

# 袋井市都市計画審議会

## 会議録

情報公開用

開催日 平成 22 年 8 月 23 日 (月)

場 所 袋井市役所第 1 委員会室

【午前 10 時 30 分：開会】

事務局

本日は、お忙しい中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

ただ今から、袋井市都市計画審議会を開催させていただきます。

本日は、委員 15 名中、13 名のご出席をいただいておりますので、都市計画審議会条例 第 7 条第 2 項の規定による定足数を満たしております。

本日の審議会は、事前に配付させていただきました資料に基づきまして、ご説明をさせていただきます。

なお、私は、司会進行を務めさせていただきます、都市計画課計画係の本多と申します。よろしくお願いいたします。

次第の 2 番 市民憲章唱和をお願いします。

(市民憲章唱和)

それでは、審議会の開催にあたりまして、市長からご挨拶を申し上げます。

市長挨拶

事務局

次に、原田会長からご挨拶をお願いいたします。

会長

事務局

ありがとうございました。

それでは、次に平成 22 年度になりまして、袋井市議会の構成の変更に伴い委員の交代がございました。

委嘱状につきましては、それぞれ交付させていただいておりますが、委員の任期につきましては、都市計画審議会条例第 4 条により前任者の残任期間ということになりまして、今期につきましては、平成 23 年 8 月 31 日までとなりますので、よろしくお願い申し上げます。

ここで新しくご就任いただきました委員の皆様を、ご紹介させていただきます。

お手元の本審議会の資料の中に、委員名簿を付けさせていただいておりますので、ご参照いただきたいと思います。

1 市議会副議長 広岡英一 様

2 " 総務文教委員長 竹原和義 様

3 // 民生福祉委員長 高橋美博 様

以上3名の皆様でございます。よろしくお願い申し上げます。

ここで、市長は公務のため、退席させていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、これからは次第に従いまして、会長に議事の進行をお願いいたします。

会長

それでは、審議会を進めさせていただきます。

よろしくお願い申し上げます。

まず、袋井市都市計画審議会運営規定第5条第1項の規定にあります、会議録署名人でございますが、議長及び議長が指名した委員1名が署名をすることとなっておりますので、私から指名させていただきます。

署名人は、斉藤次義委員をお願いいたしたいと思いますが、ご異議ございませんか。

異議なし の声

会長

ご異議無いようですので、会議録署名人は、斉藤次義委員をお願いいたします。

それでは、これより審議に入ります。

今回の審議事項につきましては、配布された資料のとおり報告事項2件となっております。

最初に、「報告事項 第1号 袋井駅南北自由通路新設及び橋上駅舎化事業について」を議題といたします。

事務局から説明をお願いいたします。

事務局

資料1 報第1号関連資料の説明

会長

ただいま、「報告事項 第1号 袋井駅南北自由通路新設及び橋上駅舎化事業について」事務局から説明がありました。

御質問・御意見等がございましたら、お願いいたします。

委員

パンフレットの南口の写真ですが、今、だいぶ土を盛ってますが、そのあた

りの説明が商工会議所にあったのでしょうか。その辺はどのような計画のもとに進められているか、その部分の補足説明をお願いします。

会長

事務局、それに対して補足をお願いします。

事務局

駅広の南口のパスについては一度、商工会議所さんにはお示しさせていただいている経過がありますが、必要であれば再度、商工会議所さんの方にお示しさせていただきたいと思います。

現在、土が盛ってある部分につきまして、商工会議所さんからご意見いただいていますのが、今回の駅広の高さの部分について土を盛った分、南口駅前広場の地下利用ができないかというご提案でございます。市としてどういうふうに見えるか、駅前広場の高さの部分と水田部分との高さの段差において利用が可能かどうか、技術的に可能かどうか検討させていただいた中では、水田部分が約5 mくらい駅舎との高さの差がございますので、駅前広場を支えるはり、有効幅員を考えますと、どうしても有効利用できる空間が取れないなどの問題がございます。

駅前広場の地下利用を考えますとそれなりに多額な費用がかかりますが、事業を進めていくには節減もかかってくるので、財政的に地下利用は困難であることは、商工会議所さんにも説明させていただいた経緯がございます。

