

◆第 121 回 福島市都市計画審議会(要約版)

司 会(都市政策部次長)

本日は、委員の皆様には、何かとご多忙のなか、ご出席を頂きまして、誠にありがとうございます。

本日の進行を務めさせていただきます、福島市 都市政策部次長の 森 雅彦 と申します。どうぞよろしく申し上げます。

それでは、お手元の「第 121 回 福島市都市計画審議会 次第」に従いまして進めさせていただきます。

本日の審議会は、委員 20 名中 18 名のご出席をいただいておりますので、本審議会条例の規定により、出席者数が委員数の 2 分の 1 以上の定足数に達しておりますので、本審議会は成立しておりますことを報告いたします。なお事務局に関してはお手元の事務局名簿でご確認をお願いいたします。

続きまして、議事に入ります、審議会条例により、審議会の議長は会長があたることとなっておりますので、議事の進行につきましては、小林会長にお願いしたいと存じます。それでは、正面中央の会長席に移動をお願いします。

議 長(小林会長)

暫時、進行を務めさせていただきますので、よろしく申し上げます。

委員の皆様には、ご専門の立場から忌憚のないご意見を賜れますようお願い申し上げます。

まず、会議の公開についてお諮りいたしますが、福島市都市計画審議会においては、個人情報等を含まない案件であれば、公開会議とし会議次第、本審議会委員名、議事録を福島市のホームページ等に公開することよろしいでしょうか。

委 員 (異議なし)

議 長(小林会長)

議事録署名人の選出ですが、本審議会会議運営規則第 13 条第 2 項による議事録署名人、お二人の選出について、お諮りいたします。

慣例に従いまして、議長より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)

本日は、5 番 迫分 富子 委員、 12 番 佐々木 優 委員をご指名いたします。
両委員よろしくお願ひいたします。

続きまして、傍聴の申し出について、事務局より報告願ひます。

本日は傍聴人の申し出はありますか。

事務局

報道機関 1 名、一般傍聴 2 名、合計 3 名の申し出があります。

議長(小林会長)

本日、ご審議いただく案件は 1 件、その他として協議事項 2 件となっております。議案第 265 号 県北都市計画道路の変更について 協議事項については「都市計画道路見直しについて」、「立地適正化計画の見直しについて」であります。

本日は、まず議案について審議し、表決終了後に協議事項に進むことといたします。なお、表決については、事務局説明、審議終了後、表決をお諮りいたします。

それでは、議案第 265 号について事務局説明願ひます。

事務局(高野課長)

福島市役所都市計画課課長を務めております高野卓と申します。本日はどうぞよろしくお願ひいたします。

私の方から今日の議案第 265 号 県北都市計画道路の変更についてご説明させていただきます。お手元には議案集、議案図集、パワーポイントの資料が配布されているかと思いま

す。

本日はその資料をもとに、スクリーンを見ながら説明を進めますので、よろしくお願いたします。まず、今回の議案の太平寺岡部線について概要をご説明させていただきます。

太平寺岡部線というのは都市計画法に基づき都市計画決定された道路です。起点を福島市の太平寺とし、中心市街地の外縁部を環状道路のように巡っていく道路で、終点が岡部ということで名称が太平寺岡部線となっています。

この道路は福島市の重要な幹線道路となっており、南側は小倉寺大森線そして国道 115 号、飯坂街道、国道 13 号、国道 4 号というように大きな主要な道路を結ぶ道路となっています。

詳しくご説明しますと、こちらのスクリーンですが、現在、太平寺岡部線は信夫山の麓にある箇所、事業認可を取り工事が着手され、霞町の体育館から国道 13 号にめがけて全長 450m、幅員 25m、4 車線道路を整備することになっており、霞町体育館から東側までは既に完成しております。

今回ご審議いただくのは、国道 13 号へ接続するポイントです。今回工事を行うにあたって関係する交通管理者の福島県公安委員会並びに国道管理者と協議をした結果、今回の都市計画決定の変更が必要となりました。

今回の都市計画審議会にあたり、これまでの変更手続きの流れを申しますと、基本的に原案が決まり、県と協議をした上で、関係する地権者の方々へご説明させていただいております。

それをもとに 11 月 4 日から 18 日までの 2 週間、案の公告・縦覧をさせていただきました。その結果、意見はありませんでした。

それを踏まえ本日、都市計画審議会でご審議いただいた後に、了承いただいて都市計画変更の答申をいただく流れとなります。

都市計画決定されている道路の内容としては名称、位置、区域、構造があり、この中で今回の国道 13 号への接続に伴いまして、道路の区域を一部変更したいと考えております。

その理由としましては、今回の国道 13 号接続にあたり、福島県公安委員会並びに国道管理者との協議の結果、既存の交差点への接続ということで、安全性や交通形態を考慮する必要があり、道路法線の変更が生じたということでもあります。それをもとに今回、区域の変更をさせていただきたいと考えております。

実際どのような変更かと申しますと、スクリーンに示された赤い部分を北側に区域を173㎡拡大させていただきたいというものです。

なぜこのような形になったかと申しますと、当初の計画では道路法線の接続角度が61度という少し鋭角な計画でした。

この道路は当初、接続する際に交差点全体の工事を行うという考えでしたが、今回は霞町の体育館から国道13号までの区間の事業認可を取り、既存交差点への接続工事を行い、交通解放させていただくことになります。その後、国道13号西側の区間については、当面の間、着手できないという事情があるため、当面は国道13号とのT字交差になります。

交差点の接続は安全性から見ると、原則、直角的なものが理想だと言われていますが、ただ周辺には、すでに建物があることなど、法線変更の限界があり、そのなかで直角に近い角度でギリギリではありますが、82度という角度を設定させていただき、協議させていただきました。その結果、各管理者の方からご理解をいただき、承認を得ております。

これにより、北側に道路区域が増え、173㎡の区域を変更させていただきたいということです。

道路の事業スケジュールを申しますと、令和3・4年で用地買収させていただいて令和5・6年で道路改良を行い、交通開放というような流れを想定しているところです。

国道13号から西側の区間については、この後ご説明させていただき、協議事項1「都市計画道路の見直し」についてで、在り方を検討しているところで、改めて皆様にご協議いただくことになるかと思います。

