

第92回市原市都市計画審議会議事録

1 開催日時 平成30年8月16日(木)午後2時00分～午後4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) 芦沢 哲蔵会長 家永 けい子委員 伊鏑 幹雄委員 榊原 義久委員
深谷 博子委員

伊藤 重明委員 永野 喜光委員 宮野 厚委員 山内 一平委員
赤石 英二委員 秋元 仁委員 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

[企画部] 泉水参事

[都市計画課] 宮崎課長 江森室長 大山係長

赤城副主査 飯野主任 森山主事 桐谷主事

(事務局) [都市計画課] 金杉主幹 中村係長 塚田主任 坂本主事 根本主事

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

(3) 市原都市計画用途地域の変更(市原市決定)について

(4) 市原都市計画高度地区の変更(市原市決定)について

【報告事項】

(1) 都市計画提案(市原都市計画地区計画の変更)について

(2) (仮称)市原市拠点形成構想策定方針について

5 議事の概要

上記4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号から第4号議案については原案どおり承認された。

なお、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、「都市計画道路は、都市の骨格を形成し、交通の円滑化、交通安全及び都市防災等の多様な機能を持ち、地域経済や市民生活の向上に資する重要な公共施設であり、存続する計画路線で特に重要度の高い路線については、早期の供用を図ることに努められたい。」とする意見が参考として付された。

また、上記2報告事項について報告を行った。

6 傍聴人 2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 92 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、「榊原委員」と「宮野委員」を指名いたします。よろしく願いいたします。

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、御退席いただくことがありえますので、御承知をお願いします。

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

第 3 号議案 市原都市計画用途地域の変更（市原市決定）について

第 4 号議案 市原都市計画用途地域の変更（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 号から第 4 号までの議事のほか、報告事項も 2 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に係る意見について』を議題といたします。

説明員から議案の説明をお願いします。

説明員

ただいまから、本日の第 1 号議案について説明させていただきます。

今回の議案は、第 1 号から 4 号議案までが相互に関連しておりますので、各議案を個別にお聞きいただくより、全体像が把握しやすいと思われしますので、4 つの議案を一括して説明させていただきます。

お手元の資料のうち

「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」、

「第 3 号議案 市原都市計画用途地域の変更（市原市決定）について」、

「第 4 号議案 市原都市計画高度地区の変更（市原市決定）について」、

と記載されております「議案書」を御用意ください。

これから、お手元の「議案書」の内容を前方のスクリーンを使って、説明させていただきますが、スクリーンが見つらい場合には、同じ内容の資料をお手元にお配りしてご

ございますので、そちらを御覧ください。

はじめに、第1号から4号議案までの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をさせていただきます。

都市計画道路は、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、決定された道路です。市原市には、総延長 222.3 キロメートル、72 路線の都市計画道路があります。主な路線といたしましては、国道 16 号と平行し千葉市と袖ヶ浦市を結ぶ都市間幹線道路である八幡椎津線・平成通りや、同じく千葉市との市境である八幡地先と国道 297 号バイパスの五井地先を結ぶ八幡新田線・白金通りや、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・市役所通りなどがございます。都市計画道路は、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、人口減少や少子高齢化等、近年の社会状況は計画時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必要性を検証し、必要性がないと判断される路線につきましては、廃止等の見直しを行ってまいりました。

次に、見直しの経緯です。

2011 年度・平成 23 年度から見直しに着手し、2013 年度・平成 25 年度までに、見直し対象路線の抽出、対象路線の必要性・代替可能性などを検証し、併せて 2030 年・平成 42 年の将来交通量推計値から廃止後の道路ネットワークによる混雑度の検証を行い、廃止候補路線をとりまとめました。その後、2014 年度・平成 26 年度に実施したパブリックコメントを経て「市原市長期未整備都市計画道路見直し最終素案」を策定し、住民説明会を市内 4 箇所で開催しました。この最終素案を基に千葉県や千葉県警等関係機関と協議を進め、昨年度、廃止に向けた都市計画変更の原案をまとめ、都市計画変更手続きを開始しました。平成 30 年 3 月 30 日から 4 月 13 日には変更原案の縦覧、7 月 3 日から 17 日までは都市計画変更案の縦覧を行ったところです。

なお、本都市計画審議会との関わりでございますが、第 82 回都市計画審議会において、廃止候補路線を説明し、承認していただいております。また、承認していただいた案により実施したパブリックコメントと住民説明会の状況については第 83 回、84 回の審議会において状況を説明させていただいたところでもあります。

市原市では、現在、72 路線、222.3 キロメートルを都市計画道路に定めております。

このうち、未整備区間を含む路線を対象に、37 路線 87.4 キロメートルを「見直し対象路線」として抽出しました。更には総合計画等上位計画において位置付けがあるか、広域ネットワーク、街並み形成等、都市計画道路としての機能が必要か、将来交通量への対応が可能かを評価し、20 路線 21.78 キロメートルを廃止候補路線としてまとめたところです。

以上が、第1号から4号議案の説明に先立ちます、都市計画道路の見直しの概要となります。各議案については、担当課長から御説明させていただきますので御審議のほどお願いします。

説明員

「第1号議案」と「第2号議案」を御覧ください。都市計画道路の廃止についての議

案になります。両議案の違いは、決定権者が千葉県か市原市かという違いであり国県道に関係する道路は県決定、それ以外は市決定となります。

はじめに、今回の見直しにより都市計画変更する路線です。

千葉県が決定するのは、全部廃止 3 路線、一部廃止 1 路線、合わせて 4 路線で 5,360 メートル、市原市が決定するのは、全部廃止 5 路線、一部廃止 5 路線、合わせて 10 路線で 12,920 メートル、合計で、14 路線 18,280 メートルを廃止したいと考えております。なお、廃止候補とした 20 路線のうち、残る 6 路線については、別途、廃止に向けた手続きを進めており、順調に進めば来年度、御審議していただきたいと考えております。

こちらが今回廃止する路線の位置図です。赤色で着色した部分が廃止となります。名称等がオレンジ色で着色されている路線は千葉県決定、白は市決定の路線であり、決定区分を“変更”としているのは「一部廃止」路線、“廃止”としているのは「全線廃止」路線です。

