

第3回 瑞穂市道路整備計画審議会会議録

日 時	平成21年10月27日(火) 午後3時00分から午後5時15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. 市長あいさつ 3. 議題 (1) 将来都市内道路網整備計画について (2) 整備の優先性について (3) 生活道路整備計画方針について
出席委員	(会長) 奥田 邦夫、小原 順治、佐倉 孝价、鳥居 与記、 広瀬 英昭、小川 勝範、広瀬 時男、浅野 楔雄、森 亀治郎 以上9名
欠席委員	(副会長) 佐藤 多喜夫、藤橋 光男 以上2名
傍聴人数	0名
事務局	6名

会議の概要

事務局	定刻となりましたので、只今より第3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。 開会にあたり会長より挨拶を申し上げます。
会長	本日、第3回ということでご案内させていただきました。3回目ということで、みなさま方のご意見を聴けることを楽しみに、いい案をまとめていきたいと思っています。 社会の方では、民主党が政権を取りまして、公共事業を担当するものとしましては、背筋がゾッとする思いをしております。 中津川市の市長さんや和歌山県の知事さんもそう言ってみえましたが、当初は公共事業を全くやらなくていいという考えの方も、半年、一年経った時には、やっぱり社会基盤をしっかりとやらないといけないという考えに変わり、古田知事も大なり小なりそういうところがあるように思いましたが、最近では、東海環状道路をはじめ、各種事業を必死になんとか応援しようとしてみえます。 民主党も政権をとっていろいろ考えた結果においては、ダムや公共事業でやらなきゃならない事業はやるという考えに変わっていくのではないかと信じています。 瑞穂市のまちづくりのために、いい意見にまとめたいと思います。 よろしくをお願いします。
事務局	市長より御挨拶申し上げます。
市長	皆さんこんにちは。 台風20号の影響がありまして天気があまり良くなかったですが、今まさに秋本番であり、すばらしい時期を迎えております。

	<p>そんな中、第3回の瑞穂市道路整備計画審議会を開催するにあたり、委員の皆様にはお忙しい中御出席をいただき、心より感謝申し上げる次第でございます。</p> <p>今会長からお話がありましたように、やはりまちづくりの基本は基盤整備でございます、そのうち道路整備は、本来でしたら瑞穂市が誕生しました時点で、こういった審議会を設けまして計画し、それに基づいて順次整備をしていくのが本来でございますが、これまでにそういったことがなされていません。</p> <p>皆様に御無理を申し上げ、皆さんのいろいろなお知恵をお借りして、将来に向けまして瑞穂市の道路整備計画をしっかりと立てていきたい、そんなことを考えて開催させていただき審議会でございます。今回3回目を迎えいろいろな説明をさせていただきます。資料に基づき十分な御審議をいただき、将来に渡ります整備計画がきちんとできますように願いを申し上げます。</p> <p>お世話になりますがよろしくお願い申し上げ、出席いただいたことにお礼申し上げます、私のあいさつとさせていただきます。</p>
事務局	<p>欠席委員について報告いたします。</p> <p>本日は所要のため佐藤副委員長が、急な体調不良のため藤橋委員様が欠席ですので、9名の委員様の出席をいただいております。</p> <p>それでは、審議会の審議を会長よりお願いします。</p>
会長	<p>只今より第3回の瑞穂市道路整備計画審議会を開催させていただきます。よろしく願いいたします。</p> <p>これまで、第1回は、幹線道路の形状と、また成果があるということについて協議していただきました。2回目は、問題点と課題ということで、沢山の意見をいただきました。それを受けまして、第3回としましては、新たな提案を皆様方から時間のかぎりいただきたいと思っております。</p> <p>手元にお配りした資料のフローのとおり、前回までの審議会で議論された内容を基に、作成された第3回の資料について事務局の説明をお願いします。</p>
事務局	<p>【議題（1）将来都市内道路網整備計画について説明】</p> <p>お手元の資料と、プロジェクターとを併用して説明させていただきます。</p> <p>本日、3回目につきましては、前回まで瑞穂市の道路の骨格ネットワークについては承認いただきました。現在の道路に付け加えまして、実際に交通量調査から将来どういうコンタクト等が発生するのか、その結果を本日説明させていただきます。</p> <p>次に、道路の優先順位はどういう観点で評価して決めていくのかを説明します。</p> <p>三つ目は生活道路につきまして、どういう基準に基づいて進めていくのかという内容の説明をさせていただきます。</p> <p>資料の瑞穂市内の図を見ていただきますと、現在の都府県道と主要な市道が載っております。</p> <p>交通政策のデータを基に平成42年までに推計をしようというこ</p>

	<p>平成17年度に実際、交通量調査をしまして、広いところでは国の地方整備局レベルでやっております。さらに国のデータを基にしまして、県が昨年度に付近の道路の交通量推計をしております。その上で市の方でも交通量の集計をしております。</p> <p>新たに増えました道路につきましては、広域幹線道路として東海環状、岐阜南部横断ハイウェイ。主要な幹線道路としまして、岐阜巢南大野線バイパス。市道としまして西部環状線のような道路を付け加えております。</p> <p>さらに、補助幹線道路としまして、市道の地域連絡道路ということで十八条-只越、牛牧-別府、横屋-牛牧、それから揖斐川左岸堤防道路、ケースは違いますが中山道を新たに付け加えまして、将来の交通量を推計しています。1ページに平成17年に比べまして、平成42年に密度は約1.5倍になると計算しております。</p> <p>4ページですが、平成17年と平成42年につきまして交通量を推計しております。色によって混雑度を示しております。一番の混雑の赤色の混雑度は1.75で、慢性的に混雑しております。国道21号、岐阜巢南大野の馬場のあたり、曾井中島美江寺大垣線、北へ混雑しているという結果がでております。黄土色で示してあります混雑度は1.25~1.75、ピーク時には加速度的に混雑が生じます。国道21号線、県道穂積巢南線というようなところであります。</p> <p>それから緑色ですが、ピーク時には混雑している状況があります。北方多度路線については緑色です。平成42年、2ページ目にありましたように国県市のネットワークを加えましたが、赤色が全て消えていました。南部横断ハイウェイができることによりまして、交通が全て市内の幹線道路の交通量を消化して、交通量が減って混雑度1.00以下になっています。</p> <p>ただし、北方多度線につきまして交通量はあまり変わらない27,800、これについては縦軸の交通量が南部横断ハイウェイができることによって交通量の流れが違うということで生じています。</p> <p>先ほど申し上げましたように、平成17年の状況を基に約1.5倍になると推計した平成42年の交通量の状況でございます。</p> <p>議題(1)につきましては以上でございます。</p>
<p>会長</p>	<p>それでは皆さん最初の表紙を見て頂きますと、1ページから4ページは将来幹線道路網の設定と、混雑度から見て、平成42年ですから25年後には、どうなるのだろうということを推計し、また平成17年度の交通量、車の流れを考えて推定しております。</p> <p>見ての通り南部横断ハイウェイ等整備され、東西の道路はほぼ解消されますが、しかし南北方向の北方多度線などの道路は少々すたってしまうということを示しております。</p> <p>25年後の話ではありますが、何か御意見、質問等がありましたらお受けしたいと思います。お願いいたします。</p>
<p>鳥居委員</p>	<p>平成42年の推計の基は、現状の交通量から推計しているのですか。</p>

