

# 青森県都市計画公聴会概要

**【弘前広域都市計画道路の変更（青森県決定）】**

**（弘前広域都市計画道路 3・4・20 号紺屋町野田線）**

日時：平成 28 年 10 月 16 日（日）午後 1 時 00 分～

場所：青森県弘前市大字蔵主町 4

青森県弘前合同庁舎 別館 3 階 A 会議室

## 【公述 1】

- ・ 今年 1 月に公聴会で公述したことが全く白紙になり、都市計画審議委員会に提出されないとのことであるが、新たな変更素案（縮小案）について、今回また公述しなければならないのは、非常に私にとって苦痛である。前回の公述から幾度か意見交換会、説明会等を経過しながら今日の変更素案になったのではないか。ぜひ、都市計画審議委員会には 1 月の公述書を提出していただきたい。それには、土地を削られ、家、駐車場を失うなどいろいろな思いが詰まっている。
- ・ 当初の計画案から、幾度かの話し合いでこの度の縮小案が提示されたことは非常に評価したい。
- ・ 今と同じような状況で 50 数年前に行われたことが棚上げされ、この事業を次の世代に残したくない。自分達の代で終わらせてしまいたい。しかしながら、この変更素案は、まだ納得できない点があり、ぜひ見直していただきたい。
- ・ 道路幅員はもっと縮小できると思う。  
標準部を 14 m から 12 m に、そのためには、歩道 2.5 m から 2 m に、路肩 1.5 m から 1 m にすれば可能かと思う。交差点部を 16 m から 15 m に、そのためには、歩道 2.5 m から 2 m に。公園の回りなどを歩いてみたが、ねふた村の前は 3.5 m、中央高校の裏門のところは 3 m、中央高校の向かいの公園の入口のところは 2 m、川崎染工場の向かいの掘端のところは少し狭いが 1.1 m。そういうことから 2 m あれば十分だと思う。2.5 m はもう少し縮小できるのではないか。
- ・ 電線地中化は絶対に実施していただきたい。融雪溝は路肩に、共同溝は歩道に設けていただきたい。  
あとから公園北側と一体化で実施する方針とあるが、なぜ後戻り工事をやるのか、税金の無駄遣いはやめていただきたい。
- ・ 今までの説明会等での過程での資料で地中化の共同溝断面が提示され、あたかも地中化ができるような表現ではなかったか。一体化で実施するということなのであれば、初めから地中化はできないと明示しても良かったのではないか。
- ・ 道路幅員をもっと縮小することによって用地買収、工事費等の事業費削減で電線地中化は可能であると思う。

## 【公述 2】

- ・ 本路線の現道幅員 7.5 m に対し、計画標準部 14 m の縮小案について、まだ縮小できるものとする。路肩、堆雪幅や歩道がまだ広いのである。
- ・ 必要以上の道路の拡幅により貴重な土地が取られ、今よりも多くの雪が残されたあげく、除雪労力の倍増が強いられることは、沿道住民である我々の不利益が大きく、行政にとっても多額の買収費が必要となり、お互いのメリットが少ないと思う。人口減少が進むなか、持続可能なまちづくりを考え、より賢明な案を模索し、身の丈にあった最低限度の行政サービスで最大限の能力を発揮できる案を切に希望する。
- ・ これまで、変更案に至る全ての会合に参加してきたが、とても意見交換会と呼べるものではなく、行政側が反論するだけの場となっており、建設的でなく納得のできるものではなかった。特に今回の公聴会を行うことで、前回の公聴会は白紙で振り出しに戻すという言い方は、本縮小案に至る経緯やまちづくりのプロセスを無視した状態であるとする。今後の進め方を含め注意していただきたい。
- ・ 今後、亀甲の道路を他の誰よりも日常一番に利用するのは、我々沿道住民であり、交通量、歩行者、除雪事情を一番理解しているのも我々沿道住民である。これからもっと真正面に向き合って沿道住民ファーストで進めてほしいと思う。
- ・ 我々の世代が生き証人として、次世代に少しでも自慢できる良いものをお互いに作り終えて良かったと思えるものを残すことが何より大事だと思う。
- ・ 我々が先代から受け継ぎ、語り継がなければならないと思うことは、この亀甲町内は藩政時代から続く町並みが両脇に町屋の名残として残る景観が、町内会の人々のふれあい、コミュニティがセットとなってマッチしている町であると思う。ただ単に交通量、歩行者だけで広くする道路では、弘前公園に間近に隣接し、共にある美しい岩木山を背景とした歴史と伝統の町、亀甲町内会が根底から壊れてゴーストタウン化していくことが強く懸念される。
- ・ 道路を拡張するのであっても、町内が身近にある城下町にふさわしい人と町が、少しでも活気のあるコンパクトな雪国としてのまちづくりに見合った、城下町のモデルケースとなる方向を目指すべきではないかと思う。

