

令和元年度

第2回飯田市土地利用計画審議会

第2回飯田市都市計画審議会

議 事 録

令和元年10月17日 15時00分～

飯田市役所C棟311・312・313会議室

- 1 開 会
- 2 理事者あいさつ
- 3 会長あいさつ
- 4 諮問
- 5 報告事項
リニア駅周辺整備基本設計の計画（案）について
- 6 審議事項
 - (1)飯田都市計画道路の変更（市決定）について
 - (2)飯田都市計画駐車場の変更（市決定）について
 - (3)飯田都市計画広場の決定（市決定）について
- 7 協議事項
立地適正化計画の検討状況について
- 8 閉 会

○近藤 定刻となりましたので、只今から飯田市土地利用計画審議会及び飯田市都市計画審議会を開会いたします。

本日はお忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。私は、本日の進行を担当いたします地域計画課の近藤と申します。よろしく願いいたします。

はじめに、資料の確認をさせていただきます。委員の皆様事前に御配りしました資料は、「事前配布資料No. 1-1～1-3」と「事前配布資料No. 2」、また追加資料といたしまして、「飯田・リニア駅前空間デザインノート（案）」「飯田都市計画道路の変更等 補足資料」でございます。また、本日御配りしました資料は、「会議次第」こちらは事前に参考にお付けしましたが正式なものを改めて配布させていただいておりますのでそちらをお使いください。また「当日配布資料No. 2-1、2-2」、「諮問書の写し」、「審議会委員等名簿と配置表」でございます。不足などがございましたら事務局までお申しつけいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

2. 理事者あいさつ

○近藤 それでは、牧野市長からご挨拶を申し上げます。

○牧野市長 本日は、令和元年度第2回目の飯田市土地利用計画審議会及び飯田市都市計画審議会を開催しましたところ、各委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中ご出席を賜り深く感謝申し上げます。ありがとうございます。

また、皆様方には日ごろからそれぞれの立場で市政に対しましてご理解、ご協力をいただいておりますこと、心から感謝申し上げます。

台風19号の被害につきましては、千曲川流域始め全国におきまして大変多くの被害が出たところでございます。謹んでお見舞いを申し上げるとともに一日も早い復興を願うところでございます。飯田市におきましても既に飯田広域消防や飯田市立病院のディーマット隊が出動し、活動を行っている状況です。また、福島県南相馬市及び相馬市におきましても物的支援として給水車等の支援を行っているところでございます。地域の安心安全を守るためどんなことができるのかを改めて考えさせられるそういった出来事だったと思います。

本日は、7月の第1回審議会でご協議いただいたリニア駅周辺整備に係る都市施設に関する「都市計画道路の変更」、「都市計画駐車場の変更」、「都市計画広場の決定」について、後ほど諮問させていただき、ご審議をお願いしたいと思っております。

これらについては、「リニア駅周辺整備基本設計の計画（案）」について、審議の前段で計画の内容や経過等についてご報告し、ご理解を深めていただいた上で、ご審議をお願いしたいと考えております。

本日、審議会として適当である旨のご答申をいただければ、必要な手続きを行い、速やかな事業の進捗を図ってまいりたいと考えております。

また協議案件といたしましては、「立地適正化計画について」でございます。今後の審議会

諮問に向けまして、現在までの状況を説明させていただきますので、委員の皆様のご意見をいただきますよう、お願いいたします。

今後も、委員の皆様には土地利用計画、都市計画に係る協議をしていただくこととなりますが、皆様のご理解、ご協力をお願いいたしまして、ご挨拶とさせていただきます。

(会議の成立について)

○近藤 ここで委員の出席状況につきましてご報告をいたします。

土地利用計画審議会委員 15 名のうち 10 名、都市計画審議会委員 24 名のうち 19 名の皆様にご出席いただいております。両審議会とも委員総数の半数以上の出席をいただいておりますので、飯田市土地利用計画審議会条例第 7 条第 2 項及び飯田市都市計画審議会条例第 7 条第 2 項の規定により、本会議は成立している旨お伝えいたします。なお、牧内委員、村澤委員、三浦委員、篠田委員、浅野専門委員、鈴木専門委員からあらかじめ欠席のご連絡をいただいております。また、伊藤委員の代理で古瀬調査課長に、土屋委員の代理で神田企画振興課長に出席をいただいておりますので、ご報告申し上げます。

3. 会長あいさつ

○近藤 それでは、次第に従いまして大貝会長からご挨拶をお願いいたします。

○大貝会長 会長の大貝でございます。一言ご挨拶申し上げます。

審議会委員の皆様におかれましては、土地利用計画審議会と都市計画審議会の両方の委員として、ご尽力、ご足労いただきまして、大変ご苦勞様でございます。

本日は、7 月の第 1 回審議会においてご協議いただきました案件について、市長から諮問が予定されておりますので、皆様には慎重なご審議をお願いします。

諮問につきましては、できれば本日一定の結論が得られればと思っておりますので、ご協力をお願いします。

また、今後諮問を予定しております案件についても、ご協議いただく予定でございますが、委員の皆様からのご意見をいただきたいと思っております。ご協力をお願いしまして、挨拶とさせていただきます。

本日はよろしくをお願いいたします。

○近藤 ありがとうございます。

4. 諮問

○近藤 それでは、これより諮問に入らせていただきます。

なお、市長は諮問後、公務により退席させていただきますので、ご了承のほどお願いいたします。それでは、牧野市長をお願いいたします。

○牧野市長 飯田都市計画道路の変更（市決定）について（諮問）。このことについて、都市計画法第 21 条第 2 項において準用する第 19 条第 1 項の規定に基づき、次のとおり貴審議会の意見を求めます。

飯田都市計画駐車場の変更（市決定）について（諮問）。このことについて、都市計画法 21 条第 2 項において準用する第 19 条第 1 項の規定に基づき、次のとおり貴審議会の意見を求めます。

飯田都市計画広場の決定（市決定）について（諮問）。このことについて、都市計画法第 19 条第 1 項の規定に基づき、次のとおり貴審議会の意見を求めます。

以上よろしく申し上げます。

○近藤 ここで市長は退席させていただきます。

（市長退席）

5. 報告事項

○近藤 それでは、5 番の報告事項に入らせていただきます。

これより「リニア駅周辺整備基本設計の計画（案）について」事務局より報告させていただきます。報告の後、委員の皆様からご質問等をいただきたいと思います。

ご質問を受けたあと、次第の 6 番の審議事項に移らせていただき、先程市長より諮問いたしましたリニア駅周辺整備に係る都市施設についての 3 案件の審議を行っていただきますので、よろしくお願ひいたします。

以降の進行につきましては、大貝会長にお願いいたします。

（会議録の公開について）

○大貝会長 会議に先立ちまして、事務局より会議録の公開について説明があるようですのでよろしく申し上げます。

○近藤 本日お配りしました会議次第の裏面をご覧ください。会議内容の概要につきましては、規定により公開することとしておりますが、公表用会議録には出席委員全員の同意が得られた場合に限って発言した委員の氏名を記載するものとしておりますので、本日の会議録における発言委員の氏名の公開について同意いただけるかをお伺ひいたします。

○大貝会長 ただいま説明がありました会議録の公開の同意についてですが、いかがでしょうか。ご異議なければ公開とさせていただきますと思いますがよろしいでしょうか。

（発言する者なし）

○大貝会長 特にご異議ないようですので、会議の内容の公表にあたっては、発言された委員の方の氏名も合わせて公表するというようにさせていただきます。

リニア駅周辺整備基本設計の計画（案）について

○大貝会長 それでは次第の 5 番の報告事項に移ります。この報告事項については、これまでの審議会においても都度、事務局から報告いただいておりますが、前回に引き続き、リニア駅周辺整備の計画（案）の内容や、これまで検討経過などを説明いただき、次第の 6 番の審議事項に入る前に、委員の皆様理解を深めていただこうとするものです。それでは、「リニア駅周辺整備基本設計の計画（案）について」事務局より報告をお願いします。

○米山リニア整備課長 リニア整備課の米山と申します。よろしく申し上げます。私の方から リニア駅周辺整備事業に係ります基本設計段階での計画案について、都市計画決定する計画となるもの。それから都市計画決定についてご説明申し上げます。

駅周辺整備の計画に係ります流れとしましては、基本構想、基本計画、基本設計、実施設計と流れていきますが、現段階はこの3つ目の基本設計が完了しつつある段階でございます。基本構想を平成27年6月、基本計画を平成29年6月に策定してきている経過でございます。本日お配りしました資料「飯田・リニア駅前空間デザインノート案」は9月11日に開催しました第6回のデザイン会議の資料でございます。正式には「リニア駅周辺整備デザイン会議」と申しまして、リニア駅に関わります基本設計を検討していただいていた組織でございます。この組織の委員の皆さんとしましては、学識者の方6名、地域の代表の方3名、各種団体の代表の方7名、行政機関の方6名、合計22名の委員の方によって構成される組織でございます。

それでは、デザインノート案をご覧いただきたいと思っております。このデザインノートは基本設計について、わかりやすく整理、まとめたものでございまして、昨年10月の第4回のデザイン会議から約1年かけて整理をしてきたものです。

表紙の裏側に、目次と一緒に考え方を書いております。このデザインノートは、デザイン会議、市民の皆さんとのワークショップ等の議論を踏まえて進めてまいりました基本設計の取りまとめ、本質的な要素を基本方針としてまとめてあるものです。基本設計におけます計画案につきましては、市民ワークショップ、デザイン会議でも共有されている状況と認識しております。

今後、事業が進むに当たって、関わってくる方が多くなってまいりますし、時間的に長期にわたる事業に関して、立ち返るもの、計画の柱として位置づけております。

右側の1ページにリニア駅前空間の考え方として、「結いの広場―暮らしと風景をつなぐ駅」とさせていただいております。

下に理念を書いておりますけれども、リニア中央新幹線駅が開業することによって、この地域の人、物、情報等の交流と交通利便性が飛躍的に高まる一方で、この地域が育んできた気質や文化、そういったものも踏まえて、地域の暮らしの履歴を尊重し、信州・伊那谷の新しい結び目としたいという思い。それから信州・伊那谷の風景に溶け込み、人が主役となる場所として、また、ここに来た方々が信州・伊那谷の風景と出会い、文化や暮らしを感じて、新しい交流と地域の活力を育む場所にしたいという思いでつくっております。

