

令和4年5月27日(金)

令和4年度 第1回 市川市都市計画審議会

議事録

1. 出席した委員の氏名

西村幸夫会長、藤井敬宏副会長、
つちや正順委員、清水みな子委員、増田好秀委員、細田伸一委員、
宮本均委員、松浦健治郎委員、山本俊哉委員、後藤智香子委員、
宮田昌明委員、岩澤秀明委員、石井利和委員

2. 議事日程

議案第 1 号 会長・副会長の選任

報告事項第1号 市川都市計画道路の変更(市川市決定)について(報告)

3. 議事詳細

(次ページ以降)

令和4年度第1回都市計画審議会

日時：令和4年5月27日（金）10時00分～

場所：市川市役所 第1庁舎 第4委員会室

○事務局

それでは、ただいまより令和4年度第1回市川市都市計画審議会を開催いたします。

まちづくり計画課長の中原です。よろしくお願ひいたします。

開催に先立ちまして、2点ご案内させていただきます。

まず、新型コロナウイルス対策のご説明をさせていただきます。

飛沫防止パーテーションを皆様の方に設置させていただいております。

投影した画像が見にくいことがあるかと思いますが、ご理解のほどよろしくお願ひいたします。

新型コロナウイルス対策にご理解とご協力のほどお願ひいたします。

2点目といたしましてマイクのご説明になります。

皆様の席にマイク兼スピーカーがございます。

発言時は右側のボタンを押しますと、マイクの先が赤く光りますのでその後、発言をお願ひいたします。スピーカーも兼ねており、マイクが赤く光っている状態ですと、音が出ませんので、発言終了後は再度、右のボタンを押していただくようお願い申し上げます。

ご案内は以上となります。

それでは、本日の出席委員ですが、先ほどご案内しました通り、宇於崎委員、中村委員より、欠席のご連絡をいただいております。

従いまして、現在13名の委員の方がご出席いただいております。

市川市都市計画審議会条例第5条第2項において、会議の開催は、委員の半数以上の出席と定めておりますことから、本日の会議は、定足数に達しております。

また、本市では、現在、新型コロナウイルスの感染リスクを避ける観点から、会議当日の市民等の傍聴を中止させていただいております。

このため、市民等への会議公開は、議事録、会議概要を市公式ウェブサイトに速やかに掲載することとしておりますので、ご理解のほどよろしく願いたします。

それでは、本日の議題でございますが、

議案第1号 会長・副会長の選任、

報告事項第1号 都市計画道路の変更について の2件でございます。

はじめに、議案第1号、会長副会長の選任でございます。

先ほどの委嘱を受けまして、現在、会長副会長が不在でありますので、ここで、会長副会長の選出をお願いするものであります。

選出にあたりましては、まず、議事進行役を事務局の方で務めさせていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【異議なしの声】

