

船橋市まちづくり提案 募集結果について

【目次】

1. まちづくり提案の実施内容.....	1
2. 募集結果	1
3. まちづくり提案結果.....	2

船橋市
企画調整課

1. まちづくり提案の実施内容

(1) 実施目的

現在、市では、まちづくりの目標である「生き生きとしたふれあいの都市・ふなばし」を実現するため、平成 24 年度からの新たな基本計画の策定に向けて、準備を進めているところである。

この新しい計画をより良いものとするため、「船橋をどのようなまちにしたいか」や、それを実現するための方法などについて、市民が計画内容等について提案できるよう「まちづくり提案の募集」を実施した。

なお、募集結果については、次年度以降の庁内策定委員会や、総合計画審議会の審議材料として活用するものとする。

(2) 募集期間

平成 21 年 12 月 15 日（火）～平成 22 年 1 月 14 日（木）の約 1 ヶ月間。

(3) 広報

市の広報およびウェブサイトにもちづくり提案募集のお知らせを掲載したほか、市内の公民館等へも募集用紙を設置した。

(4) 募集方法

市内在住・在勤・在学者を対象として、郵送、持ち込み、FAX、メールのいずれの方法でも受付を行った。

2. 募集結果

まちづくり提案への応募総数は 15 名、意見総数は 26 件であった。募集方法別にみると、Eメールが 9 件で最も多い。また、年代別では 70 代以上が 5 件で最も多く、次いで 60 代が 3 件である。

図表1 まちづくり提案の募集結果（募集方法別・年代別件数）

募集方法別応募状況		年代別応募状況	
Eメール	9	10代	1
FAX	3	20代	0
郵送	2	30代	1
電話	1	40代	2
合計	15	50代	1
		60代	3
		70代以上	5
		不明	2
		合計	15

また、応募意見を分野別にみると、市政に関する意見（8件）や、まちづくりに関する意見（7件）が多い。

図表2 まちづくり提案の募集結果（分野別件数）

分野別応募状況		本書掲載ページ
市政	8	P 2～5
まちづくり	7	P 6～10
環境	5	P 11～14
道路・交通	2	P 15
施設整備	1	P 16
農業・漁業	1	P 16
その他	2	P 16
合計	26	

3. まちづくり提案結果

※以下では、原則として応募いただいた原文を掲載しておりますが、個人が特定される可能性のある情報については、個人情報保護のため、公表にあたり一部伏せさせて頂きました。何卒ご了承ください。

(1) 市政に関する意見・提案

■「こんないいことありました（仮題）」はいかがでしょう？

・毎日、新聞・TV で暗いニュースばかり耳にいたします。そんな中明るい話題を眼にすると、オアシスに辿り着いたようで「人間っていいな～♪」と元気になります。

例えば、①雨が降りそうになり、近所の方が「ふとんを干していますよ！」と知らせてくれた。②小学生が親身になって道を教えてくれた。③市役所に〇〇の件でメールを送ったら、すぐ対処してくれた。（これは実際あった話で、先日「門松廃止はすばらしい！」と市長室にメールをしたら、一時間もたたないうちに係の方から電話が入り、対応の早さに感動しました。）等々、日常のちょっとした‘いい話’を市民の方に投稿していただいたらいかがでしょう？

明るーい船橋市になると思います。それをまとめて「いいこと新聞（仮題）」などできたら、ステキだと思います。

(女性)

・松戸市のようなすぐやる課の設置。

・東葛地区との合併については、私は賛成します。各市町村がお互いのメリットを合体させ、今までのデメリットを無くしていけたらいいと思います。

(10代男性・市内在住)

■「自治基本条例」を制定し、市民が主役のまちづくりをすすめる

1) これまでは、国（霞ヶ関）が「まちづくり」の制度や政策をつくり、自治体（行政）がそれを忠実に実施するという中央集権的システムが基本であった。主権者であるはずの市民は、選挙で代表機関を選挙で選び、日常的な地域運営を代表機関に委ねる形となり、実質的には「白紙委任」に近く、市民は主に行政サービスの受け手でしかなかった。

2) それが、地方分権改革の流れの中で自治体の「権限」が拡大され、「地域のことは地域で決める」という原則（団体自治）、市民が主人公（政策決定から）の行政運営という原則（住民自治）を明確にした取り組みが求められるようになってきた。

3) こうした下で、全国的に広がりつつある自治基本条例を船橋市でも制定し、市民、行政（首長と職員）、市議会がそれぞれの役割を果たしながら、よりよい「まちづくり」をすすめていくことは大きな力ギとなる。

4) 大都市において、市民自治を実現するには大きな困難が予想され、かつ実効性のある条例にするには、その内容とともに特に制定のプロセスが大事（市民・職員の積極的な参加と議会の同意、研究者の助言等）です。

特にどれだけの職員と市民をこの制定に際して主体的に参加させうるか、工夫と努力のしどころだと思いますが、この制定とこの条例の遵守を職員の宣誓義務を課すなどの中で、船橋市政の未来を切り拓く重要な基礎が出来ると期待しています。

(60代男性・市内在勤)

・ 現行の基本計画の無駄・無理な部分をそぎ落とし、目指すべき新しい概念を新基本計画に付加するのがいいと思います。その際、新基本計画はできるだけスリム化し、計画の優先順位をつけるなど、実施計画に持って行きやすくしてほしいです。

ですから、特に力を入れて欲しいのは、事業の選択と集中です。あらゆる事業は、分散させるべきもの以外、分散させないで下さい。船橋市役所が何をやりたいのか、何を目標しているのかが見えにくいときがあります。

(30代男性・市内在住)

