

## 第2回 瑞穂市道路整備計画審議会会議録

日 時	平成21年 2月27日(金) 午前9時25分から午前11時30分
場 所	瑞穂市役所南庁舎 2階 富有の間
内 容	1. 会長あいさつ 2. 新委員の紹介 3. 第1回審議会の議事録要旨について 4. 議題 ・幹線道路ネットワーク(道路骨格)の案について ・路線の課題について
出席委員	(会長) 奥田 邦夫、(副会長) 佐藤 多喜夫、小原 順治、 佐倉 孝价、鳥居 与記、広瀬 英昭、藤橋 光男、小川 勝範、 広瀬 時男、浅野 楔雄、森 亀治郎 以上11名
欠席委員	無
傍聴人数	0名
事務局	6名

### 会議の概要

事務局	只今より第2回の瑞穂市道路整備計画審議会を始めさせていただきます。 会長より一言挨拶申し上げます。
会長	本日、第2回ということでご案内させていただきました。 前回は、皆さん意見を充分言っていただいて、和気あいあいの中 厳しい意見も出まして、いい会議であったと思います。 最初はまず色々な意見を言っていただいて、皆で修正して、いい 意見にまとめたいと思います。よろしくお願ひします。
事務局	本日、新委員として藤橋光男さんを選任しまして、ご参画して いただいております。藤橋さんは、交通安全協会の瑞穂支部長として、 道路についての安全な造り方も熟知されていますので、大変貴重な ご意見をいただけるものと思っております。 一言ご挨拶をお願いします。
藤橋委員	只今紹介をいただきました藤橋です。昨年の12月1日に当審議 会の委員を拝命しました。何分にも未熟者でございますが、よろし くお願ひします。
事務局	それでは、審議会の審議を会長よりお願ひします。
会長	まず第1回の審議会ではどんな事が議論されたか、要点を事務局か ら説明願ひします。
事務局	別添資料 第1回審議会の議事録要旨について説明。 ・まちづくりのビジョンから道路の必要性を求めて作るべきではな いか。

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東海環状自動車道へのアクセス道路が必要ではないか。</li> <li>・市内の道路について、具体的な整備方法はどうか。</li> <li>・中長期的な課題に対してどう対策をとっていくか。</li> <li>・短期的には、すぐ効果が上がる方法を探し出して、今後の道路整備について議論したらどうか。</li> </ul> <p>というようなご意見をいただき、第1回の会議を終了しました。</p>
<p>会長</p>	<p>皆さんの意見を纏めると、道路はグランドデザイン、ビジョン、全体像がないと出来ない。それが必要じゃないか。それに基づいて道路整備をしていくべきじゃないかという意見でした。</p> <p>現実的には、今の環境で公共事業を推進していくには、また東海環状自動車道が近くに来ている。そういう環境、状況が差し迫っている。やらなくてはならないところが一杯残っている。そこを早くやるべきじゃないか。そういう意見が沢山ありました。</p> <p>長期的なビジョンを纏めなくてはいけないが、短期的な課題も充分議論しましょうということで、2本立てで行こうと思います。そのようなことで進めさせていただきます。</p> <p>次に、第2回の審議会として問題提起を、説明をお願いします。長期的な課題に対応しながら、現実的にはどう考えていったらよいかということです。</p>
<p>事務局</p>	<p>1 ページから順次説明。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・瑞穂市のまちづくりの将来ビジョンを示してから、道路の骨格づくりに入ります。</li> <li>・市の総合計画に「市の将来像」として「市民参加・協働のまちづくり」をうたっています。</li> <li>・この考えに基づき「まちづくりの目標」①②③を掲げています。</li> <li>・これを念頭において「道路・交通づくりの方針」を定めています。</li> </ul> <p>「骨格道路網の形成」として、赤い線を環状線軸として位置付けています。これらは、近隣自治体とのアクセス道路でもあり、市の環状道路で、ネットワークの骨格にしたいと考えている。</p> <p>青い線は、南北軸・東西軸の主要幹線道路軸です。</p> <p>緑の線は、生活道路軸です。これは地域連絡道路として位置付けています。</p> <p>茶色の線は、文化道路軸と位置付け、旧中山道です。</p> <p>水色の線は、親水空間道路軸として各河川の道路を使った遊歩道の位置付けです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3 ページは、幹線道路のネットワーク（案）として作りました。赤の破線部分は、これから整備していく重要な路線であると位置付けています。</li> <li>・4 ページの参考資料は、近隣市町の道路との位置関係を示した岐阜圏域の広域交通ネットワーク図と、近隣市町の都市計画道路密度を表した表です。</li> </ul>

