

第32回秋田市都市計画審議会議事要旨

開催の日時 平成23年6月7日(火) 午後2時～3時30分

開催の場所 秋田市役所 正庁

委員の定数 20人

出席委員 19人

議 事 議案第1号 秋田都市計画道路の変更について
(3・4・66号千秋久保田町線)

審 議 日 程

- 1 開 会
- 2 委員出席状況報告
- 3 あいさつ
- 4 公開・非公開の審議
- 5 議事録署名委員の選出
- 6 議 事
- 7 その他
- 8 閉 会

議事

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（3・4・6 6号千秋久保田町線）
について、幹事から説明をお願いします。

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

2ページ目の変更理由書で、歩行者自転車動線の確保とあるが、自転車の走行スペースがなくなった理由がはっきりしない。

3ページに車線は2車線で決定とあるが、6ページでは、交差点部は3車線になっている。この流れがよくわからない。

幹事

歩行者自転車道線の確保については、この整備によって、4mの自転車歩行車道を設置することになっているので、動線が確保できるとしている。

もう一点目については、千秋久保田町線の延長が約350mあるが、このうちの約3分の2が2車線となっている。今回の変更部分は右折レーンを設ける関係上、3車線となっているが、都市計画決定上は路線の中で大半を占める2車線を代表として決定するものである。

委員

今できあがっている部分については、自転車が走行できるスペースができていますが、交差点部になると急にそのスペースがなくなるというのはおかしい話だと思う。車だけを考えた社会だと思う。交通に関してはエネルギーの議論にならないのはおかしいと思う。自転車はエネルギーがかからないので、未来の乗り物だと思う。自転車のスペースがなくなるのは困る。

会長

歩行者自転車道についての説明が若干不足だったようだが、基本的にはなくなるわけではなく、区間的に若干狭くなるということでは良かったか？

委員

6ページを見ると、路肩0.5mとなっている。この中に0.2mの縁石があるので、実際には0.3mしかない。0.3mだと自転車のタイヤの幅程度しかない。

- 幹事 今の話だと路肩部分を走行するということであるが、今回の変更案については、18mの中の片側4mを自転車歩行車道として、その中を自転車は走行してもらおうという形である。
- 委員 その前の区間は路肩が1.5m以上あり、自転車の走行スペースが確保されている。急にそこから狭くなるというのはおかしいと思う。急にそこから歩道を通れということか？歩道には段差がある。自動車は平らなところを通れるのに、自転車は通れないと言うことか？
- 幹事 変更していない20mの区間についても、4.5mの自転車歩行車道という扱いになっている。この部分を自転車は走ってもらうことになる。
- 委員 自転車は原則車道である。自転車と歩行者をはっきり分離し、路上施設がなくなるので、3mの歩道にして、自転車走行スペースを縁石を含んで1.75m、そして、車線を3.0mから2.75mにすると連続した自転車走行スペースを確保できる。
- 幹事 車道幅員を2.75mに縮小することは道路構造令でもやむを得ない場合の規定としてあるが、この区間のカーブの形状を考えると車道幅員を狭めることは交通安全上、好ましくないと考えている。車道部分が縮小できないとなれば、歩道部分のみを縮小して自転車レーンを設置するということになるが、そうすると実際には側溝や縁石により0.5m程度しか幅を取ることができない。そういうことを考えると、交通安全上好ましくないと考えている。
- 委員 車が安全じゃないと言うことばかり考えているようだが、自転車も安全ではなくなる。
- 会長 今の議論だと、若干誤解があると思う。自転車は車両なので車道を走らなければならない。だから自転車道のようなものがあればということであるが、今回、自転車歩行車道というのは、自転車と歩行者が4mの幅の中を走行することで安全が確保されるということになるが。
- 委員 自転車が歩道を通る場合は、徐行しなければならない。時速で言うと6km/h程度。自転車は原則車道を通るものであり、速度は車と同じ制限速度となる。普通、自転車であれば15～20km/hの速度だと思うが、歩道に押し込められることによって、徐行しかできない。そういう現実です。

委員 平成19年7月12日に国土交通省から自転車走行環境を整備しなさいという通達が全国の知事宛に来ている。自転車道となれば2m必要だがそうすると、実際に秋田でできるかということ、なかなか難しいと思う。なので、自転車道とは言わないけれども、自転車走行スペースという形で設けるべきだ。県の方では寺町に自転車走行スペースを作ってもらえることになった。今、時代は節約の方向に動いてきている。せっかく新しく造る道路なのだから、自転車走行スペースを設けてもらいたい。歩行者と自転車と自動車を分離することが必要だと思う。

