

令和6年11月11日

第72回紫波町都市計画審議会

会議録

第72回 紫波町都市計画審議会 会議録

日	時	令和6年11月11日（月曜日）午後2時開会、午後4時47分閉会	
場	所	紫波町役場 302会議室	
議	事	議事案件 議案第1号 紫波町都市計画マスタープラン改定について（諮問） 議案第2号 用途地域の変更について（事前説明） 議案第3号 紫波町立地適正化計画作成について（諮問）	
審議会委員総数	17名		
本人出席委員	11名	紫波町都市計画審議会条例 第2条第2項委員・委員 南 正昭 同 上 ・委員 倉原 宗孝 同 上 ・委員 藤滝 学 第2条第3項委員・委員 戸来 竹佐 同 上 ・委員 富岡 靖博 同 上 ・委員 阿部 牧子 同 上 ・委員 橋浦 律子 同 上 ・委員 工藤 巧 同 上 ・委員 高木 彰 同 上 ・委員 高野 修 同 上 ・委員 菊川 佳代	
代理出席委員	2名	第2条第3項委員・委員 千葉 浩哉（代理：滝沢 修） 同 上 ・委員 對馬 隆二（代理：賀東 靖）	
欠席委員	4名	第2条第2項委員・委員 北條 聡 同 上 ・委員 阿部 美佳子 第2条第3項委員・委員 佐々木 雅博 同 上 ・委員 堀江 孝次	
公開・非公開の別	公開		
傍聴人の数	0名		
町側出席者	副町長	藤原 博視	
	都市計画課長事務取扱建設部長	谷地 和也	
	まちデザイン専門監	千田 敏	
	都市計画主幹	佐藤 成功	
	都市計画係長	藤井 祐樹	
	主 任	藤原 隆嗣	
	主 事	畠山 壮太	
事業者	エイト技術株式会社	藤井 伊知朗	
		三品 勝義	
開会	午後2時00分		

1 開会

【事務局：都市計画主幹】

おまたせいたしました。それでは、定刻となりましたので、ただいまから第72回紫波町都市計画審議会を開会させていただきます。

本日の司会進行担当いたします、都市計画課都市計画主幹の佐藤と申します。よろしくお願いいたします。

本来であれば、当審議会の招集は、紫波町都市計画審議会条例第5条第1項の規定により会長が招集するとされておりますが、紫波町都市計画審議会運営要領第2条第1項の規定により、会長を選挙する最初の審議会は、町長が招集するとされておりますことから、本日の会議は町長が招集させていただきました。

初めに、会議の成立について、申し上げます。お手元にお配りしております。紫波町都市計画審議会条例第5条第2項の規定によりまして、会議は委員の2分の1以上は出席しなければ開くことができないとされております。出席者は、委員17名中、13名となっておりますので、会議は成立していることをご報告いたします。

2 挨拶

【事務局：都市計画主幹】

次第2の挨拶を藤原副町長より申し上げます。

【副町長】

先生方をはじめ、各委員の皆様には大変お忙しい中、ご出席いただき、心から感謝申し上げます。

皆様方に相談申し上げます都市計画マスタープラン、立地適正化計画はまちづくりの基本でもあります。今の紫波町をより良くするための、未来づくりの原点を計画するものです。

たくさんの方々にご出席いただきましたが、それぞれの方から、それぞれの立場でのご意見、情報をちょうだいしながら、紫波町の未来が良くなったと言える、そんなまちづくりを目指していきたいと思っておりますので、限られた時間ではありますが、様々なご意見を賜りたいと思います。

そして、この計画を実行するということが大変大事だと思っておりますので、是非ともご助言、ご指導を心からお願いします。

重ね重ねになりますが、お忙しい中のご出席深く感謝申し上げます。ありがとうございました。

3 新委員の紹介並びに職員の紹介

【事務局：都市計画主幹】

続きまして、次第3の委員紹介に移ります。

本日の会議は、委員の皆さまに委嘱後初めての会議となりますので、各委員のご紹介をさせていただきますたいと存じます。お手元の委員名簿に従って、私の方から紹介させていただきます。

(委員の紹介)

以上、17名の委員の皆様でございます。

ここで、本日出席している事務局職員を紹介させていただきます。

(事務局職員の紹介)

どうぞよろしくお願いいたします。

なお、議案第3号関連である、都市計画課発注の令和6年紫波町立地適正化計画作成業務の受託者であるエイト技術株式会社のご担当者の方にもご出席をいただいております。議案

第1号、第2号にも関連することから、当初から傍聴いただくこととしておりますので、あらかじめご了承願います。

4 会長選出

【事務局：都市計画主幹】

続きまして、次第4の会長選出に入らせていただきます。

当審議会条例第4条の規定により、審議会に会長を置き、学識経験のある者につき任命された委員のうちから委員の選挙によってこれを定めるとされておりますので、名簿に記載されている学識経験者委員3名の中から会長をお決めいただくこととなります。選挙の方法はいかがいたしましょうか。どなたか立候補される方、あるいは推薦したい方がいらっしゃれば、お願いしたいと存じます。

【藤滝委員】

今まで会長をお願いしております、南正昭先生を推薦したいと思います。

【事務局：都市計画主幹】

ありがとうございます。ただいま前会長である南先生を推薦したいとのお声がありましたが、皆様いかがでしょうか。

【委員一同】

異議なし。

【事務局：都市計画主幹】

皆さまから異議なしのお声を頂戴いたしましたので、南先生を会長と決定させていただきたいと存じます。それでは、南会長には、会長席にお移りいただきまして、一言ご挨拶をいただきたいと存じますのでよろしくお願いいたします。

【南会長】

本日の議案はマスタープランという都市計画における根幹の計画になります。20年先を見て、都市の向かう方向を決めるもので、今回は10年に1度の見直しを行う、大切な議案が上がっております。

立地適正化計画については、人口減少社会に向けて、まちをコンパクトに作っていくための、最新版の都市計画の手法であります。

紫波町の将来に向けてとても大事な議案かと思います。皆様それぞれの立場から、忌憚なくご意見いただけたらと思います。

簡単でございますが、挨拶にさせていただきます。ありがとうございました。

【事務局：都市計画主幹】

ありがとうございました。

ここで藤原副町長におきましては、用務の都合で中座させていただきますので、ご了承願います。

(藤原副町長退席)

5 会長職務代理者の指名

【事務局：都市計画主幹】

それでは次第5の、会長職務代理者の指名に入らせていただきます。

本審議会条例第4条の規定により、会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理するとされております。

また、同じくお手元にお配りしている紫波町都市計画審議会運営要領の第5条の規定により、審議会の議長は、会長をもって充てるとされておりますので、以後、次第7までの議事進行は南会長にお願いいたします。

【南会長】

はい。それでは、定めに従いまして議長を務めさせていただきます。

司会の方からご説明ございました通り、会長職務代理者を会長があらかじめ指名することとされておりますので、私から指名をさせていただきます。

同じく学識経験者委員である藤滝委員を指名いたします。どうぞよろしくお願いいたします。

6 議事録署名人の指名

【南会長】

次に次第6の議事録署名人の指名ですが、当審議会運営要領第11条第2項の規定によりまして、会議録には会長の指名した2人の委員が、署名押印しなければならないとされております。

過去の審議会におきまして、委員名簿の区分欄で、町民代表の方に順番でお願いするというルールでございました。今回については、橋浦委員と工藤委員のお二人にお願いしたいと思います。後日、事務局から依頼がございました際には、よろしくお願いいたします。

7 議事

○会議の公開宣言及び傍聴者等の確認

【南会長】

それでは、次第7の議事に入りたいと思います。

初めに、会議の公開についてお諮りしたいと思います。当審議会運営要領第10条、会議は原則公開するものとする。ただし、審議会が公開しない旨を決議した時はこの限りではないと規定されております。

事務局に確認いたしますが本日の議事内容で、公開とすることで審議会の公正かつ円滑な審議に著しい支障を生じることが、明らかに予想される案件はございますか。

【事務局：まちデザイン専門監】

ございません。

【南会長】

それでは本日の議事案件で、公開とすることで支障が生じる案件がないということですので

で、公開することによろしいでしょうか。

【委員一同】

異議なし。

【南会長】

それでは会議は公開といたします。

○日程第 1、議案第 1 号、紫波町都市計画マスタープラン改定について

【南会長】

次に日程第 1、報告第 1 号、紫波町都市計画マスタープラン改定について議題とします。

このマスタープランの改定につきましては、昨年度開催の審議会で概要について説明があった件を、その後、具体的な検討を進めて作成したため、本日は諮問事項として、審議会としての承認を得たいとの趣旨のようでございます。

それでは事務局より説明をお願いいたします。

【事務局：まちデザイン専門監】

それでは、議案第 1 号、都市計画マスタープラン改定について説明いたします。初めに、この後の議案第 3 号にも共通しますが、これまでの経過報告を簡単にさせていただきます。

