

# 報 告 書

令和6年11月27日

北九州市議会議長 田仲 常郎 様

建設建築委員会  
委員長 泉 日出夫

次のとおり報告します。

## 記

- 1 派遣議員 泉 日出夫、山内 涼成、渡辺 均、西田 一、  
松岡 裕一郎、木畑 広宣、浜口 恒博、三原 朝利
  
- 2 目 的 (1) 姫路駅前再開発の取組  
(2) 空き家対策の取組  
(3) 防草対策の取組  
(4) ハレまち通り歩いて楽しい道路空間創出事業の取組  
に関する調査研究
  
- 3 派遣場所 兵庫県姫路市、神戸市 及び 岡山市
  
- 4 派遣期間 令和6年7月8日（月）から  
令和6年7月10日（水）まで 3日間

## 5 用務経過

### (1) 姫路駅前再開発の取組（兵庫県姫路市）

姫路市は、姫路駅周辺でJR山陽本線等連続立体交差事業により新たに発生した広大な用地を活用し、旧新都市拠点整備事業（通称「キャスト21」）のもと、姫路駅北駅前広場のトランジットモール化や、姫路駅前から姫路城の門までの約800メートルを結ぶ大手前通りの再整備などを行っている。

今回は、本市の魅力的なまちづくりの参考とするため、本取組について、姫路市姫路駅周辺・阿保地区整備課及び街路建設課から説明を受け、姫路駅北駅前広

場及び大手前通りを現地視察した。



## 【説明概要】

### ア 姫路市の概況

- 姫路市は、兵庫県南西部、播磨平野のほぼ中央に位置し、人口約52万人の中核市である。面積は534平方キロメートルで、家島諸島を含む島嶼部、日本製鉄を中心とした工業地帯がある臨海部、そして姫路城を中心とした中心市街地がある。
- 城の近くには西国街道が通っており、明治20年に城の外堀の外側に国鉄姫路駅が設置された。その後、播但線などが整備され、現在の姫路駅の形態となっている。

### イ 姫路駅周辺整備事業

- 1960年代以降、モータリゼーションの進展により、特に朝夕の交通量が増加。跨線橋が2か所しかなかったため、駅周辺の踏切はいわゆる「開かずの踏切」となることが多く、慢性的な交通渋滞が問題となった。
- 昭和47年に新幹線が整備されたことにより、在来線も高架化をという機運が高まり、昭和48年に「国鉄高架化基本構想」が発表された。事業規模など、様々な見直しが行われ、平成元年に山陽本線等連続立体交差事業が開始した。姫路駅周辺土地区画整理事業にて45.5ヘクタールの用地を確保しながら、順次高架化を進めていき、平成23年に完了した。
- 山陽本線等連続立体交差事業(事業主体:県)、姫路駅周辺土地区画整理事業(市)、関連道路事業(県・市)の3つを合わせて「キャストイ21」という愛称で、姫路駅周辺の整備を進めていった。
- 関連道路事業では、姫路駅南北を結ぶ都市計画道路を4本・10車線→10本・28車線へと増やした。
- 高架化事業により姫路駅近くにあった車両基地と貨物基地を移設した。これにより、駅を中心とした部分に広大な土地が生まれ、コアゾーン・イベントゾーンとして開発をしていくこととなった。

