

### 第3回米原市都市計画マスタープラン改定検討委員会 議事録（要旨）

日 時	平成28年4月26日（火）午前10時00分から午前11時50分まで		
場 所	米原市役所 近江庁舎2階 会議室2A		
出席者	委員	12名	1号委員：石井良一委員、轟慎一委員 2号委員：富田茂委員、宇野慶壽委員 3号委員：山口英明委員、高橋久美子委員、安田智枝美委員 森口正幸委員（代理） 4号委員：宇野恵土委員
	事務局	5名	山崎土木部長 都市計画課：木村課長、澤田主幹、田中主査
検討事項	1 全体構想の修正について 2 地域別構想について 3 特定用途制限地域について (1) 指定方針および指定地域 (2) 建築物等の制限に関する条例 4 その他		
配布資料	次第、座席表、 <u>資料1</u> 米原市都市計画マスタープラン（素案）第3回庁内検討部会資料、 <u>資料1-1</u> 全体構想修正対照表、 <u>資料2</u> 地域別構想、 <u>資料3</u> 特定用途制限地域の指定方針、 <u>資料3-1</u> 建築面積制限について、 <u>資料4</u> 米原市特定用途制限地域における建築物等の 制限に関する条例（素案）、 <u>参考資料1</u> 第2回米原市都市計画マスタープラン改定検討 委員会議事録（要旨）		
傍聴者	なし		
議事録	次のとおり		

#### 【検討内容】

委員長	<u>1 土木部長挨拶</u>  前回議論があった全体構想の修正案に加えて地域別構想案を提案いただく。また特定用途制限地域の指定については、住民生活に影響があるので慎重な審議をお願いします。
事務局 委員長	<u>2 検討事項1全体構想の修正について説明</u>  11P「都市づくりの方向性（体系図）」について、意見に合わせて修正されたが、この中の「都市計画マスタープランの目標」という表現は、以降の文言に合わせて「都市づくりの目標」とした方が良い。
事務局	32P 道路・交通の方針図の「市内の一体化を支える道路」として、将来の構想道路の表現は、道路の整備方針ではどこに表現しているのか。  道路の整備方針の地域幹線道路の1行目にあるが、構想路線の整備推進により、市内一体化が得られることになる。

委員長	地域幹線道路だけの記述では、市内一体化を支える道路とは言えないので、表現を考えてもらいたい。
事務局	<u>3 検討事項2 地域別構想について説明</u>
委員長	都市計画区域で区分している地域区分は、必ずしも小学校区と一致しないが、都市計画の考え方としては理解できる。ほかのコミュニティ施策などとの関係性は問題ないか。
事務局	合併10年を経過しても、庁舎をはじめ施策としても未だに旧町別に区分けされている部分はある。旧町意識もあるが、都市計画としては県で整理された都市計画区域で、特に非線引き区域では特定用途制限地域の指定により土地利用の制限も違うので、線引き、非線引き区域を混在させると整理しにくい。
委員	52P 西部地域の住宅地で、「米原ステーションタウン・・・居住環境を備えた中低層住宅地の形成を図る。」の記述は、それらの住宅団地には、まだ広げていくという意味か。
事務局	市街化調整区域にある既存集落に対し、市街化区域の住居用途地域として住居を集積していくべき地域の代表例を挙げているので、必ずしも広げていくという意味ではない。また、広げられるスペースについては把握していない。
委員	それらの住宅団地でも高齢化が進んでいる中で、何をどうできるのか、どういう意味で書かれているのか。市街化区域の住居用途地域に指定しているという意味だけか。
事務局	中低層住宅として住宅の高さを制限し、住みやすい住環境を確保するということを強調している。これから先、これらの住居系の市街化区域の拡大については、人口減少の中で難しく、県の「整備、開発及び保全の方針」でも現状維持の記載があるので、中低層住宅の形成、維持に努めるという意味で解釈いただきたい。
委員	米原貨物ターミナルの部分では、過去にあったSILC構想を、貨物ターミナルに合わせ、同じように整備するということか。
事務局	SILC構想は米原南工業団地の位置であった構想で、貨物ターミナルは鉄道路線内において、JR貨物(株)が主体で国に認可された事業で、市は促進する立場になる。さらに、アクセスできる道路を都市計画決定して道路整備を促進し、鉄道と道路の複合一貫輸送の構想を挙げている。
委員長	中心商業地における「歴史文化を背景とした広域的な交流施設の整備」の検討状況はどうか。
事務局	現状では、市庁舎建設と一体的に民間事業者から宿場町構想が提案されている。進捗としては、まずは庁舎問題があるが、本計画では、米原駅の広域的なポテンシャルを生かしながら宿場町をイメージした交流施設の整備推進を方針として記載している。
委員長	庁舎問題が解決しないと先に進まないということか。
事務局	詳しい情報は政策部局から聞いてないが、その課題もあると考えている。
委員長	63P 環境・景観形成の方針にある「日本遺産」は、今日の新聞でも掲載があったが、ほかにも前段に「日本遺産」の文言は記述されているか。
事務局	米原市の特性の中で、「琵琶湖とその水辺景観」として日本遺産にも認定された醒井宿など」と記載している。日本遺産と言っても、琵琶湖を取り巻く一帯の環境が認定されているもので、醒井はその一部ということになる。
委員	西部地域、南部地域の課題として「雨水排水路等の整備、浸水対策の推進」とあるが、

