

第53回千葉市都市計画審議会議事録

1 日 時 平成31年1月29日（火） 13時30分～15時20分

2 場 所 千葉市役所本庁舎 8階正庁

3 出席者

（委員）北原理雄会長、長谷部衛平委員、根上彰生委員、竹内恵智郎委員、
福田敦委員、周藤利一委員、田代順孝委員、
佐々木友樹委員、川村博章委員、白鳥誠委員、川岸俊洋委員、
森茂樹委員、茂手木直忠委員、佐々木久昭委員、
掛江浩一郎委員（代理 吉村学 首席運輸企画専門官）、
石原康弘委員（代理 生島賢治 千葉国道事務所副所長）、
大津賀浩二委員（代理 松原弘二 千葉県警察本部交通規制課長）、
有留武司委員、家永けい子委員、宮下賢一委員

（事務局）服部副市長、佐久間都市局長、峯村都市局次長、
松本都市部長、大山都市計画課長、桜田都市計画課長補佐、
豊田建築指導課長、飯島都市総務課施策調整担当課長

4 議 題

第1号議案 千葉都市計画地区の決定について<千葉敬愛学園稲毛キャンパス地区>（千葉市決定）

第2号議案 千葉市立地適正化計画について（諮問事項）

5 議事の概要

第1号議案 千葉都市計画地区の決定について<千葉敬愛学園稲毛キャンパス地区>（千葉市決定）
全員賛成により原案のとおり可決された。

第2号議案 千葉市立地適正化計画について（諮問事項）
賛成多数により原案のとおり承認された。

6 会議経過 次項以降のとおり

午後 1時30分 開会

【司会】 定刻になりましたので、ただいまより第53回千葉市都市計画審議会を開会いたします。

私は、本日司会を務めさせていただきます都市計画課の太田と申します。よろしくお願いいたします。

本日ご出席いただいております委員は、23名中19名でございます。過半数に達しておりますので、千葉市都市計画審議会条例第5条第2項の規定によりまして、本審議会は成立しております。

続きまして、関係行政機関の代理出席の方をご紹介します。

国土交通省関東運輸局長の代理で、千葉運輸支局首席運輸企画専門官の吉村学様にご出席です。

【吉村委員】 吉村でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 国土交通省関東地方整備局長の代理で、千葉国道事務所副所長の生島賢治様にご出席です。

【生島委員】 生島でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 千葉県警察本部交通部長の代理で、交通規制課課長の松原弘二様にご出席です。

【松原委員】 松原でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 以上でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、事務局を代表しまして、千葉市副市長の服部よりご挨拶を申し上げます。

【服部副市長】 ただいまご紹介いただきました副市長の服部でございます。開会に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げたいと思います。

委員の皆様方におかれましては、お忙しい中ご出席をいただき、まことにありがとうございます。また、日ごろより本市の都市行政を初め、市政に多大なるご支援、ご協力を賜りますことを、改めて感謝を申し上げたいと思います。

今年2019年は、いろいろ日本に大きな動きがあります。まず1つは、5月に元号が平成から新しい元号へと変わります。今まで30年続いてきた平成という一つの時代が終わるということでございます。また、10月には消費税が8%から10%に上がるということが予定をされております。また、出入国管理法など、いろいろな部分で日本の形がちょっとずつ変わりつつありそうな、そのような動きが出ているところでもあります。

千葉市では、2019年というのは、2020年東京オリンピック・パラリンピックのまさに最後の準備の年ということでございます。もちろん2020年の大会を成功裏におさめるというのも、もちろんですけれども、特に千葉市は、パラスポーツに関しては、単なる大会の成功だけではなくて、まさに市の文化として定着させるような、そういうことを加速させるような1年にしていきたいなという

ふうにご考えてございます。ぜひ、ご出席の皆様方にもさまざまな場面でご支援、ご協力いただければと思います。

本日のご審議いただく案件でございますけれども、2つ議案がございます。第1号議案が、千葉敬愛大学における地区計画の決定について、第2号議案は、千葉市立地適正化計画についてでございます。第2号議案に関しましては、前回の審議会でご報告後に実施をしたパブリックコメント、これらの手続を経た計画として、本審議会のご意見をお聞きするものであります。

よろしくご審議を賜りますようお願い申し上げます、私からの挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

【司会】 続きまして、千葉市都市計画審議会の北原会長からご挨拶をお願いいたします。

【北原会長】 皆さん、こんにちは。会長の北原です。

年度末の大変お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。市の幹部の皆さんも、お忙しい中ありがとうございます。

昨年、駅ビルが開業しました。駅前の人の流れがいつとき大変ふえたと言われておりますが、また少し落ちついてきているようです。今、東口では、再開発に伴う既存ビルの解体が進んでいます。西口では、最終的な再開発ビルの工事が着工しました。県都の玄関口として、駅一帯がどんどん変わっていきます。そういう形で都市計画においても様々な課題を解決していく必要があります。本審議会の役割は、ますます重要になっていくかと思えます。

それから、副市長さんのお話にありましたように、来年は東京オリンピック・パラリンピックが開催され、千葉市も競技開催都市として多くの方々をお迎えする、そのための体制づくり、整備というのも重要になってきます。

きょうは2つの議案がございます。いずれも今後の千葉市のまちづくりにとって重要な議案ですので、ぜひ熱心にご議論を交換していただければと思います。よろしくお願いいたします。

【司会】 ありがとうございます。

なお、まことに恐縮でございますが、副市長の服部は、所用のためここで退席とさせていただきますので、ご了承ください。

(副市長 退席)

【司会】 本日の資料を確認させていただきます。

事前にお送りさせていただきました資料として、議案書でございます。また、本日お配りしました資料は6点で、次第、席次表、委員名簿、審議会条例、第2号議案の差し替え資料として資料3、

それから第2号議案の参考資料として、千葉市立地適正化計画（案）に対する主な意見の概要でございます。

本日の資料は合計7点でございます。不足している資料はございますでしょうか。

それでは、議事進行を北原会長にお願いいたします。

【北原会長】 それでは、議事の進行役を務めさせていただきます。

初めに、本日の議事録署名人ですが、根上委員と福田委員にお願いします。よろしく申し上げます。

また、傍聴の方は、お配りした注意事項をお守りいただき、ご協力をお願いいたします。

それでは、議事に入ります。

まず、第1号議案、千葉都市計画地区計画の決定について、千葉敬愛学園稲毛キャンパス地区について、事務局から説明をお願いします。

【大山都市計画課長】 都市計画課長の大山でございます。よろしくをお願いいたします。座って説明させていただきます。

それでは、第1号議案、千葉都市計画地区計画の決定、千葉敬愛学園稲毛キャンパス地区地区計画について、ご説明いたします。

千葉敬愛学園稲毛キャンパス地区地区計画について、1、位置、形状、2、地区計画の決定の背景、3、地区計画の内容、4、地区計画の決定理由の順番で説明させていただきます。

初めに、1、位置、形状です。こちらの図は、千葉敬愛学園稲毛キャンパス地区の位置図でございます。千葉敬愛学園稲毛キャンパス地区は、画面の中央、JR総武線稲毛駅の東、約1キロメートルに位置し、赤色で囲まれた面積約3.4ヘクタールの区域でございます。

こちらは、現状の地区の航空写真になります。本地区の周辺は、主に低層、中層の住宅地区が広がっており、隣接して千葉大学西千葉キャンパスや放射線医学総合研究所が立地しております。

こちらは、現在の地区内の施設になります。地区の中央部、ピンク色で示したものが大学施設、右上の水色で示したものが学園高校施設、そのほか黄色で示したものが運動施設でございます。

続きまして、2、地区計画の決定の背景でございます。千葉敬愛学園稲毛キャンパスでは、佐倉からの短大移転に伴い、大学・短大・学園高校から成る総合学園としてのキャンパスの再整備が予定されており、土地所有者である千葉敬愛学園から、都市計画法第21条の2第1項の規定に基づき、地区計画を決定することについて提案がなされたものでございます。

次に、3、地区計画の内容について説明いたします。お手元の資料では、第1号議案の議案書の1ページをごらんください。地区計画の名称は、千葉敬愛学園稲毛キャンパス地区地区計画。位置は、千葉市稲毛区穴川一丁目の一部。面積は約3.4ヘクタールでございます。

続きまして、地区計画の目標でございます。大学・短大・学園高校から成る総合学園としての魅力を高めるキャンパスの再整備を行います。そのために、学生の多様な活動を創出する屋外スペースを確保しつつ、教育・研究施設の集約化及び高度利用化を進めることにより、「文教のまち」にふさわしい土地利用の誘導と周辺の居住環境に配慮した市街地形成を図ることを目標としております。

続きまして、区域の整備・開発及び保全に関する方針のうち、土地利用に関する方針について説明いたします。総合学園として、教育研究施設を集約し、機能の向上を図るため、4つの地区に分けて土地利用を定めます。地区ごとの土地利用の方針につきましては、次のスライドより順次説明いたします。

まず大学・短大地区は、大学・短大の教育・研究施設の集約化と高度利用を図る区域とし、大学の教育・研究施設を主体として、屋外スペースを確保した上で高層の建築物を配置するとしております。

