

平成24年度第2回流山市都市計画審議会議事録

審議案件

目次

1 開催日時及び場所	1 ページ
2 出席した委員及び職員	1～2 ページ
3 会議に付した案件	2 ページ
4 傍聴者	2 ページ
5 議事の概要	3～15 ページ

1 開催日時及び場所

日 時：平成24年6月29日（金）午前10時00分から午前11時30分まで
場 所：流山市役所4階委員会室

2 出席した委員及び職員

（1）審議会委員

内山 久雄 （学識経験者）
横内 憲久 （学識経験者）
中村 敏則 （学識経験者）
窪田 幸一郎 （学識経験者）
田中 人実 （市議会議員）
海老原 功一 （市議会議員）
徳増 記代子 （市議会議員）
森 亮二 （市議会議員）
富澤 茂司 （関係行政機関職員）
飯田 信彦 （市民委員）
塚原 信行 （市民委員）

※ 欠席した委員

恵 小百合 （学識経験者）
熊谷 圭介 （学識経験者）
大野 トシ子 （学識経験者）
上村 千寿子 （市民委員）

(2) 職員

都市計画部長	石本 秀毅	土木部長	志村 誠彦
都市計画課長	亀山 和男	土木部次長	須賀 哲雄
都市計画課長補佐	長橋 祐之	都市計画課係長	大塚 昌浩
都市計画課係長	酒巻 祐司	都市計画課主事	松田 勇作
都市計画課事務員	坂本 和也		

3 会議に付した案件

第1号議案 流山都市計画道路の変更について (諮問)

第2号議案 流山都市計画道路の変更について (付議)

4 傍聴者

6名

5 議事の概要

事務局

それでは定刻になりましたので、ただいまから平成24年度第2回流山市都市計画審議会を開会いたします。

開会に先立ちまして傍聴人の方から資料の配布の申し出がありましたので、配布させていただきます。この資料は平成24年2月24日から平成24年3月9日まで案の概要の縦覧において提出された公述書です。これにかかる公聴会は4月14日に実施しております。

それでは審議会の開会にあたり、都市計画部長の石本から御挨拶を申し上げます。

石本都市計画部長

おはようございます。本日、皆様にはお忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

さて、本日ご審議いただく案件でございますが、流山都市計画道路の変更についてです。今回の議案としております都市計画道路3・2・25号下花輪駒木線は、通称都市軸道路として茨城県、千葉県及び埼玉県にわたり広域的な幹線道路として計画された都市計画道路であります。地域間交流の促進や交通ネットワーク上きわめて重要な道路です。また、主要地方道草加流山線の流山橋の混雑緩和を図る道路でもあります。今回の都市計画の変更の案におきましては、地域住民の皆様と構造や環境対策について対話を重ね検討を行い、道路の構造を平面交差から立体交差に変更する見直しを行うこととしたものです。詳細につきましては、後ほど担当より説明させていただきますので、ご審議のほどよろしく願いいたします。

簡単ではございますが、挨拶にかえさせていただきます。

事務局

ありがとうございました。続いて本日出席の市職員を紹介させていただきます。

～出席職員紹介～

それでは、本日のお手元の資料を確認させていただきます。本日使用する資料は、事前に送付させていただきました、ピンクのフラットファイルに綴じた平成24年度第2回流山市都市計画審議会資料といったタイトルが貼った物が1点です。以上ですが、今日お持ちでない方はいらっしゃいますか。いらっしゃいましたら申出いただければ事務局で用意しておりますので申出てください。よろしいでしょうか。

なお、これより審議が行われますが、本日の都市計画審議会委員15名のうち11名であり、過半数を超えていることから、会議は成立していることをご報告申し上げます。

次に、傍聴の皆様をお願いいたします。傍聴者の遵守事項をお守りいただき円滑な議事の運営にご協力をお願いいたします。それではよろしく願いします。

それではこの後の進行につきましては、内山会長をお願いしたいと存じます。会長よろしく願いいたします。

内山会長

お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。会長の内山でございます。

本日の審議案件につきましては、先ほど石本部長からの話がありましたとおり、流山都市計画道路の変更についての諮問と附議でございます。改めましてこの諮問というのはどういうものかといいますと、井崎市長から当都市計画審議会あてに諮問されているということで、諮問の結果は市長に報告するという義務がこの審議会にはございます。それから附議につきましては、この道路が千葉県決定部分と流山市決定部分の2つがあり、井崎市長は当審議会に県決定部分を諮問すると同時に市決定部分を附議するというところでございます。委員の皆様方よろしく願いいたします。

