

報 告 書

令和6年5月21日

北九州市議会議長 田仲 常郎 様

建設建築委員会

委員長 泉 日出夫

次のとおり報告します。

記

1 派遣議員 泉 日出夫、山内 涼成、渡辺 均、鷹木 研一郎、
木畑 広宣、松岡 裕一郎、浜口 恒博、三原 朝利

2 目 的 (1) オンデマンド交通の取組
(2) ゾーン30プラス整備事業
(3) さいたま新都心公園（グリーンインフラ事業）
(4) 柏の葉スマートシティ

に関する調査研究

3 場 所 千葉県柏市、千葉県船橋市及びさいたま市

4 期 間 令和5年10月31日（火）から
令和5年11月2日（木）まで 3日間

5 用務経過

(1) オンデマンド交通の取組（千葉県柏市）

柏市は、平成19年、民間路線バスの廃止により市内に交通空白地域が発生し、これを補完するためにコミュニティバスを運行したが、利用者数の低迷により平成25年度に廃止となった。その後、東京大学によるオンデマンド交通実証実験を経て、デマンド交通サービス「カシワニクル」の運行を開始した。

運行開始後は、利用者ニーズの把握や課題の解消に努め、運行区域の見直しや多様な利用促進策を講じることにより、利用者数を着実に増加させている。

今回は、本市の交通政策の参考とするため、本取組について、柏市土木部交通政策課から説明を受けた。

【説明概要】

ア 柏市の概況

○柏市は、東京都心から30キロ圏内に位置し、JR常磐線・つくばエクスプレス線が通る東京都心へのアクセス性が非常に高い場所である。また、広域幹線道路として、都心から放射線状に伸びる国道6号（水戸街道）や常磐自動車道が通っており、首都圏を環状に結ぶ国道16号が、市役所のすぐ近くで交差するなど交通の要衝となっている。

○人口は約43.4万人、世帯数は19.7万世帯、つくばエクスプレス沿線の北部地域と柏駅周辺の地域の人口が増加傾向。面積は114.9Km²で、地形はほぼ平坦である。

○市内にはJR常磐線、東武野田線、つくばエクスプレス線の3つの路線が乗り入れており13駅ある。1日あたりの乗降人数は、令和4年度市内全体で28万2,000人ほどである。その中で柏駅は、17万6,000人ほどで、千葉県内で2番目に利用者数が多い駅である。

○市内のバス網は、バス会社4社でおおよそ約70系統である。バスの利用者数は、年間でおおよそ1,500万人以上、1日当たりでは4万3,000人ほどである。

○バスの利用者数については、平成21年から平成24年はわずかに増加しているものの、その後は横ばいで推移。令和2年度及び3年度は新型コロナの影響で大きく減少し、令和4年度は少しずつ利用者数が戻ってきている状況である。

イ 柏市の交通政策について

○平成31年2月に柏市地域公共交通網形成計画（交通網計画）を、令和3年3月に第2次柏市総合交通計画（総合交通計画）を策定した。

○交通網計画は、短期施策と中長期施策からなり、計画期間は平成31年度から令和19年度までである。超高齢化社会に対応した持続可能な都市を目指し、まちづくり、立地適正化計画などと連携した公共交通網整備を進めるため、柏市地域公共交通活性化協議会で協議を行い策定した。柏駅や柏の葉キャンパス駅など交通拠点となるところをベースに、そこから各エリアに流れるような交通ネットワークを目指している。

○交通網計画の基本方針は5つあり、1つ目が地域の状況に応じたバス路線の再編、2つ目が交通モード間の円滑化、3つ目が高齢者に配慮した交通環境の構築、4つ目が中心市街地活性化に向けた公共交通と自動車の共存、5つ目が公共交通の利用の促進である。

○総合交通計画については、令和3年3月に策定され、計画期間は令和19年度までである。短期、中期、長期の3つの計画期間を設けており、柏市の様々な交通課題を解決するために向かうべき方向を整理し、交通に関する各計画を包括する交通のマスタープランとして計画された。

