

## 成田市都市計画審議会 会議録

### 1 開催日時

令和6年1月25日(木) 午前10時00分から11時20分まで

### 2 開催場所

成田市花崎町760番地

成田市役所 議会棟3階 第一委員会室

### 3 出席者

(委員)

田中(亨)委員、中村委員、木村委員、加瀬委員、会津委員、鬼澤委員、眞野委員、細貝委員、小泉委員、本宮委員、古橋委員、石山氏(鳥山委員代理)、小林委員  
(順不同)

※欠席された委員 鎌田委員、田中(由)委員

(事務局)

鈴木都市部長、都市計画課 川瀬課長、平山課長補佐、橋本主幹、川島係長、藤ヶ崎主査、岩瀬主査、宮地主任主事

### 4 議題

議案第1号 成田市開発行為等の基準に関する条例の一部改正(案)について  
〔諮問〕

議案第2号 区域指定方針(案)の制定について〔諮問〕

### 5 議事

#### 議案第1号

**議長：** それでは議事に入ります。議案第1号「成田市開発行為等の基準に関する条例の一部改正(案)について」ですが、議案第2号「区域指定方針(案)の制定について」と関連する議案でございますので、一括審議としたいと思いますが、皆様よろしいでしょうか。

〔委員同意〕

**議長：** ご異議がないようですので、一括審議といたします。

それでは、議案第1号及び議案第2号につきまして、事務局より説明をお願いします。

【事務局より詳細説明】

議長： ただ今議案の説明がありました。このことにつきまして、ご意見、ご質問等がございましたらお願いいたします。

会津委員： そもそも、市街化調整区域の考え方ですが、優良な農地や自然が無秩序なまちづくりによって壊されてきたという経緯があります。だからこそ、市街化をしてよい区域と、市街化を抑制していこうという市街化調整区域に分けて、秩序ある町並みを整えていくというのが市街化調整区域の趣旨であるかと思えます。

ただし、市街化調整区域内でも大きな建物を造ってはいけないというわけではなく、地区計画を決定すればそういった施設を造ることも可能になるし、下福田地区、あるいは小菅地区も地区計画の決定がなされたわけですが、地区計画というものが手続き上、非常に大変で時間もかかるから、今回、もう少し簡易的にそういった施設が誘導できるように条例を改正していこうという目的になっているのでしょうか。

事務局： 今回の条例改正は、市街化調整区域における、空港周辺の国道 295 号沿道に、ある程度区域を定めた中で開発を認めるというような形の考え方です。

会津委員： わかりました。20 ヘクタール未満の物流施設が誘導できるような、条例改正案になるわけですが、20 ヘクタールというと、中台運動公園と同規模になるので、かなり大きな施設を市街化調整区域内に誘導することが可能になります。私自身は企業誘致に反対の立場ではないです。企業には、どんどん成田に来て、成田の経済を盛り上げていただきたいと思っておりますが、こういった市街化調整区域に来るのであれば、当然、二酸化炭素排出量を実質ゼロにしなければいけない。それから、環境保全に取り組まなければいけない。生態系や森林を破壊した分は、例えば、別の場所で植林をするなどして、生態系を回復すればいいと思います。

そのことについて、それぞれ伺っていきたくと思いますが、まず、市街化調整区域内で物流施設などを誘致する際、企業の建物は必ず ZEB 対応にするべきだと思いますが、お考えを伺いたく思います。

事務局： 議案第 2 号の区域指定方針（案）においても、資料 7 ページで、環境への配慮として、省エネルギーへの取組や再生可能エネルギーの活用に関すること、市と事業者との間で地球環境保全協定を締結することを、土地利用に関する計画に記載すべき内容に盛り込んでおります。こちらで、環境に対する配慮を

企業側に求めていくというような形で考えております。

**会津委員：** どの程度環境に配慮されるかというところだと思いますが、前回の審議会において、下福田地区地区計画の事業者は、企業全体としてゼロカーボンに取り組んでいくという話を聞いたような記憶があります。そこまで踏み込んでゼロカーボンに取り組めるのか。建物は、例えば **Nearly ZEB** や **ZEB Oriented** など、いろいろな **ZEB** のレベルがありますが、**Nearly ZEB** などの軽いレベルではなく、しっかりとゼロカーボンを実現できるような建物を造らなければいけないと思いますが、どこまで市が踏み込めるのかについて伺いたいと思います。

