

## 第58回鎌ヶ谷市都市計画審議会議事録

- 1 日 時 令和元年8月20日(火) 午前10時～午前11時45分
- 2 場 所 鎌ヶ谷市役所 地下 団体研修室
- 3 出席委員 秋山秀一会長、村山和彦副会長、後関俊一委員、針貝和幸委員、泉川洋二委員、大野幸一委員、赤澤智津子委員、葛山繁隆委員、川上輝委員、相澤忠利委員、泉澤一委員、菅野勝利委員
- 4 市出席者 清水聖士市長  
 都市建設部：高岡敏和部長、貞方敦雄次長（事）道路河川整備課長  
                   木島久仁男副参事（事）都市計画課長  
 道路河川整備課栗野バイパス推進室長：長谷川実室長  
 道路河川管理課長：永束昇課長  
 建築住宅課長：浮ヶ谷勝美課長  
 公園緑地課長：大塚勝彦課長  
 学務保健室長：富田浩司室長
- 5 事務局 都市計画課都市政策室：仲田政樹室長、星野繁和室長補佐、島村弘樹主任主事
- 6 議 案 第1号議案「北千葉道路（市川市～船橋市）に係る鎌ヶ谷都市計画道路の変更について」
- 7 議 事

司会	<p>本日は、お忙しい中、鎌ヶ谷市都市計画審議会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。定刻になりましたので、第58回鎌ヶ谷市都市計画審議会を開催させていただきます。なお、会議録を作成する都合上、当審議会での会話は、録音させていただきますことをあらかじめ、ご了承願います。開催に先立ちまして、委員の人事異動に伴い、市長より委嘱状を交付させていただきます。なお、任期は前任の方の残任期間となります。</p> <p style="text-align: center;">（市長より委嘱状交付）</p> <p>以上で人事異動に伴う都市計画審議会委員の委嘱状の交付を終わります。 開催にあたりまして、市長よりご挨拶申し上げます。</p>
市長	<p>皆様方におかれましてはお忙しい中ご参集いただき、誠にありがとうございます。また、審議会委員をお引き受けいただきありがとうございます。今日の都市計画審議会のテーマにつきましては、ご存じのとおり北千葉道路でありまして、現在、事務的に事業が進捗しており、具体的には県の方で都市計画変更の手續や環境アセスメント手續を行っている状況であります。都市計画の変更については、根幹となるのが各沿線市のそれぞれの都市計画の変更でありますので、本日の議案は、鎌ヶ谷市における都市計画道路の変更についてであり、今後の北千葉道路建設に向けて、早く建設しなければならないものであるため、それにつながるよう皆様からのご意見をいただければと思います。よ</p>

<p>司会</p>	<p>ろしくお願いいたします。</p> <p>なお、ここで市長は所用のため退席させていただきます。 それではよろしく申し上げます。</p> <p>それでは、審議に入ります前に、委員の皆様及び執行部をご紹介させていただきます。 初めに、都市計画審議会条例第3条第2項第1号に規定されております「市議会議員」の委員の方々を紹介させていただきます。</p> <p>後関 俊一 委員 葛山 繁隆 委員 針貝 和幸 委員 泉川 洋二 委員 大野 幸一 委員</p> <p>次に同条同項第2号に規定されております「学識経験を有する者」の委員の方々を紹介させていただきます。</p> <p>元東京成徳大学教授、本審議会会長 秋山 秀一 委員 次に県内で都市計画関係の会社を経営されており、本審議会副会長 村山 和彦 委員 次に千葉工業大学教授 赤澤 智津子委員 次に鎌ヶ谷市商工会 川上 輝 委員 続きまして、同条同項第3号に規定されております「関係行政機関若しくは千葉県 の職員又は住民を代表する者」の委員の方々を紹介させていただきます。</p> <p>鎌ヶ谷市自治会連合協議会会長 菅野 勝利 委員 千葉県東葛飾土木事務所長 相澤 忠利 委員 鎌ヶ谷警察署長 泉澤 一 委員</p> <p>なお、鎌ヶ谷市農業委員会会長浅海委員におかれましては、本日、所用により欠席する旨の連絡を受けております。</p> <p>次に鎌ヶ谷市の執行部の紹介をさせていただきます。 鎌ヶ谷市都市建設部長の高岡でございます。</p>
-----------	---

	<p>都市計画課長の木島でございます。</p> <p>建築住宅課長の浮ヶ谷でございます。</p> <p>道路河川管理課長の永東でございます</p> <p>公園緑地課長の大塚でございます。</p> <p>道路河川整備課北千葉道路・栗野バイパス推進室長の長谷川でございます。</p> <p>都市計画課都市政策室長の仲田でございます。</p> <p>学校教育課学務保健室長の富田でございます。</p> <p>最後に本日司会を務めさせていただきますわたくし、都市建設部次長の貞方でございます。よろしくお願いたします。</p> <p>鎌ヶ谷市都市計画審議会条例第7条第1項により、会長が議長を務めることと規定されておりますので、秋山会長よろしくお願いたします。</p>
秋山会長	<p>では、規定に基づき議長を務めさせていただきます。令和元年度最初の審議会ということでございます。当審議会の運営に関しましては、各委員のご協力を賜り、鎌ヶ谷市の都市計画審議会の円滑な運営に努めて参りたいと考えておりますので、よろしくお願申し上げます。</p> <p>ただいまの出席委員は、13名中12名であります。</p> <p>鎌ヶ谷市都市計画審議会条例第7条第2項に定める過半数の定足数に達しておりますので、第58回鎌ヶ谷市都市計画審議会を開会いたします。</p> <p>本日傍聴者はおりますか。</p>
事務局	<p>本日の審議会について、傍聴を希望されている方が2名お見えになっております。</p>
秋山会長	<p>本日、審議会の傍聴希望者がいらっしゃいますので、その取扱いについてお諮りします。</p> <p>まず、本日の審議会について傍聴を希望する方、2名がお見えになっているとのことです。審議会内容の中に鎌ヶ谷市情報公開条例第8条各号に定める不開示情報等が含まれているかの有無を確認いたします。</p> <p>また、傍聴者への配布資料については、事務局はどうお考えですか。</p>
事務局	<p>今回の審議会に諮問した第1号議案「北千葉道路（市川市～船橋市）に係る鎌ヶ谷都市計画道路の変更について」でございますが、鎌ヶ谷市情報公開条例第8条各号に定める不開示情報に該当する事項は、含まれておりません。</p> <p>しかし、本日の配布資料は、意思決定過程によるものが含まれていることから、会議終了時に回収させていただきたく考えております。</p>
秋山会長	<p>ただいま事務局より鎌ヶ谷市情報公開条例第8条各号に定める不開示情報は、含まれていないとのことでございます。</p>

