

第60回四日市市都市計画審議会

1. 開催日時 令和4年 4月25日(水) 10:30～11:45
2. 開催場所 四日市市役所 11階 第1委員会室
3. 出席者
 - 【委員】
 - (市議会議員委員)
 - 荒木委員、伊藤委員、太田委員、川村委員、笹井委員、竹野委員
 - (学識経験者委員)
 - 丸山委員、浅野委員、松本委員、藤谷委員、森谷委員、布施委員
 - (市民委員)
 - 山路委員、藤田委員、前田委員
 - 【四日市市】
 - 都市整備部 伴部長、伊藤(準)建設担当部長、伊藤(勝)理事
 - 【事務局】
 - 都市計画課 鈴木課長、橋本計画グループリーダー、内山、杉浦、田中
 - 道路建設課 蟹江課長、梅本
4. 傍聴者 なし
5. 配布資料
 - ・ 事項書
 - ・ 委員名簿
 - ・ 席次表
 - ・ 第117号議案書

四日市都市計画道路3・5・52号三重橋垂坂線の変更【四日市市決定】
6. 審議会の内容
 - ・ 委員15名中、15名出席 ⇒ 会議成立
 - ・ 非公開に該当する内容はないため、会議公開 ⇒ 傍聴者なし
 - ・ 議事録署名人の氏名 ⇒ 松本委員、山路委員

第 1 1 7 号議案

四日市都市計画道路 3・5・5 2 号三重橋垂坂線の変更【四日市市決定】

《議案説明》

【事務局】

それでは、第 1 1 7 号議案、四日市市都市計画道路 3・5・5 2 号三重橋垂坂線の変更について御説明させていただきます。

議案を説明させていただきます前に、都市計画手続の流れについて、簡単に説明をさせていただきます。

本議案は、市決定案件となります。この場合、市で原案を作成後、四日市市都市計画まちづくり条例に基づいた原案の縦覧を行いまして、公聴会または説明会を開催します。

その後、県との事前協議を経まして、案の縦覧を行い、この都市計画審議会での可否について審議いただくこととなります。

それでは、まず、お手元の議案書 1 ページを御覧ください。

本議案は、四日市市都市計画道路を一部変更するものであり、都市計画道路中 3・5・5 2 号三重橋垂坂線を変更するものとなります。この 1 ページの記載内容につきましては、特段変更が生じるものではないというところで、従来の記載と同じ内容となっております。

続いて、議案書の 2 ページ、理由書でございます。

近年、本市では、南海トラフを震源とした巨大地震の発生が危惧されており、臨海部の地盤高が低い地域では津波による被害が想定されています。

このような中、三重橋垂坂線は、臨海部の産業集積地と内陸部のアクセスを確保する路線であり、本市の国土強靱化の観点から、臨海部から内陸部への避難路としての機能を確保することが必要となっております。このため、横断する鉄道との交差形式について、道路が鉄道の上を通る立体交差へと変更することとしました。

また、津波被害の予測を踏まえ、防潮堤の堤内側で国道 2 3 号と接続できるよう、平面交差へと変更することとしました。

これにより、三重橋垂坂線の安全で円滑な交通機能を確保し、都市活動のさらなる飛躍に貢献するとともに、公共の福祉の増進に資するものとするものです。

続いて、議案書 3 ページを御覧ください。総括図になります。

三重橋垂坂線の概要になるんですけれども、昭和37年1月24日に大字羽津古新田を起点としまして、羽津山町を通り大字羽津甲に至る全長約3,100メートル、計画幅員12メートル、車線数2車線の都市計画道路として計画決定されております。

現在の整備状況としましては、起点から新開橋までの約700メートルが未整備、新開橋から緑丘町までが整備済みまたは暫定供用となっております。緑丘町から終点までの約200メートルの区間、これが未整備となっております。

今回変更する区間は、起点であります国道23号から海蔵川に架かる新開橋までの延長約700メートルの未整備区間となります。

なお、従来の都市計画決定では、区間内を横断するJR関西本線とは道路が鉄道の下を通る立体交差、国道23号とは本道路が国道23号の上を通る立体交差の計画となっております。

続いて、今回の変更に至る経緯について御説明させていただきます。

市では、これまで都市計画道路の整備を進めてきており、平成16年からは道路整備計画を策定し、幹線道路の整備を行ってきましたが、交付金の充当率が低く抑えられるなど、計画どおりの整備には至らない状況が続いておりました。

一方で、平成31年度には新名神高速道路が開通し、令和8年には東海環状自動車道も全線開通する見通しとなっており、これにより、本市に係る広域幹線道路ネットワークの利便性というものは飛躍的に向上していくということが見込まれております。

また、これらの高規格幹線道路とつながる国道477号バイパスの4車線化、これの完成が目前に迫っており、令和6年度には、この国道477号バイパスに北勢バイパスが接続するという見通しも国の方から示されているところです。

