

第1回八千代市都市計画道路整備プログラム改定会議議事録

会議名・・・第1回八千代市都市計画道路整備プログラム改定会議

会 場・・・市役所 旧館4階 第1委員会室

日 時・・・令和6年11月15日（金） 午前9：56～午前11：10

出席者・・・【委 員】

藤井委員，福田委員，松浦委員，周郷委員，三浦委員，山本氏（秋元委員代理），田村氏（松本委員代理），赤城委員，加藤委員，木内委員

【事 務 局】

若林都市整備部次長，佐藤都市整備部次長

（都市計画課）平野課長，八木主査，清宮主査補，湯川主任主事，葛貫主事
（土木建設課）高橋副主幹，中村主査補

（受託事業者）東日本総合計画株式会社 井口氏，北岡氏，若林氏

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の評価について
②検討対象路線について

議事・・・以下のとおり

－開会－

－委嘱状の交付－

－市長あいさつ－

－出席者紹介－

－事務局紹介－

－公開・非公開の報告－

－資料確認－

（木内議長）

議長を務めさせていただきます木内でございます。本日はお忙しいところをお集まりいただきまして，誠にありがとうございます。

議事の進行につきましては、皆様のご協力をいただきながら、進めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

また、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改定会議設置要領第5条第2項の規定により、副会長は委員の中から会長が指名すると定められていますので、この場をお借りしまして、指名させていただきます。藤井委員を副会長に指名させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。それでは議事に入らせていただきます。

議題（1）現行の都市計画道路整備プログラムの評価について、事務局より説明をお願いします。

（都市計画課職員）

それでは「議題（1）現行の都市計画道路整備プログラムの評価について」ご説明させていただきます。着座にて失礼いたします。

まず、議題の説明に入らせていただきます前に、今回は第1回会議となりますので、当会議の全体的なスケジュールについてご説明させていただきます。

本日お配りいたしました「八千代市計画道路整備プログラム改定会議 今後のスケジュール（予定）について」をお手元にご用意ください。

本会議は、今年度と来年度の2か年を予定しており、今年度は2回の会議開催を予定しております。本日は第1回ということで、議題は、「現行の都市計画道路整備プログラムの評価について」及び「検討対象路線について」となります。

第2回は、令和7年1月末から2月上旬を目途に、「検討対象路線の機能評価方法について」を議題とした開催を予定しております。第2回会議開催前の12月上旬頃を目途に、機能評価方法についての意見照会をさせていただきたいと考えておりますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

第3回から第6回は来年度の開催を予定しており、お手元の資料の通りのスケジュール及び議題での開催を予定しております。

今回のプログラムの改定にあたっては、当初の策定から7年が経過し、その間に西八千代北部地区の区画整理の完了や、八千代カルチャータウン地区の市街化区域への編入が実施されたほか、本市を取り巻く状況が大きく変化していることを踏まえて、未整備路線の必要性を改めて評価するとともに、上位計画等で位置付けている路線との整合を図った優先性の評価を行ってまいりたいと考えております。

お手元に配布しております資料「将来都市構造における位置付け」をご覧ください。こちらは昨年7月に策定いたしました八千代市都市マスタープランから抜粋いたしました資料になります。

誰もが快適に暮らせる都市を目指し、南部の市街地では鉄道駅を中心に商業、業務、医療、福祉、子育て支援、行政等の都市機能を配置し、その周辺に居住機能の立地を進め、コンパクトでまとまりのある市街地の形成を図るとともに、北部では豊かな自然環境の保全を図るなど、地域の特性を生かした土地利用の誘導を図れるよう、将来の都市の目指すべき姿

を現したものです。今回の改定ではこの将来都市構造を意識した評価方法を検討してまいりたいと考えております。

次に、今回より新たに委嘱させていただきました委員の方もいらっしゃいますので、改定に至った経緯や現行プログラムの概要についてご説明させていただきます。右上に参考と書かれております、「現行の都市計画道路整備プログラムについて」をお手元にご用意ください。

資料の1ページをご覧ください。「1 改定の趣旨」といたしましては、現行の都市計画道路整備プログラムは平成29年3月に策定しており、策定から7年が経過しております。

その間に人口減少と社会情勢の変化によりコンパクトプラスネットワークによる集約型都市構造への変化を図る必要性がより生じていること、また西八千代北部地区の区画整理事業の完了や八千代カルチャータウン地区の市街化区域への編入等による土地利用の変化など、本市を取り巻く状況は大きく変化していることから、昨年度、「八千代市都市計画道路整備プログラム検討会議」において、当該プログラムの見直しの必要性を検討した結果、見直しの必要性があるとの判断をされたことから、この度プログラムの改定をすることといたしました。

続いて「2 現行計画の概要」についてご説明させていただきます。検討対象路線は未整備区間を有している路線、構想路線と接続している都市計画道路を検討対象路線として位置付け、資料の表のとおり計13路線を検討対象路線といたしました。

