

第4回 瑞穂市道路整備計画審議会会議録

日 時	平成22年2月18日(木) 午前10時00分から午前12時00分
場 所	瑞穂市役所巢南庁舎 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) 将来都市内幹線道路網の設定について (2) 都市内幹線道路網整備計画(案)について (3) 主要地方道北方多度線の整備方針について
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、藤橋 光男、広瀬 英昭、小川 勝範、 広瀬 時男、森 亀治郎 以上10名
欠席委員	浅野 楔雄 以上1名
傍聴人数	0名
事務局	6名

会議の概要

事務局	出席予定の方が全員お揃いですので、只今から第4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お願いします。
会長	みなさん、おはようございます。 瑞穂市の道路整備計画審議会も会を重ね、本日は第4回ということでございます。 道路の整備につきましては、例えば、10年かかるのであれば20年かければでき、20年かかるならば100年かかる。だけど、この地域はきれいにするぞと言う情熱だけは失わないようにし、この審議会での御意見をぜひ反映して、市へ答申していきたいと思っておりますので、御協力をお願いします。 ありがとうございました。
事務局	今日は市長が出席させていただいておりますので、御挨拶申し上げます。
市長	みなさん、おはようございます。 平成22年も明けましてあつと言う間に1カ月半が過ぎたところでございます。今日は第4回になります瑞穂市の道路整備計画審議会。奥田委員長をはじめ委員の皆様方、公務御多忙の中出席を頂いておりました、本当にありがとうございます。 また、これまでに3回、回を重ねていただいたこととございます。 今お話がございましたように、この道路計画、要するに計画だけはしっかり立ててそれを着実に実行させていかなければいけない。岐阜都計が昭和29年、大垣都計が昭和31年に引かれました。私実は高校は大商で、ちょうど30年の初めですが、そんな時にぽつんぽつんと家が建替わる。なんでこんなに急ぐかなと思ったんですが、それから、

	<p>実は、瑞穂市も合併しまして丸7年を経過するわけですので、本当はこの合併と同時にこういう計画も立てておけばということを考えています。</p> <p>というのは、一昨年のリーマンショックによりまして、世界の金融業から日本経済が厳しい中で、やはり市におきましても厳しいわけですので、どうしてもこういった土木事業といいますか公共事業をいやでも削減しなければいけない。本当にやることはやるときに本当にやっておかなければだめだなとつくづく思います。</p> <p>そんな中におきましての整備計画です。整備計画だけはしっかりしていきたいと思っています。これまで同様に、皆さんのお知恵をいただきまして、瑞穂市のしっかりした道路計画をたてていただきますようお願いを申しあげ、また、これまでのご尽力に対しましてお礼を申し上げまして、私のあいさつとさせていただきます。</p> <p>今日は本当に御苦勞様でございます。ありがとうございます。</p>
事務局	<p>それでは、これより審議のほう進めさせていただきたいと思っておりますので、会長さん進行のほうよろしくお願いたします。</p>
会長	<p>只今より審議のほう進めさせていただきますので、御協力のほどよろしくお願いたします。</p> <p>最初、議題1、2ですね。</p> <p>まず、瑞穂市の幹線道路網の設定と計画（案）について説明を事務局の方からお願いします。</p>
事務局	<p>【議題（1）将来都市内幹線道路網の設定について及び（2）都市内幹線道路網整備計画（案）について説明】</p> <p>お手元に次第と資料をお配りしております。議題を3つあげております。1番目、2番目は前回第3回で将来の道路網の説明をさせていただきましたが、資料の表紙でございますように、将来の幹線道路網の決定について統計推移について少し疑問があるということで、委員の方から御指摘を受けました。</p> <p>前回は平成17年度のデータを受けて平成42年に推計して、道路の渋滞状況について御説明申し上げましたが、将来どの位交通量が増えるのかを確認する。それから二つ目は、その推計についていつ時点で行う必要があるかということ、それから三つ目は、瑞穂市の特性を踏まえた交通量になっているのか確認する必要があるという御指摘を受けております。</p> <p>二つ目の道路計画についての優先順位について、第3回でも御説明申し上げました。その中で幹線道路網の整備計画について、明確でわかり易い評価方法が必要である、短期で行うべき地域課題を提議する必要があるという御指摘を受けております。</p> <p>三つ目は、この中で特に北方多度線について、実際に整備する方策は、具体的にどういうものがあるかという事を整理する必要があるということで、今回それについていろいろ検討させていただきました。この三</p>

それでは、先ほどの1番目、2番目の計画につきまして進めさせていただきます。

資料の2ページ目になります。今回は、瑞穂市が設定しました道路ネットワークに、平成17年の交通センサスに基づきまして、その渋滞状況を説明させていただきました。ほとんどのゾーンが1以上という渋滞を予測しているというようなデータを示しました。

17年度のデータを基に、この地域につきまして渋滞状況はどうなるかという交通量推計を出しております。この時は、北方多度線、それから国道21号、このあたりが将来、平成42年にまだ渋滞があるというような状況を示しております。

この中で、この交通センサスというのは、国土交通省が道路の将来交通利用計画に関する検討会の報告書を、平成20年の11月に出しておりますが、赤で示していますのが東海北陸で、国の推計におきましても、これからの少子高齢化が進む中でおきましても、平成42年までの推計におきましては、右肩上がりの状態になっています。特に東海につきましては、17年に比ばまして、まだまだ36パーセント増加というような推計をしております。

これら交通量需要推計につきましては、人の移動、商・工業等の物の移動とういことで、それぞれ車の交通量が増えるというような前提で、先ほど言いました3地区につきましては、全国的に交通量が下がっていく中でも右肩上がりなるというような推計をし、瑞穂市の場合どうかということを実際に、平成19年都市計画区域の将来フレームの調査、平成20年3月、県の都市政策課の方からでておりますが、これらにつきましても、瑞穂市の人口は平成42年の推計でいきますと、約6パーセントの増という推計をしております。商業の年間売り上げ販売につきましても、26パーセント、工業製造出荷額につきましても33パーセントというような推計をしております。これらにつきましても、国が示している東海地区のランクにマッチすると思っておりますので、先に示しました交通量推計につきましても、国の推計を用いて示すことは妥当ではないか、というようなことで整理させていただきました。

続きまして3ページに入ります。これらの道路ネットワークの中でこれから順位をどうつけていくかというところの評価方法につきまして説明させていただきます。

道路の整備後評価につきましては、3つの観点で整備の評価をしたいと考えております。

一つ目は、道路の性質的評価、今もある道路そのもの格付けや整備状況、渋滞状況、その道路以外に代替機能があるかないかというような4つの項目で、道路の持っている性質について評価をさしていただきたい。それらを、およそ10点満点で4点、7点の中でABCのランクを付けさせて頂きました。

二つ目が、政策的評価ということで、市の政策的に必要な道路はどれかということで、総合計画、都市計画マスタープランというような、上位の計画に上がっている道路を評価する中で、後ほど御説明申し上げます10項目の観点で評価をしたいと思っております。

