

総務委員会

日 程 (令和5年)		8月23日～8月25日(3日間)
調査都市		大 田 区 横 浜 市 名 古 屋 市
視 察 参 加 者	委員長 副委員長 委 員	藤 田 稔 人 田 中 啓 介 五十嵐 徳 美 よこやま峰 子 北 村 光一郎 中 川 賢 一 ふじわら広 昭 村 上 ゆうこ 水 上 美 華 國 安 政 典 わたなべ泰 行 丸 岡 守 幸
	随行書記	富 樫 文 哉 金 野 美 香
調査項目		1 羽田空港跡地まちづくり推進計画について 2 令和2年度に供用開始した新市庁舎について 3 ヨコハマSDGsデザインセンターについて 4 栄地区のまちづくりについて 5 水素エネルギーの利活用の推進について

大 田 区

【羽田空港跡地まちづくり推進計画、羽田イノベーションシティについて】

1 計画について

羽田空港移転問題協議会（構成：国土交通省、東京都、大田区、品川区）において、平成20年に「羽田空港跡地利用基本計画」を策定した。この計画では、跡地を三つのゾーンに区分して跡地活用の方向性を位置づけた。

- ・第1ゾーン（市街地近接ゾーン）
文化・交流機能、産業支援機能
- ・第2ゾーン（国際線地区隣接ゾーン）
国際交流機能、商業機能
- ・第3ゾーン（B滑走路隣接ゾーン）
空港連携機能



藤田稔人委員長

その後、具体的な方向性を示すことを目的に「羽田空港跡地まちづくり推進計画」を平成22年にとりまとめた。この計画に基づき関係者間の一層の連携のもと、早期実現を図ることとした。

2 主な経緯について

年	取 組 内 容
平成22年	羽田空港跡地まちづくり推進計画策定
平成23年	アジアヘッドクォーター特区指定 「総合特別区域法」に基づき、第1ゾーンを含む区域が、国際戦略総合特別区域に指定
平成26年	東京圏国家戦略特別区域指定 「国家戦略特別区域法」に基づき、大田区をはじめとする区域が東京圏国家戦略特別区域に指定
平成27年	羽田空港跡地第1ゾーン整備方針策定 第1ゾーンのまちづくりのコンセプトを、世界と地域をつなぐ「新産業創造・発信拠点」の形成として大田区が策定
平成30年	「羽田空港跡地第1ゾーン（第一期事業）」の事業計画締結 鹿島建設株式会社を代表企業とする9社を構成員とした羽田みらい開発株式会社と大田区が事業計画を締結
令和2年	第1ゾーン（第一期事業）まち開き 7月3日に羽田イノベーションシティ（第1ゾーン）がまち開き、9月18日に本格稼働
令和5年	第1ゾーン（第一期事業）全施設開業 6月30日に全体竣工、11月16日に施設全体がグランドオープン

大 田 区

3 羽田イノベーションシティ（第1ゾーン）について

(1) 施設名称

HANEDA INNOVATION CITY
 (羽田イノベーションシティ)
 [略称]HICity



(2) 事業主体

羽田みらい開発株式会社

[出資企業9社] 鹿島建設株式会社、大和ハウス工業株式会社、京浜急行電鉄株式会社、日本空港ビルデング株式会社、空港施設株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、東京モノレール株式会社、野村不動産パートナーズ株式会社、富士フイルム株式会社

(3) 主要機能

先端モビリティセンター（テスト路併設）、先端医療研究センター（医療・研究施設、滞在施設）、研究開発拠点（ラボ、大規模オフィス）、区施設活用スペース、会議研修センター（カンファレンスルーム・滞在施設）、ライブホール、文化体験商業施設、アート&テクノロジーセンター、水素ステーション、交流・連携スペース等

