

平成 25 年 3 月 21 日
午前 10 時 0 分開議

(抜粋)

○7番(野尻哲雄)(登壇)(拍手) 7番、自由民主党の野尻哲雄でございます。

質問通告に従いまして、一問一答でいたします。

初めに、中心市街地の活性化について、市道中央通り線の整備計画素案について質問いたします。

中央通りの車線減少に関して、大分市は 10 回にわたる市民意見交換会を実施してきました。その意見の集約は、6車線を4車線にという結論であったと認識していましたが、11月1日、ランドデザイン詳細説明会での第1回説明資料によって、突然、中央通りを3車線に——中央町側を1車線に、府内町側を2車線にという案を提示してきました。

究極の素案を提出して、どこかで妥協させようという魂胆が見え隠れしているようで、いつ、どこで、だれがこのような案を作成したのか、説明を求めます。

[7番議員、質問席へ移動]

○議長(板倉永紀) 首藤都市計画部長。

○都市計画部長(首藤國利)(登壇) 野尻議員の、市道中央通り線の整備計画素案について、いつ、どこで、だれがこのような案を作成したのかについてのお尋ねですが、都心南北軸整備事業の推進については、本市が掲げる市民協働のまちづくりに基づき、平成 23 年 5 月から 6 月にかけて延べ 9 回にわたる中心市街地の活性化に向けたワークショップの開催や、平成 23 年 9 月から平成 24 年 8 月にかけて 10 回にわたる都心南北軸整備に関する市民意見交換会等を開催し、延べ 5,600 名の市民の皆さんに参画していただいております。さらに、オープンハウスやインターネットなどでも 53 人の方々に 206 件の御意見をいただいております。

市民意見交換会では、市民と市民がそれぞれ自由に意見を述べ合うことができたことから、活発な意見交換が行われ、その中で、「中心市街地が大きく変化する中で北側の既成市街地もその変化に対応して変わっていく必要がある」という意見や「まちの変化に対して周辺の交通状況などが不安である」などのさまざまな意見が出されたところです。特に第 6 回意見交換会では、中央通りの公共空間としての活用などについて 21 名の個人や団体の代表者にプレゼンテーションとして発表していただき、プレゼン後の会場アンケートでは、中央通りににぎわいや歩行者に優しい空間づくりを求める提案が上位 5 位までを占めるなど、支持を得ております。

その後、市民意見交換会で出された意見をボトムアップ方式で反映させるとともに、大分市都市計画マスタープランの方針や大分市中心市街地活性化基本計画に基づく取り組みを整理し、中心市街地におけるまちづくりの将来構想をランドデザインとしてまとめるとともに、市道中央通り線の整備方針を、質の高い歩行環境の創出に向けた、回遊性を高め、にぎわいのある、歩いて楽しい人優先の歩行空間と潤いのある緑豊かなメインストリート、バリアフリーにより安全で快適な空間形成を行い、オープンスペースでのにぎわいの創出を図る、と提案し、平成 24 年 8 月の第 9 回意見交換会で決定いたしました。

この整備方針に沿って、人に優しい休憩施設の確保、にぎわいを創出するための空間、景観としての緑の配置、安心、安全のための自転車走行空間の確保、バリアフリー化、バス停の集約、タクシー待機環境の改善といった市民が中央通りに求めている機能を実現するため、歩道空間を可能な限り拡充した現行の整備計画素案を昨年 11 月に市が策定したところであります。

○議長(板倉永紀) 野尻議員。

○7番(野尻哲雄) 部長の今の発言をいただきましたが、昨年 11 月に第 6 回の意見交換会、21 名のプレゼンにわたるそういう意見をまとめて、11 月にまとめたということをいただきました。

回遊性を高め、にぎわいのある、緑豊かななということで、この書いているところについては、非常に理解できる部分と、歩行空間を優先、拡充するというところで非常にその部分に特化した形で車線減少というところに結びついてきたところについては、非常に理解しがたいところもあるんです。

ことしのこの 3 月 13 日は、中央町、竹町の両商店街振興組合から、整備素案に対して、交通渋滞が生じるなどとして見直すよう求める要望書が提出されました。続く 14 日には、府内町のサンサン通り商店街振興組合と同町内の商店関係者や自治会で作る中心市街地の活性化を考える会からも見直しを求める要望書が出され、3車線化反対、現行6車線化を求める動きが中心街全体に広がってきました。

この動きに対し、都市計画部長はどう認識していますか、見解をまず求めます。

○議長(板倉永紀) 首藤都市計画部長。

○都市計画部長(首藤國利) まちが大きく変わることに対する不安についての御意見をいただいておりますが、プレゼンテーションの際のアンケート結果で明らかなように、多くの市民が、中心市街地に求められるものとして憩いや潤い、安心、安全やにぎわいという新たな魅力の創出を望んでおり、平成24年2月の購買実態調査でも、まちに来なくなった理由の多くが「まちに魅力がない」や「魅力的な店舗がない」となっており、多くの魅力を有する駅ビルの開業に対して、魅力がないと言われている北側商業地が変わらずにいることが、活性化につながるとは到底考えられないことであります。

