

平成30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

平成30年10月18日 14時00分～

飯田市役所 A棟203号・204号会議室

- 1 開 会
- 2 理事者あいさつ
- 3 会長あいさつ
- 4 審議事項（諮問）
  - (1) 都市計画道路の変更について
    - ア 都市計画道路の変更（県決定）に関する意見聴取について
    - イ 都市計画道路の変更（市決定）について
  - (2) 飯田都市計画用途地域の変更（市決定）について
  - (3) 飯田都市計画特別用途地域の変更（市決定）について
  - (4) 飯田都市計画区域における用途地域の変更に伴う白地地域の容積率制限等の見直し（県決定）に関する意見聴取について
- 5 協議・報告事項
  - (1) リニア駅周辺における座光寺・上郷地区計画について
  - (2) 国道153号沿道における特定用途制限地域について
  - (3) リニア駅周辺整備基本設計の検討状況について
  - (4) 立地適正化計画の検討状況について（土地利用・景観部会）
- 6 その他
- 7 閉 会

○近藤 定刻となりましたので、ただいま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、お忙しい中を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。どうぞよろしくお願い致します。

はじめに、会場の関係ですけれども、本日、非常に狭く、窮屈な形になってしまっておりまして申し訳ございません。どうぞお許しをいただきたいと思っております。よろしくお願い致します。

資料の確認をさせていただきたいと思っております。本日の会議資料、それから資料ナンバー付けてございませんけれども、本日、諮問を予定しております5つの案件の諮問書の写しをお配りしております。それから協議資料1-1と2として「飯田都市計画道路の変更について」それから資料の2「飯田都市計画用途地域の変更（市決定）について」それから資料3、こちらが「飯田都市計画特別用途地域の変更（市決定）について」資料の4ですが「飯田都市計画区域における用途地域の変更に伴う白地地域の容積率制限等の見直し（県決定）に関する意見聴取について」それから資料の5ですが「リニア駅周辺における座光寺・上郷地区計画について」資料6ですが「国道153号沿道における特定用途制限地域について」資料の7ですが「リニア駅周辺整備基本設計の検討状況について」それから資料8「立地適正化計画の検討状況について」その他ですが、審議会委員の名簿、それから配置表をお配りしております。

以上、よろしいでしょうか。

## 2. 理事者あいさつ

○近藤 それでははじめに、副市長よりご挨拶申し上げます。

○佐藤副市長 皆さん、こんにちは。

本日は、土地利用計画審議会また都市計画審議会ということで、大変お忙しい中をお集まりいただきましてありがとうございます。

皆様方にはそれぞれの立場で飯田市の土地利用、あるいは都市計画につきましてご苦労、ご協力をいただいておりますことに心から感謝申し上げます。ありがとうございます。

本日の審議会でございますけれども、審議事項とそれから協議報告事項でございます。

審議事項の諮問させていただく内容につきましては、前回第1回のときに勉強会という形で説明をし、またご意見を頂戴した部分であります。飯田市の都市計画道路の変更、それに伴います用途地域の変更等についての諮問をさせていただきますので、これにつきましてご審議をいただき、ご決定いただきたいということでございます。

それから、協議報告事項につきましては、今、少しずつ進んできておりますリニア駅周辺

の地区計画、それから国道 153 号沿道におけます特定用途制限地域、そういったことについて先々諮問を申し上げて答申をいただく流れになっています。今回は、ご説明を申し上げ、意見交換をさせていただきたいということでございます。

前回の第 1 回のときにも申し上げましたけれど、リニア中央新幹線に関連する事業が進んでいる中で、土地利用・都市計画については、大きな変化があると考えておりまして、非常に大事な時期でございます。

それぞれの私見をお持ちの皆さんでございますので、しっかりとご議論をいただきまして正しい方向に導いていただければ幸いです。

どうぞよろしく願いいたします。

---

○近藤 本日は、4 番平沢委員、6 番土屋委員、9 番今牧委員、11 番椎葉委員、16 番井坪委員、19 番湊委員、20 番湯澤委員、22 番原委員、23 番尾出委員、浅野専門委員から欠席のご連絡をいただいております。

なお、6 番土屋委員が欠席のため矢澤企画振興課長、11 番椎葉委員が欠席のため古瀬調査課長がそれぞれご出席いただいておりますので、報告いたします。

---

(会議の成立について)

○近藤 ここで、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 項の規定によりまして、委員の過半数の出席をもって会議が成立することとなっておりますが、本日は、土地利用計画審議会委員 15 名のうち 12 名の皆様が、また、都市計画審議会委員 24 名のうち 17 名の皆様が出席されており、過半数を満たしておりますので、この会議は成立している旨をお伝えいたします。

#### 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。よろしくお願いいたします。

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、両方の委員としてご尽力、ご足労をいただきまして大変ありがとうございます。

本日は、先ほど副市長からもご説明がありましたように、前回、6 月の審議会におきましてご協議、ご意見をいただきました案件について、具体的な諮問があるようでございますので、慎重なご審議をお願いできればと思います。

この諮問につきましては、本日、一定の結論が得られればと思っておりますので委員の皆様にはご協力をよろしくお願いいたします。

また、先ほどから説明もありますように、リニア駅周辺の地区計画や周辺整備について、今後、諮問があるということで、今日、説明をいただいて、皆様からご意見を伺えればと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

簡単ですが、私からのご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○近藤 ありがとうございます。

#### 4. 審議事項（諮問）

---

○近藤 それでは、次第に従いまして、諮問に入らせていただきます。

本日は、次第に掲出してあります5つの案件についての諮問となっておりますのでよろしくお願いいたします。

それでは、副市長お願いします。

○佐藤副市長 本日、計5件の諮問がございます。

飯田市長から飯田市都市計画審議会の大員会長宛に諮問を行うところでございます。

皆様方にもお手元に諮問書の写しがあるかと思えます。飯田都市計画道路の変更(県決定)について、それから都市計画道路の変更(市決定)について、それから飯田都市計画用途地域の変更(市決定)について、飯田都市計画特別用途地区の変更(市決定)について、飯田都市計画区域における用途地域の変更に伴う白地地域の容積率制限等の見直し(県決定)について、それぞれ都市計画法または建築基準法に基づきまして審議会のご審議をお願いするものでございます。

また、諮問内容につきましては、別紙のとおりであります。

それぞれよろしくお願いいたします。

○近藤 ここで副市長は、公務の都合で退席とさせていただきます。ご了承のほどをよろしくお願いいたします。

(副市長退席)

○近藤 以降の進行につきましては、大員会長にお願いしたいと思います。

○大員会長 それでは、まず審議に先立ちまして、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いたします。

○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。

飯田市の附属機関の会議内容の概要につきましては、飯田市情報公開条例第3条第2項の規定により公開することとしております。その際、公表用会議録には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。本日の会議録における、委員の氏名の公開について同意いただけるかお伺いいたします。

○大員会長 ありがとうございます。

ただいま説明がありました公開の同意について、ご異議がなければ公開といたしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」との声あり)

○大貝会長 ありがとうございます。ご異議なしの発言がありましたので、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併せて公表することといたしますのでよろしくお願いいたします。

それでは、早速、諮問に移りたいと思います。

---

(1) 飯田都市計画道路の変更について

ア 都市計画道路の変更（県決定）に関する意見聴取について

イ 都市計画道路の変更（市決定）について

○大貝会長 先ほど副市長から諮問された都市計画道路の変更（県決定）に関する意見聴取、及び都市計画道路の変更（市決定）について、これらは関連しておりますので、一括して事務局から説明をお願いしたいと思います。

○遠山地域計画課長 地域計画課の遠山と申します。よろしくお願いいたします。

お手元の資料の 1 - 1 が諮問事項(1)アの県決定に関する資料、それから資料 1 - 2 が諮問事項(1)イの市決定に関する資料でございます。

両資料とも表紙の裏側には、変更に係る一覧表を添付させていただいております、その裏面に都市計画変更理由書を添付させていただいております。

まず、各変更理由書の中で共通となる今回の変更、見直しの背景についてご説明申し上げます。

飯田都市計画道路は、幹線街路が 41 路線で計画延長が約 77km ありまして、整備率は平成 28 年 3 月 31 日現在、約 57%でございます。なかには 50 年以上着手されていない都市計画道路も存在しております。飯田都市計画道路の多くが当初計画策定された昭和 20 年代、30 年代は人口の急激な増加、10%前後の経済成長のもと社会資本整備が最も進んだ時期でございました。

飯田市におきましては、中央自動車道や国道 153 号バイパスが整備されるなど、骨格的な道路の整備が進められてきましたが、人口減少や超高齢社会の社会情勢を踏まえ、平成 29 年度に都市計画道路の見直し方針を策定し、上位計画である飯田市土地利用基本方針に位置づけを行いました。

飯田市土地利用基本方針での飯田市の道路網は、環状道路軸と放射道路軸とで構成するものとし、市中心部へのアクセス性向上について、今回の変更に関係するところでございますが、国道 153 号、いわゆる北方座光寺線、それからフルーツラインである大門座光寺線、それから座光寺スマートインターチェンジに向かう新設の座光寺上郷線他からなる都市環状道路軸が担うことを位置付けしております。

このような都市計画道路を取り巻く課題を踏まえまして、上位計画との整合を図り、リニア駅設置に伴い、整備効果を広く県内に波及させることなど、広域的な観点からこれらの道

路計画の見直しを行い、都市計画道路の変更を行うものでございます。

それでは、長野県決定分からご説明申し上げます。

資料1-1をご覧くださいませ。

1 ページの一覧表でお示ししてございます順に説明してまいります。

3 枚目にA3版の総括図を添付してございます。字が小さくて恐縮でございますが、県決定分の変更する4路線と、それから新規に設定する1路線の計5路線を赤枠でお示ししてございますのでご覧いただければと存じます。

4 枚目以降は、拡大図でございますけれども、規定の図面でございます、何枚にも分かれております。

前方のスクリーンには関係路線を都市計画図に落とした図面を表示いたしますので、この場では1ページの一覧表をご覧くださいながら、前方の図をご確認いただければと存じます。

まず、3・3・6号の北方座光寺線、これは国道153号でございます。

当路線は、リニア駅へのアクセス道路としての役割を担う路線に位置付けておりまして、未改良区間の慢性的な渋滞の解消と、リニア駅へのアクセス確保、また道路ネットワーク確保のため、4車線で終点を座光寺の県道上飯田線の交差点まで延長し、計画延長約7,480mを約8,260mに、また名称を北方飯沼線から北方座光寺線に変更するものでございます。

