

第167回秋田県都市計画審議会議事録

1 日 時 平成25年3月26日(火) 午後1時30分～午後2時26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) 秋田都市計画道路の変更(3・4・12号御所野追分線 ほか2路線)について
- (2) 五城目都市計画道路の変更(3・4・7号森山線及び3・5・6号七倉線)について

4 出欠の状況

- (1) 出席委員(13人)
山口邦雄、高瀬俊作、佐野元彦、平野内マリ子、伊藤満、千葉文士、東北地方整備局長代理 瀬戸下伸介、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 山内啓一、北林康司、近藤健一郎、児玉信長
- (2) 欠席委員(4人)
村田勝敬、山本尚子、森園浩一、小畑元

5 議事の概要等

(1) 資料確認

○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。

今回は本年度3回目、通算第167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」、「秋田県都市計画審議会条例・運営規程」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。

なお、委員の名簿上1名が欠員となっておりますが、これは、安藤前委員が先月、県議会議員を辞職されたことによるものです。次回の審議会までには、新たな委員の方を皆様にご紹介できるかと思っております。

(2) 会長代理指名

○山口会長

それでは会議を始めたいと思いますが、議事に入る前に、会長代理の指名を行います。

前回の審議会で私を会長に選任していただきましたが、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。

会長代理は佐野委員に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。

(3) 開会、議案署名人指名

○山口会長

それでは、ただ今から第167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、伊藤委員と千葉委員にお願いいたします。

(4) 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10月10日開催の第166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 鷹巣都市計画、森吉都市計画及び合川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」であります。合併前の旧町単位の3つの都市計画区域を一の都市計画区域に統合再編したことに伴い、都市計画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24年11月9日付け秋田県告示第584号で告示しております。

○佐藤（節）幹事

次に、「議案第6号 本荘都市計画区域及び矢島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「由利本荘都市計画区域」として統合するため、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、これを変更し、平成24年12月7日付け秋田県告示第631号で告示しております。

○佐藤（節）幹事

「議案第7号 本荘都市計画及び矢島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」であります。議案第6号の区域統合に伴い、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、平成24年12月7日付け秋田

県告示第632号で告示しております。

○佐藤（節）幹事

「議案第8号 本荘都市計画道路（1・3・1号本荘高速線ほか7施設）の変更について」ですが、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6号の区域統合に伴い、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、平成24年12月7日付け秋田県告示第633号で告示しております。

また、関連する市決定の都市計画道路19施設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。

○佐藤（節）幹事

「議案第9号 角館都市計画区域及び田沢湖都市計画区域の変更について」ですが、合併前の旧町単位の2つの都市計画区域を「仙北都市計画区域」として統合するため、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、これを変更し、平成24年11月20日付け秋田県告示第604号で告示しております。

○佐藤（節）幹事

「議案第10号 角館都市計画及び田沢湖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」ですが、議案第9号の区域統合に伴い、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。

なお、事務局一任とされた土地利用動向と農地転用に関する記載については、文言の修正を行った上で国土交通省に協議し、同意を得ております。

本審議会での答申を受け、この変更を都市計画決定し、平成24年11月20日付け秋田県告示第605号で告示しております。

○佐藤（節）幹事

次に、「議案第11号 角館都市計画及び田沢湖都市計画施設（都市計画道路12施設及び都市計画下水道1施設）の変更について」ですが、議案第9号の区域統合に伴い、都市計画区域内にある道路及び下水道について、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、平成24年11月20日付け秋田県告示第606号で告示しております。

また、関連する市決定の都市計画道路13施設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。

○佐藤（節）幹事

「議案第12号 五城目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」ですが、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、平成24年12月7日付け秋田県告示第634号で告示しております。

○佐藤（節）幹事

最後に、「議案第13号 秋田都市計画一団地の官公庁施設（八橋団地）の変更について」ですが、市役所新庁舎の建設に伴い、区域の拡大と併せて建ぺい率の限度や公共施設の配置の方針など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、平成24年10月30日付け秋

