

第 78 回市原市都市計画審議会議事録

1 開催日時 平成24年2月6日(月)午後2時00分～4時15分

2 開催場所 議会棟第1委員会室

3 出席者

(委員) 芦沢 哲蔵会長 家永 けい子委員 榊原 義久委員 鶴岡 和幸委員
堀田 健治委員 増尾 由紀子委員 菊地 洋己委員 鈴木 友成委員
高槻 幸子委員 鶴山 克己委員 司関 忠秀委員 高梨 祐司委員
青木 淳一委員

(説明員) 佐久間 隆義市長

[都市計画部]小出部長 吉野次長

[都市計画課]三澤課長 安部副主査 南雲主事

(事務局) [都市計画課]荒井主幹 常泉係長 小川主事

4 議題

(報告事項)

(1) 市原市都市計画マスタープランの中間評価について

(2) 都市計画法の改正について

5 議事の概要 市原市都市計画マスタープランの中間評価及び都市計画法の改正について報告を実施した。

6 会議経過 別紙のとおり

6 会議経過（別紙）

議長

ただ今より「第78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、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させていただきます。議事録署名人を鶴山委員と菊地委員にお願いしたいと思います。

議事に入る前に、ただ今、審議会の傍聴を希望する方が待機しております。当審議会の公開要領第2条の規定に基づき、傍聴人の入室を認めます。

（傍聴人入室）

傍聴人をお願いします。お手元の傍聴人の遵守事項を守り、係員の指示に従ってください。これに違反した場合は、ご退席いただくことがありますので、ご承知をお願いします。

それでは議事に入ります。はじめに、本日の審議会においては、説明員から「市原市都市計画マスタープランの中間評価」等についての報告をいただきますが、今回はあくまで報告事項であり、審議事項ではございません。そのため、本報告に対する採決及び審議会後の答申はございませんのでご承知おきください。

では、説明員より報告をお願いします。

報告事項

（1）市原市都市計画マスタープランの中間評価について

説明員

都市計画課 課長の三澤と申します。よろしくお願いたします。

本日の議題は、報告事項ということで「都市計画マスタープランの中間評価」ですが、お手もとの資料は、各種統計調査や市民意識調査を踏まえ、評価を行ったものです。本日、都市計画審議会でもいただいた意見をもとに、適時修正した上で、最終的な中間評価報告書を作成し、一般に公開をしていきたいと思っております。委員の皆様方には、市原市の都市計画マスタープランの進捗状況をご理解いただいた上で、評価の方法や今後の施策などに対して、忌憚のないご意見をいただきますようお願い申し上げます。

市原市都市計画マスタープラン策定時より、委員の皆様方もかなり交代しておりますので、中間評価についての説明を行う前に、都市計画マスタープランの概要について説明いたします。

スクリーンをご覧ください。

まずは、都市計画マスタープランの位置付けについて、説明いたします。

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に規定する「都市計画に関する基本的な方針」のことで、都市の整備方針などのまちづくりについての基本方針を示すものです。

今後の用途地域や都市施設の配置などの、本市の都市計画の根拠となる計画であり、「市の基本構想」や「県が定める都市計画区域マスタープラン」に即することとされております。

都市計画マスタープランの目標年次につきましては、改訂市原市総合計画と整合を図り、平成27年としております。

さらに、目標人口を30万人とし、計画の対象地域は、行政区域全域としております。次に目指すべき都市の将来像について説明させていただきます。

まず、都市像については、市の基本構想に即し、「ともに輝く 元気なふるさと いちはら」としております。この実現が、都市計画マスタープランの最大の目標です。

都市計画マスタープランは、市の基本構想に即し、まちづくりの骨格となる「まちづくりのランドデザイン」について定めております。

スクリーンが小さくて見えにくい場合は、お手もとにある都市計画マスタープランの24ページをご覧ください。

本市では、赤色の線で囲まれている、五井駅周辺地区から市役所を中心とした国分寺台及び文化の森周辺地区までを「都市交流核」として、市内のみならず周辺都市に対しての情報、交流の発信力、求心力を高めていくための施策を展開する市の玄関口となる地域としております。

続いて、濃い紫色の点線で囲まれている、日常生活の拠点となっている八幡宿駅周辺地区、辰巳台地区、ちはら台地区、姉ヶ崎駅周辺地区、上総牛久駅周辺地区の5地区を「地域核」として、都市基盤の充実とさらなる商業・交流機能の充実を図ることとしています。

また、オレンジ色の矢印で示している線を「都市活動軸」として、都市交流核と地域核、あるいは周辺都市との多様な連携を図るためのネットワーク化を図ることとしております。

そして、青色の丸い点線で示している、村田川、養老川、椎津川沿岸などを「水と緑のやすらぎ軸」として、積極的に保全・活用に努めることとしております。

さらに、市原市をうす紫色の点線で囲まれている「東部ゾーン」、「西部ゾーン」、「中部ゾーン」、「南部ゾーン」の4ゾーンに分け、それぞれのゾーンの特性に応じた計画的な施設配置を進めることとしています。

それでは、またスクリーンをご覧ください。

以上で説明した都市の将来像を実現していくため、市原市の現状や社会経済情勢を踏まえ、都市計画マスタープランにおいては、黄色い円の中で示している3つの視点を重視し、今後のまちづくりに取り組むこととしております。

さらに、まちづくりの視点を踏まえた、本計画における最重点施策を「都市の将来像を実現する5つの戦略」と位置付け、まちづくりを進めることとしております。

以上のように説明したまちづくりの基本的方向を踏まえ、都市計画マスタープランでは、画面で示している5つの各分野に関する都市計画に係る基本的な方針を35ページから63ページまでの間に記載しております。

その後65ページから136ページの間に地域別構想を定め、先ほどお話をさせていただいた4つのゾーンごとに、地域の将来像や地域づくりの方針を定めています。

以上で、都市計画マスタープランの概要についての説明を終わらせていただきます。

続きまして、お手もとにございます「都市計画マスタープラン中間評価報告書」の内容について説明をいたします。

スクリーンをご覧ください。

「市原市都市計画マスタープラン」は、PDCAサイクルを重視し、施策の成果を重視した評価を3年ごとを目途に行い、その結果をホームページ等で公表することとしております。今年度は、平成20年3月に都市計画マスタープランが策定されてから3年が経過しており、PDCAサイクルの「C」にあたる中間評価を行っているところです。

この評価をもとに、今後のまちづくりに関する施策の改善策を講じていく「A」の段階へ繋げていきたいと考えております。

続いて、都市計画マスタープランの評価の進め方について説明させていただきます。

都市計画マスタープランでは、まちづくりを効果的に進めるため、計画策定時にあらかじめ、計画目標年次である平成27年度を目標としたアウトカム指標を設定し、3年ごとに評価を行うこととしております。

なお、アウトカム指標とは、施策の実施により発生した効果や成果を表す指標のことです。都市計画マスタープランでは、全42指標のうち、37指標が改訂市原市総合計画の指標と同じ指標を使用しております。そして、残りの5指標が都市計画マスタープランの独自指標となっております。

市原市では、都市計画マスタープランの施策を展開している各部門で構成されている「まちづくり推進会議」などで議論を行いながら、お手もとの評価報告書を作成しており、本日、都市計画審議会での意見をいただいて修正を行った上で、ホームページ等で公表を行っていききたいと考えております。

次に、指標の評価方法について説明させていただきます。

まず、各指標の評価については、総合計画との整合性を図るため、第3次実施計画「勇輝いちばら」の指標の評価方法と同じ、「AA」・「A」・「B」・「C（B）」・「C」の5段階の評価といたしました。

上から順に説明させていただくと、計画策定時に設定してあった平成27年度の挑戦値を達成した場合は、「AA」と評価いたします。

第2次実施計画で設定されていた平成22年度の挑戦値を達成した場合には、「A」と評価いたします。

計画策定時にあらかじめ設定してある基準値を上回ったものの、平成22年度の挑戦値の達成には至らなかった指標は、「B」と評価いたします。

次に、基準値以下の指標のうち、前年度の水準より上昇し、数字の改善傾向がみられる指標は、「C（B）」と評価いたします。

最後に、基準値以下で、かつ前年度より改善傾向が見られない指標は、「C」と評価いたします。

以上で、評価方法の概要について説明を終了します。

次に、社会経済情勢について若干の説明をさせていただきたいと思っております。

市原市都市計画マスタープランを策定したのは平成20年3月ですが、計画策定からすぐの9月に発生したいわゆる「リーマンショック」は、本市の経済にも大きな影響を及ぼしました。スクリーンの表は、市原市にある工場等から出荷された製造品出荷額を年次別に一覧にしたものです。市原市は、製造品出荷額が全国で2番目に大きな工業都市ですが、平成20年から21年の1年だけで約1兆4千200億円の減少となりました。

