

第241回

広島県都市計画審議会議事録

- 1 日 時 平成30年11月28日(水)15:00～15:40
- 2 場 所 広島県庁北館2階 第1会議室(広島市中区基町10番52号)
- 3 出席委員 別紙のとおり
- 4 議題等 (1) 広島圏都市計画道路の変更について(駅前油見線)
(2) 広島県都市計画制度運用方針の見直しについて(中間報告)
- 5 担当部署 広島県土木建築局都市計画課施設計画グループ
(082)513-4117(ダイヤルイン)
- 6 議事録

目 次

1 開会.....	1
2 議事.....	1
第1号議案 広島圏都市計画道路の変更について(駅前油見線).....	2
報告事項 広島県都市計画制度運用方針の見直しについて(中間報告).....	7
3 閉会.....	16

第241回広島県都市計画審議会審議

1 開会

開会 15:00

○司会 お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから第241回広島県都市計画審議会を開催いたします。

本日、お配りしております資料の確認をお願いいたします。

事前にお送りした議案集について一部修正がございましたので、修正版の議案集をお手元にご用意しております。大変申し訳ございません。また、次第、委員名簿、配席表、概要書、資料1「第1号議案 スライド資料」、参考資料1「報告事項に関する資料」をお配りしております。

資料について、不足はございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。

次に、前回の審議会以降に委員の異動がございましたので、ご紹介いたします。恐れ入りますが、お手元の委員名簿をご覧ください。

前回の審議会以降で、新たに2名の委員の方にご就任いただいております。

審議会条例第2条第1項第2号の「関係行政機関の職員」からの委員でございますが、平成30年10月12日付けで、水谷誠中国地方整備局長にご就任いただいております。なお、本日は所用によりご欠席となっております。

同じく平成30年10月12日付けで、大浦久宜中国四国農政局長にご就任いただいております。本日は代理で渡邊様にご出席いただいております。

どうぞよろしくお願いいたします。

本日の会議時間は約1時間を予定しております。それでは、これからの議事は、審議会運営規程第5条により、会長が「会議の議長」となっておりますことから、藤原会長、よろしくお願いいたします。

2 議事

○藤原会長 皆様こんにちは。それではよろしくお願いいたします。

本日の出席委員は23名中16名で、2分の1以上の出席となっておりますので、審議会条例第5条により、この会は有効に成立いたします。これより、第241回広島県都市計画審議会を開会いたします。

まず、議事録署名委員を指名いたします。このたびは、城戸委員、中村委員、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、さっそく議事次第に沿って進めてまいりたいと思います。本日は、付議案件が1件、事務局からの報告事項が1件あります。

まず、第1号議案につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

第1号議案 広島圏都市計画道路の変更について(駅前油見線)

○事務局 都市計画課長の菅島でございます。第1号議案「広島圏都市計画道路 駅前油見線の変更」についてご説明いたします。議案集は1ページからですが、スライドでご説明いたします。なお、お手元の配布資料では資料1でございます。説明時間は約12分を予定しております。

スライド1は、広島圏都市計画区域を示しております。赤色で示しているのは、大竹市や広島市など4市4町からなる広島圏都市計画区域となります。今回の都市計画変更の対象となる都市計画道路の駅前油見線は、広島圏都市計画区域のうち、青色の線で囲む大竹市域内に計画された路線となります。

スライド2は、広島圏都市計画区域のうち大竹市域を示しております。大竹市内を走る主な交通網として、鉄道と道路がございます。

まず、鉄道についてご説明いたします。黒色と白色の破線で示すJR山陽本線が海沿いを南北に走っており、市内には、上から玖波駅と大竹駅があります。

次に道路ですが、黄色で示しているのは、有料道路の広島岩国道路と山陽自動車道であり、スライドの中央部には大竹ICが位置しております。青色で示すのは国道であり、国道2号と国道186号がございます。

都市計画道路の駅前油見線でございますが、赤色の矢印で示すように、大竹駅前から西に向けて走る幹線街路となります。赤色の四角で囲った範囲を拡大いたします。

スライド3は、大竹駅周辺の道路網を示しております。当該エリアの主な道路についてご

説明します。まず、青色で示すのは国道であり、国道2号が南北方向の縦軸、国道186号が東西方向の横軸を担っております。都市計画道路については、大竹駅に関する3路線とその他の路線を黒色で示しております。