### ウ 姫路駅北駅前広場整備

- 当初、中央コンコースから駅ビルを通過して大手前通りへ出るという計画だったが、

姫路城の眺望を確保するため、姫路駅北駅前広場の都市計画の変更を行った。これにより、中央コンコース出口から姫路城が見える空間となった。

- 平成20年に都市計画変更案（市素案）に関し、都市空間や交通施設整備、歩行者空間、環境・賑わい機能に対するアンケートを実施したところ、7割が「景観が悪い」という結果だった。このため、意見の集約を目的に、関係する市民団体、交通事業者、広場の権利関係者、行政機関等の17団体で構成される「姫路駅北駅前広場整備推進会議」を設置した。
- 協議により「城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」というコンセプトのもと、それぞれの施設のデザインや広場のレイアウトが決定した。新駅前広場は、旧駅前広場と比べ、面積が2.5倍以上となった。
- 西側にバス乗り場やタクシー乗り場を集約し、東側にキャッスルガーデンや芝生広場といった環境空間などを整備したことにより、整備前は歩行者空間が26%だったのに対し、整備後は約67%と歩行者優先の空間となった。
- 鉄道高架下スペースを有効活用し、かつて駅前にあったバスプールとタクシープールを整備した。バスは発車の時間になったらプールから出発して駅前で客を乗せ、タクシーは乗り場をカメラで繋ぎ、少なくなったら乗り場へ向かうシャトル方式を取ることで、駅前に停車するバスやタクシーの台数を減らした。
- 幹線道路網計画として、内々環状、内環状及び中環状を骨格とする幹線道路網を構築した。姫路駅を中心とした内々環状道路網を活用することで、平成24年6月より道路法による駅前の車両通行禁止を実施し、さらに平成27年4月より道路交通法による規制を開始したことでトランジットモール化が実現した。
- コアゾーンは土地区画整理事業により市が先行的に土地を取得し、民間で開発する手法を取った。Aブロックはホテル、Bブロックは映画館を中心とした商業施設、Cブロックは医療専門学校を中心とした施設が建築された。
- イベントゾーンの西半分は市でコンベンションセンターを整備し、東半分は県で医療センターを整備した。
- これらの整備により店舗やホテル等の需要が高まり、公示価格が整備前の倍となった。また、民間投資も多く行われており、商業床面積（H20～25で約2.3万平方メートル）、ホテル（H22～31で約1,900室）、マンション（H26～29で35軒）が増加している。

#### エ 大手前通り再整備事業

- バスの乗り降りをスムーズに行うために、大手前通りの自転車歩行者道を拡張し、バス停の形状をストレート化した。また、クスノキやイチョウといった街路樹74本のうち、根上がりや根割れしているものを中心に約4割を整理した。こうして生み出した空間を、休憩スペース等に活用した。

- 大手前通りを「外曲輪おもてなしゾーン」「商業にぎわい・活用ゾーン」「中曲輪・城前庭ゾーン」にゾーニングし、変化を持たせることで歩いて楽しめる道路空間にした。
- ベンチやウッドデッキに姫路市産杉材を活用し、姫路城を感じられる空間を作った。

#### 【主な質疑応答】

##### ○事業費について

→山陽本線立体交差事業が630億円、区画整理事業が320億円、関連道路事業が110億円。そのうち7%を民間事業者（JR西日本）が、残りを国・県・市で負担した。事業費の確保にあたっては、国の補助金や市債を活用した。

##### ○駅周辺の土地の整備方法について

→区画整理事業で駅前広場の土地を確保した。コアゾーン及びイベントゾーンは、姫路市にて土地の大半をJR（旧国鉄の清算事業団）から購入した。

##### ○コアゾーンの土地は賃貸または売却のどちらか

→売却している。Aブロックはホテルを主軸とした施設、Bブロックは商業施設という方針を市が示したうえで、民間事業者に提案してもらった案を審査した。提案どおり建築することを条件に土地を売却した。

##### ○土地の売却後に事業撤退した場合はどうするか

→購入後10年間は事業継続することを条件に契約している。経営主体が変わる場合は、事前に市に相談するよう依頼している。

##### ○整備による周辺土地価格について

→もともと、土地価格はみゆき通りが高かったが、現在は大手前通りに面したところが高い。やはり再整備により人の流れが変わったことが要因と考えられる。

##### ○整備による観光客数の効果

→具体的な数字は持ち合わせていないが、姫路城の改修が完了するタイミングと同時に北駅前広場の整備を完了させ、その後大手前通りの再整備を行った結果、平成28年に外国人の来場者数が熊本城を抜いて1位になった。また、大手前通りの整備により、人の流れがアーケード中心だったのが、大手前通りへと移行した。

##### ○姫路駅北駅前広場整備推進会議で調整を行う際に苦労した点について

→北駅前広場のレイアウトについて、当初市が提案した案には大きな反発があった。そこで市が中心となり、様々な団体や事業者の話を聞き、それぞれの主張や譲れない部分を建設的にぶつけ合い、擦り合わせを行った。最終的には、最初の案とは大きく異なるレイアウトとなった。