今回はあくまでも国道13号までの接続ということで、安全性の観点で区域の見直しをさせていただきたいと考えております。この内容につきまして、ご審議賜りますよう、よろしくお願いたします。事務局からは以上です。

議 長(小林会長)

ただいま議案第265号について事務局より説明がありましたが、ご質問、ご意見等がございましたら、議席番号とお名前を述べてから、ご発言願います。それではお願いたします。

委員(20番 桜田委員)

ご説明ありがとうございました。当議案は交差点の一部変更でありますので問題はないと考えます。以上です。

議長(小林会長)

8番斎藤委員お願いします。

委員(8番 斎藤委員)

安全性のために変更があるという話なので関連した質問をさせていただきたい。これはすでに決定した部分なので今ここで改めてお話しするのはどうかと思いましたが、参考までに教えていただきたいです。

変更する太平寺岡部線の1本南側にある福島テレビ前の道路が非常に混雑します。朝夕だけでなく常に混雑する道路だと思っています。

なぜ渋滞するかというと、福島テレビの方から国道13号に向かう車が左折できないためです。近くに福高があり、交差点を横断する高校生も多く、左折レーンもないため、非常にこの道路は混雑します。

令和6年に太平寺岡部線の道路工事が終わって、この道路の交通量は増えると思います。そうするとより一層左折するのが困難になってくるのではないかと考えているのですが、混雑予測について考慮しているのか見解をお伺いします。

議長(小林会長)

それではただ今の質問につきまして回答をお願いします。

事務局

こちらにつきましては本日、道路建設課より見解を述べさせていただきたいと思います。

事務局

道路建設課幹線市道係佐藤と申します。斎藤委員の方からご質問のありました、太平寺山口線の混雑については、太平寺岡部線の国道 13 号接続に伴い、交差点の交通解析をした結果、太平寺岡部線が 4 車線の道路になるため、太平寺岡部線に交通量が多く流れて既存の市道は若干ではあるが交通量が減少するという解析結果になっております。以上です。

議長(小林会長)

今の回答は道路計画の立場から考えますと今回の議案となっている道路が整備されましたら、そちらの交通は流れがよくなりますので、これまで渋滞した周りの交通量が直接国道 13 号に出るのではなく、かなりの車が新しい道路に流れ込むとみております。

既存の放送局前の道路を使われる方もいるとは思いますが、今のところ、判断できませんが、全体としてよりスムーズになるというのが一般的な道路計画です。ネットワークとして評価していただきたいと思っております。

ただひとつ付け加えますと、左折だけではなくおそらく交差点間隔の問題もありますので信号のタイミング等の問題もあるかもしれません。その辺は改善の余地があるかもしれません。

よろしいでしょうか。他にいかがでしょうか。それではご質問等ないようですのでお諮りしたいと思います。

議案第 265 号 県北都市計画道路の変更案については、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。

同意される方は挙手願います。それではお願いします。

(全員挙手)

議長(小林会長)

ありがとうございます。

異義がないものと認め、議案第 265 号につきましては、原案のとおり同意することに決定する旨、市長に答申いたします。

事務局は傍聴人を再入場させてください。

続きまして、協議事項となります。

協議事項1「都市計画道路見直しについて」、事務局、説明願います。

事務局(高野課長)

それでは、協議事項1「都市計画道路の見直し」について、ご説明いたします。都市計画道路というのは都市計画法に基づいて法的権限を持って整備をしていく道路です。

昭和の年代から決定されて、現在も整備をしており、もう50年近く整備していることとなります。そうすると、決定したまま未だに整備されていないという問題が生じており、市としても、都市計画道路の見直しをしていきたいと考えております。

今回は都市計画審議会の委員の皆様方にこの見直しについて考え方を示させていただき、今後の審議のスケジュールについてご説明いたします。

まず、この都市計画道路の見直しについてですが、令和2年7月16日書面開催させていただいた、第118回都市計画審議会の際に、都市計画道路の見直しの方針案を示させていただきました。本日はそれを含めまして、全体的な説明と合わせて、その評価方法、そして今後の進め方についてご説明させていただき、ご意見を賜りたいと考えております。

そして次回の2月を予定している審議会においては、この評価に基づき見直しの方向性(案)を示したいと考えております。

そこでご理解いただいた上で、市としての都市計画道路の見直し(案)を公表させていただきます。一番重要なのは地域の方々にきちんと説明をしていくことです。地域の皆様と合意形成させていただいて、その上で初めて都市計画道路を1本1本、都市計画変更手続きをさせていただく形になります。

その際には都市計画審議会で1本1本、ご審議いただく形になります。こういった形でこれから長い道のりになるかもしれませんが、ひとつひとつ丁寧に説明していきますので、ご理解賜ればと思っております。

では、この見直しにつきまして前回の書面開催を含めて振り返りをさせていただきます。なぜ、この見直しが必要なのかと申しますと、今現在、国の考え方としましてコンパクトプラスネットワークのまちづくりという考え方があります。ある程度まちをコンパクトにし、郊外とは公共交通によってネットワークを組み、街なかに都市機能を集めて、街なかで歩いて暮らせる社会を作っていこうという考え方です。

ただそれには大きな問題があります。街と街をつなげる道路ネットワークを構築するに

しても、やはり公共投資の問題でなかなか財政にゆとりがないため、ある程度選択と集中というのが求められているのが現実です。

そこで財源を有効にきちんと使いながら、効果的で円滑な道路交通ネットワークの再構築を行っていきたいと考えております。合わせて先程申し上げたように決定から何年もたっている道路もあります。そういったところについては都市計画法第53条によって建築に制限をかけさせていただいておりますので、都市計画道路の考え方をきちんと説明させていただきたいと考えております。

現在の福島市の現状ですが、皆様方ご存じのとおり、日本全国が人口減少に入っています。福島市もこのように平成12年から令和12年にかけて、25万7千まで下がる人口ビジョンの見通しがあります。当然そうすると交通量自体も下がり、福島市内の交通量も平成22年の83万台というのが、令和12年になると77万3千台にまで落ちて、1割ほど減少していくことが推定されています。

そういったなかで福島市の都市計画道路整備の現状はどうかと申しますと、全路線で73路線を計画決定させていただいておりますが、その中で、完成した路線は217km中132kmキロ、61%となっております。近隣の市町村を見ますと、若干福島より進捗しておりますが、あまり変わらない状況でございます。