大竹駅に関する3路線については、大竹駅西側の赤色で示す路線が、今回都市計画変更する駅前油見線であり、大竹駅東側の緑色で示す路線が、駅東口広場を含む駅小島新開線であり、両路線をつなぐ黄色で示す路線が自由通路である新町西栄線です。

なお、新町西栄線は、今回、駅前油見線と併せて都市計画変更する路線であり、当該路線は市決定であるため、その変更内容については10月に開催された大竹市の都市計画審議会において、適当であるとの答申を得ております。

今回変更する赤色で示す駅前油見線は、大竹駅前を起点として都市計画道路の中市立戸線に接続する延長約370m、幅員16mの幹線街路でございます。本路線は、主に鉄道利用者がバスやタクシー等との乗り換えに必要な駅前広場と、都市計画道路の玖波青木線に接続する支線を含んでおります。

それでは、今回の駅前油見線の都市計画変更に至る背景についてご説明いたします。

スライド4は駅前油見線の都市計画に関する主な動向を示しております。昭和29年に大竹市は、周辺自治体の合併により誕生しました。その後、昭和32年に市域の道路ネットワークを確保するため、駅前油見線を含む15路線が都市計画決定されました。駅前油見線については、その後、大竹駅舎の建替えに伴う駅前広場の位置の変更など3回の都市計画変更を経て、平成4年に都市計画道路の中市立戸線に接続する終点部の道路区域の変更により現計画となっております。

その後、大竹市では、平成24年に大竹駅の橋上駅舎化を核とした大竹駅周辺整備のビジョンとして大竹駅周辺整備新構想を策定し、現在、そのビジョンの具体化に向けた整備が進められております。

スライド5は、大竹駅周辺整備新構想の概要を示したものでございます。当構想では「すべての人が利用しやすく、住みやすいまちへ ～『交通・賑わい・シンボル・生活・交流』拠点づくり～」を基本コンセプトとしております。

中段の青色の枠には、施策・事業の方向性を示しており、自由通路や橋上駅舎の整備等のほか、今回の都市計画変更に直接関係する「西口広場の改良」を掲げております。

3段目の赤色の枠内には、自家用車の乗降場の確保や交流広場の設置など、西口広場の改良の方針を示しております。

それでは、都市計画変更の内容についてご説明する前に、「西口広場の現状」と、「西口広場の問題点や改良の方向性」についてご説明いたします。

スライド6は、西口広場の平面図を示しております。赤色の太線は、現在の駅前油見線の都市計画道路区域を示しております。現在、西口広場には、車両や歩行者の交通に関する施設と記念碑などのシンボル施設が整備されております。

交通に関する施設としては、図面や右の写真のピンク色の矢印で示すように、バスやタクシーの乗降場が駅舎の直近に整備されております。また、タクシーや自家用車の駐車場が広場の中央部に位置しております。さらに、駅前広場を取り囲むように、歩行者空間が整備されております。シンボル施設については、左下の写真に示すように、大竹市のPRキャラクターのモチーフにもなっている鯉のモニュメントや時計台等が存在します。

続いて、西口広場の問題点の概要についてご説明いたします。

スライド7は、上の表に西口広場の問題点を示しており、左下には問題点を示す平面図を、右にはその写真を示しております。

1つ目の問題点として、西口広場は、青色の円で示していますように、複数の出入口を有していることや前面道路が一方通行のため、通過交通が広場内へ侵入することや広場内への誤侵入が発生するなど、複雑な交通形態となっていることが挙げられます。

2つ目の問題点として、西口広場は、自家用車の乗降場が不明確なため、右下の写真の水色の矢印で示していますように、日常的に自家用車が広場内に無秩序に停車していることが挙げられます。

3つ目の問題点として、西口広場は、大竹地域の中心エリアに存在し、交流拠点として高いポテンシャルを有しているにもかかわらず、市民や来訪者が集えるような公共空間が乏しいことが挙げられます。

次のスライドから、これらの問題点の詳細とそれに対する西口広場の改良の方向性について、ご説明いたします。

スライド8では、問題点(1)についてご説明いたします。左の図に示すように、広場の前面道路が図の右から左方向への一方通行規制となっております。下の写真では、前面道路の一方通行の状況を示しております。また、広場は複数の出入口を有していることから、広場内には駅を利用しない通過交通の車両が侵入したり、車両の導線がわかりにくいいため、出口から広場内へ車両の誤進入が発生しております。このような状況を改善するため、今回の都市計画変更により、右の図に示すような改良を行います。前面道路を2車線化することに