ありがとうございます。

それでは、本日の議題であります会長が選任されるまで、事務局の方で議事進行を務めさせていただきます。

○座長

それでは、令和4年度第1回市川市都市計画審議会の議案審議に入ります。

はじめに、会議の公開非公開について決定したいと思います。

本日の議題につきましては、非公開情報が含まれておりませんので、市川市審議会等の会議の公開に関する指針によりまして、原則公開することとなっております。

そのため本日の議題につきましては、すべて公開することとしてよろしいでしょうか。

【異議なしの声】

はい、ありがとうございます。

続きまして議事録署名人について、でございます。

市川市都市計画審議会議事運営要綱の第6条第3項によりまして、2名指名させていただきます。

今回はつちや委員と岩澤委員をお願いいたします。

よろしくお願いいたします。

それでは、議案第1号 会長・副会長の選任について、でございます。

市川市都市計画審議会条例第4条第2項により、学識経験のある方から定めるものとなっております。

どなたかご意見等ございますでしょうか。

宮本委員、お願いします。

○宮本委員

はい。私は推薦で考えております。西村委員に引き続き、会長の職をお願いしたいと思っております。

ご見識は皆さんご存知の通りですし、引き続き会長として、ご指導いただければと思います。

○座長

はい、ありがとうございます。

宮本委員から新会長の職を西村委員にお願いできないかのご推薦をいただきましたが、皆様いかがでしょうか。

【異議なしの声】

○座長

西村委員、皆様からご賛同いただいておりますが、ぜひ会長の職をお願いできますでしょうか。

○西村委員

はい。

○座長

ありがとうございます。それではよろしく願いいたします。

ここで会長が決まりましたので私の役目は終了させていただきます。

ご協力ありがとうございます。

西村会長、会長席へお願いいたします。

○西村会長

会長にご推薦をいただきました西村です。

よろしく願いしたいと思います。

私は市川市に引っ越して、30年近くになると思います。

外環ができる、ずっと前からありましたので、外環ができる全く前の都市構造が徐々に変わって行って、今、外環ができて、なおかつそれによって市内の交通量の状況も大分変わってくるということは、みていて実感しております。

都市計画というのは、すぐに動かないのですけれども、こういうふうには20年30年見ると、非常に大きく都市計画を変えて、また、都市生活に非常に大きな影響を及ぼすものだというのは実感しております。

ということで、ここから市川市のために、いろんな議論を尽くして参りたいと思います。

どうぞよろしく願いしたいと思います。

それでは、続きまして副会長の選任を行いたいと思います。

市川市都市計画審議会条例第4条第4項により、委員のうちから互選するという事になっておりますが、どなたかご推薦等ございますでしょうか。

特にご発言がなければ、私の方からご提案させていただきたいと思うのですが、これまでも副会長をいただいております藤井敬宏先生、都市交通のご専門でぜひ副会長に、再び、やっていただきたいと思いますけれどもいかがでしょうか。

【異議なしの声】

ありがとうございます。

それでは副会長藤井敬宏委員にお願いしたいと思います。

こちらの席へよろしくお願いしたいと思います。

それでは藤井先生、一言お願いします。

○藤井副会長

それでは副会長にということで、役職を仰せつかりましたので、無事に務められるように、取り組ませていただきたいと思います。

私は船橋に住んでおりますけれども、市川市におきましては、市川市の総合計画審議会、それから、地域公共交通会議という形で、市川市のこれからの取り組みといったところにも、何らかの形で関わらせていただいております。

ぜひこの都市計画審議会でも、一緒に皆様方と色々な分野の専門家の方たちと一緒に、ご審議して参りたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○西村会長

ありがとうございます。

どうぞよろしくお願いいたしますと思います。

それでは、議事を進めたいと思います。

報告事項1件だけですが市川都市計画道路の変更、市川市決定について報告であります。

担当より説明をお願いしたいと思います。

○交通計画課長

道路交通部交通計画課長の西倉でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、市川都市計画道路の変更につきましてご説明いたします。

昨年度8月の第2回都市計画審議会にて、都市計画道路の見直し作業についてご報告いたしました。本年2月に見直し方針を取りまとめたことから、今年度はこれに従い、都市計画道路の変更を行うものです。事前にお配りした資料のうち、説明資料に沿ってご説明して参りますが、変更内容を概略お示した後、都市計画道路の見直し

作業についてご説明し、改めて変更決定内容をご説明する流れを考えております。

図は、計画の廃止を予定している区間です。

上側は、都市計画道路3・6・30号市川菅野線で、起点位置を変更し、延長を短縮するものです。

下側は、3・4・22号二俣二俣新町線で終点位置を変更し、延長を短縮する他、名称変更等を行うものです。

この図は3・4・22号現在の二俣二俣新町線の廃止区間です。国道357号から南側を廃止するもので、終点が国道東行き of 端部となります。

次に、3・6・30号市川菅野線の廃止区間です。国道14号から県道市川松戸線までの間を廃止するものです。

続きまして、変更都市計画の案でございます。

内容につきましては、都市計画道路の見直し作業についてご説明した後、ご説明いたします。

都市計画道路の見直し作業の過程です。

本市では、外環道路などが供用開始するのを待ち、令和2年度に見直し作業に着手いたしました。昨年8月に見直しの方針案を報告させていただき、その後、ウェブ説明会とパブリックコメントを実施しました。ウェブ説明会では、説明動画を視聴していただく形式で実施いたしました。

