

令和2年度(2020年度)第5回箕面市都市計画審議会 議事録

●日時 令和3年3月18日(木曜日)
午前10時00分 開会 午前11時30分 閉会

●場所 箕面市議会委員会室

●出席した委員

委員	加我 宏之 氏	委員	名手 宏樹 氏
委員	木多 道宏 氏	委員	藤田 貴支 氏
委員	土井 健司 氏	委員	増田 京子 氏
委員	中井 勝次 氏	委員	桃山 悟 氏
会長	増田 昇 氏	委員	長澤 均 氏
委員	松出 末生 氏	委員	赤井 龍次郎氏
委員	内海 辰郷 氏	委員	藤原 翼沙 氏
委員	楠 政則 氏		

委員 15名 出席

●審議した案件とその結果

案件1 都市計画道路(各路線)の見直しについて【報告】

●事務局

それでは、定刻になりましたのでこれより令和2年度第5回箕面市都市計画審議会を始めさせていただきます。始めにマイク操作の確認をさせていただきます。テープの録音とこのマイク操作とが連動しており、後の議事録作成にも影響がございますので、よろしくお願ひします。各委員におかれましては、発言前に前のマイクの青いボタンを押してからご発言をお願いいたします。次に発言をされる方がご自身の前の青いボタンを押していただきますと先にお話いただいた方のマイクの電源が自動的に切れるようになっております。なお会議の進行をしていただきます議長のマイクは常時つながった状態になっておりますのでよろしくお願ひします。それでは、増田会長お願ひします。

●増田会長

皆さん、おはようございます。まだまだコロナが落ち着かない状況ですけれども、ご出席賜りまして厚く御礼申し上げます。また、平素は本審議会の運営に対しまして格段のご支援、ご協力を賜り重ねて厚く御礼申しあげたいと思います。それではこれから令和2年度第5回箕面市都市計画審議会を進めてまいりたいと思います。座って進めさせていただきます。事務局より所定の報告をお願いします。

●事務局

定足数の確認についてご報告いたします。本日の出席委員は、委員18名中15名でございます。過半数に達しておりますことから、箕面市都市計画審議会設置条例第6条第2項の規定により会議は成立いたすものでございます。

なお、弘本委員、滝口委員、溝口委員より欠席する旨のご連絡がありました。以上でございます。

●増田会長

ありがとうございました。

それでは、本日の案件でございますけれども、次第でございますように報告案件が1件、ご協議いただくことになっております。概ね11時30分頃を目途に考えておりますけれども、意見の出方によってはもう少しかかったり、短くなったりするかもしれませんが、よろしくお願ひしたいと思います。それでは、案件1「都市計画道路(各路線)の見直しについて」を議題としたいと思います。これは報告案件でございます。市より説明をお願いします。

案件1 都市計画道路(各路線)の見直し
について【報告】

●みどりまちづくり部

<案件説明>

●増田会長

ありがとうございました。ただ今、本日の報告案件でございます各路線の見直しについて、ご説明をいただきました。どこからでも結構ですので、ご意見あるいはご質問ございましたらお願いしたいと思います。

はい、桃山委員どうぞ。

●桃山委員

先週事前に説明をお聞きしていますので、簡潔に3点ほど確認させていただきたいと思います。

まず1-7ページ下段の図で(仮称)川合山之口線、前回の都計審でもこの新規路線については問題点等を自分なりに述べさせていただいたうちのひとつが、この新規路線と茨木箕面丘陵線との交差点部がきちんと平面交差できるのかという

ことを質問させていただきました。今回のこの絵ではこの交差点部を信号処理して新たな道路から茨木箕面丘陵線、モノレールの下道路の本線に信号処理で入っていけるというご説明でしたけれども、今説明の中で北から来る路線、交通については一度グリーン点線のとおり側道にまわって、その高架のトンネルをくぐってまた入り直すという説明がありました。新たな道路をより活用というか、交通の流れをスムーズにするには、やはりこの点線のような道路の迂回ではなくせつかく信号処理で交差点を作られるわけですから、モノレールの橋脚の問題とかおっしゃってますけれども、ここは交差点の中で北側から右折で新たな道路に入っていける構造に見直していただきたい。