(4) 所在地

東京都大田区羽田空港一丁目1-4

(5) 敷地面積、延床面積

約 5.9ha、約 130,000 m²

(6) 規模

地上 10 階・地下 1 階

(7) 設計者、施工者

鹿島建設株式会社、
 大和ハウス工業株式会社



田中啓介副委員長



五十嵐徳美委員

＜委員からの主な質問と回答＞

Q：定期借地権は50年となっているが、50年後は更地としないといけないのか。

A：お見込みのとおり。

Q：事業を進めるうえで、地元住民の意見を採用した事柄はあるのか。

A：推進計画等の策定にあたってパブリックコメントを実施した。

Q：第2ゾーンは第1ゾーンより貸付料が高額と聞いているが、どのような理由か。

A：第2ゾーンはホテル等の収益性が高い施設があるため、高い貸付料で契約締結した。

横 浜 市

【横浜市の新庁舎について】

1 施設の概要について

- (1) 敷地面積：13,142.92 m²
- (2) 延べ面積：142,582.18 m²
- (3) 建物規模：地下2階 地上32階 塔屋2階
- (4) 最高高さ：155.4m
- (5) 構造：鉄骨造（柱コンクリート充填鋼管造）等
中間層免震構造、制振構造
- (6) 基礎：杭基礎（場所打コンクリート拡底杭）
直接基礎
- (7) 発注方式：設計・施工一括発注方式
- (8) 設計施工：竹中・西松建設共同企業体
- (9) 工期：平成29年8月着工、令和2年1月竣工
- (10) 供用開始：令和2年6月
- (11) 総工費：約713億円（うち設備・内装費約34億円）



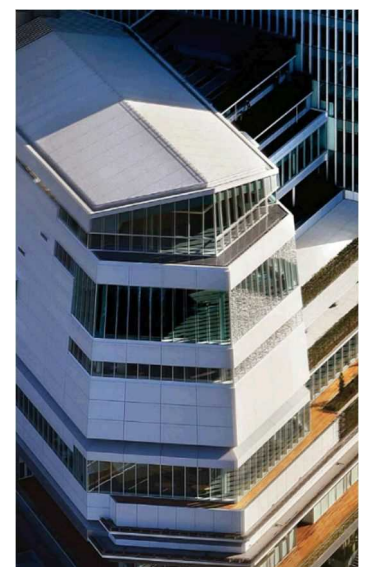
2 経緯等

旧市庁舎は、昭和34年に開港100周年記念事業のひとつとして建設されたが、竣工から50年以上が経過したことによる施設・設備の老朽化、執務室の不足と複数のビルへの機能の分散化による市民サービスや業務効率の低下、民間ビル賃借料の発生、危機管理機能の強化の必要性など、喫緊の課題を抱えていた。これらの課題を解決するため、新たな市庁舎の整備に向けた検討を進め、着工、竣工、全面供用を開始した。



よこやま峰子委員

年	取組内容
平成元年	横浜市市庁舎整備基金設置
平成7年	横浜市市庁舎整備審議会答申
平成19年	新市庁舎整備構想素案公表
平成22年	関内・関外地区活性化推進計画策定
平成24年	新市庁舎に関する調査特別委員会設置 新市庁舎整備基本構想（案）公表・市民意見募集
平成25年	新市庁舎整備基本構想策定
平成26年	新市庁舎整備基本計画策定
平成28年	横浜市新市庁舎管理基本方針策定
平成29年	横浜市新市庁舎管理計画策定 移転新築工事着工
令和2年	竣工、供用開始



横浜市区

横 浜 市

3 市庁舎の構成について

低層部（1～3階） ※地下1～2階駐車場

「まちの賑わいと活力の創出国際都市横浜にふさわしいホスピタリティあふれる空間」

誰もが気軽に集い、親しみ、憩えるスペースとして、様々なイベントやセレモニーの場として活用可能。フードホールやカフェ、コンビニ、保育所や金融機関なども出店することで、都心臨海部にホスピタリティあふれる新たなにぎわいスポットとした。

