

## 第151回 石川県都市計画審議会議事録

平成22年3月26日（金）10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151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尾崎県参事からご挨拶  
申し上げます。

○県参事： 県参事の尾崎でございます。  
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。  
委員の皆様におかれましては、年度末の大変お忙しい中、ご出席賜りまし  
て誠にありがとうございます。

さて、皆様ご案内のとおり、公共事業予算につきましては、ここ数十年右  
肩下がりという大変厳しい状況が続いており、平成22年におきましても、  
依然として、社会資本整備を取り巻く環境は、極めて厳しいものであります。

しかし、5年後には、待望の北陸新幹線金沢開業ということが実現される  
予定となっており、この開業効果をより広く県下に波及させるための取り組  
みを、今後より一層推進してまいりたいと考えております。

また、このような中、先般、国におきましては、地域主権の確立に向けた  
予算制度の見直しの一環として、平成22年度におきまして、従来の国の補  
助金や交付金を一括化した「社会資本整備総合交付金」が創設されました。

この予算制度の中では、地方の裁量がより濃く打ち出されるということに  
なっているようであります。今後は地方の実情に応じた道路事業やまちづく  
り事業が滞りなく促進できるものと期待しているところでございます。県で  
は国に対しまして、これまで以上に必要な予算の確保につきまして、強く求  
めてまいりたいと考えておりますが、皆様方のご支援を今後ともよろしくお  
願いしたいと存じます。

さて、本日の審議会では、2件の案件を予定しております。

1件は、輪島バイパスにおける道路に関する案件、もう1件は小松市にお  
ける都市計画道路網の見直しに関する案件でございますが、委員の皆様方  
には、どうぞよろしくご審議賜りますよう、お願いを申し上げます。

最後に、今回が本年度最後の審議会となります。改めまして、本年度中に  
頂いたご指導や、ご支援に感謝申し上げ、開会のごあいさつ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： 引き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、議案書、資料1「都市計画道路の見直しについて」、資料2「第3回いしかわの都市計画検討専門委員会の協議概要について」、資料3「都市計画決定案件市町決定一覧表」を配布しております。

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12月25日に開催しました審議会以降の委員の交代につきまして、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。

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浜崎音男様から金田之治様に替わられました。

また、専門委員におかれましては、大学の退官に伴いまして、金沢大学理工研究域教授の北浦勝様から金沢工業大学教授の谷明彦様に替わられました。

以上、委員の交代についてご報告致しました。

なお、本日の審議会には、出席依頼委員21名中16名の委員の方々にご出席いただいております。

それでは、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。

ただいまご報告頂いたように、出席依頼委員21名中16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、池本委員と北尾委員に、お願いいたします。

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： それでは、議案書の4ページをお開きください。前回の第150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、「七尾都市計画道路の変更」につきましては、本年1月12日に県の告示がなされております。また、「加賀都市計画事業橋立地区土地区画整理事業の事業計画に対する意見書」につきましては、事業計画に反映すべき意見ではないとして、不採択とされております。

以上で、前回審議会の報告を終わります。

◆会 長： 次に、議案の審議に入ります。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1510号「輪島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： それでは議第1510号「輪島都市計画道路の変更について」ご説明致します。

議案書は、7ページ、図面は9ページとなります。

本案件は、3・4・4号稲屋稲舟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。

こちらが国道249号線、こちらが県道七尾輪島線とその他県道になります。輪島市役所、朝市通り、輪島病院はこちらになります。能越自動車道の計画位置はこちらになります。

今回の案件である稲屋稲舟線は、赤色で示します道路で、輪島市街地の渋滞緩和を目的に昭和50年に都市計画決定され、平成5年には、高速性と定時性を確保するため、立体交差化した規格の高い道路構造へ変更を行っています。こちらの区間については昨年12月に供用されております。

こちらは、上空から見た稲屋稲舟線の計画位置です。今回の変更は、こちらの稲屋地内から杉平地内の3, 120mの区間になります。

変更内容について説明します。平面図をご覧ください。青色は削除区域、赤色は追加区域になります。

こちらに示します稲屋町から杉平地内までの3, 120mについては、当初、盛土構造とし、河井町横地線、本町宅田線、二ツ屋通り線との交差部を立体交差構造としていましたが、その後の人口の減少や周辺交通量の減少など社会情勢の変化に伴い、規格の高い道路構造の必要性が低くなったこと、また、のと鉄道の廃線に伴い、鉄道との立体交差の必要性がなくなったことから、今回、変更するものです。

次ぎにこちらが縦断図になります。青色に示す線が、当初計画線になります。赤色に示す線が変更後の計画線になります。交差する道路位置はこちらになります。

今回、下の図に示すように盛土構造により、沿線からの流出入を制限する計画となっていました。今回、沿線からの直接乗り入れが可能な道路構造に変更いたします。また、経済的にも優れた計画となります。

