

第146回 石川県都市計画審議会議事録

平成19年10月23日(火) 14時00分から
石川県庁舎 11階 「1109会議室」

事務局：ただいまから、第146回石川県都市計画審議会を開催いたします。

審議に入ります前に、事務局を代表いたしまして小間井土木部長から一言ご挨拶申し上げます。

部長：土木部長の小間井でございます。都市計画審議会の開催にあたりまして、一言、ご挨拶を申し上げます。

また、今回新たに審議会委員に就任頂きました委員の方々には、ご快諾頂き、心より御礼申し上げます。

さて、能登半島地震発生後、半年が経過し、第1次の「復興プラン」をとりまとめたところではありますが、土木部としては、施策の3つの柱のひとつである「安全・安心な暮らしの再建」の一環として、高齢者の方々を中心とした「住宅の再建支援」、そして、能登有料道路などの「公共土木施設等の復旧・整備推進」を、より一層図ってまいりたい。このように考えているところであります。

さらに、被災した地域を元気にするためには、街に活力を戻すことも重要であり、そのためには、都市基盤の整備やまちなみ形成などのまちづくりを着実に進めて行くことが不可欠であると考えています。

県としましても、これらのまちづくりに係る課題に、これまで以上に、積極的に取り組んでいきたいと考えておりますので、委員の皆様には、引き続き、ご指導・ご支援を賜りますよう、お願い申し上げます。

本日の審議会には、5件の都市計画変更等の案件を予定しております。

まず、1点目でありますけども、七尾都市計画道路の変更です。

これは、能越自動車道七尾氷見道路を変更する案件でございます。

2点目は、金沢市における区域区分の変更、いわゆる線引きに係る案件ですが、これは、外側環状道路海側幹線の整備などのための土地区画整理事業区域を市街化区域に編入するものであります。

そして3点目は、金沢都市計画道路の変更ですが、外側環状道路山側幹線のうち鈴見交差点を立体交差に変更する案件と併せまして、諸江向粟崎線を2車線から4車線と変更する案件です。

そして4点目が、松任都市計画道路の変更であります。海側幹線のJR北陸本線との交差点を変更する案件です。

それから、最後に、金沢市における特殊建築物の敷地の位置に係る案件ですが、これは、廃プラスチック類をリサイクルする施設を設置するものであります。

以上の5件について、ご審議をお願いしたいと考えております。

委員の皆様方には、どうかよろしくご審議、ご指導を賜りますよう、お願い申し上げます。

最後に改めまして、本日出席頂いたことに感謝申し上げ、今後とも、格別のご指導、御支援を賜りますことをお願い申し上げまして、開会のご挨拶とさせ

ていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願い申し上げます。

事務局：続きましてお手元の配布資料の確認をお願いいたします。

議事次第、A 4、1枚、議案書、A 4の冊子でございます。

資料1といたしまして「都市計画決定案件市町決定一覧表」A 3、A 4それぞれ1枚、参考資料といたしまして「都市計画審議会議案に伴う意見書提出状況」A 4、1枚をお配りしております。

何か足りない資料がございましたら、事務局までお知らせ下さい。

それでは、前回5月22日に開催しました審議会以降の委員の異動につきまして、ご報告申し上げます。議案書の1ページから3ページをご覧ください。

関係行政機関委員におかれましては、人事異動に伴いまして北陸農政局長の涌野佐斗司様から黒木幾雄様に替わられました。

町長の代表委員におかれましては、石川県町長会会長の細川義雄様から村隆一様に、町村議会議長の代表委員におかれましては、石川県町村議会議長会会長の新平悠紀夫様から谷口正一様に替わられました。

臨時委員では人事異動に伴いまして、北陸財務局長の山崎康史様が大森通伸様に、中部経済産業局長の佐藤樹一郎様が大辻義弘様に、石川県警察本部長の干場謹二様谷直樹様に替われ、日本郵政公社北陸支社長の栗山英俊様におかれましては、10月1日の日本郵政公社の民営化に伴い、臨時委員としての委嘱を解くことと致します。

また、前回審議会でご承認いただきました環境影響評価専門小委員会の解散に伴い、長きにわたり専門委員でありました川上光彦会長、清水建美様、中村浩二様におかれましては、専門委員の委嘱を解くことと致します。

以上が、委員の交代についてご報告でございます。

なお、本日の審議会には、出席依頼委員26名中、18名の委員の方々にご出席いただいております。

これより、川上会長に議事進行をお願い申し上げます。

会長：本日は、委員の皆様にはご多用中ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

事務局からの報告によりますと、ただいま、出席依頼委員26名中18名と半数以上のご出席をいただいているとのことですので、本日の審議会は有効に成立しておりますことを、ご報告いたします。

