

第1回 瑞穂市道路整備計画審議会					
議 事 録					
日 時	平成 26 年 11 月 17 日 ( 月 ) 9:30 ~ 11:20				
場 所	瑞穂市役所 南庁舎 2F 大会議室				
委 員 出 席 欠 席	倉内 文孝	原 俊則	藤橋 光男	新井 二三子	加藤 明
	水野 年彦	星川 睦枝	棚橋 敏明	北川 久八郎	大野 勝也
事 務 局	堀市長、弘岡都市整備部長、渡辺都市整備部調整監、棚橋都市管理課長 都市開発課：若園課長、矢野総括課長補佐、江崎総括課長補佐、深川課長補佐 玉野総合コンサルタント(株)：横木、杉江				
傍 聴 者	( なし )				
次 第	1. 開会挨拶 2. 委嘱状の交付 3. 会長・副会長選出 4. 会長・副会長あいさつ 5. 委員自己紹介 6. 事務局紹介 7. 議題 ( 1 ) 現行の道路整備計画の概要及び進捗状況と見直しの必要性について ( 2 ) 質疑応答				
配布資料	資料 1 瑞穂市道路整備計画審議会委員名簿 資料 2 席次表 資料 3 第 1 回瑞穂市道路整備計画審議会説明資料 資料 4 瑞穂市道路整備総合評価結果路線図 ( H22.3 ) 資料 5 重点整備事項 ( 充填整備路線「高」) 進捗状況図				

## 1. 開催挨拶

事務局：皆様、おはようございます。定刻になりましたので、始めさせていただきます。

本日は大変お忙しいところご出席を賜り、ありがとうございます。開会に先立ちまして、市長よりご挨拶を申し上げます。

市長：改めまして皆様おはようございます。秋が日に日にと深まりつつございます。私も瑞穂市はご案内のように富有柿の発祥の地でございます、富有柿の収穫も8割方終わっているところでございます。味としましては、今年は寒暖の差がございまして、味も本当に良くなっていると、そういうところに入っています。

そのような中におきまして、今日は瑞穂市の道路整備計画審議会ということでお願い申し上げまして、本日は岐大の先生、市民の一般公募の方、またそれぞれの団体の代表としてご出席いただきまして、心から厚くお礼を申し上げる次第でございます。

私も、まちづくりを進めさせていただいておりますが、一番大事なやはり基盤整備といいますが、これがきちんと整っていないため、住民の多岐にわたります要望、福祉をはじめ、いろいろあるわけでございます。何といたしましても基盤がきちんと整備されているということ、そういったところが必要なわけでございます。残念ながら、まだまだ基盤の整備が不十分ということでありまして、特に道路整備におきまして、やはりきちんとした計画を持って順次進めなければいけないところでございます。ちょうど5年ほど前に道路整備計画をお願いしまして、計画に基づいて進めさせていただいておりますが、さらにもう少し細かく改めて道路計画の関係を皆さん方にご審議賜りたいと思ひまして、今回の整備審議会をお願いしているところでございます。どうかひとつこれまでの経緯、プロセスをご説明申し上げ、そういう観点を十分に参考にいただきながら、皆様の審議会ですっきりとご議論いただきまして、問題を出していただきますようよろしくお願い申し上げます。

本来でございますと、この道路整備は本当は都市計画におきまして、やはり区画整理事業で事業がなされていけば、こういった計画を新たにしなくてもいいわけですが、残念ながら区画整理ができておりません。そういう中におきまして、やはり道路整備計画につきまして、これだけはしっかりと計画を立てて、それに基づいて推進していかなくてはいけないと思っておりますので、どうかひとつ今回の審議会は細かい部分にも入っていろいろと審議をいただけたらと、このように思っているところでございます。どうかひとつよろしくお願い申し上げます、また皆様方におきまして

は日ごろ、瑞穂市の各般にわたりまして、この行政の取り組みに対しまして、ご理解とご協力をいただいておりますことにお礼を申し上げながら、はじめに当たっての私の挨拶に代えさせていただきます。今日は本当にご苦労さまでございます。ありがとうございました。

事務局： それでは、ただいまより平成26年度第1回瑞穂市道路整備計画審議会を開催いたします。本日は委員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項により、2分の1の定足数を満たしていることをご報告させていただきます。

## 2. 委嘱状の交付

事務局： 本日、第1回目の審議会の開催に当たりまして、委員の皆様へ委嘱状をお渡ししたいと思います。委員の皆様は11月1日より2年間ということで交付させていただきます。

(委嘱状交付)

事務局： 以上をもちまして、委嘱状交付式を終了させていただきます。

まず、本日の会議に入る前に2点ほどご説明をいたします。

1点目は、本審議会につきましては、瑞穂市審議会等の会議の公開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。本日の傍聴者は5名まで認めるものとしまして、ホームページ等で開催を案内しておりますが、本日はご希望者がございませんでした。

2点目、会議録につきましては、瑞穂市審議会等の会議録の作成及び公開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いただくこととなりますので、よろしくお願いいたします。

また、会議録につきましては氏名を公開させていただくこととなりますが、よろしいでしょうか。特にご意見がございませんでしたので、氏名につきましても公開とさせていただきます。

## 3. 会長・副会長選出

事務局： では続きまして、当審議会の進行に当たりまして、会長及び副会長の選任に移ら

せていただきます。瑞穂市道路整備計画審議会条例第4条第1項によりまして、会長及び副会長につきましては互選により定めることとなっております。どなたか会長、副会長の候補者の推薦をお願いできないかと思ひます。いかがでしょうか。

今回の皆様におかれましては、初めてお会いした方ばかりでなかなか難しいと思ひますので、事務局のほうで推薦したいと思ひますが、よろしいでしょうか。

委員一同： 了承

事務局： 事務局の案といたしまして、会長を倉内文孝様をお願いしたいと思ひます。倉内先生は岐阜大学工学部社会基盤工学科の教授をされておひまして、社会基盤整備に精通されておられます。また瑞穂市の地域公共交通会議の会長をしていただひておひます。

副会長につきましては、水野年彦様をお願いしたいと思ひます。水野様は元瑞穂市役所の職員、都市整備部長をされておひまして、瑞穂市の土木行政に長年携わっておひられて、大変現状についてよく知られておひます。基盤整備に精通された経験豊富なお二人を推薦したいと思ひますが、いかがでございますでしょうか。

委員一同： (異議なし)

事務局： ただいまの選出で承認されました。

#### 4. 会長・副会長挨拶

事務局： それでは、会長、副会長から一言ご挨拶をお願いいたします。

倉内会長： おはようございます。会長を仰せつかりました倉内でございます。よろしくお願ひいたします。今回、瑞穂市の道路整備計画審議会ということで、道路の整備の計画の評価ということになっていると思うのですが、一般的に道路の整備を考えますともう少し大きな都市幹線、国の幹線道路ということになりますと、渋滞が減るかどうとか、時間が短くなるかということについて調査されることが多いのですが、今回、瑞穂市内の道路ということを考えていきますと、当然ながらそのような、効率性と言ひますか、道路の渋滞緩和、あるいは事故の緩和だけではなくて、まあ事故の緩和も非常に大事なのですが、そのほか生活に密着した道路ということで、さまざまな視点からの評価が必要になるろうかと思ひます。幸いお聞きしますと、22年にそのような基本計画を既に作られていらっしゃるとお聞きしておひます。もちろんそれはそれで大事なのですが、もう1つ大事なことは、我々のところではよくP D C Aと言ひます

