

第 1 1 3 回

横須賀市都市計画審議会

議事録

第113回横須賀市都市計画審議会

- 1 日 時 平成21年2月3日(火)
午後2時00分～午後4時00分
- 2 場 所 横須賀市役所消防局庁舎4階災害対策本部室
- 3 議 題
諮問第101号 都市計画決定等に関する議案
議案第338号 建築基準法第51条ただし書の規定による卸売市場の
位置の指定(案)
- 4 その他 報告事項4件
- 5 出席者 委 員 大西委員長 他12名
事 務 局 都 市 部 長 他 5名
関係職員等 土木みどり部長 他 9名
- 6 傍聴人 4名
- 7 議事経過 別添のとおり

出席委員氏名

大西 隆 委員長
伊関 功 滋 委員
伊東 雅 之 委員
岩崎 絵 美 委員
亀井 貴 嗣 委員
木村 忠 昭 委員
田島 正 歳 委員 (代理)
富澤 博 委員
中村 文 彦 委員
中村 真 委員
西田 和 恵 委員
浜野 雅 浩 委員
藤原 一 繪 委員

事務局員氏名

都市部長 鈴木 正
都市計画課長 鈴木 智 昭
都市計画課 主査 根 岸 洋
主査 山 口 和 男
主査 高 野 淳 一
主任 二 見 裕

説明員及び関係職員氏名

土木みどり部長 田 神 明
土木みどり部交通計画課長 石 栗 孝 郎 他2名
土木みどり部緑地管理課長 秋 葉 英 雄 他2名
都市部建築指導課長 重 藤 勇 他2名

欠席委員氏名

大橋 加 菜 委員
佐々木 葉 委員
田 中 貢 委員

(事務局) 都市計画課根岸主査

少々時間が早いようですが、皆様お集まりでございますので、第113回横須賀市都市計画審議会を開催させていただきます。

会議開催に当たりまして、委員の出席状況をご報告いたします。

委員16名中13名の方が出席しており、都市計画審議会条例第5条第2項の規定による開催条件を満たしていることをご報告申し上げます。

なお、本日の傍聴者は4名でございます。

それでは、お手元の資料の確認からお願いいたします。

まず、会議次第がございます。よろしいでしょうか。そして、議案書につきましてはあらかじめ送付させていただいておりますけれども、今日お持ちでない委員の方がいらっしゃいましたら、お申し出ください。よろしいでしょうか。

次に、議案書の関連資料といたしまして参考資料を用意してございます。

その他報告事項等の関連資料といたしまして、その他資料を1から4まで用意しております。また、参考としまして、平成7年度に策定いたしました横須賀市都市計画マスタープランを用意させていただいております。申しわけありませんが、こちらにつきましては審議会終了後に回収させていただきますので、ご承知おきください。

以上の資料に不足はございませんでしょうか。

それでは、進めさせていただきます。

次第の2番目でございます。議事録署名委員の指名に入らせていただきます。

委員長、ご指名をよろしくお願いいたします。

(委員長)

議事録署名委員でありますけれども、学識経験者の委員から富澤委員、市議会議員の委員から伊東委員をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(事務局) 都市計画課根岸主査

では、次第3番目、議事に入らせていただきます。

委員長、よろしくお願いいたします。

(委員長)

では、議事に入ります。

本日、横須賀市長より第101号で本会に諮問された議案は、第338号、建築基準法第51条ただし書の規定による卸売市場の位置の指定（案）の1件であります。

議案第338号は、特定行政庁である横須賀市が建築基準法に基づき、本審議会の議を経て許可するもので、都市計画的見地から、本審議会で審議を行うものであります。

では、事務局から説明をお願いいたします。

(事務局) 都市計画課根岸主査

議案の説明に入ります前に、少々お願いがございます。

説明は、お手元のディスプレイを使用させていただきますので、ご承知おきください。

また、ご発言でございますけれども、お手元の右、マイク下側にあるボタンスイッチを押して発言していただき、発言が終わりましたらスイッチをお切りになるようお願いいたします。

なお、お手元のディスプレイはときどき画面展開が遅れることがございます。申しわけありませんが、その際には正面に大きな画面を用意してございますので、こちらでご覧いただきたいと思っております。

審議1 議案第338号 建築基準法第51条ただし書の規定による卸売市場の位置
の指定(案)

(事務局) 都市計画課根岸主査

それでは、議案第338号につきまして、このディスプレイにより重藤建築指導課長からご説明いたします。

(建築指導課長)

都市部建築指導課長の重藤でございます。よろしくお願いたします。

それでは、議案第338号、建築基準法第51条ただし書の規定による卸売市場の位置の指定(案)について、ご説明いたします。

資料は、議案書と参考資料をお手元にご用意してございます。

最初に、本案件に関係いたします法律の概要につきまして、ご説明いたします。

お手元のディスプレイをご覧ください。

建築基準法第51条では「卸売市場、火葬場又はと畜場、汚物処理場、ごみ焼却場その他政令で定める処理施設の用途に供する建築物は、都市計画においてその敷地の位置が決定しているものでなければ、新築し、又は増築してはならない。」とされていますが、ただし書の規定によりまして、特定行政庁が都市計画審議会の議を経て、その敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合においてはこの限りではないとされております。

今回の計画施設でございますが、平成8年2月15日付で建築基準法第51条ただし書の許可を取得した卸売市場の敷地を拡大し、卸売市場の施設を増築するものでございます。

建築基準法第51条ただし書の規定では、その敷地を拡大させるものは許可の対象となります。

なお、敷地面積は、1万平方メートルから1万3,106.23平方メートルに拡大いたします。

当該卸売市場は、水産物を取り扱う地方卸売市場でございます。

増築する施設は、産地市場より受け入れた水産物を加工し、梱包処理を行う施設でございます。

また、当該施設の増築に伴い、既存にありましたごみ置場と倉庫の建て替えがございます。

都市計画に定めない理由でございますが、当該卸売市場は神奈川県卸売市場整備計画(第8次)において地方卸売市場として指定されており、その整備方針においても、地域拠点

市場として存置整備することとされております。しかし、神奈川県及び横須賀市において、公設による卸売市場の計画はございません。

なお、当該施設は民間事業者の運営であり、都市施設としての恒久性の担保が困難であることから、都市計画でその位置を定めることは不適当と考えます。このことから、特定行政庁の許可の対象となります。

また、仮に卸売市場を都市計画に定める場合は横須賀市が行うものとしており、建築基準法第51条の規定に基づき、本審議会の議を経るものでございます。

それでは、まず、本案の位置についてご説明いたします。

画面上、横須賀市域図でございます。そして、図の赤丸が計画施設の位置となります。

赤枠の区域を拡大いたします。

はじめに位置関係でございますが、鉄道につきましては、京浜急行線県立大学駅でございます。道路につきましては3・3・2安浦下浦線、国道16号線、国道134号線、横須賀市道7,185号でございます。

その他、周辺につきましては、平成港、横須賀市東部漁業協同組合、建設中の下町浄化センター、エイビイ平成町店、横須賀市上下水道局下町浄化センターでございます。

今回、赤枠の区域が、お諮りする計画施設の位置でございます。

この付近を拡大いたします。

改めまして、位置関係でございます。

平成港、横須賀市道7,185号、横須賀市道7,187号、横須賀市道7,189号、横須賀市道7,196号。赤枠の区域が、今回お諮りする計画施設の位置でございます。

主な都市計画についてご説明いたします。

計画地は準工業地域内に位置しており、建ぺい率60%、容積率200%でございます。

海辺ニュータウン地区地区計画の位置図でございます。

計画施設の位置はこちらで、臨海C地区に位置しております。その敷地面積は1万3,106.23平方メートルでございます。

敷地の位置は、横須賀市平成町3丁目5番1ほか3筆でございます。

申請者は、株式会社横須賀魚市場でございます。

今回、取り扱う水産物を加工、梱包するための施設を増築するものでございます。

海辺ニュータウン地区地区計画の抜粋でございます。

臨海部C地区におきましては、建築物の用途制限といたしまして、卸売市場は建築するこ

とができるものとなっております。

次に、本案件の計画概要についてご説明いたします。

本計画地は、幅員25メートルの横須賀市道7,185号に面しており、各計画敷地の間には、幅員12メートルの位置指定道路がございます。

今回増築する計画建築物は、鉄骨造平屋建ての梱包センター及び2階建てのごみ置場、並びに木造平屋建ての倉庫の計3棟でございます。敷地面積1万3,106.23平方メートル、建築面積の合計が6,629.27平方メートル、延床面積の合計が8,994.36平方メートルでございます。

また、既存建築物といたしまして、鉄骨造4階建ての卸売市場と、鉄筋コンクリート造平屋建ての機械室、鉄骨造平屋建ての鮮魚荷捌棟及び冷凍荷捌棟、鉄筋コンクリート2階建ての社員食堂がございます。

なお、拡大する敷地面積ですが、3,106.23平方メートルでございます。

西側敷地に平屋建ての梱包センター棟が位置し、この中で全形魚の搬入から切り身化の作業、梱包作業を行い、一時冷蔵保存の後、出荷までの作業を一貫して行います。小型魚類及び貝類は塩水で洗浄し、梱包作業を行い、同様の作業工程となります。

東側敷地には、既存に4階建ての卸売市場棟が位置し、水揚げされた水産物を搬入し、荷捌き後、買出人が買いつけるもの、冷凍及び冷蔵保存用とに分別し、地方卸売市場としての流通施設に使用しております。

また、梱包センターの増築位置にあったごみ置場と倉庫を解体し、今回計画位置に増築いたします。

現地の状況ですが、画面上、社員食堂から見た写真にお示ししております赤枠の部分が、今回、拡大する敷地でございます。

次に、今回計画の梱包センターにおける作業の流れについて、ご説明いたします。

卸売市場棟から全形魚を搬入し、荷捌室にて分別作業を行い、まな板作業エリアにて切り身化の作業を行います。小型魚類及び貝類は、荷捌き室で分別され、冷塩水洗浄エリアにて洗浄作業を行います。

まな板作業エリアでの作業量が飽和状態になった場合は、荷捌室より原料庫に一時保管し、作業の進捗状況に対応可能としております。

まな板作業エリア及び冷塩水洗浄エリアにて作業の終了した水産物を、小分け包装エリアにて梱包作業を行い、梱包した水産物を製品置場にて保管し、取引先の必要に応じて製品

の搬出を行います。

次に、環境影響についてでございますが、本案件におきましては、騒音及び排水について関係部局と協議を行っており、騒音につきましては環境部、排水につきましては上下水道局及び環境部と、それぞれ協議を行っております。