上もののイメージとしまして、ご提言いただいたこともございますので、商工会議所の事務局の方と協議させていただいて必要があれば再度説明させていただきたいと思います。

委員

このパスの絵は2 m盛ったものでイメージしているのでしょうか。

事務局

盛り土している部分をイメージしてつくっております。

委員

そうすると今の説明では全く合わないイメージとなるのではないのでしょうか。これから調整するというのでしょうか。最終決定はどのようになされるのでしょうか。とりあえず、今は通路を確保、道路を確保するためにやっているという理解でしょうか。

事務局

仕上げ方としては、現在現場で盛り土しているところを基準に仕上げしていくこととなります。イメージ的に少し異なることにつきましては、道路と広場の民地境についても、区画整理事業を検討していただいておりますので、そうした中で必要性があれば盛り土していかなければならないと思っております。現況の駅前広場を整備していく中では、今、盛り土している高さを基準に整備していくことが基本となります。その後、現在、地域の中で区画整理の検討をしていく中で考えていきたいと思っております。

会長

委員よろしいでしょうか。他になにかございませんか。

委員

自由通路を当初 8 m から 6 m にしておりますが、その経過や要因について教えていただきたい。

事務局

まず 1 点目に、基準幅員として、今の乗降客数の見込み、それに伴いまして 3 m となり、それに車いすがすれちがいでできる幅が各々 1 メートルございますので車いすの占用幅として 2 m、それに左右に余裕幅 50 cm を取らせてもらいますと、基準幅員は 6 m を確保することとなっております。

当初は 8 m 少し広めに確保して通路を自由に使えるようにと検討したところでございますけれども、できるだけ経費を縮減しないといけないと、最少の経費でということしております。6 m となりましても最小限の幅員だけは確保しているところでございます。

会長

他にございませんか。

委員

袋井市の顔ということで、すばらしい駅舎になるとは思いますが、これだけ大きな金をかけているので、にぎわいの創出ということも考えていただいて、聞くところによると駅南も区画整理してやっていくとかの動きがあるようですが、そのあたりはどういう状況でしょうか。

また、駅の北側の方も含めて中心市街地活性化を考えておられると思いますが、どういう状況かということをお願いいたします。

事務局

袋井駅周辺の全体的な話ではありますが、状況をご説明いたしますと、北側

につきましては、掛之上地区が駅前第二土地区画整理事業、これは住宅地としての整備ですが、動いておりまして後2年ぐらいで終わってまいります。

駅前周辺の中心市街地の活性化ということで、総務省の認定を受けるということで、これにつきましては商工課が中心となって現在、中心市街地活性化構想をつくっております。この案を内閣府に出したがこの計画案はだめだよということでありまして、日曜日の静岡新聞にも中心市街地の活性化ということで報道されてましたが、現在、地域の若手経営者が研究会を立ち上げ、中心市街地をどういうふうにしていくかを1年間検討いただいているところであり、これにつきましては市議会の建設経済委員会にも報告させていただいておりますが、この研究会では、空き家対策のみでなく、将来の駅前対策のまちづくりをどうするかという研究を始めているところであります。方向性はまだ出ておりませんが、そのような状況でございます。

それから、駅南でございますが、駅ができるということで駅の南側、大門、田端の住宅が密集している地区をどうするかということで、これは以前から田端、新幹線の南北の水田部分を含めての区画整理をやっていこうという推進委員会もありましたが、区画整理についてはなかなか進まなかった経緯がございます。現在、田端、大門地区の住宅地を中心にしまして区画整理事業をやっていきたいという話がございます、新しい検討委員会といいますか推進委員会というものをつくりまして区画整理事業について勉強しているところでございます。

今現在、線的な整備で県道袋井大須賀線から東に駅南循環線、それからその循環線から南口の道路計画を線的整備を進めておりますが、その周りの住宅地につきましても、地域の人たちが区画整理をやっていくというかたちで進んでおります。

