

1. 開催日時：令和6年2月19日（月） 15：00～17：00

2. 開催場所：千葉国道事務所 202会議室

3. 議事

【議事（1）千葉北西連絡道路地元検討会の設立】

（事務局）

事務局より、「資料-1」地元検討会設立趣旨（案）及び「資料-2」地元検討会規約（案）についてご説明させていただきます。

まず、「資料-1」設立趣旨でございます。

千葉県北西部は、常磐自動車道や国道16号、国道6号等に支えられまして、非常に経済活動が活発でございます。特に外環道と圏央道の中央に位置して、県北西部を南北に連絡する唯一の広域的な道路である国道16号沿線には、大型商業施設や物流施設が多く立地しており、今後も物流施設の立地等の開発計画に伴う、交通需要の増大が見込まれているところでございます。

また、令和元年10月には台風19号による豪雨災害により、田中調節池内の市道が通行止めになり、並行する国道16号や県道等に交通が集中し、交通機能が麻痺するなど、災害時における道路網の脆弱性についても確認したところでございます。

こうした状況を踏まえまして、野田市～印西市間について、国道16号の渋滞を解消し、輸送時間の短縮による企業活動の効率化、成田空港とのアクセス強化、迅速な救急医療活動、交通事故の減少、路線バスの定時性の向上などを図り、平時・災害時を問わず安定した人・モノの流れを確保するために、千葉北西連絡道路検討会において、計画の具体化に向けた意見交換、検討を行い、令和4年11月に基本方針を策定したところでございます。

今後、この千葉北西連絡道路の計画の具体化にあたりまして、基本方針を踏まえて概略計画の検討（計画段階評価を含む）を進めることを目的として、「千葉北西連絡道路地元検討会」を設立するものでございます。

続きまして、「資料-2」でございます。

千葉北西連絡道路地元検討会の規約でございます。こちら第1条から読み上げさせていただきます。

（名称）

第1条 本会は、「千葉北西連絡道路地元検討会」（以下「検討会」という）と称する。

（目的）

第2条 検討会は、千葉北西連絡道路における概略計画の検討（計画段階評価を含む）を進めるための指導、助言を行うことを目的とする。

（検討連絡事項）

第3条 検討会は、次の事項について検討と調整、検証を行う。

（1）千葉県北西部における交通状況、土地利用、道路網の把握

- (2) 当該地域における課題への対応方針の検討
- (3) 生活環境、自然環境、歴史・文化資源等に配慮するための検討
- (4) 当該地域における新たな道路網の必要性・効果の検討
- (5) その他必要な事項

(構成)

第4条 検討会の委員は、検討会の設置目的に照らし、公正中立な立場にある有識者と、関係機関からなる別紙の委員で構成する。

2 委員の追加・変更は、検討会の承認を得るものとする。

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、検討会での検討と調整、概略計画をとりまとめ、計画段階評価の手続きまでとする。

(委員長)

第6条 委員長は、検討会委員の中から互選により充てる。

2 委員長は、検討会の会務を総括する。

3 委員長が職務を遂行できない場合は、予め委員長が指名する委員が、その職務を代理する。

4 委員長は、必要に応じて委員以外の関係者の出席を求めることができる。

(検討会の運営)

第7条 検討会は、委員長の発議に基づいて開催する。

2 検討会は、運営にあたり必要な資料等を事務局に求めることができる。

(透明性の確保)

第8条 透明性の確保を図るため、委員等の氏名、会議の開催についてはあらかじめ公表するものとする。

2 審議については、原則として報道機関を通じて公開とする。ただし、個人情報等を一時的に取り扱う場合等、委員長が必要と認める場合には、非公開とすることができる。なお、委員等は非公開の事務を処理する上で知り得た秘密を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も、また同様とする。

3 会議に提出された資料等については、会議終了後、速やかに公表するものとする。ただし、個人情報等で公表することが適切でない資料等については、公表しないものとする。

(事務局)

第9条 事務局は、国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所計画課と茨城県土木部道路維持課道路保全強化推進室、千葉県県土整備部道路計画課企画室に置くものとする。

(その他)

第10条 この規約に定めるもののほか、必要な事項はその都度協議して定めるものとする。

また、本規約の改正等は、出席委員の過半数の賛同をもって行うことができるものとする。

附則 この規約は、令和6年2月19日から施行する。

以上でございます。この検討会設立趣旨及び規約の(案)につきまして、ご意見等ございます

でしょうか。

特にご意見はないようですので、検討会の設立趣旨と規約についてはこちらで決定したいと存じます。

続きまして、千葉北西連絡道路地元検討会 規約第6条に従いまして委員長の選出をお願いしたいと存じます。

委員の皆様からご意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(山本委員)

委員長につきましては、これから地域の皆さまの意見を訊きながら検討を進めていくこととなりますので、公正中立的な立場におられます有識者の委員の方、3名の中から選任されるのが良いと考えます。また、これまでも合意形成や市民参画に精通され、野田キャンパスにご在籍であり、地域の課題や交通事情に精通されております、東京理科大学の寺部先生を推薦させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(事務局)

ただいま山本委員より、寺部委員に委員長をというご推薦がございましたが、ほかにご意見等がございますでしょうか。

寺部委員よろしいでしょうか。

(寺部委員)

はい。

(事務局)

それでは、寺部委員長よりご挨拶をいただければと存じます。よろしくお願いいたします。

(寺部委員長)

只今委員長に選定されました寺部でございます。よろしくお願いいたします。私、理科大にきて20年弱になるのですが、このエリアの野田市～印西市の国道16号の交通問題というのは、2006年とか2008年頃に検討した経緯がありましたので、その時はある程度ルートを絞るところまではいったのですが、その後事業が進まなくてそのままだったかと思います。

当時ルートは、一応3つぐらい絞ったのですが、今回のこの千葉北西連絡道路と名前を変えまして、またこのエリアの交通問題を解決していくということが始まりましたので、大変嬉しく思います。

国道16号、非常に混んでおりますし、沿線も色々最近では物流施設もたくさん立地し始めておりまして、今後も大きく変わっていきますし、問題もどんどん大きくなっていくのではないかと

思いますので、そういったエリアの道路交通問題を解決する意義深い検討会にしたいと思います。

沿線の市町村の皆さん、県の皆さんも来ていただいているので、大変包括的にできれば、非常に大きな画を描けるのではないかと期待しております。

一方で、市民・住民とのコミュニケーションが大事だと思っています。急いで計画を決めて、急いで都市計画を決めたとしても、その後で用地買収、工事の段階で非常に時間がかかるという、多くのプロジェクトを見て参りましたので、そのようにならないように、地元の皆さんの意見を沢山きちんと訊いて、その上で我々が判断すると、最終的には国土交通省が判断するということですが、そういうのをサポート出来るような検討会にしていきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

(事務局)

ありがとうございました。

ここで、報道関係の皆さまには、カメラ撮りを終了していただきますようお願いいたします。

それでは、ここからの議事進行は寺部委員長にお願いしたいと存じます。先生よろしくお願いいたします。

(寺部委員長)

