

第178回

議案一覧

秋田県都市計画審議会

議案第2号 秋田都市計画道路の変更について

日時：平成31年3月11日(月) 午後1時30分～
場所：ルポールみずほ 3階 ふよう

次 第

- 1 開 会
- 2 報 告
前回付議議案の処理状況について
- 3 議 事
(1) 秋田都市計画道路の変更について
- 4 その他
- 5 閉 会

前回（第177回）付議議案の処理状況

議案番号	議 案 名	決定主体	関係市町村	決 定 告 示 等
平成30年度議案第1号	秋田都市計画区域区分の変更について	秋田県	秋田市	平成31年2月1日 秋田県告示第61号

第178回秋田県都市計画審議会

議案書

平成31年3月11日

秋田県都市計画審議会

平成30年度 議案第2号

都 ー 57.5
平成31年2月5日

秋田県都市計画審議会会長 様

秋田都市計画道路の変更について

秋田県知事 佐竹 敬久



秋田都市計画道路の変更について（諮問）

都市計画法第21条第2項において準用する同法第18条第1項の規定に基づき、別紙のとおり審議会に付議します。

- 3・6・13号 大浜上新城線
- 3・3・4号 横山金足線
- 3・4・12号 御所野追分線
- 3・4・16号 秋田港北線
- 3・3・56号 外旭川上新城線

平成31年3月11日審議

秋田県都市計画審議会会長

秋田都市計画道路の変更（秋田県決定）

都市計画道路中3・2・13号大浜上新城線を3・6・13号大浜上新城線に名称を改め、3・3・4号横山金足線ほか3路線を次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考	
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員		地表式の区間における鉄道等との交差の構造
幹線	3・3・4	横山金足線	秋田市仁井田字川久保	秋田市金足下刈字北野	秋田市外旭川字神田	約21,030m	地表式	4車線	24m	幹線街路と平面交差10箇所 幹線街路御所野追分線と立体交差		
	3・4・12	御所野追分線	秋田市上北手古野字大繫沢	秋田市金足追分字海老穴	秋田市川尻町字大川反	約23,950m		4車線	20m			
	街路	構造形式の内訳	秋田市四ツ小屋小阿地字大杉沢	秋田市仁井田字川久保		約530m	嵩上式		28～71m			
			秋田市仁井田字古川向	秋田市仁井田字古川向		約400m	嵩上式		20m			
秋田市川尻町字大川反			秋田市川尻町字大川反		約370m	嵩上式		51.25～57.5m				
					約22,650m	地表式		20～28m	JR羽越本線、秋田港引込線と立体交差 自動車専用道路と立体交差1箇所 幹線街路秋田環状線、大浜上新城線および上北手雄和線と立体交差 幹線街路と平面交差18箇所			

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員	
幹線街路	3・6・13	大浜上新城線	秋田市飯島字古道下川端	秋田市上新城中字南波掛	秋田市下新城岩城字金光畑	約6,120m		2車線	10m		
	構造形式の内訳		秋田市飯島字古道下川端	秋田市飯島字前田表		約910m	嵩上式		9～12m		
						約5,210m	地表式		10～13m	幹線街路と平面交差4箇所	
	3・4・16	秋田港北線	秋田市土崎港相染町字大浜	秋田市下新城野字街道端西	秋田市土崎港相染町字浜ナシ山	約4,520m	地表式	4車線	20m	幹線街路と平面交差3箇所	
	3・3・56	外旭川上新城線	秋田市外旭川字小谷地	秋田市上新城道川字五百刈沢	秋田市飯島字瀧端	約3,330m	地表式	4車線	25m	幹線街路と平面交差2箇所	

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由

3・6・13号大浜上新城線は、住環境に対してより影響が少ないルート・構造とするとともに、交差の箇所を極力限定し、秋田港と秋田北ICを結ぶアクセス道路の機能を確保する計画に変更する。