田県告示第572号で告示しております。

○山口会長

ありがとうございました。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。それでは、議案の審議に入ります。

(5) 秋田都市計画道路の変更(3・4・12号御所野追分線 ほか2路線)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14号 秋田都市計画道路(3・4・12号御所野追分線ほか2路線)の変更について」、事務局から説明してください。

○栗田幹事

県庁都市計画課の栗田と申します。今回の審議会にお諮りする議案については私から説明いたします。

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、議案第14号の秋田都市計画道路の変更について説明いたします。

少々説明が長くなりますので、はじめに当議案説明の全体の流れについてお話しさせていただきます。

まずはじめに、秋田市において進めている都市計画道路の見直しについて、その経緯など、検討過程の概要を説明いたします。

その後、今回の変更候補路線の概要、変更理由を説明いたします。

最後に、都市計画変更手続きのスケジュールについて説明いたします。

なお、都市計画道路網の見直しの経緯と概要については、県の決定分、市の決定分に関わらず、秋田市北部全体の街路網について説明いたします。次の都市計画変更案の詳細については、その中から県決定分を抜き出し、議案書に基づき説明いたします。

○栗田幹事

秋田市における都市計画道路は、現在90路線、約282kmが都市計画決定されており、国・県・市の三者がこれまで各々の役割の中で整備を進めてきております。平成23年度末時点において、約201kmが整備され、整備率は約70%となっております。現在も19路線の約22kmにおいて事業を実施し、整備を進めております。

この都市計画道路であります。これまでは、右肩上がりの人口増加に伴い交通量も増加していくという前提のもと、計画決定してまいりました。

しかしながら、数年前から、将来人口の減少が予測され、秋田市においても人口が減少し始めております。平成42年には、平成22年と比べ、約2割も減少するとの予測がされております。

このような人口減少社会の中、今後は交通量も減少するものと予測され、秋田市と潟上市の一部で構成される秋田都市圏の将来交通量は、平成42年には、平成17年に比べ、84%まで減少することが予想されており、これまでの拡大を基調にした都市計画からの転換が求められております。

平成23年末の変更前の時点で、スクリーン右側に示す図面の茶色い線が都市計画決定された道路になります。このうち、黒い線になったのが整備済みの区間であり、緑色の線が事業中の区間です。残り30%のうち半分以上、スクリーン上で赤い線で示しております。

すが、これらが当初の都市計画決定から20年以上を経て、なお未整備のままである長期未着手の都市計画道路となっております。

○栗田幹事

こうした長期未着手の都市計画道路の中には、当初の決定時と比べ、社会情勢や土地利用形態が変化し、その必要性や実現性が低下している路線があると考えられ、今後の道路網のあり方などについて検討を行ってまいりました。

具体的には、平成17年に、秋田県都市計画道路見直しガイドラインを作成し、その後、平成20年にかけて、秋田市と潟上市で形成される秋田都市圏における今後の道路ネットワークの方向性を検討する「秋田都市圏街路交通調査」というものを実施しております。この調査の中では、秋田都市圏全体の道路網のあり方として、新たなマスタープラン道路網を提案するとともに、長期間未着手の都市計画道路などについて、廃止を含めた見直し検証を行っております。

この検証では、都市計画道路見直しガイドラインに基づき、計画決定から20年以上にわたり未着手となっている26路線と、機能を代替できる道路があるなど地域の実情に応じて検証が必要と判断される14路線、合わせて40路線を対象として検証しております。

これらの路線に対し、ネットワーク機能、交通処理機能、まちづくり支援など整備の必要性に関する項目、それに加えて、現地の状況、構造面など実現性に関する項目について、それぞれ数値化して検討路線全体を相対的に比較しております。

その中で、必要性・実現性が低い路線については、計画がなくなることで道路ネットワーク上支障がないか、などといった全体の道路網における総合的な評価も加味して、最終的な見直しの方向を判断しております。

