

I. 【熊本市】

1. 市勢 市制施行 明治 22 年 4 月 1 日
人 口 737,944 人（令和 6 年 1 月 1 日現在）
面 積 390.32 平方キロメートル
2. 財政 令和 5 年度一般会計当初予算 3815 億 000 万円
 令和 5 年度特別会計当初予算 2322 億 2697 万円
 令和 5 年度企業会計当初予算 834 億 5625 万円
 合 計 6971 億 8326 万円
3. 議会 条例定数 48
 7 常任委員会（予算決算、総務、教育市民、厚生、環境水道、経済、都市整備）

4. 視察事項 桜町・花畑周辺地区のまちづくりについて

(1) 再開発前の《桜町・花畑地区》

- ・百貨店、ホテル、バスターミナル（発着台数 6,000/日）を有する中心市街地の核の 1 つだったが、施設の老朽化、バスターミナルのバリアフリー未対応などの課題が多く拠点性が低下。商店街地域での歩行者通行量が年々減少傾向となっていた。

⇒平成 18 年に民間会社において桜町再開発構想が発表され、平成 20 年には「熊本桜町再開発準備株式会社」が設立。平成 23 年において「桜町・花畑周辺地区まちづくりマネジメント構想検討委員会」発足を経て、再開発の検討が本格化する。

(2) 桜町・花畑地区のまちづくり

ア 公共交通と連携したコンパクトシティの形成

- ・交通結節点として機能強化を図るとともに、商業、ホテル、交流施設などの都市施設を導入した。

イ 中心市街地の拠点性と回遊性の向上

- ・再開発施設やオープンスペース（花畑広場）の整備により、国内外の人々を引き付ける魅力的な空間にするとともに、新たな雇用、ビジネスチャンスの創出、新たな投資の誘発を目指した。

⇒上記 2 点により、桜町・花畑地区のまちづくりは、中心市街地の一等地で行われる官民連携による一大プロジェクトとなった。

(3) 桜町地区市街地再開発事業

ア 事業概要

- ・市街地再開発事業、災害時拠点強靱化緊急促進事業、防災省エネまちづくり緊急促進事業など
- ・令和元年（2019 年）9 月にバスターミナル、商業施設がオープン。同年 12 月に「熊本城ホール」がグランドオープン。また熊本市と事業者において、災害時の施設への帰宅困難者などの受入、誘導、備蓄物資の提供などについての協力など、帰宅困難者支援などについての協定を締結した（11,000 人が 3 日間滞在することが可能）。

イ 熊本桜町バスターミナルについて

- ・敷地全体が商業施設、ホール、ホテルなどを含む複合施設となっており、その 1 階部分の中央約 3 分の 1 のエリアがバスターミナルとなる。

- ・ターミナルエリア全体のバス通行帯を囲むように島式ホームを含む3面29バースのプラットホームが設けられている。
- ・路線バスと他公共交通機関との連携は、市電や電鉄電車との連携策として1日乗車券がある。また、市電との連携として、交通結節点となる電停に路線バスの時刻表を掲示するような取組もある。
- ・サクラマチクマモトの開業に合わせて、2019年9月14日（土）に施設周辺の交通混雑緩和などを目的として、県内のバス電車を無料とする取組がサクラマチクマモトの運営会社主催で実施された。この結果、当日の公共交通利用者数は通常の2.5倍にあたる25万人/日、経済波及効果は5億円という結果が主催者側から発表されている。

（４）花畑広場整備事業

ア 事業概要

- ・都市再生整備事業、まちなかウォーカブル推進事業、都市構造再編集集中支援事業など
- ・①『車中心』から『人中心』への転換、②『居心地が良くて歩いて楽しいまちづくり』の実現をコンセプトに、シンボルプロムナード（平成27年に4車線の市道（幅27m、延長230m）を廃止して歩行者空間化）の設置が進められた。
- ・産業文化会館を解体し、花畑広場を整備

1. 再開発工事中のにぎわいの創出

2. 運営管理ノウハウの蓄積

3. 運営者・利用者の人材育成

を目的として、4年半の間、暫定的に供用した。

イ まちなかウォーカブル推進事業について

- ・2008年から2018年の間にどのような変化があったか、歩行者交通量を計測しており、交通量の増加により小売店舗の売り上げの増加や空き店舗の減少抑制につながるといった、様々な知見が得られた。
- ・中心市街地に人が集まり、経済の活発化による地価の向上に伴う税の増収を維持するため、地域活発化を目指したウォーカブルな取り組みを行っており、空間整備、道路の利活用、多様な移動手段の提供などがある。

