

第172回秋田県都市計画審議会議事録

1 日 時 平成27年1月27日（火） 午後1時30分～午後2時25分

2 場 所 秋田県市町村会館 5階 大会議室

3 議事案件等

- (1) 議案第3号 秋田都市計画道路（3・5・36号外旭川新川線）の変更について
- (2) 議案第4号 大館都市計画道路（1・3・101号根下戸商人留線）の変更について
- (3) 議案第5号 湯沢都市計画道路（3・4・3号湯ノ原線）の変更について

4 出欠の状況

- (1) 出席委員（15人）
山口邦雄、高瀬俊作、村田勝敬、三浦征善、木元慎一、平野内マリ子、大塚満彦、高久臣平、東北地方整備局長代理 角館清典、東北運輸局長代理 武内伸之、東北農政局長代理 枡沢一成、秋田県警察本部長代理 山内啓一、北林康司、加藤麻里、高橋猛
- (2) 欠席委員（3人）
森園浩一、小畑元、佐藤雄孝

5 議事の概要等

(1) 建設部長挨拶、新任委員紹介

○佐藤(節)幹事

そろそろ定刻となりますので、ただ今から秋田県都市計画審議会を開催します。本日はお忙しいところ、本審議会に御出席いただきましてありがとうございます。

今回は本年度2回目、通算第172回目の審議会でございます。

はじめに、資料の確認をさせていただきます。あらかじめ送付しておりました議案書のほか、本日配布しました「配席図」、両面の「委員名簿・幹事名簿」と「秋田県都市計画審議会条例・運営規程」という1枚ものが本日の資料となります。不足がございましたらお知らせください。よろしいでしょうか。

なお、配席図と委員名簿に訂正がございます。東北地方整備局長の代理であります秋田河川国道事務所副所長様に代わりまして、調査第二課長の角館様が出席されております。

それでは、開会に先立ちまして、秋田県建設部の富田部長より御挨拶を申し上げます。

○富田幹事

お疲れ様でございます。御紹介いただきました富田です。皆様には大変お忙しい中、第172回秋田県都市計画審議会に御出席いただきましてありがとうございます。

昨年8月の審議会の後、学識経験者である委員の方々の任期満了に伴い改選がございま

した。新たに委員になられた方、また再任の方につきましても、就任に際しましては快くお引き受けいただき、この場をお借りしてお礼を申し上げます。

また、委員の皆様には、日頃から県政各般にわたりまして御理解と御協力をいただいておりますことに、改めて感謝申し上げます。

今後とも、それぞれの専門的なお立場から忌憚のない御意見や御提言をいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

以上、簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。

○佐藤(節)幹事

次に、都市計画課の石山幹事から、新たに御就任いただいた委員の方を御紹介させていただきます。

○石山幹事

都市計画課長の石山です。新任委員の皆様を御紹介申し上げます。

学識経験委員の任期満了に伴い御就任いただきました、商工業分野の三浦征善委員です。

○三浦委員

秋田商工会議所で常議員をやっております秋印の三浦と申します。よろしく申し上げます。

○石山幹事

法律分野の木元慎一委員です。

○木元委員

よろしく願いいたします。

○石山幹事

公募委員の大塚満彦委員です。

○木元委員

大塚です。どうぞよろしく願いいたします。

○大塚委員

同じく公募委員の高久臣平委員です。

○高久委員

湯沢で建設業を営んでおります高久と申します。どうぞよろしく願い申し上げます。

○石山幹事

このほか5人の学識経験委員は、前回の任期から引き続き御就任いただいております。

また、人事異動により行政機関の委員につきましても変更がありました。東北農政局長の豊田育郎委員ですが、本日は代理で、農村計画部農村振興課の柝沢課長補佐に御出席いただいております。よろしく願いいたします。

(2) 会長選任

○佐藤(節)幹事

次に、会長の選任についてお諮りしたいと思います。

会長選出までの間、建設部長の富田幹事が仮の議長を務めさせていただきます。

○富田幹事

しばらくの間、議長を務めさせていただきます。

今回は、学識経験委員の改選後、初めての審議会となりますので、改めて会長を選任する必要があり、お諮りするものです。

本審議会の会長につきましては、秋田県都市計画審議会条例第4条第1項の規定により、学識経験委員のうちから委員の選挙によって定めることとされておりますが、いかが取り計らいましょうか。

