

会 議 録

1 附属機関の会議の名称 令和2年度第1回常陸大宮市都市計画審議会

2 開催日時 令和2年10月22日(木) 午後2時00分から  
午後3時00分まで

3 開催場所 常陸大宮市役所4階議会会議室

4 出席した者

(1) 委員 13名

(2) 執行機関 7名

5 議題

- 報告事項 (1) 常陸大宮市立地適正化計画について  
(2) 常陸大宮駅周辺整備に伴う都市計画決定について  
(3) その他

6 傍聴人の数(公開した場合に限る。) なし

7 発言の内容

**【事務局】**

定刻になりましたので、令和2年度第1回都市計画審議会をはじめさせていただきます。会議に先立ちまして、人事異動や役員改選に伴い一部の委員の方が変更になりましたので、変更になった委員の皆様を名簿順にご紹介させていただきます。

1番 ○○様

8番 ○○様

9番 ○○様

11番 ○○様

12番 ○○様

13番 ○○様

今後、よろしくお願いいたします。

**【事務局】**

それでは、会議を始めさせていただきます。ここからの議事の進行をお願いいたします。

**【会長】**

それでは、暫時の間、議長を務めさせていただきます。まず、議事録署名人を2名指名させていただきます。○○委員と○○委員。よろしくお願いいたします。

早速、議事に移らせて頂きます。(1)常陸大宮市立地適正化計画について、事務局より説明をお願いします。

## 【事務局】

それでは、立地適正化計画について説明いたします。

本日の説明は、前にあるスクリーンを使って説明しますので、画面が見にくい場合は本日お配りした資料をご覧になって頂ければと思います。

本計画策定の検討については、庁内での検討及び有識者等による検討委員会を組織し昨年度から検討を実施してまいりました。今年2月には進捗状況の報告として、審議会の皆様に制度の概要から都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定までをご説明させて頂いております。今回は、住民説明会やパブリックコメントなどを行い、検討委員会に諮り計画書をまとめましたので、計画の内容をご報告いたします。本日、パブリックコメントにて頂いた意見及び市の対応についての概要を参考資料として配布しております。

初めて聞く方もいらっしゃるので、立地適正化計画制度の概要から説明いたします。

立地適正化計画は、従来の都市計画法を中心とした土地利用の計画に加えて、人口減少や高齢化などに対応し、高齢者や子育て世代が、安心して健康で快適な生活ができるよう、都市機能の集約と居住の誘導による持続可能な都市の実現を目指し、都市再生特別措置法第81条の規定に位置づけられた本計画を策定するものです。

計画の対象範囲は、都市計画区域が対象となり、本市の場合、図の中で緑色の区域が対象です。計画の目標年次は令和21年度までにしております。

次に計画内に定める主な事項としては、都市計画区域の用途地域内に、医療・福祉、商業など各種サービスを集約する「都市機能誘導区域」、都市機能誘導区域に立地を維持・誘導する「誘導施設」、地域コミュニティの持続性が確保されるよう居住を誘導する「居住誘導区域」を定めるものです。

また、計画策定後は、都市再生特別措置法に基づき、都市機能誘導区域外に誘導施設の建築を伴う開発行為など、いくつか市への届出が義務付けられます。

続いて、基本方針の設定についてご説明いたします。

まちづくりの方針については、本市の特徴、解決すべき課題などから、【「暮らし」と「にぎわい」の核となるみんなのための都市中心拠点づくり】と決めました。まちづくりの方針の実現に取り組むため、必要な施策・誘導方針については、3つ定め都市中心拠点となる常陸大宮駅周辺に市を代表する都市機能と居住を誘導してまいります。

次に都市機能誘導区域・居住誘導区域の設定について説明させていただきます。

それぞれの誘導区域を設定する際の原則から、市の設定方針を設定し、本市の都市機能誘導区域及び居住誘導区域を図のように設定しました。黄色で囲ってある居住誘導区域は面積236haであり、市全体の約0.7%、工業専用地域を除く用途地域の約69.4%でございます。左上に離れて黄色で囲ってある部分は、桜の丘住宅などの市営住宅があり、人口密度が比較的高いので、居住誘導区域に設定しております。赤色で囲ってある都市機能誘導区域は、面積96haであり、市全体の約0.3%、工業専用地域を除く用途地域の約28.2%でございます。

