

令和5（2023）年8月2日【水】
於 栃木県公館 大会議室

第185回 栃木県都市計画審議会

会 議 録

1. 開催日 令和5（2023）年8月2日（水）

2. 開催場所 栃木県公館 大会議室

3. 出席委員 15名

山田委員、藤島委員、大森委員、佐藤委員、桎委員、
市原委員、青木委員、藤巻委員(代)、信夫委員(代)、
難波委員(代)、齋藤委員、渡邊委員、山形委員、岩崎委員、
木村委員

※(代)は代理出席であり、2号委員（関係行政機関の職員）については栃木県都市計
画審議会規程により代理出席が認められております。

午後 1 時 3 0 分 開会

○事務局 それでは、ただいまから第 1 8 5 回栃木県都市計画審議会を開会いたします。

はじめに、委員に異動がございましたので、新任の委員を御紹介いたします。

1 号委員に、自治医科大学教授 市原佐保子様が任命されております。

○7 番（市原委員） よろしく申し上げます。

○事務局 続きまして、栃木県商工会連合会専務理事 青木剛様が任命されております。

○8 番（青木委員） 青木です。どうぞよろしくお願ひいたします。

○事務局 2 号委員に、国土交通省関東運輸局長 勝山潔様が任命されております。本日は所用のため欠席されております。

続きまして、国土交通省関東地方整備局長 藤巻浩之様が任命されております。本日は代理で、関東地方整備局宇都宮国道事務所長 吉田幸男様が出席されております。

○1 0 番（藤巻委員代理：吉田様） 吉田です。よろしくお願ひ申し上げます。

○事務局 続きまして 4 号委員に、栃木県議会議員 渡邊典喜様が任命されております。

○1 5 番（渡邊委員） 渡邊典喜です。よろしくお願ひ申し上げます。

○事務局 続きまして、栃木県議会議員 山形修治様が任命されております。

○1 6 番（山形委員） 山形です。よろしくお願ひ申し上げます。

○事務局 続きまして、栃木県議会議員 螺良昭人様が任命されております。本日は所用のため欠席されております。

続きまして 5 号委員に、矢板市議会議長 佐貫薫様が任命されております。本日は所用のため欠席されております。

新たに委員となられた方は以上でございます。

開会にあたりまして、県を代表して坂井県土整備部長から御挨拶申し上げます。

○坂井県土整備部長 県土整備部長の坂井でございます。第 1 8 5 回都市計画審議会の開催にあたりまして一言御挨拶申し上げます。

委員の皆様におかれましては、御多用の中、本審議会に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、日ごろより本県の都市計画行政の推進に御支援、御協力を賜っておりますことに、重ねて御礼申し上げます。

さて、来月の 9 月 1 日は防災の日ですが、ちょうど 1 0 0 年前の 9 月 1 日に、首都圏におきまして未曾有の災害をもたらした関東大震災が起きました。そして現在、首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模災害のリスクに直面していると言われていところでございます。我々としましては、これを機に関東大震災を振り返り、そのときの示唆や教訓を参考しながら、地域全体で、また一人一人がそれぞれの立場で災害に備え、対応力を強化していくことが必要だと考えているところでございます。

そうした中、県におきましては、次期都市計画区域マスタープランの策定に向けた調査・検討を実施しているところでございます。本県の今後の都市づくりにおきましても、

このような自然災害への対応に関し、しっかりと検討してまいりたいと考えておりますので、何とぞ御協力のほどよろしくお願いいたします。

本日の審議会ですが、都市計画道路に係る審議2件と、都市計画区域マスタープラン策定専門委員会の調査・検討状況及び市町の都市計画決定の報告を予定しております。委員の皆様方におかれましては、それぞれの立場から忌憚のない御意見を賜りますようお願い申し上げます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

○事務局 続きまして、本日の出席者でございます。委員20名のうち15名に御出席いただいております。栃木県都市計画審議会条例第5条に定める定足数に達していることを御報告いたします。

それでは、本日の付議議案について御審議をお願いいたします。議事の進行につきましては、大森会長よろしくお願いいたします。

○議長 会長を務めさせていただきます宇都宮大学の森でございます。早速議事を進めさせていただきます。

まず、議事録署名委員ですが、本日は佐藤栄治委員と柗智子委員を指名させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の案件としましては、お手元の次第でございますように、付議案件が2件、報告案件が2件でございます。

また、審議会は、栃木県都市計画審議会規程第12条の規定におきまして、栃木県情報公開条例第7条に定めております、個人の権利利益を害する恐れがある事項などを審議する場合や、公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる場合を除き、原則として公開となっております。本日は、傍聴者の方はいらっしゃいません。

