

第3回

船橋市都市計画マスタープラン及び

船橋市立地適正化計画策定検討会議

議事録

日時：令和元年8月26日（月）

午後2時00分～午後4時00分

会場：船橋市役所本庁舎 6階 602会議室

目 次

議事日程	1
議題一覧	1
委員の出席状況及び傍聴者数	2
事務局出席者一覧	3
1. 開 会	4
定足数の報告及び会議の公開の説明	4
配布資料の確認	4
議事録署名人の指名	5
2. 船橋市都市計画マスタープラン全体構想（案）について	5
3. 船橋市立地適正化計画誘導区域（素案）について	19
4. 閉 会	33

第3回 船橋市都市計画マスタープラン及び船橋市立地適正化計画策定検討会議
議 事 日 程

令和元年8月26日(月)
午後2時00分～

1. 開 会
2. 船橋市都市計画マスタープラン全体構想(案)について
3. 船橋市立地適正化計画誘導区域(素案)について
4. 閉 会

<委員の出席状況>

	氏名	性別	職業・役職等	出欠
第一号委員 学識経験者	寺木 彰浩 <small>てらき あきひろ</small>	男	千葉工業大学 創造工学部 教授	欠席
	◎中村 英夫 <small>なかむら ひでお</small>	男	日本大学 理工学部 教授	出席
	根上 彰生 <small>ねがみ あきお</small>	男	日本大学 理工学部 教授	出席
第二号委員 市内で活動する団体の関係者	石橋 正之 <small>いしばし まさゆき</small>	男	市川市農業協同組合 常務理事	出席
	鈴木 正 <small>すずき ただし</small>	男	船橋商工会議所 副会頭	出席
	柳田 努 <small>やなぎだ つとむ</small>	男	独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部事業企画部担当部長	出席
	吉田 修一 <small>よしだ しゅういち</small>	男	船橋新京成バス株式会社 取締役営業部長	出席
	若生美知子 <small>わこう みちこ</small>	女	社会福祉法人船橋市社会福祉協議会 会長	欠席
第三号委員 市民	味元 崇 <small>みもと たかし</small>	男	市民公募委員	出席
	森 啓祐 <small>もり けいすけ</small>	男	市民公募委員	出席
第四号委員 市職員	伊藤 誠二 <small>いとう せいじ</small>	男	船橋市 健康福祉局長	出席
	◎大石 智弘 <small>おおいし ともひろ</small>	男	船橋市 建設局長	出席

◎会長 ○副会長 出席委員：10名 欠席委員：2名

<傍聴人>

1名

<事務局>

(都市計画部都市計画課)

高 橋 都市計画部長
高 橋 都市計画課長
山 口 都市計画課長補佐
笠 川 都市計画課係長
野 村 都市計画課副主査
内 山 都市計画課主任主事
國 吉 都市計画課主任技師

(都市計画部都市政策課)

杉 原 都市政策課長
山 崎 都市政策課長補佐
松 井 都市政策課係長
橋 場 都市政策課主任技師
田 村 都市政策課主任技師

1. 開会

○事務局

本日は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。定刻となりましたので、船橋市都市計画マスタープラン及び船橋市立地適正化計画策定検討会議設置要綱に基づき、第3回船橋市都市計画マスタープラン及び船橋市立地適正化計画策定検討会議を開会いたします。以後船橋市都市計画マスタープラン及び船橋市立地適正化計画策定検討会議は「策定検討会議」と略させていただきます。よろしく申し上げます。

[定足数の報告及び会議の公開の説明]

○事務局

まず、本日の議題に入ります前に、船橋市情報公開条例第26条の規定により、船橋市の設置する附属機関に準ずるものの会議は原則として公開とされておりますことから、本日の策定検討会議について傍聴人の受け付けを行いましたところ、1名が傍聴することをご報告いたします。

○事務局

尚、本日はA委員、G委員の2名が所用のため欠席と伺っていることを報告いたします。

○事務局

次に事務局についてご説明いたします。策定検討会議の事務局は建設局都市計画部都市計画課でございます。また、立地適正化計画策定の所管課として建設局都市計画部都市政策課の職員も出席しております。また、両計画の受注者として昭和株式会社より2名が出席しております。

[配布資料の確認]

○事務局

それでは会議に先立ち、資料の確認をさせていただきます。まず、お手元でございます本日の資料ですが、次第、事前にお送りしております表紙に船橋市都市計画マスタープラン（素案）と記載しているもの、A3の第3回策定検討会議資料【立地適正化計画】。本日お配りしている参考資料として、お手元に本日のパワーポイントを印刷したもの、A4の都市計画マスタープラン第3回策定検討会議における検討ポイントの整理と書かれたもの、A4の立地適正化計画第3回策定検討会議における検討ポイントの整理と書かれたもの、6点となっております。資料がお手元にない方、お持ちではない方はいらっしゃいますか。いらっしゃいましたら事務局までお申し出下さい。予備がございますのでお渡しいた

します。

○事務局

それでは会議に入らせていただきます。本日は議題（１）として船橋市都市計画マスタープラン全体構想（案）、議題（２）として船橋市立地適正化計画誘導区域（素案）。以上の２つを議題としております。それでは会長に議事を進行していただきます。会長、よろしく願いいたします。

[議事録署名人の指名]

○議長

それでは、議事を進めさせていただきます。本日の策定検討会議は議事録を公開することになっておりますので、事務局が作成いたしました議事録を確認していただく署名人を委員の中から２名選出いたします。今回署名委員としてE委員とF委員にお願いしたいと思います。よろしいですか。それではよろしく願いいたします。では、傍聴人１名とのことですが、入室をお願いします。

(傍聴人入室)

○議長

傍聴人の方に一言申し上げます。お忙しい中ありがとうございます。既にお手元の傍聴券に注意事項が書かれていると思いますが、傍聴でございますので、写真撮影、録音及び発言はできませんので、よろしく願いします。

それでは次第に従いまして議事を進めて参ります。本日は事務局及び担当課から２．都市計画マスタープラン、それから３．立地適正化計画ですね。この２つについて議論を進めて参ります。最初に２．船橋市都市計画マスタープラン全体構想（案）について。それでは、事務局から資料の説明をお願いします。

２．船橋市都市計画マスタープラン全体構想（案）について

○都市計画課長

それでは「船橋市都市計画マスタープラン（素案）」の方からご説明します。大変恐縮ですが、座って説明させていただきます。概要をこちらのパワーポイントで整理しておりますので、「都市計画マスタープラン（素案）」と併せてご覧ください。尚、スライド右上の水色の四角枠内は素案の該当ページを示していますのでそちらと併せてご覧ください。

まず、この素案は、庁内での検討を踏まえ、全体構想まで取りまとめた完成図書のイメ

ページとなります。ただし、将来都市構造は継続検討中のため未掲載です。全体構想についてご意見を伺いたいと思っております。「序章 都市計画マスタープランの概要」と「1章 都市づくりの現況と課題」については前回策定骨子のポイントをご説明しておりますので、説明は割愛させていただきます。

それでは「第2章 全体構想」のご説明をいたします。素案の24ページをご覧ください。全体構想の1項目「都市づくりの理念」でございますが、本年3月28日に行われた策定検討会議にて議題となった策定骨子にて現行マスタープランとの変更点でご説明したとおり、総合計画の基本構想に示される理念、将来都市像をこの都市づくりの理念にそのまま記載し、重複の解消をいたします。このため、次のページに記載した都市づくりの目標が新しいマスタープランの最上位の考え方になります。25ページをご覧ください。現在、同時期に策定を行っております船橋市総合計画では、暫定ではありますが、四つの基本理念を掲げて検討しております。この間8月21日に行われた総合計画審議会にて議題とされた次期総合計画の基本理念は、「輝く人」、「街の新化」、「安心できる暮らし及び快適な暮らし」となっております。街の進化の理念を基に「交流により発展し便利で住みよい都市づくり」「誰もが安全・安心・快適に暮らせる都市づくり」「自然と人と産業が調和した都市づくり」の3つの目標を掲げております。この3つの目標を26ページと27ページに記載していきます。現在、庁内で継続的に議論を重ねている箇所になるため、本日は掲載しておりません。

次に28ページをご覧ください。ここからは都市づくりの方針を記載しております。この方針は現行の都市マスタープランと同様に土地利用、市街地整備、交通体系、水と緑の環境づくり、景観づくり、防災まちづくり、福祉のまちづくりの7つの項目に分かれております。これらの項目を策定骨子で示した通り、4つの部会に分け、都市づくりの方針を検討いたしました。今回の都市マスは改定ではありませんが、これまで20年進めてきた街づくりが全く違う方向へ方針転換した訳ではないため、現行プランを踏襲し「継続するもの」、社会情勢や整備進捗から状況がかわり「変更するもの」、新たな問題解決や発展の可能性を実現するために「新規追加するもの」、整備が完了して役目を終えたため「削除するもの」への分類を考え、4つの部会にて新たな方針について検討を行いました。