○総合交通計画は、暮らし・まち・ひとの活動をささえ、未来へつづく交通を実現させるこ

とを基本理念とし、快適な移動をささえる、都市の拠点をささえる、地域の生活をささえる、市民の意識をささえるという4つの方針がある。

ウ 公共交通空白不便地域について

○柏市では人が住めるエリア可住可能エリアを、鉄道駅から800メートル、柏駅と柏の葉キャンパス駅においては1キロメートルという範囲で設定している。それよりも外のエリアを公共交通空白不便地域としている。

また、バスについては、片道1日15本以上発着のあるバス停から300メートルより離れたエリアを公共交通空白不便地域と設定している。

○公共交通空白不便地域の中で、重点的に解消していくエリアとして11地域を位置づけている。この地域では、地域主体で買物支援タクシーを令和3年度より運行し、不便地域の解消に努めている。

エ オンデマンド交通カシワニクルについて

○導入の背景は、東部地域を運行していたバスが利用者減により廃止となり、代替案としてコミュニティバスを運行したが、平成25年の柏市の事業仕分けにより廃止となったことにある。

○平成18年から東京大学でデマンド交通システムの開発・実証実験を市の北部で行っており、さらに平成21年には、国の社会還元加速プロジェクトにおいて、ITS実証実験モデル都市に選定され、これを機に柏ITS推進協議会が設立されてカシワニクルの運用が始まった。

○利用方法は、利用者がまず市に電話で会員登録を行う。市では、利用者の名前、性別、住所などシステムに入力し、タクシー事業者も確認できるようになっている。次回利用からは、利用者がタクシー会社に電話にて予約を行う。利用の予約に関しては、乗車の1週間前から最短1時間前まで予約を受け付けている。会員証等はなく、登録が済めばすぐ予約ができ利用可能である。

○月曜日から土曜日（祝日、年末年始を除く）に運行し、運行時間は、午前8時30分から午後7時までである。予約型のタクシーで予約時間は、午前8時から午後6時までである。

○特徴は、1つ目がセダン型タクシーの2台体制で運行、2つ目がバスのように他の人と相乗りしながら目的地に向かう、3つ目が利用の予約に応じて運行というところである。

○利用料金は、300円と500円の2種類で、区域内であれば300円、区域外の移動か、また区域をまたぐような移動は500円となっている。

○運行方式については、利用者1人当たり805円を支払うインセンティブ制による委託方式を採用し、事業者は1人利用するごとに、委託料の805円と運賃の300円または500円が収入として得られる。

○事業者のメリットは、営業努力が収入増につながる、ドライバーのやる気次第でどんどん収入が上がっていく、新たな事業展開の広がりなどがある。

- 市のメリットは、実態に見合った支出による経費削減などである。
- 目指すべき方向性は、タクシー事業者による将来の自主事業化であり、目標利用者数を1日あたり60人と設定した。
- 運行計画は、住民へのアンケートによる需要調査を行い、東京大学のオンデマンドシステムをベースに、システム運営事業者である順風路株式会社に委託している。

【主な質疑応答】

○運行事業者の選定の経緯について

→東部エリアでの運行事業者は、国土交通省の許可基準で運行区域内にあるタクシー事業者であることというルールで、地元の会社が1社しかなく随意契約している。

○約500か所の停留所（タク停）の法的な条件について

→タク停については、自宅のそばのごみステーションぐらいの距離感で、需要に応じて増やした。特に東部地域は、ほとんどが市街化調整区域で、住宅と住宅の間が離れているため、各自宅のそばにタク停を希望に応じて設置した。なお、区域エリア全体で設置許可をとっており、タク停の個別の許可は必要ない。

