

## 第164回秋田県都市計画審議会議事録

1 日 時 平成24年3月28日（水）午後1時30分～午後3時

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5号 秋田都市計画道路（3・3・5号新屋豊岩線ほか3路線）の変更について
- (2) 議案第6号 河辺都市計画道路（3・3・2号前田和田1号線）の変更について
- (3) 議案第7号 本荘都市計画道路（3・4・4号停車場栄町線）の変更について
- (4) 議案第8号 横手都市計画道路（3・3・101号杉沢八王寺線ほか23路線）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、佐野元彦、山本尚子、平野内マリ子、白沢啓、東北整備局長代理 斉藤文憲、東北運輸局長代理 三杉孝昌、東北農政局長代理 佐藤吉治、秋田県警察本部長代理 山本茂、北林康司、近藤健一郎、安藤豊、伊藤功正  
※議案第7号及び8号の議決の際、伊藤功正委員は欠席（途中退席）  
※議案第7号の議決には、山口邦雄委員は加わらず（議事内容参照）
- (2) 欠席委員（3人）  
森園浩一、畠山勇、小畑元

### 5 議事の概要等

#### (1) 資料確認、新任委員紹介

#### ○石川(修)幹事

委員の皆様、本日は年度末のお忙しい中、本審議会にご出席いただき誠にありがとうございます。

今回は本年度2回目、通算第164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」、「委員名簿・幹事名簿（両面）」、「都市計画決定権限の移譲について」という1枚もののペーパー、「審議会条例・運用規程（両面）」が本日の資料となります。

以上につきまして、不足がございましたら、事務局へお知らせください。よろしいでしょうか。

#### ○石川(修)幹事

審議に入る前に、委員の一部に変更がありましたので、都市計画課の阿部幹事から、皆様にご紹介申し上げます。

#### ○阿部幹事

都市計画課長の阿部です。改選・異動に伴い、農業分野及び経済分野の学識経験委員の方に変更がありましたので、ご紹介申し上げます。

秋田県農業会議副会長の高瀬俊作委員です。

国際教養大学教授の森園浩一委員は、本日は欠席です。

#### ○石川(修)幹事

それでは、早速、審議に入りたいと思います。以後の会議の進行は、議長であります山口会長にお願いいたします。

### (2) 開会、議案署名人指名

#### ○山口会長

それでは、ただ今から第164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ご報告させていただきます。

#### ○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、村田委員と佐野委員にお願いいたします。

### (3) 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。

#### ○石川(修)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5日に開催の第163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。

#### ○石川(修)幹事

「議案第1号 大曲都市計画区域及び西仙北都市計画区域の変更について」であります。合併前の旧市町単位の2つの都市計画区域を「大曲都市計画区域」として統合するとともに、今後の市街化動向を踏まえ、旧中仙町及び旧仙北町の一部について区域に編入するため、都市計画区域を変更したものです。

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23年9月16日付け秋田県告示第394号で告示しております。

#### ○石川(修)幹事

次に、「議案第2号 大曲都市計画区域及び西仙北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」であります。2つの都市計画区域を一つの都市計画区域に統合再編したことに伴い、都市計画区域ごとに定めることとされている都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、いわゆる都市計画区域マスタープランについても、統合するなど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23年9月16日付け秋田県告示第395号で告示しております。

#### ○石川(修)幹事

次に、「議案第3号 西仙北都市計画道路(3・4・1号刈和野環状1号線ほか6路線)の変更について」であります。都市計画道路の名称には、都市計画区域名を冠することとなっていることから、議案第1号の区域統合に伴い、西仙北都市計画区域内にある道路について、その名称を変更したものです。

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23年9月16日付け秋田県告示第396号で告示しております。

#### ○石川(修)幹事

最後に、「議案第4号 秋田都市計画道路(3・4・66号千秋久保田町線)の変更について」であります。事業の費用対効果、交差点の安全性確保などの観点から、道路区域の一部を変更したものです。

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23年8月19日付け秋田県告示第359号で告示しております。

#### ○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。

特になければ、議案の審議に入ります。

#### (4) 議案第5号 秋田都市計画道路(3・3・5号新屋豊岩線ほか3路線)の変更につ

いて

#### ○山口会長

「議案第5号 秋田都市計画道路（3・3・5号新屋豊岩線ほか3路線）の変更について」、事務局から説明してください。

#### ○石川(浩)幹事

今回の4議案は、全て都市計画道路の変更案件であることから、共通的な事項として、1. 都市計画道路の見直し状況、2. 都市計画道路の決定権者、3. 道路の都市計画に定める事項について簡単にご説明いたします。

#### ○石川(浩)幹事

まず、都市計画道路の見直し状況ですが、都市計画道路の多くは、戦後から高度経済成長期にかけて都市計画決定され現在に至っております。

当時は、人口の増加、経済の成長、交通量の増大、市街地の拡大を前提としておりましたが、近年は社会情勢が大きく変化し、人口の減少、経済の低成長、交通量の減少、市街地拡大の収束など、当時とは正反対の縮退の時代に至っております。

このため、都市計画道路についても、その必要性の検証と適切な見直しが求められているところです。

#### ○石川(浩)幹事

国土交通省の運用指針によれば、道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、また、地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、構造等の検証を行い、必要がある場合は都市計画の変更を行うべきとされております。

都市計画道路の廃止や幅員の縮小が考えられる場合として、都市の将来像の変更に伴い想定していた市街地の拡大が見直されるなどにより当該道路の必要性がなくなった場合、都市計画道路の適切な代替路線を別途計画する場合などが挙げられております。

また、変更を行う場合にはその変更理由を明らかにして行うべきとされており、現在、全国の自治体で都市計画道路の見直しが行われているところです。

全国の幹線街路の整備状況ですが、事業未着手が37%、改良済みが59%となっており、秋田県の改良率は約58%であることから、ほぼ全国並みとなっております。

#### ○石川(浩)幹事

続いて、都道府県・政令市の「見直しガイドライン」の策定状況を見ますと、策定済みが約97%と高い割合となっており、全国の自治体の未着手都市計画道路の検証状況では、検証済みの団体が44%で、見直し路線数が723路線、廃止延長が752kmにも上っております。

