

第1回八千代市都市計画道路整備プログラム検討会議議事録

会議名・・・第1回八千代市都市計画道路整備プログラム検討会議
会 場・・・市役所 別館2階第1・2会議室
日 時・・・令和5年9月22日（金） 午前9：57～午前11：12
出席者・・・【委 員】
藤井委員，福田委員，秋元委員，高宮委員，木内委員
【事 務 局】
若林都市整備部次長，赤城都市整備部次長
（都市計画課）平野課長，花嶋副主幹，八木主査，三星主任主事，
葛貫主事

公開・非公開・・・公開
傍聴者・・・0名
議題・・・①現行の都市計画道路整備プログラムについて
②その他
議事・・・以下のとおり

－開会－

－委嘱状の交付－

－部長あいさつ－

－公開・非公開の報告－

－出席者紹介－

－事務局紹介－

－資料確認－

（木内議長）

では議長を務めさせていただきますよろしくお願いたします。

まず議題に入ります前に，八千代市都市計画道路整備プログラム検討会議設置要領第5条第2項の規定により，副会長は委員の中から私が指名すると定められておりますので，この場を借りまして，私の方からですね，藤井委員を副会長に指名させていただきたいと思ます。どうぞよろしくお願いたします。

では議題に入りたいと思ます。

議題の1「現行の都市計画道路整備プログラムについて」事務局から説明をお願いいたします。

(花嶋副主幹)

一議案第1号「現行の都市計画道路整備プログラムについて」に関して、資料に基づき説明一

(木内議長)

ただいま事務局より説明がございました。

説明に関するご意見ご質問、何かございましたら発言をお願いいたします。

(福田委員)

はい。

(木内議長)

福田委員。

(福田委員)

すいませんちょっと十分把握しきれてないところ教えていただきたいんですが。16ページの優先度評価結果の一番右にある総合評価というのは、4ページのこのフローでいうところの総合評価ということですか。

(都市計画課職員)

こちらにつきましては、整備優先度の評価結果のⅠ交通要素、Ⅱまちづくり支援要素を合わせた総合評価となっております。

(福田委員)

この四角のは15ページに説明があるんですが、この2つの視点からマトリックスにして評価してるこの評価は、4ページの中でいうと①なんですか。この4ページのフローとの関係で見たときに、どう理解すればいいですか。

(都市計画課職員)

変更廃止候補路線の区間選定に当たりましての総合評価までの評価フローになっておりますので、優先度の評価とは別のフローとなっております。

(福田委員)

全然別ということですね。

(都市計画課職員)

そうですね別のフローとなっております。

(福田委員)

そうすると、5ページの時にご説明があった7項目で廃止するかどうかの評価をしたってことですかね。

(都市計画課職員)

そうですね。はい。

(福田委員)

じゃあ5ページで廃止するかどうかを評価した時の、各項目のウエイトというのはどこでわかるんですか。優先度を定めるのは16ページの上に配点というのが書かれているんですが、廃止するかどうかを決めた時の7項目のウエイトというか配点みたいなものはどこかにあるんですか。

(都市計画課職員)

廃止・変更候補路線の選定に当たりましてのウエイトは特になくてですね、まず一次評価で路線区間の必要性の有無、こちらの方で7つの評価指標をもとに必要性がないと判断された路線区間については無条件で廃止候補に区分されますが、今回のプログラム上だとすべて必要性ありと判断されております。

続きまして機能代替の可能性の有無・・・。

(福田委員)

ちょっと話切っちゃってすみません。1つでも該当するものがあれば必要だと言って残ってるってそういう理解でいいですか。

(都市計画課職員)

そうです。7つの項目1つでも当てはまればという形になっております。

(福田委員)

すいませんそれと、あっち行ったりこっち行ったりして申し訳ないですけど、16ページの上のこの配点ってのはどういう根拠で決められていますか。なんか3点でやっていたり5点でやっていたり2点でやっていたり0.5点だったり1点だったりする、このウエイトはどうやって決められたんでしょうか。

(木内議長)

事務局どうぞ。

(都市計画課職員)

ちょっとご質問にお答えできているかどうかあやしいんですが、整備優先度を評価するにあたりましては、都市計画道路整備プログラムの策定マニュアル、こちら国交省で定めている平成11年3月版のものになりますが、こちらを参考としまして、検討すべき評価指標を設定するとともに評価基準を検討することとしております。

(福田委員)

すいません今のお答えは国交省の方でこういう点数をつけたものがあるので、それをそのまま使いましたとそういうお答えでよろしいですか。

(都市計画課職員)

