

会議の名称	令和4年度第2回阿見町都市計画審議会
開催日時	令和5年3月14日(火)午後1時30～午後2時40分
開催場所	阿見町役場 4階 全員協議会室
出席者	委員：大澤 義明, 野口 俊郎, 平岡 博, 川畑 秀慈, 海野 隆, 紙井 和美, 吉田 憲市, 蛭町 修身, 横張 清彦, 齋藤 十郎, 山口 道子, 小松崎 輝雄, 笥田 廣明 13名 (欠席) 佐藤 修一 1名 事務局(阿見町) 阿見町長…千葉 繁 産業建設部長…林田 克己 都市計画課…鶴田課長, 糸賀課長補佐, 木村係長, 立原主任
傍聴人数	0人
会議の議題 および会議 資料の内容	1. 開 会 2. 町長挨拶 3. 議事 都計諮問第2号 土浦・阿見都市計画道路の変更 (3・4・25号 西郷・大室線、3・4・26号 西郷・若栗線) 4. その他 5. 閉 会
配布資料	<input type="checkbox"/> 次第 <input type="checkbox"/> 名簿及び席次表 <input type="checkbox"/> 都市計画審議会付議案 <input type="checkbox"/> 説明書
議事概要	別紙のとおり

令和4年度第2回阿見町都市計画審議会 議事概要

A 委員:西郷・大室線の廃止について質問したい。道の駅検討委員会の第1回から2回にかけて出ていたが、その時からこの辺りの道路をつながないといけなと言っていた。今になって廃止となったが、人口減少ということもあると思うが、個人的には阿見町の東側の方が開けていくような感じがする。その先にある霞ヶ浦など風光明媚なところを売らないと、阿見町は残らない。そのため、このあたりを開墾しないと阿見町は残っていかないと思う。何としても残していただきたいと思っている。先ほど廃止の理由を説明していたが、そのあたりまで考えているのか。もう一度説明していただきたい。

事務局:現状として、西郷・大室線の廃止区間は市街化調整区域になっているため、特に新たな市街地形成の見込みがないことと、交通に関しては県道稲敷・阿見線と町道の代替え路線があり、廃止となっても問題がないということで、今回廃止する方向で考えている。

A 委員:県道稲敷・阿見線は通ったことはあるか。学生や子ども達を通るのにスムーズにいけるか。個人的には通学路で危ない路線のひとつ。車の通りが多いので、都市計画道路を通してもらえば車通りが少なくなるのではないかと思っている。う回路ができて大変だと常々思っていた。もし何かあったら責任はとれるのか。私としては反対。残していただきたい。

事務局:交通量に関しては、西郷・大室線が計画決定された昭和40年の後バイパスも開通し、バイパスも4車線化されバイパスに交通量が転換している。将来交通量についても推計を行い、交通量の確認を行っているのだが、1.25以下ということで、特に混雑は発生しないという結果になっている。現道の安全性に関しては、都市計画道路の廃止とは別に、個別で安全対策は考えていかないとはいえないと考えている。

A 委員:市街化調整区域で先が見通せないからだめだという事だが、道路ができれば家が建つのではないかと。屁理屈になってしまうかもしれないが、道路ができれば拓けていく。以前から言っているが、市街化調整区域というのは誰が決めたのか。

事務局:市街化調整区域は、昭和46年に都市計画決定されている。西郷・大室線に関しては、この地域の人口がどんどん増えて市街化区域が拡大していく時代に決定された。現在は人口減少・少子高齢化社会と全国的に言われており、それを踏まえて必要性の再検証を行った結果、廃止をしても支障がないという事になった。ご理解いただきたい。

A 委員:根本的に市街化調整区域というのは、人間が決めたもの。機械が決めたものか。そうではなく、時代に見合った感覚で行政はやっていかなくてははいけない。一生懸命決めていただいたが、そのあたりまで考えていただきたい。阿見町全体を見たら、西側は駅に近いから開発できていい。でも風光明媚なところはない。こちらは風光明媚が一番いいと私は思う。