それでは、第1号議案「宇都宮都市計画道路の変更について」を議題といたします。この議案につきまして、幹事から説明をお願いいたします。

○幹事（栃木県都市計画課長） 幹事の栃木県都市計画課長の笹沼でございます。どうぞよろしくお願いいたします。着座にて説明させていただきます。

第1号議案について御説明いたします。第1号議案につきましては、宇都宮都市計画道路の変更となっております。

それでは道路の位置について御説明いたします。「議案書」3ページの位置図を御覧願います。タブレットのスクリーンに説明の箇所が表示されますので、そちらを御覧ください。画面が小さいなど、見にくい場合は紙の方を御覧ください。

今回変更する区間を含む宇都宮都市計画道路3・4・701号西通りの全体区間の位置を、赤い線に表示しております。本路線は、上三川町大字上蒲生字願成寺を起点として、上三川町大字上三川字上野田を終点とした、延長約3,140mの幹線街路でござ

います。また、上三川町における都市の骨格を形成し、県道宇都宮結城線の一部でもございます。

次に、議案書の2ページの計画書を御覧願います。この計画書には今回変更いたします都市計画道路3・4・701号西通りの都市計画変更後の区域や構造について記載しております。

表の左端を御覧ください。種別は幹線街路となります。名称及び起点、終点、延長につきましては先ほども御説明しましたが、記載のとおりとなっております。

構造につきましては、現地盤との高さの差が5m未満であるため地表式となり、車線数は2車線、標準部の代表的な幅員は18.0mとなっております。また、地表式の区間における鉄道等との交差の構造は、幹線街路3・2・1号新4号国道との立体交差が1カ所、これ以外は都市計画道路である幹線街路と平面交差する箇所が5カ所となります。

変更の理由につきましては、表の下に記載のとおり、上三川町の交通の現状及び将来の見通しを勘案し、本案のとおり変更するものでございます。

それでは変更の詳しい内容について御説明いたします。紙の資料で御覧になる場合は、別冊となる第185回栃木県都市計画審議会の参考資料の2ページを御覧願います。A3版の大きさのページになります。

そのページの左上の位置図に掲載しております赤い線で表示している路線が、今回変更する都市計画道路3・4・701号西通りでございます。このうち実際に変更する区間は、位置図の中央よりやや左上に、水色の四角で「A」と表示された青い点線の枠内で、赤色で変更区間と旗上げされた区間でございます。

次に同じページの下半分に、先ほど説明した「A」の青い点線の枠内を、反時計回りに90度回転させ拡大した「変更箇所詳細図」をお示ししております。

では、変更内容を御説明いたします。同じページ右上にあります「3 横断図」を御覧願います。これは、交差点部ではなくて一般部における横断図であり、黄色のタイトルの現計画と赤字のタイトルの変更計画案を2段書きで表示しております。上の段にある現計画の横断図は幅員18.0mの計画になっているのに対し、下の段の変更計画案は幅員14.5mとなっております。

参考資料3ページを御覧願います。変更の概要についてイメージしやすいように図を用意いたしました。上下の横断図を見比べて、大きな変更点としては、現計画では道路の両側に幅員4.5mの歩道（自転車歩行者道）を設けておりますが、これを変更計画案では、自転車と歩行者の通行空間を分離し、歩行者は幅員2.0mの歩道を、自転車は幅員1.5mの路肩を通行するものとし、歩行者と自転車の接触といった事故発生リスクを抑制し安全性の向上を図るものでございます。

また、車線の幅員については、現計画の3.0mから3.25mに変更となっております。

す。車線の幅員など基本的な道路の構造を決める場合は、道路の種類や周辺の土地の状況、道路の連続性を考慮し設計します。2ページを御覧願います。資料左上にある「位置図」の真ん中あたりに青字で「道路整備計画」という旗上げの記載がございます。こちらで今回変更する都市計画道路を含めた道路整備計画が検討されております。この道路整備計画との連続性を考慮し、道路の横断面構成など道路整備計画との整合性を図る必要があることから、今回、道路幅員を3.25mと変更するものです。

このようなことから、道路幅員全体については、現計画の18.0mから変更計画案のとおり14.5mに変更するものでございます。

次に、同じページ下にあります「変更箇所詳細図」を御覧願います。現計画は、黄色でお示したとおり、起点側、図面では、真ん中よりやや左側になりますが、特にこの付近で道路の線形がS字状のカーブになっています。これにつきましては、現計画は現道をできるだけ活かした形で道路線形を計画しております。これに対し、赤で示した変更計画案は、このS字カーブを解消するよう道路線形を変更し、より交通の安全性と走行性の向上を図ろうとするものでございます。

ここで、再度、議案書の2ページの計画書を御覧願います。今回の変更箇所は幅員の変更と道路線形の部分的な変更であり、起終点や延長などに変更は生じないため、計画書の変更はございません。