中層部（3～8階※4階電気・機械室）

「伝統ある横浜市会の雰囲気を受け継ぎつつ、市民に開かれた議会」

旧庁舎は、行政部分と議会部分を明確に分離配置し、二元代表制を表現していた。そのため、新庁舎においても、三層吹き抜けの本会議場等を高層部から分けて配置し、船をイメージした特徴的な外観としている。本会議場は、各座席配置や白い天井、木の壁など、旧議場の雰囲気を残しつつ、床は海、波をモチーフに青を基調とし、横浜らしさを表現した。

また、市会 PR コーナーの新設や市会図書室、傍聴席の拡充等で、より市民に開かれた議会を実現した。

高層部（8階～31階）※32階電気・機械室

「来庁者対応の充実、経済性と効率性の向上 コミュニケーションの活性化」

旧庁舎や民間ビルなど約20か所に分散していた部局を集約することで、来庁者の利便性と業務の効率性が向上。来庁者対応スペースと職員のスペースを区分し、来庁者対応スペースを十分確保するとともに、執務室では職員・組織間のコミュニケーションを活性化させ全庁的な組織力を向上させるレイアウトを採用した。



北村光一郎委員



中川賢一委員

<委員からの主な質問と回答>

Q：新庁舎の土地は市有地か、それとも民有地等を買上げたのか。

A：独立行政法人都市再生機構が保有する土地を購入した。

Q：議場の親子傍聴室はどのような目的で作ったのか。使用に当たって予約は必要か。

A：市民に開かれた議会を目指すということで設置した。予約は不要。

Q：逆打工法の採用により工期はどの程度短縮できたのか。

A：短縮期間は不明だが、3年間で竣工することができた。

Q：庁舎整備審議会の構成員はどのような方々か。

A：市民、各界代表、学識経験者、市会議員、行政代表、助役

Q：ユニバーサルトイレについて、LGBTへの配慮はどのように行ったのか。

A：どなたにでも状況に応じて利用できるような様々な工夫をした。

横 浜 市

【ヨコハマSDGsデザインセンターについて】

1 センターの概要について

ヨコハマSDGsデザインセンター（平成30年設立）は、横浜市と民間事業者が共同で運営する組織で、SDGsの達成に向けて、市内外の多様な主体が持つニーズとニーズをつなぎ合わせ、横浜における環境・経済・社会的課題を解決するための中間支援組織である。

官民連携で運営する強みを活かし、SDGsに関する相談受付・助言や、要望に応じたハンズオン支援など、各種コンサルティング業務を行うほか、SDGs達成に向けた多様な主体同士のマッチング、「横浜」というフィールドを活用した、多様な実証実験の協力・支援なども実施している。



ふじわら広昭委員

2 横浜市SDGs認証制度（Y-SDGs）について

横浜市がヨコハマSDGsデザインセンターと連携して構築した、SDGs達成に向けて取り組む企業・団体を認証する制度である。

環境、社会などの4つの分野、30項目で評価を行い、評価項目における取り組み状況に応じて3つの区分で認証を付与している。（有効期間：2年間）。

認証区分	解 説
【最上位】 Supreme (スプリーム)	SDGsへの貢献度を高く掲げ、模範として更なる高みを目指していただくとともに、全評価項目の概ね8割以上の項目で高いレベルで取組を進める事業者
【上位】 Superior (スーペリア)	SDGsの達成に向け高く貢献し、更なる高みを目指していただくとともに、全評価項目の概ね6割以上の項目で高いレベルで取組を進める事業者
【標準】 Standard (スタンダード)	SDGsを意識した経営を進めるなど、より高みを目指していただくとともに、全評価項目の概ね3割以上の項目で高いレベルで取組を進める事業者

認証制度を活用して、企業・団体の事業者が、継続してSDGsに取り組むことにより、持続可能な経営・運営への転換、新たな顧客獲得、取引先の拡大や信頼度の向上につながることを期待するものである。



