

第26回

秋田市都市計画審議会議事要旨

開催の日時 平成21年8月7日(金) 午後2時30分～4時00分

開催の場所 アルヴェ2階 多目的ホール

委員の定数 20人

出席委員 18人

議 事
議案第1号

秋田都市計画道路の変更

1・4・2 秋田中央道路(秋田県決定)

3・2・1 秋田駅八橋線(秋田県決定)

3・1・8 秋田駅東中央線(秋田県決定)

審議内容

会長 これより審議に入る。
議案第1号秋田都市計画道路の変更について、幹事より説明願う。

幹事 (議案第1号の内容について説明)

会長 ただいま幹事から説明のあった議案第1号について何かご質問、ご意見等あるか。

委員 説明の中であった、「街路交通調査」には私も関わっている。将来交通量がかなり下回ることが予測されており、交通処理上の必要がないとすれば、これからの秋田市の中心市街地の土地利用を高度化し発展させていくという意味で、必要な措置であると考えている。

会長 将来交通量の減少など、実際に調査に携わった立場から意見を出してもらったが、他に質問・意見はないか

委員 仮に秋田中央道路が4車線で整備された場合、どの程度の効果が見込まれていたのか教えてほしい。

幹事 4車線で道路を造った場合の将来の交通量を予測してある。鉄道断面の混雑度は、先ほど説明したとおり、2車線の場合は0.91となる。4車線の場合は0.66と、より低く見込まれているが、一般的には、混雑度が1未満になると、道路が混雑することなく円滑に走行できるとされており、4車線での整備は効率的でないと考えている。

委員 交通量からみると、変更は妥当であると考えている。
中央街区のランプについて、どのような検討の結果、中央街区からの入り口がなくなったのかを教えてほしい。利用者の立場からみれば、中央街区に出入り口がある方が望ましいと考える。

幹事 説明にもあったとおり、秋田中央道路の当初決定の際は、44,000台という非常に大きな交通量があり、4車線で決定していた。施工時でも将来は4車線ということで、ランプが1つだけの暫定形での整備を行っている。その後、街路交通調査が行われ、交通量が減少するという結果になったもので、当初からの2車線で完成形という整備はしていないという経緯がある。
ただ、現在の秋田中央道路の完成により、周辺の幹線道路の交通量が減っているという事実がある。そういう意味では、以前よりも中央街区からの流出する車を含め、秋田駅東西間の行き来がしやすくなっているとの判断もできる。

委員 商工会議所として、現在の中央街区の一方通行について議論しなければならぬという意見がある。今回の秋田中央道路の開通により、車の流れがだいぶ変わったと思われる。今の一方通行ルート of 交通量を調べているものがあればあとで教えてほしい。

幹事 今手元に具体的な数字はないが、秋田県警察本部が県議会で答弁した内容によると、秋田中央道路の開通により広小路・中央通りの交通量は、約15%、2,000から3,000台の減少であり、現時点では一方通行を解除するほどの減少にはなっておらず、見直しの検討は行わないと聞いている。

委員 交通の需要予測などから判断して、今回の変更はきわめて妥当であると考える。それに関しては全く異議はない。ただ、気になったのは、本題から外れるかもしれないが、秋田中央道路の目標の3番目の「中心市街地の活性化を支援」ということである。目的として、この表現は妥当であるか？ 秋田中央道路が開通したことで、中心市街地が活性化したと考えている人がいるだろうか？ あの地下道が開通したことで、商売がプラスになったと感じている人は誰もいないはずである。

もしかしたら、造る前にはそう感じていたかもしれないが、開通後1年以上経ち、その結果がどうであったか。先ほどの説明では、キャッスル前の出口で一日2,200台の交通量があり、それだけで活性化に寄与しているという言い方をしていたが、出口しかないため帰る時は他から帰らなければならない。現実的には、地下を通過する車が増えただけで、中心市街地の活性化に寄与していないと考える。こういった白々しい、無責任な表現は目標から削除するべきではないかと考える。

幹事 当初、秋田中央道路を整備するときの効果の目標としては、高速道路・空港とのアクセス性の向上、秋田駅東西間の渋滞緩和、そして中央街区にランプを設けることで、中央街区に人を呼び込めるといった内容であった。現時点では、秋田市の中心市街地については、中心市街地活性化基本計画に基づき、いろいろ活性化に向けた事業を行っているところである。ランプによる流入と周辺道路の混雑の解消という意味で、支援という形になっていると考えている。

委員 実際問題なんの足しにもなっていないというのははっきりとした事実である。私としては、こうした項目は目的から外した方が現実的ではないかと思う。今話しても仕方ないことであるが、地下道よりは駅をあげて、下に道路を通した方が活性化に寄与したのではないかと考えている。

幹事	<p>中央街区のランプの利用者だけでなく、開通後のアンケート調査でも、約20%の人が中央街区への来訪機会が増えたという結果があり、秋田中央道路の整備により中央街区に行きやすくなったということは実証済みである。</p> <p>今、出口しかない状態で中央街区のランプの利用者が2,200台ということであるが、当初は、4車線で整備しても手形陸橋、明田地下道といった周辺道路にある程度の混雑が見込まれていた。今回の変更で入り口はなくなるが、その分周辺道路の交通量が減少したことにより、中央街区から帰る人たちの混雑も軽減されているということが、中心市街地の活性化への支援につながっていると考えている。</p>
会長	<p>効果があるないの見方は、人により、立場により変わるところだと思うが、秋田中央道路の整備により交通混雑が緩和されたところがあるわけで、それにより地域の交流の場というか交通の便に関して、効果が出ているというアンケート結果もある。ケースバイケースのものの考え方ということで、ご理解願いたいと思う。</p> <p>今回の審議会の議題は、都市計画道路の変更ということが大きな議題である。話の中では、この変更については本質的に異議がないということであるので、このあたりで変更について結論を出したいと思う。</p> <p>今までの議論を踏まえて、変更については本案のとおり異存がないとして答申したいと思うがいかがか。</p>
委員	<p>異議無し</p>
会長	<p>異議なしの声がありましたので、本案件については異存がないとして答申する。</p> <p>これで議事を終了する。</p>

これは、平成21年8月7日に開催された第26回秋田市都市計画審議会の議事録である。