なお、先ほど幅員の変更の説明の中で、現計画における一般部の幅員は14.5mと御説明いたしました。この計画書の幅員を見ていただきますと、18.0mと現計画のままの記載となっています。ここで、議案書3ページの「位置図」を御覧願います。都市計画道路3・4・701号西通りの全体区間は、最初に申し上げましたとおり、上三川町立北小学校付近から、県道の真岡上三川線との交差点までの赤い部分、延長3,140mの区間となっております。これに対して、今回、幅員を14.5mに変更する区間は、北小学校付近の起点から図面真ん中で縦に位置している新4号国道、図面真ん中で縦に新4号国道が走っております、こちらの区間は、延長約860mと、全区間のうち約3割程度であり、これ以外の区間は道路幅員18.0mのままとなります。このため、計画書に記載する道路幅員は当該路線の代表幅員、つまり最も延長の長い区間の幅員を記載するため、計画書の幅員については18.0mのままとなり、計画書に変更は生じないということになります。

変更内容に関する説明は以上でございます。

なお、本変更案につきまして、令和5年5月9日から5月23日までの2週間公衆の縦覧に供しましたが、一般の方からの意見書等の提出はございませんでした。

また、本件につきまして、関係町である上三川町に対して意見を聴取しましたところ、令和5年7月18日付で特に意見ない旨の回答を得ております。

説明は以上でございます。御審議のほどよろしくお願いいたします。

- 議長 ありがとうございます。ただいまの説明を踏まえまして、委員の皆様には審議をお願いいたします。御質問、御意見がございましたらお願いいたします。
- 2番(藤島委員) 1つお聞きしたいのですが、参考資料2ページの「変更箇所詳細図」で、起点部の線形を変えたというお話がありましたが、線形を変える理由を教えてくださいと思います。
- 幹事(栃木県都市計画課長) 線形を変える理由ですが、元々現道はS状のカーブになっていました。その現道敷を極力活かす形で、現計画ではS状のカーブで計画していました。ただ、このS状カーブは道路構造令等を踏まえた形で計画してあったわけですが、現道部分については、ここ6年間で交通事故等の発生が見られるため、改良し、安全性の向上を目指し、今回、変更で見直すこととしたものでございます。以上です。
- 2番(藤島委員) 今、交通事故が近年多く見られるというお話をされていたのですが、実際にどのような事故が何件くらい起きたのか教えてくださいと思います。
- 幹事(栃木県道路整備課長) 道路整備課長の齋藤と申します。
今回の県道の宇都宮結城線ですが、特に北小学校の前付近で非常に事故が起きている状況でございます。事故の件数につきましては、ここ5年間の中で17件ほど発生しております。特に車両の事故は、道路を走行中にカーブを曲がれないで路外に飛び出す事故が発生しています。この道路は北小学校の通学路にもなっていますので、安全を確保するためにS字カーブを1つのカーブにまとめるような形で大きく線形を直させていただいている状況でございます。
- 2番(藤島委員) 交通事故対応ということですね。ありがとうございます。
- 議長 ほかにございますか。
- 16番(山形委員) 1点だけ確認させてください。新4号国道の立体交差までは、南から来ますと(幅員)18.0m、そこから下りて今回の860mの部分は14.5mということです。18.0mの現行のところは歩道の中に自転車道がありました。新しく変更する場所は路肩を自転車が通る形にするということです。見た感じ、混乱する恐れがないのか疑問です。私の認識が間違っていたら併せて説明いただきたいのですが、要は立体交差の上で分かれるということなのか、その辺御説明いただけますか。
- 幹事(栃木県都市計画課長) ただいまの質問にお答えします。今、新4号国道より東側の街中側は、18.0mで道路整備は終わっている状況です。こちらから西側については、歩道と自転車道を分離するという事です。ちょうど新4号国道の立体交差のところでは道路構成が切り替わるため、交差点をうまく用いて切り替えるという流れになります。
- 16番(山形委員) では、今回の都市計画道路3・4・701号西通りが立体で上を通るということではないのですかね。新4号国道は平面で交差するということですか。
- 幹事(栃木県都市計画課長) 説明が足りなくて申し訳ありませんでした。現在、この

路線を新4号国道がオーバーパスしておりますので、立体交差になっております。

○16番（山形委員） わかりました、新4号国道が上なのですね。了解です。

○議長 ありがとうございます。関連して、国道4号を横断する自転車や歩行者はかなりの数がいるのでしょうか。

○幹事（栃木県都市計画課長） 実際に新4号国道の下をどれくらい通るかということですが、ジャストポイントでの調査は行っておりませんが、小学校付近は12時間で126台の自転車が通っている状況でございます。これが新4号国道を越えるかどうかというところ、多くはないと思っています。