続きまして、3・4・16号下山妙琴原線、これは県道青木東郷線でございますが、既に鼎法蔵寺の墓地に影響を及ぼさないように整備された箇所を、整備後の線形と整合させるよう一部区域の変更と車線数を2車線に決定するものでございます。

続きまして、3・5・22号東新町座光寺線、これは、県道市場桜町線でございますけれども、市街地とリニア駅を結ぶアクセス道路として位置付けられている路線でございます、アクセスを円滑化し、都市機能の充実を図るため、路線線形を見直します。また、終点を3・5・42号座光寺上郷線との交差点とし、計画延長を約2,880mから約3,180mに、また名称を小沼飯田線から東新町座光寺線に変更し、車線数を2車線に決定するものでございます。

続きまして、3・3・39号大門黒田線でございます。

土地利用基本方針において、市中心部へのアクセス向上を担う都市環状道路に位置付けられております。今回、既決定の路線区域を一部変更いたしまして、終点を3・5・42号座光寺上郷線との交差点にすることで、計画延長を3,230mから1,810mに、また名称を大門座光寺線から大門黒田線に変更し、車線数を4車線に決定するものでございます。

最後に3・5・42号座光寺上郷線、これは新設でございます。

当路線は、土地利用基本方針におきまして、外環状道路として広域道路ネットワークの一環をなす路線として位置付けられておりまして、リニア駅と座光寺スマートインターチェンジを結ぶ2車線の路線として、計画延長約2,720mを今回新規に決定するものでございます。

長野県決定に関する説明は、以上でございます。

続いて、飯田市決定の変更案につきましてご説明申し上げます。

資料1-2が都市計画の変更案でございます。6月の審議会において説明させていただいた内容から変更等はございません。

1ページには、今回変更に係る7路線の一覧表で表示してございます。この順番でご説明申し上げます。前方のスクリーンに表示をいたしますのでお願いいたします。

3・4・7号中央通り線でございます。

昭和24年に計画決定し、飯田駅から県道伊那生田飯田線までを結ぶ路線で、過半が国道151号となっています。今回の変更をする箇所は、総括図には赤線で囲ってありますが2箇所でございます。

1箇所目は、後ほどご説明いたします、切石西鼎線及び中平西鼎線の廃止に伴いまして、中央通り線に不要な隅切りが残存することとなりますことから、その部分を削除するよう変更するものでございます。

もう1箇所は、昭和45年3月に卸売市場の都市計画決定に合わせて変更、追加した部分で、卸売団地から国道153号バイパスへのアクセス道路として計画された部分でございます。

しかし、国道153号と国道151号が立体交差となり、計画当時の想定と異なる状況となっていること。また、現状国道153号バイパスへのアクセスは、既存の国道153号、市道及び県道伊那生田飯田線が代替路として機能していることから、必要性が乏しいと判断いたしまして、この部分を廃止するものでございます。

続いて、3・4・11号鼎駅前線でございます。

昭和36年に人口増加に伴う市街地の拡大、鼎駅周辺の発展への対応のため計画決定した路線でございます。鼎駅前には駅前広場も併せて決定をいたしております。

人口減少時代を迎えまして、人口増加への対応という計画当時想定していた役割、機能が喪失しておりますこと、同時に廃止を目指します切石西鼎線及び中平西鼎線と接続してはいますが、これら2路線の廃止によりまして都市計画道路網としての連続性も喪失しますことから、今回、駅前広場を含めて全線を廃止するものでございます。

続きまして3・4・18号島垣外線でございます。本路線は、大瀬木の増泉寺周辺を起点といたしまして、都市計画道路知久町中村線、通称、運動公園通りの三日市場交差点を結ぶ路線として昭和42年に計画決定した路線でございます。

計画当初は起点部分に国道153号バイパスの整備計画があり、そこから運動公園通りまでを結び、高度経済成長期の人口増加、飯田市街地の南西部の発展を見込んで計画されたものでございます。

しかし、当時のバイパス計画がなくなりまして、市街地の拡大への対応という役割、機能も喪失しております。

さらに、都市計画道路熊野殿岡線と時又中村線が並行しており、現在の国道153号と運動公園通りを結ぶ路線としては代替路が存在することから、これらの状況を総合的に判断いたしまして全線を廃止するものでございます。

次に3・4・19号時又中村線でございます。

本路線は、旭ヶ丘中学校周辺を起点といたしまして、下中村交差点を終点とする路線で、昭和42年に計画決定した路線で、過半が県道時又中村線となっております。今回、変更する箇所は、赤色の点線で囲った区間でございますが、先ほどの島垣外線と同様に、計画当初は起点部分に国道153号バイパスの整備計画がございまして、そこから運動公園通りまでを結び、高度経済成長期の人口増加、飯田市街地の南西部の発展を見込んで計画されたものでございました。

当時のバイパス計画がなくなり、起点部分から国道153号の現道までの区間につきまして、必要性に乏しく、さらに、代替路としての市道2-25号鳩打線が存在しますことから、この区間について廃止するものでございます。

次に3・5・29号飯田県線でございます。

昭和36年に計画決定し、現在は、国道153号バイパスの名古熊神社付近を起点とし、国道256号の国の合同庁舎前交差点付近を終点とする路線となっております。計画当初は、高度成長期の人口増加に対応し、県地区の市街地拡大を見込み計画したものでございます。

高低差、鉄道との交差など地域の実情を踏まえますと、道路構造を技術的基準に適合させることが困難な区間がありまして実現性に乏しい路線でございます。また市道1-28号吉政一色線が代替路として機能しております。路線全体としても、計画当初に想定した人口増加への対応という役割、機能も喪失しておりますことから、今回、全線を廃止するものでございます。

続きまして3・5・31号切石西県線でございます。

昭和36年に、人口増加に伴う市街地の拡大へ対応するために計画決定したものでございます。都市計画道路下山妙琴原線が代替路となることや、現道活用ができる区間もあることから、必要性に乏しいため、今回、全線を廃止するものでございます。

最後に3・6・34号中平西県線でございます。

この路線は、昭和22年の飯田大火後の昭和25年に防災的見地を踏まえつつ、火災復興事業計画として一体的に計画されたものでございます。

計画幅員8mに対しまして、現道は2車線相当の幅員がある概成済みの路線となっており、都市計画道路下山妙琴原線が代替路となることから、必要性に乏しく、今回、全線を廃止するものでございます。

以上が飯田市決定分の都市計画道路の変更案でございます。

今回諮問させていただきました案件につきましては、手続きに伴いパブリックコメント、地域協議会への意見聴取、公聴会の為の閲覧及び計画案の縦覧を行っております。

まず、パブリックコメントについてでございますが、資料はございません。申し訳ございません。市条例の手続きに沿って関係する方々から、意見を求めるために、平成30年6月22日から7月23日まで実施をいたしました。実施の結果、特段の意見はございませんでした。



公聴会開催の公告を平成 30 年 6 月 21 日に行い、「飯田都市計画道路の変更について」素案の閲覧を、平成 30 年 6 月 22 日から 7 月 13 日まで実施いたしました。実施の結果、公述申出が 1 名からありましたので、公聴会を平成 30 年 7 月 14 日に開催いたしました。

公述の内容は「都市計画道路座光寺上郷道路の沿道は、農用地区域が多くあり、農用地区域の開発等の将来像がなければ、都市計画道路の指定はしないで単に県道の改良、新設で良い。都市計画道路は将来都市を形成するために建設する道路である。」という趣旨でございました。

路線決定の座光寺上郷道路についてのご意見をいただいたわけですが、回答といたしましては「都市計画道路などの都市施設を都市計画に定める意義としましては、ご指摘いただいたような沿道の土地利用や各都市施設間の計画の調整」という点だけではなく、計画段階において都市施設の整備に必要な区域をあらかじめ都市計画において明確にすること、住民の合意形成の促進という点がございます。長期的な視点で、円滑かつ着実な整備を展開すべく都市計画道路として取り組む旨、さらに、将来像を見据えた都市計画として市民などに対して明確な方向性を示し、都市全体から見て有効な土地利用となるよう今後も必要な都市計画の変更に取り組んで参る旨」の回答をいたしました。

地域協議会への意見聴取については、橋南・松尾・鼎・伊賀良・上郷・座光寺の各地域協議会へ平成 30 年 9 月 10 日までの報告期限で意見聴取を行いましたが、すべての地域協議会から「意見なし」と報告をいただきました。

計画案の縦覧については、平成 30 年 9 月 20 日から 10 月 4 日までの間、実施いたしました。実施の結果、特段のご意見はございませんでした。

以上で説明を終わります。

ご審議のほどをよろしく願います。

○大貝会長 ありがとうございます。

それでは、ただいま説明のありました都市計画道路の変更（県決定）に関する意見聴取、また都市計画道路の変更（市決定）について質疑を行います。

まず、今の説明に対してご質問等があれば出していただいて、その後、ご意見を伺いたいと思います。

まず、それではご質問があればご発言いただきたいと思います。いつものことですが、発言に当たっては氏名を告げてから発言をお願いいたします。

それではご質問のある方は、挙手をお願いします。

よろしいでしょうか。

○野崎委員 7 番、野崎です。座光寺上郷線に関して、公聴会で意見を述べられた人が 1 人居たということでしたが、座光寺上郷線は県の決定ということですが、市の決定を先になされてその後、県の決定をされているのでしょうか。

○大貝会長 事務局からお願いします。

○遠山地域計画課長 市決定それから県決定というところの手続きの関係ですが、これは重複してかけるものではありません。あらかじめ将来の管理区分、整備等で決定の主体は決まっています。ご質問の県決定についてあらかじめ市が決定ということはありません。

ただ、1つの路線の中で市の整備管理分と県の整備管理分が二重にある場合は、どちらかという形の決定が行われます。あるいはそれぞれという場合もあります。すべて1箇所ですれかで行われます。

○野崎委員 今回、公聴会で意見を述べられた人がいるということですが、あらかじめ座光寺上郷線に対する市民の意見が、県に上がって決定されるというプロセスがあったかどうかをお聞きしたいです。

○松平 地域計画課の松平です。よろしくお願いいたします。

お手元の資料でいきますと、資料2の7ページをご覧くださいと思います。

都市計画道路と共通の資料ということになってしまい、申し訳ございません。

先ほど経緯の中でも公聴会等のお話をさせていただきましたが、法手続きにつきまして条例の手続きも含めて7ページに記載されております。8ページをご覧ください。用途地域の変更も関連いたしておりますので、都市計画道路の見直しの変更の説明と合わせて各地区で説明を行ってきました。