	<p>前回、瑞穂市の都市計画道路の整備率が95%ありましたが、実際に都市計画道路の密度が1.28キロで、近隣市町と比べて低いところにあります。都市計画区域であれば、平均3.5キロあるのが最適ですが、瑞穂市は半分にも満たないのが現状です。</p> <p>以上です。</p>
会長	<p>長期的なビジョンは、都市計画マスタープランに記載されており、これが上位の計画になっています。北方多度線や美江寺西結線がどういう位置付けにあり、ネットワーク的に見るとどうなのかという説明がありました。</p> <p>もう一つ、まちづくりの視点から道路密度、瑞穂市の都市計画道路は95%完成していますから、都市計画上問題ないこととなります。95%ならもう必要ないとなりますが、実感としてそれは違うんじゃないかなと思われます。</p> <p>ネットワーク的にみるとこうじゃないか等、何かご意見ありましたらお願いします。</p>
鳥居委員	都市計画道路は、どの道路のことを言っていますか。
事務局	道路ネットワーク図の全ての道路ではありません。都市計画区域内で都市計画決定した道路です。
鳥居委員	市道や県道は関係ないですか。
事務局	国道、県道、市道に関わらず都市計画道路になっています。
会長	<p>一つの整理方法で整理されたという結論です。</p> <p>次の課題をお願いします。</p>
事務局	<p>道路ネットワーク（骨格道路）の課題・対策について、5ページ以降を説明。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路ネットワークとしての課題について <ul style="list-style-type: none"> <li>道路密度の不足、ネットワーク道路の整備促進、既存の都市計画道路の見直しが必要。</li> </ul> </li> <li>・まちづくりとしての課題について <ul style="list-style-type: none"> <li>スプロール化の防止と対応遅れ、都市計画そのものの見直し、民間開発への規制に限界、穂積駅周辺の整備が不十分。</li> </ul> </li> <li>・文化面からの課題について <ul style="list-style-type: none"> <li>歴史文化財が有効利用されていない、潤い・緑が少ない。</li> </ul> </li> </ul> <p>対策として</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路網全体の見直し</li> <li>・整備優先順位付け</li> <li>・民間開発への指導の強化</li> <li>・親水空間の有効利用</li> </ul> <p>6ページは、具体的に各路線について、短期的課題・長期的課題を拾い上げました。この他にも皆さんから課題が伺えると思いますので、その対応策もご意見いただきたい。</p> <p>以上です。</p>

