

平成 26 年度第 1 回岡崎市都市計画審議会議事録

1 会議の日時 平成 26 年 7 月 28 日（月） 午後 1 時 30 分

2 会議の場所 岡崎市役所 西庁舎 7 階 701 号室

3 会議の議題

- (1) 会長の選挙
- (2) 会長職務代理者の指定
- (3) 議事録署名委員の指名
- (4) 第 1 号議案 「西三河都市計画道路の変更について」
- (5) 第 2 号議案 「西三河都市計画道路の変更について」
- (6) 報告第 1 号 「都市計画法第 34 条第 11 号に係る条例制定の検討について」

4 会議に出席した委員（14 名）

学識経験者	小川 英明
学識経験者	宮川 泰夫
学識経験者	松本 壮一郎
学識経験者	松本 幸正
学識経験者	前山 敏昭
学識経験者	小久井 正秋
岡崎市議会議員	鈴木 雅子
岡崎市議会議員	井町 圭孝
岡崎市議会議員	鈴木 静男
岡崎市議会議員	村越 恵子
岡崎市議会議員	蜂須賀 喜久好
愛知県西三河建設事務所長	多田 哲也
市の住民	石井 美紀
市の住民	森本 剛正

5 説明者

都市整備部都市計画課長 舩井 泰晴
建築部建築指導課長 尾野 忠典

6 新委員等の紹介

事務局から就任した委員及び事務局異動職員の紹介をした。

7 会長の選挙

事務局から会長の選挙は岡崎市都市計画審議会運営規程第 2 条第 3 項の規定による指名
推選の方法による旨の提案があり、全会一致で承認された後、委員から小川委員を推選する

旨の発言があり、全会一致で承認され小川委員が会長に就任した。

8 会長職務代理者の指定

小川会長が岡崎市都市計画審議会条例第4条第3項の規定により、会長の職務代理者に宮川委員を指定した。

9 議事録署名委員の指名

議長（小川会長）が岡崎市都市計画審議会運営規程第9条第1項の規定により、松本幸正委員及び鈴木静男委員を議事録署名委員に指名した。

10 会議の公開の可否に関する確認

本日の会議について、事務局（鈴木都市整備部都市計画課総務班長）から、岡崎市都市計画審議会運営規程及び岡崎市情報公開条例における会議の公開に関する諸規定の説明を行うとともに、公開すべき旨提案したところ、全会一致で承認された。

11 議案の一括説明の承認

議長から、内容が関連する第1号議案及び第2号議案について、事務局から一括説明を受け、その後順次審議することが適当である旨提案があり、全会一致で承認された。

12 第1号議案「西三河都市計画道路の変更について」（説明）

議長が第1号議案に関する説明を求め、提出した資料に基づき次の事項について事務局（柁井都市計画課長）から説明した。

- (1) 資料の確認
- (2) 事業の概要
- (3) 変更理由
- (4) 縦覧結果報告

13 第2号議案「西三河都市計画道路の変更について」（説明）

議長が第2号議案に関する説明を求め、提出した資料に基づき次の事項について事務局（都市計画課長）から説明した。

- (1) 資料の確認
- (2) 事業の概要
- (3) 変更理由
- (4) 縦覧結果報告

14 第1号議案「西三河都市計画道路の変更について」（質疑）

第2号議案「西三河都市計画道路の変更について」（質疑）

次の趣旨の質疑がなされた。

鈴木（雅）委員：

第1号議案について、この土地区画整理事業における路線の形状は東西両側が三差路のよ

うになっているが、西側は以前、四差路になっていた。この交差点部は信号機の付け替えもあると思うので、住民にとっても状況が変わってしまうが、交差点の形状はどのようなになるのか。また安全性が保たれているのか伺いたい。

当初、JR東海道本線との交差方法をアンダー形式からオーバー形式に計画変更し、都市計画決定をした経緯がある。理由の一つとしてアンダー形式にすると柱町線の下にある地下埋設物に支障があるとのことであったが、今回またアンダー形式に変更して地下埋設物の支障はないのか。