次に、学園高校地区は、学園高校の教育施設の集約化を図る区域とし、教育施設を主体として、中層の建築物を配置するとしております。

スポーツ地区は、運動施設の集約化を図る区域とし、運動施設を主体として、中層の建築物を配置するとしております。

低層地区は、周辺住環境と調和のとれた市街地形成を図る区域とし、壁面後退による開放的な空間を確保した上で、低層の建築物を配置するとしております。

続きまして、建築物その他の工作物の整備の方針についてご説明いたします。「文教のまち」にふさわしい市街地環境の整備を図るため、建築物等に関する事項として4つを定めます。次のスライドより順にご説明いたします。議案書の2ページからの内容でございます。

初めに、建築物等の用途の制限についてご説明いたします。計画書では、ごらんのように、建築することができる建築物を列記しております。(1)から(6)の内容について説明させていただきます。

まず全ての地区で建築することができる建築物は、(1)の学校、図書館その他これらに類するもの。(4)の6階以下の事務所で、校舎などの学校関連施設や研究施設を想定しております。また、(6)の附属する建築物については、全ての地区で建築可能としております。

次に、(2)の共同住宅、寄宿舎または下宿、(5)のホテルまたは旅館につきましては、学生寮や大学施設利用者の短期宿泊施設などを想定しており、スポーツ地区に限り建築できることとしております。

(3)の6階以下の老人ホーム、保育所、福祉ホームその他これらに類するものにつきましては、保育所を想定しており、大学・短大地区に限り建築できることとしております。

以上が、建築物の用途の制限の内容でございます。

次に、壁面の位置の制限についてご説明いたします。周辺環境への配慮として、まず1号壁面線については、南東、南西側の道路境界から1.5メートル以上、2号壁面線につきましては、北東側の道路境界から3メートル以上、3号壁面線につきましては、北西側の道路境界から5メートル以上、建物の外壁またはこれにかわる柱の面は、計画図に示します壁面の位置の制限を超えてはならないことといたします。

ただし、車庫、物置等の附属建築物で高さが3メートル以下のものや、地階のもの及び守衛所のような管理上最小限必要な附帯施設につきましては、この制限は適用されません。

続きまして、建築物等の高さの最高限度でございます。現状の高度地区の最高高さ20メートルを超えることができるもので、建てかえに必要な範囲としております。画面中央、赤色で示しました大学・短大地区は45メートルまでとしており、現在地区内で最も高い高さ約32メートルの既存建築物があり、将来、大学と短大の教育研究施設の集約化を図るために、一部建築物の高層化を予定しているものでございます。

青色の学園高校地区は、制限の違いにより地区をA、B、2つの区域に分けております。学園高校地区A区域は、既存建物と同じ高さの25メートルまでとし、B区域は高度地区の制限と同じ高さ20メートルまでとしております。

黄色で示しておりますスポーツ地区は20メートルまで、地区の北東側は緑色で示しておりますが、幅10メートルの低層地区とし、高さ10メートルまでとしております。

続きまして、建築物等の形態または色彩その他の意匠の制限についてご説明いたします。建築物の屋根及び外壁またはこれにかわる柱の色彩は、原色を避け周辺の環境と調和した落ちつきのあるものとします。

最後に、地区計画の決定理由でございます。本地区は、学園の教育・研究機能の集約化及び高度利用化を進めることにより、「文教のまち」にふさわしい土地利用の誘導と周辺の居住環境に配慮した市街地形成を図るため、地区計画を決定するものでございます。

本案件につきましては、平成30年12月10日から平成30年12月25日までの2週間、案の縦覧を行いましたところ、意見書の提出はございませんでした。

以上が第1号議案の内容でございます。ご審議のほどよろしくお願いたします。

【北原会長】 どうもご報告ありがとうございます。

ただいまの第1号議案の説明に関して、ご質問、ご意見ございましたらお願いします。

佐々木友樹委員。

【佐々木（友）委員】 何点かお伺いたします。

まず、昨年4月に千葉敬愛学園として周辺住民の方々への説明会を行っていると同っておりますけれども、当時どのような説明がされてきたのかということと、現在、今回提案された議案として上がっている地区計画に至った経過について示していただきたいのと、また、今回の決定に当たって、市として地元住民への説明がされているかと思いますが、その住民の意見としてどのようなものがあつたのかということをお伺いしたいと思います。

それと、短期大学が佐倉市に立地をされているということもありますし、千葉敬愛そのものも四街道市とも関係があるということで、そういった周辺自治体との関係ではどのような対応をされているのでしょうか。今後、立地しているところに土地があるわけですが、今後の土地の活用についてはどうされているのかなということです。

あと、もう一点が、地区計画の決定などから敬愛学園側と周辺住民との連携、協力が、そこに立地しているわけですから、やはり一層そういった協力といいますか、求められていると思いますけれども、市としての何らかの見解をお示しいただきたいと思います。

以上です。

【北原会長】 3点ご質問いただきました。事務局、お願いします。

【大山都市計画課長】 まず、1点目の地区計画の経過でございますけれども、平成30年4月13日に、敬愛学園さんが地元で説明会をしております。それに先立ちまして、周辺の町会長さんと放射線医学総合研究所と千葉大学さんに事前説明をされておまして、町内会につきましては回覧等で周知を行っております。

その後、6月25日に千葉敬愛学園さんから、先ほどご説明いたしました都市計画の提案を受けまして、原案の縦覧を9月10日から9月25日までの2週間行っております。

その後、10月20日に都市計画説明会を行っております。先ほどご説明しました12月10日から12月25日まで2週間の縦覧を行いまして、本日の都市計画審議会に至っております。

都市計画説明会でどのような意見があったのかということでございますけれども、幾つかご質問がございましたが、具体的な建築計画がいつ分かるのかとか、風の影響を考慮してほしいとか、高さ45メートルはどのくらいとか、壁面後退について等の意見がございました。

それと、地区計画の決定から一層、周辺住民との連携が求められると思うが市のお考えはということなんですけれども、地域との交流や災害時の対応については、千葉敬愛学園さんも検討していきたいというふうに伺っておりますので、学園による周辺住民との連携につきまして、市としてもお願いしていきたいというふうに考えてございます。

それと、短期大学が佐倉市に立地してございますけれども、周辺自治体への説明がなされているのかということでございますけれども、学園側さんからは、短大があります佐倉市さんではお話しされているとは聞いてございます。四街道市さんにつきましては、特に説明はされていないというふうに聞いてございます。

【桜田都市計画課課長補佐】 都市計画課の桜田です。

敬愛学園が地元説明をしてから、本日説明しております都市計画の案に至るまでに、当時、敬愛学園がどういう説明をしたかということですが、本日お示ししている案との違いは、主に3点ございまして、1つは3号壁面線、5メートルの壁面後退の部分がありますが、当時の敬愛学園の説明では、その壁面制限はございませんでした。新たに設けたものです。

それから、10メートルの高さ制限をしている低層地区というものは、当時の説明ではなかったものです。後に追加したものです。

それから、今現在アリーナがある部分、大学・短大地区にその部分は含まれておったんですが、今はスポーツ地区にその部分は変更しております。そういう違いが当時と今とではございます。

【北原会長】 よろしいですか。

佐々木委員。

【佐々木（友）委員】 もう一点伺ったのが、今後、立地している佐倉市さんの実際のキャンパスがあるわけですが、そちらの土地の活用についてはということをお聞きしたんですけれども、そこを確認させてください。

【北原会長】 よろしいですか。事務局、お願いします。

【大山都市計画課長】 佐倉市さんと今の短期大学さんがある跡地につきましては、今、内部で検討中だというふうには聞いてございます。一部、部活動で施設を使うかもしれないということは聞いておりますが、現在、詳細については検討中だということです。

【北原会長】 佐々木委員。

【佐々木（友）委員】 わかりました。

敬愛学園さんのホームページなどを見させていただく中で、「地域とともに歩む総合学園」としてということで、今後再整備がされるということなので、そうした理念に基づいて周辺住民との良好な関係を、先ほど防災の関係でもされているということなので、そういった形で地域に愛される、そういったキャンパスになっていただくことが必要かなと思いますが、それは意見として終わりたいと思います。

【北原会長】 ご意見をいただきましたので、よろしくお伝えください。

ほかにかがででしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、採決をします。

第1号議案、千葉都市計画地区計画の決定、千葉敬愛学園稲毛キャンパス地区について、賛成の方は挙手をお願いします。

（賛成者挙手）

【北原会長】 ありがとうございます。全員賛成ですので、原案のとおり可決します。

続いて、第2号議案、千葉市立地適正化計画について、事務局から説明をお願いします。

席の入れかえがあるようですので、それが終わり次第、説明をお願いします。

【飯島都市総務課担当課長】 都市総務課施策調整担当課長をしております飯島と申します。本日はよろしくお願ひしたいと思ひます。着座にて説明させていただきます。

都市再生特別措置法第81条第17項において、立地適正化計画を作成しようとするときは、あらかじめ都市計画審議会の意見を聞かなければならないとされており、本日ご意見を伺うものでございます。

