

審議会会議録

審議会の名称	第2回 道路整備計画審議会
開催日時	平成27年2月27日(金曜日) 午前9時30分から午前11時20分
開催場所	瑞穂市役所巢南庁舎 3-2会議室
議題	幹線道路網及び重点整備路線について 路線の評価について その他
出席委員	倉内 文孝、原 俊則、藤橋 光男、新井 二三子、水野 年彦、星川 睦枝 棚橋 敏明、北川 久八郎、加藤 明、大野 勝也
欠席委員	なし
公開・非公開の区分 (非公開理由)	公開 ・ 非公開
傍聴人数	0人
審議の概要	平成22年3月に策定した道路整備計画が5年を経過し、道路を取り巻く環境が変化したため、将来の幹線道路網及び整備優先度等の見直し、また、生活道路の整備優先度について現在に合った計画にするため審議します。
事務局 (担当課)	瑞穂市役所都市整備部都市開発課 TEL 058-327-2101 FAX 058-327-2120 e-mail tosikai@city.mizuho.lg.jp

<p>1 開会挨拶 事務局</p>	<p>皆様お揃いになられましたので、始めさせていただきます。 本日は、皆様方におかれましては、大変お忙しいところご出席いただきありがとうございます。開会に先立ちまして市長よりご挨拶申し上げます。</p>
<p>市長 事務局</p>	<p>あいさつ 本日の会議に入る前に2点ほど説明をいたします。 1点目は、本審議会につきましては「瑞穂市審議会等の設置、運営に関する要綱」に基づきまして、原則公開とさせていただきます。 本日も傍聴者の方でございますが、5名まで認めるといたしまして、ホームページ等で案内しておりましたが、本日のご希望者はございませんでした。 ここで、今お配りしております資料の確認をさせていただきたいと思えます。まず次第です。それから、資料1の審議会委員の名簿でございます。資料2としまして、席次表です。資料3としまして、「第2回瑞穂市道路整備計画審議会」の資料でございます。資料4といたしまして、「重点整備事項進捗状況」でございます。資料は以上でございます。不足等はありませんでしょうか。</p> <p>それでは、ただいまより平成26年度第2回瑞穂市道路整備計画審議会を開催いたします。なお、本日、委員10名の方全員、ご出席をいただいておりますので、瑞穂市道路整備計画審議会条例第5条第1項に定める1/2の定数に達していることをご報告いたします。では、初めに会長よりご挨拶を申し上げます。</p>
<p>倉内会長</p>	<p>おはようございます。本日、第2回の道路整備計画審議会ということで、先ほど市長からもありましたが、まだまだ整備の難しいところがあります。そういった中で、どこから整備していくかということが非常に重要になってくるかと思えます。やはりこのご時世、何でも作ればいいということではないとは思いますが、作らない方法もあっていいと思えますし、あるいは思い切ってここではなく、ここは少し置いといて、そのほかのところでもメリハリをつけるような、そんな議論もあるかと思えます。そういったところをこの審議会ですらいろいろとご議論できればと思えますので、どうかよろしく願いいたします。</p> <p>今日は、前回の第1回の議論を踏まえましてご説明をいただくとともに、少し新しい視点での生活道路といいたまいますか、より細かい道路、そういったものの考え方についても議論いただきたいと思いますので、そのあたりに関しましても皆様からご意見をいただければと思えますので、よろしく願いいたします。</p>
<p>事務局</p>	<p>ありがとうございました。それでは、審議会の進行につきましては会長よりお願いしたいと思います。</p>

<p>倉内会長</p>	<p>(1) 幹線道路網及び重点整備路線について (2) 路線の評価について (3) 生活道路について</p> <p>それでは、議事を進めさせていただきます。今日は議題が3件ありますが、まずは第1回審議会でのどのような議論がされたかにつきまして、事務局から説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>(1) 幹線道路網及び重点整備路線について (2) 路線の評価について</p> <p>皆さん、おはようございます。それでは、第1回目にいろいろ議題が上がりましたが、初めに、前回の議題の中でこのようなご意見をいただきました。まず1つ目が、前回の説明の中で、路線の評価についてよくわからないというご質問をいただきました。これについては後で説明させていただきます。</p> <p>続きまして、岐阜県南大野線を重点的に整備してほしいという要望をいただきました。こちらについても、県のほうで順次、今年から工事を着工していただいております、市としても今後も強く県のほうに要望させていただきたいと思っております。</p> <p>3つ目ですが、これは質疑応答のほうでいろいろなご意見を頂きまして、生活道路の安全の確保をしないとイケないとか、いろいろなお話がありました。その中で、簡単に説明させていただきますと、前回は、例えば道路が広がって車が走るようになり、道路を渡るのが難しくなった。この先の道路のことですが、そういうご意見がありました。もう1つが、通学路で事故があり、ポールが立ち、通りにくくなったというご意見もありました。そして、野田橋は幅が狭くて危険であるので早く歩道を整備してほしい。高齢者が安全に通行できる道路が必要ということでお話しいただきました。また、JRの北側、牛牧の交差点のT字路が見にくくて危険である、そこを何とか早く改善してほしいという意見をいただきました。あと、通勤や通学など、自転車交通のネットワークが必要ではないかというご意見もいただきました。</p> <p>その他、進捗状況のご報告をさせていただきます。国道21号や、西部縦貫道、牛牧JR高架下の計画などを皆さんに進捗状況として説明させていただきます。</p> <p>前回は今のような内容でしたが、今回は幹線道路網及び重点整備路線について、前回の続きになります。続きまして、路線、各整備優先度の評価について、これも前回の質問にありましたことを説明させていただきます。最後に生活道路について、これは今回新たに皆さんと検討していただきたい事項になりますが、この3点について進めたいと思っておりますので、よ</p>

倉内会長	<p>ろしくお願いします。</p> <p>第1回の審議会の内容ということですが、恐らく今日の議題の内容がそれに絡むところであると思いますので、その中でまたご意見をいただければと思います。</p> <p>それでは、議題の1番、幹線道路網及び重点整備路線についてご説明をお願いします。</p>
事務局	<p>前回は、幹線道路網及び重点整備路線について簡単に説明させていただきまして、計画における重点整備路線に位置づけている路線の整備を進めていますということで、資料4に前回の重点整備路線で、どこがどのように出来たのかという場所について説明させていただきました。しかし、その中で完成したものもありますので、それを省いて、次また新しく今度はどこを整備すればいいかということ、今後皆さんで検討していただくためにこの会を開いております。</p> <p>資料4を見ていただくと、平成24年度に十九条の橋の拡幅、平成25年度に十九条の交差点や環状道路の一部が完了しました。国道については、国道21号の牛牧交差点から岐阜方向の北側について3車化をしました。あと、穂積庁舎南の歩道の整備と、先ほど牛牧の見にくいT字交差点がということがありましたが、牛牧と横屋を結ぶ下犀川橋が完成しました。</p> <p>これらが完成したことによって、重点整備路線の箇所が少しずつ改善されたのですが、それに伴って、次にもともと「中」や「低」のランク付けしていた外の未改良部分をランク上げて、順次整備していったほうがいいのではないかとということで今回それを皆さんで検討していただくということになります。</p> <p>その中で、前回質問がありました現行計画における路線の評価について説明してほしいとのご意見がありましたので、それについてご説明させていただきます。</p> <p>まず路線の評価としては、道路の性質別評価と政策的評価ということで分けてあります。道路の性質別評価というのは、幹線道路の性質を該当する項目に応じて評価するというので、道路の種類、整備状況、渋滞状況、代替道路があるかないかについて評価します。</p> <p>こちらの政策的評価は、まちづくりの上位計画にある総合計画や都市計画マスタープランに載っております、目標の実現に必要な機能を有する路線評価ということで、公共交通や歩行者、自転車、交流・連携、地域活力、都市防災、景観について評価をしております。</p> <p>評価はすべて満点がそれぞれ10点なのですが、7点以上をA、4点以上をB、4点未満はCという評価にしております。詳しいことはこの後、入っていきます。</p> <p>中間評価として、AAもしくはABはそれぞれ7点以上、もしくは7点</p>

