

## 令和2年度山縣市都市計画審議会議事録

- 1 開催日時：令和2年9月24日（木） 午後1時50分～午後2時46分
- 2 開催場所：山縣市役所 大会議室
- 3 出席委員及び出席職員
  - 1号委員 宇野 睦、黒見敏丈、平野良次、前川啓子、村瀬真理子
  - 2号委員 石神 真、山崎 通、郷 明夫、加藤義信、奥田真也
  - 3号委員 田上 隆、名張 誠、森 浩孝
  - 事務局 まちづくり・企業支援課 長野課長、服部課長補佐、奥田主査
  - 説明者 浅井理事兼地方創生監、建設課 大西課長、浅野主幹、今井係長  
岐阜県岐阜土木事務所道路課 林課長、小島係長、尾形技術主査  
岐阜県道路建設課 高橋係長
- 4 議事
  - 議案第1号 都市計画道路3・3・1号岐阜駅高富線都市計画変更原案について【岐阜県決定】

## 別添議事録

### 1 開会

- ・事務局が開会の宣言をした。
- ・事務局から審議会の開催を「公開」とすることを報告した。

### 2 まちづくり・企業支援課長あいさつ

- ・開会にあたり、まちづくり・企業支援課長が出席のお礼及び議事の概要について述べ、挨拶とした。

### 3 審議会の成立、傍聴人人数の報告

- ・事務局から全委員の出席により、審議会が有効に成立していること、また、一般傍聴人が8名傍聴していることを報告した。

### 4 会長あいさつ

- ・議事に先立ち、会長があいさつをした。

### 5 議事録署名委員の指名

- ・会長が、委員のうち2名を議事録署名委員に指名した。

### 6 議事

#### (会長)

それでは、早速、議案の審議に入らせていただきます。

議案第1号「都市計画道路3・3・1号岐阜駅高富線都市計画変更原案について」担当から説明をお願いします。

#### (説明者(建設課))

それでは議案第1号「都市計画道路3・3・1号岐阜駅高富線都市計画道路変更原案について」をご説明させていただきます。

まず始めに、「都市計画道路3・3・1号岐阜駅高富線」については、岐阜県決定により都市計画決定される路線でございます。本路線については、現在、山県IC以北について未整備の状況であり、令和6年度の山県ICから大野神戸ICの東海環状自動車道の開通に合わせ整備が望まれている主要な路線であります。よって本日、市都市計画審議会を開催していただき、ご意見を頂戴させていただくこととなりました。

岐阜県決定により都市計画決定される路線ですので、今後、県への都市計画原案の提出、都市計画案を縦覧し意見を求めた後、市都市計画審議会、岐阜県都市計画審議会を経て、国土交通大臣の同意により都市計画決定される路線でございます。

それでは、本路線について、これまでの経緯についてご説明させていただきたいと思います。

当該路線については、都市計画マスタープラン、山県市都市計画マスタープランの中で「優先的に整備を予定する施設」として位置づけられている路線となっております。「東海環状自動車道の整備と併せて整備を促進する路線」としても位置づけられています。

お手元資料3、高富都市計画道路変更の「総括図」をご覧ください。

本都市計画道路は昭和58年2月1日に都市計画決定されて以降、3度の変更を経て、現在、起点を山県市佐賀、終点を山県市伊佐美として延長4,080m、幅員25m、4車線として決定されています。また、当該路線の整備状況は平成8年より道路事業に着手し、令和元年度末までに東海環状自動車道の開通に合わせ山県ICより南が供用開始しております。

なお、今回、都市計画変更する区間、山県ICより北については未整備の状況であります。令和6年度の山県ICから大野神戸ICの東海環状自動車道の開通に合わせ早期整備が望まれている状況でございます。

このような中、早期整備を前提に車線数の変更も視野に入れ、道路事業者であります岐阜県に相談したところ、決定当初より交通量の減少が見込まれることから、当該区間については道路事業者において完成2車線で事業を実施する方針となりました。

市においても4車線から2車線への変更については、岐阜県より提供された平成30年度の交通量推計により、山県ICより北は2車線が適切であることを確認しており、道路事業者との整合をはかる観点から変更手続きを進めることといたしました。