それでは審議に入ります前に議事録の署名人を選びたいと思います。慣例によりまして学識経験者の委員から1名、市議会の委員から1名ということでお願いしておりますので、今回は窪田委員と森委員をお願いいたします。よろしいでしょうか。

～窪田委員・森委員より了解の声～

それでは審議に入ります。第1号議案と第2号議案がございますが、両方とも流山都市計画道路の変更の附議及び諮問事項でございますので、関連しておりますことから一括して審議したいと思います。それでは事務局から説明をお願いいたします。

亀山都市計画課長

おはようございます。都市計画課の亀山でございます。よろしくお願いいたします。それでは第1号議案及び第2号議案流山都市計画道路の変更につきまして、一括して説明をさせていただきます。

第1号議案は、都市計画道路3・2・25号下花輪駒木線の変更についてでございます。本件は県の決定となる案件でございます。第2号議案は、都市計画道路3・5・16号三輪野山西平井線の変更についてでございます。この道路につきましては、市決定となる案件でございます。初めに流山都市計画道路3・2・25号下花輪駒木線、通称都市軸道路の概要について説明をさせていただきます。スクリーンをご覧ください。つくばエクスプレス沿線整備地域の茨城県から埼玉県までのエリアを表示してございます。先ほど部長の挨拶の中にもございましたが、本都市計画道路は茨城県、千葉県及び埼玉県の3県にわたる、つくばエクスプレス沿線整備地域の市街地を相互に連絡し地域間交流を促進させるとともに、沿線地域で発生する新たな交通需要を円滑に処理する交通ネットワーク上きわめて重要な広域的幹線道路、通称都市軸道路と呼ばれており、都市計画として決定されたものでございます。茨城県つくば市から埼玉県三郷市までの総延長約30kmの道路となります。当該路線については、平成17年11月22日に茂侶神社から江戸川までの区間を平面構造として都市計画決定を行いました。当時の市の都市計画審議会において事業実施にあたっては、地域住民の意見を聞きながら適切な環境影響調査を行い事業にかかる環境保全について十分な配慮がなされるよう努めることとの意見が付されております。これを受けまして市では、地域住民の皆様と構造や環境対策について住民対話集会を重ね、平成21年8

月に江戸川新橋に関する覚書を締結し、千葉県に対して高架構造と事業の早期着手、この2つを要望したところがございます。千葉県においては構造等についての検討を行い、環境保全について十分な配慮がなされるよう茂侶神社から江戸川までの区間を高架構造に見直すこととしたところです。今回の変更は、茂侶神社から江戸川までの区間の高架化に伴う交差道路及び側道について、都市計画を変更しようとするものです。今回の変更の概要について説明をさせていただきます。スクリーンには今回変更する区間を赤く表示しています。今回の変更につきましては、まず、都市計画道路3・2・25号線に関しまして先ほど説明をさせていただいたとおり、当時の都市計画審議会において意見が付されたこと、そして住民対話集会を重ねた結果、茂侶神社から江戸川までの区間を平面構造から立体構造に変更しようとするものです。また、県道松戸野田線である、都市計画道路3・5・13号流山上貝塚線及び3・5・16号三輪野山西平井線との交差の構造を平面交差から立体交差に変更しようとするものです。スクリーンをご覧ください。スクリーンには都市計画道路にかかる計画図を示しています。赤く着色している部分は、新たに都市計画道路に追加することとしています。一方黄色く着色している部分は、当初決定した都市計画道路の線形で今回都市計画道路から廃止することとしております。スクリーンに青く囲っている部分につきましては茂侶神社から江戸川までの区間を高架構造とすることにより、都市計画道路3・2・25号線の縦断計画が変更となることから南側の生活道路の機能を確保するため、道路線の中心を北側に変更いたします。また、都市計画道路3・5・13号流山上貝塚線及び3・5・16号三輪野山西平井線との接続用の側道を設けることから当該部分の幅員を32mから33.5mに変更するものです。都市計画道路3・5・13号流山上貝塚線との交差構造が立体交差に変更することから、側道及び角切りが不要となり幅員を32mから23.8mに変更いたします。さらに、都市軸道路を高架構造に変更することから都市計画道路3・5・16号三輪野山西平井線との交差構造が立体交差となるため都市計画道路に接続する道路を廃止し、起点の位置について変更いたします。今回変更する高架構造区間の標準断面について説明をさせていただきます。都市軸道路の茂侶神社から江戸川までの高架構造は、高架部分の車道は、4車線の約16.4mとしております。側道部分の車道は、1車線の5m、植樹帯3m、自転車歩行者道3mで配置しておりまして標準幅員を32mとしております。なお、高架部分の路面と地盤面との高低差は最大で1.1m程度となり遮音壁は、高架部において路面から最大5mとなりますが、北側の遮音壁については、透明型の遮音壁を採用し環境対策に努めることとしています。続きまして都市計画道路の案の縦覧結果について報告をさせていただきます。都市計画法第21条第2項の規定において準用する同法第17条第1項の規定により、平成24年5月15日から29日までの2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、縦覧者はなく意見書の提出はございませんでした。最後でございますが、今後の決定手続きにつきまして、説明をさせていただきます。この度の都市計画道路の変更につきましては、本日の流山市都市計画審議会の後、千葉県決定の部分については、千葉県都市計画審議会の議を経まして、また、流山市決定の部分については、千葉県への協議を経て都市計画決定の告示を行う予定としております。以上で、第1号議案及び第2号議案、流山都市計画道路の変更についての説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしく願いたします。