続きまして、市原市の財政状況も簡単に説明いたします。リーマンショック以降の経済活動の減速により、本市の財政状況も大幅に悪化し、財政収入の根幹をなしております市税収入は、平成20年度から平成22年度にかけて減少し続け、決算ベースで約31億円のマイナスとなっております。

また、経常収支比率は、決算ベースで平成20年度の83.8%から平成22年度に

は87.5%に悪化し、まちづくり等を実施するために使用できる政策的経費の割合が減少しております。そのため、道路などの都市基盤整備に使用できる財源を確保することは、年々、厳しさを増しているのが現状です。

それでは、ここからは、平成20年度から22年度に実行した都市計画マスタープランの主な施策について分野別に説明いたします。

まず、「土地利用」からです。

都市交流核・地域核への都市機能の集約を進め、集約型都市構造への転換を図るため、組合土地区画整理事業による基盤整備を完成させ、総合公園の新規整備を進めています。

その他、都市交流核で3事業、八幡宿駅周辺地区で1事業、姉ヶ崎駅周辺地区で2事業の土地区画整理事業を進めております。

市街化区域内の未整備地区の土地利用促進のために、平成21年度に郡本・藤井・門前・市原地区において、地域住民との協働によるまちづくりのルールである「まちづくり基本計画」に基づいた都市計画の変更を行い、道路や公園の整備を定めた地区計画の決定などを実施しました。

また、小湊鉄道駅周辺の市街化調整区域において、土地利用についての制限の緩和を検討することとしていましたが、平成21年度に条例改正を行い、小湊鉄道駅周辺の市街化調整区域の開発規制を緩和し、土地利用の促進を図ることとしました。

続きまして「交通」です。

広域幹線道路網を活用した高速バス路線の充実のため、平成22年度に「五井・新宿線」の新規高速バス路線の開設が実現しました。

また、圏央道のインターチェンジが平成24年度に開通される予定に合わせて、インターチェンジ周辺にバスターミナルを整備しております。

また、拠点間や日常生活圏を連携する都市計画道路や補助幹線道路は、引き続き、効率的な整備を図ることとしておりますが、都市計画道路八幡椎津線等を始めとした道路整備を進めております。

さらに、コミュニティバスの運行やデマンド型交通の導入などの生活交通対策を促進し、交通空白地域や交通不便地域の解消に努めるため、「あおバス」と「コスモス南総」のコミュニティバスの支援を実施しております。

次に、「環境」分野です。

太陽光発電等の自然エネルギーの利用促進や熱供給システム・高効率機器の導入等によるエネルギーの有効利用や大気環境に配慮したまちづくりのため、公共施設においては、太陽光パネルの設置やLED照明などの最新の機器の導入を進めるとともに、民間においても、住宅用太陽光発電システム設置補助金を活用して、家庭用太陽光パネルの普及にも努めております。

また、優良な自然環境の保全や活用のため、平成20年度に「市原市緑の基本計画」を新たに策定し、保全配慮地区の設定や特別緑地保全地区の指定などの新たな緑の保全に係る制度の導入を目指すとともに、自然環境保全地域等の既存制度の持続的活用により、優良な自然環境の保護に努めております。

さらに、市街地整備や上下水道、公園等の整備により、快適な都市環境の創出を図るため、土地区画整理事業については7箇所事業を実施し、都市公園については17箇所完成、下水道については、約152ha分の污水管の設置が終了するなど、事業の

着実な実施を進めております。

続きまして、「防災・防犯」分野です。

災害に強い都市構造の構築や日常生活圏における防災性の向上を図るため、公共施設については、地域の防災拠点となる学校の耐震改修工事を優先して取り組むとともに、木造住宅の耐震改修工事への補助事業により、民間の木造住宅の耐震改修についても促進しております。

また、災害時の避難路や防火帯としての機能を有する都市計画道路等の整備を進めるとともに、災害時の避難地や防火拠点となる総合公園を始めとした都市公園の整備を進めております。

そして、市街化区域内の未整備地区などにおける防災性の向上を図るため、平成22年度より、郡本地区を「整備促進地区」とした新しい狭あい道路の整備促進事業を開始し、助成額を最高30万円から最高450万円にアップするなど、狭あい道路の解消に向けた取り組みを開始しております。

また、治水能力の向上を図るため、神崎川と上前川については改修工事を進め、神崎川は、平成22年度に工事を完成させ、県への移管が終了しました。

また、主要な河川における災害に備えるため、養老川のほか、椎津川と村田川の洪水ハザードマップを作成し、避難体制の確立を目指しております。

そして、防犯に配慮したまちづくりを行うため、防犯灯や街路灯の設置を促進し、犯罪が多発していたJR内房線3駅周辺を防犯推進重点地区に指定し、防犯カメラを設置するとともに、青色回転灯を装着した市原市防犯パトロール車による巡回パトロールを実施しております。

また、地域で自主的に防犯活動を行っている自主防犯組織への支援等を行い、市民との協働による防犯活動を推進しております。

最後に、「景観」分野です。

まず、ふるさと感じられる自然や歴史的景観等の保全と活用を図るため、平成20年に景観法に基づく景観計画を策定し、大規模建築物等の建築に際して、任意条例による規制から、景観法に基づく大規模建築物に関する届出制度に変更して、実効性を強化いたしました。

また、住宅地で、統一感のある調和のとれたまちなみの形成を促進するため、平成22年度にちはら台東6丁目の一部の区域を市原市景観条例に基づく「景観形成重点地区」に指定し、建築物等を建築する際に景観形成基準に適合するかどうかの届出の提出を求めることとしました。

さらに、景観に関する意識の醸成や啓発を行うため、「いはらオープンガーデン」、「都市景観絵地図コンクール」、「小湊鉄道イルミネーション列車」などのイベントを毎年開催し、市民が景観を身近に考える機会の提供に努めております。

以上で、平成20年度から22年度に実行した都市計画マスタープランの主な施策についての説明を終了いたします。

次に、都市計画マスタープランで掲げる「集約型都市構造への転換」を図る上で重要な指標である「人口の集積状況の評価」をさせていただきたいと思っております。

まず、都市交流核についてですが、五井駅前東地区での土地区画整理事業については順調に事業が進んだものの、経済情勢の悪化により当該区域内に進出予定であった一部

の大規模商業施設の進出等の遅れもあり、当初の予定よりまちづくりの進捗が遅れております。

そのためか、当地区を起爆剤として、都市交流核に人口の集積を図る予定でしたが、都市交流核の平成18年度から平成22年度までの人口の伸び率は、1.06%の増加にとどまり、人口の集積はゆるやかにしか進んでおりません。

今後、市原市総合公園の完成等による拠点の形成、上総いちほら国府祭りを始めとした様々なイベントの創出など、あらゆるまちづくりの取り組みにより、都市交流核におけるまちの魅力を高め、人口の集積を図っていく必要があると評価しております。

また、その他の地域では、八幡宿駅周辺地区が約5%の増加、ちはら台地区が約23.5%の大幅な増加でした。反対に、辰巳台地区、姉ヶ崎駅周辺地区、上総牛久駅周辺地区については、マイナスでした。また、マイナス地区のうち、姉ヶ崎駅周辺地区と辰巳台地区の減少は、地区に立地している企業の社宅が閉鎖されている影響が大きいものと考えております。

また、都市交流核や他の地域核内の人口の増減を詳細に分析させていただくと、JR内房線八幡宿駅、五井駅、姉ヶ崎駅に近接した地域では、人口の増加が見られるものの、内陸部にある国分寺台地区などの高度成長期に開発が進んだ団地では、高齢化の進捗により人口の減少が進んでいると考えております。

また、企業の中高層の社宅が集積していた辰巳台地区、有秋台地区などの地域では、当該中高層団地が解体され、人口が減少しておりますが、その跡地で低層住宅団地が開発されるなどにより、子育て世代の流入が進み、まちの構成が大きく変わりつつあると評価しております。

今後は、土地区画整理事業の推進や公共公益施設の駅勢圏への集約を図るなど、駅に近接した地域における地域核の人口集積化を一層進めるとともに、内陸部にある高齢化が進む団地などでは、中古住宅や空き家を有効活用して若い世代の流入を促進させる等の取り組みなどにより、地域の活性化を図り、人口の減少を抑制する必要があると考えております。

また、本市が今後進めるまちづくりの方向性についてのお話をさせていただきたいと思っております。

市原市の長年の課題である「未整備地区」の解消に向けて、郡本・藤井・門前・市原地区では、行政と市民との協働による「まちづくり基本計画」が策定され、その計画をもとに都市計画の変更を行うなど、従来型の行政主導のまちづくりを大きく転換する事例となっております。