○委託経費について

→国からの補助金等はないが、市の歳出財源として特別地方交付税は含まれている。

○トラブルについて

→普通のタクシーと基本的には変わらないので、特段大きなトラブルはない。

○運転手不足による路線の廃止や減便について

→事業者においても打開策が見いだせない状況ではあるが、現状は減便や路線廃止とならないよう社内の業務改善等に取り組み維持している。

○利用料金について

→300円、500円の料金は、タクシー料金とバス料金との設定とした。バス運賃より料金を高く設定し、サービス水準を路線バスより高く、タクシーより低いところで考えている。



(2) ゾーン30プラス整備事業（千葉県船橋市）

船橋市は、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備のために、千葉県警

察と連携して、歩行者等の安全な通行を確保することを目的に、最高速度30キロの速度規制を定めた「ゾーン30」と、車両の通行部分の幅員を狭める「狭さく」や、路面に凸部を設ける「ハンプ」等の物理的デバイスを適切に組み合わせた交通安全対策「ゾーン30プラス」の整備を推進している。

今回は、本市の交通政策の参考とするため、本取組について、船橋市道路部道路計画課及び道路建設課から説明を受けた。

【説明概要】

ア 事業の概要

- ゾーン30プラスとは、警察による30キロの速度規制と、道路管理者によるスピードが出にくい仕組みの物理的デバイスを組合せた施策である。
- 物理的デバイスには、大きく6項目あり、代表的なものは、ハンプと狭さくである。
ハンプは、道路を車が通るところを滑らかに盛り上げて、ドライバーに不快感を与えることで、事前にブレーキを踏ませ速度が遅くなるものである。狭さくは、車両が通るところの両脇にポールを立てて強制的に狭くすることで、ドライバーに減速を促すものである。
- 事故発生時の自動車等の速度が時速30キロを超えると急激に歩行者の致死率が上がり、走行速度を30キロに抑えれば、万が一事故が起きても大事故には至らないといったデータが示されている。
- 事業費については、令和2年度までは、通常のゾーン30の取組を行っており、決算額は約270万円である。令和3年度からはゾーン30プラスの取組に変わり、1地区当たり1,000万円前後の決算額となっている。

イ 取組の経緯・実績

- 平成30年度に地元自治会から要望があり、令和3年度に交通ビッグデータ見える化協議会による検討を開始し、工事発注、供用開始となった。令和4年度には効果の検証を行った。
- 実績について、通常のゾーン30は26地区で、ゾーン30プラスは3地区で整備されている。
整備のための予算の確保ということで、交付金として国庫補助金を活用した。
- 課題の一つとして、危険な場所がどこにあるのかが不明であったが、ビッグデータを活用することで、数値的に危険な場所が判明した。また、危険箇所に対して有効となる対策が不明であったが、見える化協議会に参加した専門家の意見を参考に対策を講じた。
- 物理的デバイスを設置することについて、隣接地権者から合意が得られにくいといった問題があり、これについてはビッグデータ等の数字的根拠を示しながら粘り強く交渉し対応した。

ウ 関係機関との連携及び今後の展開

- 千葉県警察においては、ゾーン30の範囲設定の可否判断、地区入口部の規制標識の設置、市民との意見交換・合意形成への参加、整備計画の検討などを行った。

- 国土交通省千葉国道事務所においては、整備計画の確認、千葉県安全性向上プロジェクト委員会の調整、整備計画の関東地方整備局への報告などを行った。
- 千葉県道路整備課においては、県内の実施予定の市町村の把握、国土交通省千葉国道事務所との調整などを行った。
- 関係自治会、町会においては、工事施工の周知などを行った。
- 今後は、1年度当たり、1地区から2地区の整備を進め、交通事故発生件数の減少を目指したいと考えている。なお、令和5年度は、中野木地区という1地区の整備を予定している。

