

第215回

岐阜県都市計画審議会

議事録

と き：令和3年7月7日（水）午後2時から

ところ：岐阜県庁 議会西棟第1会議室

【事務局】

都市政策課長の幸畑と申します。よろしくお願いたします。

定刻となりましたので、ただいまから、第215回岐阜県都市計画審議会を開会させていただきます。委員の皆様方におかれましては、お忙しいところ、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

まず始めに、本日まで出席の皆様のご紹介につきましては、お手元の「資料1 委員名簿」と「資料2 委員座席図」のとおりでございますので、ご紹介に代えさせていただきます。また、本日は、委員及び臨時委員 計22名中、16名のご出席をいただき、定足数に達していることをご報告いたします。なお、本日の会議につきましては、報道関係者1名と一般傍聴人1名が傍聴されておりますのでご報告させていただきます。

それでは、本日の議事の概要についてご説明させていただきます。お手元の「資料3 議案一覧表」をご覧ください。よろしいでしょうか。資料3になります。議事としましては、議第1号「岐阜都市計画道路の変更について」および、議第2号「高富都市計画道路の変更について」の2点について、お諮りするものでございます。また、このほか、「令和3年度岐阜県都市計画審議会の開催予定について」の1件の報告事項を取り上げさせていただきます。

それでは、以降の議事進行につきましては、高木会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【高木会長】

まず、議事に入る前に、本日の審議会の議事録署名委員を指名したいと思います。が、会長に一任いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり。)

一任いただきましたので、本日の議事録署名は、土屋委員と尾藤委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

報道機関の撮影はここまでとさせていただきます。以降の撮影はご遠慮ください。それでは、審議に入ります。議第1号「岐阜都市計画道路の変更について」を議題とします。それでは、事務局の説明を求めます。

【事務局】

都市政策課技術総括監の大西でございます。では、私のほうから議第1号「岐阜都市計画道路の変更について」ご説明いたします。資料は、お手元の議案書1-1から1-12ページです。総括図、計画図は1-8から1-12ページになります。

前方のスクリーンも合わせてご覧いただければと思います。

初めに、現在の国道21号の状況についてご説明します。国道21号は、赤色で示した区間について、岐阜都市計画道路として決定されており、広域道路ネットワークを形成する岐阜南部横断ハイウェイの一部区間を担っています。岐阜南部ハイウェイは、岐阜都市計画区域マスタープランにおいて、高規格幹線道路の役割を補完し、市街地への通過交通の流入を低減する役割を担う道路として位置づけられ、地域の発展に寄与するものとして大きく期待されています。

岐阜市内の国道21号の都市計画決定は昭和46年に決定され、現在は岐阜南警察署西側の茜部中島交差点を起点とし芋島4丁目を終点とする延長6,200mの都市計画道路3・2・3号一般国道21号線と、茜部中島交差点を起点とし安八町西結を終点とする延長約8,870mの3・2・4号一般国道21号線に分かれて決定されています。

現在の都市計画は、上段に記載のとおり、各務原市との境付近から現在のOKBふれあい会館付近までの区間を立体化し、OKBふれあい会館付近から穂積大橋までは平面の計画となっております。現在の整備状況としましては、下段に記載のとおり、各務原市との境付近から岐南町を経由し、岐阜市茜部本郷までが立体化済みですが、茜部本郷以西の岐阜市内は平面であり、この区間に多くの交通が集中することや、信号交差点が連続することなどから、渋滞や事故が多発する状況となっております。

次に、国道21号の現状と課題をご説明します。岐阜市茜部本郷の交差点からOKBふれあい会館付近の岐阜市下奈良地内までの区間は、自動車の交通が集中しており、平日1日あたりの交通量は約5万台から8万台と、県内で最も交通量が多い区間となっております。渋滞状況については、青色、オレンジ色で示したとおり、ピーク時において、最大2.7kmの渋滞が発生しております。また、交通事故について、県内の交通事故多発箇所ワースト10のうち、星印で示しました都市計画変更区域内の5つの交差点が入っております。

