

まちづくり委員会行政視察概要

1 視察月日 平成28年5月9日（月）～5月10日（火）

2 視察先及び視察事項

（1）神戸市

- ① 空き家活用相談窓口について
- ② まちなか防災空地整備事業について
- ③ 火災に強い住宅への補助制度「まちの不燃化促進事業」について

（2）大阪市

- ① 大阪市エリアマネジメント活動促進条例の制定・地権者負担のまちづくり制度（B I D）の導入について
- ② 阪急電鉄京都線・千里線（淡路駅付近）連続立体交差事業について
- ③ 三国東地区土地区画整理事業について

3 視察委員

委員長	木	庭	理香子
副委員長	野	田	雅之
委員	坂	本	茂
同	浅	野	文直
同	廣	田	健一
同	花	輪	孝一
同	山	田	晴彦
同	雨	笠	裕治
同	石	川	建二
同	勝	又	光江
同	三	宅	隆介
同	重	富	達也

4 視察概要―①

(1) 視察先

兵庫県神戸市

(2) 視察月日

5月9日(月)

(3) 対応者

① 空き家活用相談窓口について

神戸市住宅都市局住宅部住宅政策課 課長

② まちなか防災空地整備事業について

③ 火災に強い住宅への補助制度「まちなかの不燃化促進事業」について

神戸市住宅都市局計画部まち再生推進課 担当課長



(4) 調査項目

① 空き家活用相談窓口について

ア 空き家活用相談窓口開設の背景

神戸市内の全住宅に占める空き家率は、平成25年当時で13.1%であり、その中でも、使い道が定まらないまま、賃貸にも売却にも出されていない空き家の有効活用が課題となっていた。

平成26年5月に空き家活用に関するプロジェクトチームを設置し、学識経験者や民間の宅建業協会、銀行等を中心に空き家活用、中古住宅市場の活性化について議論を行った。その中で、行政に期待するサービスについてアンケートをとった結果、相談窓口の設置希望が最も多かった。

検討結果を踏まえて、空き家活用への支援を望むニーズに対応するとともに、中古住宅市場の流通活性化を目的として、空き家活用相談窓口を平成27年11月30日に開設した。

イ 概要及び特徴

建築士や不動産事業者が専門相談員となって窓口で空き家所有者の相談に応える仕組みとなっている。住まいの総合相談窓口である、神戸市すまいとまちなかの安心支援センター「すまいるネット」内に開設した。

相談を受けるだけでなく、相談内容や所有者の抱える課題に応じて、空き家管理業者やリフォーム事業者、不動産事業者などの提携事業者から提案を受け、課題の解決に結びつけていく、「事業者連携」が大きな特徴である。

また、窓口相談をメインに据えつつ、固定資産税納税通知書に相談窓口の案内チラシを同封するなど、使われていない空き家の掘り起こしにも取り組んでいる。

ウ 利用状況及び今後の課題について

平成27年11月30日開設以降、1日あたり概ね1件程度の相談件数であったが、平成28年4月から、固定資産税の納税通知書に案内チラシを同封したところ、件数が約8倍に増加し、現在累計で約200件となっている。

相談内容としては、売却や処分の相談が多いが、耐震性の問題や土地の高低差等の立地状況によって、中古住宅市場に乗らず、課題解決に結びつけることのできない物件も多い。今後、現在までに蓄積した約200件のデータを分析し、こうした課題をフォローする方途を検討する必要があると考えている。

② まちなか防災空地整備事業について

③ 火災に強い住宅への補助制度「まちの不燃化促進事業」について

ア 事業の背景

「まちなか防災空地整備事業」及び「まちの不燃化促進事業」については、いずれも平成23年3月に策定した「神戸市密集市街地再生方針」に基づいて取り組んでいる。

平成7年1月17日に発生した阪神淡路大震災で被害の大きかった地域には、昭和13年に発生した阪神大水害や第二次世界大戦の戦災を免れていた密集市街地が多かった。神戸市内で同時多発火災が59件発生し、6,965棟が全焼、焼損面積は819,108㎡にも及んだ。狭い路地を倒壊した建物が塞ぎ、消防水利が遮断されたり、道路未整備により同時多発的に発生した火災の延焼を防げなかったりと複合的災害の様相を呈していた。

