

第45回 松江市都市計画審議会 議事録

1 日時 令和3年3月11日(木) 14時00分～16時10分

2 場所 松江市市民活動センター 5階 交流ホール

3 出席者

(1) 委員(15名中、出席者13名)

藤居由香会長、足立裕子委員、井上悦子委員、太田哲委員、星野充孝委員、田中昌子委員、
野津直嗣委員、長谷川裕之委員、畑尾幸生委員、細田智久委員、松浦俊彦委員、
三島進委員、森脇勇人委員

(2) 事務局

須山歴史まちづくり部長、松尾歴史まちづくり次長

都市政策課 服部課長補佐(開発指導係長)、陶山主幹(計画係長)、道橋主幹、
三島主任、内藤主任 他 2名

上下水道局事業推進課 杉谷事業推進課長 他 3名

4 次第

- ・開会
- ・会長挨拶
- ・議事

議案第1号 松江圏都市計画(松江国際文化観光都市建設計画)道路の変更(島根県決定)【諮問】

議案第2号 松江圏都市計画(松江国際文化観光都市建設計画)道路の変更(松江市決定)【付議】

議案第3号 松江県都市計画(松江国際文化観光都市建設計画)下水道の変更(松江市決定)【付議】

議題第1号 「松江市における松江圏都市計画 市街化調整区域地区計画ガイドライン」の策定について

- ・その他
- ・閉会

5 議事等の要旨

議案第1号については諮問案件であり、「都市計画道路3・6・80号下東川津西浜佐陀線(松江北道路)の交差点の構造については、将来にわたって安全性が十分に確保されるよう努めていただきたい」との意見を付し、異議ありません。

議案第2号については付議案件であり、全員賛成により原案のとおり可決した。

議案第3号については付議案件であり、全員賛成により原案のとおり可決した。

6 傍聴者数 0名

7 所管課 松江市 歴史まちづくり部 都市政策課(電話 0852-55-5373)

発言者	議 事
陶山係長	(14 時 00 分、開会) 開会 それでは時間となりました。これより第 45 回松江市都市計画審議会を開催いたします。私は本日の進行を務めます、松江市都市政策課の陶山と申します。よろしくお願いいたします。座らせて頂きます。 まず本日の予定でございます。本日は都市計画法に基づき島根県、あるいは松江市が定める都市計画について意見聴取、議決を頂く 3 つの議案と、松江市が進めようとしております市街化調整区域の制度見直しの一つ、「松江市における松江圏都市計画 市街化調整区域地区計画ガイドライン」の策定についてご意見を頂く 1 つの議題を予定させて頂いております。 最初の 3 つの議案の審議時間につきましては、説明を含め、概ね 1 時間程度を予定し、その後、「松江市版市街化調整区域地区計画ガイドラインの策定について」の議題に移らせて頂きたいと思いますのでよろしくお願いいたします。 それでは事務局を代表いたしまして、須山歴史まちづくり部長よりご挨拶を申し上げます。
須山部長	歴史まちづくり部長挨拶 歴史まちづくり部長の須山でございます。本日は年度末のお忙しい中、お集まり頂きましてありがとうございます。開会にあたり一言挨拶をさせていただきます。 さて、本日の内容は最も都市計画審議会の重要な役割であります、都市計画の決定、あるいは変更に関わる審議、そして平成 30 年度から進めております「市街化調整区域の緩和制度見直しに関わる意見聴取」でございます。 特に、本日は本市のまちづくりにとって重要な案件であります「松江北道路の都市計画決定」について、お諮りさせていただきます。 この松江北道路につきましては、都市マスタープランにおいて、交通ネットワーク軸の中の外循環線として位置付けられ、本市のまちの骨格となる大変重要な都市基盤であるとともに、宍道湖・中海圏域の発展にとって欠かせない重要な道路でございます。 そのようなことから、この北道路の計画にあたっては、平成 24 年度の概略計画の検討段階から関係する地域の多くの皆様との意見交換を数多く重ね、頂いた意見を取り入れながら道路計画をまとめ、ようやく都市

	計画決定の段階にたどり着いたところです。 この後、これまでの経過を含め説明をさせていただきますが、ぜひ、委員の皆様におかれましては、これまでの長い経過を踏まえ、そして本市の将来を見据えたうえで、ご判断を頂きたいと思います。 また、もう1つ本日は、将来の本市のまちづくりに大きく関わる土地利用制度の見直し、「松江市版の市街化調整区域地区計画ガイドライン」の策定について最終のご意見を伺わせて頂きます。 これまで本ガイドラインの策定にあたり、委員の皆様方から貴重なご意見を多数頂きましたおかげで、本市の地域特性に合ったいいガイドラインをまとめることができたというふうに思っております。 結びになりますが、本日ご審議頂く案件は本市の将来のまちづくりを大きく左右する大変重要な内容でございます。 委員の皆様には、大所高所から慎重審議を頂きますことをお願い申し上げます。
陶山係長	出欠の確認 それでは、本日の出欠状況についてご報告をさせていただきます。当初出席ということでご連絡を頂いておりましたが、貴谷委員から急遽、欠席の連絡がありましたので、本日は欠席となります。 また、関係行政機関の職員として、本日付けの人事異動に伴い、松江警察署長であります荒薦委員が新たに選任されておりますので、ご紹介をいたします。なお、本日は欠席となっております。 従いまして、本日は貴谷委員と松江警察署長が欠席となっており、15名中13名の出席でございます。 それでは、藤居会長よりご挨拶をお願いいたします。
藤居会長	藤居会長挨拶 3月に入りまして、年度末のお忙しいところお集まり頂きましてありがとうございます。今日は暖かかったので、市営バスで駅まで来て、駅から歩いて来ましたが、コロナ禍になって良かったことをいくつか気付いて、屋外でできることが出来るということや、また、大学のリモート授業が2年目に突入します。4月の3週目までリモートが決まっているのですが、大学に他の県にいる方に講演してもらう時は、交通費と宿泊費が発生すると、貧乏な大学の悩みだったんですね。リモートだと、その講演の時間の謝金だけで済むということで。この間、秋田県内のある市の都市計画審議会の委員をされているまちづくりのファシリテーターの方に授業をして頂いたところで、その時に、グラフィックレコーデ

	イングといって、まちづくりのその時の会話を模造紙とかにマジックペンで速記していくんですね。その実演をして頂いたのですが、こういう会場でやると後ろの席だと見えにくいこともなく、リモートだとどの席も同じ条件で見えるとか。今日の資料とかも全部パソコンで準備してくださっていると思うんですけど、スケッチブックで手書きというのもいいのかなと。手書きのもので伝わるものがあるんだなということで、コロナ禍で閉塞していく気持ちもあるんですが、最近はコロナで逆に得なことはいかないかなと気にするようになったところです。 今日は説明を聞く時間がかかなり長くて、説明される方も聞く方も大変だと思いますが、私も集中して聞きたいと思いますので、本日もよろしくお願いいたします。
陶山係長	資料の確認 どうもありがとうございました。続きまして、事前にお配りをしております、本日の資料の確認をさせていただきます。 まず、次第でございます。続きまして、議案の表紙でございます。それから A4 の両面印刷のもので第 45 回松江市都市計画審議会議案の概要でございます。それから右上に議案第 1 号と書いております、松江圏都市計画道路の変更、島根県決定という資料で、1 ページから 26 ページまでのものでございます。それから 2 号議案の資料ということで 1 ページから 6 ページまでのもの。それから 3 号議案ということで 1 ページから 5 ページまでのものと参考資料です。そして、議題の 1 号ということで表紙とその次の、松江市における松江圏都市計画市街化調整区域地区計画ガイドラインの策定についてが 1-1 から 1-2 まで。それから、本日机の上に当日配布資料ということで、松江北道路だよりのパンフレットと本日説明で使わせて頂きますパワーポイントのスライド資料、右上に、その他報告事項、当日配布資料と書いてある A4 資料ですが、幹線道路沿道における緩和についてという資料です。本日配布しております資料等、不足がありましたら、ただちに事務局までお申し付け下さい。 よろしいでしょうか。 それでは、これより先の進行につきましては、藤居会長にお願いいたします。
藤居会長	定数・審議会成立の確認 本日の出欠状況について確認をいたします。 先程事務局から報告がありましたが、本日は、貴谷委員と荒薦委員がご欠席となっておりますので、委員総数 15 名中 13 名の出席でございます。

