

第 162 回

千葉県都市計画審議会

議 事 録

期 日 平成 21 年 1 月 26 日(月)
場 所 千葉県庁中庁舎10階大会議室

目 次

議事日程

出席委員名簿

議題一覧表

1. 開 会	1
2. まちづくり担当部長挨拶	1
3. 定足数の報告	1
4. 出席委員等の紹介	1
5. 議長の指定	1
6. 議事録署名人の指名	2
7. 非公開議案等の審査	2
8. 議案審議	2
第1号議案	3
第2号議案	8
第3号議案	10
第4号議案	15
第5号議案	19
第6号議案	20
第7号議案	22
第8号議案	33
第9号議案	34
9. 閉 会	35

第162回千葉県都市計画審議会 議 事 日 程

平成21年1月26日（月）

- 1 開 会
- 2 まちづくり担当部長挨拶
- 3 定足数の報告
- 4 出席委員等の紹介
- 5 議長の指定
- 6 議事録署名人の指名
- 7 非公開議案等の審査
- 8 議案審議
第1号議案 ～ 第9号議案
- 9 閉 会

第162回千葉県都市計画審議会
 平成21年1月26日（月曜日）
 於・千葉県庁中庁舎10階大会議室
 午後1：30～午後4：30
 出席委員 23名

第162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	高橋洋二	都市計画・交通
	内山久雄	都市政策
	大島有紀子	法律
	吉成儀	経済
	曾根陽子	建築
	石井利孝	農業
	田代順孝	造園
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
	鈴木昌俊	千葉県議会議員
	湯浅和子	千葉県議会議員
	布施健太郎	千葉県議会議員
	三輪由美	千葉県議会議員
	川本幸立	千葉県議会議員
関係行政 機関の職員	村上和也 （代理・家坂幸夫）	財務省関東財務局長 千葉財務事務所次長
	滝本徹 （代理・鈴木正樹）	経済産業省関東経済産業局総務企画部長 総務企画部企画課総括係長
	福本秀爾 （代理・奈良三男）	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
	菊川滋 （代理・前田陽一）	国土交通省関東地方整備局長 千葉国道事務所長
	五十嵐邦雄 （代理・植村紀之）	千葉県警察本部長 交通部交通規制課長
市町村の長を 代表する者	鶴岡啓一	千葉市長
	豊田俊郎	八千代市長
市町村議会の 議長を代表 する者	松島洋	我孫子市議会議長
	小川勇	印旛村議会議長

第 1 6 2 回 千 葉 県 都 市 計 画 審 議 会 議 題

平成 2 1 年 1 月 2 6 日 提 出

- 第 1 号議案 柏都市計画用途地域の変更について
- 第 2 号議案 習志野都市計画用途地域の変更について
- 第 3 号議案 木更津都市計画用途地域の変更について
- 第 4 号議案 四街道都市計画道路の変更について
- 第 5 号議案 横芝都市計画道路の変更について
- 第 6 号議案 松戸都市計画、柏都市計画、流山都市計画、我孫子都市計画、鎌ヶ谷都市計画及び印西都市計画下水道（手賀沼流域下水道）の変更について
- 第 7 号議案 流山都市計画事業運動公園周辺地区一体型特定土地区画整理事業の事業計画の変更の縦覧に係る意見書について
- 第 8 号議案 建築基準法第 5 1 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（柏市）について
- 第 9 号議案 建築基準法第 5 1 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（富津市）について

1. 開 会

司 会 ただいまから第162回千葉県都市計画審議会を開催する。

2. まちづくり担当部長挨拶

司 会 はじめに、まちづくり担当部長よりご挨拶を申し上げます。

まちづくり担当部長 まちづくり担当部長の嶋崎である。

本日は、大変寒い中、委員の皆様方にはご多用中にもかかわらずご出席いただき、まことにありがとうございます。

本日の審議会は、昨年10月に引き続き本年度第3回目の審議会となる。議案としては、都市計画用途地域の変更に関連する議案をはじめとして9議案である。後ほど担当課長から説明させるので、よろしくご審議くださるようお願い申し上げます。

大変簡単であるが、開会にあたり挨拶とする。よろしく願います。

司 会 続いて、配付資料の確認をする。

- 1 第162回千葉県都市計画審議会 議案書・資料
- 2 議事日程
- 3 委員名簿
- 4 座席表
- 5 当日配付資料

以上である。

3. 定足数の報告

司 会 事務局より、定足数の報告をする。

事務局 本日の出席委員は、委員定数28名のうち、現在23名で、千葉県都市計画審議会条例第5条第3項の規定により会議は成立している。

4. 出席委員等の紹介

司 会 本審議会の委員のうち新たに就任した方を紹介する。

市町村の議会の議長を代表する委員のうち、市議会議長の代表委員として、我孫子市議会議長の松島様である。

なお、本日、関係行政機関の委員で代理出席していただいている委員については、お手元の座席表をもって紹介とさせていただきます。

5. 議長の指定

司 会 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いる。よろしく願います。

会 長 それでは、早速、始めさせていただきます。

6. 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、議事録署名委員を指名する。

川 本 委 員

大 島 委 員

両名にお願いしたい。よろしく願います。

7. 非公開議案等の審査

会 長 次に、非公開とすべき案件があるかどうかの審査を行う。

本日で審議いただく案件は、既にご案内したように、用途地域の変更が 3 議案、道路の変更が 2 議案、下水道の変更が 1 議案、土地区画整理事業の事業計画の変更の縦覧に係る意見書が 1 議案、建築基準法の産業廃棄物処理施設関連が 2 議案、合計 9 議案である。

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るが、事務局からの提案はあるか。

事務局 本日の審議会に付議された 9 議案は、第 7 号議案に意見書 3 通、その他意見書の要旨を添付している議案もあるが、匿名等に行っていることから、「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はいかがか。

会 長 ただいまの事務局提案について、委員の皆様から意見、質問はあるか。

(「なし」の声あり)

会 長 それでは、本日の審議会は非公開とする案件はないということで進める。

傍聴人がおられたら、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る。

先ほど事務局から配付した「傍聴要領」を読んで、その内容をお守りいただくようお願いする。

なお、「傍聴要領」に反する行為をされると退場していただくこともあるので、あらかじめご了承ください。

それでは、報道関係の方がおられたら、事務局は入場させてください。

事務局 本日、報道関係の方は見えておられない。

8. 議 案 審 議

会 長 それでは、審議を始める。

本日、審議いただく案件は 9 件である。いずれも重要な案件であるので、十分ご審議く

ださるようお願いする。

また、議案は既に手元に届けた議案書のとおりであるので、従来どおり議案の朗読については省略する。

これより議案の審議に入るが、事務局においては、説明を簡潔をお願いする。

第 1 号議案

会 長 それでは、

第 1 号議案 柏都市計画用途地域の変更について
を議題とする。

事務局の説明を求める。

事務局 第 1 号議案 柏都市計画用途地域の変更について説明する。

ご審議いただくのは、柏北部東・柏たなか駅北地区及び高柳駅西側地区の 2 地区における用途地域の変更である。

付議書 4 ページの位置図、またはスクリーンをご覧ください。

まず、柏北部東・柏たなか駅北地区であるが、柏市の北部に位置し、つくばエクスプレス沿線の柏たなか駅の北側に接する地区である。

当地区は、つくばエクスプレス沿線において施行される一体型特定土地区画整理事業により都市基盤整備が行われているところである。

現在は、土地区画整理事業の円滑な推進と計画的な市街地整備を図る観点から、建物用途の規制が一番厳しい第一種低層住居専用地域を暫定的に指定していたが、事業の進捗に伴い、土地区画整理事業の土地利用計画等に整合させた用途地域に変更するものである。

付議書 5 ページの計画図 1、またはスクリーンをご覧ください。

当地区の具体的な変更について説明する。

鉄道及び幹線道路沿いについては、沿道サービス施設等の立地が図られるよう準住居地域に、常磐自動車道沿道については、後背の住宅地の居住環境の保護のために第一種住居地域に、地区内を縦断する生活道路である主要区画道路沿道については、住民の利便のための小規模な店舗等が立地可能な第二種低層住居専用地域に変更するものである。

続いて高柳駅西側地区について説明する。

当地区は、柏市の南部に位置し、東武野田線の高柳駅の西側に隣接した地区である。

付議書 6 ページの計画図 2、またはスクリーンをご覧ください。

当地区は、土地区画整理事業の円滑な推進のため、事業計画の変更に伴い、用途地域界としていた区画道路の一部に変更があったことから、用途地域の整理を行うものである。

本案件については、平成 20 年 10 月 17 日から 10 月 31 日までの 2 週間、縦覧に供したところ、意見書の提出はなかった。

以上で第 1 号議案の説明を終わる。

よろしくご審議くださるようお願いする。

会 長 ただいま第 1 号議案の事務局の説明が終わった。本件について意見、質問があったら、どうぞ。

委 員 柏たなか駅北地区は南側の地区とつながる都市計画道路 3・3・45 号線があるが、こ

れが南側を含めて貫通する見通しはどうか。南側の進捗状況との絡みがあるので、それについて1点伺いたい。

もう一つは、北側に旧柏北高校の跡地があるが、これは利用は今どうなっているのかお聞きしたい。既にマンション等が数棟建っているということであるが、これらの事業が本当に成り立つのかどうかという観点から、その状況はどうか。特に、金融危機以後の激変した経済状況、不動産状況をどのように認識しているのか。事業そのものが本当に成立するのかどうかという観点から質問させていただく。

事務局 まず、保留地処分が進んでいるところもあるけれども、経済情勢が厳しい中で事業が確実に達成するかということであるが、社会・経済情勢は非常に厳しいわけであるが、機構においては引き続き着実な譲渡を図ってまいると聞いている。

柏北高校跡地については、現在、県、機構、柏市において、地元も含めて、正式名称は忘れたが、検討協議会というのを立ち上げて、その地域にふさわしい土地利用を図るといって検討していると聞いている。

都市計画道路 3・3・45 号については、これは市道となるので、区域街路も含めて市のほうで答えていただければと思う。

柏市 3・3・45 号線については、南側区域街路を一部柏市施行で行っている。現在、県道までの区間及びその南側の中央地区と言われる県施行の部分について、市の事業で整備している。まだ事業の用地買収は若干できていないが、引き続き市のほうで鋭意努力して早期接続に向けて対処していきたい。

委員 実は昨日も地元の大室地区の方と少し話をしたが、南側の進捗と 3・3・45 号線道路が貫通するという事は、今回の用途地域の変更とも密接に関わってくると思うが、大室地区の仮換地の指定があったという話を聞いた。そのうち、住民の地権者の半数ぐらいがURの説明を受けに行かなかった。また、説明を受けた人も、誰一人として納得した人はいないということで、これではますます、土地そのものを買うといった事業は永遠に終わらないのではないかと私は思う。スケジュール的には見通しが立っていないと私は思う。

もう一つは、事業としても、人口減少の中で、例えば柏市でも将来予測人口は 2010 年がピークで、それ以後ずっと減少していく。事業完了期限の 2018 年はさらに減少するということで、住宅などを購入する 35 歳から 44 歳の予測では、2010 年は 5 万 9,000 人が 2010 年は 5 万人、2020 年は 4 万 3,000 人と減少するという事で、事業として成り立たないのではないかと私は思う。そういう質問を投げかけても、これはURのほうで考えているというようなことになろうと思うが。

「農業振興地域をつぶして、失敗確実な事業をなぜするのか」という声が、昨日、大室地区の人々から寄せられた。工事を見ても、ほじくったり埋めたりの繰り返しで何をやっているのだろうかということで、ここは、用途地域の変更ということではなく、計画そのものを根本的に見直すということが必要であろうと思うが、事業が成り立たない今のスケジュール、大室地区の住民の人たちの姿勢を見て、これについて本当に責任を持った対応ができるのかどうか、県としての考えを伺いたい。

事務局 県としての考えということであるが、つくば沿線については、つくばエクスプレスの開業による開発圧力に適切に対応するために、スプロール化の防止と良好な市街地の形成を図るといって、必要な区域として都市計画決定し、事業を進めていくものである。

