

令和7年度第2回一関市都市計画マスタープラン等策定懇話会 会議録

- 1 会議名 令和7年度第2回一関市都市計画マスタープラン等策定懇話会
- 2 開催日時 令和8年2月3日（火）午前10時から正午まで
- 3 開催場所 一関市役所2階 議会棟議員全員協議会室
- 4 出席者
 - (1) 委員 北原啓司委員（会長）、佐々木裕子委員（副会長）、阿部徹委員、伊藤利幸委員、嘉藤久美子委員、佐藤柗平委員、佐藤充弘委員、高橋誠委員、千葉博委員、富川恵委員、蜂谷幸夫委員、平野和彦委員、水谷みさえ委員、村上恵志委員、石川隆明委員、清水明彦オブザーバー
 - (2) 事務局 熊谷優 I L C 推進課長兼プロジェクト推進室長兼女性活躍推進室長兼若者活躍推進室長、阿部健一建設部長、千葉義昭建設部次長兼都市整備課長、岩渕真樹課長補佐兼住まい環境係長、鈴木善幸都市整備課住まい環境係主査、鈴木勇太都市整備課住まい環境係主任主事

(3) 計画策定業務委託業者

山本崇裕パシフィックコンサルタンツ株式会社東北支社社会イノベーション事業部プロジェクト推進室長、

吉田洋子パシフィックコンサルタンツ株式会社東北支社社会イノベーション事業部プロジェクト推進室主任

5 議 題

一関市都市計画マスタープランの改訂及び一関市立地適正化計画の策定について

6 公開、非公開の別 公開

7 傍聴者 2人（うち報道機関2人）

8 副市長挨拶

前回に引き続き、ご多用のところご参集いただき感謝申し上げます。

11月の第1回策定懇話会でも申し上げたが、一関市都市計画マスタープランは、平成21年に策定して以来、大幅な改訂等をしていない状況である。この間、社会情勢や人口減少、住民意識の変化、特に中心市街地で事業展開されている方々の動向の変化もあった。それらを踏まえて都市計画マスタープランをしっかりと見直さなければならない。

一ノ関駅周辺の再整備が具体的に動き出し始めるタイミングでもあり、立地適正化計画の策定も視野に入れながら考えていきたいということで、これらの計画の見直しや策定に着手している。

特に、一ノ関駅周辺は市としてまちとしてのメインとなるエリアであり、まちづくり

を進めるに当たっては、継続性・サステナブル、戦略性の視点が必要である。戦略性としては、本市では旧市街地の土地の流動化が進まない状況を踏まえ、新たな施策として、固定資産税の不均一課税による流動化の促進の取組を始める。また、老朽化した建物の解体における支援策も組み合わせながら、動かないものを動き始めさせたいと考えている。3つ目の視点は、そこに住む人、関係する住民や市民の満足度である。サステナブル、戦略性、住民満足度のバランスを取りながらまちづくりを進める必要がある。

第1回策定懇話会では基礎となる情報を示した。今回は、さらに踏み込んだ見直しの方針などについてご意見を頂きたい。

前回に引き続いてよろしくお願ひしたい。

9 議 事

一関市都市計画マスタープラン・立地適正化計画の位置付けからまちづくりの主要課題について、資料に基づき事務局から説明を行った。以下、質疑応答等。

委員 広域拠点の位置付けに関して確認したい。本市は、宮城県北、気仙沼市や平泉町なども生活圏に含まれる。室根地域は気仙沼市に隣接し、通勤や通学での関わりが深い。一関市のマスタープランなので、含まれないのは理解するが、気仙沼等の東西の関係についてはどのように捉えているのか確認したい。

事務局 大東地域や室根地域等と気仙沼市との関係が深いことは認識している。将来都市構造図は現行計画と同じような構成としており、現行のマスタープランから考え方としてはあった。

会長 東西の広域軸を想定しているので、文章中の表現としても明記した方が良いのではないか。

事務局 具体的な地名の表記などを考えたい。

会長 南北と東西の連携の話があるが、南北連携については書いてあるので、東西連携のことも書き込む方向で工夫してもらいたい。

委員 私は室根地域に住んで気仙沼市に通勤している。室根地域にある工場では、気仙沼市、一関地域等、他の地域から来て働く人もいる。その時の移動手段であるJR大船渡線の本数が少なく、待ち時間がある。特に高校のテスト期間中は列車の待ち時間が長くなってしまふ。千厩駅で列車を待っている。今後、千厩地域が市街地ゾーンに入るのであれば、高校生が駅以外でも待ち時間を過ごせるような構想もお願いしたい。列車の本数が増えると良いが、JR大船渡線は赤字であるので、待っている場所、過ごせる場所があるとよいと思う。