それでは、第2号議案の千葉市立地適正化計画について、ご説明いたします。

資料といたしましては、資料1の概要版と資料2の本編、資料3の本編90ページの差しかえ資料並びに本日お配りしておりますパブリックコメント手続の結果のうち、代表的な意見を抜粋した参考資料でございます。

説明は、まず、資料1の概要版を使用し、前回ご説明した内容ではございますが、千葉市立地適正化計画について簡単にお話しさせていただきます。

それでは、資料1、概要版の1ページをごらんください。

左上の「立地適正化計画」とはでございますが、将来、都市全体で一律に人口が減少した場合、市民生活の利便性が低下しないように、一定のエリア内での人口密度を維持することを目指し、平成26年に立地適正化計画制度が創設されました。

国土交通省が作成したイメージ図のとおり、立地適正化計画では、居住や都市機能の立地の適正化を図ることを目的としており、どこに、何を、どのように集約し、持続可能となる都市構造にしていくかを計画に定めることとなります。

本市では、左下の「計画策定までのステップ」で整理したとおり、初めに本市の目指す姿、方向性などを定めた骨子を策定した後、これを基本とし、具体的な区域などを示した計画を策定していくといった２段階での策定を進めております。

また、右上の「策定スケジュール」でございますが、立地適正化計画の策定に係る経過については、昨年５月の第51回都市計画審議会にて計画骨子案をご報告させていただいた後、骨子案について市民意見募集、説明会を行いました。

その後、８月10日に骨子を策定し、骨子を踏まえ庁内調整などを経て、12月3日から1月4日までの1カ月間、計画案のパブリックコメント手続を実施いたしました。その間に説明会及び前回の第52回都市計画審議会にて計画案をご報告させていただいたところでございます。

本日は、パブリックコメント手続での意見を経て作成した計画案について、都市計画審議会に諮問するものでございます。ご承認いただきましたら、今年度3月末に策定、公表したいと考えております。

右下の「本市の描く集約型都市構造」でございますが、本市の考え方としては、居住地の規制による集約ではなく、住まいの建てかえのタイミングにおいて居住地選択の参考となるよう、比較的生活に便利な区域を都市ビジョンとして掲げることで、緩やかに集約を促していきたいと考えているところです。

２ページをごらんください。

左上では、人口減少下において不動産需要が低くなった場合、空き家、空き地等が発生し、さまざまな問題が発生するおそれがあることを示しており、課題の解決に当たって、左下の赤字で示す右側の図のように、市街地をメリ張りのある集約型都市構造に転換していく必要があると思っております。

また、右上で、いわゆる集約型都市構造をめぐる誤解があり、本市の目指す都市構造を例に多心型の都市構造であること、全ての人口の集約を図るものではないこと、緩やかな集約であること、まちなかだけというわけではなく地域に応じた居住環境の維持を目指していくということを整理しております。

右下では、集約の効果の代表的なものを記載しております。

続きまして、３ページをごらんください。

「本市の状況と課題」です。

まず、人口ですが、左側が人口の推移を示しており、計画目標となる20年後の2040年では、約7%となる7万人が減少する見通しです。また、右側は、地域別の人口の増減数と高齢者人口の増減率で、高齢者人口は全体的に増加傾向にあり、場所によっては現在より2倍以上増加する見通しとなっております。

4ページをごらんください。

「本市の状況と課題」の続きとなります。

左側は交通の状況で、現在の市街化区域内では、おおむね公共交通が確保されていることを示しております。右側では、生活サービス施設が充実している地域は主に駅周辺であり、人口密度も高い傾向です。

続いて、5ページをごらんください。

住宅団地についてですが、昭和40年代を中心に多くの住宅団地を整備したため、時代のニーズに合わない施設や住民の高齢化など課題もありますが、現在、本市の全体人口のうち約3分の1の市民が住宅団地に居住しており、本市の特徴をあらわしている一つと言えるところです。

6ページをごらんください。

今後のまちづくりに向けた課題を整理しました。左側は、人口減少の課題を整理しており、現在の暮らしやすさやまちのにぎわいが損なわれるおそれがございます。また、右側ですが、少子高齢化の課題を提起しており、アンバランスな人口構造により、本市の財政状況に影響を及ぼす可能性や、高齢化により自動車免許の返納に伴い自由に外出することが困難となり、自立した生活に支障を来すおそれがあると整理いたしました。

7ページをごらんください。

今後のまちづくりに向けた課題と取組の方向性です。先ほどの人口減少と少子高齢化の課題提起によって、持続可能な都市構造を形成していく必要があることから、立地適正化計画を策定することに至ったところであります。

本ページ下側では、立地適正化計画の位置づけについて説明しております。都市計画マスタープランの一部としてみなされ、計画期間はおおむね20年としております。また、本計画はおおむね5年ごとに評価を行い、必要に応じて計画全般の見直しを検討していく考えでおります。

8ページをごらんください。

基本理念は、「誰もが気軽ににお出かけ“ちばのまち”～充実する公共交通と便利なまち～」といたしました。ストーリーとしては、左の「お出かけしやすい「まち」」、これは地域の公共交通や

生活サービスを確保できるように、一定区域内の人口密度を維持していくこと、また、右側の「賑わいのある「まち」」は、都市の拠点のにぎわいを維持していくことで、これら2つが相乗効果をもたらし、理念を達成できるのではないかと考えているところでございます。

また、下の「都市構造のイメージ」ですが、都市計画マスタープランを踏まえ、鉄道駅を中心にした都心、重要地域拠点、地域拠点を位置づけるとともに、新たに本計画において、内陸部の団地における人口集積状況やバス交通を踏まえ、駅周辺以外であっても地域の核となる連携地域拠点を5カ所位置づけました。これらの拠点のにぎわいや、各地域から拠点への公共交通を維持することにより、将来にわたっても持続可能な都市構造を目指していきたいと考えているところです。

続きまして、9ページをごらんください。

居住促進区域は水色、都市機能誘導区域は赤の斜線、それ以外の箇所としては、緑色の市街化調整区域、灰色で示した箇所の工業専用地域や危険度が高い土砂災害等の区域となります。居住促進区域は、法に基づく居住誘導区域を本市独自に読みかえており、地域の生活サービスが持続的に確保されるよう人口密度の維持を目指します。

区域設定は、本市全域から市街化調整区域や住宅の立地に規制がかかっている特別用途地区や工業専用地域等を含まないよう設定しています。さらに、公共交通の利便性や、現在、人口密度が一定以上のD I Dエリアを考慮いたしました。

結果的に、市街化区域から工業専用地域や土砂災害の警戒区域などの含まない区域を除いたところが、居住促進区域となります。また、都市機能誘導区域は、広域的、中枢的な機能を誘導し、にぎわいの維持を目指します。都心から連携地域拠点までの計21拠点において、上位計画や用途地域等を踏まえ、区域を設定しました。

10ページをごらんください。

各区域の定義となります。市街化区域の中に居住促進区域と都市機能誘導区域を設定していることが伺えます。

11ページをごらんください。

誘導施設の位置づけを示しておりますが、都市全体での広域的、中枢的な機能を踏まえた上で、行政、高齢者福祉、子育て支援の公共施設と商業施設を位置づけました。

次に、12ページをごらんください。

資料左側の「持続可能な都市構造の実現に向けた取組み」で、本市が独自に行う施策を整理しております。上から居住を促進する施策、都市機能を誘導する施策、郊外部における施策、都市のス

ポンジ化対策、ネットワークを維持確保・強化する施策とし、これらに向けた施策を連携して取り組んでいくことで、持続可能なまちづくりを目指したいと考えています。

内容としては、既存の施策の継続や拡充を検討し、住宅団地の活性化や官民連携によるまちづくり、地域公共交通網形成計画の策定などにも取り組んでいきたいと考えております。新たな施策については、今後も検討を進め、本計画を見直していきたいと考えております。

また、資料右側の目標値については記載のとおりで、人口減少下においても減少の抑制や現状維持を目指してまいりたいと考えております。

次に、13ページをごらんください。

届出制度は、法に基づき計画を策定すると、運用することになります。区域外での施設の立地・都市機能誘導区域内の誘導施設の休廃止については、本市への届出が必要となります。

以上が、簡単ですが、千葉市立地適正化計画の概要でございます。

続きまして、ここからは前方のスクリーンを使用し、パブリックコメント手続の結果についてご説明いたします。

平成30年12月3日から平成31年1月4日までの1カ月間、パブリックコメント手続を行い、また期間中の12月8日、9日、15日に説明会を実施いたしました。ご意見は42名から計150件いただきました。本日お配りしている参考資料には、その中から代表的な意見を抜粋しております。意見の細かい内容や、それに対する市の考え方は、2月に公表する予定でございます。

それでは、ご意見のうち、計画案に反映した3件をスクリーンでご説明いたします。

まず、本編の46ページの基本理念の箇所、高齢者から子育て世代まで全ての人が日常生活の利便性や暮らしやすさを享受できる「お出かけしやすい「まち」」を目指しますと記載いたしましたが、多様性に対応した共生社会の必要性から、あわせて障害者や外国人を含めての記載をご提案いただきました。

