

## 第184回秋田県都市計画審議会議事録

1 日 時 令和4年7月26日（火）13時30分～14時30分

2 場 所 秋田県正庁

### 3 議事案件等

- (1) 議案第1号 由利本荘都市計画道路の変更について
- (2) 議案第2号 湯沢都市計画道路の変更について

### 4 出欠の状況

- (1) 出席委員（12人）  
山口邦雄、佐々木吉秋、進藤政弘、相沢陽子、  
東北地方整備局長代理 荒谷義成、東北運輸局長代理 玉田紀之、東北農政局長代理  
小椋好明、秋田県警察本部長代理 小松一志、佐藤信喜、鈴木健太、鳥井修、  
富田義行
- (2) 欠席委員（4人）  
野村恭子、木元慎一、谷川原郁子、田口知明

### 5 議事の概要等

#### (1) 資料確認、あいさつ

#### ○佐藤幹事

定刻となりましたので、ただ今から秋田県都市計画審議会を開催いたします。本日は、新型コロナウイルス感染症対策のため、換気を行った上での開催とさせていただきますので、御了承のほどお願いいたします。

はじめに、資料の確認をさせていただきます。本日は、「配席図」、両面の「委員名簿・幹事名簿」、「秋田県都市計画審議会条例・運営規程」、「説明資料1」、「説明資料2」、「当日配付資料『秋田県都市計画審議会における押印の取り扱いについて（案）』」をお配りしております。

議案書につきましては、事前に紙媒体での受領を御希望された方には、あらかじめ郵送し、本日御持参していただくようお願いしていたところですが、お持ちでない場合は、挙手によりお知らせください。よろしいでしょうか。

それでは、開会に先立ちまして、秋田県建設部部長の田中から御挨拶申し上げます

#### ○田中幹事

ただいま御紹介いただきました、秋田県建設部部長の田中でございます。

本日、東北北部も梅雨明けしたというニュースがあった一方で、新型コロナウイルスも本日、県内の感染者が初めて1,000人を超えたと報道されているところであります。

このため、先ほど事務局からも説明がありましたように、少し変則的な配置になっておりますが、しっかりと対策を行った上で議事を進めていただきたいと思いますので、どうぞよろしく申し上げます。

そういった中でございますが、山口会長はじめ、委員の皆様には、大変お忙しいところにもかかわらず、本日の審議会に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

また日頃より皆様には、都市計画行政への御理解と御協力をいただいておりますので、この場を

借りて感謝申し上げます。

さて、今紹介しました、新型コロナウイルス感染症の拡大から3年目ということですが、さらに最近は国際情勢の不安定といったものも伴い、エネルギーや工業材料の供給問題など、世界経済、非常に先行きが見通しにくいという状況が続いているところがございます。

一方でI o T・A I等の情報革命、或いは地球温暖化に対するCO2のゼロエミッション等が世界的な潮流となる中、価値観や日常の生活変化とともに、産業構造の大幅な転換としての挑戦が求められております。

こういった背景を踏まえ、秋田県では、第4期目の総合計画となる「新秋田元気創造プラン」を本年3月に策定し、「県民誰もが豊かさを実感できる秋田」を目指すとともに、時代の推移を的確に捉えながら、諸課題の克服に向けた施策・事業を進めているところがございます。

この新プランでは、変革する時に対応する地域社会の構築として、持続可能でコンパクトなまちづくりを施策に掲げており、本日の議案となる都市計画道路は、目指すべきまちづくりを実現するための都市の骨格を成すものであります。

そういった意味で、結びになりますが、皆様には、専門的な立場から、忌憚のない御意見をいただき、我々としても、しっかりと行政に結びつけたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

私からの挨拶は以上でございます。

## ○佐藤幹事

続きまして、秋田県建設部都市計画課長の鈴木から、新たに委員に御就任いただいた方を御紹介します。

## ○鈴木幹事

都市計画課長の鈴木です。前回、3月に行われました都市計画審議会から、行政機関の委員について人事異動により変更がありました。新しく就任されました委員の皆様について御紹介します。

東北地方整備局長の山本巧委員です。本日は代理として、荒谷様に御出席いただいております。

秋田県警察本部長の森田正敏委員です。本日は代理として、小松様に御出席いただいております。

## ○佐藤幹事

それでは審議に入りたいと思いますが、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。

本日御審議いただきたい案件は、「議案第1号 由利本荘都市計画道路の変更について」「議案第2号 湯沢都市計画道路の変更について」以上2件となっております。

以後の進行は、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

ただ今から第184回秋田県都市計画審議会を開会します。

はじめに、秋田県都市計画審議会運営規程第9条第2項に基づき、議事録署名委員の2名を指名させていただきます。今回の議事録署名委員は、佐々木委員と相沢委員にお願いしたいと思いますよろしいでしょうか。