関係する地区で説明を行って、計画をご理解いただいているということでございます。

また、今回の県決定につきましては、特にリニア関連事業ということもございまして、ここ10年の内に事業が着手される計画になっておりますので、県が地元説明会を丁寧に行っている中で、地元の皆さんのご理解をいただいているところでも理解をしているところでございます。

○野崎委員 私は、去年から審議会に出させていただいているので過去のことはわかりませんが、座光寺上郷線は、飯田市の都市計画の要の道路だと私は思っています。

そういう道路をどれだけ市民の皆さんから意見をいただいて、審議して決められたかというプロセスが去年からしか参加していないので見えないところではあるんですが、慎重に考えるべき道路ではないのかと思っています。この審議会でのどの程度、発言権があるのかお聞きしたいです。

○小平建設部長 建設部長の小平と申します。本審議会には飯田都市計画の変更の市決定につきまして諮問をさせていただいているので、この審議会でご決定いただくということでもあります。飯田都市計画の変更の県決定の部分については、ご意見をいただくという形の諮問をさせていただいてるものですから、審議会としての意見をまとめていただくという形です。市民からのご意見というところにつきましては、資料2の7～8ページのように行っておりますけれど、パブリックコメントや公聴会を通してできるだけ意見をいただく中で、本日、諮問させていただくというところまで手続きを行ってきました。最終的にこの審議会でご決定いただ

きたいと思っております。

○大員会長 座光寺上郷線については1、2年前から調査をして、調査報告書等もこの場でご報告いただきながら、基本的な将来の道路ネットワーク構想がこういうものであるということを示し、それに基づいて、都市計画道路の見直しをということで、今日上がってきている廃止路線等を含めて今回リニア駅周辺の新しい都市計画の決定があるということです。また、1年くらいかけて地元の方々にご説明をして、基本的に同意をいただいているということです。

手続き的には、これまでにしっかりしてきたというのが私自身の理解です。

○野崎委員 公聴会で意見を述べられた人は、農地があるので開発等の将来像がなければ都市計画決定されるべきではないと述べられたので、都市計画道路として決定すべきではないという意見を述べられているわけです。

そういった意見を述べられ、市の担当者か県の担当者からの説明をされた段階で了解されているのであればいいのですが、座光寺上郷線に関しては、意見が出たわけですから、慎重な審議をすべきではないのかと思いました。

その他に関しては市民からの意見が何もないのですけれど、住民からの異議が出た以上は、審議会の場でもう一度話したほうがいいのではないのかというのが私の感想です。

○小平建設部長 公聴会ではご意見を述べられて、都市計画道路の周りが農地などというところの中で、座光寺上郷線の道路は理解いただいているのですけれど、手法として都市計画道路がどうか、また、都市計画道路とするのであれば、周辺も含めて考えていくべきではないかというようなご意見をいただきました。反対意見ということではなく、ご意見ということで、ご意見をいただいた方についても、公聴会の場では「私の意見を参考に今後進めてもらいたい」というような趣旨の発言をされて、座光寺上郷線について反対というご意見をいただいたわけではないと理解しております。

○大員会長 それでは、そのほかご質問があればお願いします。

(発言する者なし)

○大員会長 そうすると、ご意見を伺いたいと思いますが、今の質問も意見にも近いとも思いますが、今の県決定・市決定の都市計画道路の変更にご意見があれば、いかがでしょうか。

(発言する者なし)

○大員会長 特にないようですので、お諮りをしたいと思います。

よろしいでしょうか。

(賛意を表す者あり)

○大員会長 それではまず2つありますので、まずは都市計画道路の変更（県決定）に関する意見聴取ということについてお諮りいたします。

当該変更は、飯田市都市計画審議会として都市計画上支障がない旨の答申をするということでご意見ございませんでしょうか。

(発言する者なし)

○大貝会長 特にご意見ないようですので、異議なしと認めます。

よって都市計画道路の変更（県決定）に関する意見聴取については、都市計画上支障がない旨、答申することとさせていただきます。

それから都市計画道路の変更（市決定）についてお諮りいたします。

飯田市都市計画審議会としても、市から説明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でしょうか。

（賛意を表す者あり）

○大貝会長 ご異議なしと認めます。

それでは、飯田市都市計画道路の市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抵当である旨の答申を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。

それでは、続きましてあと3点、諮問事項がございます。

---

(2) 飯田都市計画用途地域の変更（市決定）について

(3) 飯田都市計画特別用途地域の変更（市決定）について

(4) 飯田都市計画区域における用途地域の変更に伴う白地地域の容積率制限等の見直し

（県決定）に関する意見聴取について

○大貝会長 1つが、飯田都市計画用途地域の変更（市決定）について、また、飯田都市計画特別用途地域の変更（市決定）について、さらに、飯田都市計画区域における用途地域の変更に伴う白地地域の容積率制限等の見直し（県決定）に関する意見聴取についてすべて関連しておりますので、一括して事務局より説明をお願いしたいと思います。

では、よろしくをお願いします。

○遠山地域計画課長 諮問事項の(2)用途地域変更につきましては、大きく2種類ございまして、リニア駅周辺整備に伴うものと都市計画道路の廃止・変更に伴うものがございます。

次の諮問事項(3)特別用途地区の変更と(4)飯田都市計画区域における用途地域の変更に伴う白地地域の容積率制限の見直し（県決定）に関する意見聴取について、これらを通して説明させていただきます。

それでは、お手元の資料に沿ってご説明申し上げます。

初めに用途地域の変更についてでございますが、資料2の表紙をめくっていただきまして、1ページ目をご覧ください。

こちらはこの度の変更後の飯田市用途地域の一覧表となっております。変更内容の詳細につきましては、後程図面等を用いてご説明申し上げます。

1枚めくっていただいて、2ページ目の変更理由書となっております。簡潔に申し上げますと、この度の変更は、リニア駅の駅前広場として計画中の整備地区と民間活力も想定しながら土地利用を行おうとする重点協議区域につきまして、駅前広場等にふさわしい近隣商業

地域を指定するというもの、また、都市計画道路の廃止・変更に伴いまして、それらを基準に設定されていた用途地域の境界を変更するという内容でございます。

変更箇所につきましては、次のページでございますA3図面の総括図をご覧ください。

リニア駅周辺整備に伴う変更が上郷および座光寺の一部、そして都市計画道路の廃止・変更に伴う変更が、上郷地区、橋南地区、鼎地区、伊賀良地区でございます。

続きまして変更となる区域の詳細をご説明申し上げます。

資料の4ページをご覧ください。こちら上郷・座光寺地区の図となっております。赤枠部分に変更部分でございまして、変更後の用途地域を表した色が表示されてございます。

右上の(1)－2の区域は、リニア駅設置予定地及び駅周辺整備に伴い無指定白地から近隣商業地域となる区域、その下の(1)－1の区域が準工業地域から近隣商業地域へ変更になる区域でございまして、これらの合計が12.07haとなります。

次にその下の紫色の準工業地域を指定していただいておりますが、国道153号の拡幅に伴いまして、これまでの準工業地域が区域拡大いたしまして、右側の(2)－1－①と(2)－1－②が無指定白地から準工業地域へ変わります。左側の(2)－2－①及び(2)－2－②の区域が第一種住居地域から準工業地域に変更となります。

また、(2)－1－③につきましては、この地図の三角になってございますけれども、上郷飯沼1207番地の一筆が、長野県が指定する農業振興地域内にありまして、かつ、昭和44年に農振農用地区域に指定されており、また昭和46年に県によりまして準工業地域にも指定されているという重複指定の状況であったため、県農政部農政課との協議の結果、前回配布の図面に記載はございませんでしたが、今回の変更においてこれを解消すべく準工業地域から無指定白地への変更となります。

続きまして、東新町座光寺線の線形変更にとまなないまして、(2)－3上郷のイオンの西の区域でございますが、第一種住居地域から第二種住居地域へ、その下の(2)－4－①と、(2)－4－②、これは上郷の鶏足院の東の区域になりますが第二種住居地域から第一種住居地域への変更になります。

また、東新町座光寺線沿道の(2)－5が無指定白地から準工業地域へ変更となります。

以上、国道153号および東新町座光寺線の変更に伴うものの合計が1.87haとなっております。

1ページめくっていただきまして、これは橋南地区、鼎地区の図面でございますが説明させていただきます。

はじめに橋南地区でございますが、愛宕にある国の合同庁舎裏手の(3)の4つの区域の合計が0.14haでございまして、都市計画道路飯田鼎線の廃止に伴いまして、字界を用途地域の区域界とする変更から第一種住居地域と第二種住居地域の一部が入れ替わっております。

同じく飯田鼎線の廃止に伴いまして、鼎小学校前の交差点から松川までの(4)の3つの区域の合計0.28haにつきましては、近隣商業地域の一部が、第一種住居地域へ変更となりま

す。また、鼎中学校の南にございます(5)の区域 0.19ha につきまして、第一種低層住居専用地域から第一種居住地域へと変更となります。

次に鼎の西友の北に位置しております(6)の区域 0.01ha が、都市計画道路中平西鼎線の廃止に伴いまして、近隣商業地域の一部が第二種住居地域に変更となっております。

1 ページめくっていただきまして、伊賀良地区の図面となっております。

こちらは飯田インターの南、国道 153 号と中央道のあいだに位置する大瀬木地区になります。

(7)－1 の区域ですが、都市計画道路島垣外線の廃止に伴いまして、そのさらに北を流れる新川を境として設定し直しますことから、第一種中高層住居専用地域から第一種住居地域へと変更となっております。

また、島垣外線の南側について、現道を用途の境として設定し直すことによりまして、(7)－2 が第一種住居地域から無指定白地へ、(7)－3 が第二種住居地域から同じく無指定白地への変更となっております。これら(7)島垣外線沿道については、合計で 2.84ha の変更となります。

7、8 ページに都市計画の策定の経緯の概要がございますが、後ほど説明させていただきます。

続きまして、特別用途地区の変更について説明いたします。資料 3 の 1 ページ目をご覧ください。

現在、飯田市の特別用途地区には、大規模集客施設制限地区と工業専用地区がございますが、この度の変更は、大規模集客施設制限地区に関するものでございます。面積は 1 ha 未満の軽微な増加でございますので、端数調整の関係で変更前の数値と変わらず約 273ha となっております。