#### ○石川(浩)幹事

秋田県においては、平成17年にガイドラインを策定し、その必要性については、ネッ

トワーク機能や交通処理機能、まちづくり支援、防災・医療活動支援の項目を、実現性については、現地の状況や道路構造、社会状況の項目を設定して、定量的に評価した後、既都市計画との整合性やネットワークへの影響等の観点から、存続、変更、廃止等の総合評価を行うこととしております。

### ○石川(浩)幹事

県内市町村の検証状況は、これまで、旧二ツ井町、湯沢市、秋田市、横手市、鹿角市、仙北市、五城目町で検証済み又は検証中であり、今後は、大館市や大仙市が検証予定となっております。

今回の見直しは、検証作業が終了した秋田市、横手市について変更を行うとともに、由利本荘市については、早期整備が望まれる単一路線について、将来交通需要予測を踏まえつつ合理的な計画に変更しようとするものです。

### ○石川(浩)幹事

続いて、都市計画道路の決定権者について、簡単にご説明します。

従前、都道府県が定めるものは幅員16m以上の道路とされておりましたが、現在は、一般国道又は都道府県道、その他の道路で車線数が4車線以上のものとされております。

ただし、都市計画変更をして新たに車線数を決定する場合は、変更前の都市計画に従前の幅員基準を適用した場合と、変更後の都市計画に車線数基準を適用した場合とを比較し、より上位の者が都市計画決定権者とされております。

なお、市町村は、都道府県が定めるもの以外となります。

### ○石川(浩)幹事

続いて、道路の都市計画に定める事項についてご説明します。

定める事項としては、自動車専用道路、幹線街路等の「種別」、番号・路線名からなる「名称」、起点・終点等の「位置」、「区域」、嵩上式や地下式といった構造形式や車線数、幅員、道路や鉄道との交差などの「構造」を定めることとされております。

なお、路線を廃止する場合は、関連する路線について、併せて車線数の決定や道路・鉄道との交差形式・箇所数等の変更を行うこととしております。

### ○石川(浩)幹事

大分、前置きが長くなりましたが、第5号議案 3・3・5号新屋豊岩線ほか3路線の変更内容について、ご説明します。

県都秋田市においても、今後は大幅な人口減少が見込まれており、平成42年度には、平成22年度に比べて約2割減少し、26万人にまで落ち込むことが予測されております。

この人口減少に伴い、調査では交通量も約16%減少することが見込まれています。

秋田市の都市計画道路の整備状況を見ますと、全体91路線・延長約286kmのうち、整備済みが199kmで整備率は約70%となっております。

図に示しますと、計画路線が茶色の線で、うち、整備済みが黒色、事業中が緑色、未整備が赤色の線になります。

このうち、約半分以上が20年以上の長期未着手道路となっており、社会情勢の変化により、必要性や実現性に変化が生じてきているところです。

### ○石川(浩)幹事

続いて、秋田市におけるこれまでの見直しの経緯ですが、平成17年～20年度にかけて、秋田県が中心となって、秋田都市圏の街路交通調査を実施、都市交通マスタープランの提案、都市計画道路網の見直しの検討を行いました。

この見直しの中で、長期未着手の26路線及び代替路線の存在等による検証が必要な14路線、計40路線について、ガイドラインに基づき評価を行っております。

その結果、廃止候補として10路線、延長約9kmが抽出されました。

廃止候補路線は、①下新城中野線全線、②飯島相染線の一部、③壱騎町御蔵町線全線、④土崎環状線の一部、⑤泉高梨線の一部、⑥新屋十軒町線の一部、⑦新屋浜田線の一部、新屋豊岩線の一部、⑨上北手雄和線の一部、⑩前田和田1号線全線の10路線です。

今回は、これらのうち、事務量を考慮し、秋田市南部の5路線について廃止等の変更を行うものであります。

なお、⑨上北手雄和線は秋田市が決定する路線です。

変更路線のさらに詳しい位置は、スライドに示すとおりです。

### ○石川(浩)幹事

では、新屋豊岩線の変更概要についてご説明します。

新屋豊岩線は、国道7号秋田南バイパスとの交点を起点に、旧国道7号線、JR羽越本線と交差し、新屋高校前を経て、秋田南大橋の付近で主要地方道寺内新屋雄和線の旧道（市道移管予定区間）に接続する、延長4,510m、代表幅員25mの幹線街路です。

秋田市の西部地域における主要幹線道路として、昭和41年に当初決定され、その後3回の変更を経て、昭和61年に現在の計画となっており、第6次秋田市総合都市計画及び秋田都市圏総合都市交通マスタープランにおいて、秋田市の骨格道路網を構成する外周部環状道路として位置付けられています。

起点から新屋高校前（都市計画道路新屋田尻沢線との交点）までの区間は、2車線道路として暫定整備・供用されていますが、その他の区間は未整備となっています。

### ○石川(浩)幹事

変更内容は、新屋高校前から秋田南大橋付近までが道路区域の変更であり、もう一つは、秋田南大橋から終点までの区間の廃止であります。

新屋高校前については、道路本線には影響がありませんが、新屋高校の法面について、学校用地と道路用地の境界の整序を図るため区域を変更するとともに、道路を挟んだ向かい側の法面についても、道路管理上必要なくなったことから、計画区域から除外しようとするものです。

### ○石川(浩)幹事

新屋高校前から豊岩仁井田線までの区間については、豊岩仁井田線に比較的近い位置に平行して、主要地方道寺内新屋雄和線が4車線計画のバイパス道路として暫定2車線で整備・供用されたことに伴い、当該県道が豊岩仁井田線の機能を代替できることから、現計画を当該バイパスの区域に変更しようとするものです。