### ○佐々木委員、相沢委員

はい。

### ○山口会長

よろしく申し上げます。

### (3) 報告事項

#### ○山口会長

続きまして、前回の付議議案の処理状況について、事務局から報告をお願いします。

#### ○佐藤幹事

報告いたします。議案書の資料を表紙から2枚めくっていただきますと、前回の審議会において議決していただいた議案の処理状況を記載しております。

「令和3年度 議案第2号 大館都市計画道路の変更について」ですが、長期未着手路線の解消等を目的とした都市計画道路の見直しのため、路線の廃止や所要の変更、車線数の決定が必要となりました。この都市計画道路は、県管理道路について本審議会に付議したものです。

本審議会での答申を受けまして、この変更を都市計画決定し、その旨を令和4年4月19日付け秋田県告示第204号で告示されております。

「議案第3号及び議案第4号 建築基準法第51条ただし書に基づく建築物の敷地の位置の許可について」ですが、都市計画においてその位置が決定していない産業廃棄物処理施設等については、特定行政庁が都市計画審議会の議を経て許可した場合に建築等ができることとされていることから、本審議会に付議したものです。

本審議会での答申を受けまして、議案第3号については、令和4年4月11日付けで秋田市長から、議案第4号については、令和4年3月25日付けで横手市長から、許可されております。

以上です。

#### ○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ついて、何か御意見、御質問ありましたらお願いします。いかがでしょうか。

質問等ないようですので、続きまして議案の審議に入ります。「議案第1号 由利本荘都市計画道路の変更について」、事務局から説明してください。

### (4) 議案第1号 由利本荘都市計画道路の変更について

#### ○清水幹事

都市計画課清水と申します。本日の説明は、お手元にある資料1、A4版のものと、目の前の方にスライドで映しながら説明を申し上げますので、よろしくお願いたします。失礼して、着座にて説明申し上げます。

はじめに、お手元にある資料の、議案第1号を御覧いただき、1-4をお開きください。

議案の内容としましては、由利本荘都市計画道路の県決定に関係する変更について御審議いただくものです。

1-4は新旧対照表で、左側が変更前、右側に変更後の内容を記載しており、修正箇所を赤字にて示しております。

また、説明用スライドにある左側の付箋は、青色が国道、緑色が県道を示しております。

併せて、表内の着色は、こちらのスライドで示しており、路線の一部の廃止といった区域変更が伴うものについては3件、区域変更が伴わない変更が3件。合計6件、御審議いただく内容となっております。

それでは御覧の5つの流れに沿って、説明申し上げます。

1つ目に背景について申し上げます。

由利本荘市の都市計画道路の現状は、路線数が28路線、計画延長は約86キロメートルとなっております。

各路線について図に示しております。

路線の色が黒、赤、水色は、それぞれ完成、事業中、概成済みの区間となっております。

また、路線の色が、黄色や緑色の点線は未着手の路線を示しており、水色の点線で囲んだとおり未着手路線は、中心部から少し離れた位置にあります。

ここで、秋田県の都市計画道路の平成29年時点の改良率としては、平均63%、由利本荘市は57%となっており、平均以下であることがわかります。

左側の図に示すとおり、路線ごとに整理してみますと、28路線のうち4分の1の7路線が未着手、計画別延長では、3割弱となる26キロメートルが未着手の路線となっております。

また、未着手路線のうち7割が都市計画決定から50年以上経過しており、長期間都市計画決定により制限されている路線が多いことがわかります。

次に、上位計画について申し上げます。

「由利本荘都市計画マスタープラン」や、「由利本荘区域マスタープラン」では、長期未着手道路が存在することから、道路ネットワークの見直しの必要性が記載されています。

このことを受け、由利本荘市では、都市の将来交通体系を明らかにし、今後実施する施策や、都市計画道路の見直し方針を具現化することが必要になっておりました。

そこで、平成30年3月に、「由利本荘市都市交通マスタープラン」を策定し、プランでは、将来都市の将来像、骨格交通体系、将来交通計画に関する基本方針を示すとともに、都市計画マスタープランに適合すべく、都市計画道路網の見直しを行いました。