それから、本日の議事録の署名委員ですが、今回は、平林委員と山田委員に、お願いいたします。よろしく申し上げます。

それでは議事に入りたいと思います。はじめに、事務局から前回の審議会の結果報告をお願いいたします。

事務局：議案書の4ページをご覧ください。前回の第145回審議会の結果について、ご報告いたします。

前回、承認する旨答申のありました、議第1473号「小松能美都市計画区域区分の変更」につきましては7月6日に、また、議第1474号「小松能美都市計画道路の変更」、議第1475号「小松能美都市計画、辰口都市計画及び美川都市計画下水道の変更」につきましては、ともに6月12日に都市計画変更

の県告示がなされたことを、ご報告いたします。

同じく、前回承認する旨の答申のありました議第1476号「金沢市における特殊建築物の敷地の位置について」につきましても、6月7日に建築基準法第51条の規定による許可がなされたことを、ご報告いたします。

以上でございます。

会長：次に、議案の審議に入りたいと思います。委員の皆様におかれては、議事進行にご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

最初に、議案第1477号「七尾都市計画道路の変更について」を上程します。事務局から説明して下さい。

事務局：議第1477号「七尾都市計画道路の変更について」をご説明致します。

議案書は7ページ、図面は9ページ11ページになります。

本案件は、七尾市の1・3・1号能越自動車道線の変更であります。

こちらのスクリーンでご説明いたします。スクリーンをご覧下さい。

能越自動車道全体の図面でございます。

能越自動車道は、輪島市を起点としまして、七尾市、富山県氷見市等を経由して、北陸自動車道小矢部砺波ジャンクションに至る延長約100kmの自動車専用道路であります。

現在、石川県内では、田鶴浜道路及び能登有料道路を活用した区間に加え、能登空港インターまでの全体38kmが供用中でございます。

今回の変更となるのは、現在事業中の、七尾から県境までの七尾氷見道路でございます。

この図で、紫色が国道159号、こちらが国道160号と国道249号、JR七尾線、緑色が県道になります。

能越自動車道線は、赤色で示しますこちらの道路でございます。七尾インターから県境までの延長約13.7km、計画の道路幅員22mの道路であります。

今回の変更は、七尾東インターの追加及び大泊インターの区域の変更、並びに、法面区域の追加を行うものでございます。

まず、七尾東インターの追加理由についてご説明いたします。

能越自動車道には、七尾インターと大泊インターの2箇所のインターチェンジが計画されておりますが、このインター間隔が約12kmと長くなっておりす。

このため、整備効果をできるだけ早期に発現することや、LPGの国家備蓄基地や七尾大田火力発電所など七尾湾の臨海地域へのアクセス性を高めること、さらに現在、降雨によって通行止めとなる国道160号のバイパスの役割を持たせ、災害にも強い道路ネットワークを構築することなどの理由により、新たに七尾市矢田町地内にインターチェンジを追加するものであります。

名称は、仮称ですけれども七尾東インターとしております。

この図面が、七尾東インターチェンジの平面図でございます。

左側が計画区域図でございます。今回新たに追加するため、赤色で着色してございます。

右側が道路の詳細図でございます。赤色これが本線部で、青色が一般道との接続道路、ランプとよばれているものであります。

富山方面への行き来ができるいわゆるハーフ形式となっております。

これは、インターチェンジの出入り交通量を推計した結果、大部分が富山方面へのアクセスであることからハーフ形式としたものでございます。

次に、大泊インターの変更についてご説明いたします。

左側が、当初計画されていた図面、右側が今回変更計画の図面になります。

当初、大泊インターは、ランプが全て立体交差となる、いわゆるランペット形式で検討しておりましたけれども、インターチェンジの出入り交通量を踏まえ、再度検討した結果、右図のように平面Y型形式に変更するものでございます。

この変更により、インターの規模がコンパクトとなり、整備コストの削減にもつながることにもなります。

右上の図で、今回、変更によって削除する部分が青色となります。

また、国道160号への取付道路についても、現地測量等の結果及び、取付位置の比較検討を行った結果、取付道路の勾配の緩和が可能な位置に変更し、冬場の安全で円滑な交通の確保を行うものです。

次に、当初は、能越自動車道線は路面の幅2.2m一律で都市計画の決定しておりましたけれども、全区間の現地測量及び詳細設計を踏まえて、必要な法面の幅が確定したため、今回道路区域に追加するものでございます。

なお、七尾都市計画道路の変更案につきましては、平成19年9月18日より10月2日まで、縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

また、縦覧期間や意見書につきましては、今回参考資料としてお手元にお配りしてある「都市計画審議会議案に伴う意見書の提出状況」に、今回の上程案件について取りまとめてございます。