続いて、各路線の詳細です。

はじめに、千葉市緑区誉田町地先の主要地方道千葉大網線・大網街道から荻作を經由し、都市計画道路出津二日市場線・国道 297 号バイパスの延伸の安須地先を結ぶ、押沼安須線です。押沼安須線は、周辺の主要地方道五井本納線や、存続する草刈西広線等で交通ネットワークは形成されることから、完成している千葉市側からうるいど南地区と潤井戸地先の市道 27 号線・大仏通りまでを存続し、潤井戸地先から安須地先までを廃止したいと考えております。

次に、白金町 4 丁目地先の国道 16 号から廃止する押沼安須線の小田部地先を結ぶ、君塚小田部線・稲荷台通りです。君塚小田部線は、押沼安須線の廃止により接続先がなくなることから、完成している国道 16 号から県立市原緑高校前の市道 114 号線、能満地先までを存続とし、残る小田部地先までの区間を廃止したいと考えております。

次は、千葉市の JR 外房線誉田駅から瀬又地先の都市計画道路押沼瀬又線を結ぶ誉田駅前線です。誉田駅前線は、現在のところ整備に着手しておりませんが、接続する千葉市側の都市計画道路が既に廃止されており、接続する路線がなくなっていること、既存道路として、一般県道日吉誉田停車場線があることなどから、全線を廃止したいと考えております。

次は、姉崎海岸地先の国道 16 号と椎津地先の八幡椎津線・平成通りを結ぶ姉崎海岸椎津台線です。姉崎海岸椎津台線も、現在のところ整備に着手しておりませんが、既存道路で交通ネットワークが形成されており、急勾配の市街地を縦貫する計画で、地形的に整備が困難であることから、国道 16 号から島野椎津線までを存続し、急勾配の区間となる島野椎津線から八幡椎津線までの区間を廃止したいと考えております。

次は、千葉市中央区浜野町地先から緑区おゆみ野を結ぶ都市計画道路浜野町大金沢線とちはら台東 4 丁目地先で接続し、瀬又地先へ抜ける押沼瀬又線です。押沼瀬又線は、千葉市側からちはら台地区については整備されておりますが、その先は現在のところ整備に着手しておらず、瀬又側に接続する道路がないため、整備した場合も都市計画道路としての機能が発揮されず、既にある一般県道日吉誉田停車場線と存続する都市計画道路瀬又線を利用することで交通需要に対応可能であることから、ちはら台地区から瀬又地先の日吉誉田停車場線までを存続し、その先終点までを廃止したいと考えております。

次は、千種海岸地先の国道 16 号から北青柳地先の都市計画道路島野椎津線を接続す

る北青柳島野線・青柳通りです。北青柳島野線については、既に国道 16 号から青柳地先の主要地方道千葉鴨川線までの区間が整備されており、整備済区間で、交通ネットワークが形成されていることから、未整備区間の千葉鴨川線から都市計画道路島野椎津線の区間については廃止したいと考えております。

次は、馬立地区の面的整備路線として計画された 6 路線です。路線名は、二日市場光風台線、光風台駅東口線、馬立上高根線、馬立駅東口線、光風台馬立線、三枝川線で、いずれも整備に着手しておりません。馬立地区の路線は、区画整理事業等による面的な整備を前提に計画されたものではありませんが、面的な基盤整備が見込まれず、既に市街地が形成されていることから、都市計画道路を新たに整備することは難しい状況であります。また、既存の道路で将来の交通需要にも対応可能であることから、広域幹線としての位置付けがあり、国道 297 号と重複する二日市場馬立線を除く 6 路線を全て廃止したいと考えております。

次は、千葉市の土気緑の森工業団地から高倉を經由し、東国吉地先の主要地方道五井本納線に接続する高倉線で、現在のところ整備に着手しておりません。接続する千葉市側の都市計画道路が既に廃止されており、接続する路線がないことなどから、全線を廃止したいと考えております。

次は、北国分寺台地先の君塚小田部線・稲荷台通りから村上地先の出津二日市場線・国道 297 号バイパスを結ぶ北国分寺台村上線で、国分寺台の区画整理区域から惣社地先の五井駅東口線までは整備が済んでおります。残る、五井駅東口線から出津二日市場線の区間については、草刈西広線や周辺道路で交通ネットワークが形成されていることから、廃止したいと考えております。

ここで、第 1 号議案の「市原都市計画道路の変更（千葉県決定）」を整理いたします。変更路線の詳細、千葉県決定分となります。

誉田駅前線、馬立駅東口線、光風台馬立線については、全線廃止、君塚小田部線については、既に整備が完了している部分までを存続とし終点を変更することから、名称を君塚能満線に変更し、整備済部分を完成した車線数に合わせて決定します。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ものとする」と定められております。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御意見を伺うものでございます。

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に検証を行った結果、今後も整備の見込みがなく、各種上位計画への位置付けもありませんでした。また、長期にわたり制限してきた、都市計画決定による建築制限が解除され、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。

同様に市原市決定の、第 2 号議案の「市原都市計画道路の変更（市原市決定）」を整理致します。

押沼安須線、姉崎海岸椎津台線、押沼瀬又線、北青柳島野線、北国分寺台村上線の一部を廃止し、それぞれ、終点を変更することから、名称を押沼潤井戸線、姉崎海岸姉崎線、北青柳青柳線、北国分寺台惣社線に変更します。また、二日市場光風台線、光風台駅東口線、馬立上高根線、三枝川線、高倉線は全線廃止します。なお、押沼瀬又線につ

いては、名称の変更はありません。また、市決定路線についても、存続する路線は車線数を決定します。

都市計画原案、及び案の縦覧結果です。

原案の縦覧者が千葉県決定で10名、市原市決定で30名いらっしゃいましたが、公述の申出はありませんでした。また、案の縦覧については、市原市決定分で1名縦覧者がいらっしゃいましたが、どちらも意見書の提出はありませんでした。

最後に、今後の予定ですが、本日の都市計画審議会後に行われる、千葉県の都市計画審議会、千葉県との法定協議を経て、順調に進みますと12月には都市計画変更が完了する見込みです。

