

第 1 3 2 回
青 森 県 都 市 計 画 審 議 会
議 事 録

平成 2 3 年 7 月 8 日 (金)

日 時：平成23年7月8日（金） 午後1時30分から

場 所：青森県庁 西棟8階大会議室

出席者：委員 佐々木 弘子

委員 山本 恭逸

委員 氏家 良博

委員 田中 正子

委員 板垣 美保

委員 藤村 幸子

委員 伊勢 敬久 (代理：齊藤 紳治)

委員 佐藤 憲雄 (代理：佐藤 吉治)

委員 徳山 日出男 (代理：樋口 和則)

委員 清谷 伸吾 (代理：田中 和男)

委員 寺島 喜代次 (代理：山口 浩)

委員 森内 之保留

委員 滝沢 求

委員 白石 洋

以上14名出席

- 案 件：議案第1号 むつ都市計画区域及び大畑都市計画区域の変更について
- 議案第2号 青森都市計画臨港地区の変更（青森県決定）について
- 議案第3号 三沢都市計画土地地区画整理事業の変更（青森県決定）について
- 議案第4号 青森都市計画道路の変更（青森県決定）について
- 議案第5号 浪岡都市計画道路の変更（青森県決定）について
- 議案第6号 弘前広域都市計画道路の変更（青森県決定）について
- 議案第7号 むつ都市計画区域の変更について
- 議案第8号 七戸都市計画区域の変更について
- 議案第9号 青森都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更（青森県決定）
について
- 議案第10号 浪岡都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更（青森県決定）
について
- 議案第11号 黒石都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更（青森県決定）
について
- 議案第12号 三沢都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更（青森県決定）
について
- 議案第13号 むつ都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更（青森県決定）
について
- 議案第14号 七戸都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更（青森県決定）
について

(司会)

開会に先立ちまして、事務局から会場変更のお詫びを申し上げます。会議室準備の都合上、先にご案内しました中会議室からこちらの大会議室になりましたことをお詫び申し上げます。また、あいにくの天候の中、湿度が高く蒸し暑い状況ですが、青森県の地球温暖化対策及び節電対策の一環としまして、エアコンの使用を控えておりますことをご容赦願います。

それでは、ただいまから、第132回青森県都市計画審議会を開会いたします。

本日は、傍聴者がいらっしゃいますので傍聴される方をお願いいたします。原則として、審議会開会以降の入室及び退出後の再入室はご遠慮くださいますようお願いいたします。当審議会におきましては、傍聴人の会議中での発言、拍手、写真撮影、録音等の行為その他会議の進行に支障を来すような行為は慎んでくださるようお願いいたします。このことを守らなかった場合は退場していただくことがございますので、ご協力のほど宜しくをお願いいたします。

今回、第4号委員および第5号委員の改選により、お手元の青森県都市計画審議会委員名簿のとおり委員に変動がございました。また、本日は今年度初めての審議会でもありますので、ここで出席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方でございます。

会長の青森公立大学教授 山本恭逸様でございます。

青森県ビックウーマンの佐々木弘子様でございます。

弘前大学教授の氏家良博様でございます。

まだお見えになっておりませんが、社団法人青森観光コンベンション協会 田中正子様でございます。

社団法人青森県建築士会 板垣美保様でございます。

はちのへ女性まちづくり塾生の会 藤村幸子様でございます。

第2号委員は、関係行政機関の皆様方でございます。

東北財務局青森財務事務所長の伊勢敬久様でございますが、本日は代理として齊藤紳治様が出席されております。

東北農政局長の佐藤憲雄様でございますが、本日は代理として佐藤吉治様が出席されております。

東北地方整備局長の徳山日出男様でございますが、本日は代理として青森河川国道事務所の樋口和則様が出席されております。

青森県警察本部長の寺島喜代次様でございますが、本日は代理として山口浩様が出席されております。

第4号委員は、県議会の議員の皆様方でございます。このたび第4号委員の方は改選されております。

森内之保留様でございます。

滝沢求様でございます。

第5号委員は、市町村の議会議長を代表する方でございます。このたび第5号委員の方は改選されております。

青森県町村議会議長会会長の白石洋様でございます。

失礼しました。第3号委員、東北運輸局長の清谷伸吾様でございますが、本日は代理として青森運輸支局の田中和男様が出席されております。

また、本日は欠席されておりますが、第2号委員として東北経済産業局長の豊國浩治様、第3号委員として青森県市長会会長の鹿内博様、第4号委員として県議会議員の西谷洸様にご就任いただいております。

本日の出席状況につきましては、委員17名のうち、14名が出席されており出席者の総数が過半数を超えておりますので、この会議が成立していることをご報告申し上げます。

続きまして、当審議会の庶務に従事する幹事の紹介をさせていただきます。

今回新たに就任いたしました

青森県県土整備部都市計画課長の筒井清二です。

青森県県土整備部建築住宅課長の木村勝美です。

本日は、青森県から付議された14件の議案について、ご審議のほどよろしくお願いいたします。

次に、本日お配りしております資料の確認を行わせていただきます。

①1ページに第132回青森県都市計画審議会次第、2ページに委員名簿および出席状況、3ページに委員席図となります。

②議案書です。

③A3判横の議案第1号から第14号までの参考資料です。

④A4判縦の資料1-1から6-1が「整備、開発及び保全の方針」の案です。

⑤A3判横の資料1-2から6-2が各議案の新旧対照です。

不足などございましたら事務局までお申し付け下さい。

なお、当審議会は、3月25日に開催する予定でしたが、3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震の影響により、本日に延期となりました。お手元の議案書は、地震発生以前に作成しておりますので、恐れ入りますが、議案書の日付を7月8日に読み替えてくださるようお願いいたします。

それでは、青森県付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山本議長、議事の進行をよろしくお願いいたします。

(山本議長)

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

します。先ほど司会の方のご説明の中で、本日の出席状況について委員17名のうち14名とありましたが、今一名遅れておりますので13名でございます。過半数を超えておりますので、この会は成立しております。

ここで慣例によりまして、私の方から議事録署名委員お二方を指名させていただきます。佐々木弘子委員と氏家良博委員にお願いいたします。

それでは、議案の審議に入ります。本日は全部で14件ございます。大変議案の数が多いものですから、途中で休憩を入れたいと思います。

まず、議案第1号「むつ都市計画区域及び大畑都市計画区域の変更について」ご審議をお願いいたします。議案の内容について、事務局からご説明をお願いします。

(事務局)

議案第1号「むつ都市計画区域及び大畑都市計画区域の変更について」説明させていただきます。

お手元の資料のうち、議案書は1ページ、参考資料は1ページになります。

今回変更いたします、むつ都市計画区域は、昭和50年3月10日に旧むつ市の一部が区域に指定されております。また、大畑都市計画区域は、昭和50年12月1日に旧大畑町の一部が区域に指定されております。

総務省が中心になって進めた平成の大合併の時期、平成17年3月14日にむつ市、大畑町、川内町、脇野沢村の4市町村が合併し、新たなむつ市が誕生しました。そのため、むつ都市計画区域と大畑都市計画区域の2つの都市計画区域は共にむつ市の一部をその区域とすることとなりました。また、2つの都市計画区域は連続して指定されております。

参考資料の1ページにも記載しておりますが、本都市計画区域の図となります。赤色の実線が都市計画区域の範囲となります。茶色の線が2つの都市計画区域の境界となります。北側の一部が大畑都市計画区域で、残りの大半がむつ都市計画区域となっており、連続しております。

むつ市から名称変更の要望があり、市と協議した結果、今回の定期見直しに併せ、2つの都市計画区域を1つに統合し、新たなむつ都市計画区域とすることとしたものです。

今回の変更は、2つの都市計画を統合し、1つの都市計画区域とする変更であり、都市計画区域の拡大又は縮小はありません。

以上で説明を終わらせていただきます。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

(山本議長)

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でしょうか。これにつきましては今説明がありましたように、新たに区域を拡大するといったようなものではなくて、既存の二つの区域を一つにし、名称を変えるということがポイントでございます。ご質問、ご意見がないようでしたらお諮りさせていただきたいと思っております。議案第1号については、原案どおり決することにご異議ございませんでしょうか。

(各委員)

異議なし。

(山本議長)

それではご異議がないようですので、議案第1号につきましては原案どおり決定することといたします。

次に議案第2号「青森都市計画区域臨港地区の変更（青森県決定）について」ご審議をお願いします。議案の内容につきまして、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

議案第2号「青森都市計画区域臨港地区の変更（青森県決定）について」説明させていただきます。

お手元の資料のうち、議案書は4ページ、参考資料は2ページになります。

まず、臨港地区についてご説明いたします。都市計画法第9条第22項において、臨港地区とは港湾を管理運営するために定める地区と規定しています。岸壁や埠頭といった港湾施設のほか、工場等が立地する用地もあわせて指定されます。臨港地区が指定されますと、港湾法により一定規模以上の工場または事業場の新設や増設をする場合は、届け出が必要となります。

青森港は、重要港湾に指定されており、港湾法に基づく港湾計画が策定されております。港湾計画は、港湾を計画的に開発・整備するとともに、適正に管理・運営・保全するための基本的な計画であり、臨港地区の指定は、この港湾計画と整合をとることとなっておりますので、今回の定期見直しに合わせ臨港地区を変更することといたしました。

それでは、具体的な変更内容についてご説明させていただきます。参考資料の2ページをご覧ください。今回変更する地区の位置を示した図となっております。

今回、変更する地区は、全部で6地区となっております。6地区すべてを臨港地区へ追加指定することにより、既存の港湾区域と一体的な整備・管理を行うこととします。この変更に伴い、臨港地区は141haから163haと22ha拡大

されます。

それぞれの地区について説明いたします。

まず、①油川地区です。面積約7.9haの区域で、平成10年4月に埋立が完了しており、埠頭用地、保管施設用地、道路用地として整備されております。

②沖館地区です。面積約3.0haの区域で、平成9年11月に埋立が完了しており、埠頭用地、緑地として整備されております。

③本港地区で新中央埠頭と呼ばれる地区です。面積約9.1haの区域で、平成21年11月に埋立が完了しており、埠頭用地、交流拠点用地、交通機能用地、緑地として整備されております。

④造道地区です。面積約1.4haの区域で、平成8年7月に埋立が完了しており、埠頭用地として整備されております。

⑤野内地区です。面積約0.3haの区域で、平成9年7月に埋立が完了しており、埠頭用地として整備されております。

⑥浅虫地区です。面積約0.7haの区域で、平成11年4月に埋立が完了しており、埠頭用地、緑地として整備されております。

以上で説明を終わらせていただきます。

なお、本案件につきまして、都市計画法に基づき平成23年2月3日から16日まで変更案の縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。

ご審議のほど、よろしく願いいたします。

(山本議長)

ありがとうございます。ただいま説明がありました議案第2号につきまして、ご意見、ご質問等ございますでしょうか。いずれも埋め立てを完了したことに伴う臨港地区の変更ということで、臨港地区として新たに整備されるということかと思えます。

特にご意見、ご質問等ないようですので、お諮り致します。議案第2号につきまして、原案どおり決することにご異議ございませんでしょうか。

(各委員)

異議なし。

(山本議長)

それではご異議ないようですので、議案第2号につきましては、原案通り決することといたします。

続きまして議案第3号「三沢都市計画 土地区画整理事業の変更(青森県決定)について」ご審議をお願い致します。それでは議案の概要につきまして事務局から説明をお願いします。

(事務局)

次に、議案第3号「三沢都市計画 土地区画整理事業の変更（青森県決定）」について、説明させていただきます。

議案書は8ページから、参考資料は3ページからでございます。

前のスクリーンで説明させていただきます。

この図は、三沢市の都市計画図でございます。こちらが青い森鉄道三沢駅、こちらが三沢空港で隣接して航空自衛隊三沢基地がございます。また三沢市役所はこちらになります。

今回変更いたします岡三沢地区土地区画整理事業は、三沢空港から約500m南側に位置しており、青い線で囲まれた範囲が岡三沢土地区画整理事業の施行区域となっております。

岡三沢地区は、昭和40年代から50年代初頭にかけて、急激な宅地需要の増加に伴い、無計画な宅地化が進み、そのまま放置することによる無秩序な市街地形成が懸念されておりました。

このため、土地区画整理事業を施行することにより、公共施設の整備改善及び宅地利用の増進と、健全な市街地の造成を図る目的で、昭和52年2月の第33回青森県都市計画地方審議会に「岡三沢地区 土地区画整理事業の決定 面積約195.2ヘクタール」を諮問し、同年2月15日に、都市計画決定されております。

