

調査研究（研修）視察報告書

報告者：鈴木 静男

視 察 日	平成27年11月4日（水）
視 察 内 容	軽井沢スマートコミュニティの取り組みについて
視 察 者	柴田 泉、加藤 義幸、三浦 康宏、鈴木 静男

<軽井沢町の概要>

避暑地、別荘地として非常に有名である。西武グループの手による観光開発が行われ、首都圏や中京圏などから多くの観光客が訪れる地域である。2005年には、約780万人の観光客が訪れている。

日本において財務状況が優良な地方自治体であり、地方交付税不交付自治体となっている。



1964年の東京オリンピックでは馬術、1998年の長野オリンピックではカーリングの競技会場にもなり、世界で初めて、夏季・冬季両方のオリンピック競技会場とされた町である。

面積：156.03 k m²

人口：20,056人

<軽井沢スマートコミュニティの経緯>

軽井沢町は、自然との共生を前提とした他の地域に類を見ないまちづくりを進めており、日本有数の保健休養地として、今後においても引き続き自然環境への負荷低減活動を住民とともに積極的に推進している。

今後においてICTや蓄電池の技術を活用し、再生可能エネルギー等の分散型エネルギーを適切に組み合わせ、更に面的にエネルギー管理を行うことで、エネルギーを効率的に活用することが可能となり、自給が困難なエネルギー資源の問題解決に寄与することができる。とされているスマートコミュニティの意義を念頭に、エネルギーの効率的な利用と供給リスクの分散化、環境への負荷軽減等について調査研究を推進し、「環境先進高原保養都市 軽井沢」を目指して積極的に取り組んでいる。

<軽井沢町スマートコミュニティの実績>

1、軽井沢町の自然保護対策要綱・軽井沢町の善良なる風俗を維持するための要綱策定
「軽井沢町の自然保護対策要綱」では、第一種低層住居専用（保養）地域における土地の敷地面積を原則1,000 m²以上、建ぺい率及び容積率を原則20%以内とし、貴重な自然の保全を図るとともに、良好な景観の保持と軽井沢独特の別荘空間が形成されている。

また、町内全域の建築物の階数を2階（一部地域は3階）以下とし、敷地に対する建築物の規模の上限を設けることで、生活や滞在に欠かせない電気や水道などについても建築規模に見合った需要量とな



り、日本を代表する別荘地“軽井沢”の歴史とともに、コンパクトでスマートなエネルギー消費への取組体制が既に確立している。

「軽井沢町の善良なる風俗を維持するための要綱」では、保健休養地「軽井沢」の清らかな風俗と秩序ある伝統を保持するために、深夜営業（原則として午後11時から午前6時までの間の営業または作業）の禁止と夜間における静穏の保持（午後9時から午前6時までの間の静穏を損なう行為の禁止）等が定められている。

特に、24時間営業のコンビニエンスストアなどの大手全国チェーン店についても営業時間を遵守することで、深夜営業で消費されるエネルギーの削減への取組みが既に確立している。いわゆる「軽井沢ルール」と相まって町内全域でスマートコミュニティを推進するための基盤がすでに構築されている。



2、しなの鉄道増便事業

平成22年8月より軽井沢町・小諸市・御代田町が協力し、3市町共同事業として、在来線「しなの鉄道」の運行本数を増便。

平成27年3月現在の増便数は、上り7便・下り7便の計14便となっている。

増便事業実施前（平成21年度）に比べ、軽井沢駅、中軽井沢駅、信濃追分駅いずれも乗降客数が増加しており、利便性が向上したことにより、マイカーから公共交通への転換が図られ、環境負荷軽減（CO₂削減）の一助となっている。

3、町内循環バス運行事業

交通弱者はもとより通勤・通学・買い物等の移動手段確保のために、町内循環バスを運行。また、観光客も町内の各エリアを回る手段として利用。

自家用車の利用を控えることにより、渋滞の抑制にもつながり、アイドリングなどによって排出される二酸化炭素の削減に寄与している。

町内循環バスが運行を始めた平成15年に比べ、運行ルートの見直しと2つのコースを追加した結果、循環バスの利用者が増加。今後、より多くの方が公共交通機関を利用し無駄なエネルギーの排出を抑制することで、自然を守りながら暮らしやすい環境づくりとなる。

