

第141回
青森県都市計画審議会
議事録

平成28年12月14日（水）

日 時：平成28年12月14日（水） 午後1時30分から

場 所：青森ケーブルテレビ新町キューブ3階会議室

出席者：会長 馬渡 龍
委員 椛沢 孝子
委員 工藤 淳子
委員 佐々木 弘子
委員 高樋 忍
委員 堀内 一穂
委員 松尾 元 （代理：浅沼 慶二）
委員 川瀧 弘之 （代理：高橋 秀典）
委員 尾関 良夫 （代理：藤澤 義人）
委員 大塚 泰博 （代理：服部 修 ）
委員 森内 之保留
委員 熊谷 雄一
委員 澤口 勝

以上13名出席

議 事 議案第1号 むつ都市計画道路の変更（青森県決定）について
議案第2号 弘前広域都市計画道路の変更（青森県決定）について

【司会】

皆様おそろいになりましたので、ただいまから、第141回青森県都市計画審議会を開会いたします。

それでは今回、第1号委員の任期満了に伴う改選と第2号委員の人事異動及び第3号委員の改選があり、委員に異動がございましたので、委員の皆様のご紹介をさせていただきます。

第1号委員は、学識経験を有する皆様でございます。

景観人の柊沢孝子様でございます。

一般社団法人 青森県建築士会理事の工藤淳子様でございます。

青森県ビックウーマンの佐々木弘子様でございます。

公益社団法人青森観光コンベンション協会の高樋忍様でございます。

弘前大学大学院理工学研究科 助教の堀内一穂様でございます。

八戸工業高等専門学校産業システム工学科准教授の馬渡龍様でございます。

続きまして、第2号委員は関係行政機関の皆様でございます。

東北農政局長の松尾元様でございますが、本日は代理として東北農政局農村計画課課長補佐の浅沼慶二様が出席されております。

東北地方整備局長の川瀧弘之様でございますが、本日は代理として青森河川国道事務所副所長の高橋秀典様が出席されております。

東北運輸局長の尾関良夫様でございますが、本日は代理として東北運輸局青森運輸支局支局長の藤澤義人様が出席されております。

青森県警察本部長の大塚泰博様でございますが、本日は代理として青森県警察本部交通規制課交通規制官の服部修様が出席されております。

第4号委員は、県議会議員の方でございます。

森内之保留様でございます。

熊谷雄一様でございます。

また、本日は欠席されておりますが、同じく第4号委員として、青森県議会議員の岡元行人様にご就任いただいております。

続きまして、第5号委員は市町村の議会の議長を代表する方でございます。

青森県町村議会議長会会長の澤口勝様でございます。

また、本日は欠席されておりますが、第3号委員として青森県市長会会長の小野寺晃彦様にご就任いただいております。

なお、本日の出席状況につきましては、委員15名のうち、13名が出席となっております。委員の2分の1以上となりますので、この会議が成立していることをご報告申し上げます。

今回は、第1号委員の改選後初めての審議会でございますので、改めて会長を選任することとなります。

青森県都市計画審議会会長は、青森県附属機関に関する条例によりまして、第1号委員の学識経験を有する者として委嘱された委員から選出することとなっております。

事務局と致しましては、八戸工業高等専門学校 准教授の馬渡龍様に会長をお願いしたいと考えておりますが、委員の皆様いかがでしょうか。

【各委員】

異議なし。

【司会】

ありがとうございます。各委員のご賛同を得ましたので、馬渡委員に会長をお願いしたいと存じますが、馬渡委員よろしいでしょうか。

【馬渡委員】

それでは、務めさせていただきます。よろしく申し上げます。

【司会】

ありがとうございます。よろしくお願い致します。

それでは、会長にご就任いただきました馬渡委員には会長席への移動をお願いいたします。

早速で大変恐縮でございますけども、馬渡会長より一言ご挨拶をお願いいたします。

【馬渡会長】

この度、事務局よりご推挙いただきまして青森県都市計画に関わる重要事項を審議する重要な会の長を務めさせていただくことになりました。前任である氏家先生の後任として適切な会議の運営そして審議を行って参りたいと存じます。

先日、大間町に所用で訪問した際に、となりの風間浦の旅館に投宿しました。旅館のある場所は現在17世帯の集落であり、世帯のほとんどが60歳代70歳代の高齢者のみの世帯ということで、10年後には消滅の危機にすでにさらされているということでした。

人口減少や限界集落などという言葉が最近目や耳につくようになってきましたが、青森県はその動向のある意味最前をこれから進むこととなると思います。こうした時代に県民の生活の舞台となる土地の使い方を決定づける都市計画の動向は、今まで以上に重要性を帯びてくることと存じます。