ここで、参考として、都市計画道路による一定の制限について御説明申し上げます。

都市計画法第53条では、将来の都市計画事業の円滑な執行を確保するために、建築制限を課しております。

しかしながら、整備が進まない都市計画道路が存在していること、社会経済情勢の変化により、都市計画決定自体を見直しする必要性があること、この規制によって、建築制限を長期間課せられている関係者が存在することなどが課題となっております。

併せて、昭和20年から40年代に都市計画決定された路線がほとんどとなっており、当時は高度経済成長期の中、交通量が増加する条件で計画が進められておりましたが、近年では、交通量が減少する傾向を示しております。

2つ目に、都市計画道路ネットワークの検証について申し上げます。

由利本荘市は、都市交通マスタープランの下、秋田県都市計画道路見直しのガイドラインを用いて、28路線の都市計画道路について評価を行いました。

評価は、路線を一定の区間に区切って行い、区間ごとに必要性、実現性について検証した後、ネットワークとして成立するかどうかを確認し、その結果を「見直し後の道路網」として設定しております。

次に、現況交通網による再現モデルを構築して、現況の交通量を配分することで、混雑度を確認します。

さらに、再現したモデルに見直し後の道路も反映し、将来交通量を配分することで、混雑度を分析し、両者を比較することで、見直しによる影響を検証いたしました。

まずは評価の詳細について説明申し上げます。

県のガイドラインに基づき、見直し対象となる路線について、図のように、主要な交差点ごとに区間割りを行い、路線カルテを作成いたします。

次に、区間ごとに「必要性」の評価として、5つの指標を掲げて設けたほか、市独自指標を2項目追加し、さらには、配点に工夫を施して評価を実施しております。

続いて、2つ目の実現性の評価につきましては、御覧の3項目について、3段階に区分し、見直しの項目を数値化し、減点方式により評価を行っております。

以上の内容を整理した結果がこちらの表となっております。

縦軸が、必要性、横軸は実現性、平均点によって、四つのエリアに区分しております。

必要性和実現性の高い区間は、第1象限として存続の扱いとし、必要性和実現性が低い区間に関しましては、第3象限として、廃止の評価としております。

なお、第2、第4象限の評価となった区間につきましては、再評価を行い、最終的に存続か廃止かの評価に帰着させております。

評価の結果を、路線図に示します。

路線に黄色の点が示されている区間は存続、それ以外の区間は、廃止の評価となっております。

なお、路線の色は、先ほど、説明申し上げました第1象限から第4象限の評価結果を表しております。

各路線の詳細については、後程説明申し上げます。

次に、見直し後の道路網への影響について検証を行いました。

現況交通量と、将来交通量による混雑度を比較した結果、見直しによる影響は少ないとの結果を得ました。

こちらが、現況交通量を配分した際の混雑度を再現した結果です。

数値は、左上の凡例に示すとおり、数値が大きければ大きいほど、混雑の恐れがあることを示しています。

「一部に慢性的渋滞の恐れがある」赤い区間は、東西を結ぶ国道107号を中心に確認することができます。

次に、見直し後の道路網に、令和12年の将来交通量を配分し、混雑度を再現した図がこちらとなっております。

御覧のように、慢性的に渋滞が発生する区間は解消され、一部の区間に一時的に渋滞の恐れのある黄色い箇所が点在しておりますが、都市計画道路の見直しによって、交通への影響は少ないことがわかります。

次に3つ目として、都市計画の手続きについて申し上げます。

都市計画道路は、法に定められた都市施設として位置付けられており、決定の際に定める項目として、「道路の種別」「車線数」「交差数などその他の構造」が挙げられます。

決定には、国道、都道府県道など、県が定める都市計画として、規定されております。

このため、今回の決定に当たりましては、道路の種別に応じて、市決定と県決定による都市計画手続きに分かれており、本日は、右側にある6路線が県決定に関わる内容として、御審議いただくものです。

スライドでは、青色で囲った線で都市計画道路のイメージを示しております。

都市計画道路は、黄色に着色した都市計画区域において、都市の骨格となる配置をすることが望ましく、国道、県道、市町村道の管理者によることなく、道路網を決定するものとなっております。

また、都市計画道路が、都道府県道と市町村道によって構成している場合の決定権者の扱いについては、平成27年の国からの通知によって、技術的助言がなされております。

その内容は、道路の管理者が2つに分かれている場合、県道に関わる部分に変更がある場合は、県決定とすることが望ましいとされております。

それではここからは、各路線について、詳細について説明を申し上げます。

凡例を御覧ください。

引き出し線は、上の段から、都市計画法の路線名、その下は、道路法による管理者別の路線名、さらにその下には、現在の整備状況、一番下には、今回の見直しによる結果をお示しております。