そういったなかで、未整備というものが35路線あります。ただ、その中には現在工事をやっている整備中の路線が11路線含まれております。問題なのは全く手つかずの路線で、29路線55kmほどあります。これについてきちんと見直しをしていきたいと考えております。

現在11路線ほど整備をしているとお話ししましたが、市、県、国、この三つの主体ごとにやっている状況です。事例を申しますと、その中でも街なかですが、福島市で整備しているものが、杉妻町早稲町線と言いまして、福島県庁北側の通りに自民党会館があり、自民党会館前から西側に行く通りです。15mの幅員をもった道路として用地買収させていただいております。これについても令和6年度完成を目指して進捗させていただいております。

もう1つは曾根田町桜木町線と言いまして市役所の北側の道路で、附属小学校からさらに西側に国道13号までの区間、幅員15mの道路で用地買収させていただいております。

これも令和6年度の完成を目指しております。

次に福島市全体の道路網についてですが、国道、県道、市道が張り巡らされており、その中で高速道路、国道 13 号福島西道路のように大きな国道、主要な幹線道路に県道市道が接続されて、まさに血液のように網目のように福島市内を網羅しております。その中で都市計画道路を計画的に整備している状況です。

これをモデル化すると福島市の中心市街地に国道 4 号が貫き、さらに国道 115 号、国道 13 号、外回りは高速道路というような形です。ちょうど一極集中タイプの道路が福島市では出来上がっている形です。

本来であればこの大きな道路を結ぶような環状道路ができることによって交通分散を図って、よりよい交通利用を発揮することができる形となりますが、現状ではなかなかその環状道路ができていないというのが現状です。

そこで今回の見直しにおいて、2つの前提条件を考えました。まず1つが効率的な道路整備です。先程申した通り、財源が限られています。その中で選択と集中を行い効率的に整備していくことが求められています。そうすることによって、事業費の削減や事業期間の短縮をできるのではないかと考えております。

もう1つが交通混雑の解消です。朝夕大きな渋滞、日中でも渋滞が見られます。

特に福島市は放射状の交通形態で、どうしても慢性的な渋滞が発生しやすくなっております。そこで交通混雑を解消するには環状道路の補助バイパス幹線道路をきちんと整備し、交通流の分散を図ることがポイントになるかと思っております。

それには計画的な整備を行っていくことが重要で、指標といたしまして交通混雑度という指標を使うのですが、1.25 という言葉を使わせていただきます。これは何かと申しますと、道路の混み具合を表す指標で、大体 1.25 未満であれば朝夕 1・2 時間程度混むけれど、日中は混雑によるストレスを発生しないような道路です。こういう道路網にしていきたいということです。

こちらが現在の道路の状況で、今の数値は 1.25 以上です。日中でも渋滞しているところがあるのが現状であります。それを今回の見直しや効率的な整備によって 1.25 未満にしていきたいということです。

次に路線の評価ですが、福島市の 73 路線のうち 20 年以上、全く着手していない道路を長期未着手道路と言っておりますが、そういった道路が 29 路線 55 k m あります。ただこの路線というのは長い延長を持っており、それを 1 つ 1 つ評価するのではなく、ある程度

交差点ごとの区間に分けて評価をしていきたいと考えております。つまりこの 29 路線を区間ごとに 53 区間に分けてその区間ごとに評価をしていこうという考えです。

さらに評価方法としましては、2つの評価を取り入れました。1つが定性的評価もう1つが定量的評価です。

定性的評価についてですが、道路の機能によって検証していきます。

1つ目が必要性で、まちづくりにおける検証です。2つ目は実現性というところにポイントを置きます。3つ目が代替性で道路網・ネットワークを検証し、それらを総合的に評価して定性的に評価していこうという考えです。

ただ定性的評価だけでは評価ができないため、将来の交通量、数字上でどのくらいの交通量が流れるのかというのをきちんと定量的評価もしていきます。

定性的評価と定量的評価をトライアルのように何回も繰り返しながら交互に評価し、先程の指標である、交通混雑を 1.25 未満になるように、更には円滑なネットワークが図れるよう、検討を繰り返し、そこから存続であるか変更であるか廃止であるか候補に分類して、見直し案を策定していこうというところです。

定性的評価というものは、なかなか分かりづらいと思いますので、具体例で説明させていただきます。

1つが必要性という概念です。この図のようにきちんと道路ネットワークができている中で、この部分だけありません。そうするとせっかく道路が通っているのに、遠回りしなければならないので、この道路は道路ネットワーク上必要であるという考え方です。

2つ目が代替性という考え方ですが、この図のように大きな道路が2つあり、この道路を結びたいとします。計画ではここに幅員 12m の都市計道路を決定しています。でもそこには家が 10 軒ほどあって、全部かけて道路を作っていくというのが今の計画です。しかし少し離れたところに 6m の道路があり、片側に家が 5 軒、片側に農地や空いている土地があって全部かけるのではなく、片側に大きく拡幅することによって整備効果が上るのであれば、補償費や施工性を考慮した際に、こちらが代替的に有利ではないのかという考え方です。

3つ目が実現性です。この図のように地形的な問題があります。昭和の年代に赤線（計画道路線）として計画道路を引きましたが、なかなか地形の詳しいところまで調査し、位置づけていないことが分かりました。

例えば、山があってその上に家がたくさんあります。道路は急勾配には作れません。道路構造令という道路規格に合わせた勾配を作っていく必要があります。この道路を実現させようとすることによって、山をそっくり切り崩して道路にしていく必要があります。その結果、山の上の街がなくなってしまう。そういうケースが考えられます。

こういったところを定性的に評価し、検討させていただいております。

さらにはもう1つの柱である、定量的量価です。交通量という数値を使った評価となります。

こちらについては国から福島都市圏の発生交通量のデータをいただいて、交通量を道路にきちんと配分して推定させていただきました。

この図が平成22年当時をモデル化したネットワークに入れたものです。それが20年後の令和12年には全体の交通量は1割減った上で道路ができることによって、交通量が分散化されたり、外環道路ができることによって交通流が円滑なっていきます。

これを実際混雑度という指標に表した場合がこちらです。

現在は1.25より多く、かなり混んでいるという風に見受けられます。これが将来的には道路ネットワークができることによって1.25未満となり、ある程度許容できるような混雑度となることが推測され、円滑な交通流になっていくというシミュレーションとなります。

