

平成25年度第1回逗子市都市計画審議会

会 議 録

平成25年11月20日開催

平成25年度第1回逗子市都市計画審議会会議録

日時：平成25年11月20日（水）

9時30分～11時30分

場所：市役所5階 第5会議室

出席	星野芳久 会長	苦瀬博仁 会長職務代理者
	鈴木伸治 委員	近藤大輔 委員
	長島有里 〃	松本寛 〃
	岡本勇 〃	青木満雄 〃
	佐藤紘一 〃	白井泉 〃
	井畔瑞人 〃	龍村峻 〃

欠席	一ノ瀬友博 委員	佐藤英夫 委員
	鈴木仁 〃	

事務局	上石環境都市部長	森川環境都市部次長兼環境管理課長
	環境管理課	米山副主幹 加藤主事 益谷主事
	河川下水道課	鳴海課長 清水主事
	都市整備課	鈴木課長 加藤係長

傍聴者	なし
-----	----

【森川次長】 皆様、おはようございます。鈴木伸治委員は遅参という連絡が入っております。定刻になりましたので、ただいまより平成25年度第1回逗子市都市計画審議会を開催いたします。

本日はお忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

それでは、開会に当たりまして、市長からごあいさつをいただきますので、よろしく願いいたします。

【平井市長】 皆さん、おはようございます。大変お忙しい中、この逗子市都市計画審議会に御出席いただきまして、まことにありがとうございます。皆さん御承知のとおり、この審議会は都市計画法によって位置づけられた、まさに市の骨組みを御議論いただく大変重要な附属機関となっております。地方主権改革に伴って、都市計画法も改正され、いわゆる基礎自治体に対して、この都市計画に関する権限がかなり移譲されました。用途地域の決定であるとか、そういった部分をまさに私たちこの自治体が決定をしていくと。その意味において、本当に皆さんの御審議というのが大変貴重な場であるというふうに改めて申し上げたいと思います。また、東日本大震災を経て、今、ハザードマップを机上にお配りしていると思いますけれども、災害対策、特にこの沿岸地域にある逗子における津波、こういったものについてどう今後都市計画の観点からまちづくりを進めていくかということも、大変大きな課題でありまして、まさに今、東北は復興に向かって進んでいるわけですが、復興計画そのものもまさに都市計画が本当に基本になっているということでございまして、今後さまざまな課題が逗子市としても取り組んでいかなければならないという意味では、大変重い責任を感じるところでございます。きょうは付議案件、それから諮問案件ということで、皆様に御審議いただくということになっておりますので、どうぞ今後ともよろしくお願いを申し上げます。

【森川次長】 ありがとうございます。会議に先立ちまして、前回の会議以降、委員に変更がございましたので、御紹介させていただきます。新たに委嘱されました委員を御紹介いたします。まず、市議会の議員といたしまして、岡本勇委員でございます。よろしくお願いいたします。次に、関係行政機関の職員といたしまして、逗子警察署長、青木満雄委員でございます。よろしくお願いいたします。

次に、本日出席しております市職員の紹介をさせていただきます。まず、環境都市部長、上石でございます。環境管理課副主幹の米山でございます。同じく環境管理課主事の加藤です。同じく、環境管理課主事の益谷です。それから、後ほど付議、諮問させていただきます事項を

所管する部署の職員を紹介させていただきます。まず、河川下水道課長の鳴海でございます。同じく、河川下水道課主事の清水です。続きまして、都市整備課長の鈴木でございます。続きまして、都市整備課係長の加藤でございます。最後に私、環境管理課長の森川と申します。よろしく願いいたします。

本日欠席の連絡をいただいている委員につきましては、学識経験の一ノ瀬委員、それから池子小学校区の佐藤委員、それから神奈川県 of 鈴木委員につきましては、欠席ということで連絡をいただいております。出席委員数につきましては、定数15名中12名の出席をいただいておりますので、過半数を超えておりますことから、逗子市都市計画審議会条例第4条第2項の規定によりまして、会議は成立していることを御報告いたします。

次に、会議に入ります前に連絡がございます。事務局で会議録を反訳する際、委員の皆様の声が重なると反訳するのに支障がございます。発言に当たりましては挙手をいただき、会長より指名をされた後、御発言いただきますようお願い申し上げます。

続きまして、本日配付しております資料の確認をさせていただきます。よろしく願いします。

【米山副主幹】 それでは、本日の議事に必要な書類の確認をさせていただきます。まず、事前にお渡しをさせていただいております資料でございますけれども、資料1-1といたしまして、逗子都市計画下水道の変更案、その一番後ろについています資料1-2、逗子都市計画下水道の変更について、そして資料2-1としまして、都市計画道路の見直し方針案、こちらのほうは事前にお渡しをさせていただいております。次に、本日席上に配付をさせていただいております資料でございますけれども、まずは会議次第、それから都市計画審議会の委員名簿、そして資料1-3といたしまして、逗子都市計画下水道の変更案に対する縦覧の結果ですね、それからもう1枚、一枚のペラ紙なんですけれども、6、見直しの結果、一番下に14と書いてあるもの、これが差しかえという形になるんですけれども、本日配付をさせていただいております。そして、逗子市の津波ハザードマップということで席上配付をさせていただいておりますけれども、漏れはございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

【森川次長】 それではこれから議題に入りたいと思いますので、星野会長、よろしく願いいたします。

【星野会長】 承知しました。それでは、次第に従いまして議事を進めていきたいと思います。

11時半を目途に進めてまいりますので、よろしくお願いいたします。

本日の議題は2つございます。まず、議題の1は逗子都市計画下水道の変更について、議題の2は都市計画道路の見直し方針案でございます。議題の1につきましては付議、議題の2につきましては諮問があるということでお受けしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【平井市長】 逗子市都市計画審議会会長 星野芳久様。逗子都市計画下水道の変更について（付議）。このことについて、都市計画法第19条第1項の規定に基づき、別添のとおり付議します。

あわせて、都市計画道路の見直し方針について（諮問）。このことについて、次のとおり諮問します。1、都市計画道路の見直し方針案。

以上、よろしくお願いいたします。

【星野会長】 お受けいたします。

【森川次長】 大変申し訳ございませんが、市長は所用がございますので、ここで退席とさせていただきます。

【平井市長】 皆さん、よろしくお願いいたします。

（市長退席）

【星野会長】 それでは審議を始めます。まず、議題の1、逗子都市計画下水道の変更について。事務局から説明をお願いしたいと思います。

【米山副主幹】 それでは、失礼して座って説明をさせていただきます。前方に今、プロジェクターで画面のほうも用意をいたしますので、そちらのほうもご覧いただきながらということで、よろしくお願いいたします。

そうしましたら、すいません、お手元の資料でいきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。それでは、まず逗子都市計画下水道の変更案について御説明をさせていただきます。今回付議させていただきました本件につきましては、今年度末に下水道事業を実施するのに必要な事業認可の期間を更新するのに合わせまして、下水道の排水区域を変更するものです。この排水区域の変更につきましては、既に平成21年度に神奈川県が都市計画で定めております市街化区域と市街化調整区域の変更を行ってございまして、この区域の変更に伴いまして排水区域の変更を行うものです。

まず、資料1-1、逗子都市計画下水道の変更案、計画書について御説明をさせていただきます。まず、お聞きいただきますと、都市計画下水道の変更内容について記載されております。

逗子都市計画下水道は、その名称、排水区域、下水管渠、その他の施設について都市計画決定されております。今回は2の排水区域について変更がございます。変更理由につきましては、次のページをごらんください。理由書を読み上げさせていただきます。第1号逗子公共下水道は、昭和38年に当初都市計画決定し、地域の健全な発展と公衆衛生の向上に寄与するとともに、あわせて公共用水域の水質保全のため、順次整備を進めております。今回の変更は、平成21年9月の都市計画区域区分の変更に整合を図り、本案のとおり排水区域を変更するものです。としております。

次のページをお開きください。次が変更内容の新旧対照表になっております。平成21年に神奈川県が実施した都市計画区域区分の変更、一般に線引き見直しとも言われております。これに伴いまして、備考欄内訳のとおり、排水区域の面積が合計で1.33ヘクタール減少するということになっております。

次のページにおきましては、都市計画を定める土地の区域について記載しております。追加する部分、削除する部分につきましては特になし。変更する部分として、逗子市山の根2丁目、山の根3丁目、沼間1丁目、沼間5丁目及び桜山5丁目地内となっております。なお、都市計画を定める土地の区域の記載方法につきましては、字単位で記載することとされておりまして、字をすべて削除する場合にはイの削除する部分に入りますが、字の一部を削除する場合はウの変更する部分に記載することとされておりまして、このような記載となっております。

次のページに移ります。こちらは経緯書となっております。逗子都市計画下水道について、昭和38年の当初決定からの都市計画決定、変更の経緯を記載しております。下の段は、今回の都市計画変更の経緯を記載しております。後ほど結果を報告させていただきますが、平成25年11月1日から14日に都市計画案の縦覧を行いました。また、本日の都市計画審議会を記載し、都市計画変更の日程については空欄で記載をしております。

次のページは、都市計画案件チェックリストとなっております。今回の変更案について、県の部局につきましては、神奈川県の下水道課と平成25年9月12日に協議を行い、市の部局としましては平成25年9月9日に協議を河川下水道課と行い、いずれも合意を得ております。

次に、汚水の総括図、雨水の総括図をつけさせていただいております。少し見にくいかとは思いますが、変更箇所は黄色で示されておりますが、具体的な変更箇所につきましては、その次につけさせていただいております新旧対照図を御確認ください。いずれも黄色い線が変更前の線、赤い線が変更後の線となっております。これらの箇所の合計で、約1.33ヘクタ