会長	<p>正直なところ具体性がないので、分かりにくいと思います。まず最初に整理すべきなのは、全体像は見直したらどうか、都市開発の基準をついたらどうか、潤いをいれたらどうかといったことです。具体的には都市計画マスタープランに書いてありますが、このままでは上手くいかないようですので個々の話に入る前に、何をやって、どこを整備するのかを整理したらどうですか。</p> <p>まず今提案されました課題のまちづくりについてどうするのか、ご意見はありませんか。</p>
広瀬(英)委員	<p>道路整備率95%で、道路密度1.28キロということですが、未整備のところを整備したらこれはどの位になりますか。</p> <p>目標として1.5キロが標準的な整備率のように思いますが、小さい町ですので、少し整備しただけで整備率が上がるように思います。</p>
事務局	<p>3ページのネットワーク図で説明。</p> <p>点線が未整備ですが、都市計画道路ではありません。未整備の5%は、現存の都市計画道路の一部です。</p>
広瀬(英)委員	<p>目標はどれ位ですか。道路密度1.28キロでは少ないと思います。新しく道路を作らないと上がってこない。</p>
事務局	<p>瑞穂市は都市計画道路を設定してある密度が低いので、3.5キロが標準ですが、狭い市域で道路を密集させるのがいいとは言えない。どこまで密度を上げるか目標は持っていません。</p>
小原委員	<p>今は、都市計画区域の中の話をしているのではなく、瑞穂市全体の話をしています。瑞穂市は都市計画区域以外の区域もありますので、そこを含めて幹線道路のネットワークをどうするのかを決めようとしていると思います。</p> <p>それを示されたのが3ページの図で、これが幹線道路であれば、どれ位の密度であるのか、どれ位の整備率になるのかといった話の方が分かりやすい。</p> <p>これで全て渋滞が緩和されるのかということになると、全体のネットワークで交通の流れをみて、交通容量と比較して検討しないと次のステップに行いけないと思います。</p>
会長	<p>都市部で95%も整備されているのにどうして混雑しているのか、色々な問題が起こるのか整理しないといけない。以前は都計道路が充分であったのに、開発が進んでいくので、もっと都計道路を打ってきちっとしていかないと、道路密度があってもまちづくりにはならない。都計道路は一つの目安で、都市がどれだけ整備されたかの目安です。</p> <p>ここでは、全体としてのネットワークをどうするか、どう整備していくかです。</p>
浅野委員	<p>ボトルネックになっている道路を最初に改良すると、交通安全や渋滞対策の面で解消されると思います。</p>

鳥居委員	最初に何をするのか、整備の優先順位の議論が大切です。財政の問題もあるし、先が見えない中で、優先順位の中身が今までと変わってくると思います。整備率は、私はあまり問題ではありません。
小川委員	東海環状道路の西廻りルートが9年以内に完成すると聞いています。アクセス道路として、岐阜県南大野線が必要になってきます。この道路は地域を斜めに通りますので、土地改良等何らかの施策が必要で、この審議会でも方向性を検討してもらいたいです。
会長	東海環状道路が来ますので、計画だけでも早急に立てる必要があります。
広瀬(時)委員	まさに優先順位を決めて整備すべきです。十九条の橋とか、駅周辺の道路とか、生活道路が先です。
森委員	まず学校周辺の道路と、これが繋がる幹線道路を早急に整備していただきたい。また国道21号の3車線の復活を望みます。
広瀬(英)委員	本県縦貫道の渋滞が、私にとってネックになっています。昨年の道路構造令の改正で、緩和されて交差点も規格どおり造らなくてもよくなりましたので、21号線へも小道が接続できれば、縦貫道の渋滞もある程度緩和できると思います。 それから縦貫道の交差点改良です。完全1車線化が理想ですが、今の経済情勢からそれは無理ですので、徐々に計画的に交差点改良をして解消すると良いと思います。
広瀬(時)委員	今の話は、渋滞対策ですね。例えば、抜け道の計画を持ってみたり、駅周辺では一方通行にして人の流れをスムーズにするとか検討する要素はあります。 どこを早く整備するのかを皆さんで議論しないといけないと思います。
佐倉委員	私は、幹線道路の骨格道路をしっかり、これでいいのかどうかも検討して、これでいいなら現状をしっかり把握して、ネックとなりそうなところから改良したら、渋滞の緩和になると思います。
会長	グランドデザインが要るとか生活道路はどうするといった議論よりも、やるべきことを早くやらないといけないと言う議論になってしまいますが、まず幹線道路はこのネットワークでいいのかという議論になってくると思います。 委員の皆さんのご意見では、道路密度よりまず幹線道路を処理してから緊急課題を順番に考えようということになります。 確かに岐阜県は、幹線道路が弱いので、県道や市町村道にしわ寄せがきます。 それで、この幹線道路網でいいのかということになります。まず全体のネットワークはこれでいいのかというのが一つの検討課題です。もう一つは、ソフトな対策も含めてどう整備していくのか、優先順位をどうするのかといった案を作ったらどうかというのが皆さんの意見です。幹線道路として検討すべき全体像については提案がありま

