

第9回総合計画審議会議事録

1 開催日時 平成21年10月9日(金)
午後6時00分から午後7時45分

2 場 所 市役所4階 委員会室

3 出席者(14名) 敬称略

(1) 審議会委員(委員の構成)

浅見 泰司	(学識経験を有する者)
内山 久雄	(学識経験を有する者)
加藤 良則	(学識経験を有する者)
松浦 尚二	(教育委員会の委員)
大塚 侃	(農業委員会の委員)
海老原新蔵	(公共的団体等の職員)
中山 文男	(公共的団体等の職員)
山崎 秀雄	(公共的団体等の職員)
新保 國弘	(市民公益活動団体を代表する者)
山口 文代	(市民公益活動団体を代表する者)
大澤 信弘	(公募の市民)
石井 主税	(公募の市民)
島田 直幸	(公募の市民)
村瀬 義夫	(公募の市民)

欠席委員(4名)

木下 剛	(学識経験を有する者)
久保悌二郎	(学識経験を有する者)
田井慶一郎	(公共的団体等の職員)
増岡 信男	(公募の市民)

(2) 出席職員等

施策担当部課長(施策順)

水道事業管理者	戸部 幹夫
都市整備部長	阿曾 弘

都市計画部長	山下 義博
土木部長	志村 誠彦
みどりの課長	菅原 智夫
まちづくり推進課長	林 雅己
西平井・鱒ヶ崎地区区画整理事務所長	吉岡 郁雄
都市計画課長	小瀧 邦昭
建築住宅課長	石本 秀毅
宅地課長	山岸 勇二
下水道業務課長	大竹 晴樹
下水道建設課長	南雲 嘉弘
道路管理課長	須賀 哲雄
道路建設課長	嶋田 隆一
河川課長	吉田 光宏
経營業務課長	海老原 敦男
環境部長	宇仁菅 伸介
市民生活部長	吉田 康彦
環境政策課長	飯泉 貞雄
安心安全課長	片桐 正男
コミュニティ課長	倉田 繁夫
案件関係職員	
企画財政部長	染谷 郁
企画政策課長	水代 富雄
財政課長	菅原 治
企画政策課長補佐	安井 彰
その他事務局職員（企画政策課）	
主査 大津 真規	主査 渋谷 俊之
主査 大塚 昌浩	主任主事 大塚 健
主任主事 富樫 聡	事務員 近藤 英之

（3）傍聴（0名）

4 議 題

（1）流山市総合計画・後期基本計画（素案）に係るパブリックコメントの意見のまとめについて

（2）意見交換について

(1 節「都市基盤の整備」 2 節「生活環境の整備」)
(3) 今後の予定について

5 配布資料

9月3日送付

流山市総合計画・後期基本計画説明書(素案)

9月18日送付

流山市総合計画審議会委員意見(施策別)

当日配布

流山市総合計画・後期基本計画(素案)に係るパブリックコメント
意見のまとめについて

流山市総合計画審議会委員(平成21年10月1日現在)

6 議事内容

(浅見会長)

ただいまから、第9回総合計画審議会を開催する。本日の審議会の出席状況について、審議会委員総数18名中13名の出席。流山市附属機関に関する条例第5条第2項の規定により、会議成立とする。

続けてご報告申し上げます。本審議会委員の奥田委員におかれては、9月末日をもって教育委員としての任期が満了し、退任されることに伴い、本審議会委員としても退任されることとなった。本日はご出席されていないが、奥田委員にはこれまで本審議会の委員として貴重なご意見を賜り、厚く御礼申し上げます次第である。

後任の審議会委員につきましては、流山市附属機関に関する条例に基づき、10月1日付けで流山市教育委員会委員長職務代理者、松浦尚二様が審議会委員として就任される。松浦委員から一言ご挨拶をお願いします。

(松浦委員)

(松浦委員よりご挨拶)

(浅見会長)

これからの審議にご協力をお願いしたい。本日の審議に入る。

本日の議題は、

- (1) 流山市総合計画・後期基本計画(素案)に係るパブリックコメントの意見のまとめについて
- (2) 意見交換について
(1節「都市基盤の整備」 2節「生活環境の整備」)
- (3) 今後の予定等について

です。

全体の審議時間は最大2時間を予定。事務局から資料確認を、また、本日も前回と同様、行政と意見交換ということで、市から各分野の施策主管部課長・関係課長にもご出席いただいている。あわせて事務局から紹介をお願いしたい。

(安井企画政策課長補佐)

〔資料確認〕

〔職員紹介〕

(浅見会長)

審議に入る。議題1、後期基本計画に係るパブリックコメント意見のまとめについて、事務局から説明をお願いする。

(水代企画政策課長)

〔資料説明〕

(浅見会長)

パブリックコメントの意見について、ご意見やご質問等があるか。

それでは、パブリックコメントの結果については、次回審議会である程度市の考えが入ったものをお示しいただけるとのことなので、とりまとめをお願いします。

続いて、議題の2、意見交換について、事務局から説明をお願いする。

(石本建築住宅課長)

