

令和6年度第3回常総市都市計画審議会 会議録

日 時	令和6年11月29日（金）14時00分から15時35分	
場 所	常総市役所 議会棟2階大会議室	
出席委員 (11名)	秋田 雅之委員 梅本 通孝委員 大滝 文雄委員 小林 一洋委員 佐藤 剛史委員 茂田 信三委員 倉持 守委員 染谷 悦子委員 田島 洋子委員 矢川 春樹委員（代理 前島 一也氏） 青木 孝夫委員（代理 大野 光秀氏）	
欠席委員 (4名)	五木田 裕一委員 青木 清人委員 沼尻 隆志委員 兼澤 公也委員	
事務局	都市建設部長 小林 寛明 都市計画課長 神達 隆樹 都市計画課室長 前島 淳 都市計画係長 林 登志彦 都市計画係主任 森 大輔 都市計画係主幹 澤田 卓哉 産業用地創出係長 香山 祐二 産業用地創出係 萩谷 理絵 産業用地創出係 黒田 真由 開発審査係長 篠田 久美子 開発審査係 小林 拓生	
議 事	都計諮問第1号 都市計画法第34条第11号及び第12号の条例区域の改定 そ の 他 常総市都市計画道路再検討調査について 大生郷工業団地周辺地区基本構想の策定について	

会 議 内 容

1 開 会 14時00分

2 会長挨拶 秋田会長

3 議事録署名人の指名について

4 議 事

都計諮問第1号【都市計画法第34条第11号及び第12号の条例区域の改定】について、事務局より資料を基に説明。

《質疑》

（A委員）諮問第1号の用紙にある「エ変更する理由」2行目に「市街化調整区域における既存集落の維持が困難になりつつある現状を踏まえ」と記載があり、その一方では常総市の住居系土地利用が増加しているエリアにおいては都市計画法の規定により開発行為の許可等の基準に関する条例で指定する土地の区域を見直すとのことだが、集落の維持が困難になりつつあるということ及び住居系土地利用が増加しているというところが矛盾してるのではないか。

（事務局）市街化調整区域における既存集落の維持が困難になりつつある現状は、今回の資料には添付しなかったが、地元の説明会を開催した際に地域毎の人口減少のデータをつけていた。当市全体で人口減少が進んでいるが、特に市街化調整区域における人口減少幅は市街化区域よりも圧倒的に減少幅が大きい。今般、き

ぬの里市街地では住宅が張りつき、宅地も埋まってきた。内守谷地区や坂手地区は市街化区域や学校、駅にも近く、またハザードリスクが相対的に低いエリアであることから、条例や規則に満たす地域を今回の見直しで追加した。

(A 委員) 出身者の要件について、もともとその地区に住んでない人や市外から移住してくる人でもそこで住居が構えられるようになり、ある意味規制緩和ということか。今まではその規制がかかって、その集落出身で、その地元の人しか家を建てられないという縛りがある。集落の維持が難しくなるため、人を呼び込めるようにしたいという意図か。

(事務局) その通り。

(A 委員) 前回の平成 16 年の時には指定を見送った地区について、その経緯や今回は改めて指定した経緯はどのようなものか。

(事務局) 一番大きな経緯として、令和 4 年 4 月 1 日に開発許可の基準の見直しについて、国から指針が示された。市では、開発許可基準の見直しにおいて、約 160 h a がハザードのリスクが高く区域指定の見直しを行った。その際に 160 h a 減という形で設定した。もともと市街化区域の面積が低かった当市において、当時の都市計画審議会や市議会の皆様から、住宅政策や居住できるエリアを広げることができないかというお話をいただいた。条例や規則の基準を満たしている区域について、区域指定を追加していくということで今回 2 か年をかけて調査手続きしてきた。

(A 委員) 今回変更のきっかけは、地元や住民の方々からの要望等が強くなったからか、それとも常総市の政策判断として、変更した方がいいとなったのか。

(事務局) 区域指定の要件に合うところで、出身者要件を問わない住宅系であれば、市街化調整区域に与えるインパクトも少ないだろうというところで政策的に住居系の枠を増やしていくという考えもある。また、そのニーズだけでなく平成 16 年に区域指定を設定した後、20 年が経過しているが、その間にインフラの整備、特に道路・排水関係が進んだ地区もある。そのため、区域指定の設定要件に合ってきている区域も多くなっているので今回 20 年ぶりに見直した。また、きぬの里については大体 8 割から 9 割ほど宅地化されており、今回は政策的に本郷、長ノ入、鹿小路などを新規指定した地区となり、今回改めて区域指定として選定した。