関連する幹線街路について、構造の変更等所要の変更を行う。

変更理由書

3・6・13号大浜上新城線および関連する幹線街路の所要の変更をするものであり、路線別毎の主な変更理由は以下のとおりである。

3・6・13号 大浜上新城線

3・6・13号大浜上新城線は、都市交通の骨格となる環状・放射型道路網を構成する主要幹線道路および都市幹線道路の一つである。当該道路は昭和41年に大浜下飯島線として当初決定され、その後、5回の変更を経て平成9年に現計画に至っている。

その間、起点の大浜から3・4・12号御所野追分線（国道7号）までの区間は、一部区間を除き完成形で整備されているが、住宅が密集している3・4・12号御所野追分線から3・3・4号横山金足線までの区間と、平成9年の変更により延伸された3・3・4号横山金足線から3・3・56号外旭川上新城線までの区間は未整備となっている。

未整備の区間については、住宅密集地の通過により多くの家屋等の移転を要すること、住環境に対する影響が懸念されることなどにより、事業化に至っていないものであるが、今回の変更において、住環境に対してより影響が少ないルート・構造にするとともに、交差の箇所を極力限定し、秋田港と秋田北ICを結ぶアクセス道路の機能を確保するものである。

ルートの変更に伴い、3・4・12号御所野追分線およびJR奥羽本線との立体交差位置を変更し、3・3・4号横山金足線および3・3・56号外旭川上新城線との交差構造を立体交差から平面交差に変更するとともに車線数を決定する。

3・3・4号 横山金足線

3・6・13号大浜上新城線の変更に伴い、大浜上新城線との交差位置および交差構造を変更するとともに車線数を決定する。

3・4・12号 御所野追分線

3・6・13号大浜上新城線の変更に伴い、大浜上新城線との交差位置および交差位置のランプ部において、区域を変更する。

3・4・16号 秋田港北線

3・6・13号大浜上新城線の変更に伴い、大浜上新城線との交差位置および交差部の区域を変更する。

3・3・56号 外旭川上新城線

3・6・13号大浜上新城線の変更に伴い、大浜上新城線との交差位置および交差構造を変更するとともに車線数を決定する。

秋田都市計画道路の変更（秋田県決定）新旧対照表

秋田都市計画道路の変更（秋田県決定）新旧対照表

(変更前)

種別	名称		位置			区域	構造				備考	
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造		
幹線	3・3・4	横山金足線	秋田市 仁井田字 川久保	秋田市 金足下刈 字北野	秋田市 外旭川字 神田	約 21,030m	地 表 式		24m	幹線街路と平面交 差9箇所 幹線街路御所野追 分線、大浜上新城 線と立体交差		
	3・4・12	御所野 追分線	秋田市 上北手古 野字大繫 沢	秋田市 金足追分 字海老穴	秋田市 川尻町字 大川反	約 23,950m		4車線	20m			
街路	構造形式の 内訳		秋田市 四ツ小屋 小阿地字 大杉沢	秋田市 仁井田字 川久保		約530m	嵩 上 式		28 ~ 71m			
			秋田市 仁井田字 古川向	秋田市 仁井田字 古川向		約400m	嵩 上 式		20m			
			秋田市 川尻町字 大川反	秋田市 川尻町字 大川反		約370m	嵩 上 式		51.25 ~ 57.5m			
						約 22,650m	地 表 式		20 ~ 28m	J R羽越本線、秋 田港引込線と立体 交差 自動車専用道路と 立体交差1箇所 幹線街路秋田環状 線、大浜上新城線 および上北手雄和 線と立体交差 幹線街路と平面交 差18箇所		

(変更前)

