

第203回 三重県都市計画審議会

議事録

令和7年3月27日

第203回 三重県都市計画審議会議事録

1. 開催日 令和7年3月27日（水）
2. 開会時間 午後3時00分
3. 閉会時間 午後3時57分
4. 開催場所 アスト津 4階 アストホール
5. 提出議案

第1839号議案 四日市都市計画道路の変更

6. 出席委員の議席番号及び氏名

- | | | | | |
|-------|--------|----------------|-----|--------|
| 2番委員 | 浅野 純一郎 | 豊橋技術科学大学教授 | | |
| 3番委員 | 中平 恭之 | 近畿大学工業高等専門学校教授 | | |
| 4番委員 | 浦山 真美 | 三重県建築士会 | | |
| 5番委員 | 野呂 政夫 | 三重県農業会議会長 | | |
| 7番委員 | 浅沼 小百合 | 三重県宅地建物取引業協会 | | |
| 8番委員 | 増田 理子 | 名古屋工業大学教授 | | |
| 9番委員 | 米田 征史 | 東海財務局津財務事務所長 | (代理 | 矢田 善光) |
| 10番委員 | 佐藤 寿延 | 中部地方整備局長 | (代理 | 時岡 利和) |
| 11番委員 | 秋葉 一彦 | 東海農政局長 | (代理 | 谷本 行彦) |
| 12番委員 | 寺村 英信 | 中部経済産業局長 | (代理 | 北野 昌美) |
| 13番委員 | 中村 広樹 | 中部運輸局長 | (代理 | 二輪 昭宏) |
| 14番委員 | 難波 正樹 | 三重県警察本部長 | (代理 | 森阪 剛士) |
| 17番委員 | 荊原 広樹 | 三重県議会議員 | | |
| 18番委員 | 世古 明 | 三重県議会議員 | | |
| 19番委員 | 吉田 紋華 | 三重県議会議員 | | |
| 20番委員 | 石垣 智矢 | 三重県議会議員 | | |
| 21番委員 | 長田 隆尚 | 三重県議会議員 | | |
| 22番委員 | 中嶋 年規 | 三重県議会議員 | | |
| 23番委員 | 中島 清晴 | 三重県市議会議長会会長 | | |
| 24番委員 | 寺本 清春 | 三重県町村議会議長会会長 | | |

第203回三重県都市計画審議会

1 開会

○司会：都市政策担当 小菅次長

出席予定の委員の方々もお揃いになりましたので、ただ今から第203回三重県都市計画審議会を開催いたします。

委員の皆様におかれましては、ご多忙のところ、ご出席いただき、誠にありがとうございます。

本日の司会を担当いたします、県土整備部 都市政策担当次長の小菅でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

2 あいさつ

<あいさつ>

○司会：都市政策担当 小菅次長

開会にあたり、県土整備部理事の佐竹から御挨拶申し上げる予定でございましたが、所用により欠席のため、県土整備部副部長の上村から、ご挨拶申し上げます。

○県土整備部 上村副部長

ただいまご紹介いただきました県土整備部副部長の上村でございます。

第203回都市計画審議会の開催にあたり、一言ご挨拶をさせていただきます。

本日は、年度末の大変お忙しいところ、ご出席を賜り、誠にありがとうございます。

日頃から三重県行政、とりわけ都市政策行政の推進にご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

また、今回の審議会から新たに委員をお引き受けいただきました皆様には、この場をお借りして御礼申し上げます。

さて、昨今、災害が激甚化・頻発化する中、本県でも、近い将来発生が危惧されている南海トラフ地震に備えながら、災害リスクの低い地域への立地誘導、都市機能や居住エリアの集約・整備を進めております。市町におかれても、立地適正化計画の作成に取り組むところも年々増えております。

また、事前復興まちづくり計画の策定を見据え、発災後の復興手順や被害想定を踏まえた計画づくりを学ぶ復興事前準備研修を実施しています。

今後とも、市町と連携しながら、県民の皆さんが住み続けたいと思える持続可能な安全で快適なまちづくりを推進していく所存です。

本日、ご審議いただきますのは、3月16日に延伸開通しました北勢バイパスに接続する四日市都市計画道路の変更に関する議案の1議案となっております。

北勢バイパスの事業化にあたりましては、国土交通省様をはじめとする関係者の皆様に多大なるご尽力を賜り、誠にありがとうございます。

議案内容につきましては、後ほど、事務局から説明いたしますので、さまざまな視点からのご意見、ご提言を賜りますよう、お願い申し上げます。簡単ではございますが、私からの挨拶とさせていただきます。