### ○石川(浩)幹事

廃止区間については、変更区間と同じく、豊岩方面への主要地方道寺内新屋雄和線のバイパス整備が行われ、このバイパスと既存の市道により現計画の機能を代替できることから整備の必要性が低下し廃止しようとするものです。

計画書の変更前後の対照表は次のスライドに示すとおりで、終点の位置、延長、交差の構造が変更となるほか、将来交通需要に合わせ、新たに車線数を4車線に決定するものがあります。

### ○石川(浩)幹事

続いて、豊岩仁井田線の変更についてご説明します。

先ほど説明しました、新屋豊岩線の秋田南大橋付近の道路区域の変更に伴い、これに接続する豊岩仁井田線の終点位置が西側に移動し、延長が約20m延伸となるものです。

計画書の変更前後の対照表は次のスライドに示すとおりで、延長が20m増となり、交差箇所数が増えるほか、将来交通需要に対応し、新たに車線数を2車線に決定するものです。

### ○石川(浩)幹事

続いて、新屋十軒町線の変更についてご説明します。

新屋十軒町線は、新屋日吉町の日吉神社裏手（都市計画道路新屋浜田線との交点）を起点とし、雄物川を横断し、秋田刑務所前、旭南小学校前を通り、檜山で都市計画道路秋田環状線に接続する延長5,890m、代表幅員16mの幹線街路です。

昭和29年に当初決定され、昭和50年にほぼ現在の計画に変更され、その後2回の小規模な変更を経て、昭和60年に現在の計画となっております。

起点から雄物川右岸（割山南浜線との交点）までの区間、都市計画道路新屋土崎線（通称：新国道）との交点から旭南小学校前を通過して刈穂橋までの区間が未整備であり、その他の区間は整備済みとなっております。

### ○石川(浩)幹事

今回は、この未整備区間のうち、長期未着手の廃止候補路線として抽出された、起点から雄物川右岸までの区間を廃止しようとするものです。

廃止区間の現状及び計画は、スライドに示すとおりです。

### ○石川(浩)幹事

廃止の理由についてご説明します。

1点目は、将来交通需要推計の結果、雄物川の横断を含めた地区内の将来交通需要は、①国道7号秋田南バイパス（都市計画道路下浜八橋線）の「雄物大橋」、②県道寺内新屋雄和線の「雄物新橋」、③都市計画道路新屋土崎線の「秋田大橋」及び④都市計画道路豊岩仁井田線の「秋田南大橋」により、対処可能であることにあります。

なお、雄物新橋については、平成14年度～17年度にかけて県が補修工事を行っており、今後も適切な管理によって長寿命化を図る計画であることから、当面、橋梁の架け替えは予定されておりません。

#### ○石川(浩)幹事

廃止理由の2点目は、起点から雄物川左岸市道との交点までの区間については、本路線の西側に平行して、都市計画道路北愛宕通線が決定・一部整備されており、主要地方道寺内新屋雄和線と合わせて本路線の機能代替が可能となっていることです。

#### ○石川(浩)幹事

廃止理由の3点目は、本路線が通過するルートへの地形は、南北方向の縦断、東西方向の横断のいずれも起伏が大きく、沿道の宅地利用の観点から施工難度が高い区間となっていることです。

以上の理由から、本区間については、幹線道路としての必要性が低下し、かつ、実現性も低いことから廃止するものであります。

計画書の変更対照表は次のスライドに示すとおりであり、廃止に伴い、延長、代表幅員及び街路番号を変更し、併せて、将来交通需要に対応し、新たに車線数を2車線として決定するものです。

#### ○石川(浩)幹事

続いて、都市計画道路新屋浜田線の変更についてご説明します。

新屋浜田線は、新屋駅を起点とし、西部市民センター前、日吉神社の脇を通り市道に接続する、延長約910m、代表幅員16mの幹線街路です。

昭和29年に当初決定され、昭和41年にほぼ現在の計画に都市計画変更され、昭和50年には一部幅員等の変更が行われ、現在の計画となっています。

この都市計画道路の大半は、新屋地区土地区画整理事業として都市計画決定された区域内にありますが、土地区画整理事業が実施されていないこともあり、全線未整備となっています。

#### ○石川(浩)幹事

今回の変更は、新屋豊岩線との交点から終点までの150mの区間を廃止しようとするものです。

変更理由についてご説明します。

起点の新屋駅から秋田市の骨格道路網として外周部環状道路を形成する新屋豊岩線との交点までの区間については、駅と主要幹線道路を結ぶ路線としてその必要性が高いものの、新屋豊岩線との交点から終点までの区間については、2車線の現市道で交

通機能の確保が可能であり、新屋豊岩線との接続により道路ネットワークが形成されることから、既定計画で整備する必要性が低下しており、本区間を廃止するものです。

計画書の変更前後の対照表は次のとおりで、延長が150m減となり、併せて、将来交通需要に対応し、新たに車線数を2車線として決定するものです。

#### ○石川(浩)幹事

最後に、参考までに、秋田市が決定する都市計画道路上北手雄和線の変更概要について、簡単にご説明します。

上北手雄和線、御所野新都市の北側から、国道13号、JR奥羽本線、岩見川を横断し、都市計画道路秋田空港線に至る、延長2,330m、代表幅員20m、車線数2車線の都市計画道路です。

このうち、都市計画道路新都市大通線との南側交点から、終点の秋田空港線の交点までの区間1,380mまでの区間を廃止しようとするものです。

#### ○石川(浩)幹事

廃止の理由についてご説明します。

廃止理由の一つは、平成6年から御所野新都市と秋田空港を直結する新たなアクセス道路として主要地方道秋田御所野雄和線の自動車専用道路の整備が進められ、新都市から秋田空港へのアクセス機能が大幅に強化され、本路線の機能の代替が図られたことです。