<p>全員</p>	<p>また、傍聴者への配布資料については、会議終了時に回収するということですね。 では、お諮りいたします。傍聴希望者2名について、傍聴を認めることとし、また配布資料については、会議終了時に回収することとしてよろしいでしょうか。</p> <p>異議なし</p>
<p>秋山会長</p>	<p>ありがとうございます。ご異議なしと認め、傍聴を認めることとし、配布資料については、会議終了時に回収することとします。 では、傍聴される方が席に着くまでの間、しばらくお待ちください。</p> <p>(傍聴者着席)</p>
<p>秋山会長</p>	<p>傍聴される方に申し上げます。審議会を円滑に運営するために、係の者から渡された遵守事項を守るようお願いいたします。 また、本日の配布資料は、意思決定過程によるものが含まれていることから、会議終了時に回収させていただきます。 それでは、第1号議案「北千葉道路（市川市～船橋市）に係る鎌ヶ谷都市計画道路の変更について」を議題といたします。執行部から説明を求めます。</p>
<p>都市計画課長</p>	<p>まず初めに、配布資料のご確認をお願いします。 第1号議案「北千葉道路（市川市～船橋市）に係る鎌ヶ谷都市計画道路の変更について」ということで、第58回鎌ヶ谷市都市計画審議会のA4カラー印刷の資料となっております。 それでは、これより説明させていただきます。 お配りした資料と同じものですが、こちらのスライドでご説明させていただきます。 見づらいところがあると思いますが、ご容赦ください。 それではよろしくおねがいします。 お手元の資料 2ページをご覧ください。ページは資料の右下にページ数がふつてありますので、そちらでもご確認できます。 まずは北千葉道路の概要等としまして、「事業の概要と目的」、次に「現在の都市計画決定の状況」、次に「現在、千葉県にて進められております市川の東京外郭環状道路から船橋の国道16号間における環境アセスメント、都市計画手続の進捗状況」、そして「市川の東京外郭環状道路から船橋の国道16号間における道路の概略計画」、についてご説明させていただきます。 お手元の資料 3ページをご覧ください。 北千葉道路の概要、事業の目的でございます。 北千葉道路は一般国道464号であり、市川市と成田市を結ぶ延長約4.3キロメートルの幹線道路であります。</p>

主な整備効果としましては、「成田空港等の拠点への広域高速移動の強化」ということで、都心方面や北関東方面など広域と、成田空港との速達性の向上が期待されること。

次に「周辺道路の渋滞の緩和」ということで、現在ある県道・市道などを利用している車が、北千葉道路に交通が転換することで、県道・市道などの渋滞緩和、そして副次的につながる交通事故の減少が期待されること。

次に「災害時の緊急輸送ネットワークの強化」ということで、湾岸道路、国道296号、国道356号といった県北西部における東西方向の緊急輸送道路にプラスして、強固な北総台地を貫く災害に強い緊急輸送道路が出来ること、などがございます。鎌ヶ谷市にとって、重要な社会インフラでございます。

お手元の資料 4ページをご覧ください。

現在の都市計画決定の状況です。

本市の詳細はのちほどご説明しますので、ここでは全体区間である市川～船橋間の概要を簡単に、ご説明させていただきます。

まず、都市計画決定は昭和42年から44年にかけて、市ごとに7路線に分かれて行われております。

外環から国道16号まで、この間が市川～船橋間の15キロメートルであり、現在、都市計画変更および環境アセスメントの進めている区間でございます。

下図の着色は用途地域を表すものでありますが、ご覧のとおり、通過区間のほとんどは色のない市街化調整区域を通過することとなっております。

このうち、鎌ヶ谷市はこちらの旗揚げ区間であり、新鎌ヶ谷地区の区画整理事業が北千葉道路の現在の都市計画線に沿って既に整備済であります。

お手元の資料 5ページをご覧ください。

次に、現在進められております、市川～船橋間の環境アセスメント及び都市計画手続の流れについてご説明します。

これらの手続につきましては、一般国道464号の道路管理者が千葉県であることから、千葉県にて行われております。

まず、都市計画の手続としましては、平成30年1月の構想段階評価書に始まり、本年7月には都市計画の原案を公開する説明会が開催されたところでございます。

一方、環境アセスメントの手続としましては、平成30年1月の環境影響評価配慮書に始まり、平成30年8月には環境影響評価方法書に着手し、そして、本年1月より環境調査および評価に着手されております。

全体として、この赤矢印のところまで進んできております。

お手元の資料 6ページをご覧ください。

ここから北千葉道路市川～船橋間について、本年5月に国、県、沿線市で合意された概略計画の内容をご説明させていただきます。

まず、外環～鎌ヶ谷間の専用部についてですが、平面図と縦断図のこの赤い部分となります。計画ルートが多数の一般道や鉄道と交差することや路線の重要性等を踏まえ、さらに市街化が進んでいる地域において、できる限りの早期整備を目指すことから高架

