

第189回秋田県都市計画審議会議事録

1 日 時 令和8年3月12日（木）13時30分～14時45分

2 場 所 秋田県 総合庁舎 605会議室

3 議事案件等

(1) 議案第1号 秋田都市計画道路の変更

4 出欠の状況

(1) 出席委員（11人）

山口邦雄、佐々木吉秋、進藤文仁、木元慎一、谷川原郁子、相沢陽子、
東北地方整備局長代理 尾崎精一、東北運輸局長代理 唐牛俊明、
秋田県警察本部長代理 加賀屋真、鈴木真実、佐々木雄太

(2) 欠席委員（5人）

鄭松伊、東北農政局長代理 田村敏明、田口知明、櫻田憂子、目時重雄

5 議事の概要等

(1) 資料確認、あいさつ

○田口幹事

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いたします。
はじめに、資料の確認をさせていただきます。本日は、「配席図」、両面の「委員名簿・
幹事名簿」、「秋田県都市計画審議会条例・運営規程」、「説明資料1」をお配りして
おります。

議案書及び秋田都市計画道路の変更への意見書については、事前に紙媒体での受領を
希望された方には、あらかじめ郵送の上、本日の御持参をお願いしておりました。事前受領
された方で、本日お持ちでない場合は、挙手によりお知らせください。よろしいでしょ
うか。

それでは、開会に先立ちまして、秋田県建設部長の小野から御挨拶申し上げます
が、本日は所用により欠席のため、秋田県建設部建設産業振興統括監の近藤より御挨拶申
上げます。

○近藤幹事

秋田県建設部建設産業振興統括監の近藤でございます。

本日は、御多用中にもかかわらず、第189回秋田県都市計画審議会に御出席いただきま
して、誠にありがとうございます。また、日頃から本県の都市計画行政の推進に対し、
御理解、御支援をいただいております。この場をお借りし、厚くお礼を申し上げます。

さて、この冬は県北部において観測史上最大となる積雪を記録するなど、内陸部を中
心に大雪となり、一部の市町村には災害救助法が適用される事態となりました。雪下ろ
し中の事故や交通障害など、県民生活に多大な影響が生じたところであり、被災された
皆様には心よりお見舞い申し上げます。県としましては、今後とも気象状況を注視し、
雪崩危険箇所のパトロール強化など、市町村や関係機関と連携して県民の安全確保に努
めてまいります。

また、近年激甚化・頻発化する自然災害への対応に加え、本県ではツキノワグマの出没による人身被害防止も喫緊の課題となっております。このため、デジタル技術の活用も含め、クマが出没しにくい環境づくりを進めることで、人とクマのすみ分けを徹底し、人の生活圏における「人身被害ゼロ」を実現していくとともに、インフラ施設の老朽化対策を含めた「国土強靱化」の推進など、県民が安心して暮らせる生活基盤の確保に努めてまいります。

さらに、本県は急速な人口減少という大きな課題に直面しております。「令和10年度までに社会減少数を1,900人まで縮減させる」という目標に向け、若者や子育て世帯に選ばれる環境を整えることが重要になります。都市計画の分野におきましても、生活機能の維持・向上を図る「持続可能でコンパクトなまちづくり」や「立地適正化計画」の取組を引き続き市町村と共に推進し、地域の活力を維持してまいりたいと考えております。

本日御審議いただくのは、秋田都市計画道路の変更についてであります。皆様におかれましては、様々なお立場から忌憚のない御意見や御提言をいただきますよう、お願い申し上げます。

以上、簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。本日は、どうぞよろしく願いいたします。

○田口幹事

続きまして、秋田県建設部都市計画課長の備前から、新たに委員に御就任いただいた方と初めて出席された方を御紹介します。

○備前幹事

都市計画課長の備前です。前回、昨年3月に行われた都市計画審議会から、新たに就任された委員の皆様と初めて出席された方を御紹介します。

東北地方整備局長の西村拓委員ですが、本日は代理として、東北地方整備局秋田河川国道事務所の尾崎精一所長に御出席いただいております。

次に東北運輸局長の吉田昭二委員ですが、本日は代理として、東北運輸局秋田運輸支局の唐牛俊明支局長に御出席いただいております。

次に東北農政局長の永井春信委員ですが、本日は代理として、東北農政局農村振興部農村計画課の田村敏明課長補佐にWebで御出席いただく予定となっておりますが、回線トラブルがありまして、現在は不通となっております。