例：シェアサイクル ChariChari（チャリチャリ）、グリーンスローモビリティ実験など

(5) 花畑広場の利用実績

- ・暫定供用 4 年半の実績

稼働率 : 休日 71.9% (※平日 53.1%、全体 59.3%)

集客率 : 約 320 万人

件数 : 351 件

- ・平成 28 年 8 月 6 日には「夏まちランド」、令和元年 10 月 12 日には「ラグビーワールドカップファンゾーン」といったイベント会場としても有効活用され一定の事業効果が発現した。
- ・花畑広場の設置に当たり幅広く市民意見を徴収し、延べ 8,000 人以上から意見を聴取した。
- ・令和 3 年 (2021 年) 11 月 13 日から花畑広場を全面供用開始した。

(6) 防災・減災への取り組み

- ・熊本地震により各事業の基本コンセプトの見直しが行われた。
- ・熊本地震による甚大な被害から、市民の生活再建支援を最優先に取り組むとともに、それを下支えする地域経済に取り組む必要があった。
 - ⇒高い経済波及効果を有する熊本城ホールを含む桜町再開発事業は復興をけん引する原動力として見直された。
- ・H28.4 に発生した熊本地震を受けて、耐震性能を強化。
 - ⇒民間で初めての「指定緊急避難場所」として位置づけ
 - ⇒市と事業者において、災害時の施設への帰宅困難者などの受入、誘導、備蓄物資の提供などについての協力など、帰宅困難者支援などについての協定を締結
- ・〔耐震性能の向上〕、〔災害時機能持続性強化〕、〔杭長の延伸〕、〔水害対策〕を目的とする。
- ・桜町再開発施設内の備蓄倉庫を設置
- ・熊本地震の際には、熊本市ボランティアセンター (平成 28 年 (2016 年) 4 月 22 日～6 月 30 日) として使用される。
- ・発災直後の一時避難場所として必要な防災機能を配置し、手押しポンプ、マンホールトイレ 5 基、耐震性貯水槽 (地下)、雨水貯留槽 (地下) を備える。

(7) 桜町・花畑地区の今後の課題

- ・まちなかの駐車場の供給が需要を上回っているため、稼働率が低い状況である。また税金対策で平面駐車場が増加すると、まちのスポンジ化が進むため、中心部に流入する車量を減少させ、駐車場の数と場所の調整を目指している。どこに集約した駐車場を作るのか、平面駐車場となっ

ている土地を別の用途に転用させるにはどのように働きかけをすればいいのかなどを検討している段階である。

- ・外縁部から来られる方が中心部の手前のフリンジ駐車場に停車し、人を中心とする特定のエリアでは車以外の移動手段を利用し、高齢者や障害者の方は目的地へピンポイントに車で移動できるよう、車の利用を否定せず、エリアの分担を適正な方に見直していく必要がある。
- ・上記の動きを進めるためにも、バスや電鉄の利用を高め、シェアサイクルの稼働率を上げていく必要がある。また、新たな移動手段の模索の中では、電動キックボードなども選択肢に挙がるかもしれない
- ・熊本駅から中心部まで直線で2 km、約 17 分かかるため、気軽に歩いていける距離ではない。そのため、川沿いにグリーンスローモビリティを走らせるなどのアイデアがある
- ・令和5年10月から令和6年3月まで、辛島公園と花畑広場の間の車道を通行止めとする社会実験を行っており、元々車道で分断されていた辛島公園と花畑広場の一体化や、駅までの通行量にどの程度の影響が及ぶのか確認している。

5. 委員からの主な質疑

Q. グリーンスローモビリティの普及促進について、最終的には自動運転を目指すのか

A. 自動運転が一般道路に普及した段階になると、今と大きく状況が異なると思われる。そのため現状は、人口が減少していくことを踏まえながら、車から別の移動手段への移行を目指している段階である。自動運転が普及してきたらその段階で改めて考えていかないといけない。