事務局 委員	<p>河川の氾濫に対する対策ではなく、いわゆる市街地の雨水排水対策という意味か。</p> <p>広義でいう下水道の雨水排水路のことを記載している。</p> <p>現状、これらの地域では、雨水排水専用の水路がほとんどなく、農業排水路などが兼ねて雨水排水を受け持っている現状。近年のゲリラ豪雨では市街地の用水路が溢れているので、将来的に雨水排水専用の排水路を整備していくべき。また圃場整備で出来た排水路でも、上流側で一定の開発が行われると、その雨水排水を受け持つことになる。駐車場を調整池代わりにしたりすることもあるが、機能していないと思う。都市計画を考える上で、河川の氾濫対策のような大それたものでなく、一定以上の降雨時の排水対策を考えていくべきと思うので、検討の中に入れていただくとどうかと思う。</p>
事務局 事務局	<p>本計画では大枠でこれに関する方針の記述をしている。担当課には意見を伝える。</p> <p>御意見は、異常気象に対応できる河川整備と、洪水時に開発による溢水に対処すべきとの両方の意味か。</p>
委員	<p>例えば、東部地域などでは勾配があるので、それなりに流れるが、西部、南部地域は、勾配が少なく危ない箇所があるので、雨水排水専用の水路整備が必要と思う。農業土地改良関係で整備した水路が雨水排水を受け持つ機能もあるが、それだけでは近年の気象条件に対応しかねるような状況があるので、何か考えていくべきかと思う。</p>
委員長	<p>すぐに解決できない問題だが、意見は議事録にも載せていただきたい。河川整備は進められているのか。</p>
事務局	<p>近年、浚渫などは順に進められているが、天野川は整備計画がまだないので、県に策定とともに整備も進めていただくため、河川の方針で記載している。</p>
副委員長 事務局	<p>南部地域は、割と地形的には狭いと思うが、実際、被害等があるのか。</p> <p>やはり台風時に避難所を開設することになるのは南部地域になる。また霊仙山系ではシカの被害により地面が露出し崩れやすく、土砂が流域の丹生川などに流れるため、河底が浅くなり氾濫の危険もある。地域ではその認識で訓練等もされているので、水害に対しては特に敏感な地域ではあるかと思う。</p>
委員	<p>55P 安全・安心な地域づくりの方針で、事務局からは大枠を記述しているということだったが、ここでは宇賀野地先との具体的な記述がある。ほかにも例えば、岩脇地先や米原のガード下も台風時に浸水すると思うがどうか。</p>
事務局	<p>確かに宇賀野だけでなく、ほかにも危険箇所があるが、計画が見えている箇所は具体名を記載した。そういう意味では10年20年見据えた計画なので、今後、ほかの箇所でも対策を進めていくためには、ほかの記述も必要かと思うので検討させていただく。</p>
委員長 委員	<p>記述内容が少ないと思うので、もう一度担当課とも調整いただきたい。</p> <p>市全体の公共交通としてデマンドタクシーとバスがあるが、息郷・醒井はデマンドタクシーがない。将来、合同庁舎が建った場合、高齢者や障がい者がアクセスできる交通体系を考えていくべきだと思う。デマンドタクシーの運行制約も承知しているものの、それを乗り越えて、自由に市民が必要な所には行けるような交通体系を検討してほしい。</p>
委員長 事務局	<p>公共交通の今後の方向性や庁内の検討状況はどうか。</p> <p>公共交通については、市民意識調査でも不満度が高いことを認識しており、昨年度から政策部局でワーキング等により検討を進めている。現状、カモン号とまいちゃん号として違う方式になっているが、その良い方を合わせもって、抜本的に見直ししようと思</p>