事務局	平成17年にポイント、ポイントの交通量と自動車はどこからどこへ移動するか調査しており、それに基づいて路線毎の交通量を算出したものが平成17年の推計です。この推計値をさらに平成42年に移行しております。
鳥居委員	それは同じ値なのですね。増やしているわけではありませんね。
事務局	交通量自体が増えています。国で伸びの推計をブロック毎にしており、東海地区は地区の交通量として、まだ少しこれから増加し、その後若干減少すると推計されています。
鳥居委員	42年には減っていないの。
事務局	今よりは増えています。ただ、ピーク時よりは減っています。
鳥居委員	今より増えているのか。
事務局	はい、今よりは増えています。
鳥居委員	おかしな話だねえ。
広瀬（時）委員	42年の人口がどれくらいになるかを考えると、平成17年をベースにして平成42年にはこのような渋滞が生まれるのか、人口などを想定して考えた場合、はたして妥当か。17年の交通量等の形式で考えて路線を青色にしているのか。どういう基準なのか。 17年の交通量に対して42年は他に幹線道路を造れば、このようになるということなのか。
事務局	最新のデータは平成17年のものですが、平成17年の交通量を平成42年まで推計して、増えた道路に流しております。
広瀬（英）委員	どれくらいの伸び率か知りたい。
事務局	年ごとに伸び率を出していますが、そんなに大きくは伸びていなかったと思います。本日は、具体的な数値についてお答えできませんので、次回までに調べてお答えします。そんなに大きな数値ではなかったと思っています。
広瀬（英）委員	推計の期間が長すぎるのではないか。途中10年とか、ある程度混雑するピークを想定して推計されないと、少子化、高齢化で自動車が減っていくのに、緩和されるのは、人口が3分の1減れば、当然自動車も減っていく状況で、25年後というのはあまりにも長くないか。
広瀬（時）委員	5年後、10年後の推計は分かるが、25年後は長すぎるのではないか。
会長	暫定的な効果は出せませんが、瞬間的な意味は大事なことと思います。全体的なネットワークをどうするのかになりますと、整備されるのに25年くらいはかかるだろうという前提で出しています。5年後、10年後の暫定的な効果は出せませんが、中間的な意味は大事なことだと思います。ただ、今全体的なネットワークはどうかということを考えて、25年位かかるであろうということでも最終形を出してありますから、事務局は、10年後位の中間的な資料も次回は用意検討できるようにしてもらいたい。 どんなネットワークを作っても、最終的には北方多度線だけは残ることが一つと、推定交通量をはたして妥当なのかということの二つの議題が上っています。民営化の問題とか、どういう資料をどう使って資料作成しているかといった問題もありますが、交通量の推定が難しいのは、交通量がかなり減ると思っていたが、交通量増大の要

	<p>傾向として、北方多度では 27,000~28,000 は通るだろうということは、推計値が変化してもほぼ同様の数値になるとは思いますがお願いしたい。</p>
事務局	<p>平成 17 年数値は少し古いですが、5 年ごとに調査されている数値を使っています。25 年後について国の方で国県道の推計値を出されており、ブレイクダウンし市独自の案で交通配備して作成していますが、期間の途中の段階も考えさせていただきます。</p>
浅野委員	<p>長い期間で計算しているが、今の時代は非常に変化が速い。また、気候のよい太平洋側に移られる方が増えるというような推定をしていくと、長期の政治計画、産業の変動、交通の流れなどを予想して立てていけないといけない。</p> <p>たとえば、政権交代で高速道路が無料になっても、おそらく一般道は減らない、混むところは混むという交通の流れ、物流の拠点から拠点へ交通量、運送重量などが急変するといったことを考えて、国道 21 号その他の道路の交通量をきちんと計算されて、今までより以前の計数で推測していくと、おそらく 5 年後の計数と合わなくなるのでと思われるので、事務局で十分調整しないといろいろな問題が出てくる気がします。</p>
広瀬（時）委員	<p>平成 17 年のデータを使って 5 年ごとに推計した数値というのは保証がない。25 年後、例えば瑞穂市が工業地誘致などの基盤整備をしてそこに人口が増え、道路が必要になればわかるが、人口分布は今逆三角形の時代で高齢者が去れば、人口も減り自然と道路の必要性もなくなるのではないか。</p> <p>25 年後にそこまで道路を整備して、投資してよかったと言えるのか。25 年先と言われてもわからない。</p>
広瀬（英）委員	<p>何もやらなくて、自然体でいいんじゃないか。お金を使ってやる必要はないという結論になってしまう。この時期のピーク時に渋滞があるというデータだけでは議論のしようがなくなってしまう。</p>
会長	<p>赤色の路線がなくなるのは、現状に新たに提案された路線をこれだけ造ると、ピーク時に渋滞がこれだけなくなるということですね。</p>
佐倉委員	<p>資料の路線に示された数値は交通量ですよ。ですから、現状よりも平成 42 年は交通量減るのでしょう。</p>
会長	<p>新しい道路を造りますからね。</p>
佐倉委員	<p>交通量は分散するんでしょ。そうすると、準幹線とか生活道路は整備しなくてもいいんじゃないかという結果にならないか。</p>
会長	<p>そこを造ることによって軽減されると考えられ、造らなければ今のままですよ。どの程度軽減するかは不明ですが、いずれにせよ路線</p>

	<p>交通量ほど出すのが難しいものはない、河川は今ある流域だけを考えればいいので、バイパス以外に新水路が造られることはほとんどなく、あるものを広げるか狭くするかを議論するが、道路に関しては、とんでもない所に団地ができるなどの要因によって変化するため、モデルケース的に傾向を出しておいて、評価と検証をしながら綿密にやっておかないと絶対に合わないと思います。</p> <p>瑞穂市は、人口も増える余地があり、今でも絶対数が足りない道路網なので、道路を増やしておいても損はしないのではないかと、田舎で過疎化が進むところに道路やトンネルを造るわけではないので、あえて少し多めに考えておいてもいいんじゃないかと、個人的には考えています。</p>
小原委員	瑞穂市の直線の部分が廃止になると、今は平均的な修正で予測しているが、いわゆる将来的な交通量予測をどうしていくのか。
会長	それは、瑞穂市の経済政策をどうしていくのか、都市計画等の基本設計等によって影響を受け、困難ではないでしょうか。
広瀬（英）委員	道路整備をこれから進められるのは、二車線を四車線にして解消してさせていく計画なのか、そういう大々的な計画をこれからやられるにはお金の問題もあるでしょうし、どのような整備をされるのでしょうか。車線を増やされるのでしょうか。
事務局	3ページにありますように、瑞穂市内の地区間道路として、西部環状線、牛牧－別府や横屋－牛牧など現在全くない道路も新規に造りますし、現在ある二車線の道路はそれで足りていると考え、これを四車線にすることは必要ないと思います。現状ある分には歩道を造ることはありますが、そこまではしないと思います。高架下は12mにするなどの改善はしていきます。
会長	美江寺西結線などは、広くしていいように思います。高架下の問題もありますけどね。
事務局	高架下は12mにするなどの改善はしていきます。
広瀬（英）委員	東海環状線は現状のままでしょうか、交通量の数値が変わらないということは。北方多度線の縦貫道も。今、二車線ですね。四車線で計算されると話が違ってくるので。現状では片方が一車線で規格があっていないので、二車線道路ですね。
事務局	北方多度線につきましては、都市計画決定上は16m。北方多度の内訳は二車線道路でした。高度経済成長の真只中ですから、歩道を最小幅員にしての四車線にしてきました。なので、イレギュラーな道という状況になっております。
小川委員	北方多度線のもう一本下には、樽見線がまもなく廃止されるようなことも考えられるが、その跡地を道路としてうまく利用できないか。そういう構想もあるのではないかと。
会長	今現実には、北方多度だけは16mが規定となっていますから、課題としては28,000台ほど通って25年経っても混雑が残ってしまう