事務局（酒井市街地整備課長）：

交差点の形状について、現在柱町線の東側のT字交差点には信号機がなく、そのすぐ南側に信号交差点があり、その道は柱町線の南側の踏切につながっている。柱町線が整備されると踏切は閉鎖される予定である。信号機自体を柱町線東のT字交差点へ移設し、この部分での交通処理を考えている。

西側については、現在は県道岡崎碧南線に接しているが、相対する道路と中心線がずれてくる関係があり、公安委員会と協議し、極力道路中心線を合わせるような暫定整理で供用開始を考えている。

地下埋設物については、今回ボーリング調査を行い正しい位置を把握したところ、支障となる埋設物は下水の污水管であったが、柱町線の北端のところに存在することがわかり、ぎりぎり支障移転とならずに施工ができる結論となった。

鈴木（雅）委員：

柱町線の西の交差点について、道路の中心線を将来的に合わせるとのことだが、相対する道路と現在のところと幅員が違い、合わせるとなるとこの交差点の角にかなりの土地が必要となるのでは。

第2号議案の平戸橋線について、駅と反対側の羽根町線との交差点は、北から南へは当初2車線しかなかったため大変混み合った。3車線に変更し右折帯ができたため良くなった。今回の変更箇所の2車線を1車線に変更となると中心線がずれてくる心配はないか。

事務局（市街地整備課長）：

柱町線の西側の交差点については、現在は都市計画決定されていないが、都市マスタープランの中で将来的には延伸したいと公表されている。そういった経緯もあり、現状では右折帯は設置しない予定であり、中心線をできる限り合わせる計画である。

事務局（太田市街地整備課計画班長）：

羽根町線の交差点については、北側から南側に向かう車線は現在、直進、右折、左折の3車線となっている。受ける側としては南から北へみると直進、右折、南進となる。それぞれ直進走行車線のセンターラインのずれはなく、交差点は整理されている。

鈴木（雅）委員：

交差点部は視界が悪く危険も多いので、安全性を確保していただきたい。

第2号議案の羽根若松線について、4種2級の設計で自転車歩行者道、植樹帯、停車帯、

車線という 18mの道路であるが、この道路を広くしてほしいという住民からの要望があった。自転車歩行者道はたとえラインで区切っても非常に危険な道路である。自転車の交通量も多いところであるので、自転車通行帯の設置について検討すべきと考えるが意見を伺いたい。

区画整理事業の中で、県道を整備する場合、本来は県が買収して道路を築造すべきだと考えるが、事業費は県から補助があるのか伺いたい。

事務局（松澤都市計画課計画班長）：

駅への自転車の交通量が多いことは認識している。道路の整備について実際にその段階になってから詳細な設計になるので愛知県とも協議の上、自転車の安全な通行が確保できる設計を検討していきたい。

事務局（市街地整備課計画班長）：

羽根若松線の区画整理事業区間について、老朽密集市街地の解消による防災機能の向上、地域のコミュニティを維持したまま街区整理ができる区画整理事業を実施することで、住民の声に応えていきたいと考えている。

事業費について、現時点では事業計画ができていない状況であるが、同じ区画整理事業の岡崎駅東土地区画整理事業の事例から考えると用地費と補償費は、事業費の中で国と県からの補助金があり、整備費についても国から 55%補助、残りは県が半分負担し実施される予定である。

井町委員：

第1号議案の柱町線のJRとの交差点で南東区域の延伸により道路変更をした部分で、自転車歩行者道のスロープは自転車のスピードが出てしまうと思われるが、安全対策はどのようになっているのか伺いたい。

事務局（市街地整備課計画班長）：

概略設計を行い、交通安全対策についても公安委員会と協議をしている段階である。

歩道では、自転車を降りて通行していただくことを大原則としている。今後、安全対策についても岡崎警察署と協議をしていく。

松本（幸）委員：

柱町線のアンダー形式になった部分について、当初は四方向から上がれて四方向から渡ることができたと思うが、今回アクセスが南東のみになってしまうことにより、周辺の土地利用の位置付けもあり、上位計画でいう駅周辺の集約化、拠点開発等が行われることにより多くの人々が集約し、徒歩、自転車で移動していただくというまちづくりが難しくなってしまうのではないかと。アンダー形式をこの後、拡幅するのは難しいので両側で自転車道、歩道が確保できることが望ましいと思うが意見を伺いたい。

