

第165回秋田県都市計画審議会議事録

- 1 日 時 平成24年7月19日(木) 午後1時26分～午後3時45分
- 2 場 所 地方職員共済組合秋田宿泊所 ルポールみずほ 3階 芙蓉の間

3 議事案件等

- (1) 議案第1号 にかほ都市計画道路(1・5・4号象潟南高速線及び3・4・6号潟見町線)の変更について
- (2) 議案第2号 能代都市計画区域及び二ツ井都市計画区域の変更について
- (3) 議案第3号 能代都市計画及び二ツ井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
- (4) 議案第4号 能代都市計画道路及び二ツ井都市計画道路(1・3・1号能代高速線ほか14路線)の変更について

4 出欠の状況

- (1) 出席委員(14人)
山口邦雄、高瀬俊作、山本尚子、平野内マリ子、森園浩一、白沢啓、東北地方整備局長代理 瀬戸下伸介、東北運輸局長代理 伊藤一哉、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、小畑元、北林康司、近藤健一郎、安藤豊
※議案第3号及び4号の議決の際、平野内委員、小畑委員、北林委員は欠席(途中退席)
- (2) 欠席委員(4人)
村田勝敬、佐野元彦、畠山勇、伊藤功正

5 議事の概要等

(1) 資料確認、新任幹事紹介

○佐藤(節)幹事

委員の皆様、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。時間が少し早いですが、皆様お揃いですので始めたいと思います。

今回は本年度1回目、通算第165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」という1枚もののペーパー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。

○佐藤（節）幹事

審議に入る前に、幹事の一部に変更がありましたので、都市計画課の吉尾幹事から、皆様に御紹介申し上げます。

○吉尾幹事

都市計画課長の吉尾です。県の定期人事異動に伴い、幹事の一部に変更がありましたので、御紹介します。新たな幹事のための紹介とさせていただきます。

建設部次長の中村幹事です。

建築住宅課長の高橋幹事です。

最後に、私、都市計画課長の吉尾です。

その他の幹事につきましては、配布した名簿で御確認くださいようお願いいたします。以上です。

○佐藤（節）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をお願いいたします。

（２）開会、議案署名人指名

○山口会長

皆さんこんにちは。こここのところ暑くなりましたけれども、魁新聞で中心市街地の再開発についてずっと特集されておりますが、都市計画的にも動いているところだと思います。

それでは、ただ今から第165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、高瀬委員と森園委員ということでよろしいでしょうか。よろしく願いいたします。

（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。

○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、今年の3月28日に開催の第164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」であります。将来の交通需要に鑑み都市計画道路網の全体的な見直しを行うこととし、一部区間の廃止や線形、延長の変更、起点位置の変更、車線数の決定などを行ったものです。

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24年4月6日付け秋田県告示第194号で告示しております。

○佐藤（節）幹事

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」であります。将来の交通需要に鑑み都市計画道路網の全体的な見直しを行い、路線の廃止を行ったものです。

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24年4月6日付け秋田県告示第195号で告示しております。

○佐藤（節）幹事

次に、「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」であります。より効率的かつ効果的な道路整備を進めるため、一部区間の幅員減少、車線数の決定など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24年4月6日付け秋田県告示第196号で告示しております。

○佐藤（節）幹事

最後に、「議案第8号 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」であります。将来都市計画道路網を検討した結果、10路線を廃止するとともに、14路線について、一部区間の廃止や線形、延長の変更、起点位置の変更、車線数の決定などを行ったものです。

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24年4月20日付け秋田県告示第223号で告示しております。

また、関連する市決定の横手都市計画道路18路線の変更につきましても、都市計画決定され、同日付けで告示されております。

○山口会長

ありがとうございました。前回審議会において、現状に合わない線形ですとか、人口減少時代において交通量等が全然過去の推計と合わないということで、いくつかの都市計画道路のことをここで議論しまして、裁決いたしました。今の報告について、何か御質問等ござい

ますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日の具体的な議案の審議に入ります。今日の議事議案は、めくっていただいて2枚目のところに4件あります。これについて順番に進めたいと思います。

(4) 議案第1号 にかほ都市計画道路(1・5・4号象潟南高速線及び3・4・6号潟見町線)の変更について

○山口会長

まず、「議案第1号 にかほ都市計画道路(1・5・4号象潟南高速線及び3・4・6号潟見町線)の変更について」がありますので、これについて事務局側から説明をお願いします。

○佐藤(節)幹事

この議案については、都市計画の案を作成する段階で公聴会が開催されたことから、議案の具体的な説明に入る前に、この公聴会で陳述された意見の取扱いなどについて、御説明いたします。

都市計画法第16条第1項では、都市計画の案を作成する場合において、必要があると認めるときは、公聴会の開催など、住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずることとされております。

この公聴会で述べられた意見のほか、市町村の意見聴取等を経て、都市計画案を決定し、法第17条による縦覧に供します。

この後、都市計画案を都市計画審議会において御審議いただくこととなりますが、この際、公述された意見は、秋田県都市計画公聴会開催要領第12条第3項により、公聴会の開催記録として都市計画案とともに提出することとされております。

今回の公述された意見の要旨や都市計画案への反映の有無につきましては、議案の具体的な説明の中で御説明いたします。

○栗田幹事

4月から都市計画課の調整・都市計画班長をしております栗田と申します。私のほうから本日お諮りする議案に関する説明をさせていただきます。

なお、パソコンを使用する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

それでは、はじめに議案第1号でございます。にかほ都市計画道路の変更に関する議案でございます。

内容は、新たに決定する1路線と、既に決定されている道路の一部区域を変更する1路線の計2路線に関する内容となっております。

当議案に関する説明の流れとしては、このようになっております。

はじめに、当議案の中心案件となる象潟南高速線に関するこれまでの経緯、そして、この道路の必要性を説明させていただいた上で、この路線に関する具体的な計画内容と、併せて

もう1つの路線である潟見町線に関する都市計画の変更内容について説明いたします。

最後に、今回の象潟南高速線の素案に対しては、先程説明させていただいたとおり、6月8日に公聴会を実施しておりますので、その概要について説明いたします。

なお、皆様のお手元には、議案書の議案第1号の最終ページ、1－9ページに公聴会の開催記録書を添付してございます。

○栗田幹事

それでは、本日の審議会までに至った経緯について説明いたします。

昨年秋口に、この区間に関する整備方針について、住民の皆様や企業・団体の方々に御協力をお願いしてアンケート調査を実施しております。その結果、約9割の方々がその必要性を感じておられる、といった結果になっております。

また、この高速道路に期待する役割としては、早く走行できる道路、災害に強い道路、観光や空港をつなぐ道路として期待しており、特に、昨年は東日本大震災もあったことから、整備する上で防災面が重視すべき事項として最も大きな結果となっています。

そのため、ダブルネットワークによる災害に強い道路、東北全体としてみれば、1本が東北縦貫自動車道、そしてもう1本は日本海沿岸東北自動車道の2本がダブルネットワークとして、わかりやすく言えば「はしご状」の2本の柱で構成する高速ネットワークを形成するための道路整備が望まれる、といった結果になっております。

このように地元の皆様から整備に関する要望の強い日本海沿岸東北自動車道について、今回の遊佐・象潟間の整備に関し、地元自治体サイドとしてはどのように考えているのか、秋田、山形の両知事をはじめ関係4市町長に対して、どのような方針で整備に向かうべきか問いかけたところ、全ての首長さんから、全線について新しい道路を築造することを支持及び同意されるとともに、併せて早期整備の要望が出されております。

その後、学識経験者や経済諸団体の代表で構成される「国土交通省社会資本整備審議会東北小委員会」において、数回の審議を経て、この区間については全線を新しく作る案が妥当との評価をいただいております。

その結果を踏まえ、調査実施主体である国土交通省によって、関係機関との調整を図りながら、詳細なルートやIC位置などについて御検討いただき、5月上旬に計画原案を県に提示していただき、都市計画決定に向けた手続に着手し、進めてまいりました。

○栗田幹事

都市計画の手続としては、まずはじめに、5月24日に地元住民への説明会を実施しております。また、この同じ日に象潟地区の自治会長と、にかほ市役所の上層部との話し合いの場である、行政懇談会が開催されておりましたので、その場でも、この都市計画案について説明させていただいております。なお、どちらの会場でも、質問や意見は出ておりません。

更に、今回の都市計画については規模が大きく、公聴会を実施しております。今回、公述された方は秋田市在住の方で、にかほ市に所在する会社の役員をされている方1名でした。公述内容の詳細については最後に説明しますが、概要としましては、一部区間のルート変更とサービスエリアの設置に関する内容でした。

その後、地元自治体であるにかほ市に対して、都市計画法に基づき意見聴取を実施しております。地元にかほ市では、今回は公聴会も開催されたことなどから、その回答においては、

法定行為ではございませんが、慎重を期して、市の都市計画審議会を開催し、そちらからの意見も踏まえた上で、現在の計画案で異存ない旨の回答をいただいております。

地元説明会、行政懇談会、公聴会における意見及び地元にかほ市からの意見を踏まえて、当初の素案を都市計画の案として確定させ、都市計画法に基づく2週間縦覧に付しております。なお、縦覧期間中の意見書の提出は、ありませんでした。