こうした中で、今後の道路の整備の方向性を示す「道路整備の方針」を令和3年3月に策定しております。

この中で、三重橋垂坂線につきましては、中心市街地を迂回する環状道路としての機能を持ち、慢性的に混雑している国道1号や国道23号の交通を分散する効果の高い路線であることから、整備対象路線として位置づけを行い、整備に向けて取り組むこととしております。整備に向けて設計などを進める中で、関係機関との協議などもおおむね整ったことから、今回、都市計画を変更するものでございます。

それでは、ここから具体的変更内容というところで、議案書4ページ、計画図を御覧ください。

この図面、上が北となっております、右側に国道23号、真ん中辺りにJR関西本線、下部に海蔵川といった位置関係になっております。オレンジ色の線が変更前、赤色の線が変更後の計画となります。

まず、図面の右側です。国道23号との接続についてですけれども、従来の計画では国道23号とは立体交差となっておりますが、費用対効果の面に加え、近年危惧されている南海トラフ地震や、それに伴う津波などを踏まえまして、パワーポイントのほうで青の点線で示しております防潮堤、これよりも陸側に計画を収めることで、発災時の被害リスクを低減するということも考慮しまして、堤内側での平面交差へと変更しております。

次に、真ん中辺りです。JR関西本線との交差部分になりますけれども、従来の計画は道路が鉄道の下を通るアンダーの計画となっておりますけれども、国道23号との接続部と同様に、津波等の浸水リスクを考慮しまして、道路が鉄道の上を通るオーバーへの計画へと変更しております。

続いて、道路の高さについて説明をさせていただきます。議案書は10ページ、11ページの参考図となります。

こちらは、道路を横から見た図面となります。赤い線が道路の計画、黒い線は現況の地盤となります。10ページの左側が起点、国道23号で、真ん中辺りがJR関西本線との交差部分になり、道路が鉄道の上を通る計画とした部分となります。

前に表示しておりますパワーポイントでは向きが逆になっておりますけれども、右が国道23号となっており、青い破線が津波の想定浸水深を示しております。全体として、津波の想定浸水深よりも上で道路の高さを設定しているところがこれで確認いただけるかと思えます。この災害リスクを踏まえた計画高という形で設定をしております。

次に、道路の断面図で道路の幅員などを御説明させていただきます。

議案書は、12ページ、13ページになります。こちら標準の断面図を御覧ください。

まず、12ページの下断面図、こちらが国道23号からJR関西本線までの標準断面図となります。右が北、左が南となっております。接道状況などを考慮し、北側に幅員4メートルの歩道を配置しております、車道は幅員3メートルの2車線の計画となっております。

道路の計画高を津波の想定浸水深よりも高く設定していることなどから、現地盤から道路の計画高がかなり高くなっておりまして、国道23号から鉄道までの区間では、現地盤に対し、盛土により嵩上げを行う計画となっております。

なお、都市計画としましては、本線の法尻までを都市計画決定の範囲としておりまして、側道については都市計画道路には含んでいないという形になっております。パワーポイントの赤い範囲が都市計画の決定範囲という形になります。

続きまして、12ページ上部の断面図です。こちらは鉄道高架区間の断面図となります。この区間は、鉄道を高架するため橋梁形式になる予定です。都市計画決定の範囲につきましては、橋梁の外側という形になります。

続きまして、13ページのほうです。こちらは、JR関西本線から新開橋までの断面図となります。こちら道路の計画高を津波の想定浸水深よりも高く設定しておりまして、現地盤に対し道路の計画高が相当高いという計画になっております。このため、盛土により嵩上げを行うことになっております。

この区間につきましては、北側の土地から直接この道路にアクセスすることが困難となるため、間に側道を設けまして、接道を確保する計画としております。

さらに、維持管理の観点から、水路の一部を移設する予定となっております。

変更の内容につきましては以上となります。

なお、今後、測量を実施し、周辺へのアクセス等も考慮しながら、細部や取付道路、側道の設計を行うため、またこの形状を変更する可能性もございます。

最後に、これまでの都市計画の経緯と今後の予定を説明させていただきます。

議案書は14ページになります。

まず、変更原案の縦覧を、令和4年の2月1日から2月15日まで2週間行いまして、縦覧者が3名、公述申出書の提出はございませんでした。このため、縦覧後、2月18日に公聴会に代えて説明会を行っておりますが、出席者はおりませんでした。

その後、三重県との事前協議を行い、変更案を作成し、令和4年の3月22日から4月5日までの2週間、縦覧を行っております。縦覧者は2名、意見書の提出はありませんでした。

今後の予定ですけれども、本日の審議で可決いただければ、その後、速やかに三重県と協議を行い、都市計画の決定告示に向けて進めていきたいと考えております。

第117号議案の説明は以上となります。御審議の程、よろしくお願いいたします。

《議案説明》

【A委員】

この道路がつながることによって、いわゆる四日市の串型の道路が1つ増えるということで、市民の安心・安全につながると確信しています。

1点質問させていただきたいのは、渋滞緩和という大きな目的があるかと思うんですが、非常に混み合う金場町の変則交差点をはじめとして、様々な渋滞箇所について変更前と変更後と、渋滞の緩和の状況というのはどの程度の効果が期待されると理解しているのか、この辺を教えてください。