また、当初の都市計画変更案では、西深瀬十王付近と伊佐美交差点西付近の2箇所で交差点形状となっていました。今後の検討によって、交差点位置が変更する可能性があることから、地元意見を踏まえ、変更区間全線にわたり幅員14.5mとする案に修正しております。

路線についての説明は以上です。

#### (会長)

只今、事務局から説明がありましたが、今回の市の都市計画審議会に諮問されている内容の主なものは、今、説明された内容になります。

つまり、都市計画道路4車線で都市計画決定されている路線を2車線にするという都市計画の変更を(変更原案を)県の都市計画審議会に提出するという格好となります。

冒頭説明にありましたように、この都市計画道路の都市計画変更については、県決定の都市計画でございます。ですから、その県決定の都市計画ですから県の都市計画審議会で審議するわけですが、そこで審議される原案を市として提出するということになる、その原案として本市都市計画審議会として議論する、していただくという話になっております。

今のまず、山県IC以北の区間について、4車線を2車線にすると(変更すると)ということに関して、その理由としていくつかあげられておりましたが、早期整備、それから交通量推計によって今後減少するという推計が出ているということがあげられております。そういう理由に基づいての車線数の減少という変更ですけれども、ここまでの内容についてご意見ござ

いますでしょうか。

(委員A)

4車線が2車線になる理由は、早期達成と交通量の減少という理由ですか。

(説明者(建設課))

4車線から2車線への変更は、交通量の減少が理由です。

(委員A)

そうしますと、地元からの要望で2車線になるという理由ではなくして、県の方から2車線にするという指示という理解をしてよろしいでしょうか。

(説明者(建設課))

冒頭、最初にご説明させていただきましたが、一つは交通量の減少、それによって2車線、これは道路事業としての2車線での決定、それに併せて市の方も交通量が減少していますので、道路事業と併せて4車線から2車線に変更する。これが理由でございます。

(委員A)

これは決定事項ですね。

(説明者(建設課))

道路事業での2車線というのは決定でございます。

(委員A)

わかりました。

(会長)

他にございますでしょうか。

(委員B)

今の説明を聞いていると県の方の都市計画案決定しているものを議論するという意味ですか。

(会長)

違います。

県で審議をして決定するための原案を市で議論をしているということです。

(委員B)

見ていると県の方で決定されている部分をさらに市の方で議論をしてまた県の方へ上げるというようなニュアンスでしたので、そういう意味ではないのですか。

(説明者(建設課))

そういう意味ではございません。今お話ししたのは、道路事業として2車線で整備するということが決定している状況でございます。

道路事業とは別で、都市計画決定について現在4車線になっているものを2車線に変更するというものを山県市の原案として県の方に上げるというものでございます。

(委員B)

よくわからんなあ。

(説明者(建設課))

補足しますが、都市計画審議会、今日開いているのは任意でございます。これから法手続きに入って、県の都市計画審議会にかけられます。そのための山県市としてこの原案でよろしいかということで、任意ではございますが、都市計画審議会を開かせていただきました。その後、県の都市計画審議会に上げたときにまた縦覧という作業がございまして、この縦覧によって皆さんの意見が反映されるものと考えております。

(委員B)

わざわざ括弧をうって岐阜県が決定していることを我々が子分のように議論していてもなにか意味がないような気がして、わざわざ括弧して岐阜県が決定していることを書いてあるでしょ。

さっきの会長の説明だと、ここで議論をしてから上へ上げると言ったけどここに書いてあるものを見ていると、誰が見てももう既に決定しているものをまたここで議論しているようにとれるんやけど、そういった面はどうやね。

(説明者(建設課))

今お話あったのは、このA4資料の左上のこの部分ですかね(「都市計画道路の変更(岐阜県知事決定)」)

こちらの表記の部分のお話ではないかと思うのですが、これは岐阜県決定の都市計画道路という意味での表記ですので、ちょっとそのへんは分かりにくいかもしれませんが、そういう表記だけですので、まだ決定しているというわけではないです。今現在の状態、都市計画の原案の状態です。