種別	名称		位置			区域	構造				備考	
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造		
幹線	3・2・13	大浜上 新城線	秋田市 飯島字古 道下川端	秋田市 上新城中 字南波掛	秋田市 下新城岩 城字金光 畑	約 5,830m			31m			
	構造形式の 内訳		秋田市 飯島穀丁	秋田市 飯島鼠田 二丁目		約400m	嵩 上 式		41.5 ~ 47.5m			
秋田市 飯島字葉 師田			秋田市 上新城中 字南波掛		約 3,340m	嵩 上 式		26~ 31m				
街路						約 2,090m	地 表 式		20~ 47.5m	幹線街路と平面交 差3箇所		
			3・4・16	秋田港 北線	秋田市 土崎港相 染町字大 浜	秋田市 下新城中 野字街道 端西	秋田市 土崎港相 染町字浜 ナシ山	約 4,520m	地 表 式	4車線	20m	幹線街路と平面交 差1箇所
			3・3・56	外旭川 上新城 線	秋田市 外旭川字 小谷地	秋田市 上新城道 川字五百 刈沢	秋田市 飯島字瀧 端	約 3,330m	地 表 式		25m	

秋田都市計画道路の変更（秋田県決定）新旧対照表

秋田都市計画道路の変更（秋田県決定）新旧対照表

(変更後)

種別	名称		位置			区域	構造				備考	
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造		
幹線	3・3・4	横山金足線	秋田市 仁井田字 川久保	秋田市 金足下刈 字北野	秋田市 外旭川字 神田	約 21,030m	地 表 式	4車線	24m	幹線街路と平面交 差10箇所 幹線街路御所野追 分線と立体交差		
	3・4・12	御所野 追分線	秋田市 上北手古 野字大繫 沢	秋田市 金足追分 字海老穴	秋田市 川尻町字 大川反	約 23,950m		4車線	20m			
街路	構造形式の 内訳		秋田市 四ツ小屋 小阿地字 大杉沢	秋田市 仁井田字 川久保		約530m	嵩 上 式		28 ~ 71m			
			秋田市 仁井田字 古川向	秋田市 仁井田字 古川向		約400m	嵩 上 式		20m			
			秋田市 川尻町字 大川反	秋田市 川尻町字 大川反		約370m	嵩 上 式		51.25 ~ 57.5m			
						約 22,650m	地 表 式		20 ~ 28m	J R羽越本線、秋 田港引込線と立体 交差 自動車専用道路と 立体交差1箇所 幹線街路秋田環状 線、大浜上新城線 および上北手雄和 線と立体交差 幹線街路と平面交 差18箇所		

(変更後)

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線	3・6・13	大浜上 新城線	秋田市 飯島字古 道下川端	秋田市 上新城中 字南波掛	秋田市 下新城岩 城字金光 畑	約 6,120m		2車線	10m		
	構造形式の 内訳		秋田市 飯島字古 道下川端	秋田市 飯島字前 田表		約910m	嵩 上 式		9~ 12m		
街路						約 5,210m	地 表 式		10 ~ 13m	幹線街路と平面交 差4箇所	
	3・4・16	秋田港 北線	秋田市 土崎港相 染町字大 浜	秋田市 下新城中 野字街道 端西	秋田市 土崎港相 染町字浜 ナシ山	約 4,520m	地 表 式	4車線	20m	幹線街路と平面交 差3箇所	
	3・3・56	外旭川 上新城 線	秋田市外 旭川字小 谷地	秋田市 上新城道 川字五百 刈沢	秋田市 飯島字瀧 端	約 3,330m	地 表 式	4車線	25m	幹線街路と平面交 差2箇所	

総括図

秋田都市計画道路の変更

- 3・3・4号 横山金足線
- 3・4・12号 御所野追分線
- 3・6・13号 大浜上新城線
- 3・4・16号 秋田港北線
- 3・3・56号 外旭川上新城線

変更前 3・3・4号 横山金足線 W=24m L=21,030m
 変更後 3・3・4号 横山金足線 W=24m L=21,030m 4車線

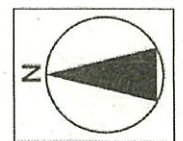
変更前 3・3・56号 外旭川上新城線 W=25m L=3,330m
 変更後 3・3・56号 外旭川上新城線 W=25m L=3,330m 4車線