次に秋田県警察本部長の小林稔委員ですが、本日は代理として、秋田県警察本部交通部交通規制課の加賀屋真課長に御出席いただいております。

次に県議会議員の委員ですが、鈴木真実委員です。

次に佐々木雄太委員です。

次に櫻田憂子委員です。櫻田委員は本日欠席となっております。

最後に市町村議会議長代表委員ですが、秋田県町村議会議長会長の目時重雄委員です。目時委員は本日欠席となっております。

以上となります。

○田口幹事

それでは審議に入りたいと思いますが、本日の審議会は、委員の2分の1以上の出席がありますので、秋田県都市計画審議会条例第5条第2項に定める定足数に達していることを御報告いたします。

本日御審議いただきたい案件は、「秋田都市計画道路の変更について」の1件となっております。

以後の進行は、議長であります山口会長をお願いいたします。

(2) 開会、議事録署名人指名

○山口会長

ただ今から第189回秋田県都市計画審議会を開会します。

はじめに、秋田県都市計画審議会運営規程第9条第2項に基づき、議事録署名委員の2名を指名させていただきます。

今回の議事録署名委員は、木元委員と谷川原委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○木元委員、谷川原委員

はい。

○山口会長

よろしく申し上げます。

(3) 報告事項

○山口会長

続きまして、前回付議議案の処理状況について、事務局から報告をお願いします。

○田口幹事

報告します。議案書の資料を表紙から2枚めくっていただきますと、前回の審議会において議決していただいた議案の処理状況を記載しております。

「令和6年度 議案第3号 男鹿都市計画 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」ですが、策定後一定期間を経過しており、見直しを行う必要があることから、本審議会に付議しました。

次に、「令和6年度 議案第4号 秋田都市計画道路の変更について」ですが、長期未着手路線の解消等のため、本審議会に付議しました。

最後に「令和6年度 議案第5号 鹿角都市計画道路の変更について」ですが、こちらも長期未着手路線の解消等のため、本審議会に付議しました。

本審議会での答申を受けまして、この都市計画を変更し、その旨をそれぞれ、令和7年5月16日付け秋田県告示第287号、令和7年3月21日付け秋田県告示第130号、令和7年4月8日付け秋田県告示第224号で告示しております。

以上です。

○山口会長

続きまして、議案の審議に入ります。

「議案第1号 秋田都市計画道路の変更について」、事務局から説明してください。

(4) 「議案第1号 秋田都市計画道路の変更について」

○飯田幹事

都市計画課の飯田です。私からは、議案第1号について御説明いたします。

それでは、御手元の資料右上に「説明資料1」と記載している資料を御覧ください。この議案は、秋田市の都市計画道路の県決定に関係する変更について御審議いただくものです。全体的な内容としましては、都市計画道路を決定してから長期未着手の路線について、必要性や実現性を改めて評価して、存続すべきか廃止すべきか見直した結果に基づいて都市計画道路を変更するという内容になります。スライドに表示しておりますのは、議案書の新旧対照表です。左側に変更前、右側に変更後の内容となっており、変更箇所を赤字にて示しております。

今回の路線のうち、変更前の1番下の路線については、路線全線が廃止となるため、変更後では記載が削除され、右側の変更後は3つの路線のみ記載されている状況となります。以上、路線自体は存続するものの、一部変更を行う3路線と全線を廃止する1路線の合計4路線を御審議いただくものです。

まず、議案の詳細に入る前に今年度初めての都市計画審議会でもありますので、今回の議案である「都市計画道路」の概要について御説明いたします。

そもそも都市計画とは、「都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備および市街地開発事業に関する計画」と規定されており、将来の理想的な都市像を設定し、その都市像を実現するため、必要な規制、誘導、整備を行うための計画となります。この計画を実行する範囲として設定されたものが「都市計画区域」となります。