<資料確認>

○司会：都市政策担当 小菅次長

なお、誠に恐縮ではございますが、上村副部長は、これをもちまして退席させていただきます。ご了承のほど、よろしく願いいたします。

さて、本日ご審議いただきます議案は、1議案でございます。

まず、本日の資料について、確認させていただきます。

本日の配付資料としましては、事項書、三重県都市計画審議会委員・幹事名簿、三重県都市計画審議会条例、三重県都市計画審議会運営要綱、第202回三重県都市計画審議会議案の手續状況を一体としたものが1部と、本日の議案の説明の際に説明しますパワーポイント等の内容を別冊としたものが1部でございます。また、議案書につきましては、事前に配付させていただいております。

資料の不足等がございましたら、挙手にてお知らせいただければと存じます。

※ 特段の声なし

3 委員紹介

○司会：都市政策担当 小菅次長

次に、今回の審議会から、新しく就任いただきました委員の方々を紹介させていただきます。

9番委員 東海財務局津財務事務所長 米田征史様でございます。本日は、代理で管財課長 矢田善光様にご出席いただいております。

11番委員 東海農政局長 秋葉一彦様でございます。本日は、代理で農村振興部農村計画課課長補佐 谷本行彦様にご出席いただいております。

13番委員 中部運輸局長 中村広樹様でございます。本日は、代理で 三重運輸支局長 二輪昭宏様にご出席いただいております。

15番委員、三重県市長会副会長 北川裕之様でございます。本日は、欠席されております。

- 18番委員、三重県議会議員 世古明様でございます。
 - 19番委員、三重県議会議員 吉田紋華様でございます。
 - 20番委員、三重県議会議員 石垣智矢様でございます。
 - 22番委員、三重県議会議員 中嶋年規様でございます。
 - 23番委員、三重県市議会議長会会長 中島清晴様でございます。
- 新しく就任された委員の方々の紹介は、以上でございます。

4 議事前手続き

<議長選出>

○司会：都市政策担当 小菅次長

本審議会会長の浅野委員におかれましては、三重県都市計画審議会条例第6条の規定により議長を務めていただくこととなりますので、議長席へ移動をお願いいたします。

※ 浅野会長、議長席に移動

<議事録署名者の指名>

○議長：浅野会長

それでは、ただいまから、第203回三重県都市計画審議会の議事に入ります。会議の議長を務めさせていただきますので、今後の議事進行につきまして、皆様のご協力をお願いいたします。

まず、本審議会の議事録の署名者2名の方を、三重県都市計画審議会運営要綱第10条第1項の規定により、議長から指名させていただきます。

第8番委員増田委員、第17番委員荊原委員のお二人に署名委員をお願いいたします。

<出席者数報告>

○議長：浅野会長

次に、本日出席されています委員の人数につきまして、事務局から報告をお願いいたします。

○事務局：都市政策課 岡田副課長

県土整備部都市政策課副課長の岡田と申します。よろしくお願いたします。報告いたします。委員総数24名中、委任状の提出がありました6名の代理出席を含めまして、20名の方々にご出席いただいております。

○議長：浅野会長

ただいま報告のありましたとおり、出席されております委員の人数が委員総数の2分の1以上でございますので、三重県都市計画審議会条例第6条第2項の規定により、本審議会は成立いたしました。

<会議の公開・非公開>

○議長：浅野会長

議案の審議に入る前に、まず、審議の公開について、ご審議いただきたいと存じます。

三重県都市計画審議会運営要綱第8条第1項では、非公開とできる場合を規定していますが、今回ご審議いただきます議案につきましては、非公開とできる場合に該当しないため、公開としたいと存じますが、いかがでしょうか。

※ 異議なし

異議がないようですので、公開することを決定いたします。

<傍聴者報告>

○議長：浅野会長

次に、本日の傍聴人につきまして、事務局より報告願います。

○事務局：都市政策課 岡田副課長

一般傍聴者の方及び報道機関の方の来場は、ありません。

5 第202回都市計画審議会に関する報告

○議長：浅野会長

次に、前回の第202回都市計画審議会の手続状況に関する報告を事務局からお願いします。

○事務局：都市政策課 岡田副課長

事務局から、前回の手続状況について、説明いたします。

前回開催の審議会で可決されました議案に関する手続きの状況については、今回の審議会で報告させていただくこととしております。

それでは、資料9ページの「第202回三重県都市計画審議会議案の手続状況」をご覧ください。

令和6年3月25日に開催しました第202回三重県都市計画審議会におい

ては、3件ご審議いただきました。

第1836号議案「産業廃棄物処理施設の敷地の位置」につきましては、伊賀市内における産業廃棄物処理施設・廃プラスチック類、木くず及びがれき類の破碎施設を設置することに伴い、その敷地の位置が、都市計画上支障がないことをご確認いただきました。本件は、令和6年4月12日に許可されております。