○議長 ありがとうございます。新4号国道の東と西では、18.0mのところと14.5mのところとは全く別の道路というか、分断されているという認識でよろしいですか。

○幹事（栃木県都市計画課長） はい。

○議長 なので、先ほどのような混乱は生じない、ということだと思います。

ほかに何かございますか。

では、ほかに御質問、御意見がないようでしたら、議論も尽きたということで、本案件につきましては、原案どおり議決することに御異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

○議長 ありがとうございます。御異議がございませんので、本案件については、原案どおり議決いたします。

○議長 それでは、続きまして第2号議案「那須烏山都市計画道路の変更について」を議題といたします。この議案につきまして、幹事から御説明をお願いいたします。

○幹事（栃木県都市計画課長） 第2号議案について御説明いたします。2号議案につきましては、那須烏山都市計画道路の変更となっております。

それでは道路の位置について御説明いたします。「議案書」6ページの位置図を御覧願います。今回変更する那須烏山都市計画道路3・5・2号山手通り及び3・6・1号中央通りについて、その位置を赤い線で表示しております。

まず、図面左側の都市計画道路3・5・2号山手通りですが、那須烏山市野上を起点とし、同市中央3丁目に至る、延長約3,160mの都市幹線街路でございます。本路線は那須烏山市街地の西端を南北に縦断し、円滑な交通処理機能を担うとともに、県道宇都宮那須烏山線の一部を担っている道路でもございます。

次に、図面右側にあります都市計画道路3・6・1号中央通りでございます。那須烏山市中央1丁目を起点とし、那須烏山市野上に至る、延長約2,180m、変更前は2,190mとなりますが、このような都市幹線街路でございます。これにつきましては、那須烏山市の中心市街地を南北に縦断し、山手通りと併せて都市の骨格を形成するとと

もに、県道宇都宮那須烏山線と烏山停車場線の一部も担っている路線でございます。

次に、議案書の5ページにあります計画書を御覧願います。この計画書には、今回変更いたします都市計画道路3・5・2号山手通り及び都市計画道路3・6・1号中央通りの都市計画変更後の区域や構造などについて記載しております。

表の左端を御覧ください。まず都市計画道路3・5・2号山手通りについて御説明いたします。種別は幹線街路となります。名称及び起点、終点、延長につきましては先ほど御説明しましたが、記載のとおりとなっております。

構造については、現地盤との高さの差が5m未満であるため地表式となります。車線数は2車線、標準部の代表的な幅員は15.0mとなっております。また、地表式の区間における鉄道等との交差の構造につきましては、JR烏山線とは立体交差、都市計画道路である幹線街路と平面交差する箇所は7カ所となっております。

次に都市計画道路3・6・1号中央通りについて御説明いたします。種別は幹線街路となります。名称及び起点、終点、延長につきましては先ほども御説明しましたが、記載のとおりでございます。

構造につきましては、山手通りと同様に地表式となっており、車線数は2車線、標準部の代表的な幅員は11.0mとなっております。また、地表式の区間における鉄道等との交差の構造については、この路線は鉄道と交差する箇所はないので記載はございません。都市計画道路である幹線街路と平面交差する箇所は8カ所となります。

変更の理由につきましては、表の下に記載のとおり、那須烏山市の交通の現状及び将来の見通しを勘案し、本案のとおり変更するものでございます。

それでは変更の詳しい内容について御説明いたします。紙の資料ですと、別冊となる第185回栃木県都市計画審議会の参考資料の5ページを御覧願います。こちらも先ほどと同じようにA3版の大きさのページになります。

そのページの左上に位置図を掲載しております。赤い線で表示している路線が、今回変更いたします都市計画道路3・5・2号山手通り及び都市計画道路3・6・1号中央通りでございます。このうち実際に変更する部分は、位置図の真ん中の上付近に青い破線で囲まれている区間となります。次に同じページの下側に、先ほど説明した青い破線の枠線内を、時計回りに90度回転させた区間を拡大した「変更箇所詳細図」をお示ししております。

ではまず、都市計画道路3・5・2号山手通りの変更内容を御説明いたします。同じページ右上にあります「3 横断図」を御覧願います。これは山手通りの横断図であり、中央通りの横断図ではございません。御覧のとおり、現計画は一般部と交差点部は同じ幅員構成ですので、一番上に書いてある現計画は、一般部と交差点部の両方同じ断面ですので御承知おき願います。同じ幅員構成となっております。変更計画案については、一般部と交差点部の横断構成が異なりますので、御覧のとおり3つの断面を記載してお

ります。一番上が現計画の横断図で、一般部と交差点部が同じ横断構成であるため、幅員15.0mの計画となっております。これに対して、変更計画案は、一般部の幅員は変わらずの15.0mですが、交差点部については幅員を18.0mとしております。

現計画は右折付加車線、いわゆる右折レーンが設けられておらず、一般部と同じ幅員15.0mの計画となっておりますが、交通のさらなる円滑化と安全性の向上を図るため、変更計画案のとおり幅員3.0mの右折付加車線を道路中央部に設ける変更を行うものでございます。

