

## 議 事 録

- 1 名 称 令和2年度 第1回 石岡市都市計画審議会
- 2 開催日時 令和2年8月28日（金） 午前10時～12時
- 3 開催場所 石岡市役所 3階301・302会議室
- 4 出席した者の氏名  
谷口委員，石井委員，山本委員，池田委員，菱沼委員，高野委員，  
岡野委員，綿引委員，神生委員，菊地委員，高野内委員，足立委員，  
野口委員，津久田委員，関川委員  
(事務局：鶴井都市建設部長，宮澤理事，浅田都市建設部参事兼都市  
計画課長，関口課長補佐，柴田係長，加藤主任，青柳主幹，  
富田主幹)
- 5 議 題
  - ・会長，副会長の選任について
  - ・都市計画案件の報告について
- 6 議事の概要 議事録のとおり
- 7 担当課の名称 都市建設部都市計画課
- 8 議事録
  - (1) 開会
    - ・市長挨拶
    - ・委嘱状交付
    - ・出席者が規定の定足数に達していることを報告（委員19名中15名出席）

(2) 議事

■鶴井部長（仮議長）

都市建設部長の鶴井です。ただ今司会より御説明がありましたとおり、会長が決まるまでの間、議事進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

議事に入ります前に、本日の審議会の議事録署名人を指名させていただきます。A委員とB委員のお二人にお願いしたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

それでは議事に入ります。本日一つ目の議題は、会長、副会長の選任についてです。

石岡市都市計画審議会条例第5条の規定により、会長、副会長の選任は、委員の互選となっておりますが、選出方法について何か御意見はございますか。

■事務局

事務局案といたしまして、会長にC委員、副会長にD委員を推薦いたします。

■鶴井部長（仮議長）

ただいま事務局より出された案について、御異議はございますか。

■各委員

異議なし。

■鶴井部長（仮議長）

異議なしとのことですので、C委員を会長に、D委員を副会長に決定いたします。

それでは、これ以降の議事進行につきましては、C会長にお願いしたいと思います。

■会長

おはようございます。御指名を受けまして、会長を務めさせていただく筑波大学のCでございます。よろしくお願いいたします。

一言簡単に挨拶ということですが、先ほど市長さんがおっしゃられたように日本の都市はなかなか人口が増えない状況になっておりまして、皆様とメリハリのある様々な活性化方策を作らなければいけない状況になってきています。その状況の中で、昨年の都市計画審議会の委員の皆さんはご存じかと思いますが、石岡市では立地適正化計画を策定しています。どこにどのような風な形で石岡市をしっかりとこれから導いていくのか方針が書かれています。審議についても、この計画で決められた内容の流れに沿って進めていく形になるかと思っております。是非、立地適正化計画を一度読んでいただきまして、どのような計画になっているのかを御確認いただけると嬉しいです。

それでは、着座にて議事を進行させていただきます。次第に沿って進めていきますが、本日の議事は二つありまして、次の議事は「都市計画案件の報告について」です。こちら

は三つの報告に分かれていまして、都市計画道路、用途地域、区域指定の内容となります。一つずつ事務局から御説明いただきながら審議を進めていきたいと思っております。

まず、事務局から「都市計画道路の再検討」について説明をお願いします。

#### ■事務局

事務局から御説明させていただきます。着座にて失礼いたします。

まず、お配りしている資料で不足がないか確認させていただきたいと思っております。会議次第、パワーポイントの資料で資料1「都市計画道路の再検討について」、資料2「都市計画用途地域の見直しについて」、資料3「区域指定の見直しについて」、資料4「都市計画変更スケジュール(案)」,最後に委員名簿となります。不足している資料はございませんでしょうか。それでは、御説明させていただきたいと思っております。

会長からも御説明がございましたが、報告内容は三つありまして、「都市計画道路の再検討」、「都市計画用途地域の変更」、「区域指定の見直し」となります。市で検討している都市計画変更の方向性を御説明しますが、本日の審議会で頂いた御意見をさらに反映しながら、都市計画の案を決めてまいりますので、よろしく願いいたします。

はじめに、「都市計画道路の再検討」について御説明いたします。前方のスクリーンにて内容を御説明しますが、見づらい場合がありますので、皆様にお配りした資料1を併せてご覧ください。

まず、都市計画道路についてですが、都市計画道路とは、将来のまちづくりの骨格となる道路で、都市計画法に基づき、長期的な視点で計画する道路です。

こちらの図の中で、都市計画道路を黒の2重線にて示しておりますが、主に都市の骨格や市街地のネットワークを形成するような道路を決定しております。現在、石岡都市計画区域では25路線を決定しています。

続いて、こちらは八郷地区となります。八郷都市計画区域においては、八郷の中心部である柿岡地区において、都市計画道路を2路線決定している状況でございます。

現在市で進めている都市計画道路の再検討の背景としましては、近年のまちづくりにおける方向性の変化や少子高齢化・人口減少などの社会情勢の変化、厳しい財政状況等を踏まえた上で、将来の交通需要に適した形での都市計画道路網を改めて考える必要があるためです。こうした背景から、都市計画決定したものの長期間整備に着手していない都市計画道路の必要性について、再検討を実施しております。再検討は、茨城県が定めた「都市計画道路再検討指針」に基づいて進めてまいりました。

こちらは、茨城県の指針による、再検討の流れを示したものでございます。プロセス1では、再検討路線の抽出ということで、全ての都市計画道路を対象として、その中から20年以上長期整備未着手となっている区間のある路線を抽出します。プロセス2では、都市計画道路再検討カルテを作成し評価を行います。評価の視点は、大きく分けてこちらの①から⑤までの項目となります。プロセス3では、プロセス2の結果を反映し、再編道路網

の（案）を作成し、さらに、その道路網が適切かどうかについて、こちらの①から③までの観点から検証を行います。プロセス4では、検討結果をまとめ総合評価を行います。全てのプロセスが完了し、都市計画変更の案ができましたら、最終的に都市計画変更の手続きを行っていくという流れになります。現在市では、プロセス4までの調査を一通り実施しており、再編道路網の案を作成している状況です。

ここからは、実際に再検討を行った内容を御説明いたします。はじめに、こちらはプロセス1の再検討路線の抽出です。石岡・八郷合わせて27の都市計画道路の中で、20年以上長期未着手となっている路線は13路線ありました。表の青で色付けした路線が該当となりまして、こちらが今回の再検討対象路線となります。