〔資料説明〕

(林まちづくり推進課長)

〔資料説明〕

(吉岡西平井・鱒ヶ崎地区区画整理事務所長)

〔資料説明〕

(小瀧都市計画課長)

〔資料説明〕

(大竹下水道業務課長)

〔資料説明〕

(嶋田道路建設課長)

〔資料説明〕

(浅見会長)

質問した委員から意見をいただきたい。村瀬委員から願います。

(村瀬委員)

20番の位置指定道路については、勘違いをしていた。42条2項だけかと思ったが、1項から4項まで含んでいるということで、難しい事業だが、がんばって行ってほしい。

21番は、ご検討していただき感謝する。

22番は、地区計画と建築協定の関係で、文章を読んだときに疑問に思ったが、市の考え方をみると、こういうことかなとも思いますが、よく分からないところがある。浅見会長のご意見を伺えればと思う。

23番は、ご検討していただき感謝する。

(浅見会長)

地区計画と建築協定は、少々異なる。建築協定というのは民民の協定で、協定を結んだ方はみんな守りましょうという計画。地区計画というのは公法的な計画、都市計画ですから、反対者がいても地区内の人には拘束される計画。通常、地区計画にする場合には、大反対があってもやるということはない。8割がたは同意がないと、なかなか地区計画にしないという現状。ケース・バイ・ケースで、建築協定から地区計画に移せそうなところは移すし、なかなか難しそうなところもある。

(浅見会長)

それでは大澤委員いかがか。

(大澤委員)

TXの開通とともに、積極的にやっけていただいているが、さらに積極的に、都市計画の見直し、具体的には市街化調整区域の市街化への努力をしてほしい。5年から10年のスパンで都市計画、区画整理の見直しをしているようだが、これについても前倒しして、もっと自然環境を残しながら、都市計画の推進を進められないか。これは、市全体としても、自然環境の保全とか、スラム化を防ぐとか、全体的なことを見ていかなければならないということは分かるが、

近所の方、都内にいる友人の話を聞くと、T X 沿線に自分の家族、息子が、市街化調整区域に土地を買って持っているんだけど、買った当時の話ではもっと早く市街化がされるだろということで土地を所有しているんだけど、なかなか家を建てられる状況になってきていない。流山は自然環境が豊かでいろいろな魅力あるものもあるし、家族も住んでいる。条件さえあれば家を建てて住みたい。という希望を持っている人がかなりいるのではないかと考えるわけで、市はどのように考えるか。最終的には県の判断ということになると思う。

T X 沿線の市街化調整区域について、周りに住宅が建っていてその間の虫食いの地域について、どのように考えているか伺いたい。

(山下都市計画部長)

市街化調整区域から市街化区域への見直しについては、現実問題として市としてはT X 沿線整備ということで、市域の5分の1にあたる面積を市街化調整区域から市街化区域に編入したばかりで、その区域の整備を全力をあげて推進している。市街化調整区域を市街化区域に編入するということは、現時点では考えていない。また、これは大きな都市計画になってしまうので、「整備・開発・保全に関する方針」、これ等に基づいて行うことであり、基本計画の10年のスパンの中では、考えにくいことかと思う。

(大澤委員)

前の計画が終わっていないから、ということか。見通しとして、市街化調整区域の部分的なところは、新しい都市計画のときに合わせて一緒に市街化への変更をするということはあると聞いている。

(山下都市計画部長)

縁辺部のちょこっとした出っ張り、へこみだとか、その辺の整序ということではあり得ると思う。ただ、大きく市街化調整区域を市街化区域へ取り込むということは、今現在では考えにくい状況。

(大澤委員)

今現在では考えにくいということは、後どのくらい経てば考えられるのか。

(山下都市計画部長)

時点的なことは、申し上げられない。あくまでも、流山市としては、市域の5分の1にあたる区域を市街化区域として整備することに全力をあげているので、これ以上、市街化区域を増やすということは基本的にない。

(中山委員)

区画整理のことが、計画が進行しているが、日本全国ではすでに700万戸くらいの空き家が出ている。10年後には住戸のうち2割くらいの空き家が出るという。区画整理が進行しているが、保留地処分がかなり下がっていると思う。バブルのときは土地が値上がりして次に値上がりするまで16年かかっている。保留地処分が2分の1、3分の1になっていくと思う。それで続行する、続行するといっても、お金をどこから供給してくれるのか、保留地は足りなくなると思う。今度民主党政権ができて、公益法人2万5千社を無くすと言っており、国会議員も80人減らして、国家公務員の給与を2割カットするといっている。財政のない時期にどこからお金を持ってくるのか。当分保留地の価格は上がらないと思う。最低10年は上がらないと思う。都内でもどんどん工場の空き地ができています。

(浅見会長)

