

「第136回 松戸市都市計画審議会」議事録

1 開催日時 令和2年8月24日（月）
14時00分から15時53分まで

2 開催場所 衛生会館 3階会議室

3 出席者

(1) 松戸市都市計画審議会委員

①出席委員（15名）

・市議会議員

市川 恵一 杉山 由祥 高橋 伸之 増田 薫 松尾 尚 ミール 計恵 箕輪 信矢

・学識経験者

小野寺 克 椿 唯司 中山 政明 西村 幸夫 福川 裕一

・関係行政機関の職員及び住民の代表

相澤 忠利 恩田 忠治 高原 清久

②欠席委員（2名）

秋田 典子 金尾 健司

③会議の成立

17名の委員総数のうち15名の出席により成立

(2) 事務局及び議案関係課

①事務局

・街づくり部

福田部長、本多審議監

・都市計画課

谷口課長、湯浅専門監、泉課長補佐、高水課長補佐 他6名

②議案第1号

・千葉県都市計画課

後藤副課長、中西副主幹

・千葉県道路計画課

白川副主幹

・都市計画課

谷口課長、湯浅専門監、高水課長補佐 他2名

③議案第2号

・都市計画課

谷口課長、湯浅専門監、高水課長補佐 他2名

(3) 傍聴者

0名

4 議題及び説明者

- (1) 議案第1号「北千葉道路の都市計画決定及び変更に関わる千葉県からの意見照会について」

千葉県道路計画課、都市計画課

- (2) 議案第2号「北千葉道路に関連する松戸都市計画道路の決定及び変更について」
都市計画課

5 議事の経過

- (1) 開催 …………… (14 : 00)
- (2) 新委員の紹介…………… (14 : 02)
- (3) 市長挨拶 …………… (14 : 03)
- (4) 事務局報告 …………… (14 :)
委員の出欠状況及び会議の成立 議事録署名人 : 高橋委員 増田委員
- (5) 開会 (議長 福川会長) …………… (14 : 09)
- (6) 事務局議題概要説明 …………… (14 : 10)
- (7) 公開の確認 …………… (14 : 11)
公開することに決定
- (8) 傍聴の報告 …………… (14 : 11)
傍聴の申出 0名
- (9) 審議開始 …………… (14 : 12)
- (10) 議案第1号 説明 …………… (14 : 12)
議案第1号「北千葉道路の都市計画決定及び変更に関わる千葉県からの意見照会について」
- (11) 議案第1号 質疑 …………… (14 : 44)
- (12) 議案第2号 説明 …………… (15 : 11)
議案第2号「北千葉道路に関連する松戸都市計画道路の決定及び変更について」
- (13) 議案第2号 質疑 …………… (15 : 24)
- (14) 閉会 (議長 福川会長) …………… (15 : 53)

6 配布資料

- ・次第
- ・席次表
- ・松戸市都市計画審議会委員名簿
- ・議案書
- ・議案の説明資料

7 議 事 概 要

議案第1号「北千葉道路の都市計画決定及び変更に関わる千葉県からの意見照会について」

【説明要旨】

千葉県都市計画課 副課長

千葉県 都市計画課 副課長の後藤と申します。よろしくお願いいたします。

皆様方におかれましては、日頃より千葉県の都市計画行政に、御協力をいただきまして、この場をおかりして、お礼申し上げます。

本日ご説明いたします、市川一船橋間の北千葉道路につきましては、平成30年1月より、並行して、都市計画と環境影響評価の手続きを進めてきております。都市計画につきましては、昨年10月に公聴会を開催して、今年3月までに、「都市計画の変更案」の縦覧を終えたところですが、また、環境影響評価につきましても、3月までに、合わせて「準備書」の縦覧を行い、今月に入り「評価書」を作成して、国に送付したところでございます。

それでは、これより「北千葉道路の都市計画変更案」について、ご説明をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

千葉県道路計画課 副主幹

千葉県道路計画課 白川と申します。すみませんが、着座にて説明させていただきます。

それでは、お手元にお配りしました、パワーポイントを印刷したもの、もしくは前方のスクリーンの方をご覧いただきたいと思っております。内容につきましては、昨年8月に開催されました第134回松戸市都市計画審議会でご説明した内容と重複する部分もございますけれども、ご容赦願います。

スライドの2ページ目になりますけれども、本日は、ここに記載の目次に沿いまして、順に説明させていただきます。

まず、はじめに、都市計画と環境影響評価の手続きの状況についてご説明させていただきます。スライドの3ページとなります。

一番上になりますけれども、本事業は、平成30年1月に左側にあります都市計画と、右側に記載してあります環境影響評価の手続きに着手いたしました。都市計画の手続きに関しましては、昨年7月に「都市計画の原案説明会」を開催いたしまして、その後、9月に「都市計画の変更の案の概要」を縦覧いたしました。松戸都市計画に関しましては1名の方から公述の申出がありましたので、10月に公聴会を開催したところでございます。内容につきましては、後ほど詳細に説明させていただきます。

その後、公述の内容を踏まえまして、「都市計画の変更の案」を作成いたしまして、本年2月に縦覧を行いまして、住民の方からのご意見をいただいたところです。現在、関係市長の意見を聴取させていただいている段階となります。

一方で、並行して進めております環境影響評価の手続きに関しましては、本年2月に「都市計画の変更の案」と併せまして、環境調査の結果、また、生活環境、自然環境に与える影響の予測の結果、また環境保全措置の内容などをとりまとめた図書である準備書を縦覧いたしました。こちらについても、住民の方や、関係市長からの意見を聴取させていただきまして、知事意見を7月にいただいたところです。現在、準備書を修正した評価書を、国土交通大臣の方に

送りまして、今意見を聴取している段階となっております。

次に、スライドの4でございますけれども、これまでにご説明した内容と重複しますが、北千葉道路の概要と目的となっております。北千葉道路は、外環道と成田国際空港を結ぶ、全長約43kmの幹線道路でございます。事業の目的としましては、大きく3つございまして、「成田空港などの拠点への広域高速移動の強化」、また「周辺道路の渋滞の緩和」、さらには「災害時の緊急輸送ネットワークの強化」などとなっております。

次に、スライド5でございますけれども、現在の都市計画の状況でございます。北千葉道路の市川市から船橋市間につきましては、ご覧のように、5つの都市計画区域に跨っております。区域毎に、道路の位置、規模、構造などの計画につきまして、昭和42年から昭和44年にかけて、都市計画決定がすでにされております。今回、事業化に向けて必要な幅員ですとか、構造などが明らかになったことから、都市計画の変更等を行うものとなっております。

また、北千葉道路の変更と併せまして、交差する都市計画道路、松戸都市計画道路3・3・7号横須賀紙敷線ですとか、3・4・20号岩瀬串崎新田線の変更、また、3・4・41号串崎新田大町線を新たに今回決定するものとなっております。

ここからは、北千葉道路の計画の概要についてご説明させていただきます。

内容につきましては、前回の都市計画審議会と同じ内容になってございますので、簡単にご説明させていただきます。

まず、スライド6でございますけれども、専用部の、自動車専用道路の外環から鎌ヶ谷間の構造となっております。ルートにつきましては、平面図の赤い線が専用部を示してございまして、昭和44年に既に都市計画決定されております。周辺では区画整理事業や北千葉道路以外の都市計画道路、また、鉄道などが、計画・整備されている状況となっております。そのため、北千葉道路のルートにつきましては、社会的影響や自然環境などに与える影響なども踏まえまして、現行の都市計画決定区域を基本としたルートとしております。構造につきましては、高架構造を基本としておりますけれども、平面図に示してございまして、青く示した2カ所の区間がございまして、外環に近い区間①ですとか、区間②ということで、北総線との交差部がございまして、こちらにつきましては、鉄道を下越しするためにすでにボックス構造が出来上がっていることを踏まえまして、2カ所の区間については、地下構造としております。

