

第7章 事 例

第7章 事例

番号	事業分野	路線名	事業段階	事業箇所	コミュニケーション手法
1	道路事業	地域高規格道路 余目酒田道路 (新庄酒田道路)	構想段階 計画段階 事業化段階	山形県酒田市 ～庄内町	説明会、公聴会、オープンハウス、イベント、ニューズレター、電話・メール・はがき等、パンフレット、メディア、ホームページ、その他
2	道路事業	東京外かく環状道路	構想段階 計画段階	練馬区 杉並区 武蔵野市 三鷹市 世田谷区 調布市 狛江市	協議会、検討会、説明会、公聴会、ワークショップ、オープンハウス、イベント、アンケート、ニューズレター、電話・メール・はがき等、市町村の広報、パンフレット
3	道路事業	一般国道17号本庄道路	構想段階 計画段階	埼玉県深谷市 ～群馬県高崎市	説明会、公聴会、アンケート、パンフレット、メディア、ホームページ
4	道路事業	新山梨環状道路北部区間 (一般国道20号)	構想段階	山梨県甲府市・甲斐市	協議会、検討会、説明会、公聴会、イベント、アンケート、電話・メール、はがき等、パンフレット、ホームページ
5	道路事業	新山梨環状道路東側区間 (一般国道20号、140号)	構想段階	山梨県甲府市	協議会、検討会、説明会、公聴会、オープンハウス、アンケート、ニューズレター、電話・メール・はがき等、ホームページ、その他
6	道路事業	(仮称) 横浜環状北西線	構想段階	横浜市港北区他	協議会、検討会、説明会、公聴会、オープンハウス、アンケート、ニューズレター、電話・メール・はがき等、市町村の広報、パンフレット、メディア、ホームページ、その他
7	道路事業	千葉柏道路 (一般国道16号)	構想段階	千葉県野田市 ～柏市	協議会、検討会、説明会、イベント、アンケート、ニューズレター、電話・メール・はがき、市町村の広報、メディア、ホームページ、その他
8	道路事業	一般国道470号 能越自動車道	構想段階	石川県七尾市	協議会、検討会、説明会、公聴会、ワークショップ、オープンハウス、アンケート、ニューズレター、電話・メール・はがき等、市町村の広報、パンフレット、メディア、ホームページ

9	道路事業	淀川左岸線延伸部	構想段階	大阪市北区～門真市	協議会、検討会、説明会、公聴会、イベント、アンケート、ニューズレター、電話・メール・はがき等、パンフレット、メディア、ホームページ、その他
10	道路事業	一般国道10号 住吉道路	構想段階	宮崎県宮崎市	説明会、公聴会、アンケート、ニューズレター、電話・メール・はがき、市町村の広報、パンフレット、メディア、ホームページ、その他
11	道路事業	北常三島町交差点改良 (国道11号・県道39号他)	構想段階	徳島県徳島市	協議会、検討会、アンケート、ニューズレター、メディア、ホームページ、その他
12	道路事業	志田橋架換	構想段階	宮城県大崎市	協議会、検討会、説明会、公聴会、アンケート、ニューズレター、電話・メール・はがき、メディア、ホームページ、その他
13	河川事業	多摩川水系河川整備計画	構想段階	東京都・神奈川県	メディア(テレビ、ラジオ、新聞)、ホームページ、学習会、ワークショップ、懇談会、委員会、検討会、見学会、イベント
14	道路事業	一般国道220号管理	管理段階	宮崎県宮崎市～日南市	協議会、検討会、ワークショップ、アンケート、ホームページ
15	河川事業	白川水系河川整備計画	構想段階	熊本県熊本市	インフォメーションセンター メディア(テレビ、ラジオ、新聞) ホームページ 広報資料 ワークショップ、懇談会 委員会、検討会 説明会 アンケート調査
16	河川事業	淀川流域委員会提言	構想段階	大阪府～京都府～滋賀県	メディア(テレビ、ラジオ、新聞)、ホームページ、広報資料、ワークショップ、懇談会、委員会、検討会、説明会、見学会、イベント
17	河川事業	留萌川水系河川整備計画	構想段階 計画段階	北海道留萌市	メディア(テレビ、ラジオ、新聞)、ホームページ、広報資料、ワークショップ、懇談会、委員会、検討会、公聴会、説明会、アンケート調査
18	河川事業	天竜川水系河川整備計画	計画段階	長野県天龍村 ～辰野町	ワークショップ、オープンハウス、ニューズレター等、ホームページ、電話・メール・はがき等
19	河川事業	小松島港本港地区活性化	調査段階	徳島県小松島市	委員会、懇談会、ワークショップ、広報、メディア(新聞広告)

7-1 地域高規格道路新庄酒田道路（余目酒田道路）

1) カルテ

PI事例カルテ 余目酒田道路

1. 事実関係の整理

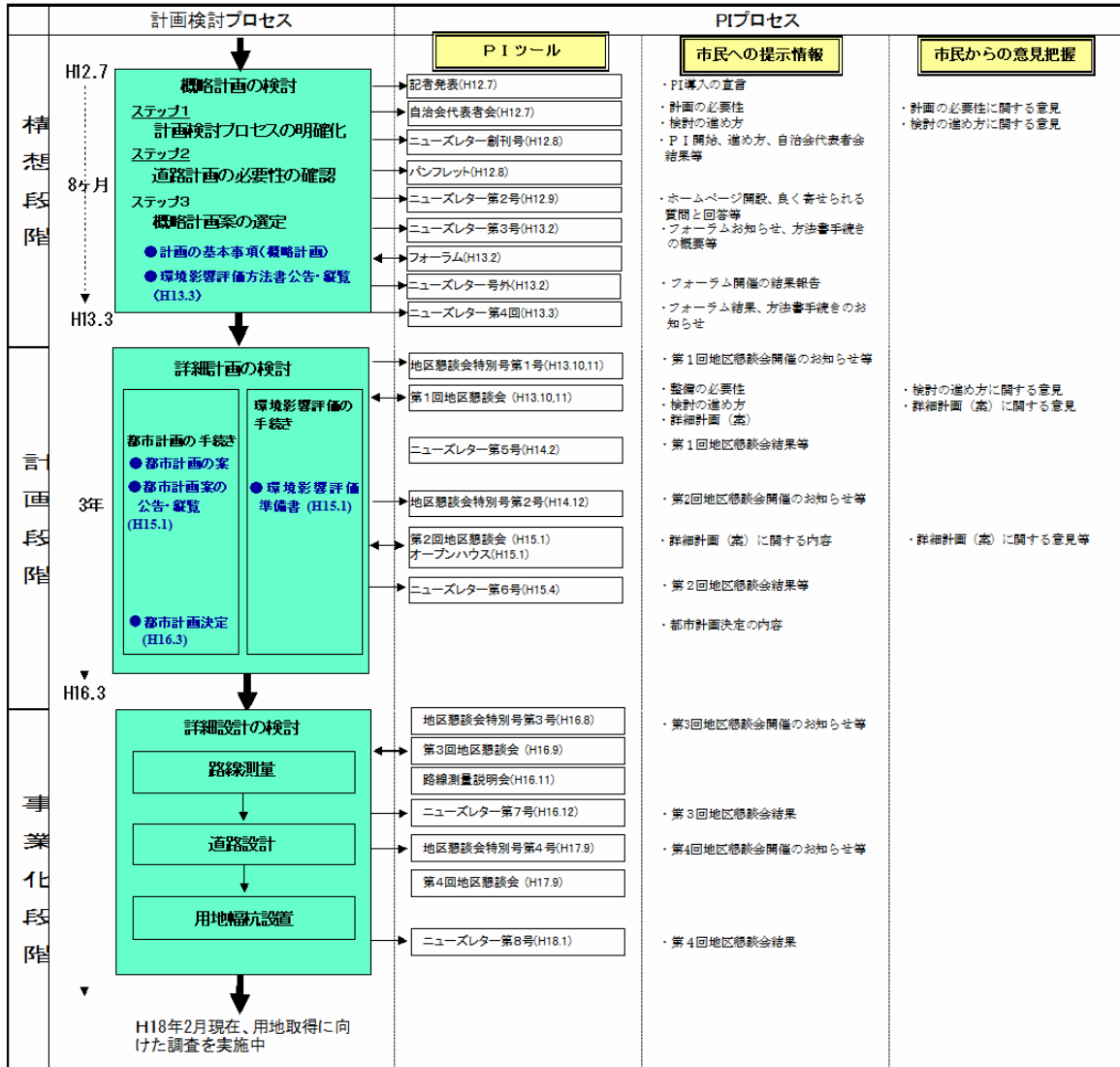
<計画・事業の概要>

路線名	地域高規格道路新庄酒田道路			
箇所名	余目酒田道路			
計画延長	12.7km			
事業種別	道路 河川 空港 港湾 その他			
道路種別	高規格A	高規格A'	高規格B	地域高規格 一般改築
事業の区分	新規事業 拡幅事業・交差点改良 他事業(鉄道、河川)との連携			
事業実施主体	国が主体			
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル	都市(市区町村)レベル	地域(都道府県)レベル	広域(地方)レベル、国土(国)レベル
その他				

<地域特性>

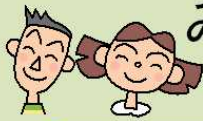
地域の形態	大都市 都市及び近郊 農漁村 その他()
事業への関心	高い 中間 低い
コミュニティの結びつき	強い 中間 弱い
過去の経緯	余目酒田道路が計画されている酒田市街地部の区間は、酒田松山線(幅員25m)が都市計画決定済みであるが、この区間は余目酒田道路により、再度、都市計画決定されることとなる。
その他	

<計画検討及びPIプロセス>



2) 広報

発行◎国土交通省東北地方整備局 酒田河川国道事務所 平成16年12月10日(金)



みんなでつくる余目酒田道路 みちづくりニュース

第7号

余目酒田道路 第3回地区懇談会を開催しました

第3回地区懇談会では、平成16年3月に都市計画決定した内容や、今後の事業実施に向けて検討する内容とその進め方について説明し、中立的な司会者による進行のもと、皆さんから数多くのご意見をいただきました。第7号では、第3回地区懇談会で説明した主な内容と意見交換された内容についてご報告いたします。

郊外部(余目町会場)

- ◆開催日時 ●平成16年9月6日(月)
[オープンハウス]午後4時～
[地区懇談会]午後6時30分～9時
- ◆開催場所 ●余目町民交流館
2階(研修室)
- ◆参加者 ●14名
- ◆対象地区 ●酒田市亀ヶ崎、大町、大宮、遊摺部、小牧、大野新田、新堀
●余目町廻館、余目新田、常万、弘田、若荷瀬、島田、東一番町、上朝丸、緑町、幸町、南口、長畑、高田麦、館、下朝丸、松陽、跡、表町、御殿町、興野
●平田町砂越

郊外部(酒田市会場)

- ◆開催日時 ●平成16年9月8日(水)
[オープンハウス]午後4時～
[地区懇談会]午後6時30分～9時
- ◆開催場所 ●酒田市勤労者福祉センター3階(多目的ホール)
- ◆参加者 ●18名

地区懇談会当日は オープンハウスをあわせて開催

地区懇談会当日は、会場内で地区懇談会に参加される方はもちろん、都合の悪い方のためにも情報を提供するため、オープンハウスを実施しました。

オープンハウスでは、第3回地区懇談会で説明する内容や、これまでいただいたみなさんからのご意見とその対応方針などをパネルで展示しました。

酒田市街地部

- ◆開催日時 ●平成16年9月8日(水)
[オープンハウス]午前11時～
[地区懇談会]後1時30分～4時
- ◆開催場所 ●酒田市勤労者福祉センター3階(多目的ホール)
- ◆参加者 ●44名
- ◆対象地区 ●酒田市東町1・2丁目、東大町3丁目、四ツ興野



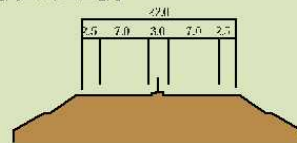
第3回地区懇談会で説明した主な内容

1.都市計画決定の概要

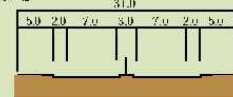
余目酒田道路は、平成16年3月に都市計画決定されました。

事業名	一般国道17号 余目酒田道路
都市計画道路名	酒田都市計画道路 1・3・1酒田余目線(第1種3級) 3・2・3酒田余目線(第3種1級)
事業区間	自)山形県東田川郡余目町大字余目新田 至)山形県酒田市東町
道路区分	第1種第3級(自動車専用道路)W=22.0m 第3種第1級W=31.0m～39.0m
延長	都市計画決定延長 13.15km (余目酒田道路事業延長:12.7km)
車線数	4車線
設計速度	80km/h

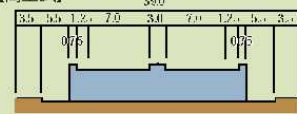
◆第1種第3級(自動車専用道路) [高上式・土工部]



◆第3種第1級 [地表式]



[高上式]



再生紙 印刷配合率96%再生紙を使用しています。2016.11

4.市街地における道路構造の再検討

再検討の必要性～なぜ再検討するのか？～

市街地部については、計画の概要を提示し始めてから、沿線の住民や事業者のみなさんの生活への影響や不安などに関する意見をいただいております。現在懸念される課題の改善を図るため、道路構造の再検討を行うことにしました。

市民からの意見	<ul style="list-style-type: none"> 立体構造では沿道商業への影響(障害)が大きいのではないか。 移転後の再構築について不安がある。 道路から周辺状況が、ある程度見通せる構造にして欲しい。(目的地等が見える構造。)
---------	--

行政側の見解	<ul style="list-style-type: none"> 市街地部での沿道住民・事業者の生活や事業への影響、負荷を小さくしたい。 国道7号までの接続は、交通の質、量から交通ネットワークとして重要。 地域高規格道路としての構造要件である「路線全体として概ね60km/h以上のサービス速度」を満たす構造とする。
--------	--

現在懸念される課題の改善を図る上で、速度サービスレベルを少し下げた整備計画を検討

道路構造の再検討

道路構造の再検討

立体構造と平面構造の共通条件や相違点をそれぞれ長所・短所として整理すると、次のような内容で比較できます。

■立体構造と平面構造の断面構成と副道からみた景観の違い

	断面構成	副道からみた景観の違い
立体構造 (現在の計画案)		
平面構造		

■立体構造と平面構造の特徴

	視覚的な違い	交通処理	横断機能の確保	冬期における走行性、安全性	交通の安全性
立体構造	①ドライバーの視点からは、沿道に立地する事業所等の位置が隠れにくい。 ②立体構造は前面に高い壁が出来るため、沿道住民や事業所は1道感を感じる。	①交差点がないため、迂回性のあるサービス速度が得られる。	①中央分離帯以外にも歩道等を設けることが可能である。	①積雪勾配(歩み勾配)があるため、歩道の走行性は平面に比べ劣る。 ②立体構造の場合、歩道の奥面に壁ができてしまうので歩道上に日照が乏しく、積雪が解消しにくい。	①広域交差点や地割交差点が分離されるため、安全な交通処理ができる。
平面構造	①対向車線や歩道からの視認性がよく、沿道に立地する事業所等の位置が把握しやすい。 ②立体構造のように前面に高い壁がないので、これによって1道感を感じることはない。	①平面交差があるため、サービス速度はやや低下する。	①中央分離帯が確保されるため、横断機能(橋下町降車線)に隠れる。	①積雪勾配がほとんどないため、冬期の走行性は立体構造より良い。 ②副道には、立体構造のような壁がなく日照がとれるため、路面が凍結しにくい。	①広域交差点や地割交差点が分離されるため、安全な交通処理ができる。

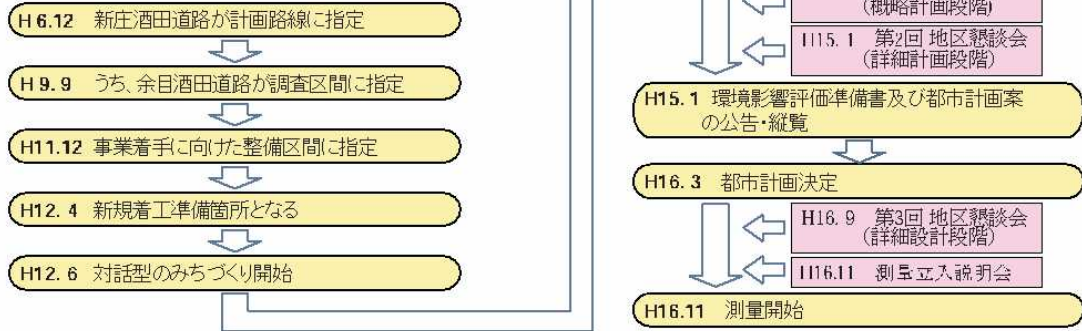
※赤字は長所、青字は短所として分類

今後、詳細設計を進めていきますが、現在の計画案について把握している課題は、改善策を検討した上で事業を進めていきます。
皆さんの意見を検討材料に取り入れたいと考えていますので、率直なご意見をお聞かせ下さい。

これまでの経緯

平成6年12月に新庄酒田道路が計画路線に指定されてから、段階的に事業着手までの手続きを行い、対話型のみちづくりを進めています。

平成16年11月には、沿線の関係者のみなさんに測量立入説明会を行い、測量を始めたところです。



対話型みちづくりを導入しています

余目酒田道路では、計画づくりの早い段階から、情報を提供した上で、沿道にお住まいの方や事業者の方、道路利用者のみなさんの意見をうかがい、地域のみなさんの声が反映されたみちづくりを目指しています。

