

第96回市原市都市計画審議会議事録

- 1 開催日時 令和元年8月22日(木) 14時30分～16時00分
- 2 開催場所 市原市市民会館3階 大会議室
- 3 出席者
(委員) 堀田 健治会長 家永 けい子委員 岡田 智秀委員 岡本 岩雄委員
榊原 義久委員 伊藤 重明委員 増茂 誠二委員 渡辺 直樹委員
工藤 智子委員 中林 正憲委員
(説明員) [都市部] 平塚部長 古市次長
[都市計画課] 宮崎課長 遠田室長 大山係長 赤城主査 飯野主任
加藤主事 茂木主事
[総合計画推進課] 泉水参与
(事務局) [都市計画課] 岡本主幹 岩田係長 塚田副主査 菊池主事

4 議題

【審議事項】

- (1) 市原都市計画道路の変更(千葉県決定)に係る意見について
- (2) 市原都市計画道路の変更(市原市決定)について

【報告事項】

- (1) 市原市拠点形成構想の策定について

5 議事の概要

上記2審議事項について説明・質疑を行い、採決した結果、第1号議案については意見なしとして、第2号議案については原案どおり承認された。

また、上記1報告事項について報告を行った。

6 傍聴人 0名

7 会議経過 別紙のとおり

7 会議経過（別紙）

議長

ただ今から、「第 96 回市原市都市計画審議会」を開会いたします。

本日の会議は委員の過半数が出席しておりますので、市原市都市計画審議会条例第 6 条による開催要件を満たしているものと認めます。

はじめに、議事録署名人を指名いたします。

議事録署名人に、「家永委員」と「岡田委員」を指名いたします。よろしく願いいたします。

第 1 号議案 市原都市計画道路の変更（千葉県決定）に係る意見について

第 2 号議案 市原都市計画道路の変更（市原市決定）について

議長

それでは、議事に入ります。

本日は第 1 号及び第 2 号の議案のほか、報告事項を 1 件予定しています。

はじめに「第 1 号議案市原都市計画道路の変更（千葉県決定）に係る意見について」及び「第 2 号議案市原都市計画道路の変更（市原市決定）について」を議題といたします。

この 2 議案については、相互に関連していることから、まとめて説明いただきたいと思います。

説明員から議案の説明をお願いします。

説明員

私からは、都市計画道路の見直し全般について説明させていただき、各議案の詳細につきましては、担当課長から説明させていただきます。

前方のスクリーンをご覧ください。

議案の説明に先立ちまして、前提となります市原市で進めてまいりました都市計画道路の見直しについて説明させていただきます。

都市計画道路につきましては、将来都市構造を実現するため、円滑な都市交通と良好な都市形成に寄与する都市施設として、都市計画法に基づき、決定された道路であります。

市原市には、現在、総延長 204.0km、64 路線の都市計画道路があり、主な路線としましては、国道 16 号と平行し、千葉市や袖ヶ浦市へ繋がる都市間幹線道路である八幡椎津線、愛称名平成通りや、八幡地先と国道 297 号バイパスの五井地先を結ぶ八幡新田線、愛称名白金通り、国道 16 号の五井海岸地先と国道 297 号の西広地先を結ぶ川岸西広線、愛称名市役所通りなどがございます。

これらの都市計画道路につきましては、高度経済成長期に都市への人口集中と市街地の拡大を前提に計画されました。

しかしながら、計画から 20 年以上が経過する中、少子高齢化、人口減少等、近年の社会状況は計画時の前提と大きく変化しております。

こうした状況から、市原市では、国や県の動きと歩調を合わせ、長期にわたり整備の進んでいない都市計画道路については、路線・区間の必要性や代替可能な現道の有無、地形等による整備の制約、さらには、将来交通量への対応などを検証し、必要性がない

と判断される路線については、廃止や変更の見直しを行ってまいりました。

この見直しの経緯でございますが、先ず、見直し対象路線の抽出につきましては、2011年度から着手し、2013年度に廃止・変更候補路線をとりまとめ、本都市計画審議会において承認いただき、そのうえで、住民説明会やパブリックコメントを実施し、21路線を決定いたしました。

具体的な、都市計画変更手続きにつきましては、昨年度、廃止・変更候補とした21路線のうち、14路線について、関係機関との協議を経て、法定縦覧を実施したのち、本都市計画審議会、及び千葉県都市計画審議会にて承認を頂き、手続きを完了したところであります。