このような中、都市計画決定された昭和46年当時と現在では、道路状況や、沿道の利用状況などが大きく変化していることなどを踏まえ、平成28年度から事業者である国土交通省において、地元説明会やアンケート調査を進め、学識経験者や関係機関からなる構造検討会により、地元の意見を踏まえた検討がなされ、令和2年4月に岐阜市内区間の立体化に向けた新たな事業計画が立案されました。この事業計画を踏まえ、今回都市計画を変更するものでございます。

都市計画変更案の概要についてご説明します。まず、立体区間の延伸に伴い、岐阜市下奈良付近で構造形式を地表式から嵩上式に変更します。

また、あわせてこの一部区間において、都市計画道路の幅員を拡大します。次に、国道157号と交差する茜部本郷交差点から、穂積大橋の手前の下奈良交差点までの区間の車線数を8車線に決定します。また、一般県道岐阜羽島線と交差する茜部中島交差点と主要地方道岐阜垂井線と交差する六条交差点で、都市計画道路の幅員

を縮小します。

スライドの上側は道路の側面図になります。右側が東、左側が西となります。スライドの下側は道路の横断図を示しております。上側の側面図の青色で示しますように、現在の都市計画は茜部本郷交差点から OKB ふれあい会館付近の藪田南 5 交差点付近までの区間を立体化する計画でございましたが、現都市計画どおりの藪田南 5 交差点を平面交差とする計画では、交差する県道文殊茶屋新田線の交通量が多く、交差点部において交通処理を適切に行うことが出来ないことから、立体区間を延伸し、長良川までの 5 km を立体化として変更するものです。また、車線数はこれまで都市計画決定しておりませんでした。下側の横断図に示しますように、既存の計画では高架部 4 車線、平面部 2 車線の計 6 車線として検討されておりました。将来交通量を検証した結果、平面部 2 車線では交通処理が困難となることから、円滑な交通の流れを確保するため、平面部を 4 車線とし、高架 4 車線とあわせて計 8 車線として定めるものでございます。それでは、具体的な変更内容をご説明させていただきます。

初めに、構造形式の変更についてですが、先ほどもご説明しましたように茜部本郷交差点から藪田南 5 交差点付近までは嵩上式、藪田南 5 交差点から穂積大橋までは地表式にて都市計画決定しておりました。これを、赤色で示すように延長約 970 m を地表式から嵩上式に変更いたします。

次に、都市計画道路の区域の変更についてです。区域を変更する区間としては、平面図の左側、西側になりますが、四角 2 の下奈良 1 丁目、2 丁目地内、四角 3 の六条交差点、四角 4、丸 1 の茜部中島交差点となります。次からのスライドにて、内容を一つずつご説明させていただきます。

こちらは、長良川の東側、四角 2 下奈良 1 丁目、2 丁目地内における都市計画道路の区域を示す平面図であり、青線が変更前、赤線が変更後の計画線を示しております。先ほどご説明した地表式から嵩上式への構造形式の変更と合わせ、高架部への出入り口となるランプを本箇所を設置いたします。ランプの設置に伴い、現計画より道路用地が必要となり、オレンジ色に示します箇所の延長 480 m の区間について、43 m から 60.5 m に 17 m 程度計画幅員を拡大します。

続いてこちらは、四角 3 六条大溝地内、主要地方道岐阜垂井線と交差する六条交差点付近における都市計画道路の区域を示す平面図です。青色で示しますが現都市計画決定となっております。事業者である国土交通省が検証した結果、現況の道路区域より拡幅しなくても必要な道路構造が確保できることから、水色で示します、少し薄くて見づらいかもかもしれませんが、箇所の延長約 290 m について、53 m から 50.3 m に 3 m 程計画幅員を縮小いたします。

続いてこちらは、四角 4 及び丸 1 の岐阜南警察署西側の茜部中島交差点付近における都市計画道路の区域を示す平面図でございます。

交差点隅切り部において、青線で示します現都市計画から赤線に変更し、水色で

示します箇所を縮小いたします。現在の都市計画では青線のとおり、常時左折可能な車線が計画されておりました。今回の都市計画では、将来交通量を考慮して交差点計画を検証した結果、常時左折車線がなくても交差点処理が可能であることから、区域を縮小するものでございます。