【主な質疑応答】

- 交通ビッグデータの活用について
 - 交通ビッグデータを活用することで、客観的視点で危険箇所を把握することができた。
- 物理的デバイス設置の効果について
 - 物理的デバイスを設置することで、速度抑制の効果が出ていることがビッグデータの分析結果からも分かった。
- 事業への反対意見について
 - 物理的デバイスの設置に関して、一部関係者の反対はあったものの、ゾーン30プラス整備事業に関して、これまでに反対はない。
- 市民の意見を反映する仕組みについて
 - 主に工事施工前の意見交換会をはじめ、ゾーン30プラス整備の前後において、地区内の危険箇所等の要望を受け付けている。



(3) さいたま新都心公園（グリーンインフラ事業）（さいたま市）

さいたま新都心公園は、地区で不足していた「防災」「地域の憩いとなるオープンスペース」の充足を最優先とし、それらをコンパクトに実現できるよう導入施設の選定やゾーニング、隣接する道路や敷地とのレベルの統一等により、都心部にありながら小さい面積でも解放感や周囲との一体感を得られる、良好な景観の防災公園となっている。

また、スペースの確保が難しい都市部への防災公園導入を、民間施設の土地利用転換を機に実現し、地域に必要な種々の防災機能を兼ね備えつつ、世代を問わず地域に愛される

オープンスペースを確保している点が評価され、全建賞を受賞した。

今回は、本市の防災・減災対策の参考とするため、本取組について、さいたま市都市公園課及び北部公園整備課から説明を受けた。

【説明概要】

ア 公園整備の経緯

- さいたま新都心公園（約12.7ヘクタール）は、元々三菱マテリアルのインターネット事業の研究所があったが、当該研究所が移転したため、移転後の土地利用について、土地所有者である三菱マテリアル株式会社、UR都市機構、さいたま市の3者が共同でまちづくりの検討、協議を行った。
- その際、市はさいたま新都心将来ビジョンを策定し、北袋町1丁目地区における先導プロジェクトとして、防災機能を持った公園整備を掲げた。さいたま新都心周辺は、国の広域防災拠点に位置づけられていたが、当時公園等のオープンスペースが不足していた。
- さいたま新都心駅東側は、防災公園だけではなく子供たちが遊べるような身近な公園が不足。さらに東側は見沼田圃という壮大な農地があり、北側には、大宮氷川神社や、氷川参道周辺にさいたま市でも有数な緑の資源があることから、公園整備を中心としたみどりの回廊形成を将来ビジョンとして掲げた。
- 先導プロジェクトを実現するため、市はUR都市機構に対し、一体的なまちづくりによるみどりの回廊形成を図る土地区画整理事業と防災公園街区整備事業の2つの事業実施について要請を行った。

イ 防災公園街区整備事業について

- 防災公園街区整備事業は、災害に対して弱い構造となっている大都市地域等の既成市街地において、防災機能の強化を図ることを目的として、地方公共団体の要請に基づき、工場跡地等を機能的に取得するとともに、防災公園と周辺市街地の整備改善とを一体的に実施する事業である。
- 公園整備のコンセプトは、まず、平時は周辺の緑と合わせた緑の回廊の拠点となり、賑わい、憩い、健康づくりの場となること。また、災害時は一時的な避難場所として、広域的な防災活動の拠点となること。この2つをコンセプトに整備した。
- 公園の住宅地側には、北側樹林地として、災害時の延焼を防ぐため防火植栽帯を配置している。また、桜を植樹することで、東側に隣接する造幣局の桜並木と一体感を創出するような形で樹林帯を整備している。
- 災害時の一時避難場所としての機能を補完するために、下水道直結式のマンホールトイレを20穴ほど配置している。
- イベント等にも活用できるにぎわい広場を配置するとともに、広場には、災害時に仮設テントとして利用できる防災パーゴラを配置した。休憩や憩いの場、イベントスペースに活