廃止理由の二つ目は、将来交通量の減少が予測される中、この区間の車の通行機能を代替できる市道が存在し、既にJRとの立体交差が整備され、一級河川岩見川を横断する橋梁(本田橋)についても、平成25年度の完成をめざし、現在架け替えが進められていることです。

以上の理由により、都市計画決定時に期待されていた機能が既存道路で代替可能となり、本路線を廃止した場合にあっても周辺の交通環境への影響が少ないことから、幹線道路としての必要性が低くなったと判断し、廃止しようとするものです。

#### ○石川(浩)幹事

これまでの経緯については、スライドに示すとおりです。

これで説明を終わります。よろしくご審議願います。

#### ○山口会長

ただ今の説明に対しまして、何かご意見・ご質問等ございますでしょうか。

#### ○村田委員

5-3ページの図面にある新屋豊岩線については、黄色の着色部分が全く何も整備されていない箇所、赤の着色部分が既に道路が通っている箇所との理解で良いのでしょうか。

#### ○石川(浩)幹事

その通りです。

**○山口会長**

確認しますが、黄色の着色部分に、現道はあるのでしょうか。

**○石川(浩)幹事**

新屋豊岩線の変更前の黄色の着色部分については、一部市道と重なる部分がありますが、そのほとんどが道路のない箇所になります。

**○山口会長**

黄色の着色の大部分は、水田地帯の中を通っているようです。

**○山口会長**

秋田市の都市計画マスタープランには10路線の廃止が明記されており、今回はそのうちの一部について見直しを行うとのことですが、その他の路線の見直しは、いつ頃を予定しているのでしょうか。

**○石川(浩)幹事**

長期未着手の26路線と、既に代替路線がある13路線の計40路線を対象に評価を行い、結果、そのうちの10路線が廃止候補となったものです。

その旨は、市のマスタープランにも、明記されております。

なお、都市計画道路を廃止するとした場合、計画内容の精査や住民説明会の開催など、膨大な事務量になることから、北部と南部の2回に分け、処理することとしたものです。

今回は南側5路線について手続をし、残りの5路線は、来年度に見直しに着手することとしております。

**○山口会長**

いずれ、残りの路線も審議会に付議されるというのでしょうか。

**○石川(浩)幹事**

その通りです。

**○山口会長**

それでは、「議案第5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願います。

【全員賛成】

本議案については、原案どおり可決します。

**(5) 議案第6号 河辺都市計画道路(3・3・2号前田和田1号線)の変更について**

## ○山口会長

次に、「議案第6号 河辺都市計画道路（3・3・2号前田和田1号線）の変更について」、事務局から説明してください。

## ○石川(浩)幹事

第6号議案 河辺都市計画道路3・3・2号前田和田1号線の変更についてご説明します。

秋田市は、市町村合併に伴い、現在、潟上市と構成する広域の秋田都市計画区域と旧河辺町・雄和町時代に指定された河辺都市計画区域の二つの都市計画区域を有しております。

本議案は、河辺都市計画道路前田和田1号線について、人口減少や交通環境の変化等に伴う将来交通需要の減少予測を受け、既定計画の必要性が低下したことから、全線を廃止しようとするものです。

## ○石川(浩)幹事

前田和田1号線は、国道13号を起点とし、主要地方道秋田北野田線のルート上に決定された延長約280m、幅員25mの幹線街路です。

秋田自動車道の供用開始、秋田空港の需要拡大、秋田テクノポリス計画、七曲臨空港工業団地の整備など、社会経済情勢の変化に伴う交通量の増大と都市化の進展に対応するため、平成3年に、現在事業中の国道13号河辺拡幅、（都市計画道路神内和田線の4車線化）などとともに決定したものです。

計画と現道の幅員は、スライドに示す通りです。

現道は、計画に比べ、幅員はかなり狭いものの、両側歩道付きの2車線道路、全幅11mで整備・供用されております。

## ○石川(浩)幹事

廃止する理由についてご説明します。

1点目は、計画決定時と比較して周辺の道路網が変化したことにあります。

平成6年には、日本海沿岸東北自動車道と連絡し、御所野新都市と秋田空港を直結する新たなアクセス道路として、主要地方道秋田御所野雄和線の自動車専用道路の整備が始まり、平成23年7月に全線開通しております。

また、秋田市以南から秋田空港方面へのアクセス道路についても、新たに一般県道秋田空港東線が整備されました。

この新たな道路によって、本路線の秋田空港へのアクセス道路としての機能が大幅に代替されたところです。

## ○石川(浩)幹事

2点目は、今後、人口減少等や長引く経済情勢の低迷も相まって、当該都市計画道路の将来交通需要について大幅な減少（H42：3，200台/日）が見込まれていることです。

このため、将来交通需要に対しては、現道の2車線道路で交通処理が可能なことから、既定計画で整備する必要性が非常に低くなっており廃止するものです。

これまでの経緯は、スライドに示すとおりです。

これで説明を終わります。よろしくご審議願います。

**○山口会長**

ただ今の説明に対しまして、何かご意見・ご質問等ございますでしょうか。

**○山口会長**

周辺の道路整備が進んだ結果として、見直し（廃止）が必要になった事例かと思えます。

**○村田委員**

6-3ページの図面ですが、例えば、3・3・1号神内和田線との記載がありますが、これを国道13号線と表記するなどしてもらわないと、見る側（委員）にとって分かりにくく、現地の状況が良く掴めません。

**○石川(浩)幹事**

見る側（委員）への配慮が、少々欠けておりました。大変申し分けありません。今後は、より分かりやすい議案（図面）の作成に努めたいと思います。

**○山口会長**

都市計画審議会に付議する以上、都市計画道路の名称が記載された正式な図書を議案として使用することは、ある意味やむを得ないことですが、括弧書きで街路名を記載するなどの配慮はできるかと思えます。