	<p>したので、この案で検討すればいいとこの委員会で決まれば、この案をベースにして、個々の課題もいっしょに検討していきます。</p>
浅野委員	<p>今、抜け道はインターネットで検索出来ますので、市内も住宅地を抜けて国道21号へ出られます。ボトルネックで渋滞すると、他の道路へ流れるので、幹線道路のボトルネックを直して次の課題へと進むとよいと思います。</p>
藤橋委員	<p>私は、順位を付けることが大切だと思います。</p> <p>合併する以前から岐阜県南大野線は整備されてきましたが、東海環状自動車道へアクセスする道路として、第1に整備していただきたい。瑞穂市としては、大野町のインターへ行く道路として対応していかないといけないと思います。</p> <p>それから縦貫道路が渋滞しています。交通安全と円滑は相反する時があります。今の道路で解決するには拡幅しかありませんが、時間が掛かると思います。</p> <p>出来るところから造るのではなく、必要なところから造る。まずアクセス道路を造り、それから南北道路を造る。</p> <p>縦貫道路ですが抜け道を造ったら、必ず事故が増えますのでダメです。渋滞しても仕方がないです。</p> <p>先を見据えて、東海環状道路にアクセスする岐阜県南大野線をぜひとも第1の優先順位として対応してもらいたい。</p>
会長	<p>交通安全と円滑は、非常に大きな課題です。いつも課題になるのが、住民に理解が得られるかということです。</p> <p>交通安全と規制とは、住民の理解は難しいところがあります。よく説明することが大切です。</p>
広瀬(英)委員	<p>現道のままを迂回させてはダメです。安全に整備してから通さないと危険です。裏道の整備も優先順位に上げれば、幹線道路の緩和になると思います。</p>
鳥居委員	<p>東海環状道路インターへの接続を優先ということですが、具体的にこの事業を行う時の市の負担はどれ位になりますか。</p>
小原委員	<p>これは国の補助事業で行いますので、市の負担はありません。</p>
鳥居委員	<p>第一義的には、市の中の問題箇所を解決することも大事だと思います。</p>
会長	<p>まず共通認識は、交通安全と円滑をどう整備して、町を活性化させていくか、どう道路をうまく使っていくかに尽きます。全体として、もう少し円滑にうまく流れるようにしたいということです。</p> <p>共通認識は、円滑で安全な道を造るということです。</p> <p>北方多度線は、交通量から見ても幅を拡げるか、それとも皆さんに辛抱していただいて、接道は禁止してもいいなら、円滑化対策とすれば交差点はここでしか回れませんから、交差点は減らすことが出来ます。</p> <p>それでいいかどうか、こういう提案を具体的に事務局からしてい</p>