内山会長

どうもありがとうございました。それでは、これからこの議案につきまして質問やご意見などを頂戴したいと思います。どうぞ挙手の上ご発言をお願いいたします。

徳増委員

平面交差から高架構造への変更ということだが、そこで最も影響をうける沿線住民の合意などはとられているのか。

志村土木部長

住民合意につきましては、平成17年の都市計画変更の際に、先ほど都市計画部長からも話が出ましたが、付帯意見として地域住民の意見を聞きながら適切な環境影響調査を行い、事業にかかわる環境の保全について、十分な配慮をなされるよう努めことに基づきまして、平成18年末から平成21年8月25日の覚書の締結までの間に十数回の対話集会を行いました。それでこの覚書を締結しましたことから、高架構造合意はとれているという判断をしております。住民の要望で今回、高架構造の案が上がってきたので、高架構造の案を千葉県の方で作成して、平成21年の8月25日から約20回にわたり地元の皆さんとの対話集会を行いまして、今回の都市計画の変更になった次第でございます。よって、高架に対する住民の合意は、とれていることで理解しております。

徳増委員

合意は得られているという答弁ですね。では、都市計画案の公聴会があったが、そこでは何人が公述して、賛成の意見それから反対の意見がそれぞれ何人だったのか。また反対の理由としてどんな理由が挙げられたのか。

亀山都市計画課長

先ほど資料としてお配りしましたが、2月から案の概要の縦覧を行いまして、その時には、公述書として反対の意見としては、6名の方から意見を頂戴しております。意見交渉の概要をとりまとめてお話しすると大きく分けて3点ほどになります。位置や構造について、騒音や大気汚染について、地域分断についてとなりますが、まずは、位置と構造につきましてのご意見でございますが、現在の都市計画決定よりも7m以上道路の中心が北側によっていることに納得ができないという意見と、茂侶神社のところからすでに高架構造になると思っていたという意見でございます。また、側道から本線への安全な合流が確保されていないので、側道から本線への合流部に信号を設置して欲しいという意見がございました。騒音や振動、大気汚染についてですが、騒音、振動、大気汚染等による環境悪化が懸念されるというご意見です。地域分断については、この道路の計画により市が南北に分断されてしまうという意見でございます。その他の意見としては、歩道の幅を地域の実情に合わせた幅とし、さらに、少しでも住宅と道路との緩衝帯を増やしてほしいという意見や、茂侶神社交差点の混雑時間に三井住宅内の三輪野山5丁目の部分の生活道路が野田方面への抜け道になる恐れがあるという意見、流山橋の渋滞が緩和されず渋滞箇所が増えてだけにならないか心配であるというような意見が出されております。この詳細につきましては、冒頭、資料の配布させていただきました傍聴人からの資料として案の概要の縦覧における公述書

