

会議の要旨（議事録）

会議の名称	鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会（第5回）		
開催日時	平成30年11月27日（火） 14:00～16:00	開催場所	鳥栖市役所 3階大会議室
出席者数	13人	傍聴人数	3人
議題	(1) 第4回検討懇話会における主な指摘事項とその対応について (2) 都市計画道路の見直しについて		
配布資料	(1) 第4回検討懇話会における主な指摘事項とその対応について 【資料1】 (2) 鉄道交差3路線の都市計画道路見直しについて 【資料2】		
所管課	(課名) 建設課 (電話番号) 85-3597		

第5回 鳥栖市都市計画道路見直し検討懇話会

日 時 : 平成30年11月27日(木) 14時00分～16時00分

場 所 : 鳥栖市役所3階大会議室

1. 開会

2. 議事

(1) 第4回検討懇話会における主な指摘事項とその対応について

(2) 都市計画道路の見直しについて

3. その他

4. 閉会

<質疑応答>

(1) 第4回検討懇話会における主な指摘事項とその対応について

【資料1】

会長	只今ご説明いただきました内容につきまして、ご意見・ご質問等はいかがでしょうか。
委員	資料1のP2のNo.4に「鳥栖駅周辺整備との連携をとり、相互の検討条件を整合させた上で、都市計画道路の将来ネットワークについて一体的な検討を行っています。」とありますが、具体的にどのようなものか説明を頂ければと思います。
事務局	まちづくり推進課で行っている、鳥栖駅周辺整備や都市計画マスタープランと現在検討を行っている都市計画道路との整合性を図りながら位置づけを行っていきたいと考えております。
委員	時間的な背景を全く理解できなかったのですが、これは現在進行形という事でしょうか。
事務局	都市計画マスタープランがH29～H31の三カ年で策定する予定としております。この都市計画マスタープランと都市計画道路3路線の扱い方・考え方について整合性を図るスケジュールにて検討を進めております。
会長	鳥栖駅の計画も進められている所で、様々な所との調整等が現在進行中という事で、今後、整合性を取りながら道路計画を進めていくという事だと思えます。その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(2) 鉄道交差3路線の都市計画道路見直しについて 【資料2】

会長	<p>今回見直し案の検討という事で、資料 P10 に各路線の評価の項目について、まちづくりの影響、施行性の課題、沿道住民との合意形成、事業性、機能性に関する評価項目を示してあり、その項目に基づき各路線を評価した結果が P11～P14 に示してあります。結果を見ると、路線毎に沿道状況も違い、機能性・実現性の評価に○や△が入り乱れている状況となっています。総評としては、最後にまとめてありますが、ここで委員の皆様は路線毎に、重要なポイントについて、ご意見をいただきながら次回につなげていければと思います。</p> <p>まず、P10～P14 までを路線毎に確認していきたいと思います。</p> <p>P11 をご覧ください。久留米甘木線（変更候補）現道部から、評価のポイント留意する点、ご意見がございましたら宜しくお願い致します。</p>
委員	<p>P11 の久留米甘木線の施行性は、現道拡幅のため、施工上の課題は小さい。とありますが、道路拡幅をする場合、現道はとても狭いですが、ここには長崎街道まつり（街道まつり）の路線が重なっており、これを拡幅するとなると長崎街道まつりに対する影響する可能性があります、それが評価されていません。</p> <p>これは広げるだけで構造上作りやすく評価しなくていいということなのか、それとも長崎街道まつりには影響なく、長崎街道風情は残したまま道路拡幅できるという意味なのか教えて頂きたい。</p>
事務局	<p>現在、評価項目において長崎街道には触れておりません。</p> <p>委員のご指摘を踏まえまして、評価項目に入っていなかったことについては、今後、検討を実施します。</p>
委員	<p>家はどのようなのでしょうか。</p> <p>昔の家は残すのかそれとも移築するのか。それとも、単純に壊すのか。その考えを整理して伝えて頂かないと、まちづくりでやっつけようとしているものもあるため、具体的な説明をお願いしたい。</p>
事務局	<p>現道を拡幅すると 14m となります。そうすると、影響する家屋も出てくるのが想定されます。今後、安全性もしくは文化的価値のどちらを重視するのか、問題となってくると思います。今回ご意見をいただきましたことを踏まえて、次回、整理しました結果をご報告させていただきたいと思います。</p>

