

第164回福島県都市計画審議会議事録

日時 平成25年3月26日(火)

時間 午後2時00分より

場所 杉妻会館 3階 百合

(司会)

只今より第164回福島県都市計画審議会を開催いたします。

本日の審議会の開催にあたり、委員の皆様におかれましては、ご多忙のところご出席いただき誠にありがとうございます。私は本日の司会を務めさせていただき福島県都市計画課の早坂と申します。よろしくお願いたします。

はじめに、傍聴人の方々に申し上げます。お配り致しました「福島県都市計画審議会傍聴要領」の内容を遵守して審議会を傍聴されますようお願い致します。

次に、委員の皆様配布しております資料の確認をお願いします。

1つ目が次第、2つ目が議案書、3つ目が資料1から資料3までの計画図及び資料。最後にカラー両面刷りの「新たな都市政策のあり方」についての答申概要です。

それでは議事に移らせていただきます。福島県都市計画審議会会議運営規則第五条に基づき、審議会の議長は会長がこれにあたることとなりますので、山川会長よろしくお願いたします。

(議長)

それでは、暫時議長を務めさせていただきます。委員の皆様には円滑な議事進行にご協力頂きますようお願い致します。それでは議案書の目次をお開き願います。本日は、議案5件、報告事項1件を予定しております。

議案書の1ページをご覧願います。本日ご審議頂く議案は、福島県知事から当審議会に諮問ありました5件であります。

そのうち、東日本大震災復興特別区域法第48条第7項第1号の規定に基づく議案が議案第1947号「相馬都市計画都市高速鉄道の決定について」。

また、都市計画法第21条第2項で準用する同法第18条第1項の規定に基づく議案が、議案第1948号「県中都市計画道路の変更について」。

また、都市計画法第5条第6項で準用する同条第3項の規定に基づく議案が、議案第1949号「田村東部都市計画区域、常葉都市計画区域、船引都市計画区域及び三春都市計画区域の変更について」、議案第1950号「県南都市計画区域、棚倉都市計画区域及び塙都市計画区域の変更について」、議案第1951号「田島都市計画区域及び伊南都市計画区域の変更について」の3件であります。

次に出席委員数をご報告致します。出席委員は16名で、うち代理出席者は6名でございます。これは福島県都市計画審議会条例第7条第2項に定める定足数に達しておりますので、本議案の審議は成立しております。

次に議事録署名人を定めたいと思いますが、これは慣例に従い、議長から指名させて頂くということでしょうか。

(異議無し)

(議長)

ご異議ないということですので、ご指名申し上げます。

1 番の土方吉雄委員、10 番の勅使河原正之委員のお二方をお願いいたします。

それでは議事の審議に入らせていただきます。まず議案第1947号「相馬都市計画都市高速鉄道の決定について」でございます。事務局より説明をお願いします。

(事務局)

県都市計画課の諏江と申します。議案書の説明の前にスクリーン及びお手元の資料にて今回の案件を説明させていただきます。

資料1でございます。議案第1947号相馬都市計画都市高速鉄道の決定について説明いたします。

1 ページをご覧ください。議案は相馬都市高速鉄道として、1号東日本旅客鉄道株式会社常磐線を決定するものです。

2 ページをご覧ください。始めにJR常磐線の移設計画についての概要を説明致します。左側写真は津波被害を受けた新地駅周辺とその鉄道車両になります。現在、JR常磐線は広野駅～原ノ町駅間と相馬駅～宮城県浜吉田駅間の二区間が運休となっております。図はそのうちの相馬駅～浜吉田駅を示したものです。津波被害の大きかった区間については、同じ場所での復旧ではなく、線路を移設して復旧する計画となっており、青の点線が移設ルートで、丸印がそれぞれ移設される新駅となります。

3 ページをご覧ください。先程と方位が変わり、図の右側が北になります。上が移設するルートの平面図で、下が縦断図になります。平面図の赤線が変更ルートで、新地町及び宮城県山元町の復興まちづくり計画に合わせたルートを選定しており、移設して復旧する区間は全体で約14.6kmです。そのうち福島県内は約2.5kmになります。

4 ページをご覧ください。新地町復興まちづくりの都市計画概要について説明致します。図は新地町の復興まちづくりにおいて既に決定された都市施設等を示しています。茶色が嵩上げされる防潮の施設で、その内陸部に津波の威力を減衰させる防災緑地を緑と薄緑で示しています。青色が河川、黄色が幹線道路でございます。南北に延びる浜畑磯山線の濁川より北側の直線部分は、元々JR常磐線であった位置に盛土して整備するものです。薄桃色で表示されているのが新地町の区画整理事業でございます。ここに新駅を計画し、宮城県山元町の駅に向かう赤線の表示がJR常磐線の移設ルートになります。