続いて変更計画案の一般部について御説明いたします。一般部の幅員については、現計画と変更計画案でいずれも15.0mとなっております、都市計画道路の幅員としては変更がございません。しかしながら、横断図を見ますと、歩道などの幅員や配置が変更となっております。これに関しましては、現計画の道路幅員を活かして道路空間における歩行空間や自転車走行空間を再配置するものでございます。

横断面構成を見直す理由といたしましては、ページ下側にあります「変更箇所詳細図」を御覧いただきたいと思っております。図の右側、方角でいいますと北側に県立烏山高校がございまして、この図にあります都市計画道路3・5・2号山手通り変更区間は、烏山高校に在籍する多くの生徒が自転車を利用して通学しております。加えまして、この区間の自転車の利用者は、ほとんどが烏山高校に通学する生徒という状況でございまして。

参考資料6ページを御覧願います。こちらイメージしやすいように、1号議案と同じく図を用意いたしました。現計画では両側の歩道、これは自転車歩行者道となっておりますが、これを、この地域の自転車の利用状況の特性を考慮して、この区間の自転車利用の多くが烏山高校に通学する生徒であるという特性、つまり、変更計画案では横断図の右側、要は烏山高校側に自転車道を設け自転車と歩行者を分離することで、歩行者と自転車双方の安全性の向上と自転車利用の利便性の向上を図ろうとするものでございます。

次に5ページを御覧ください。このページの下側の「変更箇所詳細図」を御覧ください。今回の変更区間は、都市計画道路3・5・2号山手通りの西側、図でいいますと道路の上側の土地になりますが、こちらの土地の地盤が道路よりも高く、道路とこの土地は高低差がある状況ですので、擁壁等の設置を予定しております。このため、これら擁壁等を含む区間についても都市計画道路の区域として、今回の変更で追加するため、黄色で記載した現計画に対して、赤で記した変更計画案のとおり、交差点部を含む延長約1,170mの区間について変更するものでございます。

次に、都市計画道路3・6・1号中央通りの変更内容について御説明いたします。こちらの路線については、横断面の変更はございませんので、横断図については表示しておりません。

それでは、同じところの「変更箇所詳細図」を御覧ください。図面中央部の都市計画

道路3・5・2号山手通りとの丁字路の交差点部において、山手通りの交差点区域が、図でいいますとわずかですが、下側に10m広がることから、これに合わせて中央通りの起点の位置を、山手通りの区域と重ならないように、延長を10m短くする変更を行うものでございます。

参考資料4ページを御覧願います。こちらは計画書の新旧対照となります。表の枠内の記載に対しまして、上段が変更後、下段の括弧書きが変更前の記載となります。

都市計画道路3・6・1号中央通りの延長については、先ほど御説明したとおり10m短くなることから、延長が約2,190mから約2,180mに変更になるものです。なお、計画書に関しては、山手通りも含め、これ以外の変更箇所はございません。

なお、本変更案につきましては、令和5年5月9日から5月23日までの2週間公衆の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

また、本件につきまして、関係市である那須烏山市に意見を聴取しましたところ、令和5年6月6日付で意見ない旨の回答を得ております。

説明は以上でございます。御審議のほどよろしくお願いいたします。

- 議長 ありがとうございます。ただいまの説明を踏まえまして、委員の皆様には審議をお願いいたします。御質問、御意見がございましたらお願いいたします。
- 2番(藤島委員) 1点確認ですが、5ページの資料下の「変更箇所詳細図」、右側の市道区間の幅員のことです。交差点部は付加車線を設けるということで18.0mにしていますが、それから北側の交差点部まで、ずっと幅員18.0mで計画されているようです。これは、先ほど言ったように土地の高低差があるから18.0mにしていると捉えてよろしいでしょうか。
- 幹事(栃木県都市計画課長) 確認ですが、この図の左側ではなく右端の方のことでしょうか。
- 2番(藤島委員) 左側です。市役所から図書館までの間の山手通りの路線ですが、これを見ると、交差点部18.0mはわかるのですが、その後、次の交差点まで18.0mの幅員になっているということなのですが。
- 幹事(栃木県都市計画課長) 那須南病院まで18.0mになっているかということでしょうか。
- 2番(藤島委員) そうです。これは、先ほど言ったように、西側の地盤が道路より高いということで18.0mの幅員で計画されたということでしょうか。
- 幹事(栃木県都市計画課長) ただ今の御質問にお答えします。この18.0mというのは、高低差の関係ではなくて、右上にある横断図のとおり、交差点部については18.0mとなります。御覧いただくとわかるように、この市道区間については交差点が3カ所連続してございます。また図書館もございまして、図書館への右折も考慮しまして、こちらについても右折レーンを設ける計画でございます。そうしますと、1つの交差点

