

第188回秋田県都市計画審議会議事録

1 日 時 令和7年3月11日（火）13時30分～15時30分

2 場 所 秋田県 議会棟大会議室

3 議事案件等

- (1) 議案第3号 男鹿都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更
- (2) 議案第4号 秋田都市計画道路の変更
- (3) 議案第5号 鹿角都市計画道路の変更

4 出欠の状況

- (1) 出席委員（13人）
山口邦雄、佐々木吉秋、鄭松伊、進藤文仁、木元慎一、谷川原郁子、相沢陽子、東北地方整備局長代理 松本章、東北運輸局長代理 會田光、東北農政局長代理 藤田正人（リモート）、秋田県警察本部長代理 加賀屋真、三浦茂人、遠藤政勝
- (2) 欠席委員（3人）
田口知明、児玉政明 高橋武浩

5 議事の概要等

(1) 資料確認、あいさつ

○田口幹事

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。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3～5」「男鹿区域マスタープランへの意見書」「男鹿区域マスタープランの新旧対照表」をお配りしております。

議案書については、事前に紙媒体での受領を希望された方には、あらかじめ郵送の上、本日の御持参をお願いしておりました。事前受領された方で、本日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。

また、本日はお手元にあるマイクを使用しますので、簡単に使用方法を御説明します。御発言の際は真ん中の銀色のボタンを押していただき、押していただきますと赤くランプが光りますので、光りましたら御発言ください。発言後は銀色のボタンを再度押していただき、マイクをオフにしてくださいようお願いいたします。

それでは、開会に先立ちまして、秋田県建設部部長の川辺から御挨拶申し上げます。

○川辺幹事

秋田県建設部部長の川辺でございます。

本日は御多用中にもかかわらず、第188回秋田県都市計画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、日頃から本県の建設行政の推進に対し御理解、御支援をいただき、この場をお借りし厚くお礼を申し上げます。

まずは御報告になりますが、先週金曜日に男鹿市脇本で、県発注下水道補修工事において3人の方が亡くなるという重大な災害が発生しました。亡くなられた3人の方の御冥福を心よりお祈り申し上げます。

事故原因は現在究明中ですが、二度とこのような災害が起きないように、今一度安全管理の徹底を行って参ります。

また、同じく1月下旬に発生しました下水道管の老朽化を原因とする道路陥没事故についてです。これを踏まえ、県では緊急点検の対象となる施設はありませんでしたが、自主的に7ヶ所のマンホールから直接目視で点検を行っております。国においては有識者会議を立ち上げ、下水道の点検、施設の在り方を検討しているほか、来年6月までに策定予定の国土強靱化実施中期計画において、進行するインフラ施設の老朽化対応を検討し、防災・減災、老朽化対策を一体的に推進していくこととしておりますので、県としても、このような取り組みを推進していきたいと思っております。

さて、本日3月11日は甚大な被害をもたらした東日本大震災が発生した日であります。発生から14年目を迎えましたが、その後も熊本や北海道胆振東部など、度々大きな地震に見舞われ、昨年1月1日には能登半島地震が発生し、現在、本格復旧・復興に向けた取組が進められております。

本県では能登半島地震で生じた様々な課題等を踏まえ、男鹿半島や山間地である鹿角市を対象に地震が発生した場合の具体的な対応策について検討を行い、このたび防災・減災方針の素案を取りまとめたところであり、今後、県・市町村及び関係機関等が連携しながら必要な取組を進めていくことにしております。

なお東日本大震災の発生時刻におきまして、亡くなられた方々の御冥福をお祈りし、哀悼の意を表すために、黙祷をささげたいと存じますので御理解のほどよろしくお願いいたします。

本日御審議いただくのは、男鹿都市計画都市計画区域マスタープランの変更、秋田都市計画道路の変更、鹿角都市計画道路の変更についてであります。

皆様におかれましては様々なお立場から忌憚のない御意見や御提言をいただきますよう、お願い申し上げます。

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。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

○田口幹事

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

○高野幹事

都市計画課長の高野です。前回、昨年6月に行われた都市計画審議会から、委員の変更がありましたので、新しく就任された委員の皆様について御紹介します。

秋田大学大学院医学系研究科助教の鄭松伊委員です。

○鄭委員

よろしく申し上げます。

○高野幹事

秋田商工会議所常議員進藤文仁委員です。

○進藤委員

よろしく申し上げます。

○高野幹事

東北地方整備局長の西村拓委員ですが、本日は代理として、東北地方整備局秋田河川国道事務所の松本章所長に御出席いただいております。

○松本代理

よろしく申し上げます。

○高野幹事

東北運輸局長の川崎博委員ですが、本日は代理として、東北運輸局秋田運輸支局の會田光支局長に御出席いただいております。

○會田代理

よろしく申し上げます。

○高野幹事

東北農政局長の菅家秀人委員ですが、本日は代理として、東北農政局農村振興部農村計画課の藤田正人課長にW e bで御出席いただいております。

○藤田代理

よろしく申し上げます。

○高野幹事

以上となります。

○田口幹事

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3号 男鹿都市計画 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」、「議案第4号 秋田都市計画道路の変更について」、「議案第5号 鹿角都市計画道路の変更について」の3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、議事録署名人指名

○山口会長

ただ今から第188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、鄭委員と進藤委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○鄭委員、進藤委員

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。

○田口幹事

報告します。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6年度 議案第1号 秋田都市計画 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ており、見直しを行う必要があることから、本審議会に付議しました。

また、「令和6年度 議案第2号 秋田都市計画 区域区分の変更について」ですが、計画的かつ合理的な土地利用の実現を図るため、本審議会に付議しました。

本審議会での答申を受けまして、この都市計画を変更し、その旨を令和6年9月27日付け秋田県告示第437号、438号で告示しております。

以上です。

○山口会長

続きまして、本審議会は議案が3つございます。1つずつ説明、審議をして、確認・承認、もしくは異議ありということで議論を進めたいと思います。

まず、「議案第3号 男鹿都市計画 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。

(4) 「議案第3号 男鹿都市計画 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」

○佐藤（翔）幹事

秋田県都市計画課の佐藤翔太と申します。着座にて説明させていただきます。

私からは令和6年度、議案第3号男鹿都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、通称都市計画区域マスタープランの変更について説明させていただきます。

説明中は、都市計画区域マスタープランの略称である区域マスと呼称させていただきますので、何卒御了承ください。

本日の説明の全体構成は画面に表示のとおりとなっております。委員改選後初の審議会であることや区域マスの位置付けを御理解いただきたいことなどから、初めに区域マスの意義等について総論、一般論的な内容を御説明させていただきます。その後に区域マスの変更について説明するという構成にしております。それでは、区域マスの意義等について説明させていただきます。

まず区域マスは法の第6条の2に規定されております。読み上げは省略させていただきます。参考に法の18条の2に市町村マスタープランの規定が書いてあります。また、都市計画運用指針には資料に記載の通り都市計画区域マスタープランの基本的な考え方が示されております。

これらの要点については2点ございまして、1つ目が都市計画区域マスタープランは、中長期的視点で都市計画の基本的な方向性、大きな道筋を示すものとされています。2つ目としては、市町村マスタープランや、各種都市計画は都市計画区域マスタープランに即しなければならないこととされています。言葉だけだとイメージしづらいところもあるかと思しますので図に示させていただきます。上に行くほど抽象度の高いマクロなもの、下に行くほど狭い範囲で具体的なミクロのものであるととらえていただきたいです。

まず、自然的・社会的条件等を勘案して一体の都市として整備、開発及び保全する必要がある区域として都市計画区域が設定されます。その中に設定される大まかな方向性を示

すものが区域マスになります。都市計画区域は必ずしも1つの市町村で構成されるとは限りません。その場合には、区域内の各市町村において市町村マスタープランを定めます。具体的などころでお示ししますと、本県では秋田都市計画区域が秋田市と潟上市の2市で構成されています。そのため、秋田都市計画区域においては秋田都市計画区域マスタープランの中に秋田市の市町村マスタープラン、潟上市の市町村マスタープランがあるという構造になっております。

