

第20回安曇野市都市計画審議会 会議概要

- 1 審議会名..... 第20回安曇野市都市計画審議会...
- 2 日 時..... 平成23年4月26日 午後1時30分から午後4時まで
- 3 会 場..... 安曇野市堀金総合支所 別館大会議室.....
- 4 出席者..... 内川委員、竹岡委員、宮川委員、板花委員、宇留賀委員、勝野委員、
藤澤委員、横川委員、布施委員、水谷委員、谷委員、宮崎委員、小林委員、
青嶋委員、宮下委員、唐澤委員
- 5 市側出席者..... 都市建設部：新家部長、都市計画課：内田課長、横川係長、田中主査、中村主事
建設課 小穴課長、二木課長補佐、藤原係長、佐々木副主幹
企画政策課 宮澤係長、黒岩主査
- 6 公開・非公開の別..... 公開.....
- 7 傍聴人..... 0人..... 記者..... 2人.....
- 8 会議概要作成年月日..... 平成23年5月13日.....

協 議 事 項 等

- 1 会議の概要
1. 開 会 (内田課長)
2. あいさつ (新家部長・藤澤会長)
- 【本日の出席委員 16名で審議会成立】(会長報告時は15名であったが途中から1名参加)
(議事録署名人 横川委員、布施委員)
3. 事務報告
4. 審議案件
(1) 議案第1号 豊科都市計画道路の変更について (県決定)
5. 協議事項
(1) 安曇野市幹線道路整備計画 (案) について
6. 報 告
(1) 国土利用計画 (安曇野市計画) について
7. 閉 会

※審議案件の意見概要

○八坂通線は、安曇野市の都市計画道路の見直し案で説明があったとおり、現道の整備が終わっており、現道活用できるということで廃止となっているが、都市計画マスタープランでは、八坂通線を含め、豊科インターチェンジの先まで、各地域への循環主要道路となっている。八坂通線から先のインターチェンジまでの区間は、一般市道として整備していくのか。(委員)

→八坂通線は、県道梓橋田沢停線まで2車線片側歩道での整備が終わっており、用途外の都市計画道路としての概ねの幅員は確保されており、整備が終了していると考えている。その先については、狭い区間があり、道路事業の一般市道での整備を行っていく予定である。(事務局)

○今回の変更には関係ないが、東町通線のニチコンから南は、途中で行き止まりになっているが、この先の予定はどうなっているか。(委員)

→都市計画道路東町通線は、道路事業で計画的に取り組んでいる。目標年度26年度とし、南北線を開通させるという予定である。(事務局)

○用途地域外の都市計画道路の決定など市全体の骨格となる道路を指定するという考え方もある。八坂通線については、他部署で事業を行うのはよいが、お互いの連携をとってやってほしい。(委員)

○八坂通線であるが、ニチコンからの県道梓橋田沢停線の間は、廃止する必要はないと思っている。交通量は大変多いのになぜ廃止なのか疑問を感じる。改良が終わっているというが、もう少し慎重に考えていただきたい。(委員)

→当時保健センターの建設があり、周辺道路の整備をした経過がある。計画決定はまっすぐであり、現道と計画線が重なっていない計画であるため、現道を利用して道路事業により整備を行った。用途地域外ということで、片側歩道2車線の整備で一定の機能の整備がされたと考えています。県道から東側は高速道路豊科インターチェンジ南ボックスカルバートまで伸びているが、今建設課で道路の整備を行っており、片側歩道2車線の整備で用地交渉等に入っている。(事務局)

○東町通線については、前回の審議会でも説明があったが、今回はより具体的な完了目標が示された。前回の審議会では、プール側の路線については24、25年に事業完了を目指しているという話であり、吉野の区間については未定であると言っていたが、今回平成26年と具体的に明示された。豊科町の頃から市街化区域内の都市計画道路として整備を積極的に行ってきた経緯があるので、吉野の新田堰まで暫定供用として、通行が確保できるようお願いしたい。

プールの方だが、現場を見ると矢原堰に既に橋梁ができています。24、25年で整備を進めたいということであったが、保育園以南は片側の歩道も整備されており、ほぼ完了している形である。審議会の折には詳しい現在の状況を報告していただきたい。(委員)

◎議案第1号 「豊科都市計画道路の変更(県決定)」について

【議案第1号は原案どおり異議なしとすることとする】

※協議事項の意見概要

(1)「安曇野市幹線道路整備計画(案)について」

○大久保通線について、豊科高校、老人福祉施設等を結ぶ、いろいろな生活の幹線道路と認識しているが、今回の計画には載っていないのはどうしてか、また予算についてはどのように考えているか。(委員)

→大久保通線について、幹線道路に該当しないためである。幹線道路の考え方は集落から集落を結ぶ、概ね3キロくらいの距離があるものとして捉えており、大久保通線は生活道路として整備する道路に位置づけられる。

予算であるが、年間6から7億の工事費の予算で実施をしている。この幹線道路に関しては、国の補助金をいただきながらやっていく予定である。事業規模が大きいので市単独予算では難しいと考える。日常生活道路の整備については、補助金の要件を満たすような道路構造にならないので、市単独費を使って整備をしていきたいと考える。幹線道路にウェイトを置いていきたいと考えている。(建設課)