資料の2ページをご覧ください。こちらの図の破線で示されている箇所が検討対象路線となります。

続いて資料の3ページをご覧ください。検討対象路線の評価方法といたしましては、「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」に従い、図の通り、未整備路線の機能評価フローに沿って一次評価・二次評価を実施し、総合的な判断により変更・廃止候補路線を選定いたしました。

資料の4ページをご覧ください。総合評価結果を一覧にまとめております。二次評価で廃止または変更候補とされた路線・区間については、将来交通量の再推計を行い、総合評価において4区間を線形変更、1区間を幅員変更、4区間を廃止と評価いたしました。

資料の5ページをご覧ください。先ほどご説明いたしました総合評価結果を図示したものとなっております。

続きまして、資料の6ページをご覧ください。整備の必要性の評価と合わせて、整備優先度の評価を実施しており、その結果をまとめております。3・4・1号新木戸上高野原線の区間⑩と3・3・7号大和田駅前萱田線の区間③を優先度が最も高い区間として評価いたしました。

資料の7ページをご覧ください。先ほどご説明いたしました整備優先度の評価結果を図示したものとなっております。

最後に、資料の8ページをご覧ください。令和6年3月31日時点での都市計画道路の整備状況についてご説明いたします。現行のプログラムの策定時からの進捗といたしましては、主に土地区画整理事業が行われていた本市西部に位置する西八千代北部地区、現在の緑

が丘西地区で当時事業中だった路線の多くが供用開始されるとともに、令和6年3月に3・4・1号新木戸上高野原線の西八千代工区が供用開始されました。資料の「(参考) 現行の都市計画道路整備プログラムについて」の説明は、以上になります。

次に、「(資料1) 現行の都市計画道路整備プログラムの評価について」をお手元にご用意ください。昨年度開催いたしました検討会議において、現行プログラムの検証が必要であるのご意見をいただきました。そのため、総合評価で変更・廃止候補となった区間については、実際に都市計画変更に至ったか、また優先度評価が高かった区間については新たに事業化ができたのかといった視点で評価をさせていただきました。

資料の1ページをご覧ください。現行プログラムの総合評価において、変更・廃止候補となった路線を資料の1ページから2ページにわたり表にさせていただきました。表の右側の赤枠で囲った箇所が今回評価・検証した箇所となります。

変更・廃止候補は4路線9区間ありましたが、表の変更・廃止の有無の欄をご覧くださいますと、現在までに都市計画の変更・廃止に至った路線・区間はございません。

なお、変更・廃止に至らなかった理由といたしましては、大きく分けて2つに分類されます。

1つ目は、線形変更の総合評価の場合は事業費削減を目的とした都市計画変更は認められず、変更には都市計画としての必要性が求められることから、引き続き検証が必要であったことが理由として挙げられます。

2つ目は、幅員変更・廃止の総合評価の場合は、並走路線や代替路線、接続先の路線の整備の目途が立つことが条件とされていましたが、現実的にはかなり困難な条件を設定していることが理由として挙げられます。

そのため、今回の改定におきましては、このような条件設定は可能な限り避けるなど、実現性のある評価を行っていきたいと考えております。

続いて資料の3ページをご覧ください。こちらは優先度評価についての評価となります。現行プログラムで優先度が高かった3・4・1号新木戸上高野原線⑩区間や3・3・7号大和田駅前萱田線③区間等については、新たに事業化に至った区間はございませんでした。

理由といたしましては、現行プログラム策定以前より事業中だった路線の事業期間延伸が続いていることが挙げられます。

資料の表は、現行プログラム作成時点から現在に至るまで事業認可を受けている路線の情報をまとめたものとなりますが、表の一番下段の1路線を除き、事業期間の延伸が続いております。

延伸となった理由といたしましては、調査や計画の変更といった理由もございりますが、大部分は用地買収が停滞、難航しているためとなっております。そのため、事業の膠着が続く路線の在り方や、優先度評価の高い路線の事業化への在り方等については、引き続き関係各課と連携を図りながら考えてまいりたいと考えております。

「議題(1) 現行の都市計画道路整備プログラムの評価について」に関する説明は以上となります。ご審議のほど、よろしくお願いたします。

(木内議長)

ありがとうございました。事務局から議題1につきまして説明がございました。

現行の都市計画道路整備プログラムの評価、プログラムに関してその後の状況についての説明でした。ご質問、ご意見、何かございますでしょうか。

(藤井委員)

よろしいですか。

(木内議長)

藤井委員お願いします。

(藤井委員)

今お話を伺って、現行プログラムについてどういう状況であったのかといったところは、概要がつかめたところですが、これからの改定といったときに改定の方針、ここは次回以降の検討事項になるかとは思いますが、どこに基軸を置くのかといったところが結構大事になってきます。

というのは、都市計画道路のこれまでの実績状況を見てみると、東西軸を結ぶ、北側にある路線、産業の活性化を図るために寄与する路線、こういった、市街化調整区域を走るところと、市街地形成を図るといったところで南部側の区間を利用するもの、その辺の位置付けが違うものがある。