### 【公述3】

- ・ 縮小案が今回提示されたことで、その説明会も含めて、私にとってはまだ不明確な部分があり、素直には納得できない。私と同じような意見をお持ちの方が17世帯あったが、その方々の意見を聞きながら3点でお話したい。
- ・ 一つ目に、前回の公聴会、また、それに至るまでの意見を受けて、縮小案を提示してきたことは大変評価したいと思う。ただ、「前回の公述は、今回のものに対しての公述ではないので白紙にしたい。」との見解に対しては全く承服できない。私たちの色んな思い、願い、不安、疑問などが凝縮されたものが、あの公聴会の意見であったことから、是非それも次に予定される審議会では、意見として出していきたい。
- ・ 二つ目に、これだけの事業は一つの大事業である。それに対して前から指摘、要望している今日に至るまでの交通量や通行量の変遷について、昭和38年にこれが出されたが、その時には昭和65年までの人口の予測や、自転車、人、荷馬車、馬、バイク、貨物自動車、普通乗用車、その通行量を全部示した資料があった。やはり、現在こうで、ここがこのような形が必要だという、そのような説明があればと思う。その説明、説得力がすごく不足していたのではないか。  
自宅の敷地を取られた上に、除雪を要する面積が増えるわけであるが、歩道、路肩について、あと50cm位ずつは詰められないか。街の中を歩いてみても1.5mや2mの雪寄せになっている路肩はこの辺りではほとんど見受けない。和徳東長町でもせいぜい1mくらいであることから、路肩、歩道の更なる縮小を求めたい。  
同時に車道がしっかり二車線になることから、融雪溝は路肩へ、歩道は将来の電線地中化を見据えて対処していきたい。
- ・ 三つ目に、説明会の際に建築制限のイメージ図が示されたが、それぞれの場合で何についてどの程度の補償となって了解していただいたのか、具体的な数字という形ではなくとも、こういうことでこの方には了解いただいたとか、駐車場はこういう形で了解をいただいたというような説明の例を、ある程度示してほしかったと思う。  
この路線は住宅地を東西に走る幹線道路であり、私たち地域住民が日常的に往来し、町内会を組織し将来にわたって住み続けます。だから納得のいく丁寧な説明を求めているのである。今後の住宅地における幹線道路の道路設計や都市計画のモデルケースとして残るような計画で完成することを願って止まない。

