

平成27年度 第3回豊田市都市計画審議会 会議録

開催日時：平成27年12月24日（木） 午後1時30分～午後2時45分

開催場所：豊田市役所 南51会議室（南庁舎5階）

出席委員：磯部 友彦 谷口 功 野田 宏治 松本 幸正  
建部 謙治 河木 照雄 光輪 龍雄 山口 光岳  
羽根田利明 近藤 光良 安藤 康弘 水野 博史  
柴田 学（澤井 重徳代理） 宇井 之朗（安井 雅彦代理）  
村瀬 光延 丸山 樹一 永江 榮司

以上 17名

事務局出席者：企画政策部 安田副部長  
都市計画課 加藤課長  
下水道建設課 都築課長 ほか

（開会時間 午後1時30分）

## 開 会

### 1 付議書伝達

○司会

今回の審議会における審議案件のうち、第1号議案は愛知県決定案件でありますので、本審議会へ諮問させていただき、第2号議案については市決定案件でありますので、付議させていただきます。諮問書・付議書を、太田市長より磯部会長にお渡しさせていただきます。

それでは、諮問書および付議書の伝達をいたします。

（市長より手渡し）

ありがとうございました。

ここで太田市長より皆様にごあいさつを申し上げます。

### 2 市長あいさつ

○太田市長

改めまして、こんにちは。年末の大変お忙しい中、ご参加、ご出席していただきありがとうございます。今回新たに審議をお願いする案件は、名鉄三河線連続立体交差事業の実施に向けた、都市高速鉄道の変更と都市計画道路の変更の計2件であります。ご存知のとおり平成39年には中央リニア新幹線が開業する見込みとなっております。そうした中で、豊田市は道路網の優勢があると考えておりますが、鉄道が弱く、名古屋

屋から豊田市まで小一時間かかる状況であります。この問題を解消するのが、長年の行政課題であります。今回お諮りする案件は、まさにその実現に向けた都市計画決定でございます。ぜひとも慎重審議を頂きまして、事業の実現に向けて、着実に法手続きを進めてまいりたいと考えておりますので、どうかよろしくお願い申し上げます。ありがとうございます。

○司会

ありがとうございました。市長は他の公務のため、ここで退席させていただきます。

(市長退席)

### 審議会概要説明

○司会

それでは、これより議事に移りますので、議事の進行を磯部会長にお願いしたいと思います。

磯部会長、よろしくお願いいたします。

### 審議会成立条件の報告と今審議会の出席状況の報告

○磯部会長

皆様こんにちは。都市計画審議会会長の磯部です。これより、私が議事を進めさせていただきます。

まず始めに、審議会の成立条件の報告を事務局よりお願いします。

○司会

それでは、審議会成立の報告をさせていただきます。

本日は17名の委員すべての方にご出席いただいております。審議会条例第6条第3項の規程による「2分の1以上」のご出席をいただいておりますので、本日の審議会は成立しておりますことをご報告申し上げます。

### 3 会議録署名者の指名

○磯部会長

それでは、議事に入る前に、次第3にあります「会議録署名者の指名」を行います。

会議録署名者については、審議会運営規定第9条第1項により議長が指名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。

署名者につきましては、慣例により名簿のアイウエオ順で、2名ずつお願いしておりますので、第2回審議会に続きまして、今回は「建部委員」と「羽根田委員」の2名にお願いしたいと思います。

よろしく申し上げます。

#### 4 議案審議

##### ○磯部会長

それでは、これより議案の審議に入ります。

今回の議案は、3件であります。本来ですと議案ごとに審議を行うところですが、2議案は関連しておりますので、あわせて審議したいと思います。

それでは名古屋鉄道三河線若林駅付近の鉄道高架化に関する議案として、「第1号議案豊田都市計画都市高速鉄道の変更について」と「第2号議案豊田都市計画道路の変更について」事務局より説明をお願いします。

##### ○事務局

都市計画課下川です。

それでは、第1号議案豊田都市計画都市高速鉄道の変更について、第2号議案豊田都市計画道路の変更についての2案件を併せてご説明いたします。

始めに、今回都市高速鉄道及び都市計画道路の都市計画の変更を行う地域をご説明いたします。

今回の対象地区は、豊田市南部、名鉄三河線若林駅の周辺となります。当地区は、南北方向に走る鉄道により地区が分断され、東西方向の移動や地域生活に支障が生じています。

また、若林駅周辺の4箇所の踏切には1日約1,500台～10,000台の自動車交通が発生しており、踏切遮断によって、円滑な交通が阻害されています。

画面は、現在の都市計画決定状況となります。赤い線が名鉄三河線になります。三河線に交差する形で、南から都市計画道路伊勢湾岸道路、都市計画道路西岡吉原線、都市計画道路若林東西線、都市計画道路岡崎三好線（県道名古屋岡崎線）が、三河線と平行に都市計画道路衣浦豊田線（南バイパス）、都市計画道路豊田今本線（県道豊田一色線）、都市計画道路若林中根線が都市計画決定されています。さらに、鉄道東側と西側の一部が市街化区域となっているほか、駅西側を中心に、まちづくりの構想があり、区画整理事業の実施に向けた地元調整を行っています。