○高瀬委員

都市計画が専門の山口委員に引き続きお願いできればと思いますが、いかがでしょうか。

○富田幹事

ただ今、高瀬委員より山口委員を御推薦いただきましたが、委員の皆様、いかがでしょうか。

【異議なしの声】

○富田幹事

皆様から御同意をいただきましたので、山口委員に会長をお願いしたいと存じます。

【山口委員、承諾】

○富田幹事

秋田県都市計画審議会運営規程第5条の規定により、会議の議長は、会長を務めることになっております。以後の会議の進行は、山口会長をお願いいたします。

私は、これをもちまして、仮議長の任を解かせていただきます。

○佐藤(節)幹事

それでは、山口委員には会長席にお移りいただき、御挨拶をいただきたいと存じます。

○山口会長

秋田県立大学の山口です。よろしく申し上げます。

ここ1週間ほど中東のエリアは大変な状況になっていて、皆さんも新聞やニュースで御覧になっていることと思います。あのような激烈な話はありませんが、私自身この秋田に来て、秋田の地も実は大変だとひしひしと感じております。真綿で首を絞められるようにじりじりと状況が迫ってきておまして、最近では、佐竹知事が人口問題に重点的に対応していくというコメントを出されています。

そうした中であって、都市計画は、直接人口を増やすということはできませんが、県民の皆さんの安全安心や快適な暮らしを支える都市基盤、ベースでありまして、この都市計画審議会はそれに関連することを審議するという重要な役割を持っております。今後、なかなか難しい問題もこの審議会でも議論しなければならなくなることもあるのではないかと考えておりますが、皆さんの御協力をよろしく申し上げます。

(3) 会長代理指名

○山口会長

審議に入る前に、会長代理の指名を行います。秋田県都市計画審議会条例第4条第3項に基づき、会長に事故があるときに会長の職務を代理する委員を、学識経験委員の中から会長があらかじめ指名することになっております。

会長代理は、木元委員をお願いしたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

(4) 開会、議案署名人指名

○山口会長

それでは、ただ今から第172回秋田県都市計画審議会を開会します。

はじめに、本日の審議会は、委員の2分の1以上の出席がありますので、秋田県都市計画審議会条例第5条第2項に定める定足数に達していることを御報告いたします。

○山口会長

次に、秋田県都市計画審議会運営規程第9条第2項に基づき、議事録署名委員2人を指名させていただきます。今回の議事録署名委員は、村田委員と三浦委員にお願いします。

(5) 前回付議議案の処理状況について

○山口会長

続きまして、前回付議議案の処理状況を、事務局から報告願います。

○佐藤(節)幹事

報告いたします。議案書を2枚めくっていただきますと、昨年8月29日に開催した第171回審議会で議決いただいた議案の処理状況を記載しております。

○佐藤(節)幹事

「議案第1号 八郎潟都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更について」は、策定後一定期間を経過した都市計画区域マスタープランの見直しを行ったものです。

本審議会での答申を受け、この変更を都市計画決定し、その旨を平成26年9月9日付け秋田県告示第452号で告示しております。

○佐藤(節)幹事

「議案第2号 秋田都市計画道路(3・4・11号新屋土崎線)の変更について」は、主要な交差点部に右折車線を設置するため、一部区間の区域の変更を行ったものです。

本審議会での答申を受け、この変更を都市計画決定し、その旨を平成26年9月9日付け秋田県告示第453号で告示しております。以上です。

○山口会長

ただ今の報告について、何か御質問等ございますでしょうか。

(6) 議案第3号 秋田都市計画道路(3・5・36号外旭川新川線)の変更について

○山口会長

それでは、議案の審議に入ります。

「議案第3号 秋田都市計画道路(3・5・36号外旭川新川線)の変更について」、事務局から説明してください。

○栗田幹事

都市計画課の栗田と申します。本日の審議会にお諮りする議案については私から説明します。なお、時間の都合上、前方のスクリーンで各議案の概要について説明させていただきます。パソコンを使用しての説明となりますので、座って説明させていただきます。

○栗田幹事

はじめに、議案第3号 秋田都市計画における都市計画道路の変更案について説明します。

今回変更する路線は1路線で、街路番号3・5・36号の外旭川新川線です。当路線は、秋田中央卸売市場付近の都市計画道路横山金足線と主要地方道秋田北インター線との交差点、外旭川字小谷地地内を起点とし、寺内地区・八橋地区を草生津川沿いに南下し、山王地区、川尻地区を通過して国道13号に至る延長約5kmの路線です。

○栗田幹事

次に、今までの都市計画決定の経緯について説明します。

当初、昭和29年に、八橋新川線として、現在の面影橋付近から南側の区間が都市計画決定されました。昭和41年には、起点を現在の秋田北インター線と横山金足線の交差点部に移し、延長約5kmの外旭川新川線として計画決定されています。その後、草生津川の河川改修計画との整合を図るための変更や、新国道の交差点部の変更などを行い、現在に至っています。