また、路線上の丸につきましては、交差箇所を示しており、灰色は変更なし、赤色点線は、変更のある箇所を示しております。

それでは、審議資料の新旧対照表、1-4、に示す、1つ目の項目と併せて御覧ください。

3・3・1秋田本荘線は、国道7号であり、由利本荘都市計画区域の街路網においても、重要な骨格を形成する路線として位置付けられており、全区間が概成済みとなっております。

今回は、車線数を4に決定するとともに、市決定路線水林二十六線の廃止に伴い、平面交差箇所を5から4に減ずる変更内容となっております。

新旧対照表の2つ目の項目を御覧ください。

3・3・3、大内本荘線は、国道105号と市道によって構成されています。

車線数は、平成12年に、本荘高速線へのアクセス道路として、決定済みとなっております。

今回の見直しでは、本荘横手線となっている、国道105号から南側の区間が、整備済みである市道が代替機能を果たしており、交通需要の減少も伴い、整備の必要性が低いことから、一部の区間を廃止とすることで、終点位置及び区域を変更するとともに、市決定路線の水林二十六線、新山線の廃止に伴い、平面交差を6から4に減ずる変更内容となっております。

新旧対照表の3つ目の項目を御覧ください。

3・4・4、停車場栄町線は、一般県道羽後本荘停車場線と市道によって構成されています。

都市内通過交通に対処する幹線道路として決定しており、終点側の市道の未整備区間は、整備済みである市道が代替機能を果たしているため、交通の需要の減少に伴い、一部区間を廃止とすることで、終点位置及び区域を変更し、併せて車線数を4から2に、4車線区間と2車線区間の区間を決定するものです。

また、市決定路線の、大町銀座通線の廃止に伴い、平面交差を6から5に減ずる変更内容となっております。

新旧対照表の4つ目の項目を御覧ください。

3・2・5、砂子下田尻線は、都市内通過交通に対処する幹線道路として決定されておりますが、現在、全線が未整備となっております。

秋田本荘線である国道7号からの西側の区間は、隣接する市道が、その機能を代替していること、交通需要の減少に伴い、整備の必要性が低くなっているため、終点側の一部区間を廃止し、位置及び区域を変更するものであります。

また、市決定の北裏地線、石の花竜巻線の廃止、当該路線の一部の廃止に伴い、平面交差を8から5に減じ、車線数を4に決定する変更内容となっております。

新旧対照表、5つ目の項目を御覧ください。

3・3・6、本荘横手線は、国道105号、107号、108号によって構成されており、由利本荘都市計画区域の街路網において重要な骨格を形成する路線として位置付けられております。

現況の交通量が4車線相当の交通量になっていること、本荘インターチェンジへのアクセス路線であることを踏まえ、車線数を4に決定するとともに、市決定路線である、停車場栄町線の一部区間廃止、水林二十六線、梵天線の廃止に伴い、平面交差を10から7に減ずる変更内容となっております。

表の6つ目を御覧ください。

3・3・9、駅東中央環状線は国道105号と市道により構成されており、重要な骨格を形成する路線として位置付けられております。

起点側の北側の一部区間は2車線とし、残る車線数を現況の交通量が4車線相当の交通量となっていることを踏まえ、4車線として決定するとともに、市決定路線である水林二十六線、梵天線、千刈薬師堂線の廃止に伴い、平面交差を7から4に減ずる変更内容となっております。

以上が、各路線の詳細についての説明でございます。

最後に、今後の流れについて説明申し上げます。

当該変更手続きは、令和2年から準備を進めておりましたが、赤字にて左側に記載しているとおり、令和3年12月に由利本荘市から、一番堰まちづくりプロジェクトが公表されました。

都市計画変更手続きの途中であったこともあり、今回の道路網の再検証には、プロジェクトの影響を含めた上で検証を行っております。

プロジェクトの影響を反映した結果、スケジュールが令和2年度から4年度にかけて長期間になっていることを御報告いたします。

続いて、説明会は、令和2年7月に6回開催しており、市の広報や、ホームページにより、呼びかけを行った結果、参加者は11名、反対意見はありませんでした。

縦覧期間は、同年8月28日から、9月11日に実施し、縦覧者は2名、意見提出はございませんでした。

なお、スライドの右側に記載しているとおり、関係機関との協議についても実施しており、変更を伴う意見はありませんでした。

本日、御審議いただいた内容について可決していただいた場合、国道が関係することから、大臣同意本協議の手続きを令和4年8月に着手し、同月には決定告示を行う予定となっております。