が、計画したものを実行し、それを評価して、必要に応じて改善する、恐らくその会議というのはこのCとA、チェックとアクションですね。再評価した上で、次の修正をしていくという大事な場になろうかと思えます。こういう中で私も会長ということで何とかいろいろと貢献していきたいと思えますし、皆さんもそれぞれの立場から自由に忌憚のないご意見をいただきまして、会議をよりよい方向へ進めていければいいかなと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

事務局： それでは、水野様も一言お願いいたします。

水野副会長： 先ほどご紹介あずかりました水野です。以前市役所におりまして、都市整備ということで経験したとは言えども、かれこれ7年過ぎまして、いろいろなことが思い浮かべることが困難になっております。しかし、自分の経験と皆様方のご意見をいただきまして、実のある会議にしていきたいと思えます。会長さんのご指導をいただきながら頑張っていきたいと思えます。よろしくよろしくお願いいたします。

## 5. 委員自己紹介

事務局： それでは、改めまして委員の皆様のご紹介をさせていただきます。

岐阜土木事務所副所長の原俊則様でございます。

瑞穂市区長会協議会会長の藤橋光男様でございます。

瑞穂女性の会の新井二三子様でございます。

瑞穂市交通安全協会瑞穂支部長の加藤明様でございます。

瑞穂市議会議員の星川睦枝様でございます。

同じく瑞穂市議会議員の棚橋敏明様でございます。

今回の公募により選出させていただきました住民代表としまして、北川久八郎様でございます。

同じく公募により選出させていただきました住民代表としまして大野勝也様でございます。

大野委員： 今日参りまして、非常に場の違うところに私が来たなというのは実感しているわけですが、非常にこういうことに皆無でございますので、ひとつできるかわかりませんけれども、精一杯勉強させていただきたいと思えますので、どうかよろしくお願いいたします。

## 6. 事務局紹介

事務局： 続きまして、事務局の紹介をさせていただきます。

都市整備部長の弘岡でございます。

同じく都市整備部調整監の渡辺でございます。

都市整備部都市管理課長の棚橋でございます。

都市整備部都市開発課の総括課長補佐の矢野でございます。

同じく総括課長補佐の江崎でございます。

同じく都市開発課課長補佐の深川でございます。

それでは、まず市長から、本審議会へ諮問をさせていただきます。

市長： 瑞穂市道路整備計画について、下記事項についての貴審議会の意見を求めます。

円滑な道路整備を推進するため、具体的な道路整備計画を策定することが必要と言われており、平成22年3月に策定した道路整備計画が5年経過したことから、現行道路整備計画の見直しについて審議、ご検討いただくよう諮問するものであります。よろしくお願いたします。

事務局： ありがとうございます。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。A4で次第でございます。資料1、委員名簿でございます。資料2、座席表です。資料3、本審議会の説明内容となっております。資料4としまして、A3の縦長のものがございますが、総合評価結果路線図、それから資料5としまして、重点整備事項進捗状況図、これもA3の縦長の資料となっております。よろしいでしょうか。

また、本日の会議につきましては11時30分までを予定しております。会議の時間が十分ではないかもしれませんが、限られた時間の中で審議をよろしくお願いたします。

では、これ以降の進行につきましては倉内会長にお願いしたいと思しますので、よろしくお願いたします。

## 7. 議題

(1) 現行の道路整備計画の概要及び進捗状況と見直しの必要性について

倉内会長： それでは、議題に早速入らせていただきたいと思います。議題(1)現行の道路整備計画の概要及び進捗状況と見直しの必要性について、事務局からご説明をお願いい

たします。

事務局： それでは、第1回瑞穂市道路整備計画審議会を開催いたします。まず、この道路整備計画についてということで、過去に審議会を開催させていただいた内容を今回ご報告させていただきます。

瑞穂市は、平成15年に旧穂積町と旧巢南町が合併しまして瑞穂市となりました。新市になりまして、平成18年3月に第一次総合計画を策定しております。その中で、合併後の新市の一体的なまちづくりを計画し、推進していくとしております。また平成20年9月に都市計画マスタープランを策定しておりまして、その中では将来の幹線道路ネットワークを設定し、道路整備の基本方針を示していくということで、基本的な道路網の計画が策定されました。平成22年3月に瑞穂市の道路整備計画を策定しております。1つ目の内容としまして、将来の幹線道路網の設定をしました。次に幹線道路網の整備の優先順位を設定しました。あとは生活道路の整備の基準を決めました。

平成22年から概ね5年がたちましたので、その進捗状況の確認と、前回設定しておりました計画の見直しを行います。また、いろいろな社会状況も変わりましたので、見直しを検討することとしました。

今回の審議会におきましては、今年から2年で道路整備計画の見直しをしていきたいと思っております。

審議会ですが、まず初めに今日市長が諮問させていただきましたが、諮問の内容について、道路整備計画審議会により検討していただきたいと思っております。検討事項としては、将来の幹線道路網の見直しと、整備優先度等の見直し、各路線の計画幅員の決定をし、それをもちまして市長に答申をしていただくこととなります。

今回の道路整備審議会においては次のようなスケジュールで予定しておりますので、よろしくお願いいたします。本日第1回目、平成26年11月17日ですが、今回、現行計画の概要及び進捗状況と見直しの必要性についてです。第2回目が平成27年2月ごろを予定しておりますが、内容としては、将来幹線道路網及び重点整備路線(案)について審議していただきたいと思っております。3回目としましては、来年27年7月に予定しておりまして、交通量の推計及び道路の評価ということになります。第4回目が秋、27年10月を予定しておりまして、整備優先度及び計画幅員の決定についてです。第5回目が最終になりますが、平成28年2月に道路整備計画(見

直し)のとりまとめと答申書(案)についてということで、計5回について審議会を開催する予定であります。

それでは現行計画の概要ですが前回の審議会において整備計画を策定していますが、次のような瑞穂市の道路の問題と課題を挙げさせていただいております。

まず1つ目、交通機能の強化に関する問題と課題ということで、「道路ネットワークの構築が必要ではないか」「公共交通の利便性を向上する道路が必要ではないか」「円滑な交通処理のできる道路が必要ではないか」「歩行者、自転車が安全安心して利用できる道路が必要ではないか」「生活道路の整備基準の明確化が必要ではないか」ということについて、交通機能の強化に関する問題と課題を挙げました。

次、2番目ですが、都市構造上の機能に関する問題と課題です。「インターチェンジへのアクセス道路が必要ではないか」「市内外の拠点を結ぶ道路が必要ではないか」「合併に伴う市内各地域の交流、連携を拡大する道路が必要ではないか」「地域の活力向上のための道路が必要ではないか」ということで、都市構造上の機能に関する問題と課題を挙げました。

次に、空間・環境保全機能に関する問題と課題ということで「防災に考慮した道路が必要ではないか」「景観に配慮した道路が必要ではないか」「地域資源を活用した道路が必要ではないか」ということで課題を挙げさせていただきました。

その中で、道路の段階構成を踏まえた道路網の設定をさせていただき、まず1つ目の道路を大きく分けて、幹線道路、区画道路、生活道路、あと、特殊道路ということで、大きく3つに分けさせていただきました。前回の幹線道路網計画においては幹線道路の中でも、広域幹線道路、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路ということで、大きく分けてこの4つの分けさせていただきました。