以上でございます。

会長：只今の、事務局の説明についてご質問、ご意見ございませんでしょうか。

特にございませんようですので、本案はご承認いただいたものとします。

次に、議案第1478号「金沢都市計画区域区分の変更について」を上程します。事務局から説明して下さい。

事務局：議第1478号「金沢都市計画区域区分の変更について」ご説明いたします。

お手元の議案書では、13から14ページと15と17ページの図面になります。

区域区分とは、いわゆる線引きと呼ばれている制度で、無秩序な開発を抑制し、計画的な市街地を形成するため、市街化を促進する市街化区域と、当分の間市街化を抑制する市街化調整区域とを区分するものです。

こちらのスクリーンをご覧ください。

浅野川、北陸自動車道、金沢外環状道路海側幹線、都市計画道路金沢駅港線、50m道路でございます。

臨港線、諸江向粟崎線、県庁でございます。

今回の変更は、金沢副都心北部に位置する、大友地区の約6.5haと、大河端地区の約1.7haを、市街化区域に編入するものです。

さて、市街化区域への編入は、都市計画上の必要性や市街地整備の确实性を確認するとともに、人口フレーム方式により、行うこととなっております。

人口フレーム方式とは、人口の目標値のうち、既存の市街化区域に収まらない

い人口を保留しておき、今回のような市街地整備を実施する際に、随時、必要な人口を配分し、その人口に相当する区域を市街化編入する制度です。

金沢都市計画の市街化区域では、平成22年の目標人口を51万4,200人に設定し、このうち51万980人を、既存の市街化区域に配分し、残りの3,220人を保留人口としています。

今回は、保留人口3,220人のうち、大友地区に380人、大河端地区に820人、合計1,200人を配分するもので、配分後の保留人口は2,020人となります。

両地区とも、土地区画整理事業による計画的な市街地整備が確実に became ことから、今回新たに市街化区域に編入することとなった地区ですが、両地区の事業は、平成16年度に策定した「金沢副都心北部地区土地区画整理事業基本構想」に基づき、金沢外環状道路海側幹線の整備とともに、良好な環境を備えた市街地を形成するために、計画された事業で、今回、一昨年度、市街化区域に編入され、先日、工事の起工式を行いました直江地区に続き、地元の合意が形成されましたので、土地区画整理事業を実施することとなりました。

なお、大友地区については、今回市街化編入する6.5haに、既に市街化区域になっている区域を加えた10.6ha、大河端地区については、今回市街化編入する17haから、弓取川の部分を除いた16.6haが、事業区域となっています。

なお、両地区とも、事業中の計画的な土地利用に支障をきたす建築行為を制限するため、今回の市街化区域への編入に併せ、当面は、最も制限の厳しい第1種低層住居専用地域を指定することとしています。

土地区画整理事業区域及び用途地域の指定につきましては、先週の10月17日に金沢市の都市計画審議会で審議され、了承されております。

航空写真で、大友地区と大河端地区の位置を示すとこのようになりますが、両地区とも市街化区域に隣接した場所にあるといったことが伺えると思います。

以上が、金沢都市計画区域区分の変更内容です。

なお、9月28日から10月12日の期間、都市計画(案)を縦覧いたしましたが、意見書の提出はございませんでした。

これで「金沢都市計画区域区分の変更について」説明を終わります。

会 長：只今の、事務局の説明についてご質問、ご意見はございませんでしょうか。

委 員：都市計画ということで、将来ビジョンをモットーにしながら、いろいろな都市計画が策定されてくると思っております。

先ほど、七尾の変更もございました。

そういった計画については、異論が無いわけでありませぬけれども、東海北陸道もいよいよ来春できてくる。そうした中で能越という事業の進捗が今後どのようになってくるのかということも、やっぱりにらんでいく事が石川県行政がその広域圏のなかでどういった位置づけになるかといったことをにらんでいかなければいけない将来展望があると思うんで、いつ頃に能越が全線供用開始なされるのかといったことが、将来展望があつてこの計画ができてくると思っておりますし、当然金沢もやはり石川県の県土づくりのなかで中心でありますから、両翼をにらみながらも、海浜道路をにらんで、能登また加賀との連携ということ、金沢として当然計画されていかなければならない。

そういったことから、こういった計画は、賛同するんですけど、じゃあ金沢ばかりがふくらんで、能登の過疎がますます進行していくのはいかなものかと考えながら、いつ頃までを目標に計画が達成できるのか。

それから、この図面を見ながら、近岡からの道路、内灘の方に入る道路があるんですけども、先般、御供田線ということでの、新たな道路、橋も架けられたのが、この図面上には、位置的に都市計画の中には表わされておらんというのは、どのように解釈しておけばよろしいのかお伺いしたいと思います。

