

第 1 7 1 回秋田県都市計画審議会議事録

1 日 時 平成 2 6 年 8 月 2 9 日（金） 午後 1 時 3 0 分～午後 2 時 3 0 分

2 場 所 警察共済組合秋田県宿泊所 ふきみ会館 3 階 鳳凰

3 議事案件等

- （1）議案第 1 号 八郎潟都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更について
- （2）議案第 2 号 秋田都市計画道路（3・4・11 号新屋土崎線）の変更について

4 出欠の状況

- （1）出席委員（16 人）
山口邦雄、高瀬俊作、村田勝敬、佐野元彦、山本尚子、平野内マリ子、森園浩一、伊藤満、千葉文士、東北地方整備局長代理 鈴木亘、東北農政局長代理 栢沢一成、秋田県警察本部長代理 山内啓一、北林康司、佐藤雄孝、加藤麻里、高橋猛
- （2）欠席委員（2 人）
東北運輸局長、小畑元

5 議事の概要等

（1）資料確認、新任委員・幹事紹介

○佐藤（節）幹事

それでは、定刻となりましたので、ただ今から秋田県都市計画審議会を開催します。

今回は本年度 1 回目、通算第 1 7 1 回目の審議会でございます。

はじめに、資料の確認をさせていただきます。あらかじめ送付しておりました議案書のほか、本日配布しました「配席図」、「委員名簿・幹事名簿」、「秋田県都市計画審議会条例・運営規程」という 1 枚もののペーパーと「秋田都市圏の都市交通マスタープラン」、「秋田市からのお知らせ」というパンフレットが本日の資料となります。不足がございましたら、事務局へお知らせください。よろしいでしょうか。

○佐藤（節）幹事

審議に入る前に、人事異動などに伴い委員及び幹事の一部に変更がありましたので、都市計画課の石山幹事から、皆様に御紹介申し上げます。

○石山幹事

都市計画課長の石山です。新たに御就任いただいた委員の方々を御紹介申し上げます。

市町村議長の代表委員であります、秋田県町村議会議長会会長の高橋猛委員です。次に、行政機関の委員であります、国土交通省東北地方整備局長の縄田正委員です。本日は代理で、秋田河川国道事務所の鈴木所長に御出席いただいております。国土交通省東北運輸局長の永松健次委員につきましては、欠席でございます。秋田県警察本部長の小嶋典明委員

につきましては、交通部交通規制課の山内調査官に代理で御出席いただいております。
幹事につきましては、配布した名簿で御確認くださいようお願いいたします。以上です。

○佐藤(節)幹事

それでは、審議に入りたいと思います。以後の会議の進行は、議長であります山口会長をお願いいたします。

(2) 開会、議案署名人指名

○山口会長

次に、秋田県都市計画審議会運営規程第9条第2項に基づき、議事録署名委員2人を指名させていただきます。今回の議事録署名委員は、高瀬委員と平野内委員にお願いします。

(3) 前回付議議案の処理状況について

○山口会長

続きまして、前回付議議案の処理状況を、事務局から報告願います。

○佐藤(節)幹事

報告いたします。議案書を2枚めくっていただきますと、今年3月19日に開催した第170回審議会では議決いただいた議案の処理状況を記載しております。

○佐藤(節)幹事

議案第8号から第11号までは関連議案になりますが、「議案第8号秋田都市計画区域及び河辺都市計画区域の変更について」は、秋田市内に存在した二つの都市計画区域を統合したものです。

○佐藤(節)幹事

「議案第9号 秋田都市計画及び河辺都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更について」は、区域の統合に伴い、都市計画区域マスタープランについても、統合などの見直しを行ったものです。

○佐藤(節)幹事

「議案第10号 秋田都市計画 区域区分の変更について」は、統合した旧河辺都市計画区域に新たに区域区分を設定するとともに、定期見直しを行ったものです。

○佐藤(節)幹事

「議案第11号 河辺都市計画施設の変更について」は、区域の統合に伴い、施設の名称に冠する都市計画区域名などを変更したものです。

議案第8号から第11号までについては、本審議会での答申を受け、7月1日付けで変更の告示をしております。

○佐藤(節)幹事

議案第12号から第15号までについても関連するもので、「議案第12号 上小阿仁都市計画区域の廃止について」は、都市計画区域の指定要件に合致しないことなどから、都市計画区域を廃止したものです。

○佐藤(節)幹事

「議案第１３号から第１５号まで」は、区域の廃止に伴い、都市計画区域マスタープラン、公園及び土地区画整理事業を廃止したものです。

議案第１２号から第１５号までについては、本審議会での答申を受け、７月１日付けで廃止及び変更の告示をしております。以上です。

○山口会長

ありがとうございました。ただ今の報告について、何か御質問等ございますでしょうか。

（４）議案第１号 八郎潟都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更について

○山口会長

それでは、議案の審議に入ります。

「議案第１号 八郎潟都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更について」、事務局から説明してください。