繰り返しになるが、事業においては施行者が責任を持って推進するものと考えている。

委員 ただいまの県の説明では、区画整理事業の進捗に伴い云々かんぬん用途地域を変更すると簡潔に述べられているが、では何点か伺うが、その進捗であるが、ますますもって厳しい状況であろうと思う。最新の数字で、ここの地区については使用収益開始指定率は何%になっているか。それが1点目である。

用途地域を変更するということであるが、この区画整理の事業計画の大幅な見直しが既に行われている。保留地処分単価が17万1,700円から13万1,982円へと、ほかの区画整理の地区と比較しても下げ率が一番大きい、大幅ダウンという状況である。13万1,982円ということであるが、平均公示価格は幾らになっているか、県の今現在の認識をお答えください。

今、景気の悪化、100年に一度などと言われる状況の中で用途地域を変更ということであるが、そもそもこうした保留地の処分ができるのか、開発が進むのかという点では、どうお考えか。そういう販売ができる、開発が進むという根拠について、考えを聞かせてください。

もう一つは、駅前の状況であるが、柏たなか駅は、昨年も見えてきたが、駅前もテナント募集の看板が幾つも並ぶような、県立高校跡地に建物も建っているという状況の中で、この駅前の開発の見通しについて県はどのように考えるのか。

大きく3点、伺いたい。

事務局 1点目の柏北部東地区の使用収益の開始率であるが、20年12月末現在で約6.6%と聞いている。

それから、公示価格がどうかということであるが、昨年の7月時点の県の地価調査の結果によると、このつくば沿線地区については、公示地とか基準地がないので、あくまでもこれは地区外であるが、一例としては11万2,000円となっている。ただ、地区内と地区外では地域の状況が違うので、その辺は一律には考えにくいことだと思う。

それから、駅前の開発がどうなるかということであるが、これは先ほどの北高のことも含めて、単に民間への処分ということではなくて、公益的な施設等の要望があっているいろいろな検討されている。

また、駅前の処分については、機構において今後も事業者等とのヒアリング等を行いながら、順次、計画的な処分に努めたいということを知っている。

委員 今の説明を聞いていても、進捗が6.6%ということであるし、保留地の販売についても駅前の状況についても説明があったが、そもそもこのくらいの変更では全く見通しが立たない。100年に一度の経済危機の問題については、わざとかどうかはわからないが触れなかったが、平均処分価格は13万1,982円に大幅に下げているが、周りは11万2,000円であるから、この数字を聞いただけでも、ますますこの事業計画が立ち行かないのではないかという感を一層強くした。

昨年来から全国的な地価の下落、85%で地価が下落しているという。これは去年の新聞であるから、今年あたりはもっとひどくなっている。このあたりを直視していただきたい。

昨年、平成20年7月30日にこの都計審でも、意見書がたくさんこの地域については出されている。柏北部の開発反対大室協議会の、これは意見書は1通であったが、250名近い地権者の方たちの「会員一同」という連名になっており、ここに意見が述べられている

ように、「私どもは当初からこの区画整理には反対し、ここに住む大多数の地権者が実印を押して反対表明をしてきた経緯があり、いまだその意思は継続しており」というふうになっている。したがって、私は、住民の合意もない中で一部のこうした用途地域の変更に ついては同意できないという意見を申し上げて、終わる。

委員 同じような質問になってしまうかもしれないが、2点だけ伺う。

まず、この開発に係っている法律からすると、大規模な住宅需要に鑑み開発をするのだ ということであるが、それではこの駅前を開発するその根拠。大規模な「ここに住もう」 という見通しみたいなものがあるにまだに進んでいるのかどうか。

もう一つは、先ほどの話の中の高校の跡地であるが、検討協議会をいま進めているとい うことである。これは提案になるのだが、駅前にある重要な土地であるから、まちづくり 全体として一体どうなっていくのか、それとのバランスはどうなっていくのかということ も考え合わせ、改めてこの地域のまちづくりを計画し直すという意味で、このまちづくり をこのまま進めていくかどうか、あるいは見直していくのかということを考えるような、 その協議会と一体化したまちづくりの組織をつくったらどうかと思うが、どうか。

会長 今回の都市計画の変更と直接関係ないと思うが、どうぞ。

事務局 これまで質問があったのは、まさしく今回の用途地域の変更に関わる区域の話では全 くないが、関連するということでお答えしている。

まず、まちづくりの別の組織をつくってということであるが、これについては、今回案 件の南側に位置するもので、区画整理の土地利用に合わせた形で用途変更が既にされてい る。その実際の利用目的に合ったものを地元・県・市を含めて協議しているという状況で ある。

本当にこの開発を改めて見直す組織をつくるべきではないかということであるが、この 柏北部東地区は、駅周辺から概ね 500mで、駅が開業することによる開発保全に適正な対 応方針に対処したまちづくりを進めるということに必要な区域を設定しているものである。 そういう意味で、計画人口としては約 1 万 7,000 人を予定している。

先ほどから地価等の動向について言われているが、先ほど、地区内に基準地とか地価公 示はないと申し上げた。ということは、極端なことを言うと、地区内はその地点よりもよ り利便性が高く、また良好な市街地整備が進むことによって、一概に地価価格は区域外の ところと比較はできないということをお願いしたい。

また、経済情勢が厳しいということは、区画整理事業は経済情勢の影響を強く受ける事 業で、施行者としてはいろいろ苦慮しながら施行しているわけである。ただ、その激しい 変動、そのときどきに対応するということは現実的には非常に難しい話で、その動向を見 ながら、また進捗状況を見ながら、それぞれ適切に対応していくことが必要かと考えてい る。

会長 私のほうからご注意申し上げるが、今回は用途の変更で、事業計画や区画整理の計画 そのものの変更の案件ではない。事業が進捗したことによって、今まで暫定的用途で開発 ができにくくしてあったものを、ある部分が事業ができたので、それを本来の計画どおり の用途に戻すということで、これをしないと開発がむしろできなくなってしまう。そうい う趣旨であるので、先ほど来からの意見はそれと離れていると思うが、その辺はぜひ考え て質問いただきたい。

委員 確におっしゃることはそうだと思うが、その規定の中だけでやることではなくて、そこに住む人たちの思いとか、どうしてもそういうことは影響してくるわけで、今まで例えば千葉ニュータウンとか、松戸もそういう区画整理の大変厳しいところを抱えている状況を見てみると、このときにどんなことをしてあったらよかったのにとすることがある。だから、こういう場がいま設定されたので、私たちはそういうことを訴えながら、より良いまちづくりができればいいと思っているわけである。

もうちょっと本当は言いたいのだが、それはまた後で、討論の中で。

会長 ぜひ審議にご協力いただきたい。

委員 これは皆さんご承知だと思うが、国のほうで特別に宅鉄法という法律をつくって宅地と鉄道と一緒にあわせて開発していくという話が一番大本にあったわけで、それに基づいてここまでやってきたと思う。確かに、いま委員の皆さんからいろいろな意見が出たが、私は地元の人たちの「賛成」「早くやってもらいたい」という声を大きく聞いている。つくばエクスプレスも予定よりも乗降客もどんどん増えていて、こんな経済状況の中であるが、千葉県でも一番注目される場所にもなってきたし、今回の議案は地権者に大きなプラスになることでもあると思う。だから、大局的に見て、何とか皆さんにご理解をいただければと。地元でもあるし、私もいろいろな人たち、農家の人たちともいろいろな意見交換もしているし、本当に早くやっていただきたいという声も大きく聞いている。まして、URがバックに付いている。そんな無責任なことはURはやらないと、そんなふうにも思っている。

委員 「URはそんな無責任なことはやらない」という発言があったが、事業計画について大幅な見直しがされているというのは現実である。計画どおりいかなかったという時点で立って改めて見直しの中でこういうことが出てきているということが1点目。

そして、先ほど委員長から、用途地域を変更しないと開発が進まないのだ、今の時代状況、いろいろな変動については状況を見てとおっしゃったが、私は、用途地域を変更しても、大本の計画の考え方、根本のところの間違っていると思うので、開発はスムーズにいかないであろうということである。

最後、住民の皆さんの声、先ほど大きく「やってもらいたい」という声を聞いているということもあった。しかし、私たちも大室の反対協議会の方たちからも意見を聞いているということを重ねて申し上げる。住民の合意ということでは慎重な対応が必要だと思う。

委員 きょうも首長の鶴岡さんと豊田さんがお見えであるが、各市町村がどういうまちづくりをするか、都市計画を担うかという基本的な問題から市町村に都市計画審議会というシステムがあり、学識経験者の方、商工会議所、地権者の代表とか、いろいろな方が入って、市町村がこういうまちをつくりたいということで県の審議会に上げてくるわけである。それに付随して、県がどういう手助けができるか、どういう意見具申ができるかということで、基本的な問題がどうもずれた論議になっている。市町村の都市計画審議会委員のメンバーたちの権威はどこに行っちゃうのかということになりかねないので、その辺、県の審議会はしっかりした対応をすべきだと思う。その辺も、会長、きっちりとお話をしておいたほうがいい。

会長 ありがとうございます。

それでは採決する。

第1号議案を原案どおり可決することに賛成の委員の方は挙手をお願いします。

(挙 手 多 数)

会 長 賛成多数である。

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する。

第2号議案

会 長 次に、

第2号議案 習志野都市計画用途地域の変更について
を議題とする。

事務局の説明を求める。

事務局 第2号議案 習志野都市計画用途地域の変更について説明する。

ご審議いただくのは、習志野市JR津田沼駅南口地区の用途地域の変更である。

付議書4ページ、またはスクリーンをご覧ください。

JR津田沼駅南口地区は、習志野市の北部に位置するJR津田沼駅から西へ約500mの約36.1haの地区である。

当該地区は、平成19年3月に市街化区域に編入されており、習志野市JR津田沼駅南口土地区画整理組合による区画整理事業により都市基盤整備が行われている区域と、その縁辺部である。当該地区は、JR津田沼駅前の広域都市拠点と後背の低層住宅地と連携した潤いのある都市環境をあわせ持つ市街地として位置づけられており、両地区をスムーズに連結する役割を担っている。

付議書5ページ、資料2-1及び資料2-2、またはスクリーンをご覧ください。

当該地区は、土地区画整理事業の円滑な推進と計画的な市街地整備を図る観点から、市街化区域に編入した際には建物用途の規制が一番厳しい第一種低層住居専用地域を暫定的に指定していたが、今回、土地区画整理事業の進捗に伴い、習志野市都市計画マスタープラン及び土地区画整理事業の土地利用計画等に整合した合理的な土地利用及び良好な市街地環境の形成を図るため、用途地域を変更しようとするものである。

変更の内容については、JR津田沼駅周辺のポテンシャルの高い区域は、津田沼駅前の広域都市拠点と一体となった商業・業務地としての土地利用を図るため近隣商業地域に変更し、近隣商業地域の周辺及び都市計画道路沿道の区域は、大規模な店舗、事務所等の立地を制限しつつ、居住環境の保護を図るため第一種住居地域に変更する。

さらに、その周辺の区域については、主に住宅、共同住宅の立地を図り、地区外の住宅地とスムーズに連結するため、第一種中高層住居専用地域に変更する。

また、地区南側の区域は、既存の低層戸建て住宅地との連続性に配慮し、低層住宅地の形成を図るため、建ぺい率を50%、容積率を100%に変更する。

本案件について、平成20年11月18日から12月2日までの2週間、縦覧に供したところ、意見書の提出が1通あった。

意見の要旨については、付議書7ページに記載のとおりである。

当日配付資料「意見書の要旨及び意見に対する考え方等」の1ページ、またはスクリー

ンをご覧ください。

まず、用途地域に関する意見はなかった。

その他の意見として、「調整池機能を兼ねたテニスコートを残してほしい。または2,640トンの調整池を設けてほしい」との意見があった。

この意見についてであるが、まず用途地域変更区域と当該箇所との位置関係について説明する。

スクリーンをご覧ください。

該当箇所は、用途地域変更区域の北の端に当たる箇所である。存続を要望しているテニスコートは、現在の水路に接した部分にある。

こちらは用途地域変更区域の周辺図である。以前は、当該箇所付近の水路上流部の船橋市側からJR総武線下の下水管を通り雨水排水の流入があり、水路があふれ、周辺が冠水することがあったとのことである。現在は、船橋市においてこの下水管を廃止し、公共下水道を主要地方道長沼船橋線のルートで整備したことにより、船橋市の流域面積は、スクリーンで示しているとおり約10分の1に減少している。