【事務局】

都市計画道路は四日市市の中にいろいろあるんですけども、国道23号、国道1号、この辺りの渋滞というものが慢性的な状態となっております。

三重橋垂坂線を整備することによって、この辺りの交通分散が図られるということで、全体として、流れが少し拡散していくといたしますか、分散していくということになっております。国道23号につきましては、三重橋垂坂線から南側のほう、こちらのほうが少し交通量が減少するという形になっておりまして、逆に国道1号線のほうは、三重橋垂坂線より北側のほうが少し交通量が減少していくという推計になっております。

【A委員】

1つ確認したかったポイントといたしますのが、変更前にこれぐらい緩和するだろうという予想があったと思うんですね。今回変更しました。じゃ、変更後も大体同じ程度ぐらいの緩和という感じでいいのか、変更したことによって緩和がもう少し広がるのか、そこだけ確認したかったんですが、教えてください。

【事務局】

平成22年に、交通センサス、交通量の調査がされておりまして、それに基づきまして将来の推計というものがなされているんですけども、平成22年と比べて、令和12年には84%ほどになるという推計になっており、そもそも交通量は少し減っていくことが想定されます。

その中で、三重橋垂坂線の整備に当たりまして、国道23号の現時点での交通量の調査を実施しておりまして、その中では、22年の交通センサスより減少した実績値となっております。

将来的に人口が減少していきますので、交通量も減少していくというところがございまして、三重橋垂坂線の整備によって交通量が増えるといった結果でもないということになっておりますので、今より悪化はしていかないと考えております。

【A委員】

これから土地取得の問題であったり、産廃の課題であったり、いろいろとあるかと思いますが、丁寧に進めながら完成までしっかりと進めていただければと思います。

【D委員】

先ほどの説明の中で、国道477号線と北勢バイパスの接続のほかに、国道164号線が挙げられていたが、三重橋垂坂線の整備とどう関係するのか。

【事務局】

こちら、三重橋垂坂線に限った話ではなくて、平成16年に策定しました道路整備計画がありまして、これがなかなか計画どおり進んでいかなかったという現状がございます。

この中で、未整備だった路線を含めて、今後どういうふうに整備をしていくかという方針を令和3年3月の道路整備の方針で示しておるんですけども、この中で、事業化を目指して取り組む路線という形で、市内の各交通、特に中心部と臨海部、また、北部のハイテク工業団地周辺、この辺りがやはり渋滞しているという現状がございますので、交通をどのように円滑にして回していくのかといったところで検討しております。

この中で、国道477号バイパスができてきたというところで、これを臨海までしっかりとつなげていくというところで国道477号バイパスとアクセスする新たな道路を位置付けています。

その中で、国道23号から中心部に入ってくる、吉野家のところから四日市のほうに入ってきた踏切の場所です。そこが国道164号の踏切部ということで、その渋滞の緩和といったところも必要であろうというところで、位置づけがしてございます。

三重橋垂坂線の整備の他にもそうした位置づけがしてあるというところでございます。

【D委員】

そうすると、旧の湯の山街道からずっと下りてくる道路が国道23号まで突き当たる。その整備によって変わるだろうということですね。

【事務局】

1つだけ整備してもなかなか効果が出ないというところもありますので、この辺りの事業化を目指して取り組んでいくということで整理をしております。

【D委員】

三重橋垂坂線の道路を造ることは誰も反対することはないけれども、土地を供給する人なり、道路の形状によって影響範囲も変わってくるので、普通の人にも分かるように、資

料作りのときに、道路の高低差など、今3Dもある時代なので、もうちょっと丁寧に分かるようにしてほしい。

先ほど側道は都市計画決定の範囲に含めないと説明があったが、高さを上げていくということになれば法面など田んぼの部分、大分地権者に影響すると思うし、道路際で、使い勝手が悪くなるのであればもっとこっちに来てほしいとか出てくるのではないかと。

都計審にかけられておるということは、それなりの地権者の理解を得て都市計画決定していくということか。最近、都市計画決定してからも、市民の方からクレームが出ることも多い。もともと、そもそも論でいくと、ポンプ場を壊していくようなルートになっていて、それが田んぼ側に来るということであれば、ここの地権者の理解がどうなっているのかということが分からないと、何でも賛成という話にはならないので確認をしておきたい。

【四日市市】

丁寧な土地所有者への説明というところなんですけど、特におっしゃっていただいた、JR線から東側の農地の部分につきましては、全市的なお話でもあるんですけど、生産緑地が今回令和4年度に当初指定から30年を迎えますので、その次の特定生産緑地という話もございました。

当然、その次の10年の指定にも関わる話になりますので、その説明を入らせてもらう折に、この道路の計画も説明させていただいて、道路の計画を見直すというところに反対の意見はいただいているとは思いません。

