

第15回東近江市都市計画審議会議事録要旨

開催日時 平成26年10月1日(水) 13時30分～15時30分

開催場所 東近江市役所 新館313会議室

委員定数 15人

出席委員 13人

(委員) 森川 稔 中西 長嗣 石井 良一 野田 敬治 高村 潔
竹中 喜彦 岡田 史枝 大橋 保治 岡崎 嘉一 森野 久栄
今堀 豊 福永 忠昭 平田 幸雄

出席者 都市整備部長 谷口 惣治
都市整備部管理監 藤島 銀二

(事務局) 都市計画課長 北浦 守
都市計画課計画グループ 西村 和恭 西澤 洋樹

傍聴人 1人

議 事 議案第1号 東近江市市街化調整区域等における地区計画制度の運用基準の一部改正について(諮問)
議案第2号 近江八幡八日市都市計画蒲生大塚工業団地地区計画 東近江市決定の決定について(付議)
議案第3号 近江八幡八日市都市計画尻無町東畑地区計画 東近江市決定の決定について(付議)

審議状況

1 開 会 13時30分 司会 都市計画課長

司会 会議の成立 委員紹介 公開・非公開の報告

2 会長あいさつ

3 議決事項の報告

事務局 議案書(2頁)により第14回都市計画審議会の議決事項を報告

4 議 事

議案第1号 東近江市市街化調整区域等における地区計画制度の運用基準の一部改正について(諮問)

事務局 議案書・パワーポイントにより説明(地区計画制度についてを含む)

審議内容

会長 初めに地区計画制度そのものについて意見があれば発言願いたい。

委員 市街化区域に隣接したところに地区計画を設定した場合、市街化区域に含めるのか。市街化区域との違いは何か。

事務局 あくまでも市街化調整区域ですので、市街化区域に編入をするまでは市街化調整区域のままである。運用基準では時期定期見直し時に市街化区域への編入を検討すべきというように位置づけている。ただし、地区計画区域だけを市街化区域に編入するのは不合理でもあるので、もう少し広い範囲で市街化区域の見直しを検討すべきではないかと考えている。東近江市の場合は、市街化区域と隣接する地区計画については、市街地並みの整備がなされることから、都市計画税を課税するようにしている。

委員 そうすると、実質的には地区計画区域は市街化区域と同条件の運用がなされるという解釈でよいのか。

事務局 同条件というよりも、むしろ厳しい制限をかけている。例えば、住居系であれば戸建て住宅しか建築できない。

委員 地区計画制度は、非線引き都市計画区域にも適用されるのか。

事務局 運用基準のタイトルにも市街化調整区域等になっているとおり、非線引き都市計画区域も想定しており、非線引きで住宅団地が形成される場合は大いに活用いただきたいと願っているが、厳しい制限がかかるためなかなか採用されないのが現状である。

会長 地区計画制度と運用基準については報告事項とし、1号議案について発言願いたい。

委員 運用基準第5条に12号、13号でレッドゾーン、イエローゾーンを追加することに異論はないが、土砂災害警戒区域は平坦地まで指定はされていない。今年の台風18号で新規に宅地開発された地域も浸水したと伺っている。滋賀県が流域治水条例を制定し地先の安全マップも公開している。浸水が想定される箇所も積極的に除外すべきと考えるが。

事務局 土砂災害防止法の警戒区域は平坦地には指定されていない。浸水被害の恐れのある区域については、県の流域治水条例では、例えば10年確率で50cm以上の浸水が想定される区域は市街化区域に含めないという基準もある。地区計画を定めるに当たっては、関係課の意見照会をしており、県土木事務所を通じて河港課あるいは流域治水等々にも協

議している。そのような地域で地区計画を定める場合は、どのような対策を講じるのか、県の意見も十分に考慮して区域の設定を考えていきたいと思っている。

委員 今後、浸水すると公共投資も必要となってくる。ぜひこれに組み込むことも検討していただきたいと思う。

委員 レッドゾーン、イエローゾーンの説明で、指定率が100%に達していなかった。既にその基礎調査を終え県から地元説明をされたが、地元の事情によって指定できないといった区域も危険性も含んでいる。そのような区域については、どのように考えているのか。

事務局 基礎調査を終えられて区域に指定されていない危険区域までは、対象としていないが、防災マップにより場所の確認ができる。素案以前の事前相談時に土砂災害だけでなく、いろいろな法律の網掛けをチェックして回答するよう心掛けているのでご理解いただきたい。