次に若林駅周辺地区の位置付けについてご説明いたします。こちらは都市計画マスタープランになります。若林駅周辺は拠点地域核及び居住誘導拠点に位置付けられており、安全で人と環境にやさしい都市づくりを目指しています。

次に、豊田市の鉄道網の現状についてご説明いたします。豊田市には、名鉄三河線、名鉄豊田線、愛知環状鉄道線の3つの路線があります。名鉄三河線は、豊田市駅から猿投方面と知立方面の路線、名鉄豊田線は赤池、伏見、上小田井方面の路線であり、地下鉄鶴舞線との直通運転を行っています。愛知環状鉄道線は、新豊田駅から三河豊田、岡崎方面と瀬戸市、高蔵寺方面の路線となっています。豊田市から名古屋駅へのアクセスは、名鉄三河線で知立を経由するルートが最も時間が短く、また高速化が可能な路線であると認識しています。名鉄三河線知立方面においては、三河八橋駅付近と豊田市駅付近については、鉄道高架化が完了しており、知立駅周辺については、愛知県が知立駅付近連続立体交差事

業を行っています。

また、高架化事業が完了した三河八橋駅付近では複線の幅で、豊田市駅付近では、単線の幅で高架構造物が建設されています。今回は、三河八橋駅から連続した若林駅付近において、高架化を行っていく計画であります。名鉄三河線については、豊田市都市計画マスタープランの公共交通の方針において、名古屋圏との連携強化を図る鉄道強化軸に位置付けられています。さらに、若林駅は沿線主要駅にも位置付けられています。ここまで、若林地区及び豊田市の鉄道網の現状と上位計画の位置付けについてご説明をいたしました。

それでは、第1号議案豊田都市計画都市高速鉄道の変更についてご説明いたします。なお、都市高速鉄道の変更は、連続立体交差事業により、鉄道の高架化を行う場合に、将来高架となる区域を都市高速鉄道として都市計画決定するものです。

議案書2ページをご覧ください。こちらは都市高速鉄道の計画書であります。名称は名古屋鉄道三河線（若林駅付近）とし、起点を花園町井田、終点を若林東町棚田までの約2,900mです。将来的な複線化に備え、線路線数は2つとし、複線幅で都市計画決定します。

次に議案書3ページをご覧ください。こちらは、理由書になります。都市高速鉄道の決定理由は、「若林駅周辺において名古屋鉄道三河線を高架化し、都市の均衡ある発展及び東西交通の円滑化を図るため、都市高速鉄道として追加するもの」であります。画面は都市計画総括図であります。議案書は4ページをご覧ください。

着色部分が市街化区域、赤線区間が今回都市高速鉄道として決定する名鉄三河線若林駅付近の約2,900mとなります。

画面は計画図になります。議案書は5ページをご覧ください。起終点は、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」に基づき、決定することになっており、起点は、三河八橋駅の豊田方場内信号機となります。終点は、都市計画道路岡崎三好線との交差部となる若林東町棚田となります。終点の考え方として、既に、都市計画道路岡崎三好線が高架で鉄道を越えていること、また、当該地点より北、豊田市方の地上区間の鉄道整備について、複線化の構想があるものの、都市計画による明確な区域指定が現時点で困難であることから、地上擦り付け部を終点としています。また、都市計画決定の幅は将来的な複線化に備え、複線断面幅とし、若林駅部については、ホーム2面、線路4線の2面4線幅で都市計画決定します。

画面は都市高速鉄道の起点から若園小学校までの計画図になります。参考資料をご覧ください。

都市高速鉄道は、基本的に名鉄の現在線を利用した位置で、断面が不足する部分を西側に拡幅するように決定します。都市計画決定の幅は将来的な複線に備え、約9.4mとします。現在、花園地区においては、平成22年度に完成した八橋高架が伊勢湾岸道路を過ぎたところで、地上に擦りついていますが、将来的には連続した高架線路となります。

続きまして、若園小学校から逢妻男川、若林駅を過ぎて終点の地上へ擦り付くところまでの計画図になります。逢妻男川は、現在の鉄道橋の西側に新たな橋梁を設置します。したがって、逢妻男川の前後については、現在の線路よりも西側で決定します。