こちらは、今申し上げた再検討対象路線を地図上に表示したものとなります。赤い線で示したものが再検討対象路線となります。石岡都市計画で11路線、八郷都市計画で2路線となります。

続いて、プロセス2の都市計画道路再検討カルテによる評価に移ります。こちらでは、先ほど抽出した対象路線・区間ごとに、都市計画道路再検討カルテを作成し、評価を行います。評価の視点は、こちらにある①から⑤までとなります。①上位計画等における路線の位置付けでは、都市計画における上位計画である都市計画区域マスタープランや市都市計画マスタープラン上での位置付けについて確認を行います。②道路機能の検証では、路線のネットワーク性、交通機能、空間機能、市街地形成機能について確認します。③対象路線の代替道路の有無では、路線の近くに同等の機能を持つ道路があるかを確認します。④事業化に支障となる要因の検証では、住民の意向や地形的な制約等の有無について確認します。⑤道路構造令との整合では、都市計画決定された際の道路規格が、現行の道路構造令に適合するかを確認します。

こちらが、今御説明した評価項目に基づき、各路線の評価をまとめた表となります。

まず、カルテの作成に当たり路線の区間分けを行っていきまして、例えば、一番上の路線の3・4・1村上・六軒線ですと、区間を①、②、③という3区間に分けております。これは、一つの路線であっても、道路としての性格や整備状況などが異なる場合があるため区間分けを行っていきまして、これにより、路線全線の存続・廃止の検討だけではなく、部分的な存続・廃止の検討も可能となってまいります。

そして、各路線・区間の評価方法としては、まず、各路線・区間に点数をつけて評価していきます。表のピンク色の部分では、先ほど御説明した道路機能の検証の観点から、都市計画道路の重要性を示す項目を並べており、当てはまる項目がある場合にはプラスの点数を付けていきます。また、表の青の部分では、代替路線の有無や事業化に支障となる要因の検証の観点から、都市計画道路のマイナス要因を示す項目を並べており、当てはまる項目がある場合にはマイナスの点数を付けていきます。それらの点数を集計したものが、表の右から2番目のまとめの部分となります。県の指針上、集計した点数が4点以上の場合には存続、3点～－3点までの場合には要検討、－4点以下の場合には見直しとなります。

す。その結果、明確に見直しとなったものは、3・3・4別所・行里川線の②区間のみとなりました。なお、要検討となった17区間については、さらに市で整備方針や道路の必要性を検討し、路線の存続・廃止の方向性を決めてまいりました。

こちらが、廃止候補路線をまとめた表となります。廃止候補路線としまして、3・4・2若松・村上線の区間②、3・3・4別所・行里川線の区間①、②、③（全線）、3・4・5幸町・正上内線の区間②、③、④を抽出いたしました。廃止候補とした理由につきましては、次のスライドにて御説明いたします。

ここからは、プロセス3の再編道路（案）の作成と適切性の検証に移ります。こちらの図は、先ほどのカルテによる評価結果を図に示したものとなります。黒の路線が再検討対象外となったもの、赤の路線が再検討の結果存続としたもの、青の路線が再検討の結果廃止としたものです。廃止とした青の路線の理由ですが、まず、3・4・2若松・村上線の区間②につきましては、石岡市街地西部の幹線道路となっていますが、こちらの部分への市街地の拡大が見られず、沿道の大部分が市街化調整区域となっていることから整備の必要性は低いと考えました。また、代替路線として、既に現道があることから、廃止候補としました。

続いて、3・3・4別所・行里川線の区間①、②、③（全線）につきましては、都市計画決定当時の資料を見ると、国道6号のバイパス道路として構想されておりました。しかし、平成9年に3・2・19石岡・玉里線が新たに国道6号バイパスとして都市計画決定されたことから、この路線の整備の必要性は低下しています。また、路線の課題として、区間②部分で、JR常磐線との立体交差が必要となることから、整備費用も膨大になることが予測されます。以上の理由から廃止候補としました。

続いて、3・4・5幸町・正上内線の区間②、③、④につきましては、区間②部分に、国指定特別史跡である国分寺遺跡の区域が想定されており、文化財保護の観点から整備が難しい状況です。また、この路線は、国道355号の現道のバイパス道路の意味合いを持っていますが、既に国道355号バイパスが整備されていることから、改めてこの路線を整備する必要性は低下している状況です。以上の理由から廃止候補といたしました。

続いて、こちらの図面は、今御説明した廃止候補路線の代替路線を示した図となります。代替路線については、緑の点線で表示しております。まず、3・4・2若松・村上線の区間②につきましては、既に現道として市道A1396号線がありますので、こちらを代替路線としました。

続いて、3・3・4別所・行里川線の区間①と②につきましては、国道355号バイパスと主要地方道石岡筑西線のルートを代替路線としました。区間③につきましては、主要地方道石岡城里線を代替路線としました。

続いて、3・4・5幸町・正上内線の区間②については、すぐ脇の国道355号の現道、主要地方道石岡城里線、3・4・2若松・村上線方向の3方向を想定しました。区間③については、同じく国道355号の現道と主要地方道石岡城里線を代替路線としました。区間④に

については、既に整備済みの現道がありますので、市道A2484号線を代替路線としました。

続いて、こちらは今御説明した再編道路網（案）の適切性を確認するため、交通処理、道路配置、道路密度の観点から検証を行ったものです。

まず、①交通処理の適切性の観点では、県の基準により、現状の交通網と将来の交通網で交通量や混雑度が悪化しないことが求められています。こちらは、廃止候補路線を廃止した場合の道路網により、道路交通センサス調査のデータを用いて将来交通量の推計を行い、検証を行いました。次のスライドにて混雑度の図面も載せておりますが、結果としては、平成27年の現況と平成42年の将来推計との比較で、都市計画道路を廃止したことによる交通量や混雑度の悪化は見られず、交通が適切に処理されることを確認しました。ただ、将来推計の際、国道355号バイパスの一部区間に当たる柏原工業団地北側で交通量の大幅な増加が予測されており、対応が必要と考えられました。

