

第 176 回

千葉県都市計画審議会

議 事 録

期 日 平成 26 年 2 月 4 日(火)
場 所 ホテルプラザ菜の花「菜の花」

目 次

議事日程

出席委員名簿

議題一覧表

1. 開 会	1
2. 都市整備局長挨拶	1
3. 定足数の報告	1
4. 議長の指定	1
5. 議事録署名人の指名	2
6. 非公開議案等の審査	2
7. 議案審議	2
第1号議案	3
第2号議案	5
8. 報 告	
「都市計画見直しの基本方針（案）」の概要について	7
9. 閉 会	16

第176回千葉県都市計画審議会 議 事 日 程

平成26年2月4日（火）

- 1 開 会
- 2 都市整備局長挨拶
- 3 定足数の報告
- 4 議長の指定
- 5 議事録署名人の指名
- 6 非公開議案等の審査
- 7 議案審議
第1号議案 ～ 第2号議案
- 8 報 告
「都市計画見直しの基本方針（案）」の概要について
- 9 閉 会

第176回千葉県都市計画審議会
 平成26年2月4日（火曜日）
 於・ホテルプラザ菜の花 3階 「菜の花」
 午後1:30～午後2:45
 出席委員 19名

第176回千葉県都市計画審議会出席委員

(順不同敬称略)

構成	氏名	摘要
学識経験者	北原理雄	都市計画
	屋井鉄雄	都市計画・土木
	鎌野邦樹	法律
	青柳俊一	経済
	水野克己	都市経営
県議会の議員	浜田穂積	千葉県議会議員
	佐藤正己	千葉県議会議員
	石井宏子	千葉県議会議員
	矢崎堅太郎	千葉県議会議員
	加藤英雄	千葉県議会議員
	松戸隆政	千葉県議会議員
関係行政 機関の職員	坂本正喜 (代理・越渡康弘)	財務省関東財務局長 千葉財務事務所次長)
	藤本 潔 (代理・三宅祥司)	農林水産省関東農政局長 農村計画部農村振興課課長補佐)
	柚谷晴久 (代理・本田和雄)	経済産業省関東経済産業局総務企画部長 総務企画部企画課課長補佐)
	原 喜信 (代理・泰間 隆)	国土交通省関東運輸局長 千葉運輸支局首席運輸企画専門官)
	深澤淳志 (代理・川崎浩之)	国土交通省関東地方整備局長 千葉国道事務所副所長)
	大山憲司 (代理・宮本正明)	千葉県警察本部長 交通部参事官兼交通規制課長)
市町村の長を 代表する者	小坂泰久	酒々井町長
市町村議会の 議長を代表 する者	長谷川大	船橋市議会議長

第 1 7 6 回 千 葉 県 都 市 計 画 審 議 会 議 題

平成 2 6 年 2 月 4 日 提 出

第 1 号 議 案 袖ヶ浦都市計画臨港地区の決定について

第 2 号 議 案 建築基準法第 51 条ただし書の規定による処理施設（産業廃棄物
処理施設）の敷地の位置（富里市）について

1. 開 会

司 会 定刻となりましたので、ただいまから第176回千葉県都市計画審議会を開催します。

2. 都市整備局長挨拶

司 会 はじめに早川都市整備局長よりご挨拶を申し上げます。

早川都市整備局長 都市整備局長の早川でございます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中を、また今日は寒い中をご出席いただき、まことにありがとうございます。

本日の審議会は10月に引き続き本年度3回目となります。

本日の審議会の議案としては、袖ヶ浦臨港地区の決定が1議案、富里市の建築基準法産業廃棄物処理施設関連が1議案、計2議案です。

議案等の内容については後ほど担当課長から説明させますので、よろしくご審議くださるようお願い申し上げます。

また、報告案件として、現在、県で検討している都市計画の見直しに向けた基本方針(案)の概要を説明させますので、委員の皆様におかれましてはご意見をいただければありがたいと考えております。

甚だ簡単ですが、開会にあたりましての挨拶とさせていただきます。

司 会 続きまして、配付資料の確認をお願いします。

1. 第176回千葉県都市計画審議会議案書
2. 「都市計画見直しの基本方針(案)」の概要について
3. 議事日程
4. 委員名簿
5. 座席表

以上です。

不足等がありましたら、事務局までお申し出ください。

3. 定足数の報告

司 会 続きまして、事務局より定足数の報告をお願いします。

事務局 定足数について報告します。

本日の出席委員は、委員定数28名のうち現在のところ19名の出席をいただいております、千葉県都市計画審議会条例第5条第3項の規定により、委員定数の2分の1以上の出席をいただいております、会議は成立しております。

4. 議長の指定

司 会 それでは、議事に入らせていただきます。

本審議会は、千葉県都市計画審議会条例第5条第1項の規定により、会長が会議の議長を務めることとなっておりますので、北原会長、よろしくお願ひいたします。

会 長 皆さん、こんにちは。外はみぞれになってきましたが、寒い中をお集まりいただきましてありがとうございます。これから議長を務めさせていただきます。

5. 議事録署名人の指名

会 長 はじめに、本審議会の議事運営規則第10条第3項の規定により、議事録署名人を指名させていただきます。

水 野 委 員

浜 田 委 員

よろしくお願ひいたします。

6. 非公開議案等の審査

会 長 次に、非公開議案等の審査ですが、本日も審議いただく案件は、臨港地区の決定が1議案、建築基準法の産業廃棄物処理施設関連が1議案の合計2議案です。

非公開の取り扱いについては、「千葉県都市計画審議会の会議の公開に関する取扱要綱」第2条のただし書に非公開とすることができる規定がありますが、事務局から提案はありますか。