本日の2つの審議案件にも繋がることですが、50年100年先の未来を見据え、今生きる私たちのためのみではなく次の世代へ豊かで安心して暮らせる

都市環境を渡していけるか、社会全体の利益となるかを念頭に入れ、委員並びに事務局の皆様と共に案件審議にあたっていききたいと存じます。どうぞよろしくお願い致します。

【司会】

ありがとうございました。

それでは議事に移ります前に、お配りしている資料の確認を行います。

まず、1枚目は第141回青森県都市計画審議会次第、2枚目は委員名簿および出席状況、3枚目は委員席図です。

次に、議案書です。

次に、A3判横の参考資料です。

次に、表紙が青色の議案第1号のパワーポイントを印字した資料です。

次に、同じくパワーポイントを印字した議案第2号の資料です。

次に、今回の審議（見直し案）に関わる公聴会概要の資料です。

次に、見直し前（当初案）に関わる公聴会概要の第1回の資料です。

最後に、見直し前（当初案）に関わる公聴会概要の第2回の資料です。

不足などございましたら事務局までお申し付け下さい。

それでは、青森県附属機関に関する条例第6条の規定によりまして会長が会議の議長となりますので、馬渡議長、議事の進行をよろしく願いいたします。

【馬渡議長】

それでは、規定によりまして議長を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

最初に慣例によりまして、私から議事録署名委員お二方を指名させていただきます。佐々木委員と森内委員を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、森内委員】

はい。

【馬渡議長】

ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

それでは議案の審議に入ります。議案第1号「むつ都市計画道路の変更（青森県決定）」について、事務局から説明してください。

【事務局】

議案第1号むつ都市計画道路の変更（青森県決定）について、ご説明いたします。

はじめに、都市計画道路についてご説明いたしまして、その後に具体的変更について説明いたします。正面のスクリーンをご覧ください。

まず、都市計画道路についてです。都市計画道路とは、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、都市計画法に基づいて決定している道路のことです。

次に、目的とその効果です。都市計画道路として決定することにより、事前にそのルートを示すことができ、その決定された範囲に建築制限がかかるほか、事業認可を得ることで土地の収用が可能になるなど、道路の建設を円滑に行うことができるようになります。この建築制限について、簡単に説明いたします。

これは、建築制限のイメージ図です。黒い実線が現在の道路の幅を示した線です。青い点線が都市計画道路の幅を示した線です。建築制限を受けるのは黒い実線と青い点線の間の区域になります。

この制限区域において、基本的には建築物を建てる際は2階以下で地下を有しない建築物であり、かつ比較的容易に移転できる木造等の建築物でなければ建築することができないこととなります。

次に、建築の許可についてです。今回、むつ都市計画として決定しますが、横浜町には都市計画区域がありませんので、都市計画法第53条第1項の規定による許可について、許可申請、許可の基準、許可の流れをご説明いたします。

今回、新たに都市計画道路として決定する、1・5・1号むつ横浜線の区域、計画地内において、建築物を建築しようとするときは、むつ市長の許可が必要になります。

許可の基準は、階数が2以下で、かつ、地下を有しないこと。

主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

上記の二つの要件を満たし、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められるものになります。

つぎに、許可の流れは、むつ横浜線の区域内に建築物を建築する場合、むつ市の区域内は、むつ市都市政策課へ申請し、むつ市長の許可を受けることとなります。

横浜町の区域内は、横浜町企画財政課へ申請し、同課が申請書確認後、むつ市長の許可を受けることとなります。

また、むつ横浜線の区域内に入っているかどうかの確認や許可申請の受付はむつ市都市政策課及び横浜町企画財政課で行っています。

それでは、「むつ都市計画道路の変更」の具体的な内容について説明いたします。お手元の資料のうち、議案書は1ページ、参考資料も1ページになります。

今回の変更一覧表です。あらたに、自動車専用道路として、1・5・1号むつ横浜線が追加されます。

今回新たに決定するむつ横浜線は、地域高規格道路、下北半島縦貫道路の未整備区間になります。

むつ横浜線は、自動車専用道路として、むつ南バイパスの起点となる国道279号と国道338号の交差点から吹越バイパスの横浜吹越インターチェンジまでの約36kmとなります。

次に、むつ横浜線の整備の目的と効果についてご説明します。

まずは、交通障害の解消があげられます。現道のアップダウン・急カーブなど線形不良や冬期の視程障害が原因で、事故が多く発生している箇所を回避し、走行の安全性が向上します。また、むつ市街地の渋滞箇所や平面踏切を回避した自動車専用道路のバイパス整備により、高速性や定時性を確保できます。

次に、地域間連携の強化があげられます。むつ横浜線を含む、県内の高速交通ネットワークの形成により、県内外地域との交流が活発化します。また、広域交流拠点である青森空港、三沢空港や新幹線駅へのアクセスが強化されます。

次に、産業・観光分野の発展の支援があげられます。道路整備による移動性の向上により、産業立地の促進や農水産物の安定輸送を支援します。また移動時間が短縮することで、観光地での滞在時間が増加し消費が拡大することや、一つの観光地だけではなく、周辺の観光地もめぐる広域観光ルートの形成が期待されます。

つづいて、救急医療ネットワークの向上があげられます。青森市、八戸市の高度医療施設への救急搬送時間が短縮し、重症患者を安静に搬送することが可能となります。

下北半島が抱える自然災害リスクへ対応が可能となります。平成24年の豪雪時、下北半島の幹線道路である国道279号と国道338号が全面通行止めになり、下北半島地域が一時孤立化しました。このようなリスクに対応可能となります。