震災から20年が経過するが、震災でも被害に遭わなかった密集市街地がまだ残っており、当該密集地域の課題解決が求められた。こうした状況を踏まえて、平成23年3月に、密集市街地の整備改善を進め、地域に暮らす市民、事業者、行政の協働と参画の取り組みの指針となる「神戸市密集市街地再生方針」を策定した。優先的に防災まちづくりに取り組む地区として、灘北西部、兵庫北部、長田南部、東垂水の4地区を「密集市街地再生優先地区」に指定した。

延焼危険性や避難・消化の困難性といった課題に対して、地域ごとの魅力（「わがまちらしさ」）を大事にしながら、地域と将来像を共有し、多様な施策、制度を組み合わせて地域を支援し、課題解決に取り組んでいる。

イ 事業概要

「まちなか防災空地整備事業」は、密集市街地における空き地について、火災の延焼防止スペースを確保することを目的に、災害時には一時避難場所や消火活動用地、緊急車両の回転地として、平時には広場やポケットパークなどのコミュニティ活動の場として有効利用するための整備を支援する事業である。

事業の流れとしては、まず土地所有者、まちづくり協議会、神戸市の三者で、事業実施について協定を締結する。次に、神戸市は所有者から無償使用貸借契約に基づいて土地を無償で借り受ける代わりに、当該土地にかかる固定資産税を非課税とする。まちづくり協議会は神戸市と管理協定を締結して整備費の補助（上限100万円または1㎡につき1万円）を受けながら、空き地を防災空地として整備し、維持管理を行う仕組みとなっている。現在空き地ではなく、老朽建築物を解体した跡地を空地として提供してもらえる場合には、所有者に対して「老朽建築物等除却事業」として除却工事に要する費用（上限2万4,000円/㎡）を補助する取組も行っている。

「まちの不燃化促進事業者」についても、火災の延焼防止を目的に、耐火性能に優れた住宅を新築する際に、建築主を対象に1件あたり100万円の補助を行う事業である。申請期間は平成28年4月1日から平成28年12月27日までで、予算がなくなり次第終了となる。不燃化促進事業については、川崎市においても同趣旨の事業が川崎区や幸区で行われており、補助率の設定などの面で、川崎市はきめ細やかな対応がなされていると考えている。

ウ 事業の実績

平成23年の「神戸市密集市街地再生方針」の策定以降、「まちなか防災空地整備事業」については、「密集市街地再生優先地区」に指定した灘北西部、兵庫北部、長田南部、東垂水の4地で合計41カ所、「まちの不燃化促進事業」については合計27件整備を行っている。

(5) 質疑概要主な質疑内容等

① 空き家活用相談窓口について

Q 空き家の地域集会所としての利活用について

A 所有者から地域の集会所として空き家を市に無償で提供したいという申し出もあるが、狭隘な道路に接する物件が多く、公益施設としての利用を考えた場合、道路の幅員に係る建築基準法の制約をはじめ、耐震性に問題がある場合には、空き家所有者が補修を行う必要があるため、現状として実現には至っていない。地域のための空き家活用という視点から有効な対策を検討していきたいと考えている。

Q 相談者が来所した場合の課題解決の方向性について

A 空き家であっても管理を適切に行えば、放置による危険性を低減することができるため、まずは維持管理の適正化について啓発を行っている。

また、空き家単体では利活用が難しい場合でも、地域の中で同様の空き家が複数生じれば、当該複数物件を同一の敷地内にあるものとみなして建築規制を適用する連担制の対象として取扱い、解体・除却の上、防災空地として利用できる可能性もあるので、解体について提案を行うこともある。

Q 相談者が所有者や所有権の承継者ではない場合の対応について

A 空き家活用相談窓口は、主に空き家所有者に向けての事業であるため、例えば近隣住民からの危険な空き家除却等の相談には直接的な対応はできない。

しかし、老朽危険家屋対策を横断的に行う専門の部署である安全対策課が設けられているので、所有者以外からの通報に対しても、神戸市役所として部局間で連携して危険性の除去に取り組んでいる。

Q 将来的な土地利用を想定し、行政が空き家を複数ストックする対応の可能性について

A 空き家のストックが複数たまるまでの間、維持管理の費用が発生することになるため、費用対効果に見合うだけの土地利用を将来的に見込めるかどうかの見極めが非常に大事である。ハードルは高いが、空き家活用の有効手段の一つであり、今後検討していく必要があると考えている。

