

第 3 0 回秋田市都市計画審議会議事要旨

開催の日時 平成 2 2 年 1 1 月 2 9 日 (月) 午後 2 時 3 0 分 ~ 4 時 2 0 分

開催の場所 秋田市民交流センター アルヴェ 洋室 C

委員の定数 2 0 人

出席委員 1 8 人

議 事 議案第 1 号
第 6 次秋田市総合都市計画ならびに
第 3 次秋田市国土利用計画の素案について

議事

会長

これより審議に入る。
議案第 1 号について、幹事から説明をお願いする。

幹事

(議案第 1 号の内容を説明)

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

交通弱者への対応、低炭素社会をつくるための自転車道の整備など、利用者の視点で利用環境に配慮してほしい。

歩行者・自転車・車の共存とあるが、「多様な交通手段」とか「歩行者と自転車と車を分離した」などの表現としなければ、1 つの道路ですべてが共存することと勘違いされてしまう。人と車が 1 つの道路で共存することは快適ではなく、表現を直してほしい。

中心市街地におけるタウンビークルの導入は歩行者環境の改善ではなく、迷惑や危険にもつながる。

買物ポイントによる駐車場無料利用システムも買物客に負担を強いるもので、車を利用しない人もその駐車料金分を支払わせられることになり不公平な政策である。

まちづくりの課題、8 ページの表では温室効果ガスが 2.7 パーセント増加したことになっているが、森林吸収分を差し引けば 2.1 パーセント増加になっていると明記すべきだと思う。

また、10 ページの下の表にパーソントリップ調査との表記があるが、自動車保有者への調査であれば簡易パーソントリップ調査ではないか。

幹事

一点目の自転車利用環境の整備について、低炭素という中でのご意見だったと思うが、これはいくつかのテーマとも重複しており、結果として「安全安心なまちづくり」というカテゴリーで自転車利用環境の改善を記載した。

共存については、誤解がないよう表現を工夫する。

タウンビークルと駐車場システムについては、個別に考えると受益と負担ということもあるが、経済活性化など市民の全体利益という観点でみるべきことだと考えている。

温室効果ガスの記載については精査する。

幹事

最後のパーソントリップについて追加するが、昭和 54 年に行われているのはパーソントリップ調査、平成 17 年については簡易パーソントリップですが、どちらとも車だけではなく、人の動きを調査したものであることから、この表現としている。

会 長	パーソントリップも簡易もしっかりとした根拠付けがあるものであり、そこを確認したうえでどう表現するか検討願う。
委 員	地域別構想にある「安全安心なまちづくり」への記載が各地域にあるが東部と西部地域にはない。これは全体に載せるべきではないか。
委 員	旧３市町、そして７つの地域があるが別々ということか。一体としてということか。
幹 事	地域別構想については、７地域でのワークショップ参加者からの意見などを集約し、各地域で３つの大きなテーマをまとめた。 この安全安心という項目は、７地域すべてに必要な項目として全体構想に記載しており、この地域に欠けているものではない。 都市計画の７地域と河辺雄和の話については、まず市全体を中央、東部、西部、南部、北部、河辺、雄和の７つの地域に大きく分けている。 秋田都市計画区域は旧秋田市と潟上市にまたがって区域が設定されているが、旧秋田市のすべてが区域内という訳ではなく、一部区域外もあり、区域内については市街化区域と市街化調整区域に区分されている。 河辺雄和にも河辺都市計画区域があり、河辺地域の一部と、雄和地域の一部が区域内となっている。 この総合都市計画の対象は、基本は都市計画区域内だが、全地域を対象としたまちづくりの大きな方針として設定する。
委 員	考え方は分かるが、やはり各地域の将来にわたる構想であり、「安全安心なまちづくり」はすべてに記載すべきではないか。
幹 事	再度検討する。
会 長	エリアマネジメントという言葉が市民向けには分かりにくく、もっと分かりやすくできないか。
幹 事	エリアマネジメントとは、地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民や事業主等による主体的な取組であるが、分かりにくい表現でもある。注釈を付けてはいるが、言い換えも含め表記を改めるか検討する。
委 員	一般市民からすると、パーソントリップ調査などという言葉も意味が分からない。最後に注釈はあるが、読んでいる中で分かるようにしてほしい。