会 長：ご意見とご質問があったかと思うんですが、何か事務局からよろしく願います。

事務局：まず、能越自動車の供用開始時期ですが、現在、国直轄で整備していただいています。平成19年度末の全体の進捗率で、44%ぐらいに達すると聞いています。

また、現在、能越自動車道砺波ジャンクションから氷見インターまでが供用開始されていますが、七尾東インターまでの供用時期は、平成20年代の半ばぐらいにはとお聞きしているところです。

それから、金沢の方に転じまして、海側幹線の沿線を今回、市街化区域に編入する予定ですが、能登有料道路、海側幹線そして南加賀へ続く倉部金沢線で、能登、金沢、加賀の太い動脈の形成しようとしています。その一環として、海側幹線の事業手法である区画整理事業が地元の方で合意、形成、着手できる環境になったということで、今回市街化区域に編入するものです。

それから、金沢港とのアクセスとして、昨年12月供用開始した大浜御供田線ですが、基本的に、都市計画道路を図化してある図面になっていることから、図面に重要な道路を図示しなかったわけですが、確かに都市計画道路であろうが、臨港道路であろうが、機能を総合乗り入れしているネットワークでございますので、また、今後、重要なネットワークについては、審議図面に入れていきたいと思っております。以上でございます。

会 長：何か補足発言がございますか。

事務局：金沢河川国道事務所の者でございます。先ほど能越のご説明をさせていただきましたけれども、補足と数値等の訂正をさせていただきます。

能越自動車道につきましては、全体延長100kmという説明の中で、能登有料道路も含めて6割強、現在供用済みであります。

また、都市計画決定されていない区間がございますので、先生のご質問であります全体のスケジュールについてはまだ未定のところがございますので、また公表できるといった状況にはなっておりません。

また、大泊から七尾東インターにつきましては、先ほど160号の代替機能とか、早期効果の発現ということで、今現在は、平成20年代の前半を目標に今、整備をすすめているということで、そこだけ訂正をさせていただきたいと思っております。

会 長：ありがとうございました。

委員：先ほど、20年代の中頃という話を聞いてやむを得ないんだろうなと思っていたんですが、今ほどの追加補足説明の中で、20年代半ばから少しでも前倒しをとというようなご説明を頂いたわけでございますけれども、我々としたら、海浜道路が25年1月いっぱい有料道路から無料化へという動きをお聞きをしておるわけなんで、その辺をにらんで七尾から東海北陸道へアクセスする道路が、供用開始になるのかなと思っておったんですけれども、それよりも早まる段階で七尾から氷見への北陸道へアクセスできる、全線供用開始ができるという風に認識してもよろしいですか。

事務局：先ほど、国交省からもご説明があったとおり、20年代前半で七尾東インターまでということでありまして。七尾東インターから七尾インターまで、まだ、工事にかかっているんですけれども、有料道路は26年1月の予定でございます。能登有料道路の無料化より先にまず、七尾東インターから大泊間、それから富山方面も合わせて完成するのかなと考えています。

会長：よろしいですか。補足説明はございませんか。

事務局：すみませんが、補足でございますが、七尾東インターから大泊インター間を平成20年代前半ということで、あと、大泊インターから富山県側については、まだ目標自体が決まっていない状況で、すみませんがそういうことでご理解いただきたいと思っております。

会長：ありがとうございました。他にご意見、ご質問はございませんか。

他にございませんでしたら、本案はご承認いただいたものとさせていただきます。

次に、議案第1479号「金沢都市計画道路の変更について」を上程します。事務局から説明して下さい。

事務局：議第1479号「金沢都市計画道路の変更について」をご説明致します。

議案書は19ページ、図面は21ページ23ページになります。

本案件は、山側環状の鈴見交差点の立体交差化と、諸江向栗崎線の変更であります。

まず、鈴見交差点の変更についてご説明いたします。

こちらのスクリーンをご覧ください。

この図で、紫色が、国道157号、159号、JR北陸本線、金沢駅、緑色が金沢湯涌福光線と、その他の県道です。

下にでました赤色が、鈴見新庄線でございます。こちらが、今町鈴見線、交差する路線が、小立野鈴見線になります。金沢美大がここにありまして、青色これが浅野川です。

今回の変更は、この三つの赤い路線が接続する鈴見交差点について、現在の平面交差点から立体交差の構造に変更するものでございます。

鈴見交差点は、山側環状である鈴見新庄線、今町鈴見線さらに、中環状道路の小立野鈴見線が交差しておりまして、平成18年4月の山側環状の全区間開通以来、交差点を通過する交通量が増加し、朝夕や、休日に慢性的な渋滞が発生しております。

国土交通省金沢河川国道事務所の交通量の観測データによりますと、全線開通前に一日あたり18,200台であった交通量が、開通後の18年10月のデータですけれども、34,970台に増加しております。

