

袋井市都市計画審議会

会議録 (情報公開用)

開催日 平成24年8月30日(木)

場 所 袋井市役所 第一委員会室

袋井市都市計画審議会会議録

- 1 開催日時 平成 24 年 8 月 30 日（木）
午後 2 時 00 分から午後 3 時 50 分
- 2 開催場所 袋井市役所 5 階 第一委員会室
- 3 出席者 都市計画審議会委員 11 名（1 名欠席）及び事務局
※ 都市計画審議会条例第 7 条第 2 項に基づき、委員の半数以上が出席していることから、定足数を満たしています。
- 4 審議事項 議第 1 号 都市計画道路再検証の取組状況について
報第 1 号 都市計画変更の予定について
- 5 その他 議事録署名人については、都市計画審議会運営規程第 5 条第 1 項の規定に基づき、議長及び議長が指名した委員 1 名が会議録に署名することとなっています。
会議において、議長から各委員に対し、指名した会議録署名人について意見を求めたところ、異議ないことを確認しました。

会議録

- 1 開会
- 2 市民憲章唱和
- 3 市長あいさつ
- 4 会長あいさつ
- 5 委員紹介
- 6 協議事項

議第1号 都市計画道路再検証の取組状況について

ア 議案の概要

袋井市では、平成22年度から都市計画道路再検証の取組を進めている。今回は、今後の取組のスケジュール及び「袋井市都市計画道路再検証指針（案）」について、御意見をいただいた。

イ 議事

○ 議長

はじめに「議第1号 都市計画道路再検証の取組状況について」、事務局から説明をお願いいたします。

○ 事務局

(説明)

○ 議長

ただいま、議第1号 都市計画道路再検証の取組状況について、事務局から説明がありました。この件につきまして、ご質問・ご意見がございましたら、お伺いします。

○ ■■ 委員

29頁の都市計画決定されている65路線のうち、33路線が選ばれておりますが、この時点では、避難路など防災上の観点からの検討を行っているかを聞きたいと思います。

それから、30頁から検証の実施について、具体的にどのような路線を変更、廃止に選ぶのか、わかれば教えていただきたいと思ひますし、そのプロセスなど、どのようにやるのか、わかりやすくしてほしいと思ひます。

○ 事務局

ご質問にお答えします。資料の29頁を御覧ください。ここでは、検証の流れをフローで表しております。現在、市内には都市計画道路が65路線あり、対象

となる路線、33路線の抽出まで行っております。再検証の対象としているのは、概成済と未整備の道路を対象として33路線を抽出しており、27頁に対象となる路線を図面で示しております。

ご質問のありました、検証の手順としては、29頁のStep 1から3まで示しておりますが、詳細の手順としては、30頁以降に示しております。防災上の視点での検証については、31頁「道路機能からみた必要性」において、防災機能、緊急輸送路等に該当しているかどうか、検証しております。この他には、円滑な交通の流れや、中東遠総合医療センターや新東名高速道路との関係、観光地へのアクセスなど、いろいろな方向から評価をしております。これらの作業については平成24年度に行っております。また、35頁にあるとおり、該当する箇所をマーキングするなどし、カルテとしてとりまとめてまいります。

このため、今のところ、廃止・変更する路線が、定まっておられませんし、ステップの中では、検討した道路網により交通がうまく処理できるか、交通量の検証を検討しなくてはなりません。来年度、交通量予測等を委託して行うなどの後、廃止・変更等の方針案をお示ししてまいりたいと思います。理論的に、評価項目を設定し、抽出しても、交通がうまく流れないといけませんので、最終的に、交通の流れの検証をしていかねばなりません。

このため、現段階では、廃止・変更等の路線が決まっておられませんのでご承知下さい。

○ 議長

検証をおこなっていくうえで、いろんなところから意見を聴いていく必要があると思いますが、そのあたりはどうなっていますか。

○ 事務局

検証指針（案）については、県や都市計画審議会などにお諮りし、確定しましたら、今年度中に公表してまいりたいと思います。また、34頁になりますが、方針案の素案案ができましたら、パブリックコメントをかけていきたい、と考えております。また、都市計画変更の手続きの中につきましても、住民の意見をいただいてまいりたい、と考えております。