2 ページ目の変更に関する理由書でございます。

現在、飯田市土地利用基本方針におきまして、準工業地域は、総合的なまちづくりの視点から、特別用途地区の指定により大規模集客施設の立地を制限しておりまして、今後、準工業地域の指定を行う場合も特別用途地区の指定等により大規模集客施設の立地を制限していくこととしております。これに基づき、この度の準工業地域の変更に併せて、大規模集客施設制限地区を変更することで、地域の適正かつ合理的な土地利用の推進を図るというものでございます。

次のページに特別用途地区の変更に関する総括図をお示してございます。特別用途地区の説明資料、資料 2 の 4 ページでもご説明を申し上げましたけれども、駅周辺の重点協議区域辺りなどの地域でございますが、準工業地域の指定が外れると同時に特別用途地区の大規模集客施設制限地区が外れることとなります。また、国道 153 号沿道等の区域におきまして、新たに準工業地域指定をすると同時に特別用途地区を指定します。

以上が特別用途地区の変更地域の説明となります。

4、5ページの策定の経緯につきましては、先ほど用途地域の変更の資料と同様の資料をお付けいたしております。

用途地域の変更につきましては、都市計画道路・特別用途地区の変更・白地地域の容積率制限等と同時に進めてまいりましたので、ここで一括して説明いたします。

地元への周知・説明としましては、8ページでございます。先ほど説明させていただきましたが、平成29年7月から、平成30年6月下旬まで地元説明を行っております。4ページにもどっていただいて、6月22日～7月23日までパブリックコメントを行いました。特段意見等ございませんでした。また、6月22日～7月13日までの素案の縦覧を行いました。公述申出期間内に用途地域の変更に関する申し出が1件ございましたので、7月14日に公聴会を行いました。その内容につきましては「飯沼地区の用途地域変更で(2)－3、(2)－4の区域は狭く小面積であるのに、変更しなければならない理由がない」本来、「ハザードマップとも照らし合わせた、用途地域の見直しをこの機会に行うことが必要ではないか」といった主旨でございましたが、市の回答といたしましては、「リニア駅周辺整備と都市計画道路の廃止・変更に伴うものという2つに対して取り組んでおりまして、ご指摘の点も考慮して、今後も必要な用途地域等の見直しを行っていく」旨の回答をいたしております。

また、9月21日～10月5日まで案の縦覧を行いました。意見等ございませんでした。

7月から8月にかけて、鼎・橋南・松尾・伊賀良・上郷・座光寺の地域協議会に対して意見聴取を行いました。こちらも意見なしという回答をいただいております。

以上が用途地域の変更及び特別用途地区の変更についての説明となります。

最後に、用途地域の変更等に伴う白地地域の容積率制限等の見直し、こちらは県が決定するものでございますが、説明をさせていただきます。資料4の1ページ目をご覧ください。

先ほど用途地域の変更の説明の中にもございましたが、用途地域指定が外れ、新たに白地地域となる2つの区域について、それぞれと隣接する白地地域と同様の建築形態制限を行うこととし、建築物の容積率を100%、建ぺい率を60%、道路斜線及び隣地斜線を1.25としております。なお、当該変更となる区域内の建築物を調査いたしましたところ、不適格となる建築物はございませんでした。

資料の2ページ目は制限素案の基本方針でございます。都市計画道路島垣外線の廃止に伴う用途地域の見直しによりまして、伊賀良北部（追加）地区が白地地域となり、農業振興地域と用途地域の重複を避けるため、上郷座光寺国道周辺（追加）地区が白地地域となります。新たに白地地域となる区域につきましては、建築の形態制限により適切な土地利用への誘導を行うこととしております。

次のページに制限素案の計画図がございます。用途地域の指定が外れる区域ということで、面積としては非常に小さな区域ではございますが、ご覧のとおり、さきほど説明させていただいた隣接地と同様の制限をかけることとなります。なお、これまでの経緯等につきましては、先ほど説明させていただきましたので省略させていただきます。

以上で審議事項(2)～(4)の説明を終わります。

よろしくをお願いします。

○大貝会長 ありがとうございます。

それではただいま説明のありました用途地域の変更（市決定）それから特別用途地区の変更（市決定）、そして最後の白地地域の容積率制限等の見直し（県決定）に関する意見聴取。これらについて質疑を行いたいと思います。

まず、先ほどと同じようにご質問があればお願いしたいと思います。

発言に当たっては、氏名を告げてからお願いします。

いかがでしょうか。

○高瀬委員 5番の高瀬です。

1つ教えていただきたいのですが、リニア駅周辺の飯田都市計画用途地域の変更について、1箇所だけなぜか準工業地域から無指定の指定になっているのですが、なにか理由はあるんですか。

○松平 ご質問ありがとうございます。

先ほどご説明させていただきましたが、資料2の4ページをご覧ください。(2)-1-3のエリアにつきましては、県の農業振興地域でもあり市が指定しています農振農用地に指定されているエリアになります。

昭和44年、昭和46年の頃の指定のことなので、経過につきましてはわからない部分もございます。申し訳ございません。用途地域と農業振興地域、農業農用地が重複しているというところでございまして、都市計画基準上、用途地域が指定できません。農振除外は具体的な計画がないとできないので、用途地域を外す形で手続きをさせていただいております。

○大貝会長 その他、ご質問があればお願いします。

○上原専門委員 上原です。

リニア駅設置予定地及び周辺整備地区が近隣商業地域の指定になっているのですが、他のリニア新駅設置予定地では商業地なのか、もし情報があればお教えいただきたいです。

○大貝会長 飯田市ではない他の都市ということですか。

○上原専門委員 他の山梨や、その他のリニア圏駅でもどうなのでしょうかとということです。

○大貝会長 いかがでしょうか。分かる範囲でお願いします。

○松平 他県の情報につきましては、把握しておりません。すみません。

ただ、手法として違うのは、区画整理をしていないということがあります。おそらく都市計画の考えからすると、他市は、次年度の事業に合わせて用途地域を設定していくという考え方でございます。

また都市計画の用途につきましては、現在13種類の用途地域がございますが、駅前にふさわしい用途地域ですと、商業系・住居系・工業系という用途の中でこの近隣商業地域というものが一番ふさわしいのではないかとということです。



また、今後その駅周辺整備の具体的な方向性が固まってくれば、重層的に制限をかけていくような内容も今後検討をしていきたいと考えております。

例えば特別用途地区や地区計画等、都市計画法上の手法も合わせて検討していきたいと考えております。

○大貝会長 ということですが、よろしいでしょうか。

それではもう1人の方をお願いします。

○宮戸委員 8番の宮戸です。

教えていただきたいんですが、用途地域の地元説明会を行って、意見はなかったということなんですが、用途地域の変更をすることによって様々な建築的な制限がかかると思います。その辺りの内容まで含めてご説明というのはされているのでしょうか。

○松平 都市計画の用語は非常にわかりにくい部分がございます、地区の住民の皆さんにつきましては、都市計画の用途の種類からどういった制限がかかるかということも含めて丁寧な説明に努めてまいりました。

また、今回の指定に関する部分につきましては、駅周辺整備の行われるエリアということもございますので、特段の意見はなっただと思っております。

○大貝会長 その他、ご質問ありますか。

はい、どうぞ。

○白子委員 24番の白子です。

教えていただきたいんですが、12月の都市計画決定とあるのですが、実際に適用されるというのは、いつ頃になる予定でしょうか。

○松平 ご質問ありがとうございます。

用途地域に関する決定の資料2の7ページをお開きいただきたいと思います。今回、リニア駅周辺の区域は、都市計画道路の境を用途地域の境という形にさせていただいております。リニア駅周辺の都市計画道路の変更は、県の決定ですので、11月の県の都市計画審議会に諮問をしていきます。

その後、県の都市計画審議会でご答申をいただき、12月の決定というスケジュールになってくると思います。

県の都市計画道路の決定に合わせて、用途地域のエリアを決める形になりますので、12月の決定になります。また、用途地域に関しましては、白地の部分を用途地域に入れる手続きがございますので、県の総合計画審議会にかかる予定になっています。

こちらは、都市地域と農業地域の調整を図る国土利用計画法の土地利用基本計画を変更することにより、今後、都市地域という意味合いになってきます。

県の総合計画審議会は、11・12月辺りで調整をいただいております。市としてはこれらの手続きを経て同時に決定したいと思っております。

○白子委員 都市計画決定後告示があった時点で用途地域が変わるという認識でよろしいですか。

○松平 決定告示の日から適用になるということでございます。

よろしく申し上げます。

○大貝会長 その他、ご質問あれば申し上げます。

(発言する者なし)

○大貝会長 それでは、ご質問はないようですので、今度は、ご意見を伺いたいと思います。

ご意見があれば挙手で申し上げます。

いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

(発言する者なし)

○大貝会長 それでは特にご意見はないようですので、お諮りをしたいと思います。

まずは、飯田都市計画用途地域の変更（市決定）についてお諮りをします。

飯田市都市計画審議会として市から説明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)

○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。

よって飯田都市計画用途地域の変更（市決定）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、答申することとさせていただきます。

次に、特別用途地域の変更についてお諮りをしたいと思います。

これも市から説明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。

(発言する者なし)

○大貝会長 特にご異議ないようですので、飯田都市計画特別用途地域の変更について、諮問のあったとおり決定することが適当である旨、答申することとさせていただきます。

そして更に最後、飯田都市計画区域における用途地域の変更に伴う白地地域の容積率制限等の見直し（県決定）に対する意見聴取についてお諮りをします。

この変更について、飯田市都市計画審議会として都市計画上支障がない旨、答申することにご異議ございませんか。

(発言する者なし)

○大貝会長 特にご異議ないと認めます。よって飯田都市計画区域における用途地域の変更に伴う白地地域の容積率制限等の見直し（県決定）に関する意見聴取については、都市計画上支障がない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。

以上で、諮問事項に関するすべての審議が終了となりました。

答申書の文面につきましては、私のほうにご一任いただければと思いますが、よろしいで

しょうか。

(「異議なし」との声あり)

