

## 第 163回盛岡市都市計画審議会の報告事項に係る資料の一部修正について

平成24年11月29日開催の第 163回盛岡市都市計画審議会において提出した次の報告事項の資料について、審議会での指摘意見を踏まえ、次のとおり一部修正しました。

### 記

#### 1 報告事項

盛岡広域都市計画道路の変更（盛岡市決定）に係る変更素案の公表と意見募集の結果について

#### 2 修正内容

頁	修正項目	修正内容
8	1. 全般的な都市計画変更に関する意見 (2) 変更理由に関する意見	「盛岡市の考え方」の記述を修正しました。
11	2. 個別路線の都市計画変更に関する意見 (4) 3・6・97号 本町新庄線	「意見の要旨」の「・城南地区福祉推進会からは、国道4号との交差点改良の要望が市に提出されている。」を削除し、13頁「3. その他の指摘事項等」の「(10) 3・6・97号 本町新庄線」の項目に整理しました。
13	3. その他の指摘事項等 (10) 3・6・97号 本町新庄線	「意見の要旨」に「・城南地区福祉推進会からは、国道4号との交差点改良の要望が市に提出されている。」を追記し、「盛岡市の考え方」を記述しました。

#### 3 送付資料

別紙-2の修正版のとおり。(下線部分が修正箇所です。)

#### 4 担当

盛岡市建設部交通政策課街路計画室

☎019-651-4110 (ダイヤル) 内線 2766, 2767

(別紙-2)

## 変更素案（原案）に対する意見の要旨と盛岡市の考え方

## 1. 全般的な都市計画変更に関する意見

## (1) 市民意見の聴取のあり方に関する意見

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・説明会の出席者は、6月16日が16名、9月27日が4名の計20名であり、盛岡市民の意見を聞いたとは到底言えない。</li> <li>・説明会の周知方法、説明内容や答弁に欠如が多く、説明会では用意した質問の3分の1も聞けなかった。</li> <li>・地域の関係者の意見を聞かずに、急いで廃止しなければならない理由が理解できない。</li> </ul>	<p>今回の都市計画道路の変更は、平成21年度に定めた新たな将来道路網計画に基づき、幹線道路として位置づけられなかった路線を対象に行うものです。</p> <p>新たな将来道路網計画の策定においては、案の作成過程でパブリックコメントを実施し、広く意見を募り、156件の意見をいただきました。また、新たな将来道路網計画の内容は、市の窓口及びホームページにおいて公表し、周知を図っています。</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全市的に対象路線があるにもかかわらず、説明会の出席者が少数であり、公平性のある市民意見の表明が、極めて不十分なまま進められている。</li> </ul>	<p>また、今回の都市計画変更にあたっては、都市計画法で定められている意見聴取に加え、変更案の作成過程から市民意見を反映させており、素案公表の前にも当該路線が関係する各町内会連合会長へ事前説明や情報紙の回覧を行い、関係地域を対象に説明会を開催しました。今回の素案公表においては、全市民を対象とした説明会及びパブリックコメントと同等の約1カ月間の意見募集を行いました。これらの実施については、他の都市計画決定と同様、広報紙及びホームページにより周知を図るなど、都市計画変更路線の周知及び意見聴取の機会の確保に努めてきました。</p> <p>一方、説明会では意見者からもご質問があったほか、個別にも窓口等で対応を行っており、意見者のご質問に答えるよう努めてきたところです。</p> <p>今後も、都市計画の手続きとして、変更案の縦覧及び説明会を行い、意見聴取を行う予定であり、広報紙及びホームページ等により周知に努めます。</p>