○ 事務局

補足説明をしたいと思います。お諮りしている検証指針（案）をみなさんに御審議いただくのは、都市計画道路の存続・変更・廃止する観点を何にしていくか、判断項目を明らかにすることにあります。客観的にこういう視点で評価した結果、存続・変更・廃止になった、といったことがわかるよう、システムをつくっていく、検討のプロセスを明らかにできるための意味の指針であります。それから、透明性やプロセスを明らかにするために、冒頭に説明しましたとおり、地域審議会やいろ

んな会議のなかで意見を評価に反映し、過程なども開示できるよう努力してまいりたいと思います。今日、御審議いただきたいのは、このような開かれた場において、検証の仕方について、みなさんから御意見をいただきたいというのが、趣旨になります。

○ ■■ 委員

内容について分かりましたが、都市計画道路再検証の対象となる 33 路線を 24,25 頁のところで、わかりやすく申し上げてほしいと思うのですが。

○ 事務局

対象となる 33 路線名を読み上げます。3.3.3 森町袋井インター通り線、3.4.4 袋井駅森線、3.4.5 国本木原線、3.4.7 村松山科線、3.4.14 柳原神長線、3.5.15 田端宝野線、3.6.16 上久能山科上線、3.5.18 下山梨春岡線、3.5.19 深見下山梨線、3.5.21 広岡村松線、3.5.31 川井南線、3.3.32 小笠山公園通り線、3.4.33 下山梨上町春岡線、3.4.35 山梨中央通り線、3.3.37 中遠海岸線、3.4.38 中野湊線、3.4.39 山梨南通り線、3.4.40 浅羽東部線、3.4.41 浅岡岡山線、3.4.42 諸井山の手線、3.4.43 芝東西線、3.4.44 諸井北小線、3.4.45 浅名五十岡線、3.6.47 愛野線、3.4.49 上石野梅橋線、3.6.50 小野田柳原線、3.4.54 方丈鷲巣線、3.4.57 川井山梨線、3.4.58 山梨商業通り線、3.4.59 西通新池線、3.4.61 駅南循環線、8.6.1 新池堀越線、8.6.2 堀越久能線、となります。

○ ■■ 委員

一番最後の堀越久能線は、すでに完工していますよね。25 頁の資料では、改良済みになっていますが、これはどういうことでしょうか。資料と違います。幾つか、完工しているところがあるように思えます。(都) 小野田柳原線も完工していると思います。

○ 事務局

申し訳ございません。御指摘のとおり、改めて対象となる 33 路線を明確にしたうえで資料を修正し、送付させていただきます。なお、堀越久能線については、全体では道路整備がありますが、計画上では、一部、用地が確保されていない部分等もあり、資料の上で、表現の相違が生じております。改めて見直しをさせていただきます。

○ 事務局

今回、29 頁については、別資料を元に、数字を 10m 単位でとりまとめたものになります。これとは別に、都市計画道路再検証の対象となる路線は、27 頁の図にあるように、地図のコンピューターシステムなどを使い、用地が確保されているかを確認しながら、交差点単位で区切って、抽出作業をしております。先程の堀越久能線などは、国 1 バイパスの真下の部分について、計画のラインと現況に相違があ

ります。再検証対象路線抽出の結果が 27 頁の整備状況図になります。再検証として、未整備等、抽出した路線と 24.25 頁にお示しした内容に相違がありましたので、改めて、ここに載せる部分を修正したいと思います。

○ ■■ 委員

これでは、対象となる路線がどこになるのか、何もわからないため、議論にならず無理です。

○ 議長

■■委員の言われるように、改めて、事務局で再検証の対象となる路線の明確にしてくださいようお願いします。

これは途中段階ということですのでよろしいでしょうか。再検証指針の案が固まる前に、再度、審議していききたいと思います。

○ ■■ 委員

本日いただいた「袋井市都市計画道路再検証指針（案）」と、「袋井市道路整備 10 箇年計画（後期計画）」の数値が違っております。例えば、再検証指針（案）24 頁の（都）浅羽東部線の数値は、3,870 m になっていますが、10 箇年計画では、2,500 m となっています。そして、（都）諸井山の手線が、1,230 m のところ 580 m、（都）芝東西線が 1,060 m のところ 860 m、（都）諸井北小線が 1,520 m のところ 1,530 m、（都）浅名五十岡線が、1,010 m のところ 890 m となっています。