次に、スライド7になりますけれども、外環から鎌ヶ谷間の一般部の構造となっております。外環から鎌ヶ谷間につきましては、国道や県道などの幹線道路や生活道路など、50以上の多数の一般道と交差することとなります。そのため、一般部の走行性や安全性を確保しつつ、一般道との最適な道路ネットワークを形成するために、構造につきましては、地表式を基本として計画しております。なお、地域の幹線交通を担う路線につきましては、一般部と平面交差点での接続を基本とします。また、市道などの生活道路となっている路線につきましては、下に副道整備イメージにありますけれども、このような形で、副道を介して一般部に接続するという計画としております。

次に、スライド8になりますけれども、外環から鎌ヶ谷間の横断構成となっております。標準横断図の左側に、高架部のイメージを示してございまして、計画ルートの中央に専用部、その両側に一般部を配置することを基本といたしまして、構造基準等を踏まえつつ、必要な用地をできる限り小さくするよう計画することとしております。また、一般部の外側には、道路の中心線から外側に向かいまして、順に、植樹帯、副道、自転車道、歩道を計画することを基本

としまして、必要のない箇所には設置しないこととしております。また、自転車道につきましては、道路の両側に一方通行で計画することを基本としております。歩行者などの横断につきましては、先ほど申しました、平面交差点での平面横断を基本としておりますけれども、通路など必要に応じまして、立体横断施設を計画することとしております。なお、沿道環境を保全するため、必要に応じまして、遮音壁や環境施設帯を計画することとしております。標準横断図の右側には、地下部のイメージを示しておりますけれども、先ほどのスライド6で説明しました、専用部が地下構造となる区間のイメージ図となっております。

次に、スライド9でございますけれども、鎌ヶ谷から国道16号間の横断構成についてです。こちらにつきましては、外側にあります一般部が既に整備済となっております、真ん中の北総鉄道も既設でございます。そのために、北総鉄道の両側に専用部を配置する計画としてございます。

次に、スライド10でございますけれども、外環から国道16号間の一般部と専用部の連結する、いわゆるインターチェンジの位置と構造について、でございます。北千葉道路の計画ルート周辺は、市街化が進んでいる地域でございます、用地面積を少なくすることなどを勘案しまして、インターチェンジの構造につきましては、近くにありますが外環道と同様に、ダイヤモンド型のインターチェンジ、ハーフインターチェンジを計画してございます。インターチェンジの位置につきましては、外環から国道16号間で5箇所設ける計画としてございまして、このうち、「松戸・市川」エリアにおきましては、松戸や柏方面と、市川の市街地や京葉道路の市川インターチェンジ方面を結びます県道市川柏線、また、その東側にございまして、周辺の南北軸で唯一の4車線となります都市計画道路3・3・7、3・3・9との接続も考慮しまして、これらを挟み込むような形で、西側の方には、外環方面から来まして、成田方面へ出ていく出口、また外環方面に入る入り口、それらの東側には、成田方面への入り口と外環方面へ出てくる出口を計画しています。

次に、スライド11をご覧ください。これまで説明しました、北千葉道路の概略計画に基づきまして、現地の状況ですとか、構造基準などを踏まえて、設計速度や種級区分、構造などにつきまして、記載の内容を、今回、都市計画変更、決定する内容となっております。

ここからは、スライド12以降につきましては、これまで説明した概略計画に基づきまして、区域毎に、内容について説明をさせていただきます。内容につきましては、前回の都市計画審議会にて説明した内容と同じとなっております。

まずはじめに、外環に接続する区間の市川市の堀之内から稲越町付近となります。この区域につきましては、市川都市計画ですけれども、松戸市の秋山地先の一部区域も含んでおりまして、市川都市計画として決定、今回の変更をするものとなっております。参考図につきましては、都市計画決定する区域を示しております、真ん中にあります縦断図のうち、赤い線が自動車専用道路の専用部、青い線が一般国道の一般部となっております。参考図には、赤色で旗揚げしてありますが、都市計画では、区域毎に、専用部と一般部のそれぞれに都市計画道路の名称がつかますので、今回の専用部につきましては、市川都市計画道路1・3・3号、一般部につきましては、市川都市計画道路3・1・4号となっております。横断図①の位置では、図のように、左下に横断図がございまして、専用部が外観外環に接続するという関係で地下となっております、一般部は地表となっております。横断図②では、専用部が外環方面から東側に向かいまして、地上に上がってくるということで、一般部が両側に開くような形で、

両側に専用部が地上に上がって流れてくるといった構造となっております。

次に、スライド13でございますけれども、こちらが縦覧図書となっております。上段は、計画書となりまして、都市計画道路の名称ですとか、専用部、一般部の起点や終点の位置、延長、幅員、車線数など、それぞれの決定する内容を示したものです。専用部につきましては、新たに決定することから、一番右にありますとおり、新規となっております。一般部は今回、区域の変更等がございますので、今回は変更となっております。下の計画図には、先ほどのスライドで説明しました参考図を基に、新たに都市計画道路の区域となる箇所を赤く着色しております。そのために、専用部が新規となりますので、赤く塗っているような形となりまして、一般部については、図面の右手側の方向で既存の都市計画の区域から広がるということで、その部分が赤く着色されております。

次に、スライド14でございますけれども、先ほどの区間から東側に移りまして、松戸市の高塚新田地先となっております。この区間の一般部につきましては、赤い丸で示した県道松戸原木線などと平面交差点を設ける計画となっております。また、国道464号と県道市川柏線の間、新しくインターチェンジを作る計画となっております。専用部につきましては、外環方面から地上に上がって参りまして、県道松戸原木線を上越した後に、東側に向かいまして高架構造で進んでいくといった形状となっております。

次に、スライド15でございますけれども、高塚新田地先の計画書と計画図となっております。

都市計画道路の名称等につきましては、記載のとおりとなっております。専用部が地表に上がってくる箇所、計画図の左手側の方、また、インターチェンジが設置される箇所につきましては、既存の都市計画区域から広がるような計画となっております。

次に、スライド16でございますけれども、さらに東側の方に進みまして、市川市の大町付近となっております。この区域につきましても、先ほどの市川の稲越町辺りと同様に、松戸市紙敷3丁目地先の一部区域も含みまして、市川都市計画として、今回変更することとなっております。この区間の一般部につきましては、現在整備されておられませんけれども、図面左側の方に、図面の縦方向に都市計画道路3・3・9と平面交差点を設ける計画です。また、図面中央に市川市道がございますけれども、現存道の464号から松飛台駅に抜ける市川市道がございます。そちらと平面交差点を設ける計画となっております。また、3・3・9号の東側の方に、新しく成田方面へ入る、また、成田方面から出てくるインターチェンジを計画しています。図面左右手側の方向に、北総線がございますけれども、先ほどの概略計画でご説明したとおり、一般部、専用部とも、北総線を下越しするためのボックスが既に整備済みとなっておりますので、北総線を下越しする計画となっております。そのため、横断図⑤のあたりになりますけれども、こちらにつきましては、一般部と専用部が横に並ぶような形となっております。一番、都市計画道路が広い箇所となっております。なお、未整備となっております都市計画道路3・3・7、3・3・9につきましても、北千葉道道路の計画と併せまして変更を予定しておりますので、後ほど詳細を説明させていただきます。

次に、スライド17ですけれども、こちらが計画書と計画図となっております。都市計画道路の名称等につきましては、記載のとおりで、インターチェンジが設置される箇所、図面の中央辺り、また、東側の北総線を下越しするために、一般部と専用部が並走する箇所につきましては、現在の都市計画区域から広がるような計画となっております。