ておりますが、高速道路のインターチェンジのようなものでして、本線の走行性を確保するために、こちらに示しております、6か所に限定して、乗り降り箇所を設ける計画としております。この乗り降り箇所について、形式としては立体交差と平面交差の2種類を考えています。

立体交差は、インターチェンジの形式でございまして、右側に松江だんだん道路の西尾インターチェンジの写真を、参考につけております。こういった4本連絡道をつけて、本線に乗ったり、降りたりする形状です。

平面交差については、通常見られる十字路の交差形状となります。また、道路の構造につきましては、車道が3.25m、路肩0.75m、道路幅は8mの道路を計画しています。なお、歩道や中央帯については設置しない計画となっています。以上が道路の概要になります。

続いて、この道路計画について、どういう経緯を経て、現在まで至ったのかを、説明させていただきます。

本道路計画は、平成24年度から検討を開始しておりまして、最初に、検討範囲として大体の道路のルート幅2kmから3kmを示した後、意見交換会やアンケート調査を実施しつつ、途中で500m幅まで絞って、さらに1本の道路計画線に絞り込んでおります。

次のスライドですが、まず最初に実施いたしました、2kmから3kmの検討状況について説明をいたします。

こちらの図が松江だんだん道路の川津インターチェンジから西浜佐陀の辺りまで、幅として2kmから3kmを着色しております。

この図をお示ししながら意見交換会を平成24年から平成25年の1月に実施いたしました。

この意見交換会では、延べ176名の方に参加を頂きました。このご意見を踏まえまして、次に、500mの幅で3つのルート帯をお示し、1つのルート帯に絞っていくという作業を行っております。

こちらが概ね500mの幅で、A、B、C、3つのルート帯を設定し、意見交換会やアンケート調査をさせて頂きました。

Aルートは青色の幅、Bルートはピンク色の幅、Cルートが緑色の幅となっておりまして、これらをお示して、意見交換会を実施しました。平成25年9月に行った意見交換会には、延べ163名の参加を頂きました。

その結果を踏まえまして、ルートや道路構造、環境影響等の検討を行いました結果、1つのルート帯として緑のCルート帯を選定しました。このCルート帯を選定したという説明会を平成29年5月に行い、延べ186名の参加を頂き、また、このルート帯の中から、1本の線形を検討するための意見交換会を平成29年の7月から10月まで実施し、延べ464名の

参加を頂きました。

そして、最終的に1本の道路計画線としてお示しをしたのが平成30年になります。道路計画線について、平成30年7月から説明会を行い、述べ792名の参加頂き、地域の皆さんから様々なご意見やご要望、その話し合い、あるいは調整を、昨年の7月まで時間をかけて鋭意継続をして行われました。

そして、最終的に現在の道路計画案をお示しするための道路事業説明会を、昨年の8月から9月に実施をし、延べ252名の参加を頂き、概ねの了解を得られたということで、都市計画の手続を進めてきたところです。

3点目に、実際のルートについて説明をさせていただきます。ルートを策定するにあたりまして、スライドにはCルート帯の幅を示しています。

このルート帯の周りには公共施設や重要遺跡、自然環境に関する重要種などがございまして、そういったことに配慮をしながら、ルートと道路構造について基本方針というものを定めています。

ルートの基本方針として4点記載しています。1点目としては走行しやすい道路線形、2点目として配慮する必要がある文化財、神社、寺院、住宅団地、主要公共施設を極力回避、3点目として自然環境への影響を極力低減するため地形の改変を少なくする、4点目としては可能な限りコスト縮減に努めること、こういった基本方針として、利便性、安全性や経済性を、総合的に勘案したルートを選定しております。

続いて、道路の構造についての基本方針でございます。まず、山地部については切土及び盛土構造を基本とする、ただし、山が高い場合は、トンネル構造とするとしています。

また、平地部につきましては、残土の有効活用、あるいは構造物の今後の維持管理なども考慮いたしまして、盛土構造を基本としております。ただし、川や道路などを横架する場所や市街化が進行している箇所などは高架構造としました。

3点目としては、これまで有していた道路機能等は機能回復することとしております。こういった基本方針を基にしましてルートを策定しております。

次に、具体的にルートについて説明させていただきます。まず、乗り降り箇所です。

冒頭の方で平面交差と立体交差の2つがあると説明しましたが、これをどのように使い分けたかといいますと、西側の3つの青で着色しています西浜佐陀、古曽志、下佐陀は平面交差、東側の3つの赤で着色しています西生馬、西持田、川津については立体交差といたしました。

図面の方の説明に入らせて頂きますが、前面のスライドと、お配りしている「北道路だより」の中ほどにもルートを記載しておりますので、そちらも併せてご覧頂きながら聞いて頂ければと思います。

図面の着色の凡例につきまして、オレンジのところは切土といいまして、山を切って道路を造成する場所です。それから、緑色のところは盛土といいまして、土を盛って道路を造成する箇所、赤は橋梁部分、紫はトンネルでございます。

西浜佐陀町側から説明させていただきます。イングリッシュガーデンと運転免許センターの間辺り国道 431 号から北へ向かいまして、途中、一畑電車を橋梁で横断します。

それから、農地の中を盛土構造で通る計画としておりまして、市道古志大野線と交差する箇所で古曾志の乗り降り箇所を計画しております。そこから北東へ向かい、西谷町の方へ入りまして、佐陀川の方へ道路を計画し、松江高専、生馬小学校の西側の県道松江鹿島美保関線と交差する箇所に下佐陀の乗り降り箇所を設けております。

さらに北東へ行きまして、松江高専と湊苑団地の間を通りまして、県道御津東生馬線と交差する場所に乗り降り箇所を設けておりまして、こちらは立体交差で計画をしております。

続いて、東の方に参りまして、生馬が丘団地の北側を抜けまして、東生馬町の谷を抜け、山の方に入ったところでトンネルを計画しています。このトンネルは、途中、谷部分を橋梁で挟んだ約 1km のトンネルを 2 本施工する計画としております。

続いて、持田地区に入りますと、ソフトビジネスパークがありますので、こちらを囲むように道路を計画しておりまして、西持田に乗り降り箇所を立体交差で計画しております。ここから、現在供用している松江だんだん道路の方へ向かって行きまして、立体交差で繋げていくという計画としています。以上、10.5km の道路を計画しております。

次に、お手元の「松江北道路だより」にも掲載していますが、この道路は法律や条例で環境アセスメントが義務づけられている対象事業ではございませんが、10.5km という道路計画でございますので、島根県で自主的に環境影響評価を行っております。

道路を計画するにあたりまして、学識経験者の方に参加を頂いて、松江北道路環境影響評価検討会を設立して、検討を行っています。検討項目としては、こちらに示しています 10 項目でございます。松江北道路が建設された際の影響を予測して評価を行うとともに、環境保全措置を計画しております。結果として、必要な箇所に環境保全措置を実施することによって、これらの影響を低減、最小化できることを確認しています。

この内容につきましては、地元説明会等でお示しをするとともに、島根県松江県土整備事務所のホームページで公表しているところでございます。

続いて1・4・2号東津田連絡線及び3・3・75東津田下東川津線について、説明させていただきます。

一般的には、松江だんだん道路と呼ばれていますが、東津田連絡線が松江ジャンクションから津田インターチェンジ付近までとなっており、東津田下東川津線が津田インターチェンジ付近から川津インターチェンジまでになっています。

変更内容といたしまして、現在、松江だんだん道路は暫定2車線で供用をしていますが、詳細な測量や今後の4車線化を想定とした設計に合わせて、用地買収が完了しており、それに合わせた道路区域に変更を行うものです。前のスライドは、代表的な箇所として、表示しています。図面の凡例といたしまして、黄色は都市計画道路の区域から除外する部分、赤色の塗りつぶしは、新たに都市計画道路の区域に追加する部分です。