村上ゆうこ委員



水上美華委員



國安政典委員

<委員からの主な質問と回答>

Q：横浜市の予算額はいくらか、民間企業は出資しているのか。

A：およそ6,000万円程度。企業は人的協力のみで出資はない。

Q：今後、センターがステップアップするためにどのような取組を予定しているのか。

A：認証制度は有用なツールであると考えており、センターがハブとなり企業間のマッチングがし易くなっているため、側面支援を強化していきたい。

Q：取組を進める上で、課題となっていることは何か。

A：認証を取得した企業のうち製造業が少ないこと。今後、製造業を主とする企業へのアプローチを増やしたい。また、金融機関との連携が少ないので進めていきたい。

名古屋

【栄地区のまちづくりについて】

1 背景や経緯について

平成 16 年 3 月に都心部のまちづくりの指針となる「名古屋市都心部将来構想※」を定め、取組を推進していた。その後、国内外の交流機会の拡大が進み、魅力ある圏域の形成に向けた都市間競争が激化することとなり、大都市圏の中核となる名古屋都心部の魅力向上を進めることが急務となった。

名古屋市の都心部は名古屋駅を中心とした名古屋駅地区と、栄駅を中心とした栄地区とが大きな 2 つの中心核を形成しており、2 つの地区が連携あるいは役割を分担し、それぞれ個性を活かした魅力向上を図ることが必要となった。このうち、栄地区においてはリニア開業までの間を対象に、「栄地区グランドビジョン～さかえ魅力向上方針～」を平成 25 年に策定し、取組を推進することとした。

※名古屋市都心部将来構想

○栄周辺地区の将来像 ～魅力ある豊かな空間に人々が集い栄える交流都心～

- ①世界都市にふさわしい商業・文化・娯楽が集積した活力あるまち
- ②豊かな公共空間を活用したにぎわいと憩いが提供されるまち
- ③昼も夜も人々を惹きつける魅力的な都市景観のあるまち
- ④安全かつ便利で快適に過ごせるまち

2 栄地区グランドビジョン～さかえ魅力向上方針～について

2027 年にめざす栄地区のまちづくりの目標「栄まるごと感動空間」

基本コンセプト：「最高の時間と居心地を提供」

- ・多様な楽しみを満載→買い物、食事、催事、芸術、遊び、学び、デザイン
- ・特別な場所を演出 →美しいまちなみ、豊かな緑、歴史的情景、洗練された建物、くつろぎの場
- ・魅力的な情報を発信→息づく伝統、最新の流行、イベントの開催、多様なサービス
- ・全ての来訪者を歓迎→おもてなしの心、人が中心の施設、満足感の提供、リピーターの獲得

方針 1：公共空間の再生

久屋大通公園及び地下街をはじめとした地下空間において、様々な手段で訪れる人々の利便性を確保・向上しつつ、歩行者を中心とした整備や活動促進のための仕組みづくりに実施。

方針 2：民間再開発の促進

民間の開発意欲を高めるため、栄地区の特徴や開発ニーズを踏まえた再開発のルールづくりや、公有地を活用した地区の魅力向上を船頭する再開発の促進を行う。

方針 3：界隈性の充実

界隈において、地域の活性化や良好な居住環境づくりなど、地元主体のまちづくりを支援するとともに、界隈の中や周辺の歩きやすさ、移動しやすさが向上するような取組の推進。

名古屋

3 久屋大通公園整備・運営について

(1) 背景・経緯

久屋大通は、戦災復興事業として市民の協力を得て造られた栄地区の中心を貫く全長1.8kmの幅100m道路であり、都市公園、地下鉄、地下街及び地下駐車場が重層的に構築された名古屋市のシンボルの1つとなっている。しかし、公園の老朽化やバリアフリーの不足、憩いや賑わいの不足などの課題を抱えており、栄地区を東西に分断する要因にもなっていた。このため、「栄地区グランドビジョン」に基づき、栄地区の活性化の起爆剤として、久屋大通公園の再生を進めることとした。