○栗田幹事

都市計画課の栗田と申します。今回の審議会にお諮りする議案については私から説明します。なお、時間の都合上、前方のスクリーンで各議案の概要について説明させていただきます。パソコンを使用しての説明となりますので、座って説明させていただきます。

○栗田幹事

それでは、議案第１号「八郎潟都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、いわゆる都市計画区域マスタープランの変更について説明します。

本議案の説明の流れですが、はじめに都市計画区域マスタープランとは何かを説明した後、今回の変更の背景、案の概要、今後のスケジュール、の順に説明します。

○栗田幹事

まずは、都市計画区域マスタープランとは何か、ということですが、まちづくりの方針や将来の目標などを総合的にまとめたもので、都市計画を決定し、実現していくための指針となるものです。

このマスタープランで都市計画区域の長期的な構想を立て、これに沿って、都市計画を定め、実現していくことになります。

○栗田幹事

次に、今回、都市計画区域マスタープランを変更するに至った経緯について説明します。

現在の八郎潟都市計画区域マスタープランは、平成１６年４月に策定しています。これを今回変更する主な理由としては、平成１６年から１０年が経過しており、この間、社会情勢や経済情勢の変化があったことから、見直しを行うものです。

なお、これ以降は、都市計画区域マスタープランを「区域マス」と省略して呼ばさせていただきます。

○栗田幹事

あらかじめ、今回の区域マスにおける現計画からの主な変更点について説明します。

１点目として、目標年次を平成３２年から平成４２年に、また、区域区分を定めるか否かを判断する際の目標年次を平成２２年から平成３２年に変更しています。

２点目は、「目標とする市街地像」について、内容的には現行の計画と大きく変わりませんが、「コンパクトな都市づくり」など現在の都市政策上の表現とするなど、より分かりやすい表現に改めるとともに、類似した目標については整理・統合し、四つから三つの目標にしました。

3点目は、「社会的課題に対する都市計画としての取り組みの方針」について、東日本大震災を契機に、災害に強い都市づくりのあり方について位置付けています。

主な変更点の最後として、「都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針」において、長期未着手の都市計画道路の見直しや、下水道については接続率の向上について新たに位置付けています。

以上、4点が主な変更点となります。

○栗田幹事

続いて、見直しを行った区域マスの概要について説明します。

区域マスの構成ですが、次の三つの章から成り立っています。第1章「都市計画の目標」、第2章「区域区分の決定の有無」、第3章「主要な都市計画の決定方針」という順に記載していますので、それに従い説明します。

○栗田幹事

第1章の「都市計画の目標」に関しては、次の五つを定めています。

「基本的事項」では、区域の規模や目標年次を記載しています。

「広域都市圏の将来像」は、八郎潟都市計画区域の将来像を描くに当たって、それより大きな地域の将来像を示したものです。ここでは、秋田市、男鹿市、潟上市、五城目町、八郎潟町、井川町、大潟村の7市町村からなる地域を秋田都市圏とし、この地域の将来像を定めています。

次に、これを踏まえて、八郎潟都市計画区域の目標を定めたところが「都市づくりの基本理念」という項目になります。

また、そこから、更に具体的な目標を定めたものが「目標とする市街地像」になります。

最後に、これら以外で都市計画として取り組んでいかなければならないことを「社会的課題に対する都市計画としての取り組みの方針」として示しています。

○栗田幹事

まずは、「基本的事項」になりますが、議案書では1－2ページ左側になります。

都市計画区域については、八郎潟町の一部で、その面積は1,068haです。図の赤く色が塗られた部分が、都市計画区域になります。

マスタープランの目標年次ですが、平成42年とします。ただし、第2章の「区域区分の決定の有無」については、平成32年としています。

○栗田幹事

次に、議案書では1－2ページ右側から3ページまでになりますが、「広域都市圏の将来像」について説明します。

八郎潟町を含む3市3町1村からなる秋田広域都市圏の将来像は、その現況や位置付け、役割を考慮し、「グローバルな交流でにぎわい、都市と自然が調和した潤いある広域都市圏」としました。

この将来像を実現していくために、一つ目として、秋田県の活力を創造する多様な産業拠点の形成、二つ目として、地域の自然・歴史・文化を活かした観光拠点の形成、三つ目として、環日本海におけるネットワークの強化、最後に、自然と共生する都市の形成、の四つを目標として掲げています。

○栗田幹事

この広域都市圏の目標を踏まえ、八郎潟都市計画区域における将来像としては、議案書では1－4ページ左側になりますが、「“潟と山と歴史に満ちた、豊かに暮らせるまち”八郎潟」としました。

この都市計画区域の将来像の実現に向け、1点目として、誰もが暮らしやすいコンパクトな都市づくりを目指します。中心市街地に賑わいを創出し、日常生活に必要なサービス

機能を集積させることにより、誰もが暮らしやすいコンパクトな都市づくりを目指します。2点目として、交流促進による活力ある都市づくりです。周辺都市と都市機能を分担しながら、交通体系の整備などにより、交流を促進し、活力のある都市づくりを目指します。最後に、豊かな自然環境と共生する都市づくりです。豊かな自然環境を保全するとともに、適切に活用し、心に残るまちの自然や風景を継承する都市づくりを目指します。