また、策定骨子では次の5つの策定のポイントを挙げております。

- (1) 新たな総合計画との整合
- (2) 人口減少・少子高齢化等に対応する将来都市構造の検討
- (3) 安全・安心に係る分野の内容充実
- (4) 広域交流ネットワークにつながる市内道路ネットワークの検討
- (5) 進む市街化に対する土地利用のあり方の検討

これらに注目して検討を行い、都市づくりの方針を作成いたしました。

28ページを見ていただきながら、この章の構成をご説明します。全分野に共通して、現況と課題から（1）に分野の基本的な考え方を示し、（2）に都市づくりの方針を記述している構成になっています。また、現行プランからの方針の変更状況を、各方針の左側にある四角で、赤・緑・青の3色で記述しています。色分けの凡例は各ページ最下段にあるように、赤が新規、緑が変更、青が継続の方針です。

それでは、まず、土地利用です。素案の28ページをご覧ください。
土地利用の基本的な考え方は、下記の3点です。

1. 交通利便性を生かして便利でにぎわいのある市街地を形成
2. 将来の人口減少を踏まえて、無秩序な市街化の抑制
3. 市街化調整区域は自然等との調和と地域特性に配慮した土地利用の誘導

次に土地利用の方針です。素案の28ページから32ページをご覧ください。まず、策定骨子の策定ポイントや社会情勢等を踏まえ、新規で追加した方針は31ページの左側の赤の部分です。土地利用分野での新規方針は、下記の2つです。

1. 農地の減少や休耕地の増加防止に向けた、農地の利用促進
2. 広域交通ネットワークを活用した土地利用転換の検討

次に、内容を一部変更した方針をご説明します。まず、「バランスのとれた誰もが暮らしやすい居住環境づくり」ですが、現行プランで「住宅市街地としての機能充実、都市基盤施設をはじめとする公共公益施設の拡充に努める」としていたものを、策定ポイントでも触れております「人口減少・少子高齢化等に対応する将来都市構造」として新規に施設整備を行うのではなく、既存ストックを有効活用して行う方針に変更しています。臨海部の工業地の方針は、策定ポイントの広域交通ネットワークを活用する観点からも、交通インフラの充実に伴い操業地としてのニーズが高まっているため、付加価値の高い土地利用への見直しを検討する方針に変更しています。また、生産緑地の方針ですが、多様な主体による活用を検討する方針に変更しています。これは、生産緑地法が改正されたことと、生産緑地の一斉解除が今後想定されることを見据えた上での変更です。策定ポイントの進む市街化に対する土地利用のあり方から、市街化区域縁辺の市街化調整区域の方針は、地区計画を定めた地区に限り、まちづくりを推進する方針に変更しています。ここは今後の地域別構想の検討結果から、再度調整を行っていく必要があります。

次に、市街地整備です。素案の33ページをご覧ください。市街地整備の基本的な考え方は、下記の3点です。

1. 船橋駅周辺や新たな拠点等は、個性豊かで魅力ある拠点を形成
2. 既成市街地は地区特性に応じた手法で、安全性を備えた良好な環境形成
3. 広域ネットワークを活かした、産業・経済活性化を図る産業地を形成

次に市街地整備の方針です。素案の33ページから34ページをご覧ください。
まず、新規で追加した方針は、3つです。

1. 将来的に増加することが予想されている空家により生活環境の悪化等を防ぐために
空家対策
2. 現行プランでも進めてきた臨海部エリアの賑わい創出や回遊性向上の進捗に合わせ、
南船橋駅周辺の官民連携
3. 広域交通ネットワークを活かした新たな工業地検討

主に変更した方針は、海老川上流地区の方針で、新たなまちづくりの熟度が高まったことを踏まえ、具体化した方針に変更しています。

次に、交通の体系です。素案の35ページをご覧ください。

交通体系の基本的な考え方は3つです。

1. 便利で住みよい都市づくりのため、優れた公共交通ネットワークの維持・充実、利
便性向上
2. 誰もが地域で自立して生活できる都市づくりのため、人・車・自転車が共存できる
基盤整備
3. 広域・市内ネットワークを円滑に結ぶ、にぎわいづくり・魅力づくりにつなげる、
日常生活等を支えるため、段階構成による市内道路網を形成

次に交通体系の方針です。素案の35ページから38ページをご覧ください。まず、新規で追加した方針は、策定ポイントでも触れております「広域交流ネットワークと市内道路ネットワークのつながりについて」下記の2つです。

1. 広域連携機能をさらに高めるための広域幹線道路の整備検討
2. 広域幹線道路へのアクセス強化やインター周辺の渋滞解消に向けた周辺整備

主に変更した方針は36ページです。自転車走行環境整備と自転車等の駐車対策の方針で、個別計画の進捗にあわせて整備や対策を行う方針に変更しています。また、37ページから3つ目にある海老川上流地区への新駅設置の方針について土地区画整理事業の進捗に合わせ、現行プランより一歩進んだ誘致を図る方針に変更しています。

次に、素案の39ページをご覧ください。水と緑の環境づくりの基本的な考え方は、3つです。

1. 水循環の再生により、水質が保全され、快適な生活環境を有する都市づくり
2. 公園・緑地の充実により、都市環境の保全、災害に強い都市づくり
3. 地域特性を活かした施設・公園の整備により、市民にとって魅力的な都市づくり

次に水と緑の方針です。素案の39ページから42ページをご覧ください。まず、新規で追加した方針は策定のポイントでも触れております。人口減少・少子高齢化等に対応する将来都市構造から公共下水道等の老朽化が進み、コスト縮減が求められる中での「公共下水道の計画的な維持管理」です。削除した方針は、現行プランの進捗から下水処理場の高度処理化が完了したことを踏まえ、一定の機能と効果をもたらしているとして「下水処理場の高度処理化に関わる方針」を削除しています。

次に、景観づくりです。素案の43ページをご覧ください。景観づくりの基本的な考え方は、3つです。

1. 駅周辺や鉄道沿線等の人が集まる地域は、個性的でにぎわいのある景観を形成
2. 周辺の自然や居住に配慮した良好な市街地景観の形成により、快適な都市環境を実現
3. 自然や歴史を感じさせる景観は、市を印象付ける資源として保全・活用

景観づくりの方針は、新たな方針を追加するなど検討を致しましたが、検討の結果、現行プランの方針で目的を網羅出来ているという事となり、新規追加はございません。変更した方針は、歴史的な建造物の方針で、現行プランで土地利用分野に示されていたものを景観づくり分野に移動した上で内容は、現行プランで「維持・保全・活用について検討」するとしていたものを、「景観重要建造物・樹木を対象として景観形成に取り組む方針」に変更しています。船橋駅周辺などにおける歴史的景観保全の方針は、現行プランにおいて電線地中化のみクローズアップさせていたものを、限定せず、「広く良好な景観の形成を行う方針」に変更しています。

次に、防災まちづくりです。素案の45ページをご覧ください。防災まちづくりの基本的な考え方は、3つです。

1. 災害リスクのある箇所の適切な土地利用、円滑な初動活動や避難が可能な空間の確保・充実
2. 災害に強い地域の育成・地域のつながりに支えられた犯罪を防止する都市づくり
3. 建物や都市基盤を整備・更新し、災害に強い都市づくり

次に「防災まちづくりの方針」です。素案の45ページから47ページをご覧ください。まず、新規で追加した方針は策定のポイントでもあります、安全・安心に係る分野の内容充実の観点から新規方針を5つ追加いたしました。

1. 高潮・津波被害を防ぐための海岸保全施設の老朽化対策及び耐震化
2. 避難体制を充実させるための避難誘導看板等の整備
3. 避難所運営の環境を向上させるための避難施設等における電力確保
4. 市民意向にもあります防犯体制を充実させるための防犯灯や街路灯の設置推進

防犯対策の基礎的対応として、まちのあり方や施設の状態について防犯の観点から問題が無い点検することが重要と考えたことから

5. 「協働による防犯上の問題点の確認」

の5つです。変更した方針は、公共公益施設の方針で近年の社会情勢等を踏まえ、耐震化だけでなく長寿命化を追加した方針に変更しています。防災拠点の方針ですが、消防団器庫も防災拠点機能の一つとして明記する方針に変更しています。

最後に福祉のまちづくりです。素案の48ページをご覧ください。福祉のまちづくりの基本的な考え方は2つです。

1. 便利な日常生活を過ごすため地域特性を踏まえて医療・福祉等の都市機能を整備
2. 誰もが活動しやすく、安全かつ快適に過ごせる環境の整備、創出

次に福祉のまちづくりの方針です。素案の48ページから49ページをご覧ください。新規で追加した方針は近年の社会情勢から、住宅確保要配慮者が安心して暮らせるようにするための「住宅セーフティネットの充実」です。市の住生活基本計画等と整合を図って参ります。都市計画マスタープラン（素案）の説明は以上です。

