

山武市都市計画審議会議事要旨			
日 時	平成 21 年 12 月 17 日 (木) 時刻：13:30～15:50	場 所	山武市役所第 5 会議室
議 事	都市計画の見直し状況について 山武市都市計画マスタープラン素案について（中間報告） その他		
(事務局)	1. 開会 2. 会長及び副会長の選任 3. 会長あいさつ 4. 議事（議事について、事務局から説明の後に質疑応答） 都市計画の見直し状況について 事務局から、「都市計画マスタープラン策定の経緯」及び「山武市都市計画見直しの流れ（今後の予定）」について説明を行った。 山武市都市計画マスタープラン素案について - 全体構想 -		
(会長)	「集約型の都市づくり」「市民協働の都市づくり」という点は、山武市のマスタープランの特徴が出ていて大変良いです。この点について、強調して説明してください。		
(事務局)	「集約型の都市づくり」については、P 3 1 に細かく書いてあります。要は、山武市が非線引き都市計画であり、白地でのスプロールがかなり進んでおり、基盤整備が非効率で、住宅団地が出来ると後追いの公共投資となる等、財政コントロールがしづらいわけです。また、環境問題を考えると、自動車依存型社会から公共交通活用型へとシフトする必要があり、ましてお年寄りが増えていくと、ハンドルも握れなくなるということもあるので、今ある拠点を中心に、歩いて暮らせるまちづくりが望まれるのではないかという考えがあります。また、市街地が外延化すると農地が開発されるわけですし、本市の基幹産業である農地はきちんと守らねばならない。そうなりますと、やはり既存市街地を中心として、そこに拠点性を高めて様々なサービス機能を集約していくべきじゃなかるかという考えのもとに、集約型の都市構造が将来的に目指すべき姿ではないのだろうかということでございます。その際、どこに集約するのかと言いますと、合併したからと言って一か所に集約すると、逆に他の地域が寂れてしまうこととなりますので、旧町村の拠点がすでに歴史的に形成されている部分については、ある程度コミュニティも形成されていますので、そういったものを育成しながら集約型都市を目指す。P 3 2 にありますように、旧町村の中心部を中心として、そこに集約すると。そして、それらをネットワークさせることによって、全体として効率的な都市構造となっていきます。これが「拠点ネットワーク型の集約型都市構造」です。国の社会資本整備審議会では、エココンパクトシティとして全く同じ考えを示しているわけですが、我々がそれを真似たのではなく、事務局として突きつめていった結果、やはり方向性が同じであ		

	<p>りました。</p> <p>そして、「市民協働の都市づくり」でございますが、やはり限られた財政の中でどこをどうやって優先順位を決めてやっていくのかということになりますと、やはり、都市づくり、まちづくりを考えていく際には、市民の意見を聞きながら、将来都市像に向けて、どこから手を付けていったら良いか、そのところは、市民の声を聞きながらやっていくべきだろうと。また作ったものに対しての維持・管理というのがこれからの大きな問題になります。その際に、市民の方と協力しながら地域の愛着を持って、維持・管理を行政と一緒にやっていただくというのが、将来的な一つのあり方かなと。今でも、河川や道路については、県のアダプトプログラム制度といって地域連携のモデルがあるように、そういうものも考えていかなければ、行政だけで全ては賄えないということでございますので、市民のお力をお借りしながら、進めていくべきではなからうかというふうに考えています。</p> <p>計画を作るにしても、計画段階から、市民の声、市民の代表たる議員さんの声を聞きながら作っていくということが、大切なんじゃないかと思ひまして、この都市計画マスタープランにつきましても、早い段階からそういう形で進めさせていただきました。また、実施して評価していただくのも市民の方だという考え方でやらせていただいております。</p> <p>(委員) P7に平成40年に人口が46,000人と推計されていますが、ずっと減っていくばかりでどの程度で抑える等がなく、マスタープランには目標とする人口、例えば5万人やそのための施策はないのでしょうか。</p> <p>(事務局) 人口は、推計結果でございますが、人口問題研究所等のデータをもとに出しているものでございます。それによりますと、山武市は、平成40年には46,000人になってしまうということでございます。これではいかんということで、いかに人口減少を抑制するかということもP27の上から2つ目でございますが、ひとつの課題として掲げています。「就業機会の確保と魅力的な住環境の形成による人口減少の抑制」という課題をあげ、それに対しましては、「周辺都市との連携と交流により豊かさが高まる都市づくり」という目標を掲げています。山武市は、外から見ると非常に豊かな自然環境に恵まれており、あるいは全国的にも郊外という視点で見れば、東京にも近い、圏央道や東京湾アクアラインの中にも位置しているということで、そういう有利な条件を農林漁業や観光に活かし、いかに宿泊客を増やすかとか、そういう人たちの終の住処となっていけるかといったことを考えていかなければいけない。その際、都市計画では、周辺都市との連携と交流を整えていく必要があるだろうということで、そういうことを目標としています。もっと細かい話になりますと、P38の土地利用検討地で新たな土地利用について定住人口を増やすような部分も必要だろうということで、個別に駅やICの周辺についても考えています。それによって46,000人がどれくらい回復させられるのか、V字回復するのかについては、定量的には考えていませんが、方向性としては、活力という部分を盛り込んでいるつもりです。</p>
--	---