続いて用途地域変更区域内についてであるが、土地区画整理事業により区域内に流れている現在の水路を廃止し、代替としてスクリーンに示すとおり区画道路に下水道を整備するなど、下水道計画に基づく排水施設の整備を行うこととしている。

また、土地区画整理事業においては、宅地の緑化及び雨水抑制施設等の設置を行うなど雨水対策も講じることとしている。

このようなことから、習志野市より調整池設置の必要はないものと聞いている。

以上で第2号議案の説明を終わる。

よろしくご審議くださるようお願いする。

会 長 　ただいま第2号議案の事務局の説明が終わったが、本件について意見、質問はあるか。

委 員 　さっき委員がいろいろ言われたが、私たちは全県的な視点でそれぞれ委員の専門性を発揮しながら審査するということであるので、何か聞きようによっては、この審議そのものが否定されるようなことがあったと私は感じるところがある。そういう意味では、全県的な視点できちんとそれを見るということで私たちは審査しているので、決して無駄ではないと私は思っている。

ついては、関連質問であるが、一つは、用途地域のほうでお聞きしたいのだが、近隣商業地域で400%という容積率は、まちとして過大ではないかという気がする。それから住居地域で300%の容積率。普通、環境に配慮すると、容積率は最新の計画だと200%が限界ではないか。

それから、習志野の都計審の議事録を見ると、集合農地に関してきちんと環境を確保してもらいたいという意見が相当出ていたが、それに対する配慮はどうなっているのかというところをお伺いしたい。

事務局 　まず、近隣商業地域において容積率が400%は過大ではないかという質問であるが、千葉県においては近隣商業地域の容積率は確かに原則200%としているが、当該地区については、JR津田沼駅から半径500m以内に位置し、中心市街地として駅前の既存の商業・業務施設等と連携し、機能等の拡充を図る地区と考えている。また、周囲は幅員が十分な都市計画道路や区画道路の都市基盤施設が整備されることから、容積率を400%に指

定するものである。

また、同じく第一種住居地域において一部容積率 300%、これも過大ではないかという質問であるが、第一種住居地域の容積率は確かに 200%にしている。ただし、この地区についても J R 津田沼駅からの徒歩圏内にあり、まちづくりの核となる地区として土地の高度利用を図り、市の中心核としてふさわしい良好な空間、緑の創出、景観などに配慮した良好でシンボリックな都市型住宅地の形成を図る地区と考えている。また、南北に都市計画道路、西に近隣公園を配置するなど都市基盤施設が整備されることから、容積率を 300%に指定するものである。

事務局 集合農地区については、地権者の意向に配慮して計画しており、具体的には地権者 4 名の方で面積約 0.9ha を予定している。

委員 今回の用途地域の変更について、意見書は 1 件だったが、素案の段階で県が公聴会を持っておられると思うが、そのときの県民の皆さんからの意見は何かあったか。もしあったら、どんな意見だったのか教えてください。

2 点目は、この用途地域の変更によって、近隣商業地域は超高層ビルが当初の計画よりたくさん建設できるようになるかと思う。したがって、これは関連になるが、民間の方たちの減歩率は見直しはされるつもりなのか、もうされたのか、その辺についてお聞かせいただきたい。

事務局 昨年 10 月 12 日に実施した公聴会では、1 名の方から口述があった。その口述内容は、主に第一種住居地域や第一種中高層住居専用地域を指定しようとする地区を低層住居専用地域に変更したらいかがかという意見であった。

事務局 減歩率について変わる予定があるのかということであるが、今回、事業認可後に地権者等の意向等を確認した上で、若干区画道路等の変更により、公共用地面積が 0.5%ほど下がる予定である。

会長 ほかにあるか。

(「なし」の声あり)

会長 それでは採決する。

第 2 号議案を原案どおり可決することに賛成の委員の方は挙手をお願いします。

(挙 手 多 数)

会長 賛成多数である。

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する。

第 3 号議案

会長 次に、

第 3 号議案 木更津都市計画用途地域の変更について
を議題とする。

事務局の説明を求める。

事務局 第 3 号議案 木更津都市計画用途地域の変更について説明する。
ご審議いただくのは、金田東地区の用途地域の変更である。

付議書4ページの位置図、またはスクリーンをご覧ください。

金田東地区は、木更津市北西部に位置し、東京湾アクアラインの着岸地であり、千葉県の新たな玄関口として、商業、業務、流通、文化、レジャーなどの機能、かずさアカデミアパークとの連携を図った生産・研究開発機能等を有する施設を集積し、多様なライフスタイルに応じた住宅地と調和した多機能複合型の都市形成を図るため、特定土地区画整理事業が実施されているところである。

付議書5ページの計画図、及びスクリーンをあわせてご覧ください。

金田東地区は、事業の円滑な推進と計画的な市街地整備を図る観点から、市街化区域に編入した際には建物用途の規制が一番厳しい第一種低層住居専用地域を暫定的に指定していたが、木更津市都市計画マスタープラン及び区画整理の土地利用計画等に整合させた用途地域に変更するもので、事業の進捗に伴い約103haについて用途地域を変更しようとするものである。

変更の内容は、東京湾アクアライン沿いは、交通の利便性や立地特性を生かしながら、周辺住宅地との緩衝機能及び商業・業務地としての土地利用を図るため、近隣商業地域に変更する。

その他の幹線道路沿いでは、4車線以上の地区内外を連絡する主要な幹線道路沿いは、沿道サービス等の利便の増進を図るため準住居地域に変更する。

また、地区内を連絡する補助的な幹線道路沿い及び既存集落である中島地区周辺では、住宅地の居住環境を保全するため、第一種住居地域に変更する。

地区南側の小櫃川沿いは、地区内で操業している事業場の移転先として、また、既存の工場施設とあわせて、工業・生産機能の形成を図るため準工業地域に変更する。

住宅用地では、幹線道路に囲まれたエリア及び既存集落に隣接するエリアにおいては、計画的に配置された低層戸建て住宅地により良好な居住環境を形成するため、建ぺい率を50%、容積率を100%に変更する。

本案件について、平成20年8月12日から8月26日までの2週間、縦覧に供したところ、意見書の提出はなかった。

以上で第3号議案の説明を終わる。

よろしくご審議くださるようお願いする。

会 長 　ただいま第3号議案の事務局の説明が終わった。

これから議論に入るが、これも第1号議案と同じように、今回の議案は、区画整理の都市計画の計画を議論するものでもないし、事業計画書に関する意見書の問題でもない。事業計画書に定められているように用途地域を初めから定めると、そのとおりに建物がどんどん建てられてしまっただけで区画整理ができなくなるので、事業がある程度見通しがつくまでは暫定的に厳しい用途をかけるという方法を取っている。事業がある程度進捗した状況であるので、本来の用途地域に戻すというか、都市計画を変えるということであるので、ぜひその部分について意見をいただきたい。よろしく願います。

委 員 　今回の用途地域の変更は、金田西地区をどう開発していくのかということと密接に関係すると思う。そこら辺の整合性はどのようにとられているのかということである。

それから、全体の事業の進捗状況はどうか。

それから、用途地域の指定の中で1万2,500人の地域にすると、近隣商業というのは歩

いて暮らせるような買い物をする近隣の地域のための施設であるが、どうも近隣商業地域の規模が大きい。場合によっては、ここに郊外型の大規模店を設置すると、木更津市内の商店はますます疲弊するのではないかと思うが、計画が煮詰まってきたと言われるということは、近隣商業地域における企業誘致などの進捗状況はどうかというところを伺いたい。

もう一つは、これは確か施行者はURである。ここら辺は、先ほどのところもそうであるが、市としてこういうマンションをつくらうという、そういう企業誘致とかそういったものに関する対策はどのくらいとっておられるだろうか。

もう一つ、木更津市の都市計画審議会の議事録を読むと、製鉄所からの煤塵問題、環境問題が危惧されるのだという記載があったが、それについてどうなのかということ伺いたい。

事務局 まず、近隣商業地域の面積の問題について答弁する。

今回、近隣商業地域に大規模店舗が進出するのではないかと質問であるが、16haのうちアクアラインの高架下の部分、いわゆる道路の下の部分が約9haであり、宅地としては約7ha程度である。また、沿道型の近隣商業をかけていることから、宅地は大規模な店舗が出店するような形状にはなっていない。アクアラインの一般部の沿道を有効に利用しよう。また、今回、県施行の部分については用途地域の変更はないが、県施行側に将来のバスターミナルとか中心となる業務地区が予定されているので、その土地利用と将来的に一体となった業務都市を目指すため、その一部として近隣商業をかけている部分もある。

事務局 URの進捗状況であるが、事業費ベースで30%となっている。

木更津市 煤塵の話があったが、これについては、恒常的なものではなくて、年に1、2回程度、濃度が増すことがあるということなので、特段それが問題になるとは考えていないので、そこが住居地域としてふさわしくないということではないと考えている。

事務局 西地区との関係について、先ほど事務局から概要を答えたと思うが、金田東地区と同様にこの地域は東京湾アクアラインの着岸地ということで、基本的なコンセプトは木更津市の業務核都市構想を受けて総合的な土地利用を図るということで、基本コンセプトは同じである。

木更津市 企業誘致の関係についてお答えする。

何分、市の事業ではないので、市としては事業者であるURにお願いしているという形であるが、当然、企業誘致となると、市としての政策的なものもあるので、窓口として市の企画サイドと調整を図りながら、結果として木更津市の将来のためになるような誘致を図ってまいりたいと考えている。

委員 重複するかもわからないが、アクアラインの高架下16.3haが近隣商業地域になっている。木更津の将来のまちづくりに、この辺に商業地域をつくっていいのか。現状はどういう状況になっているか。家が1軒もないようなところに商業地域を指定して、実際にいいのだろうか。きょうは木更津の皆さんもいらっしゃるし、URとの関わり、県との関わりはどういうふうになっているのか、その辺を説明してください。

事務局 当該地区については、県の三角構想があり、千葉、成田、木更津、この業務核都市を形成して行って、そのポテンシャルを利用し県域全体が発展するようというところで進め

てきたものである。特に金田東地区については、アクアラインの着岸地として業務核都市の一翼を担う新たな市街地を形成するため、東地区については都市機構、西地区については県施行で現地を整備していこうということで、平成 10 年に都市計画決定がなされ土地区画整理事業が進められているところである。委員がおっしゃるとおり、既存の市街地ではない。アクアラインの交通を十分に利用した形で千葉県の新たな玄関口をつくらうとする事業である。

委員　いま説明があったのは三角構想ということで、それは前の発想である。金田東土地区画整理事業は、今、総事業費だって 468 億から 210 億に大幅に見直しがされて、西のほうも関連して言えばかなり大幅な見直しの中で、きょう市もいらっしやっているが、県も市も、西で言えば市の負担金、県の負担金が大幅に増額になっているわけである。いま説明があったのは、全く前提が崩れているということである。アクアラインの見込み違い、地価下落が続く中で、しかも今年に入ってからのこういう状況の中で、今の説明で、これがとんとんと進んでいくような状況ではないと思う。それは反論というか意見である。