もうひとつが1-9ページで、(仮称)川合山之口線なんですけれども、令和3年度から5年度迄の間について事業費の見込みがないということでございます。この路線については川合山之口の面整備が今地元の皆さんで、組合設立に向けて動かれているという状況の中で、今のままのスケジュールでいくと、おそらく令和5年度迄には何らかこの区画整理の川合山之口線に対する整備の補助金、負担金なりが発生するというのを質問させていただいたところ、まだ熟度が高まっていない、補助金を出すかどうか分からないというご返答でしたが、それで間違いないかどうかの確認を再度させていただきたいと思います。

それともう1点最後ですが、この(仮称)石丸栗生外院線と(仮称)川合山之口線なんですけれども、起終点の地名で名称をつけているということですが、どちらが前でどちらが後ろかというルールがあるのか、または言いやすい並びで決められているのか、この3点についてお願いします。

●増田会長

ありがとうございます。

1-7 ページの川合山之口線の交差点の問題が1点目、1-9 ページの面整備と新たな仮称の道路の整備との関係性についてが2点目、3点目はこの仮称の名前の付け方についてということでよろしくお願ひしたいと思ひます。

●みどりまちづくり部

まず1点目なんですけれども、議案書でいひますと1-7 ページ下段、ここで茨木箕面丘陵線から新しい赤色の路線に入る時に右折できないということでご指摘があつたのですが、茨木箕面丘陵線には先にモノレールが通つており、道路の中央にはモノレールの橋脚が立っております。その橋脚の間を抜いて、ここの平面交差を考えるのが前提になります。

そして橋脚と橋脚の間が12~13m、その間で両方向安全に通すのが難しく、橋脚があるために北から来た車両に対しての右折レーンが、通常は中央分離帯の所に右折レーンを設けるのですが、中央分離帯の所に橋脚が立っているために右折レーンを作れません。そうすると右折レーンをどのように作るかという本線の所が右折レーンになり、今の本線の横にゼブラゾーン、すなわち安全帯が走行車線になるとということで、側道から乗ってくる路線と本線との安全なシフト移行ができないというところもあつて、道路管理者、交通管理者との協議も踏まえまして、今のようない形になっております。

北から来た車については若干南に行きますけれども、下のボックスについては幅が9m、高さが約4.5mあり、普通車はもちろんなんですけれども4トントラックも十分にすれ違えるようになっていひますので、右折なしにスムーズにいけるといひますので、今回お示ししている交差点の形状となっております。

仮称の道路名称の付け方なんですけれども、例えば1-9 ページの上の段を見ていただきますと、上から3つ目、芝如意谷線、南が先にきて北が後に来るといひ付け方になっていひます。同じように下か

ら3番目瀬川新稲線、瀬川が南で新稲が北といひますので、南北で付けていひる例が多いといひますので、エリア3については南北で見ると南の方にあるのが石丸、北にあるのが粟生外院といひますので石丸粟生外院線とつけさせてもらったといひます。

同じく1-9 ページでいくと一番下の桜井石橋線といひるのがあるかと思ひます。これは、桜井が東で石橋が西にあります。東西といひる付け方があるといひますのでいきますと、今回の川合山之口を見た時に、川合が東で山之口が西にあるといひますので川合山之口線とつけさせていひていひます。これは仮称ですので、今後パブリックコメント等を通じながら意見を募つて変更することもあり得ると思ひております。

もう1点、この表で説明が足りなかつた分を補足させていただきますと、この表の中の現在整備中の都市計画道路で工事費概算といひるのをいひれさせていひていひます。石丸粟生外院線、川合山之口線はバーを引いていひます。これは令和3年から令和5年にお金が発生しないといひる意味ではありません。今のところ工事費の概算をお示しするのが難しいといひる意味でバーを引かせていひていひるとご理解いひただいたらいひと思ひます。1点目と3点目、2点目は補足といひますので説明させていただきます。

●増田会長

2点目は面整備との関係性について、よろしくお願ひしひます。

●地域創造部

面整備に対して補助金を出すのかどうかといひるご質問なんですけれども、エリア4につきましては、その沿道で組合施行による区画整理の事業が今検討されていひるというところでございひまして、おそらくこの組合施行での区画整理となると、都市計画道路を整備する場合には国の補助金を導入して整備していくといひることになろうかと思ひますが、その補助金が導