事務局 本日の審議会に付議された2議案は、「千葉県都市計画審議会の会議の公開に関する取扱要綱」第2条のただし書に該当する「非公開案件はない」ということでしょうか。

会 長 ただいまの事務局提案について、「非公開案件はない」ということですが、委員の皆さん、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会 長 それでは、本日の審議会において非公開とする案件はないということで進めさせていただきます。

次に、傍聴者がおられましたら、事務局は入場させてください。

(傍聴人 入場)

会 長 議事に入る前に、傍聴人の皆様に傍聴上の注意を申し上げます。

先ほど事務局からお配りした「傍聴要領」を読んでいただき、その内容をお守りください。

次に、報道関係の方がおられましたら、事務局は入場させてください。

事務局 本日は報道関係者の方はお見えになっておりません。

7. 議 案 審 議

会 長 本日も審議いただく案件は2件です。いずれも重要な案件ですので、十分ご審議くださるようお願いいたします。

また、議案は既にお手元にお届けした議案書のとおりですので、従来どおり議案の朗読については省略させていただきます。

これより議案の審議に入りますが、事務局においては議案の説明は簡潔にお願いします。

第1号議案

会 長 それでは、

第1号議案 袖ヶ浦都市計画臨港地区の決定について
を議題とします。

事務局から説明をお願いします。

事務局 第1号議案 袖ヶ浦都市計画臨港地区の決定について説明いたします。

ご審議いただくのは、千葉港の袖ヶ浦地区に係る臨港地区の決定です。

まず、臨港地区について説明いたします。

スクリーンをご覧ください。

臨港地区は、港湾施設を良好な状態で維持し、埠頭からの貨物の荷揚げ、荷さばき、運搬等の港湾の管理運営を円滑に進め、港湾が持つ機能を十分に発揮させるために適正な土地利用を推進するもので、地元の合意形成が整った後、港湾管理者からの申し出により都市計画決定を行います。

都市計画決定後は、港湾管理者が、港湾法に基づく県の条例で定める建築物の用途規制、緩和等を行うことにより、港湾機能を今後とも確保していくこととなります。

それでは位置について説明いたします。

第1号議案書の3ページの位置図、またはスクリーンをご覧ください。

千葉港は、国際拠点港湾であり、京葉臨海工業地域の一翼を担う工業港として重要な役割を果たしている港湾です。

このうち袖ヶ浦地区は、袖ヶ浦の北部の海岸沿いに位置し、埋立造成され、東京電力の火力発電所、石油会社の製油工場、化学系会社の工場等が立地しています。

今回、臨港地区を指定しようとする区域は、赤枠で囲っている区域で、荷さばき地や港湾緑地等の港湾機能の適正な管理を行う上での必要な範囲であり、その背後は、運輸業等の貨物を取り扱って港湾を利用する多様な企業活動が行われている区域です。

また、袖ヶ浦市都市計画マスタープランにおいては、立地する企業の施設更新等、生産機能の向上が図られるよう、周辺道路等の立地基盤の適切な維持管理を図る地区として位置づけられています。

港湾管理者からの申出案はこのマスタープランに整合したもので、本地区における適正な土地利用を誘導するため、今回、約54haの区域を臨港地区に決定するものです。

次に、区域の詳細について説明いたします。

議案書4ページの計画図1、またはスクリーンをご覧ください。

左上の臨港地区は、袖ヶ浦海浜公園で港湾緑地となっており、現地の状況は、スクリーンのマップと現況写真のとおりです。現況写真は展望塔から千葉市方面を写している写真です。今、このような状況です。

また、右下の地区は荷さばき地及び臨港道路となっており、現地の写真がスクリーンで

示されていますが、海側に荷さばき地があるという状況です。

続きまして、議案書5ページの計画図2、またはスクリーンをご覧ください。

左側の地区は、荷さばき地、緑地、野積場、臨港道路等となっており、写真がありますが、荷さばき地、臨港道路はこのような状況になっています。

また、右側の地区は野積場及び臨港道路となっております。

次に、臨港地区が都市計画決定された後、港湾管理者が港湾法に基づき指定する分区の概要について説明いたします。

6ページの分区指定計画図、またはスクリーンをご覧ください。

臨港地区内に分区を指定することにより、用途地域に代わって、県の条例による建築物の規制が行われることとなります。

本地区においては、黄色で示している一般貨物等の取り扱いを目的とする商港区、緑色で示している景観整備等の港湾の環境の整備を目的とする修景厚生港区の分区の指定が計画されております。

これにより、現在の工業専用地域で建築が認められている工場、危険物の貯蔵施設等を規制し、港湾の良好な管理運営に支障のない施設の誘導を図っていくこととなります。

なお、本案件については、港湾管理者が昨年5月に開催された地方港湾審議会に諮問し、都市計画の案を申し出ること及び分区を指定することについて了承され、昨年10月15日から2週間、都市計画案の縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

よろしくご審議くださるようお願いいたします。

会 長 第1号議案について事務局から説明していただきました。ご意見、ご質問はございませんか。

委 員 議案に反対ではないのですが、二つ教えていただきたいと思って質問します。

一つは、54haの臨港地区の設定のうち、商港区が29.3haという分区指定になっていますが、商港区の今後の土地利用の計画等がありましたら示していただきたい。

もう1点は、船舶等が接岸する埠頭の老朽化の問題で、臨港地区に指定することによって老朽化対策、長寿命化対策が進むのかどうか、今後の計画はどうなっているのか、わかればお示しいただきたい。

以上2点です。

事務局 今の2点の質問に対して、港湾課から回答させていただきます。

事務局 商港区の29.3haの今後の土地利用計画ですが、現在、埠頭用地ということで、野積場、臨港道路という形で使っています。今後も同じような形で港湾施設として使っていく予定です。