よって、中心市街地社会実験の実施により、にぎわいの創出や交通状況について検証することとしております。

○議長(板倉永紀) **野尻**議員。

○7番(**野尻**哲雄) まちに魅力がないということにつきましては、いろんな方の意見がありますのでその点については問いませんが、まちに魅力がない、憩い、潤い、安心、安全なまちづくりを行っていくところの中で、そのことと6車線が3車線につながるということの件について、意見を求めます。どうしてそういう、現行6車線を3車線にすることによってまちに魅力が生じるのか、見解を求めます。

○議長(板倉永紀) 首藤都市計画部長。

○都市計画部長(首藤國利) 限られた公共空間の中でよりよい魅力づくりをするとするならば、現在、中央町側、府内町側にあるそれぞれの7メートルの歩道幅員が、それが有効に活用されているか、また、市民意見で求められているニーズを反映とするならばその公共空間がどうあればいいかということを検討した中、6車線を有する中央通り線の交通量の現状と将来計画を推察する中で、その望まれる公共空間を算出するに当たっては、余裕がある車道幅員を望まれる公共空間にしたいという考えのもとで、車線減の発想をしているところでございます。

○議長(板倉永紀) **野尻**議員。

○7番(**野尻**哲雄) 中心市街地の活性化というのは、私は、中央町、竹町、それから府内町、すべて含めた形で魅力ある都市空間にしていかなければならないと思っています。

そのことに関して、後でも質問いたしますが、全体的ないわゆるまちの活性化を求めていく中でまちの魅力を創出し、そしてそのことが中心街全体の活性化につながっていくとおっしゃるので、そのことが、車線減少をすることによって、まちに魅力を創出して中心部の発展につながっていくことについては、どうも理解しがたいところがあるんです。

そのことについて、やはり市民が一番、中央町も府内町も一番心配しているところにつながっているんじゃないかというふうに認識しております。

次の点についてちょっと質問していきますけれども、中央通りの交通量の増加について質問いたします。

素案によると、中央通り線の交通量予測は、現行6車線の混雑度**0.41**に比べ、3車線後は2倍の**0.89**となっております。今は、朝夕の通勤時の混雑に限られていますが、3車線後は常時混雑が生じ、中心部に近寄らなくなるのが予想されます。

渋滞を増加させる整備計画に対し、都市計画部長の見解を求めます。

○議長(板倉永紀) 首藤都市計画部長。

○都市計画部長(首藤國利) 現在においても、中央通りの朝夕通勤時の一時的な混雑はあるものの、駅周辺総合整備事業により整備されます関連街路や庄の原佐野線の大分川渡河、中島錦町線等の街路整備等により中心部の道路網が充実してまいります。

これまで中央通り線を単に通過していた車両も含め交通の分散化が図られますことから、整備計画素案のように市道中央通り線を4車線相当の3車線にした場合でも、将来的な混雑度は**0.89**でおさまるものと予測されております。

交通計画上では、混雑度が**1.0**以下の場合、交通は円滑に処理できる範囲にあると判断できますことから、3車線化した場合でも交通処理は十分に可能と考えております。

○議長(板倉永紀) **野尻**議員。

○7番(**野尻**哲雄) **1.0**以下は交通量にちゃんと対応できるという発言をされましたが、じゃあ、今の現状の通勤時間帯の混雑についてどう認識していますか。

○議長(板倉永紀) 首藤都市計画部長。

○都市計画部長(首藤國利) 先ほども申しましたように、朝夕の通勤時の交通混雑は認識をいたしております。現状の6車線のうち、それぞれ中央町側、府内町側の1車線相当にはタクシーがとまり、タクシーベイとなってい

ることや、また、バスのバス停が多く、複数あるといったことが起因され、それらが渋滞の原因となっているというふうに解釈しているところでございます。

○議長(板倉永紀) 野尻議員。

○7番(野尻哲雄) 6車線でもタクシーベイがあり、バス停が相当数ありまして、朝夕の通勤ラッシュ時はバスが七、八台もずっと渋滞する中で、府内町側あるいは中央町側、バス、タクシーが1車線全部占有しております。

そういう中で、現行6車線の中でも朝夕の通勤時は非常にラッシュというか、混雑しておりますが、3車線になった場合に、そのバスもタクシーもおる中で、そのラッシュというのはどのように解消されるのでしょうか。

○議長(板倉永紀) 首藤都市計画部長。

○都市計画部長(首藤國利) 中央通り線における通過交通の整理をする必要が十分あると認識しております。そのためには、市民意見交換会でも多くの意見が出ておりますけど、中央通りの車線にタクシーがベイ化することがなく、プール化することがない手法を望まれております。これはタクシーの待機システムへと、今検討をしているところでございます。