駅前の道路が4車線から2車線になるというのは良い方向と思われるが、4車線の場合の交通量がどのようになっているのか、またどうなるのかなど補足説明をお願いしたい。周辺も含め、自転車道のあり方を今後検討していただきたい。

羽根若松線道路を延伸する部分について、都市計画決定が必要となった量的な裏付け理由

を伺いたい。

事務局（市街地整備課計画班長）：

柱町線とJR東海道本線の交差点付近の歩行者自転車の交通量は、駅に向かう南北の通行が一番多い。線路沿いの道は、柱町線がアンダー形式になっても、柱町線の上を通るという南北通行となり、従前のオーバー形式でも、高架となる柱町線の下をくぐる南北通行のため、駅に向かう動線の形態は変わらない。東西を渡る歩行者は、南東側に中学校に通う生徒数が一番多いと想定され、南東側へ渡る東西の歩行者道のみとさせていただいた。

従前であれば自転車で渡ることのできない階段形式の歩道であったが、南側であればスロープ形式の歩道として整備ができる。西側のスロープの長さや南東のスロープの長さがとれることで今回のような設計を考えている。

一番は南側の危険な踏切の横断の解消を図るためであり、今回都市計画道路をアンダー形式にし、歩行者空間を設けることが急務と考えこのような設計となっている。

松本（幸）委員：

歩行者、自転車は東西への行き来が道路の北側、南側両方で可能なのか。

事務局（市街地整備課計画班長）：

歩行者、自転車の東西の鉄道横断は、柱町線の南側の歩道で可能である。

線路沿いの南北の道は区画道路として通行できるので、少し遠回りになるが柱町線南側歩道に回り、線路を東西に渡っていただくことになる。

松本（幸）委員：

中学校に通う交通量が多いのは現状のことであって、将来を見据えてどうなのか。

子供達の安全が大事なことは当然だが、北西、北東、南西の街区が将来どのような姿になるのか、発生交通量、歩行者自転車の交通量はどうなるのか、またアンダー形式にして対応ができるのか伺いたい。

事務局（市街地整備課計画班長）：

東西を渡る歩行者の道路としては、南側にある針崎町の歩行者専用の踏切、北側はJR岡崎駅の自由通路、その中間の柱町線のスロープの歩道部、この3カ所で歩行者の東西に行き来する交通量は確保できている。

事務局（都市計画課計画班長）：

平戸橋線の車線数の変更については、現在、現場はできており、県道岡崎幸田線を南進して羽根町線の交差点で左折、羽根若松線の交差点で右折をするというクランク形状部分が県道の主導線となっている。一方で当初の岡崎駅東土地区画整理事業による街路の変更は平成の初期に計画されたが、その時点で県道岡崎幸田線の主導線を駅前広場に引き込むのか現在の形態のように手前で分離させるのかは当時決まっていなかった。東口の駅前広場の形状が確定し、通過交通の処理を整理した結果、主導線を駅前広場に引き込まないことになった。

将来的な交通量は、平戸橋線が南進してくると約20,000台の交通量が羽根町線の交差点ま

であり、そこで分岐されることで県道側の交通量が約 9,000 台、駅前広場へ入る交通量は約 9,700 台となり、分散が図られる。一方、羽根若松線の南進への交通量は、区間によって差はあるが、1日6,700台ほどであり、2車線で交通量を捌ける見込みである。

羽根若松線の交通量については、もともと県道岡崎幸田線という位置付けとなっており、ある程度交通量がある路線である。その中で第4回中京都市圏パーソントリップ調査のデータを用いて、平成37年の推計交通量を算出した結果、道路のネットワークの中には岡崎幸田線自体を取り込んでいる。それに対して、今回の都市計画道路の決定により走行性が向上し、時間の短縮が図られることで若干こちらのルート選択をする自動車は増えてくることを見込んでいる。柱町線から都市計画道路の美合線までは分散する交通が集まるため交通量は10,000台弱と推計し、柱町線の南側の区間は6,500台の将来交通量が推計され、自動車交通処理能力はあると判断している。