これらの方針に基づき、用途地域をはじめとする土地利用規制やこの後の議案第4号、第5号で説明する道路をはじめとする都市施設、市街地開発事業などがあります。そして先に述べたように、市町村マスタープランは都市計画区域マスタープランに即すこととされていますし、各種都市計画は区域マスや市町村マスタープランに即すこととされている、このような構造となっております。

続いて区域マスに定めることとされている事項についてお話させていただきます。こちら3点ございまして、1つ目が都市計画の目標。2つ目が区域区分の決定の有無及び区域区分を定めるときはその方針。3つ目が土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針となっております。ただ、1つ目の都市計画の目標と3つ目の土地利用などの決定の方針について、これは努力義務で必須事項ではないという法体系になっています。ここまでが都市計画区域マスタープランの総論でございました。

続いて、これらを踏まえまして男鹿の都市計画区域マスタープランの変更内容について説明します。こちらの構成としては、最初に変更の背景、理由、方向性を説明した後に変更案の概要、変更するためのスケジュールを説明し、最後に変更案に対して縦覧を行った際に意見書をいただいておりますので、その意見書の要旨と、県としての対応を御説明します。

まずは変更の背景・理由とこれを受けた変更案策定の方向性について御説明します。変更の背景についてですが大きく分けると現行の区域マス、市町村マスタープランの2つの観点がございます。現行の区域マスについては、平成16年に初めて策定されて以来改定していない状況でございます。そのため目標年次として設定されていた平成32年、すなわち令和2年を既に経過してしまっている状況にあります。

また市町村マスタープランについてですが、そもそも男鹿都市計画区域を構成する市町村は男鹿市のみとなっております。その男鹿市がおよそ1年前の令和6年3月に市マスタープランを改定したという状況にあります。なお男鹿市のマスタープランは、改定前は区域マスとほぼ同様の平成17年に策定されたものであります。

以上を踏まえると変更を要する理由としては大きく2点ございまして、1点目が目標年次の更新に伴い改定する必要があること。2つ目が既に改定された市マスタープランとの整合を図る必要があることにあります。

ここからは変更案の方向性に繋がる背景等を説明させていただきます。まず先にお見せした体系図を再び載せさせていただきますが、一般論としては都市計画区域の中に複数の市町村が入っているという、区域マスの方がより抽象度の高いマクロなものという想定になっておりました。これを男鹿に当てはめると、男鹿市の場合は区域の中に男鹿市しかございません。つまり、区域マスと市のマスタープランの対象とする区域が同一となっております。このため区域マスは県、市マスタープランは市という策定主体の違いはありますが、男鹿において両方針に求められる役割は、実質的にほとんど相違ないものと考えております。

各種要領について読み上げは省略させていただきますが、概ね区域マスは市町村マスタープランとの一体性・整合性を重視して策定していただきたいということが述べられています。また本県における近年の都市計画決定の状況についてですが、平成24年に地方分権の改正があり、近年の都市計画決定状況は市町村の決定が8割以上を占めているという状況になっております。残りの2割弱は県決定案件ですが、この県決定案件の中身自体市町村の見直しに合わせた策定であるようなものが多く、県が自主的に決定しようとする都市計画というのは近年極めて少ないような状況にあります。

こういった内容を踏まえた変更案策定の方向性のポイントは3点ございます。

まず1つ目が令和6年に改定された市マスタープランとの整合を特に重視すること、及び社会情勢の変化を反映することにあります。社会情勢の変化の典型としては、20年前に比して人口減少が加速度的に進んでいることが挙げられます。このため、人口減少に対する取り組み方針を多く盛り込んでいることなどが今回の変更案の特徴の1つとして挙げられます。2つ目は社会情勢の変化はありますが、将来像や基本的方向性については、概ね現行プランと同様であるということです。表現は異なっていますが、概ねの方向性は変更しないという点にあります。言葉だけだとイメージしづらいところがあるので具体例を少しお見せします。約20年前に策定された現行のプランと今の変更案になります。いろいろ表現等は変わっていますが、着色されている部分を見ていただくと同ジエリアだということがおわかりいただけるかと思います。黄色のところは住宅地の着色、網掛けのところは工業地や商業地の着色になります。このように書いてある内容は変わりますが、商業地、工業地、住宅地のゾーニングなど概ねの方向性はほとんど変わっていないというのが今回のプランの特徴となっております。

また20年という時勢の変化に伴い、施設等については整備中心の内容でありましたが、今回のプランにおいては維持管理中心の内容にさせていただいております。こちらにも具体例としては本日お配りした新旧対照表の右側の赤線引いている箇所、整備というような表現が多くなっています。これに対して今回維持管理という黄色で塗っているような表現が今回のプランの案としては多くなっております。当然この20年で整備が進んだことや人口減少による需要低下もありますので、そういったものを反映し今回は維持管理中心の内容となっております。

総括しますと、市のマスタープランとの整合を重視するとともに社会情勢や時勢の変更は反映しますが、概ねの方向性については変更しないというのが今回の変更案の方向性になります。

ここから変更案の概要についてお話します。概ね先ほどお話した変更案の方向性についてと同じ内容であるため、あくまで大枠のみを駆け足で説明させていただきたいと思えます。

まず都市計画の目標ですが、こちら(1)から(5)までの5項目ございます。

初めに(1)基本的事項についてです。対象区域は男鹿都市計画区域の全域で、男鹿都市計画区域はほぼ男鹿市全域で戸賀地区や椿地区の一部、旧若美町の区域が都市計画区域外となっております。また目標年次については、現在から概ね20年後の令和27年と設定しております。

続いて広域都市圏の将来像については、秋田市及び潟上市で構成される秋田都市計画などと一体で構成しております。内容は前回の都市計画審議会でお諮りしているので細かい説明は割愛させていただきますが、将来像としてはグローバルな交流でにぎわい、都市と自然が共生する広域都市圏というものを掲げそれに紐づく目標として4つ掲げているところです。

都市づくりの基本理念については、都市計画区域の将来像を「魅力ある地域資源を未来へつなぐ『自慢の郷(ふるさと)-おが-』」としております。こちらの内容は市のマスタープランに合わせた内容としております。

都市計画区域の目標及び目標とする市街地像については次の4つを掲げております。

(1)のみんなが快適に暮らせるまちづくりや活気とにぎわいを生み出すまちづくりが市街地エリアへの設定、そして(2)の豊かな自然と伝統文化を未来へつなぐまちづくりや(4)の自然の力と共生できるまちづくりが自然的環境エリアに設定している目標となっております。こちらも市のマスタープランを参酌して作っております。なお、この部分については最後に説明する意見書の内容に関わってくる部分になりますので、御念頭に置いていただくと幸いです。

続いて社会的課題に対する都市計画としての取り組み方針ですが、次の8つを掲げさせていただいております。先にお話したように人口減少が加速度的に進んでおりますので、人口減少に起因する課題、具体的には1. 2. 4. 5. 6が人口減少に起因しているものになっているため、それに基づき様々な対策を検討しているところです。

続きまして第2章、区域区分の決定の有無についてお話します。先に申し上げたようにこの部分が区域マスの必須項目となっております。まず区域区分とは、無秩序な市街化の拡散、スプロール現象を防止し計画的な市街化を図るため、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域の2つに区分する制度のことで、市街化区域は市街化を図る区域であるのに対して市街化調整区域は市街化を抑制する区域となっております。区域区分は開発需要の高い区域に決定されることが多いです。そのため、人口が減少している本県において区域区分を決定しているのは秋田市と潟上市から構成される秋田都市計画区域のみとなっております。

区域区分の適用検討についてですが、現行の平成16年に策定されたプランにおいては区域区分は適用されておられません。そして県で策定した区域マス策定方針においては、区域区分を適用する際は人口3万人やD I D地区の有無を基準に検討しております。こういった観点で男鹿市の現状を見ますと男鹿都市計画区域に属する市は男鹿市のみですが、男鹿市の人口はこの20年で1万人超、率にすると30%超減少しており、令和6年4月1日現在で2万3779人と3万人を割る状況となっております。また市内にD I D地区もございません。こういったことから今回、男鹿都市計画区域においては区域区分は定めないこととしております。なお、人口推計等から見ても今後これらに該当する可能性は現状極めて低いと考えられますので、将来的にも区域区分を設ける可能性は極めて低いのではないかと考えているところです。