さらに、バス停におきましても、わかりにくいバス停、複数あることによって簡素化できないかという市民意見もいただいております。そのことから、それらのバス停についても集約化をし、それぞれの関係機関との調整を図ってまいりたいと考えております。

○議長(板倉永紀) 野尻議員。

○7番(野尻哲雄) 現状のタクシーの待機、それからバス停等で、高齢者は非常に中心街に来やすい、そしてまたタクシーの利用をしやすいということでもあります。

今の都市計画部長の、タクシーベイを設けて1カ所に集中か、何カ所に集中になるのかわかりませんが、そういうふうにタクシーを追いやるというか、そういうところをつくることによって、高齢者が非常に利用しにくい状況が生ずるのではありませんか。

歩道を広げて、そういうタクシーとかそれからバス停も集約することによって高齢者が歩きにくいとか、来ても非常に歩かないかと。高齢者というのは歩きたがらんというところが非常に多いと思うんですが、距離が遠いと歩かないという現象が起きてきますので、そういうことについてはどう考えますか。

○議長(板倉永紀) 首藤都市計画部長。

○都市計画部長(首藤國利) 公共交通を利用する方々にとりましても、やはり利便性を求められております。今回の中央通りに策定しております、今後設けていくバスの集約化やショットガン方式でのタクシーの機能、これらにつきましては、やはり利用する方々のニーズに即していなければならないと考えております。

そのためには、後ほど、社会実験についての御質問ですけれども、社会実験の中でまた検証してまいりたいと考えております。

○議長(板倉永紀) 野尻議員。

○7番(野尻哲雄) ちょっと視点を変えますが、土木建築部長に質問します。

道路整備の基本は、渋滞を緩和させることと認識していますが、渋滞を引き起こすような今回の中央通りの車線減少に対しどのように考えているのか、見解を求めます。

○議長(板倉永紀) 生山土木建築部長。

○土木建築部長(生山忠志) 今回の中央通り線の車線減少に対してどのように考えているのかのお尋ねでございますが、道路整備の基本は、車両や歩行者、自転車など道路利用者が安心で、安全かつ円滑に通行できることとあります。

市道中央通り線の整備計画素案における車線の減少につきましては、現況交通量と将来交通量との比較におきまして、混雑度の数値の上からは、交通は円滑に処理できる範囲にあると考えています。

○議長(板倉永紀) 野尻議員。

○7番(野尻哲雄) 今の時点でも、ああいうふうに朝夕の通勤時でラッシュが、片側3車線である状況の中で朝夕の通勤時にあのくらいのラッシュというか、混雑現象を生じているところの中で、3車線に整備された後でもラッシュは起こらないと、混雑は起こらないという認識でしょうか。もう一度土木建築部長にお尋ねいたします。

○議長(板倉永紀) 生山土木建築部長。

○土木建築部長(生山忠志) 先ほどから都市計画部長も申し上げておりますように、その一時的な課題は確かに現状でもあるかというふうに認識をいたしております。その点につきまして、今後の社会実験を通じまして、その検証を行っていきたいというふうに考えております。

○議長(板倉永紀) 野尻議員。

○7番(野尻哲雄) 社会実験について、どういう結果になるのか、よく見ていきたいと思っております。今の2人の発言については注視していきたいと思っております。

車線減少の社会実験について質問いたします。

素案によると、中央町側の社会実験を平成25年後半に、府内町側の社会実験を平成29年後半に、ステップ1、ステップ2と段階的に実施するよう提案されています。

最終の整備が3車線であるのに、社会実験を分割して実施するというのは市民を欺くごまかしであると思いますが、都市計画部長の見解を求めます。

○議長(板倉永紀) 首藤都市計画部長。

○都市計画部長(首藤國利) 市民意見交換会において、中心市街地、とりわけ駅北側の地区におけるグランドデザインを描く際には、整備可能なところは今すぐにでも着手するべきであるといった意見や、県庁前古国府線の交差点の整備と府内町の一方通行の見直しを行うことで車による寄りつきを容易にしてから、中央通りの整備を望む意見などをいただいたところであります。

これらの市民意見を尊重する中で、本市といたしましては、中央町側の整備をステップ1とし、府内町側の整備をステップ2と分け、段階的な整備を進める計画案を提示したところであります。

○議長(板倉永紀) **野尻**議員。

○7番(**野尻**哲雄) 中央通りの社会実験というのは、ステップ1、ステップ2と分割実施ではなくてまとめて実施することによって、いわゆる中央通りを利用する市民、あるいはまた通過交通等の問題も、社会実験での実証も、成果もよくわかるんじゃないかというふうに思いますけれども、まとめて実施される考えはないのか、お尋ねいたします。

