

「第134回 松戸市都市計画審議会」議事録

1 開催日時 令和元年8月6日(火)
14時00分から15時20分まで

2 開催場所 松戸市役所 新館7階 大会議室

3 出席者

(1) 松戸市都市計画審議会委員

①出席委員(16名)

・市議会議員

市川 恵一 杉山 由祥 高橋 伸之 増田 薫 松尾 尚 ミール 計恵 箕輪 信矢

・学識経験者

秋田 典子 小野寺 克 金尾 健司 椿 唯司 西村 幸夫 福川 裕一

・関係行政機関の職員及び住民の代表

相澤 忠利 恩田 忠治 佐藤 剛

②欠席委員(1名)

中山 政明

③会議の成立

17名の委員総数のうち16名の出席により成立

(2) 事務局及び議案関係課

①事務局

・街づくり部

福田部長、森岡審議監、本多審議監

・都市計画課

谷口課長、安食専門監、萩原課長補佐、泉課長補佐 他7名

②議案第1号

・都市計画課

谷口課長、安食専門監、萩原課長補佐 他3名

・千葉県都市計画課

横須賀副課長、中西副主幹

・千葉県道路計画課

白川主査

(3) 傍聴者

0名

4 議題及び説明者

- (1) 議案第1号 「北千葉道路及び関連する松戸都市計画道路の変更について」
都市計画課

5 議事の経過

- (1) 開催 (14:00)
- (2) 事務局報告 (14:02)
委員の出欠状況及び会議の成立 議事録署名人 : 恩田委員 佐藤委員
- (3) 部長挨拶 (14:06)
- (4) 開会(議長 福川会長) (14:08)
- (5) 事務局議題概要説明 (14:09)
- (6) 公開の確認 (14:09)
公開することに決定
- (7) 傍聴の報告 (14:10)
傍聴の申出 0名
- (8) 審議開始 (14:10)
- (9) 議案第1号 説明 (14:11)
議案第1号「北千葉道路及び関連する松戸都市計画道路の変更について」
- (10) 議案第1号 質疑 (14:44)
- (11) 閉会(議長 福川会長) (15:20)

6 配布資料

- ・次第
- ・席次表
- ・松戸市都市計画審議会委員名簿
- ・議案書
- ・議案の説明資料

7 議 事 概 要

議案第1号「北千葉道路及び関連する松戸都市計画道路の変更について」

【説明要旨】

千葉県都市計画課

皆様方には県の都市計画行政に日頃よりご協力をいただきまして、この場をお借りしてお礼申し上げます。北千葉道路の市川市から船橋市区間につきましては、昨年1月に県におきまして、環境アセスメントと都市計画の手続きに着手しました。環境アセスメントについては昨年12月に方法書の手続きが完了し、本年1月からは準備書の作成に向けた現地調査に着手している状態です。また都市計画については7月6日から15日にかけて、松戸市を含む沿線5市におきまして、都市計画の原案いわゆる案の概要につきまして、説明会を開催し手続きを進めているところでございます。今日は北千葉道路に関わります都市計画の原案につきまして説明させていただきますのでよろしくお願いいたします。

千葉県道路計画課

北千葉道路につきましては県決定案件、関連する都市計画道路につきましては市決定案件となっておりますが、今回北千葉道路の都市計画変更と併せまして、関連する都市計画道路につきましても都市計画変更を行いますので、一括して説明させていただきます。

まず、はじめに環境アセスメントと都市計画手続きの流れについて説明させていただきます。北千葉道路の市川市から船橋市の約15kmにつきましては、フロー図に示すように、環境影響評価と都市計画の変更を併行して進めています。

北千葉道路の構造等につきましては、国、県、沿線市で構成する北千葉道路連絡調整会議等において、概略計画を検討してまいりました。

今回、概略計画に基づきまして、北千葉道路の市川市から船橋市間の位置、規模、構造等を定めました都市計画の原案いわゆる案の概要を作成したところでございます。

手続きの状況について、でございますが、昨年1月に環境影響評価と都市計画の最初の手続きである配慮書と構想段階評価書を公表いたしまして、手続きに着手いたしました。

その後、環境影響評価の手続きに関しましては、昨年8月にどのような項目、方法で調査・予測・評価を行うのかを取りまとめた方法書を公表し、現在、次の手続きとなります準備書に向けまして、本年1月から現地の環境調査に着手しているところです。