最後に、車線の数の決定についてです。赤色の旗揚げで示します四角5及び丸2の区間を、下の断面図に示しますとおり、高架部4車線、平面部4車線にて計画することに合わせ、車線の数を8車線にて決定いたします。都市計画の変更内容は以上となります。

次に、都市計画手続きの状況でございます。これまで、都市計画法に基づき、地元説明会、将来管理者協議、計画案の公告縦覧、関係市への意見聴取を経て、本日の都市計画審議会を迎えております。なお、岐阜市への意見聴取では、「意見なし」との回答をいただいております。

次に、都市計画案の縦覧の状況です。令和3年3月16日から3月30日までの2週間、案の縦覧を行ったところ、意見書の提出が3件ございました。なお、提出された意見書の取り扱いについては、都市計画法では、意見書の要旨を都市計画審議会に提出することになっておりますので、お手元の議案書1-7に意見書の要旨をまとめております。

それでは、意見書と対応方針についてご説明します。お手元に配布させていただいております資料4でご説明いたします。右肩に資料4と記載のある議第1号参考資料「岐阜都市計画変更案に対する意見書の要旨及び対応方針」をご覧ください。資料4の1ページをご覧ください。3件の意見の内容としては、「早期整備を求める意見」が1件、「高架化に反対する意見」が2件ございました。

資料4の2ページをご覧ください。まず、「早期整備を求める意見」の意見書の要旨です。

渋滞による損失を解消するため、部分開通なども含め、いち早く整備を完了してほしい。センターランプ形式は道路幅がコンパクトになるということで良いと思うが、不慣れなドライバーに対する誘導や、ランプ付近の渋滞対策など、ハード施策・ソフト施策の両面について十分に考えてほしい。との意見でございました。

この意見に対する県の対応方針を資料右側に示しております。都市計画決定後、事業者である国土交通省において、具体的な設計を進め早期整備が出来るよう最適な工程計画を立案しながら進めると聞いております。また、ドライバーに対する誘導やランプ付近での渋滞対策などについては、ランプ付近での案内標識の設置や路面標示等による注意喚起などの安全対策を行うと共に、ランプと交差点、分合流付近の距離を確保するなど事業者において、対策を検討してまいります。としております。

次に、資料4の3ページをご覧ください。こちらは、「高架化に反対する意見」の意見書の要旨でございます。国道21号沿線の地価下落が見込まれるだけでなく、

騒音、日照権侵害、心理的圧迫など、高架化による公害が予想されます。「商業価値は低下しない」との説明を受けていますが、根拠は不明です。行政からの合理的な説明を切に願います。地域経済への悪影響という観点からも反対です。排気ガスや騒音といった環境面、沿道の店舗などの衰退、将来の人口減少や車両数の減少、速度超過による事故の発生などの面から、高架構造ではなく平面での道路の拡幅で計画していただきたい。との意見でございました。

この意見に対する県の対応方針を資料右側に示しております。高架化については、昭和46年の都市計画決定時から計画されたいたものですが、事業者である国土交通省において、住民の意見を説明会やアンケート調査の実施などによる把握を行った上で、学識者や関係機関で構成する「構造検討会」により道路構造の検討が行われました。その結果、現状の課題である渋滞の緩和、多発する交通事故の軽減や沿道利用等を勘案した道路の構造として、通過交通を分離する高架構造が妥当であるとされ、高架4車線、平面4車線の計8車線とする新たな事業計画が立案されました。沿道利用や地域経済への影響については、既存計画は平面2車線、片側1車線、でしたが、平面4車線、片側2車線、とすることで、渋滞緩和による効果も期待でき、沿道利用が考慮された計画であると考えます。また、所要時間の短縮、安全性の向上が期待され、地域経済に良い影響を与えるものと考えます。騒音、日照など高架化による周辺環境への影響については、事業者である国土交通省において、環境影響評価法に準じた予測に基づき、必要に応じ適切に対応すると聞いております。以上のことから、県としましては今回の都市計画変更案は適切なものであると考えております。

