

第214回長野県都市計画審議会

- ・開催日時：令和4年12月27日（火）午後1時～午後4時50分
- ・開催場所：県庁議会増築棟3階 第1特別会議室
- ・出席委員：池森 梢委員、大上俊之委員、酒井美月委員、高瀬達夫委員、田中佐和子委員、羽鳥栄子委員、堀内優香委員、宮入賢一郎委員、柳沢 厚委員、白鳥 孝委員、共田武史委員、渡邊 光委員、
廣瀬 昌由委員代理（関東地方整備局長野国道事務所長 小澤知幸）、
大角 亨委員代理（関東農政局農村振興部地方参事官 加藤 浩）
- ・欠席委員：柳町 晴美委員

1 開 会

（事務局：都市・まちづくり課 木下企画幹兼課長補佐兼都市公園係長）

それでは定刻になりましたので、ただ今から第214回長野県都市計画審議会を開催いたします。

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。私は本日の司会を担当いたします、都市・まちづくり課の木下弘志と申します。よろしく願いいたします。

はじめに、委員の出席状況についてご報告いたします。現在出席いただいております委員は、14名でございます。委員総数15名の半数以上ですので、長野県附属機関条例第6条第3項の規定により、本審議会は成立いたしました。なお、柳町晴美委員からは欠席の旨、あらかじめご連絡をいただいております。

次に、資料の確認をさせていただきます。委員の皆様事前に郵送いたしました資料は4種類でございます。確認をお願いいたします。まず、会議次第が1枚、それから同じくA4 1枚で議案概要が1枚、法定審議の議案冊子が1冊、調査審議資料集が1冊、以上の4種類でございます。なお、大変申し訳ございませんが、先に差し替えをお願いしておりました「次第」に再度訂正がございます。次第2、議事の（4）調査審議に記載しております調査審議第2号「都市計画道路見直し指針の改訂について」でございますが、（5）その他としてご報告をさせていただくことといたしました。訂正後の次第は机上にお配りしておりますので差し替えをよろしくお願いいたします。また、本日お配りしました資料として、当日配付資料が1部ございます。資料の確認につきましては以上でございます。不足などございましたら事務局までお申し付けください。

次に、代理出席の方についてご報告申し上げます。国土交通省関東地方整備局長廣瀬昌由様の代理で、国土交通省関東地方整備局長野国道事務所長小澤知幸様でございます。次に、農林水産省関東農政局長大角亨様の代理で、農林水産省関東農政局農村振興部地方参事官加藤浩様でございます。

最後に、会議の運営上のお願いを申し上げます。ご発言の際は、事務局がマイクをお持ちしますので、マイクを通してご発言くださるようお願いいたします。

本日は、法定審議案件5件、調査審議案件1件につきまして、ご審議のほどよろしくお願
いいたします。それでは、これより議事に入りますが、長野県附属機関条例第6条の規定に
よりまして、会長が議長となるとされていますので、柳沢会長に議長をお願いいたします。

2 議 事

(1) 議事録署名委員の指名

(柳沢議長)

どうも、皆さんこんにちは。それでは、規定によりまして議長を務めさせていただきます
のでよろしくお願いたします。

はじめに議事録署名委員を指名いたします。酒井美月委員と高瀬達夫委員をお願いしたい
と思います。よろしゅうございますか。お願いします。

(2) 事務報告

(柳沢議長)

次に、事務局から事務報告がございます。お願いします。

(事務局：都市・まちづくり課 八木都市計画係担当係長)

事務報告をさせていただきます。私は都市・まちづくり課の八木剛と申します。よろしく
お願いたします。

本日は傍聴者がおりますので、ご報告をさせていただきます。本日の傍聴者は5名でござ
います。受付にて住所、氏名を確認し、傍聴上の留意事項を説明して、静粛な傍聴をお願
しておりますので、よろしくお願いたします。

次に、前回審議会の議決事項の処理状況について事務報告を申し上げます。本日本配りし
ております当日配付資料の6ページをご覧ください。

令和4年10月24日に開催しました第213回長野県都市計画審議会における議決事項の処
理状況についてですが、議第1号から議第4号につきましては、記載のとおり告示又は許可
予定となっております。以上で事務報告を終わります。

(柳沢議長)

ただいまの事務報告に関しまして、何かご質問等ございますでしょうか。よろしゅうござ
いますね。

それでは議事に入りますが、その前に今日は報道関係の方が入っていらっしゃいます。写
真撮影は冒頭だけということになっていますので、よろしいですか。撮りたければもうちょ
っと時間をとりますが、いいですか。

(3) 議案審議

議第1号 諏訪都市計画道路の変更について

議第2号 下諏訪都市計画道路の変更について

(柳沢議長)

ではこれから審議に入ります。本日の審議案件は5件でございます。

はじめに、長野県から付議がありました議第1号諏訪都市計画道路の変更についてと第2号下諏訪都市計画道路の変更について、これは関連しますので一括して説明をお願いいたします。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

都市・まちづくり課の河原輝久と申します。本日は、私の後ろになりますが、事業者の国土交通省関東地方整備局長野国道事務所、関係市町である諏訪市及び下諏訪町の方々にも同席をいただいております。説明後の質疑応答に際しまして、細かい部分がありましたら、そちらからお答えさせていただく場合もございますので、予めご了承ください。それでは議第1号、議第2号を併せてご説明いたします。着座にて失礼いたします。

議案につきましては、お手元の資料の赤ラベル、議第1号、議第2号となります。それぞれの説明資料といたしましては、青ラベルの資料1、資料2、共通資料といたしましては、青ラベルの共通資料1から4までとなります。この資料とともにタブレットやスクリーンにも映しますので、併せてご覧ください。

今回お諮りするの、諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更でございます。お諮りする主たる都市計画道路につきましては、二つの都市計画区域にまたがり、それぞれ諏訪都市計画道路3・4・20号諏訪バイパス沖田大和線、下諏訪都市計画道路3・4・6号高木東山田線として書かれておりますが、本日の説明では一体の道路として、通称であります諏訪バイパスの名称も用いて説明させていただきます。また、資料内容が多岐にわたり、時間の都合もございますので、ここではポイントを絞った説明とさせていただきます、詳細等につきましては、その後の質疑応答の中で必要な資料をご提示しながらご説明できればと思いますので、予めご了承ください。

それでは、まず全体計画の概要についてご説明します。資料はお手元の共通資料1の左下の図面と、併せてタブレット、スクリーンをご覧ください。お諮りする都市計画道路の位置は長野県諏訪地域、県の中央部に位置する諏訪湖の東側で、都市計画区域は諏訪及び下諏訪都市計画区域となります。諏訪バイパスは全体路線区間としましては諏訪市沖田町を起点とし、下諏訪町社を終点とする主要幹線街路で、そのうち今回変更する区間は諏訪市四賀を起点とし、下諏訪町東町を終点としております。変更する都市計画道路の規模といたしましては、延長約10.3km、このうちトンネルの延長が7割を超えております。道路の標準幅員は20m、片側歩道の4車線の街路となります。

次に、既決定の都市計画道路と今回お諮りする変更後の都市計画道路の位置関係をご説明します。タブレット、スクリーンをご覧ください。まず諏訪都市計画の総括図ですが、左上が北側になります。図面右中央から左上部にかけて市街地を通過する薄い赤線が現国道20号、

図面上部東側の山裾を縫うようにある黄色の線が既決定の都市計画道路、さらに山側の赤の実線及び点線が今回お諮りする3・4・20号諏訪バイパス沖田大和線、諏訪バイパスとなります。これと交差する都市計画道路として、図面下の引き出し線の区間が3・4・21号中央幹線、中央上部にある引き出し区間が3・6・11号立石線で、それぞれ諏訪バイパスとの交差部における位置や形状の変更を併せてお願いするものです。

次に、下諏訪都市計画道路の総括図になります。右下から左上に伸びて市街地を通過する薄い赤線が現国道20号、その上側の黄色の線が既決定の都市計画道路、その山側の赤の実線及び点線が今回お諮りする3・4・6号高木東山田線、諏訪バイパスとなります。図面左上部の引き出し区間が3・6・15号中央通和田峠線で、諏訪バイパスとの交差部における位置や形状の変化を併せてお願いするものです。

次に、本都市計画道路の上位計画、関連計画との適合について説明します。恐れ入りますが、お手元の共通資料1にお戻りください。資料左側の中段にありますように、上位計画である都市計画区域マスタープランや県の総合5か年計画、諏訪市、下諏訪町の総合計画にも諏訪バイパスの開通による道路ネットワークの構築と主要幹線道路としての機能強化として位置付けられており、これらの計画と整合を図っております。

続いて、同じ資料の右側にも記載しておりますが、都市計画道路の必要性、妥当性につきまして、現在の国道20号を踏まえた地域課題を受けた諏訪バイパスの効果として整理しておりますので、タブレット、スクリーンをご覧ください。まず、交通面の効果として渋滞対策及び事故対策があります。現状では、関東管内の直轄国道にある踏切8か所のうち2か所が対象区間内にあり、この踏切前後や30ほどある交差点を中心に渋滞が発生しております。また、死傷事故率が全国平均以上の箇所が多く、追突事故が6割を占めております。バイパスによってまちなかを通過する交通が転換し適切に分散されることにより、まちなかの混雑度の大幅な改善と事故率の低減が見込まれます。また、連続する信号交差点や踏切を回避することで、拠点間の所要時間の短縮による円滑な都市活動を支える道路ネットワークの構築に寄与できるとともに、速達性の向上による救急搬送時間の短縮が見込まれます。さらに、諏訪湖と山間部に挟まれた地形状況もあって、圏域内、南北の移動経路が限定的である中、これまでに豪雨による冠水等で第一次緊急輸送道路としての国道20号は度々全面通行止めになるなどの事象も発生しております。バイパスの整備によって南北交通軸が強化され、中央自動車道の代替路としても災害に強い道路網の構築に寄与するものであります。このように交通の円滑化、交通安全の確保、災害に強い代替路の確保が図れる中で、この道路によってもたらされる効果、効用は地域産業の活性化に大きく資するものであります。このため、都市計画に位置付け、計画的な整備を図る必要性は高いものと判断しております。

次に、都市計画道路の位置の妥当性につきましてご説明します。まず、タブレット、スクリーンをご覧ください。事業者である国土交通省において、平成25年度からの計画段階評価の手続きの中でルート帯の検討が行われた際に、現道拡幅、既決定の都市計画ルート、山側へ振ったバイパス案の3案について比較検討がなされ、交通の円滑化、災害に強い代替路の確保、地域産業の活性化、安心快適な暮らしづくりなどの政策目標を達成する整備効果がより高いルート帯として、山側バイパス案が平成28年に決定されました。これを踏まえ、お手元の共通資料1の右下に記載しましたとおり、広域幹線街路としての走行性や安全性を確保

する直線的な道路線形を基本としつつ、公共施設等を避け、集落や市街地、そして生態系等の自然環境への影響を極力回避するなど、土地利用や自然、歴史、景観等、環境への影響に可能な限り配慮した位置としております。なお、環境影響評価につきましては後ほどご説明いたします。

都市計画道路の規模の妥当性につきましては、資料右下にありますように、将来自動車交通需要や地域の実情を踏まえつつ、道路構造の技術的基準に適合した横断面構成となっております。将来交通量の総量自体は人口減少社会において減少していくものと想定されますが、当該計画交通量の算定に際しては、現在市街地を通過しながら広域的に移動をしている交通が速達性のあるバイパスに転換していくことを含め、将来の社会的な変化及び将来の道路ネットワークを踏まえた上で、当該地点の交通量の推移をもとに諏訪湖周辺部の道路網として交通の流れを検討した結果のものであります。当該区間の前後は暫定供用済みまたは事業中となっており、これらと起終点及び規模の整合を図る中で、今回変更する区間による連続的一体的な整備効果として、諏訪地域の広域的な地域間交通を高速かつ円滑に処理する交通機能を備えた主要幹線街路としての機能向上が見込まれることを踏まえ、当該都市計画道路の位置、規模については妥当なものである、と判断しております。

次に、都市計画の手続き、それと並行して進めております環境影響評価の手続きにつきまして、その流れについてご説明いたします。お手元の共通資料2をご覧ください。現時点の段階を中段やや下、赤い点線にてお示ししております。資料左側、青の矢印で流れをお示した環境影響評価の手続きでは、事業者である国土交通省において配慮書が公表され、ルート帯など対応方針の決定を受けて平成28年12月に長野県が都市計画決定権者として都市計画道路に位置付けることとして以降、どのような調査等を行うかを示した方法書、予測評価や環境保全措置等を住民の皆様にお示しし、環境の保全に関する考え方をまとめた準備書、と進めてまいりました。その準備書に対しましては、県の環境影響評価技術委員会にて6回にわたり専門家のご意見をお聞きし、その上で住民や関係市町の長の意見を踏まえ、環境に関する知事意見が出されました。その後、これらを踏まえて準備書を修正して評価書とし、それに対する都市計画の同意権者である国土交通省関東地方整備局長及び事業を所掌する主任大臣である国土交通大臣の意見を勘案して、評価書の補正を行ったところでございます。なお、関東地方整備局長及び国土交通大臣は環境大臣の意見を聴取、勘案した上で意見を述べられております。本日は、都市計画の変更案とともに、補正した評価書を一緒に付議させていただき、後ほどその概要を説明いたしますので、よろしくお願いいたします。

都市計画決定権者として行う環境影響評価に係る手続きは、評価書の公告・縦覧までとなりますが、資料ではその先の事業者による事後調査の手続きをお示ししております。事後調査は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例に基づき、事業承認の許認可等を受けた事業の執行に際して事業者が行うものであります。事後調査計画書を作成、公表し、環境の立場からの県知事の意見を踏まえて、現場での事業着手以降、事業者による事後調査、環境保全措置の実施がなされていきます。事業完了までの間、四半期ごとに作成する施工状況等報告書、原則年1回作成する事後調査報告書が提出されます。この事後調査報告書は、公告・縦覧の対象となり、環境保全の見地からの住民意見、関係市町村長の意見、環境技術委員会による専門家の意見を踏まえた知事の措置要請、そして環境大臣の意見を踏まえた許認

可権者の意見を経て報告書の公表となります。このように環境影響評価に関しましては、今後実施されるであろう、より詳細な事後調査の状況を常に確認していくこととなります。

資料の右側、緑の矢印でお示ししたものが都市計画の手続きの流れです。ルート案の地元説明会を令和2年9月に行って以降、都市計画原案の閲覧及び公聴会を同年12月に実施し、そこで出されたご意見を踏まえつつ、都市計画案を環境影響評価準備書と合わせて令和3年3月から5月にかけて縦覧し、それぞれに対するご意見をいただいていたところでした。本都市計画審議会においては、令和2年9月の第205回以降、環境影響評価の手続き状況と併せた経緯を含め、随時ご報告させていただいてきたところでございます。

それでは、順次各々の都市計画道路の変更につきまして、議案資料のご説明をいたします。まず、議第1号諏訪都市計画道路の変更についてでございます。お手元の資料議第1の議1-2並びに1-3ページをご覧ください。議1-2ページ、表の下の理由にありますように、3・4・20号環状山手線、これは既決定の路線名ですが、諏訪都市計画区域の活性化及び広域交通網の整備に大きく資するものとして、1-3ページのとおり路線名や起終点、主な経過地のほか、延長を約8,320mに、構造形式を一部地下式に、道路幅員を標準幅員として20m、車線数を4車線に、交差構造の一部を立体交差にそれぞれ変更するものでございます。また、これに伴い、関連する既決定の都市計画道路3・6・11号立石線につきまして、諏訪バイパスとの交差部における構造の変更を含め延長を約3,930mに変更するものでございます。さらに、諏訪都市計画道路3・4・21号中央幹線につきまして、諏訪バイパスとの交差部における形状の変更に伴い、延長を約3,960mに変更するものでございます。

続きまして、議1-5ページをご覧ください。都市計画の策定の経緯の概要になります。本案件につきましては、令和2年11月から順次各地域で説明会を行い、その後都市計画法に基づく公聴会を令和2年12月20日に開催し、14名の方から公述申し出がございました。その後、令和3年3月4日から5月26日まで計画案の縦覧・公告を行いましたところ、意見書の提出がございました。意見書の内容につきましては後ほどご説明いたします。また、諏訪市への意見聴取を行いました。令和4年1月27日付けで諏訪市長より案のとおり異議がない旨回答をいただいております。議1-6ページ以降には、先ほどご説明した総括図、そして詳細な位置を示した計画図を添付しております。

続きまして、議第2号下諏訪都市計画道路の変更についてご説明いたします。お手元の資料、議第2の議2-2並びに2-3ページをご覧ください。議2-2の表の下の理由にありますように、3・5・6号、これは既決定の番号ですが、高木東山田線は下諏訪都市計画区域の活性化及び広域交通網の整備に大きく資するものとして、番号や起終点、主な経過地のほか、延長を約4,810m、道路幅員を標準幅員として20mに、交差構造を一部立体交差にそれぞれ変更するものでございます。また、これに伴い、関連する既決定の下諏訪都市計画道路3・6・15号中央通和田峠線につきまして、諏訪バイパスとの交差部における形状変更による終点の位置並びに延長を約1,740mに変更するものでございます。

続きまして、議2-5ページをご覧ください。都市計画の策定の経緯の概要です。本案件につきましては、先ほどの諏訪都市計画と一緒に進めてきており、令和2年12月20日の公聴会では、10名の方から公述申し出がございました。その後、令和3年3月4日から5月26日までの計画案の縦覧・公告においては、意見書の提出がございました。意見書の内容につつま

