

第 81 回市原市都市計画審議会議事録

1 開催日時 平成25年8月23日(金)午後2時00分～3時45分

2 開催場所 議会棟第4委員会室

3 出席者

(委員) 芦沢 哲蔵会長 家永 けい子委員 榊原 義久委員 深谷 博子委員
堀田 健治委員 及川 幸紀委員 鈴木 友成委員 田尻 貢委員
鎌田 哲夫委員 日浦 博昭委員 峯 和夫委員

(説明員) [都市計画部]小出部長 吉野次長

[都市計画課]三澤課長 江森係長 伊原主事

(事務局) [都市計画課]長田主幹 常泉係長 小川主任

4 議題

都市計画道路の見直しについて

5 議事の概要 上記議題について説明・質疑を行い、各委員の意見を伺った。

6 会議経過 別紙のとおり

6 会議経過（別紙）

- 議長** ただ今より「第81回市原市都市計画審議会」を開会いたします。
本日の会議は、委員の過半数が出席しておりますので、開催要件を満たしているものと認めます。
はじめに、議事録署名人を指名させていただきます。議事録署名人に榊原委員と深谷委員を指名させていただきたいと思っております。よろしくお願ひします。
傍聴人の方はおられますでしょうか。
- 事務局** 本日はおりません。
- 議長** それでは、議事に入ります。
「都市計画道路の見直しについて」を議題といたします。
本日の審議会は、本議題の現時点までの中間報告をいただくとともに今後の最終案策定に向けて、委員の皆様へ意見を伺うために開催されました。
最終案策定後は、本審議会で内容を審議し、その結果について答申を行うこととなります。今回はあくまでもその前段階であるため、審議会終了後に答申や意見の取りまとめを行うというものではございません。
委員の皆様には忌憚のないご意見を自由にいただきたく思っております。
最終案をより良いものとするべく、現状に合った、いろいろな諸条件をうまく満たした、より良い計画案にまとまるようにしてまいりたいと思っております。皆様のご協力をよろしくお願ひいたします。
それでは、説明員からの説明をお願いします。
- 説明員** 都市計画課の三澤と申します。よろしくお願ひいたします。
まずはじめに、追加資料の確認をさせていただきます。
2枚の図面を追加させていただきました。1枚目は、事前にお配りしてあります図面に、国・県が事業主体である道路の標記を加えて拡大した都市計画図になります。2枚目は、将来道路網基本計画の策定と書いてあります市原市市道整備計画の基本計画道路網図になりますので、市原市の道路網を確認する参考資料としてご使用ください。
それでは、都市計画道路の見直しの概要についてご説明いたします。
スクリーンをご覧ください。
現在都市計画決定されている路線の多くは、高度経済成長期に都市への人口集中と市街地の拡大が前提となっています。
しかし、その後の少子高齢化や人口減少社会の到来を迎え、交通需要やまちづくりの方向性は変化し、最高裁においても、「長期間に渡る建築制限は問題である。」とされるなど、各都道府県・市町村で、このまま何もしないでいることが問題であるとの認識から、全国的に都市計画道路の見直しが進んでいます。
千葉県では、平成22年3月に、「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」が策定され、都市計画決定から20年経過した路線で、かつ一部でも未整備区間を含む路線を見直しの対象としました。
それを受け、市原市では、整備状況等を改めて整理するためにも対象を広げ、自動車専用道路以外の全路線について変更や廃止を視野に入れた見直しを行うこととしました。

市原市でも、見直しにあたっては、基本的には、千葉県のガイドラインに沿った形で、三段階に分けた見直しを考えております。見直しの流れについては、お配りした資料1の千葉県都市計画道路見直しガイドラインの11ページをご覧ください。

まず、第一段階で、検討路線の選定を行います。

具体的にはすべての都市計画道路を対象として、

指標1：未整備区間の有無

指標2：整備の可能性、暫定整備、幅員等の状況

により検討路線の抽出を行います。

市原市は、全路線の都市計画道路の整備状況調査と写真撮影を行い、第一段階の検討路線の選定を完了して、今年度第二段階の作業を進めているところになります。

スクリーンをご覧ください。

地図上で赤く色付けされた路線が第一段階での見直し検討路線になります。

第一段階の市原市における検討路線は72路線のうち39路線。距離にして約205kmのうち約91kmとなっております。

お手元のガイドライン11ページにお戻りください。

第二段階では、第一段階で検討路線とした路線を対象に、具体的な評価に入っていくこととなります。第二段階は、一次評価と二次評価があり、第二段階一次評価は、路線・区間の必要性、代替機能の可能性及び路線・区間の整備に係る制約条件などについて、機械的にこの路線はどういうものかをチェックしていきます。第二段階二次評価については、機械的な理由では判断できないような様々な理由により、「この路線は残しましょう。」「この路線は廃止しましょう。」と評価していくものです。

今年度はこれまで、庁内会議を複数回実施し、第二段階一次評価の評価項目を設定し、その項目に沿って評価した結果を出したところになります。第二段階一次評価の評価項目及び結果については後ほどご説明いたします。

ガイドラインの第三段階は、第二段階で決定した見直し道路網案を基に、具体的に路線を廃止した場合の交通量への影響など、点検候補路線・区間の検証をしていきます。

以上が県のガイドラインによる流れとなりますが、第二段階で検討した結果としての交通網としては機能するのかといった疑問が当然出てくると思いますので、市原市では第二段階と第三段階を並行して作業を進めていきたいと考えています。具体的に説明しますと、第二段階二次評価で検討した交通網で、一旦、第三段階の交通量推計を行い、その結果を見て再度、第二段階二次評価の検討へ戻り、交通網を設定し、交通量推計を行うという、繰り返しの作業を行いたいと考えております。

また、第二段階は機械的な評価である一次評価と政策的な判断である二次評価に分かれています。一次評価で出た結論が、二次評価の際にひっくり返るということも当然ありますので、二次評価の方に時間を多くかけて、見直しを行っていきたいと考えています。

続きまして、都市計画道路見直しのスケジュールについてご説明をいたします。

お配りした資料2の都市計画道路見直しスケジュールをご覧ください。

市原市は、これまで第二段階一次評価を終了し、今後第二段階二次評価の検討を行ってまいります。

第二段階二次評価と交通量推計の第三段階は同時に行っていくこととなりますが、十

分な議論を行って検討していく必要があることから、8月から12月の間に庁内会議を数回繰り返して行う予定であります。

年内にある程度の見直しの方向性を確定させた後、議会説明やパブリックコメントを実施し、意見の収集を行います。それらの意見の集約や調整を行ったものを都市計画審議会でご審議いただき、その結果を受けて調整したものを市原市としての最終的な見直し案として、年度内に策定していきます。

来年度以降、その見直し案に沿った都市計画変更の手続きを順次行っていきます。

都市計画変更の手続き期間につきましては、最終的に廃止・変更となった路線数や、沿道用途の有無などによって差が出てくるものと思いますが、27年度末までには、都市計画決定告示を行いたいと考えております。

続きまして、都市計画道路見直し第二段階一次評価の項目についてご説明いたします。

お手元にお配りしました資料3をご覧ください。

第二段階一次評価では、「a. 路線・区間の必要性」「b. 機能代替の可能性」「c. 路線・区間の整備に係る制約条件等の有無」の3つの視点から、11の評価項目を設定し、機械的に○×の評価を行いました。