**○石川(浩)幹事**

できる限り、配慮してまいります。

**○山口会長**

ちなみに、この都市計画道路が決定された時期は、いつ頃でしょうか。

**○石川(浩)幹事**

平成3年に、都市計画決定されております。

**○山口会長**

それでは、「議案第6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願います。

**【全員賛成】**

本議案については、原案どおり可決します。

## **(6) 議案第7号 本荘都市計画道路(3・4・4号停車場栄町線)の変更について**

### **○山口会長**

次に、議案第7号の審議に入りますが、由利本荘市では、この都市計画道路の変更を前提に、新たな地区整備計画を進めることとしています。

実は私、その地区計画の案の作成にアドバイザーとして参加しており、この都市計画道路の変更についても、少なからず、関与しております。

つきましては、公平な議決を確保する意味から、私は、この案件の議決には加わらないこととし、審議においても、議長として議事は進行しますが、個別具体的な発言は控えたいと思います。

このような特別な取扱いをする場合、条例の定めにより、審議会に諮る必要がありますが、委員の皆様、いかがでしょうか。本議案について、このような取扱いをすることについて、よろしいでしょうか。

【異議なしの声】

### **○山口会長**

ありがとうございます。それでは、そのように取り扱うこととします。

では、改めまして、「議案第7号 本荘都市計画道路(3・4・4号停車場栄町線)の変更について」、事務局から説明してください。

### **○石川(浩)幹事**

第7号議案 本荘都市計画道路3・4・4号停車場栄町線の変更内容についてご説明します。

停車場栄町線は、JR羽後本荘駅を起点として、中心市街地を通過し都市計画道路本荘横手線に至る、延長1,920m、代表幅員18mの都市計画道路です。

JR羽後本荘駅や市街地の合理的な土地利用を考慮して、増加する交通需要に対応できるよう、昭和46年にほぼ現在の計画で都市計画変更され、起点から都市計画道路由利橋通線との交点までの区間が幅員27m、それ以降が幅員18mとなっています。

また、本路線は、起点から都市計画道路砂子下田尻線との交点を折れて国道105号に至る県道羽後本荘停車場線の一部区間となっています。

### **○石川(浩)幹事**

変更概要についてご説明します。

本路線は、起点側が本荘駅前地区土地区画整理事業で整備され、中央部は本荘中央地区土地区画整理事業で整備済みであり、その間の未整備区間(通称:大門・本町通線)

370mについて、地域の実情やまちづくりの方針を踏まえたより効率的かつ効果的な道路整備を進めるため、幅員を27mから18mに変更し、併せて車線数を2車線に決定しようとするものです。

### **○石川(浩)幹事**

続いて、中心市街地の整備状況についてご説明します。

先ほど申し上げましたとおり、中央部では平成25年度の完成を目指して、本荘中央地区土地区画整理事業が進められており、未整備区間の東西は、街路整備が完了しております。

また、昨年11月には、組合病院跡地に文化交流会館「カダーレ」がオープンするとともに、都市計画道路由利橋線では、由利橋が平成24年度に完成の予定となるなど、中心市街地の整備が着々と進められております。

### ○石川(浩)幹事

当該未整備区間については、JR羽後本荘駅から伸びるメインストリートで、古くから中心商店街を形成しておりますが、現道幅員は7.5mと狭い中、5,700台程度の交通量があり、バス路線に指定され歩道もないことから、交通・生活環境の改善、魅力的な商店街の形成と景観の向上が課題となっており、道路整備と一体となったまちづくりが必要となっております。

また、計画道路の背後地においても、閑静な住宅地である一方、幅員が狭小で一方通行規制の道路が多く、生活環境・都市防災の向上が課題となっております。

### ○石川(浩)幹事

こうした状況を踏まえ、地元では地域住民が中心となり、平成21年11月に「大門・本町通り周辺まちづくり協議会」を発足し、沿道市街地約13haの地区について、都市計画道路の整備の進め方、まちづくりの方針、地区計画とまちづくり協定について検討されてきました。

なお、協議会には、助言者として学識経験者、オブザーバーとして県職員が参加し、事務局を由利本荘市が務めております。

### ○石川(浩)幹事

協議会での検討結果について、簡単にご説明します。

まちづくりの目標を、「元気な商業地と良好な住環境の共存を目指した由利本荘市を代表する中心市街地の再生」と定め、特に大門・本町通線の沿道については、沿道に事務所や店舗を集積し、地域型商業地を形成するとともに、壁面の連続性を確保し、軒高や壁面の色彩、看板等を統一することとしております。

整備手法については、区画整理事業に比べて早期整備が可能な買収事業を想定し、市街地環境の改善に対しては、地区計画やまちづくり協定により、建物の建て替え期等を活用した修復型の整備を目指すこととしております。

### ○石川(浩)幹事

こうした地域のまちづくりの方針を踏まえ、由利本荘市が中心となって、最新の交通需要予測に基づく合理的な道路空間のあり方について検討を行いました。

推計は、概ね20年後の平成42年の将来都市計画道路網を設定して行いました。

その結果、未整備区間の交通量は、現況よりやや少ない5,200台程度と予測され、道路の区分としては第4種第2級の2車線道路で対応できることが明らかになりました。

また、歩行者、自転車についても、平成23年度に実態調査の上、一定の仮定を設定して将来需要を予測した結果、一日当たり、歩行者は約460人程度、自転車は330台程度と少ない予測結果が出ております。

#### ○石川(浩)幹事

変更前後の幅員構成についてご説明します。

変更前は、幅員が27mあり、車線数は決定しておりませんが、本荘駅前地区土地区画整理事業では、ご覧の広幅員の自転車歩行者道を有する4車線道路として整備されております。

変更案では、自動車及び自転車・歩行者の交通需要推計に基づき、合理的な整備を図る観点から、両側に植樹帯1m、自転車歩行者道3.5mを有する幅員18mの2車線道路としております。