委員長 委員	<p>めている。また「小さな拠点」も含め、拠点間をネットワークで繋いでいく全体的な計画を策定し、交通体系を見直すことにしている。</p> <p>お金はかかるが、デマンドタクシーが一番合理的かなとも思うが。</p> <p>市民意向では、「路線バス等の充実」が現在の不満度の上位にある中で、今後の重要度で上位にないのは気にはなるが、やはり衣・食・住の次に交通が来ると思う。デマンドタクシーも、一番安いコストで充実できるのが望ましいので、ある程度バスとタクシーの連携を強化して対策を取っていかないといけない。学生さんが多いまちはバスで問題ないかとも思うが、やはり地域性を鑑みて、対応すべきと思っている。</p>
委員	<p>防災・減災で言うと、公園が小さく集落の隅にあって使い勝手が悪い。ほかの地区でも山傍にあるのでどうかと思う。私の地域の中心部は青地で開発できないが、公園ならできるのか。集会所の傍に公園があるといいと思うが。</p>
事務局	<p>必要な場所が青地であれば農政協議も必要なので安易には難しい。ただ、防災・減災面で避難を優先に考えるのであれば、ほかの手法も検討できると思う。</p>
委員長	<p>それでは、いくつかの細かい表現の見直し等を修正していただくこととして、次回の委員会でも検討をする機会はあるが、概ねこの内容でいいか。</p>
事務局 委員長	<p><u>4 検討事項3 特定用途制限地域について説明</u></p> <p>皆さんに理解いただくために質問すると、彦根長浜都市計画区域が縮小し、山東伊吹都市計画区域が拡大とともに名前が米原東北部都市計画区域に変更になり区域界が変わるということですね。これはなぜ変更になったのか。市が要望したのか。</p>
事務局	<p>元々の区域の境界周辺では、地形や土地利用の状況も大きな差がないにもかかわらず、彦根長浜都市計画区域側の市街化調整区域だけは土地利用制限が厳しく、市街化区域にあっては都市計画税も課税されることから、以前からの住民要望も踏まえて、市が要望し、県で一体であるべき地域的なまとまりを整理された結果、変わるようになった。</p>
委員長	<p>その結果、変わる地域は、市街化調整区域で開発できなかったが、変更後は一定何でも建築可能になってしまうので、特定用途制限地域を指定することにしたということですね。彦根長浜都市計画区域は、変更後も市街化区域に立地誘導してコンパクトシティ化を図っていくが、市街化調整区域では変わらず原則開発できないということですね。</p> <p>では特定用途制限地域については、4つの地区を設定して、ほとんどが田園集落地区で、その中で産業地区などが設定されているということですね。まず、自然環境地区は、多くは山の中なので、住宅やコンビニ程度の商業施設、小さな事務所、幼稚園、図書館、自家用車の車庫、製材所は建てられるということですね。次に田園集落地区では、自然環境地区に加えて、もう少し大きい小さなスーパーぐらいの規模の1,500㎡ぐらいまでの食料品・生活雑貨店が可能で、事務所も1,500㎡までが可能。公共施設は建てられる。工場も環境に影響があるような工場を除けば建築が可能。次に、国道8号、365号沿道の幹線道路沿道地区は、外部資本の立地が見込める地区で、店舗・事務所は3,000㎡までという事務局提案になっている。3,000㎡というと、先ほど事例があったが、小さな規模のスーパーやドラッグストアぐらいの規模で、ほかにボーリング場やレジャー施設も可能、ただし、風紀に反するようなキャバレーなどは建てられない。あと工場も比較的建てられる。最後、既存の工場が立地している産業地区は、基本的には幹線道路沿道</p>