以上が第1号議案、及び第2号議案になります。

続きまして、「第3号議案 市原都市計画用途地域の変更（市原市決定）について」及び「第4号議案 市原都市計画高度地区の変更（市原市決定）について」を説明させていただきます。両議案は、第1号議案の千葉県が決定する路線のうち誉田駅前線の廃止に伴う変更となります。

都市計画道路には、人や物資を移動させる交通機能の他、沿道に店舗等を誘導し活性化を図る沿道機能を設けるケースがあります。千葉市の JR 外房線誉田駅から瀬又地先の都市計画道路押沼瀬又線を結ぶ、誉田駅前線については、瀬又地先の市街化区域、緑色で着色された第一種低層住居専用地域を経由することから、市街化区域の沿道部に店舗等が建築できるよう、黄色い部分に第一種住居地域と高度地区を指定しております。

今回変更する沿道に設ける都市計画は、用途地域と高度地区です。

用途地域は、市街地の中に、異なった建物、工場や商店、住居などが混在しないよう、一定の区域ごとに、建てられるものの制限を行なう都市計画です。例えば、第一種低層住居専用地域は、主に10メートル以下の「戸建て住宅」が建築可能な地域であり、市原市では多くの住宅地にこの用途地域を指定しております。第一種住居地域は、「戸建て住宅」に加え、集合住宅や3,000平方メートル以下の店舗等が建築可能な区域であり、市原市では主に幹線道路の沿道等に指定しております。

2点目の変更は高度地区です。高度地区は、高い建築物の建てられる用途地域が指定された区域において、その周辺住居の日照権が脅かされたり、道路を歩いているときに圧迫感を覚えたりすることがないように、高さを制限する都市計画です。高度地区を指定した区域では、オレンジ色で着色した部分の建築が制限されることとなります。

変更の新旧対照図です。左側が新、右側が旧になります。現在は、都市計画道路である誉田駅前線の計画ラインから25メートルの沿道に第一種住居地域を指定し、土地利用の活性化を図ると共に、第一種高度地区も指定することで、後背地の住環境を保全する計画です。しかしながら、都市計画道路誉田駅前線を廃止することから、既に当該地区を縦貫している一般県道日吉誉田停車場線の道路端25メートルの区域に同じ機能を振り替えるというものです。

今回の都市計画を変更すると、市原市全体の第一種低層住居専用地域は、約0.7ヘクタール増加し、第一種住居地域は約0.7ヘクタール減少することとなります。市街化区域の変更はしないことから、市原市全体の用途地域の面積に変更はありません。

高度地区については、第一種高度地区が約0.7ヘクタール減少することとなります。

今回の変更による影響ですが、現在ある建築物については、用途を変更しても全て建

築可能であることを確認しており、変更後も同一の用途・規模であれば建て替え等も可能となっており、影響はありません。また、固定資産税・都市計画税は土地の評価で決まることから、用途地域・高度地区を変更しても特に大きな影響はありません。但し、土地の利用状況により評価額は変動するため、課税額が増えることもあります。

なお、住民説明会、原案及び案の縦覧などで特に意見はございませんでした。

次に、これまでの経緯ですが、1月20日に土地所有者を対象に変更内容の説明会を行い、29名の方に御参加いただきました。その後、3月30日から2週間、原案の縦覧を行いましたが、縦覧者及び公述の申出はなく、公聴会は中止としました。その後、千葉県との事前協議を経て、都市計画案の縦覧を7月3日から2週間行いましたが、縦覧者はなく、意見書も提出されませんでした。

最後に、今後の予定ですが、本審議会で御審議いただいたのち、都市計画道路の変更と併せ、千葉県との法定協議を経て、12月に決定告示を予定しております。本審議会から決定まで期間が開いてしまいましたが、千葉県決定の都市計画道路の廃止に伴う変更であるため、県の手続きと歩調を合わせて進めて行くこととなります。

議案の説明は以上です。

御審議のほど、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 変更・廃止が行われると、一番影響を受けるのは地権者、土地を所有されている方ではないかと思いますが、市としては、縦覧なり説明会等を行うことで、影響を受ける方々の了解・理解を得た、という判断をされているのですか。

説明員 通常、都市計画を決定する場合には、法定手続きに先立つ原案縦覧といった形で公告します。市原市の場合ですと広報いちほらやホームページに掲載させていただいているところですが、今回はさらに地権者の方1,427名全員に郵送で廃止のお知らせをするとともに、案の概要などをホームページに掲載させていただいたところです。結果として、先ほどお話ししましたが、県決定で10名、市決定で30名の方に縦覧していただいております。また、用途地域等の説明会も29名の方々に参加をいただき、いろいろな方に關心を持っていただいた中で説明会を終了したところでございます。

議長 よろしいですか。

委員 はい。

委員 参考までにお聞きしたいのですが、都市計画道路については、計画が発表された時点では、それぞれの地元は大きな期待を持っておられたと思いますが、縦覧者・意見の提出がなかった、というのは、それぞれの地区の地元の意見としては、どのような意見があたりだったのでしょうか。道路については関心がなかったのか、地元の意見はどのようなのでしょうか。

説明員 計画決定から20年以上、長いものでは50年以上経っても整備に着手していないという実情や代替わり等もございまして、この道路の計画自体が浸透していなかったということも原因の1つとしてあろうかと思っておりますので、先ほど御説明したとおり、今回地権者の方全員にお知らせをして、御理解を得たと認識しております。