委員	一度壊すと復元出来ないため、地元の人々に説明できるようにしておいてほしいと思います。
会長	大変貴重なご意見ですが、方針の検討の段階で、まだ道路構造自体を詳細に検討できていない段階であると思います。神社や文化的な場所に対して配慮をしつつ、既都計ルート of 拡幅はできないものか、両立をどうやっていくかという努力については、もう少し後の段階でやっていく事になるのではないかと思います。今のところ説明頂いたところが最前線のご意見かと思いましたが。その他いかがでしょうか。
委員	今はこの道は大型車進入規制がされていると思いますが、拡幅した場合にもその規制は継続されるのでしょうか。
事務局	現在、歩道がなく道幅が狭いことから、交通管理者、道路管理者及び地元の意向を踏まえ、大型車進入規制がかかっている状況にあります。今後、道路が整備され、両側に歩道ができた状態になれば、大型車の通行は可能になってくると考えております。
委員	その場合、現在の交通量が 8,000 台から将来の交通量が 6,000 台になるというご提示ですが、これは将来、トラックが増えた場合の交通量もこの中に入っているのでしょうか。個人的には、この将来交通量よりもっと大型車が増えてくると思いますが、ここには小学校があるため、危険性が増すことになるのではないかと危惧しています。長崎街道も大事だと思いますが、地域の方々の安全という考え方の視点からもご検討頂けるとありがたいと思います。
事務局	まず、交通量推計に関する大型車の加味ですが、交通量推計の中には大型車や普通車という区分はございませんので、大型車を含んだ交通量とみなしていただいて構いません。 次に、安全性の観点ですが、この路線につきましては、小中学校の通学路であり、地元から歩道整備と大型車の進入規制が要望されております。通学路という面では、歩道整備は 1 つの視点として大事な項目と考えております。ただし、ご意見のように、歩道整備をすると、大型車が通行しやすくなるという状況もあると思いますので、今後そのような意見も踏まえ検討を行っていきます。
委員	この路線は、国道 3 号から国道 34 号にいく大型車の利用については少ないのではないかと感じるのですが、もし利用される場合には、ここより北上した分

事務局	<p>岐点から国道 34 号に行くのが一番無難ではないかと思います。幡崎踏切を通過する場合には 2 分 30 秒かかるという話がありましたが、それを考えると、国道 3 号に出ていく車をいかに逃がすかを考えていかなければならないと思いました。</p> <p>久留米甘木線は他の路線に比べて、やや通過交通が多い傾向の路線でございます。長期的な視点で見ますと、昨年、将来道路網の方針として、市内の混雑の課題解消に向けた道路ネットワーク検討し、鳥栖市案として、鳥栖市の北西部及び南側に骨格道路を整備するという案を提案させていただいております。この将来道路網の方針を踏まえると、通過交通が、その路線を利用することで、久留米甘木線の通過交通を減らすことはできると考えております。なお、中長期的な視点では、国道 3 号や国道 34 号に大型車が迂回する整備や案内等で誘導するなどの方法もあるとは考えております。</p>
委員	<p>何点か質問させていただきます。将来交通量が現在の 8,000 台から 6,000 台になるという話がありました。将来交通量の推計についてですが、P12 については平面交差か立体交差かということになってはいますが、そもそも推計を出すときに踏み切りはどういう形で推計を出しているのでしょうか。そこが踏切なのか立体なのかでは、数値的なものが違うのではないかと思います。</p>
事務局	<p>交通量推計では、踏切部において平面交差か立体交差という条件設定はありません。ネットワークとして結んだ場合に、6,000 台という将来推計結果となっております。</p>
委員	<p>バイパスルートの施工性についてですが、図の丸印はここを通すということではなく、イメージで書かれていると思いますが、施工性の文面の中に、小学校用地の分断という言葉が入っております。この言葉で書かれると、バイパスに非常に大きな課題があるように思いますが、どこを通しても確実に、小学校用地の分断があり得るということでしょうか。</p>
事務局	<p>課題として、小学校用地の分断を挙げている部分は、グラウンドと校舎が立地する田代小学校でございます。この路線の見直し区間の起点・終点を変えずに、今の既都計ルート以外にルートを持ってこようとすると、どうしても小学校や寺社・仏閣が多い地域であるため、具体的なルートを示している訳ではございませんが、大きな支障となるものがこの地域には多くありますので、バイパスルートにすると何らかの形で影響が出ざるを得ないという事で、例として小学</p>