そのようになります。

(福田委員)

それから、すいません。最後もう1つだけいいですか。

このマトリックスで表されてるんですが、交通要素軸とまちづくり支援要素軸ってこうなってるんですが、単純に考えると、広域幹線を担ってるようなところが、まちづくり支援要素軸の機能ってそんなにそもそもないのかなど。我々教えるとき道路って交通機能かアクセス機能かってこう分けてやりますから、何か両方の機能を持ってるっていうのは逆に言うと、なかなかないのかなって気がするんですが。どちらかという、車をいっぱい通す機能を持ってる道路と、まちづくり、人が歩いたりするところでの高い機能を持ってる道路とあるのかなって気がするんですが、両方の機能持ってるところっていうのは、なかなかないような気が単純にしたんですが。

(木内議長)

藤井委員どうぞ。

(藤井委員)

おそらく事務局、普通に答えられない範疇かなという気がします。というのは、私もものすごく気になる場所なんです。

というのは、交通要素とまちづくり支援要素というふうに分けてるんだけど、中の項目を見ると、例えば今お話しがあったトラフィック機能、アクセス機能それから空間機能これは道路の機能で基本的には分ける要素、そういった観点で評価をつけるっていうのは、そこまではわかるんですが、例えばそれをまちづくりという一つのキーワードとした項目として集約することがいいのかどうか、この辺の判断はおそらくされてないんだと思います。

ですので例えばまちづくり支援要素といった中に、それこそ交通要素である16ページで見ると、都市構造支援とか生活拠点コミュニティ形成とか、土地利用促進の有効活用とか、

詳細の中身がわからないにしても、何かまちづくりに関わってきそうな項目がその中に、アクセス機能向上といった側面でご入ってきてるといったように、ポリシーとしてこの評価一覧というものを組み込んだという形にはどうもなっていないなといったところで、そこ自体を、今後の取り組みの中でかスリム化するか何をするのか、ちょっと考えないといけないのかなというふうに思います。

特に、まちづくりというお話があったときに、やはり道路というのは通過させるか、アクセスさせるか、或いは都市防災という形で空間を守っていくのかとかいろんな観点があるので、もちろん道路整備優先順位といったところで、廃止存続とかそういったのを決めてきたといった中で、存続するといった候補の中で、プライオリティを考えていくと。その時に二次評価の場合には、自治体がある思いを持って、その空間を活用するためのプログラムとして、道路のプライオリティをつけましょうということが課されてるところかなと思いますので、例えば都市マスが変わったので、ある意味地域の都市活動の仕方が違う、その軸線を、かなり大事にしたいということであれば、そういった広域幹線軸みたいなことのプライオリティが高くなるような評価のウエイトであるとか、そういったものを考えていかなくちやいけないので。このマトリックスそのものをやっぱり根本的に変えていくようなことも、イメージする形で検討しないといけないのかなという気がいたします。

おそらく答えられないんじゃないかなと思ったのでちょっと補足しました。すいません。福田委員がまたさらにあれば。

(福田委員)

いやいやおっしゃる通り。

(木内議長)

事務局どうぞ。

(赤城次長)

次長の赤城です。

福田委員のおっしゃるとおりだと思いますが、八千代市は駅前とかの都市機能に道が繋がっているんで、そこはAaとして考えております。

(福田委員)

そもそも3・2・17号線みたいなのは、aはつかないですね。

だから、道路によってはそもそもそういうことが期待されていない道路もあるので、両方持っていないといけないってこうやってしまうと、そういうものの優先度が下がってしまうんじゃないかという。広域機能としてやっぱり、幹線機能として必要だっというものに関しては、aがないとしても、やっぱり重要なのかなと。

このマトリックスで全部やってしまうと、両方持っていないと優先度が一番上にならないので、ちょっとそこが気になりました。

(木内議長)

ありがとうございました。福田委員は質問は大体大丈夫ですかね。はい。藤井委員お願いします。

(藤井委員)

気になるところがそこそこやはりあるというところで、改定していく方向性でご検討するのがいいなというふうには感じています。

特に資料4のところでは拝見した時に、その第一次評価と第二次評価という形で来んですが、二次評価の中の例えば上から9つ目の3・3・7の①という、先ほどご説明もあったところかなという気もするんですが、計画線上に水路があるため土木工事が必要になるよということで当初は廃止または変更だったと。でも、この段階では、現時点では見直しの方向性を行うことができないから存続候補にすると、そういったキーワードが入ってくると。