また、27 頁の整備状況図を見ますと、旧浅羽町地区には、これだけ都市計画道路があります。そして 10 箇年計画をみますと、（都）浅羽東部線 2,500m 幅員 18m は、約 22 億 5 千万円もの事業費が見込まれています。そして、この他の道路を加えると、さらに費用がかかります。こうした中で、（都）芝東西線、（都）諸井北小線、浅岡岡山線、（都）浅名五十岡線、また、（都）諸井山の手線で、現在、整備検討が進められている県道中野諸井線から県道袋井大須賀線の区間を除いた、横の道路は、（都）浅羽東部線ができないと、整備できない路線であります。

都市計画道路再検証指針（案）と、道路整備 10 箇年計画、どちらが正しいか、教えてほしいと思います。再度、資料を出して欲しいと思います。

○ 事務局

袋井市道路整備 10 箇年計画の道路の延長のつかみ方については、確認しておりませんので、チェックし、修正すべきところがあれば、修正したいと思います。

○ ■■ 委員

旧浅羽町の都市計画道路は、ほとんど実現不可能かな、と思います。これらは、バブルの頃、平成 9 年に制定されたものですが、非常に莫大なお金がかかります。30 億も 40 億もどうするのかと思います。何が言いたいかというと、（都）浅羽東部線の横、東西に都市計画道路があります。3 級市道の整備をお願いしようとしても、

近くに上位の都市計画道路があるため、なかなか3級市道の整備が進みません。特に、浅羽東小から西に下る道路は、交差点で止まり、そこから西に行く道路がありません。もし西に延びればいい道路になると思うのですが、やろうと思っても、(都)芝東西線などがあり、また、(都)浅羽東部線がネックになって、なかなかできないと思います。できる路線を色分けしていただきたいと思います。これは要望です。

○ 事務局

住宅地や農用地を通過している道路、また、右肩上がりの時代に先を見越して計画された道路もあります。事情が変わってきております。こうした中で、皆さんの御意見をいただきながら、道路の必要性などを検証してまいりたいと思います。

○ ■■ 委員

本論と外れますが、私は、■■委員とちょっと方向性が異なるところがございます。申し上げたいのは、合併前に都市計画道路の決定をしたのですが、整備したところは、大庭の浅羽郵便局周辺 260m だけで、後は手つかずの状況です。私の覚えでは、旧袋井地区の都市計画道路の整備率は 58.3 %、旧浅羽地区の都市計画道路の整備率は、たった 2.9 %の状況です。非常に大きな落差が生じております。合併前に都市計画決定したのですが、平成 17 年に合併した今でも、大きな差があります。浅羽地区地域審議会でも、浅羽地区に都市計画税が課税されたことなどから、是非、都市計画道路を整備いただくよう、要望をさせていただいております。

もう1つは、反論というわけではありませんが、(都)浅羽東部線は、五十岡のしんしんから、諸井のウィンダーランドを抜けていく道路になります。航空写真などをみてみますと、静岡精機の近くの住宅団地は、一部、家にかかりますが、それ以外の区間のほとんど、家にかかっておりません。(都)浅羽東部線は、浅羽地区の悲願であり、屋台骨です。ここをなんとか、やってもらいたいと思います。交通量以外にも、避難路として丘陵地帯を通る道は、非常に価値があると思います。できないという意見がありますが、航空写真などをみていると、この道路はできると思います。

なお、芝東西線は、非常に住宅密集地です。ここは、本来的に言うと、■■委員のおっしゃったように、掛川信用金庫から西へ道路をつくったほうが、利便性が高くなると思います。