この中で、それぞれの誘導区域から土砂災害等、災害の危険性があるエリアは、除外いたします。計画書の中には、土砂災害警戒区域等の分布状況については整理しております。

次に「誘導施設」の設定について説明いたします。

先程触れた課題解決のために必要な施策・誘導方針を踏まえ、本市の中心となる常陸大宮駅・市役所周辺に居住を誘導するためにあるべき施設を考え設定いたしました。

主な誘導施設として、市役所や病院、一定規模以上のスーパーマーケットなどであり、設定し

た誘導施設は一覧のとおり23施設でございます。

次に誘導施策について説明いたします。

誘導施策は、都市機能誘導区域、居住誘導区域、居住誘導区域外の区域にわけて、定めております。また、それぞれの施策が誘導方針に関連していることがわかるようにしております。

最初に都市機能誘導区域において講ずる施策を説明します。この区域は本市の中心となる区域であり、「都市機能の維持・確保」「常陸大宮駅周辺の整備・活性化による拠点性の向上」「公共交通によるアクセス性の維持・向上」の3つの方向性に基づき定めております。次に居住誘導区域において講ずる施策は、人口密度を維持し、利便性の高いエリアであり続けるため、「居住誘導区域内への居住の誘導」「安全・安心な居住環境の維持・確保」など、4つの方向性に基づき定めております。最後に居住誘導区域外において講ずる施策は、自然環境を活かし、地域の特色を打ち出すため、「居住環境の維持・改善」「集落地域の暮らしを支える生活基盤の維持・改善」など、4つの方向性に基づき定めております。

続いて、目標値の設定と期待される効果について説明いたします。

課題解決のために必要な施策・誘導方針の実現の達成度を測るための指標と目標値は、4つ設定しております。

1つ目は誘導施設の施設数を指標として設定します。現在誘導施設は15施設あり、将来はすべての施設23施設があるべきと設定しました。

2つ目は居住誘導区域内の住宅用地や商業用地などの都市的土地利用の割合を指標として設定します。現在73.3%ある割合を、県内の市街化区域及び用途地域内の都市的土地利用の割合を参考に77.1%以上と設定しました。

3つ目は居住誘導区域内の人口密度を指標として設定いたします。平成27年時点の居住誘導区域内の人口密度1ヘクタール当たり26.5人である人数を将来の人口推計結果から導き出された1ヘクタール当たり27.3人以上と設定しました。

4つめは、鉄道及びバス等の利用者数を指標として設定します。利用者数については、現在の利用者数を維持するよう設定しました。

続いて、目標が達成されたことにより期待される2つの効果については、「市民の定住意向の向上」と「居住誘導区域内の地価の安定」でございます。

最後に本計画の評価・見直しの進め方として、本市の人口動向や施策の進捗状況などにより、PDCAサイクルの考え方にに基づき見直しを行います。

今後の予定については、計画策定後、一定期間の周知期間を設け、令和3年1月から運用を開始したいと考えております。

以上、立地適正化計画についての報告となります。

**【会長】**

ありがとうございました。本計画は検討委員会で議論がなされ、計画書が出来上がったものになりますが、確認したい点などございましたらご発言をお願いします。

皆様いかがでしょうか。まず、初めに私から質問しますが、今回設定した誘導施設について、現在15施設があるとのことですが、どの施設が有ってどの施設が無い状況でしょうか。

**【事務局】**

資料1の81ページをご覧ください。表の右側に施設の有無が記載してあり、横棒になっている施設が現在無い施設になっております。

**【会長】**

ありがとうございます。ほかに皆様いかがでしょうか。私の方からもう一つ質問しますので、その間に皆様考えていただければと思います。計画の期間は20年と先ほど説明がありましたが、20年の間にどこを優先にするとかがあるのでしょうか。

**【事務局】**

先ほどの資料1の100ページをご覧になっていただき、常陸大宮駅周辺整備計画というものをごさいますて、この計画で示す区域を優先的に整備していき、都市機能誘導区域への誘導施設の誘導と居住誘導区域への緩やかな居住の誘導を進めてまいりたいと考えております。

**【会長】**

公共交通については、どのようにお考えでしょうか。

**【事務局】**

公共交通については、資料1の99ページの中で公共交通によるアクセス性の維持・向上についての項目があり、高齢者や子育て世帯、郊外に暮らす誰もが自家用車に頼ることなく都市中心拠点へアクセスできる公共交通ネットワークの維持向上に努めるとあります。また、別の計画で地域公共交通網形成計画というものもごさいますので、そちらで進めてまいります。