○栗田幹事

具体的な変更内容を説明する前に、今回変更する外旭川新川線を取り巻く状況について説明します。

現在、JR線より西側の既成市街地を南北に走る幹線道路の主なものとしては、国道7号と13号で構成される都市計画道路御所野追分線と都市計画道路新屋土崎線、通称新国道の2路線があります。この2路線は、著しい交通渋滞や、歩道幅が狭いことによる歩行者の安全性の問題など、多くの交通課題を抱えています。特に、新国道においては、山王十字路から秋田北インター線入り口の野村交差点までの区間は、渋滞が著しい状況にあります。

外旭川新川線は、国道7号と新国道のほぼ中間に位置し、それらの機能を補完する道路として、早期の整備が求められているところです。

この写真は、国道7号の朝の通勤時の様子です。天候によっても差はありますが、慢性的に交通量が多い状況となっています。

この写真は、新屋土崎線、通称新国道の様子です。慢性的に渋滞が発生しており、バスは渋滞に巻き込まれ定時制が保たれないなど、市民生活にも影響を与えています。

○栗田幹事

そのため、秋田市では、こうした市街地西部の交通環境改善の一環として、外旭川新川線の整備を進め、平成23年度には八橋工区が完成しています。現在、当路線最後の整備区間の寺内工区、秋田陸運支局前の通りから新国道の野村交差点までの683mの区間について、平成23年度より事業を進めているところです。

スクリーンは、新屋土崎線の草生津川に架かる橋梁から、野村交差点付近を撮った写真になります。手前が土崎方向、奥が新屋方向となります。外旭川新川線は、これを左右に横切る計画となっています。

こちらの写真は、外旭川新川線の、新国道から秋田北インターチェンジ側に少し入った所から、野村交差点方向を望んだものです。御覧のとおり、現在の外旭川新川線は、交差点より先線が未整備の状況で、実質T字路の状況となっています。これと交差する新屋土崎線は、左側が新屋方向、右側が土崎方向となります。

○栗田幹事

それでは、今回の変更案の概要について説明します。

変更箇所は、外旭川新川線のうち、野村交差点南側の寺内字三千刈地内における延長約270mの区間について、道路線形を変更しようとするものです。

スライドに映しているものは、議案書3-2ページと同様の図面で、赤い楕円で囲んだ

部分が変更箇所となります。この部分を拡大すると、議案書3-3ページのとおりで、黄色く縁取りされた線形が現計画、赤色で塗りつぶされたものが変更後の道路線形となり、道路を若干東側、この図面でいえば右側に移動する計画に変更しようとするものです。

○栗田幹事

続いて、今回の変更案に至った経緯について説明します。

先ほども説明しましたが、外旭川新川線の寺内工区は、現在、事業中となっています。現計画では、新屋土崎線との交差点近くの高野橋からの市道については、野村交差点の影響範囲内での接続となってしまうため、交通安全上の問題があるとして、接続しない計画となっています。

その後、事業化の段階において、地元から接続についての要望があり、これを受け、現地における詳細な調査や、関係機関と再度調整したところ、市道から外旭川新川線への接続について、左折の通行については可能となることが判明しました。

その結果、これと併せて、右折についても検討したところ、現計画では外旭川新川線に組み入れられる予定の既存市道について、外旭川新川線の一部線形を東側にシフトさせ、この市道を存続させることで、交通処理が可能であるとの判断に至りました。

結果、今回の変更により、現計画では高野橋を利用した交通については行き止まりとなる予定でしたが、左折は外旭川新川線を、右折は既存市道を通行することで、行き止まりとならない計画となります。

こちらは、変更箇所の写真で、高野橋から外旭川新川線方向を写したものです。変更後は、高野橋を渡って、左折する場合は外旭川新川線を、右折についてはそれと平行して走る既存市道を通行することになります。

この写真は、既存市道上から野村交差点方向を写した写真で、外旭川新川線の整備イメージを重ねたものです。現計画では、既存市道部分が外旭川新川線に組み込まれ、市道は残らない計画となっていますが、変更後は、今ある市道が、外旭川新川線と並行して残る計画となります。

○栗田幹事

次に、今回の変更区間における道路の幅員構成について説明します。なお、これについての変更はありません。

計画交通量及び道路構造の基準から、当区間については、2車線の幹線道路で全幅で18mとなります。18mの内訳は、両側に3mの歩道を設置し、歩道と車道の間には1.5mの植樹帯を設置することとしています。また、車道部については、1車線当たりの幅員が3mで、歩道側には1.5mの路肩を設けています。この路肩部分は、冬場には除雪した雪を寄せておく堆雪帯としても利用されることとなります。なお、交差点部分では、路肩部分や植樹帯の幅を調整し、真ん中に3mの右折車線を設置することとしています。