(A 委員) 「市街化区域周辺における無秩序な開発を抑制しながら」について、何か対策を講じているか。

(事務局) 国の指針で市街化区域の周辺における市街化調整区域は、多様化する地域のニーズを適切に対応しながら、多極型のコンパクト化を進めるために市街地内外を一体として捉えた上で、行政区域内全体に目配りしたメリハリのある土地利用を検討することが重要であると示されている。その中で、区域指定制度や市街化調整区域における地区計画を地域の実情に応じて活用する指針が出ている。それを照らし合わせて必要な都市計画の施策があれば順次運用していきたい。

(A 委員) 十分目配りしていただきたい。

(B 委員) 区域指定そのものの 20 年間の成果を伺いたい。

(事務局) 市街化調整区における開発許可の件数で、近年約 30 件前後で推移をしており、そのうち市街化調整区域における区域指定の集落では、約 25 件前後で推移をし主な用途が自己用の住宅である。開発許可件数全体の約 75%が区域指定の集落内であり、市街化調整区域における無秩序な市街化を抑制するという都市計画法の観点に基づいて、既存集落に住宅が張り付いている。

(B 委員) 30 件や 25 件っていうのは、20 年間でということでしょうか。

(事務局) データが平成 19 年度からであり、19 年から年度ごとに平均したものが大体約 30 件前後で推移をしており、それを年度で割っている。

(B 委員) 1 年間あたりでよいか。

(事務局) その通り。

(B 委員) 市として一定の効果がある制度で、うまく運用できているということか。

(事務局) 市街化区域の面積は水海道都市計画区域で極端に少ない 6 % ぐらいしかなく、昔からこの区域指定制度が導入される前から開発許可基準で言えば既存集落内の自己用住宅用、いわゆる分家住宅という許可は多くあった。そこで分家住宅では出身者要件が問われる。分家住宅以外で、例えば農業従事者であれば都市計画法の免除を受けて立地できたりする。平成 16 年に導入してから、やはり出身者要件が問われない人たちの流入としては一定の成果があったと認識している。

(B 委員) 常総市でどのような施策をしているか。他の自治体では空き家等を取り壊す際の補助制度を設けており、ただ広げるだけでなく、そのような実効性のある制度や施策を行っていただきたい。

(事務局) 空き地空き家が多くなると管理不全の空き家となり、環境面、防犯面等でも集落の環境が悪くなることが見られる。若い世帯の居住や利活用から活性化、集落の維持へ貢献を目指す。

(会 長) 原案のとおり、答申してよろしいか。

《異議なし》

報告案件第 1 号【都市計画道路再検討業務の現在の進捗状況及び今後のスケジュール】について事務局より説明。

《質疑》

(C 委員) 栄町諏訪町線の整備は必須であり、今後は相互通行できるようにしていただきたい。また、廃止となっている水海道停車場線はまちなか再生事業があるならば、再検討するべき。

(事務局) 栄町諏訪町線は、今回のまちなか再生事業で実施する予定の路線になっているが、整備する幅員は都市計画決定されている 15m の幅員ではなく、現道を再利用で予定されている。計画幅員通り整備では、15m の幅員となり北側に 6 ～ 7

m拡幅し、家屋の買収や移転等々を絡んでくるため、前段階の現道のリニューアルで予定されている。カルテでは、栄町諏訪町線は存続で検討中。水海道停車場線は、今は曲がりくねった形となり以前は一方通行道路であったが、東側に幅員 15m、国道 354 号と同じ幅員で水海道駅まで真っ直ぐ家屋を全部移転させた道路計画。まちなか再生事業の中でも議論しているできるだけ歩行者優先のような形で検討している。買い物支援の A I まちづくりである買い物支援のモビリティなどを活用しながらまちなかを回遊していくという形に変わってくる。また、代替路線として県道谷和原筑西線や宝町山田線も整備が完了しており、代替路線としながら、現道は残り、整備手法を変えていこうという意味の廃止。