4、電気自動車利用者へのインセンティブ事業

低炭素社会の実現に向け、軽井沢町では二酸化炭素を排出しない電気自動車の車両購入費に対する補助制度や役場庁舎駐車場への急速充電器の設置など、EVの普及促進に向けた事業を実施。より一層の推進を図るため、EVで軽井沢へお越しの観光客への特典として、町の文化施設を無料開放。

5、軽井沢環境ネットワーク

美しく清らかな軽井沢の生活環境と自然環境を未来へと引き継ぐため、町内企業・団体・商店・官公庁等により、平成17年度に軽井沢環境ネットワークを組織し、各事業所等で消費されるエネルギー量から排出される一年間のCO₂を集計して活用することで、事業所として取り組むべき省エネ対策などの課題の発見に繋がっている。

現在は、事業所等による活動となっているが、今後ネットワークを各家庭へと拡大するために、家庭向けの環境保護啓発チラシ、かんきょう家計簿などを作成するなど、全町的な活動へ発展させるための取組みを行っている。

6、小中学校環境学習

環境学習を推進することにより、町の将来を担う児童・生徒が、限りあるエネルギーの大切さを知り、身近な環境について学び・考える機会を設けることで、軽井沢町の緑豊かな自然を町全体で守っていくための『芽』を育てている。

7、環境にやさしいエコツーリズムの促進（パーク&サイクルライド）

ゴールデンウィーク及び夏季の繁忙期に、マイカーを駐車場に止め、マイカーから自転車へ乗換を促進する「パーク&サイクルライド」を実施することで、CO₂の削減とエコツーリズムの普及促進を行い、渋滞対策をふまえた環境に優しいまちづくりを進めている。

この活動によって、交通渋滞が起きやすい中心部への車の乗り入れが抑制され、さらにパーク&レールライド及び中心部バスの利用促進を行い、交通渋滞緩和へ一定の効果が得られた。



8、ごみ減量・分別・廃油

町内で出されるごみの減量化・分別の徹底・リサイクルの推進のために有料の町ごみ指定袋を導入しています。また、家庭で使い終わった天ぷら油などの「食用油」を回収し、バイオ燃料や塗料の原料等に再利用することで、ごみの減量化や資源の再利用を進めている。

9、再利用促進会

再利用が可能な粗大ごみ・不燃ごみについて、リサイクル倉庫へストックし、展示や無償譲渡を行う再利用促進会を開催している。この活動により、リサイクルやリユースの意識の向上を図るとともに地域循環社会の形成を推進。

10、貯木場運営事業

町内で伐採された丸太及び剪定された枝の有効利用を図るため、貯木場を設置。搬入された丸太は薪として活用される他、枝は町でチップ加工し住民が利用。

11、軽井沢町役場地球温暖化対策実行計画

町で行われている事業や事務によって排出される温室効果ガスの排出量を、職員が率先して削減していくために、平成21年4月に「軽井沢町役場地球温暖化対策実行計画（第1次計画）」を策定し、温室効果ガスの排出量について削減目標を定め、取組みを進めてきた。

平成26年度からは、第2次計画として新たな削減目標（平成30年度における排出量を基準年である平成24年度から3%削減する）を定めるとともに、削減の対象とする事業等について範囲を拡大し、継続的な取組みを行う。

12、町職員ノーカーデー及びノー残業デー

平成14年度より毎年4月から11月までの毎週水曜日を「ノーマイカーデー」とし、職員が公共交通機関や徒歩、自転車もしくは相乗り等で通勤する取組みを実施している。これは、温室効果ガス排出量の削減に対する職員一人ひとりの意識を高め、通常の業務や各家庭での地球環境負荷軽減活動へ反映させるため、また、軽井沢という地域の特性上発生する繁忙期の渋滞緩和をはかることを目的としている。