**事務局：** 委員が例に挙げられている下福田地区の関係については今回の議案と別で、地区計画の制度の中で行う事業者が考えている環境配慮の考え方のことだと思います。開発許可の技術基準の中で、開発行為に当たっては、公共に供する土地については、環境の保全上、事業活動の効率上支障がない規模及び構造であるものが配置されるように規定されており、技術的な細目の中において、緑地の必要面積も規定されております。

また、今回の条例改正の中で対象となる建築物の用途となっている流通業務施設や、工場施設につきましては、成田市緑化推進指導要綱に基づき、20パーセント以上の緑化率を求めていますので、こういった中で、市としても、事業者に対して環境への配慮を求めていくところでございます。

**会津委員：** しつこいようですが、ゼロカーボンを実現しなければいけないです。成田市としてゼロカーボンシティを掲げている以上、企業にもそれを求める必要があると思います。

空港会社が 2019 年に出している環境影響評価書のあらましという冊子によると、空港周辺に広がる谷津環境では、鳥類や両生類など、2000 種を超える動物が確認されていて、そのうち 215 種が絶滅危惧種等に指定されていると、それから植物でいうと 1800 種を超える植物が確認されていて、このうち 88 種が絶滅危惧種等に指定されていると、この空港周辺地域の谷津は、自然が豊かな生物多様性に富んでいる地域ということが、これを読んでわかりますが、空港会社はこういった生態系への影響に対し、しっかりと代償措置を行うということもこの冊子の中で考えが示されているわけです。

そうであれば、成田市も同様に代償措置を行う必要があるかと思いますが、この生態系の回復についてどのようにお考えでしょうか。

**事務局：** 開発に伴う森林や緑地の造成などを懸念しての考えかと思いますが、技術的な基準の中においては、緑化率の整理であったり、残置森林といった数値

的な基準がございます。開発行為、また、地区計画のような面積の広い事業であっても、まちづくりの一環であるという視点で、持続可能なまちづくりを実現していくとともに、環境保全という側面と、社会経済活動をバランスよく調和させるということが重要であると思います。技術的な基準や成田市開発行為等指導要綱によって、事業者と行政がお互い協議しながら、そういったものは求めていく、保全していくという考えで進めていくものだと考えております。

**会津委員：** 保全するだけではなく、破壊した分しっかり回復を行うべきだと私は考えています。最低限それをやらないといけないと思います。ここには物流施設が造られるわけですから、当然 CO2 の排出量が増大するので、最低限回復させる、それ以上のものをやらなければいけないと思います。

よく成田市は、経済活動と環境保全を調和していきますというお話をされますが、全く両立されていないというのが私の見解です。

成田市内では5年間で少なくとも157ヘクタールの森林が減少しています。これは市が把握しているだけなので、実際にはより多くの森林が、たった5年間で失われているということになります。157ヘクタールというと、はなのき台地区と公津の杜地区を合わせた面積より広い面積となるわけですが、少なくともこれだけの森林が破壊されている中で、今後は、下福田地区、東和田南部地区、吉倉・久米野地区、それから不動ヶ岡地区でも、森林伐採を伴うまちづくりが計画されているわけで、あまりにも成田市の破壊型のまちづくりというのは、もう私はひどすぎるのではないかなと思います。

このことについてご意見を伺いたいと思います。

**事務局：** ご意見として承りますけども、一方で、それだけ土地を活用されているという見方もできるというふうに考えており、土地区画整理事業につきましても、それぞれ地権者の方がいらっしゃって、地権者の方々がその土地を活用したいと、まちづくりに協力したいというご意向をいただいて、例えば不動ヶ岡地区であれば、土地区画整理組合が、1月14日の総会をもって正式に設立をされました。こうした地権者の皆さんの意向をきちんと踏まえて、支援していこうと考えております。

また、この短期間の中で、大きな開発が進展しているということは、まさにそういった社会的な需要があって進んでいることとございます。これがこの先の5年、さらにその先の5年ずっとこのまま続いていくとは考えておりません。今やるべきことをやる。その結果、こういった事象が今生じているものと考えております。

