

## 第 181 回 福島県都市計画審議会

年月日 平成 30 年 8 月 1 日 (水)

時間 午前 10 時 30 分～

場所 杉妻会館 4 階牡丹の間

(司会)

それでは定刻となりましたので、ただいまより、第 181 回福島県都市計画審議会を開催いたします。

私は、本日の司会を務めさせていただきます福島県都市計画課の荒井と申します。よろしくお願いいたします。

はじめに、事務局より傍聴される方に申し上げます。議事運営に支障が生じると認められる場合や、公正を期するために会議を非公開とする場合には、会場から退席していただくこととなりますので、あらかじめご了承下さい。また、お配りしました「福島県都市計画審議会傍聴要領」の内容を遵守して、審議会を傍聴されますよう、お願いいたします。

次に、委員の皆様配布しております資料のご確認をお願いいたします。資料は全部で 5 種類になりますが次第、議案書、資料 1 A4 カラー横のホチキス止めの資料です。資料 2 A3 カラー 1 枚、追加で本日資料 2 の参考資料をつけております。また、議案書につきましては内容に修正がありましたので、本日机にお配りしたものでご審議をお願いいたします。なお、本日の出席委員の名簿につきましては、議案書の 9 ページに記載しております。不足している資料がございましたらお知らせ願います。よろしいでしょうか。

それでは開催にあたりまして、土木部都市担当次長 相澤広志よりご挨拶申し上げます。

(相澤次長)

おはようございます。福島県土木部、都市担当次長の相澤と申します。

第 181 回福島県都市計画審議会の開催にあたりまして、ご挨拶を申し上げます。委員の皆様には、ご多用の中、また猛暑の中、ご出席をいただきまして誠にありがとうございます。また、日頃より県政の進展並びに都市計画行政の推進に対しまして、ご理解とご協力をいただき、心から感謝を申し上げます。

東日本大震災から 7 年が経過いたしました。今年度は復興・創生期間の折り返しとなる 3 年目を迎え、本県の大きな 2 つの課題であります「復興」と「地方創生」を更に前進させ、しっかりと形にしていく大切な 1 年となります。

県といたしましては、引き続き、安全・安心で活力に満ちた「新生ふくしま」の実現に向け、復旧・復興事業や防災力の高いまちづくりを着実に進めるほか、東日本大震災の犠牲者への追悼と鎮魂等を目的とした復興祈念公園の整備や、2020年の東京オリンピック野球・ソフトボール協議開催を見据えたあづま球場の改修などを進めてまいります。

さて、今年も本県の復旧・復興にも密接に関連します都市計画上の課題について本審議会委員の皆様方にご審議いただくこととなりますが、今年度最初となる今回の審議会では、南相馬市深野地区を新たに非線引き都市計画区域に含める相馬地方都市計画区域の変更及び、二本松市の都市計画道路網を見直す二本松本宮都市計画道路の変更、以上2件のご審議をお願いするものであります。

委員の皆様におかれましては、それぞれのご専門の立場から、忌憚の無いご意見を賜り、ご審議いただきますようお願い申し上げます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

(司会)

続きまして、国の人事異動に伴い、新たに就任されました4名の委員をご紹介します。議案書の9ページをご覧ください。

議席番号2番、東北運輸局長の吉田耕一郎委員でございます。本日は代理としまして、福島運輸支局局長の佐々木雅幸様にご出席いただいております。

続きまして、議席番号9番、東北財務局福島財務事務所長の山本健治委員でございます。本日は代理としまして東北財務局福島財務事務所管理課長の根本浩之様にご出席いただいております。

続きまして、議席番号13番、東北地方整備局長の高田昌行委員でございます。本日は代理としまして福島河川国道事務所副所長の遠藤徹様にご出席をいただいております。

続きまして、議席番号15番、東北農政局長の鈴木良典委員でございます。本日は所用のため欠席されております。

それでは、議事に移らせていただきます。福島県都市計画審議会会議運営規則第5条に基づき、審議会の議長は会長がこれにあたることとなりますので、山川会長よろしくをお願いいたします。

(会長)