続いて主要な都市計画の決定の方針についてです。土地利用、都市施設、市街地開発事業、自然的環境の整備又は保全という構成になっております。

まず土地利用についてです。商業地、業務地、工業地、流通業務地、住宅地、それぞれ設定しております。まず商業地、業務地については中心拠点や国道101号沿道を設定しております。また、工業地、流通業務地については船川港周辺を設定しております。住宅地については船川地域、脇本地域、船越地域の3つをゾーニングしているところです。

市街地の土地利用の方針についてはこちらに示しております6つのおりとなっております。都市施設の内容は先にお話したように、以前のプランは整備中心だったのが、維持管理中心になっております。細かい内容は割愛させていただきます。道路、下水道、河川などすべて維持管理中心の内容で今回組んでおります。

続いて市街地開発事業についてですが、現在予定はございませんが必要になった場合には検討することとしております。

最後に自然的環境の整備又は保全の方針については現行プランでもそうだったのですが、男鹿の区域は非常に自然豊かなところですので、豊かな自然を保全等する方針を強く打ち出しているところです。

続いて変更の経緯の概要です。スケジュールを御説明します。こちら画面に表示のとおりです。まず、素案の縦覧を今年の1月7日から21日まで2週間行い、公述の申出を受け付けておりました。しかしこの期間に公述の申出はございませんでしたので、1月28日に予定していた公聴会の開催は中止となりました。その後、2月4日から18日までの2週間案の縦覧を行いました。この際意見書が4件提出されております。後程その要旨と県としての見解を説明させていただきます。男鹿市への意見聴取は、1月23日に照会しまして3月5日に異議なしという回答をもらっています。そして本日の都市計画審議会を経まして、異議がなければ4月中に決定の告示を行いたいと現在のところは考えております。

なお、今回は区域区分の有無等、国の利害に重大な関係がある事項の変更はありませんでしたので、国土交通大臣への協議は不要な案件となっております。またこちらには記載ありませんが、素案の作成にあたっては、庁内関係各課にも意見照会した上で、調整を行っていることを御報告させていただきます。

では、縦覧期間中に提出された意見書の要旨等について説明させていただきます。各意見書の全文は事前にメールで送付し、本日配付させていただいております。法の規定に基づき、本日は要旨に絞って説明させていただきます。

まず4件の意見書には、共通して男鹿の伝統文化が根付くエリアや、自然景観豊かなエリアへの陸上風力発電施設の建設に対する反対の意思が示されておりました。ここで少し

補足させていただきたいのですが、意見者のうち1人の方からお電話いただいております。その方から伝え聞いたところによりますと、1月にとある風力発電事業計画の説明会があったようです。その内容は意見者の方をはじめとする地域住民の方々にとっては、かなりセンシティブな内容なものだったとのこと、そういった1月の説明会を経た上で2月にこの案の縦覧を行っていたので、このような意見書が複数提出されることになったというような背景があるようです。

意見書についてこの他の要旨もお話しさせていただきます。まず、陸上風力発電施設建設により男鹿の伝統文化や美しい景観が損なわれ、観光資源、施設が打撃を受けるとともに地域住民のアイデンティティを傷つけることや地域住民間で意見の対立が起き、分断等を生む懸念があるというような内容でした。その他、山林等の未使用地の保有リスクへのサポートや、自然、景観、山林資源を保つための取り組みが必要ではないかということ、住民等が不安を抱かずに済むように自治体は景観保全のための線引き、ゾーニングをし、規制を設けることが必要ではないかというような問題解決のための提案に該当するような内容がありました。このゾーニングの部分については最後少し言及させていただきます。

そしてこちら下段の3つが今回都市計画区域マスタープランの内容に直接関係するものと判断されたのですが、「陸上風力発電施設の建設は区域マスの自然と共生するまちづくり、豊かな自然と伝統文化を未来へつなぐまちづくりという目標に反する」ということや「都市計画の(4)自然の力と共生できるまちづくりは、必要性があるのか疑問である」ということ、「豊かな自然と伝統文化を未来へつなぐまちづくりという記載のみで十分ではないか」ということ、「自然の力という言葉が、そもそも見方によっては自然エネルギーを利用した風力発電事業の推進に繋がってしまうのではないかと不安を感じる」というような意見がございました。

実際言及されていた部分は議案書第3号の5ページ目でございます。内容としては、1の都市計画の目標(4)都市計画区域の目標及び目標とする市街地像の片括弧2、片括弧4の部分、このあたりが今回出てきた意見に関する記載になっております。

こういった意見書を受けての県の見解ですが、結論としては今回案の修正はせず、諮問したとおりの案で決定したいと考えているところです。論拠として2つの観点からお示しさせていただきます。

1点目、現状の案の記載内容についてですが、自然的環境エリアについては保全・共生を目指すスタンスで書いてあります。また意見者の1人の方から指摘があった自然の力という言葉についても自然災害、すなわち自然の脅威という意味合いで用いております。決して発電に用いられる自然エネルギーを指しているわけではございません。そのため、現状の案でも決して意見者の意に反する内容を記載しているわけではないと考えております。

2点目、そもそもの区域マスの役割についてですが、前半で説明したように中長期的視点で都市計画の基本的な方向性、大きな道筋を示すものであり、個別具体的な案件の是非を問うもの、ミクロではなくマクロという性質のものでございます。

以上論拠としまして、県としては案の修正はせず、諮問したとおりの案で区域マスを決定したいと考えているところです。

区域マスとしてのお話はここまでになりますが、一方で今回住民の方々からいただいた意見書の内容は、非常に切実な思いが込められたものでございまして、行政として真剣に受けとめなければならないものであると考えております。このため、今回の議案である区域マスの枠から少し出てしまいますが少しお話しする時間をいただければと思います。

意見書で提案されていたゾーニングの話です。ゾーニングし、規制を設けるというような手法は都市計画ではありませんが、別制度で景観法に基づく景観計画による届出制度というものがございます。実際にこの制度は、にかほ市でゾーニングを行った上での風力発電施設の立地規制を行っているという事例があります。ゾーニングにより各区域を区域分けした上で、この区域はこのぐらいの規制の強さというような規制の強弱を設けているやり方を行っております。こういったことも踏まえまして我々からは、男鹿市に必要な情報提供を今回行っております。そして男鹿市でもこれを受け、今後の対応を検討するなどの

問題意識を持ち、真剣に向き合っているということを御報告させていただきます。

以上、最後は少し枠の外の話になってしまいましたが、議案第3号男鹿都市計画区域マスタープランの変更についての説明を終了させていただきます。よろしく御審議のほどお願いいたします。

○山口会長

ありがとうございました。区域マスについてわかりやすいように、かなり工夫されたパワーポイントと説明だったと思います。苦勞したと思います。ありがとうございます。

それではただいまの説明を受けまして、質問、或いは御意見でも構いませんのでお願いします。いかがでしょうか。谷川原委員、お願いします。

○谷川原委員

議案書の17ページ、都市幹線道路の項目のところで、市街地内を連絡し、生活環境を支える骨格として下記の都市幹線道路を配置すると書かれていますが、現状と何が違うのでしょうか。いかにも新たに配置するというような書き方だったので、都市計画全体を見直すということをやられているのであれば、現状と具体的にどう違うのかを教えてくださいますか。

○山口会長

配置という言葉が普通の使い方と少し違うのではないかと思います。そのあたりの説明をお願いします。

○木場委員

この配置という言葉は紛らわしい言葉になっていますが、現状こちらはすべて整備済みの道路になっており、現在未着手の道路という意味合いではありません。

○谷川原委員

整備済みであれば特別書かなくてもいいように思うのですが、改めて書かれたということとはどのような意味なのでしょう。

○高野委員

こちらの道路は都市計画区域の基本的な交通施設の道路の配置になっており、これらを整備していくというよりは、維持していくというような意味も含まれておりますので、この区域の中の主な幹線道路としてはこういった道路がありそれをそのまま使っていくというような意味合いです。

