

平成 27 年度第 1 回 愛知県都市計画審議会

平成 27 年 7 月 10 日 (金) 午後 2 時 58 分

愛知県議会議事堂 5 階 大会議室

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

定刻までには少しお時間がございますが、委員の皆様全員お集まりですので始めさせていただきます。

ただいまから平成 27 年度第 1 回愛知県都市計画審議会を開催いたします。

開会にあたりまして事務局からお知らせがございます。愛知県では 5 月 1 日から 10 月 31 日までを「さわやかエコスタイルキャンペーン」実施期間とし、軽装、ノーネクタイの励行を進めております。したがって、本日の審議会におきましても、幹事及び事務局は軽装、ノーネクタイで対応させていただいており、各委員の皆様にも御協力を呼びかけております。どうぞ御理解いただきますようお願い申し上げます。

次に、傍聴される方々をお願いいたします。本日配付いたしました傍聴券の裏面に記載のように、会議の開催中は静粛に傍聴していただきますようお願い申し上げます。携帯電話は、電源を切るか、マナーモードにさせていただき、かばん等にしまってください。録画、録音等は禁止となっております。その他、会議の秩序を乱す行為、議事進行の妨げとなる行為はしないでください。

以上、注意事項を遵守して、審議会を傍聴していただきますようお願いいたします。

それでは、会議に先立ちまして、会長から御挨拶をお願いいたします。

【会長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

会長の山田でございます。開会にあたりまして、一言御挨拶申し上げたいと思います。

本日は、平成 27 年度第 1 回愛知県都市計画審議会の開催にあたり、大変お忙しいところ御出席いただきまして、誠にありがとうございました。

委員の皆様には活発な御議論をいただきますとともに、円滑な議事進行に御協力いただきますようお願いいたしまして、挨拶とかえさせていただきます。よろしくをお願いいたします。

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

ありがとうございました。

次に、当審議会の委員の方々に異動がございましたので、御紹介申し上げます。

お手元に委員名簿を配付させていただいておりますので、併せて御覧ください。

市町村の長を代表して委員をお願いいたしました春日井市長の伊藤太委員でございます。

【委員（春日井市長 伊藤太）】

伊藤です。よろしくお願いいたします。

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

南知多町長の石黒和彦委員でございます。

【委員（南知多町長 石黒和彦）】

石黒と申します。よろしくお願いいたします。

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

県議会の議員として委員をお願いいたしました石井芳樹委員でございます。

【委員（愛知県議会議員 石井芳樹）】

石井です。よろしくお願いいたします。

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

青山省三委員でございます。

【委員（愛知県議会議員 青山省三）】

よろしくお願いいたします。

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

政木りか委員でございます。

【委員（愛知県議会議員 政木りか）】

政木でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

谷口知美委員でございます。

【委員（愛知県議会議員 谷口知美）】

谷口です。よろしくお願いいたします。

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

佐波和則委員でございます。

【委員（愛知県議会議員 佐波和則）】

佐波です。よろしくお願いいたします。

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

町村議会の議長を代表して委員をお願いいたしました美浜町議会議長の森川元晴委員で

ございますが、本日は公務のため御欠席でございます。

なお、本日の上程議案のうち、第2号議案及び第4号議案は都市高速鉄道に関する案件ですので、臨時委員の方に御出席をお願いしております。御紹介申し上げます。

中部運輸局長の野俣光孝委員でございます。

【臨時委員（中部運輸局長 野俣光孝）】

その委任を受けて参っております上田と申します。よろしく申し上げます。

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

以上でございます。

次に、平成27年度の当審議会の幹事でございますが、お配りいたしました委員名簿の裏面が幹事名簿となっておりますので、この名簿をもって紹介にかえさせていただきます。

なお、本日は2分の1以上の委員の方々に御出席いただいておりますので、会議は成立いたします。

当審議会の議長は、愛知県都市計画審議会条例第5条第2項の規定により、会長が務めることになっておりますので、よろしく願いいたします。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ただいまお聞き及びのとおりでございますので、議長を務めさせていただきます。

それでは、会議を進めてまいります。

愛知県都市計画審議会運営規程第8条第1項の規定に基づき、議事録署名者として竹谷裕之委員、石井芳樹委員を指名いたします。

また、先程事務局から御紹介のありました委員のうち、次の方々を愛知県都市計画審議会条例第6条第2項の規定に基づきまして、当審議会常務委員会委員に指名いたします。

市町村の長を代表して委員をお願いいたしました伊藤太委員、石黒和彦委員、県議会の議員として委員をお願いいたしました委員のうち、石井芳樹委員、青山省三委員、谷口知美委員、以上の方々を指名いたします。よろしく願いいたします。