ール排水区域が減少することになります。資料1-1、計画書の説明につきましては以上となります。

次に、一番最後につけております資料1-2をごらんください。こちらは今回の逗子都市計画下水道の変更につきましての補足説明となっております。計画書と重複した部分もあるかと思えますけれども、読み上げさせていただきます。本市の下水道は、昭和38年に計画決定されて以来、整備が進められてきており、現在整備率100%となっております。今回の付議は、この都市計画下水道に係るものです。付議内容は、市街化区域及び市街化調整区域の区分の見直し、線引きの見直しに伴う排水区域の変更となります。下水道の排水区域の面積は、計画書でも御説明したとおり、約862ヘクタールから約1ヘクタール減少し、861ヘクタールとなっております。なぜこのように区域区分の見直しに伴い下水道の排水区域も変更しなければならないのかということが中段に記載させていただいておりまして、国交省の通達によりますと市街化を進めるような都市施設は市街化調整区域内に定めないとされてきたため、本市におきましても下水道の排水区域は原則として市街化区域内に決定をしております。したがって、市街化区域と市街化調整区域の区分の見直しに伴いまして排水区域の変更を行うものです。なお、本市の下水道の場合、表の内訳にもありますとおり、排水区域の約29ヘクタールが市街化調整区域に定められております。具体的には、池子3丁目の池子小学校付近、池子4丁目の逗子中学校、逗子高校、環境クリーンセンター付近、桜山5丁目の逗葉高校付近が市街化調整区域内の排水区域となっております。これらの区域は市街化区域と市街化調整区域の区分が決められた昭和45年より以前に下水道の排水区域として都市計画決定が行われた箇所となっております。

次に、すいません、資料は飛ぶんですが、本日お配りをしております右上に「資料1-3」と書いてありますものを御用意いただけますでしょうか。資料1-3で、都市計画法第17条に基づく案の縦覧結果を説明させていただきます。縦覧期間、平成25年11月1日から平成25年11月14日まで。縦覧者数、意見書提出数はありませんでした。

最後に、本件につきましては都市計画の変更に当たることから、都市計画法第19条第1項に基づき、都市計画審議会の議を経て決定することから付議をさせていただいたものです。

以上で説明は終わります。

【星野会長】 はい、御苦勞さまでした。それでは、本件につきまして何か御意見、御質問ございましたらちょうだいしたいと思います。

【岡本委員】 1点よろしいでしょうか。本題とはちょっと離れるかもしれませんが、ハザードマップ、新しくできたと思います。そして、これは各家庭に全部配布されるのでしょうか。

【森川次長】 確認いたします。

【星野会長】 それでは、後ほど確認して。それから、本件に係る御質問、御意見を先にちょうだいしまして、それ以外のものは後でまとめてちょうだいしたいと思います。よろしく願います。ほかに御質問ございますか。

【臼井委員】 ちょっと質問。沼間代表の臼井と申します。今回、面積が減っていますけれども、1ヘクタール。国から決めたとか、下水道の設計関係ですね、本当に面積だけを議論しているのかどうか。私はすごく疑問だと思います。最近の異常気象のように、面積以上の雨量が降ったり、そういう件、下水道が間に合うのかどうか。

【上石部長】 今回御審査いただいているのは、先ほど御説明申し上げましたように、これは都市計画の上での市街化区域と市街化調整区域、この線引きが変わって、調整区域分が大きくなったということで、下水道の計画区域が減った、約1ヘクタール減ったということございまして、この異常気象等で、これに対応する設備ですとか構造ですとか、そういったものについては、これは何ら変わるものではございませんし、これはこの構造につきましても国から市の条例で決めなさいということで、昨年…まだ今年ですね、4月に改正といいますか、そのまま市の条例として制定したというものでございますので、この線引きが変わったからといって、この排水の能力に変わりがあるというものではございません。

【鳴海課長】 ちょっと補足いたします。基本的には今、部長が言ったとおりなんですが、御質問の趣旨は、最近のゲリラ豪雨に対して今までの都市計画の決定で対応できるのかどうかということだと思っておりますが、全国的にそういう事例が多発しておりますので、今後そういう事例を踏まえて、雨に対してどういう対応をとるのかというのは、個々具体的に、今後考えていかなければならないような、そういう風潮があると思っておりますので、それは踏まえていきたいと思っております。

【星野会長】 臼井委員、いかがでしょうか。よろしいですか。はい、ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

【森川次長】 先ほど岡本委員のお問い合わせですが、3月に「広報ずし」と一緒に配布したそうでございます。全戸配布ということですか。

【星野会長】 それでは、ほかにいかがでしょうか。

【近藤委員】 1点、確認も含めて。今後のお話がありましたので。今回、第6回の線引き見直しに合わせて排水区域を変更するという事なんですけれども、今、説明にありましたように、排水区域も原則は市街化区域内にあるべきだという話であります。本市の状況も今お話あって、都市計画決定前に排水区域が設定されたという話があったんですが、それでも数字を見ますと約29ヘクタール、市街化調整区域内にいろいろあるということなんですけれども、物理的なこともあろうかと思うんですが、今後の取り組みとしてね、29ヘクタール、どうしようと考えられているのか。いろんな状況があろうかと思しますので、何か今回よりも今後の見直しについて何か考えがあれば、この際、伺っておきたいと思えます。

【鳴海課長】 基本的には先ほど事務担当からも説明があったとおり、市街化区域と下水道の排水区域が合致しているべきかどうかという議論がありますので、こちら辺は非常に難しいと思えますね。うちの29ヘクタールの市街化調整区域の取り組みというのは、線引きの制度以前にやったことなんですけど、逆に言いますと、必要であったから取り込んだ、例えば公共施設とか、あるいは市民の方が実際に住んでいらっしゃる住居があった。ですから、下水道区域として取り込む必要があったということですので、今後とも我々としては今のところ、例えば区域から締め出すというようなことは考えてございません。恐らくこのまま経緯すると思えますが、ただ、今後の線引きの見直し等については、恐らく同じような取り扱いになると考えております。

【近藤委員】 今後の見直しも今お示しいただいたんですけれども、いろんな状況があろうかと思うんですね。私も地元の議員でありますので、わかっておりますけれども。引き続き今後もいろいろ精査をしていただければと思えます。意見として申しておきます。

【星野会長】 はい、ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

【松本委員】 御説明をちょっといただきたいところがございます。番号5-1の資料の中に、5-5、ナンバー101番についてお伺いしたいと思えます。詳細図のところ、一番後ろのA3判のページの部分になるかと思えます。5-5。ここについては事前に御説明いただきましたが、市街化区域と市街化調整区域、今まではほかの箇所については市街化区域が減り、市街化調整区域がふえる方向ですが、ここに限っては逆に市街化区域がふえる箇所というふうに見てとれます。ここについての説明をもう一度お伺いしたいんですが。

【米山副主幹】 ちょっと事前の御説明の部分で、多少わかりにくかった部分があるかと思

ますが。まず、今の御指摘いただいた箇所以外の部分につきましては、例えばこの土地、この地番、この線引きの界というのが公図上でこの地番とこの地番の間で線を引きますという線になっておりますので、ほかの箇所につきましては、もともと市街化区域だった地番が市街化調整区域に入るといような内容になっていきますので、面積の変更という部分が出てきます。しかしながら、今の桜山5丁目の箇所につきましては、基本的には公図上の部分というのは何も変わっていないということになります。ただ、これが昭和45年当時、決定をしたときに計画図上、図面上ですね、線を引いた場所というのが言ってみれば正確な位置ではなかったというところで、その後開発が行われて、その辺が明確になってきた。その公図がどこなのかというのが明確になってきたということで、その線の位置というものは全く変わってないんです。この地番とこの地番の間に線があるというものは全く変わってないんですけれども、そもそも計画図上書いていた線の位置が違っていたというところで、面積の出入りがあるわけではないという整理をさせていただいているところです。

【松本委員】 よくわかりました。今回は下水道の区域についての審議だけですので、それから外れないように質問させていただきますが、今の御説明ですと、面積的に変わるものではなく、現実的に、より正確にしたら、この赤いラインだったということで了解しましたけれども、要は以前から下水道の区域としては当然見込んでいたととって構わないですか。つまり、区域が拡張したが、面積は変わらず、市のほうで監視しなければいけないところが明確になった。以前からいわば変わっていないという認識で大丈夫でしょうか。

【米山副主幹】 はい、そのとおりでございます。

【松本委員】 私が懸念しているこの質問は、ちょうどこの地蔵山の開発のまさに急斜面のところにかかるところなので、これが今までの市街化調整区域から市街化区域になりますと、この緑地もしくは崖面の開発を一層促進してしまうのではなかろうかという懸念から、しかも下水道の整備をしなければいけない区域だということまで拡張されたとなると、心配になったものですからお伺いしたわけです。しかしながら、これは以前より官民境界を査定はしていなかったところ、以前より下水道区域として含まれていた。つまり、今後の下水道を布設することによって開発を抑制したり、逆に進められたりという話は、以前とは全然変わっていない、条件としては変わっていないという認識で構わないわけですね。

【上石部長】 今、松本委員御指摘のとおりでございます。そのように御理解いただきたいと思っております。

【松本委員】 この点についてもう一度最後お伺いしますが、一応お伺いしますが、今回縦覧をした結果、縦覧した者もいなかったし、意見もゼロだったということですが、こちらの地権者さんについては、この線引きが、変わったということについては、どの程度御存じかどうか。それは下水道を管轄するという点で、何か照会をしたというような経緯はあるのでしょうか。

【米山副主幹】 今回、下水道で何か変更したというよりは、これは平成21年のときのもともとの線引きの際にここでということを確認をしていますので、本来市街化区域から調整区域に完全に変更になる場合につきましては、地権者の同意を本市の場合は得てやっております。しかしながら、ここにつきましては、特にもともとの市街化区域と調整区域の場所が変わったわけではないという位置づけでありますので、特段こちらのほうから何か地権者に対して説明をしたということはないと思われま。

