

令和元年度

第1回飯田市土地利用計画審議会

議 事 録

第1回飯田市都市計画審議会

令和元年7月19日 9時30分～

飯田市役所C棟 311・312・313 会議室

- 1 開 会
- 2 新任委員紹介
- 3 理事者あいさつ
- 4 会長あいさつ
- 5 協議事項
  - (1) リニア駅周辺整備に係る駅前広場の都市施設について
  - (2) 立地適正化計画の検討状況について
    - ア 拠点の考え方・一極集中について
    - イ 強制的な集約・全ての人口の集約について
    - ウ 災害に強いまちについて
    - エ 画一的な制度の適用について
    - オ 公共交通・モビリティの利便性について
    - カ 地域の土地利用の検討について
    - キ 魅力的なまちづくりについて
    - ク その他 都市計画について
- 6 その他
- 7 閉 会

○近藤 おはようございます。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。委員の皆様事前に配りしました資料は、事前配布として右上に記載してございます資料No. 1-1～1-2、資料No. 2、2-1～2-3でございます。また、本日お配りしました資料は、「会議次第」「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. 新任委員紹介

○近藤 会議に先立ちまして、今回、新たに審議会委員としてご参画いただきます皆様をご紹介します。

市議会常任委員会の委員改選により、山崎昌伸委員、村松まり子委員、熊谷泰人委員、後藤荘一委員、井坪隆委員が推薦され任命することといたしました。

まちづくり委員会から選出いただいております平沢清委員、橋本國雄委員、今牧英明委員が交代され、牧内秀幸委員、中島千明委員、宮下博委員が推薦され任命することといたしました。

また、関係行政機関及び長野県から選出いただいております椎葉秀作委員、坂田浩一委員が異動に伴い交代され、伊藤誠記委員、丸山義廣委員を任命することといたしました。

議席番号につきましては、前任の方の番号とさせていただきます。本日お配りしました委員等名簿に記載の議席番号となりますのでよろしくお願いいたします。任期は他の委員の皆様と同様に、令和元年12月14日までとなります。また、任命書を委員の皆様方の机にご用意させていただいております。ご確認をお願いいたします。

以上、新任委員の皆様のご紹介とさせていただきます。

よろしくお願いいたします。

3. 理事者あいさつ

○近藤 それでは、木下副市長からご挨拶を申し上げます。

○木下副市長 おはようございます。今年度から飯田市の副市長を務めさせていただいております木下と申します。よろしくお願いいたします。

本日、令和元年度第1回目の飯田市土地利用計画審議会、それから飯田市都市計画審議会を開催いたしましたところ、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まして誠にありがとうございます。また、日ごろからそれぞれの立場で市政に対しましてご理

解ご協力を賜りまして誠にありがとうございます。

新たに審議委員となられました皆様におかれましては、当市が目指すまちづくりに対しまして、広域的、専門的なお立場からご助言を賜りたくよろしくお願いをいたします。

さて本日、協議をお願いしたい案件でございますが、「リニア駅周辺整備に係る駅前広場の都市施設について」、それから「立地適正化計画の検討状況について」でございます。今年度、秋以降の審議会諮問に向けまして、現在までの状況や考え方を説明させていただきたいと思っております。委員の皆様の忌憚のないご意見をいただければと思うところであります。

今後におきましても委員の皆様には、土地利用計画、都市計画に係る協議をお願いしてまいることになるわけでありまして、ご理解ご協力のほどよろしくお願いをいたします。

簡単ではありますが、挨拶に代えさせていただきます。

○近藤 本日は、飯田市土地利用計画審議会と飯田市都市計画審議会を同日開催させていただいております。初めてとなる委員の方もいらっしゃいますので、両審議会についてご説明させていただきます。

土地利用計画審議会は、「飯田市土地利用計画審議会条例」に基づいて設置されるもので、飯田市全域を対象としまして土地利用に関する案件につきまして審議をいただく審議会です。都市計画審議会は、「飯田市都市計画審議会条例」に基づいて設置されるもので、飯田都市計画に関する案件について審議をいただく審議会です。

両審議会は別の審議会ですけれども、同じ案件についてご審議いただくことが多くあることから、審議会委員の皆様につきましては、土地利用計画審議会委員と都市計画審議会委員を兼ねていただくこととなっているものでございます。

市議会議員の皆様、関係行政機関及び長野県の職員の皆様につきましては、都市計画審議会は審議会委員として、土地利用計画審議会は、飯田市土地利用計画審議会条例第8条に基づきまして、オブザーバーとして学識経験者の立場でご参加いただくこととなっております。

また、両審議会で審議いただく内容が重複することもありますので、基本的には、本日のように両審議会を同日開催させていただきたいと考えております。ご承知おきくださるようお願いいたします。

---

(会議の成立について)

○近藤 次に、本日の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 11名、都市計画審議会委員 24名のうち 13名の皆様に本日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を出席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、村松委員、後藤委員、土屋委員、寺澤委員、丸山委員、井坪委員、三浦委員、山崎委員、熊谷委員、篠田委員、白子委員、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、本日は、菊池事業対策官に出席をいただいておりますのでご報告を申し上げます。

#### 4. 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 会長を務めております大貝です。皆様おはようございます。

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、そして都市計画審議会、両方の委員としてご尽力いただきまして誠にありがとうございます。

また、本日より新たに審議委員会の委員となられます皆さんにおかれましても、大変お忙しい中、審議会のメンバーとしてお世話になりますけれども、どうぞよろしく願いいたします。

今日は、先ほど副市長からも話がありましたように、1つが、「リニア駅周辺整備に係る駅前広場の都市施設について」ということ、それから、何回か議論を重ねてきていますが、「立地適正化計画の検討状況」ということで、この2つについて皆様からのご意見を賜りたいと思いますので、どうかご協力よろしく願いいたします。

簡単ですが、私からのご挨拶とさせていただきます。

どうかよろしく願いいたします。

○近藤 ありがとうございます。

ここで副市長は公務の都合により退席をさせていただきます。ご了承の程、よろしくお願いいたします。

(副市長退席)

#### 5. 協議事項

---

○近藤 それでは、次第に従いまして、これより5番の協議事項に入らせていただきます。

本日は、秋以降に予定しております審議会への諮問予定案件についてご説明をし、ご協議をいただきたいと考えておりますので、委員の皆さんのご意見をよろしく願いいたします。

以降の進行につきましては、大貝会長をお願いいたします。

(会議録の公開について)

○大貝会長 それでは、最初に、協議に先立ちまして、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お願い致します。

○近藤 それでは、本日お配りしました会議次第の裏面をご覧ください。

この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り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いいたします。

○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たい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 ありがとうございます。

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にさせていただきます。

---

(1) リニア駅周辺整備に係る駅前広場の都市施設について

○大貝会長 それでは、5番目の協議事項に入ってまいりたいと思います。

(1) リニア駅周辺整備に係る駅前広場の都市施設についてです。これについて事務局から説明をお願いします。

○米山リニア整備課長 おはようございます。飯田市リニア整備課長の米山と申します。

「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。よろしくお願いたします。

事前配布資料1-1、A3版のものをご覧くださいと思います。最初に駅周辺整備の計画につきまして、若干の経過、それから計画の内容等についてご説明申し上げます。

ご覧いただいております図が、現段階のリニア駅周辺整備の計画案でございます。リニア駅周辺の計画につきましては、基本構想、基本計画に続きまして、現在、基本設計を行っているという段階でございます。

基本構想につきましては、基本構想検討委員会において検討し、平成27年6月に定めております。この基本構想で定めました基本理念が「信州伊那谷の個性で世界を惹きつけ、世界へ発信する玄関口」、それから続く基本計画、これを平成29年の6月に定めておりますが、これにつきましても基本計画検討委員会を設置しまして、整備コンセプトとして4つ、「機能的でコンパクトな駅空間」、それから「信州・伊那谷らしさを感じられる駅空間」、それから「自然との調和を目指した駅空間」、4つ目が「地域と一体化した駅空間」、この4つを定めております。

この基本理念あるいは整備コンセプトに基づきまして検討してきたのが基本設計の計画でございまして、ご覧いただいている図面でございます。

この計画につきまして、学識者の皆さん、それから計画地域の代表の皆さん、それから各種団体の方、関係する行政機関の皆さんで構成します「リニア駅周辺整備デザイン会議」という検討組織を設置しまして検討してきておりますが、この検討会議に限らず、市民の皆さんとのワークショップ、市民説明会、それから関係する皆さんからのヒアリング等を行って、市民参画型の駅づくりを念頭に進めてきたものでございます。

このリニア駅周辺整備の計画につきましては、今年の3月26日の第5回のリニア駅周辺整備デザイン会議でご確認いただいた計画でございまして、先ほど6月の審議会でもご説明、ご報告を申し上げます。

資料右側には、平面図に各場所の考え方を記載しておりますけれども、図面は、上が北側

になります。右側が国道 153 号ということでございます。大きな所では茶色く広く着色しておりますところが、木材によります大屋根でございます。この大屋根によって信州らしきの森を表現し、乗換の利便性、それから交流活動の場を天候バリアフリーの空間として確保しているものでございます。

詳細についてはご覧いただきたいと思いますが、この計画につきまして、左側の枠の部分に設計方針としまして5つの柱を掲げてございます。この柱をもって計画をまとめているというものでございます。

設計方針1が「アクセスやバリアフリーにすぐれた駅前空間」、それから設計方針2が「住民や来訪者の居場所となる駅前空間」基本方針3の「伊那谷の風景の魅力を引き出す駅前空間」それから設計方針4の「人のつながりと伊那谷全域へといざなう駅前空間」設計方針5が「時代を先取りし、変化に対応できる駅前空間」こういった形でまとめているというものでございます。

