

第 1 2 9 回
青 森 県 都 市 計 画 審 議 会
議 事 録

平成 2 2 年 3 月 2 5 日 (木)

日 時：平成22年3月25日（木） 午後1時30分から

場 所：青森県庁 西棟8階大会議室

出席者：委員 石岡 千鶴子

委員 氏家 良博

委員 板垣 美保

委員 藤村 幸子

委員 木曾 恵一 (代理：公平 貢)

委員 宮崎 正義 (代理：佐藤 吉治)

委員 数井 寛 (代理：佐藤 寛)

委員 青山 俊行 (代理：永井 浩泰)

委員 木場 宣行 (代理：伊藤 一哉)

委員 石川 威一郎 (代理：藤林 實)

委員 西谷 洵

委員 石沢 秀幸

以上12名出席

案 件：議案第1号 三沢都市計画道路の変更（青森県決定）について

(司会)

ただいまから、第129回青森県都市計画審議会を開会いたします。

本日の出席状況につきましては、委員17名のうち、12名が出席されており出席者の総数が過半数を超えておりますので、この会議が成立していることをご報告申し上げます。

本日は、青森県から付議された議案としまして「三沢都市計画道路の変更（青森県決定）について」の1件について、ご審議のほどよろしくお願いいたします。

次に本日お配りしております資料の確認を行わせていただきます。1枚目が第129回青森県都市計画審議会次第、裏面が委員名簿および出席状況、2枚目が委員席図となります。落丁などございましたら事務局までお申し付け下さい。また、議案書および参考資料につきましては開催通知とともに送付させていただいておりますが、本日お持ちになられていない方がおられましたら挙手をお願いいたします。

青森県附属機関に関する条例第6条の規定では会長が会議の議長となりますが、会長がまだお見えになっていないため、規則第4条3項で「副会長等は、会長等を補佐し、会長等に事故があるとき、又は会長等が欠けたときは、その職務を代理する。」ということになっておりますので、当審議会の会長の職務代理者をお願いしております氏家副会長が会議の議長となります。

氏家議長、議事の進行をよろしくお願いいたします。

(氏家副会長)

それでは、規定によりまして議長を務めさせていただきます。よろしく申し上げます。後ほど山本会長が来られましたら議事の進行を交替したいと思えます。

ここで慣例によりまして、私の方から議事録署名委員2名を指名させていただきます。板垣美保委員と西谷洸委員をお願いいたします。

それでは、議案の審議に入ります。

まず、議案第1号「三沢都市計画道路の変更（青森県決定）について」、ご審議をお願いいたします。

議案の内容について、事務局から説明して下さい。

(事務局 都市計画グループマネージャー)

議案第1号 三沢都市計画道路の変更についてご説明いたします。

お手元の議案書の3ページをお開き願います。変更後の計画書を掲載しております。次に参考資料の1ページをお開き願います。1ページに変更箇所を示した都市計画図、2ページに変更の概要と変更前と変更後の表を掲載しております。

平成20年10月の第126回都市計画審議会において、都市計画道路の見直しについて、県内の都市計画区域における都市計画道路の現状、その取り巻く状況、今後の取組スケジュールを説明させていただきました。都市計画審議会に諮る案件としては、来年度からが本格的となりますが、この案件が、この都市計画審議会において、最初になります。

県内の都市計画道路は、現在、528路線、約1,357kmを都市計画決定しており、そのうち753km、約55%が未改良となっております。参考資料をご覧ください。今回の三沢都市計画区域においては、23路線、約35kmの道路を都市計画決定しており、その改良率は約55%となっております。

それでは、こちらのスクリーンの画面を用いて説明させていただきます。

始めに基本的な事項や見直しの背景などを説明させていただき、その後、具体の都市計画道路の変更についてご説明させていただきます。

先ず、都市計画道路についてです。都市計画道路とは、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、つまり、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するため、都市計画法に基づいて決定している道路のことです。

次に、目的とその効果です。

都市計画道路に決定することにより、事前にそのルートを示すことができ、その決定された範囲に建築制限がかかるほか、事業認可を得ることで土地の収用が可能になるなど、道路の建設を円滑に行うことができますようになります。

この建築制限について、簡単にご説明します。

この図は、建築制限のイメージを図に示したものです。この黒い線が現道幅を示した線です。この青い点線が、都市計画道路の幅を示す線です。建築制限を受けるのは黒い線と青い点線の間区域になり、ほとんどが民地となっております。

