

審 議 会 会 議 録

審議会の名称	第3回 瑞穂市道路整備計画審議会
開催日時	平成28年3月22日（火） 午前9時から午前10時55分
開催場所	瑞穂市役所 巢南庁舎 3-2会議室
議 題	1) 幹線道路の評価（整備優先度）見直し結果について 2) 生活道路（優先度の評価基準）について 3) その他
出席委員	倉内 文孝、水野 年彦、原 俊則、藤橋 光男、新井 二三子 星川 睦枝、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)	<div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px 10px;">公 開</div> ・ 非公開
傍聴人数	なし
審議の概要	前回審議会にて、一部幹線道路の評価（整備優先度）の見直しが審議されたことによる結果報告、また、生活道路の優先度（評価基準）について審議します。
事務局 (担当課)	瑞穂市都市整備部 都市開発課 TEL 058-327-2101 FAX 058-327-2120 e-mail tosikai@city.mizuho.lg.jp

1 開会挨拶 事務局	<p>皆様、おはようございます。時間となりましたので始めさせていただきます。 本日は、大変お忙しい所ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。 まず開会に先立ちまして、市長よりご挨拶申し上げます。</p>
市長	あいさつ
事務局	<p>本日の会議に入る前に、2点程説明を致します。</p> <p>1点目は、本会議につきましては、「瑞穂市審議会等の設置、運営等に関する要綱」に基づきまして、原則、公開とさせていただきます。本日も、傍聴者は5名まで認めるものとしまして、ホームページ等で開催の案内をしておりましたが、本日の希望者はございませんでした。</p> <p>2点目は、会議録につきましては、「瑞穂市審議会等の設置、運営等に関する要綱」に基づきまして、全文筆記とさせていただきます。内容につきましては、後日、市のホームページ等により公開させて頂くこととなりますので、よろしくお願い致します。</p> <p>ここでお配りしております、資料の確認をさせていただきます。</p> <p>まず次第です。それから、資料1の審議会委員の名簿です。資料2としまして、「第3回瑞穂市道路整備計画審議会資料」です。その他、参考資料としまして、幹線道路の評価結果・第2回瑞穂市道路整備計画審議会議事録です。資料は以上です。不足等がありましたらお申し出ください。</p> <p>それでは、只今より第3回瑞穂市道路整備計画審議会を開催致します。</p> <p>本日は、委員9名の方全員がご出席頂いております。瑞穂市道路整備計画審議会条例第5条第2項に定める過半数に達していることをご報告致します。では、はじめに会長よりご挨拶を申し上げます。よろしくお願い致します。</p>
会長	<p>皆さんおはようございます。先程から何回か出てきておりますけれども、第2回から1年程経過してしまったというような状況でして、皆様には本当にご心配おかけしたかと思えます。とは言え、ここからまた頑張ってやっていきたいと思えますのでよろしくお願い致します。今日は、その他を含めて3つの議題がございますが、1点は幹線道路と言われるような大きな道の評価の方法については、今まで議論頂いておるものがありますので、それをベースに見直されたということでもあります。もう一点、先程、市長の挨拶の所でも非常に強く話しがりましたが、生活道路をどのように決めていくかこれは非常に大事な視点だと思っております。全て、一つの道路にとにかく全ての道路に全ての機能を持たせるというのは難しいと思えます。やはり、あまり太い道ではないですから。そうしますと、この道は自転車用に使っていいし、この道は</p>

事務局	<p>歩いて安心だ、そういったような考え方も必要になってくるかもしれません。そのあたりを今日皆さんに、忌憚のないご意見を頂きながら、考え方を整理していきたいと思しますので、ご協力の程どうぞよろしくお願い致します。</p>
事務局	<p>ありがとうございました。それでは、審議会の進行を会長よりお願い致します。</p>
会長	<p>では、早速議事に入らせて頂きたいと思えます。議題1、幹線道路の評価、優先、整備計画の見直し結果についてということでご説明をお願いします。</p>
事務局	<p>議題1、幹線道路の評価（整備優先度）見直しについて説明させていただきますのでよろしくお願い致します。パワーポイントのものが資料としてお配りしてありますので、どちらかでご覧頂いてと思えますのでよろしくお願い致します。</p> <p>前回審議会での検討事項と結果につきまして、1、幹線道路網及び重点整備路線について 2、路線（整備優先度）の評価について 3、生活道路についての議題について議論頂きました。その中で、①幹線道路網及び重点整備路線について、整備状況の確認と、評価対象路線についてご確認頂き、評価対象路線については変更なしとなりました。②路線（整備優先度）の評価について、路線の評価の中に安全面での評価が必要とのご意見を頂きまして、こちらの方を追加することとなりました。また、全体の社会動向等の変化に応じた評価の見直しが必要とのご意見を頂き、道路を取り巻く周辺の状況やまちづくりの方針との整合性を図り評価を見直すこととなりました。この件につきましては、後程報告させていただきます。それでは、議題1、幹線道路の評価見直しの結果についてご説明させていただきます。先程も申し上げましたように、前回の審議会にて、政策的評価に交通安全の評価が追加となりました。今回、交通安全の評価を指標に追加し、その為、合計評価点を10点から11点に変更しています。また、時点修正として評価の見直しを行いました。内容につきましては、先程ご説明させて頂きましたとおり、機能7【安全】安全性を高める必要のある道路というものを追加致しまして、交通事故が多く、安全性の向上が必要な道路を評価内容としております。評価の追加、また、時点修正を加えたことにより、評価の変更になった路線が、一つ目はNo.14の主要地方道 岐阜巣南大野線が時点修正を行いこちらの方は「産業地区の活動中心となる道路」に適合するようになった為、政策的評価の点が6点から7点、評価ランクがBからAとなり整備優先度が「中」から「高」となりました。二つ目はNo.17の一般県道 牛牧墨俣線が時点修正を行い「都市内拠点と連絡する道路」に適合し、政策的評価の点が、3点から4点、評価ランクがCからBとなり整備優先度が「低」から「中」となりました。三つ目は、No.18の一般県道 穂積停車場線が時点修正を行い「産業地区の活動中心となる道路」に適合しなくなった為、政策的評価の点が7点から6点、評価ランクがAからBとなり、整備優先度が「中」から「低」</p>