議第1号の説明は以上でございます。ご審議の程、よろしくお願いいたします。

【高木会長】

事務局から説明がありましたが、これにつきまして、ご意見・ご質問はありますか。

よろしいでしょうか。ご意見・ご質問がなければ、採決に移ります。議第1号について、原案どおり承認することにご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり。)

ご異議が無いようですので、議第1号は原案どおり承認することに決しました。

続きまして、議第2号「高富都市計画道路の変更について」を議題とします。それでは、事務局の説明を求めます。

【事務局】

議第2号「高富都市計画道路の変更について」ご説明いたします。資料は、お手元の議案書2-1から2-9ページでございます。総括図、計画図は2-8及び2-9ページとなります。前方のスクリーンの方も合わせてご覧いただければと思います。

はじめに山州市の主要な施設の位置をお示しいたします。主要な道路といたしましては、黒色で示します国道256号、緑色で示します主要地方道関本巢線がございます。今回の対象としている都市計画道路岐阜駅高富線は青色で示させていただきます。当都市計画道路の整備状況につきましては、国道256号のバイパス事業として、下側にあります山州市佐賀から東海環状山県インターチェンジ北側の山県伊佐美までの3,830mの区間を平成8年度から整備に着手しました。令和元年度末までに東海環状自動車道山県インターチェンジの開通と合わせ山県インターチェンジ以南までが供用されております。高富都市計画区域マスタープラン及び山州市都市計画マスタープランでは、体系的な道路ネットワークの形成により、交通の利便性と快適性の向上、観光交流の活性化等を図ることとしており、岐阜高富線は、優先的に整備を予定する施設として位置づけられています。今回変更いたします区間は、赤色で示しております山県インターチェンジ以北となります。

岐阜駅高富線の都市計画としましては、昭和58年2月1日に起点山州市佐賀から終点山県市伊佐美まで約4,290mを都市計画決定し、その後、3回の変更を行い、現在は、延長4,080m、幅員25m、4車線となっております。

都市計画変更案の概要についてご説明いたします。山県インターチェンジより北側から終点までの区間の延長1,020mの幅員を25mから14.5mに、車線数を4車線から2車線に変更します。

平成23年の最新の調査結果をもとに行った、概ね20年後の令和17年の交通量でございます。山県インターチェンジより北側から終点までの区間において、4車線の基準となる日12,000台を下回る結果となっており、車線数を2車線とし、幅員及び車線数の変更を行うものでございます。

少し拡大した計画図でご説明させていただきます。変更前が青色、変更後が赤色となっております。山県インターチェンジ北側から幅員を25mから14.5m、車線数を4車線から2車線に変更いたします。

先ほどの図面の北側の計画図でございます。こちらも同様に幅員を25mから14.5mに、車線数を4車線から2車線に変更します。

さらに北側の図面になります。鳥羽川を渡り、現在の国道256号までに至る終点までの計画図でございます。終点までを幅員25mから14.5mに、車線数を4車線から2車線に変更いたします。

こちらは、横断図となります。上段が変更前、下段が変更後です。車線数の数は2車線、両側に自歩道とし、総幅員14.5mとなります。都市計画変更の内容は以上でございます。

次に、都市計画手続きの状況でございます。これまで、都市計画法に基づき、地元説明会、将来管理者協議、都市計画案の公告縦覧、関係市への意見聴取を経て、本日の都市計画審議会に至っております。なお、山口市への意見聴取では、「意見無し」との回答をいただいているところでございます。

次に、都市計画案の縦覧の状況です。令和3年3月4日から3月18日までの2週間、案の縦覧を行ったところ、意見書の提出が83件ございました。なお、提出された意見書の取り扱いについては、都市計画法では、意見書の要旨を都市計画審議会に提出することになっておりますので、お手元の議案書2-6ページと2-7ページに意見書の要旨をまとめております。

それでは、意見書と対応方針についてご説明させていただきます。お手元に配布させていただいております資料5で説明します。右肩に資料5と記載の議第2号参考資料「高富都市計画変更案に対する意見書の要旨及び対応方針」をご覧ください。