はい。では議事を進めさせていただきます。

【議事(2)千葉県北西地域の交通特性、交通課題】

(寺部委員長)

議事次第の3の(2)千葉県北西地域の交通特性、交通課題について事務局より説明をお願いします。

(事務局)

それでは説明させていただきます。お手元の資料-3の1ページ目から20ページが、最初の説明となります。資料右肩にページ番号を振っておりますけども、まず3ページ目をご覧ください。

まず、千葉北西連絡道路は、核都市広域幹線道路の機能を兼ね備えた高規格道路として調査中でございます。この核都市広域幹線道路と申しますのが、こちらの図面の左側に書いてございます、計画の概要というところに緑色でハッチングしているところ、千葉県でいうと千葉ですとか、成田・千葉ニュータウン、柏地域、埼玉の方にも春日部・越谷、浦和・大宮などと広がっておりますけども、こちらの業務核都市を結ぶ幹線道路であります。

これにより、新たな環状方向の道路網が出来まして、業務核都市間や他の地域等との連結性を強化できるというところから、この千葉北西連絡道路の概略計画の検討を進めることを目的として、今般、地元検討会を設立するものでございます。

続きまして、4ページでございます。これまでの経緯でございますけれども、これまで千葉北西連絡道路検討会というものがございまして、千葉国道事務所、茨城県、千葉県、野田市、柏市、我孫子市、印西市、白井市、取手市という行政機関で構成され、これまで4回検討しまして、基本方針を作成してございます。

資料中段、基本方針の抜粋版、概要を書いておりますけれども、まず求められる道路の機能、サービスレベルといたしまして、核都市広域幹線道路の機能を兼ね備えた、多車線の自動車専用道路と、起終点につきましては、先程3ページの右側の図面にも書いてございますけれども、野田市のつくば野田線以北から、印西市の国道464号付近までとしてございます。

また、この道路の計画を進めるにあたっての配慮事項等といたしまして、防災の観点も踏まえ、河川や鉄道等の既存インフラの機能に可能な限り影響を与えないよう努めること、また地域の分断や自然環境に配慮すること、また地域産業に資する土地利用の促進に寄与する計画とすること、以上3点を配慮事項といたしております。この基本方針を踏まえまして、今後計画段階評価を進めていくということで、地元検討会を今般、設立いたしまして北西地域の交通特性、交通課題等、千葉北西連絡道路の課題と期待される効果、地域への情報発信と意見聴取、そして最後とりまとめ（案）までを議論させていただきたいと思っております。

続きまして、5ページでございます。地元検討会の進め方でございますけれども、こちら道路局のガイドラインに従いまして、構想段階に着手、課題・効果の把握、複数案の提示、概略計画のとりまとめといった流れで進めさせていただきたいと思っております。

この中には、課題・効果の把握、複数案の提示と大きなくくりがございましてけれども、この一つ一つの区切りごとに、地域の皆さまをはじめとした関係機関の皆さまへ情報提供をして、きめ細やかに意見の把握をして、さらにまたその意見をとりまとめて、情報の提供をしていくという繰り返して進めていくという進め方でございます。

続きまして、6ページでございます。地元検討会の構成でございます。左下に地元検討会、青枠で囲っておりますけれども、こちらが今回の地元検討会の構成でございます。その上に計画策定主体と書いてございますけれども、我々国土交通省と茨城県、千葉県、こちらが計画策定主体となりまして、地元検討会での検討手順の管理を行ったりですとか、ステイクホルダーと書いておりますけれども、市民や関係者の皆さまに情報提供・意見聴取を沿線市の皆さまと一緒にやっていくという構成になってございます。

また、必要に応じまして関連道路、まちづくり、環境対策といった関係機関や関連計画等の調整が必要になった場合には、我々計画策定主体の方で個別に調整を行います。それぞれの計画の方向性が見えてきた時点で、その上に書いてございます、社会資本整備審議会関東地方小委員会に、進捗の報告をしたりですとか、概略計画案がとりまとまった時点で、その報告を行い、小委員会の意見をいただくといったことが全体の構成でございます。

続きまして、千葉県北西地域の交通特性、交通課題でございます。まず8ページ目でございますけれども、こちらのピンクでハッチングしておりますのが、千葉県北西地域としている、千葉県の各市でございます。このピンクのハッチング中でも道路計画もしくは道路整備事業が進行し

てございますけども、埼玉では東埼玉道路というのが国土交通省で事業を行っております。また茨城県、千葉県で都市軸道路というものも、それぞれの県を跨ぐ道路として事業を行っておりますし、つい最近ですと千葉県で三郷流山橋有料道路となるものも完成してございまして、千葉県だけでなく埼玉県、茨城県といった県同士の連携もこの地域では進んでいるところでございます。

続きまして、9ページでございます。その一方で、首都圏3環状間の距離と書いてございますけれども、広域的な幹線道路ネットワークの密度と書いており、放射道路と環状道路の組み合わせで見ると、神奈川、東京、埼玉を見ますと、放射道路の東名高速、中央道、関越道といった道路が、中央環状線、外環道などといった道路の密度が、密に構成されておりますけども、千葉県で見ると、ネットワークの密度が低く、千葉県は概ね外環道～圏央道 42km も離れているという状況でございます。

また千葉県の北西地域では、国道16号が北西地域を縦断する唯一の幹線道路となっており、千葉県北西地域では常磐道の柏ICのみが高速とアクセスできる場所となっております。

続きまして、10ページでございます。先程16号が唯一の縦断する幹線道路と申しましたけれども、交通特性を見てみましても、まずODを見てみますと断面①（常磐道以北）断面②（常磐道～国道6号）断面③（国道6号以南）、いずれのところも千葉県の北西地域外に拠点を置いて、通過交通となっている外々交通、また千葉県北西地域に片方の足を置いてみますけれども、もう片方は北西地域外に拠点を持つ内外交通が約7～8割を占めているというところで、広域の交通もかなり国道16号が受け持っているという状況でございます。

続きまして、11ページでございます。トリップ長でそれぞれ並べてみております。国道16号に一部並行しております県道7号を見てみますと、こちら下の棒グラフ右側から2番目をご覧の通り、約半数ぐらいが地域内の交通と長距離の交通となっておりますけれども、左から2番目の国道16号を見てみますと、中長距離トリップと長距離トリップが8割ぐらいを占めており、外環や圏央道と遜色ないぐらいの移動距離を国道16号が使われているというところでございます。

続きまして、12ページでございます。このように短距離、中長距離といろいろな交通が入り乱れておりますので、必然的に交通量も多くなってございまして、この図面の6号と16号が交差する呼塚交差点の所を中心としまして、赤い表示が速度20km未満、非常に低速でございますけれども、これが日中を通じて続いているというふうな状況でございます。