○栗田幹事

それでは、スライドと併せて、議案書3-1ページを御覧ください。

こちらが、外旭川新川線の計画書及び変更対照表となります。議案書では、左ページが計画書、右ページが変更対照表となっています。変更対照表は新旧同じものとなっていますが、今回は一部区間の線形変更のみであるため、名称、位置、延長、構造等が記載される計画書上の変更箇所はありません。

○栗田幹事

最後に、今回の都市計画変更のスケジュールについてスライドで説明します。

今回の都市計画変更に関する説明会は、昨年10月1日に、住民をはじめ関係者の方々を対象に開催しています。出席者は23名でした。説明会における質疑応答では、この区間が事業中ということもあり、用地買収はいつ頃になるかなど、事業実施に関する内容が中心でした。これについては、今回の変更案が決まれば、その後行われる各種調査・設計

等の変更作業を進めていく中で詰めていく旨の回答をしています。なお、説明会では、このような事業上の質疑応答や意見はありましたが、計画案自体に対する反対意見はありませんでした。

その後、今回皆様にお示ししている同じ計画内容により、秋田市への意見聴取を実施し、秋田市からは、この案で異存ない旨の回答を頂いております。

それを受け、先月上旬から中旬にかけて、この都市計画案について、都市計画法に基づく法定の2週間縦覧を実施しており、この間に利害関係人は知事に対して計画案に対する意見を提出することができますが、その提出はありませんでした。

これらの手続を経て、本日の審議会への付議となっています。

以上が、議案第3号に関する概要です。どうか、よろしく御審議願います。

○山口会長

ただ今の説明に対しまして、御質問、コメント等ありますでしょうか。

○村田委員

議案書の3-2ページでは「新国道」と記載し、次のページでは「3・4・11新屋土崎線」と記載しています。これでは、例えば大館の人が見ても全く分かりませんし、私も最初は、どこを変更しようとしているのか分かりませんでした。「新国道(3・4・11新屋土崎線)」と併記するなど、分かりやすくすることが大事だと思いますので、今後はそのようにしていただければと思いました。

○石山幹事

今後気を付けたいと思います。ありがとうございました。

○山口会長

この案件は、当初は橋を渡ってから右折できない計画でしたが、整備が近づいた段階で、地元からそれでは困るという要望があって、県が対応されたということですね。

○栗田幹事

そのとおりです。

○山口会長

よろしいでしょうか。

それでは、「議案第3号」について裁決を取りたいと思います。本議案について賛成の方は挙手をお願いします。

【全員賛成】

ありがとうございます。本議案につきましては、原案どおり可決します。

(7) 議案第4号 大館都市計画道路(1・3・101号根下戸商人留線)の変更について

○山口会長

次に、「議案第4号 大館都市計画道路(1・3・101号根下戸商人留線)の変更について」、事務局から説明をお願いします。

○栗田幹事

それでは、次に、議案第4号 大館都市計画における都市計画道路の変更案について説明します。

今回変更する路線は1路線で、街路番号1・3・101号の根下戸商人留線です。根下戸商人留線は、大館南高速線との接続点となる大館南インターチェンジを起点とし、大館

市の市街地西側を通過して、現在の釈迦内パーキングエリアがある位置に大館北インターチェンジを設置して国道7号に接続する計画で、延長約6,130m、幅員22mの4車線の自動車専用道路として決定されている路線です。

当路線については、一般国道7号の自動車専用道路、大館西道路として整備されており、平成10年には、大館南インターチェンジから現在の大館北インターチェンジのある国道7号との交差位置まで、それより北側の区間については、日本海沿岸東北自動車道、現在は秋田自動車道として供用されている大館・小坂間の完成と同時に、昨年11月に供用開始されています。

○栗田幹事

変更内容を説明する前に、あらかじめ旧大館市における道路網の全体像について説明します。

大館都市圏における旧大館市の道路網は、環状放射型道路網により形成されています。大館市の中心部が概ね薄黄色で示した周辺になりますので、その環状道路として、スライドでは赤色で示していますが、市街地西側は今回変更する根下戸商人留線、いわゆる大館西道路、南側は国道103号大館南バイパス、東側が市道の大館東バイパスや現在の一般国道7号などで、中心部を取り囲む環状道路網を構成しています。

そして、その環状道路から延びる放射道路としては、スライドでは青色で示されている国道7号や103号、県道大館十和田湖線などがその役割を果たし、これらの環状放射道路で旧大館市における幹線道路のネットワークが形成されています。