若林駅部については、将来的な複線化及び高速化に備え、2面4線幅となります。また、都市計画で定める構造については、基本的には嵩上式としますが、高架終点部の地上に擦

りつく部分については、地表式とします。

以上が都市高速鉄道の都市計画案となります。

続きまして、第2号議案豊田都市計画道路の変更についてご説明いたします。画面は議案書7ページ、都市計画道路の計画書になります。

都市計画道路の変更内容としては、一つ目として都市計画道路若林駅前線の変更です。二つ目は、若林高架側道1号線から3号線の新規決定です。画面は理由書になります。議案書は8ページをご覧ください。

都市計画決定の理由としては、「都市高速鉄道名古屋鉄道三河線（若林駅付近）の都市計画決定に合わせ、3・4・118号若林駅前線の駅前広場区域を変更し、それに伴い終点位置を変更するもので、また、駅へのアクセス機能の向上及び地区内交通の円滑化を図るため、7・7・107号若林高架側道1号線ほか2路線を追加するもの」であります。

画面は都市計画総括図になります。議案書は9ページをご覧ください。

赤線で表示されている部分が、今回変更する都市計画道路若林駅前線及び新たに決定する都市計画道路若林高架側道1号線～3号線になります。

画面は計画図になります。議案書は10ページをご覧ください。

緑で表記されている区間及び起終点が今回変更または新規追加を行った内容になります。黄色で表記されている区間が、変更する前の駅前広場の区域になります。詳細については、路線ごとに全面スクリーンにおいてご説明いたします。

まず、若林駅前線の部分の計画図になります。黄色で示した区域が現在決定されている駅前広場の区域となります。都市高速鉄道の決定に伴い、駅前広場区域の一部が都市高速鉄道の若林駅部の区域となることから、駅前広場区域を西側に変更し、これに併せ終点を変更しています。

こちらは、若林駅前線の標準横断面図になります。当初決定から変更はありませんが、一般部については、幅員を20mとし、車道部を幅員10m、歩道部を5mとしています。

こちらは、若林駅前広場のイメージ図になります。バス停やタクシー乗り場、駅への送迎用スペースなどを確保した駅前広場を整備する予定です。

続きまして、若林高架側道1号線の計画図になります。起点が若園小学校の南側、若園こども園に通じる計画市道永池線との交差点とし、終点は、伊勢湾岸道路北側で東側から既存の高架下を抜け、西に通じる市道花園15号線との交差点とします。起点から富士団地の入り口までは、歩行者通行が想定されることから、車道6m、歩道4.5mの幅員約10.5mとし、富士団地入口から終点までは、車道6mとします。

次に若林高架側道2号線の計画図となります。起点は、駅前広場との接続部とし、逢妻男川を渡り、若園小学校南の計画市道若林花園線との交差点を終点とします。逢妻男川周辺では土地区画整理事業が検討されており、将来的な歩行者通行が想定されるとともに、若林駅利用者のアクセス道路であることから、車道6m、歩道4.5mの幅員約10.5mとします。

続きまして、若林高架側道3号線の計画図になります。起点は、鉄道の地上擦り付け部で、西側から逢妻男川を渡り、鉄道付近まで伸びる市道役場棚田線との交差点とし、終点は（都）若林東西線との交差点とします。幅員については、市街化区域であり、周辺の土地利用状況から一定の歩行者通行が想定されることから、車道6m、歩道4.5mの約1

0. 5 mとします。

画面は、側道の標準横断図となります。左側が幅員6 m、右側が幅員10.5 mの断面構成となります。道路の東側が鉄道高架となります。なお、側道は相互通行が可能な路線となります。

続きまして、今回の都市高速鉄道及び都市計画道路が関係する連続立体交差事業の進め方についてご説明いたします。

今回の連続立体交差事業は、仮線方式で事業を行います。まず、現在線の西側に仮の線路を設置します。次に、現在線から仮線に鉄道の運行を切替え、仮線路での営業運転を行います。仮の線路で営業運転を行い、現在線の場所で高架構造物の建設を行います。なお、現在線は単線であり、高架構造物は複線の幅で建設することから、断面が不足する部分は現在線の区域より西側に建設することとなります。高架構造物の建設終了後、線路を仮線から本線へ切替えます。その後仮線を撤去し、側道の整備を行い完了となります。

以上が、連続立体交差事業の進め方となります。

続きまして、住民説明会の実施状況についてご説明いたします。

平成27年3月7日、8日の2日間にわたり市民を対象とした住民説明会を実施しました。出席者は、3月7日が162名、3月8日が90名と多くの方にご出席いただきました。地元説明会では、住民の皆様にご意見を伺い、都市計画案について、合意をいただき、早期の事業着手を求める意見が多く出されました。