入されるとなれば、基本的には国庫補助金が2分の1、地方公共団体すなわち市が2分の1ということになるだろうと思います。

市としては制度上、整備費の2分の1を補助していくことになるだろうと考えております。

ただ、現在まだ検討中で、事業計画が策定されておられませんので、その整備費の額ですとか時期については未定という状況になっております。これが今、準備組合の設立に向けて合意形成している所ですけれども、今後準備組合が設立されて事業計画が策定されていく中で、組合と市が協議していつ頃いくら位出すのかというのが決定されていくのだろうと考えております。現段階では未定ということでございます。

●増田会長

桃山委員、いかがでしょうか。

●桃山委員

モノレールの橋脚の間が12mということで、本線に右折レーンをひかなければいけない、いろいろな制約の中でだと思っておりますが、そもそもこの路線の必要性が府道茨木能勢線の渋滞解消といわれている中で、北から来た車が川合山之口線を走行することが不可能かどうかは、検討していただいた方がいいということで質問を終わっておきます。

●増田会長

ありがとうございました。
最後はご提案ということでございます。先程いただいた橋脚との関係性は1-20を見ればわかりますか。なぜ北から来たのがダイレクトに入らないのか、もう少し橋脚がきっちりわかる方がいいかもしれませんね。

●みどりまちづくり部

中央の所にモノレールの橋脚があるのはわかるのですが、この間を相互で抜いていくというのは非常に危ないところもあるのかなと。平面交差としては川合山之口線から南側には直接行けるという形

での交差点処理でいろんな協議をしているということです。

●増田会長

パブコメの資料としてはもう少し、その状況がわかるような形で図面の工夫をいただければと。なぜ北行きから右折できないのかということですね。

他、いかがでしょうか。

はい、中井委員どうぞ。

●中井委員

エリア4の今桃山委員が質問されたことに関連するのですが、北からの車両が一旦側道を通って南に行って迂回してくる、このルートしかないと思うんですが、先程の説明で4トン車も通りますということで、それなりに幅員はあります。見てもきましたし走ってもきましたけれども、高架の下については隅切りも何もしていないんですね。幅員だけ見れば十分とはいえ、直角に曲がって確保できた幅員ということですので、普通に運転していると通りたくない道であるということがひとつです。

また、こちらは本道から側道へ下りてくる所と合流している所かと思えます。二つの交通がぶつかる所になってくると思えますので、現実的にはかなり気を付けないといけない交差点になるのではないかと、ここを通られる方のほとんどが道路の東西の農業者、軽トラックだと思えます。農業者に対する交通量が増えればいろんなことが起こってくるんじゃないかと思えますので、そのあたりは配慮工夫をしていただけたらと思えます。

少し聞くのは、なぜもう少し北側で接続しないのか、そうすればより直角に近くなるのではないのか、技術的なところはわからないけれども、近隣で利用されている農業者の声ということでいえば、そういう声もありますということも併せてご報告しておきたいと思えます。

●増田会長

ありがとうございました。

何か事務局、答弁ございますか。
いかがでしょう。

●みどりまちづくり部

1点目の補足だけさせていただきますと、普通車なら問題なく曲がることができ、4トントラックでも行けるといのは、当然自分も走ってきましたし、車の動きを図面に落としてみて、そういう動きも可能であることを踏まえています。補足ということでご報告させていただきました。

●増田会長

地元説明もしくはパブコメの時に理解できるような状態で提示いただくことが必要かと思えます。ここでもいろんな疑義が、説明を聞いてやっと理解できるということがございますので、その辺の工夫はいただけますか。

他、いかがでしょうか。

藤田委員、どうぞ。

●藤田委員

ページ1-9の上段なんですけれども、工事費が整備中は概算出ているんですが、それ以外の部分が概算も全くわからない状態なのかどうかというところと、わかるのであれば概算の概算になってくるかとは思いますが、おおよそどれ位を見込んでいるのか教えていただけますか。

●増田会長

いかがでしょうか。

●みどりまちづくり部

1-9 ページの上の段、工事費といいますが、工事だけでなく用地買収、移転補償や補償費も入った事業費と思っていたら、上のは事業中なので事業費を入れています。下が入っていないというのは、具体的に測量もしていませんので、実際どれ位移転があるのか、それがあつて今入れています。