次の準備書は、環境調査の結果及び、環境影響を予測、評価しまして、必要に応じて環境保全措置を検討した結果を示す図書となっております。縦覧期間に、説明会を開催するとともに一般の方、また沿線市や環境を所掌する知事の意見等を伺う予定となっております。最終的な環境への配慮方法については、評価書として取りまとめがされ都市計画審議会の審議を経て、評価書として公告、縦覧されます。事業者は、この評価書に基づき工事や供用後の環境対策を

実施することとなります。

一方、都市計画の手続きに関しましては、7月6日から15日にかけて沿線の5会場におきまして、原案説明会を開催したところです。その後、今年の秋頃に、都市計画の案の概要につきまして、県や関係市で図書の縦覧を行い、公聴会を開催する予定です。縦覧の時期や場所等の詳細については、決まりましたら、広報紙の発行や市報によりまして、住民の皆様にお知らせする予定です。

なお、今後開催する公聴会は、都市計画に地域の皆さんの意見をできるだけ反映させるために、公開の下で意見を述べていただく場となっておりますので、意見陳述を希望される方がいない場合は開催いたしません。その後、都市計画の最終案であります都市計画案を作成し、準備書と同時に公表し縦覧することとなっております。

都市計画案についても、住民及び関係市長の意見をいただいた後、決定にあたりましては、県の都市計画審議会にて審議される流れとなっております。

次に、北千葉道路の概要と事業の目的でございますけれども、「成田空港等の拠点への広域高速移動の強化」また「周辺道路の渋滞の緩和」、「災害時の緊急輸送ネットワークの強化」等を目的としています。

現在の都市計画決定の状況について説明をさせていただきます。北千葉道路の市川市から船橋市間につきましては、昭和42年から昭和44年にかけて、図に示しますように、それぞれの区域において既に都市計画決定されています。なお、このうち白井市と印西市は、印西都市計画にて決定されています。

概略計画についてご説明させていただきます。

まず、はじめに専用部、自動車専用道路の外環から鎌ヶ谷間の概略計画について、でございます。ルートにつきましては、平面図の赤い線が専用部を示しております。

外環から鎌ヶ谷間につきましては、昭和44年に都市計画決定されておきまして、周辺では区画整理事業や北千葉道路以外の都市計画道路、鉄道等が、計画・整備されている状況でございます。このため、北千葉道路のルートについては、社会的影響や自然環境等に与える影響等も踏まえまして、現行の都市計画決定区域を基本としたルートとしてございます。

専用部の構造については、市街化が進んでいる地域におきまして、できる限り早期整備を目指すこと等から、高架構造を基本に計画することとしております。

ただし、平面図に示す青い区間、2カ所ございますが、こちらについては、地下構造といたします。

具体の構造については、縦断図の赤い線が専用部となっておりますが、外環の専用部と接続することから、外環との連続性や市川市の稲越地区等の住居地域を通過することを踏まえまして、図に示しております区間①こちらの約1.6kmについては、地下構造といたします。外環との接続部となります（仮称）北千葉JCTから、東に向かって地表に上がってまいります。県道松戸原木線の手前で地上に出まして、県道松戸原木線を上越しし、その後、高架構造

にて進む構造となります。

市川市と松戸市の境にある北総線との交差点については、北総線を下越しするためのボックスが既に整備済みとなっておりますので、北総線を下越しいたします。その先市街化が進んでいる地域がございますので、新京成線を超えるまでは地下構造を考えております。鎌ヶ谷市に入りまして、現道の国道464号を上越して、鎌ヶ谷市域は高架構造となっております。

次に、外環から鎌ヶ谷間の一般部、一般国道の概略計画についてでございます。外環から鎌ヶ谷間については、国道や県道等の幹線道路や生活道路等、50以上の多数の一般道と交差することになります。そのため、一般部の走行性、安全性を確保しつつ、一般道との最適な道路ネットワークを形成するために、一般部の構造につきましては地表式を基本として計画をいたします。

そのうち地域の幹線交通を担う路線につきましては、一般部と交差点での接続を基本といたします。生活道路となっております路線は、副道のイメージ図にありますように、副道を介しまして一般部に接続する計画とします。また、途中4箇所ある鉄道との交差点につきましては、高架あるいは地下構造による立体交差といたします。