	<p>となりました。四つ目は、No.19の一般県道 脛永万石線が追加事項の「安全性を高める必要のある道路」に適合し政策的評価の点が3点から4点、評価ランクがCからBとなり整備優先度が「低」から「中」となりました。五つ目は、No.21の市道 別府穂積線が時点修正を行い、「商業地区の活動中心となる道路」に適合しなくなった為、政策的評価の点が7点から6点、評価ランクがAからBに、整備実施により重点性評価もAからBとなり整備優先度が「高」から「低」となりました。最後に、No.26の市道 地域連絡道路（横屋－牛牧）が時点修正を行い、政策的評価の点が4点から2点、評価ランクがBからCとなり、整備優先度が「中」から「低」となりました。その他の路線についても評価の変動はありましたが評価結果は変わらなかったということであり、以上が評価の追加により変更になったものと時点修正について変更になったものです。以上で説明を終わります。</p>
<p>会長</p>	<p>はい、ありがとうございます。それでは質疑の方に入りたいと思います。どの点でも結構ですので、ご意見がございましたらお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。全体としての評価としては、再評価をした結果、3つが変更があったということで、低い方から高い方になったのが3点、高い方から低い方へ下がったのが3点の形になったという説明があったと思います。</p>
<p>星川委員</p>	<p>先程の説明の中で、1点、主要地方道 岐阜県南大野線ですね。この件につきまして、二十数年の歳月がかかっている訳ですけど、今一つ詳細に説明をお願いしたいと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>主要地方道 岐阜県南大野線ですが、現在の状況におきましては事業化されておりますのが、既に供用されています所から、県道までの区間約600mが事業化をされてます。用地買収につきましては、8割から9割くらい終えてまして、一部この県道の前後区間で、タッチする関係で歩道も右折レーンも整備する工事を進めております。岐阜土木事務所の方から聞いていますのは、あと1年から2年位でこの取付道路は完成予定です。ただ、ここの点線の600m区間といいますのは犀川を渡る橋梁もありますので、この犀川を渡る橋梁は大体170m位ございますので、まだそこまで手が付けてない状態です。いずれにしましても市の方から県の方に対しては、東海環状自動車道も、順次整備が進められておりますので、その関係で一刻も早くまずこの県道までの間を完成してほしいということを要望しておりまして、また将来的には大野神戸インターへ直接早く行けるよう、県道よりも左側になりますが、西側区間のルートは早く決定してほしいということも併せて、県の方へ要望しております。概要としては以上でございます。</p>

星川委員	<p>ありがとうございます。以前からのそういったお話の中で、先程ご説明に東海環状が着々と進んでる中で、ここへ繋ぐ本当に重要な道路でございますし、先程二十数年ということがありましたけど、やはり、森、重里の所から、結局、長年進まなかったというのが現状であり、犀川の所で止まっている状態なので、あの辺がネックになってましたから、一日も早く県の方にも要望等々のお願いをして進めてもらいたいと思っております。</p>
会長	<p>ありがとうございます。その他いかがでしょうか。前の確認なんですけども、今ご説明頂いたのはバイパスの方になるわけですね。その下に元々の道路がある中で、今回その現道というか旧道の方がランクが上がってきている訳ですね。そこを見させてもらおうと、産業地区の活動の中心となる、これは要は既設の道路に新設ができつつある、あるいは何か計画があるということですか。</p>
事務局	<p>現道は少し下の所を通っていますけれど、将来的には大きな、構想的な路線もございますので、今、市の方としましては、ちょうどこの辺りを、なんとか工場誘致とかできないかということを構想として思っています。そういった関係でここを将来的には集積地ということで、併せてこのバイパスの他にも現道もございますので、そこも少しあがってきたということでございます。</p>
会長	<p>おおよそバイパスができると、古い道は市道になってますね。市道の方になってくる可能性を考えると、これを幹線道路としての使い方をするのか、あるいは上に十分良いバイパスができるのであれば、それをもう少し市民の先程の生活道路に近い使い方、そういう選択肢もあるのかなと、思ったんですけども。</p>
事務局	<p>そうですね。バイパスが出来ましたら、通過車両も減りますので、その後の旧道は生活道路として、例えばですけども、車道幅員を少し狭くして、歩道幅員を広くしたりだとかそのあたりは今ある道路の幅の中で、色々考えていきたいとは思っております。</p>
会長	<p>はい。わかりました。ありがとうございます。その他いかがでしょうか。急にこれだけの資料を出されていきなりコメントをなさいますというのも中々難しいかもしれませんが、もし何かお気づきの点がありましたらお答えしたいと思いますのですが、いかがでしょうか。</p>
星川委員	<p>西部環状道路ですが、今回予算計上されて、こういったことを進めて頂いてるのですけれど、南の方へ流れていく中で、樽見線の下を通して、国道21号を繋ぐ、それ</p>

	<p>はそれでこの計画の中で当然やっていかなければならないことですが、逆にこの樽見線を潜って横屋の東の方へ入る道路ですが、あそこの道路で土地を売られた方はセットバックをされてますけど、住宅が建っています。その辺のお話っていうのは何か説明してみえるんでしょうか。あそこの道路、土地を売られた時にはセットバックをお願いしてますよね。道路幅は何mを基準に計画を立ててセットバックをして頂いてるのか説明して頂けますか。</p>
事務局	<p>今、星川委員が言われたのが、交差点から市道になる訳ですが、一応国道21号の横屋の交差点へタッチするのを西部環状道路と呼んでおります。時点修正ということでご存じのとおり実線になっておりますけれど、今回は整備が徐々に進んでいっておるといって、この道路につきまして14m、両側に3.5mの歩道を付けて、この道路を順次南下して整備を進めている所でございます。それで今おっしゃられます、樽見鉄道を潜りますと、言われました横屋から上牛牧へ犀川を渡る橋がありますけれど、住宅が沿線に建つ時に14mでセットバックして頂いて、同じ幅の計画で考えている所です。ただし、平成20年度の際の道路整備計画審議会では環状道路を市全体に本巢縦貫道とか、先程言いました、主要地方道 岐阜県南大野線というような道路の環状を造りたいという意図でこの道路が計画されて、国道21号の横屋の交差点へタッチするようなイメージで幹線道路を造っておりますので、市としましては、できるだけ円滑に交通が流れるように、一番主要な国道21号から直接タッチできるこの道路というのは今の所はこの点線で描いてありますけれど、新たにその樽見鉄道の下を潜った状態で横屋の交差点にタッチしたいというような計画で現在進めているという所でございます。その前に樽見鉄道を潜ったところの横にも同じように14mダブルで整備するのについては、いかんせんこの上牛牧のJRの下がボトルネックとってJRの下だけ広がっておりませんので、現在の構想としては市内を循環する道路という意味で位置付けをして整備をしている途中でございます。</p>
星川委員	<p>先程お聞きしたかったのは、土地の売買の時にはセットバックをお願いして広げて徐々に進んでいる姿はみえているんです。お聞きしたかったのは、要は現在建ってしまっている方々にそういったご説明等々のお話はしていないのでしょうか。</p>
事務局	<p>ご覧頂くと分譲が一番多いですが、そこは開発と同時に説明をさせて頂いて、市の方で買収させて頂くということになっております。既存で建っている所については、建替え時に後退して頂く、14mの計画がありますということでセットバックしてもらおうような指導で道路を順次広げているような状況でございます。</p>
会長	<p>その他よろしいでしょうか。</p>