なお、現在区画整理施行中の本荘中央地区とで幅員が異なることとなりますが、車道、歩道とともに、必要なすり付けを施す計画としております。

#### ○石川(浩)幹事

計画書の変更前後対照表はご覧のとおりです。

本荘市を由利本荘市に改めるほか、幅員18mの区間が延長で最も長い区間であることに変更がないことから、代表幅員18mには変更がなく、代表幅員に対応し、新たに車線数を2車線と決定するものです。

これまでの経緯は、スライドに示すとおりです。

以上で説明を終わります。よろしくご審議願います。

#### ○山口会長

ただ今の説明に対しまして、何かご意見・ご質問等ございますでしょうか。

#### ○村田委員

警察の方も委員として出席されていることから、お聞きします。先程、3.5mの自転車歩行者道を整備するとの説明がありましたが、本来、歩道と自転車道は別々でなければならないと思うのですが、いかがでしょうか。

#### ○山本県警本部長代理

自転車歩行者道ということで、公安上、特に問題はありません。

#### ○村田委員

両側1.5mの路肩（停車帯）があるのなら、その部分を自転車道にすれば良いと思うのですが。

#### ○石川浩司幹事

最近、自転車と歩行者との衝突事故が多発しております。

基本的には、自転車は車両であり、可能な場合は、歩道と自転車道を分離するようにと

の通知が、国からなされていることも事実です。

しかしながら、現実としては、未だ別々に整備する状況には至っておらず、多くの場合は、歩道兼自転車道として整備されております。

#### ○山口会長

言い忘れましたが、先程、伊藤功正委員から申出があり、途中退席されました。1人欠員となりましたが、会議の成立要件に影響はありません。

#### ○山口会長

それでは、「議案第7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願います。

【全員賛成】

本議案については、原案どおり可決します。

#### ○山口会長

なお、先程協議したとおり、私はこの議決に加わっていませんので、事務局において議事録を作成する際には、留意してください。

### (7) 議案第8号 横手都市計画道路(3・3・101号杉沢八王寺線ほか23路線)の変更について

#### ○山口会長

次に、「議案第8号 横手都市計画道路(3・3・101号杉沢八王寺線ほか23路線)の変更について」、事務局から説明してください。

#### ○石川(浩)幹事

第8号議案 横手都市計画道路3・3・101号杉沢八王子線ほか23路線の変更についてご説明します。

まず、これまでの検討経緯についてご説明します。

横手市は、平成21年3月に「横手市都市計画マスタープラン」を作成し、その中で、長期未着手となっている都市計画道路について、機能代替道路の有無、土地利用の変化、施工難易度、地域の重要な資源である街並みや歴史的資源の保全の観点から、見直し対象路線を抽出し、詳細検討を行うこととしておりました。

これを受け、平成21年度に現況交通調査及び路線別の評価を、平成22年度には将来都市計画道路網の交通量の精査を行いました。

今回は、この結果に基づき、合理的な都市計画道路網に変更しようとするものです。

#### ○石川(浩)幹事

では、今回の見直し結果について、県決定・市決定合わせて、都市計画区域統合前の各地域ごとにご説明します。

横手都市計画道路は、現在52路線あります。

見直しの結果、廃止が19路線あり、うち県決定案件が10路線となっております。

また、変更については23路線あり、うち県決定案件が14路線となっております。

その結果、計画延長が約23.6%減少することとなります。

なお、変更路線が多くなっているのは、路線の廃止等に伴いそれと交差する路線について、交差箇所数を変更したり、新たに車線数を決定したりする必要があることによるものです。

時間も限られておりますので、以下は、廃止路線を中心に、地域別にくくってご説明します。

また、県決定・市決定案件は相互に関連がありますので、廃止路線については市決定案件についてもその概要についてご説明します。

### ○石川(浩)幹事

最初に、横手地域についてご説明します。

横手地域では、県決定の廃止路線が「横手駅北線」の1路線、市決定の廃止路線が「城山線」の1路線、県決定の変更案件が「堤桜沢線」の1路線の、計3路線となっております。

横手地域の主な変更理由としては、将来交通需要が減少し機能代替道路が整備されたこと、地形的制約により施工の難易度が高いこと、宅地化の進行など土地利用が変化したことなどから、計画の必要性・実現性が低下したものです。

次に路線ごとに変更内容とその理由についてご説明します。

### ○石川(浩)幹事

横手駅北線は、昭和52年に国道13号（都市計画道路杉沢八王寺線）と横手駅前を結ぶ都市計画道路として決定（変更）された、延長約2,470m、幅員12mの幹線街路です。

計画路線は、国道13号から、横手川に沿う形で南下、朝倉小学校前を通って市道朝倉線に接続しますが、この区間は未整備となっております。

以南は、市道がJR奥羽本線と交差する上真山踏切までの区間については、未整備であるものの現道が2車線あり、これより以南の終点横手駅前までの区間については、計画どおり整備済みとなっております。

以上、当該路線については、将来交通需要が減少する中、整備済み及び現道2車線の区間及び市道朝倉線を通じて国道13号及び市街地東部との連絡が可能であり、市道朝倉線以北の未整備区間については必要性が低下しております。

その結果、整備済みの区間を含め交通ネットワークとしての必要性が低下し、全区間を廃止しようとするものです。

### ○石川(浩)幹事

堤桜沢線は、湯沢横手道路の自動車専用道路計画に併せて、市街地南側の横手第2工業団地等からのアクセス強化を図るため、平成3年に都市計画決定された、延長2,770m、幅員11mの幹線街路であり、現在、2車線道路として整備済みのものです。

このうち、横手ジャンクションのランプに接する区間について、施工時に曲線半径を緩和して整備されたことから、この現道に合わせるように線形・区域を変更するものです。

これに伴い、延長を2,830mに変更するとともに、併せて、将来交通重要に対応し、車線数を2車線として決定するものです。

#### ○石川(浩)幹事

参考として、市決定の城山線の廃止についてご説明します。

城山線は、昭和25年に当初決定され、平成13年に終点を柳沢地区に変更し現在に至っており、国道13号を起点とする、延長1,301m、幅員12mの幹線街路です。

起点から追廻地区土地区画整理事業の施行区域までの区間が未整備となっています。

終点部には、広域農道が整備され市街地への連絡が著しく向上しており、また、計画路線沿線は、地形の起伏が大きく、また宅地化が進行しているため、施工難度が高くなっています。