○谷川原委員

そういう意味であればわかりました。ありがとうございます。

○山口会長

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

今回の区域マスは、空き家、空き地の問題や住民や移住者等の活性化のための様々な事業が行われているということを引ききちんと認めるといふか、区域マスとしても理解しているという表現がありましたよね。そういった意味では現代的な状況も反映しているのかなと思います。

他にいかがでしょうか。木元委員。

○木元委員

本日配布の資料16ページの対象区域で小豆色に塗られた部分と真っ白な部分があるのですが、真っ白の部分というのは対象外ということですよ。それで西側の本山のところ

白いですが、これは自衛隊のレーダーサイトの関係で対象外にしたという理解でよろしいですか。

○木場幹事

この白い区域は区域外になります。男鹿半島の西側の白い部分がありますが、こちらは男鹿の国定公園になっておりまして、この区域は第1種特別区域に指定されているため、規制が非常に厳しい区域になっております。そのため、ここにあって都市計画を入れる必要はないという形で区域外になっています。

○木元委員

すると、先ほど私が申し上げたレーダーサイトのことは関係なかったという理解でよろしいですね。

○木場幹事

はい。関係ございません。

○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。

私から。まず意見書が4通出されて、普通は事務局で要旨という形で整理し、それに対する県の考え方を示すというのが都市計画審議会の通常のやり方ですが、今回は意見書の全文をあらかじめ配布していただいたので状況はよく分かりました。その点で、風力発電に関する記述というのは、区域マスでの整理として、具体的にどうなっていますか。

○木場幹事

風力発電という言葉については、この度の区域マスへの記載はありません。今回記載があるのは洋上風力についてで、こちらについては産業の発展や船川港の基地の利用なども関係しますので、語句が3ヶ所ほど記載されています。

○山口会長

そうですね。洋上風力という言葉が出ていましたよね。それに対して陸上風力という言葉はなかったと思うのですが、それはこの区域マス策定作業の途上で、情報が県には上がってこなかったと理解してよろしいでしょうか。

○木場幹事

再生エネルギーという観点では陸上風力も必要なものではあります。我々としては国のプロジェクトとして進めている事業については、大きな方針として示させていただきますが、洋上風力ではない各事業者が個別に行う風力発電などは、個々の案件ということで、区域マスには記載をしていないという状況です。

○山口会長

今事実確認をします。区域マスの策定にあたって、市に意見を求めますよね。その段階では意見書は既に出ていたわけですよね。

○佐藤（翔）幹事

時系列でお話しますと、市へ意見照会をしたタイミングではまだ変更案に対する意見書をいただいております。意見照会自体は1月23日に行っておりますが、その後の2月に縦覧して意見書の提出がありましたので、それを受けて我々としてもすぐに男鹿市に情報提供と対応確認をさせていただいたので、そこからは密に連絡をとっているという状況です。

○山口会長

確認できました。ありがとうございます。

全文提出いただいたので私も読みました。計画策定との関係がわからないところもありましたが、通常は賛成、反対といった意見が多い中、今回の意見書は大変丁寧に書かれていて、私自身も趣向する項目がいくつかありました。

意見書では地域内での意見対立による分断が起きるかもしれないとありましたが、要するに、そういった問題が激化して広域調整しなくてはいけない段階までくると、県としての意見は必要だと思いますが、現段階では基礎的自治体である男鹿市が中心となって、住民の意見を聞きながら検討していくということがまずは重要なのかなと私自身思いました。そういう意味でいうと今回の区域マスの内容としてその意見を組み入れる必要はないとは思いますが、先ほど区域マスの枠外ではあるが重要だという発言に私も全く同感です。今の分権社会において県が指導する立場ではないと思いますが、情報提供や景観法の啓発、そして市町村に支援することができるので、そういった立場で県としての役割を果たしていただきたいとこれを読んで思いました。

皆さんの中でこの件に関していかがでしょうか。よろしいですね。載っていましたホテルの里をY o u T u b eで見ました。とても良い動画だったと思います。見てみるとこの意見書の内容がよくわかるのかなと思います。

他にいかがでしょうか。谷川原委員。

○谷川原委員

具体的に男鹿のどの辺に建つのですか。あまり現地は分かりませんが、どのようにして景観が壊されるのかと思いました。

○木場幹事

具体的な話ですが、書類等はいただいておらず、この意見書の中から読み取りますと、男鹿の国定公園のすぐ外れた自然環境豊かな場所に10機から11機建つ計画が2つあるようです。

○谷川原委員

県では具体的な場所ははっきりわからないのですよね。

○木場幹事

場所が分からないということではなく、確認はしていないという状況です。そのような事業説明会があったということを意見書で確認したという状況で、こちらで内容の裏付まではとっておりません。

○谷川原委員

ちなみそういった問題に対応する部署はどこになるのですか。この意見書を出された市民の方々は不安ですよ。

○佐藤（翔）幹事

こういった風力発電関係は関係法令が多岐にわたっておりまして、我々の管轄の範囲で言いますと、先ほどお話した景観の話であれば、県の都市計画課と男鹿市の建設課になります。一方で再生可能エネルギーの推進をしている部署も県、市にありますので、そういった全庁的な調整を図った上であるべき方向性というところを探していくことになるかと思えます。まず県としては景観を所管していますが、そこだけで簡単に決められるような話ではないとは思っていますので、必要な調整を図っていこうとしているところです。

○山口会長

県の景観を守る条例によると、大規模なものは幹線道路等から200メートルまでのとこ

ろは届出が必要だという話になっていますよね。全県で県は考えており、細かな事情をやりだすとまとまらないので、そういった届出の対象設定をしていると思います。地域によって受けとめ方は違いますからね。どんどん推進すべきという市町村もありますし、都市のビジョンとして自然環境や観光を重視するというのであれば、きつめの規制をするだろうし。それは市町村がそれぞれの特性に応じて、住民の皆さんと議論しながら考えていくものだと思うので、先ほど言ったようにできるだけ市町村に頑張ってもらおうということが重要なのかなと思います。

他にいかがでしょうか。秋田河川国道事務所松本代理。

○松本代理

今回の都市施設の整備に関する部分で、先ほどの説明にありましたがその適切な維持管理や更新というところを今回記載されたとのことで、これまで都市計画は新たな整備をすることばかりに視点をおかれていたのですが、こういった方向に記載されていくのはとても大事なことだと思います。

その中で議案書の16ページ、道路整備と効率的な運営のところ、再編や廃止等の可能性も含めて見直しを行うという記載がありますが、ここはあくまでもこの区域マスの中で今後議論して、その中で廃止する路線等を決定していくというような認識でよろしいでしょうか。

○木場幹事

区域マスの中にある都市計画道路についてですが、長期未活用区間や未整備区間等がありますので、こちらについては廃止に向けて随時見直しを進めていくという方針になっています。

○松本代理

時代とともに社会の情勢も変わっていきますし、先ほど言ったとおり社会資本はほとんど老朽化していきますので、そういう視点で維持管理というものをマスタープランに盛り込んでいくことはとてもいいことだと思います。以上です。

○山口会長

ありがとうございます。

○高野幹事

補足させていただきますと、この区域マスの中で見直しを行うのではなく次の議案、2つとも都市計画道路の見直しについてですが、区域マスとは別個に都市施設の見直しという形で行うものであります。そのため、区域マスではこの程度の表現にとどめて個別具体の都市施設の見直しについては別途、都市計画で諮っていくこととなります。

○山口会長

よろしいですか。秋田県は見直しガイドラインを持っていますよね。県としてそれを市町村に提示して、市町村が見直しをしやすいように技術支援、情報支援に取り組んでいるわけですよね。他にいかがでしょうか。よろしいですかね。