## (2) 変更理由に関する意見

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	<p>・各廃止路線には、それぞれ廃止理由があるはずである。人口が増加傾向にある地区の説明、街路網形成及び適正配置の説明、都市計画道路の廃止に伴うメリット、デメリットなどの説明がない。</p> <p>・都市計画道路の廃止に伴い、地域の道路未整備に伴う通過交通や生活道路への入り込み、通勤通学時の交通事故への対策を含めた新たな整備計画を同時に提示し、必要に応じて地区計画等の都市計画決定を行い、都市計画のバランスを取るべきである。</p>	<p>新たな将来道路網計画を定める際、昭和61年度策定の将来道路網計画を検証したところ、道路網の形成には100年以上の年月がかかると予測されました。</p> <p>新たな将来道路網計画は、将来の人口予測や土地利用計画等を踏まえ、都市の骨格形成と交通機能の確保等を図るとともに、道路網形成の実現性を視点に加えて検討しました。その結果、道路網としては、従前の「環状＋放射」の骨格パターンを継承し、主要なバスルートを公共交通軸として位置づけ、他の幹線道路については、アクセス性、防災性を考慮した配置としています。</p> <p>市としては、新たな将来道路網計画に位置づけされた幹線道路について、都市計画道路として整備に取り組むとともに、廃止路線に関係する地区を含めた幹線道路で囲まれた地区内の交通については、<u>都市計画道路としてではなく、生活道路の機能確保の観点から、必要に応じ、既存道路の改良等を検討することとしています。</u></p> <p><u>これにより、廃止する都市計画道路の区域内における建築制限が解除され、長期に及ぶ建築制限の問題が解消されます。</u></p> <p><u>また、既存道路の改良等を実施する際には、地域内の安全面等への課題にも即した対応が図られます。</u></p>

## (3) 都市計画変更の進め方に関する意見

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	<p>・地域全体のバランスが取れた計画とするため、廃止路線の都市計画決定は、新規または変更路線と同時に行うか、先に新規または変更路線の都市計画決定を行った後に進めるべきである。</p>	<p>幅員等の見直しが必要な路線の都市計画変更には、新たに規制を受けることとなる関係者が多く、合意形成には相当の時間を要することが予想されることから、一斉に進めることは困難と考えています。このため、このよ</p>

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
	<ul style="list-style-type: none"> <li>幅員等の見直しが必要な都市計画道路の変更を先行して早く進めなければ、昭和13年の計画がそのまま長期間放置され、市民は時代に合わない都市計画道路網に悩まされ、個人の権利主張のみが謳歌し、公共の福祉が衰退する残念な時代になりかねない。</li> </ul>	<p>うな路線の都市計画変更については、事業化に合わせて進めることとします。</p> <p>一方、廃止の方向が定まった今回の路線については、当初の計画決定から74年も経過した路線があるなど、速やかに都市計画変更を行うことが望ましいことから、変更に必要な幅員等の変更が必要な路線と同時に進めることは適当でないと考えています。</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省の「都市計画運用指針」の「道路に関する都市計画の見直し」を参照のうえ、都市計画変更を行うべきである。</li> </ul>	意見のとおり、都市計画運用指針に沿って都市計画変更に取り組むものです。
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和31年の盛岡市勢振興計画における都市計画道路に対する方針が今に伝えられていないことは、場当たりの対応であると判断される。</li> <li>今回の廃止路線について、市が適正に判断してきたとする表明とは乖離する要素が多数散見され、その点については、正式の都市計画変更手続きの過程に合わせて意見を述べる。</li> </ul>	都市計画道路は、時代の変遷に合わせ、市の総合計画や盛岡広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、都市計画マスタープランに即しながら、必要に応じて見直しを行ってきました。

## 2. 個別路線の都市計画変更に関する意見

### (1) 3・3・32号 盛岡駅長田町線

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>当初とは別路線に計画変更及び名称変更し残余路線となってきた経緯を明らかにする必要がある。</li> <li>今回の廃止区間は、戦前の国鉄山田線と盛岡駅を結ぶ路線バスとの関連があったものであるが、LRT*も提起されている現代では、必要性が若干あると思われる。</li> </ul> <p>※LRTとは、Light Rail Transitの略で、低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌</p>	<p>当該路線は、昭和13年に盛岡駅前から長町（現在の長田町）までの区間を「盛岡駅長町線」として都市計画決定して以降、必要に応じて延長や幅員等の変更を行い、現在は「盛岡駅長田町線」として計画が定められています。</p> <p>また、当該路線のルートは基本的に当初決定のままであり、当該路線の一部区間（今回の廃止区間）は、昭和61年度策定の将来道路網計画で廃止に位置づけられていたものです。</p> <p>なお、当該廃止区間は、新たな将来道路網</p>

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
	道交交通システム。	計画において、公共交通軸を形成するバス路線には位置づけされていません。