早速ですが、審議に入ります。

本日御審議いただきますのは、議案書の目次に記載してございますように、第1号議案「知多都市計画道路の変更について」、第2号議案「知多都市計画都市高速鉄道の変更について」、第3号議案「西三河都市計画道路の変更について」及び第4号議案「西三河都市計画都市高速鉄道の変更について」の4議案でございます。

それでは、第1号議案「知多都市計画道路の変更について」及び第2号議案「知多都市

計画都市高速鉄道の変更について」の2議案は、関連案件でございますので一括上程いたします。県当局の説明を求めます。

【都市計画課長 横山甲太郎】

都市計画課長の横山でございます。よろしくお願いいたします。

第1号議案「知多都市計画道路の変更」及び第2号議案「知多都市計画都市高速鉄道の変更」につきましては、いずれも東海旅客鉄道武豊線半田駅付近連続立体交差事業に関連します都市計画道路及び都市高速鉄道の変更についてでありますので、併せて説明させていただきます。

議案書は1ページから8ページ、議案概要説明書は1ページから4ページ、図面は図面番号1番から3番まででございます。また、参考資料として半田駅付近連続立体交差事業に関するパンフレットを配布させていただいております。

なお、委員お二人につき1台用意いたしましたモニターにも図面を表示しますので、併せて御覧ください。

お手数ですが、図面番号1の総括図を御覧ください。本総括図は、図面右下に掲載した愛知県全図において赤色四角で表した知多半島中ほど東側に位置しております半田市とその周辺地域を示しております。

総括図左側において、上段から下段にかけて紫色実線で表示しておりますのが知多半島中央を南北に縦断いたします知多半島道路及び南知多道路であり、その中ほどに中部国際空港へつながる知多横断道路と接続します「半田中央ジャンクション」が、その下側に「半田インターチェンジ」が位置しております。

また、図面右側に衣浦港が位置しており、上段の衣浦大橋、下段の衣浦トンネルにより、対岸となります高浜市及び碧南市とつながっております。

更に、図面中央上段から下段にかけて黒色で表示の名鉄河和線が通過し、その中段に知多半田駅があります。また、その右側においてオレンジ色の丸印で示しておりますのが半田市役所となります。

今回御審議いただく案件は、知多半田駅と半田市役所の上に位置しております東海旅客鉄道武豊線半田駅付近において、黒色実線で示しております半田駅付近連続立体交差事業に係る都市高速鉄道の追加と、赤色点線で示しております都市計画道路3・3・11号名古屋半田線、3・3・31号半田駅前線、3・4・49号前明山中蓮線の変更についてで、武豊線交差部付近において赤色丸印で表示している箇所において変更を行おうとするものでご

ざいます。

また、緑色実線で示しております都市計画道路 3・3・201 号荒古線、7・5・209 号新川線及び JR 武豊線沿いの 7・7・203 号武豊線東側道 1 号線を始めとする側道 6 路線につきましては、今回の県決定に併せ半田市決定として都市計画決定を行ってまいります。

これからの説明につきましては、東海旅客鉄道を JR と呼ばさせていただきますので、よろしく願いをいたします。

都市計画変更の内容説明に先立ち、JR 武豊線半田駅付近連続立体交差事業の概要につきまして説明させていただきます。お手元には半田駅付近連続立体交差事業のパンフレットを配付させていただいておりますが、関連資料を併せて説明させていただきますので、お手数ですが、モニターを御覧いただきたいと思っております。

JR 武豊線は、東海道本線と接続する大府駅を起点とし、武豊駅を終点とする路線延長 19.3km の鉄道で、知多半島東部の大府市、東浦町、半田市、武豊町を南北に通過する路線であります。JR 半田駅及び名鉄知多半田駅周辺地域は、古くから知多半島の中心として栄えてきた地域であり、それぞれの駅周辺を中心に商業施設が立地するとともに、市役所などの行政サービス施設、半田市民病院などの医療福祉施設、半田運河などの観光施設など、様々な施設が集積している半田市の中心拠点地区となっております。しかしながら、鉄道によって市街地が分断され、自由な通行が妨げられるとともに、国道 247 号などの踏切部において慢性的な交通渋滞が発生するなど、時代とともに市街地の健全な発展の支障となっております。

こうした状況を解消し、都市交通の円滑化、周辺市街地の生活環境や都市機能の向上を図り、快適で魅力あるまちづくりにつなげるため、半田駅を中心とした JR 武豊線の連続立体交差事業を実施することといたしました。

モニターでは、上段に平面図、下段に連続立体交差事業の高さ関係を表した縦断図を表示しております。なお、平面図は、先程の総括図と異なり、左側が北の大府方、右側が南の武豊方となっております。