本市では、この郡本地区を修復型のまちづくりのモデル地区と位置付け、未整備地区の解消を図っていくための先例としていきたいと考えております。

また、郡本地区以外でも、市内のあらゆる場所で、様々な市民活動団体と行政との協働によるまちづくりを進めており、市の財政状況の悪化によりハードによる整備が必ずしも十分に進まない中で、いかにしてソフト事業によるまちづくりを進めていけるかが今後の課題ではないかと考えております。

続きまして、計画時に設定した全42の指標を、先ほど説明した5段階の基準で評価した結果が、スクリーンで表示している表になります。

評価の結果、基準値を上回る「B」以上の指標は、全体の73.8%となる結果とな

りました。逆に基準値を下回る「C (B)」以下の指標は、全体の26.2%となりました。

全体的に見ると、市民とのパートナーシップに関する指標や自然環境を評価する指標が好調な一方、観光や商業、施設の利用者数などの経済関係の指標が不調でした。

このことから、市民等とのパートナーシップに関する施策や自然環境を守るための施策については、今後とも継続して展開していく一方、経済関係の施策については、新たな施策の展開を図っていく必要があると考えております。

以上で、「総括的評価」の説明を終わります。

続きまして、ここからは、5つの戦略別に事前に設定した指標による各戦略別の評価について、説明をしたいと思います。

お手もとの、「市原市都市計画マスタープラン中間評価報告書」の17ページをご覧ください。

まず、評価の表の見方について、簡単に説明いたします。

評価は、1つの戦略ごとに、左右見開き2ページで構成されています。ご覧いただいていますように、ページの左側には、戦略名、戦略の目標、戦略ごとの主な施策、施策の達成状況の評価の分析、最後に今後の施策展開の基本方針を記載しております。見開きページの右側には、個別の指標のこの3年間の推移等をグラフと表で直観的に理解できるように配置しております。

それでは、戦略1から順番に説明いたします。18ページをお開きください。

戦略1は、「都市の活力を生み出す拠点の形成」です。戦略の目標としては、「都市交流核、地域核、都市活動軸沿線などの機能分担や連携に配慮した都市機能の強化や人口の集積等を推進し、賑わいと交流のある拠点の形成と多様な地域等との連携による活力ある都市の構築を目指す」こととしております。

施策の達成状況の評価としては、個別指標の評価の結果、「AA」が1、「B」が4、「C (B)」が1、「C」が2であり、8指標のうち5指標が「B」以上であったため、多くの指標については、一定の向上がみられるものの、基準値を下回る指標も3指標存在しており、全体的には、課題が残る戦略として評価しております。

個別の指標では、5番の「市営駐車場の利用台数」が、平成18年度の基準値より、大きく落ち込んで、「C」評価となっているほか、7番の「公共施設の利用者数」や10番の「観光入込客総数」が、平成23年3月の大震災の関係で、大きく落ち込んでしまったのが特徴になっております。

なお、4番の「一店舗当たりの商品販売額」は、平成27年度挑戦値を上回っておりますが、指標の数字は、経済産業省による商業統計調査に基づいて算出しておりますので、最新の実績値は平成19年度のものとなっております。

低迷している指標の改善のためには、五井駅東西駅前を進める都市交流拠点の整備を進めていくことだと考えております。

それでは、20ページをお開きください。

戦略2は、「いちはらの特性を踏まえた集約型都市構造への転換」です。戦略の目標としては、「本市の市街地や集落、鉄道駅の配置などの特性を踏まえた集約型都市構造への転換を目指し、駅勢圏への公共公益施設や人口の集約等による歩いて暮らせる利便性の高い都市を構築するとともに、都市の環境負荷の軽減や自然環境の保全を図る」ことと

しております。

施策の達成状況の評価としては、個別指標の評価の結果、「AA」が1、「A」が1、「B」が5、「C（B）」が1、「C」が1であり、9指標のうち2指標が挑戦値を達成し、5指標が挑戦値に近い実績となっており、一部に課題はあるものの一定程度の目標水準を達成しつつある戦略であると評価しております。

個別の指標では、11番の「都市交流核・地域核の人口の伸び率」は、都市交流核、八幡宿駅周辺地区、ちはら台地区は増加したものの、その他の地域がマイナスであったため、全体では2.9%の伸びとなり、平成22年度の目標を達成することができませんでした。14番の「小湊鉄道駅周辺の住宅の新築件数」は、市内全域の新築件数が20.1%減であったのに比べて、基準値から44.1%減となっており、平成21年度に小湊鉄道駅周辺の建築規制の緩和を行った効果が表れているとは言えない結果となっております。逆に、16番の「市内を車で移動する時にスムーズだと感じる人の割合」は、平成27年度挑戦値を超えており、道路整備の効果が着実に表れていると評価しております。

低迷している指標の改善のためには、先ほどと同じ、都市交流拠点の整備促進と、新駅設置などの小湊鉄道の機能強化が必要と考えております。

それでは、22ページをお開きください。

続いて、戦略3の「パートナーシップによるまちづくりの推進」について説明をいたします。戦略の目標としては、「市民等とのパートナーシップにより、地域の特性を活かしたまちづくりを推進し、多様なニーズや価値観を踏まえた個性ある都市の創出を目指す」こととなっております。

施策の達成状況の評価としては、個別指標の評価の結果、「A」が3、「B」が3、「C」が2であり、8指標のうち3指標が挑戦値を達成し、「B」と評価した3指標も数値が上昇傾向にあります。また、「C」と評価した2指標も基準値より減少はしていないことから、5つの戦略の中では最も進捗しているものと評価しております。

個別の指標のうち、21番の「愛護団体数」と25番の「自主防犯活動団体数」は、一貫して数値が上昇しており、市といたしましても、各活動団体には、たいへん感謝をしているところです。逆に23番の「都市景観形成促進団体の認定数」と26番の「不法投棄住民監視活動団体数」は、基準値設定以来、数値に全く変化がない状態が続いております。

低迷している指標の改善のためには、より市民の皆様方に利用されやすい制度設計やPR方法の検討などが必要であると考えております。

引き続き、24ページをご覧ください。

戦略4の「市民の生活を支える交通システムの構築」について説明をいたします。戦略の目標としては、「超高齢社会の到来や環境への意識の高まりを念頭に、本市の広域性や市街地の配置等を踏まえた、公共交通、自動車交通、自転車、徒歩などによる総合的な交通システムの構築を目指す」こととしております。

施策の達成状況の評価としては、個別指標の評価の結果、「AA」が1、「A」が1、「B」が4、「C」が1であり、7指標のうち2指標が挑戦値を達成し、4指標については、基準値よりも向上した実績となりました。基準値より減少した指標は1指標のみであり、一部に課題があるものの、全体的にはおおむね順調に進行している戦略であると

評価しております。

個別の指標のうち、28番の「公共交通機関利便性の満足度」は、挑戦値にはわずかに届いていないものの、新規バス路線の開通やノンステップバスの導入などにより毎年度、着実に満足度が高まっており、利便性の向上が進んでいるものと評価しております。

30番の「市域に占める交通空白地域の世帯数」の平成22年度の数字が大きく落ち込んでいるのは、平成22年度に策定した「市原市交通マスタープラン」により、「交通空白地域」の定義を見直した上で、再計算したためであり、バス路線等が減少しているわけではなく、実質的には変化はございません。

低迷している指標の改善のためには、コミュニティバス以外のコストのできるだけかからないデマンド型交通などの導入ができるかどうかではないかと考えております。

続きまして、26ページをご覧ください。

戦略5の「ふるさとの資源の継承と活用」について説明します。戦略の目標としては、「人々がいつまでもまちに愛着を持って暮らし続けられるよう、ふるさとの原風景である多様な自然・歴史・文化などの保全とこれらの資源を活かしたまちづくりの推進等により、ふるさとを感じられる貴重な資源の次世代への継承と活用を目指す」こととしております。

施策の達成状況の評価としては、個別指標の評価の結果、「A」が3、「B」が2、「C(B)」が1、「C」が2であり、8指標のうち挑戦値を達成した指標が3指標、基準値以下であった指標が3指標、基準値以上だが挑戦値を達成することができなかった指標が2指標と、5つの戦略の中で、最も評価のばらつきが大きい戦略となりました。そのため、高く評価できる施策がある一方で、基準値に達していない指標については、課題の残る部分を改善する必要があるものと評価しております。

個別の指標のうち、37番の「観光資源の活用が図られていると思う人の割合」は、前年より大幅に下落して基準値を下回って「C」評価となっており、今後、新たな観光資源の発掘、磨き上げ、連携、発信について積極的に取り組む必要があると考えております。38番の「農業生産者と消費者の交流人数」の平成21年度の数字が大きく落ち込んでいるのは、新型インフルエンザの流行により一部のイベントが中止になったことが影響しております。また、39番の「自然の緑に対する満足度」については、平成22年度の実績値が基準値以下であったものの、平成22年度の挑戦値を上回っていたため、「A」評価とさせていただきます。