そういったところで、市街化調整区域を走っている東西軸の国道296号のバイパスの位置付けを基本的にそのまま残したままの改定になってくると、基本的な改定の基軸が変わってこない。

それから、現行の取組の中の延伸となった理由がほとんど用地買収といったところで、その都市計画道路の用地買収、そもそもそういったものに関してプライオリティ評価みたいなものをどう位置付けていくのか、プログラムの優先度の中で必要度といった軸と、それから費用の容易性の話と、そういったものを多軸で評価していくということが、おそらく次の段階以降出てくるのかな、という気はするのですが、そのときに、用地買収の概念、先ほど市長の冒頭のご挨拶ですと、基本的には市民の方のご理解をいただきながらのプログラム実施ということがある。ということは、この優先順位の考え方そのものが、ある意味、その理解度に伴って、かなり影響を受けてしまう。

そういった要素を現行プログラムで動いているものに対して、どのような形で変更を想定しているのかとか、次回以降の具体的評価になって初めてそれが見えるのかな、とは理解しつつも、現行の状況で見るとなかなかハードルが高いなという気がしているので、どのような形でアプローチされるのか、事務局で今の段階で少しお話いただけることがあればぜひ伺いたいと思います。

特に市街化調整区域の東西軸の構想軸に関しては、国道16号のバイパスと言われているような、千葉北西連絡道路ですか、こういったところが、我孫子市であるとか、そういった

ところについては線のイメージがだいぶ見えてはきているけれども、八千代の方面はまだこの段階で方向性が決まっていない。

それと連動して、工業団地が機能してくるような成田であるとか、その他のところでの産業の発展みたいな位置付けになっている。

時間軸のレベルが違うものの評価、直近の市街地の都市計画道路のレベルと分けた形で考えておかないと、長期の市街化調整区域の東西軸があるからといって何もできないような廃止要件になっていると、結局何も前に進まないというところになりかねないという気がしているのです、その位置付けとか考え方があれば少しお話いただければありがたいと思います。

(木内議長)

はい、なかなか難しい質問だったかと思いますが、事務局は何か答えられますか。

(平野課長)

ご意見ありがとうございました。

まず考え方ですけれども、先ほど冒頭でもお示しさせていただきましたように、都市マスタープランを昨年、改定させていただきました。

その中で土地利用の方針として、集約型都市構造ということで、先ほど皆様にもご覧いただいたのですけれども、八千代市に関しましては、南部は市街化が進んでおり、北部は自然豊かな風土というところで、南北が分かれている状況です。

そういった中で南部側、特に京成本線、東葉高速沿線に関しては人口が密集している部分もありますので、各駅を都市拠点として、北側についても地域拠点という形で拠点を位置付けています。

これは将来的に人口減少ですとか社会情勢の変化という中で、立地適正化計画というものも国の方でうたっておりますので、そういったものを見据えた形で基本的な考え方として今回決めさせていただきました。

こういったものをもとに、道路ネットワークも考えていかななくてはいけないのかな、というふうに思っております、その中で前回、平成28年度に策定いたしました道路整備プログラムの内容と同様に、千葉県の方で策定している都市計画道路の見直しガイドラインというものを基準に、まずその評価をさせていただいて、そこに対して地域性ということで市の考え方というのをそこでまた評価していく。

地域の、市としての考え方のところでもう少し具体的に、将来都市構造を見据えた中での評価方法を検討していくべきではないかというふうに考えています。

この辺を念頭に置いていただいて、評価項目をご検討いただければな、というふうに思っています。

あと、産業誘導というところでは、296号バイパス、北側の3・2・17号ですとか千葉北西連絡道路といったところは、長期的な構想の中ですぐに実現するものではないので、そういったところを条件付けるっていうのは、なかなか変更なり、廃止には至らないと思います

ので、先生におっしゃっていただいたように、その道路の目的といったものを明確に区分した上で評価していくとよいのかなと思っておりますので、そういったものを踏まえて、評価方法を検討していければ、というふうに考えております。

(藤井委員)

どうもありがとうございました。

今お話を伺っていて、実際にいろいろなレイアウトを重ねていきながら、千葉県のガイドラインベースで動いていたといったところがあるのですけれども、基本的には、八千代市としてどうしたいのかといったところが、きちんと見える化されるような提案、提起をしていただきたいというところと、都市計画道路で、市が自前でできる話と、県道であるとか国道であるとか、要請型でやっていかないといけないところがある。

そういったところの評価を将来どうするかも、相手先がある中での協力体制を組んだ連携で道路整備をしなければいけないということになりますので、用地買収プラスアルファなどの難しさもあるかと思っておりますので、ぜひそれも検討に入れていただければありがたいなと思います。

(木内議長)

ありがとうございました。

福田委員をお願いします。

(福田委員)