次ぎにこちらが当初の河井町横地線との交差点詳細図です。赤色が本線であり、河井町横地線の上を立体で通過する計画となっていました。こちらが今回の平面交差計画であります。なお、交通上の支障の有無については、各交差点とも交差点解析を行った結果、平面交差でも十分であることを確認しております。

次ぎに道路幅員の変更について説明します。幅員については、当初、こちらに示すような計画断面となっていました。周辺の土地利用状況や自転車、歩行者の利用状況を勘案し、二ツ屋通り線から河井町横地線までの区間については、歩道幅を3.5mから2.5mに見直し、総幅員を14.5m

に縮小します。

次ぎに起点である稲屋地内から二ツ屋通り線までの区間については、平成19年度に輪島市で用途地域が設定され、土地利用として、積極的な開発を行う区域ではないことから、必要最低限の片側歩道とし、総幅員12mとし、地域の実情にあった道路計画に変更するものです。

以上が、稲屋稲舟線の説明でございます。

なお、稲屋稲舟線につきましては、今回の都市計画変更を行い、来年度は、用地買収の促進を図ることとなっております。

また、この変更案につきましては、本年2月23日より2週間、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。

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： 従来の計画の用地買収については、どうなっていますか。

◎事務局： 昨年12月に供用開始した区間についてですが、こちらについては従来から盛土構造にはなっておらず、地表式の構造で、交差点部分だけを立体交差から平面交差に変えております。今回の変更区間は盛土構造ですが、既供用区間については地表式であるため、従前の用地で対応できた、ということです。

今回の変更区間は、一番広いところでは、30mから70mくらいのところがありまして、平成5年に決定した時は、高速性の高いものが求められていましたけれども、社会状況が変化したことや、コストの縮減ということもありまして、時代に合わせた見直しをした、ということなんです。

◆会 長： 今回の変更区間で、杉平町のところで、削除の計画変更がありますが、そちらは既に供用されていると。そのことについてはどうですか。

◎事務局： 本来は立体交差となるところですが、暫定供用であり、平面交差となっているため、変更案と整合が図れる計画となっております。

●委 員： ニツ屋通り線のところで歩道が片側歩道となりますが、歩行者の動線上、支障なく繋いでいけるのかどうか、信号があるのかどうか、その辺りについてはどうですか。

◎事務局： 各種道路との動線は確保されています。交差点の信号につきましては、こちら（未供用区間）の事業化の目途が立っていないため、設置の有無は分かりませんが、七尾輪島線との交差点につきましては信号設置という形

で、警察と協議しています。

●委員： 同じ側を歩いている場合は問題ないけれども、反対側を歩いていた場合はどうしても渡って向かい側の歩道を通らざるを得ないので、今後、施行の段階でその辺りを注意していただく形で対応をお願いしたい。

◎事務局： 水色の線のところが片側歩道ですが、輪島市の方で、平成19年度に用途地域、土地利用の色を塗った訳ですが、そちらがちょうど抜けていて、どちらかという農用地の地域であります。住宅の張り付きとか、将来の開発行為とか、こういうことの可能性が非常に低いということで、両側歩道は実情に合わない、もったいない、とうことで、必要最低限の片側だけを確認したということです。

ただ今ご指摘の点については、今後、事業化に当たって十分配慮させていただきたいと思います。

◆会長： 他に、ご質問、ご意見はございませんでしょうか。特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。

次に、議案第1511号「小松能美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： それでは、議第1511号「小松能美都市計画道路の変更」についてご説明致します。

議案書は11ページ、図面は議案書後ろにA2サイズの図面を、また、参考として資料1を用意しています。

こちらのスクリーンと併せてご覧下さい。

まず最初に「都市計画道路見直しの背景と取り組み」について説明させていただきます。

見直しの背景・必要性につきましては、近年の人口減少など社会情勢の変化とともに、当初、計画された時点に比べ、まちづくりの方向性や道路の必要性などが変化してきており、長期的に未着手となっている道路の見直しが必要となっております。

本県では、平成15年度に都市計画道路見直しガイドラインを策定し、これまで、金沢市、輪島市、かほく市、七尾市和倉地区で、見直しを実施しています。

また、現在、白山市、能美市、津幡町で、見直しに取り組んでいます。

それでは、小松市での取り組みを説明します。

小松市では、小松駅連続立体高差事業や国道8号小松バイパスの供用などにより都市構造が変化してきていることから、平成17年度から3年間かけて、小松能美都市圏の交通体系調査を実施し、どのように交通が変化してき

ているか実態調査や交通推計を行っております。

そこで得られた交通推計結果も反映させながら、都市計画道路網の適正な再配置を目的として、平成18年度より、見直し作業を開始し、平成20年4月に見直し素案を取りまとめております。