騒音についてですが、当該計画施設において、騒音規制法の適用を受ける設備の使用が無いことから、支障はありません。

排水についてですが、既存にある卸売市場棟は水質汚濁防止法において特定施設に該当しており、卸売市場棟の設置時に特定施設設置届がなされており、適正に運営されております。

なお、今回増築される施設からの排水は、全量、公共下水道に適正に排出されるため、環境への影響はありません。

続きまして、搬出入を行う際のルートについてご説明いたします。

まず搬入につきましては、三春町方面及び日の出町方面より横須賀市道7,185号を通り、新安浦港前交差点を経由して搬入いたします。

搬出につきましては、計画地より新安浦港前交差点を経由し、横須賀市道7,185号及び横須賀市道7,196号を通り、各小売業を営む業者へ搬出いたします。

なお、本案件につきましては、新安浦港前交差点上の星印の地点について、所轄警察署と交通量の影響に関して事前協議を行っております。

所轄警察署との事前協議の内容についてでございますが、本計画における車両の増加台数は、1日当たり2トン車及び普通車合わせて40台となっております。これによる交通量影響は軽微であると所轄警察署も判断しており、特定行政庁においても、交通量影響は支障のない範囲と判断しております。

なお、所轄警察署からは、協議不要との回答を得ております。

地区計画における建築物の用途制限に適合していること、環境影響及び交通量影響が支障のないものであることから、特定行政庁は、都市計画上支障がないものとし、許可相当と考えております。

議案第338号についてのご説明は、以上でございます。

よろしくご審議のほどお願いいたします。

(委員長)

ただいまの議案第338号、建築基準法第51条ただし書の規定による卸売市場の位置の指定(案)について、ご意見、ご質問がありましたらお願いいたします。

駐車場が減るわけですが、これは支障はないのでしょうか。

(建築指導課吉田主査)

議案書の6ページを見ていただきたいと思います。

駐車場につきましては、必要台数が180台となっております。ここに梱包センターができて、その屋上部分を駐車場にすることで、その台数は少なくはなっておりません。台数的には十分カバーできる台数になっております。

必要台数といたしましては180台のところ、今回の計画台数としては220台ということで、十分満足しております。

(委員長)

6ページですか。

(事務局) 都市計画課根岸主査

恐れ入ります、議案書6ページに「梱包センター屋上平面図」と書いてございます。よろしいでしょうか。その図面の中ほどに、屋上駐車場(60台)を確保するという計画がございます。

(委員長)

ほかにご発言はございませんか。よろしいでしょうか。

特にご発言がないようですので、まとめさせていただいてよろしいですか。

それでは、ただいまの議案第338号、建築基準法第51条ただし書の規定による卸売市場の位置の指定(案)については、横須賀市が許可を行うことについて、当審議会として特に意見はなしということでよろしいでしょうか。

(異議なしの声)

(委員長)

それでは、この件については、特に意見はないということで市長に答申することといたします。

本日の議案審議は以上であります。

このほかに、事務局より報告事項などがありましたらお願いいたします。

(事務局) 都市計画課根岸主査

次第4、その他でございますけれども、4件報告させていただきたいと思っております。

ただいま準備をいたしますので、しばらくお待ちください。

(事務局) 都市計画課根岸主査

それでは、報告させていただきます。

まず報告事項の1番目でございますけれども、当審議会がさきに設置いたしました都市計画道路検討特別委員会の審議報告等でございます。

はじめに、特別委員会事務局といたしまして、本市都市部とともに検討作業を進めております土木みどり部より関係職員が出席しておりますので、ここで紹介いたします。

土木みどり部の田神部長です。

同部交通計画課の石栗課長です。

その他関係職員が出席しております。

なお、お手元には、その他資料1をご用意しております。

それでは、都市計画道路検討特別委員会、中村委員長より、委員会の検討経緯の報告をお願いいたします。

(中村(文)委員)

画面に出ているとおりでございますが、平成20年度の特別委員会、都市計画道路見直しの進め方のフロー図のステップ2というところですが、必要性の検証方法としての各項目の検証指標の設定と、指標に基づいての各路線の必要性の検証、総合的判断、廃止路線の候補の抽出を目的としています。

6月20日に、通算ですと第5回になりますけれども、必要性の検証項目ということで、その道路の機能、制約条件の評価の考え方、必要性の指標の設定と評価方法、画面には書いてありませんが、総合的判断に関しても議論を行いました。

その後、次の週に審議会ですと1回中間報告をしておりますが、画面に従っていきますと、9月4日に通算で第6回目の委員会を行いました。このときには各機能の評価するための指標の考え方、廃止等にかかわる制約条件の考え方とともに、このあたりから具体的な地図に落としまして、サンプル路線に関してのケース・スタディをしております。

11月13日、第7回には、必要性の有無、制約条件の有無の水準をどう決めるか、そしてケース・スタディをさらに進めまして、評価方法がどうなのかということと、総合判断の考え方について議論しております。

この後、3月には評価指標に基づいて具体的な評価を行って、廃止候補路線があれば出し
てみるというところにいこうと思っております。

画面にはございませんが、委員会では特にこの1年間、評価指標の設定ということで、県
にガイドラインのたたき台というか、標準のものがございまして、そのガイドラインをも
とにして、横須賀市としてそれをどう使っていけばよいかという話なのですが、具体的
な指標の決め方、少し直すべきところなどの議論をするとともに、総合的に判断するとい
うところで具体的に、特に構造条件等ですけれども、制約条件をどう評価するか、その一
方で、必要性というところではどういう機能を有しているのか、特徴が強い機能がある
とか、いろいろな機能を持っているようなところをどう議論するか、そんなことをしてま
いりました。

今後でございますが、画面の3月17日ですけれども、次回の委員会で候補を出すとい
うこと、そして来年度は将来交通需要推計、新しいデータが出てきますので、それで
検証を行って、存続、廃止、変更、追加というように各路線を位置づけまして、都
市計画道路網の見直しを行う予定でございます。

検討内容の詳細な説明は、事務局からお願いしたいと思います。

(事務局) 都市計画課根岸主査

ありがとうございました。

では、本事業を担当しております主査よりご説明いたします。

(事務局) 都市計画課高野主査

都市部都市計画課、高野と申します。

都市計画道路の見直しについてのご報告をさせていただきます。

まず、見直しの全体スケジュールですが、平成19年度から21年度の3カ年にかけて行
っています。

昨年度は、神奈川県の見直しガイドラインに基づき「横須賀市都市計画道路見直
しの進め方」の検討を行い、当審議会から市へ中間答申をいたしました。

今年度につきましては、必要性の検証を実施し、総合的な判断を加え、廃止
路線候補の抽出を行います。

最終年度に当たります平成21年度は、全市的な観点から将来交通需要推計など
により都市

計画道路網の必要性を再検証し、存続、廃止、変更、追加の4つに分類するとともに、都市計画道路整備プログラムの検討を行い、当審議会へ最終答申案であります「都市計画道路網のあり方（案）」を上程いたします。

見直しの進め方です。

都市計画道路見直しの進め方は、ステップ1で自動車専用道路を除く43幹線街路を選定し、ステップ2で、必要性の検証方法として（ア）から（サ）までの必要性の検証項目を設定し、総合的判断を行い、必要性が低いと判断された路線を廃止候補として抽出します。

また、必要性が高いと判断された路線については、さらにステップ3でおおむね20年の間に事業実施が見込まれる路線を抽出し、ルート、構造などに係る課題解決策について検討を行い、存続、変更、追加のいずれかに位置づけます。

ステップ2で必要性が高いと判断されたものの、20年という事業見込みが立たない路線については、留保付存続となります。

また、ステップ3で事業実施が見込まれ、存続、変更、追加のいずれかに位置づけた路線は、ステップ4で、廃止候補を除いた道路網で再度将来交通需要推計を行い、支障がないかの検証を行います。

以上が都市計画道路見直しの進め方です。

次に、今年度の委員会の検討内容につきまして、報告させていただきます。

平成20年度作業といたしましては、ステップ2の必要性の検証を行っています。

まず、各検証項目の指標を設定し、その評価方法を構築します。その後、実際にこの指標を使って各路線の必要性の検証を実施し、総合的な判断を加え、廃止路線候補の抽出を行います。

必要性の検証方法の考え方としては、都市計画道路の機能と都市計画道路の制約条件にわけて検証を行います。

都市計画道路の機能については、都市内道路が持つ機能である交通機能、空間機能、市街地形成機能に着目し、当該路線・区間が持つ機能の充足状況の評価を行います。これらは主にプラス側の評価とします。

一方、都市計画道路の制約条件は、道路区域について、土地利用やまちづくりなどの整合性の評価を行います。これらは主にマイナス側の評価とします。

それでは、都市計画道路の機能からの評価指標についてご説明いたします。

ご覧いただいている表が、都市計画道路の機能としての（ア）から（キ）の7項目と、各

評価指標です。この21の指標に基づいて、区間ごとに点数化、プラスの評価を行います。

それでは、都市計画道路が持つ機能から見た評価指標です。

(ア) 当初決定からの必要性の変化ですが、都市計画道路の最も基本的な機能である交通機能に着目し、現計画の都市計画道路区間が将来的にも交通機能を発揮し得るか否かを、将来交通量推計など4つの指標で評価します。

(イ) 自動車の交通機能は、周辺道路の渋滞の緩和や交通処理に役立つか否かをアクセス機能など4つの指標で評価します。

(ウ) 歩行者・自転車の交通機能は、歩行者、自転車の通行の度合いや安全性の観点から、2つの指標で評価します。

(エ) 環境機能は、CO₂排出量等の環境負荷軽減の観点や都市緑化の観点から、2つの指標とします。

(オ) 防災機能は、災害時の安全性の確保等の観点から、4つの指標といたします。

(カ) 収容空間機能は、ライフラインやバスの導入空間を有しているか否かなどの3つの指標とします。

(キ) 市街地形成機能は、まちづくりや景観形成の観点から、2つの指標とします。

次に、都市計画道路制約条件、マイナスの条件の項目を説明いたします。

(ク) 土地利用との整合は、都市計画道路が周辺の土地利用の状況や今後の動向などとの道路の役割が整合しているかを把握します。

(ケ) まちづくりとの整合は、当該都市計画道路が位置する地域の歴史的背景や歴史、文化、自然的資産、地域コミュニティなどと道路の役割が整合しているかを把握します。

(コ) 代替機能は、当該都市計画道路の機能が他の道路で代替されているかを把握します。

(サ) 他事業との整合は、都市計画道路の整備を前提に他事業が計画されているかを把握します。

ステップ2の制約条件については、都市計画的な視点の「あるべき論」から必要性を検証するため、事業性についての検証は行いません。事業性からの制約条件については、次のステップ3で検証することとしています。