続いて、②道路配置の適切性の観点では、県の基準により、各路線相互の接続性や連続性の確保等が求められています。こちらは、現況として、石岡市街地の都市計画道路、その他幹線道路が概ね格子型の配置形態となっており、東西方向、南北方向の広域幹線道路が骨格を形成していますが、今回、廃止候補路線を廃止した場合でも、都市計画道路相互や国道、県道との道路網を構築しておりますので、適切な道路配置であると考えています。

続いて、③道路密度の適切性の観点では、県の基準により、市街地における幹線道路以上の道路密度は1km<sup>2</sup>当たり、2.0km以上が必要です。廃止候補路線を廃止した場合でも、基準を満たしますので、道路密度も適切となっております。

こちらの図は、先ほど御説明した①交通処理の適切性を検証した際の図面でございます。こちらは、平成27年の現況の道路網における混雑度を示しております。線が細いので見づらいかと思いますが、混雑度の状況については路線の色分けにより示しております。大まかに言いますと、青や水色の区間ではあまり混雑は発生していない状況となりまして、緑、ピンク、赤の区間では混雑が生じていることを示しています。市街地全体を見ますと、国道や県道などの一部区間で混雑が発生している状況も見受けられますが、概ね交通が流れていることが御確認いただけるかと思えます。

続いて、こちらは平成42年時点の将来における混雑度の図となります。こちらの図では、現在未整備の都市計画道路についても整備されているものとしてネットワークに加えておりますが、先ほど御説明した廃止候補路線だけは、ネットワークから除外しております。

こちらの道路網で、将来の交通処理が円滑に行われるかを検証しました。市街地の混雑度を確認していただくと、一部緑などの混雑状況も見受けられますが、概ね交通が円滑に流れている状態ですので、都市計画道路を廃止したことによる混雑度の悪化は見られないことが御確認いただけるかと思えます。

続いて、プロセス4の総合評価に移りまして、最終的な都市計画道路の再編案を御説明いたします。青の廃止候補路線に関しては、御説明したとおり廃止の影響も少ないため、初めの案のとおり廃止ということで表示をしております。また、そちらに加えまして、新

たに図面に黄色で変更路線を追加させていただきました。こちらは、国道355号バイパスの一部区間となりまして、現在の2車線から4車線への車線数変更を提案させていただきます。理由としては、先ほどの将来交通量推計を実施した際、黄色の部分の交通量が大幅に高まることが確認されました。交通量の比較を申し上げますと、平成27年の現況で約12,000台だったものが、平成42年の将来推計で約20,000台となっております。交通量の増加の要因としては、黄色の線の北側で、現在県が国道355号バイパスの4車線化工事を実施していることが考えられます。将来的に黄色の部分での混雑が予測されることから、車線数を現在の2車線から4車線に変更し、工業団地の安全な交通の確保を図ろうとするものでございます。以上のように、都市計画道路の再編案として、廃止路線3本、変更路線1本ということで、お示しいたしました。

続いて、昨年度、都市計画道路の再検討に関して、パブリックコメントを実施しましたので、結果を御報告いたします。令和2年3月に、市広報紙、ホームページ等で意見募集を行ったところ、1名の方から1件の御意見を頂きました。御意見の内容は、表にあるとおりで、八郷地区の上林・上曾線という都市計画道路の整備促進の要望に関するものでした。こちらは現在、道路整備を進めておりますのでその旨回答いたしました。パブリックコメントの中では、今回の路線の変更・廃止に関しての御意見や道路のネットワークに係る御意見はございませんでした。

最後に、スケジュールを御説明いたしますので、「資料4」を御確認ください。都市計画道路に関しては、今年度、変更方針の検討を進めておりまして、そちらが決まり次第、都市計画変更に必要な図書の作成を進めていく予定となっております。来年度は、関係機関協議、住民説明会、公聴会等の法定手続きを進めまして、来年度中には都市計画変更が完了する予定となっております。手続きの過程で、再度都市計画審議会に本案件をお諮りすることとなりますので、よろしくお願いいたします。

なお、この後に御説明する「都市計画用途地域の変更」及び「区域指定の変更」に関しても、同様のスケジュールで進めていく予定です。「都市計画道路の再検討」に関する御説明は以上となります。

#### ■会長

大変丁寧な御説明ありがとうございました。御意見や御質問を伺っていきたくと思います。いかがでしょうか。

#### ■E委員

Eでございます。都市計画道路の存続と廃止について御説明がございました。都市計画道路が決定されてから67年間も手付かずの状態でした。その間に社会情勢は変化しまして人口減少が進んでいるわけです。こちらの存続や廃止につきましては結構でございますが、今後、新たな都市計画道路を決定する予定はありますか。

■会長

事務局いかがでしょうか。

■事務局

御質問ありがとうございます。こちらは2回目の見直しになりまして茨城県内では当市がいち早く検討調査を実施しました。前回の調査から約10年が経過しており社会情勢の変化もございますので今回見直しを実施いたしました。

今後につきましては、新しい都市計画道路の決定を検討していかなければいけません、まずは会長がおっしゃっていましたように立地適正化計画の中で方針を決めて行っております。まずは、既存の都市計画道路の見直しを行い、早期に整備を進めていく中で機能集約を図ってまいりたいと思っております。その中で必要があれば改めて検討をしていきたいと考えています。

■E委員

今回、このような質問をした理由は、茨城県が今年度国道6号の恋瀬橋北の交差点から国道6号バイパスまで取付道の整備を実施しています。そこからの延伸として、高浜地区の平和橋の一端まで整備する予定です。既存の道路に関しまして、それから常磐線に向かいますと常磐線のたもとまで一般道路があるわけです。それを例えば、線路の軌道敷の下を抜けて愛郷橋のたもとまで伸ばすことができれば石岡市街地を環状する鉢巻道路が形成されるわけです。村上・六軒線、旧有料道路の国道355号ですが、それから運動公園の前を通りますとイメージは宇都宮の環状道路のような形の道路が形成されます。さらに線路下を掘った方が機能面では良いと思いますし、高浜市街地の狭あいな道路を通らなくても環状線が形成されます。そういうことを考えていただきながら前向きに検討を進めていければと意見を申し上げます。

■事務局

E委員が言われるとおりの部分もございます。ただ、それを都市計画道路として整備するのか、主要な幹線道路として整備するのかということはございます。こちらにつきましては、委員の皆様の御意見を踏まえながら今後検討していきたいと思っております。