より、一方通行を解消するとともに、広場内の出入口を1か所に集約することにより、西口広場における複雑な交通形態を解消し、車両交通の円滑化を図ります。なお、右下には改良後のイメージを示しております。

スライド9では、問題点(2)についてご説明いたします。左の図に示すように、広場内の自家用車の乗降場は、乗降場の表示がないことと併せて、車道部分の幅員が10m以上と広いこと、下の写真で示すように、自家用車が車道部分の右や左に無秩序に停車している状況や、駐車場から出た車両が逆走するケースが見られるなど、交通上危険な状況となっております。このような状況を改善するため、今回の都市計画変更により、右の図に示すような改良を行い、青色で示す自家用車の乗降場を確保するとともに、バスやタクシーの乗降場及び身障者用の乗降場などの各施設を最適に配置することで、広場内の車両交通の円滑化を図ります。

スライド10では、問題点(3)についてご説明いたします。左の図に示すように、西口広場の歩行者空間は、通勤通学の駅利用や来訪者の滞留スペースとして、大竹地域の中心エリアに存在する都市の広場としての空間が乏しい状況となっております。そのため、当該エリアで行われている「うまいもの市」等のイベントについても限られた歩行者空間で実施されている状況です。このような状況を改善するため、今回の都市計画変更により、右の図に示すような改良を行い、下の写真の黄色の部分で示すように、まとまりのある区域を確保することにより、西口広場全体の面積は現計画とほぼ変わりませんが、安心・安全な歩行空間や賑わいの創出につながる交流空間としての機能が高まることが期待されます。

スライド11では、大竹駅の西口広場の改良後のイメージを示しております。赤色の線で示す区域が今回変更する駅前油見線の都市計画道路の区域でございます。大竹駅の橋上駅舎化に伴い、青色の円で囲んでいるように西口広場への出入口を1か所に集約し、前面道路の2車線化や、バスや自家用車の乗降場や身障者用の乗降場など各交通施設を配置するとともに、黄色の円で囲んでいるように広場空間を確保する計画となっております。

スライド12は、赤色で示す駅前油見線の都市計画道路変更の内容を示しております。これまでご説明してきた内容に基づき、変更内容についてご説明いたします。

1点目は、前面道路部分の削除や駅前広場区域の変更に伴い、広場への出入口が現大竹駅舎側に約10m移動することから、道路延長を370mから380mに変更いたします。

2点目は、自家用車の乗降場や交流広場等の各施設を確保するため、駅前広場の区域を変更するものでございます。なお、広場については区域が変わりますが、面積は約4300

m2 と変わりません。

3点目は、駅前広場への出入口が1か所となることから、本路線の機能として不要となる支線部分を廃止いたします。

4点目は、平成10年の都市計画法施行令の改正に伴い、今回新たに車線の数を2車線として決定いたします。

スライド13には、駅前油見線の新旧対照図を示しております。赤色は今回の変更で追加する区域を、黄色は削除する区域を、緑色は現計画どおりの区域を示しております。なお、下には、左側に起点側である駅舎側から終点側に向けた道路部分の写真を示し、右側に駅前広場の改良後のイメージを再現しております。

最後にスライド14には、駅前油見線の標準断面図を示しております。道路幅員については、現計画と同様に全幅16mであり変更はありません。その内訳については2車線の幅員3mの車道とその両側にある幅員1.5mの停車帯と幅員3.5mの自転車歩行者道で構成されております。なお、今回の変更では、都市計画法施行令の改正に伴い、新たに車線の数を2車線として決定いたします。

以上が変更の内容でございます。

本案件につきましては、平成30年9月13日から27日まで、2週間の縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。なお、今回の駅前油見線の変更案については、大竹市から異存のない旨の回答をいただいております。

以上で第1号議案の説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○**藤原会長** それでは、議案の審議をいたします。ただ今のご説明に対しまして、ご質問、ご意見などありましたらお願いします。

○**渡邊委員** 駅前広場が使いやすくなるのではないかとことをすごく感じました。1点お聞きしたいのは、今回の都市計画決定に伴い削除区域があるのですが、この区域を削除する理由が今の説明ではわからなかったのですが、それについて説明をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