## 【公述4】

- ・ 公聴会で2回も意見を述べるとは思いもよらなかった。
- ・ 最初、公述書を書くときに見本を見たら、青森県知事 三村申吾殿と名がなっていたため、これは真剣に書かなければいけないと思い、最初の公述書はとても苦勞し大切にして書いたつもりである。でもすぐ、公述書が廃棄になってしまうという、役人の人たちがどれほど軽く思っているのか計り知れない。もう少し我々の思いを大切にしてほしい。
- ・ 今回も都市計画の変更案に対して反対の意思表示をする。たとえ、縮小された変更案であっても、今住んでいる人たちの生活を脅かす案には反対である。
- ・ わが亀甲町は、藩政期初頭に弘前城築城に際して町屋として区割りされ、現在も町屋の間口が狭く、奥行きが長い土地が残され、町屋としての名残が感じられるまちである。また、最近では地域住民の絆やつながりが希薄化している中で、町屋という昔からの気質、町人としての生き様が受け継がれ、わが町会の気質も「向こう三軒両隣」という支え合い、助け合いが町会の人たちは生き続けている。お向かいさんの笑顔も見える、声もかけやすい現在の道幅がちょうどよいのではないかと思う。
- ・ 道路の道幅が14mと広くなることにより、町屋としての土地が壊され、そして、何よりもそこに住む人たちの支え合う心が分断され、町会への意識が薄れていくことになる。たかが道路を広げると言うが、そこに住む私たちにとっては重要な問題である。どうか理解していただきたい。
- ・ 亀甲町を通る車の交通量は多いようだが、日常はスムーズに流れており、大した問題がないように思われる。また、渋滞するのは朝夕の通勤ラッシュ時で、それも10分くらいで解消される。この程度の渋滞ならば、どこの道路でもあり得ることかと思われ、何ら不都合なことがないように思えます。私たちの土地や家を壊してまですることでもないように考える。
- ・ 道路の道幅を広げることにより、我が家では大体3.5m土地が取られることになる。この3.5mは土地ばかりでなく、家にも大きな損害を与えることになる。私の家は亀甲町の通りに細長く面しており、家の3分の1が取られることになる。家が3分の1壊されることは、修復不可能であり、そのために新築することを考えなければならない。その補償額がはっきり提示されない不安のまま、道路拡張を承認することはできない。私が30数年間働いて建てた家が、車のため、道路のために壊されることに憤りを感じる。道路の拡張と自分の財産、生活を比べたなら、誰しも自分のことを守るだろうと思う。現在、年金暮らしでその日をどうにか幸せを感じながら、亀甲町に住んでよかったと安心して暮らしているのである。このように環境の良いところで暮らし続けている私

たちの生活を脅かし、家を壊してまでも車のために道路を拡張する必要はないと考える。

- ・ 発展は、人々に幸福を与えるものでなくてはならないと言われているが、この道路拡張の説明等により、私たちに与える精神的苦痛、疲労感が大きいことは否めないものがある。どうか、私たちの生活を守り、地域住民の心情をくみ取って、審議して下さい。

## 【公述5】

- ・ 県が提案した前回の変更案は一定の評価に値すると思うが、いまだに附に落ちない点があり、新たに修正を要望する。以下、いくつかの問題点を指摘したい。
- ・ まず申し上げたい問題点は路肩である。  
今回の県側での提案は路肩部分があたかも自転車道となっているが、これには基本的に反対である。車が猛スピードで走り過ぎるそばを、実際自転車が通るとは思えないからである。  
県側のこれまでの調査はあくまでも車の台数だけを中心にしており、自転車の1日、1週間、1ヵ月、1年の通行台数を全く調べていないのにも関わらず、あえて危険を承知で路肩の上を自転車が通行するように導くのは問題だと思う。それは自転車、自動車両方にとって危険であり、大事故を引き起こす可能性もある。  
普通、自転車道というのは、道路や歩道上を多くの人や自転車が通り、危険な場合つくはずである。地元の住民ならよく知っているが、現在の歩道や道路をそれほど多くの自転車が毎日通っているのか。両側に歩道が作られると歩道の通行量や自転車量も半数になるはずである。その数は人口減の今後を考えると増えていくのか。  
結果が明らかなのに、あえて歩道から自転車を危険な路肩に出しているところがどうも附に落ちない。それも大通り並みの1.5mの路肩の上にある。  
計画案では路肩は1.5mの基準があると回答があるが、それは実際の状況に関係なく、全ての道路に当てはまることだろうか。路肩は道路の状況に合わせて変更できるはずである。  
現に亀甲町での交差点部分では1mに変更しており、その理由は説明されているが、結局これは道路構造令に抵触していないからではないだろうか。  
専門家に聞いてもこのくらいの規模の道路に1.5mの路肩は必要ないのではないかと問われた。路肩部分は除雪時の堆雪を考慮しても、0.75m、もしくは1mで十分だと思う。  
1.5mの路肩に一体どれだけの雪を積み上げるつもりなのか。大量に雪を積み上げて春までそのままにしておくつもりなのか。それなのに1.5mとしたいのは何らかの理由があるのではないか。  
地元の事情や状況を考慮することなく、根拠のない基準値なるものに無理に合わせようとしているだけなのかと見える。  
道路構造令を見ても一般道で著しく交通量が多い道路で1.25m、条件により最小0.75m、交通量の比較的多い道路では0.75m、条件により最小0.5mとなっている。紺屋町野田線ではどう考えても後者である。つまり0.75mである。  
また県側は、紺屋町野田線が通学路であることを再三強調しているが、今でさえほとんど学童が通っていない道路なのに、拡張されれば今以上に通学路として使用されるとは思えない。  
大型トラックが排気ガスを大量にまき散らし、猛烈なスピードで走るそばを小学生が歩道を列をつくって歩き、自転車に乗った中学生が路肩を走っている光景を想像できるだろうか。道路が拡張された時点で通学路