その結果として、当初、総延長222.3km、72路線あった都市計画道路のうち、廃止・変更候補として、21.8km、21路線を位置付け、そのうち、昨年度、18.3km、14路線を廃止したことにより、現在は総延長204.0km、64路線となっております。

本日、ご審議いただく第1号議案、第2号議案につきましては、残る牛久地区の7路線の廃止・変更についてであります。

この7路線につきましては、当初の見直し案から一部、修正が必要となったことから、昨年度、改めて住民説明会や関係機関協議を行い、千葉県に都市計画変更案の申し出を行ったところであります。

各議案の詳細については、担当課長から説明させていただきますのでご審議のほど、よろしくお願いいたします。

説明員

これから説明する議案はどちらも、「都市計画道路の変更について」となりますが、両議案の違いは、決定権者の違いとなります。国県道に関する道路は千葉県決定、それ以外は市原市決定となります。

第1号議案は、千葉県が決定する都市計画道路の変更案について、市原市へ意見照会されたことから、その回答案についてご意見を伺うものです。

第2号議案は、市原市が決定する都市計画道路の変更であり、本審議会にて変更案をご審議いただくものです。

議案書の内容は、スクリーンで説明させていただきますので、引き続きスクリーンをご覧ください。

はじめに、牛久地区の都市計画道路について説明いたします。

牛久地区の都市計画道路は、昭和61年12月に土地区画整理事業等による面的な都市基盤整備を前提に7つの路線を都市計画決定しております。

地区を東西に貫く国道297号と重複して、3・4・52号 牛久田尾線を配し、3・4・56号 牛久西線、3・4・53号 牛久北線、3・4・54号 牛久南線が小湊鐵道上総牛久駅を環状に囲っております。

また、上総牛久駅の南側には、一般県道牛久停車場線と重複して3・3・51号 牛久駅南口線、北には3・3・50号 牛久駅北口線、地区東側には国道409号と主要地方道市原天津小湊線に重複する3・4・55号 米沢中線を配しております。

今回廃止・変更する都市計画道路になります。

千葉県が都市計画決定する路線は路線名をオレンジ色で着色したもので、廃止が3路線、変更が1路線、市原市が都市計画決定する路線は、路線名を白色で着色したもので、

廃止が3路線となっており、合計7路線について廃止・変更したいと考えております。

都市計画決定すると、事業を円滑に進めるため、道路予定区域内に建物の撤去や移転等が難しい3階建ての鉄筋コンクリートマンションなどの建築が制限されます。

牛久地区の都市計画道路7路線の計画区域についても、これら都市計画法第53条の建築制限が課せられた状態となっており、長期に渡り整備の進まない都市計画道路については、見直しを行い、こうした制限を解除する必要があります。

「第1号議案市原都市計画道路の変更(千葉県決定)に係る意見について」です。

都道府県の定める都市計画は、都市計画法第18条第1項で「関係市町村の意見を聴き、かつ、県の都市計画審議会の議を経て都市計画決定する」と定められております。

先ほどご説明差し上げたとおり、第1号議案は、この条文に基づき、千葉県から都市計画変更案に対する意見を照会されたことに対する、本市の回答案についてご意見を伺うものです。

先程説明した見直し方法により、廃止する区間の必要性、代替可能な現道の有無、地形等による制約条件の有無、まち並みへの影響など、地域に対し考慮すべき事項の有無、更には、2030年における交通量推計を基に混雑度を検証し、廃止・変更とした千葉県の決定する路線です。

廃止するのは、3・3・51号 牛久駅南口線 170m、3・4・55号 米沢中線 580m、3・4・56号 牛久西線 480mです。

変更するのは、3・4・52号 牛久田尾線で、幅員を変更し、車線数を2車線に決定するものです。

牛久田尾線の幅員を変更する理由です。牛久地区内における牛久田尾線について、交差点以外の計画道路幅は16m、交差点となる部分については右折レーンを設けることから17mに拡幅する計画で決定されております。

しかし、今回の見直しで、牛久北線その他、牛久西線、牛久駅北口線を廃止し右折レーンを設けないことから、交差点部分17mの道路幅の計画を、交差点以外の計画道路幅と同じ16mに変更するものです。なお、米沢中線との交差点については、現道の国道409号があるため変更はしません。

廃止する理由ですが、牛久地区については、土地区画整理事業等による全面改良型の都市基盤整備を実施することは、現実的には困難な状況であること、公共下水道などの基盤整備については、既存の道路に整備が進められていること、2030年における将来交通需要への対応は、既存の道路ネットワークで対応可能であること、地区の特性を活かして生活環境の向上につなげる、これは、面的な基盤整備にとられるよりも歴史ある街並みを活かすべきというものです。