これは、土地区画整理事業施行地区の航空写真でございます。

三沢市では事業の効率化を図るため、岡三沢地区を、岡三沢第一地区と堀口地区に分け、岡三沢第一地区を土地区画整理事業で整備して参りました。

画面左側の赤い線で囲まれた地区が岡三沢第一地区になります。

岡三沢第一地区につきましては、昭和55年2月5日に面積約125ヘクタールを事業計画決定し、平成18年度に事業が完了しております。

その右隣が、今回の審議会で面積の除外を諮問しております堀口地区で、約70.2ヘクタールでございます。

堀口地区につきましては昭和52年2月に都市計画決定した後、岡三沢第一地区に引き続き事業に着手するため、平成8年度と平成12年度に土地区画整理事業調査を実施いたしました。

三沢市ではこれらの調査を基に、平成13年6月から9月にかけて、関係住民に対し、区画整理事業の概要を説明して参りました。

説明会終了後に、施行地区の住民に対して同年11月にアンケート調査を実施したところ、土地区画整理事業の実施に賛同の方はわずか約26パーセントという結果でした。

市ではこの結果を踏まえ、堀口地区の整備の仕方については、土地区画整理事

業以外の手法についても検討した結果、区画整理事業に代わり用地買収方式により整備を進めて行くこととし、これまで地区住民や市議会に対し説明を行って参りました。

堀口地区の土地区画整理事業の廃止につきましては、平成22年6月から7月にかけて住民説明会を開催し、住民の理解を得ることができましたので、今回の審議会への諮問に至ったところであります。

また、本案件につきましては、都市計画法第17条の規定に基づき平成23年2月3日から2月16日までの2週間、変更案の縦覧を行いました。意見書の提出がなかったことをご報告させていただきます。

それでは、ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

(山本議長)

ただいま説明がありました議案第3号につきまして、ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

(各委員)

なし。

(山本議長)

とくにないようですので、お諮り致します。議案第3号につきまして、原案どおり決することにご異議ございませんでしょうか。

(各委員)

異議なし。

(山本議長)

それではご異議ないようですので、議案3号につきましては原案どおり決することといたします。

次に議案第4号「青森都市計画道路の変更（青森県決定）について」審議をお願いいたします。議案第4号につきまして、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

議案第4号「青森都市計画道路の変更（青森県決定）について」説明させていただきます。

はじめに都市計画道路やその見直しの背景などについて説明いたしまして、その後具体的に変更について説明させていただきます。

正面のスクリーンをご覧くださいながら、説明をお聞きいただければと思います。

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、つまり、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するため、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。

都市計画道路に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は建築制限（一定の私権制限）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

この図は、建築制限のイメージを図に示したものです。この黒い線が現在の道路の幅を示した線です。この青い点線が、都市計画道路の幅を示す線です。建築制限を受けるのは黒い線と青い点線の間区域になり、ほとんどが民地となっております。

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階以下で地階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。

また、都市計画道路を整備する事業を通常、街路事業と言っており、例えば、現道の幅員が8mの道路について、幅員16mで都市計画決定されている場合、計画区間を一律に計画決定幅の16mで整備する事業のことです。

この写真は、街路事業の整備後の写真です。すべての区間が計画決定幅で整備されています。都市計画決定を行い、街路事業を実施することにより、このような整備が可能となります。

都市計画道路を取り巻く環境について、4点ほどございます。

まず1点目として、県全体の人口は、平成17年の国勢調査では約143万人となっておりますが、厚生労働省の施設等機関である国立社会保障・人口問題研究所の推計では、30年後には約3割減少する予測となっております。

2点目として、国土交通省では将来交通の需要予測を5年ごとに出しております。その交通需要予測値を、近年は、常に実績値が上回っておりましたが、平成18年に-5.8%と下回りました。

3点目として、青森県の自動車保有台数がはじめて平成19年から減少し始めております。

4点目として、社会資本整備費の縮小が続いております。このような中で、事業効果を上げるよう選択と集中により事業を行う必要があり、さらに現道等の既存ストックの活用が求められています。

都市計画道路は、高度経済成長期の人口増加、右肩上がりの経済成長、交通量

の増大、市街地の拡大などの時代にその多くを決定しております。しかしながら、今、説明いたしましたように、人口の急激な減少、経済の低成長、交通量の減少、自動車保有台数の減少など、社会経済情勢の変化を踏まえ、今回、全体的な見直しを行なっているものでございます。

また、国でも、こうした状況を踏まえ、都市計画道路の見直しを行うよう各自治体へ働きかけております。

見直しに当たっては、都市計画道路としての必要性、代替道路の有無、事業実現性、将来交通需要推計の結果等を総合的に勘案し、都市計画道路の見直しパターンを、1. 継続、2. 変更、3. 廃止の3パターンに分類しております。

このうち、変更につきましては、将来交通需要推計の結果から、現況道路幅員に合わせて計画幅員を変更することが妥当と判断された路線、事業実現性から現況道路に合わせて計画線形を変更することが妥当と判断された路線などが該当します。

また、廃止につきましては、代替道路の有無や将来交通需要推計を勘案した結果、都市計画道路として一律の幅員で整備する必要性が低いと判断された路線等が該当します。

今回の見直しにより、都市計画道路を廃止したからといって、その道路を今後整備しないということではございません。

例えば、部分的に通学路等のため歩道の整備が必要な場合は、街路事業で路線全線を同じ計画幅で一律に整備するのではなく、歩道だけの整備を行う、あるいは、交差点の混雑が激しい場合は、交差点改良や右折や左折レーンの部分拡幅を行うなど、交通環境や整備の緊急性等を総合的に考慮しながら、その地区にあった局部改良を行うなど、現在の道路（ストック）を最大限に活用した整備手法に方向転換していくということでございます。

また、都市計画決定している道路の区域には、大部分の民間の土地が含まれています。その区域は、都市計画決定している間、建築制限がかかった状態が続くということです。将来の都市の健全な発展と秩序ある整備を図るためには長い期間を要することから、その建築制限は必要となりますが、特に交通需要の増加が見込まれない都市計画道路は、見直しを行い建築制限を外す必要があると考えています。

今後も都市計画道路を取り巻く環境の変化が予想されることから、おおむね5年ごとに定期的な見直しを行うこととしております。

それでは、青森都市計画道路の具体的な変更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10ページ、参考資料は5ページをお開き下さい。参考資料の5ページに都市計画図、6ページに変更の概要を載せております。

参考資料の6ページの右側の表をご覧ください。

変更路線は、19路線となります。このうち名称の欄の路線番号の左側に①、②という番号のついていない路線があります。上から3番目の3・2・3号外環状線を含めて5路線ありますが、これらの路線は車線数の追加だけの変更となります。

これは、平成10年の都市計画法改正に伴い都市計画道路の決定事項に「車線数」が新たに追加されたことによるものです。よって、車線数の追加だけで、道路の形態などの実質的な変更はございません。

その他の14路線につきましては、事業計画の変更に伴う道路区域の変更や交通需要の増加が見込めないこと等から都市計画道路の一部又は全部を廃止するものです。

それでは、路線ごとに説明いたします。

1・3・1号諏訪沢三内線は、高速道路である青森自動車道であり、2003年9月に2車線で暫定供用されております。今回、青森中央インターチェンジの区域について、整備計画の変更に伴い、その区域を一部縮小するものであります。

次に、②の3・2・2号内環状線です。フェリー埠頭から新青森駅周辺地区を通り、浜田地区、浜館地区を連絡する路線であります。

現在、新青森駅のアクセス強化を図るため、JR奥羽本線で分断されている北側と南側を地下道で連絡するための工事を実施しておりますが、今回の変更はその設計変更に伴う区域の変更であります。具体的には、ポンプ等の機械設備を収容する区域等を道路区域に追加するものであります。

なお、この変更に関する利害関係者はJR東日本のみであり、既に合意を得ております。

次に、③の3・3・6号十和田通り線です。本町を起点として横内に至る路線ですが、今回廃止する終点部の1,050m以外は改良済みとなっております。

廃止する区間の代替路線として横内バイパスが整備済みであり、交通需要の増加が見込めないことから、都市計画決定を廃止いたします。

現道の写真です。現道の幅員は約10mで片側に歩道が整備されています。

次に、④の3・3・9号西上古川篠田線です。国道7号を起点として国道280号に至る路線であり、この春までは青森工業高校が近くに立地しておりました。

現道の幅は約9mとなっております。4車線で整備する計画となっておりますが、今後、交通需要の増加が見込めないことからこの路線の都市計画決定を廃止いたします。

現道の写真です。9m程度の幅員が確保されています。

次に、⑤の3・4・1号浦島造道線です。今回、2つの区間で変更を計画しております。

まず、起点部の市街化調整区域にある330mの区間について、交通需要の増加が見込めないことから都市計画決定を廃止いたします。

また、終点部の740mについて、現道の幅が約11mと一定の幅員が確保されていることや交通需要の増加が見込めないことからこの区間の幅員を現道の幅員にあわせて16mから11mに変更いたします。

現道の写真です。幅員は約11mで、両側に流雪溝が設置されています。

次に、一つ飛んで⑦の3・4・7号川端通り線です。堤川の右岸を走る路線ですが、今回廃止する530m以外の区間は整備済みとなっております。現道の幅が約13mと一定の幅員が確保されていることや交通需要の増加が見込めないことからこの区間の都市計画決定を廃止いたします。

また、廃止に伴い代表幅員が変更となることから、路線番号が3・5・15号に変更となります。

現道の写真です。手前が漁港方向、奥が市街地方向となります。幅員は約13mとなっております。

次に、⑧の3・4・9号図書館通り西田沢線です。柳町通りを起点とする約7kmの路線であり、国道280号が大部分を占めております。

現道の幅は約7m～20mとなっており、部分的に流雪溝や歩道の整備が進められております。

一定の幅員が確保されていることや交通需要の増加が見込めないことからこの区間の都市計画決定を廃止いたします。

この変更に伴い、路線名を図書館通り新町線へ変更いたします。

現道の写真です。幅員は約12mで、片側に歩道が設置されています。

次に、⑨の3・4・11号安方浪館線です。安方を起点として県立美術館を經由し国道7号青森環状道路に至る路線ですが、今回変更する480mの区間以外は改良済みとなっております。

変更する区間の現道幅が約11mと一定の幅員が確保されていることや交通需要の増加が見込めないことから、この区間の線形及び幅員を現道にあわせて変更いたします。

現道の写真です。幅員は約11mで、両側に歩道が設置されています。

次に、⑩の3・5・3号野内東岳線です。野内を起点として馬屋尻に至る路線ですが、今回廃止する区間以外は改良済みとなっております。

起点部の約870mと終点部の約230mについては、今後、交通需要の増加が見込めないことから、都市計画決定を廃止いたします。

これは改良済み区間の写真です。幅員は12mで、両側に歩道が設置されています。

次に、一つ飛びまして⑫の3・5・9号油川新城線と⑬の3・5・14号野木和公園通り線です。

両路線とも、一定の幅員が確保されていることや交通需要の増加が見込めないことから都市計画決定を廃止いたします。

これは油川新城線の現道の写真です。幅員は約8mとなっております。

これは野木和公園通り線の現道の写真です。幅員は約12mで、両側に歩道が設置されています。

次に、⑭の3・6・8号浅虫山の手通り線です。青い森鉄道の山側を併走し、浅虫小学校方面へ至る路線であります。

今後、交通需要の増加が見込めないことからこの路線の都市計画決定を廃止いたします。

現道の写真です。手前が平内方向、奥が青森方向で幅員は約6mとなっております。

最後に、⑥の3・4・3号蛸貝八重田線と⑪の3・5・4号堤町通り浜田線です。

堤町通り浜田線の起点部の約480mの区間については、臨港道路として整備が計画されておりましたが、港湾計画の変更に伴い、臨港道路としての整備が見送られたことから、都市計画決定についても廃止いたします。

次に、蛸貝八重田線の筒井工区と堤町通り浜田線の奥野工区の変更概要について説明いたします。参考資料の7ページをお開き下さい。

蛸貝八重田線の筒井工区及び堤町通り浜田線の奥野工区は、それぞれ別の路線ではありますが、交差点で接続する関連性の高い工区となっております。また、両工区の前後の区間はいずれも整備済又は事業中であり、両工区の区間だけが未改良・未着手となっております。

特に筒井橋については、昭和27年に完成して以来約60年が経過するなど、老朽化が進んでいるため架け替えが必要となっているほか、現道幅員も車道部が6mと狭く慢性的な渋滞を引き起こしております。また、歩道についても幅が1.2mしかないため、自転車と歩行者のすれ違いが困難な状況となっております。