Q 民間事業者がすでに相当数の物件を扱っている中古住宅市場の中で、相談活用窓口に、現在約200件もの相談が寄せられていることに対する感想について

A 神戸市は、阪神淡路大震災の際に六甲山より南側は被害が大きかったが、山際の地域は比較的被害が小さかった。こうした地域は道が狭隘であったり坂道が多かったりして、不動産事業者に相談しても売却が困難なケースが多く、公的な窓口で新しい施策を求める相談が寄せられる傾向にある。そのため、現在の空き家の相談件数自体は想定範囲内であった。

Q これまでの相談の傾向および解決の方向に進んだ件数

A 詳しい内訳は現在集計中であるが、売却や賃貸としての利用を希望する相談内容が多い。相談件数約200件のうち、特定の物件を対象とする具体的な相談は約40件である。さらに提携事業者から解決の提案を受ける専門相談の対象となったものは十数件で、実際に中古住宅市場に乗ったのは5件ほどである。実際相談があったとしても、具体的にそれが解決に結びつくのは、200件のうち10件ほどと少ないのが現状である。

Q 東京都の世田谷区では、空き家活用について、大家とNPOの橋渡しの役割を行政が果たしている事例があるが、神戸市のすまいるネットはどのように機能しているか。

A 中古住宅市場のニーズに乗らない空き家の問題について、現在まだ件数が200件であり、十分には機能していない実態がある。まちづくり施策の中では、地元の相談や需要に応じてコンサルタントを派遣して、地域コミュニティがしっかり機能している場合には、NPOとのマッチングにうまく結びつくこともある。しかし、空き家活用窓口においては、まだ相談員の派遣等は行っていない状況である。また、地域によってはまちづくりの機運そのものが低い場合もあり、そうした地域に対して、空き家の有効活用を働きかけ

る仕組みづくりを模索していく必要があると考えている。

② まちなか防災空地整備事業について

③ 火災に強い住宅への補助制度「まちの不燃化促進事業」について

Q 「まちなか防災空地整備事業」の財源について

A 「まちなか防災空地事業」については国と神戸市で事業費を負担して行っており、負担割合としては、国から2分の1の補助が行われている。

Q 「まちなか防災空地整備事業」について、土地所有者が市に土地を無償で貸し出した後に、再び土地利用を復活させたい場合に受ける制約等について

A 事業対象となる土地について、「少なくとも3～5年、最低3年以上は空地として提供すること」を条件として設定し、協議を行っている。

Q 優先地区に指定されている4地区の特色について

A いずれも、戦災や震災による大きな被害を免れて、なおかつ建て替わりが進んでいないために老朽化が進んでいる地域である。このうち、長田南部地区については、かつて工業地帯であり、工場労働者が居住するための長屋等の建築が盛んな地区であった。東垂水地区は戦後に住宅需要が高まった地区である。その他の地区についても都心の地区から比較的離れており、民間の投資が進んでいなかったという背景がある。

Q 老朽建築物を除却する場合、平米当たり2万4,000円を上限に補助が出るとあるが、平均的にどの程度の割合を本事業の補助で賄えるのか。

A 自己負担なくほぼ満額で賄える場合が多い。建築時に基礎を打ち込んでいた場合には、基礎の撤去費用が発生するので、補助費だけではカバーできず、所有者にも負担分が生じることになる。

Q 「まちの不燃化促進事業」の予算枠（件数）について

A 平成27年度と平成28年度では募集条件を変えており、昨年度までは広域の範囲を対象にしていたが、平成28年度については区域をより限定し、一件当たりの補助額を増額した経緯がある。申請件数としては10件程度を見込んで予算枠を設けている。すでに1件申請があり、連休明けに解体を始める予定である。

4 視察概要一②

(1) 視察先

大阪府大阪市

(2) 視察月日

5月10日(火)

