

「第133回 松戸市都市計画審議会」議事録

- 1 開催日時 令和元年5月31日（金）
14時00分から16時10分まで
- 2 開催場所 松戸市役所 新館5階 市民サロン
- 3 出席者
 - (1) 松戸市都市計画審議会委員
 - ①出席委員（14名）
 - ・市議会議員
市川 恵一 杉山 由祥 高橋 伸之 増田 薫 松尾 尚 ミール 計恵 箕輪 信矢
 - ・学識経験者
小野寺 克 金尾 健司 椿 唯司 中山 政明 西村 幸夫 福川 裕一
 - ・関係行政機関の職員及び住民の代表
相澤 忠利
 - ②欠席委員（3名）
秋田 典子 恩田 忠治 佐藤 剛
 - ③会議の成立
17名の委員総数のうち14名の出席により成立
 - (2) 事務局及び議案関係課
 - ①事務局
 - ・街づくり部 福田部長、原田審議監、本多審議監
 - ・都市計画課 谷口課長、安食専門監、萩原課長補佐、泉課長補佐 他7名
 - ②議案第1号
 - ・下水道整備課 宇佐美課長、武藤課長補佐、宇野課長補佐 他4名
 - ③議案第2号・議案第3号・議案第4号
 - ・街づくり部 福田部長、原田審議監、本多審議監
 - ・都市計画課 谷口課長、安食専門監、萩原課長補佐 他3名
 - ・建設部 谷口部長
 - ・建設総務課 岡田課長、毛利課長補佐
 - ・道路建設課 高尾課長、若林課長補佐
 - ・道路維持課 柳下専門監
 - ④議案第5号
 - ・みどりと花の課 岸課長、三末専門監 他2名
 - (3) 傍聴者
5名

4 議題及び説明者

- (1) 議案第1号 「松戸都市計画下水道の変更について」
下水道整備課
- (2) 議案第2号 「松戸都市計画道路の変更について」
- (3) 議案第3号 「松戸都市計画用途地域の変更について」
- (4) 議案第4号 「松戸都市計画高度地区の変更について」
都市計画課
- (5) 議案第5号 「松戸都市計画特別緑地保全地区の変更について」
みどりと花の課

5 議事の経過

- (1) 開催 (14 : 00)
- (2) 新委員の紹介 (14 : 01)
- (3) 市長挨拶 (14 : 01)
- (4) 事務局報告 (14 : 03)
委員の出欠状況及び会議の成立 議事録署名人 : 西村委員 相澤委員
- (5) 開会 (議長 福川会長) (14 : 05)
- (6) 事務局議題概要説明 (14 : 06)
- (7) 公開の確認 (14 : 07)
公開することに決定
- (8) 傍聴の報告 (14 : 08)
傍聴の申出 5名
- (9) 審議開始 (14 : 12)
- (10) 議案第1号 説明 (14 : 12)
議案第1号「松戸都市計画下水道の変更について」
- (11) 議案第1号 質疑 (14 : 21)
- (12) 議案第2号・議案第3号・議案第4号・議案第5号 説明 (14 : 32)
議案第2号「松戸都市計画道路の変更について」
議案第3号「松戸都市計画用途地域の変更について」
議案第4号「松戸都市計画高度地区の変更について」
議案第5号「松戸都市計画特別緑地保全地区の変更について」
- (13) 議案第2号・議案第3号・議案第4号・議案第5号 質疑 (15 : 09)
- (14) 閉会 (議長 福川会長) (16 : 10)

6 配布資料

- ・次第
- ・席次表
- ・松戸市都市計画審議会委員名簿
- ・議案書
- ・議案の説明資料

7 議 事 概 要

議案第1号「松戸都市計画下水道の変更について」

【説明要旨】

下水道整備課

今回、審議いただきます議案第1号「松戸都市計画下水道の変更について」でございます。

資料1、変更する都市計画の種類につきましては、松戸都市計画下水道松戸市第1号公共下水道でございます。今回追加変更いたしますのは、下水道施設のうちの雨水管渠である、長津川第1号雨水幹線の一部区間56mでございます。基本的には、下水道の管渠については、「排水区域1,000haを超える管渠」を都市計画決定に位置付け、公道への埋設設備を進めるものです。今回の長津川雨水排水区は、1,000ha以下ではありますが、長津川第1号雨水幹線について、狹隘道路であるため一部民有地への埋設が必要不可欠でありますことから、用地取得を伴うこととなります。このため、都市計画施設として民有地内に埋設する管渠に対し、都市計画決定の位置付けをするものであります。

資料2、長津川第1号雨水幹線についてご説明いたします。長津川第1号雨水幹線は、松戸市第1号公共下水道区域内、長津川排水区の全長約2.4kmの雨水管渠でございます。長津川排水区は、昭和55年に都市計画決定区域に追加し、昭和59年より改修、整備を進めてまいりましたが、排水区最上流部、図中の新作・松戸新田地区における浸水被害の解消のため、抜本的な整備が求められているところでございます。長津川へ接続する青色の区間は、完成済みの既設管渠でございまして、その上流の赤色実線区間が今回の幹線整備予定区間となります。今回は、赤色実線区間の約1.5kmの整備を令和2年度から5年度にかけて計画をしております。この整備が終わりましたら、その上流の赤い点線区間の幹線整備を引き続き計画をしております。

資料3、長津川第1号雨水幹線の整備手法についてご説明いたします。第6中学校の角地付近に発進立坑を築造いたしまして、到達立坑までの約1,500m(約1.5km)を、内径2,600mmのシールド工法での整備を予定しております。シールド工法とは、ページ右下にイメージ図を載せておりますが、推進工法の一つで、「シールド」と呼ばれるトンネル掘削機を立坑という基地から発進させ、トンネルを構築する工法で、発進立坑部と到達立坑部を除き、全て地中での施工となります。国内外で豊富な施工実績がございます。

資料4、現地の状況についてご説明いたします。ページ左側の航空写真をご覧ください。東西に通る黄色の点線は、この地域の主要な生活道路となっております。また、南北に通るピンクの点線はコミュニティバスの運行ルートでございます。白線で丸く囲まれた到達立坑周辺部においては、長期間にわたる通行止めが予想されます。このため、周辺環境に配慮しまして、生活道路とコミュニティバスの運行ルートを避けて到達立坑を設定しております。ページ右上の写真①は、到達立坑部周辺でございまして、今回都市計画決定する箇所でございます。シー

ルド工法によるカーブに対して、狭隘で道路幅員が足りず、私有地を通らざるを得ない状況となっています。ページ右下の写真②は、完成断面である整備完了済みの箱型管渠に接続する箇所でございます。

資料5、私有地への埋設箇所図についてでございますが、長津川第1号雨水幹線の一部、5.6mが埋設箇所にあたります。雨水管渠という半永久的な物の埋設でありますことから、基本は土地の取得を前提としておりますが、地権者様の意向や状況に配慮いたしまして、まずは、賃貸借での整備を進めてまいります。将来的には、地権者様と協議を重ね、承諾いただければ用地を取得していく予定でございます。なお、このことにつきましては、すでに地権者様からは事業に協力していただく同意を得ておりまして、昨年11月には双方で覚書も締結しております。以上が事業の概要でございます。

資料6、都市計画決定の手続きについてでございます。まず、本年の2月15日より当該変更計画案につきまして2週間、案の概要縦覧を行いました。この時には、特に公述申出書の提出等がありませんでしたので、公聴会を中止としております。その後、3月6日には千葉県へ事前協議を行い、「異存なし」との回答を千葉県よりいただいております。その後、4月15日から2週間、案の縦覧を行いましたが、この時にも特に意見書の提出及び縦覧者はございませんでした。本日の松戸市都市計画審議会にて最終審議をしていただき、可決の答申をいただきましたら、6月上旬には、「都市計画法第19条第3項」の規定による千葉県との法定協議を行い、その回答を受けまして、7月上旬までには都市計画決定の告示の予定でございます。都市計画変更の手続きはここまでで完了となります。

資料7、今後の予定としまして、事業実施のためには、下水道法に基づく下水道の構造等に関する技術的観点による「変更協議」及び都市計画法に基づく「事業認可」を取得し、来年度、令和2年度から事業着手を予定しております。

以上、議案第1号「松戸市都市計画下水道の変更について」のご説明とさせていただきます。今回、ご審議いただく内容は以上でございます。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

会長

どうもありがとうございました。では、ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問をお願いいたします。

委員

基本的には反対では無いのですが、いくつか確認したい事があります。4つ程です。まず、これまでこの地域にどのような浸水の被害があったのか。その被害があったから、このような計画を立てたと思うのですが、どういった被害があったのか。それから2つ目なのですが、この計画によって費用対効果で、どのくらいの効果があるのか、どのような効果が得られるのか。そして、その費用がどのくらい概算でかかるのか。それから、この地域が他の地域に優先して雨水対策がなされる理由、例えば、馬橋のあたりなどにこれまでに浸水被害があったと思いま