以上が、本日の審議会にまで至る経緯となっております。

○栗田幹事

それでは、これからは、象潟南高速線に関する必要性について説明させていただきます。

はじめに、日本海沿岸東北自動車道と今回の区間の概要について説明させていただきます。

この図は、東北全体の高規格幹線道路網を示しているものです。日本海沿岸東北自動車道は起点が新潟で、青森まで至る路線でございます。このうち、供用済みの区間を除き、現在、具体的に事業化されていない区間が3区間ございます。

南から、新潟県の朝日まほろばICから山形県のあつみ温泉IC間、次に、今回の対象区間である山形県の遊佐ICから象潟IC間、最後の3つめとして、本県北部でございますが、二ツ井白神ICから大館能代空港のIC間、この3区間が事業化されていない区間となっております。

この図面をくると時計回りに90度回転させまして、右側を北側にして、この遊佐・象潟間を拡大した図面がこのスライドとなります。左側が南、新潟方向、右側が北方向の青森方向となります。

今回の対象区間としては、この図面の赤色で旗揚げしている遊佐・象潟間のうち秋田県に含まれている区間となります。

なお、山形県側についても山形県が同時並行的に都市計画決定に向けた作業を進めており、計画の決定時期も含めて、その整合を図る予定としております。

さらに、この対象区間のみを拡大したものが次のスライドとなります。この図面が、遊佐象潟間のみをとらえた拡大図面となっております。

秋田県側の延長は約9.9kmです。小砂川バイパスの北側付近と終点の象潟ICで、一般道路からの乗り入れが可能な自動車専用道路となっております。

○栗田幹事

それでは、具体的にこの道路の必要性について説明いたします。

最初に地域特性として、救急医療面からみた必要性でございます。

由利本荘市及びにかほ市における高次医療施設までの搬送時間として、60分圏域をカバーしている人口比率は63%となっております。この数字は、全国平均、県平均より相当低い数字となっております。実際には秋田市に集中している高次医療施設と人口により、県平均値を引き上げてはいる訳ですが、この地域は比較的人口の多い、旧象潟町や金浦町、内陸部の矢島町などがカバーしきれていないことが要因と考えられます。

県では、ドクターヘリの導入などにより、高次医療施設のカバー圏域の拡大に努めていますが、ドクターヘリは気象条件等により活用できない場合もありますので、気象条件に左右されにくい地上交通の搬送によるカバー圏域についても、併せて拡大することが必要と考え

ております。

また、救急救命には県境はございませんので、この区間がつながることにより、山形側の酒田市の高次医療施設へのアクセスも格段に向上することになります。

○栗田幹事

次に、当該地域の地域特性として、産業面からみた必要性でございます。

県の総合計画である「ふるさと秋田元気創造プラン」においても、県のリーディング産業として「電子部品・デバイス産業のパワーアップ」を施策の第一に掲げております。

ただ、リーマンショック以降、東日本大震災、歴史的な円高等により、昨年来、非常に厳しい環境下にある産業部門ではありますが、こういった産業が秋田のリーディング産業であることは間違いございません。

このリーディング産業である電子・デバイス産業は、にかほ市や由利本荘市に集中しており、その関連製品の出荷ルートは国道7号への依存度が非常に高い状況になっております。

仮に、この国道7号が寸断された場合は、その輸送ルートは大きく迂回を余儀なくされてしまい、物流コストの増大が発生してしまうこととなります。

○栗田幹事

地域特性からみた最後の必要性としては、観光面からみた必要性でございます。

県では、今年度から観光文化スポーツ部を新設して、観光分野を総合戦略産業として発展させていくための取組を推進しております。その中の1つの切り口として、広域的な観光ルートの形成・整備といったこともうたわれており、まさに、今まで観光交流が少なかった日本海沿岸地方の新潟、山形との連携による広域観光ルートの形成は注目されているところでございます。

観光の現状としては、観光客数の伸びとしては横ばい、あるいは庄内地方では、「おくりびと」効果が現れているためかと思われそうですが、増加傾向にあります。それに対して、宿泊客数は大幅に減少傾向にあります。

その要因として考えられることとして、観光客数は横ばいや増加傾向ということは、観光資源としてコンテンツはあるものの、それらの連携がとれていないため、滞在型の観光となっていないことが、宿泊客数の減少傾向の1つの要因と考えられます。

これが、日本海沿岸東北自動車道により一本につながることで、一例として挙げれば、新潟北部の村上市や、そこから、笹川流れ、鶴岡、酒田、鳥海山、象潟といった広域的な観光ルートが形成されることになり、当然それらを廻るとなると、そのうちのどこかしらで宿泊しなければならない、といった滞在型のパターンになりますので、広域的な観光ルート形成においてもこの道路の整備が必要と言えます。

○栗田幹事

また、交通特性からみた必要性の1点目としましては、現在も物流ルートとして重要性が高く、その昔、北前船のほぼ起終点ともなり歴史も深い、青森と大阪を結ぶルートのうち、現状では最も距離の短い日本海側廻りが、一番時間のかかるルートとなっています。

これが、日本海沿岸東北自動車道が整備されることにより、平均時速80kmとしても、約13.1時間となり、距離が短く時間も最短ということで、輸送コストの低減にもつながる

ものと期待されます。

また、昨年の東日本大震災から、津波対策における高速道路自体そのもの持つ直接的な防災機能も注目されておりますが、高速道路間の代替性、1つが駄目でもほかにそれに代わるものがある、要はネットワークとして高速道路網があることの重要性が見直されていることです。

ただ単に経済効率だけをみた必要性だけでなく、国土全体の防災体制を考えた上で、現在、東北縦貫自動車道1本に頼っている現状を改善するためにも、その代替となる日本海沿岸東北自動車道をつなぎ、高速道路のネットワークを形成し、互いに代替機能を有することが必要です。

交通特性からみた必要性として、次の点としては、現状の国道7号が、平面線形や縦断線形などの構造的な問題を抱えていることや、市街地部では主要幹線道路としての速達性が損なわれている状況にあります。

当地は、秋田県内では比較的温暖な気候ですが、国道7号は海に面したルートとなっているため、冬期の厳寒期には路面状況が悪化し、さらに走行速度が低下します。

先程、観光の流れとしては、この県境間の動きが少ないと説明しておりますが、日常的な生活圏のつながりとしては、由利本荘地域も含め、にかほ地域と庄内地方のつながりは強いことから、この区間の道路機能の強化が望まれるところでございます。

この、日常的なつながりの深い、これら地域間をつなぐ交通手段としては、現状においては国道7号と鉄道のJR羽越本線の2つしかございません。

ただ、鉄路は強風の際に運休となるケースが多く見られ、その際には国道7号を利用した代行バスが運行されることとなります。ただ、先程も説明しておりますが、この国道7号も、特に、冬期間は路面状況により事故等で交通が寸断される危険性が高まります。そのような際には、内陸部の国道13号まで活用した大きく迂回するルートへの転換を余儀なくされますので、そのような事態を避けるためにも、複数の交通特性を有することが重要となります。

○栗田幹事

最後に、災害時対応からの必要性です。

先程も災害時のネットワークとしての必要性については説明しておりますが、高速道路自体の持つ防災機能、これは、昨年の東日本大震災を踏まえ、俄然注目を浴びることになった、高速道路の持つ機能でございます。

今までも、山形県から秋田県南部にかけては、地震の空白域と言われ、マグニチュード7から8クラスの地震の危険性が指摘されておりました。しかし、昨年度の東日本大震災の発生メカニズムから、複数の震源域が連動し、より大きな地震となることも懸念されることから、現在、全国的に想定地震動の見直しが進められております。

この遊佐・象潟間をつながなければ、結局は、象潟ICを降りた車両が、津波の浸水域となる区域を通過しなければ、酒田方向に向かうことが困難ですので、この区間の整備は、防災対策上、非常に重要な位置付けになるものとなっております。

これについては山形県側も同じく、現在の国道7号が浸水域に含まれ、寸断される可能性がございます。

○栗田幹事

前置きが非常に長くなりましたが、次に、本題となる、今回の道路の具体的な計画内容について説明いたします。

都市計画として定める事項は、上の青く着色している部分ですが、下の黄色い部分は青い部分の道路の構造を決定する上で不可欠なものとなっています。

都市計画決定する内容としては、今回の道路は、道路の区分としては自動車専用道路となります。

延長が約9,910m、車線数は2車線で代表する道路幅としては13.5mでございます。なお、道路の幅は、後で図面でも説明しますが、車道と路肩を含めた幅で、法面の幅などは現段階では含まれていません。また、その表示している道路幅についても、延長の長い橋や、出入り口などで異なる部分がございます。

自動車専用道路ということで、出入り口は制限されることにはなりますが、今回の区間では小砂川地内に1か所設ける予定としており、終点にあたる象潟ICも出入りが可能な構造となっております。

なお、計画交通量は1日あたり1万2千台から1万3千台程度ですので、この交通量から道路を作る上での基準では2車線の道路ということになります。

この道路を都市計画決定する理由については、今まで道路の必要性でも説明した内容の繰り返しになる部分がありますが、災害に強い国土形成のため、また、地域間相互の円滑な交流と連携を図り、地域が自立的に発展していくためには、日本海国土軸として日本海沿岸東北自動車道をはじめとした高速交通ネットワークの形成が重要であり、この道路が将来的にそのネットワークを形成する上で不可欠となるため、都市計画決定するものです。