委員	校用地の分断と表現をさせて頂いております。
委員	わかりました。
会長	丸印の国道 3 号から入り、国道 34 号に抜ける手前の今泉田代線のところで、縦と横で一つ交差点が出来ていると思います。ここに新たなバイパスを持ってくると交差点が非常に増えて、道路の構造的に 5 差路になってくる可能性があると思います。交差的にも渋滞が発生しますし、安全性にも問題もあると思います、このため、バイパスルートの施行性の部分については、新たな交差点が 1 つできることも、大きな課題だと思しますので、その視点も新たに入れてみては思っているところです。
委員	その他ございますか。
事務局	一度ここで整理しておきますが、久留米甘木線の P11 に関しては、既都計ルートの方を妥当と考えておられる方が多いような気がしておりますが、長崎街道のまつりや沿道の歩行者の安全性について、道路が整備された後の交通量、特にトラックの交通量に関して、更なる検討を加えて、進めていってほしいということが皆さんの意見だと思いますが、よろしいでしょうか。
委員	次に、P12 の久留米甘木線の鉄道交差部の平面案と立体案に関して、なにかご意見、質問ありますでしょうか。
事務局	P12 の立体のイメージが湧きにくいですが、JR の上に橋ができるというイメージでいいのでしょうか。
事務局	イメージについては、立体はオーバー（陸橋）とアンダーの両方があるかと思っています。今イメージしている評価は、オーバーをイメージした形で評価をさせて頂いております。
委員	具体的にどのあたりから陸橋がかかるのでしょうか。悩ましいところですよ。ね。景観を残すという意味では JR の幡崎踏切を、どの辺から橋上に持つていくのか、どのようにお考えですか。
事務局	冒頭からお話しさせて頂いていますように、今回は具体的な計画を検討しお示しているわけではございません。このため、具体的にどのあたりに、どのような橋梁ができるかについては、今回の検討に入っておりませんので、お答えすることはできません。