すが、そのような地域ではなく、この地域が優先してこのような雨水対策をなされる理由を教えてください。その4点になります。これまでの被害、計画の効果、費用がどのくらいかかるか、この地域が優先して雨水対策がなされる理由です。以上4点、ご説明よろしくお願ひします。

下水道整備課

4点のご質問について、お答えします。

1点目の、これまでの地域の被害の状況についてでございます。先ほど説明しましたように資料2.長津川第1号雨水幹線についての図の赤色の実線区間の幹線整備を行うものでございますが、その最上流区域、図面上では楕円形の青色で示しているところ、そちらは基本的には上流部にあたるのですが、上流部の中でも窪地が点在している状況でございます。その窪地の浸水の解消の為に、整備を行うものであります。

被害につきましては、直近の被害ですと、平成25年の台風26号の時に、幹線の上流部におきましては床上浸水等が発生している状況でございます。

今回の整備区間につきましては、4ヵ年の複数年事業で、金額的には35億円から40億円弱で整備を行う予定で考えております。

次に、効果につきましては、上流部で浸水が起きておりますので、それを根本的解消する為に、今回下流の完成している断面の所から上流部に整備を行う事によって、今上流部で起きている浸水は解消するものと考えております。

平成25年にかなりの被害が起きている事があるのと、市内の整備地区の、優先順位を踏まえまして、整備の箇所を選定しております。その度合いからみて、長津川排水区の長津川第1号雨水幹線は優先順位の上位に位置しているのです、整備を行うものであります。以上でございます。

委員

ありがとうございます。もう少し確認したいのですが、浸水被害があるという事はわかりましたが、地域的に見ると小さいのかなと感じています。常磐線の西側の地域は、前回の台風でより大規模に浸水被害があったと思うのですが、馬橋の栄町のあたりも床上浸水があったと聞いています。あのあたりも非常に浸水被害が大きかったので、対策をして欲しいと地域の住民からも声が上がっていると聞いています。ここも、排水ポンプなど作られているとの事なのですが、ここの方が規模も費用も小さいと感じているのですが、浸水被害があった件数や戸数はどれくらいなのでしょう。

下水道整備課

被害の件数につきましては、今手元にあるデータでは、この長津川の流域では、平成5年から平成13年の9年間においては、低いところも含めて、床上浸水が66件ほど、床下浸水が112件ほど、道路冠水としては0.64h a程冠水しているのですが、優先順位には色々ありまして、市内では道路冠水は多々あります。雨水対策にはかなりのお金がかかりますが、この事業は、国の正式な交付金を頂いて実施する事業ですので、都市計画決定の手続きを経て、その後事業認可を頂き、国から交付金を頂きながら行っていく事業でございます。それとは別

に、小さい規模の所は戦略的にやっております。この事業が現在、松戸市で行っている一番大きな事業となります。他は、その都度適宜、地域排水ポンプであったり、道路側溝の能力を上げるなどの対応となるのですが、この事業は根本的には、大きい管をいれないと浸水の起きている上流部の水が取り込めないという事でやらせていただく事業になっております。是非ご理解をお願いいたします。

会長

他にいかがですか。

委員

資料9ページの住民の意見書の提出の所で、意見書の提出も縦覧者も無しといったところで、困っている人がその地域の中でのいるのであれば、例えば町会さんとか、意見が出てもいいと思ったのですが、どういう周知をしたのか教えてください。

会長

お願いいたします。

下水道整備課

ホームページや広報まつどで案の縦覧の周知をしております。他は、地区意見交換会等でもこういう所の要望も出ているので、そういう形で周知を行っております。

委員

ではその前に、町会さんとかと打ち合わせした上で行っているという事で受け止めてよろしいのでしょうか。

下水道整備課

全町会ではありませんが、意見が出ている町会等はございますので、その町会長さんとは連携して行っております。

委員

はい。わかりました。この地域に住んでいる人達の代表者である町会長にその地域の声が集約できていれば良いと思ったので。ありがとうございました。

会長

はい、どうもありがとうございました。他にご意見ご質問ございますか。

委員一同

特に無し。

会長

それでは、ご意見ご質問無さそうなので、ここで質疑を打ち切りまして、議案第1号「松戸都市計画下水道の変更について」採決をいたします。議案第1号に賛成の方、挙手をお願いします。

委員一同

全会一致

会長

全会一致で可決いたしました。

それでは、議案第1号を終了いたします。ありがとうございました。

議案第2号「松戸都市計画道路の変更について」

議案第3号「松戸都市計画用途地域の変更について」

議案第4号「松戸都市計画高度地区の変更について」

議案第5号「松戸都市計画特別緑地保全地区の変更について」

【説明要旨】

都市計画課

それでは、都市計画課より都市計画道路3・3・7号横須賀紙敷線（以下「3・3・7号」という。）の変更に関する都市計画の変更について、ご説明いたします。

議案第2号道路の変更、議案第3号用途地域の変更、議案第4号高度地区の変更の内容について、ご説明いたします。

はじめに、今回の変更路線であります3・3・7号は、船橋市から本市を経て、埼玉県方面を結び、広域的幹線機能を担っている道路です。また、松戸市都市計画マスタープランにおきましては、市内交流拠点として位置づけられております東松戸、八柱及び新松戸を南北に縦断する、本市の都市構造を支える骨格的な幹線道路です。

次に、都市計画道路の機能についてです。都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、円滑な都市活動を展開するための基盤であり、都市機能の拠点を結ぶ広域的な交通ネットワークを形成するとともに、地域における街づくりにも密接に関連しております。今回変更させていただきます3・3・7号に求められる主な機能としましては、3つあげられます。

1つ目は、地域と地域を結び、移動ができる『ネットワークの形成』

2つ目は、人や車両が道路の上をスムーズに移動できる『円滑な走行機能の確保』

3つ目は、道路利用者である歩行者、自転車及び車両の『安全性の確保』です。

資料5ページをご覧ください。こちらが、今回変更する箇所の上から見た航空写真になります。現在の都市計画道路の線が赤色のラインです。今回の変更の内容につきましては、この赤色の都市計画道路線を白色の線形の市道1地区1086号へ変更するものです。変更理由といたしましては、

1点目、都市計画道路の機能として

2点目、現都市計画道路としての整備の可能性について。現都市計画道路の決定線に基づき、都市計画道路として、今後整備する可能性です。

3点目、緑の保全について

以上、3点からご説明させていただきます。

まず、1点目の都市計画道路として求められる機能の①『ネットワーク機能』及び②『円滑な走行機能』についてです。3・3・7号の市内全線での整備状況につきまして、総延長9,030mのうち整備済が76.2%、概成済が3.5%、整備の事業中が10.4%、用地確保が5.3%、未着手が4.5%です。また、8割が供用されており、現在95%が整備着手済みという状況です。

また、今回の市道1地区1086号は、計画交通量は1日あたり9,600台となっており、車線数につきましては2車線の道路となります。この計画交通量は、今後予定されております、新松戸駅東側地区の土地区画整理事業及び北部市場跡地の大型商業施設（以下、「テラスモー

ル」という。)の開発交通量も加味した交通量となっております。平成24年時と平成25年時の実際の交通量調査の結果を見ますと、1日あたり、約13,500台、約14,000台となっており、計画交通量よりも多くの交通を処理しております。また、この区間を起因とした交通渋滞は発生しておりません。なお、最新の交通量といたしまして、平成30年時の交通量調査によりますと、1日あたり約14,000台ということとなっております。

この3・3・7号二ツ木・幸谷区間は、広域道路ネットワーク形成にとって、極めて重要な場所であることから、その早期開通が求められていたため、都市計画道路の計画線とは異なる線形で道路整備が実施されました。そして、開通後は、市道1地区1086号として、1日あたり約14,000台程度の交通を処理し、都市機能上、重要な役割を發揮しております。以上のことから、ネットワークが形成され、円滑な交通処理ができており、幹線道路としての機能を十分に果たしていると考えられます。

次に、都市計画道路として求められる機能の③『利用者の安全性』についてです。市道1地区1086号において、歩道の最低幅員2.0mが部分的に確保できていない箇所につきまして、地権者とその拡幅の合意を行い、拡幅部分の物件の除去の手立ても整いましたので、道路構造令の基準を満足することになりました。また、歩道拡幅の時期につきましては、本審議会承認された後に着手し、歩道拡幅の目処など担保がとれた後に都市計画変更の告示を予定しております。

また、市道1地区1086号の線形はカーブとなっておりますが、カラー舗装等の安全対策が施されており、平成24年の道路供用開始時から、カーブ部分における事故の発生件数はございません。以上のことから、都市計画道路として求められる安全性が確保されていると考えられます。

2点目、現在の都市計画道路線での、整備の可能性についてです。すなわち、現都市計画決定線に基づく、都市計画道路として、今後整備する可能性についてです。市道1地区1086号は、その道路の重要性から既に指定されている特別緑地保全地区と一体となっている樹林地をよけ、早期に交通機能を發揮する目的で整備されました。国の補助対象事業でもあり、事業費として約5億円が費やされ、既に交通機能上、重要な役割を發揮しております。今後、現在の都市計画道路線での整備につきましては、用地買収や事業費など、多額の財政負担が求められます。また、国の補助事業で整備した市道1地区1086号の廃止や一団の樹林地の除去が必要となります。