加藤委員	<p>前回幹線道路におきましては、本巢縦貫道、市役所西の道路ですが、道は知ることより歩くことが大事であると聞いたことがあるので、市役所に行った時に朝日大学の方まで歩いてみましたが、各家の前が車で入りやすいように斜めになっています。それこそ車椅子は通行不可能であると思います。あの辺は地価も高いだろうし、距離も長いので土地を買収して歩道を整備するにも大変お金もかかり、工期も相当かかるんじゃないかな、そんな感じがしました。北進が1車線ありまして、多少は渋滞があるようですけども、1車線になってから死亡事故も聞いてません。北の方へ行きますと、2車線の立派な道路がありますが、一昨年、死亡事故がありました。過去に生津でも死亡事故があった気がします。1車線になって多少渋滞はしても事故が減ったのなら、それで十分じゃないかと思うんです。そういうことで色々と考えてみえるとは思いますが、いっそう南進を広い1車線にして、一つ車線を削って、それを歩道に整備してはどうかと思います。勿論そういう計画を立てて見るとは思いますが、事故が増えるということになりますと、また別の話でどうか、そんな感じがしました。</p>
事務局	<p>北方多度線の渋滞は瑞穂市にとりましても、本当に重要な課題となっています。岐阜土木事務所の方に将来的に、また、現状とかをお伺いする機会がございまして、その時にお聞きしたのは、先程、委員がおっしゃったように、事故はやはりかなり減りました。最初北進を1車線にしたことによって、右側の事故がかなり減ったということで、正確な数字は手元に無いんですけども、かなり効果が出ているということです。その分渋滞が増えたというのは間違いのない話でございまして、それで、道路管理者の意見としましては、やはり事故を減らすということが大事ですので、今の形態の北進1車、南進2車を継続していきたいと思ってみえるみたいです。交通量につきましても、やはり北進1車にしたことによって、交通量はかなり減ってきております。最終的に今の北方多度線をどうするのかということにつきましても、今後、全国的に人口が減少してくるということで、そうしますと当然交通量も減ってまいりますので、様子を見ながら、もう少し減ってきましたら、将来的には先程委員がおっしゃったように、北進を1車、南進も1車にし、一つのレーンで両方の右折レーンを造り、車線としては南進、北進、右折、そうすると、現在のレーンとしましては4つございまして、その一つの分を歩道の方に割あてる。歩道も今が大体1mとか1m50cmくらいですので、大体1m50cmくらいずつ両方増えますので、歩きやすい道になると考えてみえるみたいです。ですから当面は今の形でいきたいということです。</p>
事務局	<p>平成22年3月の道路整備計画審議会の際に、幹線道路を主に議論して頂いた中で、実は北方多度線について、国道21号から別府JR北の交差点までで、車線をどのように変更するかということで3案程検討しています。一つは、現在の道路総幅員が16mをもっと外へ広げられるのかという場合と、それから極端なことを言いますと、</p>

先程、言いましたように、現在は16mの中で北進、南進1車線、右折がありますけれど、歩道を広げようというシミュレーションもかけて、そこへ交通量も調査したのも入れ、検討したという経緯がございます。その途中の段階で、県の方が国道21号からJR北の交差点で、北進1車、南進2車線と右折車線を整備したということで、これは藤橋さんもよくご存じだと思いますけれど、まずは交通事故を起こさないようにということで、右折車線に来るとすぐ後ろが詰まってしまう、そこで事故が発生するもとになっているので、右折車線を整備する為に1車、2車にしたということです。そういう意味で効果は非常に上がったというところですが、いかんせん今度は交通渋滞が起きるといような所で、交通渋滞については、極端に言うと国道21号から朝日大学南まで渋滞するといような状況も確かに起きましたので、信号機の変えるサイクルタイムを変えるとうまく流れるよな、それを机上の話で計流してみるとそういうことも可能であり、朝日大学まで繋がるよな渋滞はしない結果となり、実際北進1車、南進2車で少し信号のサイクルタイムを変えるとうまく流れるといった検討結果がございます。それらも含めて県には整備について色々なやり方がありますのでいような提案をしたという経緯がございます。

原委員

今、ご説明があった、事故対策ということで北進1車、南進2車という形で、勿論、市の意見もお伺いしながら路面上の区画線等を変更し、現実問題かなり事故は減っています。これも試験的な部分もでございます。前回も見直すという時がありましたが、この辺もまた市に伺いながら、今のままいくということで相談をした中で、現在の形でということとなったということです。

会長

様子を見ながらということですね。はい、ありがとうございます。その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。それではまた気付いたことがありましたら、後程ご意見を頂くよな時間も取りたいと思いますのでよろしいですか。では、生活道路（優先度の評価基準）について説明をお願いします。

事務局

議題2 生活道路について説明させていただきます。前回、生活道路について審議頂いた中で、優先度の評価基準を検討する必要があるというご意見も頂きまして、本日、事務局の方で評価の案を提示させて頂きました。説明後、ご意見を委員の皆様から頂きたいと思いますのでよろしくお願い致します。まず生活道路とはということで、生活道路とはその地域に生活する人が、住宅などから主要な道路に出るまでに利用する道のことであり、道路の段階構成として、交通を処理する機能より、沿道にアクセスする機能が重視されます。生活道路の段階構成として、沿道宅地へのアクセスを目的とし、密に配置される道路の内、区画道路と補助幹線道路を結ぶ集落内の中心となる道路を主要生活道路、沿線宅地へのアクセスを目的とし、密に配置される道路で、日