##### ○一般車を規制することへの反発はなかったか

→推進会議に参加している地元の事業者からの、一般車を制限してゆったりとした空間を作ってほしいという要望を受け、市側からトランジットモール化を提案した。規制することに対して、大きな反対意見は出なかった。導入にあたっては、影響を調査して、公安委員会と協議した。慣れない観光客が誤って侵入することがあるため、看板等を増やして対策を行っている。

#### ○送迎車両の混雑について

→北駅前広場は歩行者優先にしているのに対し、南駅前広場は一般車両が入りやすいように整備している。北駅前広場近くのみゆき通りでは、特に夕方に荷捌きの車と一般の送迎車両とが重なり、混雑している。

## (2) 空き家対策の取組（神戸市）

神戸市では、戦後の山麓部開発やニュータウン開発によって整備された住宅が年月を経て空き家・空き地となり、深刻な問題となっている。そこで、神戸市空き家等対策計画を策定し、「使える空き家・空き地は売却や賃貸、地域利用などの活用を促す」、「使えない空き家は解体し、土地の活用を促進する」という基本方針のもと、補助や相談窓口を充実させたり、広報を積極的に行ったりしている。

今回は、本市の魅力的なまちづくりの参考とするため、本取組について、神戸市建築指導部安全対策課から説明を受けた。



### 【説明概要】

#### ア 神戸市の概要

○神戸市の人口は約149万人で、面積は557.03平方キロメートル。第二次世界大戦の空襲で壊滅的な状況となり、住宅不足を解消するため、六甲山麓部を切り崩して住宅開発を行った。また、1960年代にはニュータウンの整備が進んだが、近年、地域によっては家屋の老朽化や人口流出により空き家が増加した。

○2018年の調査で、神戸市の空き家は約11万戸、空き家率は13.3%であるが、そのうち居住目的のない空き家が35,000戸。そのうちの戸建て・長屋の20,000戸の中で老朽・破損なしの15,000戸をターゲットとして、施策を進めている。

- 「神戸市空き家等対策計画」の基本方針として、使える空き家・空き地は売却や賃貸、地域利用などの活用を促し、使えない空き家は解体し、土地の活用を促進することを掲げている。

#### イ 空き家対策の取組及び実績

- すまいるネット空き家等活用相談窓口を設置し、市民へ住まい・まちづくりに関する相談や情報提供、普及啓発等、様々なサービスを提供している。さらに専門的なアドバイスが必要な場合は、不動産の専門家を案内し、具体的な活用方法の提案が必要と判断した場合は、民間の事業者につないでいる。昨年度、市場流通まで進んだ空き家は61件にのぼる。
- 地域に密着して所有者が持つ課題に寄り添い、問題を解決する空き家おこし協力隊も配置しており、現地へ直接専門家を派遣している。
- 空き家・空き地地域利用バンクを設置し、物件の所有者と利用希望団体とをマッチングさせるサービスを行っている。
- 空き家を地域利用する場合は、片付けや改修費用の補助を行っている。
- 単独では流通しづらい狭小地等や無接道地を含む隣地統合する場合に対し、不動産仲介手数料や登記費用等を補助している。昨年度の実績として、補助件数は50件。
- 空き地活用応援制度として、レンタル菜園として利用することが出来る。
- 令和4年度に建築家との協働による空き家活用促進事業を新設し、①建築家が改修設計から監修することで、空き家を魅力的に再生する、②改修した物件を社会貢献のために活用する、ことを条件に、改修費や片付け費用等の2分の1、最大500万円を補助している。令和4年度は20件、令和5年度は32件を採択し、今年度は25件の応募があった。
- 行政による支援だけでは限界があり、民間市場において適切に流通する仕組みが必要と考え、令和5年度に民間主導による空き家活用促進事業を新設した。4事業者を認定のうえ事業連携協定を締結し、初動期にあたる3年間、財政的に支援することとした。

