

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）

日 時	平成28年2月26日（金）午後2時00分から午後4時00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：石井良一委員長、轟慎一副委員長 2号委員：富田茂委員、高木弘重委員、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：毛利均委員
	事務局	5名	山崎土木部長、都市計画課：木村課長、高橋課長補佐、田中主査
検討事項	1 前回のおさらい、現行の都市計画マスタープランの検証について 2 全体構想について (1) 都市づくりの目標について (2) 都市づくりの基本計画について 3 特定用途制限地域の指定方針案について		
配布資料	次第、座席表 資料1-1 現行の都市計画マスタープランの検証について 資料1-2 平成28年度以降の事業一覧（分野別） 資料2 米原市都市計画マスタープラン（素案）第2回改定検討委員会資料 資料3 特定用途制限地域の指定方針案について 参考資料1 第1回改定検討委員会会議録（要旨） 参考資料2 第1回改定検討委員会のおさらい		
傍聴者	なし		
議事録	次のとおり		

【委員からの意見等および事務局回答】

委員長	1 土木部長挨拶
	2 検討事項1説明
事務局	都市計画道路の見直しが進められていない現状だが、全国や県内でも見直しが進んでいる中、改定案に「見直し検討」とあるのは、まだ検討するということか。
事務局	既に見直しをしている近隣市に比べると、比較的、都市計画道路の整備率は高いので見直すべき路線は多くはないが、今後10年以内に整備見込みがない路線もあるため、不相应な土地利用制限が加わっているため、速やかに廃止等の見直しをすべきとの認識はある。そのため、今回の都市計画マスタープラン（以下、「都市マス」という。）の改定により整理し、再来年度以降で都市計画道路の見直しを進めていきたいと考えている。
委員長	現行の都市マスでは、コンポストセンターについての記述があるが、都市計画施設なのか。また、検証では「廃止の答申がされ検討が必要」としているがどういうものか。
事務局	米原市コンポストセンターは、廃棄物処理法に基づくゴミ処理施設で、設置年の平成19年度から一定の成果を得たが、今後は維持管理費等のコスト面を踏まえ廃止の方向で検討されている。都市施設として都市計画決定をしているため、この方向で都市マスに

	位置付けていきたい。
委員長	貨物ターミナルとアクセス道路の一体的な整備も、現行の都市マスへの位置付けとともに、改定案も引き続き記述があるが、見通しはどうか。
事務局	事業主体としては、アクセス道路は国、貨物ターミナル自体は日本貨物鉄道(株)となるが、事業推進に向けては、こうした都市マスなどへの位置付け等がないと推進されないので引き続き位置付けることとし、道路については、今後、都市計画道路として都市計画決定をして進めていきたい。現状は、現地測量などを進めているが、線路を越えるなどの理由から、設計や協議に時間を要している状況である。
委員	「産業集積が図られてない」としている米原西部地区は、圃場整備がされた優良農地だが、改定案では外されているので、今後は位置付けされないという見解でいいか。
事務局	現行都市マスでは、企業を誘致し産業を集積する地区に位置付けていたが、優良農地であるため、以降、農地法等の法令が厳しくなったことから、10年以内に一体的に開発されるような産業集積は望めないことから改定案では外した。
委員	当時、法律に基づいて、農業振興地域内の農用地でも開発できるように聞いていたが、優良農地の保全とのバランスもあるので、できるだけ避けていただくべきと考える。
	3 検討事項2(1)説明
委員	米原市の特性の中で、中山道の宿場として醒井宿だけを紹介しているが、柏原宿も魅力ある宿場町なので、観光面からも強調されるべきかと思うが。
事務局	柏原宿も修景整備事業として風土・歴史に馴染んだ景観整備をした経緯もあり、歴史・観光拠点としても位置付けるので、意見のとおり記載させていただく。
委員長	基本方向の前段に北陸新幹線のルートに関する記述があるが、現時点での報道で優位とされる小浜ー京都ルートになった場合、北陸、中京、京阪神の結節点としての米原駅の位置付けは変わるのか。何か情報提供があれば。
事務局	従来から特急の乗換客など、駅構内の乗降者数は多い中、北陸新幹線が米原駅に延伸されると更に結節点としてのポテンシャルは上がると期待している。そういう意味では、米原駅での乗換客が米原駅を利用されなくなると、乗換・乗降客数も減り、付加価値は下がるとは思うが、市としては誘致していく立場を表明しているので記載している。
副委員長	基本方向、目標の部分で、基本方向とは前提条件的なニュアンスとして記述している「コンパクト・プラス・ネットワークの都市づくり」と、基本目標に挙げている「米原市版・コンパクトシティの都市づくり」の2つは実際違うようだが、“米原市版”とはどういう位置付けの記述なのか、それとも同じなのか。
事務局	基本方向は、どんな課題があって、どうしていくべきかの記載で、基本目標はそれに対する目標として記載しているが、米原市版というのは、前回に意見があったように、交通の結節点であることを強調し、活用するとしていくものであり、よりコンパクト・プラス・ネットワークに適した都市づくりが推進できるということから、交通の要衝を前面に打ち出したものが米原市版という表現にしている。
副委員長	基本目標はコンパクトシティというよりも、都市拠点への機能集積というニュアンスが強い気がする。コンパクトシティはいろんな意味で使われるが、いわゆる食住や、ここでいう「小さな拠点」など、徒歩圏を中心として一定の生活機能が充足できるような生活圏を確立するニュアンスと、米原駅やほかの駅周辺等を各核として確立するニュー