(3) 対応者

- ① 大阪市エリアマネジメント活動促進条例の制定・地権者負担のまちづくり制度(BID)の導入について

大阪市都市計画局開発調整部 エリアマネジメント支援担当課長

大阪市都市計画局開発調整部 開発誘導課(エリアマネジメント支援担当)
担当係長

- ② 阪急電鉄京都線・千里線(淡路駅付近)連続立体交差事業について

大阪市建設局道路部街路課 鉄道交差担当課長

大阪市建設局道路部街路課 鉄道交差担当課長代理

大阪市建設局道路部街路課 鉄道交差担当係長

- ③ 三国東地区土地区画整理事業について

大阪市都市整備局 三国東土地区画整理事務所所長

大阪市都市整備局 三国東土地区画整理事務所副所長

大阪市都市整備局 三国東土地区画整理事務所換地担当係長

(4) 調査項目

- ① 大阪市エリアマネジメント活動促進条例の制定・地権者負担のまちづくり制度(BID)の導入について

ア 条例制定の背景

大阪市においては、土地利用の状況や立地事業所の規模などによって、エリアごとに地域の特性が違っており、地域が求める公共空間の質の在り方、使い方に対するニーズも異なることから、それぞれの特色に対応した公共空間のマネジメントへの要請が大変強かった。既に都心部の再開発エリアにおいて任意でエリアマネジメントに取り組んでいた民間事業者から、大阪市として公的な形によるエリアマネジメントを実施してほしいとの要望が上がり、市として任意から一歩進んだ形のエリアマネジメントを制度設計することとなった。

公共空間の質を向上させ、持続的に維持管理し、発展的に活用させる良質なエリアマネジメントを行うには、行政のみならず公共空間を共有する市民



や民間事業者が主体的に協働して取り組む必要がある。

しかし、現行の法制度上では、道路等の公共施設の維持・管理は基本的に行政の権限に属しており、整備・管理や空間活用に民間が参画することには制約があるだけでなく、仮に民間が参画する場合にも、資金面や活動の継続性の裏付けが必要であった。

こうした課題を考慮して検討されたのが、海外で広く取り入れられているB I D (B u s i n e s s I n p r o v e m e n t D i s t r i c t、都心環境改善地区) 制度の導入である。B I Dは、自治体が特定地域の地権者や建物所有者から資金を徴収し、市民や民間企業でつくるエリアマネジメント団体に交付をして資金的な裏づけを与えることで、当該団体が地域全体が望む質の高い公共空間の維持管理や活用を行いやすくする制度である。

平成25年に大阪版B I D制度検討会を立ち上げ、学識経験者等から意見を聴取し、まずは大阪市におけるエリアマネジメントを展開していく上で、現行法を前提とした「大阪版B I D制度」を創設し、制度の実績を重ねていきながら、最終的には欧米のB I Dのような制度設計を「日本版B I D」として創設することを国に対して促していくことを展開イメージとしている。

検討結果を踏まえ、平成26年3月に、全国で初となる「大阪市エリアマネジメント活動促進条例」を制定、公布し、同年4月に施行した。

イ エリアマネジメント活動促進制度の概要及び特徴

大阪市におけるエリアマネジメント活動促進制度(大阪版B I D)は、公共空間の維持管理にエリアマネジメント団体を参画しやすくさせ、公共空間のエリアマネジメントの質や地域の魅力を向上させることを目的とした制度である。

制度の運用にあたっては、国の既存の法律(都市再生特別措置法、地方自治法)をパッケージ的に組み合わせることで運用している。

概要としては、大阪市が市内の特定エリアの不動産所有者から分担金を徴収し、市民や民間事業者から構成されるエリアマネジメント団体に補助金として交付し、当該団体が補助金を原資として創意工夫を活かした質の高い公共空間の維持管理を行うものである。

特徴としては、都市再生特別措置法の都市再生推進法人制度を活用して、エリアマネジメント団体を法的な位置付けを持った事業主体として指定していること、海外のB I Dが資金を税金として地権者等から徴収しているのに対して、大阪版B I Dの場合は、地方自治法の分担金制度を活用して、大阪市が分担金として徴収して団体に交付するという仕組みを用いていることなどが挙げられる。

エリアマネジメント団体が公権力の徴収による安定的な財源を確保することで、公共空間における継続的かつ自由度の高い活動及び維持管理を行える

ことを可能になった点が最も大きな特色である。

都市再生推進法人としてのエリアマネジメント団体の役割としては、地区計画の提案及び策定、都市再生整備計画の提案及び策定、大阪市や土地所有者との間で「都市利便増進協定」を締結し、施設の整備・管理のルールについての合意形成を図ること、年度計画の策定などがある。