質問であるが、用途地域の変更は「多様なライフスタイルに応じた住宅地をつくっていく」となっているが、先ほども「家がないところに」という話もあったが、住宅の需要をどう見込んでおられるのかお聞きしたい。木更津市では既に多くの区画整理事業が完了して、現在施行中は金田東、西、ほかにもいろいろな地区でやっているようであるが、ほかのところを見ても減歩率が 76%の青息吐息で休止状態、あるいは解散した組合も 2 ヶ所あるということで、施工済みの区画整理事業地内は非常に残念ながら空地だらけだということも聞いている。そういう中で、とても言葉はきれいであるが、「多様なライフスタイルに応じた住宅地をここに」、これがおそらく地元の皆さんの実感からしても呑み込めないのではないかと。「いや、できるのだ」と言うのであれば、木更津市の今私が申し述べたような現状がどうなのか。そんな中でも、ここで用途地域の変更をすればできるのだということをお考えならば、それについてわかるように説明していただきたい。

それから、「それと調和した複合業務地を配置する」ということであるが、現在、2 企業が進出予定であると聞くわけだが、そのあたりについてはどうなのか。これについても説明していただきたい。

事務局　進出企業の予定ということでお答えすると、機構のほうでは、昨年、各街区について民間事業者の希望を取った。いわゆるエントリー方式という形で事業者の募集を行っている。現在 10 社からの応募があって、事業者と譲渡条件等について協議、意見交換等を進めていると聞いている。年度内には一部ブロックでの公募開始を予定していると聞いている。

木更津市　木更津市の住宅需要ということでお答えする。

木更津市の人口は、平成 7 年ぐらいから横ばい。ただし、昨年度に比べれば今年は 1,000 人ぐらい増えているという状況である。これは住宅促進政策というものを取っていた結果からだと思っている。

木更津市の区画整理は 1,500ha の区画整理が現在済んでおり、現在施行中は 3 ヶ所。今回の UR の分と、県施行の西側と、請西千束台という組合が施行中である。委員も言われているが、区画整理の中に結構空きがあるのではないかとという話があったが、現在、木更津市は、高速バスの便を増やして、その辺の定住は進んできており、最近終了した区画整

理の中にも人が張りつきつつあるという状況であり、今後、金田東地区、西地区については、総合バスターミナル構想といったものが前進してくると、首都圏とのネットワークは格段に良くなっていくと考えているので、この住宅地としてのポテンシャルは結構高いものがあると考えている。

委員 今、説明もあつたが、現実的な根拠ある説明はどうかと率直に言わざるを得ない。もちろん頑張っていたきたいわけだが。

私はこれは最後にするが、市の負担、県の負担、東については県の負担はないが、例えば開発は東も西も一旦凍結して、今この時点に立ってもう一度ゼロから考え直すべきだと。先ほどの家の張りつきの問題、小店舗など、住民のまちづくりということ、もう一度住民の皆さんと一緒に市も考えるべき、県も考えるべきだと思う。

しかし、このままずっと突き進んでいくなれば、例えばこれは事業をやれば公共下水道をやっていかなければいけないわけで、総事業費が100億以上、木更津市だけの負担で24億と聞いている。金田の西と東、それからこの公共下水道全部を合わせて、金田関係の総事業費が665億を超える、市の負担が144億を超えるということである。税金がこうやって出ていくわけだから、今、本当にここで立ち止まって、もう一度様々な皆さんの声をよく聞いて、単に用途地域の変更ということでは済まされないと思うので、根本的な見直し、中止を求めて、私の意見とさせていただく。

会長 ほかにあるか。

(「なし」の声あり)

会長 それでは採決する。

第3号議案を原案どおり可決することに賛成の委員の方は挙手をお願いします。

(挙 手 多 数)

会長 賛成多数。

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3号議案を原案どおり可決することに決定する。

委員 今の個別議案ではないが、三つに関連して質問してよろしいか。

会長 では、どうぞ。

委員 個別議案の内容についてはではないが、今回たまたま用途地域の変更ということで議案が出された。内容が基本的に一低層から準住居、あるいは一種中高層から近隣商業への変更ということであったが、基本的にそれぞれ市町村のほうで審議されてここに出されてきているという認識でいるのだが、用途の変更に対して、これは大きな土地利用の変更になるわけだが、県が誘導、あるいはこういった個別の変更に対してどういうふうにと考えたら妥当なのか、誘導する方向性として正しいのかということに対して、基本的な方針をお持ちなのか。

もう一つは、基本的な将来方向の予測等について、あるいはその判断等について、地元との協議あるいは指導というものを行っているのかどうかということについて、県のほうに伺いたい。

事務局 まず用途地域であるが、以前は国からの通達等もあり、千葉県独自に用途地域の指定基準を設けていて、例えば都市計画に囲まれる道路の幅員とか、都市基盤整備の状況に応じて容積率を選択するとか、そういう基準を持っている。こういう区画整理事業等の計画

的な開発を行う場合には、特に駅周辺等が多いが、当然、市の基本構想なり市の都市マスタープラン等に駅周辺の将来のまちのあり方等を示した上で、市町村民の理解を得ながら都市計画手続を行っていくこととしている。

また、用途地域は 12 種類しかない。わりと大きなキャンバスを市町村に預けるわけであるが、街区単位とか、ある程度きめ細かなまちづくりについては地区計画とか高度地区とか、要は市町村が地区の特性に合わせて決められる都市計画であるので、そういうものをあわせもってきめ細かなまちづくりを進めていくように、市と県と一体となって協議したり、相談を受けているところである。

委員 全体的なスタンスはわかった。

特に聞きたいのは、一低層から用途に変更していく場合の考え方について、具体的な方針あるいは基準のようなものはお持ちなのか。

会長 それは私から説明するが、これは区画整理の案件で、区画整理の施行区域の都市計画決定のときに、もちろん基本的なマスタープラン、事業計画書の中にも、どういうふう人口を張りつけるか、どういう土地利用をするか決めているのだが、そのとおりに初めから用途を決めてしまうと、区画区域の中で自由に建物が建ってしまうと事業はできないわけであるから、当初は一番厳しい第一種低層住居を決める。そういうやり方を取っているのがほとんどである。それである程度使用収益ができるところから本来の計画を立てた用途に変えるという手続の一つである。

今お尋ねの件は、用途地域一般の定め方の質問だと思うので、この場で議論すると時間がかかるので、別途また説明をいただくような形でお許し願いたいと思うが、よろしいか。

委員 はい。全般にわたって申しわけない。ありがとうございました。

ただ、個別の議案として出てきたときには、今のような話はなかなか抜けてしまうケースが多いものだから。

会長 それは都市計画の決定のときと事業計画のときに必ず議論されているはずなので、それは既に都市計画で定められているものということで、現在、現下で議論されている案件とは別の案件だと考えている。

第 4 号議案

会長 次に、

第 4 号議案 四街道都市計画道路の変更について
を議題とする。

事務局の説明を求める。

事務局 第 4 号議案 四街道都市計画道路の変更について説明する。

ご審議いただくのは、国道 51 号の都市計画道路への追加並びに関連する 3・3・1 号山梨臼井線及び 3・4・7 号南波佐間内黒田線の都市計画道路の変更である。

付議書 4 ページ、またはスクリーンをご覧ください。

国道 51 号は、千葉市から茨城県水戸市に至る主要な幹線道路であり、現在 2 車線の道路として四街道市南部を横断しているが、都市計画決定はされていない。

関連する路線である 3・3・1 号山梨臼井線は、東関東自動車道の四街道インターチェン

ジ付近と国道 51 号を結んでおり、四街道市で整備を進めている路線である。

同じく 3・4・7 号南波佐間内黒田線は、国道 51 号を起点として、四街道市街地東側を南北に縦断する路線である。

資料 4-1 の 1 ページ、またはスクリーンをご覧ください。

国道 51 号は、北千葉拡幅事業により、千葉市若葉区から佐倉市馬渡までの区間を 4 車線の道路として整備する計画となっており、今回、四街道都市計画に追加しようとする部分は、四街道市吉岡から佐倉市馬渡までの延長約 3.2km の区間である。

資料 4-1 の 2 ページ、またはスクリーンをご覧ください。

国道 51 号の当該区間は 2 車線の道路として供用されているが、交通量が約 2 万 6,800 台と非常に多く、渋滞や交通事故が多発しており、現道を 4 車線に拡幅することにより、渋滞の解消及び交通の円滑化や安全性の向上を図るため、3・3・23 号国道 51 号として都市計画に追加するものである。

付議書 5 ページ及び資料 4-2、またはスクリーンをご覧ください。

3・3・1 号山梨臼井線は、国道 51 号の拡幅により終点の位置を変更し、あわせて、みそら団地と成台中土地区画整理事業区域の間の約 725m の区間について、四街道市が事業化にあたって詳細設計を行ったところ、橋梁構造となる部分もあり、市街化調整区域も位置していることから、幅員を 25m から 22m へ変更することとし、さらに車線数を 4 車線と明示するものである。

付議書 5 ページ及び資料 4-3、またはスクリーンをご覧ください。

3・4・7 号南波佐間内黒田線は、国道 51 号の拡幅により起点の位置を変更し、あわせて車線数を 2 車線と明示するものである。

本議案について、平成 20 年 10 月 17 日から 31 日までの 2 週間、縦覧に供したところ、意見書の提出が 8 通あった。

意見の要旨は、付議書 7 ページ以降に記載のとおりであるが、内容について重複する部分があるので、内容ごとに分類した上で説明する。

当日配付資料「意見書の要旨及び意見に対する考え方」の 2 ページから 4 ページ、またはスクリーンをご覧ください。

3・3・23 号国道 51 号の都市計画に関する意見としては、「民間最終処分場側に拡幅しておらず、負担が偏っているので不公平だ」との意見があった。

この意見についてであるが、最終処分場は地下水や周辺土壌への汚染を防止する設備が設けられており、このような土地を改変して道路整備を行うことは適切ではないと考えている。

また、「所有地を譲渡する意志がないので計画の変更を要望する」との意見については、国道 51 号の現状から 4 車線化の拡幅は必要であり、適切な都市計画案と考えているため、事業者においては関係機関と協力して地権者の協力が得られるよう十分な話し合いを行っていくこととしているところである。

次に、3・3・1 号山梨臼井線の都市計画に関する意見であるが、「車線数は 4 車線にする必要はなく、2 車線とすること」との意見があった。その理由としては「4 車線にするほどの交通量は考えられない」、「地元農家が不便になるような中央分離帯のある道路は要らない」、「車道ではなく自転車専用車線の整備をすべき」、または「できるだけ財政負担

がないように建設すべき」などを挙げているところである。

この意見についてであるが、3・3・1号山梨白井線は東関東自動車道の四街道インターチェンジ付近と国道51号を結ぶ重要な幹線道路であり、交通量推計の結果、約1万2,200台から2万2,500台の交通量が見込まれることから、4車線にする必要があると考えている。

なお、3・3・1号山梨白井線の歩道部分については、歩行者と自転車利用者が安全に交通できるよう自転車歩行者道を整備する計画となっており、歩行者や自転車利用者に配慮しているところである。

都市計画の手續に関する意見としては、「地権者に対して事前に実施した公聴会の連絡や案内がなく、変更案の図面等の資料配付もないため、対応が不十分である」との意見があった。

この意見についてであるが、都市計画の手續では個別の連絡等は行っていないが、今回の案の縦覧にあたっては、四街道市が独自に地権者の皆様に案内を送付して周知を図っている。

3・3・23号国道51号に関するその他の意見としては、事業実施に関する要望として、「中央分離帯の設置により右折の出入りができなくなるので配慮してほしい」「用地取得にあたっては代替地の確保や十分な補償を求める」との意見があったが、事業者においては、今後、関係機関と協力して地権者等と十分な話し合いを行い対応していくこととしているところである。

以上で第4号議案の説明を終わる。

よろしくご審議くださるようお願いする。

会 長 　　ただいま第4号議案の事務局の説明が終わったが、本件について意見、質問はあるか。
委 員 　　今、3・3・1号を4車線化するというので、1万2,200台以上あるということであるが、これは平成11年のセンサスに基づいた数値ではないか。去年の道路国会でもいろいろ言われたように、最新のデータに基づいての交通予測は51号線、3・3・1号線についてどうなのか伺いたい。

