

平成30年度

第1回飯田市土地利用計画審議会

第1回飯田市都市計画審議会

議 事 録

平成30年6月29日 14時00分～

飯田市役所 A棟第2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) 都市計画道路の変更について
 - (2) 用途地域の変更(白地地域の形態意匠制限の見直し)及び特別用途地区の変更について
- 6 報告事項
 - (1) リニア駅周辺・近郊の検討について
 - (2) 立地適正化計画の基礎調査結果について
- 7 その他
- 8 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、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いたします。

はじめに、資料の確認をさせていただきます。

本日の配布資料は、協議資料 1-1「飯田都市計画道路の変更（素案）」それから資料 1-2「都市計画道路の見直し計画の概要」、資料 1-3「都市計画道路の変更について（概要説明）」、資料 2-1～2-5「飯田都市計画用途地域の変更（素案）」、それから資料 3-1「リニア駅周辺・近郊の都市計画の見直し」、資料 3-2「都市計画道路、用途地域＋特別用途地区、地区計画の決定・変更に係る工程」、資料 4-1「立地適正化計画の基礎調査結果について」、それから資料 4-2「飯田市都市計画審議会条例施行規則の抜粋」、資料 4-3「平成 29 年度立地適正化計画基礎調査等支援業務報告書の概要版」、その他、本日の「会議次第」、「審議会委員等名簿」、「配置表」でございます。よろしくお願いいたします。

2. 新任委員紹介

○近藤 それでは、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方々をご紹介します。

まちづくり委員会から選出いただいております「水口芳昭」委員が改選に伴い交代されまして、「今牧英明」委員が推薦され任命することといたしました。飯伊森林組合から選出いただいております「橋川寛子」委員が交代され、「中山京子」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「中平浩文」委員、「山本智章」委員が異動に伴い交代され、「尾出 清」委員、「土屋智則」委員が推薦され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ので、今牧委員は 9 番、中山委員は 13 番、尾出委員は 23 番、土屋委員は 6 番になります。

また、任期は他の委員の皆様と同様、平成 31 年 12 月 14 日までとなりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

また、任命書の交付につきましては、既に委員の皆様の方の机の方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 それでははじめに、副市長からご挨拶申し上げます。

○佐藤副市長 皆さん、こんにちは。飯田市の副市長の佐藤でございます。

本日は市長が出張で不在でございますので、代わりまして一言ご挨拶を申し上げたいと思います。

本日は、第1回の飯田市土地利用計画審議会並びに都市計画審議会ということで、大変お忙しい中、委員の皆様にお集まりいただきましてありがとうございます。

また、それぞれの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。

また、先ほどご紹介させていただきました新たに委員になられました皆様方には、どうぞよろしくお願いいたしますと思います。

土地利用計画あるいは都市計画というのは、街の設計図にあたるもので、大変重要なものになります。これから飯田市は、9年後にはリニア中央新幹線が通り、また、三遠南信自動車道も通ってくるということで、大きな変化を迎えようとしていますけれども、そういった中でどういう街をつくっていくのか、これまで以上に大変重要になってくるということでもあります。どういった街の姿を思い描いてやっていくのかということところは、本当に実質的に議論を深めていかなければいけないと思うわけですが、審議会委員の皆さん、非常に偉い方々にお集まりいただいているということもあって、事務局からご報告をして、ご承認をいただくというような内容になってしまっていたと反省をしているところです。

今年度からご議論いただく内容につきましては、ぜひ忌憚のないご議論をいただければありがたいと思っております。事務局の方もあまり形式的にならないように、実質的な議論をしていただけるように、できるだけ心を砕いてまいりたいと思います。

今日、協議事項あるいは報告事項ということでご説明させていただく内容は、今年度秋あるいは今年度末に、都市計画決定をしていきたい内容についての現段階の考え方や、検討状況について、ご説明をさせていただいてご意見をいただくということでありますので、ぜひ思ったところを忌憚なくご意見をいただければ、本当にありがたいと思っております。

いずれにいたしましても、冒頭申し上げましたように、10年後の街の設計図を描いていく作業というのは本当に大事なところでございますので、どうか審議会委員の皆様方のそれぞれのお立場からの忌憚のないご意見をいただくようお願い申し上げます。私からのご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

○近藤 本日は、3番熊谷委員、6番土屋委員、14番村澤委員、16番井坪委員、18番三浦委員、19番湊委員、また鈴木専門委員から欠席のご連絡をいただいております。

なお、11番椎葉委員が欠席のため、菊池事業対策官が代理として出席いただいております。

(審議会の説明)

○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、両審議会につきまして、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、飯田市都市計画に関する案件について審議していただく審議会です。

両審議会は別の審議会ですが、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に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、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、両審議会で審議していただく内容が重複することもありますので、基本的に本日のように、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ので、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 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10名の皆様が、また、都市計画審議会委員24名のうち14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 会長の大貝です。皆さん、こんにちは。一言ご挨拶を簡単に申し上げたいと思います。

これまででもそうですが、審議会の委員の皆様におかれましては、本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、ご足労いただきまして、ほんとにありがとうございます。

また、先ほどご紹介がありましたけれども、本日より新たに審議会委員とされます皆様におかれまして、今後ともよろしくご協力をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

今日の議題については、次回に諮問を予定している案件について、皆様の忌憚のないご意見をいただきたいということでもあります。とはいえ、今日、用意されている案件というのは、都市計画道路の変更と用途地域の変更、その他立地適正化計画等の話ということで、先ほど副市長からも話がありましたように、今後20年余りで大きく飯田市の姿が変わっていく中で、飯田市のまちづくりの方向付けをしていくような重要な案件になるかと思っておりますので、皆様方、活発な意見交換ができたらと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

簡単ですけれども、私の方からの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した。

5. 協議事項

○近藤 それでは、次第に従いまして、協議事項に入らせていただきます。

なお、本日は、次回10月に予定しております土地利用計画審議会及び都市計画審議会への「諮問」案件についてご説明申し上げ、ご協議をいただきたいと考えておりますので、各委員の皆様にはご意見のほどをよろしくお願いいたします。

それでは、ここで副市長は公務の都合により退席させていただきます。

ご了承のほど、よろしくお願いいたします。

○佐藤副市長 よろしくよろしくお願いいたします。

(副市長退席)

○近藤 これ以降の進行につきましては、大貝会長にお願いしたと思っております。よろしくお願いいたします。

○大貝会長 それでは、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項の規定により公表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。

○大貝会長 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うことにしたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」との声あり)

○大貝会長 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併せて公表させていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、早速協議の方に移ってまいりたいと思っております。

(1) 都市計画道路の変更について

○大貝会長 協議事項の(1)都市計画道路の変更についてです。事務局からまず説明をお願いいたします。

○熊谷 地域計画課の熊谷と申します。

私から、都市計画道路の変更について、ご説明いたします。

先に、本日お配りしております資料につきまして、ご説明を申し上げます。

資料 1-1 は、都市計画の素案、資料 1-2 は、都市計画道路全体の見直し計画の概要をお示したものでございます。

本日の説明につきましては、これらをまとめております資料 1-3 を前方スクリーンにて説明させていただきますのでよろしくお願いいたします。

なお、現在、素案の閲覧などの手続きを進めさせていただいておりますが、その状況及び今後のスケジュールにつきましては、この後の協議事項(2)におきまして、まとめて説明させていただきますのでご了承ください。

まず、「都市計画道路の見直し方針」につきまして、確認をさせていただきたいと思っております。

この方針は、昨年度2回の本審議会におきましてご審議をいただきまして、本年1月1日に飯田市土地利用基本方針に位置づけをさせていただいたものでございます。

今回、協議をいただきます都市計画道路の変更、個別路線の都市計画手続きにつきましては、本方針に基づきまして進めさせていただいているものであることを、ご確認をいただきたいと存じます。

都市計画道路の見直し方針を図に記載したものが、前に映っているものでございます。

凡例といたしまして、黒で表示してありますのは、見直し対象外であります整備済、事業中の路線、青は、存続候補、緑は、変更候補、茶は、廃止候補または変更候補ということで、今後、引き続き協議をさせていただく路線、赤は、廃止候補、座光寺上郷地域にございます、ピンクの点線は新規路線として位置づけたものでございます。

今回、この方針に基づきまして、飯田市が変更いたします路線7路線、それから、長野県が変更する5路線につきまして、県と協力をいたしまして、同時に都市計画変更をさせていただくようにと考えております。

具体的な路線ですが、飯田市の決定の路線につきましては、伊賀良地区の時又中村線の一部、それから島垣外線の全線の廃止、それから鼎地区の鼎駅前線、それから飯田鼎線、切石西鼎線、中平西鼎線の合計4路線、一部橋南地区にもかかっておりますけれども、この4路線の廃止。それから松尾地区にあります中央通り線の終点部分の一部廃止を予定しております。

それから、長野県決定につきましては、リニア駅周辺に関係するところが多いですが、大門黒田線の新設変更、それから座光寺上郷線の新設、それから国道153号になりますが、都市計画道路の北方座光寺線の変更、県道の市場桜町線でございますが、東新町座光寺線の変