また、下に国道16号の所要時間と書いてございます。こちらの混雑時と非混雑時の時間を比べてみると、外回りと内回り、20分～30分くらいと所要時間の差が大きく、定時性の確保が困難で、移動の時間が読めないというふうな状況になってございます。

続きまして、13ページでございます。移動時間、移動速度が遅いということは、渋滞が起きているということでございまして、こちらの渋滞損失時間のグラフを見てみましても、呼塚交差点ですとか常磐道の辺りを中心としまして、激しい渋滞・混雑が発生しております。こちらにつきましては、千葉県平均と比べて約7倍もの渋滞損失時間が生まれておりますと、またこのグラフやや左側のつくば野田線～常磐道間も先ほどの箇所と比べたら、渋滞損失時間が低いながらも

千葉県平均と比べて約3倍というところで、こちら北西地域で激しい渋滞混雑が発生しているというところが見て取れるかと思えます。

続きまして、14ページでございます。渋滞が多いと事故の確率も高くなっているというところが、こちらのデータに裏付けされてございまして、死傷事故率と書いているところのグラフをご覧になっていただきまして、下に書いてございまして交差点が、主要渋滞箇所でございます。こちらの主要渋滞箇所を中心として千葉県平均の5倍以上の死傷事故率となっております。

また、事故の類型を見ても、右側の円グラフの通りでございますけれども、追突事故が約6割を占めており、非常に大きな割合を占めている。これは渋滞が起きていて、速度の低下とか、速度の上昇とか速度変化が大きい所になると追突事故が多いというところが一因と考えられます。

続きまして、15ページでございます。物流の面で見ますと、千葉県北西地域は、大規模大型物流施設の立地が進展してございます。その一方で、常磐道の柏ICにしか高速道路のICがないということで、約8割が高速道路ICの15分圏外に立地してございます。首都圏のIC圏域を見ますと、資料の右下、参考と書いてございましてけれども、千葉県北西地域のカバー率が非常に少なく、千葉県全体から見ても、最も少ないエリアになっているというところが現状でございます。

16ページでございます。人口の動向に目を転じてみますと、全国的に千葉県もほぼ人口が横ばいとなっておりますけれども、千葉県北西地域は約1.3倍ということで増加してございます。中でも印西市ですとか白井市は、千葉ニュータウンの変遷とともに人口が増加していると、また我孫子市も近年、住宅地の需要が波及しまして地価が非常に上昇しているというところで、まだまだこの周辺の人口の伸びしろがあるエリアでございます。

17ページが、参考でございますけれども、千葉ニュータウンですとか柏北部中央地区、いわゆる柏の葉地域ですけれども、こういったエリアが若いファミリー層にかなり人気でございまして、今後も更に人口増加が見込まれるところでございます。

続きまして、18ページでございます。災害時の話でございますけれども令和元年の台風19号で利根川もかなり大雨で増水しまして、田中調節池へ洪水調整で水を引き込みましたところ、青い線の平常時は国道16号の抜け道的に利用されている市道が通行止めになりまして、その結果、この市道の抜け道交通が国道16号に行ったところ、平常時以上の混雑が発生して交通麻痺状態になってしまったということがございました。

近年、災害の激甚化というのが続いておりますので、今後もこういった災害が続くことが予想されます。そういった時に地域にとっては、代替路が不足することによりまして安全性が懸念されるところでございます。

続きまして、19ページでございます。災害の時の防災拠点とか支援の話でございますけれども、大規模な震災が起きた時に広域支援になりますと、日本の遠くからや、海外からの救援物資は、成田空港を通じて千葉県北西地域に運ばれるものと予想されますけれども、柏の葉公園と成田空港の間を見ますと、どうしても国道16号を通らざるを得ないので、日中を通じて混雑を

している国道16号に災害時には更に交通混雑が予想され、円滑な支援活動を阻害するおそれがございます。

続きまして、20ページが救急活動でございます。千葉県北西地域には、第三次医療施設といたしまして、東京慈恵会医科大柏病院、日本医科大千葉北総病院が立地してございますが、30分圏域があまり広くないということが現状でございます。

また、救急搬送の人員ランキングなども見てみますと、柏市が県内の上位5位に入ってはございますけれども、救急の出動件数は年々増加してございます。それに対しまして、現場の到着時間も年々増加しておりまして、全国平均よりも時間を要してしまっているというのが、救急活動の現状の課題でございます。

(寺部委員長)

今までのご説明で、質問等ご意見ありましたら。

ちょっと私からいいですか。プロセスの5ページ目、僕もこれでいいと思うのですが、今はまだ、最初の情報の提供、右の上の構想段階の検討に着手することをお知らせしますという情報提供をまだやっていないということですか。

(事務局)

まだ、やっておりません。

(寺部委員長)

そうですか。この検討会を経て了解であれば、早速最初の情報提供をするということで、わかりました。

それと、この構想段階と計画段階というのは、最初の規約のところにも計画段階評価を含むとあるのですけれども、最後このプロセスでいうと、どこがゴールになりますか。

概略計画ですと概ねの非常に幅の広いルート案を出して、それを皆さんに周知しておしまいというのが概略、構想段階のおわりだったと思うのですが、この千葉北西連絡道路の検討会では、その辺はどんなふうに終点は考えてらっしゃいますか。

(事務局)

今の委員長のご説明の通りでございます。道路局のプロセスガイドラインでも最後は概略計画案の策定までとなっておりますので、本地元検討会でも、そこを一つの到達点としたものでございます。

(寺部委員長)

その計画段階評価というのは、その後にもまた始まるってことですか。

(事務局)

資料が分かりづらく恐縮ですけれども、「計画段階」というのは、「計画段階評価」とはまた別物でして、計画段階評価というのは、いわゆる資料の真ん中の複数案の提示と書いてあるところが、私たち道路局のプロセスガイドラインでは、こちらを計画段階評価と申しております。

この左側の構想段階、計画段階というのは、どちらかというとならば計画段階評価とは違う言葉の使い分けになっておりまして、構想段階というのが、計画段階評価に基づいて概略検討をつくること、その後、都市計画ですとかアセスに向けていくのが計画段階としております。

(寺部委員長)

計画段階評価と言っているものと、この計画段階というのは違うと、分かりました。

他の委員の皆さま方、どうぞご意見、ご質問お願いします。

(池邊委員)