村越委員：

第1号議案のアンダー形式の歩道部と車道部の高低差はどの程度か。また、車道と自転車道の勾配はどの程度なのか伺いたい。

事務局（市街地整備課計画班長）：

道路の詳細な設計についてはまだ決定していないが、歩道部と車道部の高低差は、最大4メートルを超えるものとなる。

車道の最深部は約8メートル、歩道部は地上から下がったところは最大4メートル以上となる予定である。

勾配は車道部で最大9%、歩道部で最大8%である。

事務局（市街地整備課長）：

車道部の一番低いところは線路の下ではなく、線路の西側になる。西側と東側の土地に高低差があるため、縦断曲線の関係で最深部は地表より約8メートルとなる。

JRの下でいえば車道部は4.5メートル以上を確保する建築限界の規定があり、歩道部は2.5メートルを確保するという建築限界の規定がある。それを満たすために車道部では9%の縦断勾配、歩道部では8%というバリアフリーも考慮すると、車道部と歩道部の高低差が4メートル以上となる部分がある。

村越委員：

4メートルというと高低差が大きいと思うが、市内でそのような場所は他にあるのか。

事務局（市街地整備課長）：

詳細はわかりかねるが、今回、車道と歩道の間には転落防止対策を行っている。

村越委員：

アンダー形式となると死角になる場所にもなるので、安全対策をお願いしておきたい。

石井委員：

オーバー形式からアンダー形式に変更した経緯があるが、設計の段階で施工費の問題、周辺の状況も含めて検討すると思うが、今回は接続との勾配の関係でアンダー形式となった。自転車の安全性を第一に考えるのであれば早く作ったほうがいいと思うが、今回はこれで決定と考えてよいのか。

事務局（市街地整備課長）：

今回、都市計画決定となれば来年度にはJRと協定を結び、事業に着手する予定である。

井町委員：

柱町線のアンダー形式にする部分については死角もできるので、不審者等の防犯対策もしっかり考えていただくよう要望しておきたい。

小川会長：

道路構造について第1号議案の7ページにある鉄道交差部の断面図の自転車歩行者道は、一面のみで南側に設置されると考えてよいのか。

北側の方は、6ページの標準部の道路断面にある副道は行き止まりというような道路形態と考えてよいのか。

事務局（都市計画課計画班長）：

東西については、南側に自転車歩行者道が設置される。歩行者の方は副道を歩いていただく。鉄道に沿う西側、東側の部分でアンダーパスの上空を区画道路で南北をつないでいるので、西側、東側の街区の南北の行き来は可能である。

鉄道の横断は、南側の自転車歩行者道を通る動線を確保している。

小川会長：

20メートルの幅員で起点柱町1丁目から東に進んだ場合、北側の副道が行き詰まりになったところで自転車は地下を通過して行き止まりとなってしまうのか。道路構造を伺いたい。

事務局（都市計画課計画班長）：

南北に区画の街路がつながっていく形状である。

大変わかりづらいので、資料を追加配付させていただきたい。

（資料配付）

小川会長：

南東側の中学生がスロープを降りて西にしか行けない構造であることが理解できた。

6ページにある標準部の南北に走るJRの副道は自転車歩行者専用であるのか。副道は自動車も走るのか。

自転車、歩行者の専用道はないのか。

事務局（都市計画課計画班長）：

自動車は走る。基本的には、沿道の方たちのための道路となっている。

西側の道路で一部のみ自動車が通ることができないが区画街路としての位置付けで連続性は確保されている。

宮川委員：

都市の将来像における位置付けで西三河都市計画区域マスタープランと第6次岡崎市総合計画の中で、区域の一体的な発展と拠点間の連携強化が挙げられている。

土地区画整理をしていく中で、どれだけ負荷がかかってくるのか把握し、どこに問題があるのか明確にしておく必要がある。

自転車歩行者道は、新中学校の開校をかなり意識されているが、自転車利用、通学等に対してこの設計で耐え得ることを学校と一体となり、通学指導がなされていることを強調したほうがよいのでは。