見込みというのもないのですが、目安でいくと1-9の萱野東西線と国文都市4号線を単純に工事費を延長で割ると1メートルあたり300万円位になるんです

ね。芝如意谷線は単純に割ると400万円位。これがその通りその下の路線にいくかどうか別にして、規模感の目安でいくと1メートルあたり300万円あるいは400万円というのを幅をもってかけると、例えば石丸栗生外院線でいきますと30億円から50億円の間位に入るのはないかと、川合山之口線でいくと少し増えて40億円から50億円位の間位に入るのはないか、目安が分かるようになっていきます。今やっている路線を参考に出してみただけということで、現実には今後まだ先ですけど、都市計画事業認可を取っていく段階になりますと事業費等は出てくると思います。今のところはそういう状況だということをご理解願いたいと思います。

●増田会長

議事録も公開ですから、既存の3路線の1メートルあたりの単価を割り戻してみたらこの位の幅になりますくらいのもは公開されるということですね。

●みどりまちづくり部

はい、かまいません。

●増田会長

ありがとうございます。他いかがでしょうか。

はい、松出委員。

●松出委員

1-9なんですけれども、上の表の下3本の路線、瀬川新稲線、田村橋通り線、桜井石橋線ですけれども、その欄外にその他の都市計画道路の整備後、交通量の変化を踏まえ着手しますとなっていますけれども、着手時期も未定のなかで今これを都市計画決定することが本当によいのか。将来的に交通量が激減して現状のままでいいのではということもあり得ると思うので、もう少し待つことはできないのかなというのが1点です。

もう1点は中井委員がおっしゃたように、この川合山之口線について、普通考えたらもう少し北の方が交差点改良も含めて、道路の延長も短くなるしいいのか

なと思うのですが、北側に付けられない理由はなんなのか教えてほしいなと思いますので、その2点お願いします。

●増田会長

はい、いかがでしょうか。

●みどりまちづくり部

1-9 ページの下の3路線については、既に都市計画決定されています。ですので、改めて都市計画決定するというのではなくて、必要性を考えて路線としてはこのまま残しておくというのが今回の見直しです。一部幅員を狭めたりとかありますけど基本路線は残しておくということです。

1-4 ページの下段で灰色の点線で書いている桜井石橋線の瀬川新稲線以西につきましては、その先の池田市側で既に都市計画道路が廃止されておりますので、接続先がないということでこの区間だけは廃止ですけれども、縦の瀬川新稲線、田村橋通り線、横の桜井石橋線の瀬川新稲線以東は基本路線として西部地域の交通の将来を考えたいので残しておく、新たに都計決定を今回するのではないということだけ補足させていただきます。

2点目、川合山之口線の接続位置についてなんですけど、接続位置だけを見るともう少し考える余地があったのではないかなという質問なんですけど、茨木箕面丘陵線というのは本線と側道があり、本線と側道の高さが一致する所をねらって接続しようというのがまず1点目。その上で川合山之口線全体の線型を見た時に茨木箕面丘陵線には直角にはつながるかもしれないですけど、本線の山麓線側の線形というものを考えながら、今回の所で接続するという事で案を示しているということです。

●増田会長

よろしいでしょうか。

●松出委員

1点目の都計決定を残すのはわかるんですけど、桜井石橋線のように将来的に廃止するということがあり得るのでは

ないかと。この段階で路線の幅員を狭める必要性がどこにあるのかという気があるので、時期尚早ではないかということです。

2点目が高さということで整合ということはわかりましたが、北から来る側道について、非常に幅員も狭いし、道路の擁壁があって非常に走りにくい道ですし見通しも悪いということからいくと、車そのものは転回できるんですけど、今の幅員のままでは問題があるのではないかという気がします。ここでどうしてもやるのであれば、もう少し幅員を考えることも必要じゃないか思いますので検討願えたらと思います。

●増田会長

わかりました。

1-9の書き方ですけど「今回追加を予定している都市計画道路」というのは「今回新たに」とか足した方がいいかもしれないですね。新規路線というのと、既決定の幅員変更みたいなことがわかる方がいいかもしれないですね。未整備の都市計画道路という名称よりも既決定の幅員変更路線の方がわかりやすいかもしれないですね。

極力読んだ人がわかるような形にしておいた方が良くないかもしれませんね。

●みどりまちづくり部

はい、わかりました。

●増田会長

他、いかがでしょうか。

増田委員、どうぞ。

●増田委員

右折できないんだったら、もう少し違う所に付けたらいいのではないかと単純に思うんですけども、それも今後検討していただけないかということですけども、一つわからないのが川合山之口線のことです。だいたいの費用というのも用地買収も含めて40億から50億位じゃないかということだったんですけども、桃山委員が質問されました川合山之口の面整備と共にするんなら、国2分の1、市