しては後ほどご説明いたします。また、下諏訪町への意見聴取を行いました。令和4年1月27日付けで下諏訪町長より案のとおり異議がない旨回答をいただいております。資料議2-6ページ以降に総括図、計画図を添付しております。なお、総括図の向きは左側が北となっており、図面の上部で諏訪都市計画につながりますのでご了承ください。都市計画の変更案の内容につきましては、以上になります。

次に、環境影響評価書の概要についてご説明いたします。お手元の共通資料3をご覧ください。共通の3ページ、左上の第1章から第3章は事業概要となります。諏訪バイパスは一般国道の改築事業であり、4車線かつ延長が10km以上であるため、環境影響評価法の第一種事業となっております。環境影響評価法では対象事業が都市計画に定められる場合には、事業者に代わり都市計画決定権者が環境影響評価手続き及び都市計画の手続きを併せて行うこととなっております。先ほども触れましたが、環境影響評価書は準備書に対する住民等の意見や長野県知事の意見も踏まえて検討し、必要に応じて準備書の内容を見直して作成するものであります。さらに、その評価書につきましては国土交通省が環境大臣の意見を勘案して知事に意見を述べております。評価書はこれらの意見を勘案し補正しており、お手元には補正後の評価書を置かせていただいております。共通の4ページまでは配慮書から方法書までの対応、共通の9ページは左上の第14章が準備書についての住民等の意見に対する都市計画決定権者の見解、その下段の第15章が準備書についての環境の立場での長野県知事の意見とそれに対する都市計画決定権者の見解です。これらにつきましては、前回までの当審議会においてご報告させていただいております。

資料お戻りいただき、共通の5ページから7ページにかけての第10章から第12章につきましては、大気質、騒音、振動などの環境影響評価の要素区分ごとに予測評価の結果を示しております。予測結果において基準等を下回る、あるいは変化が生じる等の影響が生じる可能性があるものがございます。例えば、共通の6ページの地下水では、7地点の湧水は湧水量が変化する可能性がある、と予測しておりますが、観測修正法による最適な工法の採用など、事業者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講ずることにより、影響をできる限り回避又は低減が図られる、としています。さらに、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため事後調査を実施し、専門家等の指導、助言を得ながら適切な措置を講ずることとしております。いずれの項目でも、実行可能な範囲内で環境影響を回避又は低減が図られるものと評価しており、都市計画を定める上で支障がないと判断しております。

共通の8ページ、第13章事後調査につきましては、地下水や動植物など、記載の要素に対しまして記載内容のとおり事後調査を行う、としたものであります。

続きまして、国土交通省の意見と都市計画決定権者の対応についてご説明いたします。お手元の資料では共通の10ページに記載がございましたが、ここではタブレット、スクリーンにてまとめてありますので、そちらをご覧ください。国土交通省の意見は、総論が4件、各論が6項目、計15件となります。基本的には事業実施段階の十分な配慮を求めるものであり、そのように対応する旨を評価書に記載しております。主な意見といたしましては、総論の一つとして、事業が長期にわたる計画であることから、環境影響及び環境保全措置の内容について、地域住民の方々へ丁寧な説明を求めています。各論においては、地下水に対する意見として、重要な地域資源となっている中で、地下水等への影響を及ぼすおそれがあることを

前提とし、求める措置として専門家の助言を踏まえて適切に環境保全措置を実施すること、透明性及び客観性を確保すること、機能及び効果が継続的に維持されるよう適切に管理すること、との意見が出されております。また、地形、地盤に関しては、軟弱地盤の分布、並行した活断層の存在等、土地の改変に配慮を要する地域であることを前提に、事前に国の技術指針等に基づき適切に道路構造、施工方法等を検討することや、重大な影響が生じるものと確認された場合は必要な措置を講ずること、とされております。さらには、温室効果ガスに関する意見として、2030年度の中期削減目標及び2050年のカーボンニュートラルの達成に向けて、関連施策を事業計画に反映し、温室効果ガスの排出削減対策等が行われるよう反映することを求められております。いずれの意見に対しましても適切に対応することとし、お手元の評価書に反映させております。

資料、最後になりますが、都市計画決定に係る住民等の意見と都市計画決定権者の見解についてでございます。共通資料4をご覧ください。共通の11ページの右上の表の太枠にありますように、意見提出は総数66名、その下、中央の円グラフにありますように、関係市町の住民の方が37名、利害関係人が29名となります。意見の内容は、右下の表にありますように、①の事業の必要性に関すること、⑤の構造に関すること、⑩の環境保全に関することなど18項目に分類されます。共通の12ページ以降は、いただいたご意見とそれに対する都市計画決定権者の見解をまとめたものです。なお、いただいたご意見は要約せずにそのままの内容を掲載しております。

先ほど分類した18項目に対しまして、都市計画決定権者としての見解の要旨をまとめましたので、主なものについて説明いたします。タブレット、スクリーンをご覧ください。①事業の実施に関する意見への見解です。まず、事業の必要性についてですが、諏訪地域の主要幹線街路として地域経済への影響が大きい交通障害を軽減し、交通の円滑化、交通安全の確保、地域産業の活性化、安心快適な暮らしづくりの機能を有する道路として、今回都市計画を変更することは妥当である、としております。次の環境への配慮に関しましては、事業実施段階においては環境影響評価の結果に基づき、環境保全に十分配慮するよう事業の各段階において事業者が環境保全対策の確実な実施を求めていく、としております。都市計画の手続きに関する意見への見解としましては、手続きの進め方として、これまでも関連法令等に基づき適正に進めてきており、引き続き地域の方々のご理解とご協力を得られるよう進めていく、としております。意見書の取り扱いにつきましては、都市計画決定権者として意見書それぞれの内容を確認し、意見の内容によって事業者等に伝え、適切な対応を求めていく、としています。③諏訪バイパスのルートに関する意見への見解は、事業者から都市計画決定権者へルートの提案がなされ、本ルートは諏訪圏域の骨格を担う広域幹線街路として走行性及び安全性を確保する観点から直線的な道路線形を基本としつつ、土地利用や環境面での影響を極力回避した計画となっているため、都市計画案として妥当なものと判断し、手続きを進めてきた、としております。続いて、⑤構造に関する意見への見解です。車線数については計画交通量が1日当たり約3万台となることから、道路構造令に基づき4車線の道路が必要である、としております。続いて、⑩環境に関する意見への見解です。まず、地下水については、環境影響評価において水道水源、酒蔵群の水源、湧水、温泉源泉について調査、予測、評価を行い、その結果に応じて事業者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講ずるこ

とにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られていると考えている。また、詳細な工事計画策定後、専門家等の意見及び指導を得ながら事後調査を実施していくこととしている。なお、事後調査結果により事前に予測し得ない環境への著しい影響がみられた場合等においては、専門家等の意見を踏まえ、必要に応じた適切な措置を講ずることとしている、としております。さらに、トンネル工事において、地山の安定を図るための補助工法の採用に際しては、基準に基づき適切な設計、施工を行うこととしている、としております。

次に、断層帯、土砂災害、軟弱地盤に対する意見への見解です。本事業は、位置及び基本構造の検討段階から、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に配慮した計画としており、詳細な道路構造、施工方法等については、事業者が事業実施段階において充分配慮して検討すること、としています。なお、断層帯については、関連する各種基準に基づき耐震性能を有する道路設計を行い、安全面に充分配慮すること、としており、具体的には詳細な地質調査により工事に支障となる可能性がある断層帯をできる限り事前に把握し、その位置情報を踏まえた施工計画を立案して工事を実施していく、としております。このように、環境に係る意見に対しましては、環境影響評価の手続きの中で出された意見を踏まえ作成した評価書における内容を引用しながら記載をしているところでございます。

以上、都市計画決定権者として、広域幹線街路としての機能や環境影響評価における影響及びそれに対する保全措置等を確認しながら、道路の位置、規模等を妥当であると判断し、都市計画の変更を行うものであります。今後、事業実施段階において、より詳細な調査、設計、そして施工計画がなされる際には、様々なご意見を踏まえ、適切な対応をしていくよう事業者に求めていくとともに、都市計画決定権者側といたしましても必要な対応について地域の皆様や関係機関と協議しながら進めてまいります。

説明は以上になります。ご審議のほどよろしくお願ひいたします。

(柳沢議長)

ありがとうございました。それでは、ただいまの説明に関しましてご質問、ご意見ありましたらお願ひいたします。どなたからでも。宮入委員。

(宮入委員)

宮入です。よろしくお願ひします。私から2点ございます。一つは情報公開という面についてなんですけれども、これまでの都市計画の策定の経過ですとか、あるいは環境アセスメントのこういった手続き等を拝見する中で、情報公開とかあるいは説明会などの手続きについてはよく分かったところなんです、今後について、丁寧な説明をというような意見が見受けられる中で、具体的に何か情報の公開の仕方ですとか、あるいは対話の方法とか、何かちょっと踏み込んだご説明があるとありがたいと思ったものですから。そういった今後の情報公開について伺いたいというのが1点でございます。

2点目はゼロカーボンの関係についてなんですけれども、県でゼロカーボン施策に取り組んでいらっしゃるということで、これまでも質問させていただいた経過もありますけれども、先ほどもありましたように温室効果ガスの削減についてのこういった意見というのは出ているんですけれども、今後も含めましてこういった排出の削減以上に、より一歩踏み込んで、

そういった交通ネットワークも含めた県のゼロカーボン施策との関連性とか、そういったものについてお考え、されていくようなことはありますか、という点になります。よろしくお願いたします。

(柳沢議長)

はい。どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

ありがとうございます。まず1点目、情報公開、特に今後の対応について、ということでございます。先ほど共通資料2でも手続きの流れをご説明させていただきましたけれども、特に今回いろいろご懸念の声が多く上がっています環境的な観点でのお話等々、住民の方々、非常に関心が高い項目だと思っております。例えばこの環境影響評価の手続きの中でも、それぞれ手続きが進んでいくのですが、その都度、基本的には事業者のほうから報告書等出されたものは公告・縦覧をしていく。その際に、報告書については住民のご意見を頂戴する場をしっかりと活用してご意見を頂戴していきたい、ということになろうかと思っております。これは、都市計画決定権者というよりも環境のほうの立場になりますけれども、そのように流れていくものと認識をしております。また、都市計画決定権者としましても、決定して終わりではなく、その状況はしっかり見守っていく中で、都市計画としての説明が必要となる場があれば、その都度、説明していくことになろうかと思っておりますので、そういう機会を捉えながら情報は常に出していきたいと思っておりますのでございます。

それから2点目、ゼロカーボンのお話ですね。温室効果ガスの話はまさにお話しさせていただいたとおりでございますけれども、そもそも今回このバイパスが整備されれば、その通過交通などは転換していく、交通がそちらに転換していくことにはなりますが、その交通もバイパスという特性の中で非常に円滑で高速的な交通の流れになると思っております。そういう意味では、発進して止まってという、それだけでも排気ガスの影響が出てまいりますので、そういったものも交通の速達性にも絡んでまいりますけれども、スムーズな交通が図られることで、環境への影響も含めて軽減されるものだと思いますし、そもそも交通量そのものがこれから総量としては減っていくものだと思います。その減っていくこと自体はゼロカーボンにはプラスになっていることなので、交通をスムーズに流すことも含めてセットで考えていく必要があると思っております。そういった状況を鑑みまして今回都市計画に位置づけていくということが必要であると考えているところでございます。

(宮入委員)

ご説明ありがとうございます。1点目につきましては、より積極的な姿勢でぜひ情報公開とかそういった対応を行っていただけるようお願いしたいと思います。

2点目のゼロカーボンにつきましては、こういった事業は大変長期間にわたるもので、いろんな技術の進展とかもありますでしょうし、それからそういった効果がどのように広まっているのか、現れているのかという面もあろうかと思っておりますので、ぜひ引き続き継続的にゼロカーボンの面からは確認をいただきながら。それも大事な広報、情報公開だと思

ますので、こちらにつきましてもぜひ積極的な姿勢で取り組んでいただきまして、県のゼロカーボン施策とも整合するような取組をしていただきたいと思います。意見としてお願いいたします。

(柳沢議長)

ありがとうございました。それでは、ほかにはご発言ございませんか。はい。共田委員。

(共田委員)

審議ということで、私から意見を申し上げさせていただきます。何度も申し上げているんですが、この地域、長野県で一番人口密集度の高い地域であり、そこに諏訪湖があるということで、この20号バイパスだけでなく近隣が通勤時渋滞をします。そこで容易に想像できると思いますが、20号バイパスを避けたトラックが様々な道に入って、近隣住民に迷惑をかけていることもあります。また、そういった状況下で大雨等で溢水等があった場合、この都市の機能がだいぶ停滞してしまいます。そういう意味ではこの道路の重要性というのは、例えば私の地域の西側、諏訪湖の西側の道路の地域の人たちとは会うたびに西側の道路、何とか交通量を抑えてくれ、と頼まれます。でもこの20号バイパスができない限り、交通量を軽減することができない。そして、事故が多く諏訪湖により分断された交通が流れ込む地域の人たちはこの交通量の多さを何とか早めに軽減してくれという声がたくさん上がっております。今回、この道路ができれば、渋滞解消、あるいは災害時、それだけではなく、この20号により分断されている地域がまちづくりの新しい可能性も出てくるということが容易に想像できます。長年にわたり実現しなかった道路がここで動き出すということで、地域からも、そして地元の経営者の青年会議所の皆さんからも連名でお願いされているところでございます。そんな意味でこの道路はぜひ進めていただきたいということと、一方で心配の声もあることも事実です。もし心配される声にあるような状況が実際に起きてしまうことがあれば、その都度適時に対応していただきたいということは強く要望しておきます。また、こうした道路、地域の人たちが受け入れて建設される道路なので、その地域の方々が、ただ単純に道路ができた、だけではなく、その地域の人たちがこの道路ができてよかったと思えるような周辺の配慮もぜひよろしくお願いいたします。以上です。

(柳沢議長)

はい。意見、要望ですけれども、そちらから何か発言ありますか。よろしいですか。ほかにご発言ございませんか。大上委員。

(大上委員)

大上です。よろしくお願いいたします。ご説明の中にも触れられていたのですが、環境に対する関心がこの路線、一番強いと思うんですね。それで、環境に対しての環境影響評価、事後評価というところが第13章に該当するのですが、その調査期間が工事前、工事中及び完成後という記述なんです。この分厚いを見ても、それしか書いていないんですが、完成後の事後評価というのはどのくらいにわたって調査をやる予定でいるのか、

もし今決まっているようでしたら教えていただきたいと思います。

(柳沢議長)

いかがでしょうか。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

ありがとうございます。この事業が完了した後、いわゆる一般的にいう事後調査、これがどのくらいの期間を想定しているのかというご質問でございます。現時点ではそもそもまだ、これから調査をどのようにやっていくのかという、いわゆる事後調査の計画をこれから事業者のほうで立てられるかと思しますので、詳細についてはこちらとしては把握できていない部分もありますが、制度的な話も含めて、担当課が今日参っておりますので、そちらから少しお答えしてもらえればと思います。

(幹事：環境政策課 中島課長補佐兼環境審査係長)

県環境政策課の中島と申します。今お話にありました環境影響評価、環境アセスを担当しております。本日の資料ですと共通資料2のフローをご覧くださいと思いますが、今、都市・まちづくり課から申し上げたとおり、事後調査については今後事後調査の計画が事業者から提出されまして、我々環境部でもその中身についてその妥当性等を検討した上で事後調査の計画を固めていただくということですので、今後事業者から具体的なより細かな実施場所ですとか、どういった実施段階で何回やるのかといったことが出てくるということでございます。以上です。

(柳沢議長)

よろしいですか。はい。今説明のありました共通資料の2だと、供用開始後はもう何もしないように見えるんだけど、今のご質問は多分供用開始後にもまたいろいろと現れる可能性があるんじゃないかと。そういうことについては射程に入っているんですか。

(幹事：環境政策課 中島課長補佐兼環境審査係長)

すみません、説明があまりよくなかったですが、共通資料ですと左側がアセスについての青色の流れで、現時点という赤い破線がありまして、その少し下4つほど、ボックスですと「事後調査計画書の作成、公表」という部分がございます。そこについて真ん中、黒字の「知事の意見」というものから左側に向かって破線が伸びておりますが、この事後調査計画について県の環境部で有識者の技術委員会の先生方の審議も踏まえて意見を申し上げるような、そういう流れになってございます。

(柳沢議長)

質問の答えになっていないと思うのだけれども。

(幹事：環境政策課 中島課長補佐兼環境審査係長)

すみません。ですので、今後の手続きとしては事業者が実施する事後の調査についても環境への影響をきっちり見ていく、ということでお答えになっていますでしょうか。供用後ももちろんそうです。アセスの手続きというのは評価書の公告で一連の手続きが終わる、という前提ですので、アセスでいうところの事後調査というのは、事業を実施した後とか完了した後だけではなくて、評価書を公告した後の手続きは全て事後調査ということになります。この事後には供用後も入っております。

(柳沢議長)

はい。ほかにご発言ございますか。田中委員。

(田中委員)

田中でございます。2点ほどお伺いさせていただければと思いますけれども、これまでもご説明いただいているところもあります、平成25年に線形を山側に大きく移動された、そのきっかけとしまして、地元への配慮からどんな点であるのかというのを改めてお伺いしたこと、2点目ですけれども、あくまでも事業者さんは国でございますけれども、このように地元の住民の方々から多数ご意見いただいている中で、先ほど情報公開とのご対応の話も聞きましたけれども、長野県さんとしては具体的にはどんな形で今後対応されていかれるかというのを今一度お伺いできればな、と思います。以上です。