これから用地も測量して用地幅も決めていく中で、引き続き丁寧な説明はしてまいりたいと思いますが、現時点で特段反対の意見というのはいただいているという状況でございます。

【D委員】

今回の都市計画道路の変更で、恐らく土地も動いているのではないかと。土地を売ることになるが、入る人と、少しの差で入らない人と出てくるわけで、利害関係について心配している。

そういうことも含めて、やはりきちんとやらないといけない。一度都市計画決定されたものを変えるというのは基本的に認められない。それを踏まえると地権者からしたら最初の決定が間違っていたという話にもなる。初めから今回の計画にしておいてくれれば別にもうそんな思いもないけど、人間には欲もある中で、当初決定したものをこっちに変更と

なるというのは意外に難しい。

だから、そこらは重々に考えてやらなければ痛い目にあうし、議会でも百条委員会も設置して議論した路線なので、本当に丁寧に進めてほしい。

それと、道路に高低差がある中で周りには農地がある。水の問題や使い勝手などいろいろな問題を含めてどうするのか、やはりそこはきちんと考えておかなければならないと思う。

羽津古新田は、開発公社が取得したが活用が進まなかった土地で、非常に市民の注目の高い場所なので、今後どうしていくかということを考えていかなければならない。ここをこのまま農地としてやっていくのか。高台の避難地として利用するのであれば、思い切って埋立てて、全体を嵩上げするとか、そういう視点が要るような気がするのですが。

【四日市市】

土地利用ですとか、今の土地の活用というところで御質問をいただきました。具体的にちょっと細かいところまでまだ分からない部分もあるんですが、この羽津古新田のエリアの中の約半分ぐらい、市の方が虫食い状態で取得しておるところなんですけど、それ以外の個人地の大半のところについては、ある事業者がそこを買収して、何がしかの事業をしたいという意向を示しているというところもございます。

先ほどからお話しいただいています今の地権者さんとは当然のことですが、道路で必要な土地以外に、まだ市の所有地というのは多く残ってくると思いますので、事業者さんの動向も見ながら、その活用についてこれから事業者も含めた中で調整も出てくるのかなと思います。

今後の方向性については、また議会にもお示ししながら進めてまいりたいと思います。

【D委員】

都市計画を変更するという影響は大きく、事業者のことは私も聞いている。今まで土地利用がなかなか進まなかったが、役所ができないのであれば、事業者がやりやすいようにこの土地を活用してもらおうという考え方もある。もう農地でここを活用するというのはしんどいと思う。本当は貨物ヤードの移転用地であったのだから、行政が指示、指導してもいいので、事業者を積極的に活用する上でこの都市計画の変更を認めたいと思っている。

市民の税金も投入されているので、ここを活かさなかったら税金の無駄遣いという考え方もある。先行投資しているが投資しないとこの土地がもう死んでしまう。お金を使って

もいいので、この都市計画の変更によって、ここがもっと活きる土地になるように、行政のほうから積極的にやってほしいと思います。

【F委員】

いろいろ意見があったと思うんですけど、昭和37年に決定された部分から、社会情勢というか、環境の部分のところで、地震や津波の部分という意味合いで、この形を変えられるという状況については、反対する部分はないし、今の時代はそれが当たり前のことかなというふうに思います。

A委員が言われた部分とは逆に、ちょっと教えてもらいたいのは、国道23号に接道するという状況になると、そこに例えば信号ができて、そこに流れていくような形になるということですね、基本的には。それで間違いないですか。

【事務局】

国道23号については平面交差ということで、こちらには信号が設置されるという形になります。

【F委員】

今の部分のところで言うと、そこから流れ出る交通量が金場線の方のところに入っていくことによって逆に渋滞などの状況が起こるのではないかと、私は一番危惧しているところです。

今回の変更は、事業も当然早く進むような、これまで止まっていたものを進めるための話だと思います。そうした点について、出来上がってからの対策になるかもしれませんが、地域から大きな文句をもらうようなことにならないような状況を、調査をしてもらいながら進めていっていただく必要があると思うのですが、いかがでしょうか。

【会長】

出来上がってからの配慮等も含めて、交通、逆に渋滞になるのではないかとこの懸念も含めて、何か御意見があればお願いします。

【四日市市】

A委員からもお話をいただきましたし、まず、道路変更前と変更後、どう変わるんだというところの御質問も最初にもいただいていた。

そういうところで、新たな道路をもう一個造りにいくという形ではございませんので、今回、変更する前と変更後で、大きく今後の将来の交通量に変化はないというところなんですけど、F委員からもおっしゃっていただいた、1つ新たなところに交差点を設けてと

いう形であれば、別のところに流れ出す車もあるのではないかというお話をいただきました。

いろいろ交通量を推計してみますと、主な幹線、国道1号、23号ではそれぞれ南部分、北部分が散っている分もあるというお話もさせていただきましたが、それ以外の道路、街路でいいますと、部分的には若干増えるというところも推計されております。