更、一部新設。それから鼎の法蔵寺のところでございますが、一部整備済の道路の変更ということで、県で決定を予定している路線でございます。

それでは、飯田市決定の路線の個別の変更案につきまして、具体的にご説明してまいります。

まず、中央通り線でございます。

飯田駅から国道 151 号を通りまして、松尾の卸売団地まで行く路線でございます。この路線は、昭和 24 年に計画決定を当初しておりまして、今回変更する箇所は、赤色の点線で囲った部分の 2 箇所でございます。

1 箇所目でございますけれども、先ほども少し触れさせていただきましたが、中平西鼎線、それから切石西鼎線という 2 路線の交差点の部分でございます。ここの交差点の隅切り部分について、中央通り線の方に不要な残存部分が存在しますので、こちらを外すように計画をしております。

それからもう一つ、卸売団地に行く部分の終点部分でございます。昭和 45 年に卸売団地の都市計画変更に合わせて変更、追加をした部分でございます。卸売団地から国道 153 号のバイパスへ、アクセスするということが計画をされたものでございますが、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おります。

また、現状の国道 153 号のバイパスへのアクセスにつきましては、市道それから県道の伊那生田飯田線、それから既存の国道 153 号を通じてアクセスできるということで、代替路が機能していることから、必要性が乏しいと判断をいたしまして、今回、赤色の点線で囲った部分を廃止するということが考えております。

次に、鼎駅前線でございます。

こちらは昭和 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。併せて、鼎の駅前には駅前の広場も計画決定をしております。

今般、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、機能が喪失していること、また、同時に廃止を目指しております、切石西鼎線、それから中平西鼎線と接続をしているところでございますが、これら 2 路線の方も廃止をさせていただくということで、都市計画道路網としての連続性も喪失することから、今回、駅前広場を含め、全線を廃止したいとするものでございます。

続きまして、伊賀良の島垣外線でございます。

本路線は、大瀬木の増泉寺の周辺を起点といたしまして、都市計画道路の知久町中村線と運動公園通りの三日市場の交差点を結ぶ路線として、昭和 42 年に計画決定をした路線でございます。

計画当初は、起点の増泉寺の部分、ここに国道 153 号のバイパスを造るというような計画がございまして、計画予定の国道 153 号バイパスから運動公園通りを結ぶ路線ということで、計画がされたものでございます。

また、高度成長期の人口増加、飯田市街地の南西部の発展を見込んで計画を併せてされたものでございます。しかしながら、当時のバイパス計画というものが、今現在はなくなっており、現在では、その市街地の拡大への対応という役割、機能といったものも喪失をしています。

さらに、並行して走っております、都市計画道路熊野殿岡線。それから都市計画道路時又中村線が、国道 153 号と運動公園通りを結ぶ路線となっております。これらが代替路として活用できるということから、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。

続きまして、時又中村線でございます。

本路線は、旭ヶ丘中学校の周辺を起点といたしまして、下中村の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ございます。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。

先ほどの島垣外線と同様に、計画当初は、こちらの起点部分に国道 153 号バイパスの整備計画がありまして、そこから運動公園通りまでを結び、高度成長期の人口増加、市街地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。

同様に、当時のバイパス計画がなくなり、起点部分から国道 153 号までの区間につきましては、特に必要性が乏しく、さらに、代替路として、飯田市道の 2 級市道であります鳩打線がございますことから、この区間について、廃止をさせていただくものでございます。

次に、飯田県線でございます。

こちらは、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八幡神社付近を起点としまして、国道 256 号の合同庁舎前の交差点付近を終点とする路線でございます。

計画当初は、高度成長期の人口増加に対応し、特に鼎地区の市街地拡大を見込み、計画したものでございます。

区間の 1、それから区間の 4 という部分につきましては、高低差やそれから鉄道との交差等ございまして、地域の実情を考えますと、道路構造を技術的基準に適合されるのが非常に困難な区間となっております。

また、区間の 3 につきましては、同時に廃止を目指しております、切石西鼎線、それから中平西鼎線と接続をしておりますが、これらの 2 路線の廃止によりまして、道路網としての連続性が喪失する区間となります。

また、区間の 5 につきましては、現道が存在しまして、こちらで代替が可能であるということ、それからその先の区間の 6 につきましては、代替路となります 1 級市道の吉政一色線というものがあります。

また、路線全体として、計画当初に想定しておりました、人口増加への対応という役割も喪失をしまっていることから、今回、全線にわたりまして廃止をするものでございます。

次に、切石西鼎線でございます。

こちらの路線は、昭和 36 年、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、代替路として機能をするとところで、今回は必要性に乏しいという判断をさせていただきます、全線を廃止するものでございます。

最後に、中平西鼎線でございます。

この路線は、昭和 22 年、飯田大火の後、昭和 25 年に、防災的見地を踏まえつつ、火災復興事業の計画と一体的に計画決定された路線でございます。

今の路線につきましては、計画幅員が 8 m となっておりますが、現道がほぼ 2 車線相当の幅員がある概成済みの道路となっているほか、都市計画道路下山妙琴原線が、先ほどの切石西鼎線同様、代替路として機能するということを考えまして、必要性に乏しく、今回、こちらにも全線にわたり廃止をするものでございます。

以上が都市計画道路の変更案でございます。成案の作成に向けまして、ご協議のほどよろしくお願いいたします。

○大貝会長 ありがとうございます。

今、都市計画道路の変更について、説明がありました。

まず、皆様から、今の説明に対してご質問等があれば、ご質問をいただいて、その後、この都市計画道路の変更についてのご意見を伺いたいと思います。

まず、ご質問があればご発言をお願いしたいと思います。

発言にあたっては、氏名を告げてから発言をお願いします。

いかがでしょうか。

今年の 1 月に、この都市計画道路の変更の方針については、この審議会でお認めをいただいて、今日は次回の審議会で、都市計画道路の変更について諮問をしていくための勉強会という位置づけになりますので、自由にご発言いただいてもいいかと思えます。

○野崎委員 7 番、野崎と申します。私は、去年から審議会委員に任命されているので過去のことはわからないため、非常にシンプルな疑問ですが、昭和 25 年や昭和 36 年に都市計画決定されたものを、60 年、70 年ぐらい経って、初めて都市計画の変更をするといういきさつを教えてくださいたいです。

○遠山課長 都市計画の見直しが 50 年くらい経った今なのかということでございますけれども、都市計画というものが、基本的に 20 年先という将来像を描いているという理由から、都市計画の見直しにあたっては慎重な姿勢で取り組んできたところでございます。

例えば、廃止候補の 4 路線がある鼎地区でも、見直しのご要望をいただいております。しかし、ここに課題があるから、ここだけを変えることが難しいという状況の中で、総合的な見直しが必須でありました。そういう状況の中、県で都市計画道路の見直し指針が発表されたため、総合的な見直しを進めてまいりました。

都市計画道路の見直しのやり方は、資料 1-2 にもあるとおり、土地利用基本方針、いわゆ

る都市マスタープランへ都市計画道路の変更を位置づけさせていただき段階で、資料 1-2 の下段に、見直し手法がございますけれど、客観的に、必要性、代替性、実現性を総合評価いたしまして、都市計画道路の見直しをしてきました。

国道 153 号バイパス、都市計画道路羽場大瀬木線、主要地方道飯島飯田線の整備、また、リニア中央新幹線事業に絡んで、座光寺上郷道路という環状線の全体像が見えてきました。県や関係機関との協議も整い総合的見直しをし、都市計画道路の計画変更というような段取りになったという状況でございます。お願いいたします。

○大貝会長 今のような説明でよろしいでしょうか。

飯田市の場合は昭和 60 年代くらいから人口が減り始めていますが、飯田市だけではなく、日本全体で人口が減っていく中で、国が一定のガイドラインを作って、それぞれの自治体に対して都市計画道路の見直しをかけるように指示がありました。

ほとんどの自治体で、都市計画道路の見直しを既に行っています。豊橋市も浜松市も、それ以外の 10 万規模の自治体においても、都市計画道路の見直しを行って、整備する意味がなくなっている、あるいは整備しなくても、ここに防災上、あるいは都市機能上特に問題のない路線については、計画を廃止するという方向で、見直しが進んできています。

都市計画道路の見直しという大きな流れの中で、飯田の場合は、リニア中央新幹線が通るといふこともあります。リニア駅周辺は、県決定という話になるので、市決定ではないといふことですが、そういったことで今回、都市計画道路の見直し方針を定めて取り組もうとしていると、私自身は理解しています。

よろしいですか。

○野崎委員 今、昭和 60 年代から飯田市は人口減少が起こっているということをおっしゃっていました。今回の見直しの理由が、人口減少と出てきましたけれど、それは 30 年ぐらい前に起こっていて、30 年前に考えないといけなかった問題を、ずっと市では、特に検討してこなかった、そういうつけが回ってきたとも受け取れるのですが、その辺りはどうなんでしょうか。