以上が経過、計画についての説明でございます。

続きまして事前配布資料1—2をご覧いただきたいと思いますが、ただいまご説明を申し上げました計画に基づきまして、整備区域内の施設を都市施設として決定し、飯田都市計画に位置づけたいというものでございます。

都市施設の決定につきましては、基本的に3つの種類を考えております。緑に着色してある部分を都市計画広場、オレンジ色の部分を都市計画駐車場、黄色の部分を都市計画道路に決定していきたいと考えております。

リニア駅南側でございますが、2.2haの部分全域と、リニア駅北側の0.66haの部分、リニア本線に隣接し緑色に着色しました部分につきまして都市計画広場として、地域の皆さんやリニア利用者等の休息や交流空間、それからまたリニア駅の象徴として位置付けていきたいと考えています。

それから、一番北側の0.46ha Cの緑色に着色した部分につきましては、同様に都市計画広場として北のエントランスとしての位置づけ、リニア駅周辺の象徴、交流空間と位置づけるとともに地域の防災広場としての機能も位置づけて配置を予定しております。

それから、リニア駅北側の1.09ha オレンジ色につきましては、都市計画駐車場として平面駐車場と立体駐車場を一体的に決定します。黄色の道路部分につきましては、交通広場0.87ha を含みます停車場線を都市計画道路として位置づけて配置してまいりたいと考えております。

大変申し訳ありませんが、資料右上の黄色の部分「駅前広場」となっておりますが、これは「交通広場」ということでございますので訂正をお願いしたいと思います。

現在は長野県と協議をしながら進めているところでございますけれども、協議の過程で、必要に応じて飯田市土地利用基本方針等の変更も行ってまいる予定でございます。

それから、今後の予定についてでございますが、9月中旬に第6回のデザイン会議を予定

しております。それを開催しまして、9月議会での報告、その後、パブリックコメントを行いましてご意見をいただき、12月には確定してまいりたいという予定で考えております。

また、事業化に向けての都市計画の事業認可につきましても平行して進めさせていただき、都市計画決定の告示後、事業認可となるように進めてまいる予定でございます。

私からの説明は以上でございます。

よろしく申し上げます。

○鋤柄地域計画課長 地域計画課長の鋤柄と申します。よろしくお願いたします。

ただいまのリニア整備課の説明に補足をさせていただきます。

今回、定めようとしてまいります言葉の中で「都市施設」ということがございます。

都市施設と申しますのは、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保する上で必要な施設とされております。これを都市計画に定める必要性につきましては、都市施設の整備に必要な区域や、事業主体をあらかじめ明確にすることによりまして、長期的視点に立って、円滑かつ着実な整備を行って広く市民の方々へ周知を図ることができるという考え方によるものでございます。

主に都市計画区域内におきまして、都市計画法に掲げる施設の中から必要なものを選択して定めるといふこととされております。

このたび定めてまいりたいとする都市施設についてでございますが、黄色い部分の都市計画道路の部分につきましては、広域的交通網との整合、土地利用や他の都市施設との連携のもとに都市の骨格として位置付けることを目的といたしまして、名称、位置、区域、種別、車線数、構造などを都市計画に定めるとされております。また、先ほどの説明の中にありました「交通広場」もこの中に含めるといふことでございます。

オレンジ色になっております都市計画駐車場でございますが、鉄道駅など公共交通と自動車交通の結節点におけます交通の受け皿とすることを目的といたしまして、名称、位置、区域、面積、構造などを都市計画に定めるといふものでございます。

また、緑色になっております都市計画広場でございますが、交通の結節点や都市の象徴として、主に歩行者等の休息、交流の空間とすることを目的に、名称、位置、区域、面積などを都市計画に定めるものでございます。

今後の手続きでございますが、パブリックコメント、住民説明会、地域協議会への意見聴取及び都市計画法に基づきます案の縦覧というのを行う予定です。

このうち、パブリックコメントにつきましてはですが、市の条例の手続きに沿いまして、関係する方々から意見を求めるために、8月1日から8月30日の予定で実施をしてみたいと考えております。

その後に住民説明会、地域協議会、都市計画法に基づきます案の縦覧を実施いたしまして、次回に予定をさせていただきたいと考えております10月17日の審議会に諮問を行わせていただきまして、答申をいただければ市の都市計画の決定告示を行ってまいるという予定と

なります。以上で説明を終わります。

○大貝会長 それでは、今説明いただきました「リニア駅周辺整備に係る駅前広場の都市施設について」、まずはじめに、今の説明に対して、ご質問があればお伺いをしたいと思います。その後、ご意見を伺えればと思いますのでよろしくお願いします。

発言にあたっては、氏名を告げてから発言よろしくお願ひしたいと思います。

○野崎委員 7番、野崎です。

今、都市施設に分類すると、3つに分かれたという説明がありました。例えば、都市計画駐車場として決定したときには、その区域を決定後に都市計画広場に変えられないという制約がかかるかどうかをお聞きしたいと思います。

○鋤柄地域計画課長 基本的に今のご質問は、都市施設の区域線が変えられるかというような質問でよろしいですか。

○野崎委員 はい。

○鋤柄地域計画課長 変更の手続きをとれば変えていくことはできるという仕組みだと思います。

○宮戸委員 8番、宮戸です。

関連してですが、今、基本設計についてデザイン会議で協議していて、都市施設については審議会で決定するという流れだと思いますが、その前後関係と、スケジュールについてお聞きします。

○鋤柄地域計画課長 先ほどご説明をさせていただいた中に、米山リニア整備課長のほうから今後の手続きの流れといたしまして、リニア駅周辺のご説明をさせていただいたところでございます。

9月中旬に第6回のデザイン会議を開催し、その後に9月の議会で説明、その後にパブリックコメントという形で、最終的には12月に確定したいというお話を先ほどさせていただいていると思います。

都市施設につきましては、10月に都市計画決定をしまいたいということなので、手続きに沿いまして、8月1日からパブリックコメントを実施していきたいという形でございます。

都市施設について定めるものにつきましては、先ほどお話をさせていただいたとおり、名称、位置、区域ということでございますので、詳細なものを都市計画の中に定められるわけではないというご理解をいただきたいと思います。

○中島委員 川路まちづくり委員会の会長の中島と申します。

今、説明がありました土地利用計画、それから都市計画の区域がこの色のついた部分に限定されているという理解でよろしいでしょうか。

○鋤柄地域計画課長 都市計画としての区域は、川路を含む竜西の部分でございます。竜西の中から山本の久米地区等が除かれておりますが、飯田市の都市計画区域はそういった形でございます。今回お示しをしておりますものは都市施設の区域でございますので、市としては都市

計画の区域の中に定めるものをご説明をさせていただいたところでございます。

先ほどお聞き取りいただけなかったかもしれませんが、デザイン会議を経まして決定してまいりたいというものにつきましては、12月に定めてまいりたいと考えています。それから都市施設については、10月に決めてまいりたいということでございますのでよろしくお願いいたします。

○原委員 22番、原です。

事前配布資料1-1駅前空間の設計方針と全体計画は、デザイン会議ではこういうことを考えていますということをお聞きしました。事前配布資料1-2都市計画決定方針の資料では、色を分けて、都市施設を具体的に書いてありますが、この部分について審議会で議論はしないという感覚でいいのですか。

事前配布資料1-1には、リアリティーのある図があって、これを実現するために、今日の審議会で事前配布資料2-1の内容を決めていただきたいとしているのか。ここで議論するのはデザイン会議の皆さんが考えたものを皆さんどう思いますかということをお聞きしたい。そこのところをわかりやすく説明していただきたいです。先ほど議会にはもうかけてあるという説明を課長さんがしたのですが、今日は議員の皆さんがだれもいないという審議会を行っています。我々は議会にいないため全然わからないので、その経過を言っていただきたいと思っております。

○米山リニア整備課長 ただいまのご発言にありましておとり、基本設計については事前配布資料1-1でお示した形で検討を行ってきました。それを都市施設として位置付け、決定すると事前配布資料1-2の形になるということで、ご理解をいただきたいと思っております。本日、決定はしないということでございます。

○原委員 先ほど中島委員も言われていたんですが、都市計画は飯田市全体に関わることです。事前配布資料1-1の図中には乗換新駅予定地と記載してあります。事前配布資料1-2ではまったく触れられていません。重大なことだと思います。乗換新駅はだれがつくるのか、何をつくるのか、どんなものが入るのか。交通について議論していくわけでしょう。

ですから、デザイン会議でやってきたものをどうするのか、議論してくださいという問いがあってもいいんじゃないかと私は思います。

○大貝会長 今日、本来的にこの場で意見を伺いたいのは、事前配布資料1-2都市計画決定方針についてだと思います。

そのためのベースになっているのが、このデザイン会議の事前配布資料1-1です。これはそういう意味では参考資料的な意味合いになるのかもしれませんが。

○鋤柄地域計画課長 大貝会長から申しただけでございまして、参考資料として出しているところでございます。

事前配布資料1-2につきましては、今後こういう形で決めてまいりたいということをご報告のパブリックコメント、それから、都市計画法に基づく案の縦覧にかけてまいりたい

ということでございます。10月17日の第2回の都市計画審議会で諮問、答申をいただきたいと考えておりますので、決定をいただくということについては次回ということでございます。今日、何かお決めにいただくということではございません。

○村澤委員 都市計画広場Aのグリーンゾーンの中にも駐車スペースという記載が事前配布資料1-1で出ておりますが、駐車スペースと都市計画駐車場との相違点、何が違うのかお聞きしたいと思います。