ご指摘をいただいております代替措置を企業に求めるべきだという点につきましても、一定の規模を超えるものにつきましては、先ほど申し上げたような

緑化協定であるとか地球環境保全協定であるとか、あるいは千葉県の自然環境保全条例に基づく緑化協定、こうしたもので代替措置を求めるものでございます。

短い期間の中で捉えられてしまうと、そのような破壊だというご指摘をされてしまいますが、成田市としては、持続可能な、今後成田市が長く続いていくために、今は経済に力点を置くべきだという考え方で支援をして、まちづくりを進めているところでございます。

**会津委員：** 持続可能なまちづくりとおっしゃいましたが、確かに、成田市都市計画マスタープランの中にも SDGs やゼロカーボンが入っていて、持続可能なまちづくりを掲げていますが、本当に実情に合っているか疑問なところですよ。

環境省のホームページによりますと、自然の喪失によって世界では44兆ドル、世界のGDPの半分が崩壊の危機になると。だから2030年までに生物多様性の損失を食い止めて反転させるということが、これはG7サミットやCOP15といった世界の会議で約束されているわけです。

世界の気温上昇も、危機的な状況です。産業革命から気温上昇を1.5度以内に押し留めようというのが世界の目標です。だからこそ、成田市もゼロカーボンシティを宣言したわけですが、2023年の世界の平均気温というのは産業革命から1.48度上昇したということで、観測史上最も気温の高い年になってしまったそうです。このままでいくと破滅的な未来が近づいているというわけです。

だからこそ、この森林伐採はこれ以上やるべきではないと、私は強く申し上げたいと思います。森林を仕方なく破壊するのであれば、やはり他で緑を回復させる必要があると思っております。そういった意味で、本当のSDGs、本当のゼロカーボンを成田市として実行していただきたいと思っております。これこそが社会情勢に合わせたまちづくりではないでしょうか。昨年の夏も暑くて経済活動どころではありませんでした。もう外は歩くだけでも命の危険を感じてしまうような、そんな年になったわけです。熱中症で命を奪われる人が年々増えているという状況になっています。世代間の格差というのも深刻で、2020年に生まれた子供たちは将来1960年生まれのおじいちゃんおばあちゃん世代に比べて自然災害を最大で7倍も多く経験すると新聞が報じていました。成田市都市計画マスタープランというのは何十年後も先を見据えてのまちづくりのための計画だと思いますが、今生きている子供たちがやはり何十年後も安心してこの成田で住み続けるためには、やはり環境保全、環境対策をしっかりと行うべきではないでしょうか。このことについては強く申し上げておきたいと思っております。

もう一つ、小菅地区について伺いたいのですが、小菅地区は、地区計画決定をして、ホテルを造るなどの方針で動いていたかと思いますが、現状について、どのような進捗ですか。

**議長：** 今の質問は今回の議案と直接関係がないように思いますが、事務局どうされますか。

**事務局：** 小菅地区は、地区計画の制度によって開発が進められている地区でございます。こちらについては、令和元年 10 月 29 日に開発が許可され、造成工事が進められているところでございます。

昨年 10 月に開発行為の変更届出書が市に提出されまして、令和 5 年 10 月末までの工期を、現在、令和 7 年 11 月まで延長しております。

**会津委員：** 事業者のホームページを見ると、集客施設としては食文化を楽しむフードホールスタジアムとか、食品工場の見学を楽しむゾーン、研究施設として食品研究を行う企業が集まるといったものが書かれていて、当初、私達が説明を受けていた劇場やホテルについては、目的が変わってしまったように受け取れます。こういった計画に市が振り回されてしまって、その結果、45 ヘクタールという広大な森林が破壊されたということがありますので、特にこういった自然豊かな地域を開発するのであれば、より慎重になっていただきたいなと思っております。これは意見にとどめておきます。

次に、議案第 1 号資料 2 ページの図について、「概ね 250 メートル以内」と書かれていますが、これは市の裁量で範囲を拡大できてしまうのではないかなと思います。このことについて市の見解を伺います。

**事務局：** 「概ね 250 メートル以内」と書かれておりますが、基本的には 250 メートル以内を求めることとなります。

**会津委員：** 下福田地区の開発行為について、市街化調整区域における土地利用方針の中で、この辺りが沿道の概ね 100 メートル以内の開発行為を誘導していく方針になっていたかと思いますが、実際は 45 ヘクタールという大きな物流拠点が造られようとしていて、決して沿道から 100 メートル以内では済まされないと思っていて、実際に誘導される施設と大きく乖離していると思います。