用できる芝生広場も配置しており、平常時の多目的な利用や発災時の避難スペースとしての利用を考慮し、平坦な広場とした。

○子ども向けの複合遊具や鉄棒、大人向けの健康器具を配置している。また、公園の外周に1周約280メートルの園路があり、ウォーキング等にも利用されている。

○1ヘクタールの公園では、通常、管理事務所を設置するところは少ないが、防災機能を補完する公園ということで管理事務所を設置しており、公園情報の提供や、災害時は避難場所の提供をするような機能を持っている。多目的スペースについては、平常時は地域の交流の場として一般貸出をしており、また災害時は避難支援の拠点となるような機能を持って整備している。

【主な質疑応答】

○UR都市機構の役割について

→UR都市機構は、市と区画整理を共同施行で行い、防災公園の整備や広場の用地取得、また、市と土地所有者である三菱マテリアル株式会社を含む3者の調整会議の事務局などを行った。

○防災公園としての具体的な使用方法について

→東日本大震災の発災後にできた公園で、幸いにも防災公園として使用した実績はない。ただし、10月に近隣マンションやさいたま市消防局を招いて防災フェアを実施し、煙体験や消火器訓練の実施、マンホールトイレや防災パーゴラの設置などを実施した。

○市民の意見を反映する仕組みについて

→公園整備においては、UR都市機構とさいたま市が協力し、周辺の自治会等に説明会を実施した。現在は、年1回利用者アンケートを書面にて指定管理者が実施し、公園の利便性向上に努めている。

○新型コロナウイルス感染症の影響について

→令和元年末ぐらいから令和4年の初めまでは、緊急事態宣言や、まん延防止など制限がかかった場合には、各種イベントを全面的に中止あるいは縮小して実施したケースもあった。また、公園管理棟の集会室については、利用可能人数の制限を設けて、定員の整理を行った。コロナによる利用料金の収入減はあったが、特段大きな影響はなかった。

○南海トラフ地震などを想定した帰宅困難者の対応について

→まずは一次避難ということで、建物に被害が出て、家が倒壊してしまうような方や、自宅に戻れない方が避難する一時避難的な機能を考えている。あとは、近くに国土交通省の関東地方整備局があり、国土交通省のTEC-FORCEという部隊の集結拠点として位置づけられている。



(4) 柏の葉スマートシティ（千葉県柏市）

柏の葉キャンパス駅周辺では、2005年の首都圏新都市鉄道（TX）開業以降、「柏の葉アーバンデザインセンター（UDCK）」という「公・民・学」の連携拠点を中心に「0からのまちづくり」を進めてきた。柏市と千葉県、千葉大学、東京大学の4者が共同し、国際学術都市づくりに向けて具体的な目標と方針を定めた「柏の葉国際キャンパスタウン構想」を2008年3月にとりまとめており、公民学が同構想を将来ビジョンとして共有して、まちづくりに取り組んでいる。その後、2011年には、「環境未来都市」「総合特区」に指定されたほか、2019年には、国土交通省のスマートシティモデル事業にも採択を受けるなど、現在もスマートシティの取り組みを継続している。

今回は、本市の魅力的なまちづくりの参考とするため、本取組について、一般社団法人柏の葉アーバンデザインセンターから説明を受けた。

【説明概要】

ア 柏の葉まちづくりの特徴

- 公民学連携によるまちづくりを進めており、行政、市民、企業、大学、研究機関が集まる中にセンターをつくり、この公民学の連携を主動していくのが、アーバンデザインセンター（UDC）になる。
- まちづくりに係る多様な主体が、町の将来のために、従来の立場を超えて集まり、緩やかにつながるための仕組みづくりの拠点である。柏市のUDCは、全国で初めてUDCという考え方を形にしたところである。
- 柏駅（東京からつくばエクスプレスで30分）周辺は、JR常磐線や東武アーバンパークラインなど鉄道が交錯し、国道16号と6号など交通が非常に集まったところで、柏市の中心市街地である。
- 柏の葉キャンパスエリアは、つくばエクスプレスが開通することに伴い、2029年まで区画整理が進められる計画である。元々三井不動産が持っていたゴルフ場跡地で、区画整理により、東京大学や千葉大学を初め、国立がん研究センター、県の産業支援施設の東葛テクノプラザなどが集まった全国でも有数なアカデミアがそろっているエリアである。
- エリアの計画人口2万6,000人に対して、現在は1万3,000人ぐらいで、今後も区画整理が進