上記に加え、休憩時間（12時から13時まで）の間、役場窓口以外の照明を消灯するとともに、毎週水曜日を「ノー残業デー」とし電力等のエネルギー使用の抑制を推進。

13、町施設太陽光発電システム設置事業

町の施設で使用する電力量の削減と住民への普及啓発を目的として、町施設に太陽光発電システムを設置。

14、地中熱利用

風越公園カーリングホールに地中熱利用ヒートポンプによる冷暖房・給湯システムを導入し、エネルギーの消費抑制に努めている。

15、 防犯灯LED化事業

町内に設置されている防犯灯について、従来の蛍光灯から、電力を光に変える効率が高い「LED（発光ダイオード）蛍光灯」に交換する事で、使用する電力を抑制し、二酸化炭素排出量を減らすことができ、地球温暖化防止に貢献。



16、 ラウンドアバウト交差点

平成25年度から旧軽井沢六本辻交差点にラウンドアバウト方式（信号機を使用せず、一方通行で左折のみを行える円形交差点）を導入しています。この方式を導入することで、車両の速度抑制、歩行者の1回の横断距離が短縮する等の安全性が向上し、環境にも優しい交通制御が可能。

17、 住宅用太陽光発電システム導入促進事業補助金

住宅用太陽光発電システムを設置する際に補助金を交付することで、太陽光発電システムの普及促進を図り、町民の環境意識を高め、省エネルギー及び地球温暖化防止に寄与。

18、 省エネ自動車（HV・EV・PHV）補助事業

自動車の排出ガスによる大気汚染防止及び地球温暖化防止に効果的な電気自動車等の普及促進を図るため、電気自動車等を購入又は賃貸借契約により使用する方へ補助金を交付し、緑豊かな自然を守り育てながら後世に継承して、ガソリン車から環境に優しいエコカーへの乗り換えを促進し、大気汚染防止及び地球温暖化防止に寄与。

19、 電気自動車用急速充電器設置事業

軽井沢町民や観光客が、化石燃料を使わず二酸化炭素の排出量の少ない「電気自動車」をより利用しやすくなるよう、町役場駐車場に24時間年中無休・無料で利用できる急速充電器を設置。また、地球温暖化防止対策の一環として、町内に公衆の用に供する電気自動車用急速充電器を設置する際、その本体価格の費用の一部を補助。

20、 ペレットストーブ導入補助金事業

石油燃料や電気を使わず環境に優しい燃料として、間伐材等から生産される木質ペレットを活用できるよう、ペレットストーブ等を設置の際に補助金を交付。

〔感想・岡崎市への反映〕

軽井沢町は、自然との共生を前提とした他の地域に類を見ないまちづくりを進めており、日本有数の保健休養地として、自然環境への負荷低減活動を住民とともに積極的に推進している。また、スマートコミュニティの意義を念頭に、エネルギーの効率的な利用と供給リスクの分散化、環境への負荷軽減等について調査研究を推進し、「環境先進高原保養都市 軽井沢」を目指して住民と一体となって積極的に取り組んでいる。

スマートコミュニティの取り組み事業としても20事業に及ぶ取り組みが実施されており、実績として効果も確認されている。特に、今日の「軽井沢」があるのは、先人たちの先見の眼差しにより昭和47年に国内でも他の地域で類を見ない厳しい規制として制定された「軽井沢町の自然保護対策要綱」と、昭和51年に深夜営業を原則禁止として清らかな環境の保持について必要な事項を定めた「軽井沢町の善良なる風俗を維持するための要綱」を、町民、別荘所有者、事業者等の相互理解と協力により守り続けられている。この施策によりコンパクトでスマートなエネルギー消費への取組体制が既に確立している。町内全域でスマートコミュニティを推進するための基盤がすでに構築されていたと驚くところである。

本市においても、スマートコミュニティの意義を念頭に、6割を占める森林地域の森林整備・開発や自然環境との共生の両立が可能となるようスマートコミュニティ施策推進を行って行くことの重要性を感じた。また、軽井沢町においての様々な事業例を参考に本市に会った事業展開をすることにより、地域活性化が期待できるのではと考えます。