<質疑応答>

○議長

ありがとうございます。今日は全体4章のうちの2章まで素案をつくりましたということでございます。特に1章の「現況と課題」については前回だいが議論いただきましたので、2章の「全体構想」「都市づくりの方針」この辺りについてご意見をいただきたいというようなことでございます。どこからでも結構でございますので、ご質問、ご意見、コメントなどいただければと思います。

○I委員

私はいま船橋市役所の辺り、近くに住んでいるのでどちらかというと海側側、水側側に住んでいて船橋市の魅力の一つかなと思っています。ただ、この市役所から海側の方に行くとならば一とがあるので、あそこはもちろん多くの人を訪れる。あとは、やはり工業地帯が多いのでなかなか海側に近づくチャンスはないのかな？ただ、この間の会議の後だったか、何月ぐらいだったか、港でクラムチャウダーのスープのイベントがあり、NHKでも取り上げられたこともあって。あそこは親水公園という言い方で良いか分からないが、漁協があったりする側のところへとても沢山の人が来ていました。イベントの内容もあるものの、船橋の水辺で何かをやるということではポテンシャルとしてすごい面白い。今、このマスタープランを見た時に章立てでいくと、「水と緑の環境づくり」と「景観づくり」のところ「昔の港の景色を」というところがあって、その前の「交通体系」のところは現状だと港まで行くのに、船橋市の駅からだとバスに乗ってということだと思うのですが、どこまで可能性があるかはありますが、駅から歩いて海老川辺りにアクセスして、そこから港や三番瀬に船等で移動できるようなことが将来的に計画できないか、もっと壮大に言ってしまうと、昔はららば一の所から船の便があったなんていう話も聞いたことがある。一時、隅田川のどこかと羽田空港と横浜を結んだ船の夏の実証実験をやっていたと思うのですが、大きな交通のマスの移動には使えないと思うものの、イベントや観光などの交通に関して、水辺の話が入っていると面白いと思います。他のまちづくりの方針と絡めて何か検討出来ればと思いました。

○議長

ありがとうございました。もしかしたらこれは今後、更に地域編みたいな形は作るのでしょうか。全体の話の中でこういった海辺であったり水辺であったり、そういった所についてのご意見でしたが、何か事務局の方からいかがでございましょうか？

○都市計画課長

1つは、会長からも今ご指摘があったように、これから市民の方の地域懇談会を開きます。オープンハウス形式で市内の11か所、10地域で市民の皆さんの意見を聞いていこうと思っています。色々な意見がそこで出るとは思いますが、出た意見全部を計画に反映できるかどうか分かりませんが、市民の皆様の意見を聞きながら計画を検討したいと考えております。こういう風に活字にできてしまっていますが、これで決まりということではなく、これからこういった叩き台を持って色々な意見を聞く一方で、現実的な路線も考えないといけないので、その摺合せというのが必要になると思っています。

○I委員

長いスパンを持っているマスタープランの提案なので、少し夢みたいな話も含め、上位の計画になるマスタープランにやっぱり何かそういう一言が載っていると、実際に市であろうと民間であろうと何かやる時にはやりやすかったりすると思いますし、一意見として是非ご検討いただければと思います。

○議長

はい。是非ご検討をお願いします。

私も今の話に触発されてなのですが、若干あまり夢のないというか、淡々とまとめた素案的な感じがして、将来の船橋の魅力をこういう所で作っていくんだという所があまり見られない感じもあります。具体的に書けないところもありますし、並行して総合計画を検討している中でこちらだけ突っ走れないというのもあるが、一方で今委員がおっしゃったように何か少しちょっとした言葉があれば、将来色々なことが、行政単位だけではなく、民間セクターの方でも色々提案が出てくる可能性がございしますので、少しその辺はチャレンジングな議論はしても良いのかなという感じもいたしますので、是非ご検討いただければと思います。

○都市計画課長

委員の内容に近いところでいうと、先程説明のあった39ページの一番下の所に「船橋港親水公園やふなばし三番瀬海浜公園の利活用を図ると共に親しみとるおいのある水際線の回遊性の創出や海辺と内陸部を結ぶ水と緑のネットワークの形成を検討します」との

方針を位置付けており、言われたような船もしくはバスになるだとか、そういうもので回遊性を創出するという考え方は船橋市も持っていますので、具体的な事業については引き続きこういうものについて検討されると考えていただければと思います。

○I委員

勿論です。今話をいただいたこと後ろの景観の方にも入っていたので、是非交通の方にも一言入っていると、船橋の海が有って水辺というのは、元々船橋港があって栄えたというのが大きくあると思うので、そのためにも各章立てで、特に交通のところにあると面白いと思います。

○都市計画課長

ご意見をいただいてまた再度検討させていただきます。

○議長

ありがとうございました。他にございますでしょうか。はい、どうぞ。

○H委員

都市マスタープランの22ページ(7)防災の1行目の所で「(台風や大雨などの際は)洪水浸水想定区域図や高潮浸水想定区域図により」と書かれているが、これに関してパワーポイントの資料「船橋市都市計画マスタープラン(素案)の13ページ、第2章全体構想 5. 都市づくりの方針:市街地整備の「変更の方針」で海老川上流地区の方針で「医療センター移転や新駅誘致を核とした土地区画整理事業と地区計画により新市街地の形成を図ります」となっています。ただ、海老川地区も浸水などの想定地区内に入っており、一区画がハザードマップ等々に示されていると思います。ですから、折角医療センターの移転でメディカルタウンというような格好で事業を推進すると思うのですが、加えて防災に絡んだ所にポイントを置かれて、ある意味船橋市の将来的なモデルケース等々を目指して、その辺を含めた検討をお願いできれば良いのかなと思っています。

○議長

ありがとうございます。今の委員のご意見ですけれども、いかがでございますか?

○都市政策課長

海老川上流地区の担当をしておりますので、お答えさせていただきたいと思います。都市計画マスタープランの13ページに今の委員のお話にありました、海老川上流地区の方針という形で書いてありますが、この地区につきましては現在、浸水想定区域に入ってい

る所もございます。ここの地区につきましては区画整理を行うことで市街化区域に編入します。それと同時に整備を行いまして、そこに流れている河川の改修を行ったり、インフラ整備も行う所でございます。そういう所で、なるべく災害に強い地域を作っていければという所を考えております。現状では確かに浸水してしまったりする所はあるけれども、区画整理をすることでまた変わっていくと考えています。

○議長

ありがとうございます。非常に重要なご指摘だと思いますので、マスタープランにどのように書くかという話もありますが、事実上やはり医療センターを始め、拠点的な機能が集約する所でもあるので非常に重要なご指摘だと思います。是非マスタープランあるいは実際の面でもご検討いただければと思います。よろしく申し上げます。他はいかがですか。

○F委員

資料「船橋市都市計画マスタープラン（素案）」の35ページの6.都市づくりの方針：交通体系の（2）都市づくりの方針 1道路の方針 ①広域幹線道路の整備の所で、新規方針が2つ記載されている。1つ目は広域連携機能を高めていこう、次の部分では渋滞解消というキーワードがある。キーワードとなる（1）基本的な考え方のリードとなる部分で「便利で住みよい都市づくりを推進するため」ということで、新規の方針が非常によしいかなと思っているが、渋滞解消ということで渋滞というキーワードに反応してしまうものですから、これをインターチェンジ周辺ということで限定せずに、例えば船橋駅前であったり、非常に渋滞している箇所積極的に渋滞解消していくんだというようなことも折込んでいただけないかと考えております。以上です。

○議長

ありがとうございました。多分今道路のヒエラルキー別を書いてあるところをもう少し工夫できないか、そんなところだと思うのですが。いかがですか。

○都市計画課長

確かに、船橋市の道路事情は、市民のアンケートでもいつも渋滞は上位にきているのが現状ですので、交通部会でこのような意見が出たということで、言い方とか方法を検討していきたいと思います。

○議長

検討の方よろしく申し上げます。

他にはいかがでございますか。

○J委員

意見というよりは質問なのですが、資料の船橋市都市計画マスタープラン（素案）の25ページの都市づくりの目標の一番下で「自然と人と産業が調和したまちづくり」の中で「低炭素社会に配慮した都市づくりを目指します」とあるが、具体的にどのような都市づくりを考えているのかという点が1つと、それからもう1つは、31ページの4) 緑地・農地・集落地の方針の②産業と調和する緑地の中で広域ネットワークを活かし、自然と調和を考慮しながら、新たな工業地の創出を検討しますとあるが、船橋市内で工業地が撤退して住宅地ができていく所があるが、それとの兼ね合いの中で「新たな工業地の創出」という所はどのように見ていらっしゃるのか。資料の34ページも同じく「新たな工業地の検討」となっているが、その辺はどのような見方をなさっているのか。その2点をお聞きしたい。