(柳沢議長)

はい。よろしいかな。河原企画幹。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

はい、ありがとうございます。2点ご質問いただきました。

平成25年度以降、ルートを検討をして以降、動いてきたわけですが、その間までの地元の状況も含めてということの経過的なお話かと思えます。まず、今回お諮りする案件、既決定として昭和47年に都市計画決定をしております。このときも市街地の渋滞対策の緩和等を考慮しまして、山側のほうにルートを回していくという決定がされていたわけでございます。それ以降、これまでの間、地域の皆様ともその整備のあり方について議論、検討が進められてきた中で、社会的情勢の変化等々を加味して今回再度、今の既決定が本当にいいのかどうか、時間も経っている中でそこを見直しして、それは国土交通省のほうで計画段階評価ということでもう一回見直しがされたというふうに承知をしているところでございます。県としましてはそこを受けて、今回都市計画変更をさせていただくという、まずそういう大きな流れでございます。

そして、2点目のご質問、具体的な情報公開をどういうふうにしていくのかというお話でございますけれども、当然いろんな場面で住民の方々等々へのご説明することがこれからも出てくることかと思っております。都市計画決定の立場でのお話も含めて、今後むしろ先ほどの環境影響の関係など、あるいはより具体的な設計の関係がこれからおそらく始まっていくのではないかと思います、そこは今度事業者のお立場もございますので、それぞれの

立場で、都度、公開が必要な情報については住民への丁寧な説明ということも含めて、しっかりとお応えしていく必要があるかと考えております。都市計画決定権者といたしましては、こういった審議会の場合、これも基本的には公開しておりますし、そういったその時々で、県のホームページ等も活用しながら必要なものをお出しさせていただいて、できる限り情報公開していきたいと考えております。具体的にどういう形でやるのかというのは、今時点では申し上げにくいところがあるんですが、できる限りやり方も含めてこれからしっかり考えていきたいと思っておりますのでございます。あまりお答えになっていなくて申し訳ございません。

(田中委員)

ありがとうございました。

(柳沢議長)

ほかにご発言ありませんか。はい、堀内委員。

(堀内委員)

堀内です。質問になります。温室効果ガスの排出のところについて、都市計画決定権者の見解として、工事の施工について温室効果ガスの排出削減に努めるということと、事業の前後で排出量の変化の把握を検討する、というような見解だったと思うんですが、排出量の変化の把握をするしないの判断要素というか、どういった場合には排出量の把握をするのか、というところが読んでいて疑問だったんですけども。趣旨としては、かなり大きな工事になるという中で、温室効果ガスができるだけ排出されないような工事というのは考えていかなければいけない。必要な施策をとるにしても、排出量の変化を把握しないと効果的な施策というのはとり得ないのではないかとというふうに思ったので質問になります。

(柳沢議長)

いかがでしょうか。どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

はい。ありがとうございます。今委員おっしゃっていただいたように、工事中の施工の状況、建設機械をどういうものを使っていくのかということも含めて、温室効果ガス排出を削減するというやり方がいろいろあるかと思えます。あとはそもそも、例えば先ほどの交通量の話もありましたけれども、これがどういうふうに変っていくのか、交通量自体と温室効果ガスが減っていくとかいうことも含めて最新の状況を踏まえながらそこはチェックをしていく必要があるのかなと思えます。事業そのものの進め方の話も含めてでございますので、最終的には事業者さんのほうでしっかりとそこは確認をしていただくとことなるのかなと思っております。都市計画決定権者としては、そこまでしか今申し上げられないんですけども。お答えになっていなくて申し訳ございません。

(柳沢議長)

よろしいですか。

(堀内委員)

はい。

(柳沢議長)

それではほかにご発言ありませんか。この件はだいぶ長いこといろいろな議論を重ねてまいりましたので、かなり論点は整理されてきているというふうに思います。今日の説明でも、大事なポイントについてはしっかり説明されているという印象を受けました。

細かいところで一つだけ気になっていたのは、前の住民の意見の中で、たくさん意見が出ましたけれども、かなり環境の本質的な話はちょっと脇に置いておいて、もうちょっと身近な話として、この新しいバイパスの必要性の中でも指摘されているように、現道の国道20号の交通条件がかなり悪いと。それを改善する効果も非常に大きいという説明になっていますね。それに対して、この道路ができるのには20年くらいかかると確か書いてあったような気がします。できるまでの間、現道のそういう問題は放置されるのでしょうか、という質問があって、その対策、答えかな、よく分からなかったんだけど、それはどんなところになるのでしょうか。どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

ありがとうございます。現道との関係ということでご質問いただきました。今、議長さんおっしゃっていただいた事業期間のお話がありましたけれども、私どもとして聞いております事業者側の見解としましては、事業期間として概ね10年を想定している、と聞いております。いずれにしても長期間にわたるということで考えておりますが、その間、では現道はほったらかしですか、というお話かと思えます。当然そこは現道ですから、まさに車が現在通っている道としてしっかり安全確保を、引き続き維持管理等々はやっていかなければいけないと思っております。これも国の直轄国道ですので国土交通省さんの所管になりますが、県としましてはしっかりと維持管理も含めて、必要な改修等も含めてやっていただくべきだと思っております。そのことも踏まえながら、しっかりと国のほうに、事業者のほうに要請してまいります、というような形で見解を示させていただいているつもりでございますので、ご了承いただければと思っております。

(柳沢議長)

はい。ありがとうございました。ほかにご発言ございませんか。宮入委員、どうぞ。

(宮入委員)

宮入です。もう1点だけお願いしたいと思えます。先ほどもありましたように、事後調査計画書の作成とかは今後ですというお話もあったんですけども、質問させていただきたいのは、この都市計画審議会が今後関わるような場面があるのかどうか、という意味で、何か

事業が進展する中で、この案件はここで終わりなのか、もしくは都市計画審議会は今後こういう形で関わっていくことになるのか、そこらへんの情報があつたら教えていただきたいと思ひます。

(柳沢議長)

はい、どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

ありがとうございます。今後の都市計画審議会の関わりということでご質問いただきました。まず今回お諮りするのは、先ほど私も幅員20mということで申し上げましたけれども、道路のいわゆる上幅決定ということで今回お諮りしております。今後、事業者のほうで道路の詳細な設計等が進められた中で、また状況の変化等がもし出てまいりますれば、これは必要に応じてだと思ひていますが、都市計画として再度位置付ける必要があればまたお諮りする場面もあろうかと思ひますが、現時点ではあくまでも上幅決定という前提ではありますけれども、この形で位置、それから規模として変更させていただくことにつきましてご審議をいただひていきたいと思ひておるところでございます。

(柳沢議長)

時々に変更で出てくる、ということですね。はい。ほかにご発言ありませんか。池森委員。

(池森委員)

すみません、今のスケジュール的なところに併せてなんですけれども、今回事業決定して事後調査計画書というのがとても重要な節目になるかと思ひているのですが、計画書の公表から30日で知事の見解、意見を出すということになるかと思ひんですが、この30日の間に技術委員会と住民の方の意見を聞くという機会を設けて意見をまとめて出す、という形になるかと思ひるので、この辺のスケジュールが、いつごろ計画書が出て、そこから30日後に意見書を出すということを、あらかじめとか、分かる範囲で公表しておいて、住民の皆様が意見を言いやすくするような形をとっていただきたい。というのは、これだけいろいろ意見が出ていますので、ここのチェックを再度することがとても重要だと思ひますので。あまりにも30日って短いと思ひますので、事前に公表していただける配慮をしていただきたいと思ひます。

(柳沢議長)

いかがですか。

(幹事：環境政策課 中島課長補佐兼環境審査係長)

アセスの関係ですので、環境政策課からお答えさせていただきます。ご指摘の事後調査計画書についての知事の見解については、おっしゃるとおり、条例で30日と定められております。ですので、実際の審議にあたっては、事業者からどういうタイミングで事後調査計画書

もしくはその案が提出されるかということがスタートになるのですけれども、例えば、案の段階で事前に協議ができるような状態であれば、少しその分余裕をもって協議ができるかなと考えております。ただ、そこについては事業者とのスケジュールの兼ね合いということです。

もう1点の住民意見を幅広く、ということですが、条例上、事後調査計画書につきましては、配慮書、方法書、準備書のように関係市町村ですとか住民の意見を広く聞く、という建付けにはなってございません。ただ、実際に事後調査をした結果の報告書につきましては、関係市町村長ですとか、住民から意見を頂戴するような制度になっております。実際に調査の結果を見た上で、環境保全のための措置を講ずる必要がある場合は知事から環境保全措置を求めていくということになっておりますが、これに繋がる部分につきましては、事前に住民意見を聞くような機会が担保されております。以上です。

(柳沢議長)

どうぞ。

(池森委員)

ありがとうございました。とにかく住民の方たちのきめ細かい意見が上がるようにしていただければと思いました。ありがとうございます。

(柳沢議長)

事後調査計画というのは、先ほどのご指摘もありましたように、今回に限ってではないと思いますけれども、今回かなり重要だと思うんですね。そういう意味では、これは知事の意見の際に技術委員会は開かれませんか。

(幹事：環境政策課 中島課長補佐兼環境審査係長)

こちらにつきましては、条例上特に定めはございませんので、どういった事後調査計画が事業者から提出されるかにもよるかと思えます。先ほど補足しました事後調査の結果、その報告につきましては、技術委員会で審議をしております。

(柳沢議長)

それは書いてあるから分かるんだけど。調査計画の段階で条例上は義務付けられていないけれど技術委員会を開いて諮ると、そういう配慮はないんでしょうか。

(幹事：環境政策課 中島課長補佐兼環境審査係長)

そこにつきましては、実際に出てきた事後調査計画書の内容を踏まえてということになります。ただ、この諏訪バイパスの事業につきましては、準備書段階の技術委員会審議の中でも、今後の調査、実際の事後調査がかなり重要だという意見がございましたので、そこは私も事務局ですので委員長と相談しなければ最終的には決められないですけれども、意見に関連する、例えば地下水なら地下水の意見を出された委員の先生方に事前にその辺りについ

で十分に確認等していきたいと考えてございます。

(柳沢議長)

都市計画審議会としてそういう要望をするのが適当かどうか、少し議論があるかもしれませんが、技術委員会でしっかり議論は積み重ねてきているというのが我々がここで議論することの前提でもあるので、事後調査についてはぜひ技術委員会の開催が必要かどうかということを技術委員会の委員長とよくご相談いただくということをお願いをしておくことではいかがでしょうか。よろしいかな、そういうことで。では、いいですか。そういう要望があったということでお伝えください。

(幹事：環境政策課 中島課長補佐兼環境審査係長)

はい、承知しました。

(柳沢議長)

それではほかにご発言ありませんか。高瀬委員。

(高瀬委員)

高瀬でございます。今の事後調査計画書の関係なんですけれども、これは事業期間、先ほど10年とおっしゃられたんですが、現時点での技術評価における事後調査計画、項目等が出てくると思うんですけれども、それはあくまで今の技術であって、5年も経つとかなり大きな進歩が出てくると思います。そうすると、これはやっぱり必要だよねという評価項目も出てくると思いますし、あと、今の最初に決めた評価項目ではちょっと足りないんじゃないの、というところも出てくるかもしれないので、どこかで計画書を見直せる状況があるといいんですけれども。ほかの事業もそうなんです、最初の評価項目のまま評価していると、何かちょっと齟齬を生じているような事業というものも時々見られるので、こういう長い年月の間なので、中間的なところでも一度見直しをかけるとか、そういったことをしていただくとありがたいと思います。

(柳沢議長)

はい。環境政策課、いかがですか。

(幹事：環境政策課 中島課長補佐兼環境審査係長)

はい。事後調査計画に基づいて事後調査が行われるのですが、事後調査報告書の中身を審議して、例えば事後調査の結果だけでは十分な知見がないので追加で調査を求めますとか、今ありました実際の事後調査の内容ですとか、それから科学技術の進展等に伴ってというご指摘がございましたけれども、例えば、より環境影響を低減できるような工法を採用していただくように検討を求めますとか、そういったことは事後調査報告書に対する知事の措置要請として行うことは可能ですので、事業ごとにそれを求めるということはできます。

(柳沢議長)

よろしいですか。最後の場合ですよ。最後の段階で、やはりこの事後調査は不十分だったと、もう少しこういうところを追加してやりなさい、という指摘はあり得るという答えでしたけれど、もう長い期間でやっているの、途中でもうちょっとこういう調査もやったほうがいいんじゃないかという議論が出てきやしないかと、そういうことについてフォローできるやり方を考えるべきだ、というご指摘だと思うんだけど、その辺はどうですか。

(幹事：環境政策課 中島課長補佐兼環境審査係長)

はい。そもそもアセス制度自体が、事業者が自らベストを尽くすための手続きを定めた制度ですので、当然そのスケジュールですとか費用の問題もありますので、実現可能な範囲なんですけれども、事業者が可能であればそういった対応はできる制度になっておりますし、こちらとしても必要に応じて知事が要請することができます。ただ、法令に基づいて手続きが進んでおりますので、一連の、例えば評価書までの手続きそのものを遡ってやるということとはできないので、そこら辺を担保するために、事後調査であったり、事後調査報告の審議だったりというのがあるということでございます。お答えになっているでしょうか。

(柳沢議長)

少し分からなかった。はい、どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

ありがとうございます。ちょっと間を挟んでしまいますが、お手元の共通資料3の共通の9ページをご覧いただきたいのですが、環境影響評価の準備書の段階で長野県知事から環境の観点から意見をいただき、それに対する都市計画決定権者の見解というのが第15章というところにまとまっております。その前半部分、最初のところですね、知事意見から、事業の詳細設計及び事業の実施にあたっては最新の技術及び知見を積極的に取り入れ、実行可能な範囲でできる限り環境保全措置を実施することで、影響を大きく悪化させないよう周辺環境への影響を回避又は最大限低減すること、ということで意見を出されております。これを受けて、都市計画決定権者として最新の技術・知見を積極的に取り入れながら、しっかりと対応していくことといたします、というようにいわば宣言をしておりますので、こういうところからも、今後計画の段階あるいは工事の途中段階も含めて、ここはまた環境部とも調整が出てくるかもしれませんが、その最新の知見というものが本当に最新かどうか確認をしていくということも出てくるかと思っておりますので、そういう観点でまずはしっかりと対応していただくということを事業者等にも今後要請していくことになろうかと思っておりますので、その旨お含みいただければと思います。

(柳沢議長)

今のお答えは、ご指摘されたところは準備書に関するコメントですね。だけれど、その精神は事後計画についても同じように反映されるはずだと、そういうことですね。したがって事後調査計画についても、最新の技術など発見した場合は当然に改善される可能性はあり

ますと、そういう説明でいいんですか。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

事業の実施にあたっては、と書いてございますので、まさにそのとおりでございます。

(柳沢議長)

よろしいでしょうか。どうもありがとうございます。ほかに。羽鳥委員。どうぞ。

(羽鳥委員)

お願いします。一つ質問になると思うんですけども、今回都市計画決定が長野県であつて、都市計画決定に基づいて今度は国交省さんが事業者としてこの道を造るということですね。そうすると今、事後調査計画書がそれに基づいて、この工事を続けるか続けないか、ということ国交省さんの判断になるということで、長野県としては、長野県都市計画決定権者の見解という、今読まれた共通の9のところの見解が全てであつて、ここで漏れていたりすると、そのことが国交省さんには伝わらなくなるということという理解なんですけど、違いましたら教えてください。

(柳沢議長)

どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

ありがとうございます。手続き上は、道路の規模から諏訪バイパスは環境影響評価をする対象の道路事業になるわけですが、その事業が都市計画の手続きを踏むものであれば、その都市計画決定権者が一緒に環境影響評価をやるという、それが環境影響評価法に基づいたものであり、したがってイコール長野県が環境影響評価と都市計画と両方の手続きを進めてきたものでございます。今回お諮りをして、仮にお認めいただいた以降、都市計画は手続き的にはこれでいったん区切りになるのですが、先ほども申し上げた、ご覧になっている表のように、環境影響評価自体はまだまだ続いていきます。ただ、今度は都市計画決定権者云々ではなくて、今度はまさに事業者と長野県の環境部局とのやり取りの中での手続きの流れになってまいります。そういったことも含めて、これまでも環境影響評価については、基本的には環境部局が窓口になって進めていただいているものなので、環境部局として後々のことも踏まえて、先ほどご説明した環境の見地からの知事意見等、事業者に対して今後もしっかりやっていってくださいよ、という意見を述べていただいていますので、そういった中でしっかり網羅されているものとして、事業者さんのほうでそこを踏まえていただくこととなります。その際に、環境部局のほうでそのとおりにやっているかというのをチェックされていく、その中で先ほどお話があったように、環境の見地から知事要請みたいなものを、これは事後調査報告書の段階になりますけれども、そういう段階がある、チェックをしていく段階があるということでございます。また、その前段、まず計画書ですね。事後調査計画書というのは本当に重要なものになるかと思っておりますので、その段階でしっかりと県として確認をしてい

く、ということかなと思っております。すみません、ちょっと都市計画決定権者の立場でいうことではないのかもしれませんが、そのように私どもは捉えておるところでございます。

(柳沢議長)