もう一度確認しますが、意見書の問題は、ここではまだ議論する段階には至っておらず、善し悪しを一概にいえるものではありません。ただ、市町村に頑張ってもらいたいというのは、県としての見解だということを確認していただければ、提出した意味や成果が出るのかなと思います。この議論は議事録として公開されますから、そういう点では意味のある議論だったかなというふうに思います。よろしいでしょうか。

○山口会長

それでは議案第3号、男鹿都市計画 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、原案どおり承認することに御異議ありませんか。

【異議なしの声】

○山口会長

それでは異議ないものと認めまして原案のとおり承認することに決定します。
続いて議案第4号について説明をお願いします。

(5)「議案第4号 秋田都市計画道路の変更について」

○佐藤（宏）幹事

都市計画課の佐藤と申します。私からは、議案第4号について説明いたします。着座にて説明申し上げます。

それでは議案の説明に入ります。この議案は秋田市の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。全体的な内容としましては、都市計画道路を決定してから長期未着手の路線について必要性や実現性を改めて評価して存続すべきか廃止すべきか見直しした結果に基づいて都市計画道路を変更するという内容になります。左側に変更前、右側に変更後の内容となっており変更箇所を赤字にて示しております。今回の路線のうち変更前の下2つの路線については、路線の中間部分が廃止となり、路線が分割されるため、変更後では新たに2路線、右側の変更後の下2つが追加となります。このほかの路線については他の都市計画道路の変更に伴って交差点部分が増えることや幅員の変更など、以上合計で6路線を御審議いただくものです。次のページを御覧ください。

こちらにも議案書の総括図の抜粋になっております。位置的な状況になりますが、路線の分割する部分は1つが千秋添川線になります。この路線が千秋添川線になりますが、その中間の黄色い部分が今回廃止となります。もう1車線の秋田環状線がこちらの路線です。この路線の中間の黄色い部分が今回廃止になるということで、起点側、終点側に路線が分割されるというような変更となっております。次のページを御覧ください。

本日は御覧の5つの流れに沿いまして説明申し上げます。

1つ目に背景についてです。秋田市の都市計画道路の現状は路線数が88路線、計画延長としては275キロ決定されております。このたびの見直しに関しましては、お示ししている秋田市の道路地図の中で水色と黄色の未着手の39路線を対象に、存続とすべきか廃止とすべきかというものを検討しております。次のページを御覧ください。

未着手路線の状況をグラフに表したもので、路線の数で言いますと10%ほどが未着手となっており、計画延長別だと16%ほどが未着手である状況です。そしてこの未着手延長路線のうちおよそ半数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。

続いて上位計画との関係について説明いたします。先ほど説明しました男鹿市と同じように秋田市も都市マスと区域マスを定めており、この中で未整備となっている都市計画道路について将来的な交通量の減少を考慮して見直しすることの必要性が記載されております。このことを受け、秋田市では多核集約型コンパクトシティの実現を前提に必要性和実現性を再検証して見直しを行うという方針となっております。次のページを御覧ください。

ここで参考に都市計画道路による一定の制限について説明いたします。都市計画法第53条によりまして、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の制限を課しております。これは区域内にむやみに建物等が建たないように制限を課しているという内容です。課題としては、社会情勢等の変化によって都市計画決定自体を見直す必要があるということやこの規制によって建築制限を長期にわたって課せられているという関係者が存在することなどが挙げられております。次のページを御覧ください。

あわせて、昭和の時代に都市計画決定されている路線がほとんどとなっております、当時は

高度経済成長の中交通量が増大するという条件で計画していましたが、近年は全県的に交通量が減少しているという傾向を示しております。次のページを御覧ください。

2つ目は都市計画道路のネットワークの検証について申し上げます。検証には県で定めております秋田県都市計画道路の見直しガイドラインを用いて39路線の都市計画道路について評価を行っております。次のページを御覧ください。

このガイドラインの見直しの評価に当たりましては、大きく3つの評価で行っており、まず①の必要性、②の実現性、③のネットワークの評価という内容を評価して道路網を設定するという形になります。次に都市計画道路の廃止に伴う影響を確認するために、具体的には道路交通センサスのデータを用いて都市計画道路の見直し前後の将来交通量の推計を行い、混雑度を比較することで道路ネットワークへの影響を分析しております。

まず評価の詳細について説明いたします。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毎に区間割りをを行い路線カルテを作成します。次のページを御覧ください。

続いて必要性の評価ですが、大きく5つの項目で評価しております。この指標は県のガイドラインに定めている共通の事項から選択しており、ネットワーク機能、交通機能、まちづくり支援、防災・医療活動支援、その他といった項目で点数化をしています。次のページを御覧ください。

続いて実現性の評価になります。現地の状況、構造面、社会状況といった内容をガイドラインに基づき点数化して評価をしています。次のページを御覧ください。

以上の内容を整理した内容がこちらの表になります。縦軸に必要性、横軸に実現性を示しており、第一象限に来る部分が必要性、実現性共に高く存続を前提としており、逆に、必要性、実現性共に低い第三象限の路線については廃止を基本としております。また、第二象限、第四象限に来る路線については再度総合的に評価を行いまして、最終的に存続か廃止かというところに帰着させております。今回の路線の中で、第一象限に赤の四角で囲んでいる新屋土崎線がありますが、これは路線としては存続ですが、一部幅員の変更があるということで今回の変更に上げております。次のページを御覧ください。

こちらは見直し後における道路網への影響を確認した検証の内容となります。検証方法は道路交通センサスをベースとして都市計画道路の見直し前、見直し後の交通量推計を行い、混雑度を比較することで廃止に伴う影響を確認しております。後程説明しますが全体として見直し前後の混雑度を比較した結果見直しによる影響は少ないという結果を得ております。次のページを御覧ください。

参考に混雑度の数値の基準を載せております。この数値に関しては、推計交通量÷可能交通容量という計算で出される数値で、1未満であれば問題ないという見方になります。ただ、1を超えたからといってすぐ問題になるわけではなく、目安として1.25未満の場合は連続的に混雑する可能性が低く、今回の路線についてはすべて1.25未満となっております。次のページを御覧ください。

こちらが将来交通量推計に基づく見直し前後の混雑度を比較した結果になります。決定権者が県決定だけでなく市決定の路線見直し内容も含めて全体的なネットワークとして検討しています。上段が見直し前、下段が見直し後の数値です。ここで表しているのは割山から向浜周辺の混雑度になっており、今回の見直しによって全体的な混雑度の数値はほとんど変わっていないため、交通への影響は少ないということがわかりました。次のページを御覧ください。

こちらは浜田から大森山周辺の混雑度の数値になります。こちらについても見直し前後で大きな数値の変化は確認されておらず、交通への影響は少ないということがわかりました。次のページを御覧ください。

こちらは矢留から添川周辺の混雑度の数値になります。全体的に大きく変わっていませんが、真ん中の紫色の点線部分が廃止になることでその下にある市道の混雑度の数値が0.17から0.68と上がるという結果が出ています。ただ、1までには十分余裕があるので、交通への影響は少ないと判断しております。次のページを御覧ください。

こちらは中通から南通周辺の混雑度の数値になります。見直し前後で大きな数値の変化は確認されておらず、交通への影響は少ないということがわかりました。次のページを御覧ください。

続いて3つ目、都市計画の手続きについて説明申し上げます。都市計画道路に関しては、法に定められた都市施設として位置付けられており、決定の際には、種別、車線数、交差点などの構造等を決定するということが挙げられています。決定には、国道、都道府県道などは県が定める都市計画として規定されています。次のページを御覧ください。

秋田都市計画道路の見直しに関しては3ヵ年で見直し、変更していく方針で進めています。昨年度から一部市決定は先行して行っており、今年度は10路線、そのうち県決定は4路線で、今回は2路線が分割となるため、合計6路線の御審議になります。次のページを御覧ください。

こちらは都市計画道路のイメージになります。黄色の部分で都市計画区域で、その中に骨格をなすように国道、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ことが望ましいとなっております。