事務局 都市計画マスタープランの中に、具体的な記載はできないかもしれないが、空き店舗や空き家等の活用など、学生の時間の使い方を把握しつつ検討したい。

会長 千厩は、副次拠点の位置付けである。電車を快適に待つことも暮らしやすさに

繋がると思う。駅前に自由にいられる場所があるとよいと思う。暮らしやすさのイメージを持つことが大事であるので、目標として検討していただきたい。

委員 重点戦略③「若い世代が暮らしやすい住環境の形成」にある「住宅団地の再生、空き家活用（関が丘など）」と重点戦略⑥「市街地の防災対策」の「災害リスクを考慮した居住誘導」が重なっているように思える。

「災害リスクを考慮した居住誘導」をどのように進めるのかわからない。35ページに具体的な進め方の例示がある。一関市においては、関が丘の山手側、三関、前堀地区周辺など、住居が既にある場所がレッドゾーンやイエローゾーンとなっている。そういう方々に対して災害リスクを考慮して移動をさせていくということか。

また、「住宅団地の再生」に関しては、関が丘で空き家が多いため、若者を誘導したいということは理解できるが、関が丘では擁壁問題があり住宅建築の可否を建築士に確認する必要があるようなグレーな場所であるが、再生を進める。一方で、レッドゾーンだから違う場所に住み替えさせるといったところの辻褄が合わないと感じる。対象地域を指定する場合は気をつけてもらいたい。また、土地の造成、建物の建築を想定している方に対しては、早急に抑制をかける必要がある。

事務局 重点戦略③「住宅団地の活用、空き家活用」に関して、関が丘や中田団地は昭和40年代、50年代に造成され年数が経過し、空き家が目立ってきていることから、その対策は必要性があると考えます。

重点戦略⑥「災害リスクを考慮した居住誘導」については、水害は一関市の宿命的なもので、浸水想定地域は中心市街全体が含まれており、治水対策をどれだけやっても解消されない。地形的な特徴である。浸水深の程度や家が流されるなど、本当に危ないところは、居住を抑制していく必要がある。しかし、住み替えてもらうということではなく、災害に対応しながら住み続けてもらうべきであると考えている。積極的に居住を誘導するエリアについては災害が想定される程度によって強弱をつけたい。

レッドゾーン、イエローゾーンについて、山際に住んでいる人も多い。関が丘では、レッドゾーンはそこまで多くはない。三関の山際はレッドゾーンが多くなっている。昔から住んでいる方は対策しながら住むという選択肢もある。しかし、外から移住する方に対しては、そういった場所に積極的に誘導することにはならないと考えている。

会長 ただいまのご意見は立地適正化計画で詳しく説明される。居住誘導区域外は、もともとの居住者が住み続けることは良いが、新たな居住は積極的には誘導し

ないという方針である。レッドゾーンは、居住誘導区域に設定することはできない。関が丘の中でも、居住誘導区域に設定できる個所とできない個所がある。

「災害リスクを考慮した居住誘導」は、住み続けるかどうか考えた時に、できれば別のところの方がよいということ。

国の方でも、災害リスクの高い場所からの移転に対して助成する制度があるので、紹介していただきたい。

オブザーバー 立地適正化計画の中では、規制よりも誘導的なやり方で、安全なところに住んでもらうという趣旨である。レッドゾーンは原則、新たな開発は認めないこととなっている。

引っ越しのインセンティブとしては、自治体の誘導施策として、個別に支援している例もある。

会長 気仙沼市では、郊外の危ない場所に住んでいる高齢者等が、まちなかの災害公営住宅に入居できるような、災害公営住宅の目的外利用をして、移転しやすくする施策を立地適正化計画に盛り込んでいる。

災害危険区域やレッドゾーンになっている場合、新たなものをつくらないというメリハリをつけることとなる。

事務局 レッドゾーンや災害危険区域などには誘導しない。その他、地区別に災害のリスクの程度によって、強弱をつけていくことになると思う。

委員 関が丘の団地は、一ノ関駅東口への工場立地に伴い開発された団地であると聞いている。当時は、一家に一台の車があるかどうかという時代であったが、今は路上駐車も常態化している。高齢化で空き家も増えている状況もある。空き家を隣の方にも買ってもらう、固定資産税や解体支援などの施策によって、再生していくような視点も必要なのではないか。