<p>(委員)</p>	<p>集約型都市構造を掲げる非常に画期的なマスタープランだと思います。 しかし、例えばP 15において、用途地域外での建築確認申請が用途内の2倍以上あるという現状を見ると、ここに書かれていることと集約型の都市づくりとは、一番矛盾することだと思います。なので、今後の建築確認申請や新規の開発について、地域交流拠点や土地利用検討地等に、積極的に誘導していくという表現を、可能であれば書いてしまっても良いのではないかと思います。</p>
<p>(事務局)</p>	<p>本市は非線引き都市計画なので白地の規制が緩くなっているのが現状です。白地地域の規制方針はP 38で記述していますが、木下先生がおっしゃっているのはもっと能動的な表現を、ということであり、ここに書いてあるのは消極的な表現になります。もっとやるとすると、まちづくり条例みたいなものを市の条例でもって定めることになります。例えば、ここは農業地域だと。ここは森林地域だと。都市的土地利用はまかりならんと。かといって、思い切った手段は、現時点ではなかなか難しいだろうと。真鶴町や穂高市等の観光地では、マンション建設に対する市民の危機意識が共通認識として形成され、自主的に規制をかけているが、現時点では、山武市においては考えづらいかなと。 先生のおっしゃるような能動的な記述がどこまでできるのか、庁内や策定委員会でも検討させていただきたいと考えています。</p>
<p>(委員)</p>	<p>「積極的な方策について今後検討を進める。」くらいは書いてもいいのではないかと思います。</p>
<p>(事務局)</p>	<p>ここで、集約型と言いましても、その外に住んでいる人が多うございまして、そういった所に住んでいる人はどうなるのか、極端に言うと切り捨てるつもりか、ということが、地域別ワイワイ広場でも意見が出ましたが、P 31の9行目にあるように、拠点を取り巻く地域についてもそれぞれの地域の拠点とを地域公共交通等で連携させることにより、生活環境を整えていくこととしています。何が何でも拠点を高めるというわけではなく、拠点到集約された利便性をみんなで共有していくこととしています。</p>
<p>(委員)</p>	<p>都市計画道路についてですが、P 21及びP 53の市内の都市計画道路は合併前決定されたものですが、今後、見直していくのか、継続するのでしょうか。</p>
<p>(事務局)</p>	<p>P 53は現在決定されている都市計画道路です。この都市計画道路網をベースに今後見直しを行っていくこととなります。</p>
<p>(委員)</p>	<p>P 35に地域交流ネットワークの一部となっている山武都市計画道路3・4・2兩坪埴谷線がありますが、私は必要ではないと考えます。</p>
<p>(事務局)</p>	<p>これまでの市民意見や策定委員会での検討では、JR日向駅周辺とさんぶの森地区</p>