■会長

ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

■F委員

都市計画道路は絶対に必要であると私は考えておりますが、より感情から考えたことがあるのかと思いますね。今、駅前・東ノ辻線が始まってどれぐらい経過するのでしょうか。



都市計画道路が計画されていることにより30年、40年とその路線の周辺の全ての整備はどんどん遅れていきます。周りの周辺施設やライフライン全てが、ほかに開発されている部分から遅れていきます。ですから今、石岡駅に市の大きな土地がありますがこれは全然手付かずの状態でも何も整備されていない狭あい道路です。石岡の一等地でありながらその土地が利用されておらず、市は着手しない。お話をすると都市計画としてこれが足かせになって、本来であればどんどん発展させていく地域を阻害していると思います。今回の見直しにつきましては、簡単に安易に見直すと言っていますがそういう所をしっかりと何回見直しを行っても30年経ったら、40年経ったら見直しです。代替道路があるから辞めます。代替道路じゃなくて都市計画でしょう。そういった意味ではきっちり造り上げて初めて都市計画です。計画というのは履行するために計画を立てます。厳しいことを申し上げていますが、やはり都市計画道路が入ってしまった地域の人はどうしても損害ではありませんが置き去りにされる。役所が簡単にこれからここは廃止します。ここは整備します。いらなくなったから廃止するというのは駄目だと思います。都市計画道路は、行政にとってはまちを發展させるために絶対に必要な道路です。そういったことになった時には安易にやめますということでは。これは再検討ですよ。きちんと再検討をして初めて廃止するのは良いと思います。あまりに安易すぎる。道路を造るとなったら造りなさいと私は申し上げます。

#### ■会長

私からよろしいでしょうか。おっしゃっていることは良く分かります。今日の資料の8ページをご覧ください。非常に字が小さいですが、都市計画道路関連情勢等の変化の中には全て同じ事が書いてあります。内容は人口・産業流失・財政難です。一つはお金がないということです。市民の皆さんからの公共事業をやめてほしいという御意見により、お金を出さないという流れもあるかと思えます。それは市民の御判断が影響しています。このまま都市計画道路を放置していくと状況はますます悪くなりますので、本当にやめた方が良いことはやめるという意味決定をしなくてはならないと思います。

行政にとって一番楽な行為はほっておくということです。そうではなくて、見直しをするという行為はそれだけ責任を持ってやりますということです。その行為自体を安易に問題視されるとますます行政が委縮してしまい、行政が何もしなくなる事態が起きてしまいます。私が全てお答えすることではありませんが、再検討の議論を進めながら結論を出していく必要があると思います。

#### ■F委員

私は、見直しが悪いことだと言っているわけではありません。しかし、私は議員生活30年やってきていますが、行政がきちんとした計画に基づいて進めていく中で道路を造りますというと地元の人は期待感を持ちます。そういうことですから、そういう中で地元の人

はいつできるのかいつできるのかと待っています。今言われたように60年間経過して駄目でしたからやめましょう。こういう行政であってはならないわけです。判断というのがあります。判断とは何かというところは見極めです。こういう見極めをきちんとしながらやっていかなければいけない。どうしようもなくなったからお金がなくなったからやめましょう。もしその道路ができていたら発展するかもしれません。今言われましたがお金の問題ではないと思います。お金は誰が作りますか。行政です。税金は市民が払います。そういうことですからきちんとした見極めが必要です。30年、40年、50年、60年放置しておいて、それを変更や廃止だということではなく、もっともっと真剣に考える必要があると思います。私はこう思います。60年も放置していらなくなったからやめますでは、これが本当に必要かどうか分からないと思います。これからはもっと短期間でスパンを縮めてやっていくべきだと思います。お金の問題は問題外です。行政は計画する時に予算は取るわけです。その事業計画がしっかりとできた中でいくわけですよ。

#### ■会長

会議全体の時間の都合がございます。ほかの委員の皆さんも発言したいと思いますので、手短にお願いできますか。

#### ■F委員

私はそのようにここで議員になっていますがやはり安易に考えない。今まで放置していたことは埋まるものではありません。私の地元ですが、都市計画道路1本のために全然発展しません。水道などもです。30年、40年のことを行政がお金の問題として片付けるのはいかなものかと私は感じるところであります。

#### ■会長

ほかの方、いかがでしょうか。

#### ■B委員

Bと申します。よろしく申し上げます。今、石岡の過去のお話を少し聞かせていただいた中で、約60年間手が付けられなかったということがありました。それは仕方ないですし、過去のことですのでもう捨てましょう。ここにいる皆さんは前向きに将来のことを考えていけば良いと思います。ですから60年間も行政がさぼっていたことではなく、我々の孫やひ孫の世代に何を残せるか、夢ある石岡をどうやって作っていくかというところに視点を置いていただくのが一番良いと思います。その中で、都市計画道路だけではなくて市全体の中で、どのような絵を描けるかということであると思います。先ほどF委員がおっしゃっていましたが、実現していくには、計画を進めていくにはどうしたら良いのか全員で考えるべきであると思います。私は今日ここで検討して、その後50年、100年先を見ていただく

のが一番良いのではないかと思います。

#### ■会長

どうもありがとうございます。具体的なデータがないと検討はできませんので、個別のデータを出していただいて、皆さんに客観的な視点から判断していただきたいと思います。そういう意味では、ここで示されている数値や気になる検討の結果、お気づきになった箇所等で具体的な提案や意見が皆さんからあれば、行政の方も反映しやすいと思います。先ほどのE委員さんがおっしゃっていた環状線につきましては、新しいアイデアになるものではないかと思います。そういう所も含めて、今回出された案で、ここは少し変えたほうがいいのではといった意見などを出していただき、B委員さんがおっしゃっていたように前向きに進めていければと思います。この案件は非常に重要な題材です。とりあえず、今日はここに出された案件につきまして、気づいた点やまずい点を集まった皆さんから頂きたいと思います。

#### ■G委員

評価の指標についてですが、9ページで定性的な評価として数値化されています。一般的に都市計画道路等を決定するに当たっては、例えばB/C評価があります。先ほどから意見に挙がっていますが、道路の整備には大変なコストを要するわけで、石岡駅からは遠いため廃止しますという位置付けにしたことは伝わってきますが、定性的な評価の判断を代弁するのがこちらの数値化した資料かと思います。定量的な評価も合わせてこちらの数字も含んだ形で路線ごとに検討するとなお理解が深まると思います。定性的な評価を指標化したものが7ページの①～⑤という理解でよろしいのでしょうか。