今の藤井先生のご指摘にもからむのですけれど、6ページの優先度評価指標ですが、コンパクトプラスネットワークで、緑が丘のところの市街化調整区域が編入されると立適が進むように伺ったのですけれども、この指標の中の、例えば、まちづくり支援業務軸とかのランキングというのは、いつの時点、現況のランキングなのか、将来コンパクトプラスネットワークがある程度実現したときを想定されているのか、どこを想定されてランキングをされているのかを教えてください。

(平野課長)

この6ページは、現行のプログラムの優先度評価の部分ですけれども、当時も、コンパクトプラスネットワークと言うことを念頭に検討したと思うんですけども、今回の改定にあたっては、この辺はもうちょっと具体的に、都市マスで示したような集約型都市構造に沿った形での地域要因ですとか、まちづくりの支援要因ですとか、そういったものを考慮しながら、検討していけたらな、というふうに思っております。

(福田委員)

今の状況を見ると、都市計画道路の見直しをしても、実際に事業化するのに20年とか、下手すると30年かかる可能性がありますね。

予算もありますし、用地買収もありますから。そうすると20年、30年後だと相当人口が減っていて、市街地も相当シュリンクしてくるんじゃないかと思うんですね。

その辺り、私も具体的にいいアイデアがあるわけではないのですが、人口が減少したときに、本当にどこに道路が必要なのか。相当、交通量も減るでしょうし、市街地ももっとコンパクトになっていると思うので、その辺りを見据えて必要なところを絞っていかないと、以前お話しさせていただきましたけれど、今後、道路とか橋りょうとかの補修の費用とかも莫大になってくるのではないかと思うんですね。

あまり作るという方向で考えるよりは少し集約していくという方向で考えていって、道路に関しても、例えば駅前の方の道路をもっと充実して、歩いて暮らせるまちづくりに資するとか、そういうこととのバランスだと思います。

すみません、具体的なアイデアがないのですがその辺りが評価に盛り込めるといいかな、というふうに思っています。

(木内議長)

ありがとうございました。

今回の業務の中に将来交通量推計が入っていますよね。その交通量推計に用いる数字というのは、交通量が減少しているという見通しの中で設定されていると思います。そういったところの定量的な評価は来年度、数字が見える。この会議の中でまた議論させてもらいます。

一応、20年を見据えたと言っているのですけれども、実際、整備は50年とかになってしまうという都市計画と実際とのジレンマがあるので、その辺はまたおいおいこの会議で議論させてもらえれば、と思います。

(木内議長)

他に何かご意見、ご質問はございますか。

現状の都市計画道路整備プログラムの評価についてはこの辺で終わりにします。では議題2に入らせていただきます。検討対象路線についてということで、事務局の方からまたお願いします。

(都市計画課職員)

それでは「議題(2) 検討対象路線について」ご説明させていただきます。「資料2 検討対象路線について」をお手元にご用意ください。

資料の1ページをご覧ください。まず「1 検討対象路線の抽出」についてですが、「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」を参考に、(1) 未整備区間を含む路線、(2) 当初都市計画決定から20年以上経過した路線・区間とし、表の通り12路線、43区間を対象とすることを考えております。

今回の改定では、上位計画等との整合を図りつつ、都市拠点、地域拠点間を結ぶネットワークを考慮した内容にしたいと考えております。

また、現行プログラムでは評価対象としなかった、概ね計画幅員の3分の2以上の幅員を有する道路である概成済区間については、現道の機能性、道路の混雑状況やバスの遅延状況等を実地評価することで、変更や廃止の検討、優先度評価についての意義があると考えられることから、今回は検討対象路線としたいと考えております。

資料の2ページをご覧ください。こちらは検討対象路線を図示したものになります。赤字・赤線で示している区間が未整備区間、オレンジ色の字・線で示している区間が概成済区間となります。

続いて、資料の4ページをご覧ください。次に「2 上位計画等における位置付け」ということで、令和6年3月末現在における各種計画等での都市計画道路に関連する内容を整理いたしました。

まずは、千葉県が策定した区域マスタープランになります。区域マスタープランでは、主要な施設の配置の方針として道路についても位置付けており、検討対象路線を含む都市計画道路について記載されております。なお、区域マスタープランにつきましては、令和7年度の見直しに向け、現在千葉県と調整の上、準備を進めているところですので、本プログラムとの整合を図ってまいります。

資料の6ページをご覧ください。次に、千葉県が策定した「千葉県広域道路交通ビジョン・千葉県広域道路交通計画」になります。本ビジョン・計画では、広域道路ネットワークの構想路線として千葉北西連絡道路の延伸が挙げられております。

資料の7ページをご覧ください。資料の6ページを一部拡大したものになりますが、千葉北西連絡道路につきましては、図のように野田市から印西市を結び、国道464号から本市の東部付近を通過する延伸が構想されております。

資料の8ページをご覧ください。次に八千代市第5次総合計画になります。前期基本計画における都市計画道路整備の計画事業として、(a)から(d)の4事業を挙げ、進捗管理を行っております。