それでは暫時議長を務めさせていただきます。最初に、委員の皆様には、議事録作成の都合等によりまして、慣例上、ご発言の際にまず委員の議席番号、氏名から発言して頂くとともに、円滑な議事進行にご協力いただきますようよろしくをお願いいたします。

はじめに出席委員数をご報告いたします。全委員 19 名のうち、出席委員は 11 名でございます。うち代理出席者は 5 名でございます。これは福島県都市計画審議会条例第 7 条第 2 項に定める半数以上に達しておりますので、本議案の審議は成立しております。

次に、議事録署名人を定めたいと思いますが、これは慣例に従い、議長から指名させて頂くことでよろしいでしょうか。

(異議なし)

ご異議なしということですので、ご指名申し上げます。  
7 番の根本友子委員、16 番の阿部君江委員をお願いいたします。

本日は、報告事項及び議案 2 件を予定しております。それでは、次第の 2 番、第 180 回福島県都市計画審議会に付議された案件につきまして、事務局より報告をお願いいたします。

(事務局)

福島県都市計画課副課長を務めております佐藤と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

議案書の 1 ページをご覧ください。第 180 回福島県都市計画審議会に付議された案件でございますが、次のとおり告示となりましたのでご報告いたします。議案第 2010 号、相馬地方都市計画臨港地区の変更につきまして、平成 30 年 3 月 30 日、福島県告示第 302 号により告示をいたしました。議案第 2011 号、相馬地方都市計画緑地の変更につきましては、平成 30 年 3 月 30 日、福島県告示第 303 号により告示をいたしました。以上でございます。

(会長)

ただいまのご報告につきまして、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

(質問等なし)

それでは、次第の 3 番、議事に移ります。本日ご審議いただく議案は、福島県知事から当審議会に諮問のありました 2 件です。議案第 2012 号「相馬地方都市計画区域の変更について」及び議案第 2013 号「二本松本宮都市計画道路の変更について」であります。

それでは、議事の審議に入らせていただきます。議案第 2012 号について、事

事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

議案書の説明に入ります前に、スクリーンとお手元の資料 1 によりご説明いたします。資料 1 の 1 ページをご覧ください。スクリーンにも同様のものを示してございます。議案第 2012 号「相馬地方都市計画区域の変更について」でございます。まず、右側の図のピンクで着色した部分ですが、相馬地方都市計画区域となっております。今年 2 月にご審議いただきまして、4 つの都市計画区域を、この相馬地方都市計画区域として再編したものでございます。この都市計画区域につきまして、南相馬市原町区深野地区の 209ha、図の中央付近に赤枠で示したところになりますが、この部分を新たに都市計画区域に編入しようとするものです。

次のページをご覧ください。2、3 ページと併せてご覧いただければと思います。3 ページの図でございます。おおむね右半分の薄く赤く染めた部分が現在の都市計画区域となっております。中央部の赤く濃く着色した部分が今回都市計画区域として新たに指定しようとする深野地区 209ha でございます。この深野地区と左側の白い部分が現在都市計画区域外、都市計画区域に指定されていない区域でございます。中央付近の縦の黒く示した線が常磐自動車道でございますが、この深野地区につきましてはご覧のとおり南相馬市の中心部の北西、そして南相馬インターチェンジの北へ 1 km ほどに位置しております。2 ページの赤枠内の説明と併せてご覧いただければと思いますが、深野地区につきましては、常磐自動車道の南相馬インターチェンジの近く、また縦に黄色く示しました県道相馬浪江線が南北に通っておりまして、交通の利便性の高い立地条件にあります。現状は田畑ですとか森林などの自然的土地利用が主になっておりますが、一部で太陽光発電所や相馬浪江線に接して工業団地が造成されており、木材加工工場、産業廃棄物処理施設などが、現在立地している状況にございます。常磐自動車道につきましては、平成 27 年に全線開通しており、広域交通がもつ利便性の高い立地条件を活用して、今後この地区に流通業務や工業用地としての土地利用が見込まれる状態になっております。このため、開発許可や建築確認を通じまして、無秩序な開発や建築行為を抑制していくために、都市計画区域に編入しようとするものです。都市計画区域に入った際の効果ですけれども、開発許可につきましては、都市計画区域外ですと 1 ha (10,000 m<sup>2</sup>) 以上で開発許可が必要となっております。都市計画区域に入りますと 1ha から 3,000 m<sup>2</sup> に縮小されまして、3,000 m<sup>2</sup> 以上の開発につきましては許可が必要ということになります。建築関係につきましては、すべての建築物で建築確認が必要となり、原則幅員 4m 以上の道路への接道が必要となってまいります。