(委員B)

まあ、こんなことで時間とつてもしょうがないので、次へ。

(会長)

少し補足しますが、基本的に都市計画の決定権者は都道府県知事だというのがほとんどでございます。今回、この変更につきましても基本的には都道府県知事決定です。昔であればそれは県ですぐに審議をして決めていたわけですが、近年、市町村の都市計画審議会が設けられるようになって、県決定の都市計画であっても原案は市町村の都市計画審議会で議論し、市町村が提示をするというのが基本的な流れになっておりますので、今回の変更手続きをしていくのは基本的には県でございますけども、それに対して市の意見を反映するという意味合いで本日のこの都市計画審議会が開催されておるところでございます。

(委員B)

まあ、いいんですけど、そこにこだわるつもりもないですけど、最近になって都市計画審議会ができたわけでも、30年以上前から都市計画審議会があるわけですから、普通はね、ここで審議をしてから上へ上げるというのがどんな議題でもそうしたもののんですけど、なにか裏から木登りしているような状況でしょう。ちょっとそこだけ確認したかったのです。

(会長)

ありがとうございます。他にご意見はございますでしょうか。

(委員C)

今、委員Bさんの言われたことも一理あると思っておりますが、いずれにせよ2車線化で県も調べた結果2車線がよいと、山県市の都市計画審議会もこれでいいというこということであれば、そういうふうに進んでいただいて個人的にはよいと思っておりますけれども、本当に山県のICができてから岐阜市北部から物流業界も商工業界も喜んでおるような状況で、高速道路のICはできたが、周辺道路がまだ行き届いておらんという流れの中で今現在256バイパスがあるわけで、そこがかなり渋滞する解消には、この県も認め、市もこういって2車線でいけば、早く進むというのであれば、せめて西回りが開通4年後か5年後かわかりませんが、それに併せて積極的に進めていただいて早く造っていただくのがベストと思いますので、よろしくをお願いします。

(会長)

ありがとうございます。

(委員D)

先ほど説明を聞かせていただいておりますが、あくまでもこの道路は道路事業として県と一緒に進めていくと、それと都市計画については、道路事業とは全く別のことだよと、そう

いうふうに私はとれたのですが、「道路事業で、完成型で造る」ということでありますので、4車線を2車線に都市計画を変えたいというふうに受け取ってよろしいでしょうか。

(説明者(建設課))

よろしいです。

(会長)

それでは、この件に関しまして、8月25日に地元説明会が開催されております。この8月25日に開催されております地元説明会に関しまして、事務局より少し説明をお願いいたします。

(説明者(建設課))

ご説明させていただきます。お手元の資料4、こちらの方をご覧ください。

8月25日に高富中央公民館3階大ホール19時から20時30分まで当該路線に関する都市計画変更説明会を開催いたしました。

説明会の周知につきましては、8月1日より、山県市HP、広報誌等によって広く周知させていただき、開催させていただきました。

説明会の方には123名の方が出席をしていただいております。発言者数18名、意見数33件をいただいております。

また、説明会開催後、ご出席できなかった方々のご意見も賜れるよう説明会資料と意見書を山県市HPに掲載し、2週間の受付期間を設けたところ、意見書18通、提出人数18名、意見として51件を頂戴いたしました。

皆様よりいただいたご意見を、①から⑥で分類させていただいたのが、資料4の1ページ目となります。

「①地元説明会について」「②車線数について」「③早期整備について」「④まちづくりについて」「⑤道路事業について」「⑥その他」の6つの意見に分けさせていただきました。

この中で最も意見の多かったもの「②車線数について」「⑤道路事業について」この2つについて、ご説明させていただきたいと思います。

お手元資料4の3ページをご覧ください。

主な意見のまとめとして、皆様からたくさんご意見をいただいておりますが、当初都市計画どおり4車線で整備して欲しい。こういった意見をまとめてあげさせていただきました。それに対する意見の回答は、右側に記載しております。冒頭に説明させていただいたものと若干かぶる内容もございますが、簡単にご説明をさせていただきたいと思います。