よろしいですか。ほかにご発言ございませんか。それでは、そろそろ一応質疑は終了でよろしいでしょうか。

それでは、本審議案件につきましては前回お伝えしましたとおり、地元の下諏訪町と諏訪市の首長さんにご出席をいただくということになっております。本日は両市町の町長さん、市長さんにおいでいただいておりますので、順次ご発言をいただこうと思っております。はじめに下諏訪町長さんからご意見をお願いいたします。

(下諏訪町 宮坂町長)

下諏訪町長の宮坂徹と申します。都市計画道路、通称諏訪バイパスの都市計画変更につきまして、このように発言の場を設けていただきましたこと、また、ご審議をいただいておりますことに対しまして、私の立場からも御礼を申し上げたいと思います。

さて、前回の審議会で、そもそもなぜこの道路は長い年月がかかっているのか、といった趣旨のご質問があったと伺っております。私の認識では、その原因は何か一つに限られたというものではなくて、例えば手続きの仕方であるとか、地元との調整など複数のことが影響してこれだけ長くかかっているのではないかと感じておるところでございます。

諏訪バイパスは昭和47年に都市計画決定されて以降、現在まで紆余曲折を経ることになるわけですが、平成25年に国の計画段階評価に選定されたことが転機となりまして、また令和2年にはルート構造原案が示されてから、地域としてはより一層バイパス整備に関する期待というものが大きくなってきたと実感しております。振り返りますと、事業に具体的な動きがない、何十年に及ぶ期間におきましても、バイパス沿線の各区の皆さん方におきましてバイパス対策委員会が各区の正式な団体として組織をされておきまして、またその対策委員会をまとめる形でバイパス建設促進期成同盟会も組織をされております。バイパスの建設促進に向けて、何度も何度も国のほうに要望活動に行っていた経過がございます。そのような活動をしていただいている中、平成18年でございますけれども、諏訪地域におきまして大規模な豪雨災害が発生いたしまして、国道20号をはじめとする主要道路が37時間に及ぶ国道、県道、市町村道、JRも含めまして通行止めという状況になりまして、住民生活に大変大きな被害もたらされたということがございました。また平成26年2月には豪雪災害によりましてスーパーなどから食料品や生活必需品が全てなくなってしまうというような大きな災害が発生する、そうしたたびごとに多くの住民の皆さんから、やはり災害に強い高規格道路であるこの諏訪バイパスの早期の整備を望む声が寄せられてきたとも聞いております。

さて、当下諏訪町でございますけれども、諏訪地域の中でも高齢化率が大変高く、人口減少も進んでいる町でございます。ともすれば町の将来を語るときにあまり明るい話題が持てないという現実もございます。そうしたこのような状況の中におきましても、住民が希望を持てる明るい要素を持つまちづくり、それは安心・安全な住民生活を守ることとともに必要な施策だと考えております。その要素の一つとして諏訪バイパスがあるのだとも思ってお

ります。もちろん諏訪バイパス整備だけが将来のまちづくり、それによってだけまちづくりが進められるということではない、そのことは承知をしておりますけれども、バイパス整備ということが一つの契機になった。その上で町の将来像を住民の皆さん方と一緒に考える機会になるのではないかと考えております。具体的には、バイパス整備が想定されるおよそ10年、20年先の将来像につき住民の皆さん方と一緒に描くまちづくり、下諏訪町グランドデザイン策定事業を長野県のご協力をいただきながら進めておりますけれども、検討メンバーの中には地元の高校生にも参加をしていただいております。道路が整備をされて、まちなかを通過する車両が減ることで可能となる新しい町の将来像を次代を担う若い世代も含めた住民の皆さんと共に考えているところでございまして、一部の地域ではバイパス整備後を見据えて町内会の再編といったことを検討したらどうかというお声があるとも伺っておるところでございます。このように、将来のまちづくりを考える上で、バイパス整備、その後を見据えた将来の町、これを町民の皆さんと一緒に考えることで町民の皆さんに夢と希望を持っていただける、そういうことでもあると考えて下諏訪町グランドデザイン策定事業を現在進めさせていただいているところでございます。

その一方で、バイパス整備についてはご心配のお声もあることももちろん承知をさせていただいております。温泉、地下水、活断層といった様々なご心配のお声の要素、これはあるということをご理解をさせていただいております。そういったご心配をされている方々も地域の住民でございます。私の立場としても丁寧な説明をお願いしてきた経過もでございます。今後さらに事業が進むということになれば、その時点での説明など、より細かな対応も必要になってくると思っております。そういった意味では、私も自らが先頭に立って住民の皆さん方に対しても説明をさせていただくということも考えさせていただきたいと思っております。

最後になりますけれども、諏訪バイパスの整備によりまして諏訪湖周辺のみならず諏訪地域全体の交通渋滞の緩和、経済・産業の活性化、観光振興、安全性の向上、様々な整備効果がございます。当町におきましては、そこに将来のまちづくりの観点を追加させていただいて、なくてはならない基幹道路として位置付けをし、夢のあるまちづくりを実現できるよう、関係機関と連携をさせていただきながら進めてまいりたいと考える次第でございます。ぜひとも本件の都市計画がご議決を賜りますようお願いを申し上げます、下諏訪町長としての意見とさせていただきます。ありがとうございました。よろしく願いをいたします。

(柳沢議長)

ありがとうございました。それでは続きまして諏訪市長さんからお願いいたします。

(諏訪市 金子市長)

諏訪市長の金子ゆかりでございます。本日は丁寧にご審議をいただいておりますことに、また発言の機会を与えていただきましたことに感謝を申し上げます。本日のご審議と重複する部分がございますが、ご了承賜りたく、お願いをいたします。

既に皆様方にはご承知をいただいていることですが、諏訪盆地は平地の中心に大きな湖、諏訪湖があり、東西は急峻な斜面に挟まれた地形です。古来、東側の甲州街道沿いに町が開け、明治以降もシルク、製造業、精密微細加工など、山間地の小さな町でありながら

世界市場を相手に国内でも有為な産業を育むとともに、コロナ禍でなければですが、ひと晩に46万人を集める諏訪湖祭湖上花火大会やマラソンなどの各種スポーツ大会、毎日1万人が来場する工業メッセ、6年に一度、本年がそうでしたが諏訪大社御柱祭りなど、大規模な集客が多い年には年間1,500万人が訪れる地域に発展をしてみいました。このような諏訪の将来を見据えて、戦後、道路整備網が全国で進捗する中、諏訪地域においてもバイパス整備の要望は強く、これを受けて昭和47年に諏訪バイパス事業が都市計画決定されました。しかしながら、その当時はルートについて住民より理解を得ることが困難を極め、事業は停滞することとなりました。住宅地に近接した計画であったことも理由の一つであり、その後、住民と行政間でどういったルートであればご理解がいただけるのか、約半世紀にわたり、本市として700回を超える会議や要望の調整など協議を重ね模索をし続けてまいりました。そうした経過の約40年を経て、諏訪バイパスは平成25年に国の計画段階評価に選定され、これを待ちわびたかのように翌年には諏訪市と下諏訪町のバイパスルート沿線住民を中心とした国道20号諏訪バイパス建設促進期成同盟会が結成をされ、官民一体の建設促進活動を進めて今日に至っております。

一方、その間に諏訪バイパスの北では下諏訪岡谷バイパスの、また南では茅野市の坂室バイパスの整備がそれぞれ進んでおり、諏訪湖を心臓に例えますと、まるで環状動脈狭窄症のように太く流れてきた車列が、諏訪市内では県道や細い市道など市中全域に流れ込み、域内の各所で渋滞、交通事故、振動被害、生活道路の圧迫などの課題を呈しております。この現状に対し、市に出された関連の要望書は数多く、一例を挙げますと、朝晩の通勤のイライラを甘受して半世紀、道路事情を諦めかけていたという地域内6,000人を抱える労働組合からは早期実現の要望書が、今年もですけれども、また先月にも湖の南側の県道沿いの、諏訪市、岡谷市、3か所の区長会より住宅地を通過する大型車を規制してほしいとの要望書が昨年に引き続き出されております。このように、平成25年以降でも地域間調整などを重ねた会議は450回を超えました。そのような中、令和2年9月に住民の思いや考えが考慮された待望のルート構造案が国より発表になり、待ちわびた地域住民や大勢の方々から早期の事業化や早期の完成を望む声が届いており、現在は地域の諏訪バイパスへの期待は大きく膨らんでおります。

その一方で、同時に進めていただいております環境アセスメントに関しまして、一部の住民の方々からは諏訪バイパスの必要性への理解を示された上で、軟弱地盤地域では道路構造物による周囲への沈下等の影響や、地震による橋梁の倒壊、トンネル部では断層部を通過することによる工事の安全性、由緒ある池を守る寺院や酒蔵などからは、地下水、温泉等の減少や枯渇など水資源への影響、また県が進めるゼロカーボン戦略との整合性への疑問や工事や補償に対する不安などの声が寄せられておることを承知しております。私といたしましては、このバイパス計画を進めるには、こういった住民の心配や不安の声を大切にしながら事業を進めていただきたいと思います。今年1月に市長意見を提出いたしました。これに対し、今年3月に公表されました準備書に対する知事意見では、これらの声に寄り添っていただき、本日は環境影響評価書に対する国土交通大臣意見や都市計画決定権者の見解を拝見し、事業実施段階において十分な調査や解説など、住民の心配を受け止めながら、同時に事業の必要性や地元の期待に応えるための対応が記されておりますことに安堵するとともにありがたく

思っております。ぜひともこれらの意見を踏まえて、そして事業者の持つ最高の技術力をもって事業を実施していただきたいと思っております。もちろん私どもも地元の声を受け止めながら国や県と連携して丁寧に対応をしております。

道路はつながって初めてその効果を十分に発揮してくれます。このため、この取組が実を結ぶことを待ちわびている地域住民の組織、国道20号諏訪バイパス建設促進期成同盟会や、もう一つ現在私が会長を務めさせていただいております諏訪地域6市町村、岡谷から富士見までの6市町村で組織する諏訪郡市国道20号改修バイパス建設促進期成同盟会、これは現道の改修等を含めた要望を取り扱ってまいります。ここで一日も早い事業化を目指して国土交通省や長野県等への要望活動を積極的に進めてきたところであります。

最後に、残された諏訪バイパスの整備は、半世紀以上にわたり関わってきた先人を含め、諏訪の将来を思う全ての人々の悲願であることに思いを致し、私どもは引き続き十分に協議を行い、一致協力して早期に事業着手されるよう取り組んでまいりたいと思っております。審議会委員の諸先生の皆様にはぜひとも本件が決定をされますよう格段のご理解を賜りますようお願いを申し上げ、諏訪市長の意見といたします。ありがとうございました。よろしくお願ひいたします。

(柳沢議長)

どうもありがとうございました。ただいま地元の市長さん町長さんから切実な内容を含む丁寧なご意見をいただきました。改めて御礼申し上げます。

それでは最後に都市計画決定権者から発言があります。都市・まちづくり課長。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉参事兼課長)

都市・まちづくり課の高倉明子でございます。都市計画決定権者の見解を申し上げます。

ただいまご審議いただいております議第1号及び議第2号、通称諏訪バイパスにつきましては、広域道路ネットワーク上のミッシングリンクの解消や諏訪地域の都市間の連携強化、また交通渋滞の解消を図るため昭和47年に2車線の都市計画道路として決定され、以降半世紀にわたり地域の皆様とともに整備のあり方について検討が進められてまいりました。

こうした中、平成25年には事業予定者である国土交通省において計画段階評価の手続きが開始されまして、令和2年には4車線の本道路の位置が示されたわけですが、都市計画道路を決定いたしますと、建物の建築制限がかかるというものがございます。そのため、私ども都市計画決定権者としましては、環境影響評価の手続きがされた後、もしかしたら環境によって修正すべきというような判断が行われる可能性があることから、事業者に代わりまして都市計画決定権者である長野県が都市計画と併せて環境影響評価の手続きを行ってまいり、その中では各段階で説明会など地域のご意見を頂戴する機会を設けまして、令和3年3月には都市計画変更案と環境影響評価書の縦覧に至ったところでございます。

縦覧の結果、都市計画変更案に対しては66件という大変多くの意見書を頂戴いただきましたが、その大半は諏訪バイパスの必要性、また地下水や活断層などの環境の影響に対するご心配の声でございました。意見書に対する都市計画決定権者の見解の要旨は、先ほどご説明させていただいたとおりでございます。

本道路は4車線の道路となることから、現在の国道20号は約30か所の交差点がございまして、2か所の踏切もあるということで、沿道の土地利用状況を踏まえますと現道を拡幅することは困難であり、また昭和47年に既決定された位置を拡幅することになりましたも、既存集落等への影響が大きいということから、付議させていただきました山側のバイパス案が最適ルート的位置であり、また環境への影響についても評価書のとおり事業予定者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、影響はできる限り回避又は低減が図られるものと判断をしたところでございます。

ただいま下諏訪町長さんと諏訪市長さんから、住民の皆様のご意見を踏まえた上で本道路の整備の必要性とともに整備に対する協力について力強いご発言をいただいたところでございます。都市計画決定権者といたしましても、先ほどいろいろご質問もありましたが、整備にあたりましては事業予定者に対しまして半世紀にわたる検討と対話の経過を踏まえまして引き続き地域住民への丁寧な説明と対応、また環境影響評価書に基づく環境保全措置の確実な実施を求めてまいります。

以上、都市計画決定権者の見解とさせていただきます。よろしくお願いたします。

(柳沢議長)

ありがとうございました。都市計画決定権者の決意のような見解をいただきました。

それではここで皆さんに特段のご発言がなければ、採決に移りたいと思いますが、よろしいでしょうか。よろしいですね。

採決につきましては、お手元に都市計画審議会における議案採決の方法という当日配付資料がありますが、それに則りまして、意見書等が出ている場合、特に反対意見を含む意見書が出ている場合は、無記名投票によって行うということになっておりますので、本日は無記名投票ということにいたしたいと思っております。議論は議第1号、第2号、一緒にやりましたけれども、一応これは別案件ということですので、議第1号、議第2号、別々に採決をさせていただきますと思います。

これから事務局が投票用紙を配付しますので、原案に賛成の場合は○、反対の場合は×を記入してください。その後、投票箱が回りますので投票をお願いいたします。それではお願いいたします。

(議第1号 採決)

(柳沢議長)

それでは、議第1号の投票結果を発表いたします。投票総数13票、賛成12票、反対1票、白票ゼロということで、原案どおり決定いたしました。

それでは議第2号についても同様をお願いいたします。

(議第2号 採決)

(柳沢議長)

では、議第2号について結果を発表いたします。投票総数13票、賛成12票、反対1票、白票ゼロということで原案どおり決定といたします。

それではここで休憩を取りたいと思います。10分間休憩ということで、ちょうど3時から再開といたしたいと思います。

(休憩)

議第3号 諏訪都市計画区域における用途地域の変更に伴う用途地域の指定のない区域内の建築物の容積率、建ぺい率及び建築物の各部分の高さの制限を定める区域及び数値の決定について

議第4号 下諏訪都市計画区域における用途地域の変更に伴う用途地域の指定のない区域内の建築物の容積率、建ぺい率及び建築物の各部分の高さの制限を定める区域及び数値の決定について

(柳沢議長)

議第3号諏訪都市計画区域における用途地域の変更に伴う用途地域の指定のない区域内の建築物の容積率、建ぺい率及び建築物の各部分の高さの制限を定める区域及び数値の決定について、実はこれが議第3号ですが、議第4号も諏訪バイパス関連の用途地域の変更ということですので、議第4号も引き続き説明をお願いして、質疑は併せて行いたいと思います。それではお願いいたします。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

建築住宅課の土屋剛と申します。私のほうから説明をさせていただきます。説明につきましては着座にて失礼いたします。よろしく願いいたします。

それでは私のほうから議第3号、第4号について説明させていただきますが、その前に共通資料の5をお開きいただければと思います。こちらにつきましては、昨年の5月に開催いたしました第209回の都市計画審議会でも説明させていただいた資料の抜粋でございます。こちらにつきましては都市計画区域内の用途地域の指定のない区域、通称白地地域でございますけれども、そちらの県の方針等について説明させていただいた資料となりますので、改めて説明させていただければと思っております。

1番のところになります。白地地域は当初容積率400%、建ぺい率70%と制限が弱く、大規模な店舗等が乱立するなどの事例が散見されたために、平成13年に無秩序な開発等を抑制するために都市計画法が一部改正され、白地地域においても以下の表のとおり範囲内で制限を定めることとされました。この制限における県の方針につきましては、(2)の記載のとおりでございます。まず下の図を見ていただければと思いますけれども、一番左のほう別荘地区域、低層住宅区域等の規制強化区域となります。右側が郊外幹線沿道区域ということで規制の緩和区域、それと真ん中の一般基準となっておりますけれども用途地域周辺区域、田園区域、既存集落区域と、この大きく三つに分けて区域を定めて規制値を定めることとしております。それぞれの規制値の概要につきましては、次のページ、共通5-2をお開き

いただければと思います。

まず容積率の概要でございますが、敷地面積Aに対する延べ面積b+cの部分、建ぺい率につきましては敷地面積Aに対する建築面積bになりますが、この率ということで規制をすることとしております。高さの制限につきましては、下の図のとおりでございますけれども、道路幅員からどれだけセットバックしているかというものも付随するのですが、それに対する高さ制限と隣地境界線からの高さ制限、この全部で4つの規制を定めることとなっております。