	<p>ただいて、ボトルネックをどう解消するのか、片側だけを拡幅するのか、それでもやらなくてはいけないのかという結論になるのかどうかです。個々のネットワークの中でどう配分するのか、どういうやり方をするのか、北方多度線はどれ位流すのか、こういう対策としてどうやるのか、優先順位はどうかと、そういう議論になると思います。</p> <p>多小優先順位が低くても早くやりましょうということになるかもしれませんが。具体的な案がまとまれば、議会にも提案していただいた方がいいでしょう。</p> <p>ただ具体性がないから、次回に客観的なデータ、事業費、方法等を事務局に提案してもらったらどうでしょうか。</p>
事務局	<p>このネットワークを皆さんのご承認をもらえれば、ネットワークで実際に交通量を流してみても、北方多度線で渋滞する分を他の路線に代替え機能を持たせることで、現道の中での渋滞解消を図るということも具体的に数字で表せると思います。</p> <p>瑞穂市から外へ出るもの、中に入ってくるものをトータルで、これだけの道路で捌けるのかどうかを、全体像を交通量で把握し、これで流れるというところを、次回に提示できればと思います。</p>
会長	<p>まずこれをベースとしてやっていきましょう。また問題があれば、足してもらったりするなりして考えていきましょう。</p> <p>次は、ハード一本やりでなしに、色々なソフトを考えていくことが大事なことです。ぜひ提案いただけたら。</p>
小原委員	<p>ネットワークで流すのはいいですが、多分このまま流せば本巢縦貫道はパンクします。かと言って、いきなり片側3車線にしましょうというのは非現実的な話ですので、現実的に可能なところをどうするのかを考えていかないといけない。この辺をどう提案されるのかです。路線を増やすのか、本巢縦貫道を拡幅する提案をされるのかは大きな違いです。</p>
会長	<p>最終的に多小渋滞してもいいと、住民の方がどこまで我慢できるのかです。多小の渋滞でもいいからこの程度はやろうと言うのか、渋滞なしにしてほしいと言うなら、3車線でも6車線でも造れば何年掛かってもやろうということになります。</p>
小原委員	<p>整備目標は1.8キロ位になるけど、1.5キロぐらいで我慢するという選択肢もあり得るだろうということです。</p>
会長	<p>柔軟にした方が、後は皆さんに決めていただいた方がいい。</p>
鳥居委員	<p>駅前整備ですが、市の顔である穂積駅がこのままだと駐車場ばかり残っていきますので、中長期的に地区計画だとか、道路を含めて方向付けすべきだと思います。</p>
森委員	<p>合併前に駅前開発特別委員会を作っていて、駅前には大きな計画がありました。</p> <p>井桁屋の南の道路ですが、本通りと計画されているのですか。</p>

事務局	<p>通学路ということで、路肩のカラー舗装をしています。道路は拡幅して歩道を単独で分離して造ればいいのですが、用地の関係で、カラー舗装して歩行者の安全の確保を図っているところです。</p> <p>瑞穂市全体で、交通安全から通学路を中心に路肩のカラー舗装で整備を進めているところです。</p>
森委員	<p>旧の西町や中町は、水路を伏せ越してして歩道にしたら良くなると思います。</p> <p>瑞穂市の顔である穂積駅を中心に据えるには、県道へ出るあの路線を直さないといけないんじゃないかな。</p> <p>やれる所からやると言うのではなく、牛牧の東海道線の下を早く整備していただくといいと思います。</p>
会長	<p>森委員は、駅周辺の整備についておっしゃられていますが、例えば岐阜駅の周辺は25年から30年掛かってやっています。</p> <p>逆に言うと、早く調整して継続してやっていくことが大事です。駅へのアクセス道路というテーマで捉えるしかない。</p> <p>駅前整備は、手法に関わらず継続してやらないといけない。</p> <p>当面の緊急課題として、駅へのアクセスとか駐車場が足りないということです。</p>
鳥居委員	<p>当面は、迎いの渋滞やバスの渋滞です。</p>
会長	<p>緊急のテーマとしては、アクセス道路です。</p>
小川委員	<p>駅前の開発については、地権者の理解が得られません。</p> <p>そして、北方多度線が渋滞しています。我々には幹線道路ですが、地域の方にとっては生活道路ですので、一方通行にするには地域の皆さんの理解がないとできません。拡幅はできる状況ではありません。</p> <p>岐阜県南大野線も、早く実施する計画を立てて、地域に説明に入ってほしいです。</p> <p>道路拡幅は地域の理解がないと出来ませんので、理解をしていただくように早く計画を立てて進めていただきたい。</p>
会長	<p>色々な整備方法を考えましょうということです。</p> <p>駅前は、駅へのアクセス道路が緊急課題の一つです。</p>
佐倉委員	<p>駅前整備ですが、東西道路は狭く、改良は難しいです。ですから、時間規制の一方通行にしたら流れが良くなると思います。</p> <p>それと平行して、時間が掛かっても駅前再開発をしていくのが良いと思います。</p>
副会長	<p>駅周辺のまちづくり協議会がありますので、アクセス道路も検討していきたい。</p>
会長	<p>駅前のアクセス道路整備については、提案をすべきです。色々な案を提案しましょう。緊急課題であるという認識ですね。</p>
森委員	<p>国道21号線は、北方多度線から揖斐川までどういう計画になっていますか。3車線の計画はありませんか。</p>