昨年、令和 5 年 11 月に行いました前回の第 71 回当審議会では、都市計画マスタープランの見直しにつきましては、見直しの視点、主なポイント、立地適正化計画の作成につきましては、制度創設の背景や国の手引きに基づく進め方など、説明いたしました。

また、両計画策定の基礎資料とするために実施しました、まちづくり計画に関する町民アンケートについても紹介しておりました。

その後、11 月 27 日の議会の全員協議会では、前回の審議会等の内容について説明を行っております。12 月、2 月には、役場内の横断検討組織である、都市計画マスタープラン策定幹事会を開催しまして、具体的な内容検討を行っております。

このうち立地適正化計画の内容につきましては、法定協議会である紫波町都市再生協議会、を 2 月に開催し、プランについて全体の前半部分の協議を行っております。

6 年度からは、幹事会の上部組織である、策定委員会を 4 月に実施しているほか、5 月には、幹事会段階での都市計画マスタープラン改定案を完成させ、6 月に岩手県の担当部局へ協議を行っております。

その後、7 月と 10 月に幹事会、10 月に委員会、7 月と 10 月に都市再生協議会を開催、7 月に立地適正化計画に係る国への事前相談を行いながら、素案を完成させております。経過報告につきましては以上です。

ここからは、議案第 1 号都市計画マスタープラン改定の内容について説明をさせていただきます。説明は配布しているスライド資料で行いますのでよろしくお願いいたします。

初めに改定を行う上での基本方針について、5 点ほどございます。

1 つ目は、マスタープランの全体計画期間は、一般的に約 20 年でございますが、中間見直しにあたることから、目標年次は変えずに、平成 43 年、令和 13 年といたします。

2 つ目です。最近 10 年間で改定されている、紫波町総合計画などの町の上位計画や県の関連上位計画との整合を図ります。

3つ目といたしまして、同時に作業している立地適正化計画と整合を図ります。

4つ目といたしまして、現状や課題の整理を国勢調査などの各種統計資料を最新データに更新した上で、最低限必要な修正を行います。

そして5つ目が、目標や方針について、完了事業の削除等にとどめます。以上の5点を改定のポイントとしました。

次にこちら構成別の見直しの視点です。資料6 ページ左側にマスタープランの構成、目次をお示ししています。そして対応する見直しの視点を右側に記載しています。

第1章都市の現況につきましては、先ほどの基本方針の4番目の各種統計調査データ更新に伴う検証、第2章町民意向の整理では、10年前には実施したワークショップについて記述しておりますが、これに替え、昨年度実施した町民アンケート結果を掲載しております。第3章課題の整理では、基本方針の4にしたがって、道路等の都市施設整備状況更新に伴う検証、第4章将来目標の設定では、基本方針2に沿って、第三次紫波町総合計画に伴う検証、第5章分野別都市計画の方針では、基本方針に沿って、事業完了等に伴う、第6章地域別構想では、マスタープランの上位計画である国土利用計画紫波町計画や町が実際に実施している事業内容に伴う検証をそれぞれ見直しの視点としております。

次に、今回の改定のポイントについてご説明いたします。全部で3つにまとめられます。

1つ目は資料7 ページ、工業拠点に係る用途変更についてです。次の議案第2号に関連する内容となりますが、町中央部の南端にある南日詰工業団地につきまして、当初から長年にわたり、機械製造業工場が、稼働しておりましたが、令和3年1月に閉鎖されて以降、空き家状態が続いております。この団地は現在、工業専用地域になっており、この地域は寄宿舍含めて、住居の建築が制限されております。

日詰駅から800メートル圏内ということで、公共交通機関の徒歩圏内にある地域特性ということも踏まえまして、土地利用を図るため、一部地権者からは、用途変更の要望も出されております。

町といたしましては、低未利用地の土地活用を図るために、寄宿舍等の住宅建設も許容する用途変更、土地利用方針の変更を行うものでございます。

2つ目は資料8 ページ、都市計画道路の見直しによる未整備区間の一部廃止です。岩手県が定めております、都市計画道路見直しマニュアルに沿って令和5年度に見直しを行った結果、紫波町内全部で10路線ある都市計画道路のうち、下川原向山線と田頭大坪線の2路線につきましては、未整備区間を廃止することが妥当と判断したものでございます。この内容で幹線道路の方針変更を行うことといたします。

下川原向山線の未整備区間周辺は、高低差がある地域であり、新たに宅地開発が行われる可能性は低く、ほぼ同じルート上に、既存の町道があり、代替機能を有していることから、整備の必要性が低いものでございます。

もう1つの田頭大坪線は東北本線や、東北新幹線のアンダーパスによる立体交差となる計画であり、多額の事業費を要することに加えて、未整備区間での宅地開発が既に進んでおり、街路整備により、接道できない宅地が生じるなどの影響が大きいほか、代替路線もあるため、整備の必要性が低いことから、廃止の方向とするものでございます。

都市計画決定済みの道路につきましては以上の通りですが、構想路線について、昨年開催した当審議会での意見を踏まえて見直した部分がございますのでその内容を説明いたします。

出されたご意見は、日詰から古館に向かう道路が記載されていますが、現実的に困難であれば別の方向を明示すべきではないかという内容です。これまで設定されていた構想路線は、

都市計画道路の北日詰朝日田線をまっすぐに北進するという形で計画されておりますが、今回見直したルートは、町道の田中北七久保線に接続させる計画です。2車線整備になっている道路を通して古館ニュータウンに至る、現在拡幅改良が行われている、県道古館停車場線を経由して、昨年12月に竣工しました、古館駅前広場へ至るルートを主要な幹線道路として見直しを行う計画、構想路線であります。都市計画決定にはまだ至るものではございませんが、構想路線として見直し、そこから矢巾町に至るルートもございますので、必要に応じて拡幅を行うという形で見直しをしております。

3つ目は資料9ページ、地域別構造におけるまちづくり目標等の変更になります。東部、西部の地域では、小学校を8校から2校に統廃合を行ったことに伴い、旧校舎をはじめとした、公有財産の活用による地域振興の目標の中に位置付けたいということ、旧長岡小学校では、ノウルプロジェクトが行われています。こういった形での地域振興をマスタープランにも位置付けたいと考えています。

次に土地利用及び市街地整備の方針についてです。中央部の用途地域内で、古館、日詰、赤石北の3地域は今後、用途地域に隣接した駅勢圏内で、市街化の熟度が高まった段階で、宅地化を行うものとして、上位計画である国土利用計画紫波町計画の内容を踏まえた、内容の表現を加えたいと考えています。

以上の3つが、今回の改定のポイントでございます。改定案の全文と合わせて、皆様のお手元にお配りしています、紫波町都市計画マスタープラン改定要旨説明表に改定前後の詳細を、記載していますので、こちらの表をご確認お願いします。

最後に、今後のスケジュールについて説明いたします。本日、説明いたしました内容につきまして、12月開催予定の町議会の全員協議会で説明したのちに、パブリックコメントを実施いたします。これに先立ちまして計画案の住民説明会を開催して参ります。こちらについては広報等に掲載してお知らせいたします。

10年前と同様に5ヶ所古館と日詰と赤石に加え、東部地域の彦部公民館、西部地域の水分公民館を利用して、説明会を実施してまいります。そして、これらを通じて、重要な修正がある場合は、改めて審議会を開催させていただくということもございます。軽微な修正等を行う場合には、委員の皆様にご報告し、了承いただきたいと思います。

そして計画期間が、5年以上の計画になりますので、議会の議決を得るために、改めて町議会の全員協議会説明を行ったうえで、3月の議決を経て、公表・通知という法定手続きを行いたいと考えております。

議案第1号について説明は以上となります。ご審議のほどよろしく申し上げます。

【南会長】

ただいま議案第1号について事務局からご説明いただきました。質問や、ご意見等ご発言のある方は挙手をお願いしたいと思います。

【高野委員】

今説明いただいた改定ポイントのその2について、田頭大坪線の一部廃止というところですが、廃止する理由は、新幹線の下を通るため、工事費が多額であること、その近くに住宅等が既に建っており、接道ができない住宅がでるというご説明を受けました。現地を見ると新幹線の下は都市計画道路ができそうなくらい広がっているように見えるが、それでも工事費は多額になるのか、それから接道ができないということだが、都市計画道路が通ること

はすでに決まっているにもかかわらず、なぜ接道がとれない家が出てくるのか、まちづくり、都市計画のうえで、なぜ要らないのか、ご説明をお願いします。

【事務局：まちデザイン専門監】

紫波町に限らず、全国的に都市計画道路を決定したが、長期間着工されていない場所は、見直しすべきということが先ほど申しあげた岩手県のマニュアルに全体の流れとして記載されています。マニュアルの中には、見直しを行う場合の手順も示されており、その内容に沿って見直し作業を行ったものです。