	<p>という傾向がでていいる。交通量をどう集計しているとか、暫定どうしていくのかということがあります。ということでこの議論はおわりにしていただき、次の話に移りたいと思います。</p>
事務局	<p>【議題（２）整備の優先性について説明】</p> <p>平成17年、5年後の平成22年のその時点で検証はできますのでチェックしていきます。お示ししている道路の混雑度につきまして申し上げます。それでは、道路を瑞穂市の場合、幹線道路をどう優先順位をつけて整備すればいいかという話をさせていただきたいと思ひます。</p> <p>幹線として28区間をあげていますが、評価方法は、5ページから示しておりますように、将来の道路幹線道路網について客観的に評価していくことが一つ目。二つ目は付加価値的評価ということで、瑞穂市のみで政策的メリットのある道路として評価することを取り入れていく。三つ目ですが、この審議会の1回目2回目で、色々と指摘されました問題点等々を評価させていくことになっております。以上の3項目について総合的に評価し内容を示させていただきました。</p> <p>6ページでございますが、1番目の客観的指標ということで、道路整備プログラムというマニュアルにも出てくるような標準的な評価の仕方をしていいます。主に、道路の必要性と緊急性という二つの観点から評価させていただきます。道路の種類、広域幹線、主要幹線、幹線または補助幹線なのか。公共交通の利用を促進する道路かということで、道路のアクセス状況、バスルートになっているのかなどで評価してあります。</p> <p>瑞穂市の公道としての機能ということで、都市間での主要道路、都市内での拠点道路、地域の活力という観点から商業の中心、産業の中心、住宅地区の活動の中心となるような道路かという観点。</p> <p>それから、防災・環境保全の観点から、延焼遮断機能を持つ道路かどうかということ、災害時の避難所へのアクセス機能があるかどうか。景観につきましては、都市の美観を有するか、歴史的な内景観資源を有する道路かどうか。緊急性ということであれば、整備状況が改定済みであるかどうか、未整備かという点。混雑状況については、42年推計値により混雑度の高い道路は評価が高くなります。代替機能として同等以上の機能を有する道路かという点で評価してあります。という客観的な評価項目を示してあります。</p> <p>次に、7ページの評価であります。客観的評価として点数の合計で21点とし、各指標に1点ずつ加点に差を付け、評価させていただいております。これが1つ目の評価です。</p> <p>二つ目は7ページ右上にあります。付加価値的評価として市の総合計画のマスタープランに示しております重要な路線で、公共交通ネットワークの形成に必要な道路として東海環状、南部横断ハイウェイ、岐阜県南大野線バイパス、市の骨格的な幹線ネットワークの形成</p>

3番目の7ページ右下になりますが、重点的評価ということで、東海環状線と岐阜県南大野線バイパス、渋滞の解消、国道21号線歩道整備ということで北方多度線があがっています。ボトルネックの解消ということで穂積県南線の十九条橋、美江寺西結線のJR高架下)が問題ではないかのご意見をいただいております。駅周辺整備と一体となった道路といたしまして別府穂積線これは市役所の前をあげております。南北道路の整備ということで西部環状線が必要ではないかという話が出ております。十字状道路として美江寺西結線と穂積鷺田橋線をあげております。

以上三つの評価資料から、実際にそれぞれのポイントを見て◎、○、△というような、おおよそ全体を3分の1に分けまして、評価させていただいております。お手元の資料にありますピンク色の部分が、最も優先的に整備しなければならない道路とし、順番にいきますと岐阜県南大野線バイパス、それから北方多度線、3番目は環状道路ということで瑞穂市の西部を環状する道路、その後に別府穂積線、国道21号線、県道美江寺西結線、穂積県南線を最も整備をする必要があるということで、ABCとあるなかでAランクとしております。

東海環状と南部横断ハイウェイにつきましては、ちょっと評価の性質違い、国の施策で上位の施策という点から、評価の対象から外させていただきます。

引き続き、次に整備が必要となる路線ということで仕分けさせていただいております。色は黄色の部分です。一番下がC評価ということにしていますが当面整備する必要はないという道路、バイパス道路ができて旧道等になるという考えで整備を猶予する道路としております。

具体的には9ページ、10ページで路線を定めております。

10ページの5番になりますけど、河川の堤防道路につきましては、天王川、糸貫川、中川、五六川等堤防天端を親水空間道路として歩道の整備を行い、これらについては優先道路の順位には含めておりません。以上が計画道路の優先順位です。

会長

以上、道路計画の優先順位について説明がありましたが、平成42年の交通量がどうだとかの問題はあるとして、今このような客観的に重要性ということを見ますと、今のような提案がされたところです。一つは機能の面から評価し、一つは付加的な面から評価し、客観的な指標と主観的指標とか色々な皆さんの意見を取り入れて、客観的に重

鳥居委員	<p>ちょっと各論的な話ですけれども、この評価の方法を私は始めて見たんですけれども、正直に言ってこういうやり方でやっているの、無駄な道路ができたのかなあと感じる。</p> <p>というのは、例えば、7ページの表で各評価資料が示してありますが、該当するか該当しないかというのは、それに関わった人が演出でできるし、合理性があまりないように思える。もし、それぞれ項目についてどういう理由で丸を付けたのかを出していただかないと、こういうやり方だと、いかようにも、とにかくやりたい道路にすぐに丸が打てるように感じました。</p> <p>実際、こうやって日本の道路って決められているのではないのかと思える。</p> <p>ですから、例えば、3番の一般国道21号は14点じゃないですか、それに対して4番の北方多度線の評価が高く重要なのは分かります。5番巢南大野バイパスや西部環状線が高いのは、現実の重要度と合っていないように思う。評価の中で緊急性がありますね、交通機能とかで評価を分けていますけど、評価の結果と現実とに違いがあり、先ほど言ったように、丸を打った、打たなかった根拠を示してほしい。</p>
会長	<p>皆さんどうでしょうか、評価の方法はいろいろあったようですが、丸を打つことの意味がはっきりしないようです。</p>
森委員	<p>評価なんて毎日歩いているが、国道21号やJRの高架下などああい詰まったところを直せば、ものすごく違ってくるのに、余分な道路へ手をつけていると思う。</p> <p>例えば、宝江のクランク、紀文の所などは、今のままで結構で旧道でいいのに、現在の整備は倍の幅があり無駄なところが多い。大事なところは一本、忠太橋などを整備した後にならなくなって行くかというようなことが評価とかにつながると思うんです。以上です。</p>
小原委員	<p>評価というのは永遠の課題なんですね。いろんな切り口でいろんなポイントを作るんですけど、それだって本質どうするのかという点で全然違ってくる。今多くのところでこのように実施されている指標が出ていて、これの重み付けをどうするかという議論をしなければいけないということが出ていますが、最終的には地域の中で何が一番課題なのかということ、こういった場でそういう部分の答えが出ていないのであれば、あまり適切な評価をしていないという判断をせざるを得ないと思います。一個一個を攻めていっても人によって評価が違い、結局は答えがバラバラになってしまうので、出てきた答えに皆さんそうだねってことにどうやって落ち着かせるか、議論を進める中で皆さんが納得できれば最終的にはいいのかなと私は思います。</p>