幹 事 同じページなら分かりやすいということだと思う。注釈の位置など見やすさを改めて検討する。

委 員 街の中心で生活していても路肩の段差などがひどく、そういった部分への対策が安全安心の項目へ不足しているのではないか。

 20年先の計画であり、高齢社会に対応した、今までと違った、市長が述べているエイジフレンドリーシティー構想もあり、もっと明確で具体的な政策を盛り込んでほしい。

 街中に車を持ち込もうとするから人がいなくなるのであって、これからの20年計画なのに、30年40年も前の発想と殆ど変わっておらず、もっとエコな交通を優遇してほしい。

 道路の使い方と駐車場の使い方についても、自動車には多大な土地を与えているのに、自転車道は整備されていない。20年後の計画であり、是非自転車道や駐輪場の整備を盛り込んでほしい。

会 長 この話になると、主に車を使わない人、主に車を使う人にとってのそれぞれの立場がある。

 新交通社会ということになると、公共でどこまで負担し整備するのかということになるが、街中でのバスだけでなく、都市全体として、エリア全体として、どういう交通があるべきかではないか。

 ご意見の趣旨は、特に車だけではなく、歩行環境の整備だとか、自転車も夏は良いけど冬は問題があって交通手段として完璧ではないところもあり、歩行環境、自転車環境、その他にも循環バスなども含めた交通環境のバランスが重要で、それが今は車に偏っているということでしょうか。

 市として、こういった部分についてもっと具体的に書き込めるのであればお願いしたい。

委 員 海外の都市、ドイツのデュッセルドルフでは20年前にすでにこういった構想が始まっていた。市街への個人の車の乗り入れは地域で曜日毎に平等に規制されていて、規制対象となる地域の方は電車や自転車、徒歩で入る。

 この計画は20年後の構想であり、その時には3人に1人が高齢者になる。今40代の方も60代の方も、歩くことは健康にも良くお金もかからない。

 また、フランスでは街の真ん中に公園があり、様々な年代が集まり楽しんでた。まちづくりは集まってわいわいやるのが良いスタイルだと思ったが、当時の県庁ではこれについて周囲の反応が悪く、意識が遅いと感じた。

 どんな社会が望ましいかと考えたとき、みんなが一緒になって参加でき、市民が一体でつくりあげられれば楽しいまちづくりになると思

う。

先ほど委員が述べられた、自転車とか歩いたりといったことに私も賛成です。

自転車で駐輪場を使う中学生や高校生などは、みんなまだお金がないのに1回使う度に昔は60円、今は100円とかかかってしまう。学生や主婦の方達が無料で自由に使える駐輪場を希望する。

こんな時代であり、どうしたら負担がかからないのかという風に視点を変えて考えてほしい。そういった部分で市民の直の声を聞いてこそ、本当のまちづくりになると思う。

幹 事

いただいたご意見については、いくつか対応できないものがあることをご理解ください。

我々としては、この場でご提案ご意見をいただきながら議論し、そのうえで都市計画審議会のご意見をいただき、市の都市計画として決定するという手続きを踏むわけですが、先ほどのご意見のいくつかはちょっと現実的ではないものがあるのかなと。

データをいくつか示しているとおり、現状を見るとモーターゼーションの進行、そのなかで公共交通が減少、自転車と歩行者も減少しているといった状況をふまえて、どう考えてどう対応すべきかということになる。

私どもも、欧米の先進地事例、中心市街地への車の乗り入れを禁止している事例なども把握しているが、現状の秋田を見たときに20年先をみて、それが秋田で目指すべき姿なのかということである。

皆さんがそう思う、そういう意志があるのであれば、当然我々も考えなければならないが、今届いてくる声は必ずしもそうではない。中心市街地に対しては、駐車場の値下げ、公共交通の利便性向上、自転車を使いやすくといった様々な声があるが、実際にはマイカーの利便性向上に対しての声が多く、市としても悩ましいものである。

しかし、公共交通の利便性を高めていかないと、長い目で見たときに困ることになるので、現状は計画をつくって変えていくというよりも、市民意識を変えていくという中でどのような交通体系をつくっていけるかにとどまっている。

具体的なものについては明示もしていくが、最終的にはどうしても市の計画書として公表するものであり、ご意見に添えないものもある。

委 員

自転車と歩行者が減少してはいるが、19パーセントから12パーセントであり極端に減っているわけではない。自転車の利用環境が悪いからで、自転車道がなく、駐輪場も有料だから自転車利用が減っているだけ。ゴミ有料化の問題と同じで、ただだからドンドン出る。受益者負担になっていない。