対象の道路は、東北本線、東北新幹線の両方を立体交差する形状になります。東北新幹線の場合は、高架橋で橋脚等が立ちます。橋脚どうしの間が広がっており、そこに道路をつくる計画とし、都市計画決定をしているため、現況の形になります。東北本線のアンダーパスにする場合は、線路の下のほか、前後の既存道路との取りつけも必要になってきます。

法律上では、都市計画法第53条があり、計画決定したところに建物を建てる場合は許可を得なければなりません。

また、都市計画道路を作る場合には、計画決定をした後に事業認可を取らなければなりません。事業を実施する予定がない場合、2階建て以下であるなど一定の条件で、建てることは可能であるため、法律上の問題はありません。

事業を実施する場合は、建っている家に除けていただく場合や、残地が少ししか残らなくなる場合が想定されます。そのような状況で、どのような手法で施工すればいいかということは、難しい問題であります。

道路の西側は用途地域の中に入っておらず、宅地化が進めば道路は必要ではないかと思いますが、宅地開発が進む想定がありません。見込みがない中では、アンダーパスの工事は費用対効果があまり大きくならないと考えています。

今回のマスタープランでは、計画廃止予定という判断を付け加え、実際に都市計画変更する際には、法定手続きに従って、廃止するかを改めて検討していきます。

【藤滝委員】

道路計画がなくなることで、将来損失があるのではないかと思います。代替案として、喜代治踏切をどのように活用する予定か伺いたい。

【事務局：まちデザイン専門監】

田頭大坪線を廃止した場合、喜代治踏切が代替路線として考えられます。廃止した後はこちらの道路の整備を進めていくことで検討しています。

【工藤委員】

先ほどの説明の中で、資料に記載がなかった北日詰朝日田線のお話がありましたが、もう一度説明お願いできますか。

【事務局：まちデザイン専門監】

北日詰朝日田線について、今現在、日詰丸盛のスーパーのあるあたりまで、都市計画道路として整備されています。

その先、現状は線路沿いに曲がっていく形状、都市計画道路ではまっすぐ、そのまま北上

するものになっています。斜面ですので、ある程度の上り勾配つくことになります。

日詰水分線に接続するまでは都市計画決定をしていますが、その先は都市計画決定をしていない構想路線がまっすぐ通っていました。昨年の審議会での、本当にこういうところで出来るのかというご意見等を踏まえて、矢巾町方面へ向かう道路として、北日詰朝日田線の北側から、田中北七久保線に接続する計画を検討しました。現道が無い部分もありますので、都市計画決定した上で事業化していかなければならないものとなります。

現状は曲がっていてあまり広くない、町道が通っていますが、そこを回避するような形で、田中北七久保線に接続する構想です。この道路は2車線の比較的広い道路でございます。また、県道の橋の拡幅を行っており、整備がされております。古館駅前の整備も昨年12月に完了していることを考えると、そこを利用する方が妥当ではないかと考えているところです。

古館小学校のあたりなどは歩道が片方にしかない道路があり、そういったところは必要に応じて拡幅工事が必要になるかとは思います。

いずれは、メインのルートをこのような形で考えていきたいと計画、構想を見直したものでございます。

【工藤委員】

現況では、都市計画道路では日詰丸盛の道路沿いにあるスーパーの前を北上し、つきあたりを左折し、すぐ右折して町営住宅に向かう道路と、さらに西側の線路の方に向かって右折する道路があるが、そのどちらを主な道路として活用しようと考えているのでしょうか。

【事務局：まちデザイン専門監】

北に向かう、線路沿いを曲がる、現状の道路については、そのまま利用いただき、主要な道路を拡幅整備するものです。

以前の構想のとおりまっすぐと通しますと、鉄道との立体交差道路もありまして、技術的に難しい部分もあります。

そういったことも考えますと、今回の構想のルートを通していく、車道としては今の形で良いと思いますが、一部では場合に応じて、歩道の拡幅をやらなければならないのかもしれないかもしれません。

今後、北日詰朝日田線の北側の山の部分については、まだ何もないので、用地買収をしながら、構想通りにまっすぐのまま作ったうえで繋がなければ意味がないと考えています。

そのまま都市計画道路として残し、古館方面に向かうルートをこのようにしたいと思っております。

【高木委員】

古館地区についての質問ですが、日詰と古館の間、岩手中央農協の旧古館出張所の西側に進み、アンダーパスの周辺地域が白地（用途無指定）になっていますが、その白地の利用が将来どう考えているのでしょうか。農地として残していくのか。宅地造成が進むと考えているのか。

人口が減少するとして考えていると思うが、4号線、古館小学校の東側では進まないでしょうが、西側は宅地造成が進むと思います。岩手県の予測では人口が減る予測だが、4号線沿いの地域は現況から減らないと思います。

現在、赤石地区で宅地開発が行われていますが、そこから考えると北日詰朝日田線を整備

した場合、古館小学校と公民館の間の道につながる。その道路を北上すると、丁字路になっており、そこで朝すごい交通渋滞が発生しています。

子どもたちの通学路でもあり、交通量の増加など、その先のことまで考えないで、道路をつなぐということは、合点がいかないと感じます。

【事務局：まちデザイン専門監】

農地部分の活用をどのように考えているのかについては、古館駅から概ね半径1キロメートルで隣接したところでは、宅地化の可能性があるだろうと考えていますが、現在、古館小学校の西側を町として事業を起こしていくのかは、はっきりと決まっているものは何もない状態です。

例えば、都市計画道路決定した上で、道路を通す場合であれば、用地を取得するということになりますが、ある程度、路線として検討した結果、周辺道路の取り付け状況とかも踏まえて、このエリアにどのように取りつけるのか総合的に考えた時に、先ほどお話した構想で考えた方が得策ではないかとなりました。古館小学校の前にたくさん車が来るということではよろしくないということはその通りだと思います。整備に合わせて、歩道もきちんと作ったうえでやるべきではないかというお話は出てきようかと思います。

構想をトータルで検討し、どうやっていくのか、都市計画決定をする段階では当然、しっかり拡張を含めて考えていかなければならないと思います。

【高木委員】

古館ニュータウンから矢巾町へ向かう道が、小さい橋があるだけで、ほかにありません。そこを何とかしないと、袋小路になってしまうと思います。開発と生活道路をどうするかということも、1つの検討材料にして欲しいということが、おそらく、この地域の方々が一番の懸念事項だと思います。

【事務局：まちデザイン専門監】

橋についてですが、こちらをメインルートとして考えていく上では、橋を拡張するといった、お話が出てくるだろうなと思います。

【菊川委員】

用途地域の変更についてお尋ねしたいのですが、もともと工業専用地域だったということで、工場などの誘致を、目的とされて定められていると思いますが、資料の中の書き方では、土地の所有者の方が町に対して要望したから変えるというように読めてしまいます。用途地域は町がどういう町であるべきかを考えて変えるものだと思っています。このような書き方であると、多くの所有者から土地の用途を変えてほしいと要望がでて、開発の乱立が進んでしまうと思うので、資料外に出されるときは、きっかけはそうであったとしても、町として、必要だと判断したという書き方の方がよろしいのかなと思いました。

また、機械製造業の工場の跡地ということは、土壤汚染は大丈夫なのでしょうか。開発されるのはよろしいとは思いますが、課題もあるのではと個人的に感じました。

資料の中で曖昧だなと思ったのが、その土地の所有者の方が24時間操業したいので、宿舎などの住居系の土地の利用をしたいと要望がありますが、工業系の用途として、宿舎を建てていって周辺の残される土地と一緒に工業地域として開発を続けられるのか、住宅を建てて

いくのかがよくわからないと感じます。町にお願いしたいのは、町としてもジャッジをお願いしますということです。

【事務局：まちデザイン専門監】

おそらく、第2号議案の資料をご覧になったうえでのご意見かと思います。図面に載っている工場が閉鎖になりましたが、こちらは昭和40年代に、造成されてから長い間、機械製造工場が操業されていました。南側には高圧ガスを取り扱う事業所があり、人がいないといった状況があります。

あとの資料になりますが、南側の方では、工業をやろうとしても、道路が狭くてなかなか思うようにできないという経緯があり、現在、進入路を作っております。

地権者のために用途を変更するかということではなく、低未利用地の状態、いわゆる空き家の状態になっている巨大な工場が、そのままの状況になっていることを考えると、低未利用地の解消という観点では、工業地域が妥当ではないかと町としては考えております。

次の第2号議案では、こういった形で、用途変更を考え、マスタープランの土地利用の方針図の中でも、一部を工業地域に変えて、工業専用地域は、南側半分をそのまま残すことで検討しています。