**【会長】**

わかりました。皆様いかがでしょうか。確認ですが今回最終報告ということでよろしいでしょうか。検討委員会でご意見をいただき都計審に報告しているということですね。皆様から最終的に確認したい点などありますか。大体よろしいでしょうか。それでは、次の案件もありますので、あとで気づいた点がありましたら、その時に戻ってご発言をお願いいたします。それでは、次の2)常陸大宮駅周辺整備に伴う都市計画決定に進みたいと思います。事務局よりご説明願います。

**【事務局】**

駅周辺整備事業推進室長の小泉と申します。よろしくお願いたします。それでは、「常陸大宮駅周辺整備に伴う都市計画決定について」ご説明させていただきます。資料につきましては、お手元にごさいます、資料3をご覧ください。

現在、市では、都市計画道路の変更手続きを進めているところでごさいます。こちらの資料につきましては、去る10月12日月曜日に開催しました、都市計画道路変更の素案に関する説明会において、説明した資料となりますが、都市計画道路につきましては、各種産業や市民の円滑な都市活動を支えるとともに市街地の骨格を形成する根幹的な都市施設として、昭和40年に旧大宮町において、大宮停車場線が都市計画決定されて以降、9路線が定められてきたところです。

近年のまちづくりにおける方向性の変化、少子高齢化や人口減少など、社会情勢が変化しており、厳しい財政状況等を踏まえ、将来の交通需要に適した都市計画道路の整備が必要となっております。このような状況を踏まえまして、道路ネットワークを再編するため、また、常陸大宮駅周辺市街地の活性化を図るため、都市計画道路の変更をするものでごさいます。

それでは、都市計画道路を見直す理由、計画の素案、変更手続きの進め方につきまして、ご説明いたします。ページをめくっていただき、2ページをご覧ください。

はじめに、今回の都市計画道路変更を進めるうえでの根拠付けとなる、都市計画道路の再

検討、常陸大宮駅周辺整備事業の位置づけとなりますが、まず、市総合計画と都市計画マスタープランがございます。3ページをご覧ください。

平成29年度策定の「市総合計画 ひたちおおみや未来創造ビジョン」において、「人が輝き 安心・快適で 活力と誇りあふれるまち」を市の将来像としております。その総合計画の中で「計画的な土地利用と拠点づくり」の施策として、常陸大宮駅周辺の中心市街地における基盤施設の整備や景観形成を図り、魅力ある市街地形成の推進を位置づけしております。

また、「道路・交通体系・河川整備」の施策として、骨格道路の整備の推進、市街地、集落地などの状況に応じた身近な道路の計画的な整備と適切な維持管理の推進を位置づけしております。4ページをご覧ください。

令和元年度策定しました「常陸大宮市都市計画マスタープラン」におきましては、「土地利用に関する方針」として、常陸大宮駅及び市役所本庁舎の周辺に商業や行政などの生活関連サービス施設の立地・集積を誘導していきます。

「公共交通に関する方針」として、常陸大宮駅の交通結節点機能の強化などにより、誰もが安心して公共交通を利用できる環境形成を目指します。

「道路に関する方針」として、都市計画道路の未改良区間などについては、改良に努めるとともに、適切な維持管理と安全対策を進めてまいります。

また、長期間にわたり未着手となっている区間は、都市計画道路の見直し方針に基づき、都市計画変更の手続きを進めてまいります。

このように各上位計画において、都市計画道路の再検討と常陸大宮駅周辺整備事業を位置づけをしております。

続きまして、今回の都市計画道路変更の2つの要因について、ご説明します。

6ページをご覧ください。一つ目が「都市計画道路再検討」です。

都市施設につきましては、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保するうえで必要な施設のことです。

その中でも、都市計画道路とは、将来の街の姿や市内全体の交通処理、防災などを考えたうえで、まちづくりの骨格となるように「都市計画法」に基づいて、位置、ルート、幅員などが定められた都市の骨格となる重要な道路のことです。

7ページは、常陸大宮市の都市計画道路の一覧となります。現在、常陸大宮市の都市計画道路は全部で9路線になります。今回の見直しの対象となる路線が赤色で囲まれている「3・4・1 大宮停車場線」、「3・4・2 東富大塚線」、「3・4・4 宮中清水線」の3路線となります。

8ページは、都市計画道路の整備状況を示しております。3路線のおよその位置につきましては、資料に示しますとおり、大宮停車場線は、常陸大宮駅前通りとなります。東富大塚線は、泉地内の118号バイパスの旧道入口から姥賀町のファミリーレストランのココスやスーパーカスミの付近となります。宮中清水線は、下町の富岡橋付近の久慈川へ降りていく市道から、工業団地入口付近となります。