この存続という考え方は、道路整備優先順位を考えるとといった中で、今の八千代市にとっての都市構造からして道路ネットワークとして必要だと。そこを、必要だっという必要性だけ謳うのではなくて、それを形として作り上げていくという、そこまで持っていかないと本来の存続の意味がないと。そうなってくると、これ同じ緑で塗られてるんですけど、存続の意味合いは全然違うと。実際に緑の枠の可能性をこう見てくると、存続が22あるという中で、6つほどですね、現時点では見直しの方向性を行うことができないということが出てくる。これはやはりちょっと別枠で考えておく必要があるんじゃないかなと。時間軸が当然全然違うものを一つのところにこう並べて判断するのは、これはちょっと問題かなという気はいたします。

それから、都市計画道路といったところと一部国道296というキーワード。そうですねこのページの中でも、国道296号線って書いてあるんですがこれ、線はいらなくて国道296号で止まりますね。国道の場合ね。その国道296号なんですけど、この道路があるから、代替機能として、ここは存続するので、廃止或いは対応しますといったような路線が出てくると。国道296号に本当に代替させていくような現状の道路整備になってるかといったこともやっぱり考えないといけないと。そう考えると、残す意味合いといったものを単なる線があるからよしとするというだけではなくて、今の現状の質的なものがどう評価できてくるかっていうことをやっぱり考えないといけないかなという気はします。

それからですね、先ほどちょっと話を出していました17ページのこのマトリックス、このマトリックスを、やっぱり根本的に考え直しませんかっていうことを考えたい。先ほどの福田委員からのお話もありましたように、すべてに同じ評価の視点でつけるべきかどうかといったところは、道路の持っている機能から考えたときに、それを果たす、或いは果たせないものが当然混在してきますから、そこをちゃんと分けて考えるべきだろうなというふうに思います。

それからですね、あともう一つ。先ほどの資料4にまた戻ってですね、下段の方に3・3・7の③という、大和田駅前萱田線ですか、下から3つ目になります。路線的にも非常に重要

なとこなんだろうなというふうに思うところなんです、例えば家屋が連たんしておりコミュニティの維持発展に影響を与えるおそれがあるということを前提としているんだけど、存続する形の中で、文化のシンボル軸になっているからというキーワードがこう出てくると。もちろんその計画上のシンボリックな道路という形で、都市計画道路を一つの骨格路線として考える、決して悪いことじゃないと私も思っているんですが、実現性といったような観点からしたときに、その現道の状況、コミュニティの状況、商業の状況、こういったものから、ある意味例えば、以前であれば、整備プログラムの優先的なところ、10年で実行できるところ、最優先区間として展開していきましようとか、いろんな方策が示された時期がございますよね。そう考えたときに、ここの道路などでは存続候補とするんだけど、実現性評価からすると、極めてちょっと首をかしげてしまう。こういった区間が存続候補としてもあると。

先ほどの他の自治体との関連で議論ができない区間の存続問題の話と、それから、現実的な工事を含めた実現性評価から見ると、難易度の高いといったところの中での、実現性評価と、やっぱりちょっとその辺を区分けしてまた評価できる仕組みにしておかないと、総並びにした時にちょっとバランス悪いかなど。そうやってきた時にはまたさらに、先ほども出てた、私たち教員どうしてもこう評価項目が出るとウエイトだとかそういったものが非常に気になってくる。それはどちらかという一次評価で存続云々といったところで切り分けた、そのあとの問題として、自治体独自でその自治体のポリシーに基づいて、変更評価、こういったものを考えていいよというプログラムになってるので、八千代市さんの都市計画的な整備の観点からここを重要視したいという、その思いが出てても決して私は悪くないと思うんですね。その思いがどういう形の、このマトリックスがもしも進むのであれば、ウエイト評価に繋がるかといったようなところもですね、あわせて検討しないといけないと。

国交省の、先ほどウエイト的な話もありましたけど、それは標準的な仕組みという形で出てるんだけど、都市の形成の仕方とか当然違うわけなので、八千代市版でここは重きを置きたいと。特に駅前の連たんしてるところは、ここはどんな思いをたててもやっぱりやるぞというぐらいの気ぐらいでウエイト評価高くしてやるんだとかですね。やっぱそういったことが出てても、決して悪くない話だと私は思います。

ですので、最初の検討する時にあまり縮こまらないで、ここはドラスティックに変えていいんじゃないかという議論もぜひ事務局の中ですべて進めていただけるといいかなと思います。はい。私の方は以上でございます。

(木内議長)

ありがとうございました。他何かございますか。よろしいですか。福田委員どうぞ。

(福田委員)