中身については、広域幹線道路ですが、例をたとえますと、東海環状自動車道とか南部横断ハイウェイ、国道21号になりますけれども、そういうものを想像していただければ、分かると思います。

あと、主要幹線道路ですが、例えば国道21号や北方多度線、市内を主に抜けている道路ということになります。

続きまして幹線道路、こちらは役場の前の県道曾井中島美江寺線とか、あと、鷺田橋から東西に横断しております穂積南線、そのようなイメージが幹線道路となります。

補助幹線につきましては、穂積駅から国道21号に抜ける穂積停車場線とか、あとは役場周辺の市道が補助幹線ということになります。それについて今回は幹線道路網の計画を策定させていただきました。

その中で、広域幹線、主要幹線、幹線道路、補助幹線、あとは親水空間道路ということで決めさせていただいた内容は、広域幹線が2路線で、これでいいと赤いところで、こちらの国道21号、あとは東海環状です。主要幹線としては青いところで、北方多度線とか、主要地方道の岐阜県南大野線ですが、こちらを主要幹線道路として決めさせていただきました。あと、幹線道路ということで緑です。これが都市計画道路なんですけど、こちらを5路線挙げさせていただきました。あと、補助幹線としては茶色、親水空間道路としては主に河川沿いですが、6路線を挙げさせていただきました。

この中で、今挙げさせていただいた幹線道路等にどの路線から整備するとか、優先度をつけさせていただきました。簡単に言いますと、道路の種類とか、整備状況、渋滞状況、代替え路線があるかないか、こちらは道路の性質的な評価をさせていただきました。

こちらが政策的な評価で、まちづくりの総合計画やマスタープランにおける目標の実現に必要な道路、公共交通、歩行者自転車道とか、これが政策的な評価ということで決めさせていただきました。

あと、総合評価については、評価の中で、7点以上がA、4点以上がB、それ以下がCということで、最終的に評価させていただいて、総合評価の結果、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、これを重要整備事項として優先して工事、整備していく必要があるものと決めました。次に、早急な整備・対応は難しいが、将来幹線道路網の確立に向けて何らかの対応が必要なもの、それをその他整備事項ということで決めさせていただきました。

その中で、総合評価により決定した重点整備路線「高」について公共投資予算の範囲内において事業を進めていくということで、「高」に位置づけたものが順番に並んでいますけど、お手持ちの資料5は今回「高」に位置づけた路線です。1つ目が主要地方道岐阜県南大野線、これは実際にはまだ始まったばかりですが、これの未整備区間の早期整備です。次に国道21号、こちら全線6車化の実現を挙げております。次に主要地方道北方多度線、こちらが交差点の改良や部分的な歩道の整備です。続きま

して西部環状道路、重点整備の内容としましては、穂積巢南線以南の未整備ルート  
の選定・整備となっております。

場所ですが、国道21号はこちらです。これが今、国のほうでお願いして  
おりますが、6車化ということになります。

主要地方道岐阜巢南大野線は、この部分でここに名和医院さんがある  
と思うのですが、こちらから西については整備が止まっております、  
こちらからこの東海環状に行くルート、こちらの整備がまだされて  
おりませんので、順次整備の計画を立てました。

続きまして4番目の北方多度線は慢性的な渋滞、歩道の幅員もない  
こともありますので、こちらの交差点の改良や部分的な歩道の整備を  
重点整備路線に挙げました。

次に西部縦貫道路、役場はこちらなのですが、ここの交差点から  
ずっと南に南進して、ここにプラント6がありますが、ここから  
こちらまでつながって、環状線ルートとして整備したほうが  
いいのではないかとということで、こちらを重点整備路線に  
挙げました。

続きまして、番号9番目、一般県道美江寺西結線で、この  
ルートです。安八町に行くルートなのですが、このルートのJR  
の下がボトルネックになっております。ここでいつも大型車の  
すれ違いができないということで大変不便をしております。もう  
一つ、十九条の交差点、こちらも右折帯がないということで  
大変渋滞のもとになっておりました。これを重点整備  
路線候補に位置づけております。

次が番号6番、こちらが曾井中島美江寺大垣線で、役場の  
前なのですが、基本的には完成しておりますが、役場の前  
から南については歩道幅員が若干狭いということで、  
こちらの幅員を広げるといふ、一部区間の歩道拡幅  
ということで挙げさせていただきました。

次に番号10番です。一般県道穂積巢南線、こちら  
も先ほどと同じ箇所となりますが、この交差点の改良  
です。穂積巢南線はこの横の路線ですが、この交  
差点改良とこちらにある橋があるのですが、十九  
条橋のボトルネックの解消ということで、重点  
整備路線の候補に挙げさせていただきました。

続きまして、市道穂積鷺田橋線ということで、十九  
条の交差点から東については市道ですので、こ  
こもまた同じ箇所となりますが、この交差点を  
改良したほうが良いのではないかと  
いうことで重点整備路線候補に挙げ  
させていただきました。

最後になります、21番、市道別府穂積線です。こちらは穂積庁舎の南の道路で、こちらの一部のこの区間が市道ということで、こちらは公共施設の周辺で、バリアフリー化をしたほうが良いのではないかとということで、重点整備路線候補に挙げさせていただきます。

以上、前回の重点整備路線として候補に位置づけた路線の説明をさせていただきました。

「中」と「低」については今回省かせていただきます、それぞれこのような課題について前回は示させていただきました。

次に、今まで整備してきました重点整備路線について、この5年間でどれだけ進んだかということについてご説明させていただきます。

まず初めに、国道21号です。すべて完了しておりませんが、平成25年度までに完了したところは、基本的には穂積大橋から牛牧交差点まで完了ということになるのですが、実は東進、北側しか完成していません。北側についてはこの区間で片側3車線、南側は穂積大橋から中原までで、こちらは3車線になっておりますが、国道21号は今のよう形で、今後、こちらについても国のほうに要望していくことになっております。

これが十九条橋で、もともと1車線しかなかったのを2車線にして歩道をつけていただきました。これによって十九条橋のボトルネックが解消されました。

こちらが十九条の交差点で、いろいろな路線が重なっておりますが、この交差点も右折帯を設けて渋滞がかなり緩和されております。

こちらは環状道路です。環状道路は北からと南からの両方から攻めてきております。というのも、真ん中は安八町地内に一部ありますので北と南から順番に来ておりますが、今回は役場の南からこの区間が歩道つきでこのような形に整備されました。

こちらはプラント6までの宝江地内の環状道路なんです、今年の10月に開通しまして、このような状態になっております。

これが役場の南です。穂積庁舎の南側の道路がバリアフリー化されたということになります。

最後、「高」で位置づけられておりませんが、「中」なのですが、こちらは平成24年に下犀川橋の河川改修と一緒に拡幅させていただきました。

最終的な整備進捗状況ですが、3カ所については25年度から26年度の間に完了

しております。残りの国道21号は全体の58%、西部環状線は全体の17%、同じく美江寺西結線も17%、あと、曾井中島美江寺大垣線、北方多度線、岐阜巣南大野線については、現地の整備はされておりましたが、岐阜巣南大野線については県のほうで今年度から順次整備及び用地買収をしていただいております。

ということで、今回、見直しの必要性につきましては、1つ目は、道路を取り巻く状況の変化への対応です。本市を取り巻く社会情勢の変化や事業の進捗、過去にできた道路もありますので、事業の進捗により道路が完成しました。それに伴って順次「中」「低」からもう1回見直しをかけて、重点整備路線「高」に上げたほうがいいのではないかと検討をお願いしたいと思っております。