最後に赤色の枠線は、これらの変更を行った後の都市計画道路の区域を囲んだものです。

続きまして、1・3・1号米子松江線、3・2・2号出雲郷松江線、3・5・11号国道9号線について、説明させていただきます。

1・3・1号米子松江線は、山陰道の一部で安来市から玉湯インターチェンジ付近までの路線となっております。

また、3・2・2号出雲郷松江線は、米子松江線の側道となっております。そして、3・5・11号国道9号線は、国道9号の一部で、東出雲町下意東にあるリョーノーファクトリー意東工場付近から、乃木福富町にある宍道湖ボウル付近となっています。

これらの変更内容といたしまして、先程説明した松江だんだん道路に関連した接続箇所の整備の完了に伴い完成した道路区域で、変更するものです。前のスライドは、代表的な箇所として、表示しています。

最後に、3・5・65北公園西尾線となりますが、松江市総合体育館の北側を起点に松江だんだん道路西尾インターチェンジに接続する道路となっています。

この路線の松江女子高付近の交差点から西尾インターチェンジまでの約560mは、現在、4車線計画となっていますが、片側1車線の2車線と付加車線で暫定供用しています。近年の人口減少や新たに計画される松江北道路の整備などを考慮した、将来交通量見通しから現状の車線数で十分に、交通容量を満足できることから、現状の道路区域及び車線数で

変更するものです。

続きまして、2号議案である松江圏都市計画道路の変更、松江市決定を説明させていただきます。

対象路線は冒頭で説明した3路線でございます。

まず、始めに3・5・67号小浜堂の前線と3・6・77号東津田中央線を説明します。

小浜堂の前線は、東新田橋を起点に大橋川に近接し、JR山陰本線の北側を並走し、市街地と松江市の東部を結ぶ幹線道路です。

また、東津田中央線は、松江ジャンクション付近を起点に、小浜堂の前線と接続し、また、津田インターチェンジからJR山陰本線や国道9号を高架で横断する道路です。

これらの道路は事業完了に伴い完成した道路区域で変更を行うものです。前のスライドは、代表的な箇所として、表示しています。

続いて、3・4・5号中の島線です。この道路は、松江市総合体育館の南側から中州を通過し、太陽団地前の県道本庄福富松江線に接続する道路です。

こちらの変更内容といたしまして、松江北道路の計画に併せた将来の交通量推計から、市街地へ行き来する交通量が、現在の県道本庄福富松江線で、十分満足することから、一畑バス株式会社付近から県道本庄福富松江線への接続区間約1,600mを廃止するものです。

最後に、お手元の「第45回松江市都市計画審議会 議案の概要」をご覧ください。

議第1号につきましては、ご覧の日程で、都市計画原案の縦覧、都市計画説明会、都市計画公聴会、都市計画案の縦覧、意見書の募集などを行いました。

都市計画説明会の参加者は39名、都市計画原案の縦覧者は5名、都市計画公聴会の公述人は4名、都市計画案の縦覧者は12名、意見書の提出者は3件となっています。

なお、都市計画公聴会の公述人4名及び案に対する意見書の提出3件ともに、3・6・80号 下東川津西浜佐陀線いわゆる松江北道路についての意見を頂いております。

これら、「公聴会における意見公述の要旨及び松江市の見解」並びに、「案に対する意見書の要旨及び島根県の見解」は、事前資料として、送付させて頂いております。

続きまして、最終案である案に対する意見書の要旨及び島根県の見解について、報告します。事前資料で議案第1号の右下1-23をご覧ください。

意見書は3件提出頂いており、意見書1番から順に、意見の要旨に対

しまして島根県の見解を説明します。

①「境港出雲道路の一部として松江北道路は計画されているが、境港出雲道路のルートを示すことなく、松江北道路の計画を示していることに疑問を持つ」という意見に対しまして、島根県の見解は境港出雲道路は、延長が約70kmと長く、全体費用も多額となり、事業期間も長期にわたることとなります。したがって、事業化を図る区間については、周辺道路の整備状況や交通流動、地域の課題等を踏まえ、総合的に判断しています。

松江北道路については、松江だんだん道路と一体となって外環状道路を構築し、松江市街地の交通課題を解決する道路であることから、早期事業化の判断をしたところです。

②「10年・20年後の松江北道路が完成する頃には、交通量や人口は間違いなく減っている。松江北道路に費やされる費用はきたるべき社会に使って欲しい」という意見に対しまして、松江北道路は、将来交通量の予測を行った上で計画しており、市街地へ流入する交通の分散に伴う渋滞の緩和、災害時の迂回路機能の確保、山陰道等へのアクセス向上など、防災・地域振興の両面から必要な道路であると考えています。

③「道路計画が西谷地区の共同墓地に影響しているが、地下で眠っている祖先のことを思いやって欲しい」という意見に対しまして、都市計画案では、共同墓地の近傍を通る計画としています。事業着手後の詳細測量及び設計において共同墓地への影響を確認し、影響がある場合は関係者の皆様と協議を行い、ご理解ご協力が得られるよう誠意を持って対応していきたいと考えています。

続きまして、1-24をご覧ください。意見書2について説明いたします。

①「松江北道路の全長10kmのうち2kmはトンネル区間となっているが、2kmは長すぎるし、価格も高すぎる。平地部のルートより安いのか。公聴会でも同様の主旨発言をしたが、回答がなされていない。事業者は、「2kmのトンネルは止めます、ルート変更の時間をください」となぜ言えないのか」との意見に対しまして、公聴会での意見公述に対する松江市からの回答にも示しておりますが、本路線のルート選定にあたりましては、冒頭でお話しました4つの基本方針を定めており、この基本方針の基に、地域や自然環境への影響、コスト等を総合的に勘案し計画しています。トンネル計画区間周辺は、ソフトビジネスパークや真山城跡、白鹿城跡等、ルート選定にあたり特に配慮する項目があることから、総合的に判断し本案が最適なルートであると考えました。なお、生馬神社付近から西持田の区間は、山が高く大規模な切土が生じることから、約1kmのトンネルを2本計画しています。

②「島根県の人口が 67 万人を切り、ここ数年 5 千人減が続いている状況であり、10 年経てば県の総人口は 50 万人に近づく。激変する豪雨や台風の大型化など、温暖化による自然災害の頻発や地震災害も危惧され、コロナウイルス対策も重要となるなか、この道路計画は時代遅れであり、白紙撤回を強く求める。250 億円は他に活かそうではないか」という意見に対しまして、松江北道路は、将来交通量の予測を行った上で計画しており、市街地へ流入する交通の分散に伴う渋滞の緩和、災害時の迂回路機能の確保、山陰道等へのアクセス向上など、防災・地域振興の両面から必要な道路であると考えています。

1-25 をご覧下さい。最後に意見書 3 について、説明させていただきます。

①「松江北道路計画にあたり、営農に支障が生じないように要望していたが、対応することはできない旨の回答や、論点をずらした回答しか頂いていない。また、土地の使用権についても話し合いに応じてもらっていない」という意見に対しまして、営農への影響については、これまでも回答を行ってきました。今後も引き続き、営農への影響や土地の使用権につきまして、事業の実施段階において誠意をもって対応していきたいと考えています。

なお、この意見者と島根県の協議内容については、参考資料といたしまして、1-26 に記載しております。

1-25 にお戻り下さい。

②「松江北道路に近接して小学校があり、この道路を子ども達が横断して登下校することになる。松江北道路はスピードを出せる道路であること、また、カーブをしながら交差点に進入するような形状であり危険である」という意見に対しまして、都市計画案では、道路構造令に基づき計画しています。通学路の交通安全対策の詳細については、事業着手後、地域の皆様や関係機関と協議しながら進めていきたいと考えています。この都市計画案に対する意見書の要旨及び島根県の見解は、本日の松江市都市計画審議会と同様に、島根県都市計画審議会に提出され、審議の対象となります。