委員 わかりました。

議長 他にいかがでしょうか。

委員 廃止路線の計画は審議会に発表されてから5、6年経っています。今回、今年の12月くらいに決定します、という流れができていますのですが、やはりこれだけ丁寧に皆さんのコンセンサスを得ないと、物事が決まらないというのは、この道路計画を立てるにあたって、こういう計画ができて今この時代にそぐわないから廃止するのだということになると、そもそも計画自体の読みが甘かったのか、それからもう1点は、今後これから、道路計画とか、駅前の整備とかいろいろなことを計画してから、実施・完成するまでにそれぞれの状況が変わってくると、手狭になるとか、ちょっと違うとか、いろいろな問題点が起きると思うのですけれども、これをもう少し迅速にやれないものかな、というのが疑問を感じるところです。いろいろな手続きを経ないとできないというのは十分わかりますが、そこをもう少し早めに行けると、地域のまちづくりとかいろいろな面がスムーズにいくと思えます。近年は特に、人口減少していますし、交通網を整備しないと、いろいろな面で、循環ができてないところが非常に大きいわけですから、一方通行で流れるだけであって、なかなか回って元に戻れないというのがありますから、そここのところも今後の課題として、行政の皆さんに検討していただいて、少しでも早めに行けるように知恵を絞っていただければと思います。

説明員 今回は都市計画道路の廃止の話ではありますが、現在、市では、人口増加・高度経済成長を前提に決定された公共施設・インフラが、今の世の中になると、要らなくなったり、老朽化が問題になったりということなどがありまして、公共施設の質と量の最適化というところに取り組んでおります。都市計画道路についても、量の部分の最適化を図っていくというものでございます。しかし、やはり公共施設・インフラといったものにつきましては、それぞれ、使われている方、期待されている方もいらっしゃいますので、そういった方々の御理解を得ながら、市としてもスピード感を持って進めていきたいと思っております。市原市としては、全庁として、そういった形の中で進めているところですので、御理解をお願いしたいと思います。

議長 できるだけこういう変更というのは、早めに進む方が望ましいには違いないです。市としても、努力はされたと思いますが、いろいろな事情でかなり時間がかかったことと思います。今後はよりスピードアップできるように、対応に工夫をお願いしたいと思います。

他にいかがですか。

- 委員** もう1ついいですか。
今回の廃止が決まると、丁字路が多くなる気がするのですが、例えば、交通事故が起こる、といったことでの改善を求めるような意見というのは出ていないという前提でよろしいですか。
- 説明員** お見込みのとおりでございます。
- 議長** 他にいかがでしょうか。
- 委員** 都市計画道路の決定は昭和40年代です。戦後20年経って、これから人口が増えていくという時に決められた計画が、その後社会が横ばいから下降に転じていって、人口も減っていく、経済的な規模も小さくなっていく中で、道路を作れないということは致し方ない事だと思うのですけれども、車に依存する度合いというのは、むしろ現在の方が上がっているのではないかという気もいたします。そういうことも踏まえて、行政サービスも、道路計画が無くなったあとも住民の方が困らないようなシステムを考えていただければ、と思います。
- 説明員** 昔より今の方が自家用車は多く、車に依存している、というところが確かにありますけれども、今回の変更にあたりましては、将来の交通量の予測をし、都市計画道路が廃止されても、今ある代替の道路でまかなえるという検証も行っております。さらに市では公共交通をこれからどうしていくか、ということについて、市原市地域公共交通網形成計画の中で、拠点とそれを結ぶ交通ネットワークについても計画し、これから具体的に事業者とともに、計画を実現していこうと取り組んでおります。また、これから高齢化が進むと、車の運転ができなくなり、公共交通に依存される方も多くなっていくということも考えられますので、そういうことも総合的に考えた中で、交通政策・まちづくりを含めて考えていきたいと思っております。
- 議長** 以前の都市計画審議会におきまして、交通混雑の将来予測のデータにより、都市計画道路を廃止した場合と廃止しなかった場合を比べても、混雑状況がひどく増えることはなく、廃止による懸念は、混雑についてはない、という報告をいただいております。
- 委員** パワーポイントの資料16ページの菅田駅前線の廃止理由ですけれども、千葉市側の都市計画道路が廃止された理由は御存知でしょうか。
- 説明員** 検証の経緯を説明させていただいたところですが、千葉市も市原市と同様に、各段階をおって検証してきた結果、廃止となったと承っております。市原市の廃止よりも千葉市の廃止が先だったものですから、接続先がないということを理由の一つとして挙げさせていただいております。
- 委員** 菅田の駅前を車で走ることもありまして、渋滞していたり、道が狭かったりということを感じていたので、残念です。

委員 今回の14路線のうち、終点を短縮する路線で、部分的に整備している路線があるか、確認のため教えていただきたい。

説明員 例えば、押沼安須線で資料の14ページを見ていただきますと、黒く着色しているところは整備されておりますが、黄色の部分は未着手となっており、今回廃止する路線は赤で示させていただきますいております。交通ネットワークは既存の道路で形成されており、途中で分断されるというところはありません。

委員 用地買収も全くありませんか。

説明員 押沼安須線で申し上げますと、五井本納線から千葉茂原線の区間で用地買収を進めているところでございます。

説明員 廃止する区間については、用地買収を行っているところや整備に着手しているところはありません。

委員 短縮する部分についてもありませんか。

説明員 ございません。

議長 他にいかがでしょうか

委員 先ほど説明員の方々から、様々な検討・見直しを図られたと御説明いただきましたが、本来、もっと早い時期に見直しをされ、廃止するなら迅速に廃止の手続きを取っていただき、一方、未着手部分につきましては、スピード感を持って対応していただく、ということでお取り組みいただきたいと思います。この議案につきましては、できるだけ迅速に、執行部の意向に沿って処理をしていただくというのがよろしいかと思えます。

説明員 委員の御指摘のとおり、議案の路線が廃止ということになれば、ここに投資する予算などを他の路線に配分できるということもございますので、未着手の部分については、早く整備していきたいと考えております。

議長 よろしいですか。

委員 未着手部分を何とか形にさせていただいて、供用開始できるように、ということ強く要望させていただきたいと思えます。

議長 予算の制約もございますが、今後、早期の完成を目指していく、ということでもよろしくお願ひしたいと思います。

不確定要素があるとは思いますが、残った路線を全て整備するとなると、現在の毎年の道

路予算のペースでは、どのくらいが完成の目途になりますか。

説明員 概算ですが、現在市原市で未整備となっている路線を全て整備するとするならば、860 億円ほどの費用が必要となりますが、今回の路線の見直しで 135 億円の削減を見込んでおります。