構造を基本とします。

ただし、次の区間については現地の状況や構造基準等を踏まえ、地下構造を基本に計画します。

まずは外環～県道松戸原木線までの区間、こちらは外環が半地下構造ですので、地上部にあがるまでの間は地下構造となるものです。

次に北総線交差部ですが、こちらは北総線の鉄道高架橋の建設当時、千葉県と鉄道会社で北千葉道路と北総線との交差構造を協議した結果、北総線の鉄道高架橋の下に北千葉道路を通過させることとしたことから、北総線の鉄道高架橋の下に北千葉道路が通過できる構造物が既に設置されております。このポイントの高さと前後の高さ関係、走行性などを踏まえて検討した結果、地下構造区間を計画したものであり、当市と松戸市境付近の新京成線交差部付近まで地下構造となります。鎌ヶ谷市はこの区間となりますので、一部地下構造区間があります。

お手元の資料 7ページをご覧ください。

次に一般部となります。この平面図、縦断図の青い線となります。

北千葉道路は、国道464号現道などの地域の幹線交通を担っている路線や、生活道路など多数の一般道と交差することから、走行性や安全性を確保しつつ、最適な道路ネットワークを形成するために地表式を基本とし、地域の幹線交通を担う路線とは交差点を設けることを基本としております。

この赤い丸が交差点となりまして、全部で14箇所ございます。うち、鎌ヶ谷市内では、西側から国道464号現道、市道3号線、都市計画道路、船橋我孫子線バイパスの4箇所が一般部との交差点となる計画です。

また、鉄道との交差箇所については、現地状況や構造基準等を踏まえまして、高架橋あるいは地下構造による立体交差とすることとしております。

西側からジュールR武蔵野線、北総線、新京成線、東武野田線の4路線ございます。

鎌ヶ谷市内では新京成線、東武野田線いずれも橋梁で跨線する計画となっております。

お手元の資料 8ページをご覧ください。

次に副道についてご説明させていただきます。このポンチ絵での水色部分が専用部、灰色部分が一般部と交差道路などを示しており、副道は一般部の両端に設けられる道路として、このポンチ絵の黄色部分でございます。

副道は一方通行が原則となります。

一般部と交差されない市道などは副道と接続します。北千葉道路を挟んだ通行をする場合には副道を通じて、いったん一般部に進入してから交差点を通じるなど、迂回が必要となります。

イメージについてご説明しますと、この左の写真は、赤い丸の部分の事例でございまして、道路構造が類似する一般国道298号のものです。この連続高架は東京外郭環状道路でございます。副道には一般部から黄色い矢印のとおり進入します。

こちらの右の写真は副道です。右側に遮音壁があり、一般国道298号本線と副道の

境界に建てられているものです。この市道から外環道を渡るためには、副道に入り、この写真の奥の方で一般国道298号本線に進入し、交差点を通じて東京外郭環状道路を渡ることとなります。北千葉道路もこれと同様のイメージとなります。

お手元の資料 9ページをご覧ください。

外環～鎌ヶ谷間における標準的な横断構成でございます。中央に専用部4車線を配置し、その両側に一般部2車線ずつ、配置することを基本とします。必要用地は基準等を踏まえ、出来る限り小さくするよう計画します。

一般部の外側は中心側から順に植樹帯、副道、自転車道、歩道を計画することを基本とします。

自転車道は道路の両側に一方通行の形態で計画することを基本とします。

歩行者などの横断は、各交差点での平面横断を基本とし、必要に応じて歩道橋など横断施設を計画します。

また、沿道環境を保全するため、必要に応じて、遮音壁等を計画します。

お手元の資料 10ページをご覧ください。

続きまして、鎌ヶ谷～国道16号間における横断構成でございます。

この区間につきましては、一般部4車線が供用済でありますので、専用部4車線の配置が追加となります。

専用部につきましては、北総線の両側に2車線ずつ計画します。現在供用している一般部につきましては、変更する計画はないとのことでございます。

お手元の資料 11ページをご覧ください。

専用部は自動車専用道路ですので、インターチェンジが必要となります。計画ルート周辺は市街化が進んでいることから、用地取得面積を少なくすることを勘案し、ダイヤモンド型のインターチェンジの計画とします。

インターチェンジの配置にあたりましては、「交通上の拠点と目される都市に連結する主要道路」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して、具体的には、西側から主要地方道市川柏線と都市計画道路を挟むように、東京方面と成田方面への出入口を配置、都市計画道路と船橋我孫子線を挟むように東京方面と成田方面への出入口を配置、主要地方道市川印西線と国道16号を挟むように東京方面と成田方面への出入口を配置する計画となります。

鎌ヶ谷市については、東京方面への出入口が都市計画道路3.1.2号、都市計画道路3.4.10号の西側に、成田方面への出入口が船橋我孫子線の東側に配置される計画でございます。

お手元の資料 12ページをご覧ください。

ここで、インターチェンジの形式について補足します。この左上の地図は、首都圏中央連絡自動車道の木更津東インターチェンジです。これが圏央道で、こちらが接続する国道410号です。このようなインターチェンジは郊外ではよくある形式ですが、この紺色の破線枠のように、大きな事業用地が必要となります。

一方、北千葉道路ではダイヤモンド型インターチェンジの計画としているわけです

が、この形式は、このように接続する道路、ここでは従道路と明記しておりますが、主道路からの接続方式をこのようにほぼ直線的に接続することとし、その形がダイヤモンドを横から見たような形であるため、そう呼ばれているものです。

鎌ヶ谷市内のインターチェンジで言いますと、東京方面が都市計画道路3.1.2号の西側に対しまして、船橋我孫子線の東側に成田方面の出入り口が配置され、ダイヤモンドを分割したハーフ形式のインターチェンジとも俗称されます。

事例としまして、こちらは東京外郭環状道路の川口東インターチェンジです。このように一般部から分岐して、東京外郭環状道路へ入るインターチェンジです。北千葉道路のインターチェンジも、このようなかたちでの計画でございます。

