

○提案内容

(1) 実現したい都市のビジョン

木更津市は、東京湾最大の自然干潟である盤洲干潟や万葉集に歌われた馬来田の峰が所在する上総丘陵を有するなど、海と山に囲まれた自然豊かなまちです。また、菅生遺跡や金の鈴が出土した金鈴塚古墳等の存在から、原始、古代より重要な地域として栄えたことがうかがえ、近世からは木更津船を通じた江戸との交流により「みなとまち」として大いに繁栄し、江戸前独特の気風が育まれてきた、歴史、文化のあるまちです。近年は、東京湾アクアライン等の広域的な幹線道路網の整備進展に伴う交通利便性の向上、郊外の低廉な住宅地の供給や大型商業施設等の都市機能の充実に伴い、定住・交流の人口が増加するなど、まちの活力が高まっています。

一方で、わが国は、少子高齢化の急速な進行により、本格的な人口減少社会の到来を迎え、社会潮流が大きく変化しており、地方自治体は持続可能なまちづくりへの転換が求められています。現在、人口が増加している本市においても、2026年をピークに人口減少に転じると推計しており例外ではありません。

そこで、本市では、これからのまちづくりに向けた新たな視点として、将来にわたって持続可能なまち「オーガニックなまちづくり」を位置付けました。本市は、東京湾アクアラインを通じて都心に近接しながら、一方では豊かな里山・里海が残され、商業をはじめ教育、医療等の都市機能が集積し、南房総の中心として栄えたまちの基盤があります。また、伝統をつなぎ、新しい文化を創り、守ってきた市民の力があります。これら本市の地域の強みを活かし、魅力を高めていくことが必要と考え、市民・団体・企業等の力を結集するための旗印として、「オーガニック」を、「有機的なつながりを大切にして、地域や社会、環境等に配慮し、主体的に行動しようとする考え方」と捉え、これをまちづくりの視点として、持続可能なまちを創り、次世代につないでいくこととしました。

都市計画におけるまちづくりの方向は、地域の特性を生かした拠点の形成を図り、それらを道路や公共交通等のネットワークで相互に結ぶ「拠点ネットワーク型の集約型都市構造の形成」を目指します。JR木更津駅周辺から内港地区にかけての中心市街地を都市再生拠点とし、公共施設をはじめ居住環境などの都市機能の集積を図り、定住人口の増加による歩いて暮らせるまちづくりを目指します。このため平成30年度に中心市街地活性化基本計画の策定に着手しました。

また、各地域拠点は日常生活を支える都市機能の集積を図り、地域の活性化や集落の維持を目指します。これら地域拠点と中心市街地は、JRや路線バス等の公共交通によるネットワーク化を推進します。平成29年度には「木更津市地域公共交通網形成計画」を策定し、この中で、路線バスの再編によるアクセスの向上を図ることにしています。市では、これらコンパクト+ネットワークのまちづくりを推進するため平成31年度から「立地適正化計画」の作成に着手します。

(2) 新技術の導入により解決したい都市の課題

※課題については、別紙3の(ア)～(シ)の課題分野への対応を記載ください(複数ある場合は、課題ごとに対応を記載ください)

解決する課題のイメージ	課題の分類
<p>①本市は、新市街地を中心に人口が増加し、市全体としても人口が増加している一方で、昭和50年代に入居が開始された郊外部の住宅地や市街化調整区域においては、少子高齢化が進行し、路線バスの維持が困難な状況となってきています。平成30年度も数路線において減便が行われました。</p> <p>郊外部のバス路線の赤字要因として、利用者の減少に拍車をかけているのは、人口減少はもとより、郊外部の住宅地は起伏が多く、高齢者にとってはバス停に行くことそのものが困難な状況となってきている。</p> <p>今後は、さらなる高齢化の進行により、買物や通院等の日常生活に必要な移動が困難となる「移動難民」の増加や交通事故予防に向けた免許返納に対する公共交通対策が急務となっている。</p>	(ア)
<p>②本市の旧宅地造成区域の地域排水施設については、昭和40年頃から施行された土地区画整理事業により建設されましたが、公共下水道の整備が遅れたこともあり、現在は、道路施設として管理をすす中で、地域の雨水排水を担う重要な役割が求められています。</p> <p>しかしながら、排水施設の老朽化等により、市内の至る所で管渠の破損等を原因とした道路陥没が発生し、道路利用者の事故が増加している状況となっております。</p> <p>本市では、適正な維持管理により、道路陥没等の発生を未然に防ぎたいと考えていることから、旧宅地造成区域における地域排水施設の管理台帳を整備し、定期的な維持管理システムの導入を行いたいと考えています。</p>	(エ)
<p>③新市街地においては住民が比較的若い世代であり、地域コミュニティのつながりが希薄であることから、自主防災組織など共助による防災の担い手が未形成である。</p> <p>一方で、郊外部の住宅地や市街化調整区域においては、高齢化の進行に伴い災害時に自力で避難することのできない高齢者や要介護者(避難行動要支援者)が増加すると同時に、地域住民の避難支援を行うべき自主防災組織の担い手の高齢化と減少が進んでおり、自助・共助を核とする防災活動に支障が生じるおそれがある。</p> <p>今後は、高齢者などが理解しやすい災害情報の伝達手段を導入し情報収集手段の多重化を図るとともに、自主防災組織など地域で防災活動に関わる人々が被害状況を確認し、迅速かつ正確に救援活動をするための対策が必要になると思われる。</p> <p>また、北海道地震時に起こったブラックアウトを踏まえ、電力の確保も重要な課題となる。</p>	(ウ)

(3) 具体的に導入したい技術(既に想定しているものがある場合)

①これからの公共交通は、高齢者が要支援や要介護状態になることを未然に防ぎ、可能な限り自立した生活を送れるような外出しやすい環境や高齢運転者が安心して免許の返納が行えるような環境を整えることが求められている。合わせて既存路線バスのサービスレベルの低下を防ぐことも重要となっている。このためバス停までのアクセスをサポートする新たな交通システムの構築を目指すとともに、既存路線についても、利用者ニーズを的確に把握し見直しを図っていく必要がある。

具体的には、旧住宅地内の移動困難者対策として、小型モビリティやグリーンスローモビリティ等により目的地までのデマンド運行を自動運転で行う技術の導入。例えば、スマートフォンで前日までに利用したい時間・行き先を入力しておけば、ルートや時間を計算し、家を出る時間をスマートフォンに知らせるなどにより、高齢者の外出をサポートする。

また、路線バスについては、幹線ルートとしての役割や小型モビリティの受け皿としての役割を持たせるため、それらと一体として市民の移動ニーズを把握した最適なルートや運行ダイヤによる採算性の向上を図り、持続可能な公共交通を目指す。

②人工衛星やドローン、また地下探査が可能な車両を用い、非破壊調査による道路埋設物の3次元マッピングを行う技術により道路陥没等の発生を未然に防ぐ。

③防災・減災意識の向上を図るため、スマートフォン等を利用した情報共有方法の多重化、発災時には、ドローン等による被災地観測や道路、ライフラインの被害情報収集など新技術の導入も視野に入れた方法の検討も必要になると思われる。

また、太陽光パネルや蓄電池などを利用した電力確保の検討が必要になると考える。

(4) 解決の方向性(イメージでも可)

(5) その他

○部局名・担当者・連絡先(電話及びメール)

部局名	担当者	連絡先(電話)	連絡先(メール)
都市整備部 都市政策課	中村 忠男	0438(23)8205	toshisei@city.kisarazu.lg.jp