

第34回 名張市都市計画審議会 会議録（概要）

開催日時：平成20年2月29日（金）午後1時30分から午後3時40分

開催場所：市役所 庁議室

出席者：名張市都市計画審議会委員 13名

事務局 4名

〈 議 事 〉

議長

本日の議案は、議案第1号「名張都市計画道路の変更(案)〈三重県決定〉」及び議案第2号「名張都市計画道路の変更(案)〈名張市決定〉」でございます。

それでは、議案第1号、議案第2号については関連議案であることから、各議案をまとめて、事務局に説明を求めます。

事務局

第1号議案	名張都市計画道路の変更(案)三重県決定
第2号議案	名張都市計画道路の変更(案)名張市決定

それでは、第1号議案、第2号議案につきまして、一括してご説明させていただきます。名張都市計画道路の変更、三重県決定、名張市決定でございます。それでは前方のスクリーンをご覧ください。

■ 今回の変更のポイント

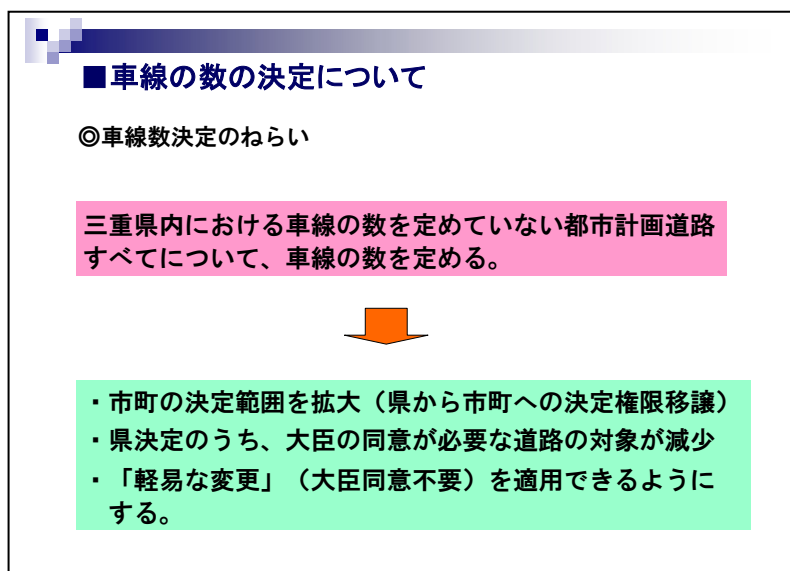
- 都市計画における都市計画道路について
 - ① 車線の数の決定
 - ・車線の数が定められていない都市計画道路全てについて車線の数を定める。
 - ② 住所表示の変更
 - ・市町村合併や町名変更に伴い、起終点等の住所表示の変更を行う。

今回の変更は、三重県内で道路の都市計画決定をしている19都市計画区域全て同様の内容変更を行うものであります。

それでは、今回、都市計画の変更を行うポイントをご説明いたします。
一つ目のポイントは、車線の数を決めていない全ての都市計画道路について車線の数を決めるというものでございます。

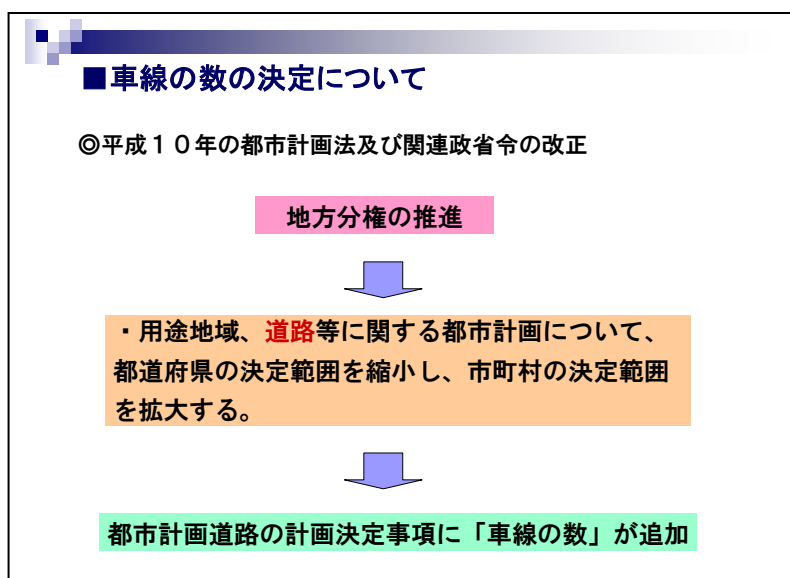
二つ目のポイントは市町村合併や町名の変更などに伴いまして、道路の起終点などの住所表示の変更を行うというものでございます。

なお、今回の変更は、道路の構造や区域の変更などといった実質的な変更を行うものではありません。



それでは、まず一つ目のポイントである、車線の数決定についてご説明いたします。
今回、車線の数を決めることのねらいといたしましては、名張市における車線の数を決めていない都市計画道路すべてについて、車線の数を決めることにより、

- ・都市計画道路の決定権限を県から市町に委譲され、市町の決定範囲が拡大される、
- ・県決定の道路のうち、国土交通大臣の同意が必要となる道路の対象が減少する、
- ・国土交通大臣の同意が引き続き必要な道路であっても、事業関連などの軽易な内容変更の際に、今後は、いわゆる「軽易な変更」として、大臣同意の手続きが不要になる、といったことを目的としております。



それでは車線の数の決定について、もう少し詳しく背景やその効果などについてご説明していききたいと思います。

まず、平成10年に都市計画法及び関連政省令が改正されました。この改正は、その当時、地方分権一括法に関連して、地方分権を推進する流れに沿った形でなされたものです。

この法改正で、用途地域や道路などに関する都市計画について、都道府県の決定範囲が縮小され、市町村の決定範囲が拡大されましたが、そのために、都市計画道路の計画決定事項に「車線の数」が新たに追加されました。

■ 車線の数の決定について

◎ 都市計画道路にかかる改正

計画決定事項に「車線の数」が追加

県決定か市町村決定かの判断基準（決定区分）を「幅員」から「車線数」に改める。

- ・ 県が決定すべき計画交通量の多い根幹的施設かどうかの決定区分について、法改正前は幅員を基準としていた。
- ・ 広幅員であるが計画交通量の少ないシンボルロードといった道路が増加しており、幅員を基準とすることが不合理。
- ・ 道路の根幹性の基準として、計画交通量が直接的に反映される車線数を基準とする。

これは、県決定か市町村決定かの判断基準、いわゆる「決定区分」を幅員をもとに区分する考え方から、車線数をもとに区分する考え方に改めるため、追加されたものです。

都市計画道路を県が計画決定するか市町村が計画決定するかの決定区分の基本的な考え方は、県が決定すべき計画交通量が多い根幹的施設であるかどうかということで、法改正前は幅員が基準とされていました。

しかしながら、近年では、歩道を広くとることなどにより道路の幅員全体として広いものはあるが、計画交通量の少ないシンボルロードなどといった道路が増加しており、幅員を基準とすることが不合理となっていたことから、法改正では、そのかわりに道路の根幹性を判断する基準として、計画交通量直接的に反映される車線数を基準とすることとされました。

■ 車線の数の決定について

◎ 都市計画道路の決定区分（改正前後比較）

上段：改正前
下段：改正後

道路種別	道路種類	特定区域 ～16m～18m～		その他区域 ～16m～	
		2車線	4車線	2車線	4車線
幹線街路	都道府県道	県	県	県	
		県	県	県	県
区画街路	市町村道等	市町村	県	市町村	県
		市町村	県	市町村	県

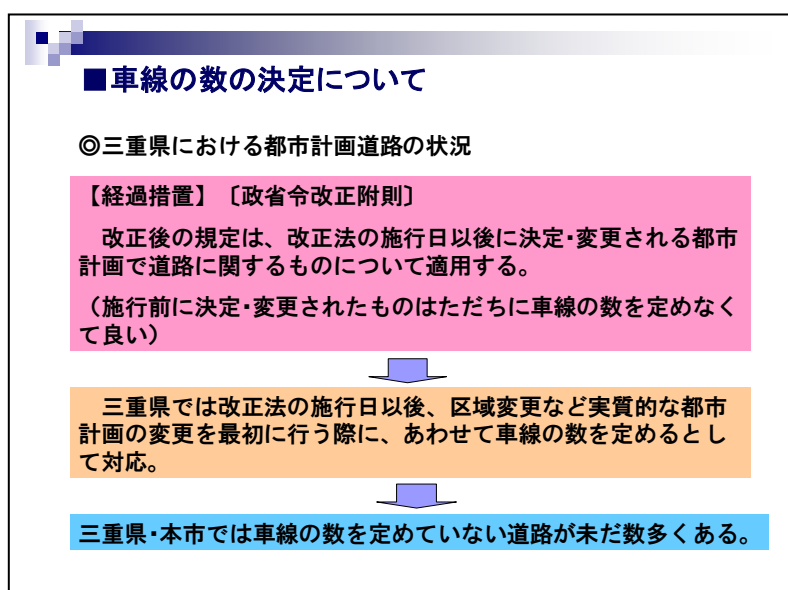
※ 県 は、大臣同意を要する都市計画
 ※ 自動車専用道路・一般国道については、法改正による変更は無し
 ※ 特定区域：桑名・四日市・鈴鹿・津・松阪・嬉野・三雲・明和・上野・青山・名張

スクリーンの表で、都市計画道路について法改正により県又は市町の決定区分がどう変わったかをご説明いたします。上段の黄色い網掛けが改正前、下段のピンクの網掛けが改正後として比較した表を示しております。また、表の左側が「特定区域」と書いてありますが、国土交通大臣の同意が必要な都市計画区域の場合、右側がそれ以外の区域の場合を示しております。

都市計画道路のうち、自動車専用道路や、一般国道は、都市の骨格をなす根幹的な道路であることから、すべて県決定でかつ国土交通大臣の同意が必要であり、法改正による変更はありません。

幹線街路や区画街路のうち、表の下半分をご覧になっていただきますと、市町村道等としまして、管理者が市町村または計画決定時点で管理者が存在していない計画のみの道路におきましては、法改正前では、黄色の欄で示しているように幅員が16m未満のものが市町村決定で、幅員が16m以上のものが県決定といった区分になっていました。法改正を踏まえ今回車線の数を定めることで、幅員にかかわらず2車線の道路は市町決定となり、県決定は4車線の道路に限定されます。この結果、ピンクの欄のように、赤い矢印で表示している部分について、市町決定の範囲が拡大することとなります。