大澤委員の意見とは、逆の意見で、片方は市街化を進めてほしいという意見と、片方はそれができるのか、という意見。確かに区画整理は厳しい状況。基本的に増進率が低いと事業は成立しにくいので、各地で悲鳴をあげている状況で、そうならないように計画していくという以外にないかもしれない。

(山下都市計画部長)

はじめた区画整理はやり遂げなくてはいけないという使命があり、事業担当課で努力している。

(阿曾都市整備部長)

区画整理事業の資金計画ということになる。事業認可を受けたTX沿線整備事業は、平成10年度から11年度に認可を受けているが、経済状況、保留地の処分状況を見極めながら保留地処分単価の見直しをしてきている。当然、処分単価が下がれば、事業費が抑えられるので、その後新たな事業費を確保しなければならなくなる。それを事業計画の中で、マイナスにならないように、いろいろな工夫をしながら、具体的には土地利用計画の見直しとか新たな補助を導入したり、そういうことで減った分を確保して事業が円滑に進むように取り組んでいる。

(大澤委員)

TXの付加価値を高めていくようなことを、今時点では無理としても、将来

的にさらに計画的な都市計画の推進という観点からお聞きしたが、市のほうから説明があったので、理解した。

（新保委員）

今16万人の人口で、あと2万人増えて、その人たちはどこに住むか。市街化区域をTXのときにつくったが、3,528haのうち、644か647haであったが、そのうち終わっているのが何haで、これからあと5年とか10年で面整備をどのくらいまでしていくのか。人口増と面整備はパラレルの関係にあるのかどうか。新しく入ってくる人たちが、市街化区域に編入した所に住んでいくような構想なのか、そういうのはあまり関係ないのか、教えていただきたい。

（阿曽都市整備部長）

TX沿線整備事業について、面積ベースではなく、事業費ベースで各地区の進捗率をお知らせする。平成20年度末で、新市街地地区48.6%、運動公園地区28.9%、西平井・鱒ヶ崎地区51.9%、木地区42.9%となっている。それから、整備された部分と人口の張り付きの関係であるが、区画整理地区の中には、個人が所有している土地と、保留地、施行者が財源とするための土地、処分して事業財源に充てる土地がある。保留地処分については、処分ができればそこに建築ができるが、個人が所有している土地には、それぞれ権利者の計画がある。住宅にする場合もあり、商業施設を建てる場合もある。それは土地によって様々なので、必ずしも事業の進捗が人口の張り付きと整合するわけではない。ただ、いえることは、使用収益の開始というが、整備されて基盤整備が終わった段階であまり長くそれを放置しておく、税金だけがかかってくるので、地権者の方々はできるだけ土地を活用していきたいという考えでいるかと思う。事業の進捗率、事業費ベースでは、ある地区を除いては50%にまもなく到達するが、だからといって事業の進捗が人口の張り付きと整合しないことは申し上げられると思う。ただ、これまでの例で言うと、だいたい、流山の場合、TX以外の部分だが、使用収益が開始されて約20年経過、約80%の定着率があった。

（島田委員）

3ページの2というところ、下水道と合併処理浄化槽のことについて、お答えいただいて分かったが、下水道の維持管理というのは、これからなかなか大変だろうと思う。今後の市の財政にも響いてくることになるので、計画的に、できるだけ効率的にやっていただきたいというお願い。それと、合併浄化槽と

公共下水道の関係については、昔から調整がついているかどうかについては、国の中では下水道が建設省で、合併浄化槽は厚生省に分かれていた。市町村にすれば問題ないと思う。連絡の取り方によって、上手にできていると思う。要するに、両方が無駄にならないように、お願いしたいということ。

(浅見会長)

そういう意味では、連携して、とかそういうのがあったほうが良いか。

(島田委員)

一応、区分けが上手にできていれば良い。それから、3番。道路整備に関して、計画的整備ということで、そういう形でやられていると思うが、自転車道とか、歩行車道、これは今後道路行政の中でも今まで以上に、重要性が増してくる項目であり、これは国とか県とかいうよりも、市町村の役割、それが市の段階で、十分計画的に行われていれば良いが、目に見える形で計画を持っていただければありがたい。特に、自転車歩行車道ということで、独立した道路を作るということは、容易ではない。土地の買収などを伴うものであり、そう簡単ではない。むしろ、車道に付随するもの、あるいは、その他道路という扱い。既存の里道という形であったものを有効に活用しながら、市内全域が何らかの形で、地域の人が駅まで、あるいは学校まで、あるいは買い物、あるいは病院、あるいは公園、そういうような所に到達できる、あるいは散歩もできるような、自転車歩行車道網として、有効に整備できていければ良い。特に、この場合、自転車も、歩く人も、どこか通って行けるが、たまに危ない所がある。そういう急所のような所を、改良なりをちゃんとやっておくと、それほどお金もかけずに良くなったなという感じになると思う。急所と言ったが、例えば私が感じたのは、富士見橋について、それから八木南橋、八木中学のほうから下っていくところだが、あの橋の周辺というのは危ない。歩行者や自転車には、怖いところ。例えば、そういうようなところの改良、改良ではなくても良いが、公安委員会などと連携して、何とかうまく活用するような方向がとれれば良い。