9路線の整備状況は、表のとおりとなります。概成済というのは、改良済以外の区間のうち、例えば歩道があるなど、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしている道路を有する区間となります。

9ページをご覧ください。なぜ、都市計画道路を見直すかをご説明します。

都市計画道路の中には、都市計画を決定してから長年にわたり事業に着手していない路線があります。また、社会情勢の変化を踏まえて、将来の交通需要に適した都市計画道路の整備が必要となっております。このような背景から、都市計画決定度、20年以上の長期未着手となっている都市計画道路について、国土交通省都市計画運用指針、茨城県都市計画道路再検討指針に基づき、計画の必要性、事業の実現性を再点検し、計画の「存続」「変更」「廃止」の方向性について、検討しました。

都市計画道路の見直しの進め方につきましては、平成29年度に未完了の路線としまして、大宮停車場線、東富大塚線、宮中清水線の3路線を対象として、検討を行いました。検討にあたり、大学教授などの学識経験者などから構成される「都市計画道路再検討会議」において意見聴取を行い、さらに市民から意見募集を行いまして、平成30年度に再検討の方針を定めました。その結果、方針としましては、東富大塚線と宮中清水線は、計画を変更して、一部区間を廃止とし、大宮停車場線は、計画を変更して存続としました。

12ページにつきましては、具体的な方針を示しております。

東富大塚線につきましては、市街地の拡大がみられないことや、当該区間に近接して国道118号バイパスが整備され、自動車の通行がシフトしていることから、泉のバイパス入口から栄町陸橋の交差点区間につきまして、都市計画道路の起点を変更し、こちらの区間を廃止をします。

宮中清水線につきましては、富岡橋の架け替えとともに、道路が整備されたことにより、富岡橋手前から久慈川に降りていく区間は、将来における整備の必要性が低いことから、以前法務局があった信号から久慈川へ降りていく区間の都市計画を廃止し、都市計画道路の起点を下町字留野線との信号に変更します。

大宮停車場線は、公共交通の中心拠点であるJR常陸大宮駅へのアクセスを担い、市街地の形成を図るうえで、骨格をなす道路であるなど、重要性が高いと考えられるため、都市計画を存続して、位置を変更いたします。

続きまして、都市計画道路変更のもう一つの要因であります、常陸大宮駅周辺整備事業について、ご説明いたします。

平成29年3月に「常陸大宮駅周辺整備基本計画」を策定いたしました。基本計画では、「魅力と活気あふれる快適なまちづくり」を駅周辺の将来像とし掲げ、5つの整備方針と主な事業・取組を位置づけしております。

令和2年3月に「常陸大宮駅周辺整備計画」を策定いたしました。整備計画につきましては、具体的な事業内容を取りまとめた計画であり、特に第1期である2025年までを重点整備期間として、常陸大宮駅を中心に駅舎・自由通路、東西広場、駅へのアクセス道路を整備する計画となっております。

17ページをご覧ください。都市計画決定に係る常陸大宮駅周辺整備の主要な事業、3つを示しております。1つ目は、自由通路となります。こちらは、東西の駅前広場を繋ぐ通路の整備を行います。2つ目は、駅前広場となります。こちらは、駅東口広場の再整備や新たに西口広場の整備を行います。3つ目は、駅へのメインアクセスとなる東西の都市計画道路の整備となります。なお、駅周辺整備事業につきましては、本年6月に整備計画区域の住民を対象とした説明会を開催し、8月には市民全体を対象とした説明会を開催しております。

18ページにつきましては、自由通路の計画概要となります。エレベーター、屋根付きのバリアフリーに配慮した自由通路となっております。また、駅利用者以外の方も常時利用する

ことができますので、東西の往来、交流、連携を図ってまいります。

19ページにつきましては、東口広場の計画概要となります。東口広場については、旧大宮町時代にプロムナード事業により、整備を行っておりますが、現在の奥行きが狭いロータリーでは、バスが容易に回転することができないため、新たにバスロータリーと各車両の駐車スペースを設けることにより、朝夕の渋滞等の解決を計画しております。

20ページにつきましては、西口広場の計画概要となります。

東口に集中している自動車交通を分散することにより、交通渋滞の改善を図っていくとともに、市役所、文化センター、図書館が位置する行政エリアとの連携を図りながら、整備を進めてまいります。