併せて、象潟ICへのアクセス機能を担う潟見町線の効率的な整備のため、一部区域を変更するものです。

○栗田幹事

象潟南高速線の道路の構造形式としましては、計画の道路面が地表面より5m以上高い区間が連続する嵩上式区間が4.5km、一般的にトンネル構造となる地下式区間は、この区間にはございません。

また、山を切って現在の地表面より5m以上計画道路面が低くなる掘割式区間が0.9km、それら3つ以外、つまりほぼ現在の地表面と高さが変わらない区間になりますが、それが4.5kmの、合わせて約9.9kmになります。

区間全体の構造形式として配慮した点としては、鳥海山麓の湧水群への影響を考慮し、掘割区間の延長をできるだけ抑えるとともに、その掘削深さも地下水の状況等を勘案した計画となっている点にあります。

これが、嵩上式の標準的な断面となります。

一般的に盛土する区間といったほうがわかりやすいかもしれませんが、今回、都市計画決定する部分は、この路肩を含め舗装する部分の13.5mとなります。

なお、両側に5mの側道がついておりますが、これは、現在ある道路が今回計画する道路によってその機能が潰れるなどした場合に設置するもので、必ず設置するものではありません。

こちらが、掘割式の標準的な断面となります。

一般的には切土区間ともいいます。今回の都市計画決定する部分は、先程の嵩上式区間と

同様に、路肩を含め舗装する部分の13.5mという形になります。

こちらが、50mを超える長い橋に特別に適用される幅員構成です。

橋は、その建設費が非常に高価なものとなるため、長い橋の路肩部分については、縮小することも可能となっておりますので、これを適用してコストの縮減を図ることとしております。

○栗田幹事

ルート設定の基本的事項としては、現在の地表面の高さや軟弱地盤などの「地形・地質条件」、貴重動植物などに関する「自然環境」、集落の位置などの「生活環境」、建設費用をできる限り抑えるため「コスト縮減」等を踏まえてルート設定しております。

特に、今回の区間では、津波の予想浸水域や貴重な動植物の植生域、営巣地や行動域、鳥海山麓の湧水群、また、出入り口部については国道7号へのアクセス性も考慮したルートとしています。

○栗田幹事

これから4枚が、皆様のお手元にございます議案書の計画図に、ルート設定した際の主なコントロールポイントをおとした図面となっております。

まず最初に南側、図面という左側が起点側となりますので、1枚目のこの図面が山形県境から現在の小砂川バイパスの北側までのルートを表している図面となっております。皆様のお手元にございます議案書の1-4ページと同じ図画となっております。皆様のお手元の議案書のほうは、道路の計画しか入ってございせんが、それにいろいろコントロールしたポイントをおとした図面が、パワーポイントの図面となっております。

ルートとしては、この図面の概ね左半分が鳥海国定公園の区域となりますので、道路建設による土地形状の変更をできるだけ少なくするため、採石場などで既に土地形状の変更が行われている地域を中心に通過するルートとしています。

また、小砂川バイパス付近では、概ね国道7号に沿った形でルートとして、出入り口は、国道7号へのアクセス性、要は7号の近くにもってくる形でルート設定しています。

2枚目のこちらが、小砂川バイパス北側から大須郷集落、川袋集落を経て、大砂川集落付近までの図面で、議案書の1-5ページと同じ図画となっております。

概ね山裾を沿って走るルートで大須郷集落は一部集落にかかるものの、基本的に集落の間を通過しています。川袋集落東側では小高い山となっておりますので、ここの部分はどうしても堀割区間という形で、約500mほどになります。大砂川集落付近では、西側と東側の間をうまくすり抜けるような形で、集落への影響を最小限にするルートとしています。

川袋集落の堀割式区間以外につきましては、嵩上式区間となりますので、市道や農道については、ボックスや橋梁等でその機能を確保する計画としております。

3枚目が大砂川集落から奈曾川までの図面で、議案書の1-6ページと同じ図画となっております。

大砂川集落から洗釜集落東側を通過しまして、西中野沢集落までは集落を避けつつ、山裾のルートとしているものの、東側山裾には鳥海山からの湧水群がありますので、これを避けたルートとしております。

この区間については、概ね嵩上式区間となっておりますが、所々で嵩上高が低く、地表式区

間となっていますが、こちらの区間においても、前の区間と同様、現在の市道等の機能については、それを確保する計画となっています。

また、奈曾川付近においては、右岸側にある水力発電施設を避けたルートとしてございます。

最後の4枚目は奈曾川から、まだ直接工事は行われていないようですが、事業中の仮称象潟ICまでのルートを示した図面で、議案書の1-7ページと同じ図画となっています。

奈曾川の沢目を渡る橋梁部分は長い橋梁となる予定ですので、先程御説明させていただいた縮小区間、幅を狭くする規定で幅12mということで、ほかの部分より狭い表示となっております。

また、象潟IC付近ではほかの区間より幅が広い表示となっておりますが、これは、象潟ICより北側が、黒く塗られている部分は既に都市計画決定されておりますので、4車線から2車線へのすり付けということで、一部広く表示される形になってございます。

○栗田幹事

また、象潟南高速線本体ではございませんが、関連するアクセス道路として潟見町線に関して、一部区間について線形を変更する予定としております。

具体的に申し上げますと、現在決定されているのは黄色く着色された部分であります。それに対して、この黄色と大分かぶる訳でございますが、これを赤色の部分に変更しようとするものでございます。

変更の理由としましては、詳細に現地測量等を実施したところ、現在の黄色の計画では、現況水路の大規模な付け替えが必要となることが判明し、このスライドでいう下側に若干線形を振ることで、この水路の付け替え延長が非常に短くなって、大幅なコスト縮減が図られることが判明しましたので、こちらのほうにルート変更するという計画でございます。

なお、この計画に伴いまして、周辺の土地利用には影響がないことから、問題ないと判断してございます。

○栗田幹事

それでは、最後に、6月8日に開催された公聴会の公述概要について説明させていただきます。1-9ページに公聴会開催記録書を添付させていただいております。

公述の概要としましては、にかほ市象潟町大砂川地域内のヲフキ周辺の道路計画を一部変更して、隣接する大砂川集落の東側に設置すること。その理由として、現計画では生活道路が寸断され、過疎化がさらに進むことが懸念される。東側に変更して標高50メートルの高台に道路を設置すれば、津波から命や財産を守り、安心な地域づくりを進めることができる。東側には家屋もなく、広大な土地がある。現計画では基盤整備した約20町歩の農地が分断されるため、地元の人から農業をやっていけなくなるという話を聞いている。もう1点としましては、新しくできる道路にサービスエリアを作り、雇用の場を創出すること、の大きく2点述べられております。

○栗田幹事

この公述に対して、私どもとしては、次のような観点から現在皆様にお示ししている計画案により縦覧手続を行い、今回の審議会に付議させていただいております。

なお、こちらの図面は議案書の1-5ページの図面と1-6ページの図面、このちょうどつなげた図面となり、概ね、公述人が述べている区間を示しているものと考えております。

まず、1点目のルートについては、公述人が公聴会で述べた東側のルート、想定ルートでございますが、こちら側の丘陵地、大砂川集落の東側に振るというルートでございますが、前後の地形からみて丘陵地を大きく切り開く計画となることが想定され、それに伴い、様々な影響があると考えられます。

具体的な影響としましては、東側丘陵地の西側裾野には、先程ルート設定でも述べておりますとおり、鳥海山からの湧水群が確認されており、それに対する影響が懸念されます。さらにこの東側丘陵地は希少猛禽類の生息・繁殖が確認され、この丘陵地は営巣可能地域が連続しております。そのため、現在のルート案では、これらの生息域の改変を極力避ける計画としております。既存の道路に関しましては、生活道路も含めて、代替道路などにより現在の機能を確保することとしております。

ただ、地域コミュニティに対する影響に対しては、その影響の有無も含めて、地元自治体と話し合いながら進めてまいります。

また、現在のルート案は、現段階の津波浸水予想区域を勘案し、それを避けたルートとしております。

2点目のサービスエリアについてでございますが、これに関しては、計画は現在のところ未定です。

なお、公述人が述べているように営農に対する影響は皆無とは言えませんが、事業を進めていく上では、既存の農道や用排水路についてはその機能を確保し、その上で地元関係機関と話し合いながら進めることにより、現在のルート案でもその影響を最小限にとどめることが可能と考えております。

○栗田幹事

説明が非常に長くなりましたが、以上が議案第1号に関する内容です。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、ただ今の御説明に関しまして、何か御意見、御質問等ありましたらお願いします。

○佐藤委員（代理）

議案1-9ページにあります公述人の陳述の要旨について、お伺いします。

スライドで説明いただいた訳ですが、少々、見えにくかったので、まずは、大砂川地域内のヲフキ周辺と大砂川集落の位置を、再度教えてください。

それから、陳述中に営農が困難になるとの記載がありますが、これについて、事実関係は確認できているのでしょうか。市や県の農政部局との協議もなされているかと思っておりますので、その内容と併せて、お知らせください。