(浅見会長)

歩行者や自転車の目で、道路ネットワークを見直してほしいということと、市内をネットワーク、場合によっては公道の一部を自転車用にする、一つは色を塗るとかそういうことを含めたものであろうが、あるいは、肝になるというか、ちょっと危ないところの改良なんかを考える、まずは計画から、そういうようなことを入れられないかということだが、これについては、どうか。

(志村土木部長)

車道中心の整備ではなく、歩行者、自転車をもっと考えた道路整備というご意見について、今回、パブコメの中でも非常に多く出ていた。素案の中に表現が出ていなかったの、そういう意見が出たと考えているが、道路網の整備で、現在都市計画道路の整備を中心として、という話が先程課長からあったが、区画整理事業で都市計画道路が整備されている。それと接続する道路について、市は積極的に行っており、たとえば、県道のバイパスの3・3・2号線、南部中学校から平和台を抜けて南流山まで行く道路についても、基本的には県の事業だが、市がバックアップして、区画整理事業とあとは県施行で南流山の道路、そういう道路が整備されている。それから、江戸川新橋といい、橋を架ける事業も積極的に進めている。道路が整備されると、車はそちらの道路を通過して、今渋滞している、生活道路に車が入っていて、歩行者や自転車の安全性が保たれていないのが、車がそっちへ行って生活道路には入ってこないような状況になると考えている。確かに、歩行者、自転車が安心して通れるように、ちょっとした改良で通れるところの事業も、交差点改良とか信号機をつけるとかの事業も進めている。

(浅見会長)

39ページあたり、表現として、安全な歩行空間を整備することが必要と書いてある。

(志村土木部長)

今回、修正なしということで、島田委員の意見に回答しているが、この辺は少し修正して表現を変えたいと思う。

(島田委員)

もう一点、指定道路というか、昔からある道について。そういう道を十分活用していけば、快適な歩道、自転車道ができるのではと思う。大切にしたい。

(石井委員)

質問について、長々と書いたが、要は、森のまち、ということで売り出している割には、住宅開発をしていて、マッチングしていないということ。区画整理事業で緑が失われていくということが、いかななものかと思う。区画整理の内容も、少し変えながら、10年前の計画を一部変更してより緑を残すとか、というやり方に変えていけないか、という趣旨。ここでは区画整理としている

が、西平井・鱒ヶ崎地区を行っているが、木地区でも同じようなことができるのではないかと、ほかの地区でもできるのではないかと、ということ。一度事業計画を策定してしまうと、完結しないといけないという考え方もあると思うが、今の時流に合わせて変更するというのもあり得るのではないかと思う。

(阿曾都市整備部長)

現在進めている事業区域の中には、民有林と言われるものが約115haあった。その中で、この土地区画整理事業を進めていくためには、事業を開始する前に埋蔵文化財の調査、法律で調査をしなければならない。そうすると当然樹木の伐採をしないと、事業に入っていけないということになる。それから、この事業には、環境アセスメントとか、それから森林法、そういった制約、ルールがある。森林法では、区域の民有林の20%以上を保全、または再生せよとなっている。それから、アセスメントでは、貴重種は保存する、もし、道路や宅地の造成でなくなってしまうことのないように、そういった場合には移植せよ、というような決まりがある。この事業の中では、40から45haぐらいが、公園や緑地によって再整備していく計画になっている。地区外にあっては、市野谷の森が保全されることになっているが、事業の中で取り組める方向は、いろいろ工夫しながら、伐採してしまったところは、また再生できるように、事業の中で取り組むようにしていく。ただそれは、今まであったもの全てをよみがえらせるものではなく、そこで流山市はグリーンチェーン戦略を、市長自ら先頭に立って進めている。民有地についても、極力高木を増やしていこうと、地権者の皆さんの協力をいただいて、宅地の中に1本でも2本でも樹木を増やして流山市に元々あった緑の資源を再生させようという取組となっている。これまで、2000件ほどの賛同を得て、皆さんにグリーンチェーン認定を取得していただいているので、今後できるだけ、115haに近づけられるよう、市としても取り組んでいる。一例として、宅地の約20%の空地に木を植えていただくと、115に極力近づいていくという状況。

(石井委員)

森というものの捉え方がいろいろあって、宅地の中にある木が本当に森なのかと思う。ただ、ご説明していただいた内容で、現実的な解決策としてはそれもあり得ると思う。

(新保委員)

民有林が115haあるということで、グリーンチェーンで木を植えても、機能としては違うのではないかなということが一つ。それから、文化財調査で

これまで気になっていたのは、たとえば水道局のところは、木を伐採した後、表土を残さないで全部やってしまった。今、そこを借りている人たちが良い作物ができなくて困っている。だから、文化財調査をして掘るときは、表土を10センチか、20センチか、それも残すようにしてやっていったほうが良いと思う。