また、土地利用やまちづくりとの整合は、それぞれのルートにより条件が異なっているため、一律に数値化することは困難であると考えます。そのため、ここでは定量的な評価ではなく、定性的な課題の把握を行うこととします。

必要性検証の考え方についてのご説明をいたします。

必要性の検証においては、都市計画道路がどのような機能を有しているかを評価することとします。つまり、指標の合計点で評価するのではなく、計画道路が有する機能が高機能または多機能であるかを相対的に比較して、必要性を捉えます。例えば、区間A、Bが図のような検証結果となった場合、指標の単純合計であれば区間Aのほうが「必要性が高い」こととなります。しかし、機能に着目すると、区間Aは（ア）と（イ）の交通機能に特化している高機能区間であり、区間Bは（イ）から（キ）までの6機能を有している多機能区間と考えます。

総合的判断の考え方について、ご説明いたします。

まずは区間ごとに（ア）から（キ）の項目における点数化を行い、項目ごとに平均値を算出いたします。さらに、区間ごとに点数と平均値を比較し、必要性が相対的に高い区間と低い区間に位置づけます。同時に、制約条件についても、各区間で制約条件の項目などの把握を行います。

次に、総合的判断の考え方（多機能性）についてご説明いたします。

赤丸が各項目の平均値とすると、当該区間平均値以上の（ア）（イ）（オ）の複数機能を有しており、多機能で必要性が相対的に高い区間と考えます。

次に、高機能性についてですが、当該区間は平均値以上が（ア）の1機能となっていますが、機能性でとらえた場合、他と比べて特化している機能を有しているため、高機能で必要性が相対的に高い区間と考えます。

総合的判断の考え方（廃止候補の抽出①）です。

すべての項目の評価が平均値以下の場合については、相対的に必要性が低い区間といたします。

これらの考えに基づき、対象路線である43路線、151区間について、必要性が相対的に高いか低いかの位置づけを行います。

総合的判断の考え方（廃止候補の抽出②）です。

まず、必要性が相対的に高い区間については、原則、存続候補といたします。必要性が相対的に低い区間については、制約条件における定性的な課題と、必要性との比較を行います。さらに、ここまでの検証はすべて区間単位で行っているため、路線や全市的なネットワークの観点からも検証を行います。

これらの検証結果から、計画どおり整備した場合、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針や都市計画マスタープランなどの上位計画による土地利用方針に鑑み、地域に与える

影響が大きいと判断された区間については廃止候補といたします。

なお、廃止候補については、次年度行うステップ4で、将来交通需要推計により、その区間を廃止しても全市的なネットワークに支障がないか再検証し、支障がない場合には廃止と位置づけます。

以上が今年度、特別委員会で検討しております都市計画道路の必要性の検証方法と、総合的判断の考え方です。

現在、事務局では、対象となる43路線、151区間について、評価指標に基づいて点数化の作業を実施しています。次回3月17日開催予定の特別委員会では、この必要性の検証から総合的判断を行っていただき、具体的な廃止路線候補を抽出する予定となっております。

来年度につきましては、必要性が高いと判断された路線について、さらにステップ3でおむね20年の間に事業実施が見込まれる路線を抽出し、ルート、構造などに係る課題解決策について検討を行います。

さらに、ステップ4で、廃止候補を除いた道路網で再度、将来交通需要推計による検証を行い、存続、廃止、変更、追加のいずれかに位置づけを確定します。

まとめの作業として、当審議会に上程いたします都市計画道路網のあり方案を作成する予定です。

以上で都市計画道路の見直しについてのご報告を終わらせていただきます。

(委員長)

今のご説明、都市計画道路検討特別委員会の中間的な審議報告でありますけれども、ご質問がありましたらお願いいたします。

(中村(眞)委員)

ただいまの説明、大変体系建てていてよくわかりました。

1つだけ要望がありまして、20年の間に事業化のめどが立たないものであっても、特に幹線道路でありますと、思いがけない災害が来た後に俄然重要性を帯びる、復興の際に基幹道路になることができるものが出てくると思うのです。今はアンタッチャブルな地域であっても、それを軸に考えられることがあり得る。必ずなるわけではありません。ですからそういうことについても、付録で結構ですから、ちょっと検討しておいていただきたいと思えます。

(事務局) 都市計画課長

今回の評価指標の中で、防災機能ということを考えております。そういう中で4つの項目を立てまして、緊急輸送路あるいは避難路、延焼遮断、緊急医療等の場合についても一応の考慮はしています。

また、ご意見があったことは特別委員会にも報告したいと思います。

(中村(眞)委員)

このまま防災に役立つのではなくて、災害が来て壊滅的な状態が——あっては困りますけれども、あった場合に、その後で生きてくるといふ案があり得ると思うので、そういうものがなければいけないのですけれども、そういう目でも見ておいていただきたいという要望でございます。

(事務局) 都市計画課長

わかりました。

(委員長)

ほかにご質問、ご発言がありましたら。

それでは、私から少し。

従来、都市計画道路の必要性については、例えばB/C、費用・便益の比で計るといったやり方があったと思いますけれども、今回はいろいろ複雑というか、たくさんの評価指標を入れているんですが、従来型といいますか、これまである程度社会に根づいている方法で値を出してみる、計画路線についてですね——ということは、やはり必要なのではないかと。余り基準を変えてしまうと従来の議論とつながらなくなる恐れがあるのではないかと。思うので、例えば、B/Cについて従来の3つの内容で、速達性と走行経費の削減と、交通安全という3つでB/Cを計算するのが道路についてのルールだったと思いますけれども、それはそれで出してみる必要があるのではないかと思います。これは意見です。

それから質問ですけれども、20ページの廃止候補のところ「計画どおり整備をした場合のほうが地域に与える影響が大きい」と書いてあります。ちょっとこれ、非常に強い表現で、つくったらマイナスだということですよ。これはどういうことを想定しているのかわかりませんが、例えば、いたずらに商店街の道路を広げると商店街がさびれると

か、そういうことをイメージしているのかもしれませんが、通常は、そこまでいなくても、あってもなくてもいい道路を多くの金をかけて造ってしまったというケースのほうが多いのかなど。

だから「地域に与える影響が大きい」というよりも、「地域にプラスの影響を余り与えない」ということなのかなと思うのですが。

(事務局) 都市計画課長

B/Cの考え方ですけれども、ステップ3、来年度の中で整備プログラムといったことも考えていきます。その中で、事業費や費用対効果も検討していこうと考えております。

それと、「計画どおりに整備した場合のほうが地域に与える影響が大きい」という言い方ですけれども、ここで想定しているのは、例えば今、調整区域を計画路線として通っていると、あるいは海岸線を潰してしまうとか、農地の中を通る、今、委員長がおっしゃったように市街地の中、住宅街もありますし商店街もあるといったようなことの中で、その影響度がどの程度大きいのかを、ここで必要性と一緒に判断してみようということです。

そういう意味で、「整備したほうが影響が大きい」という書き方はちょっと考えますけれども、内容としては、そういうことを想定しています。

(委員長)

ステップ3でB/Cをやるとなると、ステップ3までいったものについては廃止という選択肢はないということになりますね、このフローによると。

(事務局) 都市計画課長

ステップ2は必要性の検証ということで、事業性を一旦置きまして、必要性だけで考えております。

それで、ステップ3ですけれども、実際にやるほうになって必要性が高いといった中で事業費等を考えながら、地形、地物との整合等について、ルート、構造、そういったものも考慮して事業性に結びつけていく、そういう考え方です。

(委員長)

何かロジックが、お金が全然介在しないで必要性の議論だけしていると、全くアン balan

スな計画でも必要だと言えることになりますよね。やはり投資する資源——お金と得られる効用の比較は重要なのではないかと思うのですが、その点は、あくまで必要性だけでということになるのでしょうか。

(中村 (文) 委員)

事務局の回答を要約しますと、最初に必要性でスクリーニングした後に事業性をということなので、必要性がないものに関しては、もう避けてしまおうということにはなっています。必要性があるものに関して、必要性はあるけれども、本当に事業効果があるのかどうかはステップ3でやろうということなので、いわゆる道路事業でやっているB/Cに相当するところに関しては、必要性があるものは全部かけることになるだろうと私は理解しています。

それから、ご意見に関して少し申し上げると、道路事業でやっているB/Cの中では、一般に、土地利用との関係であるとか歩行者の話とか、環境という話はBのほうには今のところ入ってこないもので、私自身は、もちろんあちらはオーソライズされているものなので、それを全く無視する気はありませんし、それによる計算を横でやっておかなければいけないという意味では、先生のご意見は全くそのとおりでと思いますのでお受けいたしますが、今回、我々が意識しているのは、都市計画の中で評価をするのであるから、都市計画の中での道路の機能という点から多面的に評価するところに少し力を入れたいという点であることは、ご理解いただければと思います。

(委員長)

その点は理解しているつもりなんですけれども、だから、その必要性の議論がコストと切り離されているというのは、ロジックとしてちょっと不安がありますね。そうすると、必要なものというのは幾らでもあり得るということになると思うのですが。限られた財源の中でどう造っていくかということではないかなど。

かつ、計画が存続する、あるいは計画を新たにつくるということになると、建築に関する制限が生ずるわけですよね。だから市民に負担をかけることになるので、そういう負担をかけて計画をつくる意味。さらに、必要性はあるんだけど、B/Cが低いということはなかなか造られないということの意味するんだらうと思うのですね。そうすると、非常に長期にわたって制限がかかっていることになるので、そういう意味ではちょっと市民に

対する負担が過剰だという、既にそういう議論は起こっていると思いますけれども、その辺も配慮しなければいけないのかなという気がいたしますけれども、いかがでしょうか。

(事務局) 都市部長

従来の都市計画道路、昭和40年当初から現在に至るまで存続している道路が多数ございます。その中でどれだけ実現できたかというところ、実際のところ、50%ぐらいの実現性だと思っております。

先日、国の委員会でありましたのが、やはり都市計画制限に対する国民、県民、市民に対する負担、それと必要性という形で今回、この見直しを始めたというのが最大の動機と考えておりますので、その辺は十分考慮しながら、都市計画道路の存続事業というものは見ていきたいと思っております。