その結果、①下新城中野線全線、②飯島相染線の一部、③老騎町御蔵町線全線、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、⑧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、合計10路線、延長約9kmが廃止候補として抽出されました。

これら廃止候補路線については、第6次秋田市総合都市計画の中に見直しを明記し、昨年度より都市計画変更の手続きを進め、南側の⑥から⑩の5路線については、昨年度末の審議会に付議し、了承していただき、廃止しております。

このうち、今年度は残りの北側5路線について、廃止の手続きを進めており、本日変更案について御審議いただきこうとするものであります。

○栗田幹事

それでは、北側の廃止候補路線となっている5路線について、路線ごとに概要、廃止の理由を順次説明してまいります。

はじめに、泉高梨線についてです。本路線は、泉南三丁目地内秋田大学附属小学校北側の秋田環状線を起点とし、秋田工業高校付近の泉踏切でJR奥羽本線を横断した後、明田外旭川線へ接続し、その後旭川小学校入口で主要地方道秋田八郎潟線に斜めに交差し、同路線にかぶさる形で横山金足線へと至る路線です。

本路線は、昭和29年に、市中心部と鉄道東側を結ぶ保戸野泉線として計画決定されたのが最初で、昭和41年に、国道7号と横山金足線を東西につなぐ路線として、保戸野泉線の一部を取り込み計画決定された八橋泉線により、概ね現在の線形となっております。その後、昭和49年に八橋泉線を3路線に分割した際に、現在の区間を泉高梨線へと名称変更し、現在に至っております。

このうち、明田外旭川線の交点から主要地方道秋田八郎潟線までの区間約750mが、廃止候補路線として抽出されております。

この区間を廃止しようとする理由ではありますが、ひとつは、周辺道路の整備が進んだことでもあります。昭和56年、濁川に至る市道泉濁川線を拡幅したのに続き、昭和61年には新藤田橋を架け替えの上、拡幅整備しております。その後、平成2年には、旭川橋の架け

替えを含む都市計画道路明田外旭川線が、平成10年には、からみでん交差点から旭川小学校入口までの都市計画道路千秋新藤田線が、更に、平成16年には、本路線の終点部区間である旭川小学校入口から横山金足線までの区間が整備されました。これらの道路整備により、周辺地域においては、現在概ね良好に交通処理されており、交通量の減少が見込まれる今後についても、問題がないものと考えております。

また、計画ルートは、縦断方向の起伏が激しく、住宅地を斜めに横切っているほか、新設の橋梁整備を含むなど、事業の実施には多くの課題を抱えております。

これらの理由から、本区間については、整備の必要性や実現性が低くなったと判断し、廃止候補としております。

○栗田幹事

次は、下新城野線についてです。

本路線は、市北部下新城地内において、国道7号を起点にJR奥羽本線を横断し、横山金足線へ至る幹線道路であります。

初めは、昭和49年に、横山金足線と天王・男鹿方面をつなぐ横山金足線の支線という形で計画決定され、昭和58年の横山金足線の計画見直しに伴い、線形を現在の形状に変更し、横山金足線の支線から単独路線として、名称を下新城野線とした上で当初決定しております。

また、この当初決定時に、国道7号である御所野追分線について、右左折に必要な付加車線の拡幅変更を併せて行っております。

本路線については、全線が廃止候補となっております。

本路線を廃止しようとする理由であります。ひとつは、計画決定された当初に比べ、周辺の道路状況が変化したことあります。本路線は、当初、市北部において横山金足線と国道7号を接続し、男鹿・天王方面の交通需要に対応するため計画されました。しかし、その後、湾岸道路に接続する4車線の主要地方道秋田天王線が整備され、現在も秋田天王線と国道7号を結ぶ都市計画道路下新城東西線の整備が進んでおります。更には、新興住宅地である天王追分地区から国道7号、横山金足線へつながる道路も整備されております。