(2) 久屋大通公園の再生に向けた課題、解決策

- ・都市公園や施設の老朽化・魅力の低下
 - ・財政制約等から地方公共団体の整備費、維持費が限られる
 - ・公園整備や更新への投資も限界がある
 - ・都市公園の魅力向上、施設整備・更新を持続的に進めるためには、公共の資金だけでなく、民間資金の活用により一層の推進が必要
- 民間活力による新たな都市公園の整備手法を創設し公園の再生・活性化を推進することを目的にPark-PFI（公募設置管理制度）を平成29年に創設

(3) 事業手法等について

Park-PFIと指定管理者制度を併用、事業期間は20年間とし、対象地域は北、テレビ塔エリア。なお、南エリアは令和5年度時点で再整備内容を検討中。

(4) 北、テレビ塔エリアの整備について

両エリアともにゾーニングを行い、北エリアは都会の安らぎ空間、テレビ塔エリアは観光・交流空間として、健全な樹木環境、合計1万㎡におよぶ広場や誰もが利用しやすいバリアフリー環境を整備した。



<委員からの主な質問と回答>

Q：Park-PFIには何社が応募したのか。公園南側の整備は現在どのようになっているのか。

A：2社。南側は整備内容を検討している段階。

Q：喫煙スペースはあるのか？

A：公園内に喫煙所はなく、喫煙禁止エリアとしている。

Q：札幌市のように街中に喫煙禁止エリアはあるか？

A：路上禁煙地区は設定しており、札幌市と同様、過料を科している。

Q：樹木はどの程度あったのか、また、整備にあたりどの程度伐採したのか？

A：北側に614本あったうち、枯れている樹木などを約400本程度伐採し、70～80本を新たに植樹した。その結果、整備した後は291本の樹木がある。

Q：植樹の数で容積率を緩和するという仕組みあるか？

A：緑被率によって緩和するボーナスを付与している。

Q：テレビ塔のリニューアルは大通公園の整備の一貫で行ったのか、名古屋市は関与したのか。

A：個別に実施した。名古屋市は検討会に参画し、関与した。

名古屋市

【水素エネルギー利活用の推進について】

1 温暖化対策について

(1) 名古屋市における地球温暖化対策の計画

低炭素都市 2050 なごや戦略 平成 21 年 11 月策定

2050 年を見据えた低炭素社会の実現に向け、市民・事業者・行政の各主体が共有すべき 2050 年の望ましい将来像を示し、それに至る道筋や施策の方向性を取りまとめたもの。

低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画 平成 30 年 3 月策定

なごや戦略の実現に向け、計画期間を平成 30 年度から令和 12 年度、温室効果ガス排出量を令和 12 年度までに平成 25 年度比 27%削減を目標とした。

令和 5 年度中に改定予定

名古屋市地球温暖化対策実行計画 2030 (仮称)

2050 年カーボンニュートラル宣言や地球温暖化対策推進法の改正など、脱炭素社会の実現に向けた国の動きを踏まえ、実行計画を改定し、水素の利活用を推進するなど、温室効果ガス排出目標を上方修正、計画期間は令和 6 年度から令和 12 年度を予定。

(2) 事業者向けの取組

ア 地球温暖化対策計画書制度

一定の規模以上の事業者に対し、「地球温暖化対策計画書」の届出等を義務付けており、その届出内容を公表

イ 省エネルギー訪問相談

省エネ指導員等が事業所を訪問し、省エネルギーに関する相談、情報提供を実施している。エネルギー管理士が事業所の業種や経営状況に応じた省エネルギーのアドバイスを行う「なごや省エネ窓口」を設置。訪問実績は年 4～5 件程度。

ウ なごやSDGs グリーンパートナーズ

SDGs や環境に配慮した取組を自主的かつ積極的に実施している事業者をなごやSDGs グリーンパートナーズとして、3 段階に分けて登録・認定。ロゴマークや認定プレートとの交付、本市の入札・契約制度における優遇措置のメリットがある。令和 4 年度末時点で累計 2,869 件の実績。