○**事務局** この新旧対照図で言いますと黄色の部分が削除区域となります。主にはこちらが先ほど支線という表示をしましたが、当初駅の構内が一方通行であることから2か所の出入口があるということで、幹線道路に接続するまでの間を一連の区間として都市計画の区域に入れておりましたけれども、今回の計画の見直しで駅前がロータリー形状になり、出入口が1か所になることから、あくまで駅前広場の区域とすれば、あちらのロータリーで完結していると

いうことで、支線部分は削除することとしております。それと前面道路部分、従来の1車線道路があったのですが、ここも元の出入口が2か所であることに伴いまして、車の交通が発生するというので、一連の機能を有するというので駅前広場の区域として一体として入れておりましたけれども、今回ロータリー部分で駅前広場の機能が完結するという考えのもとに、あくまで駅前広場としての区域は今の緑色の区域にこちら側を縮小した形になります。ただもちろん、現地では黄色の部分が道路としてなくなるわけではありませんで、道路区域として管理され、現状と同じように道路として利用できる状況です。

○渡邊委員 ありがとうございます。

○藤原会長 基本的には黄色い部分が歩行者空間になるということですね。

○事務局 いえ、今の支線部分は、やはり車も通るわけなのですが。

○藤原会長 もちろんそうですが、右側の方ですよ。

○事務局 広場の部分が歩行者空間、歩行者のたまりというか賑わい空間…そうです、黄色の丸で囲んだ部分です。

○藤原会長 ほかにご質問、ご意見、ございませんでしょうか。

ございませんようでしたら、第1号議案につきましては原案どおりと決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ご異議がありませんので、第1号議案につきましては原案どおりとさせていただきます。

本日の議案は以上です。

続きまして、報告事項がありますので、説明をお願いいたします。

報告事項 広島県都市計画制度運用方針の見直しについて(中間報告)

○事務局 それでは報告事項としまして、今回はスライドを用意しておりませんので、お手元の配布資料でご説明させていただきます。

報告事項として、参考資料1になりますが、都市政策部会、この都市計画審議会の部会において検討いただいております広島県都市計画制度運用方針の見直しについてご報告

いたします。

まず検討スケジュールについてご説明しますので、参考資料1-1をご覧ください。

平成30年7月に開催しました第240回都市計画審議会において、第1回都市政策部会についてご報告しました。その後、9月3日に第2回、11月7日に第3回都市政策部会を開催しましたので、ご検討いただいた内容についてご報告します。それでは参考資料1-2をご覧ください。

第2回都市政策部会においては1ページ目の左側に示しております広島県全域の都市における課題・潮流、及び右側に示しております広島県における都市の目指すべき将来像を検討いただきました。

目指すべき将来像としましては、5つの将来像を設定し、1つめの将来像については、コンパクト+ネットワーク型の都市とし、具体的には、「日常生活サービスを効率的に提供するため日常生活機能の集約などによる市街地の適切な密度の確保とともに、安全・安心に暮らせる環境を確保するため、災害リスクの低い土地への居住誘導」などの4つの方針を設定しました。

次に、2つめの将来像については、活力を生み出す都市とし、具体的には、「広島県が誇るものづくり産業を生きつつ、クリエイティブな人材や産業のさらなる集積により、創造性が高く先進的なものづくりや、新たな価値を生み出す独創的なビジネスモデルなどが創出されるイノベーションを通じて、経済成長を促進する魅力ある雇用・労働環境の創出」などの4つの方針を設定しました。

次に、3つ目の将来像については、魅力あふれる都市とし、具体的には、「イノベーションの原動力となる多様な人材をひきつける魅力的な都市環境や居住環境の整備・創出」などの2つの方針を設定しました。

次に4つ目の将来像については、安全・安心に暮らせる都市とし、具体的には、「県民の生命、身体及び財産を保護するため、自主防災組織、行政等が連携し、ハード・ソフト対策が一体となった総合的な防災・減災対策による安全・安心に暮らせる環境の整備」などの3つの方針を設定しました。

最後に、5つ目の将来像については、住民主体のまちづくりが進む都市とし、具体的には、「住民の多様なニーズに対応するため、まちづくりの担い手として住民が自発的にまちづくりに参加することを促進し、主体的にまちづくりを行う人材の育成と活躍できる環境の整備」などの2つの方針を設定しました。