会長 限られた道路空間で、車は事故が起こらないよう、それから、歩行者、自転車の安全性をどう折り合わせるかということだが、望ましい姿としては、変更案の様にすることだと思う。交通安全上は、自転車歩行車道があるのであれば、自転車はそちらを使ってもらった方が安全だと思う。このことについて他の委員から意見はないか？

委員 あくまでも案であるが、歩道には電柱などが設置されないということであるから、3mもあれば十分歩けるとおもう。車道を2.75mにすると、その脇に縁石を含めて1.75mの自転車走行スペースがとれる。無理であれば1.5mでもいい。それであれば車道を3m確保できる。これは不可能ではない数字である。むしろ、自転車と歩行者を分けることによって、安全性を保てると思う。自転車でスピードを出したいけれども、歩道の中では出すことができないし、そこで接触事故なども起こってしまう。

会長 車道は道路構造令から2.75mは厳しいのかなとおもう。自転車の安全だけではなく、バリアフリーなどを考えると、幅員等は決まっておりに、そういった断面構成は難しいと思うが？

幹事 車線の幅だが、標準は3mとなっている。道路構造令の規定でいくと、事情によっては2.75mまで縮小することも可能である。ただし、今の線形ではカーブになっているため、車が道路を占用する長さや幅が大きくなり、安全を考えると車線の幅を3mから2.75に縮小するのは好ましくないと考えている。

会長 カーブしているところでは、本来もっと拡幅しなければならないことになるはずである。どなたか、他に意見はあるか？

- 委員 それはすべて道路は車中心という考え方だからである。車が危険なのである。エコのために自転車を使いたいといっても、自転車は通させない、歩道を通れという考え方をいつまで続けていくのか？
- 前回の審議会でも意見を述べたが、震災の後、みんながエネルギー問題に気がついていないはずである。電気を省エネするだけではなくて、交通に対しても省エネしていくと言うことが大事なのではないか？ 石油は99%も輸入しているのである。
- 会長 その趣旨はわかるが、2.75mとしないのは、自動車同士の衝突といった重大事故になりかねないからである。自動車の利用をやめて、自転車の利便性だけを高めるとするのは、ある意味逆の不平等と言うか、お互い譲り合うというようなどころがないと、道路交通が成り立たないというように考えていただけないか？
- 委員 車は3車線もとって譲り合っていると言えるのか？ それが問題だ。
- 会長 3車線は交通安全上必要な右折のためのレーンなので、一般的には2車線である。
- 委員 自転車の安全はどうなるのか？ その辺の棲み分けが必要であり、お互いに我慢するという事だと思う。
- 私が言っている自転車走行スペースは、路肩や縁石、U字溝を含めて、1.5mでいい。それなら車は3mのままとなる。それでもダメなのか？
- 幹事 今回の変更は、補償の問題や交差点の問題で幅員を1.8mにしている。自転車歩行者道については、4.5mと4mの違いはあるが、全線で自転車歩行者道として利用されるのは実質4mとなる。車の流れ、自転車歩行者の流れなど、交通量に基づいてバランスのいい形で1.8mのなかで設計している。
- 説明にもあったとおり、車線幅については2.75mという最小規定はあるが、この場合は交差点部であり、右折レーンが必要になるためどうしても3車線必要となる。それを2.75mにすると、カーブでもあり、危ないということだ。
- 今回の交差点処理についても、県警と十分に協議し、歩行者も自転車も車もバランスよく考えて、幅員を考えたものであるので、どうかご理解願いたい。