このご提案に対しましては、多様性に対応したまちづくりも重要と考え、本文中に追記いたしました。

次に、本編の52ページの各区域のイメージ等の箇所で、居住促進区域の名称について、名称自体については独自性について評価いただきましたが、法律の名称である居住誘導区域と認識されないのではないか、また、他都市との違いで混乱が生じるとの懸念をいただきました。

市としては、法律の居住誘導区域を居住促進区域と読みかえているものですが、ご意見を踏まえ、本文中において括弧書きにて、居住誘導区域を併記するなど一部補足を追記いたしました。また、届出等の周知をする際には混乱が生じぬよう注意したいと考えております。

3件目は、本編90ページの「本計画の引き続き検討が必要な取り組み」において、まちづくりと環境政策は密接に関連するため、千葉市環境基本計画、千葉市地球温暖化対策実行計画などの環境政策との連携についての追記をご提案いただきました。

コンパクト・プラス・ネットワークにおいては、環境負荷の低減などの観点も重要でありますので、ご提案を踏まえ、本編90ページに1ページ分の内容を追加いたしました。

その他の意見といたしましては、人口減少のもと当面の間衰退しないよう施策を講じる必要があるといったご理解を示していただいた意見や、現在お住まいの地域で今後安心して暮らし続けたい、過疎化の懸念などご不満に対するご意見もいただきました。

本計画は、居住地を強制、制限するものではなく、将来、人口減少、少子高齢化が進展した場合、集約型都市構造の実現を図ることで、居住促進区域や都市機能誘導区域以外の地域も含めて、良好な住環境を維持し、市民の皆様の暮らしやすさの向上に資するものと考えており、ご理解いただけるよう取り組んでまいります。

また、人口減少の克服に向けては、千葉市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略などにより取り組んでおり、本計画も連携してまいります。

ほかには、交通の縮小、公共施設の統廃合、大型開発の懸念などのご意見もいただきました。

公共交通のネットワークについては、現在、千葉市総合交通政策に基づき取り組んでおりますが、今後、新たに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく計画の策定、計画の推進に取り組む、公共交通の維持確保に努めていきたいと考えております。

また、本計画においては、具体的な公共施設の統廃合などを位置づけておりませんが、いただいたご意見については庁内で共有し、今後のまちづくりに役立て取り組んでいきたいと考えています。大型開発を推進するものでもございませんので、誤解を与えぬよう留意したいと思います。

また、住宅団地の今後に対するご不安な点も意見としていただき、本市においては、住宅団地は重要なストックと考えていることから、ソフト施策などによる住宅団地の活性化に向けた取り組みを検討してまいります。具体策が見えない、地域拠点の整備の必要性などのご意見もいただき、計画を進めていく中で今回反映できなかった意見も参考とし、新しい施策等について検討したいと考えています。

今回お示しした意見は抜粋したものですが、細かい内容やそれに対する市の考え方は、2月に改めて公表する予定であります。

続きまして、前回の都市計画審議会でご意見をいただきました目標値に挙げた「その他住宅」数の記載について、わかりやすくなるよう、「「その他空き家（空き家のうち、賃貸や売却など目的が定まっていないもの）」数」と修正し、出典の記載も修正いたしました。

また、目標値に掲げた居住促進区域の人口密度について、趨勢の人口密度を基準として用いていることに対してご意見をいただきましたが、千葉市の将来推計の基準の人口推計をこの計画を基準として採用したいと考えており、原案どおりとさせていただきたいと思います。

今後も社会情勢の動向、特に人口を注視しながら新規施策等を検討し、施策展開に応じて目標値の見直しを検討したいと考えております。

立地適正化計画の説明は、以上となります。

本日ご承認いただきましたら、今年度3月末に策定、公表したいと考えております。策定の手続を経て製本したのものについては、改めて皆様のお手元にお配りさせていただきます。

ご審議のほどよろしく願いいたします。

【北原会長】 どうもありがとうございました。

ただいまご説明いただきました第2号議案について、ご質問、ご意見がございましたらお願いします。

【川村委員】 ちょっと始める前にいいですか、意見の前に。

【北原会長】 川村委員。

【川村委員】 すみません、意見その他を始める前に1つだけ確認をしたいんですけども、今回の2号議案は承認をするというのが最終的な形になるかと思うんですけども、その承認というときに、承認する、承認しないという、ある意味では二択なのか、それとも実際問題、この計画自体の中で、例えば承認をする、検討をするのは、こういう意見をやっぱり附帯といいますか、よく議会なんかでは附帯決議みたいな形がありますけれども、そういう形をとっていただけるのかどうか、そここのところを確認した後に、逆に意見等を申し上げていったほうが、より今回の承認という形に対してよろしいんじゃないかなと思うんですけども、その辺だけ、会長にご確認をさせていただきたいんですけども。

【北原会長】 当然、皆様から重要なご意見、ご指摘が出た場合には、附帯意見という形になるというふうに私は考えておりますが、事務局、それでよろしいですか。

【飯島都市総務課担当課長】 はい。

【北原会長】 それでは、そういう形で皆様からご質問、ご意見をいただきたいと思います。

いかがでしょうか。佐々木（友）委員。

【佐々木（友）委員】 すみません、譲り合って。

パブリックコメントもされている中、先ほど課長のほうからもお話があったように、例えば今後行うものとして地域公共交通網形成計画だとか、あとは団地ですね、33万人居住されているという団地を再生だとか活性化していくことが今後求められているんですけども、そうした施策、交通政策だとか団地政策などについて、今後どのように反映していくのでしょうかということが1点と。

あと、意見として出されている中で、この計画そのものに反対をされている意見だとか、また、意見に対して、市として今後ここで承認されてしまえば計画が策定されるわけなんですけれども、そのことについて、今後どのように市民に対して説明をして、さまざまな課題について取り組んでいこうと考えているのかという、その2点をお願いいたします。

【北原会長】 2点ご質問いただきました。お願いします。

【飯島都市総務課担当課長】 1点目のほうのご質問に対しては、次年度以降、交通政策、団地の活性化政策などについて検討を進めていく、また、その内容を次期の見直し等に反映したいと考えております。

2点目のご質問に対しては、今回パブリックコメントを行った中で反対に関してのご意見は、今回定めようとしている区域の件ではなくて、交通問題とか市の施策に関することでご指摘というか、そういうことが多かったことから、我々のほうとしては、チラシやパンフレットの作成による周知活動、それから出前講座などの取り組みを活用いただくことで、市民に対しご理解を求めてまいりたいというふうに考えております。

以上です。

【北原会長】 佐々木（友）委員。

【佐々木（友）委員】 今後については、そういった形で説明をされていくということなんですけれども、やっぱり交通政策にしても団地の対策についても、そこに住んでいる方々の住民の、全員が全員同じ意見ということはないとは思いますが、団地に住まわれている方々、団地といっても戸建ての住宅団地とか中層の住宅団地もあるわけなんですけれども、そうした住民とまちをどうしていくのかということが、基本としてあるのかどうかということですね。今後見直しもしていくということなんですけれども、そういう市としてのスタンスというんですか、そこがやっぱり今回の計画をつくることで明確になるのかなとは思いますが、対住民と一緒につくっていくというふうな、そういった視点というのはどのような形で考えているのかということですね。質問です。

【北原会長】 ご質問いただきました。事務局、お願いします。

【飯島都市総務課担当課長】 一応、先ほども言ったのですけれども、地域住民の方々の考え方をまずまとめていただくというのが非常に大事なところだと思います。

ただ、地域住民の方だけで、そういうことを進めていくというのもかなり難しいと思いますので、そういう中で言いますと、出前講座だとか、そういうところを活用していただいて、市側のほうの考え方とか、そういうところも聞いていただきながら今後進めていこうというふうに考えております。

【北原会長】 佐々木（友）委員。

【佐々木（友）委員】 ちょっとなかなか、その部分については市のほうが計画をつくってというのは、先にあるということは理解するんですけれども、やっぱりまちづくりというのは、本当に私もこの間、議会のほうでは質問などもさせていただいていますけれども、20年後を見据えたまちづくりをどうしていこうかと考えたときには、若い人たちにどうアプローチしていくのかということが、今住んでいる方を集約とか居住を制限するものではないということも冒頭説明されていましたが、やはりそういう20年後を見据えたときに、今の若い人たちは本当にまちづくりに関心を持っているのかといえば、持っている方もいらっしゃると思いますけれども、総じてそうしたことはなかなか、もちろん忙しい世代でもありますから、そこまでの考えが至らないということもあるかもしれませんけれども、そういうことが本当に今後必要になってくると思います。それは私としては思っていることなんですけれども。

それと、立地適正化計画そのものというのは、やはりこれも先ほどもありましたけれども、都市再生特別措置法の改正に基づいて立地適正化計画を策定するということとなっております。国のほうの考え方として、人口減少のもとで今後、地方自治体としてのまちづくりをどうしていくのかということが投げかけられて、それを千葉市としてどうやっていくのかということの方針といいますか、理念的な計画ではあると思うんですけれども、言われているような、この間計画のほうにも示されているような、例えば公共施設の統廃合の計画については、それとの連携を図っていくし、これまで千葉市が踏襲してきた3都心、千葉都心、幕張新都心、蘇我副都心のそうした部分でのまちづくりというものがされてきたわけです。それを今後も引き続き進めていくという形で、本当にそのまちづくりがいいのかということも問われてくると思います。