以上と4点以上を重点整備をしたほうがいいのかという位置づけで「高」。ACもしくはBB、これは「中」、今後検討していくということです。BCもしくはCCについては、最下位のランク「低」ということで、順次機会があれば整備していくというようなイメージになっております。

続きまして、重点性評価ということで、こちらは特に重要な課題として挙げられるボトルネックや渋滞の箇所、要整備箇所などの重点的に対策を行う路線があれば1ランク上げて検討しましょうということになります。

それぞれの意味を、これから皆さんにご説明させていただきます。

まず、道路性質別評価ということで、将来の幹線道路の性質別に以下の項目について評価します。先ほど言いました重点整備路線評価の道路の種類については、道路の段階構成を考慮して設定した広域幹線道路、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路に分類して評価しております。

例えば広域幹線道路については、東海環状自動車道や、国道21号が該当してきます。主要幹線道路については北方多度線、いわゆる本巣縦貫等が該当してきております。幹線道路が、美江寺西結線、十九条のサークルKから北に向かう南北の道路を美江寺西結線というのですが、あれが幹線道路として該当してきます。補助幹線はそれ以下の一般県道になります。あと、幹線市道という様に分かれてきます。

次に、道路の整備状況、これは、改良済み、概成済み、未整備に分けております。

混雑状況については現行交通量の再現結果から、現道のある道路については混雑度、ない道路については平行した道路の混雑度の状況から判断して、混雑度は道路の交通容量よりランクを評価しております。

次に、代替道路。これは近隣に平行して道路があるかないかということで評価しております。

最終的には、このように道路の評価として点数をつけておまして、合計10点。その中で7点以上がA、4点以上がB、4点未満がCというように、例えば広域幹線、これは広域性の高い道路なので4点、主要幹線は北方多度などで主要な幹線道路として3点、それぞれ道路の種別によって点数をつけております。

整備状況は、例えば改良済みであればそれ以上改良する必要はないということで、0点。概成済みというのは、暫定2車線ありますが、将来的に両側に歩道をつけたり、今後拡幅する予定があるということが概成済みということで、とりあえず現在2車線で通れるよというようなイメージの道路です。全く未整備、1車しか通れないような細い道ということが未整備の道路ということで2点です。

混雑度は、それぞれ1未満が0点。数字が大きくなればなるほど混雑しているということなのですが、例えば混雑度の1というと、交通量の容量に応じて通る量がほぼ等しい。例えばある道路が1日10000台通る設

計がしてあり、その上を通る車が10000台といったように、ほぼ設計と通る量が同じということが1となります。また、道路の容量に対して交通量が少なければ少ないほど低くなっていく。例えば10000台に対して8000台ですと0.8、これは全然混雑していないということになります。逆に数字が上がれば上がるほど混雑を示しております。例えば、10000台に対して15000台通っていると1.5、そのような意味で見ただけならば良いと思います。こちらに行けばいくほど混雑しているということです。

次は代替えがあるかないか。これは近隣に平行して迂回路があるかないかということになります。なければ1ということになります。

合計満点として10点で、7点以上がA、4点から7点までがB、4点以下がCという評価で決めております。

その結果、例えば東海環状は広域幹線として4点をつけております。整備状況、これは未整備なので2点です。あと、渋滞状況、これに今は1という点数をつけております。迂回路はなしなので1点です。

北方多度線、これは本巢縦貫ですが、本巢縦貫は主要幹線道路としての位置づけで3点、両側歩道と4車ということで改良済みで0点、混雑度、これは計算上混雑していますので2点、あとは代替えはないということで1点で、計6点です。評価はBということになります。

国道21号は、主要幹線道路として位置付けておりますが、実は国道21号と南部横断ハイウェイは同じものなのですが、考え方が違っておまして、国道21号は現在の道路ですが、南部横断ハイウェイというのは高架になって上を通っていくという計画のことで将来計画です。ですので現道に対して国道21号は主要幹線道路という位置づけをしていますので3点です。国道21号は暫定の2車線で、岐阜方向については3車線一応ありますが、とりあえず概成済みとして評価しておまして1点。混雑度については、朝夕になるとかなりの混雑をしておりますので、これは混雑度1.75以上で3点。国道21号に代わる代替え道路がないということで1点をつけておまして、合計8点。道路の評価としてはAという判断をさせていただきました。

こういう各道路の条件や整備状況、混雑度から判断しまして、それぞれこの表のようにBとかAとか、現計画ではこのように判断させていただきました。

ちなみに、この前の道路ですが、一般県道曾井中島美江寺大垣線で役場の前の道路ですが、こちらは6点でBという判定をしております。

続きまして、政策的評価。こちらは政策的といいますか、総合計画やマスタープランに載っている道路の要素として評価をさせていただいております。

例えば総合計画やマスタープランにはまちづくりの目標を実現するた

めに必要となる路線をとということで、今回それについて評価をさせていただいております。

まず目標、「すべての市民が安全・安心に暮らせるまちづくり」。その中で必要な道路の機能としては、まず機能1で、公共交通の利用を促進する道路が必要ということになります。内容としては、駅へのアクセス道路として機能を有する道路、現況、バスルートとなっている道路、もしくは整備後、新たにバスルートとなることが想定される道路を評価します。

次に、歩行者・自転車の利用が多い道路。行政施設や教育施設などが近くにあり、歩行者・自転車の利用が多い、もしくは多くなると想定される道路を評価します。

3番目が延焼遮断機能を持つ道路。市街化区域内にある道路で、延焼遮断機能を持つ道路を評価しております。

次に、災害の避難路となる道路。市街地及び集落地内における道路で、避難路へのアクセス機能を持つ道路を評価します。

次に景観。都市の美観を向上する道路。植樹帯もしくは植樹柵のある道路や、景観的に考慮された道路を評価します。

次に機能6として、歴史・景観資源を有する道路。本市が有する歴史・文化的資源や河川など、自然環境を生かした道路を評価しております。

目標として、「地域の人や力を生かしたまちづくり」。機能7として、商業地区の活動中心となる道路。本市のマスタープランに位置づけた将来都市構造の中心商業拠点及び沿道商業市街地ゾーンにアクセスする道路を評価します。マスタープランを見ていただかないと想像がつかないと思いますが、こちらにマスタープランがありますので、もし後でよければ見ていただければと思います。

次に産業地区の活動中心となる道路。本市のマスタープランで位置づけた将来都市構造の工業市街地ゾーンにアクセスする道路を評価しております。

目標「交流・連携を生み出す活力あるまちづくり」。都市外拠点と連結する道路。本市外にある交通結節点や大規模施設などの拠点を結ぶ道路を評価しております。

都市内拠点と連絡する道路。本市のマスタープランで位置づけた将来都市構造の各拠点を結ぶ道路を評価しております。

文章で言うとなんか難しく感じますが、例えば公共交通の利用促進をする道路、これは1点、自転車や歩行者が多い道路は1点、火事になったときに延焼を遮断する機能を持つ道路を1点、災害時に皆さんが避難路となる道路が1点、都市の美観を向上する道路が1点、歴史・景観資源のある道路を1点、商業地区の活動中心となる道路が1点、産業地区の活動中心となる道路が1点、都市外拠点と連絡する道路が1点、都市内拠点と連絡する道路が1点。簡単に言うところの表のとおりなのですが、これを合計1

0点でその道路を評価するという事です。

先ほどと同じように7点以上がA、7点から4点がB、4点未満はCという評価をさせていただいております。

その結果、例えば国道21号ですが、これは公共交通の利用を促進する道路で1点です。次、延焼を遮断する道路、幅がありますので延焼を遮断する機能をもつ道路、避難経路となる道路、都市の美観を向上する道路、商業や産業の活動の中心となる道路、都市の内外の拠点と連絡する道路ということで、合計8点。7点以上なのでAという評価をさせていただいております。