また、現在進められている「都市計画道路の見直し」の視点や他の都市計画道路の整備状況からしましても、まだまだ整備を必要とする都市計画道路が多くありますことから、今後、交通機能を満足しているこの区間を整備する可能性は、極めて低いと言えます。

最後に、3点目の緑の保全についてです。隣接する都市計画決定されている幸谷特別緑地保全地区では、周辺の緑も含めて、さまざまな活動がなされております。活動例をあげますと、近隣の小、中学生のために動植物の採集や観察、大学生は授業の一環として緑地保全活動に参加をしております。また、千葉県助成金を活用し、湧水池や散策路の整備をしたり、敷地を開放し地区内の樹木などの案内を行っているなど、貴重な緑地を活かした社会的貢献の場としての役割を果たしております。これらのことから、現在の特別緑地保全地区と一団となっている緑のまとまりを保全、育成することを目的に、今回、追加指定するものです。

以上の理由により、特別緑地保全地区の変更と一体的に都市計画道路の変更を行うものでご

ざいます。

次に、議案第3号「松戸都市計画用途地域の変更について」です。資料9ページの左が変更後の都市計画図、右が現在の都市計画図です。現在、都市計画道路に沿った形で道路端から25mまでの沿道の用途地域は、第二種住居地域、沿道以外は第一種低層住居専用地域になっております。今回、都市計画道路線の変更に伴い、用途地域も同様に都市計画道路に沿った形で、道路端から25mまでの沿道の用途地域を第二種住居地域に、沿道以外の用途地域を第一種低層住居専用地域に変更いたします。

次に、議案第4号「松戸都市計画高度地区の変更について」です。現在の第二種住居地域について、第一種高度地区という地区が指定されております。高度地区とは、低層の住居専用地域を除く住居系の用途地域に指定されており、北側隣地境界線に係る斜線規制型の高さに関する規定です。今回、用途地域が第一種低層住居専用地域から新たに第二種住居地域へ変更になる区域につきましては、第一種高度地区を追加指定し、第二種住居地域から第一種低層住居専用地域へ用途変更する区域につきましては、高度地区の指定を廃止いたします。

最後に、今後のスケジュールについてです。本案件につきましては、昨年度の10月に本都市計画審議会にて事前説明させていただいた後、11月に案の概要縦覧を行いました。縦覧者は0名、公述申出書及び意見書の提出はございませんでした。その後、千葉県と事前協議を行い、異存ない旨の回答を頂いております。そして、今月、5月9日から23日までの間、案の縦覧を行った結果、縦覧者は4名、意見書は1件ありました。意見書の内容は、本日お配りさせていただいた資料のとおり、「今回の都市計画道路の変更に反対するものです。」という意見がございました。そして、本日、本都市計画審議会にてご審議をいただき、その後、千葉県知事と最終的な協議を行った後、都市計画変更を予定しております。

ここからは、他市の事例といたしまして、3例ご紹介させていただきます。資料11ページをご覧ください。まず、平成21年に都市計画変更された横浜市の事例です。黄色の都市計画道路が、二ツ池公園を分断する計画となっていたため、二ツ池公園と調和を図り、二ツ池公園を迂回している既存の道路に、都市計画道路の線形を変更している事例です。

次に、平成27年に変更された千葉県内におります我孫子市の事例です。こちらは「中里市民の森」に都市計画道路がかかっていたため、「中里市民の森」が分断されるのを避けるため線形を変更するとともに、沿道の都市的土地利用が見込まれないことなどから、幅員を18mから16mに変更している事例です。

最後に、平成25年に変更されました奈良県の事例です。こちらにつきましては、伝統的建造物に都市計画道路がかかっていたことから、保存地区の歴史的環境の保全との整合を図るため、線形を変更し、幅員を12mから10.25mに変更している事例です。近年このような事例がみられるようになりましたのは、都市計画決定されてから長年にわたり事業が行われていない長期未着手道路の問題に関わってくるものだと思います。

今回、議案として提出しております都市計画の変更に関しましては、国において大きな方向転換が行われております。平成29年には、政府の「経済財政運営と改革の方針」において、「都市計画道路の見直しを加速する」との考え方が示され、国土交通省は「都市計画は、社会経済情勢の変化を踏まえ適時・適切な見直しが行われることが望ましい」として「都市計画の見直し手引き」を作成しました。また、平成12年、18年、23年の3度にわたりまして、都市計画の技術的助言を国が示す「都市計画運用指針」におきましては、都市計画道路の必要

性について検証を行い、その結果を踏まえて、廃止や幅員変更など適切な見直しを行うことと明記しています。また、「都市の将来像を実現するために都市計画決定されたが、その後長期にわたり事業が行われていない施設の問題につきましては、その計画の変更は慎重に行われるべきものではあるが、これまでの運用においては一度都市計画決定した施設の都市計画の変更について、あまりにも慎重すぎたきらいもある。長期的にみれば都市の将来像も変わり得るものであり、必要に応じ変更の検討を行うことが望ましい。」と記載されております。

今回の変更は、今後将来にわたり、着手する可能性が極めて低い都市計画道路について、特別緑地保全地区の変更による緑地の保全と足並みをそろえて、その代替機能を果たしている道路である市道1地区1086号に都市計画上の道路機能の役割を転換する都市計画の見直しとなりますので、ご審議の程、よろしくお願い申し上げます。

以上、議案第2号から第4号までの説明とさせていただきます。

会長

はい。それでは議案第5号の説明をお願いします。

みどりと花の課

議案第5号「松戸都市計画特別緑地保全地区の変更」につきまして、ご説明させていただきます。この度の変更箇所は、幸谷特別緑地保全地区となります。

資料2ページをご覧ください。本日ご説明いたします内容は、全部で6項目となります。はじめに、特別緑地保全地区の制度の概要について、次に、緑の基本計画における位置付けについて、次に、特別緑地保全地区の指定状況について、次に、今回追加指定を予定しております、幸谷特別緑地保全地区の概要について、そして、変更内容と理由について、最後に今後のスケジュールにつきまして、順にご説明させていただきます。

最初に、特別緑地保全地区の制度につきまして、本制度は、都市において自然的環境を形成している緑地を都市計画に定め、区域内における木竹の伐採、建築行為及び土地の形質の変更等を許可制により規制する、これを行為の制限という言葉を使いますが、この制限により緑地を現状凍結的に保全するという、都市緑地法に基づいた制度でございます。指定の要件につきましては、都市緑地法第12条に謳われており、資料3ページにありますとおり、1から3までの要件がございますが、いずれかの要件で、指定ができるものとなっております、この度の対象地につきましては、中でも特に赤く示してあります「風致、または景観が優れていること」の要件を満たしていることを指定の理由としているものです。

また、資料4ページにありますとおり、指定した区域は土地利用に対して行為の制限を受けることになるため、土地の所有者には、税制上の優遇措置がございます。1つとして、相続税が8割の評価減となります。また、固定資産税につきましては1/2の減免となっております。また、この制度につきましては、特別緑地保全地区内での行為の許可が受けることができず、その土地の利用に著しい支障をきたす場合には、市に土地の買入れの申出ができることとなっております。

次に、特別緑地保全地区の指定につきまして、本市の緑の基本計画で、指定の方針を示しています。緑の基本計画とは都市緑地法に基づき、市町村が主体となって定める「都市における緑に関するマスタープラン」でございます。この計画におきまして、江戸川沿いの平地と東側

の台地の境に残されている、資料5ページの緑色の箇所にある樹林地を、特に「特別緑地保全地区促進区域」として位置付けており、矢切の斜面林や、この度の幸谷特別緑地保全地区、通称「関さんの森」もこのエリアに含まれております。また指定方針におきましては、市民活動で守られている樹林地につきましても優先的に指定を行うこととしております。

次に、これまでの本市における特別緑地保全地区の指定状況を簡単にご説明いたします。市の南側から、平成20年に矢切の斜面林を、栗山特別緑地保全地区として約2.0haを指定したことにはじまり、矢切特別緑地保全地区を平成23年に約0.8ha、平成26年に約0.5ha、直近では平成28年に約0.6ha、合わせて約1.9haを指定しております。この栗山・矢切の特別緑地保全地区以外では、この度変更となります幸谷特別緑地保全地区、約1.5haを平成25年に指定しており、現在まで、市内には約5.4haの特別緑地保全地区がございます。今回は、この幸谷特別緑地保全地区に、新たに約0.2haを追加変更するものです。

次に、幸谷特別緑地保全地区の概要をご説明いたします。本地区は、JR新松戸駅より東に約400mのところの位置しております。当該地の南東には一般国道6号、南には3・3・7号が位置しております。