パブリックコメントには、1名から4件の意見提出がありましたが、方針案の変更につながるご意見はなく、本年2月に方針として決定をいたしました。

ここからは昨年度のご説明と重なりますが、見直しの作業についてご説明してまいります。

都市計画道路の見直しが必要とされている理由としましては、都市計画道路の中には、都市計画決定から長期にわたり未整備のものもあり、社会情勢の変化により、必

要性が変化している可能性があることなどです。見直し方法は、県が策定した千葉県都市計画道路見直しガイドラインに基づいて行っております。

市川市の都市計画道路の状況です。

42路線、120キロが計画されていますが、整備済み延長は約6割という状況です。都市計画決定から20年以上経って全線未整備の路線が6路線となります。

市全体の都市計画道路は、このようになっています。

見直し作業の手順でございます。

このフローは、県ガイドラインによる検討手順となっています。

見直しの手順は4つの段階に分かれており、最終的に廃止する路線、存続する路線、ルート等の変更の可能性を検討する路線に候補分けを行います。

なお、お手元の参考資料に、路線毎の評価一覧と作業フロー図を添付しております。どのような形で各路線の評価を行ったかを一覧としたものです。必要に応じてご参照ください。

第一段階では検討対象路線を選定します。

未整備区間含む路線、及び20年以上未着手の路線が対象となりますが、自動車専用道路とそれに併設される一般道は対象外となります。

第一段階の検証の結果、これ以降の検討対象路線は、青で示す18路線となりました。図は北部地域の状況です。13路線が対象となりました。

南部地域の状況です。5路線が対象となりました。

次に、第二段階の一次評価です。

ここでは、必要性機能の有無など、a、b、c3つの観点から、検討を行います。

最初の項目である、必要性、機能の有無については、都市計画道路としての必要性、機能を7つの要素に分け、有無を評価します。

第二段階一次評価で必要性が認められなかった路線は市内で2箇所ありました。
一つは、3・6・30号市川菅野線の、国道14号から県道市川松戸線の間の約70mと、
3・4・22号二俣二俣新町線の国道357号から南の約180mです。

続いて、第二段階の一次評価の二つ目の観点として、bの、機能代替可能な現道の有無の評価、さらに三つ目の観点として、cの、整備に係る制約条件等の有無を3つの要素に分けて評価します。

bの観点の、機能代替可能な現道があると判断した路線は、3・6・30号市川菅野線の、国道14号から県道市川松戸線の間の約70mです。

国道14号に接続を予定する地点から約120mの位置で、同じく国道14号に接続する県道市川松戸線が、機能を代替する現道となっていると判断しました。

南部地域においては、ありませんでした。

cの観点の、整備に係る制約の条件を持つ、と判断した路線は、2箇所ありました。

まず、3・4・23号、田尻二俣線です。

この路線は、外環道路の田尻5丁目北交差点を起点に東に延びる都市計画道路です。途中、船橋市域、また、原木インターチェンジ南側の交差点を通過します。また、整備済み区間を有しています。

原木インターチェンジ南側の交差点は流入が5方向から発生し、道路構造令に適合しないことから、整備に係る制限条件を有りとししました。

次に、3・6・30号市川菅野線の、国道14号から県道市川松戸線の間の区間です。

この区間は、交差点間の距離が約41m、高低差が約2.1mとなっています。単純にこの間を結ぶと、道路縦断勾配は約5%となりますが、仮に7%とした場合でも、道路構造令上、両端分の交差点取り付け部に必要な緩勾配区間長が取れないことから、整備に係る制約条件を有りとししました。

第二段階の一次評価によりまして、廃止候補区間が3・4・22号二俣二俣新町線の一部と、3・6・30号市川菅野線の一部、変更候補区間が3・4・23号田尻二俣線の一部となります。