次のページをスクリーンに示しておりますが、平成25年9月に撮影した航空写真でございます。県道相馬浪江線、黄色い線ですけれども、そちらに接するかたちで工業団地が造成されていることがわかるかと思えます。また、相馬浪江線の東側、図ですと右側ですが、太陽光発電施設が造られております。その他は、ご覧のとおり森林や田畑が広がっている状況です。こういった現状でございますので、工業団地の拡大ですとか、田畑から流通業務とか、工場等への土地利用の転売、そういった開発圧力が強まってきているところでございます。

それでは、議案書についてご説明いたします。議案書の3ページをご覧いただきたいと思えます。議案第2012号相馬地方都市計画区域の変更について、相馬地方都市計画区域を次のように変更いたします。表中、黒文字で示したものが現在の変更前のものです。赤字で示したものが変更後、変更箇所のみを表示しております。名称 相馬地方都市計画区域、面積 38,871ha を 39,080ha に変更いたします。内訳につきましては、相馬市 11,982ha 変更ございません。南相馬市 22,220ha を 22,429ha に変更いたします。備考欄ですが、南相馬市 209ha の増でございます。新地町 4,669ha は変更ございません。理由につきましては先ほど説明したとおりですので、読み上げは割愛させていただきます。

4ページをご覧いただきたいと思えます。今回の変更にあたりまして、関係市町村の意見を表示してございます。相馬市、南相馬市、新地町いずれも意見無しのお返事をいただいております。説明につきましては、以上でございます。ご審議のほどよろしく願いいたします。

(会長)

それでは、ご質問、ご意見をいただきたいと思えます。

(11番 西田委員)

議席番号11番の西田です。意見ではなくて、教えていただきたいことなのですけれども、これまでの都市計画区域の総括図を拝見しますと、今回の地区以外のところについては、常磐自動車道にだいたい沿ったような形で決定されていて、この部分だけですね常磐自動車道よりも県道側に引っ込んだ形で除外されているように地図ではみえるんですけども、このような形で都市計画区域が決定された経緯というか、昔のことになると思うのですが、教えていただければと思えます。

(会長)

はい、事務局。

(事務局)

はい、スクリーンに総括図を示しました。この都市計画区域につきましては、相馬地方都市計画区域になりますが、常磐自動車道を計画される以前より原町都市計画区域として指定されていたところであります。

南相馬市につきましては現在ですと原町区、小高区、鹿島区となっておりますけれども、旧原町市、それから旧鹿島町の行政界ですとか、地区の区域界等を考慮しまして、都市計画区域として指定したところになっておりますが、その時点におきましては高速交通網の発達ですとか道路整備とか、そういったものの将来計画が無かった状態でございましたので、当時の区域界等の状況からこのように指定されたと考えております。

(11番 西田委員)

ありがとうございます。

(会長)

他、いかがでしょうか。

(16番 阿部委員)

16番の阿部君江です。変更理由の無秩序な開発行為を抑制するため新たに都市計画区域へ編入するもの、ということですが、具体的に実際のところそういう事例があったのか、それともこれからの心配があるためにこういうふうな理由をつけたのか、お聞かせ願います。

(会長)

はい。事務局

(事務局)

現在の時点で無秩序になっているというふうには考えておりません。工業団地につきましても相応のかたちの造成が成されていると。今後の懸念というところでございます。無秩序なというところの意味合いとしましては、開発許可のない状態で開発が行われますと、例えば、切土をして切りっぱなしになっていることで、大雨により崩れてしまうと、そういった心配がございます。今回、開発許可という手続きをとることによりまして、技術審査がなされますので、そういう心配がなくなるというところでございます。