それからもう一つ、都市計画の見直しの中で重要な交通量推計というものの中で、従来は人口が右肩上がりで行ってきまして、交通量も右肩上がり、どこまでいっても必要だろう、道路はどんどん必要だろうという形だったものが、今回初めて減少社会の中での交通量算定をしますから、そういうものも見極めて道路のあり方を出してみる。それがちょっとステップが遅くなるのですけれども、初めての経緯かと思っておりますけれども、やってみたいと思っております。

(委員長)

ちょっとつけ加えると、こういうふうにしつこく申し上げているのは、例えば道路計画からある道路を外すと、逆に今まで制限していたことに対して「一体どうしてくれるんだ」という批判もあり得るわけですね。これに対する対応も考えなければいけないので、なかなか難しいかじ取りになるということは理解しているのですけれども、しかし、それだけに、そういうことをどう合理的に再整理していくかという課題があると思っておりますので、ぜひ、結局すべての計画は残った、そういう結論にならないように、新しい突破口を切り開くようなことも、必要に応じてチャレンジしていただきたいということでもあります。

もちろん、中村委員からご指摘があったように、ここで挙げている災害性とか、普段ではちょっと考えにくい道路の機能というものもあると思っております。そういうことにも思いを馳せることは重要だと思いますが、逆の面も考えていただきたい。

ほかにご発言がありますでしょうか。

それでは、これからまた何回か、この審議会にも諮っていただく、あるいはご報告いただく機会もあると思いますので、またご審議をお願いしたいと思います。

どうもありがとうございました。

(委員長)

それでは、次の報告事項についてお願いいたします。

(事務局) 都市計画課根岸主査

次の報告事項は、第6回線引き見直しについてでございます。

それでは、現在、事務を進めております第6回線引き見直しにつきまして、ご報告を申し上げます。資料は、お手元にその他資料2として用意いたしております。

現在、神奈川県と県下の市町が共同して事務を進めております第6回線引き見直しに関する都市計画について、その事務状況等を画面でご報告させていただきます。

まず、線引き見直しとはどういうことかと申しますと、一体の都市として整備、開発及び保全すべき区域として定められる都市計画区域全域を対象として、県が広域的な都市計画の見地から市街化区域と市街化調整区域を区分する区域区分のほか、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、都市再開発の方針、住宅市街地の開発整備の方針などの方針を策定し、都市計画の基本的な方針を定めるもので、定期的に見直しを行っておるものでございます。

本市におきましては、現都市計画法により昭和45年に当初線引きされ、昭和52年、59年、平成2年、9年、13年に見直しされており、今回の見直しは第6回目となります。

次に、見直す都市計画素案の内容でございます。

市街化区域と市街化調整区域を区分する区域区分の変更、長期的な視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けて都市計画の基本的な方向性を示す都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更、計画的な再開発が必要な市街地について、再開発の目標、土地の高度利用及び都市機能の更新について定める都市再開発の方針の変更、住宅市街地の開発整備の目標及び良好な住宅市街地の整備、または開発について定める住宅市街地の開発整備の方針の変更、建物の用途、建ぺい率、容積率等の形態に一定の制限を行うことにより、計画的な土地利用を誘導し、促進する用途地域の変更、建築物の高さの最高限度を定めた高度地区の変更、市街地における火災の危険を防除するための防火地域、準防火地域の変更、以上7件の都市計画を変更しようとするものでございます。

続きまして、現在までの経緯と今後の予定を申し上げます。

平成19年度において県、市が基礎的調査を行い、市素案を作成いたしました。この市素案

の住民説明会は、昨年4月に行っております。そして、市素案の県への申し出を昨年5月に行っております。神奈川県は国土交通省ほか関係省庁と事前調整を行い、県素案を策定いたしました。そして、昨年10月には公聴会を開催しております。現在、県は公聴会の意見等を踏まえ、県原案を策定し、国土交通省ほか関係省庁と事前協議を行っているところでございます。

今後の手続予定でございます。

国との事前協議終了後、法定縦覧、市都市計画審議会への都市計画案の付議、県都市計画審議会への付議、大臣及び知事同意を経て都市計画変更される運びとなっております。

現段階におきましては、県と国との事前協議中であることから、変更の時期は確定しておりませんが、おおむね本年秋ごろに決めたいという予定でございます。

今後、県の手続きの進行に合わせまして、できれば次回の審議会において本件に係る諮問等の手続を行わせていただきたいと思います。よろしく申し上げます。

(委員長)

いかがでしょうか。第6回線引きの見直しに関連して、今、報告してもらいましたけれども、ご発言がありましたらお願いいたします。

ちょっと記憶がはっきりしないので確認ですけれども、県に対して市の案を出した時点では、この市の案については当審議会に報告があったのでしょうか。

(事務局) 都市計画課根岸主査

恐れ入ります、特にご報告申し上げておりません。

(委員長)

実質的には、その案が通る可能性がかなり高いのではないかという気もするのですが、そうすると、一番重要なステップがそこのところになるのかなと。市が案を固めるところですね。審議会の機能を活性化させるには、何かその辺のところでも審議会に諮られる、あるいは報告があるのが望ましいのかなと思いますが、いかがでしょうか。

(事務局) 都市計画課根岸主査

神奈川県との調整の中で、確定等ございませんでしたけれども、今後、十分に留意したい

と思います。

(委員長)

ご承知のように、横須賀市はこれまで特に地方分権ということに熱心に取り組んできて、例えば今日の中でいくと、用途地域については神奈川県決定となっていますけれども、これは大都市圏以外の所に行けば市町村の決定という事項であります。これについて、ぜひ市町村決定にすべきだという主張をかねてからしてこられたと思いますが、昨年の地方分権改革推進委員会の答申の中で、これを大都市においても市町村決定にするということと、さらに、さっき「同意協議」という言葉が出てきましたけれども、例えば市決定の場合、重要なものは県と同意を要する協議を行って、その協議がまとまった段階で決定の運びになる。あるいは県においては国と同意協議をする。今、やっているというのが出てきました。その同意協議をかなりのところで外そうということも、地方分権改革推進委員会の中で勧告されています。したがって、そういうものが今年度末の政府の地方分権改革推進計画の中に盛り込まれると、実施されていく可能性が高いと思うのですね。そうすると、市の決定の範囲あるいは県と協議はするものの同意は要しないというような事項も増えてくるので、ますます市町村、特に市の審議会の役割が大きくなると思いますので、市の役割ですね、したがって、市の審議会の機能についても、そういう新しい時代を踏まえて考えていただくのがいいのかなと思います。

(事務局) 都市部長

今のお話のとおり、分権の見直しということで、たしか福田内閣の最後のときに閣議決定まで終わっていると確認しております。ですから我々からすると、国会に上がって決定されるのは間近かなと思っていたのですが、現在のところ、まだ見通しが無いというのが国の方向で、いつ上げてくれるのか全然見通しがつかないということで、今のところ整備、開発、保全の方針の中は県方針。ただし、この後、説明いたします都市マスタープランの中では、市の独自性をうたっていきたいという形で考えております。

(委員長)

ほかにご発言がありましたらお願いします。よろしいでしょうか。

それでは、第6回線引き見直しに係る経過の報告については、以上とさせていただきます。

(委員長)

では、次の報告事項をお願いいたします。

(事務局) 都市計画課根岸主査

次は、都市計画マスタープランの見直しについてご報告させていただきます。

それでは、当事業の担当主査よりご報告させていただきます。

(事務局) 都市計画課山口主査

都市計画課都市計画マスタープラン見直し事業の担当主査であります山口といたします。よろしくをお願いいたします。

それでは、都市計画マスタープランの見直しについて、ご報告いたします。

お手元には、その他資料3をご用意いたしました。また、参考に、平成7年度に策定いたしました現行の横須賀市都市計画マスタープランを準備しております。こちらにつきましては、申しわけございませんが、審議会終了後、事務局にて回収させていただきます。よろしく申し上げます。

それでは、始めさせていただきます。ディスプレイをご覧ください。

本事業につきましては、第109回横須賀市都市計画審議会におきまして第2章「都市づくりの課題」についてを、また、第111回横須賀市都市計画審議会では第3章部分「都市づくりの目標」についてを報告させていただいております。

本日は、前段で課題、目標、「これからの都市のあり方」につきまして、いま一度簡単にご説明し、その後、第4章「都市づくりの方針」を説明させていただきます。

まず、個々の説明に入らせていただく前に、全体を通しての見直しの基本的な考え方から説明いたします。

今回の見直しに当たり、計画の目標年次につきましては、現在のマスタープランと同様に、平成27年度を目標年次として見直しを図っております。

また、現在の都市計画マスタープランの骨格や構成は生かしながら、社会・経済状況の変化など、計画の妥当性や適合性を検討します。

例えば、人口減少や少子・高齢化などを踏まえ都市づくりの方向性を転換すべく、この後、

説明させていただきます拠点ネットワーク型の都市構造など新たな考え方を取り入れて、見直しを進めてまいります。また、国道357号の市中心部への延伸整備の推進といった現在も推進している計画につきましては、継続して残しております。また、衣笠インターチェンジから横須賀中央駅方面へのバス専用トンネル構想など、現在の市の計画と整合しないものは削除いたします。

続きまして、見直し案における都市づくりの課題について説明いたします。

見直しにおいては、現計画における4つの課題に加えて、画面右側に掲げてあります社会・経済状況等、例えば人口減少、少子・高齢社会への対応、公共交通の重視、定住の促進などの要素を踏まえて、ごらんの5つの課題に整理しております。

続きまして、都市づくりの目標です。

都市づくりの目標は、人口減少、少子・高齢化等を勘案し、定住人口の増加を目指す観点から「生活がしやすく、潤いを持って暮らす」という要素を新たに追加し、「豊かな暮らしと、いきいきした交流をはぐくむ都市」と設定しております。

続きまして、今回の見直しを行うに当たって、都市づくりの大きな方向性を示すものとして、「これからの都市のあり方」について説明いたします。

こちらは旧来からの拡大志向の都市のイメージであり、赤色の濃淡が人や都市施設の集積の度合いを示しております。市街地の拡大がこのままさらに進むと、人口減少、超高齢化の進展により市街地が全体的に、より低密度に希薄化し、都市機能の拡散や新たな社会資本への投資の増大が進行するなど、都市全体に色の濃淡の差がなくなっていく、現在の市街化傾向が進展した都市のイメージのようになることが懸念されます。