	<p>ンスとが若干違うと思うので、それぞれあってもいいが、分けした方がいい気がする。</p> <p>また、4つの目標があるが、1番とほかの目標の性格が違うと思う。1番はあくまでも計画論で、そのほかの目標を実現するための空間づくりの目標だと思うので、コンパクトシティの記述をもう少し残してもいいと思う。もう少し何を指摘しようとするのかを明確に文中で記載していった方がいいと思う。</p>
委員長	<p>なかなか難しいと思うが複合的になっている。どう表現するかだが、1番は米原駅周辺のような拠点づくりで、2番は小さな拠点も含めて安全で快適な生活ができるような目標でもいいかもしれない。</p>
事務局	<p>意見を踏まえ、改めて構成を検討して整理したい。</p>
副委員長	<p>たちまち整理がつかないと思うが、例えば、総合計画から引用する市民協働などの基本理念を都市マスの目標の中で展開させないでいいのか、また、2つ目の基本理念「活力あるまち」は、むしろ都市マスの基本目標の2「安全で快適な生活が実感できる都市づくり」の方が近いかなと思う。「快適」や「生活実感」は、「安全」より「安心」として「活力」と相次ぐものかなと思う。4番は防災というか、安全という視点だと思う。総合計画の基本理念を受ける以上、受け方をもう一度整理した方がいい気がする。</p>
事務局	<p>考え方としては、総合計画のまちづくり全体の将来像を受け継ぎつつ、そのサブテーマとなる目標があった方が分かりやすいとして、2つの基本方向を設けた。そこから導かれる基本目標は、基本理念を引き継ぎつつ、4つの目標を掲げたが、基本理念①が「人と人のつながり」などのため、基本目標では、「安全で快適な生活が実感できる都市づくり」にした。なお、協働に関しては、体系図に記載のとおり、都市づくりの土台としているが、最終章などに今後の推進方策として記載したいと考えている。その点、「安全・安心」は都市活動の根幹になるので目標の1つとして挙げている。また、コンパクトシティは、「活力」をピックアップしつつ、各拠点をつないで、合併後の一体的な都市づくりを進めていくイメージで、市全体の政策としてもあるので基本目標の1つ目とした。</p>
委員長	<p>コンパクトシティか、コンパクト・プラス・ネットワークか、どちらなのか。</p>
事務局	<p>市の政策として掲げている言葉としては、コンパクト・プラス・ネットワーク。</p>
委員長	<p>コンパクト・プラス・ネットワークを基本方向に挙げて、基本目標にコンパクトシティというのと、同じような概念のコンセプトが出ているので、混乱する印象を与える。</p>
事務局	<p>第4章で「将来都市構造」をイメージ図として示しているが、これが米原市版コンパクトシティということになるので、目標はコンパクト・プラス・ネットワークで整理した方が、より具体的になるかもしれない。</p>
委員長	<p>ここで結論が出にくいので、意見を踏まえ検討いただきたい。</p>
	<p>4 検討事項2(2)説明</p>
委員長	<p>土地利用方針図で、都市計画区域の名称が「山東伊吹都市計画区域」になっているが、「米原東北部都市計画区域」でなくていいか。また、道路・交通の方針で、「都市計画道路の見直し検討」は、見直すならば「見直し」でいいのではないか。</p>
事務局	<p>修正する。</p>
委員長	<p>それから、「北陸新幹線」の記述があるが、ルート決定はいつか。まだであれば、こうした表現もどうなのか。</p>
事務局	<p>正式決定はまだわからない。この北陸新幹線の動向もあるが、同じように市庁舎の関</p>

