

第 163 回盛岡市都市計画審議会

日 時：平成 24 年 11 月 29 日（木）

午後 1 時 30 分～

会 場：市役所都南分庁舎 4 階大会議室

次 第

1 開 会

2 市長あいさつ

3 会長あいさつ

4 議案審議

(1) 盛岡広域都市計画下水道の変更（盛岡市決定）について

5 報告事項

(1) 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

6 その他

7 閉 会

盛岡市都市計画審議会委員名簿

平成24年5月29日現在

役職	氏名	関係分野	所属・役職
会長	とうじま すえき 東島 末起	学識経験者・世論	岩手日報社顧問
会長職務 代理者	もり ノブ 森 ノブ	学識経験者・自然環境	岩手古文書学会会長
	たかのはしこうこ 鷹嘴 紅子	学識経験者・建築	(社)岩手県建築士会
	こじま さとこ 小島 聡子	学識経験者・国際文化	岩手大学准教授
	たまやま さとし 玉山 哲	学識経験者・商工業	盛岡商工会議所副会頭
	たてさわ きみのり 館澤 公紀	学識経験者・農業	岩手中央農業協同組合常務理事
	ふくだ ただお 福田 忠夫	学識経験者・農業	新岩手農業協同組合理事
	ふじわら せいいち 藤原 誠市	学識経験者・観光	(財)盛岡観光コンベンション協 会副理事長
	いせ しほ 伊勢 志穂	盛岡市議会議員	
	かねひら たかのぶ 兼平 孝信	盛岡市議会議員	
	さとう ちかお 佐藤 千賀夫	盛岡市議会議員	
	すずき つとむ 鈴木 努	盛岡市議会議員	
	なかむら とおる 中村 亨	盛岡市議会議員	
	ふじわら ゆきお 藤原 行雄	関係行政機関・交通	岩手県警察本部交通部交通規制 課長
	たかはし きよみ 高橋 清実	関係行政機関・環境衛生	盛岡市保健所長
	たかはし きみひろ 高橋 公浩	関係行政機関・都市計画	国土交通省東北地方整備局岩手 河川国道事務所長
	ふじわら かずお 藤原 一夫	関係行政機関・農業	盛岡市農業委員会会長
	はれやまさだみ 晴山 貞美	市民委員・市民団体	盛岡市町内会連合会会長
	なかの みちこ 中野 美知子	市民委員	(有)アライブ代表取締役
	みたむら そのこ 三田村 園子	市民委員	もりおか女性の会事務局長

(任期：平成24年4月1日～平成26年3月31日)

第 163 回

盛岡市都市計画審議会議案書

日 時：平成 24 年 11 月 29 日（木）午後 1 時 30 分
場 所：盛岡市役所都南分庁舎 4 階 大会議室

盛岡市都市計画審議会

第 163 回盛岡市都市計画審議会付議案件

議案番号	案 件	頁
第 24-8 号	盛岡広域都市計画下水道の変更（盛岡市決定）について	2～6

盛岡広域都市計画下水道の変更（盛岡市決定）について

標記について、盛岡市長から別添のとおり当会に付議されたので、審議を求めらる。

平成 24 年 11 月 29 日

盛岡市都市計画審議会長

24 盛 都 第 54 号

盛岡市都市計画審議会

盛岡広域都市計画下水道の変更（盛岡市決定）について，都市計画法（昭和43年法律第100号）第21条第2項の規定において準用する同法第19条第1項の規定により付議します。