《第1分科会》 報告者：鈴木静男

「コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けて」

盛岡市、郡山市、宇都宮市、岐阜市、豊田市、高槻市、倉敷市、高松市、大分市、鹿児島市、那覇市の各市長が参加

中核市として「コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けて」とのように取り組むべきか、また、課題解決に向けて関係方面とどう役割分担をすべきか等について討論をした。



① 本格的な人口減少社会に対応する地域づくりについて

(1) 都市機能の集約化と、それを結ぶ公共交通ネットワークの実現に向けて、行政や医療・介護、福祉、商業、金融、エネルギー供給等、生活に必要な各種サービスを効率的に提供している事例や、それらを実現している地域を交通や情報ネットワークによって結んでいる事例について、特色ある取り組みや考え方の発言があった。

(2) 「立地適正化計画」及び「地域公共交通網形成計画」の策定状況と特徴について、特色ある取り組みや考え方の発言があった。

(3) 多くの人が集まる都市の拠点としての駅の実現に向けて、まちづくりと相互に連携している特色ある取り組みや考え方の発言があった。

② コンパクト・プラス・ネットワークの実現への課題

(1) 国は、「立地適正化計画」及び「地域公共交通網形成計画」を作成する自治体に計画の着実な策定を促すとしている。この実現に向け、どの様な課題があるか、また課題解決に向けた取り組みについての発言があった。

〔感想・岡崎市への反映〕

これまで拡散した市街地を抱えたままで人口減少社会を迎えるにあたり、市街地は低密度化し都市機能の維持は困難となり、都市の衰退が進行するといった課題は多くの中核市の共通認識である。これからの人口減少・超高齢化社会においても、まちが活力を失わず、市民が不便のない暮らしを享受できる集約型のまちづくりに転換を進めている。

課題解決への取り組みとして、中心市街地の都市拠点や交流拠点として地域・地区や郊外交通結末地区など各市において拠点位置づけを行い、市街地再開発や居住誘導を計画している。各自治体は、国の示す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成に資するため、「都市再生特別措置法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき「立地適正化計画」及び「地域公共交通網形成計画」を作成に当たり、調査研究検討を行っている。

本市も岡崎市総合交通政策を独自に作成しているが、将来都市構造と都市交通体系の連携や立地適正化計画と連携して、早期に岡崎市地域公共交通網形成計画を作成して事業実施して行くことが望まれる。

また、多くの人が集まる都市の拠点としての駅の実現に向けて、まちづくりと相互に連携した取り組むには、橋上駅・自由連絡通路を整備し、駅機能強化や駅利用者の利便性の向上、駅舎によって分断されていた市街地の連携を図った報告や駅付近に高校や公共施設を移転させ教育・文化施設を整備することにより生徒や施設利用者との地域住民の交流事業により、駅周辺地域の交流の活性化を図った事例が報告された。

本市も名鉄東岡崎駅やJR岡崎駅周辺の整備事業に取り組んでいるが、高校や大学など教育機関との連携による活性化事業に取り組むことも提案したい。

調査研究(研修)視察報告書

報告者：三浦 康宏

視 察 日	平成27年11月6日（金）
視 察 内 容	水辺空間を活用したまちづくりについて
視 察 者	柴田泉、加藤義幸、鈴木静男、三浦康宏

<江東区の概要>

江東区は隅田川の東という地形的背景により名付けられたが、江は深川、東は城東の意味も含む。隅田川と荒川に囲まれ、南は東京湾に面する。古くからの職住近接の市街地と、新たに開発された臨海地域から成る。江戸期の木材・倉庫・問屋業、明治の工業地帯を経て、戦後は集合住宅を中心に住宅都市化。臨海部開発の進捗に伴う大規模集合住宅の増加により、急激に人口が増加。保育需要の急増の為、07～14までの7年間で認可保育所・認定こども園・認証保育所合わせて4,436人の定員増を行い、今後5年間にわたり毎年1,000人程度の定員確保を図る。14年3月、豊洲に総合病院が開院し、16年度には築地市場の豊洲移転による新市場の竣工など開発が進む。2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催を受け、開催後を見据えたまちづくりに取り組む。