・ はじめに、基本計画の上位の「船橋市基本構想」が平成12年3月に市議会決議が行われておりますが、既に9年近くが経過し、議員の交代、国内及び国際情勢が変化しておりますので、現在の「船橋市基本構想」を継続してもよいか、又は見直す必要があるか議員による確認が必要と思います。特に環境問題については地域・国のレベルから地球規模に拡大し、また、市の計画に対する市民参加から「協働」が定着しつつあります。新基本計画策定に向けた「まちづくり提案」の募集にあたって、議員は約9年の施策を評価し、「船橋市基本構想」を再確認した記録を残すことが重要と思います。

■まちづくり提案について

1. 職員のアンケート結果について

・ 対象職員（8級以下の常勤職員）4,455名の回収率（名）13.6%（606名）と極めて低い。この原因が不明確と思います。基本計画が事業計画の立案に取り入れられないのか、基本計画の範囲が広すぎて回答できないのか、いずれにしても職員の基本計画への関心が低いのは、行政運営における要の役割を果たしていないことになるのではないのでしょうか。

2. 基本計画の構成・評価について

・ 基本計画は、リーディングプラン、分野別計画から構成されていますが、特に優先的に取り組んでいく施策・事業を定めたリーディングプランの評価が不明確です。分野別計画に分散されているとしても、分野別計画の大分類、小分類等に取り入れられなかったかは不明確です。分野別計画の大分類、小分類等にリーディングプラン項目であることを明示すれば評価は可能と思われる。

・ 更に実施計画において四つ重点項目（①福祉の充実、②保健・医療の充実、③教育環境の充実、④都市基盤整備の推進）を定めていますが、リーディングプラン項目との整合性（用語を含めて）が分かりにくいです。例えば、実施計画の重点項目「都市基盤整備の推進」は、リーディングプランのどの項目にも該当しないと思われる。

3. 他の計画との関係について

・ 基本計画の内容が他の計画、例えば都市計画を初めとする個別の計画との関係が不明確と思います。また、船橋の教育（計画）、地域福祉計画等の計画素案への意見を募集されていますが、基本計画との関係を明示されていません。法律的な制約があることを理解しても、それぞれの計画の互換性が不明確又は互換性がない場合には、大半の職員は個別計画を重視する結果、総合計画（基本計画）への関心が低くなるのではないのでしょうか。

4. 地域別計画について

・ 都市計画法で「用途地域」を初めとする都市計画が定められています。また、昨年制定された景観条例に基づく景観計画でも[船橋市景観ストラテジック・プラン]の要となる「景観形成重点地域」の指定等もあります（景観計画も都市計画で定めることになっている）。地域別計画を取り入れる場合には、都市計画法との整合性を尊重することが大切であると思います。

5. 基本計画のPDCA システムについて

- ・成果指標（数値目標）を導入し、行政評価システム（PDCA システム）によって、成果指標を評価する計画が提案されています。この場合、成果指標を実施計画でなく、基本計画に設定することが適当と判断されていますが、現在の実施計画でも全ての小分類、施設名の計画事業が具体的に提示されていないことを勘案すると、基本計画の成果指標の設定はより困難になるのではないのでしょうか。
- ・更に、成果指標は、PDCA の C（チェック）の技術的手法の一部と思います。提案例の都市計画道路は〇〇m の事業量よりも時間的な指標が生活感覚に近いとされていますが、事業量の達成割合が 80%でも、時間短縮が当初目的を達した場合、事業計画の設定をどのように評価されるのでしょうか。（逆の場合もあります）
- ・それから成果指標の評価は実施計画の期間ごとに実施し、評価の結果によって次の実施計画を見直す必要があると思いますので、実施計画による成果指標の設定が効果的ではないのでしょうか。
- ・また、現行の基本計画の成果について、市民と職員に差異があるように思われます。市民の「以前と比較した生活周辺環境評価」では「変わらない」との回答が多いのに対し、現行の基本構想・基本計画の点検と評価では「○：施策の実施により、概ね2/3以上が達成・解決している」が主流です。PDCA システムの構築にあたって、市民・職員とで評価に大きな差異が生じないようにお願いします。

（60 代男性・市内在住）

・船橋市は、海と山の恵まれた自然に囲まれ、ショッピングセンターや高速道路、鉄道等が充実し個人が非常に住み安い場所であり、一方で、食品コンビナートやハイテクパーク、船橋ベンチャーパークなど法人に対する事業環境も非常によく整備されているとっております。小生は、東京から船橋市に移住し、住んでみて初めて船橋市の良さを知りました。東京と川を隔てているだけで、物価も 2~3 割安く、新鮮な野菜や果物が沢山あり、交通の便もよく、住めば住むほど良い場所であることを近年実感しております。船橋市は偶然、妻がこの場所に土地勘があったため、小生は知ったのですが、東京にいる時は全く知りませんでした。このような状況は、小生だけではなく、他の方も多いのではないかと思います。そこで、小生から、下記のような提案をさせて頂きたいと思えます。

★まずは多くの人に船橋市をもっと知って頂く機会を作り、更に多くの人に「住みたい」、「事業をしてみたい」と魅力を感じるまちにしたい。船橋市の PR 活動、広報活動の新規施策の実施です。
それを実現する手段

- （1）船橋市の PR 番組、若しくは CM を作成し、TV で流す。地元企業やショッピングセンターにも協力してもらい、船橋市の住みやすさ、名産品、行政サービス、財政状況の良さを PR。
- （2）個人、法人向けに、1 日船橋観光案内バスツアーを定期的開催する。海、山、交通網、ショッピングセンター、工業団地、ハイテクパーク、船橋ベンチャーパークなどの見学等。
- （3）You Tube で、船橋市の PR 動画を作成しネットで流す。船橋市の HP の一面にも掲載する。他の企業、ショッピングセンターHP にもリンク。
- （4）船橋市挙げてのイベント、お祭り等を大々的に年 1 回定期的実施。小さなイベント等を見直し、大きなものを開催する。例えば、船橋市一周市民マラソン、ヨットレース、サッカー大会、駅伝等。