説明の中で事業面は除くってご説明があったんですが、要するに財政的なことって意味だったと理解したんですけど。それはなぜですか。根本的に予算が今後やっぱり厳しくなってくる中で、財源が限られてる中で効率的に整備していきましようっていうことで見直しだと

いうふうに理解したんですけど、ただ、事業面は評価には含めませんよっていうのはどうしてでしょうか。

(都市計画課職員)

当時のプログラムとしましては、先ほど福田委員の方からおっしゃっていただいたとおり、事業面を除いてその路線を整備することで発生・影響する要素について各項目の加点により整理を行っている形になりますので、やはり財政が緊迫していく中で、事業面というのを考えていかなくちゃいけないところかなと思いますので、もしプログラムの見直しという方向性に至った際には、次のプログラムの中ではそういったことも考慮して考えていければなどというふうに考えております。

(福田委員)

やっぱり費用対効果を考えないと、財源が限られてる中で事業を絞ってくということであるとするとやっぱり費用対効果を見ざるをえないような気がするんですよね。なのでそのあたりもどこかで評価に含めていただいた方が説明しやすいんじゃないかなという気がするんですが。

(木内議長)

すいませんちょっと私の方から。今都市計画道路のネットワークをもう1回考え直そうかなというところの中で、存続・廃止、変更なりあると思うんですけども、交通量推計、こちらの検証は、するつもりがあるのかないのか。この現行のプログラム、或いはここで出てる評価を見直ししようかしまいかというところなんですけども、おそらく今ここで出てるその交通量推計の元ネタっていうのが多分だいたい昔のやつだと思うんです。これの検証というのは、やるのかやらないのかというのは。

はいどうぞ。

(都市計画課職員)

千葉県の方ですね、平成30年の東京都市圏パーソントリップ調査の実施結果に基づきまして、新たに将来交通量の再推計を行っておりますので、見直す際にはそちらを活用していくような形で考えております。

(木内議長)

このプログラムを見直すとなって初めて交通量をもう1回検証するという感じですか。要するにこのプログラム見直さないってなった時に、このままの交通量推計に基づいてこの評価としていましていう落としどころにするのか。

(都市計画課職員)

見直しをする際に、現行のプログラムのものは、かなり古いものになりますので、見直し

をする際には新しいものを活用して見直しをしていきたいと考えております。

(木内議長)

ごめんなさい。見直さないってなった時に交通量推計をもう1回回すかという。

(平野課長)

プログラムの方の見直しを今後しないとした場合であっても、交通量調査というかそういったデータを使っていかないのかっていう話だと思うんですけども、今実際都市計画道路の整備を進めていく中でですね、当然そういったものもやっておりますが、今後整備をするものについては、最新の情報ですとか、場合によってはそういう調査とかを行いながらですね、いろいろやっぱり時代とともに交通量も変化してきていると思いますので、整備をする際には新しいデータを採用していきたいとは思っています。

(木内議長)

やったほうがいいと思います。多分これから新たに事業認可取ったりとかですね、うちの方で道路整備を進める上でもですね、おそらくその辺の検証が必要かなと思いますんで。

すいません他に何かございますか。

(福田委員)

ちょっと今の点なんですが、多分このセンサスデータでやってる計画基本ゾーンで見たら多分たいしたゾーン数もなく、ここまで細かい道路の配分を計算してどこまで信用があるかって言われると結構正直言って難しいので、広域的なざっくりした交通量をやっぱり配分をちゃんとやってってことになると思うんですが、或いはもうすでにやられたものを切り出してくればいいのかと思うんですけど、ちょっとかなり細かく、例えば西八千代の中のこの交通量とかいうのがなかなか、いわゆる4段階推計法だけではちょっと難しいところもあるので、そのあたりはやり方を工夫したほうがいいかなと個人的に思います。

なかなかね、交通量これから減ってくような時代ですから。それでやってくとどんどん交通量が下がって行って必要無くなってしまうので、もう少し、部分的にはマイクロ交通シミュレーションやるとか、やっぱりそういうのも必要かなと思います。

(平野課長)

今福田委員の方からお話いただいたように、何が一番今後、道路を見直していく際に必要なものなのかっていうのは、合わせてちょっと研究して参りたいと思います。

(木内議長)

藤井委員どうぞ。

(藤井委員)

直接道路とは関係ないんですが、先ほどご説明の中でもちょっと触れられて私聞き漏らしてしまったんだと思うんですが、八千代カルチャータウン、これ市街化調整区域内で、都市計画区域として一つ用途変更したエリアですよ。