次に、スライド18でございますけれども、松戸市の松飛台や串崎新田地先となります。都市計画道路の名称は、記載のとおりとなっております。この区間の一般部につきましては、図面の左側の方、北総線を下越した後に、松飛台や串崎新田地区、また、鎌ヶ谷のくぬぎ山や市川市の大町地先からも北千葉道路へアクセスできるよう、地表に上がってまいりまして、新たに計画しております都市計画道路3・4・41と平面交差点を設ける計画となっております。図面右手側の方には、鎌ヶ谷市と松戸市の市境に、新京成電鉄がございまして、そちらの車両基地もございまして、一般部道につきましては、新京成線を上越しする計画となっております。3・4・41号につきましては、後ほど詳細を説明させていただきたいと思っております。専用部につきましては、北総線を下越した後に、縦断線形等を緩やかにするために、新京成線を越えるまでの区間につきましては、ずっと地下構造で東側に進むような形状となっております。

次に、スライド19でございますけれども、この地先の計画書と計画図となっております。先ほどの説明したのと同様に、北総線を下越したのち、一般部と専用部が並走する区間につきましては、現在の都市計画区域から広がるような計画となっております。専用部が地下となります区間につきましては、概ね、現在の都市計画区域の中に収まることとなっております。

次に、スライド20でございますけれども、市決定案件の関連都市計画道路の変更の内容につきまして説明をさせていただきます。北千葉道路の変更と合わせまして、交差する関連都市計画道路につきましても、変更等を行うものでございまして、北千葉道路の整備効果を沿線地域に波及させるためにも、北千葉道路と合わせた整備が必要と考えてございます。

まず、スライドの20でございますけれども、市川市の大町地先で交差いたします市川都市計画道路3・3・9号及び松戸都市計画道路3・3・7号となっております。先ほどの図面と南北逆になって、変わっております。図面の左側が北となっております。参考図の左側に、現在、東松戸駅周辺の区画整理が済んでいる所がございまして、図面右側の方が、現在の国道464号、大町梨街道と呼ばれている所がございまして、真ん中の着色されているところが、北千葉道路となっております。

松戸都市計画道路3・3・7号、また、市川都市計画道路3・3・9号につきましては、現在、松戸市内ですとか、市川市と船橋市の境目におきまして、順次整備が進められているところでございます。図に示している区間については、現在未整備となっております。

この都市計画道路につきましては、4車線で計画されておりますけれども、北千葉道路と円滑に接続させるために、都市計画道路が北千葉道路を下越しする立体交差とする計画に変更を今回行うものとなっております。ただし、都市計画道路から、北千葉道路へ接続しないというわけにはいきませんので、横断図の左側①にありますように、本線につきましては、北千葉道路を下越しするのですが、連結側道を設けまして、北千葉道路と平面交差点を設ける計画としてございます。

スライド21をご覧ください。計画書、計画図となっております。都市計画道路は標準幅員22mで決定されておりますけれども、連結側道を新たに整備する箇所につきましては、現在の都市計画の区域から広がるような計画となっております。

次に、スライド22をご覧ください。松戸市の松飛台、串崎新田地先の松戸都市計画道路3・4・20号と、今回新規に決定します3・4・41号となっております。現在の国道464号が、図面の左上から右下の方に、現在の国道464号が通っております。前方のスラ

イドの図面のケイヨーD2 と書いた下辺りに、現在の串崎新田の交差点がございます。現在の都市計画決定の内容では、現在あります串崎新田交差点の南側を北千葉道路が通過する計画となっておりますので、そのまま整備しますと3つの交差点が近接してしまう、ということで、交通処理上や安全上の課題があるといったところで、沿線市などと協議を行いまして、安全性や現在の通行形態を確保するため、図に示すように、新たに道路の付け替え、3・4・41号を整備しまして、別に交差点を設ける計画といたしました。元々、3・4・20号と北千葉道路は、平面交差点を形成する計画でしたけれども、今回北千葉道路の下をくぐっていくという計画に変更しております。

次に、スライド23をご覧ください。計画書、計画図となっております。3・4・41号につきましては、新たに都市計画決定されますので、その区域を全部赤く着色してございます。また、3・4・20号につきましては、先ほど言いました北千葉道路の平面交差点をやめまして、立体交差とするという計画となりましたので、隅切り部分が必要なくなりましたので、その部分が黄色く塗られておりますけれども、区域から除外するという計画となっております。

次に、スライド24をご覧ください。冒頭の方で説明した下、手続きの状況でもご説明しましたが、昨年9月に「都市計画の変更の案の概要」を縦覧いたしまして、松戸都市計画に関しては1名の方から公述の申出がございました。スライドに記載のとおり、10月14日に松戸市役所におきまして公聴会を開催したところでございます。ご意見の内容につきましては、都市計画道路の位置や構造に関しまして、「計画道路に自宅などがあっている。また、どうしても守りたい木がある。よって、この北千葉道路の計画には反対する」といったご意見がございました。県としましては、こちらの内容については、既にホームページで公表している内容となっておりますけれども、記載のとおりでございますが、市川市から鎌ヶ谷市間は東西方向の幹線道路が脆弱なため、国道464号及び並行する県道では、渋滞が発生してございます。新しい幹線道路である北千葉道路が整備されることで、交通の分散が図られまして、渋滞の緩和が期待されるなど北千葉道路の整備は必要だと考えております。また、ルートについては、これまでの説明と同様でございますけれども、北千葉道路の市川市から船橋市間は昭和40年代前半に、既に都市計画決定されておきまして、周辺では区画整理事業や北千葉道路以外の都市計画道路、また、鉄道などが計画・整備されております。社会的影響や自然環境などを与える影響、これまでに説明会やオープンハウスなどを開催させていただきまして、住民の皆様からいただきましたご意見なども踏まえた結果、現行の都市計画決定区域を基本としたルートが最適であるというふうに考えております。

最後に、今後のスケジュールについてご説明させていただきます。スライド25をご覧ください。まず、都市計画の手続きに関しては、都市計画の変更の案につきまして、住民の方からいただいたご意見がございましたので、その要旨を県都市計画審議会へ提出いたしまして、今後ご審議いただく予定です。また、並行して進めています環境影響評価の手続きについては、準備書に対しましては、環境知事より関係市長に意見聴取してございまして、松戸市長様からも市の環境審での審議を受けまして、すでに回答をいただいているところです。現在、冒頭で説明しましたけれども、現在、評価書を作成しまして、国土交通大臣の意見を聴取している段階となります。今後は、国交大臣の意見を踏まえまして、評価書を補正したのち、都市計画の変更の案と併せまして、県都市計画審議会の方で、審議いただく予定となっております。手続き

につきましては、年度内の手続き完了を目指して進めている所であります。

私の方からの説明は以上になります。

都市計画課 課長

次に、議案第1号「北千葉道路の都市計画決定及び変更に関わる千葉県からの意見照会」について」ご説明させていただきます。都市計画課の谷口と申します。着座にて失礼いたします。

北千葉道路につきましては、千葉県にて都市計画手続きが進められておりますが、都市計画法第18条第1項の規定に基づきまして、千葉県より本市へ北千葉道路の松戸区間及び市川区間の都市計画変更に対して、意見照会が来ております。意見照会文につきましては、お配りした資料のとおりでございます。それぞれ、松戸都市計画道路の変更と、市川都市計画道路の変更に関して、2枚来ております。

本市では、千葉県からの意見照会を受けまして、庁内での照会を経て、回答案を取りまとめましたので、審議会の承認をいただきたいと考えております。松戸市の回答案といたしましては、お配りしました資料のとおりでございます。この照会は、都市計画決定及び変更の内容に対する意見照会となりますので、内容的には『名称、位置、規模』についての照会となります。

この項目につきましては、本市からの意見はなしとさせていただいております。しかしながら、庁内での意見照会の結果、都市計画の決定及び変更についての意見はありませんでしたが、北千葉道路の計画を進めるにあたりまして、関係各課よりいただいた意見がございましたので、要望事項という形で、提出させていただくことといたしました。