以上が由利本荘都市計画道路の変更についてであります。

委員の皆様におかれましては、御審議くださいますようお願い申し上げます。

事務局からの説明は以上です。

### ○山口会長

ありがとうございました。ただ今の説明に対しまして皆様から何か御質問や御意見ありましたらお願いします。

相沢委員お願いします。

### ○相沢委員

住民説明会に11名参加されたとありますが、こちらは例えば開催する場所だとか、時間帯等を変えて、なるべく多くの対象、多くの人が参加できるようにした結果の11名ということなのでしょうか。

### ○清水幹事

御質問ありがとうございます。

説明会について、対象者をきちんと広げた上で、機会を捉えての説明会だったかという御質問というように理解させていただきました。

説明会は3箇所で行っております。

日付と場所を申し上げますと、令和2年7月14日にナイスアリーナの会議室で実施しております。また、翌日の7月15日は、カダーレのギャラリーで行っております。3回目には、7月16日は市民交流センターで行わせていただいております。それぞれ午後2時からと、夜の6時から、会社帰りの方が参加できるようにということで、計3ヶ所の2回分ということで、6回開催させてもらっていますが、11名の参加しかお見えにならなかったということです。

追加情報で申し上げますと、質問の内容としては、路線の廃止についてよりも、整備がいつ始まるのかとか、そういった具体的な事業内容に関するものが多かったと伺っております。

以上です。

### ○山口会長

相沢委員、よろしいでしょうか。

### ○相沢委員

はい、ありがとうございます。

### ○山口会長

他にいかがでしょうか。非常に細かい説明をしていただきましたが、要するに、市の廃止路線があって、それに伴って、県道の一部の廃止や交差点部の計画の廃止、あと車線数

を決めたと。

それぞれの内訳、細かいことは説明していただきましたが、要するにそういう内容で今回議案書ができているということですよ。

#### ○清水幹事

はい。

#### ○山口会長

皆様の中でいかがでしょうか。

特段大きな議論になるようなものはないとは思ったのですが、よろしいですかね。

では、議案の第1号について、今からお諮りします。

第1号について原案のとおり承認することに御異議ありませんでしょうか。

【異議なしの声】

#### ○山口会長

はい、ありがとうございます。御異議ないものと認め、原案のとおり承認することに決定します。

### (5) 議案第2号 湯沢都市計画道路の変更について

#### ○山口会長

続きまして「議案第2号 湯沢都市計画道路の変更について」、事務局から説明してください。

#### ○清水幹事

続きまして説明資料2というA4判縦のもの、同じく目の前のスライドの方に投影させてもらっております。

流れとしましては、先ほど申し上げました、由利本荘市と同様に、湯沢市でも、都市計画道路網の見直しを行ってもらったという内容について御審議いただくものです。

議案第2号の2-4ページを御覧ください。

こちらには湯沢都市計画道路の県決定に関係する変更について記載しております。

先ほどと同様に、新旧対照表となっており、修正箇所を赤字で示しております。

変更内容としましては、路線の廃止の一部の廃止を伴うものが1件、区域の変更が伴わないものが4件、合計5件について御審議いただきます。

それでは、御覧の5つの流れに従って御説明申し上げます。

湯沢市の都市計画道路の路線数は25路線、約5.2キロメートルの計画延長となっております。

整備状況を図に示しております。

路線の色が、黒、赤、灰色は完成、事業中、概成済みの区間となっております。

また、路線の色が、橙色や水色は未整備の路線を示しており、水色の点線で囲まれたとおり、未改良の区間は、湯沢駅から見て、北西側と南東側に位置しております。

ここで、路線の状況を整理いたしました。

秋田県の都市計画道路の令和3年度時点の改良率は、平均66%、湯沢市は86%となっております。

左側のグラフから示すとおり、路線ごとに整理いたしますと、25路線のうち、1割弱の2路線が未着手。

計画延長別では2割弱の約9キロが、未着手路線となっております。

この未着手路線のうち2割が都市計画決定から50年以上経過となっておりますが、このことから、湯沢市では、県内でも都市計画道路の整備が順調に進められていることがわ

かります。

次に、上位計画について説明申し上げます。

湯沢市では、平成29年度末に、「都市計画マスタープラン」を策定しており、計画では、未整備の都市計画道路は、社会情勢の変化を踏まえた必要性を勘案し適宜計画を見直すこと。