○大貝会長 どうですか。

○小平部長 つけが回ってきたといえますか、見直すタイミングがそれぞれの時期にあったかとは思いますが、飯田市全体を見直す時期が、今回が一番いい時期になったと理解いただければ幸いです。一路線ずつの議論は、それぞれ行ってきました。一路線だけを見直すといふ検討もしてきたのですが、ここにきて、機が熟したといふご理解をいただければと思います。

○平沢委員 4 番、平沢でございます。

基本的には都市計画決定するのに百年の計で行っているため、廃止されようとする都市計画道路内についても、規制がかかってきています。国の方針で、簡単には直せないというのが、現実的な話です。長野県の場合は、都市計画決定された延長に比べて、施工されている改良率というのは、数年前は下から 2 番目という状況でした。不要なものまで計画していた

というのが現実です。

見直しする中で非常に気になるのは、鼎地区に廃止部分がたくさんあることです。この廃止する部分には60年、70年という長い間規制がかかってきました。なので、規制に対する住民の皆様への丁寧な説明や全部廃止するのではなくて、見直しして一本に統一することも一つの案ではないかと思いますが、この将来の飯田市の都市計画を考えた中で、今回、廃止した方がいいと納得できるような議論をしていただければと思います。よろしくお願いいたします。

○大貝会長 地元の皆さんにも説明に入っている段階ですか。

○遠山課長 しっかりと説明もさせていただいております。基本的に、4路線ございますけれども、一番は下山妙琴原線が代替路線として、整ったところが非常に大きいところでございます。

また、中平西鼎線につきましては、8mの計画幅員ですが、現道は7mということで整備されています。今回、計画は廃止をいたしますけれども、市道として機能を果たしているという解釈の中で、地元からの要望等とも踏まえて、今回の方針を出してきたという流れでございます。お願いいたします。

○大貝会長 一度決定したので、決定を覆すのは簡単ではありません。先ほどご発言があったように、都市計画というのは百年の計と申しますか、相当な長期の見通しを持ちながら行います。しかし、世の中は変化が激しい時代に入っていて、それを見直すには、合理的だろうという判断の下で、行われているということだと思います。

そのほか何かご質問、今のような根本的な問題、ご質問でも構いませんし、ご意見だけでもいいんですが、いかがでしょうか。

(発言する者なし)

○大貝会長 特にないようでしたら、この都市計画道路の見直しについては、この辺にしておきまして、次回の審議会までまだ時間がありますし、もし何か疑問な点、何か質問してみたい点等あれば、この後終了後でも構いませんし、後日でも構いませんので、事務局の方に問い合わせさせていただければと思います。よろしくお願いいたします。

(2) 用途地域の変更（白地地域の形態意匠制限の見直し）及び特別用途地区の変更について

○大貝会長 それでは続きまして、まだ本日、協議事項があと1つと報告事項がありますので、先に進めさせていただきます。

協議事項の2番目で、用途地域の変更（白地地域の形態意匠制限の見直し）及び特別用途地区の変更について、事務局より説明をお願いいたします。

○手塚 建設部地域計画課の手塚と申します。

私の方から、協議事項(2)用途地域の変更（白地地域の形態意匠制限の見直し）及び特別用途地区の変更についての説明をさせていただきます。

本日お配りしております、協議資料 2-2 から 2-5 をスライドに映してご説明をさせていただきます。

今回、用途地域等の変更を予定しているものにつきましては、大きく分けて「リニア駅周辺整備」に伴うもの、そして先ほどご説明がありました「都市計画道路の廃止・変更」に伴うものの 2 つがございます。

「リニア駅周辺整備」に伴うものというのは、リニア駅の駅前広場として交通広場、駐車場、魅力発信施設及び交流施設等の配置する計画の整備地区、そして地域との協議を十分重ね、民間活力も想定しながら土地利用を行う重点協議区域におきまして、駅前広場等にふさわしい用途地域を指定するものです。

「都市計画道路の廃止・変更」に伴うものというのは、用途地域の区域境界が、都市計画道路の幅員線、またはそこから何メートルといった基準で設定されていたものが、その基準となる都市計画道路が変更のあった際に、用途地域の区域境界も同時に変更になるという考え方によるものです。

それでは、変更箇所の詳細について、説明をさせていただきます。

スライド及び資料 2-2 をご覧ください。

今回の変更の総括図となっております。

「リニア駅周辺整備」に伴う変更は、上郷及び座光寺の一部、そして「都市計画道路の廃止・変更」に伴う変更は、同じく上郷地区、そして橋南地区、鼎地区で 3 箇所、そして伊賀良地区がございます。

個別に詳細を説明いたします。

資料 2-3 またはスライドをご覧ください。

こちら、赤枠で囲われている箇所が、今回の変更予定箇所となります。

変更予定の用途地域を表した色が表示されております。

はじめに上郷、座光寺地区ですが、「リニア駅設置予定地及び駅周辺整備」に伴い、(1) -1 のピンクに塗られている部分ですが、準工業地域から近隣商業地域へ、そして (2)、こちらは国道 153 号・座光寺上郷線・東新町座光寺線に囲まれている範囲ですが、無指定白地から同じく近隣商業地域へととなります。

また、(1) -1 については、準工業地域が外れると同時に、特別用途地区（大規模集客施設制限地区）も外れることとなります。

続きまして、国道 153 号沿道区域として準工業地域が指定されておりますが、国道 153 号の拡幅に伴いまして、その区域が拡大し、(2) -1 の部分が、無指定白地から準工業地域、そして (2) -2-①及び (2) -2-②の部分が、第一種住居地域から同じく準工業地域へ変更となります。

なお、準工業地域を指定する区域に関しましては、同時に特別用途地区（大規模集客施設制限地区）が指定されることとなります。

続きまして、東新町座光寺線の線形変更に伴い、(2) -3 の部分が、第一種住居地域から第二種住居地域へ、そして (2) -4-①、(2) -4-②、こちらは上郷の鶏足院の東になりますが、これらが第二種住居地域から第一種住居地域へと変更になります。

また、(2) -5 の部分が、無指定白地から準工業地域へ変更となります。こちらにつきましても、同時に特別用途地区が指定されます。

続きまして、橋南地区、そして鼎地区の説明に移ります。

資料 2-4 またはスライドをご覧ください。

はじめに橋南からご説明いたしますと、(3) ハローワークの裏手の部分ですが、都市計画道路飯田県線の廃止に伴いまして、今まで都市計画道路の境を用途の境として設定したものを、現状の筆境・または地区境へと設定し直すことにより、第一種住居地域、第二種住居地域の一部が入れ替わる形となります。

同じく飯田県線の廃止に伴いまして、鼎地区 (4) の部分、鼎小学校前の交差点から松川までの区域になりますが、近隣商業地域が減少し、第一種住居地域へ変更になります。これは、元々都市計画道路の計画幅員から、左右 25m を近隣商業地域として指定したものを、都市計画道路の廃止により、現在より幅員が狭い現道から左右 25m に指定し直すことにより、その幅員の減少分がそのまま近隣商業地域の減少分になるという考え方です。

次に (5) にまいります。こちらは鼎中学校の南にありました第一種低層住居専用地域が、第一種住居地域へと変更になります。こちらも飯田県線の廃止に伴い、用途の境を現状の筆境に設定し直したことによるものです。

次に (6) へまいります。鼎の西友の北の部分になりますが、都市計画道路中平西県線の廃止に伴い、近隣商業地域の一部が第二種住居地域へ変更となります。

続きまして、伊賀良地区の説明に移ります。

資料 2-5 またはスライドをご覧ください。

こちらは飯田インターの南、国道 153 号と中央道の間、大瀬木地区となります。

はじめに、(7) -1 の部分ですが、都市計画道路島垣外線の計画幅員から 25m までを用途の境として設定していたものを、道路の廃止に伴いまして、さらに北を流れる新川を境として設定し直し、第一種中高層住居専用地域から第一種住居地域へ変更になります。

また、島垣外線の南側につきましては、現道を用途の境として設定し直すことにより、(7) -2 が第一種住居地域から、そして (7) -3 が第二種住居地域から、それぞれが無指定白地への変更となります。

なお、無指定白地となった部分につきましては、建築形態意匠の制限を行うことにより、適切な土地利用への誘導を行うこととしております。これにつきましては、周辺地域との整合を図るため、隣接する白地地域と同様の制限を予定しております。

最後に、都市計画変更のスケジュールについて説明をさせていただきます。

こちらは、本日の資料にはお付けしておりませんが、協議資料 2-1 と 4 ページ、5 ページ

にも、これまでの経過等記載してございますので、ご確認をお願いいたします。

こちらにつきましては、先ほど説明がありました市決定、県決定の都市計画道路の変更、そして今ご説明いたしました用途地域の変更を併せて進めております。

6月22日、6月25日に、それぞれ上郷会場、座光寺会場にて住民説明会を行いました。こちらはどなたでもお越しいただける説明会として開催いたしました。

また、素案の閲覧を6月22日から7月13日まで行っており、公述申出書の提出締切りが7月6日までとなっております。公述申出書の提出がありましたら、7月14日に公聴会の開催を予定しております。

