

■都市交通計画マスタープランに係る市民意見公募に寄せられた意見に対する回答

○No. 1 馬車道の整備について

意 見	回 答
<p>馬車道をつくり自然を共存す(朝日川壇仙台支局に載った川柳)</p> <p>先日岩手県の厳美溪に旅したときバス停でバスを降りたらすぐ横に馬車の乗場がありました。一ノ関博物館の講座にきたので乗場は午後3時までで、馬車に乗りそびれてきましたが、観光の一つの目だまとして、馬車道を整備してのんびりと登米市内の観光スポットを馬車に乗ってながめていただくコースをもうけてはどうかと思います。</p> <p>もちろん将来的にみて、石油資源の枯渇により、馬車が一つの交通手段となる時代も近いように思われます。まず観光の目だまとしての馬車道整備からはじめ、その後石油資源の枯渇に備えて、人、馬一体の町づくり道づくりも将来的にみて必要になってくる事柄ではないでしょうか？</p> <p>将来の都市計画に馬車道の整備ももりこんでいただきたいと思います。一つの交通手段として馬の育成計画も立てていただきたいと思います。馬を乗りこなせる人の育成もして欲しいと思います。</p>	<p>今回マスタープランを策定するうえで実施したアンケート結果等見ますと、市民の多くの方々が観光と連携した都市づくりに非常に関心をもたれていることがうかがえました。</p> <p>将来に向けた交通を検討するうえでは、車だけが移動手段では無いという、基本的な認識が重要です。</p> <p>頂戴しましたご意見は、マスタープラン策定後の具体の施策検討を行なう際に参考にさせていただくとともに、観光関係機関へ提案させていただきたいと考えております。</p>

○No. 2 中心市街地環状道路の早期整備について

意 見	回 答
<p>登米市合併後のアーバンデザインを考える中で、マスタープランの素案ができ、将来に渡り、持続可能な計画が示されたことは、将来展望が開けて、明るい希望の光が差す思いがいたします。</p> <p>素晴らしい素案ではありますが、次の提案をいたします。</p> <p>① 傾向 ロックタウン開業後、付近 1 住民として、開業前との明らかな違いを申し述べます。</p> <p>ロックタウン前の渋滞は、前にも増してひどくなった。イオン前信号機から岩淵GSまでに車が隙間無く並ぶ時があります。道路両脇よりイオン前道路に入る車があるため、譲り合いながらノロノロ進んでいます。交通事故の危険が常に、発生しています。裏道路に回ろうとした車が萩洗で大事故を起こした現場を目撃した事があります。イライラで、時間のロスや、不安定な精神状態のユーザーが、佐沼中心部で再度買い物をしようと思うのでしょうか？いや、思いません。ここが問題なのです。中心市街地活性化を図る上で(新街づくり三法による)折角遠くからも集客を図ったのですから来たお客の何割かは中心部に引っ張らなければ、ロックタウンと共生、共存はできません。市街地中心部は単なる通過交通の用だけにしかありません。市街地に入る車と、通過の用のみの車は、手前で振り分ける必要があります。それにより、スムーズに佐沼中心部に入った車は、再度、消費行動に入る条件をえられます。イオンで全て買い物をすますユーザーばかりではありません。むしろ時間の消費のみの方が多いかも知れません。中心部の活性化は、対面販売による顔の見える、個と個のつながりを大事にした商売をすることで、ユーザーを引き戻すことが大いに可能です。大型店舗にお客を奪われて嘆いている場合ではありません。むしろ中心部にまで集客を図ってもらったのですから、チャンスなのです。そうゆう前向きな発想を持たなければなりません。</p> <p>其の為に、アーバンデザインの中で次の提案をいたします。</p> <p>対策 イオン前面道路への車の集中を避けるルートの開発で幹線道路網計画の整備方針での中心市街地環状道路の早期着工、及び優先順位の先付け、これを第一に考えてください。鹿ヶ城大橋前交差点の朝晩の混雑は、信号待ちが出るほどの混雑振りです。明らかに北方方面(築館方面)からと中田(石越)方面からの車両の進入増加があります。</p>	<p>ご指摘のとおり、佐沼地区（特に萩洗周辺）は、大型店舗の開店から交通混雑が顕著に見られるようになり、都市交通計画策定委員会においても、同様の議論がなされました。</p> <p>このことから、策定する都市交通計画マスタープランでは、市街地の交通混雑の解消をにない、将来のまちづくりに必要な路線として「中心市街地環状道路」の位置づけを明確に示しております。</p> <p>具体的な検討は、来年度以降に予定している、都市計画道路の見直し作業において行ないたいと考えておりますが、いずれにしてもマスタープランに示すとおり、郊外への店舗の出店に伴う交通混雑の解消のみならず、都市計画等の規制・誘導と連携した、総合的な役割を持つ路線として検討したいと考えております。</p> <p>※当該意見は、都市計画マスタープラン及び都市交通計画マスタープランに寄せられた意見であることから、上記の回答は、都市交通計画マスタープランの所見によるものです。</p>