以上のことから、両工区の早期の工事着手に向け、昨年度から調査・設計検討を行い、今回の変更を計画したものであります。

それぞれの変更概要について説明いたします。

蛸貝八重田線につきましては、この黒、赤、緑で着色してある路線であり、今

回変更する筒井工区はこの赤の部分でございます。青森高校よりの緑の部分については、現在、青森市で事業を進めているほか、市民病院寄りの黒の部分については、既に整備済みとなっております。

筒井工区につきましては、一般部の幅員が18mで決定されているのに対し、筒井橋だけが15.5mで決定されていることから、前後の幅員と整合を取り、18mに変更するものです。

また、奥野工区の線形の変更により、交差点の位置が変更となることから、それにあわせて線形を変更するものであります。

次に、堤町通り浜田線について説明いたします。

青の線で囲まれているのが今回変更する奥野工区であり、その前後の黒の区間は整備済となっております。

現在、奥野工区は、青で着色してあるルートで都市計画決定されております。昭和39年にはじめて都市計画決定した際は、円滑な交通の確保を考慮し、望ましい線形で計画したため、ミニバイパス的な計画となっております。

今回、事業化に向けて複数のルート検討を行った結果、バイパス案から現道拡幅案に変更するものであります。また、交差点部については、右折車線を設ける必要があるため、幅員を18mに変更いたします。

現道拡幅案への変更について、もう少し詳しく説明いたします。参考資料の8ページをご覧ください。

左上の図が現在都市計画決定されているバイパス案でございます。また、左下の図が今回変更を予定している現道拡幅案となっております。それぞれの図面で緑色に着色している部分は、新たに道路となる部分、工事を行う区域となります。当然ながら現道拡幅案の方が、着色部分が少なくなっております。

変更する理由としては、3点ございます。

1点目は地域に与える影響についてでございます。バイパス案の場合、この青い線で囲んだ区域が周辺と比べて約1.5mほど低くなっております。道路も地盤の高さに合わせて低くできればいいのですが、交通安全上、短区間で1.5mも高さを変化させることができないため、この土地の低い区域については道路の高さを前後の高さに合わせなければなりません。

そのため、バイパス部の横断図はこのようになります。現道の高さから約1.5m低い区域の中に現道とほぼ同じ高さのバイパスが通るため、バイパスが地域を分断することになります。また、その段差のために直接道路に出ることができず、側道を設ける必要が出てくるなど、工事区域が大きくなります。

また、旧道となる地区については、現状と比べて利便性が大きく低下することとなります。

それに対して現道拡幅案では、拡幅する土地の高さが道路と同じ高さであることから、地域の分断等はなく、工事範囲も小さくすることが可能となります。

2点目は経済性でございます。現道拡幅案はバイパス案に比べて工事範囲が小さいことから、移転となる家屋が少なくなるなど、概算工事費で約5億円ほど削減が可能となります。

3点目は、維持管理についてでございます。バイパス案では旧道や側道が生じるため、冬期間の除雪等将来の維持管理の負担が生じることとなります。

以上のことから、現在都市計画決定されているバイパス案を現道拡幅案に変更するものであります。

なお、現道拡幅案については、左側拡幅案、右側拡幅案、両側拡幅案をそれぞれ比較検討し、経済性等で有利な本案を選定しております。

以上の変更について、公聴会を開催したところ、1件の意見公述がございました。

参考資料の10ページをお開き下さい。左側が公聴会における公述内容となっており、右側がその意見公述に対する県の検討内容となっております。

公述の要旨としては、「青森都市計画道路3・5・4号堤町通り浜田線について、変更案を縦覧し確認したところ、弊社所有地の道路収用にかかる面積が増幅する計画となっている。

当該地は、平成22年11月に弊社とドラッグストアとの間で賃貸借契約を締結し、平成23年1月に建物の確認申請を提出、同年4月の開店に向け土地利用計画が進行している。変更案の場合、建物配置図上、「都市計画道路既存案」よりも大幅に駐車台数が減少する計画となっている。変更案が実行されることで、テナントの出店に支障をきたすこととなり、場合によっては進行している土地利用計画が中止となる恐れがある。

弊社としては、変更案の設計・線形変更、若しくは当該地減少に伴う代替駐車場用地の確保を要望させていただきたい。」というものでございました。

公述を受けて検討した結果を説明いたします。

まず、変更案の見直しについてでございます。公述のとおり当該敷地に影響のない案、すなわち、現在の都市計画決定どおりとした場合、参考資料9ページの左下、「公述案」のような線形となります。なお、赤の線で囲んである敷地が意見公述のあった土地となります。

自動車走行の安全性等に関する基準については、特に問題はありませんが、左上の「県案」と比べて、現道から離れる案となるため、用地買収面積や移転補償を要する家屋が増加し、約九千万円の工事費の増加が見込まれます。

また、「公述案」では、現在道路である部分、黄色で着色されていますが、長さが約100m、最大幅では6mと、相当程度残地として残るなど、土地利用上非効率な計画となります。

右下の図は、意見公述のあった土地の利用計画図ですが、現在の都市計画決定ラインでは、3～4台程度の駐車スペースが削減されるのに対して、今回の都市計画変更が行われた場合、さらに2台分程の駐車スペースが削減されることとな

ります。

次に、代替駐車場用地の確保についてですが、公共事業に必要な土地の取得に伴う補償については、原則として金銭を持って補償することとしているため、要望に応えることは困難と考えます。

本案件につきまして、都市計画法に基づき平成23年2月3日から2月16日まで変更案と公聴会の概要等を縦覧したところ、1件の意見書の提出がございました。

参考資料の11ページをお開き下さい。左側が意見書となっており、右側が意見書に対する県の見解となっております。

意見書を紹介いたします。

「先般の「公述に関する検討結果」を拝見する限りでは、弊社から公述いたしました「宅地造成計画時における都市計画の有無に関する協議」についての回答が明記されておりました。弊社が何度も宅造協議をしていたにもかかわらず、都市計画道路変更及び変更の可能性を説明されず、住民説明会で突然変更案を示されました。

都市計画の変更案は、宅造協議時には既に概略が示されていたと予測され、変更の可能性だけでも説明があれば、現在と違った土地利用計画を練ることができました。

仮に当該地で、現在の土地利用計画ではなく、宅地造成計画だった場合、建物建設後今回の変更案が示された場合の対応はいかがなものなのでしょうか。あわせてご回答いただきたいと存じます。」という内容でございます。

次に、県の見解をご説明いたします。

まず、住民説明会で突然変更案が示されたことについてですが、参考資料の11ページの右側中ほどに記載してあるとおり、複数ルートの比較検討及び警察等との協議を7月上旬から10月中旬まで行いました。その結果を基に都市計画変更が必要であるとの判断を10月下旬に行い、住民説明会を11月25日と12月1日に行ったところでございます。

意見書の提出者は、平成22年9月28日に青森市都市政策課に当該敷地における都市計画道路の計画を確認し、現行の計画線の説明を受けていますが、当時はまだルートの比較検討を行っている段階であり、変更を提案するかどうかの判断もまだされておりました。このため変更の有無や具体的な内容も青森市へ伝わっておらず、計画変更の可能性を説明することはできなかったものであります。

また、宅地造成計画だった場合の対応の件ですが、土地利用計画が宅地造成計画であり、すでに住宅等が建築されていた場合であっても、変更案が地域に与える影響や経済性等、公共の福祉の観点で現行案に優ると判断される場合は、今回と同様に都市計画道路の変更を提案することが妥当であると考えます。

以上で、意見書に対する見解の説明を終わります。

これは蛸貝八重田線の現道の写真です。手前が青森高校方向、奥側が観光通り方向となります。幅員は約12mで、片側に歩道が設置されています。

これは堤町通り浜田線の現道の写真です。手前が国道4号方向、奥側が国道7号バイパス方向となります。幅員は約12mとなっております。

以上で、青森都市計画道路の変更に関する説明を終わらせていただきます。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

(山本議長)

ただいま説明のありました議案第4号につきまして、ご意見・ご質問等ございませんでしょうか。とくに最後に説明がありましたように、⑪の3・5・4号堤町通り浜田線につきましては、公聴会におきまして公述がありました。また、変更の事案及び意見書の受付期間におきまして、意見書の提出がございまして、それについても県の見解が示されております。

(氏家委員)

9ページの県案と公述案の部分というのは、7ページの3・5・4号線のどこにあたるのでしょうか。7ページ右側の図にある、変更後のこの路線の一部でしょうか。

(事務局)

画面でご説明いたします。(当該箇所を指して)このあたりでございます。

(氏家委員)

わかりました。

(山本議長)

氏家委員、場所の確認だけでよろしいでしょうか。

(氏家委員)

はい。

(山本議長)

ほかにどなたか、ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。とくにご質問、ご意見等ないようでしたら、お諮りいたします。

(森内委員)

参考資料の6ページの⑬のところで、野木和公園通り線のところを出してくだ

さい。ここは廃止ということで、1, 310 mから0 mとなっております。交通量が非常に多いと思われる場所で、今、北海道新幹線が工事されておりまして、バイパスから来る車と、外環状の方から岡町を通過して土や砂利を運ぶ車がだいぶ多い。その中でカーブがあり、またそれが急で、なかなか見通せる場所がない。冬になると1車線強の雪が積もって、2車線を確保するのが大変困難な場所と受け止めております。

裏の方には川などがありまして、そこに雪を捨てている方がおりますけれども、基本的には雪は川に捨ててはいけないということになっているはずですから、その交通量なども調べて廃止ということになるのでしょうか。冬の雪によって見通しが悪い、そしてそこには小学校、中学校、高校も近いということで、歩く生徒たちもおります。その中で廃止ということになった根拠を、もう一度説明をしていただきたいと思います。

(事務局)

冒頭の部分で多少お話させていただきましたけれども、都市計画道路ということで、例えば一律16 mというように設定して、その16 mの幅で一括で整備していく、という手法についてはやめるということでございます。

ただし森内先生がおっしゃったように、地域ごとに必要なもの、例えば通学路ですが、児童に危険があるということであれば、歩道のないところで歩道の整備を重点的に進めるということになります。あるいは冬期間、雪が積もって幅が確保できないということであれば流雪溝を設置する、というように、都市計画道路としての一律の整備ではなく、地域地域に合った、また既存のストックを活かした整備を進めていきたいということでございます。

(森内委員)

確かこの都市計画道路は昭和40年代のものであったと思いますが、そうであればもう少し早くにそういうような形を示すべきだったのではないかと思います。

(事務局)

おっしゃるとおりで、従来、一回決定したものをなかなか見直ししないという形で来ていたものを、時期的には遅いのではないかとのご指摘も重々覚悟しながら、都市計画を見直して、今回このような計画変更を提案させていただきました。

(山本議長)

これは都市計画決定から外れたことで、街路事業としての整備はしないということでありまして、地域の実態に即した、とくに今森内委員が発言されたように、冬期間の交通環境としていろいろ問題があるところであるとすれば、流雪溝といったものなども含めての整備はしていくということです。県として全く整備をし

ない、ということではございません。むしろ大がかりな街路事業として行わずに、地域の実態に合う形で整備していく、ということであると思いますが、このような趣旨でよろしいでしょうか。整備しないということではございませんね。

むしろ地域の実態にあった形で、既存の施設を利用しながら活用していく、地域の実態にあった形で整備していく、ということがなかなかご理解いただけないのかもしれませんが。この点について私からよりも、むしろ県の方からご説明いただけるでしょうか。

(事務局)

今会長がおっしゃったとおり、一律で街路として大きな事業を行うというよりも、早くに効果が発現できるような、地域地域に合った事業に方向転換していく、ということでございます。

(山本議長)

ただ、森内委員のご発言にもありましたように、都市計画決定をするとどうしても建築計画などさまざまな土地利用の規制が備わっているわけで、できるだけもっと早くやってほしかったという指摘もあったかと思えますけれども、今回このような形で提案させていただいたということでございます。

ほかに議案第4号についてご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

(各委員)

なし。

(山本議長)

それでは、ご意見、ご質問等ないようですのでお諮りいたします。議案第4号について、原案のとおり決することにご異議ございませんでしょうか。

(各委員)

異議なし。

(山本議長)

それではご異議ないようですので、議案第4号につきましては原案どおり決することといたします。

次に議案第5号「浪岡都市計画道路の変更（青森県決定）について」ご審議をお願いいたします。議案第5号につきましては、事務局からご説明をお願いします。

(事務局)