	<p>の2つの核を都市計画道路と地域公共交通で結び、両地区が共存共栄し、一体とした交流拠点を形成する必要があるとの考え方できており、当路線はそのためのネットワークの手段として必要であると整理しています。</p> <p>具体的な細かい位置・構造については都市計画道路の見直しの中で検証していきます。</p>
(委員)	<p>具体的にどの道路を変更するかについては、方向性は出ているのでしょうか。</p>
(事務局)	<p>マスタープランの形が決まらなると個別路線の取り扱いは決められないと思います。検討に必要な下作業である交通需要推計は行っていますが、具体的な見直しの作業はマスタープランの策定後に本格的に進めていくこととなります。</p>
(会長)	<p>防災面について、住宅の耐震化というのを積極的にやられているわけですが、海岸線の住民が潜在的に抱えている癌というのが津波なんです。例えば、成東海岸に近い住民は、一番近い小学校まで3kmある。その間を老人の一人暮らしの方が避難できるのか。大きな津波が来た時には必ず犠牲者が出る。地元の会議なんかでは、観光を兼ねた展望台のようなコンクリートの高台なら避難所にもなるし、そういうのを作ったらどうかという話も出る。津波は間違いなく来るものなので、ひとつ加えられたらと思います。</p> <p>集約型と言いましても、山武市には、都市的な生活をしているのは、ほんの一握りの方々に、ほとんどは里山的な環境に住んでいるわけですから、その部分をどうするのかということのほうが、むしろ山武の暮らしやすさという全体でみた点からは大きな問題かなと思います。拠点だといわれる旧成東町周辺でも、老人のひとり暮らしはなかなかしにくい。豊かだといわれる田園地域でも、実はあまり環境は豊かじゃなくて、農地では米は取れるが生き物がいないなどの問題もある。こうした点も考慮してもらえたらと思います。</p> <p>- 地域別構想、都市づくりの実現に向けて -</p>
(委員)	<p>マスタープラン案で田園地域としている地区について、「田園」という位置付けにより、今後、農振の除外がますます厳しくなるのではないかと心配します。</p>
(事務局)	<p>農地の具体的な扱いというのは、都市計画マスタープランでは書いてはいません。「田園」という名前が誤解を招くようですが、都市計画マスタープランは農振法にまで踏み込むものではないので、個々の農振除外に支障が生じることはありません。</p>
(委員)	<p>幅員の狭い道路の解消について、山武市として何かしらの事業があるのでしょうか。例えば佐倉市の場合、狭隘道路対策事業として、4m未満の道路について、セットバックした用地の寄付を受けて市が拡幅する等を行っています。各課横断的に</p>

	<p>意見交換をして、そういうものをして欲しいと思います。</p>
<p>(事務局)</p>	<p>生活道路の改良については市の実施計画として行っており、本マスタープラン案の中でも、「身近な生活環境の維持・改善によるまちづくり」という目標を、どの地域にも位置づけています。佐倉市のような狭隘道路対策事業というものはありませんが、事業実施段階ではそういう手法も参考になるものと考えます。</p>
<p>(委員)</p>	<p>近隣の東金市や大網白里町は人口が増えています。山武市においても、柔軟に考えていただいて、商業や住宅等を誘致し、賑わいを作り出す必要があるのではないのでしょうか。</p>
<p>(事務局)</p>	<p>全体のトーンとして保全と言うイメージが強く印象に残ると思いますが、例えば、国道126号沿道は既に沿道商業が形成されていますから、その部分については、より密度を濃くしていくべきだろうと。沿道景観、市街地環境の保全をしながら、有効に宅地や商業を誘導していくべきだという考えで書いています。また、歩いて暮らせるまちづくりや集約型の都市構造といった場合には、駅の周辺をもうちょっと定住人口が張り付くような方策がないかということで、駅周辺については住宅を含め、土地利用検討地としています。保全という部分と賑わいや定住人口を促進する部分とメリハリのある土地利用の方針としています。</p>
<p>(事務局)</p>	<p>その他について 事務局から、国土交通省都市・地域整備局都市計画課発、平成21年12月14日付け事務連絡(『地方分権改革推進計画(案)における都市計画法関連事項について』)の内容について説明を行った。</p>
	<p>以上</p>