以上三つを都市づくりの目標とし、次からは、それぞれの目標を達成するための具体策について説明します。

○栗田幹事

議案書では1－4ページ右側から5ページ左側までになります。

はじめに、一つ目の目標である、誰もが暮らしやすいコンパクトな都市づくりです。これを達成するために、一日市商店街などの既存の商業・業務機能を有効活用し、日常生活に必要なサービスが享受しやすいコンパクトな市街地の形成を、また、歩道の整備やバリアフリー化、公共交通機関の確保により、子どもからお年寄りまで誰もが安心してまちに出かけられる、歩いて暮らせる市街地の形成を、それぞれ図っていきます。

次に、交流促進による活力ある都市づくりです。これを達成するために、都市の骨格を形成する都市計画道路を見直し、町の現状を踏まえた新たな道路網を構築することにより、効率的な道路ネットワークの形成を、また、市街地及び集落における袋小路の解消や狭隘道路の改良、冬期交通の確保など安全・安心な道路網の形成を、五城目町など周辺都市との適切な機能分担の中、今年5月に開設された湖東厚生病院を広域的な医療を担う拠点として位置付け、道路の整備などによる利便性の向上を、それぞれ図っていきます。

最後に、豊かな自然環境と共生する都市づくりです。これを達成するために、市街地郊外の既存集落においては、その居住環境を確保することにより、地域コミュニティの維持を図ります。また、市街地を取り囲む優良な農地については、大切な緑地であるとともに、本地域の原風景ともなっていることから、適切に維持・保全を図ります。高岳山や八郎湖は地域のシンボルであるため、自然環境の保全を図るとともに、観光・交流の場として活用します。

○栗田幹事

続いて、今まで説明したこと以外で、社会的課題として捉え、都市計画として取り組んでいくことは次のとおりです。議案書では1－5ページ右側になります。

少子高齢化の進展に対しては、誰もが安心して生活できる居住環境を創出することで、定住促進のまちづくりに取り組んでいきます。

また、防災力の強化が求められていることについては、緊急時対応の際に障害となる袋小路の解消などや、ハザードマップ等の情報発信による町民の防災意識の啓発など、ハード・ソフトの両面から、総合的な防災・減災対策を推進し、災害に強いまちづくりに取り組みます。

最後に、住民との連携については、行政と住民の適切な役割分担のもと、地域コミュニティを基本とした地域の課題解決ができるよう住民協働のまちづくりに取り組みます。

ここまでの、第1章「都市計画の目標」です。

○栗田幹事

続いて、第2章です。第2章は、「区域区分の決定の有無」に関して定めています。議案書では1－6ページ左側になります。

区域区分とは、まちが無秩序に広がっていくことを防ぐために、都市計画区域を、市街化を図る市街化区域と、市街化を抑える市街化調整区域に区分することをいいます。一般に、人口が増加傾向にある場合や、郊外において無秩序に開発が行われる可能性がある場合など、この二つの区域に区分けして、まちの計画的な発展を図るとともに、まちが無計画に広がらないようにします。県内では、秋田都市計画区域でのみ設定されています。

今回、八郎潟都市計画区域に区域区分を適用する必要があるかどうか検討した結果、八

郎潟都市計画区域では、今までどおり区域区分を適用しないことにしました。その理由として、現在の八郎潟町の人口が減少傾向にあることに加え、大きな開発が必要となる大規模プロジェクトもなく、新築件数も減少傾向にあること、また、郊外においては、農業振興地域や保安林の指定がなされており、将来的に無秩序な市街地の拡大が生じる可能性は少ないと判断し、今までと同じく区域区分は適用しないことにしました。

以上が、第2章「区域区分の決定の有無」に関する説明です。

○栗田幹事

最後の第3章では、「主要な都市計画の決定方針」について定めています。

ここからは、さらに具体的な施策の説明になります。構成は次のとおりで、(1) 土地利用、(2) 都市施設の整備、(3) 市街地開発事業、(4) 自然的環境の整備又は保全、と四つの方針について定めています。

○栗田幹事

はじめに、土地利用における主要用途の配置の方針です。この区域における土地をどのように利用していくのか、その方針を大まかに示したものです。議案書では1－6ページ右側になります。

業務地については、役場周辺の大道地区に配置します。商業地については、町の中心でもある一日市商店街に配置します。工業地については、国道7号沿道の上沖谷地地区に、住宅地については、低層戸建て住宅を主体として、一日市、大道地区といった中心市街地や、中嶋、上昼寝地区などの周辺の既成市街地に配置していきます。