を配布させていただいておりますのでご覧ください。

内山会長

徳増委員の質問にあった賛成の意見はなかったということでしょうか。

亀山都市計画課長

賛成として意見書の提出はございませんでした。

田中委員

確認だが、配布された資料の公述書のAという方の意見の中に、市長の発言としてこれまで市長との対話集会では、このような大きな道路を造るときは沿線に高い建物を建ててその奥に住宅地を造ると市長が話していたという部分があるが、こういう発言があったのかどうか事実確認したい。

志村土木部長

私の知る限りでは、建物を建てて道路わきで環境対策をやるという市長の発言は聞いておりません。緑地をできるだけ道路沿いに設ける、また、緑地を残して環境対策をやるべきだという話は、市長からはよく聞いております。

森委員

先ほど、過去の経緯の報告をうけたが、事業の早期着手に関する弊害や見直しなどを聞かせてほしい。

志村土木部長

都市計画変更がこの計画どおりにいきますと、県では出来るだけ早い時期に事業評価を経て事業化にいくということを聞いております。事業化になれば用地買収に着手するものと考えております。工事の着手時期については、具体的な話はまだ聞いておりません。

森委員

流山市議会で6月に新橋の事業主体が千葉県になるようにといった意見書が採択されているが、これに関する見直し見解などあったら聞かせてほしい。

志村土木部長

市議会の意見書は、一点目として千葉県が事業主体になってやっていただきたいという意見、二点目が事業促進ということだったと思いますが、事業主体については、まだ埼玉県、千葉県どちらがやるか決まっていないということは聞いております。市としましても市議会と同様、千葉県が事業主体になってやっていただければ、流山市側が、今回の構造のように立体的な高架構造になっており、その先も江戸川の橋ですからやはり事業的には同じ橋梁として、千葉県がやると工程管理等が順調にいくのではないかと考えますので、是非、千葉県で事業主体になっていただ

きたいと思っています。

海老原委員

先ほど、徳増委員の方から質問あったが、その答弁で確認したいことがある。先ほど課長の答弁は公述書の賛成が0で、反対が6という答えであったが、これでは、私としては地元住民との合意はなされていないのかと思ったのだが、もう一度合意がとれているという根拠を説明してほしい。

亀山都市計画課長

手続き的な都市計画のルールの話になってしまいますが、平成24年2月の時点で案の概要を縦覧という形で皆さんにお示しして、そこで意見をいただきました。反対の意見などをいただき、それに基づきまして千葉県は県の考え方を公表し、結果として今回の案が出来ております。基本的に修正されていないですが、その案につきましては、平成24年5月12日から29日までの2週間、改めて案の縦覧という形でお示しをしまして、そこで、また改めて意見をいただくというような手続きをとりました。先ほど申し上げましたが、その時には意見書の提出がありませんでした。

内山会長

今日お配りした公述書が出てから、それに対して千葉県が回答をしているのですが、その回答に基づいた計画案の縦覧が先月5月にあったが、それに対して意見書が出なかったという経緯があるのですね。

徳増委員

15日から29日までの縦覧なのですが、地域住民の方にどのように縦覧の実施を知らせたのか。

亀山都市計画課長

案の縦覧等につきましては、ホームページと広報でお知らせをしております。県のホームページにも出してあります。あまり市民の目には触れないかもしれませんが、告示という形で公共掲示板にもご案内は掲示しております。

徳増委員

この縦覧の周知は、これまでと同じ方法だったのでしょうか。今言ったものだけですか。

亀山都市計画課長

それだけです。また、具体的日時まではお話しできませんでしたが、平成24年4月14日の公聴会の時にも今後、案の縦覧を行いますとご報告させていただいております。

徳増委員

今回の都市計画変更において、残された区間の変更はないのか。

亀山都市計画課長

変わりありません。

窪田委員

流山街道から都市軸道路へのアクセスはどのようになるのか。

亀山都市計画課長

流山街道を北から南流山の方へ向かっていきますと、消防署のところで左折して、その途中で茂侶神社の手前の所で合流して乗るようになります。直接流山街道からは入れません。

徳増委員

事業主体の話があったが、費用負担についてはどうなっているのか。

志村土木部長

基本的に橋梁部分、江戸川に渡河する部分については、千葉県、埼玉県折半です。県道部分の道路についての流山市の費用負担等については、基本的には、千葉県の事業主体で千葉県が全額持つのですが、今後、千葉県と協議が入ってくるかと考えております。