まず、aの「路線・区間の必要性」については①から⑦の7つの項目により評価を行いました。

①は、上位計画による位置付けの有無ということで、市の基準としましては、千葉県総合計画、改訂市原市総合計画、市原市都市計画マスタープラン、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、市道整備計画の基本計画道路網図に記載がある路線かどうかで評価しました。

②は、都市間・拠点間の連絡のための機能の有無ということで、市の基準としましては、市町村間を繋ぐ広域連携機能を持つか、隣接都市で重要な位置付けの路線と繋がるか、市内地域核間の連絡機能を果たす路線かどうかで評価しました。

③は、土地利用支援のための機能の有無ということで、都市計画決定されている区画整理予定地内に位置する路線か、大規模開発又は土地利用計画上必要となる路線かどうかで評価しました。

④は、交通処理等の機能の有無ということで、市道整備計画、交通マスタープラン、交通バリアフリー基本構想に自転車や歩行者空間の形成についての記載があるかどうかで評価を行いました。

⑤では、都市防災のための機能の有無ということで、緊急輸送道路及びそれを補完する道路として位置付けられているかどうかで評価しました。

⑥は公共交通の導入のための機能の有無ということで、都市計画マスタープランにおいて、地域核間を結ぶ公共交通の導入の必要性の記載があるかどうかで評価しました。

⑦では、都市環境形成のための機能の有無ということで、景観重要公共施設に位置付けられているかどうかで評価しました。

以上が、aの「路線・区間の必要性」についての項目となります。

次にbの「機能代替の可能性の有無」についてですが、資料3の2枚目をご覧ください。こちらは項目としては⑧の一つとなります。都市計画道路と同等の機能がある現道又は並行道路があるかどうかで評価を行いました。

cの「整備に係る制約条件」については⑨から⑪の3つの項目で評価を行いました。

⑨は、地形的な制約条件の有無ということで、市の基準としては、都市計画決定図書の中の構造形式で「地表式」以外があるかどうか、2級河川、運河、鉄道と交差する路線かどうかで評価を行いました。

⑩は、沿道地域の街並み、商店街への影響の有無ということで、自然公園等の良好な自然環境又は市指定以上の文化財にかかる路線かどうか、コミュニティを分断してしまう路線かどうか、地区計画やまちづくり構想への支障がある路線かどうかで評価を行いました。

⑪は、現計画の内容と現行の道路構造令との不整合の有無ということで、計画幅員及び交差角が市原市道路構造条例上、不整合がないかで評価を行いました。

以上が、整備に係る制約条件等の有無の項目になります。

続きまして第二段階一次評価の流れについてご説明いたします。スクリーンをご覧ください。

まず、aの「路線・区間の必要性の有無」について評価を行い、①から⑦の評価項目すべてで必要性なしと評価されたものについては、この時点で、第二段階一次評価としては、「廃止候補」となります。

反対に、①～⑦の評価項目の中で一つでも必要性ありと評価されたものについては、bの「機能代替の可能性の有無」についての評価を行います。bの「機能代替の可能性の有無」の評価項目である⑧で機能代替の可能性ありと評価されたものについては、この時点で第二段階一次評価としては「廃止候補」となります。

最後に、⑧の評価項目で機能代替の可能性なしと評価されたものについてcの「路線・区間の整備に係る制約条件等の有無」について評価を行います。ここで⑨～⑪の評価項目すべてで制約条件等なしと評価されたものは、「存続候補」となり、⑨～⑪の評価項目の中で一つでも制約条件ありと評価されたものについては、「廃止又は変更候補」となります。

続いて、第二段階一次評価の結果についてご説明します。

お配りした資料4、資料5とA3の図面資料をご覧ください。

資料4は、第二段階一次評価結果の一覧となります。資料5は、区間ごとの詳細な評価結果になります。A3の図面資料は、その結果を反映させた図面になります。

図面に沿ってご説明しますと、第二段階一次評価の結果として、緑色の区間は存続候補区間、オレンジ色の区間は廃止又は変更候補区間、赤色の区間は廃止候補区間となった区間になります。黒い区間は、整備済みや事業中の区間であり、第二段階の対象外となった区間です。灰色の路線は、都市計画道路ではない、国道、県道、主要地方道路になります。

第二段階一次評価は、評価項目を設定して機械的に評価を行いました。今後行う第二段階二次評価では、存続候補、廃止又は変更候補、廃止候補のすべての区間を対象として、機械的な評価では判断できないような理由により見直しを行っていくこととなりますので、今回の結果が最終の都市計画道路見直し案ではありません。

第二段階二次評価では、路線ごとに地域の実情や接続する路線への影響を考慮して評価を行う予定であります。

また、国道や県道と重なる都市計画道路については、国や県と協議を行ってまいります。

本日は、個別路線の見直し最終結果ではなく、今後行う第二段階二次評価を進めるにあたって、第二段階一次評価で不足しているため第二段階二次評価の際に考慮すべき観点や地域の実情として踏まえるべき観点などについて、ご意見いただきたいと思います。

以上で事務局からの説明を終了させていただきます。

議長 それでは、質疑を進めたいと思います。

私の方からいくつか基本的なことをお尋ねします。

見直し作業を進めて、今年度中に見直しの最終案を確定し、それを基に来年度に変更の調査・確認の作業に入っていくという流れになってはいますが、このスケジュールでの今年度の最終案というのはどの程度の内容なのかです。この路線を廃止するのか、存続するのか、存続するとしても幅員を変えるなど、その程度のことを見直しの最終案とするということでしょうか。それを基に、より具体的に幅員何mというのを決めていくということになるのでしょうか。

今年度の最終確定の姿というのはどのような形、どの程度のレベルのものを指すのかということをお聞きしたいと思います。

説明員 幅員も含めて個別路線ごとに廃止、変更、幅員の変更ですね。例えば、ある程度現状で言いますと、車道の部分は整備されていますが、歩道幅員が足りない部分は、今後市としてそれを整備していくのかという時に「現状の歩道の幅員のままです。」という形で決まれば、それは幅員を狭めて現状の現道に合わせた都市計画道路の幅員に変更するといった変更を含めた素案の形を最終形と考えております。

議長 幅員を減らすべきだというくらいの案ということですね。

説明員 そうです。

議長 要するに今年度どこまでどのようなものを出すかということ、車線数くらいは決めるという形なんですね。

説明員 都市計画決定自体が車線数とかそこまで決定していません(※)。幅員はありますが、廃止するかどうかということを確認にするということです。最終形としては。

※補足説明：旧都市計画法施行令においては、車線数についての規定はありませんでしたが、平成10年11月都市計画法施行令改正により、同令第6条で「車線数も決める」こととなりました。本市における平成10年11月以降の都市計画決定（廃止は除く）は1路線のみで、この路線については車線数が決まっております。

議長 存続であっても変更という場合、来年度、より具体的に何mということを決めていくということですね。わかりました。

ご質問等よろしくお願いたします。

はい。どうぞ。

委員 今回の関連なんですが、最終的には27年度に告示をします。これは決定なんですか。

27年度の3月ということで。

説明員 最終的な都市計画の変更の告示は、遅くとも27年度の3月までにやりたいと考えております。都市計画道路の廃止のボリュームが今のところまだわからないので、それが少なければもっと早い段階で都市計画の変更手続きを行っていきけるかもしれませんが、路線数が多いと、どうしてもそれに伴う沿道用途の変更等が出てきますので、27年度の3月くらいまでには最終的な都市計画の変更を終えたいと考えております。