平成24年11月29日

盛岡市長 谷 藤 裕 明

盛岡広域都市計画下水道の変更（盛岡市決定）

都市計画盛岡公共下水道「4. その他の施設」を次のように変更する。

4. その他の施設

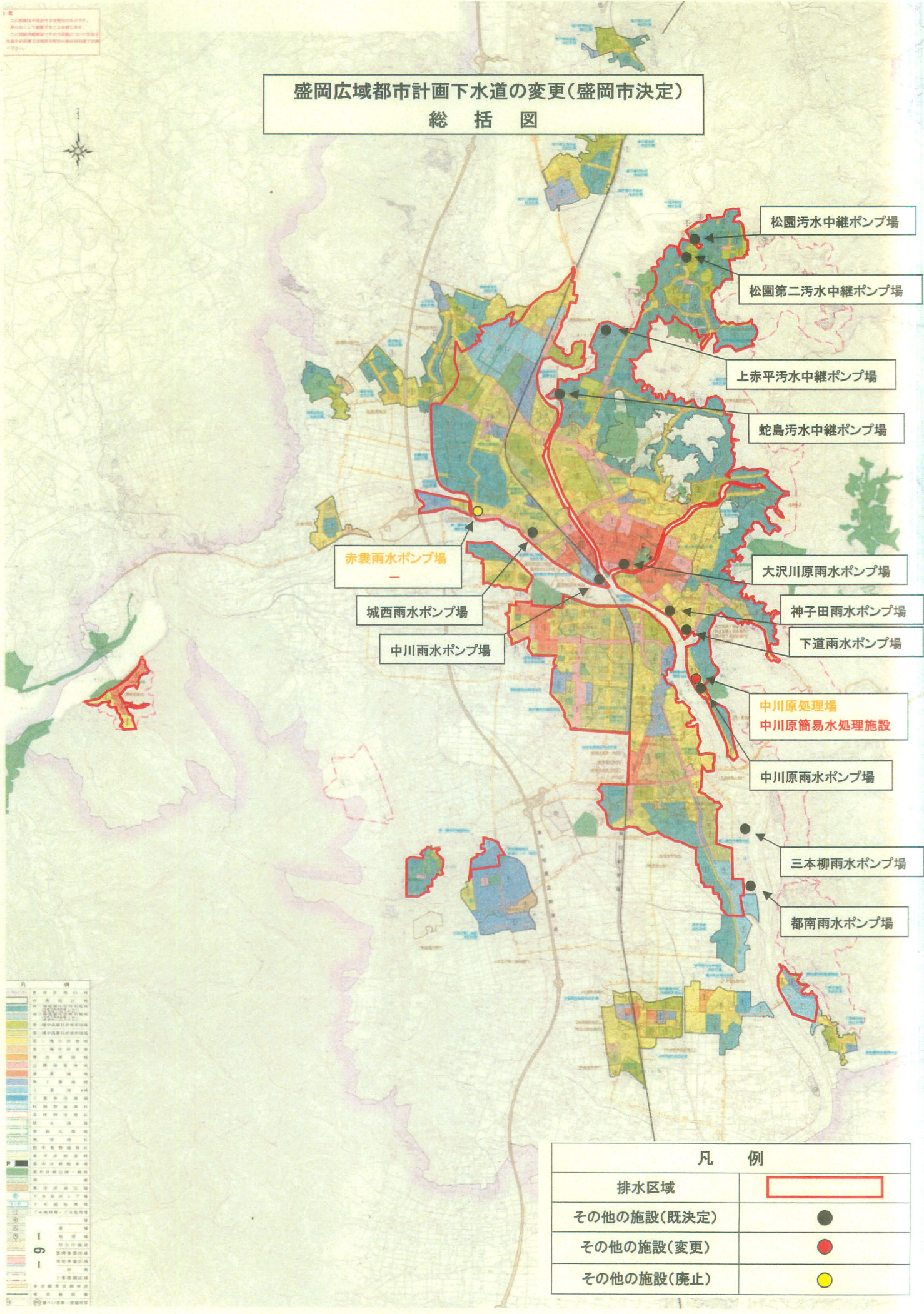
内 訳	位 置	備 考
神子田雨水ポンプ場	盛岡市鉦屋町	面積 約 3,270 m ²
下道雨水ポンプ場	盛岡市神子田町	面積 約 1,940 m ²
中川原雨水ポンプ場	盛岡市東安庭二丁目	面積 約 2,000 m ²
松園汚水中継ポンプ場	盛岡市東松園四丁目	面積 約 990 m ²
大沢川原雨水ポンプ場	盛岡市大沢川原一丁目	面積 約 710 m ²
上赤平汚水中継ポンプ場	盛岡市黒石野三丁目	面積 約 500 m ²
蛇島汚水中継ポンプ場	盛岡市箱清水二丁目	面積 約 430 m ²
松園第二汚水中継ポンプ場	盛岡市小鳥沢一丁目	面積 約 1,000 m ²
中川雨水ポンプ場	盛岡市駅西通二丁目	面積 約 1,600 m ²
城西雨水ポンプ場	盛岡市城西町	面積 約 1,720 m ²
三本柳雨水ポンプ場	盛岡市三本柳 19 地割	面積 約 6,000 m ²
都南雨水ポンプ場	盛岡市東見前 2 地割及び 7 地割	面積 約 6,000 m ²
中川原簡易水処理施設	盛岡市東安庭二丁目	面積 約 33,370 m ²

理由 放流先河川の改修による計画高水位の変更に伴い、赤裳雨水ポンプ場の計画を廃止すること、また、流域下水道への切替えにより中川原処理場を廃止し、同位置に雨水高速処理施設を建設することにより、本案のとおり変更しようとするもの。

変更理由書

- 赤裳雨水ポンプ場は、月が丘や青山等 226ha の雨水を諸葛川に放流するために計画されたものであるが、御所ダムの完成及び雫石川、諸葛川の改修により、諸葛川の計画高水位が低下したことから、自然流下が可能になり廃止するものである。
- 単独公共下水道中川原処理区は、平成 24 年度末をもって流域下水道への切替えを行うことから中川原終末処理場は廃止となる。しかしながら、同位置に雨天時に汚濁した流入水を従来より早い時間で処理する雨水高速処理施設を建設することから、中川原簡易水処理施設に名称を変更するものである。

盛岡広域都市計画下水道の変更(盛岡市決定) 総括図



凡 例	
排水区域	
その他の施設(既決定)	
その他の施設(変更)	
その他の施設(廃止)	