なお、「都市利便増進協定」において一体的な整備又は管理の目的となる施設のことを「都市利便増進施設」と呼び、公共施設内にある施設だけではなく、民地内の公共的空間（公開空地等）に設ける施設であっても都市利便増進協定の対象とすることができる。

分担金の充当対象となる事業は、「都市利便増進協定」に位置付けた事業のうち、公物管理など収益を伴わない事業（「都市利便増進施設」の維持管理であること、公共性があること、分担金負担者の直接的な受益につながっていることなど）に限られており、それ以外の収益に係る事業については民間団体の自主財源による事業となる。

ウ 条例の適用事例について

本条例の適用地区第1号となったのは、JR大阪駅北側の複合施設「グラント大阪」を擁する「うめきた先行開発地区」である。

対象エリア内の地権者らで構成されるエリアマネジメント団体「グランフロント大阪TMO」が平成26年7月に都市再生推進法人として指定され、都市再生整備計画の策定、都市利便増進協定の締結、年度計画等の段階を経て、平成27年4月から運用を開始した。

当該地区においては、歩道空間の管理における施設の点検、放置自転車対策、警備員による巡回、清掃などが分担金対象事業となり、巡回バスやオープンカフェ、ビアガーデン等のイベント、バナー広告などは民間団体による自主財源事業として行われた。

エ 今後の課題・展望について

大阪版BID制度の課題として、BID団体の法人格が一般社団法人等として位置付けられているため、自主財源確保への税制優遇が限定的であること、分担金の使途が、公共性があり受益との関係性が整理できる事業に限定されており、収益事業等が自主財源に頼らざるを得ない点などがある。

大阪版BIDが先導的役割を果たして実績を積み重ね、国に対して制度強化を要望し、日本版BID制度の創設の機運を高めていくことを展望している。

② 阪急電鉄京都線・千里線（淡路駅付近）連続立体交差事業について

ア 事業の目的及び概要

大阪市内においては、鉄道と道路の交差箇所が約870箇所ある。そのう

ち踏切数が168箇所、国から緊急対策踏切に指定されているものが57箇所ある。

阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業は、阪急京都線の崇禅寺駅～上新庄駅付近、阪急千里線の柴島駅～吹田駅付近を高架化することにより、開かずの踏切4箇所を含む17箇所の踏切（大阪市内16箇所、吹田市内1箇所）を除却し、道路交通の円滑化及び踏切事故の解消を図るとともに、鉄道により南北で分断されている市街地の一体化を図ることを目的としている。

高架化される駅は崇禅寺駅、淡路駅、柴島駅、下新庄駅の4駅で、工事延長は約7.1kmである。また、同時施行で、淡路駅周辺地区土地区画整理事業を関連事業として行っており、連続立体交差事業に要する用地の換地のための密集市街地の解消や駅前広場や商店街の再編を促進している。

イ 事業経過及び現在の状況

平成6年12月に都市計画決定を受け、事業認可を平成9年1月に事業認可を取得した。その後、用地買収と鉄道詳細設計に着手し、工事は平成20年9月から着手した。平成28年3月末現在の用地の取得率は92%であり、21件ほど物件が残っている。

事業期間について、平成9年1月の事業認可取得時の予定スケジュールでは、平成21年度に高架切替を行い、現線撤去を行った後、平成24年度事業完了を目標としていた。しかし、同時施行の区画整理事業における鉄道用地の仮換地指定が地元との合意が進まず遅れたことなどがあり、平成15年度に事業期間の延長を行い、平成29年の高架切替、平成32年度の事業完了に変更となった。さらに平成27年度に、用地買収が進んでないことを踏まえて再度の事業延長を行い、現在は平成36年度に高架切替、平成39年度事業完了を目指している。

ウ 事業の特徴

現在、淡路駅は平面ホームであり、これを高架化していくが、淡路駅土地区画整理事業により1階に駅前広場を整備、2階に改札口を整備するため、3・4階部分が高架線路部分となる予定であり、高さ約30メートルの高層構造となる点が特徴である。

事業PRとして、近隣の小学校3年生を対象とした出前講座を、阪急電鉄と共同で平成23年度から延べ10回実施している。内容としては、事業に対する親近感の醸成や工事車両への注意喚起、踏切の安全な渡り方などの安全啓発などを、現地の見学案内や学校内でのパワーポイント資料を用いた説明会などで行っている。