5 ページをご覧ください。これは総括図で、図中央の下から上に赤線で示されているのが今回の鉄道位置になります。図の上に宮城県と福島県の県境を通る箇所があり、

線路が途切れている部分は宮城県の区域でございまして、宮城県で都市計画決定する区間となります。

6 ページをご覧ください。決定内容について説明致します。1 号東日本旅客鉄道株式会社常磐線の決定で、延長は約 2,490m です。計画図の左側起点から、地表式、嵩上式の構造になります。福島県部分は、嵩上式約 540m の後、一度宮城県に出してから再度福島県に約 10m 入り、その後再び宮城県に出、また福島県に入って約 120m 分が終点側の福島県決定部分となります。

7 ページをご覧ください。都市高速鉄道の標準断面図を示しております。A-A'は盛土部分の断面になります。B-B'は嵩上部の断面で高架構造となる部分です。今回都市計画決定する幅は図で赤色に示した鉄道敷になります。

以上で資料による説明を終わります。引き続き議案書について説明いたします。お手元の議案書の 2 ページをお開きください。

議案第 1947 号相馬都市計画都市高速鉄道の決定について。都市計画都市高速鉄道を次のように決定する。名称が 1 号東日本旅客鉄道株式会社常磐線。起点が新地町小川字谷地畑、終点が新地町大字埴木崎字木崎。主な経由地としまして、新地町谷地小屋字舂形。延長約 2,490m。内訳としまして、新地町大字埴木崎字作田後から新地町大字埴木崎字木崎までの約 670m が嵩上式、残りの 1,820m が地表式でございまして。地表式の区間における幹線街路との交差の構造ですが、樋掛田浜田線との立体交差が 1 箇所でございます。なお、新地町谷地小屋字舂形に新地駅を設ける。区域及び構造は計画図表示のとおりでございます。

理由でございますが、新地町は市街地が広範囲に渉り東日本大震災による津波被害を受けており、海岸部に整備予定の海岸堤防、河川の改修、市街地部の避難計画と合わせて整備される幹線道路及び津波の減衰効果等のための防災緑地など、多重防御による防災性の向上を図るための整備が進められている。また、土地区画整理事業の見直しと津波復興拠点整備を組み合わせた新たな駅を含む駅周辺の整備計画が進められている。東日本旅客鉄道株式会社常磐線においても、線路と駅が津波被害を受け運休している状況であり、新地町の復興まちづくりとの整合を図りながら、早期の運転再開に向けた都市計画都市高速鉄道の整備を行うにあたり、復興整備計画に記載し本案のとおり決定しようとするものです。

参考としまして、都市計画の案の縦覧及び意見書の提出状況でございますが、縦覧期間が平成 25 年 2 月 19 日～平成 25 年 3 月 5 日まで。意見書の提出はございませんでした。以上でございます。

(議長)

それでは只今の説明につきまして、ご質問、ご意見をいただきたいと思っております。

(17 番 宮本委員)

3 点程伺いたいと思っております。今回は JR の線路を確定するということですが、この

事業費は全部JRが負担し、地方の負担は出てこないのかということが一点。それからこの線路は平面と嵩上式がありますが、これから住民の皆さんが浜で色々な作業をすることが出てくると思うけれど、踏切はこの区間で何カ所くらい、どういう形で設定されるのかということが2点目。3点目は、前回の都市計画審議会の中で、防災緑地等の事業が都市計画決定されているのですが、その進捗状況とこの線路の都市計画決定がどういう形で同時並行して進んでいくことになるのか、その関連についてお聞かせ頂きたいと思います。

(事務局)

1番目の整備事業費の地方負担でございますが、全てJR東日本で整備するという事で、地方負担はございません。

2番目の踏切でございますが、被災前はこの区間に4つ踏切がありましたが、今回は高架構造になるため、この区間の踏切は0でございます。踏切ではなく道路が高架橋の下を通るということで、結果的に踏切数は4から0になります。

3番目の進捗状況でございますが、JRの都市計画決定が影響を与えるかどうかということかと思いますが、前回都市計画決定したものについては詳細測量や説明会等を実施しておりまして、現在用地買収に着手するところでございます。JR常磐線の都市計画決定が少し遅れておりますが、それが全体工程に影響を与えるものではございません。

(17番 宮本委員)

踏切が4つから0になる、それは道路が高架になるからということですが、実際高架になる道路が何カ所あって、住民の皆さんがそれで不便を来すというような事態にならないのかどうかを確認したいと思います。

(事務局)

踏切は元々4つだったのですが、今回JRの立体となる部分の下を潜る道路というのが、小規模な農道を含めて10箇所程度ありまして、それは全て通過できることになりますので特に問題は無いかと思います。

(17番 宮本委員)

鉄道が高架。わかりました。

(議長)

他いかがでしょうか。

(1番 土方委員)

1番の土方です。今の件に関連してお聞きしたいのですが、資料の6ページ目に地

表式と嵩上式とあるのですが、地表式の場合は盛土は7ページの標準断面というのが分かるのですが、そういう意味で地表式の部分も高架式が含まれているということですか。あとそもそも話ですが、通常都市高速鉄道の場合は大都市部でも地表面の交通緩和に使われるということで採用されている施設だと思いののですが、地下鉄でさえ恐らく国が35%、地方公共団体が35%の負担だったと思うのですが。先程のJRという話は本当ですか。