それから、それに合わせまして新幹線南北の水田部分について、区画整理をやっていきたいという中に、東海道線と新幹線の水田部分については、できるだけ商業的な施設を誘致したいという考えがございます、活性化できれば良いかなと、市としましてもできるだけ有効利用できるように考えていきたいというところでございます。駅周辺の整備につきましてはそのような状況です。

委員

今、説明の方を聞いたわけですが、地元議員も一生懸命やっていただいて

いることと思いますが、我々が見ている、どうも行政主導で進めている感じがします。

なかなか、そこに住んでいる人がどうしたいか見えてこない。せっかく道路整備を含めて大きなお金をそこにつぎ込んでいる訳で、将来構想も含めてできるだけ地域の人たちが一つの方向性を出して、目標あるまちづくりをしていくことをぜひやっていただきたいと思います。

会長

他にどうでしょうか。

委員

前回といいますか、平成19年7月の都市計画審議会におきまして、駅舎の概要が示されたときは自由通路が8mでありまして、今回、自由通路を6mとしたということですが、平成19年当時、都市計画審議会で説明があった8mに決定した理由は非常に素晴らしかったと思っております。6mになったのはいかなものかと思いますが決定ということではありますが、この間、駅前広場と駅前循環線など土地はすべて取得しているのでしょうか。差し支えなければお答えいただきたいと思います。

事務局

駅前広場と駅前循環線それを結ぶ南口駅前線の用地取得の状況でございますが、現在、100%の用地取得という状況にはなっておりません。

今現在、地権者の方と用地交渉している段階でございますが、ご理解いただけていない状況でございます。

ただ、市としましては平成26年度の供用開始を目指していることから、用地取得に向けた対応をしておりまして、用地交渉の内容を条件整備をしていき、早めに取得していきたいと考えます。

今は、担当課としては建設課の方で進めておりますが、できるだけ早くご理解いただくように、担当課と合わせて都市計画課もご理解いただけるよう努力してまいりたいと存じます。

委員

ありがとうございました。

100%ではないという状況であることですが、平成26年までに用地取得ができないと、道路、広場の整備ができないで、そうしますと26年というのはさらに伸びるのではないかと疑問に思っておりますが、そうすると2

6年までというのは不可能かと思えます。

これから26年までに間に合わないということになりますと、例えば、土地収用法このような方法で取得していくのでしょうか。どのように26年までに取得していくのか、その辺は確約するものがあればお聞かせいただきたいと思えます。

事務局

駅前広場と南口駅前線の用地取得ということですが、現在、取得率は駅南広場が99%あと1%という状況、それから南口の駅前線が約60%という状況であと40%が取得されていないという状況です。

平成26年中には供用開始するということですので、用地については2年前から用地交渉している状況ですが、なかなかご理解いただけない状況でございます。

4月から各課長を含め何回も交渉しているわけですが、いろいろな条件整備がありますので、その都度、こうすればどうかという話を進めております。いまのところ良という返事をいただいておりますので、さらに交渉をずっと続けていきたいと思っております。

いずれにいたしましても、駅舎の開業までにはなんとかしなければいけないので、最終的にはいわゆる土地収用法による取得も考えていかなければならないので、そういうことも視野に入れていきたいと考えております。

しかし、その前にご本人さんにご理解いただくように交渉し頑張っていきたいと思えます。

委員

ありがとうございました。このことについて議会でも報告があり危惧しておりました。本来であればこの場では既に解決済みとなっているものと思っておりましたが、若干まだそのようなものが残っているということで、平成26年までに供用開始できるようにやっていただきたいと思えます。

会長

どうぞ。

委員

委員のおっしゃっていたことは、非常に重要な問題だと思っております。本来であれば、この審議会に出すべき問題ではないのですね、さんの言うとおり議会の中で既に解決しておくべきものではなかったかと思いま



す。もっと手前の段階でやっておくべきものであったのではないのでしょうか。反省してもらいたいと思います。

会長

時間の関係もありますので、さんどうぞ。

委員

私も浅羽側の者でありますので、駅舎や駅南の整備については、私などは納得しておる訳ですが、現状の袋井駅はいろいろ問題点が多いと感じております。

新しい駅舎は素晴らしいものになると思いますが、駅前広場の乗降とか利活用とか便利でないと、使い勝手とか利便性についても考えないといけないと思います。今の北口での乗降における不便さ、こういうことは非常に特徴的に危ないということもありますので、南口の整備だけでは、駅の利便性と安全性の解決にならないと思いますので、その点は徹底しなければならないが、その点の研究はなされているのでしょうか。このイメージ図で示されているのはその点は考慮されているのでしょうか。

