

(別紙1)

令和元年11月11日

野田市議会議長 竹内 美穂 様

建設委員会

委員長 石原 義雄



行政視察報告書

1 出張者

(1) 委員 石原 義雄 邑樂 等 中村 裕介
長 勝則 谷口 早苗 内田 陽一

(2) 随行職員 都市部参事(兼)都市整備課長 飯塚 等
土木部道路建設課長 松本 茂也
議会事務局主幹(兼)庶務係長 田路 欣順

2 視察先及び調査事項

(1) 大阪府泉大津市 南海本線(泉大津市)連続立体交差事業について
(2) 滋賀県東近江市 道路整備アクションプログラムについて
(3) 石川県金沢市 まちづくり支援情報システムについて

3 視察期間

令和元年10月8日(火)～令和元年10月10日(木)

4 視察報告

(1) 大阪府泉大津市 南海本線(泉大津市)連続立体交差事業について

◇ 市の概要と視察地選択の理由

①市制施行 昭和17年 4月 1日

②人口 75,271人(33,978世帯)

③面積 14.33km²

④視察地選択の理由(市政との関連性)

南海本線(泉大津市)連続立体交差事業は、南海本線松ノ浜駅から泉大津駅周辺における約2.4キロメートルの事業区間で踏切8箇所の除却を行い、道路交通の混雑緩和や踏切における事故や渋滞を解消するとともに、

第230号

令和元年11月

野田市
議会事務局

鉄道によって分断されていた市街地の機能が一本化され、魅力あるまちづくりの実現に大きな役割を果たしており、平成 29 年度に事業完了している。

野田市は、愛宕駅と野田市駅を含む約 2.9 キロメートルの鉄道を高架化する連続立体交差事業で踏切 11 箇所を除却するとともに、街路事業などにより鉄道と交差する幹線道路や駅前広場を整備することで、交通の渋滞緩和や安全性の確保、駅を利用する交通機能の向上、東西市街地の一体化など総合的なまちづくりを進めている。現在高架下利用について検討を進めているところであり、事業完了した泉大津市の事例を参考にすべく視察先として選択した。

◇ 視察時の状況

①視察時間 午後 1時00分 ～ 午後 3時 5分

②視察会場 市役所5階 第3会議室

③応対者職氏名

泉大津市議会 副議長 大塚 英一氏

泉大津市都市政策部都市づくり政策課 部次長兼課長 山野 真範氏

泉大津市議会事務局 議事調査係 係長 森杉 洋一氏

株式会社岸和田グランドホール ドローン事業部 責任者

DGS泉大津校長 黒川 俊明氏

◇ 調査事項の概要

冒頭、泉大津市議会副議長の大塚英一氏より挨拶をいただき、その後、都市づくり政策課より説明をいただいた。説明終了後は現地を案内していただき、また、高架下利用事業者の1つであるドローン教習所の校長より現地にてご説明をいただいた。

大阪府泉大津市は、関西国際空港まで 25 分、難波まで 20 分、新大阪まで 50 分という立地にあり、泉大津駅の乗降客数は、人口約 7 万 5 千人の 4 割に相当する約 2 万 9 千人となっている。

駅利用者の調査では、自転車、歩行者の利用者が 7 割を超えており、連続立体交差事業前の泉大津駅では、放置自転車等が多く、対応に苦慮していた。

また、道路と鉄道が平面で交差する踏切周辺では、交通渋滞が発生している状況であった。

このため、平成7年1月に南海本線の泉大津駅、松ノ浜駅の2駅を含む、約2.4キロメートルについて、連続立体交差事業の都市計画決定を行い、平成8年1月には、事業計画認可を得ている。