2分の1という話もあったんですけど、もし区画整理事業がなかったら都計道路を作る時に国の補助も出ると思いますけれども、国2分の1、市2分の1でいいのでしょうか。確認をお願いします。

●みどりまちづくり部

お金の話で、増田会長がおっしゃったように、あくまで今整備中の道路の事業費、延長から割り戻した時に40億から50億と申し上げただけで、それだけ一人歩きしてしまうと困りますので、改めて補足させていただきます。

●増田会長

後はいかがでしょう、面整備との関係で。

●みどりまちづくり部

現在施工している都市計画道路の整備内容、事業費のことなんですけれども、こちらの財源につきましては、国の社会資本整備総合交付金を活用しまして、補助率としては今55%、地方費が45%という形で補助金をいただきながら事業を進めている状況です。

●増田会長

いかがでしょうか。

●増田委員

そうすると、川合山之口の面整備と共にいうと、市の分というのは同じだけ国も出してやっていくということですか。それとも面整備だから地域の人が出すとかいうことはないわけですね。費用は同じ、これだけの分を出していくでいいですか。

●増田会長

はい、いかがでしょうか。

●地域創造部

区画整理をする場合は区画整理事業として組合が施行する。それに対して国とか市から補助金が出るということですので、基本地元が事業をするということになります。以上です。

●増田会長

はい、増田委員どうぞ。

●増田委員

そこが分かりにくいんですけども、面整備をしなかったら都計道路として市が45%出して国が55%でやっていくと、面整備になったら川合山之口の事業者が出してやるということなんですか。いずれにしても、市の負担はどれくらいなんですかというのが聞きたいんです。

●増田会長

都計道路の単独整備と、区画整理との中での整備とで市の負担額がどれくらい違うかということですね、ご質問は。

いかがでしょう。

●みどりまちづくり部

メニューによって変わってくると思うんですけども、今まで萱野中央区画整理事業であるとか小野原西区画整理事業なんかにすると、都市計画道路も含まれていますのでその部分も含めて区画整理の補助はだいたい2分の1だったと思います。そういう補助率を使いながら事業を進めてきた形になりますので、今回の整備にあたっては補助率がどれ位になるかによりますが、その補助を活用しながら整備をしていくと、都計道路も含めてという形になると思います。

●増田会長

はい、増田委員どうぞ。

●増田委員

例えば40億円だったとしたら、都計道路を作るお金として45%。そうではなくて区画整理の補助として出しても一緒くらいになるのか、そのあたりは分からないのですか。今言われた面整備は全部市施行ですよ。今度組合施行です。その辺の補助率もどうなのかということが知りたいんですけども。市施行と組合施行では国の補助金のつき方も違うのではないかと思います。

●増田会長

少し不確定な話をするよりも、もし今即答できなければ後日皆さん方にご報告をするということでもいいかと思うんですけども。

組合施行の中での都計道路部分に対しての建設費というのをどう考えるかという話と、単独整備した時にはどう考えるのかというのを整理してご報告いただいた方がいいのではないのでしょうか。概ね同等ですというような感じの発言ですけれども、その辺いかがでしょうか。

●地域創造部

今の補助率の関係ですね、手許に資料を持ち合わせていませんので確認させていただきまして、後日報告をさせていただきます。

●増田会長

その方が正確で良いかと思えます。

はい、木多委員どうぞ。

●木多委員

そういった補助率とかの面もあるんですが、もう1点は道路だけ作る場合には周りに法面がたくさん発生するので沿道の土地を活用できなくなると思うんです。区画整理だったら土地の高低差全体を再編するので道路のすぐそばの土地を活用できる可能性もある。おそらく土地の活用という面では、土地区画整理の方が有利な面はあると思えます。補助率だったり総合的にいろいろと調べていただいて教えていただけたらと思えます。よろしくをお願いします。

●増田会長

建設費だけではなくて、土地の有効利用を考えると今のご指摘いただいているような単独整備と面整備との一体化とは違うとは思いますが、ありがとうございます。

他、いかがでしょうか。土井委員どうぞ。

●土井委員

この工事費の中には、用地買収費が入っていると思いますが、区画整理の場合には用地買収費はないと。まるで違うわけですね。

●増田会長

ありがとうございます。楠委員どうぞ。

●楠委員

区画整理という所で関連する話ではないんですけども、1-9の③のⅡ番の地権者への資料配送ということで、スケジュール感とか地権者への情報提供が非常に大事となってきますので、その部分をもう少し詳しく教えていただければと思います。