このように「概ね」と書かれてしまうと、今後、こういった大きな施設の誘導が可能になってしまうのではないかと思います。

議案第 2 号の資料 9 ページの新旧対照表の中で、「地域」を「区域」に変更すると書かれていますが、「地域」を「区域」に変更するということは、より限定的に区域を指定することになると思います。そうであれば、より厳格に区域を指定する必要があるのではないかなと思いますが、いかがでしょうか。

事務局： 「地域」を「区域」に変更したことについては、面的な意味合いというよりは、言葉として、当初の区域指定方針（案）の中で、「地域」という言葉が複数の意味合いで使われたところがございます。成田市都市計画マスタープランにおける、国道 295 号沿いの空港周辺地域、そういった「地域」という言葉と、市長が定める「地域」という言葉が、違う意味合いで使われていたところがありましたので、「区域」と「地域」で使い分けさせていただく意味で、今回訂正させていただいたということでございます。

会津委員： 先ほど、250 メートル以内に定めていくというような答弁があったと思います。それであれば、「概ね」というのは、外してもいいのではないのでしょうか。

事務局： 基本的には「概ね」としているのは、地形地物とか、道路等で区域が分けられる可能性がありますので、その意味を込めて、「概ね」としています。

会津委員： 誤差があったとしても 5 メートルとか 10 メートルくらいになるということでもいいですか。

事務局： どこまで地形地物の境界があるというのはわからないので、この時点で、5 メートル 10 メートルというお話は難しいです。

会津委員： 議案第 1 号の資料 1 ページの「4 条例改正案文」の第 6 条 (6) アに、「周辺における市街化を促進するおそれがない」と認められれば、流通業務施設等の建築は認めることになっているかと思えます。この「周辺における市街化を促進するおそれがない」というところ、私はすごく引っかかっている、何をもちってその市街化を促進しないのかについて一般質問で聞いたところ、市長から、新しく道路整備することが、すなわち市街化を促進するということになるという考えが示されたわけです。

次に、議案第 2 号の資料 5 ページの中に、まさにそのことについて書かれていますが、「周辺における市街化を促進するおそれがないと認められる」という中で、新たな道路整備について書かれていると思いますが、このことについて、ご説明いただけたらと思います。

事務局： 基本的には、国道 295 号が整備されておりまして、例えば、区域がいろいろなところに整備されて、そこを結ぶような道路とか、新たな公共施設が造られるというような大きな視点での話であれば、公共施設を新たに整備することによって公共投資をしないといけないとか、そういうものが生まれてきます

が、基本的には、事業者において道路の整備をして、新たな公共投資が生まれな  
いことが、道路等の新たな公共施設の整備の必要がない場合に当たります。

会津委員： 議案第 2 号の資料 5 ページ「■道路に関すること」イを読むと、  
整備が計画されており、開発行為の完了時点までに確実に整備される見込みがあ  
る道路というのは、新たな道路としては認められないということですか。説明し  
ていただいてもいいですか。

事務局： 区域指定に関する道路に関しましては、公共事業として整備していく  
ことであれば、新たな公共施設というような話になりますけれども、基本的には  
事業者において道路を整備するような形になっておりますので、個別の新たな  
公共施設の整備が生まれないというようなことでの整理でございます。

会津委員： 事業者が道路整備するか、市が道路整備するかの違いということ  
ですよね。これだと道路は整備してもいいということですよ。それは市街化では  
ないのですか。

事務局： 区域区分の導入前は、基本的には土地利用が図られるところにおいて、  
様々な場所で土地を購入されて土地を持っている方が無秩序に土地を整備して  
きたというようなことで、公共施設を新たに、開発行為に係る運用基準や、制度  
に基づいて設備の投資を新たに生まざるを得なかった、それによって非効率な  
公共投資を行ってきたという背景があったので、機能的な経済活動を確保するた  
めには、土地利用計画を策定し、開発許可制度の導入によって、区域区分の制度  
自体を担保しています。

今回の区域指定方針において定める道路は、民間事業者で造られる道路になり  
ますので、新たに公共投資をして、道路を造っていくとか、下水道整備してい  
くとか、雨水を抑制するためのものを造っていくというようなものに当たらない  
ということで、整理をしております。

会津委員： 市街化調整区域内の自然とか、農地をできるだけ破壊しないように  
市街化調整区域の中で守っていこうと、市街化を抑制していこうというものだ  
ったと思うので、道路整備というのは、市が作ろうが事業者が作ろうが、市街化  
であって、その環境はどうしても破壊されてしまうわけですよ。