事務局:先ほどの説明の繰り返しになるが、道路を作るには整備など莫大な費用がかかる。荒川本郷は人口が増加している状況だが、将来的にはいつまで続くか分からない。そのような中でこちらの区間に新たな道路を作るということは、費用対効果を考えると難しいと感じている。

B委員:都市計画道路が計画されていた。それに沿って今まで計画され、計画道路があるからということで皆さん張り付いてきた。今回廃止する中で、廃止する一番のメリットは何か、また残した場合のデメリットは何か。

事務局:都市計画決定された道路の区域内では、建築の制限がかかっている状態。整備の見込みがないという状況の中で、いつまでも都市計画決定された区域を残しておく、住民の方に建築の制限がかかった状況に置かれてしまうという事がデメリットとなる。53条の制限が解除になるので、ある程度個人の好きな仕様の建築物が建てられる。

B委員:説明者の言っていることは分からない。市街化調整区域だから今後都市化が見込めない。だから廃止するという事なのに、都市計画があるから制限があり、建物が建てられない。それを外せば自由に建てられる。説明者が言っているのは、市街化調整区域は家が張り付かないから、ここに計画道路を作っても仕方がないということ。だが逆に53条の制限を外してしまったら、好きなところに家が建てられる。言っていることが矛盾している。誰が建てるのか。どういう条件で建てるのか教えていただきたい。

事務局:西郷・大室線に関しては、市街化調整区域のため、基本的に家が建たないが、10年特例や世帯分離等で建築ができるケースもある。そのケースに関して今回の53条の制限が解除になるということを説明させていただいた。

B委員:全然分からない。53条の制限が解除。53条外れるメリットを調査したか。どのような見込みがあるか。

事務局:B委員からの質問のストレートな回答ではないかと思うが、担当から説明をしたように、阿見町は昭和40年代に都市計画決定をした伏線がある。今は令和5年になるが、実際に検討委員会を開催して再調査をしたのが、平成26~27年。その間30年あまりの年月が経っている。そうした中、未だに着手していないような路線の必要性について再調査をすることになった。阿見町だけでなく、全国的な問題になっている。今回行おうとしているのは、調整区域に係る部分の路線もあるが、市街化区域の中を通る線もある。そうするとチェックにするにあたり、都市計画法に基づいた手続きを踏まないと、建築の制限をかけられてしまうという事情もあった。そのような実現性のない道路がありながら、更に道路に対しての都市計画の位置づけをしていくという行為が、果たして適正なのか。それも全部含めて検証をしないといけないという、全国的な方向性が出された中で、国の指導に基づいて、茨城県が方針・指針を定めた。それを県の指針に基づいて各市町村も手続きを踏まなくてはならない。125号バイパスというのは、昭和60、61年くらいに都市計画決定されている状況。そういった他の路線もできながら、本当に西郷・大室線が、今も作らなくてはならない路線なのかという検

証をし、交通量など国の定めたものに基づき適正を定め、先ほど出た数値が 1.25 を下回る路線であれば渋滞という事もないだろうという判断ができる路線。さらに、先ほど市街化区域の話があったが、幸い阿見町は少しずつ人口が増加している状況にある。だが、どこで人口が増えているのかということを考えていただければわかると思うが、全国的には人口は減っている地区が圧倒的に多い。そこで国が定めたのが、立地適正化計画。今の市街化区域をこのまま放置しておく、市街化区域のスポンジ化ということで、市街化区域の中でも人口が減ってくるようなところがある。そこに公共投資をするよりも、さらにコンパクトなまちづくりをして、集中的な投資をした方が、より効率的・効果的な行政運営ができるのではないかと、ということに基づき、阿見町の立地適正化計画を作った。大室地区は一部市街化地区があるが、そこには居住誘導区域に設定したところはない。設定したところがないと、国の補助金を投入しながら新たなまちづくりを進めることは難しい。そういった事を全部含め、路線の見直しだけでもすべてそのようなところに関連してきて、廃止をしましょうという道路を残し、整備するにしても、国の補助金がつく可能性は極めて低くなるという状況。国の流れ、社会の流れを見据え、再検討委員会の中でも廃止にした方が好ましい路線ですということで、町では3路線位置づけをされているが、さまざまな事情があり今回は2路線廃止にさせていただきたい。仮にここで質問が出たような内容で残したとしても、実際に整備するには費用対効果の費用便益調査をするしかない。それを行った時に、先ほど調査をした数値等からすると、国の財源を投資して、また町を含めた税金を投入して整備をするだけの効果があるのかということになると、非常に厳しい路線だということが前提に発生するために、なかなか国の補助金も使えない。では町の財政だけでやっていくのかという事になると、それだけの効果が見込めない。という結論が出てしまうので、整備が難しいのであれば、調査に基づいた都市計画道路の廃止を行った方が、よりいいのではないかと。そうすることにより、先ほどの都市計画上の規制等も廃止されるというような流れになる。