都市計画審議会議案の概要にお戻り下さい。

議第 2 号の件につきましても、ご覧の日程で、都市計画原案の縦覧、都市計画説明会、都市計画公聴会、都市計画案の縦覧、意見書の募集などを行いました。

都市計画原案の縦覧者は 2 名、都市計画説明会の参加者は 39 名、都市計画公聴会の公述人は 4 名、都市計画案の縦覧者は 3 名、意見書の提出者はなしとなっています。

なお、都市計画公聴会につきましては、1 号議案の島根県決定と同時に

	行っているため、3名となっていますが、公述内容は松江北道路についてとなっています。 以上でございます。ご審議の程よろしく願います。
陶山係長	すみません。本日は東日本大震災からちょうど10年目になっております。14時46分に震災で亡くなられた方、そして被災に遭われた方々への弔辞を示すということで、全国でも黙祷を捧げる取り組みが行われているところでございます。松江市としても、その取り組みに賛同するということでございますので、大変申し訳ございませんが、皆様にもご協力をよろしくお願いいたします。それでは、皆様ご起立頂きますようお願いいたします。 それではただ今より、1分間の黙祷をお願いします。黙祷始め。 (黙祷) 終わって下さい。ご協力ありがとうございました。
藤居会長	それでは、再開いたします。ただ今、事務局から説明がありました。 議案第1号につきましては、島根県が都市計画の変更を行うにあたり、松江市への意見照会があり、松江市が県へ回答するため、松江市都市計画審議会の意見を聴くものでございます。 また、議案第2号につきましては、松江市が都市計画の変更を行うにあたり、都市計画法に基づき、松江市都市計画審議会に付議するものです。 採決につきましては、各号ごとに行いたいと思いますが、先程の説明について、ご意見、ご質問がございましたら、お願いいたします。 私から意見というかコメントですが、10年前の3月11日の2か月後に被災地調査に行きました。岩手県の沿岸には幹線道路が一本通っています。そこを運転してもらって行きましたが、震災から2か月後、瓦礫とかは撤去されていたんですが、車が進まないんですね。何でだろうと思ったら、まだ信号が復旧していなかったんです。信号が復旧していない大きい十字路は交通整理がされているんですが、いい道路でもスピードが出せないことに気付きました。今回の北道路が自動車専用になるということは災害時には最大に威力を発揮するのではないかと個人的に改めて思いました。 大事な案件かと思しますので、今回しか聞く機会がありませんので、ご意見ご質問ありましたら、お願いします。

	長谷川委員どうぞ。
長谷川委員	平面交差の入り口になっているところが3か所ありますけれども、これは費用対効果を考えてそうなののでしょうか。それとも地元の要望でそうなののでしょうか。お願いします。
藤居会長	事務局お願いします。
陶山係長	都市政策課の陶山でございます。おっしゃられる通り、費用対効果によるものでして、立体交差というのが先程藤居会長からもありましたけれども、信号制御しなくても通れるというところでございます。ただ、周辺の交通量など総合的に判断いたしまして、こちらについては平面交差の形状をとらせて頂いております。
長谷川委員	将来的にもし必要になれば、立体交差にできるような余地を残しておくような設計をしていくことはないですか。
陶山係長	現状においては、将来の交通量予測の中で現状の道路構造で十分だという設計をいたしておりますので、立体交差を見込んでの設計は行っておりません。以上でございます。
長谷川委員	分かりました。ありがとうございます。
藤居会長	他にご意見ご質問ございますでしょうか。 森脇委員どうぞ。
森脇委員	平面交差のところで、元々の道路から進入路に向けて基礎構造の改修がないと、右折左折がしにくくなるというのが1点と、交通量の話をされましたが、24時間に限定すると交通量が少ないかもしれませんが、現在の松江のだんだん道路のように、朝夕の道路の混雑が相当なものです。今度は一般道路にかかることになると、相当な混雑が予測されるのではないかなと思いますが、そういった部分での対策はどのようになっているのでしょうか。
藤居会長	事務局お願いします。
陶山係長	周辺道路の影響等々についてのご質問について、お答えさせていただきます。

	す。平面交差で新たな道路が取り付くことになると、交差点の設計を改めてしていかなければならないところでございます。将来の交通量に見合った形で、右折レーンを直さないといけませんとか、そういったところにつきましては、公安委員会との協議を重ねさせて頂きまして、これで満足できるとの結果を頂いておりますので、このような形をとっているところでございます。 だんだん道路等につきましても今現在、渋滞している状況でございます。暫定2車線供用の形をとらせて頂いておりますので、計画上は4車線ということです。全路線を整備するということで2車線整備を先行させて頂いているところでございますので、将来的には4車線化を実現するのが望ましいのではないかと考えております。以上でございます。
藤居会長	よろしいですか。 次に、細田委員どうぞ。
細田委員	意見書の3番の②の小学校というのが気になって。平面交差する2か所のところ、古江小学校になりますが、この道路を横断する必要があるんだったら、十分に注意しないといけない。通学路の変更だとか通学路の付け替えだとかを配慮するようなことは考えておられるんでしょうか。
藤居会長	事務局お願いします。
陶山係長	現時点では通学路関係ということで、学校関係者と詳細に話をしているということではございませんが、県の教育委員会部局ですとか、松江市におきましても教育委員会部局と諸々、設計するにあたって細かな調整を取らせて頂いております。将来的に整備した後に、通学路がどうなるかも含めて、通学路というのは必ず指定しないといけないというわけではございませんので、状況に応じて、ここの道路を通らないといけないことも出てくるかもしれません。事業実施の段階に、関係者の方々と詳細を詰めて設計していくと伺っておりますので、現段階では明確に申し上げられないですが、そういった対応はされるものと認識しております。以上でございます。
藤居会長	他にご意見ご質問ございますか。 長谷川委員どうぞ。

長谷川委員	先程小学校の話もありましたけれども、結局そういうことをしなければならぬのであれば、やはり設計の上で立体交差として残しておいた方がいいのではないかなと思うんですけども、それはコメントとして残して頂けたら嬉しいなと思います。以上です。
藤居会長	立体交差ではなく、平面交差で大丈夫だと判断されたことを事務局からご説明頂けますか。コメントを残す前に、まずそれをお聞かせ下さい。
陶山係長	実際は交差点構造をどうするかを考えております。松江北道路は冒頭にもありましたけれども、地域高規格道路で高速道路ではない、一般道路ということになります。それは連続した走行性の中で、概ね 60km の走行速度を確保できるように設定してスタートしております。コストのことも考えていかなければならない中で、一般道路の考え方でいきますと、基本的に平面交差が通常の交差点形状になります。交通量等勘案した中で、歩車分離という形がとれるのであれば、そのような構造にするのが理想論でございますが、コストの問題ですとか、事業性の問題を判断していかなければいけないところで、特に西側は東側に比べて、交通量もさほど多くないこともございましたので、このような平面を基本とした設計を最終的に整えた形になっていると伺っております。以上でございます。
藤居会長	ありがとうございました。長谷川委員の意見で気になるところが、小学生の安全性と立体交差にするか平面交差にするかどうかに分ける手段があると思うんですね。小学生の通学環境を守るという意味で立体交差を避けてもらえないかというコメントなのか、立体平面交差にするのは最小であって、その中で事業を考えて立体交差を 3 か所加えていくという状況で、まだ立体交差部分が足りないという意味でコメントを残すかというのは、かなり大きく違うと思います。
長谷川委員	私は立体交差の方がより安全性が高いのではないかなと思ったので、実際に運用してみたらどうなるかは読めないところもあると思いましたが、可能な範囲で土地を確保しておくとか大変かもしれないですけど、万一平面交差の状況ではどうにもならないとなった場合に、立体交差に施工し直せるような形にしておくのも 1 つの手かなと思ったので、コメントさせて頂いた次第です。以上です。
陶山係長	すみません。回答を補足させていただきます。立体と平面といったところ