議長 それだけの巨額の予算が今後必要になるということですが、現在の予算執行のペースでいくと、全体を完成させるまでにどのくらいかかりますか。仮に全体事業費を毎年の道路予算で割るとどのくらいでしょうか。

説明員 路線ごとに整備状況が異なり、また、財政状況や用地取得状況にも左右されてしまいますので、いつまでの工期で、どのくらいのペースになるというものは見えないところでございます。

議長 そのイメージにズレがあると、まだ出来ない、という気持ちがずっと残ってしまうと思います。

委員 私が考えるには、あれもこれもではなく、優先順位をつけて絞り込んで、目に見える形をとっていただくのがよろしいのではないかと思います。

説明員 土木部では市道整備計画を作っておりまして、これは都市部の都市計画道路とも調整を図りながら進めております。市原市では重要 6 路線と言っておりますが、その中でもさらに優先順位をつけて進めていく、ということで決まっております。

議長 私は常々思うのですが、道路というのはある長さ・延長が完成して初めて機能が生まれるわけです。その一方で、あちこちで少しずつ作っていくと、効果が発現するのに時間がかかります。特定の道路に集中投資すれば、効果は比較的早く発揮でき、経済効果も早めに生まれていくわけです。そういう観点が大事だという委員のお話だったと思いますので、集中投資をお願いしたいと思います。

説明員 少しずつやるよりも集中してやった方が、費用対効果は出ますので、市の予算配分もそういったところを意識して進めているところでございます。

議長 他にいかがでしょう。よろしいでしょうか。

それではここで質疑を終結したいと思います。

各議案に対して反対意見は無かったと思いますが、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あたって、市原市が意見を求めてられているもので、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。市原市として意見なしとすることについて、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、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。ただ、何か意見を付けたいという方はいらっしゃいますか。重要度が高いものについては、集中的に予算執行を行っていただきたい、という意見が先ほどありました。

委員 そうですね。実効性を担保できるような形でお願いできればよろしいのではないのでしょうか。

議長 私もそういった点を附帯意見としてつけて、道路事業の進展を図っていただきたいと思います。また、いろいろな手続きを早くするべきではないか、という意見もありましたが、迅速化は望ましいのに違いありませんが、住民の方への説明や同意を得る、ということは丁寧にやらなければいけないことですので、むやみに急げるものでもなく、附帯意見とすることはどうかと思います。

委員 私が申し上げたのは、説明は丁寧にさせていただくのは当然ですけれども、見直しする時期については、計画からあまりにも期間が経過しすぎるとするのは、再考していただくという趣旨でお話しさせていただきました。説明は丁寧にとというのは、議長がおっしゃられたことと同様に考えております。これからも財政難で、未着手部分がどれだけできるかという疑問もでてきます。

議長 未着手部分の必要性の高いところについては、早期進展を図る、ということについて、附帯意見としたいと思います。附帯意見についてはいかがでしょう。私が申し上げたような点で、より道路事業をプッシュするということに繋がりたいと思います。文言についてはいかがでしょう。

委員 議長一任。

議長 議長一任ですか。

私としては、道路の必要度を十分考え、重要度の高い道路については予算を集中的に投資し、進展を図り、早期完成を目指すことを要望します、という文言にしたいと思います。手続きを早期に、という文言を入れると、住民の方への説明がないがしろになりかねないということが懸念されます。よろしいでしょうか。

委員 委員がおっしゃるのは、未着手部分については早期実現、ということですね。

委員 一方で、現実問題としてできない部分も出てくると思いますので、その対応として、説明はしなくては行けません、そのタイミングですね。あまり長いスパンで引っ張るのではなく、タイミングをみて検討して、進めていただくのがよろしいかと思ます。これは附帯意見ではないですけれども、考え方としてそういったところが必要かと思ます。

議長 附帯意見としてはよろしいでしょうか。

委員 第1号議案の都市計画道路の変更に係る意見として、そういった意見を付けるということでしょうか。

議長 県決定の計画についてはありません。また、変更案そのものについての意見ではありません。変更は認めるけれども、補足的なお願いをしたい、という趣旨の意見です。事務局として不適切な意味合いになってしまいませんか。

説明員 意見なし、という採決はいただいた上で、未着手部分については優先順位を付けて早期着手、また、実現がかなわないということであれば、その判断を迅速かつ適正に行っていただきたい、という要望として捉えさせていただきましたが、よろしいでしょうか。

議長 そういう意味の意見ということですか。

委員 県が決定した計画に対する意見ということではなく、ということですが、第1号議案であると県決定に係る意見について、ということになってしまうので、混乱を招いたのかな、と思ます。

議長 第2号議案についてです。
よろしいでしょうか。

(異議なし)

あとで市の方の御意見も踏まえて、表現も適切にしたいと思ます。変更案そのものについての意見ではないということがわかるような文言にしたいと思ます。

説明員 今回の変更については御承認をいただいて、今後の都市計画道路の事業について要望をいただいた、ということよろしいでしょうか。

議長 はい。今後の事業の進め方です。

説明員 了解いたしました。ありがとうございます。

議長 次に、『第3号議案 市原都市計画用途地域の変更（市原市決定）について』及び『第4号議案 市原都市計画高度地区の変更（市原市決定）について』は一括で採決したいと思いますが、よろしいでしょうか。

委員一同 はい。

議長 それでは『第3号議案及び第4号議案について』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。

続きまして、都市計画提案（市原都市計画地区計画の変更）について説明をお願いします。

第1号報告 都市計画提案（市原都市計画地区計画の変更）について

説明員 報告の第1号、都市計画・市原都市計画地区計画の変更について、御説明させていただきます。

本件は、平成30年6月6日付けで、大成建設株式会社から都市計画法第21条の2の規定に基づく、都市計画提案書の提出があったものでございます。お配りした資料「市原都市計画地区計画の決定（市原市決定）（案）」に添付しております位置図を御覧ください。今回の提案の内容は、平成28年度に決定いたしました海保地区地区計画のエリアを、南東側に拡大するものです。この提案を受け、7月10日に庁内の関係部長等で組織する都市計画提案検討会議を開催し、市として都市計画変更の必要性を判断したところでございます。本日、この場で御報告させていただき、千葉県との調整等を行ったのち、9月以降、都市計画変更に向けた法定手続きを進めていきたいと考えております。なお、来年2月頃に予定しております都市計画審議会において当該案件に対して御審議いただきたいと考えておりますので、その節はよろしくをお願いいたします。