議長 他にご質問、ご意見を。

はい。どうぞ。

委員

今説明を受けて、27年度までということは、実施計画の最終、次の年度までに方向性を具体的に行政として出したいという考えのもと、行われているのではないかと感じたのですが、どれだけのボリュームがあるのかわからないという話がありましてですね、財政状況が本当に逼迫してきて、より厳しくなっていて、整備されている地区・道路も結構あるのですが、結局このメンテナンス部分でかなりの予算、ランニングコストがかかってしまうから、集約するのではないのかなと思います。まだボリュームがわからないというのがありますが、もう少し集約していくと、本当に都市部とか、緊急輸送道路とか必要最低限の道路に、27年度までというのであれば、もっと集約して、単年度に本当にできるのかなと思う道路がまだありますし、事業中の道路もまだまだ完成していない道路があると思います。そちらをまず優先的に都市計画の中でやっていくべきではないかと思います。理想であまり幅広く広げすぎても、実際それに伴わないのではないのかなと思いますがその点はいかがでしょう。

議長

これはあくまでも都市計画決定として、完成年度はいつまでかというのは確定できないけれども、ある程度時間をかけてでも将来的につくっていくべき、そういうものとして残すか、あるいは廃止するかということで、数年ですぐにやるものを決めるのではないということですが、事務局いかがでしょう。

説明員

今委員がおっしゃったように、各自治体の財政状況がかなり厳しくなっている状況の中で、都市計画決定だけしてあっても、なかなか整備が進まない。予算的にもかなり制約がある中で毎年度やれるものも限られている中では、ある程度集中と選択といった形で本当に必要な都市計画道路の整備を優先していく必要があります。そういう意味では、ある程度必要性が薄れているものは廃止をして、本当に必要なものだけを残していくという方法でいければと考えております。

議長

はい。どうぞ。

委員

廃止する路線がありますよね。これはどういった理由で廃止となるのか、説明していただきたいと思うのですが。

説明員

はい。まず、ただ廃止という形になっているものは、先ほどの一次評価としての説明、必要性の有無ということでいろいろな市の総合計画やマスタープランなど、そういった計画の位置付けが特にされていないもの、路線としてあまり重要度が低いものは最初から廃止候補という形になっております。

あと、廃止又は変更の候補になっているものは、ある程度計画的な位置付けがあったとしても、代替機能、近くに違う路線があって、ある程度代替ができるというものについては、消えていったりします。今回制約条件を検討して入れたものが、河川、鉄道、運河です。そういったところを跨ぐものというものはある程度費用がかかります。橋をかけたり、アンダーパスにしたり、通常の路線整備よりもかなり費用がかかるという意味で、制約条件として制約がかかってくる。そういったところでひっかかっている部分については、廃止又は変更路線ということで、色分けさせていただいております。

今後これを個別に、また路線ごとに、区間ごとに見ていった中で廃止や変更を決めていく形になります。

議長

補足を申し上げますと、資料1の15ページにいろいろな条件を踏まえて一次評価を進めていった結果が書いてありますね。いろいろな条件に基づいて廃止・変更をするの

だと。それを基に16ページにある、これは千葉県のガイドラインでありますけれども、一次評価を踏まえた二次評価というのがありますね。一次評価は、ある意味客観的に機械的に評価した結果で、「もう少し地元の事情や、他の条件も踏まえて評価をやりましょう。」というのが二次評価ですね。一次評価で廃止候補となっているものでも、いろいろな条件を考えるとやるべきではないかという検討をして、二次評価の結果で存続・廃止候補が決定されていくということなんです。

ですから今日ご意見をいただきたいことの一つは、資料3の表にある、県のガイドラインでの選定基準に基づいて、市原市として設定した市基準についてです。このような基準でよろしいかどうかということが一つの観点になります。その結果出てきた、この大きい図面に出ている、あるいはたくさんの路線が入っている一覧で、存続・廃止・変更という整理になっており、それぞれの路線についてのご意見をいただけたらということがもう一つです。

仕分けの基準についてのご意見、その結果出てきた廃止等の結果についてのご意見。あるいは、この路線については、こんな条件を考えてもう少し検討する必要があるのではないかと、そういうご意見をいただけたらと思っております。

はい。どうぞ。

委員

先ほど、議長が挨拶の中で触れたのですが、評価の中で、例えば防災をどうするのかという点、今話を聞く中で第一段階、第二段階、一体このどこで防災上の問題を検討するのかと。そういうところが大事ではないかなと思います。特に我々としましては、3.11の大震災でコスモ石油が大きな事故をしたと。あの時にですね、いわゆる産業道路と言われる海岸線の道路が大変な状態になった。私もその渋滞に巻き込まれてコスモ石油のところから家に着くまで3時間以上かかりました。やはり防災という点から捉えれば、何点か整理はされておりますが、そういうところで評価をどうするのかというところをですね、私はもっと明確にした方が良いのではないかとこのところですが、まず考え方からお聞きしたいです。

議長

はい。事務局。

説明員

まずは第二段階の一次評価のところ、資料3ですね。資料3の一次評価項目というのがあります。aの「路線・区間の必要性」の中の「⑤都市防災のための機能の有無」というところで、市の基準としましては、市原市地域防災計画において、緊急輸送道路及び緊急輸送道路を補完する道路として位置付けられている路線、そういう位置付けがされている道路については、基本的には残るような評価をしているのですが、他の整備の制約条件のところ、区間的に廃止・変更となっているものもあります。ただ、基本的には一次評価で評価されている、防災の関係での緊急輸送路やそれを補完する道路については、そういう位置付けなどについて評価をしております。

議長

はい。どうぞ。

委員

その考え方は間違いではないのですが、それよりまず最初に来るのは、輸送ではなく緊急避難ではないですか。違いますか。いくら輸送ができて緊急に避難ができなくて意味がないのですよ。この辺はどうですか。

説明員

緊急輸送路については、ある程度緊急避難的なものも考えた中での輸送路です。主な、メインの通りという意味での緊急輸送路という位置付けだと思っております。防災計画の中で。

委員 それであればですね、最終的には市民の皆様にも判断してもらわなければならないのですよ。だったら、緊急輸送路というところに「避難も含む」等の表現を入れておかないと、かえって混乱しますよ。どうですか。

説明員 その辺につきましては、防災計画も確認した中で、表現として避難という言葉も含んだ重要な路線という位置付けの表記はさせていただきたいと思います。

委員 了承しました。

議長 他にいかがでしょうか。

はい。どうぞ。

委員 資料の確認なんですけれども、今日お配りいただきました色付きの大きな「都市計画道路現況図」とあるのは、いわゆる都市計画法に基づく都市計画総括図であって、過去に計画決定されたものが、蓄積された道路がここに載っていると。それを今回20年くらいを長期というふうに判断してこんなふうに直そうということですよ。