資料5の1ページをご覧ください。主な意見の内容としては、「現在の4車線の都市計画を変更しないでほしいという意見」が3件、「現在の伊佐美交差点の位置を変更しないでほしいという意見」が1件、両方の内容が記載された意見が79件ございました。

資料5の2ページをご覧ください。まず、「現在4車線の都市計画を変更しないでほしいという意見」の意見書の要旨です。4点にわけてまとめております。

まず、1点目です。「4車線で整備もしくは用地買収すべき」という意見です。

当該変更区間を利用する関市、郡上市のためにも、東海環状自動車道の全線4車線化に合わせて4車線道路整備すべきである。

国道256号は美山方面に向かう車が年々増加傾向にあることや、美山地域は水道バルブ生産地として全国的に有名で、企業誘致には好条件であることなどから、都市計画変更は行わず、4車線分を用地買収し、当面2車線分を開通するのがよいと思う。

平成元年度以降、道路事業に合わせて、都市計画を4車線から2車線に変更した事例はなく、山口市の自主性のあるまちづくりの観点を無視している。

早期の整備が必要ならば、都市計画変更をしないほうが早期に整備が始まったのではないかと。

とのことでございました。

資料右側に、このご意見に対する県の対応方針について記載させていただいております。

車線数については、最新の将来交通量推計により検証し、2車線の道路計画が妥当であることを確認した上で事業計画が策定されております。山口市においても、将来交通量において2車線が適切であることや、周辺住民にとっての道路の使いやすさも踏まえ、2車線に変更することが望ましいと判断されております。以上により、今回の幅員及び車線数を変更する都市計画変更案は適切なものであると考えて

おります。としております。

次に、資料5の3ページをご覧ください。2点目となります。

「将来交通量の推計値について疑義がある」との意見です。

平成22年を基準としたPT調査により交通量推計を行っているが、平成27年度を基準としたPT調査をやれば12,000台を超えると思われる。

将来交通量の算定にあたり、山県市内開発予定区域及び岐阜市の三輪地域ものづくり産業等集積地整備事業計画区域からの交通量が加味されておらず、将来交通量は増加する可能性が高い。

混雑度が1を下回っているだけで混雑しないとは言えない。また、混雑度で道路の車線数を決めるとの法令はない。

との意見でございました。

この意見に対する県の対応方針を資料右側に示しております。

交通量推計には平成23年を基準とした第5回中京都市圏パーソントリップ調査、いわゆるPT調査のデータを用いており、この基準年次が最新のデータです。将来交通量の算定に当たっては、山県市等で開発が決定または決定見込みであった区域について、想定される交通量の上乗せを行っています。将来交通量の算出の際に、混雑度による検証を合わせて行っていますが、混雑度で車線数を決定しておりません。とさせていただきます。

次に、資料5の4ページをご覧ください。3点目となります。

「車線数の算定方法に疑義がある」という意見でございます。

4車線計画の場合の当該区間の将来交通量は11,800台/日であるが、道路構造令には「交差点の多い第4種の道路には設計基準交通量に0.8を乗じた値を設計基準交通量とする」とあり、当該区間には1.02kmの間に3か所の交差点及び非優先交差点があることから、設計基準交通量の12,000台に0.8を乗じた9,600台が当該区間の設計基準交通量となり、4車線相当となる。

当該区間は都市部4種1級の基準で計画されているが、地方部3種2級の道路ではないか。その場合、将来交通量から4車線相当となる。

との意見でございました。

この意見に対する県の決定方針を資料右側に示しております。

設計基準交通量の補正については、道路構造令には左記のと通りの記載がございますが、「道路構造令の解説と運用」には、「交差点が多いとの基準値を示すのは困難であり、補正を行うかどうかは個々に判断すべきものである」との記載があります。当該区間は、仮に信号機が設置された場合でも、信号現示を連動させることなどにより交通の流れを妨げず通行させることが可能であると考えており、設計基準交通量の補正を行わないこととしております。当該区間の道路の種級については、山県市都市計画マスタープランの土地利用方針において、「インターチェンジ周辺・沿道地区は居住、無秩序な宅地化を抑制しながら、その交通利便性等を生かした土