(C 委員) 15m 幅員までいかなくても相互通行ということができるような体制に整備をしていただきたい。

(事務局) 補足として、まちなか再生事業では、まちの中に事業化して入っていく過程で地域住民の意見も聞きたい。

(D 委員) 水海道停車場線は県道であり茨城県所管であるが、廃止になった場合は市道になるのか。

(事務局) 県道としての都市計画決定をしており、クランク状に県道がある状況。都市計画決定が廃止された場合にはどうするかということも茨城県の道路建設課等々と協議を進めて常総工事事務所などと協議を行っている。

(E 委員) 地元からすると見切られたのかと思ってしまう。諦めたようなニュアンスを示さないようにして、市としてはまちを活性化する気持ちや考えはあるということを示していただきたい。

(事務局) 水海道停車場線の廃止は、宝町山田線が計画される以前から都市計画決定されていた路線で、宝町山田線が完成してまちなかの軸が少し西側に移った。水海道停車場線の駅前通りは、今の環境で人が歩きながら買い物やお店に入るというまちづくりの方向性に進んでいくような路線で色を付けた方が良いのではという思いもある。

(E 委員) 15m に拘る必要はない。例えば、極端に言うと今の現道幅員のまま都市計画の変更をして、その幅員の中での整備や可能性を模索していきたいという話になれば、歩行者動線としての道路は必要で、車の流れは違う道路に移すということも教科書的にはある。

(事務局) 選択肢としては、まず事務局としては廃止ということで案を出しているが、パブリックコメント等々の意見も十分検討しながら、一部変更という方向性も十分可能性としてはある。

(F 委員) この都市計画道路廃止という考え方に大賛成。駅前通りに建築確認申請を出しますと必ずこの都市計画の範囲の中は木造として、取り壊しのできる 2 階建て以下の建物しかできないと言われ、悔しい思いを何度かしたことがある。まち

の防災的な考え方から、守りにくい駅前の立地で、用途地域も商業地域でありながら、2階建てしかできないというのは若い頃は権利の剥奪ではないかというぐらい憤慨した思い出がある。補助金をもらって都市計画道路を設定したら、取り消しは大丈夫か。都市計画道路を廃止すればいいという問題ではないとも思う。コンクリートの建物ができることや商業地域であり、容積率も200%でない建物も建てられる敷地でありながら、それができずにいたことが払拭できればまちの活性化に繋がるのではないか。ぜひ何か味のある道を通して、散策したいというようなまちづくりの一助になっていただけるような検討していただきたい。

(事務局) 都市計画道路の計画線内に入っていると建築規制がかかり、財産や権利の抑制という側面もある。水海道停車場線は「本当はどのようにあるべきか」というまちづくりの議論を市民の方々と出来ればより良いまちになっていくのではないかと思う。

(E委員) 都市計画決定後、30年、40年経っても整備せず、その土地所有者に建築制限をずっとかけているという問題があり、厳しめに言うと言見直しの時期は遅い。

報告案件第2号【大生郷工業団地周辺地区基本構想の策定】について事務局より説明。
《質疑》

(G委員) 北から南に向かって大変交通量が多い場所でもあり、地元住民の方からすると朝・夕は移動ができないという状況になっている。その解消という部分で鬼怒川ふれあい道路を新設する部分はすごく重要になってくる。また、先日の大生郷、きぬ総合運動公園から北に向かって国道354号までが開通したが、そこから先である大生郷工業団地まではまだ出来ていない中での計画となると、その辺の見通しはどうなっているのか、また同時進行でやっていけるのか。それとも大生郷工業団地の北部を先にやるのか。

(事務局) 鬼怒川ふれあい道路の全線開通は、広域的な交通ネットワークを推進する上で非常に重要な事業。北側は大生郷工業団地の約0.9ha、南側は豊岡から大生郷工業団地に関して3.9kmとかなり長距離に及ぶ。全線開通に向けては整備効果が必要になってくる。大生郷工業団地北側の産業団地整備を実現して企業誘致によって雇用者の増加も含めて交通量の増大し、地域の活性化をすることで鬼怒川ふれあい道路の整備につなげていきたい。スマートインターチェンジを整備することで鬼怒川の西地区を縦につなぐ路線として重要性も高まっていく。まずは大生郷工業団地整備とスマートインター整備の熟度を高めていくことによって、鬼怒川ふれあい道路の未整備区間の整備促進に繋がるものと考えている。