もう一つの方の「将来道路網基本計画図」というのは、これは何ですか。根拠は。

説明員 こちらは市の市道整備計画というもので、全部が全部都市計画道路ではありません。単なる市の道路の整備という部分ですので、必ずしも都市計画道路とは全部が全部一致はしないということです。

委員 市の基本計画や基本構想なども同じなのですか。

説明員 市道整備計画は土木部がつくっている、今後10年とか、長期・短期でやるべき道路の整備の目標ということでつくっているものです。ですから根拠法があるわけではなくて、あくまで整備計画です。

委員 なるほど。ちょっと気になりましたので。市原市の場合は行政区域よりも都市計画区域の方がずっと小さいですよ。土木部がつくっている道路網図は、行政区域全域ですよ。ぱっと見ただけでも道路網図の方が、市の単独の計画の方が多いわですよ。そうすると、もともと都市計画に対する費用、「予算を減少しなくてはならないから見直しますよ。」という小さな土俵となって、市原市総体とすれば、こっちも長期計画とすれば、こっちは大きな土俵ですよ。市長さんとして見れば、木の議論よりも森の議論が必要になるのであってですね。ただ、若干その評価の中にそういうことはあるのだけれども、都市計画自体としてはこれだけの議論だけで満足してしまっただけなのであって、もっと結論は最後に言いたいだけれども、極論からすれば、現在の既決定の都市計画道路だけ見直すともっと貧相な都市計画道路網になるわけですよ。だけど、これはつくるかつからないかの話ではなくて、市原市の都市計画の将来像をこの都市計画の中で表すわけですね。これよりもっと小さくなってしまおうということは明らかですね。むしろ逆にお金をどうやって少なくするかの議論ではなくて、将来網をこれで表すとすれば、数十年かけてつくる道路が大切なのであれば、見直しというのは、減らすだけではなくて、「将来の市原市はこうなるんだな。」というものを、都市計画の基本的な考え方をどこかに持って欲しいんですよ。国に言われて、県に言われて「お金がないからこうやりますよ。」というのはちょっと貧しくなってしまうので。意見です。

説明員 市道整備計画の方は都市計画道路も含めて、市道として整備するものを網羅してやっておりますので、絵で見るとやはり市道整備計画の方が多くなっておりますけれども、ただ、今おっしゃったように都市としての骨格となるものですから、その辺は都市計画道路の見直しと合わせて、市道整備計画も合わせて、連携・整合を図りながらやってい

きたいと思います。

議長
委員

はい。どうぞ。

ちょっとそれるかもしれませんが、都市計画道路の道路幅員の考え方は、先ほど、現地に合わせて既設の歩道を含めて幅員を考えるとということですが、一般的には資料7ページの道路構造令、これに沿って敷設されると思います。その時に両側がどのくらい必要なのかとか、そういうところがあると、幅員等は柔軟に考えることは可能ですか。

説明員

先ほど例として言ったのですが、基本的には道路構造令に基づいた形での整備になりますので、その条件が満たされていなければできないということになりますので、幅員は合わせます。

委員

その中で、先ほど委員がおっしゃいましたが、道路として整備するのか、都市計画道路として整備するのかというので、現状で機能しているならば、あえて並行して設置しなくても良いのではないかという意見も出てくると思われます。この大きな図面で○ということを書いていたのですが、今までに施行の協定ということが進められたことがあって、こういうことを言っているのか、あるいは単純に国県道にかぶっているから県がやるのはどうかというのか、その辺をお聞きしたい。

説明員

この都市計画道路の見直しをするにあたって、県道、国道については事業主体というところがまずありますので、そこのところを協議させていただきました。主には現状、県道ですとか国道と重なって計画されているものについては、主に事業主体としては、県や国ということで、その辺の協議の中ではある程度一致しているかなと思います。ただ、ここに○と書いてあるところが市原縦幹線になりますが、これについては事前の協議の中ではまだはっきりしていないところになります。

委員

我々も、国道297号とか409号とかを緊急輸送道路として整備しているところがありますが、ただ、この道路構造令に沿ってやっているかということそういうわけではなくて、現地に合わせてコンパクトになるところもありますし、そういう形でやっています。ですから、道路事業として進めているわけです。だからこれを都計道として進めるとなると、かなり残念になってしまう。街路事業で進めるべきなのか、道路事業で進めるべきなのかということもあって、これが重なっているから県だとか国だとか、そういうのは正式な図面として出されると、ちょっと苦しいなという面もあります。これはもうちょっと協議が必要かと思います。出すにあたって。

説明員

国県道につきましては、来週、県の市原土木事務所さん、県の本庁の都市計画課も含めて、今後の整備とか計画検討のあり方については協議させていただいた中で、最終的に変更だとか廃止ということも含めて協議させていただきたいと思います。

委員

では、関係しているということでよろしいですか。

説明員

そのまま決定ということではありません。

委員

幅員につきましては、道路構造令からはずれるというのはなかなか難しい部分がございますので、それも臨機にやれるとなれば、それはもっと良い形なんですけれども、その辺もまた研究していただければと思います。

議長

はい。どうぞ。

委員

この図面の見方について。ちょっと私も以前ヒアリングで聞いたのですが、この黒い線の「整備済又は事業中」ということで、黒い線の矢印があるんですけど、実際には図面の中の黒い線の位置関係を見ると、確かにもう整備が終わって使用している部分と、

それからさっきの、ちょっといろいろな諸事情があってクローズされている部分がある。それがすべて黒一色で「事業中」ということになっているんですけど、これはちょっと誤解を招く要因があるのではないかと思っています。一つは、八幡草刈線。ちはら台の中は、既に供用開始されているのですが、草刈橋までの700mについては、これは黒い線があるのだけでも、実際にこれは未定である。はっきり言えば、反対されている方がいて、ちょっと見通しができない部分が当然ありますよね。だから、ここはやはり点線でチョコチョコやるとか、やっぱりそういうふうにした方が良いでしょう。平成通りもそう。村田川から千葉市寄りのところの神社についても、何年もかかると思うのだけでも、やっぱりここも黒い点線で。やっぱりそうしないと、「整備済」じゃないので、その部分は。他でも多少そういうのは、五井の東口のところ等についてもあるのかと思うのですけれども、そのように少し、丁寧に表記していただけるとありがたいなと思います。

説明員

その線が「整備済」と「事業中」というので一緒に区分になっているので、「整備済」は良いのでしょうかけれども、事業認可は取って整備はしているのですが、いろいろな事情でなかなか進められなくて、まだ完成形ではないというところについては、今委員がおっしゃられたように点線等の表記に直したいと思います。

議長

他にいかがでしょうか。

はい。どうぞ。

委員

市原市というのは工業団地でもっているまちですので、工業団地の工業で非常に潤っている市だと思うのですが、アメリカの方の例を見ても、工業というのは変わっていくんですね。デトロイトとかピッツバーグが財政的に非常に厳しい状況になっているとかそういうことを考えていくと、工業中心のものの考え方というのがいつまで続くのかが分からないだろうなというのは、皆さんちょっと含んでおいて欲しいです。これも工業団地中心のバイパスが見直しになっているということで、この地図を見た感じでは見直し廃止の路線は、私は全部詳しく分かっているわけではなのですけれども、この地図を見た限りでは、違和感は感じなかったんですね。ですから、工業に中心をおいた道路行政の見直しということでは良いのかなと。ここの面はちょっとまた議論していただくとしても。