#### ウ 適切に管理されていない空き家・空き地に対する取組

- 昭和56年5月以前に着工された腐朽・破損のある空き家に対して、解体工事費の3分の1かつ上限60万円を補助しており、令和5年度は832戸の実績があった。  
(※制度設計に当たっては、本市を参考にしたとのこと)
- 今年度より全国で初めて、財産管理制度の活用を専門とする特命チームを新設。所有者がいない・分からない空き家のうち、地域住民の生活環境に深刻な影響を与えている等の事案については、財産管理人が建物の修繕や解体、土地の売却等を進めることとしている。

○利用予定のない空き家の解体支援を目的に、株式会社クラッソーネと事業連携協定を締結。HPにて同社が運営する解体費用のシミュレーションといったWebサービスを紹介している。

#### 【主な質疑応答】

○すまいるネットの運営費について

→神戸住環境整備公社が運営しており、各事業で様々な部署が委託を行っている。総額は3億9,000万円で、うち空き家関連の事業は約3,000万円の委託を行っている。

○空き家解体代執行を行うときの状況について

→周辺住民に影響が出ており、そのまま放置すると倒壊するなどの危険がある場合に行く。人の財産なので簡単にできるものではなく、また、所有者自らで解体するのが原則であるが、所有者が分からない等の事情で、やむなく市が解体するケースがある。解体費用は空き家の程度にもよるが、1件当たり数百万円かかる。

○財産管理制度の特命チームの成果について

→財産管理人の選任申し立てまで至ったケースはあるが、今年度から始まったばかりで、まだ成果は出ていない。数年スパンで見えていく必要がある。だが、これまでは通常業務の合間に行っていた申し立てを専門的に行うことができるため、年に2～3件だったのが数十件行うことが可能になってくると考える。

○空き家活用にあたり、学生との連携は行っているか

→大学で建築を学ぶ学生がリノベーションした住宅を賃貸するという取り組みを行っている。

○空き家活用促進事業における建築家との協働について

→補助金交付の審査基準はデザイン性や、地域貢献の度合いなどで審査を行っている。補助金額が500万円のコースと200万円のコースとがあり、1億2,000万円の予算を取っている。補助が出た物件については、最低でも2年以上継続する必要がある。また、10年以上続けるという項目に同意してもらおうと、加点する制度となっている。

### (3) 防草対策の取組（神戸市）

神戸市では、除草関連予算の削減や市民ニーズの高まりから、限られた予算やマンパワーで効率的に防草・除草対策ができるよう、企業と協同での実証実験をはじめ、専門の部署を設置し、新技術等の研究・検討などを行っている。

今回は、本市の魅力的なまちづくりの参考とするため、本取組について、神戸市

道路工務課及び技術管理課から説明を受け、防草・除草対策を実際に行っている東遊園地、京橋線、及び三宮北側交差点を現地視察した。



## 【説明概要】

### ア 神戸市の概要

○神戸市の道路延長は約6,052キロメートルで、10年前より70キロメートル増えている状況。

○防草・除草の実施体制として、本庁は新技術導入促進に向けた企画調整を行う技術管理課、道路美化作業を行う道路工務課、公園緑地や街路樹の管理作業を行う公園部整備課の3部署で、また、現場対応を行う6か所の建設事務所が設置されている。

### イ 課題と方針について

○道路・公園関連の予算は毎年1～2%ずつ減少している。一方で、市民からの通報件数は年々増加している。これは、通報の手段が電話からアプリやLINE通報システムに変わったことが要因と考えられる。

○道路美化作業は単価契約で、幹線道路は年に1～2回、その他は通報があれば対応している。また、街路樹管理作業は総価契約で、年に2～3回行っている。

○道路は梅雨前、街路樹管理は新芽が出る・花が咲くタイミングと、異なる時期に除草を行うため、雑草が全く生えていない期間が短い。なお、一部路線では包括管理を導入し、植栽帯の除草と合わせて舗装除草を実施する等、新たな発注方法を検討している。

○管理延長が膨大で、対症療法的な対応にとどまっているため、より効率的で効果的な除草対策を検討していく必要がある。

### ウ プロジェクトチームについて

○4年前に、市長から人手不足への対応やまちの高質化を目指すために除草を新技術・新工法等による効率化が出来ないかというコメントがあった。これまでも各部門で取り組みを行っていたが、情報の共有や比較が行われず、また、効果があまり出ていなかった。