これらにつきましても、10点満点で4点、7点というところを境にABCでランク付けております。この二つの評価をまず中間評価としまして、Aが二つそろるか、AとBというものを重要性が高い方として評価し、次の評価としまして、AとC、又はBとBとかを重要性の中間程度として評価させていただきます。さらにその下でAがないBC、CCとかというものにつきましては、緊急性が低いという事で下のランクという評価をさせていただきます。

広域幹線道路といわれます東海環状とか、国道21号、岐阜南部横断ハイウェイにつきましては、国の重要プロジェクトであることから評価の対象外とさせていただきます。道路の性質別評価と政策的評価をたしまして、さらに三つ目は重点性評価ということで、今年の10月から3回にわたりまして、道路整備審議会において委員の皆様からボトルネックだとか、渋滞の解消、整備が必要だという重点的に着手しなければならないというようなご意見をいただいております。それは、やはり民間の意見でもあり、市民の声でもあるということで、この中で出てきました路線は、また先ほど中間評価に重点性評価を加えまして総合評価とし、重点整備が必要なものの順位を付けさせていただきます。

一番目の道路の性質別評価と申し上げますのは、道路の種別だとか整備状況、それから先ほどの将来の混雑状況と道路の代替車道があるかないかで評価させていただきます。

この中で今一覧表が皆様方の資料に示してあり、特にピンクのところはAランクというような格好で評価をさして頂きました。図面でいいますと、14ページの右側の図面が4つの項目で評価した実際の路線ということになります。Aランクを評価しましたのは、まず国道の21号線、これは6車線ですが、今まだ4車で全てが完成してないところもあります。それから岐阜巣南大野線バイパス、これは犀川以西が未着手ですが、東海環状の大野神戸インターへのアクセス道路として評価しております。それから、曾井中島美江寺大垣線の美江寺地内からで、これも実は本巣詩の方へまいりまして経済大学の方にも繋がるということで、ひとついいランクで評価をつけています。

続きまして2つ目の評価としまして、政策的評価ということで、市の総合計画、都市計画マスタープランに示されている目標で、そういった機能があるかないかと言うことで、点数を10点満点で評価させていただきます。

評価の具体的中身としては、公共交通の利用を促進する道路であるかどうかということ。2つ目は歩行者、自転車の利用が多い道路であるかどうか。3つ目はロータリー機能とか、延焼遮断性を持つ道路か。4つ目は災害時には避難路になるかどうか。5番目は景観を創造する道路であるかどうか。6つ目は景観の中でも、都市景観資源を有する道路であるか。7つ目は、商業地区の活動中心となる道路であるか。8つ目は産業地区の活動中心となる道路か。9つ目は、都市外拠点と連絡する道路か、また都市内の拠点と連絡できるか、これの有無で評価をさせていただきます。

このまとめが、今示しています右の表になっております。一般的に路線で申しますと、赤で示してあります道路になります。先ほど同様に

	<p>5ページになりますと、その三つの評価のうち、2つを中間評価とし、さらに重点的評価を足しまして、最終的に総合評価を出した結果が左側の一覧表で示しております。</p> <p>この結果を、このグラフで示しています。今一番評価、性質的評価、政策的評価の交わる所で一番高い所をピンク色で示し、これが優先的に整備する必要があるという度合いの高いところをわかり易いようにグラフにしております。路線でいいますと、北方多度線、それから西部環状線、国道21号、岐阜巣南大野線バイパス、曾井中島美江寺大垣線、さらに美江寺西結線、これらがまず最も整備が必要だというふうに評価ができると思います。さらに、下のランクでいいますと、先ほど言いましたように駅へのアクセスという事で、一つランクが上になります。黒丸で示していますが、穂積巣南線、穂積鷺田橋線などはボトルネックの解消等が必要ということで、ピンクのところ为重点整備路線として掲げています。次に、オレンジ色で囲ってあるところが整備路線として次に来る中ランク。それから青で囲ってあります中の道路が、この中では重要性が低いという定義をしています。</p> <p>6ページ目ですが、評価に基づきまして模式図的に表しますと、岐阜巣南大野線バイパス、北方多度、市の西部環状線、それから犀川に架かる十九条橋、十九条交差点など、ピンクになっているところがまず短期的には、早期に改良の必要な路線ということを示しています。</p> <p>9ページ以降につきましては、具体的な路線につきましては、道路の持っている位置付け、整備すべき点ということで、特に中で短期的に整備が必要なこと等を記載しております。</p> <p>以上で10ページの左側までですが、説明させていただきました。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>事務局の方から交通量につきまして、この間、皆さんから御意見がありました。少しデータが古いんじゃないかと変わってないんじゃないかと御指摘がありました。捉え方としては、やはりこの地域、特に瑞穂市などは人口が増えるんじゃないか、トレンドとしては合っているんじゃないか、というようなことでこの交通量を採用しました。</p> <p>それから、評価をA、B、Cとありました。瑞穂市の路線をまず点数を付けることによって、全体を評価してみましようという事で、道路の特性で評価をして、政策的な評価をして、最後には重点的にそれを加味しまして、総合的に結論をだされた、と説明されました。</p> <p>逆に、ここの審議会でいろんな議論したことが客観的、主観的な評価で当たっているのかと。ここが一番大事なところで、皆さんが全体として明解にあたっていけばだいたい位置付けはできたということになります。ただ、高と中と下とどこが違うのか、たまたま地域にある基準に基づいて作って、この審議会の意見を十分に反映しますとあ</p>

	<p>7ページのところで、A、B、C、高、中、下がありますが、そこをどう配分するか。それは瑞穂市の行政側と議会と相談されることと思うんですが、例えば、高の方に6割入れて、中に3割入れ、低に1割入れると、5、3、2でいくのか、6、3、1でいくのか。そういうことは、これからの政策的になってきますが、客観的な指標で見たときの路線を、出来ないですけど敢えてランク付けをすると、ああいうことになりますよと、そういう意識で観ていただけると分かり易いと思います。また他の方法でいいますと、プロジェクト毎にまとめるやり方もありますが、いずれにせよ、ひとつの路線を観るには分かり易いということはいえる。ただし、判断が的確かどうかはいろんな御意見があるが、ここの審議会の議論のことがきちっと反映しているかどうかが一番評価としては大事であると思います。皆さん何か御意見がありましたらお願いいたします。どうですか。</p>
鳥居委員	<p>交通量推計の前提として、将来どの位交通量が増えるのか、地域性のことなどがうたってあって、国交省のデータを出していますが、例えば2ページの真ん中の図ですが、これは、多くの人が「え?。」こんな数字になるのと言われるんじゃないかと思います。</p> <p>例えばなぜ42年から下がるのか、42年まである道路は上がり続けています。まあ多分推計はその前にやっていると思いますけれども、国交省はその性格上造るという立場で、こういうデータをある程度作成せざるを得ない。ですからこれを踏まえて話を進めるというところについては、ちょっと違和感があります。</p> <p>42年で下がるということをご存知ですか。なんでこんなに。</p>
事務局	<p>いろんな指標を使って、トレンドとか人口とかそういったものを複合的に使った結果が42年に下がっているの。</p> <p>実は国交省の推計自体も、それほど細かいやり方とか公表されてなくて、ある程度ここに書いてある推計に関する検討会で、こういうやり方で推計しましょうということが書かれているだけです。そうすると、どの要因が大きく響いて42年に下がっているか、というところまではちょっと把握しきれないんです。人口の今後の伸びとか、GDPとかここに書いてある物の動き、そういったものを考え合わせると、42年から大きく傾向が変わった、という結果しか分からないところがあり、なかなかうまく説明し辛いものがあるんですが、そういう結果になってしまっているというところです。</p>
鳥居委員	<p>交通量がこれからもこういうふうに、ある道路に分かれるという前提でもって、こういう道路計画を進めていくのに違和感はありませんか。</p>
事務局	<p>道路計画については、推計に関しては、上位推計を基にこういう地域毎に推計することが通常の流れです。国とか県とか協議する時に、この推計結果は何をベースにしたのといわれた時に、やはり国の推計をベースにしましたと説明しないと、国が思っている数字と違うということ言われかねないので、やはり道路計画とかそういうからみでやる場合には、必ず上位の推定結果をベースとして、より細分化したデータ</p>