凡 例

	第一種下水道区域
	第二種下水道区域
	第三種下水道区域
	第四種下水道区域
	第五種下水道区域
	第六種下水道区域
	第七種下水道区域
	第八種下水道区域
	第九種下水道区域
	第十種下水道区域
	第十一種下水道区域
	第十二種下水道区域
	第十三種下水道区域
	第十四種下水道区域
	第十五種下水道区域
	第十六種下水道区域
	第十七種下水道区域
	第十八種下水道区域
	第十九種下水道区域
	第二十種下水道区域
	第二十一種下水道区域
	第二十二種下水道区域
	第二十三種下水道区域
	第二十四種下水道区域
	第二十五種下水道区域
	第二十六種下水道区域
	第二十七種下水道区域
	第二十八種下水道区域
	第二十九種下水道区域
	第三十種下水道区域
	第三十一種下水道区域
	第三十二種下水道区域
	第三十三種下水道区域
	第三十四種下水道区域
	第三十五種下水道区域
	第三十六種下水道区域
	第三十七種下水道区域
	第三十八種下水道区域
	第三十九種下水道区域
	第四十種下水道区域
	第四十一種下水道区域
	第四十二種下水道区域
	第四十三種下水道区域
	第四十四種下水道区域
	第四十五種下水道区域
	第四十六種下水道区域
	第四十七種下水道区域
	第四十八種下水道区域
	第四十九種下水道区域
	第五十種下水道区域
	第五十一種下水道区域
	第五十二種下水道区域
	第五十三種下水道区域
	第五十四種下水道区域
	第五十五種下水道区域
	第五十六種下水道区域
	第五十七種下水道区域
	第五十八種下水道区域
	第五十九種下水道区域
	第六十種下水道区域
	第六十一種下水道区域
	第六十二種下水道区域
	第六十三種下水道区域
	第六十四種下水道区域
	第六十五種下水道区域
	第六十六種下水道区域
	第六十七種下水道区域
	第六十八種下水道区域
	第六十九種下水道区域
	第七十種下水道区域
	第七十一種下水道区域
	第七十二種下水道区域
	第七十三種下水道区域
	第七十四種下水道区域
	第七十五種下水道区域
	第七十六種下水道区域
	第七十七種下水道区域
	第七十八種下水道区域
	第七十九種下水道区域
	第八十種下水道区域
	第八十一種下水道区域
	第八十二種下水道区域
	第八十三種下水道区域
	第八十四種下水道区域
	第八十五種下水道区域
	第八十六種下水道区域
	第八十七種下水道区域
	第八十八種下水道区域
	第八十九種下水道区域
	第九十種下水道区域
	第九十一種下水道区域
	第九十二種下水道区域
	第九十三種下水道区域
	第九十四種下水道区域
	第九十五種下水道区域
	第九十六種下水道区域
	第九十七種下水道区域
	第九十八種下水道区域
	第九十九種下水道区域
	第一百種下水道区域

第163回盛岡市都市計画審議会

参考資料

目 次

○議案別資料

<議案第 24- 8 号関係>

- ・ 計画書の変更対照表 . . . 1
- ・ 位置図（赤裳雨水ポンプ場） . . . 2
- ・ 位置図（中川原簡易水処理施設） . . . 3
- ・ 都市計画の策定の経緯の概要書 . . . 4

盛岡広域都市計画下水道の変更(盛岡市決定)

1. 下水道の名称 盛岡公共下水道

2. 排水区域

「排水区域は総括図表示のとおり」

(備考) 面積 約 5,209 ha(うち処理区域約 5,209 ha)

3. 下水管渠

内 訳	位 置		備 考
	起 点	終 点	
中川原放流幹線	盛岡市東安庭字下川原	盛岡市東安庭二丁目	
駅前・中川幹線	盛岡市駅西通二丁目	盛岡市北夕顔瀬町	
下台幹線	盛岡市北夕顔瀬町	盛岡市西下台町	
更ノ沢・下台幹線	盛岡市西下台町	盛岡市西下台町	

「区域は計画図表示のとおり」

4. その他の施設

内 訳	位 置	備 考
神子田雨水ポンプ場	盛岡市鉦屋町	面積 約 3,270 m ²
下道雨水ポンプ場	盛岡市神子田町	面積 約 1,940 m ²
中川原雨水ポンプ場	盛岡市東安庭二丁目	面積 約 2,000 m ²
松園汚水中継ポンプ場	盛岡市東松園四丁目	面積 約 990 m ²
大沢川原雨水ポンプ場	盛岡市大沢川原一丁目	面積 約 710 m ²
上赤平汚水中継ポンプ場	盛岡市黒石野三丁目	面積 約 500 m ²
蛇島汚水中継ポンプ場	盛岡市箱清水二丁目	面積 約 430 m ²
松園第二汚水中継ポンプ場	盛岡市小鳥沢一丁目	面積 約 1,000 m ²
中川雨水ポンプ場	盛岡市駅西通二丁目	面積 約 1,600 m ²
城西雨水ポンプ場	盛岡市城西町	面積 約 1,720 m ²
赤巻雨水ポンプ場	盛岡市稻荷町	面積 約 1,500 m ²
—	—	—
三本柳雨水ポンプ場	盛岡市三本柳19地割	面積 約 6,000 m ²
都南雨水ポンプ場	盛岡市東見前2地割及び7地割	面積 約 6,000 m ²
中川原処理場		
中川原簡易水処理施設	盛岡市東安庭二丁目	面積 約 33,370 m ²