としての役割はもはや完全に終わり、1.5mの路肩は結局車のためだけのものとなる。

大通りでもない紺屋町野田線の路肩を1.5mとするその根拠、調査資料と規定を明確に示していただきたい。

次に歩道、自転車歩行者道について申し上げる。

道路構造令の自転車道、自転車歩行者道および歩道の規定には、歩行者、自転車、自動車の交通量に応じて設置を判断する旨の規定であると書かれており、そして設置にあたっては地域性（沿道の立地条件）、気象条件と交通特性（歩行者の属性、利用形態）、ネットワーク特性を考慮すべきとある。

しかし現在の都市計画では車の利便性だけが考えられており、およそ地域性を考えているとは思えないし、歩行者数や利用形態を調べている痕跡はない。その結果が杓子定規の歩道幅2.5mであるということだと思う。

当初案では歩道は人1m、車いす1m、自転車1m、路上施設帯0.5mで3.5mであったが、自転車は路肩に出すという変更案が出て、自転車分マイナス1mで歩道2.5mとなっている。

問題はこの路上施設幅の0.5mである。

つまり歩道内に、一体どのような、そしていくつの施設をつくるつもりなのか。第一、標識や電柱などが延々と続くわけでもないのに、そのための0.5mの幅が必要だろうか。

0.5mが必要な根拠と予想される設備を具体的に提示してほしい。

二転三転している電柱の地中化があったとしても、そのための設備が延々と続くわけではないだろう。仮にそこだけが多少狭くなってもどれだけの問題があるのか分からない。

さらに両側の歩道になると、今までより通行量は半減するが、完成した歩道を一体どれだけの歩行者や車いすが通るのだろうか。歩道上を自転車が通る場合も通らない場合もその数を予測しているのだろうか。そうは思えない。

また、人と車いすとのすれ違いを歩道2.5mの根拠にしているが、人と車いすで溢れるような歩道を紺屋町野田線で想像できるだろうか。実際は車いすが来たら多く的人是道を譲るはずだ。

付け加えれば、道路構造令の利用形態を勘案した歩道幅員の例としては、自転車歩行者道の規定においても、その幅員は当該道路の自転車および歩行者の交通状況を考慮して定めるものとするあり、歩行者が少ない場所の例として、自転車歩行者道2.0mがはっきりと記載されている。歩道についても、その幅員は歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5m以上、その他の道路にあっては2m以上とするところがある。1日中歩行者の姿が多くは見られない現在の歩道は決して交通量が多いとは言えないし、この規定を見る限り、2m以上つまり2mでも大丈夫ということではないだろうか。