2ページ、3ページでは、駅前空間の考え方として、基本構想、基本計画までにまとめられております理念、整備コンセプトを載せております。構想におけます理念「信州・伊那谷の個性で世界を惹きつけ、世界へ発信するゲートウェイ」、基本計画におけます整備コンセプトとして4点書いております。この根本的な理念とコンセプトに従いまして議論を重ね、その具体的な内容を次のページ以降でご説明しております。

4ページ5ページには、このデザインノート全体の見取り図的な考え方として、全体の設計方針と全体計画を載せております。

前ページのコンセプトを踏まえて、約2年、議論を重ねてきた設計方針、これは市民の皆様とのワークショップも踏まえて文言を含めて検討してまいりまして、それを今までデザイン会議で見させていただいてつくってきた言葉になります。

設計方針としましては、左側の枠部分、1番目がアクセスやバリアフリーにすぐれた駅前空間。2つ目が住民や来訪者の方の居場所となる駅前空間。3点目としまして、伊那谷の風景の魅力を引き出す駅前空間。4点目、人のつながりと伊那谷全域へといざなう駅前空間。最後に、時代を先取りし、変化に対応できる計画にする。この5つの柱をもって計画しデザインノートをまとめております。

右側には、平面図に各場所の考え方を書いておりますけれども、これは全体の概要がわかるように載せておりまして、このページで全体がつかめるような構成となっております。

図は、真ん中の左右方向の帯がリニア本線、上が北、下が南になります。現況地形としましては、北から南に向かって3%程度の勾配で下っている地形でございます。薄く茶色に着色してありますのが大屋根を計画している部分でございます。リニア本線の茶色に着色した部分につきましては、高架下の利用が可能な部分、コンコースに当たる部分です。

それぞれの引出線に沿ってご説明申し上げますが、北側について、右側上から、駐車場でございます。この部分は平面駐車場を予定しておりまして、場合によってはイベントなどを行う広場としても使えるような想定をしております。

それから先ほど申しました大屋根でございますが、南北に渡って森のように展開させ、この駅のシンボリックな風景をつくるとともに、天候に左右されない移動ですとか、イベントなどの活動の空間を作り出したいと考えております。これにつきましては14ページ15ページをご覧くださいまして、下の断面図、あるいは中段の模型の写真を見ていただきまして、こういった構造の屋根を施工していく、自然の樹木と大屋根を混在させて森の空間の確保を考えております。

戻っていただきまして、5ページ、次の土曾川横断道路でございますが、これはアクセスの問題ですが、整備エリアに隣接して一級河川がございます。北側の座光寺上郷道路、これは中央自動車道座光寺パーキングのSICと直結をする道路でございますが、国道を北から参りますと、右折して図面左側の道路との交差点まで行かないとアクセスできない事に対してショートカットをして駅へアクセスできる道路とすることです。反対に北側のエリアの中で何らかの交通事故や災害などが発生した場合の対応として、逆に座光寺上郷道路への道路としても同線を確認する目的でございます。

次の交通広場と多目的空間ですが、これは7ページの中段の図をご覧くださいまして、バスですとか、タクシー、一般車の乗降スペースの配置とその上の部分に多目的空間と記載してありますが、この部分がいわゆる一時待機の場所としての空間。それから将来的には自動

運転などの次世代モビリティへの対応空間として考えております。

4ページ5ページに戻っていただきまして、左上、北側エントランス広場ですが、これは想定しておりますJR飯田線乗換新駅から、あるいは座光寺、元善光寺方面からのエントランスとしての意味合いと、この全体の整備につきましては現況の地形をできる限り活かしての基盤整備を基本としておりまして、現在の計画ですとコンコースから9mほど高くなりますので、ある程度見晴らしのきく広場として考えております。

それから次のフットパスですが、いわゆる遊歩道。整備区域内からさらにその周辺への地域の連続性、回遊性を確保することによって散策等、伊那谷らしさを感じられる空間を作り出したいと考えております。

それからエネルギーセンターですが、細部までは今後の詳細設計の中で検討をしてみますが、環境モデル都市飯田の取り組みを感じてもらえるような空間をつくる事と、実際にこの整備区域内の再生エネルギーのコントロールセンターを設置して参りたいと考えております。

それからリニアを挟んだ南側ですが、トランジット機能、交通機能と魅力発信施設、それから広場で構成されております。

最初に多目的広場ですが、交通広場に隣接して基本的には駐車場でございます。ただ、機能としては駐車場限定ではなく、時としてイベントなどが行われることが可能な広場の形で整備を考えております。

それから飛んで右下の交流広場でございますが、コンコース、高架下部分、芝生広場と水盤を含んで北側から南にかけて卵型に想定しております。交流というのは、来訪者と地域の人たち、地域の人たち同士の形もありますが、イベント、例えば人形劇もありますでしょうし、人形の展示も考えられます。また、焼き肉フェスなどの様々なイベントができる空間、勿論安らぐ空間としても利用可能なものを想定しております。水盤につきましては水を使ったイベント、あるいは遊び場として、また、自然を映し出す水鏡としての効果を想定しております。中頃にコミュニティー広場というものがございまして、これはその名の通り地域のコミュニティーを確保する目的の広場でございます。当然先ほどの交流広場や芝生広場などと一体的な使い方もございまして、地域の伝統行事を行うなどのことを可能とする場所として計画をしております。

最後に魅力発信施設ですが、図上ですと小さな四角の表示のものがそれに当たりますが、駅ビルのような1つの建物ではなく分散型の建物で考えております。公的なもの民間のものを考えておりますが、来訪者向けにはインフォメーションセンターやあるいは物販、飲食といったものを含め地域の魅力を提供、発信し、更にそこで完結しないようにそこから誘う施設としての機能を。また、地域に向けては来訪者向けの機能に加えて日常的に利用される機能を兼ね備えた施設として。併せて、高架下部分には学生などが集まれる施設を設けて参りたいと考えております。

総じて、南側については、リニア乗降者の送迎は勿論ですが、駐車場に車をおいて、買い物もできる、子供が遊ぶこともできる、イベントを開催、参加すること、それから地域の行事もできる。先ほど申し上げた「賑わい」を見せる空間として考えております。

基本設計段階における計画の説明は以上ですが、具体的な内容、考え方につきまして次のページ以降5つの設計方針の順にご説明しておりますのでご覧をいただければと思います。

なお、ただいまご説明申し上げました施設（案）につきましては、昨年度の3月のデザイン会議の時点で概ね理解が得られたとして、都市計画の手続きを進めてきており、前回の7月の審議会においても計画についてご報告させていただいたところです。

本日は、ただいまご説明申し上げました、計画、デザインノートの4ページ5ページ、駅周辺における施設の配置に基づいて、整備する施設を都市計画施設として決定し、飯田都市計画に位置付けたいとするものでございます。スクリーンの図面をご覧いただきたいと思っております。施設の決定につきましては、基本的に3種類を考えております。緑に着色してあります部分が都市計画広場、オレンジ色の部分が都市計画駐車場、黄色の部分が都市計画道路として決定したいと考えております。

南側全域と北側のリニア本線に隣接する緑色に着色しました部分、それから一番北側の緑色に着色した部分につきまして、都市計画広場として、面積は全体で約3.3haでございます。それから、北側のオレンジ色の部分約1.1haについて、都市計画駐車場として。黄色の部分につきましては、交通広場約0.83haとリニア停車場線を、都市計画道路として、位置づけて配置したいと考えております。私の方からの説明は以上ですが、引き続いて詳細なご説明を申し上げます。

○勝岡 飯田市リニア整備課の勝岡と申します。引き続きまして「リニア駅周辺整備に係る駅前広場の都市施設について」ご説明申し上げます。よろしく申し上げます。補足資料①のスライド2をご覧いただきたいと思っております。黄色に着色した部分が都市計画道路「リニア駅前停車場線」でございます。「交通広場」を含んだ計画としております。

次のスライド3をご覧ください。リニア駅前停車場線のうち道路部としまして、延長約140m、2車線、幅員14mの道路となります。リニア長野県駅へのアクセス道路としまして、県道市場桜町線である東新町座光寺線とリニア長野県駅を結び、駅へのアクセスの安全性と利便性を確保するためのものです。

次のスライド4をご覧ください。リニア駅前停車場線のうち交通広場につきましては、自動車やバス等の交通処理機能を有する「交通広場部」と、道路等の施設整備に伴い増加する流出雨水量を安全に貯留する「調整池」とを合わせた面積を確保しております。

交通広場部については、国土交通省が示している「駅前広場計画指針」に基づき面積を算出しております。また、公共交通の運行状況を加味した面積とするため、バス事業者等の交通事業者への聞取り結果を踏まえ、国土交通省が示している「駅前広場計画指針」に基づき必要な規模を6,900㎡と算出しております。

次のスライド5をご覧ください。調整池については、長野県建設部が示している「流域開発に伴う防災調節池等技術基準」に基づき算出しています。また、調整池周囲の安全対策を考慮し、必要な規模を1,400㎡と算出しています。これらより、「交通広場部」と「調整池」を約8,300㎡として配置しています。

続きまして、飯田都市計画駐車場の変更「リニア駅前駐車場」についてご説明します。

補足資料②のスライド2をご覧ください。オレンジ色の帯の資料になります。オレンジ色に着色した部分が、リニア駅前駐車場 約1.1haとなります。円滑な交通処理を行うことを目的としたリニア駅前停車場線の配置にあわせて、交通結節機能を強化するため、本都市計画駐車場を設置するものです。

次のスライド3をご覧ください。駐車台数については、国土交通省が示している「駅前広場計画指針」に基づき算出しています。交通広場利用者のうち、自家用車〔P&R〕の方は、約1,700人と見込んでおり、国土交通省データにより、1台あたりの乗車人数は2.3人となっておりますので、約370台と算出しました。