次に、関連計画との整合です。東海環状自動車道の整備が思った以上に進展しております。また、安八町のスマートインターチェンジも平成29年度までに整備される予定でありますので、それに結ぶ道路を検討したほうがいいのではないかと考えております。

中身につきましては、最近、通学下校のお子さんたちの交通事故がかなり増えてきておりますので、1つ目の見直しとしては、通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効率的な取り組みが必要ではないかと考えております。

次に、瑞穂市の国勢調査のデータなのですが、人口が右肩上がりに増えてきております。ただ、中の構成比率を見ると老人の方、65歳以上の方が多いというデータがあらわれております。子どもさんについてはほぼ横並びで変わっておりませんが、こういうことも踏まえて、年齢階層構成比に伴う道路、バリアフリーとか、少子高齢化や環境に伴い歩行者や自転車が安全に利用できる道路が必要ではないか、こういうことも見直しの1つとして考えております。

こちらですが、先ほど説明しました道路が新たに完了したものがおりますので、「中」「低」のランクの中から「高」の重点整備路線になったほうがいいのではないかと、検討をしたいと思っております。

次に、東海環状自動車道が今の目標では、平成32年に完成という目標なのですが、それに向けて東海環状自動車道に向かうアクセス道路の必要性が今まで以上に高まっております。それについてもう1度検討していく必要があるのではないかと考えて、こちらも見直しとして挙げました。

次に、安八町のスマートインターが平成29年度に開通します。瑞穂市としてここに書いている工業誘致地区、唐栗と十七条、ここに、十七条、十八条の一部、あと、宝江に地区計画エリアを設定しまして、こちらは工業誘致地区として設定しておりますので、こちらを結ぶこのルートについて検討してはどうかということについて挙げさせてもらいました。

以上が今回の検討事項の課題として挙げさせていただきましたが、審議会で将来に向けた道路整備の計画を策定するにあたり、今回の審議会については、次のような計画を検討し、計画書を策定したいと思っております。

まず1つ目、現行の道路整備計画については、将来幹線道路網や整備優先度の見直し。現在の社会情勢に遭った路線の追加や廃止の検討。事業の進捗による重点整備路線の見直し、東海環状自動車道とかそういった計画路線の話ですが、上位計画道路の進展に合わせたアクセス道路の再検討ということになります。こちらが今回ありました道路整備計画についての検討です。

続きまして、新たな道路整備計画についての検討ということで、市の現状を考えた各路線の計画幅員の決定です。今まで市として「この道路は何m」という基準がありませんでしたので、今回そういう基準を設けたらどうかということで挙げさせていただきました。

以上のようなことで今回審議会を開かせていただき、その中で検討をしていただきたいと思います。以上です。

## (2) 質疑応答

倉内会長： ありがとうございます。それでは、この議題に関して質疑応答に移りたいと思います。今回は第1回目でもありますし、皆さん初めて見るこの計画ということになるかと思しますので、何でも結構です。「言葉がわからない」でも結構ですし、「細かいことを理解できないので少し説明してほしい」ということでも結構ですので、委員の方からご意見をお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

北川委員： 言葉がわからないのですが、一般化していると思うのですが、バリアフリー化というのはどういうことですか。

事務局： 例えば段差です。お年寄りが増えていくということで、歩道などでも道路と歩道のつなぎなどで、例えば2cmの段差があったり、3cmの段差があったりしますが、

それを無くすということです。勾配も今までちょっと急な勾配だったのを緩くしてみたり、あるいは歩道を広くしてお年寄り以外にも体の不自由な方について点字ブロックで誘導しやすくしたりとか、要は歩きやすい、通行しやすい道路ということです。

倉内会長： そのほかいかがでしょうか。

星川委員： 今、事務局のほうからルールのご説明をいただきましたが、この路線につきましては当然計画のもとで進められているなかで、JR東海道線がありますが、これが皆さんご存じのように十九条のところなかなか思うようにいかない点と、それから、新しく西部環状線のほうも着々と進められている中で、そこにもJR東海道線がかかわってくるわけですね。それから安八町との絡みとして、1点は、安八町側の考え方で、どのような考え方をしているのかということと、もう1点は、先ほど言いましたJR東海道線との絡みについては、以前から話はしていただいているとは思いますが、こういった計画の中で今後の話し合いというものをどのように今されているのかをお聞きしたいのですが。

倉内会長： いかがでしょうか。安八町との調整のところとJRのところですね。

事務局： 最初に西部環状線とJRとの協議、または安八町との協議がどうなっているかということについてお答えします。まず西部環状線のJR下につきましては、安八町の土地も入ってきます。それと、今、地元のほうから土地区画整理事業をやりたいという要望が上がっております。それで、今の場所が市街化調整区域となっておりまして、土地区画整理事業をやるのにまだいろいろ手続きですとか市街化区域にするのにいろいろとハードルといたしますが、問題点がございます。安八町に対しては、今年の9月に瑞穂市が考えている西部環状線の計画案を説明し、また区画整理事業のことについて打ち合わせをして参りました。まだ打ち合わせといたしましても、市のほうでは区画整理事業をやりたいけれども、安八町も土地としては一体になっておりますので一緒にやっていきませんかというようなお話をした段階で、まだ具体的な計画や環状道路のルートの話までには至っていない状況でございます。

それと、JRとの協議につきましては、昨年度協議をしており、JRの盛土形状になっている部分のどの位置で抜くと良いかとか、また盛土の中をトンネルのような構造にする予定なのですが、そうした場合、どのような条件があるかというようなお話をしております。まだ、これにつきましてはどの位置にとか、いつごろやるという具体的な話までには至っておりません。西部環状道路につきましては、今地元で上がっ

ております土地区画整理事業がどこまで進められるのか、どういう計画になるのかといった道路と区画整理事業を一体で進めることも考えておりますので、そこはこれからの打ち合わせによって決まっていくことだと思っております。西部環状道路については以上です。

倉内会長： よろしいでしょうか。ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。

棚橋委員： 国道21号ですが、東進のほうはほぼ3車線にできたという状態なのですが、西に向かうほうが従来のままということで、交通量が非常に多くなっており、かえって、全体としての車両の通行が多くなったと思います。東にはスムーズに行けるものですから。そういった人が帰りは西へ向かうため、ものすごく渋滞していると思います。どうしても東へ行くのがスムーズになった分だけ、帰りは西へ戻りそれが渋滞の原因になってきて来ているような気がするものですから、はやく西向きの方の3車線にしていただきたい。また、揖斐川の橋の上で今、長期の工事をやっておりますが、これは双方とも3車線にするための前提として工事をやっているのか、分かる範囲で教えてください。また、西行きの方の完全な3車線、これはいつできるのか教えてください。

倉内会長： 西進についてですが、いかがですか。

事務局： 国道21号の西進、いわゆる大垣方面行きの3車線化につきましては、今年4月にも市長と一緒に岐阜国道事務所にも要望をして参りました。ただ、予算がないということと、東海環状自動車道を優先したいということなどもございまして、なかなか今、いつやるかという目途が立っていない状況でございます。

それと、西側の整備につきましては、今よりも道路を広げるということで、用地は買ってあるのですが、整備するには擁壁を立てたり、いろいろ予算もかかると聞いております。市としては最優先に国土交通省のほうにも要望していきたいと思っております。