【松本委員】 先ほどから申し上げ、御答弁いただいているとおり、図面上の線は変わりましたが、何ら権利関係は変わっていない。以前と変わらないということですから、地権者さんもそのように受けとめていけば、それで問題はないということで、確認をさせてください。

【上石部長】 先ほど米山のほうからお答えしたとおりでございまして、権利関係が何ら変わっているものではございませんので、御説明というのは特に申し上げなかったということでございます。

【松本委員】 この件についてはわかりました。ありがとうございます。そして、別件でございまして、たまたまこの図面の中に、葉山と接します企業庁の水道局の配水池がございまして、参考までにお伺いしますが、下水道の範囲、整備の範囲として、ちょうどこの葉山と接して、この配水池の中に横断するような線引きになっている、左端のほうになりますけれども、もしわかれば結構でございますが、この配水池の定義というのか、もしくは葉山とのすみ分けというのは、この下水道に絡むものなのでしょうか。

【鳴海課長】 これは図面にも書いてありますとおり、県企業庁水道局の配水池ですから、下水道の施設とは関係ないんですが、参考までに、葉山との行政界は決まっているところと、いまだ不明確なところがありまして、それから下水道というのは自然勾配で流れるものですから、例えば葉山のみならず、鎌倉にもあるんですが、区域外流入、一部区域外流入をお互いに受け入れているところがあります。ですから、簡単に言いますと、逗子市の下水道管が葉山に入っていたり、葉山の下水道管が逗子市に入っていると、そういう占有関係が事実としてございます。以上です。

【松本委員】 ありがとうございます。

【星野会長】 よろしいですか。

【龍村委員】 質問よろしいですか。小坪地区の龍村ですけれども、先ほど臼井委員からも質問があったと思いますけれども、このいろいろと逗子の場合、下水道の地域が各方面にわたっているんですけれども、これもですね、排水そのものですね。どこかに下水をためて、それで保管するのか、あるいは例えば葉山、横須賀ですか、あちらのほうまで全部行って、それでどこかでためられて、それでそれを何らかの形で汚水処理とかですね、されているのか。あるいは逗子近辺だと小坪とかですね、逗子海岸とか、そういうところに垂れ流してですね、排水されているのか。その辺、興味がありますので、どういう形で排水が処理されているのか。先ほど臼井委員からもありましたけれども、非常に異常気象が続いていますけれども、今後そういう状況に対して対応可能なのかどうかですね、排水の関連で。その辺ちょっと興味があるので、教えていただければと思いますけれども。

【鳴海課長】 基本的に逗子市は分流式の下水道ですから汚水と雨水は別なんですけど、一部合流式の区域がありまして、そこには今御質問にあったような問題が確かにございます。ゲリラ豪雨に対して、全部のめるのかどうかということで、まさに平成25年度末まで合流式下水道緊急改善計画という対応しております。ただ、この対応は、先ほど来のゲリラ豪雨に全部対応できるといふ改善ではございませんので、今後ともそれは対応したいと思っています。

まず、冒頭の基本的な質問なんですけど、逗子市の下水道は桜山に終末処理場というのがございまして、そこで処理しております。これは基本的にバイオというか、バクテリアで処理をして逗子湾に放流しております。ただ、小坪地区の場合は、自然勾配で全部、桜山まで持って行けないものですから、一時ポンプ施設で圧送して、自然流下のできるのところまで、久木4丁目あたりまでですかね、そこら辺まで上らせて、それから自然流下させております。さらに、小坪の材木座の近くのところの一部ですね、ここは先ほど言った区域外流入で鎌倉に、ごく一部ですが、処理をさせていただいております。簡単ですが、以上です。

【龍村委員】 はい、ありがとうございます。

【星野会長】 よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。

【長島委員】 松本委員の関連で、下水道の排水区域が今まで調整区域であったものが市街化区域に広がると、新たに開発につながるのではないかという御指摘には、そういったことはなくて、何ら変わらないということだったんですけれども、今回の線引きの区域の見直しによっ

て、新たな下水道整備とか、そういったことが必要になる箇所があるのかどうか、それとも本当にあくまで図面上の変更だけで、新たな設備の整備というのがないのかどうか。ちょっと確認お願いしたいんですけども。

【鳴海課長】 先ほどこれ、我々の所管じゃないんですが、担当のほうからちょっと言葉が足りなかったことがあったかと思えます。というのは、桜山5丁目の今回の見直しというのは、地番界なんですね。ですから、先ほどから米山のほうが言ってるように、地番界というのは地番の線を変える。地番で境界をつくるということなんですよ。それがたまたま黄色の線で間違っていた。ですから、正しい公図の線がこの赤の線だということですので、まずそれを御了承ください。その上で、この場所については、現地をごらんになるとわかるとおり、開発が北側で行われました。ただ、今回の見直しによって新たに下水道工事を必要とする箇所は、今のところございません。ただ、実質問題としてこの赤の線のところにまで家が建ったとすれば、それはそれでうちが工事をするのか、あるいは承認工事で原因者がやるのか、そういう工事の発生はあり得る可能性はありますね。

【長島委員】 そうしますと、今すぐに下水道の整備が必要になるというのはなくて、今後住宅が建設されるようなことがあれば、その都度こういった整備も必要になってくるということで、わかりました。

あと、縦覧者と、市民の方の御意見がなかったということなんですけれども、これも住民の方にとって何か今住んでいらっしゃる方に何か大きな生活上影響があるということはないということで、再度確認させていただきたいと思えます。

【米山副主幹】 そうですね、住民の方に特に何か大きな影響が出るものではございません。

【星野会長】 よろしいですか。ほかにありますか。こんなところでしょうか。それでは採決させていただきたいと思えますが、本件、逗子都市計画下水道の変更でございますが、原案のとおり変更することに御了承いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声多数)

異議なしといたします。つきましては、本案件につきましては、提案の内容を了承する旨、回答することといたします。

それでは、次の議題、都市計画道路の見直し方針案についてでございます。事務局から説明をお願いします。

【米山副主幹】 それでは、都市計画道路の見直しの方針案につきまして説明をさせていただ

きます。本年2月に開催をいたしました前回の都市計画審議会におきまして、本市の都市計画道路の状況や見直しの背景、見直しの進め方等について御説明をさせていただきましたが、今回お手元の資料2-1というものがございます。こちらのほうをごらんいただきたいと思いますのですけれども、同じものを画面のほうでも映しております。都市計画道路の見直し方針案としてまとめさせていただきました。それでは、順を追って説明をさせていただきます。

まず、1といたしまして、都市計画道路見直しの背景としまして、初めに1ページ目ですね、背景ですけれども、本市の都市計画道路は、当初1953年（昭和28年）に計画をされ、その後追加、変更が行われ、現在の都市計画道路網が形成されました。しかし、計画後長期間が経過をし、人口減少、少子高齢化、低経済成長などの社会経済状況が変化し、都市計画道路の整備率は約49%と低く、いまだ事業に着手していない計画道路も多数存在をしております。

そのような中、国では都市計画道路の見直しを早期に実施する必要性を指摘し、神奈川県におきましても2006年に社会経済状況の変化に対応できるような見直しを行うためのガイドラインを作成しました。本市におきましても、計画決定後長期間経過した路線が多く存在することから、今回神奈川県が策定したガイドラインに基づき、市内16路線のうち最終的に7路線の必要性を検証しました。

続きまして2ページ目「都市計画道路とは」というところに移ります。都市計画道路は都市の根幹をなす都市施設でありまして、将来の交通予測、道路及び地域のネットワーク、防災対策、景観など総合的に判断して定められます。1の道路の機能としましては、円滑な移動を確保するための交通機能、環境・防災等に必要な空間機能、街区を構成するための市街地形成機能があります。2の道路の種別としましては、機能別に表にありますように、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の4つに区分をされております。（3）都市計画道路における区域内の建築制限としましては、建築基準法第54条に、制限がかかってはいるんですけれども、木造・鉄骨造など容易に移転または除却することのできるものは建築することができるということになっております。

続いて4ページ目の「都市計画道路の決定、整備の状況」というところなんですけれども、本市の都市計画道路の決定、整備の状況ですが、表にありますように、16路線の都市計画道路がございまして、そのうち東京湾岸道路、現道の名前としましては横浜横須賀道路は、自動車専用道路でございまして、残り15路線が幹線道路ということになっております。表の中の都市計画道路名称の前についています丸の数字につきましては、右側5ページの都市計画道路網図

に表示されている丸数字に対応をしております。

次に6ページ目につきましては、整備済み、事業中、未着手の整備状況をあらわしたものです。欄外のところに改良済み、概成済み、事業中、未着手の説明を書いております。

右側7ページは、改良済み、概成済み、未着手をあらわした都市計画道路網図になります。

続きまして、8ページの未着手の状況につきましては、現在未着手となっているすべての路線が計画決定から20年以上経過をしております。未着手の理由といたしましては、1つとしましては地元の合意形成を図るために時間がかかるという地元調整による理由。2つ目としまして、河川や鉄道との交差などの課題解決を必要とする技術的な理由。3つ目といたしまして、限られた財源の中での事業という財政的な理由が主な理由となっております。

続きまして、9ページの見直しの基本的な考え方につきましては、神奈川県が策定をしております都市計画道路見直しのガイドラインの考え方を踏まえまして、次のとおりに進めます。

(1) これからの都市計画道路のあり方につきましては、これからの将来にわたっての必要性を検証し、「青い海とみどり豊かな平和都市」というまちづくりの基本理念を持って都市計画道路のあり方を検証します。見直しの基本スタンスにつきましては、都市計画マスタープランと神奈川県に関連計画と整合を図っていきます。また、逗子市総合計画など、本市の関連計画に即した見直しを行います。また、おおむね10年から20年後の都市の姿を展望した見直しを行います。