#### ■会長

事務局からお答えいただきたいと思います。

#### ■事務局

御質問ありがとうございます。先ほど御説明しました茨城県の指針に基づいて、定性的な評価項目を中心に評価し、数値化している状況です。定性的な評価以外の部分も含めるべきとの御意見かと思いますが、必ずしも数値化にこだわっているわけではありません。

#### ■会長

これは私からあまり話してはいけないことかもしれませんが、G委員さんがおっしゃるとおりB/Cは本来実施するべきです。ただし、B/Cは測るだけでかなりお金がかかってしまうという事情があります。

また、こちらも否定的な意見で申し訳ありませんが、B/Cを実施するともっと廃止す

る路線は増えると思います。今回は、定性的な視点から最低限廃止しないといけない路線が挙がってきていて、そういった意味では安全な考え方です。F委員さんが心配されていましたが地域活性化の話からすると、B/Cの場合にはもっと路線は切られる可能性があるということです。そこに関しては、市は定性的なやり方で加減をしながら、控えめな対応をしているのではないかと考えています。

ほかの方、いかがでしょうか。

#### ■H委員

16ページになります。上林・上曽線は、八郷中学校の通学路であることから両側歩道で整備していただきたいのですが、通学路であれば両側歩道ではなく自転車専用道を作るべきであると思います。両側歩道で整備しても歩く人はほとんどいません。通学は自転車が基本になります。子供たちは歩道を自転車で通るかと思っています。車道は危険がありますので、通学路には自転車専用道が必要ということです。どうかこちらを考えてほしいと思います。

#### ■会長

ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。

#### ■事務局

御意見ありがとうございます。委員さんが言われますように、ここは通学路になりますので、安心・安全の面から必要だと思っております。今回、都市計画道路としましては、決定しているもので整備していきたいと思っております。石岡の方でも、自転車の矢羽根等の整備が進んでいくと思っておりますので、上林・上曽線もその中の一つとして検討していきたいと考えています。

#### ■会長

大変重要な御指摘を頂いたと思っています。これは八郷に限らず全国的なお話だと思います。道路幅に自転車道のスペースはありません。小学校や中学校の近辺の道路はそういうことを考えていかなければいけません。時間があれば、ぜひ市の外、県や国にも情報を発信していただければありがたいと思います。どうもありがとうございます。

このままいくと資料1のみの議論になりそうですので、ここで事務局から資料2、3の説明をまとめてお願いしまして、その後全体の質疑の時間を取りたいと思います。よろしくお願いたします。

#### ■事務局

それでは、資料2の「都市計画用途地域の見直し」について、御説明いたします。

まず、用途地域とは市街化区域内で土地利用の方向性を考え、機能的なまちづくりを行うために指定した地域です。

法律に基づき定めることが可能な用途地域は13種類ありまして、これらは住居系、商業系、工業系に区分されます。石岡都市計画区域においてこれらの用途地域を落とし込んだ図面が右側の用途図でございます。色のあるエリアが市街化区域内で、用途地域が定められている場所になります。イメージとしては、良好な住環境を保護する地域が住居系、鉄道駅周辺が商業系、工業団地が工業系になります。これらの性格の異なる用途地域が指定されることで、建築可能な各建物用途の設定や建物の建て方のルールが定められます。

続いて、変更の目的になります。市都市計画マスタープランや立地適正化計画等の上位計画で示されている将来都市構造の実現に向けて、適切かつ合理的な土地利用の実現を図るため用途地域等の変更を行います。

続いて、主な用途地域の変更経緯になります。昭和41年に用途地域が指定されまして、法改正により用途地域の種類が増えたことから昭和48年、平成8年に変更を行いました。平成24年には、八郷都市計画区域で柿岡地区の空洞が進行していたため用途地域の緩和を行いました。平成27年には、石岡都市計画区域で本庁舎の建て替えに伴い用途地域の変更を行いました。

こちらは用途地域の見直しが必要と考えられる地区を抽出しまして、二つの視点に分類を行いました。まず、赤色が上位計画による見直し検討地区になります。こちらの検討地区は都市計画の指針である「石岡市都市計画マスタープラン」及びその高度化版として位置付けられている「石岡市立地適正化計画」で示されている見直し検討地区や計画実現のために見直しが必要と考えられる面的な地区を抽出しました。青色が都市計画施設等の変更に伴う検討地区になります。基本的にこちらの検討地区は先ほど資料1で御説明しました都市計画道路の見直しに伴いまして、沿道用途地域の見直しが必要となる線的な部分を抽出しました。検討地区に応じた計18地区は右側の図面に落とし込んでいます。

こちらは前ページで御説明しました検討地区を検証した結果です。黄色で示した地域が検討対象区域に該当しまして、それを反映したのが右側の図面です。前ページと凡例は同様で、赤色で示した上位計画による見直し対象地区が東光台三丁目地区になります。青色で示した都市計画施設等の変更に伴う検討地区は、若松・村上線沿道、別所・行里川線、幸町・正上内線沿道、石岡バス専用道沿道になります。

ここからは、各対象地区における概要や方針についてです。東光台三丁目地区は石岡駅からBRTが通っているため、交通利便性が高く生活しやすい地域です。今回の変更対象となる箇所は赤色の線で囲んだ部分で、現在の用途地域は第一種中高層住居専用地域になります。

こちらは立地適正化計画からの視点になります。本計画では地域拠点として位置付けられています。西から東にかけて赤色で横に囲んだエリアが都市機能誘導区域になりまして、本地区は、子育て施設など若者世代の生活利便性に資する都市機能施設の誘導により、若

者世代の居住地として選ばれる拠点の形成を目指しています。

続いて、見直しの方針になります。変更案につきましては、現在の用途地域の第一種中高層住居専用地域から第一種住居地域に変更することが望ましいと考えています。有効に活用されていない未利用地があることや、表にあるとおり都市機能誘導地域における全ての誘導施設が立地できることとなるためです。現在の第一種中高層住居専用地域ではスポーツ施設や延床面積が500㎡を超えるスーパーマーケットは建築することができません。誘導施設を網羅できる用途地域へ変更することが、将来的に有効な土地利用につながると考えています。