(16番 阿部委員)

ありがとうございます。

(会長)

ほか、いかがでしょう。

(19番 横田委員)

議席番号19番の横田です。今の編入理由としますと、今ここの地区以外で南相馬インターの地図上でいくと左側、原町川俣線から道路でずっと降りてきたところの住宅地が若干あると思うのですね。今、都市計画区域外になっているところですが、本来であれば規制をかけるべきなのではないのでしょうか。

(会長)

はい、どうぞ、事務局。

(事務局)

現在、検討されていたところにつきましては、今回深野地区ですが、工業団地が既に造成されている、田畑の平場が相当あるというところで、開発のしやすい状況になっております。今回につきましては、この深野地区のみを対象として検討を進めてきたところでございます。

(19番 横田委員)

将来的にも検討するかもしれないということで、よろしいでしょうか。

(事務局)

今後の開発行為の進み具合ですとか、建築物の立地状況、そういったところを考慮して検討する可能性はございます。

(19番 横田委員)

はい、わかりました。ありがとうございます。

(会長)

ほか、いかがでしょうか。

それでは議席番号18番の山川から、太陽光発電については、南相馬いろんなところでメガソーラーというかたちで行われているわけですがけれども、都市計画的な観点から開発許可を得ていれば、それは大丈夫だという判断になるのですか。

(事務局)

太陽光発電施設につきましては、一般的に建築基準法による建築物にあたら  
ないということになっておりまして、開発許可が不要になっております。です  
ので、都市計画法上の開発許可、その他の規制というのが非常にかかりにくい  
施設になっております。山林ですと林地開発許可ですとか別の法令での基準が  
適用される場合もございますけれども、都市計画法上は開発許可という意味で  
は、対象外となります。

(会長)

そうだとすると、相馬浪江線の黄色い線がありますけれども、太陽光発電は、  
だいたい20年くらいですよ。つまり、今の話からすると、相馬浪江線の海側  
のほうはわざわざ拡大しなくてもいいのではないかと、という議論につながりか  
ねないのですけど、そこは大丈夫なのでしょう。

(事務局)

はい。相馬浪江線から海側ということですが、さらに海側はすでに都  
市計画区域というところで、相馬浪江線の左側を都市計画区域にいれますと、  
間が残るような形になってしまいますので、一連のものとして都市計画区域に  
入れるべきと考えてございます。

あと、太陽光発電につきましては、都市計画の立場から残念ながら法の手が  
届かないところではあります。今後、別の用途に変わって工業施設等になる  
場合には改めて開発許可が必要になる、という状況でございます。相馬浪江線  
の右側左側で同等の条件にしていく、というところがございまして、併せて  
都市計画区域に編入したいと考えております。

(会長)

これは要望なのですけれども、今後、現在のメガソーラー含めて、いわゆる  
優良農地のところ、かなり太陽光発電になっている。都市計画的な感じからす  
れば、農業的な土地利用ではなくて、都市的な土地利用になっているというふ  
うにみることもできる。あるいは、つい先日聞いたところですが、太陽光  
発電の土台の上に柱が立っている部分だけを農地法の関係だと思っております  
、用途変更し外すことで太陽光を設置できるのだというような話を聞いていて、  
そうすると都市的な土地利用と農業的な土地利用のかなりグレーゾーンを実質  
として作ってしまうのではないかと気がしますので、これは県だけの問題  
ではないのですが、ぜひ国へもこうしたことをきちんと整備できるように、情



報をあげていただきたいと思います。

(事務局)

現場を見ている県の立場としては非常に危惧しているところでございます。ご意見いただきましてありがとうございます。

(会長)

そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特に否定的なご意見といったものが出ておりませんので、ご異議なしということでよろしいでしょうか。

(異議なし)

(会長)

はい、ありがとうございます。それではご異議なしと認め、議案第 2012 号「相馬都市計画区域の変更について」は原案のとおり同意するという事で決定いたします。

次の議事の審議に入らせていただきます。第 2013 号の議案について、事務局より説明願います。

(事務局)

