

都市計画道路の変更案に対する意見と対応

資料 1

案の縦覧期間 令和7年11月21日（金）から同年12月5日（金）まで
提出者 2人

提出者	No.	意見書（原文ママ）	市の考え方・対応
1	1	<p>説明会について</p> <p>住民に対する説明会はS29年以来のこと、今回の説明会について該当地区住民には全く意見も聞かず、唐突に開催されたこと合点がいきません。</p> <p>10/22土崎地区説明会が実施されましたが、説明一辺倒で出席者の質問、疑義については一切の返答がありませんでした。</p> <p>担当者の説明のみで、予算や変更廃止になった経緯等について、我々住民が知りたいことに関しては、後の返答も拒否しました。</p> <p>R8 1月実施の審議会進行状況の報告も、今回の質問に対する返答も考えていないということでした。</p>	<p>このたびの説明会は、長期未着手の都市計画道路の見直し検討の結果に基づく都市計画変更の原案に関する説明会であり、都市計画法第16条第1項の規定に基づき、都市計画決定権者が作成した都市計画の案について、公告・縦覧手続に先立って住民に説明とともに、質疑を行い、住民の意見を把握するために開催したものです。</p>
	2	<p>土崎環状線廃止区間について</p> <p>3・4・34号土崎環状線廃止区間の理由として、人口減少と横断部の多大な事業費が必要になるとありました。当該地区JR線路の東側地区（飯田街道北側地区）は、道路整備が全くできていなくて、飯田街道からの一般道路に接続できる袋小路状態です。廃止理由として現道がないことも挙げられていますが、当該地区における住宅申請時に道路計画は示していないのでしょうか。</p> <p>飯田街道虎毛山踏切の混雑状況を考慮すれば、この廃止区間こそ道路計画が一番に欲しい地区です。住民の意見聴取なし、現地区的状況の把握なしで廃止と立案するのは雑すぎるのではないかでしょうか。</p> <p>JR線路西側の北7丁目地区も転居等による空き地にアパートが建設され、住民は近年増加傾向です。しかも、7号線旧道から飯島地区への出入り口でありながら、信号もなく日々大混雑状況です。踏切までの100Mほどの道幅が特に狭小で、すれ違いに難儀しています。車は公園や空き地に寄せて、やり過ごす交互通行状態です。踏切の飯島側からの道路を、線路沿い南側に200Mほど延伸して、廃止計画の道路と連結すれば、7号線との接続もスムーズになります。さらには、線路沿いの無番地の変則住所も解消できると思われます。</p>	<p>このたびの都市計画変更は、長期未着手の都市計画道路の見直し検討の結果に基づき実施するものです。</p> <p>長期未着手の都市計画道路については、少子高齢化や人口減少などの社会経済情勢の変化や市街化の進展に伴い、当初の決定どおりの整備が困難になっている路線が多く、そこでは、建築物の建築にあたり都市計画法第53条の許可が必要であり、地権者等に対し、長期にわたって土地利用制限が課せられるなどの問題が生じています。</p> <p>こうした状況を受け、令和4年度に、秋田県都市計画道路見直しガイドライン（案）に基づき、「ネットワーク機能」「防災・医療活動支援」「現地状況」「構造面」等の項目ごとに点数化し、必要性、実現性を評価するなど、本市の都市計画道路について見直し検討を行い、令和5年4月に都市計画道路の現状や課題、見直しの方向性等の検討結果の概要を秋田市都市計画道路見直し基本方針（案）にまとめ、公表しています。</p> <p>ご意見の内容は、JR奥羽本線との平面交差を前提としたものと捉えておりますが、土崎環状線の廃止区間については、国道7号および旧国道とJR奥羽本線間の距離が短く、現行の道路構造令の基準を満たす縦断勾配による立体交差とするためには、国道7号および旧国道を立体的に横断したうえで、光沼近隣公園の北側でUターンし、これらの路線に接続する道路構造となり、沿線住民は直接アクセスできないといった構造面の問題があるなど、実現性が低くなっています。また、将来交通量推計の結果、都市計画道路網の形成に影響が少なく、必要性が低いことから、都市計画変更（廃止）しようとするものです。</p> <p>なお、都市計画道路等の変更は、国が示す都市計画運用指針において、個別の箇所や区間のみを対象とした検討を行うのではなく、都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは影響する地域全体としての施設配置や規模等の検討を行うものと示されています。</p> <p>そのため、このたびの見直しは、令和3年6月に策定した本市の都市計画に関する基本的な方針である第7次秋田市総合都市計画において目指すこととしている3環状放射型道路網の形成を踏まえ、幹線道路計画として見直しを検討したものであり、生活道路における個別の課題については、道路改良事業等により対応するものとなります。</p>