次に各路線で考慮すべき事情を検討します。

まず、3・4・22号二俣二俣新町線につきましては、湾岸道路への接続という、当初の都市計画決定の目的は、実現しています。

また、二俣新町地区、東浜地区へのアクセスは、東側に計画された3・1・6号京葉港線により確保されております。

以上のことから、3・4・22号二俣二俣新町線の、国道357号以南の区間を、廃止候補区間と判断しました。

次に3・4・23号田尻二俣線についてです。

路線自体は、上位計画の位置づけがあり、また、複数の必要性・機能を有していると、判断されます。

途中にある船橋市区間と、原木インターチェンジ南側の交差点より東側、終点方向は整備済みとなっております。

整備に係る制約条件がある箇所は、整備済み区間には含まれた箇所となっております。

この路線の課題である変則交差点の発生に関しては、複数路線が複雑に関係しており、3・4・13号の事業化に向けた検討と一体的な検討を、行う必要があります。

第二段階二次評価のまとめとしましては、本路線については存続候補区間といたしました。

次に、3・6・30号市川菅野線につきましては、一次評価のほか考慮すべき事情がなく、廃止候補路線としました。

第三段階では、廃止候補路線となった2つの区間を廃止した場合の影響を、将来交通量推計により判断します。

上下に並んでいる図は、交通量推計から算定した混雑度という指標でのランクを色で示したものです。

混雑度は、その道路が流すことができる交通量に対する、実際の交通量、あるいは設定された交通量の比率です。

図右下に区分の凡例がありますが、混雑度が1未満の場合は、渋滞等がほとんどない状態とされています。

混雑度1以上、1.25未満は、昼間のうち、ピークの1、2時間、道路が混雑する可能性があると考えられています。

混雑度1.25以上1.75未満は、ピーク時間を中心に、混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態とされています。

混雑度1.75以上は慢性的な混雑状況とされています。

3・4・22号二俣二俣新町線に関する推計結果は、整備する場合と整備しない場合とで、周辺で混雑度のランクが悪化する区間は見られませんでした。このことから、廃止候補区間としました。

3・6・30号市川菅野線については、国道14号の一部区間、3・6・30号の接続箇所と、市川広小路交差点間の区間で、混雑度ランクが青から緑に上昇しましたが、大きな影響はないと判断し、廃止候補区間としました。

以上のとおり検討した結果、2路線を廃止候補区間とすることを見直しの方針案としました。

この方針案につきまして、ウェブ説明会とパブリックコメントを実施しました。意見の提出は4件ありましたが、いずれも方針案に関係するものではありませんでした。

こうした経緯から、本年2月に、これらに区間を廃止することを方針として決定いたしました。

変更の計画書案でございます。

上段は、現在の二俣二俣新町線です。

変更となる項目につきましては、変更前を、赤字で示しております。

この路線につきましては、変更後の終点位置が二俣に変更となります。このことから、起点終点とも二俣となることから、名称を二俣線に変更します。延長は990mとなります。

また、これまで、車線数が定められておりませんでした。そのような場合、変更等の機会に、車線数を定める必要があることから、2車線とするものです。

下段は、市川菅野線です。

延長が2680mとなります。こちらは起点地名は変更となりません。この路線も、今回、車線数を定めることとなりました。また、京成電鉄成田線を現在の名称に変更いたします。幹線街路と平面交差が1箇所減となるのは、3・4・21号市川船橋線である、国道14号との接続が解消することによるものです。