ただ、新たな横線を1本入れることによって、将来、うまいこと交通が分散していくものであると考えていますので、このまま事業化に向けて変更させていただくと、そういう考えでございます。

【F委員】

そうやって答弁いただいているので、安心するというわけではないんですけど、先ほども話があった国道164号線、要するに湯の山街道のところに渋滞が起こっているわけですよ。実際に名古屋のほうから北から南に行く場合、霞ヶ浦の野球場のところから吉野家さん、その先のところまでがすごい渋滞をするから、そのところに逃げる道があれば、思った以上に一般の車両というのが流れ出るんじゃないかなと思います。

行政としては、そこの辺りもしっかりとやっていくと言ってもらっていますが、それぐらい1本できると交通事情が大きく変わるというのは、いろんな道路を見ていてもはっきりしていることなので、ぜひお願いをしておくということで、意見としてとどめさせてもらっておきます。

【B委員】

F委員、また、A委員の御質問にも関係するんですけども、霞のコンビナート企業からの大型車両は入ってくるような想定がされているんですかね。かなり現状ですと先は細いなと思ひまして、一般車両だけが入るような、逃げるようなイメージなんでしょうか。

【事務局】

交通量の推計に当たりましては、大型車も含めてしておるんですけども、流れとしましては、国道23号自体は大型車、通過交通が多いのかなというふうに思っております。

今回、東西の路線ができてくるというところで、例えば、北から来た方は中心部へ行くときにこの道路を使っていくと、一方で、南北ともに四日市の中心部を通り過ぎていく通過交通については、そんなに中に入ってこないのかなというふうには思っておりますので、全く入ってこないというわけではないのですが、この道路を使う方の目的としては、どちらかという中に行く用事のある方になるかなというふうには考えております。

【B委員】

そうかなと思っていたんですけれども、大型車も入ってくると想定すると、その前に、一般車両が北から来ると、多分手前で曲がって羽津町交差点とか行くので、まさに今、頑張っただけで改良していただいているところに行くなと思っています。

それが、真っすぐ来てここへ入っていく新しい車両に加えて大型車両が多いと、懸念されるのは、この完成後なんですけれども、先ほど言われた金場町の交差点、あそこが5差路の一番短いところ、大矢知街道から出てくる車両が、現場を見ていますと、あまり知らない方は出てきて交差点の真ん中で止まるんですよ。もう皆さんほとんど知っている方なので事故はないんですが、知らない車両が来るといまだに止まるんです。

また、この新開橋のつながるところで対向車線を走っていく方がいるんですよ。私も現場をよく見に行っているんですけど、もう本当に怖いぐらい対向車線を走って曲がって出てくるというのがあります。

もう一つ、信号も何もないのですが富士電機さんの正門に曲がっていくパチンコ店の角地なんですけど、あそこの交差点が鍵状にずれていますよね。あそこももう知っている方ばかりなのでうまくいっているんですけど、改良後の事故というのは想定されるかと思えます。公安委員会さんも入っていただいてしっかりされると思うのですが、その辺りを通常以上にしっかりしていただきたいと思えます。

この3点、御確認していただきたいなと思えます。意見です。

【E委員】

議案書9ページのところの変更の図面のところなんですけど、これは金場の交差点から国道23号に入る赤い変更後の図面は、これは何車線ぐらいなんですか。

【事務局】

車線数としましては、2車線の計画となっております。

【C委員】

今ずっとお話を聞いていて、やっぱり一番基本というか、あれは、金場の人であったり、あそこを普段通る人の利便性がよくなるのはいいんですけど、そのときに、はっきり交通量がどのぐらい増えるとか、減るとかという数は、示してはいただいております。

例えば今ある道が少し変更になった場合、戸惑われている方がまだまだ多く見受けられます。そういう部分で、先ほどもありましたけど、私らが見てもなかなか見にくい計画であったりもするので、きちんとした市民の方にも分かりやすい説明していただきたいと思

います。今説明会をしても人が集まらないからというお話はありますけど、道路を造る過程でもいいですから、そういうことも実施というか、地元の人にきちんとしていただきたいなと思うのですが、いかがでしょうか。

【事務局】

今回の変更にあたりまして、先ほどD委員からも地権者の方のお話があったかと思うんですが、JRの関西本線から東側が羽津の古新田、西側のほうが富士町ということで、沿線の方、地権者の方には説明をしながら都市計画の変更というものは進めてきているところです。

また、先ほど言われました、道路ができてから、これを利用する方、この地権者のみというわけがございませんので、何かしらそういった新しい道路ができたというところの案内につきましては、また改めて、何か方法といいますか、考えていきたいなというふうには思うところでございます。

【C委員】

最近、何かすると、説明があったなかったということで揉めたり、いろいろとそういうことが出ています。やはり土地を持っているから、その人たちが、直接問題があるからというのではなく、そこに住んでいる方、利用される方、その方にもきちんと説明していただくように、説明責任というのもあるかと思えます。まして変更になっていることでありますので、きちんとした説明をしていただくように、これは意見として、お願いとして申し上げます。

