

1 日時 平成 31 年 1 月 18 日（金）10:00～11:00

2 場所 富山県庁 4 階大会議室

3 出席者

(1) 富山県都市計画審議会出席委員

- | | |
|---------------------|---------------------------|
| ・ 弁護士 | 細 川 俊 彦 |
| ・ 税理士 | 土 開 由 香 |
| ・ 元富山県中小企業家同友会副代表理事 | 小 柴 順 子 |
| ・ 富山県建築士会監事 | 小 見 美由紀 |
| ・ J A 富山県女性組織協議会会長 | 谷 井 悦 子 |
| ・ 富山県立大学教授 | 川 上 智 規 |
| ・ 金沢大学教授 | 高 山 純 一 |
| ・ 富山国際大学准教授 | 相 山 馨 |
| ・ 県議会議員 | 井加田 ま り |
| ・ 県議会議員 | 渡 辺 守 人 |
| ・ 県議会議員 | 岡 崎 信 也 |
| ・ 北陸農政局長代理 | 渡 邊 勇 人（農村計画課長） |
| ・ 北陸地方整備局長代理 | 村 上 和 久
（富山河川国道事務所副所長） |
| ・ 富山県町村会会長代理 | 上 田 順 子（常務理事） |
| ・ 富山県警本部長代理 | 専 徒 勝 司（交通規制課長） |
| ・ J R 西日本金沢支社長代理 | 岩 谷 忍（企画課長） |

(2) 事務局

- | | |
|----------------|-------|
| ・ 富山県土木部都市計画課長 | 坂 井 禎 |
|----------------|-------|

4 配付資料

- ・ 次第
- ・ 配席図
- ・ 名簿
- ・ 条例等規程
- ・ 富山県都市計画審議会議案書
- ・ 参考資料

5 議 事

(議 事)

議案第 1 号 黒部都市計画道路の変更について

第 176 回富山県都市計画審議会

日時 平成 31 年 1 月 18 日（金）午前 10 時～

場所 富山県庁 4 階大会議室

1. 開会

（司 会）

定刻となりましたので、ただ今より、第 176 回富山県都市計画審議会を始めさせていただきます。

まず、開会に先立ちまして審議会の定足数について申し上げます。

委員 21 名のうち 16 名のご出席を頂いております。内訳については、委員が 14 名、臨時委員が 2 名でございます。半数以上のご出席ですので、富山県都市計画審議会条例第 5 条第 2 項の規定により、本日の審議会は有効に成立をする旨ご報告いたします。

それでは、配付資料の確認をさせていただきます。まずは審議会次第と配席図、審議会委員名簿、都市計画審議会の議案書、条例等の規程でございます。配付の漏れ等がございましたらお申し付けください。

次に審議会の公開についてご説明させていただきます。本審議会は平成 15 年 4 月から原則公開としております。詳細につきましては、お手元に配付している資料に、本審議会の公開に関する取扱要領がございますので、別途ご覧いただきたいと存じます。

ただし、個人情報の保護や本審議会の公正・円滑な議事の確保等の観点から、要領に規定する一定の事項の審議については、会長が本審議会に諮って非公開とすることができることとしております。以上をお伝えします。また、本審議会の審議結果及び議事録については、審議会終了後に県のホームページに掲載をさせていただく予定でございます。

それでは、以後の進行については、細川会長、よろしくお願いいたします。

（会 長）

ただ今より、第 176 回富山県都市計画審議会を開会いたします。よろしくお願いいたします。

次に、本審議会運営要綱第 4 条第 2 項の規定により、私から議事録署名委員を指名させていただきたいと思っております。土開由香委員と相山馨委員をお願いいたします。

本日は都市計画法に基づき、知事から当審議会に付議された 1 議案についてご審議いただきます。

それでは事務局から説明をお願いいたします。

2. 議事

(議案)

議案第1号 黒部都市計画道路の変更について

(事務局から議案第1号について説明)

(会 長)

ありがとうございました。この議案について、委員の皆さまのご意見をお願いします。

(委 員)