このように北方多度線についても評価すると、北方多度線は満点で10点なのでAの評価となります。

例えば巢南庁舎の前になりますと、これは一般県道曾井中島美江寺大垣線になりますが、公共交通や歩行者・自転車が多い、災害時の避難路、都市の美観を向上する道路、景観や、内外と連結する道路ということで7点ですのでAという評価です。

このように評価基準を設けて、7点以上はA、7点から4点はB、4点以下はCという評価で決めた路線が、この管内図の赤はA、茶色はB、緑はCという評価をさせていただきました。

最後に、重点性評価といいまして、特に重要な課題として挙げられるボトルネックや渋滞箇所、要整備箇所などの重点的に対策を行うべき路線を評価しました。

評価の中では、東海環状自動車道及びアクセス道路の整備ということで、東海環状自動車道と主要地方道岐阜巢南大野線。

あとは渋滞解消や国道21号北の歩道整備ということで、ここです。

ボトルネックとしては、美江寺西結線の交差点。9番と10番11番は同じもので、この交差点で路線が変わるため2つの番号になりますが、この交差点のことを意味しております。

あとは駅周辺の整備と一体となった道路整備ということで、市道の別府穂積線と駅北線。

もう1つは、南北道路の整備として、市道の西部環状道路。プラント6まで行くこの道路、これは西部環状道路です。

十字状道路の整備ということで、一般県道美江寺西結線、市道穂積鷺田線。今、十九条地内で工事をさせていただいております。

先ほど重点整備評価の中で挙げました路線は、評価を1ランクアップさせるという評価をしております。

例えば、当然国道21号はAAで、「高」という評価なのでこれ以上の評価はありませんが、市道別府穂積線、これは役場の穂積庁舎の南の道路ですが、評価は「中」という評価なのですが、重点整備路線に上げておりますので1ランク上げるとAという評価なので「高」の評価になります。

	<p>これが1ランク上がるということです。本来は「中」の評価しかないですが、重点整備評価ということで評価が1つ上がるということで「中」から「高」に評価しております。</p> <p>これは見にくくて申し訳ないですが、さきほどの表のAA、ABという評価は当然Aなのですが、重点整備路線の評価が入ってくるとBB、ACでも重要度が上がるのでAになりますという評価です。</p> <p>最終的には、ボトルネックの改善や、現在進行中の関連プロジェクトに合わせた道路整備など重要な課題を重要整備事項、それ以外のものをその他の整備事項として位置づけております。</p> <p>今の重点整備路線の「高」の順から整備していきましょうという表になっております。順番に「高」「中」「低」、「高」の中でも終わってきているので、今度は「中」の段階に入ってきます。その他の整備事項というのは将来に向けた整備をしていきましょうということになります。</p> <p>最終的に資料4のように、赤線を整備しましょうということで前回の審議会では決めさせていただいております。</p>
倉内会長	<p>以上でよろしいですか。ありがとうございました。</p> <p>今、議題の(1)と(2)をまとめてご説明いただいたということになります。ここで少しお時間を取らせていただいて、皆様からご意見をお伺いしたいと思います。</p> <p>前回、少し私がコメントさせていただいたところだったのですが、見直しをするに当たっては今までの評価の方法が問題ないかどうかという確認と、もう1点は、前回下したそれぞれの路線の評価が時間が経つことで変わっていないか。変わっているのであればそれによって順位が変わってくるのではないかと、その2点の視点があるということ。</p> <p>そういったことをコメントさせていただいたのですが、それに呼応していただいて、評価の方法と、評価したそれぞれの路線の値について今ご説明いただいたということになります。少し細かいご説明もあったかと思うのですが、この件に関して何でも結構ですのでお気づきの点があればご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。</p> <p>皆さんに考えていただいている中で、1つずつ改めて見たときに気になったのですが、交通安全の視点、要は前回のときにも事故があってポールが立ったところもあるような話があったのですが、交通安全、つまり非常に危険なところ、重大な交通事故が起きたというようなところに関して、事故が多いようなところに関して何かをしないといけないというときに、どのあたりに反映されますか。</p>
事務局	<p>今回は幹線道路という位置付けで見えていますので、交通安全のところまでは辿りついていません。</p>
倉内会長	<p>車同士の事故もあるわけですね。前回は道路が整備されたが故にだったかもしれないですが、非常に速いスピードで車が通行するということが危</p>

	<p>険であるというような指摘もあったような気がするのですが。幹線道路こそ、結構安全の議論というのは、「こそ」ではないですね、どちらも重要だと思うのですが。</p>
事務局	<p>政策的評価の中に車か歩行者かということもあるかもしれませんが、歩行者については政策的評価の歩行者自転車について評価しております。車については正直なところ、重点性評価のボトルネック、渋滞箇所、要整備箇所、こちらのほうで事故があるかないかということで評価させていただいております。</p>
倉内会長	<p>そういうことであれば、重点性評価の中に安全的な視点を入れていただいたほうがいいのではないかと思います。</p>
	<p>細かい話で申し上げますと、ボトルネックと渋滞箇所は一緒ではないのですか。</p>
事務局	<p>渋滞でも、例えば交通容量が極端に多いところ、例えば北方多度線というのは特にボトルネックで、ここ朝晩いつも大渋滞しているのですが、基本的には4車線あります。</p>
倉内会長	<p>でもそれも要は渋滞が起こるとするのは最下流側に4車分以下のところがあるから混むので。</p>
事務局	<p>国道に当たるところとか。</p>
倉内会長	<p>というところがあると一緒かなと思ったりするのですが。まあ細かい文言ですが、それはそれとして、やはり安全の視点というのは少し入れていただいたほうがいいのではないかと私自身は感じました。</p> <p>何かいかがですか。委員の方々からご意見をいただければと思います。かなり技術的といいましょうか、積み上げのところでなかなかコメントしづらいところもあろうかと思うのですが。よろしいですか。</p>
	<p>では、もう1点だけコメントさせていただきたかったのが、これは前回こういった形で評価ができましたということなのですが、これはこれで恐らく皆さんも今それほど大きな違和感なく捉えられたと思うのですが、今回、この審議会に課せられた使命というのはこれを見直していくというものになる場合に、今少しコメントさせていただきましたが、評価の方法としては概ね網羅的にできていると思うんです。安全性のところは少し重点性の評価の中で考えていただくということで問題ないと思うのですが、続いて、こういう制度といいましょうか、これを決めた上で見直しをしてみた場合に、例えば全体の動向の変化、あるいは住宅の張りつき具合の変化等々によって今まで評価していた、小さな表がありますが、その表が変わるところがあるのかどうか。見直しというのはまさにそういうことのような気がするのですが。各路線につきまして、点数をつけたのですが、その点数が変わる変わらない、要は変化するのかということをお次としてチェックしなければいけないのですが、そこについてどのようにお考えですか。</p>
事務局	<p>基本的には道路性質別評価というのは変わりませんし、政策評価の内容</p>

