

平成26年12月1日

生駒市議会議長 中谷尚敬様

都市建設委員会委員長 白本和久

## 委員会調査報告書

当委員会で調査した事件の調査結果について、生駒市議会会議規則第107条の規定により、下記のとおり報告します。

### 記

- 1 派遣期間 平成26年11月6日(木)及び11月7日(金)
- 2 派遣場所 (1) 神奈川県藤沢市  
(2) 千葉県船橋市
- 3 事 件 (1) 低炭素社会を目指す都市づくりについて  
(Fujisawa サステイナブル・スマートタウン)  
(2) 安心歩行空間の整備について
- 4 派遣委員 白本和久、西山洋竜、山田正弘、中谷尚敬、吉波伸治、  
竹内ひろみ
- 5 概 要 別紙のとおり

# 平成26年度都市建設委員会 行政視察報告書

## 1 視察場所・日時

### (1) 神奈川県藤沢市

／ 平成26年11月6日 午後1時45分から午後4時10分まで

### (2) 千葉県船橋市

／ 平成26年11月7日 午前10時5分から午前11時40分まで

## 2 視察の経緯（背景と目的）

安心・安全なまちづくり、環境に配慮したまちづくり…。地方公共団体の経営においては、近年、これらの要素がとりわけ求められる。

このようななか、生駒市においては、平成26年に策定された第5次生駒市総合計画の「後期基本計画」において、「持続可能なまちづくり（サステイナブル都市）への取組」を戦略的アプローチとして掲げ、社会、環境、経済の3つの側面（トリプルボトムライン）からバランスのとれた施策の展開が図られることとなった。その具現化に当たり、低炭素まちづくり計画の策定やスマートコミュニティ推進事業を含む「環境にやさしく、自然と都市機能が調和した、住みやすいまち」や、安心歩行空間の整備を含む「いつでも安全、いつまでも安心して暮らせるまち」をはじめとする各々の施策を掲げ、上述の戦略的アプローチを経て、将来都市像である「市民が創る ぬくもりと活力あふれるまち・生駒」の実現にむけて、鋭意取り組まれている。

このうち、低炭素社会の実現にむけては、本年3月、環境施策について高い目標を掲げて先駆的に取り組む都市として国が認定する「環境モデル都市」に、本市が大都市近郊型の住宅都市として全国で初めて選定されたことを契機として、「低炭素“循環”型の住宅都市」を実現するため、市民、事業者をはじめとする地域の各主体と連携して、温室効果ガスの削減とまちづくりを組み合わせた取組を一層積極的に進めているところである。

具体的には、市北部の白庭台と北大和の2地区に、スマートコミュニティが建設され、低炭素のまちづくりの実現が図られることとなった。白庭台には、民間事業者による約50戸のスマート住宅が建設され、市はスマートコミュニティ推進奨励金を交付している。北大和には、市のグラウンド跡地に民間事業者によるスマート住宅の建設が決定し、今後、事業が本格的に進められるところである。

また、安心歩行空間の整備については、地域の自主性及び自立性を高めるための改革の

推進を図るための関係法律の整備に関する法律（平成 23 年法律第 37 号及び第 105 号）」によって道路法（昭和 27 年法律第 180 号）が一部改正され、道路構造の基準等について条例で定めることとされたことに伴って、平成 24 年 12 月に「生駒市市道の構造の技術的基準等を定める条例」が制定され、歩道の幅員の緩和が可能となったことから、市として、その運用基準である「歩行者空間整備ガイドライン」が策定されることとなった。

そのため、今回、生駒市議会都市建設委員会としては、市をあげて低炭素社会の実現を目指した取組が進められ、民間事業者による大規模なスマートコミュニティ（スマートタウン）を建設されている**神奈川県藤沢市**を、また、裁量の幅をもたせた歩道幅員の設定や、歩車道境界の段差に係る基準の緩和といった、いわゆる「交通バリアフリー」に対応した取組を比較的早い時期からスタートさせている**千葉県船橋市**を視察し、藤沢市においては、計画建築部都市計画課と企画政策部企画政策課の担当者から、船橋市においては、建設局道路建設課の担当者からそれぞれ説明を受けた。