第1837号議案「四日市都市計画区域区分の変更」につきましては、四日市都市計画区域区分の整備、開発及び保全の方針及び四日市都市計画マスタープラン全体構想の方針に基づき、中村地区を概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図る区域として、小林地区を周辺区域と一体的に既成市街地を成している区域として市街化区域に編入するものであることをご確認いただきました。本件は、令和6年5月24日に告示されております。

第1838号議案「桑名都市計画道路の変更」につきましては、桑名市が施行する桑名北部東員線の変更に伴い、都市計画道路大垣桑名線の交差構造を立体交差から平面交差へ変更するものであることをご確認いただきました。本件は、令和6年5月10日に告示されております。

以上でございます。

○議長：浅野会長

以上の報告について、ご質問等はございませんか。

※ 意見・質問なし

6 議事

(1) 第1839号議案「四日市都市計画道路の変更」

○議長：浅野会長

次に、議案の審議に入ります。

本日、ご審議いただきます議案は、三重県知事から付議がありました第1839号議案「四日市都市計画道路の変更」の1件です。

なお、本日は、議事に関係する国土交通省中部地方整備局北勢国道事務所の職員の方にも出席いただいております。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局：都市政策課 小野課長

都市政策課長の小野と申します。よろしく願いいたします。

第1839号議案「四日市都市計画道路の変更」について説明させていただきます。

北勢バイパスは国道であり、都市計画法の規定により県の決定が必要な案件なので、県の都市計画審議会に付議いたします。

それでは、スクリーンを使ってご説明しますので、前方をご覧ください。

最初に、北勢バイパスの概要と進捗状況について、説明いたします。

図の方角は、向かって右側が北、左側が南となります。

北勢バイパスは、平成2年に都市計画決定された道路で、起点を四日市市広永町、終点を鈴鹿市稲生町とした延長約24キロメートルの幹線道路です。

起点部分の、みえ川越インターチェンジから四日市市の北部までの区間は、既に暫定2車線にて供用しています。

その南側から国道477号バイパスまでの区間では、鋭意工事が進められ、今月16日に開通しました。

今回の変更区間は、図面中央の赤の点線部分の、国道477号バイパスから国道1号までの延長約8.24キロメートルの区間で、各地域で協議を重ね、より周辺環境に配慮するための一部構造形式の変更や、最新の測量調査、地質調査等に基づく設計の見直しを実施し、今後、地域の方々に事業の実施に向けた説明をしていく段階となったことから、着実かつ効率的に事業を進めるために、本路線の区域の計画変更を行うものです。

さらにその先の、国道1号から中勢バイパスまでの区間、「鈴鹿四日市道路」は、令和2年度に事業化され、工事着手に向けた用地測量や設計が進められています。

次に、北勢バイパスの上位関連計画における位置づけについて、説明いたします。

県のマスタープランでは、本区域における南北方向の軸であり、国道1号及び国道23号の機能を強化する幹線道路に位置付けています。

また、四日市市のマスタープランでは、南北方向の交通機能を強化する機能をもつ幹線道路に位置付けられています。

北勢バイパスの整備効果としては、大きく3つの効果が挙げられます。

まず、1つめの、「地域経済・社会活動の発展に寄与すること」についてです。

北勢バイパスの整備により、新たに南北幹線道路が構築され、円滑な物流ネットワークが確保されることにより、速達性が向上し、産業間連携を促進するなど、地域経済・社会活動を支援します。

2つめの整備効果、「通過交通の転換による現道の渋滞緩和・事故減少」についてです。

北勢バイパスの整備により、南北幹線道路がダブルネットワーク化され、道路の選択性が高まり、並行する国道1号、23号から交通が転換・分散されることで、渋滞緩和や事故減少が期待されます。

3つ目の「災害に強い道路機能の確保」についてです。

北勢バイパスの整備により、沿岸部の津波浸水区域を避けるルートが確保されることで、南海トラフ巨大地震などの災害時には、防災拠点間の連絡や道路啓開ルートの形成といったリダンダンシー、つまり代替機能が確保されます。

次に、航空写真で位置関係をお示しします。

これは、変更区間の起点側から南方向に撮影した航空写真です。

赤色の点線が今回変更する区間で、起点部で国道477号バイパスや青色の線の3月16日に開通した北勢バイパスと接続する計画です。

ご覧のとおり、一部大規模な住宅団地を通る計画となっています。

それでは、今回の変更概要について、説明いたします。

まず、主な変更箇所は、「構造形式の変更」「本線との交差方法の変更」「区域の変更」の3点です。

これは、主な変更箇所の位置を示したものです。

図面は右側が北、左側が南となります。

前のスライドでお示した主な変更箇所の位置は、下の変更後の図面に示したとおりです。

では変更内容の詳細について、順にご説明します。

まず1点目の構造形式の変更です。

今回の都市計画変更対象は8.24キロメートルで、変更後の構造形式は青色の線が嵩上式、赤色の線が地表式、緑色の線が掘割式、オレンジ色の線が地下式の4つで構成されています。