会長 指定率82%とは、どのような数値か。

事務局 土砂災害危険箇所のうち、基礎調査を行った上で住民の合意形成を得て指定された箇所の割合である。

会長 危険箇所のうち18%は住民の合意が得られていない、という理解でいいのか。

部長 危険箇所が280数箇所あり、そのうち236箇所が指定され、82%になるわけであるが、指定されない理由はさまざまある。県で調査をされ、現在地元調整に入っている段階のものもあれば、まだ調査が終わっていないという箇所もある。また、新聞・テレビで報道されているとおり、指定を拒否をされている箇所もある。そういったことで現在82%であるが、早期に100%に達するよう取り組んでいく予定である。

会長 2点目の改正については、小委員会でも説明いただいたが理解できていない。再度説明を願う。

事務局 開発される区域内では、技術基準に基づき新たに道路を築造する場合は、例えば住居系であれば面積にもよるが6メートル。非住居系は9メートルという基準値が設けられている。新たに築造される道路は9メートルの幅員、なければセットバックして9メートルを確保する必要がある。ただし、開発区域と地区計画の区域はイコールではない。市は、開発区域だけを地区計画に設定するのではなく、既存の宅地も含め周辺との環境の調和を図るべきとの考え方で、例えば街区単位で地区計画の設定をするよう指導している。9メートルの幅員を設けるということは歩車道を分離して歩道を設置する幅員になる。既存宅地もセットバックしてもらい9m確保するのが理想であるが、その前後は歩道のない道路となる。通学道路であれば歩車道を分離する歩道が必要であるが、通学道路でもなく歩行者がほとんどないというような中で、既存宅地までセットバックさせて歩道をつける必要性は低いとの考えから運用基準の改正を提案した次第である。

会長 図で、地区計画の区域はどこか。全部なのか

事務局 この(図)場合、全体が地区計画の区域である。

会長 全体を地区計画区域とし、その中に既存宅地と新たに開発するところがあるというパターンなのか。

委員 既存宅地と開発地が逆転している場合はどうなるのか。つまり、新規開発地区の方に、9 m道路がぶら下がっている場合はどうなるのか。

事務局 開発をされる場合は、セットバックをして9 mを確保される。

委員 歩行者がなくてもか。

事務局 いなくても確保される。

委員 土砂災害関係の運用基準の一部改正は極めて理解しやすい。この12条の改正の心は、具体的にどこか。何かあるのか。この言葉の持っている意味がピンと直感的に響かない。何か具体的な切羽詰まった状況があるのか。

事務局 切羽詰まった状況ではないが、市では地区計画は開発区域のエリアだけが、例えば良好な住宅地になっても意味がない、周辺の既存宅地とあわせて、周辺との環境の調和を図るよう、例えば区域設定は、街区を単位とするなどの指導をしている。ですから区域が接する道路が既存宅地の場合は、往々にして6 mあるいは9 mとれない場合もあるので、非住居系の場合は、その基準を少し緩和しようというものである。区域の取り方では、例えば図の場合、開発区域イコール地区計画の区域に設定したら地区計画は基準に合致するが、周辺の既存宅地も含めて地区計画の設定を指導しているので、既存宅地がセットバックまでを義務付けられれば区域に入らないということになり、結局同じことになるわけである。したがって、区域の設定を開発区域だけに限定されるということが往々にして出てくるので、この基準を一旦緩和したいというのが本音である。

委員 緩和の物差しは周辺の前後の状況だということか。

会長 非住居系は車道二車線で原則9メートル以上の幅員、条文の赤字は原則9 m以上の幅員にかかるという理解でいいのか。非住居系では2車線の絶対確保をすることで、最低でも7 mぐらいいはある。2車線で、かつ9 m以上を良とするが、周辺の状況により車両の通行に支障がない場合、例えば歩行者が極めて少なく、歩道の設置の必要性がないと認められる道路に接続している場合は、7 mでも8 mでも認めようという理解でいいのか。

委員 9 m以上の後に括弧書きがくるのではないか。「の幅員は」というのは6 m以上にもかかってくると思う。

事務局 その方が理解されやすいと思うので訂正させていただく。

委員 「周辺の状況により車両の通行に支障がない」と書いてあるが、車両の通行は当然2車線であるから通行しているわけである。歩行者が少ない道路との説明があった。表現が良く伝わらないのは、この辺にあるのではないか。