(事務局)

一点目ですが、地表部のA-A'断面の場所は高架ではなく盛土構造になります。ここは土地利用を分断する部分もございますが、その通り抜け方法については立体で下を潜るようなイメージで検討中ということでございます。高架はございません。

(1番 土方委員)

地表式と嵩上式という区分で断面が違うのではなく水田のあるところは全て高架？

(事務局)

延長の関係で高架になっている所も地表式と表現しておりますが、水田の部分は高架構造になります。

(議長)

駅も高架ですか。

(事務局)

区画整理エリア内は、高架ではなく盛土で盤を作りまして、新地駅は同じ高さになりますので、周りの土地も含めて通常の盛土構造となります。

二つ目の都市高速鉄道でございますが、いわゆる踏切を除却するための連続立体事業等をする場合は自治体の負担が出てくる場合があるという話は聞いております。

今回はあくまで復興まちづくりに関連したJR常磐線の移設ルートを都市施設として都市計画決定するというところでございまして、そのような負担は全く出てこないということでございます。

(1番 土方委員)

ですからJRに対しての補助というものも、通常のメニューの補助率だと国35%、自治体35%となっていると思うのですが、今回は震災関連で道路特別会計からも出るという意味なのか、そうではないのか。内訳を教えてください。

(議長)

負担について理解出来ない委員の方もおられますので、JRが本当に自分で100%

お金を出すのか、そこに補助が入っているのか、その点を説明してください。

(事務局)

都市計画課長の鈴木です。今回の常磐線の経緯につきましては、元々ある常磐線を復旧させるという目的で、復旧する位置がまちづくりと合わせて内陸側に移設するという訳でございますので、JRとしては様々な希望がございますが、全額JR東日本の負担で今回の事業は行います。

(議長)

よろしいですか。それでは他にご意見も無いということで、議案第1947号についてご異議はございませんでしょうか。

(異議なし)

(議長)

「ご異議無し」と認め、議案第1947号「相馬都市計画都市高速鉄道の決定について」は原案のとおり同意するということに決定いたします。

それでは、次の議案に移らせていただきます。議案第1948号「県中都市計画道路の変更について」、事務局より説明願います。

(事務局)

それでは議案書の説明の前にスクリーン及びお手元の資料で説明いたします。資料2でございます。議案第1948号県中都市計画道路の変更について。

1 ページをお開き下さい。議案は3・4・108号図景町谷地内線を変更する案です。

2 ページをご覧下さい。全体概要についてご説明します。図に黒線で示しているのが都市計画道路3・4・108号図景町谷地内線です。

本路線は、郡山市栄町の国道4号交差点を起点とし、郡山市大槻町字谷地内を終点とした郡山市街地を横断する重要幹線道路であり、総延長が7,370m、幅員18mで昭和8年に都市計画決定し、その後国道4号バイパスから東北自動車道までの一部区間を幅員25mに都市計画変更しております。なお今年度までに起点から主要地方道郡山矢吹線までの5,450mが供用済みとなっております。

今回の都市計画道路の変更箇所は、赤線で示している主要地方道郡山矢吹線から東北自動車道との立体交差までの650m区間でございまして、現在幅員25mで決定しているものを18mに変更するものです。

また現在は車線数を定めておりませんが、平成10年に改正された政令に伴う都市計画法の規定により、新たに車線数を定めるものです。なお、今回の変更区間は2車線として決定しますが、都市計画決定上の車線数は総延長に占める割合の高い車線を表記することとなり、本路線では4車線の割合が高いことから4車線と表記してござい

す。

3 ページをお開き下さい。都市計画道路の変更の概要についてご説明します。この図は先程赤線で示した変更区間を拡大したもので、黄色が幅員を 25m から 18m に変更することによって今回廃止となる部分です。これは、平成 22 年度までに実施した郡山都市圏総合都市交通体系調査による将来交通量の見直しによるもので、4 車線の計画を 2 車線に変更するものでございます。

4 ページをご覧下さい。変更区間の現況についてご説明します。写真に明記されている(東)(西)は写真を撮影した方角であり、図上の各番号の矢印と同じ向きになっております。図面の右側からですが、①が主要地方道郡山矢吹線交差点から 4 車線で供用されている区間の状況を撮影した写真です。②及び③の写真が今回変更しようとする区間で、現在は幅員が狭い市道となっております。この区間を赤破線で示しているように幅員 18m に拡幅する計画となります。④は主要地方道郡山湖南線が東北自動車道と立体交差する所で、この部分に接続することになります。なお、この箇所は既に幅員 18m となっております。

5 ページをご覧下さい。標準横断面図を示しております。幅員構成ですが、2 車線の歩道に代え、両側に歩道と植樹帯を配した全幅員 18m となります。これまでは車道が 4 車線の幅員 25m でした。

