

第224回

岐阜県都市計画審議会

議事録

と き：令和7年12月3日（水）午後1時30分から

ところ：岐阜県庁 議会棟第1会議室

【事務局】

都市政策課長の須田です。定刻となりましたので、ただいまから、第224回岐阜県都市計画審議会を開会します。委員の皆様方におかれましては、お忙しいところ、お集まりいただき、誠にありがとうございます。

本審議会は、ペーパーレスで開催しますので、資料はお手元のタブレット端末でご覧ください。

まず始めに、本審議会の学識委員の皆様は、任期が2年と定められており、本年12月1日に改選となりました。お手元に「資料1」として委員名簿をお配りしていますが、このうち、李委員、倉内委員、土屋委員、出村委員、廣岡委員、水野委員の6名の方には、引き続きご就任について、よろしくお願ひします。また、1名の学識委員の方に新たにご就任いただいておりますので、ご紹介させていただきます。経済分野から、岐阜大学教授の三井栄様です。

【三井委員】

岐阜大学の三井です。専門は、経済学の中でも景気分析や経済効果の計測をしております。よろしくお願ひします。

【事務局】

学識委員7名の先生方の任期は、令和9年11月30日までです。本日出席の皆様のご紹介につきましては、お手元の資料1「委員名簿」と資料2「委員座席図」のとおりですので、ご紹介に代えさせていただきます。また、本日は、委員及び臨時委員計23名中、18名のご出席をいただき、定足数に達していることを報告します。

さて、本審議会会長につきましては、学識委員の中から選出することとされていますが、この度、学識委員の改選がありましたので、改めて会長を選任することになります。会長選任までの間、都市建築部長が議事を進行します。

なお、本日の会議については、報道関係者1名の方が傍聴されていることを報告します。また、会議の撮影等について報道関係者から申し出がありましたが、撮影等は会長の許可を受ける必要があります。会長選任後に、その旨、報告します。

それでは、部長よろしくお願ひします。

【都市建築部長】

都市建築部長の野崎です。本日出席の皆様方におかれましては、日頃から都市建築行政全般に渡り格別なるご理解とご協力をいただいていること深く感謝を申し上げます。また、本日はお忙しい中、こうしてご出席いただきましたこと重ねて御礼を申し上げます。それでは会長選任までの間、進行させていただきますのでどうぞよろしくお願ひします。

会長の選任については、岐阜県都市計画審議会条例第4条第1項により、「会長は学識経験のある者の中から選挙で選任する」ことになっていますが、立候補者又は推薦も含めてお諮りします。

立候補者又は推薦はありませんか。

挙手がないようですので、事務局の方から推薦したいのですがよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり。)

事務局からは、前会長で都市計画の専門家でもあります倉内委員を会長に推薦します。

事務局からの推薦について、ご意見ありますでしょうか。

(「異議なし」の声あり。)

ご意見ないようですのでお諮ります。倉内委員を会長に選任してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり。)

ご異議ないようですので、倉内委員を会長に選任します。会長席に移動をお願いします。

【事務局】

報道関係者から申し出のあった会議の撮影等については、会議冒頭部分の撮影等について会長の許可をいただきましたのでご報告します。

それでは、倉内会長、この後の議事進行をお願いします。

【倉内会長】

会長を仰せつかりました岐阜大学の倉内です。よろしく申し上げます。

この会議は非常に重要な会議と認識しています。個人の権利を制限するものですので慎重な議論が必要かと思っています。限られた時間ではありますが、皆様の立場から忌憚のないご意見を頂ければと思いますので、よろしく申し上げます。

それでは、議案の審議に入る前に、会長代理の選任を行います。岐阜県都市計画審議会条例第4条第3項の規定により、会長代理については会長が指定することになっています。会長代理には、出村嘉史委員を指名しますので、よろしくお願

ます。

次に、本審議会に設置されている、環境影響評価専門部会の委員について、条例第5条および環境影響評価専門部会運営要綱第3条から第4条の規定に基づき、専門部会の委員と部会長の指名を行います。まず、環境影響評価専門部会の委員に、出村嘉史委員、廣岡佳弥子委員を指名し、部会長を出村嘉史委員にお願いします。