秋田県内では、17の市町で都市計画区域が定められており、スライドの図のピンクに着色されたエリアとなります。そのうち、⑨秋田市と⑩潟上市や⑭大仙市と⑮美郷町は広域的に関連があることから、市・町をまたいで1つの都市計画区域として決定されています。そのため、県内には15の都市計画区域が設定されています。

次のページを御覧ください。次に都市計画区域の構成について御説明いたします。こちらが都市計画区域の構成イメージとなります。都市計画区域の中には、優先的に市街化を図るべきエリアと市街化させないエリアを区分する「区域区分」、住居や商業、工業に利用する土地をそれぞれまとめ、利便性を増進し、良好な土地利用を図るためのゾーニングである「地域地区」、各エリア間を円滑に移動するための道路をはじめとした、生活に欠かせない公園や学校、病院などの「都市施設」などの要素が存在します。

この要素を1枚ずつレイヤーのように組み合わせ、効果的かつ効率的に配置し理想的なまちの将来像を描くことが都市計画となります。

次のページを御覧ください。このページでは、今回御審議いただく秋田都市計画区域の実際の構成をレイヤーのように重ねてみました。

まずは秋田都市計画区域を構成する秋田市と潟上市の平面図となりますが、こちらに「区域区分」を重ねることで、優先的に市街化を進める「市街化区域」と市街化を抑制する「市街化調整区域」のエリア区分ができます。そこに「用途地域」を重ねることで市街化区域の中でも、住居を誘導するエリアや工業施設を誘導するエリアなど目的ごとにエリアをまとめることで、住みやすいまちづくりの計画をより具体的にします。

そして、これらエリア間や隣の都市との移動を効率的に行うために計画、配置したものがこちらの青線で示しております「都市計画道路」となります。

今回は、この計画された都市計画道路について見直しを行ったため、その変更について御審議いただくものです。

次のページを御覧ください。ここから議案の内容に戻らせていただきます。こちらは今回都市計画道路の変更を行う路線の位置関係を示したものです。議案書の総括図の抜粋を添付しております。このページは秋田市の中心市街地から北部を示した図であり、今回御審議いただく4路線のうちの2路線を示しています。黄色が変更前の路線概要、赤色が変更後の路線概要となっております。

次のページを御覧ください。続いて、秋田市の中心市街地から南部を示した図であり、今回御審議いただく4路線のうちの残りの2路線を示しています。凡例は先ほどと同じですが、この図のうち、黄色のみで示しております3・4・78号石川和田駅線は変更ではなく、「廃止」となる路線です。以上が、今回都市計画を変更する道路の位置関係となります。

次のページを御覧ください。今回の議案について、この五つの流れに従って御説明します。

次のページを御覧ください。一つ目に背景について御説明します。秋田市の都市計画道路は、県決定、市決定合わせて路線数が88路線、計画延長は約275kmとなっております。令和4年3月末時点において都市計画道路の整備率は約8割、未整備延長は約63kmとな

っていました。

次のページを御覧ください。未着手の路線について路線毎に整理すると、左側のグラフ88路線のうちおよそ1割が未着手となっており、計画延長別では、真ん中のグラフ16%程度が未着手路線となっております。また、右側のグラフですが、未着手路線のうちおよそ半数が都市計画決定から50年以上経過しており、長期間、都市計画決定により制限されている路線が多いことがわかります。

次のページを御覧ください。ここで、参考として都市計画道路による一定の制限について御説明します。都市計画法第53条では、将来の都市計画事業の円滑な執行を確保するために建築制限を課しています。計画区域にむやみに建物が建たないようにということです。先ほど御説明しましたが、長期未着手の路線では、道路整備が実現しないまま、長期間このような制限がかけられている関係者が存在することや、社会経済情勢の変化により都市計画決定自体を見直しする必要性あることが課題となっております。

次のページを御覧ください。こちらは交通量の推移を示しております。都市計画決定された路線のほとんどが昭和の年代のものであり、当時は高度経済成長期の中、交通量が増加する条件で計画が進められておりましたが、近年では全県的に交通量が減少する傾向を示しています。