今後もニュースレター、ホームページ、酒田河川国道事務所内で常設展示しているオープンハウスなどで情報提供を行うとともに、Eメールやハガキなどでいただいた、みなさんからの意見を事業に反映させていただきます。



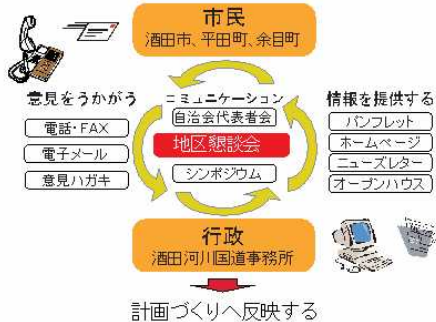
ニュースレターを発行



ホームページで情報提供
<http://www.thr.mlit.go.jp/sakata/>



常設オープンハウス
(事務所1階)



対話型みちづくりの経緯			
【コミュニケーション】		【情報を提供する】	
自治会	H12.7 自治会代表者会 (酒田市)	ニュースレター	H12.8 第1号配布, H12.9 第2号配布, H15.2 第3号配布, H15.4 第4号配布
フォーラム	H11.12 子どもたちに語る21世紀の道づくりフォーラム開催	ホームページ	H13.3 ホームページ開設 以後随時更新
地区懇談会	H13.10~11 第1回地区懇談会, H15.1 第2回地区懇談会, H16.9 第3回地区懇談会	パンフレット	H13.3 数量産出開始パンフレット配布
		オープンハウス	H16.3 常設オープンハウス開設(事務所1階)
【意見を伺う】			
電話・FAX	H13.4 電話、FAXによる意見受付開始		
電子メール	H12.4 電子メールによる意見受付開始		
意見ハガキ	フォーラム、地区懇談会で意見受け付け開始		

みなさんからのご意見・ご質問は、電話・FAX・Eメール、はがきなどで随時受付しています。

みなさんの意見をうかがい、地域の人々の声が反映された道づくりを目指しています。

今後もご意見いただき、対話型みちづくりにご協力のほどお願いいたします。

TEL●0234-27-3331 (代)

FAX●0234-27-3914

Eメール●sakata@thr.mlit.go.jp

お問い合わせは調査第二課まで



国土交通省 東北地方整備局
酒田河川国道事務所

〒998-0011 酒田市上安町一丁目2-1 tel.0234-27-3331 (代)
インターネット <http://www.thr.mlit.go.jp/sakata/>



7-2 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）

1) カルテ

PI事例カルテ 東京外かく環状道路

1. 事実関係の整理

<計画・事業の概要>

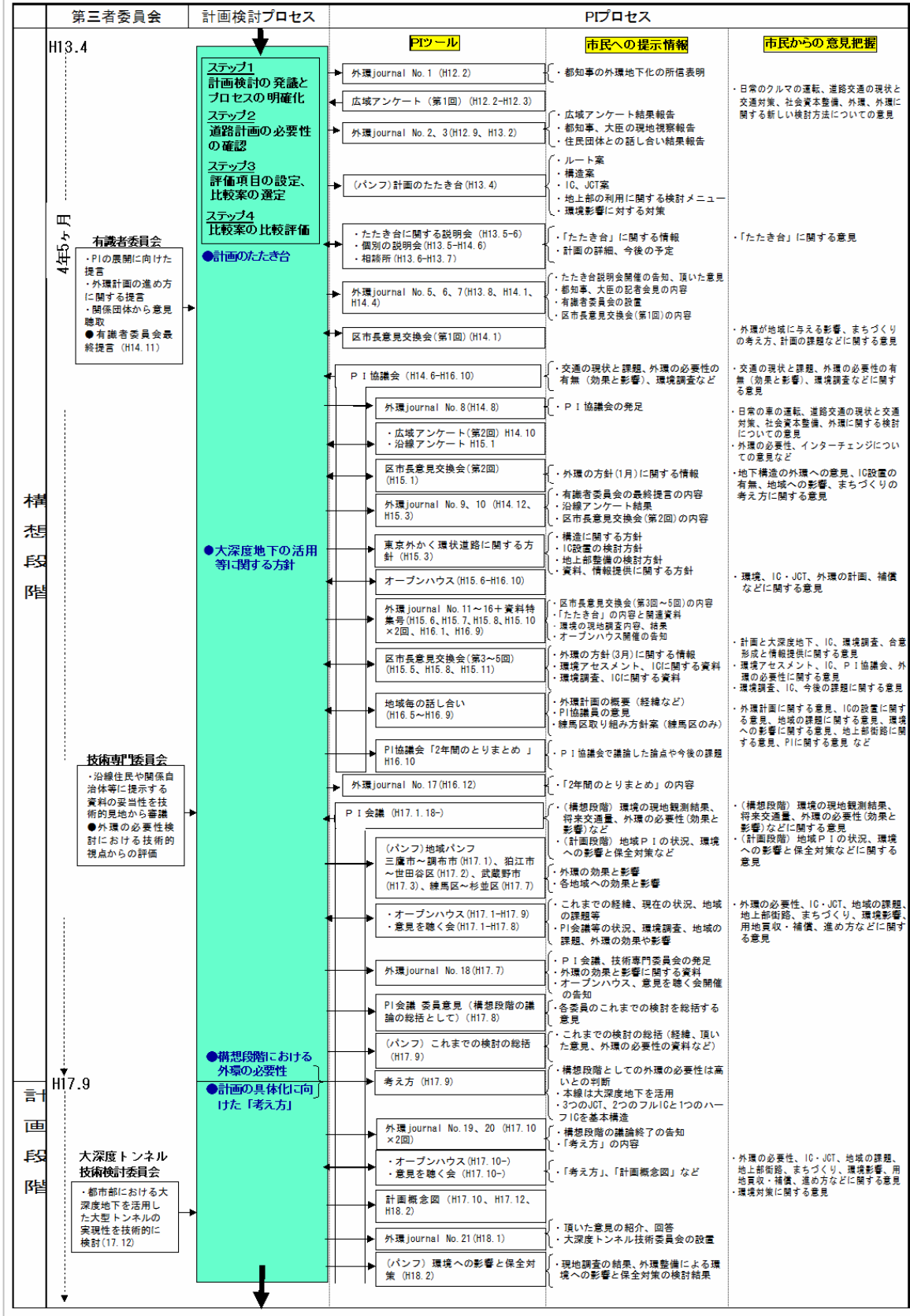
路線名	東京外かく環状道路				
箇所名	関越道～東名高速				
計画延長	約16km				
事業種別	道路	河川	空港	港湾	その他
道路種別	高規格A	高規格A'	高規格B	地域高規格	一般改築
事業の区分	新規事業	拡幅事業・交差点改良		他事業（鉄道、河川）との連携	
事業実施主体	国				
事業の影響範囲	地区（コミュニティ）レベル	都市（市区町村）レベル	地域（都道府県）レベル	広域（地方）レベル	国土（国）レベル
その他					

<地域特性>

地域の形態	大都市	都市及び近郊	農漁村	その他（ ）
事業への関心	高い	中間	低い	
コミュニティの結びつき	強い	中間	弱い	
過去の経緯	昭和41年に高架構造で都市計画決定されたが、地元住民および地元自治体からの反対を受け、昭和45年に当時の建設大臣が「しばらく凍結せざるを得ない」と発言されて以来、事業化されていない。 平成11年に東京都知事が現地視察し、計画の具体化に取り組むことを表明し、平成12年に地元団体と話し合いを開始。			
その他				

PI事例カルテ 東京外かく環状道路

<計画検討及びPIプロセス>



2) 広報



東京外環
(関越～東名)

GAIKAN

2006年7月

外環journal

ジャーナル

第24号

(発行所) 国土交通省関東地方整備局東京外かく環状道路調査事務所

〒169-8503 東京都千代田区山崎4-5-6 TEL/FAX 03-5388-3225 (外環専用ダイヤル)

<http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>

東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)

都市計画案及び環境影響評価準備書の説明会と相談コーナーを開催

期日	会場	参加者	人数
6月6日(火)	練馬区	泉新小学校	212名
6月7日(水)	練馬区	上石神井中学校	319名
6月8日(木)	練馬区	石神井中学校	208名
6月14日(水)	調布市	吉瀬小学校	123名
6月15日(木)	調布市	緑の丘小学校	96名
6月16日(金)	世田谷区	明王小学校	115名
6月19日(月)	世田谷区	祐小中学校	190名
6月20日(火)	武蔵野市	武蔵野公会堂	179名
6月21日(水)	杉並区	梶井第四小学校	335名
6月22日(木)	狛江市	狛江第五小学校	66名
6月23日(金)	三鷹市	北野小学校	269名
6月27日(火)	二鷹市	高山小学校	186名



説明会では「都市計画案変更案」と「環境影響評価準備書」の概要について、スライドなどを用いて説明しました。

説明会

東京都は国土交通省の協力のもと、都市高速道路外郭環状線(世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間)の都市計画案及び環境影響評価準備書に関する説明会を、6月6日から27日にかけて沿線7区市12会場で開催しました。
また、相談コーナーを6月26日から7月2日にかけて7会場で開催しました。

相談コーナー

説明会では、会場出席者から質問や意見をいただきました。また、会場には変更案を示した計画図や、それを具体化した計画断面図を掲示し、外環に関する情報を提供しました。
説明会で寄せられた主な質問と国と都の考えを本紙で紹介いたします。



相談コーナーの様子(左側は説明会会場、右側は相談コーナー)

説明会の開催とあわせて、各地区で相談コーナーを開催しました。
相談コーナーでは、外環全般についてのご質問やご意見のほか、土地や建物の補償などの程度になるのか、「一口宅」の周辺などについて懸念されるのかといった個別の相談も多く寄せられました。

相談コーナー

期日	会場	会場名	期日	会場	会場名
6月26日(月)	練馬区	練馬管区オープンハウス会場	6月30日(金)	調布市	緑の丘地域福祉センター
6月27日(火)	二鷹市	三鷹管区オープンハウス会場	7月1日(土)	武蔵野市	吉祥寺南町コミュニティセンター
6月28日(水)	狛江市	各戸備地区センター	7月2日(日)	世田谷区	祐総合支所
6月29日(木)	杉並区	西荻地区市民センター			

意見書提出は7月18日(火)まで

提出先 東京都 都市整備局 都市づくり政策部 都市計画課
〒163-8001 新宿区西新宿2-8-1 第二本庁舎21階南側 TEL:03-5388-3225

意見書の記載事項

- 「都市計画案」に対する意見書
 - 件名:「外環の都市計画案の変更」と記入
 - 作成者及び氏名
 - 意見
- 「環境影響評価準備書」に対する意見書
 - 件名:「外環環境影響評価準備書」と記入
 - 氏名及び住所(法人等の場合は代表者の氏名、代表者の氏名及び住所(法人等の場合は代表者の氏名)と記入)
 - 意見(建設の便や見解からの意見)



説明会では、会場出席者から質問や意見をいただきました。また、会場には変更案を示した計画図や、それを具体化した計画断面図を掲示し、外環に関する情報を提供しました。

インフォメーション <http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>

外環ホームページでは、「環境影響評価準備書」や「都市計画案及び環境影響評価準備書のあらまし(パンフレット)」などの関連資料を公開しています。
また、説明会で使用したスライドをビデオCDにしてお貸しします。

お問い合わせ 国土交通省 関東地方整備局 東京外かく環状道路調査事務所
〒168-8580 東京都世田谷区庄真4-5-16 TEL/FAX
TEL & FAX: 0120-34-1491(外環専用ダイヤル)(平日9:15~18:00)
E-mail: gaikan@ktr.mlit.go.jp

東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課 外かく環状道路担当
〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1 東京都庁第2本庁舎22階南側
TEL: 03-5388-3279(直通) FAX: 03-5388-1354
E-mail: S0000179@section.metro.tokyo.jp



「都市計画案」及び「環境影響評価準備書」への質問

説明会での主な質問と、国と都の考えを紹介します。

Q1 どうして今、都市計画変更及び環境影響評価の手続きに入るの？

A 外環は、首都圏の交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に大きな役割を果たすことから、沿線地域をはじめ首都圏全体として、必要性は高いと考えられています。沿線地域では慎重な検討を求める意見がある一方で、広域的には外環の早期整備を求める意見が多く、また沿線地域でも「早期整備が必須」と作る作らないを早く決めてほしいという意見もあります。

さらに、沿線区市町村長意見交換会を開催し、意見を聴いてきました。

こうした状況を十分に勘案し、外環本線を地下化するのと併せて概ね理解を得たものと判断し、手続きに着手することとなりました。

今後、都市計画変更及び環境影響評価の決定により、都市計画施設（道路等）の位置や区域、構造等が定まります。外環については、ルート、トンネル構造、IC・JCT位置等が具体的に決まります。

環境影響評価とは、事業が環境に与える影響を、事前に調査・予測及び評価し、必要に応じて環境保全のための措置を講じることなどにより、

Q2 都市計画や環境影響評価では何が決まるの？

A 都市計画の決定により、都市計画施設（道路等）の位置や区域、構造等が定まります。外環については、ルート、トンネル構造、IC・JCT位置等が具体的に決まります。

環境影響評価とは、事業が環境に与える影響を、事前に調査・予測及び評価し、必要に応じて環境保全のための措置を講じることなどにより、

事業実施による環境への影響をできるだけ少なくするために、一連の手続を行う仕組みです。事業を行う場合、こうした手続きを踏まえて、環境に配慮がなされることを確保し、事業者は事業を実施することになります。

Q3 立体都市計画ってどういう制度なの？

A 立体都市計画とは、適正かつ合理的な土地利用を図るため、地下等に都市施設（道路等）を整備する場合に、当該都市施設の区域に立体的な範囲を定め、道路の整備に支障のない範囲で、地上部の建築制限の緩和を目的とする制度です。

外環の都市計画変更案は、シールドトンネル区間など、地上部からの工事を行わない部分を定めています。

なお、日口通りから東八道路間の地上部街路（外環ノコ）の取扱いについては、地元の意見を聴きながらできるだけ早期に結論を得られるよう検討を進めますが、外環ノコの取扱い

が定まるまでの間は、従来の建築制限が継続されます。

Q4 意見書を出すと、どのように扱われるの？

A 都市計画案及び環境影響評価準備書に対する影響評価準備書に対する住民の皆様からの意見は、7月18日（火）までの間に、いた

だくこととなります。

(1) 都市計画案に対する意見
都市計画案に対する住民の意見については、意見の要旨をとりまとめ、東京都の意見をとりまとめ、東京都都市計画審議会に提出し、審議されます。

(2) 環境影響評価準備書に対する意見
準備書に対する環境保全の見地からの住民の意見については、意見の概要、区市町村長の意見等を参考に、意見を作成します。区市町村長の意見の概要、区市町村長の意見及び今後開催される予定の一般住民の意見を聴く機会とあわせて、東京都環境影響評価審議会に送付されます。

Q5 これまでのPIEで出された意見は、どう扱われたの？

A これまでPIE方式で幅広く意見を聴きながら、計画の具体化を行ってきました。こうした意見を踏まえて、大深度地下の活用、IC・JCT等の設置、十分な環境施設等の確保や、換気所をIC・JCT等の中に取るなどの計画は、進められました。また、沿線地域では、

外環を整備した場合の自然環境や生活環境への影響を懸念するご意見をいただいております。こうしたご意見を踏まえて、環境への影響と保全対策等を示してきました。このように、環境影響評価準備書を取りまとめました。

なお、これまでにいただいた意見とあわせて、今後も引き続き皆さんのご意見を聴きながら検討を進めていきます。

Q6 予測結果と違い、影響が生じた場合、どうするの？

A 今回の環境影響評価で、小規模な環境保全措置を行うことで、著しい影響が生じることが無と予測されていますが、事業中にも地下水等のモニタリングをしながら事業を進め、仮に、著しい影響が生じた場合は、環境保全措置を強化し、環境保全のための必要追加対策を実施します。また、完成後も必要に応じて、大気質や騒音の観測を継続するなどの事後調査を実施いたします。

Q7 外環を事業化することが決まったの？

A 事業化は、都市計画変更等の手続きを踏まえ、費用対効果や採算性などを検討し、国土開発幹線自動車道建設会議で審議され、決定

されています。今後、具体的な事業主体や事業手法などについて検討していきます。

Q8 外環の東名以南の計画はどうなるの？

A 外環の東名以南については、早期整備に向けた検討の必要性があるとの意見をいただいています。

Q9 地上部街路（外環ノコ）はどうなるの？

A 地上部街路（外環ノコ）の計画については、これまでの計画においては、沿線区市町村長の意見の概要、区市町村長の意見及び今後開催される予定の一般住民の意見を聴く機会とあわせて、東京都環境影響評価審議会に送付されます。

なお、いただいた皆様からの意見については、設計や事業段階に入った場合でも、可能なものについては取り入れていきます。

また、平成18年4月に公表した「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」においても、外環が地下化された場合、その必要性について検討する路線として位置づけました。