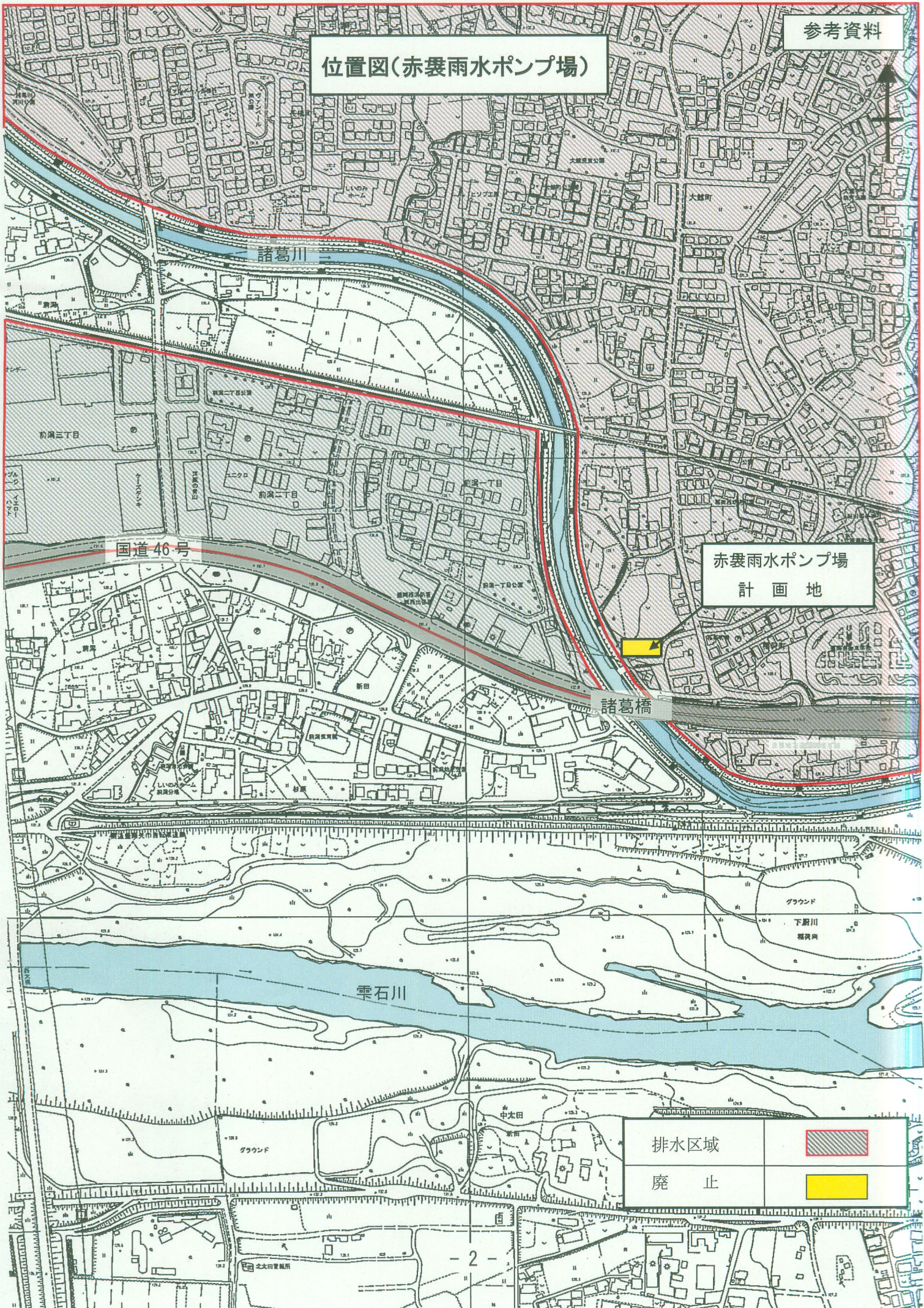
「区域は計画図表示のとおり」

※1 中川原放流幹線は雨水高速処理施設の放流管となることから、現決定のままとする。

※2 中川原終末処理場の機能は廃止となり、雨水高速処理施設が稼働することから、「中川原処理場」の名称を「中川原簡易水処理施設」とする。

※3 中川原終末処理場の機能は廃止となるが、雨水高速処理施設のバックアップ施設の位置付けとして、「中川原処理場」の区域面積を現決定のままとする。

位置図(赤裳雨水ポンプ場)