- 2022年12月に、局全体で組織横断的なプロジェクトチームが発足した。若手職員（局内係長・職員）を中心とした20名で編成しており、新技術や新工法の活用促進を行っている。効率的・効果的で持続可能な道路管理を行うことを目標とし、その結果、魅力を向上させ、神戸の町のブランド力を上げることを目指している。
- 重点路線のうちB/Cが1.0を超える箇所防草対策を行うことで、除草面積・回数を減らし、その余剰をこれまで十分に対応できていなかった幹線道路等の除草作業に充当することを目指している。
- kintone を活用して、メンバー間の情報共有を行っている。
- 計画期間を3年間（R6～8）とし、一定の効果が確認された工法で防草対策を実施することとする。

## エ 新技術・試行実施の状況について

### ○泡状熱水除草工法

英国特許工法で、2020年12月に地元企業が導入した。熱水が雑草の根部を直接枯らし、地表面の泡が熱水による根部への効果を持続させるため、環境・動物にやさしい工法である。除草効果は十分あるが、場所によっては生育抑制効果が出ないところがあった。

### ○物理的被覆

#### ・防草シート・テープ

人工芝の下に防草シートを貼ることで、隙間から雑草が生えるのを防ぐことができる。また、縁石とアスファルトの境目に防草テープを貼るものもある。

#### ・目地材

インターロッキングブロックの間に生えてくる雑草を防ぐため、撥水性のある砂や特殊シリコン変性樹脂を埋め込む。

#### ・その他舗装材

竹をチップ状にして覆う、竹チップにモルタルを混ぜ込む、水をかけるとすぐに固まる特殊セメント封入布にて覆うなどといった素材がある。

### ○構造的対策

道路舗装を改修する際、縁石ブロックに切り込みを入れた防草エプロンブロックに縁石を交換する。

### ○生物・生態的対策（雑草抑制植物）

ある植物がほかの植物の成長を抑制する、アレロパシーと呼ばれる仕組みを活用し、セントオーガスチングラスやガザニアの植え込みを行う。

### ○物理的除草

ラジコン式草刈り機を活用して、自動で草刈りを行う。

## 【主な質疑応答】

### ○除草の包括管理について

→これまでは各建設事務所が木の剪定や道路美化を分割して発注していた。質の良い管理を行うには包括管理が適切であるが、費用面では効果があるとは言い難い。

### ○どの施工が効果的か

→様々な企業の技術を取り入れているため、具体的に申し上げるのは難しいが、どの企業も年々技術が向上している。場所や特性にもよるが、防草シートは比較的效果が出やすいと考えられる。今後も除草対策よりも防草対策に力を入れていきたい。

### ○竹チップを活用した防草対策について

→竹チップの大きさや、モルタルを配合する割合によって様々な製品がある。竹チップは自前で調達出来るため、比較的安価である。また、温度を下げる効果もあるため、防草対策に加え高温対策として併せて活用している。

## (4) ハレまち歩いて楽しい道路空間創出事業の取組（岡山市）

岡山市では、JR岡山駅周辺エリアと岡山城周辺エリアの回遊性を高めるため、旧県庁通りを車中心から人優先への道路空間へ再整備を行い、また、道路空間を活用する仕組みづくりを行っている。

今回は、本市の魅力的なまちづくりの参考とするため、本取組について、岡山市庭園都市推進課から説明を受け、ハレまち通りを現地視察した。



## 【説明概要】

### ア 岡山市の概要

- 令和5年4月1日現在の人口は約71万人、面積は789.95平方キロメートル。
- 岡山市は中四国の拠点として、鉄道・道路・空路などの交通網が充実している。
- 中心市街地（重点整備エリア）の人口は約27,000人で、近年はマンション建設や再開発により毎年微増している。