常生活の中で最も基本となる道路が生活道路でございます。生活道路の整備についてということで、現在の整備の仕方については、地元・PTAの要望に対しての整備、また、まちづくりに必要な整備を現場の状況を見て順に整備をしております。今後においては、後程、説明させて頂く客観的な評価基準に基づく優先性を考慮した整備としていきたいと思っております。次に生活道路の評価についてということで、生活道路は、基本的には地区内居住者の為の道路となりますが、地区の中心的な道路で比較的交通量が多い路線など、自動車交通の処理を考慮する必要のある道路もある為、全てを同一の基準として評価することは困難であることから、主眼となる機能に応じそれぞれ「交通円滑化道路」と「利便性向上道路」の2つ評価基準を設定致しました。「交通円滑化道路」については、地区内の円滑な交通の処理を主眼に整備する道路で幅員6～12mのもので、現道がある程度幅員があり、沿線住民以外の利用が多い道路、若しくは交通量が多い道路に平行しており、バイパス的な機能が期待できる道路と致します。「利便性向上道路」につきましては、地区住民の利便性向上を主眼に整備する道路で幅員4～6mのもので、交通円滑化道路以外の生活道路で、現道が狭隘かつ通過交通などがなく、主に沿道地域の住民が利用する道路をいいます。幅員6mの道路が交通円滑化道路と利便性向上道路の両方に属していますが、6m道路については、例えば歩道設置の必要性の低い道路を想定したもので幅員が6mあれば、車両の相互が可能と考えられる為両方に属するものと致しました。生活道路の評価指標につきまして説明させて頂きます。評価指標として、次の4つの視点から評価指標を設定しています。まず緊急性として、早急な整備が必要かどうか、10個の評価指標を設定致しました。次に必要性として、沿道の状況やまちづくりから整備が必要かどうか、6個の項目で指標を設定致しました。整備効果として、整備を行った場合の効果がどうかということ、4個の評価指標を設定致しました。最後に実現性ということ、整備の実現性が高いかということ、4個の評価指標を設定させて頂きました。また、利便性向上道路の評価指標は、生活道路に求められる基本的な指標で評価をし、交通円滑化道路の評価指標は、利便性向上道路の指標に加え、交通の円滑化等に関する指標を加えて評価を致します。評価指標は、視点・評価項目・採点基準をあげさせて頂いて、道路の性格によって採用する項目が分かるように表示をさせて頂いております。まず評価指標の【緊急性】につきまして、①通学路等ということで、通学路に指定されている区間が多い程緊急性は高いとし、4段階の採点と致します。②自動車交通量の内容として、通過交通の混入が見られたり自動車が多い程緊急性は高いとし、4段階の採点と致します。③自転車歩行者交通量として、通勤通学などでの自転車歩行者が多い程緊急性は高いとし、3段階の採点と致します。④交通安全として、交通事故が多い路線や事故の危険性の高い路線は緊急性は高いとし、4段階の採点と致します。⑤舗装状態として、舗装の劣化が激しい程緊急性は高いとし、4段階の採点と致します。⑥雨水排水として、大雨時に道路やその周辺に冠水が発生する路線は緊急性は高いと

し、4段階で採点させて頂いています。⑦緊急車両として、緊急車両の進入が困難な路線は緊急性が高いとし、4段階の採点で行います。⑧避難所等との接続として、避難所や避難場所に近い路線は緊急性が高いとし、4段階の採点。⑨地域の危険度としてこちらは地震の方ですが、地震防災ハザードマップにおける建物の全壊率の高い区域にある路線は緊急性が高いとし、4段階の採点。最後に⑩地域の危険度、こちらの方は火災として、延焼遮断帯となる道路、また、建物が密集している地域において火災時に延焼を防止できる道路は緊急性が高いとし、2段階の採点と致します。緊急性ということで、以上の10項目の評価と致します。次に、評価基準【必要性】と致しまして、①公共交通との接続として、鉄道駅やバス停にアクセスする路線は必要性が高いとし、4段階の採点。②公共施設との接続として、沿道に多くの人が利用する施設に接続する路線は必要性が高いとし、4段階の採点。③生活利便施設との接続として、生活利便施設に近い路線は必要性が高いとし、4段階の採点。④沿道状況として、沿道の開発が進んでいる路線は必要性が高いとし、4段階の採点。⑤主要市道として、1級、2級市道に認定されている路線は必要性が高いとし、3段階の採点。最後に⑥代替性として、代替性のない路線は必要が高いとし、4段階の採点。必要性ということで以上の6項目で評価を致します。次に、評価基準の【整備効果】として、①歩行者の安全性向上として、歩道が整備される路線、路肩が広がる路線は整備効果が高いとし、4段階の採点。②車両の安全性向上として、広幅員の道路整備効果が高いとし、3段階の採点。③ネットワーク向上として、幹線道路や整備済路線に接続する路線は整備効果が高いとし、4段階の採点。最後に④他事業との関連として、他の事業と関連する路線は整備効果が高いとし、3段階の採点と致します。整備効果と致しまして、以上の4項目を評価致します。最後に、評価基準【実現性】ということで、①建物の移転として、移転する建物がない道路実現性が高いとし、3段階の採点と致します。②施工難易度として、擁壁や橋梁などの道路構造物等がないなど施工難易度が低い道路実現性が高いとし、3段階の採点と致します。③地元の合意が図られた上で地元の要望があるとし、各基準で3段階の採点と致します。以上が実現性ということで3項目で評価致します。説明させて頂いた評価をもって、実際に、ケーススタディーとして6路線について、評価を実施致しました。種別、交通円滑化道路を3路線、番号1が本田小の南、番号2が南小の北、番号3が犀川、種別の利便性向上道路を3路線ということで番号4が横屋駅の東、番号5が穂積小の西、番号6が穂積を設定致しました。ケーススタディーの場所につきましては、実際の評価指標を行った場合どのような結果になるか演習したものになりますが、実際には整備済、または計画幅員等変えさせて頂いて行っていることをご了承下さいませようよろしくお願い致します。それでは実際の各場所の詳細でございます。まず、交通円滑化道路の、番号1、本田小南の路線は、本田小学校に近く、通学路として路肩にカラー舗装が施されているがその幅は狭く、2級市道で通過交通もみられる。現況