この制限区域において、基本的には建築物を建てる際は2階以下で地階を有しない建築物であり、かつ比較的容易に移転できる木造等の建築物でなければ建築することができません。

どうしても3階建ての建築物を建築する際は、このように制限区域内を2階にして、この境をエキスパンションという2階部分を解体しても3階部分に支障がないもので繋ぎ、区域外を3階にするような建て方となります。

また、都市計画道路を整備する事業を通常、街路事業と言っており、例えば、現道の幅員が8mの道路が幅員16mで都市計画決定されている場合、計画区間を一律に計画決定幅の16mで整備する事業のことです。

この写真は、街路事業の整備後の写真です。すべての区間が計画決定幅で整備されています。都市計画決定を行い、街路事業を実施することにより、このような整備が可能となります。

都市計画道路を取り巻く環境について、5点ほどございます。

まず、1点目として、

1. 県全体の人口は、平成17年の国勢調査では約143万人となっていますが、厚生労働省の施設機関である人口問題研究所の推計では、30年後には約3割減少する予測となっています。

2点目として、

2. 国土交通省では将来交通の需要予測を5年ごとに出しております。その交通需要予測値を、近年は、常に実績値が上回っておりましたが、平成18年に-5.8%と下回りました。

3点目として、

3. 青森県の自動車保有台数がはじめて平成19年から減少し始めております。

4点目として、

4. 社会資本整備費の縮小が続いております。このような中で、事業効果を上げるよう選択と集中により事業を行う必要があります、さらに現道等の既存ストックの活用が求められています。

5点目として、

5. 本県の都市計画道路の未改良区間753kmの約3分の2が30年以上未着手であり、20年以上未着手になると約8割にも上ります。

次に、都市計画道路の見直しの経緯についてです。

何故、今、都市計画道路の見直しを行うかといいますと、都市計画道路は、高度経済成長期の、人口増加、右肩上がりの経済成長、交通量の増大、市街地の拡大などの時代にその多くを決定しております。しかしながら、先ほど説明したように、人口の急激な減少、経済の低成長、交通量の減少、自動車保有台数の減少など、社会経済情勢の変化を踏まえますと、都市計画道路の必要性に変化が生じている路線もあると認識しており、都市計画道路の見直しを行なうものでございます。

また、国でも、こうした状況を踏まえ、都市計画道路の見直しを行うよう各自治体へ働きかけております。

本県の見直しのスケジュールについて、簡単にご説明します。

平成17年に都市計画道路の必要性、代替性、実現性等から検証する見直しのガイドラインを策定し、平成19年には、そのガイドラインに沿って各都市計画道路のカルテを作成したところでございます。

平成20年12月に国土交通省から将来交通需要予測が公表され、初めて減少の予測となり、北東北ブロックでは、平成17年に比べて平成42年には約17%も交通需要が減少する推計となっております。

その結果を受け、平成21年度に見直し対象路線の定量的な検証を行ってきたところでございます。

今回の見直しにより、都市計画道路を廃止する区間が出てきますが、都市計画道路を廃止したからといって、その道路を今後整備しないということではございません。例えば、部分的に歩道の整備が必要な場合など、その場合は、街路事業ではなく他の事業手法により歩道だけの整備を行う、あるいは、交差点の混雑が激しい場合は、交差点改良や右折や左折レーンの部分拡幅を行うなど、現在の道路を活用した局部改良的な整備手法に方針を転換していくということでございます。

また、道路が狭く交通量が多い街並みに都市計画道路が決定されている場合でも、その地区の住民にとって必要な街並みで、将来的にも保全する必要があるれば、都市計画道路を見直すことも考えています。交通量が多くても、ただ、拡幅する計画ではなくバイパスなどの検討をし、その街並みを保全することが大切だとも考えています。

次に、三沢都市計画道路の状況についてです。

三沢市の都市計画道路は、現在23路線、35Kmが計画決定されており、そのうち約55%が改良済みとなっております。

また、三沢都市圏においては、平成3年に「三沢都市圏総合交通体系調査」を実施し、市内の道路網を検証しておりますが、それから17年が経過しております。

三沢市の都市構造についても、郊外の住宅地開発や集団移転が進んだことなどから、交通の流れも検証当時から変化してきています。

今回、17年ぶりの見直しとなりましたが、今後も都市計画道路を取り巻く環境の変化が予想されることから、おおむね5年ごとに定期的な見直しを行うこととしております。

変更路線は、6路線です。このうち3・5・3号三沢春日台線と3・6・1号古間木三本木線の2路線は、車線数の追加決定となります。これは、平成10年の都市計画法改正に伴い都市計画決定事項に「車線数」が新たに追加されたことによるものです。よって、車線数の追加だけで、道路の形態などの実質的な変更はございません。