このような周辺道路の整備に伴い、本路線の将来交通量は減少すると見込まれており、新たに整備しなくても、近隣の現道で十分に交通処理が可能であると判断しております。

また、計画では、JR奥羽本線を高架で交差することになっており、道路の縦断線形や国道7号への取り付けなど施工上の課題のほか、大きな事業費が見込まれることから、事業実施の目途も立たない状況となっております。

これらの理由から、本路線は、必要性や実現性が低くなったと判断され、廃止候補としております。

また、本路線の廃止に伴い、国道7号の御所野追分線についても、取付部における付加車線設置のための拡幅計画を併せて廃止することとしております。

○栗田幹事

次に、飯島相染線について説明いたします。

本路線は、飯島道東三丁目地内の国道7号を起点に、新城川を横断し、東北電力秋田火力発電所や秋田精錬飯島精錬所などの裏側を通り、再び新城川を横断、大浜上新城線と交差し、秋田港産業団地の東側を通り、光沼近隣公園前の土崎環状線へと至る幹線道路であります。

昭和41年に、秋田港の港湾開発に併せ、大浜下飯島線、現在の大浜上新城線から土崎環状線との交点までが計画決定されたのが最初で、その後、昭和43年に、北側の企業立地などの土地利用に併せ計画決定された秋田港北線へ接続する形で北側へ延伸され、更に、昭和45年に、更なる土地利用を促す目的でルートを一部変更するのに併せ、秋田港北線交点から国道7号までの区間を取り込む形で計画変更し、現在に至っております。

このうち、国道7号の起点から大浜上新城線の交点までの区間約1,700mが廃止候

補となっております。

この区間を廃止しようとする理由であります。昭和45年に、秋田港地区における工業用地の需要増大を見込み、最終変更したものの、その後、計画ルート周辺においては、新たな工業用地の需要もなく、今後の土地利用の見通しも立たないような状況となっております。

このような状況を踏まえ、本区間については、今後の交通需要もほとんどなく、将来交通量も通過交通のみで、非常に少ないものと考えております。

よって、本区間は、幹線道路としての計画の必要性がなくなったと判断し、廃止候補としております。

○栗田幹事

続いて、土崎環状線について説明いたします。

本路線は、国道7号の土崎臨海十字路を起点に、中島埠頭付近までは港湾道路として、その後、内側の市街地側にへ入りJX日鉱日石エネルギー脇を通り、光沼近隣公園を取り込むように国道7号へ接続し、計画では旧国道並びにJR奥羽本線の下を通り、都市計画道路の浜ナシ山長野線、土崎と上新城を結ぶ通称飯田街道へと至り、陸上自衛隊秋田駐屯地の横を通過、今度はJR奥羽本線の上を通り、新国道である新屋土崎線と交差、その後秋田中央高校付近を通過し、旧国道と交差の後、寺内後城地内で国道7号の終点へと至る、みなとまち土崎を巡回する延長約7.5kmの幹線道路であります。

昭和29年に、現在の臨海十字路を起点に、国道7号、港湾道路にかぶさり、現在の中島埠頭付近に至る八橋秋田港線と、自衛隊秋田駐屯地を起点に、土崎北部をほぼ現在の線形で中島埠頭付近へ至る将軍野大浜線、同じく秋田駐屯地を起点に、現在のルートとは若干違いますが、先に述べた八橋秋田港線へと至る将軍野後城線の3路線が計画決定されたのが最初であります。昭和41年に、道路構造の検討を踏まえ、飯田街道付近のルートと、旧国道から国道7号への接続部までの線形や交差形状の見直し、鉄道及び主要道路との交差点における幅員の設定などを行っております。この時の変更併せ、3路線だったものを新たに土崎環状線として決定し、ほぼ現在の形となりました。その後、昭和61年に路線番号を変更し、昭和63年には、秋田港の港湾計画の変更併せ、現在のセリオン付近、臨海鉄道との踏切前後の線形を変更し、現在に至っております。