エ 課題について

事業用地の買収がこれまで難航してきている点である。事業を着手した平成9年当時はまだ地価が高かったが、その後、事業期間が長期化するにつれ

て地価が下がっていき、現在では3割以下の地価となっている。理解が得られるよう、今後も継続して用地取得に取り組んでいくことが求められている。

予算面でも課題がある。事業費が全体で約1,640億円。このうち鉄道事業者の負担は約140億円で、残りの約1,500億円は市側の負担となり、市の予算編成の面で苦労が多い。予算が付かないと事業スケジュールがずれ込むため、国からの予算の確保も課題となってくるため、昨年度も川崎市を含めた政令市で共同して、国に対する予算要望の活動に取り組んでいる。

③ 三国東地区土地区画整理事業について

ア 事業化の背景

三国地域は明治43年に三国駅が設置されたことを契機に、商店や住宅、小工場が広がり、主に周辺工場地域の労働力の受け皿の住宅地として発展してきた。戦災を逃れたこともあり、都市基盤が脆弱で、防災上危険な状況のまま、細い道路や木造密集地域が形成されてきた。

その後、隣接する新大阪駅周辺地区が土地区画整理事業により整備が行われ、三国東地域においてもまちづくりの機運が高まった。こうした状況を踏まえて、昭和49年に「三国周辺町づくり研究会」が設立され、昭和52年には、具体的なまちづくりに関する協議を進めるため、「三国周辺町づくり研究会」と大阪市との「連絡会」が設置された。この「連絡会」において、まちづくりの方向性や具体的な整備方策について議論を進めていくこととなった。

地域の玄関口であり、交通・商業の重要な拠点である三国駅周辺地区において昭和62年に事業計画が決定し、続いて、隣接する三国東地区においても、「三国東地区協議会」が発足した。

大阪市は、平成2年2月から6月にかけて三国東地区区画整理事業の計画案を発表し、地元説明会を開催した。市は事業化の協議に入る予定であったが、一部の地区住民から計画道路の必要性や移転の煩わしさ、現状のまちを守りたいといった意見が出され、事業の白紙撤回を求める大きな反対運動へと発展した。平成4年には反対運動を受けて事業の一時中断が決定した。

しかし、平成7年に阪神淡路大震災が発生すると、大きな被害を受けた神戸市と同じく老朽木造密集市街地を形成してきた三国東地区においても、防災性向上のため、再びまちづくりの機運が高まった。平成7年9月に地元住民から市長あてに三国東地区の区画整理によるまちづくり推進について要望書が提出された。平成9年7月に「三国東地区まちづくり協議会」が発足し、平成10年8月には、協議会自身の手で作成された構想案に基づくまちづくりの要望書が提出された。

住民主体のまちづくりの機運の高まりを受けて、市は平成11年2月に都市計画決定を行い、平成12年2月には地域の総意に基づいた「事業計画構想図」

が市長に提出された。平成13年3月に事業計画が決定し、事業実施に至った。

イ 事業概要

施行対象地区面積は約39ヘクタール、事業目的は、安全で災害に強い都市基盤を整備し、快適でゆとりある住宅市街地形成を行い、魅力の高いまちづくりを進めることである。

権利者（土地所有者、借地権者）数は1,529人、移転棟数は1,621棟である。このうち、地区内の棟数に占める移転割合は約8割である。総事業費は474億円で、施行期間は平成12年から平成32年までである。

ウ 事業の特徴

今までの事業と比較して、仮換地指定を丁寧に行っている点である。従来、大阪市では仮換地指定を行う場合は、まず仮換地の意向調査を行い、その内容を参考にして指定案を作成、審議会の意見を聴取した上、通知を行っている。このプロセスについて、三国東地区では大阪市初の取組として、各地権者向けの個別の内容説明会や要望書の受理・調整を行うことで、地権者ニーズを反映させた形での仮換地の指定案を作成するプロセスとした。平成19年9月に10日間、指定案の供覧を行ったところ、参加した地権者は約300名、供覧会場前の廊下に行列ができるほどであった。その後審議会に諮り、平成20年3月に仮換地を実施した。