以上が資料での説明です。引き続き議案を説明致します。議案書は 4 ページです。議案第 1948 号県中都市計画道路の変更について。都市計画道路 3・4・108 号図景町谷地内線を次のように変更する。上段黒字が変更前で、下段が変更部分のみ赤字で示しております。種別が幹線街路。名称が 3・4・108 号図景町谷地内線。起点が郡山市栄町、終点が郡山市大槻町字谷地内西林。経由地としまして、郡山市菜根五丁目地内。延長が約 7,370m で幅員が 18m です。これに新たに車線数として 4 車線を加えることとなります。車線の内訳を今回新たに表記しまして、2 車線区間が約 3,520m、4 車線区間が約 3,850m。構造形式の内訳は全て地表式で、約 7,370m。幅員は 18～25m で、地表式における交差の状況ですが、東北縦貫自動車道と立体交差、幹線街路西部幹線と立体交差、幹線道路と平面交差 6 箇所でございます。区域及び構造は計画図表示のとおりです。

理由でございますが、都市計画道路 3・4・108 号図景町谷地内線は、国道 4 号バイパス交差点から東北縦貫自動車道との立体交差区間まで幅員 25m で都市計画決定しているが、平成 22 年に見直した将来交通量推計において、県道郡山矢吹線から東北縦貫自動車道との立体交差区間の交通量が減少することが見込まれたことから、本案のとおり当該区間の幅員を 18m に変更しようとするものです。併せて、都市計画法第 11 条第 2 項（平成 10 年 11 月 20 日政令改正）の規定により、新たに車線の数を定めるものです。参考としまして、都市計画の案の縦覧及び意見書の提出状況ですが、縦覧期間が平成 25 年 1 月 29 日～平成 25 年 2 月 12 日まで。意見書の提出はございませんでした。2. 市町村の意見でございますが、郡山市からは同意するという意見を頂いております。3. 公聴会開催状況でございますが、公聴会を平成 24 年 12 月 26 日に開催しましたが公述人

はございませんでした。以上でございます。

(議長)

それでは只今の説明につきまして、ご質問ご意見をいただきたいと思えます。

(10番 勅使河原委員)

地元なものですから確認の意味で。交通量調査で4車線を2車線にする。基本的には25mを18m、了としたいのですが、確か大槻橋と言われている東北自動車道の18mのアンダーボックスが、現に18m開いているんですね。元々県道郡山湖南線があった所に東北自動車道が入って、今の現道では狭すぎるので18mに開けたと思うんです。それが県道郡山湖南線の将来計画を見越して18mとしたのかしていないのか、これが1点。将来計画が無いまま暫定的に18mで開けておいたという考えも成り立つので確認させてください。

それと、郡山湖南線に入って大槻橋までの手前が25m道路で都市計画決定がされてきた。これを交通量調査でこの通り進めるとなれば、この大槻橋は当然ながら25mに拡幅しなければならない予定であった筈だと思うんです。今回交通量調査で色々見直した結果、18mで十分であったため都市計画変更したいというご提案でしょうけど、となるといかにも道路幅員が合いすぎるというのもおかしいですが、元々郡山湖南線の拡幅道路が18mとして東北自動車道で開けておいたものなのか、暫定的なものなのか、たまたま18m開いていたことによってうまくすりあわせが出来るということに至ったのかを確認したい。都市計画道路図景町谷地内線は、都市計画決定したのは昭和18年とおっしゃいましたか、都市計画決定した年も教えてください。

(事務局)

最初の総括図に図景町谷地内線の位置を黒線で示しておりますが、東北自動車道の高架を含めて7,370mを18mの幅員で都市計画決定したのが昭和8年でございます、その都市計画決定している道路に併せて東北自動車道がボックスとして大槻橋を整備したと考えております。その後、国道4号バイパスから今程の18mで抜けているボックスまでの区間を25mに一度変更してございます。詳しい経緯は解りませんが、その東北自動車道の下までは計画決定を変更しておりません。それに対して今回更に交通量推計した結果、郡山矢吹線との交差点で交通量が分散されることが見込まれるため2車線で十分であるということになり、幅員については18mで東北自動車道のボックスと同じ幅員で抜けられるということになります。

(10番 勅使河原委員)

そういうことですか。元々郡山湖南線を補完する意味として、都市計画道路として図景町谷地内線を東北自動車道のボックスまで含めた形で都市計画決定していた、これが昭和8年。そしてそれに併せて18mの大槻橋が出来ていた。その後バイパスから

終点まで25mに計画を変更したけども、東北自動車道の下ボックスについては25mに変更しないで18mのままであった。たまたま今回見直して25mから18mにしたので、つじつまが合ったような気がするのですが、そういう理解でよろしいですか。

(事務局)

昭和8年に18mで決定して整備を進めていた訳ですが、ある程度整備が進んだ後、昭和60年代に郡山都市圏総合都市交通体系調査を実施しております。その中では、将来人口がこれから伸びていくだろう、あるいは市街化区域の外縁部に色々な開発が今後なされるだろうという、ある程度を開発を想定して将来交通量を見込んでおります。その結果、バイパスから西側の一部区間について4車線の道路が必要だということで幅員25mに変更しました。