委員	<p>そこまでは分かりました。それでは、いつ頃その計画は進行するのでしょうか。実際バイパスや橋上化する場合には、具体的にどの辺からということ、そろそろ検討する段階ではないかと思えます。次回にはいつ頃どのようにするという形で話を進めないと、テーブル上の話だけで終わってしまいそうな懸念があります。このため、スピードアップする議論をお願いしたいと思えます。</p>
事務局	<p>今回の都市計画見直し検討懇話会としては、P2に表示しておりますけれども、見直しの対象の都市計画道路（3路線）の方針を計画存続・変更・廃止どれにするのかということ、懇話会の中で最終的に決めていきたいと思っております。3路線の方針が決定した後、どれを優先するのかというのが出てくると思いますが、事業主体を含めた優先順位については検討懇話会のなかでは決められませんので、実際に事業化が決まり、ある程度事業スケジュールを出していく段階にならないと、具体的なスケジュールについてはわからない状況です。</p>
委員	<p>P12の施工性の構造上の課題のところですが、ここに記載されているとおり、「鉄道交差の原則の立体交差ではない。ただし、踏切道に歩道がない場合の特例として、緊急的な歩道整備の可能性もある」という表現で△という評価となっておりますが、立体交差のほうは、「立地特性上、構造令の特例値の採用が必要である」ということで、こちらは特例で△となっております。平面は立体交差ではないが特例でできるから△と肯定しているイメージの印象を受けております。立体交差でない上に、特例での平面交差とするなら、評価はより下がる方に行くのではないかと感じましたがいかがでしょうか。</p> <p>また、踏切に歩道がない場合の特例的なものは、「踏切道の拡幅に係る指針」により、歩道がない、もしくは狭小な部分については緊急的に歩道設置ができるということで拡幅もできるという認識を持っていますけれども、あくまで緊急という事ですので、都市計画の決定において緊急の方策を適用するという選択肢を入れるのは違うのではないかと考えていますがどうでしょうか。</p>
事務局	<p>まずは両方の特例値があるのに、両方とも△という評価をしたことについては、構造令上アウトということであれば、「×」と思えますが、標準値以外でも特例値を使用することで、平面の線形や縦断の線形が構造上可能という事で△という評価をさせていただきました。一方、平面の部分に関しては、原則の立体交差ではないということがありますが、緊急的な場合につきましては、歩道の設置もあり得る特例もあり、条件さえ満たせばできるという事もございましたので、×の評価は避けた所でございます。</p>

委員	懇話会の主旨としては、都市計画の見直しをするか、しないかが大きなところであると説明があったと思います。このため、「立体交差ではない、ただし緊急的な歩道整備の可能性はある」とは、あくまで緊急的な処置であり、都市計画見直し内容として盛り込むのは、違うのではないかと感じますが、いかがでしょうか。つまり、前段で緊急回避的に整備することはあるかもしれませんが、それが都市計画見直しの内容というのは、違うのではないかとこの所です。
事務局	大きな計画を見ていく上では、特例値をみるのではなく、原則でいくべきではないかということもあると思います。ただし、今までお話をさせていただきましたように、現状、簡単に立体が出来るようなところでもなく課題が非常にある所であります。また、別の委員より立体にすると街並みが崩れるのではないかというご意見もありましたことから、平面が絶対にはないのではなく、様々な視点から交差部分について考えるべきではないかということで、このような表記をさせていただいているところでございます。
会長	見直し案としては、継続性と緊急性の区別が混在しているというご指摘ですが、おっしゃるとおりのご指摘だと思います。事務局としては、いろいろな可能性を模索して作成している資料だと認識しておりますので、「その通りです」と簡潔に終わるところは、言っていただいて構わないと思います。 資料の項目を整理致しますと、鉄道交差部に関して今のところ、構造上の課題が位置的に非常に難しい所ではありますので、まだまだ更なる検討が必要という所だと思います。それ以外に何かありますでしょうか。
委員	久留米甘木線を現道部と鉄道交差部と二つに分けて、それぞれ評価をしていると思いますが、現道部と鉄道交差部の2つに分けて、それぞれ2つのパターンでやられていますが、これは考えられるパターンとして、4つの案が出るという理解でよいのでしょうか。また、その場合、それぞれ最終的にどちらがいいかという話になると思いますが、例えば、現道部で、既都計ルートを平面にするか立体にするかによって、しつらいや制約条件が異なってくると思います。例えば、現道部で良いもの、鉄道交差部で良いものを組み合わせたものが、必ずしも最適化にはならないと思いますがその点はいかがでしょう。
事務局	それぞれの路線での課題と踏切部での課題の両方求められるコンセプトがございましたので、それぞれで今回分けて比較検討をしております。現道部の課題で整理をした場合と、平面と立体で比較した場合、可能性として4パターンできると思いますが、その検討方法が正解かどうかということも含めて、ご意