なお、昨年8月の第134回都市計画審議会におきましても、北千葉道路の変更の原案に関する千葉県からの意見照会に対する松戸市の意見としてご報告させていただいております。内容につきましては、言い回し部分でわかりやすくするための若干の修正は行っておりますが、基本的な内容は、昨年8月の都市計画審議会におけるものと変わっておりませんので、そのことは、申し添えさせていただきます。

以上1号議案の説明とさせていただきます。ご審議の程、よろしくお願いいたします。

福川会長

どうもありがとうございます。それでは、1号議案についてのただいまの説明について、ご意見ご質問をお願いいたします。

ミール委員

ご説明ありがとうございます。共産党 市議会議員のミールです。よろしくお願いいたします。

いくつかあるのですけれども、そもそものこの事業の目的と効果という点で、最初に県の道路計画課の方にご説明頂きました。ただ、わかるようでわからない所がありますので、ぜひ具体的に教えていただきたいと思います。

まず、国際競争力の強化というのが、道路が出来ることでどのように評価されていくのか。それから、地域間の交流連携について、道路が出来ることと交流が出来て、連携が出来るというのが、わかるようでわからない。具体的に示していただきたいと思います。あと、物流の効率化、地域の活性化、それぞれ具体的に、この道路によってどのように向上するか、というところを

説明していただきたいという風に思います。

あと2点目、周辺道路の渋滞の緩和というのが目的にあります。これは、なんとなくわかります。私も、昨年8月6日の第134回審議会で、質問しました。どのくらい渋滞しているのでしょうか、というのを聞きましたところ、何某という所では渋滞が発生している、ということが数字的にわかりました。そこで、質問ですが、これら周辺道路の渋滞が、北千葉道路を作ることで、具体的にどのように緩和されるのかというところを、教えてください。

そして、その目的の最後のところの、災害時の緊急輸送ネットワークの強化というところ。最近、非常に甚大な被害が起こる災害多くなっていますから、必要だということはわかりますけれども、では、北千葉道路で緊急避難時、災害時に、こんなことが出来るというところを、ぜひ具体的に教えていただきたいという風に思います。

次に、事業主体と費用総額についてです。昨年も聞いたかもしれませんが、そもそも、この北千葉道路の費用総額はどの程度になるのか。計画は変わっていくので、わからないというところは、最初に教えていただいたような気がします。1年も経っていますから、大体の目途が出来ているのではないのでしょうか。費用総額がどの程度になる見込みなのか、という所を教えてください。それから、それに関連して、松戸市の負担がどれくらいになるのか、国と県と市で行う事業ということですが、市の財政的な負担はどれくらいになるのでしょうか。そのような見込みもなく進めて良いのだろうか、という疑問がありますので、その点について教えてください。

3つ目の視点は、住民の方からの公述、都市計画審議会への意見です。前回と違うところは、これが出てきたというところだという風に思いますが、昨年10月14日の公聴会の公述の要旨のところ、土地の奪取とも思えるような計画には断固反対である、という風に、たった一人の方ですけれども、こういう意見を述べていらっしゃいます。ただ、これに対する市の意見は、谷口課長から説明はなかったですけれども、頂いた資料の中では、この反対だという思いに応えていないような答弁になっています。計画の変更が、この北千葉道路をやるということについては、安全性を確保するために必要だという、少し論点がずれたような答えになっています。市民の方の反対だという意見についての市の考えを教えてください。

それから、都市計画審議会に対する意見書が出たわけですが、現在所有している畑で農業を続けたい、という意見が出ているということですが、市としても、これについてどういう風に考えているか、というところを教えてくださいという風に思います。

これが、1回目の質問ということで、お願いします。

福川会長

それでは、よろしく申し上げます。まず、北千葉道路の目的について。

千葉県道路計画課 副主幹

回答が漏れていましたら、ご指摘いただきたいのですが、最初に、先ほど説明しました、北千葉道路の大きく三つの目的を説明させていただいたのですけれども、その具体的な内容について説明して頂きたい、とのことでよろしいでしょうか。

まず「成田空港などの拠点への広域高速移動の強化」という所でございますけれども、北千葉道路周辺には、成田、千葉ニュータウンといった業務道路核都市といった、そういった都市

機能を持った地域といったものがございます。例えば、千葉ニュータウンの方では、企業立地などが進みまして、物流の施設や商業施設などが多数立地して、広域の連携拠点といったものを担う都市になっているのですけれども、現在、高速道路のインターチェンジへのアクセス時間が、例えば、白井や印西の辺りはすごく遠く、30分以上かかるような地域となっておりまして、こういった地域というのは、千葉県の北西部の中でもそういった地域は中々なく、インターチェンジへのアクセスが遠いと、地域のポテンシャルが活かされて抱かれていない地域となっておりまして、今回、北千葉道路が整備されますことで、自動車専用道路という形ですけれども、遠くの地域へのアクセス、速達性の向上などが図られる。例えば、航空の物流といったものなども、今後新しく立地していくといったことが想定されるということで、国際競争力の強化ということを考えております。また、それと同時に地域間の交流連携ということで、首都圏北部からのアクセス時間も大変短くなってまいりますので、こういった意味でも、交流連携が促進されていくものという風に考えております。

物流の効率化という面に関しましては、「周辺道路の渋滞の緩和」という部分と同じようなことですが、現在、市川市から鎌ヶ谷市間というのは、現状道の国道464号のは2車線の道路となっておりまして、先ほど、委員のお話がありましたけれども、昨年もご説明させていただきましたのですが、混雑度が1.0以上というような国道や県道もありまして、ネットワーク等の移動時間が一番かかっているということで、北千葉道路が出来ることで、そういった周辺道路の渋滞の緩和が図られる、そういった物流のトラックの移動時間の短縮なども図られることで、物流の効率化等も期待される、といったこととございます。

「災害時の緊急輸送ネットワークの強化」といったところにつきましては、国道464号は現在2車線の道路となっております。周辺には、松戸市もそうですが、第三次救急医療施設があり、鎌ヶ谷市には下総航空基地というのがございまして、こちらは、地域の防災計画の中では、空輸の拠点となっております。例えば、首都圏の北部や東京湾の北部の地震が起きると想定されておりますが、そういった災害が発生したときに、自衛隊の航空基地などを利用して、救急搬送をこの地域だけでなく、他の地域へ急病人を運んだり、ということも期待できる、そこへのアクセスの時間の短縮も期待されるということで、緊急輸送ネットワークの強化も図られる、という風に考えております。

事業主体と費用総額の件でございます。事業主体につきましては、現在決まっておりません。北千葉道路の事業もは、例えば、首都圏北部と成田空港を結ぶといったことで、事業の性質から考えましても、国が管理するような道路、国の方に事業主体になってもらいたいということで、県、沿線市と一緒にこれまで働きかけを行っているところです。今回の手続きに際しましては、国の方も入った調整会議の中で、このような構造にしていきたいと思います、ということを確認はしているところです。今年度、手続きは完了いたしますので、来年度から国による新規事業化が図られるように、現在県の方では要望等を行って、取り組んでいるところとなっております。

北千葉道路の費用総額、どれくらいのコストがかかるのかとった部分につきましては、現在、国の方で、新しく事業を立ち上げるときには必ず事業評価というものをを行いまして、国の社会資本整備審議会等で、審議がされることとなっております。その中で、総事業費やB/Cといったものを算出しまして、国の審議会の中で、事業が必要なかどうか、という審議をしていただき、その中で明らかになっていくとのことで、現在のところ県の方でも、どれくらいの費

用ということは聞いておりません。

松戸市の費用負担についてですが、国の方が仮に事業を行うといった場合におきましては、直轄事業負担金ということで、地方の都道府県及び政令市が一定の負担を行うこととなっております。それにつきましては、沿線の市や、市町村が直轄事業に対して負担をする、という制度ではございません。ただ、例えば、北千葉道路と関連しまして、他の道路事業を新しくやるとか、松戸市が市施工施行でやる部分が発生すれば、松戸市の負担が発生する可能性がありますけれども、北千葉道路の直接の費用負担に関しましては、現在のところ、想定してはございません。