次のページでございますが、現在の長野県全域における白地地域の規制の状況でございます。今回ご説明させていただきます3区域、諏訪市、下諏訪町、安曇野市を黄色で示してございます。一番下が全域の状況でございますが、規制強化の部分が59,476haで約18%、一般基準が252,000haということで約80%、あと規制緩和区域が10,819haで大体3.4%というところで決定されているというのが長野県の状況でございます。

概要を説明させていただきましたので、議第3号についてご説明をさせていただければと思います。議第3号をお開きください。

諏訪都市計画区域のうち、用途地域の変更に伴う用途地域の指定のない区域内の建築物の容積率、建ぺい率及び建築物の各部分の高さの制限を定める区域及び数値の決定についてでございます。諏訪都市計画区域における白地地域のうち、先ほど議第1号において説明がありました。諏訪バイパスの計画変更に伴い、用途地域界の変更、こちらは市の決定ということで諏訪市都市計画審議会により審議され、決定されることとなっておりますけれども、これにより新たに白地地域となる部分について建築物の規制を決定することになります。表をご覧くださいますと、一番上が別荘地区域、真ん中が既存集落区域、一番下が用途地域周辺区域になりますけれども、今回の変更では既存集落区域が0.3ha減、用途地域周辺区域が0.3ha増となっておりますが、申し訳ございません、四捨五入の関係で表記上表れていないということで、すみませんがご理解をいただければと思います。

次の3ページをお開きください。諏訪都市計画図になります。諏訪市は上諏訪駅及び市役所周辺の部分と国道20号、JR沿線のところもございましてけれども、それと諏訪IC周辺から諏訪湖四賀線及び主要地方道岡谷茅野線の沿線部分に用途地域を定めております。その用途地域間と北東の霧ヶ峰に向かう主要地方道諏訪白樺湖小諸線沿いが用途地域周辺区域、北東にある霧ヶ峰周辺を別荘地区域、その他を既存集落区域として現在白地地域の規制を定めている状況となっております。今回変更となる部分は、青が変更の諏訪バイパスの計画案でございますけれども、その西側に黒く点線で示してあるものが旧都市計画道路の線でございます。こちらの周辺が変更になるということです。

次のページをお開きください。こちらが建築形態制限図となります。拡大しておりますので、先ほど説明しました霧ヶ峰の別荘地区が、右に少ししか表記されておきませんが、ご容赦いただきますようお願いしたいと思います。先ほど説明しましたが、用途地域の間、赤い部分、これが用途地域周辺区域、それと霧ヶ峰に向かう道路沿いが用途地域周辺区域となっております。そのほかが既存集落、茶色の部分になります。このような現状となっておりまして、ここで今回決定しなければならぬ部分が旧都市計画道路の部分ということで、それぞれアからクで示してある部分になります。このうち黒字が白地地域から用途地域に編

入された部分を表しておりまして、ア、ウ、エ、ク、赤字が用途地域を廃止しまして新たに白地地域になる部分を表しておりまして、イ、オ、カ、キとなっております。それぞれ面積の合計が用途地域編入した部分が左下の表になってございますが、合計で2.7ha、用途地域を廃止して白地地域とした部分が2.7haと同面積でありまして、増減はゼロとなっている状況でございます。形態制限につきましては、それぞれ矢印で表を引き出してございますけれども、イ、カ、キにつきましては隣接する既存集落区域に含めることといたしまして、容積率100%、建ぺい率60%、道路、隣地斜線ともに1.25Lとすることによりまして、オにつきましては、もともと用途地域周辺区域と定めている区域に隣接しておりますことから、用途地域周辺区域に含めまして、容積率200%、建ぺい率60%、道路、隣地斜線ともに1.25Lと定めることとしている状況でございます。

次のページをご覧ください。先ほどのイの部分拡大した図になります。左図が変更前となりますが、現在都市計画道路から約50m区域を第一種住居地域としておりましたけれども、計画変更に伴いまして右図のように第一種中高層としております。現道の境界線や地形地物などにより用途地域界を変更しまして、第一種中高層となる部分が黒字のア、ウの部分、新たに白地となる部分がイになり、二つの線で引き出してありますが、この部分を隣接する既存集落地域に含めるという状況となっております。

次の6ページをお開きください。こちらにつきましては、そのイの部分の現況の写真を表しております。①をご覧くださいますと、図の矢印の方向に向いて撮影した写真でございますが、旧用途地域界を赤で示してございまして、新たな用途地域界を黄色で表しております。この黄色は道路中心線ということで新たな用途地域界としている状況でございます。②につきましては、少し分かりづらいのですが、法肩の部分、こちら獣道みたいなものがございまして、この部分を新たな用途地域界としております。③につきましても、これも分かりづらいのですが、法肩の部分になりますけれども同様に用途地域界を定めているという状況でございます。

次のページをお開きいただければと思います。こちらが先ほどのオとカの部分拡大した図になります。左が同じように変更前となりますが、こちらも都市計画道路から50mの区域を、ちょっと一部道路の形状に合わせて拡張しておりましたけれども、第一種住居地域としておりましたが、計画道路の変更に伴いまして、右図のとおり第一種低層住居専用地域に用途地域を変えてございます。それで、現道の境界線や地形地物に合わせて用途地域界を変更しまして、新たに第一種低層住居専用地域になる部分がエの部分、白地になる部分がオ、カという部分になります。この部分の形態規制につきましては、隣接する区域、オは用途地域周辺区域にしてございまして、カにつきましては既存集落区域として制限することとしております。オにつきましては、容積率200%、カにつきましては容積率100%となるという状況でございます。

次のページをお開きいただければと思います。こちらがそのオ、カ部分の現況写真を撮影した状況の資料でございます。①につきましては、この位置から撮影いたしまして既存道路と家の裏側になりますけれども、ここに赤線がございまして、これを新たな用途地域界としている状況でございます。②についても、分かりづらい部分で大変申し訳ないのですが、赤が旧用途地域界を表しておりまして、黄色が変更後の用途地域界を表しておりますが、赤線

がここにございまして、その境界を新たな用途地域界としている状況でございます。③につきましては、擁壁の下を新たな用途地域界、④、⑤につきましては、この上、法肩の部分になりますけれども、ここを用途地域界、⑥については法尻になりますけれども、こちらを新たな用途地域界としている状況でございます。

次のページをお開きいただければと思います。こちらはキの部分拡大した図になります。左が変更前、右が変更後ということになりますけれども、計画道路の変更に伴いまして右図のとおり現道の境界線や地形地物に合わせて用途地域界を変更しております。第一種住居地域になるのが、新たに白地地域になる部分がキということになります。こちらにつきましては、隣接する既存集落区域と合わせることでございまして、形態規制をかけるという状況でございます。

次のページがその現況写真になります。①についてですが、法尻を黄色い線、新たな用途地域界としている状況でございます。②につきましては、道路中心と右側に回り込みますけれども、こちら法肩部分を新たな用途地域界としております。③につきましては、市道がここにございまして、その境界、法肩部分となりますけれども、新たな用途地域界としております。④につきましては、道路中心線を境界にしながら、この家の裏側を新たな用途地域界としております。⑤につきましては、左から道が来ておりますが、これの道路延長を境界としており、少し分かりづらいのですが、水路がここにありまして、この部分を新たな用途地域界にしているという状況でございます。

次のページをお開きください。こちらにつきましては、今回の変更に伴いまして既存の建物が法律上既存不適格になるかどうかという調査をした結果になります。新たに白地地域になる場所に4棟の建築物が現存しておりますが、全ての規定に適合するということを確認してございまして、既存不適格ゼロという状況でございます。

次のページをお開きください。12ページです。まず住民説明会の状況でございます。令和2年11月18日及び25日にそれぞれ文化センター、四賀公民館で用途地域の変更と併せまして説明会を実施してございます。こちらにつきましては意見等なかったということを確認してございます。次、計画案の縦覧でございます。こちらにつきましては、令和4年10月11日から10月25日までの15日間行いましたけれども、縦覧者1名で特に意見等はなかったという状況でございます。あと、諏訪市都市計画審議会を令和4年12月19日に開催してございまして、こちら審議結果として支障なし、という旨の回答を得ております。まず、諏訪の説明につきましては以上となります。

次、議第4号の下諏訪都市計画区域における用途地域の変更に伴う用途地域の指定のない区域内の建築物の容積率、建ぺい率及び建築物の各部分の高さの制限を定める区域及び数値の決定について説明をさせていただきます。

2ページをお開きいただければと思います。下諏訪都市計画区域における白地地域のうち、先ほどと同様、諏訪バイパスの計画変更に伴いまして、用途地域界の変更、こちらも町決定となり、下諏訪町都市計画審議会により審議されて決定することとなっておりますが、これにより新たに白地地域となる部分について、建築物の形態規制を決定するものになります。表をご覧くださいまして、一番上が別荘地区域、真ん中が田園区域、一番下が用途地域周辺区域を表してございます。今回の変更で田園区域が18haの増、用途地域周辺区域が0.3haの

減となっておりますけれども、四捨五入の関係で用途地域周辺区域が表記上表れていない状況となっておりますので、ご容赦いただければと思っております。

次の3ページをお開きください。下諏訪の都市計画図でございます。写りが悪くて大変申し訳ございませんが、下諏訪町は下諏訪駅を中心に、諏訪湖から今までの旧都市計画道路までを大体用途地域としておりまして、和田峠に向かう国道142号線の道路沿い、ちょっと飛び出している部分があると思っておりますけれども、こちら下諏訪社中の上のところまで、あとは下諏訪向陽高校の部分、真ん中にちょっと飛び出している部分がございますが、こちらに用途地域を定めておりまして、その北側が白地地域という状況となっております。下諏訪町は従来から下水道処理区域内を用途地域周辺区域、それ以外を田園区域、別荘地区域としておりまして、和田峠に向かう国道142号線、用途地域が伸びている先になりますけれども、こちらに下水道処理区域がありまして、この部分は用途地域周辺としている状況となっております。今回変更となる部分は、青で示した変更都市計画道路の南側の黒い点線で示した旧都市計画道路の周辺となります。

次のページをお開きいただければと思っております。こちらが建築形態制限図となります。左側が下諏訪全体の制限の状況で、ほとんどが田園区域、黄色となっております。そのうち先ほどお話ししましたが、公共下水道の排水区域部分が赤色で示した部分となっておりますが、ここを用途地域周辺、さらに北側の山側を緑色で示してございますが、別荘地区域ということで制限値をかけている状況になってございます。右の図が今回変更となる部分を拡大した部分になりますが、先ほどと同様、それぞれアからキで表しております。このうち黒字が白地地域から用途地域に編入された部分を表しておりまして、ア、イ、カであります。赤字が用途地域を廃止しまして新たに白地地域となる部分を表しておりまして、ウ、エ、オ、キとなります。面積につきましては右の下の表のとおりでございます。面積の合計は用途地域に編入した部分がこの合計でいきますと、6.24ha、用途地域を廃止して白地地域とした部分が24haでございます。白地地域の増減が差引で17.76haとなる状況でございます。

次のページをお開きいただければと思っております。先ほどのウの部分の拡大した図になります。上が変更前、下が変更後でございますけれども、旧都市計画道路を用途地域界としておりましたが、その変更に伴いまして、下図のように現道の境界線や地形地物などにより用途地域界を変更しております。そこで第一種中高層地域となる部分がイで表した部分でありまして、新たに白地になる部分がウとなります。ここで新しい、先ほどの公共下水道排水区域の説明になりますけれども、青い線で表記してございますが、これが公共下水道の排水区域を表しておりまして、この内側区域内を用途地域周辺区域ということで規制を定めるということとしておる状況でございます。そのため、ウにつきましては、容積率200%の建ぺい率60%、道路、隣地斜線1.25Lという状況でございます。

そのウの部分の現況写真が次のページでございます。①、②、③、④それぞれお示した箇所から撮影した写真となっておりますが、赤が変更前の境界、黄色が変更後を表しております。大体道路境界を新たな用途地域界としている状況でございます。⑤につきましては石積擁壁の天端、左側住宅の石積擁壁の天端が新たな用途地域界となっている状況でございます。⑥につきましては、この角から写真を撮った状況ですけれども、この家の裏が新たな用途地域界となる状況でございます。

次のページをお開きいただければと思います。7ページになります。こちらエ、オ、キの部分拡大した図になります。左が変更前、右が変更後ということになりますけれども、こちらにも計画道路の変更に伴いまして、右図のとおり一部第一種中高層から第一種住居に用途変更をしておりますが、現道の境界線や地形地物などに合わせて用途地域界を変更しまして、新たに第一種低層住居及び第一種中高層住居になる部分がカとなりまして、新たに白地地域となる部分がエとオとキとなります。オとキにつきましては、先ほどもお話ししました公共下水道排水区域内でありまして、用途地域周辺区域としており、エについてはその外になりますので、田園区域ということで定めている状況でございます。

次の8ページをお開きいただければと思います。こちらにつきましては、エ、オの現況写真でございます。①、②、③につきましては、それぞれこの位置から撮影した写真ですが、赤が旧用途地域界、黄色が変更用途地域界で、青が公共下水道の排水区域界を表しております。道路境界を新たな用途地域界としている状況でございます。④については、ちょっと分かりづらいのですが、法尻、法肩を新たな用途地域界としております。⑤については一部法尻と道路端部を新たな用途地域界としている状況です。⑥につきましては、法尻及び左側に水路がちょっと見えますけれども、その部分を新たな用途地域界としたという状況になってございます。

次のページをお開きいただければと思います。こちらがオとキの現況の写真となります。①につきましては、ちょっと草で分かりにくいのですが、法尻を新たな用途地域界としており、②につきましても法尻を新たな用途地域界としている状況でございます。③につきましては、法肩、法尻を用途地域界としておりまして、④については法尻、⑤につきましては右側に石積の擁壁がございますが、その下端と、ちょっと真つすぐ行きますと法肩がありますけれども、この部分を新たな用途地域界としている状況でございます。⑥につきましては法肩部分が新たな用途地域界となっている状況です。

次のページをお開きいただければと思います。こちらにつきましても今回の変更に伴いまして、既存の建物が法律上既存不適格となるかどうかという調査をした結果になりますが、新たに白地地域になる場所に現存するのは12棟ございまして、全ての建物につきまして規定に適合していることを確認しましたので、既存不適格ゼロということになっている状況でございます。

次のページをお開きいただければと思います。11ページになります。住民説明等の状況でございます。住民への説明につきましては、令和2年11月16日及び19日に下諏訪文化センター及び下諏訪町老人福祉センターにおいて用途地域の変更と併せて説明会を実施しております。こちらにつきましては、特に意見等はなかったという状況でございます。次に計画案の縦覧でございますが、令和4年10月11日から25日の間まで行ってございまして、こちらにつきましても縦覧者は1名でございまして、特に意見はなかったという状況を確認してございます。あと、都市計画審議会でございますが、令和4年12月19日に開催してございまして、結果としては支障がないという旨の回答をいただいております。

議第3号、第4号につきまして、私からの説明は以上となります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

(柳沢議長)

はい。それではただいまの説明に関しまして、ご意見ご質問をお願いします。はい。共田委員。

(共田委員)

すみません、理解力が乏しいもので。まず今回の用途地域の変更は、そもそも何のためにやっているのかが理解できない。説明を聞いても、ちょっとちんぷんかんぷんなのですけれども。

(柳沢議長)

はい。お願いします。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

説明不足で申し訳ございません。大体市も町も、計画道路に合わせてここまです用途地域、としている状況がありました。それが、計画道路が移った、変更になったということで、その道路の計画がなくなりましたので、改めてその用途地域界を別の要素で定めていくということになりまして、今現存する道路境界、もしくは先ほどお話ししました地形地物、法肩、法尻というところで用途地域を新たに変更したという状況でございます。それに併せて用途地域が増えたり減ったり、ということで、その部分を決定することになります。すみませんでした。

(共田委員)

ある程度理解できました。では、聞いていて不思議だったのが、白地を増やしたいとかそういう理由ではなくて、ただ単純に道路がなくなって、計画がなくなってしまったから、切りのいいところをやられた、ということですね。その中でもう1点気になったのが、そのままにしていたときの影響というのはどこかにあったのか。それとも、何もないけれどもとりあえずきれいにしなくてはいけないからやったのか。今、境界線をいろんな意味で決めていただいているようですけれども、その境界線を定める基準というのは何かあったのか、教えていただければと思います。

(柳沢議長)

はい。どうぞ。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

こちら、それぞれ市の決定、町の決定になるので、私も聞いた範囲でのご説明で、詳細につきましてはまたそれぞれお話しいただければと思っておりますけれども、用途地域を決定するにあたって、今既存の状況がどうかという確認をして、建物の立ち並びがある場合については用途地域に含めたり、それが現状ない場合は白地にしたり、ということ調整しながら、あとは先ほどお話ししました道路や地形地物で境界を決めていくのですが、それを相対

的に判断して変更した、ということを伺っております。

(柳沢議長)

よろしいですか。ちょっと最初の質問の関連で確認だけけど。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

すみませんでした。そのまま支障がなかった、ということについてですが、計画道路がなくなってしまったまま、そのまま境界としてしまうと、やはり境界の明確な位置づけにならなくなってしまいうということもありまして、改めて定めなければならないということになるかと思っております。

(柳沢議長)

今回、諏訪バイパスが新しく決定されることに伴って消える道路の関連で、用途地域の境界を変えざるを得ない。そういう理解でいいんだよね。市町村決定って何ですか。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

用途地域を定めるのは市町になります。

(柳沢議長)