幅員3～4mで、計画幅員を6mとした際のケースとしています。次に、番号2、南小学校の北の路線は、南小学校に近く、路線南側は両側歩道が整備されているが、同北側は歩道が整備されてなく、2級市道で通過交通もみられる。現況幅員3.6～9.6m 計画幅員12mとした際のケースと致します。次に、番号3、犀川の路線は、通学路に指定されており、大規模商業施設に近く、そのアクセス交通や通過交通がみられるもので、現況幅員3m 計画幅員12mとした際のケースとしています。次に利便性向上道路の、番号4と致しまして、横屋駅東の路線は、横屋駅へのアクセス道路となる2級市道で、踏み切りの東側は通学路としてカラー舗装が施されているがその幅は狭い。現況幅員3.8mから4m 計画幅員は6mとした際のケースとしております。次に、番号5、穂積小西の路線は、国道21号と穂積小学校に近く、対象路線沿道に集合住宅が立地している。また、1級市道との交差部に水路があり水路部分が狭くなっている。現況幅員3m～4.5m 計画幅員6mとした際のケースとしています。最後に、番号6、穂積の路線は、国道21号に近く、対象路線周辺に集合住宅や戸建て住宅が立地しており、通学路として指定されている。現況幅員が3m 計画幅員が7.5mとした際のケースとしております。評価につきましては、各評価項目にて点数を配点し、得点率が上位の路線3分の1をAランク、中位3分の1をBランク、下位の3分の1をCランクとして相対的に評価を行います。また、「高」「中」「低」の中では、実現性の高い路線を優先と致しております。交通円滑化道路の結果と致しましては、本田小南は、総合ランクがCBで整備優先度は低+、南小北については、総合ランクがACで整備優先度は中-、犀川は、総合ランクBAで整備優先度は高の結果となりました。利便性向上道路の横屋駅東は、総合ランクがBAで整備優先度は高となりました。穂積小西は、総合ランクがACで整備優先度は中-、穂積は、総合ランクがCAで整備優先度は中+の結果となりました。今回のケーススタディーでの結果では、交通円滑化については、番号3、犀川が自動車・自転車歩行者の交通量が多い、主要市道である等、また、実現性の評価が高く、優先度「高」で最優先道路、また、利便性向上については、番号4、横屋駅東が、通学路、公共交通との接続、また、実現性の評価が高く優先度「高」最優先道路との結果となりました。また、逆に、番号1、本田小南が、交通円滑化について、地域の危険度（火災）、他事業との関連性等、また、実現性の建物移転等の評価が低く、優先度「低+」、また、利便性向上については、番号5、穂積小西が、地域の危険度（火災）、他事業との関連性等の評価が低く「中-」という結果となりました。以上の結果が出ましたが、評価を行った結果だけではなく、その結果を踏まえて、評価指標結果に加え、地域バランスや他事業との整備時期など総合的な評価を行い整備対象路線を決定していく必要はあると思います。以上で説明を終わります。

会長

ありがとうございました。少し説明が沢山あったと思いますが、ご審議頂きたいのは、

	<p>1点目は評価の仕方、利便性向上道路と交通円滑化道路に分けつつ、なおかつ、それぞれの評価基準を少し平行した形で決めていくというような方法・方針で進めていくてよろしいか。更にこれだけでは中々イメージが沸かないだろうということで、ケーススタディで6つの路線について提出を頂いております。これは、現実の順位を決めている訳ではなくて、既にあるものをないとした場合でやっております。そういった中で皆さんの感覚的にこの評価の方法というのが、地元の問題をとらえているかどうかという点についてご確認頂いて何か問題がありそうな所がないかということをご指摘頂ければありがたいと思います。では、いかがでしょうか。</p>
藤橋委員	<p>只今ケーススタディについて事務局の方からご説明ございましたが、路線6穂積の現況図箇所でございますけれど、これは整備されているのではないですか。</p>
事務局	<p>先程もご説明させて頂きましたが、ケーススタディということで、整備後の路線もあった方がイメージが沸くんじゃないかということで、整備済の路線も入れています。犀川と穂積については、整備後の路線になります。ただ、評価については整備前の路線の幅員で評価しておりますのでご理解下さい。</p>
会長	<p>こちらについては、既に出来てはいるんですけども、もし出来てなかった所から現在を見た場合にどう変化があったと言えるか、既に出来ているものがもし無かった時と比べてということで、そういったことを見てほしいので、あえて整備済路線の評価をされたということです。おそらく全てがまだ出来てないものであれば、出来上がった後が分からないだろうとの意図を持たれて、2点程評価をされたということです。その他いかがでしょうか。私の方からも、2点程確認させて頂いてもよろしいでしょうか。緊急性の評価なんですけれど、この中で少し気になった所だけ確認させて頂いたかったのが、③の自転車歩行者交通量について、利便性向上の方には、これは評価に入れないとなっているのですが、どうなんですかね。利便性というのは皆さんがそこをアクセス道路として使いやすいということを考えている中で、歩いている人が多い方が大事な所になるのかという所があるというのが1点。もう1点は、自転車の取り扱いが、先程、市長の言葉の中にもありましたけれども難しいですね。と言うのは、歩道、1年ぐらいで、歩道の端を通っていたのが基本車道を走ってもらおうという前提で、まだ瑞穂市では整っていないかもしれませんが、自転車の走行の路線ネットワークなんかを作っていくなんていう方向が、国交省からは大分届いてきてますよね。それと兼ね合わせると、実は、自転車と歩行者は分けて考えていかなければならない可能性がでてくる。なおかつ、ここでおっしゃられている利便性向上道路は、もしかしたら自転車は入るにしても、歩行者は入れぬものになるのかもしれない。そういった所、現時点でどのようにお考えかという所と、歩道を入れなかった理由と言いまし</p>

	<p>ようか。2つと言いましたけど、この1点にしましょうか。この1点をご説明いただけますか。</p>
事務局	<p>利便性向上道路としまして、まず交通円滑化道路というのは、しっかりした車線が2線あって、歩行者の側道も整備されているというものです。評価する時に、基本的にどちらかという、車を中心に考えてしまった所があり、車両がすれ違える道路ということで、評価をしてしまった所がありましてこのようになりました。</p>
会長	<p>逆にここを評価してしまうと、道が広くなっちゃって、皆さんがかえって歩きにくくなってしまう可能性があるんで入れてないという判断をされたということですか。</p>
事務局	<p>ただ、今、ご意見頂きましたとおり、先程から何回も出ております、自転車、歩行者については大変必要なことですので、こちらの方は少し検討させて頂きまして、今後ご意見があれば修正させて頂きます。</p>
会長	<p>おそらく道路を階層的に使うというのであれば、利便性向上道路を整備するというのが、確かに車が通りやすく整備するという事ではないのかもしれないですね。優先的に歩行者環境をしっかり造っていくような道の整備をする。そのように考えた方がいいかもしれないですね。もう1点確認させて頂きたかったのが、⑦の緊急車両についてなんですが、緊急車両が通れる、通れないっていうのは非常に大事な視点の所で、交通円滑化道路が評価基準の所に入っていない理由というのは、もうここはさすがに大丈夫だということなんですかね。それともなにか他の意図があるんでしょうか。確認なんですけど。</p>
事務局	<p>もともと交通円滑化道路といいますのは、6m以上の道路としていますので緊急車両は通れるということで外しております。</p>
会長	<p>はい、わかりました。いずれにせよ最後の所では、この2つの種類、交通円滑化道路と利便性向上道路が、がちあって評価される訳ではないのでということですね。</p>
事務局	<p>そうです。性格が違うからということで、評価も変えております。</p>
会長	<p>そうですか。分かりました。ありがとうございます。その他いかがでしょうか。皆さんからのご意見をお伺いしたいと思います。</p>
原委員	<p>評価項目でハザードマップとありますがその説明をお願いします。</p>