【K委員】

JRさんとの交差する部分が、大きく形態が変わるというところなんですけれども、これにつきましては、JRさんとは、もう事前にいろいろ協議をされているのかどうか、されているのであれば、御了承なされているのか、いろいろ要望が出ているのか、ちょっとその辺について教えていただけますでしょうか。

【事務局】

この計画にあたりましては、JRさん、もちろん、JRさんをはじめとしまして、河川も近い、国道もあるということで、各管理者と協議をした上で、この計画を決定しております。

JRさんとは特に大きくなるのが、高架をしていくというところで、離隔のところ、こちらで協議を特にしております。JRさんとしては、一定の離隔があった中でも、また維

持管理とか、そういったものが必要ということで、最低限、レール上端から6.2メートルの離隔が必要となることが一番大きなところで、そこを踏まえての計画という形にしておりまして、ここについては了をいただいておりますというようなところでございます。

【I 委員】

2点ほどちょっと教えていただきたいんですけど、3月の中日新聞に、この道路が非常に事業化を急いでおるといふようなことが出ていましたんですけど、古新田の土地はもう先行買収してあるところがほとんどなんですが、今回新たな用地買収をするところがあるのかどうか。

それから、2つ目は、関西線の立体交差は、富田山城線と千歳町小生線の間でほとんどないんですけど、これができることによって、小型といいますか、自家用車とかそういった車両の大部分はこっちへ迂回してくるんじゃないかと思うんです。

そうしますと、今でも国道1号側の金場の交差点がちょっといろいろ渋滞しておる、それから、新開橋のところもなかなか広くないもので渋滞するところがあるんですけど、この市役所の東の金場新正線は、ここまで延長って、都市計画決定されておるんでしょう。ちょっとこれ、見ておってよう分からないんですけども、もしされておるんやったら、その整備も続きでやっていかれるかどうか、その辺をちょっとお願いします。

【事務局】

まず、用地なんですけれども、JRより西側、富士町側につきましては、ほぼ官地ということで、議案書の9ページになるんですけども、こちらの参考図という形でつけているんですけど、この新開橋の交差点部分、こちらの北側の住宅の方、取付道路がつながってくるという計画になっております。

この新開橋のところの北側の部分が少しRのある交差点になっておるんですけども、この辺りで少し民地、公共の土地じゃないところがございまして、こういったところの取得が必要になってくるかなというところなんです。

あと、JRから東側の古新田側ですが、こちら、先ほどからお話に出ておりますけれども、JRの貨物ヤードの移転ということで土地を取得しておりますが、この道路用地全てが公共の用地になっているわけではございませんので、一部取得が必要という形になっております。

あと、金場新正線ということで御質問いただきましたけれども、金場新正線は三重橋垂坂線につながるような形で都市計画決定がされております。整備のほうは進んでいない状

況なんですけれども、やはり、まず、この三重橋垂坂線の整備をしていくというところがあって、その後、金場新正線の整備というものが効果が出てくるのかなというところで、先ほどの道路整備の方針におきましても、三重橋垂坂線の後に整備を検討していく路線ということで位置づけをしておるようなところがございますので、それぞれの優先順位をつけながら整備をして、ネットワークをつないでいくというような考え方になってございます。

【H委員】

A委員とF委員の御意見と関係するんですが、今回、構造変更ですよ。この構造変更に伴って、影響はどういうふうなものがあるのかというのが多分一番聞かれたかったことだと思うんですね。

ただ、都市計画ですので、恐らくそこまでは計算されていないと思いますが、例えば交差点の需要率がどうなって、国道23号への影響はどうなのか、もしお分かりでしたら、その説明もいただければいいかなと思っています。まず、1点目です。

それから、2点目は、この接続部分がふさわしいのかどうかというのが心配でして、隣接する交差点の間隔、それから、この三重橋から多分下がってくると思うんですが、滞留が生じるようであれば、追突事故等々も心配になってきます。

さらに、この周辺の土地の営農の希望ということがあれば、それも考慮したような線形というのが考えられるんじゃないかなと、特にポンプ場の北側というものが全く使えないような土地になってしまうなと思うんですね。

ですから、営農の御希望と、今回のこの線形がどういう関係なのかというのが2点目の質問です。

それから、3点目ですが、北側の片側歩道だと、これを見ますと、周辺にほとんど家がないようですので、確かにそれでもいいんだろうなと思っていますが、連続性という意味で、この西側にずっといったところのその片側歩道がどういう形につながっているのか、それも教えていただければと思います。

【事務局】

まず、国道23号の接続というところで、需要率ということだったんですが、国道23号、これが慢性的に混雑をしているというところで、令和3年の5月に、現状の交通特性を把握するために、予定地直近の霞ヶ浦町南交差点と午起交差点の2か所の交差点におきまして交通量調査を行っております。その調査結果を基に、三重橋垂坂線の接続をした後