	<p>地区と同等の用途に加えて、店舗も 10,000 ㎡まで可能、もちろん工場も立地可能として地域振興も考え合わせながら指定地区を提案された。</p> <p>本委員会では議決権はなく、都市計画審議会等で議論され行政が決定するという事項だと思うが、この場では、皆さんの率直な意見を聞きたいということかと思う。事務局としてもこれでいいか感触を確かめたいと思うので、指定区域や用途制限、条例案に対して皆さんの意見を是非聞きたい。</p>
副委員長	<p>この内容は、都市マスに記載されるものではないのか。パブリックコメントや地域ごとでも、都市マスと一緒に説明するのか。</p>
事務局	<p>区域再編に伴う都市マスの改定であると同時に、特定用途制限地域の指定であるため、セットで説明会やパブリックコメントをする予定。</p>
副委員長	<p>幹線沿道地区や産業地区は、地域別構想の中では、絵としては記載があるのか。</p>
事務局	<p>ポンチ絵には、土地利用区分としてはあるが、特定用途制限地域の指定地区の位置の記載はない。文言としては特定用途制限地域の記述はある。</p>
委員長	<p>条例案で、罰則 50 万円という事業者にとっては安い気がする。罰金を払えば違反しても建てられればという考え方もあるが、50 万円の根拠は何か。</p>
事務局	<p>建築基準法の罰則規定で用途地域違反についての罰金が 50 万円になっている。</p>
委員長	<p>それに合わせた形か。原状回復の規定は入れる必要はないのか。ほかの自治体の例は見えないが、例えば、違反建築であれば取り壊しはないのか。</p>
委員	<p>土地に関してはある。青地農地を埋めたら是正を求められる。</p>
事務局	<p>そういう法令は、原状回復命令が条項に謳っている。</p>
委員	<p>この条例では謳うことはできないのか。</p>
委員長	<p>ちょっと緩い感じもする。</p>
委員	<p>罰金さえ払えばいいような気がするが。</p>
事務局	<p>原状回復命令については、まず事業者自らが是正するとして、条例では行政が取り壊して元に戻すという部分までの強制力は付加できないという認識をしている。</p>
委員長	<p>実際、建築基準法でも違反が相当あって撤去について法廷闘争になっているが、ほかの自治体等と比べてないので一概には言えないが、是正措置がなくもいいのか。緩める所は緩めていいが、違反に対しては、ある程度責任を取らせる措置も必要かと思うが。</p>
副委員長	<p>現状の山東伊吹の非線引き区域の用途地域で許可される建築物は、この表で言うどれぐらいか。準工業地域ぐらいか。ほぼ全部可能か。</p>
事務局	<p>幹線道路沿道地区は近隣商業地域、産業地区は準工業地域ぐらいに当たるが、加えて床面積等の制限をかけている。</p>
副委員長	<p>何に基づいてか。</p>
事務局	<p>現状の既存の建築物に基づいている。</p>
副委員長	<p>3,000 ㎡以上は開発許可が必要か。</p>
事務局	<p>都市計画法に基づき敷地面積が 3,000 ㎡以上で開発許可が必要となる。1,000 ㎡以上については、米原市の指導要綱で規制している。</p>
副委員長	<p>資料にあった国道 365 号沿道のホームセンターも開発許可で建築されているのか。</p>
事務局	<p>そのとおり。一部では、大規模小売店舗立地法の手続きも要することもある。</p>
委員長	<p>幹線道路沿道地区では店舗、ホテルは 3,000 ㎡以下で提案されているが、既存立地も</p>

事務局 委員長	<p>ある、いわゆる風俗系のホテルの事業者は、全国的に良い立地を探していると思うが、ここでは特に制限されてないのか。</p> <p>風俗施設に当たるので規制がかかる。表で言うと、風俗施設の一番下の欄に入る。条例別表では読み取れるのか。積極的に誘致する方針の考え方がないわけではないかもしれないが。</p>
委員 委員長	<p>幹線道路沿道地区における 3,000 ㎡以下に面積制限することについていかがか。もっと厳しくすべきとか、制限が無くてもいいという意見もあると思うが。皆さん、3,000 ㎡ぐらいの面積制限はあった方がいいという理解でよろしいか。異論があればどうぞ。</p>
事務局	<p>想像がつかないが、3,000 ㎡までに制限することにより、現状で課題があるのか。</p>
委員長	<p>現状では国道 365 号線沿道に立地している店舗ぐらいの規模なので、この程度ならそんなに影響はないのではないか。</p>
事務局	<p>実際に、国道 365 号線沿道の土地利用状況も踏まえても、これ以上大きな店舗は用地的に建築が難しいと思われる。また、都市機能を拠点等の中心市街地に集積する方針にもかかわらず、逆行するとも考えられるほか、地域住民にとっては、交通渋滞等で迷惑になることを勘案すると、日常生活においては 3,000 ㎡までが妥当な線と考えている。</p>
事務局	<p>地域住民のための施設なら妥当か。これより大きいと広域から集まるようになる。</p> <p><u>5 その他（今後のスケジュール）説明</u> (閉会)</p>