マスタープランをつくることによって、国の補助も活用し、インセンティブを使いながら再開発していくことを重点戦略に位置付けることはよいと思う。

市街地に近いところ、一ノ関駅東口の開発という観点では、三関がだいぶ埋まってきているので、関が丘に再度着目するのはよいと思う。

関が丘団地は、小学校区が2つに分かれている。再開発するに当たっては、そういったソフト面の解決の視点も入れられるとよいと思う。

事務局 承知した。

会長 都市計画マスタープラン自体にはソフトな施策を書ききれないが、駐車場や学区といった細かい事を検討する必要がある。関連施策も含めて書く必要がある。その辺りの議論を進めてもらいたい。

事務局 具体的なところも検討したい。

会 長 多摩ニュータウンでは、空き家を自治体買って人が集まる場所として整備した。青森では空き地を市が買い取って雪捨て場として活用している。「再生」とは何か、具体的に議論していきたい。

委 員 21ページについて質問したい。拠点の種類と分類、一関が広域拠点、千厩が副次地域、その他が地域生活拠点として位置付けられている。

一方、23ページでは、千厩地域、東山地域が「ゆとりある市街地ゾーン」、その他の地域に「市街地」と読めるゾーンがないのでその理由について確認したい。

事務局 都市計画区域や用途地域との関係を踏まえて整理している。一関地域、千厩地域、東山地域には都市計画区域があり、その中に用途地域があり、そこを市街地としてイメージしている。

その他の地域については、分野別方針の土地利用構想の中で地域生活拠点の場所について示す想定であった。

しかし、ただ今のご意見を踏まえ、地域生活拠点を配置すべき市街地について、再検討したい。

委 員 都市計画の地域としての位置付けは理解する。しかし、それぞれの地域に旧市街地があるので、地域の方々がこの表を見た時に誤解を招かないように検討いただきたい。

会 長 市街地の階層を再検討いただきたい。

委 員 26ページに関連して、先ほど待ち時間の過ごし方に関するご意見があったが、重点戦略の中に「居場所機能」のような文言を追加したい。まちづくりを進める上で、都市機能の充実は大事だが、ソフト面を考えて高校生などの子どもたちが電車を待つ場所、何らかの居場所、放課後に過ごせる場所、社会人が起業準備するようなたまり場、コワーキング、集って新しいものが生み出せるような、「居場所」にはいろいろな意味がある。まちづくりの基本目標には「希望を叶え、自分らしく」とあるので、重点戦略の中に「居場所機能」のようなキーワードがあるとよい。

具体的には民間がやりたいということであれば、民間がビジネスとしてやり、公共なら再生の一貫でやってはどうか。「まちの余白」のような言葉があるとよい。

会 長 空間の話は都市計画マスタープランに関係する内容である。例えば、重点戦略④の中に「芸術、文化にふれる機会」とあるが、都市計画マスタープランではこのように書いてもどうしようもないので、ここに「居場所づくり」に関することを位置付けても良いと思う。

国の方で、ウォークアブルを推進しているので、この観点からも「居場所づくり」を追加するべきだと考える。

事務局 重点戦略④だけでなく、いろいろな場面で検討したい。

委員 27ページ、重点戦略⑥「市街地の防災対策」に関して、マスタープランなので、備えを中心とした捉え方となっていると思われる。しかし、いざ災害が起きた時の復旧復興は都市形成の中での捉え方が考えられるのではないか。マスタープランの中では、復旧・復興の事業までは捉えないのか。

事務局 災害後の復旧・復興がなされやすいように工夫をすることは、トレンドとしてはある。

会長 「事前復興」という言葉もある。復旧復興をしやすくする視点は入れた方がよい。

事務局 検討したい。

委員 重点課題はそのとおりだと思う。課題が解決された将来像をイメージすると、お金がかかると思った。外出する、家を建てる、中心市街地が活性化、コミュニティ、お金がかかる。

まちが豊かになるのは良いが、個人や世帯の収入や所得は増えるのか、そういった観点が見えないという感想を持った。

会長 ご意見のとおりだと思うが、都市計画マスタープランで対応できる内容ではなく、どちらかといえば総合計画に書くことだと思う。

事務局 マスタープランだけでは表現できないところについては、総合計画などとも連携しながら取り組むこととしたい。

会長 夢を描くならば、収入を得られるようなことにも言及するべきという警告だと思う。

委員 公共交通に関して確認したい。一関市は、東西に長い。現時点でJR東北本線、JR大船渡線の駅が交通の起点となっている。藤沢町など鉄道が通っていない地域もある。こういった地域の交通の起点としてはどのような場所を想定しているのか、旧町村との交通のつながりについてはどのように考えているか確認したい。