この主要用途の配置の方針を踏まえ、議案書では1－7ページになりますが、次のような点に配慮した土地利用を行います。

一日市商店街周辺については、商業機能と共存した利便性の高い住宅地として、用途の複合化を図ります。一日市、大道地区は、狹隘道路の拡幅整備や老朽住宅の建替え促進などにより居住環境の維持・改善を図ります。また、空き地、空き家が見られる地区は、生活基盤を整備することにより居住環境の改善に努めます。清源寺や諏訪神社などの社寺林は、市街地に豊かさと潤いを与える良好な緑地空間として、風致の維持に努めます。市街地を取り囲む農地については、市街化を抑え、その保全を図ります。八郎湖、馬場目川、高岳山麓など地域を代表する自然環境についても、その保全を図ります。

以上が、土地利用の方針です。

○栗田幹事

次に、都市施設について説明します。都市施設では、交通施設、下水道、河川と分けて説明します。

まずは、交通施設です。議案書では1－8ページになります。

快適な都市環境の実現を図るため、都市計画道路を見直し、地域の発展を支援する効率的な都市内道路ネットワークの構築を進めます。また、袋小路の解消や、狹隘道路の拡幅を促進し、安全・安心な都市内交通の確保を図ります。さらに、歩道のバリアフリー化や公共交通機関の維持・充実を図ることにより、歩いて暮らせるまちづくりを目指します。

続いて、下水道及び河川に関する事項です。議案書では1－9ページになります。

下水道については、概ね整備が完了したことから、今後は、快適な生活環境の維持・向上と八郎湖等の公共用水域の水質保全を図るため、接続率の向上に努めます。

河川については、区域を流れる主な河川である八郎湖、馬場目川ともに概ね改修済みとなっており、治水機能の維持に努めながら、親水護岸や河川緑地等の配置による豊かな親水空間の創出に努めます。

○栗田幹事

続いて、市街地開発事業に関する方針です。議案書では1－10ページ左側になります。

当区域においては、これまで市街地開発事業の施行実績はなく、また、都市計画決定さ

れている地区ありません。今後、都市基盤が十分に整備されないまま形成された既成市街地などにおいて、公共施設の整備状況や土地利用状況を踏まえ、計画的かつ良好な市街地を一体的に整備する必要性が生じた場合には、市街地開発事業も整備手法の一つとして検討します。

○栗田幹事

第3章最後の、自然的環境の整備又は保全についてです。議案書では1－10ページ右側から11ページ左側になります。

高岳山や三倉鼻は、観光資源として活用するとともに、貴重な緑の資源として保全を図ります。また、八郎湖や馬場目川は自然環境の保全に配慮します。市街地内に整備された公園・緑地は、良好な居住環境を創出する役割に加え、防災上も重要な役割を担っていることから、今後も機能の維持に努めます。

以上が、区域マス案の概要です。

○栗田幹事

最後に、スケジュールについて説明します。

住民説明会は昨年5月に行っています。その後、計画素案について縦覧を行い、素案に対する公聴会を昨年6月7日に実施しています。なお、公聴会における公述人の意見は、この後にそれに対する県の見解と併せて説明します。

公聴会から八郎潟町への意見聴取の時間が相当ありますが、これは、公聴会における陳述内容に関して町側との調整に時間を要したためで、その後、八郎潟町への意見聴取を行い、最終的には町からはこの案で異存のない旨の回答をいただいております。

それを踏まえ、今年4月から5月にかけて法定の2週間縦覧を実施しています。この縦覧期間において住民や利害関係人は案に対する意見書を出すことができますが、今回は意見書の提出はありませんでした。

以上の経緯をたどり、本日の審議会への付議となっています。

○栗田幹事

それでは、引き続き、公聴会の概要について説明します。

公聴会は、昨年6月7日に開催されており、先ほどお示ししているスケジュールではこの部分に当たり、公聴会における陳述内容の取扱いについては、都市計画の素案から案とする際に、それをどのように反映させるか、あるいは反映させないかの判断をすることになります。

公述人はお一人で、その内容としては、議案書の1－12ページに開催記録書の写しを添付しております。

○栗田幹事

陳述の要旨としては、右側ページ記載のこの3点となっています。なお、要旨の2点目と3点目は、1点目の陳述に対する補強的な内容となっています。

陳述内容を、先ほどの第3章「主要な都市計画の決定方針」における交通施設に関する説明をした際の図面を用いて表しますと、国道7号と県道秋田八郎潟線の交差点であるこのポイントと、JR奥羽本線を挟んで大潟村へ向かう県道道村大川線のこのポイントをつなぐこのような道路を、区域マスに位置付けるべきであるとの陳述内容です。

仮に、これを都市計画道路として計画した場合、JR奥羽本線とは立体交差の計画となり、JR線とこの西側にある県道三倉鼻五城目線はあまりにも近く、御提案の道路を直接このT字路交差点に取り付けることは構造的に不可能であるため、提案道路はいったんこの県道とも立体交差し、概ね現在の八郎潟町役場付近の県道道村大川線に取り付く計画になるものと判断されます。航空写真で見ますと、このような道路形状となります。