事務局 9 m以上の道路は、歩道を設置するだけの道路であるので、歩行者が少ない場合は歩道の設置を義務付ける必要がないのではないかと、という説明のつもりである。

委員 例えば車両の通行ということは、交通とか、あるいは交通環境とか、そういう言葉に置きかえると、歩行者も自転車も車両も含めた言葉になるのではないかと。そのようなご意見であったと思うが。

事務局 車両の通行に支障がないということは、当然歩行者の安全確保も図られる道路という意味とされているが、わかりやすい表現に修正する。

会長 今回の案件はすべて地区計画にかかわるものですので、地区計画制度小委員会で審議した。その報告をお願いします。

委員 地区計画制度の運用基準の一部を改正する案について本審議会に先立って小委員会に諮問されましたので、去る8月5日第4回地区計画制度小委員会で審議した。今回の改正案は2点で、1点目の改正案が、土砂災害の恐れがある区域を地区計画の適用区域から除外しようとするもので、これまでも方針で運用されてきたものを、今回、基準に明文化するという内容であり小委員会でも何ら異存はなかった。また、もう1点の接道要件を緩和しようとする案については、非住居系の地区計画に限定されていること、開発区域では決められた基準値を適用されること、車道二車線以上で周辺の状況により、交通に支障がないと認められる道路に限っていること、この基準を緩和することで、地区計画の乱立を招くおそれは少ないなどの説明を受け、一定の理解はできるものの慎重を期すため、本審議会にも諮問されるよう意見を付して答申させていただいたことを報告する。

会長 事務局から条文を少し修正するという回答であたっが、ほかに意見があればご発言願いたい。

委員 図で左右に既存道路があるが、現在は9m未満であるという前提での話か。上の部分に地区計画を策定される場合、非住居系では左右道路を9mに広げる必要はないのか。

事務局 開発区域内は、非住居系の場合、新たに築造する道路は9m以上。なければセットバックを義務付けている。開発区域を伴わない部分は、9mのセットバックは義務付けない。

会長 今の場合、開発区域の上に地区計画の網が被ったわけで、開発制度の道路基準は適用されないで地区計画の方で適用されると言う理解で良いのか。開発区域で非住居系は9mであるが、地区計画をかけた場合は6mでもよいのか。

事務局 いいえ。地区計画イコール開発区域ではない。例えば一つの集落全部を地区計画の設定をする場合もある。その中の一部分だけを、道路を築造して分譲住宅にするという場合もある。開発区域よりも地区計画の方が、小さいということもあり得ない。ですから、集落の中すべての道路を6m以上でなければならないのか、ということにはならない。すべての家にセットバックを押し付けることはできないということである。

委員 図上の開発区域に接する左右の道路は、9m以上でなければならないというルールか。

事務局 開発区域に接する道路は9m以上が必要。地区計画の区域は、現行制度では既存宅地までセットバックさせて9mを必要といているが、その必要性を緩和しようというものである。

委員 開発行為以外の土地にセットバックさせようというのは、非常に難しい。

事務局 開発行為をすところだけ地区計画の区域とすることもできるが、周辺環境との調和を考えれば、もう少し全体を考えて地区計画をかけていただいた方が理にかなっているとの判断である。

会長 文章を修正するとのことであるが、審議会にどのような方法であがってくるのか。

事務局 事前に会長に確認していただき、修正したものを委員に配布する。

会長 次回のこの会議にあがるということか。

事務局 議決事項として報告させていただく。

審議終了

審議結果 条文を修正して会長確認後、再報告。

議案第2号 近江八幡八日市都市計画蒲生大塚工業団地地区計画 東近江市決定 の決定
について(付議)

事務局 議案書・パワーポイントにより説明

審議内容

会長 小委員会で審議した案件である。小委員会の報告をお願いします。

委員 本件は、東近江市地区計画の案の作成に関する条例第6条の規定に基づき、申請人から申出のあった原案に対し、地区計画制度小委員会に諮問されたので、去る8月5日、第4回地区計画制度小委員会より審議したので、その結果を報告する。蒲生大塚工業団地地区計画の原案につきましては本市の都市計画マスタープランの方針と整合していること、運用規定に定める地域振興型に合致し、地域の活性化に資する計画であること、原案に対して利害関係人の同意と周辺住民の合意も得られていると判断できること、都市計画法第29条第1項の開発許可を得るための事前審査が完了している計画であることなどから、計画の妥当性を認めた。なお、議案書15ページの答申書にあるように、地区計画区域内の大塚町自治会所有の土地が将来にわたり有効に活用されるよう検討をされることを意見として付し、原案を案にすることについて同意したことを報告する。