冒頭に説明したように都市計画道路岐阜駅高富線は、高富都市計画マスタープラン、山県市都市計画マスタープランの中で優先的に整備する施設として位置づけられております。高富都市計画区域マスタープランでは、主要な施設として広域的な幹線処理する幹線道路については、本区域を南北に縦断する都市計画道路岐阜駅高富線が位置づけられており、また、

山県市都市計画マスタープランでは、主要幹線道路の整備として、市街地内の慢性的な渋滞の緩和とともに IC を中心とした新たなまちづくりと顔づくりとするため、東海環状自動車の整備と併せて整備を促進する路線として、国道 256 号バイパス、都市計画道路岐阜駅高富線が位置づけられております。あとは経緯となりますので省略させていただきます。

回答中に含まれております交通量の減少に触れておるわけですが、これについては、④ 6 ページの回答の方にも記載しておりますが、2 車線整備とした場合、1 日あたりバイパス部に 11,500 台、現在の国道部に 4,600 台が通過する見込みとなり、道路構造令に定められておる 12,000 台を下回る結果となるということで 2 車線の方に変更したいという意見での回答をさせていただきます。

引き続きまして「⑤道路事業について」、お手元資料の 7 ページになります。

主な意見のまとめとしては「盛土構造ではなく高架構造で計画して欲しい。」「西深瀬地内に 2 箇所の信号交差点を設置して欲しい。」「現在の伊佐美交差点をそのまま利用して欲しい。」皆様から頂戴した意見をこの 3 つとしてまとめさせていただきました。

盛土構造から高架構造への変更、西深瀬地内の信号交差点 2 箇所の設置、伊佐美交差点の位置・形状等の要望については、地元の意見を聞きながら検討を進めていきたいということをお岐県からいただいております。今後、検討結果を踏まえ、後日改めて道路構造、事業に関する説明会を開催させていただきます。

先ほど冒頭にもご説明させていただきましたが、当初の都市計画変更案では、西深瀬十王付近と現伊佐美交差点西付近の 2 箇所で交差点形状となっておりましたが、今後の検討によって、交差点位置が変更となる可能性があることから、地元意見を踏まえ、今回の変更区間全線にわたり幅員は、14.5m とさせていただきますという回答にしております。

以上、簡単ではございますが、説明とさせていただきます。

#### (会長)

ありがとうございます。只今の事務局からの説明、8 月 25 日開催の地元説明会、それからの意見書の提出等でお出された意見についての説明がありましたけれども、これについて、何かご意見はございますでしょうか。

#### (委員 E)

先ほど、交通量中心にいろんなお話をされたのですが、まずは現状の認識だけ理解していただきたいと思うのですが、まず、道路交通センサスのデータでいきますと平成 22 年が 13,277 台、平成 27 年が 16,507 台と増えておる状況です。その関係でいろんなところで渋滞、特に伊佐美のところはかなり渋滞がおきているという状況ですが、私がここで少し言いたいのがですね、まず、都市計画の車線数ですが、これはあくまでも基準になるのが日設計交通量ということで、道路構造令では、「12,000 台を超えるところは 4 車線」というふうに規定をされております。私も岐県からですね、2035 年を推計したこの周辺の交通量推計を見たのですが、まず大きなポイントは、やはり東海環状の本線、これが 22,100 台、本線を通



