

# 第128回福島市都市計画審議会

## 議 事 録

日 時：令和7年2月27日（木）

午後2時00分から

会 場：コラッセふくしま 3階 企画展示室

## ◆第128回 福島市都市計画審議会 議事録

○日時：令和7年2月27日（水）午後2時～

○場所：コラッセふくしま 3階 企画展示室

### 司 会（都市政策部 高野次長）

皆様、こんにちは。

事務局でございます。

只今より、第128回福島市都市計画審議会を開催いたします。

委員の皆様には、何かとご多忙のなか、ご出席を頂き誠にありがとうございます。

それでは、本日の資料の確認をさせていただきます。

本日の資料は、事前に送付しています本審議会の次第、議案集、議案図集、パワーポイントによります説明資料、委員名簿、条例、運営規則の7種類のものとお手元に置いてあります「座席表」となっています。

資料のご確認をお願いいたします。

資料は大丈夫でしょうか。

では、お手元の次第により進めさせていただきます。

本日の出席及び欠席者につきましては、座席表によりご確認をお願いいたします。

なお、委員番号2番の川崎 興太委員におかれましては、本人より辞任の申し出がありましたこと、ご報告させていただきます。

次に、委員で、代理出席の方をご紹介します。

委員番号14番 国土交通省 東北地方整備局 福島河川国道事務所 望月 貴文様におかれましては、副所長 岩淵 賢一様が代理出席となります。

15番 福島警察署 板垣 靖志様におかれましては、交通第一課長の 深谷 英史様が代理出席となります。

本日の審議会は、委員20名中16人のご出席を頂いています。

本審議会条例 第6条2項の規定により、出席者が委員数の2分の1以上の定足数に達していますので、本審議会は成立していることをご報告いたします。

本日の審議時間は概ね1時間程度を予定しています。

委員の皆様のご協力をお願いいたします。

また、事務局職員の紹介は、別紙座席表のとおりですので、割愛させていただきます。

## 司 会（都市政策部 高野次長）

では、議事に入らせて頂きます。

本審議会運営規則第5条により、審議会の議長は会長が充たることとなっていますので、議事の進行につきましては、小林会長をお願いいたします。

それでは、小林会長、正面中央の議長席にご移動願います。

## 議 長（小林会長）

それでは、本審議会の進行を務めさせていただきますので、どうぞご協力をお願いいたします。

委員の皆様にはご専門の立場から忌憚のないご意見をいただきますよう、よろしくお願いいたします。

今日は福島市都市計画審議会審議会については、個人情報等を含まない案件であれば、公開会議としています。

また会議次第、審議会委員名、議事録を福島市のホームページ等に公開することについて、ご異議ございませんでしょうか。

## 委 員（異議なし）

## 議 長（小林会長）

どうもありがとうございます。

ご異議がないようですので、会議資料等は公開とさせていただきます。

続きまして、議事録署名人の選出ですが、慣例に従いまして、議長より2名指名してよろしいでしょうか。

## 委 員（異議なし）

## 議 長（小林会長）

どうもありがとうございます。

ご異議がないようですので、本日は、4番 遠藤 悦子委員、12番 山田 裕委員をご指名いたします。

両委員、よろしくお願いいたします。

## 委 員（4番 遠藤委員、12番 山田委員）（了解）

## 議 長（小林会長）

よろしくお願いいたします。

では続きまして、傍聴の申し出について、事務局より報告願います。  
本日はありますでしょうか。

### 事務局（都市計画課 大波補佐）

事務局ですが、現在報道機関、一般傍聴ともおりません。

### 議長（小林会長）

どうもありがとうございます。

事務局より、傍聴人の申し出がないということですので、このまま進めて進めさせていただきます。

それでは、本日は、審議案件が2件と報告案件が1件となっています。

内訳は

議案第280号 県北都市計画道路の変更（案）として平野瀬上線、

議案第281号も同じ県北都市計画道路の変更（案）の渡利東浜町線、

報告案件としましては、福島市立地適正化計画の改定であります。

議案については、2件とも長期未着手の都市計画道路見直しに伴うものであり、関連があるため一括で説明をお願いいたします。

それではお願いいたします。

### 事務局（都市計画課 赤間課長）

それでは事務局の方からご説明します。

まず、お手元の資料かパソコンの画面、それから正面の方の投影されているものをご覧ください。

本日は、都市計画道路2路線の見直しの議案をご審議いただくのと、報告案件の、立地適正化計画の改定についてご意見をいただきます。

よろしくお願いいたします。

2ページをご覧ください。

都市計画道路の見直しの経過です。

令和3年11月、第121回都計審で評価方法を決定し、令和4年5月に第122回都計審で見直し案説明後に、地域代表者への説明・パブコメを経て見直し案を決定し、公表をしました。