また、同年同月に計画された「立地適正化計画」では、良好な居住環境形成に向けた基盤整備として、街区を形成する道路整備や、都市機能誘導区域へのアクセス道路、良好な歩行空間整備を推進することということが明言されております。

このため、湯沢市では、都市計画道路の見直しを行うことで、両計画への実効性を持たせるとともに、長期間にわたり、持続可能な都市の実現に向けた取り組みとして、コンパクト・プラス・ネットワークを推進することとしております。

参考につきましては、由利本荘市と同じ内容となっておりますので、ここでの説明は割愛させていただきます。

スライドの11枚目を御覧ください。

続きまして、2つ目に、都市計画道路のネットワーク検証について申し上げます。

湯沢市では、2つの計画を下に、県のガイドラインを用いて、主に未改良となっている10路線に主眼を置き、評価を行っております。

評価の流れとしましては、大きな流れは由利本荘市と同様となっております。

また、見直し対象区間につきましても、図のように、主要な交差点ごとに区間割りを行い、路線カルテを作成しました。

県のガイドラインに基づき評価をした結果が、御覧のとおりとなります。

こちら由利本荘市と同様に、存続、廃止の検討を行った結果が、このようなグラフとなっております。

ネットワークの評価について申し上げます。

こちらの路線につきましては、1)に示すとおり、第1象限から第4象限の各色を、路線の色として示しております。

また、路線の周りに黄色となっている路線が、その評価を受けて、存続という扱いになった路線を示しております。

なお、地図に示す区域につきましては、2)の凡例のとおり、立地適正化計画による誘導区域を、水色とピンクに示しております。

このことにより、立地適正化計画の誘導区域から外れる都市計画道路が、主に廃止される区間という結果となっております。

各路線についての詳細につきましては、後程説明を申し上げます。

次に、見直し後における道路網への影響について検証を行いました。

こちら先ほどと同様に、現況交通量と将来交通量の混雑度を比較した結果、見直しによる影響はないという結果を見ました。

こちらが現況交通量を配分した際の混雑度の結果となっております。

右上の凡例にありますとおり、慢性渋滞の恐れのある赤色の区間はなく、国道13号の北側の一部に、1.51という最も高い混雑度を確認することが、現況の再現でわかりました。

次に、令和12年度の将来交通量による混雑度を示した結果となります。

道路網の見直しにより、混雑度の位置はほぼ変わらず、増加する区間はございませんでした。

3つ目に、先ほど同様と同様に、都市計画の手続きとなりますが、ここでは、市決定路線が、左側の8路線、及び6路線の廃止となっておりますが、今回は右側にある、5路線について、県決定として御審議いただく内容となっております。

こちらのスライドにつきましても、説明は割愛させていただきます。

ここからは、各路線について説明申し上げます。

凡例は先ほどと同様の形になっており、一番上が都市計画道路名、2番目が、道路法による管理者別の路線名、その下が現在の整備状況、一番下が今回の見直し結果となっております。

ります。

それでは、審議資料2-4にある、新旧対照表の1つ目の項目を御覧ください。

1・3・1、湯沢高速線は、昭和62年の第四次全国総合発展計画で策定された、湯沢横手間における高速交通体系整備の一環として、現在の雄勝こまちインターチェンジまで決定しております。

今回の変更では、市決定路線の弁天線の廃止、清水線、元清水線、駅西線、中野線の一部の廃止に伴い、平面交差を8から3に減じ、車線数を4に決定するものです。

また、併せて、雄勝こまちのインターチェンジの形状変更がございます。

決定当時、有料道路事業として、起点側の計画となっていたことから、料金所を含め、トランペット型のインターチェンジとして、計画決定をしております。

湯沢市は令和3年5月に「道の駅おがち『小町の郷』周辺の活性化に係る基本方針」を打ち出し、道の駅おがちの利用促進や、休憩及び周辺施設も含めた防災機能の強化として、道の駅おがちと雄勝こまちインターチェンジとのアクセスを改善するため、直結する道路が位置付けられました。

これにより、インターチェンジの形式を、トランペット型からダイヤモンド型に変更するため、図に示す黄緑色の区間を廃止し、新たに赤い区域を決定するとともに、起点の位置を南側に10メートル延伸する変更内容となっております。