これは資料の作り方の話だと思うのですが、先程委員長が、これが今日地元検討会の場で、その後、地元の方々にこういうことで着手しますよという形で流れると考えた場合に、もし私が居住者で、今ここで出ているような印西や白井が、2倍や1.7倍増えている若いファミリー層だった場合に、ここで見ていると物流の所だけが比較的課題として、すごく大きくボリュームアップされていて、物流の道路の為に、あたかもそういうふうに改善するんだと聞こえてしまうと良くて、物流と生活道路が今は一緒になってしまっていて、それが為に実際お子さんを連れているファミリーカーでも、何かトラックやなんかと一緒に走らなきゃいけない現状にあるという、なんかそういう所の環境改善みたいなものの視点が少し抜けているように思いますので、もし出来ましたらそういうことが、今後、今度の道路が出来ることにより、そういうものが改善される、また、私の観点から言うと、そういうところに街路樹等が出来て、熱中症とかにも、ずっと渋滞の間車に乗っていると、すごく熱くなって赤ちゃんとかも大変だと思うのですが、そういうことも少なくなるというような、一般市民の身になった時のこの道路の良さみたいなものが、もし出来れば見ていただくと非常によろしいのではないかと思います。以上でございます。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。また後ほどご説明させていただきますけれども、今後地元検討会の後で、また地域の皆さまの意見を反映した時に、今、池邊委員の方からご指摘がございました、生活道路への配慮とかですとか、そういったところの観点も含めて丁寧に意見を拾い上げて、また資料に反映出来ればと思います。ありがとうございます。

(寺部委員長)

他は、いかがですか。

(星委員)

柏市でございます。この地元検討会はどれくらいを目途に完了するというか、それがあれば教えていただければと思います。

(事務局)

皆さまの意見を訊きながら進めていきますので、我々が何年でやりますというと、それが足かせになって急いでしまうことになりかねませんから、今は特に何年でやりますということは考えずに、プロセスに従って丁寧にやっという事を考えてございます。

(寺部委員長)

昔、構想段階のプロセスをやった時は、概ね1年半から2年程度、あるいは1年半ぐらいと言っていて、ちょっと伸びてしまったみたいなきっかけがあったので、1年程短くはないけど、5年も掛けないよというのが感覚ではないかなと思います。

(事務局)

また後ほど申し上げますけども、周辺には自然環境などもございますし、地域の皆さまの思うところもあると思いますので、そういったところの調整を丁寧にしていきながら進めていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

(寺部委員長)

私からもう一点いいですか。6ページにコミュニケーションには沿線市も参画ということで、今日来ていただいた各沿線市の皆さまには、だいぶお願いすることがあるかと思っておりますので、そのあたりをどういうふうにやっていくのですかね。

市の道路計画とかマスタープランに千葉北西連絡道路もうまく一緒にやるのもいいと思いますし、この手の規模の大きい道路の案件は、皆さん中々興味を持ってくださらないので、地元の道路とか他の都市計画の事業など地元密着の事業と、うまく連動してやっていただくと、効率化にも良いし、地元の方に触れるチャンスも増えるのではないかと思いますので、沿線市の皆さま方で、何か近々そういうところがありそうでしたら、是非、この道路のことも取り上げていただきたいと思います。

【議事(3)千葉北西連絡道路に求められる機能】

(寺部委員長)

では次に行きましょう。(3)についてですね。

資料は、先程の資料のあとになります。よろしく願いいたします。

(事務局)

まず千葉北西連絡道路の位置づけでございます。

22ページ左側の図面は、千葉県が策定した「千葉県広域道路交通ビジョン・千葉県広域道路交通計画」でございます。この中で千葉北西連絡道路が赤丸で記載され、核都市広域幹線道路の機能を兼ね備えた高規格道路として位置づけられているところでございます。

なお、赤丸につきましては、下に書いてございますけれども概ねのルートを図示しているものではないというところは念のため申し上げさせていただきます。

続きまして、右側の表でございます。野田市、柏市、我孫子市、印西市の中では、総合計画や都市計画のマスタープランにおいて、国道16号の渋滞緩和やまちづくり等に寄与する路線ということで、千葉北西連絡道路ですとか、その前身の16号バイパスの千葉柏道路と書いてございます。

今後、また沿線市皆さま、先程委員長のお話の通りでこういった計画を策定する時には、千葉北西連絡道路というものを盛り込んでいただけたらと思いますのでよろしく願いいたします。

続きまして、23ページでございます。周辺地域の土地利用状況でございます、24ページに各沿線市の用途地域を重ねたものを図示してございます。

国道16号沿道につきましては、皆さまご承知の通りだと思いますけれども、建物が既に連担してございますし、住居系用途も多く、また野田市と柏市の一部には工業系・商業系の用途を有しているというところでございます。

対しまして、利根川沿いは主に農地の利用になってございます。また、柏市から我孫子市にかけて、図面の真ん中ピンク色のハッチにて、田中調節池というものが有るのが、大きな周辺土地利用の特徴でございます。

25ページでございます。土地利用状況の自然環境や景観といった面で申しますと野田市の江川地区におきましては、コウノトリが飛んでくるところでございます。また、我孫子市、柏市のところの手賀沼ですとか、古利根沼というところも、自然豊かな環境を有してございますので、今後、ルートや構造の検討にあたりましては、これらの自然環境や景観への配慮が必要ということを念頭に検討を進めて行こうというところでございます。

続きまして、概略ルートの検討とございますけれども、まず今回は、北西地域の土地利用状況を、航空写真で皆様方にご確認いただければと思います。

27ページでございます。各市に共通しているのが、国道16号の沿道、先ほどの申し上げた通り広範囲にわたり住居や工場が立地しており、野田市は、周辺にゴルフ場も立地してございます。また、これも各沿線市共通でございますけれども、対して利根川沿いは、建物が少なく農地が主を占めております。

28ページでございます。柏市の付近、国道16号は先ほどのお話の通りでございます。利根川沿いにいきますと、青でハッチングしております、自然と書いてございますけれども、豊かな里地里山環境でございます江川地区ですとか、洪水調整施設として田中調節池がございますというところが、特徴でございます。

続きまして 29 ページ。こちらは我孫子市、取手市の状況でございます。国道 16 号、国道 6 号の沿道は広範囲にわたって住宅や工場が立地してございます。また、大きな特徴として、手賀沼がございます。利根川の右岸には、取手市の小堀地区があり、古利根沼があるというのがこちらの地域の大きな特徴でございます。

続きまして 30 ページでございます。印西市と白井市付近でございますけれども、こちらは既に直轄国道から大きく離れますので、先ほどのような、国道沿いに住居が張り付いているというところはございませんので、比較的建物が少なく、下手賀沼というものがあります。千葉ニュータウンに行きますと、既に市街地が形成されておりますというのがこの地域の大きな特徴でございます。

続きまして課題と期待される効果を 32 ページ以降でご説明いたします。

32 ページは、先ほどの現状整理というところで、申し上げたスライドを重ねたものでございますので、説明を割愛させていただきます。

33 ページでございます。こちら、課題配慮事項、それが生じている原因、千葉北西連絡道路により期待される効果を表でまとめたものでございます。

まずは、交通の渋滞、事故、医療連携、防災という観点で見ますと、こちらどれも共通していただきますのが、この北西地域を縦断するのが、唯一の幹線道路の国道 16 号であると。その結果、渋滞、事故、医療連携、防災に課題が生じているというところがございますので、千葉北西連絡道路で適正な交通分担がなされることによって、幹線道路に渋滞解消、交通減少、円滑な救急活動や、災害時における機能安全性の確保にも寄与するのではないかとというふうな形で掲げさせていただいております。