それと、揖斐川の橋につきましては車線数を広げるということではなくて、橋も老朽化しておりますので、老朽化対策の工事と聞いております。それで、今の工事が終わっても、車線が増えることはない聞いております。

倉内会長： ということは、西行きの3車線化というのは今のところ未確定だということですか。

事務局： そうです。

市長： 国道21号の6車線化、本当にこれは私も道路整備の推進協議会とか促進の同盟会とかいろいろところで要望もいたしておりますが、これは平成24年の国の補正予算、大型の13兆円ぐらい組みましたが、その中で北側は牛牧から穂積の交差点まで、そして南側はドンキホーテ、あそこまでをやるということで、7億5000万の予算でございます。やはり実際工事をやりましたら思わぬお金がかかるということで、南側は、はっきり申し上げてドンキホーテの北側ができておりません。本当に中途半端ですが、国道事務所は東海環状自動車道を何とか2020年までに完成させるということでございます。この26年度は本当は500億ぐらいの予算を要望していたのですが、304億円しかない。そういう状況です。2020年の完成が今のところそういうことになっておりますので、来年度あたり、約500億ぐらいの予算がつかないと東海環状自動車道は2020年の完成は無理です。そういう中で国道事務所はそちらに重点を置いていて、これは県は裏負担がございまして、県も東海環状自動車道に力を入れております。本当にこの6車線化を市としては早くやってほしいわけですが、あれで精一杯で、少し延びる格好が実態でございます。そちらの国道事務所も本当に力を傾注しておりまして、そういう状況でございますので、本当に申し訳なく。もちろん要望は、しっかりと私のほうでもしておりますが、実際はそういうところで、予算が何かの形で上がってくれば少しずつということで聞いておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

倉内会長： 現状はわかりました。ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。

藤橋委員： 先ほどからいろいろと説明を受けましたが、岐阜県南大野線は、重里までは完成されておりますが、そこから西へ、犀川を超えて行く路線の計画が提示されているのですが、これを重点的に瑞穂市としては対応していただきたい。今市長のお話もあつたように、2020年には東海環状自動車道を完成させるようにというストーリーでございますので、私ども瑞穂市としては、この東海環状自動車道にどうしてもアクセス、つながる道路が欲しい、こういう気持ちでおりますので、今現在、重里で止まっている道路から西の計画はどの様か考えておられるのかお聞きしたいのですが。

市長： 私のほうからお答えしたいと思います。本当にこの岐阜県南大野線は私ども、町会議員をやっておるところからでございますので、30何年経過しておりますが、重里のあそこまでは平成13年までにできておるわけでございます。それから進捗いたしておりません。私も出させていただきましたが、県にも強く要望しております。いわゆ

る県の土木事務所が平成12年あたりのときには大体240億ぐらいを岐阜地域にお金をかけていたところがございますが、それが現在では80何億、3分の1ぐらいに予算が削られているわけでございます。そういう状況でございます、なかなか1度止まってしまった事業でございますので、継続ではなく、新規事業になりましたので、なかなか新規に取り上げていただけないというところから、ようやく取り上げていただくようになりまして、現在、ちょうど犀川の西側、ここの用地買収を進めていただいております。そして、工事を26年度はとりあえず500万つけていただきまして、工事をちょうど富田屋さんの東側の道路で、これは田之上屋井線という県道でございますが、これと交差します交差点に着手をしていただいておりますが、500万円位の仕事では何をやったかわかりません。今見ていただきますと、本当に水路のほうにボックスカルバートが少し入っております。この26年度、もう少しということで岐阜土木の予算もつけていただいて、続けて工事に着手が進んでいきますし、用地買収もしております。詳しいことはこの前、調整監が土木事務所のほうに行きまして聞いてきております。新規事業としていよいよ着手をしたというところで、これから進んでまいります。今まで全く手をつけていなかったのが、新規で用地買収をし、工事に着手をした。そこまで来ております。

事務局： この前、岐阜土木事務所に行きまして、9月補正の予算のことを聞いてきましたら、補正で5000万円の工事をやるということでした。先ほど市長が説明しました県道の田之上屋井線のところですが、5000万円で大体今水路があるところをずっとボックスというんですか、コンクリートの構造物で広くできるところまではできるようです。ただ、舗装してきちんと供用するということまではいかないのですが、大体田之上屋井線を交差する道路は広くなります。

藤橋委員： これはぜひとも優先順位1位にして進めてほしい。

市長： 要望は1位であるとおり。ところが、県のほうでは、先ほど言いました240億円使っていたのが、現在、80億円。これは6市3町、岐阜地域ですよ。岐阜市、各務原市、そして羽島市、本巣市、山県市、瑞穂市、そして北方町、岐南町、笠松町、6市3町で80何億しか事業に使えない。それで、過去の継続してやっている事業が優先で、ここは一遍止まっているので新規事業になる。ですから、新規事業はなかなか着手できない状況でしたけれども、ようやくその新規事業に着手してもらえ。用地買収も今しておりますし、工事を、当初は500万円だが、9月の補正で500

0万円でもかかります。いよいよこれから進んでいくというところでございますし、一番に要望しておりますので、これから進んでいくというところでございます、ご理解いただきますようよろしくお願いいたしますと思います。

藤橋委員： ぜひともお願いします。

倉内会長： その他、いかがですか。

北川委員： 資料5の7、西部環状線がありますね。黒い矢印の曲がる場所がありますね。

あそこの角のところですよ。直角の場合は車も止まって、歩行者も止まって、見える。こういう中途半端な場合は、例えば東から西に行く場合に、右側は見にくいです。100mかそこらです。気がついたときには車が来るとかで、右側の場合はよく見えるのですが、こういうふうな道路はこちらのほうから減速するとか、そういうような対策をしてほしいと思います。住民としては。

倉内会長： 途中で曲がっているところですよ。いかがでしょうか。事務局のほうから。

北川委員： 例えば車の場合というのは、減速せずに来ますし、これから車が増えると思うんです。

事務局： 保育所の南のS字の辺ですね。この絵では説明しにくいのですが、多分おっしゃっているのは、今の新しい道路が広がってということでしょうか。

北川委員： ある程度は当たり前に行くんだけど、気がついたときには車が来ているということですね。

事務局： 今、新しい道路が広がって歩道もできたことによって車がスピードを上げて走ってくるので、道路に出ようと思うと、スピードが上がっているということもあって出にくいとか、危ないということですね。

北川委員： 渡ろうとする時は車は来ていないんだけど、いざ渡ろうすると車が来ている。そういう状態になっていると思うんです。

事務局： その話というのは、道路の構造というよりも、なかなか難しいところがありまして・・・。

北川委員： 難しい地形ですけど。

事務局： 結局、道路がよくなってしまったので、今以上に車が高速で走るということが発生しました。そうすると地元の方々の生活については、その道路を渡ったりとかそういうことについて、かなり危ないんじゃないかというご意見なんだと思います。ただ、運転手のモラルもあろうかと思いますが、今は横断歩道がないんです。物理的に何も

ないし、横断歩道とか信号機とかもありませんので、今後、状況を見て横断歩道をつけるとか、それだけでは危ないので、信号機をつけるとか、状況を見て今後判断していきたいと思っております。