先程の定性的評価と合わせて数値的な定量的評価の2つを交互に検証することによって全体的な道路の評価を現在行っております。

そこで先程、53区間に分けて、今後評価していくということをお伝えしました。

今の定性的評価と定量的評価をその区間ごとにカルテを作りました。病院で患者にカルテがあるように、道路にも1つ1つカルテを作って分かりやすくしております。そのカルテをもとに評価していきます。

今後の全体的なスケジュールをお話しさせていただきますと、今回、路線の考え方というのを審議会で説明させていただきました。それを基に見直しの方向性をシミュレーションして評価をし、ある程度方向性を示していきたいと考えております。

これについては次回の審議会の皆様にご提示させていただきます。そこでご審議いただき、見直し方針案というものをつくらせていただきたいと思いますと考えております。

それが出来上がったら、いよいよ地域の方々に路線ごとに説明に入って合意形成をさせていただきます。その後、改めて皆様方に審議させていただいて都市計画変更させていただ

くというような形を考えております。

こういった一連の流れのなかでは、当然かなりの年月がかかる見通しです。今、全国の各自治体でも、このような作業を行っており、何年もかけて行っている自治体もあります。私どもはようやく見直しが始まり、これから方向性を示し、そして地元の方々へ説明を行い、時間をかけても変更をしていこうと考えております。

ここでは都市計画道路の路線そのものの見直しですが、もう1つ同時進行的に考えているのが、どういう優先順位で整備していけば、より整備効果があるのか、道路整備プログラムをもとに検討しネットワークを構築していくことです。

さらに一番影響が大きいのが、局部改良です。もしここに右折レーンがあつたり、もう少し道路が広ければ脇を通過して車が流れるのではないかという道路が結構あると思います。そういう局部的な改良を行うことによってボトルネックの解消を少しずつ整備していきたいと考えております。先程の全体的な都市計画道路の見直し、また、プログラムに基づくネットワークの整備、そして局部改良を同時進行的に行い、道路の円滑な交通流を作っていきたいと考えております。

今後はこういった形で進んでいき、皆様方に節目節目でご説明させていただいて忌憚のないご意見を賜りたいと考えております。よろしく願いいたします。

議 長(小林会長)

ただいま、協議事項1「都市計画道路見直し」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。

委 員(8番 斎藤委員)

ありがとうございました。まずお伺いしたいのがいくつかあります。次回の審議会とパブコメが終わった後の審議会は都市計画道路の議決案件になりますか、それとも協議事項でしょうか、教えてください。

議 長(小林会長)

それでは事務局お願いします。

事務局

議決案件ではありません。

協議案件であり、議決案件なるのは地域の合意形成がなった後となります。

都市計画変更に当たる際は議決案件という形を考えていただければと思います。

委員(8番 斎藤委員)

分かりました。次にお伺いしたいですが見直しの方向性案と見直し案とどこが違うのですか。

事務局

見直し案というのはある程度、存続や廃止等を具体的に決めたものですが、方向性案というのはその前段階として、各路線の市としての考え方を示していきたいと考えています。

ただ今の段階では区別というのはまだ出てきていないのですが、ある程度全体的な流れを方向性案として示させていただきます。見直し案に実際一番重要なのがこの後の地域の方々のご意見です。合意形成ができて、はじめて都市計画決定となるため、ある程度ここを一番重要視しているところです。

委員(8番 斎藤委員)

再度お伺いします。見直し方向性案を示す予定の審議会で、各路線ごとの存続・廃止等を示すということをご説明いただきました。

その中で評価方法に当てはめ、いわゆる〇×というものも、示すことになるのですか。

事務局

現在事務局にて評価をしているところで、方向性を示す審議会時に、○×を、ある程度示していかないと、各路線がどういう方向性になるのか分からないので、事務局としては方向性案を示す審議会時までに路線の○×のような有り様を示していきたいと思っています。

委員(8番 斎藤委員)

わかりました。ありがとうございます。

議長(小林会長)

他にありませんか。2番川崎委員お願いします。

委員(2番 川崎委員)

2番川崎と申します。本日の午前中に福島県の都市計画審議会をやっていたのですが、いくつか議題がありましたが都市計画道路の変更がありました。

国見町に既決定の都市計画道路がありまして、2軒の家にかかってしまい、費用がかかるためもう少し法線を右側にずらして、1軒だけにかかるようにしたいというような議案です。

高野課長の説明で財政的な効率性の観点をもって評価していきたい、というお話ありました。

皆さんご存じの通り、福島市の都市計画図を広げると、実現することが難しそうな都市計画道路があります。家があって、すぐに事業認可をとって着手しても半世紀はかかってしまうような道路が複数みられるような状況です。

皆さんご存知のように福島県というのは40年間をかけて180万人から約半分の100万人になるだろうと推計されていて、しかもその100万人の半分が高齢者という、ドラスティックな人口が推定されている状況です。

県全体の平均ですので、福島市の場合はそれよりは若干、高齢化率の高まりや高齢者の比率や人口減少が緩やかと思いますが、ある程度の差はあってもそういう傾向があると思

われます。

今日お示いただいた交通量推計の令和12年はそう遠くはない将来になっております。小さな必要性にとらわれず、大きな効率性を得られるようにする、その為の審議会とっておりますので、是非、具体的に各路線をどうするか次回示されると思いますので、事務局におかれましても大きな合理性を担保したような案を示していただきますようお願いできればと思います。具体的なコメントではないのですが、よろしく申し上げます。

議 長(小林会長)

それでは他にいかがでしょうか。7番村川委員

委 員(7番 村川委員)

7番村川です。ちょっと的外れかもしれませんが、道路そのものの考え方、つまり必要性や実現性等の説明がありましたが、必要性で道路を作るのが最もですが、道路の在り方をもう一度考えてみてはいかがでしょうか。

道路に花壇を作ればコミュニケーションの場にもなります。また、これから電気自動車、自動運転といったものが今後出てくると思います。そういった将来のことも考えて整備することも必要ではないかと考えます。

議 長(小林会長)

ありがとうございました。ご意見として賜ります。他にありませんでしょうか。

20番桜田委員申し上げます。

委 員(20番 桜田委員)