次のページを御覧ください。続いて上位計画について御説明します。先ほど御説明しました長期未着手路線の課題への対策として、令和3年6月に秋田市で策定された「第7次秋田市総合計画」通称「都市マス」、平成26年7月に秋田県が策定した「秋田都市計画区域における都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」通称「区域マス」とともに、未整備となっている都市計画道路について、将来的な交通量の減少を考慮して見直しすることの必要性が記載されています。このことを受け、多核集約型コンパクトシティの実現を前提に令和4年度、秋田市により都市計画道路の必要性と実現性が再検証され、令和5年度に秋田市都市計画道路の見直し基本方針が定められています。

次のページを御覧ください。二つ目に、都市計画道路のネットワークの検証について御説明します。検証には、秋田県都市計画道路の見直しのガイドライン（案）を用いて39路線の都市計画道路について評価を行いました。

次のページを御覧ください。この都市計画道路の見直しの39路線は秋田市内の都市計画道路全88路線のうち、青色の一部は改良はしているものの未着手部分がある路線と、黄色の全線未着手の路線を合わせた39路線を対象としております。

次のページを御覧ください。評価にあたっては必要性、実現性について検証した後、ネットワークとしての成立を確認し、その結果を「見直し後の道路網」として設定します。

次に、都市計画道路の廃止に伴う影響を確認するため、道路交通センサス(H27)を用いて都市計画道路の見直し前・後の将来交通量推計を行い、混雑度を比較することで道路ネットワークへの影響を分析しました。まずは、評価の詳細について御説明します。

次のページを御覧ください。県のガイドラインに基づき見直し対象となる路線について、図のように主要な交差点毎に区間割りを行い路線カルテを作成します。

次のページを御覧ください。続いて「必要性」の評価として「ネットワーク機能」「交通機能」「まちづくり支援」「防災・医療活動支援」「その他（独自指標）」の五つの指標により点数化して評価を行っています。この指標は県のガイドラインで定めている共通の項目から選択しているものとなります。

次のページを御覧ください。続いて「実現性」の評価は「現地状況」「構造面」「社会状況」の三つの項目により点数化して評価を行っています。項目の内容は県のガイドラインで定めている共通の項目となります。

次のページを御覧ください。以上の内容を整理した結果がこちらになります。縦軸は必要性、横軸は実現性の点数によって、四つのエリアに区分し、必要性と実現性が高い区間は第一象限として存続、逆に必要性と実現性が低い区間は第三象限として廃止の評価としました。なお、第二、第四象限の評価となった区間は、再評価を行い、最終的に

存続か廃止の評価に帰着させております。今回の変更する路線の中では第二象限と第三象限の境界、第四象限にある石川和田駅線については廃止としています。また、第一象限に2路線ありますが、これは路線としては存続のままとし、未決定となっていた車線数などを決定するというものになります。

なお、こちらに記載のない「秋田港北線」については、整備済み路線となっており、見直し対象路線ではありませんが、交差する「土崎環状線」の道路幅の変更等に伴って区域を変更するものとなります。以上の絞込みを行い、廃止または変更対象となった路線について、廃止や変更することによる道路網への影響について検証を行いました。

次のページを御覧ください。検証は、道路交通センサス(H27)をベースとして用いて、都市計画道路の見直し前・後の将来交通量推計を行い、混雑度を比較することで廃止に伴う影響を確認するという手法で実施しました。

次のページを御覧ください。混雑度の数値は、推計交通量÷可能交通容量により計算され、資料にある基準により判断します。1.0未満であれば、交通量が容量に収まっていると判断することができます。なお、1.0を超えてもすぐに問題になる訳ではなく、目安として1.25未満であれば連続的に混雑する可能性は低いので、問題は無いと判断します。

今回の案件においては、路線延長や道路幅の変更など、交通量に影響する要因を変更した路線は全線廃止となる「石川和田駅線」1路線のみのため、石川和田駅線周辺の検証結果について御説明します。

次のページを御覧ください。こちらが、石川和田駅線がある秋田市河辺の和田駅周辺における将来交通量推計に基づく、都市計画道路の見直し前後の混雑度を比較した結果になります。線はそれぞれ、国道、県道（主要地方道）、県道（一般県道）、市道、都市計画道路を示しており、各路線の色は凡例に示すとおりとなっています。