続きまして、新旧対照表の2つ目の項目を御覧ください。

3・4・1、新国道線は、国道13号として整備済みとなっており、市街地内の道路の混雑化の緩和などを担う広域幹線道路です。

市決定路線の弁天線、木山方通り線、山手線の廃止に伴い、平面交差を11から8に減じ、車線数を4及び2に決定する内容となっております。

続いて、新旧対照表の3つ目を御覧ください。

3・3・7、山田線は、一般県道、雄勝湯沢線として整備済みとなっており、主要施設等を連絡する市内幹線道路であります。

今回は、車線数を2に決定するものであります。

表の4つ目の項目を御覧ください。

3・4・12、旧国道線は、一般県道西松沢杉沢線と市道で構成され、整備済みとなっております。

ここで一つ訂正を申し上げます。図中の引き出し線に、「整備済み」の文言が欠けておりましたので、併せて訂正を申し上げます。

この区間につきましては、全線整備済みとなっております。

この路線につきましては、沿線に商業施設が立地し、良好な歩行空間を備えた市街地幹線道路となっております。

市決定である山手線の廃止に伴い、平面交差を5から4に現地、車線数を2に決定するものです。

表の5つ目を御覧ください。

3・6・19、湯沢インター岩崎線は、主要地方道、湯沢雄物川大曲線と市道によって構成され、整備済みとなっております。

広域幹線道路として位置付けられており、市決定道路である、弁天線の廃止に伴い、平面交差を2から1に減じ、車線数を2に決定する変更内容となっております。

以上が、各路線の詳細についての説明でございます。

最後に、今後の流れについて申し上げます。

説明会は3月10日、市の広報や沿線町内会に配布することで呼びかけを行い、開催した結果、参加者は40名、都市計画道路に関する意見はございませんでした。

縦覧期間は6月24日から7月8日までで、縦覧者はおらず、併せて意見提出もございませんでした。

なお、スライドの右側に記載しているとおり、関係機関との協議についても、変更を伴う御意見はございませんでした。

本日、御審議いただいた内容について、可決していただいた場合、国道が関係す

ることから、大臣同意本協議の手続きを、令和4年8月に着手し、同月には決定告示を行う予定となっております。

以上、湯沢都市計画道路の変更についてであります。

委員の皆様におかれましては、御審議くださいますようお願い申し上げます。

事務局からの説明は以上です。

### ○山口会長

はいありがとうございました。それではただいまの説明に対しまして、何か御意見や御質問等あればお願いいたします。いかがでしょうか。

はい、小松代理ですね。お願いします。

### ○小松秋田県警察本部長代理

説明いただきました26のシートの関係なんですけれども、説明の方で、道の駅おがちへの接続部分の変更ということで、起点を南側へ10メートルということでお話しされましたけれども、これ北側へということよろしいのでしょうか。元々は、今現在国道13号の院内側に接続している形状ですけれども、これを、もうちょっと北側の道の駅側に変更するということがよろしかったのでしょうか。

### ○清水幹事

御質問ありがとうございました。

図面が大変小さくて見にくくなっており申し訳ありませんが、ちょうど中ほどに、道の駅おがちと、あとはインターチェンジを図示してる図面がございます。それで、雄勝こまちインターチェンジ側の方に吹き出しで小さくですが約10メートルという線を示しています。上にある丸の上に棒がついてるもの、これが元々の、起点の位置でございます。今回、下側の、黄色い吹き出しのある位置までの変更となっております。

こういった位置の移動でございまして、起終点に関しましては、道路の本線上の話となっておりますので、国道13号の関係がなかなか関係してないという形になっておりますので、御了承ください。

### ○山口会長

よろしいですか。なるほど、本線のところで、起点終点をカウントするということですね。

### ○小松秋田県警察本部長代理

わかりました。ありがとうございます。

### ○山口会長

他にいかがでしょうか。私の方から、今ちょうどこの議論について、道の駅おがちに、ストレートで入っていきみたいみたいな、そういうお話もあってこういうふうに変更されたと聞いていますが、湯沢横手道路っていうのは、今後さらに山形の方に、伸びていく構想がありますか、それともここでもう永久的にぴたっと止まりますか。

### ○清水幹事

はい、構想としましては、東北中央道として計画を持っております。

併せて国の方としましても、今、南の区間に関しましては、横堀道路として、整備を進めているところでございます。

### ○山口会長

そうすると、将来的にそれが整備できて、供用開始になった時、変更したダイヤモンド形式で処理できるわけですか。

**○清水幹事**

すいません質問を確認しますと、ここから延長するか否かという話になりますでしょうか。

**○山口会長**

将来的には、山形の方に伸びていくわけですね。ただ、今は、工事していて、まだ供用開始してないと。仮にそれが供用開始になったときは、この本線がここですね、ここで10メートル下がることになるのですか。