また、表の上半分をご覧になっていただきますと、県道におきましては、法改正前では、黄色の欄のように特定区域における道路について幅員16m以上のものは国土交通大臣の同意が必要ですが、法改正を踏まえ車線の数を定めることで、4車線以上の道路のみが国土交通大臣の同意を要することになります。この結果、ピンクの欄のように、青い矢印で表示している部分について、大臣同意を要しなくなります。



この一方、法改正の経過措置といたしまして、改正附則では、改正後の規定は改正法の施行日以後に決定もしくは変更される都市計画道路について適用するというので、施行前に決定・変更されたものはただちに車線の数を定めなくて良いということになっています。

このため、三重県では改正法の施行日以後、都市計画道路の区域変更など実質的な都市計画変更を最初に行う際に、あわせて車線の数を定めるという対応を行ってきました。

この結果、三重県・名張市におきましては、車線の数を定めていない道路が未だ数多く残っている状況でございます。

■車線の数の決定について

◎車線の数を定めていない都市計画道路の影響（その1）

車線の数を定めていない道路は、改正前の幅員基準により決定区分や大臣同意の要否を判断する。



- ・市町道等のうち、2車線相当であるにもかかわらず、県決定である道路が多く存在する。
- ・県道のうち、2車線相当であるにもかかわらず、国土交通大臣の同意が必要な道路が多く存在する。

次に、県内及び名張市で数多く残っております、車線の数を定めていない道路によるさまざまな影響についてご説明いたします。

車線の数を定めていない道路は、法改正前の基準である幅員により決定区分や大臣同意の要否を判断することになります。

この結果、市道や管理者が存在しない計画のみの路線のうち、2車線と想定されており、現行の都市計画法の規定によれば、市町が決定すべき規模であるにもかかわらず、幅員が16m以上のため県決定のままとなっている道路が数多く存在していることになり、また、県道のうち、2車線と想定されているにもかかわらず、幅員が16m以上のため国土交通大臣の同意が必要な道路も多く存在していることになります。

■車線の数の決定について

◎車線の数を定めていない都市計画道路の影響（その2）

改正法の施行日以後に変更される道路は必ず車線の数を定める必要があり、車線の数の計画決定には大臣の同意を要するため、事業関連などの軽易な内容変更に伴い、大臣同意が不要な「軽易な変更」を行う際に、全て大臣同意が必要となる。

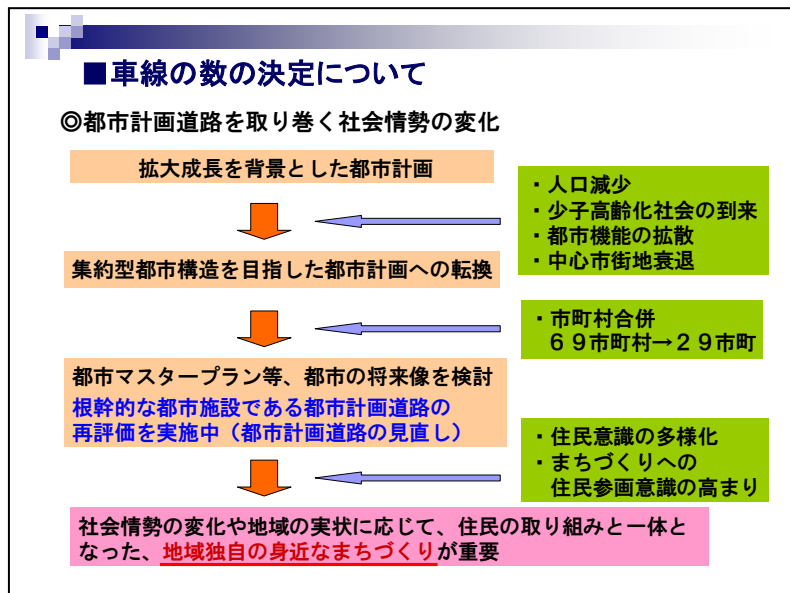


以上のことから

地方主体の柔軟・迅速な都市計画に支障

また、逆に改正法の施行日以後に変更される道路は必ず車線の数を定める必要があり、この車線の数の計画決定には国土交通大臣の同意が必要となります。このため、事業関連などに伴う軽易な内容変更で、大臣同意が不要な「軽易な変更」を行おうとする際に、全て大臣の同意を得る手続きが必要となります。

以上のことから、車線の数を定めていない道路が数多く存在するという事は、地方が主体となって柔軟かつ迅速に都市計画手続きを進めるのに支障をもたらしているという状況にあります。

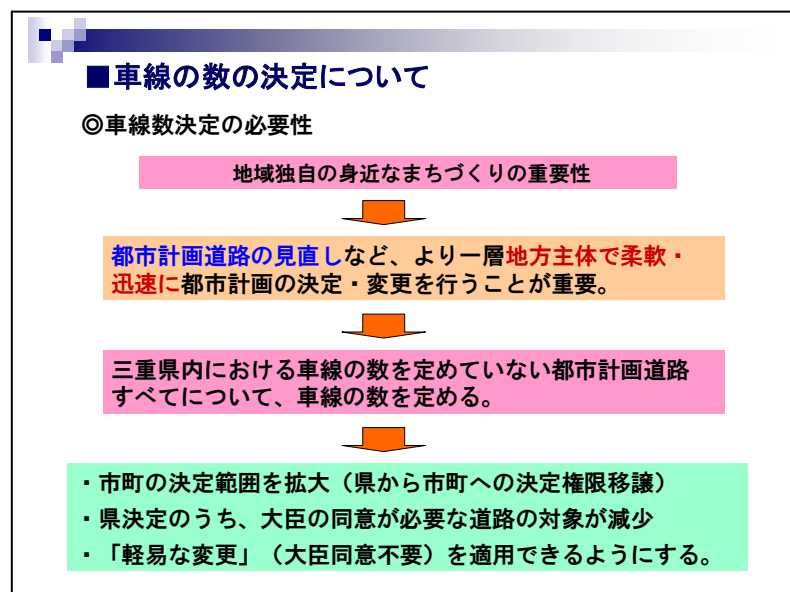


一方、都市計画道路を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。近年では、人口減少や少子高齢化社会の到来、都市機能の拡散や中心市街地の衰退といったことを契機に、これまでの都市の拡大成長を背景とした都市計画から集約型都市構造を目指した都市計画へ転換することが求められていると考えられます。

また、三重県では市町村合併により69あった自治体数が29となりました。

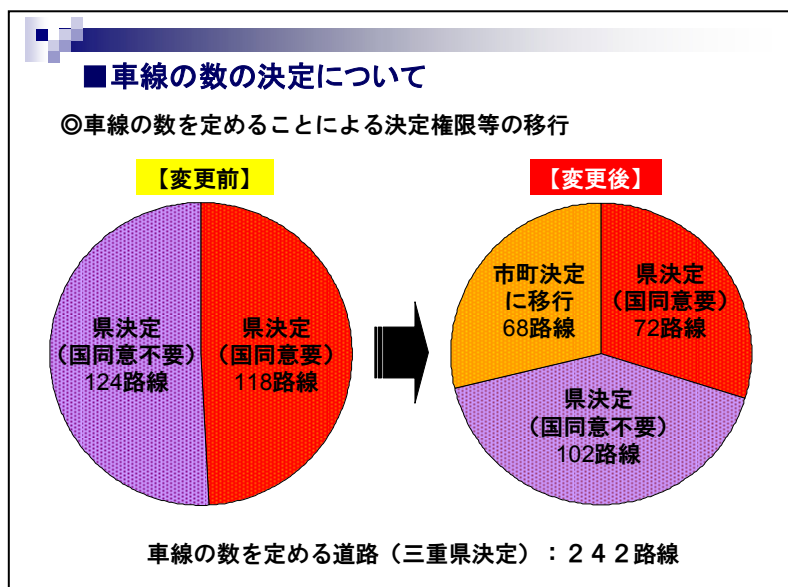
これらのことから、県や多くの市町で都市マスタープランの改訂など都市の将来像の見直しを検討しています。また、都市の根幹的な施設である都市計画道路についても、昨年度三重県により都市計画道路を見直すためのガイドラインが策定されました。

このような状況のなか、近年、住民意識が多様化するとともに、まちづくりへの住民参画の意識が高まってきていることから、今後、将来都市像を実現するためのまちづくりにあたっては、社会情勢の変化や地域の実情に応じて、住民の取り組みと一体となった、地域独自の身近なまちづくりを進めることが重要であると考えられます。



以上のように身近なまちづくりの重要性が高まっていることを踏まえると、都市計画道路の見直しなどを行っていきにあたり、より一層地方が主体となって柔軟かつ迅速に都市計画の決定や変更を行える環境を整えることが重要であると考えられることから、今回、三重県下一斉に車線の数を定めていない都市計画道路すべてについて、車線の数を定めることによって、は

じめの車線の数を決めるねらいでもご説明させていただきましたとおり、市町の決定範囲の拡大や、国土交通大臣の同意が必要な道路の減少、今後は「軽易な変更」に際して大臣同意を不要としておくことにより、柔軟・迅速な対応を図っていけるようにするものです。



スクリーンでは、三重県下において車線の数を決めることによって決定権限などが移行する道路の数を円グラフでお示しております。

車線の数を決める242路線のうち、国土交通大臣の同意を要する道路が118路線、同意が不要な道路が124路線ございました。車線の数を決めることにより、68路線が市町決定に移行します。また、国土交通大臣の同意が必要な道路は72路線に減少します。