○議長(板倉永紀) 首藤都市計画部長。

○都市計画部長(首藤國利) これまでの市民意見交換会でいただいた意見の多くが、先ほど申し上げましたように、安心、安全な道づくり、また、にぎわいや潤いのある道づくりという意見をいただいております。そのことから、車線を減じてその公共空間を捻出するという計画になっているわけでございます。

その背景には、その周辺における都市計画道路の整備が完了しなければならないという条件でお話をさせていただきました。ということは、今現在の状況の中で、交通に対しては、やはり中央町側はできますけれども、府内町側については、そのタクシーの処理、バスの集約化、それと周辺の街路事業の完了が終わらないと、まだその条件がそろわないこととなります。

そういった意味で、今提案申し上げておりますのは、周辺の整備が終わった後に府内町側の2段階ステップとしてやるということを御説明させていただきました。

○議長(板倉永紀) **野尻**議員。

○7番(**野尻**哲雄) 今の論点でいくと、中央町側もその論点になるんじゃないんですかね。

いわゆる周辺整備の、一方通行の見直しとか、中央町、府内町を含めていろんな要望が出ている、そういったところの整備をした後、社会実験をする、そうすることによって本当の結果が得られるわけで、成果もよくわかるわけで、府内町側はそういうふうな、今、部長は、府内町側はそういう周辺整備も終わった後、社会実験ということで29年ですか、その発言をされたようですけども、それは中央町側も、やはり中央町の中の一方通行とかいようなことの見直しもした後、実証実験がされるべきでありますし、私も前、グランドデザインの第1回説明会であったように、南北の流れというのが今、非常に厳しい、東西の流れというのは非常に流れがいいわけなので、南北の流れの中で一番利用度の多い中央通り、それを今の時点で3車線にするというのは非常に危険な状態である。

後でも質問しますが、やはり県庁前古国府線の整備をきちっとやって、そしてまた、錦町線もきちっとやってという流れ、南北の流れをきちっと整備することによって中央通りを整備していくというのは、順番からして、これは後で聞きますけれども、そういう整備計画というところで、先ほど部長の言った説明ではちょっと理解しがたいところがあるんですけども。

中央町、府内町の周辺整備が先なんじゃないかということをおし添えます。

○議長(板倉永紀) 首藤都市計画部長。

○都市計画部長(首藤國利) 市民意見交換会において多くの意見が出されているのは、27年春に駅ビルが完成するに当たって、今できるものからすべきだという意見をいただいております。

そういったときに、中央通りの、今、車両の通行の状態でございますけれども、駅に向かっていく交通量と海岸に向かっていく交通量、この1日当たりの交通量に東西に差が出ております。1日当たり約1万7,500台でございますけれども、この交通量の割合は、中央町側が4割——海岸に向かうほうですけども、駅に向かうほうは6割となっております。

そういったことを考えると、今すぐできる整備ということになりますと、中央町側の車線につきましては、今その交通量を1車線当たり直しますと、現状の1車線で交通量はさばけるという数値が出ております。

そのために、中央町側についてはこの社会実験の中で交通の社会実験も行いますけれども、主ににぎわいや

回遊性、また歩いて楽しい社会実験は必ず必要だと考えております。

そういった中では、先ほど申しましたように4車線相当の3車線と考えております。そういたしますと、中央町側については2メートル50の幅広い停車帯を設けておりますので、この停車帯の中でにぎわいとか回遊性のものに、また、車の寄りつきの問題とかいうことについても、社会実験で検証したいというふうに考えております。

○議長(板倉永紀) しばらく休憩……

○7番(野尻哲雄)(続) いい。もう一回。もうちょっと。

歩行者の回遊性が出ましたので、歩行者の回遊性について質問いたします。

中央通りの歩道空間の拡幅に伴う歩行者の動向について……

○議長(板倉永紀) 野尻議員、ちょっとそれに入る前に、しばらくここで休憩いたします。

午後3時3分休憩



○議長(板倉永紀) 休憩前に続いて会議を開きます。

午後3時20分再開

○議長(板倉永紀) 野尻議員。

○7番(野尻哲雄) 歩行者の回遊性について質問します。

中央通りの歩道空間の拡幅に伴う歩行者の動向について、中心市街地における歩行者の調査については、減少傾向にあるのか、増加傾向にあるのか、報告をお願いします。

○議長(板倉永紀) 首藤都市計画部長。

○都市計画部長(首藤國利) 歩行者通行量調査は、毎年実施しています。

直近の調査は、昨年11月16日から18日にかけて実施しておりますが、中央通り線を南北方向に通行する歩行者数は、調査地点当たり1日平均で4,556人です。

平成12年の調査では、8,180人となり、以降おおむね年3から10%程度の減少率で推移し、平成23年には4,083人と過去最低を記録しております。

また、中央通りを東西に横断する5カ所の横断歩道、地下道におきましても、平成21年より同様に調査しておりますが、昨年の調査では、1地点当たり平均で3,868人が横断しており、横断調査を開始した平成21年から約26%減少しております。