これらは、すべての地権者の皆さんと協議し、考えたものです。そういった整理をしておりますので、要望されたから、用途地域の変更したものではなく、町として考えたものでございます。

【藤滝委員】

次の説明のときに説明しようと思いましたが、お話があったので、今の話だと、工業専用地域から、工業地域に変えるということで工業専用地域のまま残す土地が2.3haあります。

近くに五郎沼、比爪館遺跡があり、将来のことを考えたときに本当に工業専用地域で良いとお考えかどうか、町の考えを伺いたいです。

【南会長】

次の議案に内容に入っておりますので、後でお答えいただくことにして、まず第1号議案のところで、いくつかのご質問ご意見等いただきました。いかがでしょうか。

本件につきましては、答申書により答申することになっております。先ほど道路の件に関しましてもご質問が出ておりますし、いろいろな条件を考えながら、ご提案されている内容が、ここに記載されているかと思います。

これは計画案のため、今の段階ですと計画決定ということではございません。まず1つの方向性を示しているものとして、受けとめていけるかと思います。よろしいでしょうか。

それでは決をとりたいと思います。原案を妥当と判断して、良いかお伺いいたします。事務局は答申案を各委員に配付してください。

(答申書配布)

お手元に届いたでしょうか。ここに原案は妥当と判断すると記載されております。答申案として、これでよろしいかを諮りしたいと思います。

お手元にお配りした、答申させていただくということでよろしいでしょうか。

(異議なしの声)

異議なしということでよろしいでしょうか。出ましたご意見につきましては、事務局控え

ていただきまして、今後の審議に繋げていただきたいと思います。よろしくお願いします。
それでは本件につきまして、答申案についてご了承いただいたということで進めさせていただきます。

○日程第2、議案第2号、用途地域の変更について

【南会長】

次に日程第2、議案第2号、用途地域の変更について議題といたします。本件につきましては、議案第1号の都市計画マスタープランの改定後に、具体的な都市計画変更作業を進めるとのことで、本日はそのための事前説明を行い、あらかじめ意見を伺いたいという趣旨のようでございます。それでは事務局より説明をお願いいたします。

【事務局：まちデザイン専門監】

それでは、続きまして第2号議案について説明させていただきます。

なお本件につきましては、会長から説明があった通り、事前説明でございまして、法定の手続きを行い、諮問答申していただくのは、7年度、来年度の予定でございますことを予め申し上げます。

先ほどの、都市計画マスタープラン改定のポイントの1つ目にありました南日詰工業団地の用途変更でございます。始めに背景の説明をいたします。資料12ページに航空写真を示していますが、現在は全体が工業専用地域です。南工業団地は昭和40年代に造成され、面積は約5.7ha、北側の約2.7haには機械製造工場が立地、南側の約3haには長らく企業立地がありませんでした。その後、昭和60年9月に都市計画法に規定されている用途地域の指定が行われて以来、工業専用地域となっております。

令和3年1月に、北側の機械製造工場が閉鎖し、当該不動産を町内の別企業が取得しましたが、現在まで跡地利用がされていない状況が続いている一方で、令和3年9月には、南側に、高圧ガス取り扱い事業者が立地しております。

こうした中で令和5年5月に、北側の土地所有者から町に対して、自己所有地を工業専用地域から工業地域に変更するよう要望されたこともあり、町は低未利用地の解消に向けて、都市計画マスタープランの見直し検討を開始しました。

資料12ページでは検討内容を記載しています。左側が現行の用途で、すべてが工業専用地域、このうち北側と、都市計画道路の北日詰箱清水線から東側の地区の工業地域への変更を検討しています。

北側と南側の境目は町道ですが、狭あい道路で、進入路としての課題があることから、工業団地南側の土地活用を図るため、町で整備を実施中です。

ここで本日お手元に配布しました、用途地域による建築物の用途制限比較表をご覧ください。用途地域は都市計画法上13種類に分類されていますが、本資料には、紫波町内で指定されている用途のみを記載しております。赤枠で囲んだ用途が工業地域と工業専用地域です。両者を比較した際の大きな違いは、1行目の住宅、共同住宅、寄宿舍、下宿と2行目の兼用住宅が建てられるかどうかです。

工業専用地域では、工場に働く労働者の宿舍であっても、建築ができない一方、工業地域では、一般住宅を建築可能となっております。低未利用地の解消に向けて、工業団地の一部

について、工業地域への用途変更を行う検討を行うものであります。

資料 13 ページは説明した変更理由をまとめたものです。この理由は、岩手県への事前協議に使用しており、本審査では内容を精査して提案をする予定となっております。後程お目通しいただければと思います。

最後に今後のスケジュールについてご説明いたします。本日説明しました内容につきまして、12 月に開催予定の全員協議会で説明した後に、都市計画マスタープランの改定が 6 年度末の来年 3 月に完了することから、その後に法定手続きを行って参ります。

令和 7 年 5 月に、住民説明会を行った後に、案の公告と 2 週間の縦覧を行って、案に対する意見書を受け付けます。その後 6 月に、当審議会を開催し、本件について本審査の方をしていただきます。その際には、意見書の趣旨をご報告の上、ご審議いただくということになります。

審議会でご承認いただいた後は、県知事に対して法定協議を行い、協議会、都市計画決定の決裁を経て、図書の縦覧、告示という手続きに進みます。

事前説明は以上でございます。

【南会長】

本件におきましては、先ほど、菊川委員、藤滝委員から質問がありましたので、ご回答お願いします。

【事務局：まちデザイン専門監】

要望が出されたことは、理由の一つではありますが、未利用地の解消のためというのが変更の前提でございます。

用途地域の表をご覧ください。工業系は 3 つあり、現況は工業団地の北側の準工業地域、工業専用地域のみで、工業地域はありません。

用途変更を行うことに合わせて、工業系の中でも、寄宿舍等も建築できように利活用するためには、どうするのか検討した際、準工業地域も 1 つの選択肢には入っていましたが、区域内で営業している事業所からは、工業専用地域であるため、高压ガスを扱う事業を行っている。今の用途が変わってしまうと既存不適格になってしまい、高压ガスの取り扱いができなくなってしまうため、全体で変更してしまっは困るとのことでした。

昔、法律改正があり、基準が変わったときには、既存不適格になってしまうという状況もありましたが、法律改正ではない用途の見直しをする際は、今ある建物が、既存不適格にならないように考えています。そのため、この地域について、図の分け方をしております。

将来的にどうなるかというようなこと考えると、準工業地域より北側、鉄道沿線については、住居系の土地利用の用途に設定しており既に住宅が建っています。

後程お話しする立地適正化計画について、県の担当者との事前協議では、公共交通との関連を見ながら住居を集中させたいと説明し、少しずつ、時期段階を経て形になっていくのだろうと考えております。そのことから、住居を建てられる、準工業地域、工業地域としたいと考えています。

【高木委員】

いずれは今ある工場は解体する予定なのか、また、その際の費用は、どこの負担になりますか。

【事務局：まちデザイン専門監】

取り扱いは、企業が決めることですので、どうなるかは不明です。

【富岡委員】

用途地域の変更を行うということですが、このような場所でこのような形で変更になる、という説明を受ましたが、私どもの認識はなかなかその用途変更については、地権者の要望があっても、なかなか変更できないというように認識しております。

今回のような地権者からの要望があったときに用途変更を行った例は、過去も含めて、あったのか、用途変更の要件になりえるのか、認識と異なる部分があるので、教えていただきたいと思います。

【事務局：まちデザイン専門監】

説明の際に要望があったという部分が強く聞こえてしまったように思いますが、要望があったとしても、簡単に変わるものではありません。

こちらの土地につきましては、議会等でも話題になったことがある経緯もございます。1つの要因として挙げられるのは、立地適正化計画を作ることになった中で、この駅に近接した地域が工業専用地域のままで良いのかと町として考えておりました。駅から800メートル圏内のところで、工業専用地域としておくことが果たして妥当だろうか、先ほどお話した県との話し合いでは、長い間には工業系の用途ではなくなるかもしれないということも踏まえたものです。

他のところで用途を変えてほしいと要望あったから変える、ということはありません。町として、用途地域の変更が妥当ではないかと考えたため、行うという流れになります。

これから先については、どのようなケースがあるかまだわかりませんので、明確にお答えできませんが、ただ要望があればやるということではありません。

【富岡委員】

工業専用地域だから広くして、簡単に言えば、金もうけをしようという考えがあり、それを要望されて、変わるのかと感じ、私は不思議に思います。過去にもこのような事例はないのですか。