小原委員	<p>感覚的には分かりますが、これも42年がピークなんですけど、だから瑞穂市としては、いやもっと先を見ればいいんじゃないかとそんな気がします。大きいものを狙わなくてもいいんじゃないか。将来的なものはどこでやろうかというのは、それぞれで考えればいいとして、今、何かのデータを出せと言われてはしかたないが、必ずしもそれに捉われない考え方があってもいいという気がします。</p>
会長	<p>交通量については前にお話しました様に、あまり増えないだろうと言っていました。前話しましたようにトラックの積載量が3割しかなくて、トラックプアになったから交通量が増えるわ、人間の寿命は延びるから80歳まで車は運転していただけるし、奥さんは奥さんでみんな車を持つようになるし、車の値段が軽とか2台も3台も持てる様になるし、そういう状況で前予想したよりも交通量は増えてきた。</p> <p>だけど逆にいいまして、ほとんど1.0に近いですから、これからすぐ平成42年に出来るようなものではないのだから、今の瑞穂市の状況を見るとこれくらい考えておいた方が、かえって北方多度線とかいろんな幅員とか見たら、トレンドとしては良いではないのか。</p> <p>逆に、悲観的なものを見てとっているのでは無しに、今からみると、まだ計画だから修正できますから。1.0に近い今ぐらいの現状に毛がはえた話だなあという前提でご理解いただくとちょっと分かりやすい。全体に日本全国を見ると間違っているんじゃないかということになるように思いますが。</p>
鳥居委員	<p>今ここで私が言いたかったのは、これから人口増えるよという瑞穂市、この審議会で交通量増えるよという前提ではやっぱり議論はしない方がいいよということと、あくまでも瑞穂市近郊の中での実情に踏まえてと言う部分をもう少し優先する必要があるんじゃないか。その辺を言いたい。</p>
会長	<p>人口は増えています。ある程度トレンドとしては合っているという気はします。</p> <p>この市の道路計画、これは今所長さんが言ったように、全国組み直すかというような議論になっちゃうと、ベースがどうかということになりますね。</p>
広瀬（英）委員	<p>関連ですけども、極端に平成42年で折れているから逆に目立つところがあります。ところが、右の表で商業、工業の増加率が42年までで切れていますが、これを50年までやってもらうとどうか。それと、現実に瑞穂市の商業、工業が本当にこれから伸びるのか、僕は延びて欲しいと思うが、道路計画によって延びるのかと、工業が伸びるのか、商業が伸びるのか、そういう次の計画になっているか、今の整備計画の中で充分、商業、工業が発展しますよという計画になっていますかというのをお聞きしたかった。</p>
事務局	<p>この計画が、今の経済状況の中で、確かに今現時点でこの先を見ればちょっとあまりにも乖離しているんじゃないかという感覚があるのは、</p>

<p>広瀬（英）委員</p>	<p>私が言いたいのは、道路計画で道路を作ることによって、市民の生活が向上する、安全が確保されることはいいんですけども、商業、工業がやっぱり発展しないと市の発展はないというのが持論なんです。</p> <p>この整備計画によって工場誘致が出来るとか、そう言うことが織り込み済みで後の計画がされているのか、取り合えず今やったほうがいいだろうという程度の計画なのか、全体眺めてちょっとどうかな、ということがありましたので質問させていただきました。</p>
<p>広瀬（時）委員</p>	<p>まったく同じ意見です。</p> <p>例えば、商業とか工業のこの額が平成42年に果たして本当に出来るのか、市全体の工業誘致とかそういうものも都市計画に基づいてこういうシミュレーションが出来るのか。42年は19年度に限って42年度の評価している訳であって、これから人口が減ってくる。都市化になってくるという現状で、本当にインフレで金の価値が上がって、工業が、経済が良くなっていくという保障はないです。</p> <p>だから、この表そのものが、一つのデータ、単なるデータ、今の19年度で仮定すると42年はこうなるんじゃないか、というようなものしか、これは絶対的なものではないと思います。</p> <p>だから、この道路審議会ですらやろうとしている、表を出されたみたい、将来の向けてこの道とこの道は大事ですよと、これを僕は審議すればいいと思う。それについて市はどうやって行くかと、主要幹線道路は赤いので早急にやろうと。だけどその時に、例えば田んぼの所に広い道を作ったところで、商業、工業が発展するわけではないし、そういうことを考えると、岐阜都計やいろいろな関係からこの市はどういうふうな構想を練って、だからベースとして、最終的に、物事は何でも道路をキチンと作らないと地域の発展性がないので、今の表に出してあるような道路の計画は、それに向かってどうしていくかという議論をしたほうがいい。</p>
<p>会長</p>	<p>少し整理しますと、交通量が生きてくるのは混雑度が1.0あるかないかの点数に入ってくるんです。だけど、現状に多分ネットワークにしてある、全部道路をみられたら、42年の数値を上げてても下げてても多分あまりかわらないですね。</p> <p>審議会ですらわからんようなものを作ってですね、道路はまあこれで将来は大丈夫だといってもおかしい話ですし、例えばドイツのアウトバーンは、人口あたりでいくと日本の倍以上あるんですね。人口だとかそんなことばかりをみたらアウトバーンなんてできないわけです。</p> <p>そうみるとやはり骨格としては、このデータをあらかじめみた方が、議論としてはやりやすいのではないかということが多分挙げていると思う。</p>