簡単ではございますが、説明を終わります。

議長 ただ今の報告事項に関しまして、何か確認事項がございますか。

委員 1点だけよろしいでしょうか。今回の件、私の住まいが海保なもので過去に大成建設さんとも何回もお話させていただいたのですが、その中で、環境保全について周辺に緑地帯を確保するというものがありますけれども、この緑地帯の確保という点に疑問を持つところがあります。現在この緑地帯の部分が、表土を取られて赤裸になっているところがあります。そういたしますと、今現在大きな雨はありませんが、今後台風などの大雨がありますと、法面の崩落に大きな心配があります。ですから、行政としましても、法面の裸の部分がどれくらいあるのか、その辺を一度、御確認をお願いしたいと思います。この件につきまして、私は異論を申し上げることはありませんけれども、用地については、もう古い話で、昭和38年、39年度に大成建設さんに土地を譲渡して、

この50ヘクタールの中に畑、農地が点在しており、本登記がなされなかったものが、4、5年前に本登記がなされて今回の開発に至ったわけです。50ヘクタールの開発が行われますと生態系に大きな変革が起きます。山を裸にいたしましたので、からす、ハクビシン、あらいぐまといったものにより、いちじくと梨の産地である海保地区・姉崎地区に大きな被害が出ております。大規模な開発そのものは陽としても、そういった陰の部分については回りますので、生態系の大きな変動があるということの認識をもって今後開発を進めていかなければならないと思います。この事業に反する意見ではありませんが、環境に対する意識の共有をもって開発を進めていかなければならないと思います。

議長 説明員、何かありますか。

説明員 この海保地区の地区計画を定めるにあたりましては、近くにインターチェンジ等もあることから、周辺環境における優れた田園・里山風景との調和を図った、自然に負荷のかからない物流拠点という形で、地区計画を策定しております。その中では、原則として幅員30メートル以上の緑地帯を周辺に設けるということも書かれております。開発行為の許可申請について、市としても十分審査した中で、事業者の方には必要な指導をしていきたいと思っております。また、有害獣というお話がございましたが、それにつきましては経済部とも連携しながら、必要な対策・指導等を検討していきたいと思っております。

議長 よろしいですか。
他に何かございますか。

委員 工事のスケジュールはどうなっていますか。

説明員 今大成建設さんの方で宅盤整備をして、物流施設として整備しているところですが、住民の方にも併せて説明済みですが、平成32年9月30日を目途に、造成工事、物流倉庫の建屋まで完成させて、引き渡しをしていきたいという予定で伺っているところでございます。

議長 他にいかがですか。

委員 先ほどのお話ですが、この海保地区の開発においては、法面について非常に気を付けなければならぬと、この審議会でも非常に議論をしたと思っております。

第1号、2号の議案についても採決したので、もう言うつもりはなかったのですが、決まったことで審議すればよかったのですが、委員さんが変わったりすると、いか悪いかだけでなく、これまでの過程で議論してきたことまで議論しなくてはならず、それが迅速につながらないのではないかとお話をしただけです。

慎重審議はいいですけれども、法面をちゃんと気を付けましょうという中で再度こういった疑問が上がるということは、これは市の方が、監視とか監督をする義務があるのか、そこのところを指導していかなければならぬとすれば、やはり気を付けていかなければならないと思っておりますので、そこのところはなるべく、以前に議論が出て

いることは皆さんも承知していただいて、前向きな形で進むのがベストではないかと思っております。

説明員 これまでも千葉県の担当部局、大成建設さんと私どもを含めて確認をさせていただいて、現在、千葉県の環境影響評価条例の中で、適正に守られていると確認させていただいております。

委員 私は現地に行っておりませんのでわかりませんが、守られているならいいと思います。

議長 他に御意見、御質問はございませんか。
特に御意見、御質問は無いようですので、第1号報告については終了いたします。説明員の入れ替えをお願いします。
続きまして、(仮称)市原市拠点形成構想策定方針について説明員からの報告をお願いいたします。

第2号報告 (仮称)市原市拠点形成構想策定方針について

説明員 それでは、(仮称)市原市拠点形成構想策定方針について、御説明いたします。
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」について御審議いただき、両計画の策定及び公表をいたしました。今回御説明する「市原市拠点形成構想」は、総合計画で掲げる都市創生戦略に基づき、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画で目指すまちづくりの実現に取り組むために、土地利用の現状、民間等の動向や企業ニーズの分析・検証等を踏まえて、拠点形成に資する、土地利用や民間誘導のあり方等を含め、拠点構想として策定するものでございます。

お手元のA3の資料をご覧ください。

初めに「策定の趣旨及び目的」について説明いたします。本構想は、総合計画における都市創生戦略により位置づけた「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造の具現化に向け、立地適正化計画において「都市拠点」として位置付けた「都市機能誘導区域」、及び、都市計画マスタープランに定めた「駅勢圏活性化検討エリア」や「インターチェンジ周辺開発誘導エリア」を対象に策定するものであります。また、これらの区域においては、既成市街地における都市機能のあり方に加え、市街化調整区域における土地利用の現状や規制状況等も十分勘案の上、今後、土地利用の転換等も視野に入れ検証するものであります。併せて民間等の動向や企業ニーズの把握、施策や事業の成立性などについて、客観的なデータ・根拠等に基づく調査・分析・検証を行うとともに、関係機関との調整や適正な民間誘導方策を検討し、魅力あるまちづくりの具現化に取り組んでまいります。「構想の位置づけ」につきましても、総合計画及び各部門の個別計画を補完するとともに、「都市計画マスタープラン」で示した「市街化調整区域の土地利用方針」に基づき策定する「市街化調整区域の地区計画ガイドライン」や、「立地適正化計画」に基づき策定する都市機能誘導区域内の事業計画である「都市再生整備計画」との整合を図り、構想の実効性を確保してまいります。