鳥居委員	<p>僕が各論といったのはそういうことではなく、現実と評価とが差があるということで、皆さんで議論することが非常に大事。特に、今問題になっている部分を早急にどうするんだということが異常に大事だと思っています。</p>
広瀬（英）委員	<p>瑞穂市が地域、機能を考えたプラン、例えば商業地域の活性化などの大きな目標に向かった道路計画。駅前がラッシュ時などに非常に渋滞している、それに対する大きなプランとして、どこをどうしますといったものがないと、当然商業の活性化につながらない。</p> <p>お題目は非常にいいんですが、難しいと言ってしまうとそれまでだが、そうではなく具体的にこういうことをしないと、瑞穂市は活性化しないというようなプランがここには見当たらない。現道に触る程度とか、まあそうでないところもあるが、本当にこれで道路の機能が充実しているのか、道路を付けるには駐車場とか停車場とかの機能がないと道路が生きてこない。現在、駅付近は個々の地主さんがバラバラで駐車場を作っているだけで、市としての交通網計画を考えていない。商業地域なのか駐車場なのか、駅前の活性化も手遅れかもしれないが、そういう機能指定のようなことがないと無意味な気がします。</p> <p>それから、南部横断ハイウェイはとても実現出来ない、とても完成しないだろうという話を聞く中で、それができたとしたら渋滞が解消すると言われても理解できないし、現実問題として今の財政状況等から実現は不可能だろう。だから、プランとして挙げられるのは良いが、もっと現状を直視してプランを練り直していただかないと、私は違和感がある。</p>
広瀬（時）委員	<p>2回目までの事どうしたら良いかをまず先にやるべきことではないのか。混雑とかいろんなことに対して、これから赤い線で印した路線をさらにこれをすると緩和されるだろうとか、まず、今森さんが言われたような路線を緩和させることを議論するのが第一ではないか、その後こういう計画が載ってくるのは良いが。</p>
会長	<p>余談ですが話しますと、こういうことをやっているから無駄な道路を造るんだという話もありますが、県の場合も客観点数を付けてどの路線が大事かという評価はしたことがないです。このように点数をつける方式は、三重県が最初に一生懸命やってみえました。余りにも要望が多くて、客観性がないから、どうしてもっと皆さんに分かり易くなるかを考えまして、点数を付けてここからやりましょうということをした訳ですが、今お話が出たとおりです。</p> <p>今ここで整理すべきことは、短期的な話と、長期的なことがあり、ネットワークを造るのにこの路線を整備しなければならないということは納得して頂けると思います。けれど、全体的にいっぺんにやるわけではなく、短期的には5年後、10年後は何をやるのかと言う話になると、この中からもう少し具体的な現実観のある、どこが大事だからどうやろうということもでてくる。</p>
広瀬（時）委員	<p>この図でいう将来の構想を話し合うこともできる。</p>

<p>会長</p>	<p>そうです。だから今おっしゃられたのは、その中間点がないものだから、拡くするとか渋滞を解消する路線をこの資料から拾い上げて重点にやるべきではないか、ということと言われ、私もそう思いますので、この中から快適な路線に向けてどう整備するのかを、皆さんに説明しないと納得されないと思いますし、現実離れしてこの路線が大事だといっても、それは出来ないだろうという議論になってしまいますから、次回までにそういったことが御理解いただければ、5年後の話もいいと思います。</p> <p>何故、25年なのかと言いますと、25年位の基本的な大きなビジョンを持っていないと、目先だけのことをやって小手先になってしまいます。事務局の狙いとしては、基本的な瑞穂市の大きなフレームとネットワークとして、これだけはやらなければならないことの話を一生涯懸命している。しかし、現実の話が抜けてしまっていますから、皆さんの話として、それは分かったが各委員から意見がでていたので、私は、この中間を緊急にやらなければならないところを整理したらいいのではないかと、その後基本的なネットワークやバイパスの議論をするという流れでいいと思います。</p> <p>ただ鳥居委員のおっしゃったように、なぜここが〇なんだということは、ひとまず事務局が案として作られたのだから、皆さんの意見や判断で客観的なものに整理すればいいということと、重点的なところは、機能的な面と付加点とか重点の経緯を整理し、短期的な視点も重点のところに入れ込まないといけない。点数のことばかり入れてしまっているが、分け方も、景観や商業地域ということなどは付加価値のほうで点数を付けた方が良く、機能面は、交通量とか混雑とか広い狭いかなどにわけ、付加価値は美観がいいか、商業地域として必要か考えて、最重点は委員の意見でプロジェクトとして進めなど、私の勝手な思いですが、そういうことではないかと思えます。</p> <p>点数付けは永遠のテーマでしてまとまりにくい。だが、点数を付けなくてもあの路線を早くやった方がいいということは皆さん分かっているのではいか、どうですか。</p>
<p>広瀬（時）委員</p>	<p>長期的なことを考え、将来の25年先の道路網はこうなるということですね。</p>
<p>会長</p>	<p>25年ないと、用地買収等を考えると絶対に出来ない。だから計画はちゃんと持っていないといけないと思います。</p>
<p>佐倉委員</p>	<p>25年後には本当に整備したい路線はこれでいいと思うんですが、先ほどから皆さんがおっしゃっている目先の問題が一番問題であると思います。美江寺西結線のネックである東海道線の下とか、十九条の問題とか、ネックの部分、目先から整備していかなければいけない、そうすれば随分考えが変わってくると思う。私はそういう流れが先に必要だと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>どうですか事務局、こういった意見がでていますが。</p>
<p>事務局</p>	<p>機能だけの客観的なといった話や点数の付け方は、確かにマニュアル通りに作成してありご指摘の通りで、〇の付け方にしてもこちらの主観だと言われればそうですので、この中身につきましては、また委員さんの中で議論していただく必要があると思います。</p>