こちらからは、都市計画施設等の変更に伴う部分の御説明となります。主に先ほどの都市計画道路変更に関する内容です。若松・村上線沿道は一部区間の廃止の検討を行っています。右側の図面では、青色の破線が本路線になりまして、赤色の実線が一部変更を要する部分になります。

こちらが若松・村上線沿道の拡大図になります。左側の現況では赤色の実線が用途地域界になります。第二種住居地域と第二種低層住居専用地域の用途地域界は緑色の実線で示した都市計画道路端から30mに設定されています。都市計画道路端から30mまでが第二種住居地域で、30m以降が第二種低層住居専用地域になります。変更案につきましては、都市計画道路の路線区間が一部廃止されることで現在の根拠がなくなるため、新たな用途地域界は都市計画道路端から30mを現道端から30mに変更します。変更される箇所は黒色の点線で示しています。現道幅の方が都市計画道路幅より狭いため第二種住居地域が第二種低層住居専用地域に変更となりますので、赤色から青色に変更になります。

続いて、別所・行里川線の廃止の検討に伴う部分になります。右側の図面で青色の破線が本路線になりまして、赤色の実線が一部変更を要する部分になります。

こちらが別所・行里川線の拡大図になりまして、左側の現況では赤色の実線が用途地域界になります。区域区分及び各用途地域界は緑色の実線で示した都市計画道路の中心に設定されています。変更案につきましては、この部分の都市計画道路が廃止されることにより、現在の区域区分界及び用途地域界の根拠がなくなります。新たな設定根拠につきましては、今後検討を進めてまいります。

幸町・正上内線沿道は一部区間の廃止の検討を行っています。右側の図面で青色の破線が本路線になりまして、赤色の実線が一部変更を要する部分になります。

こちらが幸町・正上内線沿道の拡大図になりまして、左側の現況では赤色の実線が用途地域界になります。各用途地域界は緑色の実線で示した都市計画道路端から30mに設定されています。変更案につきましては、都市計画道路の一部区間が廃止されることで、現在の根拠がなくなるため、新たな用途地域界は都市計画道路端から30mを現道端から30mに変更します。変更される箇所は黒色の点線で示しています。左側は都市計画道路と現道幅が同一のため変更はありません。右側につきましては、現道幅より都市計画道路幅のほうが広いので、図面の中心にある用途地域の第二種住居地域等が減ります。例えば、右上を

ご覧ください。第二種住居地域が第二種中高層住居専用地域になりますのでピンク色から緑色に変更します。下に向かうと商業地域が第一種住居地域や近隣商業地域になりますので、赤色から黄色やピンク色に変更します。

最後に、石岡バス専用道線沿道になりまして、右側の図面で赤色の実線が一部変更を要する部分になります。現在、この路線はBRTとして整備されており、鉄道軌道はありません。用途地域界は、旧鹿島鉄道銚田線の鉄道軌道端を基準に設定されています。

こちらが石岡バス専用道線沿道の拡大図になります。左側の現況では赤色の実線が用途地域界になります。用途地域界は現在形が残っていない鉄道軌道端から30mに設定されています。変更案につきましては、現在BRTとして道路整備されている現道端から30mに用途地域界を設定します。変更される箇所は黒色の点線で示しています。第一種中高層住居専用地域から第一種住居地域に変更になりますので、緑色から黄色に変更になります。

最後に、今後のスケジュールにつきましては、先ほど御説明したとおりでございます、資料4の内容のとおり進めてまいります。

続いて、資料3の「石岡市区域指定の見直し」についての御説明になります

区域指定とは、市街化調整区域の指定区域内であれば集落の出身要件等を問うことなく誰でも自己用住宅や一定の小規模な建物等を建てることのできる制度です。区域指定の種類は2種類ございます。緑色で示した11号区域は、市街化区域から1km以内の集落で6地区あります。青色で示した12号区域は、市街化区域から離れた集落で6地区あります。右側の図面ではこれらの各区域を示しています。

続いて、区域指定内で建築することができる建物の種類等を示しています。建物用途は良好な住宅環境を目的としている第二種低層住居専用地域で定められた建物が建築可能になります。例えば住宅やアパート、店舗、幼稚園、診療所等を建築することが可能です。生活利便性の高い建物は建築できますが、住宅に特化した用途地域のためスーパーマーケット等の大型施設は建てるできません。

続いて、国の区域指定の考え方になります。コンパクトシティの理念や趣旨等に則った運用の適正化を図るべきとされており、11号条例の整理や他制度への移行が推進されています。また、法改正により土砂災害警戒区域等の除外徹底を図ることとされています。

本制度は、本市では平成22年から運用を開始しました。今回の見直しの目的は、既存集落の維持・活性化を図りつつ、安全面を考慮した上で、近年新たに指定・更新された土砂災害警戒区域、浸水想定区域等の除外を行うものです。見直しの方針につきましては、コンパクトシティの実現に向けて策定した立地適正化計画との整合性を踏まえまして、新規指定する区域は12号区域のみとします。

続いて、見直しの結果になります。新たに指定が可能な12号区域はありませんでした。

表の赤色で示した区域が変更箇所になります。変更箇所の基本的な考え方につきましては、指定当初より新たな災害危険区域等が更新・追加されており、こちらの区域を除外することから既存区域が縮小します。右側の図面では既存区域を区分ごとに緑色と青色で示

しておりまして、黄色が除外する危険区域になります。各区域の拡大図は後でお示しします。

続いて、区域指定の対象となる主な要件になります。区域区分ごとに指定を受けるための要件は異なっています。主に公共基盤である道路、給排水施設等の基準が満たされている地域のみ指定を受けられる可能性があります。

ここからは各変更区域案として7区域を示しております。緑色の破線及び実線が既存区域界、黄色の部分の除外される区域になります。赤色の実線が新たな区域界となります。除外される危険区域につきましては、浸水想定区域、急傾斜地崩壊区域、土砂災害警戒区域です。今回、東側に黄土色で示した土砂災害警戒区域、南側に水色で示した浸水想定区域が既存の区域に重なりますので、これらを街区で区切り除外しました。染谷地区の新たな区域につきましては、緑色の実線、赤色の実線で囲んだエリアになります。