○米山リニア整備課長 リニア駅南側の駐車スペースの部分は都市計画広場の中にありまして、都市計画広場に必要な駐車場という位置づけで考えております。

それから、リニア駅北側のオレンジ色の都市計画駐車場は、トランジットとしての駐車場機能という位置づけです。駐車場の位置づけの違いによって都市施設の名称が変わってきています。

○大貝会長 特にその他ご質問なければご意見を伺いたいと思います。事前配布資料1-2では、3種類の都市施設を今後決定していきたいということで、ご意見を伺えたらと思いますがいかがでしょうか。

○原委員 事前配布資料1-2についてです。先ほど野崎委員から、「都市計画を変更できますか」というお話があり、「基本的には、手続きさえとれば決まったとしても変更ができる」というお話でした。

現状を考えますと、この地区には、優良な農地があります。都市計画決定をしたときには、農転を行い、住宅地や準工業地域になっていくと思います。

私は農地を守るべきだというスタンスにおりますので、今回の都市計画決定で一番気になるのは、農ある暮らしのようなことができていけるのかということです。ただ、我々がリニアに乗るための駐車場が欲しいという形で、これだけの地域を都市施設として決めていいのかと危惧しています。

大規模な農業施設にしるという議論ではありませんが、もう少ししっかり考えたほうがいいんじゃないかと感じます。先ほど事前配布資料1-1を見たとき、イメージ的にはこういう施設になるということは分かりましたが今まであった農地や、農ある暮らしがなくなっていくのかと個人的には思っています。変更できるという意味では、私は住宅があれば、住宅を農地に転換するくらいの時代に入っていると思っておりますが、その辺はどうでしょうか。

○鋤柄地域計画課長 先ほど変更ができると申し上げた部分につきましては、例えばオレンジ色の線と緑色の線の変更というイメージでお答えをさせていただいているところでございます。

今、原委員がおっしゃられているような考え方でお答えをしていたわけではないものですから、実際の土地利用的な話と、都市施設として決定したいというものとは違うと思います。

○大貝会長 リニア駅周辺のエリアについては用途地域としては、近隣商業地域に指定をしたということですので、今後その近隣商業地域にふさわしい土地利用を目指していくことになると思います。

○原委員 私自身は、用途地域としては、近隣商業地域でいいのですが、近隣商業地域の中に、例えば畑や、農地があってもいいと考えています。

地方都市の街を農地と都市とに分けていくことに危機感を感じています。

リニア駅設置によって、この地域を新しい商業地域というよりは、そこに住んでいる人たちが、一緒になって行動でき、遠くから来た人も手伝ってもらおうという部分があったほうがいいんじゃないかと思えますので、そういう活動を排除しないでほしいということでありませう。

○大員会長 これはデザイン会議に対するご意見という感じもしました。これから具体的にどう、デザインしていくかというときに、そういうことも考慮したらどうかというご意見だと思います。

○中島委員 2番、中島です。

先ほど質問した意図は、リニア駅周辺のエリアを考えるのか、それとも、このエリア周辺、もしくは先ほどの答弁によると、飯田市全域のエリアを考えた都市計画、土地利用計画ですということでしたが、私はここの部分を川路に当てはめて考えてみると似ている部分があると感じました。

今川路のインター周辺で天龍峡大橋も完成しますので、その駐車場整備等を地元としてはどう活用していくのか、または、どのように利便性がとれるのかということ国や市と協議、討議を進めているところです。

最終的には、地域に住んでいる住民、私は住民自治の代表ですので、住民がどう考えているのか、どういうふうにしたいのかということが非常に重要になってくると思っています。ですので、川路の場合には、市政懇談会が8月23日にありますが、そこまでの間に各区を回ってタウンミーティングをやろうと思っています。

タウンミーティングでは、現在の進行状態はこうですと説明して、皆さんはどんなことを希望されますかと問います。

住民の皆さんがどう考えているのか、そして、私たちもどういうふうに関わりが元気になるのかということを見ると、川路の部分だけを考えているだけではなくて、事前配布資料1-2の色がついている部分よりもその周りの何も色がついていない部分のところのほうがよっぽど重要だと私は思います。

なぜかという、利便性がつけば必ず不動産業者が目をつけます。佐久平のような影響、発展性は十分に考えられます。そうなったときに、地域と市と国、またはJR東海とも連携し発展性、合意点を見出すということは非常に重要なことだと思いますので、一審議委員としては、審議会でこういう発言があったということ十分に踏まえた上で、地域や関連する企業、事業体との連絡調整をうまくして、ある程度の合意を見ることが非常に重要だと思います。

○鋤柄地域計画課長 ありがとうございます。

今日、お示しをしているエリアについては、事前配布資料1-1からお示しをさせていただいたとおりの区域になっているのが現状でございます。

周辺の土地利用につきましては、昨年度までに用途地域、地区計画というものを定めておりますので、地図に載っている周辺の部分については、おおむね既に一定の土地利用に関する方針をお出しさせていただいて決めさせていただいてきた経過があるということだけご理解をいただければと思います。

○野崎委員 7番、野崎です。今のことに関してですが、川路まちづくり委員会の会長さんですら、周辺地域の都市計画決定が昨年度されているということは全くご存じないような雰囲気でした。

これから、審議会と最終的には市議会でいろんなことが決まっていくと思いますが、一般市民にどれだけ周知されているか、一般市民の議論をどれだけくみ上げているかということが非常に以前から問題だと私は思っています。

ですから、少なくともリニア駅周辺については、地元の住民である、上郷、座光寺の人たちだけの意見を聞けばいいのではなくて、飯田市、あるいは伊那谷全体の皆さんの意見を反映させるような都市計画を考えていくべきだと私は思っています。

現実には、審議会でのいろんなことが決まっている状況を見ていると非常に危機感を持っています。特に今日、市議会議員が5人とも来ていないという異常な事態だと思っています。

以前にも市議会議員5人のうち3人が欠席、地域協議会3人のうち2人が欠席という会がありました。そのときに私は地域計画課にきつく言いました。「市民の代表である市議会や地域協議会の代表が出席できないような日程を組むということは、非常に審議会そのものの軽視が甚だしい」ということを言ったと思いますが、今回それ以上の事態が起きました。

最終的には審議会でのいろんなことが決定されるわけですから、審議会に関与する人たちが今日の議論、議事録をしっかり読んでいただければわかりますが、どれだけの人が議事録を読んでいるか疑問です。

市民全体にしっかり周知して議論を引き起こして、市民全体で何が望ましいかという議論をやっていただかないといけないと思っています。

市政懇談会では、多岐にわたった説明を市長が行い、実質的に時間を埋めるために地域協議会がいろんなプレゼンテーションを計画するという状況なので、もう少し一般市民の興味を喚起して、その中で議論を進めていくということを市が行っていただかないと、飯田市のほとんどの市民が何が起きているのかわからない状態です。上郷、座光寺以外の地域協議会の人ですら何が起きているのか全くわからないような状況なので、それを改善するようなシステムを何とかつくっていただかないと、リニア関連の計画が市民から完全に乖離した計画になりかねないという危惧を持っています。

そのための何か対策として、飯田市が、何か全市民の意見を吸い上げるようなシステムというのは何かお考えかどうかを聞きたいと思います。

○細田リニア推進部長 リニア推進部長の細田と申します。よろしくお願ひいたします。

今、野崎委員から、リニア駅の計画等に関しまして、「市民の皆さまのご理解が非常に少ないんじゃないか」、あるいは、「市民の皆さまの計画に対する関心が高まるようなシステムみたいなものをぜひつくるべきだ」というご意見を賜りました。

私どもも、平成 25 年に、リニア駅が北条地区にできるといった計画が公表されたときから、以後の議論のプロセスについては、地元の地域の皆さんはもちろんのこと、基本的にはすべてオープンで進めてきております。

デザイン会議の前身であります検討会議等でも、会議の内容を常にオープンにしながら進めてまいりましたし、パブリックコメントも実施してまいりました。

そういった中での「十分なお意見をくみきれていないんじゃないか」というご指摘ですが、ご指摘の内容も踏まえながら、どんなことを行うことによって市民の皆さまのご理解を得ることができるのかを考えてまいりたいと思います。

また、市民全体を対象とした説明会等も開催した経緯もございます。開催の時期のタイミング等もあったかもしれませんが、参加者が非常に少なかったという結果もある中で、こういった形でたくさんの方に関心を持っていただくことが可能なのかということについては、引き続き検討してまいりたいと思います。ご意見として承りたいと思います。

○野崎委員 都市計画決定するにあたって、審議会では予算の審議をする場ではないのですが、事前配布資料 1－2 を見ていると、リニア駅南側の 2.2ha エリアは駅の機能としては必要ないと私は思っています。

予算について、本来、今年の 3 月にあがってくるはずだったんですが、一向にあがってこない中でいろんなことが進んでいます。6.5ha があたかも既成事実のような格好で進んでいますが、この 6.5ha を飯田市が整備するにあたって幾らの費用が必要かという議論が 1 つ必要じゃないかと思っています。

実際この図を見て、さっき言ったようにリニア駅南側の 2.2ha をなくして、リニア駅北側の 4.3ha を整備すれば駅の機能としては十分ではないかと思っています。そういう中で本当に 6.5ha を都市計画決定する必要があるのかということです。

要するに予算が幾らかわからない、ここで我々が良いプランだから決定しましょうと決定を出したが、後になって非常に高額な費用が掛かり、後々市民のつけに回るといった危険が非常に高いと思います。

例えば、高岡市では財政危機状態にあります。飯田市が参考にしてている 1 つのモデルの駅だと思っていますが、大体 6.5ha という規模もほとんど同じではないかと思っています。