○栗田幹事

それでは、今回の変更案の概要について説明します。

今回の変更は、現都市計画上の終点である大館市北側の商人留地区に設けられる予定であった大館北インターチェンジが、現状としては釈迦内地区の国道7号との立体交差部に設けられていることから、その現況に則した形に都市計画変更しようとするものです。結果、都市計画決定される道路延長は、約6,130mから4,520mとなります。

スライドに映している図面は、議案書4-2ページと同じもので、変更区間は赤い楕円の部分になり、次のスライドは、この部分を拡大したものになります。

○栗田幹事

終点部を拡大したこの図面により、今回の変更案の内容について説明します。

現都市計画上は、先ほども説明しているとおり、一旦、釈迦内地区で国道7号をオーバーで乗り越してから、終点である現在釈迦内パーキングエリアとなっている商人留地区に、黄色で示したような高速道路でよく見られるトランペット型立体交差と呼ばれる形状によりインターチェンジを設け、現道の国道7号に接続する計画で、平成8年に都市計画決定しています。

その後、日本道路公団の民営化など道路行政を巡る情勢の変化により、一部の高速道路などについては国の直轄施工による無料区間として整備されることになり、この区間についてもそれに該当することになりました。そのため、ここで出入りする交通を1箇所を集め、通行料金を徴収する料金所を設置する必要がなくなり、結果、このような大規模な形状のインターチェンジも必要なくなりました。

無料化に伴い、改めて国道7号への接続方法について検討した結果、当路線と国道7号の位置関係や、市街地から高速交通への利便性などを勘案し、実際の施工においては、釈迦内地区において国道7号に直接接続する変則ダイヤモンド型の立体交差によるインターチェンジを設ける計画に変更しており、今回の都市計画変更は、これに沿ったものとするためのものです。

現在の大館北インターチェンジのあるこの部分を拡大した図面が、次のスライドとなります。

○栗田幹事

現在の大館北インターチェンジ付近を拡大したこちらの図面で、道路構造について説明します。

先ほど、このインターチェンジを変則のダイヤモンド立体交差と呼びましたが、一般的なダイヤモンド立体交差は、本線の両サイドに付く出入口2箇所それぞれに、平面交差点ができる形状になります。県北地区では、北秋田市鷹巣の小森地区にある大館能代空港のアクセス道路と国道105号の交差点、秋田市周辺では、秋田市南部の国道13号と横山金足線の交差点などがそれに当たります。分かりやすい構造ですが、交通処理上の問題として、近接して2箇所の平面交差点が発生するため、信号処理する場合、信号現示が複雑になることなどが欠点でした。

そのため、この二つの平面交差点を一つに集約したものが、今回の大館北インターチェンジです。秋田側から来て国道7号に降りる場合はこのランプを利用し、逆に、秋田側に向かう場合はこのランプを利用して本線に乗ることになります。また、国道7号から小坂側に向かう場合はこのランプを、小坂側から来て国道7号に降りる場合はこのランプを利用することで、信号交差点を1箇所にまとめた計画としています。

なお、今回変更する都市計画道路の区域は、スライドでは、赤く表示した秋田側に向かう道路区域のみとしています。都市計画上の当路線の性格は、大館市街地西側の環状道路としての位置付けであり、国道7号より小坂側についてはその機能が希薄であることに加え、都市計画道路としては途中で途切れネットワークとしてつながらない状態となってしまうことから、都市計画道路としての位置付けからは外すこととします。なお、現計画のインターチェンジについても、秋田側のみの決定となっています。

また、この道路の延長上の終点は、赤丸で示したポイントにすることとします。この部分は、秋田側から小坂側方面に向かう本線と、本線から大館北インターチェンジで国道7号に降りるオフランプが分かれるポイントになります。土木用語で赤丸で囲んだ部分をノーズと呼びますが、構造的に明確で、かつ、ランプ部を介して本線部分の道路が他の道路とつながりネットワークとして機能するこのポイントを、当都市計画道路における延長上の終点とします。これについては、起点側の大館南高速線との境界も同様の取扱いとしているほか、ほかの都市計画決定している自動車専用道路などにおいても、立体交差に係るランプ部は都市計画道路延長には含めておりません。

こちらは標準横断図になります。道路の標準幅員については変更なく、片側2車線の4車線で、1車線当たりの幅員は3.5mです。中央分離帯や路肩を含んで全幅で22mの道路となりますが、都市計画決定する道路区域には法面幅も含んでいますので、一定幅とはなっていません。