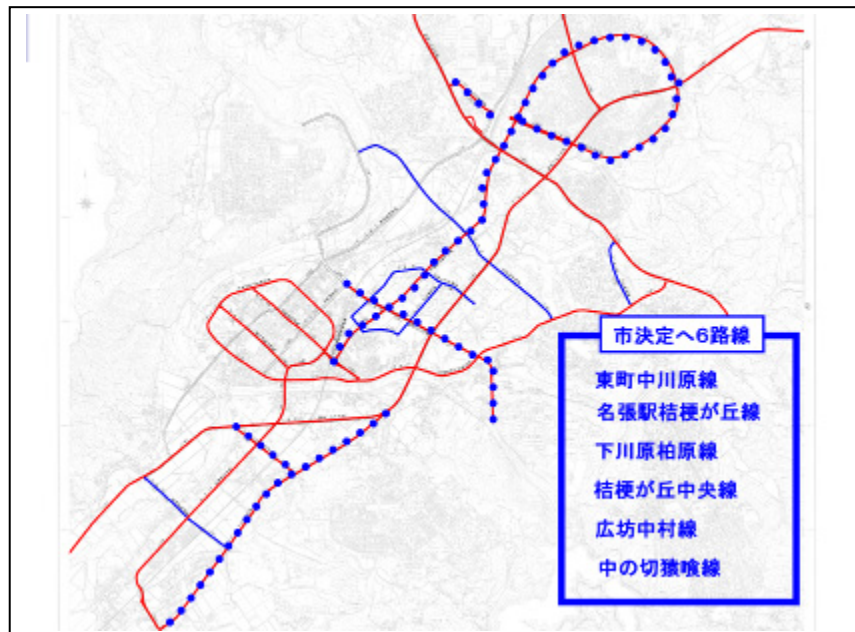
■車線の数について

◎今回車線の数を決める道路 (18路線)

【県決定】			【名張市決定】
車線の数を決める道路数	県決定 ↓ 市決定	国同意 ↓ 同意不要	車線の数を決める道路数
13	6	3	5

【本市決定の道路数】	
変更前	変更後
5	11

この表をご覧になっていただきますと、今回県決定路線13路線 (既に2路線が車線数を決定済み)、市決定5路線の計18本の都市計画道路に車線の数を決め、その結果、2車線である6本の道路が名張市決定に移行します。また、3本の道路が大臣同意を要していたものが、大臣同意を要しない道路に移行します。



市決定へ移行する6路線でございますが、東町中川原線、名張駅桔梗が丘線、下川原柏原線、桔梗が丘中央線、広坊中村線、中の切猿喰線でございます。

■ 車線の数の決定について

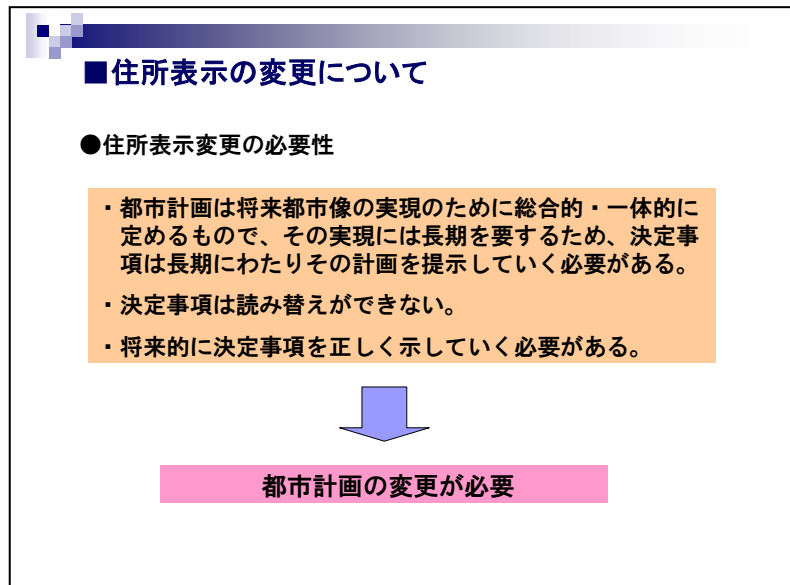
◎ 車線の数の定め方

- ・ 現在、都市計画決定されている道路の標準断面から判断して車線の数を定める。
- ・ 一の路線において2車線と4車線が混在するなど、車線の数が異なる区間を有する道路は、当該道路で最も延長の長い区間を占める車線の数を採用する。
- ・ 今回、未整備の道路に関して、現行の道路構造令の適合を踏まえた幅員の見直しは行わないが、今後事業化等に伴い、都市計画の変更を実施する際に沿道の土地利用状況を踏まえ道路構造令との適合を検討するものとする。

車線の数を定めるにあたっては、過去に都市計画決定した際に添付された標準断面図から判断して、車線の数を定めることとし、今回、区域変更など実質的な内容変更は行いません。

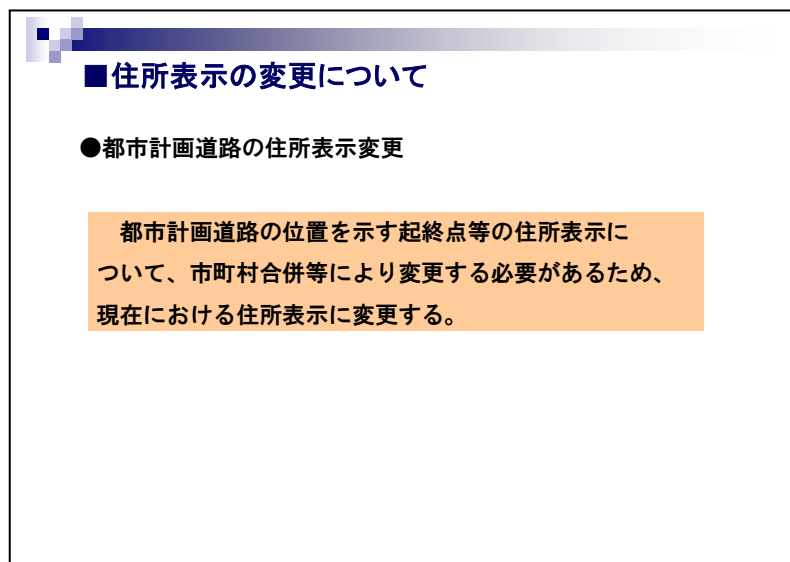
また、一の路線において、2車線と4車線が混在するなど、車線の数が異なる区間を有する道路は、そのうち最も延長の長い区間を占める車線の数をその道路を代表する車線の数としています。

この代表車線数により、今後、道路ごとに決定区分や大臣同意の可否を判断いたします。また、今回の変更では未整備の道路に関して道路構造令との適合についての見直しは行いませんが、今後事業化に伴い沿道土地利用状況を踏まえ、道路構造令との適合を検討します。



次に、今回変更するポイントの2つめである、住所表示の変更についてご説明させていただきます。

住所表示の変更に伴い、都市計画の変更の手続きが必要となります。これは、そもそも、都市計画は将来都市像の実現のために総合的、一体的に定めるものであり、その実現には長期を要するため、都市計画の決定事項は永久縦覧により長期にその計画を提示していく必要があるため、その決定内容は、法で定められた手続きを経たうえでの決定事項であり、読み替えができないものであることから、将来的に決定事項を正しく示していくためにも、その変更が必要とされているためです。



今回、都市計画道路の決定事項のうち、起終点などの住所表示について、市町村合併などによりその表示を変更する必要がある道路につきましては、現在における住所表示にすべて一括して変更いたします。

第1号議案 名張都市計画道路の変更(案)(三重県決定)

第2号議案 名張都市計画道路の変更(案)(名張市決定)

以上で、スクリーンを用いた説明を終わりますが、引き続きお手元の議案書につきましてご説明いたします。

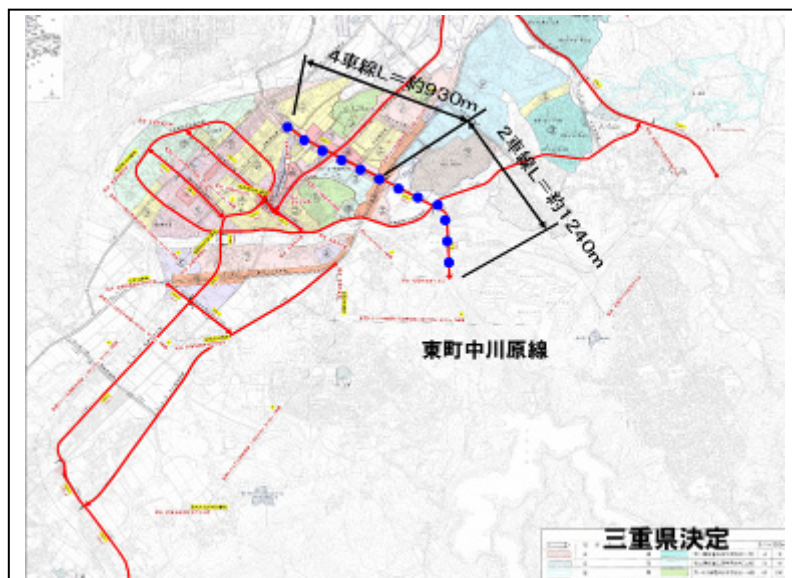
事務局

議案書をご覧になって下さい。

はじめに、第1号議案は三重県決定路線3・3・9号東町中川原線ほか12線でございます。

次に、第2号議案の名張市決定路線3・5・8号赤坂夏秋橋線ほか4線でございます。

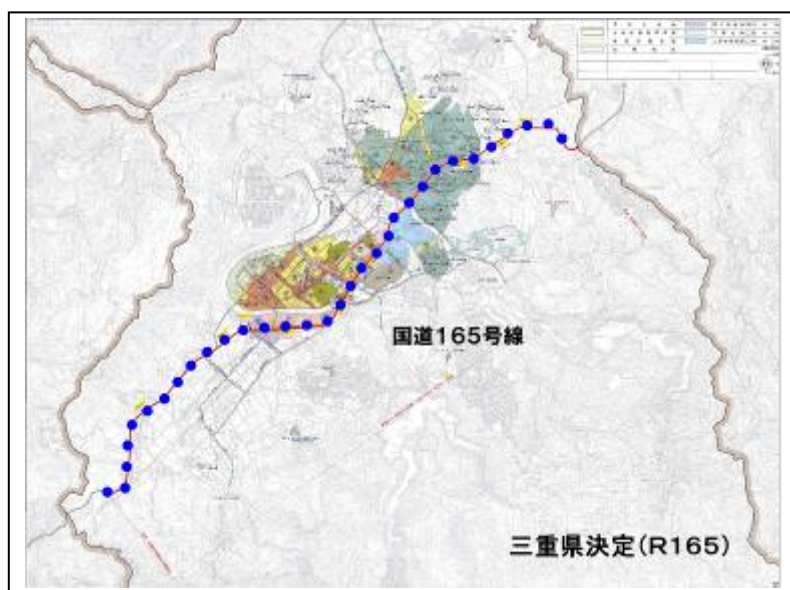
今回の変更におきましては、車線数決定のほか、先のスクリーンでの説明にもございましたが、住所表示変更も併せて行っています。住所表示変更につきましては、町名等が変更されているものは、現在の町名に、また、字句の誤りの修正や地番表示をなくすなど、一定のルールをもって整理させていただいております。