変更前 3・2・13号 大浜上新城線 W=31m L=5,830m
 変更後 3・6・13号 大浜上新城線 W=10m L=6,120m 2車線

変更前 3・4・12号 御所野追分線 W=20m L=23,950m 4車線
 変更後 3・4・12号 御所野追分線 W=20m L=23,950m 4車線

変更前 3・4・16号 秋田港北線 W=20m L=4,520m 4車線
 変更後 3・4・16号 秋田港北線 W=20m L=4,520m 4車線

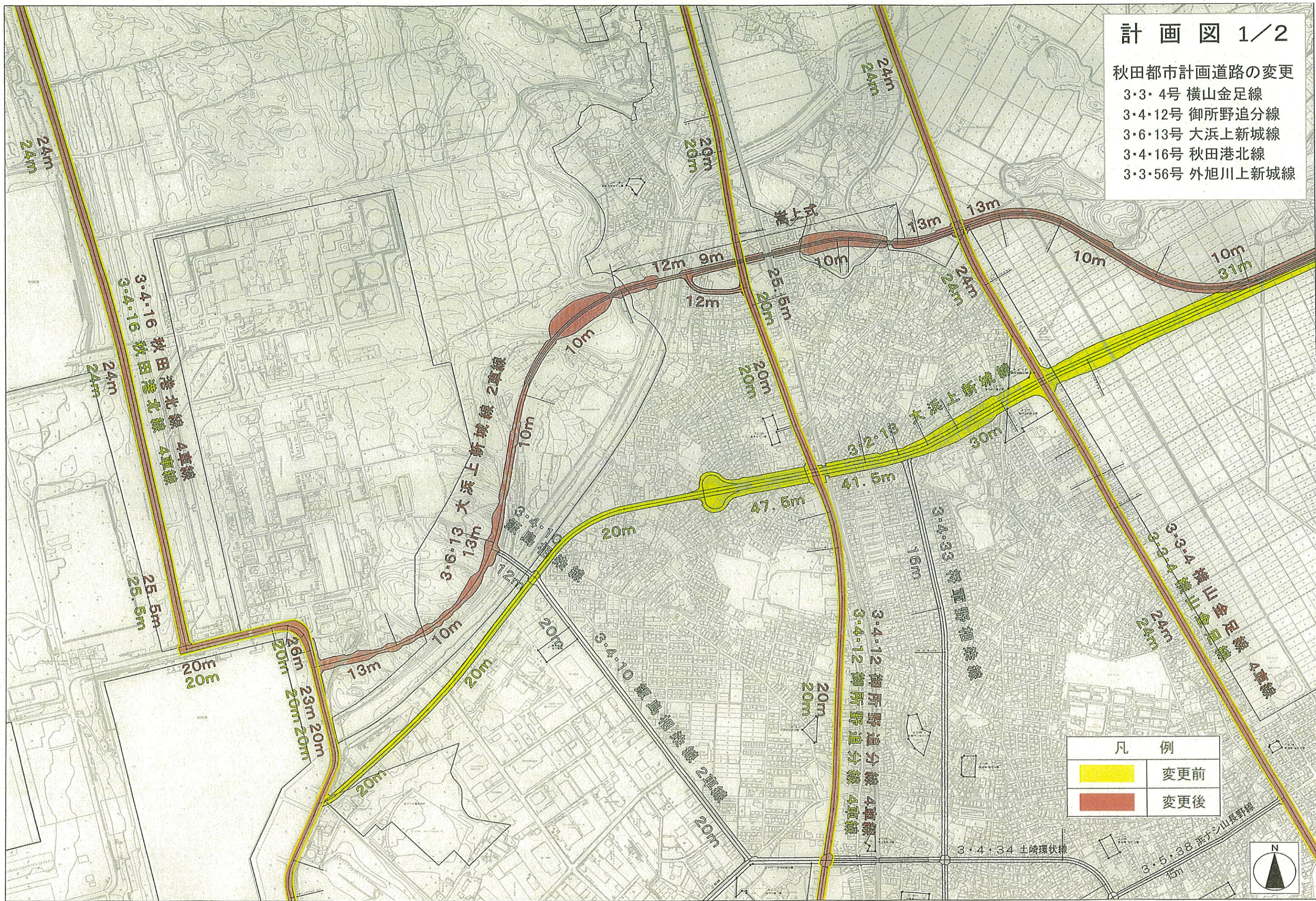
凡 例	
	変更前
	変更後



計画図 1/2

秋田都市計画道路の変更

- 3・3・4号 横山金足線
- 3・4・12号 御所野追分線
- 3・6・13号 大浜上新城線
- 3・4・16号 秋田港北線
- 3・3・56号 外旭川上新城線