赤裳雨水ポンプ場
計画地

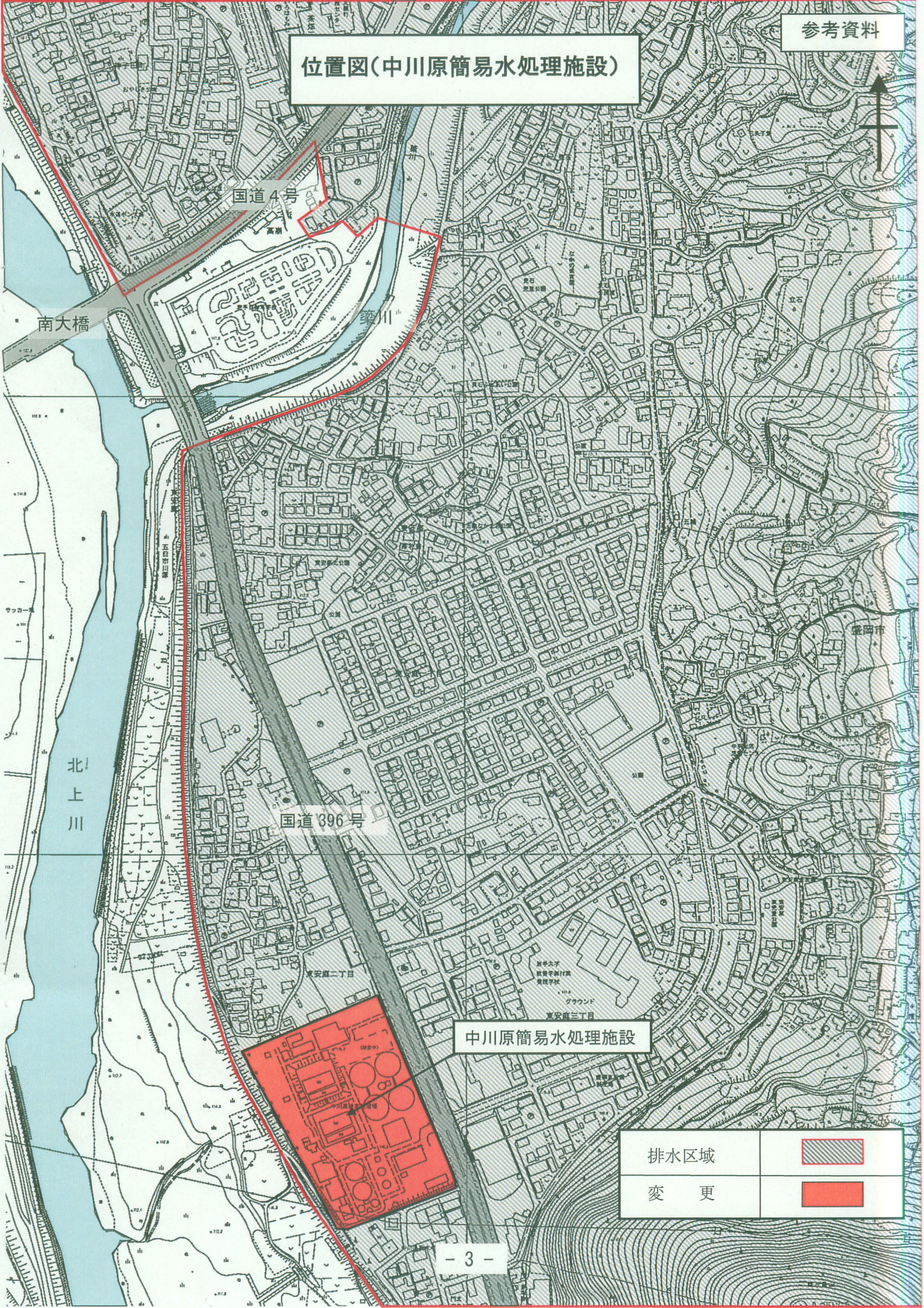
排水区域



廃止



位置図(中川原簡易水処理施設)



国道4号


南大橋

中川

北上川

国道396号

中川原簡易水処理施設

排水区域	
変更	

都市計画の策定の経緯の概要書

年月日	告示までの事務日程等	備考
平成 24 年 8 月 29 日	盛岡市都市計画審議会（事前審議）	
平成 24 年 9 月 12 日	岩手県知事へ事前協議書提出	
平成 24 年 9 月 28 日	岩手県知事から事前協議回答	
平成 24 年 10 月 3 日 ～10 月 17 日	変更原案の公表・意見募集	閲覧者 2 名 意見 なし
平成 24 年 10 月 9 日	変更原案の説明会	参加者 なし
平成 24 年 10 月 23 日	変更案の縦覧の公告	
平成 24 年 10 月 24 日 ～11 月 7 日	変更案の縦覧・意見募集	縦覧者 なし 意見 なし
平成 24 年 10 月 24 日	変更原案の説明会	参加者 なし
平成 24 年 11 月 29 日	盛岡市都市計画審議会（本審議）	本日
平成 24 年 12 月	岩手県知事協議	（予定）
平成 24 年 12 月	都市計画変更告示	（予定）

第163回盛岡市都市計画審議会

報告事項

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

平成24年8月29日（水曜日）の第162回盛岡市都市計画審議会に諮問（事前審議）後、変更素案（原案）を公表し、市民からの意見を募集しました。

1. 素案公表と意見募集について

(1) 期 間 平成24年9月24日（月曜日）～10月19日（金曜日）（土曜・日曜日，祝日を除く）

(2) 場 所 盛岡市役所 本館7階 交通政策課

(3) 公表図書 計画書，変更理由書，総括図，計画図

(4) 周知方法

ア. 広報もりおか9月15日号（情報インデックス）に掲載

イ. 市ホームページ「新着更新情報」に掲載

ウ. 説明会の開催

エ. 催事案内板（市役所本館・別館）に掲示

オ. 市外在住の土地所有者への案内文書の送付

(5) 説明会

ア. 日 時 平成24年9月27日（木曜日）19時～20時30分

イ. 場 所 市勤労福祉会館 5階 大ホール

ウ. 出席者 4人

(6) 公表結果

ア. 閲覧者数 3人

イ. 意見の提出者数 2人

ウ. 意見 別紙-1のとおり。

2. 変更案の作成について

意見の要旨と盛岡市の考え方は、別紙-2のとおりとし、変更素案（原案）のとおり変更案を確定します。

3. 今後の予定について

変更案を縦覧に供し、提出された意見書の要旨を付して盛岡市都市計画審議会に諮問する予定です。

年月日	告示までの事務日程等	備考
平成25年1月	変更案の縦覧の公告・説明会・意見書の受付	(予定)
平成25年2月	盛岡市都市計画審議会[本審議]	(予定)
平成25年2月	岩手県知事協議	(予定)
平成25年3月	都市計画変更告示	(予定)

変更素案（原案）に対する意見の原文

提出された意見（2件）の原文（転記）は次のとおりです。なお、誤字・脱字等と判断される箇所は修正し、和暦年号・略称等を追記しています。

■意見者A

全線の説明について

1. 各既決定路線には決定期間があるように、廃止路線にもそれぞれ廃止理由があるはずであるが、資料には見当たらない。配布文書では、一括して「ルートや幅員が時代に合わない」「都市計画運用指針においても都市計画決定当時の必要性を判断した状況が大きく変化した場合は、適時、適切に見直しを行うこと」と「人口減少している松園地区」と「交通戦略（内容の説明なし）」の説明があったが、逆に増加傾向にある地区の説明や街路網形成や適正配置、廃止することによるメリット、デメリットなどの説明もなく、将来に向かって不安を感じたという人もあった。
2. 説明会については、地域の路線ごとの事前説明を求めたが、「既に全体説明の案内を出しているのだから」との理由で拒否され、全体説明は私の調べでは6月16日の説明会の出席者16名、9月27日の出席者4名であり、出席者は全部で20名で、盛岡市民の意見を聞いたとは到底言えません。周知の仕方や説明内容、答弁欠如が多く、私は用意した質問事項の1/3も質問し聞くことが出来ず、意見書を書くにも私の判断で用意しなければなりません。内容から見れば、何故、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あるのか判りません。
市からの説明資料にあります「長期未着手路線にかかる訴訟判決において、建築制限の内容と同時に建築制限の及ぶ期間の問題」であるとすれば、廃止に伴う「地域の道路未整備に伴う通過交通や生活道路への入込み、通勤、通学時の接触、追突など軽微な交通事故対策を含めた、新たな事業計画と整備計画を同時に示し、必要に応じて地区計画などを法決定しないと、計画のバランスが取れません。風評ばかり先行して、都市計画が混乱すると思慮され不安を感じる。
3. 地域全体のバランスのとれた計画とするためには、新規、あるいは変更路線と廃止路線を同時に説明、法決定するか、新規、変更路線を最初に説明し法決定してから、廃止路線を法決定しないと、未計画期間が長く、長期未着手より複雑な問題が生じかねません。幅員等の見直しが必要な都市計画道路の変更は、先行しても早く進めなければ、74年前の昭和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ません。取組姿勢に不安を感じざるを得ません。
4. 「第6版 都市計画運用指針 平成20年12月～平成24年2月」国土交通省P200（8）道路に関する都市計画の見直し参照のこと。