実際、高岡市は、リニア、新幹線、旧 J R 駅の周辺整備のために何百億というお金を投下したことによって財政危機が引き起こされています。

飯田市の財政規模で、果たしてこれだけの駅前整備をすべきかどうかだと思います。少なくとも 3 月の段階で金額が出てくるはずでしたので概算はわかっていると思います。ただ、

恐らく金額が高すぎて、先送りになっているという現状じゃないかと思います。一度市から、リニア駅周辺整備に必要な概算の金額をお教えいただきたいと思います。

○細田リニア推進部長 野崎委員からお話でしたが、市財政の持続的な運営を見据えながら計画を立てていく必要があるということをご指摘のとおりだと考えておまして、現在も計画を精査しながら、概算の事業費を算出しているという段階でございますので、議会等を通じて、またお話をさせていただきたいと思います。今現在は検討中ということでございます。

今のリニア駅の施設のあり方に関し、特に南側の機能等について、「必要ないのではないか」というご発言をいただきましたが、リニア駅の機能として北側だけで充足しているというお考えは、野崎委員のご意見としては承りたいと思いますけれども、いろんな議論をしていく中で、現在の構想になっている状況でございます。

当然、予算と併せてお話をしないとだめだということが今のご指摘だと思いますので、またそういった段階になりましたら、細かなことも含めて、議会等の場でご報告申し上げたいと思います。

○大員会長 その他、ご意見ございますか。

(発言する者なし)

---

## (2) 立地適正化計画の検討状況について

○大員会長 それでは、続きまして2番目の協議事項です。「立地適正化計画検討状況について」、最初に事務局のから説明をお願いしたいと思います。

よろしく申し上げます。

○岩崎 地域計画課の岩崎と申します。よろしくお願いたします。

早速でございますが、協議事項といたしまして立地適正化計画検討状況につきまして説明させていただきます。本日の資料は、事前配布資料2-1、2-2及び2-3でございます。

資料の事前配布の際に、まず、最初にお読みいただくよう配布資料の説明という文書をおつけしたところでございます。配布資料の説明にもございましたように、本日の審議会におきましては、新規委員に任命された方もいらっしゃいますので、改めて制度の趣旨や策定の考え方などを振り返りながら、新規委員の皆様を対象といたしまして基本的な内容についてご理解をいただく機会とさせていただきたいと思います。

事前に資料を配布させていただいた経過もございますので、説明を割愛させていただくところもございましてよろしくお願いたします。

それでは、事前配布資料2-1をご覧ください。1ページ目の策定の考え方でございます。

(1) 策定趣旨にございますように飯田市土地利用基本方針というものがございます。飯田市全域に関する方針のうち、都市計画に関する部分につきましては「都市計画マスタープラン」としているところでございます。そこに掲げる「拠点集約連携型都市構造」の推進のため国の立地適正化計画制度を活用するというものでございました。

次に、(2)「立地適正化計画の概要」の説明がございました。

国の制度では、「人口の急激な減少と高齢化を背景といたしまして、持続可能な都市経営のためにコンパクト・プラス・ネットワークの考え方でまちづくりを誘導する」という制度でございました。法律に基づく制度でございまして、「都市計画マスタープランを高度化するもの」と捉えられております。

制度が適用されますのは、都市計画区域内でございまして。その都市計画区域内に「居住誘導区域」というものを設定いたします。さらに、その居住誘導区域内で都市機能が集積している区域を「都市機能誘導区域」に設定いたします。

その設定した区域の外側で、一定の戸数以上の住宅や都市機能の立地について状況を把握するために、区域の外側での建築等の行為が行われる際に市町村が届出を求めるということになってまいります。

次に、(3)「課題と策定の考え方」でございまして。

土地利用基本方針に掲げます「拠点集約連携型都市構造」の模式図は、右上の図でご覧いただけますように中心拠点、広域交通拠点、地域拠点、交流拠点、これら拠点ごとの役割分担がなされ、相互に連携し合う都市構造を推進していくという考え方でございまして。

この都市構造を推進していく上での課題を②に3点ほど掲げてございまして。

右上の模式図ではまだ概念的な都市構造を示しているにすぎませんが、地理的な地図情報を付加いたしまして、拠点集約連携型都市構造の具現化を図ってまいります。

それから、拠点間の機能分担と連携をより明確化、具体化していくために、「これまでの規制等の考え方に加え、誘導の枠組を導入する」ということとございまして、これまでの都市計画では、用途地域の設定などによって「規制」を中心に土地利用のコントロールが行われてきたところでございまして、もちろん「規制」は今後も重要な土地利用のコントロールとなるわけでございまして、それに加えて、緩やかではあるものの、これまでよりも積極的な「誘導」の考え方を導入するということとございまして。

これらの課題を踏まえまして、国が推奨する立地適正化計画制度を導入したいとするものでございまして。

その進め方に関しましては、「考え方」にもございまして、まずは「中心拠点と広域交通拠点を中心に検討を進め、2拠点間の都市機能分担と連携を明確にして施策を展開する」ということとしております。

なお、一番下に記載しておりますが、「都市再生整備計画事業」、いわゆる「旧まちづくり交付金事業」と言われているものがございまして。国土交通省におきましても、この交付金事業を活用する上では、立地適正化計画の策定が前提となるような枠組みが構築されてきておりまして、各自治体がコンパクト・プラス・ネットワークの考え方を整理することが求められているところでございまして。

したがって、飯田市におきましても、これまでの拠点集約連携型都市構造というもの

を軸といたしまして、立地適正化計画制度に沿った計画の策定に着手したところでございます。

(4)に「策定手順」がございます。

土地利用基本方針におきましては、常に実効性のあるものとしていくために時代を反映した土地利用の要請に応じて随時見直しを行っております。青い矢印の流れが、平成25年の7月にリニア駅周辺を広域交通拠点と位置づける大きな改訂以降、必要な見直しをおこなってきております。

いよいよこの流れの最終段階といたしまして、都市計画や景観形成の制度などを活用する法的な措置について、本審議会でも答申をいただきながら、昨年度、用途地域、地区計画といった都市計画の決定・変更を行ってきたところでございます。

これに続きまして、オレンジ色の矢印の流れが立地適正化計画策定の手順となります。

着手いたしまして、土地利用基本方針、都市計画の変更に沿って必要な手続きを経まして、ご覧のとおり令和元年12月の決定を目指して進めているところでございます。

このページの説明は以上でございます。

2ページのほうにお移りください。本日の7月19日の勉強会の位置をご確認いただきつつ、策定のスケジュールをご確認いただければと思います。

先程のページで「策定手順」にも触れておりますが、今後のスケジュールといたしましては、パブリックコメントを経て次回10月17日に本年度第2回目の審議会にて、計画書原案をご確認いただくことを予定しております。さらに、11月ごろの第3回審議会で答申をいただき、本年12月までに決定できるように進めたいと考えております。

続きまして、資料3ページの「前回の検討状況について」をご覧ください。

前回、平成31年3月15日に開催した本審議会での検討の振り返りでございます。

(1)、(2)につきましては、この後の説明もございますので、説明を割愛させていただきます。

(3)の「スケジュール」につきましては、先程来、申し上げているとおりでございますが、当初より中心拠点と広域交通拠点の関係する計画につきまして、「中心市街地では『中心市街地活性化基本計画』が策定中であること」、「リニア駅周辺では『リニア駅周辺整備基本設計』が策定中であること」、それらに整合する形で年度を繰り越して策定に取り組むとしたところでございます。

続いて、4ページの「関係する計画との整合」をご覧ください。

ここで資料の訂正がございますのでよろしくお願いいたします。太字で「リニア時代」というところがございます。もう1カ所「リニア時代」という文字が出てまいります、「時代」の「時」という字が「地面」の「地」になっておりますので、「時」という「時代」の字に訂正をお願いいたします。申し訳ございません。

制度が適用される区域のうち、これら2つの関係する計画と整合性を図る必要があるとい

うことは、先程の「スケジュール」のところでも申し上げたところでございますが、これらの計画の進捗の状況を左の「中心市街地活性化基本計画」でご覧いただけることができます。5地区の基本構想と中心拠点としての位置づけを整理し、豊かな街の暮らしの実現を図る計画として検討を進めているところでございます。

一方で、右側の広域交通拠点「リニア駅周辺」につきましても、魅力発信施設やイベントスペース等を確保しまして、地域内外の交流を促進する空間の形成を図ることが確認されてきております。

続きまして、資料5ページの「飯田市版の立地適正化計画の特徴」をご覧ください。

これまで本審議会において議論となった内容を踏まえまして、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のではなく、飯田市独自の考え方で策定することのイメージを示した資料でございます。

「コンパクトシティ」という言葉のイメージとして、「区域に含まれないエリアでの居住を疎外する方向に向かうのではないか」、というような心配の声が聞かれております。本来、国の制度の趣旨としましては、「一極集中」、「全ての人口の集約」、「強制的な集約」を推し進めるものではございません。

さらに、飯田市の方向性としましては、飯田市らしい計画となるように「拠点集約連携型都市構造の推進」を目指しまして、市内20地区の「山」「里」「街」の居住のあり方を尊重し策定に取り組むこととしております。

方向性の詳細につきましては、このあとの資料でもご説明させていただく部分がございますので、内容をお読み取りいただければと思います。

事前配布資料2-1につきましては、以上でございます。

資料が変わりまして、事前配布資料2-2をご覧くださいと思います。

こちらの資料は表形式でございますが、平成29年度第3回審議会から、前回の平成30年度第4回審議会までの発言のあった内容、議論を整理した資料でございます。

先程の資料の最後にございました「飯田市版の立地適正化計画の特徴」とも関係いたしますが、ご意見といたしましては、「拠点の考え方」、「一極集中」、「強制的な集約」、「すべての人口の集約」といった、計画の方向性に関わるご意見等をたくさんいただいております。