次に挙げられるのが都市再生住宅である。都市再生住宅は、本事業による移転に伴い、これまで借家していた建物が仮換地先で再建されない時や再建されても家賃が著しく高騰して、低所得、高齢、障害などの要因により住宅に困窮する借家人の移転の際の受け皿住宅とすることを目的に、大阪市が地区内に建設する住宅である。第1期は平成23年10月に竣工した。戸数は68戸。第2期は平成29年1月に竣工予定で戸数は42戸である。地区合計で110戸の従前居住者用の都市再生住宅を確保している。入居するにあたって、従前家賃と新家賃の差額が発生する場合については、5年間の傾斜減額家賃を導入しており、一定の緩和を図っている。

建物共同化も特色として挙げられる。事業着手時、本地区内の宅地面積の割合は、20坪未満の小規模宅地が全体の約5割を占めており、現状のままであると事業後の新しい宅地も小規模とならざるを得ず、宅地の有効活用が難しい状況であった。

このため、個別の宅地を集約換地し、共同住宅として再建を行う共同建て替えを検討した。平成15年から平成16年にかけて共同建替のアンケートや勉強会を実施したところ、約20名から、共同建て替えを検討する旨申し出があり、平成17年度に検討会を結成した。その結果、10名から共同建て替えに係る集約換地願いが提出された。手法としては、参加希望者全員が土地に関する権利をいったんディベロッパーに全部譲渡し、ディベロッパーは対価として、新たに建設

した建物の一部を返還するという等価交換方式を採用した。平成23年3月に工事着手し、平成24年4月から入居開始となった。

エ 現在の状況

棟数別の建物移転の進捗状況は、平成27年度末現在で全体1,261棟中、492棟の移転を実施し、進捗率は約39%である。

道路整備状況は、全体9,628m中、1,792mで整備率は約19%となっている。事業費ベースで見ると、全体事業費474億円中、約5割の進捗状況となっている。

オ 課題及び今後の予定

課題として、事業期間の長期化に伴い、地区内地権者が高齢化していること、要移転物件についても老朽化が進んでいることなどが挙げられる。事業地区内からの転出者の増加による空き家の発生も懸念される。

今後については、様々な権利者の状況に合わせた柔軟な対応を行うとともに、事業のさらなる効率的な実施が重要と考えている。今後もより良い街となるよう、様々な工夫を行いながら、これまで以上に住民と行政が一体となったまちづくりを進めていく。

(5) 質疑概要主な質疑内容等

① 大阪市エリアマネジメント活動促進条例の制定・地権者負担のまちづくり制度（B I D）の導入について

Q 欧米版のB I Dは、資産価値の下落に対する危機感に端を発して、民間が主導して制度を推進してきた経緯がある。一方、行政による施設管理が行き届いている日本において、B I D制度は海外と同日に論じることができない側面もあり、方向性を定めるのが難しいと思うが、どのようなコンセプトやシンボルエリアの設定のもとに事業に取り組んでいるのか。

A エリアマネジメント団体も団体ごとによって温度差があり、駐輪対策だけや清掃だけといった団体もあれば、市に対して収益向上、資産価値向上の観点から積極的に条例の利活用を提案する団体もある。

市としては、難波・梅田をシンボルエリアとして位置付けて、今後も事例を積み上げていきながら、公物管理も含めて、「自分たちのまちは、自分たちで資産価値を上げる」という意識を醸成する仕組みを作っていきたいと考えている。

Q 公共空間の事業化がメリットであると思うが、大阪市としては現在又は今後、どのような公共空間施設を事業化の対象として想定しているか。

A 歩道や公園、公開空地をはじめ、地下道などについても、今後利活用の余地があると考えている。

Q 1事業あたりの分担金の交付金額について

A 唯一の適用事例である「うめきた先行開発地区」においては、平成28年度の認定額が約3,000万円となっている。

Q エリアマネジメント団体の利益追求の可否について

A 位置付けとして一般社団法人となっており、利益を上げること自体は問題はないが、株式配当がある株式会社とは違って利益を上げ過ぎても意味がないこともあり、収支については、およそプラスマイナスゼロとなっている。

Q 分担金の対象事業の枠組み（公共性があること、分担金負担者の直接的な受益につながっていること）について、解釈の余地があると考えているが、現在、歩道の管理などにとどまっている理由について