半田駅付近連続立体交差事業につきましては、半田駅を中心に赤色実線で表しております図面左側の阿久比川右岸から、図面右側までの全体延長 2.6km であります。連続立体交差事業は都市部における道路整備の一環として、踏切が連続する区間の鉄道を高架化することで多数の踏切を一举に除却し、踏切部の渋滞や事故を解消するなど、都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進するもので、下段の縦断図

にありますように①の国道 247 号であります都市計画道路土井山新居線から、⑫の市道港本町港 2 号線までの 12 箇所において、道路との立体交差化を図るものであります。なお、この連続立体交差事業の実施により 9 箇所の踏切が除却され、踏切事故が解消されることにもなります。

また、連続立体交差事業の実施に併せ土地区画整理事業や駅前交通広場、街路事業などの関連事業と一体となり、半田駅周辺の市街地整備を進めることにより、快適で魅力あるまちづくりを推進することとしており、ピンク色で表示しております「JR 半田駅前土地区画整理事業」の都市計画決定や、駅前交通広場を含む関連します都市計画道路の変更を併せ都市計画手続きを行っております。

なお、半田駅下側においてグレーで表示しております「知多半田駅前土地区画整理事業」につきましては、平成 2 年度から事業を実施しており、街区の整備など、おおむね整備が完了したところでございます。

続きまして、施工方法につきまして説明させていただきます。

鉄道の高架工事の実施にあたっては、主に画面左側の既存鉄道線に並行する形で借地等により仮線を整備し、鉄道を仮線に一旦切替えた上で高架構造物を建設し、高架構造物が完成次第、仮線から切替える「仮線方式」と、画面右側の、既存鉄道に並行する形で用地買収を行った上で高架構造物を整備し、高架構造物が完成次第、平面部から高架部に切替える「別線方式」のどちらかの方法を基本に事業を実施しております。

半田駅付近連続立体交差事業では、以前に貨物ヤードがあった関係で東側に公共用地が一定規模あること、土地区画整理事業と一体となり整備することにより、高架予定地の用地確保の観点や経済性などを総合的に勘案し、高架構造物を現鉄道の東側に設置する「別線方式」を採用しております。

続きまして、半田駅付近連続立体交差事業の具体的施工手順につきまして、画面により説明させていただきます。

まず、現営業線の東側において、高架構造物に加え側道に必要な用地につきまして、沿線の皆様の協力を得て用地を確保させていただきます。次に、高架構造物を整備し、高架構造物が完成次第、鉄道を切替えます。また、高架鉄道の東西両側には側道を整備することとしております。

次に、鉄道高架完成後のイメージ図につきまして説明させていただきます。

画面のイメージ図は、完成後の JR 半田駅を東側から見たものであります。高架化された

JR 半田駅や駅前広場を想定した図となっております。

駅部の高架下には自由通路を設け、東西方向から駅利用が可能となる構造を予定しております。また、連続立体交差事業により半田駅ではエレベーターが設置されることとなっております。また、高齢者や身障者を始め、鉄道を利用する人の安全性や利便性の向上が図られるとともに、駅前広場の整備により鉄道へのアクセス性が向上し、更に土地区画整理事業など関連事業と一体的に整備することにより、渋滞の解消や鉄道沿線地域の環境改善、高架下の有効利用など、半田市の中心市街地にふさわしい快適で魅力あるまちづくりが推進されるものと考えております。

続きまして、都市計画変更の内容につきまして説明させていただきます。

なお、今回は連続立体交差事業に関連します都市計画変更案件でございますので、先に第2号議案「知多都市計画都市高速鉄道の変更」より説明させていただきます。

お手数ですが、図面番号3の計画図-2を御覧ください。

この計画図につきましても、総括図と異なり、図面の左側が北の大夫方となっておりますので、御承知おきいただきたいと思います。

図面の中段において赤色で示しておりますのが、今回追加決定を行おうとする東海旅客鉄道武豊線で、中央に半田駅を、また半田駅周辺において青色点線で表示しておりますのが、一体的に整備を予定していますJR半田駅前土地区画整理事業の区域であります。

都市高速鉄道の都市計画で定める区間につきましては、連続立体交差事業の事業実施区間と異なり、都市側と鉄道事業者の申し合わせにより、原則隣接する駅の場内信号機の間となっており、JR半田駅から大夫方面への一つ目の駅である乙川駅の場内信号機位置を起点とし、武豊方面に一つ目の駅となる東成岩駅の場内信号機的位置を終点とする延長約3.3kmの都市高速鉄道として追加いたします。

区域幅につきましては基本的に構造物の端部までとし、標準の高架部で5.7m、起点側及び終点側における高架部から平面への擦り付け部については、擁壁構造又は盛土構造を計画しており、それぞれの構造物の端部までとしております。