	<p>だから、もっとシビアなものならもっとケンケンがくがく細かくやるんですが、逆にやったところでどうなるかわかりませんし、当たり外れもありますから、この辺でトレンドとしてはみても妥当だという意見だと、私は思います。</p>
森委員	<p>今、みんな言われた事なんですが、われわれの時には30年と言うとですね、例えば美江寺西結線、あれはおおいに良かったと思うんですが、忠太橋が30年以上経っていてもぜんぜん完成していない。それから、JR東海道の下だってぜんぜん完成はしてない。</p> <p>工業、商業、今いくらやったって瑞穂市、穂積、牛牧、もういっぱい来ちゃっていて、ほとんど潰れていくのが現状でしょう。そういう中で、42年という線も結構なことだけど、それは審議委員会ではこのままにせず、ほかりっぱなしの問題が多く残っているわけです。</p> <p>今から20年たち42年になって、そんな話を我々がしたって、20年先はわからんことになるんだから、現在のことをどンドンとやって、そして若い人に将来を持てるというような計画をやっていかないと、これは成り立っていかんと思うんですよ。</p>
佐倉委員	<p>この推計でいろいろ数値が出されているんですけど、私が思うに数字は数字のオバケであって、結果を変えることはいくらでも出来ると思うんですね。20年先を見越したデータではあると思うんですけども、もう少しどうなんでしょうね、20年で本当にそれだけの成果にならない危険もあると思うんですね。それもやはり市長の考えでどういうふうになるのか、やはりさっきからおっしゃってるように、商業、工業にせよ瑞穂市の政策によってどうにでも変わっていくわけですね。それで、ある程度、瑞穂市のこういう政策を、現在ですね、構想が練ってあるのか、この問題が一番大事だと思う。</p>
会長	<p>ですよ、市長さんそういうことです。</p>
小川委員	<p>先ほど今までの計画、平成21年10月に審議会をやった第3回で、あの時はざっくりと10年ぐらいで細かく仕切ってみろということで仕切った結果、そしてあの時分から変化がありまして、民主党政権になって事業評価が大変変わったということでしたが、今までの結果をこうしてデータとして出しましたので、次の段階に一步一步前へ進めていかないと、5年毎で作れというような指示をして、多分5年毎のこれをつくるには大変難儀をしたと思うんですよ。</p> <p>審議会はまだ4回も5回もやるのか。次回で結論出さないといけませんよ。</p>
会長	<p>だから今交通量の話をしていて、例えば平成42年の伸びる率1.0というのがあるトレンドの、重要なAAとかにほとんど影響が少ないですね。というのは、新たな路線とか広いネットワークを作るとか、そういうことが入っていませんから、あまり効かないですね。今あるものに対してどうして行くかの議論ですから、あまり交通量をケンケンと議論しても以外に特性としてはですね。</p> <p>だけど、市長さん今の佐倉さんがおっしゃる工業出荷とかですね、現実にはどうでしょうか。</p>

市長	<p>いろいろありがとうございます。</p> <p>先程、8ページですね、これは当然どんなことがあろうと、これをやらなければ瑞穂市に全く何もやるなど、これをやらなかったら企業誘致とか使うばかりで入ってくる金がない訳です。</p> <p>そういった時に、穂積の中では、名古屋紡とか、旭化成がああいう状況でございますが、まずこれはもうやはりそれぞれ所有権があって、なかなか私達の思うようにいかない。</p> <p>ところが、東海環状道路ができることによる、岐阜県南大野線の整備は避けて通れないし、この沿線にある共有地、これも本当に農業でも困っていることはあります。この辺に絶対に企業誘致をし、地の利がいいところですから、今とんでもない所に行くよりも、人口の厳しいところもありますし、工場を作っても人口の密度がないと社員確保もなかなか厳しいということで、やりますと可能性は充分ありますね。ですから最低限この示させてもらっているこれは、当然だと思っただきまして、42年の話だから、道路もやらないなんて話にならないわけですし、いい具合にいろいろと進めてもらっていると先程から聞いているところですが、ひとつ細心の協議をお願いしたい。</p>
森委員	東海環状線は、いつごろ完成する予定なの。
市長	<p>こういう状況ですけども、19年の12月の時点で、綾野ですね大垣の方で着手したんですけども、あの時に、おおむね10年で完成させると。こういう話で、民主党政権になって多少延びてきても15年経てば、だいたい完成するのではないかと。</p>
会長	逆にどうなるか分かりませんが、どうですか。
市長	事業は順調に進んでいますね今。
小原委員	分かりませんけれども、重点的に進めて行かれるようですね。
森委員	<p>あれによって、旧の巣南の特に北部は全然違ってきますよ。市長の考えてみえる工業、南の方は皆止めたいばかりの工場でしょう。もう現在、旭化成は旭建材なんて子会社に与えてしまっているようなもので伸びていかない。もう南部では全然ないです。</p>
会長	<p>要するに、この評価はある意味良くできていまして、道路の特性という評価と政策的評価と、皆さんによる重点的評価がありまして、たまたま交通量のたまとして、北方多度で42年になったら混雑がなくなるよと、じゃあそれまではという話ではなくて、先程市長さんや議長さんがいわれたように、うまく色づけしてある。</p> <p>逆に交通量も気にするほど、このAAランクの中には影響しないと思いますけど。</p> <p>よければ交通量については、そこら辺りをご理解いただいて、次に、政策的判断で、AAランクがきれいにいっているか。これが一番大事でして、一つおかしんじゃないかと、その辺のご意見をいただきたいと思えます。</p>
鳥居委員	<p>それに関係する中で、例えば工業誘致と言うことで岐阜県南大野バイパスの西の方に誘致をしたいという御意向の確認だと思っておりますけど、その辺をですね、これからの将来のマスター計画、瑞穂市の商業、または工業の売り上げなどをどうふうに捉えているか、そういうものがあれば、それに則ってこういう線引きをするのだという話だと思っておりますね。それは例えば上位計画に、市長さんがおっしゃったことがうたっ</p>

	であるのですか。
市長	併せてそういう計画をして行くという事として、岐阜県南大野線は、県にお願いし国にお願いする事業で、私ども市のお金を使ってやるのではないのです。この路線は環状線の繋がりですので、ぜひやっていただきたい。
広瀬（時）委員	岐阜県南大野線ができて工場誘致をするというけれど、その土地そのものは、変えることができるの。
市長	そりゃできますよ。もちろん市の計画でやります。
事務局	<p>農振農用地ですので、それは農振農用地さえ外せば可能ですし、たまたま今岐阜県南大野については、主要地方道という形で整備を進める計画をしています。こういう形で整備ができれば、沿線については土地の集積が可能になっていくと思います。西部縦貫道路につきましても、今の紀文の辺り、この辺も調整区域となっておりますので、紀文の拡張とか、一部名古屋紡とか、先ほど言われた旭化成、旭建材なんかはちょっと撤退したり縮小したりいろいろしますが、優良企業もありますので、そういうものについては推進していきたいと考えています。</p> <p>それと、鳥居さんが言われた第1期総合計画の方でも、その辺の沿線については、工業誘致や集積も考えていますし、ちょうど真ん中辺りも約8ヘクタールぐらいの、十七条地区についても工業地域を指定してあります。そしてわずかずつですが工業の進出もありますので、その辺も踏まえて、美江寺西結線のJRのボトルネックとか、十九条の交差点とか、こういうものについても解消していきたい。ここの重点整備路線の中にもその辺のことは含めて入れてありますので、よろしく願いいたします。</p> <p>以上でございます。</p>
鳥居委員	瑞穂市都市計画で平成20年9月の将来都市構想図を見たんですけど、これには反映されていないんですね。
事務局	都市計画区域画外ですので。
鳥居委員	具体的に今の誘致ゾーンの工業の発展、将来を見越した計画がうたってあるんですね。
事務局	うたってあるものもあります。後程示させていただきます。この辺りが都市計画区域外になるのですが、今市長が言いました、この地域の中でも十七条、ここが工業の導入地域ということで、その中でも位置付けられておりますし。
森委員	給食センターの前辺りは、どういう土地になっているの、農振なの。
事務局	森委員さんの言われる給食センターの北側、この辺りが工業導入地域に設定してあります。
広瀬（英）委員	<p>本巣市が工業団地をつくられたでしょう。</p> <p>だから、なんかメリットがないと、ただでもいいとか、何かいろいろな条件を出さないと、そう簡単に今これから企業が来るとは思えない。ただ、この辺を踏まえて、やっぱり計画というのは立てておかないと、工場用地はちゃんとここに確保してありますとか、いい条件とか用意しておかないと、なかなか僕は難しいと思います。</p>
森委員	穂積町は、名古屋紡、サンコーを無償で出しました。そうゆうことも