○栗田幹事

資料で申し上げますと1-5ページで、都市計画図自体がちょっと古いものですから、区

画されていないような田んぼになってございます。大砂川集落がこの図面の一番右端にございます。これと川袋集落の間、右から大体1/3くらいに、あまり形の良くない田んぼ、農地がございます。この区域について、平成10年から14年に、ほ場整備が実施されているという状況でございます。

また、農政部局との調整に関しましては、今年の4月に実施しております。現在の表示幅は道路の路面幅のみでございますので、これが盛土等になることによって、道路幅が若干広くなります。そのため、その幅が確定した時点で農振から外していただくということで、県の農政部局の方とは話を進めてございます。

○佐藤委員（代理）

ほ場整備事業については分かりましたが、陳述要旨にある「地元の人から農業をやっているなくなる」という話を聞いている」との事実関係の確認は、いかがでしょうか。

○栗田幹事

公述人の関係者でそういうふうにおっしゃっていた方がいらっしゃると、その事実関係については、最終的には確認はとれていませんが、感覚的に、そういった意見もあるということは十分承知しております。そのため、営農環境になるべく影響を与えないような形で、水路や農道などの機能を確保した上で計画を進めていきたいと考えておりますので、そのような意見も踏まえ、地元の方と調整しながら進めたいということで、最後に述べさせていただいた次第でございます。

○佐藤委員代理

是非とも、そのようにお願いします。

○山口会長

これに関連して、公述人は秋田市新屋にお住まいのようですが、地元にかほ市との関係はどうなっているのでしょうか。

○栗田幹事

にかほ市にございます法人、会社の代表取締役をなさっております。基本的に都市計画の公述人の資格としては、利害関係人ということになっておりますが、その利害関係人に関しましては非常に幅広くとってございますので、例えば、そこで働いている方、そこに通勤通学している方、そういった方もすべて利害関係人の中に含まれるということになりますので、公述される資格はあると判断して、公述していただいた次第でございます。

○山口会長

この方については、法でいうところの利害関係人には該当するが、直接、この地域で農業を営んでいる訳ではなく、営農に関する部分も、他の人から聞き及んだ話として、自らの主張として、意見陳述していることかと思えます。

ちなみに、この方から、縦覧期間に、法定の意見書提出はあったものでしょうか。また、そもそも、意見書を提出する資格はあるのでしょうか。

○栗田幹事

意見書を出す資格はございますが、縦覧期間中に意見書の提出はございませんでした。

○山口会長

公述後の、改めての意見陳述の機会である、縦覧期間中の意見書については、出せるけれども出さなかったという事実が確認できたかと思えます。

○森園委員

2点ほど、確認させていただきます。

まず第1点目ですが、この道路は、県境を越えて1つのネットワークを形成することから、山形県側とも十分に協議・調整しながら事を進めているとのことでしたが、その状況について、具体には、両県合わせての都市計画決定について、どの程度担保されているものなのか、説明をお願いします。

2点目ですが、災害時において一定機能を果たすということもあり、道路整備については、概ね地元から理解が得られているようですが、それとは別に、経済的にどの程度効果があるのかについて、算出できているものでしょうか。

例えば、推計交通量や、災害時における国道7号からの代替コストなどについて、十分に検討されたものでしょうか。

交通量については、先程、現状で1万2千から3千台との説明があったようですが、高速道路ともなれば、料金がかかってくることから、そのまま増数という訳にもいかないと思います。

その辺も踏まえた計算方法や参考とされた実績数値等があれば、お知らせください。

○栗田幹事

1点目の山形県に関しましては、遊佐から秋田県境までの間になりますが、先日、7月12日に山形県の都市計画審議会においてその計画が認められておりまして、秋田県側の今回の審議会を待って、決定告示を一緒に行うことで、山形県側に関しましては、もう既に都市計画決定ができる状況になっております。ですので、秋田県側と山形県側がほぼ同時に都市計画決定されて、1本の道路につながるということになります。

2点目の交通量に関しましては、1万2千から3千という台数は、平成42年の計画交通量でございます。先程先生からは有料ということでお話をいただいているんですが、この道路は、無料区間となる予定でございます。要は、今の岩城から南と同じような形となる予定ですので、交通量推計上、そういった有料抵抗がかかりません。そのため、現在7号に乗っている通過交通等に関しましては、ほぼ、こちらの道路のほうにシフトしていくものと思われれます。

また、費用対効果としてはまだ明確には出ておりませんが、コストのほうについては非常に粗々の概算額でございますが、遊佐・象潟間に関しましては、約17kmで500億を見込んでおります。便益については、現在のところまだはっきり申し上げられないような状況でございますので、今後詰めていき、事業化を進める上での大きな判断材料になろうかと思えます。

○山口会長

ただ今の説明について、いかがでしょうか。

○森園委員

再度、お伺いしますが、見直された交通量推計のようなものは、あるのでしょうか。

○栗田幹事

先程の1万2千から3千という交通量に関しては、交通量推計によるものでございます。現況交通としては、象潟市街地で大体1万7千台くらいで、県境付近では大体8千台くらいの交通量となっております。それが、計画交通量としては1万2千から3千台ということでございます。

○山口会長

この交通量推計は、人口が減っていく中、利用、つまりは経済活動が増えるということを想定しているのでしょうか。

○栗田幹事

ネットワークとしてつながることにより、ある程度、交通の流れが変わるものと考えられます。例えば、今まで青森から新潟に行く際には、東北縦貫を使って磐越を通るようなルートを考えていたような交通が、日沿道が1本につながることによって、ある程度はこちらのほうにもシフトすることも考えられますので、そういった点から交通量推計した結果が、1万2千から1万3千台となっております。ただいまの具体例はちょっと極端な例かもしれませんが、そういった推計方法によって計画交通量を出しております。

○山口会長

他にいかがでしょうか。

再度確認したいのですが、計画路線を決めるときには、B/Cは特段算出せず、事業認可という実際に事業をする時点でB/Cを算出し事業評価するという手続になっていると理解してよろしいですか。

○栗田幹事

あくまで今回は都市計画決定でございますので、一般的には費用対効果までは出してないということでございます。当然、先生おっしゃるとおり、事業化される際には、詳細な費用対効果まで出した上で、事業化する、しない、そういった判断がなされるべきものと考えております。

○山口会長

通常の都市計画道路や他県の同様の高速道路についても、計画決定段階ではB/Cまでは推計値を出さないというのが一般的なのですね。

○栗田幹事

計画決定段階では、基本的にB/Cまでは出してございません。都市計画道路は、あくまで将来的にみて、その都市の特性等を考慮して、必要な道路網も決定することになりますので、基本的には都市計画決定時点では、B/Cは出してございません。

○山口会長

わかりました。ありがとうございました。他にいかがでしょうか。

○山口会長

先程、小砂川集落の分断という話がありましたが、盛土、つまりは嵩上式ということで、堤防のような形がこの区間ずっと続くというイメージなのでしょうか。

○栗田幹事

嵩上式区間といっても、すべてが盛土構造という訳ではございません。あくまで、現在の地表面から計画の道路面までの高さが5m以上あるもの、それを嵩上式としておりますので、場合によっては、盛土だけではなく橋梁といった場合も、要は高架で渡す場合も嵩上式と、都市計画上は位置付けております。ただ、この大砂川集落付近に関しましては、いろいろ御意見あるところがございますので、事業を行う際には、地元集落とか地元自治体とよく話し合いながら進めたいと考えております。

○山口会長

ありがとうございました。他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、御説明いただいているいろいろ確認したことも含めまして、「議案第1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】

ありがとうございます。それでは、この議案につきましては、原案どおり可決いたします。

(5) 議案第2号 能代都市計画区域及び二ツ井都市計画区域の変更について

○山口会長

次に、「議案第2号 能代都市計画区域及び二ツ井都市計画区域の変更について」、事務局説明してください。

○栗田幹事

次に、議案第2号について説明させていただきます。

本議案は、平成18年3月の市町村合併後、能代市内に存在する能代と二ツ井の2つの都市計画区域を統合し、一体の都市として整備、開発及び保全するため、都市計画区域を変更するものです。統合後の都市計画区域の名称は、合併後の市名にならい「能代都市計画区域」としております。

また、都市計画区域の面積としては従前の2つの都市計画区域の面積を、そのまま統合す

ることとしておりますので、11,059haとなる予定です。

○栗田幹事

次に、区域指定の沿革の概要について説明いたします。

旧能代市において、最初に都市計画区域が設定されたのは昭和15年で、その後2度の区域変更を経て、昭和50年に区域の拡大を行い、現在の区域になっております。

また、旧二ツ井町においては、昭和23年に当初の都市計画区域を設定し、昭和56年に拡大し、現在の区域になっております。

その後、先程も説明しておりますが、平成18年に両市町が合併し、現在まで1つの市に2つの都市計画区域がある状態が続いております。

○栗田幹事

図面で説明いたしますと、こちらの現在の能代都市計画区域と二ツ井都市計画区域を統合して、新しい能代都市計画区域になります。

こちらのスライドでは、変更前後の対照表を示しております。両都市計画区域とも、事実上の区域変更はありません。

また、今回の統合変更に伴い、新しい能代都市計画区域が行政区域面積に占める割合としては、25.9%となる予定です。

○栗田幹事

本来、都市計画区域の変更に際しては、法体系上、上位計画となる国土利用計画法に基づく土地利用基本計画の変更が必要となります。

ただし、今回の変更は、既存都市計画区域を統合することのみの変更でございますので、土地利用基本計画に関する変更の手続きは必要はなく、都市計画法に基づく、都市計画区域の変更に関する手続きのみとなります。