○議長(板倉永紀) 野尻議員。

○7番(野尻哲雄) 大変な減少傾向というか、数字でびっくりしているところがございます。

そういう中心市街地の中で、やっぱりにぎわいを取り戻すということで、整備計画について、どういう方向、順番で整備していくか、にぎわいを取り戻すかというのが一番必要かと思えます。

そういう中で、中央通りの整備方針素案によると、回遊性を高め、にぎわいのある、歩いて楽しい人優先の歩行空間、オープンスペースでのにぎわいの創出を図るとあります。

そのために車線を減少し、歩道を広げる整備計画を提案していますが、中心市街地活性化の最大の目的は、大分駅ビル完成後の来館者年間1,000万人を府内町、中央町にいかに関わり込むかです。

駅ビルには、駐車場はもとより、東急ハンズを中心に180店舗もの店が入り、そこですべてが完結できるにぎわいのあるエリアから、猛暑日が年々多くなってきている夏の暑い日や、寒風吹きすさぶ冬の寒い日、雨の日等々、南側に移動した駅ビルから、10号線を平面交差で渡って、歩道を広げただけの中央町、府内町にやってくると思われないと思っております。

そういう中で、この歩道を広げるだけということに対する都市計画部長の見解を求めます。

○議長(板倉永紀) 首藤都市計画部長。

○都市計画部長(首藤國利) 中央通り線の整備にあつては、単に車道を減じ、歩道を拡幅する、それにより駅ビル来街者が既存の商業地まで足を運ぶとは考えておりません。

南北市街地が一体となった新たな中心市街地に多くの魅力を有するJR大分駅ビルが平成27年に開業することにより、多くの来街者が訪れることが予想されますが、昨年2月に実施した消費者実態調査では、まちに来なくなった理由として、まちに魅力がないや魅力的な店舗がないとなっており、北側既存商業地に変化が起これなければ、駅ビルへの来街者にインセンティブが与えられないことから、到底活性化にはつながらないと考えております。

これまで多く来街者を迎えてきた既存商業地に、来街の目的づくりの舞台として自由に活用できる公共空間を提供し、この公共空間を有効に活用し、快適で魅力的な空間を常時提供することでにぎわいを創出し、このにぎわいをそれぞれの個店や商業地に導く工夫をすることで、大きく変化する商業環境の改善につなげていくことが重要と考えています。

○議長(板倉永紀) **野尻**議員。

○7番(**野尻**哲雄) 私は、駅ビルに来館する1,000万人をどう流すかという観点からちょっと、その人たちが歩いて歩きやすい、歩いて楽しいまち、そういう方向の中で、また両商店街も、中央町あるいはまた府内町の商店街も、要望書の中にありますが、移動しやすい、歩いて楽しい歩行空間として、駅ビルの2階から移動できるようペDESTリアンデッキを整備してほしいという要望が出ておると思いますが、全天候型で、エスカレーター、エレベーター完備の屋根つき歩道橋を整備して、中央町、府内町に1,000万人を誘導することが中心市街地の活性化に一番必要なことと考えますが、見解を求めます。

○議長(板倉永紀) 首藤都市計画部長。

○都市計画部長(首藤國利) ペDESTリアンデッキ、いわゆる屋根つき歩道橋の設置についてであります。お尋ねの設置場所は、駅ビルの2階から大分駅北口駅前広場を經由し、国道10号を横断し、旧大分パルコ西側歩道までの間に歩道橋を設置することだと思われませんが、国道10号の横断手段の検討結果としては、横断時における抵抗を少なくすることや、駅舎側から北側商業地を見た景観の維持、にぎわいの創出につながるまちとの一体性の強化、歩行者への安全性の確保、防犯、防災性の高いまちづくり、初期投資やランニングコストなどの面から総合的に比較検討を行った結果、国道10号の平面横断案を選択し、これまで国土交通省や公安委員会との同意をいただいていることから、今後は、平面横断に対する歩行者の安全性の向上に向けて、関係機関と調整を行ってまいります。

○議長(板倉永紀) **野尻**議員。

○7番(**野尻**哲雄) 駅ビルに来る高齢者も若い人も、先ほど言ったように、暑い日とか寒い日とか雨の日とか、平面横断で渡ってくるとは思われませんか。

市長も代表質問の中で発言していたように、いかに1,000万人の来館者を中央町、府内町に運ぶかと、渡ってもらうかということが一番ですので、平面横断で10号線を渡ってくる、そこにはやはり魅力あるものがないことには来ませんよ。