また、パブリックコメントも6月22日より行っておりまして、7月23日までとなっております。

今後の予定といたしまして、計画案の縦覧を9月、市都市計画審議会を10月、県都市計画審議会を11月に行いまして、12月の都市計画決定を予定しております。

以上で説明を終わります。

ご協議のほど、よろしくお願いいたします。

○大貝会長 ありがとうございます。

それでは、早速ですけれども、ご質問、ご意見等があればお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

大きくは、リニア駅の周辺整備に絡む見直し、もう一つは、都市計画道路の変更に伴うもので、線形が若干変わることによる修正、根本的なところは何も変わらず、今までの用途地域の指定そのものが大きく変わるわけではなくて、微修正というものだと理解しましたが、何かご質問があれば。

(発言する者なし)

○大貝会長 私から参考に、この住民説明会はどのくらいの方が出席されて、どんな質問がありましたか。

いずれにしろ、審議会では何か報告があると思いますけれども、お願いします。

○松平 地域計画課土地利用計画係長の松平です。よろしくお願いいたします。

資料2-1の中の4ページ・5ページをお開きいただければと思います。都市計画道路の関係、それから用途地域の関係が非常に関連しておりますので、一緒に説明会を行っているというような状況でございます。

大貝会長からお話がありましたように、どういった方が参加されていて、どういったご意見をいただいたかということでございますが、人数的には2会場とも、概ね20人から30人くらいの参加者だったと思います。

ご質問の内容としましては、道路に関しては、税金の関係はどうか。なぜ都市計画道路として決定するのか、道路改良で行う部分との違いがわかりづらいというようなお話もいただいております。

今回の用途地域の変更にしましては、お話がありましたように、リニア中央新幹線に関連するところの整備をさせていただくエリアをメインに指定をさせていただくものと、都市計画道路の変更に付随して変更させていただく内容でございますので、特段それに対するご意見はなかったということでございます。よろしくお願いたします。

○大貝会長 わかりました。ありがとうございました。

何かそのほかにご質問、ご意見があればお願いします。

○平沢委員 4番の平沢ですけれども、今、上郷地区の用途指定を行っているが、座光寺地区は、載っておりませんが、どんなふうを考えているか説明いただければと思います。

○大貝会長 よろしいですか。事務局からお願いします。

○松平 今のご質問は、座光寺地区の皆様がどういうふうな用途地域について考えているのかということによろしいでしょうか。

○平沢委員 座光寺地区では用途指定を行わないのかということですか。

○松平 資料の方をご覧いただきたいと思います。資料2-3で、座光寺の部分で、用途地域の指定がされる部分というのは、土曾川の部分になりまして、座光寺と上郷の境でございます。このエリアが用途に指定されるという内容が、この都市計画の説明の内容でございます。

今お話があったのは、その周りも含めてということによろしいでしょうか。

○平沢委員 その北側のエリアについてです。

○松平 北側のエリアのことですね。後ほど、報告事項の方で、今の検討状況等についてはお話しさせていただきます。申し訳ございません。よろしくお願いたします。

○大貝会長 では、後ほど説明させていただきます。

そのほかこの用途地域の変更について、何かご質問、ご意見はありますか。

(発言する者なし)

○大貝会長 よろしいでしょうか。では、特になければ、さらに先に進みたいと思います。ありがとうございました。

6. 報告事項

○大貝会長 次が報告事項になります。

こちらの方に、今ご質問のあった話も含まれてくると思っております。

(1) リニア駅周辺・近郊の検討について

○大貝会長 最初に、報告事項の(1)で、リニア駅周辺・近郊の検討について、これを事務局より説明をお願いいたします。

○丸山 地域計画課の丸山と申します。

私から資料3-1及び3-2に基づいて、リニア駅周辺・近郊の検討について、ご報告いたします。

まず、資料 3-1 をご覧ください。

初めてこの図を見る方が多いかと思しますので、まず、この図について簡単に説明いたします。

この図では、リニア駅周辺とその近郊の都市計画の見直しを、①番～⑦番の区域に分けて一括で表しております。先ほど協議事項で説明のあった用途地域及び特別用途地区の変更についても、①番及び②番として整理していますので、私からは主に③番～⑦番について説明を申し上げたいと思います。

図の凡例といたしまして、中央の「リニア駅」と書いてあります赤い枠が、リニア駅周辺整備の区域とその南側の重点協議区域です。その周囲にある赤色の丸の点線が、リニア駅から半径 500m の範囲で、徒歩で駅にアクセスできる圏内を表しています。

図の左下の方にはカラフルな色分けがされていると思いますが、こちらは都市計画法上で建築物の用途を制限している用途地域という地域で、この図にあるものと、紫色が工業系、ピンク色が商業系、あるいは緑や黄色は色によって具体的な制限の内容は変わってくるのですが、いわゆる住居系で、大きな店舗、工場は建てられない用途の地域が定められている区域でございます。

図の右側あるいは左側には、用途地域とは別に幅広く青色の区域が見られますが、これは農振農用地で、生産性が高く、当面の間、確保すべき農地として農振法及び農地法で厳しく転用について制限されています。もしこの土地を宅地ですとか、住宅を建てたり店舗を建てたり、農業以外の目的へ転用する場合、農振農用地域から除外するという手続きが必要になりますが、除外するには、やむを得ずこの土地を転用しなければならないという相当な理由が必要になってくる区域でございます。

その他の白い部分は、用途地域でも農振農用地でもないところで、基本的に様々な種類の建物を建てることのできる、いわゆる白地地域というものです。図の中に③番、④番、⑤番として、区域の範囲がわかりやすいように、この図では薄いオレンジ色、橙色や青色を塗っていますが、現状はこの奥、塗っている後ろ側にも白地地域が多く含まれているという状況でございます。

③番、④番、⑤番の区域は、リニア駅の近郊で非常にポテンシャルの高い土地でございますが、特に用途地域などの規制がなく、開発が誘発される可能性があるため、何らかのルールづくりが必要であると考えられている区域です。

そこで、これらの区域を現状の地形地物等で③番、④番、⑤番のように分け、建物の用途、高さなどを制限することが必要な区域として設定したところでございます。

次に、この区域のルールづくりにおける手法についてですが、まず、①番のリニア駅周辺や②番の国道 153 号の沿道などのように、他の区域と同様に用途地域を定めるという方法が、一番わかりやすい手法であると考えられます。用途地域を定めるにあたっては、手続き上、まず、5 地域調整といたしまして、農林漁業との調整が必要となってきます。

この区域の場合、保安林などはないので林業や漁業には影響がないと思われます。図の③番、北条・丹保地区と⑤番のうちの国道の東側に共和地区という地区がございますが、この中に青色の農振農用地域が含まれていることがわかると思います。

用途地域は、農振農用地域には重ねて定めることができないこととなっておりますので、用途地域を定める場合は、まずこの区域を農振農用地域から除外するという必要が出てきます。これだけの面積を一体的に除外するためには、農振農用地域の整備計画の総合見直しが必要となります。この手続きにある程度の時間がかかることや、この区域は代替地の候補地も含んでいますので、その整備の時期が迫っている状況において、総合見直しが時間的に困難であるという状況もあります。

また、代替地に協力していただける地権者の方々の意向として、農地を残したいという営農希望者がいらっしゃる場合もありまして、用途地域が定められることで営農環境に影響が出る可能性がございます。

他の区域と同様に、用途地域を定めるという手法がわかりやすいのですが、以上のような理由から、現時点ではそれが難しい状況であると言えます。

そこで、用途地域以外にも都市計画法や景観法に基づいた様々なルールづくりの手法がある中で、これらの区域については、地区計画という都市計画法上の手法を検討しています。

地区計画は、建築物等の用途の制限に加え、高さや最低敷地面積の制限、景観上の制限など細やかな対応が可能で、用途地域が定められていない白地地域や、農振農用地域にも指定することが可能となっております。

このように③番、④番、⑤番の区域には、まずは地区計画により土地利用と景観のあり方のルールづくりの検討を進め、5 地域調整、農林漁業との調整ができたところで、将来的に順次「用途地域」を定めていくこととしています。

続きまして、現在検討しているこの地区計画の内容について、ご説明いたします。

ひとえに土地利用や景観のルールづくりと言いましても、例えば店舗や自動車販売店が立ち並んでいる国道沿道と、そこからさらに東側や西側、裏に入っていく土地の使い方が同じかという、やはりそうではありません。③番、④番、⑤番の区域をさらに青とオレンジ色で分けて内容を検討していきます。

その色が図の左右に青とオレンジの表と対応しておりまして、それぞれのエリアの考え方を示しております。

仮称ではございますが、青色が商工業エリアで、国道 153 号の沿道や座光寺上郷道路、あるいは座光寺の共和地区のリニア中央新幹線の高架の北側になる部分などについて、商工業としての土地の利用がふさわしいだろうという区域を示しています。