このうち、新国道との交点から秋田中央高校、旧国道を経て、国道7号へ至る終点部区間約1,230mが廃止候補となっております。

この区間を廃止しようとする理由であります。大きくは計画の実現性が非常に低いということです。本区間は、計画決定当初に比べ宅地化が進み、かつ起伏の激しい地形に計画されているため、事業を実施する上で様々な課題を抱えております。

ひとつには、現行ルートでは道路の縦断勾配を抑えるため、旧国道や国道7号に接続するに当たり、手前に曲線を入れている関係で、取り付けが鋭角となっており、交差点の形状として非常に問題があります。

また、地形の起伏が激しい住宅地での大規模な切土・盛土工事が必要なこと、これにより宅地からの道路利用が困難となり、整備しても道路が使えないといった問題や生活道路の分断による地域コミュニティへの影響も懸念されます。

このような課題に対応するため、計画ルートの見直しなども検討いたしましたが、現状では、道路勾配や周辺宅地との整合などから、技術的にも、費用の面からも、見直しは難しいという判断をしております。

このように、本区間については、整備の際の課題が多く、計画を実現する目途が立たないことから、廃止候補としております。

○栗田幹事

最後に、壱騎町御蔵町線について説明いたします。

当路線については、今回、県が変更決定する都市計画道路と一切関連がありませんので、

議案書のどこにも表しておりません。そのため、このスクリーン上だけの説明となります。スクリーンの図面では、右側が北になります。

本路線は、平成22年に整備が完了した土崎駅前線を起点に、土崎小学校の前を通り、秋田港四ツ屋線並びに旧電車通りと交差した後、新国道へと至る、土崎の中央地区を南北に走る地区内幹線道路であります。

昭和29年にほぼ現在の形で当初決定され、昭和41年に延長を補正、昭和60年に路線番号を変更し、現在に至っております。

本路線全線が廃止候補となっております。

本路線を廃止しようとする理由ですが、ひとつには、将来交通量の減少が予測される中、更なる拡幅をしなくても現道並びに周辺道路により、十分に交通処理が可能であると考えられるからであります。昭和29年の都市計画決定から、長きにわたり整備が行われなかったのは、ひとえに現道が一定程度の機能を果たしてきたことにより、整備の優先順位が低くなっていたと推察しており、この状況は現在も変わっておりません。

また、現計画の11mの幅員では、現在の道路構造上、十分とはいえ、実際に整備する際には、更なる拡幅の都市計画変更が必要となってまいります。これにより、道路沿線の建物はほとんどが建て替え並びに移転の対象となり、街並みや地域コミュニティーへの影響も懸念されます。

これらの理由から、本路線については、整備の必要性や実現性が低くなったと判断し、廃止候補としております。

以上が、廃止候補5路線の概要と廃止の理由であります。

○栗田幹事

以前の審議会でも同様の説明をしておりますが、都市計画決定権者については、都市計画法及び政令の改正があり、その決定権は大幅に基礎自治体である市町村へ移行しております。

県が決定するものは、道路については、車線数に関わらず、国道、県道、自動車専用道路に限定されており、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。

その結果、今回の見直しによる廃止対象路線は5路線ありますが、県の決定路線は3路線で、廃止路線としては、一番最初に説明した泉高梨線の1路線となります。他の2路線については、詳しくは後ほど議案書で説明しますが、他の路線の廃止見直しに伴い変更が必要となる案件となります。

○栗田幹事

それでは、議案書に基づき、今回の変更内容について説明いたします。

今回、県が決定変更する路線は、御所野追分線、泉高梨線、千秋新藤田線の3路線で、御所野追分線と千秋新藤田線については見直し候補路線とはなっておりませんが、他の見直し候補路線の変更に伴い、交差点数や路線の統廃合を行うものです。

それでは、議案書14-3ページの新旧対照表を御覧ください。左側が変更前の計画書、右側が変更後の計画書になります。スクリーンでは、比較しやすいように各路線ごとに抜き出して表示しております。