（40 代男性・市内在住）

■この無駄をやめて

- ・毎年3～4月に送られて来る介護保険料の「借」納入通知書だ。何十万世帯に二重に配る必要はない。こんな無駄な経費を使うなら保険の利用者に使って。今年からでもできる！

(70代男性・市内在住)

※介護保険料は、6月に市民税が決まった後に年間保険料額が決定されるため、特別徴収（年金からの天引き）の方については、4月に仮徴収納入通知を（約9万世帯）送付し、正式な年額が決定する6月に普通徴収及び特別徴収の方を含むすべての被保険者の皆様へ納入通知書を送付しています。

- ・市役所に問い合わせの電話は多いが、交換経由の電話に関しては関係ない部署に回されることが多々あり、再度関係課に回そうとするとたらい回しと言われてしまう。また内容は情報を知っていれば簡単に答えることができる内容が多い。そこで総合電話受付を設け、簡単な内容はそこですぐに返答できるようにしたらどうか。（参考事例：札幌市「コールセンター」）

(40代男性・市内在勤)

(2) まちづくりに関する意見・提案

- ・市内北部と芝山飯山満地区の区画整備。
- ・市が経営してる施設のバリアフリー化を行ってほしいです。

(10代男性・市内在住)

- ・日本の社会は戦後の高度経済成長と共に発展し、現在は成熟期を迎えています。総人口の減少、少子高齢化、格差社会、過疎化等の課題が存在します。日本の都市にも、それぞれの事情に合わせた従来型の都市づくりを根本から見直す必要があります。これまでの官主体による「近代都市計画」から、民が主体になって取り組む「まちづくり」への転換が望まれます。持続可能なまちづくりと共に、まちを如何に再デザインするかという「まちづくりデザイン」が求められています。持続可能な都市環境には、都市計画と、自然環境保護・保全環境計画の融合、さらに市民及び市民団体、企業、大学、行政の連携を育める協働のまちづくりが欠かせません。

■まちづくり

- ・都市全体、あるいは地域別のまちづくりの目標を設定し、将来像を実現するための整備方針や諸施設の計画では総合性・一体性の確保が必要です。まちづくりの課題や方向性を共有し、具体的な都市計画の決定、実現を円滑に進められる工夫が求められます。無秩序に拡散をしない都市共生を考える「コンパクト・シティ」の多様性を内包する住宅地、都市をめざしていくことが重要だと思います。

- *「コンパクト・シティ」…従来の都市外部に向かって開拓された都市計画をやめて、都市内部に向かうコンパクトな新たな居住思考を持続可能な住宅の形成につなげるため、多様な年齢層、職種等の違う居住者の共生を内包しつつ、全体として安定した収容の仕組みを形成する必要があり、多様性を内包する住宅地をめざす都市共生の考え方にに基づき新しい時代に対応したコミュニティ都市。

■景観問題…建ち並ぶパチンコ店

- ・一例として、藤原6丁目付近にギャンブル街道ともいわれる道があります。町内会の会合でも、しばしば口にされるようになりました。近くに高校、保育園、小学校があり、毎日多くの子供たちが通う通学路になっています。4軒のパチンコ・ゲーム店が競うようにネオンが光り、店内からのたばこの臭いも気になります。パチンコ店等を制限出来る市の条例等の是非も視野にいられて頂ければ幸いです。

(60代男性・市内在住)

- ・船橋市のアイデンティティ、船橋市のヒエラルキーを維持するのなら、船橋駅を中心とした発想に基づく街づくりをしてください。

60万市民に聞いてください。船橋市内で最も発展していてしかるべき場所はどこであるべきか、と。あちらこちらの名前が挙がると思いますが、船橋駅周辺地区というのが最多であるはずで、なぜなら、私たちの住む場所は船橋市という名前だからであり、そして、船橋駅周辺地区は中心市街地だからです。

街づくりに秩序を持たせてください。お願いします。

(30代男性・市内在住)

・自転車の存在を認める。自転車は重宝なのでこれに代わる物が出現しない限り現在の放置取締りはイタチごっこです。バリケードで防ぐのは時代の要請に反し、観景を害するというのは最早避けられないことです。

- ① 駅付近や繁華街での路上駐輪を認め、整理員が巡回して行儀の悪いのを整理したり注意を促します。
- ② 歩道の1/3を削って車道の側帯間を自転車レーンにする。現在歩道の（自転車は押して歩きましょう）の札を立てた人でもこれを実行する人はいないでしょう。
- ③ 自家用車はなるべく交通機関の利用を促進します。

（80代男性・市内在住）

・古い町並みを残した岐阜・飛騨市や歴史を活かした横浜市を持ち出すまでもなく、兵庫・豊岡市、福岡・久留米市、愛知・犬山市、さらに近くでは千葉・市川市の黒塚の裏道プロジェクト……。今、元気な町づくりが全国的に盛り上がっている。

わが町船橋も景観法頼りだけでなく、海老川整備を市民中心に進める運動などはある。でも今ひとつ足りないのは、地域を歴史的に物語る運動が少ないことだ。紙面制約もあるだろうから、端的に申し上げる。

市の東部・習志野原はその昔の鷹狩場、近世は歩、騎、工兵などの錬兵場として名を馳せ、今また「坂上の雲」でその名は”全国区”なのに、町づくりには取り入れられていない。近代文学も、例えば太宰治などがこの町に住んだことも知られていない。

都市づくりには魂が大切。戸建や団地に新住民が増え、曲がりなりにも町の格好になっているものの、その町の魂は次世代に伝承されてない。宅地割りを直線から曲線のボンエルフ配置にしても、PFIを利用して、新・旧住民の形だけがバリアフリーになっても、町の品格は出ない。