以上の体制で、今後、審議会並びに専門部会を進めますので、皆様のご協力をよろしくお願いします。

それでは、議案の審議に入ります。本日の議案概要について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

それでは、本日の議事の概要について説明します。お手元の資料3「議案一覧表」をご覧ください。

本日お諮りする議案は、議第1号「瑞浪都市計画道路の変更について」の1件です。このほか、報告事項として「市街化調整区域内地区計画策定に係る知事協議に関するガイドラインの改定について」の1件です。

【倉内会長】

まず、議事に入る前に、本日の審議会の議事録署名委員を指名したいと思います。が、会長に一任いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり。)

一任いただきましたので、本日の議事録署名は、李委員と村下委員にお願いします。

報道機関の撮影はここまでとさせていただきます。以降の撮影はご遠慮ください。

それでは、審議に入ります。議第1号「瑞浪都市計画道路の変更について」を議題とします。それでは、事務局の説明を求めます。

【事務局】

都市政策課技術総括監の大橋です。議第1号「瑞浪都市計画道路の変更について」ご説明いたします。

はじめに、瑞浪市の主要な施設等の位置をお示しします。主要な道路を、黒色で示しています。左上に中央自動車道、そして国道19号があり、それに囲まれるような形で、瑞浪市の中心市街地が形成されています。主要な施設としては、黒丸で示している瑞浪駅、瑞浪市役所などがあります。今回、都市計画を変更する本町線は、青色で示しています。瑞浪市寺河戸町字道下を起点とし、瑞浪市土岐町字原を

終点とする延長約650mの幹線街路で、県道名は一般県道瑞浪停車場線です。今回の変更箇所としては、瑞浪駅の南側ですが、黄色に赤線囲みで示している市道との交差点部及び駅前広場です。変更の内容は、瑞浪市が瑞浪駅周辺で進めている、中心市街地の再生と賑わいの創出を目指した事業の一環として行うもので、本町線の交差点部の形状及び駅前広場の区域を変更し、併せて本町線の車線数を定めるものです。車線数については、平成10年に都市計画法が改正され、道路については車線数を定めるものとされました。この法律改正に伴い、それ以降、都市計画決定や都市計画変更を行う道路については、原則として車線数を定めています。本町線については、昭和57年に都市計画変更して以降、変更などがなかったため、今回の区域の変更と併せて、このタイミングで車線数を定めるものです。なお、本路線はすでに2車線で改良済ですので、今回、車線数を定めることによる影響などはありません。

次に、全体計画のイメージです。現在、瑞浪市が進めている瑞浪駅周辺の再開発等の状況を示しています。駅の北側では、公民館や図書館を統合し、さらにカフェが入る複合公共施設が計画されています。あわせて、施設利用者用と既存駐車場の機能を確保するため、駐車場整備が計画されています。駅の南側では、左下にイメージパースを載せていますが、住居ビル、商業ビル、立体駐車場からなる市街地再開発と、それに合わせて、今回の審議案件である、本町線の交差点にラウンドアバウトを導入、そして駅前広場を拡張するものです。

次に計画図で説明します。変更前を青色、変更後を赤色で示しています。交差点部分に関しては、その形状を県庁前にもあるようなラウンドアバウトに変更します。これに伴い、交差点が大きくなりますので、影響区間となる延長約200mの区間について、区域の変更を行います。また、駅前広場部分については、都市の広場機能の強化を図るため、区域を東側へ拡張する変更を行います。

こちらは、交差点部分、ラウンドアバウトのイメージ図です。駅前広場周辺における混雑緩和や、利用者の安全性向上等を目的に、このような環状交差点への形状変更を行うものです。イメージ図の下には交差点部の横断図を示していますが、両側に歩道を設置し、幅員は32mで、県庁前のラウンドアバウトより少し小さいサイズです。

続いて駅前広場部分について説明します。こちらは当該箇所の現在の航空写真です。現在の駅前広場は青色で示している範囲となっており、一時駐車スペースや乗降スペースが整備されています。しかし昨今、社会状況の変化に伴い、乗降スペースやオープンスペースの不足等、利用者ニーズに対応しきれていない状況となっています。そのため、駅前広場の区域の拡張や、配置の見直しにより、広場の持つ交通空間、環境空間としての機能強化を図るべく東側に区域を拡大します。拡大した区域につきましては、オープンスペース等を整備します。