続きまして、都市計画案の縦覧状況についてご説明いたします。

都市高速鉄道については、平成27年11月24日から平成27年12月8日まで都市計画の案の縦覧を行いました。県決定であることから、愛知県都市計画課及び豊田市都市計画課で実施し、縦覧者は2名、意見書の提出はありませんでした。

なお、縦覧期間中は愛知県及び豊田市のホームページ上でも法定図書の掲載を行っております。アクセス数は、合わせて817件でした。

都市計画道路についても、平成27年11月24日～平成27年12月8日まで都市計画の案の縦覧を行いました。市決定であることから、豊田市都市計画課で実施し、縦覧者は3名、意見書の提出はありませんでした。

なお、縦覧期間中は豊田市のホームページ上でも法定図書の掲載を行っております。アクセス数は82件でした。

最後に今後の予定についてご説明いたします。

本日の都市計画審議会を経て、県決定の都市高速鉄道については、愛知県都市計画審議会と国土交通大臣の同意を得て、都市計画決定となります。市決定の都市計画道路については、県知事との協議を行い、都市計画決定となります。都市計画決定は平成28年3月頃を想定しています。

以上で、第1号議案、第2号議案の説明を終わらせていただきます。

ご審議のほど、よろしく願いいたします。以上で説明を終わります。ご清聴ありがとうございました。

○磯部会長

ありがとうございました。第1号議案と第2号議案について合わせて説明がありま

した。それでは、第1号議案と第2号議案について、どなたかご意見、ご質問はありませんか。

○近藤委員

確認させていただきますが、参考資料では若林駅前線における歩道の幅員が5.5mとなっておりますが、スライドでは5.0mと説明がありました。どちらが正しいのでしょうか。

○事務局

都市計画課加藤と申します。お手元に参考資料を配布させていただいております。確認をお願いします。こちらをご覧くださいますと、断面3ということで、幅員20mの道路の幅員構成が載っております。ご説明いたしました、幅員構成と異なっておりまして、お手元の資料の断面3が正しい幅員構成となっております。参考資料の断面3を見て頂きますと、歩道の歩く幅が4mとなっており、植樹帯ということで車道との緩衝帯が1.5mあり、歩道部としては合わせて5.5mが正しい歩道幅員となります。訂正させていただきます。

○近藤委員

それでは質問させていただきます。まず1点目でございますが、鉄道に関するところで、現在は若林駅まで高架化するというところでございますが、今後は複線化を目指していくということで、全区間において複線断面にする必要があるかと思えます。今後の複線化の予定についてお伺いできればと思います。

○事務局

三河線の整備状況と併せてご回答します。名古屋駅へのアクセスを強化するために、三河線の複線化を行い、時間短縮を図ることが市の最終的な目標でございます。

今回高架化を行う区間は若林駅付近ですが、今回高架化を行う南側の三河八橋駅付近につきましては、平成21年度に高架化が完了しており、高架化と同時に複線幅で構造物が完成しております。今回の若林駅付近の事業に関しても同じように、複線幅で施工を行いますので、三河八橋駅と若林駅区間につきましては、事業が完了すると複線化の準備が完了したことになります。

残る区間の竹村駅から豊田市駅の区間でございますが、この区間の高架化の状況ですが、豊田市駅の周辺については、単線の幅で過去に愛知県が高架化しており、事業が完了しております。豊田市駅付近の複線化は非常に難しいと考えております。残る区間の上挙母駅から三河八橋駅間をまずは複線化していくことを考えており、この間を複線化した場合と、全区間複線化した場合の時間短縮の可能性を過去に調査しており、いずれの場合も短縮時間は同じであるという結果が出ているため、まずは上挙母駅から三河八橋駅の複線化を考えております。

そうした場合、複線断面で無い区間が竹村駅から上挙母駅となりますが、当区間は既に幹線道路と鉄道がほぼ立体交差となっております。よって、現在の考えでは、平

面部で複線化を行い、将来的な高速化が出来るのではないかと考えております。名古屋鉄道にも働きかけているところでございます。

○近藤委員

次に道路についてです。若林高架側道2号線の終点が若林高架側道1号線と繋がっていませんが、同じ幅員で接続した方が、利便性が高いかと思いますが、どのようにお考えでしょうか。

○事務局

画面をご覧ください。画面右側にありますのが、若林高架側道2号線です。左にあるのが若林高架側道1号線です。若林高架側道2号線と1号線を繋いだ方がいいのではないかという意見だと思いますが、2つの路線の間には市道若林花園線という現道がありまして、現道と鉄道の交差角が30度を切っている状況です。このまま側道と現道を繋げた場合、交差点が非常に危険な状態となるということで、公安委員会の協議を踏まえ、交差点を安全な形状とするため、手前で既存市道と接続する形となっております。1号線につきましても、一部新たな道路整備を伴いますが、同様の考え方で交差点の位置を定めており、市道若林花園線を活用し連続性を取っていきたいと考えております。

