

今回は「IR・大阪万博への本市からの交通アクセスについて」「開城した尼崎城について」2点を質問させていただきます。

稲村市長は、2月21日第10回市議会定例会の開会での平成31年度施政方針で、『この尼崎城が、誰もが学び、集える尼崎市のシンボルとなるとともに、これを契機に、さらに多くの方々のシビックプライドが醸成され、さらなるまちの魅力につながっていくよう、取組を進めます。近年の全国的なインバウンドの増加に加え、2025年の万国博覧会の開催地が大阪に決定するなど、観光地域づくりを進める本市にとって、非常に大きなチャンスが到来しています。

この機を捉え、地域の稼ぐ力、そして、まちの魅力と価値の向上に向け、「一般社団法人あまがさき観光局」を舵取り役として、絶えず変わっていく観光客のニーズや地域の観光資源を把握し、マネジメント力を発揮させるなかで、地域の多様な関係者と連携しながら取組を進めます。

その推進にあたっては、「尼崎版観光地域づくり戦略」に基づき、まずは「関西在住の日帰り観光客」と「市内ホテル等の外国人宿泊者」の周遊・消費を獲得していくとともに、本市のイメージ向上につながる「情報発信力の高い20歳から40歳代の女性」や、さらなる来街者の拡大につながる「関西を訪れる個人の訪日外国人」をターゲットに定め、それぞれの特性に応じた戦略を展開します。

その効果については、市内の観光客入込客数、尼崎城の入城者数に加え、対象地域の地価や固定資産税額、地域内での新規開業数などの経済的な指標、本市に対するイメージ向上などのまちの魅力に関する指標も設定し、総合的に検証していきます。』と述べられました。

この事をお聞きして私は、大阪府と大阪市が誘致活動を行っている、IR「統合型リゾート」について、本市は地理的優位性を活用し、南部臨海再開発を行い、恒久的利益獲得の為に、主体性を持って大阪府市はもとより、兵庫県、阪神近隣各市、及び堺市等のコンセンサスを得ながら広域に連携して行えると思いました。

①-① 今回の質問は、主体となるのは兵庫県と大阪府ですが、尼崎市が積極的に働きかけることで、本市にとってより大きな利益に繋がると思っていますので、踏み込んだ質問をさせていただきます。そこで、質問です。大阪南港、舞洲と本市東海岸町は、わずか1.1キロと至近距離にあります。この地理的優位性を生かして本市への普遍的利益誘導型で構成された、具体的で実現可能な施策はあるのでしょうか。

②-① 次に2点目の「尼崎城について」です。

145年の歳月を経て尼崎城が、3月29日に再建されました。

平成30年6月定例会で、尼崎城に桜をプラスし桜の名所にし、最上級の景観をと、桜の植樹について質問をしました。

「開花の時期の違う数種類の桜を植えるなど、春を出来るだけ長い間楽しんでいただけるような取り組みの検討を進めております。また、桜の植樹寄附の実施につきましても尼崎城の一般公開までの間で植樹イベントを実施したいと考えております。」と答弁をいただきました。

「尼崎城桜植樹寄附」募集の受付後、わずか3日目の朝で定員に達し、開城する前から桜が咲き出して、私も尼崎城オープニングイベント、その後、城址公園には3度足を運び、一般公開には桜を見る事が出来ました。

開城の3月29日から5月31日までの有料来場者数は6万2千人、そのうちお子さんは未就学児3千人を含む9千人、ゴールデンウィーク中は18,000人の方々。

南側の20台分の駐車場の売り上げは230万円、お土産のショップ売り上げは520万円であったと聞いております。

令和元年度 経済環境局の重点課題事項に、観光地域づくりの推進として、尼崎城入場者22万5千人の達成に向け、一般社団法人あまがさき観光局をはじめ、商業や文化の分野とも連携し、新たな来訪者及びリピーターによる観光客数の拡大、開明庁舎の速やかな地活用、観光案内板の設置を含めた回遊ルートの確立等に取り組むと具体的取組、又は方向性で記載されています。