	<p>係もあるので、動向踏まえながら、随時修正を加えていく形とする。</p>
委員長 事務局	<p>「びわこ京阪奈線鉄道構想」の記述があるが、この10年で実現するのか。</p> <p>これは近江鉄道を米原駅から南下して、信楽鉄道の終点・信楽駅から未着手の奈良までの路線構想だが、促進活動はしているということで残したが。</p>
委員長	<p>ほかには具体的な表現なのに、これはいいのかという感想もあるが。</p> <p>また、安全・安心な都市づくりの方針は、近年欠かせない視点であり、災害が少ないながらも各地で洪水被害がある滋賀県も、他県に先駆けて制度整備をされている流域治水の推進に関する条例や地先の安全度マップ等の記述があっというと思う。ほかにも市街化の抑制を図る区域には、土砂災害防止法だけ記述があるが、例えば、市条例に基づく浸水危険地域の指定はないのか。</p>
事務局	<p>市独自の指定はない。</p>
委員	<p>道路・交通の方針で、国道8号バイパスは進んでいるが、本市にとって重要な路線の国道21号バイパスは一向に進んでいないが、どんな見込みで記述されているのか。また、市として推進の立場とする北陸新幹線の米原ルートでは、ポテンシャルを高めて駅自体の機能は発達したとしても、市がどう活かすか見えない中ではどうなのか。逆に、北陸本線が並行在来線となって、沿線市の負担等のデメリットもあると思う。その点で米原市や長浜市は慎重な立場と思っていたが、政策部局と総合的に討議した上なのか。</p>
事務局	<p>まず、国道21号バイパスは、現実的には進んでいない状況だが、市としては、今後も推進していく方向ではあるので、都市マスには位置付けておかないと、ますます難しくなるため位置付けはしたい。北陸新幹線は、米原ルートの推進を公表しているし、政策部局等の調整も踏まえて記述しているので、同様に位置付けたい。</p>
委員	<p>防災情報の共有のところで、市内には海外の方が結構住まれていると思うが、防災無線はどうなっているのか。</p>
事務局	<p>現状の防災無線機やパンザマストでの放送は、日本語対応だけになっているが、記載にある検討中の次期防災情報伝達システムは、スマートフォンなどの端末を利用したシステムになるので、そういう意味では、言語変換などで海外の方にも対応できると思う。</p>
委員	<p>その他の施設の方針で、医療・社会福祉施設として「地域包括ケアセンターいぶき」と「愛らんど」の記載があるが、医療、福祉、保健の連携充実が言われている中で、現状は在宅生活を基本としながらも、近江地域でも「ふくしあ」など、地域医療施設が充実してきているので、もう少し広い表現での構成にした方がいいと思う。</p>
委員長 事務局	<p>この2つを位置付けた理由は、都市施設なのか。</p> <p>都市施設ではない。少し短絡的ではあったように思う。施設や建物だけではない在宅なども含め、表現を検討させていただきたい。</p>
委員	<p>現在、基本は身近な医療機関から病院へ移る形になってきているので、地域医療を考慮したような記述になるといいと思う。</p>
委員	<p>市街地整備の方針で、各駅の周辺整備を挙げているが、駅舎自体は全てバリアフリー化になっているのか。</p>
事務局	<p>なっていない。米原駅は基本できているが、一部でエスカレーターが届いていないので、更なるバリアフリー化という記述にしている。醒ヶ井駅などはできていない現状。</p>
委員	<p>高齢化社会になってくるので、住みたいと思う魅力は、単に駅があるだけでなく、便利で不自由がないという視点が必要。財政面もあると思うが、南の琵琶湖線沿線駅は整</p>