棚橋委員： もう1つよろしいですか。議会の報告会が一昨日あったのですが、そのときに出た話として、通学路を子どもたち、学生たちが通る時間帯は、車両の通行を止められないかという話があったわけです。特にその中でおっしゃられたのは、穂積中学校の北側の道路、それからあと1つ、本田小で、確かに本田小の辺は非常に細い道があるものですから、そういったことは簡単にはできないだろうと思いますし、それから教育委員会自体の今現在の通学の仕方の指導も僕はちょっとまだまだだと思うから、そちらも並行してやらなければいけないと思うのですが、通行止めとか、時間帯だけの通行止めとか、そういったことというのは容易にできるものなんですか。それと、通学路自体をほかに変更してしまうとか。要望的な部分もあるのですが、かなり厳しく議会報告会の意見交換会の中で、そういった議論が出ました。

倉内会長： 通学路に関してですが、いかがでしょうか。

事務局： ちょうど今、絵がありますが、あの写真が本田小の斜めの通学道路です。

市長： 穂積中学に至る道路とか、そういう関係ですね。今度、道路審議会で現場を見に行っていて、こういう審議を少しして、歩道を通る所とかそういう関係、今の穂積中学校の北側の現場を見ていただいて、こういう道路にしたほうがとか、そういうことを審議会としてご答申をいただきたい。そのためにもこの審議会をお願いしております。生活道路の関係とか、背割り道路とか、ここはどうしてもやらなければいけないとか、今度の審議会がそういったことを踏まえてぜひともお願いしたいということで審議会をお願いしたわけですので、どうか現場も見えていただいて、審議会の皆さんには、本当に真剣にこら辺を皆さんで答申いただいたら私どももそうやって進めていきたい、このように思っております。このとおり、審議会も本当に柔軟でございますので、しっかり現場を見ていただいてご判断をいただきたいと思っていますところでございます。よろしくお願ひしたい。

倉内会長： 今の点は、実は私もほかのところでもこういった地区交通の話をやっているのですが、通学路については毎年学校のほうで検討されていますので、うまくきっちり話ができるれば、こちらに、というような話もできるとは思います。どうしても遠回りするという話を持ち上げて、子どもさんたちは守ってくれないということがありますの

で、やはりまず皆さんが納得できるような形で話をしながらやっていく必要があると思います。

あと、一方通行化とか時間規制ですね。時間規制については、警察の方もいらっしゃるのですが、地域の方がどれだけそれを守ってくださるか、認めてくださるかということで、特に時間規制は非常に規制をやりにくいと言いましょか、それを決めたからと言ってそこに警察官がいつもいるわけではないので、守ってくださるかどうかというのがある。実効性が高いのは一方通行なのですが、一方通行になりますとお住まいの方が非常に不便になってしまう可能性があるということもありますので、やはりこれも地元の方と議論しながら決めていかないといけない様なところもあるかと思ひます。

そのほかいかがでしょうか。

大野委員： 単純な質問で申し訳ないですが、歩道の色が今は茶色ですよ。グリーンと両方ありますが、どの様に区別したらいいのですか。

事務局： 今は色の基準は大体決まっているのですが、過去、一部のところで視覚的にやっているところがグリーンだったり、茶色だったり、ブルーだったりしているところがあります。例えば自転車は青とかです。今は決まりつつあるのですが、過去は穂積地区は赤、巢南地区はグリーン、そういう時代もありました。

大野委員： 意味はないんですか。

事務局： 今はあります。過去には、まだ路肩を塗るという実績がなくて、各市町バラバラの色を塗っていた。それでは駄目だということで、今は指針を設けて色は統一しつつあります。瑞穂市については、穂積地区が赤色で、巢南地区が緑色ということになっていますが、最終的には多分赤色になってくると思ひます。

事務局： 茶色です。

大野委員： ベージュみたいなやつが増えてきていますね。

倉内会長： 一時期は緑色はスクールゾーンのところでは使われていた例も結構あったように思ひます。いずれにせよ統一されていなかったということで、今後統一されていくということですよ。

そのほかいかがでしょうか。今回第1回目で、せっかくですので、まだお話をしただいていない方、少し指名させていただいてご意見をいただきたいと思ひます。原委員、お願いしてもよろしいですよ。

原委員： 前回の道路整備計画は大変しっかり議論されて作られていると思いました。今回は見直しということでございますので、その中で「中」から「高」へとか、「低」から「中」へとか、そういった議論の案も出てきているわけですが、これから2回目、3回目と審議していくのだらうと思います。社会情勢の変化とか、そういった評価について、先ほどA Aとか、A Bとかありましたが、そういったものを今後検討していくということだと思っておりますが、その辺の考え方、評価の仕方の考え方で、今日はまだそこまで突っ込んだ議論はないかもわかりませんが、これからそういう内容になってくるかなと思います。簡単に評価のところの説明を、評価の仕方だけでも教えていただければと思います。

倉内会長： ありがとうございます。いかがでしょうか。

事務局： 評価については、今回は省略させていただいていますが、例えば道路の種別とか、県道、国道、市町村道など、その道路がどれだけ混雑しているか、またはその道路がどれだけ整備されているかなど、いろいろな今の現状の要素の中から、道路の1本1本の路線にどれだけ公共性があるとか、利用者が多いとかのいろいろな評価により決めております。その中で、例えばこの道路についても、基本的には幹線道路であったのですが、どれだけ交通量があって、どれだけ人が歩いて、交通量があるからそれはA、交通量が少ないからCというように路線ごとに現状を踏まえて点数を決めております。幹線道路については、前回の様にさせていただきました。

今回は、先ほどもスクリーンでもお見せしましたが、例えば歩道の整備、通学路の整備をするとか、新しく整備を進めていきたい事業についてもプラスアルファで評価していきたいと思っております。今そういう形で、評価はさせていただきました。

細かいところもいっぱい評価してありますので、その都度説明させていただきたいと思っております。

倉内会長： 今日の段階ではこれでよろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは、新井委員、お言葉をいただけますでしょうか。

新井委員： ちょっと場違いな場所に来てしまったのではないかとと思うところではありますが、先ほど重里で止まっているという道路は、私は地元ですが予定としてはあそこはできていなければいけなかったとお聞きしているはずの道路です。西側の用地買収が始まっているとお聞きしてホッと胸をなでおろしております。

主婦の観点でしかご意見を申し上げられないのですが、今ここに出ている道路では

ないのですが、巢南中学校の近くで以前事故がありましたね。あそこにポールが立ってしまいましたよね。あれが一般の車で通られる方にお聞きしますと、不便であるということです。もう少し下げただけないかというお話を、良かったらこういう場所と言っただけないかという声が聞こえましたので、この道路ではないのですが、お聞きしたいと思います。下げてくださいることができるのかどうか。あれは南に曲がるのは良いのですが、北に曲がるのは、南に振ってからになる。

事務局：道路に対して極力直角にしますのではそのような形になっているのですが、車中心か人中心かになると思いますが、歩行者を考えればあれがいいですし、車を考えると高いかもしれません。ただ、高いということは車から見える事になります。

新井委員：車が通るのが少し狭いからというお話を近くの皆さんからお聞きするんです。こういう場に出ると言いましたら、もう少し下げただけないかというご意見が出ましたので。ちょっと違うお話になってしまうのですが、お聞きしたのです。

事務局：通る方が歩行者なのか車なのかということになってしまうのですが、先日の中学生のお子さんが事故で亡くなられて、どうしても通学路ということもあって、できれば歩行者、自転車を優先した結果、ああいう形になって、車はスピードを落とせよということになっております。