資料の1ページから8ページまでにご意見を課題としてまとめ、発言等を要約させていただきました。その内容に沿って、本計画での「考え方」を整理した資料となっております。

お時間の都合上、すべての内容は説明いたしません、本日の協議事項といたしましては、この課題に掲げた8つの項目に沿って、後ほど、ご質疑をいただければ、計画の方向性の論点が整理できるものと考えておりまして、会議次第にもこの課題の項目を書き出しているところでございます。

事前配布資料2-2の説明につきましては、以上でございます。

それでは、一旦ここで説明のほうを一区切りさせていただきたいと思っております。

○大貝会長 それでは、今、事前配布資料２－１の検討状況についてということで、策定の考え方からスケジュール、そして、前回までの検討状況、４番目には関係する計画との整合ということ、また、飯田市版の特徴という形でパワーポイントで整理されたものについて説明いただきました。事前配布資料２－２は、これまでこの場でご意見をいただいたものに対して、市の考え方を整理したものということになっています。

事前配布資料２－１について、ご質問があればお受けしたいと思います。意見交換は、また事前配布資料２－３の説明をしていただいた後に受けたいと思います。

今回から初めて委員になられた方もおりますので、あえて基本的なところを改めて説明いただきましたということです。

これについてはよろしいですか。

(発言する者なし)

○大貝会長 それでは、事前配布資料２－３の説明に入ります。これが現時点での素案の概要版ということになっていますので、説明をお願いします。

○岩崎 それでは、続きまして事前配布資料２－３をご覧くださいと思います。

「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(概要版)」でございます。

こちらの資料につきましては、最初にお断りをさせていただきたいと思いますが、前回の審議会におきまして、この資料の形式で配布をさせていただいたところでございますが、その資料に対しまして、最初のページに、今回、加筆・修正等をした箇所の一覧を掲載しております。

今回の概要版の形式で、すでにパブリックコメントを実施しておりますが、パブリックコメントにおきまして資料を公表した箇所は、項目の１から３の部分でございまして、資料の１枚目をおめくりいただきますと、まず目次がございます。目次の中で、既にパブリックコメントを実施した内容は青い線で囲み、赤い線で全体の項目を囲んでおります。関係をお示ししておりますのでご確認をお願いいたします。

これまでも、本審議会の中で全体を一通り説明させていただいたという経過がございますので、項目の４から７までの部分を含めて、この概要版の形式でまとめさせていただいたところがございます。したがって、特段これまでの策定の考え方という部分では大きな変更がないというところがございます。

それでは、１の「いいだ山里街づくり推進計画とは」といたしまして、「計画策定の趣旨」等の基本的なところをお示ししておりますので、ポイントのみ触れさせていただきます。

左上の図表にありますように、「計画の位置づけ」に関しまして、国の制度といたしましては、既成市街地の街の部分に関する計画でございまして、立地適正化計画は、図の中では右側の黄色に囲った部分でございます。

一方、飯田市は、市域全体の方針を掲げる計画として、「飯田市土地利用基本方針」が中央の部分にございまして、さらにその中の青色に囲った中に、市の都市計画マスタープランを

含む関係となっております。

飯田市が作成しようとする立地適正化計画は、市の都市計画マスタープランを具現化するという都市計画と立地適正化計画の関係に加えまして、土地利用基本方針に掲げる市域全体の「拠点集約連携型都市構造」や「山」「里」「街」の暮らしに配慮した計画にする必要があると考えているところでございます。

そのような考え方から、今回の計画は「いいだ山里街づくり推進計画」とさせていただいているところでございます。

次に、資料の右上に「計画期間」がございました。

「計画期間」につきましては、長期的な視点で、2040年を目標年次としております。なお、おおむね5年を見直しの期間といたしますが、公共交通の再編、公共施設の再配置等に合わせ、随時「見直し・変更」をしていく計画とするものでございます。一度つくったらそれで終わりではなく、状況に応じて見直しも想定しているということでございます。

続きまして、資料3ページから資料10ページまでが、「都市の現状・課題」をお示しております。時間の都合上、すべて分析を説明いたしません。計画策定にあたっては、まず人口減少などの分析と都市の課題を抽出することとなっております。

一部をここでご紹介させていただきますので、資料の5ページをご覧ください。

資料5ページは、「生活利便施設の立地」の状況でございます。生活サービス施設が複数重なるエリアを表した左側の分布図がヒートマップとなっております。複数の施設が重なるほど赤色の暖かい色になっております。

都市機能の充足の面では、右上の図と見比べていただきますと、右上の図では、国土利用計画の「街」のゾーンや、都市構造上の交通軸として定めている内環状道路軸というバイパス道路で囲まれるオレンジ色の線の内側のエリアが利便性の高いエリアということが分かってまいります。

各地区の自治振興センター・公民館等のコミュニティ活動の拠点となっている場所にも、生活サービス圏域の中心があることが分かります。その上で、中心市街地に近い地域であるほど生活サービスの充足度が高く、中心拠点に存在する都市機能が、周辺エリアの拠点の都市機能を補完する関係にあることが読み取れるというものとなっております。

また、右下の「地域の人口増減状況」では、ただ今申し上げました「都市機能が充足している拠点」に人口が集中していますので、今後、そういった拠点の人口減少が進むにつれて、持続的な生活サービスを維持・提供していくためのあり方が課題になってくるというところでございます。

分析の一例でございますが、資料5ページの説明は以上でございます。

資料10ページをご覧ください。

資料10ページでは、資料9ページまでの基本的な「都市構造の現状分析」や「リニア新幹線開通の影響」を勘案した「都市構造の現状・将来見通し」として項目をまとめ、これらを

踏まえ課題としてまとめております。内容につきましてはお読み取りいただければと思います。

続く 11 ページのほうもご覧いただきたいと思います。

課題等を踏まえまして、飯田市の立地適正化の方針の基本的な考え方でございます。

11 ページでは、①から③まで掲げておりますが、先ほどと重複しますので項目のみ確認させていただきますが、①の飯田市の国土利用計画では、「山」「里」「街」の暮らしに配慮した計画ということで、それらの暮らしを実現するため市域全体を対象といたしまして、それぞれの暮らしを支えるための区域を設定するということが 1 点目でございます。

②は、「山」「里」「街」と言いつつも、まずは「中心拠点」と「広域交通拠点」のエリアの検討ということでございまして、国の制度といたしましても、用途地域等の「街」の区域にこの国の制度を活用することを見据えて策定することになってまいりますので、制度を活用できるエリアを限定して着手するということが 2 点目でございます。

そして、③は、市内 20 地区の自治振興センターや公民館を中心とした地域拠点におきましては、国の制度が適用できない区域もございます。しかしながら、飯田市では、これまでも各地区における地域の基本構想や、地域の土地利用計画等の検討が行われている現状に鑑みて、今後とも段階的に地区の検討における都市機能の立地コントロールに関わる方針などについて考える場づくりを行っていくということが方針でございます。こちらが 3 点目でございます。

この 3 点の説明につきましては、資料が飛びますが、1 点目の方針につきましては、資料の 12 ページで説明をさせていただいております。

また、2 点目の方針の部分につきましては、中心拠点と広域交通拠点の立地適正化に取り組むというところの説明は、資料 13 ページで説明をしております。

さらに、3 点目の「市内 20 地区で策定される地域土地利用方針」等に関する説明は、14 ページの左側の図表等でご確認をいただくことができます。

続く 15 ページにつきましては、ただ今申し上げました方針を踏まえ、拠点ごとに区域を設定することになりますが、その区域設定の方針を全体像として表したものでございます。拠点の種類と地域ごとに「どのような区域を設定していくのか」というような関係を示した一覧でございますが、詳細な区域の考え方につきましては、この後のページで説明がございしますので、全体との関係を確認するための参考にしていただければと思います。

続きまして資料 16 ページをご覧ください。

ここからは、4 の「立地適正化の区域」の項目でございまして、どのような区域をどのように設定していくのかという説明でございます。

図表「区域設定のフロー全体像」がございまして、左上の市域全体を出発点にいたしまして、災害の危険等のある区域を分析した上で、飯田市の街の暮らしを支える「都市機能集積区域」と「街の暮らし推進区域」を設定いたします。また、段階的に検討する飯田市独自の「土地

利用検討区域」と「地域機能集積区域」を設定し、さらに「山・里」の暮らしを支える「山・里の暮らし区域」を設定する手順でございます。フローの全体図のイメージをお読み取りいただければと思います。

続きまして資料 17 ページをご覧ください。

区域設定フローの最初の段階で、「居住等区域」を抽出するというものでございます。

飯田の地域は、段丘崖や溪谷、急峻な地形によりまして、自然災害の危険と人々の暮らしが密接に関わってきたという文化がございます。

これまでの検討の経過の中では、「居住に適さない区域を除外する」という表現で、誤解を受ける表現だということで、本審議会での委員の皆様からもご指摘をいただいているところでございました。

区域設定する上では、制度上の要件を備えた区域として、防災上の危険箇所指定された区域を明らかにし、今後、新たに開発を計画するような際は、安心・安全に暮らすことのできる基本的な条件を備えた区域を顕示する必要があるという考え方でございます。

したがって、そのような誤解を招く表現を改めさせていただきながら、区域設定の最初の段階といたしまして、このような「災害の危険等のある区域」を抽出し、その結果をお示ししているところでございます。