○ 事務局

都市計画道路の必要性について、指針(案)を元にこれから整理をしてまいります。お話のありました、道路に期待するもの、交通を流すこと、あるいは地域を活性化することなど、こうした評価項目が載っているか、適切に必要な道路になるかを御審議いただきたいと思います。個別の路線に対する評価は、後にしていただき、緊急輸送路や交通の代替性等の評価項目をみていただきたいと思います。また、今回いただいた意見をもとに評価すれば、必要性は浮き上がってくるのではないかと考えておりま

す。

○ ■■ 委員

1 頁に「今後、県と協議を行い、追加・変更が生じた場合は、修正を行い、公表してまいります。」とあります。これは、都市計画審議会の意見も含め、追加・変更していただくということで、よろしいでしょうか。

また、商工会議所としては、新東名ができて、内陸フロンティアの提言をしております。評価し直すこと、都市計画道路を減らすことは大切なことですが、つくることについては、ないのかなと思います。そうした材料がみあたらないように思います。

関連しますが、28 頁の「再検証の必要性について」7 行で集約されていますが、やはりこれは、袋井の独自の状況を入れていただいたほうがよいと思います。震災や新病院、新東名の関係など、袋井の独自性を入れたなかで、再検証の必要性をボリュームをもって、ここだけ読んでも皆さんが分かるようにしてほしいと思います。

○ 事務局

都市計画審議会をはじめ、自治会関係、浅羽の地域審議会にも御説明しながら、各方面に説明するなかで、機会を捉えて御意見をいただき、県と調整しながら、最終決定してまいりたいと思います。

また、再検証は、全国的に取組がなされており、ガイドラインをつくり、県と市が協力して進めております。なお、新規の道路については、これまでどおり審議会に諮ってまいりたいと思います。

28 頁の再検証の必要性については、もう少し、分かりやすく厚みをもたせるよう検討したいと思います。

○ ■■ 委員

31 頁の防災機能について「避難路の候補となる道路」は、15 m 以上ある道路しかないのですか。

○ 事務局

国交省の通知により、避難路は 15 m 以上という基準がありましたので、これを採用しました。なぜ、15 m かとといいますと、阪神淡路大震災など、道路の閉塞性や火災の延焼拡大防止などを踏まえておりましたので、このようにしました。

○ ■■ 委員

実情によって違うので、必ずしも 15 m とらわれないほうがよいと思います。また、液状化の結果が公表されましたが、この評価の中に反映はされるのでしょうか。

○ 事務局

現在、液状化については入れておりません。御意見いただいた液状化と都市計画道路の関係、評価の仕方が、なかなか分かりづらいのですが。

○ ■■ 委員

液状化が発生する地域に緊急避難路がある、こういった考え方が挙げられます。

○ 事務局

液状化も1つの要因になると思います。ただし、道路が液状化しやすい地域を通っているからといって、それだけで、その道路が否定されることは別のことだと思います。項目として入れてはいけないということではありませんので、例えば、その他の項目において、道路が損傷しやすいなどの観点で考えていくようにしていきたいと思っています。

○ ■■ 委員

これから見直しをすることになりますが、市町をまたぐ道路があります。市独自の項目もあるかもしれませんが、市町で基本的な検証項目の摺り合わせも必要だと思います。どうでしょうか。

○ 事務局

市町をまたぐ路線もございます。市町によって、結論が異なってもいけませんので、当然、説明しながら進めたいと思います。

○ ■■ 委員

この検討は、都市計画道路を消すための作業ではなく、必要性をあぶりだす議論にしたいと思います。決して、否定的な立場でとらえるのではなく、これからの情勢に対応した都市計画道路網を再構築をしていくと捉えていただきたいと思います。■■委員が、加えるものはないのかとおっしゃったのは重要だと思います。新しい病院などができれば、多くの市民が利用するアクセスする道路網なども考えていく必要があると思います。また、津波と避難路を考えると、車で逃げるといった意見も聞かれます。南北道路も重要になってくると思います。都市計画道路に位置づけることはさておき、こうしたことを念頭に置いて、議論する必要があると思います。