幸いこの町の歴史をよく知るA、B氏等が地域で活動中。ただ趣味の歴史散歩だけに墮しているのは残念。高齢者のお知恵拝借・介護にもつながり、一石三鳥の町づくりとしたい。形容詞、副詞の多い上位の基本構想、基本計画に対して、いわば実施計画としての具体的な提案だ。

（70代男性・市内在住）

■公共事業について

・一部の常連しか利用していない、豪華な市民館など箱物をやめ電線などの地下ケーブル化を進め、危険で邪魔な電柱をなくし町をスッキリさせて！

（70代男性・市内在住）

I. マスタープランの見直しと実現に向けた取り組みを提案します。

（1）序章「都市計画マスタープランの概要」について

- ① 「土地の使い方や建物の建て方にマナーが必要であり、こうしたマナーをルールとして定め、それをお互いが守っていくことが重要になります。」とあります。

その通りだと思いますが、果たしてこのルールとは？またそれが実際のまちの実態にあっているのでしょうか？マスタープランに描かれている地域別構想でも実態とは大きくかけ離れたものになっているのではないのでしょうか？

まちづくりにはもちろんルールが必要です。法に適合しているからといって業者はどんどん質の悪い、地域に不適格なものも建ててしまうのが実状です。ですからルールにもっと具体性を持たせることが必要だと考えます。そして強制力にあるルールでなければ意味がありません。

例えば、用途地域の見直しと同時に道路、公園、下水道などライフラインの整備がまず整っていないければ影響が大きい建物は建てられないとか、6m道路に接していなければある一定基準以上の建物は建てられないなど、船橋市がゆったりと住みやすいまちになるようにルールを作る必要があると思います。

②市民と共に作るマスタープラン

市民にまちづくりに関心を持ってもらえるような市民参加が望ましいと考えます。

まず、計画段階での市民への周知、そして市民参加での業者との話し合い、地域を知る周辺住民との協議は絶対条件だと思います。

業者も計画段階で周辺住民の意見を聞くことが出来、また地域に受け入れられる物が建てられるので双方にとって望ましく、紛争も避けられます。

例えばマンション紛争などは最悪で、景観や環境だけではなく地域のコミュニティーまで壊してしまうやっかいなものになっています。事前審査があれば、これは防げると思うのです。

またまちづくりにしても実際にそこに住んだことのない人が考えるのではなくそこに住み、暮らしている人が作っていくものだと思います。

都市計画には市民参加（意見徴集や公聴会だけでなく、策定段階からの市民参加）が必要です。

③マスタープランは20年後の船橋の姿を描いている

これについては20年後ではなくもっと遠い将来、50年・100年後の想定も必要です。

なぜなら巨大なコンクリートビルは50年・100年後も朽ちた姿で建ち続けます。

それに比べ、木材、石、レンガなどの昔からある建材は時間の経過と共に美しくなっていきますが、コンクリートなど新建材は使ったその日から劣化していくからです。（これについては都市計画審議会でも話題に上りました。）

またコンクリートで造られた巨大ビルは朽ちた時に立替も大変な資力と労力が入ります。コンクリートから人へという新政権で叫ばれている考え方に逆行せず、将来を見据えた都市計画をと望みます。

今、船橋は人口が増加しているようですが、すでに人口減は始まっています。そうなった時に箱物ばかりが無残にも残ってしまわないような対策も必要です。

(2) 第1章の全体構想について

マスタープランにおける都市づくりの理念にはくだれでもが安全・安心に暮らすことができ、人と環境にやさしく、にぎわいと魅力のある交流の場を、市民と行政のパートナーシップのもと、生み出し、支えていきます。そして、これを次の世代に受け継ぎ「生き生きとしたふれあいの都市・ふなばし」の実現に向けた都市づくりを進めます>とあり、将来の都市像にはく①住みやすく、安全・安心な暮らしができる都市②循環性と持続性を持つ、人と環境にやさしい都市③にぎわいと魅力ある交流が生まれる都市を掲げています。>とあります。

①住みやすく、安全・安心な暮らしができる都市とは一体どんな都市なのでしょうか？よく船橋は道が狭いといわれていますが、それは車優先社会だからなのです。人が安全に安心して暮らせるには、車優先では困るのです。これも時代に逆行しています。車と自転車、人が通行するところをきちんと分けし、人が通る道は一方通行にする、通学路は通学時間帯を通行止めにするなどの配慮をします。またガードレールなどの設置や歩行者優先道路の設置や商店街などは歩行者天国などゆっくり買い物もできるように配慮します。

無闇に道路を広げれば大型車が進入できるようになり危険です。路地裏は子供達の遊び場でもあります。そこは車両があまり入ってこないようにしたいものです。ようは車両と人が混在しないよう工夫をするのです。

また商業地域でも子供達が悪の道に引き込まれないような環境づくりも必要でしょう。子供達が安心して遊べる明るい空間や公園の設置も急がれます。

②循環性と持続性を持つ、人と環境にやさしい都市とは？

これはまた、とても曖昧な表現ですのでわかりにくい。自然と共生した人と環境にやさしいまちづくりを進めるとのことですが、実際にはどうでしょうか？地域の環境は年々劣悪なものになってはいませんか？豊かな水と緑の環境は守られてきたでしょうか？船橋の一人当たりの緑地面積は全国でも最低レベルです。これ以上の環境悪化は避けなければなりません。

落ち着いた町にはわびさびがあると云います。建物や道路の間には川や里山、田んぼ、畑や緑地があるのがわびさびがある落ち着いたまちだと言えます。

少し歩けば緑地や公園があり、休日には公園や緑地、里山、川で遊ぶ家族連れがいて、また少し歩けば人々にぎわう商店街があり、人と人のつながりがある。そんな落ち着いた空間が人には必要だと考えます。そんなまちで育った子供は将来、落ち着いた素敵な大人に成長するでしょう。