アンダーパスは事故が起きやすいし、排水問題についてもこの部分は充分排水能力があって通行止めになることはありえないという説明があるとよい。

事務局（市街地整備課長）：

アンダー部の排水問題については、この地区ではJ R岡崎駅の北側の岡崎刈谷線で多々冠水するが、そこと比べると柱町線は標高が少し高くなり、頻度は低いであろう。近年のゲリラ豪雨のこともあるので5年確率までのポンプ能力がある施設は併せて整備していく。万が一冠水した場合も車を止めるゲートも設置し対応していく。

事務局（都市計画課計画班長）：

新中学校については、J R南側からの自転車通学者はいない。一般の方のみの往来である。

土地区画整理をしていく中での負荷については、今後も引き続き調査をする中で路線の整備をしっかりと考えていきたい。

鈴木（雅）委員：

以前、地元説明会では新中学校の自転車通学はそれほど問題にはならなかった。線路は東西に渡れるほうが良いと考えるが、直角に曲げた理由は新中学校の通学問題よりも線路東側の自動車道の沿道には歩行者道が取り付けられないことが主な理由であったと思う。

J R岡崎駅の東側から西側への移動はあまりないが、南西に大きな土地区画整理事業や保健衛生大学の建設があるので、今後負荷がかかるこの地域の人や自転車、車をどのように対処していくのが課題である。あとの部分については主には住宅街になるだろう。駅の周辺は商業地域であるし、西側はマンションが続々と建設されている。将来的には南西部の住宅街の増加、保健衛生大学建設に伴う交通量等の増加、負荷への対策は必要である。

道路建設が何年かかるのかもわからないし、この地域の自転車と歩行者の道路は駅周辺に必要ではないかと考える。

松本（幸）委員：

総合計画等を考えるとこの計画は整合性が図れているとは思えない。都市計画決定ともなるともっと将来を見据えた都市計画決定をしておくべきである。そういう姿を描いておきながら暫定的にこのような供用というのはいいかもしれない。中長期的な展望からの決定は考

えていないのか。保健衛生大学が建設されれば踏切横断の需要は増えてくる。南側の羽根道の踏切は廃止されるとのことなので大変不便に感じ、将来の形として疑問に思う。

要望として、歩行者動線は特に駅前周辺や中心市街地に全てつながっていることが望ましい。将来、住み良い街になるためには重要であり、是非計画を立てる際にはそういった視点も持っていたきたい。

前山委員：

計画道路の西側の福岡町へ行く県道で福岡町から来る道路には右折帯はあるのか。今後、保健衛生大学等が建設されると大渋滞にならないのか。

羽根若松線の延伸される道路について、幸田町から来る既存の道路は施設ができるたびに渋滞となるが今後右折帯の設置計画があるのか伺いたい。

事務局（都市計画課計画班長）：

西側の道路について右折帯はない。将来的には渋滞が考えられるので、今後も引き続き改良に向けた検討は市として行っていく。

若松線のスーパー等が建設されてきている交差点について、今回の計画の中で右折帯の計画があるため施工時には対応ができる。

議長が第1号議案、第2号議案に関する質疑の終結を宣言した後、第1号議案、第2号議案についてそれぞれ採決し、全会一致で可決された。

15 報告第1号 「都市計画法第34条第11号に係る条例制定の検討について」

議長が報告第1号に関する説明を求め、事務局（尾野建築指導課長）から提出した資料に基づき次の事項について説明した。

- (1) 都市計画法第34条第11号について
- (2) 経過説明
- (3) 検討事項の報告

事務局の説明後、次の趣旨の質疑がなされた。

蜂須賀委員：

今回、額田地域に区域の範囲を定めて住宅地の設定を行うということだが、これは通常であれば市街化区域と市街化調整区域の線引きがあつて物事がおこなわれることと理解している。こうした区域における市の施設、例えば公園や道路整備など、その他諸々の問題が出てくると思われるが、これらのことについてどのような対応を考えているのか伺いたい。