低迷している指標の改善のためには、今後、南部ゾーンで開催を予定している「アートフェスティバル」を成功に導くことだと考えております。

以上で、指標による各戦略別評価について説明を終わらせていただきます。

続いて、30ページをご覧ください。こちらの30ページから39ページにかけては、先ほど説明した各指標について、実際に指標の進行管理等を行っている市役所内の各課による現状分析や今後の取り組みなどについて記載しております。

都市計画マスタープランの指標は、先ほどご説明したとおり、施策の評価を行うためのアウトカム指標であるため、この指標の内容の詳細な評価の説明については、時間の関係上、大変申し訳ありませんが、この場での説明は省略させていただきます。

それでは、42ページをご覧ください。

以降のページは、前章までの指標の評価結果を踏まえ、次の都市計画マスタープラン

の評価時期である平成25年度までの指標の挑戦値を定めるとともに、平成23年度に策定した市原市総合計画の第3次実施計画「勇輝いちはら」の策定により、見直しをした指標の修正をさせていただき、総合計画との整合性を図ることを説明したものです。

まず、見直す指標の種類について、説明いたします。表の左端に「新規」と書かれた指標は、「勇輝いちはら」で新たに追加した指標で、都市計画マスタープランで掲げる5つの戦略の達成状況を表すのにふさわしい指標として、新規に採用する指標です。数は、2指標存在します。

次に「置換」と書かれた指標は、現在の都市計画マスタープランの指標の定義と計算方法を見直して、新しい指標に置き換えたもので、こちらの数は、1指標です。

最後に、「変更」と書かれた指標は、指標の定義や計算方法は変更しないまま、単に平成27年度の挑戦値や指標の名前を変更しただけのもので、10指標存在します。

それ以外の31の指標は、平成25年度の目標値を定めただけで、変更はございません。

まず、新規に採用した指標について説明いたします。43ページの20番の指標をご覧ください。「通勤や外出の際はバスや電車を利用し、自家用車の運転をしない人の割合」という指標について、戦略2の「いちはらの特性を踏まえた集約型都市構造への転換」に採用いたします。

都市計画マスタープランでは、公共公益施設を駅勢圏に集約させ、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを進めることで、自家用車に依存しないで、公共交通機関を利用して生活できる環境負担の少ないまちづくりを進めることとしております。したがって、本指標を戦略2の指標に採用し、環境負荷の少ないまちづくりの進捗状況を評価していくことがふさわしいものと考えております。

続いて、44ページの36番の指標をご覧ください。「市民が暮らしやすいと感じる理由に、「交通の便が良い」と回答した割合」という指標を、戦略4の「市民の生活を支える交通システムの構築」に採用いたします。

この指標は、平成22年5月に策定した「市原市交通マスタープラン」の進行管理のための指標として設定され、その後、第3次実施計画にも新規の指標として採用しております。この指標により、市原市の交通施策体系全体の進行管理を行えるものと考えておりますので、戦略4の指標としたいと思っております。

次に、指標の内容を一部変更したい指標について、説明いたします。

スクリーンをご覧ください。

まず、4番の「一店舗当たりの商品販売額」です。この指標は、平成22年度の実績値が平成27年度挑戦値をすでに上回っております。

そのため、当初に設定した平成27年度の挑戦値の1億4千406万円をスクリーン上で赤い字で表示しているとおおり、1億5千30万円に上方修正したいと思っております。ただし、近年の消費低迷等を踏まえて、最新値の1億5千443万円より減額した数字に設定しました。

次に、7番の「公共施設の利用者数」です。この指標は、五井駅近辺にある勤労会館、サンプラザ市原及び中央図書館の利用者数の合計で、平成27年度に90万人にすることを目標にしておりました。

3施設のうち、勤労会館の利用者数がワークプラザ開設により急増したため、第3次

実施計画で「勤労会館の利用者数」の指標の挑戦値を2万2千人分上方修正しました。それに連動して、都市計画マスタープランの挑戦値も、勤労会館分の2万2千人を追加した92万2千人に変更したいと考えております。

次に、「市内高速道路ICの年間利用台数」について、説明いたします。

この指標は、圏央道が平成21年度に全面供用開始し、市原インターチェンジ近辺に完成予定の五井駅東口の大型商業施設が広域的な集客施設になることなどを前提に、平成27年度の挑戦値を1100万台にすることを目標としておりました。

しかし、圏央道の開通は、平成24年度に変更され、先行2車線で開通することになり、当初に挑戦値を設定した前提が大幅に変更となったことから、挑戦値を下方修正させていただき、第3次実施計画と同じ620万台に変更したいと思います。

次に、21番の「愛護団体数」です。この指標は、道路、河川、公園の除草や植栽などを実施していただく各団体に対して、市が協力金をお支払いしたり、花の種や肥料などの資材を提供したりする事業に登録いただいている団体数を合計したものです。

各団体数は、平成22年度の挑戦値である136団体を大幅に上回って平成22年度までに174団体に増加しており、今後も各愛護推進事業を継続して推進することから、平成27年度挑戦値を上方修正したいと思います。目標としては、平成25年度までは、これまでの伸び率を勘案し、年18団体の増加を目指し、その後27年度までは年12団体の増加を目指すことで、平成27年度挑戦値を251団体に変更したいと思います。

続いて、「コミュニティバス事業数」について、説明いたします。この指標は、地域住民の皆様方が運営主体となるコミュニティバスの運行数を評価する指標です。

今までの指標では、数値目標がバスの運行に限定されてしまい、コミュニティバス以外の交通手段を確立しても事業数とカウントされないこととなってしまうと見られます。採算性の問題などのため、コミュニティバスの運行が難しい地域もあり、様々な地域特性を有する本市の交通課題に対処するため、コミュニティバス以外の地域に合った交通手段を確保する事業も評価する指標に修正させていただきたいと思っております。

そのため、指標名を「コミュニティバス等交通運行事業実施数」に変更するとともに、平成27年度挑戦値を、平成27年度までに施策展開行う地区において実施を目指す事業数をもとに、「5事業」に下方修正させていただきました。

最後に、30番の「市域に占める交通空白地域の世帯数」について、説明いたします。

「交通空白地域」とは、JRと京成電鉄、小湊鉄道の駅から1km、バス停留所からは500mより遠い地域、一部の地域では250mで建物が密集した地域等としております。

この定義からも分かるように、バス停留所がない地域では、自動的に交通空白地域となってしまうことから、地域事情によりデマンド型交通などバス以外の交通手段を確保できた場合でも、指標では交通空白地域の解消にはならないこととなります。

そこで、指標を「交通空白地域においてなんらかの交通手段が確保できた割合」に置き換えるとともに、基準値を平成22年度に設定いたします。そして、平成27年度挑戦値を、市原市交通マスタープラン推進事業における施策展開目標に基づき、挑戦値を20%に設定させていただきたいと思っております。

以上で、「都市計画マスタープラン中間報告書」の案についての説明を終了いたします。

議長

どうもありがとうございました。委員の皆様からのご意見、あるいはご質問をよろし

くお願いいたします。

私はこの都市計画マスタープランを客観的な指標において評価する基本的な姿勢は非常に素晴らしいと思います。客観的な指標は重要であります。

ただ、マスタープランというのは基本的にいろいろな都市計画の法定計画や具体的な施策を立てる上での指針的なものという位置付けであることから、このマスタープランで書いてあることを具体的にどういう施策に反映させていくかということが非常に大事です。そういう点は資料ではあったのですが、報告書ではあまり見られませんでした。中間評価報告書として、実際に印刷物をつくるということですよ。

説明員 はい。

議長 中間評価報告書では、マスタープランによって具体的にどういう施策が行われたのかをまとめておくことによって、評価が的確に行えるのではないかと思います。具体的な施策が実際に行われて、市民の評価、即ち今ご説明いただいた評価指標が出てくるということではないでしょうか。具体的な施策について、よりわかりやすく中間評価に入れた方がよろしいのではないのでしょうか。

説明員 今のご提案につきましては、意見を踏まえて、市民へ公表する前に加えていきたいと思えます。

議長 まちづくりというのは、何かやって来年効果が出るものもありますが、数年しないとなかなか効果が出ないというものもあります。どういう施策をやったかということは、そのような意味で重要であります。

重要な点としては、マスタープランの24ページにあるグランドデザイン、即ち将来都市構造であり、これをまず描いたというのがマスタープランの根幹であり、これをどう実現していくかということです。