み、企業誘致や人口増加が期待される。

イ 柏の葉国際キャンパスタウン構想について

○千葉県、柏市、東京大学、千葉大学の4者に加え、このエリアのデベロッパーである三井不動産や、区画整理事業者のURを含めた6者が連携する体制が整えられた。

○大学とまちの融和により、次世代型のまちを実現するといった理念のもと、

- ・環境と共生する田園都市づくり
- ・創造的な産業空間の醸成
- ・国際的な学術・教育・文化空間の形成
- ・サステナブルな移動交通システム
- ・健康を育む柏の葉スタイルの創出
- ・公民学連携によるエリアマネジメントの実施
- ・質の高い都市空間のデザイン
- ・イノベーション・フィールド都市

の8つの目標を掲げた。

○公民学が連携する形で、キャンパスタウン構想を共通のビジョンとし、それを推進する組織としてアーバンデザインセンターがまちづくりを進めている。

ウ UDCCKプロジェクト

○先端知を活かすスマートシティの具現化、良質なアーバンデザインの推進、生き生きとしたコミュニティの形成という3つの活動テーマを設定し、総合的に取り組んでいる。

○スマートシティの具現化は、大学の進める先端研究のフィールドでの実証や、民間企業の開発する新技術の実験的導入に対して、必要な環境整備や地元との調整、モニターの募集協力など各種支援を行っている。

○良質なアーバンデザインの推進は、国際キャンパスタウンにふさわしい創造性にあふれた良質な都市空間の形成に向け、行政・市民・民間事業者の協働を主導し、公共空間デザインに係る検討・協議、建築活動に係る助言、地域の合意形成支援、景観教育・普及啓発など、優れた空間形成に向けた取り組みを行っている。

○生き生きとしたコミュニティの形成は、コミュニティ・プログラムを通じてまちに暮らす人々がまちに係る機会を充実させるとともに、まちで行われている様々な活動を連携させ、活動を支援している。

【主な質疑応答】

○タウンマネジメント事業について

→タウンマネジメント事業は、植栽などの町の管理があり、柏市から補填される部分と、三井不動産が補填する部分があり、できるだけ均衡状態になるよう努力している。企業として、町の価値が上がることは、自分たちの不動産価値も上がることとなり、結果的に企業

誘致にもつながっている。

○研究者、大学、企業の中に市民が入ることは、非常にハードルが高いと思うが、市民の声がどういう形で反映されているのか。

→地域の町会が中心となった、ふるさと協議会の中で情報を共有している。また、みんなのまちづくりスタジオや、インスタのオンラインで市民の声を集めたりする中で、市民とのコミュニケーションを図っている。

○まちの健康研究所「あ・し・た」の運営主体について

→「あ・し・た」は、三井不動産が所有する建物の中にあり、運営スタッフは地域の市民ボランティア、有償ボランティアの方が中心となって運用している。



6 意見交換（令和5年11月9日実施）

視察後、委員会で各視察先での取組について意見交換等を行った。

【主な質問、意見】

（1）オンデマンド交通の取組（千葉県柏市）

○カシワニクル、予約型の相乗りタクシーについて、乗合ジャンボタクシーと併せての運行により、従来のバス路線網を補完されているということであったが、本市での現状と取組状況はどうなっているのか。