3・4・22号二俣線の計画図です。

終点位置が国道357号東行きの端部となります。

総括図では、このような、廃止する区域と終点の表示となります。

3.6.30号市川菅野線の計画図です。

起点位置は、県道市川松戸線の東端となります。

総括図では、このような表示となります。

今後の予定ですが、都市計画の案の概要の縦覧と公述の受付を7月に予定しております。

中間報告は11月に予定しております。

案の縦覧、意見書受付を12月に実施した後、2月に付議を行い、3月に決定告示をいたしたいと考えております。

ご説明は以上となります。

○西村会長

はい、ありがとうございました。

この件に関しては、以前に一度ここに諮りましたが、今日、再度、この件に関して、質疑のある方は挙手をお願いしたいと思いますけどいかがでしょうか。

○増田委員

よろしいですか。

○西村会長

はいどうぞ。

○増田委員

はい。ありがとうございます。

今まで話してきていますので、意見共有させていただきたいと思ったのは、5ページにおける、3・6・30号になるのですが、もちろん、いろいろなチェック項目っていう段階を経て評価していますので、こういう形になるのは、今までの説明を受けて、そういう形になるだろうと思いますが、やはりきちんと今回、共有させていただきたいと思ったのは、評価項目で、3・6・30号で期待していたものというのは、国道14号と県道市川松戸線の交差点における凄惨な事故といいますか、事故の量を何か解消するといえますか、そこの改善みたいなものを私は期待しておりましたので、今回土地の制約的なものもあると思いますし、廃止するという点に関しては、そういう決定はわかりましたが、やはり今後は、新しく道路が作られないということであれば、国道14号と市川松戸線の交差点における、事故の今後の発生率といえますか凄惨な事故がどのくらい起こるのかということ、それが減らないようであれば、道路を作るということとは別に、事故の発生を抑制したりとか、事故が起こるということであれば事故

発生を抑制したりとか、凄惨な事故が起こらないような工夫をまた別の方向で考えるということにきちんと取り組んでいただきたいと思いますので、そのことを共有させていただきたいと思います。

○西村会長

はい、ありがとうございます。

ご意見ということでよろしいでしょうか。

○増田委員

はい。

○西村会長

ただいまのご意見は、おそらくそのようなチェック項目の中に事故発生とか、そういう項目があまり触れられてないのは、どういう趣旨なのかということだと思いますが、一般論として、こうした都市計画の変更をやって、そういう観点は、考慮されないのかということにはちょっとお答えいただいた方がいいかなと思うのですがいかがでしょうか。

○交通計画課長

はい。

一般的にこのような見直しを行うためのガイドラインに沿って我々も手続き進めております。項目の中に、その辺が、実際のところ入ってないというところもありますので、我々の方としてはそのガイドラインに基づいた手続き上で進めてきた結果ということになります。

ご意見として承ります。ありがとうございます。

○西村会長

はい、ありがとうございます。他いかがでしょうか。

はい、どうぞ。後藤委員。

○後藤委員

はい。ご説明ありがとうございました。

単純な質問なのですが、今、3・6・30号市川菅野線は前にご説明があったのかもしれないのですが、廃止される区間に住んでおられる方々からは、今までは、あんまり反対みたいなご意見は特になかったという理解でよろしいでしょうか。

○西村会長

いかがでしょうか。

○交通計画課長

資料の配布を行いまして、現地での配布を14軒実施しております。

そのうち6軒にはお住まいの方にお会いすることができて、概略を説明することができております。お会いした方、皆さん、廃止についてご理解いただけたというふうな様子でしたので、そのように認識しております。

以上でございます。

○後藤委員

はい、わかりました。どうもありがとうございます。

○西村会長

はい、他いかがでしょうか。はいどうぞ。

○清水委員

はい。今の菅野線のところですが、廃止すると、そのあとはその通り、どういう区分になるのでしょうか。

○交通計画課長

単純に廃止になりますので、この路線からは除くということになります。

○西村会長

民地のまま残るといことでしょうか。

○交通計画課長

道路の位置付けですが、すみません、補足します。今、現状で市道がそこには通っておりまして、そちらの方は既存の道路として残りますが、都市計画道路の位置付けとしては廃止になります。以上です。

○西村会長

よろしいでしょうか。

他、何かありますでしょうか。

私の方からその直接的な質問ではないのですが、先ほど申しましたが、外環道路ができて、道路交通量の状況が大分以前と変わってきているのではないかと思います。そういう大きな変化があったときに、そういうものが無い時に全体が出来上がっていたのだけれども、何か大きな変化みたいなのが見られるのか、つまり、特に南北交通量が市道に配分されないとなると、随分道路容量的には楽になるのだとすると、今の計画をそのままが本当に妥当なのかというような疑問もあるかもしれないと思うのですが、その点に関してどういうふうにお考えでしょうか。

○交通計画課長

お答えします。

外環道路ができての交通量の状況の変化というところでお答えさせていただきますと、平成31年1月、国とNEXCOが公表しております開通後の整備効果、こちらによりますと、外環道路に並行する県道の交通量、こちら約2割減少。交通事故が約3割減少。松戸を含む市民アンケート、こちらの結果としては、開通後に生活道路に入り込む車両の減少等により、生活道路の安全性向上、こういった、環境が改善されているといった回答が約7割、といった結果になっております。