駅ビル、東急ハンズがあり、180店舗もの専門店が入るのかな、そういうのがあって、そこで全部完結するわけで、中央町、府内町に来る必要ないじゃないですか。

歩きたくなる、そして通ってみたいくなる、歩いてみたいくなる、そういうものというのがやっぱり必要なわけで、それをそれで誘導していかないと、中央町、府内町に来てもらうには、どういうふうにして来てもらうかということが一番でございますので、そのペDESTリアンデッキについては全然検討しないようですので、今後の整備計画は、今、地域住民との中でまた検討していくわけでしょう。地域の中で。地域の人たちも入れて、どういうふうに社会実験をしていくかということもやっていくわけでしょう。

そういう中で、やはりもう一回、ペDESTリアンデッキの整備をできるかどうかという検討をするわけにはいきませんか。そこをお尋ねいたします。

○議長(板倉永紀) 首藤都市計画部長。

○都市計画部長(首藤國利) ペDESTリアンデッキの設置についての検討の件でございますけれども、これまで、これが設置が可能かということで、市民意見が出ておりましたので、検討をさせていただきました。

JR駅は、今、高架化されておりますので、2階の床あたりにラッチがございます。これは、そこを越えてJR駅にラッチをつくるということになりますと、構造的に、今の2階相当もしくは3階相当部分の駅ビルを交差しなければ日豊本線下り方向のクリアランスがとれません。

そういたしますと、御案内のように、自由通路またはラッチ——改札口でございますけれども、現在は1階にあります、地上にあります、そういった構造を考慮するならば、一度またそれを高いところへ上げて下におろしていくということは、構造的にもう不可能と考えております。

そういった中では、現在の構造を最大限生かし、それを活用させることがより好まれるかというふうにご検討しておりますので、ペDESTリアンデッキについては採用はできませんでした。

以上でございます。

○議長(板倉永紀) **野尻**議員。

○7番(**野尻**哲雄) 今の駅舎からペDESTリアンデッキをつないでということじゃなくて、できた駅ビルの2階からペDESTリアンデッキを通してということで、10号線を渡るペDESTリアンデッキをつくってはどうかという提案なんです、そのところをちょっと。

○議長(板倉永紀) 首藤都市計画部長。

○都市計画部長(首藤國利) 再質問に1点漏れておりましたけれども、その分も検討いたしました。

その分につきましては、隣接する民有空間の土地利用に問題があるというふうにご検討しております。ペDESTリアンデッキにしたときに、1階部分に相当する土地利用計画に問題があるというふうにご判断いたしましたので、現在

の平面交差へと結論を出したところでございます。

○議長(板倉永紀) 野尻議員。

○7番(野尻哲雄) 時間もありませんので、次へ行きます。道路、駐車場の整備計画について。

県庁前古国府線の顕徳町一丁目交差点の改良と府内町、中央町の一方通行の見直し、及び府内町、中央町の2カ所に大規模駐車場の整備を駅ビルの完成時期に合わせて行うべきではないでしょうか、見解を求めます。

○議長(板倉永紀) 首藤都市計画部長。

○都市計画部長(首藤國利) まず、県庁前古国府線の顕徳町一丁目交差点の改良についてですが、同交差点の県庁方面から国道10号に向かった車線は、現在、右折専用レーンと、直進と左折の兼用レーンの2車線であり、特に夕方の通勤時間帯では、県庁方面から国道10号方面は渋滞を引き起こしている状況にあります。

このことに対し、市民意見交換会等においても、独立した直進専用レーンと左折専用レーンが必要との意見を多くいただいており、他の関連街路事業等を踏まえ検討した結果、最重要事業ととらえ、右折専用レーンと直進専用レーンを設置するため、顕徳町一丁目交差点改良に向け、平成25年度に事業認可を受け、測量に入り、平成29年度末の完成を目指してまいりたいと考えております。

さらに、より車の流れをスムーズにする目的で、大手町二丁目交差点にサンサン通り方面への右折レーンを、大手町三丁目交差点に長浜方面への右折レーンを設置する予定です。

次に、府内町、中央町の一方通行の見直しについてですが、規制の見直しにつきましては、地区住民や関係者の総意での見直しが大前提となりますので、府内町地区につきましては、平成25年度早々にも、地区の方々が主体となって協議会等を立ち上げていただき、道路管理者の市や交通管理者の公安委員会と再編案について協議を行ってまいりたいと考えております。

次に、府内町、中央町の2カ所に大規模駐車場を整備すべきではないについてですが、中心市街地の駐車場は、駅北側の既存商業地を中心に、商店街などに隣接する形で約4,700台分の駐車スペースが点在しており、これらの駐車場の多くは民間経営であり、有料で利用する形態となっております。

このような中、中心市街地の商店街では、自動車での来街者に対して、契約駐車場利用者には、買い上げに応じ駐車場割引券を発行する、おおいたパーキングネットなどに組み込んでおり、大型店についても同様に、割引による来街者の負担軽減を行っております。