今や都市のどこへ行っても同じ風景で画一的です。そのまちらしさ「船橋らしさ」を誕生させたいです。

③にぎわいと魅力ある交流が生まれる都市

昨今、テレビでもよく紹介されるようになってきている「商店街」の復活。

これはぜひ実現したいです。大型店の出現によって閉店に追い込まれ、シャッター街となってしまった商店街を復活させ、人と人の触れ合えるまちにしたいというのが私の提案です。それには専門家のアドバイスも必要でしょう。大型店ばかりがにぎわうというのは時代遅れです。そこでしか買えない物があったり、その場所でしか味わえない楽しみ方があれば、大型店にはない賑わいを復活させることができます。人と人の交流は大型店では決して味わえないものだと思います。

ららぽーとやイオンなど画一的で面白みがなくこれでは一企業のためにまちがあるようなものです。そこに古くから商店を営む人たちが潤わなくてまちが発展するわけがありません。

またこの駅前も広場がほとんどなく緑もありません。寛げる駅前広場は必要不可欠です。

また、高齢化社会になり人口も今は増えていますが、近い将来は減り続けるでしょう。そうなるからでは遅いのです。実際には大型店も宅配サービスなどを始めていますが、それには人件費がかかりますし、高齢者なども遠くまで出かけていく必要があります。近くで買い物が出来、昔のようにそのまちの人々はみな顔見知りというのは素敵です。高齢者が安心して暮らせる社会、子供が安全に遊べる社会が本当でしょう。

船橋は三番瀬や海老川などのわびさびに加え、商店街の復活で高齢者も楽しめるまちになるでしょう。

今や船橋は車と自転車のために道路があり、マンション業者や大型店のためにまちがあると言っても過言ではないと思います。

船橋は東京のベッタウンとしての役割があり、住宅街がほとんどを占めています。「日常生活の延長としてのまちづくり」これが船橋らしさだと思います。他都市のような景観や歴史的な文化遺産があるわけではありません。しかし利便性があり、東京のように人ごみがひどいわけではない。

急激な人口増加によってライフラインが整備されないまま発展してきた船橋。今後は長い将来を見

据えたまちづくりビジョンが必要になってくるでしょう。

II. これからの船橋に期待するもの

以上述べてきたようにマスタープランが現実とはかけ離れたものであることは残念です。

マスタープランをより具体的な言葉で表し、その言葉に当てはめていく作業をしてほしいと思っています。そして実現させなければ意味がありません。

もうひとつ私は具体的な提案のひとつとして強制力のある「まちづくり条例」の制定を提案します。

(既存の環境共生まちづくり条例は委任条例であり、強制力がありません。)

まちづくり条例の内容としては

- ① まちづくり条例により地域に合った制度づくり
- ② その上で法律もこなす
- ③ まちづくり条例には委任条例(都市計画法や建築基準法などに基づいた条例)と自主条例(自治立法権を駆使)があるが、その自主条例の制定が必要
- ④ 専門家の派遣(市民側にも立てる専門家)
- ⑤ 船橋らしさの原点を明確にする
- ⑥ 手続き(案)

*事業者は市に計画提案

*住民と事業者が協議

*市に開発計画を申請

*市と事業者が船橋の基準に基づいて協議

*事業者、市民、市長は公開で議論(公聴会)

*公聴会の議長の判断→市長判断

*市長判断に異議申し立てができる

*議会決議

*市は事業に必要な協力をしない

<国分寺・練馬の例>

*土地取引の段階からの公表と協議

*数値等の基準に基づいて、行政、市民、事業者の協議により実現

*都市計画やまちづくりについて参加に留まらず提案制度やまちづくりセンターなどの設置

*罰則がある

またその他として「土地利用規制条例」(まちづくり条例に地域の特性に合わない又は質の悪い開発や建築等を規制し誘導する)「大型店規制条例」などの制定があります。

景観条例の制定など、ご尽力して頂いている都市計画課の職員の皆様に感謝しつつ、もっと船橋のまちが美しく住みやすいまちになるよう私なりに提案させて頂きました。

なにぶん、勉強不足であることお恥ずかしい限りですが、今の自分が考えられるせいっぱいの提案です。よろしくご検討下さいますようお願い致します。

(女性・市内在住)

(3) 環境に関する意見・提案

・環境保護運動の強化。

(10代男性・市内在住)

1. 公園内に郵便局を作ってほしい。
2. 犬が嫌いな人やアレルギーの人もいるので、公園を犬が入れるところと入れないゾーンをエリア分けして欲しい。また、公園内に犬のトイレを設置して欲しい。犬が、ふんをした場合は、公園管理者がすみやかに清掃して欲しい。
3. 公園内の散歩道を車いすも通れるぐらい、拡幅して欲しい。
4. まち中を花いっぱいにして欲しい。また、引越して花を置いていけることができるよう、市民が、自由に花を植えられるようにして欲しい。

(50代女性・市内在住)