(浅見会長)

区画整理というのは、更地にしてしまう。実は、石井委員と同じことを、私は柏市に言ったことがある。特に古墳などの調査は時間がかかるので、そこはむしろ残して、場合によっては道を曲げてもいいから、そうやって作るとかえって市街地環境が良くなるのではと。かえって、おもしろい市街地になる。後の祭りではあったが。実際、地主が1本たりとも木を切つてはいけないといったんで、木をよけて家を作って、それが好評を博している、という例もある。本当はそういうことも考えなければいけないが、区画整理の制度は市で変えるわけにはいかないの、なかなか難しいだろうなと思うが、表土を残すというのは、工夫の余地があるかなと思う。

他に、1節について、他の委員も含めて、何かご意見等あればお願いしたい。

(山口委員)

道路のことについて。委員さんから生活道路のことが出たが、住んでいて、このまちはすごくいいまちだね、というためには安心して歩ける道があるかどうかだと思う。平和台の道と向小金の道を歩いてみたときに、とても同じまちに同じ税金を払って住んでいるとは思えない。歩道どころか、歩道と車道の境もないし、雨が降ると、私も車を運転する立場から、本当に恐ろしい。住んでいて、信頼感というか期待感というか、そういうところが、市のほうで準備をしてやっていただいていると思うが、がっかりするようなことではなくて、将来計画ですので、子どもたちの通学路の整備という言葉を入れられて、いいまちになるんだなという期待が持てるような表現を入れていただけたらと思う。単なる生活道路を整備します、それは当たり前のこと、これからこんなまちになるのかな、という将来計画の文言をいれたい。

(浅見会長)

具体的には39ページか。

(志村土木部長)

この辺をもう少し表現を変えていきたいと思う。

(内山委員)

今の話は、街路の話と森の話、区画整理事業の話が中心と思う。

まず、街路と森の話について、私の考えを申し上げたい。流山市もだが、道路が足りないから、区画整理をやって道路を増やしていこうということで、目指しているが、できた道路を見ると、道路構造令に従って、当然歩道がついているが、例えば、茂呂神社のあたりの道路は、歩道は立派なものがあるが、誰も歩いていない、そういう歩道がある。誰も歩いていない歩道をつくるくらいなら、作らないほうがいいのではないか。この際、アメリカのラドバーン、ニュージャージーのラドバーンのように、歩車分離、完全に分離するような場所を作ってしまうなど。しかしながら、道路構造令にしたがって、歩道幅員は確保する。ただし、車道と歩道が一緒になっている必要はない。というような道路をどこかの地区に作られたらいかがかと感じた。我が国は、道路率が足りないということが大きな課題で、どうしても道路というと、歩道がついた道路をイメージしてしまうが、そればかりが道路ではない、歩車分離というものもあるし、是非そういうことを考えられたらいかかと思う。

それから、森について。2年位前に有料道路が無料に開放されて、現在の流山街道は大型車がいなくなった。2年位前から比べると随分様変わりして、そういう意味で、流山街道も歩道がないところがあるが、昔のように、それほど危険感というのはなくなったように思う。その代わり、元有料道路だったところ、無料化されたところは、大型車が走り、交通量が増えてきた。森の観点から言うと、せっかく、新川耕地というのが重要なので、せめて、元の有料道路の部分にがんばって街路樹を植えるなど、そのくらいのことならすぐできる話だと思う。街路樹を植えることによって、違法な沿道立地の、たとえばコンビニやガソリンスタンドができてしまうとか、そういうことも防げるし、新川耕地を守っていくという一つの防波堤になるのでは。グリーンチェーンを推進しているのだから、もっとも目立つところにチェーンを作るべきではないかと思う。

(志村土木部長)

新川耕地の旧有料道路については、今現在、千葉県管理になっており、千葉県と協議をしていきたい。現在使っているのは、車道部分が10mあり、両側に5mの側道があって、道路の用地が20mある。用地的には何とかかなると思う。それを含めて検討課題にしたいと思う。

それから、道路構造令に沿って道路ばかり作って、ということについても、今後の勉強課題にしたいと思う。

(浅見会長)

ほかに何かあるか。

(石井委員)

先般、バスを利用したが、空いている。ありがたいが、あまりにも空いていて、収益面は大丈夫か、心配である。一方で、バスを利用して車がなくても便利に移動が出来る社会があるべきだと思う。バスの収益性を上げるという試みをおそらくされていると思うが、どのようなことをされているのか、伺いたい。それと、これから増やす意向なのか、減らす意向なのか、教えていただきたい。

(小瀧都市計画課長)

今のご質問のバスは、おそらくグリーンバスのことだと思う。現在5ルートでの運行。平成21年度の収支は確かに赤字。赤字部分を市がバス会社に補填をしており、収支率については、約77%。今現在、もう少しあがっていると思う。それで、どのように利用を増進させていくか、過去には朝一便早く運行して、サラリーマンの利用を図ったり、ルートの変更、それから利用が少ないバスルートについては、路線の変更をしたり、ということもしている。その他、乗り継ぎ券を発行し、乗り継ぎをしやすくしている。