で右折レーンを設ける延長は大体60mとか70m必要になります。交差点がこれだけ連続いたしますと、一般部の幅員に戻るよりも、前に次の交差点が始まってしまうという状況になりますので、結果的に、連続して18.0mの幅員になっているという状況でございます。

○2番(藤島委員) わかりました。

先ほど公衆の縦覧に際し住民から意見がなかったということですが、18.0mに幅員を変えたことによって幾つか住宅にかかるようなところがあるのですが、住民から何かお話とかはあったのでしょうか。

○幹事(栃木県都市計画課長) 土地所有者の方からの御意見がなかったかというお話ですが、地元権利者の方も含めて説明会等も実施しておりまして、その中でも特段の反対意見はございませんでした。今後、土地の買収を含め個別の交渉に入っていくかと思えますので、そのときに御意見が出る可能性はあるかもしれませんが、現時点では特段、事業に反対するとか、土地がかかることに反対という意見はございません。

○2番(藤島委員) はい、ありがとうございます。

○議長 そのほか何かございますか。どうぞ。

○19番(木村委員) 先ほどの幅員について。2号議案では、歩道と自転車道をとっている。1号議案では、なぜそうしていないのか。路肩を走れということなのか。

○幹事(栃木県都市計画課長) 1号議案との比較ということですか。

○19番(木村委員) そうです。

○幹事(栃木県都市計画課長) 1号議案につきましては、自転車の台数自体が2号議案に比べて少ない状況です。今回の2号議案につきましては、1号議案に比べて自転車利用の数が多い状況ですから、自転車道という形とし、しかも烏山高校側に設けたという形になっています。

○19番(木村委員) 歩行者道と自転車道を分けるという感覚ではなくて、ケース・バイ・ケースでということですか。

○幹事(栃木県都市計画課長) はい。その地域の交通の特性を今回考慮して、また地域の方ともお話しさせていただいて、この形で計画を進めていく形になったわけでございます。

○19番(木村委員) それで良いものなのか。

○幹事(栃木県都市計画課長) 道路構造令に基づいて計画しておりますので、決してルールに則っていないということではございません。

○19番(木村委員) 歩道と自転車を分けるということは当たり前にした方がいいと思う。以上です。

○議長 御意見ありがとうございます。地域の実情に合わせて整備していく、計画していくというのは、その方が良くないと私も思います。

ほかに何かございますか。

それでは、議論も尽きたようですので、本案件につきましては、原案どおり議決することに御異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○議長 ありがとうございます。御異議がございませんので、本案件については、原案どおり議決いたします。

○議長 続きまして報告事項に移ります。報告第1号「栃木県都市計画区域マスタープラン専門委員会の調査検討状況について」、この件につきましては、佐藤委員が専門委員会の委員長でもありますので、専門委員会における調査検討状況について御報告をお願いいたします。

○4番(佐藤委員) それでは私の方から報告させていただきます。まず、お手元の報告資料の参考資料という冊子の1ページを御覧ください。

今年2月の第184回都市計画審議会において、「次期栃木県都市計画区域マスタープランの策定にあたっての基本的な考え方」について、知事から諮問がありました。これを受け、都市計画等を専門とする学識経験者4名で構成する専門委員会を設け、「目指すべき都市構造」、「都市計画区域」、「区域区分」の3項目について、現在、調査・検討を実施しております。これまでに専門委員会を本年2月と7月の2回開催し、主に「目指すべき都市構造」について、都市のスポンジ化への対応をはじめとしたこれまでの都市づくりの課題に加え、「自然災害の頻発・激甚化」、「カーボンニュートラルの実現」、「ポストコロナ」、「デジタル化の急速な進展等を背景とした人々の働き方・暮らし方の変化」等の社会動向を踏まえた検討を行っております。本日は専門委員会を代表し、これまでの調査・検討状況について中間報告をさせていただきます。

これまで開催した専門委員会において、「都市の現状把握」と、それらを踏まえた「都市における課題と課題解決に向けた方向性」について検討を行ってまいりました。その結果、現時点では資料の4ページの「2. 都市における課題と方向性」の中に記載した、5つの課題の設定を考えておりますので、課題ごとに説明させていただきます。

それでは、資料9ページを御覧ください。都市の現状把握と近年の社会動向について御説明いたします。なお、資料については多くのデータを掲載しておりますので、時間の関係もございますので、主だった部分について御説明いたします。

まず、本県の人口の推移と年齢区分別人口等の推移について御覧いただきたいと思っております。令和2年度に実施した国勢調査に基づく将来人口推計については、現時点で国から示されていないため、資料には前回の平成27年国勢調査のものを掲載させていただいております。ただ、令和2年度までの実績値においては最新の値に更新しております。これら人口の実績値については、おおむね推計値どおりに推移しており、今後の人口も