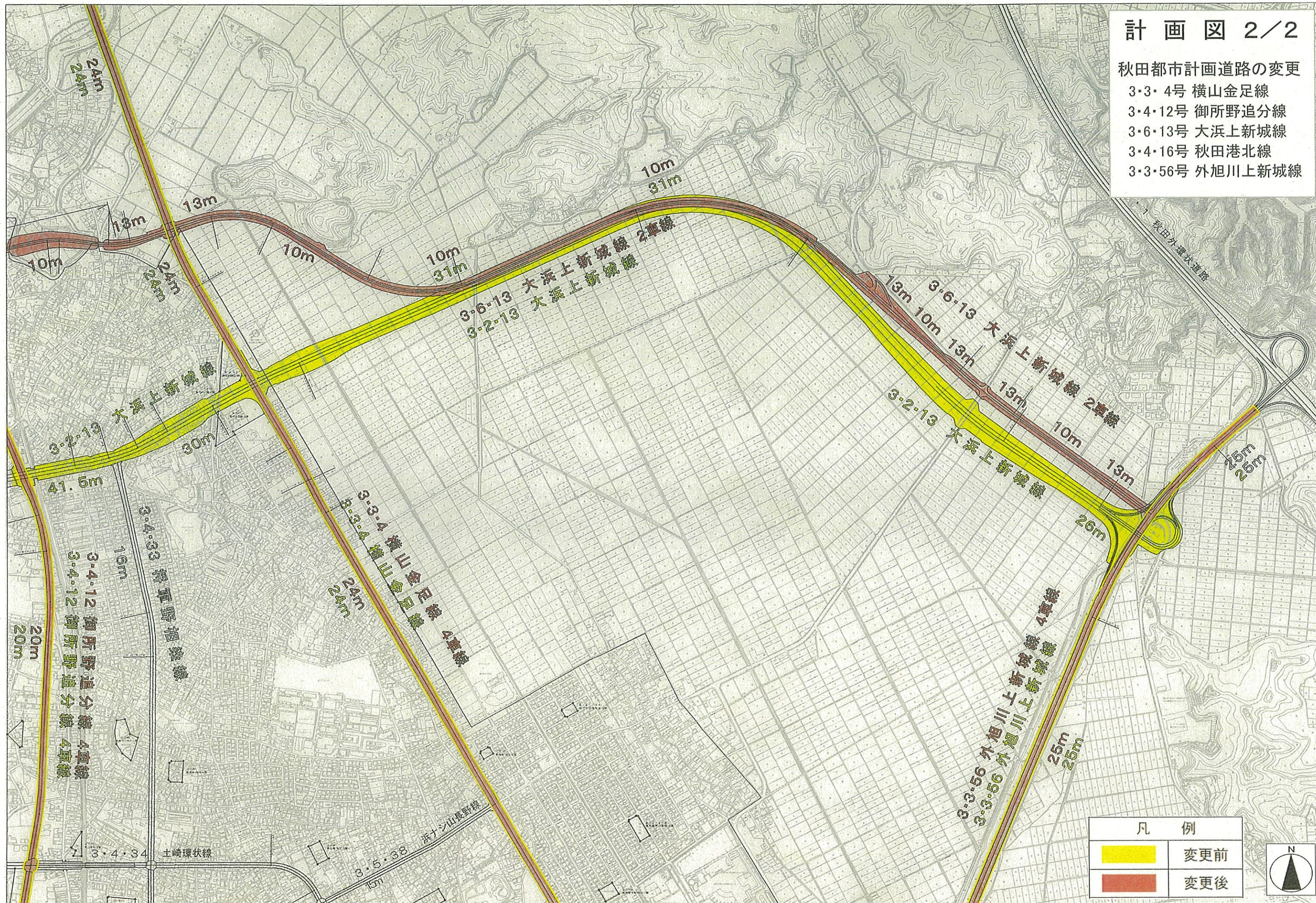
凡 例	
	変更前
	変更後



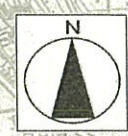
計画図 2/2

秋田都市計画道路の変更

- 3・3・4号 横山金足線
- 3・4・12号 御所野追分線
- 3・6・13号 大浜上新城線
- 3・4・16号 秋田港北線
- 3・3・56号 外旭川上新城線



凡 例	
	变更前
	变更后



意見書及びこれに対する県の見解

都市計画変更案に対する意見書

秋田都市計画道路の変更

- 1 変更案の縦覧期間 平成31年1月18日(金)から2月1日(金)まで
- 2 縦覧者数 15名
- 3 意見書数 4件

1件目(大浜上新城線について)

意見書(要旨)		見 解
①変更理由について	○住民説明会での説明は、都市計画変更する理由が分かりづらく納得できない。 変更する理由の大きなもの3つを提示してもらいたい。	現計画は、住宅密集地を通過することから、事業費や事業進捗、地域コミュニティの分断等において課題があると考えており、変更案は次の観点から選定したものです。 ・秋田港と秋田北インターチェンジを直結するルートとして早期実現の可能性が高いこと ・限られた公共事業費の中で、より高い費用対効果が得られること ・住宅密集地を避け住環境に対してより影響が少ないルートであること
②事業費について	○現計画と変更案の事業費の比較について、提示してもらいたい。	変更案の事業費は、約145億円です。現計画で整備する場合は、上記金額に10数億円の掛かり増しになることが見込まれます。
③計画交通量について	○予想している年間利用台数を提示してもらいたい。	計画交通量は1日当たり約5,000台です。