	<p>今言いました、実際に緊急性の高い道路につきまして、ボトルネックになっているような、穂積南線の十九条橋、美江寺西結線のJR下などの部分に着眼して評価し、特にこの審議会の中で何箇所か重点として出ましたが、この後の整備の仕方については路線で判断しなければならないということですが、言葉足らずだったかもしれませんが、こういった所から整備が必要だということは我々も認識しております。他の路線それぞれにつきましても今後の議論の必要はありますが、将来の骨格という点ではこういったところで御理解いただきたいと思います。</p>
会長	<p>短期的に集中的にやらなければいけない所は、こういった所なんだというような書き込みを入れないと皆さんが理解できないんだから、そういう方向でやりましょうということ。</p> <p>それから、もう一つ最終的には、北方多度が将来的にどうにもならないのだから、長期的にも今から考えてするんだという事を提言してもらい、例えばもっと拡げて都計を打ち直してくれるのか、部分的に交差点だけ改良するのか、他にはどんな方法があるのか、議論をやらないとその問題の解決にはならない。傾向として交通量が減っても混雑し、市の幹線なのに歩道が狭いままでいいのかとか、市としては街路樹も植えて造るべきではないか、などの提案もしないと皆さん納得されないと思います。</p>
鳥居委員	<p>北方多度については非常に大事なので、多少時間を取っていただいて別に議論が必要でしょう。</p>
会長	<p>全部終わりましたら、北方多度を重点的に議論したい。</p> <p>交通量的には必ずしも増えるということはないにしろ、傾向的にはかなり厳しいとしか言いようがない。</p> <p>まとめますと、評価の方法をもう一度きちんと考え直して、短期的にどうするかということを中心にきちんと記述して、具体的に短期的、中期的、長期的にわかりやすく書き込む。ということと御理解いただき、次にまいりたいと思います。</p>
事務局	<p>【議題（3）生活道路整備計画方針について説明】</p> <p>では、11ページからになります。今度は市道の整備、ほとんど生活道路に係るのですが、それをどうやって進めるかについて資料を作らせていただいております。</p> <p>市の道路につきましては、現在500km程になります。幹線道路を除きますと490kmになります。約95%が幹線道路以外の生活道路となっております。</p> <p>歩道が設置されているのは24km程で5%となり、4.5m未満の道路については約290kmで6割程を占めています。これが現状です。</p> <p>生活道路の整備につきましては、幹線道路が整備されました後のアクセス道路や、市民の皆様が安全、安心に利用できる道路網を構築する必要があります。</p> <p>生活道路につきましては、いろいろな手法で整備されているところも</p>

	<p>生活道路につきましては膨大な量がありますので、これを全部計画を入れて整理するのは困難なため、これから説明します基準、考え方で指針を整備して行きたいと考えております。</p> <p>3番にあります生活道路につきましては、主要区画道路と区画道路の2種類に分けたいと思っております。</p> <p>主要区画道路につきましては、幹線道路・補助幹線道路と生活道路である区画道路の間を受け持つものであり、主要区画道路から250m以上離れた中心的な道路として位置付けております。</p> <p>二つ目の区画道路につきましては、これが生活道路ということになりますが、これらの幅員については、住宅地で6m、商・工業地で8m、どうしても困難な関係でも4mで整備したいと考えております。これらの道路幅員につきましては、道路構造令とか開発とか土地区画整理事業の施行規則だとか区画整理計画基準というような、13ページの参考資料にあります、その地区の必要に応じた幅員を設定していきたいと考えております。</p> <p>12ページですが、実際に生活道路と主要区画道路にどう分けしていくかということですが、主要区画道路については、歩道を設置するという前提で、自動車の交通量が日500台以上で、自転車・歩行者が日100人・台以上で、ページ右側に示しました両側歩道の12mとし、自動車交通量や自転車・歩行者がそれ未満の路線については片側歩道の10mというような、歩道整備をしていきたいと考えております。</p> <p>主要区画道路以外の区画道路につきましては、沿線の土地利用状況により6、4、8及び9mで整備し、歩行者等を分流すべきところではありますが、幅員に制限があることも考慮しまして、通学路などを指定した路線に関しては路肩カラー舗装で対応した形態で整備したいと考えています。</p>
<p>会長</p>	<p>先ほどまでは幹線道路の話でしたが、瑞穂市では市道が500km程あり、うち6割も4.5m未満の道路があるので、通常の道路整備でやっていくのか、区画整理をやるのか、皆さんの協力を得てソフトな形でやっていくのかということについて、この審議会に諮って、強制力はないが、このようにしたらうまく行くのではないかとということで、ここに、瑞穂市が生活道路をどう造っていくかの提案をされました。異議やご意見等がありましたらお願いします。</p>
<p>森委員</p>	<p>今聞いておりますと、集落内の本当に狭い道路のことですが、どのように家を退けるか、何かするとすごい補償がいるでしょう、回り道のように新規の整備を考えた方が良い気がする。この提案は不可能な点が多いように思う。</p>
<p>会長</p>	<p>今回の提案は、新しく家を建てる時にはこういうルールで建てて</p>

広瀬（英）委員	そのことに含まれると思いますが、土地改良で50mおきに道路、水路の順に整備され、水路についてもセットバックし6mの道路にするということですが、それはこの計画に入っているのか、将来それを本当に道路にされるのか、土地改良後の細長い区画形状が多い中、道路に面した部分はいいが、その奥は整備されず不便を感じており、水路を道路にすることは私はいいと思うが、現実には整備されていないし、整備された部分も曲がっている。この計画の中の生活道路の位置づけで将来もそうするのか。
事務局	現実におっしゃられた背割り水路については、ここに示す住宅地の6m道路を造ろうという考えで、建築の度に規制させていただいており、今後もこの6m道路の位置付けでやって行こうと考えています。
広瀬（英）委員	規制はいいが、目に見えてどこかではじめてもらわないとまずいのではないか。
森委員	新しく宅地造成される、耕地整理後の土地ではそれもできると思いますが、旧集落でも私の住んでいる上牛牧では、ほとんど4m以上になっていますが、そうならないところがいっぱい残っているので、そういう地区の生活道路のことを思って先ほど提案しました。耕地整理で区画形状の整っているところは8m道路になっていますからねえ。そういうところはいいと思うんですが。
会長	そうならないところを瑞穂市さんが提案され、この審議会で皆さんの意見を聞き、強制力はありませんけれども、一貫してやらずバラバラやることには皆さん反対だと思うんです。この審議会で提案されたことが妥当なのか、こうすれば生活道路は良くなる、そうしないと永遠に490kmの6～8割が狭いままで、災害が起きても車さえ入れない。そういうことを考えるべきではないかという御提案だと思います。しかし規定もありますので、この審議会も非常に大きな意義があり、市がどうするかは別として、審議会の意見が市に対する非常に大きな提言になると思います。
小原委員	今、瑞穂市は5mで規定されているのですか。
事務局	いえ、建築基準法では4m以上という規定しかありません。かねてから持っている計画としては、地元から出てきた6～5mの幅員を守って指導している。
小原委員	建築確認の時、法的には4mですよね。それをセンターから3m後退しなさいと指導しているのか。
事務局	行政指導しています。
小原委員	それには皆さん従っていますか。