このため、計画の必要性・実現性が低下したことから廃止するものです。

#### ○石川(浩)幹事

続いて、平鹿地域についてご説明します。

平鹿地域では、県決定の廃止路線である「北町線」と「西町線」の2路線、市決定の廃止路線である「大町線」の1路線のほか、併せて関連都市計画道路の平面交差箇所数や車線数を決定するものです。

平鹿地域の主な変更理由は、同地域が、横手市の都市計画マスタープランで、地域住民の生活を支える日常生活拠点として位置付けられ、低密度な土地利用の維持・誘導を図る地区とされたこと、将来交通需要が減少する中、市街地の通過交通を排除し、都市計画道路の機能を代替する国道・県道の整備が進むなど、交通環境が変化したこと、市街地内の都市計画道路の必要性が低下しており、3路線を廃止しようとするものです。

#### ○石川(浩)幹事

平鹿地域の道路構造についてご説明します。

市街地の北側では、国道107号浅舞バイパスが整備され、市街地の中央部を県道野崎十文字線が南北に縦断し、つい最近になり野崎十文字線のバイパスが完成供用となったほか、県道植田平鹿線や浅舞醍醐線が放射状に各地域と連絡しております。

その結果、現在では、国・県道及び都市計画道路が、市街地の外郭・放射道路を形成し、通過交通が排除されることにより、市街地内の道路が身近な生活道路としての役割を期待されるようになっております。

市街地内の道路状況は、整形された街区形成という意味では十分とは言えないものの、相応の密度で配置されており、日常生活拠点としての生活道路の機能を担っております。

なお、個別路線毎の変更理由については、時間の関係上、省略させていただきます。

#### ○石川(浩)幹事

続いて、十文字地域についてご説明します。

県決定の廃止路線は、十文字駅裏通線、十文字増田線、仁井田南線の終点部の一部区間

の3路線です。

市決定の廃止路線は、曙町線の起点側の一部区間、十文字駅前通線の一部区間、植田線、十文字駅北線、十文字駅東線の5路線です。

### ○石川(浩)幹事

十文字地域の主な廃止理由についてご説明します。

1点目は地域の将来像が変化したことによるものです。

十文字の都市計画道路は、交通需要の増大や駅裏開発整備構想に基づき、昭和29年に決定されたものです。

また、隣接する増田都市計画道路は、国土総合開発の一環である栗駒山麓一帯の観光資源開発による交通需要に対応するため、昭和30年に決定したものです。

いずれも、その後、開発は停滞しており、十文字駅周辺の土地利用の見直しが必要となっております。

横手市都市計画マスタープランでは、十文字駅周辺地区を交通結節点としての機能と魅力の向上を図る地域としており、平成24年度には新たな駅周辺の整備構想を検討することとしております。

2点目は、他地域同様、将来交通需要が減少する中、市街地の通過交通を排除し、都市計画道路の機能を担う国道・県道の整備が進展しております。

このため、当初決定時に期待した道路機能の必要性が低下したことにより、廃止するものです。

### ○石川(浩)幹事

十文字駅裏通線については、将来交通需要の低下、需要に見合った代替市道の存在、新たな駅周辺整備構想の策定から、十文字駅北線、十文字駅東線とともに廃止するものです。

十文字増田線については、将来交通需要の低下、平行する国道342号の整備に加え、現道の2車線道路と国道342号で機能代替が可能であることから、同機能を担う接続路線である平和通線とともに廃止するものです。

仁井田南線については、十文字増田線及び平和通線の廃止に伴い、終点部の区間を交通ネットワークに組み込む必要性が低下したことから、市決定の曙町線とともに、接続する一部区間を廃止するものです。

市が決定する、十文字駅前通線については、現道2車線道路と近接する都市計画道路の十三合線により、植田線については、直近に平行する2車線の市道により、それぞれ機能代替することから廃止しようとするものです。

### ○石川(浩)幹事

次に、仁井田南線と八木線の統合についてご説明します。

仁井田南線は、国道13号を起点として、増田高校前に至る延長1,580m、代表幅員20mの幹線街路です。

八木線は、仁井田南線から増田地域の都市計画道路新水沢線に接続する延長1,710m、代表幅員16mの幹線街路です。

両路線は、国道342号を構成する都市計画道路であり、十文字及び増田地域を連絡す

る東西の幹線道路として統合するものです。

変更後の延長 3, 160 m、代表幅員 20 m はスライドに示すとおりであり、将来交通需要に対応し、新たに車線数を 2 車線として決定するものです。

### ○石川(浩)幹事

続いて、増田地域の変更内容についてご説明します。

増田地域は、県決定の廃止路線が、平和通線、増田中央線、新水沢線の終点部の一部区間、本通線、東通線の 5 路線で、市決定の廃止路線が、北通線、本町線、土肥館線、学校通線の 4 路線です。

このほか、新水沢線の一部区間について、道路区域の変更を行うものです。

その結果、国道 342 号を構成する仁井田南八木線及び新水沢線を除く都市計画道路を全て廃止するものです。

### ○石川(浩)幹事

増田地域の主な廃止理由についてご説明します。

増田地域の都市計画道路は、十文字地域でご説明したとおり、国土総合開発の一環である栗駒山麓一体の観光資源開発による交通需要の増加に対応するため、昭和 30 年に決定されたものです。

しかし、横手市では、平成 21 年に策定した都市計画マスタープランにおいて、増田地域を、歴史的街並みを活かした市街地の形成を図るため、「重要伝統的建造物群保存地区」の指定を受け、内蔵や主屋を保全し歴史的なたたずまいが感じられる街並み景観を形成する地域として位置付けております。