次に、10ページの見直しの進め方ですけれども、神奈川県ガイドラインにあります見直しフローが示されております。ステップ1で見直し対象路線の選定、ステップ2で必要性の検証、ステップ3で事業実施の見込みとルート・構造などに係る課題整理、ステップ4で交通量の検証となっております、この手順で検証を行います。

11ページから12ページに見直しの検証項目とされております9項目が示されております。簡単に御説明しますと、(ア)としまして、自動車の交通機能としましては、周辺道路の渋滞の緩和に役立つのかなどを検証しました。(イ)としましては、歩行者・自転車の交通機能としまして、将来にわたる周辺地域の歩行者・自転車の交通需要の観点から必要性を検証しました。

(ウ)の土地利用との整合としまして、周辺の土地利用と計画道路の役割との整合が図られているかを検証しました。(エ)のまちづくりとの整合としましては、歴史的・文化的資産、自然的資産、あるいは地域コミュニティ等まちづくりに与える影響を検証しました。(オ)の市街地形成機能につきましては、総合計画・まちづくり基本計画などに位置づけられたまちづ

くりの目的達成に役立つかなどを検証しました。（カ）の防災機能につきましては、緊急輸送路、避難道路としての役割、広域避難地へのアクセスなど防災機能の観点から検証しました。特に大規模地震発生時に想定される津波に対応する避難道路としての役割、必要性を考慮しております。（キ）の環境機能につきましては、検証項目としましては大気汚染、騒音、振動などがありますが、今回の見直しでは緑化と景観について、緑の基本計画、景観計画というものを考慮した検証を行っております。（ク）の代替機能につきましては、周辺に今回検証する各機能を代替できる道路があるかどうかというところで検証しております。（ケ）の他事業との整合につきましては、都市計画決定された他事業との関連を考慮し、検証をしました。

続きまして、13ページに総合的判断のパターンというものがございます。これまで検証してきました7路線というものを表のように区分けをするようにしました。なお、先ほど申し上げた9つの検証項目のうち、すべての項目で必要性が認められないという路線につきましては、必要性が低いと判定をします。その表の中ですけれども、「存続」という判断につきましては、必要性が認められ、事業実施の見込みが立っている路線。「留保つき存続」という判断は、必要性は認められるが、事業実施の見込みが立たない路線。「変更」は、必要性は認められ、事業実施の見込みが立っているが、現計画の変更が必要な路線。「廃止」とにつきましては、必要性が認められず、交通量検証においても支障がない路線。また、他の路線、ネットワークに及ぼす影響がない路線ということで、廃止ということにさせていただいております。「追加」につきましては、総合計画など関連する上位計画で位置づけがされ、新規に都市計画道路として追加する必要が生じた路線という、5つのパターンに区分けした結果を総合的判断としてあらわしています。

続きまして、1ページ飛びまして、16ページ以降に各路線の検証カルテがございますので、そちらのほうを説明させていただきます。画面のほうで、図でポインターを当てて説明させていただきますので、もしよろしければスクリーンのほうをごらんください。

まず、3. 4. 2、新宿久木桜山線でございますけれども、右側17ページに位置図がありまして、画面にもありますけれども、こちらのほう、こちら、1点修正をさせていただきたいと思っております。今、画面でもあるんですけれども、未整備というところが2,110メートルとありますが、これは正しくは2,150メートルになりますので、修正をよろしく願いをいたします。この路線の概要につきましては、逗子海岸沿いの国道134号線、新宿2丁目付近を起点としまして、途中県道鎌倉葉山線、JR横須賀線、県道金沢逗子線、そして都市計画道路松本沼間線

と交差をしまして、主要地方道横須賀逗子線の桜山3丁目付近を終点とする路線となっております。評価結果につきましては、自動車の交通機能につきましては、国・県道など幹線道路の渋滞緩和、特に渋滞の顕著なJR逗子駅前を通過する車両を分散する役目があります。また、防災機能につきましては、広域避難場所に指定されている第一運動公園へアクセスし、また津波の際の避難路としての役割は特に大きいものと認められます。以上のことから、検証結果としましては土地利用との整合、まちづくりとの整合、環境機能については今後の調整が必要とはなりますが、必要性は認められ、事業実施のめどが立っていないことから、総合的判断は留保つき存続といたしました。

続きまして、冊子で言いますと18ページです。画面上でも今、表示をします。3. 4. 3、池子桜山新宿線ですけれども、路線の概要につきましては、池子4丁目付近の横浜市境を起点としまして、国道134号線の新宿1丁目付近を終点としておりますが、起点の横浜市境から池子1丁目付近までは現道といたしまして県道金沢逗子線がありますので、今回の見直しからは除いております。池子1丁目付近から途中JR横須賀線、主要地方道横須賀逗子線、県道横須賀大磯線及び県道森戸海岸線と交差をしまして、また2カ所で田越川を横断をしております。評価の結果につきましては、自動車の交通機能につきましては国・県道など幹線道路の渋滞緩和、これも先ほどと同じですけれども、特に渋滞の顕著なJR逗子駅前を通過する車両を分散する役目がございます。また、防災機能につきましては、広域避難場所に指定されている第一運動公園へアクセスをしまして、津波の際の避難路としての役割は特に大きいものと認められます。以上のことから、検証結果としましては土地利用との整合、まちづくりとの整合、環境機能については今後の調整が必要とはなりますが、必要性は認められ、事業実施のめどが立っていないことから、総合的判断は留保つき存続といたしております。

続きまして、20ページの3. 5. 2、逗子駅なぎさ通り線でございますが、路線の概要につきましては、JR横須賀線逗子駅前を起点としまして、県道鎌倉葉山線までの路線で、現道は大部分が横須賀市上下水道局の所有で、地下には大口径の水道管が埋設をされております。沿道には商店街が形成されておまして、大型店舗も立地していることから、自動車のほか歩行者・自転車の通行も多い路線となっております。評価の結果につきましては、自動車の交通機能であります渋滞緩和、沿道機能の強化、歩行者・自転車の交通機能の歩行者・自転車を優先するまちづくり等に寄与するなど、多くの項目で寄与する路線と言えます。以上のことから、検証結果につきましては横須賀市上下水道局との調整及び大口径水道管の扱いなど、今後解決

しなければならぬ課題は多くありますが、必要性は認められ、事業実施のめどが立っていないことから、総合的判断は留保つき存続といたしております。

続きまして、22ページの3. 5. 6、西小路小坪線でございます。路線の概要につきましては、県道鎌倉葉山線の久木4丁目付近を起点としておりまして、小坪4丁目の小坪港入口付近を終点とする路線で、計画延長1,550メートルのうち約450メートルは既に改良済みです。評価の結果につきましては、現道がバス路線でありますことから、狭小区間の解消はバスの安全で安定的な運行の確保に寄与することとなります。また、防災機能の面では、広域避難場所である披露山公園や津波の際の避難場所である高所へもアクセスをしております。以上のことから、検証結果としましては、必要性は認められますが、事業実施のめどが立っていないことから、総合的判断は留保つき存続とさせていただきます。

続きまして24ページの3. 5. 7、池子久木線でございます。路線の概要につきましては、池子1丁目、消防北分署付近を起点としまして、都市計画道路新宿久木桜山線の久木1丁目付近を終点とする路線ですが、このうち大部分が県道金沢逗子線でございますので、終点付近の約250メートルが今回の見直し区間となります。評価の結果としましては、県道金沢逗子線と都市計画道路新宿久木桜山線をつなぐ連絡路として、本市の道路ネットワーク上の向上に寄与する路線と言えます。以上のことから、検証結果としましては、必要性は認められますが、事業実施のめどが立っていないことから、総合的判断は留保つき存続とさせていただきます。

続きまして26ページの3. 6. 3、沼間池子線でございます。路線の概要につきましては、主要地方道横須賀逗子線の沼間1丁目付近を起点としまして、県道金沢逗子線の池子2丁目付近を終点とする路線で、途中でJR横須賀線東逗子駅前を通過する路線でございますが、駅前の踏切の北側から終点までは既に整備済みとなっております。評価の結果につきましては、主要地方道横須賀逗子線から東逗子駅までの約140メートルの渋滞緩和及び沿道機能を高め、商業活動を活発にする路線と言えます。防災機能としましては、想定される津波被害を受けない道路として重要性は高いと言えます。以上のことから、検証結果としましては、各項目について整合、機能改善がされ、必要性は認められますが、事業実施の見込みが立っていないことから、総合的判断は留保つき存続とさせていただきます。

続きまして28ページの3. 6. 4、松本沼間線でございます。路線の概要は、池子1丁目の逗子消防北分署前を起点としまして、沼間6丁目の横須賀市との市境を終点とする路線で、途

中で都市計画道路新宿久木桜山線、都市計画道路沼間池子線、主要地方道横須賀逗子線と交差をしております。また、計画延長3,270メートルのうち、起点付近の570メートルは既に整備済みでございます。評価結果につきましては、主要地方道横須賀逗子線を補完する道路であり、東逗子駅など主要公共施設などにアクセスをしております。防災機能としましては、災害時の避難路、緊急輸送路を補完する路線としまして重要性は高いと言えます。以上のことから、検証結果としましては、各項目について整合、機能改善され、必要性は認められますが、事業実施のめどが立っていないことから、総合的判断は留保つき存続としました。