資料の10ページをご覧ください。次に「八千代市都市マスタープラン」になります。都市マスタープランでは、広域幹線道路及び都市幹線道路として、青枠で囲った都市計画道路及び構想路線を位置付けております。

資料の12・13ページをご覧ください。都市マスタープラン地域別構想では、市域南部の京成本線沿線を中心に市街地が形成されている「既成市街地エリア」、市域中部の東葉高速線沿線を中心に比較的新しい市街地が形成されている「複合市街地エリア」、市域北部の「自然環境保全エリア」の3エリアに分け、それぞれのエリアに関連のある都市計画道路について整理をしております。

資料の14ページをご覧ください。次に「八千代市京成本線沿線まちづくりビジョン」になります。まちづくりビジョンでは、八千代台駅、京成大和田駅、勝田台駅の各駅周辺800メートル圏における道路の現況や課題を整理しております。

資料の16ページをご覧ください。次に「八千代市自転車ネットワーク計画」になります。本計画で示している自転車ネットワーク路線上の都市計画道路については、整備済または概成済となっております。

資料の 17 ページをご覧ください。最後に、「道路構造令の改正について」になります。道路構造令は、現行プログラム策定後に 3 回の改正が行われております。平成 30 年の改正では重要物流道路に用いる設計車両及び建築限界が追加されました。本市では、国道 16 号が重要物流道路に該当します。

資料の 18 ページをご覧ください。平成 31 年の改正では自転車通行帯に関する規定が追加され、令和 2 年の改正では交通安全施設として自動運行補助施設が追加されたほか、歩行者利便増進道路に関する規定が新設されました。上位計画等の位置付けについては以上となります。

続きまして資料の 20 ページをご覧ください。ここからは「3 検討対象路線の現状と整備課題」について説明させていただきます。お時間の都合上、一部の路線を抜粋してご紹介させていただきます。

資料の 22・23 ページをご覧ください。こちらは本市の東西を横断している 3・4・1 号新木戸上高野原線の整備状況や課題等を見開きでお示ししております。22 ページ 1 行目の路線名の右側に、現行プログラム策定後の整備進捗状況を示しております。括弧内の数字は区間番号を表しております。本路線につきましては、区間③及び⑤において整備が完了しております。

22 ページの上段は検討対象路線の基礎データをまとめた表になっており、区間番号ごとに整備状況、区間延長、計画幅員・車線数、現道の有無等について記載しております。なお、区間番号につきましては、23 ページの位置図の番号と連動しております。

22 ページの下段は概要図ですが、基礎データの内容を起点から終点まで図示したのようになります。

23 ページの位置図をご覧ください。未整備区間につきましては、令和 3 年度に実施した都市計画基礎調査を参考に、未整備区間上にある支障建築物数を記載しております。また、「現計画での位置付けと現状」、「必要性」、「未整備区間の整備に当たっての課題」の 3 点について整理しております。

以降、一部路線を除き各路線につきましてもこのような構成で、現状と課題について整理しております。

続きまして資料の 24・25 ページをご覧ください。こちらは八千代台より吉橋工業団地のやや東に向けて伸びる 3・4・6 号八千代台花輪線の整備状況等をお示ししております。本路線は概成済区間を有しておりますが、未整備区間と同様に、位置図には支障建築物数をお示ししております。

なお、本路線につきましては地理的制約条件がございますので、併せてご説明させていただきます。

資料の 26 ページをご覧ください。こちらは 3・4・6 号八千代台花輪線区間⑦についての地理的制約条件をお示ししております。上の図は 3D 都市モデルを活用した鳥瞰図、下の図は標高図になっております。各図において青色で印をつけた箇所をご覧くださいと、低地となっていることがお分かりいただけるかと思えます。また、当該地は調整池を通過する

ような計画線となっております。こちらの区間につきましては現地の写真もございますので、お近くのモニターをご覧ください。

現地写真につきましては、お手元の標高図に重ねる形で撮影箇所をお示ししております。本区間につきましては、①から③の3地点に設定した写真をご紹介します。なお、各地点から出ている青矢印は撮影の方向を表しております。

まず地点①の写真になります。写真の手前から奥の北側方向へ向けて上りの傾斜があることがお分かりいただけるかと思えます。

次に地点②の写真になります。写真中央の右側にあるフェンスは赤枠で囲っておりますが、このフェンスの先が調整池となっているほか、写真の手前から奥の南側方向へ向けて上りの傾斜があることがお分かりいただけるかと思えます。

最後に地点③の写真になります。フェンスの奥が調整池になっており、この調整池上を通過する計画となっております。本区間の現地写真のご紹介は、以上となります。

続きまして資料の28・29ページをご覧ください。こちらは京成大和田駅付近より八千代中央駅を経て3・2・17号に接続する3・3・7号大和田駅前萱田線の整備状況等を示しております。

南北を結ぶ路線として現行プログラムにおいて優先度の高い区間を有しており、各種計画等にも掲げられている路線となります。

資料の31ページをご覧ください。こちらは3・3・7号大和田駅前萱田線の区間③-1についての地理的制約条件をお示ししております。鳥瞰図及び標高図の緑色の印をつけた箇所をご覧くださいと、南から北に向けて勾配があることがお分かりいただけるかと思えます。