続きまして、参考資料1-3をご覧ください。

設定した5つの将来像を実現するため、どのような方針を持って都市づくりに取り組んでいくかを整理いたしました。例えば資料の3ページ目ですが、「コンパクト+ネットワーク型の都市」という将来像の実現に向けた都市づくりの方針及び都市づくりの取組テーマを整理しております。将来像の実現に向けた課題として、左側に示しておりますように①市街地の拡散として、市街化を抑制する市街化調整区域においても、開発の緩和制度があり、開発の抑制が不十分なため、市街地が拡散しているといった課題、次に、②市街地の空洞化として、高度経済成長期の建築物の建替えの停滞、コインパーキングや立体駐車場の散在等、市街地が空洞化しており、中心拠点が高密度化しないといった課題、次に、③都市の縁辺部から中心拠点への居住誘導として、土砂災害警戒区域等が指定された都市の縁辺部において、中心拠点への居住誘導を図る必要があるが、現行制度では、住宅の建替えや世代交代などを契機としなければ居住誘導は難しく、長期間有するといった課題が挙げられます。

こうした課題に対応する都市づくりの方針としては、右側に示しておりますように、5. 計画的土地利用の推進とし、「線引き都市計画区域における土地利用に関する方針」、「非線引き都市計画区域における土地利用に関する方針」などの5つの取組テーマを設定しました。また、別の都市づくりの方針として、7. 市街地整備の推進とし、「良好な市街地整備の手法の検討」、「中心市街地、周辺の拠点地区に求められる市街地整備のあり方」、「特定課題への対応」という3つの取組テーマを設定しました。

ほかにも将来像の実現に向けた課題として、左側に示しておりますように、④中心拠点や地域拠点間の公共交通ネットワークの維持、⑤都市間の交流・連携を支える広域交通ネットワークの推進、⑥コンパクトシティの実現に向けた都市施設整備、⑦集約後の市街地縁辺部の跡地利用、という課題を挙げております。右側のページで示しておりますように、6. 都市施設の適切な配置という都市づくりの方針について、「計画的な道路・公共交通網の強化・再構築」、「コンパクトなまちづくりを推進する適切な都市施設整備の推進」という2つの取組テーマと、9. 魅力あるまちづくりの推進という都市づくりの方針について、「都市景観形成の推進」という1つの取組テーマを設定し、合わせて4つの都市づくりの方針、及び11の取組テーマを設定しました。

同様に、4ページ目以降において、「活力を生み出す」、「魅力あふれる」、「安全・安心に暮らせる」、「住民主体のまちづくりが進む」という4つの将来像についても、都市づくりの方

針と取組テーマを設定しております。

続きまして、参考資料1-4をご覧ください。第3回都市政策部会においては、「コンパクト+ネットワーク型の都市」、「安全・安心に暮らせる」という2つの将来像について、参考資料1-3で設定した取組テーマに沿い、具体的に都市計画制度などをどのように運用していくかという、具体の制度運用について検討いただきました。

表紙をめくっていただき、目次をご覧ください。まずはコンパクト+ネットワーク型の都市の実現について、緑で示す項目が、先ほど参考資料1-3を用いて説明した都市づくりの取組テーマとなります。全11項目で構成されており、それぞれの項目について、都市計画制度などをどのように活用するか、どのような方針を持って運用していくかを示した具体の制度運用を小項目で整理しております。

目次を1枚めくっていただきまして、安全・安心に暮らせる都市については、全5項目について具体の制度運用を整理しました。

合わせて43項目の具体の制度運用を整理しておりますが、都市政策部会におきましては、目次の中で赤色の線を引いている、本県の独自性、広島県らしさを出していきたい項目、県内における都市の規模に応じて方針を定める必要がある項目を中心に検討いただきました。

本日は、意見を多くいただきました項目について、ご報告をいたします。目次をめくっていただきまして、1ページ目をご覧ください。

1ページ目は、線引き都市計画区域における土地利用に関する方針について、区域区分を堅持・廃止するに当たっての具体の制度運用を整理しております。

まず、現状としまして、開発圧力の低下を背景として、他県では区域区分を廃止する事例も見られます。一方、本県では、産業用地等はいまだに需要があり、市街化区域のみならず、市街化調整区域においても開発が進行しているため、安易な区域区分の廃止は、都市のスプロール化を招く恐れがあると考えております。