なお、混雑度の評価は県決定の都市計画道路だけでなく、市決定の路線見直しの結果も含めて全体的なネットワークとして検証しています。この図のうち、四角で囲われた上下2段書きの数字が混雑度であり、上段が「予定どおり整備された場合の混雑度」、下段が「本計画のとおり廃止した場合の混雑度」となっております。この図面の範囲では県決定の「石川和田駅線」、市決定の「前田和田2号線」の全線廃止という見直しをしておりますが、どの地点においても混雑度にほとんど変化は見られず、都市計画道路を廃止した場合でも交通への影響は少ないことが確認されています。

次のページを御覧ください。続いて、三つ目として都市計画の手続きについて申し上げます。都市計画道路は、法に定められた都市施設として位置付けられており、決定の際に定める項目として「道路の種別」「車線数」「交差数などその他の構造」があげられます。国道、県道などについては県が定める都市計画として規定されています。

次のページを御覧ください。秋田市の都市計画道路の見直しは、令和5年度から7年度の3カ年に渡って変更しており、今年度の変更が最後の変更となります。本日は、右側にある県決定の4路線について御審議いただくものになります。

次のページを御覧ください。ここでは都市計画道路のイメージについて補足いたします。スライドでは青色で囲った線で都市計画道路のイメージを示しております。都市計画道路は、黄色に着色した都市計画区域において、都市の骨格となるよう配置することが望ましく、国道、県道、市町村道の管理者によることなく道路網を決定するものとなっております。

次のページを御覧ください。都市計画道路が都道府県道と市町村道によって構成されている場合の決定権者の扱いについては、平成27年の国からの通知によって技術的助言がされております。その内容は「一般国道又は都道府県道と市町村道で構成される一の路線の都市計画道路を変更する場合の決定主体については、原則として変更箇所に係る決定権者が都市計画を決定できる」とされています。次のページに図解した内容をまとめました。その内容は、道路の管理者が一部は市道、一部は県道などの二つに別れている場合、県道に関わる部分に変更がある場合は県決定とすることが望ましいとされています。この規定に基づき、見直し再評価およびそれに基づく都市計画道路の変更素案作

成は、秋田市で実施しているものの、県道を含む都市計画道路については県が変更を行うものとしています。

次のページを御覧ください。ここからは各路線について御説明します。凡例を御覧ください。青色の囲いの中に都市計画道路の路線名を表示しています。旗上げは、対象路線と変更内容について表示しています。

なお、区域が変更になる箇所については、赤枠で計画図を拡大した図を貼付けしています。拡大図は、変更後の区域を赤色、廃止となる区域を黄色で示しています。路線の着色について、水色は対象路線を示しており、変更なしの区間となります。赤色は対象路線のうち、今回変更箇所を示しています。紫色は今回廃止となる路線を示しています。灰色は他の存続している都市計画道路を示しています。また、交差点の着色について、赤色の×印は今回廃止となる平面で交差する交差点を示しています。黒色の×印は存続している平面で交差する交差点を示しています。青色の×印はその他の交差点として立体交差を示しています。

次のページを御覧ください。ここからは各路線の個別説明に移ります。まずは、3・4・16号秋田港北線です。この路線は、秋田港における堀込み港湾建設に伴う臨港地区の工業都市建設を推進するために昭和43年に都市計画決定されています。今回の変更では、図にオレンジ色で示しております市決定の「土崎環状線」の道路幅の変更に伴い、接続している交差点部分の拡大図のオレンジ色の区域が除外となるものです。その他、交差部より北側についても、現道に合わせて区域を変更しております。

また、今回の変更を機に起終点の地名についても最新の字界を確認したところ、起点部は「秋田市土崎港相染町字大浜」としていましたが、「字土浜」が正しいことが判明したことから、起点の地名を訂正するものです。

次のページを御覧ください。続いて3・5・38号浜ナシ山長野線です。この路線は、秋田都市計画道路の骨格道路網の一部として上位計画に位置づけられる主要な幹線道路であり、昭和29年に都市計画決定されています。今回、起点部で交差する市決定のオレンジ色の土崎環状線の道路幅の変更および終点部側で紫破線で示しております同じく土崎環状線の一部廃止に伴い、土崎環状線との交差部2箇所で隅切りが不要となったことから、その区域の変更をするものです。