その後、パブリックコメントによる意見聴取や住民に対する計21回の説明会を開催し、合意形成を図りました。

今回審議会に諮る案件は、お手元の図面にあります6路線12.7kmであり、大きく赤色、青色で示した箇所になります。その他の水色、ピンク色で小さく表示してありますのが、市決定の9路線8.9kmであり、さる3月24日に開催された小松市都市計画審議会で審議承認されております。

それでは各路線の変更について、ご説明いたします。

都市計画道路の見直しにあたっては、こちらにあります主に5つの観点、機能を代替える道路があるかどうか、地形上の制約があり、物理的に整備が困難、事業費が膨大となるかどうか、3点目に、地域の分断によるコミュニティの喪失や古い街並みや歴史的資源の喪失の恐れがないかどうか、4点目に、道路ネットワークとして必要性が低下しているかどうか、5つ目に、計画決定時に想定していた土地利用状況が変化しているかどうか、について評価を行い、該当する場合には、「交通上、防災上の支障の有無を検証」した上で、廃止あるいは、変更を含めた計画の見直しを行うこととしております。

各路線の見直し内容についてご説明いたします。

まず、高坂串線についてご説明いたします。

こちらに示します3・3・4号高坂串線は、小松市と能美市を縦断する延長9,530mの幹線道路として都市計画決定されています。今回、こちらに示します区間について、廃止及び幅員変更を行っています。2区間に分けてご説明いたします。

まず、青色で示します城南町から串町までの5.5kmにつきましては、住宅密集地や小学校を通過する計画となっており、既存建物へ与える影響が大きく、また、前川水門への影響もあること、さらには、近くに南加賀道路が整備され、南北方向の道路ネットワークが既に形成されています。防災面でも現計画に隣接しています小松山中線が代替機能を有していることから今回、区間廃止を行うものであります。

次に、能美市高坂町から小松市城南町西交差点に至る区間につきましては、当初、4車線計画としていましたが、こちらに示す区間については、周辺に金沢美川小松線が整備され、交通の分散化が図られており、2車線で十分な交通量であるため、今回、4車線から2車線計画に変更し、幅員を16mに変更致します。また、今回、主交通を担っている金沢美川小松線に合わす形で一部道路線形の変更も行います。

なお、今回の変更に伴い、終点位置が変更となることから路線名称を高坂城南線に変更いたします。

次に根上小松線について説明します。

こちらに示します3・4・5号根上小松線は、能美市旧根上町から小松市中心部を結ぶ幹線道路であり、現在、梯川の河川改修とあわせて、小松大橋の架け替えが進められています。今回、こちらに示します区域について、変更を行うこととしています。

こちらの拡大図をご覧ください。当該区域については、当初、沿線利用者のための広場を計画していましたが、梯川右岸側に防災公園が新たに整備されること、また、大川町のまちづくり計画の中で区画の整序が行われることとなっており、それに伴い、当該用地を活用することから、今回、区域面積500㎡を削除するものです。

次に村松粟津線についてご説明いたします。

こちらに示します3・5・12号村松粟津線は、村松地内から粟津駅周辺を經由して粟津温泉街を結ぶ延長6,020mの道路として都市計画決定されております。

今回変更区間はこちらの粟津駅付近の区間と小松バイパスから粟津温泉街までの区間になります。

まず、こちらに示します区間740mにつきましては、住宅密集地を通過する計画となっており、建物への影響が大きく、コミュニティーの喪失など地域に与える影響が大きいことや、さらに国道305号・旧8号線や粟津駅前線が8mから9mの幅を有してしまして、交通上、防災上の代替え機能を有していることから今回、区間廃止するものです。

次に小松バイパスから粟津温泉街までの1,110mについてです。

図面は周辺の土地利用状況を示したものです。黄色は住宅地、紫色は宿泊施設の分布状況です。

当該区間については、当初想定していた商業店舗の立地による荷捌きなどの停車需要が見込まれないことから、停車帯を削除し、また、歩行空間についても歩行者・自転車の利用状況を踏まえ、2.5mに縮小し、幅員を16mから12.5mに変更するものです。

なお、今回の一部区間廃止に伴い、当路線が2区間に分割されることから、路線名称を村松符津線と島粟津線に名称を変更致します。

次に上小松符津線についてご説明いたします。

こちらに示します3・5・14号上小松符津線は、国道305号・旧8号から、JR北陸本線を跨ぎ、中心市街地を南北に縦断する約7kmの都市計画道路であり、沿線には住宅や商店が密集し、小松らしい古くからの街並みが残されています。

今回の変更区間はこちらになります。2区間に分けて説明いたします。

まず、青色で示します約1,040mについては、現道は11mから12mの道路であり、歩道も確保されており、これ以上の整備の必要性も低いことから今回、区間廃止するものです。