### 3 視察の概要

#### (1) 神奈川県藤沢市

##### 【視察項目】

- ① 低炭素社会の構築にむけた都市づくりを目指す背景と方針、その取組について
- ② Fujisawa サステイナブル・スマートタウンのまちづくりについて

##### 【低炭素社会の構築にむけた都市づくりを目指す背景と方針、その取組】

###### ア) 低炭素社会の構築にむけた都市づくりを目指す背景

気候変動による大気中の気温の上昇によってもたらされる地球温暖化を抑制するための取組は、今や世界の共通課題となっていると言っても過言ではない。

したがって、藤沢市においても、循環型社会の形成にむけた取組と連携させて、低炭素社会の構築にむけた都市づくりを目指し、拠点性の高い都市づくり（エコ・コンパクトシティ、集約型都市構造）とあわせて、公共交通の充実や徒歩・自転車で移動しやすい環境づくり、円滑に移動できる交通システムの充実等によって、多様な交通手段を賢く利用し、



健康的に活動できる低炭素型社会の充実が図られることとなった。

#### イ) 方針と取組内容

循環型社会の形成や低炭素社会構築にむけた都市づくりを目指し、実現させるため、藤沢市においては、再生可能エネルギーの活用や省エネルギー化等による環境共生にむけた都市づくりの推進、湘南の風が通る都市づくりの推進、市街地や建物の更新等を契機とした低炭素化にむけた取組の推進、公共施設の更新時における、環境負荷低減となる都市構造を見据えた再配置・整備、産業のゼロエミッション化の促進、ごみの減量・資源化、未利用エネルギー等の資源活用にむけた施設整備等の推進、水循環の確保にむけた雨水の地下貯留浸透策の推進、屋上や壁面緑化の導入推進を実施することとした。

また、藤沢市都市マスタープランにおいても、平成 23 年に改定が行われ、今後の都市計画の方向性を加味して、「環境配慮型の都市づくりを誘導」するための視点が追加・強化されている。そして、都市づくりの基本方針の 1 つとして、「低炭素社会構築にむけた都市づくり」が掲げられ、① 自然空間の保全と再生、② 低炭素で、利便性の高い交通体系の構築、③ 循環型社会の形成や低炭素型の都市整備の推進、④ 市民等との協働による環境共生の推進のために、上述した各項目が取り組まれることとなった。

なお、藤沢市では、市内西北部に位置する「健康と文化の森地区」において、環境共生のまちづくりが展開されており、自然と調和した都市景観の形成や、自然環境を取り入れたまちづくりの展開、環境共生の仕組みの導入が図られている。環境共生の仕組みの 1 つとして、環境共生住宅をはじめとする環境にやさしい街区（次世代型環境共生街区・住宅）の形成が検討されており、環境共生住宅として太陽光発電や HEMS（ホームマネジメントシステム）等の技術を導入し、次世代型の環境共生街区を形成することが検討されている。また、藤沢市が事業主体ではないものの、次に述べる「Fujisawa サスティナブル・スマートタウン（以下「Fujisawa SST」という。）」事業も、環境共生のまちづくりに即した取組であるということが出来る。

## 【Fujisawa サステイナブル・スマートタウンのまちづくり】



Fujisawa SST 全体図

(Fujisawa サステイナブル・スマートタウン公式サイトより)

### ア) まちづくり事業が開始された経緯

平成19年以降、松下グループの工場が閉鎖・撤退を表明したため、藤沢市としては、工場跡地には、商業施設やマンション群の立地ではなく、産業系施設立地による土地の利用を望んでいたものの、その誘致は不調に終わった。

しかし、その後、松下グループの主要企業であるパナソニック(株)から工場跡地を利用した「エコタウン構想」の提案があり、それを受けて、当該地での Fujisawa SST のまちづくり事業が開始されることとなった。

なお、事業計画について協議が行われた結果、平成22年11月に Fujisawa SST に関する基本合意が結ばれ、パナソニック(株)と藤沢市の共同記者会見により発表されている。



### イ) Fujisawa SST の概要

- ・ 所在地 藤沢市辻堂元町6丁目4番  
(JR 東海道線藤沢駅から約2km、辻堂駅から約2km)
- ・ 面積 約19ha (189,623 m<sup>2</sup>)