Q. 熊本市郊外から市内中心部へ移動するにあたり、車での移動時間はどれくらいか。

A. 遠くても大体 30 分程度である。

Q. シェアサイクルした自転車の返却についてどうなっているのか。

A. 設置されているポートに返却すればよいため、借りた場所に戻る必要はない。

現状、ポートが増えれば増えるほど利用範囲が広がり需要が増えている状況である。

Q. シェアサイクル事業は民間が自主的に行っているのか

A. 熊本市と民間事業者の間で協定を結んでいる。契約ではないため金銭のやり取りなどは発生していない。

Q. 自転車利用時のヘルメット着用の努力義務化により、シェアサイクルにおいてもヘルメットの貸し出しを行っているのか。

A. ヘルメット貸し出しは行っていないが、ヘルメット購入時の助成を行うことを検討している。

Q. シェアサイクル利用者は若者が多いのか

A. 通勤時などでは中高年も利用するため、幅広い世代に利用されている。

Ⅱ.【長崎市】

1. 市勢 市制施行 明治 22 年 4 月 1 日
- 人 口 392,685 人（令和 6 年 1 月 1 日現在）
- 面 積 405.69 平方キロメートル
2. 財政 令和 5 年度一般会計当初予算 2187 億 7000 万円
- 令和 5 年度特別会計当初予算 1152 億 5715 万円
- 令和 5 年度企業会計当初予算 399 億 3432 万円
- 合 計 3739 億 6147 万円
3. 議会 条例定数 40
- 4 常任委員会
- （総務、教育厚生、環境経済、建設水道）
- 3 特別委員会
- （子育て支援、部活動の地域連携のあり方検討、長崎駅周辺交通対策）
4. 視察事項 長崎スタジアムシティプロジェクト及び長崎駅周辺再整備事業について

（１）長崎スタジアムシティプロジェクトについて

ア 事業概要

- ・長崎市内における民間工場の廃止を契機に、民間企業が中心となり、サッカースタジアム、アリーナ、オフィス棟、ホテル棟といった複数の複合施設の完成に民設民営で取り組む地域創生モデル。

イ 連携内容（ハード事業）

- ・長崎サッカースタジアム検討推進チームの設置と、検討推進会議の開催

項目	内容
用途地域の変更	工業地域⇒商業地域への見直し
優良建築物等整備事業	国の優良建築物等整備事業制度を活用し、施設整備の一部を補助
鉄道高架下横断箇所及び歩道の整備	周辺の電停、バス停からスタジアムシティまでの安全な動線確保のための歩道整備

Vロード（仮称）の環境整備	長崎駅及び浦上駅と長崎スタジアムシティ間の歩行者動線を「Vロード」として機能を持つ設えの環境整備
税の減免（固定資産税・都市計画税）	都市再生緊急整備地域（国指定）内で当事業が民間都市再生事業計画の認定を受けることによる税制優遇 （都市再生緊急整備地域指定の手続き、条例改正を市が実施）
企業版ふるさと納税制度による寄付の募集（地方創生応援税制）	地方公共団体が実施する地方創生への取り組みに対して、民間企業の方からの寄附を活用する制度
若者ひろば（仮称）の整備	「若者が楽しむことができる場」の創出の一環として、長崎スタジアムシティ前面のJR長崎本線の高架下に広場を整備

- ・市の支援について（幸町地区優良建築物等整備事業）

補助対象施設：人口地盤（通路）、商業・オフィスの共用スペース、附置義務駐車場の一部、広場など

補助対象額：約 81 億円（国 1/3、地方 1/3（長崎市 3/5、県 2/5）、事業者 1/3）

補助金額：約 54 億円（国：約 27 億円、県：約 11 億円、市：約 16 億円）

ウ 連携内容（ソフト事業）

- ・企業版ふるさと納税

長崎市の地方創生の取り組みとしてめざすべき姿である「若い世代に選ばれる魅力的なまち」に貢献する事業であることから、シティプロジェクトの確実な実施に向けて、国の補助制度を活用した施設整備費の一部補助などの支援。

- ・長崎スタジアムシティ開業気運醸成事業

長崎スタジアムシティ開業により、プロスポーツチームの地域定着や、開業効果が地域経済やスポーツなどあらゆる分野へ波及することをめざし、開業前から「まち全体」で長崎スタジアムシティの開業気運を醸成する。