半田駅部につきましては、現在線の規模等を考慮し、島式のホームの両側に線路を配置する1面2線の構造とし、幅員は16.6mを標準としております。また、図面に表示しております「地表式」と「嵩上式」につきましては、地表面よりおおむね5m以上高い区間が350m以上連続する区間を「嵩上式」と記載しております。

次に、連続立体交差事業に関連します道路関係、1号議案につきまして説明していた

できます。

お手数ですが、1枚お戻りをいただき、図面番号2の計画図-1を御覧ください。

この図面は、JR半田駅周辺部を示した図面で、上側が北となっており、連続立体交差事業に関連します都市計画道路の変更について記載しております。

まず、図面中央のJR半田駅付近にて赤色及び黄色で示しておりますのが都市計画道路3・3・31号半田駅前線であります。半田駅前線につきましては、連続立体交差事業の実施に併せ半田駅周辺における東西の市街地を結ぶ交通網強化を図るため、起点の位置を現在の半田駅東側の駅前広場から、武豊線西側に位置しております都市計画道路3・3・11号名古屋半田線まで延伸するとともに、駅前広場について駅利用者の安全性及び利便性が確保できるよう施設配置計画の見直しを行い、面積変更を含め、区域を変更するものでございます。

次に、3・3・11号名古屋半田線につきましては、半田駅前線の延伸により両路線が交差することとなったため、幹線街路との平面交差箇所数を18箇所から19箇所に変更いたします。

図面下側においてJR武豊線と交差いたします都市計画道路3・4・49号前明山中蓮線につきましては、現在JR武豊線との交差形式が平面交差構造となっておりますが、連続立体交差事業の実施に伴い鉄道が高架となる立体交差構造へ変更いたします。

続きまして、緑色で表示しております半田市決定となります都市計画道路の変更について説明させていただきます。

図面やや下段に表示の「3・3・201号荒古線」につきましては、現在の都市計画では道路高架による立体交差形式となっており、周辺土地利用を考慮し側道の整備に必要な区域を含めて都市計画決定しておりますが、鉄道高架化に伴い、この側道が不要となるため、一部区域を変更することとしております。

また、荒古線の北側に並行する「7・5・209号新川線」につきましては、鉄道高架に併せ東西市街地の一体的な市街地形成を図るため、地区内の交通を円滑に処理する区画道路として追加いたします。

更に、鉄道沿線の土地利用の増進とともに、鉄道沿線の環境保全を図るため、「7・7・203号武豊線東側道1号線」を始めとする側道6路線を区画道路として追加いたします。

知多都市計画道路及び知多都市計画都市高速鉄道に関する変更内容につきましては以上でございます。

県決定に関するこれらの案件につきましては、都市計画法 17 条に基づき、平成 27 年 4 月 10 日から 4 月 24 日までの間、公衆の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

また、都市計画法 18 条第 1 項に基づき、半田市に意見照会いたしましたところ、異存ない旨の回答を得ております。よろしく御審議をお願いいたします。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、御意見、御質問ございましたらお願いいたします。

よろしゅうございますでしょうか。

御意見、御質問もないようでございますので、採決いたします。よろしゅうございますか。

第 1 号議案及び第 2 号議案につきましては、原案のとおり可決して御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

御異議ないものと認めまして、第 1 号議案及び第 2 号議案につきましては原案のとおり可決いたしました。

続きまして、第 3 号議案「西三河都市計画道路の変更について」及び第 4 号議案「西三河都市計画都市高速鉄道の変更について」の 2 議案も、関連案件ですので一括上程いたします。県当局の説明を求めます。

【都市計画課長 横山甲太郎】

第 3 号議案「西三河都市計画道路の変更」及び第 4 号議案「西三河都市計画都市高速鉄道の変更」につきまして説明させていただきます。

第 3 号議案及び第 4 号議案につきましても、いずれも現在事業中の知立駅付近連続立体交差事業に関連します都市計画道路及び都市高速鉄道の変更についてでございますので、併せて説明させていただきます。

議案書は 9 ページから 16 ページ、議案概要説明書は 5 ページ及び 6 ページ、図面は図面番号 4 番から 8 番でございます。

お手数ですが、図面番号 4 の「総括図」を御覧ください。この総括図は、図面右下に掲

載しました愛知県全図において赤色四角で表した本県のほぼ中央に位置しております知立市とその周辺を示しております。

総括図では、右側上段が豊田市、左側下段が刈谷市、また中央が知立市となっております。

総括図において左上から右下にかけて青色実線で表しているのが国道1号で、図面の左下に黒色及び白色で示しておりますのが東海道新幹線及び東海道本線となっております。また、その間に名古屋鉄道名古屋本線が通過し、ほぼ中央に名鉄知立駅が位置しております。知立駅につきましては、名古屋本線のほか、豊田方面への名古屋鉄道三河線豊田方と刈谷碧南方への名古屋鉄道三河線碧南方との接続駅となっており、知立駅付近では現在連続立体交差事業を実施しております。