- ・ 土地所有者 ① 旧松下冷機跡地（東側 53,772 m<sup>2</sup>）  
→ **松下電器産業**
- ② 旧湘南松下エコシステムズ跡地（中央 66,381 m<sup>2</sup>）  
→ **松下エコシステムズ**
- ③ 旧パナソニック AVC ネットワークス跡地  
（西側 69,470 m<sup>2</sup>） → **松下電器産業**
- ・ 用途地域 第1種住居地域（容積率 60%/建ぺい率 200%）  
※ 床面積 3,000 m<sup>2</sup>以下の店舗の設置は可能  
一部、準住居地域（容積率 60%/建ぺい率 200%）
- ・ 想定戸数 約 1,000 戸（低層住宅 約 600 戸、中高層住宅 約 400 戸）
- ・ 想定人口 約 3,000 人

#### ウ) Fujisawa SST のまちづくり方針

##### ㊦ Fujisawa SST のまちづくり方針

工場の撤退を受け、藤沢市においては、市で進める「地域力、市民力による地球温暖化対策」の先導的モデルプロジェクトとして、「地域から地球に広がる環境行動都市藤沢」の重要施策である「持続可能なまちと低炭素型社会」の構築を目指し、上述したパナソニック(株)との基本合意に基づき、「Fujisawa サステイナブル・スマートタウン（辻堂元町 6 丁目地区）まちづくり方針」を公民連携によるまちづくりの実現にむけた指針として、協議を重ねたうえで平成 23 年 11 月に策定し、「Fujisawa サステイナブル・スマートタウン構想」の実現にむけた事業の推進を図ることとした。なお、このまちづくり方針は、市の都市計画の策定をはじめとする今後の諸手続きを円滑に進めるための基本的な方針とし、具体的な都市計画案の策定に結び付けるものである。



Fujisawa SST のまちづくりは、そのコンセプトを、①「パナソニック及び事業者と本市（藤沢市）の協働・連携によるスマートタウン構想の実現」、②「藤沢の都市構造・都市機能の強化<地域力強化>」とし、基本理念を、①「省エネ・創エネ・蓄エネ技術を核とし、まち全体の



『CO2 排出量を可能な限り削減』をめざすまち」、②「自然再生エネルギーを有効活用し、自然環境と共生するまち全体における『エネルギーの自給自足』を推進するまち」、③「住宅およびその他施設におけるエネルギー活用を『タウン・エネルギー・マネジメント』概念の導入により効率的に運用するまち」として、世代を超えた持続的（サステイナブル）な維持管理を図るため、CO2 削減システムや環境負荷低減システムを導入し、さらに、サステイナブル・スマートタウンに係る情報を発信することで、タウンマネジメントにも取り組んでいる。

なお、Fujisawa SST において現時点で提供又は提供を検討しているサービスとしては、HEMS（ホームマネジメントシステム）や、見守りサービス、コミュニティ・プラットホーム（通信サービスと住民むけサービスポータル）、カーシェアリングやバイクシェアリング、ヘルスケア等があり、事業主体であるパナソニック(株)、パナホーム(株)をはじめとする民間事業者で構成されるタウンマネジメント会社を設立し、住民と協力して永続的に運営・管理できるまちづくりを実施している。



コミュニティ・プラットホーム  
（住民むけサービスポータル）

#### ④ Fujisawa SST の地区計画

Fujisawa SST における土地利用の方針としては、周辺の環境との調和に配慮した市街地形成の観点に留意して転換・誘導することとした。また、公共施設をはじめとする施設整備の方針としては、「緑のネットワーク」の構築を図るべく緑地・公園等を整備するとともに、景観への配慮とライフラインによる円滑な供給の観点から架線等のない快適な空間・景観形成を行うこととした。

環境配慮の方針としては、地域の植生と生物の多様性を考慮した緑化を図ることとした。また、敷地内及び建物の緑化、道路内の緑化によって、潤いある環境形成に努めるものとした。

以上の方針を踏まえ、藤沢市として、具体的な地区整備計画を策定し、「Fujisawa サステイナブル・スマートタウン地区地区計画」として取りまとめ、平成 24 年 3 月に告示を行った。

## エ) Fujisawa SST における景観形成



Fujisawa SST 街並みデザイン  
(Fujisawa サステイナブル・  
スマートタウン公式サイトより)