○大貝会長 はい、ありがとうございます。

ではそのように進めさせていただきます。

## 5. 協議・報告事項

○大貝会長 続きまして、5番目の議題、協議・報告事項に移りたいと思います。

(1) リニア駅周辺における座光寺・上郷地区計画について

(2) 国道153号沿道における特定用途制限地域について

○大貝会長 飯田都市計画座光寺・上郷地区計画の決定について及び国道153号沿道における特定用途制限地域について、いずれこの場で審議をいただくこととなりますが、まずは勉強会という意味合いで事務局より今日説明をいただいて皆さんのご意見をいただきたいと思います。

○丸山 地域計画課の丸山と申します。

私から資料5に基づき協議事項(1)リニア駅周辺における座光寺・上郷地区計画についてと(2)国道153号沿道における特定用途制限地域についてを一括して説明いたします。

資料5、6のスライド1をご覧ください。

はじめにリニア駅の周辺地域を取り巻く状況について、簡単に説明をさせていただきます。

座光寺地区の宮の前・唐沢・共和地区の一部及び上郷地区の北条・丹保地区、図の青色に塗られている地域は、リニア駅から徒歩圏内でもあり、また市道の付け替え・改良や代替地候補地となっていることなどもあることから、今後の土地利用に変化が生じることが予想されています。

したがって、必要な道路整備等を進めるだけでは、様々な種類や規模の建物が建てられ、適正な土地利用と良好な景観が保たれないおそれがあるという課題がございます。

そういった課題に対して、昨年度より座光寺地域自治会の「土地利用計画運営委員会」、上郷地域まちづくり委員会の「土地利用対策特別委員会」でそれぞれ検討を重ねているところであります。

前回の審議会では、それぞれの地区の区域で地区計画を定め、その中で主に住環境を保全する「居住エリア」と商工業の発展が考えられる「商工業エリア」を設定するという方向性について説明させていただきました。

本日は、その後それぞれの委員会においてまとめた地区計画の素案たたき台の内容も含めて検討状況を説明いたします。

まず、座光寺地区の検討状況について説明いたします。スライド2をご覧ください。

こちらは座光寺地区の検討における平成30年度のスケジュールでございます。

先ほどご説明した駅周辺の土地利用に関する検討は「土地利用計画運営委員会」の中に「駅周辺エリア検討部会」という専門部会を立ち上げて検討を行っております。

今年度は、昨年度に引き続き地区計画の区域設定や区域ごとの目標、用途制限等の検討を行い、9月には、素案が出来上がる前の段階で住民の皆さんの意見をお伺いするため、住民説明会を行ったところでございます。

本日の説明では、今年度末の都市計画審議会での諮問に向けて事前に現在の検討状況についてご報告させていただきます。

スライド3をご覧ください。

スライド3の図は、どの区域がどのように考えられているのかということ、地域の皆さんの意見を基に色分けしたものでございます。

スライド4に地区計画の目標の検討経過として、それぞれの場所に出た地域のみなさんの意見を掲載しておりますが、こちらとスライド3の図を並行して見ていただきたいと思います。

地区の考え方としては大きくみると、スライド4で青色で囲ってある「国道等沿道」と、黄色で囲ってある「国道等沿道以外」の2つに分かれています。青の「国道等沿道」これは座光寺上郷道路の沿道を含めてですが、こちらは「商工業地域にしたい」という意見が多かったため、「商工業エリア」としております。スライド3の図では青色で示してございます。

また、「国道等沿道以外」の地区は、「住みやすい環境がいい」といった意見が多くあり、国道東側の共和地区のうちリニア本線の南側と国道西側の宮の前・唐沢地区は、低層住宅を中心とした「居住エリア」としてしております。スライド3の図では、緑色で示してしております。

さらに、共和地区のうちリニア本線の北側では「住居系ではありながらも、便利で生活を豊かにする商工業施設もほしい」という意見もあったことから「商工調和居住エリア」としてしております。スライド3の図では橙色で示している地域でございます。

以上が、座光寺地区の地区計画におけるエリア設定でございます。

また、スライド4に掲載している意見や座光寺地域の基本構想等を基に地区計画全体の目標の案を下段の①のとおり作成しておりますのでお読み取りいただければと思います。

スライド5をご覧ください。地区計画の目標及びエリア設定に基づき、先ほどご説明した3つのエリアにおける方針の案を③～⑤として掲載しております。

「商工業エリア」については「危険性が高い、あるいは環境悪化のおそれの多い工場の立地を制限しながら、商工業地域としての活用が可能な地域を目指す」「居住エリア」については「良好な環境を保全し、農業と調和した住宅地域を目指す」「商工調和居住エリア」については「商工業施設等との調和がとれた住宅地域を目指す」といった方向性を示してしております。

スライド6をご覧ください。⑤～⑪番は前段の目標や方針に基づいて検討した地区計画における具体的な制限の内容でございます。

まず、⑤番は建築物の用途制限に係る部分ですが、商工業エリアは、現在、国道153号沿道にも定められている用途地域のうちの準工業地域をベースに考えております。

居住エリアは、用途地域の第一種中高層住居専用地域をベースにさらに建物の高さを抑え

た建築物の制限、商工調和居住エリアは、準住居地域をベースに建築物の用途制限を考えております。

⑥番、建物の容積率、建ぺい率の最高限度は、すべてのエリアで現状と同じ100%と60%としております。

⑦番、敷地の規模の制限として、住宅地の開発により土地が細分化されることを防ぐため、居住系のエリアの他商工業エリアにおいても、住宅に限って最低敷地面積を200㎡としております。

⑧番、壁面の位置の制限と⑩番垣又は柵の構造の制限については、座光寺地域独自ルールがございますので、そちらで対応することとしております。

⑨番の建物の高さの制限でございますが、商工業エリアは4階から5階建てを想定した15m、居住エリアについては低層な住宅地が望まれていることから2階建て程度の10m、商工調和居住エリアは3階から4階建て程度の12mとしております。

⑩番の建築物等の形態又は意匠の制限は、すでにお住まいの方もいらっしゃる地域でございますので、特に具体的な制限は検討しておりません。

座光寺地区における地区計画の検討状況及び素案たたき台に関する説明は以上でございます。

続きまして上郷地区の検討状況及び素案たたき台について説明させていただきます。

上郷地区においても、用途地域が指定されていない区域については、座光寺地区と同様に地区計画の検討を進めております。

スライド7をご覧ください。こちらは上郷地区の地区計画等の検討スケジュールでございます。

上郷地区においては、「土地利用対策特別委員会」にて検討を進めており、座光寺地区と同様、9月に3会場で検討状況について住民説明会を行っております。こちらも今年度末の諮問に向けて現在の検討状況及び素案たたき台について説明させていただきます。

スライド8をご覧ください。これまでの上郷地域の取り組みの経過を一覧で表しています。直近の取り組みとしては、平成26年に策定した地域独自の土地利用計画を昨年度の委員会で検討し変更したというものがああります。

この地域の計画の変更を受けまして、市の計画である「地域土地利用方針」の変更も今年度中に予定しております。

変更の内容については、次のスライドで簡単にご説明します。

スライド9枚目をご覧ください。

今回変更した上郷地域土地利用計画の概要を表しております。右側が従来の計画、左側が変更後の計画でございます。

上郷地域土地利用計画では、上郷地域全体を9つのゾーンに分けて、それぞれのゾーンの将来像について記載していますが、今回の変更は、調整ゾーンとしていた国道153号沿道の

区域を新たに国道 153 号沿道の商工業ゾーン、また、国道と農免道路との間を住宅田園共生ゾーンといたしました。

そして、リニア駅周辺ゾーンとしている区域につきましては、「既にこの周辺に住まわれている方の環境が守っていけるようにルールづくりを検討します。」という記述を計画の中に追記しております。

上郷地区では、このように地域の土地利用計画の検討を進める中でも国道 153 号沿道やリニア駅周辺の将来像についての意見交換を行っておりまして、その内容に基づいて今回の地区計画の検討も進めてまいりました。

スライド 10 をご覧ください。

こちらは委員会の検討の中で出された意見に基づき、地区計画のエリア設定を行った図でございます。

まず、国道 153 号と接する北条・丹保地区につきましては、国道 153 号沿道を商工業エリア、それより東側に入った区域を居住エリアとしております。

北条地区につきましては、居住エリアとしておりますが、制度上、土砂災害特別警戒区域を地区計画の区域から除くこととされているため、その区域を除いた形を図に示しております。

スライド 11 をご覧ください。

上郷地区の地区計画における目標（案）でございます。

地域土地利用計画や上郷地域の基本構想等で掲げられている目標と調和するような案としておりますのでお読みとりください。

スライド 12 をご覧ください。

地区計画のエリアごとの方針の案でございます。

座光寺地区のエリアの方針と同様、それぞれのエリアに合った目指す姿と制限の方向性としております。

スライド 13 をご覧ください。

上郷地区の地区計画における具体的な制限の内容でございます。

こちらの多くの項目で座光寺地区のエリアと同様の内容となっておりますが、居住エリアの⑨番、建築物等の高さの最高限度については、検討の中で「3階から4階建て程度の建物が建てられるようにしてもいいのではないか。」という意見もございまして 12mとしております。

上郷地区における地区計画の検討状況及び素案たたき台に関する説明は以上でございます。

(1) リニア駅周辺における座光寺・上郷地区計画については以上ですが、リニア駅周辺の用途地域と地区計画の区域を一つの図で表しますとスライド 14 の図のようになりますので、参考にご覧いただければと思います。

続きまして、(2) 国道 153 号沿道における特定用途制限地域について説明いたします。その

ままた次のスライドが資料6でございますのでこちらをご覧ください。

上郷地区の国道153号沿道で、現在、用途地域が定められていない区域については、地域の土地利用計画の中でも商工業ゾーンとされていることや4車線化される道路であることから、用途地域の準工業地域を定めることがわかりやすいのですが、沿道の両側にはまだ農業を続けている方もいらっしゃるため、まずは営農環境に影響がない特定用途制限地域で用途の制限を考えていくという考え方でございます。

特定用途制限地域は、用途地域が定められていない地域で建築物の用途を制限するもので、建物の高さとか最低敷地面積などは定められませんが、このような特定の施設だけは建てほしくないというものを制限する制度でございます。

今回この制度で設ける制限としましては、他の上郷地区の国道153号沿道と同様、危険性が高い、または著しく環境悪化のおそれが多い工場の立地を制限します。用途地域でいうところの準工業地域と同等の内容でございます。