続いて、資料 18 ページから、「都市機能集積区域」と「街の暮らし推進区域」についての説明を掲載しております。区域の設定の詳細につきましては、資料 18 ページにございますが、実際の地図が資料 19 ページにございますので、そちらの地図をご覧ください。

まず、「都市機能集積区域」の設定でございます。

この区域につきまして、中心拠点と広域交通拠点に設定する考え方は、これまでにご説明申し上げたところでございます。「都市機能集積区域」と申しますのは、国の制度上の一番最初に概要で申し上げました「都市機能誘導区域」に相当するものでございまして、飯田市独自の名称に変えているものでございます。

中心拠点と広域交通拠点を左右並べておりますが、中心拠点は「中心市街地活性化基本計画」との整合の面で、現在の中心市街地活性化基本計画の区域を大枠の範囲として検討の出発点としております。その上で、都市機能が集積している状況等を見ながら、まとまった敷地や区画を見まして設定をしてきております。なお、先ほどの「災害の危険等がある区域」は区域に含めないこととしているということでございますのでご確認をお願いいたします。また、一方の「広域交通拠点」「リニア駅周辺整備」との整合の面で、整備予定区域を基本としておりますのでご確認をお願いしたいと思います。

以上が、「都市機能集積区域」の設定でございます。

続いて、「街の暮らし推進区域」の設定でございますが、この区域は、制度上「都市機能集積区域」の周りに設定するものでございまして、この「街の暮らし推進区域」という名称も、制度上は「居住誘導区域」に相当するものでございまして飯田市独自の名称でございます。

設定の考え方いたしますと、「都市機能集積区域」からのアクセスを考慮いたしまして、徒歩圏、バス路線の道路、鉄道駅から一定の範囲内の区域とすることを見ながら検討しております。さらに、いずれの区域も都市構造で確認いたしました内環状道路軸の内側とさせていただいております。これらが大枠の範囲といたしまして、用途地域の類型等を見ながら、「用途地域」にこの区域を設定しているというものとなっております。こちらの区域も災害等の区域は除いているという状況でございます。

また、リニア駅周辺の広域交通拠点の周辺は、平成31年3月末に都市計画で、「座光寺地区計画」、「上郷地区計画」という区域がございます。こちらを決定した経過がございます。そのエリアと区域を一致させているところでございます。

以上が、この19ページの説明でございます。

続きまして20ページでございますが、こちらの資料は、「土地利用検討区域」の設定の考え方でございます。

左下に、「飯田市の用途地域と内環状道路軸」の図表がございます。赤い線が内環状道路軸でございますが、内環状道路軸の中に、用途地域に指定されていない白地が確認できるかと思えます。この白地の部分は、先程の「都市機能集積区域」や「街の暮らし推進区域」に設定することができません。

しかしながら、市街地を構成する地域としては重要な地域と捉えておりまして、今後の都市計画の見直しに合わせて、検討する区域として、市が任意に「土地利用検討区域」というものに設定するという考え方でございます。その結果といたしまして、地図上にピンク色の網掛けをした部分がございますが、それが土地利用検討区域でございます。

続きまして、資料21ページをご覧ください。「地域機能集積区域」の設定についての説明を記載したものでございます。

こちら、立地適正化計画の制度上の区域を適用しない、飯田市が任意に設定する区域でございます。繰り返しになりますが、飯田市は、市内20の地域自治体の単位で、基本構想や基本計画を策定するという全国的に見ても特徴的な分権構造がございます。

これらを持続的な都市構造を推進する観点から、先ほどの方針にもございましたように、地区の基本構想や地域の土地利用計画等に基づき、住民主体で具体的な都市機能の集積を検討するきっかけづくりとして「地域機能集積区域」を設定するという考え方でございます。

なお、区域の詳細につきましては境界線を示すものではありませんので、あくまでも「自治振興センターや公民館を中心とする範囲を示す」という考え方で、20の区域があるということを考えているというものでございます。

続きまして、資料22ページをご覧ください。

こちらの「山・里の暮らし区域」につきましても、立地適正化計画の制度の区域を適用しない飯田市が任意に設定するものでございます。具体的には、図表の「飯田市の土地利用構想図」が右側でございますが、地域類型別の土地利用の基本方向に沿って、田園里山地域のゾー

ン、山間地域に該当するゾーンにこの「山・里の暮らし区域」を設定するというものがございます。

既にこの区域には、国土利用計画法やその他関係法令等の適切な運用を図る地域であることが示されているものでございまして、これらの計画に記載された土地利用の方針や施策が継承されるという考え方でございます。

以上が、4番の立地適正化の区域の設定の考え方でございます。

資料の23ページをご覧ください。

ここからは、5の「拠点立地を図るべき施設」の説明を記載したものでございます。

赤色の見出しで囲った都市機能集積区域は、飯田市が国の制度を適用する区域でございますが、ここでは都市の利便増進を促す誘導施設を設定することになってまいります。

設定の考え方でございますが、誘導施設の類型を「高次都市施設」と、日常生活を維持する「日常利便施設」の2種類に分類いたします。その上で、右側の図表「拠点別の都市機能の考え方」のようにまとめたところでございます。

中心拠点と広域交通拠点には、「高次都市施設」を設定することといたしまして、丸印を表示させていただいているところでございます。20地区の地域拠点には「生活利便施設」を設定することが望ましいと考えておりますが、地域拠点では市の任意の位置付けのみで、国の制度を活用いたしませんので、誘導施設としての法的な位置づけとしての設定はないということで丸印はございません。

次の資料24ページをご覧ください。

ただいま申し上げました「拠点ごと備えるべき都市機能の考え方」の整理に基づきまして、星取表にまとめているところでございます。左上に凡例がございますが「すでに立地しており、今後も維持すべき誘導施設」を黒丸印にしております。中心拠点では、かなりの「高次都市施設」が既に立地しておりまして、これらの集積を維持して考え方になってまいります。

次に、白丸印が「現時点では立地していないが、今後立地を図るべき誘導施設」でございます。例えば、広域交通拠点の区域には、「地元産品販売施設」といった市内外の人が利用可能な施設や「地域魅力発信施設」といった交流型の施設が該当いたします。これらの広域交通拠点の誘導施設は、リニア駅周辺整備の計画に即して整合するものとなってまいります。

中心拠点に1つ「多目的ホール」に白丸印がございますが、補足をさせていただきます。例えば、現在「文化会館」は中心拠点に立地しております。「高次都市施設」として中心拠点に集積していただくということが基本にございます。

しかし、厳密に言えば「都市機能集積区域」、先ほどの地図の境界線の中には、その文化会館は現在立地しておりませんが、大枠で捉えれば中心拠点に集積していただくということで白丸印の判定をさせていただいているところでございます。「コンベンション」という文字もございますが、少しあいまいなものでございますので、計画書にまとめていく段階ではも

う少し精査していくものと考えております。

そして、ひし形で「制度上、誘導施設に設定はしないが、立地の望ましい施設」として、地域拠点には「生活利便施設」と位置づけさせていただいております。

以上が、5番の説明でございます。

最後に25ページをご覧ください。

6の「立地適正化の施策」と7の「評価指標と目標値」となっております。

6の施策につきましては、図表「立地適正化の施策の全体像」にありますように、縦軸に「都市機能集積区域」「街の暮らし推進区域」「地域機能集積区域」「山・里の暮らし区域」を掲げております。また、横軸に立地コントロールとしての「届出制度の運用」や「国の予算措置」「都市計画の手法」「公共交通に関する施策」を掲げております。

特徴的なものとしたしまして、「都市機能集積区域」「街の暮らし推進区域」の施策1-1と施策2-1の「立地のコントロール」は、今回の区域を設定することで都市機能の立地や一定規模以上の住宅建設の動向を把握するために、建築等の行為を行う際に市に届け出が必要になってくるというものでございます。最初に説明した制度の概要と同じものでございます。また施策3-1では、各20地区の基本構想や土地利用計画の検討に基づく、地域土地利用方針の策定・変更を行う取組を市としても支援していくとするものでございます。

最後に、7の「評価指標と目標値」でございます。

人口が減少することが避けられない中で、2040年の目標値といたしまして、区域内につきましましては、施設や人口密度を維持していくという考え方の目標値となっているところでございます。

下から2行目の「地域土地利用方針を策定している地域数」につきましても、先程来申し上げているとおりでございます。現在8地区のものを20地区まで増やすということでございまして、20地区の段階的な展開という方針を具現化するよう目標に掲げ検討を支援していくものとなっております。

以上が資料の一通りの説明でございます。最後に繰り返しになりますが、国の制度をそのまま適用するというのではなく、飯田市らしい計画となるように幾つか独自の方針がございます。

また、コンパクト・プラス・ネットワークの「ネットワーク」という視点につきましても重要と考えておりまして、方針や施策の中で「新たな公共交通体系の整備・再編検討」を掲げておりますが、まだまだ先の見えない技術革新の部分もございます。関係する「地域公共交通網形成計画」というような計画もございまして、そういった計画との調整も必要になってくるものと考えているところでございます。

さらに、一度計画を策定すればこれで終わりということではなく、状況に応じた見直しも必要と考えておりまして、財政支援等を見据え、限られた区域での制度の適用という部分もご理解いただきながら検討を進めていきたいと思っております。

以上で説明を終わりにさせていただきます。

○大員会長 それでは、残りの時間を使って、立地適正化計画の検討状況について、ご質問あるいはご意見を伺っていきたいと思います。

お手元の会議次第の協議事項の（２）の中に、ア～クまで８つに分けて整理されております。これは実はお手元の事前配布資料２－２で、これまで審議会で意見をいただいたものをカテゴリーに沿って整理しています。