そこで、こちらの「これからの都市のあり方」のイメージのように、今後は拡大志向ではなく、拠点市街地や周辺市街地に向かって市街地の集約化を図ることで、コンパクトにまとまった、めりはりのある都市づくりを目指すことが必要だと考えます。この都市のあり方を、「拠点ネットワーク型の都市構造」としております。

ここまでは、第109回及び第111回都市計画審議会におきましてご説明させていただいたものであります。

これらのことを踏まえまして、「都市づくりの方針」の説明に入らせていただきます。

今回、この「都市づくりの方針」につきましては、「土地利用の方針」以下、構成は現計画を踏襲しています。画面左側が現計画、右側が見直し案です。

修正箇所は赤字で示しましたが、「上水道の整備の方針」と「安全で安心なまちづくりの

方針」を新たに加えております。

本日は、この「都市づくりの方針」を構成する「土地利用の方針」「交通体系整備の方針」「都市環境の形成、景観整備の方針」「その他の都市施設整備の方針」につきまして、方針の見直しにおける考え方を説明させていただきます。

表は、左側に方針ごとの見直しにおける考え方、右側は、その考え方の根拠となっている都市づくりの課題を記したものです。

方針1「土地利用の方針」では、まず、人が賑わうまちづくりに向け、「都市づくりの目標」とした「豊かな暮らしと、いきいきした交流をはぐくむ都市」の実現を目指す、計画的な土地利用を推進するために、従来の交流促進に加えて定住促進を基調としました。

2番目として、拡大型の都市構造から集約型への転換に向けて、中心市街地、拠点市街地への都市機能の集積を図り、既存ストックを有効に活用しながら、安全に歩いて暮らせる都市環境の形成を行っていくことや住宅団地など周辺市街地の生活利便性を向上すること、それに対して、谷戸地域などの郊外市街地などでは低密度化を誘導していくことなどを盛り込みました。

郊外市街地の低密度化については、空き家の増加などにより防災・防犯性の悪化やコミュニティの希薄化が見られる現状もございますので、今後、建て替えなどのタイミングに合わせて、徐々に街中への住みかえなどを図っていく必要があると考えております。

また、郊外市街地の低密度化に伴い、3番目として「住環境の維持・保全」を挙げております。

そのほか土地利用の見直しについては、浦賀港周辺地区を初めとした大規模工場跡地などの土地利用転換や、現在、計画のある新港地区など新たな交流拠点としての土地利用、土地の高度利用の考え方の提示などがあります。

次に、2の「交通体系整備の方針」です。

交通体系整備に係る大きな見直し点としては、まず、2番目の「拠点ネットワーク型都市構造」を実現する上で、それぞれの地域間の連携を強化する交通ネットワークの形成があります。公共交通の重要性を強調し、自家用車に頼らない交通体系整備の推進や、安全で快適な都市環境の形成のため、ユニバーサルデザインに配慮した道路空間の形成とネットワーク化の方針、交通結節点機能の強化などを追加します。

3番目として、地球規模の環境問題への配慮に対応して、「環境負荷の低減を促進する交通の整備」を挙げております。

4番目は、先ほどその他資料1としてご報告させていただきました「都市計画道路網の見直しによる効率的なネットワークの構築」です。都市計画マスタープランでの交通網整備の方針は、都市計画道路網の見直しの結果と整合をとることとしております。

続きまして、3の「都市環境の形成、景観整備の方針」です。

都市環境の形成の方針については、基本的には現行のマスタープランの考え方を踏襲しながら、自然環境、自然景観、生態系などに配慮した環境共生の都市づくりに対応した見直しを図ります。

また、横須賀市基本計画や、後ほどその他資料4でご報告させていただきます緑の基本計画と整合をとりながら、自然環境保全の考え方に「つくる」要素を追加しております。

さらに、市民主体のまちづくりの観点から、斜面緑地などでの緑地の保全や創造について、市民の協力が重要であることを明記します。

そして、景観形成の方針については、平成16年に制定した横須賀市景観条例の理念に基づいた記述に改訂いたします。

最後に、4の「その他の施設」として、公園・緑地、上下水道、河川などの都市施設整備の方針ですが、ここでは「安全・安心のまちづくり」や「環境共生の都市づくり」「循環型社会への対応」などの考えを記述しています。

以上、雑駁でございますが、都市づくりの方針の考え方ににつきまして報告させていただきました。

最後に、今後のスケジュールにつきましてご説明いたします。

本日、委員の皆様にご報告させていただきましたのは、平成19年度において庁内の関係部長で組織する検討委員会、関係課長で組織する検討部会で検討を行った全体構想の見直し素案でございます。

今年度は、都市計画マスタープランを構成するもう一つの大きな柱でございます地域別構想につきまして、市内12地区において各地区の現況や課題などを把握し、この見直しに反映させることを目的に、地区別意見交換会を開催いたしました。現在、取りまとめしておりますので、次回以降の審議会でこの地域別構想の見直し素案につきまして、ご報告させていただきます。

なお、平成21年度の予定ですが、市民代表、学識経験者などで組織する検討会議を立ち上げ、全体構想、地域別構想の見直し素案をたたき台として検討していただき、パブリックコメントを踏まえ、見直し版の都市計画マスタープランの策定となります。

都市計画マスタープランの見直しにつきましては、以上でございます。

(委員長)

今の都市計画マスタープランの見直しの報告について、ご質問がありましたらお願いいたします。

(田島委員 (代理))

今日は署長の田島が所用がございまして代理出席しています。1点、うちの地域課から意見があります。

「安全・安心のまちづくりへの対応」というものが書かれていますが、この課題として、災害に強い安全なまちづくりというものが投げかけられている。でも、県で言っている安全・安心のまちづくりというのは、これだけではなくて、要は防犯的な要素、犯罪の抑止といったものがこの中の大きな課題として入っていると思うのですね。この点をどうお考えになっているのかお聞きします。

(事務局) 都市部長

今、おっしゃったとおり、本市の今のマスタープランの中では、ハード的な安全・安心ということが記述されております。一方、横須賀市の開発行政等で独自で持っている特建条例というものがあつたのですが、この中では、防犯というものについて当時の県警本部と協議いたしまして、マンションづくりに関する防犯性とか、例えばマンションに関する駐車場の設置に関しては緑の植栽を上げないとか、それからテレビカメラの設置とか、そういうものは多分、横須賀市が全国で初めて県警と協議して、まちづくりのパーツの中に取り込んでまいりました。

だから、都市計画マスタープランのハードの中には入れていませんけれども、民間事業等の中で先行して入れている、そのように理解しております。

(田島委員 (代理))

うちの地域の中で、このハード的な面のところなんですけれども、要は交番の整備です。老朽化が進んだ交番が多くありまして、この敷地を確保したいというのが地域の希望なんです。これはまさに都市計画の中で整備していかないと、その敷地の確保が難しい。ま

た、統廃合も必要だと思います。全体的な統廃合を見て、必要な所で必要なポイント、この計画を見ますと全体的に防犯的なところでも、要は、情報発信基地であったり防犯の拠点となるような交番のあり方、そういうものを考えると、必要な所に必要な交番をつくる。今の中では、交番がうまく機能しているかということ、余りにも老朽化して勤務員についても満足な活動ができないような状況もある所があるんですね、具体的に言えば。

そういうところで、うちのほうのお願いですけれども、敷地の確保というのをちょっと考えていただきたいなというのが一つの意見です。

(事務局) 都市部長

市全体の状況を申しますと、本署、横須賀署、浦賀署、田浦署、こういうことについては直接のご相談を受けておりますし、対応も考えておるんですが、個別交番というものを余り具体にご相談を受けた記憶がないのです。できればそういうものを含めて、早いうちにご相談を受けた中で確保できればと思っています。

基本的に、新規に敷地を確保するのか、それとも交通機能の中に入れていくのか、その辺も、お金のかかる話ですから、ご相談させていただきたいと思います。

(委員長)

都市計画マスタープランの中には、防災というと防犯は入れないということなんですか。

(事務局) 都市計画課長

市には、新世紀ビジョンというものがあまして、その中に安全・安心という項目がございます。それを受けまして、今回、防犯という考え方も都市計画マスタープランの中に一部入れてあります。

ただ、ハード的なものではないので、考え方と取り組み方としまして、先ほど部長が申し上げましたように、適正な土地利用の調整に関する条例、こういったものを考えながら防犯を進めていこう、そのような書きぶりになっています。

(委員長)

安全・安心という場合に、身近だと、やはり防犯というのはかなり大きなテーマだと思うんですね。大地震というのは、もちろん備えなければいけませんけれども、滅多に来る

ものではないですけれども、防犯的な問題というのはしょっちゅう起こる可能性がある。

そういう意味では、今のご意見も踏まえて明示することも検討していいのではないかと
いう気がいたします。

(藤原委員)

今日このスケジュール、それからマスタープランの見直しについてお話を伺ってまして、
何か縦割りがそのまま出ている、今までと同じではないかという感じがいたします。

先ほど道路の見直しでお話しがあったときにつくづく考えていたんですけれども、道路と
いいましたらコンクリートの道路、そこは通るものだけ、それだけの機能ですべて、避難
も、命を守ることも、それから道路としての機能もすべてコンクリートでできた、あるい
は真っすぐつくったもの、走るもの、それだけの考え方でできているのがそのままマスタ
ープランのほうにも反映されてしまっているんですけれども、この後に緑の基本計画の報
告があると思うのですが、そのプランのほうもたしか1項目で、「都市環境の形成」のと
ころだけに集めてしまっていて、本来はすべてつながっているのが全くつながらずに
一つ一つの項目に集めてしまっているので、機能的にあわさってほしいもの、みんなで育
むみどりとの共生をうたっているながら、それほどにも反映されていないという形になっ
てしまいますので、平成21年度に見直し検討会議による見直し素案をおつくりになるとき
には、その整合を是非していただきたいんです。

先ほど防犯のことに关しまして、緑地をとったからこれで防犯にいいですというのは非常
に大きな間違いで、交番を整備して、それからもう一つは環境教育も、それから人々の教
育も両方必要で、それで初めて防犯が成り立つのであって、「緑をなくしたら防犯になり
ます」というのは根本的な考え方の違いだと思うんですね。

そのあたりの整合性がとれない、一つ一つの項目はいいけれども、全部が独立してしまっ
ていつ、どの計画にどのように入れていくか疑問に思えるようなマスタープランにならな
いように、ぜひ平成21年度の検討会ではもう少しつながりを持たせていただければと思
います。