●増田会長

いかがでしょうか。

●みどりまちづくり部

前回の審議会でも出たんですが、もみじだよりに載せて終わりとか、ホームページに載せて終わりとか、そういうことではきちんとした周知にはなっていないと認識しております。

そのために、今回改めて地権者への資料発送ということも書かせていただいております。スケジュール感なんですが、パブコメを4月1日から開始するということですので、当然その前に到着するように3月の終わり頃から発送していきたいと考えております。どの範囲にお配りするのかということも大事と思っております。

今、エリア1とエリア3、4を分けて考えています。エリア3、4は新規の路線で影響が大きいということで、都市計画道路の予定区域から沿道25mまで広げて周知していくのをやっていきます。エリア1につきましては、既に都市計画決定されている路線の幅員変更・廃止ということですので、エリア1につきましては都市計画道路区域内、変更する区域には送らせていただきたいと思います。

●増田会長

よろしいでしょうか。

追加の質問で、25mの範囲のパブコメ資料を地権者に送る、ここでの意見書の提出も提出期間は実施期間の4月1日から4月30日までとなるのでしょうか。

●みどりまちづくり部

同じです。パブコメの資料を直接地権者に同じ物をダイレクトメールで送ると

ということで考えていますので、提出期間も同じ4月30日まで。その期間で出せるように3月末までに到着するように発送したいと考えています。

●増田会長

わかりました。1ヶ月の期間があるということですね。

●みどりまちづくり部

ギリギリに届いて、書く暇がないとかいうようなことがないようにしたいと思います。

●増田会長

わかりました。名手委員どうぞ。

●名手委員

今の関連で、エリア3、4については25mとお答えになっていて、エリア1、2についてはどの範囲に送られるのかということと、エリア4については12月に地権者の方から反対の声が書面で寄せられたと思うんですけども、その方々についても同じように事前に送るという対応ですのかと。特別にそういう方々に説明をやるということはないのかという点を確認したいのですが。

●みどりまちづくり部

エリア2については今回変更する所はないので送りません。エリア1について、瀬川新稲線は変更がありませんので今のところは送ることはなくて、田村橋通り線は幅員が狭まるので元々の幅員の中に入っておられる方々には直接送ります。桜井石橋線も同じように幅員が狭まる所については元々の幅員におられる方には送ります。桜井石橋線で廃止される所については廃止される中におられる地権者には全部送ります。

それに加えて、エリア3、4は新規なので丁寧に沿道25mまで広げて送るということで考えています。それは地権者ということで考えていますので、これまで意見をもらったとかもらってないとかいうことではなくて、対象の地権者には全てに送るということです。

●増田会長

はい、増田委員どうぞ。

●増田委員

1-8の件でお聞きしたいんです。今回の道路網の見直しの時にいろいろ数字を出してこられて、パブコメの時の資料にもあったのが、混雑度1.25以上を課題があるというので見直すということだったんですけども、今回の計画でエリア2はなくなったんですけども、1-8の上と下と比べて1.25以上がどれ位減りましたか。

上の段でオレンジ色になっている箇所、下は9ヶ所ありますよね、下は7ヶ所ですよね、つまり2ヶ所だけの解消ということですね。私はこの件についても議会では議論させていただいたんですけども、混雑度2030年までしかない、将来的な箕面の人口の見通しも2025年が一番ピークで、将来予測としてですけども、そこから下がっていくという人口予測が出されています。

そんな中で2030年迄の数字しかない中でこれを決めてきた。しかし、実際に2030年にいろいろな整備をしたとしても1.25を下回るのには2ヶ所しかないのでは、その後下回らない所はどうするのかとかその辺にすごく矛盾点を感じるんですけども。1.25以上~1.75未満というのが「ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態」または、「ピーク時のみの混雑から、日中の連続的混雑への過度状態と考えられる」となっている。そして1.75以上が「慢性的混雑状態と考えられる」となっている。

これを1.25以上から1.75未満と幅が広い中でされているんですけども、実際にやってみただけ1.25を切る所はこれだけしかなかったじゃないかということになるんですよ。もしこの基準でいくのなら。