地利用を進める地区」として位置づけられていることから、都市部4種1級としております。以上より、車線数の算定方法は適切であり、この車線数を基に行う本都市計画変更案は適切なものであると考えます。としております。

次に、資料5の5ページをご覧ください。4点目です。

「その他」の意見でございます。

これまで制限をかけられてきた土地所有者の合意がとれていない。との意見でございました。

このご意見に対する県の対応方針を資料右側に示しております。

住民への説明等については、令和2年8月に開催した都市計画変更説明会など、計5回の説明会が開催され、その後、山県市において2週間、住民の意見を募集し、意見に対する回答をホームページに公表するなどの手続きを経てまいりました。また、都市計画決定後も引き続き、事業者において土地所有者をはじめとする関係者に対し、事業の必要性等について丁寧な説明を行うと聞いております。とさせていただいております。

次に、資料5の6ページをご覧ください。

「現在の伊佐美交差点の位置を変更しないでほしいという意見」の要旨です。

変則交差点の解消を目的として現伊佐美交差点を西に約100m移動することであるが、変則交差点であっても特別交通事故が多い等、問題点があるわけでもないのに、その必要性はない。

交差点を移動させることにより、現交差点周辺の住民は不便になるだけでなく、経済的・医療的に困る。とのことでございました。

このご意見に対する県の対応方針を資料右側に示しております。伊佐美交差点の位置については、山県市が開催した地元説明会において本意見と同様のご意見をいただいていることから、事業者において詳細な検討を進めており、地元住民の方々に丁寧に説明しながら交差点の位置・構造の詳細等を決定していくと聞いております。としております。

以上のことから、県としましては今回の都市計画変更案は適切なものと考えております。議第2号の説明は以上でございます。ご審議の程、よろしく願いいたします。

【高木会長】

事務局の説明がありましたが、これについてご意見、ご質問はありませんか。尾藤委員どうぞ。

【尾藤委員】

先ほどの県庁の前の道路の説明で、ちょうど今から50年前、岐阜県の道路がまだしっかり整備されていない、当時の道路としてはタール舗装、すなわちコルタ

ールをまいた道路で、車で走るとタールが車にベタベタつくような道路の時代にこれだけの広い道路が必要ですかと当時の知事達に質問をしたら、「これからは車社会が来て必ず広い道路が必要となってくる。名古屋の道路を見てみよ。終戦後にあれだけの道路の計画をしたんだ。」という説明があって、「県庁の前から穂積大橋までは2階だてにする。そして、片側2車線、合計4車線の道路は絶対に必要だ。だから、用地買収はもう済んでいる。」その当時、済んだが、済んでいないか、わかりませんが、そういうお話を聞きました。それから50年、今、まさにそういう時代がやってまいりました。からすると、今の高富の道路、いろいろとご説明をお聞きしますと、双方、意見書は意見書の考え方、そして県は県の考え方、どちらも正しいし、どちらもなるほどと思って、ご説明をお聞きしました。

個人的な見解を述べて申し訳ないのですけれども、関市から岐阜へ抜ける極めて大切な道路であり、幹線道路として将来どんなことがあっても通っていかねばならない道路であります。そうした中で、かつて4車線で計画したけれども2車線にしていくと、将来の交通量から言ってもこれが一番適格であるというご説明だったんですけども、先ほど申し上げましたように50年前に果たしてこれだけ広い道路が必要なのかと私自身そう思っておりましたが、今日に至っては、それが必要であるということも考えながら、私は4車線でもいいのではないかと、4車線にしてほしいと、個人的な見解ではそう思っております。しかし、地元で色々な考え方があるだろうし、山県市も色んな考えがあってこういう意見を述べておられると思うんですが、今ここで、「かしこまりました。2車線にしましょう」と言うにはちょっと、もう少し練る必要があるんじゃないかと思っておりますので、よろしく願います。以上です。

【高木会長】

はい、ご意見ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。

【事務局】

先ほど申し上げましたように、最新の人口動態や交通量の調査等を踏まえて概ね20年後の推計値を用いて計画しております。数十年前は人口の伸びも大きく交通量が増加していた時代であったということですが、現時点においては、将来的な交通量の伸びが人口とともに期待できない状態でございます。交通量から考えても4車線ではなく2車線に変更するという案を提出させていただいております。