○これはまだ計画案ということで、是非検討をお願いしたい。地区から出てきた生活道路も重点に考えていただきたい。要望する。(委員)

○明科から来る県道小岩岳穂高停線をとおり、山麓線を通る環状線道路がいいのではないか。山麓線と147号の先線で結びつくことで、主要な東西路線2路線が確保できいいのではないか。県道塩尻鍋割穂高線についても、山麓線沿いに変更してもらった。もう少し大枠の環状線を確保していただければいいと思う。(委員)

→いただいたご意見を参考にし、全体的な表示路線について検討する。(建設課)

○33ページの都市防災機能についての対応で、幹線市道という形の中で、公共施設、中学校や支所を通る道路網は、大災害が起きた体験の中から、どういった幹線市道を構築するか、優先順位をどうするかを組み込んでいただき、中長期的に整備していただきたい。国道県道並びに最低水準整備があるが、片側歩道9mの道路というのは法的な根拠の中で整合性があるかお聞きしたい。(委員)

→道路整備は基本的には道路構造令に沿って整備をしているわけだが、地域の特性、地権者の意向が出てくるので、都市計画道路のように、この通りでなければ整備できないということではなく、できるだけ問題のある部分に対応できるように、最低の整備水準ということで謳っており、これ以上の整備を行うということで対応を図ってまいりたいと考えている。(建設課)

○4ページの構想道路で、この図面の一番南の路線について、どのような構想を持っているかお聞きしたい。(委員)

→これは、県道小倉梓橋停線から松本環状高家線に接続する路線であり、県で計画を立てていただいた経過がある。地権者等の関係でなかなか事業に着手できない。今後の道路交通の流れを考えれば、市として接続していただきたいと考えている路線である。(建設課)

○現状については理解をする。この道路は大糸線と立体交差となっており非常にエネルギーを注いだ路線である。南部地域は松本市を連携が必要であるとマスタープランにもある。市内の路線だけではなく、松本とのつながりを考えて、要望する。(委員)

○5町村が合併する中で新規の都市計画道路は限られている状態であり、本来は都市計画として中長期的に行うものと、短期的に行う道路事業での整備を行うという役割の分担があると思うが、都市計画道路であるが道路事業で整備して計画道路を廃止するというのは市民にとって理解しにくいものである。今後道路骨格を考えていく中で、市はどのように考えているのか。(委員)

→市街化区域の中は、都市計画道路として明確にし、整備を行っていく必要がある。国もまちづくりを総合的に進めようということで、このような総合的な計画に都市計画道路の補助をする国の方針であり、都市計画道路一本に補助金を出すということが難しい。そのため整備も進まない。(事務局)

○そういう部分もわかるが、5町村がまとまって、市の幹線道路として都市計画道路として決定し、整備する路線もあるはずであるので、市民に対して説明できるよう明確な対応をお願いしたい。(委員)

○人と車が安全に通れることが重要だと思うが、この計画には歩行者、自転車の視点が少し欠けているように感じる。自歩道の側面も配慮した計画をしていかななくてはいけないと思う。

本庁舎の場所が決まり、新田・成相地区の147号を市街地の広い幅員の歩道設置が必要であるとする。

交通の円滑化、渋滞対策となると、道路をつくるというよりは主要交差点の右折レーンを設置することで渋滞の解消をすることをこの計画で明示すべきであると思う。

何らかの規制によって、この幹線道路の計画を実行できるよう市民へ徹底しなくてはいけない。公告縦覧のようなことを行い、市民の理解を得たものだとしておくことが必要である。参考にされたい。(委員)

- 静かな住宅地にあげた道路に交通が入るような計画になっている。交通安全面を考え、安曇野市の静かな景観のことを考える必要があると考える。

自歩道計画が載っていないということですが、先日のトレーラーの事故のように幹線道路の自動車がたくさん走っている中に歩道を付けるのはたいへん危険である。道路構造令にあるものであるが、自歩道専用道路の整備をし、通学路とすることがよっぽど安全であるとする。(委員)

→ご意見として伺い、見直しできるところは見直していきたい。(建設課)

- 一番補助率がいい事業はなにか。また、4ページについて、構想道路は、松糸道路であると思うが、犀川の右岸の青線は、農道として整備され、その下は堤防道路として整備されたものである。市道として認定しているのであれば、今護岸工事をしているが幅が大変狭い。市道であれば、幅員を広げ舗装ができると思う。ここは市道として認められているのか。

→補助率の関係ですが、道路整備は社会資本整備総合交付金という名称になり、55%補助で実施している。市の道路整備では効率の良い補助でないかと思う。

4ページの路線は堤防道路ではなく、圃場整備であった路線である。堤防から100m東に行った道路になる。堤防道路については市道認定は北側の堤防部分が市道認定し、国の財産であるが、市で維持管理している路線になっている。(建設課)

- 10月から河川工事が始まるが、堤防が広がる。道路より高く盛って道路を狭くするような形になっている。車がよけられるような5から6メートルの舗装道路としてはほしい。市から要望して幅員をとるようお願いしたい。(委員)

- この計画(案)は、現在パブリックコメントの段階とお聞きしている。この審議会で出た意見を参考にし、計画へ反映されるようお願いしたい。

※報告事項の意見概要

(1)「国土利用計画(安曇野市計画)について」

意見なし。