推計値と大きく異なることはないと考えております。御覧のとおり、県内では今後も人口減少が続くと思われま

す。次に10ページを御覧願います。そのページの左中段の棒グラフを見ていただくと、平成22年度から令和2年度における、用途地域の指定がある地域と指定のない地域の人口推移を表示しております。赤い部分が用途地域内の人口ですが、県全体の人口が減少している中においても、用途地域内の人口は維持されております。このような用途地域は、都市基盤の整備や都市機能の集積が一定程度進んでいることから、人口が維持されているのではないかと考えております。

ただし、今後ますます人口減少が進行すると、このような地域においても人口が減少し、人口密度も低下すると考えられ、都市機能及び都市の活力や魅力が低下するとともに、地域コミュニティ活動も維持できなくなる恐れがあります。

このため、拠点となる地域に居住の誘導や都市機能の集積を図り、適度に人口密度を維持もしくは高めるなど、地域における拠点形成の促進を図る必要があるため、1つ目の課題として、報告資料2ページの右側になりますが、課題1として「役割に応じた拠点づくり」を設定したいと考えております。

このように拠点づくりを課題として進めるにしても、居住機能を持つ拠点や工業機能を持つ拠点など、拠点ごとの役割はさまざまであり、拠点単体ではその機能や活動に限界があります。このため、都市の魅力や活力の最大化を図り、その活動を持続させていくためには、さまざまな役割を持つ複数の拠点間を物理的につなぎ、有機的に連携させる必要があります。

しかしながら、参考資料22ページを御覧願います。ページの中央を見ていただきますと、本県の鉄道とバスの輸送人員の推移のグラフがあります。ピーク時から比べますと、鉄道や定時制路線バスといった公共交通の利用者は減少傾向となっています。近年のコロナ禍の影響と思われるものを除くと、ここ10年ほどは横ばいとなっていますが、特に定時制路線バスについては、ピークからは大きく利用者が減少している状況です。

また、資料23ページを御覧願います。ページの真ん中にある公共交通サービスの人口カバー状況という表があります。その表の右上を見ますと、令和2年度におけるデマンドを含む公共交通の全サービスは、県の全人口の94.3%をカバーしており、県民のほとんどが何らかの公共交通サービスが利用できる状況となっています。

しかしながら、左の図を見ていただきますと、薄い水色で着色されている地域は人口密度が1haあたり5人未満と非常に低く、公共交通の利用者も少ない状況です。今後人口減少がますます進行すると、このような地域がさらに広がり、公共交通サービスを維持していくことが今よりも難しくなり、結果としてサービスの低下につながることを懸念されます。

22ページに戻りまして、右の図を御覧願います。ここでは、栃木県の広域道路ネッ

トワークを記載しています。栃木県では21世紀の中ごろを見据え、県内の主な拠点間の連絡と、平常時・災害時を問わない安定的な物流ネットワークの確保や空港・港湾等へのアクセス強化など、県内はもとより県域をも越える広域道路ネットワークの充実・強化を図ることとしており、その実現に向け引き続き取り組んでいく必要があります。

このため、2つ目の課題として、「交通ネットワークの強化」を設定したいと考えております。

参考資料26ページを御覧ください。栃木県においても令和元年の東日本台風では甚大な被害を受けたところです。

27ページを御覧願います。災害リスクのある地域の人口の分布を調査しました。右の図は土砂災害リスクと洪水浸水リスクがある区域を示しています。少々見づらいのですが、県央部から県南にかけて災害リスクの区域が多いことがわかります。左側の表は、災害リスクのある区域内人口を調査したものです。例えば、表の右側の洪水浸水想定区域を見ますと、県合計で人口の約26%、つまり4人に1人がそういった区域に居住していることがわかります。

こうした実態に加え、全国的に見ても気候変動による大雨に起因した水災害や土砂災害が頻発・激甚化しておりますので、都市づくりの分野においても、自然災害に対応していく必要があります。

また、近年の災害対応に関する動向として、インフラの整備はもとより、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う流域治水や、令和3年7月に静岡県熱海市で発生した土石流災害を機に、危険な盛土を全国一律の基準で包括的に規制する「盛土規制法」の施行等を踏まえ、3つ目の課題として、「災害に強くてしなやかな都市づくり」の設定を考えております。

資料32ページを御覧願います。栃木県では、2050年までにカーボンニュートラルの実現を目指すことを宣言したところです。都市計画の分野においても脱炭素に資する都市・地域づくりを推進していくため、緑地等の保全はもとより、都市におけるエネルギー利用の効率化や、グリーンインフラの社会実装の推進、再生可能エネルギーの理活用推進などに取り組む必要があると考えております。