また、同じく市決定の紫色の将軍野相染線の廃止に伴い、スライドに示す図面のうち、赤い×印で示した平面交差を廃止するものです。これにより、幹線街路との平面交差が4箇所に変更となります。また、既定計画において車線数が未決定であったため、今回2車線に決定します。そのほか、既定計画においては「国鉄奥羽本線と立体交差」と鉄道路線名が旧社名の入ったものとなっておりますので、「JR奥羽本線」に変更します。

最後に、本都市計画道路の終点ですが、既定計画では終点右側の地名である「秋田市飯島大崩」とされておりました。法令では、地名に係る規則はありませんが、秋田県の道路の運用ルールとして、「終点地名は左側の地名を採用する」とされていることからこのルールを準用し、「秋田市飯島長野本町」に変更します。

なお、この路線に関しては、計画案の縦覧を行った際に一般の方1名から意見書1件が県庁および秋田市役所に寄せられました。

次のページを御覧ください。こちらのスライドから次のスライドにかけて、意見書の写しと参考図を掲載します。意見の内容は、県決定と市決定双方に関するものであり、県決定に関わるものを赤枠で強調しております。意見の趣旨としては、先ほど御説明しました浜ナシ山長野線ではなく、市決定の土崎環状線を廃止せず残してほしいというものでした。意見書の概要と意見に対する見解については次のスライドで御説明いたします。

意見書の内容を整理しますと、現道の飯田街道の虎毛山踏切は土崎駅にほど近く、列車が土崎駅に入ると連動して踏切が降りてくるため、遮断時間が長く踏切遮断による渋滞が常態化している。この渋滞により周辺の狭隘道路まで渋滞が波及することもあり、車両の相互通行や歩行者通行に危険が生じている。この渋滞を解消することを考えた時、

右側の図面に示す①土崎環状線にかかる踏切は、虎毛山踏切より駅から離れており、横断距離も短い混雑緩和に効果が期待できるが、②浜ナシ山長野線の踏切では、虎毛山踏切よりさらに土崎駅に近くなることから、混雑緩和にそれほど効果は期待できないこと、また、②の方が駅に近い分、踏切延長が伸びることから、建設コストも高くなり、横断時の危険も増すと考えられるため、県決定の浜ナシ山長野線の存続ではなく市決定の土崎環状線の一部廃止を考え直してほしい、というものでした。

これに対する県の見解ですが、前提条件として、①土崎環状線も②浜ナシ山長野線も、JR奥羽本線との交差は平面交差の踏切ではなく、立体交差のアンダーパスとして計画されています。そのため、列車の通過にともない交通が阻害される、ということはないことから、渋滞緩和における必要性という面では、どちらであっても同程度の交通緩和が期待できるものと考えています。

また、実現性については、①土崎環状線のアンダーパスは、秋田市によって鉄道前後の距離が短く、道路構造令に規定された縦断勾配を満たすことができないと評価され、図示された部分の廃止が決定されています。土崎環状線のこの区間が廃止されることで、鉄道を東西に横断する東西方向の通行を確保する都市計画道路が付近に本線のみとなることから、代替路線として機能する浜ナシ山長野線は必要と判断されます。

以上の理由から、路線を存続させ、交差する他路線の変更の影響を受ける部分だけを変更するという本計画変更案は妥当と判断しています。

次のページを御覧ください。最後に3・4・77号和田駅前線と3・4・78石川和田駅線の2路線です。スライドで示されるとおり、市決定の前田和田2号線などと合わせて、和田駅周辺の都市計画道路は、秋田空港の需要拡大などの社会経済情勢の変化に伴う交通量の増大等に対応するために、平成3年に都市計画決定されています。

まず、石川和田駅線の変更概要ですが、現時点で全線未整備となっており、先に御説明しましたとおり、将来交通量推計において交通需要が少ないことが判明しています。加えて、計画道路の一部はすでに住宅化されており、整備する場合、沿線の住宅への大きな影響が懸念されます。