交差点の渋滞の長さにつきましても、田上側におきましては、1,200mと記録しております。また、交差する小立野鈴見線側においても、300m超えの渋滞が発生しております。

また、交通量の増加により交差点での交通事故も増加しておりまして、交通安全対策も必要となっております。

さらに、今町鈴見線の方は、4車線計画でございますが、現在暫定2車線で供用しております。今後順次4車線化が図られることで、将来的には、さらに交通量の増加が見込まれることとなります。

今回の都市計画変更は、現状の交通混雑の緩和や事故防止、さらには、将来の交通量増加に対応した、安全で円滑な交通の確保のため、鈴見交差点を立体交差構造に変更するものでございます。

こちらが、交差点部の平面図になります。ピンク色の部分が、立体交差で道路が高架となる部分になります。山側環状の直進交通を立体化により交差点を通らないよう通過するものであります。

鈴見交差点は、中央分離帯が非常に広くなっておりまして、この中央分離帯の幅を活用しまして、4車線の高架橋を架ける計画であります。

その結果、現在の都市計画幅の中で、立体交差が可能となっております。

次に側面図でございます。立体交差の区間は、橋の区間が約100mその前後の取付区間が擁壁構造で両側130mずつとなり、全体では360mの立体交差区間となります。

次に断面図でございます。

高架橋の断面図で、3.25mの車道幅が4車線ございまして、総幅では15.5mの高架橋になります。

擁壁部の断面図です。

現在の道路につきましては、高架部の外側が側道となりまして、幅5.5mを確保します。また、歩道や植樹帯については、現状の幅で変更はございません。

次に、立体交差の完成予想図になります。

橋の桁の色は、先日の金沢市景観審議会で審議され、ここのパースにありますようにベージュ系を基本とすることになりました。また、冬期雪が下に落ちないように防護柵や、照明施設も設置されることとなります。

もう一枚、完成予想図がございます。立体交差部を望む鳥瞰図になります。

左上が卯辰トンネル側になります。

次の写真は、現状の鈴見交差点から今町方向を望んだ写真です。奥には、卯辰トンネルが見えます。

次に田上方面を望んだ写真で、渋滞が長く続いてございます。

次に鈴見方向から小立野鈴見線方向を望んだ写真でございます。

交差点の向こう側に鈴見橋があります。

以上、立体化の工事につきましては、事業者の国土交通省金沢河川国道事務所によれば、今年度、下部工の工事に着手することと聞いてございます。

以上が、鈴見交差点立体化の説明でございます。

引き続きまして、諸江向栗崎線について説明いたします。

図面は、次の23ページになります。

こちらのスクリーンで説明します。

こちらの図で、紫色が国道8号、159号、橙色が北陸自動車道、JR北陸本線及び金沢駅、黄色が能登有料道路、緑色が金沢外環状道路海側幹線、こちらが主要地方道松任宇ノ気線とその他の県道になります。

諸江向粟崎線は、こちら金沢市諸江地内の都市計画道路北安江粟崎線から、内灘町緑台2丁目の能登有料道路までの区間延長4,710mの道路でございます。本年8月に、大野川に架かる「内灘湊大橋」の4車線化が完成しております。能登有料道路から臨港線の北間交差点までの区間1,140mが4車線で供用しております。

北間交差点から諸江町間につきましては、2車線の計画となっておりますけれども、今回、海側幹線の整備の進捗や能登有料道路の直線化、将来的な無料化など交通環境の変化に対応しまして、当該路線のうち北間交差点から、海側幹線までの区間約1,280m区間について、将来的に交通量の増加が見込まれるため、現在16m2車線の道路を、23m4車線の道路に拡幅する変更を行うものでございます。

拡大した平面図でございます。

上が臨港線北間交差点、下が海側幹線でございます。

2車線を4車線に拡幅するため、図で赤色で示した部分が、拡がる部分になります。

先程の、区域区分の変更案件で説明した大河端地区の土地区画整理事業、今、黄色でましても、4車線化で約700mを整備することや、現在が直線であることから、基本的には、道路が拡がる部分は西側としております。