昨年、第127回都計審で3路線の見直しについてご審議をいただき、原案の通り議決いただき、路線廃止の見直しをしました。

3ページをご覧ください。

見直しの経過です。

右上の表は当初の全体見直し計画、存続・変更・廃止は記載の通りです。

昨年度、旧国道114号を含む3路線、3区間・3.5kmの廃止する見直しをしました。

現時点の見直し計画は、存続と変更の路線の変更はありません。

廃止は、昨年度見直しを行いましたので、12路線・19区間・約20.9kmです。

今後も変更・廃止、県と市の双方で連携して取り組んでいきたいと思っております。

4ページをご覧ください。

今回計画変更と廃止をする2路線の位置図です。

青線が存続案、赤線が廃止案です。

まず北側、これが平野瀬上線です。

県道上名倉飯坂伊達線を起点として、飯坂街道、それと国道4号と県道の飯坂保原線を経て、国道4号にいたる計画幅員12mの路線です。

見直し案では、区間の一部を廃止し、延長4,870mに変更する見直し案です。

南側、渡利東浜町線です。

国道114号を起点として、競馬場・国道115号、松川を経て国道4号に至る計画幅員18mの路線です。

見直し案では、区間の一部を廃止し延長2,870mに変更する見直し案です。

詳細については、次頁以降で、路線ごとにご説明します。

では5ページをご覧ください。

ここからが、平野瀬上線の計画変更の案です。

6ページをご覧ください。

左側の変更前と変更後の表をご覧ください。

名称、起終点は記載の通り変更になります。

計画延長は7,110mから4,870mに変更、計画幅員・構造は変更ありません。

都市計画道路の決定は昭和42年の10月9日です。

右側の図をご覧ください。

上が飯坂町の平野区間、下が瀬上区間です。

平野区間は、現在の起点である、上名倉飯坂伊達線から飯坂街道の区間、図面上の赤線部分を廃止、起点を飯坂街道に変更する見直し案です。

瀬上区間につきましては、国道4号から阿武急瀬上駅、県道飯坂・保原線を経由して、現在の終点である国道4号までの区間です。

図面上の赤線を廃止、終点を現在の国道4号から北側の瀬上町に変更する見直し案です。

飯坂街道から国道4号区間、図面上の青線、4,870mは存続路線となります。

7ページをご覧ください。

飯坂町平野区間の詳細図です。

赤線が廃止案の区間、青線が廃止案の区間の代替路線、黒線が主要な幹線道路です。

県道上名倉飯坂伊達線から飯坂街道区間は、幅員4mの既存道路、市道があります。

図上の赤線部分が廃止する見直し案、代替路線として、北側に国道399号と、南側に市道上ノ壇・道添線があり、廃止区間の代替機能を有しています。

右側の緑で囲んでいる写真をご覧ください。

飯坂街道と県道福島瀬上線の交差点の写真です。

以前右折レーン等がなく渋滞していました。

飯坂電車が通過する場合は遮断機が降り、右折する車が進入できないため、後続車が滞留し渋滞していました。

県が交差点改良をして、右折レーンが設置されたことで、渋滞が緩和されました。

こういったことから、将来交通ネットワーク上支障をきたさないと考えています。

この区間の廃止に伴い、起点部を上名倉飯坂伊達線から飯坂街道に変更することも併せて見直します。

8ページをご覧ください。

廃止区間の理由等です。

先ほども説明した通り、国道399号と市道上ノ壇・道添線が代替機能を有しています。

飯坂街道等の交差点改良が終わり右折レーンの設置により渋滞が緩和したことも含めて、将来交通ネットワーク上支障がないため、この区間を廃止するとともに、起点部を変更する見直しをしたいと考えています。

9ページをご覧ください。

こちらがもう1つの区間、瀬上区間の詳細図です。

赤線が廃止案の区間、青線が廃止案の区間の代替機能を有しています。

国道4号、阿武急の瀬上駅、県道飯坂・保原線、蛭川を經由して、鎌田地内の国道4号に至る区間を廃止する見直し案です。

この区間の一部には、昭和54年に完成した瀬上東部区画整理事業によって幅員12mで改良整備された区間があります。

計画見直し区間のうち、国道4号から阿武急の瀬上駅については、既成区間を除いて、新設する区間、赤線部分です。

国道4号から既成済み区間は、幅員7.5mの市道町裏桜町線が、代替機能を有しています。

阿武急瀬上駅南側から国道4号区間については、代替路線として国道4号、県道飯坂・

保原線があります。

これらの路線が廃止区間の機能を有しており、将来交通ネットワーク上支障をきたさないと考えています。

先ほどの区間と同様に、この区間を廃止することに伴って、終点部を、鎌田から瀬上町に変更したいと考えています。

10 ページをご覧ください。

瀬上区間の廃止の理由です。

先ほども申し上げましたが、国道4号から概成済みの区間は市道町裏桜町線、あとは阿武急の瀬上駅の南側から国道4号区間は、国道4号と県道飯坂・保原線が代替機能を有しています。

こういったことから、将来交通ネットワーク上支障がないため廃止をしたいと考えていることと、終点部分を変更する見直しをしたいと考えています。

11 ページをご覧ください。

平野瀬上線の一部区間の廃止と終点を変更する見直し案について、記載の日時に権利者、近隣住民を対象に、説明会を昼と夜の2日間計4回北信支所の方で開催しました。

権利者につきましては102名のうち27名、約27%の出席率でした。

出席できなかった権利者に対して、後日、資料と説明会の内容を送付しました。

12 ページをご覧ください。

説明会での主な意見です。

1点目、存続区間の整備はするのか？に対しては、将来的に整備をする予定と回答しました。

2点目、阿武急瀬上駅の南側の土地所有者からは、都市計画道路の整備を期待していた。区間廃止する場合、既存市道の狭小区間の改良の要望がありました。

この件に関しては、狭小区間の改良等は、自治振を通してご要望いただきたい。地区の優先順位を全市的に勘案し対応をしていきたい、と回答しました。

3点目、飯坂町平野区間の廃止に反対する意見がありました。

飯坂街道の交差点改良時に今後整備される予定と聞いた。整備後は利便性が高まると期待していたので、その区間廃止は同意できない、というものでした。

この件に関しては、飯坂街道の交差点改良時点では計画はありました。

都市計画道路の見直しにより、先ほど説明した理由で、区間廃止の見直しをしたいということと、都市計画道路で決定されている以上、都市計画法第53条で制限がかかります。

将来整備予定がない路線であるのに、財産を制限することはできないため、廃止する見直しをしたいということで回答しました。

13 ページ、ここからは渡利東浜町線になります。

14 ページをご覧ください。

こちらの変更概要です。

左側の変更前後の概要をご覧ください。

名称・起終点は記載の通り変更になります。

計画延長は 4,680m から 2,830m に変更、計画幅員・構造は変更ありません。

当初決定は昭和 56 年の 7 月 3 日です。

右側の図面をご覧ください。

国道 114 号として整備済みの区間は青実線、そこから競馬場までの区間が存続路線の青点線の部分です。

そこから国道 115 号と、松川を経て国道 4 号に至る区間、図面上で赤線の部分を廃止し、区間廃止に伴い終点を既存の国道 4 号から市道入江町・桜木町線に変更する見直し案です。

15 ページをご覧ください。

廃止する区間の図面となります。

右側は、起点と終点の写真です。

競馬場北側から国道 115 号までは、競馬場の厩舎、住宅を分断する新設道路で、国道 115 号から信夫ヶ丘球場付近までは、いちい信夫ヶ丘店の駐車場の進入口が支障になることと、一部道路用地として確保している箇所と 3 棟の建物が支障となる箇所があります。

信夫ヶ丘陸上競技場等付近から国道 4 号までは、松川に橋梁新設、本内地内の住宅を分断する新設区間となっています。

16 ページをご覧ください。

拡大図です。

赤線が廃止区間、青線は廃止区間の代替路線です。

競馬場北側から国道 115 号線、松川を経て国道 4 号に至る区間の代替路線は、西側に主要幹線の国道 4 号、国道 4 号までのアクセス路として市道入江町・桜木町線は、移転した日赤の南側の約 500m 区間が、令和 4 年に幅員 12m・片側歩道で整備が完了しています。

国道 115 号までは、市道堀河町線、幅員 10.5m の片側歩道の路線があります。

これらの路線が廃止する見直し区間の機能を有しており、将来交通ネットワーク上支障がないと考えています。

17 ページをご覧ください。

区間廃止の理由です。

繰り返しになりますが、主要幹線である国道4号のアクセス路線として、令和4年度に拡幅工事が完了した市道入江町・桜木町線があること、国道115号へのアクセス路としては、市道堀河町線があります。

今回廃止をする区間の代替機能を有していると考えています。

廃止区間と並行する国道4号の区間は、将来交通ネットワーク上支障がないので、廃止とあわせて終点部を変更する見直しをしたいと考えています。

18ページをご覧ください。

この路線も、区間の廃止と終点部を変更する見直しについて、記載の日時に権利者・近隣住民を対象に、説明会を昼と夜の2日間、同じく計4回、北信支所等で開催しました。

権利者に関しては200名のうち36名、出席率は約18%でした。

先ほどの路線同様に、欠席した権利者の方々に、後日、資料と説明会の内容を送付しました。

19ページをご覧ください。

説明会での主な意見です。

1点目、本内地区の道路が狭い、廃止にした場合、代替の路線改良はあるのか？に関しては、本内地区は道路が非常に狭隘のところもあり、側溝に蓋もかかってない場所等もあります。