いろんなご意見があるかと思しますので、少し整理しながらご意見ご質問を伺ったほうがいいかと思えます。まずはこのア～クまでの順番で、順次ご質問ご意見を賜りたいと思えます。

まず、最初が「拠点の考え方」「一極集中」でして、一番根本的なところにはなるわけですが、この辺についてご質問なりご意見があればお願いします。

○野崎委員 7番野崎です。過去に意見として言わせてもらいましたが、伊賀良地区は現状「広域交通拠点」という考え方ができると思えます。

それ以外にも、実際に今人口の集積を考えると、丘の上はむしろ少数派だと思います。伊賀良、松尾、鼎、上郷、そういうところのほうが人口規模としては大きいわけです。商業施設の集積も、丘の上は、去年「ピアゴ」が撤退したことによって大型商業施設が一切なく、スーパーがあることによって日常生活商品は買えるという状況になっていると思えます。

一極の中心拠点としては、審議会で議論されている内容が全然変わってないのですが、そろそろこれを変える時期ではないかと思っています。

立地適正化計画の本来の趣旨というのは拡大し過ぎた都市をできるだけ収束の方向に向かわせ、行政の社会インフラの負担を下げることや、生活利便性を担保する等そういう趣旨だと思うので、どこに高次機能の建物、箱物を立地させるかというのが今回の視点ではないと思えます。

関係計画との整合性の中に、中心市街地活性化計画が出ていますが、今までの国としては、中心市街地の活性化を中心的にやってきたんですが、これからはそうじゃないだろうと国は考えていると思えます。立地適正化計画というのは地方自治体に対して発想の転換を迫るようなプランではないかと私は思えます。

そういう観点からすると、人口をどこに集積させるかというのが、まず、第一に考えるべきことで、今回出てきているプランは、ここ1年ぐらい見ている間では、かなり人口集積地域に関しては非常に良いプランができていると思えます。

ただ、都市機能の一極集中という考え方を改めていただかないと、今後も将来的に丘の上がいつまで維持できるかという問題になると思えます。

場合によっては、リニア中央新幹線ができたことによって飯田線が廃止になるかもしれないです。丘の上が超高齢化して、住む人がいなくなり、廃墟化するかもしれないです。そういうようなことを考えたときに、今ここで丘の上だけを一極集中として考え、都市機能集積

区域として設定するのがいいのか、それとも、伊賀良、松尾、場合によっては鼎、上郷、そういうエリアも含めて、実際に商業施設、生活利便性が担保されているようなところを都市機能集積区域として設定するのがいいのか、そろそろ考える必要があります。

飯田市は土地利用基本方針があり、その中で「拠点集約連携型都市構造」を掲げているため、土地利用基本方針に則って立地適正化計画を進めているという言い訳をされると思いますが、飯田市の土地利用基本方針を、いつ、どこで、だれが出してきたかということです。市役所主導で出てきていて、審議会で素通りしてという、市民の議論の中でこういう都市構造が出てきているのかどうか、もう一度一からやり直す必要があるのではないかと考えています。

ですから、審議会だけではなく、リニアの件も飯田市民全体を巻き込んだ議論が必要ではないのかと思います。高校生等の若い世代、子供の世代、孫の世代、そういう人たちが将来の都市構造を考えながらどうあるべきか考えるべきです。

今まで、この立地適正化計画の中では中心市街地活性化、リニア駅周辺の不活性化という流れでできていたと思いますが、多くの若い人たちはリニア駅周辺の活性化を望んでいます。私の耳には、「イオンモールを作ってほしい」ということが入ってきます。

ですから、もともと国の立地適正化計画自体がコンパクト・アンド・ネットワークという発想ですから、中心拠点を幾つか作って、中心拠点をネットワークで結ぶ、いわば、今後は自動運転等の新しい交通体系で結ぶということを前提に都市構造を考え直しなさいという国からの提案だと思います。それに対して、飯田市は、昔ながらの中心市街地活性化計画とほとんど変わらないような計画を出してきています。

皆さんあまりご存じないかもしれませんが、国土交通省に立地適正化計画の手引きのような資料があります。これに飯田市はかなりのページを割かれて出ています。私の印象では、飯田市というのは都市計画がうまくいっていない典型例として扱われていると思います。市街地が大体4倍ぐらいに拡大していて、人口密度が希薄になっています。ある意味では国土交通省からの投げかけだと私は思っています。

下手をすると、国から見捨てられるんじゃないかと、そういう意識すら私は持っています。

既に「ピアゴ」が撤退しているという事は、中心市街地が生活利便性を担保できないようなエリアになりつつあるということの証明だと思います。

また、「買い物難民」という言葉が出てきています。「丘の上の高齢者、車を持たない高齢者が買い物難民だ」というような言われ方をするような時代ですので、そろそろ中心拠点の一極集中の都市構造の考え方を改めるべきではないかと考えていますが、再考の余地はないのでしょうか。

○大貝会長 1つのご意見、考え方だとは思いますが。

立地適正化計画だけの問題ではなくて、飯田市の都市構造そのもののあり方を、今後どうすべきかということ、市民を巻き込んだ形で議論して決定していくべきじゃないかという

ご意見でした。

1つのご意見ということで伺いたいと思います。

また後でご意見いただいてもいいかと思しますので、次に「災害に強い街」ということでご意見をいただいています。事前配布資料2-2でいくと3ページに最近の自然災害が非常に頻繁に起こることに対しての考え方、あるいは土砂災害と景観との兼ね合い、幾つかご質問、ご意見があって、それに対して市の考え方が示されていますが、この辺について何かご意見があればお願いします。

事前配布資料2-3でいくと17ページになります。

(発言する者なし)

○大貝会長 特になければ、次に行きましょう。

次が、エの「画一的な制度の適用」ということで、これは事前配布資料2-2の4ページ目にあたります。中身を読んでいただいて、概要版のほうでいくと11ページ辺りのところに関連するということです。

飯田市の場合は、都市計画区域だけではなく、市全域を対象に土地利用基本方針を立ててまちづくりをやっています。立地適正化計画そのものが制度上、都市計画区域内に限るということですが、飯田市としてはそこだけではなくて、都市計画区域外も含めて、独自の考え方で「いい山・里・街づくり推進計画」ということで進めていくということでもあります。

この辺のことについて、何かご質問、ご意見あればお願いします。

(発言する者なし)

○大貝会長 次に、「公共交通モビリティの利便性」、これは域内ということ、この飯田市内も含めて、広域ではないと思いますが、生活をしていく上での「公共交通モビリティの利便性」ということで、5ページ目のところに発言、意見内容が整理されて、それに対する考え方が示されています。

事前配布資料2-3でいくと、この辺は基本的な考え方のところだと思いますが、現状分析が3ページから7ページにわたってありまして、18ページは、それぞれ都市機能集積区域、街の暮らし推進区域におけるアクセスのことについてそこには示されています。

それから、戻って13ページのところには、拠点間を結ぶネットワークの話です。あるいは広域的な交通体系の話をそこに示されています。

○野崎委員 7番、野崎です。リニア駅を中心とした新しい交通体系や二次交通を構築すべきだと私は思っています。

事前配布資料1-1のリニア駅前広場の図を見ると、バスの発着場が非常に少ないと思います。駅前でレンタカーを借りたり、二次交通に乗り換えれるというリニア駅というのは一種の空港の駅のような位置づけだと思います。JR飯田線にアクセスする乗換新駅が離れているため、基本的にはバス、あるいはレンタカーでアクセスをします。そういう利便性がリニア駅の周辺整備計画の中で、考慮されているのかというのは、疑問に思います。

飯田市は、都市計画を考える中で、中心拠点とリニア駅の広域交通拠点、この2つを結ぶ交通体系という程度でしか考えていないのではあれば、コンパクト・プラス・ネットワークの大きなネットワークの構図が全然描けないです。

そのため、20地区の地域拠点という設定はすぐには難しいと思うので、中心拠点を幾つか設定し結びます。実質的にハブになるのはリニア駅だと思うので、リニア駅を中心に自動運転や自動運転によるバス、あるいは電気自動車のカーシェアリング等の二次交通の体系を考えながらやるべきだと思います。

少なくともネットワークに関する議論はほとんど審議会ではされていませんし、事前配布資料1-1を見ても、新しい交通体系に対してどれだけ対応できているかが疑問に思います。

○米山リニア整備課長 事前配布資料1-1、5番目の設計方針のところに「時代を先取りし、変化に対応できる計画」と記載があります。現実の高速バスについては、今現在も事業者等々のヒアリングで検討を行ってきています。

それから、もう1つは、次世代モビリティとしての自動運転等々という技術は、日進月歩で進んできていますので、その点に関しては、フレキシビリティを持たせる計画であります。特にリニア駅北側のいわゆる交通部分については、立体駐車場から北側の広場、それから、交通広場の部分について可変性を持たせて、将来の時代の流れに対応できるような形があります。

また、どう変わっていくかということは、交通に限らず、人の世界もわからないという部分がありますので、あまり決め込みすぎないような形で現段階での計画を定めてきているという状況になっております。

○大貝会長 今後、柔軟に変化に対応できるようなことは検討しているということでした。

○高瀬委員 5番、高瀬です。

拠点をネットワークで結ぶという計画ですが、恐らく、公共交通等が必要になってくる理由は、人がたくさんいるからというわけではなく、交通不便者が多いから必要なわけだと思います。拠点がこれだけ多いと、拠点ごとによりかなり人口構成等にも差があると思います。