○会長

都市計画の仕事として、この側道を準備し、そのあとは道路単独の事業で繋いでいくと。そういう意味ですよね。

○事務局

はい、そうです。

○水野委員

今の若林高架側道1号線、2号線の道路についてですが、本道路を建設することにより、交通量が増えることが予測されます。また、若園小学校に近接しているため、通学路の指定があると思います。以上のことを踏まえ安全対策はどのようにお考えでしょうか。

○事務局

現在、小学校周辺では何橋か歩道橋が架けられており、小学校に入る児童につきましても、踏切を渡ることなく学校に入ることが可能となっております。都市計画としては定めませんが、事業を実施する段階では、必要とされる歩道橋や横断歩道を設置することを想定しています。また歩道につきましても、側道に歩道がつきますので、道路ができることが安全に寄与すると考えています。状況によっては通学路の変更も考えられると思います。このような状況を踏まえながら、今後歩行者の安全について検討して行きたいと考えています。

○羽根田委員

今回の高速鉄道の起点部分について確認をしたいと思います。三河八橋駅付近の高架化が終了していることは把握しておりますが、都市施設の決定であるのであれば、事業区域を都市計画決定するのではなく、三河八橋駅付近まで連続して計画決定することも考えられると思いますが、いかがでしょうか。

○事務局

今回都市計画決定する目的は、若林駅付近の連続立体交差事業を進めるために都市計画決定をするものであります。この決定をもって国の交付金をお願いしていくことが、主たる目的であります。三河八橋駅付近の高架化事業は、連続立体交差事業ではなく市単独の事業で高架化を行いました。その区間を含めるという考えもあると思いますが、今回は若林駅周辺の連続立体交差事業のための計画決定ということで、国が定めたルールに基づきまして、三河八橋駅部の豊田方場内信号機から、本来は竹村駅の知立方場内信号機まで、というのがルールでございますが、竹村駅側につきましては、先ほども申しましたが将来的に複線化していく計画がまだ明確でない中で、竹村駅まで計画決定することは現時点で明確な位置が示せないことから、実際に連続立体交差事業を行う、名古屋岡崎線の高架橋との交差部を計画決定していくという考え方です。

○谷口委員

住民説明会を2回開催したということでしたが、その際、住民からどのような質問が出たのでしょうか。また行政としてどのように対応していくとお答えしたのでしょうか。

○事務局

住民説明会は、3月7日と8日の2回開催させていただき、非常に多くの方が出席くださいました。画面では参加人数は1日目が162名、2日目が90名となっておりますが、200名収容可能なホールが満席でしたので、実際には2日合わせて400名近い方が説明会に来られていると思われ、地元の関心の高い事業と受け止めています。住人の方から出た意見としまして、線路を高架化することに対する反対の意見は無く、街にとって有効な事業であるため、早期の着手の意見が多数ありました。高架化されることにより日影ができるという、不安の声がございましたが、それにつきましては、事業時に調査を行い、対応させていただきますと回答しております。

○松本委員

将来複線化になるということで、電車の運用として急行とか特急といったものを想定されると思いますが、その時に若林駅がどういう位置付けになるのか。そしてそれによっては、人々の動きの変化や、あるいは開発のインパクトの変化があると思われまます。それによっては、側道の幅員6mというのがそれでいいのかという気がします。先程の説明の中で、側道1号線については、一部歩行者の利用が見込まれるというこ

とで、歩道をつける区間と、歩行者利用が見込まれないということで、歩道をつけない6mということでしたが、これらの状況を踏まえるのであれば、もう少し歩道のついた道路を考える必要があるのではないのでしょうか。

#### ○事務局

まず複線化後の列車運行形態についてですが、これはまだ名古屋鉄道（株）と協議が整っておりません。ただ、豊田市としては名古屋駅までの所要時間40分程度とすることを目指しております。現在、三河線では豊田市駅から知立駅まで25分かかっていますが、これを15、16分で運行ができないかと、試算をしております。そうしますと、全駅停車では時間短縮が図れないことから、豊田市駅から知立駅間で、2駅程度停車することを考えております。その2駅は拠点地域核である、土橋駅と若林駅の可能性が高いと考えております。その2駅に停車する急行列車を運行させれば、知立まで16分で運行が可能であると試算しています。ただし、まだ名古屋鉄道（株）とは具体的な協議を実施しておりませんので、あくまで豊田市の思いという事でございます。

その上で、若林駅周辺は都市計画マスタープランでは拠点地域核の位置付けもあることから、まちづくりをやっていく必要があります。現在若林駅の西側において、新たな市街地の形成を目指し、地域の方に入っていただきながら、駅を活かしたまちづくりを検討している最中でございます。ぜひ実現したいと思っております。