○栗田幹事

こちらが、これまでの経緯でございます。

平成24年1月に東北地方整備局長と事前協議を実施し、変更案に関して「異存なし」の回答を得ております。

また、今回の区域変更に関する住民説明会は1度だけの実施としております。

その後、地元能代市に対して意見聴取を実施し、特に意見のない旨で回答をいただいております。

なお、都市計画区域の指定については、他の都市計画の手続きとは若干異なり、法律上、都市計画案を縦覧する必要がありませんので、これについては実施してございません。

以上が、議案第2号に関する内容です。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、御意見や御質問等お願いいたします。

○森園委員

この計画の基本的なところは目を通させていただきました。20年後、あるいはかなり先の将来プランですから、当然、いろいろな事情が変わってくれば変更を余儀なくされることになるだろうと思いますが、それを検証するメカニズムはどうなっているのでしょうか。

○山口会長

今議論するのは都市計画区域の変更に関する事で、マスタープランについては次の議案になります。よろしいでしょうか。

○森園委員

マスタープランの前提として、都市計画区域を将来的にどのように設定していくかということについての質問です。

○山口会長

わかりました。お願いします。

○森園委員

最初の質問がわかりにくかったかもしれません。都市計画区域の変更はこれからも出てくるとは思いますが、今後どのように見直していくのかについて教えてください。

○栗田幹事

概ね都市計画区域の設定に関しましては、基本的には、都市計画区域の設定をすることによって何がかわるのかと申しますと、建築基準法の集団規定がかかるとか、開発許可については通常1ha以上の開発行為が開発許可の対象になる訳ですが、都市計画区域を設定することによって、3,000㎡以上の開発行為に対して開発許可が必要となります。先生がおっしゃったとおり、今後、人口減少なり少子高齢化が進むとなると、都市計画区域自体については、基本的には、無秩序な都市化やスプロール化を防ぐためにも、ある程度規制はかけていかざるを得ないかもしれませんが、人口減少等によって、その中にある用途地域、そういったものに関しましては、なるべくコンパクトにまとめるといった方向で、都市計画区域の縮小といったことは現段階では考えてございませんが、例えば、用途地域とか市街化区域相当分のところは、今後、その時々の方勢によって見直していくべきかと考えてございます。

○吉尾幹事

補足いたします。森園委員がお聞きになりたいのは、都市計画の変更の際に、どのような検証がなされているかということだと思いますが、一般的に都市計画というのは、一度決めてしまえばそれをずっと常に維持するというのではなく、社会経済状況の変化に合わせて変更というものが予定されている制度でございます。概ね5年ごとに、都市計画区域ごとに基礎調査を実施することにしておりますので、その結果に基づいて、当然変更すべきであれば変更していくというような性格を持っております。

都市計画区域につきましても同様に、5年ごとの基礎調査の結果をもとに、必要があれば当然に変更していくということが予定されている制度でございます。

○山口会長

定期的に見直す訳ではないが、必要と判断した時点で、都市計画区域の変更はあり得ると
いう制度だと理解してよろしいと思います。

○森園委員

一度決めたからこのまま20年間続ける、維持するということではないのですね。

○山口会長

都市計画決定全般が、状況変化に応じて見直すことになっています。

この案件は、内容的な土地利用の変更などではなく、わかりやすく言えば、合併によって、
1つの市になったにもかかわらず、県が定める都市計画区域が2つに分かれているのはそも
そも整合しないだろうというところから出てきている訳です。

それでは、他に質問等がありませんでしたので、「議案第2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】

それでは、本議案については、原案どおり可決いたします。

**(6) 議案第3号 能代都市計画及び二ツ井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**

○山口会長

次に、「議案第3号 能代都市計画及び二ツ井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」、事務局から説明をお願いします。

○栗田幹事

次に、議案第3号について説明いたします。

本議案は、議案第2号としてお諮りした能代都市計画区域と二ツ井都市計画区域の統合に
伴う関連議案で、変更前の2つの都市計画区域ごとに策定されていた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、変更後の新たな能代
都市計画区域を対象としたマスタープランに変更するものでございます。

都市計画区域マスタープランは、概ね20年後の都市の将来像を展望し、長期的な視点か
ら今後の都市づくりの基本的な方向を示すとともに、目指すべき将来像を地域の住民と行政
が共有するという趣旨から、平成12年の都市計画法の改正により、その策定が義務づけら
れたものです。

なお、本県においては、平成16年5月までに、全ての都市計画区域について策定済みと
なっております。

○栗田幹事

現在の能代都市計画区域と二ツ井都市計画区域のマスタープランについては、平成16年

4月に策定しており、これを今回変更する主な理由としては、次の2点です。

1つとして、2つの都市計画区域を1つの都市計画区域に統合し、変更後の都市計画区域に対する新たな都市計画区域マスタープランが必要となったこと。もう1つの理由としましては、先程もちょっと触れておりますが、現行の都市計画区域マスタープランが、策定後一定期間を経過し、内容の見直しが必要になったことです。

○栗田幹事

続いて、この都市計画区域マスタープランの概要について説明いたします。

都市計画区域マスタープランは、都市計画法第6条の2の規定に基づき、都市計画の目標、区域区分の決定の有無、及び、土地利用や都市施設、市街地開発事業などの主要な都市計画の決定方針について定めることとされております。

当マスタープランでも、第1章では都市計画の目標に関して、次の5つの目標等について定めております。基本的事項、広域都市圏の将来像、都市づくりの基本理念、目標とする市街地像、社会的課題に対する都市計画としての取組方針、の5つでございます。

次の第2章では、区域区分の決定の有無に関して定めております。区域区分とは、既に市街地を形成している区域及び今後概ね10年以内に市街化を図るべき区域である市街化区域と、市街化を抑制すべき区域である市街化調整区域とを区分することです。

ちなみに、秋田県内では秋田市、潟上市にまたがる秋田都市計画区域で設定されているだけで、その他の都市計画区域では設定されておられません。

最後の第3章では、主要な都市計画の決定の方針に関して定めております。当マスタープランにおいては、土地利用、都市施設の整備、市街地開発事業、自然的環境の整備又は保全、の4つの方針について定めています。

○栗田幹事

それではここからは、当マスタープラン案の概要について説明いたします。

都市計画の目標における基本的事項の中の都市計画区域の名称・範囲・規模については、先の議案第2号でお示ししたとおりであります。

次に、マスタープランの目標年次についてであります。概ね20年後の平成42年としております。

ただし、「区域区分の決定の有無」の方針については、市街化区域の考え方として概ね10年以内に市街化を図る区域とありますので、これについては、平成32年ということで目標年次を定めております。

○栗田幹事

次に、広域都市圏の将来像について説明いたします。

能代市、八峰町、藤里町、三種町で構成される広域都市圏は、世界遺産である白神山地、そして、日本海や米代川等の豊かな自然に恵まれ、また、多様な都市機能を有しております。これらを活かして、ゆとりある暮らしと活力ある産業が発展し続け、かつ、交通機能や観光資源を活かした連携・交流が盛んな広域都市圏を目指します。

広域都市圏の将来像については、「白神や米代の豊かな自然に抱かれたゆとりある生活と交流の広域都市圏」としております。この将来像の実現に向けまして、1つ目として、交流

・連携を強化する広域交通ネットワークの形成、2つ目として、地域特性を活かした広域観光・交流圏の形成、3つ目として、自然環境と共生したゆとりある生活環境の形成、の3つの目標を掲げております。

○栗田幹事

この広域都市圏の将来像や目標等を踏まえ、具体的に本都市計画区域における将来像については、次のとおりとしております。「日本海・米代川・白神の豊かな自然と共生し、活力を創出する広域の拠点都市」としております。この都市計画区域の将来像の実現に向けて、広域都市圏の生活を支える都市づくり、地域の暮らしを支える都市づくり、広域交通機能を活用した交流都市づくり、人と自然が共生する都市づくり、の4つを目標に掲げており、次のスライドからは、それぞれの目標を達成するための具体策について説明いたします。

○栗田幹事

まずはじめに、1つ目の目標である「広域都市圏の生活を支える都市づくり」に関しては、主に能代地区における目標で、具体的には、能代地区の中心市街地については、行政サービスや商業・業務等の都市機能が集積する中心市街地の形成を、国道7号沿線については、計画的な沿道土地利用の誘導による、周辺環境と調和のとれた市街地の形成を、また、能代港周辺については、能代港や高速交通体系を活かした産業拠点の形成を目指してまいります。

2つめの目標の「地域の暮らしを支える都市づくり」については、主に二ツ井地区における目標となります。二ツ井地区の中心市街地については、商業施設や福祉施設が立地する生活サービス拠点の形成を、二ツ井町庁舎周辺については、利便性の高い行政サービス拠点の形成を、桜づつみ公園や二ツ井中央公園周辺については、レクリエーション拠点の形成を、また、米代川堤防沿いや西目屋二ツ井線の歩道等は、歩行者や自転車の利便性を備えたネットワークの形成を目指してまいります。