先ほどと同様に自治振を通して要望していただき、地区の優先順位を勘案して対応していきたいと回答しました。

2点目、路線の廃止に伴って、土地の評価とか固定資産税は変わるのか？という質問でした。

この件に関しては、変更ありませんと回答しました。

3点目、国道4号の松川橋が被災した場合、迂回路として必要ではないのかとの質問でした。

この件に関しては、国道4号は緊急輸送道路に指定されており、最重要な路線で、近年発生した地震等の災害時に耐え得ることができるよう、国が耐震工事を実施済みであるということと、万が一被災した場合でも最優先で確保すべき路線として、市の地域防災計画にも記載されていると回答しました。

20ページをご覧ください。

説明会での主な意見の続きです。

4点目、五十辺地区の開発行為に伴い、道路用地として確保した土地の利活用はどうするのか？という質問でした。

後程図面・写真でご説明しますが、この件に関しては、区間廃止後は、売却も含め、土地利活用について検討したいと回答しました。

5点目、五十辺地内において、都市計画道路に隣接する前提で土地を取得し、住宅を建築した、住環境が悪化又は変化する恐れがあるため、同意できないという意見でした。

五十辺地区の道路用地として確保した件について、最初にご説明します。

23 ページをご覧ください。

五十辺地区の開発行為の経過です。

平成9年から令和2年まで、4期にわたって民間開発され、良質な住宅の供給及び住環境の整備が図られてきました。

先ほどの反対意見は、4期にわたって民間開発した際に、市有地を活用して都市計画道路の道路用地を確保したはずなのに、計画を廃止して一般に売却すると環境が変わってしまうとの意見でした。

赤い線が廃止の見直しをする区間です。

道路用地として確保した内容は、次のページ 24 ページで説明します。

左の航空写真の点線箇所が道路用地として確保した部分です。

交差点の上部の点線部分が確保した部分で、その上部が確保できていない部分です。

いちい信夫ヶ丘店の北側の交差のクランクの箇所は赤の丸印です。

右側のイメージ図ですが、開発道路の幅員は6mでした。

都市計画道路の幅員が18mですので、市有地等を活用して12m分の道路用地を確保しました。

確保するにあたっては、民間開発ですので無償で道路用地を市に提供することはできません。

この都市計画道路整備の際の代替地として確保していた土地を活用して、道路用地としました。

20 ページに戻りまして、先ほどの住環境が変化するから反対だとの意見には、その当時は廃止候補路線ではなく、将来的に整備する路線として、開発に伴い市有地を活用して道路用地を確保したものと説明した上で、先ほど説明した理由で区間廃止をしたいこと、将来整備予定がない路線を存続することで、都市計画法の第53条の制限がかかることも説明して、理解を求めました。

6点目、代替路線の市道堀河町線と国道115号の交差点、幅員が一部狭いので、代替路線と位置づける以上、現道の改良が必要ではないか？との意見でした。

この件に関しては、存続路線である競馬場東側の区間を整備する際に、計画も含めて検討したいと回答しました。

21 ページをご覧ください。

説明会に出席した権利者の方々が非常に少なかったため、欠席者も含め200名の権利

者・隣接者の方々に、オンライン申請により意見を伺いました。

その結果、意見は2件でした。

22 ページをご覧ください。

オンライン申請による2件の意見です。

1 点目、一部賛成だが、確保した道路用地に歩道設置など整備をお願いしたいとの意見でした。

この件に関しても自治振興協議会を通して要望していただき、地区内の優先順位を勘案して対応していきます。

五十辺地区の道路用地として確保している土地は、売却も含め検討すると先ほど説明しましたが、都計道廃止後も市道の整備は可能ですので、財産を所管する道路建設課とも連携していて、地元の説明しながら利活用について進めていきたいとしています。

2 点目、信夫ヶ丘競技場付近の3 区画も同様に確保するべきだったのではないかと、また、いちい信夫ヶ丘店の北側交差点はクランクで見通しが悪いので改良すべきだ、という意見でした。

道路用地を確保するための市有地がなかったこと、その時点では整備時期が明確ではなく将来的な整備という位置付けでしたので、取得することはできませんでしたと回答しました。

いちい信夫ヶ丘店北側の交差点のクランクの状況は、現地を確認しています。

自治振を通して要望していただいて、その地区の優先順位を勘案して対応したいと回答しました。

反対意見はありましたが、先ほど説明した理由等により、将来整備予定がない区間の廃止を考えていることと、何よりも、都市計画法第 53 条で財産を制限し続けることはできませんので、廃止についてご理解いただければと考えています。

最後に 25 ページです。

変更手続きの経過及び今後の予定で、1 月 29 日から 2 月 10 日まで公告・縦覧をした結果、意見はありませんでした。

本日の都計審で、原案通りご議決いただければ、3 月上旬に市長へ答申、県との最終協議を経て、3 月中旬に見直し・廃止が法的に決定いたします。

何卒、ご審議いただきまして、原案の通りご議決いただきますよう、よろしくお願い致します。

説明は以上です。

## 議 長 (小林会長)

ありがとうございました。

ただいま、議案第 280 号及び第 281 号について事務局より説明がありましたが、ご質

問、ご意見等がありましたら、議席番号とお名前を述べてから、ご発言願います。

それではよろしくお願いいたします。

どうぞ忌憚のないご意見をいただきたいと思えます。

よろしくお願いいたします。

## 委員（12番 山田委員）

12番、山田 裕です。

14ページの地図でちょっと教えていただきたいのですが、渡利東浜町線ですが、廃止予定区間が赤で、整備済み区間が青で、点線が存続区間というふうになっています。

この存続区間の考え方なのですが、競馬場の東側には既存の道路があって、この道路については拡幅することなのかというふうに思いますが、国道114号から、競馬場に抜けるこの点線の区間というのは、家が建っていて、その家を区画整理なり何なりしないと開通はできないというふうに思うのですが。

その辺の考え方について、ちょっと教えていただきたい。

## 事務局（都市計画課 大波補佐）

はい事務局です。

競馬場の東側のこちらの点線の区間は、全体見直しの中で存続路線として位置付けさせていただきました。

明確にここの道路を何年に整備するというのは現時点でまだ決まっておりませんが、今現在4m、5mぐらいの道路があります。

一部国道114号の左にクランク曲がるころから、現道からちょっと外れた形で、都市計画道路が計画されておまして、整備にあたっては当然そこを、地権者様の合意をいただいて、用地費と建物補償費をお支払いして、そこで合意を頂いたら移転をしていただくというような形を順次進めて、道路用地を確保して、工事を行うと。