副委員長 事務局	<p>備が進んでいるので、メインとなる米原駅だけでなく東海道本線にも目を向けないと、都市マスを見られる東海道本線沿線の方は疑問を持たれるかもしれない。</p> <p>「小さな拠点」という表現があるが、具体的にはどういうイメージをしているのか。</p> <p>都市計画でいう拠点は、駅周辺等の拠点としているが、小さな拠点は総務省所管の考え方で、例えば小学校単位など、地域活動の拠点をイメージしている。政策部局でも来年度にどのように「小さな拠点」づくりを進めるか検討すると聞いているが、要は、コンパクト・プラス・ネットワークとして、駅周辺等の拠点だけでなく、地域コミュニティなどの小さな拠点もつなげていくといった意味で位置付けている。</p>
副委員長 事務局	<p>イメージ、考え方としては分かるが、具体的に機能整備や空間のスケールなどの意味合いでは、どういったものを指すのか。</p> <p>一般的には、道の駅などの地域活動拠点をイメージする場合も多いが、本市の場合は、「地域お茶の間創造事業」として進めている各集落でお年寄りが集まってお茶を飲んだりするような居場所づくりも視野に入れて検討している。</p>
副委員長 事務局	<p>それは小学校ぐらいのスケールか、もっと小さい自治会ぐらいのイメージか。</p> <p>そこははっきりしてないが、一般的には小学校ぐらいとは思いますが、本市の場合は、もう少し小さい単位の自治会ぐらいを想定している。</p>
副委員長 事務局	<p>コンパクト・プラス・ネットワークのネットワークというのは、どこまでを網羅するのかという話だと思うが、基本目標1でも、「日常生活や地域活動を支える「小さな拠点づくり」という点について、ソフト部分の位置付けも大事だとは思いますが、自治会館や小学校ぐらいで日常生活が支えられるのかと疑問に思うので、だからこそ、具体的な土地利用や今後の整備方針の記述があるといいと思う。将来都市構造の設定のところで拠点の位置付けや役割を記載するか、下の階層（地域別構想）で具体的に示すか。</p> <p>地域別構想での起債で検討したい。</p>
副委員長 委員長	<p>もう少し検討して、そこで挙がってくることを、ここで上手く表現できたらとも思う。</p> <p>参加と協働の都市づくりの方針で、既存のコミュニティ醸成のことがあるが、例えば、地区計画や都市計画提案制度など、もう少し都市計画サイドに沿った提案の仕組みを参画と協働に連動させて記述した方がいいと思う。</p> <p>いただいた多くの意見を反映し、この素案をより充実したものに醸成して、市民の意見を聞いていただきたい。</p>
委員長 事務局	<p>5 検討事項3説明</p> <p>スーパーマーケットは制限の対象か。</p> <p>自然環境地区では、スーパーマーケット程度規模は制限したいが、生活に必要な雑貨・食料品等を扱うコンビニエンスストア程度の店舗は、許容したいと考えている。</p>
委員長 事務局	<p>幹線道路沿道地区では、商業施設の制限はないのか。</p> <p>商業店舗は制限しない。</p>
委員長	<p>この幹線道路沿道地区で、スーパーマーケット規模の店舗ができると、既存の商店街などが影響を受けるが、面積制限もしなくていいのか。特に、米原駅周辺など拠点に集約という方針もある中で、その考えでいいのか気になるが。</p>
事務局	<p>特定用途制限としては、大規模店舗の制限はないが、非線引き都市計画区域の用途地域以外では、そもそも建築基準法の規定で10,000㎡を超える店舗は制限がある。ただし、</p>