今後、引き続き皆様の意見を聴きながら、区市町村ともに早期に結論を得られるよう検討を進めます。

Q10 関越線から東名高速間の計画変更の状況を踏まえて、関係機関と調整の場を設けるなど、検討のロードマップを早めていきます。

古紙配合率100%の再生紙を使用しています。

7-3 一般国道 17 号本庄道路

1) カルテ

PI事例カルテ 本庄道路

1. 事実関係の整理

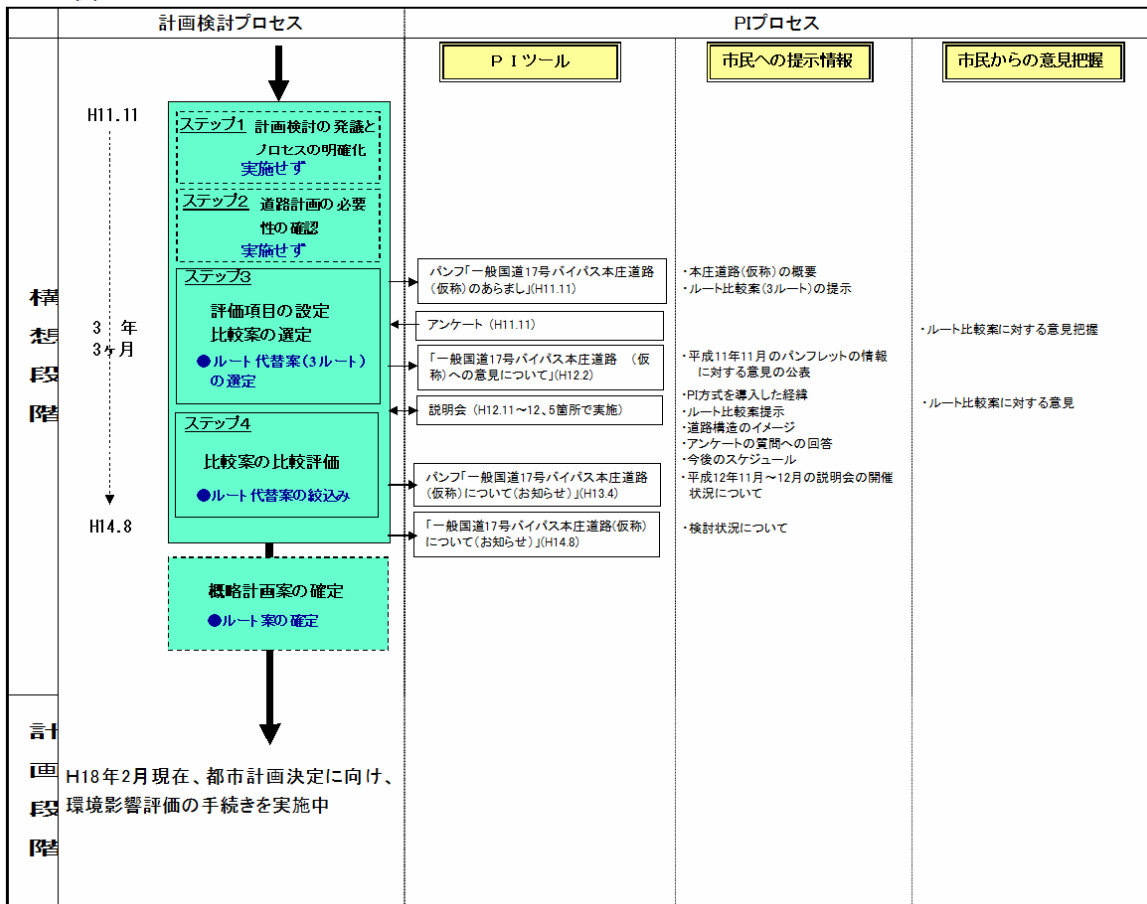
<計画・事業の概要>

路線名	一般国道17号 本庄道路			
箇所名	埼玉県深谷市～群馬県高崎市間			
計画延長	約14km			
事業種別	道路	河川	空港	港湾 其他
道路種別	高規格A	高規格A'	高規格B	地域高規格 一般改築
事業の区分	新規事業	拡幅事業・交差点改良	他事業(鉄道、河川)との連携	
事業実施主体	国、県、市町			
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル	都市(市区町村)レベル	地域(都道府県)レベル	広域(地方)レベル、国土(国)レベル
その他				

<地域特性>

地域の形態	大都市	都市及び近郊	農漁村	其他()
事業への関心	高い	中間	低い	
コミュニティの結びつき	強い	中間	弱い	
過去の経緯	昭和40～50年代に整備の構想が出ていたが、実現せず。既成市街地との開発格差等から、再び地元で整備の気運が高まった。			
その他				

<計画検討及びPIプロセス>



7-4 新山梨環状道路（北部区間）

1) カルテ

PI事例カルテ 新山梨環状道路(北部区間)

1. 事実関係の整理

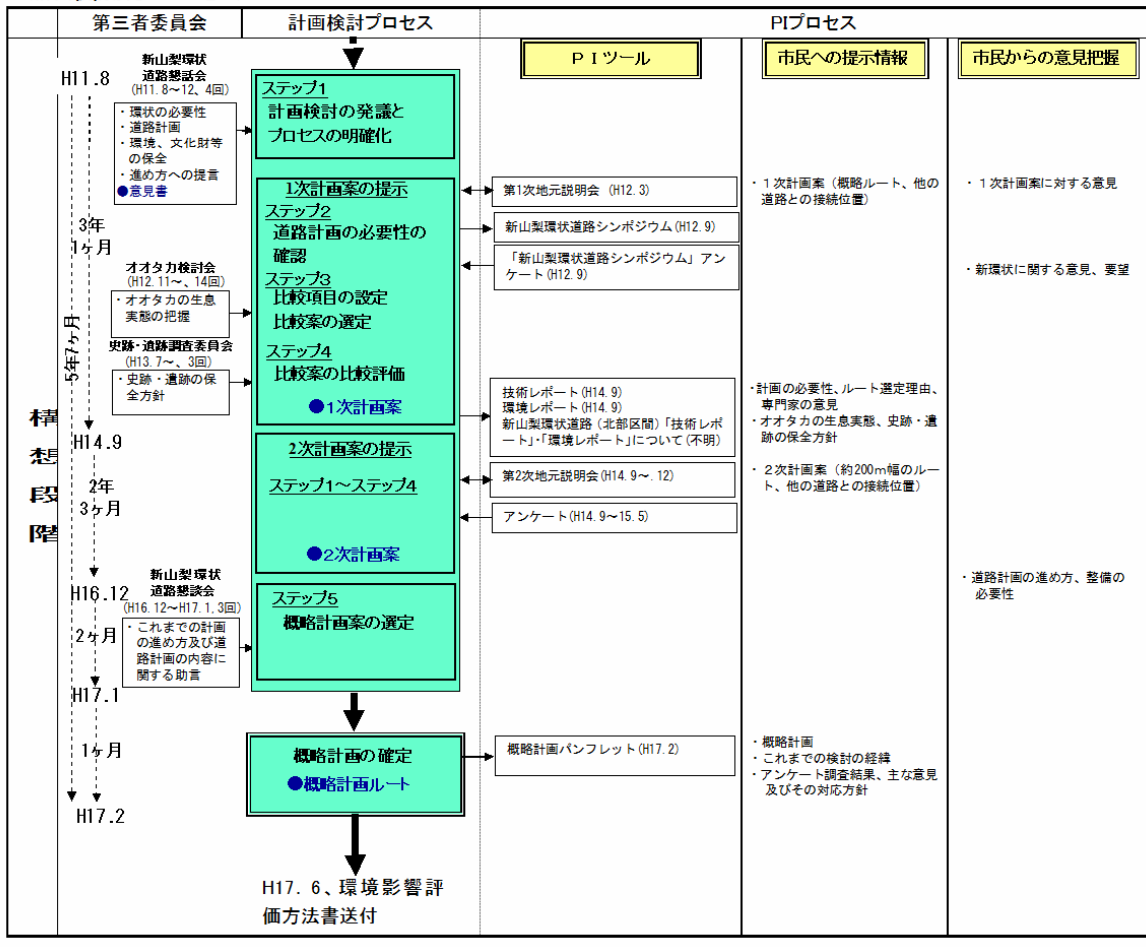
<計画・事業の概要>

路線名	新山梨環状道路北部区間(一般国道20号)				
箇所名	西関東連絡道路(甲府市桜井町)から国道20号(甲斐市宇津谷)に接続する区間				
計画延長	約15km				
事業種別	道路	河川	空港	港湾	その他
道路種別	高規格A	高規格A'	高規格B	地域高規格	一般改築
事業の区分	新規事業	拡幅事業	交差点改良	他事業(鉄道、河川)との連携	
事業実施主体	国				
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル	都市(市区町村)レベル	地域(都道府県)レベル	広域(地方)レベル	国土(国)レベル
その他					

<地域特性>

地域の形態	大都市	都市及び近郊	農漁村	その他()
事業への関心	高い	中間	低い	
コミュニティの結びつき	強い	中間	弱い	
過去の経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・H6.12に山梨県環状道路が地域高規格道路に指定される。 ・H8.8に北部区間が調査区間に指定される。 ・主に環境問題を理由とした反対運動が起こる。 			
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・H16.3地域高規格道路整備区間指定(一部)、H17.2概略計画の確定 			

<計画検討及びPIプロセス>



2) 広報

国土交通省では、山梨県の山梨幸住県計画に位置付けられた新山梨環状道路のうち、北部区間の調査を担当して約6年経過しました。この間に、オオタカ検討会、史跡・遺跡調査委員会などの場で環境の実態を調査するとともに、道路計画の試案を様々な角度から検討してきました。今回発表します「技術レポート」「環境レポート」はその調査成果を取りまとめたものです。

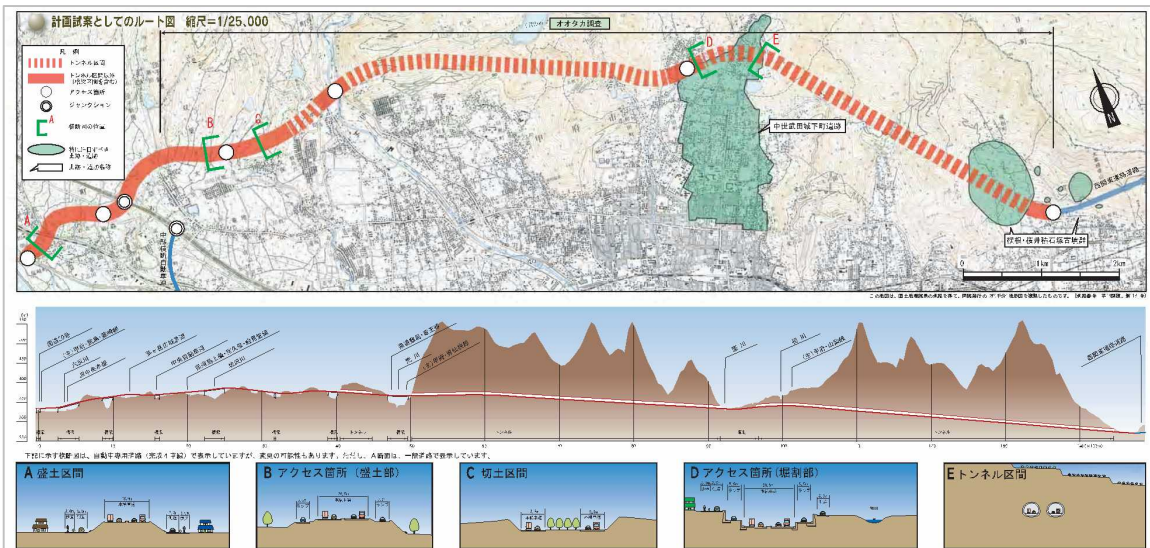
また、この技術レポートや環境レポートについて様々な声をお寄せ下さい。今後、PI方式（パブリックインボルブメント方式）の考え方でみなさまの声を道づくりに活かしていきます。



※PI方式(パブリックインボルブメント方式)

施策の立案や事業の計画・実施などの過程で、関係する市民に情報を公開した上で、広くご意見を伺い、それらを計画づくりに反映すること。

 国土交通省 甲府工事事務所

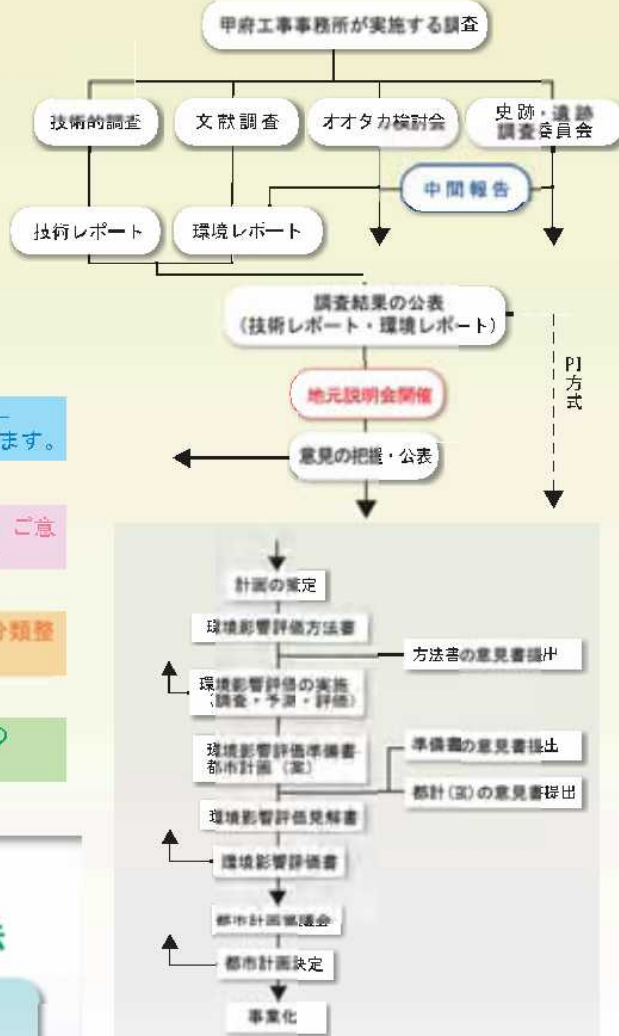


北部区間にかかる合意形成の進め方

新山梨環状道路（北部区間）については、都市計画や環境アセスメントなどの手続きに入る前の初期段階から、皆さんの意見をお聞きし、計画づくりに反映させていく「新しい検討方法」で検討を行いたいと考えています。

この「新しい検討方法」にあたっては以下の4つの柱で議論を進めたいと考えています

- 新しい検討方法**
- 1. 情報の共有**
情報（「技術レポート」「環境レポート」）を広く公表し、共有していきます。
 - 2. 意見の把握**
皆さんや各行政機関からのご意見、ご意見を頂くことを期待しています。
 - 3. 意見の公表**
どの様なご意見が寄せられたかを分類整理し、その結果を公表します。
 - 4. 意見の反映**
寄せられたご意見、ご意向を今後の方針に反映していきます。



情報の共有と意見の把握の方法

お知らせする方法

- ・パンフレット、レポート抜粋版
- ・技術レポート、環境レポート
- ・甲府工事事務所ホームページ
<http://www.ktr.mlit.go.jp/koufu/>
など

対話方式で意見交換する方法

- ・説明会など

意見・意向をお聞きする方法

- ・郵便 : 国土交通省甲府工事事務所
新山梨環状道路調査室
〒400-8578 甲府市緑が丘1-10-1
- ・e-mail : 甲府工事事務所新山梨環状道路調査室
shinkanjo@ktr.mlit.go.jp
- ・ファクシミリ: 甲府工事事務所新山梨環状道路調査室
fax 055-254-9235

7-5 新山梨環状道路（東側区間）

1) カルテ

PI事例カルテ 新山梨環状道路(東側区間)

