都市交通委員会行政調査報告

都市交通委員長　大野　陽平

１．日程

令和８年８月 24 日（月）～25 日（火）

２．調査項目

（１）既存住宅ストックの活用・再生について（千代田区）

（２）まちの回遊性向上および新庁舎の整備について（川崎市）

（３）空飛ぶクルマ実装プロジェクトについて（東京都）

３．委員長所見

（１）既存住宅ストックの活用・再生について（千代田区）

千代田区役所を訪問し、「既存住宅ストックの活用・再生」について調査した。

今回、特に興味深かったのが、空き家だけではなく、築年数の経過した中小規模のオフィスビルなども含め、既存の建物を住宅へと再生するアフォーダブル住宅の取り組みである。千代田区では、住宅価格や家賃の高騰により、子育て世帯などが区内に住み続けることが難しくなっている状況を踏まえ、既存ストックをリノベーションし、周辺の家賃相場より 2～3 割程度安い住宅を、今後数年間で約 100 戸供給することを目指している。

さらに、マンションの空き部屋などについても、補助上限 1,000 万円で所有者による改修を促すことで、眠っている住宅ストックを市場に戻していく。限られた土地しかない都心だからこそ、新しい土地を探して住宅を建てるだけではなく、今ある建物に新たな価値を加え、もう一度住宅として活用するという発想が印象的だった。

一方、神戸市でも、人口減少を少しでも緩やかにし、多様なライフスタイルに応えるため、「良質でちょうどいい戸建て中心の住宅供給」に取り組んでいる。2030 年までに 5,000 戸以上、そのうち木造戸建て住宅 2,500 戸以上の供給を目指しており、低・未利用市有地の活用、市営住宅の再編や公共施設跡地、民間企業の遊休不動産や建替え困難な土地、さらには里山・農村の未利用地など、さまざまな土地・不動産を活用する取り組みである。

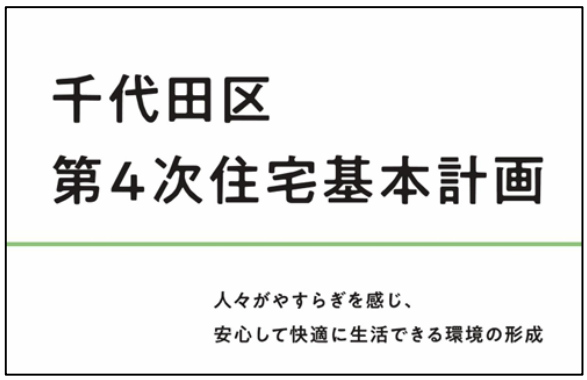
千代田区と神戸市では、都市の規模も土地事情も大きく異なるが、住宅を新たに供給するという目的だけでなく、今ある資産をどう活かし、住みたい人が住み続けられる選択肢をどう増やすかという視点には共通するものがある。

神戸は、都心から既成市街地、郊外、ニュータウン、さらに里山・農村まで、多様な住環境を持つまちである。だからこそ、単に住宅の戸数を増やすだけではなく、価格、広さ、性能、立地、そして暮らし方まで含めて、神戸だから選べる住宅を増やしていくことが重要で

ある。

今回の千代田区での学びを、神戸市の新たな住宅政策と既存ストックの活用の双方にしっかりとつなげ、若い世代から高齢者まで、誰もが神戸に住み続けたいと思えるまちづくりを進めてまいりたい。





（２）まちの回遊性向上および新庁舎の整備について（川崎市）

川崎市役所を訪問し、「まちの回遊性向上および新庁舎の整備」について調査した。

川崎駅周辺では、JR 川崎駅北口自由通路の整備や駅東西を結ぶ歩行者ネットワーク、駅前広場の再編、民間開発による商業・業務・文化など多様な都市機能の集積を進め、駅を中心としたまちの回遊性を高めてきた。

今年 3 月には、約 10 年ぶりに川崎駅周辺総合整備計画を改定。今後 12 年間を見据え、「えき・まち・みち・かわ」（「かわ」は多摩川）が一体となった回遊性の向上、誰もが歩きたくなるウォーカブルなまちづくり、公共空間の利活用、地域や民間事業者との連携などをさらに進めている。

また、興味深かったのが、JR と京急の間のそう広くない敷地で進むアリーナシティプロジェクトである。DeNA と京急電鉄が共同オーナーとして民設民営で進めており、アリーナを核として、周辺の商業・交流機能を高めるだけでなく、アリーナで生まれる人の流れを駅周辺や多摩川、地域の商業・公共空間へどう広げていくのか。また細やかな所では、今後駅周辺への車の流入が増加すると見込まれる中、さらにどういった渋滞対策や歩きやすいまちづくりを行っていくのかなど、さまざま意見交換を行った。

神戸市でも 2025 年にジーライオンアリーナが開業し、今後も 2027 年には雲井通 5 丁目の神戸三宮ツインゲート 1 期、2029 年には市役所 2 号館、JR 三ノ宮新駅ビルの開業が予定されている。

重要なのは、施設をつくること自体ではなく、そこに生まれる人の流れを周辺地域へどう波及させ、まちの回遊や滞在、消費、交流につなげていくかという視点である。川崎市の整備から活用・運営までを一体で考えるまちづくりを参考に、神戸の都心再整備にも活かしてまいりたい。

また意見交換のあとには、3 年前に完成した新庁舎の多目的防災スペースやスカイデッキ、川崎市議会の議場も見学させていただいた。





（３）空飛ぶクルマ実装プロジェクトについて（東京都）

東京都庁を訪問し、「空飛ぶクルマ実装プロジェクト」について調査した。

空飛ぶクルマは、政府が成長戦略の重要分野として位置付け、国として社会実装を進めている次世代モビリティである。東京都では、2025～2027 年度をプレ社会実装の期間と位置付け、2030 年の市街地での商用運航を目標に、離着陸場の確保・整備、管制・通信環境の構築、実証飛行、運航支援、ビジネスモデルの検証、そして市民の社会受容性向上まで、官民一体となって取り組んでいる。今年 2 月には東京ビッグサイト周辺で、実運用を想定した旅客ターミナルを設置し、顔認証によるチェックインや保安検査など、飛行だけではなく乗るところまで含めた一連の利用体験を検証し、国産機による遠隔操縦のデモフライトも実施されている。

一方で、社会実装にはまだまだ多くの課題があり、機体の型式証明や航空運送事業の許可、操縦者に求められる資格など、安全な商用運航に必要な制度を整えながら進めていく必要がある。東京都のプロジェクトでも、型式証明を取得した機体と航空運送事業許可を取得した事業者による商用運航を前提としている。

また、当面は操縦者が必要となることを考えると、将来の無人・自律運航に至るまで、操縦士を含む専門人材をどう確保・育成していくのかも重要な課題である。

神戸市においても、神戸空港の国際化やウォーターフロントの再整備が進む中、空飛ぶクルマは、空港と都心、観光地などを結ぶ新たな移動手段となる可能性がある。さらに、災害時の物資輸送や救援など、平時とは異なる活用も期待できる。

誰が、どこへ、何のために利用するのか。そして、安全性、採算性、離着陸場、人材、制度、市民の理解まで含めて、神戸のまちにどのような価値を生み出せるのかを考えながら、夢のある空飛ぶクルマに期待したい。




東京都庁第一本庁舎