で、この先ですよ。『何で市原市が食べていくのかな。』ということ考えた時に、市原市というのは農業が非常に良い。生産高日本一というのが結構たくさんあるんですよ。土地も広いし、豊かな自然がたくさんあります。そういうもので農業を中心にした観光収入、そういうものにちょっとシフトを変えていっても良いのかなという気もするんですね。そうする時に、ヨーロッパでよくやられているようなアグリツーリズムという考え方がありますよね。農家に加わって農業体験をしながら数日過ごす。それはまさに住んでいる人にとってはふるさとの体験であり、農家にとっては農業生産だけではない、新たな触れ合いと別の収入があるという、そういう両方の面での観光のメリットがあると思うのですけれども、そうなった時に、じゃあ交通網として何を考えるかという、今まで市原市の中の方だけだったら、おそらく車がほぼ100%だと思うのですけれども、そういう都会から来た人たちには、場合によって、貸し自転車など、家族で自転車移動するような、そういう道のあり方というものも、今までの視点にはなかった見方としてあっても良いのではないのかと。農家の畦道で良いと思うんです。そこは逆に、自転車が家族で並んで数台で走れるような、そういう道があっても良いのかなと。そう

いうものと、それから避難する時も、場合によっては車よりは自転車で避難した方が早いという、緊急事態に自転車が非常に役に立ったというのも、東日本の話でもありましたが、そういう自転車に視点をおいた道路整備というのも、ちょっと見据えておいていただけたら、また違ったまちの発展の仕方が見えるという気がしました。

議長 はい。自転車のいろいろな面での役割というのはこれから新しい視点として道路計画を考える時は必要ですね。歩道を太めにつくって、自転車専用のレーンをつくるとか。あるいはサイクリングロードもあってよいでしょう。今回は都市計画道路の議論ではありますが、幅広く今後議論をお願いしたいと思います。

説明員 都市計画道路という話で言いますと圏央道が今年開通しましたし、そういう都市計画道路、大きな広規格道路ができた中で、そういう観光というのも、道路がどういう役割になっていくのかということも含めながら、検討していかなければならないと思います。自転車というのも、議長がおっしゃったようにこれから役割があるということも頭に入れながらやっていかなければいけないかなと思っています。

議長 それとですね、委員から工業についてのお話がありましたが、それと絡んで、国道16号がオレンジ色になっている、即ち廃止又は変更になっている理由を説明して欲しいです。委員がおっしゃったのは、要するに工業地帯をつないでいるところですか。

委員 必要性を感じなかったのはこちらです（市原縦幹線）。いわゆる、大回りの路線でなくても良いのかなと。

ただ、幹線道路がオレンジ色になっているのは確かに気になります。こちら（国道16号）がオレンジ色なのは大丈夫なのでしょうか。

議長 そこについて事務局、お願いします。

説明員 国道16号の話ということでよろしいですか。

委員 はい。

説明員 国道16号については、幅員が、50mのところは25mしか整備されてない部分があります。それと、橋がかかる部分であるとか、支線1号という一部分かれていくところの路線がありますので、その辺が未整備となっています。運河の上を渡るという形での整備の制約条件というのがありますので、一応は廃止・変更候補路線の中に挙がっています。ただ、国道16号は広域路線ですから、それについて必要性というか重要度という部分で、事業主体の関係なども県等と協議した中でその廃止方法というのは決めていきたいと考えております。

議長 資料3の2枚目に、制約条件等の項目があって、今事務局がおっしゃられたのは⑨の事業費がかさむ要因のある路線について考えるということだったのですが、県のガイドラインの文章を見ると、事業費や費用対効果の観点から見てということであります。多少、橋梁などでお金がかかっても、非常に効果が高いものであれば、計画を残すということです。この資料の①、あるいは②の要件で、そのままスッと落ちてしまうというのは、ちょっと行き過ぎな部分があって、それは費用対効果の数値的な分析をして、効果の高いものについては残すという、そういう順序立ての中の一段階に過ぎない。そういう理解でよろしいですか。

説明員 はい。あくまでも一次評価の部分では、そういう評価になるようなところもあることから、そういった制約条件の中で、廃止候補路線に載っているだけなので、それをまた二次評価の中で、今おっしゃられたように、費用対効果を見て、仮に費用がかかっても

この路線は重要だということであれば、それは当然戻ってくるというような形で評価をしていきます。

議長 はい。他にいかがでしょうか。
どうぞ。

委員 今後の二次評価の仕方が結構重要だと思います。今の時点では、候補道路が挙がったということについて、今後二次評価をしていくと思うのですが、その中で県のガイドラインにより、18ページのところですね。見直しの方向の中で、見直した場合と見直さない場合。定量的検討というふうに書いてありまして、見直した場合と見直さない場合での交通量の変化・混雑の状況、「これらを総合的に判断しなさいよ。」という中で、混雑度のランクが1.0と書いてありますけれども。これは結構難しい話になるんだろうと思うんですね。これについては定量的なやり方というのはあまりない。季節によって違う。最初、報告を行なった27年度というのは、例えば一回の調査でやって、季節的变化も考慮するのかどうか。お金がないというのものもあるんでしょうけども、その辺のバランスを見て、最適な予測をして欲しい。難しいとは思いますが、こんなふうにしようと思っているというのがあるかどうか、それをお伺いしたいと思うのですが。通常アンケートなんか、一回やって終わりというのじゃなくて、複数やってデータ数を増やすというのが良いと思います。

もう一つは、精度がどのくらいあれば良いのかという程度をはかって、市原市の将来をどうするかというところの中での話でもありますから、その辺も含めて、「こんな方法でやろう。」と思っている案がありましたらお伺いしたいです。

説明員 今回の交通量の関係は、首都圏のパーソントリップ調査というのがありまして、それを基に県の方でも交通量の調査をやっております。それを受けて市原市でも市原市版の交通量推計をやりながら、今おっしゃったような、見直した場合と見直さない場合によって渋滞が発生するとかしないとかというような形でやります。これは第三段階になりますが、それを今、第二段階と交通量推計をやりながら、この廃止・見直し等をやっていくという形になっています。

委員 それで、やっぱり一回ですか。季節的な経済動向の変化もありますが、その辺も考慮されるのかどうか。

説明員 パーソントリップ調査の実施時期で見ますと、平成20年の10月から11月という形で、期間的には確かに四季ごとにやっているわけではないです。

委員 2回、3回やるとお金もかかりますよね。

説明員 全路線の交通量調査というのはなかなか難しいので、ある程度は市で持っているデータも見ながら推計はしてまいりたいなと思います。

委員 そういう意味では、実際のデータを持っておられる、手持ちのデータと合わせて、総合的に判断していくしかないのかなと思います。

議長 この市原市の交通量の季節変動というのはどうなんですかね。夏はやはりちょっと多いですね。それから養老溪谷などの観光地はやはり紅葉の時期に多いですかね。いずれにしても、やはり観光絡みで季節変動があるわけで、今後観光交通、あるいは観光による地域振興ということを考えると、観光交通もある程度流れるようには、という配慮が必要ですね。パーソントリップのデータはそういう時期のものでないにしても、係数をかけるなり、ピーク時をある程度想定するというのも必要ですね。