<p>倉内会長</p>	<p>としては変わりません。ただ、例えば出来た道路によっては、おっしゃったように住宅が張りついてくるとどうしても流れが変わってくるので、それについては点数を上げたり下げたりということは必要になってくると思います。</p> <p>必要になってきますよね。私の理解は、それが問題ないかどうか。その上げたり下げたりということが、例えば良い道路ができて渋滞が緩和されると、先ほどの混雑度というところに反映されて点数が変わる。あるいは住宅が張りついてきて、そこに歩行者や自転車の方が増えてくると後半のほうの評価が変わってくるということが起こり得るわけですね。それについて、今日のご説明いただかなかったということになると思うのですが、その検討については今後やっていただいて、ここで議論するというところでよろしいんですね。</p>
<p>事務局</p>	<p>そうです。もう1度見直すということも初めに話をいただいているのですが、出来た道路によって交通量もかなり変わってきます。特にこの道路については歩道ができてきておりますので、そうすると部分的には、今は部分的なのですが、できれば当然評価としては少しずつ上がってきます。</p>
<p>倉内会長</p>	<p>わかりました。今のご説明で、今回は、前回の評価の方法と評価結果をお話しいただきましたが、その後、整備を進めた結果としてポイントが変わってくることについては次回以降説明いただいて、この優先順位が路線の評価という中で変更するところについて議論をいただきます。ここは前段階といいましょうか、前回の宿題として説明いただいたということですね。</p>
<p>事務局</p>	<p>前の路線の評価の仕方ということについての説明です。今後、次の生活道路もそうですが、順次路線を見直していきたいと思います。</p>
<p>倉内会長</p>	<p>わかりました。ということは、見直しに関して、例えばこの路線はこの評価でいいのかということをもし今日お気づきであればご意見をいただきたいと思いますし、あるいは次回以降に、事務局としての検討結果をいただけるということで、それをベースに議論いただいてもいいということですね。ありがとうございます。</p> <p>そういったところが今日の前半の趣旨ですが、今の段階で何かご指摘いただきたいこと、お聞きしたいことがあればお聞きしますが、いかがでしょうか。</p> <p>よろしいですか。では、今日の段階としては前回の補足説明ということで、評価の方法についてご説明いただいたということで、今回の見直しについては次回以降でということで、この形で進めさせていただきたいと思います。</p>

倉内会長

事務局

(3) 生活道路について

それでは、(3) 生活道路についてということで、ご説明をお願いします。

次に生活道路について説明します。今幹線道路網については、先ほどの規準のように道路の性格とか、政策的というか、総合計画のマスタープランに準じて点数振りをして、この道路は何点、何点ということで、「高」「中」「低」の評価をさせていただいて、順次やってきております。ただ、生活道路になりますと、各地元の要望とかいろいろなことがありますので、どれが一番なのかということが実際には決まっております。

今瑞穂市内の現状ですが、市内の道路は約500kmほどあります。そのうち、幹線道路を除くと490kmほどありまして、市内の生活道路は95%ぐらいあります。そのうち、4m未満の狭隘な道路ですが、約230kmあり、45%は4m未満の細い道路ということになります。そのため、各地区から毎年、道路改良をしてほしいという要望が数上がってきております。

例えば、これは皆さんお分かりかわかりませんが、これはある地区の集落の中と、ちょっと離れた田んぼの中の縦道です。どの幅員もほぼ1間ぐらいの細い道で、同じような時期に改良してくれということで要望があります。これは集落内道路で両側が壁に囲まれて、幅が2mあるかないか。こちら集落内に入っていく道路で、片側は壁があるのですが、こちらは畑とかちょっと空いている土地があります。これは田んぼの中の純粋な通学道路。こういう場合に、どの道路を先に整備したほうがいいかという基準を今回決めていきたいと思っております。

今の現状、今皆さんからいただいている地元からの要望とかそういうことについてまとめさせてもらっているのですが、生活道路の整備の仕方、まず初めに地元からの要望による整備。これは道路改良をほしい。要望ですね。あとは、交差点の隅切りしをてくれとか、側溝がないので側溝を入れて少しでもよくしてほしいということで要望による整備。もう一つはPTAや各種団体から、例えば通学路が狭いので少し広くしてほしい。それが駄目なら路肩のカラー舗装をしてほしい。交通量が多いので横断歩道を設置してほしい。こちらは地元からによる要望。あとはまちづくりに必要な要望として、防災計画の中で避難路の確保をしなくてはいけないとか、自転車・歩行者が多いので歩道を作りたいとか、あとは景観道路ですね。少し見た目のいい道路を作りたいとか、これは市による整備になります。

基本的に今、このような流れで生活道路は整備させていただいております。

ただ、基本的には財源が限られておりますので、その中でどれが一番効

率よく整備できるかということは今後皆さんと一緒に検討していきたい
と思います。まず最初に生活道路の課題ですね。限られた予算の中で効果
的に整備するには、整備優先順位を決める根拠となる指標を定める必要が
あります。要望をいただいて、全部できるわけではありませんので、貰っ
た中で一番どれが先にやらなくてはいけないかということ、今後皆さん
と一緒に決めた指標によって決めていきたいということになります。

主な流れはこうです。地元や市の計画があって、要望やまちづくり計画
があります。基本的に要望書を受け取りました。しかし、どれが一番先に
手をかけなくてはいけないのかということ、順位づけをして検討して、こ
れを先にやりましょうというこの部分を今回皆さんと決めていきたいと
いうことになります。これが決まれば、あとは通常の道路の構造とか設計
に入ってくるので、この部分を皆さんと決めたいと思っております。

優先順位をつけるため、評価の基本的な考え方について検討していき
たいと思います。例えば評価の視点として、子どもたちが安心して登校で
きる道路。こういう道路はやはり早くやらなければいけないのではない
かと。

次に、災害時の避難路となる道路。これは公園ですが、公園までたどり
着けるような道路を狭かったら広げなければいけないということですね。

次は緊急車両が通ることができない困難な道路も先にやらなければい
けないのではないかと。これはある地区ですが、こういう狭い道路が各箇
所にありますので、こういう道路も先に優先してやらなければいけない
のではないかと。

今3つを出しましたが、先ほどの幹線道路網では、例えば10項目あ
って、それぞれ1点1点ということで点数をつけたわけですが、どうい
う課題があるかということ、まず初めに皆さんでこれからご検討願いた
いということ、一応こういうことを皆さんで検討していただいて、評価
の基準を決めていきたいと思っております。

倉内会長

ありがとうございます。恐らく前半でしょうか、先ほど議論いただいた
中では、いわゆる幹線道路と言われるような未知の話しかしていません
でした。それに対して、皆さんの生活に密着した、より細いといいまし
ょうか、それ以外の道路に関しても何らかの形で順位づけを作っていく
ような、そういう方法を決めたいということであったかと思っております。

そうなりますと、前半のほうでは、実は道路性質別評価と政策的評価と
いう2つになっていたのですが、道路性質という面で見ますとほとんど
すべて同じランクになって、その差はつかないわけですね。そこに渋滞が
起こるといってもそれほど起こらない。となってくると政策的評価、い
わゆるこの道がどういう役割を持つのかということから評価すべきであ
ろうということで、今日は皆さんにこの評価の視点ですね。どんな評価、
ここに3つほど出してくださっています。子どもたちが安心して登下校で

星川委員

る安全な通学路、災害時の避難路、緊急車両の通行が難しい道路、これは逆の意味ですね。そういうことがあると思うのですが、こういったものについて皆さんからこんな視点があるべきではないかというようなことをご意見として伺いたい。そういうことではないかと思いますが、いかがでしょうか。何でも結構なので。逆に言いますと、皆さん日ごろ生活している中でご自身の近くの道でこういったことが困るわけだから、それはこういう視点が必要だからじゃないか。そんなところをコメントいただければと思います。いかがでしょうか。

今ご説明を受けた中で、4の生活道路についてのお写真を見させていただく中で、私自身の経験から、旧巢南の南地区は、ご存じの方もあろうかと思うのですが、高木クリニックさんから南は昭和46年に市街化区域と定められました。その当時、6mを基準に道路整備する計画がなされたそうです。実は私は昭和50年に土地を求めて、昭和51年に自宅を建てました。その中で、いろいろな問題が発生した経験をしましたが、やはりこの写真の中から、建ってしまっただけからはどうしても立ち退きということは難しいと思います。行政のほうも負担が大きくなる。そして建てた人にしてみれば夢の家を建てた中で、いろいろとトラブルが結構あったのも事実でございます。