面積：40.16 k m² 人口：460,819人

<江東区 水辺空間を活用したまちづくりの経緯>

西に隅田川、東に荒川を擁し、その間を東西、南北といくつもの川が行き交う江東区は、「水彩都市」を掲げ、この川を活かしたまちづくりを進めてきた。そして平成23年、2月に計画策定委員会を開始し、「旧中川・川の駅づくり事業」をスタートさせた。

旧中川は1930年に荒川放水路ができたことで分断された中川の下流域で、昔ながらの蛇行した川筋に「カミソリ護岸」と呼ばれる背の高いコンクリート護岸が張り巡らされていたが、東京都は水害防止を目的に、71年から排水施設や閘門を設置するなどの対策を実施し、水位を低下させた。その後、緩傾斜型の堤防整備に乗り出し、2011年に完成させた。都の方針が「浸水対策から親水対策へ」とシフトするのに伴い、江東区も水



辺を活かすまちづくりを加速し始め、新たな親水空間の創出策を検討し始めた矢先、日の丸自動車興業から区に「水陸両用バスを運行したい」との打診が寄せられた。

水陸両用バスを運行する上で、最も必要なのは陸上と水上をつなぐスロープであり、自然のままの川筋が残る旧中川は、地形的にピッタリだった。中川大橋付近の右岸に照準を絞った区は、発着スロープを含めてこの一帯を「川の駅」として整備することを決定し、にぎわい施設も民間委託で運営することにした。

<江東区 旧中川・川の駅づくり事業の特色と課題>

〔事業内容〕水陸両用バスや和船、カヌーなどによる多様な水辺利用の拠点となる「川の駅」を旧中川河川敷（中川船番所東側）に整備する。

〔施設概要〕・多目的スロープ（水陸両用バス発着場・観光船乗り場・防災船着き場）



・にぎわい施設（店舗・事務所・休憩所・足湯）
・手漕船乗船場（和船乗り場・カヌー乗り場）
・川床（川面を眺めるデッキ）

〔整備の歩み〕平成23年2月計画策定委員会開始、5月計画策定・基本設計開始、10月にぎわいづくり協議会開始、平成24年4月実施設計開始、7月工事着工、11月下旬スロープ工事・建築工事・公園工事完成、12月中旬公衆便所・広場・手漕ぎ乗船場・散歩道開放、12月上旬～2月下旬水陸両用バス運航訓練、平成25年1月にぎわい施設管理者（公募）の決定、3月16日開業式典、オープニングイベント、にぎわい施設開業、3月17日オープニングイベント、水陸両用バス運航開始

〔多目的スロープ〕江東区水上バスステーション条例にて管理。日の丸興業自動車(株)を優先使用者とし、その期間を5年間とする。1回の使用料は3,000円。

〔水陸両用バス〕定員36名、スカイツリーコース（100分）：2,800円、乗車率61%、亀戸コース（70分）：2,500円、乗車率40%、運行便数：343日／年、9便／日

〔にぎわい施設〕愛称「水彩テラス」、売店、事務室、休憩所（足湯）、年間46,000人来場、年間780万円（月65万円）売上。プロポーザルにより、施設使用料99,708円／月を区が事業者（日の丸サンズ(株)）より徴収。

〔課題〕水上バス発着場に駐車場が無い、観光課や他部署、地域との更なる連携など



〔感想・岡崎市への反映〕

「スピード、意欲、思いやり」をモットーとする区長の強いリーダーシップの下、民間業者からの提案に迅速に対応し、行政主導で進められた旧中川・川の駅づくり事業は、本市が展開している乙川リバーフロント地区整備計画と照らし合わせ、参考になる所が多々あった。水上バスの運行も、認可を得るのに「バス」でなく「船」とする為、窓を無くす等、工夫をこらし、計画実現への様々な試行錯誤、苦勞を伺えた。中でも、最初は行政主導で進めた事業も、徐々に地域が主体となってその事業を推進、発展させて行かなければならないと言う点は、大いに頷けると共に、どんな事業にも通じる難しい課題であると改めて認識させられた。本市のリバーフロント事業もその点の課題をしっかりとクリアし、市民と一緒に築き上げる、親しみが持て、発展性のあるものにして行きたい。