二つほどお尋ねしたいのです。1点は既存の踏切、関連するところが3カ所あるうちの、天神踏切と北野踏切を廃止し、新たな今の都市計画道路のところに振り替えるということだと思います。これはいいのですが、完全廃止なのでしょうか。自転車や歩行者で少し遠回りになる方々も出てくるかなと思うのです。そういう交通も含めて完全踏切廃止という計画なののでしょうか。それとも、車は新たな道路に回っていただいて、歩行者、自転車は通れるようにすることなののでしょうか。

その点が1点で、もう1点が、当初計画ですと立体交差となっていますが、今回、平面交差でということですが、それによってどれぐらい建設費の軽減がなされるのか、この2点についてお尋ねしたいと思います。

(事務局)

お答えします。最初の既存の踏切、近傍の2カ所を1カ所に統合することですけれども、元の踏切の天神踏切と北野踏切につきましては、富山地方鉄道との協議、ならびに住民の方とお話をした結果、取り扱いについては完全廃止ということでご了解いただいているところです。

確かに動線的に、お住まいの方、場所によっては病院に向かうにしても、若干遠回りになるところもあると思われましますが、一応、新設踏切で歩道付きの踏切を整備することによって、歩行者の安全については確保されているところ。若干、遠回りになることについては、受忍の範囲なのかと考えています。

あとは、当然、立体交差から平面交差にすることによって整備費、建設事業費は安価になります。現在の試算では、立体交差につきましては概算で約11.4億円かかる予定だったものが、平面交差にすることによって7.3億円、約4億円安価に整備できることになります。

(委 員)

分かりました。ありがとうございます。

(会 長)

この廃止する踏切と新設する踏切の距離はどれくらい離れているものなのでしょうか。

(事務局)

これから新たに整備する区間が、今、ぱっと計測するものがないのですけれども、未整備区間が600m強ですので、おおよそ今の新設する踏切から、天神踏切までは150mくらいだと思います。そのお隣の北野踏切はさらに短くて、70mくらいかと思います。

(会 長)

わかりました。この廃止する踏切は通学路として使われていたのですか。

(事務局)

通学路には使われていないということです。

(委 員)

踏切の件で安全面についてですが、今、従来ある踏切を完全に閉鎖して、絶対に渡れないようになるのでしょうか。従来の踏切がなくなっても渡れるようだと、少し危険だと感じました。

それともう一つ質問があるのですけれども、朝刊の方で黒部市の下水管工事の発注について、予定価格が漏れたということで、官製談合防止法違反というのですか、疑いで取り調べのニュースが書いてありましたけれども、コンプライアンスの面でも重視をしていただきたいなど。この点についてはどういうふうになっているのでしょうかという。この2点についてお願いします。

(事務局)

まず1点目ですが、踏切の廃止につきましては、まず今回、整備しました後、おっしゃったように完全に通行できないように、厳重な柵といたしましょうか、そういった形で地铁さんとも十分、現場の方はこのように手当していきたいと思えます。

二つ目に、下水道の工事の関係、今日の案件と直接的にはリンクしないわけですけれども、当然こういった公共工事をやる際にはコンプライアンスを重視しまして、適切な対応を我々もしてまいりたいと考えています。以上です。

(会 長)

起点側の今回変更しない反対側は整備済みなのですか。

(事務局)

当初の計画決定に基づいて整備済みの区間になっております。

(会 長)

起点側の考え方をもっと詳しく聞かせてください。この黄色の所は廃止なのですか。

(事務局)

はい、そうです。まず、隅切りの方からご説明します。

今回、隅切りの幅は、赤色に広げるところにつきましては、基本的に平面交差の交差点の描き方というのが、一つの基準といいますかルールとしてあります。どんな車両を左折・右折するかということにもよるのですが、交差点の途中に点線で描いた曲線がいくつかあります。基本的に小型の道路しか走らないごくごく小さな道路であれば、もっと小さな車両で設計するわけですが、基本的に一般道路につきましては、普通自動車。普通自動車といいますが、普通の乗用車ではなくて、トラックサイズの幅で、車両の長さが12mのものを一応、道路構造令の中では位置付けていまして、その車両がスムーズに曲がれるようにというところで決めていくのが一般的な考え方です。