事務局	従っている方も、従ってない方もあります。
広瀬（英）委員	そうだから、地域の人に不満が出てきている。
小川委員	この審議会で、規定では4 mだが全体に5 mにする路線の基本を作るべきだと思う。
会長	先ほどのフローで幅員が何mか決まります。
小川委員	むろん生活道路は、自治会から要望があって行政が動くのであって、行政が中心に動くわけではないのではないかな。
事務局	<p>背割り道路については、旧穂積町は6 mで線を引いている。実際にはできていない道路も沢山ありますが、10年程前から実施していることを今止めるわけにはいきませんし、背割り道路が6 mなら他の生活道路に関しても6 m以上としていきたいと思っていますし、旧巢南の集落内につきましては6 mは難しいので4 m、土地改良区域内等については最低でも6 mとて、建築確認や開発許可の時に指導しています。</p> <p>大半の方は、自分たちも利用されます他の人が使うわけでもないのので6 mに協力されますし、6 m必要な箇所でも地元が4 m 5 mで計画してみえれば、それに合わせて指導していますので、もう少し市全体として明確化し、生活道路に係る考え方を発信していきたい。という考えで今回提案しており、その補完のような形でお願いしたいと思っております。</p>
鳥居委員	建築基準法では4 mですが、建築協定とか地区計画とかを作り、その中で道路の幅員を示し、取り敢えずセットバックし4 m確保して建築し、古い民家等を建て替えの時に何らかの助成し、例えばさらにバックして生垣などを設け、それを生活道路に変えていくなどして計画的にできないだろうか、そうしないと特に古くからの集落などではなかなか進まないと思います。
小原委員	そういう制約をかけるのはいいですね。
事務局	<p>いい提案だと思います。</p> <p>住宅を築てる時に石積みやブロック塀などは、建物以外は建築基準法上の後退の話が出てこず、我々も悩むところで、鳥居委員が言われたような何らかの補助制度を考えると、PRとして建築士さんや設計士さんとだけ話すのではなく地元にも降ろせるよう、内部で検討する必要があると思っています。</p> <p>集落内、特に水の浸かる地域では、2～3 mもある高い石積みがあり、これをどうしていくかが難しいところです。建物は後退していても、工事で石積みさわれば建物に影響がでるなどし、担当者が悩んでいるのが事実です。地区計画等でそこまで制限することはなかなか難しいと思います。景観の関係で犀川土地区画整理事業の箇所で地区計画がひかれたり、旧の巢南の南地区のうち横屋地区では、地域の方が地区計画に似たような道路計画を決められて、各世帯や開発業者に配布したり、というように地域で進められた例もありますので、そういう事も参考にし、地域に住んでみえる方とも協議して進めていけ</p>

	<p>ればいいと考え、検討していきたいと思っております。</p> <p>今返答はし辛いのですが、何らかの形で地元の土地所有者とか、地域の方々をお願いをしていく必要であり、市のほうで助力になることも考え検討させていただきたい。</p>
森委員	<p>私の方の地域では、道水路に関して区長が権限を持っており、この審議会で決めたからといって、区長や農業委員と連携できないと思う。区長の権限で勝手に進められ大きな問題になっていることもある。</p>
事務局	<p>今言いましたように、当然地域の人にもおろす必要がありますし、区長さんや農業委員さんいろいろな方がみえますので、また議会もありますので、順番にお話をおろしていきたいと思っています。</p>
佐倉委員	<p>当初の見直しの時に、地区計画として横屋区で作成し、町に申請して地区の皆さんに配ったんですが、それはそれで進める中、今から10年程前でしたか、区画整理事業を進めたいとおっしゃったが、区画整理をするとなるといろいろな問題がでてきますので、審議会で検討し道路の幅員を固めて、市で条例のようなものを作ってくださいはどうでしょう。指導ではやるやらないが出てきて困ってしまいますから、確実に実施され問題を起さないようにしてほしい。</p>
会長	<p>委員の皆さんがおっしゃるのは、現実性・実行性があるか、ルールだけではいけないのではないか、インセンティブを与える必要があるのではないか、という御提案があり、ルール化してちゃんとしていこう、計画道路はこういう手段が非常に有効だということは、多分皆さん御異論はないのですが、やり方の実行性がないのではないか、善処のために市の方で努力しなさいということだと思います。</p> <p>その他何かありますか。</p>
鳥居委員	<p>集落を一律に整備する方法もありますけど、例えば、熱心なところを優先的に市で対応し、いい事例を作る。その時に旧集落の方が6mも必要ない、4mで消防車が入ればいい、ということでまとまったのであれば、それはそれで尊重し生垣等の移設補助をしよう、というような旨く行く一つの例を作ってから、他もという手もあると思います。</p>
会長	<p>対応させるにはどうしたらいいかということですが。</p>
小原委員	<p>条例はねえ。急には難しいでしょう。</p>
小川委員	<p>条例を作るのは議会ですからねえ。こういうことがあってダメだという今は指導だけで、市道を造るのに指導しているのだから、そこがいけないので条例としてしっかりしたものを作れば、行政にしてもこういう取り決めがあり、審議会で決定したことだからダメだと突っぱねられるでしょ。</p>
佐倉委員	<p>横屋の交差点から喫茶店の箇所、話として聞いているのは、市の指導を不動産屋がけてしまい、非常に危ない尖った境界になってしまった。何かしっかりしたものがあれば、どうにか出来たと思います。結果的に危ない道路になってしまっている。</p>

小川委員	何年か前に、業者が自費工事をした箇所で、後退させたでしょ行政が負担して、そうした時にもきちんとした法律があればそれに基づいてできる。力強い職員がいれば突っぱねられても、通常はそうもいかないから、そういうことが往々にしてある。強制執行ができない。
鳥居委員	法律があれば強制執行もできますよねえ。
小川委員	法律を作れば、そういう権限でできますので。
森委員	強制執行はまず無理ですよ。私の地元でいろいろなことをしましたが。
会長	<p>昔梶原知事からどこの市町村が強いのかという話がありましたが、強いとはどういうことかという、都市計画決定を打つのは非常に難しい、利害関係があって、その時強かったのは大垣市と関市で、どれだけ文句が出ようが都市計画決定を打ってしまう、そういう力のあるところでは事業がよくでき、住民意識が高く皆さんが自分の地域はこう造ろうというところは、それなりに良くなる。この2つのパターンが成功につながるということです。</p> <p>そういうことで事務局に宿題もでたようですが、時間も来ましたので生活道路についてはそのあたりにして、先ほど北方多度だけは意見を頂くという話をしましたので、皆さんの意見をいただき最後の会までにまとめて行きたい。今のままではどうにもならないから、まちづくりの観点、道路交通量の観点等いろいろな観点があると思いますが、どうでしょうか。</p>
鳥居委員	J Rのところの解消もちろんありますが、将来的には拡幅して交通量を増やしていくのが現実的ではないかと思えます。
小原委員	現実的には、北方多度の拡幅を事業化して誰が実施するのかということですが。
鳥居委員	結構長い話で、10年、25年先のことです。
会長	現に都市計画決定を打っておけば、だんだん家が後退等でなくなっていく。30年経ったら家がボロボロになるから。特に今の新しい家は対応年数が30年程度と短いから意外と早いですよ。
小原委員	<p>そういう時に長い目で、事業化・事業主体が決まっていなくて都市計画決定だけを打つことが許されるのか、という問題があります。</p> <p>今はどちらかと言えば、事業化が現実化してきた段階で、説明会を行い実際に拡幅することはあるでしょうが、将来できるのか分からない状況で、本当に必要なかというところが心配です。今県にそれだけの元気はないですから。</p>
広瀬（英）委員	現実的な対応として、まず交差点改良を積極的に進めていただきたい、交差点付近が非常に渋滞しているが、これは車線や右折帯の取り方のせいで、流れが悪いし、交通レーンが悪い。交差点改良を重点的に進めれば、次第に交差点だけではなくその先も広げようという雰囲気になるのではないか。いずれ四車線化も進むようになるのではないか。生津の交差点も地下道の影響で幅が狭まっており、根本的に改良してもらう必要があるように思います。