以上が北千葉道路 市川～船橋における概略計画でした。

この概略計画に基づき、設計を行うことで、高架構造の区間や、道路必要幅といった都市計画決定に関する法定事項が明らかになります。

今回、計画者である千葉県は、現時点での都市計画変更の方向性を、「都市計画の原案」ということでとりまとめました。

この「都市計画の原案」について、ご説明させていただきます。

お手元の資料 14ページをご覧ください。

今回、都市計画決定する道路の概要はこちらに示されているとおりです。

種級区分は政令で定められており、第1種は自動車専用道路、第4種は一般道路のことを指しており、“級”は計画交通量に応じて分類されるものです。

設計速度は、この種級区分に応じ、政令で定められております。

お手元の資料 15ページをご覧ください。

市川～船橋の約15キロメートルですが、市川と松戸の通過区間は、両市の市境付近を貫くルートであり、両市とも2区間に分かれます。

鎌ヶ谷より東側については、鎌ヶ谷市、白井市、船橋市の順番となり、全5市にわたる計画路線となります。

鎌ヶ谷市の区間として、約3.5キロメートルとなりますが、印西都市計画となっており、白井市の都市計画も印西都市計画という名称となっております。印西都市計画の約4.6キロメートルの内、鎌ヶ谷市の地域が一部含まれております。

お手元の資料 16ページをご覧ください。

都市計画道路について、3点ほど補足させていただきます。

一点目ですが、都市計画道路とは、都市計画法に基づき、ルートや幅員などが定められた道路のことを言います。

二点目としまして、都市計画道路の区域内では、一定の建築行為が制限されます。

これは長期化する都市計画に対する土地の利用制限について、一定の許可基準のもとで利用可能とするものです。

三点目としまして、一般国道464号は一般国道の指定区間外であり、千葉県が管理する道路でありますので、北千葉道路に関しては千葉県が都市計画を担当することとなります。

お手元の資料 17ページをご覧ください。

続いて、都市計画決定区域の考え方をご説明します。

都市計画する区域、いわゆる必要となる幅につきましては、都市施設に“かかる”“かからない”の判断の目安になるものであり、利害関係者には最も関心の深いものと察します。

現在は航空写真を図化した精度の地形図をもととした設計でありますので、必要幅について正確に示せない段階にあります。

そこで、都市計画の幅としましては、車道や歩道など道路を構成するパーツを積み上げて必要となる部分とし、現地形とのすり合わせで生じる、法面部分については含めないものとなります。

なお、実際に必要となる用地としましては、事業化後の現地測量成果による設計段階にて判明することとなります。

お手元の資料 18ページをご覧ください。

都市計画法で定める事項と、現在の都市計画で何が定められているのかをご説明させていただきます。

まず都市計画で定める事項ですが、都市計画法施行規則第7条に定められており、道路の種別、道路の構造などが定める事項となります。これに対し、現在、鎌ヶ谷市内の北千葉道路における都市計画道路で定められている事項ですが、道路の種別としては、幹線街路、車線数は定まっておらず、幅員は記載のとおりでありまして、構造は地表式などでございます。この都市計画決定内容について変更が必要となります。

お手元の資料 19ページをご覧ください。

こちらが見にくいですが、概略計画をもって、作成された鎌ヶ谷市内の都市計画の原案の参考図です。

縦断図で赤色が専用部、青色が一般部であり、インターチェンジの位置、交差道路は赤丸のとおりでございます。

この断面図は東武野田線の西側の断面でございます。

お手元の資料 20ページをご覧ください。

前のページの参考図などをベースとして、整理された都市計画の原案がこちらの記載となります。

この都市計画の原案図面と、前頁の参考図はこの紙面ではたいへん見づらいなので、壁に1/2500スケールの図面を掲示しております。

これより、簡単ではございますが、通過するルート等をご説明させていただきます。

(道路河川整備課栗野バイパス推進室長が原案図面を説明)

ありがとうございます。

では、引き続きご説明をさせていただきます。

お手元の資料 21ページをご覧ください。

ご覧いただきました参考図と原案図についてですが、地元説明会を市川、松戸、鎌ヶ谷、白井、船橋の5会場にて、本年7月上旬から中旬にかけて行い、一般公開しました。

鎌ヶ谷市にあっては、7月14日 日曜日、中央公民館で開催し、55名の参加者があったところでございます。

このとき、発言のありました主な意見はこちらに掲載のとおりであり、北千葉道路に対して、前向きな意見を多数いただいたところです。

以上が都市計画の原案に関する説明となります。

お手元の資料 22ページをご覧ください。

これまで、北千葉道路 市川～船橋間の概略計画と、鎌ヶ谷市内における都市計画の原案についてご説明させていただきました。

ここからはご審議いただきたい内容でございます。

お手元の資料 23ページをご覧ください。

先ほどの都市計画の原案に関して、千葉県都市整備局長から鎌ヶ谷市長あて、意見照会が7月1日付けで発出されたところです。

意見照会文を読み上げます。「鎌ヶ谷都市計画道路の変更について（照会） このことについて、都市計画法第18条第1項の規定により、貴市の意見を求める予定ですが、都市計画変更事務を円滑に処理する必要があるため、あらかじめ原案について貴市の意見を照会します。」原案について、意見を照会されたものとなります。

この意見照会を受け、都市計画の原案及び1/2500スケールの参考図に関する意見の有無について全庁的に照会したところです。

照会の結果、都市計画の原案のベースである概略計画に関しては、昨年度から千葉県、国、沿線市で協議しながら合意されたものでありますので、都市計画の原案に関する直接的な、例えば幅に関することや、嵩上げ式などの構造形式に関する意見はありませんでしたが、各々の所掌事務に関し、将来的に懸念されることとして、16件の意見がありました。