3・4・43号 神明前北井崎線

(意見) 廃止と同時に地域の事業計画・整備計画を定め法決定する。

同上が出来ない場合は廃止路線から外す。当分の間現計画存続。

(説明) 加賀野地区から主要幹線である3・6・97号本町新庄線(未整備)に通じる唯一の地区内幹線で地区の通勤、通学としてばかりでなく、雨水排水整備上からも期待がされており、特に加賀野地区からの城南小学校の通学路として、民有地を通らなければならなかったことから、多々障害が多く、小学生は迂回を余儀なくされており、整備が緊急の課題です。

別事業整備という答弁ですが、計画も事業年次も判りません。

であれば、廃止に伴って前意見書(全線の説明について)2のとおり、廃止と共に新たな事業計画と整備計画を同時に法決定すべきであります。

すぐに整備計画が出来ないのであれば廃止路線から外すべきであります。

3・5・72号 内丸神明線

(意見) 廃止すべきでない。

(説明) 廃止区間(志家町)は過去5年間で人口が259人増加しており、周辺の町も人口増加区域です。本路線は従来からの道路は幅員も狭く、商業地に近く、家屋が密集していることから、防災道路としてW=12mとして決めましたが、未整備区間は幅員が狭いために一方通行で活用しているものであり、土地利用や防災道路としての機能が、益々重要になってきており、強化を迫られている路線ですので、廃止すべきではありません。

住民の自主協力が得られるように存続すべきです。

3・6・97号 本町新庄線

(意見) 天神交差点から国道交差点間は廃止すべきでない。

(説明) 本町から国道4号までの区間は歴史的にも現況、将来に向かっても盛岡の骨格を形成する路線であり、単に長期にわたる未整備であるとか、人口減少とか街を形作った経過、貢献度等から見ても、整備の必要な路線として取り組むことが、盛岡の都市形成の品格を象徴するものであり、予算が有る無しや主義、主張で判断すべきではありません。

予算で区間を中抜きにしても、区間は縮小してはならない。

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ます。

■意見者B

以下のように素案に対する一般的意見を述べます。

最終の事前説明会では全市的にその対象があるにもかかわらず、市民の出席は本意見者を含めて4名にとどまった。従って公平性のある意見の表明などは極めて不十分なまま推移したことは厳たる事実である。決定後74年にしてこの事実は盛岡市において都市計画制度が重大な欠陥を包含しつつ交通死亡事故実績さえ無視してきたとしか考えられない。

意見者としての意見ばかりではなく、事実関係について当事者の立場から解説し意見を表明したところではあるが、余りにも少ない参加者であったので他の有益な意見も形を変えて付記する。結局のところ形骸化した決定などに誰も関わる時間など無いし、他人事なのである。説明会では意見者、そして行政経験者、肝心の当事者合計4名のみ出席だった。

また、起案者においては1956年（昭和31年）盛岡市勢振興計画での都市計画街路に対する当時の方針が全く伝えられておらず、この点は前記都市計画変遷の問題と併せ過去の担当部門が行政方針を場当たりそのもので対応してきたと判断せざるを得ない。従って今回廃止を検討している路線全てについて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る点については正式の都市計画変更手続きの過程に併せて今後科学的意見を述べる。

該当路線：盛岡駅長田町線

当初とは別の路線に計画変更名称変更し残余路線となってきた経緯を明らかにすること。そのうえで該当区間について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（Light Rail Transit；次世代型路面電車システム）も提起されている現代では逆に必要性が若干あると思料する。

該当路線：神明前北井崎線

都市計画上の係争の当事者としては啞然とせざるを得ない登記上の矛盾を岩手県財産処分計画のなかで詳細に知った。ことは盛岡市都市計画が適正に実施されていれば露顕せず済んだ可能性が高いが、如何に閉鎖登記簿とはいえ数種類の矛盾した公図や土地家屋調査図の実態は不当極まりなく、この地に生まれ育ったものとしてもはや当該区域において行政評価を歴史的に断罪せざるを得ない。それに比べれば盛岡市の市道虚偽記載などは軽微なものと言えよう。いずれにしろ過去の当該部門が適正にその時代に対応していればこのような厳しい意見書を作成することも無かった筈である。明白に不正がある。

指摘事項としては決定時に都心循環バス路線網の重要な根幹をなし当時は幹線街路としての位置づけがある。これを補助幹線街路としたときの精査は市側資料では見だし得ない。岩手県所管資料にも保存されていない。しかし当時の報道資料では確認している。なお、防災街区としての科学的対応がなされていないことは専門家も今回説明会において指摘している。内務省が防災街区を提起したのは1919年（大正8年）のことである。本件決定から74年、都市計画構想中の路線としては82年が経過した。