○議長

ありがとうございます。低炭素社会の話と工業地の話ですね。お願いします。

○都市計画課長

まず、低炭素社会については、この後に説明する立地適正化計画の中にもあり、都市をコンパクトにすることにより排出されるガスを軽減するとか、そういう方向に持っていくのがまず1つあります。それと資料31ページの工業地の話については、現在船橋では聞く所によると、もう工業の地域はすでに満杯という話も聞いています。逆に、利便性を損なっている工業地域、例えば山手周辺の工業地域はむしろ工業の方が利便性を欠いている中で衰退していったり、土地利用転換が起こってきている状況があると考えます。そういった中でインターチェンジにより機運が生まれている中で工業に対して利便性の活用ができる地域がないかどうかを今後模索し始める形になると思いますので、分野として、新しく入れております。

○議長

よろしいですか。

○I委員

新たな工業地については、具体的にどこか場所のイメージはあるか。

○事務局

まだ具体的にここという場所のイメージは、今の所は持っていません。

○議長

ありがとうございます。他にはいかがでしょうか。質問でも結構です。では、お願いします。

○D委員

都市マスタープラン（素案）全体を見ていると、まだ県内でも人口が増加している船橋市だが、10年後を見据えて色々なことが考えられる中でよりコンパクトなコミュニティを形成して交通網などを円滑に住民が暮らしやすい方向で書いてあると思う。駅の近くがそういう対象になると思うが、一方で、駅の近くに住んでいない市民は不便になるのではないかと思うが、そういう対策についてはどのように考えているのか。一時、高度成長期にやたらと建築が許されて色々な所に建物が建った場所とかですね、そういう所のフォローについてはどうお考えですか。

○議長

ありがとうございます。駅周辺などはきちんと整備して都市機能を維持していくんだという話の一方で、遠い所、不便な所をどうするのかという点ですね。

○D委員

現在はまだ人口が伸びている船橋市においてコンパクトにしていくというのは、10年先を見ているから仕方がないのかもしれないが、色々な問題があるのではないか。

○都市政策課長

今のご質問の内容から言いますと、立地適正化計画の質問に合致すると感じたので、都市政策課より答えさせていただきます。この後に説明する立地適正化計画は国の方で「コンパクト・アンド・ネットワーク」と謳っているものであって、船橋では現在人口が増加中ですが、将来的には人口減少していくことが見込まれます。将来的に人口減少していく時の対策として、今から立地適正化計画を策定してそれに基づいた対策をしていこうというところで考えております。まず、居住、人が住むところを緩やかに誘導していくというところですが、「コンパクトにしていく」というところがありまして、それと今ある公共交通を維持していこうというところに重点を置いて考えているところです。船橋市は公共交通も便利な市ですが、将来的に人口減少してしまうと、使う方が少なくなるのに伴い電車やバスの本数が減ってしまい、不便になる可能性があるため、それを解消というか維持していくために、この立地適正化計画の策定を考えています。それと同時に駅周辺だけではなく、必要な都市機能、生活サービス施設なども維持し、誘導する計画になっています。それにより船橋市では将来的な人口減少に対応していきたいと考えています。以上

です。

○議長

委員の問題意識は次の立地適正化計画の中でも非常に重要な問題意識の点にもなるので、そちらでも議論いただければと思います。都市計画マスタープランだとなかなか書くところが出て来ないですよ。

○都市政策課長

立地適正化計画は都市計画マスタープランの中に含まれた、包含されたものという形で作りますので、その部分についてはこの立地適正化計画の中で検討されているとお考えいただければと思います。

○議長

後程お考えいただければと思います。他に何かお気づきのことはございますか。

○議長

私からも1つ、2つよろしいでしょうか。全体構想について、総合計画の理念がまだ固まっておらず、3つの都市づくりの目標を示されているが、固まっていないという状況は分かる。しかし、本日の議論が土地利用から始まって分野別にスタートしたところもあって、先程いくつかあったが、全体としてどのような所を重視するか、問題意識を持つところがちょっと十分に議論できていないのではないかという感じがする。都市づくりの目標が3つある。「交流により発展し便利で住みよい都市づくり」、「誰もが安全・安心・快適に暮らせる都市づくり」、「自然と人と産業が調和した都市づくり」と。この中で例えば「交流により発展し便利で住みよい都市づくり」で言うと、今までももちろん色々やってきているのでしょけれど、これに関連して、今までの取組を更に充実させてなど、そういうのが何か1つでは寂しいから2つぐらいぶら下がるというか、こういうのを考えていますよというようなことが見えてくると、マスタープランだけれども、ちょうど時代の変り目で今こういうことを考えて市が新たにまちづくりをしようとしているんだということが伝わる気がします。例えば、海老川上流地区のまちづくりや、あるいは船橋駅周辺をもっとこんな風な空間にしていくなだとか、何かそういうようなものがあったとしても良いような気がするんですよ。目標から土地利用や交通など分野に分けていくと、「船橋駅周辺をもっとこういうエリアにしたい」などが、なかなか見えてこないのではないかと。「交通渋滞をなくしたい」という話に行く前に、もっと人がいきいきと賑わえる空間を官民合わせて作っていくんだという話など、これは例え話ですけども、そうした提案があっても良いのではないかという気がします。その1つは「交流により発展し便利で住みよい都

市づくり」を、「自然と人と産業が調和した都市づくり」の部分でリーディングプロジェクトではないが、こういう取組を新たにとか、より革新してやっていきますというのが、最終的なアウトプットの時にキーワードとして入っていると非常に良いのかなという気がします。是非この都市計画マスタープランを受けて総合的に何をやっていくのかという所を出していただけたらという、これはお願いでございます。

それから細かい話で質問その他ですが、本編資料「船橋市都市計画マスタープラン（素案）」28ページの青い四角の2つ目で「将来の人口減少を踏まえて、無秩序な市街化を抑制するとともに云々、鉄道駅周辺への都市機能の誘導と居住を促進すべき区域の明確化とその実現に向けた取組を推進します」というのがあります。人口が増えてくるので、基盤整備を伴わずに無秩序な市街化が進んでしまうのを何とか抑制して、良好な基盤整備がされた街にしようというのは昔の考え方としてはよくあったけれども、人口が減っていく中で無秩序な市街化が進んでいくというのはどのようなイメージを想定した問題意識を持っているのかちょっと分からなかったので教えて欲しい。

○都市計画課長

人口減少を踏まえてと言っているのですが、今後14年程度は船橋の人口は増えていく見込みとなっています。今は市街化調整区域であっても開発ができるような制度として、開発許可制度を運用しており、法に合致して建てられる訳なので、そこを無秩序と言って良いのかという点ではありますが、現在は許可制度によって開発されているのが現状です。これをそのまま放置というか、現行の制度のままでいくと、薄く市街地が広がっていく状況となります。さらにその後人口が減ってくるとなると、コンパクトにしてなるべく利便性の高いものなるべく維持していきたいところをやっているのに、相反するまちが広がっていくということに対して何か対策を考えていかなければいけないのではないかとということで、そこに抑制をかけるべきではないかという意味です。

○議長

分かりました。中には間違っって読む人もいそうなので、最終的には丁寧な書き方にしていただければありがたいと思います。今の関連ですと、資料「船橋市都市マスタープラン（素案）」31ページの下から2つ目に今のルールについて、今回は地区計画をやるところについてだけ認める考えをしてはどうかという考えもあるが、庁内ではまだ固まりきっていないというような話だったですね。是非これは一委員として前向きにこういったことは考えていただければ良いのではないかと考えておりますので、是非よろしく願いいたします。委員としての意見でした。都市計画マスタープランにつきまして他に今日の時点で何かご意見などありますか。

○K委員

委員の方からご指摘があった立地適正化計画のコンパクト化に向けての取組として、具体的なところではこの後に説明の立地適正化計画の中で少し丁寧に説明をさせていただきますけれども、現段階の作業では都市マスタープランと立地適正化計画はそれぞれなので、別に策定を進めているが、もう少しコンパクトというか、立地適正化計画を策定するに至る考え方などは、今回の都市マスタープランにも少し書き込んだ方が良く、ご指摘を受けて思ったところです。コンパクトという意味で市街化調整区域の縁辺部と言うか、市街化調整区域の開発だとか無秩序な市街化の抑制のところは少し書いてあるし、機能の維持みたいなところも都市マスタープランの中には入ってはいるけれども、そこら辺がいきなり立地適正化計画というより、新たな都市マスタープランの中で立地適正化、コンパクトというのをもう少し具体的に位置付けた上での、立地適正化計画にしてはどうかという風にご指摘を受けているのだと思います。

