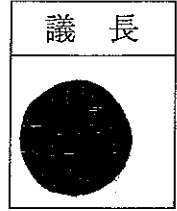


(書式7) 調査研究, 要請・陳情実施報告書



平成29年8月18日

(会派名) 新政会
(会派代表者) 吉田 耕一 殿

(会派名) 新政会
(氏名) 吉田 耕一

調査研究, 要請・陳情実施報告書

下記のとおり実施したので報告します。

1. 期 間 平成29年7月19日(水曜日)から
平成29年7月21日(金曜日)まで
2. 視 察 先 愛知県東海市, 国土交通省(都市局, 港湾局)
(要請・陳情)
3. 参加議員名 東山光徳, 吉田耕一, 楠井常夫, 茨智仁
4. 調査研究, 要請・陳情の概要

別紙のとおり

※ 要請・陳情先は相手先の所属・職名・氏名を記入して下さい。

視察報告書

日 程 平成29年7月19日(水) 13:00~
視察先 愛知県東海市

参加者 親政会 吉田耕一, 東山光徳, 楠井常夫 茨 智仁

調査事項 東海太田川駅西地区第一種市街地再開発事業について

昭和44年4月1日に2町が合併して県下23番目の市として誕生。当時の人口は78,000人であったが、現在は114,000人に増えている。大都市の名古屋まで20分のところであり、名古屋市のベッドタウンとして現在も発展、人口も増えている。

①東海太田川駅周辺土地区画整理事業, ②駅の東西が一体となる連続立体交差事業, ③にぎわい交流の創出の市街地再開発事業を三位一体事業として実施。

駅前整備の総事業費は、平成28年9月で1,119億円となっている。このうち東海市の負担金は470億円と説明があった。現在も町は発展し、人口は増加し、居流人口増を期待しての投資で、財政負担のことに心配しているような話はなかった。

事業施行にあたっては、①時代に合う整備でなければいけない, ②市民の理解への努力, ③国, 県の支援と行政の関係者の努力が特に重要だと話があった。

現地視察として、「ユウナル東海(東海市芸術劇場)」を見学。大変すばらしい劇場である。マンション, 商業施設, 文化施設が併設された複合施設を視察。多数の市民が利用しているようだ。

本市の財政問題等のことも考えながら、市立病院の跡地の再開発についてを思いながらの有意義な視察だった。

平成29年7月20日(木)(10:00~)

〈視察場所〉

衆議院議員会館

〈対 応〉

国土交通省都市局 公園緑地・景観課 安全指導係長

勝 美 直 光

国土交通省都市局 公園緑地・景観課 企画専門官

柳 原 季 明

〈視察内容〉

坂出市の緩衝緑地帯の有効活用について

〈参 加 者〉

吉 田 耕 一

東 山 光 徳

楠 井 常 夫

茨 智 仁

〈視察の概要〉

平成29年、都市緑地法の一部を改正する法律の制定を受けて、その変更内容についてその背景と改正の必要性についてのレクチャーを受けた。

1. 都市緑地法の一部改正の背景・必要性

まちづくりに当たって、景観、環境整備、防災に果たす都市公園の役割。

緑豊かなまちづくりに向けて、1人あたりの公園面積が少ない、宅地化を前提とした農地の減少、公園空間の有効活用の妖精の増加、などの課題が顕在化。

公園の新規整備に対する地方自治体の財政的、人材的限界。

2. 都市緑地法の一部改正の概要(都市公園の再生・活性化) 都市公園法など

都市公園で保育所などの設置を可能

民間業者による公共還元型の収益施設の設置管理制度の創設

カフェ・レストランなどの一般収益施設の設置

設置管理許可期間の延伸(10年から20年に)

建蔽率の緩和(2%から10%に)

公園内のPFI事業にかかる設置管理。許可期間の延伸(10年から30年に)

他、等

〈坂出市の緩衝緑地帯の有効利用についての展望〉

今回の視察では、坂出市の緩衝緑地帯の有効活用について大きく展望が開けた。

緩衝緑地帯は約20haの広さがあるが、今回の都市公園法などの改正を受けて、その10%に当たる2haを緩衝緑地帯を活かすための施設設置のための開発ができるようになった。

当該緑地帯は県有地であるため、県知事の許可によることになるが、市として、具体的な目標を持って知事に要望することができるようになった。

平成29年7月20日(木)(11:00~)

〈視察場所〉

衆議院議員会館

〈対 応〉

国土交通港湾局 産業港湾課・クルーズ振興室課長補佐

伊 藤 寛 倫

国土交通省四国地方整備局 港湾空港部計画企画官

戸 谷 洋 子

〈視察内容〉

坂出市港へのクルーズ船寄港誘致について

〈参 加 者〉

吉 田 耕 一

東 山 光 徳

楠 井 常 夫

茨 智 仁

〈視察の概要〉

国交省におけるクルーズ振興の取り組みについて伊藤課長補佐からのレクチャー。

クルーズ船の寄港する港湾は寄港回数からみると、九州、沖縄方面が増えている傾向にある。

クルーズ船は、ラグジュアリー、プレミアム、カジュアルに分類されるが、我が国への寄港が多いのは、プレミアム、カジュアルに分類されるクルーズ船が多い。

船籍的には日本船籍より、外国船籍が増えている傾向にある。

短期間に低コストで寄港を可能にするため、既存の貨物用バースを改良してクルーズ船に対応して、「お断りゼロ」を目指す。

今後の対応として、ラグジュアリークルーズ船の寄港誘致や瀬戸内海、南西諸島など新たな国内周遊ルートの開拓が挙げられている。

戸谷計画企画官から、四国における瀬戸内海クルーズの動向についてのレクチャー。

四国へのクルーズ船の寄港の状況は、平成28年は過去最高の56回。クルーズ船により四国を訪問した乗降客数は、2014年と2016年を比較すると、12.1倍に増加している。

坂出市の林田A岸壁のポテンシャルは四国No.1。特に、クルーズ船寄港の絶対条件になる水深12m、バース延長398m、は他の岸壁には見られない。また、大型バスの駐車場に必要な、背後埠頭用地も有る。

四国地方におけるクルーズ船寄港拡大を実現させるため、「四国における瀬戸内海クルーズ振興検討会」を設置し、高松港、坂出港、松山港、を対象に今後の課題と対応についての検討を行う。

〈坂出港へのクルーズ船寄港誘致についての展望〉

国交省は外国クルーズ船の寄港促進を図るために、観光庁と連携して海外クルーズ船社と港湾管理者が参加する、「全国クルーズ活性化会議」の会員との商談会が2014年から実施されているが、坂出港は参加していない。このあたりから実現していくべきだと思うが。