(G委員) 未整備地区の道路が完成となると流れがさらに良くなり、水海道有料道路も将来無料化になる時期にもなってくる。その兼ね合いが難しく、鬼怒川ふれあい道路の北側区間の整備が完成すると地元としても大変ありがたいが、北側に抜ける方が多くなる。スマートインターチェンジが整備されると物流関係の企業

も立地することが想定されるので、この工業団地にお勤めの皆様からすると、この渋滞の解消も合わせて考えていくことが重要になる。また守谷もスマートインターチェンジを整備し、ヤクルト球団の誘致と合わせて事業を進めている。この南側の坂手工業団地、内守谷工業団地を過ぎて鬼怒川ふれあい道路の南の守谷市に行くと今度は滝下橋の建替の問題がある。茨城県は道路事業を縮小するという中で、迫られているのが都市軸道路をとるのか、千葉県側へのつくばエクスプレス隣の道路を整備するのか、どちらを取るかという議論になりかねないという現状も聞く。守谷市とも協力しながら、都市軸道路ができたから終わりとならないよう鬼怒川ふれあい道路が南北に通るように考えていただきたい。

(事務局) 守谷市とも協議したいと考える。大生郷工業団地や大生郷スマートインターチェンジは鬼怒川西側の縦軸であり、既存工業団地を拡張することが出来ればそのまま守谷スマートインターチェンジに繋がる軸を通すことが出来る。今後、鬼怒川ふれあい道路は県道だが、茨城県も道路事業の縮小もある。ただ、道路を作るのではなくて、その整備効果をきちんと見込めるかということが大切。道路を作るストーリーづくりの1つである大生郷基本構想であり、産業団地の開発だけではなくスマートインターチェンジまた渋滞の解消と観光拠点及び防災拠点の4つのプロジェクトを相乗効果で行っていくことによって、常総市の東側の災害リスクの高い部分のバックアップ機能として、都市のネットワークを作っていくというところをこれから茨城県と協議をしていく。

(H委員) スマートインターとは普通のインターチェンジと何が違うのか。また、作る場合のお金の負担はどこが、どのくらいの負担となるのか。

(事務局) 簡易的なインターチェンジという形で料金所がなく、E T Cでの通行が可能というものになっている。茨城県の道路建設課及び関東地方整備局と協議をしております。整備自体はN E X C Oになるが、協議機関として関東地方整備局との協議、茨城県道路建設課とこの構想を報告している。スマートインターチェンジを作る場合の負担割合について、基本的にインターの料金所からE T Cレーンを通して高速道路本線までは国の負担となり、市の負担に関しましては一般道路から高速道路に乗るためのE T Cレーンに接続するような形になり、一般道からE T Cのレーンまでが市の負担分となる。概算で試算したところ、E T C整備部分の費用は、その道路の接続道路の距離で計算し7億円程度になる。なお、国負担分の平均的な整備費用は、これまでの実績等で約25億円かかっているようである。

(H委員) 市の負担7億円をかけての経済効果はどのくらいで、どのくらいの期間で元がとれると思うか。工場を誘致してからという考えもあると思うが、一体どのくらい効果があるか。

(事務局) 国の方で25億円かけて整備となると、やはりまずはスマートインターの必要性や費用便益比(B/C)を含めて、検討することが必須となってくるが、今後詳細に検討していきたい。まずはスマートインターの必要性や整備効果の整理、利

用交通量の推計，費用便益分析（B/C）をまずは検討して，スマートインター整備の熟度を高めていく必要があると考えており，来年度以降に検討を進めていきたい。

（H委員）できるという実現性が高まってから計画を立てた方がいいのではないかな。無駄にならないようにある程度，会社が新しく来て，経済効果をよく確認してからでも遅くないと思う。

【次回の都市計画審議会開催】について事務局より説明

閉会 15時35分