災害の時、例えば火事や身近な災害の時の逃げ場所というのが出ていましたけれども、こ
れは道路幅員が4メートル以上の所——というのは、確かに神戸では火事が起きません
でしたけれども、その幅員に緑を植える幅があるかというのが、たしか道路の見直しのほう
に入っていましたね。幅ではなくて、そこに一緒に緑があるから余計に避難路として使え

るわけですよ。神戸の主要道路の、高速道路の隣で生き残っていたのは、前の神戸市長時代につくったまさに並木だけだったんですよ。高速道路は壊れていましたけれども。そういう並木が、人々が逃げ出す地域にもなりますし。

ということは、ただコンクリートの枠をつくれればいい、それから、「過ごしやすい」といういい言葉を使うのではなくて、もう少しソフトも一緒に入れたものが欲しいと思います。ここではハードだけを取り扱っているとおっしゃっていましたがけれども、両方が一緒にならないと一つ一つのタイトルがどうも生きてこないという気がいたします。

拝見していて、みんなが、一つ一つが縦割りで、しかも縦割りのハード、本当にコンクリートだけのもの、あるいは建築設計だけのもの、それでいてみんなで育むみどりの共生とうたっているのは、どうも一致しないなという気がいたします。そのあたりを平成21年度、もう少し膨らませていただければと思います。

(事務局) 都市計画課長

今回の都市計画マスタープランの大きな見直しの考え方は、やはり総合的に考えていこうということを念頭に置いております。

例えば、人口減少して高齢化が進んでいく、そういう中でまちをどういうふうに変えていくのか、つくっていくのかという中で、やはり定住ですね、人をどういうふうに増やしていくのか、少子・高齢化の「少子」のほうも考えながら定住を促進したいと思っています。

その中には、やはり教育もありますし福祉もありますし、また、自然環境ですね、こういったものも考慮に入れなければいけないと思っています。特に、横須賀市の場合は海、山といった自然の部分が特色と言われているので、そういう部分も生かしながらというようなことは、都市計画マスタープランの中で考えていきたいと思っています。

(藤原委員)

それはわかります。でも、今、お話になりましたのは、環境というのが山、海というもので閉めてしまって、都市は別になっているではありませんか。そこから、もし緑が都市の中につながっていきますと本当は、生物多様性が一つも出てこないのですけれども、そういう山から鳥がまちの中にやってきてくれる緑の帯が必要なわけですね。でも、道路をつくっても川を考えたも、そういう帯と一緒にのものというのではなくて、あくまでも緑化ができる幅があるかどうか、それから人が避難路として使えるかどうか、その避難路が命を

守る避難路というのは関係なく、避難路として使えるかどうか、そういう項目になっているではありませんか。

ですからそこがもう少し、緑の基本計画と合ってきて、それから防犯に関してももう少し生活と合ってくれば、総合的と言えるのではないかと。もう一步踏み込んでいただけたら、ほかの都市にない新しいものができるのではないかと思うのです。もう一步踏み込んでください。

(事務局) 都市計画課長

おっしゃることは理解いたしました。

ただ、都市計画マスタープランは都市像をあらわすものでして、実際にまち中でどういう緑化をしていくのかは、緑の基本計画のほうに委ねるような形になってしまいます。トータル的な都市の中での緑の構成とか、そういったものについては都市マスの中で位置づけて、それを受けて緑の基本計画というふうなことを考えています。

都市計画道路の部分については、今回は、機能をどう評価するかという中での評価項目をそういうふうに変更したものでありまして、それはまちづくりに直接結びつけるものとは、今回は少し違うものだと理解しています。

(委員長)

かみ合っているようで、ちょっとかみ合っていないような。

別な言い方をすると、今、ご報告いただいた資料の右下のページで3ページ、スライド5番に「これからの都市のあり方」という図があります。例えば、これ右下が「これからの都市のあり方」の図ですけれども、出てくる要素が何となくビルの固まりと道路で構成されていて、例えば緑のネットワークが市の中で非常に重要だと、こういうところにも構造の要素としてそういうものが書かれるという絵になるんだろうなと思うんですよね。だから、そういうものが自然に出てくるような有機的な結合が欲しいというのが委員のお考えではないかと思しますので、おのずからそういうものが出てくるような練り上げをしていただきたいということだと思います。

(亀井委員)

パワーポイントの2ページ、社会・経済状況の変化に対応して検討するということですが、

昨年末からの経済不況は、もう本当に想定外の不況というか、経済変化だと思います。その変化にはどのように対応するのか。想定外のこのような経済不況に関して、考慮すべき点はどういうところなのかを教えてくださいというのが1点です。

もう一つは確認の意味で、ユニバーサルデザインに配慮した道路空間の形成とありまして、これは、要はバリアフリー化とは違うことも加味して書かれているんだと思いますけれども、具体的にどういうことを検討されるのか、また、それが災害に強いまちづくりにどのように対応するのもお聞きしたいと思います。

(事務局) 都市部長

まず1点目でございます。

おっしゃるとおり、今回のサブプライム関係は想像を絶するものだと思います。ただ、先ほども自治体の独自性、それから柔軟な都市計画という中で、こういう基本方針は持たなければいけない、ただし、現実を見なければいけないということが事実だと思いますので、さらに都市計画法自体、地域の権限と自主性を持たせてもらう形をまずいただいて、その財源につながるようなまちづくりをすることが第1になってくると思います。

ただ、これが都市計画マスタープランの表現の中で、経済危機が生じたときに緊急に都市計画マスタープランがどうするかということまでは、都市計画マスタープランの構造の中にまだ入っていないというのは事実だと思っております。

(事務局) 都市計画課長

ユニバーサルデザインの内容ですけれども、従来「バリアフリー」という言い方をしていました。今回、バリアフリー新法ができて、日常生活あるいは社会生活の中で広く面的にということで、例えば道路のでこぼこかそういうものではなくて、日常生活の中で子供から老人まで、そういった方が障害なく歩けるような空間ですね、そういうものをつくっていかうという考え方に基づいたものです。

(亀井委員)

このユニバーサルデザインの対応によって、災害に強い安心なまちづくりにも考慮していかなければいけないと思うんですけれども、それはどのように考慮されますか。

(事務局) 都市部長

まず、またハード面になってしまいますけれども、基本的に、年代を超え、障害のある方を抱えた人たちが自由に使えるまちというのがあれば、災害に対しても、まず基本的な備えは強いと思うんです。でも、それでも災害というのは発生する場合がございます。それはハードで対応した、例えば国でやっている耐震化計画みたいな建物のほうの耐震化計画、それから、例えば港とか道路の耐震バース、耐震道路、そのようなものとあわせてまちづくりをしていかなければいけないと思っています。

だから大災害のときに、先ほど道路に対するご質問もありましたけれども、この道路だけは絶対安全だなという道路、それから「この建物は倒れないんだな」もう少しいきますと「この建物の中にいけば人命は安全なんだな」というパーツごとの災害の分け方があると思います。その辺は、また縦割りになるかもわかりませんが、個別法の中でかなり具体的な対策が講じられつつあります。

(西田委員)

2ページ、「都市づくりの課題」の課題2、総合的な交通網づくりですが、ここで課題の要素として「歩行者、自転車、交通機関を重視した過度に車に依存しない交通基盤整備、地域間の連携の強化」とあります。最近、子供から高齢者まで非常に自転車を活用する方が増えていまして、それは環境負荷の軽減ということでも大変いいことでもあるわけですが、今の横須賀市の道路事情を見ますと、ほとんどが自転車には非常に使いにくい道路になっています。

これは道路の問題にはなるんですけれども、これからの課題の中で、いわゆる歩行者も安全に歩け、また自転車を利用する人も安全に利用できるような道路というものに対する見直しといたしますか、この辺、例えば自転車専用道路を必ず道路の中にはつくっていくという方向性、この辺を今後どのような形で検討されていくのか、もしありましたらお願いします。

(事務局) 都市部長

おっしゃるとおり、今現在の道路の構造を見ますと、歩行者と車という分け方がありまして、自転車も歩道を走っている、もしくは車道を車をよけながら走っている、そういう構造で全体ができてしまっているものですから、なかなか自転車の専用道というのが難しい

と考えているのは事実です。

また、横須賀は大変起伏の激しいまちでございまして、自転車になかなか向かない都市であるというふうに理解してきました。ところが最近、電気のモーター付の自転車が非常に勢いで普及しております。これがかなりな山坂を克服していくんですね。そうしていくと、やはり横須賀市でも自転車に対するまちづくりというものを考えなければいけないかなと思っております。

そのときに考えるのが、平面的な車道と歩道との分離の考え方というか、その、特に先ほども言いましたけれども、道路の面積的な確保も難しい現状でございますので、新設道路というのが大変難しい。特に歩道も、横須賀の場合、狭い所がございますので、車道空間の広い所については自転車道というのを考えられるかなと思うのですけれども、現状のところ、専用道というのは難しいと思います。

(西田委員)

確かに現状を見ると非常に厳しいのですけれども、例えばまち中でも、今、お話があったように道路幅の可能性のある所もあります。そういう所から順次整備していただくとか、何しろこれからの方向性は、やはり自転車を活用する方が本当に増えていくだろうなということはずごく思っているところなので、ぜひそういう努力をしていっていただきたいなという、これは要望です。

(土木みどり部長)

今、委員がおっしゃったように、このごろ大変自転車が、エコという立場から見直しされまして、大変普及されてきております。そのような中でいろいろな、まちの中とか郊外とか、いろいろそういうような区分があるのですけれども、特にまちの中で交通管理者が自転車通行可としている、歩道を通ってもいいというような所については、道路管理者としても、不法占用だとかそういったものを撤去するように指導しております。

そしてまた、郊外の土地のある所については、そのような所をなるべく確保しようとしているのですけれども、なかなか財政的に難しいところもありますので、そのところが今、全体の交通管理者、それから地域の方たちとの検討会等もつくって、今後、どのような形でベストなのか方向づけをしていこうと、現在、進めております。

(中村 (文) 委員)

自転車に関しては日本中同じような問題を抱えていて、考えなければいけないのは、私たち専門的には「道路空間の再配分」と言いますけれども、車のためのスペースを減らす覚悟を持つかどうかですよ。 「車に過度に依存しない」と言いながら車のスペースを減らさないなら、多分、自転車のスペースは出てこないと思います。でも、それで本当にいいんだらうかというところ。