○B委員

これから将来都市構造図が入ってくるので、少し先にコメントをさせていただければよいのかなと思、今のところは発言をしなかった。都市づくりの目標のところ、一般的には「生活・環境・産業・安全」というキーワードが大体入ってくると思うが、若干気になったのは生活に関連するような目標があっても良いのかなとか、全体的に船橋市は住宅都市としての性格を持っていて、これからの暮らし易さというところが多分船橋のポテンシャルを上げるためには非常に必要になってくるのかなと思うので、「生活の質の向上」みたいなキーワードがどこかで強調されていると良いのかなと感じました。以上です。

○議長

どうもありがとうございます。大事なご指摘と思いますが、事務局の方から何かございますか。

○事務局

今回、生活の部分というのは、「便利」というところに入れてきたつもりではありました。言葉足らず部分があるのかもしれませんが、基本的に船橋は便利なことによって発展している都市と思っていますので、そこを一層強めていきたいなという考え方でこの目標を立てたつもりです。

○議長

引き続き、先程のD委員のところにも関係してくるので、是非考え続けていければと思います。よろしく申し上げます。マスタープランについては他にはよろしいでしょうか。

それでは今日は色々多岐にわたるご意見をいただきましたので、これから3章、4章と議論をしていかれると思いますが、今日頂いた意見も踏まえて2章全体構想でしょうし、今後も3章、4章の方の検討にも生かしていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。それでは次第の3. 船橋市立地適正化計画誘導区域（素案）に移りたいと思います。

○事務局

ここでJ委員が所用のため退席します。どうもありがとうございました。

3. 船橋市立地適正化計画（素案）について

○議長

船橋市立地適正化計画誘導区域（素案）について事務局の方から説明の方よろしくお願ひします。

○都市政策課長

それでは立地適正化計画についてご説明させていただきます。画面のパワーポイントと会議資料を併せてご覧ください。

まず、目次の方ですが本日の会議では、赤枠で囲われている項目について、主にご検討していただきたいと考えております。また、会議の時間が限られているため、資料説明も、これらの項目を中心にさせていただきます。

まず、資料1ページ、昨年度の策定骨子と今年度の検討の関係についてです。立地適正化計画とは、スプロール化等により薄く広がった市街地のまま人口が減少すると、生活サービス施設や公共交通の維持が困難となり、徒歩や公共交通利用だけの日常生活が困難になるおそれがあるため、都市機能誘導区域や居住誘導区域の設定等により、コンパクトシティ化を目指す計画です。本計画で定める主な内容としては、立地の適正化に関する基本的な方針、居住誘導区域と都市機能誘導区域、都市機能誘導区域内に設定する誘導施設、誘導施策や目標値があります。昨年度は、「住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針」の検討を行いました。今年度は、「居住誘導区域」、「都市機能誘導区域」、「誘導施設」、「誘導施策」、「目標値」の検討を行います。1ページの右側になりますが、こちらは、船橋市立地適正化計画の計画構成を示した図になります。青色の枠で囲われた部分、こちらが昨年度の策定骨子の内容であり、1～5に示す現況・課題や都市構造の考え方、まちづくりの方針、誘導区域設定の方針を検討しました。黄色の枠で囲われた部分、こちらが今年度に検討する項目です。策定骨子で示された基本的な方針を具体化し、4の一部と6、7、8、9に示す具体的な都市構造の図示や誘導区

域・誘導施設等を検討していきます。資料2ページについては立地適正化計画では、都市計画マスタープランの将来都市構造を基本として行なうこととしておりますが、先程ご説明したとおり、現在検討中のため2ページについては説明を割愛させていただきます。

資料3ページをご覧ください。立地適正化計画における目指すべき都市の骨格構造についてです。こちらでは、都市の骨格構造における拠点について、ご説明します。拠点は、市内に立地している全ての鉄道駅と、現行の都市マスで拠点となっている三山を対象として、中心拠点、地域拠点、生活拠点と、3つの区分を設定しました。拠点ごとに、交通便利性、高次都市機能の立地、都市基盤整備、将来人口推計を定量的に分析した後に、政策的判断を加えて、3つの区分に振り分けました。中心拠点は、「船橋・京成船橋駅周辺」、「西船橋駅周辺」、「津田沼駅周辺」、「北習志野駅周辺」、「新駅」の5箇所を設定しましたが、これにつきましては現在検討中でございます。新駅は、現在、新市街地の形成が計画されている海老川上流地区に誘致が予定されている駅を示しています。地域拠点はここで言いますと現在16箇所を挙げております。生活拠点は10箇所を設定していますが、これにつきましても、現在中心拠点を検討中ですので、この数も前後する可能性がございます。今後、本日の議論を踏まえた修正を行っていきたいと考えております。

続いて、資料3ページの右側の図でございます。立地適正化計画における目指すべき都市の骨格構造の考えを示した図面を掲載しております。本市では、海老川上流地区における医療や健康をテーマとした新たなまちづくりの考え方をまとめた、「ふなばしメディカルタウン構想」を作成しました。立地適正化計画では、それらに位置付けられている本市の医療や健康を支える拠点形成の実現に加え、新駅や市立医療センターの誘致、身体活動を促進する面的なまちづくりといった「健康寿命日本一を目指す計画的な土地利用」により、「立地適正化計画で目指すまちづくりや、本市の課題解決への様々な貢献」が見こまれるため、中心拠点到設定しました。今回お示ししている拠点設定は現在の案であり、本日のご議論を踏まえ修正を加えます。先ほど、ご説明した拠点に加え、基幹的公共交通軸も図示しております。尚、こちらの図についても中心拠点を5か所にしておりますが、現在検討中であることから今後変わる可能性がございます。基幹的公共交通軸は、鉄道路線、1日30本以上のバス路線に加え、新駅へ向かうバス路線（構想）を設定しました。新駅へ向かうバス路線（構想）は、市北西部から船橋駅北口に集中しているバスを新駅に一部集約させ、北口の渋滞による運行の遅延を回避すると共に、運行距離が短くなることによる便数増加・乗客数増加を目指すものであり、図面では「バス路線集約軸（構想）」としております。

続いて資料4ページ、誘導施設の設定についてです。4ページ資料の左側をご覧ください。誘導施設とは、都市機能誘導区域内への誘導を行う、医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便性向上のために必要な施設のことです。国土交通省が示す「立地適正化計画作成の手引き」では、都市機能は行政、介護福祉、子育て、

商業、医療、金融、教育・文化の8つに分類され、拠点ごとに必要な機能のイメージが示されています。4ページの右側の図でございます。こちらには、本市における誘導施設の設定フロー（案）を掲載しています。前のページのイメージに沿った具体の施設を検討対象施設として設定し、各回のヒアリング・市民アンケート結果を反映させて「拠点に集約させる施設」と「そうでない施設」に分けました。ここまでがステップ3になります。このフローのステップ4以降で拠点に集約させる施設を中心拠点・地域拠点・生活拠点に割り振り、既存施設の立地状況をチェックし、誘導施設として設定を行いました。尚、本資料には掲載しておりませんが、各課へのヒアリングを行い、「施設配置の考え方・サービス提供エリア」、「施設の充足状況」、「望ましい立地場所」などについて意向を把握しており、それらも踏まえて、誘導施設の設定を行っております。

資料5ページ左側をご覧ください。先ほどの設定フロー（案）にありましたステップ3の検討対象施設の整理についてです。こちらは、「立地適正化計画作成の手引き」において、各拠点に必要な機能のイメージとして示されている施設分類に基づいて、市内に立地がみられる主な施設を抽出した結果です。誘導施設の検討は、これらの施設を対象として行います。

続きまして資料6ページ、検討対象施設の分類についてです。都市機能施設は、各施設に応じて役割や特性が異なっているため、誘導施設の設定にあたって、それらの整理を行いました。誘導施設の検討対象とした施設を、各課ヒアリングでの各施設の立地意向や資料5ページの右側にある市民アンケートでの拠点への立地意向等をふまえ、都市機能誘導区域内への誘導が望ましい拠点集約型施設、市全域にわたり立地していることが望ましい地域分散型施設の2つに分類を行いました。更に青い文字で示した施設は、分類した拠点集約型施設の中から、限られた施設数で全市民による利用に対応する必要がある施設、市内に留まらず市外にも影響力のある施設を高次都市機能として設定しております。

続きまして資料7ページの右側をご覧ください。誘導施設の設定についてです。こちらには、本市における誘導施設の設定フロー（案）に基づき設定した誘導施設を掲載しております。中心拠点においては、高次都市機能を含めた全ての拠点集約型施設を誘導施設とします。地域拠点と生活拠点では、「出張所・連絡所等」、「地域包括支援センター」、「スーパーマーケット」、「銀行」、それに加えて、既に都市機能誘導区域内に立地している高次都市機能を誘導施設として位置づけます。尚、全ての拠点に対象施設を建設するのではなく、移転、集約の際に都市機能誘導区域内の土地を選定してもらうために施設を位置づけます。