ここで説明の途中ですが、まもなく東日本大震災発生の日14時46分になりますので黙祷の御協力をお願いいたします。

被災により尊い命を亡くされた方々の御冥福をお祈りし、1分間の黙祷をささげたいと思います。皆様恐れ入りますが、御協力をお願いいたします。黙祷。

黙祷を終わります。御協力ありがとうございました。

それでは説明を再開させていただきます。資料の25ページを御覧ください。都市計画道路が都道府県道や市町村道に跨る場合の決定権者の扱いについては、県道に係る変更がある場合は県決定とすることが望ましいとなっておりますので今回は県決定として変更するとしております。次のページを御覧ください。

ここからは各路線について変更の内容を具体的に説明したいと思います。まずは3・3・7号、割山向浜線になります。この道路は国道7号の市内流入や通過交通を分散するために空港跡地からこまちスタジアムにかけて昭和59年に決定されています。今回の変更は市決定の割山南浜線の廃止により交差点が不要となるため、接続している交差点部分の一部を除外するということになります。また区域以外の変更としては、既定計画において車線数が未決定の状況のため、今回2車線に決定します。加えて、起点部分で接している国道7号・幹線街路下浜八橋線との立体交差の記載について、当初決定時には立体交差が無かったため、今回記載するものになります。次のページを御覧ください。

この計画案の縦覧をした際に一般の方から意見書が1件出されています。内容としては、市決定、県決定双方に跨る内容の意見書となっております。県決定は割山向浜線の廃止予定の一部、市決定は割山南浜線の復活・変更してほしいというものでした。意見書は30ページにわたって添付しておりますが、この2つの路線の関係性は、交差点で接続し市決定の割山南浜線の廃止によって交差点とする必要がなくなるため、県決定の割山向浜線を変更することになりました。市決定の路線に関して秋田市の方針は、割山南浜線は現道がなく見直し検証の結果、将来の交通需要がほとんど見込まれないため、整備の必要性が低くなっており、さらに平行する都市計画道路が代替路線として十分機能することから都市計画変更案は妥当とし、変更告示を行う予定です。

説明の途中で失礼いたします。相沢委員が所用により御退席させていただきますので、よろしく願いいたします。

説明を再開いたします。市の方針としては原案どおり変更するというので、県としても計画案のとおり変更する方針としております。次のページを御覧ください。

こちらは3・4・11号新屋土崎線になります。この路線は秋田都市計画道路の骨格道路網の一部として計画が位置付けられている主要な幹線道路であり、昭和29年に都市計画決定されています。今回市決定の新屋駅前線の廃止に伴い、幹線街路との平面交差を16箇所に変更します。また市決定の保戸野高陽線の廃止に伴い、現在整備されていない交差点部分の隅切り区域、拡大図で示している黄色部分を区域から除外します。

そのほか、起点側になりますが、市街化調整区域の区間の大森山～浜田について、幅員を変更します。詳細は次のページを御覧ください。幅員変更区間の拡大図になります。現在、都市計画決定幅員16mに対して現況11mで整備されていますが、当該区間は市街化調整区域内にあり、沿線の土地利用等に対応した一定程度の機能が確保されており、整備の必要が低いことから現況幅員に合わせた計画の見直しを行うものになります。次のページを御覧ください。

続いて3・4・26号千秋添川線です。この路線は、中心市街地と手形、旭川、添川地区のアクセスを担う路線であり、昭和29年に都市計画決定されています。今回、未整備区間について、将来の交通需要が少なく沿線の住宅地への影響やJR奥羽本線との横断部に多大な事業費が必要となるなど既定計画での整備の必要性や実現性が低くなっていることから、当該区間を廃止するものです。またこの一部区間の廃止に伴い、路線が分割となるため起点側の区間を千秋矢留線として延長、幅員、平面交差をそれぞれ変更し、終点側の区間を3・4・79号手形添川線として新たに追加決定します。次のページを御覧ください。

続いて3・4・29号秋田環状線です。この路線は中心市街地の交通を円滑にする路線であり、昭和29年に都市計画決定されています。今回市民市場の前の通りの幅員の変更と秋田南中学校に向かう未整備区間について将来交通量推計の結果、交通需要が少なく、明田地下道西交差点周辺で改良事業が施行中であり、既定計画での整備の必要性が低くなっているため当該区間を廃止するものです。なお市が現在整備中の明田地下道西交差点周辺の改良事業により環状の機能は維持されることとなります。またこの一部区間の廃止に伴い路線が分割となるため、起点側の区間を3・4・29保戸野中通線として延長、幅員、車線の数、平面交差をそれぞれ変更し、終点側の区間を3・4・80号南通茨島線として新たに追加決定します。

市民市場前の通りの幅員変更については次のページを御覧ください。幅員変更区間の拡大図になります。現在都市計画決定幅員22～23mに対して16mで整備されていますが、将来交通量推計の結果、現道で機能が確保されており、既定計画での整備の必要が低いことから現況幅員に合わせた計画の見直しを行うものになります。次のページを御覧ください。

最後に今後の流れについて申し上げます。これまで関係機関との協議、住民説明会を開催しており、特段意見等はありませんでした。秋田市への意見聴取についても異存無しと回答を受けております。計画案は2週間の縦覧を行ったところ縦覧者はありませんでしたが、先ほど御説明しました意見書が1件寄せられており、県としては市決定路線の廃止に伴い、県決定路線の交差点区域が必要なくなることから都市計画変更案のとおり変更いたします。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、3月下旬の告示決定を行う予定としております。事務局からの説明は以上となります。

御審議のほどよろしく申し上げます。

○山口会長

ありがとうございました。それではただいまの説明に関しまして、皆さんから御質問や御意見等あればお願いいたします。松本代理。

○松本代理

道路行政に長く携わってきた観点からお伺いします。今の説明で、例えば33ページの千秋添川線の廃止関係ですが、一昨年の大雨で駅の東側や秋田中央道、明田地下道などが浸水して通れなくなりました。そうしたときに秋田都市圏と交通の課題である東西を行き来する道路が限られている関係で相当混雑しましたよね。そういった実情も踏まえてこの廃止をお考えなのかということをお伺いしたいです。

そもそも、前提となる都市計画道路見直しガイドラインの必要性の評価指標というところが私はとても重要だと思っていて、それを最終的に混雑度で廃止を判断するという

のは少し乱暴かなという気もしています。必要性の評価指標の中でも防災医療活動支援という評価があり、これはたとえ利用交通量が少ない道路だとしても重要な観点だと思えます。ところが最終的に混雑度で評価して決めてしまうと、こういったところが全部埋もれてしまうのではないかと。そういった考え方を前提とすると、千秋添川線の廃止がそのガイドラインのみで判断するというのは少し危険かなという気がしました。その辺のお考えがあればお伺いしたいです。

○高野幹事

最終的に混雑度で判断したということではありません。必要性や事業の実現性の評価をした上で、混雑度についてはその他に影響がないかというものを確認する指標として用いたものになります。千秋添川線の区間を廃止しても、周辺混雑に多大な悪影響をおよぼさないというのを確認する意味でこの指標を使っているということでございます。

○松本代理

その考えはとても大事だと思います。その上で千秋添川線の廃止は一昨年のお雨などを総合的に考えて決定したということでしょうか。

○高野幹事

秋田市の都市計画道路の見直し自体は令和4年度に行っており、そこで一定の方針を定めております。路線数が多く説明会等もありますので、3カ年に分けて都市計画の見直しを行ってまいりました。そのため、令和4年度時点では昨年のお雨はまだ発生していなかったため、考慮されていない状況でございます。

○松本代理

そういう事情であれば仕方ないと思いますが、そういった観点でとにかく総合的に考えていただくことが大事かなと思います。

○山口会長

必要性、実現性をチェックしてそれで抽出されたものを混雑度で再チェックしたという話ですよね。

○高野幹事

必要性和実現性で廃止や存続の方向性を決めた上で、既存の都市計画に対して、道路を廃止することにより交通の流れが変わるため、混雑度がどのように変化するかを確認するためにチェックしたという形になります。

○山口会長

松本代理の話は大雨災害の時の話で、1つは混雑度、もう1つはそれ以外の要素を必要性の観点から考慮するということですが、大雨のときにそういったことは何かあるのですか。