はい。どうぞ。

委員 現状図のオレンジラインについてなんですけれども、オレンジラインは「未整備で現在廃止又は変更」となっているのですが、オレンジラインを見ますと、やはり渋滞緩和という意味では、渋滞しているところを迂回するよとということ、オレンジラインのところは一時計画をされたのではないかなと思うのですが、それが廃止とか変更というのは、このラインは廃止にしようとか、このラインは変更しようというのは、図の中では検討されているのでしょうか。オレンジラインが全部出ているのですが、これは廃止なのか、それとも変更の方が多いのかということをお聞きしたいです。

議長 事務局としては、ある程度、現段階でのおおよその見通しを可能な範囲でお願いします。

説明員 廃止又は変更という中では、変更というのは確かに幅員とかという話になってきますので、あとは若干、交差点の交差角の問題があるというところは変更という部分はあるでしょうけど、基本的にはあまり変更は多くはないので、制約条件があるがために、変更又は廃止という形になっていますが、内容的には廃止です。

今委員がおっしゃられたように、交通渋滞の問題としては、交通量推計をやった中で、この路線を仮に廃止してしまった場合、そこに渋滞が発生してしまうというならば、それは逆に残る、存続に変わってくるというような形で、交通量推計、第三段階もやりながら、最終的には決めていくようにします。

議長 よろしいですか。

はい。ではどうぞ。

委員 先ほど、いろいろなシーズンとかを考えて、混雑度を考える必要があるとありましたが、やはり都市計画道路は生活を優先するとすれば、平均的な交通量で判断することが必要だと思われま。いろいろな混雑度というのは、道路網で考えると思われるので、生活道路については平均的な交通量調査によるものでも十分に判断できるかと思いま。

議長 一般的には生活道路全体については平均的な交通量で、あるいは産業道路も平均的な交通量で計画して良いが、観光振興を考えるなら、観光シーズンに渋滞してずっと動けないという、そういう状態が将来とも続くのは望ましいことではないですね。そういう観光的なところに限っては、若干この観光交通というものを配慮できたらよろしいかなと考。

委員 この計画道路は、何年か前に計画をして、今回いろいろな意味で見直しをしようということですね。それから新しい道路計画というのは、この26、27年度以降にまた立てるのですか。

説明員 計画決定されたのが、昭和30、40年代くらいの高度成長期にどんどん都市が拡大していく中で決定されてきたという流れになります。そういう中で、今決定されているものがだんだん人口も減少していく中で、交通量も当時想定していて、どんどん交通量が増えていくという時代ではなくなってきた、逆に交通量もどんどん減っていく方向にあると。そういう中で、現在の都市計画道路網が逆に言うと多すぎるのか少ないのかも含めて交通量推計もやりながら見ていくようになります。新たなものというのは、それは新たな開発ですとかが出てくる場合は、新たに都市計画決定をしていきますが、今回は、既存のものを見直ししていく中で、廃止か存続かというところ、変更も含めて、や

っていく形になります。

委員

だとすれば、現状の調査が、例えば数値で表すとかして、「この点は緩和しているからスムーズに流れますよ。」とか、「この点は混雑していますよ。」とか、ある程度、生活者の声が入っているか入っていないかが一つ。

それからもう一つ、先ほど委員からお話があったのですけれども、海岸のところでは結局、市原市の道路の場合は私も非常に思うのですけれども、抜け道がないんですよ。循環することができないんですよ。一方通行で、行ったまま帰ってくるのがなかなかできない。また、鉄道があると高架線になっていけば下を潜れるんですけれども、どうしても踏切とかいろいろなことでなかなかうまくいってない部分があるので、そういう全体的なものをいつ見直すのかということと、もう一つは、臨海部の工業地帯が、先ほど委員がお話したのですけれども、市原市の場合も今は工場があったりするけれども、これから先も市原はなくならないと思いますが、規模が縮小してきて、そういうところで働く方々が少なくなった時に、これからどういう方向に行くのかということ、工場と研究所が併用されて、知的イメージの高い市原市に変革するかもしれないんですよ。そういうものも踏まえていくと、観光という点が出た時に、来年の3月に市原でいろいろアート×ミックスとか芸術祭をやった時に、ちょうど良い機会で、いろいろところで電動バイクが利用されることもあるだろうし、いろいろなことがあるだろうから、この踏切がちょうど先に行ってしまうので、これがもし変更・廃止になった決定が先送りして決定してしまったら、ちょっとずれることがあるのかなと。ですからもうちょっとタイミングをずらしていただいて、検証ができるチャンスが来てると思うんですね。いろいろな意味で。ですから検証してから、最終的な決定をして、住民説明会をして、「こういうふうに決定しましょう。」とするのが、よろしいのではと思うのですけれども。余分なことで大変だと思うのですが、流れを見た時に、せっかく、例えば、圏央道ができて、田尾のところバイパスができて、管理棟とかいろいろなものができた。今度はアート×ミックスなどもどうなるか分かりません。うまくいくか失敗するかは分からないけれども、うまくいく方向で皆がやっているとすれば、試験的にそういう生活道路が観光で使えるのかどうかということも試される時期じゃないかなと思うので、そのところをもうちょっと見ていただくのも必要じゃないかと思います。余分なこととは思いますが。

説明員

アート×ミックスについては、中房総国際芸術祭という形で、市原市の南市原の部分と、それから周辺の市町村を含めた中でやりましょうということで。都市計画道路的に言いますと、ちょうど牛久から下の方のエリアになると。その中でいうと、都市計画道路というのはそこの中には入っていないので、強いていうならば、市道網の中でどうあるべきなのかという議論になってくると思いますので、そういうことも踏まえながら、先ほどの見直しというのも決めていかななくてはならないとは思いますが、スケジュール的にはこの流れでやっていきたいというのが私たちの考えでございます。

委員

分かりました。

説明員

生活者の声ということで、市民の声を聞くところでは、都市計画道路の変更についてはパブリックコメントですとか、変更がある部分については説明会等を行ないながら、市民の意見も聞きながら、見直しを進めていきたいと思っております。

議長

他にいかがですか。

はい。どうぞ。

委員 今のお話ですが、そうするとオレンジ色がグリーン色に変わるということもあり得るということですか。

説明員 はい。そのとおりです。

議長 都計道を延々と何キロもつくるというと、かなりお金や時間がかかりますが、ネックになるところの交差点とかですね、そこだけ部分的に改良するというのもかなり効果があります。そういう意味の計画変更、つまり廃止か存続だけではなく、このネック箇所だけ改良するといった、そんなきめ細かいやり方もあるかと思えます。

説明員 それにつきましては、全部の路線の始点から終点までという話ではなく、ある程度区間を切って接続する道路とかを見た中で、この区間は必要ないけれど、こっちは必要とか、そういうのは区間ごとの見直し、必要性について判断していきたいと思えます。

議長 よりきめ細かくということがますます求められると思えます。

他にいかがでしょうか。

はい。どうぞ。

委員 今の話に関連するのですが、やっぱりそういう点で、いわゆる右折路ですね。信号とか、右折レーンというのはやっぱり重要なんですね。あれでやはり、混雑度が大きく変わってくるんですね。例えば国道297号ですね。郡本に右折のレーンを設置したら、すごく流れるようになった。やっぱり、そういう良い教訓がありますから、都市計画の中にも活用していかなくてはならないと。これがどういう評価になるのかは分かりませんが、重要な側面だと思えます。