【事務局：まちデザイン専門監】

紫波町としてはないですし、以前、盛岡市役所に勤めておりましたが、言われたからやるという例は無かったと思います。

【富岡委員】

今後、今回のような事例があるかもしれないということでしょうか。

【事務局：まちデザイン専門監】

理由によっては、都市計画として妥当ではないかと考えられるのであれば、審議会に諮り、お認めいただかなければ、変更にはなりません。

【南会長】

過去に私が関わった事例では、用途地域の変更はないことはないですが、お答えいただいたとおり、決めた限りは、継続していくということを前提にまちづくりを進めていかなければなりませんので、用途地域を簡単に変えることはまずないというのが基本だと思います。

その中で当初、想定していなかった事案が起こったとき、議論に出ます。どうしてもない事情で、変えざるをえないような場合に検討を行い、皆さんに納得していただきながら変えていく流れかと思います。

それでは、第2号議案につきましては、事前説明ということですので、次回の会議で具体的な計画書等を審議することになります。引き続きよろしくお願いいたします。

○日程第3、議案第3号、紫波町立地適正化計画作成について

【南会長】

それでは次に日程第3、議案第3号、紫波町立地適正化計画作成について議題といたします。

この計画作成については、第1号議案のマスタープラン同様に、昨年度開催の審議会で、概要について説明があったところですが、その後、具体の検討を進めて素案を作成したことから、本日は諮問事項として、審議会としての意見を伺いたいとの趣旨のようでございます。それでは事務局よりご説明をお願いいたします。

【事務局：まちデザイン専門監】

本件につきましては、議長から説明がありましたとおり都市再生特別措置法第81条第22項の規定によって立地適正化計画の作成においては、市町村都市計画審議会の意見を聞かなければならないとされていることから、諮問するものでございます。

初めに計画作成の流れについてご説明いたします。資料の15ページについて、左側が計画作成の全体の流れ、右側には検討の進め方を記述しております。1から10まで番号つけているとおり、計画書の目次に相当するものです。昨年度と今年度の2か年をかけて検討を進めてまいりました。

次の資料16ページから概要をご説明いたします。資料16、17ページは関連する計画や関係施策等の整理について示しております。国と県の計画は3つずつ、町の計画は15種類、全部で21種類記載しております。

特に、(7)の第三次紫波町総合計画、先ほどご審議いただいた、(9)の都市計画マスタープラン、(16)の紫波町地域公共交通計画が特に強い関係を持っております。

立地適正化計画は、都市計画マスタープランの一部とされており、地域公共交通計画と連携して、コンパクトプラスネットワークというまちづくりを目指すものでございます。誘導施策として、総合計画に掲げる各種事業を推進していくことになります。

次の資料18ページは都市が抱える課題の分析、解決すべき課題の抽出です。最初に、人口、産業等についての収集を行いました。国が作成したハンドブック、モニタリングシートを活用し、都市の分析、5年度に実施いたしました町民アンケートと、中学生アンケート、こちらから住民が何を課題としてとらえているかを把握し、現状の課題と将来見通しを整理しました。これから、立地適正化計画で解決を図るべき課題の抽出に当たりまして、コンパクトプラスネットワークのまちづくりにおけるイメージを設定しました。

次に資料19ページです。こちらは国土交通省が作成しました、都市構造の評価に関するハンドブックの内容でございます。これに基づき分析を行った結果です。立地適正化計画等において都市機能や居住を誘導する区域を設定しようとしている都市を対象とした指標で、全41項目のうち、14項目を対象に全国平均値と、類似規模の平均値との比較を行って、その結果を表にまとめております。

赤色に着色している項目は、平均値を上回っている項目で、多くの項目で、紫波町は全国平均等を上回っており、現状の配置で、地方都市圏の平均以下の水準となる指標はなく、すでにコンパクトな都市構造といえるものでございました。

資料20ページは中学生アンケートの結果で注目すべき点を記載しております。このアンケート結果は、町のホームページで公表しております。20代から70台以上の年代で、自分がどこで生活したいかという質問をし、470名の方に答えていただきました。

選択肢は、紫波町内、紫波町以外の県内、県外、海外、わからない、の5つです。まとめた結果を説明いたします。

数は多くありませんが、海外を選択している方がおりました。海外で活躍したいと考えているケースもあるのだと思いました。

次にわからないというものです。わからないは、年代が上がるにつれて右肩上がりになっています。遠い将来のことはわからないということを示しているのかと思います。

それ以外の3つについては、特徴的であります。20代から50代は紫波町内よりも紫波町以外の県内や県外が多く、50代から60代にかけては紫波町内が逆転しており、この理由を検討しました。

紫波町には高校は1つしかなく、大学はございません。そのため、学校への進学するため紫波町を離れる、進学先の学校の周辺で働き口を見つけるようなイメージを持っていて、若いときは紫波町以外で過ごすというように考えているが、いずれは、ふるさとに戻ってきたいという気持ちの表れだと推測しております。若い時の仕事場所は紫波町以外にあるとしてもやがては故郷に戻りたいという傾向であると私たちは感じました。これが、後に説明するまちづくりにおける方針イメージ繋がるものです。資料21、22ページにはデータ収集の結果から各項目の将来見通しを記載しております。

資料23ページは、立地適正化計画で目指す方針イメージを設定したものであります。先ほどの都市構造の評価結果、中学生アンケートの結果を踏まえまして、コンパクトな都市構造を維持するとともに、人口規模に見合った市街地形成により都市機能の密度を向上させてなりわいを創出し、町に生まれ育った子どもたちが将来に渡りふるさとで暮らし続けられるまち、このようにまとめ、これを立地適正化計画でのイメージとして設定しました。それを持った上で、見通しとの関係から、課題を4つに絞ったものが資料25ページです。

1つ目が、全町民の生活を支える中心市街地の維持、2つ目が、人口減少に対する効率的・効果的な市街地の形成、3つ目が、町内各地区を結ぶ公共交通の利便性確保、4つ目が、地域・地区特性を活かした、なりわいのあるまちづくりです。

紫波中央駅の東口の整備を進めていますが、そこと日詰商店街との間が日詰西地区と、公民連携基本計画を平成21年に定めております。その中でも、東口の整備をしながら、業務系の町並みとして整備していきたいと考えておりますし、用途地域周辺のみではなく、東部、西部では農業が基幹産業でございますので、そういった場所では、特性を生かしたなりわいのあるまちづくりを検討し、それらを結ぶ公共交通の利便性を図ってまいります。

資料25ページには4つの課題、その課題に対して、方針、ターゲットを2つに絞って整理

しました。方針1が中心市街地の再生、方針2は子育てがしやすく将来に渡って暮らしやすいまちづくり、それぞれサブテーマのような簡単な説明も記載しております。紫波中央駅東口の整備によって、紫波中央駅前地区と日詰西地区、日詰商店街の回遊性向上を図る、成長に伴い一時的にふるさとを離れていた子どもたちが帰郷し、歳を重ねても快適なユニバーサル環境の確保、こういう形に集約しております。そして、この方針に沿ったまちづくりを目指すための都市の骨格構造図を設定しました。

拠点としては、3つに分類してありまして、中心拠点と地域拠点、こちらは、駅の周辺になります。地区拠点は、各地区公民館や旧小学校の周辺で、各地区集落、コミュニティの中心を担うエリアという考え方で設定しております。

立地適正化計画は、都市計画区域内に定めることが、決められておりますので、赤沢地区と佐比内地区が区域外のため、表示しておりません。両地区についても、旧小学校跡地活用等ありますが、計画区域内での考え方となりますので、ご承知をお願いします。

次に先ほどの2つ紹介しました方針の検討入ります。具体的にどのように検討したかを記載しております。資料27、28ページをご覧ください。現在コンパクトシティの維持を図ることや、マスタープランに示す都市構造の方向性を基本とし、今後の人口減少等の社会情勢の変動に対応できるよう市街地への再編を図ります。資料28ページの図にあるように、3地区がありますが、日詰西地区は、紫波中央駅前地区、商店街地区との中間に位置しており、一定程度の業務施設の集積はありますが、中央駅東口の整備によってエリアの価値を高め、新たな都市環境を備えた中心拠点として設定します。この整備により、中心市街地の3つの拠点が連坦することによって、紫波町の吸引力となり、町全体の魅力向上に繋がっていくと考えています。

資料29ページが2つ目の方針です。様々な事由により、この町に暮らしており子育て世代と地域との関わり方も様々であります。子育て世代の主な外出先は、乳児期には商業施設が多いことに比べ、自我が芽生えだす幼児期の子どもとの主な外出先は、近さを第一理由として近所の公園が中心になってきます。平均の移動時間は5～8分ほど、子ども連れでゆっくり歩くと300メートル～500メートルの比較的小さな範囲です。その子どもが育まれるべき最小単位を地域コミュニティの基本として、子育て世代を求める、住みたいまちに合った住環境をまちづくりに取り入れようと考えています。

そこで、子どもを育てる街区公園、保育所、こども園などから300メートル、保護者がつながらる公民館や子育て支援センターなどから半径500メートルの範囲をそれぞれ示して、重なるエリアを子育て快適エリアと設定し、このエリアを基本としたまちづくりを行おうと思っております。