千葉県の都市計画変更案については、長期にわたり整備に着手していない路線を対象としており、今後も整備の見込みがなく、各種上位計画への位置づけもありません、また、長期にわたり制限してきた建築制限が解除されること、本市が申し出た案から変更がないことから、廃止することに異存はないため、「意見なし」としたいと考えております。

つづきまして、市原市決定分の3路線の変更についてです。

市原市決定の路線は3路線で、全て廃止候補としております。

廃止する路線の詳細は、3・3・50号 牛久駅北口線 200m、3・3・53号 牛久北線 1,190

m、3・3・54号 牛久南線 880mを廃止し、廃止延長は2,270mとなります。

廃止理由については、面的に整理しているため、千葉県決定分と同じです。

次に本案についての縦覧結果です。

3月29日から2週間、原案の縦覧を行い、千葉県決定分が3名、市原市決定分も3名の縦覧者がおりました。

しかし、公述の申出はなかったことから、公聴会は中止しました。

千葉県との事前協議後に、都市計画案の縦覧を7月9日から2週間行い、縦覧者は千葉県決定分で1名いらっしゃいましたが、意見書は提出されませんでした。

今後の手続きですが、本審議会でご了解いただきますと、千葉県に意見を回答します。その後、千葉県決定分については、10月の千葉県都市計画審議会に諮問し、市原市決定分については、11月に法定協議を行い、12月頃には千葉県決定分、市原市決定分を合わせて都市計画決定したいと考えております。

以上が第1号及び2号議案の説明となります。

ご審議のほど、よろしく願いいたします。

議長 ただいまの説明に対し、各委員の質疑をお願いします。

委員 スライドの8ページに2017年に最終素案を一部修正とありますが、一部修正した経緯と修正内容を伺いたいです。

説明員 最終素案作成後に、海保地区において物流拠点の設置を目的とした地区計画を定め、発生交通量が増加する見込みとなったため、都市計画道路青柳海保線の一部廃止を見直しました。

委員 今回の都市計画変更の案件には、直接の関わりのない修正と理解して良いですか。

説明員 そのとおりです。

委員 スライド18ページに牛久田尾線の断面図を見ると、路肩幅員が50cmから1.5mに変更されており、牛久駅周辺は観光の視点からも重要なポイントになると思いますが、1.5mに拡幅したのはどのような狙いがあるのでしょうか。

最近路肩をサイクリング道として活用している事例もある中で、まちづくりの戦略があるのかどうかを伺いたいです。

説明員 1.5mの路肩幅員につきましては、現在の道路構造令に基づき設定したものです。

委員 観光戦略の視点ではなく、道路構造令に基づいて路肩幅員を設定したという理解でよろしいですか。

説明員 そのとおりです。

委員 このエリアでレンタサイクルなど自転車を利用した観光活性施策はありますか。

説明員 委員が仰ったようなレンタサイクルはまだありませんが、地元住民で設立する牛久未来会議では、今年度、地域の活性化に向けた計画を策定しており、令和2年度以降、この計画に基づく各種施策に経済部で支援をしていく予定と伺っております。

今後は、既存の道路や街並みを活かした実現性の高いまちづくりを進めていきたいと考えております。

委員 わかりました。

議長 他にいかがですか。

委員 立地適正化計画や都市計画マスタープランの中で、牛久地区を拠点と位置付けていますが、今回の都市計画道路の廃止と整合性は取れているのでしょうか。

説明員 牛久駅周辺は近隣商業地域や第1種住居地域に指定されている地区もあり、都市機能を誘導できる状態になっております。

しかし、長期未整備の都市計画道路が理由となる建築制限のため、そのポテンシャルを活かせていない面もあるので、今回の変更で建築制限を解消することでまちづくりを進めることができると考えております。

議長 他にいかがですか。

委員 牛久田尾線の路肩舗装の仕上げはどうなるのでしょうか。

説明員 車道と同じアスファルト舗装になると考えております。

委員 歩道との境は、縁石となるのでしょうか。

説明員 現在の段階では幅員しか決まっておらず、詳しい構造については、設計に入る段階で決定します。

委員 私は、だいぶ前から房総半島を1周できるようなサイクリングロードを作らないかと提案しているのですが、せっかくこのような変更をするのだったら、サイクリングロードに使えるような計画を持っていただけると良いのではないのでしょうか。