議案第5号「浪岡都市計画道路の変更（青森県決定）について」説明させていただきます。お手元の資料のうち、議案書は17ページ、参考資料は12ページとなっております。

参考資料の13ページの右側の表をご覧ください。

変更路線は、5路線となります。このうち3・4・3号花岡女鹿沢線と3・6・1号東種本八幡宮線は、車線数の追加だけの変更となります。

その他の3路線につきましては、都市計画道路の廃止又は変更を行うものです。

それでは、路線ごとに説明いたします。

①の3・4・2号若松沖菟線は、浪岡町の中心市街地から女鹿沢に至る路線となっております。現道の幅は約9mから12mで、片側又は両側に歩道が設置されております。

また、②の3・5・2号平川北中野線は国道7号を起点とし、JR奥羽本線を立体で渡り、浪岡病院の前を通過して北中野に至る路線となっております。現道の幅員は7mから9mとなっております。

両路線とも、一定の幅員が確保されていることや交通需要の増加が見込めないことから全線の都市計画決定を廃止いたします。

③の3・3・2号館野松山線は、国道7号を起点とし青森空港へ向かう路線となっております。幅員25mの4車線で計画決定されておりますが、片側歩道の2車線で整備が完了しております。

今後、4車線を必要とする交通需要の伸びが見込めないことから、幅員を現道にあわせて12mに変更するものです。

幅員の変更に伴い、路線番号も3・5・6号に変更となります。

これは①の若松沖菟線の現道の写真です。幅員は約12mで、両側に歩道が設置されています。

これは②の平川北中野線の現道の写真です。幅員は約7mとなっております。

これは③の館野松山線の現道の写真です。幅員は約12mで、片側に歩道が設置されています。

以上で説明を終わらせていただきます。

なお、本案件につきまして、都市計画法に基づき平成23年2月3日から2月16日まで変更案の縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

(山本議長)

ただいま説明のありました議案第5号につきまして、ご意見・ご質問等ございませんでしょうか。

(各委員)

なし。

(山本議長)

ご意見、ご質問等ないようですので、お諮りいたします。議案第5号について、原案のとおり決することにご異議ございませんでしょうか。

(各委員)

異議なし。

(山本議長)

それではご異議ないようですので、議案第5号につきましては原案どおり決することといたします。

次に議案第6号「弘前広域都市計画道路の変更（青森県決定）について」ご審議をお願いします。議案の内容につきまして、事務局の方からご説明をお願いします。

(事務局)

議案第6号「弘前広域都市計画道路（青森県決定）の変更について」ご説明いたします。

議案書は20ページ、参考資料は14ページになります。

弘前広域都市計画区域は、弘前市、平川市、藤崎町、田舎館村、大鰐町の5市町村で構成される都市計画区域でございます。区域全体で変更路線は35路線ありますが、そのうち19路線は車線数のみの決定となります。実質的な変更のある16路線について、それぞれの市町村ごとに説明させていただきます。

弘前市の変更路線は、5路線となります。それでは、路線ごとに説明いたします。

①の3・3・2号富士見町撫牛子線は、弘前大学付近を起点として、中心市街地を通過して国道7号に至る路線となっております。

土手町付近から国道7号までの区間については、整備済となっております。約740mの区間が未改良となっております。この区間については、現道はなくバイパスの整備が予定されております。

今後、交通需要の増加が見込めないことから、未改良区間の都市計画決定を廃止するとともに、名称を山道町撫牛子線へ変更いたします。

③の3・3・7号弘前黒石線については、この変更に伴う交差点改良を行うための変更でございます。4車線から2車線へのすり付けを行うため、約120mの区間について幅員を変更するものであります。

次に、②の3・3・3号下白銀町福村線です。弘前公園を起点とし、JR奥羽本線を地下で渡って福村に至る路線であります。

終点部の約320mについては、現道はなくバイパスの整備が予定されておりますが、市街化調整区域であることや接続する3・4・32号境関福村線が廃止

となったことから、この区間の都市計画決定を廃止するとともに、名称を下白銀町福田線に変更いたします。

④の3・3・10号元寺町向外瀬線は、弘前公園付近を起点として、弘前中央高校を通過して向外瀬に至る路線となっております。

終点部の約340mの区間について、現道はなくバイパスの整備が予定されておりましたが、交通需要の増加が見込めないことから、この区間の都市計画決定を廃止いたします。

⑥の3・4・20号紺屋町堀越線は、弘前公園の北部を起点とし、城東を通過してオフィスアルカディア地区に至る路線となっております。

今回、JR奥羽本線との立体交差を計画している区間について、交通需要の増加が見込めないことから、この区間の都市計画決定を廃止するとともに、名称を紺屋町野田線へ変更いたします。路線の真ん中が廃止となることから、この区間以降すべてが廃止となりますが、こちらの区間については、弘前市が平成23年2月28日開催の弘前市都市計画審議会において、新たに別の路線として都市計画決定しております。

参考資料の16ページをご覧ください。平川市の変更路線は、3路線となります。

⑤の3・4・15号西猿賀金屋線及び⑫の3・5・18号上猿賀金屋線は、いずれも尾上地区の東西を連絡する路線となっております。

廃止区間の大部分は、現道はなくバイパスの整備が予定されております。

また、⑬の3・5・23号猿賀中央線は、尾上地区の東側を走る路線であり、現道幅は約7mとなっております。

代替路線となる県道や市道が存在するほか、一定の幅員が確保されていること、また、交通需要の増加が見込めないことからこれらの路線の一部又は全部の都市計画決定を廃止いたします。

これは上猿賀金屋線の現道の写真です。幅員は約7mとなっております。

これは猿賀中央線の現道の写真です。幅員は約6mとなっております。

参考資料の17ページをご覧ください。藤崎町の変更路線は、3路線となります。

⑦の3・5・6号村元水沼線は、平川の右岸を起点として、国道339号、JR五能線を横断して藤崎中学校の北部に至る路線となっております。現道の幅員は8mから10mとなっており、両側又は片側に歩道が整備されております。

また、⑧の3・5・7号藤崎停車場下袋線及び⑨の3・5・10号新町仲町線は、いずれも国道339号及び町道に並行して走る路線となっており、廃止区間の大部分は、現道はなくバイパスの整備が予定されております。

代替路線となる国道や町道が存在するほか、一定の幅員が確保されていること、また、交通需要の増加が見込めないことからこれらの路線の一部又は全部の都市計画決定を廃止いたします。

これは村元水沼線の現道の写真です。幅員は約10mで、両側に歩道が設置されております。

参考資料の18ページをご覧ください。田舎館村の変更路線は、2路線となります。

⑩の3・5・15号田舎館八反田線及び⑪の3・5・16号畑中田舎館線は、いずれも現道幅員が7mから10m程度で、一部の区間で歩道が整備されています。

一定の幅員が確保されていることや交通需要の増加が見込めないことからこれらの路線の都市計画決定を廃止いたします。

これは田舎館八反田線の現道の写真です。幅員は約10mで、片側に歩道が設置されています。

これは畑中田舎館線の現道の写真です。幅員は約8mで、片側に歩道が設置されています。

参考資料の19ページをご覧ください。大鰐町の変更路線は、3路線となります。

⑭の3・5・34号前田山下線は、大鰐温泉駅を起点とし、JR奥羽本線と並行して国道7号へ至る路線となっております。現道の幅員は7mから10mとなっております。

また、⑮の3・5・36号大鰐清川線及び⑯の3・5・37号清川上牡丹森線の廃止区間の大部分は、現道はなくバイパスの整備が予定されています。

一定の幅員が確保されていることや交通需要の増加が見込めないことからこれらの路線の一部又は全部の都市計画決定を廃止いたします。

これは⑭の前田山下線の現道の写真です。幅員は約9mで、両側に歩道が設置されています。

以上で説明を終わらせていただきます。

なお、本案件につきまして、都市計画法に基づき平成23年2月3日から2月16日まで変更案の縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

(山本議長)

ただいまご説明がありました議案第6号について、ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

とくにご意見、ご質問等ないようですので、お諮りいたします。議案第6号については、原案どおり決することにご異議ございませんでしょうか。

(各委員)

異議なし。

(山本議長)

ご異議ないようでございますので、議案第6号につきましては原案どおり決す

ることといたします。

次に議案第7号「むつ都市計画道路（青森県決定）の変更について」ご審議をお願いいたします。議案の内容につきまして、事務局の方からご説明をお願いします。

（事務局）

議案第7号「むつ都市計画道路（青森県決定）の変更について」説明いたします。

議案書は26ページ、参考資料は20ページになります。

変更路線は、10路線となります。このうち2路線が車線数のみの決定となりますので、実際に変更のある8路線について説明させていただきます。

①の3・3・2号下北臨港一号線、②の3・3・3号下北臨港二号線及び③の3・4・2号港町小平館線については、港湾機能の充実に図るための臨港道路として都市計画決定されておりました。

その後、港湾計画が見直しとなったことから都市計画決定を廃止するものです。なお、③の港町小平館線については、臨港道路部分が廃止となることに伴い、3・3・1号大曲越葉沢線との立体交差を平面交差に変更するとともに、名称を仲町小平館線に変更いたします。

また、⑧の3・5・7号下北駅緑町線については、計画幅員の12mで整備が完了しておりますが、現道の線形が計画線形と若干ずれていることから、現道にあわせて線形を変更いたします。

次に、④の3・4・4号横迎町大湊浜町線です。国道338号でございます。

起点から3・3・1号までの区間は、概ね整備が完了しております。今回、廃止を予定している3・3・1号から終点にかけての現道の幅員は8mから14mとなっております。

代替道路となる国道338号のバイパスの整備が実施されていることや、一定の幅員が確保されていることから、この区間の都市計画決定を廃止するとともに、名称を横迎町中央線に変更いたします。

これは現道の写真です。幅員は約14mで、両側に歩道が設置されております。

⑤の3・3・1号大曲越葉沢線は、むつ市の中央部を貫く路線となっております。

変更区間は2区間でございます。

まず、終点部の約930mの区間については、用途地域外であり、交通需要の増加が見込めないことから都市計画決定を廃止いたします。

起点から3・4・4号横迎町大湊浜町線と交差するまでの区間については、4車線で計画されておりましたが、今後、4車線を必要とするほど交通需要の伸びが見込めないことから、現道幅員である18mにあわせて変更いたします。

また、以上の変更に伴い、名称を大曲中央線に変更いたします。
これは現道の写真です。幅員は18mで、両側に歩道が設置されております。

⑥の3・5・1号緑町女館線及び⑦の3・5・3号金曲小川町線は、むつ市の中心市街地を南北に走る路線であり、いずれも現道の幅は8mから10m程度となっております。

代替路線となる国道279号のバイパスがあることや、交通需要の増加が見込めないことから、この区間の都市計画決定を廃止します。以上の変更に伴い、緑町女館線は海老川柳町線へ、金曲小川町線は小川町代官山線へ名称を変更いたします。

これは⑥の緑町女館線の現道の写真です。幅員は約9mで、両側に歩道が設置されております。

これは⑦の金曲小川町線の現道の写真です。幅員は約10mで、両側に歩道が設置されております。

なお、本案について公聴会を開催したところ、1件の意見公述がございました。参考資料の21ページの右側をご覧ください。

公述の主旨としては、「現在進行中のプロジェクト等を念頭に置いて都市計画道路を検討すべき」ということと、「3・4・1号横迎町大平町線の再検討」に関する公述となっております。

今回の都市計画道路の見直しは、平成22年にむつ市が策定した「むつ市都市計画マスタープラン」及び、現在策定手続きを進めている「むつ都市計画区域マスタープラン」を参考として実施しているものであります。マスタープランについては、現在の状況はもちろん、将来の人口や産業、土地利用等の動向が反映されており、現在進行中のプロジェクトについても考慮されているものであることから、公述の主旨を十分に踏まえたものとなっております。

なお、3・4・1号横迎町大平町線につきましては、市道であり、決定主体は市となっているため、むつ市において検討がなされるものであります。平成23年2月21日開催のむつ市都市計画審議会において原案通り都市計画決定されております。

以上の検討結果及び変更案について、都市計画法に基づき平成23年2月3日から2月16日まで縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

(山本議長)

ただいまご説明がありました議案第7号について、ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

(各委員)

なし。

(山本議長)

ご意見、ご質問等ないようですので、お諮りいたします。議案第7号について、原案のとおり決することにご異議ございませんでしょうか。

(各委員)

異議なし。

(山本議長)

ご異議ないようでございますので、議案第7号につきましては原案どおり決定することといたします。

次に議案第8号「七戸都市計画道路（青森県決定）の変更について」ご審議をお願いいたします。議案の内容につきまして、事務局の方からご説明をお願いします。

(事務局)

議案第8号 七戸都市計画道路（青森県決定）の変更についてご説明いたします。

議案書は30ページ、参考資料は22ページになります。

変更路線は、8路線となります。このうち2路線が車線数のみの決定となりますので、実際に変更のある6路線について説明させていただきます。

①の3・4・1号館野十役野寒水線については、七戸町の西側を南北に走る路線となっております。路線の一部は幅員8mから10mの現道がありますが、大部分は現道はなくバイパスの整備が予定されております。