■自然環境保護・保全環境計画

「三番瀬」

→干潟の生態系は海を浄化する自然のフィルターの役割

・浅海域を含む干潟である三番瀬は東京湾の貴重な自然環境です。「三番瀬」は危機にさらされている状態にあります。潮の干潮に伴い干出する干潟は、魚介生物の生育の場であり、東京湾の浄化を行う貴重な場です。底質や海水（塩分）の影響を受ける度合いによって、多様な環境が存在し、さまざまな生物たちがすみ分けをしながらプランクトン～ゴカイ～貝類～魚類～鳥類にわたる食物連鎖によって特有の生態系を形成し、この食物連鎖は自然の浄化作用としての役割も担っています。東京湾の水質汚濁の原因として、家庭や農産物から出るリン等を含む汚濁物質が川に流れ込み、富栄養化、汚染等が問題となっています。これまでも種々の対策が講じられてはいますが、東京湾の水質改善はいまだに十分とはいえません。今後ともよりいっそう下水道の整備及び高度処理の導入促進、雨天時の下水越流水対策等の施策を推進していく必要があります。また、昨今、講じられている対策のひとつでもある人口干潟では、形態再生（潮間帯の面積）と機能再生（底生生物と浄化能力）のどちらも自然の干潟にはおよばないことを広く周知されることが求められます。干潟を再生するためには、海の潮流・潮位の回復と川と海のつながりの回復を欠かすことが出来ません。現在の三番瀬は、海と陸との変化に富む自然なつながりが護岸によって断ち切られています。海と陸との自然な連続性の回復や人が三番瀬とふれあい・学ぶ場として、湿地の復元等、自然再生の実現を図るため、自然再生の事例収集、課題整理、目指す環境等の検討を地元や関係機関と協働し、市川市塩浜護岸部において規模・構造・再生可能な湿地の環境や管理方法等を検討、調整を図りながら、自然再生の実現に向けた取り組みが求められます。豊かな生物多様性を誇る三番瀬はラムサール条約登録されている谷津干潟にならう必要があるのではないのでしょうか。まずは、市川市、習志野市、浦安市、船橋市の将来像を共有していける態勢づくり、協働、連携が欠かせません。

「三番瀬の利用上の留意点」

・現在、三番瀬は利用の面ばかりが先行されており、保全管理がほとんどなされていない現状といえるのではないのでしょうか。渡り鳥、干潟生物の生息の場であるため、安全性・衛生上の観点から自然環境を損なうおそれがあり、その為には犬などの入場を規制と、人的行為による悪影響を管理する必要があります。

- ・犬等の糞の始末
- ・バーベキュー等の始末
- ・散乱するゴミ

「自然再生に向けて」

- ・日常生活や経済活動は、地球の資源に依存していることを理解する
 - *資源には、再生資源と再生不可能な資源があることを、広報やマスコミを通じ、市民に発信し続けていく。
- ・自然の仕組みを理解する
 - *自然がもつ回復能力には限界があるから破壊から守るルールを徹底させていく。
- ・今ある自然を大切にす
 - *自然の変化をモニタリングしながら、順応的な管理を実施する
 - *人間が作りあげてしまうのではなく、自然の回復力を助ける
 - *特定の種だけでなく、生物のつながりや生態系全体を復元する
 - *よその土地の種ではなく、もとあった種を回復する
 - *点の回復ではなく、空間的な生態系のネットワークを回復する
- ・環境にかかわる課題を発見し、その原因と結果を特定する
- ・法律や条令、行政の取組、企業の取組、NGO の取組など、環境の保全・管理に向けた社会全体の取組について知り、評価する
- ・持続可能な資源の利用を導くライフスタイルの重要性を理解する
- ・行政だけですすめず、計画段階から積極的に地域の市民参加を図る

■将来の展望

「船橋の宝を永続的に一元化して管理できるシステムづくり」

→県、市、町、団体、企業が存在

- ・文化、自然のどちらも並行して保護・保全管理
- ・国民レベルで捉え、境界線を無くす
- ・保存管理計画には地元・地域社会に合意形成が求められる

「地元・国民の受け入れ態勢づくり」

- ・自然環境への理解の促進と関係者の意識の統一化を図る
- ・相互理解にむけ住民への教育、意見交換の場をもつことに意味が
- ・地元住民を中心に行政、NPO、観光業者の連携・協働・法整備
- ・「入場料、利用料設定の是非」→国から与えられた自治権を行使出来る団体が必要（必要があれば独自の条例の制定も視野に）

「一般的にも教育の場・機会を」

*共通認識をもつことが重要に

→マスコミ等を通じて普段から自然環境への理解の促進

- ・環境負荷の少ない社会経済システム構築の要請
- ・安全で快適に生活できるまちづくりの要請
- ・自然の保全・整備・自然との共生・歴史的環境の保全・整備・景観の保全・整備
- ・コミュニティ（中心市街地・住宅地）の再生・交通システムの改革

*船橋の宝探し→観光資源にもなり、活力をあたえることができる。

「環境問題＝交通問題＝都市問題は密接に関連している → 総合的な政策」

・戦後の高度経済成長にともない、豊かさのみを重視、追求しつづけてきた日本ですが、国民の自然環境への理解が共通認識されず、認識学習不足が問題になっています。恩恵を与えてくれる自然への理解と、自然に感謝し、守っていくべきことが、なおざりにされています。自然環境の保全と自然体験による効果に重点が置かれるべき時代なのではないでしょうか。「体験」「交流」を通して、地域の自然や生活文化とふれあうことにより、地域振興をになう新たなスタイルが必要になると思います。伝承されている祭りや行事、歴史的遺産、そこに住む人の暮らし、今、その地域の宝を活かして交流人口を増やし、地域を活性化することが求められ、地域のニーズに合わせた戦略が必要だと思います。そして、文化はすべて自然環境上に成り立っています。環境負荷への配慮、自然環境の保全・保護が何のものにも代えがたい深い感動や癒しを得ることができます。しかし、入込者の集中など不適切な利用による自然環境の悪化が各地で起きています。利用に関するルールの設定により自然観光資源の劣化が防がれ、ガイド等の案内を通じて、なぜルールが必要になるのか、そして楽しみながら自然への理解を深めることで、観光旅行者や地域住民等の意識が高まり、さらにそれが地球環境問題への興味や環境保全に関する行動につながっていくのではないのでしょうか。船橋ならではの自然と文化を一体として活用することにより、地域固有の魅力を見直す効果と新たな観光振興も可能となります。雇用の確保や体験・学習といったエコ・ツーリズム産業との相乗効果、経済波及効果などに加え、地域資源の再認識や訪れる人々とのふれあいを通じて、住民が地域に誇りを持つなど、活力ある持続的な地域づくりの効果が期待されます。