	<p>やっぱり、所長や市長らが動かないことには出来て行かないということです。そういうことにどんどんお骨折りいただいてね。</p> <p>私は、民主党の政策がいいと思う。自民党は、50年もそのままにしているけど、3、4年でやるというのだから。そのまま放置するのは市長の怠慢だぞ。</p>
広瀬（時）委員	<p>この図で、道路網を将来はやろうということで、このように道路が出来るなら本当にいいと思う。</p> <p>問題は、今将来に向かって瑞穂市にこういう道路が本当に必要であるかを協議したほうがいいのではないか。</p>
会長	<p>私が県事務所の課長の時に、県の1700キロ構想というものがありました。人がいない、なにもないから、田舎には道路が要らないのかと、いや違う、県のバランスのとれた発展のためには1700キロは、百年経っても千年経っても県は整備しましょうということをやっているんです。</p> <p>交通量だけだったらすぐ落ちる路線もあるけど、瑞穂市の特性として横軸とか縦軸がありまして、政策論的に東海環状高速アクセスはやろうということで、非常にあぶり出しがうまく出て来たという事なんです。</p> <p>それで両方のことを加味して、先ほどの表みたいになると、特にAは、事業配分でなるべくアップして、Cだからやらないとかではなくて、なるべくアップして重点的にやっていこうじゃないか。逆に、岐阜県南大野線だって県に対しても、これを作って、こういうプランがあるからやれやれと言わないと、県はどこをやろうと変わりませんから、判定にはそれがあるということと、地域間競争がものすごく激しくて、これからは地域間競争で勝つか、負けるかです。</p> <p>アトランタにコカコーラーの本社があるように、東京一極ではなしに、中部の中にいい大きな会社がこれからは来ないと、霞ヶ関とか通産省で絵を描いても旨く行かないでしょう。なんとか団地を作っても、それを地域でやる。</p> <p>ちょっと余分な事をいいましたが、そういうことです。御意見をどうぞ。</p>
広瀬（英）委員	<p>短期的な整備で一番大きな事業が西部環状線、そこはこの図面から見て非常にいい位置付けだと思うんですけど、はたしてこれを短期でやらなければならない位置付けか、もう少し説明していただきたいと思います。</p>
事務局	<p>今おっしゃられたのはこの西部環状道路のことだと思いますが、分割して説明させていただきますと、北側につきましては現道がございませぬ。この中で特に古橋・中宮地区は瑞穂市の中でもっとも人口が増えていると言うような状況のところで、現道の8メートルそこそこというのは、非常に危険な所がもともとあります。これは歩車道分離して道路を整備する必要があります。</p> <p>それと、こちらの東海環状道路の大野・神戸インターが出来ますと、今でも結構大型な車がこの道路を使って堤防と平行しながら走っておりますが、それらの交通需要というのも増えてくるのではないかという思いもございませぬ。</p>

	<p>それから今度南へ行きますと、犀川提外地という地区の区画整理が終わりまして、こちらに住宅だとか商業設備等の整備しております。これらは、今市役所から北側路線に繋がる道路として、意味としては環状として道路が繋がる、国道21号に繋がる道路の縦軸として必要な道路ではないかといふうに考えておりまして、早急に整備する必要があるものとして位置付けさせていただきました。</p>
広瀬（英）委員	<p>国道21号は平面交差ですか。</p>
事務局	<p>平面交差です。 東海環状道路の大垣西インターチェンジ養老の方まで北に向かっていく路線ですけど、この大垣西インターチェンジが平成24年に岐阜国体までに開通したいと言っております。それに含めまして、ここの4車線部分を西インターチェンジのアクセス等を考慮して、これも6車線にしたいということも昨日お聞きして、これらの対応について打合せしたところで、道路整備がまた容易になってくるのではないかと思います。</p>
佐倉委員	<p>今お聞きしました西部縦貫道、これを短期の路線として上げられたけれど、これは非常に難しい話だと思っております。まず東海道線をアンダーで抜く、これは費用が相当かかり、なかなか予算が難しいだろうと思うんですね。短期ではやはり整備できないと思うんですよ。ただ、古橋、中宮付近なら可能かもわかりません。 それで、まず現状の穂積牛牧線ですか、犀川に架橋しておりますけど、あの橋がおそらく2、3年で完成するんですかね。ですから、あの道路から21号へ抜ける道、あの道路の整備をまず、短期でやったら一番出来るんじゃないかと思っております。</p>
森委員	<p>あれは4年で完成するんじゃないですか。</p>
市長	<p>22年で完成ではなかったか、下犀川橋は。</p>
事務局	<p>橋は23年に完了し24年に供用開始の予定です。 今、佐倉委員のおっしゃって見えたと件を短期でやろうと思っておりますのは、この樽見鉄道から北の部分です。現実には、北方多度からこちらについては、西部環状線の中でもこちらの部分に関しましては、流動的な部分あります。 但し、まあ環状線は必要では必要であると考えています。</p>
広瀬（時）委員	<p>やらなくちゃいけない道だけど、構造とか方法を考えないと、例えば、10億、20億かけて、はたしてそれでいいのか。やっぱり今は、経費を必要最低限におさえてきちっとした道路整備をやらないといけない、という考え方でいかないと。</p>
会長	<p>ここの書き方が悪かったですね。短期と書きましたから、非常に縛られてしまい、予算とかいろいろありますから、早くやって大事ですよということは、この委員会で検討していいのだけど、短期でやるということは予算とか社会情勢がありますから、住民の意向とかもあつたりしますから、そこは短期ではなく重点的に捉えると考えられた方が多分抵抗がないと思います。短期に本当にできるのかとかいろいろありますから、そこら辺は事務局も誤解を与えますので、そこは短期ではなしに重点的に受け入れをしていかなければならないということはどうですか。</p>