1. 事実関係の整理

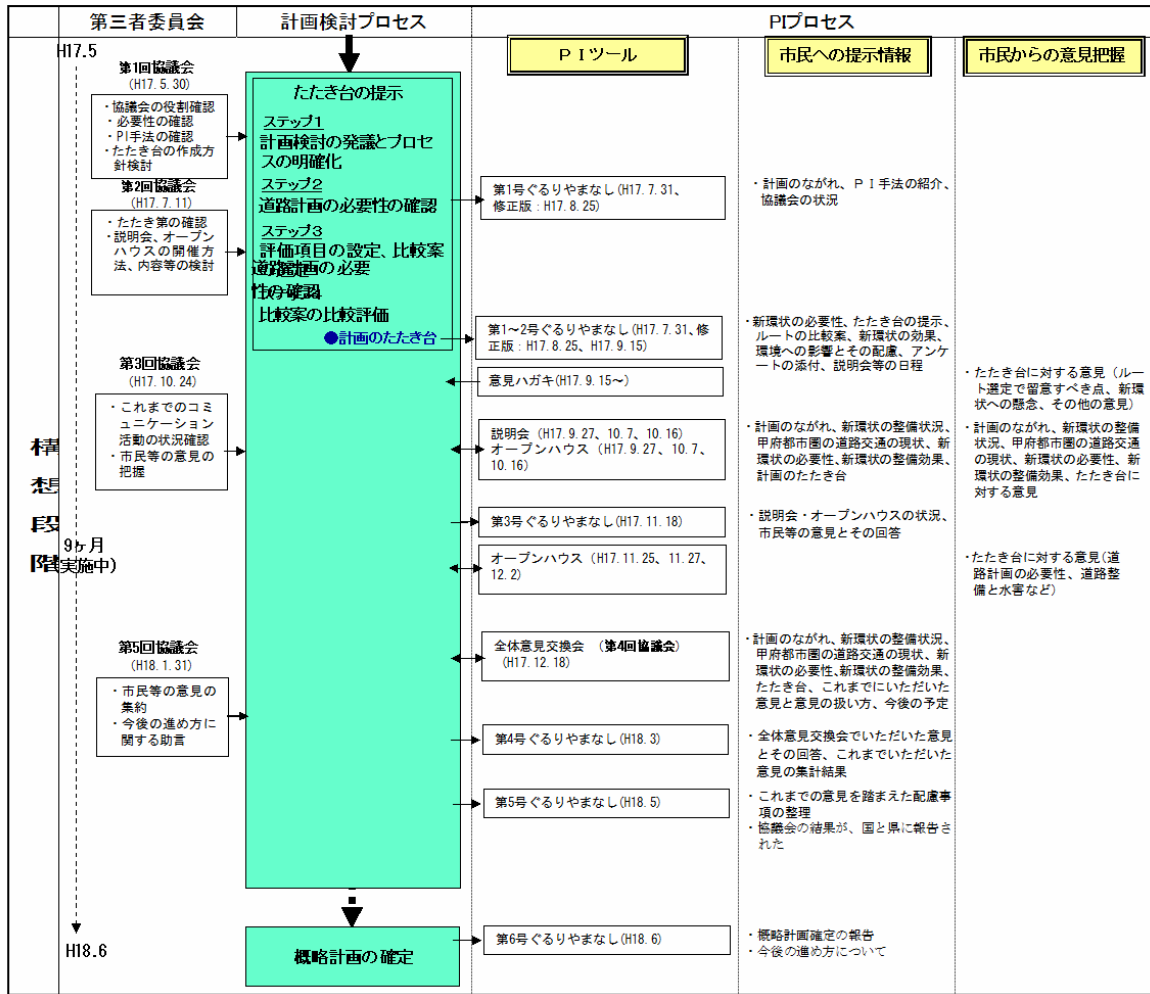
<計画・事業の概要>

路線名	新山梨環状道路東側区間(一般国道20号、140号)				
箇所名	甲府市西下条町～甲府市桜井町間				
計画延長	約8km				
事業種別	道路	河川	空港	港湾	その他
道路種別	高規格A	高規格A'	高規格B	地域高規格	一般改築
事業の区分	新規事業	拡幅事業	交差点改良	他事業(鉄道、河川)との連携	
事業実施主体	国、山梨県				
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル	都市(市区町村)レベル	地域(都道府県)レベル	広域(地方)レベル、国土(国)レベル	
その他					

<地域特性>

地域の形態	大都市	都市及び近郊	農漁村	その他()
事業への関心	高い	中間	低い	
コミュニティの結びつき	強い	中間	弱い	
過去の経緯	北部区間でPIを実施し、根本的反対運動が残っているが、法的手続きに着手できたため、東側区間でもPIを計画的に実施することがトータルとしての事業化までの期間短縮と判断した。			
その他				

<計画検討及びPIプロセス>



新山梨環状道路〔東側区間〕PI 広報紙

第5号

発行：山梨県土木部
国土交通省甲府河川国道事務所
新山梨環状道路 東側区間 協議会

じりりやまなし

PI（パブリック・インボルブメント）とは、計画づくりの早い段階から、関係する市民等のみなさんに情報を提供したうえで広くご意見を聴き、それらを計画づくりに反映することです。

山梨県と国土交通省では、甲府市及びその周辺地域の交通渋滞に伴う経済的な損失や環境への影響を改善するため、新山梨環状道路を整備しています。その一部である【東側区間】は、みなさんのご意見を伺いながら計画づくりを進めています。

この広報紙は【東側区間】の計画づくりについて最新の情報をみなさんにお知らせするものです。

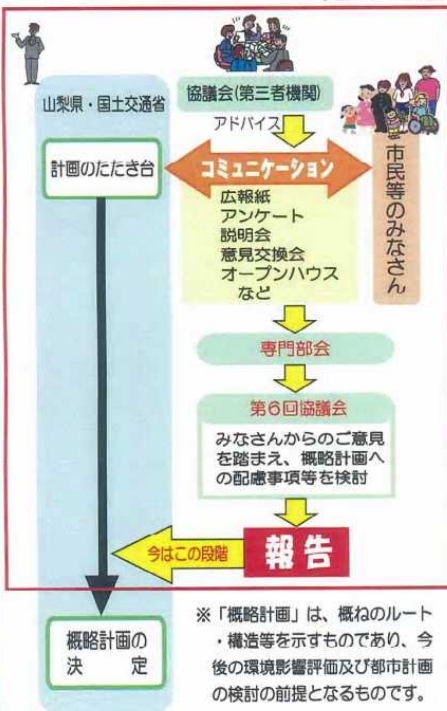
みなさんのご意見がとりまとめられました

これまで、広報紙の発行やオープンハウスや説明会等の開催などにより、地元地域のみなさんや道路利用者のみなさんなど、最終的に1927人から貴重なご意見をいただきました。その中では、新山梨環状道路の早期実現を望む多数の声が寄せられた一方で、道路整備による地域分断や水害発生、環境悪化を懸念する声など、地元地域ならではのご意見も寄せられました。



<計画づくりのながれ>

今回のPIの範囲



協議会では、学識経験者の委員を中心とした専門部会において検討した後、第6回協議会（平成18年3月23日）を開催し、今回のPIの総まとめとして、みなさんからのご意見を踏まえ、県と国が概略計画を立案する上で配慮すべきことなどを整理しました。



第6回協議会の様子

PIの結果が協議会から県と国に報告されました

平成18年4月25日に協議会を代表し、西井和夫座長が県と国に報告を行いました。今後は、県と国において、協議会からの報告内容を踏まえ、概略計画を決定し、6月頃には、みなさんにお知らせする予定です。また、今回のPIでいただいた全てのご意見に対する県・国の考え方をまとめた冊子を作成・公表します。



報告の様子

協議会からの報告

みなさんのご意見
概略計画の立案

ルートは計画のたたき台を基本として、配慮事項を整理しました

協議会では、計画のたたき台で示されたルートが、右に示す理由から適切であると考え、配慮事項を検討しました。

- (ア) 複数ルート帯案について、交通・土地利用・費用・施工性など総合的に検討した結果、「計画のたたき台」が最も優れていたこと。
- (イ) 市民等とのコミュニケーション活動において、早期整備を望む意見や、たたき台に賛成する意見（条件付賛成を含む）が多かったこと。
- (ウ) 甲府中心部の交通混雑の緩和に新山梨環状道路が有効であり、環状道路としての機能が最大限に発揮されること。

<計画のたたき台>



※計画のたたき台とは、平成17年9月に発行した広報紙第2号において、県・国から例として提示した500m幅のルート帯案のこと

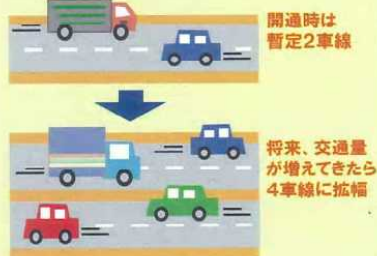
●新山梨環状道路の効果



① 計画全般について

- 道路の整備効果が早期に発揮されるよう、今後の事業推進方法やコスト削減対策等について十分検討すること。

早期整備を行うために段階的な整備方法を検討します



盛土構造、高架構造を効果的に組み合わせるなど、コスト削減策を検討します



その他の主な配慮事項

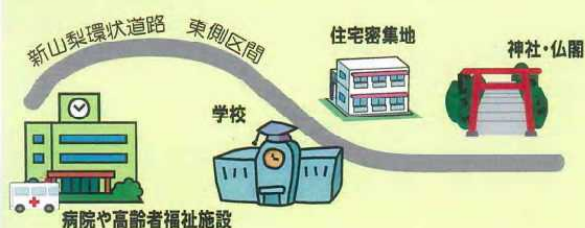
- 地元市の計画との整合を図り、地元地域の住民にとって使いやすい、より良い計画にすること。
- 新山梨環状道路の一部区間として、環状道路の機能を損なわずスムーズな走行を確保できるよう適切な車線数、設計速度を設定すること。
- 概略計画の公表にあたっては、北部区間と同様に約200m幅のルート帯で、できるだけ分かりやすく示すこと。
- 概略計画の立案にあたっては、概ねの事業費を算出し比較検討の状況も明らかにすること。
- 概略計画決定後も引き続き、地域住民に対してきめ細かい情報提供を行うとともに、意見を聞きながら事業を進めること。

意見と、協議会による専門的な立場からの指摘事項を踏まえ、案にあたり配慮すべきことを県と国に報告しました

② ルート・構造について

- 住宅密集地や学校・高齢者福祉施設等の公共施設、神社・仏閣等をできる限り避けたルートとすること。

住宅密集地や公共施設、神社・仏閣などをできる限り避けたルートを検討します



- 地元地域の住民は道路建設による水害の発生に強い不安を抱いているため、ルート・構造の選定にあたっては、土地利用計画、河川改修計画、下水道整備計画等と十分な整合を図り、現在の排水能力を阻害しないように配慮すること。

地域の排水を阻害しないように、道路のルートや構造を検討します



その他の主な配慮事項

- 盛土構造の方が高架構造に比べ安価であるが、各地域の実情などに応じて、それぞれの利点を生かした道路構造とすること。
- 水害時の重要な緊急輸送機能が確保できるよう配慮すること。
- 主要な国道及び県道とスムーズなアクセスができるよう、適切な接続方法・位置を検討すること。
- 中央道との接続は大規模な構造形態となることから、将来の交通量の状況や経済性等を見ながら検討すること。
- 現況の住宅地、農地、工業用地などの現況の土地利用形態に対してできる限り影響を低減させるよう配慮すること。
- やむを得ず集落内に地域分断が生じる場合は、必要な区間に高架構造や、側道設置などを採用し、その影響の程度をできる限り低減させること。
- やむを得ず小学校などの周辺を通過する場合は、安全性（子供の生活圏等）について配慮し、必要な区間を高架構造とすること。
- 笛吹川周辺は軟弱地盤であるため、道路本体の耐震性を含めて、設計・施工に際しては適切に対処すること。

③ 環境対策等について

- 騒音・振動・日照などの生活環境、動物・植物などの自然環境、景観への影響について、概略計画決定後、環境影響評価を適切に実施し、環境に配慮した計画とすること。

環境影響評価手続きを通じて、生活環境や自然環境への影響について、調査・予測・評価を行い、必要に応じて環境保全対策などを行います。



その他の主な配慮事項

- イベント時における小瀬スポーツ公園周辺の渋滞を緩和させるため、公園へのアクセス性を確保すること。
- 地下水脈の分断などへの影響がないよう、設計・施工に際しては適切に対処すること。
- 新たな埋蔵文化財が発掘された場合、適切に対処すること。

協議会からの報告は以下のホームページで閲覧できます。
<http://www.pref.yamanashi.jp/barrier/html/dourokikaku/>
<http://www.ktr.mlit.go.jp/koufu/>

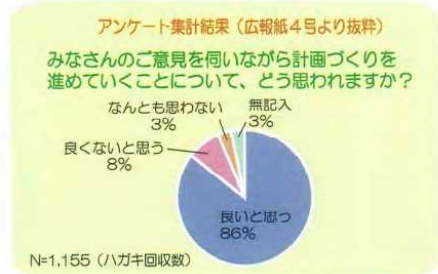
また、県の情報プラザや国交省甲府河川国道事務所のほか、以下の市町村役場に配備します。
 旧甲府市・笛吹市・旧山梨市・昭和町・中央市・旧中道町・芦川村・甲斐市・南アルプス市・韮崎市

PI活動を通じ、多くのご意見をいただきました

これまでのコミュニケーション活動の状況

新山梨環状道路【東側区間】の計画づくりでは、広報紙の配布をはじめとした、いろいろな方法により広く情報提供がなされた結果、ハガキを始め、オープンハウスや説明会等により、合計1,927人の方々から意見を聴くことができました。

また、みなさんのご意見に対し、広報紙3号・4号や、後半のオープンハウス・意見交換会において、県・国の考え方を示したことで、計画への疑問が減少するとともに、計画への理解が促進されたと考えています。



協議会の開催	情報提供の方法と時期					ご意見をいただきました
5月 6月 7月	第1回	広報紙	説明会	オープンハウス	意見交換会	ハガキ 1,155通 説明会 233人 オープンハウス 264人 全体意見交換会 215人 メール・FAX・手紙 60通 合計1,927人
8月	第2回	1号				
9月		2号		前半		
10月			甲府市東部 笛吹市 甲府市南都	甲府市東部 甲府市南都 甲府市東部 甲府市南都 甲府市南都 甲府市南都	適宜	
11月	第3回	3号				
12月	第4回			後半	笛吹市	
1月 2月 3月	第5回 第6回	4号				

※意見数はコメントカードや質疑応答の合計
※第4回協議会は、意見交換会と同時開催

今後の手続きにおいてもみなさんの声をお伺いします

概略計画の決定後は、環境影響評価や都市計画の手続き段階に入ります。

その中では引き続き、地元地域のみなさんに対してきめ細かい情報提供を行い、みなさんの意見をお伺いしながら、より具体的な計画づくりを進めていきます。

新山梨環状道路東側区間がより良い計画となるよう、今後も、みなさんのご理解とご協力をお願いします。



協議会から県と国へ報告

県と国が概略計画を決定



都市計画の決定



お問い合わせ及びご意見の受付は電話、FAX、電子メールで行えます

山梨県土木部道路整備課道路企画室
〒400-8501 甲府市丸の内1-6-1
TEL: 055-223-1691
FAX: 055-223-1693
e-mail: douroseibi@pref.yamanashi.lg.jp
http://www.pref.yamanashi.jp/barrier/html/dourokikaku/

国土交通省甲府河川国道事務所 新山梨環状道路調査室
〒400-8578 甲府市緑が丘1-10-1
TEL: 055-254-9232
FAX: 055-254-9235
e-mail: shinkanjo@ktr.mlit.go.jp
http://www.ktr.mlit.go.jp/koufu/

7-6 (仮称) 横浜環状北西線

1) カルテ

PI事例カルテ (仮称) 横浜環状北西線

1. 事実関係の整理

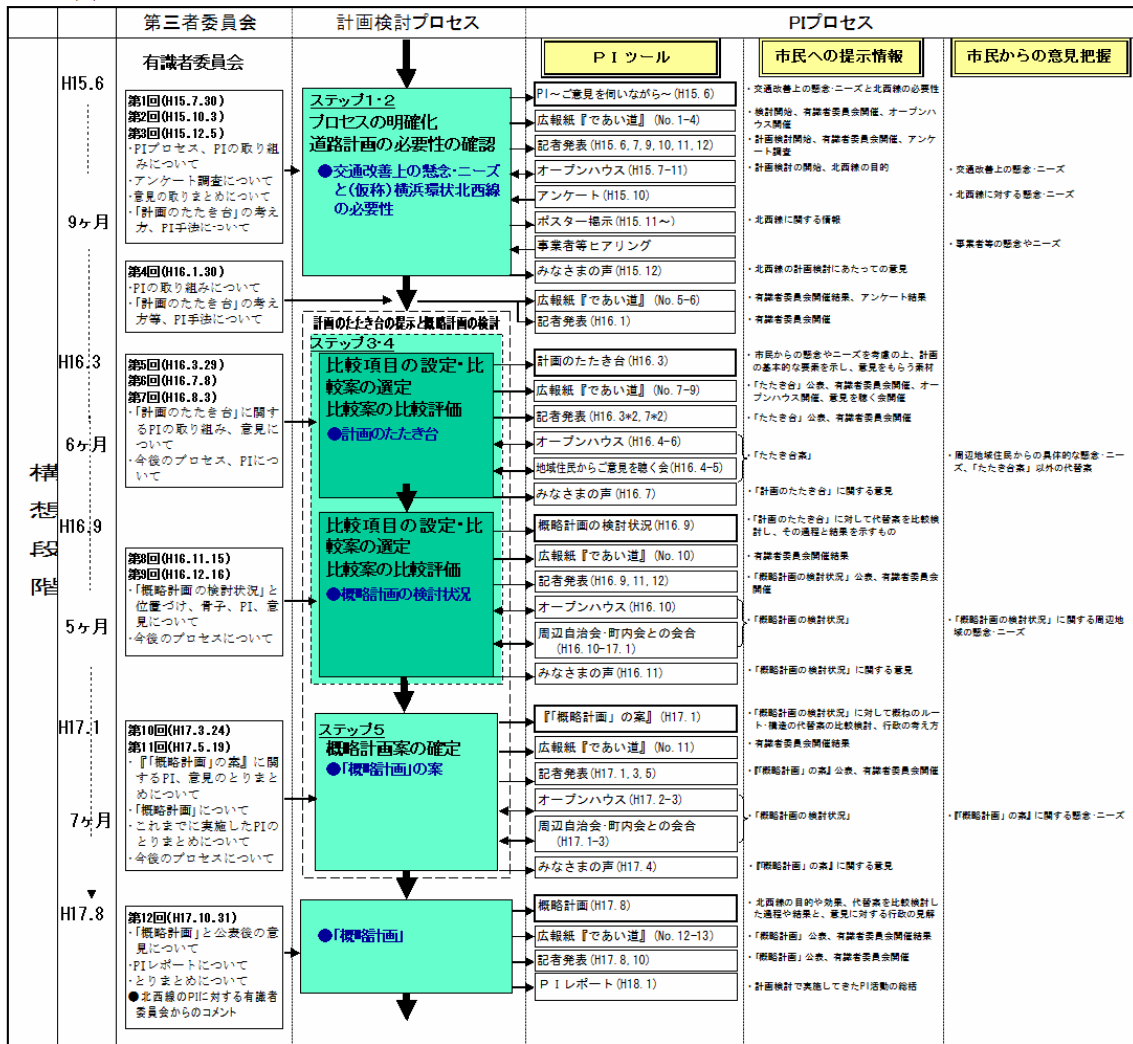
<計画・事業の概要>

路線名	(仮称)横浜環状北西線
箇所名	東名高速道路・横浜青葉インターチェンジ～第三京浜道路・港北インターチェンジ間
計画延長	約7.1km
事業種別	2種1級
道路種別	高規格A 高規格A' 高規格B 地域高規格 一般改築
事業の区分	新規事業 拡幅事業・交差点改良 他事業(鉄道、河川)との連携 その他()
事業実施主体	首都高+横浜市で調整中
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル 都市(市区町村)レベル 地域(都道府県)レベル 広域(地方)レベル、国土(国)レベル
その他	国土交通省、横浜市、首都高速道路公団(現・首都高速道路株式会社)がPIを実施 (「(仮称)横浜環状北西線」有識者委員会がPIプロセスについて助言、評価)