○松本代理

私はあくまでも道路ネットワークとしての観点で、その一例として、一昨年のお雨で秋田中央道路や明田地下道等が水没して通れないということが発生しました。秋田市内の交通網は秋田駅があることで東西の行き来の路線が限られていますので、こういったネットワークが弱いという観点からすると廃止して問題ないのかと思いました。

○山口会長

想定外が起こったときのということでしょうか。

○松本代理

想定外だけではなく、現状として秋田市内は東西を往来する交通網が弱いかなど、あくまでネットワークという観点からです。

○山口会長

この点いかがですか。

○高野幹事

委員御指摘のとおり、秋田市の市街地は駅東側がどんどん発展していったことに伴って東西を結ぶ路線が非常に脆弱であったというのは否めないと思います。

それに対し都市計画道路の整備としては、秋田駅の北側にある手形陸橋を拡幅しております。また一昨年の大雨については、駅の真下を通る中央道路が水没したということもあり、一時的に非常に混雑を招いたことはありましたが、こちらについては浸水の対策をこれから行っていきます。それに加え、現在秋田市で駅の東西を結ぶ千秋山崎線を整備中でございます。そういった状況も踏まえながら、必要に応じて市とともに計画の善し悪しを検討していくことになると考えております。

○山口会長

よろしいですか。ありがとうございました。
他に皆さんいかがでしょうか。会田代理。

○会田代理

秋田運輸支局の会田でございます。御説明いただきましてありがとうございます。私たちは公共交通機関の所管ということで、こちらの観点から伺いたいと思います。

最後のスキーム図の中で、令和6年9月2日から19日にかけて関係機関との協議ということで公安委員会、道路管理者、JRと書かれていますが、この計画路線の中には、いわゆるバスやタクシーが走っている路線も入っているとお見受けいたしますが、そちらとの協議や情報提供というのはこれまでの過程であったのでしょうか。

○佐藤（宏）幹事

公共交通機関への説明等はこちらからはしておりません。

○会田代理

説明等をしなくても特段支障がないという見解になりますでしょうか。

○佐藤（宏）幹事

基本的には今回の変更によって関係する他の管理者や道路管理者、公安委員会といったところと協議することになっております。

○木場幹事

補足しますと今回廃止する路線は長期未着手という路線になっておりまして、実際に共用されている道路ではないので、公共交通機関では現在利用されておりません。都市計画道路という計画として長年残っているような場所は、土地利用をする際に非常に悪影響を及ぼしている部分があるので、今回廃止にする経緯になっております。そのため、情報提供はしておりません。

○会田代理

実際に公共交通機関が走っている道路ではなく、計画がなくなることでそれらに対して特に支障はないため、情報共有は必要ないという考えでお間違いないでしょうか。

○木場幹事

そのように考えていただいてよろしいかと思えます。

○山口会長

他にいかかでしょうか。

私から質問です。配布資料の28ページ、割山南浜線についての意見書で、2の①廃止予定の一部分を戻していただきたいというのは、28ページの黄色の部分を指しているわけですか。

○佐藤（宏）幹事

はい。そのとおりです。

○山口会長

それで、28ページの紫の部分は市決定ですよ。

○佐藤（宏）幹事

はい。そのとおりです。

○山口会長

黄色の部分は要するに秋田市が廃止の決定をしなければ、当然なかった話ですよ。ということは、その意見書は市決定の廃止のときの議論になっていると理解していいのですか。

○佐藤（宏）幹事

はい。そういうことになります。

○山口会長

市決定の説明の17条縦覧は、県決定のタイミングより先だったのですか。

○佐藤（宏）幹事

市と同じタイミングで縦覧にかけました。

○山口会長

そして意見書は市と県両方に出されたのですか。

○佐藤（宏）幹事

秋田市のみに提出されました。しかし県決定にも関係する内容であったため、秋田市から情報提供をいただきました。

○山口会長

分かりました。県決定とは関係ない話ですよ。市が判断して対応していただいているところですね。

他にいかがでしょうか。特段異議ありの議論もありませんでしたので、採決をとってもよろしいでしょうか。

○山口会長

それでは議案第4号、秋田都市計画道路の変更について原案どおり承認することに御異議ありませんか。

【異議なしの声】

○山口会長

それでは異議ないものと認めまして原案のとおり承認することに決定します。
続いて議案第5号について説明をお願いします。

(5)「議案第5号 鹿角都市計画道路の変更について」

○佐藤（宏）幹事

説明資料、議案第5号の1ページ目を御覧ください。この議案は鹿角市の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。こちらの議案についても先ほどの議案4号と同様に長期未着手道路の見直し結果に基づいて都市計画道路を変更するという内容となります。

左側に変更前、右側に変更後の内容となっており、変更箇所を赤字にて示しております。今回の路線のうち、右側の変更後で斜線を引いております2つの路線が廃止となります。一部区間の廃止としては、下から3つ目、花輪尾去沢線の1路線があります。その他の路線は、その路線自体に変更が生じるものではありませんが、他の路線の廃止に関連して交差点部の区域変更や車線数の決定、記載方法の統一を図るものになります。以上、合計で9路線を御審議いただくものです。次のページを御覧ください。

総括図の抜粋を添付しておりますので、位置的な状況も御説明します。鹿角市では対象となる路線が分散していますので、毛馬内、大湯、花輪・尾去沢の各地区を抜き出して表示しています。毛馬内地区にある毛馬内通線の廃止、大湯地区にある大湯通線の廃止、花輪・尾去沢地区の花輪尾去沢線は一部の未着手区間の廃止となります。次のページを御覧ください。

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。

1つ目に背景について申し上げます。鹿角市の都市計画道路の現状は路線数が26路線、計画延長は約35kmとなっています。この度の見直し検討は、赤破線に表示している16路線を対象に実施しております。次のページを御覧ください。

未着手路線について路線毎に整理すると、左側のグラフ26路線のうち3分の1程度が未着手となっており、計画延長別では真ん中のグラフ約半数が未着手路線となっております。また右側のグラフですが、未着手路線のうちおよそ6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。次のページを御覧ください。

続いて上位計画について説明申し上げます。「都市マス」や「区域マス」では、長期未着手道路が存在することから交通需要などを考慮して見直しすることの必要性が記載されています。このことを受け鹿角市では、都市の総合交通体系調査を実施し将来交通量推計などにより再評価し、都市計画道路の見直しを行うこととなりました。

次のページから14ページまでは先ほど説明しました秋田市の内容とほぼ同じですので省略いたします。15ページ目を御覧ください。

評価の内容を整理した結果がこちらになります。縦軸は必要性、横軸は実現性の点数によって4つのエリアに区分し必要性和実現性が高い区間は第1象限として存続の扱い、逆に必要性和実現性が低い区間は第3象限として廃止の評価としました。なお、第2、第4象限の評価となった区間は再評価を行い、最終的に存続か廃止の評価に帰着させております。次のページは秋田市と同じ内容のため、省略いたします。18ページ目を御覧ください。

こちらが将来交通量推計に基づく見直し前後の混雑度を比較した結果になります。上段が見直し前、下段が見直し後の数値となります。ここで表示しているのは、毛馬内地区周辺の混雑度になります。今回の都市計画道路の見直しによって、全体的な混雑度は見直し前後でほとんど変わらず、交通への影響は少ないことがわかりました。次のページを御覧ください。

続いて大湯地区大湯温泉郷周辺の見直し区間の混雑度を表しております。こちらも今回の都市計画道路の見直しによって全体的な混雑度は見直し前後でほとんど変わらず、交通への影響は少ないことが分かりました。次のページを御覧ください。

続いて花輪地区の中心市街地周辺の見直し区間の混雑度を表しております。こちらも今回の都市計画道路の見直しによって全体的な混雑度は見直し前後でほとんど変わらず、交通への影響は少ないことが分かりました。