駐車場への要望についてもアンケートの取り方だと思う。

委員

この20年後の都市計画について、将来都市構造としてコンパクトシティを目指すというが、市民からは1つの拠点に都市機能を集中するものにとらえられるのではないか。

御所野の新都市などこれだけ都市が拡大した状態で、10年後には人口が30万まで減少すると予測され、また高齢化率も30パーセントも超えると予測されている。コンパクトも大切なことだが、すでに都市は広がっている現実もあり、各地域地域にはそれぞれの機能を集約した歴史的な地域もあることから、都心に集中しすぎることなく、各地域中心に拠点としての機能を集約していくことかと思う。

概要版の4ページに「既存ストックを活用した拠点間をつなぐ交通網の形成」とあるがここが肝心だと思う。1つの都心があって各地域中心があり、これらへどのように集約していくか、そして都心と地域中心をどう何で結ぶのかだと思う。

交通体系の整備という項目の中では、公共交通、バス、シームレス化などが整理されているが、今後この交通網をどうしていくのが重要である。利用しない、されない状況をつくらないように願います。

そして、この計画は3月の審議会で最後、決定だと思うので、製本する際は図面の縦横も考えてほしい。

会長

交通問題として都心だけでなく地域間もということで、先ほどバスの例もありましたが、交通政策にはその都市、市民の意識や環境が重要だと私は理解している。

それに加え様々な財政的な措置だとか、かつ都市計画審議会などの全体の中での方針が必要だろうと。

例えば富山市のライトレール。これは市長がこうやってやりますということで大きな流れをつくっており、そういう動きの中で、公共交通なり、それ以外の自動車交通などをどうするかということになりますが、どうしてもここで議論できることは限られてくる。

私もこういったことに携わってきたが、十分とまでは言えず、やはりやれることは限られる。今回のご指摘の中では、例えば秋田市ではエイジフレンドリーがその1つの可能性としてあるが、ただこれもまだバリアフリーくらいのものであり、もう少しそこら辺を充実させるなどの可能性はあると思う。

今の段階では具体の施策について、こういうことをしますとか、できますまでは議論できない部分もある。可能性として考えたときに、公共交通、地域間の連絡、歩行者自転車環境について議論が深まっていく施策がとりいれられるような表現をお願いするということでしょうか。

委員

先ほどから自転車、歩行者、交通体系の部分で、現在はマイカー依存の高まりによる渋滞と公共交通への対応ということだが、ちょうど

団塊の世代が今大量に退職の時期を迎えており、２０年後にはマイカーという生活にはならない方達が多くなるのではないかと予測している。この予測に対して、この計画はどういう対応となっているのか伺いたい。

そういう意味では公共交通、特に中央部ではない方達が病院に行ったり買物に非常に不便し、交通難民や買物難民という言葉さえあり、ここへの配慮が必要である。

今すでにそういう思いをされている方達もいるが、２０年後にはもっとそういう方達が増えていき、マイカー依存の高まりはその時はしほむ時を迎えるのかなと思う。

委員

対象区域と目標年次の設定で、目標年次は２０年後の平成４２年、具体的な個別整備は１０年後の平成３２年とするとあるが、人口についてこのトレンドはどういったものか。

また人口推計は、秋田市の総合計画の人口と当然一致していると思うが、この推計の仕方について具体的に教えてほしい。

計画全体としては、都市計画の見直しも位置付けられており良いと思う。

幹事

まず、人口が減少するというのは明らかであり、マイカーの絶対数は減っていくと思われるが、マイカー、自転車、徒歩などのシェアをみるとやはり現状ではマイカーの依存割合は変わらないのではと感じている。

また、買物難民の問題なども話題となっているが、各地域の核にある程度の拠点機能を集積させることで、その周辺での極力車を使わない生活をしていただくということで、この度の多核集約型都市構造を提案させていただいている。

次に将来計画、目標年次ということだが、この計画は２０年後を検討するというものであり、具体の整備について１０年というのは、概ね１０年ごとに見直しを行ってきているということもあり、その段階である程度計画を評価したうえで、また新たに政策を見直すということである。