21ページにつきましては、都市計画道路大宮停車場線となります。大宮停車場線は南側へ計画を変更します。店舗が存続することによる中心市街地の維持、片側拡幅による土地の有効活用、沿道地権者の意向、家屋移転費や建設費の縮減の観点から、南側に移動した計画変更となっております。また、医療・福祉施設と連携した歩道整備によるまちづくりについて、茨城県と連携を図りながら整備を進めていくこととしております。

22ページにつきましては、都市計画道路常陸大宮駅西口通り線となります。

JR常陸大宮駅利用者の利便性の向上のため、国道118号バイパスから西口駅前広場までのアクセス道路としての役割を持ち、JR常陸大宮駅周辺地区の拠点機能及び交通結節点機能の強化と住民の利便性・安全性の向上のために整備してまいります。

これまでは、「都市計画道路再検討」「常陸大宮駅周辺整備事業」を説明してまいりましたが、これらに基づく、具体的な都市計画道路の変更の素案について、説明いたします。

24ページをご覧ください。東富大塚線となります。都市計画道路再検討により、栄町陸橋の交差点から泉地内の国道118号バイパス入口までの区間を廃止することに伴いまして、名称を東富大塚線から東富栄町線に変更し、延長を3,780mから2,280mに変更いたします。

25ページをご覧ください。宮中清水線となります。こちらも都市計画道路再検討により、以前法務局があった、都市計画道路下町宇留野線との信号から、久慈川の河川敷に降りていく区間までを廃止することにより、延長を4,430mから3,950mに変更いたします。

26ページをご覧ください。こちらは、常陸大宮駅周辺整備事業に伴う都市計画変更となります。常陸大宮駅周辺地区の拠点機能及び住民の利便性の向上等を図るため、自動車交通及び歩行者ネットワークを構築する必要があることから、東口広場を含めた大宮停車場線、常陸大宮駅東西自由通路線、西口広場を含めた常陸大宮駅西口通り線の3路線は、一体的に都市計画決定を行います。

27ページをご覧ください。大宮停車場線となります。赤色が変更する都市計画決定の内容です。大宮停車場線は、現在の計画である現道を中心として両側へ8mずつの都市計画決定から、北側の道路境界から16m南側へ変更拡幅するものです。

また、東口駅前広場は、都市計画道路に含めて都市計画変更するため、駅前広場分の延長が長くなり、延長が180mから190mに変更となり、東口広場の面積としましては、1,820㎡となります。

28ページをご覧ください。常陸大宮駅東西自由通路線は、東口広場と西口広場を繋ぐ自由通路となります。エレベーター、屋根付きの自由通路となり、延長が70m、幅員が3.5mの都市計画決定となります。

29ページをご覧ください。常陸大宮駅西口通り線は、国道118号バイパスから西口広場ま

でを繋ぐ延長630m、幅員が10.5mの片側歩道の道路のを整備する都市計画決定となります。西口広場は、道路として都市計画道路に含めて都市計画決定します。なお、西口広場の面積としましては、4,160㎡となります。

都市計画決定手続き進め方について、ご説明いたします。

都市計画施設の区域内に建築物を建てようとする場合は、都市計画法第53条の建築許可が必要となります。具体的には、しっかりとした壊れにくい建築物や大規模な建築物、例えば、マンションや大規模店舗建築に制限を加えることにより、都市計画事業を円滑に進めることを目的としています。

32ページをご覧ください。こちらは、今回の都市計画変更の手続を進める路線と決定主体となります。

33ページをご覧ください。今後の具体的な都市計画変更の手続の流れとなります。10月12日に地元説明会を開催いたしましたので、今後は、公聴会、国・茨城県事前協議、都市計画案の公告・縦覧、市都市計画審議会、県都市計画審議会、国・茨城県の本協議を経て、都市計画決定告示により、都市計画決定が完了いたします。

なお、市都市計画審議会につきましては、2月に開催する予定であります。茨城県が行う都市計画決定手続きもありますので、現在調整をしながら進めておりますが、都市計画決定は5月頃になるかと思われれます。

以上が、「常陸大宮駅周辺整備に伴う都市計画決定について」の説明・報告となります。

#### 【会長】

ありがとうございます。ただいまの説明に対して、ご意見ご質問がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