次に「基本的な考え方」について説明いたします。策定に当たっては、(1)都市計画マ

スタープランに掲げる各拠点づくりの将来像の実現に向け、市街化区域（都市機能誘導区域）と市街化調整区域（駅勢圏活性化検討エリア及びインターチェンジ周辺開発誘導エリア）を一体的に検討することにより、土地利用の転換や定住人口の増加につながるなど、拠点形成に資する構想として取り組みます。(2)市街化区域（都市機能誘導区域）においては、立地適正化計画における各拠点のまちづくりの方向性や、維持・誘導すべき機能を基本に、都市再生整備計画による交付金の確保・活用に努めます。(3)市街化調整区域（駅勢圏活性化検討エリア及びインターチェンジ周辺開発誘導エリア）においては、機能誘導や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等も視野に入れ検討し、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。(4)構想の具現化に向け、庁内各部門が相互連携のもと、主体的かつ一体的に取り組むため、役割分担やロードマップを明確にします。(5)構想の実現可能性を高めるため、市場動向や民間事業者の意向に係る調査を踏まえ、その成立性を検証するとともに、関係機関、外部有識者等の意見を踏まえて策定します。

構想の「対象区域」につきましては、中心都市拠点及び都市拠点として位置付けられたJR3駅周辺の駅勢圏を対象とします。

「策定体制」につきましては、庁内組織である「市原市変革・創造本部」及び「まちづくり推進会議」や、本審議会の御意見を踏まえた上で策定いたします。

「策定スケジュール」については、本年度中の「策定・公表」を目指し、現在、各民間事業者のヒアリングを進めているところでございます。素案を12月に議会に報告、1月にパブリックコメントを実施し、2月頃、本審議会にお諮りしたいと考えております。なお、本構想では、具体的な事業や整備計画としてお示しするというものではございません。現状分析や企業動向、そして地権者や市民ニーズを十分勘案し、土地利用や開発手法等について、複数の選択肢をお示しします。そして、構想策定を契機に、地権者調整、民間誘導方策の検討を進めます。また、土地利用の転換や配置すべき都市機能、所要の都市計画の対応等を明確にするとともに、時間軸を意識した事業スケジュール等を構築し、地元地権者、民間事業者と行政が一体となって取り組むべき構想として策定してまいりたいと考えております。

以上で、説明を終わります。

議長 　ただ今の報告事項に関しまして、何か確認事項がございますか。

委員 　2の構想の位置づけというところで質問したいのですけれども、この真ん中にある連携というのは、具体的にはどういうものを想定しているのでしょうか。上下関係ですと、都市計画マスタープランですとか立地適正化計画とありますが、それに基づいて下部として、上下の関係で、地域公共交通網形成計画などといったものが作られるのか、それとも横並びで作られていくということなのか、連携というところが今一つ分かりません。

説明員 　構想の位置づけ図で説明しますと、まず市原市の最上位計画は市原市総合計画です。市原市の全体像として都市構造が示されます。その都市構造の中で、拠点整備という形で駅周辺と内陸部の一定の団地等について拠点という位置づけをし、まちづくりの構造をまず基本に示します。連携というのは、例えば子育てであったり、福祉であったり、

各部局がそれぞれの個別計画を持っていますが、これらについては、まちづくりの構想を示したのだから、それと合わせてどこで何を展開するのかをきちっと関連付けをしましょう、それぞれの個別計画は、まちづくりを基盤にして考えてくださいというすり合わせをするという関係です。上下関係といいますと、総合計画に則した形で、都市計画マスタープランや立地適正化計画が作られましたが、連携というのは、まちづくりの面でそういった方向性を示したので、各部局の個別計画も、どういう場所で何をやるのか、まちづくりと一緒に考えていきましょう、というもので、並列といいますか、レベル的には同列です。ただ、まちづくりの考え方をまず、ベースにおいてください、という位置づけです。

議長 よろしいですか。他にいかがですか。

私から1点、「都市機能」という言葉は今ひとつわかりにくいかと思いますが、具体的にはどんな施設を考えていらっしゃいますか。

説明員 都市機能というのは、居住・住むための機能であったり、子育てや教育・福祉を受けたりといった行政サービスと同等と考えられます。定義づけは難しいのですが、行政サービスを受けるべき市民の方々に対して、どういう機能をどこに配置するかということをもまちづくりの中で示した上での、暮らしの中で必要な施設であり、必要な仕組みであると考えられます。

議長 そうしたことだと思いますが、私の方から、違う観点でこの施設を分類というか、考えてみたいと思います。1点目は便利な生活に繋がるような施設。例えば、保育所を駅の近くに作って、利便性を高める。2点目は集客力・雇用力のある施設。これによって、拠点の経済的な活動を活発にする。3点目として、新しい、魅力的なライフスタイルが得られるような施設。スポーツや娯楽や教養を高めるとか、いろいろな人との交流を深められ、子ども・家族の間での交流が深められる、あるいは自然と繋がりを持つ、そういった中で新しいライフスタイルが生まれ、魅力的な生活ができる。そういうものを目指す。そういう意味での都市機能という言い方もできると思います。こういうことを狙っているということがよりわかるような説明をいただくと、よりよろしいのではないかと感じています。

説明員 おっしゃるとおり、今までは道路ですとかハード面が中心で、これは都市機能の中には必要な要素ですけれども、これからは自然との調和ですとか、あるいは子育てと福祉を機能論でも複合化するとか、単体の施設で単体のサービスではなくて、ということもいろいろなニーズの中で出てきております。これから魅力を増すためにはイメージだけではなくて、そこに人が集まれる魅力・集客性として、多世代が交流できる場所ですとかあるいはそういうサービスが受けられる場所といった、いろいろなサービスが身近に感じられるような配置をすべきで、コンパクトシティというのはそういう意味では効率性だけではありません。それぞれのライフスタイルに合わせ、各世代に対応できるような機能論を配置の中で考えていきたいと思いますということなので、まさにこの拠点構想というのは、そういったものを意識しております。これから、駅周辺でいろいろな機能が実

現できれば、さらに市民の方の利便性が増し、集客性が増し、人口が増え、その人口がいろいろな機能を支えていくという好循環を生むような配置を、という考え方が拠点構想の基本です。