## (2) 3・4・43号 神明前北井崎線

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃止と同時に地域の事業整備計画を定めるべきであり、地域の事業整備計画を定めるまでは、都市計画道路は廃止すべきでない。</li> <li>・当該路線は、加賀野地区の唯一の地区内幹線であり、通勤・通学路や雨水排水の整備が緊急の課題である。</li> </ul>	<p>※「地域の事業整備計画」に関する意見に対しては、1-(3)No.1と同じ考え方です。</p> <p>幹線道路で囲まれた地区内の交通については、今後とも全市的な視点で優先順位を定め、生活道路の安全確保等の視点で、改修等を行うこととしています。</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防災街区としての検討がなされていない。</li> </ul>	<p>防災における道路の配置の考え方は、災害時の避難路として、幅員15m以上の道路が、概ね1㎞に2kmの割合で配置されることが望ましいとされており、新たな将来道路網計画は、これを満たしています。</p>

## (3) 3・5・72号 内丸神明線

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は、従来から道路幅員が狭く、商業地が近く、家屋が密集していることから、幅員12mの防災道路として都市計画決定したものである。</li> <li>・未整備区間（神明町から志家町まで）の幅員は狭く、一方通行であり、土地利用や防災道路としての機能強化が重要であり、また、当該地区は、人口が増していることから、廃止せず、住民の自主協力（セットバック）が得られるように存続すべきである。</li> </ul>	<p>当該路線は、都心に集中する交通を緩和し、紺屋町、神明町及び志家町一帯の土地の高度利用を図り、隣接する幹線道路を補完するため、昭和46年に都市計画決定したものです。</p> <p>今回、将来の交通予測に基づき、当該地区を囲む都市計画道路により対応できると考えられることから、新たな将来道路網計画において位置づけされなかったものであり、今回、廃止の都市計画変更を行うものです。</p> <p>また、防災機能における都市計画道路の役割は、災害時の避難路や延焼遮断のための空間です。阪神・淡路大震災を踏まえると、避難路として幅員15m以上の道路が必要とされており、概ね1km間隔での配置が望ましいとされ、新たな将来道路網計画による都市計画道路の配置は、これを満たし</p>

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
		<p>ています。</p> <p>防災道路としてだけの機能から、当該区間を存続させることは妥当でないと考えています。</p>

## (4) 3・6・97号 本町新庄線

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃止区間（天神町の交差点から国道4号交差点まで）は、廃止すべきでない。</li> <li>・本町通りから国道4号までの区間は、歴史的にも将来的にも盛岡の骨格を形成する路線である。</li> <li>・単に長期未整備や人口減少の理由ではなく、街を形成した経過や貢献度等から判断のうえ、整備の必要な路線として取り組むべきである。</li> <li>・盛岡の都市形成の品格を象徴する路線であり、予算の有無や主義・主張で判断すべきではない。</li> <li>・予算の都合により、整備区間を中抜きにしても、計画区間は縮小してはならない。</li> </ul>	<p>今回、将来の交通予測に基づき、当該地区を囲む都市計画道路により対応できると考えられることから、新たな将来道路網計画において位置づけされなかったものであり、今回、廃止の都市計画変更を行うものです。</p> <p>天神町から東新庄一丁目までの区間は、既存道路の幅員約5.8～8.3mに対して、幅員7mの計画決定であり、現在の道路構造基準に合わないことから、他の整備手法で安全確保を図りたいと考えています。</p> <p>本町通一丁目から天神町までの区間は、計画幅員の見直しが必要な路線であり、事業化にあわせて都市計画変更を行うこととしています。</p>

## 3. その他の指摘事項等

## (1) 3・4・45号 明治橋東仙北線

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・説明会において、都市計画決定当時と同様、水路の安全性（降雨時の浸水）に対する不安が指摘されている。</li> <li>・本来、国道4号の竣工後、速やかに変更されるべきであった。</li> </ul>	<p>説明会での発言は、当該路線の区域内にある水路施設の利用及び用地に対するものであり、都市計画道路の廃止に伴う影響はないものです。</p>

## (2) 3・5・66号 梨木町上盛岡駅線

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・説明会において、都市計画決定当時と同様、水路の安全性（降雨時の浸水）に対する不安</li> </ul>	<p>説明会での発言は、当該路線の区域内にある水路施設の管理に対するものであり、</p>

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
	が指摘されている。	都市計画道路の廃止に伴う影響はないものです。