そして、今現在南校区はマンモス団地みたいな感じで建っていますが、4m道路、6m道路というバランスの取れない形が多くあります。今さら立ち退きも、先ほど言いましたようにできません。また東西南北の道路が6mで最近はなされておりますけれども、止まれの道路標示もありませんし、どちらが優先かということも整理されておられません。

やはり家が建つ前にきちんとした行政の指導をなさっていただきたい。もう40年近く生活する中で、いまだに心の傷が残っている方も多うございますし、こうした大きな都市整備の計画の中で、生活道路がいかに重要かということが感じられる思いをしております。

そうした点から考えますと、やはりどれから優先に整備していくかという先ほどのご説明がありましたが、建ってからでは遅いということなんです。ですから、これから整備していく中で、優先はどれかと考えたときには、やはり私は家が建っていないところから整備をすべきではないかという思いをします。予算的なこととなれば、先ほども言いましたように立ち退き云々というものが関係してきますし。そして私の経験から発言させてもらいましたが、やはり道路というものは幹線道路といった大きな道路も大事ですけれども、家が張りつく前に整備し、また道路ができれば住宅が建ってくるというのは当然ですので、生活道路も考えていただくのは良いかと思えます。私もこういう場に出させていただく中で、やはりもう少し細かいところから整備していただくべきではないかなと思います。

倉内会長

ありがとうございます。恐らく1点は、もっと前からちゃんとやってお

	<p>けよということだと思います。その点、今回こういう議論ができていますので、まずはここできっちりやって、今後はそういうことがないようにということが大事なことです。</p> <p>2点目は、恐らく土地の開発や都市計画に近いところですね。都市のマスタープランと整合した形で作っていくことが非常に重要であるということではないかなと思います。そこは確かに視点としては非常に大事なところになりますし、建つ前という話の中で言うと、そこを開発しようとしているかどうか、あるいは今の状態とか、市街化調整のままのような形で持っていくかということによってずいぶん形が変わってきますので、土地利用の計画といいたまうか、上位計画といいたまうか、そういったものとの整合性ということかなと思いますが、何か事務局のほうからございますか。</p> <p>今年の1月5日から、農振エリアを準都市計画区域として県から指定がありました。そのエリアでは無秩序な開発行為を抑制するような指定であり、進んでそこを開発してくださいという意味ではない準都市計画区域であります。主要地方道岐阜南大野線を通して東海環状自動車道に行くわけですが、瑞穂市といたしましては東海環状自動車道に500m位接するところのエリアになるわけですが、その中での生活道路について先ほど星川委員から言われたような形のものもございしますが、建築の規制を準都市計画区域内で位置づけをさせていただきました。そこで今みたいな狭隘道路、集落の中の道路は最低4mは確保できるというような形になってきております。</p> <p>それから、南部の国道21号との接続は調整区域なのですが、その向こうは安八町で高速道路のスマートインターが平成29年度に出来るということで、そこに向けての幹線の形も整備を検討していただかなければいけないと思っております。ただ、生活道路に関しましては、その調整区域、それから準都市計画区域の中で、農振区域が指定されておまして、その中の集落の道路の整備の仕方、調整区域の中の生活道路の整備の仕方、それから市街化の中の狭隘的な道路の整備の仕方も、生活される場は一緒ですので、どういう整合性を図っていくかということを検討していただければ大変ありがたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。</p>
<p>事務局</p> <p>倉内会長</p>	<p>ありがとうございます。確かにおっしゃられたとおりで、少しスケールの大きな計画としての開発といいたまうか、そういうものとの関係と、生活道路の中の話。生活道路の中の話を検討しようと思うと、調整区域、あるいは地区計画の話が出てくるので、そういった情報もまた準備いただきながら、そういった中でどういう議論をするか、どういう整備をしていくのかということになるかと思っております。</p> <p>その他いかがですか。</p>

事務局	<p>それともう1点ですが、先ほど星川委員からご指摘いただいたように、生活道路といいますのはどうしても面的に考える必要があると思いますので、そういった意味で、整備するのに家屋移転はなかなか難しいので、その代替え路線を考えたりするような、地区というのを1つの単位ぐらいで考えて、バイパスというほどではないのですが、代替え路線、この道路を整備する代わりにこちらのほうで何とかカバーするというふうに、線で考えるのではなくて、面的な考えも少し指標として次に考えていきたいと思っております。</p>
倉内会長	<p>ありがとうございます。おっしゃるとおりで、既に建っているところはなかなか立ち退いてもらうことは難しいとなった場合、もちろん使う立場にとってはそこに広い安全な道があればいいのでしょうけれども、なかなかそれが難しいのであれば、1本内側に、あるいは外側に少し広めの道を作って、そちらにできる限り自動車を誘導していくというようなことで面的に考えていくというのは非常に重要だと思います。</p> <p>その場合、恐らく行政のほうで考えて、こうやりますというよりは、そのエリアの方といろいろと対話や議論をして、そのエリアの方のご意見を十分反映できるような、そういう手続きが重要になるのではないかと思います。</p>
藤橋委員	<p>ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。</p> <p>私は、かつてほかの公職でお勤めさせてもらったときに、本田小学校の東の部落の中の道路ですが、道路4mあって、その際に水路があるんですね。そういう生活道路を、水路に蓋をして道路にしてくれと。そうすると6mから7mの道路になるのでと要望を受けたことがあります。だけど、それは予算的に非常にかかるし、行政のほうもなかなか対応できないので、今会長が言われましたように、代替え、もしそれを改良するなら、市長が言われたように一方通行にして、例えば北向きは1本にして、南向きはほかの道路を通っていく。そのほうが私は改良するよりは、非常に具体的で、そういう方法のほうがいいように思ったんです。そうすると、今お話があったように、地域の住民が、今まで北も南も行けたのに、なぜそんなふうにしたかとお叱りを受けます。今もお話があったように、地域でそういう理解を得ないことにはなかなか生活道路の改良という話は難しいと思います。それが行政のほうから一方的に、こうしますよとは行けないので、その要望を受けた折に、まず地域で相談したほうが良いと思います。相談して、いいよと言ってもらえれば行政のほうは必ず動くと言ったのですが、やはり地域でそういう話し合いをまず進めなくては、生活道路はなかなか改良できないと思います。</p> <p>今星川委員が言われたように、何も建っていないところならできる。かつてそういうところに、言われたように一時停止をつけてほしいと要望を受けて、北方警察署のほうへ要請をしたのですが、「藤橋さん、こんなと</p>

倉内会長
棚橋委員

ころに一時停止をかけるなら、外に一時停止をかけるところはいっぱいあるよ」と言われるんです。たくさん家が建っているところにかけてくれということならいいけれども、田んぼの中に一時停止をかけたって何の効果があるのかと叱られるんです。そういうデメリットというのか、そういうこともありますので、確かに改良しようと思ったら家が建っていないところからやるのが一番手順がいいと思います。だけど、そういう見方もありますので、やはりメリット、デメリットをよく考えてもらって進めなければ生活道路はなかなか難しいと思います。以上です。

ありがとうございます。

ちょっとそれに追加してですが、藤橋さんにいいことを言ってもらったのですが、実際問題、先ほど渡辺さんが言われたように、ほかの道路を整備してということもあるのですが、現実的にそれを進めていく上で納税猶予の土地がいっぱいあります。それで、実際問題、6 mにして、仮に9 mにするにしても、本当に1路線を問題なく造るというのは非常に難しい状況になっているわけです。納税猶予を受けておられるところは、結局えぐれた状態で元の状態でしかできない。これに対して、例えば猶予を受けておられることに対して何とか指導ができるとか、このような恩典があるとか、遡っても税金は助かりますよとか、そういったことは全然今ない状態じゃないですか。だけど、納税猶予の土地があまりにも多くなっているわけですから、そういったこともしっかりと何か指導できることを考えていかないと、道路を造ったけれど納税猶予のところはなぶれないからえぐれた状態というか、そこだけは前の状態ということで、側溝も入れられないという状態になっている。こういったことも順次、もっと国に働きかけて、基本的なところをもう少し見直しできるようにしなければいけないのではないかと思いました。