それから、四街道の都計審を見ると、附帯意見がついたと思うが、その内容をご紹介いただきたい。

それから、確かに51号線のほうは非常に渋滞があるということで4車線化というのはあるかもしれないが、一方で、交通量が増えると二酸化窒素や浮遊粒子状物質、騒音、振動など、そこら辺についての予測結果はどうなのか伺いたい。

事務局 　　3・3・1号の交通量予測についてであるが、17年のセンサスは確かにあるが、まだ地域交通については公表されていないので、最新というのは11年のセンサスの結果である。

附帯意見については、私どもは存じていないので、市の都計審の内容であるので、市のほうにお願いしたいと思う。

今回は特に都市計画アセス対象ではないので、環境影響評価については事業者が独自に任意の予測評価を行っているところであり、大気については環境基準を満足しているという結果が出ている。振動についても、特に大きな要請限度を超えているものはない。それから騒音であるが、現状がかなり基準値を上回っているところであるが、4車線化することによりぎりぎり基準値まで改善されてくると事業者から伺っているが、詳細は伺ってい

ない。

四街道市 附帯意見についてという質問であるが、本件については、「本計画道路の供用により予想される沿道の居住者の生活及び事業者の事業活動への障害に対して十分な対策が講じられることを望む」という附帯がついている。

委員 今の話の中で、一つは、最新の交通予測は 51 号のほうはどのくらい予測されているのかということをお答えいただきましたかったのだが、それはなかったのをお願いしたい。

それから、先ほどの環境の問題であるが、これは国土交通省千葉国道事務所の資料を見れば、これは最新の交通予測とすれば、4車線化することによって一日の交通量が4割から6割増えている。それにもかかわらず、騒音値が現状の環境基準をオーバーする値より減っている、環境基準と等しい値になっているということで、基本的には交通量と騒音は比例する。定常速度であればタイヤの音とかそういうのがあるが、比例するのになぜこうなのかということ。先ほど、詳細は存じていないということであったが、騒音値、これは環境基準ぎりぎりであるが、場合によっては必要な騒音対策を考慮するという考えがあるのかどうか。国土交通省にきちんと確認した上で、先ほどの四街道市の附帯意見の話もあるので、そうした面での対応は今後しっかりする必要があると思うが、その点はどうかお考えか伺いたい。

それから、3・3・1号に関しては平成11年のセンサスで検討したということであるが、確か道路構造令第5条の設計基準交通量1万2,000台を超えるから4車線化するのだということが四街道市の都計審などでもその根拠になっていたが、そこら辺はぎりぎりのところで最新のセンサスに基づいて4車線にするかどうかは検討すべきではないかと私は思う。そこら辺を見直すべきではないかと思う。

事務局 最初に51号の交通量を答えていただきましたかったということであるが。参考資料4のパンフレットにあるが、3万5,900台から4万2,400台である。

それから、交通量と騒音は比例するのではないかという意見であるが、確かに交通量が増えれば騒音は増えるというプラス要因もある。ただ、騒音については道路端の場所での騒音であるので、歩道等を設けた場合、2車線を4車線にした場合には、騒音の発生源となる音源が道路の端から離れることになるので、そういう意味で道路境界での騒音が下がるという要因もあるので、一概に交通量が増えたから騒音が増えるというものではなくて、プラスもあればマイナスもあるということかと思う。その詳細については、今回は都市計画アセスでもないの、私どもは把握していないのでご勘弁願いたい。

それから四街道3・3・1号の話であるが、3・3・1は1万2,200台から2万2,500台の交通量がある。確かに1万2,200台であれば2車線でもいいのではないかという話もあるが、1万2,200台ではなくて、1万2,200台から2万2,500台という幅があるので、当然4車線でよろしいかと考えている。

委員 今、道路騒音の話が出たが、私は、昔も、今もそうであるが、道路交通騒音問題を研究していた経緯から、今の道路騒音についてちょっとお話し申し上げる。

交通量が倍になると3dB増える。決して交通量と騒音レベルは比例関係にはない。エネルギーの対数で計算されることになっている。それから、自動車の速度に関しては、速度勾配が0.2。時速が10km上がると2dB上がる、大体そんな感じである。それから大型車と小型車に分かれているが、大型車と小型車でどのくらいエネルギーが違うかというと、

16 倍ぐらい違うという報告もあるので、1 台の大型車は小型車に換算するとどのくらい多いかということ、12～13dB 高い。ポイントは、大型車を減らし、走行速度を 60km 以下に抑えるということが、実際問題、道路騒音を減らすもとになる。それから、先ほど事務局が話したが、距離の抵抗。距離が離れると距離減衰効果というのがかなりあり、倍距離で 3 dB。官民境界と道路のラインが離れば離れるほど減衰率は大きくなるので、一般論として言えば、道路構造令に書いてある基準で道路をつくった場合、道路騒音レベルは下がるというのが通説である。

委員 私は、「交通量と騒音が比例する」ということに関して、環境省の『自動車騒音振動』という冊子があり、それから引っ張り出したものである。「交通量については、騒音の大きさは交通量に比例し、騒音については比例して増減するのであり、交通量が半減すれば騒音レベルは 2～3 dB 程度低減する」、そういう意味での比例、そういう趣旨である。

委員 それは「比例」とは言わない。

委員 そうすると、環境省そのものが間違っていると。

委員 そうである。

委員 ただ、今回の場合は、交通量が 4～6 割増加する。大型車の割合はどのくらいになるかもわからないというところで、最終的な基準としては騒音値基準ぎりぎりであるということから、環境に関しては先ほどの四街道市の附帯意見に基づいて必要な十分な配慮が必要であろうということを申し上げたかったということである。

会長 ほかにあるか。

(「なし」の声あり)

会長 それでは採決する。

第 4 号議案を原案どおり可決することに賛成の委員の方は挙手をお願いします。

(挙 手 多 数)

会長 賛成多数である。

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 4 号議案を原案どおり可決することに決定する。

第 5 号議案

会長 次に、

第 5 号議案 横芝都市計画道路の変更について
を議題とする。

事務局の説明を求める。

事務局 第 5 号議案 横芝都市計画道路の変更について説明する。

ご審議いただくのは、横芝光町横芝地区の都市計画道路の変更である。

付議書 4 ページの位置図及び 5 ページの計画図、またはスクリーンをご覧ください。

今回変更する路線は、横芝都市計画道路 3・4・5 号横芝駅前線である。

変更の内容であるが、この道路と接続している町決定の都市計画道路 3・6・6 号野々合原田線の変更に伴い、交差点部の変更を行うものである。

資料 5 の 1 ページ、またはスクリーンをご覧ください。

3・6・6号野々合原田線は、当初決定時は、平行する農業用開水路の影響で片側歩道の断面構成であったが、水路が暗渠化されることに伴い、その用地を道路として利用できることとなったため、今回、両側歩道の断面構成とするよう幅員及び線形の変更を行うことになり、これに伴い町で道路設計を行ったところ、交差点の設計に変更が生じたことから、3・4・5号横芝駅前線について交差点隅切り部の変更を行うものである。

本案件について、平成20年11月7日から21日までの2週間、案の縦覧を行ったところ、意見書の提出はなかった。

以上で第5号議案の説明を終わる。

よろしくご審議くださるようお願いする。

会 長 　　ただいま第5号議案の事務局の説明が終わった。

これについて、質問、意見はあるか。

（「なし」の声あり）

会 長 　　それでは採決する。

第5号議案を原案どおり可決することに賛成の委員の方は挙手をお願いする。

（ 挙 手 全 員 ）

会 長 　　全員賛成。

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5号議案を原案どおり可決することに決定する。

ここで、審議の時間が長引いてきたので、10分ほど休憩する。3時20分に再開する。

（ 休 憩 ）

第6号議案

会 長 　　それでは審議を再開する。

次に、

第6号議案 松戸都市計画、柏都市計画、流山都市計画、我孫子都市計画、鎌ヶ谷都市計画及び印西都市計画下水道（手賀沼流域下水道）の変更について

を議題とする。

事務局の説明を求める。

事務局 　　第6号議案 手賀沼流域下水道、南部第一幹線管渠のルート変更に関する説明をする。変更の前に、はじめに手賀沼流域下水道の事業概要等について説明する。

スクリーンをご覧ください。

手賀沼流域下水道事業は、千葉県の北西部に位置する手賀沼周辺の柏市、我孫子市、印西市を含む七つの市からの汚水を幹線管渠により広域的に集め、手賀沼終末処理場で処理して利根川に放流する事業である。

この地域は、首都東京に交通の便が良く、昭和30年代の初めごろから住宅開発など都

市化が進み、手賀沼等の水環境の悪化が問題となった。

このため、昭和 46 年から流域下水道事業に着手し、昭和 56 年度に一部供用開始をした。

その後、各都市の下水道整備にあわせ処理場や幹線管渠を順次整備し、19 年度末の進捗状況は、事業費ベースで約 82%、また幹線管渠については、総延長 88km のうち約 84km、96%が既に完成・供用開始しており、ちなみに、今回ルート変更を予定している箇所は、未整備の約 4 km に関わる部分である。

それでは、今回の都市計画変更の内容について説明する。

スクリーン、または手元の資料をご覧ください。

手賀沼流域下水道の幹線管渠網は、大きく、手賀沼を挟んで、北部地域の污水を集める北部幹線、北部第二幹線の北部ルートと、南部地域の污水を集める南部第一幹線、南部第二幹線の南部ルートに分かれているが、下流部において南部ルートが北部ルートに合流し、処理場へは一系統で流入する計画となっている。

こういった中、平成 7 年の阪神淡路大震災や平成 16 年の中越地震時において、処理場へ流入する箇所での被災例が報告されていることなどから、今回、南部第一幹線の一部、黄色い部分を廃止し、赤色の部分のとおり処理場へ直接流入するルートに変更して、処理場への流入を 2 系統化するものである。

これにより、震災時などの管渠網の相互補完機能や維持管理の向上を図り、より安全・安心な施設整備を目指そうとするものである。

なお、平成 20 年 10 月 17 日から 2 週間、案の縦覧を行ったが、意見書の提出はなかった。

よろしくご審議くださるようお願い申し上げます。

会 長 　ただいま第 6 号議案の事務局の説明が終わった。本件について何か意見、質問はあるか。

委 員 　これはお聞きしたところ、事業費で 30 億から 40 億ぐらいかかるということであった。それだけかけてやる意味があるのかどうかというところが一番ポイントだと思う。

先ほど、阪神淡路大震災で処理場の管が被災したということであるが、どうして被災したのか。例えば 2 本引いても、2 本ともやられる可能性がある。むしろ、きちんと 1 本で耐震対策を取れば、特に 2 本を引く必要はないのではないかなと思うが、そういう意味というのはどうなのか。

事務局 　一つは、2 本にして地震時の破砕の危険性の分散を図ろうと。特に処理場の構造物との繋ぎ目が被災している事例がある。構造物と管渠の地震時の動きが違うためにずれてしまうというところがある。そこで、今回の施行にあたっては、繋ぎ目については、ずれを一定の量を吸収できる可とう管等を配置して施工したいと考えている。

委 員 　考え方として、2 本あれば安心であるが、構造物と管路との間の可とう管を設置することによって耐震構造をやるということで相当対応できるのではないかなと思う。もう一つは、ここに書いてあるような維持管理上の向上というのがある。管路そのものでどの程度の維持管理のためにもう 1 本必要なかということも、もうひとつわからない。これは全体の予算との関係の中でどうなのかなと思う。

もう一つは、そもそもここだけではなくて、他の終末処理場なども含めて統一した考え方で今後ともそういう計画がされるのかどうかということも、もしあればお聞きしたい。

事務局 2系統化することによって維持管理。老朽化して管が損傷しているところを補修する際に、1系統を生かしながらも1系統を補修するという観点からも、こういう2系統化は必要かと考えている。

処理場の中の耐震化については、当然、施設の補強はするが、万が一壊れたときのバイパス機能の拡充といったところもあわせてこれから耐震計画をつくっていく。

会 長 ほかにあるか。

(「なし」の声あり)