今から説明するのは、紫色点線で囲った変更箇所と書いてあるところです。

図は、議案書のページ番号「1839の6」の計画図1を表示しています。

図面の方角は、先ほどとは反対に左側が北、右側が南となります。

道路の構造形式は、一部大規模な住宅団地を通過する箇所であるため、周辺の住環境に配慮し、変更区間420メートルにおいて掘割式から地下式になったことで、黄色から赤色の区域に変更になりました。

次に図面中央、紫色点線で囲った部分の断面図を表示します。

こちらが南方向に見た断面図になります。

平成2年12月の都市計画時点では、構造形式は掘割式で計画決定されましたが、周辺の住環境に配慮し、自動車交通による騒音や振動の低減が期待できる地下式に変更すると共に、近接家屋からの距離を確保しました。

これにより、この断面における道路区域幅としては変更前に比べ縮小しました。

これは、地下式に変更した区間の南方向に見たパースです。

先ほどの断面図は、画面中央の黒色線の部分です。

構造形式が変更したことで、道路区域が、当初の黄色から赤色に変更となりました。

続いて、2の1、市道との平面交差を立体交差に変更する箇所について、説明いたします。

図は、本線と市道川島松本線との交差点の平面図です。

変更前は平面交差の計画としていましたが、市道川島松本線は地域の生活道路であるため、住民の安全性を確保するよう市道が北勢バイパスの下を通り、本線と接続しない立体交差に変更しました。

これにより、区域が黄色から赤色に変更となりました。

次に、2の2、県道との立体交差を平面交差に変更する本線との交差方法の変更について、説明いたします。

図は、本線と県道水沢本町采女線との交差点の平面図です。

県道は幹線道路であるため、変更前はランプにより本線にアクセス可能な立体交差としていましたが、現時点での自動車交通量に基づく交差点解析の結果、平面交差でも安全に交通処理ができることが判明したことや、河川が近接する周辺状況から経済性や施工性等を考慮し、計画を平面交差に見直しました。

これにより、区域が黄色から赤色に変更となりました。

続いて、3の1、のり面勾配の変更に伴う区域の変更について、説明いたします。

図は、議案書のページ番号「1839の7」の計画図2を示しています。

変更箇所は、図面の紫色点線で囲った部分で、現地測量や地質調査を実施し、地質に応じた、のり面勾配に変更したことにより、区域が黄色から赤色に変更となりました。

これは、変更箇所について、道路を通すために地山を切った断面になります。

上段の当初決定時は、岩盤を想定していましたが、1割の切土勾配を設定していました。

今回、地質調査を実施した結果、それよりも柔らかい土砂が確認されましたので、技術基準に基づき、のり面崩落防止のために、傾きが緩い勾配に見直したことにより、区域が変更となりました。

次に、3の2、橋梁の一部を盛土に変更したことによる区域の変更について、ご説明します。

図は、議案書のページ番号「1839の6と7」の計画図1及び2を示しています。

主な変更箇所は、図面紫色点線で囲った部分で、測量調査等を実施し、橋梁から盛土に変更したことにより、区域が黄色から赤色に変更となりました。

先ほどの変更箇所における断面を例として示したものです。

当初決定時は上段のように橋梁でしたが、測量調査結果に基づき、経済性や施工性等を踏まえ、比較検討した結果、橋梁の一部を盛土に変更し、これにより区域が変更となりました。

続いて、3の3、幅員の変更について、説明いたします。

こちらは、道路の標準断面図を示したものです。

当初決定時は、昭和58年の道路構造令に規定する標準幅員により計画していましたが、最新の道路構造令に規定する幅員に計画を見直し、それに伴い区域が変更となりました。

幅員は、25メートルから25.3メートルに変更となりました。

変更箇所としては、図で示す幅員のうち、赤枠で囲った路肩、中央帯、歩道が最新の道路構造令の数字に変更しています。

最後に、3の4、関連道路の交通動線の変更について、説明いたします。

図は北勢バイパスが国道477号や近鉄湯の山線と交差する付近を示しています。

近鉄湯の山線より南にある住宅団地と北勢バイパスや国道477号を行き来するには、左側の変更前では、緑色の実線で示す既存の市道小生川島線を利用する必要があり、松本街道や近鉄湯の山線を平面交差するため、アクセス性向上が課題となっていました。

今回、北勢バイパスの整備を機に地域内道路のアクセス性をより良くするため、変更後は既存市道の拡幅と農地内に市道を新設し、さらに近鉄湯の山線及び松本街道の上空を立体交差する新設市道を本線東側に整備する計画としました。