3つめの目標としましては「広域交通機能を活用した交流都市づくり」を掲げております。具体的には、高速道路、奥羽本線や五能線などの鉄道網、能代港等を活用した広域交通ネットワークの形成を、二ツ井駅前周辺においては、白神山地の玄関口として、交流拠点の形成を、また、能代南I.C、能代東I.C周辺においては、I.Cを活用した新たな土地利用の展開を目指してまいります。

最後に4つめの目標として「人と自然が共生する都市づくり」を掲げております。具体的には能代地区においては、潤いのある緑と水辺の形成として、日本海沿岸や米代川沿いの能代河畔公園、米代川河川緑地、また、風の松原や小友沼などの活用や保全、エネルギー供給体制の構築として、能代火力発電の機能維持や風力発電などの新エネルギーの導入・普及、また、歴史文化の面影を残す檜山地区では、周辺環境と調和する集落の形成を目指してまいります。

また、二ツ井地区においては、潤いのある緑と水辺の形成として、米代川の河川敷の活用や、仁鮎地区や荷上場地区においては、周辺環境と調和する集落の形成を目指しており、都市計画区域の将来像実現に向け、それぞれの目標に向けた街づくりの施策の展開を図ってまいります。

○栗田幹事

社会的課題に関する都市計画の取組方針としては、自然環境への負荷増大に対しては、緑や水辺の保全、公共交通の利用促進や自転車のまちづくりなどによる、低炭素型社会の構築による持続可能なまちづくりを、少子高齢社会の進展に対しては、地域コミュニティの維持や公共公益施設のバリアフリー化等による、人にやさしい福祉のまちづくりを、建物の耐震化や水害の発生に対しては、建物の建替促進や空き屋対策、防災機能を備えた公園等の整備、河川改修等による、災害に強いまちづくりを、住民ニーズの多様化に対しては、しくみ作りやまちづくり活動への支援等による、住民参加型まちづくりを、それぞれ取り組んでまいります。

○栗田幹事

次に、区域区分の決定の有無についてであります。変更前の2つの都市計画区域については、区域区分は設定されていません。

なお、区域区分の適用については、平成14年度に策定した「秋田県都市計画区域マスタープラン策定方針」において、既に区域区分制度を導入している都市計画区域については、原則として区域区分を維持すること、人口3万人以上の市を含む都市計画区域、DID地区の人口及び面積が拡大している都市計画区域については、区域区分適用の可能性を検討すること、①、②以外の都市計画区域については、原則として区域区分を適用しないこと、として定められております。

現在の能代市の行政区域人口が62,858人であり、②に該当することから、将来人口の見通し、大規模プロジェクトの有無、土地需要の見通しやスプロールの可能性等を踏まえた市街地拡大の可能性、良好な景観や自然環境の整備又は保全などの観点から、区域区分の適用について改めて検討を行いました。

その結果、区域区分に関しては、現行どおり適用しないこととしました。

その理由として、人口が減少傾向にあることに加え、大規模プロジェクト等の計画的開発計画がないことや、新築件数も減少傾向で、将来的な住宅・工業・商業等用地の土地需要も既成市街地内で収容可能であることなどから、開発圧力は低下傾向にあると認められます。

加えて、用途地域外においては、農業振興地域や保安林等で土地利用規制が行われていることもあり、将来的に無秩序な市街地の拡大が大きく生じる可能性は低いと判断したものです。

○栗田幹事

次に、第3章に入ります。主要な都市計画の決定の方針について御説明いたします。

まず、はじめに能代地区における主要用途の配置の方針です。業務地としては、能代地域では、上町の市道長根町1号線沿いの周辺、今の能代市役所の周辺、能代警察署の周辺でございますが、商業地に関しましては、畠町地区、柳町地区、その他にも国道7号沿線の大瀬地区などが挙げられております。工業地としては、能代港周辺、松原工業団地、能代工業団地地区等、流通業務地としては、能代港周辺、商業卸団地、能代地方卸売市場、住宅地としては、中心市街地とその周辺、向能代地区、東能代駅周辺、などに配置する方針とします。

二ツ井地区の主要用途の配置の方針としては、業務地としては、現在二ツ井町庁舎がある上台地区周辺、商業地としては、二ツ井駅前通り周辺、工業地としては、二ツ井白神I.C周辺、住宅地としては、商業地の周辺地区、などに配置する方針としています。

○栗田幹事

次に、主要用途の配置の方針を踏まえた、能代地区の土地利用の方針について説明します。議案書では3-14ページになります。

畠町地区、柳町地区周辺等に関しましては、魅力のある商業地形成に向け、施設の集約と土地の高度利用を推進します。

国道7号沿線は、地域の実情や周辺環境への影響に配慮し、適正な用途の検討・転換を図ります。

落合地区から中大野台団地縁辺部や中川原地区は、土地利用の適切な規制・誘導を図り、良好な住宅地として居住環境の改善を図ります。

米代川は、豊かな自然環境を維持するとともに、潤いのある水辺空間として機能の充実・活用を図ります。

河戸川地区等の用途外の農地は、市街化を抑制し、優良農地として維持・保全を図ります。

急傾斜地崩壊危険区域に指定されている檜山地区等は、市街化を抑制するとともに、崩落防止施設の整備等により地域住民の安全を確保します。

風の松原の森林等は、都市景観を形成する自然環境を、また、小友沼は、貴重な植物群落等の優れた自然環境を有していることから、その維持・保全を図ります。

能代南I.C及び能代東I.C周辺は、地域の発展に寄与する土地利用について検討してまいります。

次に、二ツ井地区の土地利用の方針について説明します。議案書では3-15ページになります。

二ツ井地区の商業地周辺については、狭隘道路の解消等により、住環境の改善を図ります。

二ツ井地区における米代川についても能代地区と同様、豊かな自然環境を維持するとともに、潤いのある水辺空間として機能の充実・活用を図ります。

種梅川流域等の用途外の農地は、市街化を抑制し、優良農地として維持・保全を図ります。

急傾斜地崩壊危険区域に指定されている仁鮎地区については、市街化を抑制するとともに、崩落防止施設の整備等により地域住民の安全を確保します。

高丘山は、都市景観を形成する自然環境を有していることから、その維持・保全を図ります。

次に、都市施設の整備方針については、議案書の3-17ページとなりますが、能代地区の交通施設については、都市間交通の利便性・速達性の向上のため、日本海沿岸東北自動車道の活用を図ります。経済活動や生活利便性向上のため、国道101号などの幹線道路や生活道路において、そのネットワークの充実・強化を図ります。歩いて暮らせる市街地づくりを目指し、快適な歩行者空間、自転車走行空間の整備とネットワークの形成を図ります。鉄道やバスの利便性向上や利用促進のため、JR駅前における機能の向上を検討してまいります。

二ツ井地区については、国道7号の整備により、高速交通道路網の形成を図ります。もう1つとしては、自転車のまちづくりとして二ツ井町は取り組んでおりましたので、歩行者・自転車空間の形成に取り組んでまいるといふこととさせていただきます。

なお、両地区とも、長期未着手となっている都市計画道路は、合理的に見直すものとしております。

○栗田幹事

下水道については、生活排水処理整備構想に基づき、地域特性に応じた適切な手法により整備を進め、公共用水域の保全に努めます。

こちらの図面が、能代地区の下水道整備状況に関する図面となります。議案書では3-19ページの左側となります。

図中の茶色実線の内側が公共下水道の計画区域を表しているものであり、現在、整備中の区域は、能代駅東側の中川原地区や向能代地区の一部で網掛けで表しています。

なお、二ツ井地区については集合処理ではなく、順次、個々の家屋において合併処理浄化槽を設置し、公共用水域の保全に努めてまいります。

○栗田幹事

同じく3-19ページにあります河川については、米代川や市街地内の中小河川について、水害防止に向け改修を進めるとともに、親水空間として充実を図ります。

特に、能代地区の悪土川については、近年の豪雨により流域で氾濫したことから、その対応を進めてまいります。

○栗田幹事

市街地開発事業については、議案書の3-20ページとなります。

能代地区における市街地開発事業については、昭和10年代から順次進めてきているものの、一部地区については長期未着手となっていることから、地区計画等を活用するなどして、面的整備以外の手法についても検討してまいります。

○栗田幹事

自然的環境の整備又は保全に関しては、議案書の3-23ページとなります。

能代地区においては、米代川等の河川や小友沼、浅内沼等は、生活に潤いを与える水辺と緑地として、風の松原や檜山地区周辺の森林等は、地域のシンボルとなる森林環境として、河戸川地区、荷八田地区やその周辺の農地については、生産基盤としての役割のほか、景観資源ともなっているため、その保全及び活用を図ります。

また、二ツ井地区も能代地区と同様に、米代川等の河川や高丘山は、生活に潤いを与える水辺と緑地として、高丘山については、地域のシンボルとなる森林環境として、また、種梅川流域やその周辺の農地については、生産基盤としての役割のほか、景観資源としてもその整備又は保全を図ります。

○栗田幹事

最後に、スケジュールについて説明します。

この都市計画マスタープラン案については、議案第2号の都市計画区域の変更案とともに、今年2月1日に住民説明会を実施しております。

その後、能代市への意見聴取を行い、能代市から特に意見のない旨で回答を得ております。

その回答を得た上で、4月20日から5月7日まで法定縦覧を実施し、本日の審議会への付議となっております。なお、縦覧時において意見書の提出はありませんでした。

以上が、議案第3号に関する内容です。

長い説明となつてしまい誠に申し訳ありませんが、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、議案第3号の説明について、御意見、御質問等をお願いいたします。