私もちょうど他の自治体さんで、いろいろ関わってる中でこの飛び地の扱って非常に難しく、今これから動き出すといったところを、これから人の張りつき含めいろんな活動が出てくるんだと思うんですけども、都市計画道路としてリンクさせていくということを考えると、どうしても5年10年とか、直近型ではなくて長期のスパンの中で、その地域を支えるネットワークとしての市街地を組むという形になってくるはずなんですけど、このカルチャータウンといったところに向けた形が、基本的には現道がある、県道ベースといったようなところで、市としてこのカルチャータウンをつなげるための基本的なネットワークの考え方みたいなものをきちんと持たれてるのか。持った形で、このある意味市街化といったところにアプローチを進められたのか。その辺の経緯をちょっと教えていただけるとありがたいなと思います。

(木内議長)

事務局お願いします。

(平野課長)

今お話いただきましたカルチャータウンにつきましては、近年ですね、市街化編入をさせていただきまして、今回新たに都市マスタープランにおきましても、拠点ということで南側の方に都市拠点、北部に関しては、カルチャータウンを地域拠点っていう形で、拠点間を結ぶ、交通もそうなんですけどもネットワークを確立していくというような、考えで一応方向性は示してございます。

(藤井委員)

私も関わってたところなので基本的な認識はあるんですが、その時に道路のネットワークとしてつなぐか、或いは、先ほど資料6で出てきたバスネットワークといったところで、そのバスの路線という形でお示しされた図、そういった中では、交通インフラとしての整備でつなぐのか、本来のインフラとしての道路といった形で確保していくのか。それによってやっぱり行政の関わり方で大分変わってくるので。その辺のスタンス、特にバス路線で残そうと思うと、昨今の状況ではですね、特に八千代の場合には、東洋バスさんがかなり全体図を占めている中で、運行が非常に厳しい状況が直近で出てくるだろうと。

そうした時に、幹線系を維持するところを交通事業者依存型の取り組みでこの交通軸を担っているんだということが本当に強くいえるのかどうか、この辺が非常に微妙になってくる時代だなと言ったところなので、本当に飛び地型の市街化区域ということであれば、それをコンパクト・プラス・ネットワークの地域拠点間連絡といったところを、本気で繋いであげないと、ここはもしかするとしんどくなるということもあるので、ぜひその辺の配慮、気持ちを持っていただきたいなということで、ちょっと確認をさせていただきました。

(木内議長)

事務局お願いします。

(赤城次長)

すいません今の質問でちょっと補足なんですけど、実はカルチャータウンのところは東洋バスが車庫として拠点になってますので。今16号沿いの八千代松陰高校入口にある車庫が全部移転されまして、全部終点ということでその路線を確保できてるというのが前提で、それを活用してのあくまで拠点というふうに考えてますので、そこからどう横に今度つなげるか、そこをやっぱり考えていかなくちやいけないかなと考えております。

(木内議長)

他に何かございませんか。よろしいですか。

では、他にご意見ございませんので、皆様からいただきました都市計画道路整備プログラムの見直しの必要性についてのご意見を、事務局の方で整理させていただきまして、改めて委員の皆様にご確認をいただいた後、会長一任ということで、本会議委員からの意見書として取りまとめまして、市の方へ提出ということでよろしいでしょうか。

－ (異議なしの声) －

(木内議長)

ありがとうございます。

では続きまして議題2「その他」について、事務局よりご説明をお願いします。

(平野課長)

本日は貴重なご意見いただきありがとうございます。

今後いただいたご意見を事務局の方で整理させていただき、意見書の案という形で作成をさせていただきます。後日郵送またはメールにて各委員の皆様にご確認をお願いしたいと思っております。

その後ですね、委員の皆様からご承認をいただき、会長より提出された意見書につきましては、事務局でお預かりしまして、市長へ提出をさせていただきたいと思っております。

なお、あくまでもご承認いただいて、今後見直しをしていくっていう形になった場合には、次回の会議で都市計画道路整備プログラムの具体的な見直し方法、今回評価の方法ですとかそういった見直しとかのいろいろなご意見をいただきましたので、そういったものをまた元に改めて見直しの方法について、いろいろ皆様からご意見をいただくような会議を開きたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

会議につきましては一応来年の2月頃を考えておりますが、また改めまして日時等につきまして、事前に皆様のご都合を調整させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

事務局からは以上となります。

(木内議長)

それでは以上をもちまして第1回八千代市都市計画道路整備プログラム検討会議を終了いたします。

本日は議事の進行にご協力いただきまして、ありがとうございました。

－閉会（午前11時12分）－

－以上－