○栗田幹事

御所野追分線については、議案書14-5ページのとおり、下新城中野線の廃止に伴い交差点部分の拡幅計画を取り止めることと、鉄道等との交差構造のうち、これには幹線街路との交差構造も含まれますので、議案書14-5ページから議案書14-7ページまでのように、下新城中野線全線、飯島相染線、土崎環状線の一部区間廃止に伴い、幹線街路との平面交差箇所が3箇所減って、21箇所から18箇所に変更となります。

○栗田幹事

次の泉高梨線と千秋新藤田線については、関連するため併せて説明いたします。議案書では14～8ページに図面を添付しておりますので、そちらも併せて御覧ください。

先に説明したとおり、泉高梨線の中ほど区間が廃止となることから、泉高梨線の終点部区間が宙に浮いた形となりますので、これを現在の千秋新藤田線に付け替えることにしております。

これに伴い、両路線において、路線名、終点、主な経過地並びに延長が変更となります。泉高梨線については、終点が泉一ノ坪となり、起終点とも泉地区となりますが、起点南側周辺が保戸野地区であることから、路線名を保戸野泉線とし、主な経過地は保戸野桜町としております。延長は、明田外旭川線までの約870mとなります。

また、千秋新藤田線については、終点が横山金足線交点の添川字地ノ内まで延伸されることから、路線名を千秋添川線に、主な経過地に旭川南町、延長は泉高梨線の終点部区間の追加により約3,420mに変更となります。

○栗田幹事

更に、今回新たに車線数を決定しております。平成10年の都市計画法改正の際、道路については車線数を決定することとなっております。既存の都市計画道路については、法改正後、最初の変更の際に車線数を決定することとされており、今回、これを決定するものです。

なお、千秋添川線については、車線数ごとの延長の内訳も追記しております。

鉄道等の交差の構造については、JR線の鉄道を国鉄からJR何々線という表記に改めるとともに、一部区間の廃止に伴い平面交差の箇所数を変更しております。

○栗田幹事

最後に、都市計画変更のスケジュールについて説明いたします。

既に、今回の変更案に関する縦覧までの手続きは終了しております。本日の審議で問題がなければ、都市計画変更決定の告示を行い、都市計画決定されることとなります。なお、縦覧期間中に意見書の提出はありませんでした。

以上が議案第14号の説明となります。よろしくご審議お願いいたします。

○山口会長

ありがとうございます。それでは、ただ今の説明に関しまして、御意見、御質問等ありましたらお願いします。

ないようですので、私から質問します。

県決定の路線は3路線ということですが、説明会は何か所で行い、何名位の方が来られたのでしょうか。

○栗田幹事

泉高梨線については、昨年8月29日に旭川地区コミュニティーセンターで開催し、出席者は12名でした。下新城中野線と飯島相染線については、飯島地区として8月28日に北部公民館で開催し、15名が出席、土崎地区は9月4日と6日に北部市民サービスセンターで行い、出席者は4日が11名、6日は15名でした。

○山口会長

とりわけ廃止路線の所については、これまでの都市計画制限、私権制限がなくなることになりますが、そのことに関する質問はありましたか。

○栗田幹事

今回廃止区間の指定用途が第一種低層住居専用地域などで、用途上でもある程度制限さ

れているため、そのような質問は特にありませんでした。質問があったのは、既存道路の側溝整備など地元の要望に関するものでした。

○伊藤委員

このたび佐竹知事が再選されましたが、公約の中で、新エネルギーなどと組み合わせた秋田港の活性化や有効利用が掲げられています。今回、秋田港近くの道路が廃止されるということですが、秋田港の活性化に影響はないのでしょうか。また、そのことは考慮されているのでしょうか。