<p>会長</p>	<p>見等をいただきながら検討をしていきたいと思ひます。</p> <p>なかなか難しいところではあります、既都計ルートが妥当だという判断で行くと、既都計ルートの中での平面か、立体かというところで検討を進めていくことが、第一選考パターンかなというところがあります。その中でも特に構造上の課題が一番大きいということは、事務局の方も十分認識されていると理解しました。よろしいでしょうか。</p> <p>続いて、P13の飯田蔵上線ですが、評価項目についてご意見いかがでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>利用交通量の所で確認です。現在、現道の部分は2車線のため、10,900台という数字は納得できますが、将来交通量の橋梁の部分は4車線で既都計が打ってありますが、これは4車線でも12,000台弱しか走らないという事になっているのでしょうか。</p> <p>それともう一点ですが、施行性の所で、現道ルートのところに、「現道の既設橋梁拡幅利用のため構造上の照査が必要(△)」となっています。確かに今の現道の橋梁は、昭和の初期に架けられた橋を道路管理者が色々メンテナンスを繰り返しながら、橋梁の維持管理を行い、車を通してはいるところですが、ここに仮に4車線となった場合、「構造上の照査が必要(△)」と書いてありますが、使えるか使えないか、橋脚橋台まで含めて架け替え等が必要となった場合、評価項目の事業性の事業費の所には、「既都計ルートに比較して安価である(○)」と書かれていますが、ここが逆転しないのかが、心配になりますが、それについてはどのようにお考えでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>まず、一つ目の質問の将来交通量の11,900台の設定ですが、既定計画通り4車線整備という条件での将来交通量になっております。</p> <p>次に二点目ですが、現道拡幅に伴う橋梁の照査の考え方につきましては、長期的には、既設橋梁部の更新に費用がかかってくると考えられますので、今回、維持管理の視点で評価を行わせていただいております。</p>
<p>委員</p>	<p>この路線の交通量は、まだ増えるのではないかと思います、国道3号から入るにしても、また市街から外に出るにしても、このルートを利用する方が増えてくると思います。このため、交通量については、多くみたほうが良いと思ひますがいかがでしょうか。</p>
<p>会長</p>	<p>交通量の推計結果については、専門家に推計してもらっているため、そのような都合での調整は難しいと思ひます。</p>

委員	わかりました。
会長	続いて、P14の酒井西宿町線ですが、ここにつきましては、廃止候補の評価ということですが、ここに関してはいかがでしょうか。
委員	酒井西宿町線は廃止候補路線と示されておりますが、P19の円グラフを見ると、内々交通、内外交通、通過交通とありまして、通過交通は緑の部分で7%とかなり少ないという事ですので、幹線的な道路としての役割は担っていないという意味で廃止の判断をされていると思いますが、戻っていただいてP17、18の交通処理機能の確認という所で、酒井西宿町線につきましてはグレーで色を塗ってあるかと思えます。廃止とは言いながら、今出来上がっているものは、この都市計画道路網の中に位置付けられており、ただ途中で切れてしまっているような状況だと思います。鳥栖駅の東側になりますが、今泉田代線の縦道があり、それにもつながっていないように見えますが、ネットワークはどうなっているのか。酒井西宿町線と今泉田代線がつながっているという事でネットワークを組まれたのかどうかというのをお聞きしたい。
事務局	交通量推計を回した時のネットワークですが、既定計画道路網の整備については、現在の計画どおり整備された場合のネットワークとなります。今回見直し案の酒井西宿町線の廃止部分のネットワークにつきましては、今スタジアムの前は区画整理がされており、ここで道路の整備は止まっている状態で、今泉田代線につながらずに止まっている状態になります。現状としては、区画整理された2車線の道路を活用しながら、今泉田代線に交差点で接続をしている状況でございます。 そのネットワークを今回推計のネットワークに落として、交通量推計を確認している所でございます。
委員	広域的な交通処理のために必要な道路ではないけれども、東西市街地を連携する道路としての役割を担っているという事でよろしいでしょうか。
事務局	酒井西宿町線については、P19に利用特性を見ていただくとわかりますとおり、内々もしくは内外交通の鳥栖市街地に用がある車の利用割合が高い特性があります。現在、この鳥栖市街地に用がある車については、2車線の現道を利用しており、この路線が酒井西宿町線で想定された利用を賄っていると考えております。