高架方式としては、一般部が2線2柱式となっており、駅部は、泉大津駅が2面4線、松ノ浜駅が2面2線となっている。

このたび視察した泉大津駅は2面4線と駅部が大きく、高架下利用範囲が広いことから、有効な高架下利用が考えられる場所となっている。

また、商業施設整備にあたっての市、鉄道事業者との役割分担等、どのような整備計画を立案したのか現地の状況も合わせて、調査した。

・南海本線（泉大津市）連続立体交差事業 事業及び関連事業経緯

連続立体交差事業都市計画決定及び事業計画認可

平成7年1月20日 都市計画決定

平成8年1月8日 都市計画事業計画認可

鉄道高架事業

平成20年6月7日 上り線供用開始

平成24年8月4日 下り線供用開始（両線高架完了）

側道等事業

平成26年12月1日 泉大津駅東西通路全面開放

平成27年7月22日 松ノ浜駅東西通路全面開放

平成29年3月15日 南海東1号線外供用開始

平成29年3月30日 南海西2号線外供用開始

高架下関連事業

平成27年11月9日 南海本線高架下公共利用に関する協定書締結

平成28年4月1日 泉大津駅高架下開発における泉大津市と南海電

気鉄道株式会社との連携に関する協定書締結

平成28年10月1日 泉大津駅南、松ノ浜駅高架下駐輪場供用開始

平成29年3月16日 N. K L A S S (エヌクラス) 泉大津グランドオ

ープン

平成29年4月1日 泉大津駅中央高架下駐輪場供用開始



◇ 所 見（市政の課題等に対する実現可能性等）

野田市における東武野田線連続立体交差事業は、清水公園駅南側から都市計画道路中根山崎線北側までの野田市駅、愛宕駅を含む、約 2.9 キロメートルを高架化することで、現在、高架橋工事が本格化している。

今年度は、橋桁架設工事が始まり、通称二中前通り（市道 2220 号線）の工事も実施され、その後は、愛宕駅南側の県道つくば野田線や野田市駅南側の県道野田牛久線の橋桁架設工事も予定されている。

駅については、高架化後の野田市駅が 2 面 4 線、愛宕駅が 2 面 2 線の駅舎となることから、このたびの南海本線（泉大津市）連続立体交差事業と同規模の駅舎が完成することになる。

また、駅周辺では、駅前広場整備（野田市駅西口、愛宕駅東口及び西口）や周辺市街地整備（野田市駅西土地区画整理事業、愛宕駅東第一土地区画整理事業）などの事業と合わせ、新たに生み出される高架下空間の有効利用が考えられ、将来のまちづくりに大きく役立つことが期待される。

泉大津市と南海電気鉄道株式会社が、駅周辺の利便性とまちの魅力向上を目的として「泉大津駅高架下開発における泉大津市と南海電気鉄道株式会社との連携に関する協定書」を平成 28 年 4 月に締結し、市と鉄道会社が共同で、高架下利用計画を策定し、商業施設の整備を進めてきた。

この結果、平成 29 年 3 月 16 日に商業施設「N. K L A S S 泉大津」をオープンさせ、「おおつと育むあたたかい暮らし」をコンセプトに生鮮食品が揃うスーパーマーケットを核テナントとして、飲食店エリアには、人気の居酒屋やレストランなど地元や地産地消を特徴とする店舗を揃えてい

る。

公共用施設では、泉大津市が運営する子育て支援施設「泉大津市立健康福祉プラザ（ココフレア）」を開設して、子育て世代が利用しやすい環境を整えている。

東口駅前広場には、大型の商業施設が2箇所あり、1階に降りず、駅ホームから改札口を通り、駅前広場にあるペDESTリアンデッキ（歩行者通行専用の高架建築物）を利用して、商業施設へアクセスすることが可能となっている。

ペDESTリアンデッキの一部は、シェルター（上屋）が設置されており、雨に濡れずに歩行できるようになっている。

自転車駐輪場については、泉大津市営の「泉大津駅中央高架下駐輪場」を平成29年4月1日にオープンしている。

駐輪場の管理運営は、指定管理者制度により行っており、駐輪場利用の啓発活動や放置自転車の撤去作業についても合わせて実施しているとのことであった。また、民間の駐輪場の経営を圧迫しないよう、利用料金について配慮がなされている。

その他、泉大津駅の高架下利用では、限られたスペースの中で、「高架下ドローン教習所（民間施設）」を開設していた。

高架下利用の場合、一般的な土地と違い、上空は、5m程度までしか利用範囲がなく、また、地中には、高架橋のラーメン構造により、地中梁が埋設されている。そのため、建物を建築する際、上下水道管の埋設にも支障がある中、柔らかいネットフェンスの利用や仮設建物を効率よく配置するなど、限られた高架下を有効に活用していた。