また、提案道路が現道に取り付く役場周辺から県道三倉鼻五城目線までは、この道路本線のほかに側道も必要となります。八郎潟町の中心部が概ねこの周辺で、ここから御提案

の道路を利用して国道7号に向かうためには、一端この側道を使って大潟村方向に向かい、Uターンして国道7号に向かうことになります。また、国道7号から町中心部に向かう際にも同様となります。

○栗田幹事

それでは、この陳述に対する県としての見解を説明します。

公述人御提案の道路については、以前、道路課や都市計画課に在職していた職員に確認したところ、かなり古い時代に構想レベルのものとして、そのような考え方もあったものと聞いております。

一般論として、八郎潟町の地形・地物や今まで形成されてきた街並みなどを踏まえた上で道路ネットワークを考えた際、国道7号と県道三倉鼻五城目線が南北の幹線道路となり、それを東西の道路でつなぐ梯子状の道路ネットワークが基本になるものと考えられます。

現状においては、この東西間を結ぶ道路の主なものとして、駅より北側に1路線、南側に2路線の計3路線の町道があり、現況交通量及び将来交通量的に交通処理上の問題はなく、新たな東西間の道路の必要性は、現段階では低い状況にあります。これを図で説明しますと、こちらが国道7号、こちらが県道三倉鼻五城目線で、この赤色の2路線が南北の幹線道路となっています。その2路線を東西間で結ぶ道路として、この青色の3路線の町道があり、八郎潟町の都市規模から考えても、これらの道路でネットワークが形成されているものと判断しています。

また、提案道路を築造するためにはJRの駅構内における立体交差など技術的にも難易度が高く、それに要する事業費も必然的に莫大なものとなります。加えて、現況の県道道村大川線や秋田八郎潟線の交通量等を踏まえれば、この提案道路を利用する交通量は少ないと推察されることから、費用対効果といった観点からもその実現性は低いものと考えています。

さらに、これを築造した場合、先ほども説明したとおり、現在の県道道村大川線の両側に側道を設ける必要があり、現道沿線にある連たん家屋のほとんどを移転する必要があるため、沿道周辺の地域コミュニティの確保といった観点からも問題があるものと考えます。

こちらの写真は、県道道村大川線の沿道状況です。奥が大潟村方向、手前が八郎潟駅方向で、御覧のとおり住宅が連たんしている状況にあります。

以上のことから、今回の区域マスにおける目標年次は平成42年であり、それまでに都市計画決定すべき道路として捉えることはできないものと判断し、公聴会における陳述で提案された道路について、今回の区域マスへの位置付けは行わず案を確定し、それにより縦覧手続を経た上で、本日の審議会に付議しております。

以上が、議案第1号の八郎潟区域マスの概要と、公聴会における陳述内容及びそれに対する県の考え方です。どうか、よろしく御審議願います。

○山口会長

それでは、ただ今の説明に対しまして、何か御意見や御質問等いかがでしょうか。

○村田委員

公述人の陳述内容についての質問ですが、立体交差ではなく踏切にする案ではダメなのでしょうか。1－9ページの図にあるほかの道路には踏切もありますし、私もこの辺を車で通ると遠回りに感じます。踏切についても検討されたらいかがでしょうか。

○石山幹事

都市計画課の石山です。秋田八郎潟線と道村大川線を直線で結んだ場合、平面交差になりますと駅構内を通る踏切になり、非常に危険性が増すため、JR側がまず了承しないと考えられます。

○山口会長

新規の都市計画決定で、アンダーかオーバーではなく踏切の構造形式で決定したことはあるのでしょうか。なかなかない事例だとは思いますが。

○栗田幹事

詳細に調べないと分かりませんが、私の記憶では、平面交差で都市計画決定し、踏切を拡幅した事例はありません。

○山口会長

公聴会で意見を出された方は、もちろん技術的なことについて把握している必要はありませんが、技術的に難しいということを、その後その方には説明されたのでしょうか。それとも、そのような機会はなかったのでしょうか。

○栗田幹事

先ほど説明したスケジュールでは、公聴会から町の回答を頂くまでに1年近くかかっているわけですが、その間役場を通して、技術的に難しいということなどを公述された方に説明した上で、渋々ですが御納得いただきました。

○山口会長

そうすると、その方は納得されたので、4月から5月までの縦覧の際は意見書を出さなかったということですね。

○栗田幹事

私もはそうように理解しております。

○山口会長

それでは、ほかの質問はないようですので、「議案第1号」について裁決を取りたいと思います。本議案について賛成の方は挙手をお願いします。

【全員賛成】

ありがとうございます。「議案第1号」について原案どおり可決いたします。

（５）議案第2号 秋田都市計画道路（3・4・11号新屋土崎線）の変更について

○山口会長

では次に、「議案第2号 秋田都市計画道路（3・4・11号新屋土崎線）の変更について」、事務局から説明をお願いします。

○栗田幹事

それでは、議案第2号「秋田都市計画道路の変更」について説明します。今回変更する路線は1路線で、街路番号3・4・11号の新屋土崎線です。

この新屋土崎線は、浜田地区の国道7号秋田南バイパスとの分岐点を起点として、新屋地区、秋田大橋、茨島交差点、山王十字路交差点を通り、土崎臨海十字路交差点に至る、全長約1.4kmの路線です。かつては国道7号として供用されており、現在は全線が県道秋田天王線の一部となっています。なお、この路線の一部については通称「新国道」と呼ばれています。