また、社会・地域経済で、物流やまちづくりという観点で申し上げますと、先ほどの 16 号のみというところに加えて、千葉北西地域には常磐道の柏 IC のみが高速道路のアクセス箇所であり、広域道路ネットワークが不足しているというところもございまして、物流でいきますと、15 分圏外が多いですとか、まちづくりに関しますと、今後も人口増加傾向にございますので、物流と人口増加に相まって、交通量の増加がまた生活環境も影響するのではないかとということが懸念されておりますので、千葉北西連絡道路が出来ることにより、物流円滑性向上ですとか、魅力あるまちづくりの支援に資するのではないかとこのところを掲げさせていただいております。

最後は環境でございます。こちらは、特に原因というものはないので記載はしてございません。また、課題では無く、配慮事項として、野田市の江川地区ですとか、手賀沼・古利根沼などの豊かな自然環境や景観につきまして、十分な配慮が必要だということでございます。こちらは、各沿線市で、観光資源としても色々と打ち出そうとされている部分がございますので、千葉北西連絡道路が出来てアクセス性が向上することによって、観光資源の価値が向上するというところを、期待される効果として掲げさせていただいております。資料は一旦ここまででございます。

(寺部委員長)

はい、ありがとうございました。では、ここまでの資料でまたご質問等ありましたらお願いします。

私から一つ良いですか。22ページで、概ねのルートを図示しているものではないという説明があって。ここは、20年位前に千葉柏道路でやった時に、ルートらしきものは書いたのですよね。また、ビジョン・計画にも載っているものがあるのだけれども、対して、資料の最初の方にあったように、今は起終点しか示していないこととの差異の説明を地元の方にどうしますか、難しいですよね。ここにあるじゃないかと、ここに道路を作るのだろと言われてたら、はいそうですとは言えないこともあるので、そこはどういうふうに説明するようにしておいたら良いですか。決まっていませんとは言えはしますけれども。

(事務局)

ビジョン計画の「丸」のところの説明は中々難しいところではあるのですが、これで決まったものではないと。という説明をするしかないのかなと思います。

(寺部委員長)

場合によっては、地元のご意見がすごく強いのが来て、国道16号にもっと寄せろとか、あるいは利根川を越えろとかいうことがあるかもしれない。そういう事は、言わなくてはいけないのではないかなと思います。対して、事前の技術的な観点で行くと、概ねこの辺というたたき台として、当時のビジョンには示していましたし、千葉柏道路の時もそういう意味では示していたので、そこからもう一回考え直す、そういう姿勢が良いのではないのかなと。

それと、もう一つが考慮すべき事項の33ページ、環境のところにあったのですが、野田市の江川地区は、利根運河の北側のあたりですよね、それから、手賀沼と古利根沼はもう少し南の場所ですが、それ以外に千葉県北西エリアで、自然環境あるいは景観として、配慮すべき場所とかものというのではないのでしょうか。

(事務局)

しいて言えば、田園風景が景観の面で皆様の関心があると思っております。あとは、公園など細かいところがあるかもしれませんが、地域の皆様がどういった思いがあるのかをしっかりと把握していきながら、計画へ反映することを考えております。

(池邊委員)

今お伺いしていただいたような話ですが、私、去年まで柏市の景観委員会の会長ともししておりまして、柏市は、三井不動産と東京大学、千葉大学が来てからはずっと皆さんの目が全然変わりましたけれども、昔は美しい田園風景が広がり、手賀沼などが資産になっていた。今、結構色々な地方で流行ってきている、古民家への移住だとかに柏市さんは少し力を入れ始めてはいるのですが、関東圏の人が、柏にそれを求めて行くかということ、まだそこまではいっていない。

私は、房総半島の方も県の自然保護会の会長などをしていたのですが、あちらは人が少なくなっているけれども、自然はそこそこ東京都民に対しても有名度がある。

千葉県北西部は、物流とか、国道6号や16号の渋滞ばかりがシンボルになってしまっていて、横浜、神奈川方面と比べても、自然景観を楽しみながらドライブをするという部分が少ない。

今、世界では道路と自然景観が一体となって、売り物にするようなものが当たり前になってきているので、例えばコウノトリも、関西の豊岡とかに行かないと居ないと皆思っているけれども、ここでもコウノトリが見られるというような資源があるという事をうまく道路とともにアピールし、そういうものが美しく見える道路というのを考えていただけると良いと思う。

千葉は、他の所に比べると後発なものが多いが、逆に千葉で先進的にそういうものを捉えることによって、日本国内での道路行政の中で、千葉の道路に焦点があたり、皆さんが事例として見に来ていただけるような、そんなことが出来たらいいのかなと思っています。

特に、沼の風景が首都圏の中で、このような形で残っている所は霞ヶ浦まで行かないまでも少ないと思いますので、道路と一緒に良くしていただけるといいかなと思っています。よろしくをお願いします。

(寺部委員長)

他、ご意見ありますか。

(伊東委員)

私も環境が専門なのでちょっと。まず、環境で、アセスなども見据えて考えていくと、生活環境の部分が触れている文言があまり無かったのかなと。

国道16号が渋滞緩和することで、大気汚染だとか振動とか騒音などが少し改善されるのではないかという効果という面で、生活環境・自然環境が大きな二つの柱になると思うのですが、生活環境のところを少し触れた方が良いのかなというところと、自然環境の部分は、今先生方からお話が合った通り、特にこの絶滅危惧種とか希少種とか、そういったところに注目されがちなのですが、そこにある身近な自然だとか水田もそうなんですけれども、特にコウノトリが来るようなところだと低農薬だったり、自然に配慮した農法を使ったりしている場合も多い。

そうすると、水田のビオトープとしての機能が非常に大きく、価値として有ったりしますので、湿地的な多面的な機能を踏まえて、道路である程度影響が出てしまった場合に、そういった機能も少し保全措置としてしっかり対応していくというようなところもあると良いのかなというふうに思いました。

米国とかもそうですけれども、開発で道路とか住宅地開発をすると、壊した分以上に代償しないといけない、いわゆる生物多様性のオフセットという考え方があり、絶滅危惧種やレッドリストが減っているというのが現状としてある。

日本ではなかなかそこまで取り組んでいない状況ですので、最低限度、ノーネットロスという、

開発する前と同じ環境の質と量を開発後も最低限維持するといったところも、何か目標として掲げられると良いのかなと思いました。出来ればネットゲインで更に環境もよくする、ということころも、少し目標として添えるぐらい入れてもいいのかなと個人的には少し思った次第です。

(寺部委員長)

他は如何ですか。

自然景観という意味で、ちょっと申し上げたいのですけれど、28 ページになります。

松戸野田線の沿線に江戸川の河川敷があり、松戸野田線が走っているのですけれども、そこが崖線、崖になっているのですね。

その景観が流山 IC から降りて、今の県道を北上していくとバーッと見えて、左側に山側の堤防が見えて、先ほど池邊先生がおっしゃった、気持ちが良いドライブロードだったのです。