<地域特性>

地域の形態	大都市 都市及び近郊 農漁村 その他()
事業への関心	高い 中間 低い
コミュニティの結びつき	強い 中間 弱い
過去の経緯	先行して事業化された横浜環状北線、南線で反対運動が起こった。
その他	

<計画検討及びPIプロセス>



であい道

今、(仮称)横浜環状北西線は

構想段階から計画段階へ！ 環境影響評価方法書を公表します

これまで、(仮称)横浜環状北西線の計画づくりにあたっては、初期の段階から、市民等のみなさまに情報を提供しつつ、広くご意見を聴き、それらを反映させていくPI(パブリック・インボルブメント)手法を導入し、道路が通過するおおむねのルートや構造等を定めた「概略計画」をとりまとめ、構想段階から計画段階へと進めるための準備を行ってきました。

このたび、横浜市と首都高速道路株式会社が、当該路線の計画づくりを進めることになりました。まずは、計画段階の最初の手続きとして、環境影響評価法に基づき、神奈川県が環境影響評価の対象となる項目や調査手法等について記載した「環境影響評価方法書」を市民のみなさまに公表します。

※計画段階の手法続きを始めるにあたり、(仮称)横浜環状北西線は「**高速横浜環状北西線**」と名称を改め計画を進めていきます。



計画段階の流れ

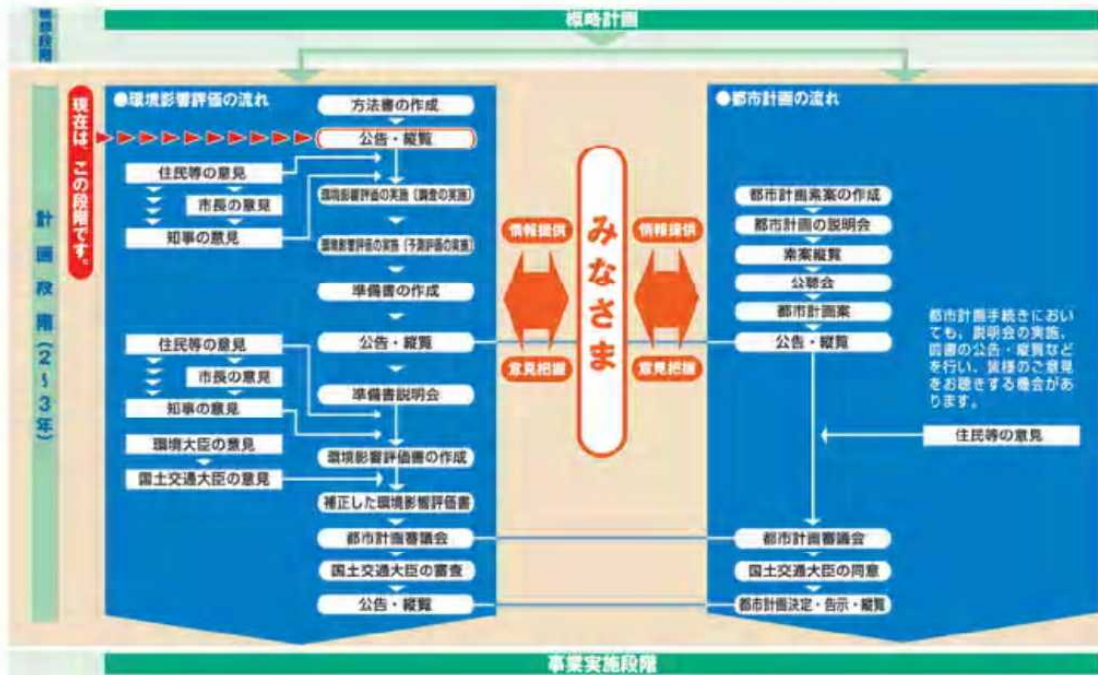
計画段階には、環境影響評価手続きと都市計画手続きがあります。法的な手続きのほか、各段階で市民等のみなさまに情報を提供し、また、みなさまのご意見をお聴きしながら計画づくりを進めていきます。

【環境影響評価手続き】

道路事業等の内容を決めるにあたって、それが環境(大気質・騒音・振動・地下水・地盤等)にどのような影響を及ぼすかについて調査・予測・評価を行い、その方法や結果を公表してご意見をお聴きし、それらを踏まえて環境に配慮した事業計画を作成します。

【都市計画手続き】

構想段階の「概略計画」で検討したおおむねのルート・構造をもとに、環境影響評価手続きとの調整を図り、具体的なルート・構造等を都市計画として決定します。都市計画案の段階では、その内容をみなさまに公表してご意見をお聴きし、計画づくりを行います。



「環境影響評価方法書」とは

①

環境影響評価の方法書とは、今後、環境影響評価を行うにあたって、どのような項目について、どのような方法で調査・予測・評価をしていくかを示したものです。

②

実際の調査・予測・評価を開始する前に、方法書を市民等のみなさまに公表します。それについて市民等のみなさまや専門家からご意見をお聴きし、実際に行う環境影響評価の方法を決定します。

③

環境影響評価の方法の決定に、市民等のみなさまや専門家のご意見を考慮することによって、地域の特性に合わせた環境影響評価が行えるようになるなど、環境の保全に十分配慮した事業計画を策定します。

高速横浜環状北西線の概要

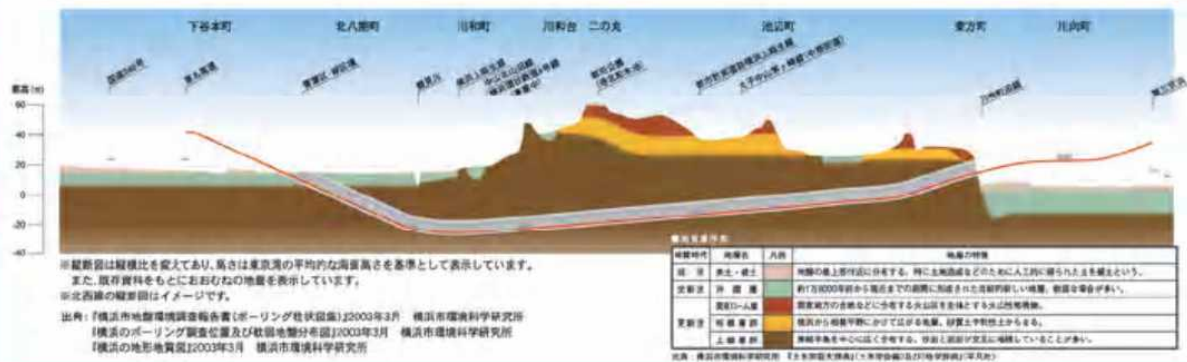
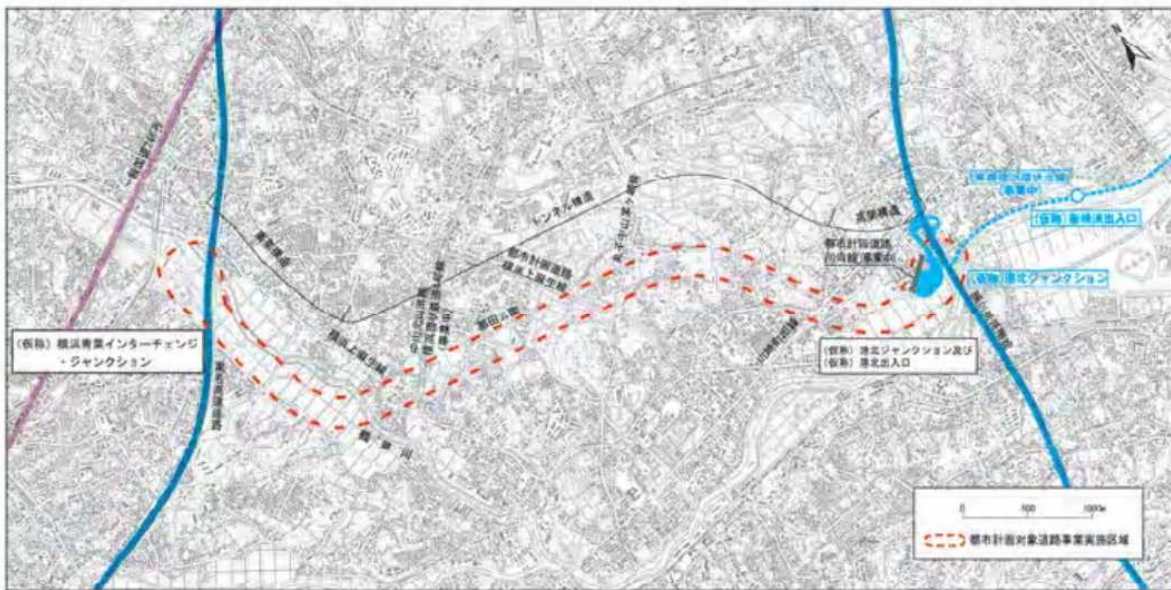
高速横浜環状北西線は、青葉区下谷本町を起点とし、都筑区川向町を終点とする延長約7.1kmの自動車専用道路であり、東名高速道路(横浜青葉インターチェンジ)と第三京浜道路(港北インターチェンジ)を結ぶものです。

現在事業中の横浜環状北線と一体となり、市北西部と横浜都心や臨海部との連絡強化等が図られるものであり、道路延長約7.1kmのうち、トンネル構造の延長は約4.2km、高架構造[※]の延長は約2.9kmと想定しています。

また、トンネルの両坑口付近に1ヵ所ずつ換気所を設置することを想定しています。

※トンネル構造と高架構造の境付近には掘削構造が生じますが、その延長は高架構造に含まれます。

都市計画決定権者	神奈川県
事業予定者	横浜市 西都高速道路株式会社
事業の種類	首都高速道路の新設
事業実施区域	起点) 横浜市青葉区下谷本町 終点) 横浜市都筑区川向町
道路延長	約7.1km(うちトンネル構造約4.2km)
車線の数	4車線
設計速度	80km/h



環境影響評価の項目

■ 調査・予測・評価を実施する環境影響評価の項目

調査・予測・評価を行う環境影響評価の項目は、本道路事業の内容及び事業実施区域とその周辺の概況を踏まえて選定しました。具体的には、工事の実施時及び道路施設の存在・供用時に影響を及ぼすと考えられる影響要因(工事の実施、道路の存在、自動車の走行など)の区分ごとに検討し、その影響を受けると考えられる以下の環境要素に係る項目を選定しています。

- 大気環境:大気質(二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等)、騒音、振動、低周波音
- 水環境:地下水の水質及び水位(地下水の水質、地下水の水位)
- 土壌に係る環境その他の環境:地盤(地盤沈下)、その他の環境要素(日照障害、電波障害)
- 動物:重要な種及び注目すべき生息地
- 植物:重要な種及び群落
- 生態系:地域を特徴づける生態系
- 景観:地域景観
- 人と自然との触れ合いの活動の場:主要な人と自然との触れ合いの活動の場
- 文化財:文化財
- 廃棄物等:建設工事に伴う副産物
- その他の項目:地域社会、安全

方法書を縦覧します

方法書は、下記のとおり縦覧します。

■ 縦覧場所

- ① 神奈川県 県土整備部 都市計画課
住所:横浜市中区日本大通1
- ② 横浜市 環境創造局 環境影響評価課
住所:横浜市中区港町1-1(関内中央ビル8F)
- ③ 横浜市 神奈川区役所 区政推進課企画調整係
住所:横浜市神奈川区広台太田町3-8
- ④ 横浜市 保土ヶ谷区役所 区政推進課企画調整係
住所:横浜市保土ヶ谷区川辺町2-9
- ⑤ 横浜市 港北区役所 区政推進課企画調整係
住所:横浜市港北区大豆戸町26-1
- ⑥ 横浜市 緑区役所 区政推進課企画調整係
住所:横浜市緑区寺山町118
- ⑦ 横浜市 青葉区役所 区政推進課企画調整係
住所:横浜市青葉区市ヶ尾町31-4
- ⑧ 横浜市 都筑区役所 区政推進課企画調整係
住所:横浜市都筑区茅ヶ崎中央32-1

※方法書は縦覧のほか、貸し出しもいたします。(ただし、部数には限りがあります。)

■ 縦覧時間

縦覧場所 ① :8時30分～17時15分
縦覧場所 ②～⑧:8時45分～17時15分

■ 縦覧期間

平成18年8月25日(金)～平成18年10月10日(火)
(土日及び祝祭日は除く)

■ お問い合わせ先

〒231-8588 横浜市中区日本大通1
神奈川県 県土整備部 都市計画課
TEL:045-210-6175・6191

意見書を提出できます

方法書について環境の保全の見地からご意見のある方はどなたでも、神奈川県に対し意見書を提出することができます。

■ 提出先

〒231-8588 横浜市中区日本大通1
神奈川県 県土整備部 都市計画課
TEL:045-210-6175・6191

■ 提出期間

平成18年8月25日(金)～平成18年10月10日(火)(必着)

※提出は、郵送または持参に限ります。

■ 意見書の提出に必要な記載事項

意見書の用紙は各縦覧場所に備えてあります。任意の用紙を使用されても構いませんが、その場合は必ず下記の事項を記載してください。

- ① 意見書を提出しようとする者の氏名及び住所
(法人その他の団体にあつてはその名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地)
- ② 意見書の提出の対象である方法書の名称
- ③ 方法書についての環境の保全の見地からの意見

※意見は日本語により、意見の理由を含めて記載願います。

意見陳述の申出ができます

横浜市では、横浜市環境影響評価条例に基づき、市長の諮問に応じ、環境影響評価等に関する事項を調査審議させる目的で、横浜市環境影響評価審査会を設置しています。

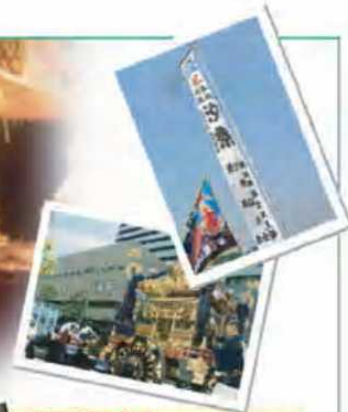
周辺地域の住民の方、法人等は、横浜市環境影響評価審査会に対し環境保全の見地から意見陳述の申出ができます。

なお、高速横浜環状北西線に関する手続きについては、8月25日より横浜市環境創造局環境影響評価課(TEL:671-4105)へお問い合わせいただくか横浜市環境創造局のホームページをご覧ください。

<http://www.city.yokohama.jp/mw/kankyou/mamoru/asesu/>

色とりどり 秋の祭り

秋には市内各地でさまざまな祭りやイベントが開催されます。
 広大な純日本庭園や古民家の屋敷でのお月見。
 大神輿がパレードを賑わす神社の秋祭り、
 ハイレベルな踊りや唄が楽しめる演芸大会など、
 パラエティに富んだ催しがいっぱい。
 さわやかな空気の中、お気に入りのイベントを楽しみに出かけてみませんか。



A 神社大神輿のパレード お三の宮秋祭り



【お三の宮】「おんさん」の呼ばれ親しまれているお三の宮神社の秋祭りです。17日にはお三の宮トレーラーに引かれた地蔵尊一尊の大神輿が古民家・イセガキホールをパレード。境内は縁日や華納祭会などで賑わいます。

〒209-0015
 横浜市磯区山王町5-32
 日程：9月16日(土)・17日(日)
 会場：日持神社
 アクセス：市営地下鉄津島駅南口より徒歩5分
 問合せ：045-261-6302

B 秋まつりに演芸大会の奉納 子神社大祭



「熊鷹の奉納」大福を命を懸けている子神社の大祭。毎年秋に奉納される「演芸大会」では、地区の名取りの方々によるハイレベルな踊りや唄が数多く見られます。また、秋祭りは日頃の午後6時から開催。