○栗田幹事

それでは、議案書に戻っていただき、議案書の内容について説明します。

はじめに、4-3ページの計画図を御覧ください。これは、変更部分に関する計画図です。現計画の道路区域を黄色で着色し、変更後の道路区域を赤色で着色しています。国道7号より東側の区域が黄色で着色されていますが、この部分が、今回の都市計画変更により都市計画道路の区域から外れることとなります。

2ページ戻っていただき、4-1ページ左側が計画書となります。右側が変更対照表で、上段が変更前、下段が変更後となっています。スライドでは、現在、変更対照表のうちの変更前のものを映しています。これを変更後に切り替えますと、表のうち赤い文字の部分が変更された箇所になります。終点が変わったことによる路線名、終点の位置、延長、構造形式の内訳の位置と延長、出入口の設置位置が、今回の計画書における変更箇所です。

○栗田幹事

最後に、今回の都市計画変更のスケジュールについて説明します。

今回の都市計画変更に関する説明会は行っておりません。当路線は既に供用開始している道路ですので、事業実施時の説明会がそれに代わるものと判断したためです。

その後、地元大館市に今回の変更案に対する意見聴取を実施し、大館市からはこの案で異存ない旨の回答を頂いております。

それを受け、先月上旬から中旬にかけて法定の2週間縦覧を実施し、こちらも前号議案と同様、意見書の提出はありませんでした。これらの手続を経て、本日の審議会への付議となっています。

以上が、議案第4号に関する概要です。よろしく御審議願います。

○山口会長

ありがとうございました。いろいろと細かい説明がありましたが、要するに、高速道路の無料化によって、ランプ型の大館北インターチェンジの整備が不要となったので、その部分の都市計画決定を外して、国道7号との交差点を整理したという変更ですね。

○栗田幹事

そのとおりです。

○山口会長

それでは、ただ今の説明に対して、何か御意見、御質問等ありますでしょうか。

これは、整備済みなので都市計画変更しても物的には何も変わらないということですね。

○栗田幹事

スライドに映しておりますが、現状としては既に供用開始しております。大館北インターチェンジの位置が変わったことにより、都市計画から外さないと変更前の部分にいつまでも都市計画制限がかかるため、ある程度精算的になりますが、今回変更するものです。

○山口会長

よろしいでしょうか。

それでは、「議案第4号」について裁決を取りたいと思います。本議案について賛成の方は挙手をお願いします。

【全員賛成】

ありがとうございます。本議案につきましては、原案どおり可決します。

(8) 議案第5号 湯沢都市計画道路(3・4・3号湯ノ原線)の変更について

○山口会長

次に、「議案第5号 湯沢都市計画道路(3・4・3号湯ノ原線)の変更について」、事務局から説明してください。

○栗田幹事

本日最後の議案になりますが、議案第5号 湯沢都市計画における都市計画道路の変更案について説明します。

今回変更する路線は1路線で、街路番号3・4・3号の湯ノ原線です。湯ノ原線は、山谷地区の湯沢墓地公園入り口となっているT字路交差点を起点として、湯沢市の市街地北部を東西に横断し、倉内地区の用途地域縁辺部にある市道との交差点までの、延長約4,330m、幅員16mの幹線街路です。道路法上の名称は一般国道398号で、その一部が湯ノ原線として都市計画決定されており、国道の名称が一般的に使われています。

○栗田幹事

はじめに、湯ノ原線の過去の都市計画決定の経緯について説明します。

昭和27年に、現在の国道13号と398号の交差点から湯ノ原温泉地区までを、平清

水湯ノ原線として都市計画決定しました。その後、昭和35年に、市街地の拡大とともに国道13号より西側の約1,440mの区間を延伸し、湯ノ原線と名称変更しています。昭和59年には、市街地東側の幹線街路として都市計画決定されていた、都市計画道路山谷線を当路線に組み入れるとともに、当時の市街地拡大基調や、起点部付近には都市計画施設である湯沢墓地公園などもあることを踏まえ、その出入口まで起点部を延伸し、現在の形となっています。

○栗田幹事

具体的変更内容を説明する前に、湯沢都市計画区域における基本的な道路網について説明します。

湯沢市における市街地は、スクリーンでは薄い黄色で示しているように、南北と東西に走る主要幹線道路沿線沿いに十字形状で形成されています。そのため、都市計画道路網における骨格道路としては、スクリーンでは赤い太線で示す自動車専用道路の湯沢横手道路や一般国道13号が、南北の骨格軸として機能しています。ただし、湯沢横手道路は自動車専用道路であり、市街地の骨格道路というよりも、主に都市間交通など広域的な交通を担う性格の道路となっています。

また、東西の骨格軸としては、今回の変更対象となっている都市計画道路湯ノ原線を含む一般国道398号が、その機能を果たしています。

それら骨格道路以外の、スクリーンでは青い太線で示している道路をはじめとした都市内の幹線道路が、骨格道路を補完する道路として機能し、湯沢市街地における道路網を形成しています。