### イ ハレまち通り整備の経緯について

- 江戸時代から昭和初期までは、岡山城の城下町周辺が中心市街地であったが、JRの開通により、商業の中心が岡山駅前エリアに移行し、約10年前にイオンモールが出店したことで人流が駅前に集中してきた。
- 岡山駅前エリアと旧城下町エリアとが岡山市の拠点として独立しており、このエリア同士を回遊することが出来ないかが政策課題として挙がり、中心市街地活性化のために両エリアをつなぐ旧県庁通りを整備することとなった。
- 旧県庁通りの沿道には飲食店やアパレル店が並んでおり、通りを整備すれば人が歩いて楽しめる空間を創出できるというポテンシャルを持っていた。
- 10年以上前までは車中心の道路空間で、歩道も傷むたび補修するためつぎはぎになってしまい、連続性がなかった。また、街路樹が老朽化し、木陰が減るなど、歩いて楽しい歩道とは言えない状況だった。
- 車道を2車線から1車線化し、歩道を拡張することで快適な歩行空間を創出するハード整備と、沿道の店舗と一体的に使えるような魅力的な空間づくりをするソフト整備の両輪で取組を行った。

#### ウ ハード面、ソフト面での整備について

- ワークショップなどの内容を基に、次の4項目をデザイン方針として設定した。
  - ・賑わい創出のために活用できる空間  
(沿道事業者によるオープンカフェ、ベンチやプランターの設置)
  - ・ハレまち通りの都会的なイメージを体現
  - ・沿道の店舗や活動する人が主役となれるよう、落ち着きがあり、親しみの持てる空間
  - ・安心・安全に活動できる空間
- 市が計画を提案したところ、2車線を1車線にすることによる渋滞への不安の声が噴出した。アンケート4割弱が反対という回答だった。
- 社会実験を行い、1車線化しても問題ないことが実証できた。
- 沿道事業者、地域住民に1車線化にすることへの理解を得るために、勉強会を開き、デザインミーティングを行った。
  - 通常、町内会と協議することで地元の合意を得たとするケースが多いが、オープンミーティング形式を取り、通りがかった人でも参加できるような機会づくりを行った。「見える化」することで、賛同者が増えたと考えられる。
- 警察、道路管理者協議を経て、現在この制度を使っているのは5店舗。

#### エ 事業効果と今後の課題

- 休日の歩行者通行量が約1.4倍に増え、沿道への店舗の進出が27店舗となり、民間投資が促進されたと考える。
- 歩道でのオープンカフェ等の仕組みが活用しきれていないので、沿道店舗の聞き

取りを進めてニーズを掘り起こしていきたい。

【主な質疑応答】

○この施策を行うことになったきっかけ

→県庁通りの活性化は、平成初期からの課題であり、トランジットモール化など、様々な構想が出ては消えていた。新たに就任した市長が国土交通省出身で知識・関心があったこともあり、中心市街地の活性化が出来ないかという指示の下で、現在のハレまち通りの整備を進めることとなった。

○ハレまち通りの由来

→市民公募で決定したが、岡山県のキャッチフレーズである、「晴れのくに岡山」と掛けている。

○オープンカフェの活用が広がらない原因

→活用することによるメリットが分からないとされている。新たな活用方法を提案する余地はあると思うので、新しい店舗や事業者が入ったら説明に伺いたいと考えている。なお、オープンカフェとして使える箇所は歩道のタイルの色を変えており、現行の1メートルを延長するとなるとタイルの張り替えが生じるため難しい。

○ハレまち通りを岡山城近辺まで延長する計画はないか

→現時点ではない。岡山城近辺はバスセンターがあり交通量が多いエリアになるため、ハレまち通り周辺とは性質が異なり、違う手法の検討が必要となる。

○国の制度の活用について

→歩道空間の活用については、都市再生特別措置法のなかで都市再生整備計画を策定し、国の補助金を活用した。道路占用料は減免してもらっているが、道路使用許可は警察に年間1,000円程度の使用料を払っている。

○城下町エリアにある商店街の活性化に繋がったか

→ハレまち通り整備による商店街の活性化の影響は分からないが、城下町エリアに一昨年、新しい劇場がオープンした。ハレまち通り単体で問題を解決出来るわけではないが、様々な要素が複合的に絡みあうことで、岡山市全域の活性化につなげていきたい。