次のスライド4をご覧ください。駐車場の規模といたしましては、平面240台、立体130台で想定しておりますが、当面、平面駐車場として320台を確保する計画として算出すると9,600㎡となります。ここに、通路部等で必要な面積が1,400㎡となるため、必要な駐車場面積は約11,000㎡(1.1ha)となります。なお、先ほどご説明しました約370台の駐車台数を確保するには、リニア駅前停車場線の南側を立体駐車場とすることにより可能となります。補足資料③の2ページをご覧ください。緑色の帯の資料になります。続きまして、飯田都市計画広場の決定「リニア駅前多目的交流広場」についてご説明します。緑色に着色した部分が、リニア駅前多目的交流広場 約3.3haとなります。

次のスライド3をご覧ください。この多目的交流広場は、「日常時」と「災害時」の両面から検証しております。日常的には、「人々が集い、各種イベントが開催できる広場」であるため、過去の市内イベント来場者数を参考に利用想定人数を収容できる規模を確保しております。また、災害時には、「災害時のバックアップ機能を果たせるスペース」として、この広場周辺の指定緊急避難場所としての機能及び避難想定人数の収容を可能とする規模を確保しております。

次のスライド4をご覧ください。日常時におけます多目的交流広場約3.3haの機能としましては、南側の約2.2haのAにつきましては、地域住民等の交流や物販・飲食等での利用とし、北側の約0.65haのBにつきましては、リニア利用者の休息での利用とし、北側の0.45haのCにつきましては、北側からのエントランスとして利用するものでございます。

次のスライド5をご覧ください。日常時におけます南側広場の「交流イベントスペース等の(ア)」でございますが、住民や来訪者の居場所となる駅前空間として、イベントや行事など地域住民がコミュニティー活動の場としても活用できる空間と位置付けています。人形劇フェスタセントラルパーク等の来場者数の状況を参考に一日最大1,800人を収容できる規模

を国のガイドライン等を基に算出し、また市内イベント状況からステージやブース等の規模を確保して、約0.8haと算出しました。

スライド6をご覧ください。日常時におけます南側広場の「多目的、乗降・駐車スペース（イ）」、「魅力発信施設等（ウ）」、「調整池（エ）」でございますが、（イ）につきましては、乗降スペースには、福祉車両等のスペースを確保するとともに、緑豊かな景観に配慮した空間として、進入路と乗降スペース約0.2ha、イベント等による利用にも対応できる駐車スペースとして、面積約0.5ha（180台×30）の合計約0.7haを確保しています。（ウ）につきましては、魅力発信施設等、個々での建築の更新が可能な分棟配置するなど必要なスペースとして約0.4haを確保しています。（エ）につきましては、調整池となり、長野県の基準に基づく貯留量から必要なスペースとして約0.3haを確保しています。よって南側広場Aにつきましては合計約2.2ha、そこに北側のBとCの2つの広場とあわせて約3.3haが必要となります。

最後のスライド7をご覧ください。災害時につきましては、地域住民の皆さんの指定緊急避難場所として約1.8ha、リニア中央新幹線の乗客の避難場所として、約1.2ha、これに調整池の約0.3haを合わせて、合計約3.3haとなります。

以上説明となります。

○大貝会長 これまでの検討経過やより詳細の計画案の内容について分かりやすく説明いただいたと思いますし、委員の皆さんの理解も深まったと思います。

それでは只今、報告がありました「リニア駅周辺整備基本設計の計画（案）について」質疑を行います。ご質問等がありましたらご発言をいただきたいと思います。発言にあたっては、氏名を告げて発言をお願いします。

○宮戸委員 8番、宮戸です。

都市計画広場がこのリニア駅にとって要だと思って見えています。イベントや日常で、大屋根の部分と合わせて、生き生きとした空間ができるということはすごい素敵だと思いましたが、特に日常使いについてリニア駅の風景が僕自身は思い浮かばなかったし、市民の方にも僕と同じような人がいらっしゃると思います。

例えば、イベントであれば、年に何回という規模で都市計画広場の場所をどういうふうに使いたい等が市民として具体的にどう落とし込まれるのかが見えてこないのです、イベント等での使い方をお聞きしたいです。また、大屋根の範囲が縦横無尽に架かっていますが、どういう意図があり、決めたのかお聞きしたいと思います。大屋根に関して、リニア駅南側の広場には、屋根があまり架かってない印象です。大屋根があることによって半屋外的なコンサートができる空間等があれば個人的には用途として広がると思っておりました。

また、夏場の場合、調整池はありますが、周りに木陰になる場所がなかったりするので、そこは工夫が必要だと思えます。

○米山リニア整備課長 何点かございましたけれども、まず1つイベントとしての使い方というこ

とでございます。様々な使い方が考えられますが、例えば、先ほど説明で申し上げたようにリニア駅南側の広場はトータル的に使い、一時的なステージを作り、イベントとして活用するというふうに考えております。

具体的にどういったイベントかということはまだ検討段階ですが、今、想定しておりますのは、人形劇フェスタを広場の一部を使いイベントとして使っていただけるだろうと想定しておるところでございます。

それから、散歩コースとする考え方もございます。その中で大屋根の形状について、ご意見もございましたけれども、デザインノートの4ページ5ページの図面の中で言いますと、赤い一点鎖線で矢印を入れてあります。この矢印が散歩コース、フットパスということになります。基本的には大屋根の形状については、リニア駅北側の広場へのアクセスに屋根を設けて天候に左右されない天候バリアフリーのような形をつくり上げています。

イベントをやるにしても屋根があった方が良いのじゃないかといったご意見だと思います。今は、詳細設計の検討をしていく段階でございますので、今後、参考にさせていただきたいと思っております。

それから植栽についてご意見がございました。今は基本設計段階ですので、抽象的な表現になっておりますけれども、今後の詳細設計の中で具体的に樹種やどのように植えるかといったことまで細かく検討していきたいと思っております。これまでも植栽については地元の植種を植えるべきだという意見もいただいております。今までのご意見もすべて参考とさせていただきます中で、今後の詳細設計の中で検討してまいりたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

○宮戸委員 ぜひ、お願いします。

○上原専門委員 信州大学の上原です。元々の計画案ではほとんど駐車場で、それがなぜデザインノートのような案になったかという話と連動してきますが、まずは広場をつくろうというよりも、例えば自動車の大きさがこれから変わるかもしれないとか、現在、免許証を持っているが返納して、車を運転する人がいなくなるんじゃないとか、あるいは、みんなが車を停めて東京や名古屋へ買い物に行くような駅にして地域の為になるのかというような話がありました。そのため、広場の面積が必要だという意見もありますが、最初に全部駐車場にしてしまって、使わなくなった場合のデメリット等も考えました。また、雨が降った時にコンクリートにするということは排水溝に全部流れるということですので、排水の問題も考慮し、駐車場台数が決まってきたのではないかと理解をしております。

大屋根の話ですが、地元からの要望で雨や雪に濡れたくないということに答えたので基本的には主要動線の上を被ってます。本来であれば、先ほどご指摘にあったように、水辺や木陰があればその周りにつくるという考え方もできますが、コストとの問題等があります。全面やっぺはどうかという話ですが、影が非常に大量にできるということと、突風が吹いた時に、大屋根が飛んだりという様々な問題があるので、バランスを見ながら整備していくとい

う議論になっているんじゃないかと思います。今まで議論に参加した者として、提供させていただきます。

個人的にこれから気を付けた方が良くと思うことについて意見を述べさせていただきます。先ほどの一日に何人使うからこれくらいの面積が要るとか、あるいは雨がこれだけ降った場合には、これだけの調整池がいるという計算で基本的に規模が決められるわけですが、実際はその想定を超える時があるという話です。例えば利用者の話も、お盆、正月の一番ピークをみて、それに対応するために、整備してしまうと350日はほとんど使わないことになります。平均値の取り方にもよって、必要な規模の数字が変わるので、どういうふうに扱っていくかが今後の課題だと思っています。

雨の話も同じで、例えば、想定の上の2倍、3倍の雨が降った場合には調整池に収まらないケースが出てくると思います。その場合には低い場所に水が集まったり、あるいは排水溝が詰まったりと様々な問題が実際には起こりうるので、今後は調整池に入りきれなかった場合にどこに水が集まり、流れていくかというようなお話が今後必要になってくると思いました。

特に東日本大震災のときでもそうですが、高速道路を高台にしてたため、高速道路で津波が止まったように道路が堤防の役割を果たすということもあり得ると思うので、敷地内に入ってくる道がフラットで据え付けるのか高さを持つのかによっても水がどこに溜まるかということも当然変わってきます。広島の上り土砂災害を僕も見に行きましたが、そこはマンション開発をしたため、排水溝がクランクになっていました。そうすると90度のところが出てくるので、そこに石が詰まり、水が溜まり、地下で排水ができないので表面の道路に水が集まり、災害が起きたので計画していた量を超えた時にどこに逃げてどこに溜まるかということは、デザイン会議では議論があまりできてない部分だと思いますので、今後、実施設計する際には考えた方が良くと思い、発言させていただきました。

○宮下委員 事前配布資料2の10ページですが、右下の方に「広域交通拠点への都市機能集積を大々的に推進し、交通拠点だけで物事を完結させることで地域への波及効果が薄れ」、「両拠点が共倒れになる恐れ」があると書いてありますが、このことについての論拠というのはどの地域のことを参考にしながら言っているのかをお聞きしたいです。

それから、新幹線が通った軽井沢の発展については数字上では良い数値になってますが、これは何故そう言うことになったのか、もしお分かりになれば説明していただきたいと思います。

○大貝会長 事前配布資料2は立地適正化計画についての話なので、今のリニア駅前に関する質問をお願いしたいので、今の質問については、協議事項で伺いたいと思います。

○宮下委員 はい、わかりました。

○原委員 デザインノートについて、全体としては悪い計画ではないと思っています。6,800人の方たちが一日に降りられるということを基本としてこの計画は立てられていると思います。今日の説明の中には具体的には出ておりませんが、約91億円くらいの規模の投資をしますと