歩道の有無につきましては、まず6mの区間は、どちらかという将来的なまちづくりの予定がなく、農地として保全をしていく区間となりますので、さほど歩行者の需要は高くないと判断しております。残る区間につきましては、既成市街地、新市街地を含めまして、やはり駅に集まっていただくのに必要な歩行者導線を確保する必要があると考えております。

#### ○松本委員

その考えで宜しいかと思いますが、若林駅に急行が停車すると、少し離れた位置から、自転車によるアクセスが増えると考えられます。そうした時に、今の歩道幅員というのは、自転車利用者にとっては少し危険であると考えられますが、自転車の通行を考えた場合に、今の道路計画はいかがでしょうか。

#### ○事務局

原則的な考え方としまして、自転車は車道を走行するという考え方を警察庁が打ち出しております。側道については幅員6mの内4mが車道という扱いで、道路構造令上50cmあればよい幅員を自転車利用も考慮し1mにすることとしております。

#### ○松本委員

1. 5m程度あるのが望ましいと思いましたが、片側通行であれば、1mでもいいと思います。

○野田委員

いま自転車のお話がでましたが、豊田市として自転車の整備が課題としてあると思いますが、自転車の整備というのは検討しなかったのでしょうか。

○事務局

おっしゃられるとおり、必要な区間については、例えば植樹帯を自転車道に変えていくなどの対応が必要であるかと思えます。例えば駅前の幅員20mの区間ですが、この区間は、路肩が1.5mあり、広めに設定してあります。その部分と植樹帯を含め、事業実施段階において自転車道を設ける選択肢はあるかと思えます。ただし都市計画としては、そこまで定めることはしませんので、先ほどの幅員10.5mの歩道も同様ですが、植樹帯の部分を有効に活用し、自転車道として使っていくことは、事業の手法としては有効であると考えております。

○会長

難しい議論でして、都市計画の段階では幅だけを決定するため、先ほどの話にありました、車道と歩道の内訳というのは決めておりません。よって事業実施時に幅の内訳を考えるとというのが事務局からの意見であります。

その他意見等はございませんでしょうか。

それでは、意見も出尽くしたようでございますので、採決に移りたいと存じますがよろしいでしょうか。

(意見なし)

それでは採決いたします。

第1号議案豊田都市計画都市高速鉄道の変更について原案どおり承認することに賛成の方は、挙手をお願いします。

(挙手全員)

ありがとうございました。挙手全員ですので、原案どおり承認することに決定いたします。ありがとうございます。

続きまして、第2号議案豊田都市計画道路の変更について原案どおり承認することに賛成の方は、挙手をお願いします。

(挙手全員)

ありがとうございました。それでは、挙手全員ですので、原案どおり承認することに決定いたします。ありがとうございます。

続きまして、第2回豊田市都市計画審議会第4号議案について移ります。既に、第2回豊田市都市計画審議会に出席された委員の皆様には通知しておりますが、平成27年度第2回豊田市都市計画審議会第4号議案の答弁において、一部誤った答弁があったと事務局より報告を受けました。

第4号議案については都市計画審議会で審議され承認されたところではありますが、誤った答弁があったため、第4号議案に関する市長への答申を保留としています。事務局より答弁の訂正を行ってまいります。本日は、第2回都市計画審議会にやむを得ず出席されなかった委員の皆様もお見えになりますので、改めて議案の説明を受け、本日の出席委員で審議することといたします。

なお、第2回都市計画審議会の議事録については、誤った答弁があった旨を明確にし、第3回都市計画審議会にて改めて審議することを追記することとします。

それでは、第2回豊田市都市計画審議会第4号議案「豊田都市計画汚物処理場の変更」について事務局より説明と答弁の訂正をお願いします。

#### ○事務局

下水道建設課柴田です。よろしくお願いします。

第4号議案「豊田都市計画汚物処理場の変更」について説明します。まず、下水道について説明をいたします。下水道を含め污水处理施設にはいろいろあります。污水处理施設は、「法令上の下水道」と「その他污水处理施設」に分類されます。法令上の下水道には、公共下水道、流域下水道、都市下水路があります。その他污水处理施設には、農業集落排水施設、コミュニティプラント、合併処理浄化槽があります。本案件は、農業集落排水施設にかかる部分の都市計画決定の変更となります。

農業集落排水施設とは、国土交通省、農林水産省、環境省の三省連携で作成した「持続的な污水处理システム構築に向けた都道府県構想マニュアル」で、「農業振興地域の整備に関する法律に基づく農業振興地域内の農業集落において、農業用排水の水質保全、農業用排水施設の機能維持及び農村生活環境の改善を図り、併せて公共用水域の水質保全を目的に設置される施設」とされています。