それから、今回この臨港地区を指定することによって今後の老朽化対策ができるかという質問だと思いますが、臨港地区に指定することによって、国から老朽化対策の補助事業として今後採択されますので、臨港地区に指定されないとそういう国の補助が受けられないという状況です。今後も老朽化の具合を見て事業化を図っていきたいと考えています。

会 長 ほかに意見、質問はいかがでしょうか。

(「なし」の声あり)

会 長 それでは採決いたします。

第1号議案について、原案どおり可決することに賛成の委員は挙手をお願いします。

(挙 手 全 員)

会 長 全員賛成です。

よって、千葉県都市計画審議会条例第5条第4項の規定により、第1号議案を原案どおり可決することに決定します

第2号議案

会 長 次に、

第2号議案 建築基準法第51条ただし書の規定による処理施設（産業廃棄物処理施設）の敷地の位置（富里市）について

を議題とします。

事務局から説明をお願いします。

事務局 第2号議案について説明いたします。

議案書の見出し2番をお開きください。

最初のページは付議書となっております。

本日付議する案件は、建築基準法第51条ただし書の規定による許可の案件です。産業廃棄物処理施設の計画に係るものです。

1 ページをご覧ください。処理施設の敷地の位置についてです。

産業廃棄物処理施設で、施設の設置者は関東タイヤ株式会社 代表取締役 中山朝雄です。敷地の位置は富里市美沢で、敷地面積は約4,700㎡です。敷地は土地区画整理事業で造成した富里第二工業団地内の工業専用地域に位置しています。

2 ページをお開きください。計画概要です。

施設の種類は産業廃棄物処理施設です。

本件施設は、廃タイヤを破砕し、再原料化や燃料化することを目的としたリサイクル施設を計画するものです。

施設の処理能力は、破砕機1基を利用し、廃プラスチック類1日当たり43.2トンとなっています。

廃プラスチック類の破砕施設で1日当たりの処理能力が6トンを超えることから、産業廃棄物処理施設として建築基準法第51条ただし書の許可が必要となるものです。

3 ページをお開きください。位置図により説明いたします。

計画地は、東関東自動車道富里インターチェンジから南へ約3kmの位置にあります。

計画地の周辺には、許可基準にある100m以内の範囲に学校、病院等はなく、都市施設もありません。また、県及び市の都市計画構想との齟齬もありません。

4 ページをお開きください。計画図により説明いたします。

計画地は、幅員12mの市道3-0208号線に接しております。

搬出入車両は2トン車から10トン車で、1日当たり搬出入の合計は20台と予想されており、発生交通量による主な搬出入経路である国道に対する影響について支障ないと考えております。

なお、国道には通学路の指定がありますが、歩道と車道が分離されており、支障ないものと考えております。

近隣に都市計画施設はありません。

スクリーンの資料をご覧ください。「付近建築物用途現況図」です。

図上の紫色に塗った建物が工業施設の用途となります。計画地の周囲 100m以内に学校や病院等環境に配慮を要する施設はありません。

また、黄色に塗られた住宅ですが、200m以内には民家が 19 戸ありますが、事業者から住民等へ事業内容を説明したところ、特に反対の意見はありませんでした。

次に、6 ページの配置図です。

赤い矢印は搬入経路、青い矢印は搬出経路を示しています。

当該申請の建物及び破碎施設は新規の計画となります。処理工程はすべて建築物の内部での作業となります。

市道を経て搬入された廃タイヤは、受入保管場所、選別作業を経て、その後、破碎施設に投入されます。

破碎施設にて破碎された廃プラスチック類は、製品保管ヤードに運ばれ、発電用施設の燃料用と再原料用に選別の上、保管されます。

周囲への騒音を低減させるため、施設周囲には、撤退した前の事業者が設置した樹木による緑化を既に完成させており、周辺環境に配慮した施設となっております。

なお、敷地内での作業時間は、午前 8 時半から午後 5 時半までで、休み時間 1 時間を除く 8 時間となっております。また、日曜日・祝日は、原則、作業を行いません。

敷地内の排水について説明いたします。

計画地内の排水については、破碎処理に伴う処理水は生じません。

雨水については、水色で示した油水分離槽を経て、前面道路の埋設された雨水管を経由して、第二工業団地調整池に流入しています。

なお、汚水については、汚水本管に接続後、工業団地内の集中汚水処理場にて処理されます。

続きまして、7 ページの「環境関係法令等との適合状況について」をご覧ください。

環境対策について申し上げます。

既に、廃棄物処理法の規定による許可申請手続きに伴い、県環境部局と事業者で事前協議を本年 1 月 22 日付で終了しております。

この中で、周辺地域の生活環境に及ぼす影響についての調査報告として事業者から提出された生活環境影響調査報告書の内容の審査を行い、環境に対する影響については支障がないことを確認しております。

なお、本案件は、破碎処理をすべて建物内で行う中間処理施設であって、ばい煙や有毒な処理水等は発生しない施設であることから、法令の適用を受ける騒音と振動に係る環境基準を遵守した計画となっております。

ここで、本施設における騒音と振動の適合状況について説明いたします。

敷地内にある破碎機を稼働させた状態で、敷地境界においての値を予測しました。その結果、騒音規制法及び富里市公害防止条例に基づく騒音規制値 70dB に対して、予測値の最大値は 57dB となっております。