○栗田幹事

それでは、今回の変更案の概要について議案書5-2ページと同様の図面で説明します。

今回の変更は、起点の位置を、現在の湯沢墓地公園入り口から用途地域の東側縁端部に変更し、都市計画道路として位置付ける区間を短くするものです。変更区間は楕円の部分で、赤色から黄色に変化した区間について、国道として現道はありますが、都市計画道路としての位置付けから外そうとするものです。

その理由として、この区間を都市計画道路として延伸した昭和59年とは社会・経済情勢が異なり、当時考えられていたほどの開発圧力はなく、現状として当該区間の沿線は都市的土地利用がほとんど図られていないこと、加えて、湯沢市においては、都市計画区域マスタープラン等で位置付けられているように、今後はコンパクトなまちづくりを進めていく方針であるため、既成市街地外縁部の都市的土地利用を誘導するような都市計画施設の整備は極力差し控えるべきであると判断し、用途地域からはみ出している区間について、都市計画の位置付けから外そうとするものです。結果、延長については、現在の約4,330mから3,860mとなります。

○栗田幹事

次に、今回の変更内容について、起点部付近を中心とした航空写真を用いて説明します。

赤色の線で示している部分が、現在、一般国道398号の現道上に都市計画道路湯ノ原線として都市計画決定されている区間です。また、緑色の道路が湯沢墓地公園へのアクセス道路となっており、この道路も公園の区域に含まれています。現在の湯ノ原線の起点は、この二つの道路のT字路交差点である赤丸のポイントですが、これを西側の市街地寄りに変更し、延長を短くする内容となっています。

薄く水色で塗られた区域が湯沢都市計画の用途地域で、この用途地域端部を新たな起点とする計画です。航空写真を見てもお分かりいただけるように、用途地域内の沿道においては、住宅等が建ち並び、ある程度の都市的土地利用はなされていますが、それから外れた稲川側の沿道においては、都市的な土地利用が図られている状況にはありません。

○栗田幹事

次は、現地の状況について、道路上から撮影した写真により説明します。

こちらの航空写真は、今回都市計画道路としての位置付けを外す区間について更に拡大したもので、これから御覧いただく道路沿線の状況写真の撮影方向を表すためのものです。

はじめに、新しく起点となる部分から湯沢市街地方向を写した写真①と、稲川方向を写した写真②を御覧いただきます。こちらの写真が①です。新しい起点付近から湯沢市街地方向を望んだ写真になります。道路は都市計画決定の幅員で整備され、沿道には住宅などが立ち並び、都市的土地利用が図られている状況となっています。こちらは写真②です。新しい起点付近から稲川方向を望んだ写真になります。このカーブを過ぎると沿道は主にほ場で、その中に民家が点在している状況です。

次の写真は、前の写真②に写っていたカーブから更に稲川方向を望んだ写真③と、稲川側のカーブから湯沢市街地方向を望んだ写真④になります。こちらは写真③です。先ほどの写真②でも説明したとおり、カーブから先は道路の左右がほ場となっており、奥に民家が点在している状況です。こちらが写真④です。S字カーブとなっている稲川側のカーブから湯沢市街地方向を望んだ写真で、左はほ場、右は建設工事の仮事務所兼資材置場となっています。

最後は、現在の起点付近から湯沢市街地方向を望んだ写真⑤になります。左側の道路が湯沢墓地公園への進入路で、起点側から市街地方向を望めば、左側は民家が点在していますが、右側は現道脇まで山が迫っており、都市的土地利用が難しい状況にあります。

○栗田幹事

次に、道路の幅員構成について説明します。

こちらは標準横断図になりますが、道路の標準幅員については変更はありません。その構成は、片側1車線の2車線道路で1車線当たりの幅員は3m、車道幅員は合わせて6mです。その両側に1.5mの路肩と3.5mの歩道が付いて、全幅で16mの道路幅員となります。

○栗田幹事

なお、都市計画変更の説明とは少しかけ離れた内容となりますが、今回、都市計画を廃止する薄い黄色で表した区間について、都市計画の廃止を理由に、今後道路整備を行わないということではありません。現地は、写真でも見ていただいたとおり、カーブもきつく道路線形として問題があるほか、歩道も狭い状況にあり、決して道路交通環境としては好ましい状況にはありません。そのため、今後は、自動車や歩行者・自転車など道路交通の安全性向上に主眼を置いた道路整備を行っていく予定としています。