この現状を踏まえた具体の制度運用として、区域区分制度は、無秩序な市街地の拡大による環境悪化を抑制し、集約型都市構造に向けた都市づくりを進める上で、有効な手段であるため、線引き都市計画区域では、原則として、区域区分を堅持することとします。区域区分の廃止については、周辺市町も含め、区域区分の廃止による影響等を慎重に分析・検討した上で判断することとします。

次に9ページをご覧ください。ここでは、市街化区域への編入に当たっての具体の制度運

用を整理しております。現状としまして、本県の人口は平成10年頃まで増加傾向にあり、人口の受け皿として市街化区域は拡大を続けてきました。しかし、人口減少に伴い、既成市街地にランダムかつ多数の空き家や空き地が発生する都市のスポンジ化が進行しており、都市の密度を確保する上で、住居系の土地利用については、新たな市街化区域編入を抑制する必要があると考えております。また、産業団地等の開発については、いまだに需要が高く、雇用確保や産業振興の観点から、市街化調整区域において、既存の住宅地からある程度離れており、交通網が整備されている高速道路のIC付近等の産業用地として適した土地を活用するとともに、必要に応じて市街化区域に編入することが求められています。また、平成30年7月豪雨災害では、土砂災害特別警戒区域等において、甚大な被害が発生していることから、土砂災害特別警戒区域などの災害リスクの高い区域を市街化区域に編入しないことが求められています。

この現状を踏まえた具体の制度運用として、将来の市街化区域の規模は、将来的な人口や商品販売額、工業出荷額の推計値を考慮した上で、一定の人口密度を維持し、商業・工業の産業用地等を適切に収容できる規模とします。次に、市街化区域への編入については、市街地の無秩序な拡大を抑制し、市街地の適切な密度が確保されるよう限定的なものとし、また、災害リスクの高い区域は、原則として市街化区域への編入は行わないこととします。

次に、17ページをご覧ください。ここでは、用途地域の変更に当たっての具体の制度運用を整理しております。現状としまして、都市を特徴付け、健全な都市環境を維持し、都市の成長を促進するためには、建物用途や規模等を法的に定める用途地域制度の適切な運用が必要となります。また、近年、業務集積地へのマンション等の集合住宅が立地するなど、建物用途の混在化が進行しており、豊かで魅力ある都市居住と商業・業務機能の発展のためには、ゾーニングを行い、各ゾーンの特色に応じた適切な用途地域の見直しが必要だと考えます。また、現状の用途地域が、将来的に誘導したい施設等と整合しない地域については、都市の将来像を見据えた用途地域の変更を行う必要があると考えます。

この現状を踏まえた具体の制度運用として、市町が用途地域の指定基準や見直し方針を定め、用途地域制度の適切な活用を図ることにより、用途に応じた秩序ある土地利用を誘導するとともに、住民のニーズを踏まえた柔軟な運用を行うこととします。用途地域の見直し検討対象地区は、例えば、各市町が上位計画において掲げる都市像を実現するために欠かせない施設であり、現行の用途地域ではその施設が不適格となる地区や、立地適正化計画

における居住誘導区域から外れた市街化区域において、土地利用方針を見直すべき地区などが考えられます。

なお、広島市・福山市の中心部では、中四国地方の持続的な発展をけん引する中枢都市として、集約型都市構造への転換を図るため、広島駅から紙屋町・八丁堀地区及び福山駅前地区の商業・業務集積地においては、商業系用途地域を指定するとともに、地区計画等の活用により、建築物の用途や形態規制、インセンティブ付与による高次都市機能の集積を促進することとします。

次に59ページをご覧ください。ここでは、良好な市街地整備の手法の検討という都市づくりのテーマとして、市街地再開発事業の活用にあたって方針を整理しております。現状としまして、中心市街地に立地する建築物は、高度経済成長期に建設されたものや、旧耐震基準によって建設されているものが多く残存しており、これらの建築物は老朽化や耐震基準の厳格化等により更新時期を迎えております。また、都市によっては、木造建築物が密集した市街地を形成している地区もあります。