以上、7路線の検証結果を報告させていただきました。そして、本日追加で1枚、差しかえとしまして配付をさせていただいております一番下に14と書いてある「6、見直しの結果」と書いてある一枚紙をきょう机に配付をさせていただいておりますけれども、こちらのほうをごらんください。こちらにまとめました見直しの結果というものを記載しております。ステップ1で、対象路線として10路線を選定をしまして、ステップ2で「かながわ交通計画」に位置づけのある3路線を除いた7路線につきまして、9つの項目につきまして検証をしました。その結果、7路線すべてが必要性が高い路線であると判断をしております。ステップ3におきまして、事業実施時期の見込みを検討しましたが、すぐに実施に移れる見込みが立たないことから、全路線を留保つき存続とした次第です。

それでは、資料に戻っていただきまして、一番後ろのページですね、30ページをお開きください。今後の進め方というところです。今回の結果を受けまして、財政状況などを勘案した上で、事業実施に向けて検討を進めていくこととします。なお、今後の社会経済状況の変化などを踏まえて、適宜見直しを行っていくこととします。

最後に、本件につきましては、今回諮問をさせていただきましたので、御審議いただきまして、最終的には答申という形でおまとめいただければと思います。

以上で都市計画道路見直し方針案の説明を終わります。よろしくお願いたします。

【星野会長】 御苦労さまでした。たくさんの内容の案件でございますが、本件につきまして何か御質問、御意見があったらちょうだいしたいと思います。

【岡本委員】 大変な事業だというのはよく認識いたします。そして、この4本について、まだ計画あるいは実施という段階ではないというのも承知になってないと思います。しかしながら、県のほうでもこのようなことをぜひやれと、やるべきだということで、予算的にはどうなのか知りませんが、県のほうからも多少出ると思うんですよ。そんなのも含めて全然予

定が今のところ立っていない現状かと思いますが、その辺のところ、どんなものなんでしょうか。

【米山副主幹】 今回は長期になかなか着手ができていないというところで、全くやってきていないというわけではなくて、松本沼間線も用地買収等もしてきておりますし、その他の道路というのもやってきているところではあるんですね。財政的な理由、先ほど未着手の理由ということでいくつか申し上げておりますけれども、なかなか着手できないという現状がありまして、それで今後もその道路が必要かどうかということで、今回検証をさせていただいているところです。今回は必要性というところで、この道路が必要かどうかという判断を今させていただいております、まだその先の予算というところの見込みでということで検証をしているというところではございませんので、それは今回の見直しの結果を受けて、今後事業実施の見込みというものを考えていくのかなというふうに考えておるところです。

【岡本委員】 言われること、よくわかります。難しい、あるいは予算が最優先で出てくるといのはよくわかります。しかしながら、今のところゼロの状態ですと7路線をプラスすると10になるかと思いますが、それをやるとなると、スタートできるのは一体いつごろになりそうところ。5年先か10年先か、スパン的なものは予想は立たないのかなと思うんですけども、いかがなんでしょうか。

【上石部長】 ただいま米山のほうからも少しお答えをさせていただいたと思いますが、このほとんどですね、未着手の路線を見直しましょうということでやっております。ですから、都市計画の見直しですね、この方針をどうするかということでやらせていただきたいと思います。これを今度受けまして、仮に全部計画は存続させましようとなった場合、今度はその事業として、事業化をどうするんたということで、また次の事業決定という、そういった手続等が出てまいります。そういう中で、当然にして事業を実施していくに当たっては、財源の手当てですか、それから工事の構造から年次計画から、そういったものを具体的に立てていくという形になっていると思いますので、今回はその前段となる計画、その見直しの方針について諮問させていただいておりますので、この計画を存続させていくというお答えをいただければ、その次の事業へ向けての方針とか、そういったものも決まってくるというふうに思っております。

【岡本委員】 これに関連してなんですけれども、それによって、本当の長期の計画になるかと思うんですよ。そういう中でね、今、逗子で一番問題になっているのも何か所もあるかと思いますが、実は自分らもよく通って、またほかの人から言われるんですけども、JR逗子駅の裏側の池子のほうから行くと、向こうからも来ますと。そして、遮断機があくのを待

っている状態ができるわけですね。そうしますと、あのわきを、黄色い線引いてありますけれども、行っちゃったら捕まっちゃったというのが何人もいて、自分らも何とかならないのかと聞かれたことがあるんです。そして、確かに物理的には悪いことだとは思いますが。黄色い線が引いてあるんですから。ところがね、そんなことしたらね、経済的にも時間のロスもひっくるめて、あそこが本当にネックになっていると思います。市のほうにも苦情が来ていると思いますけれども、その辺のところをね、そして大分前ですけれども、山の根側のほうのところをね、一部買収したりして、あそこを拡幅するという話があったと思います。そして、一部買収できたんじゃないかと思います。そんなやつをぜひやってね、部分的でもね、本当に改良してかないと、不平・不満が市民の中に随分あると思います。自分のところにも、捕まっちゃったんだけど、何とかならないのかなと相談を受けたこともあります。そんなぐあいでも、確かに今のこの大きな目的に向かってもね、本当に結構なことだと思いますが、長いスパンになると思いますので、目の前のところ、現実路線で本当にやるべきだと思いますので、その辺のところはいかがなんでしょうか。

【上石部長】 今、岡本委員御指摘のところをあえて特定しますと、11番の池子久木線という、現道は金沢逗子線と言っておりますが、この路線のことかと思えます。これにつきましては、委員よく御研究なさっていますように、ここは神奈川県で道路改良、都市計画道路として整備するというので、それでちょうど駅の裏をですね、一部用地買収もされました。そして、さらに池子側へ向かって、地元の皆様への説明会も何回も繰り返して行われました。ただ、その地元の皆様のお声では、これが鉄道側から一方後退ではなくて、鉄道側にもやはり痛みを分け合う、センター振り分けでやったらどうだという、そういった意見が大勢を占めたというふうに伺っております。そうしたことから、JRのほうとも神奈川県は折衝なされた。しかしながらJRのほうは廃線するという、一番北側の鉄道敷を廃線するというわけにはいかないということから、その辺から事業が今、途中でとまっているという状況でございます。そういう中で、神奈川県としてもこの路線は重要な路線だと、都市計画の決定というのがこれは消すわけにはいかないという、そういった扱いになさっております。そしてまた、私どものほうも、やはり緊急的な改善とか、本当に市民の目線に立った不都合とか、そういったものを改善していただけないのかということで、これは随時この辺の折衝、お願いというものはしているところでございます。その辺で御理解をいただきたいと思えます。

【岡本委員】 確かにやられているのもわからないわけじゃないんですけども、ほんと物

理的に考えたら、あそこ、なかなか危ないところがどこへ行ったらありやしないものでね、ぜひ一日も早い解決を。そして、あとこれは警察のほうになるのか、公安委員会になるのか、よくわかりませんが、あそこに黄色い線が引いてあるんですけども、10台のうち7割、8割までは鎌倉の方面へまっすぐと通り越していきます。それで、これが毎日のようにそういう取り締まり等をやっているならね、皆さんも運転する人はほんと気をつけてね、やばいということになるんですけど、そうじゃなくて、何かたまにやるもので、そんなことで捕まっちゃったのはとんでもないといって、すごい皆さん憤慨している人がいるんですよ。それで、これは警察署長もここにおいでになりますけれども、独断でできるものじゃないとは思いますが、ここだけ、特区じゃないけど、別扱いなんていうこともできないと思いますが、その辺のところもね、県だ、市だ、警察ともよく相談し合っただけ、皆さんがある程度理解できるような方策をぜひこたえてなすべきだと思いますので、その辺の努力も含めて、ひとつお願いしたいと思います。

【青木委員】 特例、違反者等のお話もたまにありますね。ここ、本当に特殊なところだと思います。踏切を渡ってすぐ交差道路がある。新逗子の前もそうですよね、ここの。非常に警察の立場としましては、道路交通の安全と円滑と、両方やはり市民の方の声も十分、警察の周りでも非常に至らないところもありまして、捕まっちゃったからという感覚、皆さん善良な運転者で、たまにそういう目に遭うからと思うんですけどね、やはりルールは事故のことを考えると、やはり守っていただくことを前提にお願いします。やはりこういう環境の改善から、やっていただいて、その辺のところは御理解いただければと思います。よろしく御協力をお願いします。

【佐藤委員】 逗子校区の佐藤でございます。ひとつですね、質問というか、この場で言うべきことかどうか知りませんが、いわゆる道路の拡幅を中心とした整備、当然、市民の生活の利便性の向上だと思います。ハードウェアをどんどん整備していくところもちろん大事でしょうけれども、この審査というか、研究の結果、予算的あるいはその他のあれで、全部が留保つき存続ということで、1年、2年で拡幅が広がるとはとても思えません。そこで、この場で言っているのかどうかわかりませんが、道路を使う側のソフトウェアの観点から、二、三お願いをしたいと思います。

1つはモラルなんですけど、なぎさ通りとか銀座通りというのは、2車線あると2車線は無法駐車場ですよ。大体車は通れません。そういうところを、また一方通行じゃなくても、双方向にすればというふうなことが1つ。それからもう1つは、逗子の中心の逗子駅の交通渋滞、

尋常じゃないんですけど。なぜバスとタクシーがあれだけ大きな場所を確保して、そんなことは言いませんけど、しているというのは、すごく疑問です。例えばバスだって、かなりの路線があるわけですから、逗子駅発と新逗子駅発というふうに分けて、それからタクシーも、あんなに台数をプールさせておかなくて、もうちょっと、時間帯にもよるんでしょうけど、通勤のとき等はしょうがないでしょう。そういうことであると。あるいは今、なぎさ通りなんか、色を変えて歩行者的な道になっていますけれども、もう少し工夫して、例えば横浜の外人墓地の辺は、平面なんだけれども歩道みたいな錯覚というかな、盛り上がっているように見えるような、ああいう模様にする。これは思いつきですからあれですけど。そういったようなソフトウェアでの動きというのは、逗子市としてはどういうふうに進めているのか、ちょっとお聞きしたいと思います。