集約型都市構造を千葉市としては当初から目指していくということをされておりますし、それと、やはりこの中身を、私も先ほどの繰り返しになるんですけれども、市民とともにまちづくりのあり方を考えるべきでありまして、そうしたことから、計画の策定については、ちょっと苦しくなる

んですけれども、なかなか承認ができないなということを、これまでも私も議会では言ってきたので、その点については述べておきたいと思います。

以上です。

【北原会長】 ご意見をいただきました。

それでは、白鳥委員、お願いします。その次は福田委員。

【白鳥委員】 白鳥です。よろしくお願いします。

先ほどのご説明で、私が前回申し上げた意見とちょっと勘違いされているのかなと思ったものも含めて、お話しさせていただければと思います。

人口が、現在というかピークの人口が97万8,956人が平成52年90万7,640人になるということで、いや応なく人口減少が進むということのもとの数値がここに出されております。この数値は、千葉市が人口推計をした中で、高位、中位、低位という見方を3つ出した中での中位をとったんだらうと、こう思います。このことをもとに数字にするには何ら異論はございません。

基本的には、先ほどの意見、ほかの方の意見でご紹介がありましたけれども、人口増政策をまず行うべきではないでしょうかという意見がございます。基本的には、これができればこの計画は必要ないと、こういう計画をしないほうがいいということのご意見じゃないかと思いますが、私もそう思います。ただ、いや応なく、やっぱり人口減少は避けられないという見通しの中から、この計画を進めるということになったのだと思いますし、先ほどの一番最初のご説明の中でも、住まいの建てかえや引っ越しなどのタイミングにおいて居住地選択の参考となるよう、比較的生活に便利な区域を都市ビジョンとして掲げることで、緩やかに集約を促すものということで、明確にその目的をお話しされておりますし、ここに明確に明示されております。

このとおりだということになりますと、97万が90万人ちょっとに減っていく中で、居住促進区域、誘導区域の人口密度をなるべく今のまま下げないで、ほかのところから移動を促すというのがこの計画だということになるならば、平成52年の目標値が居住促進区域の部分の人口密度とそれ以外の人口密度では、全体が10万人近く減っていく中でも居住促進区域の減り方が遅くならなければいけないよということになるのが、この計画の本来の目的であろうという中であっては、人口密度の目標値がほかと変わらない減り方の人口密度の減った部分になっているのが、私はちょっとおかしいんじゃないかと、この計画の立てた意味がなくなるんじゃないかということで申し上げたところなんですけれども、それがちょっと変えられないということで、改めてもう一度ご説明を伺っていく中で、急に住むところを制限するものではないとか、いろいろご意見がある中で、まずこの考え方を徹底させて緩やかにスタートさせながら、これから徐々にその計画に沿ってさまざまな具体策を、

施策を講じながら、その誘導をしていくということを考えるならば、5年ごとに見直しをしていくということもご説明されましたので、5年後の見直しの中では、より私が今申し上げたこの計画に沿った具体的な目標になるような見直しを図るということを前提にさせていただくべきではないかなと。そうなるならば、私も今の時点でのこの部分は賛成させていただきたいということ、ご意見で申し上げさせていただきます。

以上です。

【北原会長】 どうもありがとうございます。

ご意見ということでいただきましたが、確認したいということなので、事務局からお考えをお聞かせください。お願いします。

【峯村都市局次長】 都市局次長の峯村でございます。ご意見ありがとうございます。

人口減少、少子高齢化社会が千葉市にも間違いなく到来するという予測の中で、コンパクトシティを目指す必要があって、この計画をつくったと。にもかかわらず、ちょっとエリア組みが少し甘いんじゃないかなというようなご意見であったのではないかと考えております。

確かに、居住促進区域については、まずは市街化区域の中で工業専用地域であるとか、あるいは危険な区域、レッドゾーンと呼ばれる危険な区域を除いた形をとっております。その結果、全体としては2割ぐらい市街化区域から減っているわけですが、ただ、その中のほとんどは工業専用地域とか、そういったものであります。

機械的に我々はまずこういう区域を除いた後に、現在、公共交通機関が十分発達しているとか、ある程度通っていて、かつ人口集中地区であるD I D地区の人数を機械的に取り入れてみました。

その結果ですけれども、千葉市ではある地域、ある団地がばっさりとエリアから外れるというような状況はなくて、団地の縁辺部でありますとか、あるいは地域の一部の区域が外れるというような状況を予測いたしました。

すると、20年後、2040年の人口減少7万人減少ということをお知らせしましたが、そういった推計の中で、現在の地域の縁辺部だけを現時点でエリアから外すというようなことが千葉市にとっていいのかどうかということで、大分悩みました。

悩んだ中で、これからの政策は5年ごとに見直しを図っていく中で、これから交通網の形成計画でありますとか、あるいは団地の活性化になるような施策をさまざま取り入れて、この人口減少に少しでもあらがうというか、そういう政策をとっていきたいという中で、現在のようなエリアどりをしたというような現状でございます。

白鳥委員がおっしゃるように、現在の居住促進区域の設定をスタートといたしまして、計画期間20年間の中で、区域内の人口密度でありますとか公共交通網の形成状況を注視しながら、必要に応じて区域設定をより限定して見直すなどの、持続可能な都市構造に徐々に近づけていくように取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

【北原会長】 白鳥委員、よろしいでしょうか。

それでは、福田委員、お願いします。

【福田委員】 質問というよりはコメントということで、残るということですので、させていただきます。以前にもちょっと触れたこともあります、3点ほど。

1つは、コンパクトということに関しては、かなり丁寧に今回まとめていただいて、非常にやられていただいたことには敬意を表したいと思いますが、以前にもちょっと触れたと思うんですが、最終的には集約をしていく、それを非常にソフトランディングさせていこうという発想自体は、私もそのとおりというふうに思いますが、ただ、その途中の過程というのは、人口密度が下がっていく中で行政機能もいきなり除却できないというような時期がどうしてもあると。その間どうしていくのかというのは、もう少し工夫を考える必要があるのかなと。

本当に集約してしまえば、それにあわせて公共施設もある程度集約し、行政の費用負担も減っていくということで効率化していくと思うんですが、そこに至るまでの過程というのは、非常に苦しい時期があるんじゃないかなと。そこに関して、どうしていくんだろうかというところは、この中では書けないと思いますが、私自身、非常に悩ましいところだなというふうに思っております。ちょっとそこが気になります。

それから、今回のコンパクト・プラス・ネットワークのネットワークなんです、ネットワークというのは、単に公共交通でつながっていればネットワークがあると、こういうことではないんだろうというふうに思います。ネットワークは、公共交通がつながっていて、ある程度機能分化をしている、機能が分担をしていて、そこでいろんなところの、こちらの駅には病院がある、こちらには公共施設があるというふうな形で、車を使わないでも高齢者でも移動して、ある程度のネットワークの中で生活が成り立つということを言っているんだと思うんですね。その点に関しては、ちょっと書き込みが弱いかなというふうに感じています。

私は以前に言ったと思うんですけども、例えば千葉都市モノレールがあるということが、今はかなり負担かもしれませんが、将来モノレールがあったことが、逆に言うと、ほかの都市よりも千葉市が発展するいい起爆剤に、もしかするとなるかもしれないですね。西口に病院ができたりとか、

駅の周りにいろんな施設ができてくれば、将来運転ができなくなったような高齢者もモノレールを使っていろんなところに移動できるかもしれないですね。そういうあたりは、もう少しイメージが伝わるとういかなというふうに思いました。

正直言って、コミュニティバスとか、申しわけないんですけども、どこでもみんな失敗してうまくいかないで、2時間か1時間に1本ぐらいしか走ってこないようなバスがあるから公共ネットワークができていますというのは、ちょっと違うかなと。それは総合交通政策の見直しを今されているそうですが、そちらのほうのことかと思いますが、もう少しコンパクト・プラス・ネットワークのネットワークという部分が強調されるとよかったなというふうに思いました。

それから3点目ですが、学生のころから千葉のことは少しずつ、私も調査していましたけれども、常に悩ましいのは、やはり7割ぐらいの人は東京に通っていると。千葉市の計画としても、この千葉駅を中心としたこういうコンパクトネットワークという絵を描いて考えてはいるんですが、でも実際に住んでいる人の7割ぐらいは東京に通っているという、このギャップが何かいまひとつ、どう考えるのかなと。

こういう構造が例えば20年後、30年後にどうなるのかということも少し気になりますし、ずっと東京に依存したような形のままいくのか、このあたりも将来的には変わってくるのか、そのあたりも検討が必要かなということです。