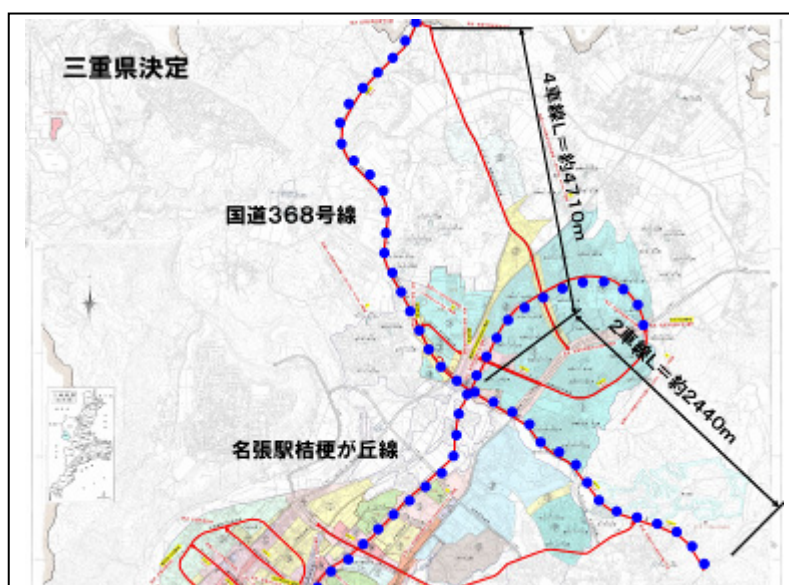
それでは、順にご説明いたします。スクリーンに対象路線を表示いたしますので、ご覧になって下さい。

まず、3・3・9号東町中川原線でございます。今回の変更におきましては、車線数2車線の決定のほか、主な経過地にて、名張市平尾から、名張市希中央に変更しております。この、経過地の変更につきましては、経過地である中央西土地区画整理内の名張市平尾が、2月23日をもって、名張市希中央に地名が変更されたためでございます。

また、車線数の内訳の欄がございますが、当路線は全長約2170mの内、2車線部が約1240m、4車線部が約930mとなっており、1路線で複数の車線数が混在する場合は、最も長い延長を有する車線数を代表車線数として決定することから、当路線は2車線として整理しております。



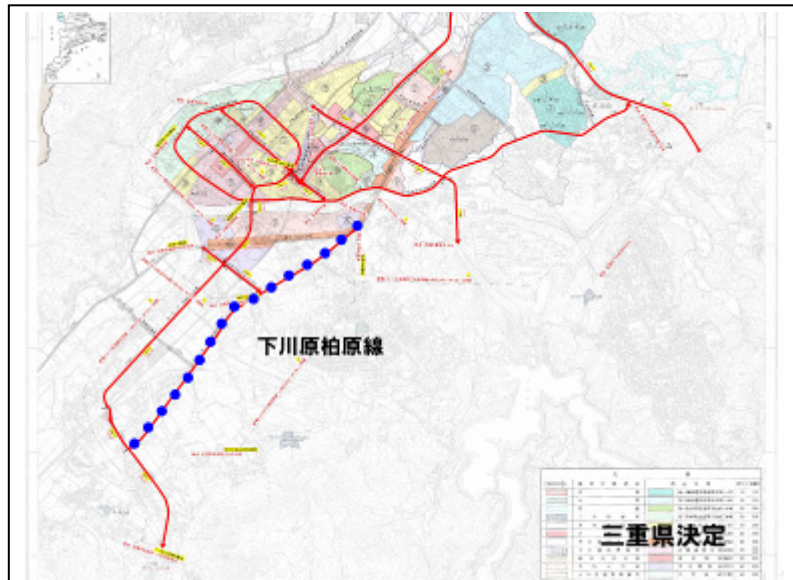
次に、3・4・1号国道165号線でございます。当路線につきましては2車線の決定のみでございます。



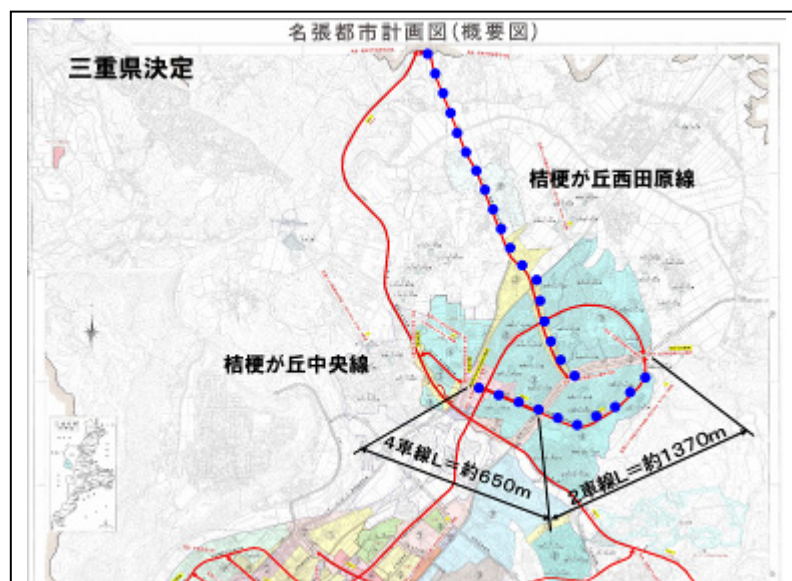
次に、3・4・2号国道368号線でございます。当路線につきましても、4車線の決定のみでございます。

国道368号線につきましても、先の東町中川原線と同様に、複数の車線数が混在する路線であり、延長の長い4車線を代表車線として整理しております。

次に、3・4・4号名張駅桔梗が丘線でございます。当路線につきましてもは2車線の決定のみでございます。



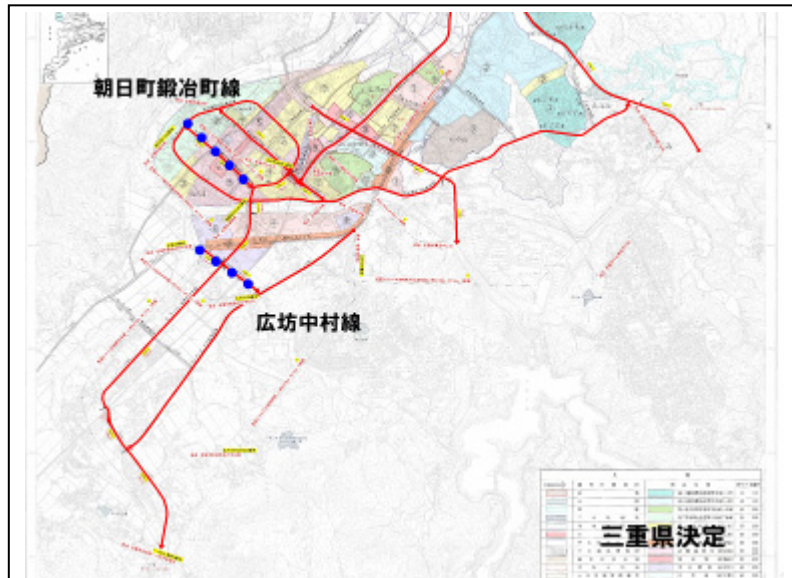
次に、3・4・5号下川原柏原線でございます。当路線につきましても、車線数2車線の決定ほか、起点を名張市夏見284番地から名張市夏見へ、終点を丈六川尻243の2番地から名張市赤目町丈六字川尻に変更しております。また、構造形式につきましても、地表式として新たに整理させていただいております。



次に、3・4・6号桔梗が丘西田原線でございます。当路線につきましてもは2車線の決定のみでございます。

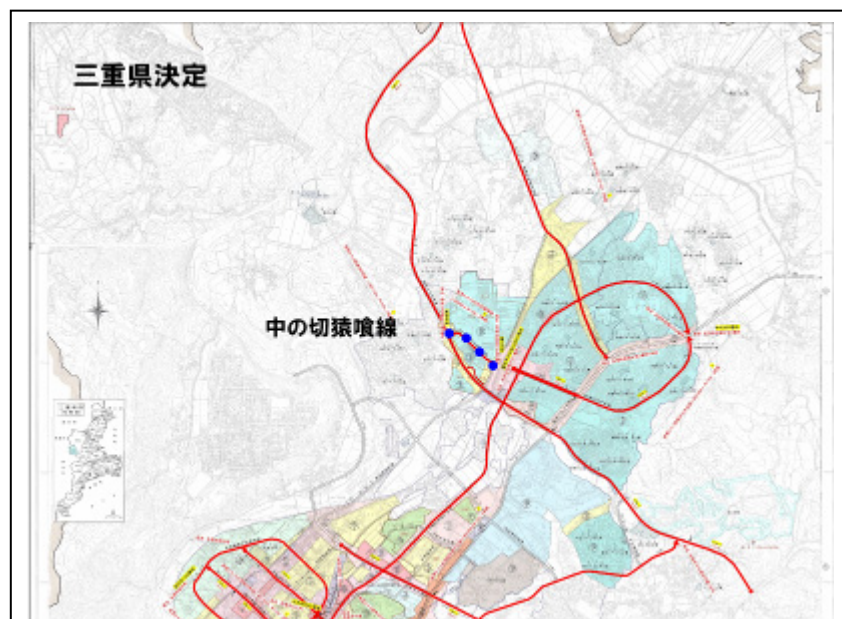
次に、3・4・7号桔梗が丘中央線でございます。当路線につきましては、車線数2車線の決定ほか、起点を蔵持甲中の切1958の1番地から名張市桔梗が丘1番町へ、終点を中村1823番地から名張市桔梗が丘5番町に変更しております。

また、当路線につきましても、車線数が混在する路線でございますが、2車線で整理しております。また、構造形式につきましても、地表式として新たに整理し、交通広場についても住所表示の整理をさせていただきます。