(3) 市民向け普及啓発の取組

環境省が推進する国民運動「COOL CHOICE」と連携し、「なごやCOOL CHOICE大作戦」を展開し、市民のエコライフの実践を呼びかけている。また、環境行動促進アプリ「なごっちゃん」、なごやエコラボポイント事業、緑のカーテン事業「なごや隊」などを実施。

名古屋市

2 水素エネルギー利活用の推進に向けた取組

(1) 市役所における取組

全国の自治体に先駆けて平成 15 年度に水素を使用した燃料電池自動車（FCV）を導入（令和 5 年度 7 月末日時点では計 20 台）。また、令和 5 年 4 月から市営バスにおいて FCV 1 台の運行を開始した。

(2) 市民向けの取組

住宅等の低炭素化促進を目的に家庭用燃料電池システム（エネファーム）設置費補助を実施している。

(3) 水素ステーションの設置

令和 5 年 7 月末日時点で 10 か所の水素ステーションが設置されており、市町村単位では最多。



わたなべ泰行委員

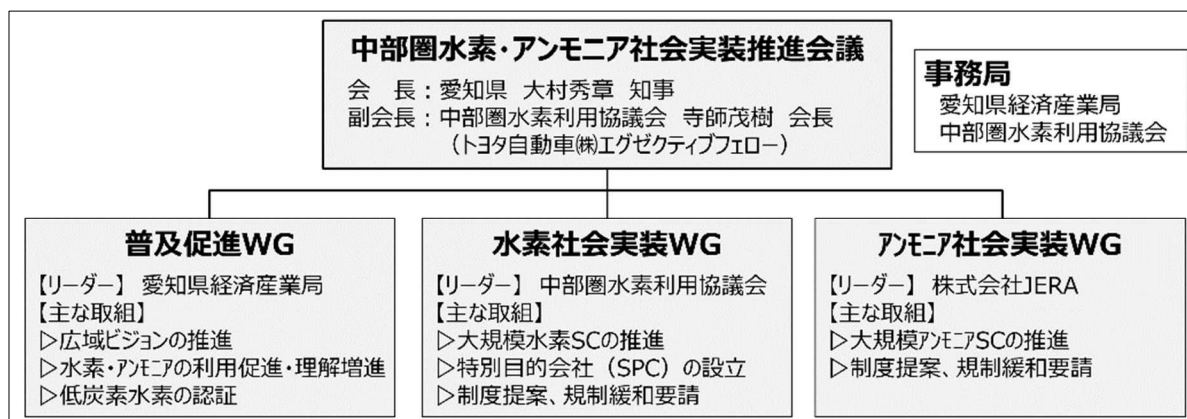
3 中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議における取組

中部圏における水素・アンモニアの大規模な社会実装を実現するため、中部圏の自治体や経済団体、産業界等により組織し、取組を推進している。



丸岡守幸委員

《推進体制》



＜委員からの主な質問と回答＞

Q：水素ステーションの設置について、土地の購入や運用にそれなりの費用がかかると思うが、どのように 10 か所まで広げたのか。

A：設置費用は国、県からの補助（4/5）を活用している。運営費用もある程度の補助はある。しかしながら、補助金等がなければ、他の燃料と同程度の価格で販売できない状況である。

Q：水素ステーションは、使用にあたり予約制か。職員は常駐しているのか。

A：予約は不要。職員は常駐しているが、夕方に閉まるため利便性が低いと言われている。

Q：水素ステーションはどのような車種が対象か。

A：普通自動車を想定している。

Q：水素を活用するにあたっては需要の創出が課題と考えるが、名古屋市では今後どのような車両に FCV を導入することを考えているのか。福岡市では清掃車に FCV を導入していると聞いているが。

A：名古屋市はまず路線バスへの導入を進めたいと考えている。将来的には長距離を走行する商業用トラックの導入を促進したい。