④地域コミュニティについて	○現計画の住環境に対する影響としてあげている地域コミュニティの分断については、住民説明会でのやり取りから大きな問題は存在しなかった。 もし将来有るとすれば、大きな順から3~5項目考えられることを提示してもらいたい。	現計画の飯島地区の住宅地(国道7号~横山金足線間)は、小高い地形となっており、大きく掘り込んで通過することから、地形的に地域を分断することになります。 結果として、地域コミュニティが分断され、それにより考えられる影響については個別の影響の大小という観点ではなく、全体として地域コミュニティの分断自体が懸念されると考えております。

2件目(大浜上新城線について)

意見書(要旨)		見 解
⑤変更案について	○所有する土地建物が変更案の区域内にあるため、変更案を破棄し、以前の計画に戻すようにお願いします。 ○路線変更が必要な場合は、不自然な形で湾曲した変更案ではなく、住宅地周辺を外しさらに迂回した計画にすることを希望する。	現計画の住宅密集地を通過する区間は、多くの家屋等の移転を要することや住環境に対する影響などの課題があります。 変更案は、現計画を含め複数のルートと比較し選定したものであり、最適なルートと考えております。 変更案は、北側にある高圧送電線に対して必要な離隔距離を確保しつつ、住宅地を極力避けたルートとしております。
⑥土地収用について	○変更案が決定された場合は、変更案の区域内にある土地建物所有者へ不利が無いよう、納得できる説明と、納得する充分以上の補償を求めます。 土地収用において、残地が生じる場合は残地補償ではなく、所有土地建物の全部収用を求めます。	用地買収や建物補償については、事業着手後に詳細な調査を実施し、補償基準に基づき個別に検討してまいります。