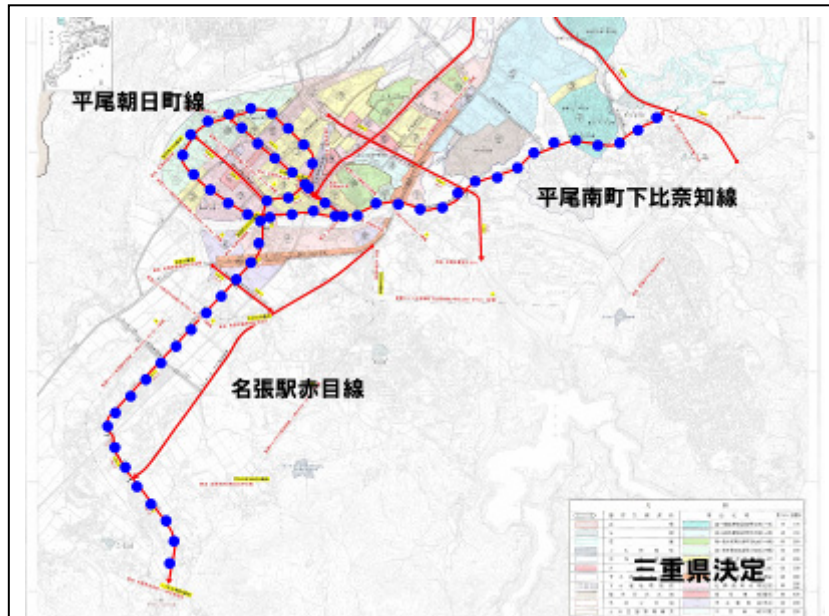


次に、3・4・12号朝日町鍛冶町線でございます。当路線につきましては2車線の決定のほか、起点を朝日町1238番地から名張市朝日町へ、終点を柳原町341の1番地から、名張市柳原町に変更しております。また、構造形式につきましても、地表式として新たに整理させていただきます。

次に、3・4・13号広坊中村線でございます。当路線につきましては2車線の決定のほか、起点を広坊18番地から名張市箕曲中村字広保へ、終点を中村1019番地から名張市箕曲中村字谷口に変更しております。また、構造形式につきましても、地表式として新たに整理させていただきます。



次に、3・4・14号中の切猿喰線でございます。当路線につきましては2車線の決定のほか、起点を蔵持町里から名張市桔梗が丘西2番町へ、終点を蔵持町里から名張市桔梗が丘西2番町に変更しております。



次に、3・5・11号平尾南町下比奈知線でございます。当路線につきましては2車線の決定のみでございます。

次に、3・5・16号平尾朝日町線でございます。当路線につきましては2車線の決定のみでございます。

最後に、3・5・17号名張駅赤目線でございます。当路線につきましては2車線の決定のほか、起点を丸の内30の1番地から名張市丸之内へ、終点を一ノ井上東野6番地から名張市赤目町一ノ井字前垣内に変更しております。また、構造形式につきましても、地表式として新たに整理し、交通広場についても住所表示の整理をさせていただいております。



続きまして、第2号議案、名張都市計画道路の変更（名張市決定）でございます。
名張市決定路線3・5・8号赤坂夏秋橋線ほか4線でございます。

まず、3・5・8号赤坂夏秋橋線でございます。当路線につきましては2車線の決定のみでございます。

次に、3・5・15号下比奈知線でございます。路線につきましては2車線の決定のみでございます。



次に、3・5・18号結馬長屋池線でございます。

当路線につきましては2車線の決定のほか、起点を黒田酒屋間625番地から名張市黒田字酒屋門へ、終点は長屋中戸118番地に整理いたしております。



次に、3・5・19号平尾中央公園線でございます。当路線につきましては2車線の決定のほか、起点を名張市平尾から名張市希中央台5番町に整理いたしております。この起点の変更につきましては、先の三重県決定の東町中川原線でもご説明しましたが、起点である中央西土地区画整理内の名張市平尾が、2月23日をもって、名張市希中央台に地名が変更されたためでございます。

最後に、3・5・20号平尾蔵持線でございます。当路線につきましても2車線の決定のほか、起点を名張市平尾から名張市希中央5番町に整理いたしております。理由につきましては、先の平尾中央公園線と同様でございます。

第1号議案、第2号議案の説明は以上でございます。

なお、都市計画法第17条の規定による縦覧を1月15日火曜日より29日火曜日まで実施しました結果、三重県決定分の縦覧者は0名、名張市決定分の縦覧者は5名でございましたが、意見書の提出はありませんでした。

よろしくご審議いただきますようお願いいたします。

議長

ただいま議案第1号及び議案第2号の説明をしていただきました。以上でございますが、ご質問などございましたら、ご発言をよろしくお願いいたします。

委員

車線数を決めるということは、冒頭に説明がありましたように、国・県・市町村の権限を明確にして、市町村の権限を拡大するという重要なことだと思っておりますが、車線を決めるということが市民あるいは関係権利者に及ぼす影響という視点から少し質問をして議論を深めたいと思います。

現状、狭い道路があつて広い道路を作るとして架空の線を引くわけですね。そうすると線の中に今どなたかが土地を持って住んでおられるという状況のところはいくつかある。

そういうところで建て替えるということをしようとする、都市計画決定をして道路を作るわけですから高い建物を建ててはいけないという規制がかかる。都市計画は百年の計ですから家を建てる時には、将来道路になるところを避けて、下がって建てていただいている。

長い時間かかってあぶり出しで道路軸が見えてくるという仕組みになっている。そして昔、幅員を決めていたという話ですが、実際工事をするときには道路法の道路構造令という省令の中で標準的にこのような断面にしなさいということが決められている。

前提が長くなりましたが、簡単に言いますと幅員12mで計画決定していて2車線で今回追い討ちをかけるということになります。このことが有する問題を説明します。幅が5、6mの幅の現道に12mの計画決定が今までなされていた。そこに2車線というのを打つと、標準的には幹線道路の場合幅員14mで工事しなさいということが構造令の中で決まっています。ということは、将来どんな道を作るのかということが影響しないのか。

例えば12mと決めていても、実際道路を作るときに14mということになったら、中央から6m引っ込めて家を建てるのですが、もう1m下がってくださいということが出てくる可能性があるかもしれない。そういう懸念が予測されるのでそのことについて支障がないかということについて確認をした上で車線を決めたほうがいいと思います。特に県決定分の中に幅員12m、2車線というのはたくさんあります。これについて今、私が心配したことが問題ないということであれば、このまま決めてもよいかと思います。いかかでしょうか。

事務局

都市計画道路の決定してある道路の規制でございますが、これについては都市計画法の第53条という規定がございます。都市計画施設の区域内におきまして、建築の規制がございます。この制限につきましては将来事業を円滑に進めるためのものであり、軽易な行為以外は都道府県知事の許可を得る必要があります。例えば階数が2階以下で地下を有しないもの、主要な構造が木造・鉄骨造などであることまた且つ、容易に除却移転が出来ることが許可の要件となっております。

また現行、都市計画決定12mで決定しているわけですが、道路構造令により最低幅員が14mになっているわけですが、道路構造令に関しましては今回の車線数決定にあわせて現行の基準を踏まえた幅員の見直しは行わないということで先ほど説明させていただいたわけですが、従来の計画決定に際しては道路構造令にある標準幅員の画一的な規格で決定してきましたけども、道路構造令の改正によりまして県の標準という考え方が削除されて地域の特性とか沿道の土地利用に応じた対応が可能になっているわけです。

そういったことから、道路構造令の適用は今後、都市計画道路の見直し・事業化に伴い都市計画の変更を実施する際、現道の土地利用状況などを踏まえまして、協議をさせていただいて道路構造令等の適合を検証していくというふうに考えております。

委員

従来は道路構造令を満たさない道路については補助金が付かなかった。その点は大丈夫ですか。

事務局

道路構造令が画一的な14mという規定から、地域の実情にあったように幅員を決定しているという柔軟な書き方になってきている中、三重県にも確認しましたが事業として断面構成を決定したならば補助事業となるだろうとお答えいただいております。

委員

もう1点、柔軟な運用というのは多分、相当な交通量が予想される幹線道路はなかなか難しいと思われま。例えば補助幹線など、少しレベルが落ちる道路については、柔軟な運用が地域の意思によって運用が可能だと思います。都市内のわりと重要な幹線については大丈夫でしょうか。昔、道路は12mでいいというふうに構造令に定められていましたね。

最近、少子高齢化なので歩道を少し広げて自転車・車いすなどが安全に通行できるように幅が広がってきた。従って、標準的には14mで作るというふうな基準が決まっている。

2車線の場合は車道が3mで2車線あるから6m、路側帯が0.5mで合わせて1m、歩道が3.5mで7m、すべてあわせて14m。例えば、補助幹線などの通行量の少ない道路であれば両側に太い歩道は要らないのではないかと、片側の歩道だけでいいのではないかとというような運用は十分可能だと思います。それがあ程度交通量がある歩行者・自転車が流れそうなところは簡単に12mでいいという判断するには難しいと思います。

委員

5年程前は標準幅員ということで画一的な幅員で国道・県道は実施をしてきました。特にこ

の中で歩道幅員につきましては自転車・歩行者道ということで従来は2.5mであったのが、3.5mになり、県道でもこの基準で運用してきました。ところがコストの面で、どれだけ自転車・歩行者道に3.5m必要かということで、あまり広い道にお金をかけて通してもどうかということもありまして、道路構造令で2.5mも実はあるので若干、市街地の周辺部・郊外へ行きますと歩道につきましては2.5mを採用しております。公共施設の近くにつきましては3.5mを採用したことがあるのですが、最近はほぼ2.5mでやっております。場所に応じて2.5m、3.5mと実際やっておりますので、12mの中で両側2.5mをする方法もありますし、片側にまとめて3.5mあと反対側はたんぼなどであれば少なくとも片側歩道にするといったような考え方が出てくると思います。

委員

郊外だと今のお話のように対応が十分可能だと思いますが、一番心配しているのは平尾南町下比奈知線です。これは、既成市街地の中を抜けており、計画論的にはあまり交通量がないとは言えない路線のような形になっている。一番の懸念は、今ほぼ12mの規制がかかってまちなかにずいぶん建て替えられずに空き地になっている。現道のまま都市計画法53条だったら木造2階建てまでだったら後で壊しやすいということで、53条で建て替えようとする意思の強い人はそのようにすると思うのですが、そうではない人の何件かは12m下がって家を建てている。