(3) 3・5・67号 北山名須川町線

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	・本路線は、戦後、バス路線（水道橋線）として供用されており、この都市計画道路が廃止されることは想像さえできなかった。	都市計画道路は、時代の変遷に合わせ、必要に応じて見直しを行ってきたところであり、当該路線は、新たな将来道路網計画において位置づけされなかったものです。

(4) 3・5・72号 内丸神明線

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	・都市計画決定当時、どのような理由で旧弊化していた路線名称を用いたのか疑問である。 ・当該都市計画道路の主要な一部区間だけが完成し、未整備区間が残ったままなのか疑問である。	都市計画道路の名称については、その時点における起点・終点が所在する土地等の名称が用いられてきたところですが、当該路線について調査したところ、名称の経過については不明です。 また、都市計画道路の整備については、市街地発展の方向や土地利用の動向を踏まえ、都市機能が効果的に図られるよう進めてきたところです。

(5) 3・5・84号 大沢川原北山線

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	・当該路線の一部区間は、都市計画決定の以前から街路事業が実施されていたが、都市計画決定後は、長期間、街路事業が先送りされており、どのような背景が存在したのか。	都市計画道路の整備については、市街地発展の方向や土地利用の動向を踏まえ、都市機能が効果的に図られるよう進めてきたところです。

(6) 3・6・91号 茅町八幡森線

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	・当該路線は、都市計画決定の以前から街路事業が実施されていたが、都市計画決定後は、長期間、街路事業が先送りされており、どのような背景が存在したのか。 ・廃止区間の市道は幅員が狭く、モータリゼーション初期から通過車両の交通量が過大で	都市計画道路の整備については、市街地発展の方向や土地利用の動向を踏まえ、都市機能が効果的に図られるよう進めてきたところです。

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
	あり，長年，沿道及び通過車両の双方に不利益を提供してきた。	

## (7) 3・6・92号 八幡山三馬橋線

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	・代替路線があれば，理解する。	

## (8) 3・6・94号 上盛岡駅北山線

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	・当該路線は，都市計画決定以前から街路事業が実施されていたが，都市計画決定後は，長期間，街路事業が先送りされており，どのような背景が存在したのか。	都市計画道路の整備については，市街地発展の方向や土地利用の動向を踏まえ，都市機能が効果的に図られるよう進めてきたところです。

## (9) 3・6・95号 上盛岡駅加賀野線

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	<p>・当該路線は，大規格の路線として都市計画決定されたが，74年間，ほとんど考慮されなかった典型的な事例である。</p> <p>・当該路線と神明前北井崎線の交差点部などを活用した都心循環バス路線が，当時考案されており，1956年（昭和31年）の盛岡市勢振興計画書に整備検討路線として明記されていた。</p> <p>・国道4号が完成し，新都市計画法が制定された1970年（昭和45年）頃に，廃止等の検討がされるべきだった。</p>	<p>都市計画道路は，時代の変遷に合わせ，必要に応じて見直しを行ってきたところであり，当該路線は，昭和13年に上盛岡駅から現在の岩手大学教育学部附属中学校付近までの区間を都市計画決定し，昭和44年には，国道4号などの都市計画変更とともに，加賀野地内の一部区間を廃止する都市計画変更を行っています。</p> <p>また，当該路線は，昭和61年度策定の将来道路網計画で廃止に位置づけられていたものであります。</p> <p>なお，当該路線は，新たな将来道路網計画において，公共交通軸を形成するバス路線には位置づけされておりません。</p>

## (10) 3・6・97号 本町新庄線

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	・城南地区福祉推進会からは， <u>国道4号との交差点改良の要望が市に提出されている。</u>	<u>平成23年度に城南地区福祉推進会から提出された国道4号の市営球場入口交差点から山王児童センターまでの市道への歩道設</u>



No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
		<p><u>置の要望については、市内全域から同様の要望が数多くあり、早期の整備は難しい状況であるが、他路線の整備状況や優先性等を踏まえ、整備時期を見極めていく旨の回答を行ったところです。</u></p> <p><u>なお、同区間については、今年度、所轄警察署や地元関係者と調整のうえ、早期の安全確保の視点で、歩行者の通行を考慮した車道外側線の路面標示を実施しました。</u></p>
2	<p>・当該路線の歴史経過の具体的意見は後日とし、さらに沿道市民意見も集約しているので今回は意見をのべない。</p>	