これらの考え方に基きまして、北千葉道路と平面交差点を設ける箇所は、平面図に赤い丸で示しておりますけれども、国道298号や464号、県道松戸原木線や市川柏線、鎌ヶ谷市内の船橋我孫子線バイパス、また未整備の都市計画道路や主要な市道等と14箇所、交差点を設ける計画です。

また、鉄道との交差点は、黒い丸で示しておりますが、西側から、JR武蔵野線とは高架で、北総線との交差は専用部と同様に地下構造で交差しまして、新京成線と東武野田線につきましては高架で交差をいたします。

次に、外環から鎌ヶ谷間の横断構成について、でございます。標準断面図の左側に、高架部のイメージを示しておりますけれども、計画ルートの中央に専用部、その両側に一般部を設ける計画としてございます。構造基準等を満たしつつ、必要な用地はできる限り小さくするよう計画することとします。

また、一般部の外側には中心側から、植樹帯、副道、自転車道、歩道を整備することを基本としまして、必要のない箇所には設置しないこととします。

自転車道につきましては、国交省と警察庁で出しているガイドラインに基づきまして、北千葉道路の一般部の設計速度は60km/hでございますので、道路の両側に一方通行で計画することを基本としております。

歩行者等の横断については、各交差点の横断歩道での平面横断を基本として計画しておりますけれども、通学路等必要に応じまして、立体横断施設を計画することといたします。

現在、環境アセスメント手続きを都市計画変更の手続きと並行して、実施しているところでございますけれども、沿道環境を保全するため、必要に応じて遮音壁や環境施設帯を計画することといたします。

右側には、地下部のイメージを示しておりますけれども、先ほど専用部の概略計画でご説明した、専用部が地下構造となる区間のイメージ図となっております。

地下に専用部が配置され、地表に一般部が配置される計画となっております。

次に、鎌ヶ谷から国道16号間の横断構成について、でございますが、専用部は図に示すように中央に整備済の北総線がございますので、その両側に新たに配置する計画とします。

また、一般部については、すでに沿線のまちづくりと併せまして、整備済みとなっておりますので、現時点での計画の見直しは行わないことといたします。

次に、外環から国道16号間の一般部と専用部の連結位置、いわゆるインターチェンジの位置と構造についてでございます。最適な道路ネットワークの形成、構造基準、安全性、また周辺の土地利用状況や必要な用地、料金収入等を総合的に勘案し計画してまいります。

今回、北千葉道路の計画ルート周辺につきましては、市街化が進んでいる地域でございますので、用地面積をできるかぎり少なくすること等を勘案し、インターチェンジの構造については、ダイヤモンド型のインターチェンジいわゆるハーフインターチェンジの計画としてございます。

外環と同様な構造をイメージいただければと思います。交差道路から直接専用部に入るのではなく、交差道路からしばらく一般部を走っていただき専用部に入ってください構造となっております。インターチェンジの配置については、交通上の拠点と目される都市、今回は大きく3つのエリアとしまして「松戸・市川」エリア、「鎌ヶ谷」エリア、「白井」エリア、こちらのエリアにつきまして連結する主要道路、あるいは計画道路が交差する主要道路との交点に設ける計画とします。

まず、「松戸・市川」エリアにつきましては、松戸と柏方面と市川の市街地や京葉道路の市川インターチェンジを結ぶ県道市川柏線、またそれと並行します南北軸である4車線の都市計画道路である3・3・7、3・3・9を挟み込むように、インターチェンジを計画してまいります。西側には、成田方面に出るまた外環方面へ入りますインターチェンジを、東側には成田方面へ入り、また外環方面へ出るインターチェンジを計画してまいります。

また、「鎌ヶ谷」エリアにつきましては、柏市域と船橋市域を結びます県道船橋我孫子線、また未整備となっておりますが都市計画道路3・1・2、こちらを挟み込むように両側にインターチェンジを計画しております。

「白井」エリアにつきましては、印西の市街地や白井市域と、船橋方面を連絡する市川印西線及び直轄国道であります国道16号を挟むように両側にインターチェンジを配置します。