20番桜田葉子です。本日は長期未着手都市計画道路の見直しということでご説明いただきましてありがとうございます。

そこで今後の進め方を考慮しながら資料を拝見させていただきました。このなかで福島都市道路見直し方針というのは補足資料として提示してあります。

その3ページに福島市の現状が記載されています。

これらの項目を都市計画道路の見直しの今後の計画には少しずれていくかもしれませんが、こういうことも加味していくべきではないかという項目があります。

それが東北地方の自動車道路が順次開通していくなかで今後相馬地方との交通が大変さかんになる予想されます。これを見ますと私が住んでいるすぐ近くにありますので、開通いたしました、桑折インターチェンジから東北中央自動車道の大笹生インターチェンジの間、一般道路の通行車両が大変多くなっているのが現状であります。

そうすると有料区間東北自動車道を避けるために一般道路の通行量が増えるという話も聞いておりますし、現在それを実感しております。福島市の現状として、これらの視点を今後検討するなかで見直しの中で影響も加味するべきではないかと感じておりますがいかがでしょうか。

議 長(小林会長)

はい、ありがとうございます。ただ今の質問に対しまして事務局ご回答いただけますでしょうか。

事務局

ありがとうございます。新しい交通ネットワークができて、新しい交通が発生しているところです。

そういったところもきちんと検討に入れて全体的な見直しの中で1つ1つ考えていきたいと思っております。

次回、方向性として示させていただきたいと考えておりますので、その際また改めてご意見いただければと思います。

議 長(小林会長)

はい、よろしいですか。

8番齋藤委員お願いいたします。

委員(8番 斎藤委員)

今インターネットで色々な自治体の都市計画を調べてみたのですが、見直しの方向性案を示す前後に多くの自治体で地域懇談会等の説明会を開催して、最後にパブリックコメントのような意向調査をしている自治体もあるようです。

私が懸念するのは次回の審議会で見直しの方向性として存続・廃止等を示すということですが、地域の方々に見れば、自治体で都市計画決定して20年経過した後、計画を止めるという話になった時は、やはり丁寧な説明等が必要になってくると思います。

見直しの方向性案を出した時に過剰に反応する方もいらっしゃるのではないかと懸念するところでもあります。地域に対する説明やケアをどのように考えているのか改めてお伺いしたいです。

議長(小林会長)

事務局回答をお願いします。

事務局

ありがとうございます。そういった懸念は本当に考えています。

都市計画道路見直しにあたっては各自治体に先進的な事例をお聞かせいただきながらやらせていただいております。最初の方向性がなかなか決まらなると地域に入ってもどう説明してよいか分からないということがありました。

ある程度の方向性が決まって、あくまでも案という段階で地域の説明会を個別に入ってそこでじっくり合意形成を図っていきたいと考えております。

そこで合意形成ができたところで都市計画変更の手続きに入っていくという形になります。

実際見直し方針案ができたとしても、そこで都市計画変更となるのではなく、あくまでも方向性を決めて、そこから地域の方に説明をしたいと思っているところです。

議長(小林会長)

はい。8番斎藤委員どうぞ

委員(8番 斎藤委員)

そうすると、2月1日の次回審議会以降パブコメに至るまでの間、地域への説明等の、資料に記載はされていないことが入っているということで、パブコメを行なったらすぐ、見直し案の策定をすと思っています。

パブコメに至るまで、そしてその見直し案が策定されるまで時間をかけて地域へ説明されるという認識でよろしいでしょうか。

その見直し案策定というのはどれくらいの時期に考えているのでしょうか。

事務局

進め方の中で語弊があつて大変恐縮ですが、方向性案をまず決めるためにパブコメを行います、方向性が決まるというだけであり、それから地元理解を得て、合意形成ができて初めて見直し案が決まるという形になります。すみませんが訂正させていただきたいと思ひます。

委員(8番 斎藤委員)

見直し案の策定というのは時期的にはどれくらい先を見据えていますか。

事務局

他の自治体を見ても4・5年かかっているところもありますし、1年で決まったという事例もあります。

路線の持っている特性や重要性等、地域に与える影響で違ってくると思ひております。私どもといたしましては3年程度かかるだろと思ひております。

ただこれは周りからある程度理解を得て、きちんと合意形成を図っていくことが重要だと思ひますので、年月を要することはやむを得ないのかなと思ひております。

委員(8番 斎藤委員)

分かりました。

議長(小林会長)

よろしいですか。ありがとうございます。

委員(2番 川崎委員)

2番川崎です。1点確認させてください。資料の一番最後のページに今後の進め方という資料がありますが街路・道路整備プログラムと同時並行的に進めていくということですが、これは非常に大切な取り組みだと思っております。

伺いたいのはこの整備プログラムを、途中段階のものではあると思いますが、次回我々にご提示いただきながら都市計画道路の見直しを検討させていただくということによろしいですか。そうでなければ、車の両輪ではなく片側だけを審議しているようなことになると思います。

議長(小林会長)

お答えいただけますか。

事務局

今回は方向性という段階でありますので、街路・道路整備プログラムはもう少し先になると思います。方向性が決まって流れができないとプログラムにならないものですから、その先になるかと思われれます。

議長(小林会長)

議長 よろしいでしょうか。

委員(2番 川崎委員)

いずれにしても都市計画審議会においては都市計画道路の見直しを行うにあたって、街路・道路整備プログラムを片隅に置きながら審議させていただけますし、また今後、個別の権利者との調整のなかで都市計画道路は廃止や存続になったら、それに合わせて街路・道路整備プログラムも修正される余地があるというふうに受けてみてよろしいですか。

事務局

現在整備しているものについてはプログラムに沿ってやっています。その方向性をどう追加していくか10年20年先にどうしていくかといった中で、今後、合意形成を図った上で、議案として出させていただきます、その段階で両輪とした考え方をお示しさせていただきたいと考えております。

議長(小林会長)

ありがとうございました。私の方から少し解釈いたします。個人的な見解ですがただ今先程の議論からいくつか誤解点があるかと思えます。

市の都市計画課が管轄している都市計画道路の見直しであります。先程から全体の道路網に関しまして、これ以外にも農業用道路とかいろんな道路があります。田園部などの道路などは市の総合計画の中できちんと位置付けなければ体系的には整備されません。