資料30ページに記載しているように、比較적인ろんな施設から近いエリアは、すべての世代の人が快適に暮らし、活動できるように、ユニバーサルデザインによる整備を行います。

次に、居住誘導区域の検討についてです。資料31ページでは、町としての考え方のうち、公共交通徒歩圏について記載しております。公共交通徒歩圏の設定は、国のハンドブックや、令和5年度のアンケートにおける結果を踏まえて、最終的に駅から1,000メートル、またはバス停から500メートル以内に設定いたしました。

資料32ページは居住誘導区域に設定する条件です。用途地域内である、先ほど説明した中心市街地のエリアである、などですが、災害の恐れがある、北上川沿いの家屋倒壊等氾濫想定区域などハザードマップで示されている部分は居住誘導区域としては、不適當であるため、除外します。また、住居が建てられない地域森林計画対象民有林や工業専用地域、都市公園

である城山公園は除いて考えるという条件設定をいたしました。

今のような条件に従い、地図に重ねていくと、資料33ページのようになります。条件のとおりには当てはめた図がページ左側の修正前の図です。

記載しています内容に沿って、微修正を加えた図が右側の図です。赤い線で囲んだ部分が用途地域、その中で緑の線で囲んだエリアが居住誘導区域として設定することで検討しています。

この後、防災指針をご説明しますが、その中で若干の修正が生じますが、現段階では次が都市機能誘導区域の検討です。こちらも町としての方針を国の手引き等をもとにしながら、設定したものです。

居住誘導区域内、中心市街地エリア、子育て快適エリアに加えて、都市機能が一定程度充実している区域を追加しました。記載の施設を利便施設として、徒歩圏を500メートルに設定し、町役場、病院、診療所など、生活に必要な施設が近くにあるところ、ある程度まとまっているところを抽出しております。

説明しました中身で整理すると、資料35ページの左側の内容になります。修正が必要な部分は記載しております、桜町のショッピングセンターがある部分です。

最初の条件のみ、区域外になりますが、中心拠点に必要な施設ですので、区域に含むように、微修正を行いました。

都市機能誘導区域は、古館駅前地区、中心拠点は紫波中央駅周辺、日詰駅前地区の3つに分けて設定しております。誘導施設を設けて、なるべく施設を区域に集中して建てていただくように誘導していくのが立地適正化計画の趣旨でございます。

中心拠点の誘導施設を設定したものが資料36ページでございます。都市再生協議会でご協議いただきながら、設定したものです。中心拠点については各機能を網羅的に、現在あるものを中心としながら、設定していますが、医療機能では、子育て快適エリアには小児科医が必要だと思います。それだけではなく、紫波町の診療科のなかには耳鼻科がないので、耳鼻科をぜひ加えてほしいという意見が再生協議会の中で出されましたので、こういった設定をしています。

地域拠点、古館駅前地区と日詰駅前地区についてです。中心拠点の誘導施設の中から地域でも必要になるものをピックアップして記載しています。金融機能については、中心拠点では銀行が入っておりますが、地域拠点では郵便局のみを現状と比較しながら、設定いたしました。

誘導施設を誘導するための事業はどういうものがあるのか、資料38ページに都市機能誘導の関連施策を記述しております。整理に当たりまして、都市機能誘導の関連施策と、居住誘導の関連する施策の2つに区分し、どちらも国の支援を受けて町が行う施策と、町が独自に行う施策、補助金、交付金事業と言われるものを左側、町の単独事業を右側に記載しています。

資料39ページが居住誘導の関連施策です。都市機能誘導と同じように分けて記載しております。この事業は、第三次総合政策後期基本計画の中にある事業で、それぞれ該当すると思われる部分を記載しています。

1つ前の資料38ページをご覧ください。紫波中央駅前都市整備事業（日詰西地区）が駅東口の整備にあたり、交付金をいただきながら実施する事業、こういったものが誘導施策でございます。

資料40ページからが防災指針の検討です。こちらは国の手引き等を参考にしながら、フロ

一を決定いたしました。この順序で整理する流れになります。

防災指針の対象範囲は居住誘導区域で、居住誘導区域とするうえで、防災上あまりにもリスクが大きければ、対応を検討する必要があるという内容です。

資料41ページが最初に資料収集、整理を行った図です。河川管理者が、洪水の計画規模と想定最大規模を算定しています。

計画規模が、河川管理者が堤防の計画を作る上で河川のごとに、降水確率10年から200年程の規模で想定し、堤防を整備するために使用するものです。想定最大規模は、防災マップに書かれておりまして、一般的には1,000年に1回の規模の雨が降ったらどうのようになるのか想定し、マップが作られております。

それらの情報を集めて、どのような視点で災害のリスクを分析するのかを資料42ページに記載しています。4つに整理しており、想定最大規模では、建物分布図、階数などを重ね合わせ、そこで浸水の恐れのある建物配置は、垂直避難で対応できるか。おおよそ3メートルが1階分で、それより深くなり、2階部分へ避難することを垂直避難といいます。垂直避難が難しい場所は、水平避難、指定避難所までの距離が一定の目安までにあるところで設定しています。3つ目が浸水継続時間、浸水してから、何時間ぐらい浸水した状態が続くのかを河川管理者によって算定されています。長い間浸水している場所に、都市施設があると使えなくなってしまうなどの視点で判断をしていきます。

最後は内水、雨水出水です。下水道施設が道路側溝含めて、ポンプを使用し、排水しておりますが、基準を超える雨量だと、鉄道のアンダーパスなどが、浸水して、通行止めになったなどの報告があった箇所をまとめています。そういった視点でまとめたものを整理したのが、資料43ページ以降です。古館駅前地区、中央拠点、日詰駅前地区、それぞれ、この図の中の①、②、③に示したものが各地区の課題となるものです。

古館駅前地区の②について、浸水深5メートルから10メートルに指定され、住宅が立ち並ぶ地域で過去に浸水実績があります。現在は誘導区域に入れることを考えていますが、実際に区域に含むのは難しいのではないかと考えています。資料44ページの中心拠点についてですが、洪水のみではなく、内水の実績もある場所という整理をしています。資料45ページ日詰駅前地区で、中心拠点と同様に洪水と内水について整理をしております。

以上のように、整理をしたことを踏まえながら、資料46ページは、居住誘導区域と都市機能誘導区域の防災上の設定方針を若干の見直しをかけたものです。先ほど申し上げた計画規模と、想定最大規模を浸水深3メートル、3メートルから5メートル、5メートル以上に分けております。

計画規模は、想定最大規模に比べて、発生する頻度が高いものでございます。そういった場所はエリアから除外した方がよいのではないかと考え、国の基礎資料等を参考にしながら、回避、各誘導区域から外すこととしました。低減については、対策を立てた上で、区域に入れる整理をしているものです。回避とした計画で浸水が想定される一部、想定最大規模が5メートル以上の深い部分、こちらについては、外すべきではないかという方針を立てました。内水については、対策を講じ、誘導区域に設定します。

資料47ページからが各地区、整理した中身で検討した課題と方針です。古館駅前地区の低減する地域について、どのような取り組みをしていくかを右側に記載しています。避難計画の見直し、防災備蓄の強化情報発信体制強化など消防防災課で近々に対策が必要だと認識している内容です。

都市計画課でも、これまで開発行為の相談がある中で、浸水想定箇所については少しでも

嵩上げが必要ではないかという意見を出しておりますので、これを継続してまいります。

また、マイタイムライン作成、これは国土交通省のホームページで作成できるもので、一人一人が、台風が来る何日前からの様子や、直前の対策の取り方をどのようにやったらいいかを作成できるものであり、そういったものの作成を促します。

流域治水という考え方があり、北上川の管理者の国土交通省が堤防を作るにあたり、ハード面のみではなく、周辺地域の協力を得て、ソフト面での対策を行うという考え方が広がってきています。その中での紫波町の取り組みを記載しています。

資料48ページ、中央拠点についてです。洪水については、古館地区と同様の内容です。内水については、1つ目、2つ目は洪水対策と同様の内容です。3つ目、下水道課所管の紫波町公共下水道雨水管理総合計画では、ハードとソフトでの対策を推進するという内容です。

公園貯留については、紫波運動公園に水を溜めて市街地への流入を抑制することを検討しています。

資料49ページの日詰駅前地区につきましては、対策方針はほぼ中心拠点と同様ですが、北上川堤防の整備を加えております。紫波橋から右岸1,800メートルほどを、国に対して毎年堤防整備の要望をさせていただいており、整備が行われると、少しでも、この地区のリスクが低減すると考えています。内水については先ほどと同様の内容です。