先程事務局から、北林委員が所用で退席したとの報告がありました。いずれにしても定数は足りておりますので、この審議会が成立していることは報告しておきます。

○森園委員

2点質問したいのですが、特に、私自身が非常に興味を持っているのは、今後の人口の趨勢、人口がどういうふうに変わっていくかということです。それにより土地利用の仕方や都市計画がかなり変わってくると思います。先程のお話ですと、能代市の人口が現状で6万2千人とのことですが、例えば20年後にどういう人口構成で、どういう土地利用の仕方が具体的にあり得ると想定しているのでしょうか。その前提として、能代市の人口動態に関する見通しをお聞かせ願いたいというのが1つです。

もう1つは、基盤整備というハード面が優先され、少しは触れられていますが、どうしてもソフト面のところがやや影が薄いということです。能代は市街地ですが、今も既にいろいろな集落が分散する形ができています。そういう周辺集落については、今後どういう思想でまちづくりが臨まれるのでしょうか。効率的にどこかに集めるのでしょうか、それとも今あるコミュニティはコミュニティとして循環するような構成を考えていらっしゃるのでしょうか。それによって、アプローチもかなり変わってくると思います。例えば、自動車ではなくむしろ自転車で動けるような形を作って、その中で地域経済圏を構成するような方向で考えていかなければならないかもしれないし、効率性を考えるなら別の方法もあるかもしれません。コミュニティと集落と都市の問題をどう考えているのか、そのベースになっている思想についてお聞かせ願えればと思います。

○栗田幹事

人口の動態に関して、詳しく、人口何人にしますから都市計画のマスタープランをこうします、というような具体的な人口の数字は持ち合わせてはおりませんが、基本的にこの都市計画マスタープランに関しましては、市の総合計画を上位計画として、都市計画区域ではどういった方針で都市政策を進めていくのか、といった点を明確にしたものでございます。今、市の総合計画は持ち合わせておりませんが、当然、人口に関しては、増えることはない、県全体の人口フレームの中でも増えていくような計画ではございませんので、やはり同じような形である程度減少していくという前提の上で市の総合計画が立てられ、それを上位計画として持った都市計画区域のマスタープランであるという位置付けになっておりますので、決して、右肩上がりの人口が増えるといった考え方で都市計画区域マスタープランを作っているものではないということで、御理解いただければと思います。

あと、2点目の集落とコミュニティの話でございますが、具体的にこのマスタープランにおいて、そこまでの位置付けをしてはおりません。これをより具現化したものが市町村の都市計画のマスタープランというものですので、そちらのほうでより明確に示されるものと考

えております。この都市計画区域マスタープランは大きな方針を示しているものでございますので、先生の質問の回答になるかどうかわかりませんが、例えば、能代の中心市街地では、恐らく、今後ますます、空洞化や高齢化の地域になっていくだろうと。そういったときに、先生がおっしゃった、例えば歩いたり自転車で移動ができるような距離に、地域コミュニティを形成するために重要となる商業地を位置付けるなど、具体的なものもございませぬ。難しい質問で答えづらいのですが、そのように都市部についてはマスタープランの中で概ねの方針を位置付けているものもございませぬが、具体的に集落と都市の関係というところまでは、この都市計画マスタープランでは位置付けていないところが現状でございます。

○森園委員

例えば、生活圏の中心、生活拠点を1か所に集める、あるいはそこを軸として行政機能やいろいろなサービスを展開するとすると、集落にとっては、今まで近くにあったものが市の中心に移り、だんだん足腰が悪くなって歩いたりちょっとした移動で行けたところに行けなくなる、ということが当然でできます。それは今後、状況を見ながら進めていくことなのでしょうが、基本的な施設を集中化したり、区画整理をするときには当然議論されていることだと思っただけです。基本的なことが決まってしまうと後で変更するのに大変なコストがかかることになるのではないかと心配して、質問させていただいた次第でございます。

○栗田幹事

確かに、今考えているのはコンパクトシティということで、なるべくベクトルを中心方向に向かわせる都市政策を考えておりますので、行政機能などもおっしゃるとおり、集約化なりの方向にあるかもしれません。例えば支所を今まであった二ツ井にはちゃんと置くとか。ただ、今まで100だった行政機能が、もしかしたら30とか40、そういったレベルになるかもしれませんが、ゼロにするようなことは今のところ市のほうでも考えておりませぬ。学校の統廃合などいろいろありますが、行政機能等に関しましては、なるべく集約できるものは集約して、地域に置くべきものは置くといった考え方で進めていくのが現状ではないかと考えております。

○富田幹事

行政にはいろいろな計画がございます。自治体として一番上位にあるのは総合計画のようなもので、まちづくりといいますか、ハードも含めて地域を形作っていくのが都市計画の部分で、マスタープランはその一番上位の計画になります。先生のおっしゃるとおり、この中で基本的な方向は定めるべきものですし、20年後のことを完全に予測するのはなかなか難しいのですが、現時点での人口やライフスタイルなどをある程度踏まえて、20年後、あるいは区域区分については10年後を予測していくべきものだと思っております。

今言いましたように、マスタープランが一番上位の計画でございますので、1つ1つの施設をどうするというところまで規定しているものではなく、具体の都市計画施設の決定などの必要性が出てきたときに、このマスタープランと整合しているかについて議論すべきだと思います。

都市計画は一度決めたら永久に固定ということではなくて、定期的に基礎調査をして、状況に応じて見直していくべきものです。施設が無秩序になるのを防ぐことが主な目的でござ

いますので、今の生活が大きく変わるようなことをマスタープランに定めているものではないということを御理解いただければと思っております。

説明になっていないかもしれませんが、そういう上位のふわつとした計画でございますので、これを基に、これと整合を図りながら具体の計画を作っていくという性格のものであると理解しております。

○森園委員

マスタープランがどういうものであるかは私も多少は存じ上げておりますが、そうであればあるほど、集落のカルチャーなどを尊重しながら進めていくような方向性が少しあってもいいのではないかと思います。これを読まれた過疎地や限界集落の方々に、なおざりにされるのではないかとという危惧を抱かせないような配慮を、どこかに何らかの形で入れていただけると、安心されると思います。

○吉尾幹事

例えば、文化歴史的な特質を持つ檜山集落を保全していくという記述がございますが、これは能代地域の1つの代表的な事例として載せているのであって、ここに載せていないものを排除するというような趣旨ではございません。マスタープランというのは、かなり大きなざっくりとしたことを表現しておりますので、そこを御理解いただきたいと思います。

○山口会長

国の人口問題研究所は、能代市の人口は、2035年段階で4万1千人と推計しています。日本国土の市町村を全部推計した数値です。わかりやすく言うと、現状の8割程度になるということです。秋田県が一番人口減少傾向が強いですから、県全体でもほぼその位です。そういう情報は提供しておきます。

それから、先程の御説明で若干気になるのは、もちろん市町村の総合計画は議決をしますし、市としての最高の意思表示ですが、これは県の計画ですから、市町村からいろいろな情報を受けてそれを県としてどう考えるかという視点を持たないと、マスタープランとしての県の位置付けがなくなってしまうのではないのでしょうか。つまり、都市計画の世界でいうと、法律上は、市町村のマスタープランは、県のマスタープラン、今回議論している「整備、開発及び保全の方針」に即するという形になっており、上位計画だと私は理解しています。そういう点では、県としての姿勢をはっきりここに書いてあるという説明をしないと、まずいのではないかと思います。

○富田幹事

委員長のおっしゃるとおりだと思います。市町村の総合計画があつて、それと矛盾しないように調整を行いながら、県は県として都市計画をどうするかといういうことを規定するという意味で申し上げたつもりでございます。

○山口会長

これは今日的な議論で、地方分権が進んで市町村は市町村でこうするといったときに、必ずしも予定調和にはならないことがあり得るという前提で議論しないといけないと思いま

す。つまり、県は広域調整をする立場、責任があります。市町村が推計する人口をトータルすると、必ず県全体の推計に合わない過剰な推計になります。それを見越して、県としてはこう考えるという姿勢を持たないと、県が決定する計画にはなり得ないのではないかと思います。この問題についてはいろいろな議論がありますが、特に秋田県は人口減少が日本一進んでおり、他の県も見ていますので、是非議論を深めてほしいと思っております。計画を変えろと言うつもりではなく、私からのコメントです。

また、先程の基本的な考え方については、私もそう思います。根幹的な都市施設等の基本的な方針を示すものがこの都市計画区域マスタープランだと思っております。ただ、どうしても気になるのは、例えば3-9の、国道7号沿いの「計画的な沿道土地利用の誘導による、周辺環境との調和のとれた市街地の形成」について、基本的な用途や機能をどう考えるのかということは示されておらず、私流に言うならいいことをやりますとしか書いていないので、本来はここをもう少し詰めていただきたかったと思います。

あるいは、3)-②の「I.Cを活用した新たな土地利用の展開」とは、住居系なのか、流通業務系なのか、流通業務系であればそれは何なのかということです。細かいことはここで議論することではないと思いますが、何らかの方向を示すのがマスタープランであれば、土地利用についても示すべきではないかと思います。