それが、物流施設がどんどん立って消えてしまったのですけれども、その時に、あのエリアの都市計画を考えた時に、地元の方々が、崖線がバーッと見えるあの地形は是非残したいし、おろそかにしてくれるなと意見を言っていたのが非常に印象的で、それを考慮して、一応流山市は物流施設もちゃんと木で覆うように、まだ終えてないですけども、造ろうという計画を立てていたのですね。

なので、地形的な何か大事なものがってないのですか、利根川沿線ではどうなのでしょう。ここはちょっと、田中調節池のクリーンセンターの付近から見ると、バーッと広がっていて非常に気持ちがいい、田園風景プラス利根川が見えて、そういう景観は大事にしたいし、もしそこに道路が走るのだとすると、それなりに気持ちの良い道路にもなるかなという感じもします。

利根川はどうか、景観資源としては。あんまり気にしたことがなくて。橋を渡って茨城県側に行く時に利根川渡っているなというくらいにしか見てないのですけど、利根川がどこか見える、川が大きくて水が流れていて非常に気持ちが良いなって見える所、もしそういう所があったらそこを上手く生かして無下に壊さないような配慮は必要かなと。

【議事(4) 構想段階の進め方(案)】

(寺部委員長)

次に構想段階の進め方ということでお願いします。

(事務局)

ここまで課題と期待される効果ということでご意見をいただきましたけれども、今後それを踏まえて皆様へどのような形で情報発信をしていくのかといったご説明でございます。

35 ページでございます。地域への情報発信と意見聴取ということでまずコミュニケーション手法の考え方でございます。

種類としましては 4 種類考えてございまして、対象の広いものから狭くなる順にいきまして、アンケート、オープンハウス、ワークショップ、企業等ヒアリングの順になろうかと思っております。

ます。

アンケートにつきましては、ハガキでの送付ですとか、はたまた私共のほうで Web ページを開設して、その中で Web アンケートにより意見を聴取ということを想定してございます。

オープンハウスにつきましては、各沿線市、延長が長いので、各沿線市にオープンハウスを設けて、人の集まる所、商業施設ですとかを中心に意見を聴取できればと思っております。

続きまして、ワークショップは沿線地域住民の方々とか沿線の企業の方々を対象として行うことを想定してございます。対象が狭くなりますので各沿線市の公民館などを使わせていただいて、意見聴取というふうに考えております。

最後、企業ヒアリングにつきましては、オープンハウス、ワークショップでは拾いきれないような企業ですとか医療、警察、設備利用者、教育関係、農業組合などのステイクホルダー等に対しましてヒアリングを行って意見聴取というふうに考えてございます。

続きまして 36 ページ、それぞれにつきましてコミュニケーション実施のツールの考え方として、表の通りで、ポスター、パンフレット、市報、県広報紙でございます。

こちらは Web だけでは情報が掴みにくい方々につきましてはこういったポスターですとか新聞広告でもって、幅広く皆様に対して計画の概要をお知らせするというのが目的でございます。

後はホームページ、SNS ですとかラジオ、デジタルサイネージといった色んな手段を設けてこれらの手法の組み合わせで、双方向コミュニケーションの情報提供を図れればと思っております。

続きまして 37 ページ、オープンハウスですとかワークショップのイメージでございます。オープンハウスは人が集まる所の壁にパネルを置きながらスタッフが立っていて、それぞれ聞いてくる方々に対して意見を訪ねたり、想いを聞き取るという事を目的にしております。また、その場でアンケートも回答いただければと思っております。

ワークショップは下に書いてございますけども、皆様から会議形式で意見を色々出してもらって課題やニーズを把握していくというものを考えてございます。

続きまして 38 ページ、こちらがアンケートのアウトプットのイメージでございます。調査概要、千葉北西連絡道路の現状ということで、本日のご説明さしあげた所、あと質問内容でそれぞれの項目について必要性ですとか課題ですとか期待される効果を尋ねられればと思っております。

右肩 39 ページから先が、実際に尋ねる内容のイメージでございます。

39 ページ、40 ページ先ほどのご説明の資料とほぼ同じでございます。41 ページも先ほどの現状のパワーポイントと同じものでございまして、42 ページから質問内容という所でそれぞれの項目について意見を聞き取るということを想定してございます。

続きましてとりまとめ（案）、45 ページでございます。

今回構想段階に着手しましたという宣言と課題ですとか効果の内容につきまして、皆様と確認させていただくところでございます。

これを受けまして今後、先ほど申し上げたツールを重ね合わせていながらワークショップですとか、オープンハウスとかを使いながら皆様へ情報提供と意見の把握を行っていきまస్తుということが次のステップになってございまして、それを踏まえてまたその意見を取りまとめて、また皆様へ提示した後で、今度は複数案の提示という次のステップに移れればと考えている所でございます。説明は以上です。

(寺部委員長)

はい。ありがとうございました。では今までの説明に対して質問ありましたらお願いします。

(小川委員)

千葉県の小川と申します。まず最初に事務局という立場になっておりますので、今日は先生の皆さんと沿線地域の皆さん、ネクスコさん、ご参加いただきまして誠にありがとうございます。県という立場でお話させていただきますけれども、今後、千葉北西連絡道路の概略ルート等の検討するにあたっては、寺部先生からもお話ありました通り、地域のコミュニケーションを取って地域の皆様の意見を伺いながら検討していくのが重要と考えております。

今後、計画の具体化に向けてこれまで県としましては、沿線市の皆さんとシンポジウムやパネル展を数回開催させていただいておりまして、地元の理解が進むように頑張ってきたというところでございます。

今後、県としましては国と沿線市さんと今まで以上に連携して一丸となって千葉北西連絡道路の必要性について地域の意見を反映できるように積極的に取り組んでいきたいというふうに考えております。

(寺部委員長)

他はいかがですか。

(小田川委員)

野田市の小田川です。本日も検討会ありがとうございます。今、小川室長からもありましたし、先ほど寺部委員長からもありました通り、千葉北西連絡道路につきましては我々地元市としても大きなまちづくりの礎になるのではないかと考えておりますので、市としても積極的に対応して参りたいと思っております。

そんな中で最近のお話としますと、直近では一昨年の9月の市議会、また昨年の12月の議会の中でも千葉北西連絡道路が取り上げられまして、期待される声が出ております。また、先ほど室長からもありました通り実施していただきましたパネル展の中の話になりますけれども、昨年の12月に市役所の中でパネル展をさせていただきましたので、この時私の方で来場者の方に直接お話を聞いた中で見ますと、非常に大きな声としては千葉北西連絡道路に期待する声が大きくて、是非、道路整備して欲しいのでパネル展へ来ましたという方もいらっしゃいました。

そうした中のお話でいきますと、野田市の地域特性としますと、利根川、江戸川、利根運河と3つの河川に囲まれた地域でありますので、お隣の市に行くにあたっては必ず橋を渡らなければ行けないという地域特性があります。