一方、商工業エリアの土地利用の方針としましては、良好な景観の形成に配慮しながら、既存の店舗や自動車販売店が立ち並ぶ土地利用が引き続き可能となることを目指しておりまして、具体的な制限の内容としましては、建築物等の用途、あるいは高さなどの制限を設け

ることを想定しています。

一方、居住エリアは、代替地として示されている区域を含むエリアでして、主に住宅が建つことが想定されています。農業と調和した良好な住環境に配慮して、あまり大きな店舗や工場が建てられないような制限を設けることを想定しています。

いずれの2つのエリアにおきましても、既存の建築物が建っている場所ですので、現状よりも厳しくするというようなものではなく、今ある環境を保てるような制限の内容を検討しております。

なお、リニア駅の左右に紫色の点線で示しているリニア中央新幹線本線の沿道エリアがございます。今居住エリアとしてお示ししていますが、県が定める環境基準との調整が必要となる区域としています。リニアの車両が走行するときに音が発生する可能性があると思われる場所で、このまま居住エリアとしていいかどうかという調整が必要となってくる区域です。

居住エリアと商工業エリアの境界につきましては、今後の代替地整備計画の進捗を見つつ検討していきますので、今回お示ししている図は、現在の検討状況として見ていただきたいと思っております。

また、地元の上郷、座光寺地区でも、昨年度から地区の検討委員会で説明しておりまして、地元としてもこのような使い方がいいのではないか、という考え方を共有しています。

③番、④番、⑤番の地区計画の検討状況についての説明は以上です。

次に、リニア駅からもう少し離れた区域にあたる⑥番の国道153号沿道の南側、松川までの区域ですが、こちらにも4車線化される国道沿道で北側の②番の区域と同様、用途地域を定める等の見直しが必要な区域であります。

しかし、沿道両側には青色の農振農用地域も迫ってきておりまして、農業との調整が必要となる区域であるため、まずは、都市計画法上の手法の特定用途制限地域という営農環境に直接的な影響が少ない手法で対応することを検討していきます。

さらに、上記以外としている⑦番その他の上郷、座光寺地区にあたる区域につきましては、より広い視点でこの地域を見て、必要な区域にルール、制限を定めていくことを示しています。

例えば、座光寺SICとリニア駅を結ぶ「座光寺上郷道路」については、屋外広告物の規制など景観上の保全・育成を検討することや、白地地域につきましては、「特定用途制限地域」の活用を検討していくというものでございます。

⑥番については、平成30年度の検討、⑦番については、平成31年度以降に検討していくこととしています。

説明が多岐にわたっていますので、ここで一度全体を振り返らせていただきます。

①番と②番は、協議事項の(2)で説明があったとおりですが、リニア駅周辺整備区域と重点協議区域、主に商業系の土地利用がされることを想定して、用途地域の「近隣商業地域」に指定します。手続きの時期は、平成30年10月に飯田市で都市計画決定としています。

②番の国道 153 号沿道は、現在「準工業地域と特別用途地区」に指定している区域ですが、4 車線化拡幅工事に合わせて、用途地域の範囲を見直します。こちらも平成 30 年 10 月に飯田市で都市計画決定することとしています。

③番の北条・丹保地区、④番の北条地区、⑤番の宮の前・唐沢・共和地区の地区計画の検討については、代替地エリアとしても検討を進めているところで、③番の北条・丹保地区と宮の前・唐沢・共和地区については、既に地元と具体的な検討が始まっているところです。④番の北条地区については、J R 乗換え新駅の状況も踏まえまして、その進捗を見て今年度検討していくこととしています。

最後に、⑥番、国道 153 号沿道の南側とそれら以外の⑦番の区域につきましては、①番～⑤番の用途地域や地区計画の決定手続きの後に順次検討に入っていくこととしています。

資料 3-1 については以上です。

続いて、資料 3-2 番のスケジュールをご覧ください。

こちらは都市計画道路、用途地域、地区計画の決定・変更に係る工程を示しております。先ほどの説明と重複する部分もありますが、地区計画の工程も踏まえてご確認いただければと思います。

検討項目によって文字や図形の色を変えていまして、赤色が都市計画道路、青色が用途地域、緑色が地区計画に関する記述としております。

まず、スケジュール中段の「検討項目」ですが、昨年度以前から関係機関及び地元の検討委員会等で協議を重ね、6 月 19 日の産業建設委員会協議会で、都市計画道路、用途地域、特別用途地区、また白地地域の建築形態制限の素案、地区計画の方向性について、ご報告したところでございます。

同時に合意形成としまして、6 月 22 日からパブリックコメント、7 月 14 日の公聴会、また、各地区での住民説明会、地域協議会の開催、そして本日の審議会の委員の皆様にもこれら素案について、意見をお伺いした後、赤色の都市計画道路及び青色の用途地域については、10 月を目途に計画案を作成して、審議会で諮問させていただくこととしております。

決定については、今回の案件には県の決定する道路も含まれておりますので、用途地域等はそれに関連して区域が変更となる部分もございますので、県の都市計画審議会による決定を待って、同時に飯田市も決定することとしております。

次に、緑色の地区計画についてですが、スケジュールの下段に緑色の文字で地区計画検討体制とありますが、今回ご報告した方向性を基に、地元のこのような検討委員会と検討を進め、10 月頃を目途にこちらの素案の作成を予定しております。

この素案についても、パブリックコメント等の合意形成を行うとともに、委員の皆様にも意見をお伺いする機会を設けた後、計画案としていきます。

地区計画の諮問は平成 31 年の 2 月を予定しており、一番下の段に示しています関連する条規整備と併せまして、3 月に計画決定としております。

委員の皆様におかれましては、計画案作成にあたってのご協議、また、諮問・答申と年間
にわたってご協力をお願いすることとなりますが、どうぞよろしくお願いいたします。

報告事項(1)リニア駅周辺・近郊の検討についての説明は以上でございます。よろしくお願
いいたします。

○大貝会長 ありがとうございます。

それでは、ただいま説明のあった「リニア駅周辺・近郊の検討について」、ご質問からまず
はお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

○今牧委員 9番の今牧です。

先ほどの説明で、農振農用地域の中に用途指定はできず、地区計画は設定できるというこ
とでありましたが、農振農用地域として指定されている個々の農地等そういうものについて
は、地区計画で行った場合に、個別にすべての農振農用地域から除外するということですか。

また、農振農用地域の除外に関して、要件上障害になるものはないのか、教えてください。

○大貝会長 事務局、お願いします。

○松平 ご質問ありがとうございます。

農振農用地域の張られている部分につきまして、用途地域の指定ということができないと
いうのは、基本的に都市計画法基準の中で決まっている内容でございます。本来であれば、
先ほどもお話がありましたように、都市と農、都市地域と農業地域というものの調整を図り
ながら、完全に都市的に使っていくのかということと、今後も都市として使う部分もある
が、農地としても残していきたいエリアとするのかということところが、5地域調整の内容にな
りますが、用途地域を張るということは、完全にその中を都市として使っていくという扱い
になってまいります。

ですので、農振農用地域につきましては、今後将来にわたって面的に農地を守っていきま
しょうというエリアでございますので、そういったエリアは都市計画としては、用途地域に
関しては手が出せないところでございます。

ご説明させていただきました地区計画という手法でございますが、こちらにつきましては、
農振農用地域を含む形で、例えば用途地域の上に重ねて指定するという使い方もございま
すが、白地で都市化が少しずつでも進行する可能性があるようなエリアに関しましては、あ
らかじめ地区計画を使って、先ほど申し上げたような5地域調整を経ずに、指定できるという
内容でございまして、そのエリアを含んで行っていけるという内容でございます。

個別除外というご質問をいただいているところは、今後代替地のエリアで、除外が必要に
なってくるということの内容かと思えます。

除外につきましては、必要性等につきまして、市の方で確認をさせていただきながら、事
業計画を立て、除外をする。また、飯田市の場合は、農地転用許可権限等に係る指定市町村
となっているところもございますので、要件を満たす形で、市で買い取って整備をするとい
う責任をもって、行わせていただくような事業手法を考えております。農振除外の手続きが

もし不要だとしても、農振農用地域との調整を図りながら、住宅の代替地の整備というものをしていきたいと考えております。

今お話がありました農振農用地域の除外の要件というのは、他の土地に代替性がないのかといった部分もございます。例えば北条の駅の駅前広場の皆様につきましては、地元そのまま残りたいという意向の方もいらっしゃいます。そういった方々は、できるだけ近いところの代替地をとというお話もございますので、市としても、その基準を満たせるような形で、除外のお手伝い、またはその除外をせずとも、その整備ができるように取り組んでいきたいという形で、今農業課とも調整をさせていただいております。