これは、先ほどの変更後の平面図を立体的にイメージしたものです。

近鉄湯の山線及び松本街道の上空を立体交差する新設市道は、ランプと本線歩道との間に設置し、都市計画道路区域に含めた形としています。

次のスライドでは、スクリーン中央にある黒色矢印の断面を示して説明します。

これは、先ほどのランプ箇所を南方向に見た断面図です。

ランプ箇所において、都市計画道路を決定する場合、その範囲は、本線、ランプ、歩道等を区域として設定します。

今回の変更では、地区内道路との連続性を確保するため、本線やランプ等と本線歩道の間に設置する計画としています。

通常、北勢バイパスの区域に市道は含めませんが、この新設市道は、北勢バイパス本線と歩道の間に整備し、かつ市道と一体的に整備するため、この区間の新設市道については、都市計画道路区域に含めて設定しています。

次に都市計画決定手続きの経過について、ご説明いたします。

住民説明会は、令和6年10月上旬の5日間にわたり、関係する5地区の市民

センターにおいて実施しました。

住民説明会には、のべ456名が参加され、県道との交差点形状に関することや都市計画決定の手続きに関することなどについて意見交換されました。

次に、都市計画法に基づく変更案の縦覧を、令和6年12月13日から同月27日まで行いました。

結果について、縦覧者は34名で、意見書の提出は4通でした。

意見書の主な内容は、都市計画決定手続きに至る地域合意の不足や本線計画による景観への影響の要望などです。

意見書の詳細及び見解は後ほど、お手元の資料で説明させていただきます。

また、当該都市計画の変更に係る関係市である四日市市及び隣接する鈴鹿市から意見聴取を行った結果、異存なしとの回答をいただいております。

以上で、変更内容に関する説明を終わります。

引き続き、お手元の「意見書の要旨と見解」「議案書」につきまして、都市計画課 岡田副課長より説明いたします。

○事務局：都市政策課 岡田副課長

それでは、都市計画案の縦覧時に提出のあった「意見書の要旨と見解」について説明いたします。

なお、提出のあった4通の意見書のうち、議案書説明資料の意見書の要旨及び見解の27ページから32ページ、ローマ数字ⅠからⅢまでが1通の方の内容で、32ページ下段以降のⅣが残り3通の方の内容となっています。

資料27ページ、「意見書の要旨」のローマ数字Ⅰ「手続きに関すること」について要約して説明いたします。

スクリーンをご覧ください。

なお、スクリーン左肩に意見に関する内容は「意見」、意見に対する都市計画決定権者の見解は「見解」と表示しています。

こちらは手続きに関するご意見です。

ご意見の内容としては、先ほどの議案書における変更内容でご説明しました、関連道路の計画について、適切に地域との合意形成が図られていないなどといったご意見とともに、それらをふまえた手続きのやり直しや、計画案の縦覧時に提出された意見書について今回の都市計画審議会において十分に議論することを求めるなどのご意見です。

これらのご意見に対する見解を説明いたします。

こちらは都市計画法における手続きのフローです。

赤枠囲みで示す都市計画法で定める法定手続きに入るまでの合意形成の過程では、事業者である国や四日市市が、赤色矢印部分の北勢バイパス変更区間を通

過する自治会で構成された神前から内部までの5地区の連合自治会を中心として、協議・検討を重ねています。

また、地域との合意形成についてご意見のあった、三滝台自治会が属する川島地区では、地域の意見集約を図ることを目的に設置された、川島地区連合自治会長や川島地区役員などで構成する、「北勢バイパス建設に伴う協議委員会」をはじめ、各自治会の役員、地域の方々へ展開しつつ、検討を進めてきています。

地域との調整にあたっては、こちらで示す本線の車道、歩道の整備内容のほか、北勢バイパス整備に伴う新設市道・付替市道などの関連道路の計画についても明記された図面や、こちらのようないま計画内容がイメージできる動画等を、説明会などで地域住民の方々にご覧いただきながら進めてきました。

川島地区においては、北勢バイパスが大規模な住宅団地を横断するルートであるため、当初よりルートを含めた計画変更を望む地元との協議が行われ、本線の構造形式を堀割式から地下式へ変更することなどの対応により、地元との合意形成が図れたものと、事業者である国に確認しております。

また、平成30年以降では、北勢バイパスの関連道路も含め、関係する5地区の連合自治会や川島地区の協議委員会などにおいて、少なくとも32回もの協議等の機会を設け、検討を進め、法定手続きに入る前の5地区の自治会長会議での計画内容の説明では、それらの内容に対して異論がなかったことも確認しております。

こうした経緯で原案がとりまとまったため、都市計画法の趣旨に則り、令和6年10月上旬に5日間にわたり、関係住民等を対象にした説明会を開催し、計画がイメージできる動画などもご覧いただく機会を設け、広くご意見を伺うとともに、その内容については、北勢国道事務所のウェブサイトに掲載いたしました。