ここにあります街路・道路整プログラムというものは都市局ではなく、道路局の事業でありますので、これもその都度必要なところから順次実行されていく、別で動く事業であります。ですから、ここで全部を視野に収めて決定するプログラムではありません。

ただし、このことは50年前から決められていたものであって突然これを変更するということは地区の皆さんの住民感情からすれば、場所によっては広い問題で抵抗感と捉えられる住民の方々が多くいると思えます。

先程、川崎委員からの話にあったように時代も変わっていますし、どうしても道路が必要な時代でもなくなっている。村川委員からもありましたように必ずしも自動車を通すためだけに道路を作るのではなく、人が歩ける道路等、色々なタイプの道路が必要な時代になっております。

これまでの論理で進めていた道路体系ですが、人口や自動車も減るかもしれないし交通量も減るかもしれません。そうすると、かなりゆとりが出てくるところで財政的な見解があることを考えます。

ここでもう一度整理します。これは財政的な観点から切るという話ではなくて、全体のネットワークシステムとして今以上に良くなることを前提として事務局は検討したということです。

最後に付け加えますと実際に交通混雑になっている原因の多くは交差点です。うまく機能せず、精度が高くないので交通渋滞を起こしております。

そうすると、そういったものを改良していく方が少ない予算でより多くの効果を得られる可能性があります。ですから今回はネットワークの見直しをさせていただきたいということです。

ただ手順として、事務局側としては審議会で合意を得てお墨付きをもらったうえで、地元と対峙し、説明したいという気持ちがあるようなので、全体のネットワークとしてここで議論し、委員の皆様の方の合意を得たいのだと思います。

先程から出ていますように逆に事務局側に私から問いかけたいのですが、審議会の中での合意も大切ですが、地元の地域説明をどの辺りで入れるのか、それとパブリックコメントの前後に少なくとも地元で打診しておくとか、もう少し良い方策はないものか検討させていただきたいと思っております。我々も不安視しております。

先程からの議論にあたり、次回に向けて技術的なスタディーを進めると同時に社会的な調整の進め方について検討させていただきたいということではいかがでしょうか。

委員(5番 迫分委員)

私たち住民の立場からしますと、実は野田庭坂線（腰浜町町庭坂線）がかかるところがあり、その家に住んでいる人もいつ事業が始まるのか気になっております。

都市計画道路にかかっているということですが、もう 20 年以上経っているが事業は始まらず、立ち退きの要請もありません。

また駐車場や空き地がだんだん広がっている現状もあり、年を取ってから、事業が決定し、引っ越せと言われても今更どうしようもない、不安だと、この前の町内会のお掃除で話になりました。

見直しの方向性案を早めに決めていただいで、今後 10 年くらいは大丈夫であるとか、説

明していただきたいと思います。

都市計画道路にかかると言われ、後は何の説明もないのは住んでいる住民は不安ではないかと思います。

計画決定からもう20年も経過していますので、ぜひ、その点も見直し案で住民の説明会も行っていきたいです。

議長(小林会長)

回答ありますか。

事務局

ありがとうございます。住民の皆様のご意見は貴重なものだと思います。

今後の進め方にあたり、まず道路の見直しをテクニカルなことをやっておりますので、まずは、それを決めて方向性を定め、そして、住民の皆さまにこういった形で提示していくのか先進的な自治体を研究しながら、より良い方向を探っていきたいと思っております。

そういったことを含めてまた次回ご報告できればと考えております。よろしくお願いたします。

議長(小林会長)

はい、よろしいでしょうか。

今ので大事なことです。今ご意見ありました点は、単に交通の技術的な問題だけではなく、調整の問題をどのように考えるのかということでもあります。

先進事例にもあたりながら、例えばこういう問題が生じたときにはこういうように考える、といった知識を我々にいただけないかということかと思えます。事務局よろしいですね。

事務局

はい。

議 長(小林会長)

他にございませんか。無いようですので、協議事項1「都市計画道路見直し」については、皆様、このような内容で進めてもよろしいでしょうか？

委 員 (異議なし)

協議事項1「都市計画道路見直し」については、この内容で進めてください。

続きまして、協議事項2「福島市立地適正化計画見直し」について、事務局、説明願います。

事務局(高野課長)

それでは、協議事項2「福島市立地適正化計画見直し」について、ご説明いたします。

そもそも立地適正化計画というのは国の都市再生特別措置法という法律に基づいて作っている計画です。

日本全国、人口減少と先程申しましたが、人口減少が進んでいる中においては、ある程度、街をコンパクトな市街地にしながらそこに一定規模の人口密度を這わせてきちっと利便施設を配置しながら使いやすい街にしていく必要があると考えています。

それには居住や都市機能、そういったものを適正に配置していくことが重要です。

それを具現化したものが、この立地適正化計画というものです。

この立地適正化計画では計画の中に居住誘導区域、都市機能誘導区域、誘導施設というものを位置付けさせていただいております。福島市では呼び名として居住推奨区域、都市機能区域と呼ばせていただいております。

この計画は平成31年3月に作らせていただきました。

当時の人口密度分布を調べたり、都市の構造等を調べ、福島市の街はどんな人がどんなふうに住んでいるのか調べました。

さらには人が住んでほしい場所を市街化区域と位置付けていますが、そこにどの程度の人口密度があるのか調べたところ、1haに40人以上の、ある程度の密度がきちんと福島市の場合は配置されておりました。

当時は、1haあたり40人が人口密度の目安として国が提示しており、本市の立地適正化計画では持続的な概念からこの人口密度をきちんと維持するという意味合いを持たせ、この居住推奨区域を市街化区域の91%に位置付けました。残り9%は工業地域のような人

が住まないような市街化区域となっております。

さらには都市機能計画として JR 福島駅を中心として中心市街地を位置付けました。

福島市の場合は、高次都市機能ということで広域の方が使えるような都市機能を位置付けました。

広域ということで公共交通機関、特に JR 沿線の方々が使いやすいように中心市街地に都市機能区域を設定しました。

さらに誘導施設として医療施設、文化施設、商業施設、行政施設、教育施設、面積もかなり大規模で、高次機能ということもあり、多くの方々に使ってもらえる物を街の中心に位置づけたものです。