次に3つ目として都市計画の手続きについては、秋田市の内容と同じですので省略いたします。次のページを御覧ください。

鹿角都市計画道路は今年度に変更手続きを行うものでありまして、本日は右側にある県決定9路線について御審議いただくものになります。次のページから26ページまでは先ほど説明しました秋田市の内容と同じですので省略いたします。27ページを御覧ください。

それでは各路線の個別説明に移ります。まずは3・3・2号陣場中野線です。この路線は国道103号との重複路線で、毛馬内・錦木地区と大湯地区を結ぶ主要な幹線道路であり、昭和51年に都市計画決定されています。今回この路線の区域に変更はありませんが、市決定の中野浜田線の廃止に伴い幹線街路との平面交差を1箇所に変更します。また既定計画において車線数が未決定であるため今回2車線に決定します。次のページを御覧ください。

続いて3・4・4号毛馬内下川原線です。この路線は国道282号との重複路線で、南北の都市の骨格を形成するとともに市街地間や周辺都市との交流・連携を支える主要な幹線道路であり、昭和51年に都市計画決定され、その後南側の区間延伸及び構造等の変更を経て現在の計画となっています。今回県決定の毛馬内通線と市決定の中野浜田線の廃止に伴い、幹線街路との平面交差を2箇所に変更します。区画街路との平面交差については、当初決定時に区画街路の森崎線がまだ無かったことから今回記載するものです。また県決定の毛馬内通線の廃止に伴い、現在整備されていない交差点部分の隅切り区域拡大図で示している黄色部分を区域から除外します。このほか、既定計画において車線数が未決定であるため今回2車線に決定します。次のページを御覧ください。

続いて3・4・7号下夕町高井田線です。この路線は国道282号との重複路線で、南北の都市の骨格を形成するとともに、市街地間や周辺都市との交流・連携を支える主要な幹線道路であり、昭和30年に都市計画決定されています。今回はこの路線の区域に変更はありませんが、市決定の六月田線の廃止に伴い、幹線街路との平面交差を5箇所に変更します。また既定計画において車線数が未決定であるため、今回2車線に決定します。次のページを御覧ください。

続いて3・4・16号花輪通線です。この路線は市内主要幹線道路を補完する道路として昭和30年に都市計画決定されています。今回は市決定の舟場上野線の廃止に伴い、現在整備されていない交差点部分の隅切り区域、拡大図で示している黄色部分を区域から除外します。次のページを御覧ください。

続いて3・5・13号毛馬内通線です。この路線は県道雪沢十和田毛馬内線との重複路線で、市内交通量の増大に対処するための道路として昭和51年に都市計画決定されておりまして、毛馬内盆踊りを行っている道路であります。都市計画道路としては未整備となっております。今回この未整備の路線について、将来の交通需要が少なく沿線の店舗など建物への影響や多大な事業費が必要となるなど、既定計画での整備の実現性が低くなっていることから当該路線を廃止するものです。次のページを御覧ください。

続いて3・5・14号下夕町線です。この路線は県道十二所花輪大湯線との重複路線で、市内主要幹線道路を補完する道路として昭和30年に都市計画決定されています。今回この路線の区域に変更はありませんが、市決定の六月田線の廃止に伴い、幹線街路との平面交差を2箇所に変更します。また既定計画において車線数が未決定であるため、今回2車線に決定します。次のページを御覧ください。

続いて3・5・17号花輪尾去沢線です。この路線は県道十二所花輪大湯線との重複路

線で、花輪と尾去沢地区を結ぶ道路として昭和30年に都市計画決定されています。今回未整備区間について、将来交通量推計の結果、交通需要が少なく沿線の墓地や中学校などの建物へ影響を及ぼす恐れがあるなど、既定計画での整備の実現性が低くなっていることから、当該路線を廃止とするものです。また既定計画において車線数が未決定であるため、存続する区間について今回2車線に決定します。次のページを御覧ください。

続いて3・6・19号十和田通線です。この路線は国道103号との重複路線で、大湯地区の東西軸として大湯地区内外の交流を支える主要な幹線道路であり昭和28年に都市計画決定されています。今回この路線の区域に変更はありませんが、県決定の大湯通線及び市決定の上の湯線の廃止に伴い、幹線街路との平面交差を4箇所に変更します。また既定計画において車線数が未決定であるため、今回2車線に決定します。次のページを御覧ください。

続いて3・6・20号大湯通線です。この路線は県道十二所花輪大湯線との重複路線で、大湯温泉の発展に伴う交通量の増大に対処するための道路として昭和28年に都市計画決定されておりましたが、都市計画道路としては未整備となっております。今回この未整備の路線について、将来の交通需要が少なく沿線の施設や家屋の移転などの影響や多大な事業費が必要となるなど、既定計画での整備の実現性が低くなっていることから、当該路線を廃止するものです。次のページを御覧ください。

最後に今後の流れについて申し上げます。これまで関係機関との協議、住民説明会を開催しており、特段意見等はありませんでした。また国道に関しては都市計画法第18条に基づき大臣同意を得る必要があるため事前協議まで終えており、異存なしと回答を受けております。それから、鹿角市への意見聴取についても異存無しと回答を受けております。計画案は2週間の縦覧を行ったところ縦覧者や意見等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、その後に国土交通大臣の本協議により同意を経た後、4月中旬の告示決定を行う予定としております。

事務局からの説明は以上となります。御審議のほどよろしく申し上げます。

○山口会長

ありがとうございました。ただいまの説明に関しまして皆様からの御質問や御意見等お願いいたします。私から1点あります。

スライド資料31ページにある3・5・13号の毛馬内通り線の廃止で、これ自体は問題ないと思っています。ここは先ほどの説明でもあったようにユネスコ無形文化遺産にも登録されている毛馬内盆踊りの通りで、地域文化が豊かなところですよ。市への意見聴取をしたときにそういったことを市は考えているのでしょうか。何か情報はありましたか。この審議会で議論することではありませんが、何も考えていないとしたら広い意味でのまちづくり都市計画として少し問題だと思います。何か市としての考え等ありましたか。

○佐藤（宏）幹事

特段ございません。

○山口会長

そうですか。わかりました。

他にいかがでしょうか。木元委員。

○木元委員

必要性が小さくなってきた原因として、例えば大館から十和田湖に抜ける大館十和田湖線や高速道路の整備というのが背景にあるのでしょうか。従来、十和田湖に行く際にかなり入り組んだ道を通っていかなければならず、ナビのない時代は非常に苦労しました。そういった経緯から、バイパスを整備していただきたいという気持ちはあったのですが、ナビの整備や大館十和田湖線、高速道路の整備があったので秋田市から行く場合、入り組ん

だ道を通らずに済むようになりました。そういった背景事情もあったのでしょうか。

○高野幹事

今回の鹿角都市計画道路につきまして、全体的な幹線道路としては委員のおっしゃるとおりですが、灰色で示している国道は都市計画も残っており、ほぼ整備済みになっております。委員が御指摘の大館十和田湖線や高速道路等もできましたが、例えば国道103号や282号の整備もほぼ都市計画決定どおりに整備が進んでおります。今回主に見直しをしているのは、それよりも市街地内の市決定の部分で大部分が廃止になっております。これは、人口減少等に伴って需要や補助事業もほとんど見込めなくなっているため、必要のない建築制限をいつまでもかけておくべきではないということで、こういった見直しをしているところでございます。

○木元委員

わかりました。

○山口委員

ありがとうございました。他にいかがでしょうか。

特段異議ありの議論もありませんでしたので採決をとります。

○山口会長

それでは議案第5号鹿角都市計画道路の変更について、原案どおり承認することに御異議ありませんか。

【異議なしの声】

○山口会長

それでは異議ないものと認めまして原案のとおり承認することに決定します。

最後にWebで参加していただいた東北農政局藤田代理、何かございますか。

○藤田代理

特にございません。

○山口委員

ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして本日の議事の審議は終了とします。

その他事務局から何かありますか。

○木場幹事

特にございません。

○山口会長

それでは、進行を事務局にお返しします。

○田口幹事

委員の皆様方、御審議をいただきありがとうございました。

以上をもちまして、第188回の審議会を閉じることといたします。