国道153号沿道における特定用途制限地域の説明については以上です。

最後にこれらの都市計画を定めるスケジュールですが、最後のページの図面をご覧ください。

本日ご説明したのは③番、④番、⑥番で、いずれも今年度中に検討を終えて、今年度末の都市計画審議会にて決定するというスケジュールでございます。

そして、座光寺地区及び上郷地区の他の区域についても次年度以降引き続き検討をしていくこととしております。

協議・報告事項(1)、(2)につきましては、以上でございます。

ご協議のほど、よろしくお願いいたします。

○大員会長 それでは今、説明のありました座光寺・上郷地区計画と国道153号沿線における特別用途制限地域について、今日は勉強会という位置付けですけれどもご質問あるいはご意見があれば自由にご発言をいただければと思います。

いかがでしょうか。

○小林委員 10番、小林と申します。

今、座光寺と上郷におけるそれぞれの地域の都市計画について説明がありましたが、それぞれ隣接する場所ですから、整合性が問われると思いますが、今の説明の中で、高さ等、若干の違いがありましたが、その他の違いについては、どの程度ありますか。また、それぞれ地元を大事にしながら市ではどのような調整をしてきますか。

○松平 ご質問ありがとうございます。

座光寺地区・上郷地区におきましては、検討の状況を同じタイミングで進めさせていただいているところでございます。市としても座光寺地区、上郷地区は、隣接していますので、整合がとれるような形は気にしているところでございますし、地区の皆さんもやはり「隣はどうなっているのか」というように深い関心を持っていまして、どんな状況になっているか

ということは情報をお互いに共有させていただきながら進めてきました。

先ほど、高さの関係につきましては、地区計画ということもございますので、地区の皆様のご意見がある程度、伺いながら進めています。上郷地区の居住エリアは12mと書いていますが、基本的に4階建ては、想定していなくて、高さ的には2階建てもしくは3階建てくらいまでというご意見がございました。

座光寺地区では、居住エリアはまだ農地が多いということもありますので、2階建ての住宅を想定しまして、低層でいきたいというようなご意見がございました。

商工業エリアにつきましては、若干高い建物もあるということを踏まえまして。また、建物の方向性を商工調和的なところも含めているところもございましたので、高さ的には12mということがございます。

国道沿道につきましては、両地区の調整させていただきまして15mという形に合わせさせていただきます。

お互いの地区ごと、状況を共有しながら進めさせていただいております。

○大貝会長 違いが他にあるかという話までお願いします。

○松平 制限の内容につきましては、用途の制限は、商工業エリア、居住エリアというような形で基本的に合わせてありますが、最低敷地面積200㎡というのは、全共通でございます。

壁面の位置の制限は、例えば上郷地区では地区ごとの独自のルールという申し合わせ事項がありますので、上郷地区独自ルールを尊重しながら地区計画では、具体的な定めをしないという方向で検討しました。

また、座光寺にも座光寺ルールという独自ルールがございまして、道路からセットバックしましょうというルールがあります。なので、地区計画の中では具体的な定めをしていません。両地区ともそういう形で進めさせていただいております。

建物の最高高さは、先ほどお話しさせていただいた内容でございますし、建築物の形態意匠の制限につきましては、既存の建物が入っていること、また、地区の皆さんからも良好な景観をつくるための形態意匠というものが具体的に検討できなかった部分がございますが、制限していこうとしますと、例えば外壁の面の30%を木材とするなど数値的な基準を作らなくてはいけないということがございまして、今回の都市計画の中では、座光寺・上郷地区どちらも将来的な建築条例化をしていくことを考慮して、具体的な提案はしないことになっていきます。

垣・柵につきましては、田園の地区ということもございまして、農家等の既存の建物で、すでに持っている方もいらっしゃるの、具体的な提案ができていないところが現状でございます。

違いとしては以上でございます。

○大貝会長 その他ございませんでしょうか。

○上原専門委員 上原です。



移転される方々も含めて居住エリアに住みたいという要望が非常にあって、居住エリアが多いということは私も理解していますし、丁寧に情報を吸い上げていただければと思います。ひとつ心配というか質問は、リニア中央新幹線が、高速で走る沿線沿いに極めて近いところに居住エリアを貼り付けている案になりますが、実際に実現可能ですか。例えば新幹線が今、5分、10分に1本というペースだと思いますが、将来、自動運転させて夜間運転するとなったときにスピードを落とす場合にはそんなに衝撃音はないかと思われかもしれませんが、通過する本数等を考えたときに、そのぎりぎりのところまで居住エリアが入って、「居住エリアとしてぬっているけれども建てない」ということなのか、バッファーをとる必要はないのか。住宅の中にこの駅ができるというのは、飯田市ならではのようですが、その他の地区ではどういうふうな検討がなされていますか。情報があればどのようにお考えか教えていただければと思います。

○松平 現状、座光寺共和地区につきましては、環境面について配慮させていただきながらも、移転される方々の移転先にもなってくるという部分がございます、リニア本線南側を居住エリアというような形にさせていただいております。大きな敷地でいう一宅地分くらいは商工業エリアを延ばしてリニア本線からは居住エリアを離させていただいております。

北条地区のリニア本線沿線につきましては、どの辺りまでとするのが一番いいのか、地区の皆さんと検討をさせていただきましたが、JR本線のギリギリのところに既存の建物が残るような形にもなっておりますので、今、考えられることとすると、市としても居住エリアという形で示すのも難しいですし、県とも相談させていただき、都市計画上もなかなか居住エリアという言い方は難しいという状況です。

当然、JRに対しましては、環境に配慮していただきたいということはお願ひせざるを得ないところではございますけれど、住民生活としますと、点線になっている部分というのは、居住エリアではなく、別のエリア分けにさせていただくしかないと考えております。

地区計画の区域内は幾つか代替地になる部分もございまして、既存の建物もあるということの中で、難しいところではございますけれど、調和できる形をもう一度考えていかなければいけないと思っております。

○上原専門委員 ありがとうございます。

今、想定される内容でこういうことが起こりうるということは丁寧に話をされて決定したほうが後々、建てた後に問題にならないようにしたほうが良いと思います。また、20mくらいの壁ができると当然北面に陰ができますので、どういふふうになるのかということも、ひとつ考慮した上で余裕を持ったプランにしていってほしいほうが、後々調整が少なくなるのではないかとこの意見ですけれどもお願いします。

○大貝会長 ありがとうございます。

今後、今のご意見を検討して、考えていただけるようにお願いします。その他ご質問ご意見あればお願いします。

○野崎委員 7番、野崎です。前回は聞いたと思いますが、居住エリアに農業振興地域が入っているんじゃないかと思いますが、それをどういう扱いにするかを聞きたいと思います。

○松平 リニア駅の西側の部分は農地が多いということもございしますが、国道よりも東側のエリアにつきましては、ほとんどが農振農用地になっております。

このエリアを都市と農地の調整を図って、都市にしていくにはかなり時間がかかりますし、まだ農業を続けていきたいという方もいらっしゃるというところがございます。

以上の事を含めて、将来的に市街地化が予想される部分につきましては、地区計画という手法で建築物のコントロールを図っていくことが有効だと考えております。用途地域ではなく、地区計画という手法で、農振農用地に被せて指定することで、農振農用地が解除された場合も、地区計画が効いていくというような理由で指定を目指していきます。

○野崎委員 地区計画を指定したことによって、農振除外をしやすくするという発想でしょうか。

私としては、農地は農地で残してほしいと思います。私が飯田市に引っ越してきた理由は南アルプスが見えるということと、もう1つは農地の景観です。非常に素晴らしいものだと思いますし、飯田の財産だと思っています。

我々の周りは宅地化されていますけれど、それが中心市街地の空洞化ということにも結びついていると思います。

農振除外を積極的に進めていくのかどうかという市の方針を聞きたいです。

○小平建設部長 国道153号から南側の部分の農振農用地が含まれているところにつきましては、農地として今耕作がされているところでございます。リニア本線、あるいは駅周辺整備、それから国道・県道の改良によりまして、地域の中で移転をする方々のためにどうしても宅地として必要であるということで、地域の皆さんと相談する中で、地区計画区域内を移転先として出します。それ以外の農振農用地のところに広がらないように考えています。

ただ、地区計画のエリアの中にも、農業を続けていきたいという方はおられるので、地区計画という手法の中で農地を守っていけるように、今進めていきたいと考えております。居住エリアと決めた以外の農振農用地を開発していくという方向ではないということでご理解いただければと思っております。

○野崎委員 分かりました。

○大貝会長 それではその他何かご質問ご意見あればお願いします。

いずれこの件については、審議会に判断を諮られることになるかと思えます。

今日の資料をご覧いただいて、何か気づいた点等があれば、事務局のほうに少しご質問という形でいただければと考えますのでよろしくお願ひいたします。

---

### (3) リニア駅周辺整備基本設計の検討状況について

○大貝会長 それでは、続いて、リニア駅周辺整備基本設計の検討状況について事務局から説明をお願いいたします。

○米山リニア整備課長 飯田市リニア整備課の米山でございます。よろしくお願ひいたします。

私の方から (3)のリニア駅周辺整備基本設計の検討状況についてご説明申し上げます。

資料の7の関係でございますけれども、7-1ページからでございます。

今、ご覧いただいております7-1これが現状の計画案ということでございます。今週の16日、一昨日でございますけれども、駅周辺整備の計画を検討しております「リニア駅周辺整備デザイン会議」でご確認いただいたものでございます。

リニア駅周辺整備につきましては、平成27年の基本構想、それから平成29年の基本計画それぞれの基本理念、それから整備コンセプトに基づいて検討してきた現状でございます。

計画を見ていただきますと茶色の部分が広く広がっているというのが見えるかと思いますが、これが木組みの大屋根というものでございまして、信州伊那谷の森林資源を生かし、日本の伝統技術を生かした大屋根が森のように南北に展開し駅のシンボルとなる計画ということでございまして、その下の段の部分に横断図がございまして、こういった構造の盛り上げをつくっていくということでございまして、その資料の右側、中段のところに、イメージパースということで、木組みの構造で表現していきたいという計画でございます。

デザインの考え方でございますけれども、整備計画地の地形、あるいは履歴を生かし空間により、駅と風景、それから地域の暮らし、人々、それから現在と未来をつなぐということで、段丘地形やあるいは駅周辺のスケール感、周辺地域とつながる導線を広場に取り込んでリニア本線によりまして分断される地域、あるいは来訪者、これらをつなぐ場所をつくりだすといった考え方で、基本計画で決めました4つのコンセプト①の機能的でコンパクトな駅空間から④の地域と一体化した駅空間についてそれぞれどういった考え方であるか、こういったものを整理してございますのでご覧いただければと思います。