【高木会長】

尾藤委員どうぞ。

【尾藤委員】

4車線を2車線うんぬんですけれども、それはそれで結構なんですけれども、将来に備えて計画だけは、別に4車線で計画していただいて、作るのは2車線にしていましてということが、私さっき県庁前の道路のことを申し上げて「今はこうだけどちゃんと土地確保してあるし将来的にはこういう風だよ」という説明を思い出して今この話をしてる訳ですので、出来たら4車線としといて作るのは2車線でもいいけれども、20年先、30年先やっぱり広くするべきだという時になって、うまく進んでいけるようにしていくには、今4車線ということのを別に2車線にする必要はないんじゃないかと、くどいこと言って申し訳ないんですけども、そう思いますが、どんなものでしょうか。

【高木会長】

事務局いかがでしょうか。

【事務局】

将来的に4車線整備が見込まれる交通量であれば、当面の整備で段階的に準備を進めていくというパターンもあるとは思いますが、今回、将来的な交通量でも2車線道路となり、山口市とこれまで協議してきたまちづくりの観点からも2車線の要望をいただいております。また、都市計画において将来的な整備の形とならないものに対して、建築制限だけが残ることは望ましくないと考えておりますので、今回、2車線の都市計画変更を進めていきたいと考えております。

【高木会長】

はい、尾藤委員どうぞ。

【尾藤委員】

頭の中では整理出来とるつもりですけれども、利用者の一人としては、すんなりとかしこまりましたということは、なかなか私自身が言えるものではございません。先ほど申し上げましたように、この道路は本当に多くの関市とつながった道路で大切な幹線道路になっていく訳ですので、ましてや東海環状にくっついた道路で岐阜県にとっても、山口市にとっても、関市にとっても、しいて言えば郡上市にとっても大切な道路であるということが県も十分に認識はしておられるだろうとは思っておりますけれども、もう少し時間をかけていただいてもいいんじゃないかなと重ね重ねお願いをして、私の意見は終わらせていただきます。

【高木会長】

はい、事務局いかがですか。

【事務局】

繰り返しで申し訳ございませんが、やはり、将来的な交通量の見込み等を考えて道路の計画を作っていくことが基本的な考えとなります。まちづくりの観点からも、市町村の方にもご意見をいただいた上で、この都市計画案を提出させていただいているというものでございます。

山口市の方からは、4車線より2車線の方が中央帯の設置による地域分断が生じないことなどによって、地元が利用しやすくなるということで完成2車線のご要望をいただいているということでございます。

先ほど申しましたように、交通量からも、地元の市のまちづくりの観点からも、今回の道路の計画について適切であると考えており、ご理解いただければと思います。

【高木会長】

尾藤委員どうぞ。

【尾藤委員】

今からそんな話きくと、ようけ話がややこしくなるんですけども、地元としたらこの方が利用しやすいだろうと、これは間違いのない意見ですが、道路は地元ばかりじゃなくて岐阜県民が使う道路ですので地元の山口市が使いやすいだろうという今ご説明あったんですけども、それはちょっとどうかなと思います。さっき申し上げたように関市にとってもかけがえのない道路になってく訳ですので、山口市にとっても利用される人達にとってもこの方が便利ではないかというならわかるんですけど、地元の市道を作る訳ではございませんのでちょっと抵抗のある説明ですけども、山口市がそう言っとるならしょうがない話ですけど、私も利用者としては、再度将来を考えていくなれば、しまったな、あの時にもう少し広くしときゃあ良かったと禍根を残さないように今日の大事な都市計画審議会で議論していただいている訳ですので、しっかり私の意見として申し上げておきます。これ以上言っても、言葉が繰り返し行ったり来たりするだけですので、こういう意見があるんだということをひとつご認識いただきたいと思います。

【猫田委員】

山口市から提出のあった案ですので、尾藤さんの意見は意見として、多数決という訳にはいきませんが、尾藤さんにはご理解いただいて決定することにしていただいたらどうかと思いますが、会長さんよろしくお願いします。