議長 あといかがでしょうか。

はい。どうぞ。

委員 都市計画課さんのお話ではないので申し上げにくいのですが、市の道路整備計画があれば、こういうものも必要性ありと判断しているところもあります。今あったようなお話のボトルネックの話もあるし、そうすると市の道路整備計画というのが非常に重要になってくるのですけれども、その市の道路整備計画にあたって、市民の方に意見聴取であるとか、見直しであるとかというのがきっちりされているのであれば、道路整備計画にあるからそのまま必要性ありと判断しても良いと思うのです。こちらの方の見直しですとか、市民の意見の反映とかはどうなっているのかがまだちょっとよく分かりません。その辺はいかがでしょう。

説明員 市道整備の方につきましては土木部になるのですが、その前段として都市計画道路の今回見直しがあって、それを受けて市道整備計画の方も見直すということは土木部の方から聞いています。その際、市民の声を聞くというのは、どのようなやり方を今後していくのかというのは聞いていません。

議長 はい。どうぞ。

委員 私どもも道路を担当しているのですが、それにつきましてもいろいろな区間ができますと交通量が変わっていきます。それを見ながら次の区間を計画するというふうなやり方をしておりますので、ここに全体の道路網がありますけれども、これがまたいろいろな事業によって変わってくるというのもありますので、そういう段階で柔軟にと我々は考えております。都市計画についてもそういう見方が必要かなと思えます。

議長

はい。どうぞ。

委員

先ほど交差点の信号の問題がありましたけれども、交差点の信号ですとか交通標識になると、これは警察の分野になるんですよね。道路も都市計画でやる分野と道路行政でやる分野と、それからそのルールは、警察が今度は出てくるんです。他の市でも「こうすればこれで解決できるんじゃない。」ということをご提案しましたら、警察がネックになって動けなかったという、そういう苦い経験が何度かありまして。ですから、もしそういうことのご提案があるのであれば、警察の方とも連携をとって、どこの部署がどう連携を取るのかというのはあると思いますけれども、いろいろなところと連携をとられていく方が良いのではないかと。

委員

我々が道路の計画をする時は、警察の方ときちんと協議しております。この交差点に信号をつくっていただきたいという協議をしているので、今のそういうケースがあったということが信じられないんですけども。

委員

いじわるじゃないです。実際にあったお話です。

委員

そうですか。そういうふうにはやっておりますので。

委員

市原市の場合はスムーズにいつているということですね。

委員

はい。そうです。

議長

二次評価をどういう観点でやるべきかという点で申し上げたいことがあります。一次評価に、⑩で「沿道地域の街並み、商店街への影響の有無」という項目があります。これは道路をつくることによって商店街が分断されるとか消えてしまうとか、直接的なものを考えての条件なのですが、郊外部に幹線的な道路をつくると、そこに沿道型のいろいろな商業が張り付いていき、元々の都心的なところの商業が衰退していく作用をもたらします。そのような点も含めた評価を二次評価ではしていくとよろしいかと思えます。郊外部に店舗等を分散させることにあまりつながらない、そういうことを求める観点も必要かと思えます。

説明員

今議長がおっしゃられたようなケースとして、例えば押沼安須線、市をぐるっと周っているような道路は、やはり市としてもコンパクトシティを目指す中で、そういう市街化調整区域を渡るような都市計画道路というのは、それが整備されることによって、そういう商業施設みたいなものが沿道に張り付いてきて、拡散してしまう。そういうようなことも想定されますので、そのような観点からも、二次評価の中では調整区域を大きく走るような道路が、商業的なものの拡散という観点からも評価をしていかなければならないと思えます。

議長

言い換えればコンパクトシティ、あるいは集約型の都市を目指すという基本的な方針で、これは総合計画、マスタープランすべてに通じているテーマですので、それにできるだけ沿った整備をするという言い方になるだろうと思えますね。

説明員

その他にですね、二次評価としては、政策的な判断をしていかなければならないという観点からも、平成通り、八幡椎津線です。その部分に一部制約、基本的には国道16号とある程度並行して、防災とかそういう観点からも、平成通りというのは、市としてはかなり重要な路線であるという認識がされていると思えます。そういう中で、橋とか鉄道とか、そこを跨ぐということで、制約的な部分があるので、廃止・変更の候補に挙がっていますが、費用対効果の面でもかなり費用がかかるのかもしれないですけど、重要な路線という位置付けの中では、二次評価の中でそういう観点から評価すると、

またそれが存続という形に色が変わっていくのかなと考えております。そのような観点からも二次評価をしていくと。

あとは市原縦幹線。Ⓚとなっているところがあると思いますが、事業主体がはっきりしないのですが、その部分というのは、第二湾岸道路を受けて中に入ってくる道路になりますので、その部分は第二湾岸道路の整備というのがまだ非常に不明確な中で、不明確だから当面、それを受けた市原縦幹線、幅員50mの道路ですが、それを第二湾岸の絡みで、未定なので存続という評価をしていくのか、第二湾岸がまだ全然分からないので、とりあえず逆に言うと廃止という方向にするのかというのは、そこも二次評価の難しいところ、そういうことに関してもご意見があればいただきたいと思います。

あと、南部の方に行きますと、牛久・馬立というところは、昭和60年の線引きの時にある程度面整備、牛久ですと区画整理とかの考え方がある程度あった中で、そういう道路を入れております。そういったところが面整備の計画がなかなかない中で、その計画道路について廃止をしていくのか、存続していくのかというのは、検討の必要があると。そういった観点から二次評価もしていかなければいけない。この辺に関して何かご意見があれば、二次評価を今後進めていく中で「こういう観点から見ていった方が良いのではないか。」というご意見があればいただきたいと思います。

議長
委員

はい。どうぞ。

今まではおそらく車を中心に物事を考えてきたと思うんですけども、集落の中に車がびゅんびゅん通る迂回路をたくさんつくるということも、これからの時代、物の考え方として考え直した方が良いかなと思うのが、歩行者が、例えば車イスですとか、先ほどの自転車もそうなんですけれども、車イスも増えてくると思いますし、それから自転車なんかも増えてくると思います。そういう方が安心して通れるようなエリアを、何という言葉が良いかは出てこないが、ここはどちらかといえば車ではなくて人間中心のエリアだということを、そういう位置付けもつくっていただけたら良いのではないかなと。必ずしも車にとって便利な道が人間にとって幸せとは限らないかもしれない。そんな気がします。

委員

ちょっと教えてもらって良いでしょうか。都市計画道路と市道とかいろいろあるじゃないですか。そうすると、例えば五井駅前の道路とか、それからちょっとしたところの道路とか、防災の避難の時の大きい広い道とか、それから生活者の道路で若干違うと思うのですよ。どこのまちでもちょっと良いのが、道幅が狭くて、大きい商店街とか大きいショッピングスクエアが区画整理でできているのですが、ちょっとまち並みで地元の商店が何とかというのは、道幅が狭くて、人が少なくてもたくさんいるように感じられるまちづくりが、だんだん良くなってきて、その住民も賑わいを見せているといいます。ですから五井もそうなんですけれども、メインは良いのでしょうかけれども、ちょっと路地をしゃれたところにしながら、人がいるというふうに見せておかないと、安心・安全でもいろいろな部分が違うので、その都市計画道路と普通の市道というのを、私はまだ理解してないから簡単なことを言っていますけれども、そういうふうなことも考えていながら、避難する時の道路が広くなければいけないと。人が賑わったり、いろいろなことをするには、そういうものを設けなきゃいけないような。そうでないと、いつ行ったらこのまちは誰も人がいなくて閑散としているというイメージしかできなくなる。でも、ちょっと進んでるまちとかいろいろなところに行くと、やっぱりその場所場

