

庁議 議事概要

- 1 日 時 令和4年8月31日（水） 14時20分 ～ 15時10分
- 2 場 所 第一会議室
- 3 出席者 市長、副市長、病院事業管理者、教育長、局長、危機管理監、保健医療統括監、総務局次長、中央区長、議会事務局長、市長公室長、総合政策部長
- 4 議 題 「ちば・まち・ビジョン（原案）」について【方針決定】（都市局）

[決定事項]

「ちば・まち・ビジョン（原案）」を別紙のとおり決定する。

5 議事概要

都市局長 ～資料に沿って説明～

(質問・意見等)

総合政策局長

ちば・まち・ビジョンという計画の名称について、都市計画に関わるビジョンであり、また、計画の趣旨、中身が市民や関係者の方々にわかりやすい形になることが期待されるものなので、サブタイトル等を検討してもらいたい。

本編での官民連携の記載については、現在の場所がいいのか、関連のある第6章がいいのか、あるいは最後に持っていきべきなのかといったことを議論した上で、一番適した場所に記載してもらえればと思う。

評価指標については、都市の総合力を偏差値を用いて目標化することについて再検討し、場合によっては項目を追加するということだが、本計画の目標に関連する項目をより尖らせていくことが、「わがまち・千葉」に繋がると思うので、SWOT分析をして目標を構築してはどうか。漸増という、ゆっくり増やしていくという意味合いが、市民目線ではあまりよくわからないのではないと思う。都市の総合力にこだわると、低いものをあまねく引っ張り上げることが求められるが、計画目標に連なるものをうまくピックアップしながら項目を整理してはどうか。

コンパクト・プラス・ネットワークについては、本編の2-3に、第2節として「千葉市型コンパクト・プラス・ネットワーク」というものが掲載されている。背景や必要性、イメージ等が掲載されているが、千葉市型というところについては、まだイメージしづらいところがある。一方で第3節の、千葉型コンパクト・プラス・ネットワークが実現されたまちの姿では、イメージがわかりやすく説明されている。第3節の内容を第2節にうまく融合させると非常にわかりやすくなると思うので、検討してもらいたい。

7章のツボとなるエリアの稲毛海浜エリアに関して、寄り道できる場所の形成というものがあるが、町並みや場の話も重要だが、一体的なエリアについては、回遊性をさらに強化していくような視点も重要ではないかと感じている。実際

にこのエリアを歩いてみたが、そういった視点でエリアの中間地点の辺りや、あるいは駅前に交流の場を設ける可能性も検討してはどうかと思う。

また、拠点を整備する場合には、モビリティの活用も検討してもらいたい。ハローサイクリングの拠点はほぼ完成形に近い形だが、電動キックボードはこれから一層広がっていく可能性がある。モビリティの活用というキーワードをもし入れられるのであれば将来的な検討も可能となるので、一考してもらいたいと思う。

地域資源の活用という表現があり、シビックプライドを醸成していくことの必要性等も謳われている。都市アイデンティティについては、総合政策局が所管しており、地域資源を活用して千葉市らしいアイデンティティの確立を目指している。そういった趣旨はおそらく入っていると思うので、キーワードとして都市アイデンティティという言葉をうまく組み入れながら、読み手にそれが伝わるようにしてもらえると有難い。

都市局長

サブタイトルについては検討を始めており、改めて素案としてまとめる際には、お見せできるようにしたいと考えている。

官民連携の記載位置についても、現在内部的に検討を行っている。

指標については、総合性の部分は必要だが、尖り感をどのように見せるかということも考えなければならないと思っている。どうすれば千葉市らしさの部分表現できるかということについて、この部分も検討を行っている。コンパクト、ネットワークそして防災といった部分については、都市の総合性を見る上でも必要なものだと思っている。それ以外のところで何か千葉市らしい部分、あるいは一方でかなり劣っている部分もあるので、そのあたりをどうしていくのかも含めて考えていきたい。

千葉市型コンパクト・プラス・ネットワークについては、ご指摘を踏まえ検討していきたいと思う。

稲毛海浜エリアでのモビリティの活用については、今回の考え方としては、どちらかというウォークブルというものを意識をしていたが、長い距離を繋ぎ、スポット間の回遊性を高めていく上では確かにそうした部分も必要なかもしれない。意見として受けとめた上で、反映が可能かどうか改めて検討したいと思う。ただ、寄り道できる拠点をどこに置くかということについては、現在図上では真ん中1か所に置いているが、実際にはエリア全般的に、面として捉えられないかと考えているので、図の方の記載を修正できればと思う。

都市アイデンティティについては、全市的な取り組みを進めている中で、全く表現がないというもおかしなことであるので、しっかり検討し対応したい。

総合政策局長

それぞれ検討を進めていただきたい。

評価指標については、都市の総合力にどれだけこだわるかということがポイントだと思う。この計画で何をポイントとして目標にし、それをどういう形で見せていくのかということである。選択肢としては、都市の総合力も見せつつ、目標に照らしたところを別の形で見せていくという多段階的なところも含めて、検討してもらえればと思う。計画のコンセプトをロジックツリーの手法で分解していくと、いい見せ方というものができると思うので、期待した

い。

市民局長

コンパクト・プラス・ネットワークという、交通と結びつくイメージが強いのだが、その図の中に出てくる河川については、交通軸として考えているということなのか、それとも別の軸として考えているのか、読んだ方の誤解を招かないように表現してもらえればと思う。