また、「東日本大震災」の際、北海道からの支援物資が大間港を利用して国道279号を主経路として被災地へ輸送されており、この道路が整備されるとより強力に広域災害活動の支援が可能となります。

むつ横浜線の計画概要になります。計画延長：約36km、車線数：2車線、道路区分：第1種第3級、設計速度：80km/h、標準的な道路幅員は13.5mの自動車専用道路です。

総括図になります。むつ市中野沢を境に、むつ市側と横浜側の2地域になります。総括図は、都市計画決定する道路のルート、幅員、車線数、インターチェンジの位置を示しています。

国道279号と国道338号の交差点となる起点には（仮称）むつインターチェンジが設置されます。田名部川を越え、（主要地方道）むつ尻屋崎線との交差箇所には（仮称）むつ尻屋崎インターチェンジが設置されます。

続いて、国道338号との交差箇所には（仮称）むつ東通インターチェンジが設置されます。

ローソンむつ大曲店と金谷沢駅の間地点あたりに、国道279号の現道にタッチする（仮称）むつ南インターチェンジが設置されます。

本線は、国道279号の現道の東側の山すそを平行に南下するように計画されています。県立むつ養護学校の付近を通過し、むつ市中野沢の日本ホワイトファーム株式会社、日本ピュアフード株式会社付近に、国道279号の現道にタッチする（仮称）中野沢インターチェンジが設置される予定です。

本線は、そのまま山すそを南下していき、（一般県道）泊陸奥横浜停車場線との交差箇所、道の駅よこはま付近に、横浜インターチェンジが設置されます。

さらに南下し、吹越駅付近で（主要地方道）横浜六ヶ所線を越え、平成29年度開通予定の吹越バイパスの横浜吹越インターチェンジと接続するルートとなります。

車線数と幅員については、さきほどお示しした、2車線、13.5mが標準となりますが、長い橋の部分ではコストを削減するため幅員を縮小して、2車線、12mにしています。また、追い越し車線を設置する区間もあり、その部分は4車線となっています。

ここからは、上空からの写真で、地区ごとの状況をご紹介します。左側には、緑色の矢印で撮影した箇所と方角を示しています。右側の写真には、ルートを赤線で、設置されるインターチェンジを赤の丸印で示しています。

起点の（仮称）むつインターチェンジ周辺です。国道279号と国道338号の交差点となる（仮称）むつインターチェンジ、（主要地方道）むつ尻屋崎線との交差箇所には（仮称）むつ尻屋崎インターチェンジ、国道338号との交差箇所には（仮称）むつ東通インターチェンジが設置されます。

（仮称）むつ尻屋崎インターチェンジ、（仮称）むつ東通インターチェンジ周辺です。すでに事業が進んでいるため、切土や盛土、構造物などが施工されている状況がわかります。

むつ市の内田周辺の様子です。第三田名部小学校と斗南丘牧場の中間、となみ療護園の付近を通過します。

(仮称) むつ南インターチェンジ周辺です。養護老人ホーム釜臥荘南側に(仮称) むつ南インターチェンジが設置されます。

むつ市奥内、中野沢周辺の様子です。このスライドから写真を南側から北側に向けて撮影しています。(仮称) むつ南インターチェンジから住宅を避けて、山すそを南下しています。県立むつ養護学校の付近を通過します。

(仮称) 中野沢インターチェンジ周辺です。本線は一度、中野沢で国道279号の現道を越えて、海側を通過します。そこに(仮称) 中野沢インターチェンジが設置され、付近には日本ピュアフード株式会社、日本ホワイトファーム株式会社が立地しています。本線は再度、国道279号を越え、山側に向かい南下していきます。

横浜町川太郎川目、大豆田周辺です。本線は農地の分断を最小限にするよう山すそを通過し南下していきます。

横浜インターチェンジ周辺です。(一般県道) 泊陸奥横浜停車場線との交差箇所に横浜インターチェンジが設置されます。ちょうど、道の駅よこはまの東側に設置されます。

横浜町上イタヤノ木の周辺です。横浜インターチェンジから農地の分断を考慮しながら、南下していきます。

横浜町吹越の周辺です。住宅を避けて、現在事業中の横浜吹越インターチェンジへ向かいます。

終点となる横浜吹越インターチェンジ周辺です。手前側の吹越バイパスは平成29年度に開通が予定されており、事業が進んでいる状況がわかります。

都市計画の変更の手続きについてです。9月22日から手続きを進めまして、都市計画原案の説明会、原案の縦覧を県庁都市計画課、むつ市都市政策課、横浜町企画財政課で行ったところ、公述の申し出がなかったため、都市計画原案の公聴会は開催しておりません。

