

第2回 知立駅周辺整備計画検討委員会 議事録

日時：平成24年10月12日（金）

午後2：00～4：00

場所：知立市中央公民館 中会議室

		氏名	役職	出欠席
1	学識経験を有する者	磯部友彦	中部大学教授	出席
2	各種団体を代表する者	藤澤貞夫	知立市都市計画審議会会長	出席
3		新美文二	知立市商工会会長	出席
4		平澤信幸	区長会長	出席
5		塚本文雄	知立ライオンズクラブ会長	出席
6		坂田幸恵	地域婦人会連絡協議会会長	出席
7		風間勝治	知立市商店街連合会会長	出席
8		蔭山尚久	青年会議所理事長	欠席
9	公募市民	東繁宏	公募市民（男性）	出席
10		阪野嘉子	公募市民（女性）	出席

（オブザーバー）

- 愛知県都市計画課長（代理：片山 貴視、菅沼 克文）
- 愛知県都市整備課長（代理：横山 甲太郎、加藤 敬）
- 知立建設事務所長（代理：大見 敬一）
- 安城警察署長（代理：金澤 重文）

（傍聴者）

3名

配付資料	1. 第2回知立駅周辺整備計画検討委員会資料 2. 第2回知立駅周辺整備計画検討委員会参考資料
------	--

○会議の公開について

・知立駅周辺整備計画検討委員会は、「知立市審議会等の設置及び運営に関する取扱要領」に基づき委員会は原則公開とする。ただし、非公開情報を審議する場合は非公開とする。

1. あいさつ

2. 都市計画道路の見直し案について

- ・事務局により「第2回知立駅周辺整備計画検討委員会資料」を説明する。

<<質疑応答>>

（藤澤委員） 南北線の見直しというものがあるが、駅前の東西線の事についてはこの資料になるような感じがするが。

(事務局) 冒頭、都市計画の方からご説明した通り、駅前広場に関する問題であるので、次回の検討委員会で細かい説明をしたいと思っている。今日の説明は、道路の関係という事でお願いしたい。

(愛知県都市整備課) まちづくり方針図を出していただいているが、駅前広場は北側だけであるが、折角、鉄道高架を行うのだから、南へのアクセスをどうするかをできたらこの中でご検討いただけるとありがたい。大きいバスだとか、車の本体は北側の駅前広場というのは本筋だと思うが、南の方からもキスアンドライドだとか、自転車でのアクセスをどうするかを、少し次回までにご検討いただけるとありがたいと思う。

それから、「ゾーンの細分化」というところがあるが、今回やられた方法は夜間人口と事業者統計、お勤めの方の人口比でゾーン分けをしたという事になっている。まず1点は、駅の部分の人口は当然ないわけであり、駅での発生が出ないという事になるので、その辺どうするのかという事。また、従業員数でいくと、商業地の方が圧倒的に多いので、土地利用等との整合性が本当にとれているのか。それと、折角3Pのところ、将来のまちづくり方針を作って、これが配分結果に反映されないというのは、少し問題があると思う。そういった意味で、将来の土地利用と交通量の配分というのは、少し整合性を持ったような配分をする必要があるのではないかと思う。今すぐ答えが出る話ではないので、次回までに整理いただき、ご回答いただけるとありがたい。

(阪野委員) 「都市づくりの基本理念と目標」の中で、「みどり豊かなうるおいのある都市」とあるが、防災の観点を取り入れるべきだと思う。折角、道路を整備するのであれば、拡げていく中、あるいは狭めていく中で、防災に強いまちにするというのもこれから必要だと思う。朝日新聞の中で特に気をつけなきゃいけないのは、火災に備えた防災という事で、道路は非常に重要な機能を果たすという意見もあり、まちの中で緑を増やすという事も非常に大事。先程の資料の最後に断面構成のページの中で、緑のイラストがあるが、その木を防災に強いものにする事で、市民に対してのアピールの一つになるのではないかと思う。