そういう流れになるかと思えます。

以上です。

## 議長（小林会長）

よろしいでしょうか。

それでは他にいかがでしょう。

どうぞ。

4番、遠藤委員。

## 委員（4番 遠藤委員）

4番、遠藤です。

第281号の路線のことについてなんですけれども、20ページにあります住民の方の説明会についてのところでちょっとお伺いしたいと思います。

意見の2番目、住環境が変化する恐れがあるということに心配なさっている方がいるようなのですけれども、そのアンサーが、「周辺道路網が」と始まる文章で返答されているようなのですけれども、これは返答内容が間違っていて記載されているわけではなく、こういった返答だったのですか。

## 事務局（都市計画課 大波係長）

事務局です。

この丸2番目の、まず質問の趣旨なのですけれども、24ページを開いていただいて、今現在道路用地を確保している、このオレンジのハッチの部分の西側にお住まいになっている方が反対意見ということなのですけれども、今現在18mを市の方で確保してまして、この赤のハッチの部分、12mのところは、将来、福島市の方で今所有はしていますが、一般公募として、一般の方に売却をして住居が立つ、そういう可能性があるというような話も説明会の中でしました。

そうなった場合、道路ができると思っていただけ、隣に大きい家が建つのはちょっと困るなというような、そういう趣旨の質問です。

回答に関しては、そういう状況はわかるのですけれども、市としては、今後人口減少が伴って交通量が減って、選択と集中と、あとは代替路線があるところに関しては、建築制限をずっとかけておくのもその方に申し訳ないので、見直し案の通りのこの区間は廃止させていただきたいというような回答は、当日説明会でさせていただきました。

言葉の表現、ちょっと言葉足らずで申し訳なかったのですが、趣旨としてはそういうやりとりを行ったところです。

## 議長（小林会長）

いかがでしょう。

どうぞ。

## 委員（4番 遠藤委員）

ありがとうございます。

市としてのこの計画に対する大事さみたいなのは、それは多分住民の方もわかったと思うのですけれども、おっしゃったように、道路かと思って買ったら、そこに建物が建ってしまうというふうになると、そこへのアンサーがきっと心配なのだと思うのですよね。

だから、これからこの売却も含めてというふうな回答を聞いた後、その土地の利用を、市の方では、そういった方たちへの思いにこたえとか、何かそれへの対応などは検討されているのでしょうか。

## 事務局（都市計画課 赤間課長）

説明します。

もう、売却が決まったということではありません。

土地利用に関しては、地元の方や隣接する方々のご意見も伺いながら今後検討していきたい。

## 委員（4番 遠藤委員）

はい、ありがとうございます。

これから何か相談とか心配事があれば、それに対応してくださるということですね、市の方は。

## 事務局（都市計画課 赤間課長）

全体的に土地の利活用に関して、今後の進め方を決めていく必要があると考えています。

## 委員（4番 遠藤委員）

区画になっている下の方は、わりに西側の方が敷地が高いように建築されているようなのですが、写真の上の方、北側の方は、道路用地になっているところとあまり高低差がないようなところに西側住宅も建っているので、やはり圧迫感が出るのではないかという心配をなさっているから、そのあたりのところもやはり考えていただきながら、住みよい住宅地だよねという、人気になるような感じにしていてもらいたいなと思います。

思います、と何か私の意見言うのはおかしいのですけれども、そのあたりが心配なのではないかなと思います。

## 議長（小林会長）

どうもありがとうございます。

他にいかがでしょう。

先に9番の、佐藤委員お願いいたします。

## 委員（6番 佐藤委員）

特にあれですかね。

その渡利の方、渡利本内の方の件なのですけれども、決定がおそらく昭和56年7月3日ということだとすると、40年以上計画があつてそのままずっと土地の利用制限ということでされていたかなと思いますし、先ほどの意見の方でも、そういう道路ができるということ信頼して購入された方とか、土地の利用制限というのはかなり長い期間空けて、それ

で結局、実際そういう形で長期間塩漬けにされた後で、結局計画が廃止されて信頼を裏切るような形になっているかなということですね。

これに関しては憲法上で言うと財産権に対する侵害ということで、例えば場合によっては平成 17 年判例だとすると、憲法 29 条 3 項に基づく損失補償というのも考えられるかどうかということで、結論としては否定されているかなと思うのですけれども、藤田宙靖補<sup>とみやす</sup>足意見だとすると、損失補償の場合もあり得るという意見もありますので、今後結局こういう形で長期間塩漬けにされて、そのあとで廃止という形ではしごを外されたような形だとすると、住民の方からは、損失補償という形で請求されるリスクというのは十分あるかなと思うのですけれども、今回の件に関しては何か補償とかというのは考えていらっしゃるのですか。

### 事務局（都市計画課 大波補佐）

事務局ですが、特に、精神的補償というのは考えていません。

### 委員（6番 佐藤委員）

精神的な補償というよりはどちらかというとな財産権に対する補償ということになるかなと思います。

長い期間、土地の利用制限とかされたり、そういう計画があるということを信頼して資本を投下していたりというところに対しての財産権に対する侵害ということになるかなと思います。

### 事務局（都市計画課 大波補佐）

財産権の補償に関しても、市の方では考えておりません。

### 議長（小林会長）

そういうお答えですので、またお考えいただけたらと思います。

### 委員（6番 佐藤委員）

あとは住民の方がどう判断されるかという問題になるかなと思いますけども。

### 議長（小林会長）

それでは 8 番 齋藤委員、お願いいたします。

### 委員（8番 齋藤委員）

私も 24 ページの五十辺地区の開発行為についてちょっとお尋ねしたいのですが、この都

市計画道路用地というのは、一体的な土地ではなくて、横道が走っているので分断されているような感じになっているのですけれども、これはそれぞれの、全部で8区画ぐらいあるのですかね、これらは住居として活用できそうな土地なのでしょうか。

広さと用途についてどのような見解をお持ちか、事務局に伺います。

### 事務局（都市計画課 大波補佐）

事務局ですが、まず24ページのイメージ図にある通り、東西に約12mありまして、奥行きが、縦には長いスパンですと2区画・3区画くらい取れるところもあります。

あと用途地域上も住居系なので、分割して2区画とかそういう住宅用地には今後転用できるかと思っています。

### 委員（8番 齋藤委員）

私は個人的にはもう住居として活用したほうがいいのではないのかなあと思うところなのですけれども、先ほど説明の中で、住民の方々からのご意見がある中、都市計画道路を廃止しても、現道、今ある道も含めた改良ということも、担当課は変わるのでしょうか、可能なのですというような話があったように聞こえたのですが、これいちいの北側のクランクの解消も含めてのことだと思し、その都市計画道路の用地を一部利用した話なのかなと私には聞こえたのですが。

もしそういう選択肢を残すのであれば、別にその都市計画道路をそのままやって国の補助金使った方が、非常に有利なのではないのかなと思うのですが、私の事務局からの説明の認識がちょっと間違っていたかもしれないですし、その辺の考え方を教えてください。