今回御審議をお願いする案件は、知立駅付近連続立体交差事業に関連いたしまして、知立駅から豊田方面にかけて黒色の実線及び点線で示しております都市高速鉄道「名古屋鉄道三河線豊田方」の変更と、図面中央の三河知立駅付近において赤色の実線及び点線で示した都市計画道路「3・4・83号知立環状線」の変更についてでございます。

また、三河知立駅付近において緑色実線で表示しております都市計画道路「8・6・652号三知緑道線」につきましては、県の都市計画手続きに併せて知立市決定として追加を予定している路線であります。

都市計画変更の内容説明に先立ち、関連いたします知立駅付近連続立体交差事業の概要につきまして、モニターにより説明させていただきます。お手数ですが、モニターを御覧いただきたいと思います。

知立駅付近連続立体交差事業は、画面に表示の平面図のとおり、知立駅を中心に、第1期施工として名古屋本線1,560m、三河線豊田方1,160m、三河線碧南方1,540m、合計4,260mにおいて事業を実施しているものであります。また、この連続立体交差事業では、名古屋本線と三河線との接続駅となる知立駅について、周辺の都市的土地利用に考慮するとともに、名古屋本線と三河線との直通運転がしやすくなるよう名古屋本線を2階、三河線を3階とする3階構造により計画しております。

更に、図面においてピンク色で表示しております現在事業中の知立駅周辺土地区画整理事業と、青色で表示しております今後事業予定の知立駅南土地区画整理事業などと一体的に市街地整備を行うことにより、知立市の中心市街地にふさわしい「魅力あるまちづくり」を実現しようとするものでございます。

続きまして、連続立体交差事業のこれまでの経緯につきまして説明させていただきます。

連続立体交差事業の実施にあたり、平成10年2月に都市高速鉄道の都市計画決定を行い、平成12年8月に都市計画法に基づく事業認可を取得し、事業に着手いたしました。その後、名古屋本線の仮線工事に必要な用地確保等を行いつつ、平成22年には鉄道事業者との工事協定を結び、現在名古屋本線の仮線工事等を実施しており、本年2月には一部仮線への切替え、仮の南側改札口の開設を行ったところであります。三河線部を含め、平成35年度の完成を目指し鋭意事業を進めております。

このうち三河線豊田方につきましては、名古屋本線の事業進捗を踏まえつつ、仮線用地確保などの事業を進めていくこととしておりますが、事業区間内にあります三河知立駅につきましては、知立駅から約600mと非常に近く、また現計画では高架構造の駅となり、経済性などについて課題があることから、連続立体交差事業の事業主体である愛知県、鉄道事業者である名古屋鉄道株式会社、地元知立市の3者において、三河知立駅のあり方について検討を進め、三河知立駅を豊田方約900mの平面部に移設することで関係者間の調整が整いましたので、今回都市計画変更の手続きを行おうとするものでございます。

それでは、今回の都市計画変更内容につきまして説明させていただきます。

本案件につきましても連続立体交差事業に関連します変更でございますので、第4号議案「西三河都市計画都市高速鉄道の変更」より説明させていただきます。

お手数ですが、図面番号6の索引図を御覧ください。

都市高速鉄道の変更区間が長いため、計画図につきましては計画図-2及び計画図-3の2枚に分割しております。

まず、図面番号7の計画図-2を御覧ください。

先程説明させていただいたとおり、「三河知立駅」につきましては関係者間での検討・調整を踏まえるとともに、周辺における土地利用状況やまちづくり計画などを総合的に勘案し、図面左側において黄色表示の「三河知立駅」の位置から、図面右側において赤色表示の「三河知立駅」の位置に約900m移設するとともに、駅の構造を高架から平面に変更いたします。なお、駅の形態は、ホームが線路の外側にある相対式ホームで、駅部の基本幅員を12.85mとしております。

なお、三河線豊田方につきましては、現在単線運行で、駅部において上下線を区分する分岐器を設け、列車のすれ違いが可能となるよう運行しておりますが、高架化に伴い三河知立駅より知立駅方につきましては勾配区間となり、鉄道運行の安全性より分岐器が設置

できないことから、現在の都市計画では知立駅から三河知立駅まで複線対応することとしております。

今回の三河知立駅の移設に伴い、この複線対応区間を移設する三河知立駅まで延伸するため、区域を赤色表示のように変更いたします。また、複線対応区間が過半となるため、線路線数を1から2に変更いたします。