会長 答申書のただし書きの部分について説明を。

事務局 蒲生大塚町自治会所有の土地が活用されるように検討されたいという意見をつけて答申いただいた。A地区については2敷地であり、北側で利用される方の駐車場等に利用されればと期待している。例えば敷地が手狭になり敷地拡大する場合は、里道水路を1敷地の中に入れることはできないので、里道水路を付替えて活用することは可能となる。したがって、地区整備計画で里道水路は地区施設に位置づけていない。個人所有の山林については、申請人が買い取っているが、蒲生大塚町所有の土地につきましては借地を希望されていると聞く。

会長 質問等あればご発言願いたい。

委員 佐久良川の安全対策、一級河川だから県の仕事かもしれないが、計画はあるのか。

事務局 河川の整備計画はない。区域内は浸水を防ぐための盛り土がされる。

委員 蒲生スマートインターへのアクセスが良好との説明であったが、どのようなルートを考えているのか。

事務局 蒲生スマートインターから3.5kmであるが、ルート設定まではしていない。布引工業団地と蒲生工業団地の中間の位置にあり、主要地方道で一直線に結ばれている。企業間の連携には適した位置と思っている。スマートインターへのアクセスは、県道土山蒲生近江八幡線の方への市道を通じて利用されると考える。

委員 確かに土山蒲生近江八幡線というルートが1番最短かと思うが、区間の中には未整備区間もある。工業団地という位置付けからすると大型車両がアクセスしやすい道路には至っていないことが気になるので質問した。

委員 地域振興に位置付け目的は良いと思うが、日本全体で工場の新規立地はほとんど減少しているような状況の中で、果たして需要があるのか気になる。現実的に布引なり蒲生工業団地の工業用地の埋まり方はどれくらいか確認させていただきたい。

事務局 布引工業団地につきましては100%埋まっている。蒲生工業団地は一部空いているという状況。確かにどれだけの企業が進出されるかというのは不透明な部分があるが、隣接町に大規模な自動車工場があるので、その関連工場等の進出に期待しているところである。また、企業立地政策課には、企業からの問い合わせはあると聞いている。

会長 地区計画の目標にインターチェンジから3.5kmに位置し交通の利便性に恵まれていると書いてあるが、ルートを想定していないとの回答、また先ほどの質問では未整備区間がるとのことである。インターまでの道路を整備することを望むなどの意見を付すことも可能か。

部長 アクセス道路の件であるが、一般的に考えるとインターチェンジ前が県道土山蒲生近江八幡線であり、それを真っ直ぐ南下すると、市道学校横山線になる。現在、バイパスの改良計画があり、現在も地元に入って進めているところである。そして信号を一つ左折していただくだけで、この工業団地につながる。非常に利便性はいいと考えている。

会長 今の説明だと、スマートインターからは、それなりに利便性は確保されていると理解していいのか。

部長 はい。バイパスの改良計画を既に進めており、それ以外の区間については2車線が確保されているので、利便性は十分と考えている。

委員 今回は無理かもしれないが、もし時間が許すのなら、時間をとって現地や周辺の状況を確認できるよう計画していただきたい。

事務局 現場を確認することが、何より理解できると思うので、時間配分等を考え検討していきたいと思う。

会長 時間確保は難しいかもしれないが、現場を見るのが大事かと思うので、ぜひそういう機会を設けていただければと思う。

委員 地元大塚町の土地は、どれくらいの大きさか。地元の方からこの土地を活用してほしいという申し入れがあったのか。

事務局 大塚町自治会の面積は約3反、3,000㎡である。自治会から市に対して土地利用についての申し入れはない。ただし、山林部分は申請人が個人の土地を購入し計画されたので、その段階で地元自治会や所有者に、計画内容を説明されたと考える。また、当初は申請人から住居系の地区計画を相談されたが、東近江市は郊外での住宅地は望んでいないこと、学校までの通学路が整備されていないことから、地域振興型で計画されるよう指導してきた経緯がある。

委員 自治会の土地を駐車場云々と説明されたが、計画が具体的にあるのか。

事務局 具体的にはない。地元自治会としては、借地として活用を願っておられる。今は分断するように里道水路があるため駐車場等の利用しか考えられない。将来的に進出した事業者が敷地拡大をされる場合は、里道水路を付替えて一体的に利用することは可能かと考えている。

委員 隣の土地は蒲生幼稚園の駐車場か。

事務局 地元大塚町内の隣組単位の共有山林であり、共有名義で相続人の確定が困難である。相続人等が確定できないと利害関係人が把握できないので、今回は地区計画の区域から除外した経緯がある。