事務局

先ほど、委員それから委員からご指摘いただきました用地については市としましても課題として受け止め、早く用地取得できるように用地交渉に臨んでいきたいと思います。

それから、駅前広場の南口及び北口のことですが、現在の駅前北口広場につきましては、駅舎及び自由通路を整備する中で、どうしても工事として使わざるを得ない部分がございます。

駅前広場の部分につきましては、工事により一部取り外さなければならぬので、それを復旧していく中で段差等の解消をしていかなければならない部分につきましては、基本は現在の広場形状としながらも必要あればその都度手直ししていきたいと考えております。

それから、南口の駅前広場につきましては、現在、そのイメージ図で道路から駅に向かって、左側が広く歩道のグレーになっている、車が止まっている図の部分ですが、こちらを駅利用者のための乗降スペースとして設定を考えているところでございます。

それから、まっすぐ駅に向かってぐるっと島を中心に右に曲がる方向で設定されておりますが、そこをタクシーあるいはバスなどの公共交通機関の待

合い場所として設定を考えているところでございます。

それからその島のところを一部、公共交通機関タクシー等の待合スペース等を島の中に設定していきたいと考えております。ただ、公共交通機関タクシーやバスにつきましては、今後乗り入れを希望されるかどうか、一部では検討していきたいという話もありますので、今後、最終確認し決定していきたいと考えております。

安全性に配慮した中で、乗降しやすい、特に交通弱者の方に使いやすい詳細設計を考えて今後JRと詰めていきたいと考えております。

#### 委員

南口につきましては、私も南の者ですからだいたい理解はしております。

ただ、袋井駅を利用される方は、北口からが圧倒的に多いのでありまして、昔であれば、公共的な利用のもの、タクシー乗り場は利便性が比較的高く良いとは思いますが、今、車社会の中で駅を利用する方々はほとんど車で乗降されています。豊田肥料さんの前を車に占拠されており、何度も遭遇するのですが、マナーが悪くて、衝突しそうになったりとかというのは皆さん経験なさっているかとは思いますが、タクシーが威張るような駅前はおかしいと思います。北口の乗降がこれで良いのか、私としては南を利用したいと思います。

もう少し北側の方も考えてもらった方が良いと思いますし、ぜひ、磐田よりも掛川よりも良い駅にしてもらいたいと思っております。

#### 会長

ありがとうございました。時間の関係もありますので、この案件につきましてはここまでとしたいと思います。次の議題がありますのでそちらと併せて後ほど質疑を取ります。

以上で「報告事項 第1号 袋井駅南北自由通路新設及び橋上駅舎化事業について」を終わりにしたいと思います。

#### 会長

それでは、次に「報告事項 第2号 中遠広域都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（公聴会原案）について」を議題といたします。この議題につきまして事務局の方から説明をお願いいたします。

#### 事務局

資料2 - 1 ~ 3 報第2号関連資料の説明

会長

ありがとうございました。ただいまの説明がございました「中遠広域都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に対して何かご意見、ご質問等がございましたらお願いします。

委員

3点ほどお伺いします。1つめに、新旧対照表の2ページのところで、今までは、袋井駅周辺地区、愛野駅周辺地区となっておりましたが、新たに市役所周辺地区というかたちで表記されました。市役所周辺というところは具体的にどのあたりとしているのでしょうか。

次に2点目に18ページ袋井駅南地区の区画整理ということで8.8haと表記されているわけですが、これについて地図上ではどのあたりと考えているのか、想定している地域をどのあたりとしているのでしょうか。

それから、3点目に22ページ特別緑地保全地区に法多・菩提地区としてありますが、そういうものは景観の保護することであるならば、遠州三山すべてに広げるべきではないかと思いますが、考え方について教えていただきたい。