いうことで基本設計が前回のデザイン会議では承認されております。

飯田市にリニア駅の通過が決まって動き出し、6.5 haくらいが必要だとデザイン会議では考え、6.5 haの中で、木材を使った大屋根等デザインノートの案が出てきました。そうしたときに、夢のリニア新幹線であったものがリアリティを持つ形で具体化してきましたので、本当に設計のような環境になるのか。また、人の集積ができるような駅になるのか、リニア新幹線が来て欲しいって言っていた頃と違ってきていると思います。先ほどのご質問がありましたけど、駐車場をつくったり、コンクリートにすると後は全然使いものにならないので、そういった意味で、流動的な計画にすると良いと思います。

もう一点、図面の中にはこの土曾川という川があります。土曾川は、座光寺の上までいくと相当急峻な1級河川であります。当然、これを計画するときには、県も含めてしっかりした治水対策を選考してきたことは間違いないと思います。日本各地でたくさんの災害が起きているので、河川の排水について工夫した方が良いと思います。特にリニア駅設置予定地は全体として低いところありますので、治水対策の見直し等については無視をすることはできないと感じています。

○細田リニア推進部長 リニア推進部長の細田でございます。ご意見ありがとうございます。

先ほどの概略について米山リニア整備課長からもお話を申し上げましたが、デザインノートの案の概略をお示ししたのになります。この案については、基本に据えつつ、立ち返りながらやって行くものというお話を申し上げたところでございます。

そうは言いましても、先ほど宮戸委員からもお話がありましたように、多面的な使い方、さらに原委員からございました、防災上、あるいは安全・安心の面からの観点は大変重要な観点でございます。災害規模の想定は中々難しいものですが、より安全な施設を計画の考え方に組み込んでいくことの必要性を問われたのではないかと考えておまして、これから実施設計に入って行く段階で情報を集めつつ、あるいは国や県と連動させていただきながら、十分な対策を取れるように進んでまいりたいと考えていますのでよろしくお願ひしたいと思ひます。

また、詳細については、いろんなことが、決まってこない状況でございますが、先ほど上原先生からもございましたが、デザイン会議というこの基本設計（案）の概要をお決めいただいた会議におきましても、最後の会議で、実は不確実性についてどう考えていくか。例えば、自動運転を始めとする技術革新が著しい分野においてもそうでしょうし、あるいは今ご指摘いただきました防災という面においてもそうだと思いますが、不確実性の部分があるため、あまり始めからがっちり決めてしまうのではなく、ある程度フレキシビリティを持たせた計画にすべきではなかろうかというご意見をいただいているところでございます。都市施設的には、一定の方向を示していきますけれども、柔軟性を持って事業を進めていく必要があると考えております。

以上を踏まえまして、先ほど米山リニア整備課長が申し上げましたように、これから実施

設計に至る段階におきましても、しっかりご意見をいただくような機会を積極的に設け、市民の皆さまからお出しいただく意見につきまして、しっかりお聞きし、どういったことが配慮できるかということについて検討を重ねつつ、進めてまいりたいと思っておりますのでよろしくお願ひいたします。

○原委員 ありがとうございます。

リニア駅が賑わいをもっていくために、どういったものが必要かということは実は誰も話していません。そのうちに自動運転等についてどんどん話し合われていますが、ただ 6,800 人という方は私たちが乗り使い、行った人は日帰りで帰ってくる人が結構多いと思います。宿泊する人たちは公園について、あまり関心がないのではないかなと現状を見ると思います。冷静にこの地域の良さ等を、見直すことが必要だと思ひます。イベントを見るために東京から飛んでくるというレベルの話はまだ早いのではないかと思ひますので、落ち着いて考えると思ひました。検討していただくということでもよろしくお願ひいたします。

○大員会長 はい、ありがとうございます。

ご意見として承ったということにさせていただきたいと思ひます。

時間がだいぶ過ぎてしまっています。今日、諮問いただひている 3 件について、その中身を理解していただくということであえて報告をさせていただひておひますので、これを踏まえて、次の審議事項に入って行きたいと思ひますが、よろしいですか。

(発言する者なし)

6. 審議事項

○大員会長 はい、それでは報告事項については以上とさせていただきます、諮問を受けました案件について審議に移りたいと思ひます。

諮問された 3 件についてはすべて関連がありますので、委員の皆さまには 3 件一括して事務局から説明を頂ひて、その後、案件ごとに審議をお願いして採決を行うということにしたいと思ひますがよろしいでしょうか。

(発言する者なし)

はい、特にご意見ないようですので、飯田都市計画道路の変更（市決定）について、飯田都市計画駐車場の変更（市決定）について、そして飯田都市計画広場の決定（市決定）について、一括して事務局より説明をお願いいたします。

○松平 建設部地域計画課の松平です。よろしくお願ひいたします。

リニア駅周辺整備区域における飯田都市計画の案に関する説明をさせていただきます。

事前配布資料 1-1、1-2、1-3 として今回の都市計画の案の図書等を配布しておりますが、その内容をスライドにまとめておりますので、恐れ入りますが前方のスクリーンをご覧いただきながら、合わせて必要に応じましてお手元の資料をご確認いただひたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

この説明の中で変更と決定という言葉がございますが、飯田都市計画の中に既に都市施設

としてその種類が位置付けられている場合に追加するものにつきましては変更としております。その種類の都市施設がなく新たに位置付けられる場合は決定と表現することとなっております。

こちらは前回の審議会において配布し、協議事項としてご説明申し上げた3つの都市施設の概要を示したものです。

次のスライドをお願いします。

今回の飯田都市計画の案で定める施設について種類ごと、事前配布資料の図書の内容に沿ってご説明いたします。

スクリーンには事前配布資料1-1と同様ものを投影させていただいております。まず、都市計画道路の案でございますが、都市計画道路は広域的な道路網との整合、土地利用や他の都市施設との連携の基に都市の骨格として位置付けることを目的に名称、位置、区域、種別、車線数や構造などを都市計画に定めるものでございます。また、今回の都市計画道路の案では、駅前の交通広場もこれに含めて定めていきたいと思っております。

都市計画道路の計画書の内容についてご説明を申し上げます。

種別は幹線道路、名称は3・5・44号リニア駅前停車場線でございます。位置の起点と終点及び主な経過地はともに上郷飯沼でございます。区域の延長は約140m、構造のうち構造形式は地表式、車線数は2車線、幅員は14m、交差の構造は交差する幹線道路、これは県道市場桜町線になりますが、それと平面交差の1か所でございます。そして約8,300㎡の交通広場をリニア駅前停車場線の一部といたします。

理由につきましては、リニア中央新幹線長野県駅の設置に伴い、駅周辺の都市計画道路とのネットワークの形成を図り、当該駅へのアクセスの安全性、利便性の確保と交通結節点における円滑な交通処理を行うことを目的として都市計画道路を追加決定するものでございます。

計画書に続きましての図面が、この都市計画道路の概ねの位置を示す総括図でございます。ご確認をいただきたいと思っております。

続きまして次のスライドをお願いします。

続いては図面が詳細な区域を示した計画図でございます。赤色に塗っている部分が今回の都市計画道路の区域を示しているものでございます。計画書、総括図及び計画図の法定図書に加えまして、変更理由書と手続きの経緯の概要を示したものを参考に添付をさせていただいておりますのでご確認いただきたいと思っております。

それではスライド7をお願いします。

続いてのスクリーンは、事前配布資料1-2と同様ものとしてさせていただきます。都市計画駐車場は、鉄道駅等公共交通と自動車交通の結節点における交通の受け皿とすることを目的に名称、位置、区域、面積や構造などを都市計画に定めるものでございます。

名称は、第3号リニア駅前駐車場、位置は上郷飯沼、面積は約1.1haでございます。構造

は平面駐車場及び地上2階3層でございます。備考の欄にある駐車台数約370台については都市計画に定める事項ではございませんが、参考としてここに記載することとされております。

理由につきましてはリニア中央新幹線長野県駅の交通結節機能の強化を図るため都市計画駐車場にリニア駅前駐車場を追加決定するものでございます。総括図、計画図、理由書、経緯の概要については都市計画道路と同様でございます。

それでは次のスライドをお願いします。

最後に事前配布資料1-3を投影させていただいております。

都市計画広場は、交通の結節点や、駅や都市の象徴などで、主に歩行者等の休息、交流等の空間とすることを目的に名称、位置、区域や面積などを都市計画に定めます。

名称は、リニア駅前多目的交流広場、位置は上郷飯沼、面積は約3.3haでございます。

理由につきましては、交通の結節点となるリニア中央新幹線長野県駅の周囲を歩行者等の休息、交流等の用に供するため都市計画広場を決定するものでございます。

先ほど同様総括図以下は都市計画道路と同様でございます。

それではスライドの15をお願いします。

最後に今回の都市計画に関する手続きの経過についてご説明いたします。

説明会につきましては、4月23日から9月19日の間に今回の内容につきまして市民の皆さまへのご説明をさせていただいているところでございます。これらの説明会の中では都市計画に関する意見につきましては特にございませんでした。また、8月1日から8月30日までパブリックコメントを実施し、都市計画の案について意見聴取を行いました。特に意見はございませんでした。9月26日に地域協議会へ意見聴取を行い、異存なしと回答をいただいております。9月27日から2週間の都市計画法に基づきます案の縦覧、法定縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。

また長野県とは事前に協議を行ってまいりましたが、一連の手続きを経まして異存なしとの回答をいただいているところでございます。

本日の飯田市都市計画審議会にて諮問し、答申をいただきましたら、市の都市計画決定告示を行う予定でございます。

説明は以上でございます。

○大貝会長 はい、ありがとうございました。

ただ今、説明がありました審議案件について審議に移りたいと思います。

(1) 飯田市都市計画道路の変更(市決定)について

○大貝会長 まず最初に、飯田都市計画道路の変更についてです。今の説明につきまして質問があれば伺いたしたいと思います。その後にご意見を伺うということにさせていただきます。