該当路線：明治橋東仙北線

水路安全との関連が説明会において不安が指摘されている。これは決定当時と全く同じ問題指摘である。また、本来盛岡バイパス竣工後速やかに変更されるべき時点からも既に40年以上経過

した。

該当路線：梨木町上盛岡駅線

水路安全との関連が説明会において不安が指摘されている。これは決定当時と全く同じ問題指摘である。

該当路線：北山名須川町線

戦後「水道橋線」バス路線として供用されてきた当時小学生の意見者は本線の記憶がある。学生の乗降が多く、かつ狭隘な交差点に難渋しつつバス路線が維持されてきた。いったいこの当時将来を約束されていた路線が日の目をみないとは乗車していた当時の市民は想像さえ出来まい。もちろん現代の担当部門の責任ではなく行政変遷の問題だが。

該当路線：内丸神明線

いったいこの名称を決めた1970年代にどのような整合性をもって既に旧弊化していた路線の接続点名称を用いたのか。また、本来長く時間をかけて整備すべき都市計画道路がなぜ1970年代終わりには堅固なビルを除却し主要な区間を完成させ残余区間はそのまま検討して来なかったのか。多大な疑問が生ずる。

該当路線：大沢川原北山線，上盛岡駅北山線

この路線は都市計画決定以前から盲学校前の市道に通ずる事業として一般市道街路事業が続いていた。ところが一旦都市計画街路として位置づけられると今度は具体の整備が極めて長期間先送りされる結果となった。如何なる背景が存在したのか興味は尽きない。

該当路線：茅町八幡森線

この路線は都市計画決定以前から旧競馬場付近へと通ずる事業として一般市道街路事業が続いていた。ところが一旦都市計画街路として位置づけられると今度は具体の整備が極めて長期間先送りされる結果となった。如何なる背景が存在したのか興味は尽きない。一方この区間は狭隘で通過車両もモータリゼーション初期から交通量は過大だった。沿道及び通過車両双方に不利益を長年提供してきた。

該当路線：八幡山三馬橋線

適正な代替路線の実績と理由があれば理解する。

該当路線：上盛岡駅加賀野線

これは規格が大きい路線として決定されたにもかかわらず74年間もの間、ほとんど考慮されなかった典型的な事例である。この路線と神明前線交差部分などを活用すると都心循環バス路線として極めて有効なものとして当時考案された。盛岡乗合自動車株式会社の計画としても郷土史資料に存在し、1956年（昭和31年）盛岡市勢振興計画書中にも整備検討路線として実名がある。にもかかわらず盛岡バイパス完成時1970年（昭和45年）頃に本来は都市計画法新法への改定期に検討すべきところ、廃止も含めて何らの実績がないことは極めて注目に値する。

該当路線：本町新庄線

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。

以上概要意見のみ

※意見者Aの参照内容

「第6版 都市計画運用指針」(200頁)の記載内容

IV. 都市計画制度の運用のあり方

IV-2 都市計画の内容

IV-2-2 都市施設

II) 施設別の事項

A-2. 道路

2. 道路の都市計画の考え方

(8) 道路に関する都市計画の見直し

道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、また、地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、構造等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである。この場合、地域整備のあり方とあわせて、地域全体における都市計画道路の配置、構造等についての検討を行うべきであり、また、過去に整備された道路の再整備についても、必要に応じ検討を行うことが望ましい。また、都市計画道路の変更を行う場合には、その変更理由を明確にした上で行うべきである。

長期にわたり未整備の路線については、長期的視点からその必要性が従来位置づけられてきたものであり、単に長期未着手であるとの理由だけで路線や区間毎に見直しを行うことは望ましくなく、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討する中で見直されるべきである。これらの見直しを行う場合には、都市計画道路が整備されないために通過交通が生活道路に入り込んだり、歩行者と自動車が分離されないまま危険な状態であるなど対応すべき課題を明確にした上で検討を行う必要がある。

都市計画道路の廃止や幅員の縮小は、例えば都市の将来像の変更に伴い想定していた市街地の拡大が見直されるなどにより当該道路の必要性がなくなった場合や、都市計画道路の適切な代替路線を別途計画する場合等が考えられるが、変更を行う場合にはその変更理由を明らかにした上で行うべきである。また、代替路線を計画する場合は、新たな建築制限が課される関係者を含めた地域社会の合意形成の必要性も念頭において検討を行うことが必要であると考えられる。

(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">・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。・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。・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。	<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さ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">・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。	<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、意見者のご質問に応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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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>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、今回の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、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ます。</p> <p>このことから、新たな将来道路網計画に位置づけされなかった都市計画道路については、適時適切に都市計画変更を行い、長期未着手による建築制限の解除を図りたいと考えています。</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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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 	<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>

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
	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。	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に時間を要する幅員等の変更に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。
2	・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。	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	・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。 ・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。	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	・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。 ・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。 ※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道系交通システム。	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。 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。 なお、当該廃止区間は、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。

(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"> ・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。 ・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。 	<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"> ・防災街区としての検討がなされていない。 	<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1km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"> ・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。 ・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。 	<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</p>

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
		います。

(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"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 	<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"> ・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。 ・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。 	<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"> ・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。 	<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、都市計画道路の廃止に伴う影響はないものです。</p>

(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	<p>・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。</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、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。</p>

(4) 3・5・72号 内丸神明線

No.	意見の要旨	盛岡市の考え方
1	<p>・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。</p> <p>・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。</p>	<p>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。</p> <p>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はあります。</p>