倉内会長

ありがとうございます。そうですね。今藤橋委員、棚橋委員からいただいたご意見としては、恐らく1点目は地域の意見、あるいは地域で盛り上げてもらわないといけない。逆に言うと、行政の方が地域でまとまらないと何もできませんというわけではなくて、行政の方から地域に入ってきて盛り上げていくような、そういったことが1点重要なかなと思います。

藤橋委員からご指摘いただいた2点目に関しては、メリット、デメリットという話があったと思いますが、まさに今回それを議論しなければいけないのかなと思っております。要は地元にとっては非常に一大事であっても、もしかすると全体で見た場合、なかなか厳しいところもあると思いますし、あるいは逆に上から見ていたら全然わからないところで、地元にとっては非常に大問題なこともあるはずだと。そういったところをきちんと評価をできる限りしながら整備の優先度を決めていくということをここでやりたいということではないかなと思います。

<p>事務局</p>	<p>3点目の棚橋委員からいただいた指摘は、これは一番難しいところで、このフレームでどこまでできるかというところもあるのですが、まさに非常に重要な問題であると思うのですが、そのあたり、何か事務局、ご意見はございますか。</p> <p>納税猶予の件については、昔と今と若干違っておりまして、昔は、道路にかかる部分があるとする相続税と利子税というのがかかっていました。そうするとかなりの額になるのですが、今は利子税がありませんので、そのかかる分だけのもともとの相続税だけということになるので、ぐっと昔よりは楽になっています。</p>
<p>棚橋委員 事務局</p>	<p>まだ皆さん、そういったことをご存じないのかなと思います。</p> <p>地区で要望があるときにはそういうお話はさせてもらっています。</p> <p>過去に、農業者の方については、利子税1/2が猶予されておりましたが、今は利子税全部が猶予になっています。</p> <p>もともとの分だけということです。</p>
<p>倉内会長 事務局</p>	<p>藤橋委員のコメントに関しては何かございますか。</p> <p>道路改良については、要望等は区長さんからということでさせていただいております。今日、藤橋委員は区長会の会長でもあられまして、そちらからの代表の委員としても参加していただいているわけですが、区長会の中で議題として私どもから提案をさせていただきまして、来年度に向けて4月の終わりにまた総会がございまして、私どもの提案議題として上げさせていただこうかなと思った次第でございます。</p>
<p>倉内会長 北川委員</p>	<p>ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。</p> <p>生活道路ということで、写真の3点についてどれが優先かは非常に難しいのですが、私個人としては、集落入り口道路というものを優先して行うと思います。というのは、前回のところでも指摘がありました道路の入る場所にスムーズに行けないという問題がありました。あれは僕としては非常にいいことだと思うんです。人口がだんだん増えてくると、急いで出るのでしょうか。一旦考える場所というのは僕は非常にいいと思っています。以上です。</p>
<p>倉内会長</p>	<p>ありがとうございます。多分4-1の3枚ある写真に関するコメントだと思います。</p> <p>あと、先ほど確かに一旦止まって考えるというのは非常に大事であるというのは、まさにそのとおりだと思います。</p> <p>実は生活道路で、集落へ入る道路というのは難しいところがあって、もちろんしっかりした道が造れば簡単には入れるのでいいのですが、我々がよく言うのは通過交通というものです。そのような道路が1本あると、集落の真ん中をびゅんびゅん走って行く車が出てきてしまうということもあります。ですので、ブロック単位で考えて、通過交通はいわゆる前半の幹線道路に回した上で、中に住まわれている方が便利に使えるような</p>

	<p>道路という形で作っていく必要があると思うので、必ずしも広い道路やいい道路を作ることがすべていいわけではないはずだと思います。そういったところも考えていく必要があるということで、簡単なことではないということだと思います。</p> <p>今のご意見に対して事務局は何かコメントはございますか。よろしいですか。</p>
加藤委員	<p>全く同感で、4番の生活道路について、トラックが隅のほうを走っている写真がありますね。これは道を広げたら、かえってスピードを出して危険だと思うんです。このほうが安全かなと。緊急車両でも、カラー舗装のところを踏んでいけば、緊急車両も通れそうな道路です。これがよいと思います。</p>
倉内会長	<p>ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思います。メリハリを持たないといけないということと、必ずしも広くすればすべてが解決するわけではないと。</p> <p>資料はページ番号を下にいただければと思います。よろしく願いいたします。</p> <p>そのほかいかがでしょうか。</p>
加藤委員	<p>関係ないことですが、中小学校とか保育園についてですが、保育園の東に樽見鉄道の踏切があるのですが、幅が2mになっています。大型バスは通れないわけです。前は無理して通っていたのですが。だから、幼稚園の子がバスで出かけるのも、踏切を超えた向こう側で乗っているわけです。十八条から十七条、重里の名和医院の信号交差点があるのですが、あそこは美江寺の中が極端に狭くなっているわけです。あそこを広くしたら中小学校でも社会見学などで大型バスが直接入ってこられるようにしたらいいと思うのですが。美江寺は中山道の宿場町でありあまり広くすると景観を損なうことがあるかも知れませんが。となると、あの踏切を少し広くして、社会見学のときなど大型バスが小学校まで乗り入れてきて便利になる。災害時に緊急災害物資を運ぶにも迂回して渋滞になった道路を来るより、近い道を作ったほうがいいのではないかと思うのですが。</p>
倉内会長	<p>ありがとうございます。恐らく1つの場所ではありますが、小学校に関するアクセスということになるのかなと思います。小学校は避難所になっていますよね？</p>
事務局	<p>なっています。</p>
倉内会長	<p>そうなってくると、緊急物資の輸送ということはもしかしたら今後あるかもしれないということで、そのあたりはいかがですか。</p>
事務局	<p>今、加藤さんがおっしゃったように、中山道から直接小学校に行ける道路、実は旧巢南町のときには計画があり、合併して、計画がない状態なのですが、ただ、南のほうは2車線になって、歩道もできて、あとほんの200mぐらいつながっていないだけなので、それは今後市でも検討してみ</p>

<p>倉内会長</p>	<p>ます。</p> <p>恐らく先ほど避難所といいましょうか、防災拠点になり得るところに対するアクセスということ、もう1点は、当然ながらもともとは小学校ですので、小学校の通学路に対して安心安全な道が造れているかという視点で今ご指摘いただいたようなことはきっちり評価していくようなことが大事かなと思います。</p>
<p>大野委員</p>	<p>そのほかいかがですか。</p> <p>今生活道路についてお話があったわけですが、順位を決める中で、1つ考えていただきたいと私個人は思っているのは、要望のある集落の数。あるいは車の通行量の多さとか、それから人の往来、あるいは子どもさんの人数とか、そういうのも1つ考えていただいて、順位の中に入れていただきたいと思います。</p>
<p>倉内会長</p>	<p>ありがとうございます。恐らくどちらかという量の議論はなかなかしづらいところであっても、やはり住まわれている方とか、そういったところの規模は1つ考えるべきではないかというご意見だと思います。</p> <p>今のは何かございますか。</p>
<p>大野委員 事務局</p>	<p>通行量などはある程度調べていただいているのですか。</p> <p>幹線道路のような県道とか国道は5年に1度の交通センサスできちんと測っている数字があるのですが、市道のほうは正式には数字はありません。ただ、現地で調査すれば、ある程度の目安はできると思います。今後考えていきたと思います。数の議論は、どうしても大勢の方をというのが基本になりますので、ごもっともな意見だと思います。考えてみたいと思います。</p>
<p>倉内会長</p>	<p>基本的には人の移動量というのは人口に依存しますから、たくさん住まわれているところといいましょうか、集落として大きなところが1つの相対的な評価にはなるかと思いますが。</p> <p>そのほかいかがでしょうか。</p>
<p>新井委員</p>	<p>先ほどの加藤委員の発言ですが、踏切もそうですが、やはり中小学校の南は確かに道路がきれいになっています。あそこから信号までの話ですよ。あそこはちょうど登下校のときに車で通ることがあるのですが、子どもたちのそばをギリギリを通るんです。信号の隅に溜まっているため。ちょっと危険かなと。もう少しあそこは何とかならないんでしょうかというふうに思うのですが。</p>
<p>事務局 新井委員</p>	<p>体育館の東ですか。</p> <p>そうです。体育館の東側です。南側は十分広いですが、あそこから信号までです。特に信号のところですが、電柱があり子どもたちは止まっているんですよ。渡るのが青になるまで。中山道は車が通ります。あれは点滅信号ですよ。止まりますよね。その間に車が来ているんです。同じ方向に向かって。ちょっと子どもたちも一列に並んでいけばいいのですが、</p>