また、三河知立駅より左側、知立駅方面の曲線部において赤色で表示しています区間につきましては、連続立体交差事業及び土地区画整理事業の事業実施に伴う設計の結果を踏まえ、一部区域を赤色表示の区域に変更いたします。

続きまして、図面番号8の計画図-3を御覧ください。

現在三河線豊田方につきましては、先程の半田駅付近と同様、三河知立駅の次の駅となる三河八橋駅までの区間を都市計画決定しておりますが、終点となります三河八橋駅の場内信号機の位置の移動があったため、黄色で示すとおり終点の位置を知立駅方へ約430m変更し、路線延長を約3,460mから約3,030mに短縮するものであります。

また、この終点部における路線の短縮により、都市計画道路「駒場牛田線」につきましては都市高速鉄道の決定区間内において交差しないこととなったため、都市高速鉄道としての幹線街路との立体交差箇所数を4箇所から3箇所に変更いたします。

次に、第3号議案「西三河都市計画道路の変更」につきまして説明させていただきます。

お手数ですが、3枚戻っていただき、図面番号5、計画図-1を御覧ください。

この図面は現在の三河知立駅周辺を示しております。都市計画道路3・4・83号知立環状線につきましては、現三河知立駅付近において三河線豊田方と並行する形で配置しており、現三河知立駅北側において駅への結節機能を考慮し、標準幅員23mに車両の停留及び歩行者用の滞留スペース等を確保する形で幅員26.5～31.5mで決定しておりましたが、三河知立駅の移設に伴い駅の結節機能が不要となったため、その前後と同じ幅員23mに縮小し、区域を黄色から赤色に変更いたします。

また、都市計画道路知立環状線と三河線豊田方との間において緑色で表示しております都市計画道路8・6・652号三知緑道線につきましては、沿線環境の保全と安全で快適な歩行者自転車空間を確保するため、自転車歩行者専用道路として、県決定に併せ知立市が新たに追加するものでございます。

西三河都市計画道路及び西三河都市計画都市高速鉄道に関します変更内容は以上でございます。

なお、県決定に関するこれらの案件につきましては、都市計画法第 17 条に基づき、平成 27 年 4 月 10 日から 4 月 24 日までの間、公衆の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

また、都市計画法第 18 条第 1 項に基づき、知立市に意見照会いたしましたところ、異なる旨の回答を得ております。よろしく御審議をお願いいたします。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、御意見、御質問がございましたらお願いいたします。

御意見、御質問ございませんでしょうか。

では、御意見、御質問もないようでございますので、採決をとらせていただきます。

第 3 号議案及び第 4 号議案につきましては、原案のとおり可決して御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

御異議ないものと認めまして、第 3 号議案及び第 4 号議案につきましては原案のとおり可決いたしました。

以上で議案の審議を終了いたします。ありがとうございました。

本日の上程議案は以上でございますが、事務局から委員の皆様にご報告したい旨の申し出がありました。

第 1 点目は、「立地適正化計画について」でございます。第 2 点目は、「任期満了に伴う委員の改選について」でございます。

委員の皆様には今しばらく御協力をお願いいたします。

それでは、第 1 点目につきまして事務局から報告をお願いいたします。

【都市計画課長 横山甲太郎】

報告事項といたしまして、人口減少、高齢者社会に対応して昨年 8 月に創設されました「立地適正化計画」につきまして説明させていただきます。

お手元に A3 の報告資料を配付させていただいておりますが、関連資料も併せ説明いたしますので、お手数ですが、モニターを御覧いただきたいと思います。

我が国の人口は、モニター表示のとおり、2008 年ごろの 1 億 2,800 万人をピークに、既

に減少局面に入っており、2030年ごろまでの今後15年間で約1,000万人、更に2050年ごろには1億人を切り、現在より3,000万人程度の人口が減少するものと推計されております。また、高齢化率も2010年の23%から、2025年ごろまでには30%と、世界に類を見ない超高齢社会になるものと推計されております。

このような人口減少、高齢者の急激な増加を踏まえ、国の計画や制度も大きく変わりつつあり、昨年7月には2050年を見据え国土づくりの理念や考え方を示す国土のグランドデザイン2050が策定されました。このグランドデザインでは、急激な人口減少、少子化や異次元の高齢化の進展など、今後ますます厳しくなる課題に対し、社会経済の活力を維持増進していくためには地域構造を「コンパクト+ネットワーク」という考えで作り上げていくことが必要とされ、「コンパクト+ネットワーク」を今後の地域整備のキーワードに位置づけております。

このような状況を踏まえ、昨年8月に施行されました改正都市再生特別措置法により、コンパクトシティに向けた包括的なマスタープランとして、「立地適正化計画」が創設されたところであります。