次の資料8ページは、少し高い場所から幸谷特別緑地保全地区の全体を見渡した画像です。黄色い線で囲われているところが、平成25年に指定した区域で、約1.5haございます。そして、今回指定を予定しております区域が、緑色の線で囲われている部分で、面積は約0.2haございます。ご覧いただいているとおり、樹林地がまとまった形で残されており、都市にうるおいを与える貴重な緑であることが分かります。なお、写真左側のコの字型に凹んでいる区域につきましては、居宅や蔵等の建築物がございますので、こうした箇所につきましては、指定区域から除外しております。

次に、指定区域の周辺の状況と今回の追加指定の経緯につきまして、資料9ページの航空画像でご説明いたします。先ほどの都市計画道路の説明時と重複する部分もございますが、当該地は南東に一般国道6号と、小金南中学校、南に3・3・7号が位置しており、二ツ木・幸谷土地区画整理事業が実施された閑静な住宅地に隣接しております。今回の指定の経緯についてご説明いたします。この度、先の議案第2号で説明がありましたとおり、青い実線で示しております市道1地区1086号につきましては、平成24年の整備以降、道路機能や交通量を検証した結果、幹線道路としての交通機能の役割を果たしているとの判断に至り、また、変更となる3・3・7号以北にある、黄色の実線で示した樹林地については、既に特別緑地保全地区に指定されている樹林地であることから、樹林地が連続する形で一団として保全することが可能となり、今回の特別緑地保全地区の追加変更をすることで、優れた景観、市民の健全な生活環境の確保、また自然体験などを通じた環境教育機能など、現在にも増して、都市における緑の機能が担保されることとなります。よって、3・3・7号の変更に合わせ、当該区域の緑地を特別緑地保全地区に追加指定するものです。

次の資料10ページからは、幸谷特別緑地保全地区の現況となっております。

資料10ページの画像につきましては、既に特別緑地保全地区に指定している区域内のものです。左上の画像は樹林地の南側に位置している「関さんの森」の入口です。ここから、自由に中に入り、散策をすることが出来ます。こちらの樹林地は、アカガシ、シラカシ、スダジイ等の常緑広葉樹やイヌシデ、ケヤキ、ムクノキ等の落葉広葉樹の他、スギ、ヒノキ等の常緑

針葉樹、モウソウチク等のタケ類などで構成されております。春になりますと木々の瑞々しい新緑を、また、秋には紅葉などを楽しむことができ、街の中では感じることのできない四季折々の自然を体感できる森となっております。樹林地の中には、木製の遊具も設置されており、子供達の遊び場にもなっております。また、この既に特別緑地保全地区に指定している区域の一部につきましては、松戸市緑の条例における保全樹林地地区に指定しておりますので、維持管理にかかる費用の一部を市が助成しております。

次の資料11ページは、今回追加指定を予定している区域の現況です。上の2枚の画像のとおり、指定予定の区域の南西側の道路に面した区域は生垣やブロック塀で囲われており、その内部には松戸市緑の条例による保護樹木の指定を受けているアカガシやキリシマツツジの古木があります。今回の追加指定予定区域の特徴は、ただこうした木々がある森ということだけではございません。地権者の方がお住まいになる屋敷の、お庭と呼べる部分がこの度の追加指定予定区域の大部分を占めておりますが、ここは活動団体が、「関さんの森」の中心的な活動場所として「自然と歴史にはぐくまれ、人と自然の共生ぶりを今に伝える都市の里山、松戸の原風景」と位置づけ、地権者の好意により、都度、市民に開放しております。こうした森を守り、活用する活動は平成8年頃から始まっており、既に20年以上もの間続いている、大変息の長い活動となっております。

次に、この森全体でどのような活動が行われているのかをご紹介します。資料12ページの右上の画像は、市民ボランティアの皆さんが主催して行っている自然観察会の画像です。上段の真ん中の画像は、子供が木登りをしている画像ですが、この写真を撮った時は、都内から電車で来る保育園の子供達が自然遊びの体験をしていました。他にも、近くの小学生が里山体験に来たり、夏休みには中学生以上の若い世代を対象としたボランティア体験講座が行われており、市内だけではなく市外、県外からも多くの方々が森を訪れ、四季折々の里やまの恵みを体験しております。活動団体の報告書を見せていただきましたが、平成30年の1年間で、保育園が12日、小学校が2日、中学校及び大学がそれぞれ1日と、子供達を対象とした活動の受け入れだけで、こちらのカウントに間違いがなければ、16日もの活動が行われておりました。

こうした活動は、長く民間の助成事業も受けており、市民、企業、森の所有者、行政等、多くの人たちに支えられた森となっています。

また、この森だけでのことではございませんが、本市では平成24年より、里山ボランティアの皆さんが活動している民有樹林地を、森の地権者の協力をいただき、市民に公開するイベント「オープンフォレストin松戸」を開催しており、8回目にあたる今年度は、この「関さんの森」も含め市内19箇所の森が公開され、子供達は森の中で遊んだり、工作づくりを、大人は森の散策や自然観察などを通じて森と触れ、都市に残された森の重要性を感じていただいております。ちなみに今年度のオープンフォレストは、19箇所の森全体で約2,100名のお客様に来ていただいております。ここまでの内容が、特別緑地保全地区の変更の概要となっております。資料13ページは、都市計画の変更内容をまとめたものとなっております。議案第5号の議案書の最初のページと同じ内容です。

松戸都市計画特別緑地保全地区の変更につきましては、本市の市街地に残る貴重な緑地を保全することにより、優れた風致又は景観を確保し、住民の健全な心身の保持及び増進を図るために、幸谷特別緑地保全地区を変更前の面積約1.5haに、約0.2haを追加し、変更後の面積約1.7haとするものです。以上が、この度の変更内容となっております。

最後に、都市計画の変更の経過と今後の予定についてご説明いたします。本案につきましては、議案第2号の3・3・7号の変更と同じスケジュールで手続きを進めさせていただきます。本案につきましては、昨年10月の本都市計画審議会におきまして事前説明をさせていただき、千葉県との事前協議の後、今年9日から23日までの期間に縦覧を行いました。縦覧者は2名、意見書の提出はございませんでした。本日の最終審議の後、ご了解をいただければ千葉県知事との法定協議、都市計画決定の告示と進めていきたいと考えております。

以上、松戸都市計画特別緑地保全地区の変更についてのご説明とさせていただきます。ご審議の程、よろしく願いいたします。

会長

ありがとうございました。先程の都市計画課からの説明で、縦覧期間中に意見書が1件あったことですが、そのことについて説明をお願いします。

都市計画課

今日お配りした資料の中に意見書が配布してありますので、ご覧いただきながら、意見書に対しての松戸市としての考え方、また内容等についてご説明させていただきたいと思っております。まず、意見書の主旨としましては、「都市計画道路3・3・7号線幸谷地区の変更について反対である。」という内容です。その理由といたしまして、

1つ目は「都市計画道路の整備について、公平性、公共性が保たれないこと。」

2つ目は「都市計画道路としての構造や速度が連続していない事、また、交差点を中心にカーブが連続して運転しづらいこと。」

でありました。

まず、1つ目にあります「都市計画道路の線形は、全て地権者の意向により曲がりくねる。」「反対があれば都市計画道路の線形を変える前例になってしまう。」という内容ですが、今回の変更は、代替機能を果たしている現存する道路に都市計画道路の役割を担わせる都市計画の見直しに基づくものでありまして、一地権者の意向や反対があるため変更するものではありません。

次に、2つ目にあります「歩道が狭くなっており、人がすれ違いにも困ること。」という内容から先にご説明します。この部分につきましては、すでに地権者との話し合いにより、歩道確保について協力していただけることになっておりますので、歩行環境は改善されることになります。また、「交差点内で道路附属施設への接触事故も起こっていて非常に危険な状態である。」という内容ですが、この事故は、今回変更する区間の事故ではなく、その北側の交差点内での事故であり、これをもって、この区間が「非常に危険な状態である。」との認識には至っておりません。

また、線形につきましては、交通管理者であります千葉県公安委員会と協議も整っておりますので、安全は確保されているという認識でおります。

今回の変更は、先程議案説明の中で説明させていただきましたとおり、国や県からも、都市計画は、社会経済情勢の変化を踏まえ適時・適切な見直しが行われることが望ましいとされており、代替機能を果たしている既存の道路に、都市計画道路の役割を担わせるための見直しで

ある事をご理解いただきますようよろしくお願いいたします。

以上、説明となります。

会長

ありがとうございました。それでは、審議に入りたいと思います。議案第2号から第5号について、ご意見、ご質問等があればお願いします。

委員

基本的に、全面的に賛成です。すばらしい計画だと思います。緑は、全国的にも多分この松戸市内でもどんどん減ってきていると思います。その緑を残していくという観点から、そして松戸市道1地区1086号を別に壊すというわけではなくて、交通事故もなく安全に運行されていることで、この道路を引き続き使っていき、更に緑地も保全できるということで、大変すばらしい計画だと思いますので、全面的に賛成いたします。