3つの河川をぐるり60kmあるのですが、隣の市に行くにあたっては橋を渡るというのが、全部で11の橋がありまして、必ず橋を渡る地域特性があります。

そうした中では、今千葉県さんにご尽力いただいておりますが、野田橋という橋や、芽吹大橋という橋の容量を増やして欲しいという声も来場者の方からお声がありました。こうした中で千葉北西連絡道路、新しい道路整備になりますと、橋が増えればまた広域交通に繋がるという所もあって大きな声が出ております。

また一方で、少し高齢の方ではありますが、ご自身が高齢だという中では免許返納したのもあるので、自分の車に乗らなくなったので16号がよく混んでいるのは分かるのだけれども、新しい道路はどうなのだろうというのもありました。そういったお声もありましたので、今後コミュニケーション活動をする上では、この方々にもしっかり道路整備の必要性ですとか、ご自身がお車乗らないかもしれませんが、実際には物流ですとかまたそれ以外の災害時にも大きな必要性があるという所をしっかりとお伝えしていきたいというふうに考えております。

こういった中で今回この資料35ページ、36ページの方で様々な手法でコミュニケーション活動をやっていただくのは非常にありがたいことですので、私たち野田市としては、相談というか今後の話ではありますけれども、いずれもやり方についても情報を入手したいという意気込みのある方のお声が出てくる部分が多いのかなというふうに感じておりますので、例えばになるのですが、野田市の方では毎年地域で産業祭とかそういうイベントのようなものを行っております。そういうお祭りの時に少し千葉北西連絡道路紹介させていただくブースなのか、もしくはブースはなくても来場した方にパネルをちょっと見ていただいて、その時に来場者の方に直接お声を聞くということも大きな声としては出て来るのではないかと思いますので、様々な意見があると思いますが、いずれにしても色々な声を出していただくというのが地元検討会を通じた中でコミュニケーションの大きな目的になろうかと思っておりますので、こういった所も我々もしっかりと考えていながらご相談させていただき、進めさせていただきたいと考えておりますので引き続きよろしくお願いたします。

(寺部委員長)

そうですね。イベントへの出展というのは非常に大事なポイントであり、以前、静岡でこういう市民参加とか事業を行った時も県の職員の方が色々なお祭りに出て行って、一生懸命説明をされていたのが凄く印象的でした。是非そういう機会を上手く使っていただければと思います。そういった所に来場した方は基本的に立ち話ですよ。そういう時ってこんな意見がありましたみたいな記録は取られたりするのですか。

(小田川委員)

先日のパネル展は、市の立場とすると公式的なコメントではなくて、しっかり直接聞いておきたいということでやらせていただいたので記録までは取っておりませんが、こういう声も形式的に取るのか、しっかりどこまで取るのかという所も考えていく必要があるのかなと思いますが、いずれにしても非常に大きな生の声という所では貴重な意見かと思しますので確認していきたいと思っております。

(寺部委員長)

時々、こういう道路事業に反対される方は誰も賛成してないという言い方をされるのですね。誰も賛成してないというのはあくまで見方の片面でしかないので、そういう時に「必要だ」、あるいは「渋滞が問題だ」と思っている人がこれだけいるというのはこのアンケートでだいぶ数字にはなるのですけれども、そういった生の声というのも可能であれば議事録でなくて良いので、要点で良いのですが、こういう意見がありました以下多数とかそんな感じでも記録に残しておく、後々役に立つ時が来るのではないかと思いますので配慮していただければと思います。

他、いかがですか。はい、どうぞ。

(橋本委員)

茨城県土木部の橋本でございます。茨城県も取手市の小堀地区が今回の対象エリアに入っているということで事務局として参画させていただいております。茨城県としても一生懸命やっていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

その中で、今後コミュニケーションで色々住民の方々からの意見とかいただく中で、中々私共もレアケースでございまして、生活圏が千葉県と茨城県と分れてしまうという中で、どのような意見をどういうふうに聞くかというのが非常に重要な部分になってくるのかなというふうに思っております。そうした部分も情報を共有させていただきながらご協力させていただきたいと思っておりますので今後ともよろしくお願いいたします。特にご質問ではございません。

(寺部委員長)

はい。ありがとうございます。

はい。池邊先生どうぞ。

(池邊委員)

今のお話と先ほどの委員長の崖線と谷津の話を、ちょっと見方を変えてお話をさせていただくのですけれども、オープンハウスは私も千代田区で都市計画マスタープラン改定検討部会の部会長の時にやらせていただいて、かなりいろいろな方々に沿道の計画も見ただけだし、沿道の景観なども見ていただける。

今回あまり触れられていないものの中にロードサイドの景観がある。あまり千葉県北西地域口

ードサイドの景観はどこも良くないですけれども、例えば、照明灯が普通ですとそれぞれの市町村ごとに違う照明になっていて、それがちょっと主張するような感じになっていくとあまり美しくなかったりするのですけれども、千葉北西連絡道路は複数市を跨ぐが、全体でうまく整合が図られていて非常に美しいとなれば良い。

東京国道の銀座通りの並木は主張してなく、さり気なくできている。ロードサイドの景観に、特に広告看板、照明とか規制のサインとかも統一したような形でやっていただけると良いかなというのが一つございます。

あともう一つは企業に対してヒアリングという事で、私も千葉県のまちづくりコンサルタントの役員もやっているので、物流が千葉県として非常に大事だとわかっているのですけれども、松戸市の景観審議会でも委員長として、去年物流施設の景観賞の表彰をさせていただきました。片方は、普通の日本の工場だったので千葉支社長がいらしたのですけれども、片方はオーストラリアの物流の施設でした。ほんの小さな倉庫で、ちょっとした塗り方の工夫をただけのものです。形状はそれほどでもないが、目立たなくて良い景観を工夫しているということで、長大な倉庫には見えないというのが受賞理由でしたが、オーストラリア人の CEO が松戸市長からいただけるものであれば僕が行かないといけないということで、わざわざ通訳付きでいらして、それくらいオーストラリアでは景観賞いただけるということが名誉なわけですよ。

是非ともオープンハウスやワークショップの中で先程も自然景観、崖線の写真とか、あと横浜は谷津ではなくて谷戸、千葉では谷津というのですけど谷津地形が特徴ですけれども横浜は都市緑化フェアで谷津地形を全部花壇にして、ものすごい沢山の人を都市緑化フェアということで呼んだのですね。

何を言いたいかということ、茨城県さんのひたち海浜公園は、ネモフィラとコキアが無かったら、あれだけの人がやはりこなかった。それだけ、景観というのは美しくすれば、人を集めるだけの力があるということなので、田中調節池のあたりも、一大的に種を蒔いたり、周りの緑を工夫するなど色々すれば、綺麗で美しい花畑とするようなことも可能ですので、できるだけ多くの市町村で連携して出来るようなことはやったほうが良いということと、オープンハウスなどで道路の写真や地図だけではなく、一般の人が見て面白いな、こんな風に工夫して工場造っているところあるのだとか、或いは自然景観が見えるところがあるのだという写真も今までで、たぶん野田市さんとか我孫子市さんなども景観賞などで写真をお持ちだと思うので、市役所に飾っていただけると良いかなと思いました。以上でございます。