こちらにつきましても現地の写真がございますので、ご近くのモニターをご覧ください。本区間につきましては、①から③の3地点で撮影した写真をご紹介します。

まず地点①の写真になります。写真の手前から奥の京成大和田駅方向へ向けて下りの傾斜があることがお分かりいただけるかと思えます。

次に地点②の写真になります。写真の手前から奥の国道296号方向へ向けて上りの傾斜があることがお分かりいただけるかと思えます。

最後に地点③の写真になります。写真の手前から奥の京成大和田駅方向へ向けて下りの傾斜があることがお分かりいただけるかと思えます。本区間の現地写真のご紹介は、以上となります。

では資料の32ページをご覧ください。こちらは3・3・7号大和田駅前萱田線区間④についての地理的制約条件を示しております。鳥瞰図および標高図の緑色の印を付けた箇所をご覧くださいと、低地を横断していることがお分かりいただけるかと思えます。

こちらにつきましても現地の写真がございますので、お近くのモニターをご覧ください。本区間につきましては、①および②の2地点で撮影した写真をご紹介します。

まず地点①の写真になります。写真手前側の自転車置き場と奥側の住宅とを比べますと高低差があることがお分かりいただけるかと思えます。

次に地点⑧の写真になります。こちらの地点も写真手前側の道路と奥側の住宅等を比べますと高低差があることがお分かりいただけるかと思えます。

本区間の現地写真のご紹介は、以上となります。

では次に資料のページが飛びますが、56・57ページをご覧ください。こちらは3・4・1号に並行し、国道296号のバイパスとして機能を有する。3・2・17号八千代中央線の整備状況等をお示ししております。3・3・7号と同様、現行プログラムにおいて優先度の高い区間を有しており、各種計画等にも掲げられている路線となります。

資料の59ページをご覧ください。こちらは3・2・17号八千代中央線区間⑤についての地理的制約条件をお示ししております。鳥観図および標高図の青色の印をつけた箇所をご覧ください。低地を横断していることがお分かりいただけるかと思えます。

こちらにつきましても現地の写真がございますので、お近くのモニターをご覧ください。この区間につきましては、④地点で撮影した写真をご紹介します。

こちらが地点④からの写真になります。写真中央の赤枠で囲ってある場所が低地となっておりますがこの低地を通過する計画となっております。

「議題（2）検討対象路線について」に関する説明は以上となります。ご審議のほどよろしくお願いたします。

（木内議長）

ありがとうございました。

検討対象路線は、こういうところが今現状、都市計画道路となっておりますけれど、地理的要因として、なかなか建設には困難を極めます、といった事例紹介だったと思います。

こういった今の未整備都市計画道路はどうなっているかという現状を皆さんにご承知いただいた上で、今後の見直しに進めていただきたいということからの説明でございます。

何かこの件でご質問ご意見あれば頂戴いたします。いかがでしょうか。

（福田委員）

PLATEAU を使っていただいて、すごくわかりやすいんですけど、今、地形のお話がいっぱいあったのですが、PLATEAU のこの絵を見ていると、ひっかかる住宅が相当あるなという、そっちの方が非常に気になってしまったのですが、用地買収が相当大変ですね、という感想です。

（木内議長）

事務局は当然、都市計画道路の現状、今現地がどうなっているのかは全部把握しております。

事例として地形的に困難を極めるところを紹介させてもらいましたけれども、建物が入りすぎていて、建物についてはどこかに支障物件の数が資料に載っていましたね。

そこら辺は事務局が把握していますので、その辺も踏まえて皆さんにお考えいただきたいと思えます。

何か事務局から言うことがあれば。

(平野課長)

支障物件の数につきましては、1ページの検討対象路線の表の一番右の欄に支障物件の数を記載しています。

確かに今、福田委員の方からご意見いただいたように、都市計画決定された既存の部分について住宅が張り付いているところが多く見受けられます。

そういった部分について今後、将来を見据えて整備の必要性があるかどうかというのも、住宅の張り付きも含めて検討していかなければならないのかな、というふうに私たちも思っておりますのでよろしくお願いします。

(木内議長)

はい、藤井委員お願いします。

(藤井委員)

私も引き続き感想で恐縮なのですが、地形的な見せ方をさせていただいて、地形の問題ってそれほどでもないなという感覚を逆に持ちました。

というのは、構造物、土木施工の仕方で運用できるような範疇である。それよりも現道がある中でも現道への張り付き状況が非常に高い。そうすると、どっちを優先で考えるかというときに、PLATEAU を使っていただいたのは、全市レベルでのネットワーク評価のときにこういった都市モデルみたいなものを使って技術評価する、さらに将来的なイメージを立体上で運用計画を設計していく、というところに活用できているので、そういった面では設計思想の考え方からすると、いい運用をされている。