○ ■■ 委員

浅羽地区については、一時的に避難タワーや命山ができて、最終的に高台に避難する場所が必要だと思います。また、液状化の問題もあります。検証にあたって申し上げたいのは、都市計画課で案ができていればいいのですが、そういったものがなければ、大きな流れの検証だけでなく、地域の利益を享受する人たちに発言をしていただき、意見として取り入れる必要があると思います。例えば、(都) 諸井山の手線は、西浅羽地区、磐田、豊浜、福田とつながる道路であります。この道路は通学路であり、車が多く、地域の要望と実情をとりあげた中で、都市計画課で100万円の調査費をつけ、改善していただけるようになって喜んでおります。浅羽地区については、だいたい頭の中に入っているつもりですが、袋井全体については、正直、わからないところがありますので、地区の意見を聴いていくことも必要であると思います。

○ 議長

■■委員の御意見のとおり、きめ細かく地域の意見を聴いてほしいと思います。

なお、県内3市がすでに検証を終えています。廃止路線等、検証の結果について教えていただけますか。

○ 事務局

現在、手元に資料がありませんので、後日、報告させていただきます。

7 報告事項

報第1号 都市計画変更の予定について

ア 議案の概要

平成24年度は、(都)上久能山科上線の計画変更を予定していることから、概要の説明をおこなった。

現在、(都)上久能山科上線の幅員は10.5mで、歩道2.5mが計画されている。本路線の周辺には、袋井商業高等学校や袋井市民病院、工業団地があります。そして、本路線は、今年4月に開通した新東名高速道路 森掛川インターチェンジと東名高速道路 袋井インターチェンジを結ぶルートの一つになります。

また、現在の計画では、自転車は歩道の外側(路肩)を走行することとなり、通学する子どもや周辺住民に対する一層の安全対策が必要になると考えられます。

こうしたことから、現在、定められている歩道2.5mを自転車歩行者道3.5mとして確保するため、自転車歩行者道に接する路肩を1.0mから0.5mに変更し、本路線の標準幅員を10.5mから11.0mに変更することについて、委員の御意見を伺った。

イ 議事

○ 議長

次に、「報告事項 「報第1号 都市計画変更の予定について」を議題とします。事務局からの説明をお願いいたします。

○ 事務局

(説明)

○ 議長

ただいま、報第1号につきまして事務局から説明がありました。この件について、ご質問・ご意見がございましたら、お願いします。

○ ■■ 委員

どちら側に50cm幅員が広がるかということと、自転車歩行者道3.5mの中は、自転車と歩行者を分けないのか、この2点についてお伺いしたいと思います。

○ 事務局

道路の片側が東名高速道路となっており、そちらは決まっておりますので、基本的には北側に拡幅のつもりでおります。また、現計画決定が2.5mということで狭いため、3.5mを確保し、自転車と歩行者がより安全に通行できるよう、自転車歩行者道として整備してまいりたいと考えます。

○ ■■ 委員

市内の自転車と歩行者の事故の状況はわかりますか。

○ 事務局

事故の状況はわかりませんが、資料の 39 頁の写真の右上に、袋井商業高校の西側の写真があり、自転車と歩行者の通行部分が色で分けてあります。今回、(都)上久能山科上線についても安全を確保するため、検討してまいりたいと思います。

○ ■■ 委員

この路線は、歩行者がかなりたくさんあります。袋井商業高校の前の道路は、ゾーニングがされており、交通安全上、とてもいいと思います。是非、安全確保のため、ゾーニングを検討していただきたいと思います。

○ 事務局

ありがとうございます。最善の方法を検討をしてまいりたいと思います。

8 その他

○ 事務局

都市計画の観点から、御意見・ご質問等がありましたら、発言をお願いします。

○ ■■ 委員

新東名が開通し、(都)袋井駅森線は、交通量が増えてきた感じがします。また、トラックも増えているように思います。これは、新東名へのアクセスが遅れていることがあると思います。辻本の交差点(上山梨交差点)は、めったに渋滞しないところでしたが、最近、しばしば渋滞するようになったと思います。新東名へのアクセス道路((都)森町袋井インター通り線)の整備が、思うように進まない状況です。新東名アクセス道路の検討を進めるとともに、今、地域で検討している(都)袋井駅森線について、急いで事業化を進めていただくことが必要と考えます。これからますます混雑すると思います。子どもたちの通学路にもなっています。大型貨物も通行し心配です。参考として情報提供させていただきます。