事務局

1点目の2ページの市役所周辺のエリアにつきましては、都市拠点が概ねこの辺りということが示されている訳であります。県道（旧国道）の周辺におきましては、ご承知のとおり市役所、それから新たにできます警察署など業務機能が非常に充実してきているということ、それから東海道線から県道までの市街地の形成において、その市役所周辺が本市の主要な部分としてあることもありまして、市の中心部の一角を担っているということから、都市拠点としての位置づけができるというのが全体的なイメージとしております。

次に駅南の8.8haにつきましては、現在概算ということで、確定はこれから区画整理を検討する中で行っていかなければならないこととなりますが、基本的には8.8haにつきましては、既存の集落が概ね8.8haとなっております。用途地域に色塗りされた中で、新幹線、それから東海道線、県道袋井大須賀線、それから田端の集落含めての部分、それから現在中央公民館まで道路の方ができておりますが、その南北の道路から概ね西側の既存の集落を中心に考えております。これが8.8haの部分であり、これにつ

きましては地域としては目標区域として設定されている部分であります。今後、区画整理の整備区域として設定していくには、地域の皆さんと十分検討した中で、最終的な区域を決定していくこととなります。

それから、3つめの特別緑地保全地区であります。緑地保全の関係につきましては、ご指摘いただいた部分もありますし、それから緑の基本計画におきましても、風致地区の指定の検討をするということにしておりますが、風致地区の指定を検討していくことは、これは新たな建築上の規制がかかるということにもなりますことから、この地域の皆さんの合意をとっていくこととなりますので、今後、候補地域の洗い出しをしながら少しずつ検討していきたいと考えております。今少しお時間をいただきながら検討させていただきたいと思っております。

会長

他になにかございませんか。

委員

都市計画道路について質問させていただきます。新旧対照表の11ページに旧の方にはございませんが、新の方に新たに浅羽東部線が記載されております。これは、主要幹線道路からの格下げなのでしょうかというのが1点です。

それから、2点目に、都市計画マスタープランの中でも市街地整備の地域と今回の地域ごとの市街地の表記の変更においては、都市計画マスタープランの時より面積に増減があるのでしょうか。その場合、増えたのはどのくらいでしょうか。この点、説明していただきたいと思えます。

事務局

まず、浅羽東部線につきましては、格下げされたかということにつきましては、格下げというわけではありません。主要幹線道路というのは、11ページにもでておりますとおり、国道1号バイパス線、国道150号などの国道をさしますが、幹線道路というのはもともと市の主要道路として示しているものでございまして、今回、新たに計画させていただいたものでございます。

それから、市街化の区域の目標ということでございますが、基本的には市街地の面積につきましては、面積に変更が生じているものではございませんのでそのようにご理解いただければと思えます。

## 委員

浅羽東部線につきましては、主要道路として、地域交流プラザができたときも、用地を設定するとき浅羽東部線があるからということがありました。県道袋井大須賀線、磐田掛川線これらの県道すべての整備を実施する考えでしょうか。

## 事務局

メロープラザをやるときに、浅羽東部線の対応がありました。具体的に県道すべてをやるかどうかについては確かではありませんが、行き止まりの道路というのも効率性が悪いこともありますし、メロープラザの利用効率も勘案することになるかと思えます。

磐田掛川線と袋井大須賀線を結ぶことが大切であるか、考えていきたい。そのあたりは、メロープラザとのアクセスを重点的に考えていくことになるかと思えます。

## 会長

ありがとうございました。予定の時間となりましたので、これで閉めていきたいと思えます。

駅舎についても市民のためになるように考えていただきたいと思えます。

進行の不手際で時間が圧して申し訳ございません。事務局にお願いですが、次回はもう少し早い時間の設定をお願いします。

本日は、ありがとうございました。

## 事務局

それでは、委員の皆様におかれましては、長時間にわたり2つの議題の御審議いただきありがとうございました。

原田会長におかれましては、会議の進行等、大変ありがとうございました。以上をもちまして、袋井市都市計画審議会を閉会とさせていただきます。

【午前 11 時 58 分：閉会】