委員	<p>これは意見ですが、廃止という事で完全にこの路線をなくすということではなく、起点側の商工団地の方から国道 34 号までが廃止という事ですが、既存の整備された道路は残るとい形でネットワークは考えられているので、実際の交通処理上は、今泉田代線までつながった形という事であるならば、もともとこの 3 路線の見直しをする趣旨としては、東西市街地の連携というのが、大きな目的とあったと思いますので、酒井西宿町線を今泉田代線と繋がる所までは残していただきたい。今泉田代線から西の国道 34 号間は一部廃止と取り扱う事になるかと思いますが、整備済み区間から鳥栖駅西側に連絡する今泉田代線まではつないでいただきたいという意見でございます。</p>
事務局	<p>酒井西宿町線につきましては廃止候補として、交通処理上も問題ないと確認をしたところでございます。今、酒井西宿町線の市内の中心部との東西としては現道の酒井西宿町線の一部の市道等を介して、今泉田代線と繋がっている所でございます。ご指摘のネットワークにつきましては、道路ネットワークとして、現時点では廃止候補という事で接続、ネットワークを結ぶことは考えておりませんでしたが、只今の意見を踏まえまして、変更案を踏まえた上で今後検討させていただきます。</p>
委員	<p>補足ですが、東西連携をつくる 3 路線ということで、先ほどの高橋の件で断面需給比の話をしていただいたのは、今回ここでお話ししようと思ったためです。P17、P18 の酒井西宿町線を廃止した場合の断面需給比の結果が 0.78 とか、0.68 という数字が出されて、ある程度大丈夫ですよという数字になっているのですが、資料の中の飯田蔵上線の 4 車線といったのは、4 車線だから交通容量が 28,800 台で、それに対して約 1 万台という事で、断面需給比がものすごく余裕があるように見えますが、橋の JR 直上部だけではなく、ちょっと足を延ばすと二車線となります。国道 3 号にぶつかる所も、国道 34 号に入っていくところも、そこは恐らく断面交通量が約 1 万台走っていると思われま。そうなると断面需給比が、仮に飯田蔵上線が P.17 のところで廃止した時は 0.41、P.18 についても 0.46 とかになっているが、これが 1.0 近くまで上がってくると考えられます。高橋の直上だけ 4 車で打ってあり、下りたすぐの交差点から先というのは、東西方向から流れてくる車は、そのまま曾根崎西まで走っていくのではないかと。そうなると、断面需給比の数字が上がってしまうので、決して余裕があるというわけではないと思われま。そうなると、JR をまたぐ東西の道路の部分の繋げる必要性が出てくるのではないかなと思っておりますので、前後が 2 車線であるということに配慮して断面需給比を再考していただきたい。そうすれば、単純に廃止とはならず、何らかの繋がる道路として</p>

事務局	<p>東西方向を補完する道路として、今泉田代線との接続も、落としどころという意味合いで出てくる可能性があると思います。そういった観点も必要ではないかと思います。</p> <p>今のご意見に関して検討していきたいと思います。</p>
会長	<p>その他にございますでしょうか。</p> <p>前回の会議にて、もう少しこの点について話せばよかったのですが、もう少しネットワークの見直しをやっていく方がいいのではないかというご意見がありました。そこについても、検討していくという事によろしいですかね。</p> <p>では、次に P15-19 交通処理機能の確認について、酒井西宿町線とネットワークが変わってくると、このあたりも変わってきますが、現時点の資料でご質問・ご意見等はございますか。</p>
委員	<p>度々お願い事ですが、佐賀県の交通事故はワーストレベルでということ、さまざまな関係者が事故防止のために取り組んでいるところです。佐賀県では、鳥栖市内というのは交通主要渋滞箇所や、主要渋滞区間が佐賀市に次いで多い所でございます。今回、都市計画道路全体の処理の負の影響という部分に関しては、様々なチェックをしておられるところでございますけれども、やはりどこかの路線を色々な形で廃止や見直しをすると、現在の主要渋滞箇所や主要渋滞区間になっている所についても、更なる負荷がかかってくるのではないかと、この部分も、道路管理者という立場からすると懸念をしている所です。やはり、都計道見直しをされる場合には、主要渋滞箇所や主要渋滞区間となっている交差点の解析等を行っていただき、交通処理の機能上、更なる問題が生じないのかというチェックも、できればしていただければと思います。</p>
事務局	<p>鳥栖市内におきましては、交通量が多いという事で、主要渋滞箇所が 20 か所程度あったと思います。道路の課題が多い街ということも、鳥栖市としては理解をしております。今回、都市計画道路網の中で検討する中では、佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドラインに沿って、将来交通量予測を行い、混雑度について判断をさせていただいております。この結果、交通処理上大きな影響が生じないという事で、今回一つの判断として出させて頂いている所です。交差点処理の検証については、今回の見直し区間においては、交差点処理の検証を実施するよう予定しておりました。今回の検討の中で、全ての渋滞箇所における影響の有無の検証は非常に厳しいと思いますので、酒井西宿町線廃止の影響が出る可能性のある交差点については、必要に応じて、今後確認をし</p>