	で、いずれも信号制御で整備をする形になると思います。山陰道とかも立体交差箇所がございますが、そこには信号制御によって横断をさせる。上は高速走行の車を素通りさせて、そのまま東西にクロスする道路を捌くという形で、あくまで車の捌きを主眼に置いて立体化構造にする形になっておりまして、歩行者につきましては、いずれにしても平面だろうが立体であろうが信号制御により安全の確保をされるものと考えております。
藤居会長	他の委員の皆さん、平面の部分を立体にというご意見もあるかと思いますが、今日の資料やご説明で平面交差や立体の交差について思うこと、自分の近所のところが立体交差にして欲しくてとか事例がありましたら、他の委員の皆様からご意見伺えればと思います。 細田委員どうぞ。
細田委員	子どもたちの安全性と立体交差という話になりそうであったのですが、パワーポイント資料 11 ページの写真を見て頂くと分かりますけれど、立体交差は見通しが悪いので、子どもたちがその間を通学するのには非常に危険だと思います。ですので、立体交差にしたからと言って安全というわけではないと思います。相当な道路の長さにもなるし、壁ができて見えないので、見通しがいい平面交差が安全の場合もあって、一概に立体交差だから安全とは言いきれないと思います。
藤居会長	他に、立体交差と平面交差についてご意見ありますでしょうか。 田中委員お願いします。
田中委員	今、立体交差と平面交差のお話になっていると思いますが、ここ周辺のエリアを分かっているつもりでいるのですが、適正ではないかと思います。平面交差にしますと、皆さんご存じでしょうけれども、出雲市内のバイパスがバイパスでないような、少し走ったら信号、また少し走ったら信号があるということで、バイパスの役割を果たしていない道路もあると感じておりますので、交通量ですとか色々あるかもしれませんが、車を運転する側から言えば、立体交差の方がスムーズに行けるかもしれませんが、時々信号もないとずっと走り続けるのもいかがなものかなと思いますし、信号があることで真っすぐでない道の方が安全運転という意味では機能できるのではないかと思いますので、それぞれの審議の中で検討されてきたことだと思いますので、私はこの案のままでいいのではないかと考えております。

藤居会長	他に、立体交差と平面交差のことで何かご意見ありますでしょうか。 三島委員どうぞ。
三島委員	立体交差か平面交差かでありますけれども、どちらが安全かということもあろうかと思いますが、先程意見があったように出雲市の話がありました、全くその通りでバイパスになっていない。逆に混雑している状況ですので、できるだけ平面交差は避けた方がいいと私は思っております。それはそれとして、ここに2か所あるわけですが、この地域の皆さん方の意見というのは実際にどうでございますか。
藤居会長	事務局お願いします。
陶山係長	実際に私どもが直接地元で細かな説明をしたわけではございませんので、全ての意見を吸い上げているわけではございませんけれども、県の事業者説明会におきましては、立体交差を求められる意見もあったと伺っております。ただ、設計の考え方であるとか交差点の処理が可能であるという総合的な判断から、このような提案をさせて頂いたところで、概ね地元の皆さんの平面交差でご理解を頂いたと判断いたしましたので、都市計画の手続きに入りました。一部立体交差の方がいいという方は数名程いらっしゃるの事実でございますが、地元としてはご理解を頂くことができたというように理解しております。以上でございます。
三島委員	私が聞いた範囲では、特に西側の方では原発もありますし、立体交差にしてもらいたいと聞いてます。県の方が説明会でお話をして、そのような意見を言ったとしても、自分らが決めたものを曲げようとしない。説得するだけだと、このように伺っております。従いまして、先程立体交差にする余地を残しておいたらどうかという意見もあったわけですので、私もあえて言うならば、両方の案を残して再検討して頂きたいと思っております。 それから子どもの安全につきましては、どちらが安全なのか分かりませんので、そこは警察とかに意見を聞いて頂かないとこっちが安全だろうとか答えが出にくいので、これも併せてお願いしておきたいと思えます。以上でございます。
藤居会長	他に、立体か平面かについてご意見ありますでしょうか。 長谷川委員どうぞ。

長谷川委員	安全性という意味では私は平面交差点の方が危ないと思っておりまして、それは線形のいい道路ができると、人間の心理としてはどうしてもスピードを出してしまうのが常だと思います。信号があれば止まるというのは大方の人は止まりますが、中には信号無視して轢かれたという事故も聞くこともあるかと思います。そういうことを考えると、より速いスピードを出した状態で事故になるような平面交差というのは、なるべく避けた方がいいのかなと思います。立体構造にすると、立体構造の出口から出てくる車は出口から出るという意識を持って走っていますから、当然速度が遅くなるはずですね。そういうところで立体交差の出口で横断しようとしている人にとっては、立体交差の方がより安全な状況で横断できることが言えるのではないかと考えています。ですので、立体交差の方がより安全ではないかと私は考えています。両案残すというより、現場の交通状況から考えると平面で十分だと思うんですけども、運用してみてどうしても通学が危険だという話が出てきた時に、すぐに対応できるような余地は残しておいた方がいいのではないかなと。例えば、計画用地として残しておくとか、指定しておくとか、色々な手段はあると思うので、そういうことを残しておくといいのではないかなというのが私の意見になります。以上です。ありがとうございました。
藤居会長	事務局に質問ですが、今、長谷川委員がおっしゃったように、平面交差点に何らかの問題が発生した時に、立体にする余地を残すというのは技術的にできることなんでしょうか。
陶山係長	明言はできないですけども、都市計画決定そのものは必ずしもこの状態が未来永劫変えられないものではございません。実際の地元との協議やさらに詳細な安全対策を詰める中では、変更というのが出てくるのもなくはないと思っています。ただ、現時点では交通量の予測ですとか、コストのことを考えて、事業化していかなければなりませんので、総合的な判断をした中では今回のこの案が最善の案だということで行政提案させて頂いているところでございます。だからといって、絶対変えませんということではございませんで、将来にわたって事業を進める上において、変更が必要であると判断に至るようであれば、そこは設計変更等、対応はするべきものと考えております。以上でございます。
藤居会長	そうすると、意見を付して出しますか。大筋は変えずに異議なしで、懸念として平面交差部分の安全性には十分対応をして欲しいというよう

	な。どうでしょうか。 田中委員どうぞ。
田中委員	この北道路の供用開始はいつになるんでしょうか。といいますのも、今、車の方も自動安全システムですとか、安全運転を促すものができておりまして、現在、倉吉の高速道路だと車線も、速度も、車間距離もしっかり制御してくれるものも出ていますので、今後そのようなシステムが広く普及してくれば、心配するような事故も減ってくるのではないかなという感じがします。それで供用開始がいつなのかなと思ったところです。
陶山係長	予算化の措置が前提になりますし、また地元の方々の用地の提供のこともありますので、概ね10年くらいを目途に事業を進めていきたいと県から伺っております。以上でございます。
藤居会長	三島委員どうぞ。
三島委員	道路の変更については島根県決定と書いてありますが、この都市計画道路は島根県が決定するということですか。
陶山係長	基本的に国道、県道に関わるものは決定権限が島根県になりますので、県が定めることになります。会長からも説明がございましたが、県が決定されるにあたって市の方へどうだと意見照会を頂いている形になっております。それに対して、松江市としてのいい悪いの判断をするにあたって、審議会の委員の皆様方からご意見を頂戴し、それを踏まえた上で、県の方に回答を返すということでございます。
三島委員	よく分かりましたが、島根県決定であるならば、県の人が島根県にいるわけだから、県の人に説明をさせるべきではないでしょうか。県の人が説明をして、そしてこの審議会でいかがですかとすれば、いいとか悪いとか中途半端なことにならなくて済む気がして。これを見ると島根県決定となっているから、なぜ島根県の人が説明しないのかなと。今、陶山さんの説明は大変分かりやすく説明しておられるし、我々もその説明を聞いて納得しているわけです。納得しているけど、島根県の人が説明すべきではないでしょうか。
藤居会長	松浦市長から都市計画審議会会長宛に文書を頂いております、読み