〒240-0026
 横浜市保土ヶ谷区今月町167
 日程：9月10日(土)・10日(日) 会場：子神社
 アクセス：東横バス(今月町)下車徒歩1分
 問合せ：045-441-0470

C 中秋の名月を楽しむ みその公園横濱屋敷「お月見の会」



江戸末第一幸の中庭にあり、横濱市指定文化財第一号の正邸家・横濱家。季節ごとの庭園での月見を楽しむのが好評な「お月見の会」が、お月見とともに楽しめる。横濱屋敷に秋の夜長の情趣をひと時が送れます。

〒222-0275
 横浜市磯区新子3-10-2 日程：10月8日(金)・15日(日)
 時間：午後6時～7時30分 会場：みその公園横濱屋敷
 入場：無料
 アクセス：JR京浜東北線磯子駅より徒歩1分(神明社) 下車徒歩5分
 問合せ：045-574-1997

D 日本庭園でお月見 三溪園観月会



にんげん地蔵を飾る前日本庭園、三溪園世界の観月会。世智寺三善堂などのライトアップのほかに、夜9時の観音堂では提灯、琴笛、音楽などの演奏も楽しめます。茶席とはひと味違う紅白の和菓子も楽しめます。

〒201-0804
 横浜市中区本町2-29-1
 日程：10月5日(木)～9日(祝)
 時間：午後6時30分～8時30分 会場：三溪園内観月席
 料金は大人500円、小1200円
 アクセス：横浜駅東口より市営バスで「本町三溪園前」下車
 観音堂：本町(西口) 問合せ：045-631-0924



E 大船と海上安全を祈願 汐祭



約10隻の舟船に大漁旗を飾り、笛、太鼓などの若獅子に合わせて舟を盛り立て、小舟は舟を岸に近づけて、海難対策、入港と海上安全を祈願。海難が小さな船を転覆させる場面などは、迫力満点。

〒206-0013
 横浜市中区磯子の公園
 日程：9月1日(金)
 時間：開演約18時(予定)
 観覧料：午後12時30分(予定) 会場：金沢海岸
 アクセス：金沢シーサイドライン野島公園駅下車
 問合せ：045-761-8820

「であい道」に関するお問い合わせ先 ホームページ <http://www.ktr.mlit.go.jp/yokohama/nwline/> 電子メール yokokoku-nwline@ktr.mlit.go.jp

<p>横浜市道局 横浜環状道路整備部 事業調整課 〒231-0017 横浜市中区南町1-1 (横浜環状ビル7階) TEL. 045-671-2735 / FAX. 045-662-3945</p>	<p>横浜環状北線 横浜環状東線 横浜環状南線 横浜環状西線</p>
<p>首都圏道路整備 神奈川建設局 調査・環境グループ 〒221-0013 横浜市神奈川区新子安1-3-4 TEL. 045-439-0749 / FAX. 045-439-0773</p>	<p>横浜環状北線 横浜環状東線 横浜環状南線 横浜環状西線</p>
<p>国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所 計画課 〒221-0865 横浜市神奈川区三ツ又西町13-2 TEL. 045-316-3036 / FAX. 045-315-3051</p>	<p>横浜環状北線 横浜環状東線 横浜環状南線 横浜環状西線</p>

7-7 一般国道 16 号千葉柏道路

1) カルテ

PI事例カルテ 千葉柏道路

1. 事実関係の整理

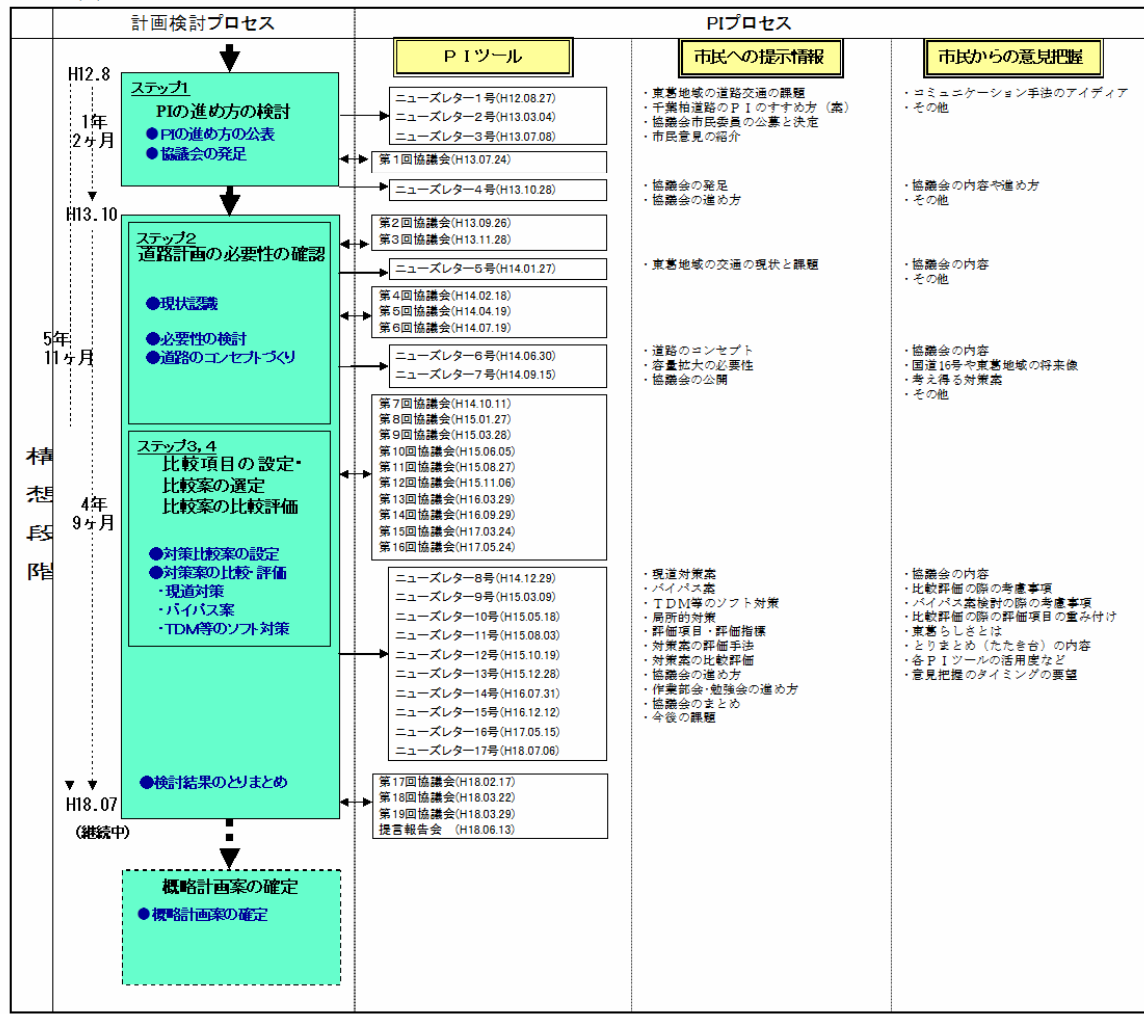
<計画・事業の概要>

路線名	千葉柏道路(一般国道16号)				
箇所名	千葉県野田市～柏市				
計画延長	約27km				
事業種別	道路	河川	空港	港湾	その他
道路種別	高規格A	高規格A'	高規格B	地域高規格	一般改築
事業の区分	新規事業	拡幅事業	交差点改良	他事業(鉄道、河川)との連携	
事業実施主体	国				
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル	都市(市区町村)レベル	地域(都道府県)レベル	広域(地方)レベル	国土(国)レベル
その他					

<地域特性>

地域の形態	大都市	都市及び近郊	農漁村	その他()
事業への関心	高い	中間	低い	
コミュニティの結びつき	強い	中間	弱い	
過去の経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・H11.11 千葉柏道路の計画案のあらまし(バイパス案)を公表 ・H11.12～H12.2 説明会の開催 ・H12.8 PIの進め方の公表 ・計画の進め方等に対する不満があった(アンケートより) 			
その他				

<計画検討及びPIプロセス>



千葉柏道路 NEWS No.17

07.06
2006年(平成18年)
No.17

主な内容

- 1面：千葉柏道路の計画づくりに関する協議会の提言
千葉柏道路計画づくりの経緯
- 2～3面：提言のあらまし
- 4面：提言をとりまとめるにあたって
これからの計画の進め方

千葉柏道路の計画づくりに関する協議会の提言がまとまりました!!



【提言1：現状認識と対策の必要性】

現在の国道16号には交通渋滞とこれに起因する環境悪化などの問題が多く、この問題を放置できないため、交通容量拡大を軸とした何らかの対策が必要である。

【提言2：計画コンセプト】

対策の検討にあたり将来の「東暮らし」を踏まえた我々が考える「みちづくり」「まちづくり」のコンセプトが重要である。良好な道路交通環境の整備により、「東暮らし」「みちづくり」「まちづくり」を推進すべきである。

【提言3：対策案の検討】

技術的な問題解消のためにはバイパス案が有効である。併せて、将来も主要道路として機能する現国道16号の対策を行うことも必要である。

【提言4：バイパス案の考え方】

バイパス案については、渋滞緩和等の交通機能に加え、手賀沼の保全や既成市街地への影響といった評価も重要であり、住民からの意見が多く協議会委員からも意見があった既成市街地や手賀沼を迂回する利根川沿いの

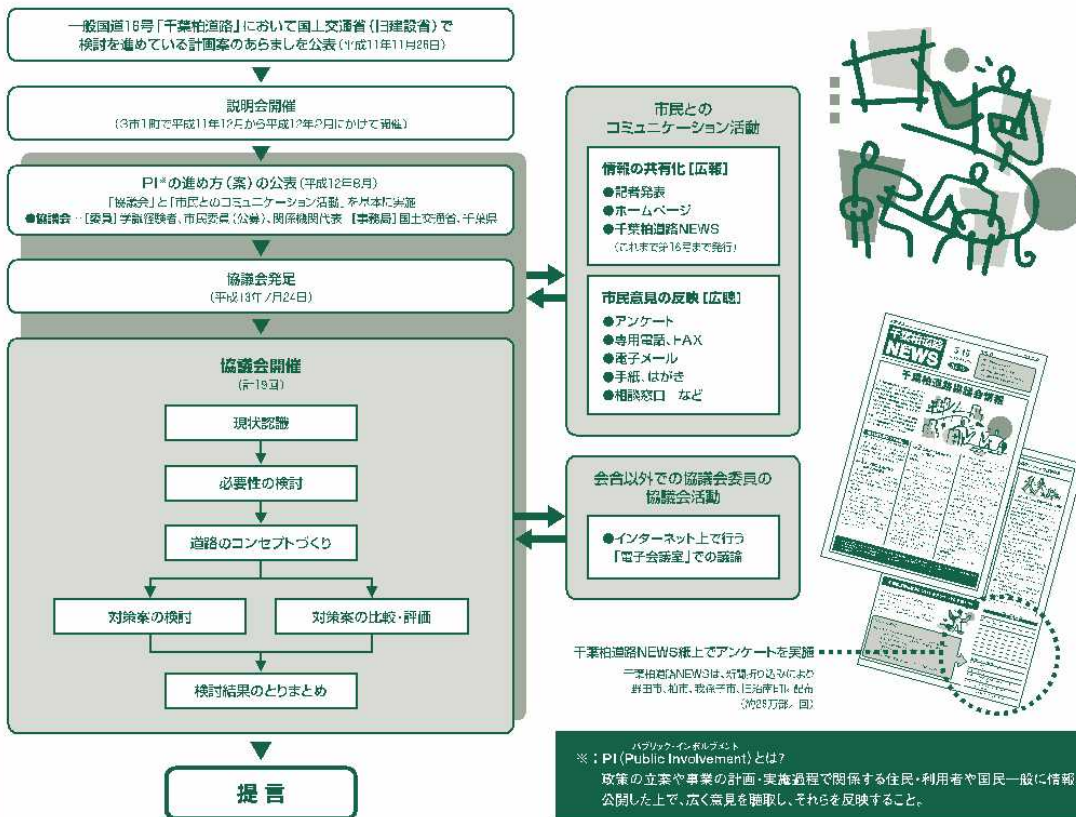
ルートを含め、起終点位置など様々な視点から十分に検討すべきである。

【提言5：今後について】

今後は、周辺道路や沿道の土地利用、それをもとに風景景観を勘案しながら、地域と行政が協働しつつ専門的な視点から検討を行うべきである。

千葉柏道路協議会

千葉柏道路の計画づくりの経緯



●詳細は「ちばこく」ホームページをご覧ください。http://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/

提言をとりまとめるにあたって

協議会のスタート当初、この東葛飾地域のおよそ20年後の将来像を見据えることを提案した。また、各自治体都市マスタープランに、一部自治体を除きこの道路が十分に具体的に反映されているとは言い難かった。しかし、協議会の議論では20年後の地域の将来像を具体化することが困難であった。そこで、現状の地域の抱える課題抽出に議論の重点を移行し、手賀沼の環境保全や環境創出、16号の混雑による牛浜道路の交通問題、消失が続く農林、斜面林などの保護、育成などが重要であるとの共通認識が得られた。

事務局はバイパス、現道転輸を含めて国道16号の容量拡大の必要性を、主に広域ネットワークの観点から強調し、協議会は道路の必要性に関しては、全員の合意を得た。そこで、この時点で20年後の地域のあるべき姿を想定しながら、「まちづくり」の視点も加えた計画コンセプトを5つの項目にまとめ公表した。

しかし、ルート案が市街地を通過することに、本協議会発足以前の早い時期から多くの我孫子

市民は反対の立場をとり、協議会の中にも手賀沼を通過することに対して異議もあった。この段階で、ルート案に対しては、協議会委員が個々に異なる考え方をもち、意見の収束は困難であった。そこで、路線選定や評価は具体的にどうするのかを協議会委員今日が理解するために、路線選定作業、評価作業の実際を経験することにした。実際の一連の作業に多面的な考察や検討を必要とすることを体得しつつも、手賀沼のみが聖域ではないとの意見も多くなった。

以上のような3年の長きにわたる協議会での議論、作業、勉強を通して、協議会として最終的に5か条の提言としてまとめるに至った。敗米のように法的に位置づけられてない構想計画段階でのPIとしてわが国での1つの方向性は示し得たと判断している。すなわち、関連する組織や個人に充分情報を開示しつつ、彼らからの意見も協議会での検討に持ち込み、付加価値のついた議論を重ねるというプロセスである。換言すれば、この提言に至るプロセスの中にある意義を充分斟酌することが極めて重要である。

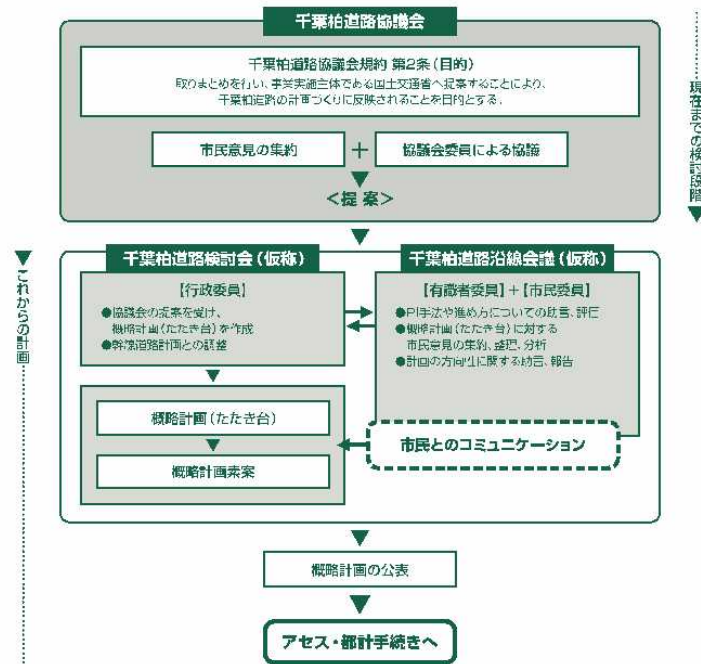
最後に協議会を通じて得られた座長の私見を

以下の5項目に要約する。今後の本プロジェクトの展開の参考にできれば幸いです。

1. 道路事業者としての国は法律により道路敷内しか権限がなく、沿道サイドの整備責任が基本的に地方自治体にあること。
2. 地方自治体には温度差はあるものの、財政負担の問題からバイパス建設をまちづくりの絶好の機会と捉えてないこと。
3. 風致景観のデザインの観点も重要であり、国と自治体は常に協調しながら、道路事業者としてできることを最大限かつ積極的に活用すること。
4. 自治体は迷惑施設(清掃工場や産廃施設等)や環境創出施設(公園や水田)などの土地利用を、バイパス導入を契機にメリハリのある方向に誘導すること。
5. 関係する組織や市民は公益性の視点を失わずに、様々な意見とのキャッチボールを通じて自らの見識を高めること。

千葉柏道路協議会 座長
内山久雄

これからの計画の進め方



寄せられた意見について

平成11年11月から平成17年6月までに電話、電子メール、FAX、手紙、ハガキ、地元説明会、千葉柏道路NEWS添付アンケート等により2,045件のご意見、ご提案、ご質問をお寄せ頂き有り難うございました。これらご意見等につきましては資料として協議会に提出し、議論の参考とさせて頂きました。