その他の4路線につきましては、代替路線の整備計画があることや交通需要の増加が見込めないことなどにより、一部の区間を廃止するものです。

参考資料の1ページの図をご覧ください。

今回廃止する区間は、JR三沢駅周辺の3つの区間、①、③、④の区間、北西側の野辺地方面に向かう②の区間、それと北側の太平洋に向かう④の区間となり、5つの区間ですが、1つの路線に廃止する区間が2つありますので、4路線の変更となります。

それでは、廃止する区間について、路線ごとに正面のスクリーンでご説明いたします。

まず、3・3・1号大町木崎野線についてです。青○の1の路線で、JR三沢駅付近を起点とし、このように三沢市役所の前を通過して、ここが終点となります。青の線の部分が廃止となる区間です。

変更となる区間を拡大した図です。廃止となる区間がこの青の線の部分で、約1,270mとなります。

この部分に跨線橋がありますが、老朽化していることから別ルートでの掛け替えの整備計画があり、今年度から用地買収に着手しております。

この点線が、掛け替えの整備計画ルートです。

また、起点部分については、都市計画決定幅の11mで整備済みです。こちらの区間（終点部）は計画幅15mに対し、約10mで整備されております。

将来、交通需要の増加が見込めないことや跨線橋の掛け替えの整備計画があることなどからこの区間の都市計画決定を廃止するものです。

また、起点の変更に伴い、路線名を古間木木崎野線から大町木崎野線へ変更するものです。

現道の写真になります。手前が市役所方向、奥側がJR三沢駅方向となります。両側に歩道が設置されております。

次に、3・5・2号中央町猫又線です。青○の2の路線で、ここが起点で、ここが終点となります。青の線の部分が廃止となる区間です。

変更となる区間を拡大した図です。青の線が廃止となる区間です。現在、都市計画道路の代替となるバイパス事業が進められていることから、この区間を廃止するものです。

赤の点線で示してあるルートが、事業中のバイパスのルートとなり、現在用地買収が進められております。

また、終点の変更に伴い、路線名を中央町駒沢線から中央町猫又線へ変更するものです。

廃止となる現道部の写真です。手前が三沢市街地であり、奥が野辺地方面となります。用途地域を外れており、沿道に人家はございません。

次に3・5・7号栄町線です。青○の3の路線で、ここを起点とし、ここが終点となります。

変更となる区間を拡大した図です。青の線が廃止となる区間であり、起点から265mの区間となります。現在の幅員は約9mから12mとなっております。将来、交通需要の増加が見込めないことから、この区間を廃止します。

廃止となる現道部の写真です。手前が三沢市街地の方向であり、前方がJR三沢駅方面となります。

次に3・6・4号大町岡三沢線です。青○の4の路線で、ここを起点とし、このように三沢市の商店街を通過して、消防本部を過ぎ、ここが終点となります。廃止する区間は起点側と終点側の2つの区間となります。

起点側の廃止区間は、JR三沢駅付近のこの青の線の区間約1,110mで

す。

現在の幅員は約7 mから7.5 mであり、計画幅員は9 mから10.5 mとなっております。将来、交通需要の増加が見込めないことから、この区間の計画を廃止します。

現道の写真になります。両側に家屋が連たんしています。今後、交通需要の増加が見込めないことから廃止しますが、交通状況の変化により歩道等の必要性が高まった場合は、一律に両側の家屋をすべて移転して整備するのではなく、歩道幅等に変化はあっても家屋等の沿道状況に応じた柔軟な整備が可能となる道路事業等で対応する方向で検討することとします。

終点側の廃止となる区間を拡大した図です。終点側の廃止区間は、基地ゲート付近から郊外部へ伸びるこの区間約3,360 mです。

現在の幅員は約8 mから10 mとなっており、一部の区間で歩道が設置されております。将来も交通需要の増加が見込めないことや全線の両側に一律歩道を設置する必要性が低いことから、この区間の計画決定を廃止するものです。