⇒学校給食センタートラックへのラッピングや商店街などへのフラッグ・バナー・のぼりなどの設置による「盛り上げ空間の創出」、小・中・高校生を対象とした絵画コンクールの開催による「参加型プログラムの展開」のほか、気運醸成のための動画制作などの「SNS等での発信」が行われている。

(2) 長崎駅周辺再整備事業について

- ・長崎駅周辺土地区画整理事業、J R長崎本線連続立体交差事業、九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎）の3事業が相互に関連しながら、長崎の陸の玄関口としての再整備を進める。
この内、長崎駅周辺土地区画整理事業は長崎市が事業主体である。

(3) 長崎駅周辺土地区画整理事業

ア 事業概要

- ・施工面積 : 約 19.1 h a
- ・地権者数 : 11 名（土地所有者）
- ・事業費 : 約 173 億円〔国費 57 億円、市費 47 億円、保留地処分金 69 億円〕
- ・事業期間 : 平成 21 年度～令和 10 年度
- ・減歩率 : 約 38%（公共 26%、保留地 12%）
- ・進歩率 : 72%（令和 4 年度末時点）
- ・事業内容 : 長崎駅周辺の、宅地、街路、広場などの面的整備を行う。具体的には、長崎駅警察署の開設や出島メッセ長崎の開業の開業、長崎駅西口駅前広場の整備などである。現在は令和 7 年度の完成に向けて東口駅前広場・多目的広場の完成を目指している。

イ 回遊性・2次交通利便性向上のための取組 1（国道部のバリアフリー化）

- ・①長崎駅周辺の再整備に伴い、改札口が約 150m 西側へ移動、②長崎駅前電停のアクセスは階段のみ、③国道向かいの街区のエレベーターは南側のみ、の 3 点の課題が存在した。
- ・上記課題に対して、①駅舎⇄国道に屋根付きの歩行者動動線と、国道側に昇降場（エレベーター、エスカレーター、階段、公衆トイレを備えた施設）を整備、②電停にエレベーターを整備、③国道向かい（北側）にある民間施設エレベーターを一般開放といった対応を行った。

ウ 回遊性・2次交通利便性向上のための取組 2（市・バス事業者による取り組み）

- ・①長崎駅周辺再整備に伴い、駅改札口から主要バス停（国道沿い）までの距離が遠くなった、②主要観光施設やまちなか（中心市街地）へのアクセス向上、の 2 点の課題が存在した。
- ・上記課題に対して、①東口駅前交通広場の整備、②ながさき観光ルートバス（長崎バス）、

まちなか周遊バス（長崎バス・県営バス共同運行）の運行が行われた。

（４）まちづくりの特徴（気運醸成・周知）

ア 気運醸成

- ・全３回のシンポジウムを平成２６年～平成２７年に実施し、シンポジウムで出た市民からの意見やアイデアを、「長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画」に反映させた。
- ・長崎駅周辺におけるまちづくりの取り組みを市民に広く知ってもらうとともに、駅前広場が魅力的で利用しやすく、愛される場所となるよう、市民と一緒に考えていくことを目的に、平成２９年に全３回のワークショップを開催した。
- ・連立事業、新幹線開業にかかる市民の気運醸成のため、現場見学会を平成３０年１１月に高架工事現場見学会を令和４年３月に新幹線駅舎見学会の２回実施した。

イ 市民への周知について

- ・市広報紙で随時事業計画を掲載し、YouTubeを活用し長崎駅周辺再整備事業を説明した長編動画を市ホームページに掲載するなど、様々な周知を行った。

（５）まちづくり推進協議会

- ・令和２年９月の西九州新幹開業により新たに生まれるにぎわいを長崎市全体へ波及させ、地域内経済の循環によりまちを活性化し、市民の暮らしを豊かにしていくため、長崎駅周辺関係者が目指す長崎の玄関口にふさわしい将来像を共有し、共同して「住んでよし、訪れてよし、働いてよし」の未来に繋がるまちづくりを実現することを目的に、『長崎駅周辺まちづくり推進協議会』を設立した。
- ・協議会による長崎駅周辺の清掃活動（月１回）の実施や長崎駅周辺イベント情報（ポスター）の作成など、まちづくり推進のため活動を行う。