次に、こちらに示します松任町から上本折町の1,580mについては、この通りにおいて、町屋が立ち並ぶ統一された街並みが残されており、歴史的景観、観光資源の保全の観点から、今回、区間廃止を行うものとします。

左下の写真は町屋の立地状況です。右下の写真は現況の道路で十分な幅・10m程度が確保されています。

また、今回の変更に伴い、起点位置が変更となるため、路線名称を上本折符津線に変更致します。

次に小松駅前線についてご説明いたします。

こちらに示します3・4・15号小松駅前線は、小松駅へのエントランス道路として、都市計画決定されています。こちらの区間については、現在、県施工の街路事業により整備が進められています。今回の変更区間はこちらになります。

拡大図をご覧ください。今回、龍助町から育成町の990mの区間については、大きな寺院や密集市街地を通過する計画となっており、整備により寺社建造物の喪失が危惧されることから今回区間廃止を行うものです。

最後に梯犬丸線についてご説明いたします。

こちらに示します3・5・28号梯犬丸線は、小松インター八里線と根上小松線を結ぶ延長約1,040mの補助幹線道路として都市計画決定されています。今回の変更区間はこちらになります。

拡大図をご覧ください。今回、こちらの約430mについては、2車線の県道粟生小松線が並行しており、交通処理機能が確保されています。また、現道が6mから8mの幅があり防災機能を有していることから、区間廃止を行うものです。

今回、終点位置が変更となることから、路線名称を梯美原線に変更致します。

以上が、小松能美都市計画道路の変更内容になります。

また、この変更案につきましては、本年2月23日より2週間、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。

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： 小松だけに限ったことではないけれども、県のガイドラインの見直しで、20年以上未着手のものを見直すと。社会情勢が変わったので廃止するというのはいいのだけれども、これがもしまた20年以上着手できなかったら、一体あの変更はなんだったのか、ということになりますよね。

県はガイドラインを出すのはともかく、これで小松市は一件落着で、また何年も見直しをしないということになりますと、問題が起こるのではないかと、という気がします。地元説明では、見直し変更はいいけれども、では、いつできるのか、という問い合わせが結構出ているのではないかと思います。その辺りをどのように説明しているのか、説明願います。

◎事務局： 継続路線についての事業の担保性と言いますか、次にどうするのか、と



いった話は、地元でも出ております。地元に対しての答え方と言いますか、行政側の方針としましても、すぐにも着手したい部分もあるのですが、県事業で言いますと、レンガ通り線や空港軽海線、市の道路事業などをやっている中で、財政状況が厳しい中で、明確な整備スケジュールを出すことが出来ない、ということは伝えていきます。

しかしながら、継続路線につきましては優先的に道路整備が図れるように、計画サイドの部局と建設サイドで調整しまして、なるべく、今後未着手が残らないような配慮をするという形で、対応をしています。

- 委員： 見直しによって、20年以上放ったらかしになっている道路がなくなる、という解釈にはならないのではないかと、という気がします。20年という数字にしても基準がある訳ではなくて、20年くらいがとりあえずチェックの対象になっているだけだ、と思います。では本当に、20年を一つの区切りとして見直しをするのであれば、少なくとも、今度見直ししたものが、10年くらいで完成するという、それくらいの地元に対する保証みたいなことを、しているのですか。

- ◎事務局： 20年という考え方ですが、通常、都市計画では目標年次、20年後の街の将来像というものを見据えた上で、定めております。例えば、道路であれば20年後、こういう市街地になるであろう、というマスタープランがあって、それに伴って、交通量がこんなふうになるだろうと。

小松の場合でも、交通量の推計、需要推計をしております。平成17年から、高山先生に委員長になっていただいて、交通解析したわけで、この道路が将来こういう交通量が出るだろう、というような20年後を想定したもので、評価させていただいています。

では、20年後に未着手道路が全てなくなるか、という話になりますと、これは必要性の話と実現可能性の話と、この辺の両立というところが出てくる訳ではありますが、なにぶん予算面でも最近の右肩下がり、それが将来、20年後どういうふうになるか、というところについては、はっきり明確になっていないことは確かです。

今回の見直しについても、絶対に必要な道路、20年経っても、50年経っても、この骨太の骨格の背骨だけは絶対に外せない、そういうところは、あらかじめ、いる、となっています。金沢で言いますと、金沢駅から武蔵の間、あれは昭和5年に決めて、出来たのが平成に入ってからで、66年振りに開通したところがあります。

骨格となるようなところは、百年の計と言いますか、残すべきところは残すと。今回の見直しについては、先ほど、いくつか見直しの視点がありましたけれども、補助幹線道路的なものであるとか、あるいはそこにバイパスが出来て、交通量的に機能を果たす必要がなくなったとか、最近では

街並みの話で、金沢の場合でも例えば、長町の武家屋敷、昭和5年からかかっていたのを外して、歴史的な街並みを残そう、ということがありました。今回もお寺とか地域のコミュニティーとか、そういう関係で外したり、ということがありました。