それから、補足で3点と言いましたが、今3つです。それとちょっとプラスなんですけれども、例えば柏の葉が今アーバンデザインセンターですかね、ああいうのを立ち上げて、全国にいろいろ立ち上がっているんですけども、ああいうところの話をお伺いすると、何かやっぱり、ほかの都市との間で特徴を出したいということ、皆さん各自治体で考えられているので、千葉市は大きい政令指定都市ですし、いろんなことがあるので、いろんなことを総合的に考えなきゃいけないのはわかるんですが、逆を言うとすごく玉虫色になっていて、何か特徴は何なんだろうかというのはちょっと気になりました。コメントです。

【北原会長】 コメントということでいただきましたが、何か大変重たい宿題でもあるような気がするんですが、事務局、よろしいですか。事務局側から何かありますか。

お願いします。

【松本都市部長】 都市部長の松本でございます。

3点プラス、4点ほどご意見をいただきました。

交通ネットワークに関しましては、総合交通政策を見直しながら、活性化再生法に基づく計画を検討中でございますけれども、いずれにしても委員がおっしゃられましたネットワークは単なる交

通ではないということで、拠点間だけを結ばばいいというものでは当然ないと考えておきまして、その中にはターミナルの整備とかシームレス、バリアフリーあるいは誘導区域の中にある施設等を最終的にはこまめにどう結んでいくか、そういったいろんな問題がございますので、そういうものを総合的に考えながら、最終的にはバスの再編というものも出てくるかと思っておりますけれども、それらを総合的に考えた計画をつくっていかねばならないと考えているところでございます。

それから、東京へ通勤している方のお話もございましたけれども、今のところ全体の22%ぐらいが東京へ通勤されているという状況です。その抜けた部分につきましては、千葉市の周辺、四街道、市原とか佐倉、八街などでございますが、そういうところから千葉市のほうに通勤されている方もいらっしゃいますので、そこは結果的には補っているというところでございます。そういったことを考えますと、広域的な交通、鉄道網を見据えたものも考えていかねばならないと思っているところでございます。

立地適正化計画は玉虫色ではないかというお話もあったのですが、交通に関しては、委員からもお話がありましたように、私どもはモノレールという特徴を持っておりますので、こういうものを活かしながら、交通に関する計画はその特色を出しながらつくっていかうと考えております。

以上でございます。

【北原会長】 どうもありがとうございます。

よろしいでしょうか。

ほかに、佐々木久昭委員が先だったような気がしますが、お願いします。

【佐々木（久）委員】 佐々木でございます。基本的な意見のみ申し上げたいと存じます。

改めまして、本千葉市立地適正化計画案に対しましては、今回、また今日まで市当局から骨子案並びに原案の報告を、そしてまた説明をいただき、さらにパブリックコメントで提起をされました質疑、意見、要望等に対しましても、逐一適正な、的確な、必要な修正も加えていただいたところでありまして、それを了とするところでございまして、今後、本日もいろいろ提起をいただいたご意見等も含めまして、着実な計画遂行、実践ができて大きな成果を上げられることを期待をして、基本的に賛意を表すところでございます。

ただ、資料2の87ページ以降に示されております本計画の策定後も引き続き検討が必要な取組みということで、大事な防災対策でありますとか、今後の千葉市の近隣の都市との連携、すなわち千葉共創都市圏の確立を目指した近隣自治体との連携を図るといったような課題を提起をされておりますので、これらの遂行につきましても着実に実践をされますことを要望いたしまして、意向とさせていただきます。

以上でございます。

【北原会長】 どうもありがとうございます。ご意見ということで頂戴したいと思います。

それでは、家永委員。

【家永委員】 住んでいる人たちをどう安全に導いていくかという意味で、こういうコンパクトシティということが出てきているんだと思うんですけども、それで千葉市全域は都市計画区域ですよ。そうすると、市街化調整区域というのはどうしていくのかと。市街化放置地域にならないように、手入れを怠ると、千葉市の場合、イノシシは出てくることはないのかもしれませんが、キョンとかいう外来生物なんかもふえてきていますし、森があって海が豊かになるということで、やっぱり市街化調整区域をどうやって管理していくかということも視野に入れておいていただきたいなと思うんです。それを今後の課題としてお願いしたいと思います。

【北原会長】 調整区域の切り捨てにならないようにというご意見をいただきました。事務局、受けとめをよろしくお願いしたいと思います。

田代委員、手が挙がっていましたね。

【田代委員】 田代でございます。

今回ご報告いただいた内容を伺いまして、計画の考え方とかきめ細かな配慮は、相当よくできているなというふうに感じております。

ただ、1つ最終的に、このような基本計画としての性格を持ったものが実行性を持つということに関して言うと、特に最後のほうに書かれている第6章ですが、実現に向けた取組みということ、この中で市当局が提案されている具体的な事業というのは、かなりの部分が実施中ということでございまして、新規というのはほとんどないんですね。

ですから、恐らく前回は、私はちょっと中途半端な質問、言葉を使いましてご迷惑をかけちゃったんですけども、高齢化時代がどんどん進行していくという中で、コンパクトとかネットワークということ、恐らくそういうコンセプトでやっていけるんだろうけれども、既にいろいろな事業をこの計画の中で、もう既にやっておられることも書かれている。となると、新規もしくは検討中、こういったことがやはり重要なことになってくるのかなということで、これは私なりに申させていたいただいんですけども、概要版の9ページの区域の決定、こういったところに収れんしていくんだろうなというふうなことなんですけども、これを決めていくことで、新規事業を導入していくという積極的な意思のあらわれというふうに私は受け取っておりますけれども、それを具体的に決めていくときに、いろいろな、例えばパブリックコメントにございましたような意見もあろうかと思っておりますけれども、この具体の決め方、これは大事なんだと思うんですね。計画期間は20年ありますけれ

ども、20年というのはあつという間でございます、どこで何があるかということが地域の人にとっては死活問題である。

特に団地の活性化、都市によっては再生とか、そういうところで本当に全国共通した問題ですけども、こういったところがある程度新しい形になっていくというふうなモデルとしてもぜひやっていただきたいなと思いますし、そうすると自然的な立地のよさ、千葉の抱えている緑のいいまちというか、そういうものが享受できるようなことにつながっていくんだろうなと思います。

ですから、非常に細かく、きめ細かく配慮されているんだけど、ただ、もう既に実施しているよと、実施中だよというだけでなく、新たな取り組みとの差別化というのか、そういったことも含めて、千葉市らしい取り組みを前面に押し出していきたいなというふうに思います。これは希望でございます。

【北原会長】 どうもありがとうございます。貴重なご意見をいただきました。

有留委員、手を挙げられましたか。お願いします。

【有留委員】 私も40年間東京に通って、今こちらに住んでおります。もともと東京、築地生まれなんですけれども、それで改めて、この立地特性、千葉の立地特性はすごくいいですよ。都心に近いし、千葉市自体に業務機能は集積しているし、郊外に自然公園もあれば本格リゾートまで、房総半島まで1時間弱で行けると。これは非常にいい立地特性で、東京都も含めて全体がこれから人口減少社会に入っていきますけれども、どうやってそのカーブを緩やかにできるか、これは千葉の魅力ある都市づくりをどうつくるかということになると思うんですね。

千葉市の場合は、例えば比較しやすいのは、富山市は路面電車で結びつけて路面電車の停車場ごとに、そこに歩ける距離でコンパクト化していくと、多心型のコンパクトシティだということ、千葉市の場合はJRとかありますけれども、市街化調整区域とか自然公園があるところとかは、どうしても公共交通、バス中心になるので、ただ、いろいろお話がありましたけれども、極端な例を最近見てきまして、関東で一番小さな村、丹波山村というのがあるんですけども、今、人口は580人、高校の規模ですね。そこでやっているのが、NHKでも報道されましたけれども、村民タクシー、過疎地に認められるんですね。

自家用車を使って、相乗りもできて、やると。NPOが経営しているんですけども、そういうのは一つのヒントになるんじゃないか、地域参画型のコミュニティバスという記載がありましたけれども、それを例えば町内会である時期だけチャーターするとか、本当は地域の盛り上がりの中で、老人ホームだとかそういうところで自然公園とかにお花見に行くとか、そういう特化もあるんですが、過疎地で一番大事なのは皆さん病院に通うんですね、超高齢化になりますから。そういうとき

に料金が通常の半分で、電話で登録した住民が自家用車で行くと。乗り合いでやるともっと安くなりますので、例えばそういう地域参画型のコミュニティバスとかは、これは難しいんですよ。でも、20年、30年先にはやっていることが大事になってくるんですね。強制的にとか、過疎化してくると住めなくなりますから、スポンジ化とか、あるいは千葉市の郊外でも、だけれども、それを防いで、いろんな地域にも自由に住めますよというのは、ポイントはネットワークだと思うので、それも既定の路線ではなくて、新しい発想でいろいろ工夫してみると、私は地域参画型の、住民参画型のコミュニティバス、あるいは乗り合い自家用車みたいなものに期待しているんですね。それは意見ですけれども、総合交通体系の中で検討していただきたいなと思っています。