都市計画課 課長

続きましてのご質問で、意見書についてですが、第2号議案でご説明する予定でございましたが、こちらにつきましては、北千葉道路の関連する都市計画道路については、松戸市として必要性があるものと認識しておりますので、それにつきましては事業実施に向けて、今後も丁寧に進めてまいりたいと思います。

ミール委員

ありがとうございます。目的のところは、千葉ニュータウンとか成田があつて、そういったところを結ぶ高速のアクセスがないのだ、という所で理解を致しました。物流の効率化という所も、主にトラックが渋滞を引き起こしているということなのですかね。それが北千葉道路を使うことで、移動時間の短縮が出来て、物流の効率化が図れるということで、理解を致しました。

次に、費用負担のところですが、工事の主体は未だに決まっていなくて、県の方の答弁でも国がやって下さい、との働きかけを行っていて、要望を出しているということで、一体いつ決まるのでしょうか。国がやらないのですか、という感じですが、国がやる方向ということで、大丈夫なのでしょうか。これが、松戸市もやってください、というような話になるのか、その辺がわからなかったなので、改めてお聞きしたいという風に思います。費用の総額がどの程度になる見込みか、というところで、まだ全然わからない、国がやるということになれば、国の事業評価の中で費用も決まってくるというお話でしたので、やはり国がやるのか、という風に思ったのですが、そこがわからなかったなので、もう一度改めて、国がほぼやる見込みなのだとこのところ、そうであればその費用、少なくとも北千葉道路については、松戸市の負担はないのだというところの理解でよろしいのか、という所を改めてお聞きしたいと思います。

意見は、次の2号議案で言った方がよろしいでしょうか。

福川会長

公述の話でしたら、2号議案でお願いいたします。

それでは、もう一度確認したいというお話ですので、県の方お願いします。

千葉県道路計画課 副主幹

事業主体に関しましては、先ほどいった国と県と、松戸市も入った沿線市の入った連絡調整会議というものがございまして、そこの中でどういった構造にするか検討している組織がござ

います。その中で、北千葉道路については、国の直轄事業と、真ん中の自動車専用道路の有料道路事業ということで、高速道路会社が行うことになるのですが、そういった施工とする計画としましょう、ということは、国も入った会議の関係者のなかで確認はしておりますので、県としては国がやっていただけるものと考えてございます。ただ、国の方も、先ほど言った色々な新規事業化をしようとする手続があり、審議会等の了承を得たりしないと、国の方でも事業化、事業主体になったとは言えないので、このような言い方をさせていただいております。

福川会長

ありがとうございます。委員よろしいでしょうか。

ミール委員

決まっていないということですね。

福川会長

はい、制度的にはそういう進め方になるということですね。

他にはご意見いかがでしょうか。

増田委員

増田と申します。よろしくお願ひします。

環境アセスメントを行うために、交通量の予測というものを出していると思うのですが、その予測についてお聞きしたいのですが、先ほど交通量が、はっきりこのようになるというようにお話はなかったと思ったので、松戸市への影響とか、答えられるところがありましたら、ぜひ教えてほしいので、お願ひします。

福川会長

はい、お願ひします。

千葉県道路計画課 副主幹

北千葉道路の交通量につきましては、2月に公告いたしました準備書の中で公表しております。計画交通量というのは、環境影響を予測する上での与条件として必要でございます。例えば、騒音ですとか、大気の影響を予測するにあたりましては、北千葉道路がどれくらいの交通量になるのかわからないと、そういった影響が予測できないので、算出しております。北千葉道路の専用部、真ん中の自動車専用道路につきましては、約2万8千台～約3万7千台を予定しております。一般部につきましては、今回新たに整備します市川市から鎌ヶ谷市間でございますが、約2万4千台～約3万7千台といった交通量を予想しております。

福川会長

そのような数字でよろしいですか。

増田委員

ということは、私は矢切地区なので、例えば外環だと遮音壁が高くなる、という対処をしていただいているのですが、やはりそういうことは、伴ってやるということが前提なのですね。確認ですが。

千葉県道路計画課 副主幹

今回、騒音等につきましては、やはりこれだけの台数が走りますので、外環道とは高さは異なりますけれども、遮音壁等を予定している所です。

福川会長

よろしいですか。他に、ご意見ございますか。

杉山委員

杉山です。ご説明ありがとうございました。簡単な疑問ですが、頂いたパワーポイントの資料10ページのインターチェンジの位置のお話ですが、非常に短い区間の中に、多くのハーフインターチェンジというのでしょうか、ダイヤモンド型のインターチェンジが計画されているのですが、ただ、あまりインターチェンジが近すぎると、利用者が混乱しないか、という所が心配なのですが、一番近いインターとインターの間は、どれくらいの距離になるのでしょうか。

千葉県道路計画課 副主幹

具体的な数字までではないのですが、概ね外環と同じ2～3キロを想定しています。外環の場合、松戸インターチェンジのところが、前回の審議会でもあったかもしれないですが、市川松戸線との交差点にインターの出口が近いということで、松戸インターを出て、市川松戸線を右折しようとする車が右折しづらい、といったことがございます。今回、北千葉道路の計画におきましては、直近の交差点との離隔というのは確保しまして、出たすぐの交差点でも右折できるように必要な長さを確保しております。

杉山委員

ありがとうございました。まさに、外環のあそこの交差点の右折レーンのところが近すぎて結構危ないとか、先に行かないとだめだとか、というのが結構あったので、ぜひその辺は考慮いただければと思っております。ありがとうございました。

福川会長

他に、いかがでしょうか。

昨年も、丁度一年前に、同じような議論をしてきたと思います。

それでは、ご意見等はないようですので、質疑を打ち切り、議案第1号、道路そのものではなく「北千葉道路の都市計画決定及び変更に関わる千葉県からの意見照会について」を皆さんに承認していただくということになります。それでは、議案第1号意見照会について、ご承認いただける方は、挙手をお願いいたします。

委員一同

賛成多数

福川会長

お一人除いて、全員挙手ということでよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。議案第1号は、賛成多数で承認いたしました。ありがとうございました。

それでは、ここで換気してよろしいですか。

～休憩・換気～

福川会長

それでは、続きまして議案第2号「北千葉道路に関連する松戸都市計画道路の決定及び変更について」説明をお願いします。

都市計画課 谷口課長

それでは、議案第2号「北千葉道路に関連する松戸都市計画道路の決定及び変更」について、ご説明させていただきます。『北千葉道路に関連する松戸都市計画道路の決定及び変更について』の資料をご覧ください。

資料の4ページ目をお願いいたします。図上に青線で示している路線が北千葉道路になります。赤線で示している路線が関連する松戸都市計画道路になります。配置といたしましては、こちらの図に示す通りでございます。先ほど、千葉県からの説明にもございましたが、北千葉道路の線形や構造により、関連する松戸都市計画道路3・3・7号及び3・4・20号の都市計画変更、また新たに松戸都市計画道路3・4・41号の都市計画決定が必要となるものでございます。

続きまして、6ページ目をお願いいたします。都市計画手続きを行う各路線について説明いたします。松戸都市計画道路3・3・7号でございますが、図の資料2の1に位置図と概要を位置図に記載させていただいております。概要といたしましては、松戸都市計画道路3・3・7号は船橋市から本市を経て埼玉県を結ぶ、広域的な幹線道路の一部でございます。本市の現行都市計画マスタープランにおきましては、市内の交流拠点に位置付けられている新松戸、八柱、東松戸を経て、市内に南北に縦断する路線として都市計画決定された本市の骨格的な幹線道路でございます。