モデル都市となった結果がこういう形に現れたのだなというのは、一つ評価はするのですが、それを今度は都市計画道路の運用の話になっていったときに、今ご説明があったように、将来的にこのままの路線で行くのかどうか、それは先ほど議長の、20年の計画で、実質は50年ぐらいになってしまうような悩ましい問題も含まれている、といったときに、現道そのものの状況といったものの中で、ある意味手を付けずにそのままの運用でいくべきなのか、あるいは都市の市街地形成のためにどうしても線を引いていかななくてはいけないのか、その辺のところの計画判断をする上での評価指標を、かなり丁寧に議論していかないと、全てが用地買収でアウトというところになってしまっていて結論は変わらないということになりがちになってくる。

おそらく用地買収の案件で何件という数字も出ているので、難しさはあってもここは市として、将来計画の基軸になるプランといったところの見せ方、これと市民にどう理解してもらおうかといったところの理解度指標に相当するような形での説明的な公表、パブリックコメント等も将来的には考えていくのだらうと思うのですが、そういったときにどういうわかりやすさといったものを示していくかという話と、それから制限解除していったときに、これまで都市計画道路の線引きがかかっているのに沿線利用ができなかったという制約を持って

いるような人たち、例えば今出ている斜面的なところであれば、未利用地という形で運用をしていくので、ある意味特に何も無いところだからいいでしょうけれども、道路の建物利用ができそうな沿線にかかっているという中で制限がかけられていたところが制限解除でなくなるといったときにどういう問題が出てくるのかとか、そういったところも整理した形の中でプライオリティを決めていかないといけないかな、という気もいたしますので、2年間なかなかハードだなという、率直な感想をもちました。以上です。

(木内議長)

ありがとうございました。

制限解除の話は訴訟にも発展している事例があります。それは事務局の方も研究しております。これは本当に悩ましい問題で、いざ本当に都市計画変更するぞというジャッジメントがなかなか難しいところがあるのかもしれないですね。そういった視点も、こういった会議で、皆さんいろいろなお立場の人なので、いろいろお話を聞きたいと思っています。それを参考にさせてもらおうかなと思っています。

(藤井委員)

制限解除のことで、静岡県で訴訟になっていたんですね。そのときに該当する自治体さんでいくつか整備プログラムの考え方について関わったことがございます。そうしたときにやはり訴訟までいったと、そういったときに直近10年といった時間軸の中で整備すべきところと、それから10年以降の中の中期の考え方の中で整備といったものが必要なところ、そして廃止をするところに関してはその廃止の理由がなぜかといったところの厳格な示し方、それを住民、地権者に対する具体的な説明を役所全体揃って丁寧な説明をする中でご理解をいただけるようなことを、どうしても1件ずつやっていかななくてははいけません。

それが今回、先ほどの福田先生のお話もございましたけれども、将来を考えると、交通そのものの需要が減ってしまって都市計画道路の要件として、利用想定したときの必要性があまりなくなってしまうかもしれない。

そうやってきたときに、それをコンパクトシティという形の中の人口減少社会ということで、市民がそれを理解してくれるかどうか、そういったところではかなり丁寧な説明をしないといけない。

以前の訴訟のところは、1か所2か所といったようなところが静岡県は結構あったんですが、今回のプログラムでそういった場所がかなり多く出てきてしまったりすると、これは厄介な話になるので、だからといって何十年先まで先延ばしをしていい話ではない。

都市構造の考え方の段階で縮小するという考え方であれば、それなりの計画の見せ方と説明の仕方をちょっと工夫しないといけない。

いずれにしても話している段階でも難しさしか出てこない、という感じです。いい考えがなくて申し訳ないです。

(木内議長)

ありがとうございます。何か事務局からございますか。

(平野課長)

ありがとうございます。

53条制限の関係でいいますと、建物の制限ということで木造、2階建て、いわゆる容易に取り壊しやすいような建物しか建てられないという条件を設定している中で、今後本当に都市計画道路が開通するというものであって、皆さんご理解のもとでやっていただいているので、そこを廃止するとか、計画道路を作るとか、そういった話になった場合には当然、住民との合意形成というのが一番重要なものだと思っております。

住民との合意形成を取るにあたっては、ご理解をいただけるような根拠となるようなものをちゃんとお示ししないと、というふうに思っております。

この都市計画道路整備プログラムというのは住民の方々に示す考え方の一つだと思いますし、さらにまた廃止なり、変更になるものに関しては、より具体的な理由をちゃんと構えていかななくてはいけないのかな、というふうに思っておりますので、ご意見いただきありがとうございます。

(木内議長)

他に何か。どうぞお願いします。

(松浦委員)

資料1と2を通じての感想ですが、資料1の方で廃止の候補路線が4路線あったけれども全て廃止しなかったという、そういう結果ですよ。

ただやはり、今までの話を踏まえると、これから人口が減って行って、50年後を考えると、すべての道路を作る必要があるのかとか、維持管理も含めるとなかなか難しいところがありますので、何かしらの修正をしなければいけないわけですよ。