次に、中心市街地の高度利用化には、大規模な敷地で事業を行うことが効果的ですが、中心市街地では敷地が細分化されており、高度利用が困難になっています。この現状を踏まえた具体の制度運用として、市街地内の都市機能の低下が見られる地域において、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的とした事業である市街地再開発事業は、良好な市街地形成に有効な事業施策であり、得に中心市街地や周辺の拠点地区における整備手法として検討します。

まず、広島市・福山市の中心部においては、広島県及び中四国地方の発展をけん引する都市として、連携中枢都市圏の生活サービスや経済活動を支える高次都市機能の集積を図るための手法として、活用を検討していきます。

次に、各市町中心部や地域拠点においては、細分化された敷地の統合による密集市街地の改善や点在する低未利用地の有効活用による中心市街地の賑わいの創出など、都市機能の再構築を図るための手法として活用を検討していきます。

次に93ページをご覧ください。ここでは、コンパクトなまちづくりを推進する適切な都市施設整備の推進という都市づくりのテーマとして、都市の骨格を形成する基盤施設の長期的視点からの整備にあたっての方針を整理しております。現状としまして、立地適正化計画策定を契機として、長期未着手となっている都市計画道路の見直しを進めている市も一部に見られるものの、コンパクトなまちづくりの視点から、都市基盤施設の長期的な計画が示され

ているものは少ない状況です。また、コンパクトなまちづくりに向け、拠点ごとにサービス機能の集約化を図る中、サービスを受益する上で空間的、時間的な制約を受ける地区が生じる恐れがあります。この現状を踏まえた具体の制度運用として、道路等の交通施設、公園、下水道等の都市施設は、人口減少の進展や都市のスポンジ化が顕在化する中、効率的な投資による持続的な都市経営を行うため、長期的視点からコンパクトなまちづくりの実現に向けた計画的な整備を行うこととします。また、立地適正化計画の策定により都市機能誘導区域を定め、医療や福祉、商業等の都市機能の集約化と高度化を図るとともに、誰もが空間と時間の制約を超えてサービスを受益できるよう、情報ネットワーク等の都市基盤整備を推進します。

次に99ページをご覧ください。続きまして、安全・安心に暮らせるという将来像の実現に向けた具体の制度運用を説明します。ここでは、自然災害の発生の恐れのある土地の区域における都市的土地利用の制限について、方針を整理しております。現状といたしまして、災害リスクの高い土地の区域指定が進み、危険な土地の区域に市街地が形成されている状況が明らかになっています。また、平成30年7月豪雨災害では、土砂災害特別警戒区域や浸水想定区域において甚大な被害が生じました。この現状を踏まえた具体の制度運用として、市街地は、災害リスクの低い区域に形成することとし、災害リスクが高い区域における都市的土地利用を抑制していくことを基本的な考え方とします。また、長期的な視点としては、立地適正化計画の策定等により、災害リスクの高い区域から、災害リスクの低い区域への居住を誘導する取り組みを推進します。次に、開発許可制度については適切な運用により、新たに開発を行う区域に災害リスクの高い区域が含まれないなど、開発許可担当部局と連携し、良好かつ安全な市街地の形成に努めることといたします。

次に、土砂災害対策に関する考え方としては、土砂災害に対する脆弱性を抱える本県において、激甚化する自然災害から人命・財産を守る観点から、災害リスクが高い区域については、都市的土地利用を抑制していくものとします。また、市街化区域内の既成市街地において、災害リスクの高い区域が含まれる場合は、住民の避難体制の確立や、防災工事等ハード・ソフト対策を個々の地域に応じて総合的に講じていくとともに、将来的な市街化調整区域への編入など、中長期的な観点から土地利用の誘導を検討します。

以上が第3回都市政策部会において検討いただきました。具体の制度運用に関する説明になります。

続きまして、参考資料1－5をご覧ください。こちらは第3回都市政策部会において、主に

具体の制度運用に関して委員の方々からいただきました意見要旨になります。このうち主なものを申し上げます。

まず1ページ目の全般的なもののうち、運用方針のあり方に関する意見として、

- ・都市の将来像について、どのくらいのスパンでどこを見据えてやっているのかわからない。
- ・目標年次はぶれないよう設定すべき。
- ・今の制度でできないことを「新たに求める制度」として頭出しし、議論の中で必要性・効果を取りまとめてはどうか。