富澤委員

東葛師土木事務所の富澤でございます。ちょっと誤解があるといけませんので補足させていただきますと、江戸川新橋、江戸川に架かる橋そのものは、埼玉県と千葉県の共同事業になりました。どちらが工事を行うかというのが今協議中です。千葉県としましては、ぜひとも千葉県で工事をやっていきたいと、その時費用負担はどうなるのかということで志村部長からも話がありましたけれども、基本的には2分の1ずつの負担になります。100億掛かれば50億ずつ出す、200億掛かれば100億ずつ出すそういうことです。それから橋への取り付けから茂侶神社まで、これは、基本的に千葉県の流山市の範囲内なので千葉県が施工することになります。以上でございます。

塚原委員

流山市のまちづくりの一部のコンセプトとして「都心に一番近い森のまち」というのは一番のコンセプトであると思うが、高架の車道で高さ16mのものが、32mの長さにわたって建てられると、4～5階建のビルが32mにわたり、街の住居専用地域を分断するような形で建てると同じようなものである。このことが、果たしてコンセプトに合っているのかどうかというのを聞きたい。

志村土木部長

今回高架構造にしたのは、環境対策の交通の排気ガスや、平面では道路から中に入ってくる車

の公害などがあるといった地元住民の要望によるものです。高架の形式で1年ほど前に景観アドバイザーの先生に色々ご意見を聞いておりますので、その景観アドバイザーの先生の方にも、どのような配慮をすると景観にマッチするかを、色や桁の方式だとかも含めてご意見を伺っています。千葉県の方もその辺の意見を取り入れた中で、今後、詳細設計に入っていくということで、出来る限り流山市が目指している都心に近い森のまちを目指した中でこの道路を造っていかねばならないので、高架の一つの方法として高架のわきに高木を植えて、高架の桁が直接見えないような方法をとるなどの手段もあるのかと思います。

塚原委員

今の世界の流れだと、こうやって高架にするよりも地下に、例えば、ボストンの高速は地下を通すなど、より車の為の社会ではなく人の為のまちづくりの流れに世界がなっていると思う。高架構造が周りから見えてはいけなから高木で周りを隠すという考えは、見た目は緑だが大きい壁ができることに変わりはない。いっそ地下を通すといったことはできないのか。

志村土木部長

一つの議論の中で地下にすべきだという要望もありました。千葉県でもその辺は、検討したのですが、その先に江戸川がありますので、江戸川を地下でくぐるとなると相当な事業費がかかることから、どうしても地形上、今回の部分を地下にするというのは非常に技術的には困難、また、費用的なものでも非常に難しいという判断で、地下形式はできないということで千葉県の方も判断したようです。

森委員

少し話がそれるが、現状の旧流山橋とか玉葉橋など、大きな災害が予定されるなかで既存の橋の耐震、安全対策などはどのように把握しているのか。

志村土木部長

既存の流山橋につきましては、東葛飾土木事務所でもここ数年かけて耐震補強を行っているということで伺っております。

富澤委員

補足させていただきます。県が管理している県境に架かる橋、あるいは、広域的な交通を担わせなくてはならないという道路架橋につきましては、十数橋残す限りで耐震は終わっていると思います。平成25年か26年ぐらいまでに、いわゆる緊急輸送道路と言うのですが、災害の時に広域的に物資を運んだりするための道路それに架かる橋については、耐震補強が完了する予定となっております。