また、振動については、富里市公害防止条例に基づく振動規制値 60dB に対して、予測値の最大値が 55dB となっており、基準値に適合しております。

最後に、本施設の計画については、許可申請にあたり、富里市関係部局より都市計画上支障がない旨調整済みです。

説明は以上です。

よろしくご審議くださいますようお願いいたします。

会 長 第2号議案について事務局から説明をいただきました。ご意見、ご質問ございましたらお願いします。

委 員 これも原案に反対ではないのですが、確認したいことが二つあります。

先ほど、200m以内の住戸が19戸と伺っているのですが、そこに説明を行いました一昨年の12月に地元の区長さんと協定が結ばれています。その協定の主なものを教えていただければというのが1点です。

二つ目は、1日の搬出入で20台のトラックが運行するということですが、施設の稼働時間は午前8時半という話がありましたが、搬入も午前8時半からという理解でよろしいかどうか確認したいと思います。

事務局 1点目の質問ですが、200m以内の住民の皆様に対しての説明は、各戸に事業者が回り、事業の内容、住民の方々の要望について個別に説明させていただいていると聞いております。

協定の中身としては、敷地は土地区画整理事業により造成され、地区計画も定められており、立地に支障がないこと、法や条例の定めを遵守することで地元環境の保全をすること、といった内容だと聞いております。

始業時間が8時半からという話ですが、搬入の時間もそうかという質問だったと思います。搬入の時間も8時半からとなっております。

会 長 ほかにご意見、ご質問いかがでしょうか。

(「なし」の声あり)

会 長 それでは採決します。

第2号議案について、原案どおり可決することに賛成の委員は挙手をお願いします。

(挙 手 全 員)

会 長 全員賛成です。

よって、千葉県都市計画審議会条例第5条第4項の規定により、第2号議案を原案どおり可決することに決定します。

8. 報 告

「都市計画見直しの基本方針(案)」の概要について

会 長 次に、「都市計画見直しの基本方針(案)」の概要について報告があります。委員の皆さんの様々な立場からの意見を踏まえて方針を策定したいということで、事務局から報告をしていただくものです。

それでは説明をお願いします。

事務局 本日は、審議会の報告事項として「都市計画見直しの基本方針(案)」の概要について説明いたします。

お手元に配付した『都市計画見直しの基本方針(案)』の概要について」とともに、ス

クリーンを用いて説明いたします。

本方針（案）については、今後の都市計画の見直しにあたっての基本的な方針を示すものです。

策定にあたっては、今回の審議会において皆様の様々な立場からの意見をお聞きして、その意見を踏まえて方針を作成したいと考えております。

それでは内容の説明に入ります。

都市計画の見直しにあたっては、社会経済状況の変化に適切に対応するため、都市計画基礎調査等により分析等を行っております。

その結果、見直しの背景として4項目が挙げられます。

資料1ページの図1と図2、またはスクリーンをご覧ください。

まず一つ目として、「人口減少への転換、高齢化の進展」です。

これは、平成17年から平成37年までの千葉県の総人口と高齢者の変化を示したものです。

千葉県の総人口は、平成29年の約626万人をピークにその後減少し、高齢者数は平成37年には約177万人、高齢化率は約29%にまで増加します。

次に、近郊整備地帯内と近郊整備地帯外の人口の状況についてです。

スクリーンで示しているとおおり、赤線より東京側の緑色の部分が近郊整備地帯内、太平洋側や南房総の白や黄色等の部分が近郊整備地帯外です。

左側のグラフの近郊整備地帯内の人口は県総人口と同様の傾向ですが、右側のグラフの近郊整備地帯外では、平成17年以降、減少期に入っております。

続きまして、平成17年から平成37年までの近郊整備地帯内と近郊整備地帯外の高齢化の状況を示したものです。

高齢者数は、左側の近郊整備地帯内では、平成37年に約143万人と15年間で約40万人も急増し、右側の近郊整備地帯外では、その増加は微増です。

また、高齢化率は、左側の近郊整備地帯内では平成37年には約27%ですが、右側の近郊整備地帯外では約36%と高齢者数が3分の1を超えます。

このように人口減少と高齢化の状況は地域差が大きく、地域の状況に応じた取組が必要となっております。

資料2ページの図3、またはスクリーンをご覧ください。

二つ目として、圏央道等の広域ネットワークをはじめとするインフラ整備の進捗です。

これは道路網図を示したものです。実線が既に供用済みのもので、赤線が東関東自動車道、圏央道等、青線が東京湾アクアラインや北千葉道路等です。

本県では、平成25年4月に圏央道の木更津・東金間が開通し、平成29年度の外環の千葉県区間が開通目標となっております。また、北千葉道路等についても随時整備が進み、広域道路ネットワークの形成が進展していきます。

これらの広域道路ネットワークの進展に合わせ、成田国際空港や千葉港のポテンシャルを活かした人や物を引き付ける魅力あるまちづくりが必要となってきております。

資料3ページをご覧ください。

三つ目として「安全・安心への要請」です。

記憶に新しいところですが、平成23年の東日本大震災による被災、昨年台風26号に

よる記録的な大雨等の災害が発生しています。これらを受け、県民の生命・財産を守るため、防災力を向上するまちづくりが必要となっております。

スクリーンをご覧ください。

昨年行った県政に係る世論調査の結果です。

県政への要望については、「災害から県民を守る」が1位となっており、災害対策に関する要望は3年連続で1位となっており、県民からの強い要請があることがわかります。これからも防災力を向上するまちづくりが必要となっていると言えます。

最後に四つ目として、「豊かな自然の継承」です。

本県は首都圏にあつて豊かな自然環境を有しており、それを保全しつつ、景観に配慮した緑や農と共生したまちづくりが必要となっております。

以上四つの背景から、本県の都市づくりの基本的な方向として次の四つの都市像を目指します。

資料4ページの図6、またはスクリーンをご覧ください。

一つ目として、「人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街」です。

先ほど説明したとおり、人口減少への転換、高齢化の進展を迎えていることから、人々が集まって住むためには土地の高度利用、土地の利用転換等適正な誘導を図る必要があります。