→本市では、おでかけ交通と従来からのジャンボタクシータイプで決まった時間に決まったバス停に止まるタイプのおでかけ交通が8地区ある。これに加え、昨年度から葛原地区で相乗りタクシーを実施している。ただし、柏市は、ジャンボタクシーとカシワニクルという相乗りタクシーが接続しているという点が本市と異なる点であるが、本市においては、乗合ジャンボタクシーから更に相乗りタクシーで運ばないといけないという状況までは発生していない。

○廃止になった路線をどれくらい補完しているか、補完率が分かれば教えてほしい。

→補完率という指標はないが、平成14年以降は、廃止されたバス路線におでかけ交通を導入した歴史がある。それ以降の交通空白地というのは発生していないので、補完率は100%と理解している。

○公共交通のこれからを考えると、2024年問題による要員不足など大変厳しい状況であるが、市民の足を守るために、AIを使ったオンデマンドバスの導入は検討されているのか。

→オンデマンド運行に切り替えることで効率化できる場合もあると理解しているが、今後は主にバス事業者と、バス路線の状況等を協議しながら、こういったことができるのかということを勉強していきたい。

○要員不足が続く中、限られた輸送力で効率のいい輸送をいかに行うかというのが今後の課題である。AIを使ったオンデマンドバスの導入に向けての調査や研究を行い、幹線を支えるためにいかに支線の利便性をよくするか、しっかり取組をお願いしたい。

○カシワニクルは、路線空白地から生まれてきたものであり、本市は空白地をつくらないという方針がある。この方針を堅持し、ドア・ツー・ドアは市民の願いでもあるので、しっかり取り組んでほしい。

(2) ゾーン30プラス整備事業（千葉県船橋市）

○船橋市には、ビッグデータによる見える化協議会というのがしっかりとあり、国土交通省からのETC2.0データを協議し、そして個別検討して、地域にフィードバックするPDCAサイクルをデータに基づいて行い、安全対策につなげているところが非常に素晴らしい。

○本市においても見える化協議会をつくり、データを学者や専門機関などで検討し、必要性に応じ地域に下ろして、その結果を通して改善していく船橋市のような仕組みづくりに取り組まれない。

→ビッグデータは国土交通省がデータ分析しており提供を受けている。ゾーン30プラスを進めるに当たり、地元で分析結果を提示して協議をしているが、今後は協議の状況を見ながら、データの配付も検討したい。

○船橋市は、渋滞状況から速度の急減の状況、通り抜ける車両の状況などを、国土交通省から提供されたビッグデータをさらに協議会で分析し、市民に提示している。データに基づいた説得力があるものにもなり、フィードバックのよい基準にもなっている。

(3) さいたま新都心公園（グリーンインフラ事業）（さいたま市）

○当該公園には、防災パーゴラという簡易な建物やベンチがあり、災害時には仮設テントに変わる仕組みがあった。本市においても、しっかり救護体制が取れるよう参考にされたい。

○民間の事業者が移転をすることで空いた土地を利用して、防災公園を整備した事例であり、チャンスが生まれたときに、本市のまちづくりにどのように活かしていくかということを見出しとして持つべきである。

(4) 柏の葉スマートシティ（千葉県柏市）

○UDCKについて、公民学という3つが対等でありながら学と民が先頭を切り、それを公がサポートしているプロジェクトと感じた。また、学と民そして公がそれぞれ思う存分得意分野の力を発揮している。柏の葉エリアには専門的な大学があり、今後のスマートシテ

ィのまちづくりについては、学の頑張りを期待したい。さらに、本市においてもこれから都市開発が可能なエリアがあるが、アーバンデザインセンターという取組はぜひ参考にされたい。

○本市には、北九州市立大学や学術研究都市のFAISがあり、それが発展した形でUDCの形になればいいと思う。それには民間の投資が必要で、都市づくりで本市が発展するために、UDCのような課題解決型のプラットフォームを模索し、都市計画だけではなく関係局とも協力しながら民間投資を呼び込むまちづくりに取り組まれない。

7 随行職員	議事課委員会担当係長	中島 智幸
	議事課議事係	嶋田 裕文