その後、むつ市および横浜町に意見照会をしておりましたが、むつ市長および横浜町長より、都市計画変更案について、特に意見がないとの回答がありました。

また、都市計画変更案の縦覧を行い、それと併せて、意見書の提出を受け付けておりましたが、縦覧終了までに意見書の提出はありませんでした。

以上で、議案第1号「むつ都市計画道路の変更」についての説明を終わります。ご審議のほど、よろしく願いたします。

【馬渡議長】

ただいま説明のありました議案第1号につきまして、ご質問、ご意見等ございませんか。

【森内委員】

用地買収は全部終わっているのですか。

【事務局】

起点からむつ東通インターチェンジの区間は土地収用法関係の手続きを進めており、現在共有地が2筆ほど残っていますが、それ以外については概ね用地は買収しております。

次にむつ東通インターチェンジからむつ南インターチェンジ間についても共有地があり、土地収用法の手続きを進めていますが、先ほど申した北側の区間の手続きを進めているところで、手続き保留といった手法で一旦手続きをとめている状況です。今後、こちらの方も土地収用法に基づいて用地の取得を進めていきたいと思えます。

次にむつ南インターチェンジから中野沢インターチェンジまでの区間は、未事業区間ですので、用地についてはまだ買収しておりません。

次に中野沢インターチェンジから横浜インターチェンジの区間については今年度事業化された区間でありますので、まだ用地は確定しておりません。

横浜インターチェンジから横浜吹越インターチェンジまでの区間は今年度から用地の買収を進めているところです。

【森内委員】

都市計画道路として諮られていますけど、用地買収の仕方によっては、これが変更する可能性は出てくるのですか。

【事務局】

起点からむつ南インターチェンジまでの区間は詳細設計が終わっており、変更せずにいきたいと思っています。終点側の方の、横浜吹越インターチェンジから横浜インターチェンジまでの間も詳細設計を進めていますのでルートを変えずにいきたいと思っています。基本的には今回都市計画決定するルートでいきたいと思っています。

【森内委員】

航空写真しか見ていないので何とも言えないが、森があるような感じがします。例えば浪岡線では森に野鳥の巣があったということで中断しておりますが、そのような調査はされているのでしょうか。

【事務局】

県の環境影響評価の基準によれば、該当する案件ではありません。近年、環境等についてしっかり調べるべきだというのがあるものですので、簡易調査は行っております。それでは特に希少種については確認されておられません。

【森内委員】

これは県議会の意見としても、懸念材料でして、雪で滞ってしまったともございましたので、出来ればそういうことも考えながら、計画が延長することのないように進めていただきたいということを要望させていただきたいと思えます。

【馬渡議長】

全区間をあえて都市計画決定することのねらい等があれば教えていただきたい。

【事務局】

昨年度未着手区間をパブリックインボルブメントにより、概ねのルート帯を示すことが出来たので、今回起点から終点までの区間を都市計画道路として位置づけるということです。

【馬渡議長】

周辺に風車の開発が進んできているようで、それができてしまうのが困るというのがあったと思いますが、それについて詳しくお願いします。

【事務局】

風車の建設にあたっては、環境影響評価というものを行っております。方法書、準備書、評価書ということになっていますが、それらが環境保全課に申請されております。昨年度の新聞記事にもありましたが、今回の審議箇所あたりにも、80基ほど建設される予定になっております。その際に風車が建ってから道路を作るとなると費用も嵩みます。都市計画法の事業認可を得ることで、工作物の建設が出来なくなるので、そのような手法を使い、道路建設を円滑に進めていきたいというのがあります。

【堀内委員】

現在進んでいる環境影響評価の中でまだ都市計画道路になっていないところを候補にしていたら、いきなり都市計画道路になることでどこかの段階で止められるということですか。

【事務局】

こちらで確認している分には、この道路のルート上には風車の建設はまだ予定されておりません。今後そのような計画があった際に、事業認可を得ることで工作物の建設が出来なくなるといった制限がかかることとなります。

【堀内委員】

あくまでも今後出てくる計画に対する話ということですね。

【事務局】

はい。そうです。

【馬渡議長】

他にご質問、ご意見等ないようですので、議案第1号については、原案どおり決定することにしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

【各委員】

異議なし。

【馬渡議長】

それでは、ご異議ないようですので、議案第1号については原案どおり決定することといたします。

続きまして、議案第2号「弘前広域都市計画道路の変更（青森県決定）」について、事務局から説明してください。

【事務局】

議案第2号弘前広域都市計画道路の変更（青森県決定）について、ご説明いたします。

お手元の資料のうち、議案書は6ページ、参考資料は5ページになります。

正面のスクリーンをご覧ください。

今回の変更一覧表です。変更項目は、一部区間の線形と幅員を変更するものです。

総括図です。今回、変更する紺屋町野田線は、交通混雑の著しい市街地中心部を東西に貫き、東部は南北に走る国道7号へ連絡し、西部は弘前城址のある鷹揚公園の北側を通る幹線道路となっております。

今回の変更区間は、特に幅員が狭く、歩道も十分に整備されていない区間であり、その整備により渋滞の解消をはじめとした自動車交通の円滑化や歩行者、自転車の安全確保が期待されます。