事務局	<p>ご意見頂きましたハザードマップの件ですが、評価の方で利用しておりますので資料として瑞穂市ハザードマップを配布させて頂いております。地震ハザードマップを開いて頂きまして、地域の危険度マップの所を見て頂きますと全壊率危険度の凡例が記載されています。こちらの凡例を用いて評価の参考としています。</p>
原委員	<p>ここに路線を引っ張ったときに、この関連する色によって決めるということですね。ありがとうございました。</p>
会長	<p>その他いかがでしょうか。</p>
加藤委員	<p>十八条の橋を補修してみえましたが、耐震補強ですか。</p>
事務局	<p>長寿命化といいまして、築50年、60年も経っておりまして、耐震というよりも橋の痛みを補修して、これからもう少し長寿命化して使おうということです。表面上は分かりませんが、橋の下を見ると桁にクラックが入っていたり、表面が剥がれていたり、鉄筋がむき出しになっていたりします。それを綺麗にもう一回元に戻すという工事です。</p>
加藤委員	<p>あそこに住んでみえる方は耐震補強をしてもらえて良いと思ってたんですけど。もう一点、柵ですね、遊水地の方は低くなっている、川の所は高くなっているでしょ。低くなっている所で、自転車で落ちた人もいるみたいですが、修理してもらった時に、柵も同じ高さにしてもらおうと良いのですが。</p>
事務局	<p>大型車両があそこを通りますので、高いとひっかかってしまうんです。</p>
加藤委員	<p>川の上と同じ高さにしてもらえると良い。急に低くなっていると危険です。</p>
事務局	<p>今回は橋本体の補修工事ですので、ご理解下さい。</p>
会長	<p>その他よろしいでしょうか。はい、お願いします。</p>
北川委員	<p>基本的なことでは申し訳ないのですが、生活道路ということで、ちょっと2、3質問させて頂きます。生活道路は人を対象としているのか車を対象としておるのかと考えた時に、交差するT時交差、クロスマークですが、瑞穂市の場合は、どちらを重点的にやっておられるかっていうことと、それからカラー舗装ですけど、現在2種類の色があるんですけども、どちらかに統一してほしいと思うんです</p>

	<p>それから、道路を広げる場合、例えば側溝にして広くするというのがありますが、側溝まではちゃんとした基礎が出来てるから良いんですが、道路の場合に端の所が段々下がっていて、そうするとせっかく整備してもらっても、車で水が跳ねて、歩道の人に水がかかるんですよね。何か対応策はありませんか。</p>
<p>会長</p>	<p>はい。3点あったかと思いますが、1点目がおそらく T 字路と十字路の所ですかね。2点目がカラー舗装の所、3点目は多分、排水系の舗装の所の構造と言いましょかそういったことだと思いますけれどもいかがですか。</p>
<p>事務局</p>	<p>交差点のクロスマークとか T マークは、基本的に同じような道路幅の所では付けていないんですけど、明らかにどちらかが優先という時には付けていますが、現在はあまりそれは付けていないのが現状です。</p>
<p>北川委員</p>	<p>前からあるものはありますけど、新設されるとかはいいですね。</p>
<p>事務局</p>	<p>はい、そうです。警察側の指導もあって現在はあまり付けてないです。カラー舗装ですが、実は旧巢南と旧穂積で色が違ってます。合併して瑞穂市になりましたけど、当時の町の考え方が違ってまして、旧穂積は赤茶けた色で旧巢南は緑色ということになっています。そういった違いがあって大変申し訳ないですが、それについても、今後、統一していくということで考えております。あと路肩に側溝がないから、舗装の端の方が下がり跳ねるといったことだと思いますけど、基本的に農地については側溝をあまり整備していません。今後、市街化区域とかで拡幅ということになれば、当然側溝も入れますが、今まで最終的な拡幅前の段階では、現在のままになっていて申し訳ないですけども、もしそういった所があれば舗装の補修等行いますので、気が付いたことがあれば教えて下さい。</p>
<p>会長</p>	<p>その他いかがでしょうか。後ろの方は実際計算をしてみたということで、こんな評定になりましたけど、いかがでしょうか。感覚と一致しているとか、あるいはちょっと違うぞということがあれば、ご指摘頂いて前の方に戻って議論ができるかと思うんですけどいかがですか。なかなかここでパッと見てすぐ言いなさいというのも、難しい所であるとは思いますが。例えば路線 1 というのは、小学校のすぐ近くで通学路という所なんですけれども、現況幅員が狭い所なんですけど、交通安全という視点で考えますと、実は危ない所で事故が必ずしも起こる訳でもないということがありますよね。皆さんが、ここ走りにくいから、ここ危ないから注意して走ろうっていうことがあって、そうなってくると事故があったからあげるというのは本当にいいのか少し難しいところもあるとは思いますが。今回全て、事故が無いということで、全て 0 点にはな</p>

	<p>っているんですけども、かといって、一方で事故が起きてしまった所を放っておく訳にもいかないですから、その他の通学路等々ということではしっかりと得点を付けていくことですかね。もう一つ確認したかったのが、幹線道路の方です。前半でご説明頂いた所に関しては、これはどちらかという絶対評価といいましょうか、何点以上であればやるべき所というような評価の仕方を変えていますよね。ある意味整備が進んで来れば、高いものが減っていくとか、そういった形になっているんですが、後半の相対的な評価では、3分の1ずつに割り当てていくということになりますから、整備したら、した分だけ上にあがってくるようなものにもなると思うのですが、この辺り考え方が少し違う所、どういった経緯でこういったことを考えられてるのかというのを少し補足説明頂けますでしょうか。</p>
事務局	<p>生活道路といいますと、かなりの本数路線ありますので、まずその中で各路線の優先度を付けていきたいと、その中で今の表で右上からずっと下がっていく程、評価が下がるということで、その優先度をはかりその中から、先程も少し説明させて頂きましたが、その中でも、どれを総合的に評価をして、どこからやっていこうかという評価をしていきたいと思っておりますので、まずは幹線道路みたいに何本かということではないので、そういった概ねの評価、優先度の高い所はどこなんだろうという所で作らせて頂きました。</p>
会長	<p>はい。なかなか難しい所はあると思うんですが、実は他の市町の所で私がやらせて頂いている所でもう少し大きな所は、都市計画決定するような道路に関して、いわゆる建築制限がかかるような所は外して、ここはこのままでいいんじゃないですかという位置決定をするような市町もあるんです。そう考えると、今、相対的に優先度が低ということが、もしかしたらとりあえずは当面このままにしておきましょうということに結果的にはなるのかもしれませんが、沢山、市道として持つというのが本当にいいのかという所が、実は一方で、そういった所も考え方としてはあるのかなと。今の話で、どちらかというグループ化してとりあえずは固い所からやっていく為にということですかね。いかがでしょうか。</p>
新井委員	<p>南小の北ですが、評価点が下がってるんですけども、小学生の人数も増えてきますし、もう一つは十九条の方から川を渡って通学されている子もみえますので、できたら北の道は住宅地もあるので、なんとかちょっと広げるとか歩道をしっかりと整備して頂けるとありがたいと思うんですけども。</p>
事務局	<p>南小から南については、現在歩道が整備されている中で、実はこの路線については要望も頂いており、色々検討しております。今回はあくまでケーススタディに当ては</p>