説明員 牛久田尾線の変更は、既存の国道297号線と合わせた内容となっております。

また、サイクリングロードにつきましては、養老川沿いに計画がありますので、そのような場所で推進していきたいと考えております。

委員 建築制限を解消するなどの考え方は理解できますが、同じ方向の道路だけで、街中を循環できてない市原市の道路の現状や牛久地区の活性化を考えると道路ネットワークは

必要だと思います。

牛久地区はまだ歩いて周回できるような街並みにはなっておらず、車で訪れる人がほとんどであり、観光的視点から見ても、道路整備することで牛久地区がもっと良くなるのではないのでしょうか。

説明員 都市計画道路は規格が大きく、既存の街並みにそぐわないこともありますので、現道を改良することで既存の街並みを維持しつつ、賑わいを創出していきたいと考えております。

また、現在千葉県で牛久環状線の整備を進めており、拠点間、都市間のネットワークも改善されると考えております。

議長 他にありませんか。

それではここで質疑を終結したいと思います。

これより、採決いたします。

まず、「第1号議案市原都市計画道路の変更（千葉県決定）に係る意見について」です。

これは県道について千葉県が都市計画決定するに当たって、市原市が意見を求められているもので、市として同意する場合には、「意見無し」という回答をすることになっています。それでは、市原市として意見無しとすることについて、承認する委員の挙手を願います。

（多数挙手）

賛成多数と認めます。よって、本議案については、意見なしとして承認することと決しました。

次に、「第2号議案市原都市計画道路の変更（市原市決定）について」、承認する委員の挙手をお願いいたします。

（全員挙手）

全員賛成と認めます。

よって、本議案については、原案のとおり承認することと決しました。

本日の審議事項は以上で終了となりますが、最初に申し上げましたように、報告事項として「市原市拠点形成構想の策定について」があります。

それでは「市原市拠点形成構想の策定について」、説明員から報告をお願いします。

第1号報告 市原市拠点形成構想の策定について

説明員 それでは、市原市拠点形成構想の策定について、ご説明いたします。

昨年度、本審議会におきまして、「市原市都市計画マスタープラン」と「市原市立地適

正化計画」を踏まえ、「市原市拠点形成構想の策定方針」についてご報告させていただきました。

今回は、昨年度の策定方針に基づき、調査検討を加えた結果、お手元にお配りいたしました「市原市拠点形成構想」を策定いたしましたので、ご報告させていただくものです。

お手元の資料をご覧ください。

表紙をめくって1ページ目です。

本編につきましては、現在印刷製本中ですので、概要版でご説明させていただきます。

まず、最初に、策定の目的といたしまして、「1. 変革と創造による都市創生」でございしますが、人口減少・少子高齢化対策として「市原市総合計画」を策定し、その中で、まちづくりの観点としては、色彩豊かな都市創生を目指した「都市創生戦略」を掲げたところ です。

この戦略実現に向け、2018年3月に「市原市都市計画マスタープラン」の見直しと「市原市立地適正化計画」の策定を行い、コンパクト・プラス・ネットワークを基軸とした方向性を打ち出しました。

この拠点形成構想は、その中でJR3駅を中心に、その周辺を含め、より具体的にまちづくりを推進していくため、地域住民や事業者等との「対話と連携」により整備計画を作成し、持続可能な都市を創生していくことを目的としております。

次に、「2. 構想実現のための基本方針」です。

都市計画マスタープランで各拠点の将来像を掲げましたが、その実現に向け、JR3駅を中心として、市街化区域と市街化調整区域を一体的に検討し、居住誘導や定住・交流人口の増加に資する拠点形成を目指します。

市街化区域では「立地適正化計画」における各拠点のまちづくりの方向性を踏まえ、維持・誘導すべき機能を基本に土地利用を促進します。

市街化調整区域においては、拠点形成に資する機能誘導土地利用のあるべき姿について、農業振興地域農用地区域の見直しを視野に入れ、市街化区域との相乗効果によるまちの魅力の創出や向上を目指します。

次に「3. 魅力あふれる拠点形成実現に向けたメニューの提案」です。

2ページ目をご覧ください。

これはJR五井駅を中心としたイメージ図です。

中央部にある五井駅周辺の市街化区域では、都市機能誘導区域として、健康増進・多世代交流・起業支援・医療福祉子育て支援などをテーマに掲げております。

その左下に記載しましたが、市街化調整区域においては、スポーツ健康増進・農業振興、農業連携・新たな産業誘致などをテーマとして掲げ、市原インターチェンジ周辺の活用や既存の集落におけるコミュニティの維持に配慮しつつ、エリアごとに実現可能性の高いメニューを記載しております。