豊田市には6箇所の農業集落排水施設があります。下伊保地区処理場、配津・畝部上地区処理場、御船浄化センター、高岡中部地区処理場、稲武中部クリーンセンター、稲武野入クリーンセンターがあり、各処理場では、し尿・生活排水を処理しています。

農業集落排水施設のうち、汚物処理場として都市計画決定されている処理場は、下伊保地区処理場、配津・畝部上地区処理場、高岡中部地区処理場の3処理場があります。今回の変更では、下伊保地区処理場と配津・畝部上地区処理場が対象となっています。

それでは、配布資料の3枚目をご覧ください。下伊保地区処理場と配津・畝部上地区処理場のどちらの処理場も、平成28年4月に公共下水道へ接続されることより不要となるため、廃止するものです。

配布資料4枚目と5枚目をご覧ください。こちらが下伊保地区処理場になります。下伊保地区処理場は、平成元年9月に農業集落排水施設として都市計画決定しました。その後、平成12年に八草污水幹線が完成し、今年度八草污水幹線に接続する工事を行っています。

次に畝部・配津上地区処理場になります。配津・畝部上地区処理場は、平成4年4月に

農業集落排水施設として都市計画決定しました。その後、平成9年（平成9年3月1日処理開始通知）に流域下水道矢作川右岸幹線が畝部処理分区まで到達し、今年度、流域下水道右岸幹線に接続する工事を行っています。両処理場ともに、農村生活環境の改善と生活水準の向上を図るとともに、農業用排水の水質保全を目的に適正に維持管理を行ってきました。しかし、供用開始後から約20年が経過しており、計画的な大規模施設更新を実施することが急務となっています。そのため、両処理分区を農業集落排水から公共下水道へ変更し、不要となった処理場を廃止するものです。

以上の説明を踏まえ、まとめをさせていただきます。今回の都市計画の変更により、下伊保地区処理場及び配津・畝部上地区処理場は廃止となり、豊田都市計画汚物処理場としては、高岡中部地区処理場のみとなります。

最後に、縦覧結果と今後のスケジュールについて説明いたします。都市計画変更案の縦覧を、平成27年9月3日から同月17日まで行った結果、縦覧者なし、縦覧案に対する意見書の提出なし、ホームページへのアクセス件数は16件という結果になりました。今後のスケジュールとしましては、本日の審議会を経たのち、愛知県からの協議回答を受け、平成28年3月に都市計画決定の告示を予定しております。

以上が第4号議案の説明となります。ここまでの内容を踏まえ、平成27年11月4日の第2回都市計画審議会での質疑及び答弁内容の訂正内容を説明します。

前回の都市計画審議会において、委員よりいただいた質疑に対し誤った答弁がありましたので、訂正をさせていただきますと思います。

まず、今回このような訂正をすることになった経緯を説明させていただきます。公共下水道工事を行うためには、流域関連公共下水道事業計画区域を定めなくてはなりません。この区域には市街化区域も市街化調整区域も含まれており、そのうちの市街化区域のみを対象とした区域が都市計画決定上の排水区域になります。また、公共下水道以外に下伊保地区及び配津・畝部上地区農業集落排水もあり、平成25年度の流域関連公共下水道事業計画区域の変更に伴い、この2つの農業集落排水を流域関連公共下水道事業計画区域に編入しました。

しかし、この2つの農業集落排水は市街化調整区域に位置しているため、都市計画決定上の排水区域としては面積を計上しませんでした。今回第4号議案で説明した都市計画決定の変更は、下伊保地区及び配津・畝部上地区処理場の廃止を行うもので、都市計画決定上の排水区域の面積変更を伴うものではありません。

ここまでの内容を踏まえ、2点答弁内容の訂正を行いたいと思います。

1点目は、都市計画決定済みの排水区域の面積は4,294ヘクタールであり、その4,294ヘクタールに下伊保地区及び配津・畝部上地区農業集落排水の面積が含まれているという答弁をしました。しかし、都市計画決定上の排水区域は、市街化区域のみを対象としています。そのため、市街化調整区域に位置する下伊保地区及び配津・畝部上地区は都市計画上の排水区域としては面積を計上していません。

2点目は、下伊保地区及び配津・畝部上地区の両地区を公共下水道区域に入れないといけないかとの質疑に対して、公共下水道区域に入れる予定です、と答弁しました。しかし、平成25年度の流域関連豊田市公共下水道事業計画の変更に伴い、下伊保地区及び配津・畝部上地区は、既に流域関連公共下水道事業計画区域に含まれています。

以上が前回の都市計画審議会の訂正内容になります。

また、その他の主な質疑及び答弁内容としては以下のようなものが挙げられました。

処理場廃止後の跡地利用や財産の所管についての質問に対しては、建屋は防災備蓄倉庫、処理槽は災害時のし尿等の一時貯留施設として活用していく予定です。また都市計画決定変更前、変更後共に財産は上下水道局が管理しますと答弁いたしました。