続きまして、次の7ページをご覧ください。こちらに変更内容と理由を記載させていただいております。左上「計画図」におきまして、赤色で着色している部分が今回追加の都市計画変更を行う箇所でございます。理由といたしましては、右側になりますが、現在、本路線と接続する市川都市計画道路3・3・9号は市川市域において北千葉道路と平面交差する計画で都市計画決定されております。しかしながら、4車線道路の交差となることや、周辺の地形の状況等から、道路構造令に基づき、市川都市計画道路の3・3・9号が北千葉道路を下越しする計画となるため、交差方法が平面交差から立体交差に変更なり、併せて、連結側道を新設する都

市計画変更が行われることから、本路線についても、連結側道の新設に伴い影響が生じるため、都市計画変更を行い、幅員を変更するものでございます。計画図の下には、計画書の内容を記載させていただいております。

続きまして9ページをご覧ください。松戸都市計画道路3・4・20号についてでございます。資料3. 1に位置図と概要を記載させていただいております。概要といたしましては、松戸都市計画道路3・4・20号は本市中央部から松戸市の国道6号線の岩手交差点になりますが、南部を東西に結び鎌ヶ谷市に至る路線として都市計画決定された本市の幹線道路でございます。

つづきまして10ページをご覧ください。こちらが変更内容と理由についてでございます。左側「計画図」に黄色で着色している部分が、今回廃止の都市計画変更を行う箇所でございます。この理由としましては、現在、松戸都市計画道路3・4・20号は北千葉道路と平面交差する計画で都市計画決定がされておりますが、既存交差点と近接し交通処理上の課題が生じることから、安全性や現在の通行機能を確保するため、北千葉道路との交差方法を平面交差から立体交差へ変更するとともに、区域等を変更し、併せて車線数を決定する都市計画変更を行うものとなります。現計画では北千葉道路との交差方法が平面交差であるため、3・4・20号は交差点部において、隅切り部分も都市計画決定されておりますが、立体交差に変更となるため、隅切り部分は不要となりますので、削除するものでございます。計画図の下には計画書の内容を記載しております。

次に12ページをご覧ください。松戸都市計画道路3・4・41号についてでございます。資料4. 1をご覧ください。位置図と概要を記載させていただいております。概要といたしまして、松戸都市計画道路3・4・41号は、松戸都市計画道路3・4・20号と北千葉道路とのアクセスを確保するために、新たに設ける都市計画道路でございます。

次、13ページをご覧ください。こちらが、決定内容と理由でございます。左側「計画図」に赤色で着色している路線が、今回新規の都市計画決定を行う路線でございます。理由といたしましては、松戸都市計画道路3・4・41号の付近には、国道464号線が通っており、串崎新田交差点がございます。現行の都市計画決定の内容では、串崎新田交差点の南側を北千葉道路が通過する計画となっていることから、そのまま整備しますと、3つの交差点が近接してしまい、交通処理上や安全上の課題がございます。そのため、安全性や現在の通行形態を確保させていただくために、新規で都市計画道路を決定し、道路の付け替えを行うものでございます。なお、本路線につきましては、終点が市川市大町となっているため、市川市に対しても意見照会を行っており、市川市からは、意見なしとの報告を受けております。

つづきまして、次は都市計画決定及び変更の案の概要縦覧についてでございます。15ページ、資料5. 1、案の概要縦覧について記載させていただいております。案の概要縦覧は令和元年9月10日から24日までの2週間、実施いたしました。その際に、9名の方が縦覧を行い、公述申し出書の提出が1件ございました。

次の16ページに、公述申し出書1件の提出に基づき開催した、公聴会について記載しております。公聴会は令和元年10月14日に開催しております。頂きました公述の要旨といたしましては、「所有地の多くが都市計画道路にかかっている。土地の奪取とも思えるような計画には、断固反対である。」との内容でございました。この公述に対しまして、市の考え方につきましては、書いてあるとおりですが、読ませていただきます。「現在の都市計画決定の内容

では、松戸都市計画道路3・4・20号岩瀬串崎新田線は、北千葉道路と交差する地点に新たに交差点を設け、平面交差により交通処理を行うこととなっております。しかし、新たに設ける交差点と串崎新田交差点が近接しているため、安全かつ円滑に交通処理するための交差点間の距離が確保できないこと、現在の通行機能が確保されないなどの課題があります。そのため、北千葉道路及び関連道路の道路構造等に関し、国・県・沿線市等において協議した結果、松戸都市計画道路3・4・20号岩瀬串崎新田線と、北千葉道路との交差方法を立体交差へ変更し、安全かつ円滑な交通を確保することとなりました。さらに、松戸都市計画道路3・4・20号岩瀬串崎新田線から北千葉道路へのアクセスと、現在の通行機能を確保するため、都市計画道路3・4・41号串崎新田大町線を新たに都市計画決定することになりました。本市においても松戸都市計画道路3・4・20号岩瀬串崎新田線から北千葉道路へのアクセス、また現在の通行機能の維持は重要であると考えていることから、都市計画の決定及び変更が必要と考えております。」との考え方を示しております。この内容につきましては本市のホームページにて公表されているものでございます。

つづきまして、17ページをご覧ください。こちらからは、「都市計画決定及び変更の案の縦覧」について、でございます。

18ページ、資料6.1案の縦覧について記載させていただいております。案の縦覧は令和2年2月4日から18日までの2週間、実施いたしました。その際に、2名の方が縦覧を行い、意見書の提出が1件ございました。

19ページをご覧ください。こちらは、都市計画審議会に対する意見書の要旨提出について説明させていただきます。都市計画法第19条第2項には「市町村は、前項の規定により都市計画の案を市町村都市計画審議会又は都道府県都市計画審議会に付議しようとするときは、第17条第2項の規定により提出された意見書の要旨を市町村都市計画審議会又は都道府県都市計画審議会に提出しなければならない。」と規定されており、今回提出された意見書につきましては、その要旨を都市計画審議会に提出することとなっております。提出する要旨は、記載している内容でございます。お配りした資料の下の枠内に記載してありますが、「都市計画手続きに関する周知が分かりづらい。」「現在所有している畑で農業を続けたい。」ということでございます。

提出された意見の要旨のうち「都市計画手続きに関する周知が分かりづらい。」とのご意見に対しまして、本件の都市計画手続きにつきましては、松戸市における他の都市計画手続きと同様に広報まつどに掲載するほか、今回は町会を通じた周知を実施してまいりました。

しかしながら、今回頂きましたご意見を真摯に受け止め、都市計画手続きに関しましては現在、広報まつどでの周知の他に、松戸市のホームページにおきましても掲載し、周知を図るよう改善してさせていただいております。

次に「現在所有している畑で農業を続けたい。」とのご意見に対しましては、先ほどの公述に対する市の考え方と同様の考え方をもっております。具体的には、松戸都市計画道路3・4・20号串崎新田線から北千葉道路へのアクセス、または現在の交通状況から非常に重要であると考えていることから、都市計画決定及び変更が必要であると考えております。公述申出書と同じような形で考え方を示します。

最後にスケジュールでございます。21ページをご覧ください。本日の開催させていただきます都市計画審議会は黄色着色された赤字で示した段階でございます。本審議会にてご審議い

ただいた後、今後につきましては、県との法定協議を経て、県からの回答を頂いたのち、都市計画決定の告示を行うスケジュールとなっております。

時期につきましては、並行して手続きが進められている、北千葉道路本線の都市計画変更手続きに合わせる形となりますので、現段階では具体的な日程は明確になっておりませんが、今年度中の手続き完了を目指して取り組んでおります。

以上、2号議案の説明となります。ご審議の程、よろしくお願いいたします。

福川会長

それでは、ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問はありますか。

ミール委員

ミールです。よろしくお願いいたします。何点か質問したいと思います。最初に、第1号議案の方で、質問しましたところに関連してですが、丁寧に説明していくということですがけれども、ただ説明をただけで、本当に、この方は納得できるのだろうか。というところがあると思うのです。農業を続けたいという、農家にとって土地というのは、本当に、命の次に大事なものだと思うのです。それを、いきなりとられてしまうということ。それが利便性向上、効率化、そういったことと比べて、その人にとっては人生を奪われることになると思うのですが、その点については、市はどのように考えてらっしゃるのでしょうか。それが、まず1点です。