	<p>めた結果ということですが、前回の審議会でも色々話は出ていまして、現在もう家屋が立ち並んでいると拡幅出来ず歩道がなかなか整備できないという路線ではあるんですが、このような道路を広くすれば安全かという話も出ておまして、基本的に先程も会長さんが言われたみたいに狭ければ逆にゆっくり走って気を付けるだとか、のような事もありまして、今回の評価については実現性というところで低くなってしまっていると思います。実際には、今後、検討させて頂いて、方向性を出していきたいと思っておりますのでお願いします。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。いわゆる緊急性、必要性の整備効果としてのランクはAランクということで、重要性はしっかりと評価が出来ているんだけど、やはり沿道の建物が沢山あるということと地元の方の合意という所ももう少し必要であるとみますので、逆に言うと地元の方でそういった検討をしていって、なんとかなるぞというような調整ができれば一気にあがってくる、そういう路線ではないかと思えます。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。なにかもしございましたらお聞きしたいと思えます。</p>
<p>大野委員</p>	<p>今この計画を頂いて考えていたんですが、正直言いまして、半年以上、会議がなかったわけですよ。そうしましたら、頭がなかなか覚えていなくて、また再度、勉強し直さないといかんなど見とったんです。ただ、今、お話しがありましたように土地の買収とか道路幅が狭いとか色々な問題があると思えますし、もう一つ他の観点から考えた場合に交通量や、学童歩道の障害になるとか問題がありましたら交通安全の方から考えまして、その時間帯は通行止めにするとか、建物があって拡幅ができないということであれば、それも一つの考え方かなと思えました。</p>
<p>会長</p>	<p>今非常に大事な指摘を頂いたと思います。いわゆる時間帯別の規制とか一方通行とかそんなものも選択肢としたうえで議論してもいいんじゃないかと思えます。いかがですか。</p>
<p>事務局</p>	<p>この話は前回の審議会でもお話があったと思いますが、やはり生活道路は面的に捉えるということが大事になってまいりますので、市としましてもその辺は市道は何本かございますので、その辺りどういう性格の道路が、どこにどのようにあるのかという所をよく把握しまして、先程委員からお話がありました、規制とかそういうことについても公安委員会とよく相談しながら問題のある所は対応していきたいと思っております。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。その他なにかありましたらお願いします。</p>

副会長	<p>生活道路の優先度、評価基準は非常にうまく出来てるとは思うんですけども、実施するにあたりこれを公表する段階で、どの路線をどんな形で公表できるようにもっていくのかという所は非常に数ある路線の中でも難しいので、そういう中で通学道路を中心に、あるいは生活道路いわゆる生活によって路線の考え方をどんな形でバランスよく各地域にあった見方をしていくかというのが、私、個人的に今後の課題かなという気がします。基準値につきましては良くできてると思うのですが、それを実施する段階、それを公表する段階で、今後、非常に大きな課題だと思っておりますので、その辺を考慮しながら行って頂きたいと思っております。</p>
会長	<p>ありがとうございます。その他いかがでしょう。もし何かございましたらお願いします。</p>
藤橋委員	<p>前回の会議録にも書いて頂いているのですが、先程、主要地方道 岐阜県南大野線について星川委員の方から質問されて、進めているというお話でございますが、2回目の時に調整監にもお聞きしたんですけど、瑞穂市のアクセス道路として高速道路へ乗り入れとかの場合に、安八のスマートインターも考えていると説明がありました。私も瑞穂市役所から何キロあるかというのを測ったんです。安八のスマートインター、名神のスマートインターまで北方多度線を通って経由していきますと10.6kmでありました。それから大垣インターまでは穂積庁舎からどのくらいあるかと思い測ってみましたら、12.9kmでございました。これは揖斐川の右岸を経由して近道でありました。それから先程星川委員が言われました、東海環状の今度大野町神戸町に出来るインターでございますが、下座倉橋を経由して行きますと、9.1kmですね。穂積庁舎から県南庁舎まで約5kmありますので、この庁舎から向こうのインターに行くならすぐそこでございます。4kmで行けますね。お話があったように主要地方道 岐阜県南大野線を通って、下座倉橋の橋を目指すような計画で図面が書かれていますが、これは橋を架ける計画があるのか、それとも下座倉橋を経由してインターへ行くのか、その辺のお考えをお聞きしたい。</p>
事務局	<p>今、お話がございましたのは、下座倉橋というのはこの辺りで、大きい丸で書いてありますのは、これは構想路線ということで、こういった道路ができるという意味の道路で、まだ位置付けもされていない道路です。それで、この東海環状の大野神戸インターが出来ましたら、アクセスするのは、ひとまず今事業化しております犀川を渡る橋でこれが出来ると、この犀川を渡りましてこの県道の田之上屋井線から岐阜関ヶ原線の方へ行ってアクセスするというのが一つございます。それと先程お話がございました、今の下座倉橋ですが、この事業化しております道路ができまして真っ直ぐに行き、下座倉を渡って神戸大野の方へ行くというこの2ルートが当面考えられると</p>

	<p>思います。将来的にはくどいようですけど、地元としましては、この下座倉橋よりも上流に橋を架けてもらいたいという要望をずっとしております。</p>
藤橋委員	<p>架けてほしいではなしに、強力に進めて頂きたいと思います。</p>
事務局	<p>それで、主要地方道 岐阜県南大野線期成同盟会で、瑞穂市、大野町と神戸町の1市2町で毎年、県や国や国会議員の方に要望活動はずっとしております。ただやはり、こういう時代でございますので、なかなか事業の進展というのは思うようにいかないというのもひとつです。</p>
藤橋委員	<p>資料を見させてもらおうと、本当に橋を架けてくれるのかなあとということを思ってしまう。</p>
事務局	<p>大きい丸の表示は、あくまでも構想路線で、都市計画決定もまだしてない状態です。構想路線と言いますか、希望路線であります。</p>
星川委員	<p>いいですか。関連してもう一点だけお聞きしたい。当然、買収がつきもので、今の現状、買収の進み方は、ある程度了解とかご理解は頂いてるんですか。</p>
事務局	<p>はい、順調に用地買収は進んでおります。特に反対という方が見えるということは聞いていません。</p>
星川委員	<p>あの辺の現場は、結構柿の木も伐採しつつ、大垣の方は結構もう進んできてるという感じは受けておりますけれども、なんとと言っても、1軒2軒の理解がなくてそこがまだとなると、なかなか進むものも進みませんのでその辺がちょっと知りたかったのですが、その辺はよろしいんですね。</p>
事務局	<p>はい。</p>
会長	<p>その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。本日、大きく2点のことがあり、また、その他ということで今後の予定が出てくるのかと思いますが、全体の(1)(2)に関して、少し議論をまとめさせて頂くと、まず(1)の方ですが、幹線道路の方に関しまして、評価の方法に関してあるいは結果に関して、大きなご意見があった訳ではないと思っております。当然、東海環状道路の整備に関連して、スピード感をもって今の議論の所を進めていって下さいといったようなこと、あるいは、北方多度線ですかね、やはり状況を見たうえで順番にやっていく方向で今のところは問題ないとい</p>