	上げさせていただきます。都計審の諮問及び付議についてということで、貴審議会において、県と市の決定について審議をするようにということです。今回、意見がなければ異議なしと返事をする形となります。 今までも、何年も前からあるやり方ありますが、審議会の中で意見照会に対して異議なしなのか、例えば異議を出したとしても、島根県決定が覆ることは思わないですが、意見を付けることはできると。ですので、異議なしとするか、異議なしに加えて何か意見を付けるかというところになります、市長からは審議会宛において審議するようにと言われてるので、県の方の説明はそこには特に決まりがないと思います。
三島委員	おっしゃられたことは分かりますが、これだけ意見が出ておりまして、何を付けて意見書を出されますか。
藤居会長	異議なしとするのに、意見を付けないといけないかということを委員の皆さんにご相談している途中というところです。立体交差3か所、平面交差3か所について、長谷川委員がコメントを残して欲しいということだったんですが、1人の意見だけを審議会として返答するのはどうかと思いましたので、まず皆さんに思っていることを伺って、その中で、県に返さなければいけないところの相談の途中というところです。
三島委員	私から言わせてもらおうと、せっかく貴重な意見を出されているのですから、意見を付けて出されてもいいと思いますよ。これは私の個人的な意見です。
藤居会長	分かりました。 森脇委員どうぞ。
森脇委員	立体交差か平面交差かですけれども、出来上がってみないとどちらが正しい状態なのかよく分かりません。平面交差にした時に交通事故の懸念があるということであれば、地下構造を付けたりとかよくされるんですけれども、そういった環境のないところでも実際に交通事故が起こったりもしています。道路の決定については、平面交差であろうが立体交差であろうが私は構わないと思うのですが、交通安全に対応した形をとって頂きたいと、意見を付けるのであればいいのかなと思います。以上です。
藤居会長	他に皆様からありませんか。

	島根県決定の松江圏都市計画の道路の変更をすることに関しては異議なしとして回答をさせて頂く点については、皆様よろしいでしょうか。
委員	(異議なし。)
藤居会長	では、そこに何を書くかですが、平面交差か立体交差かの部分については、伺った皆様全員の意見を反映できていないかもしれませんが、今後の交通安全の状況を見ては変更もぜひ検討して欲しいというような要望を付けるというのはいかがでしょうか。
委員	(異議なし。)
藤居会長	それでは、島根県決定の松江圏都市計画、道路変更については異議なし。それに加えて、平面交差と立体交差については安全の確保について、今後の状況に応じては変更の検討をお願いしたいというようにしてよろしいでしょうか。今の文言でまずい点がありましたら、ご指摘頂きたいと思いますが、よろしいですか皆さん。
長谷川委員	先程、交通渋滞のご意見も出ていたと思うんですけども、せっかく書くのであれば、円滑な交通も考慮するようにと書いておけばいいのではないかと思います。以上です。
藤居会長	これは何日までに回答しないといけないでしょうか。事務局で文案を練って頂いて、全委員の方にこの文で回答しますと2日間くらいの締め切りで、確認して頂くと思いますが。それを急ぎで、事務局にお願いしてもよろしいですか。文案を作って頂いて、私が先に確認をして、他の委員の皆さんにもこれで回答を出したいという形にしても。日程は間に合いますか。
陶山係長	もしよろしければ、ここで休憩を取らせて頂いて、文案を直ちに作成いたしまして、それを読み上げて、ご承認頂ければと思いますけれども、いかがでしょうか。
藤居会長	それでは、その次の松江市決定、道路の変更の議決をしてから休憩を入れさせて下さい。 議案第2号の採決を行いたいと思います。 これは、松江市決定の都市計画案でございます。松江市決定の松江圏

	都市計画 道路の変更について、こちらは承認する方の挙手をお願いしたいと思いますのでよろしくお願いします。承認して頂ける方の挙手をお願いいたします。
委員	(委員全員挙手)
藤居会長	ありがとうございます。全員賛成と認めます。 よって、議案第 2 号について松江市都市計画審議会は、提案のとおり承認することと決しました。 第 1 号議案については休憩後ということで、この時計で 15 時 30 分から再開したいと思います。よろしくお願いいたします。 (休憩) それでは皆様、そろそろ再開させて頂きたいと思います。 議案第 1 号の道路の変更については異議なしとして、その後の文言ですが、「北道路の交差点の構造については、将来にわたって安全性が十分に確保されるよう努めていただきたい」という文言で県に回答してもよろしいでしょうか。
委員	(異議なし)
藤居会長	ありがとうございます。それではそのように進めさせていただきます。 それでは、議案第 3 号の松江圏都市計画 下水道の変更の審議に移りたいと思います。 こちらは、松江市が都市計画の変更を行うにあたり、都市計画法に基づき、松江市都市計画審議会に付議するものになります。 それでは事務局の説明をお願いします。
杉谷課長	事務局説明 失礼します。松江市上下水道局事業推進課長の杉谷と申します。 私からは議案第 3 号松江圏都市計画 下水道の変更について説明させていただきます。座って説明をさせていただきます。 そうしますとお手元の資料でございますけれども、議案 3-1 をご覧頂けますでしょうか。 今回ご審議頂くのは、流域関連公共下水道の旧認可にあたる事業計画変更に伴う、排水区域の変更をお願いするものでございます。

本市における下水道等の整備につきましては、昭和 47 年に公共下水道の建設に着手、その後昭和 58 年には集落排水事業に、平成 13 年には公設浄化槽事業にそれぞれ着手をさせて頂き、平成 17 年、平成 23 年の市町村合併を経て、平成 26 年度には市内の下水道の面整備を完了、概成したところでございます。

令和元年度末の汚水処理人口普及率は 97.9%、水洗化率は 93.9%となっております。

本市では、島根県生活排水処理ビジョン第 5 次構想並びに第 1 次松江市上下水道事業経営計画に基づき効率的な汚水処理施設整備を図っているところでございますが、人口減少等に伴う汚水量の減少を受け、流域下水道幹線に近接の集落排水 5 施設、宍道農業集落排水 4 施設、それから東出雲の意東集落排水施設につきましては、公共下水道に接続することによって施設の統廃合を図り、維持管理経費の削減に努めていくこととしております。

そうしますと、議案の 3-2 をご覧頂けますでしょうか。新旧対照表を付けておりますが、今回の松江圏都市計画の下水道の変更につきましては、排水区域の面積 8.5ha を加えまして、約 4,448.1ha に変更させて頂くものです。

議案の 3-3 をご覧頂けますでしょうか。排水区域の追加部分につきましては、公共下水道処理計画区域外に宅地開発等が行われ、接続された区域を計画区域に編入いたしまして、下水道施設として維持管理し、生活環境の保全に資するために行うものでございます。

追加をいたします区域につきましては、パワーポイントで作っております参考資料をご覧頂けますでしょうか。

参考資料の 3 ページ目をご覧頂きますと、区域の一覧表をつけさせて頂いております。追加する箇所数といたしましては 36 箇所になります。

個別にご説明をさせて頂きます。

1 ページめくって頂きまして、4 ページ目をご覧下さい。左側の No. 1 は 1,231 m²、No. 30 は 1,317 m²、No. 31 は 1,156 m²、右側 No. 2 は 6,027 m²、No. 9 は 2,433 m²でいずれも大庭町の大庭小学校付近となります。

次に、5 ページをご覧下さい。左側の No. 3 は 1,612 m²、東忌部町の千本つつじが丘団地付近となります。右側の No. 4 は 276 m²、佐草町八重垣神社付近となります。

次に、6 ページをご覧下さい。左側の No. 5 は 510 m²、下東川津町亀尻橋付近となります。右側の No. 6 は 480 m²で川原町、No. 11 は 207 m²、No. 33 は 2,704 m²でいずれも坂本町で川原町入口交差点付近となっております。