○大貝会長 今のような説明でよろしいでしょうか。

○今牧委員 除外をしなくても整備できる方法というのを、説明していただいた方がわかりやすいと思います。

○大貝会長 農政関係のどなたかお願いします。

○伊藤農業課長 農業課の伊藤と申します。

今説明のありましたのは、リニア駅ということで、今色が塗られているところでございます。長野県に代わり農地転用許可等の権限を行使できる飯田市は、指定市町村になりましたので、当然、農振法の除外の5要件をしっかりと計画と照らし合わせて、判断させていただきます。市が事業者となる場合には、協議がいないということもございます。手続きについては県にも確認をしております、農振農用地域を除外せずに必要な事業を、市が責任を持って行った上で、その後行います農振農用地域の総合見直しにおいて、今後確保すべき農地の状況ではないと判断し、除外ができるということもございます。特にリニア中央新幹線に関わる移転の皆さんの対応として市が整備を行うところは、この手法でできるということでございます。

○大貝会長 よろしいでしょうか。

○今牧委員 結構です。

○大貝会長 そのほかありますか。

○宮戸委員 8番の宮戸です。

直接この議題に関わるかわからないですが、今回このエリアで区画する以外のこの青色の部分は、基本的に農地で残していくという理解でよろしいでしょうか。

今後、都市化が進んで変化が出てくる部分だと思われるんですが、私も仕事を通して、農振除外というのはすんなり通ると感じています。そうすると、居住エリアや商工業エリアというのが、曖昧になるというイメージが私の中ではあります。なので、農地を残すのであれば、他の方法や対策等を考えていかなければいけないと思いました。

○大貝会長 今の質問に対して、どなたかお願いします。

○伊藤農業課長 飯田市では、農振農用地域の整備計画を持っております。農振農用地域については、過去に国の補助事業等、基盤整備が行われたり、広域的な一貫水路が竜東・竜西地区に

ございまして、その受益地については、確保すべき農地として色が塗られております。

例えば、公共下水等のインフラ整備がされていたり、学校の周辺、具体的な計画に基づくものというような一定の除外にあたる要件を、農業委員会で判断した上で除外ができます。農業の立場でいえば、農地が集積されているところの取り組みはしっかり行うべきであるという認識で対応しております。例えば、農振農用地の保全については、国の補助事業が入っていたり、農地を保全する活動が行われています。これから状況がいろいろと変わっていくことを考慮しながら調整をして取り組んでまいりたいと思います。

○大貝会長 よろしいでしょうか。

そのほかはよろしいでしょうか。

○野崎委員 7番、野崎と申します。今の解釈ですと、居住エリアの中の農振農用地域に指定されている青色の農地は、基本的には簡単に除外しないんですけども、例えば、リニア駅整備のために移転しないといけない人たちが近くに住みたい人のためにはやむなく除外をするという解釈でよろしいでしょうか。

私としては、例えば、北海道新幹線、新青森の駅や、新函館北斗駅では駅がくるということで、周りの農地を何ヘクタールという規模で潰して更地にしてあります。しかし、実際にそこには何にも来ないという状況があるので、飯田市にも新しく駅ができますが、居住エリアには、農地がたくさん入っているわけですから、現状ある農地を、潰して整地して開発されるおそれがあるんじゃないのかと危惧したのですが、その辺りはどうなんでしょうか。

○大貝会長 お願いします。

○北沢リニア推進部長 リニア推進部の北沢と申します。

ただいま居住エリアということで位置づけをしております代替地の手法、整備手法についてご確認をいただきましたので、説明をさせていただきます。

居住エリアにつきましては、代替地ですから、農地を確保させていただいて、そこを住宅地に向けて整備をしていくということでもあります。

農振除外については、先ほどの説明のとおり的手法も含めて、整備をしていくという考えであります。

居住エリアの中に農地を所有している方々に意向を確認させていただいて、協力をいただける範囲を定めて、移転する方の意向と合わせて整備をしていくという考えであります。

したがって、必要な面積を確保して、市が整備をすることによって、農振除外とみなして先行して整備をする手法も含めて、必要な箇所における整備を進める考えであります。

したがって、全面的に農振除外に向けて取り組むということではなく、営農を希望する方々もいらっしゃる中で、そういった意向も尊重しつつ、必要な面積を確保していきたいという考え方でございます。

○大貝会長 よろしいですかね。

今現在、この半径 500mのエリアの中で、開発圧力といいますか、開発業者の動き等があ

るのか。実際、土地の開発が起こり得るのか、それほどではないのか、聞きたいです。

お願いします。

○遠山課長 私ども地域計画課では、開発に関する届出等も受けておりますけれども、現在のところ、開発の動きというのは確認できておりません。

以上でございます。

○大貝会長 わかりました。

リニア駅周辺のエリアで開発に関する届出があれば、市も把握できるということですね。

そのほか、リニア駅周辺については、皆さんの関心が高くて、ここで時間を取っておりますけれども、まだご質問等あればぜひお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(発言する者なし)

○大貝会長 それでは、特にご意見はないようですが、何か気づいた点、気になる点等あれば、事務局の方に問い合わせただければと思いますので、よろしくお願いします。

(2) 立地適正化計画の基礎調査結果について

○大貝会長 それでは、最後の報告事項の2番目になります。立地適正化計画の基礎調査結果についてです。これをまず事務局から説明をお願いいたします。よろしくお願いします。

○岩崎 地域計画課土地利用計画係の岩崎と申します。よろしくお願いします。

立地適正化計画の基礎調査結果について、説明をいたします。

最初に、資料4-1をご覧ください。

前回2月27日に開催いたしました、平成29年度第3回の本審議会におきまして、立地適正化計画について協議事項といたしましたので、まずそれを簡単に振り返り、確認などをしてまいります。

説明内容は、(1)から(8)までに掲げたとおりでございました。

立地適正化計画を作成するにあたり、制度の概要といたしましては、人口減少時代にあっても持続可能な都市経営を可能にすることが求められていることを背景といたしまして、法律が整備され、コンパクトシティ形成のために、立地適正化計画制度が創設されたことを説明させていただきました。

また、右のイメージ図のように区域を設定することと、届出対象を定めること、具体的な施策の取り組み、目標、成果指標などを設定すること等によりまして、都市計画法を中心とした土地利用に加え、「誘導」による都市構造の実現のための「戦略」としての意味合いを持つことを説明させていただきました。

その上で、飯田市土地利用基本方針では、拠点集約連携型都市構造の推進を目指しているという状況を踏まえ、立地適正化計画制度をそのまま適用することで、都市特有の課題に馴染まないということもありますので、飯田市の喫緊の課題といたしまして、中心拠点、すなわち中心市街地と、広域交通拠点、すなわちリニア駅周辺の都市機能・拠点間連携により、

公共交通等の確保を含めた、拠点集約連携型都市構造の推進を戦略的に取り組む計画とすることを方針といたしまして、平成30年度末までに作成するということを説明したところでございます。

本日の前段の協議事項にもありましたように、リニア駅周辺では、用途地域など都市計画や景観形成の制度等を活用した法的な手続きが進められている状況等がございますが、これらと連携しつつ、策定の手順に沿ったスケジュールで作成を進めているところでございます。

その策定の手順・スケジュールの中で、まず最初の手順といたしましては、都市が抱える課題を分析・共有し、検討することが重要ということで、都市構造の分析につきまして、暫定的ではございましたが、人口、高齢化、生活サービス、施設の状況等を説明させていただいたところでございます。

また、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導する区域といたしまして、居住誘導区域を設定する際の一般的な手順を説明させていただきました。

これに加えまして、居住誘導区域の中には設定される別の区域といたしまして、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に集約することにより、各種サービスを効果的に提供する区域に位置づけられる都市機能誘導区域を設定する際の一般的な手順につきましても、それぞれ説明させていただいたところでございました。

それでは、資料の裏面になりますが、2ページ目をご覧ください。

策定状況・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・スケジュールといたしまして確認させていただいたものと同様のものがございます。

先ほど述べましたように、基礎調査は暫定的なもので、前回紹介させていただきましたが、※印の1に記載してありますように、基礎調査を実施し、調査結果を報告書にまとめる業務が概ね完了いたしましたので、本日は、基礎調査業務の支援に携わった委託業者から、この後、報告を受けることとしております。

また、計画の策定にあたっては、先ほど、協議事項の「用途地域の変更・特別用途地区の変更について」の説明がございましたが、資料3-2の工程表にも記載がありますように、本審議会に計画案をお計りしながら、諮問・答申の手続きを経ることとなっております。

そこで、※印の2にありますように、都市計画審議会条例施行規則第2条の規定により、専門部会を設置して、調査・検討することができることとなっておりますので、事後報告となりますけれども、大貝会長にお断りをして、土地利用・景観部会を6月6日に開催したところでございます。

参考といたしまして、本日の資料4-2に規則、設置要綱等をお配りしておりますので、お読み取りいただければと思います。

また、資料4-2の裏面2ページ目に、専門部会の委員名簿を掲載しておりますので、ご確認をお願いいたします。既に本審議会の専門委員であります浅野委員、同じく専門委員の