資料8ページ右側をご覧ください。都市機能誘導区域の設定についてです。昨年度、検討を行った本市における都市機能誘導区域設定の方針（案）を踏まえて、本市における都市機能誘導区域の設定フロー（案）を作成しました。対象となるのは、中心拠点、地域拠点、生活拠点です。新駅を除く中心拠点は、最も乗降客数の多い路線の鉄道駅を中心に半

径 800m、新駅につきましては、新市街地の形成を図る観点に基づき、土地区画整理事業区域全域を基本としました。地域拠点と三山を除く生活拠点は鉄道駅を中心に半径 500m を基本として設定、三山についてはバス停を中心に半径 300m で設定を行いました。続いて、上位関連計画等の区域や用途地域を考慮し、その後、誘導施設の立地、道路等の地形・地物、施設の誘導を図る空地进行を考慮し、最後に、災害危険性の高い区域を考慮し、都市機能誘導区域を設定します。都市機能誘導区域からは、災害危険性の高い区域として急傾斜地崩壊危険区域を除外することが必要ですが、今回選定した都市機能誘導区域内に急傾斜地崩壊危険区域はありませんでした。尚、浸水想定区域についても除外することが望ましいですが、広範囲にわたり浸水想定区域となっている総武線沿線において中心的なまちが発展してきた本市の特性を踏まえ、総武線の鉄道駅周辺における各種都市機能施設の立地状況をみると、除外することは難しいと判断したため、浸水想定区域も都市機能誘導区域に含めることとします。

資料 9 ページ、都市機能誘導区域図（案）についてです。9 ページから 25 ページにかけて、本市における都市機能誘導区域の設定フロー（案）に基づいて作成した、都市機能誘導区域図（案）を掲載しています。こちらは、全ての都市機能誘導区域を図示した総括図となっており、赤い枠で囲った範囲が今のところの都市機能誘導区域です。尚、都市機能誘導区域は検討中で 9 ページから 25 ページにある図は、先ほどご説明した拠点を設定するに当たっての半径 800m、500m 及び 300m。それぞれの半径の円を基に道路などの地形地物や用途地域の境により赤い線で区域を設定しているものでございます。これにつきましては、基本的に円の内側として、円の外側については各拠点の状況の設定に踏まえて設定してはどうかという意見がございましたことから、現在検討中でございます。

続きまして資料 26 ページ、居住誘導区域の設定についてご説明いたします。26 ページの右側に掲載している居住誘導区域図は、昨年度、検討を行った本市における居住誘導区域設定の方針（案）を基に設定しました。これを踏まえて 26 ページの左側にある本市における居住誘導区域の設定フロー（案）を作成しました。居住誘導区域の基本となる区域は、市街化区域全域を設定しました。そこから、居住誘導区域から除外を検討する区域とした、災害危険性の高い区域、住居系への土地利用転換が図られていない工業系の用途地域、都市機能誘導区域外の一団の非居住地、これは 1 ha 以上の公園のことでございます。あと、都市機能誘導区域外の生産緑地を除外した区域を居住誘導区域としました。資料 26 ページの右側の図をご覧ください。居住誘導区域の設定についてです。25 ページに掲載している、昨年度、検討を行った本市における居住誘導区域設定の方針（案）を踏まえて、本市における居住誘導区域の設定フロー（案）を作成しました。居住誘導区域の基本となる区域は、市街化区域全域を設定しました。そこから、居住誘導区域から除外を検討する区域とした、災害危険性の高い区域、住居系への土地利用転換が図られていない工業系の用途地域、都市機能誘導区域外の一団の非居住地、都市機能誘導区域外

除外した区域を居住誘導区域としました。こちらには、本市における居住誘導区域の設定フロー（案）に基づいて作成した、居住誘導区域図（案）を掲載しています。赤い枠で囲った範囲が居住誘導区域となっており、面積は4,861ha、市街化区域に占める割合は87.6%となっています。尚、図面上では生産緑地を除外しておらず、生産緑地は計画書の文言により除外を行います。また、生産緑地の行為制限が解除されたら自動的に居住誘導に組み込む旨の記載もします。

最後に資料31ページ「誘導施策について」です。都市機能誘導の観点、居住誘導の観点、公共交通の観点からそれぞれ誘導施策の構成を設定しました。今後この構成の下に具体的な施策が並ぶ予定です。ご説明は以上でございます。

○議長

どうもありがとうございました。今日、この立地適正化計画について議論をお願いしたいと言っておりましたのが、目次を読んでもいただきますと3ページ「都市の骨格構造」であったり、「誘導施設の考え方」ですかね。そして都市機能誘導区域の設定の考え方、フローのところですね。こちらについて皆様からご質問、ご意見ございましたらなんでも結構ですのでよろしくおねがいたします。

<質疑応答>

○I委員

質問を2つだけいたします。1ページの右外側にある「都市の骨格構造」で今年度は具体的な図を提示と記されているが、この図というのが26ページ辺りから掲載されているこういった地図に対して重ねているこういうものを図ということでよろしいのでしょうか。あと、3ページの「(2)立地適正化計画における目指すべき都市の骨格構造」のところ、南船橋駅が西船橋駅とは繋がっているものの、少し船橋の中央と交通の関係で独立しているような絵になっているが、何となくイメージとしてあそこの大きな新しいマンション辺りは市の中心よりも東京と繋がっているようなイメージも何となく持ちながらも、実際のところはこういった感じなのかというのを聞いてみたいと思って。質問で2つお願いします。

○議長

ありがとうございました。今2点ご質問がございましたが、いかがでしょうか。

○都市政策課長

まずは1ページの「都市の骨格構造 今年度は具体的な図を提示」というふうにかかせていただいておりますのが、まさに、I委員が今おっしゃっていた3ページのこれが「立

地適正化計画における目指すべき都市の骨格構造」、これは案という形で示させていただいております。これにつきましては、先ほどご説明させていただきました各拠点を駅と三山、これはバス停に設定をしまして、あとは鉄道路線と主要なバス路線を記載しているということになっております。2点目の南船橋駅についてですが、確かにI委員のおっしゃる通りあそこのマンションなどは大体この南船橋駅を利用している形が多いのかなというふうには私共は思っております。あそこのバス路線については、船橋駅から、ららぽーと、南船橋駅へ行くバスもあるのですが、それほど本数が多くないというところがありますので、主要なこのバス路線というところからは省かせていただいているところでございます。ですので、この船橋の中心部、JR船橋駅との繋がりというところはここでは表していないというところがございます。以上でございます。

○議長

はい、ありがとうございます。よろしいでしょうか。

○I委員

すみません。今南船橋の話だけではないことになると思うのですが。立地適正化計画があつてこの目指すべきというところは船橋で考えるわけですね。そうするとこの南船橋に住まわれている方をもう少し積極的に船橋の中へ導こう的なことがこういったところに載ってくるべきなのか。たぶん他の地域のこともあるとは思いますが、そういう感じではなく、現状を踏まえて考えていくというところで留まって考えていくべきものなのか。立地適正化計画で目指すべきということをどのように議論をしていけばよいのかということをお教わっても良いですか。

○都市政策課長

立地適正化計画について、船橋市におきましてはまず人口というところですね。将来的に人口が減少していく中でのこの生活サービス施設やそういう施設関係であったりなど、公共交通というものを維持していくというところがまず、ございます。ですので、新規の路線を作るというところにつきましてはこの新駅というところがここ船橋の市の中で新しくできる駅ではございます。今それを予定しておりますので、この新駅を使ってこのバス路線というのを上手く変えていくことができればというところでこのバス路線集約軸という構想という形で書かせていただいております。他の部分につきましては、現在の利便性の高い船橋市の施設とかバス・鉄道の路線を維持していくというところを中心に今考えているところでございます。

○議長

よろしいでしょうか。

○I委員

はい、ありがとうございます。

○議長

他にはありますか？はい。どうぞ。

○B委員

まず2点ほど、1つは人口減少についてですが、先ほどご説明がありましたようにまだ10年しばらくは人口が増加し続けて、今回の計画期間は大体20年かと思うが現在よりも20年後もまだ人口が多いという状況で、そこから先を見てもそんなに減少するというほど実は減少しないという人口推計になっているかと思います。そのところがお化けを怖がっているようで少し気持ち悪いというのがあります。とはいえ、いずれは減少期に入るとは思います。これからは人口が増えるとは言っても新規に色々施設を建設して将来無駄になるようなことは避けなければいけないので、ストック活用とか暫定というようなことで乗り切ろうというような考え方は必要なのかなと思います。むしろ人口減少というよりも今まで市街地が拡大してきた施設を整備した中で少し贅肉がついてきた部分があるので、そのところをシェイプアップして将来的に持続可能な体力を今のうちにつくって行くというようなニュアンスなのかなと思うのですが、そのあたりを上手く表現しないとちょっと誤解を受けるのかなと思います。人口減少、人口減少と言いすぎると、特に船橋はそういう状況にないような気もするので、まさに国土交通省の言っているのは全国の話で鉄道路線も維持できないようなところまでを含めての話のことで、コンパクト・ネットワークの話は船橋の地域の実情に合ったような表現をしないと誤解を受けるのかなというものが1点です。