B委員:長々とそれらしい説明ありがとうございました。道路を作るという事は、基本的に誰のためか。道路を作るためには条例等色々あるが、この道路を作ってよかったという結論になるかもしれない。費用対効果などの数字だけでやっていけば、確かにこの道路は必要ないという結論になるかもしれない、今現在は。しかし、この計画道路を建てた時には必要だった。だが、30年で必要がなくなった。何を言いたいかというと、りんりんロードがある。A委員が言ったように景観もいい。この路線を作った事により、人のための道路になるかもしれない。違う角度から見てこの道路を作って良かったとなるかもしれない。なぜかという観光明媚だから。りんりんロードも入っている。こういう事も含めて考えをもう少し検討する必要があるのではないかと。

事務局:実際の調査の詳しい経緯は存じ上げないが、必ず調査をするための基準があり、その項目に風光明媚というものはなかった。昭和40年代に必要な路線、幹線道路とな

りうる重要路線という位置づけになったと思うが、34年を経た段階では、それに代わる路線の位置づけができた。費用対効果を出すにあたり、風光明媚ということは入っていない。出発地点から到達地点まで行くにあたり、どれだけの走行時間がかかるかによって利益が創出される、どれだけタイヤが消耗するなどを検証しながら、どちらが有利か、という検証をするようになる。そこに到達するまでの時間が短縮されることによって、他の事に時間を活用できる。軽減された燃費によって他に回せるなどを検証することなので、B委員からありました項目については対象にはなっていないと思うが、更に検証をしたとしてもやはり同じような検証をせざるを得ない。阿見町独自の検証の仕方は客観性がないということから、基準からすると今回は廃止が妥当だろうという決が出たと認識している。

B委員:先ほどから費用対効果と言っているが、家の建っていないところに線を引いているが、全然何もない。費用対効果ということであれば、こういうところを残した方がいろいろな事ができる。そこも頭に入れて検討して欲しい。

C委員:これから説明があるかもしれないが、住民説明会をやっていると思う。その状況を説明していただきたい。また私はこの道路は廃止しない方が良いと思う。いろんな話が出ているが、中心市街地を通過して霞ヶ浦沿岸に連絡する道路、しかもりんりんロードとの関連を含めると、今後重要な位置づけを持つ道路だと思われる。さらに計画道路の北側にレイクサイドタウンがある。通行路交通安全プログラムで平成27年に改修したことにより、道路が相当狭くなり、交互通行がむずかしくなった。この道路はバイパスができて、相変わらず美浦方面から阿見町に抜ける通過道路になっていると聞いている。この計画道路ができれば、そういったことも解決するのではないかと期待されている道路なのではないか。3つの視点をあげたが、回答をお願いしたい。

事務局:住民説明会は、10月21、23日に行い、21日の参加者が1名、23日が5名となっている。質問の内容については53条の規制の解除に関する質問が何件か出ている。また現道の安全対策を行って欲しいという意見もあった。廃止についての反対は出ていない。続いて現道部分の安全対策だが、こちらの道路は、今回の西郷・大室線とは別に、現道に対して安全対策をしっかり行っていかないといけないので、現道の道路の改良や個別の対応が必要になってくる。生活道路の安全性の考慮についても、通学路や歩行に関して危険な箇所に関しては、危険性の解除ということで個別の対策を行っていく必要があると考えている。