ただ、北間交差点付近については、北側の整備済み区間との関係で一部東側にも拡がる部分がでることになります。

道路幅員について説明いたします。

こちらの図面にありますように上が当初計画、下が変更計画になります。

下の図面のとおり、車道が4車線、中央分離帯2m、歩道は両側に3.5mで、総幅員23mとなります。

歩道部につきましては、ここに緑の絵がありますけれども、連続的な植樹帯を設置するのではなく、植樹柵とし、自転車利用にも配慮した幅を確保することとしております。

次、写真を見ていただきます。

北間交差点から、山側方向を望んだ写真でございます。現在奥に見えるのは、2車線の車道と1.5m程度の歩道が設置されております。

次に、海の方を見た写真でございます。向こうに見えるのが「内灘湊大橋」でございます。

次の写真ですけれども、海側幹線の計画位置から海側を望んだ写真でございます。現在2車線の道路となっております。

これが4車線に拡幅することで、この左側の赤い線のところまで、道路が拡がる計画となっております。

以上が、諸江向粟崎線の変更内容のご説明です。

なお、金沢都市計画道路の変更案のうち、最初に説明しました鈴見交差点立体交差については、平成19年8月14日より8月28日まで、諸江向粟崎線については、9月28日より10月12日まで、それぞれ縦覧に供しましたけ

れども、意見書の提出は、ございませんでした。
以上でございます。

会 長： 只今の、事務局の説明についてご質問、ご意見はありませんか。

委 員：都市計画道路の幅員を拡げるときにですね、半分が区画整理、半分が街路方式ということなんですが、街路方式と区画整理方式の境界線というんですか、どこまでが区画整理でやるんだといった理由がこの図面をみる限り田んぼがもう少し北にあるような感じがするんですが、そこでできた理由を説明してほしいんですが。

事務局：基本的には、区画整理の事業が合意形成がなされた部分は、区画整理でやるということ、今回の場合の境界がそこにあたったということで、区画整理で合意形成されなかったところは、街路事業でやるということ、格好でなっているということです。区画整理をやるときに、町会で分けて合意形成しておりまして、区画整理をやっているところが、大河端、上が北間地区ということで、町の境できれているということです。

委 員：交差点の形状なんですが、いろんな道路が交差しているため、交差点の部分がきちりとしていないと、交通の流れも非常に良くないし、混雑も甚だしいことになるかと思うんですが、諸江向粟崎線と臨港道路また、外環状道路との交差点の形状、特に右折に対するものをですね、しっかりととってあるのかどうか、この図面等からでは、判断しにくいので、ご説明いただきたいと思います。

事務局：北間の交差点につきましては、図面がありますので、見ていただきますと、この図で上が北方向で、4車線化になった湊大橋です。下が今回変更で2車線から4車線にする区間、横に通っているのが臨港線になります。上の部分は4車線で完成しておりまして、今回、下の部分を拡幅するということで、直進2車線にプラスして右折の車線を計画してあります。

上の方からくる部分もそうですし、今回拡げて下の方から内灘方面に向う部分も直進2車線のほかに右折の車線を設けてあります。

委 員：外環状道路との交差はどうでしょうか。

事務局：この斜めに入ってきているのが、今回の諸江向粟崎線の4車線になったときの図面でありまして、縦が海側幹線外環状道路でございます。

内灘の方から車がくるときには、交通量の推計をしておりまして、海側幹線に乗る車が非常に多いということで、ここにつきましては、右折の車線を2車線設けて、そこで滞りが起きないような形で交差点の形状を決めております。

委 員：下からくる方はどうでしょうか。

事務局：下側からくる方につきましては、こちらは2車線ですけども、交差点部が拡がりますので、ここにつきましては、直進と、交差点の中に入りましたら右折の部分を確保して直進と右折に分離した形で計画しております。

委員：交差点部については、右折ラインをしっかりとって交通渋滞が起きないと理解してよろしいですね。

事務局：その通りでございます。

委員：もう一点確認したいのですが、都市計画道路の中で、区画整理の中に道路の両側が入ってると思うんですが、街路方式は片側だけ拡張しますよね。

そうしますと、新しい道路の築造にあたって、道路の右側と左側でレベルに差がでるとということだけ無いということを確認したいのですが。

事務局：当然4車線にしますときには、今の道路2車線を使って広げるんですけども、現在の道路の方にも歩道を広げる必要がございますので、4車線の計画をしまして、きちんとした道路になるようにして工事を進めていくこととなります。

委員：左右に差はできないということですか。

事務局：できません。

会長：他にご意見、ご質問はございませんでしょうか。他にご意見もございませんので、本案をご承認いただいたものとします。

次に、議案第1480号「松任都市計画道路の変更について」を上程します。事務局から説明して下さい。

事務局：議第1480号「松任都市計画道路の変更について」をご説明致します。

議案書は25ページ、図面は27ページになります。

金沢鶴来線の変更であります。

こちらのスクリーンをご覧ください。

この図で、紫色が国道8号、こちらが、国道157号鶴来バイパス、橙色が、北陸自動車道、緑色に示しますのが県道になります。

JR松任駅はこちらになります。

赤色で示すこちらが、金沢外環状道路海側幹線、都市計画道路名で言いますと金沢鶴来線と森本松任線です。

側道部が金沢鶴来線で、本線部が森本松任線になります。

海側幹線のうち、金沢市福増町から、白山市乾町間の4.1kmの区間につきましては、平成16年度より事業化となっており、現在、用地買収や、北陸自動車道付近での道路築造工事を行っているところです。