曲がるときに、外側の車輪が想定される軌跡、それに対して内側の車輪が通る軌跡、それが確実に車道内で処理しないといけないので、そういったところからまず、今回は歩道付きですので、縁石、歩車道境界ブロックが設置されます。それで、つまるどころそれぞれ交差する道路の歩道の有効幅員は確保したいというのが基本的な考え方です。道路部において歩車道境界ブロックが曲線で始まるどころ、始まるどころというのは徐々に歩道の幅員が相対的に横断歩道に向かって狭くなります。そういうところを基本的に有効幅員として確保するために、隅切りを設けます。基本的には車道としてのカーブのスタート地点から、曲がった後のカーブが終わるところまでで隅切りの位置を決めるというのが一般的な考え方です。

車両もそうですし、歩行者の有効幅員を確保するというのもそうですし、また車も歩行者も合わせて交差点の見通しをある程度、確保するという意味においても隅切りは必要だと思います。

整備済みの相対的に狭く見える隅切りですけれども、こちらにつきましては、現在の歩行者の動線としては、一応幅員は確保されています。車両につきましては、今、広げるところと同じように曲がれるかということ、当然、交差点サイズが若干小さいので、同じようには曲がれません。例えば右側の道路から整備済みのところに左折しようとしたとき、同じ車両が曲がろうとすると、どうしても大回りにならざるを得ません。けれども、今、基本的に整備済みというところで大回りになるということは、現況の停止線に止まっている車両と左折する車両と交錯することが想定されますので、停止線を後ろに引いたという形になります。

そういうことで、整備済みの区間については先ほど申し上げましたが、ちょっと工夫することによって、当座、機能はおおむね確保できていると考えています。ただ、交通の流れが変わることによって大型車両がどういう形で流れが

変わってくるかは、それをしてみないと読めないというところもありますけれども、必要に応じて都市計画決定の変更に関わらず、交差点の部分的な改善とか、そういったものは交通管理者と必要に応じて協議しながら、検討していくものと考えています。現在、いびつな格好ですけれども、新たに整備するところと整備済みのところはそういった形で考えています。

廃止されるのは、今、図面上は黄色く塗られているのですけれども、ここについては幅がどれだけか、明確な寸法はずっとこの幅ではなくて、今、先ほどの富山地方鉄道の立体部から平面にいくところ、若干、本線の微調整もありまして、黄色の廃止する幅も狭いところ、広いところ、最終的には22mから16mに変えますので、3m程度の黄色い線は廃止する区間が出てくるのです。同じ幅で廃止するという形状ではなくて、場所によって幅には差があります。何cmという明確な寸法は、今はお答えできません。

(委員)

1 点教えてください。今ほどの話とはまた変わるのですけれども、先ほど立体交差から平面交差になるということについてですけれども、利用者の方の利便性や安全性が確保されているということと理解していきまして、この図を見る限り、歩行者の方の道路も今までよりも広く確保されているというところなのですけれども、交通量に関してはどのような見直しになるのか教えてください。

(事務局)

推定としての交通量なのですけれども、推計は行っています。ただ、今は道なき道ですので、現況交通量はもちろんゼロです。一応、交通量推計としましては、平成42年度の推計値としまして、計画交通量としては日当たり1800台という推計値が出ています。多いかといわれると、1800台ですから比較的少ないと思います。もっとも、通過交通など大動脈として必要な路線ではなくて、主に都市内の交通を処理するという位置付けになるかと思っておりますので、推計値としてはそれほど外れてはいないと観測しています。

(委員)

都市計画にすごく長い年月がかかるというのは分かっているのですが、この道路は昭和40年に都市計画決定されて、既に五十数年経って、長いですね。それから、今、完了している部分がいつ完了されたのか。それと、これから先、どのぐらいで新しい道路が完成するのか。そこをもう少し教えていただきたいのと、住民の方々にはどのような期間の説明をされているのか、知りたいです。