【高木会長】

他、ご意見いかがでしょうか。林委員お願いします。

【林委員】

ご苦労様でございます。今、私も関市の選出で、将来的なことを考えると東海環状の西回りはどんどん西へ伸びていき、そして山県インターももう完成という状況です。実は、関市の洞戸や板取の方の生活圏は高富なんです。そして、洞戸、板取には河川がありますし、これから夏場の観光客が非常に多く人口の3倍、4倍となりますので山縣市だけの生活道路ではありません。関市、もちろん板取、洞戸の方も生活道路で岐阜市へお勤めの方もかなりみえるという状況がありますので、将来的に考えるとそういうことも加味した方が良いのではないかという風にももっておりますが、いずれにしても山縣市からこういうのが出ておりますので、私自身反対するものではありませんが、そういう将来的な観点も理由としてあれば、バランスをもって決定されるのがいいのではないかと考えております。

【高木会長】

事務局いかがですか。

【事務局】

この場に出たご意見については事業者である道路管理者の方にお伝えさせていただきたいと考えております。

【高木会長】

少し専門分野からご説明しますと、交通量推計は広い広い道路ネットワークでもって将来的にどのくらいの交通量が発生するのかを推計しておりますので関市はもちろん周辺地域が入った形で推計しております。それが基準となる12,000台を下回るということで11,500台という結果となっておりますので、そういう形での将来推計になっております。

もう一つ、あるかもしれないのは、やはり尾藤委員がおっしゃったように50年前は人口もモータリゼーションも自動車交通量も増加していた時代ですけれども、現在は、人口減少の時代となっていてモータリゼーション自身の形も変わっていく時代となっていて、そのことも含めて、将来交通量を様々な観点から推計をしておりますので、この推計結果については将来のことを見込んだ上の交通量であると理解をしております。そういう中では、12,000台という境で車線数を変更できるということですので、実は公共投資という観点からは、少ない費用で大きな効果を得られるということということで一番効率が良いという視点もあるのではと思います。

他、ご意見いかがでしょうか。

あと一つ、おそらく審議会の委員の皆様にも地元の方からお手紙と知事宛ての意見書が送られてきているかと思えます。私も受け取っておりますが、そちらに関しては、本日、ご説明いただきました意見書の要旨と対応方針と同じ内容かなと思えますので、その点も合わせてお示ししているところかなと思っております。

あと一点だけ、都市計画道路の都市計画決定では、交差点の位置をどこにするかの決定の部分はありませんので、事業化に向けて、地元や専門家である警察、公安と十分協議していただければと思います。

他、いかがでしょうか。

すみません、傍聴者は発言しないようにお願いします。ご静粛にお願いします。

ご意見・ご質問がなくなったようですので、採決に移ります。議第2号について、原案どおり承認することにご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり。)

ご異議が無いようですので、議第2号は原案どおり承認することに決しました。

議案の審議が終了しましたので、続いて、知事に対する答申についてお諮りします。事務局から答申案の配布をお願いします。

ただいまお配りしました案は、本日もご審議いただいた結果に基づき、議第1号及び議第2号について、原案を適当と認めるものです。知事に対する答申について、案のとおり決定することにご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり。)

ご異議がないようですので、知事に対する答申については案のとおり決定します。続きまして、報告事項に入ります。報告事項1について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

それでは、報告事項1「令和3年度岐阜県都市計画審議会の開催予定」についてご説明いたします。A4横向き、右肩に報告事項1と記載がございます資料をご覧ください。令和3年度の審議会の開催予定について記載しております。こちらの方に記載してある内容を基本といたしますが、県議会等、その他議案の状況を踏まえ

まして今後変更となる可能性がございますので、予めご了解のほどよろしくお願いいたします。以上でございます。

【高木会長】

事務局より報告がありましたが、ご質問はございますか。

ご質問もないようですので、これをもちまして、本日の議事を終了します。ご協力ありがとうございました。では、進行を事務局にお返しします。

【事務局】

高木会長をはじめ委員の皆様、本日はご審議いただきありがとうございました。これをもちまして、第215回岐阜県都市計画審議会を閉会いたします。

(おわり)

議事録署名者

会 長

委 員

委 員