今回変更の金沢鶴来線につきましては、海側幹線の側道部であり、JR北陸本線との立体交差区間に計画している副道の区域を変更するものです。

平面図をご覧ください。

左側が鶴来方向でございます。

右側が金沢方向になります。

今回変更する区間につきましては、JR北陸本線を挟む延長600mの区間でございます。鉄道の下を道路が立体交差する区間に沿道利用のための副道を計画してございます。

この図で黄色になります。

今回の変更は、道路と平行する中村用水の計画の変更及び立体交差構造の変更に伴う縦断計画の見直しにより、黄色の副道の位置及び区域の変更を行うものであります。

図で、青色が今回削除する区域と、赤色が追加する区域となります。

まず、中村用水の変更についてご説明いたします。

道路の断面図でございますけれども、上が当初計画、下が今回変更後の計画になります。

当初、道路と平行する中村用水につきましては、上の図のように用水を暗渠化しまして、その上を副道とする計画としておりました。ただ、用水管理者との実施協議を進めていった結果、用水管理上、延長の長い暗渠化は困難となったことから、下の図のように、用水部分を開渠に変更しまして、副道はその外側に位置変更することになります。

次に、立体交差の部分についての変更について説明します。

4箇所が削除となります。

これは、イメージ図でございますけれども、上の部分でありますけれども、真っ直ぐ引いてあるのが地盤の線で、JR北陸本線が通っているその下を、道路が下をくぐるような形になります。

この道路計画の線が当初計画が青色で、変更計画が赤色となります。

鉄道との交差部分の構造の変更によりまして、全体的に交差部分が70センチ上げることが可能となりました。

青が赤になった結果、両端の副道部分の延長が短くすることになります。

道路の交差部を見直した結果、縦断が見直され、その結果として副道の延長を短くすることが出来る変更の中身でございます。

次に写真を見ていただきます。

金沢方向・海側方向を望んだ写真でございます。

向こうの方に北陸本線が見えます。

次に、反対方向、山側方向を望んだ写真でございます。

左側に少しくぼんでいるのが現在の中村用水でございます。この図のように中村用水が少しずれまして、その外側に赤色に塗った副道部がこの位置に変更になるといったことであります。

以上が、金沢鶴来線の説明でございます。

なお、この変更案については、平成19年9月18日より10月2日まで縦覧に供しましたけれども、意見書の提出は、ございませんでした。

以上でございます。

会 長：只今の、事務局の説明についてご質問、ご意見はございませんでしょうか。

委 員：図面27ページの左上の副道部分なんですけれども、JR線の真下に横断するように入っておりますが、ここの部分の詳細はどうなっているのでしょうか。

事務局：委員のおっしゃるとおり、副道の部分として、行き止まりではなく、線路の部分でつながっております。海側につきましては、線路に沿った形でつながっております。山側につきましては、少し離れたところでつながっております。

委員：この部分の一方通行とか、交互通行とかその辺の処理はどうなっているんでしょうか。あまり交差部がよく分からないので。
詳細の設計はこれからということなんですか。

事務局：幅員的には、副道6mでございますので、道路の交差はできるようになっております。特に一方通行とかの規制は考えておりません。

委員：ずっと下がった下でということですね。

事務局：図で言うと、一番底の部分で横断できるようになっています。

会長：他にご意見、ご質問はございませんでしょうか。他にご意見もございませんので、本案はご承認いただいたものとします。

次に、議案第1481号「金沢市における特殊建築物の敷地の位置について」を上程します。

事務局から説明して下さい。

事務局：議第1481号「金沢市における特殊建築物の敷地の位置について」をご説明いたします。

議案書は29ページ、図面は31ページになります。

スクリーンをご覧下さい。

今回審議していただきます特殊建築物につきましては、建築基準法第51条のただし書きの規定により、「産業廃棄物中間処理施設などの特殊建築物は、特定行政庁が都市計画審議会の議を経て、その敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合に新築もしくは増築できる。」と規定されているため、本審議会に付議するものです。

今回の特定行政庁は、金沢市となります。

それでは議案の説明に入ります。

緑の実線が外環状道路です。

主要地方道金沢湯涌福光線とその他の県道です。

そしてこの青色が、浅野川と犀川になっております。

赤く囲んだ区域が審議していただきますクリーンライフ(株)の中間処理場の敷地で、場所は金沢市の中心部から南へ約6km離れた田上本町、館町、銚子町にまたがる場所に位置し、市街化調整区域となっています。