以上です。

【北原会長】 どうもありがとうございます。貴重なご意見ありがとうございました。

宮下委員。

【宮下委員】 市民委員の宮下と申します。

私は美浜区在住で、実家が若葉区で、職場が緑区で、高校は中央区でした。そういう中で、あらゆる地域に縁があるところで、その点から質問させていただきたいと思います。

私は4年前まで都内でサラリーマンをやっていました。父が自営業だったんですが、介護離職をしまして動けなくなりまして、緑区の市街化調整区域に毎日車で通っています。ですので、電車文化圏と自動車文化圏、恐らく千葉には明確に分かれたこの2つの民族が住んでいると私は見ていて、民族間を移動して結構思うところが多いところでございます。

その中で、立地適正化計画は、電車文化圏の人間としては非常によくわかるんですが、自動車文化圏、私は電気工事屋をやっています。職人さんはみんな車でやってきます。恐らく、この話は、自動車文化圏の人間には全くメリットが見えないんじゃないかなと。

これで、きょう仕事場に戻りまして、この話をもし職人にするとしたら、この立地適正化計画というのをさらに居住促進区域に行ったほうがいいんじゃないのとみんなに進めるためには、どういうふうな話をすればコンパクトシティというのがみんなに伝わるのかなというのは、立場を変えたときに言葉が、つなげる言葉が見つからないと思います。ちょっとその1点を教えていただければなと思います。

あと、もう一点です。私の父は実は大宮台に住んでいまして、まさにこの中では促進地域に入れるか入れないか微妙なところに住んでいました。さらに、調整区域に通うということで、父は自動車文化圏に住んでいまして、今まで全く車で、電車、バスに乗ったことがない人間でしたが、末期がんと認知症になって車を取り上げたところ、徒歩3キロを毎日歩いて通っていました。結果的に

それで寿命が延びて、寿命2年と言われてから6年間生きたんですが、その中で大宮台という地域ですね、この話は実際に全く出てきていません。実際には促進区域に認められる、認められないというところに、そもそも興味がないというか存在を知らない。パブリックコメントは40人ぐらいいただいたそうなんですが、いたかないかは別にして、恐らく一般の方々には余りイメージは湧かないところなのかなと思います。

その中で、もしまちづくりとか住民参加というところがありました。住民が参加して、もしこれが行く行く促進区域から外れた場合どういうデメリットがあって、もしくはそうならないためにどうするか。もしくは、そこは気にしなくてもいいというのか、実家に戻ってうちの母、または近所の人たちに何と伝えれば一番通じるかなというところ、その観点から教えていただければと思います。よろしくをお願いします。

【北原会長】 2点ご質問をいただきました。

事務局、よろしいでしょうか。お願いします。

【飯島都市総務課担当課長】 非常に難しいご質問をいただきまして、宮下委員、ありがとうございます。

確かに、自動車文化圏にいる人たちにどう説明したらいいかというようなお話だと思いますけれども、そもそもの目的が、まちなかの部分を集約しましょうというようなところから始まっておりますので、なかなかそこに到達する意味が今のところないような状態かなと、私個人的には思っているんですけども、ただ、やはりまちなかを集約して、そこで収益を上げることによって、上がった収益分を例えば調整区域のほうとか、ああいうところの道路の管理とか、そういうところに回していけるようになれば、この立地適正化計画というのは意味があるかなというふうに感じているところです。

あと、大宮台のお話なんですけれども、これも非常に今後どうなるかというのが、見通しがやはり全然まだついておりません。ただ、団地という部分でいいますと、貴重な住宅のストックと申しますか、団地特有の持っているストックがございますので、できるだけやはりそういう居住促進区域から外れるようなまちなかではなくて、できるだけ持続可能に、そこで住んで生活ができるような形を行政側も努めていきたいと思っていますので、すみません、答えになっていないかもしれませんが、目指すところはそういうところを目指しているのです、なくすというところを目指しているわけではないので、その辺ちょっとご理解をいただきたいと思います。

【北原会長】 お願いします。

【峯村都市局長】 電車文化圏と自動車文化圏という委員のお言葉をいただきまして、本編の31ページをごらんいただければと思うんですが、確かに交通の関係で千葉市を調べたところ、ほかの横浜であるとか川崎であるとか、さいたまであるとか、首都圏の政令指定都市に比べて、実は千葉市の自動車の利用の割合というか分担率というのは極めて高い状態になっております。34%ぐらいが自動車を使っているという割合でございます。

また、年代別の代表的な交通手段の分担率を見ますと、千葉市の場合、65歳以上の自動車利用者が全体の39%、4割を占めているという状態で、首都圏の中でも飛び抜けている。あるいは千葉県全体が、意外と自動車文化圏なのかもしれません。渋滞もそれほどなく、比較的勤務先であるとかに通いやすいような状況があるわけです。

ただ、現在、自動車を使われている方も年代で将来20年後を想像したときとか、あるいはお子さんが生まれて高校に通う、大学に通うといったときには、やはり自動車だけに頼らない地域に住むことが、もしかすると家族全体の利便性としては高いのではないかなと思っています。ただ、お住まいというか住まい方というのはそれぞれではございますが、ちょっと答えになりませんが、ご紹介をかねてさせていただきました。

【北原会長】 よろしいでしょうか。

総合交通計画については今後ということですが、そこへの宿題ということでもあると思います。よろしくをお願いします。

それでは、川村委員。

【川村委員】 私のほうから幾つか聞かせていただこうと思うんですけれども、大分この計画については、私は花見川区選出の議員なんですけれども、今回幾つかの町会というか、連協の会議のときにも、随分この計画が話題になったというところは、まず申し上げておきますけれども、そのときに一番よく、これだけは会議があったら絶対聞いてくれと言われたのは、選択と集中という言葉が今回の立地適正化計画の一番の肝と言え肝なんですけれども、これというのは、ある意味では選択と集中から漏れたところの方々を足切りをする、千葉市足切り化計画じゃないかみたいな発言は、大分自治会からも出ていたことと。

それから、選ばれていない地域、選ぶ地域、選ばない地域が出てくるので、差別化計画なのかという声が出ているんですけれども、ある意味では、今回の計画というのは、そういうように、ある意味では市内を分けて考える、要は選択と集中ということで、その恩恵を受ける人、恩恵を受けない人みたいな形で、明確にそういう区別をしていくものなのか、それとも千葉市民全体をある意味

では対象として、全員の幸福のためにやっていくという、そういうある意味では誰も見捨てない計画であるのか。その部分についてというのは改めて確認をさせていただこうと思います。

それから、私は随分、今回この作り方が粗っぽいという感想は持ったんですけども、というのは、今回このパブリックコメントの中の46ページの基本理念というところの中で、ここに書かれている趣旨というのは、ある意味では千葉市民みんなを対象にして、みんなにお出かけしやすいまちとか、みんなのために目指すという形で書いている中に、「高齢者から子育て世代まで、さらに障害者や外国人など」という、「障害者や外国人」という書き方が出ていますけれども、このところでポツというのを打たないで「や」としたのは、ある意味では障害者と外国人というのを同列に扱った表現、形なのか。それとも、ただ単なる例示だったのか。これが単なる例示だとするのだったら、これは「障害者・外国人」という形にすべきだと思うんですけども、ここであえて「障害者や外国人」と使った理由というのは何かあるのか。この辺は、そのやり方的には誤解を受ける部分じゃないのかなと思って、今、粗っぽいという言い方をしたんですけども。その辺、やはり皆さんのオール市民のためにある計画だとするなら、その辺はやっぱ少し気を使うべきじゃないかと思いますけれども、当局の考え方を教えていただきたい。

それから、さらに先ほどの質疑に絡むわけではないですけども、先ほどの交通政策の中で、車が多いというのは、千葉県は県土が広くて道路がすいているからみたいな発言があったけれども、政令指定都市の中で、逆に言うと交通局を持っていない市というのは、そんなに数が多くないと思うんですけども、千葉市自体、ある意味では交通局を持っていない。逆に言えば、交通行政に対しては非常に後発的な部分が、民間が強かったという要素もあると思うんですけども、その辺の交通政策という概念が非常に弱いというところが、今回の適正化計画の中でも交通に対しての配慮というのが余りなされる形になっていない結果をもたらしているように思うけれども、その辺についての当局の見解というのはどういうものがあるのか、教えていただければと思います。

【北原会長】 3点ご質問いただきました。事務局、お願いします。

【飯島都市総務課担当課長】 1点目のお話で、差別化があるんじゃないかとか足切り計画じゃないかとかというような花見川区でのご意見があるというようなことなんですけれども、結果的に我々の市域全域を見据えた中で、なおかつ市街化区域の中に本来、居住誘導区域、居住促進区域というのを定めなさいということだったんですけども、結果としては、市街化区域全域を居住促進区域というようなことで、工業とかそういうところは除きますけれども、結果的に、そこを市街化区域のほぼ全域を居住促進としたわけなので、特に差別化するとか足切りするとか、そういうこと

を考えてこの計画を立てたわけではなくて、議員が後者で言った誰も見捨てないような、ある意味そういった計画で、この計画を立案しているというところでございます。

それから、パブコメのほうの意見で、障害者や外国人という「や」という、その間のところの表記の件なんですけれども、このお話については、ある意味、意見をそのまま取り入れたもので、特にどこをというところは我々も考えてはおりませんでした。これについては、表記上どういうふうにするか、持ち帰って検討したいと思います。