また、②の3・5・2号城内東大町線は、中心市街地を通る路線であり、現道の幅は約8mとなっております。

代替路線となる町道が整備されていることや交通需要の増加が見込めないことから、両路線の都市計画決定を廃止いたします。

これは館野十役野寒水線の現道の写真です。幅員は約10mで、片側に歩道が設置されております。

これは城内東大町線の現道の写真です。幅員は約8mで、片側に歩道が設置されております。

次に、③の3・5・3号上町野蒼前線は、町の中心部を南北に走る路線であり、廃止を予定している区間の幅員は約8mとなっております。

また、④の3・5・4号袋町向町線は、中心市街地から七戸町の西部へ連絡する路線となっております。

代替路線となる町道が整備されていることや交通需要の増加が見込めないことから、路線の全部又は一部の都市計画決定を廃止いたします。

これは上町野蒼前線の現道の写真です。幅員は約8mで、片側に歩道が設置されております。

これは袋町向町線の現道の写真です。幅員は約10mで、両側に歩道が設置されております。

⑤の3・5・6号川向笹田線及び⑥の3・5・7号笹田天神林線は、七戸町のやや南部を東西に走る路線となっております。

いずれも現道のある区間については、幅員が8mから10mとなっております。

一定の幅員が確保されていることや交通需要の増加が見込めないことから、路線の全部又は一部の都市計画決定を廃止いたします。

これは川向笹田線の現道の写真です。幅員は約10mで、片側に歩道が設置されております。

これは笹田天神林線の現道の写真です。幅員は約10mで、片側に歩道が設置されております。

以上で説明を終わらせていただきます。

なお、本案件につきまして、都市計画法に基づき平成23年2月3日から2月16日まで変更案の縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

(山本議長)

ただいまご説明がありました議案第8号について、ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

(各委員)

なし。

(山本議長)

ご意見、ご質問等ないのでお諮りいたします。議案第8号について、原案のとおり決することにご異議ございませんでしょうか。

(各委員)

異議なし。

(山本議長)

ご異議ないようでございますので、議案第8号につきましては原案どおり決定することといたします。

ここで10分間の休憩を挟みたいと思います。再開は15時00分としたいと思います。よろしくお願いいたします。

－ 休憩 －

(山本議長)

それでは議事を再開したいと思います。次に議案第9号から議案第14号まで、青森、浪岡、黒石、三沢、むつ、七戸、全部で6件の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、ご審議をお願いいたします。これにつきましては6件一括してご審議をしたいと思いますので、第9号から第14号まで一括して事務局の方からご説明をお願いします。

(事務局)

それでは、議案第9号から議案第14号まで、一括して説明させていただきます。

はじめに、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の内容について説明させていただきます。整備、開発及び保全の方針は通常「区域マスタープラン」と呼んでおりますが、平成12年の都市計画法改正により新設されたものでございます。

すべての都市計画区域で定めることとなっており、県では平成16年に県内の全25都市計画区域で決定しております。

整備、開発及び保全の方針は、おおむね5年ごとの都市計画基礎調査などを踏まえ、見直すこととしており、今回が初めての見直しとなります。

国の都市計画運用指針では、整備、開発及び保全の方針は、おおむね20年後の都市の姿を展望したうえで、都市計画の基本的方向を定めるものであり、用途地域、道路や土地区画整理事業など、具体の都市計画を実施するうえで、土地利用、都市施設の整備、市街地開発事業などの方向性を示すものです。

よって、この決定により土地に規制がかかるとか、具体的に道路の整備を行うといったものではなく、具体的な都市計画を検討する際の指針となるものです。

整備、開発及び保全の方針において定めることは、大きく3点ございます。

①都市づくりの基本理念、市街地像

②区域区分を行うかどうかの選択

③主要な土地利用、都市施設、市街地開発事業等についての方針などを定めることになっております。

今回の見直しにあたっての社会情勢の変化については、先ほど都市計画道路の見直しの説明時に申しましたが、本格的な人口減少時代の到来や少子高齢化の進展、地球規模の環境問題、財政的な制約の顕在化等がございます。

これらの状況を踏まえて、全県的な見直しを行っておりますが、その視点といたしましては、

- ①コンパクトな都市づくりの推進
 - ②優良な農地や身近な自然・緑地の保全
- の2つの視点で見直しを行っております。

それでは、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更状況について、簡単に説明いたします。

参考資料の24ページにも記載しておりますが、赤枠で囲んである都市計画区域、青森、浪岡、黒石などは、今回の審議会にお諮りする7つの都市計画区域の整備、開発及び保全の方針です。また、青枠で囲んである13の都市計画区域は既に変更されているものです。

整備、開発及び保全の方針の参考資料としては、お手元のA4縦の「各都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」で右上に資料1-1と記したものの、それとA3横の新旧を対照したもので右上に資料1-2と記したものになります。本日は、A3横の新旧を対照した資料と正面のスライドをご覧くださいながら説明をお聞きいただければと思います。なお、本日の説明において、A3横の新旧を対照した資料について、「区域マス資料」と省略させていただきます。

「整備、開発及び保全の方針」の説明に関しては、時間の関係上

- ・目標年次
- ・区域区分の選択
- ・都市づくりの基本理念

を中心に説明させていただきます。

それでは、議案第9号「青森都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更（青森県決定）について」説明させていただきます。

議案書は33ページとなります。

また、区域マス資料、A3横の資料、右上に「資料1-2」と記してある資料をご覧ください。左側が変更前で、右側が変更後の新旧対照としております。朱書きしているところが変更箇所です。

区域マス資料の1ページをお開き下さい。目標年次ですが、おおむね20年後ということで、平成42年に設定しております。

また、前回は基準年を記載しておりましたが、これは検討の参考とする国勢調

査の実施年を記載していたものであり、今回の見直しでは平成17年となります。

しかしながら、実際に検討を行った時期と相違があることから、今回は記載をしないことといたしました。

目標年次につきましては、この後の議案第10号から議案第14号までの浪岡、黒石、三沢、むつ、七戸都市計画区域の整備、開発及び保全の方針においても同様に、目標年次を平成42年としておりますので、後の議案では、説明を割愛させていただきます。

続いて2ページをお開き下さい。都市づくりの基本理念について説明いたします。

青森都市計画区域は、県都としての政治・経済・文化等の都市機能が集積し、北東北及び北海道の交通及び流通の要として発展を遂げてきました。

この区域では、基本理念を『人と環境にやさしいコンパクトシティ』と掲げ、無秩序な市街地拡大の抑制等により自然環境に与える影響を最小限にしながら、中心市街地などの都市拠点や、日常生活の拠点がそれぞれの地域特性に応じた機能を分担する、バランスのとれたコンパクトなまちづくりを進めるとともに、それぞれの拠点を交通ネットワークでつなぎ、相互の連携強化を推進することとしております。

この基本理念に関しましては、平成22年12月に策定しました青森市新総合計画基本構想を尊重し、引用しております。

以下、4つの観点で基本理念を整理しております。

1点目の「高齢・福祉社会に対応した、雪と災害に強いコンパクトな都市づくり」においては、都市機能の集約化や複合化などにより、社会経済活動の向上を進め、高齢者向け住宅などの居住機能の都心への集約を図り、高齢者などに優しい、冬でも快適な居住環境の創出を進めることとしております。

また、無秩序な市街地拡大の抑制等により、きめ細かな雪対策による効率的な都市づくりや災害時における避難経路の確保などとともに、居住機能の集約化による地域コミュニティ意識の向上を促し、安心できる地域社会の実現を図ることとしております。

また、公共交通体系の整備や計画的な街路整備の促進、中心市街地活性化を後押しする交通環境の整備を進めることとしております。

2点目の「人と自然が共生する都市づくり」においては、無秩序な市街地拡大を抑制し、機能を明確に区分化することなどにより、都市近郊の自然や農地の乱開発を防止し、自然環境と調和した住みよい都市環境の形成を進めることとしております。

また、河川と陸奥湾の水質保全を図り、森林や農地の持つ多面的機能の維持・確保、過度に自動車に依存しない交通体系の確立など、自然と調和した都市環境の形成を進めることとしております。

3点目の「地域資源をいかした個性と活力ある都市づくり」においては、無秩序な市街地拡大の抑制と農地の保全により、一次産業品の供給力を高め、消費者から支持される地場産品の確立を図ることとしております。

また、地域資源の活用や地元企業等との連携を強化し、地場産業の振興を図り、地域経済活性化と雇用創出を進めることとしております。

4点目の「県の中心都市としての都市機能の充実と広域交通ネットワークの形成」においては、青森県の中心都市として、様々な都市機能の維持・充実を図り、中心市街地等の拠点性を高めると共に、青森空港、東北新幹線などの広域交通ネットワークをいかした交通結節機能の強化を進めることとしております。

また、多様な交通手段をいかし、工業団地や流通団地などの拠点としての機能充実を図ることとしております。

次に6ページをお開き下さい。

区域区分制度を適用するかどうかの選択でございます。

現在、青森都市計画区域は区域区分を定め、区域を市街化区域と市街化調整区域に分けております。

本区域においては、前回、若干の増加傾向であった人口が減少傾向に転じております。また、産業につきましては、製造品出荷額等では減少傾向にありますが、商業販売額では増加傾向にあり、昨年12月の新幹線開業と併せ、今後、市街化圧力が高まることが予想されます。

本区域における都市計画の目標を実現するためには、市街化圧力を適切に制御し、まとまりある良好な市街地の形成が必要であり、また、市街地周辺の自然環境は積極的に保全する必要があります。

よって、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために、これまでと同様に区域区分は定めるものとします。

続いてそのほかに変更した主な点ですが、まず、4ページをお開き下さい。

この区域の都市拠点である中心市街地地区、新青森駅周辺地区、青森操車場跡地地区や日常生活拠点について、それぞれの地区にあった機能を充実・強化することとしております。

17ページをお開きください。主要な施設の整備目標ですが、整備が終わった道路については削除し、現在整備中又は予定している道路を記載しております。その他、18ページ以降も同様に整備が終わったものを削除し、現在整備中又は予定している事業や施設を記載しております。

以上が青森都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の概要でございます。

続きまして、議案第10号の「浪岡都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更（青森県決定）について」でございます。

議案書は36ページ、浪岡の区域マス資料「2-2」では2ページとなります。

まず、都市づくりの基本理念について説明いたします。

浪岡都市計画区域は、津軽平野の南東部に位置し、浪岡城跡をはじめとする優れた歴史環境を有し、りんご生産を主とする農業を基幹産業として発展してきました。また、津軽自動車道、東北縦貫自動車道弘前線、国道7号といった広域交通網の結節機能を有しています。JR奥羽本線浪岡駅を中心に比較的コンパクトな市街地が形成されており、市街地の周辺には川に沿って広大な農地が広がり、区域北部から南東部にかけては山林が連なる、水と緑に恵まれた環境を有しています。

本区域では、青森都市計画区域と同じ『人と環境にやさしいコンパクトシティ』を基本理念に掲げ、区域が有する豊かな歴史・自然環境や広域高速交通網や津軽地方の都市との近接性を活かした《津軽地方の玄関口》としてふさわしい地区形成を進めることとしております。

この基本理念に関しましても、平成22年12月に策定しました青森市新総合計画基本構想を尊重し、引用しております。

以下、3つの観点で基本理念を整理しております。

1点目の「安心して便利に暮らせる住環境と賑わいのあるコンパクトな都市づくり」においては、道路などの基盤施設整備とともに、密集した市街地の改善、防災機能の向上等を行い、快適で安全な都市づくりを進めることとしております。

また、雪害や災害に強い交通環境の形成、公共交通機能の拡充などを進めることや、既存商業地の活性化を行うと共に集落地での都市的な生活利便性を享受できる住環境の整備を進めることとしております。

2点目の「浪岡城跡や浪岡川などの歴史と自然をいかした魅力ある都市づくり」では、津軽平野や丘陵地に広がる農地や区域北部の樹林地を保全するとともに、浪岡城跡、浪岡川などの区域固有の歴史や自然環境をいかし、個性的で魅力ある都市環境の形成を進めることとしております。

3点目の「広域高速交通を活かした活力ある都市づくり」では、津軽自動車道、東北縦貫自動車道弘前線、国道7号などの広域高速交通網をいかし、東青、中南、西北の三圏域が交わる交通の要衝として産業振興や観光振興を進めるとともに、浪岡IC西側の国道7号浪岡バイパス沿道での産業集積を進めることとしております。