都市交流核、都市交流拠点育成し、地域核として、駅周辺だけではなく辰巳台やはら台なども含め、拠点として育成するというマスタープランの狙いに対して、具体的にどのような施策があるかという整理です。

それから、拠点を繋ぐ都市活動軸、これをきちっと形成していくことでいろいろな利便性、都市サービスを、広く市全体の居住者が享受できるようになる。都市活動軸は大事なところであり、道路事業などが中心になります。

水と緑のやすらぎ軸は、自然を守ってより魅力的にするという軸ですが、これをどのような施策で育てていくのかということがあります。

マスタープランにおけるこれらの狙いをどう実現していくかの具体的な施策についての記載があればと思います。委員の方々はいかがでしょうか。

委員 挑戦値を見ますと、「AA」ですか。挑戦値を超えている項目もあるのですが、低い項目もあります。「A」にしているものはある程度ここから削除して、市民の皆さんの満足度を上げるような他の施策を入れていかないのでしょうか。選択と集中とありますから、市民満足の低い方に集中投資していくなど、そういう方策で考えていけないものかというところを聞きたいと思えます。

説明員 基準値を達成しているものは、さらにもっと上を目指していくことを考えています。また、遅れているものは改善し、数値を上げていかななくてはと考えます。総合計画で定めている指標と同じにしているもの、個別に入れているものもありますが、達成したものはそれで良いということではなく、より上を求めていきます。

それぞれの戦略評価の基準については、中間評価というところもあり、基本的にあまり指標を変えないでいきたいと思います。

委員 各部の報告書を見ますと、「AA」は良いが、「C」にはあまりやる気が見えてこない。こういう報告だと、次の中間評価でも「C」が続くのではないかと思います、その点は、どのように各部署と連携していますか。

説明員 庁内的には「まちづくり推進会議」を設けております。そこには各担当課が入っていますが、その中でこのような部分については、今後、より改善するようにこちらからもお願いしております。

議長 他にいかがでしょうか。

委員 歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり、コンパクトシティについて、歩いて暮らせる、行ける範囲はどのくらいなのでしょう。

説明員 具体的には書いてありませんが、一つの例として、小湊鉄道の規制緩和の中でいくと、駅を中心から1 kmという形で考えております。ただ、やはり都市交流核や都市交流拠点、地域核というエリアの中であれば、1 kmという中ではなくて、それぞれのまちの大きさや地域性といった中での距離になると思います。

委員 何年前に国の施策として、「コンパクトシティをやれ」ということを言ってきて、青森が先駆けてやってきた事例があると思うのですが、そういう中でもコンパクトにしようという施策があまり見えてこない気がします。青森にこの間行ってきたのですが、新しい新幹線ができて、新青森駅の立派な建物と駅舎があるけど、その他は何もない。地元ではどういう風にしたらいいのかなと考えておりました。青森もやはり人口の減少があり、なかなかそれが活かされていないところがあると思います。

市原市もそうですが、都会ではなく田舎のまちですので、そこをどのようにするかということがあります。小さなまち、田舎のまちは製造業がないと賑やかにならないと思います。都会だと物販とかいろいろなものがあるので賑やかになるのですが、そういうことを含めると、目標値というか、「コンパクトシティにするためにはこうしたら良いんだよ」ということがわかると、駅を中心とした公共機関もなくてはいけませんし、そういうことがもう少し具体的にわかると、私たちも「ああそうか」となるのではないかと思います。そこもまだまだ国の施策に追いついていない。田舎ですと、電車に乗る人が少ない。五井や姉崎、八幡に行くのも車で行った方が早いわけですから。遠距離の時は電車で行く人が多いのですが、ですから駅前を人が歩くということは減っているわけです。そのようなことを踏まえると、例えばバス停も消費者や住民の利便性を考えると駅前にあった方が良いですが、地域を考えるとすぐにバス停があるのではなく、100 mくらい歩いて、そこからバスに乗れば、そこで人が歩きますし、いろいろな交流ができるということがあり、駅前も渋滞が起きなくてすむと、いろいろな効果が出てくる。そういうものを含めると、どういう形でコンパクトシティを目指していくのかがもう少しわかるとありがたいなと思います。

議長 今おっしゃっていただいたように、具体的な施策をどうするか、そこが非常に大事ですので、ご検討いただければと思います。

説明員 都市交流核、地域核、それぞれ特性があると思います。それを活かしながら、今言われたように、メリハリ、地域の特性を踏まえたまちづくりをやっていかなければいけません。都市交流拠点においては、市原市をリードするような施策の展開をしていく。そ

して、それを繋ぐ都市活動軸の強化を図って、全体をボトムアップしていかななくてはならないと考えております。

マスタープランでいきますと、32ページに私たちが目指している都市の将来像実現のシナリオがございまして、ステージ1、2、3と、都市交流核、地域核の中でのまちづくりをするとともに、それを繋ぐ都市活動軸を強化していくと。そのことによって、全体の核が刺激しあい、その周辺にある地域の日常生活圏が活性化してくるという形で考えております。

議長
委員

他にいかがでしょうか。

良いまちをつくるということで、市原市には良い緑地もたくさんあって、住宅地も整備されて、コンパクトシティであってほしいという方向性も見えていて、それは大変素晴らしいことだと思うのですが、問題はその間をどうやって移動するかということだと思います。つつい便利なマイカーに頼りがちですけれども、CO₂を減らすという意味でもマイカーを減らしてほしいという方向性もあると思います。マイカーをやめた時にそれに代わる交通手段というのがバスなのかというと、バスでは意外と不便だと思います。そうすると、そこにもう一つの交通手段として忘れられている気がするのが、自転車を見直していただきたいということです。私はあちこちで「自転車に市民権を与えてください」とお願いしているのですが、自転車対策というと、どうしても自転車を締め出すという方向に皆さん動いてしまうようですけれども、オランダでは自転車がメインの交通手段になって、地球温暖化の歯止めにもなり、皆さんも非常に満足できて、健康のためにも良いという、一石二鳥、三鳥の施策をとっている国もあるわけです。千葉県を見た時に、市原市という一つの市ではなくて、千葉県の単位で見た時に、全国で一番標高差が少ない県だそうです。高い山もなく、平地が多いということなので、千葉県として自転車の通れる道路を整備する方向に取り組んでいただけたら、非常に県としておもしろい施策になるのではないかと思います。自転車でまちを走ってみようとした時には、車との競合が非常に怖いものです。車道の左側を走ると、一台駐車違反の車があると、車道側にはみ出さないと行けないわけで、そういう時に後ろから来る車が非常に恐怖になるわけです。自転車が通りやすい道は、車いすやベビーカーなども通りやすい道となるわけですけれども。電動の車いすには灯火の義務はありませんから、夕暮れになった時に車にはねられて亡くなったというご夫婦の事故が過去にはありましたし、そういうことも考えたら、自転車が通れるような道路の整備はぜひお願いしたいと思います。そこに駐車違反があると、せっかく自転車道を整備してもたった一台の駐車違反でそれが水の泡になってしまう。駐車違反も取り締まらなくてはならないということになるのですが、おそらく駐車違反がある場所は特定されてくると思います。毎回駐車違反があるところがはっきりすると思うのですけれども、それはきっと駐車場が足りないと思います。駐車違反をただ取り締まれば良いということではなくて、それが特定の商店に来る駐車違反の車であれば、その特定の商店に駐車場の整備をお願いする。それから地域的に駐車違反が多いところであれば、それはきっと地域において駐車場が足りないのではないかと思います。ただただ取り締まるだけではなくて、駐車違反をしなくてもいいような、そういうまちの整備を考える必要があるのではないかなと思います。そういう形で自転車に市民権を与えていただけると、今は電動の自転車も良くなって軽くなって乗りやすくなっていますし、10kmくらいは平気で行けます。そうすると、

バスだとそのバスの時間に制約されなくてはなりませんけれども、電動の自転車や車いすですと、結構移動距離が広がりますし、自由に動けるようになりますので、何とかそういう方向を考えていただけたら、もっと市原市が楽しく、住みやすいまちになるのではないかなと思います。

それと、狭あい道路の整備についてですけれども、舗装の色を、例えば4 m以下の道であれば、はっきりとわかるように舗装の色を変えてしまったらどうかと思います。そこは車の通り抜けは禁止。地元にいる人たちの車の出し入れだけにして、他の地域の人が通り抜けることは原則禁止にする。昭和30年代くらいは、まち中の狭い道が井戸端会議の場所であったり、子どもたちのキャッチボールの場所であったりというような使い方をされていたと思うのですけれども、そういうまちの賑わいというのが、車に脅かされずに、また地域の人たちで使えるような状況になるのではないかということで、4 m以下の狭あい道路の狭あい道路なりの使い方を考えていっても良いのではないかという気がします。