また、現在、国道464号と国道16号の交点となります小室インターチェンジについては、行き来できない方向があることから、円滑な交通を確保するために、北千葉道路の市川市から船橋市間の整備に併せて、フルインター化を図る計画としてございます。

ここからは、北千葉道路の都市計画の変更の内容について、説明をさせていただきます。

今回、都市計画決定する道路の構造となります。先ほど、説明しました概要のとおりでござ

いますが、一般部4車線のほかに、新たに自動車専用道路を設ける計画となりましたので、必要な道路の区域が変更となることから、計画に合わせ都市計画変更を行うものとなっております。道路の構造につきましては、外環との連続性や、現地の状況、構造基準等を踏まえまして、設計速度や種級区分、構造の概要を記載のとおりとしております。

北千葉道路は、市川、松戸、鎌ヶ谷、印西、船橋の5つの都市計画区域にまたがっておりますので、区域毎に道路の位置、規模、構造等、都市計画を定めるものでございます。

都市計画決定をする区域の考え方について、ご説明させていただきます。

図に示す通り、自動車専用道路と一般国道のそれぞれの範囲につきまして、車道や歩道等になる区域を決定してまいります。

事業化後、現地の詳細な測量・設計等を行いますが、現地の地形の状況等から、その外側にのり面等が発生する場合がございます。必要な用地につきましてははできる限り小さくするよう計画してまいります。都市計画決定する区域外につきましても、道路整備を行う範囲となる場合がございます。

ここからは、計画概要につきまして、道路区域毎に説明させていただきたいと思っております。

はじめに、外環に接続する区間の市川市の堀之内や稲越付近の区域となります。

この区域については、松戸市秋山地先の一部区域を含んでございます。市川都市計画としてすでに決定されておりますけれども、今回自動車専用道路の新規決定と併せまして、一般国道につきましても区域の変更がありますので都市計画変更を行う予定となっております。

参考図につきましては、都市計画決定する区域を示してございまして、縦断図のうち赤い線が自動車専用道路、青い線が一般国道となっております。

参考図には、赤色で旗揚げしてございますが、都市計画におきましては、区域毎に専用部と一般部のそれぞれに都市計画道路の名称がつきますので、この区間につきましては、専用部は市川都市計画道路1・3・3、一般部は、市川都市計画道路3・1・4となります。

縦断図をご覧いただきたいのですが、専用部については、先ほど専用部の概略計画でも説明させていただきましたが、外環に接続しますので、地下構造となりまして、その後東側に向かって地表に上がってくる構造となっております。一方、青色の一般部は、地表式となりますが、地域の往来や北千葉道路とのアクセスを考慮しまして、赤丸で示してございます市道等と平面交差点を設ける計画となっております。

断面図①の位置では、図のように専用部が地下、一般部は地表と言う断面となっております。

断面図②では、専用部が地上に向けて上がってまいりますので、一般部は専用部の外側に配置される計画となっております。

こちらのほうは今後、縦覧される図書となっておりますが、上段は、計画書の抜粋となっております。先ほどご説明しました専用部、一般部について、起点や終点の位置、延長、幅員や車線数等、それぞれの計画の内容につきまして示したものでございます。専用部の自動車専用道路につきましては新たに決定することから新規と記載してございまして、一般部は区域の

変更があることから変更と記載しております。

下の計画図につきましては、先ほど説明しました参考図を基に、新たに都市計画道路区域となる箇所を赤色で示しております。内側の赤い部分が、新規に決定します自動車専用道路の区域、また外側の赤い部分が、一般部が広がる区域となっています。

次に、松戸市の高塚新田付近となっております。都市計画道路の名称は、記載のとおりとなっております。

この区間の一般部については、松戸市道、県道松戸原木線、国道464号、県道市川柏線と平面交差点を設ける計画でございます。国道464号と県道市川柏線の間、外環方面に入ります、また外環方面から出てくるインターチェンジを計画しています。

縦断図につきましては、専用部では外環方面から国道464号の手前で地表に上がってまいりまして、国道を上越しした後、高架構造となります。途中にありますJR武蔵野線との交差点につきましては、一般部、専用部とも立体交差となります。

松戸市の高塚新田付近の計画書と計画図となっております。専用部が地表に出てくる箇所や、インターチェンジが設けられる箇所において、現在の都市計画区域から広がる計画となっております。