(事務局)

最初の昭和40年の計画決定からの整備経過ですが、現在、整備済みの1310mの区間につきましては、決定後、昭和49年～59年の10年をかけて整備しています。これからの残区間の整備ですが、本日、審議いただいて計画決定されて

から、実際に国の補助金を導入しながらの整備になるのですけれども、新設の区間につきましては、一応、予定としては来年度から実際に詳細な設計であるとか、用地買収に先立つ用地測量等に着手します。

それから、地元の地主の了解を交渉という形で得ながら、整備に入る予定にしています。予定では事業期間については、平成のままでいけば平成36年度、来年度から約6年かけて整備完了を予定しております。

地元とのやりとりですが、今回の都市計画の関係に関する説明会は、本日までには終えているのですが、その際、地元の意見としては歩道のない踏切や遮断機のない踏切という危ない踏切がなくなって、「歩行者も歩ける雰囲気になってきていいですね」という話は、説明の中の地主との会話の中ではあったと聞いています。今後、実際の事業の進め方、どこから入るとかの詳細な設計についての説明は当然のことながらやっていくこととなります。来年度から設計に入りますので、いつかというのはまだ何とも言えませんが、地主との十分な協議、道路ではなくて接続する道路であるとか、用排水の関係であるとか、関係の方は色々おられると思いますが、そういった形で周到に関係の方に説明をしながら事業が進められていくものと考えています。

(会 長)

終点側の従道路は完全に行き来できないのですか。

(事務局)

一応、その予定にしております。今、主道路になる前沢大布施線、将来の六天天神新線、バイパスという位置付けになりますが、そこから入ることも出ることもできなくなります。今、侵入禁止マークになっています接点から、市道三日市堀切線の区間についてはこの際、道路として廃道するというやり方もあるのですけれども、ちょうどそこに沿道利用としてコンビニがあります。そのコンビニの出入りということで、今の出入り口を全く閉じて道路自体を閉じるということについてはいろいろ問題もあると伺っていますので、道路としてはつぶさないまでも、そこからの行き来は「×」印で表示してあります交差部からは出入りできない形で交通処理はすることで計画しています。

今、道路として完全に廃道にすることを考えていないと申し上げましたが、今回の前沢大布施線の整備後の管理区分といいますか、考え方ですけれども、これが現在、赤色で示した路線が左側から黒部駅のそばなのですけれども、そこから鋭角に曲がって北の方に抜けていくというのが、現在の県道の区間になっています。これが整備された後は、県道のバイパス整備として県で施工しますから、整備後はこのような形で、これから整備しますバイパス区間を六天天神新線として振り替えます。

振り替えても、今、右側に向かっているところは別の県道がありますので、それは県道としては残ります。ただ、そこから青色で示した区間については、今のところは道路法道路として市道に移管する予定です。今の、出入りができ

なくなるところから最寄りの交差点、その区間、まだ青では示していますが、ここについては今のところ市道に移管するというので、黒部市との内部協議は終わっています。最終的に本当の管理という意味で、市道にするのか、場合によっては廃道にするのかということは、この後の市の中での話、あるいは県と協議しながら決まっていくこととなります。

(委員)

道路の幅員構成についてお尋ねしたいと思っています。変更都市計画の平面交差、それから鉄道部の交差部ですけれども、一般のところは 16m、それから鉄道との交差部が 14m ということで、現状の計画では 3.5m の歩道ということになっていますけれども、ここに自転車も歩行者も通行可という扱いなのですが、最近の世の中の流れからすると、歩道へ自転車を走らせるのはやめて、車道にもしそれだけ余裕があるのであれば、車道側に自転車走行帯、あるいは通行帯を整備するという全国的な動きかなと思っているのですが、あえて昔のという言い方がいいのかどうか分かりませんが、そういう考え方を踏襲する背景はどこにあるのでしょうか。

(事務局)

自転車歩行者道 3.5m、施設帯も含めれば有効幅員は今 3m という形で、規格的には自転車も通れる形ということで、自転車歩行者道の付近は一般的には施設帯も含めて 3.5m という自転車歩行者道としての基本的な幅員はあります。