それはこちらの変更と同時にやるんですか。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

先ほどの決定と併せて、公告は同時期にするようになります。

(柳沢議長)

はい。どうぞ。ほかにご質問ご意見ありませんか。はい。高瀬委員。

(高瀬委員)

私、ちょっと不勉強なのでよく分からないんですけども、諏訪のところは立適ってもう策定されていますか。

(柳沢議長)

立地適正化計画ですね。はい。どうぞ。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

諏訪市さんのほうから回答させていただいてもよろしいでしょうか。

(柳沢議長)

はい。

(諏訪市 都市計画課 笠原計画係長)

諏訪市の都市計画課の笠原と申します。よろしくお願いたします。
諏訪市におきましては、平成31年に立地適正化計画は策定済みでございます。

(高瀬委員)

そうしたときに、今回のところは、居住誘導区域等には全く関わってきていない場所なんですか。

(諏訪市 都市計画課 笠原計画係長)

ちょっとお待ちいただけますか。

(高瀬委員)

要はかかっていた場合に、そこを外すとか、新たに隣接区域を入れるとしたときに、どう扱いになるのかなというのを知りたかったんです。

(柳沢議長)

どうぞ。

(諏訪市 都市計画課 笠原計画係長)

お答えさせていただきます。今の居住誘導区域の話ですけれども、今回の用途地域の変更箇所につきましては、もともと居住誘導区域に含まれていた箇所がございませんでしたので、特に影響ございません。

(柳沢議長)

はい。ほかには。田中委員。

(田中委員)

お分かりになったら教えていただければと思うんですけれども、影響という観点でなんです、用途地域があるなしによって、何か固定資産税とか変更になるんですか。

(柳沢議長)

どうぞ。

(諏訪市 都市計画課 笠原計画係長)

都市計画税については特に変更ございませんので、恐らくですけれども固定資産税への影響も少ないと思われま。

(柳沢議長)

用途地域に入っても入ってなくても同じなの。そうか。はい。ほかには。

ちょっと私からテクニカルな質問を2点。これは、町の一番はじつこのほうなので実務上はあまり問題が出ないけれど、いざそこに建築確認が出てきたときは、境界がどこかということは非常に問題になるんですよね。だから、先ほど来の説明を見ていると、法尻みたいなのがたくさんあって、道路とか水路とかそういう物理的なものがきちんとあるときは問題ないんですけども、それがなくなるときの位置をどういうふうにして現地で確認するという予定ですか。はい。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

建築確認の際につきましては、設計者のほうで図面を作っていたものが、現地に行ったときに適正かどうかという確認をいたしますので、そこについては、審査の際にはまずその計画が法律上適正かどうかという机上審査をいたします。そして、その後に現場に行きまして、完了検査の際にその敷地境界が適正であるかどうかということを確認いたします。ですので、その法尻、法下ということにつきましては、現地で確認をすることになります。

(柳沢議長)

だからその位置がどこか、というのはどうやって分かるの。杭でも打つんですか。それともどこか距離を決める。座標でやるの。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

市のほうで都市計画図の中でしっかりと示すということになるので、そこで確認するということになります。

(柳沢議長)

2,500分の1でやるわけね。そこはちゃんとやらないとだめだよ。普通は座標でやるか杭でやるかっていうことなので、本当に危ないところはね。ある程度予想がついて、この道路から何mとかそうやって書けるやつはそれを使っていいんだけど。実務上非常に困るんだよ。それはちゃんとやってくださいね。

それからもう一点、下諏訪のほう、下水道排水区域と微妙にずれているんだけど、これは下水道のほうを見直す予定があるんですか。考え方としては、要するにそこは建物が建って下水道をサービスする必要がある区域という意味だから、用途地域の考え方とほとんど重なるんだよ。だからそれがずれるっていうのは、説明上非常におかしいんだけど、そこはどう説明するのかな。はい。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

この現在の公共下水道排水区域は昭和49年に決定されておりまして、それで受益者負担金をいただきながら整備した区域になります。それで、現在下諏訪町さんのほうですけれども99.9%、ほぼ100%整備がされている状況でございまして、これを本日、今回において区域を変えるということになりますと、今まで受益者負担を得たものに対してかなり問題がある

ということもございまして、今回はその変更をすることはしていないということと確認しております。なおかつ、これにつきましては、天竜川の流域別の下水道の整備計画とか、そういうものも含めて、この下水道の排水区域というものを定めておりまして、その計画期間が令和17年度に終了する予定になっておりまして、そこに向けて変更をしっかりと検討していきたいということで町さんのほうから回答をいただいております。回答になってなくてすみません。

(柳沢議長)

明らかに外側から見るとおかしいんだよね。だからいずれちゃんと整合を取りますという説明なのか、全く考え方が違うんでこれでいいんですという説明か、どっちかにしてほしいんだよね。宿題にしちゃおうか。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

下諏訪町さんからの回答でもよろしいですか。

(柳沢議長)

どうぞ。

(下諏訪町 建設水道課 向山都市整備係長)

下諏訪町建設水道課都市整備係の向山と申します。よろしく願いいたします。

今のご質問でございますが、先ほど土屋課長補佐からお話があったとおり、下水道区域は昭和49年に都市計画決定されており、その後受益者負担をいただく中で整備をしまっており、普及率は99.9%となっております。そういった経過の中で、今回の排水区域の見直しでございますけれども、排水区域を市街地のほうに狭めるということは、受益者負担をいただいているところから、ちょっと理解がいただけないかなと思っているところでございます。逆に排水区域を広げるほうに関しましては、現在広げる区域が山林であるということから、宅地化される予定が緊急が今のところないこと。あともう1点、先ほどご説明がありました上位計画との整合を取る中で、今後令和17年のときに見直していきたいと考えております。ですので、広げる方向については見直しを考えていきたいと、そういうふうと考えております。

(柳沢議長)

縮めるほうは整合取れないけど、広げるほうはできます、っていうそういう説明ね。

(下諏訪町 建設水道課 向山都市整備係長)

そうです。

(柳沢議長)

説明は分かったけど、趣旨は分からないな。やっぱり下水道を整備して、要するに土地と

しての受け皿はできましたと言っているんでしょ。それをわざわざ今度無指定の区域に編入する必要がどうしてあるの。はい。都市・まちづくり課長。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉参事兼課長)

特定行政庁じゃない都市・まちづくり課長でございますが、今、経緯についてはご説明させていただいたとおりなんです、今後どのように進めるかちょっと説明が不足しておりますので、もしご了解いただけるのであれば、次回のときにその内容についてもう一度お答えさせていただくということにさせていただければと思います。今回はいずれにしても都市計画道路が廃止されることによって、それをいわゆる地形地物、いわゆる境界の境にしていたものがなくなり、それに伴って用途地域を変更し、ということですので、それを本日まで審議いただきまして、排水区域との関連については改めてさせていただきたいと思いますが、ご検討よろしく申し上げます。

(柳沢議長)

それでいいけど、でも今日いいか悪いかっていうと、下水道区域の話も一緒に決まってしまうんだよね。はい、どうぞ。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

すみません、もう1点だけ補足させていただければ、この49年に決めた公共下水道排水区域なんですけれども、これ地形地物でしっかりと明確に位置づけられたものではなくて、机上で引いたものということもあります。今回用途地域を、地域境界を定める場合においては、しっかりと地形地物で定めてほしいということもお願いしている部分がございます、それでやはりずれている部分がどうしても出てきてしまっているという状況でございます。これにつきましては今後、先ほどもお話ししましたとおり、17年度の見直しも含めて公共下水道の排水区域のあり方を整備しながら、しっかりと整合が取れるようにご意見をいただきながら、下諏訪町さん等には伝えていきたいと思っております。

(柳沢議長)

それほど影響の大きな話ではないんだけど、今回宿題を出して宿題の返事がないからもう一度申し上げちゃったけど。ちゃんと、じゃあ次回に説明をしてください。どういうふうこれから整合を取れるのか。

ということで今日はこの案について、基本的には都市・まちづくり課長から説明がありましたように、既に決まっていた都市計画道路が消えてしまったと。そうするとそれを頼りにした境目がなくなってしまうので、新しい境を作らざるを得ない、そういうことですよね。それについては基本的に理解できますので、一応これについてはお諮りをしたいと思います。

議第3号について、これは意見書も一切出ておりませんから、議第3号について、原案どおりで承認するというので、ご異議ございませんか。

(出席者一同)

「異議なし」という声あり。

(柳沢議長)

はい。同じように議第4号についても原案どおりでよろしいでしょうか。

(出席者一同)

「異議なし」という声あり。

(柳沢議長)

はい。では、宿題を少し残しましたが、よろしくお願いします。

議第5号 安曇野都市計画区域における用途地域の指定のない区域内の建築物の容積率、建ぺい率及び建築物の各部分の高さの制限を定める区域及び数値の決定について

(柳沢議長)

続きまして議第5号安曇野都市計画区域における用途地域の指定のない区域内の建築物の容積率、建ぺい率及び建築物の各部分の高さの制限を定める区域及び数値の決定について、説明をお願いします。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

それでは、引き続き私のほうからご説明をさせていただければと思います。議第5号になります。安曇野都市計画区域のうち用途地域の変更に伴う用途地域の指定のない区域内の建築物の容積率、建ぺい率及び建築物の各部分の高さの制限を定める区域及び数値の決定について、説明をさせていただきます。

議5-2ページをお開きいただければと思います。安曇野都市計画区域における白地地域のうち、あづみ野産業団地周辺を安曇野市土地利用条例に基づく土地利用基本計画の産業集積地、産業振興を図る区域になりますけれども、に位置づけることに伴って容積率の規制値を変更するものになります。表をご覧くださいまして、一番上が郊外幹線沿線区域、次が用途地域周辺区域、次が工業団地区域、最後が田園区域となっておりますが、下から2番目の工業団地区域が137から152ということで15haの増、一番下の田園区域がその分減って9,220haとなっている状況でございます。容積率が100%だった区域の15haを200%に変更するというものになります。

次の3ページをご覧ください。安曇野都市計画図になります。安曇野市は豊科駅が真ん中下ほどにございますが、及び穂高駅のJR大糸線の沿線、及び安曇野市のIC、豊科駅の右のほうに行ったところの部分の一带、あとはそのまたさらに右、東のほうに行ったところに田沢駅がございますけれども、これから北側、明科に向かう国道19号線の沿線、あとは穂高駅の西側と梓川SICが下の松本市との境界のところ、南側にありますけれども、この南西部分です、この部分に用途地域を定めておりまして、そのほかが白地地域という状況となっております。

ざいます。今回変更する部分は、その梓川SICの東側に位置しておりますあづみ野産業団地の周辺になります。それを拡大したものが右の図になりますが、赤い斜線部分が平成11年に安曇野市、当時豊科町でございますけれども、が造成したあづみ野産業団地になります。ここも含めて、安曇野市には工業団地が6か所ございますけれども、いずれも用地に空きがなく、事業の用地確保、産業団地の造成が市の課題になっているという状況でございます。そこで令和2年に地域未来投資促進法、通称でございますが、に基づく重点促進区域を定めまして、地域経済の牽引事業を行うために、黄色で囲った部分ですけれども、あづみ野産業団地北地区を市が産業団地として造成した状況でございます。この地域未来投資促進法とは、正式には地域経済牽引事業の促進による地域の成長発展の基盤強化に関する法律でございますが、この法律は平成29年に施行されまして、地域の特性を活用した事業の生み出す経済的波及効果に着目をしまして、これをしようとする地域の取組を支援するものでございまして、基本計画を策定して国の同意を得て事業計画が県の承認を受けると規制値の特例措置が受けられる、という状況になります。この特例措置によりまして、この地区は農業振興地域でありましたが、それが除外され農地転用が可能となりまして、この土地に産業団地を造成することができたという状況となっております。そして、このたび安曇野市では、この北地区と現在の工業用地が立地する周辺土地、この周辺に工場部分の用途が立地しているのですが、この周辺土地を含めて安曇野市土地利用条例に基づく土地利用基本計画の産業集積地、青色で囲っている部分になりますが、こちらを産業集積地に位置づけるために、市の12月定例議会にこの基本計画の改正案を提出しまして議決された状況となっております。この部分を産業集積地としまして、田園区域から工業団地区域に変更しまして、容積率を200%に変更するというものになります。

次のページをご覧くださいと思います。建築形態制限図となりますけれども、中心に広がる黄色い部分が田園区域となりまして、その北側及び南側にちょっと薄い、赤っぽい色ですけれども、郊外沿線区域、あと、東側に濃い赤色部分がありますけれども、この部分が用途地域周辺区域となっております。あと、点在するように6か所工業団地部分がございます。これが工業団地区域としている状況となっております。建築形態規制につきましては、工業団地、及び郊外幹線沿線区域、用途地域周辺区域は容積率200%、建ぺい率60%となっております。道路、隣地斜線を1.25Lとしている状況で、田園区域につきましては容積率100%、建ぺい率60%、道路、隣地斜線を1.25Lと、そのような規制にしているという状況でございます。今回変更する部分、あづみ野産業団地と称しましたが、変更につきましては右の表のとおりで、もともと19haであったところを15ha増としまして34haとする状況となっております。

次の5ページをご覧くださいと思います。土地利用の現況の写真となります。それぞれお示しします位置から写真を撮影しておりますけれども、黄色で示している部分が先ほどご説明しました北地区産業団地の範囲を示してございまして、青色があづみ野産業団地全体、集積地全体を示してございます。赤色部分が旧豊科町の産業団地ということ、あとオレンジ色が一部入ってきますけれども、これが松本市との行政界を表しているという状況でございます。ほとんどが道路境界を新たな制限用途界としておりますけれども、⑤につきましては、ここは地番界ということで表しております。こちらにつきましては北側部分が現在工場系の

用途となっていないものですから、その部分を一部外しているという状況となっております。

次の6ページをご覧ください。同じく土地利用の現況写真となりますけれども、新たな制限用途の境界を行政界、オレンジ色で示している部分と、道路境界としているという状況がうかがえるかと思います。

次の7ページをお開きいただければと思います。こちらにつきましては、先ほどもご説明しましたが、今回の変更に伴って法律上既存不適格となるかどうか調査した結果でございます。今回新たな工業団地区域となる場所に現存する建物につきましては、制限に全て適合することを確認しておりまして、既存不適格は0%となっている状況でございます。

次の8ページをお開きいただければと思います。住民説明会等の状況でございますが、令和4年8月18日から地権者への個別説明を始めまして、9月15日に説明会を市役所で行っております。スケジュールに関する質問等はございましたが反対等の意見は特になかったということを確認してございます。次、計画案の縦覧でございます。平成4年11月8日から11月21日まで行っておりまして、縦覧者はゼロだったという状況でございます。次に安曇野市都市計画審議会の状況でございますけれども、令和4年11月29日に開催してございまして、審議結果として問題なしとの回答を得ております。あと、ここ記載はございませんが、隣接する松本市からも意見を伺ってございます。梓川の対岸であり、影響はないということで回答をいただいている状況でございます。

私のほうからの説明は以上となります。ご審議のほうよろしく願いいたします。

(柳沢議長)

はい。ただいまの説明に関しましてご質問、ご意見がありましたらお願いします。宮入委員。

(宮入委員)

宮入です。よろしく申し上げます。ちょっと聞き漏らしていたかもしれないんですが、今回は用途地域の変更はせずに、ということでしたっけ。それで容積率のみ変えるというような理解でよかったのか、というのが一つなんです。気になったのがあづみ野産業団地北地区というのは既に造成されているというようなお話もあったかと思うんですが、手続き的にこういった容積率の変更とかというのは、もう既に造成が終わった後でやるものなのか、それとも本当は農振除外とかやったりするときに並行してやったほうがいいのかどうか。ちょっと、既にそうなってしまっています、というような感じに聞こえたものですから、その辺りのところの経過とか進め方の手順について、ちょっと不勉強な面があるので教えていただければと思います。よろしく申し上げます。

(柳沢議長)

はい。どうぞ。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

1点目のご質問、用途地域の変更があるかどうかということになりますけれども、今回は用途地域自体の変更はございません。白地地域の制限区域界が変わるということで、田園区域であったところを工業区域ということで変更しまして、その部分の容積率を変更することになります。

それともう1点、時期の問題ということでご質問をいただきました。今回、当然北地区を造成する際に、そのような検討もする必要があったのかもしれない、ということだと思われませんが、実際に今回は議会に、今回安曇野市の土地利用基本計画の変更、この区域を産業集積地ということで変更するという事に併せて今回白地地域を変更している、ということがありますので、それについては私どもの規制値の変更とすれば、条例で定める区域はしっかり今回決めるので、それで変更します、ということの説明がございましたので、それについては問題ないのではないかと理解をしているという状況でございます。

(宮入委員)

もう1点だけお願いしたいんですが、経過のほうは分かったんですが、既存の安曇野産業団地のほうとの不整合とかということはないと考えてよろしいんですか。

(柳沢議長)

はい。どうぞ。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

産業団地との不整合は一切ございませんで、もともとこちらの産業団地は200の60という容積率だったものに、隣接する北地区も合わせるということになりますので、不整合ではなく、今回整合を図ったということになります。

(宮入委員)

というか用途の面で。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

用途につきましても、産業集積地ということで、工業を促進する区域ということで、改めてもともとの産業団地と用途地域を合わせるような区域になりますので、その不整合はなくなるということで理解をしております。

(柳沢議長)