佐倉委員	それなら時期としては分かりますし、いい構想だと思います。
会長	市長さん、われわれの立場としては、短期でやってくださいなどということはいえなくて、こういうところは重点的にやって下さいということです。
市長	先ほど、東海道線を抜くという話がありましたね。やるとしたら、地域活力創造基盤交付金の関係で、55パーセントの補助金がつくんですね。そこへ合併特例債を補助残にあてますと、大体10億掛かったとしたら、持ち出し分は1割ぐらいで出来る。こういう計算ですね。もうしばらくで合併特例債はなくなりますので、結局55パーセントの補助金の事業しかできません。これまだ今でも残ってます。55パーセントは国の補助金です。こういうもので整備するのですから、市でまるきりやるのとは違います。北の方の岐阜県南大野線とか、本県縦貫の関係、これは県ですから、市がやろうとするのは西部縦貫道路ぐらいしか、それも55パーセントが補助金で、そこへ合併特例債を充てて、10分の1ぐらいでやりたいなという気持ちです。10分の1だったらどのようにでもなりますから。
広瀬（英）委員	それで市長、短期というのは、概算で工事費がどの位掛かりそうだと出ていないのですか。西部縦貫道は、どの位かかりそうですか。
市長	私どもは、だいたい25億と。25億の約半分が55パーセントの補助金、その補助残に合併特例債を充てる。特例債ももう24年までしか使えませんから。
会長	短期と書くのは、やっぱり嘘なのではないかというような話になりますので、重点的に早期に整備するとイメージしてもらえば、先程佐倉さんがおっしゃったように出来ると思いますので、出来るだけ努力することですから、そういうものがなかったら県でも、あそこにもここにもばら撒いたり、訳も分からずにやれませんか、集中的でないで、だから、この委員会でも書くことが非常に大切です。
広瀬（時）委員	補助金が半分下りるからといって、環状道路というのはそこだけ。
市長	ここだけが環状道路ではない。市の中に環状で回れる道路となる。きちっと整備して、はじめて環状道路です。バイパスから下へも回るんですよ。
広瀬（時）委員	計画はいいんだけど、問題は金なんです本当に。
会長	1番の問題は県の方が大丈夫か、財政が厳しくなっているけど、所長どうですか。
小原委員	事業の期限みたいなことはとやかく言えないので、将来どこを作るんだということさえしっかり決めていけば、そこを目指してしっかり進めていただきたいとしか言えない。
鳥居委員	現状で何が問題かということですが、あの地域に人口が増えてということがありますが、他に今困っているかということ、そうでもない。もっと優先課題がありますね。今後優先してやっていく、計画は計画でいい。しかもその裏づけとして上位計画があつて、それに基づいて優先順位を付けてやる。ただ、今非常に困っている部分はやっぱり優先してやる。
会長	この表は、そういうものを加味して、いろんなもの、渋滞を避けてや

	<p>例えば、そこばかりやらなければならないか、というところでもないし、また、そこがこの表の意味です。</p>
広瀬（英）委員	<p>私が言いたいのは、本田団地からの縦道は只腰地区を抜けていませんよね。これだけの区間、殆ど縦道がない。西の方へはいいけれど、本田団地から縦貫まで、縦道がない。実際私も生活していると回って行かなければならない。あれをなんとかする方法も重点項目やないかなあという気がする。前々から思うけれど、計画に載っていないのはなぜですかね。</p>
小川委員	<p>旭化成の東の道を、ずーっとから真正まで抜いて。</p>
会長	<p>あれはどこの位置になっているかね。その辺が欠けているのではないかと。</p>
事務局	<p>また、北方多度線が個別の事案で話が出て来るのではないかと思います。確かに縦道、この交通量を捌くには必要でないかと。</p>
広瀬（時）委員	<p>今一番大事なのは、このメインをどうやってやるかということ。</p>
会長	<p>縦軸のことは今までの審議には出て来なかったので話せませんが、また今度までにはどうするか、どうですかね。</p>
小川委員	<p>今までの結果で、いい施策を皆さん出しているから、やるについては予算の関係がありますので、審議会としてこういうところを将来進めていくのだと、いうものをまとめてもらって、次にいかなきゃいかんと思うのです。これ皆県の金ばかりだし、私どもの審議会ではこういう結論が出たと、県のほうへ陳情にお願いに行くというような基本構想を出さないと。</p>
会長	<p>昔の経験から言いますと、こういうプランがあると何かと便利ですね。これがあるからここに。</p>
広瀬（英）委員	<p>だからプランがないので、やるやらないは別として、プランだから真ん中に1本入れてもらいたい。</p>
会長	<p>4回目が出てきたもので、その辺はね。今新しく入ったと、将来構造でいるなら、検討させていただくということでもいいですか。</p>
市長	<p>真っ直ぐにもって言ったら、どれだけ立ち退きがあるかわからない。</p>
広瀬（時）委員	<p>3軒だな。</p>
市長	<p>3軒でどこまでいけるか。</p>
森委員	<p>中仙道のところまでないですよ、家は。</p>
市長	<p>中仙道ではなく、岐阜巣南大野線まで行かなきゃいかん。岐阜巣南大</p>

	野線まで。
広瀬（英）委員	直線で行かなくても、ある程度曲がり真っ直ぐで行けばいいのでは。直線で行くのは無理でも。
会長	この軸の中に検討させてもらうことで。良ければ、個々に御説明させていただきます。
小川委員	北方多度線と併合して話を進めてはどうか。
事務局	今ありますこの図面でいきますと24番、地域連絡道路と書いてあるんですが、これへの接続というのを今検討しておりますので、旭化成の、8ページの図面で24番の地域連絡道路・十八条只越間、それから23番で別府祖父江線を延長して、ちょうど本田第二保育所の所へ、引っ張って来る形で市の方では既に計画をもって進めております。
小川委員	今の話はだいたいね、議会の方でも話が、一般質問で、今の部長が言うように計画を立ててやろうかなと言う方向で進めてあります。
会長	そういうことです。 だいたい議論も煮詰まってまいりまして、良ければ次の北方多度線の渋滞問題だけですね。前回だいたい皆さん意見があり、事務局でまとめてもらいました。
事務局	<p>【議題（3）主要地方道北方多度線の整備方針について説明】</p> <p>北方多度線の渋滞解消、それから歩道の整備ということが、個別の課題として特化させていただきました。</p> <p>10ページでございますが、今非常に交差点がボトルネックになったような渋滞、歩道を障がい者が使いにくいところが問題になっている所でございます。</p> <p>ここに示しました苗田橋から国道21号の交差点までの北方多度線につきまして平成18年度から、この地区のまちづくり協議会の中で、特に歩行空間確保という目的で、交通量調査をさせていただいております。</p> <p>これは、当時は四車線の車道と両側に1.5mの歩道がありましたが、この状況で交通量調査を19年9月にいたしました。歩道を確保するという目的を大前提にいたしまして、今ある幅員の中で車線を2車線、右折車線を一車線で、車線を縮小して歩道を拡げるといったようなシミュレーションを19年にさせていただきました。</p> <p>その後、10ページの下の方に書いていますが、20年2月に県の方で車線変更がなされまして、今のような状況になっております。20年10月に、車線変更された後の交通量調査をまた市で実施しました。</p> <p>二車線になったら、今まで4車であれだけ渋滞しているのに、さらに渋滞するような予想がついたわけですが、実際に交通量調査を基に、二車線にした場合のシミュレーションをかけた結果が、右側の交差点のところそれぞれ緑、青、赤で各交差点に渋滞中が赤で示させていただいて、これはあくまで平日の交通量を基にシミュレーションをかけました。特に市役所前の交差点を見ていただきますと、南進というのは、当時渋滞状況を実測すると90mありました。それが、一車線にしたという仮定の中で、その同じ交通量を流しますと渋滞は170m、この青い線です。さらにこの青を短くするために、車線変更、二車線にしたうえで、信号のサイクルをこの通りの信号の変わり方を調整すると、わずかですが150mに短くなりました。当時のよりは長</p>