(磯部委員長) その辺は「安心して」というところに入ってくると思う。今日は議論しないが、駅前広場というのは、いざという時には拠点になる。色々物資が集まったり、それから臨時の病院になる事もある。そういう大きい空間が駅前にあるといいという話もある。道路は火除け道であり、火事が町に広がらない為には広い道が必要。それは、都市の作り方としては当然の事であり、単に道路は車を通すだけではない。今日はその目途の交通量を計算して、道路の幅員を決めていくというルールがあるのでやっている。本来はまち中の道路というのは、そういう色々な意味を持っている。それは確かにある。

(愛知県都市計画課) 今回大きく見直す都市計画道路について議論していただくということで、我々の考えをお伝えしておこうと思う。知立駅周辺は平成10年に大きく見直した。都市計画の観点として、今回の見直しまでの期間は非常に短いと思う。ただ、社会情勢の変化、都市計画基礎調査、地域整備の方向性等を踏まえて、道路の必要性、配置、構造等の検証については行うべきだと思う。しかし、地権者関係等もあるので、どうして変更するのかをきちっと説明しなければ相手も納得しないし、行政の果たすべき責任でもある。その辺を踏まえてご議論いただければと思う。

(新美委員) 先程、道路の見直しが報告されたが、どんな観点でやっているのか。非常に難しい問題だと思うが、実際の生活者視点も一つは考えていかないといけないのではないかと思う。

(事務局) 都市計画道路というのは、まちづくりの骨に当たるようなものであり、そのまちづくりの根幹となる。そこに人が張り付いて、住宅ができて、店舗ができて、マンションができて、という事で、そこに人が集まって、まちが建設されていくという事になるので、そこにどういうまちを作るかという事を考えた中で、道路を計画している。渋滞している部分の中にはあるかもしれないが、将来交通量を含めて、渋滞しないぐらいの道路を計画しており、道路ネットワーク、幅員構成等々含め快適に利用できるような形の道路を今計画している。市民

の皆さんが利用しやすい道路を目指している。

(磯部委員長) 県の方からもあったが、この見直しのタイミングは大事と思う。今回都市計画道路という形でやっているが、整備手法として区画整理も使うわけであり、区画整理のタイミングの話と連動すると思っている。その辺で、なぜ今見直しかという説明があるのではないか。

(阪野委員) 高架化の話がなければ、元々こういう議論も生まれなかったという事でよろしいか。

(事務局) おっしゃる通り、連続立体交差事業があるが為に区画整理を始めた。連続立体交差事業も一つのまちづくりの為の事業であり、鉄道が高架化されただけでは、まちづくりにとっては片手落ちとなるため、連立のエリア全ての交通体系を整備する事により、まちづくりの効果を上げていくという事が目標である。高架化だけではなくて、駅周辺のまちづくりも併せてやっていく事が、知立市の将来にとっていいという事で始めている。