会 長 それでは採決する。

第6号議案を原案どおり可決することに賛成の委員の方は挙手をお願いします。

(挙 手 多 数)

会 長 賛成多数。

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6号議案を原案どおり可決することに決定する。

第7号議案

会 長 次に、

第7号議案 流山都市計画事業運動公園周辺地区一体型特定土地区画整理事業の事業計画の変更の縦覧に係る意見書について

を議題とする。

事務局の説明を求める。

事務局 第7号議案について説明する。

本議案は、つくばエクスプレス沿線整備事業のうち、千葉県が流山市域で施行している運動公園周辺地区一体型特定土地区画整理事業について、事業計画の変更の縦覧を行った結果、提出された意見書についてご審議いただくものである。

なお、土地区画整理法第55条により、知事は、本審議会が提出された意見書の内容を審査し、その意見書に係る意見を採択すべきであると議決した場合においては、自ら事業計画について必要な修正を加え、採択すべきでないとして議決した場合においては、その旨を意見書を提出した者に通知しなければならないとされている。

また、土地区画整理事業の事業計画は、都市計画で定められた内容を基本として策定されていることから、意見書は、設計の概要、資金計画等の「事業計画」について提出できることとされており、施行区域、都市計画道路等「都市計画において定められた事項」については、意見書提出の対象外とされている。

議案書1ページに意見書提出者3名、3～10ページが意見書の写しである。

参考として、11ページは位置図で、赤い枠で囲まれた区域が本地区であり、つくばエクスプレス流山セントラルパーク駅を中心とする面積232.1haの地区である。

12ページは設計図、13ページが変更前後対照図となっている。また、別冊の資料7-1の1～3ページは意見書の要旨を取りまとめたもので、その後ろに資料7-2として事業計画書(案)を添付している。

意見書の要旨を説明する前に、運動公園周辺地区の変更の概要について説明する。

議案書 13 ページの変更対照図及び当日配付資料の 13 ページの「事業計画変更概要書」をご覧ください。

変更概要書の「2 変更概要」の主なものとして、「設計の概要」では、事業費の財源確保に必要となる保留地を増やし、その整備に伴い区画道路等の追加及び緑地計画の変更を行っている。

資料 13 ページの変更前後対照表の右側が変更前で、水色が調整池、緑色が緑地である。これらを左側の図面のように見直し、黄色の保留地及び赤色の区画道路等を新たに設けるものである。

面積の変更については、資料 2 に記載のとおりである。

14 ページをお開きください。

これらの変更に伴い、公共減歩及び保留地減歩は変わるが、合算減歩に変更はない。

「事業施行期間」としては、施行期間を 12 年間延伸し、平成 11 年 3 月 12 日から平成 35 年 3 月 31 日までとする。

「資金計画」としては、総事業費は約 742 億円で、変更はない。

収入の主な変更点であるが、国庫補助金は、地価下落により都市計画道路の用地買収費相当額が下がることに伴い減額となる。これに連動して、県・市負担金がそれぞれ約 4 億円の減額となる。

保留地処分金については、面積を増やしたものの、地価下落の影響を踏まえて処分単価を下げたことにより約 10 億円の減額となる。

また、新たに下水道整備を要する財源として、地域住宅交付金 20 億円を導入するものとする。

15 ページをお開きください。

支出の主な変更点であるが、工事費については、これまでの実績等を踏まえて、公共施設整備費、建物移転費等、及び調査設計費を増額し、上・下水道・ガス事業費、整地費及び工事雑費が減額となり、トータル約 28 億円の減額となる。

損失補償費については、これまでの実績等から見直しを行い、約 18 億円の増額となる。

借入金利子については、利率の動向を踏まえて約 1 億 7,000 万円の減額となる。

事務費については、これまでの実績に基づき必要な経費を計上することにより約 11 億円の増額となる。

この「事業変更計画案」について、平成 20 年 10 月 10 日から 10 月 23 日まで縦覧したところ、3 通の意見書が提出された。

それでは、提出された意見書のうち、「土地区画整理事業の事業計画に関する事項」に対する意見の要旨と、これに対する施行者の考え方について説明する。

内容については重複する部分があるので、当日配付資料の 5～12 ページに、内容ごとに意見の要旨と、これに対する考え方を整理しているのので、この資料により説明する。

なお、意見書を提出された 3 名のうち、A 氏と C 氏は地権者であり、B 氏は地権者ではない。

資料 5～6 ページをご覧ください。

最初に「事業施行期間」に関する意見であるが、

A 氏においては、

- ・事業期間の延伸案に納得できない。
- ・少しでも早く事業が進むよう創意と工夫で施行し、事業期間を短縮すべきである。

B氏においては、

- ・事業完成年度の期間延長について科学的根拠がない。
- ・整備面積ベースの進捗率は10%に到達しておらず、期間延伸しても完成できる見通しがない。

C氏においては、

- ・早い地区の換地と遅い地区の換地では10～15年の差が生じており、精神的、金銭的に公平とは言えない。
- ・私の居住する地区も第一期整備地区に加えるよう要望する。

という内容である。

これらに対する考え方としては、

- ・本事業については、事業着手後、平成17年度までは、鉄道の開業に向け、鉄道用地の確保や駅前広場の整備等に全力を挙げて取り組んできたところであり、幹線道路の整備や駅周辺街区などの本格的なまちづくりについては、鉄道開業後、順次行ってきたところである。
- ・事業期間については、建物移転や造成工事等について整備手順等の行程を精査し、年間の投資額を勘案しつつ、10年後概成、15年後完了を目標として段階的な整備計画を策定の上、設定したものである。
- ・また、この目標達成にあたっては、地権者等に対して十分説明するとともに、建物移転交渉等の民間への業務委託やブロック単位の移転交渉及び効率的な工事の発注などにより事業のスピードアップを図っていく。
- ・なお、土地区画整理事業の宅地造成にあたっては、地域の方々の生活環境を維持しながら、建物等の移転をはじめ埋蔵文化財調査や上下水道などの供給処理施設の整備を進める必要があるため、広い地域を一斉に整備することは難しく、段階的に整備することとなる。
- ・今後、工事の実施にあたっては、効率的な整備手順を考慮しながら、地権者の方々の理解、協力を得て、早期の土地利用が図れるよう、事業の推進に努めてまいる。

次に、資料7～8ページをご覧ください。

「資金計画」に関する意見であるが、

A氏においては、

- ・20億円の地域住宅交付金が新たに財源確保されているが、その使途が疑問である。
- ・千葉県及び流山市は、20億円の地域住宅交付金の確保により、それぞれ4億円ずつの負担金の減額を行うのではなく、当初予定していた負担金の支出をし、一歩進めた良いまちづくりを行うべきである。
- ・支出では工事費が減額され、形に残らない調査設計費や損失補償費、事務費の増額が行われている。
- ・区画整理事業を速やかに行うことにより、補償しなくて良い補償の解消、事業計画どおりの施行による調査設計費の解消、事務費の減額ができるはずである。

B氏においては、

- ・単独費として巨額の負担を県と市が折半する仕組みとなっている。
- ・計画変更というなら、独立採算制を強め、地元市の負担軽減をすべきである。
- ・施行者は責任を取らず、流山市に巨額の財政負担を求める仕組みを見直ししていない。

という内容である。

これらに対する考え方としては、

- ・事業計画見直しにおける資金計画については、地価下落に伴う保留地処分金の減収分について、新たな財源として地域住宅交付金の導入や公共減歩から保留地減歩に転換した新たな保留地の創出などにより、事業全体の収支バランスを図ったものである。
- ・県と市の負担金の減については、国庫補助金の減額及び補助率の増により、その制度上から連動して下がるものである。
- ・なお、地域住宅交付金については、地域内の下水道整備費に全額充当されるものである。
- ・工事費については、現計画の整備水準を維持しつつ、これまでの実績を踏まえて見直しを行った。調査設計費については、事業のスピードアップを目的とした移転補償交渉業務等の民間委託の導入による経費を計上し、損失補償費及び事務費については、これまでの実績に基づき必要となる経費を計上したのとなっており、適正な資金計画であると考えている。
- ・地元負担については、交通結節点となる駅と駅前広場・駅前線など駅周辺の整備効果が市域の広範囲に及ぶ公共性の高い事業であることから、市も相応の負担をするものであり、事業費の負担も含めて県市が協議のうえ共同して行っているものである。

次に、9ページをご覧ください。

「保留地処分単価」に関する意見であるが、

B氏においては、

- ・保留地処分単価の変更、保留地処分面積の増大に妥当性がない。
- ・流山セントラルパーク駅を含む同事業地区の保留地が売れるとした根拠を示すべきである。
- ・今回の事業計画変更は、公共減歩を減らし、保留地減歩を増やしており、これは赤字穴埋めに地権者の土地を減歩するようなことである。
- ・減歩を正当化する理由として「不動産価値が上がる」と説明してきた経緯から、保留地処分単価の引き下げは、平均4割減歩という議論も成り立たない。

という内容である。

これらに対する考え方としては、

- ・保留地処分単価については、不動産鑑定評価を取得した上で地価動向等を踏まえて設定したものであり、保留地面積の増大については、処分金収入の減少を補うため、公共施設用地の見直しにより、新たに保留地の面積を確保したものである。
- ・保留地処分については、つくばエクスプレスの開業後、輸送人員も順調に伸びており、東京都心から30分圏内にある流山地域は、緑豊かな環境を有する利便性の高い住宅地として、今後も市街地の形成が進むにつれ宅地需要は見込まれるものと考えている。

- ・減歩率については、合算減歩に変更はなく、地権者の負担が増加しないよう見直しを行ったものである。
- ・なお、保留地処分単価は地価動向の影響を受けるが、区画整理の土地の評価は同一時点の整理前と整理後の利用増進の度合いを同一基準で相対的に比較するものであり、減歩率算定の考え方が地価変動により変わるものではない。

次に、10 ページをご覧ください。

「自然環境等」に関する意見であるが、

B氏においては、

- ・森林を伐採し、アスファルトの道路とCO₂を排出する住宅地とで覆うならば、本事業は地球温暖化加速開発と言える。
- ・オオタカの餌場となっている農地や自然環境が含まれており、土地形状や歴史的背景を踏まえた見直しをすべきである。

という内容である。

これに対する考え方としては、

- ・本事業は、オオタカが生息している「市野谷の森」に隣接する豊かな自然環境を有する地区を近隣公園として一体的に保全するなど、できる限り斜面緑地や土地形状等に配慮した事業計画としている。
- ・なお、CO₂の排出抑制の取り組みとして、流山市と協力しグリーンチェーン戦略による宅地内緑化などを積極的に誘導するよう努めてまいる。

11 ページをお開きください。

土地区画整理事業の事業計画以外の事項及び都市計画決定事項に関する意見については、別途整理している。

その理由として、施行区域、都市計画道路等「都市計画において定められた事項」は、土地区画整理法第 55 条第 2 項の規定により、意見書提出の対象外とされていることによるものである。

1 点目の意見としては、

B氏において、

- ・今事業計画の変更を一旦中止し、規模の縮小など大本から計画を変更することを強く望むものである。

という内容である。

これに対する考え方としては、

- ・事業区域については平成 10 年 1 月に都市計画決定された区域に即したものであり、土地区画整理法第 55 条第 2 項の規定により、意見書提出の対象外とされている。

12 ページをお開きください。

2 点目の意見としては、

B氏において、

- ・環境への影響が深刻な幅員 40m の都市計画道路 3・1・1 号線を見直ししていない。
- ・千葉県と流山市が都市計画道路の見直しをしていると聞いているが、今事業計画変更案に盛り込むべきである。

という内容である。

これに対する考え方としては、

・3・1・1 号線については既に都市計画決定された内容であり、土地区画整理法第 55 条第 2 項の規定により、意見書提出の対象外とされている。

以上、説明したとおり、本事業計画変更（案）は、事業の進捗状況を踏まえ、事業のスピードアップを図るため、整備展開方針を明確にした上で、地価下落の影響など社会・経済情勢の変化に対応し、地権者の負担が増加しないよう見直しを行ったものであり、妥当なものであると考えている。