これはイメージ図であり、この場所でこれを作りましょうという計画図ではありません。

市場動向調査や事業者へのヒアリングを実施し、「このエリアで実現性の高い、拠点の魅力向上に資する機能はこういうものです」という調査結果をメニューとしてお示したものです。右の表はそれをまとめたものとなります。

3 ページ目をご覧ください。

先ほどの五井駅と同様、八幡宿駅と姉ヶ崎駅について、同様にイメージ図を作成したものです。

上段の八幡宿駅では駅周辺から若宮団地を挟んだ市街化調整区域を一体的にとらえております。駅周辺では、公共施設の再配置を検討中であり、テーマとしては、健康増進や医療・福祉・子育て支援が示されております。

右側にまとめた市街化調整区域ですが、スポーツ健康増進・多世代交流・関連する産業誘導などを記載しております。

姉ヶ崎駅では、駅に近接した市街化調整区域はなく、周辺の区画整理事業が完了しております。

そのため、市街化区域の駅周辺に健康増進や医療・福祉子育て支援といったテーマを記しております。

このメニューを基に各地域で対話を進め、具体的な拠点形成を進めます。

次に、この進め方について、ご説明します。

また1 ページ目にお戻りください。

4 番目の「公民連携による推進体制の構築」から、5 番目の「構想実現に向けたロードマップ」までを合わせてご説明いたします。

立地適正化計画において、誘導すべき機能等をお示ししたところですが、やはり、具体的な事業に結び付けていくためには、地域住民や特に地権者の協力は必要不可欠です。

そのため、市といたしましては、まず、地域住民や地権者、事業者の方々と対話を重ね、地域の実情と課題を共有し、その課題にあった整備計画の策定に向けてまちづくり推進組織の構築を目指します。

これは、具体的内容に合わせて、住民や地権者だけでなく、商工会議所や宅建協会、民間企業や金融機関、研究機関などの専門家なども含めたものを想定しております。

こうした推進組織により、具体的な整備計画の策定や事業手法、機能誘導後の維持管理体制なども含めて検討し、具現化していくものです。

ロードマップはこの流れを図として示したものです。

本構想は、行政が主体となって区画整理事業や施設整備などを行うことを示す行政計画ではありません。

市といたしましては、この構想を契機に、地域ごとに地権者調整、民間誘導方策を進め、積極的に地域の取組みを促すことにより、土地利用の転換の促進や機能誘導を図るとともに、時間軸を意識した事業スケジュール等を構築し、必要となる関係機関との調整や、規制の見直し等を行い、住民・地権者・民間事業者と行政が連携することによって拠点形成の具現化に取り組んでまいります。

以上で、説明を終わります。

議長

ただいまの報告に対し、何かこの場で確認したいことがありましたら、ご質問をお願いします。

委員 移住定住促進とありますが、移住とは市外から人を呼び込むという意味で良いのですか。

説明員 総合計画で人口 27 万人の維持と記載されているように、市外から居住を誘導するという意味もちろんありますし、市内で移住する際には、居住誘導区域に誘導していくという意味もあります。

委員 市外からの居住誘導だけではなく、市内の居住誘導も含むということですね。

説明員 様々な居住のニーズがある中で、まちの魅力付けをして居住の選択肢を増やすことで移住定住の促進を図りたいと考えております。

委員 行政主導というよりは、住民や地権者に動いてもらい進んでいくものと理解しております。

多世代交流、健康増進、医療福祉等の都市機能誘導区域テーマは理解できますが、テーマが抽象的すぎるので、行政としてももう少し具体的に住民や地権者に提示するべきではないでしょうか。

説明員 今回お配りした資料は概要版であり、少し抽象的になっておりますが、拠点形成構想の本編には、テーマの後に具体的な施設名も記載しております。

しかしながら、あまり前面にそれを出していくと、行政がその施設を誘導しているように思われてしまいますので、あくまでも事例を提示するに留め、地権者に検討していただきたいと考えております。

委員 起業支援の記載は特に分かりづらいのではないのでしょうか。

説明員 地域によっても課題は様々ですので、この構想で具体的に全てを決める訳ではなく、地元に入って行って地権者の方々と話し合っ、これからのまちの在り方を一緒に検討していきたいと考えており、今後地元に入って行く中でこれらのイメージが具体的な計画に繋がっていく予定です。