以上のとおり、廃止しても交通への影響が少なく、整備の必要性および実現性が共に低いことから、路線を全線廃止するものです。

次に和田駅前線の変更概要ですが市決定の前田和田2号線、県決定の石川和田駅線の全線廃止に伴い、この2路線との交差がなくなるため、スライドに示す図面のうち、赤い×印で示した2箇所を平面交差を廃止するものです。これにより、幹線街路との平面交差が1箇所に変更となります。また、既定計画において車線数が未決定であったため、今回2車線に決定します。以上が各路線の変更計画の概要となります。

次のページを御覧ください。最後に今後の流れについて申し上げます。

これまで、関係機関との協議、説明会を開催しており、県決定路線に関しては特段意見等はありませんでした。秋田市への意見聴取についても、異存無しと回答を受けております。計画案は2週間の縦覧を行ったところ、縦覧者は1名、先ほど御説明しました意見書が1件寄せられておりますが、県としては、市決定路線の廃止に伴い、県決定路線は代替路線として必要と判断されるため、都市計画変更案のとおり存続として変更いたします。本日、御審議いただいた内容について可決していただいた場合、3月下旬の告示決定を行う予定としております。

事務局からの説明は以上となります。御審議のほどよろしく申し上げます。

○山口会長

はい。ありがとうございます。かなり専門的な作業の結果と判断の御報告をしていただきました。皆さん、この審議会は都市計画を技術的に理解して云々ということは必ずしも求められておりません。自分の専門性や市民の生活感覚の観点からの意見で十分構いませんので、何か質問や御意見等ありましたらお願いします。いかがでしょうか。

○山口会長

それでは皆様が考えている間に私の方から御質問します。私は専門家としてこの県決定の変更の内容については、理解し納得できる部分は持っております。その中で、説明にありました意見書の内容、説明資料の33枚目のスライドで、市決定と県決定、両方とも一緒の意見書が提出されたので、市決定の部分も書かれているわけですが、ここは県の都市計画審議会ですので、市決定の内容についてここでどうこう言うという議論の場ではないというのは理解しています。この32ページの赤で囲われた県決定のところ、一番最後に「この踏切設置による道路計画決定は全く理解できません」と書いてありますが、「この踏切設置」の「この」とはどこのことを指しますか。

○飯田幹事

「この踏切設置」というものは、説明の中でも触れましたが、計画としては平面交差ではなく立体交差、アンダーパスとなっております。しかし、この意見書を提出していただいた方は、アンダーパスではなく平面交差する、踏切が出来上がると理解されていたこともありまして、「この踏切設置」と書かれていますが、そこについては意見書をいただいた後に確認をし、アンダーパスとなるということをお説明しております。

○山口会長

了解されたわけですね。

○飯田幹事

了解していただいております。また、秋田市からも同じ確認と解説があったと聞いております。

○山口会長

了解しました。ありがとうございます。皆様、他にいかがでしょうか。

○山口会長

意見書の扱いとして、まず、秋田県は少ないですが、他の県や市だと意見書が何十、何百通と出る場合があります。そうするとそれを一つ一つすべて取り上げて、委員に説明するということは時間的にもできないんですね。そのため、本来であれば事務局が意見書の概要として箇条書きで整理し、それを報告して議論をするという扱いですが、秋田県は意見書が少ないですから、このようにして意見書本文をすべて出して実情を把握してもらおうというのはとてもいいことだと思います。よくある話は、事務局が勝手に意見書を省略したり曲解したりしてから審議会に説明をして、問題が無いという見解を示すことが多いため批判が多く出るのですが、ここはそれがされていないのでとてもいいことだと思います。

もう一つは33ページの意見書の概要に加えて、県の見解ということですが、これは秋田県のホームページで掲載される都市計画審議会の議事録のところに県の見解も載るのでしょいか。

○木場幹事

議事録は載りますが、今回の説明資料は載りません。あくまでもホームページに載るのは議案書関係の資料となります。

○山口会長

今こうやって議論している内容は議事録として確認できるのですね。

○木場幹事

そのとおりです。

○山口会長

そうすると、意見書を出した方も自分の意見書がどう扱われたのかというのが、正式な記録としても残り、確認できるということになりますね。はい、よくわかりました。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。谷川原委員。