もう1つは、居住誘導区域のところでは浸水想定区域については除外ができないというようなことかもしれないですが、防災計画等を検討して、検討課題みたいな言い方もしてあるので、今後個別に除外する所と含める所とという風に仕切る予定なのか、一括してどちらかという判断になるのか、防災計画で何とかなるものなのか、避難などで対応できるのか等そのあたりが気になったので教えていただければと思います。

○議長

はい、ありがとうございました。1つ目はご意見と、2つ目はご質問でした。

○都市政策課長

ありがとうございます。確かに人口減少というところで、人口減少、人口減少と言ってしまっているところがございますので、これはちょっと書き方を見直させていただきたいというふうに考えました。

もう1つの居住誘導区域のところにつきましては、先ほど都市機能誘導区域の時に説明をさせていただいたとおり、船橋というのは、船橋駅周辺というか船橋港の海のところからやはり防災のハザードマップで見ますと浸水してしまったりだとか、津波を受けてしまったりとか、というところがございます。国土交通省が言っているようにそういうハザードの部分につきましては、居住誘導も含めて設定するところではないという話があるのですが、船橋の場合は既にここに御覧いただければお分かりになると思いますが、生活の拠点が完全にできてしまっているというところがございます。というところで急傾斜地とか、そういうところについては外していこうというふうに考えておるのですが、この洪水とか高潮とかのハザードについてはそのまま含めていこうと。それと同時に、この防災担当をしている課で危機管理課というところがございます、そちらの方で防災計画というのを立てております。それと同時に地区別防災カルテという地区別にここにはこういった災害が起こる、その時にどういう対応をというところの地区別防災カルテというのも作成されております。

ですので、このハザードに含まれているところについては、居住誘導区域ではあるのですが、こういう「地区別防災カルテ」などをPRしていくことで、「居住誘導区域なのですが防災の観点もあるので気を付けなくてはいけないところもある」というのをPRしていこうと考えているところがございます。

○B委員

都市機能誘導区域については、浸水想定区域が入るのはやむを得ないのかなと思うのですが、居住誘導区域については人が住んでいるということなので、ちょっと慎重に考える必要があると思って気になったのですが。今の答えでは一括して除外はせずに個別に防災計画の中で対応していくというようなことでよろしいということでしょうか。

○都市政策課長

はい、そうです。そのとおりでございます。

○B委員

はい、わかりました。そのあたりぜひ慎重に防災計画の方でお考えいただきたいと思います。

○議長

はい、ありがとうございました。現実問題として、こういう海沿いの都市部というのは各地にございまして、非常に居住誘導区域の設定を悩んでいるところがあります。今現実的に船橋が取ろうとしている戦略は、これはこれで仕方がないというか、よく分かるところがあるのですが、一方で今B委員がおっしゃったように住んでいるところがございますので、やはり安全というところを最優先しなければいけないところもありますから、そこはやはりしっかりこの中でもきっちり確証していく。あるいは、実務運用によってもしっかり行政と連携した施策を講じるということが最低限必要だと思いますので、よろしくお願いたします。ありがとうございました。他何かお気づきの点ございますでしょうか。どうぞ

○H委員

先日、私は運動公園のところを車で走っていたんです。そうしますと運動公園の中を学生の人達がダーと出てこられた。何か競技があったのでしょうかね。バス停のところと並んでいらっしやった。何が言いたいのかというと、3ページの「基幹的公共交通軸」のところ「新駅誘致に伴う駅前整備等により新駅のバス路線の集約を目指します」と書かれていますが、その選定理由を読ませていただきますと「船橋駅北口へのバス路線の集中による慢性的な渋滞の緩和を図るため」と書いてあるのですが、決してバス路線が船橋に集中しているから渋滞が起きているわけではないと思います。要するに道が狭いのです。船橋駅に対して南北の道と東西の道は全部道が狭い。これが理由なのです。新駅ができてそこでバス路線を引くのは良い考えだと思うのですが、選定理由がどうも私は気に食わないというか、何か合っていないのではないかと、しっくり来ない感じがしてならないです。

○議長

ありがとうございます。今3ページの左側の表の下の方のことですね。というご意見でございます。

○都市政策課長

はい、そうですね。慢性的に船橋駅に向かっていく路線というところが渋滞しているというところがございます。それにより路線バスの定時運行ができないというところがございまして、それを分散させることで定時運行ができるように、できればというふうに私どもは考えているところでありまして、これはバス事業者さんの方にもご協力をいただかないとできないことではあるのですけれども。具体的に言いますと、この県道夏見小室線という船橋駅から船橋中学校前を抜けて船橋運動公園を通りまして、最終的には図で言うところの青いライン小室駅のほうまで行っている県道があるのですが、ここの部分の運動公園のあたりから船橋駅に掛けてのところはかなり渋滞している可能性がある。可能性という

か渋滞が頻繁に起きているというところがありまして、バス路線の定時運行ができないというところが発生しているということで、そのバスを新しい駅に振り替えることで定時運行ができるのではないかとこの部分を考えて、この部分を提案しているところではございます。

○H委員

夏見付近のバス停で比較的たくさんの方がバスを待っていらっしゃいます。路線を見直すというお考えならばそういったところの実態を把握されて対応をしないと、逆に不便に、集中しないから不便になる可能性もありはしないかと思えます。よろしくをお願いします。

○都市政策課長

はい、確かにそうですね。バスが定時運行できないというところになりますと、やはりバスの利用者の方に影響を与えてしまうということもありますし、自家用車もそうなのですが、やはり公共交通を利用している方に影響を及ぼさないようになるべくしてはいけないということも考えておりますので、そのところはまた改めて今後検討したいと思えます。

○議長

ありがとうございます。他ございますでしょうか。考えている間に、私の方から言わせていただきます。

船橋はご承知のように市川・鎌が谷・八千代・習志野と近隣の都市と隣接をしているわけなのですが、3ページの都市の骨格構造の図でも、例えば津田沼など、駅自体は半分が習志野市になっている。そこなどは都市機能誘導区域にも設定をしつつ、ただ半分だけなので、習志野市と連携が要るとか要らないとかみたいな話であったり、あるいは三山なんかも、すみません。ちょっと実態は分からないけれども、今はバスで津田沼に繋がるような交通軸を想定されていますが、もしかしたら下の京成の方に行っているようなものはないのか。周辺地との絡みで生活軸がそちらに寄っているような地域があるのかないのかで言うとどんな感じなのでしょう。

○都市政策課長

はい。そうですね。確かに津田沼につきましては、半分が船橋、半分が習志野でありますし、三山車庫、三山のところにつきましても三山のバス停につきましては、やはり津田沼に行くバスというのがかなり多くて、中には八千代台に向かうバスですとか、実叡の方も抜けていくバスもあったかと思えます。ただ、やはり便数からすると津田沼に行くのがかなり多いという形になっております。ただし、習志野市の方も立地適正化計画を策定す

るような計画があると聞いておりますので、近隣市とも色々協議をしていきながら策定していきたいと考えているところではございます。

○議長

はい、わかりました。津田沼の駅は当然拠点的なところとして位置づけられると思いますけれど。あと武蔵野線や京葉線なのか、二俣の辺にも駅がありますが、あそこは工業地帯なので今回の考えには駅として考えないという感じになるのか。

○都市政策課長

はい、まさにそのような形です。今おっしゃられた二俣新町という駅もあつたりするのですが、これは市川市の方に入るので。この辺は工業地域で用途が工業系の用途なものですから、逆に居住誘導から外すようなことを考えていく部分ではございます。

○議長

はい、わかりました。色々お考えになられているようです。失礼いたしました。すみませんでした。他に何かございますか。

○E委員

最後の31ページに誘導政策の設定で、右側にかかなり具体的な政策例が書いてあるのですが、先程の都市計画マスタープランとの関連と言いますか、次回以降地域別構想ですとか具体的な推進体制や手法等を整理されとお聞きしているのですけれども、私の理解が進んでないのですが、このあたりが地域別の構想とこの辺の立地適正化計画の地区別の計画がリンクしてくるようなことに今後なってくるというふうに理解すればよろしいのでしょうか。質問です。

○議長

いかがでしょうか？

○都市政策課長

具体的な施策例というところを挙げさせていただいておりますのが、部会の中で部会委員として入っている各課、あとはその他にも含めて今、市の内部で色々照会を掛けさせていただきまして、この立地適正化計画を策定するにあたってこの居住誘導、都市機能誘導というところに関連がありそうなもの其々の課で行っている施策というのをピックアップしているところでございます。今後これをまた更に検討をいたしましてこの立地適正化計画、またはこの都市計画マスタープランの中に要は盛り込んでいくと言いますか、合致して