ですから、今回、先生のご指摘の点は全くごもっともでして、これについて、昨年、一昨年、小松市の方でも20数回に渡って、地元説明会で地元のご意見を聞きながら、残すべきか、残さざるべきか。やっぱり残す場合は、地元の方から、いつしてくれるのか、というご意見がありました。

20年経っても、箸にも棒にもかからない。道路として、現道のままで十分用を足せる。6m以上あって防災上も問題ない。そういうところについては、廃止しましょう、ということで、住民の方々のご意見を十分聞きながら、かつ、必要性和可能性と、こういうことを総合的に勘案して定めた、今回の計画変更を考えた、ということで、ご理解いただきたいと思えます。

●委員： 純粹に、将来、道路を造るときに、私の建物が出来たことで、コストがかかる訳ですから、都市計画道路というのは私権を最初から制限する訳ですよ。そういう意味では、やはり出来るだけシビアに考えていただかないと。

やはりそういう面では国に対して、もっと制度を柔軟に、例えば20年なら、20年くらいはこの道路は出来ませんから、その間にRCの建物を壊す約束があれば、RC建ててもいいですよ、と。都市計画道路上にですよ。それくらいの柔軟な発想があれば、今の都市計画道路が何年だろうといいけれども、とにかく都市計画道路にかかった以上、RCのものは建ててはいけませんよ、と。50年、60年でやっとなら、あの時建てさせてくれても良かったんじゃないか、と。そういう話が出てくる訳ですよ。

そういう面では、やはり法律上どうしても私権を制限するのなら、都市計画決定に対してシビアであるべきですよ。もしも何年経っても計画をかけるのであれば、例えば、この道路は優先順位何年から何年ぐらいの範囲です、というようなことを地元説明して、もしもその間に壊す条件を認めてくれるなら、RCを建ててもいいですよ、と。それくらい柔軟な制度改革をしていかないと、住民に向けた行政の在り方にならないんじゃないか、という気がするんですよ。

もちろん、これは県サイドで解決できない問題、国交省の法律改正の問題にかかってくるのかも知れませんが、是非その辺りを念頭に置いて、考えていっていただきたいと、こう思います。これは今すぐのことではないですけど。

◎事務局： 今まさにおっしゃる通りの議論が国でありまして、言ってみれば、私権の制限と公共の福祉をどう両立するか、というところになりまして、やはり全国的にもそういうことで、50年、60年かけて何もできん、ということで、訴訟とかが出てきたところもあります。それで国の方も、これじゃいかん、ということで、抜本的に見直してみよう、本当にいるかどうか評価してみよう、ということもあって、うちの方も平成15年からガイドラインを作ってやっています。

今、国の方でも抜本的に都市計画の見直しができるかどうか、という意見交換をやっておりまして、私も去年、一昨年呼ばれて、お前何か意見言え、と言われて、同じようなご意見を申し上げていたのですが、やはり私権の制限、今は都市計画法53条と言って、2階建て以下のものとか、木造とか、こういうのならば、今度事業をやるときには簡単に除却出来るので、いいだろう、と。こういう許可されるべきものと、そうではないマンションが建ってしまったら、今度は事業ができなくなりますから、その辺りが、現在都市計画法で定められている訳です。

その辺りの兼ね合いがありまして、確かに、今、公共の福祉として、私権の制限も受任の範囲で、という考えで進めていまして、今回決まったものについては、通常20年という目標でやっておりますので、短・中・長といった優先順位も考えたうえで、整備については十分配慮していきたい、と考えています。

●委員： 都市計画道路の構造が、幅員が16mとか15mとかバラバラですね。車道幅員も、歩道幅員も違うのではないかと、思います。何か基準があるのですか。

◎事務局： 車道幅員とか歩道幅員でございますけれども、道路には色々、都市内の道路とか、地方部の道路によって、車道幅員とか歩道幅員は、道路構造令というもので基準がございます。あと、交通量によって、道路の幅員を3mにするとか、3.25mにするとか、そういう決めがございます。それに応じた幅員の設定をしております。歩道の幅員につきましても、自転車が多いところであれば、自転車歩行者道ということで、自転車にも対応したような幅員の構成にしておりますし、ちなみに、この断面は、当初3.5mというふうに設定してはいたけれども、現地の歩行者や自転車の通行量、これは輪島のケースですけれども、現地の状況を調べますと、だいたい1日当たり150人から200人程度の通行量ということで、この場合であれば、幅員としましては、2.5mで十分であろう、ということで、その場所、地域の状況に応じたような幅員の設定をしている、ということでございます。