○栗田幹事

次に、新屋土崎線の過去の都市計画決定の経緯について説明します。

昭和29年に、現在の新屋比内町、旧新屋支所付近から山王十字路交差点までを結ぶ川尻新屋線と、山王十字路交差点から土崎臨海十字路交差点を結ぶ川尻土崎線として、都市

計画決定されました。その後、昭和41年に、この二つの路線を統合し、新屋土崎線としました。昭和50年には、都市計画道路浜田八橋線、いわゆる国道7号の秋田南バイパスになりますが、その都市計画決定に併せて起点部を延長し、概ね現在の形となっています。その後、秋田大橋の架替えに伴う線形の変更など軽微な都市計画変更を行い、現在に至っています。

○栗田幹事

次に、変更案の概要について説明します。

今回の変更区間は、新屋土崎線の川元小川町と川元山下町の延長約1,140mで、この区間における交差点部の右折車線の設置に伴う幅員の変更と、ドン・キホーテ前交差点付近から市立病院入口交差点付近までの道路線形の変更となります。

スライドに映している図面は、議案書2-2ページと同じもので、変更区間としてはこの赤い楕円の部分になります。また、議案書2-3ページは、この部分を拡大した計画図となり、左側が北で土崎方向、右側が南で新屋方向になります。着色している路線が新屋土崎線で、変更前の計画を黄色で縁取りし、変更後の計画を赤色で着色し、それを重ねるとこのような図面になります。カラーコピーの関係で多少見えづらい図面となっておりますし、誠に申し訳ございません。

○栗田幹事

具体的変更内容を説明する前に、あらかじめ秋田都市圏における道路計画の全体像について説明します。お手元に、平成20年度に作成した「秋田都市圏の都市交通マスタープラン」のパンフレットをお配りしておりますので、その7ページも併せて御覧願います。

秋田都市圏における骨格的道路網計画としては、3環状放射型道路網としています。南通りを含む川尻広面線や秋田環状線、けやき通りなどで構成される都心環状道路、国道13号や横山金足線、外旭川新川線などで構成される市街地環状道路、秋田外環状道路や国道7号秋田南バイパス、新屋豊岩線などで構成される外周部環状道路の3環状道路と、スクリーンでは黄色で示している、それら3環状道路を互いに連絡する分散導入路、それらに加え、スクリーンでは青色で示された外周部環状道路より外側に延びている国道7号や13号、県道秋田天王線などを放射道路として位置付け、これらが秋田都市圏の骨格道路網を形成する計画としています。

今回の新屋土崎線は、このうちの分散導入路として位置付けられ、今回の変更区間は都心環状道路と市街地環状道路をつなぐ重要な区間として、その役割を担うことになります。

○栗田幹事

続いて、今回の変更案に至った経緯を説明します。

現在、新屋地区と土崎地区を結ぶ幹線道路としては、国道7号と新国道、いわゆる新屋土崎線になりますが、この2路線が主な路線となっています。このうちの新国道については、山王十字路交差点からドン・キホーテ前までの区間は、昨年の7月末に4車線化の整備が完了しています。しかし、その南側の旭南地区は変則的な3車線となっており、朝夕のラッシュ時には慢性的な交通渋滞が発生しているほか、歩道の一部区間が狭くなっているなど、多くの交通課題を抱えています。

新屋土崎線は、先ほども説明したとおり重要な幹線道路として位置付けられており、その機能を計画どおりに発現させるため、早期の整備が求められています。そのため、今回当該区間について、より安全で円滑な交通を確保することを目的に、都市計画の変更を行うとします。

○栗田幹事

それでは、具体的変更内容について説明します。

はじめに、交差点部の幅員の変更です。今回の変更区間においては、市立病院入口交差点から旭橋までは全線一律20mの幅員で都市計画決定されています。それを、青丸の交

差点については、右折車線を新たに設置する計画とします。北側から、市立病院入口交差点、旭南一丁目交差点、玉木歯科前交差点、川元小川町交差点です。この4箇所の交差点について、右折車線設置のため、既決定の幅員20mから23mに拡幅する計画としています。

次に、線形の変更です。緑色の楕円の区間になります。ドン・キホーテ前の山王五丁目交差点から市立病院入口交差点までの区間について、今回の交差点部の拡幅計画に伴い、現在の計画にそのまま擦り付けるとカーブがきつくなり、見通しの悪い交差点になってしまうため、西側に道路を振り、カーブを緩くすることで、走行性及び見通しの良い、より安全な道路計画に変更するものです。

○栗田幹事

この写真は、土崎方向から新屋方向を望んだ川元小川町交差点付近の様子です。朝夕のラッシュ時には慢性的な渋滞が発生しており、バスも渋滞に巻き込まれ定時制が確保されないなど、市民生活にも影響を及ぼしています。