鳥居委員	幅員そのまま、交差点だけである程度改良できそうなんですか。
小原委員	それは無理でしょう。部分改良で全体に解消できるかという話ですよねえ。
広瀬（英）委員	そうすると、四車線というのはとても遠い話。
小原委員	たからどちらかといえば、本来16mは歩道を造り右折帯があつて二車線の道路なのだから、本来そういう姿に戻すべきであつて、現実的に拡幅ができればいいんですよ、歩道もきちんと造れますし四車線で、実現可能であればそれが理想ですが、それができるかできないかをまず議論して、できないなら別の方向を考えないといけないのではないかな。
広瀬（英）委員	1.75を解消しようと思うと、そういうこともやっていかないと、25年経っても1.75ではまずいのではないかな。
小原委員	ですから、別の路線でそれを担う路線が必要なんです。
事務局	バイパスを造るということですね。
小原委員	鉄道のこともあり、そういうもので補完をしてもらって、こちらは歩道を歩行者のために整備するという考え方もありますから。現実的に四車線の都市計画道だと25m位の道路になるんですよ。本当に拡げることができるのでしょうか。
広瀬（英）委員	南北に抜ける道がないんですよ。
広瀬（時）委員	25年先ならわかる。
事務局	逆に北方多度を細くして交通量が減ることによって、他へ分散されるのも一つの考えとしてあると思います。別の道路例えば旭化成の横の道路を、本巢市が本田の方から繋げていますので、そちらへ車を誘導するなどの方法が考えられると思います。
広瀬（時）委員	その路線を真直ぐ伸ばしてやったほうが手っ取り早いな。
事務局	その方が現実的であるかと思います。
鳥居委員	通過交通についてはそれでいいと思います。入口で位置付けることもできる。
会長	<p>瑞穂市の強い意志によってなんとでもなると思います。</p> <p>そういう選択肢は幾つもある中から選べばいいので、瑞穂市の玄関となる道がこれでいいのか、バイパスで旨く処理できるのか、本気でそういうことを考え、25年先を夢見て造る気でないかと絶対できないと思います。</p> <p>25年先でもやるんだ、瑞穂市のベースの幹線にするという強い意志を持つのか、そうしておいてとりあえず部分的には改良するなど、いろいろな手法はありますが、やることをやらないといつまで経っても瑞穂市は小手先ばかりでいい街にならないと思います。</p> <p>現実的な話をするとう濃い議論になってしまいますが、夢としては瑞穂市がまちづくりをどうしていくのかということ。北方多度を二車線にしてしまつて並木のある広い歩道にし、車がどんどん通るのはかなわないから、ここは16mでいいんだという点や、裏でこの交通量をどこか抜ける道はないのか、本巢の方で抜けないのかという点を検討してもらって、北方多度に係る幾つかの検討案を作ってもらい、みんなで検討して審議会の答申とするのがいいように思います。</p>

	二車線にして不足する交通分は他で抜く、構造はわかりやすいし右折帯を出来る、交通量も意外に変わらないかもしれない。そういうことを踏まえて社会実験してみてもいい、全線を二車線にし歩道を拡げ路側部に自転車レーンを設けたうえで、交通量調査を実施するなどの提案も考えられる。名古屋市では六車線道路の一車線を自転車道に利用するなどの社会実験をしています。
広瀬（英）委員	他を整備させてから試験されるのはいいが、現状のままされたのでは流れないと思うので、プロセスを経てやってもらってほしい。
会長	混むかという、意外に流れるかもしれませんよ。
広瀬（英）委員	御存知のように、瑞穂市は縦の道路がないんですよ。本田、只越あたりには縦がなく、旭化成から北にあるだけで、あっても行き止まりばかりのような道路ばかりで、その機能がない。
会長	北方多度は、右折車線で止まってしまっていて以外に四車線の機能が効いていない。交差点も短いですし、二車線でやっても車が他に逃げて、意外な結果がでる気がします。
事務局	国道から北向きは一車線ですけど、日曜日は混みますけど平日はそうでもないんで、南向きも一車線にする方法もありますよあの区間だけ。
会長	コーンなどを置いて実験をやってみるとか、サイクルタイムを公安委員会で旨く調整すると流れるとか、以外にありますよ。
小川委員	旭化成のすぐ東の道路を岐阜県南大野線まで抜け、という要望が議会のある会派から出てきて、行政でその調査に入る、実際に調査に入るかは部長の判断だが。 北方多度線は、東海道線の下の歩道を歩くと本当に怖い。あんなに狭いところで。
会長	交差点も悪いし、だから二車線にしたほうがきれい。
小川委員	もう少し歩道を広くして。
会長	他のこれに結ぶ路線をどうするか。北方多度の検討をいくつか二車線でしてもらってはどうか。いくつかの改革案によって。
鳥居委員	いくつかのパターンを示していただいて。
事務局	ちょっと説明させていただきます。 まちづくり交付金事業でこの辺りを整備した中で、特に、一車線三車線にしましたが、JRすぐ北の交差点から国道21号まで、これについてはシミュレーションをかけ、二車線にしたらどうなるかということ、協議会をつくって実際に調査しております。それから、先ほど会長が言われたように、信号サイクル調整も旨く行くという、シミュレーションの結論が出ております。
会長	バイパスも整備し、その案をやればかなり流れてしまう。
小川委員	時間帯で右折を禁止するとかそういう路線を設ければいい。
事務局	実際に、北向きが今一車線ですが、信号のサイクルの調整だけで流れがかなりよくなっています。ちょっとしたことでかなり違いますの

	で、その辺りは警察と調整しながら。
会長	人にはやさしくないですよ瑞穂市は。あんなに狭いところを通して。あれはダメです。やっぱり木があって、歩道が広くて、そういうことを考えないと、それか広くしてちゃんとやらないと。中途半端なことをやっても。永遠にこんなことを言っていなければならない。
事務局	今1.5mしか歩道がないですから、人にはやさしくはないですね。
鳥居委員	今、事務局でどのようなパターンを持っているか提示できないでしょうか。
事務局	大雑把に、今北進一車線南進三車線ですが、シミュレーションで一車線にして内側に歩道を広げるものとして、交通量を19年、20年それぞれ各地点で計って、JRの北側、南側、市役所の前、国道の信号でどれだけ滞留するか、実際に交通量を測ってシミュレーションをしたところ、信号そのままでは次の信号まで繋がってしまうという結果がでておりました、それを信号のサイクルを少し変えれば、信号から信号までの滞留はないという結果が出ております。この区間だけです。
鳥居委員	二車線にして歩道を広げたときに、バイパスをどのルートにした時の案とかは。
事務局	別のルート案はまったく考えていなくて、ただ単純にこの路線を二車線にした話です。
小原委員	後はどこでJR抜いて、バイパスを確保するかということですよ。
事務局	この短区間の中ではという結果でして、後はまだ。
委員	中央分離帯なんかを作って車線を分けるわけ。車線を真ん中で。
事務局	単純な二車線です。
委員長	素晴らしいと思いますよ、二車線にしたら。交通の流れが良くなりますよ。ようするにドライバーが走っている時に選択肢が多いのはだめなんです。二者択一でパッと分からないと速度が落ちて、意外に盲点なんです。
鳥居委員	二車線というのは右折時のことですか。
会長委員	今の四車線の変則だと、ドライバーが右折をどうしきやいけないだとか変な動きをして、結構ロスが大きいのです。
小原委員	交差点部の付加車線数って結構大きいですよ。交差点部は1サイクルの間にどれだけ流せるかが勝負ですから。
小川委員	この道路は大垣に向かう道ですが、並んでいない割にここで渋滞している。この車線をなくして信号を調整すればいい。どうしてもやりたければ、まず、市役所の付近を後退して見本を見せればいい。
事務局	それについては見本を見せる積りをしてはいますが、地下道がありますので、できるところだけは、今まで出来ていませんでしたが、後退する予定をしています。
会長	今いろいろな議論がでていますが、ダラダラとどうするかという議論をやっているわけではないです。最初の案は広くしたらどうか、もう一つは二車線してしまってバイパスを強化してはどうか。そこを考えていくつかの案を事務局から提案していただき、審議会として検討する。