●委員： 小松は何種類もありますから、小松の幅員構成を全部見せてください。

◎事務局： 車道の幅員につきましては、先程説明しましたように、交通量ですとか、道路の規格によって、だいたい3mかもしくは3.25mで設定しております。あと、都市内道路で、沿線に色んな店舗とかそういうものがある場合には、車の荷捌き場として、この真ん中の、停車帯1.5mとありますけれども、これは沿線に店舗とかがある場合で、こちらの路線の場合は、当初、沿線の開発とかも少し計画されておりました、沿線の荷捌き用の停車帯として1.5mが必要ではないか、ということで、計画をしていたのですけれども、沿線では、開発とか店舗の立地が見込まれない、という土地利用状況の変化にあわせて、停車帯ではなく路肩という考え方で、0.75mに縮小している、という計画の変更です。

●委員： 村松粟津線の15mの幅員についてはどうですか。路線が2つに分かれて幅員に差があるけれども。

◎事務局： 幅員の12.5mと15mの差ですが、こちら(12.5m)については、先程森が言いましたように、停車需要がないということで、停車帯を削除するといった断面設定になりますが、こちら(15m)については、市街地になっていますので、停車帯を設けたりして、15mという設定で、道路のこちらとこちらで、道路幅の設定が、地域の市街地とか、市街地じゃないところでの使い分けで、差が出ております。

●委員： ということは、上(15m)には停車帯があるということですか。路側帯を広げたということですか。

◎事務局： 路肩を広げた、というイメージになります。

●委員： 関連して、今、道路構造令と申したか、基準になるのは。従来、新設道路をすると、道路幅は3mにしなければならない、とか聞いたことがあるのですが、今、お話を聞いていると、それは弾力的に解釈出来るという意味なのかどうか。その辺りはいかがですか。

◎事務局： 従来は、道路構造令をきちっと遵守する中での道路計画、現場での施工ということにしておりましたけれども、現在は地域の実情とか、歩行者の通行量であるとか、沿道の土地利用状況を見たとうえで、弾力的に運用しています。基本的には道路構造令に書いてあるものをベースとしますが、状況によっては、弾力的な運用はいたしております。

●委員： 路肩と車道の関係についても道路構造令に書いてあるのですか。

◎事務局： 道路構造令の中で、車道の幅員、路肩もしくは停車帯の幅員、歩道の幅員というふうに、基準が分かれております。

●委員： 3 mと3. 25 mの違いについてはどうなっていますか。

◎事務局： 設計速度とか道路の規格、例えば地方部の道路でありますと3種道路というふうになるのですけれども、その中で、交通量が4千台以上とかいうふうになれば、交通量が非常に多い場合ですけれども、そういう場合は、3種1級道路ということで、車道の幅員は3. 25 mになりますし、少し交通量が少ない場合は3 mということで、あくまで、その道路の交通量とかによりまして、幅員の違いというものが設定されています。

●委員： 小松市の場合は、ほとんど同じ道路かな、という気がしたので、お聞きしたのですが。

◎事務局： 車道の3 mと3. 25 mというのは、都市部と地方部、これが道路の格付けで言うと、3種の道路と4種の道路、というのがあります。それで、これが主要幹線道路であったら1級、その次だったら2級、次は3級、というのがありまして、それぞれに設計速度が、これは60<sup>キ</sup>クラス、これは40<sup>キ</sup>クラスだとか、結構細かい表になっていまして、それぞれに見合う車道の幅員、歩道をこれだけとる、路肩をとる、あるいは停車帯をとる、と細かく要素ごとに構造令で決められていまして、それが都市部か地方部か、その規格によって少しずつ変わっているもので、ちょっと幅員構成としては分かりづらいところがあって、その辺りが恐縮なんですけれども、そういう違いであります。

●委員： 小松市の場合は、ほとんど都市部でしょう。

◎事務局： 都市部でありながら、例えば、この村松栗津線、これは今、道路局の方で事業をしようとしているところですがけれども、人家がないところを通る、とかいうところについては、若干、幅員構成も変わってくる、という形になります。先程、用途地域とそうでないところ、輪島の例をお話しましたけれども、それに近いようなところがありますので、市街地部かそうでないところか、というようなところで、若干、整備の仕方が変わってくる、ということです。

●委員： 同じ市街地で道路構造に差があると、事故が起きるのではないか。

◆会 長： 小松市全体としては、素朴に考えると同じ道路構造で繋いだ方が、合理的だし安全じゃないか、という発想だと思います。ただ実際には、小松の中でも、地区の特性とか土地利用にあわせて、基準も色々違うのですが、分かれています。交通事故のような、そういうことは十分踏まえたうえで、検討はされているのだと思います。抽象的に説明しているだけだと、なかなか分かりにくい面もありますので、今後機会があれば、少し具体的な例とかで説明いただくと、他の委員の方にとっても理解しやすいのかな、という気がします。