この図は、駅周辺の拠点市街地や徒歩生活圏に福祉施設や商業施設、公共施設等を集約するイメージを示したものです。郊外に立地している病院や大型商業施設を駅周辺に誘導し、また、徒歩生活圏に診療所、保育所、食料雑貨等を販売する商店を誘導し、歩いて暮らせる街をイメージしています。

このためには、低未利用地や既存ストック等を活用しながら、生活に必要な施設を駅周辺等に集め、バス等の公共交通の利便性を高くする等、コンパクトな集約型都市構造とし、人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街を目指していきます。

二つ目として、「広域道路ネットワークの波及効果により活性化する街」です。

スクリーンをご覧ください。

新たに設置されるインターチェンジ周辺に物流施設、交流施設、工業団地等を誘導するイメージです。

本県では、圏央道や外環道、北千葉道路等の新たな広域ネットワークの形成が進展していきます。これらのインターチェンジ周辺は新たなポテンシャルを持った地区となります。この広域道路ネットワークの整備の波及効果を活かし、沿線地域にふさわしい、物流機能をはじめとする交流施設や工業団地等の産業の集積を進め、雇用や定住を促進し、活性化する街を目指します。

資料5ページの図8、またはスクリーンをご覧ください。

三つ目として、「人々が安心して住み、災害に強い街」です。

これは密集市街地の防災対策をイメージしたものです。広幅員の幹線道路による延焼遮断帯——図で言えば太い黒線の道路です、公園等の広域避難地の設置、そこまでの避難路を確保した災害に強いまちづくりのイメージです。

本県には、密集市街地のほか、津波の危険性のある地域、液状化の危険性のある地域等、地域の状況に応じた対策をとる必要があります。

過去の自然災害や県民からの要望等を受け、災害に強いまちづくりを進めるため、減災・防災対策を進め、安全性、防災力を向上させた都市の形成を目指します。

四つ目として、「豊かな自然を継承し、持続可能な街」です。

本県には身近な自然環境が多く、それを保全・創生し、都市と緑や農との共生を目指すことで、豊かな自然を継承し、子育て世代、高齢者等多世代にとって良好な住環境の形成を目指します。

以上四つの将来都市像を具体的に実現するため、今回の都市計画の見直しにあっては、特に都市計画区域マスタープランの充実を図ります。

議案書6ページ、またはスクリーンをご覧ください。

既成市街地における低未利用地や既存ストックを有効活用し、団地再生、土地利用転換を図り、高齢者等に対応した公共交通や効率的に医療・福祉サービスが提供できる都市づくりを進め、圏央道等の広域幹線道路の整備に合わせたインターチェンジ周辺等へ産業を誘致し、雇用・定住を促進したり等、関係市町村の意向を反映しながら、都市計画区域マスタープランを充実させ、具体のまちづくりを進めていきたいと考えております。

区域区分（線引き）については、人口が減少していくことから、新たな住宅地開発を目的とした市街化区域への編入は原則行わないが、広域幹線道路等の整備に合わせた計画的な産業用地の拡大については行うことができるものとします。

最後に、今後のスケジュールについて説明いたします。

本日の審議会の皆様の様々な立場からの意見を踏まえ、2月中旬よりパブリックコメントを予定し、県民の意見を伺います。

その後、3月下旬を目標に都市計画見直しの基本方針を策定したいと考えております。

来年度には、この基本方針に基づき具体の都市計画の原案を作成し、平成27年度には都市計画の手続を進める予定です。

以上が今後の都市計画の見直しにあたっての基本的な方針（案）の概要となります。

皆様のご意見をよろしくお願いいたします。

会 長 「都市計画見直しの基本方針（案）」の概要について説明していただきました。説明の最後にありましたように、審議会の委員の皆様の様々な立場からの意見をいただく場にしたいと思っております。ご意見よろしくお願いいたします。

委 員 最近あちこち出歩きますと、太陽光発電、新しいエネルギーを生み出す施設が結構あちこちで見られるようになりました。特に南房総地域では、残土の搬入場所とかそういうところで大規模な施設が見られるようになりました。時代が時代だけに、何か新しいエネルギーを生み出すものも進めていくということも入れてもらえればと、そんなふうに思います。

事務局 今回の指針で、都市づくりの基本的な方向において「豊かな自然を継承し、持続可能な街」として位置づけしています。低炭素に配慮した持続可能なまちづくりを目指すこととしており、太陽光発電の関係については低炭素社会の推進に寄与するものと考えております。

それぞれについては個別に対応したいと考えておりますので、今回の先生の意見については、大変貴重なご意見ですので、今回、本文を作成する上で参考とさせていただきます。

委 員 質疑の場ではなくそれぞれの意見ということなので、感じている点を述べさせていた

できます。

都市計画の変更にあたって頭に浮かんできたのは、一昨年でしたか、この審議会において山武市の整開保の見直しが議案になったことがあります。それを再度練ってみたのですが、「都市計画の目標」は、以前は「圏央道の整備により新たな産業や都市機能の形成が見込まれる」とあったものが、人口減少、少子・高齢化、それに加えて財政の逼迫等の社会経済情勢の変化に直面して、「集約型の都市機能を目指す」というふうに目的が変えられているのです。極めて現実に沿った内容だと思うのです。それから国交省の都市計画の運用指針でも、「安定・成熟した都市社会にあってはこれまでのような人口増を想定したような都市づくりを目指す状況にはなっていない」と指摘されているのです。ですから、社会経済情勢の変化に伴って、いい機会ですので、改めて県土づくり、まちづくりをこれまでの枠にとらわれずに根本から見直すことが今求められているし、そういうふうな都市計画の策定の論議をしていただければと思います。