次に、7 ページをご覧下さい。左側の No. 7 は 1,966 m²で西尾町西尾団

	地付近となります。右側の No. 8 は 5,411 m² で西持田町です。市営竹崎団地付近となります。 次に、8 ページをご覧ください。左側の No. 10 は 2,742 m² で福原町川原橋付近となります。右側の No. 12 は 672 m²、No. 13 は 587 m² で、いずれも西川津町川津小学校付近となっております。 次に、9 ページをご覧ください。左側の No. 14 は 2,915 m²、No. 15 は 1,978 m² で、いずれも法吉町法吉団地付近となります。右側の No. 16 は 457 m² で、竹矢町となります。 次に、10 ページをご覧ください。左側の No. 17 は 6,547 m² で、乃白町にある水道施設乃白ポンプ場です。右側の No. 18 は 469 m² で、玉湯町林林集会所付近となります。 次に、11 ページをご覧ください。左側の No. 19 は 1,386 m²、No. 34 は 19,050 m² で、いずれも玉湯町となります。No. 34 は玉湯まがたま学園です。右側の No. 20 は 592 m² で、玉湯町布志名山陰道松江玉湯料金所南側となります。 次に、12 ページをご覧ください。左側の No. 21 は 8,671 m²、No. 25 は 232 m² で、いずれも東持田町持田小学校付近となります。右側の No. 24 は 289 m² で西川津町、No. 22 は 1,289 m²、No. 32 は 1,587 m² で、いずれも下東川津町となります。 次に、13 ページをご覧ください。左側の No. 23 は 4,224 m²、No. 27 は 329 m²、No. 28 は 1,572 m² で、いずれも比津町比津神社付近となります。右側の No. 26 は 257 m² で、西忌部町忌部郵便局付近となります。 次に、14 ページをご覧ください。左側の No. 29 は 1,444 m² で、玉湯町空口公園付近となります。右側の No. 35 は 327 m² で、東出雲町須田集会所付近となります。 最後になりますけれども、15 ページをご覧ください。No. 22 は 12 ページで説明したものと重複しております。No. 36 は 1,882 m² で、下東川津町虹のホールかわつ付近となります。 以上、36 箇所で合計 84,828 m²、8.5ha の区域編入となります。 以上で説明を終わらせて頂きます。 ご審議のほど、よろしくお願いいたします。 すみません。最初に私から質問させて下さい。パワーポイントの資料の 3 ページのところですが、3 ページの拡大区域概要一覧の項目のところ、都市計画決定、地区、処理区、町名、処理区分のその次の図側のところ、追加区域の左側が m² 単位で、右側が ha 単位で、換算したという意味ですよね。四捨五入で丸めているということですよ。
--	--

藤居会長

杉谷課長	おっしゃる通り、これは換算した数字でございます。
藤居会長	分かりました。ありがとうございます。 それでは皆様からご意見、ご質問がございますか。 三島委員どうぞ。
三島委員	今、ご提案されたことに対して、反対はございません。お聞きしたいのは下水道区域に指定させているところの近くで、下水道から距離が離れているところで合併浄化槽をしたいということもあるんですよね。ところが、その時に補助金が出ない。指定区域ではなくなったから。それはいつぐらいからなくなって、これからもしないのか。そこのところどうですか。
杉谷課長	今、おっしゃられたことは公設浄化槽の取り扱いの件だと思いますけれども、これにつきましては、平成 30 年度で終了させて頂きまして、それまで申し込みして頂いたものについては、公設浄化槽を設置して下水道使用料を頂く形をとっておりましたが、以後は、計画区域外で合併浄化槽をすでに付けておられるご家庭について、寄付採納頂いたものを公設浄化槽の取り扱いとして下水道使用料を頂くという制度が残っております。ただし、新設についての公設浄化槽制度は終了しております。
三島委員	これからも認めないということですか。
杉谷課長	制度が終了しておりますので認めないということになります。
三島委員	分かりました。失礼しました。
藤居会長	他にご意見ございますか。 ないようですので、採決に移らせて頂いてもよろしいでしょうか。 議案第 3 号は、松江市決定の都市計画案でございます。松江市決定の松江圏都市計画下水道の変更について、承認する方は挙手をお願いいたします。
委員	(委員全員挙手)
藤居会長	全員賛成と認めます。

道橋主幹	よって、議案第 3 号について、松江市都市計画審議会は提案のとおり承認することに決しました。 それでは次の議題に移ります。 議題第 1 号については現在、松江市が作成しております「松江市版市街化調整区域地区計画ガイドラインの策定について」ご意見を頂くものでございます。 それでは事務局、説明をお願いいたします。 事務局説明 失礼いたします。都市政策課の道橋と申します。私の方から議題第 1 号について説明させていただきます。座って説明をさせていただきます。 議題説明の前に松江市版ガイドライン策定における経緯などについて少し触れさせていただきます。 平成 30 年 3 月の都市マスタープランの改定を契機に、翌年度から市街化調整区域の緩和制度見直しについて議論を開始し、まずは平成 14 年度から導入した緩和制度の検証分析することから始めました。その後課題を抽出し、どのような制度設計にすべきか、審議会で意見を頂きながら検討を進めてきました。その成果として昨年度は、定住に資する施策として緩和条例を改正し、分析結果から人口減少が顕著であった市街化区域から 2 km 以上離れた既存集落の対策として、小中学校及び鉄道駅周辺において、従来制度ではできなかった非自己用の住宅開発を可能とする制度改正を行いました。 そして今年度は、主に雇用に資する施策として松江市版ガイドラインの策定に取り組んできたところです。 市街化調整区域における地区計画ガイドラインは平成 18 年の都市計画法の改正により市街化調整区域の開発許可基準が見直され、市街化調整区域において大規模開発を行うには地区計画を設定することが必須となったことから、島根県において策定されました。 この島根県のガイドラインにより松江市は市街化調整区域の地区計画制度を平成 19 年から運用してきました。 しかし、平成 30 年 3 月に改定した都市マスタープランにおいて、定住促進に資する土地利用及び雇用創出に資する土地利用方針を明確にしたことにより、県ガイドラインでは網羅できない部分が生じました。そのことから、都市マスタープランに基づく計画的な土地利用の推進、また、松江市が目指す将来都市構造を実現するため、松江市版ガイドラインの策定を進めることとしたものです。 松江市版の策定にあたっては県のガイドラインをベースに検討してお
------	--

り、具体的には集落タイプから生活維持の中核タイプに名称を変更するとともに住宅団地などの規模要件を緩和条例と整合を図り 0.3ha 以上に緩和するなどしております。また、沿道タイプについては雇用創出の中核に該当することから、許容する用途として事務所を追加するとともに店舗の延べ床面積を一部緩和するなど、県ガイドラインの基準を変更しております。

平成30年度から市街化調整区域の緩和制度の見直しについて議論して参りましたが、今回の審議が最終になると思いますので、少し振り返らせて頂きました。

それでは議題の説明に入ります。議題 1-1 資料をご覧ください。

前回の審議会でお示した松江市版ガイドライン案についてパブリックコメントを実施しました。期間は昨年 12 月 14 日から 1 月 12 日までの 30 日間で本市のホームページ、市役所本庁と各支所の行政資料コーナーにおいてガイドライン案を公開し意見を求めました。結果として 1 名の方から 4 件の意見を頂きました。その意見の概要と市の考え方をまとめたものが下の表になります。

左の列に意見番号、続いてガイドラインのページ番号と項目・該当箇所、その右の列に頂いた意見の概要を、最後に意見質問に対する市の考え方を記載しております。

頂いた意見の内、2 番目の意見を受け一部ガイドライン案を修正しております。

2 番目の意見は、沿道タイプにおける地域要件を、インターチェンジの概ね 500m 圏としているものを 1km 圏に緩和すること。また、アクセス道路には明確な定義がないためインターチェンジから 5km 圏のアクセス道路としてはどうかというものです。

インターチェンジ周辺概ね 500m の区域については都市マスタープランにおける雇用創出の中核の範囲に合わせていることを説明しておりますが、アクセス道路について再調査しました。

500m 圏域に市街化調整区域を含むインターチェンジは橋北では川津インター、西尾インター、橋南では東出雲インターと松江西インターですが、この 4 つのインターチェンジから直接上り下りできるアクセス道路は、すべて交通量の多い主要幹線道路又は歩道を有する 2 車線以上の国、県道に該当することが分かりました。

ここで、議題 1-2 の資料で最後のページのイメージ図をご覧ください。イメージ図の左上に沿道タイプの地域要件を載せておりますが、12 時間当たり 1 万台以上の往来が見込まれる主要幹線道路及び歩道を有する 2 車線以上の国、県道の沿道は、沿道タイプの地区計画を設定できること