るのです。そこで山県 IC に降りてくるのが新たに 10,400 台、これが新たにバイパスのところに接続して降りてきます。ということで、都市計画も 4 車になったというふうに聞いておるのですが、具体的に 2035 年に県が推計したデータで言いますと、バイパスの IC から伊佐美までくらの区間は 11,500 台、これは 2 車線の場合の交通量、これがもし 4 車線になったらどうなるかという、11,800 台というデータですね。極めて 12,000 台に近いデータなのですが、もう一つ一番ここで考慮しなければならないのが、現道から伊佐美交差点に合流しますが、バイパスと現道が合流しますが、合流した以降の北側は、13,400 台と 12,000 台を超えているということですね。合流前は確かに 12,000 台近いのですが、合流した後の交通量は 13,400 台ということで明らかに 12,000 台を超えています。今の件の説明を聞きますと、IC から南の部分は 4 車線、その間は 2 車線、伊佐美で合流した後はまた今度は 4 車線の交通量になるわけですが、その間の部分だけ 2 車線になるという極めて、設計の価値観からいうと極めて異例な形です。2035 年のデータはというと、これはパーソントリップでやられたそうです。県がいろいろ推計されたということですので、いろんな将来の予測、周辺企業の貼り付きなどを考慮した形で推計されたものです。ただこれ極めて精度が高いと思うわけですが、ここで気をつけなくてはいけないことがですね、基準交通量の 12,000 台というのは、車線の幅、路肩の幅、大型混入率の状況、そういういろんな要素によって、実はいろんな補正をしなければならないというデータなんですね。何も交差点がない場合は 12,000 台が流れるでしょう、2 車線に。しかしながら今回、バイパスの中では、北から言いますと伊佐美の交差点、それから鳥羽川のところで交差点、もう一つが南側に今十王と言われましたが、十王に 1 箇所さらにもう 1 箇所要望を地元はされておるので、最低でもこの 4 車で既に用地買収した区間から伊佐美の交差点まで大体 1,030m ですが、1,030m に少なくとも 3 つ、多ければ 4 つになりますので、4 つになるということは、これはもう道路構造令でいう（これ 45 年版ですが、59 年版にも出ていますがこれをみますと）「交差点の多い少ないというのは 1 km あたりに何箇所交差点があるかどうかによって交差点多い少ないが判断する」ということになっておりますので、それで見ますと、明らかにこの場合は、交差点の数が多いという判定になります。そうした場合には、12,000 台の交通量を（基準交通量を）補正して、0.8 をかけなさいということに規定されております。そうしますと 12,000 台に 0.8 かけた 9,600 台というのが設計交通量になるわけですね。そんなことから、私はこれ、やはり元通りの 4 車線で、都計決定してあります、県もずっと先のことを考えてやられた 4 車線決定であると思います。

そういうことから道路構造令に違反した形に今、説明されておりますので、おかしいということと、特にこれ気をつけなくてはならないことは、通常の道路ではなく今回の高富バイパスについてはですね、いわゆる東海環状の高速から下にもろに 10,400 台（※）降りてくるわけです。そういう道路については「20,000 台を超える道路の場合は、その接する部分については、より交通安全の問題とか車の円滑な流れからより規格の高いものを使うのが望ましい」とまで書いてあります。それが第 2 点。

第 3 点が、普通、道路の設計というのは、平均の区間距離が決まっております。先ほど道

路事業でやると言われましたけども、それを道路構造令で見えますと、設計区間の標準的なものは最低でも10km、途中ではいろいろ変えられないということ、一定区間はその設計区間をやりなさいということです。具体的に下岩崎のところで4車になっていますけども、ちょうど10km行った伊佐美までがちょうど設計区間となっています。ところが私自分の車で走ったのですけども、ということで、設計区間の取り方からしても真ん中だけを4車線から2車線にするというのは通常、道路設計ではあり得ないということです。これが3点目。

最後はですね、いわゆるこの交通量の推移を見ますと、ICから直近の間際のところは16,600台なのですが、それを越えたところについては先ほど11,500台がバイパスと言われましたけども、差が大きいのでどれだけになるかと申しますと11,300台なのです逆に減るのですね。ま、ほぼ一緒なのですが、ということは、ある程度交通量が同じの場合は、これも道路構造令に書いてあるのですけども、「基本的に同じ構造にしてください」ということまで書いてありますので、まあこの4点、交通量の問題、それから高速に接する設計区間の取り方の問題、それからほぼ交通量が同一の区間は同じ設計でやりなさい、この4点から見て私はやはり当初、県土木の所長さんも言っていましたけども「暫定2車線」だと言われました。というのは、用地はとりあえず4車線で買って、工事は当面急ぐのであれば、用地は4車線で買いますけども当面道路だけは2車で作ればよいのではないかと、こういうことをずっと私は聞いていましたけども、ちょうど(平成)30年くらいに、どういう加減かわかりませんが、大きな転換があったものですから、これについては、私は納得できないということです。私は道路関係で30数年間道路専門でやってきておりました。そんなことからちょっとこれはおかしいのではないかとということで、私はこの変更には反対で、暫定で結構ですので、やって欲しい、4車線でやって欲しいということです。以上です。