次に5ページをお開きください。区域区分制度を適用するかどうかの選択でございます。本区域では、人口が概ね横ばい傾向にあります。産業については、商品販売額は横ばい傾向、製造業出荷額は減少傾向にあります。このことから、区域区分を選択するほどの開発圧力もないと判断し、これまでと同様に区域区分は定めないこととします。

なお、今、説明いたしました区域区分制度の適用については、この後の議案第11号から議案第14号までの黒石、三沢、むつ、七戸都市計画区域の整備、開発及び保全の方針においても、これまでと同様に区域区分を定めないこととしておりますので、後の議案では、説明を割愛させていただきます。

次に6ページをお開きください。工業地の配置の方針において、これまでの国道7号浪岡バイパス沿道における流通業務拠点だけでなく、北部の工業団地も含め、今後の交通基盤の整備状況や工業需要の動向により、工業のための良好な環境づくりを進めることとしております。

続いて、9ページをお開き下さい。10年以内に整備する予定の施設として、3.4.1佐野沖菟線を追加しています。

以上が浪岡都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の概要でございます。

続きまして、議案第11号の「黒石都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更（青森県決定）について」でございます。

議案書は39ページ、黒石の区域マス資料「3-2」では2ページとなります。

都市づくりの基本理念について説明いたします。

黒石都市計画区域は、津軽平野の南東部に位置し、津軽藩の城下町として形成されてきた歴史を有する都市であり、中南圏域の副次的な中心都市として、産業・経済・文化・行政機能が集積しています。また、本区域には農林総合研究所などがあり、県内農業技術の発信地としての役割を担っています。本区域では市街地の周辺に広大な農地が広がり、区域の東部には八甲田連峰の山林や黒石温泉郷が位置し、水と緑に恵まれた環境を有する田園観光都市でもあります。

本区域では、『みんなで創る 歴史とともにくらす あずましの里 くろいし』を基本理念に掲げ、今後とも中南圏域の副次的な中心都市として、各種都市機能の強化・充実や周辺都市との連携強化を図りながら、地域の個性をいかすこととしております。

この基本理念に関しましては、平成22年4月に策定しました黒石市都市計画マスタープランにある基本理念を尊重し、引用しております。

以下、3つの観点で基本理念を整理しております。

1点目の「安心・快適でコンパクトな都市づくり」においては、市街地や既存集落における生活基盤の整備を推進し、居住環境の向上を図り、市民の目線に立った、安心で快適なコンパクトな都市の形成を図ることとしております。

2点目の「歴史を活かし、自然と共生する都市づくり」では、歴史的な街並み

を活かしたにぎわいの再生を図り、歴史・文化そして自然が調和した黒石固有の魅力ある、コンパクトな都市の形成を図ることとしております。また、八甲田連峰などの豊かな自然を活かし、良好な自然環境を保全し、豊かな自然を身近に感じられる都市環境の形成を図ることとしております。

3点目の「産業振興で活力ある都市づくり」では、優良な農地の保全を図り、各産業との連携を進めることでそれぞれが成長できる都市環境の形成を図ることとしております。また、農業施策の展開や地場産業の育成等による、定住できる活力に満ちた豊かな都市の形成を図ることとしております。

次に6ページをお開き下さい。そのほかに変更した主な点としましては、主要用途の配置の方針では、商業・業務地において、市街地中心部の商業地では住民の日常的買い物や交流の場として、買い物しやすい環境整備を図っていくことやこみせを中心としたエリアでは歴史的街並みを活かし商店街の活性化を進めることなどを加えております。

また、7ページをお開きください。土地利用の方針では、優良な農地との健全な調和に関する方針として、用途地域が指定されていない白地地域における農地の保全などの観点から適切な土地利用コントロールを進めることなどを加えております。

続いて14ページをお開きください。自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針にその他として、こみせ通りなどの歴史的・文化的資源についても環境整備を進め、活用を図ることを加えております。

以上が黒石都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の概要でございます。

続きまして、議案第12号の「三沢都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更（青森県決定）について」でございます。

議案書は42ページ、三沢の区域マスの資料「4-2」では2ページとなります。都市づくりの基本理念について説明いたします。

三沢都市計画区域は、本県の東南部に位置し、東側は太平洋、西側は小川原湖に面しており、ほぼ平坦な地形ですが、所々に丘陵地が広がっており、南北に細長い形状をしています。また、本区域は十和田都市計画区域とともに上北圏域の中心の一つであり、青い森鉄道、第二みちのく有料道路のほかに三沢空港が立地しており、県南の空の玄関口としての役割も担っています。さらに本区域は、三沢基地があり、国際色豊かな個性を持っております。

本区域は、『世界にはばたく国際都市みさわ』を基本理念に掲げ、国際色豊かで市民に魅力ある市街地の整備、生活・住環境の向上、広域交通をいかした産業機能、観光・交流機能の強化、広域生活・経済圏の中心としての都市機能の強化、豊かな水と緑を活用したまちづくりを進めることとしております。この基本理念

に関しましては、今年度策定予定の三沢市都市計画マスタープランにある将来像を尊重し、引用しております。

以下、3つの観点で基本理念を整理しております。

1点目の「生活に便利で快適でコンパクトな都市づくり」においては、中心商業地では、広域交通体系との整合を図り、個性的で魅力的な中心市街地としての再生を進めることとしております。また、中心商業地周辺の既存市街地では、多様な世代に合った住宅地として再生し、コンパクトで誰もが暮らしやすい都市の形成を図ることとしております。

2点目の「国際色豊かで恵まれた自然環境をいかした都市づくり」では、米軍基地を持つ特性を活用した国際交流・地域間交流機能の強化を推進し、国際色豊かな都市の形成を図ることとしております。また、小川原湖東側に広がる優良農地への無秩序な開発を抑制し、水と緑に囲まれ恵まれた自然環境を維持・保全し、自然と人が共生する都市環境の形成を図ることとしております。

3点目の「広域交通を活用した産業、観光・交流機能を強化する都市づくり」では、空港の活用、輸送道路網や拠点工業団地の整備など立地環境の整備推進を図りながら新規産業の誘致・育成と、豊かな自然を活用した観光産業の振興を進めることとしております。また、農業生産基盤の保全を進めることとしております。

続いて7ページをお開き下さい。そのほかに変更した主な点としましては、土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針（h 計画的な都市的土地利用の実現に関する方針）において、用途地域が指定されていない地域において、周辺環境との調和の観点からの特定用途制限地域等による土地コントロールの強化を加えております。

以上が三沢都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の概要でございます。

次に、議案第13号の「むつ都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更（青森県決定）について」でございます。

議案書は45ページ、むつの区域マス資料「5-2」では2ページとなります。

第1号議案において、むつ都市計画区域と大畑都市計画区域の統合をご審議いただきましたが、整備、開発及び保全の方針についても、同様に統合しております。

まず、都市づくりの基本理念について説明いたします。

むつ都市計画区域は、下北半島のほぼ中央部に位置し、下北圏域の商業・業務、

行政等の中心都市として発展してきました。

本区域の南北は、陸奥湾、津軽海峡に面し、西は釜臥山山系、東は吹越山脈へとつながる丘陵地帯となっております。また、むつ来さまい館やJR大湊駅を中心として商業施設が集積した市街地を形成しており、その周辺には住宅系の市街地が広がっているほか、北部の大畑地区には商店街や公共公益施設等を有する市街地が形成されています。

この区域の基本理念を「人と自然が輝く やすらぎと活力の大地 陸奥の国」と掲げ、下北圏域の中心として、各種の都市機能の維持と充実や周辺町村との連携を図ることとしております。

この基本理念に関しましては、平成22年4月に策定しましたむつ市都市計画マスタープランにある基本理念を尊重し、引用しております。

以下、4つの観点で基本理念を整理しております。

1点目の「誰もが安心して暮らせる住みよい都市づくり」においては、市街地ごとの規模や地域特性に見合った生活利便性が高く、環境負荷の低減に配慮したコンパクトな都市の形成を図ることとしております。また、地域間、市街地間を機能的に結ぶ道路ネットワーク、誰にでもやさしい公共交通ネットワークの構築を図ることとしております。そして、少子高齢化社会に対応した安全・安心で利便性の高い生活環境づくりと都市施設の改善を進めることとしております。

2点目の「豊かな自然環境を保全し、共生する都市づくり」では、区域を象徴する陸奥湾や恐山山系などの豊かな自然や農地の保全を図ることとしております。また、身近な自然環境との共生や地域固有の歴史・文化などの地域資源を活用した都市環境の形成を図ることとしております。

また、3点目の「地域資源をいかした活力ある都市づくり」では、農林水産業等の地域の特性を活かした地場産業の育成を図ることやエネルギー関連産業などの企業誘致による地域雇用や定住人口の拡大を図ることとしております。また、自然環境・景観や歴史・文化資源などの地域資源を活かした観光振興を支援する都市基盤の整備を図ることとしております。

4点目の「下北圏域の中心都市としての機能充実と広域交通ネットワークの形成」では、下北圏域の中心都市としての都市機能の維持・充実を図るとともに、他圏域・他都市と連絡する下北半島縦貫自動車道、JR大湊線、海上交通などをいかした広域交通ネットワークの核となる都市づくりを進めることとしております。

次に3ページをお開き下さい。そのほかに変更した主な点としましては、地域ごとの市街地像での市街地ゾーンにおいて、むつ来さまい館周辺については下北の商業の中心にふさわしいにぎわいと魅力の再生を図ることなどを追加しております。

7ページをお開きください。主要用途の配置の方針では、住宅地における田名

部地域の商業・業務地周辺での定住促進を図るための住宅地の形成を図ることなどを追加しております。

以上がむつ都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の概要でございます。

次に、議案第14号の「七戸都市計画区域の整備、開発及び保全の方針について」でございます。

議案書は48ページ、七戸の区域マス資料「6-2」では2ページとなります。

都市づくりの基本理念について説明いたします。

新たに東北新幹線七戸十和田駅が開業した七戸都市計画区域は、区域の西側では国有林や国営牧場などの公有地が多く、東側では市街地が形成されています。集落地は、平坦地や河川流域に立地しています。

この区域の基本理念を「人・自然・文化を育む田園文化都市 しちのへ」と掲げ、東北新幹線七戸十和田駅が開業したことによる地理的優位性や新たな町の顔の整備、また、生活環境・住環境の向上させることによる文化的、経済的な発展を図ることとしております。

この基本理念に関しましては、平成22年3月に策定しました七戸町都市計画マスタープランにある将来像を尊重し、引用しております。

以下の3つの観点で都市づくりを推進することとしております。

1点目の「人にやさしい住みたくなる都市づくり」においては、都市基盤を計画的に整備し住環境の整備をすすめることにより、快適で安全・安心な暮らしを実現する都市づくりをすすめることとしております。

2点目の「自然と共生する心豊かな都市づくり」では、基幹産業である農業を支える優良農地や牧場、七戸城跡をはじめとする歴史資源などの豊かな自然環境等を保全、活用をし、やすらぎのある都市づくりをすすめることとしております。

3点目の「発展する活力ある都市づくり」では、農業や商工業、豊かな観光資源を活かした観光交流産業などの多彩な産業が連携し、また高速交通体系の活用による新たな産業の可能性をいかした発展する活力のある都市づくりをすすめることとしております。

次に3ページをお開きください。そのほかに変更した主な点としましては、地域ごとの市街地像では、市街地ゾーンにおけるそれぞれの拠点機能を充実させると共に、無秩序な市街化を抑制し、コンパクトで効率的な市街地の形成を図ることや七戸庁舎周辺を都市拠点に位置づけ、行政、医療などの都市機能の集積を図ることなどを加えてあります。

9 ページをお開き下さい。交通施設の都市計画の決定の方針では、その他の施設の配置の方針において、七戸十和田駅を起点とした広域交通体系の整備により利便性の向上を図る広域ネットワークの構築や、町内公共交通サービスの充実による地域ネットワークの構築を追加しております。これらは、町の長期総合計画や町の都市計画マスタープランにも謳われており、このマスタープランにも追加しました。

以上が七戸都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の概要でございます。

これで、議案第9号から第14号までの説明を終わらせていただきます。

なお、議案第9号から第14号までの案件につきまして、それぞれ都市計画法に基づき平成23年2月3日から16日まで変更案の縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

(山本議長)

ただいまご説明がありました議案第9号から議案第14号につきまして、6件一括してご説明いただきました。以上6件の議案につきまして、ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

(氏家委員)