### 議長（小林会長）

はい。

どうもありがとうございます。

### 事務局（都市計画課 赤間課長）

事務局です。

齋藤委員のおっしゃる通り、交通量が多いので歩道を設置してほしいという要望でした。この都市計画道路18mという幅員は必要ではないと考えています。

歩道を造る・造らないにしても、今後の土地利用に関して、地元の方のご意見を聞きながら進めていきたいと考えています。

### 議長（小林会長）

いかがでしょう。

よろしいですか。

それでは他にいかがでしょうか。

どうぞ4番 遠藤委員お願いいたします。

### 委員（4番 遠藤委員）

16ページの、同じく第281号案件なのですけれども、代替の八島町周辺拡大図のところにあります、廃止のためには、競馬場の北側の道路が今回整備されたので大丈夫ですというお話だったのですけれども、計画道路は18m幅のものをつくる計画だったのですけれども、ここの幅員は12mなのですよね。

歩道も整備はされているのですけど、それは足りるというか、その18mの計画道路を欲しいと思ったときの内容に対してここの12mのもので大丈夫だということでしょうか。

### 事務局（都市計画課 大波補佐）

事務局です。

国道114号は、計画幅員18mで、車道が約9mで歩道4.5m・4.5mくらいの幅員で、片側1車線の対面交通、そういう形で今供用されていると思います。

今回競馬場の南側、入江町桜木町線、こちらも幅員12mで今完成していますが、車道に関しても、9mまではないのですけれども、路肩と車道含めて、片側3.5mくらいは確保していきまして、約7mであと歩道が2.5m・2.5mということで、車道の片側1車線の交通ネットワーク上は車の走行上支障ないですし、あとは将来の交通ネットワーク上の推計値でも、支障がないという形で、走行上は通行量自体は捌けるというシミュレーションの数値になっています。

### 委員（4番 遠藤委員）

ありがとうございます。

### 議長（小林会長）

どうもありがとうございます。

いかがでしょう。

今日はこれ議決しなければいけないので、最初の案件から順番に疑問点を解消していきたいと思いますが、まず、議案第280号の方、私もちょっと事前に細かいところまで打ち合わせしておりませんので、実は私も質問したいところもあります。

まず平野瀬上線の区間廃止の、特に飯坂町平野区間の方、これに関して何かご意見・ご質問等ありますでしょうか。

では私の方から1つ、この区間は、2つのこれは南北の幹線道路、国道399号と南側の市道上ノ壇・道添線によって代替されるであろうということなので、廃止でよかろうと思

うのですが、それともう1つは③のところ、①から②にタッチする①よりちょっと南側、農道があってその交差点改良がなされたので、すでに交通流としては十分であるという解釈、だから言ってみれば3本の道路によって代替されていると捉えていいですね、というのが1つです。

それから、北側の国道399号線は線形を見る限りはいびつな線形をしているのですが、これも代替機能を果たし得るというふうな解釈でよろしいですかという質問です。

以上2点お願いいたします。

## 事務局（都市計画課 大波補佐）

まず県道の交差点改良ですね、今年終わりました、右折レーンとかスムーズな渋滞解消に繋がっています。

あと、今現在その赤線の下に農道がありますけれども、こちらの上名倉飯坂伊達線の方には、直接高低差がありまして、乗れないような状況に現在なっています。

ただ都市計画道路に関してはもし整備した暁には当然上名倉飯坂伊達線に乗るような計画でしたが、ちょっとその高低差の関係もありますし、交通量も乗らないということで今回廃止という形にしています。

国道399号のいびつなちょっとこう曲がっているところは、将来そこは立体交差で、福島飯坂線をまっすぐ行く予定になっています。

で、高低差があるので、距離を稼ぐために回っているというか、そういうような形になっていますが、十分な幅員がありますのでそこも代替路線としては十分機能すると思っています。

## 議長（小林会長）

はい、わかりました。

前者に関しては私の誤解で、私は西側からのタッチかと思ったのですが東側からタッチの右折レーンを作られたということですね。

国道に対してということで、了解しました。

それで、国道399号は将来の立体交差を見込んでのこのような線形になっているということで了解いたしました。

ということで一応2つの南北の幹線道路で、交通が代替されるからこれに関しては廃止で結構ではないかというお答えでした。

よろしいですかね。

他に何かありましたら。

ないようでしたら次に移りたいと思いますが、次に9ページの②、平野瀬上線の区間廃止についての2ですが、瀬上鎌田区間ですが、これは何かご意見等・ご質問ありますでしょうか。

私の方からは、すでに瀬上駅に対して拡幅された概成済みのところがあるわけですが、その根元の部分、国道4号にタッチする部分の区間というのは、これはこのままでよろしいという解釈でしょうか。

### 事務局（都市計画課 大波補佐）

今現在国道4号から、市道町裏桜町線のところに関してはこの赤いところに関しては、現在現道はありません。

国道4号とこの市道町裏桜町線が、Rの部分で補完しているというふうに解釈できるかと思っています。

### 議長（小林会長）

まっすぐ西から入ってくるということですかね。

### 事務局（都市計画課 大波補佐）

はいそうです。

### 議長（小林会長）

今の道路に入るアプローチというのは、どこを通っている、あそこを通っているのかね。

### 事務局（都市計画課 大波補佐）

国道4号にぶつかる丁字路の交差点に入ってくるという道路形態になっています。

### 議長（小林会長）

はい、了解しました。

それで十分交通は捌けているということですね。

それから、駅より南側に関してはまだ市街地が形成されていないので、農地のまま、今はこれ調整区域ですかね、将来的にもこのまま保たれるだろうという解釈でよろしいですかね。

### 事務局（都市計画課 大波補佐）

事務局ですが、こちらの地域に関しても調整区域でして、現地に関しては本当に細い農道しかないような状況です。

市の施策でもここに何か作るというのは現時点ではありません。

## 議長（小林会長）

はい、了解しました。

もし開発するとしたら、開発地内の主要な区画道路等は整備されるのであって、幹線道路まで必要がないということもありますし、今のところ、調整区域であってそういう計画はないので、幹線道路をここにあって作る必要もないということで、この部分廃止ということで了解したいと思いますが、他に何かご意見等ありますでしょうか。

では次に行きまして、先ほどからご意見いろいろ出ていますが、渡利東浜町線ですね。これちょっと順番に、北側から行きますかね。

北側では、渡利東浜町線の一番北側の、この川よりも北側の区間ですが、この部分、確かに街路狭くて、しかも行き止まりの道路が多く、確かに問題地域だと思うのですが、地元からもご意見が出ているわけですが、ご質問等ありますでしょうか。

或いはご意見等ありますでしょうか。

賛成反対どちらかのご意見でも結構ですが積極的に、はいどうぞ。

5番 須藤委員お願いいたします。

## 委員（5番 須藤委員）

5番の須藤です。

この渡利東浜町線の変更については私はちょっと反対なのですが。

何か車で通ってクラックというか曲がって曲がって国道4号線に行くというよりは、すんなり国道4号線に繋がっていくというのは当然の道路の作り方ではないかなという。

ただ、多分予算的に困難だというところが一番の問題ではないかなと思っているのです。

それで、道路というのは、今あるものがこれで間に合うということではなく、やはり長い将来を以て見て、そして作っていくというのは当然の作り方だと思うのですね。

後から作るということは、倍お金がかかるということなのですよ。

だから、本当に、今多分予算の問題が一番のネックではないかなと私は感じているところなのです、市の。

それで、こここのところは、すんなり、例えば福島、ここだけの問題ではなく、よろしいですか。

福島の道路の作り方って、みんな丁字路なのですよ。

大きなトレーラーとかというのは、曲がりきれないというか、それだけ街の発展は遅くなるということだと思うのですね。

で、工業誘致が、無料で出したとしても、その土地の道路の状況、それから福島は盆地であるので、もう四方八方全部山を越えなければ、県外というか市外に出ていくことができない。