そして多くの場合はこんなところで建て替えていいかと迷っている人は、多分郊外に行って、空き地になってしまう。ということはこの規制が12mでフィックスするのか、14mまで広がるのかということは、土地所有者にとっては非常に不確定要素を高めることになります。まちなかに住み続けていただくのが本来の姿ですが、不確定要素になっていないのでしょうか。不確定要素にならないことを祈っているのですが、これがないということを確認した上で私はこれを認めようかなと思っています。

事務局

建築基準法また道路構造令等による一般的な考え方は、地域の持つ個性や資源を抽出する観点からすると、そぐわない事象等も想定されると思います。他の自治体においても景観面に配慮した、犬山市や法善寺横町などの取り組みもありますが、本市におきましてもまちなか再生プランを策定して、まちなかの再生を図っているような状況もあるわけですが、現時点において車線数においてどうするかといったお約束はできないわけですので、これからまちづくりの取り組みの中で地域の皆さんや関係各団体と協議させていただくなかで、安全・安心に歩いて暮らせるまち、そういったまちづくり、道づくりを進めていきたいと考えています。

委員

県が2年くらい前に、できそうもない都市計画道路は廃止も含めて見直しましょうとするガイドラインを作っています。名張市もそのガイドラインを受けて見直さないといけないと思っておられると思うのですが、その見直しのスケジュールをここで言っていただいて、その中で12mを14mにするのか、12mをやめるのか、そういうことを早めにはっきりしないと関係権利者にとって不確定要素として、まちなかに住み続けようという意味で心配事が増える可能性がありますので、スケジュールをはっきりしていただかないといけない。

もう少し具体的な話をすると、例えば明日、本町など旧町のどこかで都市計画道路に沿った土地で建て替えたいという建築確認が出てきたら、中心から 6m 下がったところで家を建ててくださいというのか、将来 14m になるのもう 1 m 下がって建ててくださいということ、直ちに判断しなければなりません。これはそんなに悠長に構えてられない話だと思います。

事務局

今、委員から三重県の都市計画道路の見直しガイドラインというお話をしていただいたわけですが、名張市におきましても見直しガイドラインに基づきまして、都市計画道路の評価・見直し作業を進めていきたいということで、名張市の関係につきましても用途地域等の関係等もありまして、名張市の都市のあり方について検討を庁内で進めており、庁内の考えをとりまとめまして、それを進めていくためには、基本的な考え方、名張のまちなかでしたら、まちなか再生プランに基づきましてまちの再生事業を図ります、また他の地域でしたらこういったまちづくりの中で事業を考えます、とこういったことがございますので、全体的な構想、また地区別構想も含めまして、名張市の都市マスタープランこれの改定をまず行います。考え方としましては平成 20、21 年度に都市マスタープランを改定しまして、都市計画道路につきましてもさらに都市交通マスタープランも整備しまして、平成 22、23 年度にそういった辺りに手続きができるような形にもっていきたい、このように考えております。

委員

ぜひよろしく申し上げます。もう 1 点だけ、確認させてください。スケジュールをもって取り組まれるということはいいですが、遅すぎるので早くして欲しいという気がするのと、もう 1 点、都市計画道路の見直しをするということは、市決定分については市の意思でできると思うが、県決定分についてこれはどのように扱うつもりですか。

事務局

決定区分につきましては、広域的な視点で考えていかなければならない分もあるということと、また名張市の都市計画区域での考え方も必要だということで、県決定に該当する分は県に決定をお願いするわけですが、あくまで名張市が主体のまちづくりを考えていく中で、名張市の考えで進めていくということは、都市マスタープラン、都市交通マスタープランの中で考え方を定めて県の都市マスタープランと整合を図りながら、名張市の考え方を明確にしていきたいと考えています。

委員

市の意見を明確にするということは重要だと思うのですが、それが県決定の先ほどの平尾南町下比奈知線についてどのような関係を持つのでしょうか。あるいは事務的にどのように県決定に反映されるのでしょうか。

事務局

先ほどの補足になりますが、名張市は平成 21 年度を目標に都市マスタープランの改定作業を予定しております。この平成 21 年度というのは実は県のマスタープランも改定作業に入っており、同時進行でやっていきたいと考えております。その中でまちの中の間など含めた交通

体系のあり方について説明をさせていただいて、県と共にマスタープランを作っていけるスケジュールを進めておりますので、その中で市の思い・住民の思いを伝えていき、理解していただくと考えております。

委員

回答としてはスマートで良いと思うのですが、現実問題として早めに案を出しておいて、県にお願いという段取りになるのではと思うのですが。

事務局

先ほどのお話ですが、車線数の決定よりもむしろ見直しを先にしなければならないのとはということですが、事務局としても県に名張市の考え方を伝えたことがあるのですが、県下一斉にやっていくというように定められていましたので、車線数の決定はやっていかなければならないということでございます。

名張市の土地利用の根本的な考え方は名張市都市マスタープランとして平成9年度に策定しておりまして、20年間を目標に当時策定されました。折り返し地点として10年経った段階で、名張市の状況も変わってきており、少子高齢化が進み人口も減っていく可能性が十分あり、その状況を合わせて、市民・関係各団体からも見直しが必要ではないかという意見が出てきている状況です。

そのため平成19年度の4月から都市マスタープランについて見直しを考えていこうということで、平成19年度中に基本的な考え方の整理をし、一応考え方だけはまとまりました。

これをいよいよ具体的に進めていこうということで、その中には様々な考え方の整理をしなければいけない部門がたくさんあります。その中には先ほど説明させていただいた県の見直しガイドラインに沿ったものもあります。それ以外にも用途地域の見直しや地区計画とかあるわけですけど、そういうものを平成20年度から具体的な段階に入っていくということで、平成21年度中にある程度まとめてこうとしています。平成20、21年度で総合計画の後期計画の見直しを行うということになっています。本日の段階ではこういう形で進めさせていただきたいという考えでございます。

委員

幅員の表示をやめて車線数の表示にするということですか。

事務局

幅員の表示はやめません。車線数の表示を加えるということです。

委員

ではこういう計画図に表示するのは幅員と車線数の表示、両方するのですか。

事務局

両方表示します。

委員

そうすると長い方を取るといった場合、現状と合わない場合がありますよね。地図の上で市

民が見る場合はあまり関係ないですよ。地図上で現状 4 車線の道を 2 車線に、現状 2 車線の道を 4 車線に表示することはないのです。

事務局

図面表記の関係ですけれども、都市計画の概要図の中で現在もそうですが、幅員構成ごとに変化点で変わっているところについては表記させていただいております。先ほど質問があったのは代表幅員・代表車線数についてですが、一番長い路線を持つ場合この路線の代表幅員はこれですという表現だけですので、地図の表現の中では変化点をもってこの区間については何 m の何車線という形で図面表記をさせていただくこととなります。

委員

分かりました。

議長

他にないですか。

先ほどご質問のあった、旧町部の 40 年ほど前に都市計画道路の位置付けをして手付かずのままである平尾南町下比奈知線など 2 線を、できるだけ早くきちっとした位置付けをしないとまちなか再生やそれに関係する人に非常に迷惑となっていますので早く対応していただきたい。

委員

意見ですけれども、先ほどから議論していただいておりますが、都市計画道路を決定してからかなり年が経っているということで、その後都市計画道路のうち、整備されているところはいいのですが、されていないところについては、ずっと規制がかけられたまま現在に至っているということです。財政難で厳しくなっていく折に、これら全ての都市計画道路を完成するとなると随分先のこととなってくるかと思えます。県がガイドラインを示していますので、いち早く今までの規制を解くところもありますし、先ほどお話に出てきました、まちなかについて広げようかどうしようかということで、特にまちなかについては今まで住まれている方が規制を受けていますので、市民の意見を聞きながら早く対応することが大事だと思います。今日は地方分権の関係で、県によって決定された分が、今後市で決定することになるということもありますので車線数の決定につきましては、今日はいいと思いますが、このままずっと放っておくことは、計画決定から 40 年経っているわけですから、いち早く都市計画の道路を決めるということは大事だと思いますし、市民の意見を聞いて今の道はどうであるか、今後の土地利用・まちづくりに関して議論をしていくことが大事だと思いますので、今後よろしくお願ひしたいと思えます。

事務局

先ほどのスケジュールに基づいて、早く進めていくということでご理解をいただきたいと思っております。

議長

現実に旧町で空き地になっているのは、やはりセットバックして建て替えるよりも、出て行ってしまおうという選択肢を取ってしまい、旧町はシャッター街になっているし、空き地がどんどん増えているという状況です。早く方向性を示してほしいです。

事務局

貴重なご意見をいただいているわけですが、市の方もまちなか再生をはじめとして色々な事業を旧町で進めているわけですが、平成 18 年 4 月から公共下水道の供用が一部開始されています。生活環境の基盤として排水関係も整備できている中で、いい道路がないと家が建てられないということで、特に狭い道も多い旧町ですが、下水道を推進する中でも道路の悪いところは直しながらやっていくなど、建設部と連携して取り組んでおります。本日いただいた意見を実現するために、方針は今年できましたので、平成 20 年から具体的に進めさせていただきますので、またこういった機会に中間的な進捗状況を説明させていただくことがあるかと思っておりますので、よろしく申し上げます。

議長

公共下水道の方も旧町部、一番の中心部が一番遅れていますので、いざ引いた時にはそこに住んでいる人がどんどんいなくなってしまう、半分以上になるということになったら、議会でも話が出ましたがそういう事態に成りかねないので、考えてやっていただきたいと思っております。

委員

確認させていただきたいのですが、今 12m のところが将来 4 車線になるといった場合に、道路構造令を柔軟に解釈するという事で歩道は 2.5m にするという考え方で我々はいたらよろしいですか。