新井委員：市のほうの考えはわかるのですが、通られる方は、もう少しというご意見です。

事務局：そういうことも今後、検討していくことになるかもしれません。

倉内会長：ありがとうございます。それでは、加藤委員、お願いできますでしょうか。

加藤委員：今のところは、道路に出るのは直角に出ないと危ないのでやってあるので、あのポールの中に車がいつも停車してあるのが、ちょっと目障りだと思うのですが、それは余談でございます。

第2回で整備幅員の決定とあるのですが、こういう広域幹線、主要幹線道路、幹線道路とか、それぞれに幅員は決まっているのか、それと、狭いところでは両方に歩道を設けなくて、高齢者が多くなっているんで、片方にだけの歩道にして広くして、車いすが優にすれ違える様にするとか、そういう余裕のある歩道が良いのではないのでしょうか。車道をあまり広くすると車が突っ走って事故が起こるので、車道を狭めても歩道を広げたらどうかなという気がするのです。

倉内会長：場所によっては、ただ単に広げるだけでは駄目ではないかというご心配ですよね。

事務局：基本的に、東海環状自動車道とか広域幹線道路については幅員は決まっております。

す。今回幅員の決定を第4回目ぐらいで決めたいと思っているのですが、この県道でも、こちらが14mで、ここから南は12mでできています。それは既に決めてあります。ただ今回決めるのはそれ以外の道路、皆さんが生活されている生活道路とか、先ほど小学生の絵がありましたが、あれは実際には道路が4mもないような道路で、あの道路はあのままでは狭いのでまずいということで、それに歩道をつけて7m、8mにするという、そういうやり方をしたいと思っています。幹線道路については基本的には決まっています。先ほど市長もちょっと触れましたが、その他に背割り水路道路計画とかがあります。旧穂積町地区については水路を伏せて、道路にしようという計画があります。その幅員も今回しっかり決めれば、どの皆さんに対しても計画を示せるのではないかとということで、この場で幅員を決めたいと思っております。基本的に決めるのは幹線道路以外の、皆さんが常に通る道路、生活道路の幅員を決めたいと思っております。

倉内会長： 決して車中心に考えているわけではなくて、それぞれの道路の性格に応じて歩道のための幅員を広げるといことももちろん選択肢としてあるということですね。

事務局： そのとおりです。現状に合った幅員を皆さんと相談し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。それでは、大野委員、何かございますでしょうか。

大野委員： 今までのお話を聞いておまして、場所を言われましても、正直言って、大体はわかるのですが、全然頭に浮かんでこない。今、地図をいただきましたので、本当に目で見て、歩いてみたりしないといけないという気持ちであります。

それから、身近なことでございますが、私の住んでいる近くでいつも耳にすることもあるわけですが、それは穂積中学校から西へ行くと野田橋というのがあるのですが、非常に幅が狭い関係で朝晩の子どもさんの安全を考えると、本当に事故がなくていいなというぐらい、私も何回も朝立ちましたので理解しているわけですが、非常に危険度が高いということで、野田橋も幅を広げていただくとかいう話は聞いておりますが、どうなっていますか。

事務局： 野田橋は25番の地域連絡道路の上に重なっていて見にくいのですが、資料4の真ん中に川がありまして、五六川というのですが、この川が流れているところに橋がかかっております。現状は車道2車線しかありません。中学生のお子さんがそこを通られるということで、朝晩はかなり危険な橋になっております。現にもう少し東側で、

2年ほど前に子どもさんが事故にあったということもありました。実は今設計をさせていただいておまして、ここは一級河川でありますので、県の河川協議をする段階まで来ております。ただ、東と西にどうしても土地を譲っていただくことになる方が見えますので、その方とは今用地を交渉しております。できれば来年度ぐらいから工事に入りたいと思っております。

市長： ちゃんとやっております。

事務局： 今の橋の北側に歩道橋というか、単独で歩道をつけます。かなり高さもあって見にくいですので、単独で歩道橋を設けて順次整備をしていきたいと思っております。

水野副会長： 私も先ほど言いましたように8年前までは都市整備の職員としてやってきまして、あれから変わってきているのは、どうしても人口が減少しつつあります。そういう中で、こういう社会情勢、あるいはこういう状況を踏まえてどんな整備をするのかということで、ただ単に幅員を広げるとかではなく、特に高齢化社会に対応した社会情勢にマッチした道路整備計画を進めることが本当ではないかと考えています。現状を見ながら、また現在の交通量、将来交通計画を見据えながら、整備計画をしていきたいと考えております。

倉内会長： そのほかいかがでしょうか。皆様から何かご指摘がありましたらお受けしたいと思っております。

星川委員： 皆様のご意見の中で、先ほど新井委員さんからお話が出ました道路の幅で、基本的には市のほうにしてみれば基準に合わせた幅でということが当然かもしれませんが。私は資料4の図面の横屋から牛牧、横屋から東へ、西から東へ橋が完成しております。ここで坂を下りたところで止まれの白線があります。そして、これは左折右折の場合に現状のその白線で車が止まった場合には、北から来る車は全く見えません。南へ曲がる時はJRのところまで見晴らしがよろしいです。ここも1度事故が起っております。私は産業建設の人と現場を見に行ったときも、カーブミラーをつけてほしいという要望をお願いした経過がありますが、それ以降、何の対応も実際できていない。それから事故が角のところで起っているんですね。そしてまた白線から出なければ車が見えないものですから、白線まで出ますと、逆に西から来た車の方が横屋のほうへ右折するときに、ものすごい目つきで怒っていたわけですね。遠回りしなければならないからです。思うのは、やはり道路計画の中でそういう幅が決まっているのだからという言い分もわかるのですが、交通安全などの話しを聞きに行ったりします

と、スライドで説明して、あと、役員さんのご挨拶で終わってしまう。

何が言いたいかというと、工事をやるときに完成してしまってからでは直すことは、なかなかやってもらえないというのが現状です。設計の段階で、議会の産業建設委員会にて図面をいただく中で、お願いはするんです、はっきり言って。先ほど北川委員さんも言われた西部環状線、ここも本当に批判が多いです。そういった意見もお話をするのですが、なかなかそれが取り入れてもらえないというのが現状です。これだけの大きな道路整備をしていく中で、慎重によく現状を把握した中で進めていただきたい。それが議会で言っても駄目なら、今、新井委員さんとか北川委員のおっしゃる意見も、やはりそういったことをしっかりと道路を作るときに考えてやっていただきたい。いまだに今の所のそば屋さんから牛牧に出るところにはカーブミラーは付いていません。道路の向こう側に設置して、北から来る車が見えるようにということを言ってから月日が結構かかっているのですが、1つのミラーを作るのにそんなに時間かかるのかなという思いもしております。その辺のところも配慮していただきながら計画をしていただきたいと思っております。

倉内会長： 事務局からコメントはございますか。

事務局： 今の状況だけご報告をします。都市管理課の棚橋です。今お話がありました交差点は新しい橋を下りて、東に向かったところのTでぶつかる交差点のお話をさせてみるかと思えます。現状の対応としまして、本当はもっと早くできればよかったのですが、上に大きな「止まれ」の三角の表示板と、カーブミラーに関しましてはもうしばらくしますと設置がされることになっております。状況として、その報告をさせていただきます。