小原委員	<p>基本的には東海環状道路が渋滞を緩和するという考えで進めていますから、計画はありません。構想はあります。</p> <p>優先順位は、東海環状道路です。</p>
会長	<p>今は予算が3分の1ですから、両方は出来ません。東海環状道路を優先しています。</p>
佐倉委員	<p>国道21号線は、生活に密着した道路です。だから東海環状道路が完成したら、相当緩和されるでしょう。</p>
小原委員	<p>一定の低減効果はありますので、全部は解消にはなりません、当面の非常に困った状態からは脱出できます。</p>
会長	<p>岐阜県の道路は、比較的大型車が少ないです。台数は多いが、意外に渋滞感がありません。</p>
佐倉委員	<p>美江寺西結線のJRの北が改良されてから、交通の流れが変わりました。渋滞は殆んど無くなりました。逆に別府祖父江線から東海道線の南の道路に回る車が倍以上増えました。</p> <p>ですから、現状の道路の把握をしっかりしてからでないと難しいです。交通の流れの原因があるはずです。</p>
会長	<p>環状線の外に外環状道路を造ったらどのような効果があるのかとか、色々な問題が出てきます。</p>
広瀬(英)委員	<p>文化道路ですが、プロムナードも文化道路にしてはどうですか。今は車道なのか歩道なのか遊歩道なのか分かりません。</p> <p>前は交通規制をしていましたが、今は車は通れますか。</p>
事務局	<p>今は車道として、車も通れます。</p>
広瀬(英)委員	<p>学ぶ道路というか、もっと文化的な要素を含んだ道にすると良いのではと思います。もう少し利用価値を考えたらどうでしょうか。</p>
事務局	<p>最初は、朝日大学生の穂積駅からのアクセスとして、歩行者を重点的に考えて整備しました。さらに若者が通る道路をイメージして造りました。</p>
会長	<p>一つ一つ取り上げると、どういう整備をしていくのか、全体をやるのかという議論にもなりますので、皆さんいかがですか。</p>
鳥居委員	<p>コミュニティ道路や生活道路、通学路を整備する時に、資材を提供してもらい、地元の人が施工するシステムを検討するといいいのはありませんか。自分達に関われるそういう整備の方法を考えることはできませんか。</p>
会長	<p>今度はやり方の議論になってきますので、広げてもいけないので、まず東海環状道路のアクセスをどうするのか、幹線道路網をどうするのかというところに絞りたいと思います。</p>
小川委員	<p>市の幹線道路で、拡幅の幅員が決まっていないところがあります。審議会の中で、この道路は8m計画であるといった方向性を決めることも考えてほしい。</p>
会長	<p>それも大事なところですね。文化道路をどうするのか、要項とか規制をどうするのか、ソフトの面から生活道路をどうするのか、今</p>

	<p>後の宿題にして、幹線の問題と同時に考えていきましょう。</p> <p>色々な問題は、一つずつ潰していくしかありません。</p> <p>データがないと分かりません。通学路がどの位整備されているのかとか分かりませんので。</p> <p>それでは、纏めさせていただきますと、一つは幹線道路のネットワークはこれでいいのか、ネットワークの緊急の課題は何で、どういう方法があるのかを次回に提案させていただきます。</p> <p>それと同時に、文化の道路とかの関連資料を集めていただいて、また道路の基準ですね、6 m道路等のガイドラインを提示したらどうかと提案がありました。</p> <p>個々に色々な提案があれば、事務局に資料を作っていただくということで、メインは幹線道路の緊急の、ボトルネックとかの問題を次回には提案していただいて、議論したいと思います。</p>
事務局	<p>今、皆さんからご意見を伺ったものを次回には具体的にデータで示して、審議していただきたいと思います。</p> <p>平成21年度については、次回は6月か7月頃を予定しますので、よろしくをお願いします。</p>