また、近年の動向として、都市における緑とオープンスペースの再構築などに向けた取り組みが見られます。

こうしたことから、4つ目の課題として、「環境負荷の少ない持続可能な都市づくり」の設定を考えております。

最後に、資料38ページを御覧願います。令和4年度に実施した県政世論調査の結果を見ても、多くの方が栃木県の魅力として自然や温泉、歴史文化遺産、景観や街並みを挙げるなど、魅力ある地域資源が豊富に存在し、毎年数多くの方が栃木県を訪れています。また、栃木県は首都圏に位置し、東日本における東西と南北の高規格幹線道路ネッ

トワークが交差するといった優位性を活かし、県内の広域道路ネットワーク形成に重点的に取り組んでいることから、産業立地が進み、全国有数のものづくり県として発展してきたところです。

41ページを御覧願います。少々細かくて見づらいのですが、新国道4号と国道50号沿道の土地利用の推移を調査したものです。ページの下にある縦の棒グラフを見ますと、この沿道においては、産業系の土地利用が高い水準でおおむね増加しており、このような道路は、産業立地を促進するために非常に有効であることがわかります。

このように、高い開発ポテンシャルと豊富な魅力を有する本県のさらなる成長を実現していくために、5つ目の課題として、「とちぎの魅力や強みを活かした都市づくり」の設定を考えております。

これら5つの課題について、今後の都市計画の方向性を検討するとともに、都市計画区域マスタープラン策定に向けて、基本的な考え方や、本県が目指すべき都市構造について、引き続き調査・検討を進めてまいりたいと思います。

なお、目指すべき都市構造の検討結果については、次期「とちぎの都市ビジョン」として取りまとめたいと考えております。

以上が、専門委員会でこれまで調査を行ってきた内容の中間報告になります。以上です。

○議長 佐藤委員、大変時間をかけて詳細に御説明いただきましてありがとうございました。それでは、ただいまの内容につきまして御質問、御確認したいことがございましたら発言をお願いいたします。

特に御発言等がないようでしたら、今後のスケジュールについて、事務局から御説明をお願いいたします。

○幹事（栃木県都市計画課長） それでは、事務局から今後の予定について御説明いたします。今御覧いただきました参考資料の最後のページ、45ページを御覧ください。

今後につきましては、来年2月ごろに開催を予定しております本審議会におきまして、本県が目指すべき都市構造の原案をお示しした後、来年7月ごろには都市計画審議会から、本県が目指すべき都市構想に関する答申をいただきたいと考えております。また、このときにいただいた答申を踏まえまして、都市計画区域マスタープランの原案を作成していきたいと考えております。

なお、本県が目指すべき都市構造につきましては、次期「とちぎの都市ビジョン」として取りまとめ、パブリックコメント等を行い、県民の皆さんから御意見をいただくことを考えております。令和7年2月ごろに都市計画区域マスタープランの原案を作成したいと考えております。その後は国と協議を行い、縦覧や公聴会など都市計画法に基づく必要な手続を行ってまいりたいと考えております。そして最後に、令和8年2月ごろの本審議会に都市計画区域マスタープランの案を付議いたしまして、次期都市計画区域

マスタープランの都市計画決定を予定しているところでございます。

以上が、現時点における今後予定しているスケジュールとなります。なお、区域マスの作成状況につきましては、適宜、本審議会に御報告してまいりたいと考えております。

説明は以上でございます。

○議長 ありがとうございます。何か御質問などございますか。

特にないようですので、今後とも佐藤委員を中心に専門委員会での検討をよろしくお願いいたします。

○議長 続いて報告第2号「市町村の都市計画決定について」、事務局から御報告をお願いいたします。

○幹事（栃木県都市計画課長） 報告第2号「市町村の都市計画決定について」御報告いたします。報告資料の3ページを御覧ください。

令和5年2月4日から令和5年8月1日までの間、令和5年2月4日と申しますのは、前回の都市計画審議会が令和5年2月3日でしたので、令和5年2月4日から8月1日までの間に、県内の市町村が都市計画決定を行いました案件について、御報告するものでございます。

こちらの表は、市町村ごとの都市計画決定の案件を計画種別ごとに集計したものでございます。表の一番下にある計の欄に記載したとおり、土地利用に関するものの小計が5件、都市計画道路など都市施設に関するものの小計が1件、合計6件の都市計画決定がなされております。

説明は以上でございます。

○議長 ありがとうございます。報告ということですので、委員の皆様には後ほど御確認をよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、本日の議事を終了いたします。委員の皆様には御審議いただきありがとうございます。

それでは進行を事務局にお返しいたします。

○事務局 長時間にわたり御審議いただきありがとうございます。

以上をもちまして、本日の審議会を閉会いたします。

お手元の資料でございますが、不要な場合には、机の上に置いたままにさせていただいて結構でございます。

本日はありがとうございます。

午後2時35分 閉会