先程、石坂委員から指摘がありました。現実には、都市計画決定と事業がリンクしてない、というところから来ている問題がある訳です。先程、事務局から丁寧な説明をいただいたのですが、なかなか答えにくい、はっきり説明をしにくい、というところも現実にはありまして、幅員も含めて対応を色々検討はされているのですね。

石川県でも、20年とか色々な対応はされているのですが、都道府県、政令市によって、少し対応は違ってきています。今現在、都市計画決定を残すものについては、色んな配慮、先程、建築制限の例を出されましたけど、建築制限とか、あるいは課税の問題、そういうものについても、検討されていたり、対応しているところもありますので、石川県におかれても、その辺り検討いただければと思います。

小松市について、非常にたくさんの計画変更が、一度にかかったのですが、高山委員はそこで取りまとめにあたっておられたということですが、その辺り何か説明があれば、説明していただければ、と思います。

●高山委員： 私は、この都市計画道路の見直し検討委員会の委員長を務めさせていただきました。その中で、今、色々ご議論があったように、それぞれの道路の必要性和事業実施の可能性、という2つの面から、必要なものはどうしても必要だろうと。

ただ、これまでもずっと出来てこなかった道路が、今回見直しの対象になっておりますので、ご指摘のあったように、今後20年以内に着手できるのか、ということも勘案しながら、必要最低限の道路を変更あるいは継続変更、廃止というようなところでの仕分けをしたつもりです。ただ、どちらかという、その中でも、必要で残すということの中での変更は、かなり高規格の道路の部分をぎりぎり最小限の都市計画道路の規格に合わせるような形で、縮小しているような変更がほとんどでございます。

それも先程あったように、道路の1車線当たりの幅員を3.25mにするのか3mにするのか、ということについては、先程事務局から説明があったように、沿道の状況、それから道路の規格、もちろん設計速度であったり交通量であったり、というものでほぼ決まってくるので、その辺は

ある程度、その道路の持つ性格によって、機械的に決めている、というのが実情でございます。

もちろん、将来のことでございますので、少し不確実なところもありますけど、その辺は将来交通量の予測をきちっとやって、配分をして、それで求めています。

- 委員： 国の方の制度改正がなかなか上手くいかないとする、今のままです、せつかく県がガイドラインを示して、各市町村がそれに対応して見直しをしたと。今、県でも公共事業で、長年着手しないものは、毎時見直しをしている。今、この県の指導を見ますと、各市町村は1回やったら終わり、という感覚になってしまう可能性がある、20年という目標があれば、せめてその中間地点で再度見直しをすとか、フィードバックをすとか、そういうところまで指導しないと、せつかくのこの変更が生きないのではないか。だから是非、ガイドラインで市町村に指導する時に、この見直しについては、5年ごとに再度チェックしなさい、とそこまでの指導をするのがいいのではないかと、思います。

◎事務局： 分かりました。全体の見直しと随時の見直し、そういう格好で、私どもも思っておりますので、よろしく願いいたします。

◆会長： 事業化となかなか結びつきにくいのですが、事業化のプログラムのものと、出来るだけ結びつけるような検討も必要かと思えます。

◆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。

ここで、報告事項として、高山委員のほうから、今月2日に開催されました、「第3回いしかわの都市計画検討専門委員会」の協議結果について、説明をお願いします。

●高山委員： それでは、報告いたします。

お配りしてあります、資料2「第3回いしかわの都市計画検討専門委員会の協議概要」A4の資料をご覧ください。

当専門委員会は、昨年度に第1回、第2回を開催し、「金沢、かほく都市計画区域マスタープランの変更」について討議し、その結果を昨年3月の第149回都市計画審議会にてご報告させていただきました。

今回、第3回検討委員会での検討内容は、白山市、能美市、小松市の都市計画区域の再編及び土地利用方針の方向性について討議を行ったものであります。

A3の資料をご覧ください。今回の検討をまとめたものです。左側につい

ては白山市に関するもの、右側については能美市に関するものをまとめてあります。左側をご覧ください。

白山市におきましては、平成17年2月に合併しておりますが、都市計画区域に関しては旧市町のまま存続しており、松任・鶴来・美川都市計画区域に分かれたままであります。

また、松任都市計画区域は、線引き、いわゆる区域区分と用途地域の指定がありますが、鶴来および美川都市計画区域は未線引き及び用途未指定となっており、そのため、同じ市内でありながら地域によって土地利用計画に不均衡が生じている、という課題があります。

よって、今回、検討の結果、白山市では1つの都市計画区域とし、土地利用制度を一本化する方針を了承したものです。右側をご覧ください。

能美市におきましても、白山市同様、平成17年2月に合併しておりますが、都市計画区域に関しては、旧根上町と旧寺井町が小松市と一体となった小松能美都市計画区域、旧辰口町はそのまま辰口都市計画区域となっております。