以上、要望です。

委員 2点、要望というか意見です。

まず一つは、「災害に強いまちづくり」のところで、私の地元の浦安も液状化の被害をかなり受けておりました、今、復旧・復興ということでやっておりますが、なかなか有効なこれという工法等がまだ確立できていない状況ですが、県の今後のこうした施策の中でも液状化対策については触れていただきたいということが1点。

もう一つ、団地再生ということで言いますと、浦安を含めて京葉・東葛地区は高層住宅がかなり建っております。まだ新しい建物が多いですが、今後、こうしたものも老朽化してきますので、そうしたものについての建て替えも含めての対応策もぜひ検討していただければと思います。

事務局 「災害に強いまちづくり」ですが、災害に強いまちづくりを進めるにあたり、地域ごとのそれぞれの問題点、課題点を抽出して、それぞれ市町村と協議しながら対応策を練りながら都市計画に位置づけしてまいりたいと考えております。

2点目の老朽化の建て替えの関係ですが、これも同様に、市町村と協議しながら、都市計画に反映できるものはしていくというふうに考えております。

委員 平成29年度になると626万2,000人、それをピークに今度は人口が下り坂だということで、ますます高齢化も進展してくるということです。うちの県は、今までも言われていたのですが、房総から銚子方面にかけてどんどん人口が減少して行って、東葛、葛南から千葉にかけては人口が増えていく。本当に、過疎と過密をどう考えていますか。このままでいいのでしょうか。こういうことがどんどんより急速に進んでいくと、医療もだめになるし、教育もだめになってきますし、経済も落ち込むし、観光もそうだと思いますし、この見直しは非常に大事なことだと思っております。ここに書いてあることは理想的なことだと思えますよ。高齢者の人たちにやさしいとか、いろいろな生活に便利になるようにとかいうのは、あり方としては非常に大事なことだと思えます。このままどんどんこの差が開いていくのはどう思っているのか、それをお伺いします。

事務局 いまの質問は非常に難しい話ですが、一つは、先ほど説明した圏央道の関係で、例えばインターチェンジをつくった。その周辺の土地利用についてどう考えるべきか。一つ、土地利用の中で住宅系をもっていくのか、それとも産業系をもっていくのかと考えたとき

に、ほかのインターチェンジ周辺は産業系のほうが多い。今、イメージとして物流、工業団地を示しましたが、まず雇用促進を図っていきましょう。雇用促進を図り、働き手に来ていただく。その働き手の方がその地域に魅力を感じてくれば、定住促進が図れるだろう。都市計画というのは時間がかかるものですから、順序立てて考えていきましょうというのが一つございます。

それと、近郊整備地帯内、近郊整備地帯外、ともに、片や人口が停滞もしくは増えてきている。片方は減っている。今、予測の中でも、人問研とかうちの県の総合計画で人口減少に向かっていますが、うちの都市計画のほうでどうにか人口の減少に歯止めをかけたいという意思のもとで、今回、この基本方針を力強く書いたつもりです。

委員 わかりました。確かに圏央道とかいろいろ道路網等は整ってくると思います。今どうなっているかわかりませんが、一つの条例によって工業系のスポット開発みたいなことが過去にあったような気がします。それは5ha以上で、1企業が開発してそこに進出できるような手法が確かあったと思います。確かに、工業団地をつくって、その中にいろいろ用途を構えて工業誘致を図るというのは、これは理想的だと思いますが、今、工業団地をつくって区画整理が成功するというはっきりとした確証が得られないような時代だと思うのです。例えば物流施設等については、いろいろその関係の法律があっとうまく進出できると思いますが、1企業が圏央道とかそういう沿線へ進出できるようなところは、これからどんなふうを考えていますか。

事務局 一つうちの企業立地課で行った調査があります。これは古いのですが、平成22年末の分譲中の工業団地、今15カ所ございます。分譲可能面積として約200ha残っております。今も売れていまして、残面積も少なくなっております。千葉県における工業団地整備基礎調査報告書の中で、例えば圏央道等のインターチェンジ周辺の物流施設の位置づけがなされても、新規の工業団地等の整備に5～6年程度を要するというのを考えると、ニーズの高い工業団地は完売してしまう可能性があるかと分析されています。やり方として、先生おっしゃるとおり5haとかそういう話もありますが、先生の意見を参考にして今後ともうちの都市計画のほうでも検討していきたいと思っておりますので、ご理解をよろしく願います。

委員 この見直しを今見せていただいて、圏央道とか外環、北千葉、これらのインフラの、およそ37年までの10年間というスパンで、千葉県の車の動きとか物流関係の動きを想定した計画だろうと思うのですが、最近、千葉から東京へ行く、あるいは神奈川に行くときに感じているのは、経済がものすごく動いてきているのに比例して車の慢性的な渋滞があるよね。これから先、企業の誘致をすとかそういう話をしている中で、この3本の道路を中心に物事を考えたり、東京と神奈川を結ぶアクアラインを800円化にしたことをもってこの3本を回そうという計画だけれども、アクアラインというのは恒久的に800円ですとそのままの考え方でいいものかどうか。

それと、将来、これだけでいいものかどうか。千葉県という全体的な見方をしていくと、千葉県は神奈川とかに比べると全然広いのですよ。果たして千葉県の都市計画はそれでいいだろうか。10年スパンで見るとのことであつたら、もうちょっと次の手段を考えておかなければいけないのではないかと私は考えますが、皆さん方はどう考えますか。