内山会長

新しい橋はいわゆるレベル2という、山古志村の地震以来、水準が上がっているのですけれども、それに耐えられるように造られるし、耐震補強もそのようにしているはずです。

横内委員

志村部長の回答の中に景観アドバイザーの話が出てきた。景観アドバイザーのひとりとして、現地へ行きだいで歩いた。角に消防署があり、その屋上から見てどういう形であればいいかという話をし、高架を良い悪いと言うのではなく、高架にするならば、どういうところに景観的な配慮が必要かということ考えた。3・5・16線から入り込むわけだが、あの辺に住んでいる方はかなりいるわけで、例えばあそこの歩道の視点上にキャプチャーが出てくると、向こう側が全然見えなくなるってということもあるので、この辺は、是非設計の時に考慮して欲しい、また、桁の厚さについて、これは、今の質問の耐震の問題と大きく関わってくるので、薄ければいいっていう話ではないが、なるべくスリムにすることによって景観的にはいい物が出来るのではないかなと思う。景観で一番重要なのは、どこから何を見るか。これを視点場というのだが、それと見る対象、何を見るかというようなこの折り合いが重要。もちろん色や形の問題もある。たぶんこの計画で一番肝になるのは高架に入る部分、この部分をどのようにデザインしていくかでだいぶ印象が変わってくるのではないかなと思う。景観アドバイザー会議では、是非模型を造って、3次元的な表現でしっかりとみながら、それを検討するというような要求、お願いをしているところである。

内山会長

模型が出来てくるとずいぶん違うと思いますね。

徳増委員

県内の大規模道路である都市軸道路計画は500億円かかると聞いていたが、計画変更によって都市計画区間の事業費は、どのくらいになるのか概算を示してほしい。

富澤委員

資料がないので、今現在、いくらになっているのかについては分かりかねます。

窪田委員

道路をつくるということは生活で大変利便性が高くなるし、千葉県北部は言いすぎかもしれないが、やや道路整備が遅れているかなという気がするので良いことではないか。そこで聞きたいのは、この道路が完成した時の交通量はどれくらいを想定しているのか。それと、それに伴って流山橋の交通量緩和についておおよそで結構なので、どの程度推測しているのか教えてほしい。

長橋課長補佐

この道路が開通しますと道路交通量調査を行った段階では約34,000台が通過するということになります。今の江戸川の橋は今よりは若干減ることになります。というのは、道路ネットワークなので、ある程度太い道路ができれば、当然そちらの方に車が流れることになります。例えるなら水と同じで、太い水路管を通せばそこに水が流れるのと同じように車もそちらに流れることになります。ただし、需要がありますので、今の流山橋もそれなりに交通量は残って

くると考えられます。ただし、今以上にはならないということです。恐らく1万台くらいの交通量になるのではないかと推測をしております。

窪田委員

今の流山橋の交通量はだいたい1日あたり1万台程度なのか。

長橋課長補佐

流山橋は、今の実際交通量としては2万2,300台走っています。

窪田委員

そうなると、新しい高架式道路は、それ以上大きな交通量を伴うことが予想されるということで理解してよろしいか。

長橋課長補佐

はい。

飯田委員

千葉県決定が平成17年と言っていたが、それ以前は都市計画決定路線はなかったのか。

長橋課長補佐

当初、3・5・33号線ということで幅員16mの道路が都市計画決定されておりまして、広域幹線道路、都市軸道路を通す時に4車線道路ということになりますので、県決定道路ということで平成17年に平面構造として、決定権者が県ということで計画決定させていただいております。

飯田委員

このような整理でよろしいか。最初は、3・5・33号線という都市計画道路であったが、都市軸道路やつくばエクスプレスの関係が出てきて、平成17年に都市計画変更していて、これは、市の決定ではなく県の決定である。要するに市町村の範囲を超えている。そして、今回平面式から高架式に変えている。その時の変遷の中で考えたことが色々あったと思う。

これを整理して、決定権者が県であるのなら、県の都市計画審議会の中で時系列で整理して説明した方が良い。このときはこのように考えた、このときはこのように考えたなど。最終的に決定するために全ての合意や満足がいく結果になるとは限らない。どこかで切り捨てをしなければいけないと思う。マイナスの要因が出てきそうなものは環境と景観関連だと思うが、マイナスに関してはこういう処理をしますということで整理をし、都市計画審議会に臨まれた方がいいのではないと思う。最終的には決定権者の県の責任であるが、途中に経緯した私達としては、時系列的に整理して県の都市計画審議会でも議論していただきたい。おそらく平成17年以前は、江戸川新橋に関しての熟度は違ったかもしれないし、つくばエクスプレスの影響もかなり大きいだろうし、社会的変化それから状況の変化、地下式では交通処理できないので難しいなど、何を考え