そのようなことと同時に、もう一つ、災害の少ないまちづくりという、災害にあわないまちづくりということの提案の一つとして、「高さ情報の見える化」ということをお願いしています。例えば立体交差の道で下に水が溜まっていて、その水の深さが予測できずに通れると思って突っ込んでしまうと、マフラーから水が入って動けなくなってしまいうという車の水没事故があちこちで結構起きていると思うのですが、そういう水没が起これるようなところは、その地下道が一番低いところから50 cmなら50 cmくらいに壁に色を塗って、そこを超えて水が溜まっていたらもう入らないで、迂回するようということをはっきりと見えるような、「高さ情報の見える化」というのもわりとすぐのできる対策だと思いますので、ぜひやっていただきたいなという気がします。

そのようなことで、道路の在り方について道路行政は道路を通すことだけではなく、車が通りやすいことだけではなく、車に代わる交通手段が安全に通れるようなまちづくりを考えていただけたらなと思います。

議長 ありがとうございます。3点ほどご意見をいただきまして、自転車の安全については、今日の報告書の24ページに書いてはありますけど、より強調してほしいというご意見だと思います。

説明員 自転車の利用促進につきましては、市の交通マスタープランで自転車利用を促進させるため、自転車を利用しやすい環境整備について定めておりますが、実際に整備する道路との関係になってしまうと、なかなかすぐにできないところもあります。そこもできるだけマスタープランに書いて、環境整備を促進できるようにしていきたいと思います。

説明員 自転車は大変注目されていると私たちも理解しています。今言ったように、道路整備という観点もありますが、県では今ちょうど、サイクリングツーリズムをやるということで、市原市もそのルートに設定されておりますので、そのようなものをきっかけにして、自転車をCO₂の削減やコンパクトシティ実現の手段として、自転車の重要性というものを関係部と連携しながらやっていきたいと思っておりますし、観光面でも自転車を活用していきたいと思っております。

それと狭あい道路の関係につきましては、資料の中でお話しましたが、未整備地区だったところに地元のまちづくり協議会を立ち上げていただきまして、一緒に狭あい道路の解消を行っています。色を変えるなどのことがもし可能であれば、関係部や地元とも

連携しながら、今言われたように、子どもたちが安心して遊べるような道路にするためにもそのように色付けするというのも一つのアイデアだと思います。各地区でまちづくり協議会を立ち上げていただいておりますので、そういうお話も地元の方々とやっていきたいと思っております。

また、災害に強いまちということで、そのようなアイデアは必要だと思いますので、関係部と連携していきますし、県市原土木事務所の方もいらっしゃいますので、県道についても一緒に考えていただけますようお願いしたいと思います。

委員

都市計画の考え、範疇としてどういう風にして関係していくかというところで教えてもらいたいのですが、今は都市にも地域福祉が必要になっていると思うのですが、たまたま昨日、辰巳の研修会に行ってきました、今人口が減っており、都市部で結構そのようなことが起こってきていて、高齢化率も高くなってきている現状から空き家対策ということも先ほど説明の中であつたのですけれども、地域の拠点としての場所づくり、場所の提供というのにも必要になってくるのではないかと思います。

デマンド型交通にしても、ある民間事業者がやるのではなくて、福祉の中でデマンド型交通的なものやっていくというような考え方をしていかななくてはいけないという状況がある中、都市計画と地域福祉をどういう風にマッチングさせていくのでしょうか。させていかななくてはいけないと私は思うので、その辺はどういう風に考えていったら良いのでしょうか。

説明員

先ほどの分析の中でお話しさせていただきましたけれども、市原市のまちづくりの経過を見ていると、JR3駅を中心にして市街地を形成し、その郊外、飛び市街地というところがあり、辰巳台、若宮、国分寺台もそうですが、姉崎の方では、青葉台、有秋台があります。それらの団地はご存じのとおり、昭和40年代から50年代に開発され、急激に都市化し、一気に人が住みました。それはちょうど子育て世代の人たちでありましたが、その人たちが今急激に高齢化しており、他の地域より集約された団地は高齢化に入るのがすごく早いということで、そういうところをまちづくりと関連して、捉えていかななくてはいけないと思います。

それと、今言われたように福祉というものをどうやってリンクしていくかは、お互いに連携しながら、やっていかななくてはいけないものであり、「その都市の課題はなんですか」というのは、都市計画的な見地から指摘していき、それを福祉の方に反映させていくということで、今回の都市マスの中でも超高齢化社会に向けた課題というものを捉えておりますので、それを地域福祉や教育関係に反映させていかななくてはならないと考えております、

ですから、まちづくりはすべてとリンクしていかななくてはならないと考えております。

議長

今教育関係とおっしゃりましたが、私も日頃、教育の中で特に小学校、中学校、場合によっては高校までの教育の中で、まちづくりについていろいろとリンクしてもらおうと非常に効果が出てくると思っております。

例えば防災関係です。実際に災害が起きた際にどうするかと、学校教育でしっかりと教えて頂くだけでなく、市がどういう防災施策を行っているか教育しておいてほしいと思います。それが的確な避難行動に繋がりますし、防災施策の後押しにもなります。

子どもに教育しますと子どもだけではなく家で情報が伝わりますし、さらには地域の方々にも話が伝わります。それから、5年、10年してその子どもたちが成人になって

意識を高めた社会になるという効果が期待できます。

そういう意味でまちづくりについて、小学校、中学校でもより一層扱っていただきたいと思います。例えば、「総合的な学習の時間」という授業科目には非常にぴったりの内容であり、まちづくりあるいは防災、福祉等について総合的に扱っていただけると良いと思います。それ以外の科目でも扱えますし、ぜひ学校教育と連携してやっていただきたいと思います。そういう意味での配慮、取り組みをお願いしたいと思います。

委員 去年の3. 11の後で防災に関しての意識もかなり高まっていますし、議長がおっしゃったように教育も欠かすことはできず、福祉の観点からも欠かすことができないということがわかっていると思うので、マスタープランの報告書の中にそういうものを書き込むことはできますか。

説明員 それは大丈夫です。今後の取り組みということで指標だけではなくて、皆様からご提案があったことを含めまして、書き込むことは十分可能です。ただ、書き込めば良いということではないので、やはり連携し、実践することが大切だと考えております。

委員 それは大変重要なことだと思います。この報告書の冒頭でリーマンショックや震災のことが触れられていますが、そういったものが今回の中間評価の足を結構引っ張っているのではないかと思います。そういう意味でリスクというものに対して、ここ4、5年の間に震災が来ると言われているわけで、正にそういうことであるならば、場所としてはパートナーシップのところかなと思ったのですが、例えばこの間の震災の時に道路が通れなかったり、いろいろなものが倒壊したりしましたが、何か起こった時には「清掃はどなたに頼む」ということを民間にあらかじめ委託することなども含めて、災害からの立ち直りが早いマスタープランであり、パートナーシップだということを含めて、「こんなことしますよ」というものを中間報告の中で触れられたら良いという気がしています。まずとにかく、立ち直りが早い市原流モデルみたいなものがあると良いと思いました。

説明員 どうもありがとうございます。3. 11の地震では、市原市でも石油コンビナートの爆発もありましたし、やはりそういうリスクに対する対処、考え方は今おっしゃっていただいたとおり、行政ばかりではなく、市民の皆さんに担っていただくところが十分必要だと思っておりますので、そこも含めまして報告書で述べていきたいと思います。

議長 他にいかがでしょうか。

委員 具体的な話になってしまうのですが、報告書の12ページの下の方に、「内陸部にある高齢化が進む団地などでは、中古住宅や空き家を有効活用して若い世代の流入を促進させる等の取組などにより」と書いてありますけれども、もしこういった取り組みができると積極的に活用してくる若い人が出てくると思うのですが、市としてこれを具体的にやっていくという施策は今のところ考えていますでしょうか。

説明員 それについては、空き家バンクをやっていきたいと思います。要は住み替えです。「住生活基本計画」をつくっております。市民のライフスタイルにあった生活、住み替えができるような住宅政策ということで、今読まれたように、郊外の団地の空いているところでは、庭付きのところなど、お子さんを育てやすい環境の中で育ててもらって、中心部では保育施設やサービスが受けやすいことや高齢者が歩いて暮らせるところに住んでいただけるなど、そういうことができないかということで検討を進めております。