C委員:つまりこの道路を安易にというわけではなく、相当手続を踏んで廃止という形で今回諮問しているが、廃止すると道がなくなる。残すことによって、現実的に通過車両が時間外はもちろん通勤・退勤時などに解消する道路になり得る可能性もあるのではないかと。廃止するとなるとこの後できない。残せば可能性を残せるので、レイクサイドタウンから抜け道になっている状況を考えると、意義のある道路なのではないかと思うのだが、どう考えているか。

事務局:安全対策に関しては、現道の一部拡幅や、交通量を減らす施設、ハンプや車両の進入を少なくするような対策を行い、都市計画道路の廃止とは別途対応が必要な事項。交通路安全対策プログラムでもこういった案件が出てくると思うので、そちらで安全対策をしていきたいと考えている。

大澤会長:今までの議論を踏まえ、私からもお話したい。線引きの廃止というのは、ほとんどリアリティのない話。それは共有させていただきたい。いろいろな自治体が線引きを外しましょうと持っていきが、ほとんど相手にされていない状況。できないことを話しても意味がないと思うので述べさせていただく。都市計画道路の廃止に関しては、多くの自治体を実施している。例えば石岡市は15年前に廃止した。廃止することによって、計画の考え方が明確になる。先ほどおっしゃった立地適正化計画との整合性や、今後の阿見町の都市計画を進めていくときには、きっちりとした考え方、整合性が必要。できない道路をいつまでも持っていても仕方ない。整備することは大切なこと。さらに観光について話があったが、阿見町だけでなく霞ヶ浦沿岸にはいろんな自治体がある。その中での競争であるから、かすみがうら市や土浦市がいろんなことをやっている。そういう話をしない限り、道路を作ったところで観光客は来ない。そこはご理解いただきたい。4つ目の安全管理。道路を作れば安全だということではなく、いろいろな方法があるので、お金をかけずにそういうことをするのが、今の時代の対策。

D 委員:これは町だけでやっているわけではないということですね。

大澤会長:そうである。

C 委員:町の決定だろう。

B 委員:町がやっていることだ。

大澤会長:頑張ってもらっても構わないが、全国で比較される。国の指導で行っている。

C 委員:最終的に自治体が決めることだ。町でなければ国、県で決めればいいことだ。

B 委員:地元が決めなくてどうする。

大澤会長:そういう極端な話をしているわけではない。ほかに意見はないか。

E 委員:いろいろ検討してこういう結果になったのだろう。線引きは昭和46年ですか。道路にかかる地権者等おそらく多くの方が期待して待っていた人もいたと思うが、このような社会事情がある。田中角栄の時代はみんな土地が売れて、人口が増え、いろんな団地ができたりしたが、それから人口が減ってきた。茨城県でもどんどん減っている。都市計画も見直しをしなければならない。費用対効果がなく、お金もかかるので仕方がない。その代わり地域の人たちには、現道を整備してあげないといけないと思う。

事務局:色々ご意見をいただき、特に地元精通している議員さんには厳しいご意見をいただいた。安全性や、調整区域の魅力を高める、りんりんロードとの連携などは、役場の中でも関係部署が多岐にわたるので、今日のご意見を踏まえ、都市計画以外の部分でも情報共有を図り、町として対応していきたいと思う。

大澤会長:他にご意見はないか。それでは原案通りで進めたいと思うが、いかがか。

A 委員:私は反対だ。

大澤会長:これは全会一致か。多数決か。事務局に確認している。1人でも反対すればやらないということか。阿見町都市計画審議会条例によると、第6条第4項「会議の議事は出席者委員及び臨時委員の過半数を持って決し」ということなので、採決を取る。」

C 委員:採決としては、一括か、一路線ずつか。私としては別々にお願いしたい。

事務局:1件の諮問となっているので、採決も一括でお願いしたい。

大澤会長:賛成・反対で決を採りたい。反対の方は挙手を(2名)。賛成は(10名)。採決で過半数なので、今回は承認ということにしたい。議事録としては反対がいたことは書かせていただく。

大澤会長:ありがとうございました。それでは本日の議事はすべて終了させていただきます。

以 上