こういう抽象的なものに対して、あまり賛成反対と言って時間を費やすのはもったいないかとは思いますが、まず、すべての議案にコンパクトな都市づくりという言葉が使われている。聞こえはいいのですが、私は個人的にこういう横文字を使う目眩ましみたいなものは嫌いです。コンパクトというのは確かに言葉としてはいいのですが、よく考えると現時点では大変問題ではないかと思えます。つまり、コンパクトというのは機能を集積したり集中したりすることですから、日本全体でこういう考えがはびこると、東京とか関西の大きな都市にみんな集中させて、東北で考えるなら仙台にいろんな機能を集積させて、どこかの都市はなるべく廃れるような感じを私は持ちます。

青森県の中で青森市がこういうことを言うのはまだ理解できるのですが、ほかのもっと小さな都市がこういうようなもの、コンパクトシティを標榜するというのは、私はちょっとおかしいのではないかと思います。標語というか、太文字で書いてあるのを見ると、むつ市と七戸町は太字ではないのですが、本文の中にやっぱりコンパクトシティというのが入っていて、本当にこのようなあまり大きくない都市がコンパクトシティなどという考えを取り入れてよいのかどうかということを、実際そこに住んでいる方々が理解していらっしゃるのかどうか、非常に大きな疑問を持ちました。

また、私から見ると矛盾しているのではないかと思うのですが、コンパクトシティで環境とか調和とかと言っていますけれども、コンパクトシティというのが

私の理解のように機能を集中したり集積したりするというのであれば、当然のことながら日本は狭い土地しかありませんので、高層ビルだとか、いわゆる水平ではなく垂直、上の方に伸びる都市を考えなければいけない。人口集中によって、ヒートアイランド現象という有名な言葉がありますけど、そういうようなことで、環境には絶対にプラスにはならないだろうと思います。

ただし経済的な面で言うと確かに、移動しないでみんなが一カ所に住んで、すべてがその付近で行われるということは、大変効果があるとは思いますが、とくに3・11の大震災があつて、それ以前にこれは書かれたのだと思うのですが、やはり3・11があつてから、コンパクトシティというような大都市が、災害に非常に弱いということがわかったわけです。オール電化だとか、ガスがこない、水道がこないといったことで盛岡や仙台がかなり大変だったということを知っていますので、むしろ私はコンパクトシティというのは、今のような時代にあつてはマイナスではないかと思ひます。ますます地方が疲弊したり、大都市周辺の地域が疲弊したりするのであつて、コンパクトシティというような文言をすべての都市計画の中に入れるというのはおかしいのではないかと私は個人的には思ひますが、その点はいかがでしょうか。

(事務局)

コンパクトシティについてですが、「コンパクトなまちづくり」ということですべての都市計画マスタープランの方に載せております。というのは、都市機能を集中させて何かをやるというよりも、むしろ今現在ある都市の範囲をむやみやたらに広げるのではない、ということで「コンパクトなまちづくり」という言葉にしております。コンパクト、つまりこれ以上都市を拡大する、しない、そして拡大しない代わりに、といつては変ですが、その都市周辺の農地であれ自然であれ、そういうものは守っていこうという主旨で、コンパクトなまちづくり、併せて農地、自然の保全というものを掲げています。

ですから氏家委員のニュアンス、確かにコンパクトなまちづくりとなると、そこに機能をすべて集中させてしまうということと捉えられてしまうかもしれませんが、むしろ我々の考え方としては、むやみやたらと都市を広げないということの方が主であり、そういう意味合いで今回、去年とこの言葉を使わせていただきました。

たしかに今回の地震で都市機能を集中させることによる弊害というものにはたしかにありましたが、それについては正直なところ、どういう方向のまちづくりがいいのかというものがまだきちんと方向性が示されておりませんし、そこまで考えていないというのが実情です。そのため今回の区域マスタープランの組み直しにおいては、申し訳ないのですが、そこまでは考慮しておりませんでした。

また、今回これは決まりますけれども、今後見直しをしないということではないので、防災の観点から、都市づくりというものの考え方が変わってくるのであれば、また見直しをしていきたいと思ひております。

(氏家委員)

今の答弁でそれなりに私も理解したところはあるのですが、やはり最初に話したのは、コンパクトなまちづくりという言葉自体が今のような内容であれば、やはり文言を替えていただければと思います。つまり、現状よりは都市集中をしない、というような具体的な表現がないと、コンパクトなまちづくりということは、今よりももっとコンパクトな、とふつうの人は読むと思います。ですから現状をなるべく変えない、都市化を進めないというのであれば、それはコンパクトなまちづくりという文言とはイコールではないような気が私はするのですが、その点はいかがでしょうか。

(山本議長)

このことにつきましては私も一家言ございまして、少し補足説明をさせていただきますと、要は市街地をどれだけ広げるかということに尽きると思うのですね。青森市においてコンパクトシティといった一番の理由は、これ以上市街地を拡大させないということです。そしてそれによって優良農地を守りましょう、開発に対する規制をしましょうというのが大きな目的でございまして、市街地をこれ以上拡大させていいのかどうか、というのが一番の論点だったわけです。

これは当然開発業者にとっては、とんでもない主張になるわけですし、そういう意味では、田んぼにしても畑にしても樹園地にしても、そういうところを宅地化するというのが、今までは右肩上がりの発想で良かったのだけれども、そういう都市化の圧力というのが日本全体で大転換期にきたわけです。そういう点から言うと、もうこれ以上市街地をいたずらに広げないということがコンパクトシティの一番の大きなポイントであったように思います。

ところがやはり人によっては理解の仕方が違いまして、例えば青森市の新町に重点的に投資していくことがコンパクトシティであると考えがちになるのですが、そうではなくて、やはり郊外ですでに、例えば横内なら横内と、いろんな集落があるわけです。ここはここでいわゆる拠点をちゃんと整備していくという形にしないと、崩壊、むしろ周辺の機能が崩壊するのではないか。これはただ単に市長が代わる以前の問題として、前市長の場合でもやはり同じように、新町だけ良ければいいのかという議論とは違って、やはり周辺部もきちんと拠点を整備することによって利便性を確保していく、というのが大きな課題であると思います。

ですから、たしかにコンパクトという言葉を使うと、いろいろと勝手にイメージをふくらませがちなのですが、当時の青森市が言い出したことは、市街地を拡大させない、それによって優良農地は守っていく、自然環境を守っていく、という環境保全につなげていくということが大きな命題であったのでございます。要するに、氏家委員の言うように、「コンパクトな」という言葉が、即中心部をどうこうするということの意味するのとは少し違うということだけ、説明させていただきたいと思います。

ほかに事務局の方で何かございましたらお願いします。

(事務局)

大体ご説明いただいたとおりです。昨年県で青森県都市計画マスタープランというものを策定いたしました。その中でも今回のこの二つの視点を載せております。その中でコンパクトなまちづくり、農地、自然の保全という二つの柱を載せておりますので、言葉足らずの点はあるかと思いますが、コンパクトな都市づくり、まちづくりという概念、というか言葉そのものを今回の見直しにおいても使わせていただきました。

(山本議長)

私の方から質問があるのですけれども、最初の4つにつきましては、「都市づくりの基本理念」の中に書かれているのですが、最後の2つについては「都市づくりの基本理念」ではなくて「地域ごとの市街地像」の中の「市街地ゾーン」の中に書かれています。こういったところもやはり、市街地のあり方として、いたずらに拡大させないということが一番大事なポイントだというように思います。むつ市あるいは七戸町だからということではなくて、まちづくりの基本理念として謳うかどうかというよりも、市街地、地域ごとの市街地をどのようにしていくのか、ということがコンパクトシティ、というよりもコンパクトな市街地づくりだと私は認識しておりまして、そのように読み替えた方がいいのかな、という気がしています。

コンパクトシティというと「コンパクト」と「シティ」がつながりますけれども、コンパクトな市街地ということが一番大事な目的でございまして、それは必ずしも中心市街地の問題だけではなくて、周辺のエリアも同じように拠点整備していく必要がある。そのようにしないと、例えば青森市でも県が開発したエリアがありますけれども、こういったところを住宅整備していかないと、日本ではなぜか住宅の世代交代がうまくいかず、かつて若者の街だったところがどんどん高齢者の町になっている。東京でもそういったところはどんどん増えておりまして、トレンディドラマのまちであった多摩市が、いまや中高年のまちになりつつある。

そういうことも含めて、市街地形成のあり方というのは、今までと違って、どんどん宅地を造って市街地を拡大させるということが必ずしもいいことではない、というその一点に尽きるように思います。表現は不適切な面もあるとは思いますが、「コンパクトシティ」というよりも「コンパクトな市街地」という点の方が大事なのではないかと思えます。

(藤村委員)

私は先ほど氏家委員がおっしゃったときに、同じ考えだという風に受け止めてお話を聞いていましたが、ただ、県民からしますと、コンパクトシティという言葉が一人歩きした時期がございました。その関係で、今更「そうではない」と言っても、たぶん県民は昔のイメージが強いのではないかという考えを持ちましたので、確かに議長のおっしゃることもわかりますが、この言葉が一人歩きしていたときにインプットされた部分はまだ消え失せていないのかなという感じが

たしますが、いかがなものでしょう。

(山本委員)

私もその責任の一端は感じております。田中委員なにかございますか。

(田中委員)

時代の流れというものもあるものですが、やはり単純に考えると、コンパクトというとキュッとした感じがするので、もっと何か違う表現でこの後展開していった方が、もっとわかりやすいのではないのでしょうか。言葉のイメージというものはやはりあると思うので、そういう概念であれば、より適切な言葉をぜひ探していただければいいのではないかと思います。

(山本議長)

佐々木委員、何かございませんか。おそらくこれについては皆さん、一家言あるのではないのでしょうか。

(佐々木委員)

皆さんと同じで私もそう思いましたけれども、言っていたきましたので結構です。

(山本議長)

板垣委員、何かございませんか。

(板垣委員)

言葉というのは大事なので、若い方々に向けて夢のある言葉に替えていただいた方がいいと思います。小さくまとまるということ、何か違う言葉で。市街化、無駄に広げないということ、ちゃんと理念として持っているのであれば、それに対する夢というものもあるはずだと思います。それを感じる言葉を遣われた方がいい。どうも私もそうなのですが、建築をやっている、コンパクトシティという言葉には制限、制約、縛られそうなイメージがすごくあります。ですので、こういう言葉ではなく、理念はいいので、違う言葉を新しく作った方がいいような気がします。

(山本議長)

ありがとうございます。せっかくですから今日お見えの委員の方々にご意見を伺っていきたいと思います。白石委員お願いします。

(白石委員)

今お話しされておりますように、私は七戸町から来たものですから、いわゆる

コンパクトシティという言葉の意味がいろいろ言われておりますけれども、私は今までこういった言葉を用いてきたという過去もありますから、それほどこだわることもないのではないかと思います。

こういう社会情勢になっているものですから、今おっしゃられましたように都市計画の区域をがんじがらめにしたような形で、ずるずるずるずるとなにもしないままに実際は来ているのが現実なわけです。まちなみを見てみましても、やはり人口は減っていきまますし、商店街はもうがらがらです。とくに、新幹線の七戸十和田駅ができてはいるわけですが、そこに郊外型の大きな店舗が来ると、商店街でがんばっておられる方々が大変なことになると思っています。町、町長あたりも、雇用の場が生まれるということですから、現実には町の中では80店舗の方々が生活しているわけですが、そういった中で、その80店舗の中の、家族の方々がさらにおられるとして240人くらい。あるいはまた雇用といっても、県立七戸高校の一年間の合格者数が160名です。こういったことを考えてみますと、そういった方が全部いたとして160名ですね。一方で80店舗のがんばっておられる方々も、そういう中で、240人が「私は死んでしまうのではないか」と思っている。極端な言い方ですが、そのような現実もあります。

話が横道に逸れてしまいましたけれども、つまり小さくてもいいから希望しやすいようなまちづくりを私たちはしていこうと考えているところでありますので、コンパクトシティにあまりこだわらずとも、大体いい意味で解釈していてもいいのではないかと思います。確かに今言われたように、言葉というのは大事ですから、いい加減な会議をしているのかということになると大変恥をかくということになってしまいますけれども、私はそう思っております。

(山本議長)

ありがとうございます。佐藤さんはいかがでしょう。とくに農地保全についてはいろいろとお考えがあるのではないのでしょうか。

(東北農政局)

基本的に農業、農村、農地を大事にしてくださいと変更計画ですので、これにつきましてはとくに異存はございません。ただコンパクトシティというのは少し前からあったものですが、もうすでにエココンパクトシティなど、いろいろと検討はされているのだと思います。ただ、ゾーニングだけではなくて、そこに生業なりコミュニティといった観点を盛り込んだ新たなシステムというものが必要だろうと思っております。もちろん人口減少下ですから、東北は平成47年に23%減少し、ワースト10に4県が入ると非常に厳しい状況になっています。そうしますと、そのようなときに都市だけではなくて、農村との共同でゾーニングを図ることが大事になってきます。