議長 よろしいですか。他にいかがでしょう。

委員

各駅の弱者対策が数年前に比べてすごく進歩しています。駅で電車に乗る人、その周りを歩く人々は信じられないほど充実していると思います。エレベーターとかですね。これをもう少しこの報告書の中に出しても良いのではないかと思います。コミュニティバスにしてもそうなのですが、高齢者が病院や買い物に行く時に、平日は家族がいないものですから、土日に家族に頼んでいる方もいます。ですから、今のコミュニティバスはどうしても循環型というか、駅がまず第一で利便性を考えておりますけれども、公民館や病院や店もそうですが、もう少しうまくできると良いと思います。10年くらい前に私の方で、「お買い物バス」というのを5年間やったのですが、持ち出しが多くて。もう一つは運輸局から青ナンバーをとらなくてはならないということがあったのですが、やはり高齢者等の弱者の利便性を考えるともうちょっと良くなれないかなと思うので、いろいろな形のコミュニティがあると思いますけれども、市の財政が締まってくる中で、ちょっと違う方向で充実する方向を見ていただくとありがたいなと思います。

説明員

JR3駅を中心にエレベーターの設置等が大分進んでおりますので、やってきた実績というところで述べさせていただきたいと思います。

コミュニティバスについては、今は2路線、「あおバス」と「コスモス南総」がありますけれども、そういうコミュニティバスに代わるデマンド型のサービスをできないかと交通マスタープランを策定した中で検討している地域もございますので、コミュニティバスに限らず、いろいろな手段をつくっていかなくてはいけないと考えております。

委員

どの部分に入れ込めるかはよくわからないのですが、阪神淡路大震災や今回の東日本大震災でもそうですけれども、人が住んでいない放置された建物が崩れて道路を塞いでしまったという事故が結構あったようです。一つが崩れたために、多くの集落全部が孤立してしまったということが起きてきます。今の空き家対策というのは優良な空き家ですよね。活用できる優良なものということですから、放置された空き家をどうするかということも考えておく必要があるのではないのかなと思います。いろいろなところでお願いしていることは、空き家にするのがわかる時点がありますよね。その所有者が、例えばおじいちゃん、おばあちゃんが一人暮らしだったけれども、息子のところで引き取ると、そうなるそこは空き家になって、もしかすると住民票や法務局の登記簿謄本も住所変更しなくてはならないが、住所変更しないまま、もしくはそういう知識もないままお年寄りだけ引き取ってしまうということがあります。そうなる空き家の所有者が今どこに住んでいるか突き止められなくなってしまいます。そうすると倒壊するかもしれないとご近所の人不安になっても法務局でも個人情報で今の住所を教えてもらえない。「この家怖いよね」と言いながら、不安に脅えながら、何の手も打てないままになってしまいます。曲っている建物もあると思います。そういう危険の兆候、前兆を都市としてリストアップしておく必要があるのではないのかなという気がします。そういう点も考えていただいたら良いのではないのでしょうか。

議長

はい。ありがとうございます。ただ今のご意見については、先ほど空き家バンクというのがあって、その仕組みについておっしゃられたのですが、問題は空き家になっている側が誰かに貸したがるということですね。あとは誰が所有者かわからないこともあり、総合的な対策がぜひ必要だと思います。

委員

市原市だけではなくて、国として制度をつくらなくてはいけないと思うのですが、その家を空き家にするにわかった時に、空き家管理法人みたいなものを設立して、そちら

に管理を委託するとか、それを義務付ける法制度が必要ではないかと思います。その管理法人は建築と法律の関係者、それを維持するか壊すかの判断を含めて経済の関係者とそういう専門家で一つの法人をつくって、その法人に委託しないまま放置した場合には、ある程度の罰則もあると。それは空き家だけではなく、おそらく工作物や山の管理放棄も同じことだと思うのですけれども、人口が減っていく中でそういう管理ができない状況が出てくると思います。それをどうするかは国レベルで考えなくてはならないのでしょうけど、その手前の段階で地方自治体としても念頭に入れておく必要があるのではないかなと思います。

議長 空き家は治安上の問題等もあるためしっかりとしていかななくてはならないと思います。

説明員 ご指摘の話は、高齢化が進む中で空き家がこれからどんどん増えていく、先ほど言ったように良質なものは仕組みができればその中で使われるかもしれないのですが、廃屋状態になっているところは火災や防犯の問題が出てきます。ただ、なかなか難しいのは、個人の資産ですので、行政がどこまで介入できるかという課題があります。これは研究していかななくてはいけない課題だと思っております。

議長 まちの中心的なところで空き家が増えるのはコンパクト化の観点からももったいないですね。空きをできるだけ埋めていくということが望まれます。

委員 市原市でそういうところがあるかわかりませんが、東北では地権者がわからない状況があります。仮設を建てる時に誰の許可を取っていいか、今は都会に出ている等、誰が所有者で持っている人も自分の土地かどうかもわからないという状況があり、地権者が何十人、何百人になるという現状があり、非常に使いにくいということがあります。新潟では空き家が雪で埋まってそれをどうするかということも話題になっています。土地の所有者、空き家というのもこの報告書とあまり関係ないかもしれませんが、都市計画上では把握しておく必要があるのではないかと思います。

説明員 やはり今の行政では限界があります。ただ、3. 11の震災などにより、法的な見直しがあればその中で対応していきますし、地域の住民と話しながら対策をどうしていくか、要は空き家にさせない仕組みも必要になると思います。なったからではなくて、ならないように地域の皆で支えるという取り組みも必要だと思うので、そういうことも地域住民と話し合いを重ねていく必要があるのではないかと考えております。

委員 正に市原はそれを狙っているのではないですかね。

議長 他にいかがでしょうか。

では、非常に細かいことなのですが、45ページに「一店舗当たりの商品販売額」とあるのですが、この指標の本当の意味が非常に曖昧です。一店舗当たりの販売額というのは、例えば、潰れていく店舗が多い一方でユニモのような大規模店舗があると、この数字は何を意味するか。特にああいう巨大店舗があると非常に意味が曖昧になってしまうので、これはちょっと工夫した方が良いでしょう。

説明員 わかりました。

委員 確かに先生のおっしゃるとおり、個人営業が減っています。小売店では1億いくらにいかないと、月にすると大体1千万ちょっと売らないと1億いくらにならないのですが、月1千万円は売らないと小売店は商売が成り立たない時代です。大型店が増えてきて、小売店が減ってくると大体そのくらいの平均値になります。他市から比べると良い数字

かもしれませんが、市原市の商圈という場で捉えると、5年前には市原商圈は確立しました。ちょうどラオックスがあった通りが出てきて、いろいろな面で盛んになったところですが、これが時代とともに衰退してしまって商圈がなくなってしまいました。東口ができれば、西口が衰退していくと。良い意味では東口がもう少し賑やかになり、うまくできれば良いのですが、その反面、土地間競争やハコモノ競争があって、大きいものの競争でお客さんを取りっこですよ。パイが溢れているわけではないので、そこを踏まえると、もう少し小さい企業の施策をある程度していかなないと夕張になってしまいます。炭鉱であれだけ栄えたまちから自然と人がいなくなってしまって、最終的には夕張にはメロンがあったから何とかなっていますが、この辺の企業もあと10年すると環境が全く変わってくると思います。化学会社が多いわけですから。10年後にいろいろなことを考えたときに大型店がずっといてくれるかというところどっか行ってしまう部分があります。東日本大震災でも三陸などの漁業関係に国の施策をいろいろとやっけていてもうまく進まない理由の一つは、大きいものを連れてきて水産をやらせても良いのですが、良いときはいいが、悪いときはどっかに行ってしまう。だから地元の漁協ががんばらなくてはいけないと、今いろいろともめているみたいですが、そういう施策も少し、私たち商業者もがんばりますけれども、うまくやっけていかななくては駄目かと思ひます。

議長 19ページの右上に「一店舗当たりの商品販売額」の実績値が挑戦値を簡単に上回ったという表があるのですが、これをそのまま良い結果とは言い切れな思ひます。ユニモは市原市の全小売床面積の12%くらい、雇用者数も2千人くらいですね。あれが平均値を上げていますので、指標の見直しが必要ですね。

委員 その指標を見て非常に違和感があったことは同じですが、それをどういふ指標に変えたら良いのかなと今考えながら見ていたのですけれども、おそらく利益率や総売上高とかそういうもので見たらまた違った数値の目標が出てくる気がします。きっと利益率は落ちていると思ひます。

議長 そうですね。一店舗当たりでなくても良いと。全体の利益率など。

委員 でもこの数字は正しいですよ。

議長 正しいですが、どう評価するかということでもあります。

委員 意味があるかということですね。

委員 これは大型店も小売店もグルグルボンで割っているから、この数字になるのであって、二極化にしなくては駄目ですね。大型店と小売店の床面積でも良いのですが、そのようにやらないと数字は表れません。