そのときに廃止にすると、裁判といった話もあるので、例えば優先順位をつけて、道路の優先順位ですね、先ほどのスケジュールの中で優先順位をつけるという話がありましたけれども、この辺りが落とすところになってくるのかなと思っております。

例えば3・4・6号の⑩とか⑪、資料1の1ページですかね、ここが廃止の候補路線になっているのですがここなんかは、廃止できなかった理由として、3・3・7号の⑥の整備に目途がたっていないとなってますけど3・3・7号の⑥の優先順位を高くして、その代わり3・4・6号の⑩と⑪の優先順位を低くするとかですね。あるいは3・4・8号の①と②が廃止の候補路線になっていて、これを廃止できなかった理由として、並行道路の国道296号の拡幅と3・2・17号の整備の目途がたっていない、そういう理由になっていますけれども、これも3・4・8号の①と②の優先順位を低くして、逆に3・2・17号の優先順位を高くする。

そういうようなことをしていくことで、将来的にはこの廃止の路線が先延ばしになっていくみたいな、そういうような玉虫色の解決方法みたいなものがあるのかなと思っております。

(木内議長)

ありがとうございます。

見せ方にちょっと工夫がいるかもしれませんね。いきなり廃止ですよというのか、廃止とジャッジするわけではなく、優先順位を低く置いておくという見せ方の方もあるのかもしれませんが。本当にそういった意見を頂戴できればありがたいと思います。

この会議体でできたプログラムのパブコメを来年やるのでしたね。その中で一定のひな型として公表するということですね。この2年間でいいものをこしらえられるかどうかちょっとまだあれなんですけど。

事務局から何かありますか。

(平野課長)

スケジュールとしては来年度ですね、優先度評価もさせていただいた後に、原案という形で作りまして、それをパブコメにかける予定でございます。

(木内議長)

ちょっとその辺はいろいろ研究しましょうね。その辺お願いいたします。

他に何かご意見ございますか。赤城委員どうぞ。

(赤城委員)

今回は地形のところが多分メインで出されていると思うんですけど、3・5・13号の八千代台のところの現実には物理的にできないようなところ、そういうところももうちょっと写真とかあると分かりやすいかなと思うので参考に今後つけてください。

(木内議長)

事務局、どうぞ。

(平野課長)

会議といたしましては次回1月ですとか2月頃を予定しているのですが、その部分で評価方法の検証ということで皆様方にお諮りさせていただく際に、さらにもう少し路線についても現状を、こういった3D都市モデル等を活用したもので、皆様に目でわかるような形でお示しできるように用意させていただきたいと思いますのでお願いいたします。

(木内議長)

はい。お願いいたします。

他に何かございますか。どうぞ。

(三浦委員)

先ほども挨拶の時に申し上げたんですけど、道路を使用させていただくという観点で、この考え方がマスタープラン等に基づいて今後どういう都市計画に基づいて整備していくかという観点があると思うのですけれども、スケジュールのほうにもあったのですけれども、先ほどご説明あったとおり、将来の交通量推計ですね、先ほど福田委員からも今後の人口、都市構造の変化によって、どういうふうに作り方が変わっていくのかというのがありました。

将来の交通量の推計を出していただく際に、現時点での交通量、トラフィックの状況をぜひ出していただいた方が、検討に役立つかなと思います。

(木内議長)

それは出ますね。交通量推計をやる時に現状の整理もするはずなので。

(受託事業者)

実態の交通状況というのはセンサス等でありますので、そういったところを含めながら、まず現況の交通量推計を出して実態とかい離していないかどうかをチェックしますので、現況の推計結果は出すようにします。

(木内議長)

はい。ありがとうございます。

他に何かご意見ございますか。

本日はこれまでの道路整備プログラムはどんなものだったのか、それをどう評価したのかということと、今後どう取り組んでまいりたいかという、その辺の議論をさせてもらいました。

次回からおそらく、込み入った、また実際の議論が深まっていく必要があるのかなと思っております。

特にご意見がございませんので、検討対象路線につきましては、説明のとおりということとさせていただきますので、今後どうぞ、よろしく願いいたします。

最後、事務局から連絡事項等あればお願いいたします。

(平野課長)

本日は貴重なご意見ありがとうございました。

第2回の改定会議の議題は、検討対象路線の機能評価方法についてということで予定しておりますので、会議に先立ちまして、委員の皆様方にまた前もってご意見をいただきたいと思っております。

そのご意見を踏まえまして次回の会議にお諮りしたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

繰り返しになりますが，会議の開催につきましては，来年の1月の下旬から2月の上旬と
考えておりますので，また改めて日時等につきまして皆様のご都合を調整させていただき
たいと思いますので，どうぞよろしくお願いいたします。

事務局からは，以上でございます。

(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改定会議を終
了といたします。本日は議事の進行にご協力いただきありがとうございました。

今後ともどうぞよろしくお願いいたします。お疲れ様でした。

－閉会（午前11時10分）－

－以上－