提出者	No.	意見書（原文ママ）	市の考え方・対応
1	3	<p>廃止区間始点 7号線接続の踏切について</p> <p>廃止計画区間が 7号線と接続できれば、飯田街道虎毛山踏切から北へ700M程度の距離が、遮断機警報器の鳴り始めの時間差を作ってくれます。飯田街道虎毛山踏切の待ち時間と比べて大幅に短縮されることになります。</p> <p>駅から当該踏切までの距離が、どの程度で鳴り始めるのかを鉄道管理局に確認しましたが内部情報ということで回答は拒否されました。しかし、土崎駅から2KMなので、十分な距離だと思われます。JR線路の東側地区が当該廃止計画路線と接続できれば、地区的利便性は格段に良くなります。</p>	<p>土崎環状線の廃止区間のJR横断については、踏切による平面交差ではなく、立体交差の計画となっています。</p> <p>これは、交通量の増大に対処するため、都市圏全体の道路網を再編した、昭和41年の都市計画変更時に計画されたものですが、前述のとおり、構造面に問題があり、実現性が低くなっています。</p>
	4	<p>浜ナシ山長野線について</p> <p>3・5・38号浜ナシ山長野線は、二の堀地区を越えてJR線路を越える計画ですが、当該踏切は土崎駅構内にかかるので、飯田街道虎毛山踏切の2倍程度の幅員が必要になります。廃止区間の踏切は予算がかかるので廃止するという理由と矛盾しますがどうでしょうか。この計画道路は、港北小学校の学童通学路と交差しますが、交差方法等は考慮しているのでしょうか。</p> <p>当該踏切は飯田街道虎毛山踏切よりさらに土崎駅に近くなり、土崎駅に列車が入る前から遮断機が下りたまま、開かずの踏切になることが想定されます。把握していますでしょうか。飯田街道虎毛山踏切の現状で5分程度の遮断機解放待ち時間がかかっています。車の停車渋滞が常態化しています。さらに厳しい条件になるこの踏切設置による道路計画決定は、全く理解ができません。</p>	<p>浜ナシ山長野線のJR横断については、踏切による平面交差ではなく、当初決定である昭和29年の都市計画決定時に立体交差として計画されています。</p> <p>見直し検討の結果、当該路線については、JR奥羽本線東西間の交通の円滑化を図り、かつ国道7号へのアクセスを担う路線であり、必要性が高いこと、また、構造的にも実現性が高いことから、存続と位置付けたものです。</p> <p>なお、道路整備にかかる個々の移転等については、事業化の際に、適切に対応するものとなります。</p>
	5	<p>立ち退きについて</p> <p>今回の計画変更原案は、立ち退きに関しては一切触れていません。立ち退き先や資金の見込みを示さないままの計画変更は、浜ナシ山長野線においても、住民の納得、協力が得られない計画案になると思われます。</p> <p>廃止区間計画案の道路に多くの利便性がありながら、不便さが見込まれる浜ナシ山長野線計画に変更することに住民は納得できません。土崎地区の道路整備は、住民と相談しながら、計画立案し直してほしいものです。</p> <p>ここまで長い期間に渡って、飯田街道の北側地区の開発における道路整備を全く考慮してこなかったことが、最大の愚策だと思われます。</p>	