また、小松能美都市計画区域は、線引きと用途地域の指定がありますが、辰口都市計画区域は未線引き及び用途未指定となっており、そのため、能美市でも白山市同様、同じ市内の中で地域によって土地利用計画に不均衡が生じている、という課題があります。

よって、今回の検討の結果、白山市と同じく、能美市、小松市ごとに、それぞれ1つの都市計画区域とし、土地利用制度を一本化する方針を了承したものです。

この結果に伴い、小松能美都市計画区域は二つに分離され、小松市は単独の都市計画区域、能美市は辰口都市計画区域と統合し、一つの都市計画区域とするものです。

但し、土地利用制度の一本化にあたりましては、線引きとするか、または線引きの代わりに用途地域と特定用途制限地域を導入するかなど、今後、専門委員会において具体的に検討することとなりました。

よって、今後、国土交通省、農林部局等との調整を行い、次回その具体的な方向性についてご報告できればと考えております。

以上で、いしかわの都市計画検討専門委員会の報告を終わります。

◆会 長： 只今の高山委員からの報告について、ご質問、ご意見はありませんか。

●委 員： 都市計画の網がかかると、建てられないものが出てくる訳ですね。そうしますと、景観のときもそうなのですが、法律が施行される前の駆け込み、ということが当然想定される訳ですが、確か県の場合には、景観のときに、今後こういうものが出来ますから、法律ができたなら駄目ですが、今の間も少し配慮していただけないかという、強制力



はないけれども、前もって先行して景観に対して配慮しましたよね。この法律もいつ施行されるのかわかりませんが、当然その区間があって、今なら建てられる、法律が出来たら建てられない、ということが想定されるので、その辺り、タイムスケジュール的にはどのように考えていますか。

◎事務局： 先程、高山委員から報告がありましたように、今回のところは基本的な方向性を決めたということで、今後、農林部局との調整とか、国土交通省との事務的な調整とかが、かなりかかる、というふうに考えております。具体的に、特定用途制限地域とかということも、これから検討していくということで、概ねその期間を平成22年度から23年度、約2ヶ年程度をかけて、住民の方にも十分ご理解をいただくための説明会とかを行っていき予定しておりますので、現在のところは、平成23年度末頃の具体的な導入、設定ということを予定しております。それまでに、住民の方への十分な説明を踏まえた上で調整していきたい、と考えています。

●委員： そうすると、平成24年の4月から法を施行することを目標にされている、ということですか。

◎事務局： これは法律の施行ではございませんで、現在ある線引き制度とか用途の制度をかけていく、ということで、告示で対応できる格好になります。それも、4月1日からとか、3月から、とかいった具体的な、明確なところはまだ決めておりません。来年度、再来年度をかけて、具体的な規制と誘導、土地利用のそういうことも考えるのと、あと地元の合意形成、この辺を詰めていきたい、ということです。その前段の基本的なところは、この専門委員会の方で詰めていきたい、という予定です。

◆会長： 私から一言だけ。また専門委員会で検討することになるのですが、これから線引きか線引き以外の方法かという中には、用途地域とか特定用途制限地域もあるのですが、他に開発許可条例とか、調整区域内地区計画とか、色々な方法がありますので、他の地域で先行的に工夫されているものを含めて、十分調べられて対応を図っていただきたい、と思います。

それと、線引きを大規模に外した香川県等の事例もあるのですが、香川県等の事例については、旧調整区域内でスプロール的な開発が進行してしまっていて、どちらかといえば、かなり失敗した、というふうに評価されています。

今、人口減少等で全体として開発が停滞したり、環境問題等が重視されるような時代の中で、単なる開発緩和型のそういうものは、多分ない、と思うんですね。だから、郊外的な地域についても選択と集中といいますか、計画的な開発の誘導等は必要だと思うのですが、やはり場所とか内容をちゃんと

決めて、それ以外のところについては、きちっと規制していく、というふうな仕組みが是非必要だ、というふうに思います。

今後検討していくということなので、その中で、十分、地権者、住民の方とも協議を含めて進めていただきたい、と思います。特に、当該の市町の都市計画の担当の方には、そういう方向で十分努力していただきたい、というふうに思います。

◆会 長： 他に意見もないようですので、最後に、事務局の方からの報告を説明願います。

◎事務局： お配りしてあります資料3「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、前回第150回審議会で報告した分以降でございまして、市町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12件ございますが、このうち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4件ございまして、表の上から4番目まででございます。

また、前回審議会以降に市町の審議会で審議されたものが8件ございます。このうち、4件は既に決定告示を終えております。

2枚目のA4「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、金沢市4件、輪島市3件、小松市2件など合計12件となっております。

報告としては、以上になります。

◆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。

特に意見もないようですので、以上で、本日諮問のありました案件、報告等につきましては、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： 本日は長時間に渡りまして、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151回石川県都市計画審議会を閉会といたします。皆様どうもありがとうございました。