6 意見交換（令和6年7月25日 建設建築委員会）

視察後、委員会で各視察先の取り組みについて意見交換等を行った。

【主な質問・意見】

（1）姫路駅前再開発の取組（兵庫県姫路市）

○大手前通りは姫路駅から姫路城までの約800メートルがウオーカブルな空間に仕上

がっており、また、駅前広場も一体的に整備を行っているため、駅前に様々な施設がそろそろ理想的なエリアとなっていた。姫路駅前再開発を通じて、地価が約2倍に上昇したことは、開発の成功事例ではないかと思う。

○姫路駅前再開発は、姫路城という町のシンボルを上手く生かしている。北九州市に置き換えた場合、八幡駅から真正面に見える皿倉山がとてもいい景観なので、歩ける空間がうまく整備されれば良いのではないかと感じた。

○姫路駅周辺の土地は権利者が少なく、開発が進めやすかったことが羨ましく感じられた。小倉・黒崎駅周辺の開発に当たり、大手デベロッパーが土地を買い取るなどすれば良いと感じる。

→小倉駅周辺では、B I Z I A小倉や博労町筋の京町の民間開発が進んでいる。ほかにも、都市戦略局には日々まちづくりの相談が来ている。「コクラ・クロサキリビテーション」事業を通して、小倉の町、黒崎の町が変わっていくということを示しながら、民間開発をさらに誘導していきたい。

○まちづくりは少しずつ手を加えるのではなく、大なたを振るって行う必要があるのではないか。

○現在、モノレールの基地は企救丘の1か所しかない。小倉駅北口の開発の余地を考えた際に、基地を作り、モノレールが小倉駅の北側に伸びるような開発を行うと、町に連動性が生まれ良いのではないか。

○黒崎の活性化のためには、クロサキメイトビルに関しては行政の介入が必要ではないか。

→クロサキメイトビルは黒崎のまちづくりにおいて重要な拠点と思っているが、市は地権者でないため積極的な介入は難しい。ただ、商店街を含め、黒崎のまちづくりについては、公共として何が出来るか日々研究をしており、地権者たちの意見がまとまって何か動きがあれば、市も相談に乗り、知恵を出していきたい。

## (2) 空き家対策の取組（神戸市）

○神戸市は空き家対策のメニューが多く、また、解体の実績数も多いと感じた。

○本市の空き家の現状について

→平成30年時点で79,300戸、空き家率は15.8%。空き家の相談は、空き家活用推進課や各区役所で行っており、年間で7,300件受け付けている。

○空き家の解体工事費にかかる補助の制度設計にあたっては、本市の制度を参考にしたという話を聞き、誇らしく感じた。今後とも頑張っていたきたい。

○所在不明や相続放棄等で空き家となったものに対し、財産管理制度の活用を専門とする特命チームを作っており、時代に応じて空き家対策を真剣に取り組んでいると感じた。

- 神戸市はチラシや窓口を作って、広報に力を入れていた。  
→本市でも相談窓口、管理不全空家の内容、市の補助メニューや活用促進にかかわる事業の案内を盛り込んだチラシを作成し、広報を行っている。
- 企業が撤退することで従業員が転居を余儀なくされるため、空き家問題は企業にも少なからず責任があると思う。不動産基金を作り、企業から資金を捻出してもらい、空き家対策に活用してはどうか。

### (3) 防草対策の取組（神戸市）

- 若手職員を中心とした、20人規模のプロジェクトチームを結成し、目をぎらぎらさせながら防草対策の手法を研究している姿が印象的であった。本市も見習われたい。
- コンクリートのひび割れから生えてくる草にはこの手法といった、用途に応じた防草対策が非常に研究されていると感じた。

### (4) ハレまち歩いて楽しい道路空間創出事業の取組（岡山市）

- 中心市街地の車道を2車線から1車線に減らすということを、時間をかけて沿道地域の方との合意形成まで運んだことは素晴らしいと感じた。
- せっかく人が歩きやすい環境をつくったものの、まだまだ沿道の店舗からの協力を必要としているので、今後の実践に期待したい。

7 随員職員	議事課長	木村 貴治
	議事課委員係	岩瀬 美咲