その後、今度は平成22年に再度将来交通量を推計しておりまして、その時には将来人口が減少するという時代に入っており、更には見込んでいた色々な開発構想について、これから人口減少社会を迎えるにあたって市街化区域をこれ以上拡大させるのは適切ではないということで、人口増加や開発構想を全く見込まずに将来交通量を推計した結果、大幅に交通量が減り、この区間は18mで交通が捌けるという状況になったため、今回の見直しを提案させていただいております。

(10番 勅使河原委員)

私もこの道路はよく通りますが、今の当局の判断は都市としては正しいと思います。ただ今迄のつじつまが合わないと思いき経過を聞かせて頂いたということですが、理解しました。

(議長)

その他ございますか。

(17番 宮本委員)

都市計画決定を昭和8年の18mから25mに変更したその時点で、その先の具体的な開発計画を郡山市は何か持っていたのでしょうか。その辺について県はどのように把握されていますか。

(事務局)

具体的には開発計画はございませんでした。

(17番 宮本委員)

国全体の道路計画が拡張に向かうような、そういう時に変更されたと思いますけれど、実態に合わせた形でこういう見直しがされるのは事業費を考えただけでも大変重要だと思いますから、そういう点では適切であると思います。これによって相当事業

費を縮小できると思いますけれど、どの程度縮小の見通しが立つのか参考までにお聞きしておきたいと思います。

(事務局)

2車線で整備しようとする場合ですが、総事業費としては10億弱を予定しております。申し訳ありませんが、4車線での総事業費を詳しく算出していないので、縮減額までは不明です。

(議長)

他ありますか。

(11番 荒委員)

18mの場合の立ち退きする戸数を教えて下さい。

(事務局)

この650mの区間で、家屋数ですと24棟です。対象地権者は43名と聞いております。

(11番 荒委員)

この時期10億かけて……。地図上は繋がっているということは納得したのですが、交通量がない、東北自動車道から西側の交通量が減るといってお話を聞いています。そうしますと、この時期やるべきことは、危険な現道路を早急に直すことではないかと思うんですけれど。

(事務局)

この事業の優先性、効果ということかと思うのですが、実際既に供用しているのが今回変更する区間の右側の4車線ということになりますけども、先程写真で見ていただいたとおりこの先に狭い市道があるのですが、この市道でも西側に行きたいという車が多く通行している状況でございます。今後2車線で整備するようになりますけども、市道周辺には家屋が密集していることから、そういう意味ではこの街路を接続することによって効果がかなりあると考えております。一方、現道対策等による防災は非常に重要ですが、比較するものではなく、それはそれで当然事業費を掛けて整備していくというスタンスだろうと考えております。

(議長)

よろしいですか。

(事務局)

すいません、訂正させて頂きたいのですが、最初全体7,370mが昭和8年に決定された

と申しましたが、昭和8年は7,370m全体ではなく一部区間でございまして、7,370m全体が決定したのが昭和48年でございます。

(11番 荒委員)

今の話で少し分かったのですけれど、非常に時間が掛かるというのはどうしてでしょう。決定して、変更もそうですけれど、ジャストサイズなんですか。そういう時間とか規模縮小についても。

(事務局)

市街地のいわゆる都市計画街路の整備になりますと、計画してから実際は殆ど用地の立ち退き等の関係で、用地買収まで相当の時間が掛かるというのが現実問題としてあります。本路線は中心部の方から整備を進めておりますが、延長が7,370mということで長いものですから、用地に時間が掛かっているとご理解頂ければと思います。

(議長)

よろしいですか。それでは他にご意見も無いようですので、議案第1948号について、ご異議はございませんでしょうか。

(異議無し)

(議長)

「ご異議無し」と認め、議案第1948号「県中都市計画道路の変更について」は原案のとおり同意するということに決定致します。

それでは、次の議案に移らせて頂きます。次からの議案3件につきましては、同一の考え方に基づく都市計画区域の再編に関する議案であるため、議案第1949号「田村東部都市計画区域、常葉都市計画区域、船引都市計画区域及び三春都市計画区域の変更について」、議案第1950号「県南都市計画区域、棚倉都市計画区域及び埴都市計画区域の変更について」、議案第1951号「田島都市計画区域及び伊南都市計画区域の変更について」の3件につきましては、一括してご審議願いたいと思います。事務局より説明願います。

(事務局)

それでは先程と同様、議案書の説明の前にスクリーン及びお手元の資料で説明させて頂きます。まず経緯や基本的な考え方を説明して、その後各議案についてご説明させて頂きたいと思います。資料3でございます。3つの議案は先程議長から話がありましたとおり、都市計画区域再編に伴う議案でございまして、これまで約5年に渡る多くの議論を経て今回審議案件となった経緯がございますので、始めにその経緯につ