千葉柏道路について
ご意見・ご提案をお寄せください。



国土交通省千葉国道事務所計画課
「千葉柏道路」担当へ

手紙・はがきで… 〒263-0016
千葉市稲毛区天台5-27-1
電話で… ☎0120-494-016
(土・日・祝日も除く8:30~17:00)
FAXで… (043) 256-0841
電子メールで… chibaa60@ktr.mlit.go.jp

※様式は自由ですが、住所、氏名のご記入をお願いいたします。
※協議会で使用した資料、今までも寄せたいアンケート等の資料は、国土交通省千葉国道事務所のホームページでもご覧いただけます。
●詳細は [こちら](http://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/)のホームページをご覧ください。
<http://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/>



千葉柏道路の計画づくりに関する協議会の提言のあらまし

【提言1：現状認識と対策の必要性】
現在の国道16号には交通渋滞とこれに起因する環境悪化などの問題が多く、この問題を放置できないため、交通容量拡大を軸とした何らかの対策が必要である。

■現状認識
● 国道16号は自動車交通量が多いことに加えて通過交通や大型車交通の割合が高くなっている。ま



十倉工業団地入口交差点



碧葉交差点



白旗交差点



大島田交差点

た、一部で改良・改善が行われているが、依然として著しい混雑が続いている。そのため、自動車の速度低下の問題だけでなく、公共交通機関では定時性の確保が困難となり、騒音や排気ガスによる環境悪化も深刻な問題になっている。
● また、国道16号を回避した交通が周辺道路へ流入し、混雑が地域全体に広がっている。
● まもなく人口はピークを迎え、減少傾向に転じるが、高齢者や女性を中心に免許保有者が増え続けるため、その後もこの地域の自動車交通は

増加が続く。
■対策の必要性
● 国道16号の交通問題をそのまま放置すると、経済活動や生活活動に深刻な影響を与えかねないことから、何らかの対策が必要である。
● 国道16号方向の自動車交通量に対して、交通容量が不足しており、「国道16号方向に対してパイプを太くする」必要がある。

【提言2：計画コンセプト】
対策の検討にあたり将来の「東葛らしさ」を踏まえた我々が考える「みちづくり」・「まちづくり」のコンセプトが重要である。良好な道路交通環境の整備により、「東葛らしい」みちづくり・まちづくりを推進すべきである。

■まちづくりやコンセプトを踏まえた道路整備
● 対策の検討にあたっては、国道16号だけでなく、周辺の道路を含めて一体的に考える必要がある。

また、まちづくりと一体的に考えることが重要である。
● 単に交通問題の解消・軽減だけでなく、20年後のあるべき姿を俯瞰して、新たな魅力の創造の観点からも考えていくことが重要である。

■コンセプトの概要
● 道路は長期間にわたって利用されるため、今のニーズだけではなく、次世代のニーズも先取りしたものである必要がある。
● 将来の投資余力の低下が予想される現在においては、交通渋滞や環境悪化といった負の遺産を解消するとともに、自然との共生を図り、持続可能

な社会づくりに貢献できる良質な道路を次世代に遺す責務が私たちの世代に課せられている。
● 東葛地域の個性を育み、明日の活力を生み出すことができるよう、次の5項目を道路づくりの基本コンセプトとした。

- 道路づくりの基本コンセプト**
1. 安全・安心、利便性の確保
 2. 交通の円滑化
 3. 活力のある地域づくり
 4. 良好な道路交通環境の整備
 5. 地球環境・生活環境への配慮

【提言3：対策案の検討】
抜本的な問題解消のためにはバイパス案が有効である。併せて、将来も主要道路として機能する現国道16号の対策を行うことも必要である。

■対策案の種類
● 対策案として、特に混雑の激しい十倉工業団地入口、若葉、呼緑、大島田の4交差点を含む区間を対象として、以下の種類の方策があると考えられる。
①現道対策案
● 全線拡幅や全線高架・地下といった画一的な対策は現地状況等から現実的ではなく、沿道状況

や液需要因などを踏まえて部分拡幅などの実施が現実的と考えられる。

- ②バイパス整備案**
● 国道16号では、交通容量を上回る交通量が通行しており、抜本的な対策としてはバイパス整備が有効であると考えられる。
● バイパス案の検討や整備には多くの時間と費用を要することから、現道対策も併せて検討ならびに順次実施する必要がある。
● なお、すぐに取りかけられる交差点改良については、本協議会での議論も踏まえ、一部実施した。
③ソフト対策案
● 公共交通への転換や交通需要の分散・平準化と

いったソフト対策案については、単独で渋滞を緩和するだけの自動車交通量抑制効果を期待できないことから、ソフト対策案の実施にあたっては現道対策案やバイパス整備案と一体的に検討する必要がある。

■対策案の組み合わせ
● 現道対策案、バイパス案、ソフト対策案を適宜組み合わせ、東葛地域全体での対策を検討していくことが重要であると考えられる。
■対策案の比較評価
● 対策案の比較・評価は、単に支障物件への影響などの事業性のみではなく、直接効果、波及的効果、多様な視点で考えていかなければならない。

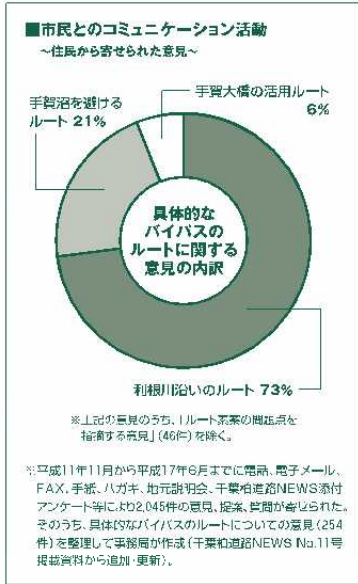
既に実施済みの交差点改良

交差点名	改良箇所
十倉工業団地入口	国道16号内回り 右折車線 国道16号外回り 右折車線
若葉	国道16号内回り 右折車線
十倉二	国道16号内回り 右折車線
松ヶ崎	国道16号内回り 右折車線 国道16号外回り 右折車線
大島田	国道16号内回り 右折車線 国道16号外回り 右折車線



改良前 中央分離帯の撤去・右折レーンの延伸 右折レーンの延伸により、右折車両による直進車両の阻害を軽減
改良後
＜十倉工業団地入口交差点 国道16号＞

今後検討を進めるひとつのルート案のイメージ



【提言4：バイパス案の考え方】

バイパス案については、渋滞緩和等の交通機能に加え、手賀沼の保全や既成市街地への影響といった評価も重要であり、住民からの意見が多く協議会委員からも意見があった既成市街地や手賀沼を迂回する利根川沿いのルートを含め、起終点位置など様々な視点から十分に検討すべきである。

■バイパス整備案

- バイパス案については、具体的な検討を行う上で必要な要件について議論を重ね、これまでに「既成市街地への影響」「交通機能」「景観・景観」「コントロールポイント」「地域の活性化」などに考慮して具体的なルートイメージについて検討してきた。

- コントロールポイントについては、特に議論すべき重要なものとして、以下の2点について検討した。
 - ①起終点(国土交通省が提示している、特に混雑の著しい4交差点を含む区間の渋滞緩和を目的に検討)
 - ②手賀沼への影響(我孫子市民を中心とした手賀沼を大事にするという心情的な向を含め、景観・環境・地域の視点から検討)
- 手賀沼については、特に重要なコントロールポイントであることが共通認識となった。
- 手賀沼および既成市街地への影響を考慮した利根川沿いのルートなど、作業部会ではルート案案とは異なる起終点の案も出されており、起終点位置も含めて様々な視点から検討すべきとの意見もあった。特に、住民からは「利根川沿いのルートが望ましい」との意見が多数寄せられた。

●バイパス案の検討にあたっては、渋滞緩和などの直接効果やまちづくりに対する波及効果だけでなく、環境の保全や既成市街地への影響回避といった観点からの評価も重要である。

千葉柏道路協議会委員

- 赤羽弘利 千葉工業大学教授(交通工学)
- 内山久雄 東京理科大学教授(都市計画)(幹長)
- 柿澤亮三 上野島製鉄研究所副所長(工学、景観)
- 梶高邦江 埼玉大学教授(景観)
- 南 義清 元二松学舎大学教授(国際政治経済)
- 恵小百合 江戸川大学教授(環境情報)
- 石戸康弘 市民委員(田沼町在住)
- 大坂 靖 市民委員(野市在住)
- 加藤 登 市民委員(我孫子市在住)
- 神野美明 市民委員(柏市在住)
- 小林 豊 市民委員(田沼町在住)
- 高川昭治 市民委員(柏市在住)
- 龍山義隆 市民委員(我孫子市在住)
- 濱山 術 市民委員(田沼町在住)
- 宮崎英之 市民委員(柏市在住)
- 渡邊慎一 市民委員(柏市在住)
- 斎藤隆昌 野田自動車(前任：岡田)
- 松尾恵美子 柏市助役(前任：高野晴夫)
- 渡邊 武 我孫子市助役(前任：土田肇吉)
- 鈴木功治 旧柏南三助役(旧柏村合併による議会 前任：真山敏成)

【提言5：今後について】

今後は、周辺道路や沿道の土地利用、それをもとにした風景景観を勘案しながら、地域と行政が協働しつつ専門的な視点から検討を行うべきである。

■これからの進め方について

- 対策の検討にあたっては、国道、県道などすべての周辺道路と沿道に関わる土地利用計画など総合的に考える必要がある。

合的に考える必要がある。

- 「まちづくり」と併せた「まちづくり」の推進も重要であり、土地利用計画と地域の「まちづくり」について関係自治体と十分に調整する必要がある。

■検討方法について

- 今後は本提言を踏まえた上で、専門的な検討を行うことが必要である。
- 具体的には「経済」「景観・環境」「安全」等の視点からも検討することが重要である。

7-8 能越自動車道

1) カルテ

PI事例カルテ 能越自動車道

1. 事実関係の整理

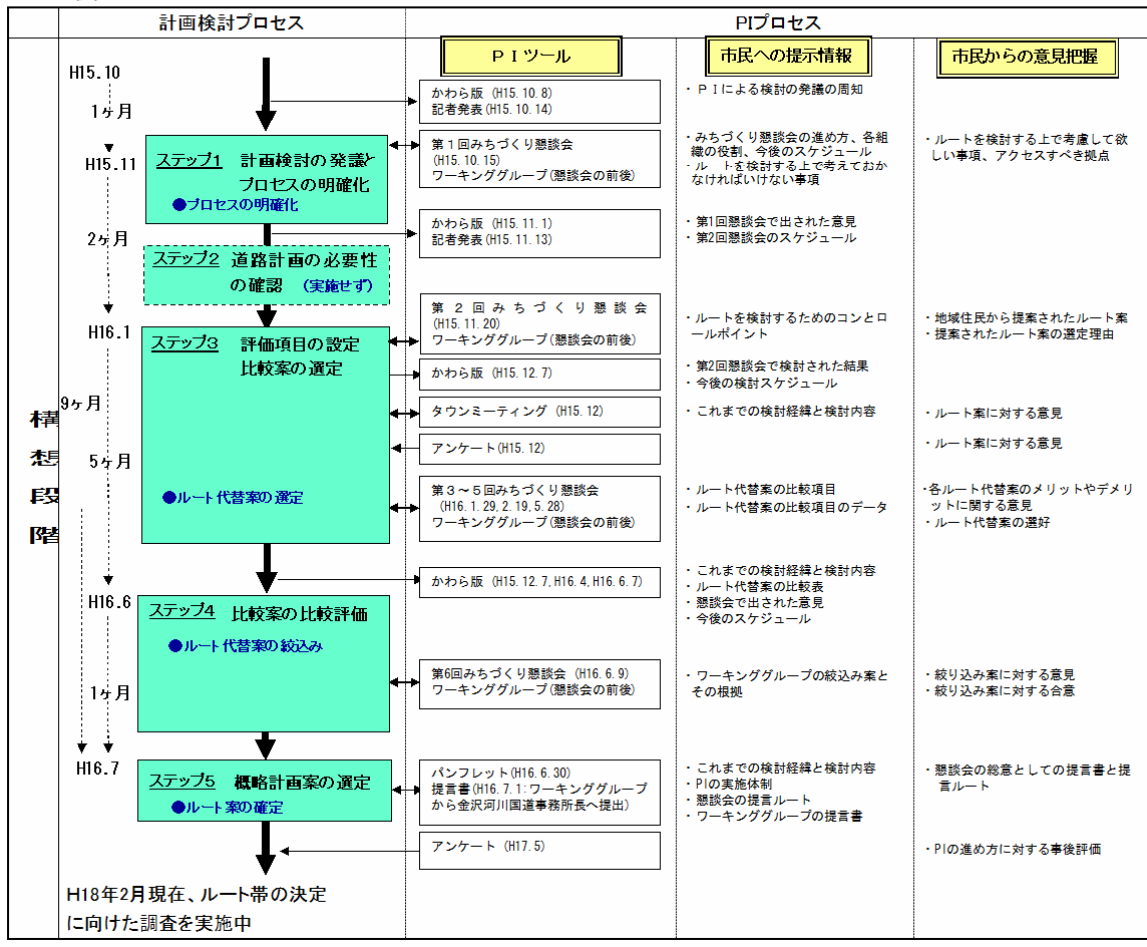
<計画・事業の概要>

路線名	一般国道470号能越自動車道				
箇所名	田鶴浜インターチェンジ(仮称)～七尾インターチェンジ(仮称)間				
計画延長	約10km				
事業種別	道路	河川	空港	港湾	その他
道路種別	高規格A	高規格A'	高規格B	地域高規格	一般改築
事業の区分	新規事業	拡幅事業・交差点改良	他事業(鉄道、河川)との連携		
事業実施主体	国				
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル	都市(市区町村)レベル	地域(都道府県)レベル	広域(地方)レベル	国土(国)レベル
その他					

<地域特性>

地域の形態	大都市	都市及び近郊	農漁村	その他()
事業への関心	高い	中間	低い	
コミュニティの結びつき	強い	中間	弱い	
過去の経緯	PI着手時点で、能越自動車道全長約100kmのうち当該区間のみルートが未決定。			
その他	平成16年10月、七尾市・田鶴浜町・中島町・能登島町の1市3町が合併し、(新生)七尾市となった。			

<計画検討及びPIプロセス>



第8号
かなざわみちプラザ

みんなで考えよう！これからのみち
能越自動車道(田鶴浜～七尾)

第5回

5月28日(金)に開催しました。



みちづくり懇談会かわら版

—PIによる住民参加のまちづくり—

このかわら版は、懇談会の内容を、皆さまにご報告するために作成しております。





過去最高の149名の参加がありました。



第5回懇談会の結果報告

- ☆ A・C案のルートへの絞り込みに向け、WGで議論した結果を「提言」として発表しました。
- ☆ ルートの絞り込みの話し合いを行ったものの、1つのルートにはまとまりませんでした。

※詳しくは、裏面をご覧ください

第6回みちづくり懇談会のご案内

日時：平成16年6月9日(水)
午後6時30分から

場所：七尾サンライフプラザ 視聴覚室
石川県七尾市本府中町ヲ部38番地



2つのインターを最短で結ぶ道路
A案

249号バイパスを活用する道路
C案

最終的に地域にふさわしいみちづくりとなるよう、皆様のご意見がまとまることを目指します。

これまでの懇談会の経緯

	6案を選出	全線新設案 A案	一部バイパス活用案 B案	全線新設案 A案	一部バイパス活用案 C案	ルート案の絞り込み A案	ルート案の絞り込み C案	WGで議論	ルート案の絞り込み
第1回 H15.10.15 みちづくり懇談会の進め方 ルート検討にあたって 参加 94名	第2回 H15.11.20 グループ別討論 その結果発表 参加 44名	第3回 H16.1.29 ルート案の比較・検討 参加 99名	第4回 H16.2.19 ルート案の絞り込み 参加 126名	第5回 H16.5.28 ルート案の絞り込み 参加 149名	第6回 H16.6.9 地域にふさわしいみちづくり を目指して！				

※「WG」は、ワーキンググループ

第5回懇談会の内容は以下のとおりです

七尾市長・田鶴浜町長のあいさつ



今後、本区間の1日も早い開通に向けて、ルート決定・工事着手を進めて頂きたいと共に、市民の英知を集め、皆さんが納得する形ですばらしい道路が出来ることを期待します。

新しい市のこともあり、これからの七尾地域の発展のために能越道の完成は欠かせないので、氷見ー七尾間の早期開通、本区間のルート決定を心から願います。



これまでの経緯の説明

ワーキンググループ(WG)の提言

【以下の文章は、提言の要旨です。】

観光を中心とした地域経済へのメリットや能登の自然を後世に残すなどを優先し、C案をWGの総意としました。

- ◎ 地域経済の活性化・・・観光振興を重視し、道路利用者の地域への立寄りが期待できる道路とすべき。
- ◎ 自然環境・・・C案は自然改変量が少なく、貴重な動植物への影響も少ない。
- ◎ 事業費・・・C案の方が安く出来る。
- ◎ 事業期間・・・C案の方が早く開通できる。
- ◎ 家屋移転・・・C案の方が移転家屋数が少ない。
- ◎ 地域交通への影響・・・現在のICの利用と側道の整備により、R249は現在と同じように走ることができる。