(磯部委員長) 幅員を縮小するという事は、それだけ減歩が減り、区画整理の精算等に係ってくると思いき質問したが、いかがか。

(事務局) この計画自体は、平成元年。平成10年に都計決定したが、計画自体はあくまで平成元年に構想が生まれている。バブルの最盛期の頃であり、鉄道高架事業前提としたまちづくりという事で、計画を作り上げた。それに基づき、鉄道高架の実現と駅周辺の整理を具体的な構想から計画にしたのが、平成10年である。計画自体は平成元年のもので、市民の方からは、「バブル最盛期でイケイケドンドンの計画を作ったのではないか?」、「道路幅員もこんなに広い幅員が必要なのか?」という声をいただいている。まちづくりのコンセプトは、この地域を「人は安心・安全に歩いて暮らせる」、そういった人の賑わいを生むような、人を中心なまちにしていこうということで、今の道路ネットがあり、そういった道路配置をさせていただいている。これは平成元年から平成10年、都市計画決定の間にも住民説明会もさせていただいているし、市としてはその当時、できる範囲の広報もさせていただいている。これは行政の逃げかもしれないが、実際今、現場が動き出して、よく計画を見ると大変だという声をいただいております、では今見直す事ができるのであれば、再検討しようという事で、まずスタートさせていただいた。その中で、車より人を優先したまちにしていこうというコンセプトの中で、まちづくりの方向性は変わらない。ただ、当時から変わっている市民ニーズ、将来における事業の実現性を睨んだ中で、なるべく高架が早くできる事業単位に縮小するべきではないか、平成10年に都計決定した内容を、10年しか経っていないが、できる範囲の見直しはすべきではないかと考えている。ただ、議会からももっと根本的な大きな見直しをすべきだという意見をいただいているが、事業も動いており、全て犠牲にしてもう1回原点に戻るという事は不可能であり、事業を進めていく中で、できる範囲の見直しというところで、今回、示したような道路の幅員の縮小、一部廃止、現状見直しはできないという区分を分けさせていただき、提案させていただいた。当時はバブルという背景もあったが、私共の視点としては、鉄道高架で市街地の中を今度は高架構造物でできるという事になると、将来計画する鉄道を横断する道路というのを計画して作っていく時に、それが障害になってできない可能性があるという事で、相当長期を見た50年、それから100年を見た道路幅員という事で、決定してきた経緯がある。県の方から見ると、これは知立市の身の丈にあっていない「過大な幅員ですよ?」というような指摘をいただいている。ただ、今まで自転車専用レーンなんていう話も全然なかったが、こここのところ「自転車専用レーンというのを作るべきじゃないか」という議論も出ている。そういう事も含めながら、今これから先を睨んで、また過去を見て、この計画をどうしていくかという事で、皆さんに意見をお聞きして、関係者の方、直接利害のある方からこれまで意見をいただいた。それを踏まえて、まとめさせていただき、委員の皆様には、知立市の将来を見据えた中で、道路をどうあるべきかというご意見をいただいた中で、これをまとめていきたいという事ですので、その辺ご理解いただいて、ご意見いただきたいと思う。

(藤澤委員) 先程、委員長がおっしゃったように、道路幅を狭くすると減歩率が変わるのではないかと

ということですが、元国道は北側の方を狭くするという事か。それと、駅南の方は、減価買収は100%できていないので、狭くしても問題ない気がするが、その辺もちょっとお答えをお願いしたい。

(事務局) 元国道1号線の見直しは、現在の道路から北側に計画されている部分の方の縮小である。それとも一つ「駅南区画整備事業の幅員縮小は可能か」という事ですが、今回はまだ資料が揃っていないので、今後検討をお願いする事になっている。駅南区画整理事業は現在、都市計画決定はされているが、事業認可がされていないので、幅員の縮小は可能と思っている。

(風間委員) 10年も経たないうちに幅員が狭くなるとか、地権者との整合がとれているのかどうか、その辺はまだ不十分だと思う。この委員会に市民の代表として委員の皆さまがいるので、見直しをかけながら合意を得る努力をすることが重要と考える。全体の道路計画は、商店街が分断される、商業集積が大きく変わるなど、近隣の商店街の方々の死活問題に係るものであり、真剣に取り組み、これまで厳しい意見を投げかけている。そういう中で、道路体系の問題は今日決めろというのは、なかなか荷が重い。また、先ほど都市開発課長が駅前の東西線は次の委員会だとおっしゃられたが、東西線がなくなってしまう、大きく道路形態を議論するというのであれば、その辺は今日議論して理解を得る努力をしておかなければいけないのではないかと。

それからもう1点、商店街としての強い思いは、30m道路のあり方である。今日の修正案を見て、2車線で歩道をしっかりととり、歩行者が回遊できるという案で、要望通りと感謝申し上げる次第であるが、その先の利用形態等を含めてしっかりと示していただきたい。それと、県の方も言われましたが、南側のアクセスはどうなるのか。大きな形での道路形態は平成31年頃まで未定であるので、その辺りをどうするかはしっかりと説明していただきたい。