千葉県に対しまして、16件の意見に都市計画の原案に対しては意見がないことを申し添えて、回答しようと考えております。では、16件の意見について、ご説明させていただきます。

お手元の資料 24ページをご覧ください。

16件の意見につきましては、「今後、市として、千葉県や事業者と協議しながら検討しなければならないこと」、または、「道路の計画・設計の検討などにあたり、今後、千葉県や事業者に配慮していただきたいこと」の2つのカテゴリーに分けました。

まずは今後の協議事項としての意見ですが、1件目は現在、令和3年度から展開される次期総合基本計画および、来年度から基礎調査に着手する都市計画マスタープラン策定を見据えて、北千葉道路に係わる土地活用などに関し、千葉県の区域マスタープランとの整合などを考慮した協議をお願いしたいこと。

2件目は、鎌ヶ谷市が流域の上流部にあり、下流側の河川・水路の未整備に伴う冠水などが発生しやすい地域であることから、しっかりと道路排水計画をたてていただ

	<p>き、さらに既存の水路の改修が必要となる場合は事業者側で整備していただくなど、設計施工協議をお願いしたいこと。</p> <p>3件目は、都市計画道路3. 1. 2号は昭和44年に都市計画決定された、40メートル幅員の都市計画道路であり、松戸市馬橋の国道6号までつながる広域の幹線道路であることから、千葉県にて事業を行っていただくよう協議したいこと。</p> <p>4件目は、既存市道の分断に伴う廃道などの道路法の手続については、議決など段取りを踏まえ、早め早めの協議をお願いしたいこと。</p> <p>お手元の資料 25ページをご覧ください。</p> <p>5件目は、北千葉道路と交差する市道との交差点部や副道、歩道橋の管理については、事業者側で行っていただきたく、管理区分の協議をお願いしたいこと。</p> <p>6件目は、北千葉道路の整備に伴い、市内に案内標識が設置されることとなることに對し、その配置が市民にとって分かりやすいものとなっているかなど、確認したいことから配置計画について協議をお願いしたいこと。</p> <p>7件目は、北千葉道路の道路区域と部分的に重複してしまうと想定される北初富公園について、機能補償も含めた協議をお願いしたいこと。</p> <p>以上が協議したい内容となります。次に配慮していただきたい事項となります。</p> <p>1件目は、鎌ヶ谷市の景観条例に配慮した道路施設の計画をしていただきたいこと。</p> <p>2件目は、地域分断により北千葉道路を車両で渡ることができるところが、4箇所の交差点などになることについて、今後、市民に対し、丁寧に説明していただくことや、場合によっては横断施設を追加していただけるような配慮をお願いしたいこと。</p> <p>お手元の資料 26ページをご覧ください。</p> <p>3件目は、自転車道については、接続する市道や副道からの流入に対し、安全面の配慮をお願いしたいこと。また、第三中学校の自転車通学者は、北千葉道路を横断することから、そのルートについて安全面の配慮をお願いしたいこと。</p> <p>4件目ですが、副道と既存道路との交差点部について、横断歩道や信号機の設置など、歩行者の安全対策の配慮をお願いしたいこと。</p> <p>5件目ですが、北千葉道路沿いでの建築行為を考慮したときに、建築基準法の接道条件に配慮した道路の設計計画としていただきたいこと。接道がないと建築が出来ない土地となることを危惧したものです。</p> <p>6件目ですが、遮音壁を設置した場合に、見通しの確保が出来ないことが想定されることから、防犯カメラの設置等、防犯上の対策について配慮をお願いしたいこと。</p> <p>7件目ですが、市立西部小学校の通学路に設置される歩道橋については、転落防止対策及び見通しの確保、照明の設置の配慮をお願いしたいこと。</p> <p>お手元の資料 27ページをご覧ください。</p> <p>8件目ですが、交差点で中央分離帯を歩行者が横断する場合には、中央分離帯に防護柵を設置することや、交差点の歩道部分には車止めを設置するなど、歩行者に対する安全確保に配慮していただきたいこと。</p> <p>9件目ですが、工事中の仮設道路等の計画について、周辺住民や児童生徒の通学の安</p>
--	---

	<p>全に配慮していただきたいこと。</p> <p>以上、7件の今後の協議事項と、9件の配慮していただきたい事項の合計16件の意見でございます。</p> <p>説明は以上でございます。</p> <p>繰り返しとなりますが、7月1日付け、千葉県都市整備局長から鎌ヶ谷市長あて、北千葉道路の都市計画の原案に対する意見照会に対しまして、「この16件の意見を回答すること」、「なお、都市計画の原案に対する意見はないこと」を千葉県に回答しようと考えております。</p> <p>ご審議の程、よろしく願いいたします。</p>
秋山会長	<p>はい、今、事務局から詳しい説明がありました。それでは、審議に入ります前に、審議会の議事録署名委員の選任について、委員の皆様にお諮りいたします。</p> <p>当審議会の議事録につきまして、審議会終了後、事務局にて作成することになりますが、議事録の署名委員につきましては、菅野委員と相澤委員をお願いをいたしたいと存じますがいかがでしょうか。</p>
全員	異議なし
秋山会長	<p>ご異議がございませんので、会議録署名委員を菅野委員、相澤委員をお願いすることといたします。今回、市長より諮問された議案は、1点であり、詳しい説明がありましたが、付議案件の審議に入る前に、ここで5分間の休憩に入りたいと思います。11時から再開させていただきますので、よろしく願いいたします。</p> <p>～ 5分休憩 ～</p>
秋山会長	<p>それでは、審議を再開させていただきます。ただ今、北千葉道路の概要と都市計画の原案について、また、それに対する市の意見案について詳しい説明がありました。今回の審議案件は、千葉県へ回答する市の意見案について、ご質問・ご意見をいただくこととなります。</p> <p>なお、諮問内容以外のその他のご質問・ご意見などは、後ほど改めて伺うことといたしますので、よろしく願いいたします。それでは、市の意見案について、ご質問のある方は、挙手願います。</p>
村山副会長	はい。
秋山会長	それでは村山委員。
村山副会長	資料24ページ、「北千葉道路により既存の市道が途切れる場合」とあるが、参考図面