例えば、中心市街地の能代駅前が、「行政サービス、商業・業務等の都市機能が集積する」ということで、一定の機能や用途が明示されていますから、これは基本的な方針として機能するだろうと思いますが、7号沿道やI.C周辺については、如何様にでもとれる表現になっているのではないのでしょうか。ある個別具体の案件が出てきたときに、これと合っている、合っていないというのをどうやって確認、議論するのか、非常に難しいような気がします。

そういう意味で、もう少しこの辺について、議論するなり、今後深めていただければと思います。これは私からの、会長というよりも私個人、一委員としてのコメントです。

事務局からは何かありますか。

○栗田幹事

今の先生のおっしゃられた内容に関してでございますが、7号沿線に関しましては、能代東I.Cから北側に延びる広域農道、今は能代二ツ井線という県道のところですが、住居系の用途ということではりついてございます。この住居系の用途に関して、工業団地との間ですが、もうちょっと使い勝手のよい、要はI.Cをうまく活用した土地利用を図りたいというような考え方、I.Cのポテンシャルを十二分に発揮させて活用したいということで、市とも話し合いました。こういった表現に、ちょっと具体性に欠けていると言われれば確かにおっしゃるとおりなんです。要は7号沿道の基幹的な流通業務地としての形成を図るということで位置付けてございます。

○富田幹事

3-12ページのところに少し記述がございます。もちろん、これで十分かというのはございますが、7号沿道は「沿道商業地の形成を図る」や「I.Cの活用による流通業務機能の強化・充実を図る」というような表現はさせていただいております。

○山口会長

先程の沿道商業地についてですが、要するにマスタープランというのは、総合性、コンプリヘンシブネスが必要です。中心市街地を活性化させようと一生懸命やりつつ、沿道も商業機能を許すというのは、直感として、フレーム論として成り立たないのではないのでしょうか。人口は減少し、今でも空き店舗がたくさんある中で、能代駅前が商業的中心としてなんとかがんばりたいと言いつつ、ほかでも商業機能を配置するというのは、フレーム論として成り立たない。マスタープランレベル、特に区域マスレベルだと、厳密な記述は必要ないと思います。ただし、例えば、沿道にはロードサイド型の店舗や車のディーラーなどに限定して配置するのであればわかるのですが、そうでなければ明らかに政策矛盾ではないかと思えます。その辺が非常に気になるというのが率直なところです。

○白沢委員

今のお話に関連しまして、まちづくりの観点から中心市街地の方々と触れ合うことが多いのですが、やはり今のお話のとおりで、駅前畠町の皆さんは一生懸命やろうとしているのですが、道路が拡張された芝童森の辺りに今後店舗を集中させるという行政の方向らしく、せっかくがんばっている人たちのテンションが下がっているという話も聞いております。会長がおっしゃったとおり、力を入れる部分が違うのではないかという感じがしましたので、その点を県として御配慮いただければと思います。

また、総花的な性格というのは仕方ないと思いますが、実際、突っ込んだ記述やアイデアというのはなかなか出てこない訳ですし、県がやると市もやりやすいという話もよく聞きます。中心市街地、畠町駅前は今大変な状況ですので、例えば、空き家や空き地を集約して、そこに新しいものを作るというようなガイドライン的なものがないと、なかなか変わっていかないと思います。そういうことで是非、行政の枠を超えて、民間、あるいは産官学で、話し合いする場を持っていただければとも思っております。

○冨田幹事

ありがとうございます。確かに、この中で具体的な方向を出していくとすると、恐らく今のような議論が出てくるだろうと思います。まちづくりというのは、そういう議論をしながら進めていくべきだと思っております。

ただ、マスタープランを定めるときに、前提としてフレームに矛盾があるのは避けなければいけません。記述できる範囲があるということは御理解いただきたいと思います。土台となる大まかな方向性を定めて、実際進めていく場合には、具体的にいろいろな議論をしていくべきだと思いますし、そういった形で我々としても取り組んでまいりたいと思います。

○山口会長

人口が増えている段階では、やや大きめの目標設定をしても、いつかすりつくだろうという読みで物事は収まってきましたが、明らかに人口が減って、秋田はどの都市も苦戦している訳ですから、今までは、開発利益の配分をやっていたのを、今の時代は、都市が縮小していくときの不利益をどう調整して、どこに適切な負担や可能性を見い出していかかということの議論だと思います。市町村、住民に直結しているところは、確かにやりにくい側面がありますが、広域的な観点から方向性を示すのが県の立場だと私は思います。そういう意味で言うと、先程お話のありました集落の問題を含めて、やや厳しめな方向性を出すのが県のマ

マスタープランで、基本的な考えを明示することが必要だろうと思います。

このマスタープランを全部否定しているのではなく、否決しようとも思いませんが、何らかの形で、こういう議論が都市計画審議会の中であったことは記録に残して欲しいし、また、個別具体の案件のときに、こういう議論を参考にして都市計画に当たっていただければと思って発言をしています。会全体をまとめた総意ではないということは理解していますので、今の一連の発言は、会長ではなく一委員の発言として記録しておいていただければ結構です。

○小畑委員

そろそろ時間のため退席しなければいけないので、末端自治体を代表しまして、私からも一言述べさせていただきたいと思います。

私も能代市さんのお立場、お気持ちは良くわかります。景気の減退や人口減少が進む中、県と相談して、ぎりぎりのところでこうしていきたいという将来プランを書くのが、「整備、開発及び保全の方針」だと思います。

県から示された案を、市でも十分練ってそれを審議会に付議している訳ですから、市町村の夢かもしれないし、できないことがあるかもしれませんが、若干の余裕をもって表現させていただかないと、我々末端自治体も息をつけなくなってしまいます。

ですから、個別の部分で若干齟齬があったり、本当にできるのか、という部分があるかもしれませんが、これによって補助金が出るという性格のものでもありませんので、市町村の意向を、県の都市計画審議会としても御理解いただければありがたいと思います。

市町村のこれをやりたいという気持ちを「整備、開発及び保全の方針」に表現できなければ、何のための都市計画かということになります。

もちろん、会長の意見ではなく一委員の意見ということであれば私もそのとおりだと思いますが、一方で、私も市町村を代表してここに参っておりますので、市町村の意向も反映させてもらいたいと思い発言させていただきました。

○山口会長

ありがとうございました。市町村側からの意見、考え方は私も非常によくわかります。数十分間議論をしましたが、最後に県からコメントをいただけるものでしょうか。

○富田幹事

非常に貴重な御意見をいただき、我々も、私自身も非常に勉強になりました。確かに、人口減少という、決して新しくはないが今までとは違う流れの中で、県としての考え、意思を持ちつつ市町村、委員の方々の御意見も伺いながら、都市計画を進めさせていただきたいと思います。

○山口会長

ありがとうございました。ひととおり意見が出ましたので、「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願います。

【全員賛成】

それでは、議案第3号は、原案どおり可決いたしました。

(7) 議案第4号 能代都市計画道路及び二ツ井都市計画道路(1・3・1号能代高速線ほか14路線)の変更について

○山口会長

それでは、議案第4号について説明をお願いします。

○栗田幹事

次に、議案第4号について説明いたします。

こちらの議案も、議案第2号の関連議案で、能代都市計画道路及び二ツ井都市計画道路の名称変更に関する議案でございます。

具体的には、二ツ井都市計画という名称がなくなりますので、二ツ井都市計画道路として決定されていたものを、能代都市計画道路に変更することと、都市計画道路には道路区分ごとに一連番号が付されておりますが、今回の統合により、この一連番号が混在してまいりますので、その所要の整理を行おうとするものでございます。

○栗田幹事

具体的に例示として挙げれば、このようになります。

今まで能代都市計画道路については、街路番号の一番最後にある一連番号を100番台に変更いたします。それとともに二ツ井都市計画道路については、能代都市計画道路という名称になります。あと、この番号が1・3・1と同じく混在してしまうこととなりますので、二ツ井の道路に関しては、200番台ということで変更するものでございます。

なお、都市計画決定権者に関しては、今年4月に都市計画法及び政令の改正があり、その決定権は大幅に市町村へ移行しております。

県が決定するものは、車線数にかかわらず、国道、県道、自動車専用道路に限定されておまして、それ以外のものについては、市町村が決定することになります。

そのため、今回の変更では、変更対象路線としては46路線ありますが、そのうちの15路線が県が決定するものとなり、今回の審議会への付議としております。

なお、残りの路線については、能代市の都市計画審議会に付議されることとなります。

これまでの経緯であります。3月末に能代市への意見聴取及び道路管理者への協議を行い、4月中には異存ない旨で回答をいただいております。

以上が、議案第4号に関する内容です。よろしく御審議のほどお願いします。

○山口会長

この案件は、合併に伴って路線の番号を変えるという極めて技術的、形式的な案件です。今の説明に対しまして、何か御意見や御質問はいかがでしょうか。

○山口会長

それでは、「議案第4号」について裁決を取ります。本議案について賛成の方は挙手を願います。

【全員賛成】

ありがとうございます。本議案については、原案どおり可決いたしました。

○山口会長

以上をもちまして、与えられた議案の審議は、終了しました。

その他、事務局から何かありますでしょうか。

少し時間が長引いて申し訳ありませんでした。これをもちまして、第165回の審議会を閉じたいと思います。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