	<p>どうしてもちょっとだらけていますよね。本当にギリギリで、なおかつ中山道のほうから曲がってくる車があるんですね。そうすると、こちらで止まっている車もどうしても西のほうに寄って止まります。特に危険なんです。もうちょっとあそこが広くなれないかなといつも思っているのですが、家があるので。</p>
事務局	<p>そうです。どうしても現実問題として両側に建ち並んでおりますので、対応は難しいと思います。</p>
新井委員	<p>中山道から北側は両側家があります。あそこもまた狭い。あそこで家に帰るのに直進したほうが近いのですが、迷惑かなと思い右折して帰ります。子どもたちがちょっと危険で。入ってくる車と、ここに止まる車が同時になればいいんですが。台数的には少ないですし、時間帯的にも子どもたちが下校する時間は決まっていますから。でも、ときどき同時になるとちょっと危ないなと思うんです。</p>
星川委員	<p>関連していいですか。私、先ほどお写真の中で、建っていないところを優先にといいました。これは少し誤解していただくと具合が悪いので、言い訳するつもりはありませんが、会長がおっしゃったように執行部に対してお願いします。やはり6mと定めたにもかかわらず、そして許可を出すのは行政です。やはり地主、不動産、買い主、行政。買い主は知らずに建売を買います。土地を買った人も言われたとおり不動産屋から買うわけです。そこで買った主が建てた時点でセットバックを言われて建築が中断するわけです。そういう指導はもう少し考えてください。要はしっかりした、許可を出したことによって建物を建てるわけですので、そこら辺のトラブルがないように。ですから、昭和46年に定めたにもかかわらず、そういったことが続いている部分もあって、4mを造っているところが多分ずっとあったわけです。区画整理が始まって、初めてそこで4mなのに、なぜここは4mなんだという議論もいっぱい出ました。そういう経験をしてきた中で、この用地で道路を計画するのであれば、市街化として定めたのなら行政の指導をしっかりやってほしいということが言いたかったわけです。今まで言ってきたも、先ほど柵橋委員がおっしゃった納税猶予がかかってというのもまだまだ残されている部分もありますが、先ほど私はその部分が言いたかったのですが、今おっしゃられた美江寺のところも、実は私、自分のことになりましたが、平成3年に出させていただく前からこの件については本当に議会も課題の重点になっていましたが、まだそれから20数年、なかなかそこが動かない。できないというのがやはり道路の東西南北の角に住宅が建っているという困難な部分ですから。</p> <p>そして、先ほども私、言いましたが財政的かなと。財政というのは、年間を通じて予算というものがあり、執行部を別に責めるつもりはないのですが、行政も、議会もややもすると悪いと言われるときが結構ありました。だけれども、執行部がよかれと思って出してきたことを、いい道ができる</p>

倉内会長
事務局

んだ、道路ができるんだから賛成しよう、これはいいと議会も認めてやってきたのではありますが、今の美江寺の問題は本当に、今後どのようにしていくか、後で答弁いただければ結構ですが、私らとしてもやらなければならない部分というのは重々頭にあります。その様な行政の計画性というもの、またお答えしていただけると思うのですが、一応そういった、何十年も前から課題の場所であるということは本当に残念なことですけれども、抱えてきている一番重点的なところだと私も思っております。

わかりました。

今、市道として道路認定をしている路線的には約2000路線が認定をされていまして、平成21年に道路整備計画ができた中では、主は6mで、集落の中は4mということが前回の整備計画の中で策定されました。ただそれを位置づけして、路線に計画は6mとか、それから今言われる団地的な開発がやられた中の通り抜けのできる道路等は、それを集落という位置づけにするのか、そのこともこの審議会の中で検討をしていただければありがたいと考えております。

それから、先ほど藤橋委員からも言われたように、中地区の地域性がありますので、そのことは地区からの意見等もいただきたいと思っております。ただ、財政的な問題もありますが、この地区からやるという優先順位について、副会長も前の担当をされていて、頭を悩まされたと思っております。どのように予算化していくというのなかなか難しいと思っております。ただ、市街化のところであれば都市計画の決定をすればいいのではないかと思われがちだが、それもなかなか難しい。今星川委員からも言われたような、その道路というのは13m道路で、今途中までできているのですが、今のスタンスといたしましては、補償費をかけて広げるということはしておらず、補償代金でほかの道路の拡幅をしています。その道路は現在の計画では13mの幹線的な位置づけはしていない状態ですので、そのことを生活道路から幹線道路という形で引き上げていただければ、進むことかできるかなとは思っています。

もう1点は、補足というか、今後発生する開発につきましては、皆さんご存じだと思いますが、開発指導要綱というものを市で定めましたので、開発にかかる部分は基本的には6mの道路というような指導をしております。そうは言っても一方では既に既存の集落は当然2mないし4mの道路がありますので、そういったところの開発と一緒にするのではなくて、そこはそこでどうしていくべきか。2mの道路なら4mとか、例えば先ほどありましたように別のルートを考えると、そういったアイデアは生活道路を考える上では重要なかなと思っております。過去の反省も踏まえまして2面で行くというのが基本的な方針になるかと思っております。

倉内会長

今の2面で行くというのは、現実としてはそうならざるを得ないということはありません。

<p>原委員</p>	<p>他にいかがですか。答弁、あるいはその他何でも結構ですが。</p> <p>やはり生活道路というのは、地区の道路であります。地区の人たちが何にお困りになっているかということがまずはっきりしないと。例えば緊急車両が入れない道路が1本あります。じゃあこれを広げていくべきじゃないかではなくて、それは簡単ではないということで、先ほど言われたように、代替えを考えて解決するかもしれない。そういったことをまず一番困っておみえになることを抽出した上で、その答えを探していくのが大事なのかなと。そのためには地区の皆さんの、先ほどからもお話が出ております、地区での意見を集約することが、非常に重要だなと思います。</p>
<p>倉内会長</p>	<p>ありがとうございます。今おっしゃっていただいたとおりで、私自身、今日の議論、あるいは今のコメントをお聞きして感じたことは、そこに問題がある、困っている、イコールそこを直さないといけないわけではないはずということです。問題の大事さをはかる。でもその後、どのようにそれを解決するかは、やはり地区の方と一緒に決めていかないといけない。それはもしかしたら問題があるような道、例えば危険な道があった場合に、それはそれこそお金がかかるかもしれないけれども買い取りして拡幅するようなことをするのか、あるいはどこかほかの代替道路と2つでうまく住み分けるのかという処方箋があると思うんです。たくさんはないですが。そういった意味で、その2つをある程度切り分ける中でどのようにやっていくかということをご検討いただく必要があると思います。</p> <p>そのほかいかがですか。恐らく今私も少しコメントしながら思っていたのは、今日ご意見をいただきたいというふうに思っていたのは、まさにどこが大事か、どういう問題が大事か、生活道路、あるいは地区において道路に関連する問題としてどういうことがあるかということを一覧いただき、それが重要性になるのかなと思っております。</p> <p>そういったところで今日ご議論いただき、この後でも結構かと思えます。お気づきの点を事務局にお聞かせいただき、それを集約していただき、評価の視点を作り込んでいくようなことになろうかと思えます。今またほかでも何かご指摘いただきたいことがあればお受けしますが、いかがでしょうか。</p>
<p>水野副会長</p>	<p>生活道路というのは非常に各地区によっても違うし、私自身、行政にいましたが、何がいいかということをお考えすると、やはり地域の方と、何を地域が求めているか。それによって、行政がどう動くか。これは行政を進める方法論として、地域の方といかに接点を持って話をしながら整備計画を作りそこで何を優先するかと。それが今言われたように、安全性なのか、利便性なのか、これからの高齢化社会に対する問題とか、いろいろなことを含めていかに行政と地域の方が話し合いをしながら、自分たちの安全性と利便性を作っていくのかというのが理想ではないかなと思います。</p> <p>なかなか言葉では表せませんが、そのようなことを思いましたので、コ</p>