それから、松戸市としても昨年、都市農業振興計画というものを出して、都市でも、都市農業を守り育てていくということは、方針として、国としても出していますし、それに基づいて、松戸市としても、そういった指針を、方針を示しました。これと、道路をつくることで、農地がなくなっていく、こういったことの整合性をどういう風に図っていくのか。道路は優先なのか、最優先なのか、そういった判断なのか、その点を教えていただきたいという風に思います。

それから、自然、農地、樹林等の自然環境という点からいけば、先ほどの説明で、環境影響評価の調査が行われたということで、その説明会にも私は参加したのですが、それらの資料によりますと、この北千葉道路の計画予定地には、特徴的な生態系として、樹林環境、耕作地及び緑の多い住宅環境、それから水辺環境、この3つが存在するという風に書かれていました。そして、それらの地域には、大鷹など、その他重要な多数の種類動植物が生存しているということが調査により、明らかになっています。この生態系が、北千葉道路の建設によって、その生息環境が失われると、環境がなくなってしまう恐れがあるという結果も出ている。また、その他の植物でも、その生育環境がなくなるか、保全されないか、またはその恐れがあるという結果も出ています。このように、この道路の建設によって、貴重な野生の動植物に、深刻なダメージを与えるということについての検討は、ほとんどなされていないと思います。環境調査やりました、じゃあ、こういう騒音が出るなどの影響があるから遮音壁作ります、植物移植します、というそれだけなのです。対処療法です。これによって、その計画自体どうなのだというところは、一切考慮されない。それは、どうなのだろうか、何のための調査なのだろうか、という所を、私は非常に疑問に思っています。市として、そういった貴重な、松戸市にも住んでいるような、貴重な野生の動植物に、深刻なダメージを与えるということ、このことについて、どういう風にお考えでしょうか。その点を教えていただきたいという風に思います。

それから、もう1点。最近の気候変動による災害です。昨年も松戸市でも豪雨災害がありました。近年、毎年のように発生していると思います。これらの対策としても、自然を保護することは非常に重要だと思います。例えば、雨を吸収する、道路がアスファルトですと雨が流れていってしまうので、それが低いところに溜まって、洪水になったり、浸水被害になったりということで、そのような時に雨を吸収する自然林であるとか、畑であるとか、あるいは、自然林であれば二酸化炭素も吸収するので、地球温暖化抑止にも有効であるということがわかっています。こういった、農地や森林を守る意義についても、やはり検討すべきではないでしょうか。もう50年前に作った計画があるのだから、効率化のために、経済発展のために、何が何でも道路を作るのだという考えのもとに、今の議論が行われていると思いますが、本当にそれでいいのでしょうか。私は大いに疑問であります。市議会でも、多くの議員の方が、国連の持続可能な社会に向けてのSDGsが重要だということを、保守の方も含めておっしゃっていました。その17の取り組みのうちの13番目の「気候変動に具体的な対策をする」、あるいは15番目の「陸の豊かさを守ろう」ということが掲げられている。であれば、私たちもやはりそれに対しての具体的な取り組み、計画を大胆に変えていくということも検討しなければ、何のための都市計画審議会だ、と思ってしまう。皆さん賛成だからいいではないか、便利になるから良いではないか、と思うかもしれません。確かに、便利になるかもしれないけれど、それによって失われるもの、もう2度と自然林などは戻りません。農地も戻りません。それで良いのか、ということを今一度私たちは考えるべきではないでしょうか、ということを言いたいです。その点について、SDGsの取り組みについても、市としてどのように考えますか、という点をお聞きしたいという風に思います。

最後に、コロナの状況で経済も税収も恐らく落ち込んでしまうと思います。つまり、財政への影響も深刻になることが懸念されている中で、今この北千葉道路を最優先で進めていくという必要があるのか、ということ。この点についても、市のお考えをお聞きしたいと思います。

以上です。

福川会長

はい、よろしく申し上げます。

都市計画課 課長

まず、地権者には丁寧に説明して、ご理解をいただけるよう努力してまいりたいと思っています。また、農業を続けたいということですが、これにつきましても、果たしてその場所でやらなければいけないのかとか、いろいろな今後の事業の中で、色々その辺を丁寧に説明していければと思います。

それと、都市農業の関係ですが、たしかに北千葉道路で農地の一部はなくなるかもしれませんが、ただ道路が公共的に必要であるという所で、最低限、農地の一部が道路に引っかけますが、他の部分でも色々農地を続けていく努力をしていくようなやり方もあると思いますので、その辺も農政部局と話をしてみたいと思っています。

千葉県道路計画課 副主幹

環境影響評価については、県の方から説明させていただきます。

都市計画の手続きと並行して、環境影響評価を行っておりまして、今年の2月に準備書という形で、環境の14項目ということで、例えば、大気や騒音や振動とかの生活環境に関わるもの、また、自然環境ということで、動植物を含めた生態系のことにつきまして、現地での調査、予測、評価といったものを行っております。先ほど、委員の方からのお話ございましたけれども、動植物につきましては、北千葉道路及び北千葉道路周辺域で、現地にどういった動植物が生息、生育しているのか、といった調査を行いまして、今回北千葉道路が出来ることで、例えば大鷹オオタカについては、何羽かありますけれども、一つのつがいの生息する樹林の一部が北千葉道路で改変される、ということで、生息環境に影響を与える可能性があるということです。例えば、大鷹オオタカにつきましてもは、繁殖をする時期、卵を抱える時期に音が出ますと、大鷹オオタカの子供を育てる環境が悪くなり、子供を育てなくなってしまうといったことが考えられるので、そういった生息環境への配慮を行うこととしています。また、植物種につきましては、北千葉道路の区域内でしか見られなかった植物がございまして、そういったものに関しましては、移植をさせていただくということで、今移植先を検討しながら、適切に保全をして参りたいと思っております。

生態系に関しましては、例えば、食物連鎖のピラミッドがあると思いますが、この地域を特徴付けるということで、この地域を特徴づけるということで、この地域では、大鷹オオタカを頂点とした生態系がありまして、水辺環境ということで、隣接する市川市の方で、湧水が出ている大町公園がございまして、そちらの湧水が出ている所で、多様な植物や動物の生息環境がありまして、湧水が枯渇してしまうと、その生息環境が保全されなくなるということですので、湧水を保全する対策をしっかり行うと手続きの中では述べさせていただいております。やはり、動植物は生き物ですので、今調査したものが、事業をやる時にいなくなってしまうたり、ということもありますので、事後調査という形で、事業実施団体段階でもきちんと調査を行いまして、その時いるものに対しまして、きちんと保全対策を行っていく。それについては、専門家のご意見を伺いながらやっていくということです。

また、水を浸透させるような、というお話もあったと思うのですが、これについては、透水性の舗装等を行いまして、印旛沼や手賀沼の流域にもなっておりますので、水循環、地下水の涵養化汎用化ということも図っていくということを千葉県でも進めておりますので、透水性の舗装等も行いまして、雨が地下に戻ってくるといったことも考えたいと思っております。

都市計画課 課長

あと、コロナで税収が落ち込む中での北千葉道路の必要性についてですが、北千葉道路については、成田空港を結んだり、本市におきましても色々な所へのアクセスが良くなるなど、また、災害が起きた際にも、近年の異常気象なども踏まえまして、災害時にはとても役に立つという風に考えております。ですから、コロナで税収が落ち込むということは重々理解しているのですが、北千葉道路は本市にとっても必要性のあるものだと考えますので、ぜひとも進めてまいりたいと思っております。

福川会長

はい、どうぞ。

ミール委員

ありがとうございます。もう1点、改めて質問なのですが、農地とか宅地とか森林樹林が失われるということですが、それぞれどれくらい失われるのか。例えば、住居であれば何戸くらいかかるのか、農地は何平米くらいとか、計画地の何割くらい、といのは出ているのでしょうか。もし出ていれば、教えていただきたいという風に思います。