ここはどうも納得がいかないです。市長が、新たな道路整備をすることが市街  
化に当たるとおっしゃっていたわけなので、私はどこが整備しようと、やはり  
市街化は市街化なのではないかと思えます。



**事務局：** 今回の区域指定方針（案）の中で、区域は国道 295 号沿いであるとエリアを絞っています。既に片側 2 車線の大きな幹線道路が整備されている地区ですので、市街化が促進される新たな公共道路をつくる必要はないということが、ここに区域を定める理由の一つでございます。

**議長：** ありがとうございます。会津委員のご意見と、それに対する市の考えを聞いていますと、基本的な考え方が少し違って、会津委員は、道路を造ることあるいは開発されること自体が市街化を誘導するという考え方だと思います。一方、市の考えを聞いていますと、これは開発行為者が自助努力で自分の開発行為のために必要な道路を造ると、それが新たな道路整備等を誘発しないということを言いたかったのではないかと思います。このことから、基本的な市街化促進という考え方が違うかと思えます。

長期的な目標として全世界で定められているカーボンニュートラルの話と、現在空港が置かれている状況を踏まえて、新たな地域整備が必要になってきたことに対応するための条例改正の話は、基本的にレベルが少し違うように感じております。

どちらも重要なことではありますが、やはり現在我々が置かれている立場からすれば、まずもって目の前に置かれた課題をどう吸収して対応していくかということも大事でしょうし、その中で、その目標に向けて開発行為を行うに当たっては、カーボンニュートラルの話とか、環境保全の話とか、そういったことを要請していくということではないかと思えます。

大きな開発があると地域環境が変わりますので、人それぞれによって、いろいろな意見があるかと思えますが、その上でどう対応するかは、やはり市が定めた総合計画や都市計画マスタープラン等で、多くの人々がこれであればやむを得ないとか、賛成だといったような方向に流れていかざるを得ないのではないかと思えます。

カーボンニュートラルにつきましては、開発行為そのものに対して、ゼロカーボンだというような言い方に受け取れたのですが、それは非常に望ましい話ではあるかと思えます。ただし、カーボンニュートラルの話は、人間活動を過度に規制していこうということではなく、科学技術の進歩と人類の英知を結集して取り組み、もってよりよい開発、整備をしていこうというようなことだと思っております。

成田市もゼロカーボンシティを宣言しておりますが、具体的に何をどうやってゼロカーボンを目指すのかということが、まだ決まってないように聞いております。このことから、ゼロカーボンの話をするときには、まず市として何をやっていくかを決めないと、これがよい悪いという話には、なかなか考え方の相違で難しい部分があるのではないかという感想を持ちました。

他にご意見ご質問ございますか。

**眞野委員**： 今の議長のお話の中にもありましたが、成田空港の更なる機能強化では、先日の羽田空港で起きた事故で、貨物便も含めてテクニカルランディングで成田空港において給油することもあり、今、成田空港の存在感が改めて問われていて、更なる機能強化を含めて、成田という街がどうあるべきかをすごく考えることがあって、私はこの条例の一部改正については賛成の立場でいます。JALがボーイング 767-300ER 型機の貨物専用機を 13 年ぶりに復活させて、貨物を拠点にしたいということであり、この流通機構はやはり発展して、開発するしかないと思います。

その一方で、カーボンニュートラルの問題があったときに、一つだけお伺いしたいのは、空港を起点とした開発行為等の基準に関する条例の一部改正について、これまで、空港部、環境部、都市部で、どういった連携のもと話し合いが進んだか。何か事例があったら教えてください。

**議長**： 今の話は、空港に関連して 3 部署が連携してやった事例があるかどうかということですか。

**眞野委員**： 開発行為に当たる問題は、特に空港関連だとそれぞれの部署が連携してやらなければいけないと思いますが、この条例の一部改正について、環境部、空港部とどういった話し合いの場面があったのか、そのあたりを教えてくださいたいと思います。

**事務局**： 具体的に 3 部署で個別の打ち合わせというわけではないですが、そもそもこういった空港周辺の開発やまちづくりは、市の総合計画や都市計画マスタープランの中にうたわれています。定期的に計画の見直しを行っていますが、その中で、庁内の関係する部署との中で意見聴取しながら作っていくものでございます。