質問がある場合は、名前を告げてからご発言をお願いしたいと思います。

いかがでしょうか。

(発言する者なし)

では、ご質問がないようですので、ご意見の方があればご発言をお願いしたいと思いますですが、いかがでしょうか。

○野崎委員 事前配布資料1-1、1-2、1-3の変更理由書を3枚並べてみますと、都市計画道路と都市計画駐車場に関しては、飯田市土地利用基本方針（平成19年7月策定、平成30年1月一部変更）において、当該地域を「リニア駅及びその周辺区域は『広域交通拠点』として位置付け、自動車、鉄道、路線バスとのアクセス機能と乗り換えの利便性を高めた交通の結節点（トランジットハブ）としての機能に特化した整備を推進する。」とあります。ところが都市計画広場の決定理由書には、その文言が入っていません。土地利用基本方針のベースになっているのが都市施設の整備に基づき整備するもので、「リニア駅周辺整備基本計画（飯田市平成29年6月策定）において「人々の集い、各種イベント開催できる広場」、「災害時にバックアップ機能を果たせるスペース」に位置付けていると書いてあります。

非常に私は違和感を感じます。基本的にはリニア駅周辺のデザイン会議で基本設計したものが出てきたわけです。基本構想というのは平成27年7月に、基本計画が平成29年6月に、そして、今回平成31年9月に基本設計が了承されたということでした。リニア駅周辺整備は今、飯田市の土地利用基本方針の中の広域交通拠点としてトランジットハブの機能に特化した整備を推進するという文言が、平成25年に追加されていますが、その文言をベースに様々なことが考えられてないといけなかったのではないかと思います。要するに、基本構想、基本計画、基本設計の3つ段階で土地利用基本方針の中の交通結節点としての機能に特化した整備を推進するという文言がどれだけ制約を掛けるかという議論が過去にあったかどうかお聞きしたいと思います。

明らかにこれは矛盾しています。先ほど宮下さんが事前配布資料2の立地適正化計画の文章を出されましたが、一番わかりやすいのは、飯田市の土地利用基本方針で、市全域の都市づくりの構想の中に広域交通拠点というのは定義されています。「リニア駅は長野県の南の玄関口、三遠南信地域の北の玄関口として、広域的な駅利用が形成されることから駅及びその周辺を地域と大都市を結ぶ広域交通拠点として位置付けます。」と書かれています。平成25年にはリニアのルートが決まり、文章として入ってきますが、広域交通拠点については、「交通の結節点、トランジットハブとしての機能に特化した整備を推進する。」とあります。

また、各拠点の機能が相互に高まるように影響を図りますと書いてあり、市の土地利用基本方針では、平成25年に追加された交通拠点の整備方針としては、トランジットハブとしての機能に特化した整備をするということが決めてあるわけです。この文言については土地利用計画審議会、都市計画審議会での諮問を受けて決定されたものなので、私としては矛盾するような計画が進んでいると思っています。

過去の基本構想、基本計画、あるいは基本設計の場で、飯田市の土地利用基本方針の広域交通拠点の整備方針について、議論されたことがあるのでしょうか。

○鋤柄地域計画課長 地域計画課の鋤柄と申します。よろしくお願いたします。

広域交通拠点についてトランジットハブということに特化してという表現がある部分でございますが、過去にこの部分について議論があったかどうかということによろしいですか。

○野崎委員 はい。

○鋤柄地域計画課長 変更をさせていただいている時点から、特段の議論があったということはあまり記憶をしていないところではございます。

私どもの考え方とすれば、例えば乗り換えをしていただくという意味合いだけではなくて、結節点ということでもありますので、人々を呼び込み各地域へいざなうという部分も当然あると考えております。ただ単に乗り換えるということばかりではないということを考えているところございまして、交通機能の一部と、交通結節点には交流という部分もあると考えていますので、現在、土地利用基本方針の中に定めておりますトランジットハブに特化という部分の表現は外れていないと考えるところでございます。

分かりにくいというふうにおっしゃる方がいらっしゃればそういう部分もあるかと思えます。

○野崎委員 リニア駅の構想を決めた会議、計画を決めた会議、基本設計を決めた会議において、飯田市の土地利用基本方針のことを議論されたことがありますかと質問したつもりですが、あくまでも飯田市の土地利用基本方針にのっとって、最終的には、都市計画決定するわけですから、土地利用基本方針にのっとってやっていただかないといけないと思えます。

○細田リニア推進部長 変更理由書に記載がございまして、土地利用基本方針におけるリニア駅及びその周辺の区域については、アクセス機能と乗り換えるの利便性を高めた機能に特化した整備をするとなっており、この特化したところについて、今までのリニア駅周辺整備に依る基本構想並びに基本計画そして基本設計の中で、どのような議論がありましたかというお話でございます。

根本的なベースの議論につきましては基本構想において平成 26 年から議論をしてまいったと理解をしておるところでございます。

具体的には、高度なトランジットハブとは何か、それはいわゆるシームレスな乗り換えという意味であり、アクセス機能の向上、乗り換えるの利便性の 2 点であるということについては土地利用基本方針の方向と一致しているのではないかと考えておったところでございます。

ただ、私どもとすれば、議論の中ではアクセス機能の向上というのは多様な交通機関に時間的制約、物理的な距離の制約がなるべくないような形であるのと、さらに天候バリアフリーという話もございましたが、そういった考えの上でなるべく利用者にとって乗りやすい機能を追求していくことだと思っています。

もう 1 つの乗り換え機能の利便性という中には、多面的な部分ございまして、乗り換えというのは当然ながら目的地があり乗り換えるわけございまして、目的地のご案内をできるような充分な設備についても当然考えていかなければならないと考えております。あるい

は乗り換えをして頂く間にも、地域としての個性みたいなものを表現できれば、より地域に
いざなうことにつながっていくのではないかなという議論をする必要があると理解をし
ているところでございます。野崎委員からはリニア駅の構想が特化したということと、矛盾
をするのではなかろうかというご発言がございましたが、私どもとすれば以上も踏まえて乗
り換え機能の利便性を高めるという意味において今まで議論をしてきたという考えでござい
ます。

○上原専門委員 信州大学の上原です。今、野崎さんから質問があった結節点に特化したという話
についてですが、最初の頃はリニアの計画の中でもトランジットハブ・道路ネットワーク部
会において、乗り入れの数や、どういうふうに乗り換えるかということがメインで議論され
ていたという記憶がありますので、リニア駅前の計画の中でも最重要課題の話だったと思
います。

ただ一方で実際 10 年後に地域交通がどれくらい維持できるか、あるいはやる意思があるの
かとか等、いろんなファクターで決まるので、実際には規模が大きい、あるいは自動運転に
なった場合にそもそも待ち合う必要があるのかということを含めて議論していくような形に
なると思います。

時代が変わってきて、昔書いたもののまま同じものをつくり、無駄が多いのであれば見直
すという議論の中で、いろんな意見があって現在の計画になったと私は理解しています。

一方、保命酒で有名な広島県福山市の鞆の浦という港町は、潮待ちの港です。満ち引きが
ないと船が出れないので、待っている間にお医者さんと酒屋さんが交流しているいろんなもの
が生まれたという話があって、交通拠点に到着したからすぐに乗り換えなきゃいけないとい
うのも、時代が合わない部分もあり、いろんな捉え方があると思うので、都市計画決定の継続
性という話もわかるんですけども、原理原則を変えたからずれていたり、一部議論の中で
見直された部分や形が変わってきた部分はあるのではないかなというのが私の感想です。

先ほど原委員の川の話もそうですが、敷地の中だけで考えてもだめで、周りとの関係が非
常に重要です。例えば土曾川も大きな河川に直角でぶつかると、大きな河川の流量が増えた
時に入れないうえ、土曾川が洪水する。あるいは結局、東京等の大きな自治体は洪水を防止
するための基準が厳しいので、大きな自治体では溢れないようになっています。当然お金の
ない上流の小さな自治体で洪水が発生するというようなことが実際にあるそうです。

明治時代の川を見ると、直線でぶつかると洪水が起こるので、大きな川に並行で入れ、溢
れないようにしてから合流させる等の工夫があるらしいので、一つの敷地だけで考えて決定
するのではなく、周囲の環境を考える必要があると思います。

アメリカでは、ピーク時に下水等が全部流れると溢れるため、ピーク時の流量を何分の 1
カットできたら川に汚水を流さないで良いという考えと同じように、例えば周囲の住宅の雨
どいが 4 本全部川に流れなくてもいいとするなら、内 1 本カットしてそのまま地面に透水さ
せると、ピーク時に雨水が溢れないというように具体的にリニア駅の中だけではなく、周り

の住宅のデザインとかを変えて行けば川に集まる部分も減らせるという話があるので、溢れないようにするために周りに波及させていくという考えもあると思いました。

○野崎委員 野崎です。今、上原専門委員がおっしゃったようにだんだん変遷していていると思います。広域交通拠点の定義は、完全に忘れ去られている平成 25 年の土地利用基本方針なので、足かせになると思っています。

また、この後にさらに広域交通拠点の整備等という項目があり、その中に「広域交通拠点の周囲に新たな市街地が拡散的に形成されないように」というような文言が入っています。立地適正化計画は都市機能集積区域にリニア駅を指定しますから、リニア駅の周りに居住地域ができます。そうすると、広域交通拠点の周囲に新たな市街地が拡散的に形成されないよう整備するという市の方針とも矛盾してきます。

都市計画審議会委員の立場としては、飯田市の土地利用基本方針に矛盾するような計画は認めることができませんということが私の立場です。飯田市の土地利用基本方針を考え直す必要があります。