上原委員と、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、検討をしてみたいです。

なお、専門部会の皆様におかれましては、既に基礎調査結果の報告について、本日の資料を中心に説明し、意見交換をさせていただいたところでございます。

以上、振り返りと確認でございます。

それでは、早速でございますが、基礎調査結果について、資料 4-3 に基づきまして、株式会社野村総合研究所から報告をいたします。

○野村総合研究所 野村総合研究所の小林と申します。

私の方から、基礎調査結果、概略をご説明申し上げます。

それでは、資料 4-3 の 2 ページ目を開けていただけますでしょうか。

まず、立地適正化計画を今後検討していく前提として、飯田市がどのようなまちづくりをこれまで目指してきたのかという簡単なレビューをさせていただきます。

飯田市の都市計画の特徴としましては、「街の暮らし」「里の暮らし」「山の暮らし」というものを、それぞれ守っていきましようというところが基本的な考え方になっております。この立地適正化計画というのは、その中の「街の暮らし」をどういうふうに維持していくのかという計画でございます。

この 2 ページの図の左側を見ていただきますと、いわゆる都市計画マスタープランとして、飯田市の土地利用基本方針がございます。これを具現化するものとして、今回の立地適正化計画がございまして、名前としては、拠点集約連携型都市構造推進戦略と呼びます。

続きまして、3 ページ目でございます。

この計画自体は、都市計画区域の中を対象としたものでございますけれども、やはり飯田市全体、里の暮らし、山の暮らしというものの関係性にも配慮しながら検討していくというのが、飯田市ならではの特徴ということになります。

5 ページ目でございます。

飯田市の諸々の計画は、リニア開業の 2027 年、2028 年あたりをゴールとしているものが多いのですが、この立地適正化計画は非常にまちづくりの息の長い計画になりますので、概ね 20 年後、2040 年を目指して、5 年おきに見直していく計画になります。

それでは、6 ページ目以降で、今回諸々分析した結果をご報告申し上げます。

7 ページでございます。

こちら先ほど申し上げましたとおり、「街の暮らし」「里の暮らし」「山の暮らし」というものをそれぞれ守っていくというのが、飯田市の土地利用の考え方になります。

さらに押さえておかなければならないのが、次の 8 ページ目ございまして、「拠点」と「交通軸」というものがございます。飯田市においては、拠点としては、中心市街地を中心とする中心拠点と、さらに地域の暮らしを守っていく地域拠点、観光資源が集まっている交流拠点、さらにはリニア駅を中心とする広域交通拠点という 4 つの拠点がございます。

さらに拠点を結ぶ交通軸として、内環状道路軸、外環状道路軸、さらには放射道路軸というものが、骨格として設定をされています。

次の9ページでございます。

今回の分析の一つとして、都市構造ヒートマップというものを作っております。

3つ並んでおります地図の一番左側でございます。商業施設・コンビニ・医療施設・介護福祉施設・子育て支援施設・金融機関というような民間で立地が決められるような施設というものが、どのように立地をしているのかと、こういう施設が多い地域というのは、当然生活の利便性が高いですので、飯田市において生活の利便性が高い地域はどこなのかを描いたのが、一番左の図でございます。

色が赤に近づけば近づくほど、利便性が高い地域ということになりまして、中心市街地や飯田市がこれまで目指してきた拠点や交通軸のあたりというのが、生活の利便性が高い地域であるということが確認できると思います。

ただ、次の10ページにメッセージを書かせていただいておりますけれども、将来2040年を見通したときに、この都市構造が果たして持続できるのかというところで、一つ問題点が見えてきたということでございます。

11ページをご覧ください。今回分析をしました6つの視点で、居住や人口が将来どうなるのか、都市機能がどうなるのか、都市交通、地域経済、防災、行政運営というところで、何らかの課題や問題点、障壁というのが出てくるのではないかと分析をいたしました。

次に12ページです。人口、都市構造が、こちらのグラフになります。縦軸にDID人口比率、横軸にDID人口密度と書きました。

DIDというのは、人口集中地区ということで、1ha当たり40人以上お住まいになっている密度の高い地域をDIDと呼びます。

飯田市全体の中でDIDに住んでいる人口が多ければ多いほど、コンパクトなまちであるといえます。つまり、中心市街地以外のところに住んでいる方が少ないまちということになります。

一方で、DID人口密度というのが、中心部にどれくらい効率的に人が住んでいるのかを表しています。つまり、このグラフの右上に行けば行くほど、コンパクトなまちであるといえます。

このグラフで表示しているのが、全国の地方都市132市を分析したものでございまして、飯田市というのは、この左下のゾーンに入っています。つまり、全国の地方都市の平均よりも人口がまち中に分散をしていて、かつ、中心部の密度が低いといえます。

これはやはり里の暮らし、山の暮らしを重視されているというところで、街の暮らしだけではないというところが、まさに飯田の一つの考え方になります。中心部の密度が低いというのが、一つの問題として出てまいります。

続きまして、13ページ、今後人口はどうなるのかというのを見たものでございます。

飯田市の全体を6つに分けて、将来人口変化率はどうなるのか、あと高齢者の人口変化率はどうなるのかを見たものでございます。

これを見ますと、竜西中部、竜西北部は、将来人口は減少いたしますが、高齢者はまだ増えるエリア。一方で、そのほか中心市街地、竜西南部、竜東、遠山というのは、人口は減りますし、高齢者の数も今後減っていく地域となります。ですので、地域によって今後取り組んでいく内容は変わってくるだろうということでございます。

さらに、14ページ、高齢化の状況を見たものでございます。

まず、総人口を市全体で見ますと、高齢者率は35%以上になります。左の図が2015年の高齢者率、右の図が2040年の高齢者率になります。注目していただきたいのが、この四角の中の数字です。左の図でいくと、都市計画区域の中の高齢化率は今のところ29.5%ですが、将来2040年は高齢化率が37.9%になります。一方で、都市計画区域外の高齢化率は現在41.2%とかなり高く、それが将来は41.9%とほとんど変わらない。2040年を見ると、都市計画区域の中も外も大体高齢化率が一緒になっていくというのが将来の姿でございます。

15ページになります。

これはこれまでの開発の状況を見たものでございます。まず右の図ですが、土地利用がどう変わってきたのを見ると、1976年、建物の建物用地は1,412haだったものが、現在では2,965haということで、約2倍、建物用地が増えています。

一方で、直近の人口増減の状況を見ますと、この左側でございまして、中心市街地では、ここ10年で10%人口が減りました。都市計画区域内で見ると、松尾や伊賀良では人口が若干増えている一方で、都市計画区域外では、16%人口が減っている。

つまり、建物は2倍に増えてきている中で、最近では人口が全体的にどのエリアでも概ね減ってきているか、せいぜい微増というような状況になっています。

16ページが、農地転用がどうなっているのかというものをみたものでございます。直近の大体10年間を見ますと、用途地域外で農地が住宅になっているところというのが、毎年かなりのボリュームで出てきています。なので、これだけ人口が減ってきているけれども、用途地域の外側の農地が、住宅に転用されているということが見て取れます。

次、17ページでございます。

大型小売店舗がどこに立地をしていくのかを見ますと、概ね内環状道路軸の周辺地域に立地をしています。特に伊賀良・鼎といった辺りで開発も進み、世帯も増え、大型小売店舗も立地をしてきている。一方で、中心市街地が非常に空洞化しているという状況があります。

次の18ページが、まさに中心市街地でどうなっているのかを見たものでございます。左の地図、これは事業所の立地の数がここ15年でどう変わってきたのを見ることができま。中心市街地が真っ青であるということがわかると思います。つまり、事業所数が大きく減っています。一方で、その南側、鼎辺りを中心に、内環状沿いで事業所が増えている。

さらに右側の地価を見たものでございます。平成10年と現在を比べると、中心市街地の地

価が74.6%も下がっているという現状があります。この図の黒い線が、全国の平均、商業地の地価の動向でございまして、東京では、地価がそれほど下がっていない中で、飯田市の中央通りは厳しい状況になってきているということでございます。

さらに、19 ページです。

DID人口集中地区でございますが、1960年～2015年にかけて、面積でいくと4倍に広がっています。一方で、右のグラフを見ますと、人口自体は変わっていないです。つまり人口が変わっていないのに、面積が4倍になったということは、人口密度が急変しているということでございます。現時点で人口集中地区の人口密度は1ha40人を割り込んでいます。つまり、人口集中地区といえなくなってしまうというのが現状です。

20 ページをご覧ください。このように人口が減っていく中で、都市機能が維持できるのかという話です。この地図の左側は、商業施設や医療施設、介護施設の商圈、徒歩圏内の人口はどうなっていくのかというのを見ると、各施設の周辺に500m円を発生させまして中を見ると真っ青です。つまり、各施設の商圈だとか徒歩圏で大きく人口が今後減っていくと、そういう施設を維持できなくなる可能性が高いのではないかということです。