それから、都市計画道路の公共性、公平性が保たれないということでもありますけれども、都市計画道路の変更については、都市計画課からお話がありましたが、国の方針としても、社会経済情勢をみて、その変化によって変えていくことも必要であるということが望ましいといっています。当然だと思います、何十年前に決めた計画をそのままやらなければならないということはないと思います。そして今緑が減っている、どんどん減っている中で、こういった緑を保全して行こうという市の姿勢は本当に誠にすばらしい。私としては、まだまだ特別緑地保全地区が少ないと思っています。松戸市内に緑地が5.4haしかないということは、本当に一部分ですね。江戸川の斜面の台地の部分の全体が、緑地ゾーンとして決められているということでもありますから、これからも引き続き特別緑地保全地区をどんどん増やしていただきたいと思っています。以上です。

会長

はい、どうもありがとうございました。では、次の方。

委員

高度地区のところを確認し損なっていたのですが、指定なしというのはどう理解をすればよろしいのか、説明をお願いします。

都市計画課

高度地区指定なしという話なのですが、先程言いました低層系の住居専用地域には高度地区を指定しておりません。松戸市内には、第一種低層住居専用地域及び第二種低層住居専用地域があるのですが、その地域については絶対高さ10mという基準を定めておりますので、もともと高度地区を指定しなくても絶対高さ制限がかかります。また、低層系の住居専用地域には北側斜線の斜線制限もかかりますので、あえて高度地区を指定しなくても斜線規制等が満足されているので、高度地区は指定しておりません。

委員

わかりました。ありがとうございます。今すぐわかりましたら、松戸市内の緑被率の確認をさせていただきたいです。都市には3割の緑地を切ると非常に住みにくくなるということが、世界的文献等で明らかになっているそうです。私は文献自体知らないのですが、聞いたことがあります。おそらく松戸市の緑地は3割ぎりぎりではないか、あるいは切っているのか、本当にぎりぎりだと思います。そういう意味でも、私は「関さんの森」の地権者が、自分のところだから守りたいと言ってきたわけではないと理解しています。松戸市、あるいは周辺の色々な人々の財産として、この豊かな自然環境を残して欲しい、活用して欲しいという風に言ってきたはずです。地権者は、短期的な経済ではなく、非常に長期的な視野で考えてきた方だと思っていますので、この変更により緑地を残すということは、私は非常に意味があると思っています。そして、緑被率については、緑推進委員会で絶対に守っていくと決めているはずです。そのあたりの説明をお願いできたらと思います。

みどりと花の課

はい。先程、緑被率3割というお話をされていましたが、松戸市では平成27年度調査で緑被率34.4%でございます。ただ、緑被率というところについては、最近になり、緑が多い、少ないという目安にはしづらいという話が出ております。それは、今、空き地等が増えておりますが、緑被率では空き地の緑もカウントされてしまいます。ですから、現在、緑の基本計画の策定中ではありますが、緑被率という数字はデータとしては記載しますが、目標値等の設定に使う予定は今のところございません。ただ、緑を守っていこうというスタンスに変わりはありません。

委員

ありがとうございます。本当にこれからは、木を一本切るにしても慎重になるべきだと思います。皆さんご存知のように、気候がこれだけ変わってきています。これは世界中で、自分のところくらいはいいだろうと開発してきた結果だと思います。私たちも、本当に地域から緑の保全について考えていく時代になっていると思いますので、私は、全面的に賛成です。以上です。

会長

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

委員

私は、安全性の観点から、少し確認をさせていただきたいと思います。今、実際の都市計画決定されている3・3・7号の幅員と、暫定市道といわれている市道1地区1086号の幅員はかなり違うような気がしますが、そのあたりはいかがでしょうか。

都市計画課

現在、都市計画決定されている道路幅員は18m、暫定市道1地区1086号の道路幅員は13.5mで整備されております。

委員

わかりました、ありがとうございます。それと、先程の説明の計画交通量のところをもう一度ご説明をお願いしたいのですが、一般国道6号の北側にできるテラスモールが出来上がった後の交通量も含めたお話をしていただいたと思いますが、そのところをもう一度詳しくお願いいたします。

都市計画課

先程、テラスモール及び新松戸東側の区画整理が整備されたことを入れた計画交通量としては9,600台になります。前回の説明では、テラスモール等を含んでいないかたちで、計画交通量が8,900台と説明させていただきましたが、今回は9,600台になります。

委員

わかりました、ありがとうございました。そうしますと、計画交通量が9,600台というのはその後の将来の交通量も含めてということになると思いますが、実際もうすでに平成30年度時で約14,000台ということは、計画交通量自体の信憑性が非常に低いという感じがしませんか。まだテラスモールができていないうちに、この交通量というのは、かなり信憑性が疑わしくありませんか。

都市計画課

都市計画道路の計画交通量はフルネット、つまり都市計画道路が全て整備された状態で、その道路にかかる交通量を示しております。ですから、市内の道路が全て整備された後の交通量として、9,600台と出させていただきます。全ての道路が整備されるまでは、一部道路に負担がかかるようになるかと思えます。

委員

そうしますと、9,600台という数字は何年後の話になるかはわかりませんが、そういう数字であるということは確認、認識させていただきました。

今後、安全性というところで心配をしているところがあります。やはり一般国道6号の向こう側にできますテラスモール、これができることにより、テラスモール側からの交通量がかなり増えるという予想の元、道路改修もしないといけないということで、我々も今回の予算を認めましたが、はっきり言わせていただきまして、反対側の新松戸方面からくる道路については全く改修等の用意をしておりませんよね。交通量がますます増える可能性が十分にありますので、その際には対策をしなければならないと思います。そうなりますと、今後この道路については、現状の幅員のままで1車線増やすという必要性がかなり出てくるのではないかと思います。その際、幅員が18mであれば車線を増やすことは十分に可能かと思いますが、カーブのところの13.5mでは3車線は不可能ではないかと私は思っております。そのあたりの安全性については、これが計画道路で、私はいいのかなという、そのような不安があります。そういう安全性の面についての不安が1点目です。

それからもう1点確認をさせていただきたいのですが、暫定市道といわれる市道1地区1086号という曲がった道路になったというこれまでの経緯、議案とは直接関係ないかもしれま

せんが、こういった曲がった道路になった経緯というものがあります。これを今日来ていただいている、委員の皆様の中には知らない方もいらっしゃると思います。実際関係ないので、説明する必要がないと言われればそれはそこまでなのですが、私は非常に、今までの経緯というものも大変必要ではないかと思っておりますが、説明しておりませんよね。必要ないと思っておりますか、教えてください。

道路建設課

これまでの過去の経緯につきましては、予算委員会等では各議員さんに対しまして、質疑の中でご説明等はさせていただいております。この経緯につきましては、今改めて説明をした方がよろしいのでしょうか。

委員

私の方で説明しますので、違っているところがあれば言っていただければ結構です。まず、この都市計画道路が曲がってできている経緯というのは、都市計画道路の事業認可があり、事業が始められたわけですけれども、用地取得の交渉に当たりまして「関さんの森」のこの場所については地権者がずっと反対をされておりました。数十年にわたり反対をしていたために、なかなか開通ができなかったということです。そこで、市民の方からもたくさんの陳情・要望をいただきまして、なんとしても道路を通して欲しいということで、前の市長が収用委員会へ収容の適用を受けるために申請をし、もうこれ以上待てないということで、強制執行の手続きを始めたわけでございます。強制執行の手続きを始めた途端に、「関さんの森」の地権者は、自宅をよけるような、現在のような暫定市道という案を市に持ちかけてきました。我々議会としても、あくまでも暫定市道であればと、議会としても予算化することを認めてきた経緯があります。ですから我々としては、将来は安全性も含めて直線である都市計画道路を通すことを私の会派としても一貫して主張してきたこととございますし、そういった予算を認めたという理解をしております。ところが、今回の暫定市道を都市計画道路に変更するということは、松戸市と地権者の間で覚書を交わされていたということ、それに従って行う事業であるとお聞きしました。この覚書については、議会にはなんら報告はありませんでしたし、最近わかってきたこととございます。やはりこの覚書があったということが、非常に問題ではないかと私は思っております。そのような観点から、私としては、今後このような公共事業において、最後まで反対することによって、地権者の思い通りになるということを経験することがあれば、公共用地取得に協力しない人が増えるのではと大変危惧しております。今後、新松戸東側の土地区画整理事業についても、その辺をもって大変危惧しております。今回の内容については、少し認めがたいかなという思いがあります。以上です。

道路建設課

今〇〇委員からご説明ございました内容の中で、松戸市といたしましては「関さんの森」の地権者側と4本の合意書、覚書等々を結んでおります。その中で、最後に〇〇委員が申しおりました、新設市道の引渡し及び都市緑地保全に関する合意については、議会における一般質問等の中で、覚書に関する詳細の内容、双方のメリット等についてはお答えしてございます。それに先立ちまして、平成22年3月の議会及び幹事長会議においても、当時市長が新設市道

の供用後、都市計画道路を担う主要な幹線道路としての機能と、生活道路としての機能を将来に渡って果たせるかどうか、実態を見極めながら検証して参りたいということで答弁していると思います。以上です。