お手元の資料 2 及びスクリーンを用いて説明させていただきます。議案第 2013 号「二本松本宮都市計画道路の変更について」でございます。このたびご審議いただきます二本松本宮都市計画道路の変更は、二本松市におきます都市計画道路全体を再確認しまして、その必要性、実現性等を考慮しまして都市計画道路網を見直すためのものでございます。本日審議の対象となります都市計画道路は、県決定案件の 2 路線でございます。1 つ目が右下に記載がございます榎戸高田線、もうひとつが左側に記載しました作田郭内線でございます。まず榎戸高田線についてご説明いたします。

中央に縦に示した道路が 3・5・108 号榎戸高田線です。この路線は市街地中心部から市街地東部へのアクセス性を向上しまして、交通の円滑化を図るために昭和 25 年に当初決定されたものでございます。杉田榎戸線ということで表示しておりますけれども、杉田榎戸線を起点としまして阿武隈川左岸を終点としております。このうち、国道 4 号（都市計画道路 国道 4 号線）から起点側、図ではピンク色で染めた部分になりますが、この区間は現在 2 車線が既に確保されておりまして、市街地と国道 4 号を結ぶネットワークを形成している状況

でございます。一方、終点側、図では黄色の区間になります、こちらにつきましては、元々この延長上に阿武隈川を渡る橋梁がございました。この橋梁の架け替えが行われまして、当該路線から分岐し並行する国道 459 号が整備され、現在、代替機能を担っております。この元々ございました橋梁につきましては撤去されまして、この黄色の区間につきましては阿武隈川左岸で行き止まりとなっております。このため、国道 4 号から終点までの区間 750m の黄色の部分につきましては、都市計画道路として必要性は低いものと判断しまして、この部分を廃止したいと考えたものでございます。ピンクの区間、延長 650m でございますけれども、こちらにつきましては存続ということと考えております。また、区間の変更に伴いまして、名称を「3・5・108 号榎戸高田線」から「3・4・108 号榎戸上竹線」に改めようとするものでございます。幅員につきましては、これまで延長の一番長い区間の幅員 12m を代表幅員としていたところですが、存続区間の代表幅員である 16m に表記を変更いたします。以上が榎戸高田線についてのご説明でございます。

続きまして、資料 2 の左側に記載しております作田郭内線について、ご説明いたします。こちらも拡大した図を表示いたします。作田郭内線でございますが、赤く染めました区域の下成田土地区画整理事業の都市計画決定にあわせまして、市街地の南北の交通の円滑を図るために平成 6 年に当初決定されたものでございます。国道 4 号を起点とし、北側、若宮野辺線を終点とするものです。しかしながらこの下成田土地区画整理事業につきましては、結果的に地域の合意形勢が整わなかったために、平成 25 年に廃止に至っております。このため、当初想定しておりました交通量が発生しない見込みとなっております。また、向原上竹線より北、黄色の部分ですけれども、この区間につきましては、まず JR 東北線、そして鉄道と並行する河川である六角川、また市街地を東西に連絡する道路を連続して跨ぐ高架式の橋梁区間になっております。さらにその北側ですが、二本松市市街地の重要な自然的景観を形成する丘陵部ですけれども、こちらは大規模な切土が発生するという区間になります。このため、この黄色の区間につきましては整備費用が多額となることに加えまして、橋梁ですとか切土区間ということで沿道利用が困難であり、十分な費用対効果が得られないと判断したものです。一方で、JR 東北本線を跨ぐ道路としまして、図面左側、西側になりますが松岡羽石線、そして右側、東側になりますが榎戸上竹線、また丘陵部につきましては、亀谷白合内線が概成しております。以上のことからこの黄色の区間につきましては必要性が低いものと判断したものでございます。南側のピンク色の区間でございます。向原上竹線より南の区間でございますが、先程ご説明しました下成田土地区画整理事業の廃止にあたりましては、同じ区域に下成田地区計画を決定しております。この地区計画によりまして、良好な

居住環境を形成を誘導していくこととしております。作田郭内線のうちピンクで示した区間につきましては、この地区計画の区域の中心部を通りまして国道4号へのアクセスの計画となっております、引き続き、都市計画道路として存続させることと考えたものです。