○谷川原委員

谷川原でございます。専門的な話でなくて申し訳ないですが、市民からの意見書に対しては、個人的に説明されたというお話で、それで相手方は納得されたのですよね。ですが、ホームページにこの内容が載ったとしても理解できる市民は少ないのではないかと思います。それでもその意見書を出した方が納得されたということであれば、まずは安心なのですが。もっと分かりやすくホームページに載せられたら、市民も理解できると思います。

また、この計画道路とは、今計画していてもまた10年後か20年後になって状況が変わっていくと計画自体も変わりますよね。ということは、先のことは全く分からないということですよ。

○佐藤幹事

この道路の見直しに関しては、概ね20年単位で見直しをするという状況になっています。ただこの先、人口状況等によっても見直しがされるということもありますので、その都度見直しを図っていきながら計画しているところであります。

○谷川原委員

すみません。その辺もおそらく一般市民は理解してないと思います。こういうふうに決定されたとなれば、「あ、もうすぐにやられるんだな」と誤解が生じて。だからこういった意見書が出てくるのではないかと思います。ですので、もう少し親切な解説があるといかなと思います。

○木場幹事

今回は20年ほど未着手だったため、見直しを行いました。一番最後のページにお示しました今後の流れの中で、本日、都市計画審議会を開催しておりますが、今回お諮りした内容については、令和8年の3月末に予定しております告示をもって廃止や変更になります。ただし、先ほど説明がありましたとおり、また20年ほど経っていきますと、社会情勢等が変わっている可能性がありますので、必要な場所については増やしたり減らしたりして、その都度見直しをしているところであります。

加えて、先ほどの意見書についても非常にわかりにくいという御指摘がありましたので、意見を出された方が分かりやすくなるように工夫したいと思っております。

○山口会長

今回の都市計画決定にかかる私の理解の中で言うと、スライドの32ページの左の方に説明会について書かれていますが、1月21日に行われた説明会において、「市の説明が一辺倒で出席者の疑義に対して一切の返答がありませんでした」と書かれていますが、これは事実ですか。そういうふうに向こうが受け取っているだけのか、この説明会は質問等を受け付けなかったのか、そのあたりは確認できますか。

○木場幹事

はい。確認しております。無視をしてるということではなく、回答はしているものの、その質疑のやりとりにおける受けとめ方が違っていたようで、その部分については確認を取ってます。市としても、説明会における質問については、回答しているということを我々も議事録等で確認しております。

○山口会長

意見書を書いた方の言葉はそのとおり書かれています、それが本当かどうかというのはいろいろありますよね。そういうふうを受け取っただけだとか。そして今回、市決定と県決定があって、一連の流れを全部理解することは私も時間がかかりました。とどのつまり、説明会の時に十分に理解できるように説明すれば、この意見書は出てこなかったのではないかなと思います。全部を聞いて整理すると、市と県の対応は妥当だなと専門的に見ても思いますが、十分に説明がないと市民の方も理解できないところはあると思います。要は、今後のこともありますので、県や市がこんな説明会をやってるという情報が流れると、都市計画の信頼性・安定性に傷がつくことになってしまうので、そういう意味でいうと、できるだけ丁寧に説明するということが、最終的には、時間・コストを削減するという事に繋がるのではないかと思います。これは、この計画内容が良い悪いという議論ではなく、そのプロセスにおいて、そういった懸念や要望があったということを、都市計画審議会で議論していますというのをしっかり記録としてとどめておいて欲しいと思います。他にいかがでしょうか。

特段異議ありの議論もありませんでしたので採決をとります。

○山口会長

それでは議案第1号秋田都市計画道路の変更について、原案どおり承認することに御異議ありませんか。

【異議なしの声】

○山口会長

それでは異議ないものと認めまして原案のとおり承認することに決定します。

以上をもちまして本日の議事の審議は終了とします。

進行を事務局にお返しします。

○田口幹事

委員の皆様方、御審議をいただきありがとうございました。

以上をもちまして、第189回の審議会を閉じることといたします。

令和 年 月 日

議事録署名委員

印

令和 年 月 日

議事録署名委員

印