3件目(大浜上新城線について)

意見書(要旨)		見 解
⑦生活環境について	○現在は、自然に恵まれて生活環境も大変よく、静かで落ち着いた生活が出来ている。 道路を造る際も、造った後でも、変わらない生活が出来るように対策してもらいたい。	変更案に関する環境調査を現在実施中であり、必要に応じて対策について検討してまいります。
⑧土地収用について	○買収により残地となった土地では耕作は不可能であり、また残地では草刈り等の作業が発生するため、このような作業が発生しないように対策してもらいたい。	残地については、事業着手後に詳細な調査を実施し、補償基準に基づき個別に検討してまいります。

4 件目 (大浜上新城線について)

意見書 (要旨)		見 解
⑨案の縦覧の告知方法について	○案の縦覧については、町内会回覧で知り得たが、新聞・広報・県のホームページ等で告知すると伺っており、それがされなかったことについては、かなり問題がある。	案の縦覧の周知については、都合により秋田市の広報には掲載出来なかったものの、秋田魁新報の秋田市広報板に2回掲載したほか、飯島地区の各町内会回覧や秋田市のホームページへの掲載、市内各所の市民サービスセンターへの掲示などによりお知らせしております。
⑩大浜上新城線の必要性について	○秋田港のコンテナの取扱量やクルーズ船の観光客が増えていることは理解できるが、現在どの位の量のトレーラーが秋田北インターチェンジから秋田港(またはその逆)にコンテナを運んでいるのか。 ○変更案では約10分の所要時間の短縮が見込めるとのことだが、約150億円の費用をかけてまで作る必要があるのか。 ○現計画で実施した場合や秋田北インターチェンジから横山金足線までつなぎ下新城東西線を利用した場合の事業費や所要時間なども示されていない。	全国一斉に実施する交通量調査においては、トレーラーに特化した調査は行っておりませんが、変更案の計画交通量として、1日当たり約5,000台を見込んでおります。 変更案は、秋田港や周辺地域を拠点とする企業や近隣の住民を始めとして県内外の幅広い方々が利用する道路として計画するものです。 変更案の整備により、国際コンテナ取扱量やクルーズ船寄港回数のさらなる増加など、秋田港の利用拡大につながるものと考えております。 さらに、交通環境が改善されることにより、地域住民の日常における円滑な交通に寄与するとともに、産業活動の活発化や観光振興が期待され、ひいては、秋田県全体の発展に資するものと考えております。 現計画は変更案に比べ、所要時間に大きな差はなく、事業費についてはさらに10数億円の掛かり増しになることが見込まれます。 また、市道下新城東西線を利用するルートは、変更案に比べ大きく迂回し所要時間が長くなるほか、滞留区間が短い踏切が存在するなどの課題があることから、事業費は算出しておりません。

4 件目 (大浜上新城線について)

意見書 (要旨)		見 解
⑪変更案以外のルートについて	○別のルートや方法も(例えば陸橋ではなく旧新城川を利用して線路の下を通るなど)あるのではないかと。	変更案は、現計画を含め現実的な複数のルートを比較し選定したものであり、最適なルートと考えております。
⑫変更案の近隣住民への影響について	○計画ルート近隣の住民にとっては、工事による騒音、振動、埃などに耐える生活が始まり、完成しても落下事故の恐怖、車の騒音、振動、粉塵などに悩まされ、陸橋の北側の住宅は日光も遮られ、新城川と道路に挟まれ孤立したような状態になり、資産価値も大幅に下がることが考えられる。 ○近日中におおまかな補償対象や工事予定などを説明してもらいたい。	変更案に関する環境調査を現在実施中であり、必要に応じて対策について検討してまいります。 また、国道7号とJR奥羽本線及び隣接する住宅地を通過する区間については、高架構造となる予定であり、住宅地内の市道については現状とほぼ同様の交通形態を確保することとしております。 説明会については、来年度に予定している事業化の段階で改めて開催することとしております。