会長

一応実態をみた結果ということですね。

道路建設課

そうですね。そのように考えております。

会長

〇〇委員は、先ほどのご意見だと、あくまでもこの都市計画道路のまま、いつかは造らないといけないというご意見でよろしいでしょうか。

委員

そうですね。やはり、なぜ今、変更するのかというのがあります。これからテラスモールができて、道路がかなり混雑するような状況、また道路改修も必要になるのではないかということをおぼろげにわかっていながら、今、変更しようということが私はちょっと理解できないということでございます。もう少し待って、状況が出来上がった後にみて、大丈夫であるということになれば、これはまた話も少し変わってくるかという印象があります。なぜ今なのかというところが、ちょっと解せないというところでもあります。以上です。

会長

他にありますか。

委員

〇〇委員と若干同じ立場で、もう少し聞かせていただきたいところがありますので、よろしくお願ひいたします。まずそもそも、都市計画全体の話から、お伺いさせていただきます。都市計画道路というものは基本的にフルネットで整備された時に、この道路にはどのくらいの交通量を流しますという計算の元に成り立っていて、それが先ほど都市計画課よりご説明があったとおり9,600台/日ということでもあります。つまり、他の都市計画道路が整備されなければ、ここは解消されないというのが大前提なのです。それにも係らず、先程のお話では1日に約14,000台も通っていて、これが事故なく通っているから問題はないということでは、それは元々皆さんがやっている仕事とは全く逆の話であって、むしろ皆さんは9,600台/日に近づけるために、他の道路を全部整備していき、そこで道路の安全性や通行性等を高めていかなければいけない、それが皆さんの都市計画の仕事だと思います。まず9,600台/日というのは、いつ、どこの道路が全部完成したら実現するのでしょうか。都市計画道路の全体の整備率と、3・3・7号に係る都市計画道路の整備率を個々に出していただきながら、その見込みについて教えてください。

都市計画課

具体的に、都市計画道路全部がいつ出来るか、今のところはっきり何年というのはちょっと申し上げられないというのが現状でございます。都市計画道路は、現在約6割の道路の整備が終わっております。そして、先程〇〇委員より考えが違うと言われたのですが、先程の私の説明の中で、誤解があったかもしれないのですが、「現状の都市計画道路3・3・7号の線形で整備する予定は」というところで、今後、まだまだ都市計画道路として整備する箇所がございますので、「関さんの森」の方は暫定市道の整備をしているところから、今回改めて、現都市計画道路線で整備する可能性は低いということで答えさせていただいているということでございます。

委員

例えば、3・3・7号の隣に3・3・6号がありますよね。これも都市計画道路なのですが、まだ整備が途中ですよ。この道路が通ることによって、3・3・7号から通過交通量が分散されて、道路の交通というのは快適になっていくわけなのです。これが都市計画だと思います。先程から、国と県から都市計画道路を見直すよう通知がきているというお話がありますが、例えば、3・3・6号においても、常磐線を渡ってまで完成することはありませんし、実現する可能性が低い都市計画道路はもっとあります。その計算が含まれていて、今、計画交通量をやっているにも係らず、先に3・3・7号から都市計画変更してしまうということになってしまうと、後から見直した時に、もし本当に3・3・6号が完成しなかった場合、3・3・7号に通過交通量の負荷をかけ続けることになるわけです。そういった全体を考えることが、私は都市計画道路だと私は思うのですが、そのあたりはどうなのでしょう。

都市計画課

3・3・6号は、確かになかなか整備が進まないという話はあるのですが、都市計画的には、ぜひとも必要な路線でありますので、将来的に整備したいと思っております。

委員

ですから整備ができる、できないという実現の可能性も全体的に含めた中で、ここは都市計画道路として見直していきましようというのが、私は国と県がいつている通知の内容だと思っています。そのあたりの検討をする前に、個々の路線の都市計画変更をするというのは、私は木を見て森を見ないということだと思っています。

会長

委員がおっしゃっていることをちょっと考えますと、快適な交通のために3・3・7号の幅員を拡げないといけないとおっしゃっているのですか。

委員

幅員を拡げる、拡げないという話は現実的な問題になってくると思いますが、例えば3・3・7号については交通量調査をして、現時点でもうすでに増え続けていることがわかっています。おそらくこれから先、北千葉道路も・・・

会長

いやいや。道路の計画容量というのは、計画どおりの交通量になったから混雑するということが必然的ではなく、その交通量が入っても大丈夫だと計算をしているだけなので、それよりたくさん走っているから混雑しているという話では全然ないと思います。

委員

要は先程言ったように、今は1つの路線に負荷をかけ続けているわけです。それを分散させるために、都市計画道路を他に整備したり、計画しているわけですよ。ただ、先程言ったように今の時点で都市計画道路の6割、残りの4割はまだ未整備です。なので、4割の部分をきちんとどうしたら整備できるのかを検討いくのと同時に、整備できないものを見直していかないと、最終的に市内でどのくらいの都市計画道路が整備されて、そしてそれが3・3・7号にどういう影響を与えるかということがわからないわけですよ。最初にやるべきことはそちらであって、1個1個の個々の路線から都市計画変更をしていたら、先程の公平性や公共性の問題で、これから都市計画道路が整備できなくなるのではないかと申し上げているのです。

会長

他にいかがですか。

委員

ちょっといいですか。〇〇委員は、全体をみて都市計画道路を計画しろとおっしゃいますけど、そもそもこれから人口減少社会に向かっていくと言われているわけでありまして。交通量がこれからどんどんどんどん本当に増えるのかという問題もあるので、これを踏まえた上でこれからもっと先まで考えて計画するべきではありませんか。街づくり全体としても、やはり矢切の耕地の問題においては、松戸駅周辺や新拠点ゾーンの開発という話もありますが、一方で「矢切の耕地は守っていくべきだ、松戸の財産として守るべきだ」という視点が、市長の諮問機関である街づくり委員会からも示されているわけです。やはり、なんでもかんでも車優先で道路が走りやすければいいということを中心に添えるのではなくて、これから人口減少社会に入り公共事業も維持できなくなっている、再編しないといけないと言っている中で、道路だけは今までどおり整備していけば、この部分の交通量が増えるのではないかと申すことでは、街づくりとしても、街づくりの観点からしても、やはり問題ではないかと私は思います。なぜ今この地域の変更なのかということに対しては、今だからこそ必要なのです。この貴重な、わずかに指定されている特別緑地保全地区に隣接する貴重な緑地です。これは、保全地区に指定すると、先程みどりと花の課の説明にもありましたが、行為の制限がかかります。地権者にとってはむしろ不利となります。売却したら、おそらく億という単位のお金が入るのではないかとお考えられます。それをあえて地域の皆さんのために、そして将来のために残していきたいという事で、提供しているわけです。むしろ、地権者の方は自分の利益ではなくて、まさに私達のために、そして未来のために、松戸市のために、ここを提供しているのではないのでしょうか。私はそう思います。

会長

では、少し学識経験者のご意見はいかがでしょうか。

委員

このミクロな都市計画の変更の問題と、マクロな全体の都市計画の問題と少し分けて議論しないと、ここの変更の問題だけで、全体の問題を議論するのは難しいのではないかと思います。マクロな議論も非常に重要なのですが、これはおそらく市だけでは収まらない議論で、非常に広域的な将来交通を、路線ごとの分担をするというようなことを本格的に検討しなければいけない。おそらくこれはどこかでやらなければいけないと思います。ただ、日本中で都市計画道路の整備率はおそらく6割程度で、100%になるということはほぼ見込まれないので、先ほどから出ているように、都市計画道路の見直しの問題が提起されてきています。特に、こういう歴史があるようなところを通っているものとか、自然を通っているようなものに関しては、もう少しバランスの中で考えるべきではないかと思います。そしてもうひとつ、都市計画制限がずっとかかっているというので、将来的に長期未着手であることが確実となっているものに、ずっと都市計画制限をかけてしまうと、逆に損害賠償の訴えを起こされる場合があるわけです。こういう問題があるので、特に人口減少に移っていくようなタイミングで、もう一度都市計画道路を見直すべきではないかということが、国の方で言われるようになってきたのでそういう議論があるわけです。そこはそこで議論をしないといけないし、市としても議論しなければいけないと思いますが、この問題はもう少しミクロな問題で、現実に代替道路の市道1地区1086号ができていて、その代替道路を都市計画道路に変更することを、ある程度の時間的余裕の中で検証した結果、今のタイミングで変えるのはいいのではないかという提案だと思います。それはミクロにみるとそれ程問題ではなく、合理的であると思います。今の市道1地区1086号を潰してまで、都市計画道路を整備するというのは、普通に考えても全く合理的ではありません。それともうひとつ、以前、地権者が反対したのはおそらく緑地の保全ということだと思いますが、そのことがないがしろにされているのであれば、個人の意図だけで議論したように思えますが、特別緑地保全地区に指定されていて、先ほどの話のように非常に厳しい規制がかかっております。規制がかかっている分、相続税の減免措置もありますのでマイナスだけではありませんが、都市計画的に緑を守るということが担保されているということは、単に地権者個人だけの問題ではなくて、緑の保全として考えてくれているのではないかと思います。その意味で言いますと、私はミクロにみますとそこまで問題視する必要はないのかと思います。ただマクロな問題としては、まだ問題が解決しているわけではないので、きちんと市としてマクロな問題に対して提起していただかないと困りますし、これで終わりというわけにはいかないと思います。というように、ミクロとマクロの議論を若干分けないと、この3・3・7号の都市計画道路線の変更の問題に、全ての都市計画道路の問題をここで議論するというのは、難しいのではないかと思います。以上です。