(60代男性・市内在住)

提案1 長い公園通りを造る

提案2 海岸を海岸生物のゆりかごに戻す

提案3 その他 グリーンキーパー隊の設立

提案1 長い公園通りを造る

- ・街路樹は薬剤散布をしないで済むように、数種類の雑木の並木道とし、下草の生えた花壇不要の野草の道です。
- ・そこを通るのは人の他、野生の動物や地下と地上を生息の場とするセミなどの虫類、ガソリン不要の馬も立派な交通手段であり、観光にもなります。
- ・長い道は商店街も通れば農業地帯も通る、ここが狙い目です。
- ・「地産地消、安全な農産物船橋」を進めるためにも、作る人、食べる人の自然な交流が望まれます。
- ・なぜ馬か？ 人が動物の助けを求めなくなった今、頼るところの地下資源は、どう計算されたのか、富士山の1/7の高さしかないと聞きました。
- ・空気の汚し方の少ないエネルギーとして、観光も兼ねて馬も通れる道を提案しますのは、次のような体験があります。もちろん実際に馬が通るには何時か分かりませんが、馬の背に跨って手綱を持ち、馬と一体となって歩く体験は不思議でした。ご先祖が馬を頼りに暮らした時代を思い起こさせ、長い歴史の中で、今を生きる自分に身が引き締めまる思いでした。
- ・市の広報に乗馬体験の案内が載ることがあります。行列の一人一人を乗せては降ろすを繰り返す、穏やかな馬に感心しながら、もっと乗っていたいと感じたのは私だけではないでしょう。
- ・オーストリア・ウィーンの車道を馬車も通っていました。馬のたまり場がお城の中庭で、臭いにおいを充満させていましたが、人は当たり前のように受け入れているようでした。車の排気ガスと違って、臭っても安全という訳ですか。

- ・戦後まだ牛車が運搬に使われていた頃、道路に牛が糞をすると、人が出てきてさっと片付けられました。肥料になったのでしょう。

提案2 海岸を海の生物のゆりかごに戻す

- ・海岸は海の母親。東京湾の三番瀬は、毎年潮干狩りで人気です。また秋に市の音頭で行われる大掃除で、育ち過ぎたアオサが海岸で悪臭を放っておりました。台風一過でアオサのほとんどない時もありましたが、この陸と海との接点を、魚たちの産卵場、安全なゆりかごと言う、地球本来の姿に戻すのです。そして我々人間も遊べる砂の海岸を、少し再造成して元の姿に近づけましょう。
- ・子供時代に東京から船橋の海に、家族で参りました。赤い竜宮城の門を見ながらの水遊びの記憶は、その後訪れたどこの海水浴場より穏やかで安全な海でした。
- ・もう一つの記憶に、東京下町お祭りの屋台で海ほうずきを買って、植物のほうずきのように口で鳴らして遊びました。薙刀のような形や、平たいのや、色々あった、それはどれも皆、魚の卵を抜いた袋だったと気付いたのは、ずっと後でした。

提案3 グリーンキーパー隊の設立

- ・きれいに整備されているのに「キタナラシーノ」と、囃されて越してきて40余年、満杯の幼稚園、担任の不在もあった小学校、農薬、食品添加物と学ぶことばかりで、消費者モニターで2年学び、自分なりの方向をつかんだら、造成予定地の動物、植物いっぱいの森の住民が気になって、有志と会を作り、他団体の仲間入りをしつつ生活展に2度ほど出展したり、要望書を提出したりと行政にお世話をかけました。
- ・市の高齢者福祉で開かれている、いきいき教室に昨年参加しました。若い担当者らの行き届いた心配りに、参加者達も徐々に親しく会話も増えていきました。
- ・時間のある高齢者が自分から率先して活動するのは大変でも、グループとして動くのは可能なのではないかと思わずにはいられませんでした。公園通りも海岸も人手が入って維持できるものです。グリーンキーパー隊が求められます。

(70代女性・市内在住)

- ・社会増で転入してくる市民の理由で高いものは、鉄道交通の利便性と都心に近いながらも多くの緑が残っているということでしょう。そこで船橋市が今取り組むべき課題は、「緑」の確保だと思えます。特に市街化区域と市街化調整区域のエッジ部分の斜面緑地の保全と整備が重要と考えます。斜面地は住宅にとって安全上好ましくない立地でありながら、景観上は平坦地に比べ視界に緑を感じる量が多いため、利用の効果は低いものの人間が感じる緑の量的な満足度は高くなると思えます。また、一人当たり公園面積があまりに低すぎるので、都市緑地として一人当たり公園面積を上げる効果もあります。
- ・それから、公園の都市計画決定に関しては場当たりの計画性に乏しいので、コンセプトを持った総合公園クラスの公園計画が必要だと考えます。特に防災機能、自然の森や大きな広場を持ったといった多機能型公園を市街化区域に近い場所に計画し、時間がかかっても建設していくという強い意志が必要と考えます。

(40代男性・市内在勤)