事務局のおっしゃるとおり、既存インフラはフルに活用するという観点は非常に重要かと思っております。そういった中でも、農村という部分と如何に共存していくかという観点で、コンパクトという名前だけにとらわれずに、新たに計画を作っ

ていくことが必要ではないかと思っています。

この流れを断ち切りたくないのですが、二つ質問がありまして、終わってからお答えいただければと思います。ひとつは、参考資料の一番最後で、冒頭に県都市計画区域は25区域、今回変更となるものとすでに変更したものを合わせますと20区域です。残りの5区域につきましてもおそらく変更するだろうと思いますが、その時期がいつごろになるのか教えていただきたいと思っています。もうひとつは、新旧対照のマスタープランがありますが、このような人口減少下にあります。三沢とむつにつきましては、非線引きの外枠が増えている結果となっていますけれども、この理由は何か。この二つにつきましても、一巡した後で教えていただければと思います。

(山本議長)

では一巡した後には県の方から説明していただきます。田中さん、引き続き何かございますか。

(東北運輸局)

私の方は交通関係になるので、あくまで個人的な意見になりますけれども、やはりコンパクトシティというのは一般の県民から見たときに、どうしても個人的にいろいろ取り方あります。やはり表現とその補足的な部分、つまりそれぞれの地域の考え方をとりまとめていると思いますので、そここのところでそれぞれの都市に合ったコンパクトシティの考え方についての補足的な部分を今後付け加えていくということも必要になるのではないかと個人的には思います。

(山本議長)

ありがとうございます。山口さん、なにかコメントがございましたらお願いします。

(青森県警)

「コンパクト」についてですが、これはみなさん非常に聞き慣れた言葉で、捉え方が非常に誤解されているかと思っていますけれども、基本理念については私はよく理解しております。この言葉については警察の方でも検討してみたいと思います。警察の方からみなさんをお願いしたいのは、やはり交通の安全と一括ですので、とくに高齢化社会になっていますので、安心して歩行できる空間、エリアをみなさんと協力して形成していきたいと思っています。

(山本議長)

ありがとうございます。樋口さんいかがでしょうか。

(東北地方整備局)

コンパクトシティの話なので、私どもでもずっと使っているのですが、先ほど出

たように、結構横文字が多いので、横文字がいいのかということになります。私が言うalmazいのでしょうけれども、ただこの計画を作ったのも、先ほど委員から話があったように、理念があって夢があって作っていると思うので、別の言葉を探して、コンパクトシティ自体は全国で使われておりますので、その代わりということではなくて、各地区で別の言葉であってもいいのかなという面はあると思います。ただ事務方の方も一生懸命作っていただいたので、その辺は考え方かなと思っております。

私はこの7月から新しく赴任してきたばかりで、その前は仙台で震災対応をしておりました。ですから、資料は震災前に作成されたものということで、これから必要があれば見直すという説明が事務方からありましたが、やはり震災に対する、要は防災に強いまちづくりというものは、どこかで必要になってくるのかなということは感じました。

(山本議長)

齊藤さんいかがでしょうか。

(青森財務事務所)

私の役所は国有財産の中の普通財産というものを預からせていただいております。今まではとりあえずそれを民間に処分して、そうすることで得た歳入を国庫の方に納める、というようなことをやってきていました。そのような観点から考えますと、なにか各地方自治体がコンパクトシティという言葉にがんじがらめになって、もう是が非でもこれ以上市街地は広げないぞ、というような考えが出てきているのかなと思います。そのおかげでこちらの方で持っている未利用財産が、市街化調整区域の中にあつて、非常に使いづらいものになったまましばらく置いておかれています。

なのでこちらの立場からすれば、先ほどはとにかくお金に換えて、という話をしたのですが、国の方としても売る一辺倒ではなくて、土地の有効活用をみんな考えていこうじゃないかという方向に変わってきております。ただそれをやろうとしても、そういった縛りの中で、じゃあこの土地をどういう風にしたらいいのか、ということが出てきづらいという部分はかなりあるわけです。なのでこちらの方としては、コンパクトシティという言葉のイメージにあまり捕らわれることなく、せつかくそこに国有地があるのであれば、地方公共団体なり青森県さんには有効に活用していただけるような方向で考えていただければと思ったところです。

あと一点だけ質問なのですが、青森都市計画区域マスタープランの4ページの中で、下から6行目に新青森駅周辺についてコメントがあるのですが、以前よりもまたすごく漠然としたものになってしまったのかな、という印象を受けました。せつかく東北新幹線の新青森駅が開業になったので、それだけの施設を活用する方策をもつと考えてもいいのではないかと思います。ところがただ単に「広域交通の玄関口としてふさわしい地区形成をすすめる」ということで片づけ

られているのはあまりにも寂しい、という風に感じました。できれば、何をもってふさわしい地区形成と言うのか、大まかなものでいいのでお示しただければと思います。おそらくこれをそのまま今度青森市の方に示しても、さて一体どうしたらいいのだろう、ということになりかねないのかな、とちょっと危惧したところです。

(山本議長)

これについては県の方から説明していただきますが、青森市の長期計画がベースになっているかと思われます。この辺は勝手に県の方で作ったわけではないのだろうと思います。

最後に氏家先生、全体を通してご意見がございましたらどうぞ。

(氏家委員)

みなさんのご意見を聞いて大変勉強になりました。私が今の質問というかコメントをしたのは、今の方がおっしゃった青森都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(新旧対照表)の5ページに非常にいい図があって、二つありますが右側の方は特になのですが、青森の中心街をインナーとして、その周りを同心円状にミッドとアウターとしています。これでコンパクトというと、先ほど会長の山本先生が言われたようなことではなくて、どんどんインナーをしぼめていって、インナーとアウターという言い方が悪いと思うのですけれども、先ほどの山本先生のお話だと、地域コミュニティみたいなところをもうちょっとインナーの中に入れてということでしたが、同心円状じゃなくていいような書き方をしないと、これだと本当に中心ばかり集中ということになります。

私の勉強不足でそう考えてしまうのかもしれませんが、ですから私はこの図を見たときに、こんなことを青森で、県としてやっていいのかなということコメントをしたのですけれど、みなさん委員の方のご意見も伺ったりしましたので、内容はよく分かりました。どうもありがとうございました。

(山本議長)

質問が3点出ていたように思いますので、事務局からご説明いただけますでしょうか。

(事務局)

まず、まだ見直しをしていない都市計画区域の改正の時期についてですが、弘前広域、八戸、十和田、東北、上北の5つがあります。まず弘前広域と十和田については今年度見直しをする予定です。東北と上北について、東北については二つの都市計画区域を統合するかどうかということも検討しておりますので、その結果を見て見直しをしたいと思います。早ければ今年度にやるつもりです。

八戸についてですが、現在おいらせ町と八戸市の広域になっておりますが、おいらせ町の土地利用をどのようにするかということは今検討中ですので、この結

果が出たら見直しをしたいと思っておりますが、今のところ八戸については未定です。

三沢とむつの面積が増えているのはなぜかということですが、三沢については公有水面が埋め立てられまして、その分が都市計画区域に含まれたことによって増えています。むつについては単純に、むつ都市計画区域と大畑都市計画区域が統合しましたので、その二つをあわせた数字になっておりますので、見た目は増えているように見えております。

新青森駅について、表現が漠然と、曖昧になったのではないかということについてですが、この表現については正直、先ほど会長が補足してくれましたけれども、市の方の長期総合計画、今出た基本構想等を参考にして、それと合わせたような表現にしております。具体的に何かをするというよりも、区域マスタープランそのものが、具体的に何かをするというよりも、どちらかというと理念的なものを書くものと解釈しております。そこについては、曖昧な表現ではごさいますけれども、市の計画と合わせるような形で今回のような表現とさせていただきます。

(山本議長)

ほかに何かございますか。藤村委員、お願いします。

(藤村委員)

三沢の新旧対照表の2ページで、旧の方が中心市街地活性化という文言が使われています。三沢の方でアメリカ村などいろいろとがんばっていらっしゃるのですけれども、新の方では中心市街地活性化という言葉がどこにも見あたらない。三沢は今中心市街地の方でがんばっているのではないのかなと外から見ていて感じるのですが、その部分は何か理由があるのでしょうか。

(事務局)

三沢についても中心市街地にアメリカ村を作ったりしてがんばっております。表現につきましては中心市街地活性化という言葉はなくしたと言うよりも、「生活に便利で快適でコンパクトな都市づくり」の中の基本理念の説明の中でも同様のことが表現されていると、我々は考えておりますので、とくに中心市街地活性化という表現にはこだわらずに、新しい表現で今回の見直しをしております。

(山本議長)

佐藤さん、お願いします。

(東北農政局)

ご回答ありがとうございました。先ほどのむつと大畑、今回合併で一緒になってひとつのむつとなるわけですけれども、上北と東北もご検討されているというお話でした。これもひとつになるとすると、青森県としては23都市計画区域と

なると理解してよろしいでしょうか。

(事務局)

そういうことになります。

(東北農政局)

わかりました。

(板垣委員)

マスタープランの変更がかかっているところに関してお願いがあるのですが、都市計画区域のマスタープランの変更に何度か出させていただいたのですが、すべて人口減少ということを前提としています。そうではなくて、人口増加ということも考えながらの都市計画づくりというものもあってもいいのかなというのが私の意見です。できれば今度の都市計画はちょっとでもいいのでそういった希望的観測も踏まえながら、人口を増加していこう、というような青森県の都市計画づくりになっていただければなと思います。

(山本議長)

なかなか今のご意見に答えるのは難しいですけれども、ただ全県では無理でも、特定の地域であれば可能かもしれないというところはいくつかありますので、そういったところについては、多少そういうことも含みに置いてもいいのかなと思います。

(板垣委員)

モデルプランがあってもいいと思うのですよ。小さいそういうところが一カ所でも。

(山本議長)

逆にそういう動きが顕著であれば、そのエリアの区域マスタープランも今と違った発想になるでしょうが、そういう兆候が見えないとなるとなかなか難しい。どちらが先かということになるのかもしれませんが。

あとはこれまで出てきた中では、3・11の問題がございますが、やはり防災に強いまちづくりというのがこれからの課題になってくるでしょう。これは次のステージになるのかもしれませんが、県のマスタープランの中でもこれから大きな柱になるでしょうから、それができた段階でまた、区域マスタープランの変更という形で出てくるのかもしれませんが。

ただそうはいっても、各基礎自治体の市町村としてはそんなものを待ってられないということであれば、その考え方でもって進めてもらう。ただそうは言っても今の被災地域で、既存の市街地をどうする、被災した地域を高台に移すと言っても、財源問題もあり、そう簡単にいく話ではございませんので、なかなか先

行して決めることもできないかとも思います。

6件一括してご意見いただきましたけれども、何かご意見、ご質問ございますでしょうか。

(各委員)

なし。

(山本議長)

なければお諮りいたします。議案第9号から議案第14号について、原案通り決することにご異議ございませんか。

(各委員)

異議なし。

(山本議長)

それではご異議ないようですので、議案第9号から議案第14号について、原案どおり決することといたします。

これで本日の審議案件はすべて終了いたしました。つきましては青森県知事に対して、原案のとおり議決された旨の答申をすることとしたいと思います。これをもちまして本日の予定はすべて終了いたしました。長時間にわたり、ご協力ありがとうございました。司会の方にお返しいたします。

(司会)

みなさまがたには長時間にわたりご審議をいただきまして、誠にありがとうございます。これを持ちまして第132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。

(佐々木委員)

この議案のことではないのですが、会議の資料が事前に自宅の方に郵送されてきますよね。それで各自目を通して当日の会議に臨む。でも資料がまたこうやって来る。日々節電、エコ、資源の見直しと言われておりますので、このような大きい、多い資料がまた出てくるということは、これはすこしいかがなものかと思いますが、いかがでしょうか。

(山本議長)

私の鞆の中にも送られてきたものが入っています。

(佐々木委員)

だぶってしまいますし、何にもならないような気がします。会議の時に事前に送られてきた資料を持って、この会議に臨めばいいのではないかと思います。

(山本議長)

いい提案でございます。私も賛成でございます。次回は是非そういう風にして、ちょっと重いけれども持ってきていただき、どうしても持って来られないというときには資料を提供していただくということで、この会議もエコに協力いたしましょう。では、司会をお返しいたします。

(司会)

貴重なご意見ありがとうございました。次回以降、そのように資料の方を準備していきたいと思っておりますので、ご協力の程よろしく申し上げます。本日はありがとうございました。

この議事録が、審議の内容と相違ないものと認め、署名押印する。

議 長 _____ 印

署 名 者 _____ 印

署 名 者 _____ 印