今後1.25切らない所はどうするのか。そういう計画があるのかどうか。それと

2030年までしか数字がないじゃないですかということについて。松出委員がおっしゃったのとつながる感覚かなと思ったんですけど。その辺について、何かあったらお聞かせいただきたいと思うんですが。

●増田会長

はい、いかがでしょうか。

●みどりまちづくり部

検討すべき路線の絞り込みで、混雑度を一つの指標として出したのは事実ですし、1.25以上が課題のある状態だということでご説明したのも事実です。1.25を全部下回るようにしていくためにどうするかという観点で今回見ているのではなくて、1.25以上の課題のある路線はどこかというのを見ながら、その混雑緩和をどうやっていくかとお示ししているの、全てを1.25未満にしていくという意味ではありません。

2030年の交通量については、これを使っているとしか言いようがないんですけども、人口については推計が出ていますけれども、交通量については推計として用いるのは2030年まではやっているということです。

●増田会長

はい、土井委員どうぞ。

●土井委員

増田委員さんのご指摘はごもっともだと思います。こういった渋滞緩和だけをしようとして示すのであれば、あえてエリア毎の議論をする必要はなくて、交差点毎の従来の議論をすればいい話で、エリア毎に道路ネットワークの議論をしている理由は、1-2ページに書いておりますけれども、総合計画、立地適正化計画、都市交通戦略に書いているように道路整備の考え方が根本的にこれまでの渋滞対策、円滑性の向上ともいえますけれども、そこから公共交通の利便性ですとか交通弱者への配慮、もっと言うと交通事故の削減とかいうところが変わってきているので、一つ一つの交差点、ポイントの議

論ではできないでしょうということで、エリアの議論をしているので、このパブリックコメントの資料としてはこの渋滞削減の効果に加えて、公共交通であったり、交通事故のリスクがどれ位下げられるかと、そういった所まで出していかないとエリアでやっている意味があまり市民の方に伝わらないのかなと思います。あまり時間がないと思いますが、是非そこもやっていただいた方がいいと思います。

●増田会長

それに関連しまして、基本的には今の議論は令和2年7月3日に諮問を受けて、都計審としては7月7日にこのネットワーク論で答申をしているんです。このネットワークについても、2回パブリックコメントをして、それを踏まえて諮問答申までいって、ネットワーク論についてはある一定の決着を見ていると。それを前提に今回見直しをしているということですので、もう一度ネットワーク論に戻して一から説明を細かくするというのは少し違和感があるんですけどね。

2年間の議論をかけてこのネットワーク論をしてきたので、この都計審で十分議論をして合意形成をして答申を出し、それに基づいて道路網の策定がなされているというところの議論かと思うんですけどもね、経緯から言いますとね。極力丁寧に説明した方がいいでしょうけどネットワーク論についてはそういうことで、今土井先生からご指摘いただいたように混雑度の1.25だけで議論してきたわけではないということなんです。

●増田委員

それでも、分かりにくいですね。ネットワーク論でいくならエリア2も完成させてからやらないといけないんじゃないかなと思います。エリア2が削られて、それは後からやりますよとなってきたので、そこから矛盾が出ているんじゃないかなと思うことと、これは公共交通を軸としたまちづくりと言われるの

であれば、公共交通もどうやって充実していくのか、都計審は決める所ではないですけれども施策とも整合性がないと市民の方はわかりにくいと思います。川合山之口で道路を作ろうとか全体像が変わってきているんじゃないかという思いもありますので、この混雑度にかけて質問をさせていただいたんですけどね。

●増田会長

はい、名手委員どうぞ。

●名手委員

市のホームページで都市計画道路網について、工事がいつ始まるのかという問い合わせが多いというふうにホームページにも書いているんですよね。ここでは現在工事の予定はございません、工事着手までに20年から30年程度かかることが一般的ですと書かれているんですけども、今日出ている1-8では2030年でしょ。全路線が全部整備されて2030年でこれだけ緩和できるということだから、説明と主張がかみ合ってなくて市民への説明もおかしいのではないかなと思うんですけど。交通量もあわせて、もう一度きちんと整理する必要があるのではないかなと思いますけれども。

●増田会長

事務局いかがでしょうか。

●みどりまちづくり部

よくある問い合わせの話なんですけど、この見直しを始めた当時、すぐにでも工事が始まるんじゃないかという問い合わせが多かったことに答えるために、まだ都市計画も決定してないし、整備となるとその先ですということをお伝えしたいために記載しています。