意 見	回 答
<p>南方経路で米山、豊里、石巻方面へスムーズに流れます。環状道路から中心部に入る事が容易になります。交通混雑の面ばかりではなく、商業ベースで考えても、石巻方面からは中田経路で佐沼中心部を通らず、石巻、若石大橋、三方島経路での環状道路利用を考えたほうが、利便性や集客力を向上させることができます。築館方面や国道4号線からの、誘導も十分できます。逆の考えで、イオン前の渋滞解消を考えれば、環状道路を利用すればイオン前から、車両の振り分けが可能です。中心部で再度買い物をする車とはバッティングする事無く、岐路につけます。動機付けが明快になります。</p> <p>それに伴う、全体構造図の中にあるゾーニングですが、イオン前から佐沼～古川線の間での環状線の内側のみの住宅市街地ゾーンとなっていますが、環状線を挟み両脇を住宅市街地ゾーンとしてください。第一に道路を挟んだ地続きで土地の評価や価値の差別があるのは非常にまずいと思います。付近に住むものとして、ゴミのポイ捨て、騒音、プライバシーの侵害など環境被害が道路両側で等しく出てきます。道路の右側が1反500万で、農地側が1反50万などと差別とも思える現象がおきます。(旧ジャスコ周辺で他人の事で経験)ゾーニング分けをする場合田んぼと田んぼの間の水路で区切るべきかと思います。(水路ゆえ通行不可)第二の理由として既存農道を整備すると思われませんが、農道両側に用水溝がありますが、町道側用水路からの引き込みは1系統です。環状線内側から引き込み、外側に分水して二系統で利用しています。用水利用に新たな計画と、負担が生じます。第三に現在の農業経営の中で環状線内外は、ほとんど兼業農家で、農業での生産基盤を整えて生活している人はいません。</p> <p>減反の強化で、身銭を切って採算を度外視して米作りをしている方々ばかりです。そうゆう農業に何の意味があるのでしょうか。優良農地と言うことだけでいたずらに個人の財産を疲弊させています。フレキシブルに土地の有効利用を考えてください。ある日、突然トヨタが来て、30町歩の工場用地が欲しいと言われても対処できるように。今後、日本の人口は、急速に減少の方向に向かっていきます。究極では、7,000万人まで下がると学んだ記憶があります。</p>	

意見	回答
<p>米に関しては、国内で自給できる生産能力があります。各団体、組織の維持を図る為だけに農民を犠牲にしては、なりません。第四に若者に希望を与えてください。これからの日本の将来像で、高度経済成長など望むべきありません。正社員になりかねている現状の中で、賃金の定期昇給など先ず無いと考えたほうが良いかも知れません。月給 40 万円などと言う金額は夢になりつつあります。生涯月給の平均が 20 万円位で考えた方がよいかも知れません。男子一生の夢は自分の家を持つことです。良好な環境の下、安価な土地を入手出来れば、自宅を建築できる希望が持てます。場所はやはり市街地中心部から埋まっていきます。環状線内、外に安価な用地を計画すれば(高くても坪 5 万円以下)定住する若者が増えます。ここを基点に、色々な展開ができます。他の市町村に勤務する人もいます。海にも 30 分圏内、山にも 30 分圏内の立地を活かした、体験宿泊施設、グリーンツーリズム、体験農業宿泊施設、週末農業者用住宅、農業体験と組み合わせた老建施設(やはり人が集う場所であればなりません。山中に隔離するのではダメです。)将来に渡って、投資をした分は、住人の将来に渡る税金で回収できます。ここまで発想すると、夢と希望があふれてきます。ここで打ち止めいたしますが、以上を持ちましてお願いに変えます。環状線の早期着工を付近住民とともに 1 日も早く望みます。</p>	