処理場廃止後の処理場の都市計画上の位置付けに対する質問は、今回の汚物処理場の廃止により、都市計画上の位置付けはなくなりますと答弁しました。配津・畝部上処理場の廃止後に敷地内に残る下水道管に対する質問については、流域下水道につなぐ下水道管として、今後も配津畝部上地区処理場の敷地内に残りますと答弁しました。下伊保地区処理場廃止後に、処理場敷地内に下水道管は残らないが、一時貯留施設として利用できるのかという質問に対しては、終末処理場が壊れ、下水が流せない状況になった際には一時貯留施設として、活用します。あふれた場所からこの処理場跡地に、バキュームで汚水を運搬することで対応する予定ですと答弁しました。また高岡中部地区処理場は今後統合するののかとの質問に対しては、今後施設も老朽化するが、今のところは継続して利用しますと答弁しました。

以上が前回の都市計画審議会での答弁内容となります。改めて審議の程よろしくお願ひします。

○会長

ありがとうございます。それでは新たにご質問がある方は挙手をお願いします。

○近藤委員

先程説明して頂きましたが、施設については災害時の一時貯留施設として活用していくということと、用地については上下水道局で管理をしていくということによろしかったでしょうか。

○事務局

先程、都市計画決定の変更後の施設についてご説明させていただきましたが、建屋については備蓄倉庫、そして貯留槽については災害時の一時貯留施設として活用します。また資産については、上下水道局で管理をしていきます。

○会長

その他、意見はございますでしょうか。

(意見なし)

それでは、意見も出尽くしたようでございますので、採決に移りたいと存じますがよろしいでしょうか。

それでは採決いたします。

第2回豊田市都市計画審議会第4号議案「豊田都市計画汚物処理場の変更」について、原案どおり承認することに賛成の方は、挙手をお願いします。

(挙手全員)

ありがとうございました。それでは、挙手全員ですので、原案どおり承認することに決定いたします。

慎重なご審議をいただき、誠にありがとうございました。

本日、承認いただきました議案につきましては、市長に文書で答申させていただきますので、よろしくお願いたします。これより進行を事務局にお返しします。

#### ○事務局

ありがとうございました。

これで、本日の予定はすべて終了となりますが、全体を通じてご質問等がございましたらお願いします。よろしいでしょうか。

特に無いようですので、最後に事務局より2点、ご連絡させていただきます。

まず1点目は「会議録について」でございます。

本日の会議録につきましては、事務局で会議録の案を作成し、本日出席の委員の方全員に送付させていただきます。ご自分の発言内容等をご確認いただき、不正確な部分等がございましたら、事務局までご連絡くださるようお願いいたします。

皆様にご確認していただいた後、修正等を行い、本日の会議録署名者の建部委員、羽根田委員、そして磯部会長に署名していただきます。

また、第2回審議会における議事録については、誤った答弁があった旨を明確にし、第3回審議会にて改めて審議することを追記します。その後、第2回審議会出席委員の方全員に送付いたします。皆様にご確認していただいた後、先回、議事録署名者として指名させていただいた、永江委員、野田委員そして磯部会長に署名していただきます。

2点目は、「次回の都市計画審議会について」でございます。

既に通知させていただいておりますが、次回、第4回目の審議会につきましては、来年2月17日（水）の開催を予定しております。何とぞご出席いただきますようお願い申し上げます。それでは、閉会の言葉を企画政策部安田副部長より申し上げます。

#### 閉会の言葉

#### ○企画政策部 安田副部長

企画政策部副部長の安田でございます。本日は委員の皆様方におかれましては活発かつ慎重なご審議をいただきまして、誠にありがとうございました。冒頭で市長が言いましたとおり、本日御審議していただきました、都市高速鉄道の変更等、本市にとってとても重要な案件でございます。今、第8次総合計画を同時に検討しているところ

であります。その中でも非常に重要な案件と位置付けております。また住民の皆様  
の関心の高い事業であります。本日は、事業の実現に向けて、貴重な一歩を踏めた  
ということで、本日はありがとうございました。また、汚物処理場については、再審議  
していただき、ありがとうございました。深くお詫び申し上げます。

本年度につきましては、残り1回の審議会を予定しております。お時間をいただく  
こととなりますが、どうかよろしく申し上げます。

これをもちまして、平成27年度第3回豊田市都市計画審議会を閉会とさせていただきます。  
本日はどうもありがとうございました。

(閉会時間 午後2時45分)

会議録署名者 議 長 \_\_\_\_\_ 印

委員1 \_\_\_\_\_ 印

委員2 \_\_\_\_\_ 印