都市局長

河川は、基本的に緑と水辺の保全活用エリアの対応という部分での軸であり、千葉市として上手に守りながら主張していきたいと思っている。千葉市の場合、河川は、コンパクト・プラス・ネットワークにおける交通軸にはなり得ないので、対外的にはそういったことをわかりやすく説明していきたいと思う。

青柳副市長

今回の目標のウォークアブル、リバブル、サステナブルというのは、キャッチーで、千葉市の特徴や現状もとらえた目標なのではないかと思う。この中のサステナブルのとらえ方として、例えばもともと線引き区域区分というのは、市街地を拡大するためにどれぐらい拡大できるかということのを計算するために作っていたものだったが、今回初めて人口減少予想下で策定するにあたり、新たな住宅開発を目的とした市街地編入は行わないということを決めたというのは、大きな意味があると思う。その一方で、産業については、新たな産業拠点の位置づけを行っているということで、おそらく住むところはあまり拡大させず働くところをしっかりと作って、サステナブルな街にしていこうという意味合いがあるのだろう。今後の取組みに関しての意見になるのだが、新たな産業拠点の位置づけにあたっては、経済農政局の産業方針ともよく調整するように。また、開発の基準の見直しについて、市長からも指示をいただき検討しているところだと思うが、産業拠点の位置づけに記載されたことを具体化させる際に関係することについては、検討を加速させていってほしい。

付議調書の中にデザイン調整会議という記載があるが、これは次の議題の景観計画の方とは異なり、もう少し骨太な、街自体といった大きな開発について、どう事業者と調整していくかということなのだ理解している。これについては、組織を作り、1人から数人の担当で対応していけるというものではないだろう。これまでよい結果を生んできたような、発生した案件に対して、関係する部局の対応できる者同士が、様々な知恵を絞りながら事業者と調整を行っていくという組織的にも柔軟なやり方等も参考に、デザイン調整会議の仕組みを目に見える形で構築してもらえればと思う。デザイン調整については外部に出すという話もあったようだが、インハウスで、しっかり担当の職員がやり取りをするという方向性の中で、具体化していってほしい。

都市局長

サステナブルの部分は、必ずしも環境という部分に寄ったものとするのは考えていない。都市としてサステナブルであるためには、当然、経済活動や市民の活動は必須なものであり、そういったことを十分に考えながら対応していきたいと思う。様々な取組みにSDGsのアイコンを掲げているが、すべてを環境に落とし込むということではないと考えており、そうしたことを念頭に組み込んでいきたいと思う。

デザイン調整については、コアな事務局、人を決めながら、案件によって広域

的に人材を集め調整していくことが一番いいのではないかと考えている。今までの経験を踏襲しながら形を整えて、会議体というよりは仕組みとして構築していくことを考えている。

病院事業管理者 温暖化で災害が大規模になってきており、関東、特に千葉県に向けて、大型の台風が、今後益々増えてくる恐れもある。そういったことも踏まえて、防災指針について気になるのは、例えば、無電柱化の取組みといったものだが、指針には盛り込まれているのか。

都市局長 具体的に記載してはいないが、これまでも無電柱化の取組みや電線共同溝化の取組みについては、基幹となる病院に向かっての道についてまず優先的に取り組んでいるところである。計画事業として今回追加できるかはわからないが、病院への路順をいかに確保するかは非常に大事なことなので、引き続き取り組んでいきたいと思う。

病院事業管理者 西日本に比べると、無電柱化エリアが非常に少ないと思うが、大型の災害時に電柱が倒れると、停電だけではなく家屋が被害を受けることもあり、市民は不安なのではないかと思う。

建設局長 無電柱化には相当な事業コストがかかるため、災害に特化した形で事業を進めている。具体的には、高速道路のインターから防災拠点の病院を結ぶルートであるが、新病院については、開院に合わせて無電柱化ができるよう、現在事業を進めている。

市長 デザイン調整会議については、従来の種類の行政指導に近い形で、早い段階から調整していくということなのだろうと思う。契約段階から、事業者や開発者に積極的に関与して影響力を発揮していくということであるのであれば、そういった行政の立ち位置が方針としてわかるよう、計画や概要版の中にも記載した方がよいと思うので、取り扱いを検討してもらいたい。

偏差値の使い方については、総合力も大事だが、50という評価は平均値という印象であり、より伸ばしていくという方がよいのではないか。指標の扱いについては改めて検討し、レク等で報告をしてもらいたい。

モビリティの活用については、軸がかなり市内全域に広がっているので、移動手段的なものを含めて、何らかの形で反映してもらえるとよいと思う。

コンパクト・プラス・ネットワークについては、構成員から様々な意見があったが、今日は途中経過的な説明という要素もあったので大枠はこれでよい。ただ、確認を要するところもあるので、意見を踏まえて検討を行い、関係の皆さんに了解を得た上で、私にも報告してもらえればと思う。

他にも今日指摘のあった点については、対外的に示していく上で重要なポイントだと思うので、再整理し、改めて関係の皆さんに確認を取ってもらいたい。

— 結果 —

会議での意見等に対応することを前提に方針決定とする。

6 照会先

・会議の運営等について

総合政策局総合政策部政策調整課
・議題について
都市局都市政策課

TEL 043 (245) 5056

TEL 043 (245) 5332