以上です。

○大貝会長 はい、一委員としてのご意見だと思います。

○後藤委員 都市計画広場まで入ってよろしいですか。

○大貝会長 最後にまた審議させていただきますのでその時にお願いいたします。

それでは、特にご意見なければ、1 番目の飯田都市計画道路の変更（市決定）についてはお諮りしたいと思います。

○野崎委員 3 つセットの議論をしてはいけませんか。

○大貝会長 説明を 3 つ同時に一括で説明していただいて、審議はそれぞれ別々にということです。

○野崎委員 質疑応答も別々ですか。

○大貝会長 審議・採択はそれぞれ別々です。

飯田市都市計画審議会として、都市計画道路の変更（市決定）について諮問のあったとおり決定することが適当である旨を答申してよろしいでしょうか。

（異議の発言なし）

はい、特にご異議ないということで飯田都市計画道路の変更については、諮問のあったとおり決定することが適当である旨の答申をさせていただきます。

ありがとうございました。

（2）飯田市都市計画駐車場の変更（市決定）について

○大貝会長 それでは次に 2 番目の飯田都市計画駐車場の変更について審議に移りたいと思います。

この駐車場の変更についてまずご質問がある方は挙手をしてご発言いただきたいと思ます。名前を告げてご発言ください。いかがでしょうか。

○野崎委員 最初は駐車台数 750 台、2.25 ha だったものが今回駐車場台数 370 台 1.1 ha くらいに、減

っているので、時間とともに変更されていく可能性があると思います。例えば中津川の岐阜県駅の計画では駐車場台数は30台から40台でした。ですから、具体的な面積を決定することが妥当かどうか疑問です。

○鋤柄地域計画課長 今回お示しをしております370台のご説明でございますが、先ほど担当からご説明をさせていただいたとおりの試算をして370台とさせていただいているところでございます。

都市計画の中では370台という数に触れるという形ではないのですが、370台程度の台数について参考として備考欄に示すという形になっています。面積と根拠等については先ほどお示しをさせていただいたとおりのことでございますが、今後どのように面積の推移が行われるかわからないというような部分につきましては、現在で見込んでいる面積、台数をベースに参照していますので、交通体系それから交通機関、自動運転等を含めて大幅に変更があるということが見込まれる場合については、変更ということもあるのではないかと考えております。

現時点ではこの考え方です。

○後藤委員 後藤です。そうしますと、そのフレキシブルに対応というのは駐車場台数を少なくすることはおそくないだろうが、段々多くしていく場合は高層駐車場にしていくのか、それとも平面駐車場で広場を潰していくのか、そのお考えはどちらになりますでしょうか。

○米山リニア整備課長 駐車場を増やすと想定した場合は立体化によって駐車台数を確保していくという考え方でございます。駐車場自体を大きく広めていくという考え方ではございません。立体化による台数の確保を考えているということでございます。

○宮戸委員 8番、宮戸です。

実施設計で細かい事を検討した結果、もう少し範囲が広がったり、逆に狭くなったりという大きな変更は無いにしても小さな変更とかはあると思っっているんですが、そういった時は都市計画の面積の変更というものもするという形になるんですか。それともこの範囲でやるということなのか、どういうお考えなんですか。

○鋤柄地域計画課長 基本的にはこの区域の中でという考え方でやっていくという形になりますけれども、先ほど申しましたように、今後、自動運転等によって車が通る範囲、車が通るカーブ、角度などが変更される可能性はあります。

ただ第一義的には、まずは区域の中で検討して、それでも足りないという場合については全体を見渡す中で再検討するだろうと思います。余ったという部分については、色々な使い方は考えられると思いますが、区域を今回定めるわけでございますので、区域を塗ってある部分についてはいろいろな検討に基づいて慎重に手続きをするだろうと考えています。

○大貝会長 特にご意見無いようなので、都市計画駐車場の変更についてお諮りをしたいと思います。

それでは、飯田都市計画審議会として飯田都市計画駐車場の変更について諮問のあったと

おり決定することが適当である旨、答申することにご異議ございませんか。

(「異議なし」との声あり)

特にご異議ないようですので、異議なしと認めます。ありがとうございます。

飯田都市計画駐車場の変更については、諮問のあったとおり決定することが適当である旨を答申することとさせていただきます。

ありがとうございました。

(3) 飯田市都市計画広場の変更(市決定)について

○大貝会長 それでは次に3番目の飯田市都市計画広場の決定(市決定)についてです。

これについてお諮りをしたいと思います。

まず、ご質問がある方はご発言をいただきたいと思います。氏名を告げてからお願いしたいと思います。

○後藤委員 委員の後藤です。

各種イベントをここで行うという目的でいくつも広場をつくられるようですけれども、あまりにも多いのかなと思います。ただ本当にこの6.5haを買っておいて何も無い広場をずっとつくるとするのは私はいかがなものかと思います。人口減少や少子化でこれから若い皆さんにもしかしたら91億円の負担が重くなってくると思います。広場の機能を集積し、縮小していくような考えは無かったのでしょうか。最初から6.5haありきのようにしか見えません。

○細田リニア推進部長 今、後藤委員からお話をいただきました。

リニア駅周辺整備に関しましては、実は地元の上郷の北条地区の皆さまとは、その規模についての議論もさせてきていただいております。

当初は、7.8haという規模を想定させていただく中で、最終的に6.5haという形を地域の皆さまにお話をさせていただきつつ、ご報告を申し上げてきたという経過でございます。

当然ながら、地権者の皆さまには多様な意見があることは重々承知しております。私どもも現在、地権者の皆さまを一軒一軒周りながらご意見をお聞きしていますが、その中でも後藤委員からお話のあったような内容をおっしゃる方もいらっしゃいます。

ただその一方で、私どもとすれば内容も何もないような施設をつくるということではなく、91億円という事業費のことも含めて、地権者や飯田市民の皆さまにご理解をいただける施設にしていかなければならないと思っております。基本設計の中で、それについての一定の考え方の基本線を示させていただいております。今後、専門家の委員の皆さまや、市民の皆さまの意見をお聞きしながら実施設計を詰めてまいるということは先ほど申し上げたとおりでございます。

○後藤委員 これから立地適正化計画の案が示されますけれども、立地適正化計画のエリアを設定しておいて、必要に応じて後から、人や機能を追加していくという考え方も私はあると思います。6.5haありきで計画を進めるという考え方は、いかがなものかと思っております。必要な機能を段々にこう増やしていくという考えは持たなかったのでしょうか。

○細田リニア推進部長 6.5 haを初めに決めてしまうのではなくて段階的に追加をして増やしていけばいいのではないかというご意見だと思います。

私どもとすれば、地権者の皆さまの方にご理解をいただくためにも、一定程度の素案をお示ししながら計画をスタートさせていただき、土地を譲っていただきたいという交渉をさせていただくこととなりますので、当然ながら基本的な考え方は示す必要があると思っております。

ただそこは、先ほど原委員からご指摘ありましたようにガチガチに決めてしまうということではなく、市民の皆さま、そして地権者の皆さまのご理解を得られるような調整が必要だと考えています。素案をお示しする中で、議論を重ねながら進めさせていただきたいとお願い申し上げてきたという経過がございます。

○後藤委員 そうしましたら、この6.5 ha以上の開発はしないということで今はよろしいのでしょうか。

○細田リニア推進部長 それは先ほど鋤柄課長から話ございましたように、区域として設定することはその区域内での施行という意味だと理解しております。

○野崎委員 野崎です。6.5 haというのは過去の構想段階で駐車場が750台で2.4 haというのが算定根拠の中にひとつ入っています。それが今回1.1 haになったのは少なくともその分だけ削れるのではないかという単純な発想です。後は、先程から言っているように、トランジットハブに特化した整備であれば市民の集い、イベントスペース等、そういうものが当然リニア駅の周辺の整備としては入れるべきではなかったと私は思うので、少なくともリニア駅南側の2.2 ha必要ないと思っています。もっとも地権者の皆さんがぜひ飯田市の将来の為に、リニアの為に使ってくれと皆さん同意されているような状況でしたら良いと思いますが、私はその辺の状況はわからないので、一般的に地元の人にとっては大きなエリアを指定されるということは迷惑じゃないのかと思います。市で駅前整備として整備するなら必要最小限でいいと思います。将来的にはどんどん増えてくかもしれないですが、岐阜県駅は現段階で2 haです。6.5 haというのはそもそも算定根拠になった駐車場の台数自体が変わっているわけですから、私としてはもっと小さくすべきではないのかと思っています。

○大貝会長 ご意見ということで、承ります。

○小林委員 デザインノートを拝見しまして、最初に見た時に、中々上手くできていると思いました。基本設計に関わってこられた方々がかなり夢を出し合っている気がしました。

そういう夢が一杯詰まっているから見た時に良い印象になったのだらうと、そんな気がしております。

ただ具体的に樹木の植栽等についていくつか出てますし、私がかつてご意見を申し上げたことも盛り込まれているという気がしました。調整池については、例えば、ビオトープという綺麗な言葉を使ってあったり、調整池については、緊急の時の貯水タンクのような話しか今日でてこなかったんですが、これから具体的に検討していく中でビオトープのイメージが

出てくるようになっていくと思いますし、樹木等についてもそれなりに議論、組織がつくられて管理していくと思います。

全体的に今、出ている意見の中で区域が大きすぎるんじゃないかという意見がありましたけれども、最初は夢がいくつかあってもいいんじゃないだろうかと思います。後で足りなくなったら付け足せばいいということは実際にはかなり難しいと思います。実現できるような形をみんなで努力なり、もしくは行政、地域も含めて、私たちがみんなで努力していくという視点があってもいいんじゃないだろうかと思いますので、そういう意味ではこの面積については私は、妥当だという気がしておりますし、後で増やすということは至難の業ということになるんだろうと聞いておりました。

○大貝会長 その他ご意見があればよろしいですか。

それではお諮りをしたいと思います。

飯田市都市計画審議会として、この飯田都市計画広場の決定について、諮問のあったとおりの決定することが適当である旨、答申することでご異議ございませんか。

お二人の方から手が上がりましたのでご発言をお願いします。

○後藤委員 後藤です。

過大な投資をするということは、将来の暮らしにも影響があると思います。確かに91億円も基金を使えば何とかなるのだろうということでしょうし、起債もそれなりに財源に算入されるので、負担額はかなり少ないだろうとみてます。ただ起債も返済が必要なので、暮らしの方に回るお金に影響してくるということも懸念されます。