これ以降につきましては、基本的に災害危険区域等を除外して既存区域を縮小していますので、各地区の区域案は後で御確認ください。

今後のスケジュールにつきましては、先ほど御説明したとおりでございまして、資料4の内容のとおり進めてまいりますので、よろしく願いいたします。

説明は以上となります。

#### ■会長

ありがとうございました。

それでは、資料2、資料3どちらでも結構ですので、御意見を頂ければと思います。

#### ■A委員

資料3についてお伺いします。12号区域は土砂災害警戒区域等を除外するという考えでした。気になったことは11ページの⑨三村・石川についてです。見直し後、区域が約3分の1の面積に縮小しますが、小さい箇所でも飛び地になってしまう場所があります。こういう場所は集落のインフラの整備状況や12号区域の目的である地域のコミュニティの維持の視点から考えても、再度検討した方が良いのではないかと思います。

また、どの区域についても共通しますが、もう一つは土砂災害警戒区域等の場所に既に居住している方が多いと思います。将来的にこのエリアには住めないということは、災害も増えているため仕方ないことだと分かります。ただ、区域から外すというだけでなく、外したエリアをどのように維持していくのかという計画が必要であると思います。将来的に空き家等になる可能性が高いですし、土砂災害警戒区域等を除外した場合には、集落が縮小しますので、本当にこの集落を維持できるのかということがあります。12号区域に指定されている集落の維持を長期的に考える必要があると思いました。



■会長

ありがとうございます。2点御指摘いただきました。いかがでしょうか。

■事務局

ありがとうございます。A委員の言われるとおりでと思います。実際に除外していくことで面積が縮小していくことは明確です。今後は、どのようにしてコミュニティを維持していくのかということが大変重要であると考えております。土砂災害警戒区域等から除外したエリアを維持していくためには、都市計画課だけでなく建築関係の部署も関わってくると思いますので、広い視点で取り組んでいきたいと思っております。

また、御指摘いただいた飛び地の箇所につきましては、もう一度検討してまいりますのでよろしくお願いいたします。

■会長

全体的に見直しをかける必要があるかと思います。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

■D委員

非常に細かいことで申し訳ございませんが、用途地域の見直しについてです。現在の用途地域から規制が緩くなる場所の変更については、都市機能誘導区域の視点からも良いと思います。逆に、住居系の用途地域から住居専用系の用途地域へ規制が厳しくなる場所では、既存不適格になる建物が少し出てくる可能性があると思います。大きな問題にならないかもしれませんが、その辺りの検討についてはいかがでしょうか。

■事務局

ありがとうございます。既存不適格については、現在洗出しを行っているところです。

■会長

ほかにいかがでしょうか。

■E委員

区域指定の見直し、用途地域の見直しで共通していますが、八郷地域には一切触れられていません。そこにつきましては、どのように検討されていますか。

■事務局

ありがとうございます。八郷地域の柿岡地域につきましては用途地域が指定されていますが、ほかの地域は白地地域になっています。石岡都市計画区域と八郷都市計画区域の違

いはあります。今回は、石岡都市計画区域の用途地域の見直しと区域指定の見直しを実施しました。

■E委員

今後、八郷地域につきましても何らかの色付けをしていくのでしょうか。

■事務局

ありがとうございます。こちらは合併後からの問題提起がございます。石岡市都市計画マスタープランや石岡市立地適正化計画の中で記載はされていますが、一つの市に二つの都市計画が存在することは珍しい状況でございます。石岡地域、八郷地域の地域性はそれぞれ異なっておりますので、これを同じにするのではなくそれぞれの特性をいかしてまちづくりを進めてしていきたいと考えています。しかし、将来的に見直しも考えなければいけないと思いますが、当面は現在の形でまちづくりを進めていきたいと思っています。

■E委員

非常に難しい問題ではありますが、行政として同じ市域内である程度の整合性を図っていくことは当然であると思います。その点は非常に難しい問題とは思いますが、一步一步進まなければいけないと思います。以上です。

■会長

はい、どうぞ。

■I委員

確認で3点お伺いしたいと思います。まず、都市計画道路の再検討についてですが、今日まで、調査や資料作成に要した時間を教えてください。

■事務局

委託業者とともに、データ収集を含めまして約2年間かけて作っています。

■I委員

ありがとうございます。業者だけでなく、市も絡めて現地調査などを行いながら実施することが重要であると思います。

それから都市計画道路ということで、60年以上前から計画があるということです。私が思うには道路を設計するに当たって計画ができました。それに基づいて最終的な完成の目的がなければならぬと思います。計画を作るだけでなく、最終的にいつまでにできるのかということが重要であると思います。F委員もおっしゃっていましたが、都市計画道

路ができて地域が活性化するというので、都市計画決定がされるのかなと思います。でするので、一つ一つ様々な路線はありますが、全ての路線で完成する予定の目安が私は必要であると思います。こちらの見解はいかがでしょう。

■事務局

ありがとうございます。正直に申し上げまして計画は立てますが、いつまでに完成しますということは都市計画道路では決まっています。ただ、I委員やF委員が言われますように、今まではそういうことがなく都市計画道路を決定して進めていきましたが、計画を立てる以上はいつまでというのは必要だと思います。実際に先ほどもお話がありましたが、新たな都市計画道路を決定するという御質問もありましたが、今後は必要であるから都市計画道路を決定していくわけですので、期日を決めて進めていく必要があるかと思えます。申し訳ありませんが、整備されてこなかった今までの約60年間があることも事実ですので、今後は、現在都市計画決定されている道路につきましては、早期完成できるように整備を進めていきたいと思えます。

■I委員

最後の質問です。用途地域の見直しと区域指定の見直しは、最終的に都市計画税に関わってくると思えます。このことについてはどういう認識でしょうか。

■事務局

ありがとうございます。用途地域につきましては、市街化区域のため都市計画税は今までと変わりません。区域指定につきましては、都市計画税自体は課税されませんが、土地の評価に多少の影響があると思えます。

■会長

ほかに資料2、資料3で御質問はありませんか。

■B委員

手元のスマートフォンで石岡市のハザードマップを調べました。ホームページのハザードマップと三村・石川地区のこちらの資料を重ね合わせると線が一致していないかもしれません。ハザードマップの浸水想定区域以外に今回の除外されている区域が含まれているように見えますがどうでしょうか。市のハザードマップ上では、主に線が直線で表記されています。