小原委員	21号の交差点のところだけは、付加車線を多くする形で広くする手はありますね。付加車線が大きいと交通量が増えますから。あとは二車線で流せばいいと思います。
会長	右折禁止のところを500m以上設けてやれば本当に流れます。本当は交差点が500m以上離れるのが原則で、近すぎるものだから、二車線にしないと鉄道付近交差点の問題は解決できない。四車線にしたってわけのわからない交差点になってしまう。二車線にして自転車道を作って並木をつくと本当にきれいになりますよ。
小川委員	東海道線の南側で停まり、また次の交差点で停まって頭にくるでしょうねえ。
会長	変則なのでドライバーはどうにもならないですね。だから周囲を整理して簡単にしないと、ドライバーは本当に悩みますね。 大分時間も過ぎましたが、どうでしょうか、今提案の北方多度をどうするかについてなど、次回までにとりまとめをお願いしたいということで。時間も迫ってまいりましたが御意見等ございますか。
事務局	今後の予定だと平成22年2月を予定していますが、いろいろ問題点等でしたので、また議会とも相談しないといけないですが、もう1回途中でこのままでは、会長に申し訳ないですが。
会長	今日の議論でも、中・長期的ビジョンがとんでしまっているのではないですか。その途中を入れておくとみなさんの意見が反映できたのではないかと思います。
事務局	そういうことも含めてもう一度開催し、2月の予定が少し遅れるかもしれませんが、なんとかもう1回増やして開催したいと思いますので、皆様御協力のほどよろしく願いいたします。
会長	よろしいですか。ではもう1回開催するということにしましょう。その他御意見よろしいですか。 では、今日の意見を整理しまとめさせていただきます。 最初、交通量の推計がどうなのか。H17ばかり使っていていいのか、今はだいぶ交通量が減っているのではないか、という意見がありますが、これはH17の数値とH21の実績も出ていますので、それを比較して検証すれば出てくると思います。人口減少とか、瑞穂市の特性も加味しながら、交通量の解説をきちんとやってもらうことと、5年ごとに検証するようなスタイルをつくること。もうひとつは評価の再検討ということで、評価の仕方を考えてもらいたいことと、短期的なプロジェクトをどう整備計画の中に入れていくか、短期・中期・長期とある中で路線をどう築きあげていくかということを入れていただく。 生活道路の整備計画につきましては、インセンティブとか地域計画とか条例とかの、実現性や効率性のある方法を提言できないか。 最後に、北方多度線の実現性ある計画を、瑞穂市の最大の課題を解決する方法の案を提言していただきたい。 以上のようなことだと思いますが、何か落ちていた事がありましたら、事務局何かありますか。よろしいですか。
森委員	一点だけ、JRの件ですけど、JRは出来そうですか。出来ないんですか。牛牧の下。
小原委員	それは、いつ頃までにとということですか。

森委員	<p>40年近く前から待ってるんですけど、最初は3億で国鉄の時に手を打ったがそれがダメになり、そのままきてしまい、今では3億か10何億を市が出せばやってもれえるという事を聞いているが、県の方がどうこうということで、昭和電設等は30年前からきちっとしてあり、あとは個人的な話ができるだけで。</p> <p>我々がなぜそれに拘るかという、通学路がそれにより変更せれてしまっている。国枝医院のそばの水路を伏せ越しにして通学路にりようする、という条件を提示していたがこれもできなかったのも、お尋ねするわけです。</p> <p>できるものなら、本当に計画してもらいたい。大型車がきて4mしかないですよ。</p>
小原委員	<p>今の情勢は、そのことだけになっていると思いますが、あとは優先順位の問題で順位的にどこからやるか、限られた予算でどこをどうしていくかということになりますから、例えばこれが瑞穂市の中で一番の懸案事項で、最初に解決すべき話だという位置づけになれば、その中で順位も変わってくると思いますが、今のところ瑞穂市の順位的にはまだそこまでいってなく、位置付けのある中で順番にということになると思います。</p> <p>今の社会情勢もよく分かりませんし、出来るかといわれてもお答え出来ません。</p> <p>今までずっと言われて来たのは、河川改修と一緒にやりたいからJRの迂回線路を作ってからということですが、その河川改修の予算の付き方、それから道路の予算の付き方、それをすり合わせるということですが、道路が本当に緊急なら道路だけ単独にやらなければならないということも無きにしも非ずで、それは緊急の度合いの問題と判断になってくるので、河川の方をこれからやりましょうということになれば、それに引くずられてやることになるかもしれませんし、そこが今のところが見通せていないものですから、それくらいのお話しかできません。今すぐやる計画にはないです。</p>
会長	<p>逆に言えば、通らないような道路やトンネルは無くなって来ますから、額が減っても是非やろうという意欲のあるところは、ある意味で可能性が出てくることになる、私は思います。民主党の言い方を受け売りしますと。以前には誰も通らないようなところでもトンネルを造っており、それはそれで大事ですが、本当に重要なところをやらなといけませんし、重要性をアピールしていかないとけない。</p>
森委員	<p>うちの地域は土地が低いので、簡単に抜けるのですが、抜いたら水の関係もあって出来ないということで、以前にいろいろなことがありましたけどね。</p>
会長	<p>そういう地域の本当に大きな課題というのは、本当に大事なところをやらなといけない、というように公共事業のやり方も変わってくると思います。</p>
森委員	<p>あの辺りを通られましたら、団地の信号のところ、西側の家の石垣を積むのを待たせて、うちの地域は準工業地域で大型車も入って来</p>

	<p>るということで残してあるが、先日市長に話しても返事はいいが、見にも来なければなにもならない。議長もお願いします一度早急に見てきてください。</p>
小川委員	<p>牛牧団地。</p>
事務局	<p>牛牧団地の北です。聞いております市長からも。</p>
会長	<p>そういうことでよろしいですか。</p>
森委員	<p>それから舗装についてですが、JRの北の十九条から牛牧の旧県道ですが、ペンキを壊してまた塗り直しをしているが、皆が怒っている。当然弁償してもらわないかん。市長と調整してもらいたい。</p>
事務局	<p>すみません。まちづくりの関係でカラー舗装して。</p>
森委員	<p>カラー舗装のことが1年くらい前から分かっているのに、やっていた。</p>
事務局	<p>ではそういうことで。今日はどうもありがとうございました。</p>