商業施設等の高架下利用以外では、泉大津駅周辺で東西を連絡する生活道路が少ない箇所については、鉄道横断する水路を暗渠化することで、上部を道路にし、歩行者、自転車、車等が東西を行き来できるようにしていた。

泉大津市は、長期的なまちづくりビジョンを考え、生活の利便性向上や子育て支援に取り組むことで、駅周辺とまちを調和させ、駅周辺の賑わいを創出することを目指し、地域の方々や、地域外からの多様な人たちが集う、まちづくりの仕掛けを導入し、まちの活性化を図っている。

また、施設の配置については、先進事例の視察もおこない、商業の活性化の観点からも、民間のノウハウを大切にして計画を進めてきたとのことであった。

野田市における東武野田線連続立体交差事業の高架下利用についても、市と商業の活性化のノウハウを持つ鉄道事業者、そして地元地域の方々の意見交換を十分におこないながら、駅利用者の必要性を調査するなど、時間をかけ、慎重に整備計画を立案した上で、活力のある高架下利用を図っていくべきと考える。

(2) 滋賀県東近江市 道路整備アクションプログラムについて

◇ 市の概要と視察地選択の理由

①市制施行 平成17年 2月11日

②人 口 114,604人(43,368世帯)

③面 積 388.37km²

④視察地選択の理由(市政との関連性)

東近江市では、平成25年に今後20年間の道路整備の指針となる道路整備基本計画を定め、26年に幹線道路の整備優先順位等を示した道路整備アクションプログラムを策定し、道路整備を進めている。なお、アクションプログラムについては、社会情勢の変化等をふまえ5年ごとに見直しを行うこととしている。

野田市でも今後、都市計画マスタープラン等、上位計画との整合を図り市内の道路ネットワーク網を円滑なものにするために、参考にすべく視察先として選択した。

◇ 視察時の状況

①視察時間 午後1時00分～午後2時45分

②視察会場 東近江市役所 3階 302会議室

③対応者職氏名

東近江市議会 議長 大橋 保治氏

東近江市議会 産業建設常任委員会委員長 大洞 共一氏

東近江市都市整備部 道路課 課長 植田 晃弘氏

東近江市都市整備部 道路課 主査 布川 茂樹氏

東近江市議会事務局 主任 中島 慎一氏

◇ 調査事項の概要

冒頭、東近江市議会議長の大橋保治氏と産業建設常任委員会委員長の大洞共一氏よりご挨拶をいただき、その後、道路課より説明をいただいた。

東近江市では、平成 25 年に今後の 20 年間の道路整備の指針となる「東近江市道路整備基本計画」を策定し、平成 26 年から幹線道路の整備優先順位を定めた、「東近江市道路整備アクションプログラム 2014」に基づき道路を整備してきた。この東近江市道路整備アクションプログラムは、今後 10 年間に市が実施する道路改良事業及び交通安全事業を定めたもので、「東近江市道路整備基本計画」の道路整備の基本理念である「潤いと賑わいを育む道作り～自然・人・まち・文化をつなぐ道～」をもとに、3 つの基本方針である「地域活性化の支援」、「安心安全でよりよい生活環境の確保」、「信頼性・防災性の向上」とそれぞれの基本戦略を柱として策定されている。

また、このアクションプログラムは、社会情勢の変化を踏まえ 5 年ごとに見直しをする事としており、道路整備の基本理念及び「第 2 次東近江市総合計画」等の上位関連計画との整合をはかりながら、「東近江市道路整備アクションプログラム 2019」を策定している。

「東近江市道路整備アクションプログラム 2019」の策定費用は、改定業務委託料 5,419,440 円が発生している。路線の順位付けの方法としては、



まず、対象路線を全体事業費 2 億円以上の道路改良事業（新設や拡幅）と 5 千万円以上の交通安全事業（歩道設置）とし、客観的評価の指標（必要性、進捗状況等）による 1 次評価を行い、ランク分けをした上で、更に道路