提出者	No.	意見書（原文ママ）	市の考え方・対応
2	1	<p>実家が土崎港北5丁目にあります。10月22日の説明会に参加できなかったため、私の意見の内容は説明済み、ということでしたらご容赦ください。</p> <p>実家周辺の道路は幅員が狭く、常々安全性には不安を感じております。小さい頃から家の前には道路ができると父親から聞いていたため、交通の流れが変わることを期待しておりました。また、両親も高齢となり、今後土崎に生活拠点を移すことを検討しており、実家周辺である土崎港北地区の秋田都市計画道路の変更案について、意見書を提出させていただきます。</p> <p>1点目は土崎環状線の環状機能の確保についてです。</p> <p>土崎環状線の一部区間を廃止すれば、土崎環状線が持つ環状機能を失うことになります。環状機能が不要となったということであれば、その考え方を示してください。</p> <p>もし県道上新城土崎港線を土崎環状線の機能代替路線として考えているということであれば、現状は次のとおりであり、現道拡幅や歩道の設置、交差点改良といった整備の必要性を感じます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人家が連単し、歩道も無く、さらに道路線形も良くないことから、歩行者や自転車がいる場合は車両の行き違いが困難でとても危険です。 ・虎毛山踏切は土崎駅から近く、下り線の電車が土崎駅に入線する前には遮断機がおり、土崎駅を出発するまでの相当な時間、車両等は踏切を通過できず、周辺一帯はよく渋滞し、更に危険度は増します。 ・県道上新城土崎港線と国道7号との交差点は、上新城方面からの車両が追分方面へ右折するが多く、1度の青信号では車両を捌けないこともあります。変更後の都市計画道路名である秋田港相染線へのスムーズな連絡には、右折車線の設置や時差式信号などの工夫が必要です。 <p>廃止とする土崎環状線の一部区間は、県道上新城土崎港線の交通量を分散させることで同路線の安全性を向上させることができるほか、交通の円滑化や災害時の避難路としても役立つことから、存続させるべきではないかと考えます。</p>	<p>本市では、令和3年に策定した本市の都市計画に関する基本的な方針を定める第7次秋田市総合都市計画において、将来的な自動車交通量の減少を考慮しながら、市外、交通拠点および「都心・中心市街地」と「地域中心」を相互に連結した3環状道路とこれらを結ぶ分散導入路による3環状放射型道路網の形成を目指し、整備を進めることとしています。</p> <p>このたびの都市計画変更は、長期未着手都市計画道路の見直しによるものですが、そこでは、地権者等に対し、長期にわたって土地利用制限が課せられるなどの問題が生じています。</p> <p>見直し検討にあたっては、秋田県都市計画道路見直しガイドライン（案）に基づき、「ネットワーク機能」「防災・医療活動支援」「現地状況」「構造面」等の項目ごとに点数化し、必要性、実現性を評価しています。</p> <p>その結果、土崎環状線の廃止区間については、提出者1・No.2の「市の考え方・対応」とおりJR横断部で構造面に問題があるなど、実現性が低くなっています。また、都市計画道路網の形成に影響が少なく、必要性が低いことから、都市計画変更（廃止）しようとするものです。</p> <p>また、環状機能については、土崎環状線の一部廃止後においても、存続路線である浜ナシ山長野線により確保されるものと考えます。</p> <p>なお、県道上新城土崎港線と国道7号との交差点等については、他の県道と同様に、道路管理者において地域の状況や要望等を踏まえ、実現可能な対策等を検討することになります。</p>

提出者	No.	意見書（原文ママ）	市の考え方・対応
2	2	<p>2点目は将軍野相染線の幹線道路としての機能の確保についてです。現在の道路計画に有していると思われる次のような機能について、代替えはどのような考え方であるかお示しください。</p> <p>①居住誘導区域内の幹線道路としての機能</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該路線は立地適正化計画の居住誘導区域（土崎港北1丁目～5丁目）の徒歩生活利便区域と公共交通利便区域の境界を南北に沿うように計画されております。土崎環状線等と連絡することで、国道7号などの主要な道路と居住誘導区域内を連絡しています。さらには、11月28日（金）の秋田魁新報の朝刊には、自動運転バス導入検討との記事が掲載されています。29年度からレベル4の実証実験に着手する方針とのことです。自動運転バスの安全な運行を目指すに当たっては、歩道と車道が分かれていることなどの条件を設定するとのことです。有人とするか無人とするかは今後の検討になるかと思われますが、現状では、歩道と車道が分かれている路線は、秋田港四ツ屋線、土崎環状線、将軍野相染線、土崎駅前線といった都市計画道路のみであり、土崎地区全体として連続性はありません。 <p>今後、自動運転化も視野に入れるのであれば、今回廃止する路線を存続させることで、歩道と車道が分かれている道路の連続性も保たれ、将来の立地適正化区域内の自動運転バス導入路線としての機能を有します。</p> <p>②居住誘導区域内の防火対策としての機能</p> <ul style="list-style-type: none"> 港北小学校や土崎中学校周辺道路は、通行車両の種類や通行時間が制限されているほど狭いため、防災対策（延焼防止）としても強化されています。 <p>大分市佐賀関でも大規模な火災で甚大な被害がでています。2016年に発生した新潟県糸魚川市と同様に住宅などが密集した場所とのことです。</p> <p>当該区域は、家と家との間に空間をつくり、消防などの緊急車両も通りやすくすることが必要だと考えます。</p> <p>③避難路としての機能</p> <ul style="list-style-type: none"> 避難所になっている港北小学校や土崎中学校へのアクセスを安全かつ容易にしています。現状の周辺道路は、通行車両の種類や通行時間が制限されているほど狭いです。なお、JR奥羽本線より西側は津波ハザードエリアとなってます。津波避難ビルとして、港北小学校と土崎中学校と合わせると3,300人を収容でき、北部市民サービスセンターの3,654人と収容人はほぼ同じです。また港北小学校及び土崎中学校の体育館とグランドは指定緊急避難所となっており、合わせて14,301人を収容でき、北部市民センターの405人を大きく上回る収容人数となってます。不測の事態には、多くの方が港北小学校と土崎中学校に避難されてくることが想定されます。 	<p>将軍野相染線の廃止区間についても、長期未着手の都市計画道路の見直しによる変更であり、検討を実施した結果、将軍野地区と土崎地区を連絡する路線であるが、沿線の住宅地への影響が大きいこと、また、土崎環状線の整備済み区間（自衛隊通り）が代替となることなど都市計画道路網の形成に影響が少なく、必要性も低いことから、都市計画変更（廃止）しようとするものです。</p> <p>長期未着手の都市計画道路については、地権者等に対し、長期にわたって土地利用制限が課せられるなどの問題が生じていることから、社会経済情勢や都市計画決定当初に期待されていた役割等が変化している現状を踏まえ、見直し検討したものであり、将来的に、自動運転バス導入のような社会情勢の変化があった場合には、必要に応じて都市計画の見直しを検討するものと考えます。</p> <p>なお、都市計画道路等の変更は、国が示す都市計画運用指針において、個別の箇所や区間のみを対象とした検討を行うのではなく、都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは影響する地域全体としての施設配置や規模等の検討を行うものと示されています。</p> <p>そのため、このたびの見直しは、令和3年6月に策定した本市の都市計画に関する基本的な方針である第7次秋田市総合都市計画において目指すこととしている3環状放射型道路網の形成を踏まえ、幹線道路計画として見直しを検討したものであり、生活道路における個別の課題については、道路改良事業等により対応するものとなります。</p>