いてご説明致します。

1 ページをご覧ください。平成18年～19年度にかけまして、本都市計画審議会の専門小委員会に位置づけられた「新しい時代に対応した都市政策策定専門小委員会」において検討を重ねて参りました。これは、近年の社会経済状況の変化等を受け、福島県の実情や特性に応じた都市政策の在り方について検討を行ってきたものです。ここに示してあるとおり、全9回の小委員会による検討を行ってございます。

2 ページをご覧ください。平成20年3月に「新たな都市政策の在り方」について都市計画審議会の答申を頂きました。お手元にA3横の資料をお配りしておりますが、これが新たな都市政策の在り方の答申を受けた概要版になります。左上に検討の背景を記載しておりますが、「都市を取り巻く動向」としまして、超高齢社会・人口減少社会の到来、地球環境問題の深刻化・関心の高まり、社会資本整備に対する財政的制約、地方分権・市町村合併の進展、都市計画法等の改正等、ということで、これらの動向を受け答申を頂いております。答申内容はここに記載してあるとおりですが、大きい3つに分かれてございまして、1つ目が表の右側にあります「新しい時代に対応した都市政策の提言」を頂いております。2つ目が裏側の左半分「市町村合併及び生活圏等の広域化に伴う都市計画区域の再編等の在り方」ということで、これが今回の議案に関連する部分でございまして、3つ目は「市町村決定の都市計画に係る福島県知事の同意基準の在り方」ということで、大きく3つの答申を頂いております。資料3にお戻り下さい。平成21年3月には、答申を踏まえまして「都市と田園地域等が共生するふくしまの都市づくり」～新しい時代に対応した都市づくりビジョン～を策定してございます。そして、平成21～22年度にかけて、本都市計画審議会の専門小委員会に位置づけられた「都市政策推進専門小委員会」において、都市計画区域を現行の33区域から18区域に再編する案を検討してございます。

再編案のうち、都市計画区域の変更が必要な8区域について、平成23年度の変更に向けて手続きを進めていきましたが、東日本大震災発生により手続きを中断していたものでございます。

本年度、都市計画区域再編の事務手続きを再開しまして、本日は都市計画区域の変更が必要な8区域のうち、浜通り2区域を除き区域拡大・縮小を伴わない単純に統合される3区域をご審議頂くものです。なお浜通りについては、震災からの復旧・復興事業の進捗を踏まえ、各市町村と協議して別途方針を決定したいと考えております。

3 ページをご覧ください。ここからは、この後説明させて頂く再編案に至った専門小委員会での検討経過の概要をご説明いたします。新たな都市政策の在り方には、都市計画区域再編の方向として、都市計画の区域は本県の7つの生活圏を基本とした上で、経済活動など都市圏域の実態を検証しながら、適切な指定及び見直し・再編を図るべきであり、今日の行政区域や都市圏域等の拡大、モータリゼーションの進展等を踏まれば、本県都市計画区域はより広域的に再編されるべきである、と示されており、具体的には3つの再編の方向として、○一自治体一区域とし都市のつながりを確保、○県北・県中・いわき・会津で線引きを維持、○生活圏内で連坦する非線引き区域の

一体化、とさせていただきます。

4 ページをご覧ください。先程の再編の方向を踏まえて、4つの視点毎に基準を設け、該当する非線引き都市計画区域の再編を検討しております。4つの視点は、1として社会的・経済的な一体性、2として土地利用の状況、3として主要な交通施設の設置状況、4として通勤・通学等の日常生活圏です。そして、33ある都市計画区域を18区域へ再編する案について、地域毎に検討し再編案を策定しました。

5 ページをご覧ください。これが現行の33区域を示した図面になります。斜線で示されているのが線引き都市計画区域で、①から④の順に、県北、県中、会津、いわきの4区域でございます。それ以外の29区域が非線引き都市計画区域で、合計して33区域となっております。

6 ページをご覧ください。再編案の18区域を示しております。斜線で示されております①から④については変わらず、残り14区域を再編し、全体で18区域とするものでございます。赤で囲まれた所が本日審議案件である3区域で、青で囲まれた所が区域の拡大・縮小が伴うために次年度の指定を予定している区域でございます。先程の説明で再編が必要な8区域というのは、赤と青の6区域の他に浜通りの13番と14番の区域を合わせての数値となっております。繰り返しになりますが、浜通りについては復旧・復興事業の進捗等を踏まえて市町村と協議し、別途方針を決定する予定です。ここまですべてが区域再編案の経緯についてのご説明でございます。

7 ページをご覧ください。議案第1949号田村東部都市計画区域、常葉都市計画区域、船引都市計画区域及び三春都市計画区域の変更について説明致します。

8 ページをご覧ください。7つの生活圏のうち県中地域でございますが、線引き都市計画区域である県中都市計画区域以外は全て非線引き都市計画区域となっております。石川都市計画区域は、石川郡をまとめて1つの都市計画区域になってございます。一方、三春町、田村市、小野町は図面に記載のとおり、4つの都市計画区域が指定されておまして、田村市には市町村合併の結果3つの都市計画区域が指定されている状況です。再編案では、田村市及び田村郡である三春町と小野町の都市計画区域を1つにし、田村三春小野都市計画区域として変更しようとするものでございます。