■事務局

もしかすると、ホームページ上だと正確な表示ができていないのかもしれませんが。

#### ■B委員

我々は正確でない情報を提示されているということでしょうか。こちらの各災害区域等に該当する住民は区域指定から外れることは知っていますか。資産価値に影響が及ぶため重要ではないでしょうか。

#### ■事務局

大変申し訳ありませんが、浸水ハザードエリア自体は国や県などが指定していることもありまして、周知できているか否かは分かりかねる部分がございます。

石岡市でも都市計画に関する地図は出しては出していませんでしたが、今年から掲載するようになりました。今言われましたとおり、ホームページに掲載しますと画像が荒くなるため不確かな情報を出してしまう可能性がございます。そのため、地図を閲覧した方が迷ってしまうため公開はしていませんでした。あくまでも目安として活用するよう現在掲載はしています。先ほどの概略的な線の話になりますが、あくまでも目安としての参考資料になるかと思えます。こちらを閲覧・活用する方は改めて担当窓口に来ていただくようお願いしています。実際にホームページと資料で相違がある場合があるかと思えますが、御了承いただければと思います。

#### ■B委員

そういった情報を発信しないと市民が誤解してしまうと思います。

#### ■会長

確かにそうですね。御指摘ありがとうございます。

私のほうから資料2で一つあります。D委員から先ほど用途地域に関する御指摘がありました。8ページになります。石岡バス専用道の北側の用途地域を第一種住居地域に変更してスーパーマーケット等の立地を可能にしようということでした。そして7ページでは、この地区の立地適正化計画上の地域拠点の理念が記載されているのですが、BRTに関する記載がありません。立地適正化計画を作る中では、この地区はBRTを軸にしたまちづくりを進めていこうということでしたので、本来であれば公共交通に乗ってくださいというメッセージを出した方が良いと思います。コロナ感染症の影響で公共交通の利用者は減少しています。そういったことも含めて、当初の理念である公共交通を軸にということをお忘れないように進めていただければと思います。

資料3につきましては、非常に重要な意見を頂き、12号条例の方のお話は頂いたのですが、11号条例に関する議論は特に出してきませんでした。私の個人的な意見としてですが、資料3の6ページで11号に指定するために必要となる主な要件の一覧があります。集落性で「概ね50以上の建物が70m未満で連たん」という定義があつて、そういう場所であれば

市街化区域の隣に建物を建てられるという発想でしたが、かなり時代遅れになってきています。どういうことが起こっているかという点、地方都市でもこれが続けてきた場所は、当然市街地がスプロールのような形で広がってきていて、ほかの市町村に比べてD I Dの人口密度が低くなります。そのためインフラ管理コストが将来的に大きくなります。今回は11号区域の見直しはないということですが、今後、中長期的に考える必要があると思います。以上2点、私から気になった点をお話させていただきました。

まだ時間がございますので、資料1から資料3まで通して御意見がありましたらお願いします。はい、どうぞ。

#### ■F委員

色々お話をいただきましたが、私はこの事業に反対ではございません。石岡市街地ではミニ開発や未利用地が多くございます。それで、土地を持っている人は道路ができるということで翻弄されるのは仕方ないと思います。やはり道路は個人で造るものではありません。そういったところであればやはり人為的なこととか、そしてできなければ、今の時代ですと10年くらいで見直しを行ってほしいです。その際には、なるべく市民に対しては弊害を与えてはいけません。そのようなことをごさいますして、事業の見直しは大変結構です。優しく言えば心遣いを行政が行うべきであると思います。私はそのように思います。今の駅前・東ノ辻線におかれましては、色々問題がございますので、こういうことを繰り返さないように新しい気持ちで切り替えてやっていくことが必要じゃないかと思います。会長さんそういうことで、事業には賛成でございます。

#### ■会長

私も進行上で話を遮ってしまい申し訳ありませんでした。F委員がおっしゃっていることはよく分かります。地元の方は色々な思いがあると思います。40年前に計画を作った方を責めることができれば良いのですが、中々そういうわけにはいきません。是非、議員の皆さんも一緒になっていただいて、これからきちっとなっていければ良いと思います。御協力をよろしく申し上げます。

ほかにいかがでしょうか。まだ発言していない方で何か言い残したことがあればいかがでしょうか。

#### ■J委員

この審議会で諮問した結果を踏まえて策定した立地適正化計画の反応や効果、業者からのインセンティブ等の問合せは何かありましたでしょうか。

#### ■事務局

運用を開始しましたが特に業者から問合せはありません。ただ、市の事業においては、

まちづくりの指針になりますので、今後進める事業においては踏襲して進めていきたいと思いをします。

#### ■会長

規制という意味でも緩く、誘導の意味でも緩いので、なかなか皆さんの興味を持っていただけません。都市機能の集積を図る都市機能誘導区域では色々とできますが、居住誘導区域は実質的にほとんどインセンティブがありませんので、そこに絡めて何か動くことはないのかなと思います。しかし、中長期的に人口が減少していった時にどうなるのかと考えると、そういう意味ではインセンティブとは別の話で、居住誘導区域の中はインフラ投資が優先される可能性はあると思います。

すぐにそういう風に変えてしまうと、逆にネガティブな反応も出てきますので、こういう風に考えていかないと人口減少していったときにまずいよということで、全国的な対応として制度ができました。法律が改正されて5年経過しましたので、今ちょうど見直しもされています。D委員の方がよく御存じとは思いますが500程度、かなりの数の自治体が計画を作成し運用を開始しています。見直しを行いながら、実効性を高める方法を考えながらやっていく必要があると思います。もともと都市計画マスタープランだけだと夢だけ描いてしまって何も実態として変わらないということもあって、立地適正化計画ができたという経緯があります。今、その部分を実態としてどのようにやっていくのかということは、時間を掛けながら考えていかなければいけないです。ほかの市町村でも反応はあまりありません。反応を狙ってやっているものではありません。都市機能誘導区域に来てほしい施設をしっかりと出して、どういう風に進めるのかを考えなくてははいけません。引続き御協力いただければと思います。

全体通じての質疑はよろしいでしょうか。

—特になし—

色々と重要な御指摘を頂きましてありがとうございました。資料4のとおり、これからも引続きありますのでよろしくお願ひします。それでは、事務局に進行を戻したいと思ひます。皆さんありがとうございました。

#### ■事務局

会長ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、令和元年度第1回石岡市都市計画審議会を閉会させていただきます。委員の皆様、本日はありがとうございました。