事務局（小林建築指導課開発審査班長）：

今回、区域の指定をしたエリアについては、開発は認めていくがある程度公共施設が整備されているということで、新たな公共投資を行わないエリアと考えている。

蜂須賀委員：

公共投資をおこなっていないということは、市費を投下していないと考えてよいか。

事務局（建築指導課開発審査班長）：

市街化区域については公共投資をおこなって市街化を進めるというところであるが、この区域は調整区域であるため、基本的には開発を抑制する。ただし、この第 34 条第 11 号で指定したエリアについては、開発・建築の許可を認めていくというエリアである。

蜂須賀委員：

指定区域の要件の中に 50 戸連担というものがあるが、50m 以内のところに住宅等を建築していくことは可能だと考えている。そうすると、こうした区域が拡大する恐れがあるのではないか。こういった区域の拡大についてどのように抑制しようと考えているか伺いたい。

事務局（建築指導課開発審査班長）：

今回、条例を制定して区域の指定要件を定める。その指定要件に合致する区域を今後、条例制定後に指定していく。指定の方法は告示という方法で行う。指定する要件は岡崎市開発審査会の意見を聞いて決定していく。区域の指定された範囲内であればこの第 34 条第 11 号の対象エリアとなるため、ここでいう既存集落に連担する対象として開発の許可が受けられるというものではない。

蜂須賀委員：

連担の延長は認めないということか。

事務局（建築指導課開発審査班長）：

第 34 条第 11 号の指定区域の中は開発の許可の対象となるが、それを超えた部分については、いくら集落が連担しているからといって、第 34 条 11 号による開発は受けることができない。

蜂須賀委員：

この区域は市街化調整区域ということで都市計画税の徴収はないと思うが、ライフラインの整備についてはどのような内容で事業費を充てていくのか伺いたい。

事務局（建築指導課開発審査班長）：

地域の生活道路の整備や補修などについては、市街化区域・市街化調整区域の線引きとは関係なく行われている。この第 34 条第 11 号はあくまで開発許可条件であり、これ以外の区域については従来どおりであり、また、まちづくりの手法として今後どうしていくのかというものでもない。このエリアについて開発を認めていく許可条件の一つということである。

蜂須賀委員：

指定区域の設定を概ね 5 年で変更していくということだが、区域外の部分を拡張せざるを得なくなった場合には、どんどん拡張を計画していくという考えもあるのか。

事務局（建築指導課開発審査班長）：

許可の地区の指定の要件に該当するエリアについては、区域の拡大の対象にはなり得ると考えている。ただ、この第 34 条第 11 号の区域は基本的にはモデル地区という位置づけで考えているので、これが地域の土地利用として本当により良いものかということを考えて 5 年

後に評価し、そのうえで区域の見直しをしたいと考えている。必要があれば区域の拡大はしていこうと考えている。

村越委員：

平成 22 年 12 月 24 日に都市計画区域に編入し、市街化調整区域に指定した面積について伺いたい。その後、平成 25 年 11 月 2 日に開催された説明会について、参加者数と質疑内容について伺いたい。それから、指定区域の要件の中で「地区内に 6 m 以上の道路」とした理由について伺いたい。また、許可対象建築物「専用住宅・併用住宅・共同住宅」とあるが、この敷地条件と建築条件について伺いたい。

事務局（建築指導課開発審査班長）：

平成 22 年に額田地域を都市計画区域に編入した時の面積は 3,382 ヘクタールである。平成 25 年 11 月 2 日の説明会は 110 名に開催案内を送り、そのうち地権者が 24 名、地域の役員が 8 名、計 32 名が参加した。質疑の内容については、「第 34 条第 11 号に指定されるとどのようなになるのか」という質問や、地域住民からは「市街化を目指した方が良いのではないか」という意見や「市街化は目指さない方が良い」という意見もあった。最終的には、第 34 条第 11 号の適用に進むということで参加者の概ねの了解は得られている。6 m 道路の理由については、市街化区域で開発行為をある程度まとまった形で行おうとすると、基本的には 6 m 以上の道路に接するような形で開発を行うという開発の基準があり、愛知県の条例に準じている。許可の条件については、敷地の区画は 200 m²以上、建物の構造は高さ 10m 以下を考えている。