**眞野委員**： もちろん連携、それから連絡協議会に近いものはされていると思うので、今後やはりゼロカーボンシティを宣言している都市である以上、環境部や空港部と、今後の更なる機能強化も含めた連携をして、協議会などで連絡を密にした話を進めていただきたいと思います。

**事務局**： 成田空港の機能強化に対応することというのは、庁内連携はもちろんのこと、成田空港株式会社にも、このことについてはご報告を申し上げておりました。意見交換をさせていただいております。さらに成田空港を囲む、例えば、

今回の機能強化で多古町と芝山町においては、大きな面積を新しい滑走路が占めることとなりますので、その周辺市町の空港関係あるいは都市計画関係の部署でも意見交換をしながら、それぞれの市町が同じことを同じ方向に向かっては行きますが、やはりその役割分担という考え方が必要だと思いますので、成田空港株式会社や周辺市町の意見交換を踏まえて進めているところでございます。

**議長：** 他にご意見ご質問等は。

**細貝委員：** 議案第2号の資料9ページ以降の新旧対照表について、確認できればと思います。赤字で訂正されているところ。先ほど会津委員からも一部指摘があった「地域」から「区域」の訂正と、ページをめくっていきますと、10ページ以降、「県土整備部」の「県」と並ぶあまり聞き慣れない言葉があります。この「地域」と「区域」の話については先ほどありましたので、文章の整合性を取ったという解釈で私も理解しました。10ページ以降の、「県」と重なった言葉があることについて、パブリックコメントで意見がなくて、千葉県からの意見を反映されたと伺いましたが、このように訂正をした経緯について、ご説明いただければと思います。

**事務局：** こちらについては、千葉県に照会をかけた中で出たご意見として訂正しているものでございます。「県土整備部」は、わかりやすくするために、元々は「県土整備部」と部署から始まっておりましたが、「県」の「県土整備部」ということで入れております。

あとは、元々県の指定方針等を参考にしながら作っている部分もあり、所管部署の部分を県と同じ書き方をしていましたが、成田市の区域指定方針としてわかりやすくするため、例えば、「市下水道課」であったものを、「土木部下水道課」というような文言に変えております。

**議長：** 他にご意見ご質問等ございますか。

**会津委員：** 先ほど、乱開発を防いでいくというお話がありました。確かに、その区域だけで開発行為を行うのであればいいです。ただ、今成田市内で乱開発が進んでいるというのが私の考えです。

先ほど議長もおっしゃっていましたが、成田市としてはゼロカーボンシティを宣言したにも関わらず、抜本的な二酸化炭素排出量の削減対策というのはなかなか見えてこないです。

そういった中で、CO<sub>2</sub>の吸収源である森林だけが、ただただ失われているという状況です。先ほども申し上げましたが、5年間で少なくとも157ヘクタールの

森林が失われていますし、今後は下福田地区で 45 ヘクタール、東和田南部地区で 29 ヘクタール、不動ヶ岡地区で 23 ヘクタール、吉倉・久米野地区でも 45 ヘクタールの開発があり、その地域全てが森林で全てが伐採されるというわけではないですが、今後もそういった二酸化炭素を吸収してくれる森林が失われていくと思います。

その一方で、成田市はこれから企業誘致していこうと、人口を増やしていこうということを目的に動いているわけです。そうすると、当然ゴミも増えるわけですから、CO<sub>2</sub> の排出が増大していきます。ですから、ゼロカーボンとはほど遠くなっていく。そうすると、やはり気候危機ももっと深刻になっていくわけです。この気候危機の影響を受けるのは成田市民だけではなく、もう全世界の地球市民に影響が出てくるかと思っています。

そういった意味で、議案第 2 号の資料 1 ページ、区域指定方針（案）の基本方針 3 で、「市民及び利害関係人等の意見を十分に聴くものとする」とありますが、少なくとも成田市民全員がこの利害関係者でもあるし、その意見を十分に聴かれる当事者となるのかなと思います。どの程度の市民を想定して、この基本方針 3 を掲げているのか教えてください。