本当にこの道路自体が一番経済について、町の発展について一番大事なところではない

かな。

それがあって、道路ができた、ここは本当に通しやすいとなれば、そこにお店ができたりというところがあるのですね。

なので、逆の考え、今あるから、ここがあるから間に合っているからいいという考えでは、街はもう発展する見込みはないなというふうに私は感じています。

総称のところしか言えないので、すいません。

こんな感じですね。

## 議長（小林会長）

どうもありがとうございます

他にいかがでしょう。

事務局の方で何かお答えすることがあれば。

どうぞ。

## 事務局（都市計画課 大波補佐）

須藤さんの今ご意見ありがとうございます。

今回、見直しの評価にあたっては、当然事業費がかかるという部分は全く考慮していないかというところではないのですが、あくまでもその評価の考え方としては、定性的な評価として、必要性・実現性・代替性、あと定量的評価として、交通量あとは交通の混雑度というのを、二軸評価で相対的に考慮した中で、存続・廃止というのを決めています。

なので、当然お金がすごくかかる道路であっても、必要性が高ければ存続としていますので、決してお金がかかるから、廃止するということではないということだけご理解いただければと思います。

## 委員（5番 須藤委員）

意見が具体的なところではないのですが、街の道路に関しては私いつも疑問に思っているのは、他県に随分全県回ったことがあるので、道路事情というのは他の県のことにはわかっていますので、右折道路が福島にはないというのが、すごく不思議な感じなのですね。

右折道路がないことによって渋滞を起こしている。

だから、交差点には必ず右折道路があるのが当たり前というのが他県の県都ですから、県都のあり方ではないかな。

そして歩道がない、そして自転車道、もう本当に危ない。

やはり道路に車が渋滞するというのは、そういうところにあって、本当に街の発展はないという感じがあるので、こんな愚痴のような意見なのかもしれませんが。

## 議長（小林会長）

どうもありがとうございました。

よろしいでしょうかね。

私はこの部分非常に悩むところでありまして、悩むというのは、幹線道路としては、この今計画して今日廃止しようとする道路というのは、不完全なのですね、基本的に。

両側の取り付きとも変ですし、南端では、五差路を作るような形態になっていまして、これが通過交通をこちらに回すような機能を持つとはとても思えないのですね。

ですから幹線道路としては廃止が妥当だと思うのですが、しかし道路というのは幹線道路の役割だけではなくて、地区の環境、地区の交通を捌くための道路という役割もありますので、そういう点では、しかもこれ川を渡っていますので非常に高価な路線になりますので、幹線道路としては廃止が妥当だと思うのですが、それに代わる地区内の交通を捌くための基本的な計画が必要だろうというふうに最初は思いました。

それで昔の我々が学生時代に学んだ都市計画では、当然これは、地区整備計画の対象であって、地区が抱える道路は、決して交通だけではなくて防災の機能、それから居住環境の機能、そして交通の機能、そういったものを総合的に解くための一つの手段であって、そういった公共施設並びに建築規制によって、そういったものを満たしていくのだというような建前だったわけですね。

ですから、これ幹線道路として廃止して結構なのですが、代わりの地元から出ましたようなご意見があって、確かに曲がりくねっていて狭くて、しかも行き止まりが多くて、しかもそのクルドサック、回転できないほどの幅員しかなくて、これは多分迷ったら大変だし配達も不便だろうと思ったのですが、地図を見る限り密集市街地に見えて問題地区のように見えるのですが、現地行きましたら、なんていいますか、建て替わりが相当進んでいるのですね。

それで民間の開発、民間が今行っておられるそうした再開発、小規模住宅団地なのですが決して質が低いわけではないのですね。

ですから全体に明るい雰囲気になってきていると。

ですから、そして、さらに今、これ公営住宅、市営住宅が建て替えされていますよね。

それに伴ってさらに環境改善されようと今しているのだと思うのですね。

ちょっとわかりませんが、後でそれご質問ですが、それが1つ。

それから、地区整備計画という概念は学会ではずっと昔からあったのですが、これが都市計画制度の中でちゃんとした位置付けを持たないまま今日に至っているのですね。

確かに地区計画並びに地区整備計画というのがあるのですが、それは非常に限定された機能しか今持っていないし、もう1つ問題があって、今の時点で、その地区のために何をすべきかということをおもひで集まって、しかもしっかり考えて議論すれば結論が出るということはおそらくないだろうと思われるのですね。

というのは、そういった細かい整備の可能性というのがどこに生まれるかは現時点でわ

からないわけですね。

たまたま売り出された、たまたま空き地になった、たまたま何かがあった、というようなことがない限りはおそらく土地が動かないのですね。

そういうことで、それも簡単な話ではないのですが、しかし地区の環境を改善するための何らかの手だては必要だろうと。

市は、一応質問に対する答えとして、そういうことも含めて、例えば道路等の事業で将来的には要望があれば対応しますということはおっしゃっているわけですが、その要望が出てまとまるというのは、地区の中で相当な運動であるとか議員さんの指導力がなければまとまる話ではないわけですね。

しかも市の方に何か担保するものがないわけですから、計画がないわけですから、それ、お答えとしては妥当だけれども、地元にとっては課題がそのまま残るとい形になるかと思うのですね。

そういうことで、一つ伺いたいのは、市はそういうお答えだったわけですが、例えば今の民間のそういう建替えであるとか、それから公営住宅の建替え等において、地区全体の環境、或いは道路ネットワーク等を考慮して、例えば一部道路を拡幅するであるとか、特に必要なのは主要な区画道路を整備することが大事で、すれ違うスペースを確保することがまず最低限必要だと思うのですね。

それは待避所になります。

そして蛇玉道路のような形になるかと思うわけですが、そういったようなことも併せて、そういった機会をとらえて、何か指導されていますでしょうか、どうでしょうかということ伺いたいのですが。

或いは市営住宅等と連携をとってやっておられますでしょうか。

## **事務局（都市計画課 大波補佐）**

まず地区の状況はなかなかこう入り組んでいるという状況で、都市計画課として、都市計画道路を廃止する代替の案としては、今現時点では持っていないのが正直なところですが、ただいま小林先生言った通り、住民の皆さんを巻き込んで、将来の今後のこういう状況を改善するために、例えば地区計画を作って、長い時間をかけて、建替えの際にはここにある程度のこういう道路を作ろうとか、そういう話し合いは、そういう機運が高まればやる必要もあるのかと思っていますが、現時点では同様の地区も市内に数多くあるので、今すぐどうこうというのは考えていないのが実情です。