事務局 ただいまの先生のご意見は貴重な意見としてお伺いします。

うちのほうも定期的に概ね5年ごとに見直しをしていきますので、その中でそれぞれ事業の進捗に合わせて対応してまいります。

今回、都市計画の見直しにあたり、将来の広域幹線道路ネットワークを見据えながらまちづくりの検討をすることが、先生おっしゃるとおり必要だと私どもは考えております。しかしながら、個別の道路1本1本の都市計画にあたっては、事業の進捗に合わせて沿線の各市町村と相談しながら、その道路にふさわしいまちづくりを進めたいと考えております。外環だけとか圏央道だけとかアクアラインだけという道路1本1本のものではなく、広域ネットワークとして私どもは将来を展望しながらまちづくりを考えていきたいと思っておりますので、定期的な5年ごと、10年ごとの見直しのときに再度検討させていただきたいと考えております。

委員 1点質問させていただきたいのですが。

アクアライン800円によって木更津の金田地区が見る見る街が変わって、すばらしい街がいま形成されつつある。その街の変化を身近に感じているわけです。そういったことを考えますと、アクアライン、圏央道を活かしたインターチェンジ周辺をどう開発していくかということ踏まえて考えますと、市街化区域と市街化調整区域の区分の変更は原則行わないということですが、少子・高齢化を考えると大方うなづくわけですが、さりとて新しい道路ネットワークを考えたときに、果たしてこれが十分になるかどうかということはちょっと疑問に感じていますが、いかがですか。

事務局 一つとしては、今、原則、新規の住宅の開発については抑制すべきものだと考えております。しかしながら、高齢者、少子化を考えていきますと、例えば駅周辺とか拠点地について、高齢者の方も歩いて暮らせる集約型の都市構造がコンパクトな街に誘導するにあたり、開発関係についても集約された街をつくっていかねばならないと考えております。これは圏央道のインターチェンジ周辺のあくまでも基本的な方向性を示したものですので、高齢者・少子化についても今回の都市計画の見直しの中にも書き込むようにしていますので、その点をご理解ください。

委員 ありがとうございます。

駅周辺ということで話がありましたが、特に君津地域においては、道路網の発達によって高速バスのバス停が駅に代わりつつあるという傾向もありますので、ぜひその辺のところをご考慮いただきたいと思います。よろしく願いいたします。

委員 意見ということですので、ちょっとお話をさせていただきたいのですが。

今、近郊整備地帯内で市街化区域と調整区域が厳密に守られているわけですが、例えば、先ほどの例にもありましたが、市街化区域を拡大という意味ではないのですが、既存の駅があって、駅から200~300mのところ飛んだ形で300戸くらいのまとまった団地がある。その土地利用は、建物が建っているのは概ね半分ぐらいしかない。それは何でかと考えますと、駅から誘導する道路、沿道の便利施設みたいなものがないという、その近郊に張り付いてこない理由があります。調整区域内の地区計画は、国土交通省の通達か何かで市は柔軟にできるのですが、町村についてはどうもその辺の発想が立てられない部分がありまして、これはまことに申しわけないですが酒々井町の話ですが、国土交通省の調査をやったときに、そこをもう少し市並みにしてくれという話をして出しているのですが、県のほうからもその辺をお願いしたい。これは団地を新規につくるという意味ではありま

せん。既存の団地に人を張り付けるためには、駅前住宅というイメージをつくると非常に土地利用が進むであろう、要するに張り付くであろうということで、これは新たな団地をつくるよりも投資効果は極めて高いものですから、本当のコンパクトシティといえますか。

それと同時に、もう一つは、駅からすぐそばのところが調整区域で残っている。これを市街化区域にするということではないのですが、地区計画においていわゆる商業的なもの、外のものを中心市街地と呼ぶとか、利便施設も含めて、それに対応した住宅ではありませんが、そういうものを含めた土地利用ができるような形をとっていくのがやはりいいのかなど。ただ締めるだけが都市計画ではないと思います。合理的なまちづくりをしていくのがまさに我々が目指す都市計画だと思っていますので、その辺のところの検討をよろしくお願ひしたいと思います。

回答は要りませんので、思いを申し上げたということでよろしくお願ひします。

会 長 回答は特に要らないということですので、よろしくお願ひします。

委 員 せっかくの機会なものですから、一言申し上げたいと思います。

今日いただいている資料自体の四つの方向、「生活」「活力」「安全」「環境」、これは大いに結構です。今も、そしてこれから先も大変重要な分野を包含していると思いますので、結構です。

それから、今、例えば国のほうでも首都圏空港のさらなる強化について議論を始めたところですが、羽田や成田を含めて東京の将来のことを考えると、まだまだ将来に向けての機能強化という面も必要になってくると思いますし、そういう中で、千葉県の先ほど来出ているような広域・根幹的なネットワークとともに活力面についても、人口減少あるいは高齢化が進む中でもメリハリのあるような方向性はきっちりと出すことが望ましいのではないかと個人的に思います。

それから、先ほど来いろいろ議論が出ていますが、一方で、都市計画という範囲。この間たまたま国土交通省の某課長さんが来てうちの学生に話をしてくれたのですが、都市計画の制度は高度成長というか人口が増加するときにつくった制度であるから、これから人口が減ってくる、高齢化ということ以前に、そういう時代に必ずしも十分に当てはまらないのではないかとということをいろいろ考えています、というようなことをおっしゃってまして、私も実にそういうことを思っているほうですので、都市計画という制度においてできる範囲はやっぱりある程度限られているなということを認識しながら総合的な行政を進めざるを得ないと思います。特に今回の温暖化のような問題、あるいは防災の問題、幹線道路もそうですが、都市計画という中でどこまで対応できるかということ、限界があるのは明らかです。ただ、県の行政ということと言うと取り組まなければいけないことばかりですから、さまざまな法律もあって、それぞれの計画もありますが、それこそ横断的にとらえながら、方向性としてはほぼ一致するわけですから、そこら辺を踏まえて、わきまえて対応していく姿をどうつくれるかということだと思います。