よろしくご審議くださるようお願い申し上げます。

会 長 　　ただいま第 7 号議案の事務局の説明が終わった。本件について質問、意見はあるか。
委 員 　　二つ伺う。

1 点目は、意見書で、この地域においては、ほかのつくばエクスプレス沿線地域と比較して、施行地域あるいは流山市の施行地域に比して遅れているということで、事業期間を短縮してほしいという意見が出されている。それに対して県のほうでは、今後 10 年間に大体できて、15 年後には事業が終了するという説明をされていたが、遅れた原因、「遅れている」という解釈をしているかどうかは別として、ほかと比して進捗率が遅れている理由は主に何かということ伺いたい。

二つ目は、保留地の処分についてであるが、意見でもあったが、17 万 1,000 円という処分地単価を決めているわけだが、新市街地地区、つまり「おおたかの森」のほうは 17 万で、こちらは 1,000 円高いのだが、「おおたかの森」は野田線との結節点であり、なおかつ商業集積が若干なりとも進んでいるような地域であり、確かに東京にこっちのほうに近いが、現実問題としてこちらのほうが保留地の処分単価が高いというのは、快速も止まらないということも考えると、ちょっとどうかなと一般の人は思うと思うが、その辺の考え方についてもう一度伺いたい。

事務局 　　まず、他地区に比較して遅れているというか、とらえ方は別として、遅れている理由ということであるが、事業スタート時からの取り組みについては、先ほど説明したとおり、鉄道用地の確保等に最大限全力で取り組んできたところである。

運動公園周辺地区は、他地区に比べると地形が高低差が大きく複雑で、また埋蔵文化財等が地区のほぼ半分を占めている。それも 1 層でないという場合もある。また、建物等が非常に多く、移転を要する建物が多いため、移転交渉等に予想外の時間を要するというので、このような進捗状況、約 26.4%の進捗という形になっている。

保留地処分単価についてであるが、運動公園が東京に近い、新市街地は 1 駅であるが遠いということはあるが、一番の大きな違いは、保留地処分単価が決められた時期もあろうかと思う。というのは、バブル崩壊後の地価下落が全国的にずっと続いており、概ね全国的に回復したのが 19 年の地価公示価格で明らかになっている。つくばの場合は、18 年くらいにほぼ下げ止まりして増加に転じているという状況が見えてきたという状況である。新市街地地区の事業計画は 18 年 12 月に変更されているが、実務的な手続は 17 年から始まっているので、そうした地価動向の背景を踏まえて施行者のほうで設定されたものだろうと考えている。運動公園については、地下上昇が顕著になった 19 年以降に鑑定等を取って設定しているのので、若干の差が出ているということだと思う。

委 員 　　平成 35 年 3 月末まで延びたということであるが、移転交渉などで大分時間がかかる、

また進捗率 26.4%というところで、35 年で完了する保証はあるのかどうか、その根拠は何なのか。とりあえず設定して、またその先延びるのではないかということがあると思うが、それについてお尋ねする。

それから、事業計画書の中で、資金計画書が、収入、支出が、12 年延びたのに 742 億円と変わらない。その中で、下水道、ガス、工事雑費が減少しながら、一方で、先ほど説明があった調査設計費が増え、工事費がトータルで 28 億円減ということだが、普通は、12 年間延期ということになれば、いろいろな間接経費が増えて、工事費が増えるはずだと思う。そこら辺、工事増による増額分がきちんと事業計画書の中で算出されているのかどうかということをお尋ねしたい。

3 点目に、3・1・1 号線について今回は対象外ということだが、この意見を言われているのは、おそらく、今 40m の幅がある 3・1・1 号線を見直すことによって事業費の削減とかそういうことに回すことができるのではないかという思いもあったのではないかと思う。今の 3・1・1 号線は、区域外のところでの事業の進捗状況と、いつ開通する見込みなのか。もう一つは、難しければ将来に少し見直しの可能性があるのかどうかということ。その辺、事業費の絡みの中で意見を伺えればと思う。

事務局 まず、35 年に事業が終わるのかということであるが、「整備展開図」提示）これは、事業計画を策定するにあたり、移転計画とか工事計画を精査して各年度ごとに整備計画を立てて、概ね 5 年単位での整備目標を地権者に説明したものである。赤が既に整備済みのところ、真ん中の水色のところが第一期地区、概ね 5 年間で、24 年までに整備し、緑色のところが第二期地区で 29 年、黄色が 34 年ということで、先ほどの都市計画道路 3・1・1 号のところは第三期に入っているという状況である。

地権者から事業の推進を要望されているということで、この計画を示した上で地権者の協力を得て計画的に整備していこうということで、その結果として 35 年 3 月という施行期間を設定したものである。このために、県としては職員を若干増やし、あわせて移転交渉等の業務を民間へ委託することにより、19、20 年度は職員が 9 名ほど張りついているが、そういった体制の整備等も含めて事業の推進に取り組んでいるところである。県としては、そういう地権者の意向を踏まえて、この計画に沿って全力で完成に向けて取り組んでいきたいということである。

それから、利率がほとんど変わっていないという指摘であるが、事業期間が延伸すれば確かに同じ利率であれば利息は増えてくるということがあるが、当地区については、当初予定していた利率 3.5%が実質的には 1%から 1.数%程度。それから、当初予定していた投入事業費が大分違うので、結果としてほぼ利率の範囲内に収まったという状況である。

工事費等についても、実績等を見て積み上げた結果としてそういう工事費になっているということである。

3・1・1 をいつ通すのかということについては、区域内については第三期で予定している。

委員 私は、この意見書、何件か出ているが、議案書の 6 ページ、7 ページで議論させていただきたい。

6 ページ、7 ページ、8 ページと連なっているが、この事業計画変更については、この方もおっしゃっているように、「計画の変更を一旦中止して、規模の縮小など大本から計

画変更すべきである」というこの意見書をぜひ付して国に上げるべきだというのが、私の結論である。

先ほどから議論されているので、重複を避けながら。

そもそもこの計画は、本当ならば、今は平成 21 年で、平成 10 年から始まり 12 年間で来年 22 年には完了ということであったが、平成 10 年から始まって 34 年だから、12 年間で終わるところを 24 年に延長して、それでも私はこの計画は終わらないだろうと思う。

先ほど、進捗率で事業費ベースで 26.4%と、もう 3 割近く進んでいるかのような印象になるが、これはあくまで事業費ベースである。整備面積の進捗率では、全体の何割か。使用収益開始指定率、すぐにでも使用できるよというその指定率は、今、最新の数字で何%になっているか。今の進捗状況を知る上で、一つ目お答えいただきたい。

二つ目は、保留地を処分するということがこの事業費の大きなメインになって、半分以上、保留地を売らなければいけない。そこで収入を得るわけだが、歳入の大半を占めるわけだが、これが売れなければ大穴があいてしまう。これは当然である。この運動公園周辺地区は、初めから県と市の単独費ということで 92 億 5,900 万円、約 100 億近い税金投入が前提である。それを確認させてください。

さらに、今回の変更の中で 20 億円の国からの交付金を使うということであるから、こういう進捗率の事業であるが、今段階でもかなりの税金が使われているということである。であるから、保留地が本当に売れるのかどうかということでは、この意見書でも、6 ページの下から 6 行目に「第 3 に、」とあるように、保留地の問題は非常に重要になってきていると思う。先ほど委員がちょっと疑問を投げかけられた。そのとおりだと思う。おたかの森駅は平米単価 17 万円、そして快速が止まる。こちらの流山セントラルパーク駅は 17 万 1,000 円で、それより高い。普通しか止まらない。先ほど説明もあった。結論から言えば、「いや、大丈夫だ」と。しかし、大丈夫ではない。

1 点、この保留地の問題で聞きたいのは、流山セントラルパーク駅前の市有地の賃貸借契約は入札はゼロだったと。この点についての現状と、それが好転しているのかどうか。そして、こういう問題について県としてどう認識されているのか。

ちなみに、流山の保留地販売を考えると、本当に狭い区域、流山市内を見渡したときに、おたかの森駅周辺の保留地販売状況や分譲マンションの売れ行き状況はどうか。西平井・鱈ヶ崎、これは市がやっているが、ここでは販売状況はどうか。それから、木地区では大区画が売れなかったということがこのところあるかと思うが、どうなのか。

流山セントラルパーク駅前については市有地の問題、その他今言ったほかの区画整理地域、同じ流山の保留地販売状況について、現状どうとらえ認識されているのか、お答えいただきたい。

事務局 進捗率、保留地の処分状況についてお答えする。

まず、運動公園周辺地区の進捗率のうち、使用収益開始指定率はどうかということは、昨年末現在で 7.2%である。

整備面積は、これは整備された面積であるが、15.3ha で 6.6%となっている。

保留地の処分状況であるが、おたかの森駅周辺の市施行、西平井・鱈ヶ崎地区については県のほうでは把握していないので、市のほうでお答え願いたい。木地区については、

昨年公募したところ、応募がなかったということである。

市有地の現在の状況についても、これも応募がなかったと聞いているが、詳細は市のほうでお願いしたい。

会 長　いま質問があったことについて、市のほうでもし情報を知っておられる方がいたらお答えいただきたい。

流山市　西平井・鱈ヶ崎地区の保留地の状況であるが、細かい資料は持っていないので明確なことはお話できないが、今年度、一般の宅地分譲を5区画ほどして、そのうち3区画は処分された。あとの2区画については、現在売れ残っており、申し込みがあればその段階で売るといふ形になると思う。

それと、この関係であるが、市有地が売れなかったという話もあり、サブプライムローン等に端を発した不動産市況の悪化、建設資材の高騰等があったという中で市のほうでは判断している。

委 員　進捗状況について答弁があったが、事業費では26.4%であるが、使用収益開始指定率はたったの7.2%、整備面積で言えばたったの6.2%という現状を直視しなければならないと思う。

時間がないので、本当は歳出の事業計画の部分でも物を申したいのだが、歳入に絞って、今、市のほうからも県からも説明があった保留地の問題に絞って話をしたい。

木地区は応募がなかったと。とても簡単な回答であるが、それについての認識。これからどうしていくのか。この大区画に応募がなかったわけである。2件続けて入札ゼロである。これは木地区の大きな問題である。これからこの保留地が売れなければ大穴があくわけだから。

もう一つは、おたかの森駅周辺でも、駅前には非常に高いビルが建っており、分譲マンションなども建って、非常に進んでいるかのように見えるが、こういうことはご存じか。駅から徒歩5分の分譲マンション25戸の事業者が民事再生を昨年8月に申請している。入居者はたった3戸だけで、現在、係争中と。これは係争中ということなのでコメントは差し控えるが、私どもに入った情報では、売買状況の確認のため、夜、現地を見に行った入居者に、事業者、つまり販売する業者が、売れていない部屋の電気もつけて、完売に近いと虚偽の情報で3,700万円で購入させたことに伴い不当な損害を受けたと、こういう係争である。おたかの森駅周辺5分の分譲マンション。そして、きょうの情報では、あまりにも空いているので、この3,700万円の金額を2,400万円に下げて別の会社がいま売りに出しているという状況である。こういうことをご存じなのか。

それから、流山市のほうで、西平井の5区画のうち3区画しか売れていない、残り2区画もまだだと。大変苦しい状況で大変だと思うが、西平井についても、保留地処分金収入予算9億円のうち2億数千万円しか収入がなかったために、借金として一般会計繰入金で対応しているという状況である。流山市はそういうことで、説明は求めないが。

木地区の問題、おたかの森周辺でもこういう状況だということの中で、こちらの県施行の運動公園周辺地区が17万1,000円に保留地の平米単価を下げたが、セントラルパーク駅周辺の公示価格は平均で14万ちょっとであるから、これはもっとシビアに見なければいけないのではないかと。これはもう一度県の回答をお願いする。