資料50ページが修正の方針に従って、誘導区域から除外したいと考えている地区で、計画規模で浸水するような場所などです。このような形で整理し、最終的には設定したいと考えています。

資料51ページ、最後の項目（9）定量的な目標値等の検討でございます。

適正化計画は、ここにありますとおり、概ね5年ごとに評価内容をまとめることが、法律で定められています。そのため、PDCAサイクルを活用しながら、評価する目標指標を立てました。このところで設定しましたのが、3つございます。

1つは居住誘導区域の人口密度です。2つ目はJR3駅の乗車人数、こちらは地域公共交通計画で設定している内容をそのまま使用しています。3つ目は、紫波中央駅東駐車場の稼働率です。現在57%の稼働率を東口の整備等の効果により、80%まで上げたいと考えて設定しました。

資料の52ページからは、紫波町独自のものではなく、法の中で定めのある制度を紹介いたします。届け出制度というものは、この法律の規定によって、記載の行為をする場合、30日前までに届け出が必要になるというものです。都市機能誘導区域内で誘導施設を休止、廃止しようとする場合についても、30日前までに届け出が必要になります。これは、町が住宅開発の動きや誘導施設の整備の動きを把握するための制度であり、規制するものではありません。

居住誘導区域に関する届け出は、開発行為、建築行為について書いています。おおよそ3戸以上の、住宅を建てる行為を居住誘導区域以外でやる場合には、届け出が必要になるという内容になります。

資料53ページが都市機能誘導区域に関する届け出制度についてです。開発行為では、先ほど選定した誘導施設に関する開発行為を行う場合や、休止、廃止する場合について、30日前までに届け出が必要になります。

資料54ページ、最後に今後のスケジュールについて説明いたします。これは第1号議案のマスタープランと同様の時期に進めてまいります。12月の全員協議会で説明、計画の住民説明会、パブリックコメントを実施、全員協議会で説明を行い、3月会議での議決を目指す流

れです。

説明については以上となります。

【南会長】

ありがとうございます。

長くなっておりますので、ここで5分ほど休憩を入れたいと思います。

休憩 午後4時

再開 午後4時5分

【南会長】

それでは再開いたします。先ほどの説明についてご質問、ご意見はございますか。

【藤滝委員】

都市計画マスタープランと立地適正計画案とも目を通させていただきました。非常に大きなボリュームであり、作成にあたり大変なご苦労があったらうなと感じたところです。

3つ質問したいと思いますが、その前に1点、確認したいのですが、立地適正化計画の105ページ、上から2つ目に歩道整備率の項目についてですが、紫波町の実績値が69と記載していますが、その説明で、人口5万人未満の都市と比べても低い状態にあります。とありますが、表現が逆になっているように思いますので、ご確認お願いします。

質問をいたします。1点目、資料の28ページに、中心市街地のイメージ図についてです。こちらは歩行者の誘導をメインに表そうとして、載せている図面だと思いますが、紫波中央駅の東口計画部分の新幹線沿い側道があります。ある程度の拡幅がされていますが、改良舗装がされてない道路です。そうしたときに、東口が完成したら、日詰商店街まで歩道で、歩行者を誘導する考えは良いと思いますが、新幹線沿いの道路も、歩行者導線の点線が入るべきではないかと感じます。線を結ばなければ、紫波中央駅に歩いて向かうときに、改良されてない道路を歩くイメージになりますので、ご検討いただきたいなと思います。

次に資料51ページについてです。生活利便性の目標指標がありまして、1つ目の居住誘導区域の人口密度という指標がありますが、立地適正化計画案の134ページに詳細が載っている内容では、令和27年度の目標値が26.9となっていますが、資料では28.1となっています。ここはどういったことなのかというのが第1点。2つ目のJR駅の乗車人数が2,315人とありますが、計画案の67ページに、3駅の乗降者数が出ていまして、これを全部足すと2,313人になり、資料の内容と食い違いがあるのはなぜか、これが2点目。

目標指標の下2つについて、意味はわかりませんが、その前に説明文がなく、いきなり乗車人数、駐車場稼働率が出てきており、唐突な感じがしております。乗車人数の2,700人、駐車場の稼働率57.18%、いずれの数値も、何を根拠に決めているのか、計画案から読み取ることができなかったのかで考え方をお伺いしたい。

【事務局：まちデザイン専門監】

都市再生整備計画も同時進行で作っており、必要な整理を進めています。歩行者動線としての設定は、状況などから、改めて検討を行います。

指標の乗車人数については、地域公共交通計画の数値をそのまま使用しています。令和4年は現状値ですが、コロナ禍の影響があり、利用人数が減ったことから、地域公共交通計画の中で、コロナ禍前の令和2年の利用人数を目標値として設定したものです。資料と数値がずれているということでしたが、正しい数値を確認いたします。

次に、居住誘導区域の人口密度について、計画案の数字では、26.9だが、資料では28.1になっているのか、こちらは、資料の数値の8割程度で目標を設定したものです。

現在の推移を見ながら、目標値を設定しましたが、用途地域内の人口全てを居住区域内に動いた場合、21.9から26.9になるもので、これはハードルが高いと思いました。都市再生協議会でも同じよう、厳し過ぎるのではないかとというご質問を受けておりまして、目標値を設定する際には、圧縮したという趣旨でございます。

紫波中央駅東駐車場稼働率について、紫波中央駅東駐車場の駐車場109台ございます。中央駅には西口しかないため、東駐車場に駐車しアンダーパスを通過して、駅に向かう方もいらっしゃいます。駅東口ができることによって線路よりも東側に住んでいる方が、一定数は駅前駐車場から東駐車場へ移ってくるだろうと思います。

現在の稼働率は1日当たり109台の57%相当なのでそれを、80%まで稼働率を上げようと考えています。直接的な根拠はございませんが、60%から80%に上げることを目標として設定したものです。

【高木委員】

2点お伺いしたいのですが、資料の24ページについて、課題を整理した中で町内各地を結ぶ公共交通の利便性確保ということで、公共交通機関はJRの他は、タクシーを除けば、バスしかないのかなと思います。各地区を結ぶ公共交通機関とは何を指しているのか伺いたいです。

また、各地区を結ぶとは、古館駅、紫波中央駅、日詰駅という大きな拠点のところでとらえていると思いますが、それぞれ分離して考えるのではなく、この3つを繋がなければならないと思いますし、中央拠点のみではなく、小規模な地域拠点を結ぶことが、利便性を高めることではないのか、盛岡駅に行くことが利便性ではないと思いますので、検討していただきたいと思いました。

【事務局：まちデザイン専門監】

資料26ページ、都市構造の骨格構造の中で、公共交通で町内にありますのは大きくは鉄道と県交通の路線バス、そして、しわまる号です。しわまる号は町内どこにでも行けるため、鉄道、バスがない所も網羅しているので、表現はしていませんが、立地適正化計画は地域公共交通計画と連動して進めるという趣旨からこのように想定しています。

この図では、整理をした内容を示したのになりますので、鉄道であれば、東口の整備という部分で、公共交通の利便の確保、しわまる号についても、公共交通計画の中で、商業施設を活用し、使いやすさを改善していくと企画課で進めています。言葉の表現には直接は入っていませんが、そういった部分が、子育てがしやすいまちづくりにも寄与するだろうと考えております。

【高木委員】

しわまる号の夜運行が始まりますが、予約制になっています。公共交通機関は、定期運行

が基本だと思います。拠点同士を結ぶことを謳わないと、子育てにしても、今エリアを区切って検討していますが、交流がなくなってしまうのではないかと感じます。

【事務局：まちデザイン専門監】

立地適正化計画の中で解決を図るのか、連動する地域公共交通計画の中で図るのか、課題意識を共有しながら、それぞれのところで、検討を進めてまいります。

【高木委員】

資料43ページ、防災指針の検討について、古館地区の②の赤く着色されているところで洪水被害があることは、周知の事実だと思います。誰が見てもなぜここが宅地なのかと周りの人が言っています。それに対して、対策をこれから考えるという答えだと思いますが、具体的な周知方法を、明記しないと、計画を見る人は、何も変わらないと感じると思います。周知することはわかるが、どういうふうな形で周知するのか伺いたいです。

そこに住んでいる方々は古館公民館が避難所になっていますが、おそらく公民館に来ることができない、垂直避難の水位を越えてしまったら、お手上げになってしまうので、少なくとも事前周知、災害が起こったときの周知をもっと具体的に記載しないと、住民は不安しか感じないかと思います。

【事務局：まちデザイン専門監】

資料47ページに浸水区域になっている地域を居住誘導区域にすることへの取り組み方針を記載していますが、これは、庁内の関連課全部が集まって決めたものでございまして、この部分は消防防災課で作成した計画書で短期の時間、5年間くらいの間に進めていくと考えられています。立地適正化計画の中では、表記していませんが、具体的な内容はそれぞれの所管課が作成した計画に表記されております。