都市計画課長	<p>を確認すると途切れることが想定される。具体的に申し上げますと、図面の一番東側（白井市大山口）の交差点は廃止しないと、この道路はできないのではないかと。</p> <p>この交差点については、交差点の下に北総線のボックスが通過しており、北千葉道路の専用部は橋梁で交差点を上げ越します。鎌ケ谷市内の交差点部分は4カ所整備する予定です。</p>
秋山会長	<p>よろしいでしょうか。それでは、ほかに意見のある方はいらっしゃいますか。</p>
泉川委員	<p>はい。</p>
秋山会長	<p>それでは泉川委員。</p>
泉川委員	<p>私の方からは1点お伺いをしたいのですが、先ほど非常に詳しくご説明いただきましたが、鎌ケ谷市に該当する部分としては15キロメートルのうち、自動車専用道路の9キロメートルプラス、一般国道だと思われませんが、まずは最初に自動車専用道路を整備し、その後、側道等を整備し一般国道となると思われれます。この形状によっては、これから鎌ケ谷の将来的な発展に繋げていくようにしなければならないと思われれますが、イメージとしては、464号線ジョイフル本田等の印西付近については、ロードサイドに商業施設が立ち並んでおり、市の活性化が望まれますが、外環道で見ると両脇が遮音壁で囲まれており、単なる自動車道となっています。今後について、平面道路が付いてロードサイドが利用できるような街づくりができるのか、非常に大きな分岐点だと思われれます。このことについて、まだまだ計画的には不透明な部分があると思われれますが、鎌ケ谷市として、ロードサイドがいかに発展していくと考えているのでしょうか。</p>
都市計画課長	<p>先ほどもご説明させていただきましたけれども、泉川委員のおっしゃったとおり、外環道路と同じような道路構造ですので、自由に入りができない形となります。どのような土地活用を図っていくかについてですが、船橋我孫子線から東側の沿道が指定されているような、特定流通業務施設の建設行為を今後考えていかなければいけないことや、例えば、北千葉道路と交差する都市計画道路3.1.2号線について、沿道の土地活用や商業発展が望めるのではないかとといったところです。</p> <p>まちづくりの方針については未定であり、全国の事例等を踏まえ、検討していきたいと考えております。</p>
秋山会長	<p>よろしいでしょうか。ほかに意見のある方はいらっしゃいますか。それでは、特にご異議無しとのことで、以上で諮問されております、付議案件の審議を終了するというところでよろしいでしょうか。</p>

村山副会長	少しよろしいでしょうか。
秋山会長	はい、どうぞ。
村山副会長	今のお話は、回答についての審議を終了するという事でよろしいのでしょうか。
秋山会長	その通りです。
村山副会長	本来の今回の付議議案である、都市計画の変更についての問題ではありませんよね。異議無しということは、この回答案について審議を終了するという事ですよね。
都市計画課長	回答案のみでなく、原案も含めて対象でございます。
村山副会長	原案も含めてということであれば、意見はあります。回答については、無くなってしまふ道路があれば、皆さん知っておく必要があると思ったので、質問させていただいたが、原案についてどうかということであれば、意見がありますので、よろしいでしょうか。
秋山会長	はい、どうぞ。
村山副会長	資料を配布していただきたいのですが、委員の方と傍聴人に配布願います。  (別添資料配布)
村山副会長	議会の委員の方については、入れ替わりがありましたので、前の都市計画審議会の場でお話ししたことを掻い摘んで再度お話しして、本日の意見を述べたいと思います。 前の都市計画審議会にてお話ししたのは、自分たちのためだけではなく、多くの人たちのためになる高速道路の設計にすべきだと考えるが、この道路の国の予算が赤字なので、すべて借金となり、借金となると全て子孫が払うことになるということです。子孫が、良いものを造ってくれたなというものでないと、褒めた計画ではないということです。子孫は50年後、その借金を払い終えるか分かりませんが、50年後の高速道路の状態はどうなっているのかというと、自動運転が主となり、高齢者や新米運転手がおらず、目が見えないような人でも1人で車に乗れることになり、高速道路が現行規定よりも速いスピードで走れるようになりますので、道路の線形は保っておかなければならないのではないかと考えられます。 この道路の平面線形を見ると、高速走行に耐えることはできるけれども、アップダウンが多いところになると、車輪と道路との摩擦を定常に保つことが出来ず、高速走行を

満たさなくなってしまう。そこで、アップダウンが多い高架構造ではなくて、地下にできないでしょうかという意見を前回、提案させていただきました。多少のことは子孫に残しても仕方ないと思いますが、高架構造を地下構造に直すとか、線形を変えるなどの大規模な見直しについて、子孫にやらせてしまうこととなれば、子孫は先祖の借金を払いながら、多重債務者となってしまいます。そのような計画は、あまり褒めたものではないと考えます。街中に高架の道路があるより、地下に道路があったほうがいいのではないかという話を前回の都市計画審議会でも説明させていただきました。議会の委員の方について、今回、入れ替わりがあったようですのでお話しさせていただきました。

今日お話ししたいのは、どの位の仕事のエネルギーが必要かということ、中学校の理科の計算で行ってみました。千葉県内の高速道路は5～6本ございますが、一番交通量が多いのが湾岸道路で、8万台です。そして、一番少ないのは常磐道で、6万台となります。そうすると、北千葉道路はその間の7万台と考えられるため、7万台で計算いたしました。走っている大型トラックが1台30トンで、その後ろに乗用車が4～5台走っているといった車列を仮定して考えますと、車両は平均5トン位と考えられます。7万台の車に平均5トンの車が走っているため、1日に35万トンの自動車が走る道路ができると考えられます。