**○清水幹事**

はいそうですね、図面にうっすら線が直線的に伸びているのがわかるかと思いますが、これが道路センターの位置になっておりまして、まっすぐ南の方に、この区間に限っては、まっすぐな線形となっております。

**○山口会長**

なっていくわけだね。

**○清水幹事**

はい。

**○山口会長**

もしも仮にこれ供用開始された時に、今のこのL字型になってますよね。

**○清水幹事**

はい。

**○山口会長**

これで処理できるわけですか。また計画変更するわけですか。

**○清水幹事**

はい。都市計画決定上は、ここまでの話ですが、実物の構造物としましては、ダイヤモンド型になりますので、ちょうど側道、両方Yの字型に降りていく、秋田市で例えますと、横山金足線と国道13号が交差するインターチェンジの形状になります。

**○山口会長**

その形状は都市計画としては扱わないのですね。

**○清水幹事**

今のところ扱って欲しいという御相談もありません。県としましても、湯沢都市計画区域からの決定の路線として位置づけていますので、この先の延伸が、湯沢市の都市計画区域と連動したものかという点、なかなか判断に難しいと理解しております。

**○山口会長**

そういう話ですね。はい、ありがとうございます。

**○山口会長**

他に皆さんの中でいかがでしょうか。よろしいですかね。

それでは説明いただきました議案第2号についてお諮りします。

この議案第2号について原案のとおり承認することで御異議ございませんでしょうか。

## 【異議なしの声】

### ○山口会長

はい、ありがとうございます。異議ないものと認めて原案のとおり承認することに決定いたします。

以上をもちまして本日の議事の審議自体は終了とします。

その他、事務局からお願いします。

## （６）秋田県都市計画審議会における今後の押印の取扱いについて

### ○佐藤幹事

秋田県都市計画審議会における今後の押印の取り扱いについて説明させていただきますので、本日、当日配布資料としてお配りしている、A3版の1枚ものの資料を御用意いただければと思います。

まず、見直しの理由についてですが、県では、県民や事業者の利便性向上や行政運営の効率化を進めるため、県への申請・届出等に係る書類への押印廃止を進めております。

参考として右側に令和4年1月25日改正の秋田県行政文書管理要綱から抜粋したものを載せておりますが、こちらの第33条に公印の押印の規定がございまして、「行政文書を施行するときは、公印を押印することを要しない」と、原則として、押印を要しない取り扱いに、このときに変更となっております。

こちらに合わせて、秋田県都市計画審議会の事務に係る押印についても、必要な見直しを行おうとするものであります。

見直しの内容についてですが、まずこちらの方でどのような文章に、押印していたかということを整理いたしました。

まず、（１）県との間の文章についてですが、審議会が発出する文書としては、例えば、答申書などがございますが、こちらについては、県では受領する文書について、真正性の確認が容易な場合、基本的に押印を廃止しております。

県都市計画課が、事務局を務める、当審議会が発する文書については、真正性の確認が容易であることから、今後、こちらの答申書等に関して、会長印の押印は要しないこととさせていただきます。

続いて、審議会が受領する文書の方ですけれども、こちらについては諮問書等がございますが、県の審議会である当審議会においても、真正性の確保については、同様に容易であることから、当審議会が受領する文書への押印は求めないこととさせていただきたいと思っております。

続いて、（２）審議会と委員の方々とのやりとりに関する文書がございます。

こちらは、例えば開催通知がございますが、開催通知については、高度な真正性が求められるものではないことから、今後は会長の押印は要しないこととさせていただきます。

以上より、まとめますと、基本的に、都市計画審議会が関わる文書については、真正性が争点となることは想定されないと考えておりますので、今後、公印の押印は要しないこととさせていただきます。

説明は以上になります。

### ○山口会長

はい、ありがとうございます。ただいまの説明に対しまして何か御質問等ございますか。よろしいですかね。時代の流れもありますしね。

はい。その他事務局から何かありますか。

### ○清水幹事

他にはございません。

**○山口会長**

はい。それでは、私の役目はおしまいで、進行を事務局にお返しします。

**○佐藤幹事**

委員の皆様方、御審議いただき、ありがとうございました。以上をもちまして、第184回の審議会を閉じることいたします。