一方、南の国道側につきましては、当時の四車線を、国道から降りたところは実際には一車線に近い格好、ここで右折車線がございまして走行車線が混んで、殆ど左側の車線一車線が走行でき、その時の数値が370mで国道21号の手前までありました。これを先ほどのように、一車線にした場合にどうなるかということシミュレーションしましたら、国道にわたって640mですね、渋滞が伸びてしまうという結果が出ておりました、さらに、先程言いましたように、一車線にしても、信号のサイクルをうまく調節すれば、いっきに200mかなり短くなるという、実際に当時はこのようなシミュレーションの結果がでております。この地区が車道を二車線にして信号のサイクルを調節すれば、信号の中の交差点だけで次の信号まで続くような渋滞はおきないだろうという結果が出ました。協議会でも報告しましたけれど、そういうことであれば、歩道確保、歩行空間を拡げるという可能性が出てくるんじゃないかという結論を出させていただきました。

一方ですね、それら机上のシミュレーションをやりながら、12ページでございまして、この後岐阜県さんの方で直進を1車線、中原の交差点から桜町ですね、この区間を、北進を1車、南進を2車、交差点で右折車線を付けられまして、歩道については全く変わらない状態で、車線構成の変更をされました。前はこのように、実際にこれはJRの南、別府交差点ですが、右折車線ですと、全く追い越し車線には並ばない、走行車線にずらっと並んでしまうような状況にありました。これらにつきましては、右折車線専用にするることによって、流れは逆にスムーズになったかなという気がしております。

この中で、実際に北進の1車については、以前に市がやりました北進1車のシミュレーションを使い、現実どうなのかということ、交通量調査を20年の10月にやらさせていただきました。これにつきましては、先程は、平日だけでしたが、今度は、平日、休日ということで交通量調査をさせていただきます、現実には休日にどのように渋滞が解消されるかという結果が、北進が一車というのは、当時のシミュレーションと同じような結果が出ていまして、別府の交差点、それから市役所前の交差点につきましては、渋滞が解消されました。ということで、緑の線が引いてございます。特にシミュレーションした時の条件は違いますが、休日の夕方と行うことで行いまして、休日の2時から5時まで観測しています。これにつきましては、特に10分間隔で渋滞長を調べまして、最大値ということで、瞬間的には国道を越えて580mというような渋滞を観測されています。先程の市が机上でシミュレーションしました640mと数字だけは多すぎるようなところがありますが、これはあくまでも瞬間的に計測された数字ということで、感覚的には、やっぱり交差点内で休日の夕方というのは、一車線では渋滞しているのかなという感想を持っています。そのような状況で、実際にこれだけを観ますと信号サイクルを変更すればこれらも解消されるのではないかと。それから言えますのは実際に、北進については1車線にしましたので、先程のシミュレーションにありましたように、1車線にすることによって、交通渋滞がそんなに変わらないという中で歩道が確

保できないか、というような可能性もあるのではないかと、というのが、19、20で協議会の中で検討した結果ということで出ております。

続きまして、路線全体としての渋滞はどうかということですが、先程言いましたように、北方多度線につきまして平成42年に4車線で日24,000台という容量があるとしますと、ほぼこの辺りは緑の線になりますが、地点としては27,000台位が通っているところが、仮に2車線にした場合、交通量を半分の日12,000台にした場合にどうなるかといいますと、この辺りが、一番の渋滞というような交通の流れということになりまして、ここで載っているような交通の流れが、赤とか緑で示してありますように、北方多度の交通の流れがもう1本裏の道路の流れになるというようなことを示しております。お手元の13ページの右側にありますように、北方多度の交通量を12,000台、一車線にした時に、実際に赤の路線というのが交通負荷がかかるような結果が出ています。

今、いろんな検討した内容をここに説明させていただきましたけど、最終的には6番で整備方針とあって、事務局側で案を示させていただいております。ハード的な整備といたしましては、まず先程シミュレーションの絵にありましたように、道路そのものを広げたら、実際にどれ位費用がかかるかと言う様な話を、おおざっぱな案でキロ20億、まず補償費がかかるのではないかと、そういうような整備の基本的な面に関しては大変お金がかかる話ということになりました。また交差点だけ部分改良して、今の2車線だけ1車線にして渋滞解消、歩道の確保をしたらどうかということも、おおざっぱに1箇所当たり5億位かかるのではないかと示しております。

また、さきほどのB案によるような、今の状況の中で二車線にして歩道を確保したらどうかというような事につきましては、まだまだシミュレーションの段階ではありますが、当然交通容量が落ちるということで、渋滞、またはここが渋滞しなければ他の道路に負荷がかかってくるというようなことで、それらの交通をどう分散させるかというような課題があります。先程ありました、C案、これは、本当に応急的な措置ではございますが、例えば、北方多度線沿線に公共施設、穂積庁舎だとか保育所がございまして、そういうものを部分的に後退して歩道を確保するというような格好で歩行空間の確保をしたいというようなことです。また、先程の渋滞、4車を2車にした場合にどこが渋滞するか、交通量が増えるところを赤で示しましたが、これに北方多度線の交通量を受け持つような道路の整備が必要になるということで、先ほど広瀬委員も言われたような、本田別府線とか別府祖父江線という南北線、長良川の堤防道路ですとか、美江寺西結線というような縦軸の強化が必要になってくる。

あとは、ハードの話としては、交差点間隔を500m範囲位に絞るというような事も考えられます。それについては地元の合意形成が非常に困難ではないかと思われまして。

また、ソフト的な対策としましては、先程のシミュレーションでありますような信号サイクルの調整も可能であれば、それだけでも当面の解消にはなるかとおもいますが、それは、どちらかと言うと根本的な解