５．委員からの主な質疑

（１）長崎スタジアムシティプロジェクトについての質疑

- Q. 民設民営と伺ったが、どのような経緯で長崎スタジアムシティプロジェクトが行われることになったのか。
- A. 民間企業の幸町工場の閉鎖を機に、当該企業が「スマートサステナブルなまちづくりを先導する拠点」をコンセプトに跡地活用事業者の公募した結果、長崎スタジアムシティプロジェクト案が採用されたという経緯がある。

- Q. 公募前も公募後も主体は民間企業だが、その間にどのように行政が接点を持ったのか。
- A. まちなかの区域であるため、市として工業系の用途ではない土地の利活用ができる計画をお願いしていた背景がある。また、まちなかの大きな土地で金銭的に取得が難しく、そのような状況下において地方創生に役立つ土地利用を行っていただくことが最良だと考えていた。そのような中で、長崎スタジアムシティプロジェクト案が地域貢献に資する計画であると認定された。現在の計画は、市として最良の計画になっていると考える。
- Q. 固定資産税の減免について詳しく教えてほしい
- A. 事業完了後、固定資産税を5年間、2分の1とする減免措置を予定している。減免区域は恒久的な土地利用が決定している法に定められた範囲を対象としていく。わがまち特例における条例で、減免額は2分の1以内と定められており、最大限減免を行うものである。
- Q. 最大でどの程度の減免額となる予定か。
- A. まだ事業が完了していないことから、税の試算が行えていないため、詳細な金額は把握していない。
- Q. 工場廃止後の工場地帯の地盤・地質調査についてはどうなっているのか。
- A. 土地自体の調査は、長崎スタジアムシティプロジェクトを推進する民間企業が行っている。
- Q. 民間企業が地質調査を行ったとのことだが、有害物質などは検出されなかったため計画が進められたのか。
- A. 元々海を埋め立てた土地かつ工場が建っていた経緯から、海水由来や工場からの有害物質などは検出されていたが、法に基づいて適切に処理されている。
- Q. 補助金の負担割合について、県と比較し市側の負担が大きい理由はなにか。
- A. 市と県の整備事業における協議の中で、県側の要望により負担割合を決定している。
- Q. Vロードの環境整備が行われる場所は元々歩道なのか車道なのか。
- A. 既存の歩道があった部分もあるが、新たに長崎駅周辺土地区画整理事業などで元々歩道が無かった箇所への歩道の設置や、車道から歩道へ変更した箇所も存在する。
- Q. オフィス棟（シェアワーキング）の現状や、需要について伺いたい。
- A. 民間側とも意見交換を行っているが、流動的な部分が多く、市としてもイメージでしか把握していない。
- Q. オフィス棟は幸町地区優良建築物等整備事業にはあてはまらず、商業施設の共用部分が当該整備事業に該当するのか。
- A. オフィス棟自体は補助の対象となるが、シェアワーキングスペースについては補助の対象とならない。ロビーや廊下といった一般の方が通れるようなスペースが補助の対象となって

いる。使用者が限定された空間については補助の対象とならない。

Q. 若者広場の整備については具体的にどのような活用を想定しているか。

A. 若者が試験販売やイベントといった実証実験を行えるような場として、各種調査を行いながら全体的な制度設計を行っている。

(2) 長崎駅周辺再整備事業における質疑

Q. 平成 26 年度以降様々な会議体が立ち上がっているが、新幹線開業の決定を機に各種事業の具体的な流れが固まっていたのか。

A. 新幹線の整備計画が約 50 年前に決定し、その後暫くの間計画が休止していたが、平成 9 年頃に新幹線事業の計画が動き出し、それに合わせて区画整理事業の基本構想の策定が行われ、平成 20 年 12 月に都市計画決定が行われた。このことから、新幹線事業の動き、合わせて各種事業が動き出したといえる。