中心市街地の駐車場が有料であることや、一方通行などの道路規制により利用しにくくなっていることにつきましては、市民意見交換会などにおいても御意見としていただいておりますが、市営駐車場の整備は、中心市街地の駐車場経営者などの民業圧迫につながりますことから、既存駐車場の利用性の向上を図るため、中心市街地における一体的な駐車場案内システムを検討する、地元主体の協議会などの設置に努めてまいりたいと考えております。

さらに、府内町での公共用地を活用した駐車場の必要性についても検討しています。

○議長(板倉永紀) 野尻議員。

○7番(野尻哲雄) 今の太分駅の南に800台の駐車場があり、そしてまた、駅ビルが整備されますと、950台の駐車場が駅ビルに整備されます。駅に1,750台の駐車場が集中するわけで、駅北——中央町、府内町合わせて4,700台から5,200台という話も聞いていますけれども、それくらいの駐車場は今ありますけれども、どこに何台、どこにどれだけ整備されているのかが外から来た方には非常に見にくい、わかりにくい点もございますので、そしてまた、大きな駐車場が整備されればそこに行けるということで、非常にわかりやすいところもありますので、そういう大規模駐車場というのは市の中では無理というところの発言をいただきましたけど、そういうわかりやすい形の整備をお願いしたいと思っております。

それから、今後の中央通りの整備計画の進め方について、中心市街地の活性化について、整備計画の順番というのが、私どもから考えて非常に理解しがたいところもございますので、その分の整備計画を再検討すべきということで、これは要望にもうかえます。答弁は要りません。整備計画の見直しを要望するというので、お願いしておきたいと思っております。

次に移ります。次に、ムッチャン平和祭について。

ことしで30回目の記念すべき開催を迎えますが、このムッチャンの話については、事実関係について一部に疑問な点があることは、皆さん御承知のことと思っております。

長年開催されてきましたが、このことに疑問を呈することがタブー視されてきたのではないかと拝察されます。30回記念を迎えたことし、いま一度原点に戻って、この行事について考えてみたいと思っております。

さきの大戦の末期に、大分市の西大分地区の防空ごうで肺結核を患い、息を引き取ったとされるムッチャン、

大分に疎開していた中尾町子さん、京都府在住の方が1977年の毎日新聞大阪本社の企画記事に、33回忌の夏という体験談の募集に応じて投稿した手記をきっかけに知られるようになり、平和運動と結びついて始まった行事であることは御承知のとおりであります。

大分市の平和のシンボルとなっているムッチャンですが、横浜で空襲に遭い、母と弟が行方不明になって、大分の親戚に預けられたということになっていますが、中尾さんがムッチャンに会ったと話す西大分地区に戦前から住む地元の住人は、中尾さんが近く住んでいたのは知っているが、ムッチャンという少女には会ったことも聞いたこともない、他の人も、うちの地域ではないのではと話しており、中尾さん自身、防空ごうの場所等についても記憶が定かでない、後年になって発言しているようであります。

また、「ムッチャンの33回忌の夏」という体験談を企画した毎日新聞の記者も、ムッチャンの本名や身元解明に全力投球したが、結局、ムッチャンも、彼女が頼って行ったという大分のおばさんも、名前や詳しい住所も特定できなかったと報告しています。

横浜の防空ごうで亡くなった子供の話と自身の大分での防空ごうでの体験を結び合わせて、創作して発表したのではないかと推察されるところであります。事実関係について、主催者としてどのように把握してきたのか、質問いたします。

○議長(板倉永紀) 右田総務部長。

○総務部長(右田芳明) ムッチャンについては、昭和52年、京都府の中尾町子さんが毎日新聞社へ手記を投稿したのがきっかけで全国的に大きな反響を呼び、その後、多くの皆さんの浄財により、昭和58年8月に、ムッチャン平和像が平和市民公園わんぱく広場に建立され、翌年から29年にわたり、ムッチャン平和祭がとり行われてきております。

このムッチャンの手記は、中尾さん御本人の体験談としてつづられており、その内容についての信憑性を疑う必要性が少ないことから、戦争の悲惨さを伝える題材として、これまで大分市の平和事業の核として活用してまいりました。

事実関係につきましては、今回、中尾さん御本人に改めて確認をいたしました。当時6歳であったこともあり、防空ごうの場所等については明確に覚えていないものの、防空ごうの中にムッチャンがいたことは事実であること、また、手記が掲載されて以降、毎日新聞社の調査により、人物は特定はできなかったものの当時そのような子供がいたという情報が得られたとのことでございます。

○議長(板倉永紀) **野尻**議員。

○7番(**野尻**哲雄) 事実関係について、いろんな見方があるわけですね。その事実関係も、毎日新聞の記者も、自分自身で、またほかの記者の協力も仰いで、ムッチャンの身元解明に全力投球したというのは、本人が書いたこの本に特に書いておられるわけですね。