今後の全体の交通量との兼ね合いもあるかと思うのですが、これもまた、今後、交通量を測定していく中での結果を注視していきたいと思っております。

○西村会長

今後ということですかね。今後それを注視すると。

はい、ありがとうございます。

交通の専門家として藤井副会長、いかがでしょう。

○藤井副会長

今、お話がいろいろ出てきた中で、やはり北部と南部で切り分けて考えないといけないというふうに思っています。

特に今回の例としては、都市計画道路の廃止になっているところが南部路線というところで、そちらは基本的なネットワークの構成と枠組みができているところでの、ある意味盲腸線といったようなところを切っていく、そういった状況だと思います。

そういった中では影響といったところは極めて少ないだろうと。

先ほど交通安全というような観点もあったのですが、都市計画道路の廃止の中にその安全といったことに対する基準、これは、先ほど事務局さんからのご説明のとおり、組み込まれていません。

といいますのも、道路の規格をネットワークで組むといったときに、どういうネットワークの枠組みをすればいいかといったところを議論として、まず組まないといけない。

極端な話を言うと、4車線道路からいきなり片側へ2車線通りに分岐するのか、或いは4車4車で分岐するのかとか、そういう規格を合わせた形の中で道路のネットワークを組まないといけないと。今回、特に一つ目のところの、14号と分岐するところ、そちらの路線に関しましては、手前側と分岐する路線を超えてつなげるというふうになると、14号の大きな交差点のところの直近側に分岐を作るということで、また本来であれば、アクセスをコントロールした方がいい幹線をさらに分割するということで、錯綜ポイントというクロスポイントをふやすような政策になってしまうと。そうすることで、集中的に交通安全を図る観点からすると、これはやはりマイナス効果に繋がるだろうと。

特に設計速度が高いところと設計速度が低いところをつなげるといった時には、よりその安全に配慮した計画を作らないといけないので、そういった場合、今回、住宅地の中に入り込むような構成になりますので、つなぐことによるデメリットが非常に大

きいだろうと。そういった観点でも今回廃止する区間というのは、妥当かと思いません。

それと、継続という形で出てきた、原木のインターチェンジです。

ここのインターチェンジ直近のリンクのところ、本来分岐したところへすぐ出口があって、変形5肢の交差点がある。

こういった構造そのものが本来よくない。というのは、本線に渋滞の影響をすぐおよぼしてしまうところなので、先ほど事務局さんからご説明があった縦軸の都市計画道路と合わせた形で、抜本的にやはり交通処理もできるような、道路設計といったものを考えない限り、小手先でこうつなげてしまうと、これがかえって、渋滞長だとかそういったものを、高速道路の方まで及ぼしてしまうということですので、時期を合わせた、一体型の整備が必要なのだろうなというふうに思います。

あと、先ほど将来的なネットワークの話の中では、今、ETC2.0という装置を搭載した車両が、どんどん出てきますが、そのETC2.0という取り組みをした車が市内を走っていると、渋滞状況、速度状況が整理されて、自治体さんでの分析が可能になっています。

今、隣の船橋でもETC2.0の推進事業という形で、どこで交通渋滞が起きているかといったところをリアルタイムベースで分析をして、交通改善計画を立てようというようなどころの委員会自体が動き出していますので、私ども、市川市さんがどこまでそういったところに取り組んでいるかはちょっと存じ上げてないのですが、ETC2.0のデータで、地域のネットワークの交通状況の分析をするといったところも、将来的には必要になってくるかなというふうには感じています。

あと先ほど、混雑度のご説明がありましたが、数値としては、正確な伝え方をされているので、全く問題ないのですが、ただ、その基準作りが今変わりつつあると、変更されつつあるというところがありまして、車両自体が今、自動運転に近い装備で、追従するような車が増えてくると、前の車と後ろの車の車間距離がどんどん開いて止まる形が、今、都市内の中でも大分広がってきています。