	消にはならないということで、ハード面とソフト面を合わせてやる必要があると思っています。また交差点につきまして、部分的には右折の禁止等をするような交差点があっても良いのではないかと、これについても、交差点の間隔と同じように、なかなか今の状態の中で行政指導するのは厳しいのではないかとと思いますが、ここでは対応策というようなことでまとめさせていただきました。
会長	<p>ありがとうございました。北方多度線について前回も宿題になっていまして、安定化方策がないかということで整理していただきました。なかなか難しい問題で、ちょっと消化不良になっておりますが、一番上でも2億なら約1.4キロ位ですから、30億あれば可能なんですね。</p> <p>だけど、逆に言って四車線を市役所の前にバンバンに作ったらどうなるか。私長良に住んでいるのですが、環状線ができた時ですね、地域交流が全く途絶えちゃったんですね、交通量がバンバン行くとまちづくりという観点もいるんじゃないかな。そんなことも含めて非常にいろんな面から多角的に計画しなければいけない。</p> <p>結果的にはちょっと消化不足なデータになっていますが、なかなかこの委員会でこれをまとめるのはいろいろな面からも難しいですね。例えば、なんでも交通量が流れるようにすればいいか、それもなかなか難しい話ですし、木を植えて綺麗にみせればいいのか、またそれもなかなか大変ですから、全体のまちづくりの中で議論していかなければいけません。宿題に対して事務局が作られまして、なかなか難しい課題だと思います。</p> <p>副議長さんどうですか。</p>
広瀬（時）委員	この資料を見ていると、何も出来ないのと一緒だよ。上から順番に見てくると。
会長	街路事業は、本当に岐阜市でもどこでもやるけれど100億事です。年数も20年、30年というオーダーの仕事です。まず一番課題は、ここに都市計画決定を25mで、説明会でうつ元気があるかどうかです。
広瀬（時）委員	市民の皆様の意見を聞くこともできない。
会長	議会で問われるよね、そんなにお金使って。
小原委員	<p>他の路線でも25年でうっていますね、都市計画決定して。</p> <p>ただ、あそこをうって今どういう手法でやるかというのと、やっぱり区画整理とかそういうことをやらないと、とてもあれだけの建物をかかえていますし、ハードのこともありますし、なかなか大変な話です。</p>
鳥居委員	先程のシミュレーションをみるとわりあい現状に近いデータになっているのも勿論なのですが、拡幅するという今の話も本当に夢の話だと思うのですね。B案の2車線化、歩行者空間の確保、これ一見よさそうなのですが、ただ実際に、あそこに歩行者空間を取ってどれだけの人が使うか、ということです。これから、交通量もいろいろ変わって行く中で、シミュレーションがあれだけできるのであれば、その時代にあったシミュレーションの車線変更等で対応するのも、ひとつの手段かなと思います。
小原委員	拡幅するか、違う路線を創るか、将来交通量が減るから諦めよう、そんな選択肢しかないのかな、事務局の資料ですと。この場合、さっきの

	<p>縦路線の話をどうするのか、だから現実的に北方多度線を凄い勢いで増やすという事が現実的なのかどうか、なかなか厳しい気がしますね。</p> <p>管理者である県と協議しだしたらなかなか話が進まないだろうから、もしやるとしたら、市が、それは外部として市がやりますからというような話の中で動く話だろうし、それを市が出来るのかという難しい話なのかなと思いますので、そういう意味で、将来先程出た南北道路などの道路を何かもう一つ打つのか、打たないのかという議論は残るのかなと思うんですけど。</p>
会長	<p>とにかく岐阜大学の入り口も、最初は二車線あったんですが、加藤晃さんが岐大でこの入り口に二車線なんてとんでもない話だと言ったものだから、4車の20mか25mで買ったんですね。歩道がホント広いもので6mとかで。</p> <p>それで、瑞穂市のいいイメージとかまちづくりから全体を考えると、私は瑞穂市の玄関となる道路をどうしていくか、ということが非常に大事であると思います。</p>
広瀬（英）委員	<p>やはり縦貫道は課題が多いなあということで、今後いろいろ検討がまだまだ必要だと思うんです。縦貫道の話は現状を追認したような形で、将来的な計画というほどまだ出来てないかなあと、短期整備という区間にしては、少しさびしい計画かなという気がします。それとやはり、穂積駅周辺の都市計画も絡んでくると思うが、道路整備計画が、本当に商業を疲弊した状況で、このままの玄関でいいのかなと、やはり夕方になると非常に渋滞しているんですね。そのような状態が、今後も人口が増えるというのに、当然乗降客も増えてくるのに、そういうことへの対応がうたわれないと、先程も皆さん短期と長期で現実の話と計画の話とを分離して話するように言われていますけど、現実と長期とこんがらがっていると思います。だから、その辺のところをもう少し計画的に討議して頂けるといいかなと思いますけど。</p>
会長	<p>時間もきましたので、どうですか北方多度線は、多分事務局の方で今度どういうふうに答申するか、ということをやりますけど、ここで煮詰めるわけにはいかないですか。</p> <p>駅北も言われたように、是非とも市長さんに計画を、まちのプランを作らないと、いつまでも言っているだけで、この審議会を作られた事は、始まって以来いつも言われますけど、結局前向いて、お金があろうがなかろうが、皆で勉強しまくって、また変わればいいんです。今度の答申の中では、駅北とまちづくりなどを含めて、早急に縦への交通量をきちっとして貰いたいという提言しかない。</p>
佐倉委員	<p>新駅を作ったらいいですよ、新駅を。</p>
会長	<p>そうそう、それも含めて。</p>
佐倉委員	<p>穂積駅は、朝晩の渋滞は通勤の送迎です。ですから、新駅を作れば、相当その乗降客が分散されるから。</p>
会長	<p>とにかく緊急にやらないと、玄関の顔ができないと、いうことで。次に、事務局が答申案があるのかな。</p>

事務局	1 回目は幹線道路の状況、2 回目は問題点、課題の整理ということで審議をしていただいて、結果的には、まずは、幹線道路のネットワークがいかどうか、ということで結論が出てきました。その次の段階で、その整備、緊急性などのこれからの方向が出てきました。3 回目は、それ以外の生活道路ということで、幅員だとか構造をどうしたらいいかということ協議して頂いたところでした。それに、さらに北方多度線について審議をして、このような整備の方策があるということまでは、この審議会でした。それから、駅周辺の道路整備について、こういうような提言をするということがあり、そういう意見を付けて、この審議会のまとめということで進めたいと思っております。ちょっとまだ案があるわけですが、ここまでのまとめと、さらに個別審議した内容の出た意見としてまとめます。
会長	基本的なネットワークと、道路とのシーケンシャルと、ただし今言われましたように、短期的にやるとか、お金の話はいろいろ問題がありますので、これから別途考えていただくということで、重点的に答申としてお願いします。ということでどうですか。議長。そんな方向で。
小川委員	今の事務局の話だと、大体今日まとめて、これで終わりだと。
事務局	いえ、もう一回、最終の答申を皆さんで協議していただきます。
小川委員	私思うんですが、審議会の予算を組んで、瑞穂市の道路計画というのは、絶えず協議をしていく事が大事ではないかということ、私は思っております。瑞穂市の道路関係等については、大変重要な課題ですので、今後も審議を継続していただきたいと思っております。
会長	駅北の話から、今度いよいよ道路だけでも、ネットワークだけでは納まらなくなって来ている。是非ともやっていただければいいと思っております。
広瀬（英）委員	答申のための委員会という位置付けですね。
会長	そういう目的で聞いています。 ただ、これも多分公開されますから、言ったことと、やったことに自信をもって説明できなきゃ、何だということになります。長くなりましたが、そういうような方向でよろしいでしょうか。 では、今日はこれで閉会とさせてもらって、答申案を作ってまた御相談をさせていただくという事です。 では、ありがとうございました。