【上石部長】 それでは、大変貴重な御意見をいただきました。ソフトウェアということでございます。おっしゃるとおり、交通規制とか、例えば路面に色分けをすとか、そういったいろんなことがあるかと思えます。そういった意味で、交通マネジメントといいますか、その辺をやはり立てていかなければいけないだろうという、そういう課題は承知をいたしております。そしてまた、今お話ありました駅前広場、あの中のバスとタクシー、どうしてあれだけのフィールドをとということかと思えます。これは基本的にはバスとタクシーを中心に、公共交通機関、私ども位置づけております。あの駅前広場が平成6年から7年、3月までに完成しております。ちょうど今から19年前になります。そのときに公共交通機関へのシフトということを考えておりました。一番の命題は、当時、御存じかもしれませんが、中の島のように公園がありまして、そこを通過して改札口へ、逗子の改札口ですね、それと魚佐次さん、あまり固有名詞を出してはいけませんけど、新逗子通りですね。あそこは歩行者の動線が大変大きくて、ここで交通事故が非常に多かったんです。人の接触事故。それをまず解決しよう。交通安全上の命題が一つあった。それと、繰り返しますが、公共交通機関へのシフトということですね。そうしてああいう形態、デザインといいますか、なりました。それと、さらに申しますと、あその底地、地べたの権利、あれは半分以上がJRの土地なんです。JRは、それぞれのバス・タクシー事業者さんのほうに使用料をいただいて、そして提供してきたという関係もございまして、今のようになっています。いずれにしても、バスにしても、御存じだと思いますけれども、鎌倉から、横須賀は長井のほうまでとか、また田浦ですとか、北側といいますか、それは逗子高校のところまででございますけれども、非常にエリアの関係する、エリアの広いバス

のターミナルでございますので、そういったことから、あれも当初は8系統あったわけです。それを7系統にさせていただいて、あのような形になったということもございます。ちょっと長くなって大変恐縮でございますが。ただ、御指摘のような、そういったソフト面、また本当に簡単な仕様で、もっと安全に、便利にという、この課題はずっと抱えておりますし、それぞれ私どものほうでも調査し、また御要望があればそれにこたえられるものはこたえているという状況かと思えます。ちょっと長くなって恐縮でございます。

【井畔委員】 久木の委員として出ています井畔でございますが、私も土木で42年以上やってきました。道路の実際にでき上がるまでの年数が長いこともよく承知しております。この計画も非常によくまとめられていると思うんですけども、この中で、10路線の中で、この最終的な結論としては7路線が選ばれている。この絞り込まれたもの全てが、実施時期が明確にならないことから留保つき存続となっております。一体だれがそれをプッシュする、何が原因でこれが前に進まないかとか、その辺をもうちょっと突き詰めて詰めていかないと、いつまでたっても、こういう道路計画というのは計画ばかりで、実際の工事として進むというわけにいかないと思えます。予算が限られているからできないんだということであれば、7つの中で重要度を一番重いから軽いのまでもっと細かに分析されてやるとか、あるいは実施時期が不明確というのは、何が原因で不明確なのか。県が事業計画やってくれないならば、それをプッシュしなくちゃいけないし、その辺をもうちょっと詰めないと、留保つき存続というのも、みんな見込みが立たないとなつて実際には進んでいかないんじゃないか。現在、私も毎日のように自転車とか軽自動車ですり道内道路を走ることが多いんですが、なぎさ通りというのは非常に狭い道路で、自転車、人も多いわけです。あそこが詰まると、特に今、オーケーのところで工事をやっていて、一寸ストップされると車が市内の銀座通りから、池田通り、久木の方まで混んできます。それから、先ほどお話の駅のロータリー、あれも逗子の場合非常に狭いので、ネックになります。一度、久木方面から20分ぐらいノロノロ運転のとき、家内運転の車を降りて駅まで歩きましたら、大型トラックが間違っってなぎさ通りの方へ行こうとして、あのロータリーの中へ入ってストップし、それがにっちもさっちもいかない状態でした。そうすると、銀座通りも全部、久木も小坪ぐらいまで車で並ぶようなことになるというような訳です。ロータリーや道路（なぎさ通り）を拡幅整備するのは、そう簡単にはいかないと思えますので、信号のタイミングを時間帯によってずらすとか、あるいはそういう間違っって入ってくるのを防ぐとか、いろんな対策をとっていかないと、いけないのかと思えます。大体逗子市として予算がどのくらい

これに割けるのか、あるいはどういう原因で、なかなか20年以上経過しても未着手ということなか。その辺を詰めてやる意思を示していかないと、なかなか前に進まないんじゃないかと思っています。

それから、ちょうど警察署長がおみえなので、逗子市は信号機のタイミングを時間帯によって変えるとか、そういう対策はまだあまり、交差点でとっておられないというか。

【青木委員】 ちょっとすいません。きょうは交通課長いないんですけれども、個別の場所については調整は可能かと思います。その辺のところは道路管理者と、そのような形はできると思います。

【上石部長】 ありがとうございます。今、信号のサイクル、信号現示といいます。これを実際を申しますと、ちょうど今おっしゃられた横浜銀行前、魚佐さんのところですね、あれは当初駅前広場を改修したときは、今のような歩車分離ではなかったんですね。方向別の、車と歩行者が混在する時間がある。それは当初から検討してまいりました。それが平成7年に完成したんですけれども、当初は歩車と混在する形でやりました。それも何度か分離予定が当初から考えておりました。その辺につきましても、今現在あのような一部歩車分離していただいた。あれは信号現示を変えて、そして流れを変えた。この辺につきましても、これは逗子警察のほうの大変な努力でやっていただきました。そういったような形で、そのほかにつきましても、キリガヤさんのところですか、またあちらの駅前を出たところとか、これは絶えずこの辺の信号の現示、サイクルの検討というのは、これは私どものほうでは検討していただいていると伺っております。

それで、先ほど話しました未着手の理由ということでございますが、これにつきましては先ほど御紹介したかと思います。8ページの中で特にこれは、やはり沿道の皆様の御理解、御協力ができないということなんですね。ほとんどが拡幅ですから、想像されるように、やはり用地買収ですとか物件補償ですとか、そういったことになかなか御理解、御協力して下さるとい、表明をしてくださっている方もいらっしゃるんですが、やるとなりますと、一定の区間の方々の理解を得ていくということが大変かと思います。そういった見込みが立てば、予算も、どこから持ってきてとか、いくらつけてという、見込みも立ちます。

それから駅前ロータリーですね、この辺につきましては確かに大型車が進入してくるということは、かなり大きな看板をしているんですね。前々からPRもしているんですが、この辺も逗子警察ともよく協議しながら、もう少しわかるようにできないかとか、そういった宿題も私

どもはいただいています。

それから交差点、ここの道路そのものがなかなか拡幅できない。そういった交差点改良ができる、道路の幅員はそんなに広げなくても、交差点改良ができる、交通渋滞とか安全性が高まるんですが、この交差点改良につきましても、やはり物件の補償とかそういったものがかかってくるということですね。この辺も何とか進めたいという思いは持っております。

【鈴木委員】 まずは、この都市計画道路の見直し、全国的に行われることになった背景には、長期間の私権の制限、これについて非常に問題があるという指摘があつて出されたわけです。逗子市の場合、昭和28年ですから、随分と時間がたっておりますけれども、ここ10年間でどれくらい都市計画道路の整備が行われたのか、それからこれから10年間どれくらい整備される見込みがあるのか。それについてお聞かせください。

【米山副主幹】 ここ10年で都市計画道路の整備というものは本市では行われていないという状況です。

【鈴木委員】 予算もついていないということですか。

【米山副主幹】 予算ついていないです。

【鈴木委員】 10年間で予算はついてない。これから10年はいかがですか。

【米山副主幹】 場所によっては、例えば本市としてはそうなんですけれども、例えば神奈川県さんが今、動いている道路というのもございますし、それから専門的に言ってしまうと都市計画の事業ではなくて道路の拡幅ということが行われる。道路事業として行うという場合もあるのかなというところなんですけれども、今後10年間でどういう見込みかというものは、現状では今回の見直しについては見込みを立てていないという状況です。したがって、今回の見直しの方針で留保つき存続ということで、必要性が高いという判断をしますので、今後事業実施に向けては検討を進めていくといった状況ですね。

【鈴木委員】 私もいくつかの自治体、都市計画道路の見直しをお手伝いさせていただいたんですが、この10ページの神奈川県のガイドラインに沿って忠実にやっているところと、そうでないところがあつて、基本的にはこのフローに沿ってはいるんですけれども、かなり裁量性があるのかなというふうに思います。ここの一番ポイントになるステップ2のところの総合的な判断のところですが、その総合的な判断の出し方が自治体によって随分幅があると。その中では、少し逗子の判断の出し方は、ちょっと粗っぽいかなという印象も受けました。といいますのは、例えばシミュレーションをしたり、いろいろ考えてみると、道路をつくれば必

ずそれによって渋滞が緩和されるという結果が出るのは、当然当たり前の結果として出てくるわけですから、計画道路に何も全く意義がないというふうには考えませんが、そういうふうに行っていると、すべてが必要が高いというふうな結論になってしまうので、ここの総合的な判断の部分については、なるべく厳しめに見る、あるいは事業実施のステップ3のところ、課題解決策の検討のほうに振り分けるように頑張っていないと、その次のステップに全く進んでいかないと。結局、権利制限が長々と続くというような結果になってしまうのではないかと、いうふうに思うんですね。先ほども上石部長のほうから、交差点の部分的な改良等の可能性についても御指摘いただきましたけれども、いくつかの都市においては、交差点の部分的な改良によってかなりの渋滞緩和効果が見込まれるので、部分的に区間を廃止してもいいんじゃないかというような結論を出している自治体もあるわけですね。そのためには、交通のシミュレーションをきちっとやる必要があるんですが、今回それがなされてのこういう結果であるのか、それともなしで結果を出さざるを得なかったのか、それはどちらなのかということについてお答えください。