議長

今最後にいわれた、人口を増やしていくためにいろいろな施設を設置する、人口が増えたと、より高度な施設が支えられるようになる、そういう意味での循環をより高めていくことが非常に大事かと思えます。施設を作るだけではなくて、住宅を増やしていくことを車の両輪のように進めていくことが必要かと思えます。

他に何か御意見はございますか。

委員

もう1つよろしいですか。コンパクトシティを進めるにあたって一番懸念されるのは、限られた財源を効率よく配分するために、拠点を中心に都市整備を進めていくと、同時に、南総・加茂のような地域が、行政の投資のエリアから外されていくのではないかといい点です。立地適正化計画は市街化区域が対象となっていますから、この中では南総・加茂は外れていますが、都市計画マスタープランとか地域公共交通網形成計画でネットワークを作るといい点では、そういう地域も網羅した構想というものが作られていくのだらうと思えます。拠点地域を作るといい構想には、そこから外れている地域をきちんとバランス良く位置づけるということがメッセージとして出てこない、偏重しているのではないかといいような気がいたします。特に居住誘導区域といいような考え方が前面に出ると、市民感覚では、腑に落ちない部分が残る気がいたしますが、その辺もバランスよく示されるといい理解でよろしいですか。

説明員

拠点といいのは差別化といいことではなくて、各地域に歴史があるわけです。南部にもコミュニティができています。高齢者が増えて人口が減るといい課題が出ていられるけれども、そのままにして、切り捨てていくようなことで拠点性を高めることではなくて、1つの選択肢として、やはり利便性のあるまちといいのは必要になります。それと同じように、南部の特性をとらえたコミュニティ形成といいものもまちづくりの中で考えていく必要があります。それが全く同じものになることとはなかなか難しいとは思えます。いずれにしても、市民の方が、市全体として利便性の高いあるいは行政サービスを受けられるような状態にもう少しメリハリをつけて、全体にいきわたるような拠点を作りましょう、それと合わせて、公共交通は充実させましょうといいことです。まちの魅力といいのは、土地の価格とか、固定資産にも関わりますから、拠点を作り、維持することによって、税収が上がれば、南部に再投資ができます。そういった循環を作り、南部の人口が流出していく課題については違ったアプローチでコミュニティ形成を図り、サービスを受けられるような公共交通を充実して、住んでいる方を守り、地域のバリエーションを豊富にする、といいものが今回の拠点構想です。

議長

よろしいですか。他にいかがでしょうか。

私からまた少々申し上げたいのですが、できるだけ公共交通が便利な、あるいは徒歩でも十分生活ができる、こういった観点が非常に大事ですね。車で行ければいい、といい考え方は、今後よろしくない。といいことをやっていかなければいけないといい意

味では、この計画が公共交通という点をどういう風に捉えているかですね。私としては、できるだけ駅の近くにいろんな機能を集める、あるいはより幹線的なバス路線になっているところに施設を集める、そういう観点が必要かと思います。公共交通をどう考えるかですね。

説明員

拠点を作るということに合わせて公共交通を移動手段として、自家用車ではなくて、バス、タクシー、デマンド型のものも含めて、足になるようなものを考えています。地域によって、サービスを受けるための移動手段と、観光資源にアクセスするような地域を活かすための移動手段を考えています。ただ、今回のコンパクトシティの基本は、駅周辺にサービスを充実させるようなエリアを作ります。そこにアクセスするような移動手段として、自動車以外のものを考えていきましょう、という考え方です。地域の足となるようなあるいは観光ルートに行けるような足、これはまた独自で、まちづくりという面よりも、それぞれの地域が、課題となっている移動手段として考えていきましょう、極端に言うと、地域が頑張っただけで皆さんの足を確保する、という面もできます。行政側がすべて用意してではなくて、地域がまとまって、自分たちのまちはこういう風にした、という思いで、バス事業者と協力するだとか、それを運営できるような仕組みを作っていくという形になりますので、公共交通と言われているバスやタクシー以外にも地域の足になるような移動手段を民間において実現するというような多様な面から検討しています。

議長

私が言いたいのは、拠点地区の中での徒歩や公共交通の便利さですね、それもかなり大事な観点かと思います。拠点の中でいろんな施設に行きやすい、そういう意味です。

先ほど新しいライフスタイルが得られるようなという観点のお話をしましたが、今、「シェア金沢」という全国的に非常に注目されている地区開発の姿があります。それも参考にいただければと思います。「シェア金沢」とはどのようなものかと言いますと、学生・高齢者・障がい者・勤めている人も含めていろいろなカテゴリーの人が、ある地区に、200メートル四方くらいのところですが、住んでお互いに助け合って、お互いに成長していくという、そういう素晴らしい拠点づくりをしています。こういったものも検討していただければと思います。「シェア金沢」と検索していただければ、すぐに出てくると思います。

何か他にございますか。

委員

私も、金沢に行って、歳をとったらここに来てもいいですか、ということで「シェア金沢」に申し込んできました。

日本の福祉のあり方というのは、児童福祉施設、老人福祉施設、障がい者施設と、縦割りだと思うのですが、お坊さんが世界を見て歩いて、これはおかしいのではないかと行って、障がい者みんなが集まって、お互いに助け合っていこうという趣旨で建てられたものです。老人福祉というと、お世話してもらっただけで、生きがいが無くなってしまふという歪んだ施設の報道もありますけれども、歳をとっても小さい子どもの見守りくらいはできますよと、障がい児を見守りながら、自分も生きがいを持って、お互いにできるところを、力を出し合いながら、やっていきましょうという施設です。福祉のあり

方というものを根本から見直したらいいのではないか、という趣旨です。いろいろなところに施設を持っていたり、牧場を持っていたり、温泉施設を持っていたりします。今すぐには制度の中で実現するのは難しいかもしれませんが、参考にしていければいいかなという気がいたします。

議長

ありがとうございます。

他に何かありますか。よろしいでしょうか。

それでは第2号報告について終結いたします。

以上で本日の議事は全て終了いたしました。御協力ありがとうございました。