- 委員 さっき言ったように歩道に電柱等がなく、しかも自転車の通らない、歩行者専用になれば、3 mで十分ではないかとおもう。それで、自転車は我慢して、縁石を含めた1.5 mの自転車走行スペースを走る。車は我慢できないようなので、3 mの車道でどうか？ 歩道の部分を自転車と分離するというでどうかということだ。
- 道路特定財源のことを言うと、秋田市の場合は道路特定財源は44%なので、44%までは車道として使っていいたいと思うが、残りは一般財源で作られている訳なので、この辺をきちんと考慮してもらいたいと思う。県は50%なので、50%の9 mでいいのではないか？ それで、残りを歩行者と自転車で分けて頂きたい。スピードの問題もあると思うので。
- 会長 スピードの問題はあると思う。
- 委員 歩道の中は自転車はスピードを出しては行けない。徐行しなければならない。自転車道がないから、仕方なく歩道を走行しているのに、みんなマナーが悪いと決めつけている。すごくおかしいことだ。車だったら30 km/hとかだと思うが、車は危険物だ。自転車だって15 km/hくらいで走りたい。
- 会長 ここは安全の面から言うと、交通が非常に錯綜する部分で、進行方向も変わる。ここは自転車の方もスピードを落とした方がいいのではないかと思う。そこだけをスピードが出せるようになってしまうと、これはまた別の問題が生じてしまうと思う。
- 委員 交差点部は当然、スピードは落とす。ただ、今の現状では自転車走行スペースがないから、設けてくださいといっている。縁石含めて1.5 mでいいですよといっている。今はまだできていないが、これだと歩行者と車だけの道路になってしまう。そして、自転車はいつも通れなくなってしまう。歩行者に譲る、車に譲らなければならない。いつも一番最後になる。
- 幹事 今標準断面図が写っているが、都市計画決定の項目では、これは参考図という扱いである。都市計画では、18 mにするとか20 mにするとかというのが都市計画決定の域であるので、3 mの車線3つ、そして4 mの中でどうにかできないかという意見については、今後、事業担当課とも話し合わなければならないことだし、交通管理者とも話しながら進めて行かなければならないことなので、この件は事業に対する意見として伺いたいと思っている。

- 委員 今の話は、歩行者と自転車を分けるということだと思うが、一週間に2～3回、この道路を通っているが、自転車とすれ違う幅は十分ある。朝とか夕方のかかなり混んでる場合も、そんなに自転車が邪魔になるとか、人が歩けないとかという状況ではない。それほど自転車が多いとか、歩行者が多いとかとは感じられなかった。
- 今、実質的な車道・歩道・自転車道の分離については、地形等の関係上、また交通安全の関係から言って、今の案の方が最適でないかなと思う。お互いに事情を勘案して、譲り合わなければならないと思う。
- 幹事 十分歩道幅がとれる場所については分離されているところもある。ただ、今回変更しようとする区間は、補償等の理由により、20mから18mにするというやむを得ない場合である。やむを得ない中でやはり歩行者と自転車と車が共存していかなければならないと思う。お互いのルールの中で、それらの共存を考えた都市計画道路として整備したいと考えているのでよろしくお願いしたいと思う。
- 委員 自転車の走行スペースを設置するという意見も、貴重な意見として取り上げていかなければならないと思うし、自転車は6km/hと言いながら、高校生にそう言っても、大義名分にしかない。学校の方でルールを守れと言ってもなかなか守ることができないと思う。自転車歩行車道でも十分といった意見も確かにその通りだと思う。今、この区間は一方通行になっている。完成後どういう交通体系になるのかはわからない部分があると思うが、自転車と歩行者を分離しないということが非常に危険じゃないかなということを行っているんだと思う。
- 私も、高校のPTAの役員などやったが、全国の高校生の交通事故は年々増加している。そのことを考えれば、幅員を20mから18mに変わるということではなく、県警、PTAやその他各種団体の方にも申し合わせしながら対応していくときちんと言わなければならないと思う。やはり皆さんの意見を貴重な意見と受け止めて、真摯に対応して頂くようお願いする。
- 会長 まず一つは今日の議案についてだが、それに関連する意見として、自転車の利便性の向上、それから、それだけではなくて、実際に安全確保のためにどのような対策が必要なのか、関係機関にも申し合わせして対策が必要ということよろしいか？
- 幹事 今回の審議会は県からの意見聴取に対し、市の回答をするものであり、基本的には幅員および線形の変更については、この場で了解という結果

になれば秋田市として異議なしと回答することになる。その中で、事業の中身に対する意見は、事業担当課へ伝えるのが適切ではないかと思っている。

それから、今まで出た自転車と歩行者の分離についての意見だが、私どもとしては、現在一方通行の狭い中走っているのが、これからは両側にそれぞれ4 mの幅員の自転車歩行者道ができるので、その中を歩行者も自転車も十分安全に通行できると思っている。自転車を快適にという意見と、危険があるから分離しろという意見とはちょっと中身が違うのかなと思っているが、4 mの中で、十分に歩行者と自転車の安全性は確保できると考えている。