今回の都市計画道路といいますか、いわゆる市街地部の道路ということで、標準部が 16m で 1.5m という路肩といいますか、市街地内の道路につきましては、路肩としての機能もあるので、沿道サービス、沿道の出入り、利用も含めて駐車帯という位置付けで、車も必要に応じて駐車できる幅として 1.5m を設定して一般的には計画しています。駐車帯は路肩の一部、車道の一部でありますので、自転車も通行できないかということ、そうでもないかもわからないのですが、一応、車の荷下ろしや出入り、駐車する幅として設定しているので、常に車が駐車しているとは限らないのですが、基本的には、考え方としては歩行者と共存するという形で歩行者道を基本的には合わせる形として自歩道として今 3.5m をもくろんでおります。

(委員)

その考え方がよろしくないのではないかという意見なのです。要は、世の中は歩行者と自転車はきちんと構造的に分離する考え方に移行していると思います。ですから、逆に申し上げますと、実質的には駐車帯 1.5m がありますので、そこは自転車が通ることもできますし、通りやすいと思うのですが、それがあれば、逆に言うと歩道をもう少し狭めて、例えば 3.0m にして、0.5m を駐車帯にくっつけてやれば自転車走行帯というふうにできます。もう少し手厚くするのであれば、歩道を 2.5m に狭めて自転車レーンとしての整備も十分可

能ではないかと思うのです。その辺の検討はされていたのでしょうか。恐らくそうではなくて、従来のやり方を踏襲しているように私には見えてしまいます。

(事務局)

幅員構成、停車帯の在り方につきましては、最終的に道路として管理するもので、道路管理者とも今後協議が必要になると思いますけれど、世の流れとして、委員がおっしゃったように自転車も車の一部なので、自転車と歩行者を分離するという考え方もトレンドとしてはあることは承知しております。ただ、世の中の流れ、トレンドとしてはそうかも分からないのですけれども、例えばこの後、既存道路も含めて、そういう形で自転車走行帯の形で全て整備していくかという、なかなか現状では今ある道路に手を加えて、車道の一部削ってでも自転車通行帯をという流れは、富山市内ではありますけれども、今のところ、道路管理者とも検討した結果、従来とってしまえばそれまでなのですけれども、4種道路として停車帯 1.5m、自歩道という形で計画しているところです。

(委員)

交通管理者ときちんとした協議をされましたでしょうか。

(事務局)

交通管理者、公安委員会として、交差点での協議としての計画協議と申しますか、共有した経過はあります。

(委員)

非常に、私は大きな問題だと思っているのです。というのは、既存の今、これまで整備された道路を全て変えるのは非現実的な問題だと思うのですけれど、これから 30 年、50 年、100 年ということを考えれば、今、変えないと変わっていかないと思っているのです。非常に短い区間ですけれど、そういうふうに富山県として自転車の扱いをきちんと、これまでとは違う考え方で道路整備をしていくという姿勢をきちんと示す必要があるのではないかと思います。

(会長)

このことについて協議の際には、幅員構成についても示しているのでしょうか。

(事務局)

一応、交差点協議の中で交差点の平面図だけではなくて、幅員構成についても図面等の中でお示しはしております。ただ、詰めた協議という意味で路肩とか、それはどうあるべきかに絞った形での協議は具体にはされていないと思います。ただ、図面の中で幅員構成についてはお示ししていますので、それも含

めた形で一応、協議は整っていると認識しています。

(会 長)

今回は、幅員の幅まで協議するのですか。それはまた後に残って道路管理者と協議すればよいのですか。

(事務局)