また、令和6年12月13日から同月27日にかけて実施しました計画案の縦覧では、三重県庁と四日市市役所のほか、関係する各市民センターにおいても縦覧場所を設け、地元住民や関係者の方々からご意見をいただく機会を設けておりました。

なお、変更案の縦覧において、いただいた意見書については、今回都市計画審議会に意見の要旨としてご提出しております。

以上により、これまでの都市計画の変更手続きは適切であると認識しております。

次に、資料28ページ、ローマ数字Ⅱ「本線計画に関するご意見」について説明いたします。

こちらは計画図1の住宅団地付近の図面です。

図面右側の赤点線で示す部分は、変更案では盛土構造となっておりますが、付近を流れる鹿化川の左岸沿いは、右上の写真にあるように、桜並木があり、この景

観を守るため、盛土構造を橋梁構造に変更し、橋梁の橋桁と欄干を薄く低くすることや、左上の赤点線で示す三滝川についても、同様に河川景観に配慮するよう意見が出ています。

これらのご意見に対する見解を説明いたします。

北勢バイパス高架部の構造については、経済性や施工性等を鑑み、計画しておりますが、鹿化川左岸の橋梁取付部の構造は、当初の盛土構造から変更しておりません。なお、北勢バイパスの橋梁については、事業実施者である国に対して、関係法令等をふまえた景観に配慮した計画となるよう検討することを確認しております。

以上により、この意見に関して議案修正せず、原案どおりとします。

次に、資料28ページから30ページ、ローマ数字Ⅲの1から3「関連道路計画に関すること」の変更案における北勢バイパスの側道についての意見を説明いたします。

このご意見は、今回変更する本線に関するものではありませんが、国とも協議のうえ、北勢バイパス本線の計画に伴い整備される、新設市道等の関連道路の一部が変更する都市計画道路区域に入ることから、内容を説明するものです。

ここからは意見内容が詳細になることからイメージパース図などにより説明いたします。

こちらは、地下式へ変更したトンネル北側出口から北方向を望むパースです。緑色の線が関連道路を示しています。

国道477号線と北勢バイパスとの交差点から北勢バイパス本線沿いの新設市道に至る赤色矢印で示す関連道路の計画について、遠回りで不便かつ危険であることや、それに伴い救援活動などを阻害すること、国道477号への交差点が3か所となるため、渋滞や事故リスクが増大すること、利便性が低いため、黄色矢印で示す市道小生川島線からの交通転換がされず、地域内の通過交通の削減も困難であることなどといった意見があり、これにより関連道路の線形を見直す必要があるというものです。

次に、資料30ページから32ページ、ローマ数字Ⅲの4及び5「都市計画案で示された北勢バイパス側道の問題点を解決する対案」について説明いたします。

この案は、先ほど説明した問題点が解決できるとして、意見とともに提出されたものです。

意見としての対案のポイントは2点あり、本線への合流方法の改善と、道路ネットワークに関することです。

まず、1つ目の本線への合流方法について説明いたします。

意見としての対案では本線ランプの両側にそれぞれ一方通行の側道を配置し、

ランプに直接合流または分流することとされています。

また、側道のさらに外側に新設市道を整備し、側道から合流または分流し、東西方向に計画された関連道路と接続することや、北勢バイパス整備で分断される茶色の線で示す市道小生2号線を緑色の点線で示す付替市道として整備し、新設市道と接続することとされています。

変更案よりも、関連道路における国道477号までの移動距離の短縮などの効果があるとされています。

なお、意見としての対案の合流方法は、このスクリーンで示す、既に開通している北勢バイパス大矢知地区で実施されていることから、今回ご意見のあった川島地区でも同様の方式を採用すべきという意見もあります。

続いて意見としての対案のポイント2つ目の道路ネットワークについて説明いたします。

こちらは、地下式へ変更したトンネル北側出口から南方向を望むパースです。

意見としての対案では、本線両側に整備する側道を地下式に変更した区間の上部にも整備を行うとともに、有事に使用できる本線と側道との臨時渡り線の設置を行うこととされています。

こちらは地下式へ変更したトンネル南側出口より先の区間の空中写真で、左側が川越町方面、右側が鈴鹿市方面です。先ほどの地下式に変更した区間の上部にも整備する側道を、さらに鈴鹿市方面にある土地改良区東西道路まで延伸し、近隣の川島小学校までの通学路としても利用することとされています。

また、北勢バイパス本線と側道の複数ルートでの周辺救助活動拠点への緊急輸送道路ネットワークを構築することなどの意見もあります。

その他の関連意見として先ほどのスライドに戻りますが、意見としての対案の側道整備後に懸念される川島地区の団地内道路の通過交通削減のための速度制限対策の意見があります。