そうすることによって、信号の交通容量が下がるといったところが軒並み都市部で起きているということで、通常の混雑度よりも、もう少しプラス側の観点で議論しておかないと、交通の実態と合わなくなるのではないかとといったところが、現在、検討されておりますので、そういった数値の変更等があった場合には、今後そういった資料

も活用しながら、その現場に適用する形の表現の仕方といったところを、検討を進めていかれてはいいかなと思います。

ただ現段階ではこの方式が合っていますので、こういう見方をしますが、少しちょっとハードな方向の渋滞に移行する可能性もあるよといったところは、事務局としてご認識された方がいいかなと思います。

以上でございます。

○西村会長

ありがとうございます。

大変有益な情報をいただきましたが、何か事務局の方で、今の件に関して、お考えとか、何かありますか。

○交通計画課長

はい、今いろいろお聞きした内容ですが、我々もちょっと知らない情報の部分もありましたので、その辺参考にしながら、今後こういった計画に向けて、色々検討材料として進めたいなというふうに考えております。

ありがとうございました。

○西村会長

特にETC2.0に関しては、今後勉強していただきたいと思います。

ほか、何か。よろしいでしょうか。

はい、増田委員、どうぞ。

○増田委員

藤井副会長のご意見聞いて、なるほどと思いましたし、そこも含めてちょっとまた改めて共有させていただきたいなと思いましたが、やはり3・6・30号線でここに道路をつくらない、今の状況によって、車の流れがとてもスムーズにいて、そういう道路のネットワーク的な観点では本当に特に必要ないものだという事は、私も理解といたしますか、そうだなというふうに思ったのですが、ただ本当にミクロな視点といたしますか、ここだけの話になってしまうのですが、江戸川の広い橋があって、車から

見るととてもいい環境で、東京は本当に渋滞が多くて、渋滞渋滞でいやだなあという所で、広い橋にさしかかって、本当にみんなアクセルを結構踏んでしまって、それはひょっとしたら制限速度を超えるような形で皆さんどんどんここスピードを出して、例えば左折するとき本当にヘアピンよりぐらいのカーブの所になっていたり、右折も多かったりとか、皆さんとても利用する道路ですので、車の交通量が多い中であって、3・6・30号は今回やらないということなのですが、やるメリットってというのは、左折のところで、皆さんこれ左折があるのだ、ということによって、ブレーキを踏んで、それは速度とかネットワーク的にはマイナスだということは理解できるのですが、ここでスピードを落とすことによって、この交差点部分のところが、速度を上げて突っ込まないことによるメリットというふうに私は捉えていて、同じような言い方をしてしまいますが、信号とかが増えることによって車の渋滞とかの観点ではとてもマイナスだということは本当に理解できるのですが、それとは別に、ここで左折してこの交差点のところの左折が減って右折も行きやすくなって、というところが、この件においてはメリットだなんていうふうにちょっと考えていたところがありましたので、だから何だっていうわけではないのですが、道路というのは車のネットワークと潤滑に行くことが大切だという視点はもう本当に当然ですし、こういう段階を踏んで確認をしていくというのは理解できるのですが、ただそれとは別に、地域における道路というのは個別の状況とかがあると思いますので、そういうところもちょっと酌んでいただいて、今後のところを判断していただきたいというのが、私の意見であります。

すいません、まとまらない形ですが、共有させていただきます。ありがとうございます。

○西村会長

ご意見として伺いました。他いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、この件はこれで終わりたいと思います。

また先ほどの日程にもありましたように、もう一度途中段階の報告があって、そして最後に、都市計画変更の決定があるという手続きになります。

よろしくお願ひしたいと思います。

それでは次に、次回日程について事務局より、お願いしたいと思います。

○事務局

はい。次回の都市計画審議会の日程でございますが、8月2日火曜日の午前中を予定しております。

開催方法詳細につきましては改めてご連絡差し上げたいと思いますのでよろしく願いいたします。

事務局からは以上です。

○西村会長

はい、8月2日の午前中ということです。

よろしく願いいたします。

何か他にございますでしょうか。

なければこれで、市川市都市計画審議会を閉会したいと思います。

どうもありがとうございました。

【午前 10 時 45 分閉会】