といった意見がございました。

次に、具体の制度運用に関する全般的な意見として、

- ・5つの将来像ごとにそれぞれの案が出ているが、相互に関係するところもあるので、表現を検討してもらいたい。
- ・土地利用の誘導規制について、土砂災害防止法等の関連する他法令による規制についても記載してはどうか。

といった意見がございました。

2ページ目をご覧ください。コンパクト＋ネットワーク型の都市のうち、線引き都市計画区域における土地利用に関する方針への意見として、

- ・市街化区域の拡大について、人口減少の中、原則禁止とし、市街化区域を拡大はしないということを強めに記載してもよいのではないか。
- ・立体的な用途地域について、強めに記載してもよいのではないか。
- ・都市の郊外化抑制のための規制強化について、県は市町の意見を聞くだけでなく、市町に代わり規制強化を行うなど、広域行政として思い切った対応を行ってはどうか。

といった意見がございました。

次に、良好な市街地整備の手法の検討に関する意見として、

- ・市街地再開発事業について、事業が動かない時代背景を踏まえて、事業スキームを考慮しながら進めることを記載してはどうか。

といった意見がございました。

次に、コンパクトなまちづくりを推進する適切な都市施設整備の推進に関する意見として、

- ・コンパクトなまちづくりに向けて、都市施設の計画的な整備は当然として、計画的な廃止や見直しなどもあり得ると思う。

といった意見がございました。

次に、安全・安心に暮らせる、のうち、自然災害に強い土地利用の規制・誘導に関する意見として、

・既成市街地における対策について、敷地嵩上げなど住民合意による地区計画を使うことができるので加えてもらいたい。

という意見がございました。

これらの意見を踏まえ、第4回都市政策部会において、対策方針を提示させていただいた上で、他の3つの将来像について具体の制度運用を検討いただく予定です。

以上が第2回及び第3回都市政策部会の報告でございます。

以上でございます。

○藤原会長 ありがとうございます。

只今ご報告いただきました報告事項については、専門部会で議論しているところですが、この段階で何かご質問がございましたらお願いします。

いかがでしょうか。

(質問等, なし)

それでは、今度はいただいた意見を課題として取り上げ直して、次の将来像の検討に移ろうということですので、もし何か漏れなどあればお受けしたいと思いますがいかがでしょうか。

(意見等, なし)

特にございませんでしょうか。

ないようですので、この報告につきましては、この辺りにさせていただきたいと思います。

本日の議事は以上でして、以上をもちまして本日の議事を終了したいと思います。ありがとうございました。

司会に戻します。

3 閉会

○司会 ありがとうございました。

次回の審議会は来年2月を予定しております。議案や日程を調整次第、ご案内いたします。よろしく願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

閉会15:40

広島県都市計画審議会委員名簿

H30.11.28 現在

出席 2条1項1号委員（学識経験のある者）

氏名	役職名	摘要
○ 渡部 伸夫	広島商工会議所副会頭	
すぎ杉 原 数美	広島国際大学教授	
○ 渡邊 一 成	福山市立大学教授	
○ 藤原 章 正	広島大学教授	会長
にし西 名 大 作	広島大学教授	会長代理
○ 太田 育 子	広島市立大学教授	
○ 村田 和 賀 代	県立広島大学准教授	
はら原 田 弘 子	内閣官房地域活性化伝道師	

2条1項2号委員（関係行政機関の職員）

氏名	役職名	摘要
○ みず水 谷 誠	中国地方整備局長	
○ おお大 浦 久 宜	中国四国農政局長	
○ ど土 肥 豊	中国運輸局長	
○ いし石 田 勝 彦	広島県警察本部長	

2条1項3号委員（市町長を代表する者）

氏名	役職名	摘要
ひら平 谷 祐 宏	尾道市長	
よし吉 田 隆 行	坂町長	

2条1項4号委員（県議会の議員）

氏名	役職名	摘要
○ う宇 田 伸	県議会議員	
○ やま山 木 靖 雄	〃	
○ き城 戸 常 太	〃	
○ おか岡 崎 哲 夫	〃	
○ まつ松 岡 宏 道	〃	
○ みや宮 政 利	〃	
○ た田 川 寿 一	〃	

2条1項5号委員（市町の議会の議長を代表する者）

氏名	役職名	摘要
○ なが永 田 雅 紀	広島市議会議長	
なか中 村 武 弘	府中町議会議長	