この写真は、整備済みの山王十字路側のドン・キホーテ前から新屋方向の未整備区間を望んだ写真となります。現状においても、直進については交差点内で少々きつめのカーブとなっていますが、今回の計画変更により現状より緩いカーブとなる計画です。

この写真は、川元小川町付近の写真です。新屋方向に進む車線が1車線となっているため、変則的な3車線の道路となっています。

最後は、旭橋付近から土崎方向を撮った写真です。この川元小川町交差点から茨島交差点までの新屋方向は、4車線で整備されています。

○栗田幹事

道路の幅員を検討する際に最も重要な要素は車線数になります。将来交通量の推計の結果、新屋土崎線は片側2車線ずつの4車線道路としての整備が必要という結論が既に出されています。

4車線の幹線道路という位置付けを基に、道路構造令に則って道路の断面を検討すると、一般部においては、既決定どおり、両側に歩道を付けた20mの計画となります。ただし、交差点部においては、この20mに右折車線分の3mを足した、23mの幅員が必要という判断に至りました。

今回変更しようとする交差点部については、現計画の幅員20mのまま整備を行うと、右折車線がなく円滑な交通の流れを阻害し、現在と変わらず渋滞発生の原因となってしまいます。そのため、右折車線を設置し、交差点におけるより安全で円滑な交通を確保しようとするものです。

繰り返しになりますが、右折車線を設置する交差点は、変更区間の南側を拡大したこちらの図面では、旭南一丁目交差点、玉木歯科前交差点、川元小川町交差点です。変更前を黄色で縁取りし、変更後を赤色で着色するとスクリーンのようになります。幅員は、20mから右折車線分の3mを追加した23mとなります。

また、変更区間のうち北側を拡大した図面のこちらでは、幅員及び線形の変更です。市立病院入口交差点は西側に3mの拡幅となります。それに併せて、ドン・キホーテ前の山王五丁目交差点を西側に移動します。西側へ道路を振ることによりカーブが緩くなり、現計画よりも走行性及び見通しのよい、より安全な交差点となります。変更後の整備イメージです。4車線の道路で、主要な交差点には右折レーンが設置されます。

○栗田幹事

それでは、スライドと併せて、議案書について説明します。議案書2-1ページ左側が計画書となります。また、そのページの右側が新旧対照表で、上段が変更前、下段が変更後となっています。

スライドでは、新旧対照表のうち変更前のものを映しています。スライドを変更後に切り替えますと、このようになります。赤い文字の部分が変更された箇所です。今回、新屋

土崎線は、交差点部の幅員が変更となりますが、計画書には代表幅員を記載することとされているため、図面上のみの変更となります。

計画書の変更箇所としては、平面交差が12箇所から17箇所に変更となっています。これは、現状が変わったというのではなく、平面交差の数え方を統一ルールのもとで精査した結果です。これまでは接続に伴うT字路を交差点として含めていませんでしたが、T字路も交差点に含めるということで統一した結果によるものです。

○栗田幹事

最後に、今回の都市計画変更のスケジュールについて説明します。

今回の都市計画の変更に関する説明会は、今年の1月28日に、住民をはじめ関係者の方々を対象に開催しています。出席者は55名でした。説明会では、計画自体に対する反対意見はなく、いつから工事が始まるかなど主に事業に対する質問が大半でした。それに対し、今回の説明会はあくまで都市計画変更に関する説明会であり、事業化のためにはこれからいろいろな手続を経る必要があるため、事業着手時期に対する明言はできないものの、県としても整備の必要性や緊急性が高い区間であることは認識していると回答しています。

その後、今回皆様にお示ししている同じ計画内容により、秋田市への意見聴取を実施し、秋田市からはこの案で異存ない旨の回答を頂いております。

それを受け、7月中旬から今月上旬にかけて、この都市計画案について、都市計画法に基づく2週間縦覧を実施していますが、こちらも議案第1号と同様、意見書の提出はありませんでした。

これらの手続を経て、本日の審議会への付議となっています。以上が、議案第2号に関する概要です。どうか、よろしく御審議願います。

○山口会長

分かりやすく説明していただきありがとうございました。それでは、ただ今の説明に対しまして、何か御意見や御質問等ありませんか。

○森園委員

都市計画というよりむしろ都市交通の面からお聞きます。今回の案は、安全性も含めてスムーズな交通の流れという視点で提案されたものと思いますが、通常、交通渋滞の場合は、もちろん物理的な幅員や車線の問題もありますが、交通信号、ソフトの管理も合わせて検討するのが定石です。どれだけコストがかかるかということにもつながりますので、そういうシミュレーションをどの程度行ったのか、参考までに教えてください。

○栗田幹事

交通信号に関しては、交通管理者である警察の管轄になりますが、シミュレーション上の話をしますと、現況の信号のサイクル長などを参考に解析しておりまして、それによって、例えば交差点の飽和度などを考慮し、渋滞が起こらないかという検討はしております。実際には、供用開始後に警察が信号を調整して、ベストな連動となるよう操作するはずで、今回の都市計画変更に関しては、あくまで現況のサイクル長などで解析しております。