以上のことから、黄色で示しました向原上竹線から終点までの区間 1,150m、黄色の区間を廃止しまして、ピンクの部分のみを存続させまして、路線延長を410mに変更します。また、この区間の変更に伴いまして、名称を3・4・111号作田郭内線から3・4・111号作田茶園線に改めようとするものです。また幅員につきましては、これまで延長の一番長い区間の幅員であった18mを代表幅員としていましたが、存続区間の代表幅員である20mに表記を変更いたします。

以上が作田郭内線についてのご説明です。以上、2路線が県決定案件としてご審議いただくものですが、関連しまして、今回の都市計画道路の見直しの全体像を説明したいと思います。

追加でお配りいたしましたお手元の、参考と示したA3版資料をご覧くださいと思います。

二本松市の都市計画道路網としましては、検討の結果、県決定2路線のほか、市決定2路線の変更を行っております。市決定分につきましては既に手続きが終わりまして、2路線につきましても変更がなされている状態です。この市決定、県決定合わせて4路線が変更対象となりまして、この図に示したものになります。二本松市内には27路線の都市計画道路がございます。この中で、整備済みですとか、事業中といった路線を除きまして18路線を対象としまして、路線ごとに評価を行っております。それらにつきまして、機能が概ね確保できている箇所ですとか、今後のまちづくりにおける必要性、道路網としての必要性等を考慮しまして、最終的に変更が必要な道路として抽出されたのがこの4路線でございます。市決定の2路線は、市街地東部の南北に走る根崎榎戸線と市街地北部を東西に通ります若宮野辺線の2路線でございます。まず右側の根崎榎戸線につきまして拡大表示いたします。中央の黄色で示した路線が根崎榎戸線でございますが、この路線につきましては全く未整備の状態でございます。そして既存の住宅地を貫く計画となっている道路でございます。一方で、青い点線で示しましたが、ほぼ並行する形で市道が通っておりまして、必要な機能がこちらで代替されている状況でございます。このため、この根崎榎戸線につきましては、全線廃止としております。続きまして、若宮野辺線でございます。若宮野辺線につきましては、西側の一部区間が未整備となっております、この区間の変更を行いました。こちらを拡大いたします。従前の若宮野辺線の計画は起点付近、未整備区間である黄色で示したところがございます。そこからその延長上のピンク色の区間、が若宮野辺線でございます。未整備区間の黄色の

部分につきましては、こちらもほぼ並行しまして赤く示した市道が通っております。また、起点部の 150m 程の区間になりますが、こちらにつきましては南北に走る道路があつて、並行して複数ございます。こういったことから、この黄色の部分につきましては廃止をいたしまして、現在の道路を活かして赤い部分を都市計画道路とする変更をしております。

二本松市市街地の全体の都市計画道路をお示しいたしますと、まず中央、白黒のライン JR 等がございます。そして中央付近に二本松駅がございます。都市計画道路網につきましては、まず大動脈となります国道 4 号、都市計画道路名としまして国道 4 号線がございます。そして旧国道 4 号、都市計画道路としては杉田榎戸線がございます。

そして、国道 4 号と旧 4 号そして二本松インターチェンジを結ぶ国道 459 号羽石大壇線 左下のほうですが、こちらがございます。他に JR を跨ぐ道路としまして、松岡羽石線、榎戸上竹線がございます。こちらで大まかな骨格道路ができあがってまいります。そして駅の南側に着目いたしますと、こちらは比較的新しい市街地になるのですが、市役所もある金色地区、そして地区計画で住環境を目指す下成田地区がありまして、これらの骨格となる都市計画網が配置されます。駅の北側につきましては、旧来からの市街地になります。そしてまた丘陵部を挟んでさらに北側にも旧来からの市街地竹田根崎地区がございます。いずれも東西に延びる市街地で、それを縦貫する都市計画道路、またこれらを南北に結ぶ都市計画道路網が配置されます。なお、この点線 2 つございますけれども、こちらにつきましては、都市計画道路を廃止した分に相当しておりますが、既存の道路がネットワークを補完する形になっております。