「Fujisawa サステイナブル・スマートタウン（辻堂元町6丁目地区）まちづくり方針」や「Fujisawa サステイナブル・スマートタウン地区地区計画」を踏まえ、地域で親しまれている周辺の環境を取り込み、時の経過とともに成熟していく街並み景観の創出や、低炭素化に対応した先駆的な取組と良好な景観形成の両立を図るべく、環境負荷の低減にむけた設備機器と街並みが融合した特徴ある景観の創出による

「サステイナブル・スマートタウンらしい、新しいまちの景観づくり」を景観の形成に当たっての目標とし、サステイナブルな景観づくりのために、①「地区周辺に配慮した土地利用の形成」、②「緑の軸、緑の回廊軸の創出」、③「(相模湾からの)風の道の創出」、④「緑の環境づくり」等を、スマートな景観づくりのために、①「まちの出入口・交差点部でのゲート性、シンボル性の演出」、②「集会所でのエネルギー・マネジメント等のシンボルとなる景観の創出」等を景観の骨格形成に関する方針としてそれぞれ掲げ、低層住宅地区、中高層住宅地区、福祉・健康・教育地区、生活支援地区の4つのエリアに分けるとともに、防災・減災の観点から地域に貢献する機能を強化する景観とした。

また、この方針では、スマートタウン構想の実現にむけて、環境負荷の低減を象徴する施設の配置や設備機器と建築物・緑が融合し、時の経過とともに価値を高める街並み景観の形成に努めることとされ、この方針に沿って、建築物の色彩や屋根、外観、設備、外構、緑化、広告物等に係る景観形成基準を併せて規定している。

## オ) Fujisawa SST 事業への市の関与

Fujisawa SST 事業に伴う事業主体はパナソニック(株)となるため、住宅の開発や施設の誘致についてはパナソニック(株)が実施している。

藤沢市としては、Fujisawa SST 周辺地域との調整や、個人施行による土地区画整理事業完成後の街区内の道路や公園等の管理を行うほか、土地区画整理事業や地区計画（改定）に係る協議、福祉・健康・教育施設ゾーンへの特別養護老人ホームの誘致にむけた広報等を実施している。また、現在、市として、



太陽光発電に係る設備に対する補助は行われているが、Fujisawa SST 事業に対する（直接的な）補助は行われていないことから、今後、国土交通省や環境省の補助事業に採択されるよう働きかけることも検討している。

## (2) 千葉県船橋市

### 【視察項目】

- ① 安心歩行空間の整備方針を策定した経緯について
- ② 独自基準を含めた安心歩行空間の整備内容と今後の課題について

### 【安心歩行空間の整備方針の策定経緯】

#### ア) 安心歩行空間の整備に至った背景

平成 12 年 11 月に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下「交通バリアフリー法」という。）

が施行されたことを受けて、国や地方公共団体、公共交通事業者、公安委員会等が連携して、一定規模の旅客施設を中心とする地区において、当該旅客施設や道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進することが求められることとなった。

そのため、船橋市においては、市としてバリアフリーのまちづくりを推進すべく、平成 14 年 3 月に、高齢者や身体障がい者等を交えた委員会での審議意見やまち歩き等による市民意見を反映させた「船橋市移動円滑化基本構想」を策定し、基本構想において定められた道路に関するバリアフリー事業について、交通バリアフリー法第 10 条の規定に基づき、「船橋市道路特定事業計画」を定め、バリアフリー事業を実施している。



#### イ) 船橋市交通バリアフリー基本構想

##### ㊦ 基本構想の概要

「船橋市移動円滑化基本構想」は、船橋市の上位計画や交通バリアフリー法に基づき、バリアフリーに関する市全体の基本理念を定めている。

この基本構想においては、駅を中心とした地区のバリアフリー化を進め

ていくための目標や方針を定めており、平成 22 年を目標に、市の中心部に位置する「船橋駅周辺地区」と市北部の拠点である「北習志野駅周辺地区」の 2 つの地区を重点整備地区として定め、総合的・一体的にバリアフリー整備を進めていくこととしている。