#### (会長)

只今、道路の道路整備に関する内容もかなり含まれておりましたので、これについては、あとですね、県の土木事務所の方も今日担当の方も同席されておりますので、そちらの方から少しご説明いただければというふうに思います。

今、ちょっと説明会で出された意見等について皆さんに問いかけたわけですから、当然その具体的な中身についても出るかもしれませんが、その他何かございますでしょうか。この地元説明会、提出された意見書の意見に関してご意見ございますでしょうか。

#### (委員A)

ここの意見の中に書いてありますとおり、私、地元の農業者で、地元の住民ですが、高架を要望すると意見が書いてありますが、私も本当に桜尾地内での分だけでもよろしいので高架にしていきたい。その理由は、今昔から私ら百間堤防と言っているが、あれが土盛で出来ておまして、そのわずかな間にまた土盛ができるということになりますと、桜尾地内は、水が出ますと、池のようになってしまう。前も何回か水害を受けておるわけですが、また同じような状況を何百年(何十年)になるかわかりませんが、そういう状況もありうると

というのが今の時勢でありますので、なんとか高架というのをお願いしたいという要望をさせていただきます。ありがとうございました。

**(会長)**

具体的な道路の整備に関しましては、今後、住民の要望も聞きながら事業が進められていくというふうに私の方は聞いております。また、そのあたりも岐阜土木事務所のご担当の方から少し後で触れられるかもしれませんので、その辺のお話もよくお聞きいただければと思います。

それでは、今の意見の中の「⑤道路事業について」は、道路構造についての意見が多く見られました。今の発言の中でもかなりございました。道路の構造について、決定している事項なのかどうかということについて、本日、県の岐阜土木事務所の担当の方も同席されておりますので、伺いたいと思います。今後、道路事業については、どのように進められていく予定か、あと先ほど質問のあった内容について答えられる部分があれば少しご説明をいただけたらと思います。よろしく申し上げます。

**(説明者（岐阜土木事務所）)**

道路構造は決定しているかという点ですが、道路構造については、まだ決定しているものではありません。我々は、今現在、山県 IC から北について、山県市の都市計画変更と調整を図りながら完成2車線ということで整備を進めようとしております。道路構造に関しましては、都市計画変更の原案というのは道路予備設計というもので計画したものでありまして、地元の皆様のご心配されているような道路の構造、盛土ですとか、信号の交差点とかそのあたりについては、今後、検討を進めて、地元の方に複数案提示しながら進めてまいりたいと思っております。これ以外にも盛土とか信号以外の要望もたくさんいただいておりますので、そちらも含めて検討したうえで、地元の方と話しながら最終的な案を作ってまいりたいなどと思っております。道路構造については、決定ではありません。

**(説明者（岐阜土木事務所）)**

今、委員Eの方から質問のございました点について、いくつかご回答をさせていただきたいと思っております。まず1つ目ですけれども、設計基準交通量12,000台に対して、信号が2～3箇所、1kmに2～3箇所の間隔で設置される場合は、0.8をかけなければいけないのではないかというものになりますけれども、これについては、道路構造令の解説の方に補正を行うかどうかは「個々に判断するもの」であって、一律に0.8を乗じる必要はないと、交差点が設置されることによって、国道の通行を大きく妨げないのであれば、補正する必要はないと考えておまして、IC以北の区間については、今後、信号が設置されても、連動させた信号等の現示を用いれば、大きく通行を妨げられることはないと考えております。

2つ目の東海環状から出た道路については、安全上4車線必要ではないかという点でございますけれども、こちらについてもICから出てくる交通量によって車線の数を変更していけば