制度の概要といたしましては、作成主体は市町村となっております。なお、複数の市町村で生活圏等が形成されている場合は、複数の市町村が連携して作成することも可能となっております。

立地適正化計画制度の意義、役割としましては、一つ目として、都市の持続可能な都市経営を図るため、都市全体の観点から、居住機能や医療・福祉などの都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランであること。二つ目として、民間施設の整備に対する支援や立地を緩やかに誘導する仕組みが用意されていること。三つ目として、計画作成における市町村の主体性と計画の実現には隣接市町村との協調連携が重要で、都道府県による広域的な調整についても位置づけられているなどが挙げられております。

次に、立地適正化計画の記載内容について説明させていただきます。

記載の必須事項として、①立地適正化計画の区域、②基本的な方針、③居住誘導区域、④都市機能誘導区域及び都市機能増進施設の4項目となっております。時間の関係もありますので、③の居住誘導区域及び④の都市機能誘導区域について説明させていただきます。

③の居住誘導区域は、市街化区域内において居住を誘導し、人口密度を維持・増進する区域として設定することとなっており、イメージ図では青色で示される区域となります。なお、居住誘導区域以外の市街化区域において一定規模以上の住宅開発を行う場合は、市

町村への届出が必要となります。

④の都市機能誘導区域です。都市機能誘導区域は、鉄道駅周辺など都市機能が一定程度充実している区域など、居住誘導区域の中で設定することとなっており、イメージ図では赤色で示す区域となります。

また、都市機能増進施設は、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき施設で、例えば病院、診療所などの医療施設のほか、社会福祉施設、教育施設、文化施設、商業施設などが該当することとされております。なお、立地適正化計画に位置づけをした都市機能増進施設を都市機能誘導区域以外に設置しようとする場合も市町村への届出が必要となります。

このように居住や都市機能施設などについて届出制度を活用しつつ、緩やかに誘導しようとする制度となっております。

次に、立地適正化計画を策定した場合の特例措置・優遇措置について説明させていただきます。

まず、都市計画の特例として、特定用途誘導地区制度が創設されました。これは特定用途誘導地区を決定することにより、誘導施設の容積率、用途制限を緩和できるものであり、例えば医療施設等の建替えや増築の際に本制度を活用することが想定されております。

また、都市機能誘導区域内への事業用資産の買換特例などの税制優遇措置や、都市機能立地支援事業や都市再構築戦略事業の創設など、財政上の支援措置が用意されております。

次に、立地適正化計画の策定の流れについて説明させていただきます。

立地適正化計画の策定にあたっては、市町村や民間事業者、交通事業者、住民代表、都道府県などで構成される協議会を設置できることとなっております。この協議会や委員会などを設置した上で必要な検討調整を行っていくこととなります。

また、作成にあたっては、「公聴会の開催など、住民の意見を反映させるための措置を講ずるとともに、市町村都市計画審議会の意見を聞かなければならない」と規定されております。こうした流れを経て立地適正化計画の策定・公表となります。

また、作成した場合は都道府県に送付することとなっております。

なお、立地適正化計画につきましては、全国的に見ても現在までに法定計画を作成した市町村はありませんが、画面で表示のとおり、昨年度末現在 40 道府県 175 都市、県内でも名古屋市始め 6 都市において作成に向けた具体的な取組みが進められております。

立地適正化計画は市町村が主体となって作成するものでございますが、「都道府県は市町村が立地適正化計画を作成しやすいよう広域的な調整を図ることが重要」と国の都市計画

運用指針に記載されており、本県といたしましても、当面市町村との情報連絡会議などにより情報共有を図るとともに、立地適正化計画の策定にあたって必要となる市街地評価手法や愛知県集約型まちづくりのあり方などについて、本県独自の検討を行い、市町村への技術的な支援を行っていくこととしております。

いずれにいたしましても、立地適正化計画につきましては、新しい制度であることから、関係市町村としっかり連携を図りながら進めていきたいと考えております。

立地適正化計画については以上でございます。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

ただいまの報告につきまして、御意見、御質問ございましたらお願いいたします。

よろしゅうございますでしょうか。

それでは、御意見、御質問もないようでございますので、第2点目について事務局から報告をお願いいたします。

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

第2点目の報告は、学識経験委員の任期満了についてでございます。

当審議会委員のうち、学識経験者として委員をお願いしておりました山田健太郎会長、後藤節子委員、竹谷裕之委員の3名の方々が、本年11月18日の任期満了に伴いまして御退任されることとなりました。

任期満了の時期としては11月とまだ先ではございますが、今年度は議案の関係によりまして常務委員会を開催する場合を除き、来年の2月まで全体会議の開催予定がございません。そこで本日、この場を借りまして、当審議회를御退任されます山田会長から御挨拶をいただくこととしております。