本来であればその交差点は信号が設置されて、右折の車線ができるような道路の幅員になっておりまして、最終形としましては、信号がついて右折車線がつくと思えますが、右折した先のJRのガード下がボトルネックとなっておりますので、そこに信号を付けるのはそのボトルネックが解消することが前提であるという話も聞いております。一応この席でお話だけしておきますので、よろしくお願いたします。

星川委員： その話を私らが議会でお願している中で、私は先ほど長い期間という言葉を使いましたが、今執行部のほうから、段取りが進められておりますという答弁をいただきました。言った立場としては、そういったことを、もう少し伝えていただきたい。言った人はいつだろう、いつするのだろうと思っております。それだけの問題じゃなく

でも、すべての問題についてやはりお願いしている立場の方に、今の段階はこうですという報告だけはいただきたいです。これについては、前向きにやっていただいているので、ありがとうございます。

倉内会長： おそらく初めのほうでご指摘いただいたところは、私も一番初めにP D C Aという言葉を使いましたけれども、実際に整備したところで思ったとおり行かないところはすぐにでも変えるぐらいのつもりを持たないといけないのではないかとこのころだと思います。それはもちろんそのとおりだと思います。あと、最後にコメントをいただいたところも私もお聞きしていて思いました。多分早いうちにこういう状況で進んでいますよという一言があれば皆さん納得してくださって、なおかつ市の活動に関してご理解いただけるのではないかと思います。一生懸命やられていることはおそらく皆さん分かっていると思いますので、それがうまく皆さんに伝わるようなご努力をしていただければと思います。

そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、少しだけ私のほうから、今日皆さんからいただいた意見もお聞きしながら総括させていただきたいと思います。

まず、そもそもこの審議会の進め方として考えたときに、もともと22年に道路整備計画が策定されたということになっていますので、そう考えますと、そのときの中の話聞いていますと、この中で優先順位を決定して、今まで5年間の中で進めてきたということで、見直しという意味で議論するとすれば、まず本当ならば1つ目はそのときに決めた評価の仕方が正しいかどうか、それが時代とマッチしているかどうかということですね。先ほど原委員からも根拠を知りたいというご指摘があったと思うのですが、これが1つかと思います。

もう1点は、今度はその基準に従って評価を行った結果、優先順位が出てくるわけですが、それぞれの路線の評価が変わっている可能性がありますね。要は今まででしたら車中心でいいじゃないかと思っていた道が、やっぱりここは歩行者の方も多いですし、歩行者としての視点の重みを上げて、車の視点をちょっと下げてもいいんじゃないかという、それぞれの路線の評価の項目、値の見直しという2種類があると思います。

今日の資料を見させていただく中で感じたのは、どちらかというと評価の方法に関してはそれほど大きな問題はないということで、それぞれの路線の評価の点数みたい

なものが、時代の変化によって変わってきたことを審議するということになるかと思うのですが、いずれにせよ、そのあたりの前回の資料で、評価の基準は具体的にはどのようになっていて、それぞれの路線がこういった評価値を持っているというところについて、次回で結構ですので、資料としてご準備いただいたほうが、皆さんがそれを見て納得されやすいのではないかと思います。これが1点目です。

その中で感じたことのもう1点は、今日はおそらく前回のところで整理されているかと思うのですが、道路の性格付けといいましょうか、要は先ほど加藤委員からも少し話がありましたし、あるいは新井委員からの話にも絡むのですが、この道は車のための道路なのか、あるいは自転車を流すための道路なのか、公共交通のための道路なのか、歩行者もたくさんいて歩行者のために整備しないとイケない道路なのか、こういったところの路線ごとの性格分けを作っていく必要があると思います。それをやろうと思いますと、恐らく歩行者の人の通るための道のネットワークといいましょうか、路線という形ですね。特にこれは通学路という視点が非常に重要なものになると思いますが、それだけでなく、お家からご近所の診療所に行くということもあり得るかもしれません。今度は自転車ですね。特に自転車はこの5年で大きく変わったところだと思います。要はガイドランが出来て、自転車の走行のネットワークをちゃんと作っていきましょうという議論が出てきていますので、おそらく駅まで自転車で行くような高校生も結構いらっしゃるのではないかと思います。そういった方が安全に走れるのかどうかというような評価も当然必要になってくると思います。

もう1点は、やはり公共交通ですね。バスが走っておりますが、公共交通の大義のほうで言いますと、やはり穂積駅の周りというのは非常に厳しいということもよく出てきておりますし、あるいは国道21号を超えるところで時間が遅れるということも聞いております。こういったところの問題点も、もう1つ横目で見ると必要があると思います。

こういうそれぞれの歩行者、自転車、公共交通といったもの、あるいは車もそうです。そういったそれぞれの流し方といいましょうか、ネットワークを作った上で、恐らく限られた道路の幅員ですと、全部がすべての道路をうまく走れるようなものは作れないわけですから、例えば自転車は1本裏道でもいいよねということもできるかもしれない。そういった位置づけの中で、この路線は車は便利でいいよねとか、あるいは歩行者も大事だから住み分けを考えなければいけないといった、そういう整理をし

ていった上で議論をしていくといいのかなと思います。

そういった意味でいいますと、先ほどの新井委員のコメントで、いわゆる曲がるところが非常に曲がりにくいとかは、車から見た利用者としての意見としてはもっともだと思います。あとは、その曲がる場所の道が、車のための道として位置づけられているか、そこは中学生が渡るところで非常に重大な事故があったということと通学路に当たるようなところで、やっぱりここは歩行者がまっすぐ歩いてほしい、できることならその位置からスピードを出して走って出て行ってほしくない道路であるから、ここは車利用者、ドライバーの方にとっては非常に曲がりにくくて申し訳ないけれども、こういう位置づけの道路だからあえて直角に近いところでスピードを落とすような工夫をしているからご理解くださいというような、そういうことになるのかなと思います。

ですので、逆にこういった審議会の中で路線の性格などといったことをきちんとやっていくことで、市の方も、ここは今私が申し上げたような形でお話しただけるといいのかなと思いました。

そういったところが今日感じたところです。今後、ここから具体的に議論をさせていただくわけですが、皆さんからいただいたそれぞれ個別の問題点も非常に大事なところですし、それ自身も考えていかないといけないのですが、少し関係すると言いましょうか、上から見た形で整理していくことも大事かなと思いますので、その辺のところを皆さんと一緒に考えさせていただければと思います。

最後に1点、市長から、現地もちゃんと見て考えてくださいというコメントをいただきました。私も正直、瑞穂市へはよく来させていただいているのですが、すべての道路をわかっているかという自信がございません。これからちょっと寒くなりますのでどのような時期になるか分かりませんが、全体の計画の中で、やはり特に重要なところは現地視察をしてみることも大事かなと思いました。

少し長くなってしまいましたが、今日皆さんにいただいたコメント、ご意見を踏まえて総括させていただきました。

そのほか、委員の方から何かコメントはございますでしょうか。よろしいでしょうか。今日は進捗状況と見直しの必要性ということで、問題意識を皆さんで共有させていただいたということになるかと思います。今後、整備路線等の案について具体的に議論していくということになるかと思います。よろしいですか。

それでは、今日皆さんからいただいたご意見等も踏まえながら今後の資料作成、議論に反映させていただきたいと思います。

これで今日の予定されておりました議題は終わりますので、事務局にお返しいたします。

事務局：本日は貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。次回、第2回の審議会につきましては、27年2月を予定しておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。本日はありがとうございました。

以上