(石井委員)

バスは、極端な話、赤字でもいい、黒字になることはないと思う。市民の方は車がなくても、安心して割と便利にバスに乗って、どこへでも行けるといふ、それがあべき姿であると思う。それで理想的な便数もあると思う。今は、それより少ないのでは。あべき姿の便数くらいで、なおかつ、収益がトントンとか、ちょっと赤字くらいとか、そのくらいになるような目標で事業計画を立てて、戦略的に行ってはいかかが。

(小瀧都市計画課長)

市内で5ルートあると申し上げたが、概ね30分おきというのを基本に運行している。地域によっては、45分になるというところもある。その辺は、利用者の方々の推移を見ながら進めていきたいと思う。現行の30分が、20分になり、15分になれば、使われる方は便利になると思うが、その辺は、市民の皆様の税金という形でやっているのだから、100%に近い収支率で進めている状況で、むやみには投入できないと思う。

(浅見会長)

ヨーロッパなどでも、公共交通機関は流行っているが、大抵は赤字。日本よりも赤字で、逆に行政サービスの一つとしてやっているところもある。日本は独立採算の考え方から抜け切れなくて、どこの自治体も困っているのが実態だと思う。なるべく、市民を啓発するために、あるサービスをやるけれども、その代わり市民がこれだけ以上使うこと、という市民と契約みたいなことをしているような都市も、日本にあるというふうに聞いている。場合によっては、そういうことも含めて、単に行政だけでなく市民を含めていく発想なんかも本来、必要なことだと思う。

(内山委員)

高齢社会を迎えて、高齢者というのは、外に出ることがだんだんなくなってきて、精神的にもおかしくなってくる。そういう意味でのモビリティにバリアがある。引きこもりになると、高齢者にとってはいいことではない。そういう意味からいって、30分間隔でも、そういうバスが運行するということは、モビリティに不安のある高齢者の方にとってすごくいいことであって、それは行政としてやるべきものであるという、そういう側面はすごくあると思う。最初、黒字だけを考えた3ルートでスタートしたが、そういう熱望が強いので、多少赤字でも5ルート運行していると、私は理解している。

(浅見会長)

それでは、2節に入る。2節生活環境の整備に関するご意見について。

(飯泉環境政策課長)

[資料確認]

(石本建築住宅課長)

[資料確認]

(須賀道路管理課長)

[資料確認]

(浅見会長)

生活環境の整備に関し、順番に、まず島田委員からお願いしたい。

(島田委員)

4番について、大量リサイクルからの脱却ということの説明の中で、一般廃棄物処理基本計画の中に、基本方針の中に大量廃棄、大量リサイクルからの脱却ということがあるとすれば、こちらを優先すべきだと思う、結構でございます。ただ、この文章だけからみますと、何か、リサイクルが悪いかのように読めたため、そういうふうコメントさせていただいた。大量廃棄は確かに具合が悪いが、リサイクルはいいものもあれば、悪いものもあると思う。それが悪いように見えたため、コメントした。

それから、廃棄物循環型社会ということについて、これはご意見の通り、ご説明の通りでいいと思う。というのは、廃棄物循環型社会というのは、何となく、あまり定着していないというか、イメージがわからない。廃棄物だけが循環ではないと思うので、市の考え方で結構である。

6番について、ご説明あったとおりで結構だが、交通安全ということで、警察とご相談するのは、管理課か。とすれば、警察ともよく連絡を取られていると思う、結構だと思う。

(浅見会長)

最初の、大量廃棄、大量リサイクルは、大量に廃棄して大量にリサイクルしてということではなく、という意味か。それとも、大量廃棄から脱却して、それとはまったく別に大量リサイクルからも脱却するという意味か。

(宇仁菅環境部長)

基本計画の基本方針に、いきなり大量廃棄、大量リサイクルからの脱却と書いてある。意味は、ゴミの発生量そのものを減らすということで、リサイクルをすれば大量に廃棄してもいいんだということではなくて、廃棄するものは減らすんだけど、リサイクルも減らすんだという趣旨。

(浅見会長)

大量廃棄からの脱却というのは良く分かるが。

(島田委員)

大量リサイクルもしなければならぬ、というようなことがいい場合もある。リサイクルの内容がいいものも悪いものもあると思うが、市でおやりになっているリサイクルが大量で具合が悪いということであれば、それでいいと思う。

ぱっと読むと、リサイクルが悪いようにとれる。

(宇仁菅環境部長)

ゴミの発生量を減らすことを最優先として、というような言葉を検討したいと思う。

(浅見会長)

趣旨は共有していると思う。語感にも問題もあると思う。

(村瀬委員)