	から、イメージ図の下にインターチェンジ周辺における沿道タイプの地域要件を載せておりますが、アクセス道路に係る要件は削除し、インターチェンジの周辺概ね 500m の区域のみに変更しております。 議題 1-2 資料の 10 ページをご覧ください。沿道タイプの運用基準ですが、一番上の地域的要件の②の部分も同様にアクセス道路の要件は削除しております。 パブリックコメントを踏まえた松江市版ガイドラインの最終案の説明は以上ですが、最後に、議題 1-2 資料の 8 ページですが、生活維持の中核タイプにおいて規模要件を 0.5ha から 0.3ha に引き下げることであります。この規模要件を引き下げるには、都市計画提案ができる規模の最低限度を 0.5ha から 0.3ha に引き下げる条例制定が必要であることについてお話をしておりました。このことについては現在開催中であります、令和 3 年 2 月議会に条例制定議案を提案している状況です。この案が可決されれば、令和 3 年 4 月 1 日から松江市版ガイドラインの運用を開始したいと考えております。 私からの説明は以上でございます。
藤居会長	ありがとうございました。 ただ今、事務局からパブリックコメントを踏まえた最終案の説明がありました。 前回の都計審では、パブコメ前のもので、全体の下承を頂いておりますが、今日が最後の皆様のご意見を聞く機会になります。 パブコメを踏まえた最終案について、ご意見ご質問はございますでしょうか。 よろしいでしょうか。これを踏まえて、今後の行政手続きが進んでいくということで、皆様よろしいでしょうか。 三島委員どうぞ。
三島委員	面積が引き下げられたことに対しては、誠に結構なことだと思っております。もう 1 つですが、沿道タイプのところで、以前から言っておりますが、500m というのを 1km にすることはできないんですか。できない理由があれば教えて頂きたいです。
藤居会長	事務局お願いします。
陶山係長	先程、説明の中でも触れさせて頂きましたけれども、沿道タイプとはこういった目的でやるかといった時に、都市マスタープランで雇用創出

	の中核というのを念頭に置いております。その中で、インターチェンジ周辺の概ね500mといった圏域に対しては、雇用を促進していくと都市マスタープランの方で方針を掲げさせて頂いておりますので、その考え方をベースに設定をしているものでございます。以上でございます。
三島委員	おっしゃることはよく分かりますが、都市マスタープランは毎年見直しをしていくということを当初から言われていたと思っております。そういうことであれば、今、見直して下さいということではなくて、新年度になってから見直しをしますよということになると思っておりますが、その点いかがですか。
陶山係長	毎年見直しをするという言い方はしてなかったと思いますが、随時必要に応じてという言い方であったと思います。概ね5年に1回は中間見直しという形で、それまでの様々な課題の検証を進める中で、まちづくりの方向性を示す必要がある場合に関しては、先程頂いたご意見等も考慮しながら、見直すべきかどうかご意見を賜りたいと思っております。以上でございます。
藤居会長	三島委員どうぞ。
三島委員	県の都市マスタープランの見直しが来年度だと思っておりますが、違っておりますか。
陶山係長	県の区域マスタープランの見直しが4年度からと伺っております。4年度に区域マスタープランに関しての意見照会を県から市の方にされると思います。
三島委員	そうすると、4年度まで市の見直しは待たなければいけないことですか。場所によっては、500mのところは山ばかりのところもあって、何も意味がないので、場所によっては500mでもいいかもしれませんが、1kmにしてあると、かなり広範囲にかかるわけでありまして、松江市の将来の発展のことを考えて、私は見直しをしておくべきだと思っておりますが、いかがでしょうか。
陶山係長	色々な場所はあると思いますが、先程アクセス道路の話もありましたが、まず雇用の確保というところで、山ばかりがかかってということもありますが、実際に開発を考えた時に、大きな道路に面しているところ

	が対象になると思います。そういったところで、幹線道路の沿道については距離要件がございませんので、その通りに面したところで、利便施設の立地というのは開発可能地ということで出てくるのではないかと考えております。インターチェンジ周辺で山を削って、農地を転用して宅地化となった時には、ある程度範囲を絞るべきだという考えがございますので、概ね500mとしております。中心からぐるっと回しますと、直径が1kmになりますので、その範囲の中でして頂きたいというのが、そもそもの土地利用の考え方の方針ということで掲げさせて頂いているところでございます。以上でございます。
三島委員	そこまでは分かっているけれど、随時の見直しを始められないかと言っているわけです。
陶山係長	皆様のご意見を踏まえて、ご意見を賜りながら、変更すべきところは変更するというように対応したいと考えております。
三島委員	結構でございます。
藤居会長	他に皆様よろしいでしょうか。 それではこれで本日の議事は、以上となりますが、「その他」ということで、事務局お願いします。
内藤主任	その他事項 失礼します。都市政策課の内藤と申します。私の方からご報告をさせていただきます。座って説明をさせていただきます。 資料につきましては、右上にその他報告事項と記載してあるものをご覧頂けますでしょうか。1行目の中央部分、幹線道路沿道における緩和についてと記載してあるものでございます。本日お配りしました資料でございます。 本件につきましては、市街化調整区域における緩和策についてのお話でございまして、第43回の都市計画審議会において、松江市開発審査会案件として、基準を策定し、取り扱うことを決定して頂きました。その基準について、開発審査会の方で議論して参りましたが、この度、令和3年2月25日付で開発審査会の承認を頂き、基準の方が完成いたしましたので、本日ご報告させて頂くものでございます。 基準のタイトルとしましては、中央に小さな四角で囲んである、「幹線道路沿道における倉庫等」でして、その下に記載しております、前提条

	件として、周辺の市街化を促進するおそれや環境保全上の支障がなく、かつ、幹線道路の交通利便性を活かし、産業振興に繋がるような倉庫等を対象としております。この基準の基本的な考え方や方向性につきましては以前、都市計画審議会の方でお示しさせて頂いた内容と変わってはおりません。 具体的な基準につきましては、対象の敷地と対象の建築物の2種類の要件がございまして、1の対象の敷地については、国道など幹線道路の沿道で、市の開発要綱に規定する優良な農地や災害の恐れがある区域を除き、かつ、対象の道路から直接安全に出入りできることなどを要件としております。 2つ目の対象の建築物については、7項目ありまして、主なものとしましては、現行の都市計画法の基準ですでに建てられるものや建築基準法に規定する危険な建物を除き、自己の業務用で、面積的には原則500㎡以内のものを対象としております。また、景観に関する要件を設けておりまして、景観計画に適合した支障のないものかどうか個別に審査をするようにしております。 この基準につきましては、令和3年4月1日から施行する予定としておりまして、対象となる案件が出てきた場合には、松江市開発審査会において、この基準をもとに、個別事情を勘案しながら、総合的に判断をしていくことになります。 今後は、この新たな緩和策を通じて、幹線道路の沿道などの既存ストックを有効活用することにより、松江市が掲げております、持続可能なまちづくりに繋げていきたいと考えております。私からの報告は以上でございます。
藤居会長	今のご説明について、質問など何かございますか。 よろしいでしょうか。ありがとうございます。 議事録署名人の指名 それでは、本日の審議会は以上で終わりたいと思います。 なお、本日の議事録への署名については議席順を踏まえて、10番の畑尾委員と12番の細田委員にお願いします。 それでは、事務局にお返します。
陶山主幹	藤居会長、どうもありがとうございました。 議事録署名の委員の方には、またこちらからご連絡をさせて頂きまして、署名に伺いますので、よろしくお願いいたします。

本日は大事な案件につきまして、皆様方から大変貴重なご意見を頂いたと思っております。議案 1 号につきましては、島根県の方に意見としてお伝えさせて頂きたいと思います。本日は貴重なご意見賜りまして、ありがとうございます。

それでは、これにて第 45 回都市計画審議会を閉会させていただきます。本日は、ありがとうございました。

(以上)

第 45 回 松江市都市計画審議会 議事録

署名

会長

委員

委員