所によってですね、同じ市の中でも分けてる部分があるので、そういうものも踏まえて、これからいろいろな部分で検討していただくと助かるかなと感じましたので、よろしくお願いたします。ちょっと都市計画を私がよく理解していないので大変申し訳ないのですが。

説明員 都市計画道路にはそういうふうに防災機能など大きな部分がありますけれども、今委員がおっしゃったように、まちづくりや商店街の中とかそういうものは生活の中の道路ということで、その辺りは市道整備の中で問われるというのは検討していかなくては。それとあとはまちづくりですね。全体のまちづくりの中で考えていくということで整理していきたいと思います。

議長 先ほど事務局からあった話に関連して。今映っている牛久などの赤い路線、廃止候補という位置付けですが、これは区画整理をやることを前提に道路をつくるということで決まっていたというのですが、区画整理の見通しが今のところ立っていないということで、廃止の候補になっていると。これを区画整理以外でつくるのはなかなか難しいわけですから、地元の状況等を踏まえて、考えていかざるを得ないということだとは思いますが。あと、第二湾岸からのつながりの道路については皆さん、ご意見はいかがでしょうか。

委員 この黒い部分の途中にオレンジ色が入っているが、ここは今どんな状況なのでしょう。先ほどのお話と重なるかもしれませんが、ここはオレンジではなく緑にした方が良くはないかという気がしますが。

議長 どこの路線でしょうか。

説明員 分かりました。八幡椎津線、平成通りですね。

委員 この黒で「整備済」という間に「廃止又は変更」があります。そこが緑になった方が良くはないかという気がしました。

説明員 黒の部分は整備が進んでいまして途中の部分はまだ未整備の区間です。ですが、制約条件として、河川や鉄道を跨がなければいけないという中で、かなり整備費用がかかる。ただ、国道16号と並行する中で、防災機能も非常にある中で、平成通りというのは、市としてもかなり重要な路線として位置付けられています。ということで、機械的な一次評価の中では、そこは廃止・変更候補路線の区間ですが、今おっしゃられた意見のように、そこは存続という方向に考えていくべきかと、各委員も思われているのかなと思います。

委員 最重要ですよ。

議長 国道16号がしばしば渋滞していますよね。湾岸沿いにつなぐ道路が容量不足です。平成通りを通ると渋滞を回避でき、あるいは市としての一体性を非常に強化する非常に重要な道路ということですね。

委員 道路の重要性、これが重要で、これができれば他のところはまたランクが下がっていくんじゃないかというのが出てくるのであれば、全部同じレベルで考えるのではなくて、ランクを付けて考えることも必要ではないかと。

議長 そうですね。重要度で何か評価ができたらと思います。その辺も事務局で、全部横並びじゃなく考えられたら良いと思います。

説明員 都市計画道路の中でも、「重点六路線」と言っておりますので、今おっしゃったようにランク付けというか、重要度。市全体のまちづくりの中での重要度とか、そういうもの

も視点的に入れていくのも大事だと思います。

委員

よろしいですか。ここで言うほどのことではないのですが、自転車が出ているけど、平成23年ですかね。東京都を中心にして、自転車を歩道から追い出そうという動きがありまして、そういう事故が結構頻繁に起こるということで、自転車の専用レーンをつくるべきという話が出ました。まあそこまでは行かなくても、自転車の部分は歩行者と分離してやりなさいというような、道路構造令の中にはまだ出てないのですが、通達が来ておりますので、それが今後どういう方向になるのかということで、幅員の考え方も違ってくると思いますので、県庁と相談するのであれば、教えていただけたらと思います。道路を新しくつくる時は、やっぱり分離しなさいという状況であり、今までは2m50cmあれば良かったのですが、今はもう外に出すという方針みたいですので、安全に走行ができる、歩行者も自転車も安全だというような方向になっているみたいですので、調べていただければと思います。

議長

自転車は委員がおっしゃるように非常に重要なこれからの交通手段ですね。環境的にも、健康的にも良い。自転車がどこを走るべきかということ、一番良いのはやはり専用道ですね。歩道的なところの一部を使う形の専用道が一番望ましいですね。それが幅員の狭くて難しいということで、車道の一部を自転車レーンにするというのは次善の策ですね。できれば歩道的なところでの自転車専用道が良い。そのための道路改良。都計道としてやってですね。そういう姿に検討できて、うまくいけばそれが非常に良いですね。

委員

その中で幅員が変わってくるようなことまで影響してくるかなというのは心配しているところはあるんですけど。

議長

場所によっては、ここは自転車が多いし特に安全にという指摘があれば、歩道を広げてその中に自転車道をつくるという形での計画幅員の変更ということもあって良いかと思えます。

委員

ちょっとその自転車レーンについて聞きたいのですが、自転車レーンというのは、車道と同じで右側通行・左側通行とか決まっているのですか。その中で交差するのか、それとも一方通行になるのか。

議長

自転車道は両方向が多いですが、最近は一方向通行に指定という形もあります。一方通行にして、細くても良いから自転車専用道をつくるのも良いですよとなっています。

委員

歩道内で2m取っている時は交互でした。あと、路肩を広くして、カラー舗装してやった時には一方通行でした。

議長

車道を塗り分けるだけの自転車レーンは一方通行ですね。

委員

歩道の場合については、二通りの幅員に応じてあると。

説明員

今回の中では、都市をつくる骨格となる都市計画道路のあり方という中でそれをやっていて、今おっしゃったような自転車レーンのあり方とか、それについては申し訳ないのですが、研究させていただくという形で。千葉市さんが今日の新聞に載っていましたが、自転車レーンをつくっていくというようなこともやっていますので、そういうものも踏まえながら研究しながらやっていきたいと思えます。

議長

自転車道をつくるための都市計画変更というものもあって良いのかなと思いました。

委員

脱線ついでにもう一つ申し上げたいのですが、必ずしも、市道の中で自転車レーンを用意しなくても、例えば脇の田んぼの畦道を、そちらは自転車専用にするとか、そういうような扱いがあっても良いのかなという気もするので、もう少し柔軟に考えていただ

けると良いのかなと思います。脱線してすみません。

議長

大分時間が経ち、議論が出尽くした感があります。今出たご意見を十分踏まえて、また二次評価以降をやっていただきたいと思います。これで議論としては終了ということでしょうか。

まだご意見があれば、メールなどで送っていただければ受け付けるということでしょうか。

説明員

はい。

議長

ということで、議論としてはこれで終了したいと思います。スケジュールのご説明にありましたように、今年度末に最終案が出、その段階で審議をするという予定になっております。その年度末の審議会で、またよろしくお願ひしたいと思います。

それでは今日の審議会は閉会させていただきたいと思います。どうもご協力ありがとうございました。