村越委員：

110 名の該当者のうち、参加した地権者が 24 名ということで地権者の総数は何人くらいか。不参加の地権者の理解はどうだったのか。また、先ほどの許可対象建築物の中で、建ぺい率や容積率についても伺いたい。

事務局（建築指導課開発審査班長）：

不参加の地権者すべての意向を把握しているわけではないが、電話等での問い合わせについては説明を行い、概ね理解を得られている。建ぺい率、容積率については、特別の指定は考えていない。すなわち、他の市街化調整区域と同様、建ぺい率 60%、容積率 200%ということになる。

村越委員：

愛知県内において市が開発許可をしている自治体の中で、今回の第 34 条第 11 号の許可を行っている自治体はあるか。

事務局（建築指導課開発審査班長）：

全国的には約 120 の自治体がこの第 34 条第 11 号に関する条例を制定しているとのことである。愛知県内においては、市独自で条例を制定して第 34 条第 11 号の許可を行っている自治体はない。県内では、新城市と岩倉市が愛知県の条例に基づいて区域を指定しているとのことである。

松本（幸）委員：

岡崎市にとっての額田の位置づけを考えた時にこういう開発はあり得ると考えているし、望まれるところだとは思っている。ただ、「新設されるインターチェンジの整備と連携した定

住性の高い生活基盤を形成する」とか「自然環境を生かした交流と活力のある地域環境を創造する」という視点に立ち、公園・道路などの基盤整備や産業誘導の条件整備を将来的に進めていくべきではないか。また、許可対象建築物についても住宅系だけでなく、生活に必要なスーパーマーケット等の店舗も考慮すべきではないか。

事務局（建築指導課開発審査班長）：

今回の第 34 条第 11 号を適用することで、住宅の建替え以外に宅地分譲やアパートの建設も可能になる。これにより、地区外の人に移り住むことも可能になる。そういうことを可能にするための第 34 条第 11 号の適用である。今回は、都市計画マスタープランに描かれている住宅地をどのように住宅地として実現していくかということで第 34 条第 11 号の適用を提案するものであり、マスタープランでも新東名高速道路の南側は産業地という位置づけがされている。これについては、また別の問題・目標として進めていくというように聞いている。スーパーマーケットについては、第 34 条第 11 号による開発許可の対象にしていない。ただ、店舗等については、従来から他の許可の方法にて店舗が建てられる基準があるので、その基準の範囲内で立地をしてもらえればと考えている。

事務局（松澤都市計画課計画班長）：

補足になるが、住宅地に関する手法として、まず第 34 条第 11 号の適用により開発の動向をつかんでいこうというものである。一方で、マスタープランに描かれている産業地については、市街化区域の編入に向けた検討を今後進めていきたいと考えている。また、国道 473 号線の沿道の利用というものが本当に可能なのかどうなのかということについては、工業地の市街化編入の検討にあわせて整理していきたいと考えている。

松本（幸）委員：

手法論としては間違っていないと思っているが、20 年、30 年先を見据え、そもそも額田をどうするかという視点のうえで、インフラ整備や産業誘導についての中長期のビジョン構築を進めながら、その第一歩の手法論として、住宅等に関するこの第 34 条第 11 号の適用ということがいいのではないかと考える。

議長が報告第 1 号に関する質疑の終結を宣言した後、当該条例案の策定における会議意見の反映の検討について意見を付し、議事を終了した。

16 その他

事務局から次回の第 2 回都市計画審議会の開催日時が 10 月 6 日（月）午後 1 時 30 分の予定であることを説明した。

会長が全ての議事日程の終了を告げ、第 1 回都市計画審議会を閉会した。

平成 年 月 日

都市計画審議会会長

議事録署名者

議事録署名者