関連しますけどね、この工業団地区域というのは、用途制限は工業地域並みなんですか。あるいは独自にもっと厳しいのか。どうなっています？

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

安曇野市さんが来ておりまして、土地利用条例に基づく規制ですので、発言を求めてもよろしいでしょうか。

(柳沢議長)

はい。どうぞ。

(安曇野市 都市計画課 山田計画係長)

安曇野市都市計画課山田でございます。よろしくお願いいたします。

白地ですので、用途地域の制限がない場所でございますので。ただ、全て開発許可を取っておりますので、そのときに用途の制限は出てくるのかなと思います。あと、プラスとしまして安曇野市土地利用条例に基づきまして、土地利用基本計画を設けておりますので、産業集積地の中でしか工場ができない、もしくはその周辺でしかできないという規制を設けておりますので、ほかの用途が参入するということはない、ということでございます。以上です。

(柳沢議長)

工場しかできない。そうすると工業専用地域並みかな。並みという言葉は適切じゃないかもしれないけれども、そういう感じ？

(安曇野市 都市計画課 山田計画係長)

同等というふうに考えていただいて結構です。

(柳沢議長)

ということのようです。ほかの場所も小さい工業団地がありますけど、用途地域を定めるか、この土地利用基本条例上の位置付けでやるか、その辺の考え方はどういう整理になっているんですか。

(安曇野市 都市計画課 山田計画係長)

はい、安曇野市でございます。用途地域の設定につきましては、この工業系のみではなくて、安曇野市の場合、用途地域の設定のない三郷、堀金、明科でも条例において用途地域と同等の規制をかけているという状況がございます。その部分も合わせて将来的には用途地域に入れていきたいという市の考えがございます。工業系の用途につきましても、そのときと並行しながらやっていきたいわけですが、用途地域を設定したい場所にまだ農振農用地が含まれているという状況もありますので、それも整合しながら、精査しながら、用途地域の変更をしていきたいと考えておりますので、将来的には見直しをしていきたいというふうに考えているところでございます。以上です。

(柳沢議長)

今回のところ、今回の区域の中には農振農用地はないんですね。だからここだけならできるけど、もうちょっと全体の、ほかにも宿題を抱えているので一緒にやりたい。そちらのほうがまだ条件が定まらないと、そういうことですか。はい。そんなことのように。ほかにご質問、ご意見ありませんか。よろしいでしょうか。

それではお諮りをいたします。本件について、原案どおり決定するというご異議ございませんか。

(出席者一同)

「異議なし」という声あり。

(柳沢議長)

はい。では、原案どおり決定いたします。

以上で議案審議は終了となりました。

(4) 調査審議

調査審議第1号 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更について

(柳沢議長)

そのほかに調査審議が1件とその他が1件ございます。

それでは調査審議第1号、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更について、説明をお願いします。

(幹事：都市・まちづくり課 高野企画幹)

都市・まちづくり課の高野佳敏と申します。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更について、説明をさせていただきます。着座にて説明をさせていただきます。

調査審議資料1 ページA 3判の資料をご覧ください。タブレットにも同様のものを映しますので、併せてご覧いただければと思います。都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、いわゆる都市計画区域マスタープランの変更になります。(1)見直しの方針ですが、はじめに変更する背景からご説明をさせていただきます。資料の左上の図には長野県の都市計画の体系をお示ししておりますが、本県におきましては広大な県土を持つことから、持続的な発展をするためには、都市と農村、山村が共生しあうことが必要と考え、長期的視野に立ち、県土又は県域全体を見据え、生活の場としての都市圏全体の都市づくりに関する理念や目標像を示した、長野県都市計画ビジョンと圏域マスタープランを任意計画として都市計画区域マスタープランの上位計画として決めました。一方、都市計画区域マスタープランにつきましては、それらの理念を踏まえ、都市計画区域における都市計画の目標や土地利用など、主要な都市計画の決定の方針を示す法定計画となっておりますが、実態の県民生活や行動圏域からすると狭い区域であり、市町村マスタープランと内容が重なる部分も多い状況です。また、県都市計画ビジョンにつきましては、20年後を見据えて策定したものの、策定後10年以上が経過し、その間の都市づくりに大きな影響を及ぼす市町村合併の進展や、東日本大震災などの事象や世界共通の持続可能な開発目標、いわゆるSDGsなどを踏まえ、平成31年3月に必要な改定を行ったところです。本ビジョンが目標に掲げる圏域や圏域間のより広域的な連携に

よる都市づくりが必要不可欠であり、このためには県民の実質的な生活圏を法定計画に定める必要があること、また国の技術的な助言である都市計画運用指針においても、県が広域的課題の調整を強化する上で複数の都市計画区域で広域マスタープランを策定し、共通する部分と各都市計画区域のみに関する部分を明確に区分した構成とすることができる方向性も示されていることから、今回都市計画ビジョンの方針を踏まえ、既計画である圏域マスタープランの理念や将来像を継承し、複数の都市計画区域で一体の都市計画区域マスタープランとする方針とし、変更するものです。

左下の図には現行の都市計画区域マスタープランを決定している39区域を示しており、赤色が線引き都市計画区域、黄色が非線引き都市計画区域となります。今回の変更によりまして、右に示す太線で囲んだ10圏域ごとに都市計画区域マスタープランをまとめる方針としております。

図の下には、参考としまして各圏域における都市計画区域マスタープランの現在の策定年を記載しております。なお、線引き都市計画区域である長野圏域の長野、須坂都市計画区域、松本圏域の松本、塩尻都市計画区域につきましては、令和3年、令和4年に都市計画変更していることから今回は変更しないこととし、その圏域内にある非線引きの飯綱高原、飯綱、信濃、千曲、坂城、安曇野の各都市計画区域は、次回線引き都市計画区域の区域区分の定期見直しにあわせて、長野圏域、松本圏域、それぞれを一体の都市計画区域マスタープランとして変更する予定です。

A3判資料、右側の(2)計画書の構成をご覧ください。計画書の構成につきましては、右の中央に示す点線の囲みに記載の構成となっておりますが、今回参考資料として飯伊圏域の素案を代表圏域として添付しておりますので、そちらの記載内容など併せてご説明をさせていただきます。1の都市計画の目標になりますが、都市づくりの基本理念や目標については、上位である既定の圏域マスタープランに掲げる理念を尊重し、住民の実態的な生活圏を考慮した、圏域全体としての目標としております。

参考資料の1ページをご覧ください。こちらには目標年次を示しており、都市計画の基本的な方向については令和22年、都市施設などの整備目標は概ね10年後の令和12年としております。

参考資料の2ページをご覧ください。都市づくりの目標につきましても、圏域共通の目標を基本に各区域の特性などを補足する形で記載しており、飯伊圏域においてはリニア新時代のフロンティア実現に向けた都市機能の強化とコンパクトな都市づくりなどを記載しております。

参考資料の4ページをご覧ください。こちらには圏域構造と地域ごとの市街地像を示しており、駅や役場からの徒歩圏をもとに圏域拠点や地域拠点を設定するとともに、県外と圏域内を結ぶ広域の交通を担う広域交流軸と、それを補完し圏域内の交通を担う地域連携軸を設定しております。圏域構造は拠点、軸と商業業務系など各ゾーンによる土地利用構成で形成し、圏域構造の実現に向けた都市づくりを進めるものとしております。

続いて、2の区域区分の決定の有無と方針についてですが、各都市計画区域について、県下同一基準による定量的な評価を行ったのち、地域特性を考慮した区域区分の検討を行い、区域区分の決定の有無を判断しております。

参考資料では、7ページから10ページにそれらを検討した内容を記載しておりますが、この飯伊圏域の中では松川、高森都市計画区域については、県下同一基準として市街地への宅地化拡散の必要性、市街地拡大の可能性、計画的な市街地整備の必要性の三つの視点で定量的な評価を行った結果、区域区分の必要性はやや高い、あるいは高いと判断しているものの、地域特性や人口動向を踏まえると今後急激な市街化は考えにくいことから、区域区分以外の各種都市計画手法の適用を前提として、区域区分は行わないものとしております。

3の主要な都市計画の決定の方針については、都市づくりの基本理念や目標に基づき、概ね10年以内に整備する施設等を記載しております。記載にあたっては、各区域の特性が反映できるよう考慮しつつ圏域共通の方針を定め、整備目標を定めることとしています。

参考資料の11ページをご覧ください。土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針を主体にして記載しておりますが、土地利用に関しては区域ごとに状況など違いもあることから、各都市計画区域の特性を反映できるよう、区域ごとの詳細な記載としております。

参考資料の16ページをご覧ください。災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針として、近年頻発、激甚化する河川の洪水等による水害に対する安全を確保するため、災害ハザードを考慮する内容を記載しております。また、参考資料の16ページ、17ページには、計画的な都市的土地利用の実現に関する方針として、既計画の圏域マスタープランを継承し、都市計画区域外を含めた方針の記載を追加しております。

参考資料の18ページからは、都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針を記載しております。交通施設、下水道等及び河川、その他施設、市街地開発事業に区分し、圏域共通の基本方針として記載をしております。

参考資料の24ページをご覧ください。自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針については、都市内で必要とされる緑地の確保に向けた方針を定めており、新たにグリーンインフラを活用する取組の推進について、また、25ページには、景観系統の配置方針として、広域的な視点により地域性豊かな自然景観の育成、保全に努める旨の記載をしております。

以上、計画書の構成のご説明となりますが、本日は、代表圏域として飯伊圏域に記載の事項により、具体的内容などを併せて説明させていただきました。他の圏域につきましても、同様な構成となっており、圏域の特性などを踏まえた記載としているところでございます。

A3判の資料にお戻りください。(3)の変更スケジュールについて説明をいたします。表に記載のとおり、12月には原案説明会を実施し、関東地方整備局への事前協議を行っているところです。また、1月には都市計画原案公聴会を予定しており、その後、案の公告・縦覧、市町村への意見聴取を行い、3月の本都市計画審議会に付議する予定としております。なお、本日は代表圏域の素案をお示ししましたが、年明けに改めて皆様のほうには各圏域の計画書素案を送付させていただき、必要に応じて個別にご説明をさせていただく機会を設けさせていただきますので、ご意見をいただければと思っております。

説明は以上となります。

(柳沢議長)

はい、ありがとうございました。それでは、ご意見をいただきたいと思いますが、ちょっ

と最初に確認しますが、今のスケジュールの説明のところにありましたが、このスケジュールは10圏域全体をこのスケジュールでいくと。で、今日はその中で、サンプル的に1圏域だけ構成を説明した。そういうことですか。

(幹事：都市・まちづくり課 高野企画幹)

はい、そのとおりです。

(柳沢議長)

はい。それではご質問、ご意見ありましたらお願いします。高瀬委員。

(高瀬委員)

はい。今、飯伊地域を例にして同じような構成で作るとおっしゃられたんですけども、これ多分飯伊地域が一番簡単なんですよね。リニアというものがあって、飯田が一番大きくて、あとはそんなに大きくなくて、なおかつJRと153という形の。で、ゾーニングができていくという形なので、各地域というか各市で行われているマスタープランというか、立適みたいな形で作ってしまっても、なんとなく読めます。しかし、例えばほかの圏域で同じようなことをする、例えば大北地域とか木曾地域で同じことやったら、恐らくものすごく齟齬が生じると思うんですけども。同じようなつくりというのが、例えば一つのもの核を勝手に決めて、拠点をつくって決めて、そこに対して紐づけの生活拠点を作って、という同じパターンをやると、例えば大北地域だったら北の方と南の方で全く向いている方向が違いますし、木曾地域も北と南のほうでは全く向いている方向が違うので、その中心を拠点にします、と言われても多分困ると思いますし。だから、その目的がちょっとよく分からないというか。単に10圏域まとめました、みたいな形のつくりというのがちょっと気にはなります。何の目的で作っているのか、ちょっと見えなくなっている。この飯伊地域はいろんなパターンのときも飯伊地域が例に出やすいんですけども、すごく分かりやすいので。ほかの地域が似たような形で作られる、という形だったので、今ちょっと疑問に思ったということなんです。いかがでしょうか。

(柳沢議長)

はい。どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 高野企画幹)

ありがとうございます。今高瀬委員にご指摘いただきましたが、ご説明させていただいたとおり他の圏域についても、同じような構成としております。拠点の考え方につきましては、圏域全体で指標を用いて一つの代表拠点をまず設定し、その後、都市拠点、地域拠点という形で拠点を設定するような形にしています。また、軸についても広域交流軸と地域交流軸と、同じような形で説明をさせていただいておりますが、その圏域構造の中におきましても、まずは共通する方針を掲げて、区域ごとにまた差が出てくる部分については、その部分で詳細な説明、記載を加えることで区域ごとの違いを出すような構成としております。

(柳沢議長)

はい。どうぞ。

(高瀬委員)

私が懸念しているのは、交通のほうで同じようなことをやろうとして、最初同じような今のようなこのパターンでやって。最後に何なんだという話になって1年伸びました。これも同じことやっている、恐らく上に持っていったときに、同じようなことを言われるのではないかという懸念があって、一応意見を述べました。

(柳沢議長)

これは、圏域で捉えるということと、圏域の構造がみんな共通だということとは違うんですよね。この圏域はまだ1核型だけど、こっちの圏域は2核だったり、あるいは、はっきりした核が設定できないところもあるかもしれない。それはもう圏域の構造は圏域ごとに変わるんでしょ。そういう理解でいいんでしょう。

(幹事：都市・まちづくり課 高野企画幹)

ただいま会長からもお話がありましたとおり、今回飯伊圏域については、圏域拠点と地域拠点という二つの拠点しかございませんが、圏域拠点の下に広域拠点というようなものを設けるような圏域もあります。たまたまこの飯伊圏域については広域拠点というものが設定されておりましたが、各圏域でその拠点の考え方といいますか、拠点の設定が変わっているという状況がございます。それに基づいて都市づくりの方針を定めておりますので、その意味では圏域ごとに若干違いはあるかと思っております。

(柳沢議長)

若干？結構違うんじゃないかなと思いますけど。今の高瀬委員の質問は、具体的なものは後でまた皆さんにいくんでしょ。圏域ごとに。そのときにご意見いただいたらいいね。はい。共田委員。

(共田委員)

共田です。先ほど、高瀬さんからあったんですけど、この圏域マスタープランを一体にするというところで、今までどうして課題があって、どういう課題があって、今度こういうふうに一体にするのか。私からするとありがたい話はある話なんですけど。どういった理由でどういうことを求めて一体にするのかということが一つ。

あともう1点が、今僕も心配で、これからマスタープラン、新しいものを提示するときに、今現在市町村とかは協議しながら進めているのか。いきなりこんなのをぽこんと出されて、例えば私の諏訪地域でしたら、拠点地域がうち外れた外れない、っていう話になってしまう気が私もするものですから、今市町村とはどのような足並みで進めているのかということをお教えください。

(柳沢議長)

はい。どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 高野企画幹)

今回見直しする観点ですけれども、一点目についてですが、区域マスタープランは、県内には39区域ありますが、ほとんど市町村の単位ごとにできているような部分がございます。市町村マスタープランとの違いがなかなか出てきていないという状況もございました。市町村は、上位計画で位置付けられているこの区域マスタープランに基づいて、市町村マスタープランを策定しており、そういったことから、今回はこの違いを出すという意味と、広域的な部分での県の立ち位置を明確にする上で圏域化を図っているものでございます。

また、市町村との今の状況ですけれども、素案等につきましては意見照会をさせていただきながら、計画のほうを進めてきている状況でございます。

(柳沢議長)

はい。共田委員。

(共田委員)

ちょっといっぱいあり過ぎて、どこを言ったらいいか分からないんですけど。まず、確かにこの長野県の77市町村もある中で、マスタープランを市町村ごとに作っていたら、それは将来的にもいいことではないと思いますし、ある単位でマスタープランを作っていくべきだとは思いますが。ただ、ここにきて一体化させるということは、今までのマスタープランをほとんど継承した形で作るのか、県がリーダーシップを発揮してマスタープランをしっかりと書き直していくつもりなのか、その辺の考え方はどのようなものなのでしょうか。

(柳沢議長)

はい。どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 高野企画幹)

はい。基本的には1章の都市づくりの目標等については、圏域での目標というものを位置付けております。区域区分の決定の部分ですとか、主要な都市計画の決定の方針については、各区域の特性が反映できるように、共通の方針をまず掲げた後に、区域ごとの特性、そういったものが区域ごとに違う場合はその部分をしっかりと記載するような構成としております。

(柳沢議長)

ちょっと私から。実は、県の都市計画ビジョンというのが20年ほど前にでき、それがこの間(2019年)改定されました。それは、県としての都市計画の基本的な考え方を大きく捉えたもので、その具体化に関して各市町村にご協力いただきたい、と出しているわけですね。それに対して都市計画区域マスタープランというのは、法律上は個々の都市計画区域ごとに

定めるようになっているんです。そうすると、市町村が自分で定める都市マスタープランと重なって、ほとんど似たようなことを書くか、あるいは市町村が書くべきことを県が何か余計なことまで書くような、そういう位置付けになってしまっている。ですから、県としてはもうちょっと、大所の方針とか周辺自治体との関連で必要なことなど、書くべきことを限定しながら書くという、そういう性質のものの方が本来望ましいのではないかという議論がもともとあるんですね。たまたま県が都市計画ビジョンというものを定めて、その中で10圏域で大まかな方向というのをを出してきていますから、それをいわば受け止めて、都市計画区域マスタープランの中にも染み込ませようというのが今回の狙いだと思うんですね。その辺がどの程度、具体的にどう出るかですけど。そんな説明でよろしいかな。はい。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉参事兼課長)