の交通量を推計しておりまして、需要率につきましても問題がないと確認した上で今回変更しているという形でございます。

営農につきまして、古新田側のほうで農地の営農の希望があった場合、どうしていくかというところなんですけれども、現状、地権者の方を対象に、羽津古新田につきましては、道路の沿線のみではなくて、広く説明会を開催はしているんですけれども、その中で、特に今のところでは、反対というか、そういった御意見というものはいただいていないような状況です。

今後、事業化に向けて、測量をして、また現場に入っていくというところも出てまいりますけれども、その中で、またどういった御意向があるかというものは確認しながらやっていく必要があるかなというところでは考えておるところでございます。

3点目、新開橋のところの歩道の接続ということで、議案書の9ページのほうを見ていただけますでしょうか。

こちらで、新開橋のところ、交差点になっておりまして、横断歩道が西側と北側とございます。新開橋より西側は両側歩道で来るような形なんですけれども、この部分から北側に歩道を集約するというので、このような形での計画となっております。

ただ、交通量も、先ほどから出ておりますように、一定あるということが予測されますので、公安委員会と協議をして、信号の設置というところも話をしているんですけれども、公安委員会としては、整備後の状況を見ながら信号の設置については検討するというような回答を得ておるところでございます。やはり安全第一というところがございまして、その辺り、また公安委員会とも協議を進めていきたいというふうに考えております。

【H委員】

御回答ありがとうございます。1点目というか、ゼロ点目なんですけど、構造変更に伴って影響が悪いほうなのか、よいほうなのかというのは、じゃ、分かっていないんですかね。そこまでやれていないですね、やっぱりね。

【事務局】

すみません。需要率につきましては、現状の数値よりも改善する方向といたしますか、そういう形での推計と…。

【H委員】

現状って、変更前は信号交差点じゃないですよ。それを新しく信号交差点ができたので、需要率が改善するというのはどういうことですか。ほかの箇所ということですか。

【事務局】

そうですね。

【H委員】

全体を考えて、国道23号の他の箇所での信号交差点の需要率が改善するという意味ですか。

【事務局】

そうですね。三重橋垂坂線が接続する場所の北側に1つ交差点がございます。霞ヶ浦町南交差点です。南側のほうに…。

【H委員】

いや、やっぱり一番大事なのは、構造変更によって、ここの箇所の渋滞がそもそもの予測よりよくなるのか悪くなるかというのが大事だと思うんです。

信号が実際につきますので、容量が低下して多少悪くなるけど、大きな影響はないですよというような回答がいただければ、皆さんも安心できるということかと思うんですが。

【事務局】

H委員がおっしゃられるように、当該箇所はもちろん交差点がないので、現段階での影響というのは確認しておりません。ただ、接続することで、前後の交差点、国道23号のほうなんですけれども、北は霞ヶ浦町南交差点で、南は午起交差点のほうで交差点の需要率計算を行ってしまして、その中では、前後の交差点については特に影響がないというところは確認させていただいています。

【H委員】

それでは、この構造変更に伴った大きな影響は出ないという意味ですね。ちなみに交差点間隔は、北と南、何メートルなんですか。

【事務局】

具体的な数値は、すみません。持ち合わせておりませんが結構あります。

【H委員】

だいぶあるんですね。分かりました。

ちなみに、この滞留長が、三重橋垂坂線から下ってきたときに、ちゃんと確認できるぐらいなんですかね。その辺がちょっと心配なんです。

【事務局】

一応、道路構造令は全て満たすように計画はしております。

【H委員】

もちろん構造令を満たしていないと、そもそもつけられないんですけど、現実問題、それでも事故は起きているので、できるだけそれを排除するためには、もし滞留長が延びるのであれば、もっと北側に接続させる、それから、先ほど言った営農の御希望があるのであれば、それを考慮しながらというのもあると思ったんですが、そういうのを踏まえた形で、ここで最適な場所として決定したということによろしいですね。

【事務局】

そうですね。あまり北のほうに行くと、次は霞ヶ浦緑地に入っていく進入用のランプがありまして、そことのちょっと距離が近いというところで、構造的に今の位置しかないのかなと考えております。

北側の余るといいますか、ちょっと窪地になるような土地については、幸い市のほうがこの中で半分ぐらい土地を持っていますので、今後、用地の交渉をしていく中で御意見がありましたら、交換等も含めてお話をできればなというふうに考えております。

【H委員】

分かりました。ありがとうございます。

それから、営農については、先ほどの御説明では、反対はなかった、すなわち道路の建設については反対はないんですが、その後の営農の状況というのが、果たしてこの方々が想定できたのかどうかというのが心配で、そういう意味では、今後、この土地利用、特にこのポンプ場との間の土地利用だとか、周辺の土地利用など、市としてしっかり方向性を示しながら、そして、地権者の方々と一緒にまちづくりを進めていただく、もちろん開発事業者さんに入ってもらおうというのも手だと思いますが、ぜひ、この道路をきっかけに、この周辺が全体としてよくなるように進めていただければと思っております。