(4) 道路・交通に関する意見・提案

- ・主に鉄道や道路整備の交通整備をしてほしいです。鉄道では東葉高速鉄道、北総公団鉄道の値下げと JR 西船橋駅での総武快速線の停車、JR 武蔵野線の快速設置を行ってほしいです。東葉高速鉄道、北総公団鉄道の値下げに関しては、東葉高速鉄道は営団地下鉄東西線との直通があり、通勤通学には欠かせない存在で値下げすれば船橋が千葉県内で一番のベッドタウンになるでしょう。北総公団鉄道も同じく、都営地下鉄浅草線、京急線などとの直通があり、羽田空港へ一本でいけ、小室地区で唯一の鉄道路線なのでもし値下げすれば小室地区の活性化が期待できます。
- ・西船橋駅での総武快速線の停車は、西船橋駅は JR 武蔵野線、京葉線、営団地下鉄東西線、東葉高速鉄道線、京成本線と乗り換えができ、千葉県内で一番の利用者数を誇る駅でもあります。JR 総武線は首都圏で有数の通勤路線で利用者数はとても多い路線です。西船地区は、船橋市内のベッドタウンとして栄えているため、快速を停車させれば、船橋市の活性化が期待されます。
- ・道路交通では国道 296 号、県道 8 号、津田沼教習所前の幹線道などの歩道整備と横断歩道の増加、街灯の増加(一般道でも行ってほしい)を行ってほしいです。歩道整備については、千葉県内には交通量多いが道が狭い道路が多く、歩道がないところがあり、特に国道 296 号線では歩行者との接触事故が多発しています。また、街灯が少ないため、安全のためにも出来るだけ早く行ってほしいです。

(10 代男性・市内在住)

■船橋の交通問題

→道路の慢性的な渋滞にある現状

<主な原因>

- ・信号機…赤信号から青信号に至るまでの時間の間隔の設定や見直しをお願いできないでしょうか。車が通っていなくても青信号のまま、そして交差する道路の方は、長い渋滞のまま赤信号を待っている光景をよく見かけます。こういった信号機を通行量に合わせた時間を調整することが可能になれば、渋滞の軽減にもつながるのではないのでしょうか。
- ・踏切…一例にですが、東武野田線馬込沢駅にある踏切の遮断する時間の間隔の見直しや対策をお願い致します。馬込沢駅の塚田駅寄りに設けられている踏切は、鎌ヶ谷駅方面から塚田駅方面に向かう電車が近づくとすぐ閉じられてしまうため、電車が駅に到着し、乗降が終わって発車し、ようやく踏切にやって来ます。その間、車も人もずっと待ち続けなければなりません。実際に計測してみましたら平均1分45秒かかるようでした。また、この踏切設置場所は、市川・松戸街道の交通渋滞でも有名な場所にもなっています。上り、下りで、1日約250本が運行されると、7時間17分間も閉じてしまいます。この地域で高架化されていない箇所であるため、新船橋駅から鎌ヶ谷駅間の高架実現も望まれます。
- ・歩道と自転車道路の区別…高齢化社会と低炭素社会の実現に向け、歩道と自転車専用道路を並行的に整備が望まれます。現在は、自転車専用道路がないため、歩道か車道のどちらかを自転車が通行することとなり、非常に危険です。自転車の普及に向けての対策も将来的には必要になるのではないかと思います。自転車道路が整備され、自転車の活用が促進されれば交通渋滞の解消にも効果があるのではないのでしょうか。

(60 代男性・市内在住)

(5) 施設整備に関する意見・提案

- ・都心に近く生活に便利な 60 万人の都市。開発は駅前だけ。一昨年の花博、何が残ったのでしょうか。（一部の市民に記念の T シャツが配られたが）
目指すは文化都市か、商業都市か、工業都市か総合産業都市か、近隣地域との合併問題も含めて市民の関心と盛り上がりが必要で重要であります。
一つの思いつく提案です。（千葉国体に合わせ景観整備実施）
 - ◎都市公園の管理、運営、現場の見直しを含めて総チェック。楽しく高齢者も若者も集める場であること。
 - ◎海浜公園付近の開発。例えばサッカー場とか、動物園など。
 - ◎市場町にある市場を高瀬方面に移転。跡地に図書館、市民大学、資料館、武道センター、音楽堂などを本格的に考える。総合文化施設。（千葉市モデル）
- （70 代男性・市内在住）

(6) 農業・漁業に関する意見・提案

- ・市民アンケートによれば、今だ社会増による人口増加があり、しかも船橋市に定住する割合が高いため、市民が地元意識を醸成する気持ちは強いと考える。しかし、船橋の地元情報が不足しており知らない市民が多い。特に地産地消が謳われていても肝心の地元製品等についての知識が足りないと感じた。そこで地産地消の HP を市の HP 上に公開し、地産地消を呼びかける。製品は、農水産物から食品コンビナートの製品等幅広く扱い、見応えある内容とし、広く市民に船橋産を知ってもらい使ってもらってはどうか。（参考事例：横須賀市「地産地消のページ」）
- （40 代男性・市内在勤）

(7) その他の提案

- ・姉妹都市との交流機会を増やしてほしい。
- ・公立小中高校への冷暖房設置。

（10 代男性・市内在住）

■文化財を保存管理していく上での活用法の考案

「取掛西貝塚」

- ・約 1 万年前の縄文時代早期の獣骨を使った祭祀（さいし）とみられる儀式跡が確認されています。これまで最古とされる獣骨の儀式跡は約 7000～5500 年前の縄文前期で、これより 3000 年以上前に動物を使った儀礼が行われていたことがわかっています。
- 自然環境保全・保護を行いながら復元し、船橋の新たなシンボルとして活用、保存していくことが重要になるのではないかと思います。一例としては、青森県三内丸山遺跡（縄文時代集落遺跡：「体験学習」可能）のように。

（60 代男性・市内在住）

船橋市 まちづくり提案募集結果について

平成 22 年（2010 年）3 月発行

【発行】 〒273-8501 船橋市湊町 2-10-25

船橋市 企画調整課

電話：047-436-2053（ダイヤルイン）

メールアドレス：kikaku-kei@city.funabashi.chiba.jp

【協力】 〒108-8248 東京都港区港南 2-16-4

三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング株式会社

電話：03-6711-1242