昨今、皆さまがご存じの様に、自然災害、特に大雨、台風、そういったものが頻繁に起こるような時代になってきております。特に 2018 年の西日本台風、皆さんご存じだと思いますが令和元年の台風 19 号では福島市も大きな被害を受けました。

そういった大きな災害が昔は稀だったが、頻繁におきるようになり、令和 2 年 9 月に国では都市再生特別措置法を改正して、今の立地適正化計画に防災指針を位置付けることとなりました。

防災指針とは何かと申しますと、居住推奨区域内の災害リスクをきちんと明確にしてリスクを回避、低減できるような取り組みを設定し、防災・減災対策の取り組みを明示することです。

今回の改正に伴い、本市でも立地適正化計画に防災指針をきちんと位置付けたいと考えております。

今後の策定に向けての流れとして三段階に分けて検討しております。

市街化区域の 91%である居住推奨区域、その区域がどんな災害リスクあるのかをきちんと抽出して危険度、課題、防災上の問題点を整理していきます。それを踏まえて地区的に防災まちづくりの将来像を考えていき、さらにはその将来像を達成するにはどんな具体的な取り組みをやっていくかを三段階で防災指針として考えていきます。

これをやるにあたり現在、様々なシミュレーションしていて、居住推奨区域内にどの程度の浸水区域があつてどんな被害が及ぶか、また、どんなリスクがあるのか、これはすでにハザードマップでは浸水後の深さによって色分けしております。50 cmのものから 3mのところさらに 5m以上のところまで浸水する所があります。

この考え方は 1000 年に一度の大雨が降り堤防が破堤し、水が街に流れた場合の最悪の被害想定をしているものです。最悪の被害想定をしなければどこまでのリスク被害があるの

かを把握できません。

さらにリスクがあるような場所はどんな土地利用がされているのか、どんな建物があり、どんな公共施設があるのか、どんな危険が及ぶのかを現況調査し、さらに近くに避難所はどんな位置づけになっているのか、また、もし川の堤防が破堤した場合どのくらいの時間で水が浸水していき、どんな広がりをするのか、そういうパターンを1つ1つ検証している状況です。

今回は最初の段階の情報収集、整理をしている現状を皆様にご提示させていただきました。

今後、リスク評価から様々なシミュレーションし課題等を整理し、次回ご説明したいと思っております。

また被害が出るような地域について、防災指針としてどういう対策を練り、どういう取り組みがあるのか改めて皆様にご提示いたします。

さらに直近で国勢調査を実施したのを皆様覚えていらっしゃいますでしょうか。そこでは新しい人の動きというものが出てきました。それによって福島市の最近の都市構造、人口密度などが来年あたり見えてきます。

それぞれの評価を踏まえて防災的な考え方と都市構造の2つを改めて検証し、現在の立地適正化計画を見直していきたいと考えております。

節目節目でご意見を賜りまして、その意見を次の計画書に反映させていきたいと考えております。どうぞよろしく願いいたします。

議 長(小林会長)

ただいま、協議事項2「福島市立地適正化計画見直し」について、事務局より説明がありましたが、ご質問、ご意見等がございましたら、議席番号とお名前を述べてから、ご発言願います。

委 員(20番 桜田委員)

ご説明ありがとうございました。防災指針の策定、賛成します。

2点お話しさせていただきます。

当たり前のことですが、防災はまず生命第一で、避難などソフト面も重要であります。

災害による被害が発生すれば被害者の生活に大きな影響を与えます。私が住んでいる瀬上町は大雨が降るたび床上浸水被害がありましたが、福島県と福島市に力を借りまして約 20 年前から、30 億円かかりましたが瀬上堰から摺上川への排水を整備することにより、床上浸水の浸水被害がなく生活ができる状況になりました。

排水の経路などハード面での浸水被害の軽減を積極的に進めることを望みますが大変経費がかかるということで計画的にお願いをしたいと思います。そこで防災のソフト面の展開として、今注目を浴びている田んぼダム、これをぜひ考えていただきたいと思っています。

私の記憶では新潟県で 10 年前からこれに取り組んでおりまして、約 1 万 5 千 h a、新潟県は取り組んでいます。先日の 10 月 28 日の民報新聞で郡山市がこれに取り組もうとしております。

先程の説明にもありましたが、台風 19 号を踏まえて 2017 年から日大工学部と連携をしての田んぼダムということでもあります。

水田の貯水機能を利用する田んぼダムですが、自然の機能を生かした治水対策は農家と行政の連携が不可欠です。効果を検証していただき、結果を広く共有しながらぜひ検討していただきたいと思っています。

しかし課題もあると理解しています。田植え直後それから稲刈り前などは田んぼダムとして利用することは大変難しいというところです。また取水口を小さくすると雑草が入ってしまうことや水位が上昇して、あぜ道が崩落してしまう等、色々な課題があります。

水田所有者の不利益をできるだけ軽減する対策やトラブルが発生した場合の補償も欠かせないとは思いますが、ハード面で経費がかかる分、ソフト面での田んぼダム、ぜひ検討していただきたいと要望いたします。以上です。

議 長(小林会長)

ありがとうございます。事務局何かありますか。

事務局

ありがとうございます。まず定義からだったのですが、今回の立地適正化計画の防災指針ですが、あくまで居住推奨区域内、いわゆる市街化区域内の防災に重点を置いております。

ただ、市全体を考えれば大変重要な話であります。今、福島市の流域治水という観点から田んぼダムと言うのも検討していると聞いております。当然こういった防災指針を考える際には、都市計画課だけではなくて庁内全体、特に危機管理室を中心に、河川、農林、福祉の全体を通して考えていく必要があります。今ご意見いただいた件についても、きちんと河川課や危機管理室に伝えていきたいと思っております。以上です。

議長(小林会長)

他にいかがでしょうか。

委員(13番 沢井委員)

防災に関しては見直しを図るのは当然だと思います。前にもお聞きしたのですが他の部署との関連があると思います。農林業政策の関係で農政部とは立地適正化計画を進める上でどのような農林業振興の調整を図っているのでしょうか。

前に回答していただいたことがありましたが、まだ私の中で納得しえない部分があります。都市部で生活することを推奨することは効率性の観点では当然そういうことになるのだらうと思いますが、農業やっている住民の方に聞くと、どんどん周辺に置いて行かれるのではないかという心配があるようです。