委員

それは分かりません。わからないので早く決めてくださいという議論をやっています。

委員

それはそうなのですが、現時点で判断するのにあくまで柔軟的にやって 12m で抑えるのだということですか。

委員

そう言ってくれたら、私はよいと思うのですが。

委員

私はそのように解釈していたのですが、現に 3.5m の歩道は名張にあるのか、春日丘が 3.5m ですね。

事務局

春日丘の中は植栽帯・施設帯もありますので存じ上げないのですが、3.5m の歩道は区画整理をさせていただいた名張駅桔梗が丘線、東町中川原線がございます。

議長

旧町部を通っている都市計画道路は 3.5m の部分がありますか。

事務局

今のところ 12m で都市計画決定が打たれている部分については 2.5m という当時の構造令のままです。

委員

3.5mの歩道、春日丘の歩道ですら多くの人があんな広い歩道をつけてという不評があるわけですね。時代とともに歩道が広くなったり、車道が広くなったりするわけですが、12m を 14m にしていくことはどうかと思います。

委員

そういうこと決めないといけませんねという議論です。

事務局

今の段階では構造令が 14m だから 12m で決定してあるところを 14m にする、そういったことは申し上げることはできませんが、そういったことをできるだけ早く検証するということは、都市マスタープランの改定作業を進めまして、地域のまちづくり・土地利用のご意見を賜りながら路線の検証、見直し作業を進めていきたいと思っておりますのでご理解いただきたいと思っております。

委員

道路構造令がよくわからないので質問しますが、道路構造令というのは都市計画法に優先するのですか。

事務局

従来の道路構造令では標準幅員は 12m、歩道は何 m だと決められていたのですが、今の道路構造令は柔軟に対応できる表現に変わっております。ですので、歩道も 2.5m も可能ですし、逆にもっと広い 5m、6m の歩道でシンボリックな道路を作ることも可能です。

委員

これがメインの道路になるのかどうか、なるのであれば 14m の確保は必要かなと思うのですが、駅中心の方が核になるのかなと、これは私の個人的な意見です。やはり住んでおられる方の意見を聞いてはつきりさせていただきたいと思います。

議長

まちなかですと今、自転車専用道路とか自転車レーンなどを言われている部分もあるの

ですが、歩道 3.5m を歩道と自転車に割っていくというそういう考えというかそういうものはあるか。

委員

私は提案する立場にないのですがそういうことをみんなで決めていかないと、12m でいいのか今のままでいいのか、もう少し広げたほうがいいのか分からない。私は今の現道のままで、ひやわいが歩道になればいいと思っています。

この問題が非常にややこしいのは、こういう所にこういう幅の道路を作りたいという計画の部分と、それを実際工事する人の部分の二重構造になっている。今日の議論は今まで県で計画していたのが、一部市に移りますということです。県道は県が計画を立てて、県が工事する。先ほど話題にしていたのは県道なので、市が今いろいろ方針を言っても、県がそのように理解して、計画を見直して工事してくれない限り、空に向かって言葉発しているだけになってしまう。そこで提案ですが、この第1号議案は県知事から市長に、こういう見直しをしてよろしいかという問い合わせきている、市長はこれに対して意見を返すことになっている。市長は個人的に回答をすることはできないため、このような審議会を開いています。今、市がきっちり作業をされると言われたので、我々は県に対して、それを踏まえたように、県も見直し中で、その中に速やかに反映してくれないと困るというような趣旨の条件を付けて返すべきではないかと思っています。

今ここで議論したことをちゃんと県が反映してくれるように意見を付して返すべきだと思います。

委員

今日の議題と関係ないのですが、見直しという話になったとき、やはり色塗りの見直しも合わせてやっていただかないと、この現状の色塗りの中での幅員が 12m なのか、14m なのかという話になるので、都市計画全般の見直しを合わせてする中で道路の幅員の決定ということを考えていただかないと、最終的に将来名張市をどういう町にしていくのかということに関わってきます。議会でも出てきた話ですけれども、それをしないと旧町の場合も一緒ですけど、幅員の決定もできなくなると思いますので、幅員だけではなくて合わせて色塗りの見直しも都市マスタープランの中で検討していただきたいと思います。

事務局

先ほども説明しましたように都市マスタープランの改定に合わせてという考え方のもと、名張市の総合計画に合わせた取り組みの中で、三重県の都市マスタープランや県の景観条例の制定も踏まえた上で、用途地域・地区計画・道路といったような都市施設・地域計画を考えながら進めていきたいと思っています。

委員

そういう見直しをしていただくということを前提でお話をさせていただくと、メインの名張の主要幹線というのが 165 号線なのか名張駅桔梗が丘線なのか、また、幅員についての議論や、企業が出店計画を立てた時に、色塗りの問題もでできますし、白地のところに建てるのかといった、色んなところに問題が出てきます。現状の市場の動きを加味した上でしっかりと幅

員計画と色塗りの変更ということをおわせてお願いしたいと思います。

委員

感想なのですが、10年ほど前に本町で改築があったときに本町夏秋線というのが弊害になりました。そのときからマスタープランがあり、今はもう10年以上経っております。この10年で名張は非常に変わってきたと思います。思いがけない高齢化・少子化・空洞化が始まっていますし、桔梗が丘でさえかなり高齢化してこれから空洞化がどんどん始まる気がします。平成9年にマスタープランを策定してから10年経っていますので、早急に都市計画・マスタープランの見直しをしていただかないと、どんどん状況の方が進んでいくと思います。平成22年とは言わず、早急に検討していただいたほうがよいと思います。

委員

後でその他として話そうとしていたのですが、用途地域の見直しについて名張市が作った総合計画では2006年度までに用途地域の色塗りを1000haにするという目標を立てていましたが、現在は867haです。1000haにするという目標があるにもかかわらず、それを放っておいたので団地の白地が多いわけです。今の路線とは関係ないので後で話そうと思うのですが、そのような問題があるため、用途地域の見直しと路線の見直しを一緒にしないといけないと思っております。

議長

議論はかなり出尽くしていると思いますが、この辺で議案についての賛否を採って、必要に応じて議論をするという形にしたいと思います。

第1号議案、第2号議案一括して賛否を諮ってよろしいですか。

委員

私是一括してはいけないと思います。第2号議案はいいですが、県決定分の第1号議案は今日の議論を踏まえて意見を付けて市長経由で返したほうがよいと思います。

議長

それは可能なのですか。

委員

そのために知事は市長に訊いてきている。

事務局

基本的な考え方としましては、市決定分・県決定分という区分けはあるのですが、先ほどから議論いただいています車線数のところに関わって、現在幅員12mのところは道路構造令が変わって今後名張市としてどのように考えるかという部分は、県決定路線でありましても、名張市の考え方は、市決定分とそう変わらないと考えておりますので、事務局としてはご意見をいただいておりますけれども、そういうことから一括でご審議いただいたということです。

委員

さきほど郊外だったら道路構造令の柔軟な運用により 12m で 2 車線というのか運用可能だと答弁がありましたよね。市決定分はそういう路線になっていると思います。私が今日特に懸念したのは、既成市街地の中の 12m で決定されているところを 2 車線で決定することの問題。これはまさに県決定分でありまして、決定権者と道路構造令に基づき整備する管理主体が市とは違う。この問題を放ったらかしにしておいたらいけないのでは。それで第 1 号議案については議論を踏まえて附帯意見を付けて返すべきだと思います。

委員

都市計画決定はあくまでも決定権者は県ですが、道路の事業主体はまた違いますので、平尾南町下比奈知線は県道とかぶっている部分が多いので県決定となっています。まちなかのぐるっと回っている部分についてはおそらく県施工にはならないと思います。県決定であっても、実際県が施工するのか市が施工のかは分からない。あくまでも名張市の都市計画決定ですので、名張市がするというのが大前提ですが、名張川沿いの道なんか県道にかぶっていますので、県道が狭いので広げてほしいという場合であれば県が行うということが考えられます。それ以外のところについては不確定です。

委員

不確定では困るので、確認していただいて、市が責任を持てるのであれば一括でいいと思いますが、市が責任を持ってない、施工は県になるのであれば一括ではいけないと思います。

事務局

委員のおっしゃっていた道路の 12m の区間につきましては起終点の中に県が管理する道路にかぶさって都市計画決定がされている部分と、まちなかのように道路が存在しないところに計画路線を決定してあるという部分があります。道路に県道も市道もないという道路の形状のないところに決定しているというような部分で、あくまで県決定ということですが、施工の段階においては県が管理する道路がないわけですので、市の方が先行して考えなければならぬという部分もあると考えております。

委員

これは一括して決めなければならないというわけではないのでしょうか。議案が二つあるわけですから、ひとつずつ決めればいいのか。

事務局

いいのですが、説明させていただいた内容によってあえて別々に審議していただくか、一括で審議いただきたいと思っております。

議長

第 1 号議案については、ご意見があるということで、意見をつけて審議すればいいのでは。あくまでもだめというわけではないのだから。

委員

本当はもう少し慎重に検討したほうがいいと思います。市は都市マスタープランの見直しに1、2年かかると言っているが、待てないのでその作業の前提を踏まえて県の計画に反映するようにしてくださいということを念押しするべきだと思います。

事業主体は市町村で、計画決定は県ですから、県決定で12mのままでいて市町村が14mですと言ったら県にもう一度14mで計画見直しをしてもらわないといけないですね。

委員

都市計画上は県の都市計画審議会にかかるということになると思います。

委員

では計画レベルでどうなるかということは市の作業を踏まえた上で速やかに見直してくださいというしかないのでしょうか。当面は12mのままで、作業の結果、廃止や拡大するなど決まったことを速やかに反映してくださいという趣旨の附帯意見を付けて第1号議案は認めたらどうかと私は思います。

事務局

審議会として、委員がおっしゃった方針でいいというのであれば、そのことの審議を認めいただき別々に通していただいても結構です。

議長

説明は一括して説明いただきましたが、一括して通す問題ではないと思いますので、第1号議案について賛否を採りたいと思います。委員が意見をされましたが、そのような附帯意見を付けて賛成をするのかということの賛否をさせていただきます。

第1号議案について附帯意見を付けて賛成することに賛成の方は挙手してください。

(挙手)

ありがとうございます。

委員

今日の市の都市計画審議会は車線数のことですので、私が最初に申し上げた都市計画道路の規制をされている部分について、すべて早く見直すというのが私の意見です。

そのため1つ路線についてだけ言われていることは、私はおかしいと思います。道路幅員の街路網の見直しを早くするというのが一番大事だと思います。今日出ているのは、幅員に車線数を足すということが、今日の審議会なのでその事について、議論いただければと思います。反対というわけではなく要望を述べさせていただきました。