次の資料7-2をご覧いただきまして、左側の部分のところでございますが、ここに至るまでの、前年度から学識者の皆さんによる専門的な検討、それからデザイン会議での協議、それから市民の皆さんの参加によりましてワークショップ等を開催し、進めてまいりまして、これらのご意見を総合的にまとめてきた計画案が先ほどのものでございます。

それから今後の予定としましては、中段から下の部分、10月のデザイン会議以降でございますけれども、11月21日に予定しております「民間事業者との意見交換会」これにつきましては、予定しております魅力発信施設等の施設の運営についての意見交換会でございます。いわゆる運営に関しての官民連携の可能性について具体的に検討されている方々の民間事業者の皆さんとの意見やアイデアを伺う意見交換会を予定しております。詳細につきましては、市のホームページでご確認いただきたいと思います。

それから、12月2日に予定しております市民説明会でございますが、先ほどご説明申し上げました計画案について一般の方々に説明会を開いて、意見交換をしていきたいと考えております。

市民説明会の詳細につきましても、飯田市のホームページ等で発信する予定でございます

ので、ご承知おきをいただきたいと思います。

それから第5回のデザイン会議でございますけれども、一昨日の第4回のデザイン会議の内容、それから今後行われます市民説明会やワークショップを踏まえまして、最終的に基本設計の確定に向けて2月の中旬に予定しております第5回のデザイン会でございます。

これらの流れと平行しまして、資料右端の部分に都市計画決定ということで明記してございますけれども、次のページ、資料7-3をご覧くださいながらでございますけれども、これまでも関係機関との協議を行って来ているわけでございますが、現在の予定では南側の街区道路、黄色部分でございますけれども、これを都市計画道路として、それから南北の整備区域、黄緑色の部分でございますけれども、これを駅前広場として、今後パブリックコメント、あるいは縦覧を経た上で来年の2月に予定をしております都市計画決定ということで進めている状況であります。こういった形で進めてまいりたいと思いますので、ご承知おきいただきたいと思います。

以上、リニア駅周辺整備基本設計の検討状況についての説明でございます。

よろしく申し上げます。

○大貝会長 それではただいま説明がありましたリニア駅周辺整備基本設計の検討状況についてご質問ご意見等あればお願いしたいと思います。

いかがでしょうか。

○小林委員 このいろんな計画の中に、座光寺スマートインターチェンジ、それから道路等も含めて、いろんな樹木の植栽等があると思いますが、ぜひ地元の樹木を植栽していただきたいです。

いろんな園芸業者等にお願いすると、園芸的に見栄えのするもの、もしくは外部からこの地域にない樹木が植栽されるということがあるかと思うんですが、逆に徹底的に地元産の樹木を植えて、それをぜひ今回のリニア駅の計画の中でも売りの1つにしていきたい。

そんなような気がしております。ご検討をお願いいたします。

○米山リニア整備課長 ご提案ありがとうございます。

学識者専門委員会、あるいはデザイン会議の中でもそういったご意見をいただいております。樹種はもちろんでございますし、その施工についても「最後の最後に木を植えるというような形ではなく、先に樹種のほうも固定しながらやっていったほうがいいんだ」というようなご意見をいただいておりますので、いただきましたご意見、参考にさせていただいて今後努めてまいりたいと思います。

○大貝会長 いずれ年明けの審議会においては、最後のA3の7-3にありましたリニア駅前広場とリニア駅前線、この2点について都市計画決定をするということです。

一番気になるのは、駅前広場のデザイン、イメージが気になると思うんですが、これは、今現時点での案ということ。ワークショップ等を行い、市民の方の意見を入れながら、さっき言ったような樹木の話も含めて、こういう案が出てきたようです。

よろしいでしょうか。

(発言する者なし)

○大貝会長 あと予定の時間まで、5、6分になってきていますので、これについてもまた後でお気づきの点があれば、市のほうに問い合わせをしていただければと思いますので、よろしくをお願いします。

---

#### (4) 立地適正化計画の検討状況について（土地利用・景観部会）

○大貝会長 それでは、最後の協議・報告事項に入りたいと思います。最後が、立地適正化計画の検討状況についてです。また、事務局より時間のないようでありますので、できるだけ簡潔に説明をお願いいたします。

○岩崎 地域計画課の岩崎と申します。立地適正化計画の検討状況についての説明をさせていただきます。

最初に、資料8-1をご覧ください。

前回、6月29日に開催いたしました平成30年度第1回の本審議会におきまして、「立地適正化計画の基礎調査結果について」を報告事項として説明させていただきましたので、まずそれを簡単に振り返り、確認などをまいります。

まず、「関係する計画や他部局の関係政策等の整理」でございますが、飯田市では都市計画マスタープランを含む「飯田市土地利用基本方針」を定めております。

この土地利用基本方針は、飯田市全域の各地区の役割に応じ、拠点間が相互に連携する「拠点集約連携型都市構造の推進」を掲げているところでございます。具体的には「街」「里」「山」の暮らしに応じ、その地域の暮らしの姿を尊重するものでございます。

その上で、本計画は、市域全体の拠点集約連携型都市構造の推進を戦略として策定しつつ、リニア駅、すなわち広域交通拠点の設置に伴い、市内外の交流の増大が見込まれる飯田市の特殊事情を踏まえた拠点間機能の連携や、関係する計画等との整合に留意して計画を策定するという必要があると確認したところでございます。

次に、「都市構造の分析・課題抽出」でございますが、飯田市は多分に漏れず地方都市の典型の課題を有していることを確認いたしました。

なお、「拠点集約連携型都市構造の推進」として掲げておりますけれども、実際にはこれまで模式図のような形で示してきたのが現状でございます。地理的に反映した地図に表して確認することによりまして、都市構造上の拠点間機能補完の関係を見える化し、読み取ることができるといふ分析を確認したところでございます。

今後は計画の区域設定をしていくこととなりますが、その「区域設定の基本的な考え方」といたしましては、制度上、立地適正化計画制度は、都市計画区域内で具体的には用途地域内であることが条件となっております。

用途地域内といたしますと、すなわち「街」のゾーンに設定することが前提となりまして、

さらに、国の制度にある「居住誘導」といような用語をそのまま用いるのではなく、あくまでも「街」「里」「山」の暮らしを推進しつつ、「街」のゾーンにふさわしい都市機能の集積と住宅系市街地の形成について制度を活用していこうとする、そういった意図で策定するというものでございます。

2ページをご覧ください。

策定の経過といたしましては、2ページのとおりでございまして、前回、策定の手順・スケジュールとして確認させていただいたものと同様でございます。

※1にも表現してございますが「基礎調査の結果」は、本審議会の専門委員であります浅野委員、上原委員、長野県都市・まちづくり課の高倉企画幹にご参画いただきまして専門部会で先ほどの振り返りの内容のとおり確認をしているものでございまして、本審議会でも共有をさせていただいている課題だという認識でございます。

続いて、※2にありますように、次の段階として、計画案を作成する作業に取りかかっております。すでに9月20日に専門部会で検討をしているところでございまして、本日の資料8-2を中心に協議しご意見等もいただいたところでございます。

さて、本日は、説明資料8-2の計画の素案となる実際の計画書の構成を前提としているものでございまして、資料8-2の表紙をおめくりいただきますと、目次の案がございまして、先程から申し上げておりますように、前回までに策定手順としては「都市の現状・課題」までは共有されているという前提でございまして、本日は、計画書の構成上の「立地適正化の方針」と「区域の設定」の項目についてご報告させていただくものでございます。

それでは、早速ではございますが、資料に基づきまして説明をさせていただきます。説明者を交替して説明いたします。

よろしく願いいたします。

○野村総合研究所 野村総合研究所の小林と申します。

資料8-2の7ページ・8ページ、開いていただけますでしょうか。

こちらが、飯田市の土地利用基本方針で固められている拠点でございます。今回、立地適正化計画を作成するに当たって、既存の計画をここでコントロールするというのが前提になります。拠点をどのように立地適正化計画の中に位置付けていくのかというのがポイントになります。

拠点としては中心拠点、いわゆる中心市街地なり周辺の広域交通拠点、地域の中心となる地域拠点、交流拠点というものがございます。

様々な拠点等についていろいろ議論してきまして、今のところ掲げておりますのが、17、18ページでございます。

これが今回の計画の大きな考え方になります。

1点目、飯田市のシンボルである中心市街地というものをできる限り活性化していきたいというのが、この計画の中でもうたっていきたいと考えています。つまり中心拠点の求心力

を高めるような都市機能を集積することをまず最優先で推進する必要があります。

2点目、リニア駅周辺、広域交通拠点に関しては、あくまで中心拠点を補完する機能の立地を推進します。つまり中心市街地を2つつくるのではなくて、あくまでも補完する存在であるという考え方に立っています。

3点目としまして、こうした拠点をモビリティ、交通で接続することによって山の暮らし、里の暮らしというものも利便性を高めていきます。

さらに4点目として、リニア開通の特殊事情というものを勘案する必要があるのではないのでしょうか。そういった意味で、中心市街地の空洞化を促進しないような計画にする必要があるというのが、次の19ページでございます。

国の制度の言い方ですと、都市機能誘導区域、居住誘導区域という言い方をしていますが、必ずしもその区域に住み替えてもらいたいわけではないという考え方に基きまして、飯田市の計画の中では、それぞれ都市機能集積区域、生活利便区域というような言い方をしてはどうかと思っています。

更に飯田市独自の考え方としまして、中心市街地へはリニア駅周辺だけでなく、地域の拠点も守っていききたいという意味で、地域機能集積区域としたいと思います。これは必ずしも国の制度でどうしても定めなさいと言われていたわけではないのですが、積極的に位置付けていく必要があると考えました。

ただ、地域機能集積区域については、今後、誘導区域に設定する予備区域、準備を検討する区域というような言い方にさせていただきます。

全体像を示しましたのが23ページでございます。いわゆる中心拠点と交流交通拠点に関しては、都市機能集積区域を定めまして、その周りにその集積区域を支えるような形で生活利便区域というものを設定します。

それ以外のコミュニティの中心となる地域拠点に関しては、それぞれの地域毎に地域機能集積区域というものを定めていくということでございます。

今後、具体的に区域をどういうふうに設定していくのかというのが26ページに示しております。

まず都市計画区域の中で、居住に適さないエリアというのが当然ございますので、そこを除いて考えます。その中で都市機能集積区域を定めて、周りに都市機能集積区域を支えるためにはどれくらいの人口が必要なのかということも鑑みまして、生活利便区域というのを定めていくという考え方です。