○森園委員

都市計画という点では粛々とやるということでしょうけれども、常識的に、信号のタイミングなどによって交通状況は著しく変わってきますので、コストセーブの観点、予算をうまく使うという点から、そういうことも合わせて検討していただければと思います。

○栗田幹事

分かりました。

○村田委員

今回の変更はいいことだと思いますし、反対するものではございません。ただ、先ほどの説明では、ウィークデーに道路が非常に混んでいるということでしたが、土崎から新屋方面に向かうドン・キホーテ付近は日曜日なども非常に混んでいて、不便な道路だと感じています。渋滞の理由は、4車線になっていないからでしょうか。

○栗田幹事

山王から茨島方向に向かう道路は1車線ですので、容量が絶対的に不足しているのが理由だと思います。昨年7月にドン・キホーテ前まで、片側2車線ずつ4車線で都市計画どおりに整備しましたが、それより先は依然として1車線ですので、そこがボトルネックとなり、ウィークデーも土日も混んでいる状況です。

茨島方向も片側2車線で整備され、かつ、今回の変更によって右折レーンも設置されれば、渋滞は相当解消されるものと見込んでおります。

○山口会長

分かりやすい説明で必要性はよく理解できましたが、地元秋田市の都市計画や交通系のマスタープランなどに、この道路の渋滞対策の必要性や何らかの記述はあるのでしょうか。それとも、県が主導的に行ったのでしょうか。

○栗田幹事

この区間に関しては、4車線で既に都市計画決定されておりますし、局部的に交差点部に関して、例えば歩道を狭くして右折レーンを設置するという可能性もあったわけですが、今の時代はそういうことはなかなかできませんので、きちんとした幅員どおりに整備を進めるべきだという結論に達し、今回の都市計画変更に至りました。

ですから、何らかのプランに位置付けられているというよりも、県が道路管理者としてあるべき姿を検討した上で、右折レーンが必要だという結論になったもので、今回はどちらかというと、県が主体的に動いたということです。

○山口会長

分かりました。他にいかがでしょうか。

それでは、「議案第2号」について裁決を取りたいと思います。本議案について賛成の方は挙手をお願いします。

【全員賛成】

ありがとうございます。本議案につきましては、原案どおり可決します。

○山口会長

以上をもちまして、議事の審議は終了いたしました。

その他、事務局から何かありますでしょうか。

○栗田幹事

前回の都市計画審議会の最後に、森園委員から、旧河辺都市計画区域に区域区分制度を導入することに関して相当数の意見書が提出されたことを踏まえて、法律上の手続だけでなく、より住民の方々の理解が得られるような対応をすべきである、との御意見を頂きまして、事務局としてもそれに対してどのようなことができるか検討する旨で回答しております。

そこで、今回、前回の審議会後の対応について報告させていただきます。まずは、4月に秋田市のホームページにおいて、制度改正内容などについて掲載しました。また、6月には市の広報誌により、具体的な制度内容や経過措置などについてお知らせしております。それに併せ、県でも、広報誌とほぼ同様の内容をホームページに掲載しました。

今回、河辺・雄和地区への区域区分制度の導入に併せ、市では、市街化調整区域における開発行為の緩和措置条例の制定を行う予定としており、この条例が秋田市議会の6月定

例会で審議・可決されております。その条例の施行日が7月1日であったことから、同日付けで都市計画の決定告示を行いました。

それを受け、同日中に県及び市のホームページを更新し、皆様のお手元にも配布しておりますが、今回の制度改正の内容をより分かりやすくしたパンフレットの内容を市のホームページに掲載するとともに、不在地主の方々に送付しております。加えて、7月4日号の市の広報誌に再度掲載するとともに、河辺・雄和地区の全戸にこのパンフレットを配布し、周知を図っているところです。

今後も、市民の方から問合せ等があった場合には、丁寧に説明を行い、今回の制度改正について御理解していただくようにしてまいります。以上、前回の審議会で頂いた御意見への対応内容について報告します。

○山口会長

委員の意見に対応していただき、また、報告していただきありがとうございます。森園委員、よろしいでしょうか。

○森園委員

はい、ありがとうございました。

○冨田幹事

建設部長の冨田でございます。本日は、大変お忙しい中御審議いただきましてありがとうございます。

今回の審議会をもちまして、学識経験委員が任期満了となり、一部の委員の方におかれましては退任される予定でございます。これまで、幅広い観点から貴重な御意見をいただきましてどうもありがとうございました。また今後とも、いろいろな観点から、いろいろな機会を捉えて御指導いただければと思っておりますので、この場をお借りしてお礼を申し上げます。

簡単ではございますが、閉会に当たっての挨拶とさせていただきます。

○山口会長

それでは、これをもちまして、第171回の審議会を閉じたいと思います。皆様、御協力ありがとうございました。