最後に、幹線道路ですが、今日の図面を見ていて、これは出典がありませんね。出典がないのは、これは千葉県の計画だということを書かれているのかもわかりませんが、幹線道路網についても、おそらく10年以上前ぐらいだと、幹線協といって都道府県の単位で将来のネットワーク計画というものをそれになり定めて、15年ぐらい前だと、おそらくそれを県民の方にも一定程度お示しして、ネットワーク計画を一定程度更新しながら、

そしてその整備に向けていこうと、こんな考えもあったのですが、その後いろいろ公共事業批判とかさまざまなことがあって、なかなか計画として示しにくい状況が続いてきました。しかし、私がお見受けするところ、千葉県の中はまだまだ必要な道路もちろんあるわけですから、こういう道路は都市計画の中で全部決めて進めていくという方法ではないわけですが、県という立場で言えば、ある程度将来のあり方について改めて議論するような場があってもいいのではないかと、たまたまこういう図面を見ながら思ったものですから。でも、これは、おそらくこの都市計画の見直しの中でやることとはちょっと違うのだろうなと思いながら見ていました。

蛇足でしたが、若干私見を述べさせていただきました。どうもありがとうございます。

委員 基本的には、今回お示しいただいた基本方針は、私も敬意を表して賛成申し上げたいと思います。各委員からもさまざまなご指摘があって、若干そういったことも共通するのかなということで、今回の基本方針（案）の中にも当然のこととして前提として盛り込まれているのかもわかりませんが、ただいまの先生もおっしゃっていた点とも関連しますが、4ページ、5ページ、総合性というか、①②③が個別に機能するのではなくて、当然、相互に関連を持って。例えば「②広域道路ネットワークの波及効果により活性化する街」、これ自体は大変よろしいのですが、他方では、先ほど過疎の問題も出てきましたが、駅の近くならいいのですが、必ずしもそうではないところにも、幹線道路からさらに派生した道路によってアクセスして、そこに何らかの施設を。②自体も「雇用や定住を促進し」と書いてありますので、これが①とか④の「持続可能な街」というものと切り離されないで、ある部分では有機的に関連してという配慮が必要なのではないかとということで、意見というか要望を申し上げておきます。基本的には、ごちゃ混ぜにするとわからなくなりますので、①②③でよろしいのですが、どこかにそういった総合性というか関連性というか。ですから、②の広域道路ネットワークというのはもっぱら産業にだけ資するものではないということで、総合的な配慮が必要かなということ意見を意見として申し上げておきます。

事務局 今のご意見を参考にさせていただきます。

ここの「基本的な方向」の①～④について、一つずつという対応もあると思いますし、総合性、関連性の意味で、例えば①と③の組み合わせとか、そういうものについては、その地域・地域にふさわしい取り組み方で、組み合わせはこれから市町村とこの方向性を示した段階で話し合っていきます。

委員 要望というかお願いします。

市街化区域と市街化調整区域ですが、これからは人口も減ってくるから市街化区域は増やさないという基本方針、これは原則的にはわかるのですが、場所によっては、ここところは市街化調整ではなく市街化区域にしてまちづくりをしたほうがいい、促進したほうがいい、あるいは工業地域としてまだまだ発展するところが、その境で市街化調整になっているために発展しないといいますが、そんなところもあるものですから、市街化調整区域を市街化区域にすることは困難だとか、全くしないというのは……。できれば、多少そこら辺でアローアンスを認めていただくと大変いいのではないかと思います。

ちなみに私は柏ですが、柏で、柏の葉キャンパスからちょっと離れた、歩いて行けるような、30分までかからないようなところ、今は県道に面した調整区域ですが、昔は工場で使っていた場所が、まさしくそのまんま使おうとすると調整区域のために大変厳しい規

制になり使えないという広い土地があるのです。それで一昨年、市長を囲む会のときに市長に、そういう場所は市街化区域に編入していただくと大変いいのではないか、あるいは、それが無理であれば、規制の内容が旧柏市は大変厳しかったものですから、昔の沼南地区のほうは緩やかなので、そここのところを見直していただけるといいのですけども、そういうことを発言しましたら、昨年4月に、旧柏地区も場合によって認めると利用方法を緩和していただいたのです。そんなことがあったものですから、全く市街化調整区域を市街化区域にしないということは、できれば多少のアローアンスは認めていただけるようにするといいいのではないかと思います。

事務局　今のご質問、ご意見ですが、市街化区域への編入は絶対にしないというのではなくて、市街化区域への編入は原則行わないという意味で、今、県や市町村の上位計画に整合して、駅から歩いて行ける距離において集約した都市構造を誘導する必要がある場合は、市街化区域への編入は行うことができると考えております。また、駅からだけではなく、町の拠点であるところも、すぐそばに調整区域があれば、そこから歩いて行けるということで、それについても認めていくというふうには考えております。

委員　私が申し上げたところは、まさしく住宅ではなく、イメージが工場地域なんです。

会長　それではよろしいでしょうか。

たくさん貴重なご意見をありがとうございました。

「都市計画見直しの基本方針」は、今後、都市計画を定めていくための方針ですので、今日委員の皆様からいただいた意見を踏まえて方針を策定していただきたいと思います。よろしくをお願いします。

事務局からほかに何かありますか。

事務局　特にございませぬ。

9. 閉 会

会長　それでは、これで第176回千葉県都市計画審議会を閉会します。
大変熱心にご審議をいただき、ありがとうございました。

— 以上 —