先ほどの総括図を拡大した図面です。今回、変更する区間は赤で着色した部分となります。

変更区間は、津軽藩ねぷた村付近を起点として、東側にある保健センター付近を終点とする延長約1,065mとなります。

沿線には、時敏小学校、第一中学校、弘前中央高校があるほか、弘前公園へのアクセスルートにもなっております。

この写真は起点部、津軽藩ねぷた村付近の状況写真です。弘前公園側から総合保健センター側に向かって撮影しております。現道の幅員は10.5mであり、片側にだけ歩道があります。

この写真は亀甲交差点の状況写真です。亀甲交差点から弘前公園側に向かって撮影しております。この交差点から前方の弘前公園側の現道幅員は10.5m、後方の総合保健センター側の現道幅員は9mで、歩道は設置されておられません。

この写真は、土手町向外瀬線交差点部の状況写真です。総合保健センター側から弘前公園側に向かって撮影しております。現道の幅員は7.5mで、歩道は設置されておられません。時敏小学校と第一中学校が付近にあります。

この写真は田茂木交差点の状況写真です。田茂木交差点から弘前公園側に向かって撮影しております。現道の幅員は6.5mで歩道は設置されておられません。

この写真は亀甲交差点の渋滞状況写真です。写真手前の亀甲交差点から奥にある公園交差点を越えて渋滞が長く伸びている様子です。

この写真は田茂木交差点の渋滞状況写真です。写真奥の田茂木交差点から手前の亀甲方面へ車両が非常に長く渋滞している様子です。

この写真は田茂木交差点の冬期間の状況写真です。歩道がないため、通学途中の通行者と車両が近く非常に危険な状況です。

この写真は同じく冬期間の状況写真です。車と歩行者が近く、また、歩行者を避けるため、車両が対向車線にはみ出しています。

こちらは車道が狭いため大型車とのすれ違いができず、対向車が通過するのを除雪車が待っている状況です。

現在の都市計画決定の状況について説明いたします。現在の都市計画道路は、昭和38年に道路幅員16mで決定されたものであり、今現在も16mの幅で建築制限がかけられております。また、当路線の平成26年の現況日交通量は6,580台～8,947台、平成36年の推計日交通量は6,172台～8,392台と推計され、かなり多くの交通量がある路線となっております。

当路線は通学路や観光ルートとして利用されていることや、冬期間の交通障害、渋滞発生などの交通隘路解消を目的に拡幅整備に着手することとしました。

事業化に向け、道路計画を再検討した結果、右折待ちの車両による渋滞を避けるため右折車線を設置する必要が出て参りました。

そのため、基本の道路幅員は16mで変更はありませんが、交差点部だけを右折車線分の3m広げる都市計画変更の手続きを開始することとしました。

今回、審議していただく都市計画変更手続きの経緯でございます。今回は、都市計画変更の手続きの途中で道路計画を見直し、再度変更手続きをやり直しているなど、通常の変更案件と経緯が異なっておりますので、まず初めにその流れを簡単に説明し、後ほどそれぞれの手続きについて説明いたします。

左上の四角囲みから、順を追って説明いたします。先ほど説明しましたとおり、交差点部だけを右折車線分の3m広げる都市計画変更の手続きとして、昨年12月に住民説明会、今年1月に公聴会を開催しました。

その際、住民の皆様から多くの反対意見をいただいたことから、再度住民の皆様との話し合いを持つため、3月に意見交換会を開催しました。

意見交換会においても反対意見をいただきましたが、意見の多くが道路幅員の縮小に関するものであったため、道路幅員の縮小が可能かどうか再検討を行い、見直し案（縮小案）を策定しました。

その後、6月に再度意見交換会を開催し、見直し案（縮小案）の説明を行いました。

この意見交換会においては、さらなる道路幅員の縮小に関する意見等はあったものの、概ね道路の拡幅整備に対する理解が得られたと判断されたことから、見直し案（縮小案）により都市計画変更手続きを再開することとし、改めて住民説明会、公聴会を開催するなど、手続きを進めてきたものであります。

また、12月5日には、弘前市都市計画審議会の答申を経たうえで、弘前市長より、都市計画変更案について、特に意見がないとの回答がありました。

それでは、手続きごとにその概要をご説明いたします。先ほどご説明しましたが、拡幅工事の事業化に向け、道路計画を再検討した結果、右折待ちの車両による渋滞を避けるため右折車線を設置する必要があるため、基本の道路幅員は16mで変更はありませんが、交差点部だけを右折車線分の3m広げる都市計画変更の手続きとして昨年12月に説明会を開催しました。

説明会では、住民から、「道路の幅が広すぎるのでは。歩道は3.5mも必要か。」、「昭和38年から都市計画決定されている古い計画を、やみくもに進めていくのはいかがなものか。」、「住宅が移転することとなりコミュニティが喪失する。」、「車どおりが激しく歩行者にとって危険なため、両側に歩道がつくと安全でよい。早く整備をしてほしい。」、「説明会開催日のお知らせが、市の広報誌と町内会の回覧だけでは周知が足りない。」、「今後の公聴会開催日が平日の日中であり意図的なものを感じる。開催日を変更してほしい。」といった意見が挙がりました。

説明会后、1月13日（水）と1月17日（日）に2回の公聴会を開催しました。説明会において日曜日の開催要望があったことから、通常1回の開催である公聴会を2回開催しております。