議長

大多数の賛成を得ましたので、今の賛否の結果をそういう形でまとめていただけますか。

事務局

そうしましたら、ご決定、賛成いただいたということで、県決定分である第1号議案に付き

ましては、附帯意見の内容を会長と後ほど調整させていただいた上で、上げさせていただいてよろしいですか。

議長

まちづくり、まちなか再生については喫緊の課題ですので、平成 22 年度までにはと言わずに早く作業をしないと、それによって迷惑を被っている人がおり、名張の空洞化もどんどん進んでいきます。そういうことでよろしいですね。

次は第 2 号議案について賛否を採りたいと思います。第 2 号議案について賛成の方、挙手をお願いします。

(挙手)

ありがとうございます。全員の賛成ということで、原案どおり可決いたします。

以上をもちまして、提案させていただいた議案につきまして終了いたします。

事務局から何かありますか。

事務局

特にございません。

議長

以上で皆さん方にご審議いただきたい議案については終了させていただきます。その他の事で聞きたいことがあればどうぞ。議論の中で随分話しは出ていましたが、これだけは聞いておきたい、お願いしたいということはありませんか。

委員

まちなかの問題と同様、農業においても群部の方で、高齢化のこともあり農業を続けていけないから、道をつけるのであれば早くつけてくれという声があったり、規制がかかっているため地目変更など色んなことができないと、切実な状況が起こっています。都市計画の見直しをなんとか早くして、そういうしほりによって関係者に負担がかからない方向に持っていっていただきたいと思っております。このようなことをひとつの意見としてもっておりますので、よろしくをお願いします。

委員

名張から上野に向かう 368 号線は必要ですね。旧町の道については、専門家の方は様々なしがらみや関係があって大変だと思いますし、私も旧町を再生してほしいという思いはありますが、どれほどの額かわかりませんが莫大なお金をかけた後、空洞化が進み高齢化が進みその道がいらなくなっているということを聞いていて、非常に問題だと思います。

委員

どこのまちも空洞化しているのですが、名張のまちは特にひどいです。道のないところに道を通すということは難しいと思います。40 年かかって何もできなかったけど、百年の大計で必要なので残そうというのか、どうするのかという考えをはっきりしてほしい。

委員

ここにいる人たちはまちなか再生に対して強い思いを持っておられると思います。しかし、このまま計画を続けて無駄なお金を使うということに抵抗を感じます。他に良い手立てがあればいいのですが。

委員

名張の市街地を囲む名張川は実情非常に重要だということで国が河川の方を管理させていただいているわけですが、今淀川水系全体の整備計画においてここ 20、30 年の間に河川の整備をこういうことをするという計画を立てており、名張川についてもこれまで上流側について改修してまいりましたが、旧町の周りを囲む名張川についても国の方で河川の改修をしたいということで進めております。河川の改修は道路と同様、5 年や 10 年でそう大きく進むわけではないのですが、せっかくこのような機会にありますので、先ほどから話に出てきているまちなかの再生の話や、道路に重なっている部分も多少あると思いますので、ぜひそういうところをうまく連絡・調整して単なる河川改修ではなく、名張市の活性化に繋がるような河川改修ができたらいいなと思っておりますので、そのへんについては協力してやらせていただきたいと思っております。

委員

数多くの住民が入っている団地の多い中で、図面を見るとまったく白塗りのままです。私としましては市街化区域、調整区域などそこまでの線引きは必要ないと思っておりますが、桔梗が丘のように他の団地も色塗りをさせていただいた方が、将来的には変な建物が建てにくくなりますので、早急に色塗りをさせていただいた方がいいのかなと思っております。

委員

用途地域の見直しというのはどのようなようになっているのですか。

事務局

用途地域の見直しというのは数年前から名張市の課題となっております。見直しのために、総合計画の後期計画が平成 22 年から出発するというところで、平成 20、21 年で見直しを進めていくことにタイミングを合わせて、用途地域の見直しも見据えて都市マスタープランを改定していこうということで、今年考え方の整理をさせていただいたということで、年度は明確に答えられませんが平成 22 年以降で用途地域の見直し・拡大も含めて準備をこれからさせていただきます。ご指摘のあったように、総合計画で拡大の推移が載っていますが、現実には何もやっていないじゃないかということですが、平成 18 年から準備を進めて、昨日庁議がありまして名張市の都市マスタープラン改定方針を庁議で説明させていただき、関係 7 部の主幹室長に集まっていただきワーキングチームを作りまして、この 1 年間進めてまいりました。遅れてはおりますが、一歩前進させていただいている中でみなさんからいただきましたご意見も含めて検討していこうと考えておりますので、ご理解いただきたいと思っております。

委員

例えば、都市計画に第 1 種低層住居専用地域がありますが、ここには高い建物が建てられな

い、そういう規制をすればアパートなどたくさん建たなくていいわけですよ。現実にたくさん建っていないのは、市の行政が良かったのではなく、デベロッパーの下水のプラントが余分な排水を認めなかったから、開発業者が抑止しているからマンションやアパートが建たないだけで、それをしていない鴻之台などは住環境が良くない。少なくとも住宅団地として都市計画によって開発許可をしているわけですから躊躇することなく、用途地域の色塗りをしていただきたい。

旧町の商業地域の見直しができていないので、まちが古くなってシャッターを下ろそうかという状況になっているのに、商業地域となっています。保存しなければならないような町並みの場所に、建築基準法の建ぺい率・容積率を満たしていればマンション建築の規制ができません。そのようなことを考えなければならない時代になっています。

工業団地についてですが、市役所と挟んで向かい側が工業専用地域となっています。このような例は他の市にはありません。議会でも度々問題としてあがっていますが、今回都市計画審議会委員となっても用途地域に関して話し合いをする場を作ってくれない。

住宅団地は住居系の色塗りにしても都市計画法に基づいて開発許可をしているなど、何ら問題のないことがはっきりしていることがあるわけです。また都市計画は市民の個人の財産権を制限しており、制限をして放ったらかしにすることはけしからんことだと思いますので、速やかに見直しをしてほしい。総合計画で立てた 2006 年までに 1000ha にするという目標を、話にもしていないということはよろしくないと思います。

委員

これまで都市計画審議会は希中央の用途地域や、ごみ処理場、斎場の関係で開いてきました。もっと根本的な問題で事務局の方に準備していただいて都市計画審議会を開いていただきたいと思います。

委員

以前、つつじが丘で3階建てのアパートが出来きて非常にもめたことがあります。その時は地区計画でやっていけなど、根本的には色塗りをしてもらおうよう色々運動しましたが、結局市は色塗りに踏み入れず議会でも議題として何度も上がりました。ぜひこの審議会でこの問題を取り上げていただいて積極的に進めていく必要があると思います。

委員

それに関連して都計審の条例がおかしいと思うのです。我々のミッションが書かれていないのです。よその都計審の審議会設置条例を見ると、市長から諮問を受けたことを審議するということが当然なのですが、建議ができるつまり提案ができるというのが入っているところは少なくない。これを見ると何も書いていない。わざわざ市長が来られてこれをお願いしますということだから、市長の諮問がない限り何も開けないということになっています。例えば、建議もこの審議会の権能として与えるという条例であれば、今お二人がお話になったようなことを会長に提案し、会長がこれを召集されたいと思うのですが、そのようになっていないことに気が付きました。

委員

過去は市長から諮問があつて開くということ以外に、審議会を開いたことはありません。

事務局

条文的な説明になりますが市町の都市計画審議会の権限ということになりますが、都市計画法 77 条の 2 の方に「市町村都市計画審議会は、都市計画に関する事項について、関係行政機関に建議することができる。」という一文があります。この一文を用いて他市では記述をされていると思いますが、この一文は都市計画決定の必要のない部分、都市マスタープランなど都市計画決定案件以外のものについて、審議会で建議してもよいという一文の解釈となされています。都市計画法上規定されていますのは、名張市の条例の表記内ですと、都市計画法第 19 条にあります「市町村は、都市計画の案を市町村都市計画審議会の議を経て作りなさい」という一文だけが、審議会に与えられている権限と解釈されております。ですので、他市の審議会でも建議できるとなっていますが、実際そのような運用をされているところはないと思われますし、市長からの諮問事項に対して審議いただく機関として考えていただければと思います。

委員

できましたら会長が市長に審議会をしていただくように一度お願いをしていただけたらありがたいと思います。また事務局からもそういうふうにあげていただきたく思います。

もともと下水道部は都市環境部にありましたので本来緑が丘の下水道接続に関しては、都市計画に定める住居地域に対して規制しなくてははいけなかったのに、下水道マスタープランに基づいて、都市計画と都市計画法に基づいた部分の誤差が生じて、市はやってきている、そういう観点から早急に色塗りを変更していくべき、それは市が行政としてやっていかなければならないことになっていると思いますので、事務局からも市長にそのような諮問をしていただくようお願いします。

事務局

本日も色々議論いただいておりますが、都市計画について名張市の場合は非線引都市として成長・発展してきました。現在の用途地域は平成 6 年の都市計画法の改正でそれまで 8 種類あったものが 12 種類に変わり、住居系を細分化しました。その時に用途の拡大をしたいということで名張市も検討しましたが、国の考えとしては線引きするまでは拡大できないということであったため、その時は出来ませんでした。平成 12 年に国の関係で県から名張市は線引きをしなくていいということで非線引き都市となり、用途地域の拡大・縮小が可能となりました。拡大の考え方で住宅団地の色を塗っていないところを塗っていくという声があがっていますが、現実には進んでいません。一度に全部というわけには行きませんので、どこを重点的に取り組んでいくかということ平成 20 年度から都市マスタープランの見直しをしていきます。見直しの大前提は用途地域の見直しですので、ご理解いただきたいと思います。事務局も一所懸命やっています。今日お話にありましたが、建議ができる委員会というのはすばらしい話だと思います。今日はご審議ありがとうございました。

委員

用途地域の見直しとともに都市計画道路の見直しもやるべきだという皆さん方の意見を踏

まえて事務局には早く取り組んでいただきたいと思います。

委員

皆さんご熱心にご討議いただきまして審議会の将来の展望まで話題が出ましたことはうれしいことでございます。第1号議案の12mの道路のことでは、私も14mよりかは12mの方が早くできるとは思いましたが、都市マスタープランがこれから考えられる中、少し余裕があった方がいいのではないかという意見に賛同させてもらいながら、名張市民が本当に住みよい街になるように計画道路を作っていただくよう要望します。