9 ページをご覧ください。区域を図面に落とした区域図でございますが、区域そのものの拡大や縮小というのは無く、単純に統合したものでございまして、統合した後の面積は21,865haということになります。

10 ページをご覧ください。議案第1950号県南都市計画区域、棚倉都市計画区域及び埴都市計画区域の変更について説明いたします。

11 ページをお開き下さい。現在7つの生活圏のうちの県南地域は、全て非線引き都市計画区域となっております。現在の県南都市計画区域は西白河郡として1つにまとまっておりますが、棚倉町と埴町はそれぞれ別の都市計画区域が指定されております。再編案ではこれら3つの都市計画区域を一つにし、「県南都市計画区域」として変更しようとするものでございます。

12 ページ、こちらが区域図です。これも区域そのものの拡大及び縮小は無く、統合

した後の面積は48,034haになります。

13ページをお開きください。議案第1951号田島都市計画区域及び伊南都市計画区域の変更について説明いたします。

14ページをお開き下さい。7つの生活圏のうち南会津地域は全て非線引き都市計画区域となっております。南会津町は市町村合併の結果、2つの都市計画区域が指定されている状況でございます。再編案ではこれを1つにし、南会津都市計画区域として変更しようとするものです。

15ページをご覧下さい。南会津都市計画区域の区域図でございまして、統合した後の面積は1,095haになります。

以上で資料による説明を終了します。引き続き議案書についてご説明致します。お手元の議案書をご覧ください。

6ページでございます。議案第1949号田村東部都市計画区域、常葉都市計画区域、船引都市計画区域及び三春都市計画区域の変更について。都市計画区域を次のように変更する。1. 都市計画区域でございますが、表にありますとおり、黒字で書かれております現在の都市計画区域及び現在の面積を、下の赤字で書かれた田村三春小野都市計画区域に名称変更して、面積を全て合計した21,865haとするものです。内訳としまして、変更した後ですが、田村市が10,178ha、三春町が4,664ha、小野町が7,023haでございます。2. 都市計画区域に含まれる土地の区域でございますが、福島県田村市、田村郡三春町及び田村郡小野町の都市計画区域が含まれる土地の区域でございます。区域は計画図表示のとおりでございます。

理由でございますが、市町村合併に伴う行政区域の拡大や、社会経済情勢の変化とモータリゼーションの進展等によって、生活範囲や都市圏域が拡大されており、都市計画区域を現在の都市圏域等の実態に合わせてより広域的に再編するため、本案のとおり区域を変更するものでございます。参考として市町村の意見ですが、田村市、三春町、小野町からは同意するとの回答を頂いております。

続きまして8ページ。議案第1950号県南都市計画区域、棚倉都市計画区域及び塙都市計画区域の変更について。都市計画区域を次のように変更する。1. 都市計画区域でございますが、区域名として県南都市計画区域の現在の43,952haを、下の棚倉都市計画区域と塙都市計画区域を統合し、変更後の面積として48,034ha。内訳として現在の県南都市計画区域の白河市～矢吹町に棚倉町3,602haと塙町480haを加えるものでございます。2. 都市計画区域に含まれる土地の区域でございますが、福島県白河市、西白河郡西郷村、西白河郡泉崎村、西白河郡中島村、西白河郡矢吹町、東白川郡棚倉町及び東白川郡塙町の都市計画区域となっております。区域は計画図表示のとおりでございます。

理由でございますが、先程と同じですので省略させていただきます。参考として市町村の意見でございますが、白河市から塙町までの記載の市町村から同意する旨の回答を頂いております。

続きまして10ページ。議案第1951号田島都市計画区域及び伊南都市計画区域の

変更について。都市計画区域を次のように変更する。1. 都市計画区域としまして、田島都市計画区域と伊南都市計画区域を新たに南会津都市計画区域と名称を変更するとともに、2つの区域面積を合計した1,095haを区域面積とするものでございます。内訳として、南会津町1,095haでございます。2. 都市計画区域に含まれる土地の区域としまして、福島県南会津郡南会津町の都市計画区域でございます。区域は計画図表示のとおりでございます。

理由は先程と同じですので省略させていただきます。参考として市町村の意見でございますが、南会津町から同意する旨の回答を頂いております。以上でございます。

(議長)

只今の説明につきまして、ご質問ご意見を頂きたいと思えます。

(17番 宮本委員)

今程の都市計画区域の再編ですけれど、再編が必要だ、変更が必要だと見込まれる地域が8つあったということですね。それに基づいて再編が作られたということですが、この変更が必要な地域というのはどういう基準で選定されたことになるのかということと、再編されることによって今後都市計画の変更が生じる場合に、どのような手続き上の変更が生じるのか、そうでないのか。そしてこの再編によってどういうメリットがあるのかというのがよく分からないので、ご説明頂きたいと思えます。