いくものがあるかどうかというのは検討していかなければいけないという風に考えているところでございます。今、現状としては具体的な施策例というところで挙げさせていただいているだけですので、今後の検討になるかと思えます。

○議長

はい、分かりました。今後の検討ですが、残るものもあるかもしれないし、という感じになるわけですね。分かりました。最終的には両方出てくるので、平仄というか合わせた形になる。今はこちらが少し深掘した形なので、そういった考え方の整理がついた中で進めていかないとと思えます。はい。どうもありがとうございます。他にお気づきのことはございますか？はい。ではF委員お願いいたします。

○F委員

6ページの「検討対象施設の分類」ということと、7ページの「誘導施設の設定」ということで施設名を色々見てみるとまあそれはそうだよねというような気がしまして、これはこれで良いんだろうなと思っています。しかしながら先ほどの説明の中でその中には高次都市機能施設と呼ばれるものがあるって、これに関しては市の全域であったり市外であったりからも来訪される方があるんだろうという施設があるということで、これが駅周辺に集まるということになると電車で来られる方というのは勿論便利なのだろうなと思える一方で、バスの場合ですと遠方からどこの駅まで行きますといった時に、今回挙げてある駅をざっと見た時に駅前広場とかの設置がないような駅もいくつか見受けられる中で、また先程より渋滞、渋滞と言って申し訳ないのですが、そういったところに一般の車輛が集まってしまったり、駅前広場の整備というのは必須なのだろうなと思うわけでありまして。その辺は何かお考えがあるのかなというところをお聞きしたい。

○議長

いかがでしょうか。

○都市政策課長

現状、確かに駅前広場がない駅というのは船橋市の場合かなりあるというところでありまして。この立地適正化計画を策定していく中でこの骨格構造にもありますようなバス路線の再編とか、そういうところという形を考えるということになりますと、これはまた立地適正化計画とは違って地域公共交通網形成計画というところがありまして、そちらの方でバス路線の再編というところを考えていくような形になります。それに基づきまして、「どこの駅にどういうものを結節したらよろしいのか」というところの検討を行っていくことになると思えます。その中で其々の拠点の中で、仮に「今駅前広場が無くて今後駅前広

場が必要なところというのがあれば、今後検討をしていきます」という文言を加えたりだとか、そういうところも考えていかなければいけないのかなというところは考えてはおります。ただ、再編というところは、この公共交通網形成計画が担うような形になるかとは思いますが、立地適正化計画ですと先ほどより申しておりますように、「現状のバス路線の維持」というところを考えていきたいという風に思っていますので、そこは連携していきたいという風に考えているところでもあります。

○議長

よろしいですか？少し物足りないというか、そんな感じもありますよね。確かに別の計画でまた深くやるというのはありますが、一つの計画の中でも問題意識なり具体的な整備計画までは勿論やらないにしても、こういうことを示して解決していくというようなことは最終的に文言として残るかということは別として、やはり委員の方は色んなお知恵があると思うので、そこは受け止めて検討をしていただくようなことの方がいいと思います。

○都市政策課長

すみません。都市計画マスタープランの方も一応この駅前広場の整備など、公共交通の結節機能の強化を図っていくというところは全体構想でも盛り込んでいるところではございます。あと、これについても地区別・地域別構想というのを今後検討してまいりますので、その中で結節できるところとか、そういうところをまた見ていくような形になるかと考えます。

○議長

はい、ありがとうございます。船橋には駅が多いので、ありがたい反面、全部に手が回らないということもあろうかと思っておりますので、多分こういった計画をまた作りながら、そうは言いながら一番問題のある所はどこかということに対して、ではどうするのかというのも色々と次のステップとして考えなければならないところも出てくると思います。都市マスの方でもそうでしょうし、これもそうでしょうし。ここで何と詰めて決めるところではないのですが、色々と問題意識を幅広でもって取捨選択をしてそれを対策していくということだと思いますので、是非どうぞよろしく願いをいたします。ありがとうございました。他、いかがでございましょうか？お気づきのことがございましたらお願いします。よろしいでしょうか？はい、D委員お願いします。

○D委員

商工会議所の立場から言いますと、今6ページで言われている高次機能施設と言うんですかね、これは現に病院にすればメディカルサロンは危機に迫っている、新築をしている

わけです。新駅に至っては十数年来言われてやっと動き出した。そういった諸問題が多くて。あと例えば最近で言えば文化ホールは老朽化しているし、これは西武デパートに色々な見解や案が出されているわけですが、後世代に残して誇れるような、なんというかビル造りとかそういうものって街づくりだと思う。そういう高い意識を持って、もちろん市の職員の方々はやられていると思うのですが、その他にも喫緊で足りないものは、ホテルだとか宴会場、あと港の整備、駅近くである市場。市場の問題ね。結構土地が広大に空いていてそのほか空き地の先、飯山満の途中に行く所、東町などは空いているところがいっぱいあるので、そういうところを効率的にやるということで、商工会が一番問題にしているのは西武跡と山口横丁の開発や市場から海に向けての回遊性とそういったところですね。

これは10年ではここに出ていることはもう遅いのではないかと思います。つい最近、実現していかなければならないことが多いのだということが改めて思いました。南口も今フェイスだけでできていますが、本当はABCとまだまだできる段階であった。時代とともに変わっていくのは仕方がないのですが、10年先を考えることは決して無駄ではないと思いますが、喫緊の問題もたくさんあるなという感想でございます。

○議長

ありがとうございます。よろしいですか？

○都市政策課長

今のお話ですと立地適正化計画というよりは都市計画マスタープランの中という形になるかとは思いますが、また今後のこの都市計画マスタープラン策定にあたって色々と議論をしていきたいというふうに考えます。

○議長

どうもありがとうございました。他はいかがでございますでしょうか？無いようでしたら。これは立地適正化計画の方では次はどのあたりの議論をいつ頃にというイメージになるのでしょうか。

○都市政策課長

立地適正化計画も都市計画マスタープランと合わせて市民の皆様から意見を伺うということで、今後意見を伺う場を作っていく計画をしているところであります。説明会と言いますと皆様に集まっただけないというところがありますので、私共が色々な商業施設とか公民館などに出向いてそこにいらっしゃる方々にお声かけをして意見を色々と伺って、それで市民の方の意見を集約したいというふうに考えております。その後、立地適正化計

画に関してはこの居住誘導区域、都市機能誘導区域、あとは誘導施設、施策などを固めていくということを考えております。

○議長

はい、わかりました。そうすると主要な論点と言いましょか、ご相談したいようなところは大体今日のところでできましたので、少しそういう意見を聞くような場であったり、あと各論を詰めていくようなことをしていくことになる訳ですね。わかりました。ありがとうございます。以上で都市計画マスタープラン、立地適正化計画それぞれ議論は終わりたいと思いますが、全体を通して何か言っておきたいことがあればどうでしょうか。それでは、これを以ちまして2と3の議論は終わりとさせていただきます、司会の方は事務局にお返ししたいと思います。

4. 閉会

○事務局

会長、委員の方々ありがとうございました。次回の開催についてご説明いたします。今、都市政策課長からもご説明がありました通り、今後9月には地域別懇談会と言われていたものをより若い世代の意識や地域の意見等を広く取り入れるべく、10地区11カ所でオープンハウス方式にて街頭アンケートを行う予定になっております。そこで得られたものを今言った通り抽出して策定等を進めて参りたいと思います。次回は都市計画マスタープランの原案と立地適正化計画の原案を作成いたしまして、年明けから年度末頃にこちらの会を開催したいと考えております。ただし、会議の時間等を短縮するために事務局案の作成に際して、適宜郵送やメール等にて事前にご意見の照会を行ったりする可能性がございます。次回開催の際に議題とさせていただく場合がございますので、その際はご協力お願いいたします。

尚、総合計画と他の計画との調整を図るため、進捗状況により会議の開催は時期が変更になる場合もございますので、ご承知おきいただければと思います。次回開催の時期が近くなりましたら開催通知をお送りしますので、ご出席の程よろしくお願いいたします。最後に資料に一部間違いがあったので差し替えをさせていただきますのでご了承願います。以上でございます。

○議長

ありがとうございました。どこが差し替わりますか。

○事務局

こちらのページの右側の一番下の部分になります。前回は船橋市周辺などにおける歴史的景観保全の方針だったのですが、写し間違えたので防災拠点の方針になっております。その部分が変わっております。すみません。よろしくお願いいたします。

○議長

ありがとうございます。それでは以上を以ちまして本日の検討会議を終了いたします。大変お疲れ様でした。ありがとうございました。