続いて都市計画手続きの状況です。これまで、瑞浪市による地元説明会、県によ

る都市計画案の公告・縦覧、市への意見聴取などを経て、本日の都市計画審議会を迎えています。なお、瑞浪市への意見聴取では、「意見なし」との回答を得ています。

最後に都市計画案の縦覧の状況です。令和7年10月6日から10月20日までの2週間、変更案の縦覧を行いましたところ、意見書の提出はありませんでした。

以上のことから、県としては、今回の都市計画変更案は適切なものであると考えています。議第1号の説明は以上です。ご審議のほど、よろしくお願いします。

【倉内会長】

事務局の説明についてご意見・ご質問はありませんか。

【出村委員】

この駅前広場の配置自身がどれほど適正であるかがあまりわかりませんが、今までどおりの車の利用や今後もさらに車利用に便利のようにしなければならないという命題があるのであればこういうのも仕方ないと思います。空間のデザインの専門としては、この配置は一見してよくないと思います。瑞浪駅を利用するのが歩行者であり、国ではウォークブルや歩きやすい、歩いてまちを楽しむという方向に大きく旗を振られている状況です。瑞浪市においても、いろいろ社会実験を繰り返しながら駅前で人が賑わう、使いこなすとはどういうことかを検証されていたと認識していますが、その上でこの配置を選択するのか少し疑問があります。駅を降りた人は車に一番通りたいところを譲って、かなり大回りをしないといけない、あるいは、横断歩道を渡って憩いの空間に行かないといけない、というように自由に歩けない状況が当然と受け止められていて今後も続いていく未来が選択されています。憩いの空間としてのオープンスペースが周りから切り離されて完全に島になることで使いにくくなるというのはおそらく実験で分かっているのではないかと思います。

案の中身を議論することは市町村に任されていて、そこが自分たちのまちを自治的にうまく回すために考えないといけないため、この審議会の中で審議することはおそらくできないと思います。一方で、都市計画としてみないといけないのはこの赤の枠で囲った部分がそこでよいのか、道路との境界線がそこでよいのか、そういったところだと思います。黄色や緑に塗られた部分が決まった事実として考えるのではなく、赤で囲っている中でもう一度、歩行者に一番いい動線を考えるようにやっていただけないかというのが願いです。その上で、今まで建て詰まっていたのを大きくとって自由度を増して大きな人間の空間に戻したということはすごく評価できる点だと思いますので、赤い枠線がこのようになるということは賛同するところです。一方で、ラウンドアバウトを考えていますが、ラウンドアバウトは何のためかというところを車効率よく流すためです。そこで正義がぶつかり合います。車を疎

通させた方がよいという正義と人間が自由に歩けた方がよいという正義がぶつかるわけです。ラウンドアバウトのために大きな道路敷地をあえてとるということに対してはどのような合意があったのでしょうか。例えば緑で表されている部分が駅とくっついてラウンドアバウトを計画している交差点から南側に行く歩行者動線にうまくつながるということを考えたときに、歩行者有利に動線をつなぐというやり方をしないといけないため、ラウンドアバウトの仕様が少し変わってくると思います。

区域の枠は定めるが、枠の中は現代風に合わせてデザインをしてほしいという願いを込めることは可能ですか。

【事務局】

まず、駅前広場の配置等については、現在のスケジュールによれば、来年度詳細設計をされると市から聞いています。詳細設計の中で本日の委員のご意見等を踏まえて、どういった動線の確保、どういった空間の使い方がよいのか、今一度、議論していただけるよう瑞浪市には伝えたいと思います。