(事務局)

まず基準でございますが、先程説明しました3～4ページにございまして、3ページの一番下にある生活圏内で連坦する非線引き区域の一体化というのが1つです。また一自治体一区域ということを受けて、4ページの4つの視点ということでそれぞれの視点毎に各区域を評価しまして、一体的な都市計画区域とした方が望ましいという部分を抽出したのが8区域でございます。

(17番 宮本委員)

具体的な手続き上の問題とかメリットはどうか。

(事務局)

手続き自体の変更はございません。メリットでございますが、今程申しました様に色々な生活圏での人の動き、物の動きが一体的になっているという区域において、県としてはその区域全体の基本的な方針となる「整備、開発及び保全の方針」というものを定めることとなります。都市計画というのは、その基本的な方針に即して策定していくこととなりますので、一番のメリットはその基本方針を策定するうえで、個々の小さい区域で都市計画を考えるのではなく、都市を一体と捉えた区域全体でこれからの開発や保全を検討していくということでございます。

(17番 宮本委員)

福島県の場合は、90市町村が59市町村ということで、全国の市町村合併から見れば比較的合併が進行しなかった県の一つだと思います。そういう意味では、それぞれの地域が独自性を持ってまちづくりを進めようという考え方があると思うんですね。

そういう時に、福島県はそれぞれの地域のまちづくりや土地利用を最大限尊重しながら都市計画の在り方を検討すべきだと私は思うんですね。だから4つの視点のところ、例えば一自治体一区域ということであると、今回の案は必ずしもそういうものではないのですね。

(事務局)

一自治体一区域というのは、一自治体の中に二つ以上の区域があった場合はそれを一つにしましょうという意味合いでございます。一自治体に原則一つの区域、90市町村あれば90の区域ではなくて、市町村合併等により結果として一自治体に2つの都市計画区域が存在した場合、基本的な方針としては一つにしましょうという意味のものでございます。ですから、都市計画区域については市町村の境界にとらわれず、都市構造が連坦する場合は、隣接する都市も含めて都市計画を管理していきましようということございまして、各々の市町村がまちづくりを行うものについては市町村毎に各々マスタープランという基本方針を作りますので、区域を踏まえて作って頂いて、尊重しないというものではないということでございます。

(17番 宮本委員)

区域が再編されることでそれぞれの自治体におけるまちづくりの意向が十分に反映されなくなるという心配は無いのか、というのが私の一番心配した点でありますけれど、それは手続き上も含めて大きな変更は生じない、それぞれの自治体の意向に沿った形でやるというのが大前提だということで、そして全部の自治体も合意されているということであれば、それはやむを得ないのかなと思います。

私は福島県がそういう全国の大きな流れに移行して、それぞれの自治体が独自にまちづくりを進めようという方向で、独自の道を歩んできているという所が非常に大事な点であると思っているので、県としては是非ご配慮頂きたいということをお願いとして申し上げておきたいと思っております。

(議長)

他いかがでしょうか。これからマスタープランを作っていく前提条件になるということですね。

それでは、他にご意見も無いようでございますので、議案第1949号、議案第1950号及び議案第1951号についてご異議ございませんでしょうか。

(異議なし)

(議長)

「ご異議無し」と認め、議案第1949号「田村東部都市計画区域、常葉都市計画区域、船引都市計画区域及び三春都市計画区域の変更について」、議案第1950号「県南都市計画区域、棚倉都市計画区域及び埴都市計画区域の変更について」、議案第1951号「田島都市計画区域及び伊南都市計画区域の変更について」は原案のとおり同意するということに決定致します。

次に報告事項に入りたいと思います。次第の報告事項の(1)にあります、第163回福島県都市計画審議会に附議され、告示された案件について、事務局より報告をお願い致します。

(事務局)

それでは議案書の11ページをお開き願います。第163回福島県都市計画審議会に附議された案件の報告でございます。第163回福島県都市計画審議会に附議された案件は次のとおり告示された。議案第1944号相馬都市計画緑地の変更について。告示年月日が平成25年2月5日。告示番号が福島県告示第74号でございます。続きまして議案第1945号相馬都市計画道路の変更について。平成25年2月5日告示。告示番号が福島県告示第75号。次が、議案第1946号相馬都市計画河川の決定について。同じく平成25年2月5日告示。福島県告示第76号でございます。これは何れも東日本大震災復興特別区域法第48条第8項の規定による告示でございます。以上でございます。

(議長)

何かご質問等がありますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、本日の審議事項は以上でございます。終始慎重にご審議頂きまして誠にありがとうございました。事務局にお返ししたいと思います。

(事務局)

熱心にご協議頂きありがとうございました。以上をもちまして、第164回福島県都市計画審議会を終了いたします。本日はありがとうございました。

(開催時間 1時間21分)

以上のとおり相違ないことを証します。

1 番 土方 吉雄

1 0 番 勅使河原 正之