【米山副主幹】 今、御指摘いただいたところで、こちらのシミュレーションというのはしているところではあるんですけども、単純に今回ガイドラインに沿ってやったというところで、例えばなぎさ通りだとかというところを考えたときに、交通渋滞が緩和すれば、それだけでいいのかという話では、こちらのほうとしては考えていなくてですね。当然、拡幅されれば、自動車だけの機能ではなくて、歩行者・自転車というのが今、かなり錯綜しているような状況です。そういった安全の視点だとかというところも必要性の判断に加味をしているということです。今回の見直しについては、交差点の改良等の検証までというものは特にしていないところなんですけれども、今、話題にもなっていますなぎさ通りだとかということで、今後交差点の改良によりその辺が緩和され、もしかしたら都市計画道路として必要ないのではないかという結論になっていく場所も出てくるのかもしれないということです。したがって、今回の見直しで、これで終了ということではなくて、そういった単純に拡幅だけじゃなくて、交差点の改良とかで、そういった問題が解決できる場所があるのであれば、その辺はまた次回の見直しのときに、今度は変更なり廃止なりというようなところで対応できていければなというふうに考えているところです。

【鈴木委員】 例えば27ページの沼間池子線なんていうのは、東逗子の駅前のところを通過しますよね。駅前のところだけ区間が残っていて、これによって渋滞が大幅に緩和されるという

ようなイメージは、正直なところないわけですね。恐らく、御指摘の部分というのは、歩行者と自転車の錯綜というような、そういうところだと思うんですけども、例えばそういうところはまた別の事業やマネジメントでカバーできるのではないかと。そういったところまで含めて総合的に判断したのかどうかというのが、ちょっと正直なところよくわからなかったという部分がございます。こちらについてはいかがですか。

【米山副主幹】 先ほど申したとおり、交差点、別な方法での交差点改良というところの内容については、今回は加味をしていないというところで、あくまで都市計画道路として将来20年、30年見据えた上での話というところの都市計画としての判断をさせていただいております。したがって、都市計画道路でありますと、今後拡幅だとかという話になっていくかと思うんですが、その中でもなかなか進んでいかない部分等も出てくるかと思っておりますので、そういったところは長期的な視点と、それから短期的で改善できる部分というものは切り分けて考えていき、短期的でもしかしたら都市計画道路というものが不要ないという判断になれば、そのときはまたそれで廃止というようなことを検討していきたいと思っております。

【鈴木委員】 この部分でよく、東逗子の駅前については、都市計画道路がかかっている。都計線がかかっていることもあって、商店、商業施設等、建物に対しての再投資がなかなか進まないというような話もあるのではないかというふうに思いますし、時間的に人、歩行者と自転車はかなり集中する時間帯というのは、かなり限定されているように思うんですけども。そういったところも含めてですね、今回総合的な判断ですべて見込みが立たず、留保つき存続という結果の出し方については、今後見直すときにはもう少し違うやり方でやらないと、一切もう何十年たっても都市計画道路、一切できない。できるとすれば、津波による大規模な被害があって、壊滅的な被害から立ち上がるときに都市計画道路の決定が残って機能すると。そういうような状況になってしまわないかというふうな危惧を覚えましたので、コメントさせていただきました。

【星野会長】 ありがとうございます。大変重要な御指摘だったと思いますね。苦瀬委員、どうぞ。

【苦瀬委員】 私もちょうと意見を言いますが。今、ずっと交通のマネジメントの話があったので、それに関する意見です。今、先生からお話あったシミュレーションのことも非常に大事なんですけども、私が一番気にしているのは、駅前周辺の話のときに、お答えの中でいろいろ出てきた話の中で、貨物車の議論があまりなかったというふうに思うんですね。私は物流の

ほうの専門なものですから。要は、商店があるということで、商店にお買い物に来るということは、毎日それを売るものが運ばれているということでもありますよね。

現在の交通の感覚で言うと、止まることはいけないと、こういう議論でありまして、荷をおろすことは止めなきゃいけないことでもありますね。ですから、よく渋滞を緩和するとか、歩行者を優先しろとか、いろいろなことを言うわけですが、じゃあ荷物運ばなくていいんですかということになると、とんでもないことになるわけでもあります。その整合性が非常に難しいと思います。一般論で言えば、駐車場法で附置義務の駐車、大きな建物だと附置義務あるわけですが、それも今現在不備がありまして、貨物車のことはほとんど記載されてないわけですね。これが問題だということで、今、直すべきと考えているわけではありますが。そういう意味で、都市の駅前とか商店街とかを考えたときは、必ず貨物車対策を考えておいたほうが良いと思うんですね。スムーズに流すならば、貨物車がそこに来なくても荷物が運べるように、例えば伊勢佐木町や元町でもやっている工夫があるんですが、そういうことをやらないと、マネジメントとしては成立しないと思います。

むしろ、逆に言うと、地区交通の社会実験で失敗している場合は大体貨物車を考えてないところですね。それで反対が出てきて、マネジメントができなくなると、こういう繰り返しでございますので、ぜひそのところを考えていただきたいというのがお願いです。以上でございます。

【星野会長】 はい、ありがとうございます。大分時間が押してまいりましたが、あと一つ、二つ御意見ございませんか。

【龍村委員】 提案にもなるかと思うんですけども、7路線ですね、見直し等やっておられるんですけども、こういうものにはもう少し具体的に、わかりやすいデータですね、例えばこういうAの路線については交通とか自動車の場合は1時間なら1時間単位ですね、どれくらいの頻度で交通が混むのか混まないのかですね。人間、自転車等も同じように、こういう具体的な数字をベースに判断をされたらいいんじゃないかなと思うんですよね。特に、さっきも出ましたけれども、駅前のロータリーの改善については、もう実際にああいうことをやる時点で、間違いなく逗子駅のロータリー周辺を中心に交通混雑が起こるといような、いろいろな事情がいくつかあるんですね。ああいう改善が。それで、今回また、例のオーケーのところの通りですね。あそこもだれが見ても、今現在でも非常に混雑している中で、ああいう交差点の間近にああいう商業店舗をつくり、交通の出入りが非常に混雑すると思うんですよね。どう考えて

も、渋滞も混雑にはなっても緩和にはなり得ないと思いますね。そういうところも含めて、もう少し、文章上はよくわかるんですけども、それを裏づけるデータとして、具体的なデータとして、こういう計画書なり見直しの中に入れてもらいたいなというのがちょっと提案になるんですけども。というのは、これは20年前からやっていて、20年前のじゃあデータはどうだったのか。現在のデータはどうなのか。将来はこういう人口推移だから、こういうデータになることが予測される。だからこういうところはこうしたほうがいいんだというふうに、もう少し具体的な過去、現在、未来の流れを、やはりこういう調査資料には使われたらいいんじゃないかなと思っております。そのほうがずっと私は説得力があるんじゃないかなと。

それからもう一つ、ちょっと別なんですけれども、前回のこの会議のときには、例の134号の逗子海岸の地中化という問題が何かあったような気がするんですね。それが今回は何も触れられてないと。そういう計画はあるのかもしれませんが、そういったこともいろいろな点で、継続して今回もそういう話題が出るのかなと私は思ったんですけども、それがちょっと置き去りにになっているんじゃないかなと思うので、やはり前回のことと今回のことは継続してなるべく話をすんなり検討課題にのせていただいて、経過がどうなっているというようなことも、ちょっと教えていただきたいなと思いますので、よろしく申し上げます。

【上石部長】 いろいろ御指摘をいただきました。データベースをそろえてということにつきましては、これはちょっと長くなりますので、これはちょっと割愛させていただきます。ただ、そのような、私どもはそろえて検討してきたというふうに思っております。

今、逗子海岸の地中化ということ、これについてお答えさせていただきますと、これは国道134号線でございます。実質的には神奈川県が管理されているところです。それで、今回の計画というのは、この計画線を外すのか、変更するのかという、その見直しの方針を皆様に諮問させていただいているわけでございますので、あえて地中化というお話になりますと、これは三浦半島の幹線道路、広域の幹線道路整備を進めていきたいと思いますという中で、この地中化は今後検討していきましょうという、そういった位置付けをさせていただいております。地中化ということになりますと、要は仕様、構造の問題でございますので、ましてや津波対策どうするんだとか、大きな課題が出ている中で、どうやっていくのかと。これは検討はしていくということでございますので、これはきょうの諮問とはちょっと別というふうにとらえていただきたいと思います。

【龍村委員】 だけど、一応検討継続はされている。今現在も。

【上石部長】 先ほど申しましたように広域、三浦半島広域で考えていきたいと思います。

【龍村委員】 どうもありがとうございました。

【星野会長】 よろしいでしょうか。ありがとうございました。もう一方いかがでしょうか。

【長島委員】 いろいろな方からも御指摘があったと思うんですけども、やはり私などは市の財政状況が非常に厳しいのがわかっておりますので、今後人口減少で、財源もどんどん減っていく中で、この7路線が全部同列に財源をつけて整備していくということは、やはりどう考えても現実的に大変厳しいと思いますので、やはり大事なことは、その事業を実施する際には優先順位をつけていただくということと、それからやはり市民の方から一番御意見が多かったのは、やはり駅周辺、それから大型店舗が出てくるなぎさ通りについてはきちんと、先日も駅前交通量調査をまちづくり課のほうではやっていただきましたけれども、そういうデータもあわせて、しっかりと計画をつくっていただきたいということをお願いいたします。この市民意見みたいな、パブリックコメントというのは、どこかで実施するのでしょうか。