委員 姉崎地区は、袖ヶ浦市等への人口流出も多く、JR3 駅の中で最も衰退しており、五井、八幡に比べてまちづくりが遅れてしまう懸念があります。

市は、今後の姉崎地区のまちづくりをどう考えているのでしょうか。

説明員 他の地区に比べると記載内容が少なく感じるかもしれませんが、五井、八幡地区とは違い基盤整備が終わったことによって、都市的課題の解決に向けた土地活用や民間誘導など次のステップに入りやすい環境になっていると捉えています。

委員 土地区画整理事業は完了してはいますが、整備されたインフラが現況に即していない部分も見受けられます。

説明員 確かに土地区画整理事業が着手されてから長い年月が経過しており、古く感じられるところもあるかもしれません。

場合によっては、街区単位で大きな再編なども検討していくこともできるのではないのでしょうか。

委員 高齢化等が原因で営農が困難になったことで荒廃する農地も増えてきており、工場などに農地転用を要望する営農者も増えてきています。

原則、第1種農地の農地転用はできないと思いますが、市として荒廃した第1種農地の土地活用についてはどう考えているのでしょうか。

説明員 コンパクトシティ施策で駅周辺のエリアについては農振農用地の活用も積極的に検討していますが、その他の地区については、市街地の拡大も懸念されますので、現状では難しいと考えております。

委員 市内を見てみると、市街化調整区域の中でも市街化区域に編入すべきと思われる場所もあるので、線引きの見直しも必要ではないかと感じました。

委員 農業の担い手問題は重要な課題であり、6次産業化、農業株式会社など、新たな農業の在り方を考えていく必要があります。

また、調整区域のまちづくりを考える上で、単純に従事者がいないから農地を転用するといったことだとまちづくりは立ち行かなくなりますし、住民、行政、専門家が連携して、市原市としてのまちづくりのビジョンを作成する必要があります。

私から2点質問があるのですが、JR3駅周辺の空き家空き店舗の状況はどうなっているのでしょうか。

説明員 航空写真などで確認すると、駅周辺は駐車場など低未利用の状態が進んでいるという認識を持っております。

空き家など1軒1軒を把握しているわけではありませんが、都市計画で求めているような高度利用はなされていない状況であります。

委員 JR3駅周辺に生産緑地はどれくらいありますか。

空き家が多い中で宅地が供給され、不動産市場が崩れる恐れがある生産緑地の2022年問題について、2022年が来てからでは遅すぎるので、直ちに2022年問題に向けたビジョン作りに取り組む必要があります。

また、市街化区域の農地をどうしていくか考える上で、田園住居地域という新しい用途地域が創設されましたので、全国的にはまだ活用が進んでいませんが、市原市はこの新しい用途地域を活用できるのではないかと感じました。

説明員 市原市の生産緑地はどちらかというと飛び市街地や市街化区域の縁辺部に多くあり、JR3駅周辺にはあまりありません。

- 委員** 2022年問題に向けた市のビジョン作りは進んでいるのですか。
- 説明員** 現在、方向性について内部で検討しており、次回の都市計画審議会で説明させていただく予定です。
- 説明員** 地権者に対してアンケートや意向調査も行っており、条例の制定等についても検討しております。
- 委員** アンケートについても6次産業化や農家レストランなど営農を続けられる仕組みを説明した上で行った場合と、ただ現状のまま聞くのとでは回答が大きく異なることも想定されますので、戦略的に行う必要があります。
この問題は待ったなしで、お互い連携して課題を解決できればと考えているので引き続きよろしくお願いたします。
- 委員** 市原市の貴重な魅力として一面に広がる農地の風景といったものがありますので、農地を上手に観光地化したり、観光農園などに活用をしていくべきと考えております。
都市計画的な規制がない都市計画区域外で不動産業者等に開発されることで市原市の魅力的な農地が失われてしまうことを危惧しております。
- 説明員** 現在のところ都市計画区域外で何か規制をしていくといった段階にはなっておらず、ある程度自由に建築できるということを活用していただきたいと考えております。
また、農業施策、観光施策については、小湊鐵道等の地域資源を活用しながら経済部を中心に全庁的に取り組んでいきたいと考えております。
- 議長** 他にありませんか。
無いようですので、第1号報告について、終結いたします。
各委員から出たご意見については議事録に残りますが、市としてご検討していただくようお願いいたします。
以上で、本日の議事はすべて終了いたしました。
ご協力ありがとうございました。