それでは、山田会長、よろしくをお願いいたします。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

座ったままで御挨拶させていただきたいと思っております。

11月の任期満了をもちまして委員を退任することになりました。一言御挨拶を申し上げます。

私は、たまたま縁がありまして、平成15年11月から約12年間にわたりまして当審議会の委員を務めさせていただきました。また、平成24年2月からの約3年半の間でございますが、審議会の会長として議長を務めさせていただきましたが、委員の皆様及び愛知県の

事務局の方々には審議会の進行運営につきまして格別な御協力をいただきました。厚くお礼を申し上げます。

本年11月をもって任期満了となる後藤委員、竹谷委員も私と同時期に約8年間にわたり委員を務めておられますが、私たち3名の委員在任中では、西知多道路の都市計画決定に関わる環境影響評価調査専門部会が平成21年度に設置されまして、平成25年度の終了に至るまで、私が部会長として10回にわたり調査・審議を行い、環境影響評価書を取りまとめたことが特に印象に残っております。

西知多道路というこの地域にとって重要な役割を果たすべき施設の都市計画決定に際して微力ながらお力添えができたことは、ひとえに皆様の御協力のたまものであったと思っております。

また、会長就任のときにも申し上げましたが、都市計画はそれが決定されてから形になるまで10年20年という長きにわたるのが常でございます。またそれは、その後50年100年と続くようなものでございますので、非常に重要なものだと認識しております。

その継続性を確認するという意味もありまして、例えば私が事務局にお願いしたのは、20年ぐらい前に決定された計画、今どうなっているかということを実際に見に行き、その成果を、よい点、悪い点あったと思います、それを含めて報告してくださいとお願いしました。報告は一度か二度だったと思いますけれども、これは現場を見に行くことが大変重要である。それによっていろいろな気づきがあるという、その目を養っていただきたいということを期待したものでございます。

名古屋市、愛知県の都市計画は、全国でも注目された時期がございます。その流れを今後もきっちり守っていただけるよう県当局にお願いを申し上げます。

今後とも愛知県の都市計画のますますの発展を祈念いたしまして、退任委員を代表しまして御挨拶を申し上げます。本当にありがとうございました。(拍手)

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

それでは、都市計画審議会幹事を代表して、建設部長からお礼を申し上げます。

【建設部長 市川育夫】

建設部長の市川でございます。

山田会長を始め後藤委員、竹谷委員の御退任にあたりまして、一言御礼を申し上げます。

各委員御在任中の期間におきましては、数多くの難しい案件について御審議を賜ったわけでございますが、中でも、山田会長からも先程お話しいただきました西知多道路の環境

影響評価については、特に御苦勞をおかけしたところでございます。

山田会長を部会長とする環境影響評価調査専門部会において、平成 21 年 7 月から約 4 年半もの長きにわたり調査・審議を重ねられ、環境影響評価書を取りまとめていただき、おかげをもちまして平成 26 年 4 月 11 日付で都市計画決定の告示に至りました。今後の事業化に際しましては、御審議いただいた環境影響評価書の内容を確実に引き継いでまいりたいと考えております。

また、平成 22 年度には約 40 年ぶりに都市計画区域の再編を行いました。人口減少、超高齢化社会の到来、社会経済活動の広域化、市町村合併の進展など、社会の枠組みが急速に変化する中で、都市計画の果たすべき役割も大きな転換点を迎えていると思います。そのような中で都市計画区域の再編、広域化を行ったことは、今後の都市計画行政の道筋を示す極めて重要なものであったと思います。

山田会長、後藤委員、竹谷委員の御尽力に深く感謝申し上げます。

中でも山田会長におかれましては、在任 12 年間のうち約 3 年半を都市計画審議会の会長として、計 11 回にわたる審議会を開催していただき、区域区分、道路等の都市施設など、合計 53 議案の御審議をお願いいたしました。誠にありがとうございました。

今後とも愛知県の都市計画に関しまして、折に触れ御指導、御鞭撻をいただきますようお願いいたします。私からのお礼の言葉とさせていただきます。本当にありがとうございました。

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

これもちまして本日の審議会の議事は終了となりますが、最後に委員の皆様から事務局から御案内がございます。

昨年度、本県の県庁本庁舎が国の重要文化財に指定されたところでありますが、普段は一般公開されていない本庁舎 5 階の「貴賓室」につきまして、本日この後、委員の皆様に見学していただく機会を設けております。

つきましては、これより「貴賓室」まで御案内したいと思いますので、お時間の都合がございましたら、この機会に是非御覧になっていただけたらと思います。

それでは、以上をもちまして本日の審議会を終了いたします。ありがとうございました。

(閉会 午後 3 時 55 分)