なお、1月17日の公聴会においては、公述申出者が20名ありましたが、同一の公述申出書が16名分あったことから代表者を1名とし、5名の公述人を選定しております。

公述概要ですが、交通量関連として、「渋滞は通勤ラッシュ時の朝8時頃、夕方6時頃の15分程度であり、どこの道路でもあり得る。」「桜まつりの期間中の交通量は増えるものの、亀甲町通りの交通量は、日中それほど多くない。」「右折する車はそれほど多くなく、信号機の工夫により渋滞は解消される。」「道が狭いにも関わらず、大型バスが入ってきて、そのバスと交差することが大変不便。」などの意見があり、

幅員関連として、「歩道は3.5mではなく、2mで十分だと思う。道路幅員も12m程度に縮小できないか。」「介護者、車いす、自転車、歩行者が安心して通行するためには3.5mの歩道が必要である。」などの意見があり、

その他として、「人口減少、少子高齢化社会が急速に進む中、自動車中心の道路拡幅という変更案はおかしい。」「風情ある町並みの景観を壊してまでも道路拡張をしても良いのか。」「電柱を無くし電線の地中化をする。あるいは電柱の位置を工夫する。」「融雪溝は現状の位置（歩道上）で良い。路肩にあると車が気になって除雪がしにくい。」「高齢者の交通事故対策、防止の観点からも変更案で整備を願いたい。」などの意見がありました。

このように説明会、公聴会で住民からの反対意見が多かったことから、住民との対話の場を持つことを目的として意見交換会を開催することとしました。

意見交換会は、3月に開催しましたが、説明会や公聴会と同様、その意見の多くが道路幅員の縮小に関するものでした。

以上の結果から、住民の意見・要望を踏まえて道路幅員の縮小について再検討することとし、その検討内容を住民に提示し、意見を聴取するため、改めて意見交換会を開催することとしました。

6月に2度の意見交換会を開催し、幅員の縮小を検討した見直し案を住民の皆様へ提示しました。

この図は、標準部の縮小案です。車道幅員3mは交通量から自動的に決定されるものであり、また、路肩については、積雪地域における冬期間の円滑な交通確保のため青森県で1.5mに統一しているものであるため、見直しは行っておりません。

今回見直しを行ったのは、赤枠で囲ってある歩道の幅員です。見直し前は、車いすのすれ違いを考慮した2mに自転車の通行幅1mを加えて3mとし、それに歩道と車道を分離する縁石や標識等を整備するための最小の施設帯0.5mを加えて3.5mとしておりました。

しかしながら、住民の皆様の要望が強いことから、規定上、歩道の最小幅である2 mに最小の施設帯0.5 mを加えて2.5 mに縮小することとしました。

これにより、道路の全幅員は、現在都市計画決定されている16 mから14 mに2 m縮小されます。

この図は、交差点部の縮小案です。車道幅員の3 mは標準部と同様の理由で縮小はしておりません。縮小されるのは、赤枠で囲ってある歩道と路肩となります。歩道については、標準部と同様3.5 mから2.5 mに縮小します。路肩については、交差点部は限られた区間であり、また、除雪の工夫により寄せ雪を最小限とすることが可能であることから、交差点部に限り1.5 mから1 mに縮小することとしました。

これにより、道路の幅員は当初案の19 mから16 mに3 m縮小され、現在都市計画決定されている16 mを変更することなく、拡幅整備が可能となります。つまり、見直し案による都市計画変更は、現在都市計画決定されている幅から、標準部では2 mの縮小、交差点部では変更なしということになります。

都市計画変更を行う当区間は通学路に指定されていること、弘前公園への観光ルートとして利用されていることなどから、通学や通勤等で日常的に当区間を利用する周辺の学校（保育園、小・中学校、高校）、観光施設などの関係者を対象に、当区間の利用頻度、交通手段、安全性、道路整備の必要性について、ヒアリング調査を実施しました。

回答者数は113名であり、その結果を説明します。

まず、利用頻度については、

- ・よく利用する（週1回以上） 67％、
- ・たまに利用する（月1回以上） 14％、
- ・あまり利用しない 19％

次に、交通手段については、

- ・自家用車・バイク 59％
- ・自転車 25％
- ・徒歩 16％

スクリーン資料の次のページ、引き続きヒアリング結果ですが、安全に通行できるかについては、まず歩行者では、

- ・そう思う 13％
- ・そう思わない 73％
- ・わからない 14％

次に自転車では、

- ・そう思う 9％
- ・そう思わない 80％
- ・わからない 11％

次に自動車では、

- ・そう思う 12%
- ・そう思わない 77%
- ・わからない 11%

となっており、多数が安全に通行できるとは思わないとの回答となっております。

最後に、道路整備は必要かについては、

- ・必要 85%
- ・不必要 15%

となっており、道路整備の必要性を多くの方が認識している結果となりました。

また、第2回、第3回の見直し案（縮小案）を提示した意見交換会の際に、出席者に対してアンケートを実施しております。

その結果、当初反対だった5人が賛成に転じたほか、当初案、縮小案共に反対の5人のうち3人の反対理由が更なる幅員の縮小であること、また、賛成から反対に転じた4人は、幅員を縮小しない整備を希望しているものであり、拡幅整備に反対しているものではないこと等が確認できました。