よいと考えております。安全上という話もありますけども、ランプで出てきますので、4車線であろうが2車線であろうが特に問題はないと考えております。

あと10km程度は最低区間として設計をとるべきではないかということもございますけども、今回の高富バイパスの終点は伊佐美の交差点までになっておりますが、一つの基準としましてICの出入口があります。そこまでを一つの区間として、IC以北については、2車線ということで設計をしております。

説明は以上となります。

(会長)

ありがとうございます。なかなかこの時間で十分なお説明は難しいかもしれませんが、本日皆さんの方に意見を求めてきた中心の話は、4車線で都市計画決定されている区間、山県IC以北の区間、これを2車線にするということです。4車線を2車線にするということに関して、先ほどの説明会などではそれを歓迎するような意見は特に出なかったんですかね。

(説明者(建設課))

資料4の5ページの方に車線数にとらわれずに早期整備して欲しいというご意見の方もこちらに記載してあるとおりにいただいております。

(会長)

一部ではありますが、そのような意見も出ているということですね。ですが、ここに出ている概ねの意見は4車線のままにして欲しいという要望かと思えます。ただし、今の人口減少が進む状況の中で、なかなか今までの計画どおりに事業を進めていくというのは難しい状況があるというふうに思えます。もちろん4車線のものを2車線にするということに関しては、それを聞いただけですごく抵抗感がある話かもしれませんが、今の都市計画の流れの中でいくとどちらかと言えばダウンゾーニング、より規制を厳しくする方向に向かっているのが基本的な流れでもあります。そういう中で今後、道路整備を進める中で、「とりあえず2車線で行いますよ。」という話になっております。それに併せて都市計画を変更するという点に関しては、全く不合理な考え方ではないのかなと私自身は思っております。

こういう中で、原案としてどういう形で出すかということは非常に悩ましいのですが、今日、ご意見として出していただいたことに関しては、すべてもちろん市長には伝えますし、その意見を付したうえで県の方には意見として上げたいと思っておりますが、いかがでしょうか。基本的に4車線を2車線にするという都市計画の変更に関して、そういう主旨で原案を作成する、ただし意見を付して上げるということで出したいなとも思っておりますが、それに関してご意見ございますでしょうか。

(委員E)

意見を付して出していただけるということ、歓迎ですけど、一つだけ強調しておきたいの

がですね、私古い45年の道路構造令の解説と運用ですね、これ以降また新しく平成27年に新しいのが出ました。その中にも書いてある大きな問題は交差点の数が何個あるかによって設計の考え方が大きく変わってくるということなのです。先ほどは、これは書いていないと27年の6月に日本道路協会が出された道路構造令のものでは、188ページ、ここに交差点を考慮した必ずやりなさい、0.8かけなさいと、基準交通量ではだめですよ、補正をなさいよと明言をしている、わざわざ書いてある。それは私一度強調したいと思います。先ほども言いましたとおり前後の交通量はほとんど交通量が少ないということと、もう一つは、今回一番終点側で国道が曲がって付けられますね、付けられたところから伊佐美のところまでは、13,400台で、これは12,000台を超えているのですよ。超えている道路があるにも関わらず、それは12,000台じゃないということではなくて、もう出てますので、だからその区間は絶対4車にしないかんわけです、極端なことを言えば。だから4車、2車、4車というのはありえないと計画では、ということを少し強調だけはしておきたいと思います。これは客観的なデータですので、よろしくお願いします。

(会長)

他によろしいでしょうか。

基本的に2車にする変更原案を市として、市の都市計画審議会として、市長に答申をさせていただきましても、そこには今回、審議会が出された意見はすべて付して出したいと思います。県に出す原案としては、2車線にするという原案で、ただし、道路事業に関して、地元住民の方の意見をよく聞いたうえで事業を進めていただくということを強く押して出していきたいと考えておりますが、それによろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり。)

7 審議の終了

- ・会長が、審議を終了する旨を述べた。

8 閉会

- ・事務局が、委員に対して本日の審議のお礼とともに、閉会する旨を述べた。

※ 議事録内の明らかに言い間違いについては、発言者に確認のうえ修正しています。