28ページになりますけれども、居住に適さないエリア、これは元々国の制度等である程度方針が出されています。例えば、災害の危険の高い区域であるとか、もしくは農業の営農を続けていくべき区域であるとか、工業専用区域、そういったものを除いていきます。

その除いた結果が、次の30ページでございます。

こういった色をつけてある区域というものが今回の検討エリアからまず除かれます。その

上で都市機能集積区域をどう定めていくのかというところですが、51 ページに飛んでいただけますでしょうか。

こちらにもいろいろな考え方がございますが、まず素案としまして中心拠点に関しては、中心市街地活性化基本計画の区域、さらにリニア駅に関しては、今まさに議論されているリニア駅周辺整備予定区域というものが、いわゆる国でいうところの都市機能誘導区域に相当します。

国の考え方として、用途地域の面積の中で1割に抑えるべきだという考え方が示されております。

この地域を合計すると用途地域の約7～8%ということで、国のコンパクトシティの考え方にも沿うようなものになっております。

生活利便区域というのをどのように考えるかというところ、62 ページでございます。こちらは里の、街の暮らしをするに当たって、利便性の高い区域をどのように考えていくかということでございます。

今のところの案は、先ほど申し上げた都市機能集積区域に歩いて行ける範囲ということで、周辺の境界から300mの範囲、さらに都市機能集積区域に基幹的バス路線や鉄道でアクセスできるということで、バス停や駅周辺で300mないし500mを設定します。つまり、公共交通、徒歩で利便性のある暮らしができる生活を守っていこうという感覚です。

70 ページに地域機能集積区域ということで地域拠点周辺についてどのように位置付けるかということがございますけれど、飯田市でいえば、やはりコミュニティや自治活動が非常に盛んであるということを尊重しまして、自治振興センターないし公民館を中心とするような範囲についても、生活に必要な機能を集めていく区域だという考え方を示めそうと考えております。

最後に82 ページ、今後、詰めていかなければならないこととしまして、それぞれの区域にどのような施設や機能を立地させるべきなのかを考えてまいります。

中心拠点に関しては、飯田市の街の中心として高度な都市機能を支えるように。交流交通拠点に関しては、飯田市ないし南信州エリアの玄関口として中心拠点への人の流れをつくり出すために必要な機能というものを考えていきます。

今のところは、交通や魅力発信、その他交流といったものが既存の考え方として計画等にも示されておりますし、例えば、近くにある旧飯田工業高校、智の拠点との連携等、こういったリニアの特性を鑑みて今後、具体的な施設や機能というものを考えていきます。

駆け足でございますけれども以上でございます。

○大貝会長 簡潔に説明していただきありがとうございます。

基本的に、前回報告いただいた現況の話と、計画の策定に当たっての基本的な考え方、そしてその区域設定の考え方について説明をいただきました。

何かお気づきの点等あればご質問ご意見いただければと思います。



何か、ご質問ご意見ありますでしょうか。

○野崎委員 7番、野崎です。今の説明の中に、コンパクトシティという言葉が出ていましたけれど、国はコンパクトシティを推進していると思いますが、国の政策に乗かって都市計画を考えていくのか、それとも飯田市は、独自の方向で新しい都市計画を考えていくのか教えていただきたいです。

○遠山地域計画課長 今回の立地適正化計画を立てていくに当たりまして、飯田市拠点集約連携型都市構想を推進していくということで国の立地適正化制度に乗ることを決めました。中心拠点やリニア駅周辺の広域交流拠点が、交流拠点が、地域拠点があるという、土地利用基本方針に掲げる飯田市の都市構想をしっかりと明確化し推進するという考え方で国の今の政策でございますところの立地適正化計画を導入し、計画を進めていくという流れでございますので、飯田市の考え方で進めるとしているものでございます。

○大貝会長 私が知る限り、ほとんどの市、町は立地適正化計画という名称で全部計画をつくっています。飯田市が目指すこの拠点集約連携型都市構想推進戦略というものを表に出してやっている、そういう独自の考え方を前面に出したような計画はあまり聞いていませんので、そういう意味ではかなり飯田の都市計画に対する考え方が前面に出たような計画になっていると思います。

何かその他ご質問ご意見はありますか。

○鈴木専門委員 鈴木でございます。

この資料は、厚くてなかなか詳しく見れないのですが、今回、気になったところは、4ページ目の「主要課題」あとは18ページ目の「シームレスにつなぐモビリティの利便性」というようなキーワードです。この背景の中にモビリティ革命と言われているようなことに対して、どういう形で取り組んでいくべきかという要素を入れていただきたいと思います。

○大貝会長 今後のモビリティ革命という視点も取り込んだ形ということです。

○高瀬委員 今に関連してですが、例えば生活利便区域を設定している交通圏域で基幹バス路線のバス停徒歩300m以内は、バスありきの計画であり、逆におかしい気がします。

立地適正化計画を定め、そこで組織ができあがっていく過程で、需要が起こってきてバスをとということになると思います。先にバスがあるということで定めると、バスを使わなくなり、その路線がなくなった場合、利便性が下がるという話になると思います。

以前からあったコンパクトシティで、地域から人が移ってこないという状況のときに、今度は公共交通でいいじゃないかという安易な発想からコンパクト&ネットワークという形にしているんですけれども、立地適正化計画を立てる人たちは、どちらかというところ公共交通が前提の考え方になっているのがおかしいと思います。

○大貝会長 重要な視点だと思います。土地利用と交通政策と言いますか。公共交通政策その辺りからうまくリンクして進んでいかないと、うまくいかないと思います。

市からコメントはありますか。

○小平建設部長 今のご発言ありがたく頂戴します。9月に行われた専門部会にもそのような指摘をいただいておりますので、今あるバス路線ということではなくて、残さなければならぬ公共交通の路線がどうなのかというような視点も必要だと思っています。検討をし、進めていきたいと考えております。

○大貝会長 ご意見をいただいたということであります。今後の計画に反映させていただきたいと思えます。

その他、ご意見あるいはご質問はありますか。

(発言する者なし)

○大貝会長 今日は議題が大変多くありまして、時間がオーバーしてしまいましたが、最後の立地適正化計画についても大変重要なテーマでありますので、いずれこちらについても本審議会にお諮りすることになるかと思えます。

終わった後また何かご覧いただいて気づいた点等があれば事務局のほうにお問い合わせいただければと思えますのでよろしくお願ひいたします。

それでは、以上を持ちまして協議・報告事項については、すべて終了いたします。

その他、委員の皆様から何かございましたらお受けいたしますが、よろしいでしょうか。

○野崎委員 7番野崎です。今日、諮問を承認することになりましたが、先ほど都市計画道路座光寺上郷線に関して市民から反対意見とはいわなくても問題を提起されたときに、審議会に踏み上げてしっかりと議論するシステムをつくったほうがいいのではないかと思います。

○大貝会長 その点に関しては、今日、資料の準備もなかったもので、どういう形でこの場でお諮りするか、事務局と打ち合わせをさせていただいて、今後反映させたいと思えますので、よろしくお願ひします。

それではその他、特になければ事務局のほうにお返しします。

よろしくお願ひします。

○近藤 ありがとうございます。

## 6. その他

---

○近藤 それでは、リニア推進部長からお話があります。

○北沢リニア推進部長 リニア推進部長の北沢と申しますが、1つご案内をさせていただきます。

本日、委員の皆様には青色の「リニア・モビリティ革命と都市・地域フォーラム in 飯田」表記をしております案内のチラシを配布していただいております。

先ほど鈴木専門委員から触れていただきましたけれども、10月24日に開催をされるフォーラム並びに伊那谷自治体会議におきましてぜひ皆様方にも足を運んでいただきたいと思えます。ましてご案内をさせていただきます。

元々、このフォーラムは、一般社団法人エコまちフォーラム、一般財団法人国土計画協会が中心となりまして、座長として早稲田大学 伊東 滋先生ということで、昨年度からこれま

でに4回ほど東京で開催をされております。

ゼネコンまた総研系のシンクタンク、ディベロッパー関係、その他民間の方を中心にしまして加えてリニア駅設置予定の県、市といった自治体が参加いたしております。

記述されておりますように、研究テーマとしては、リニア時代の新たなモビリティの可能性とそれを迎え入れる都市政策のあり方というように言えるかと思っております。

当初から地方での開催計画をいただいてきておりましたが、フォーラムと長野県にご協力をいただいたことによりまして、初めての地方開催として飯田市で行われることになりました。

今回、飯田市でのフォーラムとしましては、自動運転に関する基調講演のほか、まちづくり、また二次交通と観光振興といったテーマとする部会を構成いたしております。

伊那谷自治体会議を併せて開催をする予定であります。伊那谷自治体会議では知事を座長としてリニア駅を地域振興に活かそうという会議でございますけれども、二次交通も大きなテーマとして検討しているということで開催を計画いたしました。

チラシの下のほうに、申込みにつきまして、申込フォームへの記載という書き方もされておりますけれども、当日、そのまま足を運んで参加いただくことも可能でございますので、できる限り足を運んでいただきたいと思います。

○近藤 その他はこちらからございませんので、建設部長より一言ご挨拶申し上げます。

○小平建設部長 それでは、私から一言御礼を申し上げさせていただきます。本日は大変貴重なご審議をいただきまして大変ありがとうございました。

内容も会場も本当に窮屈な形でしたので、今後再度検討して、次回については、もう少し議論できるような形、それから内容についても、2月にもまだ重要な議題についてご審議いただく形になっておりますので、それまでの間にできればもう一度勉強会のような形でもう少しご理解いただくような機会、あるいは資料を配付させていただき、十分にご審議をいただけるよう考えてまいりたいと思っております。

2月の日程につきましては、未定でございますけれども、調整させていただき次第、ご連絡させていただきますので、ぜひご参加いただけますようよろしくお願いいたします。

リニア中央新幹線開通という計画を控えて、都市計画について重要な課題について今年度ご審議いただいているということでございますので、引き続き委員の皆様のご協力をお願い申し上げます。本日は大変ありがとうございました。

## 6. 閉 会

---

○近藤 これをもちまして飯田市土地利用計画審議会及び都市計画審議会を終了させていただきます。

大変、お疲れさまでした。

---

閉 会 16時 20分