(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	<p>・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。</p>	<p>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はあります。</p>

(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	<p>・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。</p> <p>・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。</p>	<p>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はあります。</p>

(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さ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	・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。	

盛岡広域都市計画道路の変更（盛岡市決定）

1. 都市計画道路中 3・4・43号神明前北井崎線を 3・4・43号中ノ橋通若園町線に、3・5・72号内丸神明線を 3・5・72号内丸神明町線に、3・5・84号大沢川原北山線を 3・5・84号大沢川原本町通線に、3・6・91号茅町八幡森線を 3・4・91号梨木町西下台町線に、3・6・92号八幡山三馬橋線を 3・5・92号高松厨川線に、3・6・97号本町新庄線を 3・6・97号本町通天神町線に名称を改め、3・3・32号盛岡駅長田町線ほか 6 路線を次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考	
	番号	路線名	起点	終点	主な 經由地	延長	構造 形式	車線の 数	幅員	地表式の区間 における鉄道 等との交差の 構造		
幹線街路	3・3・32	盛岡駅 長田町 線	盛岡市 盛岡駅 前通	盛岡市 長田町	盛岡市 長田町	約 1,000m	地表式	4 車線	25m	幹線街路と平面 交差 4 箇所		
						2 車線						約 390m
						4 車線						約 610m
幹線街路	3・4・43	中ノ橋 通若園 町線	盛岡市 中ノ橋 通一丁目	盛岡市 若園町	盛岡市 神明町	約 570m	地表式	2 車線	16m	幹線街路と平面 交差 3 箇所		
幹線街路	3・5・72	内丸 神明町 線	盛岡市 内丸	盛岡市 神明町	盛岡市 紺屋町	約 740m	地表式	2 車線	12m	幹線街路と平面 交差 4 箇所		
幹線街路	3・5・84	大沢川 原本町 通線	盛岡市 大沢川原 一丁目	盛岡市 本町通 二丁目	盛岡市 中央通 一丁目	約 820m	地表式	2 車線	13m	幹線街路と平面 交差 5 箇所		
幹線街路	3・4・91	梨木町 西下台 町線	盛岡市 梨木町	盛岡市 西下台 町	盛岡市 梨木町	約 900m	地表式	2 車線	16m	JR 山田線と立体 交差 幹線街路と平面 交差 2 箇所		
幹線街路	3・5・92	高松厨 川線	盛岡市 高松四 丁目	盛岡市 厨川一 丁目	盛岡市 厨川二 丁目	約 2,170m	地表式	2 車線	12m	幹線街路と平面 交差 2 箇所		
幹線街路	3・6・97	本町通 天神町 線	盛岡市 本町通 一丁目	盛岡市 天神町	盛岡市 上ノ橋 町	約 1,190m	地表式	2 車線	11m	幹線街路と平面 交差 5 箇所		

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

2. 都市計画道路中 3・4・45号明治橋東仙北線、3・5・66号梨木町上盛岡駅線、3・5・67号北山名須川町線、3・6・94号上盛岡駅北山線、3・6・95号上盛岡駅加賀野線を廃止する。

理由

都市機能を確保し、健全な市街地の発展と交通の円滑化を図るため、本案のように変更しようとするものである。

変更理由書

盛岡市では、昭和61年度に盛岡都市圏総合都市交通体系調査で策定した将来道路網計画を基に、中心市街地に残る昭和13年決定等で長期未着手の都市計画道路について、見直しに取り組んできた。その中で、3・5・66号梨木町上盛岡駅線、3・6・94号上盛岡駅北山線、3・6・95号上盛岡駅加賀野線、3・3・32号盛岡駅長田町線、3・6・92号八幡山三馬橋線及び3・6・97号本町新庄線の全部又は一部区間については、都市計画道路として廃止と位置づけていた。

その後、将来道路網計画については、策定後の人口減少等の社会経済情勢の変化を踏まえ、平成16年に『都市計画道路見直しの今後の進め方について』を定め、今後の人口等の推移や市の総合的な交通体系の基本方針、歴史性を活かしたまちづくり等を踏まえて検証を行うこととし、この方針に基づき『盛岡市総合交通計画』及び『もりおか交通戦略』を策定し、平成21年に新たな将来道路網計画を定めたところである。

この中では、前記6路線に加え、3・4・43号神明前北井崎線、3・4・45号明治橋東仙北線、3・5・67号北山名須川町線、3・5・72号内丸神明線、3・6・91号茅町八幡森線及び3・5・84号大沢川原北山線の全部又は一部区間について、将来道路網計画に位置づけされなかったところである。

また、長期未着手路線に係る財産権補償請求等の訴訟判決において、裁判官から、建築制限に対する受忍限度を考える際には、制限の内容と同時に建築制限の及ぶ期間が問題とされなければならないとの付帯意見があり、都市計画運用指針（平成18年11月改正）においても、都市計画決定当時の必要性を判断した状況が大きく変化した場合は、適時適切に見直しを行うことが望ましいとされているところである。

このようなことから、新たな将来道路網計画に位置づけされなかった都市計画道路について、廃止しようとするものである。

さらに、3・6・92号八幡山三馬橋線については、既に整備が完了している市道高松四丁目厨川一丁目1号線及び市道高松四丁目厨川一丁目2号線に都市計画道路の位置付けを振り替えることとし、起終点及び幅員等を変更し、名称を3・5・92号高松厨川線に変更しようとするものである。また、3・4・43号神明前北井崎線の一部区間の廃止に伴う変更にあわせ、3・4・43号中ノ橋通若園町線の車線数を定めようとするものである。