ネットワークの連続性などの2次評価を行い、整備時期の検討を行っている。

策定体制としては、有識者や道路利用者等により構成される懇話会と市の関係部署で構成される庁内作業部会により検討がなされた。

また、代表的な路線として、都市計画道路上中緑町小今線、都市計画道路中学校線、山上上二俣線について各路線の特徴などについて説明を受けた。進捗状況が写真などで示され、わかりやすいものとなっていた。今後の課題としては、計画に見合う道路予算の確保と地域性を考慮した路線の選定に苦慮したことが挙げられていた。

◇ 所見（市政の課題等に対する実現可能性等）

東近江市と野田市の道路整備状況はとても似ているところがあり、現在、東近江市道路整備アクションプログラムに策定されている上中緑町小今線の事業、都市計画道路の中学校線の2事業は野田市の今上木野崎線に大変、類似点が多く、参考になる点があった。

1つ目の事業である上中緑町小今線の事業は、用地買収が70%の時点で工事の進捗箇所が40%であり、問題点として環状道路の買収が上手くいかず遅れが出る可能性があるとの事であった。

2つ目の事業である能登川駅近くの都市計画道路の中学校線は現在ある地下トンネルが幅員や高さ規制により、緊急車両の通行が出来ないため、JR線の下にアンダーパスをつくり、次年度の開通を目指す予定との事であった。

上記の2事業は、現在、着手している今上木野崎線の状況と非常に類似しており、同路線は、玉葉橋から国道16号線に伸ばし、線路のアンダーパスも東武野田線梅郷駅近くの線路下にトンネルをつくり渋滞緩和と東西のネットワークを強化する目的がある。野田市においても早期工事着手が課題となっており現在の進捗状況を判断しながら見直し等も含め事業展開することが望ましく思う。

次に、市道山上上二俣線の整備事業についてであるが、周りは田んぼに囲まれた920mの直線道路となっている。センターラインをつくり歩道を整備しているが、特色として県道と市道の交差点にラウンドアバウトをつ

くる予定であるとのことであった。ラウンドアバウトとは、交差点の一種である3本以上の道路を円形のスペースを介して接続したもので、この円形のスペースの真ん中には中央島と呼ばれる、円形の通行できない区域がある環状交差点となっている。ラウンドアバウトの交差点は、負傷者が出る重大事故が減少するといわれているだけでなく、停電時に通行可能であるなど、災害にも強いとされている。野田市も信号機のない事故多発場所が多くあり、今後の道路整備計画には積極的に盛り込んで欲しいと思った。

今後の課題として、計画に見合う道路予算の確保が困難であるとの説明があり、2027年の合併特例債の終了に伴い、東近江市においても今後の道路予算の確保は難しくなり、新しい財源を確保できないとの回答をいただいた。野田市においても、今後、事業費の財源確保は難しく、本当に整備が必要な路線の選定に苦慮するのではないかと感じた。野田市としても、現在ある道路予算が今後いくら確保できるのかも踏まえた上で、今後きちんとした事業計画を出し、総合的なプランを打ち出すことで、最善な方法を選択し計画的な道路設備ができると思われる。

野田市においても避ける事の出来ない問題であり、とても参考になる視察となった。

(3) 石川県金沢市 まちづくり支援情報システムについて

◇ 市の概要と視察地選択の理由

①市制施行 明治22年 4月 1日

②人 口 454,416人(205,355世帯)

③面 積 468.64km²

④視察地選択の理由(市政との関連性)

金沢市まちづくり支援情報システムは、金沢市のまちづくりに関する規制情報などについてワンストップの窓口サービスを提供することを目的とするものであり、統合型GISを構築し、庁外・庁内に情報を発信し都市計画関係情報などを閲覧することができるシステムである。

野田市のホームページは、都市計画図を基本とした閲覧サービスがあるものの、地番からの検索ができない。道路台帳についても電子データによる管理・検索システムが構築されたが、情報提供のスピードアップを図る

ものとはなっていない。自治会区域図などは、依然として住宅地図に記入したもので閲覧サービスに供しているのが現状である。金沢市のシステムについて学ぶことで、市民へのサービス向上の参考とすべく視察先として選択した。