初年度の年間入城者数の22万5千人（うち、有料入城者数15万8千人）、来年度以降は15万人の入城を見込んでおられますが、達成の目処は立っておられますか。

以上で1問目の質問を終わります。

【一問一答】

今の答弁を受けて、一問一答にて質問をさせていただきます。

①-②2025年5月3日から11月3日までの185日間、大阪の夢洲で万博が開催されます。

これから示す数字は、大阪府政策企画部万博誘致推進室からの2月6日現在の数字です。

想定来場者数は、国内来場者2,470万人、海外来場者350万人の合計2,820万人で、1日28.5万人の予想です。

万博会場までの輸送計画ですが、会場へのアクセス手段は、鉄道が11.4万人、駅シャトルバスが5.7万人、マイカーや貸し切りバス等が1.4万人です。

大阪メトロ・コスモスクエア駅から、(仮称)舞洲駅まで延伸し、トンネル整備済区間で開通予定です。

延伸工事の工期について、大阪市は実施設計を2019年度中に行い、2020年度にも着工する方針で、夢洲延伸は4年程度で2024年の完成予定です。

この夢咲トンネルは、車道と大阪メトロ中央線の鉄道トンネル、共用の道路トンネルは整備済みで(仮称)夢洲駅は540億円かけて整備が必要で、そのうちIR事業者が約200億円負担します。

沈設キーエレメント工法は、大阪で既に運用されているので、大阪市との協業を図れば、研究開発費・舞洲周辺の地盤調査等の初期費用、投資が不要になり、工期もかなり短縮されます。

会派の安浪議員からも海上交通の質疑がありましたが、

継続的な事を考えて、沈設トンネルを作るのはいかがでしょうか。

①－③本市と通過する県下対象人口は平成27年度国勢調査より、対象人口約782万人。そのうちの1%の流動を見込むと1日の片道約78,200人なので、往復で約156,400人です。大阪側の舞洲・夢洲と尼崎側の船出・東海岸町の梅田化を図るアクセス整備に必要な投資資産で、回収見込み額はあくまで鉄道旅客運賃のみの試算で、極端に少なく見積もっても次のようになります。

仮に、尼崎から堺まで250円の交通費で行くことは出来ませんが、試算を低く見積もり、想定される鉄道運賃のみを1人250円の設定にします。

尼崎市から堺市への最短距離は阪神電車尼崎駅から南海本線七道駅までの試算で、運賃は580円～590円です。

七道駅は、用地買収不要である1級河川の大和川を越えた堺市内の駅ということで、設定しました。156,400人×250円で、1日で3,910万円、年間で約142億7,150万円です。

船出から舞洲の距離は、わずか1.1キロです。恒久的輸送手段として、舞洲から尼崎にキーエレメント工法による沈設トンネルを作れば、舞洲・夢洲へのアクセスが増え、梅田を経由せずに阪神間と直結でき、尼崎市、兵庫県と湾岸活性化で相互にあらゆるアライアンスが組めます。

沈設キーエレメント工法は、大阪で既に運用されているので、大阪市との協業を図れば、研究開発費・舞洲周辺の地盤調査等の初期費用投資が一切不要になり、工期もかなり短縮されます。