住宅の耐震化について、勝手な想定の元に書かせていただいた。耐震化補助事業が、いつから始まって実績はどの程度あるか。

(石本建築住宅課長)

補助事業は平成20年度から始め、診断が26件で、改修が8件。

(村瀬委員)

私の想定した数字よりも多かった。というのは、どこの自治体もこれをやっているが、ほとんど実績があがっていない。なぜかというと、年寄りが多いから、補助金をもらってもお金がないから。いつまでも補助金、というのは疑問。耐震の補助をお金を出すのは、行政からすれば、個人の安全性や財産を守るというのではなく、まちの安全性を守る視点。それで、実績が多くて安心だったが、他の自治体では実績がほとんどあがってなくて、市長さん、区長さんからすると、これをやると非常に受けがいい。しかし実績があがっていない。とはいえ、地震がいつ来るかわからないので、やめられない。それで私が補助期間の時限化が必要だといっているのは、これはやめてしまえばいいといっているわけではない。3年以内にやればお金を今の倍出しますよ、といえば、これでまちの安全性を高めようというものである。そのようなことも今後、検討していただきたいと思う。

(浅見会長)

まちの安全を考えれば、なるべく早く改修するのがいいので、それをなるべく促進したいということのアイディアの一つとして時限化ということをおっしゃっているわけであるが、そのあたりはいかがか。

(石本建築住宅課長)

耐震化が進まないというのは、静岡市もアンケートを行っているが、私は災害に遭わないという思い込みが多いというのが第1にあげられ、次は経済的な理由だということ。地震は今、空白地域でも大きな地震がきているような状況にあり、やはり、防災の観点から、亡くなる方の8割くらいの方が住宅の被害に遭われていることに着目し、先程のハザードマップを持って地域に入ってきて、少しでも啓発をしていこうと考えている。補助期間を27年までとしているが、それで90%まで行くというのは、なかなかハードルが高いと思っているが、そういう個人的な啓発を行いながら、災害の減災化ということで事業を実施していきたいと考えている。

(浅見会長)

他に2節についてご意見、ご質問はあるか。

(加藤委員)

戻ってしまうが、1節の49ページについて、先程バスの話が出ており、私も流山に勤務をしていたわけだが、バスを利用したり、あるいは鉄道を利用したりしていた。特に、鉄道のほうで、TXは話が出てきて、利便性も高いということであるが、(2)に入っている流山線、流鉄活性化支援事業だが、いつも、見たり乗ったりするときに思うが、果たしてこれで経営が成り立つのだろうか。流山の市民にとって本当に誇れる鉄道なのかと思う。今も、鱈ヶ崎のほうから乗ってきたが、いつも座れる。ローカル線の色の濃い、レトロ調と言ったらいいか。こういう電車もあるんだなという思いをかみ締めながら、優雅に乗らせていただいているが、以前に、流山の市民が廃止の反対をしていて、廃止をすることが出来ないんだということをちらっと聞いたことがある。ここには、活性化ということが書いてあるので、どのように活性化させるか、そのあたりの手立て、アイディア、それから市民に対する利便性の向上というのを、市としては、どのように考えていらっしゃるのか、お聞かせいただきたい。

(山下都市計画部長)

流鉄に関して、実際に乗って来られたということで、いすみ鉄道や銚子電鉄がよく言われるが、年間利用者数はだいたい100万人くらい。流鉄は300万人を超えている。流山市としては、この大量輸送に肩代わりできるものはそう簡単にはないだろうということで、これは継続していかざるをえないだろうと基本的には考えている。また、活性化ということですが、流鉄自身の努力というものがウエイトを占めてくると思う。我々が外から団扇であおって出来るものでもなく、流鉄自身がどのように考えて、どのように努力をしてくれるか

ということが一番肝心なことで、それが今の時点ではあまり見えないということで、私どもとしては、流鉄に関してその辺の指導なり、行政をしていかなければならないだろうと考えている。当面は、鉄道に関しては、電車等の耐用年数がそれほど長くないため、これを入れ替えなくてはならない。これに関しては、レトロ調の電車ということもあったが、今現在、あの線路、架線の形式などが合うのが、どうも西武鉄道の電車の払い下げしかないらしいとのこと。そのため、それを持ってきて、なおかつ、あの路線で運行、ワンマン化できるように改造するのにお金がかかるということで、経営を相当圧迫するというで、これに関しては、国との同調歩調というか、国、松戸、県との同調歩調というか、それぞれの分担において、補助をしていくという方策をとりたいと考えている。

(加藤委員)

流鉄の会社の経営陣とたとえばこのような会議を持って、活性化のための協議会のようなものを開かれたことはあるのか。

(山下都市計画部長)

こちらからお話をしても、流鉄としては乗ってこないというのが現状。流鉄はTXが通るまで、先程乗車人員300万人、310万人と申したが、500万人を超えていた。それをTXが通ったために、30%以上落ちたということで、これは経営努力を超えるものだと、自助努力を超えるものだと、だからその減った分については、市なり、県なり、いわゆる国策としてやったものだから面倒をみると、というのが彼らの言い分。我々としては、流鉄と一緒に地場の活性化、流鉄の活性化ということで考えたいと思っているが、当面は設備への補助を考えている。