◇ 視察時の状況

①視察時間 午後 1時 5分 ~ 午後 2時30分

②視察会場 金沢市役所 7階 第2委員会室

③対応者職氏名

金沢市都市整備局 都市計画課 都市拠点整備係長 杉本 英大氏

金沢市都市整備局 都市計画課 主査(建築) 志鷹 篤氏

金沢市議会事務局 議事調査課 課長 小村 正隆氏

金沢市議会事務局 議事調査課 書記 竹村 太志氏

◇ 調査事項の概要

冒頭、金沢市議会事務局議事調査課長よりご挨拶をいただき、その後、都市計画課より説明をいただいた。

金沢市まちづくり支援情報システムとは、市民、事業者との協働によるまちづくりを推進するため、市のホームページ上においてGIS地理情報システムの技術を活用した、金沢市まちづくりに関する総合窓口機能を開設し、インターネットにより地図情報の配信や各種指針や規制、助成に関する情報を見やすく、わかりやすく発信することにより、行政サービスの一層の向上と事務の効率化を図っているものである。

ワンストップの窓口サービスを提供することを目的として、2010年4月1日に運用が開始され、2018年10月3日リニューアルしている。

導入費用は初期導入費が2,100千円、運用費は年間3,500千円となっており、利用頻度は1月あたり5,000~6,500件となっている。

システムには、大きくわけて8つの情報があり、住所や目的物などから検索でき、規制の一覧を見ることができのほか、概ねの面積を算出できる機能、印刷機能もあるなど、工夫がなされている。また、スマートフォンでの検索も可能となっている。

【8つの情報】

1. 都市計画関係情報

都市計画関係情報の閲覧により、市街化区域・市街化調整区域・建ぺい率・容積率などがわかる。

2. 景観政策関係情報

景観政策関係情報の閲覧ができ、まちづくり条例や景観条例を初めとした独自の条例を数多く制定し、現在 28 条例があるため、利用者にとって便利である。

3. 建築関係情報

建築関係情報の閲覧により、宅地造成等工事規制区域・市道認定路線の有無がわかる。

4. 道路台帳情報

道路台帳情報の閲覧により、道路が市道かどうか確認するのに便利である。

5. 防災情報

防災情報の閲覧により、津波や土砂災害の情報がリアルタイムにわかる。

6. 降雪路線情報

降雪路線情報の閲覧により、消融雪装置がどの道路に設置されているかわかる。

7. 町会区域情報

町会区域情報の閲覧においては、住所欄に入力し、検索すると該当する



町会名及び町会区域の情報が表示される。また、地図上の地点をクリックすると、その町会が属する校下（地区）、地区の町会連合会名、事務局の住所及び電話番号を確認することもできる。

8. その他関連情報(遺跡地図)

その他関連情報(遺跡地図)の閲覧により、史跡・天然記念物などがわかる。

◇ 所見(市政の課題等に対する実現可能性等)

金沢市は、このシステム運用により、窓口業務の効率化、簡素化により、まちづくりフロアの人員増を抑制するなどの成果があったとしており、職員の事務の効率化が高まっていると考えられる。これまで窓口業務において、紙地図を利用していた部署は、GISを活用したシステムで検索時間の短縮や紙のコストの削減などに貢献している。

また、システムの利用頻度も高く、市民サービスの向上がみられたと思う。GISデータをインターネット等によって公開することで、市民への情報公開サービスがされている点も学ぶべきと思う。

町会区域については、これまで紙の地図で管理し、確認する場合は担当課などで閲覧する必要があったものを、町会の加入促進などを図るため、町会連合会の協力を得て、現在運用している金沢市まちづくり支援情報システムに新たに町会区域情報のメニューを追加している。インターネットで閲覧できるよう整備して、町会区域の見える化によって、町会への関心を高め、町会加入の促進と地域コミュニティの活性化につなげているところは、特に学ぶべき点であると感じた。

野田市においても、今後は、人口減少による歳入の減少や高齢化時代を迎え、歳出の増加が想定される中、劇的に変化していく社会情勢や新たな市民ニーズに対応するため、さまざまな分野において、職員の業務量は、増加していくことが予想されると思う。

現在、野田市においても統合型GISシステムが活用されていると聞いている。金沢市のようにインターネットを活用することにより、職員の労力を減らし、生産性を上げる糸口にもなると考えられる。したがって、野田市においても、インターネットを活用する方策について検討を進めることも必要と考える。