あと、下釜団地の方、同じ部の方で今後整備していくので、部長の方から意見というか状況をお話しいただきたいと。

## **事務局（都市政策部 森部長）**

ちょっとこの図面だとわかりづらいと思いますけれども、廃止する、その川の上の部分

で、川側のところに下釜団地というのがありまして、今、皆さんに移転していただいてすべてここを解体しました。

今の状況で言いますと、ここをこの後どうするかという今サウンディング調査をかけているところです。

ですから、民間の需要を踏まえた上で、市としても、ここをどのようにするかということは今考えていますので、今回の廃止した路線、赤いところ、そこと隣接はしませんに近いところにありますから、その辺も今ほど事務局で答えたように、今後の住民との話し合っていく部分とどのように結びつけていくか、その辺を市としては今後検討させていただければなというふうに思っていますし、川の手前の方も申し上げますと、信夫ヶ丘球場の手前、その部分は、一部完成形の道路の部分もありますし、そこも住民の皆さんと、廃止は決定していくとは思いますが、今後の道路のあり方・整備の部分については、一部クランクもありますから、その辺も十分にこれから道路部局と一緒に協議して参りたいと考えています。

## 議長（小林会長）

そうですね。

よろしいでしょうかね。

先ほど大波さんからお答えいただいた件ですが、先ほど私がお話ししたのはおそらく地区計画・地区整備計画というのはできないだろうと言っているのです。

要するに今の時点で、これをやろうということを決定すること自体ができないのですね。

例えば今のように、市営住宅が建て替わるときにじゃあやりましょうとか、民間が動いたときに、一団地で、小規模団地で再開発すると民間が動いたとき、実際、この南端近い土手脇の住宅だのなんかとてもよく作っておるので、ちょっと4mぐらい確保されて、とてもいい環境になっているということを考えると、そういう機会をとらえて誘導するなり何なりしなければ物事はおそらく動かないだろうと思うのですね。

要はまちづくりプロセスだと思うのですね。

ただ、そのまちづくりプロセスを保証する、住民と行政が協議する、そういう場というものが保証されていない限りは、おそらく住民からは声が出せないし、行政側からも手を差し伸べないだろうと私は思うのですね。

だから、今回、幹線道路としてはそういう結局機能的にはもうすでにいらぬから廃止するということは決めましたけれども、それが地区レベルでの機能を、その部分、それを幹線道路が担うであろうと期待されていた、地区環境の改善のための機能をどういう形で代替させるかということに関しては、ですから地区計画ではなくて、そういうまちづくりプロセスが必要だろうということで、今後とも、福島市が次々と見直すに際しては、その地区ごとにそのようなプロセスを、福島型の、そういう機会を作っていくということ、むしろご検討されたいという、勧告と言いますかね、そういう意見として、この委員会、

都計審としては付けたほうがいいのではないかというふうに思うわけですね。

それは独自のものですからまだ定まってないのですけども、そういう場をお考えになられた方がいいだろうと。

ちょっとこの程度にしておきたいと思うのですが。

それから、次に橋を渡った南側、競技場の南側の土地も、私も先ほど佐藤委員のおっしゃったように、住民としては、道路が隣接するかどうかというのは、双隣関係が変わりますし、日照条件も変わりますし、当然財産権に私は関わる問題だと思うのですね、それは。

しかしそれに対して、ではどれだけ価値が下がるかということに関してちゃんと評価して、それに対する補償を本来なら考えるべきだろうとは思いますが、しかし一個一個の問題ではなくて、地区全体の環境としましても、ここに道路が通るか、或いは公園等になるか緑地になるか等々によって、このまちの環境はえらい変わってくることだろうと思うのですね。

だから個別の問題とするよりも、そういった地域の方々がトータルとして納得できる環境水準とはどういうものかというところを、やはりこれもまちづくりプロセスの中でお探しになって、双方納得する形で、整備される、或いは売却される。

当然市の財政事情もありますので、それもちゃんと皆さんに理解していただいて、落ち着くところを落ち着かせるという作業が必要なのではなかろうかと思うのですね。

そういうことも含めて、幹線道路としての廃止は妥当だけれども、そういう付帯条件のような形で、審議会意見としてつけてはいかがだろうかというふうに思うところです。

それから、最後の点は、一番南側に関しては、私も先ほど遠藤委員からありましたように、さらに南側の18mを残していながら、ここでプツツと都市計画道路が切れてしまうのはいかなものかと思いましたが、先ほどのお答えで、一応12m、とりあえずの機能を果たしているということで、とりあえず納得したいというふうに思いますが、皆さんの方で他にご意見等ありましたら。

よろしいでしょうか。

もう一言付け加えますと、下釜団地ですね。

下釜地区のような、自然形成的にできた街路で、しかも複雑な街路を持っていて、しかも、例えば用水路の上を歩く路地があったりとか、非常に不思議な空間がいろいろできているのですけども、昔の都市計画だと、これは都市計画的に問題地区とされていたのですが、今は少し住み慣れてくると、逆にそういったものが景観的な多様性を作っているという点もありますし、それを機会に地区がいろいろコミュニケーションを活発にしてコミュニティを形成されるのであれば、それはそれでそういう環境も、むしろ私は生活系豊かな環境として積極的に認められるのではないかというような気がしますので、幹線道路の廃止は、先ほど下釜地区全体の最低限の環境が保障されるならばそれはそれで結構なのではないかと、逆に積極的に評価したいというふうにも思っているところです。

ちょっと複雑な心境ですが。

ということで、他にご意見等ありましたら、どうぞ。  
村川委員お願いします。

### 委員（7番 村川委員）

7番の村川です。

直接のこの今回のあれではないので、今の委員長さんのお話で下釜地区という、本内なのですが、それ私聞いたような下釜（しもがま）という地名なんですけど、その下釜という地名は湿地帯ですが川のそばです。

ですから福島高校の向かいあたりに、昔市営住宅ありましたけど祓川のところに、あそこも下釜なのですよ。

下釜地区というのは、川のそばで非常に災害の起きやすい、地名のところなのですね。

だから、そういう意味で、再開発でやられるということであれば、そういうことも十分に考えてやっていただきたいなということです。

それだけです。

### 議長（小林会長）

どうもありがとうございました。

確かにそうですね、歴史もある地区ですね。

では、もし他にご質問等がないようでしたら、ここでお諮りしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

ご意見等お話しになりたいことがありましたらどうぞ挙手をお願いいたしますが、よろしいですか。

それでは採決に入りますので、傍聴人の方は今日はいらっしゃらないですね。

それでは、議案については1件ずつ表決をとります。

議案第280号 県北都市計画道路の変更（案）の平野瀬上線について、原案のとおり同意することに決定してよろしいでしょうか。

承認される方は挙手願います。

（同意多数）

どうもありがとうございました。

承認多数と認め、議案第280号のうち、平野瀬上線につきましては原案の通り同意する旨市長に答申いたします。

議案第 281 号 県北都市計画道路の変更（案）の渡利東浜町線について、原案のとおり同意することに決定してよろしいでしょうか。

ただし、この審議会の付帯意見として、先ほど述べたような、そういった幹線道路としての廃止については妥当であるが、地区環境の向上のためにまちづくり的プロセスについて、今後適切な対応をされることを願いたいといったような趣旨で、一文まとめさせていただくということよろしいでしょうか。