○栗田幹事

それでは、議案書に戻っていただき、議案書の内容について説明します。

はじめに、5-3ページの計画図を御覧ください。これは、変更部分に関する計画図です。現決定の道路区域を黄色で着色し、変更後の道路区域を赤色で着色しています。稲川側の東側が黄色で着色されていますが、この部分が、今回の都市計画変更により都市計画道路の区域から外れることとなります。

2ページ戻っていただき、5-1ページ左側が計画書となります。右側が変更対照表で、上段が変更前、下段が変更後となっています。スライドでは、変更対照表を映しており、赤い文字の部分が変更された箇所です。起点が変わったことによる延長の減、また、湯ノ原線の最終決定は昭和59年ですので、その間に都市計画法施行令の改正により道路については車線数を決定することになったこと、加えて、その間に当路線と交差する街路が新たに決定されたことなどにより、交差の構造について変更しようとするものです。

○栗田幹事

最後に、今回の都市計画変更のスケジュールについてスライドで説明します。

今回の都市計画変更に関する説明会は、昨年9月5日に開催しています。出席者は3名でした。説明会では、都市計画決定した当初の目的などについての質問があり、先ほど説明したとおり、当時の社会情勢等を踏まえて都市計画決定したものであるが、時代や情勢の変化により今回の変更が必要になった旨の説明をしています。また、今回の都市計画を外すことにより道路整備が行われなくなるのではないかとの質問もありましたが、都市計画を外すからといって道路自体の整備計画がなくなるわけではなく、現在の道路状況などを勘案し、必要に応じて、別途整備計画を立案していくと回答しています。なお、説明会ではこのような質疑応答はありましたが、変更案に対する反対意見はありませんでした。

その後、地元湯沢市に今回の変更案に対する意見聴取を実施し、この案で異存ない旨の回答を頂いております。

それを受け、こちら先月上旬から中旬にかけ、法定の2週間縦覧を実施し、こちらについても他の議案と同様、意見書の提出はありませんでした。これらの手続を経て、本日の審議会への付議となっています。

以上が、議案第5号に関する概要です。よろしく御審議願います。

○山口会長

ありがとうございました。それでは、ただ今の説明に対して、何か御質問、御意見等ありますでしょうか。

○大塚委員

5-1ページの変更対照表では、構造のうち車線の本数は変更前が空欄で変更後が2車線、幅員はどちらも16mです。これは、車線の本数が変わっても幅員は同じということなのか、もう少し説明していただけないでしょうか。

○栗田委員

湯ノ原線の前回の変更は昭和59年ですが、当時は、都市計画法施行令により車線数を決定する必要はありませんでした。平成10年の施行令改正に伴い車線数を決定することになったため、今回の変更で車線数を追加しましたが、幅員構成の内容に変更はございません。

○大塚委員

安全性も含めて問題はないということでしょうか。

○栗田幹事

問題ないと判断しています。

○村田委員

国道398号の今回廃止する区間についても今後整備していくという御説明がありましたが、この区間は、カーブもあって対向車とすれ違うときなどかなり不安を感じる道路ですので、幅員16mとまではいかななくても、ぜひ路肩部分もきちんと舗装していただきたいと思います。

○栗田幹事

承知いたしました。確かに、写真を見ても分かるように、歩道が片側にしかなく路肩部分も非常に狭い道路で、唯一この区間の整備が取り残されている状況ですので、都市計画事業としてはありませんが、道路構造令にのっとった道路として整備できるよう取り組んでまいりたいと思います。

○山口会長

5-3ページの、変更後の赤と変更前の黄色の接点の部分ですが、細かいことなので意

味があるかどうか分かりませんが、黄色の部分がやや左側に伸びているのは、都市計画変更後に幅を絞るということですか。

○栗田幹事

すりつけ区間ということで現道の幅に合わせて絞っていますので、幅員16mというのは黄色の全くない部分までとなります。

○山口会長

そうなると、稲川側を道路事業で整備する場合、幅員の拡幅はないということになりますか。

○栗田幹事

幅員16mで都市計画決定していましたが、それより若干狭くなるかと思えます。道路構造令にのっとって必要最小限の幅員で整備することになると思えますので、都市計画道路のように空間機能を確保したような道路ではなくなります。

○山口会長

分かりました。ありがとうございます。

ほかはないようですので、「議案第5号」について裁決を取りたいと思えます。本議案について賛成の方は挙手をお願いします。

【全員賛成】

ありがとうございます。本議案については、原案どおり可決します。

○山口会長

以上をもちまして、議事の審議は終了いたしました。

その他、事務局から何かありますか。

○山口会長

それでは、これもちまして、第172回の審議会を閉じたいと思えます。皆様、御協力ありがとうございました。