このことから、道路の拡幅整備そのものに対する反対は少ないと判断され、また、多くの住民が最小限の幅員での整備を要望していることから、「縮小案」に計画を見直し、再度都市計画変更手続きを進めることとしました。

見直し案（縮小案）について、9月に再度の説明会を、10月に再度の公聴会を開催しました。なお、公聴会においては、公述申出者21名のうち、同一の公述申出書が17名分あったことから代表者を1名とし、5名の公述人を選定しております。

公聴会における公述概要とそれに対する検討結果でございます。

まず、幅員関連では、当初の計画案から幾度かの話し合いでこの度の縮小案が提示されたことは非常に評価したい。ただし、幅員については、歩道2.5mから2mに、路肩1.5mから1mに縮小できると思う、という意見がありました。

まず、歩道幅員については、歩道の最小幅2mに、交通標識や縁石等の設置に必要な路上施設帯の最小幅0.5mを加えた最小幅員2.5mで計画しており、これを下回る幅員を採用することはできないこと。

また、標準部の路肩については、積雪地域の路肩は、冬期間の円滑な交通確保のため青森県では1.5mに統一しているということから縮小は行わないこと。

ただし、交差点部の路肩については、除雪の工夫により堆雪を最小限に抑えることが可能であることから1mに縮小することとしました。

次に、電線地中化関連では、電線地中化は絶対実施してほしい。共同溝は歩道に、融雪溝は路肩に設けてほしい、という意見がありました。

今回の都市計画変更箇所は、弘前公園の北の通りを含めて一体的に電線の地中化を行う電線地中化計画の対象路線となっていますが、当分の間、弘前公園付近の地中化が行われず、当該区間のみが地中化されてもその効果が小さいこと、また現在、国により低コストかつ小さなスペースで地中化が可能な新工法の試験施工が進んでいることから、今回の地中化は見送ることとしますが、今後、新工法の普及の見通しを踏まえて、事業期間内における電線地中化の実施については検討することといたします。

また、融雪溝については、その利用にあたっては、側溝の蓋を開けてそこに投雪することになりますが、車道にある場合は車との接触等の危険があるため、通常歩道がある場合は歩道に設置しており、今回も歩道に設置することといたします。

次に、都市計画変更の手続き関連では、前回1月の公述から意見交換会、説明会等を経過しながら今日の変更案になったのではないかと。ぜひ都市計画審議会には1月の公述書を提出してほしい、という意見がありました。

前回の公述書はもとより、これまでの住民意見等を踏まえて都市計画変更案を作成しているものであることから、都市計画審議会には、すべての公述記録を提出しております。

次に、事業関連では、補償額がはっきり提示されない不安のまま、道路拡張を承認することはできない、という意見がありました。

補償額については、道路計画が確定した後（都市計画変更後）、国からの交付金を利用して行う用地測量や家屋調査の結果をもとに算定されるため、現時点で示すことは困難となっております。

最後に、その他ですが、なぜ住民各家庭の聞き取りやアンケートを行わないか不可解。説明会を開いているから、広報やホームページに載せているから良いというものではない、という意見がありました。

アンケートは、説明会や公聴会等を開催するほか、他の視点からの検討も必要と考え、当該路線が通学路や観光ルートとなっていることから、周辺の小中学校（職員、PTA）や高等学校及び観光関係者等へのヒアリング調査を行ったものであります。

また、車両通行時間の制限や一方通行、信号の設置などの試みをすべきではなかったか、という意見がありました。

弘前警察署に相談したところ、『道路は、法規を遵守のうえ規制なく通行できることが一番望ましい形であり、全国的にも必要性が認められない交通規制は解除する方向で進めている。』

新たな交通規制は、その必要性はもとより不利益を被る方の理解を得る必要があり、当区間の交通規制は現状では必要性に乏しく、理解を得るのは難しいと思われ、交通信号機の設置については、渋滞緩和に逆効果と思われる。

交通規制や交通信号の設置等の対策は最終手段である。』という見解でございました。

なお、見直し案（幅員縮小）による都市計画変更案について、都市計画法に基づき、平成28年10月25日から11月7日まで縦覧を行い、それと併せて、意見書の提出を受け付けておりましたが、縦覧終了までに意見書の提出はありませんでした。

今回の都市計画変更案について、弘前市に対し10月17日付けで意見照会をしておりましたが、弘前市都市計画審議会の答申を経たうえで、弘前市長より、都市計画変更案については、特に意見がないとの回答がありました。

以上で、議案第2号「弘前広域都市計画道路の変更」についての説明を終わります。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

【馬渡議長】

ただいま説明のありました議案第2号につきまして、ご質問、ご意見等ございませんか。

【尾関委員（代理：藤澤氏）】

先ほどのヒアリングの内容で、交通手段にバスが入っていなかったのですが、バスが通っている場所なのでしょうか。それと電線地中化の件で、新工法が試験施工中とのことでしたが、その進捗状況や従来の工法に比べどれくらい低コストなのかについて教えていただきたい。