差があるのであれば、恐らくネットワークで結んでいってもうまくいかない部分が出てくると思います。その拠点ごとの人口構成というのはあまり変わらないのですか。

○岩崎 そこまでをお見せできる資料はございません。拠点圏域から公共交通の利便性のあるところに、どれほどの人口密度があるのかという分析はしていますが、人口の年齢構成までは把握できておりません。

○高瀬委員 高齢者が多い場合に、より一層使う可能性は出てきます。郊外等の若い人が多い地域は公共交通をあまり使わないわけです。そういったことを全部同じように考えてしまうと問題かと思います。

拠点が集約されていればですが、拠点がこれだけの数になっているので、少し懸念事項です。

○大員会長 今のご意見参考に、深掘りをしてもらえるといいかと思えます。

○松平 地域計画課の松平です。

ただいまのご意見ですが、分析についてまだまだ足りない部分があると思います。南信州広域連合で主体になってつくっている地域公共交通網形成計画というものがございます。平成28年4月に策定し、5年間の計画ということで、令和3年3月までの計画期間でございます。

今後、立地適正化計画の策定後に改定の時期を迎えるわけでございますので、高瀬委員にご発言いただいたような内容を、さらに分析して考えていきたいと思っています。

○大員会長 そのほか、ご意見ご質問があればお願いします。

(発言する者なし)

○大員会長 それでは、時間も経過していますので、次の「地域の土地利用の検討」についてご質問、ご意見をうかがいます。

○野崎委員 7番、野崎です。私の住んでいるところ自体が山の部類で、周りは農地という格好です。そういうところは本来、居住誘導区域の中には入っていないわけです。ただ、最近は何の農地をつぶして家を建てる人が非常に多いので、私としては望ましくないと思っています。

農地の景観が壊され、太陽光パネルが建ち、せつかくの景観が壊されているので、そういうことを規制するべきだと思います。立地適正化計画によって確かに緩い規制はかけられますが地域ごとに、規制について議論をしたほうがいいのではないかと思います。

私の今住んでいる大瀬木は、いろいろなものをつくるのに最終的に区長が了解しましたという判子が要ります。そうであれば、大瀬木地区で何かルールをつくりませんかという提案もしています。

そういう地域ごとだけではなくて、飯田市全体がどういう方針で土地利用していくべきかと考えるべきだと思います。飯田市の場合、市街化調整区域を設置していませんので、それに変わるものが今回の居住誘導区域の外になると思います。ただ、条例で制定するぐらいの強制力のあるルールを、市全体として市民の皆さんの意見をくみ上げて、決めていくことが大切だと思います。例えば、安曇野市では、条例で規制していて、比較的住民が容認しています。

地元の人たちは、農地をできるだけ早く売り払いたい、宅地化したいという考えの人たちが多いかもしいかなら、郊外の農地をどうやって維持するかという議論を地域ごとにやっていただきたいです。

居住誘導区域の外であっても、私が今住んでいるように景観がすばらしいところに移住者は絶対住みたがります。そういうところに人を誘導して畑を作ってもらおうという新しい考え方の都市計画があつていいのではないかと思います。今回の立地適正化計画には「山」「里」ということまで考慮されていますので、ベースになる考え方としては非常にすばらし

いと思います。今後、地域の人たちと連携しながら、住宅地をどこに移動するか、あるいは農地をどうやって維持するかというプランを詰めていただきたいと思います。

これは感想です。

○大貝会長 そのほか、ご意見あればお願いします。

(発言する者なし)

○大貝会長 それでは、「魅力的な街づくり」ということで、総論的な話になるかもしれませんが、その他も含めていろんなご意見が最後の7ページからあります。

この辺について、ご意見があればいかがでしょうか。

○中島委員 2番、中島です。

事前配布資料2-3、25ページの中に、人口統計等を考えて2040年を1つの目標にしていると書いてあります。20年後に人口が減るという場合もあるし、増えるという場合もあると思いますが、私は大切なのは、人口の質だと思います。

例えば、今、川路は人口が増えています。なぜ増えているかという若い世代が新築をし、移住しているからです。そのため、子供も増えています。

ところが、2040年にはどういう質になるかということです。単純に言うと、若い世代が、例えば、今30歳の方は、20年後には50歳になります。小学校の子供や保育園の子供は成人します。そうすると成人した人が川路から出ていきます。

近隣の市町村でよく集合住宅を建てて、若い人たちが移住して、一時的には人口が増えますが、20年後には、人がいなくなっているというような状況を考慮すると、単なるハードな部分の都市計画や土地利用計画だけではなく、ソフトの部分でどのようなまちづくりや地域づくりをするのかということを知民の人たちにわかってもらえるための都市計画であったり、土地利用計画であるべきだと私は考えております。人づくりや地域づくり、または、新しい人たちが移住し、次の世代をどう育てようとしているのかまで考えていくようなまちづくりをしようと考えています。

審議会でも、都市計画区域がここからここですよということだけではなく、まちづくりをどうしていったらいいのか等も提案していただけると大変ありがたいと思います。実は今、「川路居住憲章」たるものをつくろうとしています。「条例にしてほしい」という人と、「憲章、または目指すもの、まちづくりにしてほしい」という人で意見が二分しています。

どのようにこれから想定して形を構成していくか、展開していくかということは行政の皆さんも一緒になって考えてもらい、応援や、知恵をお借りできればと考えています。

○大貝会長 これからの日本のまちづくりのあり方に対して、ハードなまちづくりではなくて、ソフトの人づくりを含めたソフト面でどういう都市づくりをしていくか、地域づくりをしていくかという話だと思います。

ご意見として承りたいと思います。

○大貝会長 全体を含めて、どの点についてでも構わないと思いますので、ご意見とご質問があれ

ばお聞きしたいと思います。

○宮下委員 9番の伊賀良まちづくり委員会会長の宮下と申します。

今回、出されたご意見というのは、どこにどういう形で反映されていくのでしょうか。あるいは、結果や、進捗状況は、どなたがどういう会合の中で発表がありますか。

○北沢建設部長 建設部長の北沢と申します。

本日いただいたご意見でございますけれども、次回、リニア駅の関係について、改めて諮問をさせていただくというスケジュールで予定をしております。

今回は、勉強会的な審議として、ご審議をいただきましたけれども、長期的な展望に向けて深掘りをしなければというご意見をいただいたと思っております、今後参考にさせていただきたいと思います。

それから、立地適正化計画、リニア駅周辺の都市施設に関する都市計画については、方針についてご理解をいただくための協議をさせていただけたと思っておりますので、改めて諮問をさせていただきたいと思っております。

○大貝会長 よろしいですか。

これだけは言うておきたいというご意見があれば受けたいと思います。

○牧内委員 4番の下久堅まちづくり委員会会長の牧内でございます。

今日の資料は、研究するように事前にお配りいただきましたが、専門的なため、理解するのに大変だと思いました。

今回、新任の皆さんもいらっしゃるのですが、新任だけを集めて、経過だけでも説明していただければと思います。

「今までこういう審議会を行い、こういうことがありました」、「審議会というのはこういう形で進めていきます」ということを今一度ご説明いただきたいです。今日の資料で言われても、レベルが高すぎて、言葉もわからないような部分も多かったです。

○近藤 ただいまのご意見、参考にさせていただきまして、検討させていただきたいと思います。

○野崎委員 先ほども言わせていただきましたが、今回、市議会議員の5人が、だれも出てきていません。欠席されたというのは、事務局が日程調整を誤ったということなののでしょうか。理由がわかれば答えていただきたいです。

○北沢建設部長 結果としてほかの会議と重なってしまったということで、調整については、工夫が必要だったと思っております。

今後、なるべくほかの会議等々と調整をさせていただきながら日程調整をしたいと思いません。

○野崎委員 どちらの会議が先に決まっていたのでしょうか。

○近藤 こちらの審議会のほうが先に決まっていました。

○大貝会長 特にそのほかなければ、協議については閉めたいと思います。

(発言する者なし)

○大員会長 リニア駅周辺整備に係る駅前広場の都市施設について次回の審議会で、諮問という形になると思いますので、今日いただいた意見等を参考にしながら検討いただいて、審議会に臨まれることをお願いしたいと思います。

そのほか、皆様から協議事項以外で何かご発言があれば伺いたいと思いますが、よろしいですか。

(発言する者なし)

## 6. その他

---

○近藤 ありがとうございます。

事務局から1点、事務連絡をさせていただきたいと思います。飯田市土地利用基本方針の変更に伴いまして、土地利用関係ハンドブックの内容を一部更新しておりますので、本日、お配りさせていただきました資料をもとに、委員の皆様、加除のほうをお願いしたいと思います。

## 7. 閉 会

---

○近藤 それでは、建設部長より一言申し上げます。

○北沢建設部長 建設部長の北沢です。

本日は、ご審議をありがとうございました。

リニア駅周辺の都市計画に関するものと、それから立地適正化計画に関して、勉強会のご審議をいただきました。大変ありがとうございました。今後、第2回を10月17日、それから、第3回として、11月19日を予定しており、調整をさせていただいております。

10月にリニア駅周辺に関わる駅前広場の都市施設についての諮問、さらに立地適正化計画については、11月の審議会での諮問を予定していきたいと考えております。そういったことから、本日の審議により、確認をしたいといった点等々ございましたら、問い合わせ等いただければと考えております。

将来的な展望に向けていろんな視点で深掘りをしていかなければならない、そういった課題もいただいたと認識をしております。次回以降の開催につきましては、改めて連絡をさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

今後も市の都市計画につきまして、重要な事項をご審議いただくこととなりますが、ご協力の程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1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。

大変お疲れさまでございました。

---

閉 会 11 時 45 分