福川会長

はい、お願いします。

都市計画課 課長

具体的な面積というのは出していないです。今の話は、関連都市計画道路の話でよろしいですか。3・3・7号、3・4・20号、3・4・41号の。

福川会長

北千葉道路全体ですか。

ミール委員

出来れば、北千葉道路全体で。

千葉県道路計画課 副主幹

まだ、現地の測量、例えば、境界の立会とか、地権者の情報は、都市計画段階というのはその手前の段階となっております。航空測量を行いまして、どのような家が当たりそうなのかというのはわかっておりますが、それが何戸当たるのかとか、どういった地権者がいるのか、というのはそこまで把握しておりません。何平米とか何戸とかいう話は、お知らせできる段階ではないです。

ミール委員

ありがとうございます。お答えはわかりました。ただ、環境影響評価のことに関しては、例えば雨が溢れてしまう場合には、透水性の舗装をすとか、移植をすとかは対処療法です。私が言っているのは、自然、環境そのものが重要だということで、対応するからそれで問題なしというのは、やはり違うのではないかなと。そういう仕組みなのだと思いますが、事業を進めていくためのお墨付きみたいなものなのかな、と残念ながらそういうものなのかなと思います。今後の希望として、それは国が決めることかもしれませんが、環境影響が非常に大きいものであれば、計画を考え直していく見直していく、そういうことも考えていくべきではないか、という風に強く思います。

そして、これについての意見をよろしいでしょうか。

福川会長

はい。

ミール委員

私は、基本的には、そもそも北千葉道路を今最優先で進めていくか、というところに疑問がありますので、結論から言えば反対になります。北千葉道路前提の都市計画道路についても、反対という意見です。その理由ですが、先ほども申し上げました通り、北千葉道路の都市計画が決定したのが半世紀も前で、その時とは気候も非常に変わっている。人口も減ってきている。経済の動向なども大きく変化してきていると思うのです。そこに来て、新型コロナウイルスの影響があるということで、まず、その終息に向けた対策にこそ、私たちは予算を投入してほしい、という風に思っています。計画予定地で農業を営む市民からも、反対の意見が出されているという状況で、やはり私は北千葉道路の計画については、賛成は出来ないという立場であります。そもそも、この道路が本当に必要なのかどうか、住民の声なのか、現在のあらゆる状況を考慮して、検討をしていただきたいという風に思います。

いまだに費用総額も明らかになっていない。松戸市としては、都市計画道路は負担になるけれども、基本的には北千葉道路の負担はないかもしれないが、まだわからないというところで、これをどんどん推進するということが良いのだろうか、という風に私は思います。そして、反対の地権者の意向について、どのように把握して対応していくのか、反対しているのは農家の方のようですけども、そういった農家の方の土地を奪うということは、その生業を奪うということになる。そのことについて、もう一度よく考えていただきたいという風に思います。

残念ながら、市でも北千葉道路には賛成、推進という立場だと、市長も先ほどおっしゃっていましたが、その立場のようではありますが、色々な考えの人がいるし、それによって土地を奪われる、生業を奪われる、という方もいます。そして、環境にも大きな影響があります。自然が壊されます。これは間違いありません。そして景観も大きく損なわれます。巨大な高架が何キロにもわたってあるわけですから。そういった点も、私たちはやはり、一度よく考えて、本当に今作るべきなのか、ということを考えていただきたいという風に思います。

以上の理由から、私はこの案には反対を致します。以上です。

福川会長

ありがとうございます。他にご意見はありますか。

増田委員

増田です。まちづくりについて、時代が変わっているのではないか、という話については、ミール委員と意を同じくするところですが、私からは、こういう計画がすごく長期にわたっています。50年前に考えられたもので、災害が目的に加わったのは、最初からそうではなかったのだらうと思いますし、時代とともに変わったことについての、考え直すような仕組みとか、そういう機運というのがはたして、どこかであるのかそうか、というのを確認しておきたいと思えます。

それから、農地の件なのですが、公述の要旨が、1号議案も2号議案も似たような感じなのですが、ホームページにこの通り載っているのですか。公聴会の時、私が傍聴したときは、かなりもっと詳しく言っていたので、随分端折っているなと思いました。例えば、農業もこだわりの農業をやっているとか、木を守りたい理由もたしか言っていたと思えますし、この説明では随分、相当に端折っていると。これは、たった一人とはいえ、随分不十分というか、正確に

あまりにも伝えていないなというのがありまして、正直不満がありました。

それから、農地の移動のことを、そこでやらなければいけないのか、という話を少しおっしゃっていましたが、農地は非常に繊細で、簡単に移せるものではないので、当然この方はそういうことで、反対されていると思う。この道路が本当に必要であって、通したいのであれば、なんといいですか、丁寧にということをおっしゃいましたが、本当に丁寧という意味を考えてやっていただきたい。これは質問ではないですが、公述の要旨がこのままホームページに載っているのかということをお答えいただきたい。以上です。

福川会長

はい、どうぞ。

都市計画課 課長

公述申出書の内容につきましては、先ほどのパワーポイントの内容で載っております。このまま、この内容で公開しています。「公述の要旨」があって、「市の考え方」が載っています。

増田委員

わかりました。最初に言った、50年もの間に考えられた事業が、どこか途中で、見直す仕組みとかがあるのか、県の方にお聞きしたい。

千葉県道路計画課 副主幹

北千葉道路は、昭和42年から44年に都市計画決定されておりまして、その後事業化に向けての動きがずっとなかったと。平成24年から、当時は未整備区間が市川から鎌ヶ谷市間でしたので、県と沿線市、市川市・松戸市・鎌ヶ谷市の3市等で連絡調整会議という形で、北千葉道路をどういう風に今後進めていこうか、という会議を立ち上げたところです。この時代に合った道路というのは、どういうのが必要なのか、という検討を進めていきまして、今の構造が出ましたのが、平成27年から国の方の直轄調査ということで、国の方で調査を始めていただいて、平成28年くらいから今の中に専用部を設けたほうがいいのかとか、構造については、早期整備をはかってく図る。周辺の渋滞の緩和とかを図るはかるためには、早期整備が必要だろう、ということで、高架構造にしていきましょう、と。ただ、専用部を作るだけですと、周辺の渋滞の緩和が出来ないので、やはり一般部の建設は必要だ、といった検討をしてきたところでございます。ですので、平成24年から10年くらい検討を進めてきたところです。

先ほどの公述の要旨の件ですが、当日委員も傍聴に来られていたのでご存知だとは思いますが、同日に、県の方の都市計画と松戸市の都市計画の方と、両方公述の申し出がございまして、確かに委員がおっしゃられるように、もっと長く公述の申し出をいただいたところです。県の方もそうだったのですが、公述の要旨にする段階で、個人情報にあたるような、個人が推測されるような内容の申し出がございまして、これにつきましては、公述人の方からも、個人が特定できるような内容については、要旨にしないほしいといった、先方からのお話もありまして、県の方も市の方も、当日喋っていただいた内容よりは、大分すっきりした形の要旨とさせていただいた、というところがございます。

増田委員

ありがとうございました。この時代の変化にどのように対応しているかは、少しわかりにくかったのですが、一応会議をして見直している、ということはわかりました。ありがとうございました。以上です。

福川会長

ありがとうございました。他にいかがでしょうか。
それでは、他にご意見ご質問はないようですので、ここで質疑を打ち切り、採決に移ります。
議案第2号に賛成の方、挙手をお願いいたします。

委員一同

賛成多数

福川会長

賛成ということで。
議案第2号は、賛成多数で可決いたしました。
以上を持ちまして、議案第2号を終了いたします。議案審議については終了です。
傍聴人もいませんので、第136回都市計画審議会は閉会でございます。