

**芝山町立地適正化計画（案）に対するパブリックコメント
主な意見と町の考え方**

1 意見募集期間

令和6年11月26日（火）～12月25日（水）

2 意見提出者数及び意見等件数

提出者数 4名

意見等件数 7件

3 意見の内容と町の考え方

※いただいたご意見について、趣旨を損なわない範囲で要約・分割し、取りまとめさせていただきました。

No.	意見の内容	町の考え方
1	居住誘導区域にバルールドが入っていないのはなぜか？そちらの方が空き地は多い。はにわ台は、ほぼ空き地がなくなっているため、空き家などの整理をしないと活用できない。これも居住地として率先して働きかけていかなければならない。空き地があれば、すぐ民間不動産業者が手を付けるくらい売れている。 造成拡大も検討できないか。農地の問題が出るかもしれないが、農地は代替（不作付地など）し、住宅地の周辺から拡大することで自治会などを新規で作らず手間も省けると思う。農業を潰させるわけではなく整理して、土地の有効活用ができると考えます。	居住誘導区域は、人口減少社会の中にあっても、住民の日常生活に係るサービス機能や公共交通、地域コミュニティなどが持続的に確保されるように、一定以上の人口密度を維持することを目指す区域となります。そこで、本町の居住誘導区域については、用途地域が指定されている範囲をベースに、将来的に一定の人口密度を維持することが見込まれる範囲とし、バルールド地区については、現在、用途地域は指定されていないことから、今回は居住誘導区域には設定しないことと考えています。 なお、本計画については計画策定後5年を目安に誘導区域の見直しも含めた評価・検証を行いますので、その際に、他の条件とも照らし合わせた上で、誘導区域の追加について検討してまいります。

No.	意見の内容	町の考え方
2	近隣市町との連携。芝山町と一本道で他市町村とつながる幹線道路が少なすぎる。突き当りT字路などが多すぎる。芝山町では仕事・通学・買い物が完結できないのに交通が不便すぎる。他の市町村と一緒に検討するなどしないと、芝山町の発展は空港関連以外ない気がします。個人的には印旛郡栄町の道路のつなぎ方（成田市・印西市との）は広域で検討されたと思われるので参考にしてほしい。 町の西側の最寄駅は八街駅です。八街市、富里市、山武市と連携を取り、ここへの道路、公共交通など整備することで新たな居住者を呼ぶことができるかと。 道路に関しては、防災にも大きく関係します。はにわ台は、幹線道路に面していないので、避難経路を作るまでも時間要すると思う。	本町の幹線道路については、成田空港の更なる機能強化に伴い、増加する空港勤務者等による交通需要や、地震等の災害時には避難路や緊急輸送道路としての機能も担うことから、対応が必要と認識しています。 近隣市町と連携した広域幹線道路等の整備については、県と連携を図りながら検討してまいりたいと考えています。
3	今回、防災に関するご説明はありましたが、防犯に対する今後の対策や基本的な指針はあるのでしょうか。 昨今の「トクリュウ」に代表される集団犯罪が、全国各地で多発しているなど、防犯面の対策も講じる必要があるのではないかと考えます。あくまで指標ですが、芝山町は人口千人当たりの犯罪件数や交通事故発生件数が県内第1位となっています。 高齢化世帯の増加、点在する家屋、比較的経済状況の高い世帯が多いとみられる地域などを勘案すると、今後犯罪のターゲットになる可能性も高いため、ご一考いただけると幸いです。	本町では成田空港の更なる機能強化や圏央道の開通に伴い、関係車両や人の流入も増加すると見込まれており、今以上に犯罪件数が増加すると想定されます。 本計画は人口減少社会に対応したコンパクトシティを実現するためのマスタープランであり、土地利用や都市機能の誘導、防災に関する指針を位置づける計画となっていることから、いただいた防犯に関するご意見につきましては、別途、今後の町政運営の参考にさせていただきます。

No.	意見の内容	町の考え方
4	現案は国のコンパクトシティのマニュアルを丸写しのように感じられ、芝山町としての計画になっていないと考える。 主要産業が農業である芝山町で、既存集落や災害危険区域の住民の移住を誘導するなど、無理も甚だしく現実性が無い。ただ、国のマニュアルを丸写ししているにすぎない。拠点区域以外の既存集落等の活性化や、いかに活用して安心して安全に生活できるかを盛り込むなど、芝山町の特性を活かした計画にするべきである。 他の農業の促進計画や交通計画などは別途計画しているから、とするのではなく、もっと連携を図り計画に反映すべきである。そこで、お互いの計画に足りない部分を補完できるのでないか。	一般的な立地適正化計画は、誘導区域内における誘導施策や防災指針を位置づけるものですが、本町においては、誘導区域外となる既存集落においても、将来にわたって安全・安心に住み続けることができるように、郊外地域の活性化に資する誘導施策や防災指針を明記するなど、本町の特性を踏まえた特色ある計画としております。 また、計画の策定にあたっては、町の関連計画との整合・調整を図りながら検討を進めてまいりました。引き続き、誘導施策や防災指針における施策を展開していく上で、関係各課と連携を図りながら進めてまいります。
5	拠点区域を土地区画整理事業で行うとなっているが、手法としては有効的な手法ではあるが、時間がかかるし、芝山町にはそぐわないのでは？ 公管金などを活用すると説明があったが、そこだけ税金を投入して、誘導区域で移住できない方々に対しては放置するのか？十分に考慮が必要と考える。	本町では、成田空港の更なる機能強化の波及効果を最大限に受け止めるべく、町の総合計画や都市計画マスタープランにおいて住宅系の拠点を位置付け、騒音移転者だけでなく、新規居住者の受け皿ともなる住宅地の整備を進めているところです。 住宅系拠点のうち、小池地区では、土地区画整理事業による整備を予定しておりますが、ご意見のとおり、短期間での事業完了は困難と考えており、優先的に整備するエリア等の検討も進めています。 また、小池地区では、住宅地の整備と合わせて、スーパー等の商業機能やバスターミナルなどの整備も進めてまいりますので、誘導区域外に居住する住民の方の生活利便性の向上にも寄与するものと考えております。

No.	意見の内容	町の考え方
6	芝山鉄道に多額の補助金を支出しているが、その分のお金でバス事業を展開して、もっと利用価値を上げるなどの施策が必要では？今のままでは、便数も少なく時間も限られていて、利用者の増加は望めない。（千葉を5時台の電車でなければ利用できないなど不便極まりない。）	昨年度策定した「芝山町地域公共交通計画」においては、地域の実情に即した公共交通サービスの実現として、空港シャトルバス・ふれあいバス・あいあいタクシーの見直し、芝山鉄道の利用促進等を進めることとしています。 これらの各交通システムが機能分担を行うことで、町全体としての公共交通ネットワークが構築されるものと考えています。
7	評価指標において、災害ハザードエリアの人口カバー率を掲げ、把握方法については、「全人口に対する災害ハザードエリアに該当する行政区の人口の割合」としているが、行政区のうち一部でも災害ハザードエリアを含む場合は行政区全体の人口がカウントされることから、実態を反映できていないのではないか。	ご意見のとおり、より実態を反映させるため、把握方法については一部見直し、「全人口に対する災害ハザードエリアに該当する人口の割合」とします。