委員

始めに言ったように、歩道の中は徐行なので、6 km/hくらいになる。自転車走行スペースは走るためのスペースなので、制限速度は車と同じくなる。交差点に関しては、私は18 mという案については反対ではないが、歩道は4 mも必要ないと思うし、そして、自転車は、段差がなく、車と同じようにスーッと走れるようにしてもらいたい。当然、交差点では徐行もする。歩行者が安全に、そして、自転車もある程度のスピードを出して走れるようにしてもらいたい。

会長

今の意見を整理すると、自転車の利便性に関する意見は、今回の議案を了承した上での意見として申し上げてはどうかということが一つと、それから、特に安全についてと言うことで、乗り方もいろいろあるし、カーブと言うこともあり、安全対策を考えなければならないということが一つだと思う。安全上対策が必要と言うことは意見として申し上げてもいいのかなと私は思ったが、いかがか？

委員

今の、車道に自転車を乗り入れさせると言うことだが、私は反対だ。危なくてダメだ。山王大通りなどは白線を引いて、できるだけ車道側を自転車は走りなさい。歩行者は反対側を歩きなさいとなっている。ただ、なかなか周知されていない。そういうこともきちんと周知しなければならない。車道の中に自転車を入れると言うことは、非常に危ないと思う。これは、この審議会ですらそういう意見もありましたと言うだけの話であって、みなさんで決めたというような意見ではないと思う。

私がわからないのは、計画変更の原因となった建物がいつできて、この計画ができたときにかかっていたのかかかっていなかったのか、そこについての説明がなかったと思うので、それについて少し説明を願いたい。

幹事	<p>この建物については、昭和49年に完成している。千秋久保田町線の当初決定は平成3年なので、当初決定時、この建物は当然あったのだが、計画決定の際は地下部分の情報がなく、地上部分は支障にならないので大丈夫と判断していた。</p> <p>しかし、その後、平成21年度に事業着手し、詳細な測量・建物調査をしたところ、この地下部分が道路の支障になることが判明したといった経緯になっている。</p>
委員	<p>自転車と歩行者を分離して、白線で棲み分けするというのは賛成である。私も自転車利用者だが、車道の脇を走れと言われても、非常に怖いから、歩道を走っている。白線で仕切るだけでなく、ところどころに自転車マークを付けてもらえれば、自転車はここを走ればいいんだということがわかる。そういった感じで、今後の道路整備を進めていってもらえればと思う。</p> <p>とにかく、歩行者と自転車と自動車は、仲良く安全に、道路を使っていかなければならない。そのあたりのマナーというものをお互いに学びながら仲良く暮らしていかなければならないと思う。</p>
会長	<p>まず一つは、今回の議案に対してだが、今までの意見からも変更については反対意見がないということが一つ。もう一つは、自転車の走行性について、自転車道のようなものがいいという意見もあったが、逆に、危険だというご意見もあったということも一つだと思う。それからもう一つ、安全対策については、整備の過程で考慮して頂きたいという意見があったということではないかと思っているが、それ以外のところでなにかご発言はあるか？</p>
委員	<p>会長の言うとおりでと思うが、この道路により、駅前に新たに十字の交差点ができるということになるので、これまでよりは、少なくとも安全上不利になるというのは事実である。事故などが起きないように、対策を進めてもらいたいと思っている。</p> <p>交差点が大きくなるので、信号を待ちきれなくて横断する人も中にはいるかもしれないので、スピードを落とす工夫なども必要になるのではないかとも思う。安全上の対策についても十分に検討してもらいたい。</p>
会長	<p>その他の意見はあるか？</p>
委員	<p>ここではまだ決定ではないようなので、事業を実際にするところで、検討してもらえるとということではよろしいか？</p>

幹事	ライン等については事業担当課の方に申し入れたいと思う。
会長	よろしいでしょうか？ では改めて議決をとりたいと思う。 議案第1号秋田都市計画道路の変更については、原案に対して異存なしとしてよろしいか？
委員	異議なし
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は原案に対して異存がないことを答申する。

これは、平成23年6月7日に開催された、第32回秋田市都市計画審議会の議事録である。