て変更してきたのかということ整理していただければと思う。

内山会長

今の意見は重要で、平成17年時の都市計画決定に対して住民の方々から色々ご意見があったのと同時に、市の提案の中で道路構造令より勾配制限があったことから付帯意見がついたと思います。7年住民の方々と協議を重ねて、未だに反対の意見をいう方もいらっしゃるけれども、時代の色々な変遷があり、だいぶ良くなり、このようになったと考えられますので、飯田委員のご指摘のとおり、県の都市計画審議会に上申する時には、そのあたりの経緯を説明していただければと思います。

徳増委員

関連で聞きたいのだが、江戸川新橋部分を除く県内の都市軸道路の事業の進捗はどうなっているのか。特に、東武線のアンダーパスの工事等、それから利根川新橋から柏田中駅までの事業の予定はどのようになっているのか。

志村土木部長

一つ目の東武鉄道のアンダーパスですが、UR 都市機構の区画整理事業で行うということで進めています。UR 都市機構からの話から、平成26年度末の完成をめざして、今事業を進めていると聞いています。

二つ目の質問ですが、今資料がなく、また、流山市で事業を行っていませんのでわかりかねます。

内山会長

私の知っている限りですが、国道16号線を挟む正連寺という所から柏の葉キャンパスの整備事業が終わる若柴に抜ける道路ですが、若柴と県道の立体交差化は半分終わっていると思います。ですから、もし高架がどういうものか見に行くのであれば、そこに見に行けば、こんな具合だということはおわかりだと思います。それから平成24年度中に今の正連寺から、そこまでの事業は進むはずですが、ですからそこまで来ているといっても過言ではないということです。私の知っている限りそういう状況に都市軸道路はなっているということです。

中村委員

利根川の橋はどうなっているのか。両側に架けるのか。

内山会長

道路橋と鉄道橋の併設橋と聞いています。

徳増委員

事業費の事で聞きたいのだが、江戸川新橋の事業費は以前250億円という話も県の当局より出されていると聞いたのだが、現在の見通しはどうか。また、国庫補助の見通し、県の負担、

市の負担についてどうなのかと、財源確保と事業の早期化のために有料化するという案も話されていると聞いているが、現在はどのような検討が行われているのか、わかれば聞かせてほしい。

内山会長

お聞きしたいことはわかりますが、本都市計画審議会の範囲ではありませんので、わかる範囲で結構でございますので、お答え願えますか。

富澤委員

委員と立場は違うのですが、事業を携わる身に置き換えて答えさせていただきます。

全体事業費は、確か埼玉県も含めて200億円近くだったという記憶です。有料化、無料化によって変わってくるのですが、当然金利が発生しますし、それについては、今検討中で、埼玉県が事業をやるのか、千葉県が事業をやるのかも定まっていませんので、有料で行うか、普通の一般の公共事業で行うのか決定はしていません。

徳増委員

決定していないということは考えている、検討中でもあるということで理解してよろしいか。続けて、国土交通省も公共事業の中で改修補修費が本当に大きくなっていて、新規事業が先細りする見通しを出しているが、千葉県にとっても財政状況が厳しいという中で、流山市では県施行の運動公園地区、木地区の区画整理事業を抱えていて、これも遅れているということもある。その中で新橋道路の財源を確保するという見通しについてはどのように考えているのか。

内山会長

徳増委員大変恐縮ですが、都市計画審議会で審議する内容ではないと思いますので、個人的に後で質問して戴ければと思います。お金に関して心配なのはわかりますし、公務員といえども、給料が下げられてしまうという時代です。他方でEUでは、公共事業で何とか経済の活性化を図りたいということもありますし、我々としては努力するとはしか言いようがないのですが、いずれにしても、都市計画審議会の範囲ではないので、個人的にお願いしたいと思います。その他御意見などございますか。

～複数の委員より意見なしの声～

内山会長

それでは、なしということで採決をしたいと思います。県の都市計画変更に関する諮問と附議がございますので、別々に採を取りたいと思います。

第1号議案について賛成の方は挙手をお願いします。

～挙手多数～

内山会長

挙手多数ということでした。

続いて市の都市計画変更に関する附議について取りたいと思います。原案について賛成の方は挙手をお願いします。

～挙手多数～

内山会長

挙手多数ということでした。第1号議案、第2号議案ともに採決されました。

審議事項は以上になります。それでは、この後の進行は事務局をお願いします。

事務局

会長、ありがとうございました。

以上をもちまして、第2回流山市都市計画審議会を終了させていただきます。

皆様、お疲れさまでした。