そこで農林業振興と立地適正化計画をどう整合性をもって進めていくのか、農政部との関連はどのようになっているのかお聞きたい。

事務局

田園地帯との共存、一緒にまちづくりをしていくには大変重要な話ですが、まずは立地適正化計画というのは市街化区域をターゲットとすることが前提であり、その中で人口密度を維持しながら持続可能な街を作っていくというのが原則です。

ただ郊外を見捨てるというわけではありません。市街化区域の周りには調整区域があり、

当然、そこに住んでいる方々もおります。そういった方々の農環境との共存共栄していくための別な施策ですが、地区計画制度というものもやらせていただいて、それを通して地域のコミュニティを維持していくための施策を別にしております。

ただこの立地適正化計画とは相反するところがあり、市街化区域の中では立地適正化計画をもとに持続可能なまちづくりを目指し、郊外部においては地区計画といった施策を通して地域コミュニティを維持し両面から、街を発展させていきたいと考えております。

議 長(小林会長)

よろしいでしょうか。

委 員(13番 沢井委員)

よく考えても、なかなかストーンと行かない部分が多くあります。重要なのは地域の方にとのようにかみ砕いて説明していくかということです。

住民の方、特に農村部にお住まいの方はストーンと落ちない部分が多いと思われるので、この点を何度もかみ砕いて説明していただきたいと思っております。

議 長(小林会長)

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

委 員(2番 川崎委員)

この立地適正化計画の防災指針に関していくつかの自治体で関わらせていただいておりますが、大事なことは、計画自体は出来てしましますが、実際に計画に基づいてどのように住民の方の生命と財産を守るかという事が大事であります。

そういった意味で立地適正化計画の防災指針は大切な計画だと思いますが、その後を見据えて、実際それぞれの地区で災害リスクにどう立ち向かって、どのような備えを住民自身がやっていくのか、その為の受け皿として自主防災組織で足りるのかどうか、その辺りの業務を都市計画課が担うのがいいのか分野を分けてチームを作った方がいいのかそれは福島市の判断になると思いますが、いずれにせよ単に防災指針を作成するだけでなく、作成後を見据えた防災指針を作る必要があると思います。

先程の都市計画道路の見直しも都市計画道路だけでなく街路・道路整備プログラムをにらみながら、都市計画道路の見直しをすることが大切でありますので、それと同じような形で防災指針作成し、その後を考える必要があるのではないかと思います。

議長(小林会長)

ありがとうございます。他にありますか。

委員(8番 斎藤委員)

居住推奨区域と浸水区域が重なっている場所、洪水などで浸水する家屋が密集している地域の避難所をどのように設置すればいいか大きな課題となっております。都市政策の観点ではどのように考えているか教えていただきたい。

事務局

避難所については危機管理室と情報を共有していて、危機管理室が地域防災計画並びに地域防災マップを作成しております。

地域ごとに実際どのように避難するかを検討する取り組みとも、連携しながら防災指針を策定していくことが重要であると考えております。

なかなか都市政策分野で避難所からすべての避難ルートを作ることはできないため、専門の危機管理室と連携しながら、それに沿って防災指針というものを位置付けさせていただきます。

また具体的に取り組んでいけるようなそういったものを目指していきたいと考えている所です。

委員(8番 斎藤委員)

実際に地域の方々と話し、避難所の設置を検討するのは、福島市においては危機管理室が主導することになるということですか。

事務局

先程から申しておりますが、危機管理室だけというわけではありませんが、やはり中心となるのは危機管理室になると考えております。

ただ土地利用という観点もあるので都市計画課としても危機管理室等の他部署とも連携しながら情報を共有し検討していきたいと考えております。

委員(8番 齋藤委員)

例えば第一中学校の周辺の南町は非常に浸水しやすい地域で、8.5 水害や台風 19 号の時も非常に大きなダメージを受けました。では今、その避難所はどうなっているのか。

防災訓練の時にバスで蓬莱地区に避難することは現実的ではなく、また、大雨で洪水の危険がある中、橋を渡って市街地に行くことも非常に難しいと思われます。

危機管理室には最前線になって地域の方々と話をすると思いますが、ぜひ都市政策部としても、地元と話をする機会も多いと思うので、今回の防災指針の策定をきっかけに、連携して現実的な避難所の設置に協力していただきたいと思ひます。

議長(小林会長)

今日の感想、解釈ですが、この問題も先程の問題も大変難しい問題で、担当課の都市計画課がこのような議案を出されておりますが、立地適正化計画の中だけの議論であり、8 番の齋藤委員からご指摘が合ったように、解決することが難しい場所は多々あり、年々災害リスクも高まっております。

危険性というのが 200 年に 1 度、1000 年に 1 度と高めれば高めるほどリスクを抱えております。それに対してどう考えていくが大きな問題で、桜田委員からご意見があった、田んぼダムなどの大きく長期的に考える部分と、もう少し具体的かつ計画的に考える部分でリスクへの対処の方法が変わってくるかと思ひます。

色々な方向から対処していかなければいけません、まだ国交省はきちんとしたプログラムを示しておりません。それはおそらく、地域の我々が地元の現状をきちんと捉え、それを国に示し、そして地域の意見が反映された制度へと作り替えるような、大きなプログラムへと目線を動かしていく必要があります。

まずはそれぞれの場所を検討していただいて、調査の機会があるので、小手先ではなく抜本的にどうしたらいいのかということを考えに入れ、地元とも相談しながら、実効性のある方向性を示していただきたいと思ひます。

議 長(小林会長)

他にございませんか。無いようですので、協議事項 2 「福島市立地適正化計画見直し」については、皆様、このような内容で進めてよろしいでしょうか？

委 員 (異議なし)

議 長(小林会長)

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

次回の審議会につきましては、令和 4 年 2 月 1 日 (火) の午後 1 時 15 分から、開催したいと考えております。

詳しくは事前に改めてご案内申し上げますので、日程調整をよろしくお願いいたします。事務局からは以上です。

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。ここで、議長の任を解かせていただき、進行を事務局に戻します。

司 会(都市政策部次長)

小林会長、スムーズな議事進行、ありがとうございました。

また、委員の皆様には、長時間にわたり、ご審議いただき、誠にありがとうございました。

それでは、これを持ちまして、第 121 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。