ここから、仕事量の計算をしますと、1キログラムのものを1メートル持ち上げるのに、10ジュール必要であります。その仕事量で計算しますと、35万トンを20メートル持ち上げるものとして計算しました。

しかし、実際の高さは公表されておりませんので、想像で計算するしかありません。そこで、資料19ページをご覧くださいますと、一番左側の新京成の車庫の部分について、ここは地下方式になっておりますが、地下道の路面の高さについては、電車の下に電車を支える梁を付けて、その下にトンネルを造って走りますから、約15メートル位下を自動車が走行するようになります。それから一番高い所は、野田線の箇所ではありますが、5メートル上がったところに10メートルの構造の上に自動車が走るため、こちらも約15メートル、その結果、こちらは約30メートル上がった所に道路を造ることになります。もう一つは、一番右側の上り線の道路は、北総線の下を潜って上がってくる道路と2本になります。そうすると、鉄道の下にもう一つトンネルを掘る訳であり、マイナス約20メートル位になるだろうと考えられます。東武野田線の約15メートルを見ると約35メートル位であり、約30メートルで計算を行うと、私が作成した計算式には20メートルと明記してありますが、30メートルと読み替えていただくと、その結論は5割増しとなりますが、20メートルで計算すると700億ジュールとなります。700億ジュールというのは、1ジュールは1秒に行う仕事は1ワットとなり、12時間を秒に直すと43,200秒、それを割ると1,600キロワットとなります。ですので、高架にすることによって、1,600キロワットの電力を消費しないと車が走らないこととなります。その1,600キロワットというのは、目方で説明すると35万トンというのは、豪華客船の飛鳥は5万トンですから、7隻分を毎日30メートル押し上げるだけのエネルギーを高架にすることによって、使わなければならないとい

	<p>うことになります。他の船で比べれば、空母9万トン、戦艦大和7万トン、それを30メートル上げなくてはならないのです。原子力発電所で考えますと、東海電子力発電所が166,000キロワットで、資料に1パーセントと明記しましたが、5割増しになりますので1.5パーセント、これを大きいとみるか、小さいとみるかだと考えます。例えば、市川市から考えますと、恐らくこの倍となり、3パーセントとなります。それを高架にするということ認めることによって、原子力発電所の1.5パーセントを運転し続けなくてはならない責任が出てきます。</p> <p>ここの市役所の周辺には、コミュニティーエネルギーシステムというものを行っております。太陽光発電をやって、それに見合う蓄電池を置いて、天気ではない場合ジェネレーターを入れるということを行っています。何で行っているかという、SDGsの一環として、太陽エネルギーをここに持って来て、利用しようとしている。これが65キロワットであり、高架道路で自動車消費する電力に変えると、約2.5倍となり、5割増しとなるので、約30倍以上のエネルギーを消費しなければならないこととなります。ここで行っていることは、65キロワットにしかならないということになります。この予算をどの位で考えているのか不明ですが、この市役所周辺で行おうとしているSDGsのプロジェクトの約30倍以上となり、高架構造にするということに費やさないといけなくなり、電力コストにすると、一番安いコストで考えると、関西電力の場合1キロワットhが10.1円となり、高架道路で自動車が走るために、消費しなければならないエネルギーというのは、1ヵ月約2億円となります。20メートルで計算すると約1.5億円となり、その5割増しの約2.2～3億円必要となる計算です。そのため、道路を設計するためには安い方がいいため、高架道路の方が安く、今、いくら安くなるのかというのは難しいが、1年の電気自動車に置き換えると、2億かかり、原子力の一番安い発電コスト10円で計算すると2億となり、原子力発電所のもっている時間が40年のため、40年で考えると80億、80億安くなって40年で初めて元が取れる計算となります。そのため、事業者側で考えると、高架道路にすれば安いという判断となるが、社会的な負担を増やして、事業費だけを抑えるということはずいと考え方だと思えます。つまり、SDGsの精神と言いますか、世の中の環境保護を持続的に持っていくための事業としては、少し考えた方がいいと思えます。そのため、地下式にした場合、いくら追加で事業費がかかるか不明ですが、地下式にした方が非常に安くなると考えられるため、地下式という意見を添付して県に回答していただきたいのですが、よろしく願いいたします。</p>
秋山会長	<p>はい、では村山副会長から前回も意見があり、別紙資料にも明記されているように、自分達のためだけではなく、人のためになる高速道路を造るにはどうしたらいいか、専門家としての意見を踏まえて意見をいただきました。</p>
針貝委員	<p>こういった視点で道路を考えたことについて、非常に興味深いと感じたのですが、私はいつもプリウスを乗っており、平面だと約22キロメートル走行しますが、山道に行</p>