経営に関しましては、流鉄は、鉄道部門と不動産を持っており、鉄道は赤字。不動産部門を足して、数百万円の黒字になっている。という状況で、去年は完全に赤字なのを保有資産の売却で埋めているという状況。彼らとしても、努力をしていないということではないので、我々としても、できるだけ、存続させるという方向で、側面的な助成をしていこうというスタンスである。

(加藤委員)

流山市の象徴のような、そういう鉄道というイメージを持っている。もしここに転入してきた方が、あるいは見たときに、流山市には素晴らしい鉄道が走っている、TX以外にこんな素晴らしい鉄道が走っていると思うか、あるいは、何これ、田舎の電車がまだ走っているの、何ていう線路なの、というふうに思

うか、そのあたり、市の方針としても誇りが持てるような方向に持っていった方がいいが、市全体の活性化につながっていくのではないかと。理想論であるが。都心から一番近い森のまちと言っていて、それで鉄道は昔ながらの、森のまちだからこういう鉄道だろうということであれば、それはそれで良いが、誇りに思えるような、活性化と言っているのだから、活性化の手立てをいい方向に持って行っていただければ、ありがたいと思う。

(浅見会長)

100万人乗っているというのは、銚子か。確か、銚子電鉄は、かなり観光化されているというか、駅にテーマ性を持たせて対策をとっている。単なるローカル線ではなく、イベント性があるような、場合によってはそれに対して市が周辺の開発だとかで支援をするとか、単にお金を支援するのではなくて、まちと一緒に支援するようなことをやったほうが、本当は良いような気がする。

(山下都市計画部長)

いいことだと思うが、相手もあることで、動きが悪いという状況、難しい。今は実際、黒字のため、流鉄さんとしても、そこまで焦りがないのかなと、我々としてはそういうふうに思っている。窓口としては、空けておくつもり。待っている、という状況。

(内山委員)

何年か前に、流鉄をどうしたらいいか、ということでお手伝いしたことがある。少なくとも、北千住へ行くのに流山駅の直上に家があっても、つくばエクスプレスに乗ったほうが、いわゆる一般化費用が安い。東京方面へ行くラインはどうやったってTXに負けている。それをもう少し優位にするには、柏とか松戸のほうに行くお客さんが増えてくれば、そうすれば流鉄線に乗る可能性がある。非常に寂しい話ではある。このまま行けば自然死ということを免れない。そこで、活性化方策、アイデアがほしいと思う。私が言ったのは、最近一人世帯が増えていて、そういうところではペットを飼うので、ペットと一緒に乗れるようにして、小金城址公園あたりを散歩が出来るような施設の整備を市が行って、電車にはペットと乗れるようにする。あるいは、中学生、高校生は自転車通学をするが、流山電鉄は自転車OKにする。そういうような、日本にそういう電鉄がないわけではないので、そういうのを積極的に推進して、隠れた需要を掘り起こして、東京に接続するのではなくて、馬橋と流山の間でうまくトリップが完結するような、そういう需要を開拓しないことには、どうしよう

もないのではないか。いずれにしても、このまま何もしなければ自然死は免れないので、そこでどういう手があるかというのを考えて、流鉄線に反映させることが重要だと思う。

(中山委員)

赤い羽根の募金で、10月1日の朝7時から8時にかけて鱈ヶ崎駅に立った。それで数えたら、下り3両で乗っている人は7人。駅の横を南流山へ歩いて行く、自転車で行く人が多い。本当に、このまま行けば自然死というのが分かる。ましてや循環バスが通っている、南流山のほうへ行ってしまふ。それが流山線の実態だと思う。

(浅見会長)

他に何かあるか。よろしいか。

それでは、本日の意見交換はここまでとしたい。事務局には、本日提示されたご意見、ご質問等を踏まえ、策定作業を進めていただきたい。

それでは最後に、議題(3)について。事務局から説明をお願いします。

(水代企画政策課長)

次回の審議会について。次回は、2週間後、10月23日、金曜日、午後3時からの開催。会場については、前回と同じ生涯学習センターの4階の大会議室で開催。

12月議会への議案の上程に向け、11月上旬には、皆様からの答申をいただきたいと考えている。次回の第10回の審議会では、事務局からこれまでのご審議いただいた内容、合わせて、先日終了しましたパブリックコメントの市民意見に対します市の考え方を整理したものをお示しをし、これらを踏まえて答申に向けての具体的なご審議を頂戴したいと考えているので、ご協力をお願いしたい。

(浅見会長)

それでは、次回は、10月23日金曜日、午後3時から前回と同じ生涯学習センターC-401大会議室にて開催。パブリックコメントの結果等も踏まえ、答申に向けて審議を進めていきたいと思う。