【米山副主幹】 説明がおくれまして、申しわけございません。今回こちらで今、諮問させていただいております、答申をいただいた後、来年に入ったところでパブリックコメントは実施をします。パブリックコメントでまた意見等が出てくるとは思いますので、その意見を踏まえて最終的な案を決定をします。その前段で、もう一度、恐らく3月ぐらいになるかと思うんですけども、もう一度都市計画審議会の委員の皆さんに、その最後どうなったのかという御説明はさせていただきたいと考えております。

【長島委員】 最後に1点だけ。その場合は、ぜひちょっとこの図面だと、かなりざっくりしているといいますか、例えばなぎさ通りなんかは歩道が、この道路の中の歩道がどのくらいで、あと電柱ですね、電柱がどこに入っているとか、そこまで、少なくとも歩道の位置まではわかるような、詳細な図面というのもつけた上で出していただきたいと。これは御要望でお願いしておきます。結構です。

【星野会長】 今の御要望ですが。

【上石部長】 御要望としてはわかりますが、今の時点では、この幅で、このルートですということですね。その段階でございます。その辺の御判断いただくということでございます。御理解いただきたいと思います。

【星野会長】 私もそう思うんです。今は見直しの方向性の問題ですからね。今の問題提起は、その後の段階かなというふうに思われます。

それでは、松本委員で終わりにさせていただきたいと思いますが、どうぞ。

【松本委員】 すいません。16ページ、新宿久木桜山線をまず発言させていただきたいんですが、未整備地区の久木のところに通っているこの点線ですけれども、これは久木小学校の前の広い道路のところと思ってよろしいのでしょうか。それとも裏通りのほうを通っている道路なんでしょうか。

【益谷主事】 これは久木小学校の裏のほうを通っている、広い道路ではないです。

【松本委員】 そうしますと、防災マップのほうでは、広いほうが防災のメインの通りと考えてよろしいですか。ただ、都市計画道路的には、裏通りのほうが通っちゃっていると。そういうところを見ますと、詳しい構造基準等々私はわかりませんが、いわば変更という形、つまり留保つき存続より変更という形にしたほうが、かえって計画は進むのではないかなという気がするのですが、御検討はされましたでしょうか。

【上石部長】 今回のこの都市計画道路の見直しの方針というのは、防災機能、都市計画道路というものがやはり防災機能を果たしていく。特に3.11が起きて以来、そういった需要といたしますか、そういう見方が強くなってきておりますから、そういう意味で都市計画道路というのは防災機能というものを持ち合わせるものだという、そういう位置づけをしているというようにお考えいただきたい。私どもの地域防災計画の中で、防災機能を持つ路線は、確かに久木川を暗渠化しましたけれども。ここではこの計画についてはちょっと切り分けていただければと思います。

【松本委員】 確かに暗渠にしていますので、安全性という部分が課題となっておりますけれども、今後の検討課題にさせていただければ結構です。

それと、この線は、今度の共同使用の池子のところを通っている、池子接收地の中を通っている。久木部分も通っているわけですが、この接收地のところは標高はちょうど10メートルあります。そういった点では、10メートルまでの津波には非常に有効な都市計画道路となり得るかと思っておりますので、これについては今後の共同使用に向けて、一定考えていただくとことを要望しておきたいと思っております。

もう1点、22ページ、これも同じ防災の観点でお伺いしますが、これは小坪のまさに小坪地区を逗子市の中心市街地につなぐ、まさに唯一一本の道なわけなんですけど、一定の道幅は通っていると思うんですが、この未整備1,100メートルということで、一番の課題というのはどこのあたりなのか、お伺いしたいと思います。

【上石部長】 この路線につきましては、私ども非常に重要な路線とっております。それは御存じのように、大規模な宅地を抱え、かなりバスの需要等、こういったことも多いということもあります。ここは何といたしても、沿道住民の方々、この方々の理解、御協力、この辺が大変にハードルが高いというのが実情でございます。ちょっと余談になりますが、入り口から披露山住宅地に上るところですね。あそこにつきましては道路災害防除工事という形で、それはセットバックをして、あの辺は広げてきている。他事業でできるところからやっというこことやっていくということでございます。

【松本委員】 未整備地区で今おっしゃられたように1,100メートルという、部分的に今後、ある程度分けて進めていくという可能性としてはあるところなんではないでしょうか。

【上石部長】 これは当然でございます。先ほども申しましたけれども、計画区間はここです、事業決定区間はここですというような、そういった事業の見込みが立てば、その区間を決めて整備に入っていきたいというふうに思っております。

【松本委員】 次に、26ページの沼間池子線という道路、前回の議会でも、部長のほうから大変踏み込んだ御発言、私も大変感服いたしました。神武寺トンネルを整備の中で進めていこうというわけなんです、現実これ、一応整備済みという話の中で、トンネルの位置づけというのがどのようにされて、なおかつそれは予算的にはどういう、県や何かとどういう関係になっていくのか、ちょっと教えていただけないでしょうか。

【上石部長】 一言で申しますと、このトンネル整備は交通安全でございます。老朽化しているということが当然でございます。そうしたことからやりますので、いわば道路改良でやります、この部分につきましてはですね。社会資本整備総合交付金という国庫補助を今、特定財源に充てようということで考えております。

【松本委員】 ありがとうございます。

【星野会長】 よろしいですか。

【松本委員】 最後に1点だけ。28ページ、最後の松本沼間線ですが、これは非常に、実は沼間地区は消防の1.5キロ圏内から外れている、非常に防災上脆弱なところの中で、他市につながる都市計画道路というのは非常に重要、横須賀のほうにつながる非常に重要だと思うんですが、いずれにしろ他市とつなげなければいけない中で、他市との連携がこの道路については非常に重要になってくる。現実的には横須賀等と連携といいましょうか、話し合いというものは、どこかの場で実際にはなされているものなんではないでしょうか。

【米山副主幹】 今回見直しをするのに当たりまして、横須賀市さんとはうちのほうの検証の結果がこういったものになりますということで、留保つき存続ということで話をさせていただいているところです。ただ、それと事業の実施というところとは、また今後という話になりますけれども、横須賀市さんも今、現状としては留保つき存続というような扱いになっておりますので、まだその事業に向けてというのはどうかわかりませんが、また恐らく横須賀市さんは今度2回目の見直しというものが始まっていくのかなというところでもありますので、またその辺では協議をしながらということになっていくかとは思いますが。

【松本委員】 今のことについて。こればかりは他市との足並みをそろえなければいけないと。今の御答弁で、留保つき存続でお互い歩幅を合わせていくということで安心いたしました。今後、横須賀市さんとは財政規模が違いますので、何らかを進める方向で、これについてはお互いに話し合える状況で考えていっていただきたいし、それによって消防の広域連携がだめになった今となって、非常に重要度を増してくると私は思いますので、これは要望として今後話し合いを積極的に進めていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

【星野会長】 よろしいでしょうか。ありがとうございます。まだまだ御意見あるかもしれませんが、恐縮ですが、この後の予定も詰まっている委員さんもおられまして、一応この辺で閉じさせていただけないかなと思います。よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

ありがとうございます。それでは、大変いろいろな御意見ちょうだいしましたが、事務局におきましてはこれらの御意見を尊重して進めていただきたいと思います。その中で、私個人の考えですが、4つほどこの審議会の意見としてまとめさせていただいたらどうかなと思うところがございます。御了承いただければそうしたいと思うんですが。

まず1点は、計画路線全般じゃなく、その中でも特に重要な箇所があるとしたら、それを詰めていくという視点を忘れないでいこうということでございます。

それから2点目、各路線横並びじゃなくて、優先順位、重要度、これを見きわめて今後対処していく必要があるんじゃないかということでございます。

それから3点目、特に中心市街地において重要な課題だろうけれども、物流の問題を忘れずに検討していこうということでございます。

それから4点目、事務局の説明を受けますと、過去10年間、都市計画道路の整備が行った実績がないということを聞きまして、私もちょっとびっくりしておりますが、こういう長期的な

私権の制限は大変問題であるので、やはり今後なお一層努力をしていく必要があるという、以上でございます。

この一層努力していく視点としまして、さっき挙げた3つの点ですね、これが重要なポイントになってくると思うんですが、この4つをこの審議会の付帯意見とさせていただけないかと思うんですが、いかがでございましょうか。

(「結構です」の声あり)

よろしゅうございますか。ありがとうございます。それでは、事務局と私とで答申案を作成いたしまして、私から市長のほうに届けることにしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

本日予定されている内容は以上でございますが、最後に事務局にお返ししますので、この後の締めをよろしくお願いいたします。

【森川次長】 今、会長にまとめていただきました答申案につきましては、事務局で作成した後、会長ともう一度調整した後、また各委員さんにもお配りして見ていただき、それから最終的な決定をしたいというふうに考えておりますので、よろしくお願いいたします。

次の審議会を、申しわけないんですけども、今、1件予定がありますので、この場で調整をさせていただきたいと思っておりますけれども、よろしいでしょうか。来年の1月の中旬を今、考えておまして、具体的な日にちが1月20日の月曜日、それから1月22日の水曜日、それから1月24日の金曜日、ここの3日間で御都合がつけば、次回の審議会の日程とさせていただきたいんですけども、皆様の御都合はいかがでしょう。会長のもとで調整をしていただければ。

【星野会長】 それでは恐縮ですが、この日はだめという方は挙手していただけますと確認が簡単ですが。

(日 程 調 整)

【森川次長】 第1候補として24日(金曜日)の午前中、第2候補として20日の午後ということとよろしいでしょうか。

【星野会長】 また期日迫ってきたら、皆様方の御都合を改めて確認させていただいて、決定させていただきたいと思っております。事務局、お返しいたします。

【森川次長】 案件はすべて終わりました。長時間にわたりまして御審議いただきまして、ありがとうございます。

【星野会長】 どうもありがとうございました。