推計の手法については、人口推計では一般的なコーホート要因法を使っている。

記載している数値については、総合計画とは推計時点が若干違うということで数値の違いはあるが、最終的に原案をとりまとめる段階で総合計画の推計値の確定に合わせて整合を図る。

幹事

皆様のご意見は、高齢化の中で長い目でみて、公共交通を含め自動車に頼らない交通をどうつくっていくかということだと思う。

その方向性自体は我々も感じており、総合都市計画ということで土地利用、都市施設、市街地開発事業をどうするか３点に注意し、公共交通、地域交通も含めて長期的な視点で全般的にしっかりやっ

きたい。

委員長 14ページに高齢者の自立とあるが、色々な意味での自立があり、人それぞれである。環境整備が整っていても、健康でそこまで行けなければ自立できるわけでもなく、経済的な面が一番問題ではないか。この表現ではひっかかる。

会長 自立とはそもそも何かということになる。
支え合い、助け合い、頼れる社会という考え方もあり、自立しなければならないというのには少し疑問がある。

幹事 これまでの高齢者というと、どうしても社会から支えられてきたというイメージが強いと思うが、これからは高齢者も市民の1人として、様々な社会活動に参加し、社会の担い手になっていいたきたいという意味での高齢者の自立と考えている。
表現については市民からの誤解を招かないよう見直す。

会長 後期高齢者や医療制度の話もあり、秋田市の人口の36パーセントが高齢者となるということもあるが、高齢化率だけでなく、75歳以上の後期高齢者が重要である。これがどの程度になるかでだいぶ状況が違ってくるのではないかと。
高齢化でも元気な人とそうでない人が出てくるということもあり、もっと地域毎に細かくみていく必要があるのではと感じており、意見として述べておく。

委員長 高齢者をどうするかである。公共交通としては利用者がもう少し多ければ、地下鉄とまではいかないまでも何か方策はある。
また先ほどもあったが、周りに駐車場を確保してバスとか電車を走らせて都心中心から車を排除してしまうというのもある。
秋田市の殆どの地域拠点には駅があり、そこを中心にして生活ができるなら歩きでも自転車でも構わない。秋田駅にも10分程度であり、こんなに便利なところはない。これを活用していけるのは強みであり、活用していく必要がある。大きな転換を唱える方もおり、そういった時期にきているのではないかと。

委員長 国土利用計画の17ページで、将来住宅地が67ヘクタールも増えるということだが、これは増やさなければならないのか。
都心や中央部へマンションも増えており、既存の宅地を利用してもらうのも良いのではないかと。

幹事 地目別に記載した表、これはトレンド推計に加え、各行政機関の整備計画などと併せ最終的な目標数値を設定している。

委員

国土利用計画は都市計画区域ということではなく、市土全体の考え方である。

国土利用計画の２７ページで地域別の増減を表しているが、宅地には、住宅地、工業用地、その他の宅地、店舗事務所等の用地が含まれ、住居系商業系のすべてが含まれる。

市域全体として、世帯数の若干の増加による市街化区域の未利用地や農地が宅地に変わるなどの将来傾向の見込みと、先ほど述べた公共事業等の計画をふまえた結果として、宅地の総体面積が増加するものである。

会長

都市計画課でこの計画を定めて、各事業課がこれ以上動かなくなるのでは困る。各課がこれを基にするのなら、交通弱者に対しての厳しい施策はいつまで続くのか。秋田駅前の自転車の駐輪や放置の禁止規制区域は、中心市街地の経済損失の一因であり緩和などすべきだ。

また、中心市街地活性化事業、日赤跡地の再開発については、地権者のみが組織した組合が、市道を廃道にして駐車場にするなどの事業を進めており、市民協働とは言いが、民意、市民の意向はいかされていない。

幹事

素案に駅前の駐輪禁止規制については検討や見直しといった記載があったと思う。

再度包括的な回答になるが、総合都市計画、都市計画マスタープランは都市計画法に基づくもので、主要なものとして土地利用の方針、都市施設の方針、市街地開発事業の方針の３つを定めるものである。

この３つの事項のほか、駐輪場の関係など、その他具体的な事項についても、しっかり計画に書き込まないと全体像が分からないことから、問題がない限りは記載している。

会長

いただいたご意見をふまえ再検討し、問題ないものは記載したい。

ほかに意見がないようなので、事務局は、本日委員の皆さんの意見をふまえ、今後の策定作業を進めてほしい。

以上