ラウンドアバウトについては、もともとこちらの駅前交差点は歩行者と車が非常に錯綜して事故が多かったということで、地元の関係者の方、地元の警察等とかなり意見交換をして現在の形状に至ったと聞いています。また、ラウンドアバウトの導入により、交差点への車の侵入速度等がある程度抑制され、周辺を通行する歩行者、自転車利用者への危険性というのもある程度軽減されるのではないかと考えられます。また、駅の前にある横断歩道も乗降スペースへ向かうように見えるかもしれませんが、オープンスペースの方に付け替えるような形で計画されると聞いています。さらに、駅前広場の本町線を挟んだ反対側に再開発で商業ビルができると聞いていますが、そちらに向けても既存の横断歩道があるため、一連の動線は確保されます。さらには、憩いのスペースにあります商業ビルが取り壊され、合わせて本町線の改良で電線類の地中化についても取り組む予定となっています。その結果、このあたり一帯が見晴らしの良い憩いの場となり、貴重なまちの中のオープンスペースとして機能することを期待してこのような計画となっています。

具体の配置については今後検討していくこととなりますが、基本的にはこのような考え方で整備を進められると聞いています。

【出村委員】

話はすごく納得できるものですが、最終的にどういう配置に落ち着くのが鍵になってくると思います。車を駅の前まで回す動線を現況のまま考えるのか、少し人に譲るような道のとり方をするのかで大きく違いが出てくると思います。赤い枠の中だけでもいくつかの正解があるような気がしますので、そこを柔軟に検討いただくということであればよいと思いました。

もう1回言いますと、車の渋滞問題はこれで著しく解消されると思います。一方

で、人も車もきれいに居なくなりましたというのは困りますので、人についての空間をこれからよくよく配慮して他にないデザインとしていただければよいと思います。

【出村委員】

駅前再編というのはこのみならず、あちこちの自治体で進められていまして、明確な答えがない状態です。時代が変わることは皆わかっている、片方でウォークブルと旗を振っておきながら片方で渋滞緩和と言っているようなある意味混迷している状況の中で、自治体がそれぞれに個性的なものを考えるという解決策もありますが、県の中だけでも自治体を跨いで研究する、新しい方法とは何か今のニーズに合わせてどう変えていったらいいのかといった行政の枠組みを超えたような動きがあってもいいのではないかと思いました。既に各自治体で議論が終わったものを都市計画審議会において承認しかできないという状況に陥る前に、瑞浪市のやり方を共有する場や議論を前に進められる場があるとよいと思いました。都市計画審議会の外でそういったことが可能であれば動きも起こしていただければと思いました。

【都市建築部長】

これからそれぞれの地域がそれぞれの地域の特性にあったまちづくりをやっていくこととなりますので、皆で共有認識を持つことができるような場を作りたいと思います。

【出村委員】

議論の先にガイドラインみたいなものができたら役に立つかと思いました。

【倉内委員】

ラウンドアバウトについて私も少しだけコメントさせていただきます。

たしかに、信号が無くなるという意味で、適度な交通量、適度な歩行者であれば円滑に回るとというのがラウンドアバウトのよいところだと思いますが、歩行者が多いと車が止まってしまうため、交通量との兼ね合いに気を付けないといけないと思います。また、交差点が大きくなる関係で交差点の近くに横断歩道を設定すると距離が長くなってしまいます。南側については、今に比べると特に下がっていると思います。そうすると、直線的ではない動きを歩行者に強いるようなデザインになってしまうところがありますので、それで本当に効率的になるかは慎重に議論しないといけないと思いました。

北側に駐車場が整備されることを考えると、車は北を積極的に使って、南は歩行者中心といった役割分担をもう少し検討してもよいと思います。

こちらはコメントですので、回答は結構です。

【倉内会長】

ご意見・ご質問がなければ、採決に移ります。議第1号について、原案どおり承認することにご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり。)

ご異議がないようですので、議第1号は原案どおり承認することに決しました。議案の審議が終了しましたので、続いて、知事に対する答申についてお諮りします。事務局から答申案の配布をお願いします。

ただいまお配りしました案は、本日も審議いただいた結果に基づき、議第1号について、原案を適当と認めるものです。

知事に対する答申について、案のとおり決定することにご異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり。)

ご異議がないようですので、知事に対する答申については案のとおり決定します。続きまして、報告事項に入りたいと思います。事務局から報告事項1について報告をお願いします。

【事務局】

引き続き事務局よりご説明します。報告事項1として、「市街化調整区域内地区計画策定に係る知事協議に関するガイドライン」の改定について報告します。名称が長いので、以降は「ガイドライン」と略します。資料は、お手元の配布資料に全体の概要を一枚にまとめたものがありますが、その内容について説明します。