	<p>くと約10キロメートルとなってしまう、燃費の悪さを実感いたしますが、下りになると燃費が向上することがあります。そこで疑問ですが、上って下った場合、プラスマイナスゼロにはならないものなののでしょうか。</p>
村山副会長	<p>この理論は走るためのエネルギーではなく、持ち上げるためのエネルギーであるため、上って下った場合、プラスマイナスがゼロになるわけではないです。</p>
秋山会長	<p>それでは意見をまとめますと、村山副会長から意見が出たものに対して、市の意見にその意見も含めて県に回答ということによろしいのでしょうか。</p>
都市計画課長	<p>私の方からよろしいのでしょうか。まず1点目ですが、今回の原案というのは、市としましては、基本構造を定めた概略計画がベースとなっているのが都市計画の原案になりますが、これは昨年の11月から国、県、沿線市で、基本的に県からの発議になりますが、協議をしてきて決められたこととなります。その今までの経緯、本年5月に北千葉道路連絡調整会議にて、計画合意がなされ、国、県、沿線市が一体となって決めてきた計画となりますので、それに対して自動車専用道路を地下式へ促すような意見を添えることは、市としては難しいと考えます。</p> <p>次に2点目ですが、自動車専用道路については、有料道路事業で整備することが関係者間で合意されており、有料道路事業を採用するに当たっては、40年間の償還期間があり、償還計画を含めて、高架構造の初期投資額であれば償還することが出来るという、現行の方針に基づいて、この道路構造が決定したことも想定されるため、今回、高架式から地下式へ方向転換するような意見を添えることは、この事業そのものが振り出しに戻ってしまうような意見となってしまうことから、県に対してその意見を添えて回答することは難しいと考えます。</p> <p>また、地下式を採用する環境についても、千葉で開通した外環道については、全長約10キロメートルの内、約7割が市街化区域であり、住宅密集地を通過するため、高速道路部分を地下式にしているという経緯があります。今回の北千葉道路に関しましては、全長約9キロメートルの内、市川市内約500メートル区間が市街化区域となっており、その区間以外は全て市街化調整区域となっており、そういった環境を踏まえ、できる限り早期整備を図るため、高架構造を基本とすることが計画者の決定であり、鎌ヶ谷市としても賛同したところでもありますので、今回の照会に対する回答については、地下式へ方向転換するような意見をすることは差し控えたいと考えます。</p>
秋山会長	<p>はい、村山副会長。</p>
村山副会長	<p>お気持ちはよく分かります。お気持ちはよく分かるんですけども、都市計画審議会の立場として、意見が出ているものを、事務局が出しにくいからになってしまうというのは、あまりいいことではないと思います。</p>

	<p>審議会で議論が出て、議論が出たということは議事録へ残すべきであると考えます。また、都市計画審議会の制度上、このような意見が出たということに対して、議事録にきちんと残して欲しいということです。記録に残すということは、都市計画審議会の議事録に残して、県へ出すということです。そうでなければ、50年後の子孫は、都市計画審議会で祖先は一体何を議論していたのかということになってしまいます。</p> <p>多数決で皆さまが賛成でなければ地下式にならない訳ですし、賛成であれば地下式に変更する議決となるため、意見として載せて欲しいと思います。</p>
秋山会長	<p>それでは、ほかに意見のある方はいらっしゃいますか。</p>
針貝委員	<p>北千葉道路の前に栗野バイパスの事業を進めていますが、二重になることはないのでしょうか。</p>
次長	<p>栗野バイパスについては、北千葉道路の一部の区間を用地買収し、整備しようとしておりますが、二重になることはありません。ただし、用地買収は同じ所を一部買収している状況です。なお、北千葉道路が具体化した際には、栗野バイパスは計画が進行し、北千葉道路の一部となると認識しております。</p>
針貝委員	<p>栗野バイパスの土地を全て買収して、北千葉道路を新たに整備していくということによってよろしいのでしょうか。</p>
次長	<p>栗野バイパスについて、今現在1期区間、約50パーセント用地買収を行っており、用地買収については引き続き時間がかかるため、道路の整備や舗装を行っている間に、北千葉道路の事業化が進んでいくものと市は考えております。</p>
針貝委員	<p>栗野バイパスと北千葉道路の用地買収時期が近く、仮に栗野バイパスの際には土地半分がかかり、北千葉道路でまた半分が用地としてかかった場合、まとめて用地買収することはできないのでしょうか。</p>
次長	<p>その際については、将来の北千葉道路の事業化に向けた手続中ということ踏まえて、用地交渉を行っており、地権者の方に理解をいただきながら進めてまいります。</p>
秋山会長	<p>それでは、色々と意見が出ましたので、この諮問に対して答申しなければならない訳ですが、市民の方からは早急に進めて欲しいといった、非常に前向きな意見が強いと感じております。今回、村山副会長の発出した意見について、反映させるか審議する場合、議長としては多数決を行いたいと思います。それではお諮りいたします。鎌ヶ谷市都市計画審議会条例第7条第3項に基づき、意見を付けることについて、採決を行いたいと思います。事務局としては、答申について村山副会長が発出した意見を付けることは出</p>

	来ないという結論であります。
針貝委員	この採決については、村山副会長が発出した意見を議事録に記録していいかの採決ということでもよろしいでしょうか。
都市計画課長	都市計画の原案に対する照会については公文書で届いているため、県に対して高架式でなく、地下式の道路構造を要望する意見を付して文書回答することがどうかの採決になると考えます。
次長	補足させていただきます。本日議論いただきました内容については、全て議事録に記録させていただきます。都市計画審議会にてこのような意見が出たということきちんと記録させていただきます。ただ、市が千葉県から届いた照会についての回答の内容については、冒頭に説明したとおり、「都市計画原案に対する意見はなく、16件の意見を鎌ケ谷市の回答としてよいか」、ということについてご審議をいただければと思います。
秋山会長	それでは、答申については事務局案のとおりということでもよろしいでしょうか。
全員	異議無し
秋山会長	それでは、ご異議ございませんので、市に審議会の審査結果として答申したいと思えます。以上で諮問されております付議案件の審議は、終了しますが、本日の結果につきましては、答申として市長へ報告することとなります。その文案については、会長である私にご一任願いたいと思えますが、いかがでしょうか。
全員	異議なし
秋山会長	それではご異議がございませんので、答申案については、会長である私の方で取りまとめのうえ、市長に答申させていただくことといたします。本日は、皆様のご協力により、慎重なるご審議を賜りましたことを感謝いたします。それでは、司会にお返しします。
次長	傍聴者の方はここで退席となります。  (傍聴者退席)
次長	これもちまして第58回鎌ケ谷市都市計画審議会を閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

会議録署名人の署名

以上、会議の経緯を記載し、相違ないことを証するため次に署名する。

令和元年11月29日

氏名 菅野 勝利 \_\_\_\_\_

氏名 相澤 忠利 \_\_\_\_\_