それをセットにしまして原案の通り同意することに決定してよろしいでしょうか。承認される方は挙手願います。

（同意多数）

どうもありがとうございます。

承認多数と認め、議案第 281 号 渡利東浜町線につきましても、原案の通り同意する旨市長に答申いたします。

どうもありがとうございました。

## 議長（小林会長）

次に、報告案件に移ります。

報告内容は福島市立地適正化計画の改定になります。

それでは事務局より報告願います。

## 事務局（都市計画課 赤間課長）

それでは報告案件として、福島市立地適正化計画の改定について説明します。

27 ページをご覧ください。

今回の改定は、立地適正化計画に防災指針と都市機能の誘導施設を追加するものです。

まず立地適正化計画ですが、人口減少が進む中、集中的に居住し、必要な都市機能の適正な誘導を図って、一定の人口密度を維持しながら公共交通の確保を図り、福島市が目指す都市構造のコンパクトプラスネットワークのまちづくりを推進することを目的として、平成 31 年 3 月に策定しました。

その当時、都市計画審議会にも報告したところです。

29 ページをご覧ください。

都市機能区域と居住推奨区域に分かれています。

都市機能区域が右側図面のピンク色の 333ha で、オレンジ色と黄色の部分が居住推奨区域で 4,596ha です。

灰色の部分のところは、市街化調整区域になっています。

27 ページにお戻りください。

防災指針ですが、まず居住や都市機能の立地誘導を図る上で、自然災害、昨今で言うとゲリラ豪雨などがありますので、地域の安全を確保するために必要となる、都市の防災に関する機能の確保を図るための指針となっています。

それに合わせて改定の背景ですが、ゲリラ豪雨など気候変動の影響、近年で言うと左下の写真、令和元年の台風 19 号、それと令和 5 年のゲリラ豪雨等により、水災害が発生しています。

そのため、地域の防災・減災の目標を達成して、安全で安心して住み続けられる都市を目指すために、都市再生特別措置法が令和 2 年 6 月に一部改正されまして、立地適正化計画に防災指針を追加することが義務付けられました。

そのため、災害対策とまちづくりを一体的な取組みを推進するために今回改定をするものです。

28 ページをご覧ください。

防災指針の追加ということで、水災害の基本的な考え方と取組み方針です。

今回のこの立地適正化計画の防災指針に関しては、国道強靱化計画、あとは水害対策パッケージ、福島市流域治水計画と連携しながら、令和 11 年までの目標の取組みと対策方針を定めています。

左側の方の赤の表に関しては、想定最大規模、L2 といいます。

1,000 年に 1 度のレベルで起こる災害、右側の青の表に関しては、50 年から 150 年に 1 度のレベルに起こる災害ということで取組み方針を分けています。

1,000 年に 1 度ということで発生頻度が低いものの、5m 以上の浸水エリアがありますので、避難を確実にする【命を守る】を取組み方針として、避難対策などのソフト対策を基本としています。

計画規模に関しては、住宅被害の軽減を図ることとして、ハード対策中心の取組みとしています。

29 ページをご覧ください。

こちらでも防災指針の追加ということで、居住推奨区域における要水平避難エリアというものを設定しています。

国の実験でも、0.5m の水深において避難は困難とされていまして、過去の水害でも、そのくらいの水深になると特に高齢者の方々は避難が難しい、歩くことが難しいという結果が出ています。

このことから、計画規模、先ほどの L1 で 50 年から 150 年の場合ですが、住宅被害の軽減を図るのは当然ハード整備でやっていくものの、できるだけ早めの避難を促すための工

リアとして、0.5m以上の浸水が想定される区域を、要水平避難エリアとして設定しています。

図面上、黄色い部分です。

競馬場の東のエリア、市の下水道管理センター付近、それと福島第一中学校の大森川・濁川の辺りと、あとは南福島駅付近、こちらは濁川、あとは信夫ヶ丘競技場付近など、河川の合流点を要水平避難エリアに設定しているところです。

続きまして、誘導施設の追加です。

現計画では、都市機能区域、中心拠点に誘導する都市機能施設として、医療、福祉、商業、教育などの施設を位置付けています。

現在まで、皆さんもご存じの通り、大原総合病院、日赤病院、あとは医大保健科学部など補助事業を活用しながら誘導してきたところです。

誘導施設の一覧については記載の通りですので、後程ご覧ください。

今回の改定で追加するのは教育施設です。

現計画では、大学・短大・専門学校など、県内外から人が集まる施設を位置付けていました。

今回は、小学校・中学校・高校の教育施設を追加したいと考えています。

現在の都市機能区域内の教育施設は、高校では福島高校、あとは橘高校、私立では学法福島高校、小学校は附属小学校と桜の聖母学院小学校です。

今回の改定では、広域のエリアから通学している高校、福島市内の県立高校であれば県北エリアから通学していますし、あと、公立以外の小学校・中学校、いわゆる福島で言うと、附属小学校・中学校、あとは桜の聖母学院小学校・中学校になります。

そういったところを都市機能に位置づけることで、児童・生徒の増加により、中心部の交流人口が増えますので、持続可能な公共交通の維持・確保ができるという観点から、都市機能区域に誘導施設として位置付けを行うものです。

以上が立地適正化計画の改定に関する説明です。

今後の経過と予定ですが、パブリックコメント、昨年12月20日から今年1月20日まで実施しました。

実施の結果、ご意見等はありませんでした。

原案の通り修正なしとして、本日ご説明をしているところです。

今後の予定につきましては、市の方の3月定例会で委員会にご説明して、3月下旬にホームページを含めて改定版の公表をしたいと考えています。

説明は以上です。

## 議長（小林会長）

どうもありがとうございます。

ただいま事務局より福島市立地適正化計画の改定について報告がありましたが、これについて、ご質問・ご意見等ありましたら議席番号とお名前を述べてからご発言願います。  
よろしいでしょうか。  
いかがでしょう。  
それでは、質疑がないようですので、立地適正化計画に関する質疑を終了します。

以上で本日の審議はすべて終了いたしました。  
その他事務局で何かありますか。

### 事務局（都市計画課 大波係長）

特にございません。

### 議長（小林会長）

長時間にわたりまして、委員の皆様には、慎重なご審議をいただき誠にありがとうございました。  
議長の任を解かせていただき、進行を事務局にお返しいたします。  
どうもありがとうございました。

### 司会（都市政策部 高野次長）

小林会長、スムーズな議事進行をいただき、誠にありがとうございました。  
また委員の皆様には、長時間にわたるご審議、誠に本当にありがとうございました。  
次回の審議会につきましては、5月または6月頃を予定しています。  
詳細につきましては改めてご連絡をさせていただきます。

それでは、これもちまして、第128回福島市都市計画審議会を閉会させていただきます。  
本日は誠にありがとうございました。