議長 この指標をこのまま見て挑戦値を達成しているとは断定できないというところがあり、今委員が言われたような形で考え直した方がより妥当な解釈ができると思ひます。

委員 利益率は出せないと思ひます。売上は統計調査でも出ていますが、利益率は出ません。行政も限界がありますから、それを「細分化しろ」と言っても、立ち入って「利益いくらですか」と聞くことはできないですよ。

委員 そしたら、「市原市に本社を置く店舗の一店舗当たり」という言い方をしたら良いのではないのでしょうか。本社が市原市ではない企業の数値をここに一緒に上げる意味はないのかなと。市原市に本社を置く企業の売上が伸びているのであれば、それは喜ばしいことだと思ひるのですけれども。

- 議長** 市原市に店舗があれば、そこでの売上は市原市の税収になりますので、決して大型店が伸びることがまずいというわけではないです。むしろ市原市全体の商業活性化の一つとして理解すれば良いと思います。
- 説明員** そこについては、総合計画での指標でもありますので、企画とも相談しながら、市全体の総売上を数値として出せるデータがあるのか確認しまして検討いたします。
- 委員** 先ほど委員がおっしゃっていたことがよくわかります。例えば木更津市はそごうが来て、あそこは発展したと皆さん非常に喜んだのですが、ある日突然そごうが撤退すると、そうするとそごうによって地元の中小企業ははっきり言って潰された。言葉は悪いですが、成り立たない状況になった後にその大型店が撤退してしまうと、立ち直る力をどうやってつけるかということが非常に深刻な問題です。木更津市の駅前を通りますと、完全にシャッター通りになってしまっています。そういうこともありますので、大型店と地元企業とはどこかで分けておかないと。同じパイの中に入れてしまうとある日突然とんでもないことが起きるのではないかと、そういう不安は非常に感じます。
- 委員** この項目は経済ではなくて、消費者、市民がいくら市原市にお金を使うかということですよね。その指標でしょ。経済的な中小企業対策とかではないでしょう。どれだけお金を落とすか。市原市の中でお金を使えるか。よそに出ないということで指標に出しているのでしょうか。
- 説明員** 都市の活力を生み出す拠点の形成ということで、市内にどれだけ販売力があるかという商業の状況に着目した指標であり、経済対策ではありません。
- 議長** 市原市全体の商業の活性度を高めるために必要であるということですね。活性度が高まることは、市民もいろいろと利益が得られることになり、そういう意味で全体として捉えることは、それはそれで必要と思います。
- いろいろとご意見がありますが、他にいかがでしょうか。
- 委員** 都市計画として考えるべきなのか、それとも別の分野で考えるべきなのかという問題はありますね。
- 議長** 他にいかがでしょうか。
- 委員** 戦略5の「ふるさとの資源の継承と活用」で、37の「観光資源の活用が図られていると思う人」が非常に評価としては低いですよ。これに対して、私はここまで求める必要があるのかなと疑問がありまして。自然に対しての満足度があるし、文化財についても活用されていると思うのですけれども、外からどンドン人に入ってきてもらって、それで経済効果的なものを求めての評価として考えたのか。市原市民が生活する上で、持っている資源を非常に心地よく留めているのだとしたらあまり評価を期待しなくても良いのかなと思ったのですが、この評価をもとにした目標はどの程度なのかなと思ひまして。
- 議長** 単に観光という分野で市原市を活性化するべしという発想だけで良いのかということですね。
- 委員** その辺をそんなに推進する必要があるのかなと私は思ひまして。とても良くなっているので、住んでいる人たちが充実していれば良いという基準では低いのでしょうか。これはやはり観光を推進することにより、経済性を考えた上で目標にあげたのでしょうか。
- 説明員** 市原市の総合計画の中でも南部地域は観光交流ゾーンという位置付けであります。観光資源の活用が図られていると思う人の割合のアンケートの対象は市民に対してであり

ます。

委員 例えば、外部から人に来てほしいということなのかとは思ったのですが。

説明員 市原市の資源が活用されて、それで人が来るというところもあるのですが、市民が観光的な部分も含め、市の良いところ（資源）を活用しているかということを含めた評価となります。

委員 実際に外部から来ていただくとしたら、JRの交通手段は大変不便なので、そこに目標を置くのはちょっと厳しいかなと思ったので、評価にあげるのはどうかと思いました。

議長 他にいかがでしょうか。大分時間も経過してしまいましたが、特によろしいですか。それでは、マスタープランの中間評価についての審議は終了いたします。

報告事項 (2) 都市計画法の改正について

議長 次に都市計画法の改正について説明員からの報告をお願いいたします。

説明員 それでは、都市計画法の改正についてご報告いたします。お手もとのA4の「都市計画法の改正について」と書かれた資料をご覧ください。

国では、「地域主権改革」の一環として進めている地方自治体への権限移譲政策により、平成23年度にいわゆる「第1次一括法」、「第2次一括法」と呼ばれる法律が公布され、都市計画法の内容が大幅に改正されております。本日は、その都市計画法の改正内容のうち、都市計画審議会に関係のある事項について、簡単に説明をさせていただきたいと思っております。

まず、平成23年8月2日に施行された「第1次一括法」により改正された都市計画法の内容について説明いたします。

資料上部の「第1次一括法により緩和された都市計画決定の手続き」の表をご覧ください。

従来からの都市計画決定手続きでは、都道府県決定の都市計画の決定又は変更を行うためには、軽微なものを除き「国土交通大臣の同意」が必要でした。そのため、事前に都道府県が国と下協議を行い、了承を得ないと実際の都市計画の決定手続きに入れななど、国が強く都市計画の内容に関与することができました。

しかし、「第1次一括法」により、国道など国の利害に重大な関係がある都市計画以外では、「国土交通大臣の同意」は不要となり、都道府県の裁量が拡大され、都市計画を決定するまでの期間も数カ月の短縮が可能となります。

また、市町村決定の都市計画決定手続きにおいては、「都道府県知事の同意」が法律で義務化されていましたが、市が行う都市計画の決定又は変更の手続きに関しては、「同意」から「協議」を行えばよいことに変更になりました。「同意」から「協議」へ変更になることに対する実務上の差は、ほとんどありませんが、都市計画手続きの中で、都道府県知事の「同意権」がなくなるため、市の裁量が増加するものと考えております。

次に、平成24年4月1日から施行予定の「第2次一括法」により改正された都市計画法の内容について、説明させていただきます。

お手もとの資料の中段の「第2次一括法により移譲される主な権限」の表をご覧ください。この表は、「第2次一括法」で権限移譲される都市計画決定権の主なものを一覧にしたものです。

まず、地域地区として、3大都市圏の用途地域の決定権限が都道府県から市町村に変更されます。これにより、都市計画区域の決定と市街化区域と市街化調整区域を区分す

るいわゆる「線引き」の決定以外の主要な都市計画の決定は市町村が行うことになり、まちづくりの自由度が格段に増すものと考えております。

また、同じく地域地区として、10ha以上の「特別緑地保全地区」の決定権が市町村に移譲されることとなります。現在、市原市には、「特別緑地保全地区」は存在しませんが、「緑の基本計画」で姉崎神社近辺について、指定を検討することとなっていることから、今後、市の方で検討を行っていきたいと考えております。

次に「都市施設」の主なものとして、「都市計画道路」、「公園」、「緑地」、「広場」、「墓園」の決定権が変更になります。現在は、一定規模以上の施設については都道府県に決定権がありましたが、今年の4月1日以降は、国又は都道府県が設置する施設以外の決定権が市町村に移譲されることとなります。

そして、「市街地整備事業」の主なものとして、「土地区画整理事業」と「市街地再開発事業」区域の決定権が変更になります。こちらも従前は、一定規模を超える事業区域は都道府県に決定権がありましたが、国又は都道府県が施行するものを除き、市町村に移譲されることとなります。

いずれの都市計画についても、本市にとって大変重要なものであり、これらの都市計画の決定又は変更に当たっては、市の都市計画審議会で審議いただき、了承を得られれば、国や県又は県の都市計画審議会の同意を得なくても、都市計画を決定又は変更することが可能となります。都市計画の決定手続きが大幅に簡素化される一方、市と市の都市計画審議会のまちづくりに関する責任も一層大きくなっていくものと考えております。

以上で、都市計画法の改正についての説明を終了させていただきます。

議長

はい。ありがとうございました。地方分権の流れが続いている中での変更ということで、いろいろな効果があると思います。市原市都市計画審議会の責任も重くなります。

ご質問等いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、大分時間も経ちましたので、これで議事を終了いたしまして、審議会としては終了とさせていただきます。

傍聴者の方、これで議事は終了いたしましたので、係員の指示に従ってご退席をお願いいたします。

(傍聴人退室)

以上を持ちまして本日の議事はすべて終了いたしました。

時間が長くなってしまい申し訳ございませんでした。ご協力、大変ありがとうございました。