これらの意見としての対案には、道路ネットワーク構築による団地内生活道路からの通過交通の排除などの効果があるとされています。

これらのご意見に対する見解を意見の説明で用いたパース等により説明いたします。

変更案は、地域住民との協議を重ね、当初の計画を見直し、緑色の線で示す北勢バイパス関連道路を設けることで、周辺地域から北勢バイパスの乗り入れがしやすく、生活道路とのアクセスも確保するなど、各地区への利便性に配慮した計画としています。

さらに、北勢バイパス建設に伴う利便性に配慮した関連道路を設けることで、市道小生川島線からの交通転換が図られるとともに、救命活動等については、北勢バイパスが開通することで、三滝川を渡るルートが増えるため、現在の機能に

対して、より安全性の向上に寄与するものと考えます。

また、地下式に変更した本線上部空間を利用し、沿道施設との離隔距離を確保することで環境面に配慮するとともに、関連道路や市道小生川島線に、北勢バイパス整備にあわせて、ピンク色の線で示す歩道を整備し、歩行者への安全性にも配慮した計画に見直しています。

こちらは、国道477号との交差点付近のイメージパースです。

関連道路と国道477号との交差点については、今後の詳細設計等で関係機関との協議をふまえ、分かりやすく効率的で円滑な交通処理を検討することを、事業実施者である国等に確認しております。

なお、国道477号から松本街道までの黄色の線で示す既存道路は、農耕車両との重複を極力さけるため、東西に走る農道の間に関連道路を新設し、その他は既存道路を利用し拡幅する計画として利便性や経済性等に配慮した計画としております。

以上のことから、利便性、経済性等を考慮し、総合的に判断し、今回の変更案としております。

次に、都市計画案で示された北勢バイパス関連道路の問題点を解決する対案の提案に対する見解について説明いたします。

意見としての対案では、川島地区への物理的な距離の短縮ができるものの、ランプに対し、本線及び関連道路の両側から同時合流が可能な形態となり、交通が輻輳するとともに、ランプの縦断曲線部の緩勾配区間が短いため、視認性等の安全性の確保にも支障が生じるおそれがあります。

さらに、必要な用地や家屋への影響、橋梁の整備等も増加することに伴い、経済性等の観点でも不利と考えます。

また、意見としての対案でのランプ両側に並走する関連道路は一方通行で、本線トンネル上部付近で団地内道路が接続する計画ですが、それらの周辺の接続道路との取り付けが分かりにくく、安全な交通処理が困難と考えられます。

以上のことから、変更案の方が望ましい計画と考えます。

なお、関連道路の土地改良区東西道路までの延伸については、変更案では土地改良区東西道路への接続による周辺の集落道路への車両の進入が懸念されることや、機能復旧道路として整備を要しないことから、これらへの接続を行わない計画としております。

その他の道路ネットワークの構築や三滝台の団地内道路施策等のご意見については、事業実施者である国等に対して、今後事業を進めるにあたり、参考意見として承り、今後も引き続き、丁寧な説明と意見交換に努めることを確認しております。

最後に、議案説明用資料32ページのローマ数字Ⅳの「その他の意見」とそれ

らに対する見解について説明いたします。

北勢バイパス整備に伴う雨水対策や機能復旧に係る要望、遺産に係る石碑等の移設などに関するご意見をいただいております。

これらのご意見に対する見解については、必要に応じて対策を講じることや、関係者と調整しながら進めることなど、事業者である国に対し、適切に対応されることを確認しています。

以上で、第1839号議案に関する意見書の要旨と見解についての説明を終わります。

では、引き続きお手元の「議案書」につきまして説明いたします。

議案書をご覧ください。

まず、ページ番号「1839の1」が、四日市都市計画道路の変更の「計画書」になります。

次に、ページ番号「1839の2」と「1839の3」が、「新旧対照表」となります。表中のかっこ書きのゴシック斜体に変更前の内容です。

まず幅員の欄の一番上を見ていただくと、変更前の25メートルが、その下の数字、25.3メートルに変更になっています。

また構造形式の欄の中段を見ていただくと、変更前の掘割式が、その下に記載の、地下式に変更になっています。

次に、ページ番号「1839の4」が、「理由書」です。

次に、ページ番号「1839の5」が、「位置図」です。

次に、ページ番号「1839の6」から「1839の9」までが、「計画図」です。

次に、ページ番号「1839の10」から「1839の13」までが、「参考図」としての「平面図」です。

次に、ページ番号「1839の14」から「1839の19」までが、「参考図」としての「標準横断図」です。

次に、ページ番号「1839の20」から「1839の33」までが、「参考図」としての「縦断面図」です。

次に、ページ番号「1839の34」から「1839の42」までが、「参考図」としての「交差点処理図」です。

次に、ページ番号「1839の43」が、「参考図」としての「橋梁一般図」です。

以上で、第1839号議案に関する説明を終了させていただきます。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○議長：浅野会長