#### ① 基本理念

「船橋市交通バリアフリー基本理念」として、① 市内各駅及び周辺を対象とした交通に関わるバリアフリーの推進、② 整備の必要性の高い駅周辺を交通バリアフリー法に基づく重点整備地区の指定による重点的かつ一体的なバリアフリーの推進、③ 心のバリアフリーに対する取組の 3 つを掲げている。

#### ⑦ 地区別バリアフリー目標



重点整備地区のうち、市の中心部に位置する「船橋駅周辺地区」については、「駅から主要施設まで連続した、安全で快適な歩行空間の確保」をバリアフリー目標とし、駅のバリアフリー施設の整備や、駅前広場と一体化したバリアフリー化の推進、十分な幅員が確保された段差等のない歩行空間が連続することによる安心かつ安全な、そしてバリアフリーな歩行空間の創出を目指している。

### 【安心歩行空間の整備内容と今後の課題】

#### ア) 船橋市道路特定事業計画の整備方針と取組

##### ⑦ 歩道有効幅員や歩行空間の確保

車いすのすれ違いを考慮して、幅員 2m 以上の歩道有効幅員を確保することを基本とするものの、やむを得ない場合においては、車いすと人とがすれ違える最低幅で、かつ、車いすが 180 度転回できる最低幅である 1.4m 以上を有効幅員とする。

なお、歩道の設置が困難である場合には、必要に応じて、路肩のカラー舗装化やインターロッキングブロックの舗装化を行い、歩行者の通行空間を明示することとする。

④ 歩道の構造形式と高さ

歩道は、歩道の（縁石を除く）車道に対する高さを 5cm、歩道に設ける縁石の車道に対する高さを 15cm 以上とするセミフラット型の採用を基本とするものの、やむを得ない場合は、歩道の（縁石を除く）車道に対する高さを 15cm、歩道に設ける縁石の車道に対する高さを 15cm とするマウントアップ型を採用することとする。

⑤ 歩道と車道の段差の解消 **船橋市独自基準**

歩道と車道の段差は、国の基準においては 2.0cm となっているところ、船橋市は独自に 1.0cm とするとともに、歩車道の境界の勾配についても、国の基準においては 0.0%となっているところ、船橋市は独自に 12.0%の歩車道境界ブロックを採用することとし、併せて視覚障がい者誘導用ブロック（点字ブロック）を設置することとした。

なお、船橋市がこの基準（段差 1.0cm・勾配 12.0%）を採用するに当たっては、段差や勾配の異なる 5 つのタイプについて社会実験を行い、視覚障がい者や車いす・補助器具使用者からの意見を聴取している。その結果、車いす・補助器具使用者においては、当然ながら段差がない（0.0cm）タイプを望む声が、一方で、視覚障がい者においては、歩道と車道の境界をはっきり認識するために、国の基準どおり、段差が 2.0cm であるタイプを望む声がそれぞれあがってきたことから、船橋市としては、上述のとおり、段差を 1.0cm、勾配を 12.0%とするとともに、段差付近に視覚障がい者誘導用ブロックを設置することを決定し、視覚障がい者と車いす・補助器具使用者の双方の意見を踏まえたうえでの歩道と車道の段差とすることを実現させた。

また、交差道路にハンプ構造を利用し、スムーズ横断歩道とすることで、段差を解消させた箇所もある。



ハンプ（道路の凹凸舗装）  
（国土交通省資料より）

⑥ 勾配の改善や平坦性の確保、舗装の改善

歩道は、その縦断勾配を 5%（やむを得ない場合は 8%）以下とし、透水性舗装を行うとともに、横断勾配を 1%（やむを得ない場合は 2%）以下と

することとした。

また、平坦部の歩道有効幅員を 2m 以上とし、排水溝のグレーチングを溝の細かいものに交換することとした。

歩道の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させるために平坦で滑りにくい構造とし、老朽化に伴う改修時に改善を図ることとした。

④ 視覚障がい者誘導用ブロックの設置、改善 **船橋市独自基準**



視覚障がい者誘導用ブロック（点字ブロック）の形状・寸法は JIS 規格とし、色は黄色とする。また、歩道有効幅員が 2.3m 以上の場合は官民境界から 100cm 程度の場所に設置することとするが、2.3m 以下の場合は歩道の中央に設置することとした。