委員 一緒に区域に入れば1番良いと思ったが、複雑な問題もある。将来的には対応できるようにされることを期待している。

委員 主要地方道の幅員は9メートル以上確保するという計画であるが、市道は近江鉄道と立体交差になっており、将来蒲生スマートインターに結ぶ道路になると思う。この道路の計画についてはどのようになっているのか。例えば立体交差の所に歩道をつけるとか、将来は必要と思うが。

事務局 この道路は幅員 9m未満であるが、車道2車線の道路であるので、今のところ整備計画はない。

委員 2車線あるから計画はないとの回答であるが、将来的には。

事務局 近江鉄道と立体交差をしている道路であり、将来的にも整備はされないと考える。

委員 この道路は、先ほどから言っているインターへのアクセス道路と考えるが。主要地方道の方がアクセス道路なのか。

事務局 主要地方道からもアクセス可能。この市道を利用してのアクセスもできる。両線とも車道、2車線の道路幅員があるので、交通安全的にも通行の支障はないと考えている。

会長 先ほど道路に関して質問があった。市も整備しており利便性が確保されているという説明であったが。

部長 市道学校横山線は、3集落にまたぐバイパス計画であり、既に地元の調整に入っている。調整がつき次第、用地買収を進めていく計画であり、そう遠くない時期には進めていくのでご理解を願いたい。

委員 場所が不案内なので、総括図を参照にスマートインターチェンジからのルートを示していただきたい。

部長 名神高速道路の蒲生スマートインターチェンジが赤丸。そこを斜めに高速道路と直角に交差しているのが、土山蒲生近江八幡線である。それを少し斜め右下に下がると佐久良川の少し手前に十字路があり、そこから先が市道学校横山線である。そして、「東近江市蒲生支所」という文字の「近」の下に隠れている集落が3集落あり、この3集落をまたぐバイパス計画を現在、地元に入って調整しているところである。それからそのまま日野町の方へ斜めに下がり、鈴町という字があるところまでが市道で、その先は国道477号で日野町へつながっている。その交差点を左折すると、赤くハッチングした蒲生大塚工業団地ということになる。

審議終了

審議結果 全員賛成で可決

第3号議案 近江八幡八日市都市計画尻無町東畑地区計画 東近江市決定 の決定について(付議)

事務局 議案書・パワーポイントにより説明

審議内容

会長 小委員会から報告をお願いします。

委員 本件は東近江市地区計画の案の作成に関する条例第6条の規定に基づき、申請人から申出があった議案に対して地区計画制度小委員会に諮問されたので、去る8月5日、第4回地区計画制度小委員会で審議した。その結果を報告する。尻無町東畑地区計画の原案は、一つ本市の都市計画マスタープランの方針と整合していること、二つ運用基準に定める宅地活用継続型に合致し、地域の課題解決に資する計画であること、三つ原案に対して利害関係人の同意と周辺住民の合意も得られていると判断できること、四つ都市計画法第29条第1項の開発許可を得るための事前審査が完了している計画であること、以上のことから、計画の妥当性を認め、原案を案にすることについて同意したことを報告する。

会長 第3号議案について意見・質問があれば発言願いたい。

委員 建築物等に関する事項で、いろんな制限が加えられており、隣接の市街化区域より厳しいという説明であったが、この数字を見ると、いわゆる市街化区域の用途の中でも1番厳しい用途に該当すると考えていいのか。

事務局 はい。建築物等の用途の制限は第1種低層住宅専用地域の基準を採用しており、1番厳しい用途の制限ということになる。

委員 ちなみに隣接地の市街化区域の用途は何か。

事務局 議案書23ページを参照いただきたい。隣接地は第1種住居であり、住居専用地域よりも緩和された用途地域ということになる。

会長 用途だけでなく、建ぺい率、容積率もかなり厳しくなっている。

委員 第1種住居専用地域の容積率は200%ですね。今度の場合は100%と違うのか。厳しい制限を設けることに権利者の皆さんは合意されているのか。

事務局 はい。用途だけでなく、良好な住宅地を形成することを目的としているので、建ぺい率、容積率も厳しくしているほか、高さの制限、壁面後退なども設けている。今後開発が進み、建築される前は届け出の義務があり、基準に適合しているか審査することになっている。このような条件を申請人、あるいは利害関係人は、同意した上での計画ということになる。

審議終了

審議結果 全員賛成で可決

事務連絡

部長閉会あいさつ