提出者	No.	意見書（原文ママ）	市の考え方・対応
2	3	<p>3点目は、存続とした浜ナシ山長野線及び変更後の都市計画道路名である外旭川将軍野線と、今回の廃止とした土崎環状線及び将軍野相染線との評価内容の違いをお示しください。</p> <p>存続とした路線も一部現道はあるものの現道拡幅は必要であり、現道が無いところやJR奥羽本線も通過するため、多大な費用が必要であることは廃止する道路と同じ状況です。現状を見る限り、一部だけでも着工していれば存続としているのではないかと感じます。北部市民サービスセンターへのアクセスも日常生活の中で重要ではありますが、防災面では港北小学校や土崎中学校へのアクセスも重要と考えます。</p> <p>立地適正化計画の居住機能の維持、増進に資する施策として都市計画道路事業が挙げられていることからも、土崎環状線とあわせて将軍野相染線の道路計画は存続させても良いのではと考えます。</p> <p>人口減少化のなか、余程の渋滞が無ければ将来交通量推計による周辺都市計画道路への影響は小さくなると思われます。廃止の影響評価の一つの材料としては異論ありませんが、まちづくりの方向性との整合性が図られていないように見受けます。令和5年4月の秋田市都市計画道路見直し基本方針において、地元説明により理解を深めながら変更手続きを進めるとのことですので、まずは秋田市として、土崎の街の将来をどのように描いて都市計画道路を変更したかを土崎地区の皆さんへ広く周知したうえで、廃止の提案をしていただけないでしょうか？説明会の通知文では説明会の開催を関係権利者のみへ案内しているように見受けられますので。</p> <p>よろしくお願いします。</p>	<p>このたびの見直しは、都市の将来像を踏まえ、本市の都市計画道路をネットワークとして見直すことにより、長期未着手都市計画道路の「存続」「変更」「廃止」を検討したものです。</p> <p>その結果、土崎環状線の廃止区間については、提出者1・No.2の「市の考え方・対応」のとおりJR横断部で構造面に問題があるなど、実現性が低くなっています。また、都市計画道路網の形成に影響が少なく、必要性が低いことから、廃止と位置付けたものです。</p> <p>一方、浜ナシ山長野線については、JR奥羽本線東西間の交通の円滑化を図り、かつ国道7号へのアクセスを担う路線であり、必要性が高いこと、また、構造的にも実現性が高いことから、存続と位置付けたものです。</p> <p>また、外旭川将軍野線（将軍野相染線の存続区間）については、外旭川地区と将軍野地区のアクセスを担う路線であり、必要性・実現性ともに高いことから、存続と位置付けたものです。</p> <p>一方、将軍野相染線の廃止区間については、将軍野地区と土崎地区を連絡する路線であるが、沿線の住宅地への影響が大きいこと、また、土崎環状線の整備済み区間（自衛隊通り）が代替となることなど都市計画道路網の形成に影響が少なく、必要性も低いことから、廃止と位置付けたものです。</p> <p>人口減少に伴い、将来交通量も減少すると推計されるなか、既存ストックを有効活用しながら、居住や都市機能を誘導・集約し、それらを移動しやすい公共交通や道路網でつなぐ多核集約型コンパクトシティの形成を進めることは、将来にわたり持続可能な都市を目指すまちづくりの方向性と整合するものと考えます。</p> <p>なお、説明会の開催にあたっては、関係権利者および関係町内会長への案内通知のほか、広報あきた、秋田魁新報等でそれ以外の方にも広く周知しております。</p>