なお、視覚障がい者誘導用ブロックを設置する位置については、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（平成 18 年 12 月 19 日国土交通省令第 116 号）」に基づく「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」によれば、「官民境界から約 60cm 程度の幅で設置する」となっている。一方で、官民境界から 60cm 程度の歩道上には置き看板等が設置されており、視覚障がい者誘導用ブロック上を占拠していることもあること、市内には狭隘な道路が多いために 2.3m の歩道有効幅員が確保できない場合も多いことも踏まえて、船橋市においては、「④ 歩道と車道の段差の解消」と同様、視覚障がい者や車いす・補助器具使用者からの意見を聴取した。その結果、視覚障がい者においても車いす・補助器具使用者においても、歩道の中央に設置することに対して 7 割以上に及ぶ支障が少ないとの回答があったことから、船橋市としては、上述のとおり、歩道有効幅員が 2.3m 以上の場合は官民境界から 100cm 程度の場所へ、2.3m 以下の場合は歩道の中央へ、それぞれ視覚障がい者誘導用ブロックを設置することを実現させた。

また、視覚障がい者誘導用ブロック上の障害物が放置されることを防止するために PR シートを敷設するとともに、エスコートゾーン（視覚障がい者用横断幕）を設置することとした。

㊦ その他の取組

これまでに列挙した取組のほかに、① バス停の上屋やベンチの設置・改善、② 案内板の設置・改善、③ ベンチ等休憩施設の設置、④ 照明施設の設置・改善、⑤ 身体障がい者用乗降場の設置、についても取組を進めることとした。

イ) 今後の課題

船橋市においては、狭隘な道路が多いこともあり、市民から道路整備に伴う要望が多く寄せられていることから、担当課としては、バリアフリーのまちづくりを推進すべく、平成 27 年度から約 3.5 億円をかけて市内の全ての歩道のバリアフリー化に取り組む方針であるが、厳しい財政状況のなか、予算額の確保に当たっては難しい側面もある。

## 4 視察をふまえての委員意見・考察

### (1) 神奈川県藤沢市

- 藤沢市は、東京や横浜のベッドタウンであるとともに、工業生産額が全国 10 番位の都市でもある。国による CO2 削減の方針を受けて、低炭素社会の構築にむけたまちづくりを市の重要施策として掲げたことはもっともなことと言える。
- 藤沢市は、人口 40 万人のベッドタウンであるとともに、工業地帯も抱える産業都市でもある。このことから、低炭素社会を目指すまちづくりが重要テーマとして打ち出されている。工業のような産業をほとんど持たない本市とは、低炭素社会の位置付けが大きく異なるのは当然であるとも言える。

- Fujisawa SST は、工場等の跡地 (19.3 ha) を、1,000 戸の大型住宅地に転換するものである。この開発には、様々な業者が参入し、1つのコミュニティとして、福祉施設等も立地し、自治会運営のサポートまで行うものであり、非常に新しいタイプのまちづくりの形態であると言える。



- Fujisawa SST は、19.3ha、1,000 戸の大規模な住宅開発計画であり、多くの業者が参入し、行政からの補助金を受けずに開発されている。この点では、本市の場合とは条件が大きく異なっており、そのまま参考



とすることはできない。まち全体を1つのコミュニティとして、福祉や自治会活動に至るまでをサポートし、それを1つのビジネスとして有料化するという新しい方法が取り入れられていることは興味深い、将来にわたってうまくいくかどうかは疑問の残るところでもある。

- Fujisawa SST 内におけるカーシェア（タウン内は居住者の自家用車の利用不可）や防犯・警備（ALSOK が担当）の利用料については、Fujisawa SST 居住者の年会費で賄われているとのことである。また、居住者同士におけるトラブルの仲裁や Fujisawa SST の資産管理については、居住者に入会することが求められるタウンマネジメント会社に対応されるとのことであり、今後のコミュニティ運営の在り方を考えるうえでも参考となった。
- 境界からの壁面後退は、民法の規定どおり 50cm しか確保されていない。民間事業者による住宅開発となるためやむを得ない面もあろうが、住居敷地に庭がないこともあって、敷地が 40 坪あっても、狭い印象を受けた。しかし、その一方で、景観を維持するため、地区計画やまちづくりガイドラインによって広く見せる空間づくりを実践されているとのことであり、大変苦心されているからこそその立派なまちであるという印象も受けた。
- Fujisawa SST には電柱と電線が存在しない。このように景観に配慮したまちづくりは、「関西一魅力的な住宅都市」を目指す本市にとって大変参考となる。  
また、歩行者専用道路の安全性が高く、車や歩行者にとって快適で、コミュニティ形成にも寄与すると感じた。
- Fujisawa SST は、曲線を多用したゆったりした街路設計が印象的であり、本市のタウンデザインを検討するうえで有効な参考事例になるものと思われる。
- 国や自治体からの補助をほとんど受けずに開発されており、民間事業者によるイメージ戦略、宣伝効果を期待しての開発であると言えよう。