○ ■■ 委員

新東名高速道路の開通後、5月に交通量調査を行っています。結果だけいいますと、ほとんど交通量は変わらない状況です。開通後、1ヶ月後の調査であり、半年後はどうなるかわかりません。今後は、様子を見守ってまいりたいと思います。

○ 事務局

数字上は表れませんが、観光バスやトラックなどは増えていると思いますし、辻本の交差点は、変則で幅員が狭いことから、大型車両などが通過すると、歩行者にとっては危ない現状があります。(都)森町袋井インター通り線の整備にも、時間がかかりますので、まずは、(都)袋井駅森線の事業認可、着工に向けて、県の御協力をお願いしたいと思います。

○ ■■ 委員

袋井商業高校の前は、走りやすくなりましたが、歩道は、何メートルあるのでしょうか。

○ 事務局

先程、説明しました3.5mよりも、1mくらい広い状況です。

○ ■■ 委員

袋井商業高校の前の歩道くらいあれば、安全で安心ですが、(都)上久能山科上線についても、自転車のことを考え、3.5mで整備が進むようお願いしたいと思います。

道路のことを考えると、計画されてから整備されるまで、いつできるんだろうという感じです。都市計画道路再検証指針(案)には、1年あたり0.8kmの整備とあります。0.8kmしか整備されないなら、検証しても、また検証し直さなければならないのではと思います。財政事情など、大変なことも分かりますが、整備にあたっては、

重点地区を設けるなど、必要なところを最優先に進めてほしいと思います。

○ 事務局

ありがとうございます。限られた中で、優先順位をつけて整備することが重要と考えます。

○ ■■ 委員

昨日、南海トラフを震源とする被害想定が出されました。浅羽の国道 150 号以南の地域には、約 4,300 人の住民が住んでおり、逃げ場がなかなかない状況です。テレビや新聞をみると、南海トラフの震源域は 700km と、とても広いわけですが、地震の最大の想定は、震源が起きる場所によって、変わってくるのでしょうか。

また、東部線が通る予定のナカジマ鋼管付近の道路については、液状化マップをみると、液状化しないエリアになっています。また、メロープラザの建設にあたっては、一番地盤が悪いということで、いろいろと議論しました。あのあたりは、非常に軟弱地盤と思いますが、液状化しにくいエリアになったのは、どうしてかを教えて欲しいと思います。

○ 事務局

巨大な津波が発生する評価の仕方についてであります。南海トラフには、地震を発生させる固着域、プレートがくっついている場所が、数カ所あります。国は、この数カ所について、どのように地震が発生するかを検討し、全部で 11 パターンを作成しています。そして、それぞれのパターンで地震が発生した場合、どのような影響が起きるかを想定しています。最終的に、袋井市では、駿河湾を中心に起きた東海地震が、最も被害が大きいことになり、最大で 10 メートルの津波ということになります。これは、いろんな可能性を比べたなかで、最大値の計算を出しております。

次に、液状化についてであります。これは、砂が地下水につかっている状態で、揺れが発生すると、砂の粒のかみあわせがゆるくなります。そして、液体のようになって、上にある建物が沈むことになります。液状化発生条件は、ゆるい砂と高い地下水にあります。メロープラザやご質問のあった土地については、砂ではなく粘性土です。粘性土は粘着力があります。このため、液状化の評価については、ワンランク低い評価になります。ただし、粘性土は液状化がなくても、揺れが大きくなる可能性があるため、別の心配をする必要があると思います。トータル的にみると、軟弱地盤は、揺れに対し心配があると思います。

○ ■■ 委員

昨年、浜岡原子力発電所の課長さんの話では、3連動よりも2連動、要するに、東海・東南海の津波が一番高いという説明を聞きました。学説により、変わってくるのでしょうか。

○ 事務局

国では、幾つかのパターンを想定して公表しています。ご質問のあったことについても、想定しているものと考えています。

以上のとおり、審議がなされ、都市計画審議会は閉会した。

会議録署名人

印

印