都市・まちづくり課長の高倉です。会長のおっしゃっていただいたとおり、平成16年に都市計画法の改正に伴って区域ごとにマスタープランを決めたんですが、今会長のお話のとおり、長野県は「まち」だけじゃなくて「里」、「山」があって初めて長野県らしさがあるということで、三つのエリアを含めたのが都市計画ビジョンということで大きく決めたとんですが、法律で決定する区域マスタープランについてはある程度限定されたものしか定められないというような、そこにジレンマがかなりありまして、実は圏域マスタープランというものを任意で定めた経緯がございます。これは住民の皆さんのご意見をかなりいただいて、また委員会も圏域ごとに定めて意見を聴取してやったので、かなり特徴のある圏域マスタープランになった。今回、法の技術的基準が改正されたことによって、複数でまとめていいよ、というふうに国の技術的基準が変わってきたので、あ、これは私たちが考えていた圏域マスタープランの方向に行くと。ただどうしても線引きするかしらないかというのは、今するかしないか、ということを書かなきゃいけないので、そこにはかなり踏み込める部分はないけれど、都市計画の目標とか方針については、圏域のマスタープランで議論したことについてはまだ20年も経っておりませんので、十分その考え方は継承できるというふうになっております。ですから、ちょっと機械的に構成は一緒になる部分もございますが、今回一番力を入れているのは、都市づくりの基本理念と目標のところをしっかりと圏域の考え方を踏襲していきたいと思っております。ただ、年明けにご覧いただいて、すみません、まだ不十分な部分もございますので、また個々にご説明させていただきまして、ご意見をいただきたいと思っております。今日は時間が限られている中でお話をさせていただきましたが、こういう方向で進めておりまして、予定ではこういうスケジュールで進めていきたいと思っておりますが、公聴会をやった様々なご意見をいただいたときには、立ち止まらないといけないこともございますので、またそのときには調査審議でさせていただきたいと思っております。以上でございます。

(柳沢議長)

はい。よろしいですか。ほかにご発言ございませんか。はい。宮入委員。

(宮入委員)

よろしく願います。今伺っていても大変意義の深い重要なマスタープラン、短距離ダ

ッシュでつくられるな、ということで敬意を表しますので、頑張ってくださいと思います。

仕事を増やしておいて申し訳ないんですが、10圏域送っていただいて拝見するのを楽しみにしていますけれども、長野県都市計画ビジョンですね、既定のものが既にあるものがある、それを10にしていったときに、どう連携するのか、あるいはあるなしは当然違っていいと思うんですけども、関係が見えないと10個ばらばらに見えてしまうと思うので、もう十分ご承知の方、いらっしゃるとは思うんですが、できましたら長野県都市計画ビジョンとの関連みたいなものを、簡単な表でいいんですけども、まとめておいていただくと読みやすいかな、と思いました。本当に1枚もののペラでも構わないんですけども、何か10圏域バラバラにボリュームのあるものを読むよりは、最初に概要とかですね、そういったものを把握した上で、長野県都市計画ビジョンが10圏域でこんなふうを実現するんだな、ということが分かるようにしていただくとありがたいと思いますので、可能な限りで結構ですので、よろしくお願ひしたいと思います。ありがとうございます。

(柳沢議長)

はい。それはいいですね。ほかにご発言ありませんか。よろしいでしょうか。では今日はこの件は以上といたします。

(5) その他

都市計画道路見直し指針の改定について

(柳沢議長)

その他で、都市計画道路の見直し指針の改定について、お願いします。

(幹事：都市・まちづくり課 松林課長補佐兼まちなみ整備係長)

都市・まちづくり課まちなみ整備係長の松林と申します。よろしくお願ひいたします。着座にて失礼いたします。私のほうから都市計画道路見直し指針の改定について説明させていただきます。資料は、配付資料の28ページから33ページとなります。今回、資料の内容をタブレット、スクリーンで一部補足を加えながら説明させていただきます。

はじめに、都市計画道路見直し指針について説明させていただきます。配付資料28ページをご覧ください。都市計画道路とは、ということですが、円滑な都市活動を支えるとともに市街地の骨格を形成し、都市の貴重な空間となる根幹的な施設で、都市計画法に基づいて都市計画決定された道路でございます。都市計画道路は、将来、道路整備を円滑に行う必要があるため、都市計画決定されていますと、その区域内に建築物を建築する場合、許可を受けることが必要となり、地下を有するものや鉄筋コンクリート造は建てられないなど、一定の建築制限がかかります。

都市計画道路を見直す理由について説明いたします。県人口の減少などの社会状況の変化、長期未着手路線による建築制限の長期化、コンパクトなまちづくりの推進などの都市づくり

の方針転換といった様々な情勢の変化があります。都市計画道路は、高度経済成長期における人口の増加、経済の成長等、市街地の拡大を前提に決定されたものが多く、上記の状況を踏まえるとその必要性に変化が生じている路線が出てきていることから、見直しが必要となっております。

配付資料29ページをご覧ください。長野県では都市計画道路の見直しが円滑に進むよう、平成18年3月に都市計画道路見直し指針を策定しました。都市計画道路の見直しについては、本指針を活用し、まちづくりの主体である市町村が主体的に進めておりますが、広域的調整が必要な道路や県が定める都市計画道路については、県と市町村が協力して見直しを進めております。資料のフローは、都市計画道路見直し指針の標準的な考え方を示しております。見直しの流れは、見直し着手後、現状把握を行い、見直し候補路線などの抽出、必要性の検討、実現性の検討を行い、見直し原案の策定、見直し案の検証を経て都市計画変更手続きを行う流れとなっております。

資料30ページをご覧ください。都市計画道路見直し指針改定の背景について説明いたします。平成18年3月に見直し指針を策定し、見直し作業を進めるための標準的な考え方を示したところですが、策定から15年以上が経過した現在、都市計画道路の改良率が依然として低く、見直しが進んでいない市町村もあることから、都市計画道路の現状や見直しが進まない課題を整理し、指針の改定を行うものでございます。都市計画道路の現状ですが、本県における都市計画道路は、計画延長約1,532km、改良率が令和2年度末時点で約49%と、全国と比較した場合に改良率は全国46位となっております。幹線街路の整備状況ですが、令和2年度末時点で全体の約5割が未着手となっており、そのうち検証が済んでいない延長は約44%、幹線街路全体の約22%となっております。都道府県別の見直し実施状況を見ても、見直しが進んでいない状況が確認できます。

配付資料31ページになります。都市計画道路見直しの状況ですが、現在38市町村で都市計画道路の見直しに着手しております。見直しの状況について、資料29ページのフローで説明いたしました現状把握の段階までの市町村が11町村で、約3割を占めている状況でございます。国の最近の動きですが、幹線街路の約3割が未着手で、計画決定から長期未着手の区間も存在することから、都道府県、政令市の見直しガイドラインを整理するとともに、見直しにおける課題と対応策を事例集としてまとめた「都市計画道路の見直しの手引き（総論編）及び（各論編）」が、平成29年7月、平成30年8月にそれぞれ国土交通省より発出されました。地方公共団体による都市計画道路の適時適切な見直しが進むよう示されたものでございます。

都市計画道路見直しの課題についてですが、平成18年3月に都市計画道路見直し指針を策定しましたが、見直しが進まない背景にある課題を以下のとおり整理しました。課題の一つ目として、経済性の観点ですが、市街地においては既成市街地が形成され、事業実施に長期間を要し、事業費も膨大になる傾向にあります。社会情勢の変化に伴い財政状況にも変化が生じてきており、街路事業の事業費も減少傾向にあります。次に地域特性の観点ですが、地域によっては歴史的、文化的な建築物がまちなみを形成しており、整備することにより歴史的、文化的なまちなみを破壊するおそれがあります。次に実現性の観点ですが、都市計画決定時から道路構造令が改定になり、現行の道路構造令と整合がとられていない路線や地形的

制約により事業実施が困難な路線が存在しています。

配付資料32ページになります。左側の図は地域特性の観点の課題として、既存のまちなみに都市計画道路が存在している例を示したものでございます。右側の図は、実現性の観点の課題として、地形的制約、多大な事業費を要する橋梁等の交差工作物の存在により実現が困難な例を示したものでございます。

都市計画道路見直し指針の改定についてですけれども、これらの課題を踏まえ、平成18年3月に策定した見直し指針を以下のとおり改定したいと考えております。指針改定案につきまして、経済性の観点による見直しとして、優先順位の設定の追加を行います。都市計画道路の見直し評価結果を踏まえ、事業効果や計画、政策などの視点による優先度の順位付けを行うとともに、財政状況を把握し、整備時期、例えば短期、中期、長期、といった整備時期を明確にしていきたいと思います。整備時期を示すことで、整備率の向上につなげたいと考えております。

地域特性の観点による見直しとしまして、各市町村において地域の実情に応じたまちづくりの方針を明確にします。具体的には、都市計画マスタープラン等の上位計画との整合性を確認します。道路整備よりも既存のまちなみ、歴史的・文化的なまちなみの保全を優先する場合は、変更又は廃止の見直しを行います。伝統的建造物群保存地区の都市計画決定も検討事例の一つとなります。一方で、都市計画道路の存在により沿道の活用が制限され、まちなみを維持していた可能性もあるため、見直しの際は幹線街路を廃止するだけでなく、特殊街路の決定や地区計画を活用するなどの検討を行うことを事例として挙げています。

配付資料33ページをご覧ください。実現性の観点による見直しについてですが、地域の実情に応じたまちづくりの方針を明確にし、街路としての空間配分を検討し、適切な街路空間構成に見直しを行います。タブレットに事例を示しておりますが、沿道利用状況や将来自動車交通量から駐車帯を見直し、幅員を16mから14mに変更した事例でございます。

こちらのスクリーン、タブレットにつきましては、配付資料にはございませんが、現在の見直しのフローをお示ししたのになります。現在の見直しの流れは、現況把握から見直しの候補路線を抽出し、必要性の検討として、都市環境、都市防災、収容空間、市街地形成、交通機能の各機能の必要性の評価を行い、いずれかの機能が必要な場合、代替道路の検討を行い、代替道路がない場合に実現性の検討を行う流れになっております。実現性に課題がある場合、妥当性を検討して、見直し原案を策定、見直し案の検証を行い、都市計画変更すべきと判断された場合に、都市計画変更手続きに入るといった流れになっておりますが、実現性の検討において保全すべき地域や地形的制約等について検討を行う中で、実現性に課題がある場合、必要な機能確保の事例として、改正案に示しました地区計画の活用や沿道利用状況を考慮した幅員の見直しなどの事例を示すことで、市町村が判断する目安を示すということになりまして、円滑な都市計画道路の見直しにつなげたいと考えております。また、都市計画道路見直し案の検証結果を踏まえて、事業効果、計画等を考慮した優先順位の設定を行い、財政状況を考慮した整備時期を示すことを指針に反映していきたいと考えております。

見直しの進め方について説明します。現在、都市計画道路の見直しについては、本指針を活用して市町村が主体的に進めておりますが、今後は道路種別ごとに県と市町村で役割分担を定め、以下を基本とするなど、見直しの進め方を検討してまいりたいと考えております。

役割分担の例としては、県が主体的に事業を進める道路は、都市の骨格となる主要幹線街路、市町村が主体的に事業を進める道路は都市内の幹線街路や補助幹線街路、というような分担例を考えております。

今後のスケジュールですけれども、今後見直し指針の改定版の素案を作成し、素案作成後、市町村に意見照会を行い、市町村からの意見等を反映した後、見直し指針改定版の案を作成し、都市計画審議会に諮った上で、年度内に見直し指針改定を行う予定で考えております。

都市計画道路見直し指針の改定についての報告は以上になります。よろしく申し上げます。

(柳沢議長)

はい。ご質問ご意見ありましたらお願いします。酒井委員。

(酒井委員)

酒井です。質問させてください。指針の見直しをしたときに、既に見直しを実施しているところで途中の段階のところのものは、現在の指針と新しくなった指針と、どちらに沿って、というのをどのタイミングで切り替えるとか、どういうふうにされるのかということと、県と市町村で主体的にどの事業を進める道路というのを分けたときに、これまでの指針でやっていたものと、ここからのものでやったときに、見直しの評価のところでは差が出て、一つのエリアの中でうまくいかないというようなことが起きたりはしないものなんでしょうか。

(柳沢議長)

はい。どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 松林課長補佐兼まちなみ整備係長)

ありがとうございます。指針の改定によって、今までの指針とこれからの指針ということなんですけれども、現在進めているものにつきましては、現在のものという形になるかと思えます。今後新しく指針を改定したときには、またその指針をもとにしてということになります。各市町村においては県の指針をベースに各市町村で見直しのガイドライン的なものを定めていることでもありますので、その段階段階でということになるかと思えます。

(柳沢議長)

はい。課長どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉参事兼課長)

はい。都市計画道路の見直しにつきましては、先ほどご説明させていただいたとおり長野県は全国46位ということで、非常に整備が遅れているというのがあります。基本的に、かなり郊外に拡大、拡大という意味合いで都市計画道路を決めてきた時代がございまして、それを速やかに整理したいということですが、実は先ほど申し上げました現状把握というところで留まっているところばかりが多くて、その市町村にいろいろ意見交換等させていただいて、どういう問題があるのかというのが、先ほどご説明させていただいたとおりで

す。

酒井委員さんのご指摘のとおり、今までやってきたところと今後やるところと違いが出てくるかと思いますが、実は今までやってきたところも全部を見直ししているわけではなくて、やはりこの問題のところだけは残っているという状況がございますので、そこが県の見直し指針を改定することによって速やかに改定の方向をまた取り組んでいただけるようにしたいと思います。いずれにしても個々の状況が変わりますので、今後市町村にも意見照会する中でその状況の把握に努めまして、できるだけ早く都市計画道路の見直しが進むように努めてまいりたいと思います。あまり回答になっておりませんが、以上、そういう方向で進めてまいります。

(柳沢議長)

要するに、これまで見直したところも新しい基準で、いわば追加的な変更なり廃止なりがしやすくなる、ということになるわけですね。だから今まで廃止したのはまずかった、という基準にはならないという前提ですよ。はい。ほかには。共田委員、どうぞ。

(共田委員)

時間が押しているところ、すみません。見直しの課題というのがありますと。で、実現性の観点からということで、恐らく実現できないだろうし必要もないけど残っているところがあるんじゃないかと思っています。これの背景というのは、僕らからすると市町村のやる気なのか、小さい村にはそこまでマンパワーが割けないとか、もうちょっと深い課題があるようにも感じるのですが、現状感じている課題というのはここで終わり、また次回出てくる資料も、ここまでの課題しか出てこないんじゃないでしょうか。

(柳沢議長)

はい、どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉参事兼課長)

はい。実は市町村によっては担当者がほとんどいないというのはありまして、この都市計画道路の見直しをするにあたっては、将来の交通量を見据えて、その道がどれだけの交通量になるかという交通量推計というのをやらなくてはならないような形になっております。そうなりますと、やはり担当者が少ないところは、その名前を聞いただけでどうなのかとか判断できないということも出てきてまいりまして、なかなか進まない状況がありますが、そこはさっきご説明させていただきましたが、市町村を主体にやってくださいというのをやり過ぎていて、県としてあまり関わりを持たずに来たかなと思います。ですので、そこについては、小規模市町村については県も一緒になって、建設事務所を含めて検討してまいりたいと思います。実は、実現性の部分については、必要性はあるけれどお金かかるので、というところが非常にありますよ。必要性が低いところはもう廃止してしまうということになりますので、あるけどお金がない、というところなので、そこをどのように実現していくのか、代替路で機能確保していくか、というのはまた個々の路線ごとの判断になるところになって

います。いずれにしても、小規模市町村も含めて県も一生懸命やっていきたいと思います。

(共田委員)

ありがとうございます。スケジュールがだいぶタイト、これもタイトだと思うので、今言った話等もしっかりまとめてお伝えしてもらわないと、多分審議できる状況にないような気がするので、ぜひそういうところもよろしく願いいたします。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉参事兼課長)

はい。一応お示しはしましたが、対話をしながらこういうふうに進まないで、個々の市町村の状況を踏まえて進めてまいりたいと思います。一応目安として示させていただきましたが、ここでこだわっていることではないんですけど、いずれにしても建築制限がかかりっぱなしで長期でいるということの問題意識の中で、できるだけ早くやりたいということで考えてございます。貴重なご意見ありがとうございました。

(柳沢議長)

ほかにはいかがですか。来年の3月まで。確かに厳しい。やっぱり改定案を少し市町村とやりとりをするでしょ。はい。まだこれは一応目論見だけど、もう少し長くなりそうだという感じですね。よろしいでしょうか。また途中段階でもご報告いただければと思います。

それでは以上で本日の議事は全て終了しましたが、事務局にお返しすればよろしいですか。

3 その他

(事務局：都市・まちづくり課 木下企画幹兼課長補佐兼都市公園係長)

はい。長時間にわたりまして、慎重審議いただき、ありがとうございました。

次回の開催日は、本日お配りしました当日配付資料7ページのとおり、令和5年3月27日月曜日、13時30分からを予定しております。年度末の開催で誠に恐縮ではございますが、日程の確保についてご配慮のほどよろしくお願いいたします。

4 閉 会

(事務局：都市・まちづくり課 木下企画幹兼課長補佐兼都市公園係長)

それでは、以上をもちまして、第214回長野県都市計画審議会を閉会とさせていただきます。お疲れさまでした。