次に、市川市の大町付近でございます。この区域につきましても、先ほどと同様に松戸市紙敷三丁目付近の松戸市域が一部含まれていますので、併せてご説明させていただきます。この区間の一般部につきましては、現在整備されておりませんが、都市計画道路3・3・7、3・3・9と平面交差点を設けるとともに、南側に国道464号が走っておりますがそちらから松飛台駅方面に抜ける市川市道と平面交差点を設ける計画となっております。またその間に成田方面へ入りますインターチェンジと、成田方面から出てくるインターチェンジを計画しております。

こちらについては、北総線と交差する箇所がございますけれども、一般部、専用部とも、既に下越しするためのボックスができておりますので、北総線を下越しする計画となっております。こちらは計画書と計画図となっております。インターチェンジが設置される箇所や、北総線を下越しする箇所につきましては、現在の都市計画区域から広がる計画となっております。

次に、松戸市の松飛台や串崎新田地先となっております。都市計画道路の名称は、記載のとおりです。この区間の一般部については、北総線を下越しした後、松飛台や串崎新田地区、また、鎌ヶ谷のくぬぎ山や市川の大町方面から北千葉道路へアクセスできるように、地表に上がってまいりまして、新設します都市計画道路3・4・41と平面交差点を設ける計画となっております。その後、新京成線やその車両基地がございますので、こちらについては立体で交差する計画となっております。

都市計画道路3・4・41につきましては、後ほど詳細はご説明させていただきたいと思っております。専用部につきましては、北総線を下越ししたのち、市街化が進んでいる地域がございま

すので、そのまま地下を進みまして新京成線を越え鎌ヶ谷市域に入ったところで、地表に出てくるといった計画となっております。

こちらがこの地域の計画書と計画図となっております。先ほどの説明と同様、北総線を下越ししたのち、一般部と専用部が並走する区間につきましては、現在の区域から広がる計画となっております。その後、こちら区域につきましては、専用部は地下、一般部は地表を走りますので、現行の幅に収まる計画となっております。

続いて、市決定案件の関連都市計画道路の変更について詳細に説明させていただきます。

こちらについては、市川市の大町地先で交差する市川都市計画道路3・3・9及び、松戸都市計画道路3・3・7となっております。

参考図の左側が東松戸駅周辺の区画整理を行ったエリアでございます。右側に国道464号が走っておりまして、中央で北千葉道路と交差する計画となっております。

松戸都市計画道路3・3・7、市川都市計画道路3・3・9につきましては、現在、松戸市内や、市川市と船橋市の境目におきまして、順次整備が進められているところとなっておりますが、図に示す区間については未整備となっております。

この都市計画道路は、4車線で計画されておりますけれども、北千葉道路と円滑に接続させるために、都市計画道路が北千葉道路を下越する計画に今回するところでございます。

都市計画道路から、北千葉道路への接続につきましては、断面図に示しておりますように、連結側道を新たに設けまして、都市計画道路の方は下を通過しますが、連結側道から地表に上がり北千葉道路と平面交差点を設ける計画としております。

計画書、計画図はご覧のとおりとなっております。現在、都市計画道路は幅員22mで決定されておりますが、連結側道を整備する箇所につきましては、現在の都市計画の区域から広がる計画となっております。

次に、松戸市の松飛台、串崎新田地先にあります松戸都市計画道路3・4・20と新規に決定いたします3・4・41となります。

現道の国道464号が図面の左から右の方へ通っております。中央に現在の串崎新田交差点がございまして、現在の都市計画決定の内容では、国道464号と市道との交差点の直近を北千葉道路が交差するとなっております。このまま整備いたしますと、現在の串崎新田交差点と、都市計画道路と北千葉道路の交差点、現道の464号と北千葉道路の交差点の3つの交差点が近接してしまい、交通処理上や安全上の問題がございました。

そのため、県・沿線市等で協議を行い、安全性や現在の通行形態を確保するため、図に示すように、西側に新たに都市計画道路を設けまして、そちらに交差点を設けて北千葉道路に接続する計画とするものでございます。また、都市計画道路3・4・20については元々北千葉道路と平面交差点を設ける計画でございましたけれども、一般部の下をくぐる計画に変更を行いますのでこちらについては交差点を設けない計画となっております。