委員長 事務局	<p>10,000㎡以下は可能だが。 結構、大きい。 ただ、ほかの地区で制限があるので、店舗をどこに誘導していくのかとなると、一定、本市でいう幹線交通網の国道沿道については、大規模店舗が立地しても、周辺への悪影響は考えにくいので制限は設けていない。また、沿道には白地農地があまりないので、大規模な店舗の立地も想定しにくい。</p>
委員長 事務局	<p>幹線道路沿道地区では、ホテルなどのいわゆる風俗施設も制限がないのか。実際、何軒か既存があるが、特にインターチェンジ周辺は、事業者にとっては好立地条件になると思うが制限がなくていいのか。また、今後、この委員会や都市計画審議会、市民に対して、具体的にどういう形でこの指定案を説明し決定していくのか。 特定用途制限地域の指定については、都市マス改定と同時平行で検討を進めていく。今回は概要のみの提示だが、次回の委員会までには、具体の建築物の制限や指定区域も示すので検討いただきたい。指定は都市計画決定なので、当委員会の意見に基づき、都市計画審議会に諮問し、縦覧公告など、都市計画法上の手続きを踏まえて進めていく。さらに、強制力を担保するために、都市計画決定と同時に、市議会の議決を経て建築基準法に基づく建築制限条例を制定することになる。</p>
副委員長 事務局	<p>産業地区は既に工場等が建っている地区かと思うが、既存不適格はありそうか。 現在の山東伊吹は、元々非線引き都市計画区域でこれまで用途制限がなく、住宅地の中に工場が点在しているので、工場等の用途制限を加えると既存不適格が出てくる。特に、原動機を扱う作業場の面積規定を設けるため、既存不適格が増える可能性があるので、面積制限の度合を再検討しているが、現状では、数十箇所の既存不適格は出てくる。</p>
副委員長 事務局	<p>先ほどの増改築の緩和措置は条例で定めるのか。今後も既得権として存続するのか。 そのとおり。現状の検討では、条例制定時における既存建築物の敷地内での増築は認めるが、新たに建築敷地を増やすことは認められないという方針でいる。</p>
副委員長 事務局 委員	<p>市民意向により自然環境地区で産業廃棄物処理施設を制限するということだが、このことで都市計画区域外に立地される可能性はないのか。廃棄物処理施設の立地は、都市計画法の手続きが必要なので、一定、制御されると思うが。 地形的には可能性は低いと思うが、ゼロではない。</p>
事務局 委員長	<p>幹線道路沿道地区の白地は少ないが、後ろにある農振農用地が、農振除外の要件を満たして除外された場合は、10,000㎡までの大型店舗の開発が可能になるということか。 そのとおり。ただ特定用途制限地域を指定しないと、なんでも建築できるが、指定すると限られた建物しか建築できなくなるという違いがある。</p>
委員長 事務局 委員長	<p>そういう意味では、立地して欲しくないもの、または市街化区域内に集積すべきもの、一方で都市計画区域外に流れるものなどをこうした都市計画的な手法でコントロールしていくことになるが、事業者もルールに従って資産投入してくることになるので、制度整備時には都市機能の配置戦略をしっかりとって議論して検討しないといけない。 一般市民の皆さんにも意見を聞く場はあるのか。 住民説明会を行い、その中の意見も反映していきたいと考えている。</p>
事務局 委員長	<p>住民と言っても、事業者である住民と住んでいる住民の方がいるので、いろんな立場の意見が出ると思うがしっかり意見を聞いて検討するように。</p>