議案の説明は以上でございますが、ご意見等がございましたら、ご発言をお願いいたします。

○委員：長田委員

先ほどの参考資料の中の8ページの下の15のところの、2の2、立体交差を平面交差に変更するときの交通交差点解析の結果、どういう解析をしたのか教えていただきたい。

○事務局：都市政策課 鈴木主幹兼係長

事務局の方からご説明させていただきます。

こちらに関しては、平面交差の信号交差点を想定し、将来的な交通量として、ピーク時の1時間あたりの交通量を用いて、交通が円滑に処理できるかどうかを解析しております。

こちらの立体を平面にしたところの交差点に関しては、朝に関しては7時台、夕方は6時台の、一番ピークの時間帯の交通量を用いて交差点解析を行い、交通が円滑に処理できることを確認しております。

○委員：長田委員

その場合、交通解析の結果、本線のここは信号がつくわけですか。

○事務局：都市政策課 鈴木主幹兼係長

こちらに関しては、信号交差点がつくということで、交差点の解析を行っております。

○委員：長田委員

その信号によって本線の車を止めるわけですが、それによる渋滞は、ほぼ想定されないということでしょうか。

○事務局：都市政策課 鈴木主幹兼係長

おそらく、実際はその利用状況に応じて渋滞する場合も想定されますけども、基本的に信号で止まっても渋滞ということではなく、信号のサイクルに応じて、一定スムーズに自動車が通行できるということで、交通が円滑に処理できると判断しております。

○委員：長田委員

円滑に通ればいいんですが、ちょうど23号線のバイパスの野田のところは結局23号線バイパスができて、渋滞が激しくて、本線から団地に迂回する車が多いという点と、亀山方面から松阪に行く場合は、もうそれを通らずに、旧の垂水を通ったほうが早い状態が続いています。これが平面になることによって、亀山方面から桑名に行くのに、こっちを通った方が短いのが、距離が長くなりますので、早くなるのかどうかその辺がちょっと不思議で、もしそれがなければ一向に構わないんですが、平面交差にすることによって、両方の時間が変わらないようなことが起きるのであれば、平面にすべきではないと思いますが、その辺はどういうふうにお考えでしょうか。

○事務局：都市政策課 鈴木主幹兼係長

おっしゃるように実際に道路が完成した後に、平面にしたことで、少し渋滞するというような状況も想定されると思うんですけども、その時はまた、さらに交通状況を踏まえて、実際の交通が円滑に処理できるかどうかを解析し、例えば、そこに関して平面ではちょっと難しいだろうということであれば、立体交差に変更というようなことも、必要な対策として検討することも将来的にはあるかと考えております。

○委員：長田委員

今のところは、とりあえずはないだろうという想定で平面にするということではよろしいですか。

○事務局：都市政策課 鈴木主幹兼係長

はい、そのように考えております。

○委員：長田委員

それならそれで結構ですが、一身田とかあの辺のところも、今また立体交差にしています。でも全然あそこが動かなくてその分が、住宅とか市街地に実際流入しています。また本線で止まることによって、立体を降りて、生活道路に入ってくる車が多々ありますので、そういうことが起きないように形で設計をしていただければと思います。以上です。

○事務局：都市政策課 鈴木主幹兼係長

ありがとうございます。

○議長：浅野会長

その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、特にご意見ございませんようですので、原案が適切であると思いたしますがご異議ございませんでしょうか。

※ 意見・質問なし

それでは、第1839号議案「四日市都市計画道路の変更」については、原案が適切であると判断し、三重県知事に原案どおり答申いたします。

最後に、次回審議会の予定議案について、事務局から説明をお願いします。

○事務局：都市政策課 岡田副課長

事務局から次回、第204回審議会の予定議案について連絡いたします。

例年ですと、7月下旬から8月中旬にかけて、審議会の開催を予定しておりますが、現時点で予定しております議案はございません。

今後の状況により開催することとなりましたら、改めてご連絡させていただきますので、その節はよろしく願いたします。

以上でございます。

○議長：浅野会長

ただいまの連絡事項につきまして、ご質問等ございませんか。

※ 意見・質問なし

では以上をもちまして議事を終了したいと思います。

この後の進行については事務局にお返ししますので、願いたします。

○事務局：都市政策担当 小菅次長

浅野会長におかれましては、議事の進行ありがとうございました。

また、委員の皆様におかれましても、ご審議いただき、誠にありがとうございました。

それでは、これもちまして、第203回三重県都市計画審議会を終了いたします。

なお、お車でお越しの方には、お帰りの際に駐車券をお渡ししますので受付にお立ち寄りください。