A 公共性や直接的な受益性の有無については、線引きが難しいところがあり、制度の運用開始にあたって、弁護士等とも相談し、確実に適用可能な範囲にまずは限定をした。今後、事例が積み重なり、公益性や受益性に対する認知度が広まれば、対象事業の枠組みを拡大していく余地はあると考えている。

Q 地権者の構成が変わった場合などにおける、事業の見直しのタイミングについて

A 基本的に事業者側がやめたいということであれば、やめることは可能である。また、都市再生整備計画や地区運営計画は5年ごとの計画となっているため、5年経過時が事業者側の事業継続を見定めるタイミングになると考えている。

② 阪急電鉄京都線・千里線（淡路駅付近）連続立体交差事業について

Q 事業区域に吹田市の市域が含まれているが、大阪市と吹田市の費用分担の割合はどうなっているのか。

A あくまでも大阪市の事業が吹田市側に延長してしまっているだけなので、吹田市の負担は全くなく、大阪市のみの負担である。事業により高架下に創出される公共スペースの利用については、今後吹田市と調整する予定である。

Q 連続立体交差事業と淡路駅周辺地区土地区画整理事業が同時施行に至った経緯について

A 淡路駅周辺は密集市街地であり、連続立体交差事業を行う場合、どうしても新しい構造物をつくる土地スペースが必要となる。区画整理事業の手法によらない場合、用地買収をせざるを得ないが、駅近隣には商店街があり、用地買収の手法であると、商店街を潰してしまう形となる。そのため、区画整理により新しい商店街を創出することとした。

Q 高架構造物が高層化に至った経緯について

A 連続立体交差事業を計画するにあたっては、比較設計協議を国と行い、地下化の検討も行った。その結果、地下鉄化した場合、事業費が3,000億円を超える試算となったため、高架化の手法を選択した。

Q 経済効果の観点でみた場合のストック効果の試算について

A ストック効果という観点から数字として有効的な試算を行うのは難しく、事業効果を適切に表す指標について研究をしている。基本的に事業を採択する際には、費用対効果（Benefit by Cost、B/C）の指標を用いており、本事業着手時のB/Cは1.99であった。

連続立体交差事業の場合、踏切除却、交通の円滑化が目的となっているので、通常の都市計画道路を設置する場合の便益と同じ考え方に基づいて、走行時間短縮便益、移動時間短縮便益、踏切事故解消便益の3つの便益について、踏切部分にあてはめて費用対効果が算出される。

このため、事業費用（Cost）が大きい割りに、効果（Benefit）の面があまり出てこない形となってしまう。交通量が多い都心部ならば、効果も大きいであろうが、事業対象区域は住宅街が多いため、歩行者の便益は出るが、国基準のB/Cは車での便益を出す形になっているため、事業期間が長期化していることもあり、現在は1.5を切ってしまうている。

しかしながら、数字に表せない効果ももちろんあると考えており、土地利用の活性化によるマンションの誘致効果や、渋滞解消によるCO₂削減効果などについても、新しい効果指標として打ち出していきたいと考えている。

Q 事業進捗に伴って生じる日照や騒音問題への対応について

A 高架化により生じる問題としては、電波障害や日照障害、騒音問題、プライバシー配慮などが挙げられる。電波障害については、事前に調査を行い、障害が発生するエリアを確定させ、構造物完成前に市が対象エリア内の家庭のテレビを電波障害に対応したケーブルテレビへ切り替える対策を行っている。日照障害については、構造物完成時に調査を行い、日影が5時間以上生じる場合に暖房費の補助を行う予定である。騒音対策については、工事の段階で、レールをロングレール構造にしてつなぎ目を減らしたり、レールの重量化により騒音の発生抑制に取り組んでいる。また、「消音バラスト」という、構造物に細かい石を散布し、音を吸収させるなどの対策を行っている。既に現在の平面ホーム走行時の騒音データを採取しているので、高架化事業完成後にもデータを採取し、比較調査を行った上、悪化が見られた場合には対策を講じていきたいと考えている。プライバシーについては、駅部に目隠しを設置するなどの対策を施す予定である。

Q 周辺地域住民に対しての出前講座や見学説明の有無について

A 工事着手時には住民に対して工事説明会を行うが、着手後の現場見学についても要望があれば対応可能な態勢を整えている。市には今までのところ問合せはないが、電鉄会社には、地域の町会役員等から要望があり、随時見学の案内を行っている。