倉内会長 原委員	<p>メントさせていただきました。</p> <p>ありがとうございます。そのほかよろしいでしょうか。</p> <p>整備をするというのは最初にも説明がありましたが、なかなかどんどんやれるわけではないということがございますので、ここにソフト的な問題とか、見直すというようなことで問題が解決する場合もあるかもしれない。ここは知恵を出し合ってできることもあるのではないかと。例えば交通事故が多発している。道路を直せではなくて、何かやることによってそれが防げるようになるかもしれない。通学路であったらルートを見直すということもあるかもわからない。そういったソフト的なことであったり、小さな投資で効果があることもあるのではないかと思いますので、そういうのも話し合っ決めていくことも大事なかなと思います。</p>
倉内会長	<p>ありがとうございます。まさに処方箋といいましょうか、やり方は作るだけではないということですね。そこをご指摘いただいたと思います。</p> <p>そのほかよろしいでしょうか。ありがとうございました。</p> <p>今日、さまざまなご意見をいただきましてありがとうございます。今日のを要約し全体を総括させていただきますと、前半のほうのいわゆる幹線道路の計画に関しては、方法論としてはこれで大きな問題はないだろうというような、前回の方法で問題ないという判断をいただいたかと思いません。今後、見直しの結果を議論いただくということで進めていただければと思います。</p> <p>後半の生活道路に関しましては、いろいろとまさにご意見をいただいたところで、皆さんからは地域との接点、地域とどのように関わり合っ進めていくかというのが1つ大事な視点として考えないといけないということを指摘されたと思います。そういった中で、ここでご説明があったような優先度みたいなものを1つのそのときの議論の材料として作るということは、皆さん問題ないというふうに考えられていると思うのですが、これが優先度が高いからいいですとか、低いから駄目ですとかで話が終わるものではないでしょう。そこで優先度が出てきた中で、あとはやはりどのように地域に入って、地域の方と相談をして、みんなが納得するような、そういう計画が作れていくか。そしてそのときには道路整備だけじゃない選択肢も考えていくべきである。そういったところが今日ご意見をいただいた内容かなと思います。</p> <p>そういったところで今日は終わらせていただきたいと思うのですが、この生活道路の視点として、今日ここでは3つほどありました。1つは都市計画とか、いわゆる計画との関連です。マスタープラン等との関連性という話もありましたが、もしかしたらそのほか出てくる可能性も十分あると思います。災害時のことですね。</p> <p>ということですので、また委員の方々からも追加でお気づきのところがありましたら事務局にご指摘いただければと思います。そちらの、皆さん</p>

	<p>のご意見を伺った上で、次回の審議会のほうで再度議論するというところでよろしいですね。</p> <p>それでは、今日の議題はこれですべて終了しましたが、委員の方から何かございますか。</p>
藤橋委員	<p>前回にお尋ねしましたが、(主)92号線の重里の件と、今日言われました平成29年にスマートインターができるようなことになりましたが、市のほうとしては、現在どのように進んでいるかお尋ねしたい。</p>
倉内会長	<p>スマートインターに関連してどのようなことをお考えかということですね。</p>
藤橋委員	<p>スマートインターへアクセスする道路と、東海道環状が2020年に開通するということになっていますので、(主)92号線の重里からの計画や予定は、どのように進捗しているかということ、分かりましたら教えていただきたい。</p>
事務局	<p>岐阜県南大野線は路線の位置からしますと東海環状自動車道の大野神戸インターのアクセス道路の位置づけになっておりますので、現在県で道路改良を進めております。ただ、最後の連結するインターチェンジまでのルートについては、まだ決まっておりませんが、アクセス道路ということで順次整備はしております。</p>
藤橋委員	<p>だけど、調整監もう待たなしたろう。そんなもの、2020年なら。</p>
事務局	<p>それと、構想的なルートはございますが、ただ、全く周辺に道路がないわけではございませんので、ひとまず周辺道路を使ってアクセスすることはあるかと思えます。今本当に一番重要な部分の犀川を渡る橋梁の前後を整備してありまして、市でもぜひとも早く犀川を渡る橋梁に着手してほしいという要望をしております。</p>
事務局	<p>図面の緑の縦の破線、これは県道田之上屋井線というのですが、ここまでのところを今整備を進めていまして、用地も8割ぐらい買えています。</p> <p>今、ここが犀川という川で、ここが田之上地区で、ここにトミダヤさんがあり、ここが事業箇所です。用地は森から東の犀川にむけて8割方買えています。こちらの重里側の川の中にいろいろ難しい土地がありまして、それを県で対応していただいております。</p>
藤橋委員	<p>スマートインターのほうはどうでしょうか。</p>
事務局	<p>スマートインターは、今安八町でスマートインターへのアクセス道路を整備しているようです。ですから、北方多度線の特に堤防に入ったところから、狭いところなどは順次整備していく予定であると聞いております。</p>
藤橋委員	<p>23号を？</p>
事務局	<p>瑞穂市からスマートインターまでは北方多度線などがアクセス道路ということですよ。</p>
藤橋委員	<p>子どもや孫が喜ぶように作っておかなければいけない。そのための審議会だと思えます。生活道路も大事ですが、そういうアクセス道路も作って</p>

事務局 倉内会長	<p>いかないと。</p> <p>同盟会にも瑞穂市は入っておりますので、一生懸命要望しております。瑞穂市をちょっと外側にいったような地図も必要かもしれませんね、広域の連絡も考えて。</p>
大野委員	<p>ありがとうございました。それでは、よろしいですか。</p> <p>ちょっとお聞きしたいのですが、昨日の新聞に載っていたのですが、住環境の向上のために市道の拡幅や、歩道を取りつけると。その予算を4億8000万円計上したということが載っておりましたが、歩道を新年度はどこに取り付けるのか大体でいいので教えてもらいたい。</p>
事務局	<p>この路線図のとおり、ここが西部環状道路ですが、北から順番に整備をしており今はここまで出来ていますので、帰るときに通っていただければわかると思います。そして、これはJRに平行に沿って穂積駅に行く道路で、野田橋というのがあるのはご存じですか。その歩道の整備を計画しています。歩道については大方その程度なのですが、あとは通常の中の細かい道路改良でございます。</p>
大野委員 倉内会長	<p>わかりました。</p> <p>ありがとうございました。今日は活発なご意見ありがとうございました。本日の議題はこれですべて終了いたしましたので、第2回瑞穂市道路整備計画審議会を閉会したいと思います。本日は長時間にわたりありがとうございました。</p>
事務局	<p>本日は貴重なご意見、ありがとうございます。次回第3回の審議会につきましては平成27年7月ごろを予定しております。よろしくお願いいたします。本日はありがとうございました。</p>