街づくり部

まず、〇〇委員の方からご指摘がありました、フルネットで物事を考えていて、今現実的に一部未整備となっているのではないかというお話でございます。それで、3・3・6号について

て非常に難しいところがあります。そういうものをないがしろにして、まずこの3・3・7号の都市計画の変更から着手するのはいかがなものかというようなお話であったかと思えます。確かに、3・3・6号につきましては、非常に難しい路線でございます。JRの部分をどのような構造でやるか、というところは非常に難しいところではございますけれども、3・3・7号の交通量の解消につきましては、そうは言いましてもJRを超えて、3・3・6号、3・1・2号の都市計画道路の整備が基本になってくると思えますので、そこは我々としましては、頭を使ってやっていきたいというように考えております。それから、交通量が今約14,000台/日ありますので、車線を増やす可能性もあるのではないかというようなお話があったかと思えます。実際には、この路線のすぐ北側にJRを横断する部分がございます。こちらは現在、2車線でぎりぎりの幅員しか取れない構造になっています。さらにその先の大谷口本城大橋、新坂川を渡河する陸橋でございますけれども、これにつきましても車線数を増やすことが難しい、ある意味不可能という構造になっているわけでございます。ですので、車線数を増やすという議論につきましては、今回のこの地域のこの場所においては、非常に難しいと考えております。それから、〇〇委員の方から、将来、今人口減少社会の中にあるというようなお話がございました。たしかに、計画交通量というのは、パーソントリップ調査というものを10年に一度行っておりまして、平成30年にパーソントリップ調査をやったところでございます。その結果につきましては、まだ示されてはおりませんけれども、おそらく今後20年の交通量については、減少に向かうのではないかというような話があることは事実でございます。それを踏まえた上で、とは言いましても都市計画道路の必要性、重要性というのは非常に大切なものであると我々も認識しておりますので、そのあり方については、慎重に議論していきたいと思っております。それから〇〇委員から、この部分だけで、全体の物事を考えるのは非常に危険であるというようなお話がございました。たしかに、我々の方も都市計画道路の見直しということで、全体的な検証はしているところでございます。そこで、必要なもの必要でないもの、そこをきちんと見極めて、今回は3・3・7号のお話ですけれども、今後、その都市計画道路の見直しにつきまして、またこちらの都市計画審議会の方にご審議していただければというように考えております。以上です。

委員

ありがとうございました。おっしゃったとおり、マクロとミクロを分けて考えなくてはいけないということで、私はマクロの方からお話させていただきましたが、例えば3・3・7号という路線自体が、本当に松戸市の骨格を担う道路になっていくことは間違いないというわけです。これから北千葉道路に接続も予定しているし、おそらく松戸市の中でも交通量が減らない道路であると私は考えています。そういった中で、やはり他の都市計画道路でも、地権者の方は権利制限されていて大変な思いをされているとお話されていましたが、他の都市計画道路の何十人も何百人という地権者も既に権利制限されています。そういう都市計画道路を、最初にきちんと手当てをしなければ、本当にこれから先、都市計画道路の整備はできますか。できなくなると思えます。むしろ、地権者は市に協力してくれなくなってしまいます。そういったことを考えたときに、きちんと市として、全体の都市計画道路の見直しを終わらせた段階で、今回の変更の議論をすべきだと私は思います。ですから、先ほどから都市計画全体での話をさせていただいているのであって、この都市計画変更は今やるべきことではないです。

会長

わかりました。他の方いかがですか。まだご発言ない方、ぜひ。

委員

先程の執行部からのお話の中で、道路の車線を増やすという話で、私が申し上げたのは、そんな遠くまで車線を増やすという意味ではなく、今現状混んでいるといわれる変更箇所付近の車線を増やすという意味で言いました。そこが少し、齟齬があるかと思いましたが、訂正させていただきたく、お話させていただきました。

委員

先程の覚書の議論がありましたので、覚書の議論だけさせていただきたいです。都市計画決定というのは、都市計画審議会で決定しているわけですよ。このように過去から今日までずっと委員により決定していますよね。それが、都市計画変更することを覚書で約束されることが有効なのですか。先程、議会では質問等に答えていますとおっしゃっていましたが、都市計画審議会には覚書について、報告等されたのでしょうか。

道路建設課

先程申し上げましたように、覚書等は4本ございます。最後に結んでおりますのが平成22年3月30日付け、新設市道の建設に伴う緑地保全に関する市の協力についての覚書で、今回の都市計画変更に至る内容について、触れさせていただいているものでございます。この中で、都市計画変更についての記述、約束事についてどのように書いてあるかということですが、**「新設市道が幹線道路としての機能が確認できた後に、都市計画変更、目標は平成26年度に向けて努力する」**という文言でございます。その後、なぜ今日といたしますか、今回のご提案に至ったかというところでございますけれど、安全性の確保として、歩道の幅員の確保等ができた段階でということで、ご提案をさせていただいたということでございます。以上です。

委員

その覚書が交わされた時に、当時の都市計画審議会には諮られたのでしょうか。

道路建設課

今の段階では、私の方ではそこまでは把握しておりません。申し訳ございません。

会長

市役所には行政として、都市計画の案を発議する権限があります。

委員

その権限云々のこともあるのですが、行政は土地を確保するために、色々な時に、色々な場面で覚書を多く結んでいますよね。今のところ法廷上は、基本的に覚書には議会の議決や承認は必要ないとあります。しかし、大事な都市計画道路の変更ということについてまで、覚書で

決められるのかという話になりますし、そうすると、委員としては覚書を見せろという話になりますよね。そう思いませんか。当時の市長と地権者の2人だけで都市計画決定しているわけではないのですから。都市計画を決定する場が、都市計画審議会ではないのですか。

道路建設課

当時の細かい協議の経過については、あくまでも書面上残っている記録を元に我々としても、判断するしかないところもございませうけれど、都市計画審議会の委員の皆様は、このような努力目標に関する覚書を結びますということをお伝えしたという記録は残っていません。ただ、繰り返しになりますが、議会の一般質問等において答弁をしたりとか幹事長会議において当時の市長が、新設市道の供用後、都市計画道路を担う主要な幹線道路としての機能と、生活道路としての機能を将来に渡って果たせるかどうか、実態を見極めながら検証して参りたいということで、答弁しておりますし、同様のことについて、幹事長会議において、このような覚書を結ぶということでご報告させていただいているということが記録としては残っています。

委員

議会は議会。ここは都市計画審議会です。民間の委員は、皆さん議会に在るわけではありませぬ。そこは少し考えないといけなぬと思ひます。

会長

はい。ではこの議論はよろしいでしょうか。

委員

一言だけよろしいでしょうか。「関さんの森」のことについては、道路に反対する地権者側と市で、相当色々なセッションがあつたと思ひます。最終的には当時の市長が地権者の方と歩み寄つたというか、そのように私は聞いております。やはり、なぜ今なのかというところなのですが、暫定道路といつても現実的にここが道路として使われていて、道路をまっすぐにするためには、たくさんのお金をかかるといふこともあります。例えば世界の流れで言ひますと、パリ市では時速30kmの制限があります。車と歩行者と自転車が、それぞれ共有して安全に暮らしていくといふことを、今世界の都市は目指し始めています。そういうことを考えても、松戸市でそれがすぐできるかどうかはわからないけれども、車を優先に安全にといふことであれば、ドライバーの方も少しの不便は許容していくべきではないかと思ひるので、暫定的に、現実的にこの道路が使われているところをみると、今回、都市計画道路として変更するのは全く問題ないと思ひます。以上です。

会長

はい。どうもありがとうございます。他に、いかがですか。皆さん大体固まつた意見をお持ちなのですが、少しでも歩み寄れるところがあればと思ひます。

委員

覚書について、〇〇委員は疑義を唱えていらつしやいますけれども、決して市がこつそりや

ったわけではなくて、議会の質問にもちゃんとお答えになっているということでありまして、それまでの経緯というのは、委員の皆さんもどうしてこの道路はこのように曲がったかというのは、多分ご存知だと思います。決して松戸市がこそこそやっているというわけではありませんし、議会もちゃんと通っているわけですから。

委員

通っていません。

会長

答弁ですね。

委員

答弁、一般質問ですか。答弁で、答えているということでもいいと思います。その覚書に基づいて、この検証をして、今ここで皆様にお示しをしているということでもありますから、なんら手続き上は問題ないと私は思います。以上です。