市街化調整区域は、無秩序な市街化を防止するとともに、農地や森林などの自然環境を保全し、インフラ整備の効率化等を目的に設けられた区域です。そのため、市街化を抑制すべき区域であります。場所によっては地域の課題に応じて、土地の使い方を、都市の将来像や地域特性に合わせて秩序立てて配置し、必要な方向に誘導してあげること、つまりは、土地利用の整序、又は計画的誘導が求められます。そのようなことから、市街化調整区域の秩序ある良好な環境の維持・形成を図るための手段として制度化されていますのが、市街化調整区域での地区計画です。

市街化調整区域での地区計画は、市街化調整区域内において、道路や公園などの地区施設や、建築物、土地利用に関するルールを定めることで、市街化調整区域の特性を踏まえながら、必要な開発や土地利用を計画的かつ適切に誘導するための都

市計画の制度になります。この地区計画ですが、市町村が知事に協議を行ったうえで、都市計画決定を行うものです。その協議を行うための基準を、県が定めており、これが今回改定したガイドラインです。

次に、改定の背景を説明します。今回の改定は、国の動向を踏まえて行ったものです。国土利用計画では、地方創生の観点から、地域の持続可能性確保につながる土地の有効利用や転換の推進の視点が追加されました。また、都市計画運用指針では、インターチェンジや幹線道路周辺で工場などの産業立地を図る地区では、地区計画の策定を検討することが示されました。

なお、今回のガイドラインの対象は、市街化調整区域のある県内12の市町、いわゆる線引きのある市町が関係します。

次に、主な改定の概要です。まず、一つ目として、産業立地に関する工業系地区計画の区域の規模を見直すものです。都市計画法で、市街化調整区域というのは、本来、開発が抑制される土地ではありますが、農家住宅や農林漁業関連施設など、一部建てられる建物があります。例えば、インター周辺の土地を有効に利用したいのに、虫食い状に開発が行われると、まとまった土地利用ができないということにもなりかねません。そのような事態にならないように定めるのが地区計画ですが、産業立地に関する工業系地区計画について、これまでは、地区計画の面積を一律で原則5ヘクタール以上としていました。

今回は、産業立地に向けた地区計画を検討しやすいよう、市街化調整区域のインターチェンジ周辺、幹線道路の沿道において、周辺の環境・景観と調和を図りつつ、必要な範囲で工場、研究・物流施設等の開発を誘導する場合、地区計画の面積要件を、原則5ヘクタール以上から原則1ヘクタール以上に見直しを行いました。

これにより、市街化調整区域のインターチェンジ周辺や幹線道路の沿道において、市街化調整区域の性格を変えない範囲であれば、土地を有効に活用し、工業系の土地利用を行うことができるようになりました。

主な改定内容の2つ目ですが、市町村独自による地区計画の運用方針の策定を規定しました。まちづくりは市町村が主役であり、市町村の独自性を尊重すべきものです。その考えのもと、市街化調整区域の性格を変えない範囲で、地域の实情や特性に応じて、市町村が地区計画を定め、独自に市街化調整区域の地区計画の基準をどのように適用し、調整するのか、その基準を持つことができることを明記しました。

そのほか、本ガイドラインを活用される市町村においては、都市計画に不慣れな職員も多いことから、3つ目の改定内容として、地区計画制度について理解しやすい構成や文章表現へ変更しました。

そして、改定日ですが、令和7年7月28日に改定を行いました。

なお、今回の改定にあたっては、農政部局など県関係機関及び関係する12の市町に対し意見照会を行っており、いただいた意見に対応する内容になっています。

今後、関係市町から市街化調整区域内での地区計画の協議がありましたら、改定後のガイドラインにより対応します。報告事項の説明は以上です。

【倉内会長】

事務局より報告がありましたが、ご質問はありますか。

ご質問もないようですので、これをもちまして、本日の議事を終了します。ご協力ありがとうございました。では、進行を事務局にお返しします。

【事務局】

倉内会長をはじめ、委員の皆様、本日はご審議いただきありがとうございました。

これをもちまして、第224回岐阜県都市計画審議会を閉会します。

議事録署名者

会 長

委 員

委 員