**事務局：** 議案第 2 号の資料 8 ページの指定に関する手続の中に、区域の指定に当たりまして、(1) から (8) までの流れとなっております。

条例改正につきましては、今回、本審議会に諮りまして、3 月議会に提案させていただき、条例改正という流れになりますが、来年度から、具体的な指定に関する手続に関しましても、パブリックコメントの実施などを行い、ご意見を求める形になります。この中で、また本審議会にかけて、パブリックコメントの実施の報告をさせていただいて、意見を聴取するという意味で、広く皆様のご意見を伺うということで、基本方針 3 で「市民及び利害関係人等の意見を十分に聴くものとする」としております。

**会津委員：** パブリックコメントの実施方法ですが、いつもいつの間にか終わってしまっているということがあって、市民も、こういった計画を知れば、自分も意見を出したいと思う方も多いのではないかと思います。先ほどのご説明だと、今回パブリックコメントに寄せられた意見はなかったということで、実施方法について、より多くの市民の方に知ってもらって、より多くの意見を集める必要があるのではないかなと思います。そのあたりをどのようにお考えでしょうか。

**事務局：** 広報やホームページ等で、広くわかりやすく、市民へお示しできる体制を今後も引き続き考えたいと思います。

会津委員： ぜひ広く市民に周知をしていただきたいと思います。

議長： 他にご意見ご質問等ございますか。

石山氏： 成田市内だけではないですが、北総地域全体に大型貨物自動車の通行止めの規制が結構広くかかっています。成田市内もなかなか大型車両が入ってこられない規制になっていますが、そのようなところに大型貨物を使うであろう物流施設等を誘致するという点については、若干矛盾を感じます。これについては大型車両通行許可という制度があるので、許可はできますが、このような交通規制があるということをご理解いただいた上で、成田市としてこの交通規制の見直しなどを求めていくお考えはありますか。

事務局： ご指摘いただいたとおり、例えば今回の下福田地区の開発におきましても、県道成田安食線バイパスは、大型車両の通行規制がかかるという状況も把握しております。従って、今後、道路の規格や交通安全などの問題もその背景にあるというのは十分承知しておりますので、このような企業誘致を進める中で、交通規制を解消、あるいはそのための代替措置も可能であれば、開発事業者とも協力しながら、緩和できることが物理的に可能な部分に関しては、そういった協議をさせていただければというふうに考えております。

石山氏： 下福田地区の関係になりますが、やはり大型車がたくさん来ることで、特に土屋周辺や寺台辺りで渋滞がさらに悪化するのではないかという懸念を抱いている方もいらっしゃると思います。そこが渋滞すれば、今度何が起きるかというのと、住宅地のいわゆる生活道路に大型車以外の車が流れていくと、通学の危険になっていくとか、そういった波及的な問題が発生するので、できれば、企業誘致の段階から、警察署と連携を取っていただければと思います。よろしく願います。

議長： ありがとうございます。他にご意見ご質問等ございましたら願います。

事務局： 本日、会津委員はじめ、多くの委員の皆様からご意見を頂戴したところですが、実は、市の方で定期監査を受ける機会がありまして、その中で、都市計画審議会ではどんな意見が出たかというような質問を受けることもございます。今回、特にご意見ない方が肯定的なお考えだというふうにご理解はさせていただきますが、今の我々執行部からのお答えも含めて、もし他の委員の方でも、せっかくの機会でございますので、ご意見ご質問等を賜ればと思います。

議長： ありがとうございます。他にご意見ご質問等ございますか。

ないようですのでお諮りいたします。議案第1号「成田市開発行為等の基準に関する条例の一部改正（案）について」、案のとおり認めることに賛成の方は挙手をお願いします。

〔挙手多数〕

議長： 挙手多数です。よって議案第1号は案のとおり認められました。

議長： 続きまして、議案第2号「区域指定方針（案）の制定について」、案のとおり認めることに賛成の方は挙手をお願いします。

〔挙手多数〕

議長： 挙手多数です。よって議案第2号は、案のとおり認められました。

以上のとおり、議案第1号及び議案第2号は、いずれも案のとおり認められました。

なお、答申の内容につきましては、私に一任していただくということでよろしいでしょうか。

〔委員同意〕

議長： ありがとうございます。事務局にはただいま出されました意見を踏まえまして、引き続き手続きを進めていただきますようお願いいたします。

本日の議事は、以上となります。

## 6 傍聴者

7名

## 7 次回開催日時（予定）

令和6年3月22日（金）

令和 6 年 2 月 22 日

以上、協議の内容と相違ないことを認め署名する。

議事録署名人 木村 知子

議事録署名人 細貝 正安