Q. 長崎市役所や県庁・県警の庁舎も移転や新設が行われているか、この整備計画の動きを機に合わせて行われたのか。

A. 各建物の耐用年数や耐震の問題、長崎市内において利用可能な土地の制限といった各種要因はあるものの、新幹線事業が契機になっているのは間違いない。

Q. 長崎駅周辺土地区画整理事業について土地所有者が 11 名となっているが、今回初めて行われた土地区画整理事業につきこの人数となっているのか。

A. 今回初めての土地区画整理事業となる。元々、長崎市は戦災復興における区画整理事業が行われている。また、当初よりも施行面積を狭めていることでこの人数となっている。

Q. 四日市市においても J R 貨物車両基地の移動を目指しているが、資料を見ると長崎市では J R 貨物車両跡地を利用できている。車両基地移動にあたりどのような交渉を行ったのか。

A. 車両基地については県主体の J R 長崎本線連続立体交差事業において、佐世保の車両基地に統合した形となるが、その際に県と交渉が行われており、どのような内容だったかまでは把握していない。

Ⅲ. 各視察都市の所感

(1) 熊本市

熊本市で視察した事項について印象に残った点は、「中心市街地に人が集まり地域活発化を目指す取り組みを行った点」と、「熊本地震を契機にそれまでの事業計画を見直した点」、の2点である。中心市街地の活性化によるにぎわいの創出と地域活発化を目指した点は、本市が取り組む中央通り再編事業と類似する点もあった。特に、人中心の快適な都市空間の整備により安全で快適に回遊・滞在できる空間を生み出すことや、中心部における車に代わる様々な移動手段を模索し、まちの脱スポンジ化を目指す動きは、参考となる事例であると感じた。

また、熊本地震を契機に事業計画の見直しを行い、市民の生活再建を最優先に取り組むとともに、それを下支えして地域経済の再生に取り組んだことは、実際の経験を基にした意識の重みを感じ、事実、桜町再開発事業は復興をけん引する原動力となっている。

防災・減災機能を強化したうえで商業系機能を追加した桜町・花畑地区のまちづくりは、災害の教訓を活かした事例の一つと考える。

以上2点から、熊本市における桜町・花畑地区のまちづくりは本市においても参考となる事例といえる。

(2) 長崎市

今回の視察では、長崎スタジアムシティプロジェクトと長崎駅周辺再整備事業の2点について、長崎市側から説明を受けた。長崎スタジアムシティプロジェクトは全国的にも数少ない民設民営で行われるまちづくり事業であり、一方、長崎駅周辺再整備事業は国・県・市が複合的に絡み合った鉄道事業を契機としたまちづくりである。

まず、長崎スタジアムシティプロジェクトは長崎市のめざすべき姿である「若い世代に選ばれる魅力的なまち」の実現を目指す民間企業が事業主体となった事業である。

しかし、民間主体の事業であっても、協議会や検討推進チームを組成しプロジェクトを支援する体制の構築、長崎スタジアムシティ開業気運の醸成といった点で、まちづくりに向けて市として行えることがあることを示している。

Vロードの環境整備や、周辺の電停、バス停からスタジアムシティまでの安全な動線確保、「若者が楽しむことができる場」としての広場整備などもその一環といえる

これらの点から、民設民営による地方創生の動きに対する行政の支援というモデルケースの1つとして、参考となる事例と感じた。

そして、長崎駅周辺再整備事業は、新幹線事業を中心として、国・県・市の3者がそれぞれ主

体となった事業である。

この内、長崎市が主体となった長崎駅周辺土地区画整理事業は、長崎駅からの電停やバスターミナルへの歩行者の動線を整備し、エレベーター、エスカレーターを備えた昇降場を整備することでバリアフリー動線を確保することを目的の一つとしている。これにより、駅からの回遊性と2次交通利便性が向上し、長崎市中心部の交通結節の機能性を確立させ、その強化、拡充が行われている事業といえる。

また、多目的広場の整備や出島メッセ長崎の設置を進めることで、憩いの空間の確保とにぎわいの創出の両方が進められている。

このように進められた背景には、長崎駅周辺におけるまちづくりについて、市民から幅広く意見を集約し、また市民に幅広く周知するといった気運醸成が進められたことがあると感じる。

質疑の中にあつたように、各種事業計画のはじまりは国の新幹線事業といえるが、各種事業によるまちづくりが進められたのは、気運醸成による市民意識への反映を背景に、交通回遊性・2次交通利便性向上といった合理的かつ市民に寄り添った事業の影響が大きいと判断する。

当委員会としては、本市の中央通り再編事業における交通結節点のデザインや回遊性の確保のあり方などを検討していくうえで、今回の視察で得た知見を参考にしていきたい。