もう1点は、7ページに行くと、人口の問題で、平成32年度が流山市は人口のピーク

だとしているという記述があるが、県も流山市の人口ピークは平成 32 年だと認識されておられるのか。これについてお答えいただきたい。

次に、「第 4 に、」のところに入るが、「おおたかの営巣が運動公園地区南側に新たにあるのではないかとされています」という意見書の記述があるが、オオタカの巣を県として調査していると聞いた。何年間どんな調査をやって、結果はどうか。県の調査結果についてお答えください。

委員 これは内容に関するというより希望であるが、私は各地方のそれぞれの事情について知らないものだから、委員のいろいろな質問に対して謙虚に耳を傾け、その都度参考とさせていただいているつもりではあるが、現在の議論は、事業計画の変更、要するに運動公園のところの道路の変更に対してお三方から意見が出て、それに対する見解が適切かどうかという議論をしているわけである。もちろん、お三方の意見のみならず、どんな意見でも謙虚に聞かなければならないと私は考えているが、ここで、権限のない問題、要するに保留地の処分価格が適正であるかどうか、そういう問題について、そこまで遡って私どもがこの議場の中で議論の正否ということに参加しなければいけないというのは、ある意味では私は非常に苦痛のように感じている。問題の重さと議論の論点をはずさないで、そのところで議論していただかないと、私どもは何時までかかっても、夜を通してでも議論しなければいけないことは謙虚に耳を傾けるつもりであるが、問題の軽重、あるいは現在何について議論をしているかということについて、適切に判断いただきたいと希望している。

委員 若干、背景を説明しておいたほうがいいのかと思い、あえてマイクを取った。

いま話題になっている流山運動公園の区画整理事業については、流山運動公園地区区画整理審議会というのがあり、そこは地権者の方が入っている審議会であるが、そこで、地権者の方にとって非常に大きな問題であるから、もっと真剣な議論がなされているはずである。

特にいま話題になっている保留地処分であるが、このご時世で地価が下落しているのはやむを得ない、高く売りたいって売れない、でも売らないと事業費に還元されない、そういうジレンマに陥っているのも事実で、そこで何かいい知恵はないかと。例えば保留地をずっと売らないで高くなるまで待つてから売ったらどうかとか、そんなことをしたらどうせ県がやることだからペンペン草が生えてみともない保留地になっちゃうとか、そういう議論がなされている。いろいろなアイデアを今考えて、こういうご時世で保留地を何とかして予定どおりの価格で売りたい、今売っては無理だと。そんな中で、例えば 5 年とか 6 年とか時限を切って別の用途に振り分けることができないかとか、そういう議論もなされている。

そういうことから申すと、委員は保留地は大変だとおっしゃるが、確かにそのとおりで、もしできたら、こういうアイデアを使ってやったらどうかという建設的な意見をぜひ求めたいと思う。「だめだ、だめだ」というのは、みんなわかっている。保留地が高くなるというのはわかっている。わかっている中で、苦しんで流山運動公園の区画整理審議会の委員の方たちも苦慮しているわけである。そうしたときに、こうしたらいいのではないかという意見あるいは考え方は非常に期待されているわけで、ここまで区画整理事業に関心がおありなら、もっとよく区画整理を進めるアイデアをぜひ出していただければと思う。

事務局 何点か質問があったが、順次お答えしたい。

まず、おおたかの森駅周辺のマンション問題に関しては、寡聞にして存じてはいない。

保留地の処分単価については、単に計算上の話だけではなくて、処分単価というのは経済動向に非常に左右されるわけである。また、今回の木地区の処分に対して応募がなかったということについては、応募したとたん翌日からアメリカに端を発した金融危機が勃発したということが一番大きな原因と考えている。単に単価だけではなくて、企業の金融手当といったことができないとか、そういった経済情勢が大きな影響があるだろうと思っている。だから、区画整理の保留地処分単価については、事業計画上はこういう形で設定しているが、それを実際に処分するときに幾らで処分できるかということが問題になって、その状況を見ながら、事業運営に支障がないように事業計画等の運営・管理をしていくということが必要になるわけである。そういう意味で、今の保留地単価が妥当かどうかということは、これは逆に言うと処分してみないとわからないということも言えるかと思う。我々としては、地権者の意向というものは、まず事業のスピードアップを図ってほしいという趣旨を非常に重く受けとめている。そういう意味で、なるべく市街地形成を早くして地権者の土地活用を図り、それによってむしろ魅力的な市街地を形成することによって地価の安定化も図っていくという方針の下に事業に取り組んでいるということである。

人口問題については、これは事業者である県が判断すべき問題ではなくて、我々は、区画整理事業の中の、人口が張りついた場合にどのくらいの人口が受け入れられるかというキャパシティを整備しているものである。したがって、人口の将来の張りつきによって容量が変わるわけではないので、それは別の場で議論をすべき問題かと思っている。

オオタカの調査については、つくば沿線整備事業を始めるにあたり、都市計画決定段階で環境アセスというものをやっている。現在、おおたかの森の公園のところは区域からはずしているが、そのアセスの結果に基づいて事後調査というものをやっている。オオタカの調査の結果に関しては、オオタカは環境省のレッドデータブックのレッドリスト（絶滅危惧種）に載っているもので、その情報は非公開とされているのが通常である。したがって、その情報に関しては説明する場がないということだけ申し上げておく。もしオオタカがいるということになれば、これは継続して調査し、専門家の指導・助言を受けながら適切な対応を図っていくことになる。

委員 保留地の問題は、今回、事業計画の変更ということであるので、過去に遡ってというよりは、今の事業計画の変更に関わるということと質問させていただいているので、どうぞご理解ください。

保留地の販売状況についても、十分な把握をされておられないようである。私はなぜこれを繰り返し言うかということ、先ほど委員から「地権者の方にとって」ということがあったが、地権者の方にとってはもちろんのこと、ここで言えば92億、さらに国のほうで20億、つくば沿線全体で言えば約2,000億というお金も、県民の皆さんの税金が関わっているわけである。この開発が非常に無責任な形で進められると、県民全体の税金の使い方にとってどうなのかということがあるので、あえて申し上げている。売れない場合は赤字になって、また県民の皆さんの税金を投入するということが往々にしてこれまでもあるので、そのところであえてこだわらせていただいていることを申し添えたい。

人口の張りつきについては別のところでおっしゃるが、人口が計画どおり張りついてこそ税金投入の意味を県はおっしゃっているもので、その点で大本から崩れてしまうだろう

と言わざるを得ない。結論の部分で言えば、この意見書をぜひ付していただきたい。

会 長 ほかにあるか。

(「なし」の声あり)

会 長 それでは採決する。

第7号議案について、本審議会として意見書を採択すべきではない旨、議決することに賛成の委員の方は挙手をお願いします。

(挙 手 多 数)

会 長 賛成多数。

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7号議案について、意見書を採択すべきではない旨、議決することに決定する。

第8号議案

会 長 次に、

第8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（柏市）について

を議題とする。

事務局の説明を求める。

事務局 第8号議案について説明する。

見出し8、1ページをご覧ください。

ご審議いただく案件は、株式会社吉中商事が柏市に設置する産業廃棄物処理施設の敷地の位置に係るものである。

2ページをご覧ください。

施設の概要であるが、本施設は、平成18年7月から行っているリサイクル施設で、当該敷地において廃プラスチック類や木くず等の破碎を行っているが、このたび破碎機を更新し、廃プラスチック類の処理能力を一日当たり3.99トンから16.38トンに増やす計画であることから、建築基準法第51条の許可が必要になるものである。

なお、許可については、特定行政庁である柏市が行う。

次に、スクリーンをご覧ください。

計画地は、JR柏駅から北西に約3.5km、つくばエクスプレス柏の葉キャンパス駅から南西に約1.4kmの位置にあり、柏機械金属組合が造成した柏機械金属工業団地内にある。

用途地域は工業専用地域に指定されている。

赤い線で示したのが国道16号である。こちらが主要地方道（県道）守谷流山線である。

敷地は、三方が道路に面し、周辺は、工業専用地域に指定された工業団地であることから、金属加工工場など各種の工場が立地している。周辺の事業者や居住者には、今回の事業計画を説明し、反対の意見はなかった。

搬出入は、国道16号、県道守谷流山線を経由し、工業団地内の市道に面した出入口から行う。見通しもよく、また当事業における搬出入の車両数から車両等の通行に支障はないと考えている。

敷地は赤い線で表示している。建築物は、既存の工場棟と事務所をそのまま使用する。

更新する廃プラスチック類の破砕機は建物内部に設置し、防振ゴムなどにより、騒音、振動、粉じん等の対策を行う。

搬入は、赤い矢印のように搬入される。

搬出は、青い矢印のように搬出される。

敷地の周囲は、高さ 1.8mのネットフェンスで囲われており、植栽により緩衝緑化がなされている。また、駐車スペースも適切に配置された施設となっており、施設計画について支障はないものと考えている。

その他環境対策については、中核市である柏市において産業廃棄物処理施設の事前協議が終了し、設置許可申請書が提出されている。

環境部局において環境に対する審査が行われており、支障がないことを確認している。説明は以上である。

よろしくご審議くださるようお願いする。

会 長 　　ただいま第 8 号議案の事務局の説明が終わった。

本件について、意見、質問はあるか。

（「なし」の声あり）

会 長 　　それでは採決する。

第 8 号議案を原案どおり可決することに賛成の委員の方は挙手をお願いする。

（ 挙 手 全 員 ）

会 長 　　全員賛成。

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 8 号議案を原案どおり可決することに決定する。

第 9 号議案

会 長 　　次に、

第 9 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（富津市）について

を議題とする。

事務局の説明を求める。

事務局 　　第 9 号議案について説明する。

見出し 9、1 ページをご覧ください。

ご審議いただく案件は、川瀬産業株式会社が富津市に設置する産業廃棄物処理施設の敷地の位置に係るものである。

2 ページをご覧ください。

本施設は、廃プラスチック類を破砕処理した後、分別をし、各種の再生原料としようとするものである。

廃プラスチック類を処理する破砕機の日当たりの最大能力が 120 トンであること、脱水処理する汚泥の日当たりの最大能力が 40m³ となることから、建築基準法第 51 条の許可が必要となるものである。

次に、スクリーンをご覧ください。

計画地は、千葉県企業庁が造成し、環境リサイクル産業施設用地として企業誘致を行っている富津地区工業用地内である。

敷地は、二方が道路に面しており、周辺には各種製造工場やリサイクル工場が立地している。今年度ご審議いただいた廃プラスチック類のリサイクル工場、がれき類のリサイクル工場の2施設をはじめ各種のリサイクル工場が立地している。

搬出入は、県道木更津富津線から幅員 25mの道路位置指定道路を經由し、交通量の少ない北側道路に面した出入口から行う。

敷地は赤い線で表示している。建築物は、破碎工場棟、汚泥搬出棟、駐輪場の3棟である。破碎機は建物内部に設置し、防振ゴムを設置するなど、騒音、振動、粉じん等の対策を行う。

搬入された廃プラスチック類は、建物内部で破碎処理され、各種原料として再利用される。

敷地の周囲は、高さ 1.8mのネットフェンスで囲い、植栽による緩衝緑化を行い、駐車スペースも適切に配置された施設計画となっている。

環境対策については、環境部局による事前協議が終了し、産業廃棄物処理施設の設置許可申請書が提出されている。

環境部局において環境に対する影響について支障がないことを確認している。

説明は以上である。

よろしくご審議くださるようお願いする。

会 長 　　ただいま第9号議案の事務局の説明が終わった。

この件について、意見、質問はあるか。

（「なし」の声あり）

会 長 　　それでは採決する。

第9号議案を原案どおり可決することに賛成の委員の方は挙手をお願いする。

（ 挙 手 全 員 ）

会 長 　　全員賛成。

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9号議案を原案どおり可決することに決定する。

会 長 　　以上で予定された議案の審議はすべて終了した。

事務局から何かあるか。

事務局 　　特にない。

9. 閉 会

会 長 　　それでは、これで第162回千葉県都市計画審議会を閉会する。長時間にわたり熱心なご審議、ありがとうございました。

— 以上 —