<p>会長</p>	<p>たいと考えております。</p> <p>その他はいかがでしょうか。よろしいでしょうか。</p> <p>それでは P20 にまとめがございませうけれども、私は他市でも都市計画道路の見直しに関する検討委員会に携わった経緯がございませうが、やはり具体的に見直しのプランの検討が進めば進むほど、課題が見えてくるのは他市でも同様のことであります。先ほどスケジュールの話もありましたけど、拙速にプランを出すよりも、慎重に色々な検討を加えながら、十分にプラン案の見直しをしっかりと考えることも必要であるという気がしています。このため、このまとめの総評についても、もう少し精査して次回に進めてまいりたいと思ひますが、よろしいでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>今日様々な意見が出たと思ひますが、この見直し検討懇話会で最終的にオーソライズすべきものと、この懇話会で意見や助言をもらうものを明確にしてほしいと思ひます。</p> <p>例えば、現道拡幅案とバイパス案があつて、これに対してこの懇話会で判断すべきものなのか。今、比較表がありますが、かなり慎重に対応していかなければならないと思ひます。土地利用ももちろんありますし、地域のニーズもあると思ひます。このため、この懇話会できちんと決めて、オーソライズしておくべきものが何なのか。それと、この懇話会から助言なり意見なりを貰つて、今後につなげていくことを、きちんと明確にして、今後進めていった方がよいのではないかという意見です。</p>
<p>事務局</p>	<p>最終的に懇話会で決定したい事項というのは P2 のスケジュールに書いてあります、都市計画道路を変更するのか存続するのかということですよ。パブリックコメントでは、3 路線の方針のみの提示となると思ひます。</p>
<p>会長</p>	<p>よろしいでしょうか。議事については、以上となりますが事務局から他にありますでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>最後に一ついいでしょうか。会長に、各路線の評価などまとめて頂きましたが、資料の説明の最後にご説明させていただきましたとおり、各路線それぞれ課題が非常に多く、事務局として各路線の優先事項について悩んでいる所でございます。先ほど事務局からもお話したとおり、本来この目的は、今まで保留となつていた見直しの方針を決めるということでした。先ほどから説明している見直し案は、それに基づいて方針を決めるために提示させていただいたものにな</p>

会長	<p>ります。結果的に、今回も貴重なご意見をいただきましたが、やはりそれぞれの路線で課題があり、甲乙つけ難い評価が出ております。</p> <p>今後は、その部分を含め、先ほど委員よりご意見をいただきました検討懇話会での検討範囲の整理について、第6回検討懇話会に向けて検討をさせていただきたいと思いますので、今後ともご意見等どうぞよろしくお願いいたします。</p> <p>他に無いようでしたら、今回はこれで閉会したいと思います。本日頂いた、ご意見やご指摘を踏まえまして、次の検討に進めていただければと思います。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>
----	---