当処理場は、昭和60年から、がれきや木くずなどの産業廃棄物の破碎をおこなっていましたが、さらに今回、新たに設置される廃プラスチックの破碎施設が許可対象となったことから付議するものでございます。

続いて、こちらが施設概要の新旧対照表になります。

今回新設する破碎施設は、黄色で示してありますが、廃プラスチック類の処理能力は1日あたり12.3tとなっております。

廃プラスチックは、破碎後、他の工場で固形化燃料として処理されることとなっております。

次にこちらが周辺の拡大図となります。

当該区域は、最寄りの住宅地まで約150m離れており、隣接地は山林であることから周辺の土地利用に対して支障はないと判断しています。

また、敷地は、鋼製のフェンスで囲まれ、敷地外との遮断がされており、周辺への騒音等の支障は無いと判断しております。

配置図でございます。

破碎機の建設予定地になります。また、こちらが車両出入口になります。

敷地のうち、周辺部は緑化しております。

申請区域の現況写真となります。

こちらの前面道路が県道金沢湯涌福光線です。

道路幅員は平均15m程度（片歩道付）あり、変更後、搬入搬出車両台数はほとんど変わりはなく、交通上の支障は無いと考えております。

続いて、関係機関等との調整状況をご説明いたします。

当該許可申請にあたり、隣接地権者に対する説明を終えており、また、近接する館町の町内会に対しても説明会を開催し、同意を得ております。

また、周辺環境への影響について調査し、騒音、振動を予測したところ、周辺への影響はないと評価され、金沢市の環境部局の事前審査も終了しております。

さらに、金沢市からは、都市計画上の観点から支障なしとの意見も得ております。

以上のことから、当案件については、都市計画上支障はないと判断しております。

以上でございます。

会 長：只今の、事務局の説明についてご質問、ご意見はございませんでしょうか。

委 員：今の道路は、湯涌の白雲楼温泉に行く道路に面しまして、他県の方たちの観光のお客様がお通りになる道路に面しているんだとおもいます。

今、前面のお写真を見ますと、緑化に非常に考慮しているとおっしゃるんですが、ずっと見ますと少し空いていますよね、お車の出入口だけなのかと思いますが、後ろの方には、グリーンの量が多いんですが、道路面だけがちょっと少ないというような印象を受けるんですが、観光客がお通りになって環境との調和は保たれているのでしょうか。

事務局：前面が少し下がってまして、駐車場に使っております。

奥まったところに、防音用のフェンスがはいております。

フェンスについても、色等の配慮したものがはいておりまして、確かに道

路面に対しての緑は少ないんですけども、間口が奥行に比べてそんなに広くはないので、市の方にも、景観面のチェックも済ませて、支障がないというご意見をいただいておりますので、問題ないと考えております。

会 長：ご意見ありましたように、景観的にも配慮すべきことだとも思いますので、可能であれば、重ねてお願いするように配慮を得ればと思います。

委 員：金沢市においてもこれまで、こういう産業廃棄物等の建築物の許可の案件が何件かできてきていると思うんですけど、全体として、どれほど市内にどういう分布になっているのかということをお見することがないので、次回でも結構ですので、もし、そういうものがあれば、全体としてどういう風に分布していて、今回の申請はどのような位置にあるのか。

それから、面積としてどれくらいを割り当てているのかをもし分かれば次回でも結構ですので、お示しいただければと思います。

会 長：準備もあると思いますので、次回、少し整理して報告していただきますでしょうか。

事務局：分かりました。

会 長：他にご意見もないようですので、本案はご承認いただいたものとします。
最後に、事務局のほうから、1件の報告事項がありますので、説明願います。

事務局：お配りしてあります資料1「都市計画決定案件（市町決定）一覧表」をご覧ください。

これは、前回の第145回審議会で報告した分以降の、市町村審議会で審議決定された都市計画決定案件の一覧表でございます。

全体で22件ありまして、このうち5月22日の前回審議会で報告済みで、その後に決定告示がされたものが9件ございまして、表の上から9番目まででございます。

また、前回審議会以降に市町村審議会で審議されたものが13件ございます。このうち、8件は既に決定告示を終えております。

2枚目の「市町別・種別別都市計画決定案件数」の表をご覧ください。

市町別の件数については、表に示した通りでございまして、金沢市5件、小松市6件など合計22件となっております。

以上が事務局からの報告でございます。

会 長：只今の、事務局からの市町決定案件の報告事項についてご質問、ご意見はありませんか。

他に意見もないようですので、これで、本日諮問のありました案件、報告等につきましても、無事審議が終了いたしました。 それでは事務局にお返しします。

事務局：長時間にわたりご審議、誠にありがとうございました。

以上をもちまして、第146回石川県都市計画審議会を閉会といたします。

委員の皆様どうもありがとうございました。