増田地域は、スライドにありますとおり、当時の繁栄を忍ばせる歴史的建造物や贅を極めた内蔵、市街地を流れる水路のせせらぎなど、貴重な資源に恵まれており、毎年「蔵の日」には、内蔵を一般公開し、たくさんの人々が訪れるようになっており、横手市も、観光・交流の重要な資源としてその保全を図ることとしたものです。

### ○石川(浩)幹事

市街地の道路整備状況については、国道 342 号のバイパス及び都市計画道路平和通線の一部が完成供用されております。

また、南北の幹線道路である県道川連増田平鹿線も 2 車線道路として現在機能しており、他の都市計画道路についても、暫定 2 車線道路として一部整備がなされており、生活道路としての機能を果たしております。

将来交通需要の減少が見込まれる中、国道 342 号のバイパス整備により、東西の通過交通が市街地を通過せずに処理できております。

以上のことから、増田地域については、国道 342 号を構成する都市計画道路を除く都市計画道路を全て廃止するものです。

### ○石川(浩)幹事

最後に、新水沢線の変更についてご説明します。

国道 342 号の整備に合わせ、一部区域を変更するとともに、終点部については、その

必要性が低下したことから廃止するものです。

これまでの経緯は、スライドに示すとおりです。

これで説明を終わります。よろしくご審議願います。

#### ○山口会長

ただ今の説明に対しまして、何かご意見・ご質問等ございますでしょうか。

#### ○山口会長

時代に即した形で、市の都市計画マスタープランに従い、都市計画道路を一体的に見直し、整理・廃止するものです。

今後も、多くの市町村で、順次、同様の見直しが行われていくことになるかと思えます。

都市計画道路の区域内では、建築制限がなされるため、いつまでも事業化の見込みのないものを都市計画道路として残しておくことは必ずしも適当ではなく、その意味で、見直しは必要になってくるのではないかと思います。

#### ○山口会長

それでは、「議案第8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願います。

【全員賛成】

本議案については、原案どおり可決します。

#### ○山口会長

大変なボリュームでしたが、スライドを用いて分かりやすく説明していただき、事務局には感謝します。

### (8) その他（都市計画決定権限の移譲について）

#### ○山口会長

以上をもちまして、議事の審議は、すべて終了いたしました。

その他、事務局から何かありますでしょうか。

#### ○石川(修)幹事

本日配布した、「都市計画決定権限の移譲について」の資料をご覧ください。

現在、国では、地方自治体の自主性の強化と自由度の拡大を図ることを目的に、関係法令の見直しを進めております。

都市計画法と同法施行令についても、この趣旨のもと、所要の改正が行われており、このことについては、前回の審議会においても情報提供させていただいたところです。

特に、今年の4月1日からは、都市計画の決定権限の一部が、県から市町村へ移譲されることとなっており、本日は、その内容をお知らせいたします。

### ○石川(修)幹事

県から市町村へ移譲される権限の内容は、資料の「2内容」に記載のとおりです。

国道、県道及び自動車専用道路以外の道路については、これまで車線数で県と市町村の決定権限が分かれていましたが、この区分が廃止されます。結果、市町村道にあつては、その規模に関係なく、全て市町村決定となります。

### ○石川(修)幹事

公園等については、面積10haを基準に県と市町村の決定権限が分かれていましたが、その中でも県・国が設置するものに限り、県決定となり、結果、市町村が設置するものについては、その規模に関係なく、全て市町村決定となります。

### ○石川(修)幹事

土地区画整理事業と市街地再開発事業についても、施行区域の面積を基準に、決定権限が分かれていましたが、公園と同様、その中でも国・県が施行するものに限り、県決定となり、市町村が施行する事業については、すべて市町村決定となります。

### ○石川(修)幹事

次の風致地区とは、都市において良好な自然景観を保全するために定められる地域地区のことで、その区域内では、条例により建築などの特定行為が規制されております。

この風致地区についても、面積10haを基準に県と市町村の決定権限が分かれていましたが、その中でも、その区域が2以上の市町村にわたるものに限り、県決定となり、10ha以上であっても、一つの市町村の区域内で収まるものについては、すべて市町村決定となります。

### ○石川(修)幹事

なお、これに伴い、風致地区内における条例による行為規制の権限も、市町村に移譲されることとなります。

具体には、これまで10ha以上の風致地区（一つの市町村の区域内で収まるもの）については、県条例で規制していましたが、来年度以降は、市町村条例で規制することとなり、風致地区を有する市町村においては、そのための条例改正等の手続を進めているところです。

### ○石川(修)幹事

そのほか、教育施設のうち、大学と高等専門学校に係る決定権限が、県から市町村に移譲されております。

### ○石川(修)幹事

なお、この表にある以外も、権限移譲対象となった都市計画がありますが、これまで本県において実績がなく、馴染みのないものは、割愛させていただきました。

また、これまで都市計画決定権限ということで説明してきましたが、この決定には、都市計画の変更の権限も含まれますので、念のため申し添えます。

**○石川(修)幹事**

いずれ、このたびの権限移譲により、審議会への付議案件も、県審議会から市町村審議会へ移行となり、今後、県審議会の付議案件が減ってしまうことが予想されます。

しかし、本県の場合、市町村合併に伴う都市計画区域の統合再編とそれに伴う都市計画区域マスタープランの変更などの手続が、来年度以降も残っていることから、当面は、相当数の付議案件を審議いただくことになろうかと思えます。

**○山口会長**

ただ今の説明に対しまして、何かご意見・ご質問等ございますでしょうか。

**○山口会長**

特にないようですので、これもちまして、第164回の審議会を閉じたいと思えます。皆様、ご協力ありがとうございました。

平成 年 月 日

議事録署名委員

印

\_\_\_\_\_

平成 年 月 日

議事録署名委員

印

\_\_\_\_\_