(寺部委員長)

あとはいかがでしょう。はい、どうぞ。

(伊東委員)

オープンハウスなど意見聴取の周知が非常に重要だと感じています。他の事例ですと、調査を試みますとそういったことが開催されていることを知らなかったという方が多いことが結構あ

りますし、ワークショップとか集まる場合、日時が悪いと、働いている人にはそんなところにはそんな時間には行けないよとか。そういった意見も結構、アセスとかの傍聴会とか調査をすると結構出てくるのですよね。

なるべく多様な、多くの人達が参加できるようなワークショップだとか、日時の設定の周知がまず最初に重要と思います。こちらコメントになります。

つづいてこちらコメントに近いのですが、39 ページ以降が今回のアンケートのはじめの説明の部分になってくると思うのですけれども、まだ完成版ではなくてこれから修正されると思いますが、全体的な印象として、住民の方に何をここで、アンケートで聞きたいのかがちょっと分かりづらいというような印象を受けました。

1 ページ目の所で検討区間が起点と終点が示されているのですが、次のページの拡大の方ではなくて、なかなか示しづらいところではあると思うのですけれども、どこのエリアの千葉北西連絡道路をイメージしながら回答するののかというところが、ちょっと分かりづらいかと個人的に思いました。

41 ページ目のところも「千葉北西連絡道路の現状」というふうになっていてですね、まるで整備されているような中での現状というふうに見えてしまうので、エリア周辺の現状というところですかね。「地域の現状」というところかなと。赤字で書いてある所は、地域の課題のページと書いてあるので、このあたりを直した方がよいかと思います。

あと 42 ページ目の質問内容ですけれども、こちらは整備予定のエリア内の全部の地域に配布するわけですよね。それで、質問 4 のところが、該当する地域の方でないとか中々答えづらい項目になっているのかなとまず思いました。該当する地域以外の方が適当に答えてしまうと、正しい答えと混ざってしまう恐れがあると思いましたが、「わからない」というのも入れたほうが良いのか考えながら見ていたのですが。

あともう一つはですね、ポジティブアセスというような、良い面で評価してもらってもいいのではないかと思います。課題に対してどう思うかという、マイナス面やネガティブなものに関する意見をかなり聞いているようなアンケートになっているのですけれど、道路が欲しいとか、そういったポジティブな部分もアンケートで分かるようなものも少し入れても良いのかなと思いました。

アセスでも最近だとポジティブアセス、良いプラスの面もしっかり評価しようと、ネガティブの面だけをどうするか考えるのではなくて、プラスの面もしっかり見ていこうという流れも少しありますので、そういった意見もプラスのポジティブなところも少し分かるような聞き方をしても良いのかなと思いました。こちらコメントになります。

(寺部委員長)

40 ページのピンク色の市道について、市道は他にも有るけど田中調節池内の市道だけ表記するのは不思議な気がします。

(事務局)

今回、路線位置図にて質問させていただく路線を色付けしています。田中調節池内の市道は、現状の課題として、災害の時に水浸しになってしまうという課題を提示していますので、こちらにもアンケートの路線の一つとして取り上げてございます。

(寺部委員長)

質問②の 16 号、6 号、464 号、田中調節池内市道、常磐道についてと書いて有るからですね。

(山本委員)

山本です。今ご質問のあった 40 ページですが、資料の枚数などの関係でここにまとめているところもありますので、WEB アンケートですとか、枚数に制限がかからないところにつきましては、個々の質問ということで補足説明という形を入れさせていただければ分かりやすいのかなと思いますので、そのあたりの工夫を事務局で進めさせていただきたいと思います。

(寺部委員長)

今後の進め方としては、今日一応この意見を出していただいて、それを踏まえて事務局でアンケートはやってしまう感じですか。

(事務局)

何が目的か解りにくいという等のご指摘いただきましたので、再検討しまして、持ち回りなどにより、皆様のご意見を聞いた上でアンケートにいかせていただければと思います。

(寺部委員長)

41 ページの右下に「まちづくり」とあり、質問の中にも生活環境を改善することで魅力あるまちづくりとあるのですが、最初に池邊先生がおっしゃった、生活者の視点という観点から見ると、どうしても専門家の立場で言うようになってしまうのですかね。

ここでは非常に地域全体の広い視点から聞いていて、ということですかね。こういう幹線道路が自動車を運転しない人にとってどういうメリットがあるのかみたいなのは、物流とかって話もありますけど。だからどう書いたら良いかパッと思い浮かばないですけど。

(池邊委員)

そもそも、ここは人口と住みよさのことしか言っていないくて、他の事はなにも言っていないのですよね。それほどまちづくり的なことや都市計画的なことは。

(寺部委員長)

そういう課題があるよという時に、じゃあ皆さん何を期待していますかとどう訊くかはこの場では思いつかないですけども、アンケートはもう一回検討いただくとの事で。

今後の話をしたいのですが、45ページの複数案の提示というのが、次の大きな山としてあると思うんですけども、ここで是非、大事な事なので忘れないでいただきたいと思うのが、評価項目を設定し共有化ということと、複数案を設定し共有化という、これが非常に大事です。

評価項目もこの項目で複数案を評価しますよという事がきちんと地元の人たちに問わなくてはいけないし、複数案は結局ルート案も入ってきますので、ルート案も是非複数を検討していただきたい。検討しているという事を皆さんに知っていただきたいと思いますので、次のステップだと思うのですが、これは絶対に忘れないようお願いします。

いつも何故このルートなんだという話が確実に出てきます。その時に、こうやって検討したのだというのを残しておかないといけないので、是非そこをお願いします。

(池邊委員)

アンケートの中で1点だけ。「千葉北西地域の現状」のところ、自動車の交通量が多い幹線道路という言葉と、その下に高規格道路という言葉がある。

一般市民からみると幹線道路は多分わかっていると思うけれども、高規格道路は若干分かりにくい人が多いかなと思うので、かっこで書いていただくとか、何か注意書きを書いていただければよいと思うので、お願い致します。

(寺部委員長)

後はお気づきの点等ありますか。よろしいですか。

はい。では、以上で一通り資料についてのご意見、ご質問をいただいたので、終わろうと思います。では、キックオフできましたので。県の皆様と市の皆様にも来ていただいて、ようやく進むことができた、始まりましたので、是非頑張って良い地域にしていきたいと思います。では、事務局。

(事務局)

お忙しい中、本日長時間にわたりご議論をいただきありがとうございました。本日の会議資料ですとか議事概要、また、皆様にご確認いただいた上で、後日、千葉国道事務所のホームページに掲載したいと思っております。

以上を持ちまして、千葉北西連絡道路地元検討会を閉会させていただきます。本日はありがとうございました。