○栗田幹事

飯島相染線は、秋田湾開発という古い時代の計画に基づいて当初決定されたルートで、現在ではいろいろ状況が変わっております。ベストの回答となると、秋田港とダイレクトに結ぶ大浜上新城線の整備ということになりますが、多大な費用と期間がかかるため、県としては、当面の間、下新城東西線と市道の整備によって横山金足線との連絡を図るという考えです。飯島相染線の将来交通量を勘案しても、ほとんどないという状況ですから、より現実的な代案として、北部道路と呼ばれるこの路線の整備を進めて、秋田港へのアクセス、特に北ICからのアクセスを担いたいと考えております。

知事の公約に関しては、秋田港から天王に至る地域における風力発電などの新エネルギーを考えているのではないかと思われますので、今回の道路の見直しによって影響を受けるものではなく、都市計画上の問題はないと考えております。

○山口会長

今後の大きな政策的な流れも見ないといけません、その点で問題はないということですね。ありがとうございました。

○山口会長

それでは、質疑も踏まえまして、「議案第14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。この議案につきましては、原案どおり可決します。

(6) 五城目都市計画道路の変更(3・4・7号森山線及び3・5・6号七倉線)について

○山口会長

次に、「議案第15号 五城目都市計画道路(3・4・7号森山線及び3・5・6号七倉線)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

次に、議案第15号の五城目都市計画道路の変更について説明いたします。

こちら、秋田都市計画と同様の流れで説明いたします。

五城目町における都市計画道路は現在12路線、約19.6kmが都市計画決定されており、県・町が各々の役割の中で整備を進めてきております。平成23年度末時点において、約11.6kmが整備され、整備率は約60%となっております。現在も1路線の約0.2kmにおいて事業を実施し、その整備を進めております。

五城目町における都市計画道路網については、昭和46年と昭和57年にその骨格となる幹線街路が当初決定され、平成元年に国道285号の東側のバイパス計画により、これに関連した一部街路網の見直しを行っております。

その当時においても、町の人口は減少傾向にありましたが、産業・経済活動の活発化や

自動車所有人口の増加に伴い、交通量については増加していくという前提のもと、計画決定しておりました。

しかしながら、バブル経済の崩壊に伴い、産業・経済活動は当時想定されていたほどのものではなく、将来人口に至っては、平成2年には1万4千人、平成22年の約1万人と推移し、平成42年には、平成22年と比べ、約3割も減少すると予測されております。

このような社会・経済情勢の変化の中、人口減少に伴い、今後の交通量についても減少するものと予測されており、秋田市と同様、これまでの拡大を基調にした都市計画からの転換が求められております。

この図で、青の実線若しくは点線で示している部分が、現時点における都市計画道路として決定されている区間です。実線は整備済み、点線は未整備で、森山線ほか4路線が未整備区間がある路線となっております。この5路線については、すべて計画決定から20年以上が過ぎ、長期未着手路線としての取扱いとなっております。

こうした長期未着手の都市計画道路の中には、当初の決定時と比べ、社会情勢や土地利用形態が変化し、その必要性や実現性が低下している路線があると考えられ、今後の道路網のあり方などについて検討を行ってまいりました。

○栗田幹事

具体的には、秋田市と同様、都市計画道路見直しガイドラインに基づき、検証方法についても秋田市と同様、必要性に関する項目や実現性に関する項目について、それぞれ数値化して検討路線全体を相対的に比較しております。

その中で、必要性及び実現性が低い路線については、それが見直しされることで道路ネットワーク上支障がないかなどの総合的な評価も加味し、最終的な判断をしております。

その結果、森山線の終点方向の一部区間と、林子巻線の全線については廃止候補として抽出され、その他の路線については存続する方針としました。

森山線の黄色着色区間の廃止理由としては、数値化した検証結果として必要性・実現性ともに低い結果となり、廃止を基本とする水準となりました。加えて、将来交通量の予測結果では交通量は少なく、廃止しても、並行する国道285号など他の路線で当該路線の機能をカバーできることなど、総合的に勘案した結果、廃止するものです。