以上が旧二本松市分になりますけれども、このたびの都市計画道路網の見直しの全体的な姿となります。参考までにご説明させていただきました。

それでは議案書の説明をさせていただきます。議案書の 5 ページをご覧ください。議案第 2013 号「二本松本宮都市計画道路の変更について」でございます。都市計画道路中 3・5・108 号榎戸高田線を 3・4・108 号榎戸上竹線に、都市計画道路中 3・4・111 号作田郭内線を 3・4・111 号作田茶園線に名称を改め、次のように変更いたします。まず 3・5・108 号榎戸高田線の表をご覧ください。

名称です。3・5・108 号榎戸高田線を下の赤文字のとおり、3・4・108 号榎戸上竹線に改めます。位置ですが、起点 二本松市榎戸一丁目、変更ございません。終点ですが、二本松市高田から二本松市上竹一丁目に変更いたします。主な経過地ですが、変更後におきましては、起点終点が隣接する字になっておりますので、主な経過地としまして記載はございません。延長につきましては約 1,400m から約 650m に変更いたします。構造形式は地表式で変更ございません。車線数ですが、変更前は記載なかったところですが、このたび 2 車線と記載を

いたします。車線数につきましては、平成 10 年 11 月の政令省令の改正によりまして、新たに車線の数を決めることになったので、このたびの変更にあわせて車線の数も定めるものがございます。幅員ですが 12m を 16m に改めます。地表式の区間における鉄道等との交差の構造につきましては、赤文字ですが、幹線道路と平面交差 3 箇所、JR 東北本線と立体交差と改めます。

次のページ 6 ページをご覧ください。3・4・111 号作田郭内線についてです。名称ですが 3・4・111 号作田郭内線を、3・4・111 号作田茶園線に改めます。起点は二本松市作田で変わりません。終点は二本松市郭内一丁目を、二本松市茶園一丁目に改めます。主な経過地につきましては先ほど同様、隣接する字となりますので、記載をおこないません。延長は約 1,560m を約 410m に改めます。構造形式ですが、地表式、車線数は 2 車線、幅員を 18m から 20m に改めます。地表式の区間における鉄道等の交差の構造ですが、幹線街路と平面交差 2 箇所、幹線街路国道 4 号線と立体交差に改めます。下半分の表ですが、下半分の表は変更前のもので、1 つの路線の中に構造形式が複数ある場合に内訳として記載していたものです。変更前のものとしましては、構造部分をご覧いただきたいのですが、構造形式として嵩上式幅員 18m の部分と、地表式幅員 18m 及び 20m の部分がありました。このたび全て地表式となりますので、この内訳は記載せず、上段の赤書きのように変更するものがございます。

7 ページをご覧ください。こちらの理由につきましては先ほどご説明したとおりですので、読み上げは割愛させていただきます。

8 ページをご覧いただきたいと思います。この都市計画道路の変更にあたりまして公聴会を開催しております。公聴会の開催日は平成 29 年 1 月 10 日です。公述人の申し出はございませんでした。2 番目としまして、この都市計画の案の縦覧および意見書の提出状況です。縦覧期間は平成 29 年 2 月 28 日から平成 29 年 3 月 14 日まで、意見書の提出はございませんでした。3 番目の市町村の意見でございます。関係市町村としまして二本松市の意見を聞いております。二本松市の意見は、なしとなっております。以上、長くなりましたが二本松本宮都市計画道路の変更のご説明とさせていただきます。以上、ご審議よろしく願います。

(会長)

それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら頂きたいと思います。いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

(1 番 川崎委員)

議席番号 1 番、川崎です。2 つあります。1 つ目は、私の記憶が曖昧なのですが、福島県では確か 20 年前ぐらいに、都市計画道路見直しガイドラインを策定し進めているのだと思うのですが、今回の一斉見直しというか、体系的な見直しについては二本松市では初めてなのかが一点目です。

2 つ目は、見直しに関して、福島県が見直しガイドラインをつくってからでいいのですが、一斉見直しが行われていない市町村なり都市計画区域はどれぐらいあるのか伺いたいのですが。