また、起点及び終点の変更に伴い、路線名を本町浜三沢線から大町岡三沢線へ変更するとともに、代表幅員が12 mから10.5 mに変わることから、街路番号を3・5・1号から3・6・4号に変更します。

現道の写真になります。片側に歩道が設置されており、車道に関しても8 m程度の幅員が確保されています。

今回、廃止する路線の区間につきましては、はじめにご説明したとおり、路線全線を同じ計画幅で一律に整備するのではなく、今後の交通環境の変化や整備の緊急性等を総合的に考慮しながら、その区域にあった歩道整備や交差点改良等の局部改良を行うなど、現在の道路を最大限に活用した整備手法に方向転換していくということでございます。

なお、本案件につきまして、都市計画法に基づき平成22年2月4日から2月17日まで変更案の縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。

ご審議のほど、よろしく願いいたします。

(氏家副会長)

ただいま説明のありました議案第1号につきまして、ご質問、ご意見等ございませんか。

(西谷委員)

非常に大幅な変更、それも縮小、計画の廃止を行うことに対して、縦覧を実施しても1件も異議が無いということだったのでしょうか。

(事務局 都市計画グループマネージャー)

縦覧の前に住民説明会を実施しており、その際にはある程度意見がありました。

都市計画道路の事業は街路事業といい、例えば都市計画決定の幅員が16mの場合には16m一律の幅員で整備することになっておりますが、説明会の際に住民の方々から言われたのは、そこまでの整備は不要であるが、例えば歩道部分の修繕、都市計画決定幅に満たなくても構わないから歩道を設置して欲しい、交差点部分が狭いので右折レーンを設置して欲しいという意見でした。その後、縦覧を行った結果、意見は無かったということです。

(西谷委員)

では、住民からの要望に対してはどのような形で実現の方向へもっていくのでしょうか。例えば都市計画変更を行わなくても工事だけで要望に応じていくということ的前提として見直していくと考えてもよろしいのでしょうか。

(事務局 都市計画グループマネージャー)

はい。あくまでも都市計画の事業が街路事業となり、例えば8mの幅員で現道があり、都市計画決定幅員が16mの場合は全て16mの幅で整備していくことになるため、今の都市計画道路を取り巻く状況を考えると、将来の交通需要が見込めない所については見直していかなくてはならないと考えております。

(西谷委員)

ちなみに今回の見直しは、事業仕分けの結果このようになったという訳ではないのでしょうか。

(事務局 都市計画グループマネージャー)

そのようなことはございません。先ほど、見直し経緯のところでご説明いたしました、国の方からガイドラインを策定し、見直していくように指示があ

り、平成17年から見直しガイドラインを策定して見直しを行ってきておりますので、政権が変わったからということではございません。

(氏家副会長)

確認ですが、現在ある道路の機能が低下するわけではなく、都市計画道路というものではなくなるということですね。

(事務局 都市計画グループマネージャー)

そういうことです。

(氏家副会長)

他にご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

それではご質問、ご意見等ないので、お諮りいたします。

議案第1号については、原案どおり決することにご異議ございませんか。

(各委員)

異議無し

(氏家副会長)

それでは、ご異議ないようですので、議案第1号については、原案どおり決定することといたします。

これで、本日の審議案件は終了いたしました。つきましては、青森県知事に対し、「原案のとおり議決された」旨答申することといたします。

これをもちまして、本日の予定は終了いたしました。進行を司会にお返しいたします。

(事務局 都市計画グループマネージャー)

司会の方へ返す前に来年度の予定についてご説明いたします。来年度の都市計画審議会の案件として、今ご説明いたしました都市計画道路につきまして25の都市計画区域において見直しを始めており、また都市計画の基本方針を定めた「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」についても変更の時期に入ります。ですので、来年度の都市計画審議会におきましては、かなりの数の案件が出てくるということをお知らせいたします。ちなみに開催は3回を予定しておりますが、次回の都市計画審議会につきましては7月頃の開催を目指して手続きを進めているところでございます。近くなりましたら御案内等を申し上

げます。

(司会)

皆様方には、ご審議をいただきまして、誠にありがとうございました。これ
をもちまして、第129回青森県都市計画審議会を閉会いたします。本日はあ
りがありがとうございました。

この議事録が、審議の内容と相違ないものと認め、署名押印する。

議長 氏 家 良 博 

署名者 板垣 美保 

署名者 西谷 洌 