【事務局】

バスは通っており、バス路線となっております。交通手段としてはバスまでは細分化していなかったもので、自動車の中にバスの方が入っているかもしれません。

地中化に関しては、昨年試験施工が行われており、それなりに進んでいます。コストについては、大体3割程低減できるようです。それと、約1m30cmのスペースが必要だったものが、約70cmで済むという形で試験されています。

【工藤委員】

紺屋町野田線の対象区間の一部となっておりますが、残りの部分についてはどのような対応になるのでしょうか。

【事務局】

残りの部分については、まだ計画通りの幅ではできていないのですが、弘前公園よりの堀端のあたりには両側に歩道があり、それなりに整っております。そのことから、緊急性は低いということで、今回の案件の箇所を優先して行いますので、残りの部分についてはまだ先ということになります。

【工藤委員】

整備されるのは今回の対象区域だけということですか。

【事務局】

今回事業採択するのはこの区間となります。

【大塚委員（代理：服部氏）】

いつ頃完成する予定なのか。

縮小したのが歩道部分だということで、歩道の有効幅員が2mということになると、今の道路交通法の規制基準からすれば、自転車が歩道を通行するという規制が原則としてかけられなくなる。1. 5mの路肩部分が自転車の通行部分になると思います。ここの利用者をみると自転車の利用が25%と多いように感じられますが、その辺について住民の方々のご理解は得ているのでしょうか。

【事務局】

事業を進めるにあたり、用地買収というのが効いてくるので一概に何年というのは言えないのですが、出来れば10年くらいを目途に完成したいと思います。ここに関しては現道拡幅なので、ある程度用地買収が決まったところから工事に取りかかっていくという手法で行いたいと思っていますので、10年間何も変わらないということではなく、何年か後には少しずつ広がっていくというような事業の進捗を考えております。

自転車については、住民の方と色々お話ししたなかで、最低限の幅でお願いしたいとのこととして、歩道は最低限の2mで良いというのが大部分の意見でした。1. 5mの路肩があれば自転車の走行は大丈夫だろうということで、概ね住民の方には理解いただいていると考えております。

【堀内委員】

ここの事業化は近いと、優先的にそろそろ事業化されるから見直したということですね。修正案から考えれば、元々の50年前の都市計画をそのままいってもOKだけれども、住民の皆様の意見を活かして、幅を狭くすることで新たに誠実に都市計画を練り直したという判断でよろしいですか。

【事務局】

はい。

【堀内委員】

この道路自体は住民の方が懸念されているように交通量が著しく増えるというのは予想できますが、そのためにやっているということでしょうか。

【事務局】

ここの道路の交通量は約8,000台/日ということで、今でもかなり多い状況だと思います。車道部分で幅9mを予定しておりますけども、9mあればそれなりの交通量があっても歩行者等には影響ないですし、逆に渋滞が続きますと、騒音や排気ガス等で環境にも良くないので、渋滞がなくなることで環境にも良くなると思います。誘導ということで、交通量が増えるかもしれませんが、道路環境自体は良くなると考えております。

【梶沢委員】

先ほどここはバス路線だということで、バス停のようなものができると思いますが、その場所は路肩部分になるのですか。

【事務局】

通常バス停は歩道に置かれますので、今回の場合も歩道に置く形になると思います。

【堀内委員】

住民からのコメントの中に、最初に計画が出来て道路を作ろうとしたときに反対にあって止まったということが書いてあったと思いますが、その事実についてなぜそのようなことが起きたのかわかれば教えていただきたい。

【事務局】

そのような指摘があってから、調べてみたのですが何せ50年前ということで、資料を探すことが出来ず、確認出来ませんでした。

【堀内委員】

わかりました。それでは今回は大丈夫ということですね。

【事務局】

道路の拡幅整備に関しては、やはり不便を思っている方がかなりいらっしゃるということで、出来れば最小限でやっていただきたいというのが、大部分の方々の意見でした。道路を整備することに関しては、来年度測量に入る予定ですが、説明会等の際にも、丁寧な説明をして、ご理解を得たいと思っております。

【馬渡議長】

本件に関しては、公聴会を複数回にわたって行われていきますし、また、それを踏まえた計画の変更もされています。さらに弘前市の都市計画審議会でも、OKということを受けた上での今回の審議ということです。

もし他にご意見がないようでしたら、ただいま説明のありました議案第2号について、こちらの計画の内容で原案通り決することにしたいと思っておりますがいかがでしょうか。

【各委員】

異議なし。

【馬渡議長】

それでは、議案第2号については原案どおり決定することといたします。

これで、本日の審議案件は終了いたしました。つきましては、青森県知事に対し、「原案のとおり議決された」旨、答申することといたします。

それでは、進行を司会にお返しいたします。

【司会】

皆様方には、ご審議をいただきまして、誠にありがとうございました。

これを持ちまして、第141回青森県都市計画審議会を閉会いたします。

本日はありがとうございました。