こちらの計画書、計画図はご覧のとおりとなっております。3・4・41につきましては新

規に都市計画決定することから、赤色で着色してございます。

また、3・4・20と北千葉道路の交差点につきましては、交差点を設けない計画といたしましたので交差点の隅切り部分におきまして、道路区域から一部除外する予定となっております。簡単ではございますが説明は以上で終わらせていただきます。

都市計画課

ただいま、千葉県から説明がありました北千葉道路の変更の原案に関しまして令和元年7月1日付け都計第121号-2にて千葉県より本市へ意見照会がございました。

これを受けまして、庁内にて意見の取りまとめを行い、千葉県への回答(案)を作成いたしましたので、ここでご報告させていただきます。

まず配布させていただきました資料の中に回答(案)がございますのでご覧ください。

今回ご説明のありました内容については、北千葉道路の原案と言うことで、名称、位置、区域等が提示されましたが、本市からの意見はございません。ただし庁内での意見照会は、街づくり部、建設部、経済振興部、教育委員会等を中心に、関係各課へ行わせていただきました。その結果、松戸都市計画道路(北千葉道路)の都市計画原案についての意見はございませんでしたが、しかし今後、北千葉道路の計画を進めるにあたり、関係各課より多くの意見がありましたので、「記」以降に要望事項として記載しております。説明は以上になります。

会長

ただいまの説明について、ご意見ご質問ございますか。

委員

自動車専用道路をつくることになった理由を教えてください。自動車専用道路と言うのは高速道路と言うことだと思いますが、車しか走れない道路をわざわざ追加してつくる理由を教えてください。

北千葉道路の建設の理由に、渋滞等が頻繁に発生しているということが上げられていますが、交通量の調査は行っていますか、調査されているようでしたらその推移、減っているのか増えているのかを教えてください。

県道路計画課

まず、1点目の自動車専用道路を設ける理由ですが、これまで北千葉道路につきましては外環から成田空港を結ぶという路線の性質から、国・県・市川市、松戸市、鎌ヶ谷市、また白井市や船橋市、印西市、成田市等の沿線市と道路構造等について検討を進めてきたところです。今回、自動車専用道路を設ける理由としては、北千葉道路周辺、特に鎌ヶ谷市や白井市については、高速道路のインターチェンジへのアクセスが非常に悪い地域となっております、ア

アクセス時間が30分以上かかるような、この地域ではなかなかない空白地帯となっております。また千葉ニュータウンの地域については企業立地等が進み、業務核都市としても機能の向上が期待されている地域であることから、地域のニーズ等を踏まえまして、外環から国が管理します直轄国道である国道16号間につきまして新たに自動車専用道路を設ける計画としたところでございます。また、周辺道路の渋滞を緩和させるためには、自動車専用道路を設けるだけでは、周辺道路の県道や国道からの交通の転換が図られないため、自動車専用道路を設けるのに併せて一般国道を設け、周辺道路の渋滞の緩和を図っていくことを検討してまいりました。

周辺道路の現状の交通量や混雑度でございますが、全国で一括して道路交通センサスといいますが、交通量の調査を行っており、直近では平成27年度に調査が実施されております。

そちらでは国道464号は松戸市二十世紀が丘付近で調査を行っておりまして、交通量は約13,000台/日、混雑度は1.13という数字になっております。また、並行する市川印西線、松戸鎌ヶ谷線についても混雑度が約1.4、1.5となっており、非常に混雑しているという状況がございますので、周辺の県道や市道の渋滞を緩和するという意味でも北千葉道路の整備を進めていきたいと考えております。

委員

ありがとうございます。

今お答えいただいた、渋滞の調査、交通量調査ですが、混雑度1.13というのは高いのですか。初めて聞いた数字なので、大体どのくらいなのか、具体的に、どのくらいの流れだと混雑しているというのか、どのくらいの数字になるのかを教えてください。また、交通量の推移を教えてください。10年前は10,000台/日で現在は13,000台/日になったとか推移がわかれば、道路が必要かどうかともわかると思うのですが。

県道路計画課

混雑度については基本1.0を超えるということは、道路の交通容量、車がスムーズに流れることができる状態を超えているということです。数値が高ければ高いほど、1日のうちで混雑している時間が長いということです。1.0を超えているということは、容量を超えて混雑しているという状況になります。