【松本都市部長】 3つ目の質問に交通政策のお話がありました。

現在、平成22年につくられた総合交通政策を持って、その前には総合交通ビジョンを持っております。それを受けまして、総合交通政策で、今後はこの立地適正化計画に基づいて総合交通政策をやりつつ、地域公共交通活性化再生法に基づく計画をつくっていかうと考えているところでございますが、交通局がない、交通局のお話は置いておいて、本市の場合は委員もご指摘の、ご存じのとおり、バスに関しましてはほとんどといいますか、100%民間のほうでやっています。広域鉄道につきましては、私ども自前でコントロールしているところといえば、モノレールだけということがあります。

そうはいっても、全部を市の財源でもってコントロールするのは当然できない状況でございますので、前回、総合交通政策をつくった段階で、自治体、公共団体としてガバナンスをきかせながら、各交通事業者をある程度コントロールするといいますか、住民意見を入れながら協力してもらう方向に、少しずつ切りかえております。

そういう中で、今度つくる先ほど申し上げた立適を見据えながらの計画というのは、よりそういった部分に近づけると。つまり、最終的に都市はこういうふうになっていきます、人口推計などを見ますとこういうふうになっていくので、立地適正化計画をつくった中での交通計画をつくっていくことについて、各交通事業者の理解を求めていきたいと思っております。

私どもとして、自主的に交通を動かしているのはモノレールだけでございますけれども、その辺はガバナンスというものをきかせながら、各交通事業者の理解を得ながら、よりよい交通の実態を、最終的には立地適正化計画に合った交通計画をつくってきたいというのが、今の考えです。

【北原会長】 川村委員。

【川村委員】 ありがとうございます。

私がなぜ先ほどみたいなことを申したかという、今回のこの計画を必要に応じて制定をしていくということの中で、誰かを取り残すみたいな計画ということは、我々はやはり到底賛成、承認

することもできないわけですし、今回の中でのこれからの人口減少社会を見据えていく中では、私も必要なものだと思っています。

ただ、居住地というか住んでいるところ、例えば先祖代々住んでいるところとか親が住んでいたところは、日本の場合には家というのは持ち家だという形がありますから、住むところを変えていくというのは、なかなかままならないというか、そういう要素もあるところですから、確かにこの趣旨の中の選択と集中、これはある意味ではわかっている中、やっていかなければいけないことでもありますけれども、同時に住むところを変えるというのは、非常に個々においては大きな決断をしていくところもありますから、そういったところの中で、改めてみんなのための計画なんだよというところは確認をする、それはやっぱり大きく述べていかないと、誤解を生じると困った形になっていくのではないのかなというところは、私は強く今回申し上げておきたいところですし、そういう意見もあるということを重ね承知をしておいていただきたい。

それから、これを進めていく中で、先ほど結構、委員の皆さんは車社会に対するとか、いろんな形が出ていますが、やはり交通というのも一つのキーだと思うんですね。それこそ、僕もこの間、花見川の中で聞いた話は「駅までただでバスで行く方法がありますよ」という話が出てきて、どうということなのと聞いたら、最近では病院が患者さんを送迎するという形の中で、団地まで送迎バスが来る。そして病院に行く。病院から今度駅まで行くバスがあるという形で、それがただで行く方法だという話で驚いて聞いたんですけれども。

何が言いたいかというと、確かに病院へ行くという、公共交通のバスが必要ですよという形があるかもしれないけれども、今、病院のほうは逆にそういうバスを出してきているという、新たな交通という部分もできていますから、やはりそういういろんな多面的に見ていく、それから花見川なんかは、北部のほうは特に、ある意味では鉄道網はないわけですが、逆に言えば高速道路のインターなんか、高速バスの導入されている地域は不便さが解消されているみたいな、そういうような部分もありますから、やはり交通政策とのうまい連携を図りながら、この適正化を進めていくという要素が、私はこの計画の中でやっぱり肝だと思います。

その辺もよく考えた中でやっていっていただければなど。その辺の意見も、もしも盛り込んでいただければよいのであればおつけいていただいて、そして承認という形に持っていただければありがたいなというように思います。

以上です。

【北原会長】 ありがとうございます。

大分時間も経過しましたが、ほかにいかがでしょうか。

根上委員。

【根上委員】 すみません、時間がない中で。

最初のほうの白鳥委員とのやりとりを聞いていて、ちょっと気になっていたものですから、念のため確認です。

居住促進区域の人口密度の目標値の設定の話で、78以上という目標値が現状の89に対して、単純に計算すると88%なんですけれども、千葉市全体の人口が7万人ぐらい減ることなので、多分減少率は九二、三%ぐらいかなと思うんですけれども、それ以上に、この居住促進区域の人口が減るという、減少率が高いということなので、放っておくと、もっと人口は拡散するけれども、このくらいにおさめたいというような、多分いろんな施策を打ってもここまでしか抑えられないという数値として多分計算されているのかと思うんですけれども、一応念のため、そういう理解でいいのかということと、どんな試算をされたのか、もし簡単に説明いただければありがたいなど、教えていただければというところです。

【北原会長】 ご質問いただきました。事務局、いかがでしょうか。

【飯島都市総務課担当課長】 一応、前回ちょっとこの辺の話のご質問に対して、どういう出し方をしたのかというようなことでお話がありまして、そのときにもちょっとお話ししたんですけれども、一応まち・ひと・しごと創生人口ビジョンのほうの人口推計が、30年3月で推計値を書きかえました。その推計値をもとにして、我々の今持っているGIS上のデータといいますか、それを重ね合わせて、それをプロットした数字が78という推定値でございまして、一応地図上でプロットした数値として抽出していますので、委員が言っていたようないろんな計算に基づいて答えが出たというわけではないので、そういうような出し方をしたというところでございます。

【根上委員】 わかりました。

疑っているわけではないんですけれども、どのようにして出したのかなというのが、前回、すみません、申しわけないんですが、私は欠席したものですから気になったということです。

いろんな施策を打つわけですけれども、それでもやはり押さえられないということなんだろうなと思うんですけれども、施策の効果みたいなものも、この数字の中に入っているのかどうなのかというようなところが気になったものですから、聞いてみました。

以上です。

【北原会長】 よろしいでしょうか。事務局のほうから補足はありますか。

【峯村都市局次長】 都市局次長の峯村でございます。

92ページのところの目標値のことについてのご質問だったと思います。現状の人口密度、1ヘクタール当たりの人口密度が89で、目標値とした20年後のところは78となっているという点についてだと思います。

これは、実は先ほど担当課長からも申し上げたように、まち・ひと・しごと創生人口ビジョンという中で、人口推計をうちのほうの総合政策部のほうでとっています。現状と同じ施策の中で人口施策を行った場合の推計値を我々はとってしまっていて、実はもう一つ、それに合計特殊出生率が国の施策どおりに復元した場合というのが、さらに上位推計にあるんです。その合計特殊出生率の数値が1.92だか3だったかと思うのですが、そちらのほうを我々はとらずに、現行の人口施策、現行の人口の社会増傾向だけを見た形の推計をとった目標値としたということです。ちょっと複雑で申しわけありません。うまく説明ができなくて。

【根上委員】 説明があったので、やはりまたちょっと気になっちゃったんですけども、計画の目標値である以上は、施策を打って今回の適正化計画に基づいて、いろんな諸施策を打った結果、この目標にするという数値とすべきだったんじゃないかなというふうに、ちょっと思いました。以上です。

結構です。変えられないだろうと思いますから、今さら。

【北原会長】 どうもありがとうございます。ご意見ということです。

計画なのか現状の推移なのか、いろいろな側面であるかと思いますが、計画として前へ進めていくというようなことで、今後の見直しの大きな課題になるかなと思います。

ほかによろしいでしょうか。

たくさんご意見をいただきました。一番多かったのは交通のことかと思います。そして、団地も含めて、特に縁辺部の団地の今後のこと等のご指摘がありましたが、いかがいたしましょうか。

具体的な附帯意見をつけるというやり方と、きょう委員の皆さんからいただいたご意見を今後の取り組みで十分留意してくださいというような言い方でいくか、具体的にというのも逆に難しいなという気もするので、漠とした言い方でよろしいでしょうか。

委員の皆さんからいただいたご意見を、今後の取り組みを行う上で十分に留意するようということをして採決することによろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

【北原会長】 それでは、そのような形で第2号議案、千葉市立地適正化計画について賛成の方は挙手をお願いします。

(賛成者挙手)

【北原会長】 ありがとうございます。賛成多数ですので、原案のとおりですが、今日いただいたご意見を十分に留意し、修正できるところは修正した上で計画してくださいということで承認いたします。よろしくお願いいたします。

きょうも大変熱心にご討議いただきまして、ありがとうございます。

きょう予定された議題は以上です。本当にありがとうございました。

それでは、これで事務局のほうへお返しします。

【司会】 ありがとうございました。

それでは、これをもちまして本日の都市計画審議会を閉会とさせていただきます。

委員の皆様におかれましては、長時間にわたりご審議いただき、まことにありがとうございました。

午後 3時20分 閉会