事務局 12ページ、現行計画の総括にまとめているが、各拠点の幹線道路網の整備はほぼ完了し、車での移動の利便性は向上したと認識している。

公共交通については、バス路線が減少しており、市としてはデマンドも導入しつつ、方向性を探っている。

会長 公共交通については、しっかりと計画に盛り込んでほしい。車に乗れなくなった時にどうするかということ、しっかりと書いてほしい。

会 長 資料の訂正をお願いしたい。30ページ、「都市構造“再生”集中支援事業」ではなく、正しくは「都市構造“再編”集中支援事業」である。

こういうメニューが使えるという紹介であったが、それに関する質問、こういった事業がないのかなどがあればご発言いただきたい。

立地適正化計画は、都市機能誘導区域や居住誘導区域を設定し、重点戦略を動かすツールとするという考えである。

委 員 立地適正化計画を策定して、都市再生整備計画関連事業としてやっていくという方針だが、時系列的にどうなっていくのか、誰が実施していくのかを確認したい。

オブザーバー 立地適正化計画は、まちづくりの方針として策定するものである。事業の活用の際には、都市再生整備計画を策定する必要がある。

事業エリアを決め、事業メニューを明示してもらおう。その計画の中で事業期間や事業費、事業主体を位置付ける。

事業主体は、自治体である場合が多いが、最近は「都市再生推進法人」など、まちづくり法人の場合も増えてきている。

こういったことを都市再生整備計画に記載し申請いただき、国費で支援を受けながら、まちづくりを進めることとなる。

時系列としては、立地適正化計画を作成し、一関市が具体的な事業を都市再生整備計画にまとめ、国費を要望し、事業を進めることとなる。

会 長 都市再生整備計画もしっかりつくる必要がある。都市再生整備計画も5年ごとにチェックする必要がある。

オブザーバー 立地適正化計画を策定した後は、5、6年を目途としてフォローアップやリバイスすることを国土交通省としては推奨している。適宜フィードバックして進めてもらいたい。

会 長 場合によっては計画を修正していかなければならない。弘前市ではデパートが撤退したため、計画の見直しが必要となっている。

立地適正化計画の策定後に忙しくなるところは認識してもらいたい。

委 員 34、35ページ、都市・地域交通戦略推進事業、居住誘導区域等権利設定等促進事業についても、立地適正化計画を策定し、エリアを絞って、自治体または法人が実施できるということで良いか。

オブザーバー ご発言のとおりである。

会 長 具体的なことについては次回以降に議論する予定である。

本日は、事業をしっかりやることによって重点目標に位置付けたことを実現していきたいということ。国の支援を受けるので、事業をやっていない場合は

お叱りを受ける。

事務局 こういったメニューを最大限に活用して進めていきたい。

委員 32、33ページの例のような街並みが一ノ関駅東口や西口周辺にできあがるはずと理解してよいか。

会長 この事例と同じような街にはならない。長岡ではこのようなビジョンをつくったから実現している。自分たちのビジョンをつくる必要がある。

委員 ビジョンをつくったら実現するということか。

会長 ビジョンをつくることによって、実現する可能性が高まる。

事務局 市や法人が計画し、事業を活用することによって、国費が活用できるので、実現性が高まるということ。

目的や何がやりたいのかを位置付けていく必要があり、公共施設であればこういった補助が活用できるということ。

会長 一関市で具体的にどのようなことをしていくのかは、次の話題である。

委員 公共交通を重点戦略に入れているが、公共交通の担当課が事務局になっていない。マスタープランの実効性を上げていくためには、公共交通の担当部署が担当するのがよいと思う。

事務局 策定懇話会の前に庁内の策定委員会を開催し議論している。今後は、本会議にも出席してもらうことも含めて調整したい。

会長 交通部局が参画した方がわかりやすいと思う。東北地方整備局のコンパクトシティ推進研究会では、昨年から東北地方運輸局にも参画してもらっている。本会議にも交通部局に参加してもらうようお願いしたい。

事務局 交通部局には計画の策定には参画してもらっている。本会議にも出席する方向で調整したい。

委員 委員から、連携だけでは不十分なので、担当部署に加えた方がよいという意見があったことを伝えてほしい。

事務局 意見は承りたい。

10 担当課 建設部都市整備課