【高野委員】

3つほどございます。

1つは、紫波中央駅東口の整備について、説明をいただきましたが、東口、通路はいつごろ、どのような形状で出来るものか、今の時点でわかっていることを教えていただきたいと思います。

資料36、37ページで都市機能、誘導施設について具体的な施設を書いています、都市機能、誘導施設とはどのような機能を持って、定義されているのかを教えていただきたいなと思います。

資料49ページ、日詰駅前地区は、堤防整備を図るとありましたが、紫波南大橋の南側については、すでに堤防ができています。これから、赤石神社の方向に向かって、堤防がつくられる。そうした場合でも記載しているリスクが出てくるのか、堤防が完成するまでの想定なのか、この立地適正化計画がいつ頃までのことを想定しているのか教えていただければなと思います。

【事務局：まちデザイン専門監】

都市機能については、生活利便施設が集中しているようなところと考えていただければと思います。

今回の説明では入れていませんが、国の手引きで示されております。計画書には記載しておりますが、行政機能、介護福祉機能など、生活する上で必要となる様々な機能を持った施設を集中させる場所が、都市機能誘導区域でございます。

人口が右肩上がりで増える時代ではなく、減ることは統計上明らかになっています。紫波町であっても同じであり、その中で、人口密度をキープする場所を決めるようなことが居住誘導区域とか都市機能誘導区域の意味合いです。

サービス、店舗についても、ある一定程度の集客がないと成り立たず、人口密度が下がってしまうと撤退するというようなことも考えられるので、そういったことがないように、ある程度の区域を設定していこうというのが、立地適正化計画制度の趣旨になっています。

こういうものを設定してどういうものが該当するかは、どれぐらい設定するかは各自治体でバラバラですが、紫波町では、このように設定したいと考えています。

中心部や地域拠点はどういうものが想定されるかは、国の手引きの中でも、サンプル、例があります。紫波町内に現存している施設がどういうものがあるかをこの3地区について調べたものを計画書に書いています。それを踏まえて、最終的にはこのような施設が比較的密集している地域を設定していくことになります。

説明のなかで、500メートルと申し上げましたが、それを徒歩圏と考え、徒歩圏の中に施設がいくつ重なっているか、その町によって違いますが、紫波町の場合5つ施設が集中しているところを都市機能誘導区域の目安として考えています。

堤防について、資料49ページには堤防のことも書かせて頂きました。防災マップにあるのは、想定最大規模です。日本を15の地域に分けたとき、紫波町は、東北の東部に該当し、その中で、雨がいっぱい降った実績があるところの数値をもとに、河川管理者が、それぐらいの雨が降ったらどうなるかを算定したのが防災マップです。千年に1回の規模の雨が降ればどうしても浸水する、そういう危険があることを理解した上で暮らすということが防災マップの本旨です。

立地適正化計画の誘導方針として、誘導区域に入れる上での計画規模は、10年から200年であり、防災マップで想定されるより少ないので、想定最大規模がくれば、浸水被害はありえることです。

実際に物を作るときは、どれぐらい規模を想定するか、確率年を決めて、堤防などを作っていきます。ただ、過去の実績から、浸水被害が予想されるところに毎年要望を出し、堤防ができ上がれば、少しでも、リスクを減少できるという意味で記載しています。完成後、絶対に被害が発生しないというようなことではありません。

【事務局：都市計画主幹】

東口の整備につきまして、説明させていただきます。昨年におきまして、JRと町で、整備に向けた協定を締結いたしました。現在につきましては、国と整備に向けた調整を現在行っています。まだはっきりとした整備時期を示すのは、難しいところではありますが、令和8年の整備を目指して、調整を進めているところでございます。通路の大きさなどについては、調整中ではありますが、基本的に新幹線の高架下で一番高さのある部分について、おおよそ2メートル程度の通路を設けて、直接JRのホームの方に乗り入れするといった検討しております。

【工藤委員】

立地適正化計画はそれぞれのパラメーターに基づいて、一生懸命作った計画だなと思います。

防災指針の検討についても、5年、10年、50年、100年の予測を過去の災害に基づいて計画しただろうと思いますが、最近の天候の激甚化を鑑みると、何か想定外のことも想定しておかなければならないかと思います。

例えば資料44ページ、中心拠点における防災指針の検討。ここの右側のコメントの欄に東西を移動する道路は鉄道アンダーパスであり、災害時は通行止めとなると書いてありますが、アンダーパスが、全部通れなくなるという事態を想定しているのでしょうか。紫波町に起こり得る最大限の災害は何かと考えたら、3. 11、12年前の震災のときは3日間ぐらい停電になったと思います。あのときに、同時に台風が来て、相当の雨が降ったときに、町内のアンダーパスは全然通れなくなる。そうなったときに、何が役場としてできるのかを考えると、役場と東西を結ぶ線が、紫波高校の近くの現在は、通行止めで補強工事をやっている線橋しかありません。北は古館地区と矢巾町の境にある踏切、南側は喜代治踏切しか通れない。喜代治踏切は、大雨災害の時は、桜町のショッピングセンター前の北日詰朝日田線が冠水する可能性があります。大坪川の暗渠の部分は目詰まりする可能性も出てきます。この線橋が、地震で崩壊した場合、役場が防災拠点のはずだが、役場に行く道、東西を行き来する道が一時的とはいえ、無くなる可能性もあるということを考えてしまいます。これは誇大かもしれませんが、最近の天候や地震などから起こりえる事態ではないかと思います。都市計画道路を見直すということですので、そのような点を考慮していただければなと思います。

【事務局：まちデザイン専門監】

防災指針という考え方は令和2年に出てきたもので、立地適正化計画制度は平成26年度から始まっており、最初原案を作ったときには防災指針という項目がなく、令和2年以降、作っていなかった自治体も追加するようになりました。それはなぜかという、近年の激甚化する災害を踏まえて、中央省庁のレベルで居住誘導区域とするのであれば、浸水するところを簡単に区域にするのではなく、然るべき対策をやるべきではないかという議論がありました。それで、防災指針を設定し、法律でも途中から追加になった項目です。

区域を設定する上では浸水区域を一切入れないことは可能なのかということそれは難しいだろうと手引きに書かれています。古い街並み、歴史ある街並みを全て区域から外すことで良いのかということもあり、地域ごとの様々な事情を理解した上で、区域を定めていかなければならないという流れになっています。

防災マップを見れば、平成14年、20年、25年のアンダーパスの浸水実績や家屋倒壊危険区域などの資料に表現されていないところがあり、そういったものも今後修正を加えていくことを、消防防災課でも考えておりますので、密接に連携を取りながら検討を進めてまいります。

【南会長】

ありがとうございます。

本件につきましても、答申書を答申し、決をとるということになっております。お伺いしたご意見ご質問等の中に、検討を要するような話が残っておりました。

紫波中央駅東口横の、南北に走る道路の指定に関すること。駐車場の指標値について、唐

突な印象となるため、説明を加える必要があるのではないかということ。

公共交通について、これは、地域公共交通計画との連動の部分があると思いますし、防災指針の方も町として行っている防災計画等との関わりは深いものがあります。その辺りは事務局で書き込み等について検討いただくということになろうかと思います。

その辺りは含み置きいただいたうえで、決をとっていきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは原案を妥当と判断してよろしいかお伺いいたします。事務局は答申案を各委員に配付してください。

(答申書配布)

お手元に届きましたでしょうか。ここには原案は妥当と判断すると記載されております。

それではただいま事務局からお手元にお配りした答申案により、答申することとしてよろしいでしょうか。

(異議なしの声)

ご異議ないものとさせていただきます。

本日の議事日程は、すべて終了いたしました。委員の皆様のご協力に感謝いたします。どうもありがとうございました。

それでは進行を事務局にお返しいたします。

8 その他・連絡事項

【事務局：都市計画主幹】

南会長大変ありがとうございました。

それでは次第の8、その他連絡事項に移ります。皆さんから何かございますか。

事務局から何かございますか。

【事務局：まちデザイン専門監】

まず1点目ですが、本日の会議録につきまして、先ほど議事録署名人に指名されました、橋浦委員と工藤委員に署名をいただいた後に、公表するということになっております。個人情報等に当たる部分を除いた上で、ホームページに公開したいと思いますので、ご了承願います。

2点目でございます。次回会議開催についてのお願いですが、先ほど議案第2号でご説明いたしました通り、来年6月に審議会開催を予定しております。南会長とご相談で開催日を決定し、1ヶ月前にはご案内を差し上げたいと思いますので、よろしくお願いいたします。連絡事項については以上でございます。

9 閉 会

【事務局：都市計画主幹】

それでは以上をもちまして第72回紫波町都市計画審議会を終了させていただきます。長時間にわたり大変ありがとうございました。

閉会 午後4時47分