逆に、車の依存を減らすのだったら、本来的には車のスペースを減らす計画というのは、マスタープランではあり得ると思いますから、今、お答えは結構ですけれども、現状はよくわかりますからそれで結構なんですけれども、マスタープランで考えるときには、そういう可能性の議論を少なくとも1度はするべきだと思います。現在の管理者がどうこうという先のところですよ。

先ほどの藤原先生のお話に近いのですけれども、やはり交通のところが少し、ほかもそうなんですけれども、浮いて見えて、本当はもっと「これがまちづくりにこうつながるよ」というふうに書いていただきたいところは、ぜひ議論していただきたいということも、あわせて意見として申し上げます。

それから、細かいのですが、先ほど出てきたスライドの5番で「公共交通を有する幹線道路」という日本語が非常に、横須賀にそういうことを言っているのかどうかよくわからなかったんですが、何のことだか、余り国の指導にこだわらずにつくられてもいいかなと思うんですけれども。概念図にしても、ちょっと違うのではないかなという気がします。もし私の理解が間違っていたらご説明いただきたいのですけれども、もし間違っていなければそれで結構です。

(委員長)

この絵の中に書いてあることですか。

(中村 (文) 委員)

ええ、凡例の。「公共交通を有する幹線道路」ってすごい日本語になっているのですけれども。バス通りのことを言えばいいのか、路面電車を入れるのか知りませんが。

(事務局) 都市計画課長

すみません、おっしゃるとおり、バス通りのことをこういう書き方をしてしまいました。

(委員長)

今、道路の使い方の議論が交わされました。今日のその他の最初の議題、道路検討特別委員会の報告の中でも、都市の道路だということで多面的な機能を考える必要があるという評価の仕方が指摘されましたけれども、その延長で考えれば、多面的な中の、例えばオープンスペースとして重要な道路という位置づけがあるのであれば、そこは余り車がたくさん走っていない道路といった構造が浮かんでくるわけですね。自転車というのも位置づけいてここに書いてあるので、そういうところでは、自転車を使う部分が占有化されているとか、何か道路構造ともさっきの見直しをリンクさせていくようなことが必要で、そうなるところら側のマスタープランの話とも、もうちょっと深く重なってくるのかなということ、その辺の連動もぜひお願いしたいと思います。

(木村委員)

道路を考えるときに、どうも今までつくっている道路は「走る」で、止まって荷物を積み下ろしするというような機能が認められていない道路のような気がするんですね。その辺は、ぜひ道路の機能としては止まることもあるし、そこで人が降りたり荷物を下ろしたり、その辺も考慮した道路づくりをぜひしていただきたいと思います。

(委員長)

もっともなご指摘だと思います。市民本位に都市空間を使っていくということですかね。それでは、都市計画マスタープランについてはこのくらいにいたします。

(委員長)

次に、緑の基本計画について報告をお願いいたします。

(事務局) 都市計画課根岸主査

緑の基本計画につきましてのご報告でございます。資料は、その他資料4を用意させていただいております。

本件に関係する職員を紹介させていただきます。

土木みどり部緑地管理課、秋葉課長でございます。

その他、関係職員が出席しております。

それでは、緑の基本計画の見直しにつきまして、緑地管理課長から報告させていただきます。

(緑地管理課長)

土木みどり部緑地管理課長の秋葉と申します。先日来ちょっと風邪をひいておまして、お聞き苦しい点はお許しいただきたいと思っております。

それでは、その他資料4「緑の基本計画の見直し」についてご報告いたします。

お手元の資料は、これから説明いたします画面資料と「横須賀市緑の基本計画の見直しについて」及び「現行緑の基本計画ダイジェスト版」となります。

まず、今回、本計画を本審議会に報告させていただく理由ですが、緑の基本計画が都市計画マスタープランの土地利用方針などと整合を図る必要があることに加え、緑地行政に係る諸制度において、都市計画法に基づく都市計画決定を要するなど、都市計画と関連する事項がさまざまな点であることによるものです。

そこで、本日は、今後の計画素案策定検討を前に、昨年度より本市内部で取りまとめた計画の方向性につきましてご報告し、委員の皆様からのご意見をいただき、それらを参考としながら、今後、さらに検討を深めてまいりたいと考えております。

詳細につきましては、お手元資料の「横須賀市緑の基本計画の見直しについて」にまとめておりますが、ここでは、その要点のみを説明いたします。

本審議会においては、緑の基本計画について初めての説明となりますので、まず、緑の基

本計画とは何かについてからご説明させていただきます。

それでは、ディスプレイをご覧ください。

緑の基本計画は、都市緑地法第4条第1項の規定に基づいて定めるものです。現行の緑の基本計画は平成9年3月に策定し、目標年次を平成27年としています。

都市緑地法では、計画に定める事項や、さらに他の行政計画との関連について、このように規定しています。詳細につきましては、次にまとめました。

これは、緑の基本計画と他の行政計画との関連をあらわした図です。

都市緑地法では、緑の基本計画は市の基本構想、基本計画に即し、都市計画マスタープランと適合すること、環境基本計画及び景観計画と調和を保つこととしています。

次に、計画に定める事項ですが、主たる事項として、緑地の保全及び緑化に関する目標や施策が挙げられます。また、平成16年度の法改正により都市公園の整備方針を定め、他の制度とあわせて総合的に緑に関するまちづくりを進めることが盛り込まれました。

続きまして、今回、計画を見直すこととなった背景につきまして、説明いたします。

背景の1つ目は、計画を取り巻く状況の変化です。これには少子・高齢化や環境問題、安心・安全な社会などがあり、それに向けた対応を図る必要が生じています。

2つ目に、都市緑地法改正に伴う制度新設と、本市の土地利用調整関連条例などの制定があります。これには、法に基づく新たな制度の新設や、都市公園の整備方針、市条例などに対応し、それらを計画に盛り込む必要が生じています。

3つ目は、関連計画の策定及び見直しです。

これには、本計画の前提として押さえるべき事項として、交流の広がり、定住人口の増、活気や賑わい、だれもが暮らしやすく良好な都市環境を目指すこと、拠点ネットワーク型の都市構造などがキーワードとして挙げられ、それらに対応した計画とする必要があります。

4つ目に、協働社会に向けたわかりやすさと実効性への対応の必要性です。

これには、計画の目標や施策の体系も含めて見直し、主体を明らかにし、わかりやすい計画とし、だれもが緑に対する取り組みを行っていけるようにしていく必要性が生じています。

次に、計画の対象となる緑についてご説明いたします。

1つ目は、植物や水辺地、及びそれらと一体となった空間としての緑が挙げられます。2つ目は、公園などの公共施設の公共空間としての緑が挙げられます。3つ目に、山林から

個人住宅の庭や生け垣までの私有地の緑が挙げられます。これらの緑をすべて含み、計画の対象としています。このため、緑に係る計画は行政だけでなく、市民も含め、さまざまな主体がかかわっていく必要があることがわかります。

続きまして、計画の前提となる緑の意義は、次のとおりです。

本市の緑の特徴としては、海と緑豊かな自然環境が本市の最大の魅力となっており、その一端を担う丘陵地などの緑は、首都圏にまで及ぶ貴重なものです。また、その他の緑も含め、海とまち並みと緑が一体となり、良好な都市景観を形成しています。そして、本市の緑は、快適で豊かな市民生活の場を提供し、市外から見た横須賀の都市イメージの向上にも大きく貢献しています。

こうしたことから、本市の緑はすべての市民にとってかけがえのない存在であり、皆にとって大切な共有の財産となっています。そして、この緑を「みんなの緑」との認識にたち、将来に向けてみんなで守り、つくり、育て、そして生かし、次世代に引き継いでいく必要性があるものと考えます。これらの意義を踏まえて、本計画を策定していく前提ととらえています。

次に、本市の現状とこれまでの取り組みにおける概要について説明いたします。

なお、現状や取り組み及び後にご説明いたします課題などの詳細につきましては、お手元資料のほうに詳しくまとめてありますので、後ほどごらんいただければと思います。

まず、緑の現状について。

この図は、平成17年における本市の樹林地の現状です。

本市の市域面積に対する樹林地面積の割合は、30.2%となっています。この割合は、ここ10年間で約1.2%、面積にして約120ヘクタールが減少しています。

本市では、これまでこの樹林地を守る取り組みとして、近郊緑地特別保全地区の土地の買い取りや、本市条例指導基準に基づく土地利用時における樹林地保全指導、また、指定緑地保全制度に基づく私有樹林地所有者に対する奨励金交付による保全に向けた支援や、寄附による樹林地を都市公園として維持・管理することなどで守ってまいりました。

この図は、平成17年度現在の、市街化区域内における都市公園を除く500平方メートル以上の樹林地である斜面緑地をあらわしたもので、現在、約900ヘクタールの斜面緑地が存在しています。

次に、この図は本市の急傾斜地崩壊危険区域をあらわしたものですが、茶色の線で囲まれた斜面緑地が急傾斜地崩壊危険区域に指定されております。このように、本市の斜面緑地

のほとんどが区域指定されており、本市の地形的特徴にもなっています。

この図は都市公園の整備状況をあらわしたもので、平成18年度末における市民1人当たりの公園面積は11.8平方メートルで、全国平均9.3平方メートルを上回っており、整備が進んでいます。

続きまして、見直しにおける主な課題です。緑に対する取り組みから、守る、つくる、育てるの3つの視点から分類しました。

主な課題としては、次の点が挙げられます。まず、「緑を守る」においては、民有樹林地の保全をどのように行っていくか、斜面緑地の安全性と保全に関する課題が挙げられ、「緑をつくる」においては、民有地も含む市街地の緑化推進による緑豊かなまちづくりの必要性が挙げられ、「緑を育てる」においては、みんなで緑を育てる意識の共有化の必要性が挙げられます。

ここまでの、現状を押さえた基本的事項です。

次に、今回の見直し計画における基本的な方向性について説明させていただきます。

まず、計画の基本理念です。

計画の基本理念を「みんなで育むみどりとの共生」としました。この基本理念は、現行の計画と同じです。これは市民、NPO、企業、行政が一体となって緑と人との共生関係を築くことにより、安心して暮らせる、活力に満ちた緑豊かな横須賀のまちづくりを目指すための基本理念です。