## (2) 千葉県船橋市

- 船橋市は、東京から電車であれば 30 分程度で到着する非常に便利なところに位置し、漁業、農業、工業、商業等の各産業が発達し、物流も非常に多く、市の人口も急増してきた。その一方、道路等の整備がその増加のスピードに追いついていない。

その結果、市内の道路は狭く、交通渋滞が常態化している。また、道路両側の歩道も狭く、車の乗入れのための「波うつ歩道」も多いなど、歩道の問題も多くなっており、私たちが現地への移動中に実感したが、市民等からの道路に関する苦情の件数が大変多いとのことである。本市においても狭い道路は多く、道路の問題は全国どこの地域においてもかなり困難な問題であることを感じた。



○ 船橋市はこれまで、独自の基準を設けて、駅周辺等のバリアフリー化に取り組んできた。今後は、全ての歩道のバリアフリー化を目指し、来年度から予算化して取り組もうとしている。船橋市の意気込みを感じるとともに、今後の取組にも注視していきたい。



○ これまでは駅周辺等の重点地域において独自基準を設けて歩道のバリアフリー化に取り組んできたということで、実際に現場を見せていただいたが、横断歩道を両側の歩道と同じ高さに盛り上げ、ハンプ構造にして横断しやすくする工夫がされており、参考になった。

○ インターロッキングによって、点字ブロックがその目的を果たせなくなっていることもあるため、その設置に当たっては、十分な配慮が求められる。

○ 本市、とりわけ古くからの居住地区における道路には、歩道が設置されていないところも多い。予算上の制約もあってか、これまでからなかなか整備されてきていないが、その整備については、最終的にはトップの決断で左右されることから、早急な整備が望まれる。

○ 国内においては、交通事故死者数に占める歩行者と自転車利用者の割合が約 4 割と非常に高い割合となっている。また、歩行中の交通事故死者数の約 6 割が自宅付近で発生しているとのことである。こうした状況をふまえば、船橋市の安心歩行空間の整備は、本市で安全・安心なまちづくりを検討するうえでの参考となる。

## 5 最後に

生駒市議会都市建設委員会として、平成 26 年度においては「低炭素社会を目指す都市づくり (Fujisawa サスティナブル・スマートタウン整備事業)」と「安心歩行空間の整備」をテーマに行政視察を実施し、視察テーマの先進地として、藤沢市と船橋市を訪問させていただいた。

藤沢市においては、低炭素社会の実現にむけた全市をあげての取組を学ぶとともに、低炭素まちづくりの実践例として、Fujisawa SST を現地視察させていただいた。

民間事業者による工場跡地への住宅開発であり、本市のスマートコミュニティ事業とは一部異なる面もあったが、コミュニティ運営の在り方を含め、今後のまちづくりにおいて参考となる取組も数多く視察させていただくことができた。今回の視察で学んだ先進的な

取組等も踏まえ、今後の本市におけるスマートコミュニティ事業においても、適切な事業運営がなされることを期待しつつ、必要に応じて提言等を行っていききたい。

船橋市においては、市内のスムーズ横断歩道をはじめとした交通バリアフリーの整備状況を視察させていただいた。

本市においても、「歩行者空間整備ガイドライン」が策定されることとなるが、本市のガイドラインにおいても、船橋市のように、国の基準を上回る基準を積極的に取り入れ、歩行者にやさしいまちづくりがなされることを強く期待するものである。

### **【都市建設委員会】**

**委員長：白本和久      副委員長：西山洋竜**  
**委員：山田正弘      中谷尚敬      吉波伸治      竹内ひろみ**