本人も、中尾さん自身も、平成24年8月15日の読売新聞にあるように、記憶が定かでないということでその発言をしておられるところなんです。今になって本人に聞いても、今まで事実であるというふうに発言してきた、また、自分が書いた本によって、文章によって今まで29回もやってきたわけなので、ここにおいて、わかりませんか、そういう発言はないと思いますけど。

そういう詳細な事実関係がよくはつきりわからない中で、ムッチャン平和祭に対する補助金支出について、今回400万という補助金を出すようになっておりますけれども、また、共催という形になっておりますけれども、大分市も関係しておられるけれども、それについての見解を求めます。

○議長(板倉永紀) 右田総務部長。

○総務部長(右田芳明) 先ほど御答弁申し上げましたとおり、ムッチャンのお話は中尾さんの体験談であり、これまで詳細な事実関係については明確に確認してきておりませんが、ムッチャン平和祭は大分市を代表する平和事業として位置づけ、昭和60年にムッチャン平和祭実行委員会を発足し、平成7年からは補助事業に改め、毎年補助金を実行委員会に対し支出してきております。

このムッチャン平和祭における弁論大会では、小中学生が平和に対する熱い思いを訴え、また、平和祭の夕べにおきましては、津留、東大分の子供たちが約800個の紙灯籠をつくり、参加者約3,000名の皆さんが、幻想的な雰囲気の中で平和の大切さを再認識いたしております。また、夕べの音楽祭には、昨年初めて、開催地である津留、東大分地区の方々も出演していただき、地元根づいた平和祭にもなったところでございます。

この平和祭は、実行委員会の皆さんの積極的な御尽力をいただく中、毎年その内容が充実してきており、本市の平和行政の推進に関し、非常に大きな役割を果たしてきているものと考えております。

○議長(板倉永紀) **野尻**議員。

○7番(**野尻**哲雄) 事実関係がはっきりしているしていないというのは、これはもう水かけ論になるかと思っておりますけれども、そういう事実関係、いわゆる実行委員会で民間がする分については、それは否定するわけでもありませ

るので。

けど、その事実関係もとれないムッチャン平和祭、ムッチャンということに対して行政が補助金を支出し続けていくということについて、30回記念を契機に、今後の平和祭の展開についてどのように進めていくのか、行政の関与の必要性といった観点から、見解を求めます。

○議長(板倉永紀) 右田総務部長。

○総務部長(右田芳明) ムッチャンは、第2次世界大戦における数多くの悲惨な犠牲者の一人ですが、今なお世界の各地では罪なき多くの方々が戦禍に巻き込まれているのが現状でもございます。このような悲惨な戦争をなくすため、日本国憲法は平和主義を基本理念の一つとして掲げており、この平和主義を具現化するため、本市におきましても、さまざまな平和への取り組みを行ってきております。

その主なものとしたしましては、昭和58年にムッチャン平和像を建立し、また、翌年からはムッチャン平和祭を実施するとともに、昭和59年12月24日には、本市が恒久平和の理念に基づき、非核三原則を守り、大分市民の平和と安全のため全力を尽くすことを誓った平和都市宣言を行ったところでもございます。

さらに、昭和62年には、非核宣言を実施した自治体で組織する日本非核宣言自治体協議会に加盟し、平成20年8月には、核兵器廃絶に向けての都市連帯推進計画に賛同する世界各国の都市で構成された平和市長会議に加盟したところでもございます。

このように、本市におきましては、これまでもさまざまな平和に対する取り組みを進めてまいりましたが、中でも本市を代表する平和事業がこのムッチャン平和祭でございます。

特にムッチャン平和祭のタベにおきましては、毎年民間企業からうちわの寄贈を受けるとともに、紙灯籠の設置についてもボランティア活動をしていただいております。また、地元の実行委員会からは会場設営の御協力をいただくなど、官民挙げて、まさに市民協働により本事業に取り組んでいるところでございます。

こうした民間企業や地元の実行委員会の参画と御協力をいただく中で、補助金は当初の500万円から、ここ数年は300万円にまで減額しております。

新年度、ムッチャン平和祭は30回目の年を迎えますことから、実行委員の方々からも節目の年にふさわしい事業を実施すべきとの御意見をいただいております。新年度については補助金を若干増額させていただきながら、長崎市の原爆被爆体験者による講話を初め、原爆の被災資料の展示や、8月に長崎市で行われる青少年ピースフォーラムへの小中学生の派遣等を計画しているところでございます。

このような中で、今後とも、ムッチャンのお話の発祥の地である本市が、民間企業や実行委員会の御協力をいただきながら、全国、全世界の人々に対し、ムッチャン平和祭を通じ、平和についての情報発信を行ってまいりたいと考えております。

○議長(板倉永紀) **野尻**議員。

○7番(**野尻**哲雄) 事実関係について疑義が生ずるこのムッチャン平和祭については、今後議論していきたいと思っております。

教育委員会に対する質問はもうカットします。

以上で終わります。