次に、本市における緑の将来像です。

将来像は、本市の緑の特性を踏まえ、緑豊かな都市づくりが形成されることを目指した緑のあるべき姿と考えております。

将来像を図にあらわしたものが、左の将来像図です。

これは大きく5つのゾーンやエリアから成っており、その大きな5つの柱は次のとおりです。

1つ目は「三浦半島の骨格を形成し、核となる緑が守られている」、2つ目は「市民生活と一体となった身近な緑・水辺空間がつくられ、守られている」、3つ目は「拠点となる緑がつくられている」、4つ目は「海辺空間と一体となった緑がつくられ、プロムナードにより結ばれている」、5つ目は「農地が守られている」としています。

この将来像に向けて、今後、本市の緑におけるまちづくりを推進していく必要があると考えております。

次に、計画の目標です。

計画の目標は「緑の量と質の向上を目指す」としています。

これは減少していく緑を将来に向けて向上させ、あわせて量だけではなく質も高めていくことを目標として掲げ、緑豊かな横須賀のまちを目指していくための目標です。

次に、基本方針に移る前に、基本理念から方針に至る計画の基本的な考え方の流れを説明いたします。

計画の基本理念、緑の将来像、目標に基づき、本計画では6つの基本方針を定めました。そして、この基本方針における施策を11の施策展開の方向として位置づけております。

それでは次に、その6つの基本方針と11の施策展開の方向についてご説明いたします。

6つの基本方針は、次のとおりです。基本方針1「自然環境を支えるみどりを守る」、基本方針2「市民生活と一体となった身近なみどりをつくり、守る」、基本方針3「人々の交流の場となるみどりをつくり、守る」、基本方針4「安心・安全の為のみどりづくり、守る」、基本方針5「横須賀らしい都市景観と調和したみどりをつくり守る」、基本方針6「人々の共有財産であるみどりを、皆で守り、つくり、育て、活かす」以上が6つの基本方針です。

そして、これらの基本方針に基づく11の施策展開の方向は右に記載しており、ご覧のとおりでございます。

以上が計画における基本的な方向性です。これらの基本的方向性をたたき台として、これから素案の検討策定を行ってまいります。

なお、これらの方針や施策展開の方向における考え方や、想定される方策の事例などの詳細につきましては、お手元の資料にまとめてありますので、後ほどご覧ください。

最後に、検討体制と今後のスケジュールですが、まず、庁内検討組織として緑の基本計画見直し検討プロジェクトチームを組織し、計画の検討を行っております。そして、この3月には市民、学識経験者、市職員による検討委員会を設置し、本格的な計画素案の検討を実施していくこととなっています。

次に、今後のスケジュールですが、2月16日から3月9日までパブリックコメントを実施し、あわせて2月18日には市民説明会を開催し、広く市民の皆様のご意見をいただくこととしています。そして、3月には第1回横須賀市緑の基本計画見直し検討委員会を開催し、平成21年度に入り、本格的な計画素案を検討してまいります。そして、改訂版の「緑の基本計画」は、平成22年3月に策定する予定としています。

なお、本計画の策定作業では、2回のパブリックコメントを実施する予定です。1回目のパブリックコメントでは計画の基本的な方向性について実施し、その後の検討における参考といたしたいと思っております。2回目のパブリックコメントでは、検討を経て策定された計画の素案に対して、ご意見をいただくものとしております。

また、今月16日から実施するパブリックコメントの資料につきましては、本市ホームページにてその内容を掲示いたしますので、本日以降、お気づきの点等ございましたら、ぜひご意見をお寄せいただきたいと思います。と存じます。

以上で緑の基本計画の見直しについてのご報告を終わらせていただきます。

(委員長)

どうもありがとうございました。

想定していた会議終了時刻4時まであと8分ぐらいになりましたけれども、今の報告について、ご質問がありましたらお願いいたします。

(藤原委員)

見直しにおける主な課題、緑を守るという意味で言ったら、これだけたくさんの緑地があるのを守ってくださって、非常にわかりやすかったのですが、緑を育てる中で「つくり、育て、活かす」というのがございます。これはどのようなものをつくり、育て、活かすのかお聞きしたいことが1点。

2つ目は、今まで緑地についてお話を伺ってきて、緑の将来像、7ページの下ですね。その図面でいくと、核となる緑とか拠点となる緑、農地の緑というようにわかりやすいのと、海辺空間と一体となったプロムナードはあるのですが、これらをつなぐコリドーとなる緑の帯が全くないんですね。そういうものがないと都市の中は都市鳥だけがはびこり、山から生物の多様性を持ってくるものが全くないというのが、このようにブツブツにできてしまうというのがちょっと気になります。緑の将来像では。

3つ目の質問は8ページ、「緑の量と質の向上を目指す」と書いてあるんですが、この質というのは何を示しているのか教えていただければと思います。後ろの細かく書いてあるところを拝見しても、質についてはよくわからないのですが。質の向上を目指して、つくる、9ページに「緑をつくります」「守ります」というので、質というのはどのようなことでおっしゃっているのか、ぜひ教えていただきたいのですが。

(緑地管理課角尾主査)

1つ目のお話で、コリドーの問題がございましたけれども、この将来像の中では面的な部分としてとらえた将来像、全体が緑豊かなまちづくりということにとらえた将来像、これを展望した形でとらえております。したがって、ご意見のあった部分については、また検討会等の中でご意見として、参考として、ちょっと議論させていただければと思います。

それから、質の問題ですけれども、この点につきましては、それぞれいろいろな考え方か思いがあるかと思えます。今回、質の向上ということでいろいろな緑の、潤い性とか色合い、それから防災上の部分も、機能としての問題もございます。その辺も含めまして大きく質というもので、今回はとらえております。

市民の意見というものからこの辺も出されてくれば、いろいろな検討事項として、物事としてとらえられてくるかなということで、ある程度の合意形成がなされるように、という問題をとらえていきたいというところで、今、全体の質ということで、今のところはとらえております。

(委員長)

よくわかりませんね。

(藤原委員)

つくり、育てるというのを教えてください。

(委員長)

何ページに書いてあるのですか。

(藤原委員)

6ページですね。見直しにおける主要な課題で、つくり、育てると書いてあるのですけれども。

(緑地管理課長)

緑をつくり、育てるということは、緑をつくるというところでは、民有地も含めた緑豊かなまちづくりをしていこうという部分と、それは公園、各公共施設の緑化をしていこうと

か、そういう部分で緑をつくっていかうということであっています。

緑を育てるという部分は、皆さんが主体性を持って、緑を育てていただく意識を向上していただく必要があるのかなど。それから、情報発信ですとか活動の場、組織・人づくりの推進の必要性、そういう緑に関する情報発信、そういうものの推進の必要性も緑を育てるといふ部分で、今、とらまえて書かせていただいております。

(藤原委員)

そういうお考えになりますと、どうしても先ほどの並木、道路とか、そういう建設をするときのつくる緑は外されてしまいますよね。そこで緑行政は公園緑地とか、残っている緑を残すだけとか、本当に公園行政だけになってしまうので、そのあたりを、公共行政とつなげていただけるものをここにも含めていただきたいのです。つくり、育てるといった場合には。ぜひお願いしたいと思います。

(緑地管理課長)

すみません、ちょっと言葉が足りませんでした。

今現在、公共施設ですとか緑化の推進、民有地緑地の支援等、今現在、本市の場合、少し停滞ぎみでございます。将来的にその辺の支援も考慮した中で考えていこうというふうに、今、考えております。

(中村(眞)委員)

お願いします。

2ページの上の図、「他の行政計画との関連」という図があります。緑の関係から見ると、これはこうなるというのはよくわかります。ただし、我々市民から見ると、マスタープランとか基本計画がたくさん並列していますので、これは土木みどり部と都市部が一緒になって、総合計画、基本計画を頂上とするツリー図をつくって、その体系を、相互関係をきちんとしたものを1つつくっておいていただけるとありがたいと思います。

ツリー図の、下のほうにあるからといって重要性が全くないわけではなくて、むしろそういう実施面のほうが重要であるということは、みんな理解しているはずですから、それをお願いします。

(委員長)

この中に基本構想を書かなければいけないのでしょうか。

(亀井委員)

資料5ページですか、市内の傾斜地崩壊危険区域に関して、傾斜緑地が大体この危険区域に入ってしまったんですよね。そうすると、市民生活の安全性の確保を考慮しなければならないということなんですけれども、総合的な検討が必要と書いてありますが、具体的にどんな検討が今現在されているのか、教えていただいてもいいですか。

(緑地管理課長)

現在、確かに傾斜地崩壊危険区域に関しましては、県が整備をしております。県が整備をするということになりますと、やはり緑が減少しております。その中で、今、いろいろな緑を復元しようという、斜面地のコンクリート構造物の上からでも何らかの形で緑を、ツタを這わせるとか、そういうことができないかということで県にもお願いしながら、緑を復元するというようなことにも、努めております。

(藤原委員)

その点で1つ問題がありますので。

県が「ここは危険地域だから切ります」とおっしゃっても、ぜひ見極めていただきたいのです。

1つそういう例が横浜市にございまして、横浜市の森神社というところで、もう50年以上がけ崩れがない斜面を、これは下に家が建つから危ないということで、切るということになったのです。その上に県で指定している巨木群がありまして、神社さんがその巨木群だけは残しますと言うのですが、残したらかえってそのほうが危ない。それを県では斜面だけ切って、巨木群を残すという決定をしようとしていたものですから、絶対にこれは死にますよということで神社さんの返答待ちにして、切るのですしたら全部切られたほうがよろしいでしょうというお話をしました。

結局は氏子さん全員が、50年以上もそこで斜面が崩れずにあるので、常緑樹林がそこに成り立っているのにわざわざ切ってコンクリート化する必要はないということで、結局切らないで済んでしまった。危ないのだったら切ってコンクリートにするべきが、済んでしま

うような、そういう施策なので、ぜひすべてが危ないのではなくて、やはり皆さん、特に土木みどり部には専門家がいらっしゃるはずですから、ここは危ない、危なくない、それによって県と共同で、コンクリート化するのか、あるいはそのまま残したほうがいいのかきちんと判断していただければと思います。

(委員長)

予定の時刻が過ぎましたので、他にご発言がなければこのくらいにしたいと思います。

熱心なご討議ありがとうございました。

それでは、その他報告事項についての報告、質疑応答、ちょっと時間切れのところもありましたけれども、すべて終わりました。このほかに事務局から報告することがありましたら、お願いいたします。

(事務局) 都市計画課根岸主査

次回の審議会でございますけれども、新年度に入りまして、夏ごろ開催したいと考えております。今後、日程が整い次第お知らせをいたしますので、皆様どうぞよろしくお願いいたします。

(委員長)

それでは、本日の審議会を終了いたします。

皆さんどうもありがとうございました。