また、林子巻線については、現道があることから実現性としてはある程度高いものの、必要性については、その機能が国道285号と相当重なる部分もあるため数値的に低く、廃止を基本とする水準となりました。こちらの路線についても、交通量の予測結果では交通量が少なく、廃止しても他の路線で当該路線の交通をカバーできることなど、総合的に勘案し、廃止するものです。

なお、長期未着手路線の見直しについては、前回の審議会で御審議いただきました「五城目都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の変更にも位置付けられており、今回、具体の都市計画変更の手続きに至ったものです。

○栗田幹事

それでは、県が変更決定を予定している2路線の概要について説明します。

県が決定する路線は、一部区間が県道となっている森山線と七倉線になります。

森山線の現在の決定状況は、延長3,890m、幅員18mの幹線街路となっております。市街地北側の外周道路として位置付けられ、昭和57年に当初決定され、平成元年に現在の形に変更されています。

また、七倉線の現在の決定状況としては、延長750m、幅員12mの幹線街路となります。主に市街地北東部の地域内交通を処理するための道路として位置付けられ、昭和46年に当初決定され、昭和57年に現在の形に変更されています。

また、森山線については、起点側の150mの区間において、主に居住環境の向上を図るため、町が事業実施中です。七倉線については、都市計画上是未整備となっておりますが、県道の一部区間では歩道等が整備されています。

○栗田幹事

次に、本題であるこの2路線に関する変更内容について説明します。

まず1点目として、先ほども説明いたしました、森山線の一部区間の廃止です。再度の説明となりますが、必要性・実現性を考慮し、総合的に判断し廃止しようとするものです。

2点目としては、森山線の残る区間と七倉線を、1路線として統合するものです。森山線の一部区間廃止に伴い、北部の外周道路という性格より、市街地北西部の住宅系地域と七倉線を介して市街地中心部を結ぶ性格の方が強くなりましたので、これを1つの路線として位置付けるものです。

3点目としては、この2路線の統合に伴い、よりスムーズな交通の流れとするため、接合部の形状を変更するものです。

詳細については、次のスライドで説明します。森山線の一部区間の廃止だけ行い、2路線をそのまま統合してしまいますと、今までの交差形状がT字路形状であるため、クランク状の道路線形となってしまいます。そのため、この図のように、1つの路線としてスムーズな道路線形となるよう変更するものです。

以上、3点が今回の変更内容となっています。

○栗田幹事

それでは、議案書に基づき、今回の変更内容について説明いたします。

議案書15-2ページの新旧対照表を御覧ください。左側が変更前の計画書、右側が変更後の計画書になります。スクリーンでは上下に記載しておりますが、路線を統廃合する関係で、今までの決定内容のすべてを一度白紙の状態に戻し、統合した森山七倉線を新規に決定するといった内容の新旧対照表となっております。

○栗田幹事

最後に、都市計画変更のスケジュールについて説明いたします。

秋田市のケースと同様、既に今回の変更案に関する縦覧までの手続きは終了しております。本日の審議会で問題がなければ、都市計画変更決定の告示を行い、都市計画決定されることとなります。なお、縦覧期間中に意見書の提出はありませんでした。

以上が議案第15号の説明となります。よろしく御審議お願いいたします。

○山口会長

それでは、ただ今の説明に関しまして、御意見、御質問等ありましたらお願いします。ないようですので、私から質問いたします。

旧森山線の幅員は18m、旧七倉線の幅員は12mですが、統合した路線の幅員はどうかなるのでしょうか。

○栗田幹事

代表幅員ということで18mと記載しておりますが、旧路線のままの幅員です。

○山口会長

断面は少し変わりますが、T字路の歩道の部分で調整するということですね。

○栗田幹事

そのとおりです。小学校への入口がありますので、その部分で変わる形になります。

○山口会長

他にいかがでしょうか。

それでは、「議案第15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。この議案につきましては、原案どおり可決します。

○山口会長

以上をもちまして、2つの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でしょうか。

それでは、これもちまして、第167回の審議会を閉じたいと思います。皆様、御協力ありがとうございました。