その投資した効果も考える必要もあるし、6,800人という乗降客の皆さんのために広場や機能を付けていくという考えもあるとは思いますが、地元の皆さんの交流のための機能が多いので、6,800人向けの機能ではないかと思えます。交流や、イベントをやっているところは現実にあるので、本当に新しく公園機能をつくるということ自体、私自身、疑問を感じるどころです。

ですので、私は都市計画広場の決定については、同意するわけにはいかないといったところでは。

○大貝会長 野崎委員からも手が上がりました。

○野崎委員 野崎です。先ほど言わしていただきましたように、広域交通拠点とはトランジットハブとしての機能に特化した整備というのが飯田市の土地利用基本方針として掲げられていますので、多目的交流広場というのは、リニア駅周辺の整備の趣旨とはそぐわないと思います。ですから、私としてはあくまでも市の土地利用基本方針と矛盾する計画は審議会委員としては認められないという立場です。

ですから計画そのものが悪いと言っているわけではないです。飯田市の土地利用基本方針がまずいんじゃないかと思えます。特にリニア駅周辺に街をつくらせないという意思を込めた交通拠点の定義づけがなされていますので、そろそろ変えていただかないと今後、今回に

限らずまた引っかかって前に進めないということが多々あると思いますので、今回の諮問に関しては、私は飯田市の土地利用基本方針と矛盾するということから認められないということと言えますけど、計画そのものを否定するものではありません。

以上です。

○大貝会長 計画そのものを否定しないということであれば、異議ということにはならない気がしますが、土地利用基本方針そのものがおかしいということで、諮問内容とは違う気がします。がご意見があるということです。

○上原専門委員 私には表決権がないので今の議論を聞かせていただいて感じたことを述べさせていただきますけれども、後藤委員が今、言われているのはリニア駅南側の広場は住宅のまま残せという意味ですか。

○後藤委員 北側エントランスもそうです。

○上原専門委員 北側の広場の部分は、買収をやめて今ある住宅をそのまま残してあげればどうかというご提案だと理解すればいいですか。

○後藤委員 そうです。

○上原専門委員 計画区域をこのタイミングでどこまで反映できるのか非常に大きな問題提起だと思います。私自身も当初、駐車場が広がったときの計画から携わっているので、だいぶ変わってきたというのは見ていますが、今から区域の変更が本当に可能なのかということが一番心配です。地権者にとってみるとそのつもりで動かされていて、市の職員も含めていろいろな方々がこれまで活動されてきているので、計画案そのものの内容よりも、そもそもの敷地の規模の範囲を指定した時期に議論されるべき内容なんじゃないかと思います。実際ぶり返しが可能だろうかということが逆に教えてもらいたいのと、その広場が要らない方だという話にもとれるんですけども、実際には日本の住宅の寿命は25年しかないということを考えれば、災害時には広場というのが仮の荷物置き場になったり拠点になったりということで、必ずしも広場があることが高コストであるという結論にはならないです。農地についてもこれからやる人がいなくなる中でどう維持していくか考えたときに建物を建てるのか、太陽光パネルを付けるのかという話になると、そこだけを見ても無駄に見えますが、広場ができ、魅力的になることで周りの住宅の人口が減らない、若い人がリニア駅の周りに住み続けれるということにつながる部分もあると思います。賛成反対する立場ではないですけれども、1つ目はさきほどの提案を今になってされることが何か変えるタイミングとして適切なのかというのを教えてもらいたいです。2つ目は広場だから高コストだと言うのは、むしろ周りを良くするという意味でスペースを使っていくことも計画論としてはあり得ると思っていますのでご発言をさせていただきました。

○後藤委員 簡単に発言します。

私にとってはリニアの計画が決まったころから疑問は呈してきました。たまたま都市計画審議会の委員にならせていただいたので私の気持ちとしては広場が必要なのかと思っています。

すので言わざるを得ないと思うところであります。ご理解をお願いします。

○大貝会長 ありがとうございます。

それでは、今お二人の方から異議ありの発言がありました。その他ご異議を申し立てる方がないということを前提に進めますけどよろしいですか。

(発言する者なし)

飯田都市計画審議会条例第7条第3項の規定によりまして、出席した委員及び議案に係のある臨時委員の過半数を持って決するということになっております。

ですので、会長としては、この場で皆さんに挙手を求めてお諮りをしたいと思いますがよろしいでしょうか。

(賛意を表す者あり)

特にご意見がないようですので、飯田都市計画広場の決定(市決定)について賛成の方は挙手をお願いいたします。

ありがとうございます。

賛成多数と認めます。飯田市都市計画審議会として飯田都市計画広場の決定について、諮問のあったとおり決定することが適当である旨、答申することとさせていただきます。

7. 協議事項

○大貝会長 予定の時間をオーバーしてしまっていますが、協議事項が残っておりますのでこちらに移りたいと思います。

立地適正化計画の検討状況について

○大貝会長 立地適正化計画の検討状況について事務局より説明をお願いいたします。

○近藤 立地適正化計画の説明に先立ちまして、関係します計画の策定状況についてご報告をさせていただきます。

関係する計画の内、リニア駅周辺整備基本設計計画案につきましては、先ほど報告事項でお聞き取りいただいたところですが、もう一方の計画、飯田市中心市街地活性化基本計画の策定状況、進捗状況につきましてご報告をさせていただきます。

○清水商業・市街地活性化課長 商業・市街地活性化課の清水と申します。よろしく申し上げます。

それではお手元の資料「第3期中心市街地活性化基本計画の進捗について(中間報告)」によりご説明をさせていただきます。

確認のため、資料をスクリーンの方にも投影させていただきますのでよろしく申し上げます。

まず、当日配布資料2-1の表面でございますが、この策定方針につきましては、これまでの都市計画審議会におきましても地域計画課より概略をご説明をさせていただいた経過がございますが、拠点集約連携型都市構造の中心拠点としての位置づけも含め、本年1月から丘のまち会議とする中心市街地関係地区、関係団体、事業者等の中心市街地のまちづくりの

実行部隊となるキーマンの皆さまにお集りいただき検討を進めてきたものでございます。

飯田市の山里街とする魅力の中で、市内 20 地区におきまして地区の基本構想が策定されまして、それぞれ様々な取り組みやまちづくりが進められておりますが、このペーパーの 1. 背景と目的にありますとおり、これまでの取り組み、積み残された課題に加え、次期中活計画策定・実行の鍵となる中心市街地関係地区による未来像と、その具現化を目指した基本構想の取り組みや、リニア時代における中心拠点の位置づけなど新たな変化を踏まえつつ策定を進めてきております。

今回の策定におきましては、青枠内の計画の目的にございますとおり、中心市街地に関連するビジョンを具現化する実行計画を策定し、関連する皆さんの力を地域力に結集し、豊かな丘のまちの暮らしを共創し、実現することとしております。

策定のスケジュールにつきましては、右下にありますとおりでございます。

それでは裏面をご覧ください。

左側に記載してございますが、飯田丘のまち会議とは住民、企業、まちづくり団体等がまちの将来をイメージ、ビジョンを共有し、実行するためのまちづくりのプラットフォーム、いわば共通の土台となるものです。

これまでの先人の努力や歴史的に積み上げられてきた街のストックの価値を再確認し、皆で現在の状況を共有し、未来の丘のまちの賑わい、人の流れ、豊かな暮らしをつくっていくことを目指して検討を進めてまいりました。

右側のまとめにつきましては、丘のまち会議の検討を経てまとめられた 10 年の取り組みの枠組みの素案でございます。ご覧いただきますと、まずは 10 年後の中心市街地のイメージでございまして、関係 3 地区の視点を出発点に共通して導き出されます 10 年後の姿を「みんなで作る みんなのステージを丘のまち」とし、「集うこと、語り合うこと、表現すること」が重要なキーワードとして掲げてございます。

そこから具体的な取り組みとなりますみんなのアクションでは、各地区、関係する事業者、団体がともに取り組む事業の柱を整備してまいりました。

3本の柱がございまして「美しく、居心地の良い、創造のまちづくり」、2番目が「笑顔あふれる交流機会づくり」、3番目が「歩き、巡りたくなるまちづくり」の3つでございます。

それでは次ページをご覧ください。

10年のこの実行計画を踏まえた5年の計画となります第3期中心市街地活性化基本計画素案でございます。本資料はA3の裏表で構成されておりますので、まず表面をご覧ください。

表面では計画の概要をこれまでの取り組みの総括、数値目標の達成状況、これを踏まえた現状の課題を整理してございます。

ここから飯田市の基本構想であるいいだ未来デザイン 2028 や本審議会で現在ご審議いただいております飯田市版立地適正化計画でございます「いいだ山里街づくり推進計画」等の

検討状況を踏まえる中で、先ほどご説明しました丘のまち会議による10年の取り組みの枠組みを経て、5年の計画のテーマを「魅力的なまち、丘のまちの形成」というようなことでまとめさせていただいております。

裏面をご覧ください。

中心市街地活性化基本計画につきましては、国より策定の枠組みが示されておりまして、こうした部分も踏まえまして基本的な方針、目標、目標値、認定基本計画で推進する事業を整理してございます。

具体的な事業につきましては、今回多くのソフト事業も含む27事業とし、丘のまちのデザイン、丘のまちの居場所・交流空間づくり、丘のまちの暮らしの創造、新たな価値、まちの元気づくり、歩きめぐりたくなる社会基盤づくりの区分に事業をそれぞれ整理させていただきました。具体的な事業につきましては、ご覧のとおりでございます。

今後この素案枠組みによりまして、さらに議論を進めまして、内閣府とも調整する中で、原案、提案そして2020年6月を目途としております内閣府の認定へと進めてまいりたいと考えております。

説明は以上でございます。

○大貝会長 はい、ありがとうございました。

それでは、今、説明がありました飯田市中心市街地活性化基本計画策定の進捗状況についてですが、これについてご質問等あればご発言をお願いいたします。

いかがでしょうか、今の中心市街地活性化基本計画第3期の計画の策定の進捗状況についてご説明がありました。

特にご質問ないということよろしいでしょうか。

(質問・意見なし)