さらに右側が、公共交通の利用者がどうなっていくのかというのを見たものです。右のこのグラフの濃い青い色というのが、公共交通便利地域で、人口密度が16.4人だったものが12.9人に減っていく、かつ、交通不便地域、交通空白地域の人口が減っていくとなると、今公共交通があるところが、今後維持できなくなるリスクがあるということでございます。

さらに次、21 ページです。

今度は買い物へのアクセスというところでは、高齢者の方は車が運転できなくなると、買い物の利便という問題が出てきます。左の地図は、2015年～2040年にかけて高齢者の人口が増えるのか減るのかを見たものでございますが、濃い茶色になればなるほど、高齢者の数が増える地域になります。濃い茶色になっているメッシュがいくつかあると思いますが、ここには徒歩圏内に商業施設がないです。つまり、こういったところに買い物弱者が大きく増えていく可能性があるということでございます。

22 ページをご覧ください。こういった住民生活の問題に加えまして、行政の維持というところも非常に難しくなっております。左側、介護給付費は今後増えていくことが予想されますし、公共施設の老朽化に伴って、施設の補修や更新の費用というのは、今後ますます高まっております。

一方で、市の歳入を見ますと、固定資産税や都市計画税は、地価が下がれば、当然収入が減ってまいりますので、市の自主財源というものも厳しくなってしまうという状況になります。

続いて、23 ページです。

今度は防災面でございます。左側の図をご覧ください。青い色は浸水想定区域で、茶色いのが土砂災害危険区域になります。人口集中地区の中にも、浸水想定区域や土砂災害危険区

域が含まれております。なので、市街化させないということも重要な視点になります。

今までのデータはネガティブな話が多かったのですが、飯田市は、霞ヶ関ではかなり先進事例として知られている要因がたくさんございます。その一つが、このまちづくりでございまして、24 ページをご覧ください。飯田市のまちづくりカンパニーが、中心市街地の活性化を頑張ってきたということで、全国でも先進的な事例として、いろんな視察が訪れるような状況でございます。

また、りんご並木や、市街地の基盤整備でも、非常に優れた事例であると全国でとらえられております。

例えば、25 ページにありますとおり、国土交通大臣賞を受賞したまちづくりカンパニーの取り組みが評価をされて取り上げられています。

また、26 ページにありますとおり、実際に中心市街地に住む人は増えてないかもしれないけれども、歩行者の通行量自体は、ここ数年で増加をしてV字回復をしています。さらに市民へのアンケート結果を見ると、中心市街地の外に住んでいる方も、中心市街地を守っていくことは大切であると考えている人が7割を超えているという意味で、やはり中心市街地をいかにして守っていくかということが、一つ大きな課題だろうと思っております。

まとめになります。28 ページでございます。

今までの分析を踏まえますと、今後の課題としては、いかに各地区のコミュニティの活力を維持するのかと、居住地が分散している住民に対していかにサービスを提供していくのかが、一つの大きな課題になっています。それを解決するために、拠点に人口を維持・誘導を図っていく、拠点の間をうまく交通で補完して繋いでいくということが、まさに「コンパクト+ネットワーク」という市の重要な課題になります。

31 ページをご覧ください。

立地適正化計画という言葉自体は、国の言葉でございまして、そのまま使う必要はないということでございます。さらに、都市機能誘導区域と居住誘導区域という2つの用語がございます。都市機能誘導区域というのが、将来にわたって都市機能の維持、拡張を図るということ。居住誘導区域というのは、そこにしか住んではいけないということではなくて、都市機能誘導区域の後背地として、都市機能を維持するために居住を積極的に誘導していく区域ととらえていただければと思います。

イメージとして、32 ページに、どういう関係になっているのかを示しております。

大きく飯田市の街の暮らしをするゾーンの中に、用途地域を定めております。その中に各誘導区域を定めていきます。ただ、この言葉が強烈ということもありまして、例えば、都市機能誘導区域というのを、まちなか生活の機能を誘導する区域である。さらに居住誘導区域というのは、それを支えるため、まちなか生活を送るための利便区域であるというとらえ方をさせていただければと思います。

検討の段取りとしては、まず都市機能を維持していく地域を定めまして、では、それを支

えるために、今後人口の定着を促す区域を設定していくという段取りになると思います。

35 ページにいきたいと思います。

今後、この誘導区域というものの検討を進めていく中で、一つの鍵になるのが、「中心拠点」と「広域交通拠点」でございます。要は、中心市街地とリニア駅周辺地域です。

やはり今後、飯田市の人口が減っていくことを考えると、中心拠点と広域交通拠点を同じように力を入れて、都市機能の充実を図っていくのは難しいと思います。限られたパイを奪い合う競合関係にあると言わざるを得ません。ですので、基本的には、高次都市機能というのは、中心拠点への集積を図ることとして、広域交通拠点というのは、中心拠点を補完する役割という形に位置づけるのが適切ではないかと今の段階では検討しております。ここについても、今後、協議をしていかなければならないポイントだと思います。

さらに、36 ページです。今後の検討の流れでございます。

まず、用途地域の中で、居住に適さないエリア、つまり災害の危険性が高い区域や、居住が制限される区域というのは、除外をした上で、都市機能を誘導するにふさわしい区域を検討してまいります。

さらに、その都市機能を誘導していく、守っていくために、どのエリアで居住をより推進していくのかという考え方で区域を設定いたします。その上で、適切な規模になっているかどうかというところの確認をしていくという段取りになります。

区域設定の一つの考え方を示したものでございますので、ここはまた、議論をした上で具体化していくこととなります。

私からの説明は以上でございます。

○大貝会長 ありがとうございます。

何か立地適正化計画の今基礎調査結果ということで説明をいただきましたけれども、ご質問などあればお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

この立地適正化計画については、先ほど最初の説明にありましたように、専門部会を開催して検討いただいているということで、今日、上原先生にご出席いただいておりますので、何かコメント等あれば、お願いします。

○上原専門委員 信州大学の上原です。どうぞよろしく申し上げます。

今、野村総合研究所から説明があったとおりですが、一番重要なのは、これから人口減少が進む中で、これまでと同じようなことをやっても人口密度の維持が難しいということだと思います。東日本大震災の被災地では 70 兆円の復興が行われたものの、10 万人が移転してしまいました。また、長野県軽井沢でさえ、地域の病院や高校が維持できなくなるほど居住人口が減っているため、やはり市街化エリアをコンパクトにするだけでなく、若い人が住みたく魅力的なまちづくりにどう繋げていくかを、大切にしていきたいと思っております。

特に私が本立地適正化計画で注目しているのは、誘導区域の部分だけではなく、田園地域

のコアな部分や山林、農地等との関係も考えている視点です。特に富山市では、駅周辺の利便性の高いところに高齢者に居住してもらい、田園地域の空き家の子供がいる若い夫婦に活用してもらい流動性のあるコンパクトシティのまちづくりが進んでいます。近年の自然災害の深刻化を受けて、いろんな地域で災害のことを考えたまちづくりのニーズが高まっているものの、結局、既存の河川沿いの平野部にある道路や駅、インターチェンジ等のインフラに引っ張られて都市機能誘導区域が決められます。よって、必ずしも災害に強いまちづくりになっていないため、飯田市は災害が起こりやすい区域を積極的に自然再生地とすることで隣接する住宅の価値を高めるなど、他地域ではできないまちづくりを実践してもらうことを期待しております。

私の方からは以上です。

○大貝会長 ありがとうございます。

そのほかご出席の委員の皆さんからご発言があればお受けしたいと思います。立地適正化計画の基礎調査結果を通して、飯田市の現状が見えてくるということだと思います。後日でも結構ですので、持ち帰っていただいて、何か気になる点、ご質問等あれば、事務局の方に問い合わせただけければと思います。

予定した時間がきておりますので、今日のところはこの辺で閉めさせていただければと思います。

次回の審議会は秋頃を予定しているという話を聞いておりますけれども、事務局の方では、本日の意見を受けてまた次の審議会上に臨まれるようお願いしたいと思います。

以上をもって、本日の協議それから報告等、終了であります。

その他、委員の皆様から何か今日の議題以外にありましたら、ご発言いただければと思います。よろしいでしょうか。

(発言する者なし)

○大貝会長 特にないようですので、事務局の方にお返ししたいと思います。よろしくお願ひします。

○近藤 ありがとうございます。

7. その他

○近藤 その他でございますけれども、事務局の方からは特にございませんので、最後に、建設部長より一言ご挨拶申し上げます。

○小平部長 本日は様々なご議論をいただきまして、大変ありがとうございました。

このように重要な課題でございますので、今日お配りした資料を見ていただきまして、質問等あれば問い合わせただくなりして、次の審議会は、秋頃ということですが、できれ

ば10月の上旬頃を予定しているということでございますので、本日、説明させていただいた都市計画道路、それから用途区域の変更につきまして諮問をさせていただく予定であります。ぜひよろしくお願いをいたします。

本日はお忙しい中、活発なご議論ありがとうございました。

○近藤 どうもありがとうございました。

8. 閉 会

○近藤 以上で終了いたします。どうもご協力ありがとうございました。

閉 会 午後16時05分