今回の都市計画決定につきましては、全体の、いわゆる総幅の幅を決定するというようなことが、今回のことをございまして、今、お示ししている幅員構成につきましては、いわゆる参考という形にはなるのですけれども、今、おっしゃいましたように、自転車道の取り扱いについては昨今考え方が変わってきているということもございまして、停車帯、自転車歩行者道の在り方については、道路管理者であります私ども県の道路課とも合議をしまして決めているわけですが、自転車道の取り扱いについては県内もさまざまな形がありまして、停車帯の中にブルーラインという形で、青い線を引きまして、そこに自転車を誘導しているような形式もあります。今後、整備の中でそういった形式も含めまして、道路管理者と、この確認の中身につきましては、より詳細に詰めていく必要があるというのを、今、委員の方からもご指摘を頂きましたので、そのように整備の中でしっかりと地元も含めまして検討してまいりたいと思います。よろしくお願いたします。

(委 員)

それで私は結構だと思います。今回の決定は、最後のこの資料にあります、車線数の決定であるとか、延長の決定であるとか、総幅の決定であるとか、そういうことで都市計画決定の変更ということですので、今後、道路整備を進める上で中身をどうするかは地元との協議、あるいは交通管理者との協議、道路管理者との協議で十分だと思います。

(会 長)

他の委員の皆さま方からご意見はありますか。

(委 員)

スライドの 23 枚目だったと思うのですが、上が変更前で下が変更後ということで、富山地方鉄道本線との交差の構造を立体交差から平面交差に変更するという大きなポイントであろうかと思っていたのですが、「変更前」の表を見ると、右上のところに「定めなし」となっています。これはどういうことなのでしょう。

(事務局)

これは都市計画としての計画書に当たるわけですが、手引き等は実は昭和40年ですので、50年以上前に手書きで書かれた原図は当然、残っていません。そこで、「定めなし」というのは、定める必要がないというのではなくて、記載がなかったということで「定めなし」という記述になっています。ただ、今回の現在の手引きと申しますか、記載要領では、平面交差、あるいは鉄道との交差箇所については明示することになっていますので、今回、改めて示したというところです。

(委員)

立体交差というのはどこから出てきた話でしょうか。住民の皆さんも立体交差から平面交差、そういう説明をされているのでしょうか。

(事務局)

道路の計画が立体交差でしたので、立体交差から平面交差にしますということとは説明の中で住民の方にはしています。

(会長)

当初の計画が立体交差であったことはどこに示してあるのでしょうか。また、その区間を示した図書はあるのでしょうか。

(事務局)

これが変更前ということで、50年前の都市計画書の中に記載してあったものはここに記載してございます。ただ、「構造」という欄に書いてありません。この当時は「備考欄」という欄にこういう記載がされていました。

立体交差という明示につきましては、これは当時の計画図の原図ですが、こちらの方に立体交差ということで、スクリーンの方で示しております。

(事務局)

図面上も明らかに地方鉄道との交差部が、いわゆるその部分だけ広がった形になっていますので、形式的には図面にも書いてありますように、そこだけが膨らむということは立体交差を示していると考えて差し支えないということです。

(会長)

私の方から1つお聞きしたいのですが、富山地方鉄道の運行本数はどれくらいなのでしょう。

(事務局)

地鉄の運行本数という意味ですか。ピーク時、平日であれば7～8時、休日であれば少し時間がずれるのですけれども、上り下り含めて5本です。トータル運行本数としては、平日・休日ともに62本という数字は、ダイヤ上、季節によっては季節運行がありますけれども、1日には60本程度の運行がされています。

(会 長)

他にご意見はございませんか。それでは、ご意見が出尽くしたようなので、私の理解では、この議案については異議がないということでよろしいですか。それでは、議案第1号は原案どおりということで議決しました。

本日の議事につきましては全て終了しました。事務局から連絡事項はありますか。

(事務局)

委員の皆さま、本日はどうもありがとうございました。慎重審議、誠にありがとうございます。

次回の審議会の予定ですが、今度は3月27日の年度末ですが、予定をさせていただいております。本日は案件が1件でしたが、次回は3件ほど予定しておりますので、引き続き委員の皆さまにはよろしくお願ひしたいと思ひます。本日は誠にありがとうございました。

平成31年1月18日

富山県都市計画審議会会長 細川俊彦

議事録署名人

富山県都市計画審議会委員 土開由香

富山県都市計画審議会委員 相山馨