交通量の推移については、古い交通センサスのデータを本日持ち合わせておりませんので、説明ができず申し訳ありません。

委員

外環の松戸インターのようなインターチェンジになるという説明がありましたが、高速から上がってきて一般道に合流して、交差点から右に行ったり左に行ったりするようになるということでしょうか。松戸インターの場合は、出してから交差点までの距離が非常に短くとても心配

です。北千葉道路はどのようになるのでしょうか、距離等がどのようになるのかイメージできなかったのも、もしわかれば具体的に教えてください。

また先ほど教育委員会に意見照会を行ったとの話がありましたが、特に意見はなかったということですから、通学路に触るところはなかったという理解でよろしいでしょうか。

県道路計画課

インターチェンジの構造としましては、おっしゃられたように外環と同じ様にハーフインターチェンジということで、一方向の出入りのみのインターチェンジになります。外環の松戸インターにつきましては、直近の県道市川松戸線との交差点が近接しておりまして、インターチェンジから出て県道市川松戸線の交差点の右折が非常にしづらい構造となっております。

今回の北千葉道路のインターチェンジの配置につきましては平面交差点との適切な離隔をとるような形で計画をしているところですので、インターチェンジを出て、直近の交差点で右折をするのに十分な距離を取るように計画しております。通学路につきましては、今回計画を進めていくにあたりまして、市を通じて各市の教育委員会には協議をしていただきました。通学路を北千葉道路が横断、または分断する所が出てまいりますので、そういった所については横断歩道橋を配置していくことで、先日の原案説明会の中でも参考図の中に横断歩道橋を設置する箇所については提示をさせていただいたところです。

横断歩道橋につきましては、今後、事業化されまして、用地の買収や工事と進み、供用開始となるとかなり先の話となり、たとえば小学校の統廃合が進んで通学路が変わる可能性がありますので、横断歩道橋の設置構造等については事業実施段階で具体的な場所や構造について協議させていただこうと沿線市とはご相談しているところです。

委員

ありがとうございました。先ほど交通量の推移という話がありましたが、数字はすぐには出ないかと思うのですが、結局、小学校の統廃合が起こるかもしれない等の、人口の変化等が起こる中で、交通量の推移というのは、どこかで見直すという可能性はあるものなののでしょうか。

県道路計画課

今後、環境影響評価をしていくにあたり、計画交通量を算出いたします。計画交通量については、将来の目標年度に対する計画交通量を算出しまして、またその計画交通量に基づき環境影響の予測を行い、手続きを進めていくという形になります。

委員

わかりました。

会長

他にいかがでしょうか。

委員

市の回答（案）のところで、2番の東部スポーツパークと東部クリーンセンターの部分について、施設環境の保全及び交通環境の維持についてと書いてありますが、これはここに北千葉道路がかかるということでしょうか。どういう影響が考えられるということで、この要望が出されたのか教えてください。

都市計画課

こちらの施設につきましては、施設の外周道路と施設の一部が北千葉道路にかかる予定となっております。影響と言うのは、クリーンセンターにはバキューム車の搬入ルート等がありますので、施設の運営に影響が出ないようきめ細かく協議を行っていただきたいということをお願いをしております。

会長

今回の内容は、県に対する市の回答（案）について意見を言うことになっておりますので、よろしく願いいたします。

委員

この後、市役所でみどり推進委員会があるそうです。そういう会議との協議は今後あるのでしょうかけれども、千葉県は緑地、緑被率が低くなっていく傾向があります。特に都市部はその傾向にあるので、緑地については十分に配慮して欲しいと私は考えているので、回答（案）の3番については非常に気になるところです。

会長

特に強調して欲しいということによろしいですか。

委員

そうですね。

委員

そもそも、この回答（案）の「原案については意見ありません。」と言うところが、私としては非常に残念です。都市計画道路として、昭和40年代に決定されたということで、前回の都市計画審議会でも話がありましたが、全体の人口が減っていく中で40年も50年も前に決められた道路を作っていくことがいいのかどうか、ここには金額について書いてありませんが、おそらく何千億という税金が投入されると思うのですが、それを人口減少社会の中で、本当にやる価値があるのかどうか。