うようなことじゃないかと思しますので、そういったスピード感という所と柔軟性をもって進めるという所が非常に大事なんじゃないかとそういうご指摘を頂いたんじゃないかということです。生活道路の方に関しましても、非常に細かい資料でもありませんし、久しぶりに聞かれた所でもありますので、細かい所まで見切れていないかもしれませんが、概ね今日の中では大きな問題はなかったのではないかと思います。一方で、こういったものを上手くどう見せていくかというような事を、市民の方にご理解頂けるように少し考えていく必要があるんじゃないかというようなご指摘も頂いたと思っております。そういうことで、(1)(2)幹線道路・生活道路ともに原案の方針に大きな問題はないということであるかと思っておりますので、この方向で進めて頂いてということになるかと思えます。もしなにか後程見て頂いてお気づきの点や、ちょっとやっぱりここに問題があるんじゃないかということがあれば、事務局の方へご指摘頂くという形でのよろしいですか。それでは(1)(2)を終わらせて頂いて(3)その他の所の説明をお願いします。

事務局

今後の予定と致しまして、本日、概ね生活道路の方のご意見を頂きましたので、その修正は当然必要だと思われませんが、来年度6月に第一回から第三回までのまとめということで、今日の修正も踏まえたまとめをさせて頂きたいと思えます。また、10月に、答申とういことでお集まり頂いて、答申をさせて頂きたいというような予定にしておりますので、また日程等調整させて頂きましてご連絡させて頂きたいと思えますのでよろしくお願い致します。

会長

今後の予定をご説明頂きましたが、なにかございますか。

星川委員

今日、色々と審議会でお話しされた中で、先程もご意見を頂いた、やはり地域によっては児童・生徒も増えてというお話の中で、私、今回、産業建設委員で、今までも道路の件についてもですが、こうして執行部が計画立てた、そして委員が審議会でも話しあった、そしてこういう図面がやはり提案される中で、やはり地元が一番理解して頂くことが必要ですので、瑞穂市には自治会が98か所ある中で、そこには区長がこの道路網についても当然関係される訳ですので、やはり順序として地区の自治会長、区長との連携を密にして頂いてほしいというのがあります。やはり地元の議員がいなくて言ったら失礼ですけど、お見えにならない所なんかですと、市の方へ行ってもなかなか説明が理解できないとかがあり、そうすると議員たちに相談されるときがあるのですが、やはり地区や自治会から要望書、請願書を出される中で知らない人達はなんでも議員に言えば通るという感覚で市民はいらっしゃる方が多いんです。地元の自治会長が私に、議員ですのでこういった問題をお願いしますと言って、私は分かりましたということで、執行部の課長・部長にお話しをすると、「議員、そういう話は地

元から上がってきてませんので」と言われるケースが多かったんです。やはりその辺も区長会、自治会長会があると思うのですが、そういった所でも流れを説明してほしい。ひとつの問題、先程から出ています側溝に水が溜る、区画線を引いてほしいといったことでも、やはり区長会・自治会でもあると思うんですね。そういった所で説明、意見を吸い上げて、行政の担当の方へ流して下さいというような説明を、執行部行政の方から、そういう会議の時にして頂きたいんです。今、3月であちこちで総会がありますが、そういった所でも「どこの道路はどうなってるのか。」って話が出ます。私たちは来賓で行くんですけれども、そういった時はできる限りは説明しますけれども、やはりその流れを行政側の方からそういう会議の時に説明をして頂けるとありがたいと思っております。でないと、無駄な時間と言ったら失礼ですけども、区長も自治会長も行った来たりとかそういったこともありますので、私は私なりに自治会長さんや区長さんに説明はそれなりには言ってるんですが、やはり班長さんたちというのは毎回変わりますし、区長さんたちは2年の任期とか区によって違いますけれども、変わります。今後、こういった立派な図面を示される中で、先程もお話しが出た、小学校の前、横屋の所でもですね、なかなかお話が進まない場所なんですけど、そういったことを執行部から言って頂くと、自治会長がその区でやはり行政からして頂いているからということで、こういった審議会でこのように考えておりますとことで結構ですので、やりますではなく計画としてこういうことを審議しておりますということもお伝えして頂けると、スムーズに理解してもらえる部分でもあるのではないかと思います。少し長くなりましたけれど、ひとつその辺をお願いしたいと思います。

事務局

委員のおっしゃるように、今回みなさんにご相談しているのはまさに地区から出てきた順番だとか、議員の声がかかった所とか、不平等なそういうやり方は市でやるべきではないという中で、客観的な評価でもってどうこうするというのは我々が求めている内容となりますので、出来るだけ地元の要望のある中で客観的な基準で優先度の高い所から予算を付けて整備する。自治会それぞれの総会が3月に集中する中で、職員が出て説明しようというのも、なかなか時間的な制約もあるので、難しい所もありますが、必要であれば区長・自治会長から言って頂ければと思います。それから当然、その前には議会の皆様方にこの審議会の最後に答申を頂くような形になりますけど、これに基づいて、今後、整備の仕方も考えていますというようなご報告をして、ご了解を頂いたうえで進めたいと思っております。よろしく申し上げます。

会長

非常に大事なご質疑だったと思いますし、この考え方を分って頂くような努力も必要ですし、逆に実現性の所でもやはり要望があるかないか、議論が自治会等で成熟しているかどうかということが一つの評価基準になっている所ですので、そういったことも今後ご説明したうえで、気軽にと言いましょか、きっちりと話をあげていく仕

事務局	<p>組みですので、そういった所も是非行って頂ければと思います。その他よろしいでしょうか。ありがとうございます。本日は長い時間ご議論を頂きましてありがとうございます。これで全ての議題を終えましたので、事務局の方へお返し致します。</p> <p>本日は長時間にわたりましてご審議を頂きありがとうございました。</p> <p>先程、説明致しましたが、6月頃に次回の予定をしております。またご案内をさせて頂きますので、どうぞよろしくお願い致します。本日はありがとうございました。</p>
-----	--