(事務局) ご希望である東西交通を残すと路線の中央でしか出入口を作ることができず、交通の錯綜が生じ危険であることから、西から東への一方通行とし、駅前広場を通過できる案を作成した。公安協議は時間が足りず、駅前広場まで行えなかった。次回の公安協議でこの内容について協議させていただく。駅南にも若干の広場を計画している。これは駅前広場というより、人が滞留する場というイメージであり、必要性は感じているが明文化したものはない。一つ問題として、鉄道高架後名鉄の土地を使えるかということもあるので、今後改めて協議していきたいと思う。

(風間委員) 警察には事前協議をしていると思うが、方向性、感触はどうか。入るばかりの計画で、南側に逃がすような。苦しい答弁かもしれないが、少しでも明らかにしたい方がいいのではないかと。

(事務局) 平成元年当時の東西交通が遮断された案については、公安協議を若干させていただいているが、その後、見直しに関係している作業の段階において、公安の意見は聞いていない。ある程度、市の方向性、地元の意見、商業者の意見をお聞きした段階で素案を作り、公安と協議に入る予定であったので、今度月曜日が初めて公安の意見を聞く場という事になる。

(事務局) 鉄道高架が終わり、南北線が南まで通じた時に、まだ駅南の整備は立ち上がっていないので、南北線はそこで行き止まりになる。これは、折角作っても機能を発揮しないので、鉄道高架事業で使った仮線用地を利用して、南北線を利用してきた車を線路沿いに東に西に振り分ける。駅南の区画整備が完成するまでは暫定路線を利用して交通処理をしていく考えである。

(新美委員) 駅南がまだ何も決まっていけないというのであれば、鉄道高架になるので、駅下を道路か何かで、駅南の方へ逃げるようにするという考え方はできないのか。

(事務局) 良い提案かと思いますが、名鉄の駅施設が下に入ってくるので、中々難しい問題ではないかと思う。

- (新美委員) 名鉄用地の15%を知立市の取り分とお伺いしているが、この辺の事もしっかり今のうちに話しておかないといけないのではないか。むしろこういう議論の中で、名鉄の人にも聞いていただき、「中々地元は大変なんだな」という認識をしていただく事、名鉄と地元との話し合いとのテーブルを設けていただく事も非常に大事かと思う。
- (阪野委員) 元々高架化から始まった話なので、先に道路ではなくて、駅前をどうするかというのを先に具体的に詰めて、その駅を具体的にイメージできたら、そこからそこに続く道路だとか、周辺のまちづくりという風に先に中心を議論してはどうか。
- (藤澤委員) 風間委員と反対の意見ですが、駅前の東西線の問題ですが、この駅前広場が道路網になってしまって本当にいいのかという感じがしている。特に、今駅前に17階建てのビルができる。1階が店舗、2階～5階までが駐車場、後上はマンションという計画がある程度煮詰ってきている。駅前の通過車両については、反対意見が多い。また、信号間隔が非常に狭いので、渋滞する事が分かっている。駅が完成して、駅前のビルが完成して、通過車両が通っていたら、駅前広場というイメージが非常に悪くなるんじゃないかと思う。
- (風間委員) 元年構想を細部分的な部分まで周知しきれなかった。計画がだんだんと進行していく中で、「ここはシャットダウンされるのはダメだ」、「東西線がなくなっちゃう、これは大変だ」という情報だけが拡大解釈されて流れ、「絶対に死守しろ」と商店街連合の方ではなっている。それを推しての議論は、この場では相応しくない。そうすると、ここでストップしてしまい、見直しも図れない。折衷案で担当部局が説明会を開催してくれたが、全くダメだった。だから、どこを落とし所に決めるかという事が重要である。

3. その他

- ・第3回の検討委員会は12月25日(火)午後2時から、知立市中央公民館中会議室で開催する。