会長

はい、どうもありがとうございます。他にご意見はいかがですか。あまり会長が意見をいうのもあれかもしれませんが、先程、〇〇委員からマクロとミクロをちゃんと分けて考えた方がいいのではないかとお話がありました。マクロの部分というのは非常に不透明なことも多く、これから自動運転とか色々なことが始まりますし、交通はどうなるのだろうかというところは、かなり不透明なところがあります。マクロな計画というのは、どこまで本当に計画し切れるのか。それほど、交通工学も交通計画も技術が進んでいるとは思えませんので、そこはやはり、どこかで人間の判断が入らざるを得ないだろうと思います。その時にはやはり、どこを通すか等を含めて議論にならざるを得ない、具体的にですね。今回のお話は、あくまでもミクロのレベルのお話だということで考えますと、1点目は都市計画道路のネットワークそのものに、現在想定している都市計画道路のネットワークそのものに影響を与えるものではないというようにまず判断できるのではないのでしょうか、それで2点目は曲がっていることに対する安全性の問題ですけれど、これに関しましては先程の覚書にもありましたが、何年か実際に運用してみても検証してきたという経過があります。それから、反対の意見書の中で、個人の意向で都市計画が動かされるのはよくないというお話、ご指摘がありましたが、この辺りに関係して言えばやはり非常に貴重な緑地であるということがあり、その後都市計画で特別緑地保全地区に指定しているわけでもありますので、その点は個人の意見で都市計画を変えたという批判は当たらないのではないかと、私はそう思います。私が今言ったことに対してご意見があれば伺って、なければ採決にというようにしたいと思いますが、いかがですか。

委員

1点だけよろしいでしょうか。ミクロのところでは議論をフォーカスするという事は、このような都市計画の変更は、たぶん20年くらい前までほとんどできなかったと思います。都市計画道路の計画速度があり、アールが決まっていますので、このように急にアールを変えると

というのは、ほとんどできなかつたですし、やっではいけないと言われていました。もう少し、地域の具体的なニーズの中で、優先するべきものがあつた時に、都市計画を変えても良いのではないかというのが、計画の考え方がここ20年間くらいで非常に大きく変わつてきていると思います。ですから、他の事例があります。実はこれだけではなく、都市計画道路を無くした事例等もたくさんあるわけで、普通でしたらネットワークが途中で切れるとかといったあり得ないところも切れたりしています。それは計画を立てたときには、まだそれほどニーズが高くなかつたようなもの、例えば歴史的な街並みが残っている地域等、30年、40年前には誰も評価していなかつたものが、後の時代で起きてくるようなものを、どう考えていくかというところです。それまでは道路は100年の計なので、すぐに変えてはいけないという考えであり、これは真実の部分が多いのですが、でも微調整を行う事も意味があるし、そういう時代になつてきたという部分もあります。ですから、前向きに捉えると、そういうものをきちんと松戸市も受容しながら、計画を両立させようと努力しているといった結果だともみえるので、そのような大きな歴史の流れというのを評価してみると、単にかつてあつた都市計画道路を変える事に、それなりの意味も持たせる事ができるのではないかという感じがします。日本全体の都市計画に関するスタンスが変わつてきたという意味からすると、その中にも位置付けられるのではないかという気がしています。

委員

委員の皆様の様々な意見を聞かせていただきました。参考になるかわかりませんが、県につきましては、松戸市域内を含めて、都市計画道路となつている県道の拡幅に協力していただいています。このような緑地と都市計画道路が近接している地域は、県内にも多くございます。このような中で、〇〇委員もおっしゃっていましたが、そもそも都市計画道路の暫定計画であれば、今後どのように都市計画を見直していくのか、というご意見もあるかと思ひます。たしかに県の事業では都市計画道路の幅員はそのまま残しているが、暫定供用、将来形の過程の中で見ていきながらという形で事業を進めているところがございます。各地域で、色々な課題がある中で、基本的には道路のネットワークを確保していく、安全安心なまちづくりに寄与していくという形で整備を進めているのが現状でございます。

この3・3・7号につきましては、松戸市の幹線の都市計画道路というところでは、地権者のご協力を得ながら開通する事ができたという事はいい事だと思いますし、執行部の方から説明を受けたのですが、安全性はどうなのか、交通量が多い少ないだけではなく、車の流れや線形で問題があるのかという話も伺わせていただいた中では、道路構造令においても余裕があるというような事を聞いております。ただ、〇〇委員がおっしゃつたように、交通量推計は都市計画道路全体で行うといったところもございまして、そのようなところにつきましても、執行部から今後、参考程度でも構いませんので、お話をお聞かせいただけたらと思ひています。今回の案件につきましては、現都市計画道路の幅員より、部分的に幅員が狭くなるという所でございます。道路の流れとしていうお話もありますが、ミクロな考えでいきますと、地域、或いは学習の場といった今後必要なところもある中では、このような事例も止むを得ないかな

と思います。一方県事業としては、やはり都市計画道路の幅員ありきで事業を進めております。矛盾しておりますが、都市計画道路の整備には両面があるということ、意見をさせていただきたいです。

会長

ありがとうございます。まだご発言無い方。

委員

マクロやミクロの専門家ではないので、わからないところもあるのですが、物事を進めるには感情というものが含まれます。私もこの千駄堀を抜けた常盤平で生まれ育ちましたけれども、子供のころから、なぜあそこの道路が通らないのか、ということをお子ながらに大きな問題になっているという事は認識しておりました。子供の頃から、あそこはT字路になって通ってないと思いながら生活してきているところがあって、地元の困難さの一つとして、都市問題の一つとして認識していました。その時に、強制執行という大きなやり方で、この問題を打開していこうという動きが市に生まれたという事がある、これは色々な方に聞いたのですが、おそらく強制執行がされていたら、許可されていたと思うのです。その時に、都市計画決定通りの道路ができたのだらうと思います。暫定市道という言葉が松戸市民の多くが捉えたときに、これはいつか都市計画道路線に戻すという意味の暫定だ、というように今日までイメージしていたのだと思います。前市長と地権者が、現場でどのような具体的なやり取りが交わされたかは存じ上げませんが、多くの方の暫定市道というイメージというのは、「今はできないけれども、都市計画道路としての本来の形に戻す」という意味の暫定だと思っています。これが色々なチャンスになったり、今後調整させるための1つのきっかけになるのかもしれないという指摘に関しては、同意できる場所もあるのですが、1つとしては、この3・3・7号を通すか通さないかという事に関しては、多くの松戸市民の色々な大きな思いや禍根を残してしまったということは事実で、その都市計画の変更をするというタイミングが今、という事に私は大きな違和感をもちます。私は100対0でどちらかというのではなく、49対51という事で、今回の事は非常に悩んでおります。悩んでいる理由として、感情的なお話をさせていただいて恐縮なのですが、例えばかつて起こった3・11東日本大震災のような事がまた起こったときの道路の安全性等、〇〇委員が言うように3・3・7号はこれから松戸市の骨格的道路の役割を背負っていく事は確かでしょうから、大きな災害等、現状が大きく変化せざるを得ない時にも、道路の安全性が担保できるのかということまで専門家の意見をきいて検討し、その上で都市計画変更が今だと判断したということであれば、もう少し安心できます。しかし、そういった意味では少し失礼かもしれませんが、今回の都市計画変更に関する説明は、丁寧ではないなというような気がします。今という時点でこの変更を行うという事に対しての関係各所に対する松戸市の姿勢を示す、考え方を示すという意味で、非常に戸惑いを覚えています。

るというのが私の認識です。以上です。

会長

お悩みになっている事はわかりましたけれども、という事はこのまま都市計画線を変えないで現在の都市計画線のまま道路を整備するという事もありえるというご意見なのですか。

委員

そうです。揺れながら、私は都市計画変更しない方がいいかなと。採決はこれからでしょうから、そういうように揺れながら、私は都市計画変更しないという方の意識を強く持ちます。私の中に、不安とかわからない点がたくさんあるので、決定する事の躊躇に対しての原因が多くあります。災害時等の安全性の検証が足りないという専門家もいたので、私は専門家同士の中で意見が分かれる事に、自分の意見をどちらに持っていくのか非常に悩みます。

会長

わかりました。他にいかがでしょうか。特にご発言もなければ採決にしましょう。よろしいですか。それでは、だいぶ時間も経ちましたことでもありますので、ご意見、ご質問、その他ないようなので、ここで質疑を打ち切りまして、採決を致します。関連する議案ですので、議案第2から第5号まで一括で採決したいと思います。それでは、議案第2号「松戸都市計画道路の変更について」、議案第3号「松戸都市計画用途地域の変更について」、議案第4号「松戸都市計画高度地区の変更について」、議案第5号「松戸都市計画特別緑地保全地区の変更について」、賛成の方は挙手をお願い致します。

委員一同

賛成多数

会長

議案第2号から議案第5号は9名の賛成多数で可決致しました。以上で、議案の審議は終了となります。