高齢化社会に続く人口減が言われている現在、当然将来は人も車も車いすも減少する。それなのに、車道と歩道を広げることだけを目的とする事業というのは矛盾している。将来的にも人も車も通らない、広いだけの寒々とした道路や歩道をつくって一体誰が喜ぶのだろうか。

今回の事業で一番の問題点は、車の渋滞だけに着目し、現在の歩行者や自転車の通行量を全く調べずに結論を出そうとしていることであり、そしてそこから路肩幅や歩道幅を機械的に決めていることである。より柔軟性を持った案にすべきだと思うが、道路計画時の交通量の想定と現状との乖離、その結果としての画一的な道路整備が問題なのである。歩道は2 mの位置に収めるべきである。

- ・ それから環境について申し上げたい。  
今回の道路拡張計画が実現すると、我々住民は土地を削られ、生活環境も変わり、引っ越しを余儀なくされ、不自由な生活を強いられ、多くの排気ガスや車の振動の中で暮らすことになり、直接不利益を被るわけであるから、少なくとも環境には十分以上に配慮していただきたい。  
以前話に出た弘前市内の某町内や他県の某市のような、およそ歴史を感じさせない無機質な景観にはしてほしくない。  
「景観」は見た目だけではない。人の「心の景観」がある。それは住民の生活、思い出、人と人とのつながり、地縁などである。つまり人の歴史であり人生である。  
公園に続く導線としての環境整備、つまり街路樹や照明や花壇や信号や横断歩道の設置の工夫などは最初から確約していただきたい。そして今後都市計画のモデルともなるような地区にしてほしいと思う。
- ・ 次にアンケートについて申し上げたい。  
なぜ住民各家庭の聞き取りやアンケートを行わないのか不可解である。説明会を開いているから、広報に載せているから、ホームページで見られるからそれで良いというものではない。  
いろいろな事情で来られない人たちや体の不自由な人たち、高齢で動けない人たちを無視すべきではない。  
より多くの人々の意見を聞く努力が、意図的と思われるほどなされていないのはどうしてだろうか。  
沿道の住民たちの意見を細かくくみ上げることなく、外部の人たちのアンケートだけを取り、市民が要求しているから道路拡張に早く賛成しろと、圧力をかけるような態度は今後とも認められない。説明会に参加している人間たちさえ押さえこめば良いという考えを県側が持っていないことを信じる。
- ・ 今回の都市計画道路の目的は、車の渋滞緩和や車の流れを円滑にすることならば、まず車両通行時間の制限や一方通行や信号の設置などの試みをすべきではなかっただろうか。それは以前お願いしたはずだが、一切それに答えることなく、またそのような努力もせず、最初に結論が見えている、つまり、あたかも道路の拡張が必要なように見える意見だけを見せられても納得できない。  
より多くの沿道住民の意見を聞くべきである。それが交渉や話し合いの順序というものではないだろうか。  
40年以上放置していた都市計画を突然再開し、一年足らずの間の数回の説明会と2回の公聴会で事業を開始しようとする態度は、民意を無視した態度と言わざるを得ない。奪われる土地、奪われる人生は元には戻らない。都市計画とは能率的で住民の健康で文化的な生活を確保することを目的としているものである。

現在は高齢化が進み、同一地域内の住民はますます助け合わなければいけない時代を迎える。それなのに道路や歩道を実情を考慮することなく不必要なほど広げ、長年にわたって築き上げた地域社会を一挙に破壊するような県側の姿勢をまず改めることが大切だと思う。

- ・ 最後に、私は快適なまちづくりに反対するものではないし、むしろその逆で、長年の道路の懸案事項を解決してほしいと願っている一人である。しかし現在の県の進め方には賛成できかねる。拙速に物事を進めるのではなく、一人一人の住民の意見を十分聞き、詳細な調査を経てから事業を進めていくべきではないだろうか。