○岩崎 地域計画課の岩崎と申します。

私の方からは説明資料、事前配布資料2と当日配布資料2-1、2-2を説明させていただきたいと思います。

前面のスクリーンにも投影しておりますのでよろしくお願いいたします。

まず当日配布資料2-2の1 前回の検討状況の振り返りとして説明をさせていただきたいと思います。

(1)の策定の考え方につきましては、新年度の委員交代がございましたので改めて計画の制度等について前回、確認をさせていただいたところでございます。

(2)の策定のスケジュールでございますが、関係する計画との整合等を図る、そういったような状況から今年の12月の決定を目指しているところでございます。昨日10月16日まで実施いたしましたパブリックコメントの結果につきましては、意見なしという状況でございますが、後ほど詳細を説明させていただきます。

次に(3)の関係する計画との整合につきましては、制度の適用がございました中心拠点に

ございます中心市街地活性化基本計画と広域交通拠点に関するリニア駅周辺整備基本設計についての関係性をその時、説明させていただいたところであります。

(4) の飯田市の立地適正化計画の特徴につきましては、飯田市版の立地適正化計画を策定する上で国の制度をそのまま適用するということではなく、飯田市独自のとらえ方で策定するということをお示したところでございます。特に制度の適用できる用途地域ということだけではなくて、20 地区の山里街の土地利用の検討を推進するということの計画となっているところでもあります。

資料の 2 ページをご覧ください。

前回、いいだ山里街づくり推進計画、飯田市版立地適正化計画素案の概要版を説明させていただきました。その概要版は、前回の審議会以降字句の修正等、表現それから体裁等を整えさせていただいた部分もございますけれども、お手元でございます事前配布資料 2 といたしまして、事前にお送りしたとおりでございますのでご確認をお願いしたいところでございます。

続きまして、審議会での意見等に対する考え方ということをもとめて 1～8 の項目を協議させていただいたところでございます。

1、それから、5、それから、6、7 の魅力的なまちづくりというこういった項目 4 点につきましてはご意見をいただいておりますのでご協議させていただいております。その協議を行ったことの内容を次の資料 3 ページから記載をしておりますのでご確認をお願いしたいと思います。

3 ページの 1 点目の拠点の考え方・一極集中につきましては、中心市街地を中心拠点として一極集中するのだけではなくて、実際の商業施設や生活利便施設の集積している郊外の地区も拠点的なエリアとして将来都市構造を見直し都市機能集積区域に設定していく方針とすることはできないかというようなご意見、また人口が集中する郊外の地区もあるので、例えば伊賀良地区のようなところは広域交通拠点というような考え方ができるのではないかなというようなご意見もありました。

そちらにつきましては市の考え方を記載しておりますけれども、今回の飯田市版立地適正化計画のほうでは、中心拠点と広域交通拠点ということで制度が適用できるような用途地域、関係する計画等の整合等を判断いたしまして区域を設定してまいります。先ほども申しましたように、20 地区の拠点に当たる山里街の暮らしに配慮した計画となっておりますのでよろしくお願ひしたいと思ひます。

また計画を一旦作成したら終わりということではなくて、状況に応じまして段階的に見直しを行っていく計画でございます。

資料の 4 ページでございます。2 点目の公共交通の関係につきましては、コンパクトプラズネットワークのネットワークの検討が重要というようなご意見をいただいております。

この考え方につきましては、リニア時代に向けて 2 次交通の問題は重要な課題というふう

にとらえておりました、今後、飯田市が関係する南信州広域連合で計画をしております地域公共交通網形成計画という計画がございますが、こちらの分野での計画の更新、変更に合わせて調整をしていく必要があるととらえているところでございます。

続きまして、資料の5ページでございます。3点目といたしまして、地域の土地利用の検討というところにご意見をいただいたところでございます。

ご意見といたしましては、20地区の地域の検討の仕組み、山里街のことまで考慮された計画となっているということで評価ができるというようなご意見の一方で、住宅や農地のエリアを具体的にどうするかルール化できるような計画となると良いというようなご趣旨でご意見をいただいたところでございまして、例えば安曇野市の例も参考にされたいというようなご意見でございました。

こちらにつきましては、考え方の方に記載がございますけれども、飯田市では土地利用関係条例を平成19年度に施行しまして、地域住民の意向と適正な制限によって調和を図りながら地域の特性と個性を伸ばす仕組みを担保してきております。そのような考え方をお読み取りいただきながら、確認をいただきたいと思っております。

なお、安曇野市の取り組みにつきましては、これまでも専門部会の中でそういった事例を紹介していただいて検討した経緯がありますことから、計画書の本編の中で事例的に安曇野市の例を掲載するように調整したところでございます。

続いて資料6ページでございます。

4点目といたしまして、魅力的なまちづくりについてのご意見をいただいたところでございます。

ハードだけではなく、人づくり、地域づくり、次世代の子育てまで考えていけるようなまちづくりを考えて欲しいというようなご主旨でございました。

この考え方につきましては立地適正化計画の性格、位置付けといたしましても、上位計画にあります飯田市の総合計画のいいだ未来デザイン2028に掲げる目標に即しまして暮らし続けられるというような視点で魅力的なまちづくりにつながる計画になっていくというふうに考えているところでございますので、こちらの考え方の内容をお読み取りいただければと思います。

以上が前回の協議での意見のまとめでございます。

続いて資料7ページをご確認いただきたいと思っております。

パブリックコメントの状況でございます。

都市再生特別措置法におきまして、計画の策定にあたっては住民の意見を反映させるための必要な措置を講ずることとしているところでございまして、段階的に意見募集を行ってきたところでございまして、既に第1回目を平成31年1月10日から2月4日まで実施しておりました。

こちらでは1件の意見がございましたが、特段、計画の考え方の変更を要するような意見

は無かったという状況でございます。また第2回目のパブリックコメントといたしまして9月17日から昨日10月16日まで実施いたしました。計画素案一式を公表いたしました。結果といたしましては意見の提出は無かったという状況でございます。

最後に資料8ページでございます。

計画公表までのスケジュールの概要を記載しております。

こちらでも法律によりまして都市計画審議会の意見を聞くこととされているところでございまして、次回11月19日の審議会におきまして、諮問審議をお願いするという次第でございます。

12月に計画を決定いたしまして、その後、一定の期間、周知期間を設けます。さらに来年4月からの計画の運用を予定しておりまして、計画の運用によりまして開発等の行為に伴いまして市への届出が開始されるということになってまいります。

なお、飯田市では土地利用調整条例等による届出制度が既に運用されておりますので、この運用が開始されることで新たな負担が増えるものではないというような認識でございます。

私からの説明は以上でございます。

○大貝会長 これについて今まで何回かここで意見をいただけてきてるんですが、時間が経ってまゝるので、今後これについてはまた別の形でご意見を伺うということで、事務局の方からお願いいたします。

○鋤柄地域計画課長 長時間いろいろご議論いただいております中でご意見のある方々もいらっしゃると思います。先ほど宮下委員からいただいたご意見については、内容についての確認も含めてこちらからご説明をした方がいいんだろうと思いますので、大変恐縮ではございますけれども、質問意見等について、改めてお伺いをする方向で検討させていただければと思いますが、具体的にお集りいただくということはなかなか困難でございますので、一度、質問などがある場合についてはご連絡を取らせていただいて、改めてこちらからご説明に行く等の中で質問についてはお預かりさせていただければと思います。合わせまして意見がある方につきましては、次回の審議会で、ご意見をいただくということを予定し、お願いしたいと思っております。

大変恐縮ではございますが、意見質問というのを分けて承るような方法を後日送らせていただきたいと思います。質問等などで内容をもう少し詳しくご説明した方がご理解いただきやすいという場合にあっては、ご訪問等しながらお話をさせていただければと思うところでございますがいかがでございましょうか。

○大貝会長 事務局からの提案ですが、よろしいでしょうか。

○宮下委員 一回、勉強会をしていただいたのですが、まだわかって無いところがあります。もう一度お願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

○大貝会長 今後のスケジュールが最後に書かれております。11月19日、次回の都市計画審議会においてこの立地適正化計画案をお諮りしたいということです。その間で事務局の方でご質問、あるいはご意見があれば個別に対応していきたいということでもありますので、よろしく

お願いいたします。

以上で今日の審議事項、協議事項が終わりましたので事務局の方にお返ししたいと思います。

8. 閉 会

○近藤 ありがとうございます。

それでは閉会に当たりまして北沢建設部長より一言お願いします。

○北沢建設部長 本日は、リニア駅に関わる都市計画決定についてご審議をいただき、諮問させていただいたとおりの答申をいただきまして大変ありがとうございました。

少し議論が拡散をした点もあると思っておりますけれども、熱心な議論を本当にありがとうございました。

飯田市の土地利用基本方針につきましては、拠点集約連携都市構造を基本にして広域交通拠点の位置づけをしてきています。このことは、これまで大きくずれて来ているものではないと考えております。

その中で広域交通拠点のあり方として、様々な議論を重ねる中で乗り換え機能に加えて交流、集い、誘いといった様々な要素が必要であるという議論の中で積み上げてきた計画であるとそんなふうと考えております。

それとあわせて基本的に必要な面積というのも議論を重ねる中で6.5 haというものを位置付けながら、整備の手順としては基本とする考えが必要だと思っております。駐車場についても整備の順序として説明をさせていただいたところですが、本日、そうした事業の進め方を報告させていただき、その上で都市計画決定に向けた審議をしていただいたことから時間も長く要してしまいました。そういった点、反省もございますが、長時間のご審議を本当にありがとうございました。

立地適正化計画に関しては、今回、中心市街地活性化計画の状況の説明をさせていただいた上で質問等についても書面で伺う、そういったような対応をさせていただいた上で次回の11月19日の都市計画審議会では、立地適正化計画を中心とした審議をさせていただきたいと思っておりますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

○近藤 これをもちまして、令和元年度第2回飯田市土地利用計画審議会及び飯田市都市計画審議会を終了させていただきます。

ありがとうございました。

閉 会 17 時 20 分