阪神尼崎駅からなんば、九条で乗り換えをして、トレードセンター前駅まで早ければ約40分、安いルートで510円です。

尼崎と大阪の交通政策を考える検討室を設置されてはいかがでしょうか。

①－④大阪の夢咲トンネル総事業費1,060億円の内、353億が大阪市、707億円が国庫負担、総事業費の内、実に66,7パーセントは国が負担しています。

広域連携で国庫66パーセント負担を見込めば試算は1/3になります。

大阪市総工費試算額同額の540億円として、流動費試算126億円のみで4年強あれば、原価償却できます。

そして本市についてですが、南部の土地は急騰し、莫大な固定資産税の増収が見込めると思います。

舞洲・夢洲を含む大阪南港から梅田を経由せずに、阪神間へ安価でしかも短時間で直結します。

そうなれば、東海岸町と大阪南港が梅田化します。

東海岸町や船出の湾岸地域の開発方針と見直しの必要性和可能性があると思います。

財源は公費を求めず、事業費は民間の力を使って、PFI方式で、万博開催中のスタッフの住居マンション、その後のIRは将来に渡し、職場環境が確保できます。

このエリアは海が見え、六甲山が見える、本市のマイナスイメージを払拭できるだけの抜群のロケーションな上、利便性が高くなり、優良住宅地となります。

阪神線以南に転入してもらえるように、住宅開発を考えてみてはいかがでしょうか。

①－⑤インバウンドについて尼崎への誘導する問題点として、私が調べた範囲では、

現在市内にホテルは8件で定員1,713人、1,210室しかありません。

過去の把握出来る市内宿泊者数は、平成22年度は28.2万人、平成29年度は44.0万人です。

もし、沈設トンネルが出来れば、平左衛門町や東海岸町は本市と県と民地の土地が混ざり合っ

おりますが、所有者が住宅地を想定して土地が動く可能性があります。

所有財産の価値が上がるので、例えば、

IRでの職場環境を見越して、住宅や宿泊施設の開発の検討も視野に入れられては
いかがでしょうか。

①－⑥ 尼崎市と隣接する大阪は、例えば大阪駅前のグランフロントと梅田駅の移動時間とJR、阪神電車の尼崎駅と梅田駅の移動時間は、ほぼ同じで5分から10分ですから、時間的に言うと尼崎と梅田は同じ地区内と言えます。

尼崎に優良企業のサテライトオフィスを誘致すると想定して、大阪梅田の大規模ビルの平均坪単価は約17,000円です。尼崎は約4,000円から5,000円で比較すると三分の一程度で、最大60%程度、賃料は安くなります。

本市の経済活性化を考え、優良企業の誘致活動について、近隣各市を圧倒し、成果を見込める具体的な施策はありますか。

①－⑦ 次に、高速道路の渋滞緩和の為に、阪神地域から大阪市内、環状線を経由しないで、夢洲に入ることを可能にする為に、湾岸5号線の分枝として、

南港から夢洲⇒舞洲⇒船出⇒平左衛門町⇒鳴尾浜への高速道路整備をするのいいのではないかと
思いますが、いかがお考えでしょうか。

②－② 次に2問目の尼崎城について、お尋ねします。

リピーターによる観光客数の拡大に繋げる為にも、新しい企画も取り入れる必要があると思えます。

昨年、9月一般質問で、尼崎城に隣接して流れる庄下川に船などを走らせてはどうかとの質問で、人咲まち咲き担当局長から、手こぎボートや、たらい舟、カヌーや、SUP サップボートを持ち込む事は可能で、これらを使ったイベントが出来ないか、他都市事例も参考にしながら検討されると答弁されましたが、その後の経過を教えてください。

②－③

同じく、その時に質問した川床のその後を教えてください。

②－④

期間限定で尼崎城の南側を観覧席にして、尼崎城をバックにプロジェクション・マッピングを開催する提案をさせていただきます。

予算がないと答弁で返ってくると思いますので、プロに依頼するのではなく、市民参加型でオリジナルプロジェクション・マッピングの作品をパワーポイントのアニメーションで制作し、投影します。

すでに大阪府豊能郡豊能町の小学校のPTAの方がアイデアを出されて、「豊能町プロジェクション・マッピング体験」を2013年から毎年夏休みに1日だけ開催されています。
2016年より、地域の子ども達も参加して、家族や友達とチームを組んで1グループ5分の映像を作成し、プロジェクション・マッピングの作品を製作しています。
制作時期が夏休みなので作り方教室も同時に開催され、夏休みの自由研究にもなり、また、投影会の会場は小学校の校舎に映し出されますから、小学生もチャレンジしています。
大阪府の補助金・輝け！子どもパフォーマー事業補助金が交付されています。
本市でも教育上にも良い試みになると思います。
期間限定で開催してみたいかがでしょうか。

②-⑤

もう一つご提案をさせていただきます。全国的にも多くの所で行われておりますが、例えば、三十三カ所御朱印巡礼のように、賛同していただける本市のお寺や神社を巡って、御朱印を集めて回る観光事業の実施です。
押印に関しても、寺社の個性を表す多彩な朱印の種類があり、参拝の記録として楽しむ方も増えていきますし、
外国人旅行者の方にも注目を浴びると思います。見解をお聞かせ下さい。