車を持っている人も減っているのではないのでしょうか、若い方も免許を持たない人も増えてきているのに、本当に必要なのではないでしょうか。外環を見てもわかりますが、景観もがらっと変わってしまい、巨大な人工物が延々と続くことになります。

先ほども質問しましたが、元々なかった高速道路の計画も追加されています。追加の理由が高速道路へのアクセスが悪いとかいわれていましたが、そんなことは最初からわかっていたこ

とで、なぜいまさらわざわざ余計に税金を使うようなことをやるのかと言うことが非常に疑問です。私としてはこの道路自体の必要性がどうなのか非常に疑問です。

緑もこのあたりは梨畑、樹林地、もちろん住居もありますので、住居の立ち退きも出ますし、子供たちの公園も北千葉道路にかかってしまうということは、公園が無くなってしまうということだと思います。ですから、道路が本当に必要なのかと言うところを、どこでどうやって決まっていくのかわかりませんが、まだ計画段階だということなので考えて欲しいと思います。

都市計画課

北千葉道路につきましては本市も平成3年より北千葉道路建設促進期成同盟に参加しております。広域的な道路でとても必要性があるということを確認しております。そのなかで、このような原案を示していただきましたので、早く整備をしていただきたいという思いがあります。また、原案と言うのは名称、位置、規模になりますので、これらについては「意見なし」とさせていただきます。

会長

道路の決定自体は、県の決定となります。市の都市計画審議会は道路が必要かどうかについては議論をしないですね。

委員

ちなみにこの費用についてはどのくらいかかるのでしょうか。概算でよいので教えてください。イメージとしては3,000億円とか5,000億円とか出てくるのですが、よくわからないので、わかる範囲でかまわないので教えてください。

県道路計画課

現時点では工事費等については算出されておられません。今回ようやく原案説明と言う形で、道路の構造について、つい先日お示しさせていただいたところです。都市計画変更、環境アセスメントの手続きは県にて行っておりますが、今後の事業の評価につきましては、事業そのものを国・高速道路会社にお問い合わせしてまいりますので、国・高速道路会社それぞれが事業化にあたりまして、事業評価をきちんと行い、関係する委員会等に諮り了解を得られた段階で事業化されていきます。事業費についても算出され費用対効果等についてもきちんと数字が示されていくものと思っております。

委員

外環は1m1億円と言われていたと思いますが、だいたいそのようなイメージでしょうか。それより高いのか安いのか、教えてください。

県道路計画課

整備の時期や場所も違いますので、一概に同じようには言えないのですが、外環の場合は地下構造、市街化区域を縦断するので、戸建て住宅の移転等も多く、土地の単価と言う意味でも高い地域だったことから、コストがかかったと思います。

今回の北千葉道路に関しましては、早期整備を目指したいことから、コストを下げるために高架構造を基本しております。ただし外環との接続部や住居地域がある地域等は地下構造としております。用地につきましては、ほとんどが市街化調整区域でありますので、外環よりはだいぶ安くなると思います。

会長

よろしいですか。

委員

わかりました。

委員

もう1つよろしいでしょうか。幅員が広がる箇所が何箇所かあると思うのですが、横断するところの幅員はどれくらいになるでしょうか。交差点で人が横断するところで、どれくらいでしょうか。

外環と県道市川松戸線の交差点は信号が約30秒で変わってしまいます。車は非常に便利になりましたが、人は非常に大変になっていると思うので、北千葉道路も外環のようにならないかと心配をしています。

県道路計画課

どうしても、一般国道の中央に自動車専用道路もございますので、幅員は長いところで40～50mとなる箇所もあるかと思えます。また、従道路側の交差する角度によっても幅員が広がるかと思えます。横断する距離と言うのは交差する道路が直交していれば最短距離でいいのですが、斜めに道路が横断する場合は、横断距離が長くなる場合があります。今後事業実施に当たりましては、歩行者の安全対策や、外環等の経験も踏まえまして、交通管理者と協議してまいりたいと思えます。

会長

どうもありがとうございます。ご意見も出つくしたと思えます。

今回、委員の皆様からいただいた意見につきましては、事務局にて議事録を作成し、市の回答に添付するということにしたいと思えます。

以上で議案の審議については終了させていただきます。