(事務局)

はい、市町村毎に見直しをかけているところですが、二本松におきましては今回が初めてになります。その他ですが、少々お待ちください。

(1 番 川崎委員)

もし、今すぐわからなければ後日に、委員の皆様に教えていただいてもよろしいのですが。

(事務局)

はい、失礼いたしました。見直しガイドラインにつきましては、平成 17 年度に策定しておりまして、現在未着手、検討を進めていない市町村は 15 市町ございます。

(1 番 川崎委員)

都市計画区域のある市町村は、何市町村ですか。

(事務局)

44 市町村ございまして、見直し対象路線を持つ市町村は 32 市町村となっております。今回の二本松市を含めまして見直し済みのものにつきましては、一部予定も含まれますが 12 市町村でございます。

(1 番 川崎委員)

もう一度よろしいですか。都市計画区域を持つ市町村が 44 で、見直し対象路線を持つ市町村が 32 で、実際に見直したのが 12 市町村ですね。まだ 20 市町村で見直しが行われていないということですね。

(事務局)

32市町村のうち、12市町村が計画策定済みです。検討中が5市町村ございます。そして、未着手が15市町村ございます。

(1番 川崎委員)

そうしますと、まだまだこういった案件は出てくるということですね。わかりました。

(会長)

ほかいかがでしょうか。

(16番 阿部委員)

16番の阿部です。ちょっとわからないのでお聞きしたのですが、廃止路線の3・5・105号根崎榎戸線の周辺に二本松工業高校と、少し離れたところに二本松南小学校がありますが、通学路線として影響があるかわかりませんが、親御さんの送り迎え等に影響はないのかと思いましたので、教えてください。

(事務局)

こちら杉田榎戸線のすぐ北側に二本松工業高校、左に二本松南小学校がございます。根崎榎戸線の廃止に伴いまして影響がでてくるのが二本松工業高校だと思われませんが、歩道はございませんが現在、点線の位置に市道が通っておりまして、こちらを利用しての通学となっております。こちらの利用が可能であるということで、規制だけが残ってしまう都市計画道路につきましては、廃止していきましようというところなんです。

ですので、今時点で大きな支障が出るというものではございません。

(会長)

ほかいかがでしょうか。

(4番 品川委員 (代理：浜津))

議席番号4番の浜津でございます。郡山市でも現在見直しが始まったところでございますが、廃止に関して規制等変わりますので住民等の説明は、市決定の場合は市が行い、県さんがやられる場合は県で行うと思っておりますが、無事済んでいるということですのでよろしいでしょうか。

(事務局)

はい、説明会や公聴会を実施しております。

(4番 品川委員 (代理：浜津))

特徴的な意見等あれば、教えていただきたいのですが。

(事務局)

はい、公聴会では公述人の申し出はありませんでした。説明会につきましては、大変申し訳ないのですが、私がこちらに着任する前の状況でしたので、詳しいところが分からない状況でございます。

(会長)

ほかいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。それでは、ほかにご意見もないようでございます。それでは、議案 2013 号の議案につきまして、ご異議ございませんでしょうか。

(異議なし)

はい、それではご異議なしと認め、議案第 2013 号二本松本宮都市計画道路の変更については、原案のとおり同意することに決定いたします。

本日の審議事項は、以上です。終始慎重にご意見をいただきまして、ありがとうございました。

なお、私、審議会を 10 年務めさせていただきましたけれども、これで任期終わりというところであります。

東日本大震災、そして原子力災害、それに対応するために都市計画区域マスタープランの一部変更、特に浜通り地区の変更について議論したことや、また、今日も一部南相馬市の区域変更が決まりましたが、こういった議題がたくさんございました。

皆様方のご協力によりまして、大過なく審議できたということで大変感謝しております。10 年間ありがとうございました。

それでは、事務局にお返しいたします。

(司会)

熱心なご審議をありがとうございました。以上をもちまして、第 181 回福島県都市計画審議会を終了させていただきます。本日は誠にありがとうございました。



(開催時間 57分)

以上のとおり相違ないことを証します。

7番 根本 友子

---

16番 阿部 君江

---