そこには、何年とか書かないとどれ位か規模感だけでも知りたいという声もまた上がってくるわけですね。「いつか分かりません」だけではまた新たな質問を生むだけだと。

他の萱野東西線とかを見ながら、都計決定から20~30年でやっているという

ことを踏まえて一般的にということを書かせてもらっています。

最初の1-2の上段でもおおまかな経緯は示しましたが、平成29年8月の報告以降積み上げてきた結果、昨年7月で新たな都計道路網案ということをご承認いただいているという理解で進めていますのでよろしくお願ひしたいと思います。

●増田会長

皆さん方がご指摘いただいているように、今日の話は各路線の見直しの話ですけど、その前提の話として、7月22日の都市計画の道路網案も表紙につけて各路線のご説明をするというパブコメは想定されるのではないかなと思うんですが、その辺いかがでしょうか。

●みどりまちづくり部

議案書でいいますと1-3ページの上の段では7月22日に策定した新たな都計道路網案なんですけれども、おっしゃるようにパブコメの時にはこの辺も前段に示しながら細かい所も説明しながら分かりやすい資料作成に努めていきたいというふうに思っています。

●増田会長

そうですね。

いかがでしょうか、土井委員。

●土井委員

十分に伝わることは難しいことかもしれませんが、公共交通を軸としたまちづくりであったり交通事故の削減がきちんと配慮されているんだということが伝わることが重要です。例えば1-7の図ばかり議論されていますけれども、1-7の上のページ山麓線との接続、これまでの変形交差点を改良してコンパクトにしているということなんですけれども、このことによって交通事故のリスクというのは大幅に削減されるんですよ。こういうことがきちんと訴えられるといいのかなと思いますね。

●増田会長

ありがとうございます。

貴重なご意見で、部分だけではなく、全体論の中での都市計画道路、各路線の位置付けですので、きっちり説明しながら資料を作っていただければと思います。

内海委員、どうぞ。

●内海委員

特に質疑ということではないのですが、いろいろお話聞いていまして、事務局からもありましたが1-2なんかにありますように、過去きちんと手続き手順を踏んでやられてきて、原点である公共交通ネットワークを構築するために、こういう案ができてやってきたという経過をきっちり踏まえておかないといけないと。

また、エリア2も住民から反対運動があっという間いろいろな経過があっという間に今日に至っているというようなことと。1-9にもありますが、市の側もパブコメとか市民説明会とかいろいろな形で非常に丁寧にやっているなというところも評価したいと思います。議論する時に事実経過を踏まえたうえでやるということと、都計道路についても丁寧な対応をしているなということとはひとつ言っておきたいなと思います。

●増田会長

コメントでお伺いするというところでよろしいでしょうか。

他いかがでしょう。

はい、増田委員どうぞ。

●増田委員

ちょっとしつこいようですけども、いろいろされていることもわかってはいるんですけども、1-8の図ですね。以前はエリア2を入れて数字がいろいろあったと思うんですけども、この数字はエリア2がなくなった時としてのものですか。

●増田会長

はい、いかがでしょうか。

●みどりまちづくり部

エリア2の中にあった新規路線を抜いた形で推計したのが1-8の下の段というふうになってます。

●増田会長

よろしいでしょうか。

ありがとうございます。他いかがでしょうか。

私権制限にも関わる重要な案件ですので、皆さんにご指摘いただいた内容、極力市民の方々あるいは地権者の方々にわかりやすい状況でパブコメをかけていただくと。特に地権者の方々については1ヶ月間きっちり考える時間と意見書を書ける期間を取って、極力早くその資料を皆さん方にお配りいただくということで皆さん方からご意見いただいたかと思しますので、よろしくお願ひしたいと思います。

他、いかがでしょう。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

これについては、いずれ意見書が出てきた段階でここで十分な議論をしないとイケないと思しますので、よろしくお願ひしたいと思います。

私の方でお預かりしておりました案件につきましては、これをもちまして意見交換できたのかなというふうに思っております。

事務局から何かありますでしょうか。

●事務局

事務局からは特にございません。

●増田会長

それではこれをもちまして都市計画審議会を終えたいと思います。いろんな意味で意見交換が十分になされ議論を闘わすということは非常に重要ですので、今後とも忌憚なきご意見いただきながらやっていきたいと思ひます。よろしくお願ひします。本日はありがとうございます。