#### 【A委員】

この間、JRと自由通路と駅舎建替えの基本協定を結んだようであるが、その内容を教えていただきたい。

#### 【事務局】

JRとの基本協定の内容については、10月2日、JR東日本水戸支社におきまして、東西自由通路及び駅舎建替事業基本協定と基本設計の協定の2つを締結いたしました。基本設計については、今年と来年の2ヶ年で債務負担行為を行いJRに負担金を支払い設計を行ってもらう内容になっております。そのあとについては、実施設計の協定を結び1年間くらいで設計を行い、工事のための協定を行い整備を行っていきます。なお、設計を行うのはJRが発注したコンサルタント業者が行います。今後、常陸大宮市にふさわしい駅舎・自由通路の形について、市と一緒に検討していくこととなります。

#### 【A委員】

自由通路と駅舎については、帰属はどこになるのか。

#### 【会長】

駅舎については、現在もそうであるがJRが所有することとなります。東西自由通路については常陸大宮市が所有することとなります。今回の整備する理由として、市が整備計画を立てて整備していきますので、協定を締結して市が負担金を払って設計をしていただくという内容になっております。

#### 【会長】

よろしいでしょうか。はい。今に関連してなんですけど、駅前広場と駅舎がベクトルの向

きが全然違う方向を向いて作られている所が日本の中に多くあります。駅舎の設計の考え方と駅前広場のデザインがちぐはぐになってしまう場合があるので、そのあたりちぐはぐにならないよう市が注意してみている方がいるかと思えます。駅舎はJR、駅前広場はどこかの会社といくつかの会社が入ると思えますので、建築部分と土木部分がマッチするよう目を光らせていたほうが良いと思えます。今の話は内容がどうということではなく、全国的にみるとそういった事例があるというお話になります。それでは、皆様その他にはいかがでしょうか。

**【B委員】**

〇〇と申します。私が今回も委員として選ばれているということは、国際交流のことも考えて発言すればいいのかなと思えます。今後20年の中で、現在も海外の方が就労しており、今後も市民の中に増えてくると思えます。高齢者にとって住みよいまちというように海外の方にとっても住みよいまちであってほしいと願います。例えば、イベントなどを行う際、彼らは足がないので、駅まで迎えに行ったり会社まで迎えに行ったりします。あとは言葉も様々です。そういった方々を支えているのはボランティアの方々です。先ほどの誘導施設の中に地元の方と海外の方が交流できるような施設があるといいなと思えます。20年の間に資料1の81ページにある施設の中で例えば観光交流センターに併設して海外の方が市民の方と接点を持つところがあるといいと思いました。以上です。

**【会長】**

ありがとうございます。バリアフリーやユニバーサルデザインの観点からも海外の出身の方が差なく使えるようにといったことが前半部分かと思えます。また、後半部分は現在ない交流施設に活動ができる場所の設置を願うということかと思えます。市の方はなにかございますか。

**【C委員】**

ちょっとよろしいですか。私、今回初めて選ばれておりますが、参考までにお聞きできればと思えます。駅舎や自由通路、エレベータなどの設計は現在終わっているのでしょうか。

**【事務局】**

駅舎や自由通路などの設計は協定を結びましたので、これから設計を始めるところです。常陸大宮駅に基本的に必要な機能については、JRと相談して皆様にお示ししているものになります。

**【C委員】**

なぜお聞きしたかと申しますと、設計がこれからということで参考としてになりますが、エレベータについて、私ひたちなか市にいて経験しているのですが、ストレッチャーが入らない設計になっておまして、これから設計ということで考慮してほしいということで申し上げました。

**【会長】**

今のご意見について市のほうで何かありますか。

**【事務局】**

ご意見頂いたエレベータについては、ストレッチャーが入るタイプのエレベータを検討しております。

**【会長】**

ほかにいかがでしょうか。

**【事務局】**

先ほどのB委員からお話のあった観光交流センターですが、観光交流センターのほかに地域交流センター、複合交通センターがありますので今後進めてまいりたいと思います。

**【会長】**

ほかにいかがでしょうか。大体よろしいでしょうか。では、出尽くしたということで理解させていただきます。それでは次の3)その他に移ります。事務局から何かありますでしょうか。

**【事務局】**

特にありません。

**【会長】**

わかりました。それでは本日の議事はすべて終了いたしました。これで議長の座を解かせていただきます。皆様ご協力ありがとうございました。

**【事務局】**

〇〇会長にはスムーズな議事進行ありがとうございました。以上で都市計画審議会を終了させていただきます。なお、次回の都市計画審議会については説明の中でもありましたが来年2月頃を予定しております。よろしく願いいたします。本日はありがとうございました。