【会長】

ただいまの意見を踏まえ、慎重に検討していただきながら、進めていただきたいと思えます。

【D委員】

あと心配するのは、構造変更に伴う費用対効果の部分。整備費用はだいぶ安くなるということだと思うが、それで本末転倒になってもいけないと思っている。

尾平の交差点では、私は、形状が良くないと意見していたにも関わらず当時は反映されずに、何年後かになって交差点改良工事をしている。地元で毎日通っている人間は大体分

かる。あれは渋滞箇所を作るだけで良くなかったと認識している。

それ以外にも歩道橋を1億から2億使って造ろうとしていた。もし造っていたら今回の工事もできていない。

なので、そうしたところできちんと手戻りのないように、本当によく考えないと、H委員が言われたように、後でやはりもうちょっと向こうがよかったとか、どっちがよかったという話になるので、自分が毎日通ると思ってやらないといけない。

国道23号からJRを越えられるのであれば、結構中への交通は来ると思う。私もここを通るが、ここら辺で一番渋滞して運転がきつくなっていくところなので、そうすると、四日市の人間は結構こっちを通る。これ、よほどきちんと考えてやらないと、後でまた手直ししてお金かけるというのが一番いけない。

都市計画審議会が認めたので、もうこれしかないということではなくて、やはり変えた方がいいとなれば都市計画審議会に諮るのもいい。それぐらいに、昔みたいに都市計画は都市計画審議会を経て一切変更できないというものではなく、いや、そのときはそれが一番いいと思ったけれども、指摘を受けてもう一度きちんと調査したら、金場交差点の方にもものすごく負荷がかかるかなとか見えてきたら、やはりこっちにしますというのもいいと思う。都市計画審議会を軽く見るということではないけれども、変更はありだと私は思う。

ここは地元ではないので、どれぐらい来るのか私には読めないが、よく混んで一番眠たくなる場所なので、ここを避けようとして逃げてくる車両はいる。

なので、会長にお願いするけど、この意見を踏まえて、また変更など必要になれば、会長決裁でもいいので柔軟に対応してください。

【N委員】

私もこの辺りを利用させていただいているんですけど、一市民として思うんですけど、渋滞という話がさっきから出ているんですけど、車の渋滞もそうなんですけど、やはりJRの踏切に引っかかっちゃうとすごく時間がかかります。

そこで結構カインズの辺りも、JRに引っかかるとものすごい渋滞になって通れないので、今回、このJRの上にやっぱり道が通ると、皆さんそっちに流れるのかなというのが1つ思います。

もう一つが、そっちに流れると、今度ニュートリーさんの手前ぐらい、すごい細い道がたくさんあるんですけど、抜け道で今でも皆さん使うので、こっちの高架のほうに流れる

と、ここの抜け道がもっと渋滞して危険だし、ちょっと住民の人たちにも迷惑がかかるのかなと、個人的に思っていたんですね。

あと、話がすごく渋滞、渋滞になっているんですけど、先ほど災害のためにもこの道という話がありました。ここの道路を変えるというのであれば、市としては、本当に災害のためか渋滞のためという目的を先にすごく掲げてもらって、そのためにもこういう決断をしましたと言われたら、私たち市民は、そうなんだと思って納得すると思います。その目的が今ちょっと分かりづらいので、今後、もしこれを進めていくのであれば、まず、この目的のために、皆さん、議員さんの意見を聞いてやりますというような、そういうものがちょっと欲しいなというふうに感じました。

【会長】

できてみないと分からないという部分もあるけれども、とはいえ、今のこれからの渋滞を緩和するための複数の計画案の1つとして進められるという部分もあるので、これ1つだけで国道23号と国道1号の渋滞を解決できるものじゃないので、一つ一つ重ねていかなければならないわけです。

そういった意味で一つ一つの計画をしっかりと見ながら、また、D委員がおっしゃったように、計画も途中途中でいろいろな意見や課題等が出てきたら、直ちにもう一度検討するという含めて、事を進めていくという姿勢でお願いしたいと思います。

今ここで、どの手を打とうかというようなことも、直ちに答えは出ないと思いますが、その辺については私にという話でしたけれども、ここにいる委員等に対して、都市計画審議会が年に2回、3回開かれる際にでも、進める段階で中間報告等もしていただける時はしていただくというようなことで進めていきたいというふうに思いますので、よろしくお願いをしたいと思います。

やはり地元の意見というものは、地元のための道路であるということも含めて、ぜひそういう体制で進めていただきたいと思いますので、よろしくお願いをいたします。

他によろしいですか。

それでは、採決に入ります。

本議案は、四日市市が都市計画決定権者であるため、都市計画の変更にあたり、当審議会の議を求められているものです。本議案について、原案どおり可決することによろしいでしょうか。

【採決】

第 1 1 7 号議案 全員一致で原案どおり可決