意見交換

参加されたみなさまから、地域の将来への思いを込めた活発な議論が交わされました。

- 将来は能登空港への直結のことを考えたルートとすべき。
- 和倉温泉へのアクセスが多少長くなっても、気にならない。
- 観光を主役としたみちづくりは、パイプ的に考えるべき。
- 大きい経済効果を得るためなら、事業費は多少高くても良い。
- 能越道を新たにつくったほうが、災害や事故の時の代替機能として期待できる。
- C案に比べ走行距離が短いことから、排気ガスの削減になる。

- 七尾市街地に近い位置にある方が地元にとって便利である。
- 輪島や珠州へのアクセスが多少長くなっても気にならない。
- 観光客がスムーズに目的地に到達することができる。
- 経済的で早く開通できる道路である。
- 歩行者等は、側道整備により、現在と同じように通行できる。
- 救急活動にとって、市街地に近いことは良い。
- 路面凍結や事故の対策をしっかりしてほしい。



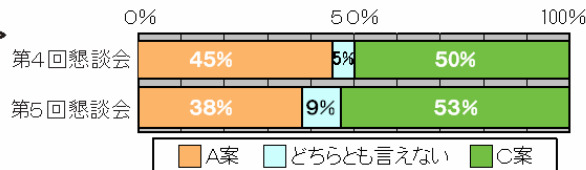
A案

A案・C案についての
主なご意見

C案



アンケート調査の結果報告



問い合わせ先

国土交通省 北陸地方整備局
金沢河川国道事務所 調査第二課

TEL 076-264-8800(代)
FAX 076-233-9631
E-Mail
kanazawa-chou2@hrr.mlit.go.jp

国土交通省 北陸地方整備局



七尾市 建設部
能越道建設推進課

TEL 0767-53-8453
FAX 0767-53-5160
E-Mail
noetu@city.nanao.ishikawa.jp



田鶴浜町 企画課

TEL 0767-68-3131
FAX 0767-68-2009
E-Mail
kikaku@town.tatsuruhaman.ishikawa.jp



「みちづくり懇談会かわら版」は、ホームページにも掲載しています。
<http://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/>



発行日:H16.6.7

7-9 淀川左岸線延伸部

1) カルテ

PI事例カルテ 淀川左岸線延伸部

1. 事実関係の整理

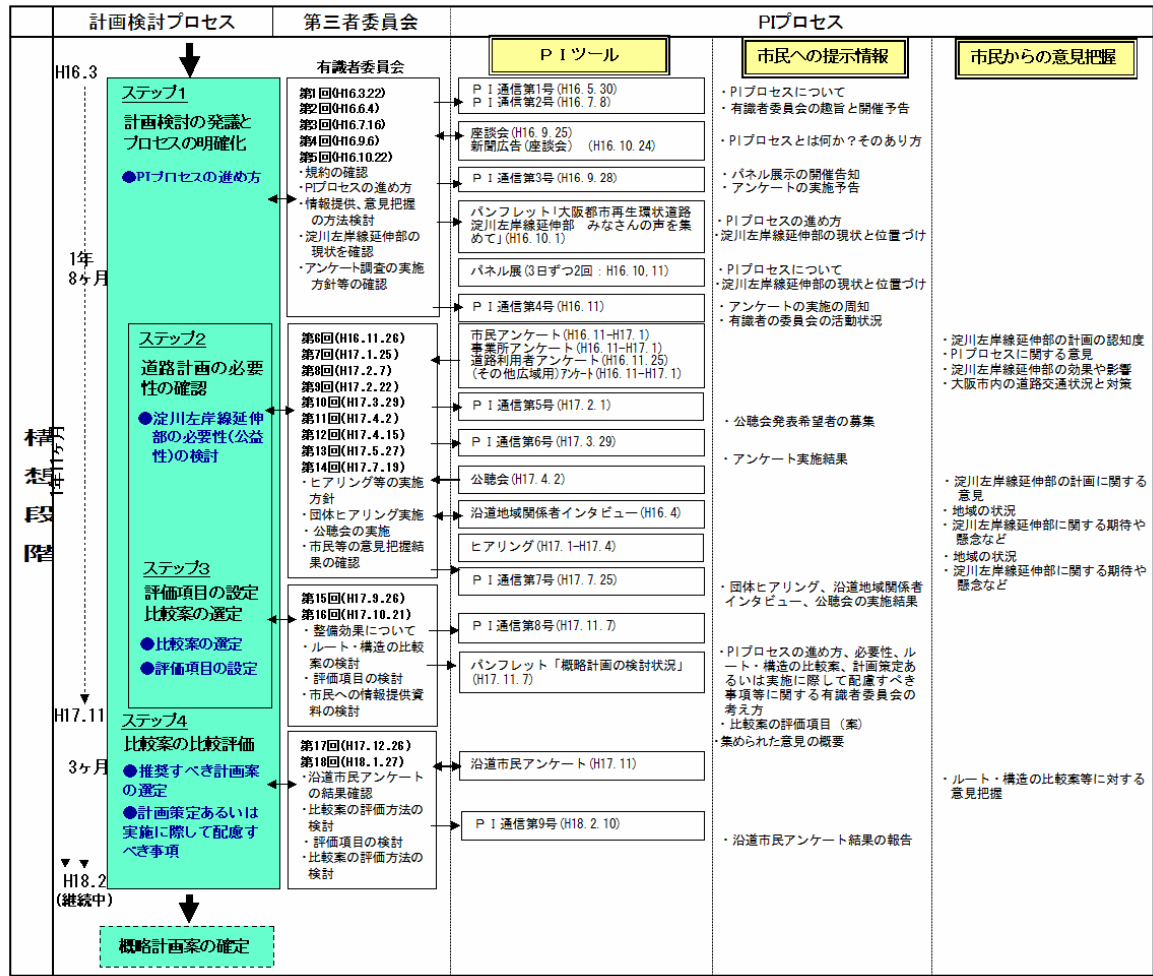
<計画・事業の概要>

路線名	淀川左岸線延伸部
箇所名	淀川左岸線(大阪市北区豊崎付近)~第二京阪道路(門真市穂島付近)
計画延長	約10km
事業種別	道路 河川 空港 港湾 その他
道路種別	高規格A 高規格A' 高規格B 地域高規格 一般改築
事業の区分	新規事業 拡幅事業・交差点改良 他事業(鉄道、河川)との連携
事業実施主体	未定
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル 都市(市区町村)レベル 地域(都道府県)レベル 広域(地方)レベル、国土(国)レベル
その他	

<地域特性>

地域の形態	大都市 都市及び近郊 農漁村 その他()
事業への関心	高い 中間 低い
コミュニティの結びつき	強い 中間 弱い
過去の経緯	
その他	国の都市再生プロジェクトに位置づけられた、「大阪圏における環状道路の整備」(大阪都市再生環状道路)の一部。

<計画検討及びPIプロセス>



2) 広報

みなさんの声を集めて

大阪都市再生
環状道路

PI通信

考えよう、これからのこと。

vol. 9

平成18年2月発行

発行：淀川左岸線延伸部有識者委員会

淀川左岸線延伸部に関する 沿道市民アンケートの結果を報告いたします。

沿道市民アンケートは、淀川左岸線延伸部のルート・構造の比較案などについての検討結果を情報提供した上で、沿道地域のみなさんご意見をうかがうために、平成17年11月に実施したものです。

アンケートの内容としては、淀川左岸線延伸部有識者委員会が「比較案」を評価するために設定した評価項目(案)についてどのように思われているのか、整備する場合の道路の構造形式や出入り口(インターチェンジ)の設置、また、都市計画道路との一体整備についてどのように思われているのか、などをうかがいました。

アンケートにご協力いただきありがとうございました。

アンケート結果のポイント

- ・評価項目(案)について、「特に問題ない」との回答は「不足している項目がある」に比べて多い。
- ・整備する場合、「高架構造」よりも「トンネル構造」が良いと思っている方がやや多い。
- ・整備する場合、概ね、途中に出入り口を設置する必要があると思われる。
- ・整備する場合、ルートによっては、淀川左岸線延伸部とともに地上の都市計画道路が一体的に整備される場合がありますが、そのことは概ね重要であると思われる。

淀川左岸線延伸部について

淀川左岸線延伸部は、大阪市北区豊崎付近から門真市^{のさ}島付^{のさ}近までの延長約10kmの自動車専用道路です。

この道路は、事業中の大和川線・淀川左岸線及び整備済の湾岸線、近畿自動車道とともに延長約60kmの「大阪都市再生環状道路」を形成しています。

PIプロセスについて

淀川左岸線延伸部の道路計画では、計画づくりの早い段階(構想段階)から、市民などのみなさんに情報を公開した上で、広く意見をうかがいし、計画に反映させる「PI(パブリック・インボルブメント)」手法を導入しています。

淀川左岸線延伸部のPIプロセスは、手続きの透明性、客観性、公正さを高めるため、学識経験者からなる第三者機関の「淀川左岸線延伸部有識者委員会」が進めています。



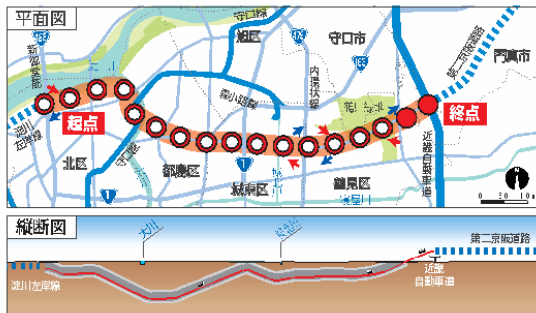
比較案について

有識者委員会では、ルート・構造の検討の結果、下記のA案、B案、C案、D案と淀川左岸線延伸部を整備しない案を「比較案」として選定しました。

凡 例			
高速道路		インターチェンジ入口	
高速道路(事業中)		インターチェンジ出口	
一般道路		トンネル構造	
		高架構造	

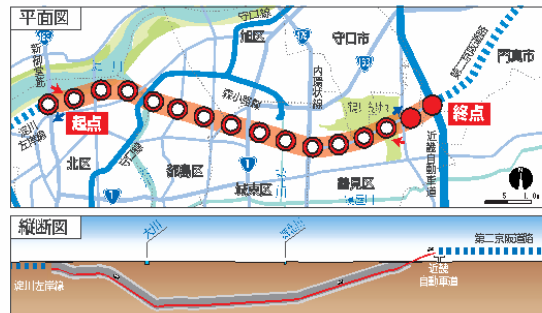
A案(都計ルート・トンネル案)

- ・ 既にある道路の空間及び都市計画道路予定地の空間(地上または地下)を主に活用します。
- ・ 起点部からのトンネル構造を最も長くし、終点部の近畿自動車道に高架構造で接続するトンネルを主体とした案。
- ・ 中間部(国道479号)にインターチェンジを設置します。



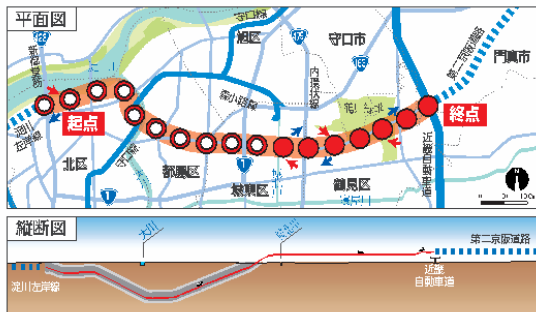
C案(大深度地下案)

- ・ 支障となる土地や建物への影響の軽減を図るため、土地の権利がおよばない大深度地下の空間を活用します。
- ・ 大深度地下を利用するため最短ルートとします。
- ・ 中間部のインターチェンジは、道路が深い位置にあるため設置しない案とします。



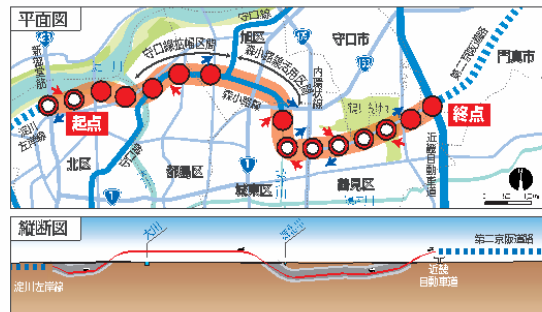
B案(都計ルート・トンネルが短い案)

- ・ 既にある道路の空間及び都市計画道路予定地の空間(地上または地下)を主に活用します。
- ・ 起点部からのトンネル構造で大川や鉄道などの支障物を避けた後、速やかに高架構造に移行するトンネルを短くした案。
- ・ 中間部(国道479号)にインターチェンジを設置します。



D案(阪神高速守口線・森小路線活用案)

- ・ 阪神高速守口線と森小路線を活用します。
- ・ 守口線は、4車線のままでは交通混雑が激化するため、6車線化することとしています。
- ・ インターチェンジは、既設のインターチェンジの機能を残して新たに中間部(国道479号)に設置します。



沿道市民アンケート調査の概要

●アンケート調査の概要

対象者	抽出方法	配布方法	回収方法	配布数	有効回収数 ^{注3)}	有効回収率
無作為抽出者	住民基本台帳より、比較ルート案の近傍地域 ^{注1)} の20歳以上の方々から層化無作為抽出	訪問配布	訪問回収	500票	345票	69%
意見交換出席者	アンケート内容などについて、大阪市内5区 ^{注2)} の沿道地域関係者と意見交換を行った時の出席者	郵送配布など	郵送回収	49票	33票	67%
地元推薦者	意見交換出席者から推薦していただいたの方々	郵送配布など	郵送回収	184票	82票	45%
任意回答者	アンケートを希望される不特定の方について、大阪市内5区の区役所にアンケート調査票を平積みし、任意で回答いただいた	任意に持ち帰りいただく方法	郵送回収	-	33票	-

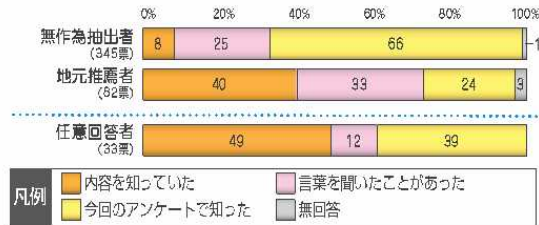
注1) 比較ルート案から概ね500m(片側)の範囲にある町丁目

注2) 大阪市の北区、都島区、旭区、城東区、鶴見区

注3) 回収票数から無効票数を除いた票数

問1 PIプロセスについて

あなたはこれまで、大阪都市再生環状道路の一区間である「淀川左岸線延伸部」のことを知っていましたか？



●前回アンケート結果との比較



- 前回のアンケート結果と比較すると、淀川左岸線延伸部の認知度は増加しました。これは、この間に実施したPI活動などによる効果と考えられます。
- また、無作為抽出者の2/3の方がご存知ないことから、引き続き情報提供を行っていきます。

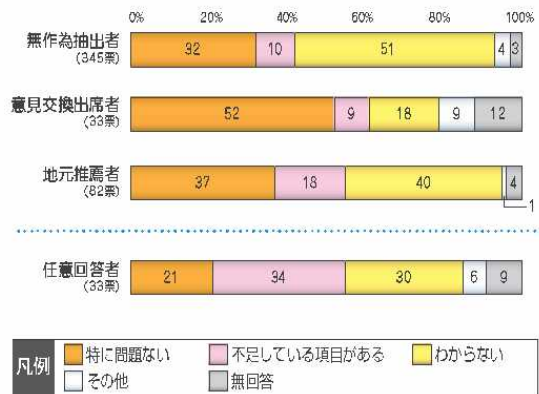
問2 評価項目について

有識者委員会では、淀川左岸線延伸部のルート・構造の比較案(整備しない案を含む)を比較・評価するにあたって重要と考えられる項目(期待される効果や懸念される影響)を設定しました。

(下表の評価項目(案)を参照して下さい。)

問2-1 不足項目について

評価項目(案)についてどう思われますか？



評価項目(案)について

評価項目(案)は、整備により「期待される効果」と「懸念される影響」に関する項目として、前回(平成16年11月中旬～平成17年1月下旬に実施)のアンケート結果やこれまでにみなさんからいただいた意見などを踏まえ、比較案を評価する上で意味のある項目を選定しました。

	評価項目(案)	評価する内容
期待される効果	都心部の渋滞緩和	都心部の利用交通の減少(阪神高速環状線) 一般道路の交通量の減少(国道163号、都島茨田線、大阪生駒線の交通量の合計) 並行する阪神高速道路の交通量の減少 阪神高速守口線 阪神高速東大阪線
	環境の改善 (大阪府内の自動車専用道路・一般道)	窒素酸化物(NO _x)排出量の削減効果 浮遊粒子状物質(SPM)排出量の削減効果 地球温暖化物質(CO ₂)の排出量の削減効果
	安全性の向上	死傷事故件数の減少(大阪府内の自動車専用道路・一般道)
	移動利便性の向上	所要時間の短縮(混雑時、門真ジャンクション→北港ジャンクションまで) 中間部のインターチェンジの箇所数(ハーフインターを1箇所とする)
	事故及び災害時などの迂回機能の確保	他路線が通行不能になった場合の迂回機能(阪神高速東大阪線・守口線)
	安全で安心なまちづくり	広幅員の歩道などの整備(都市計画道路の一体整備の可能性)
	経済効果	道路利用者の経費の削減(走行時間短縮、走行経費減少、事故減少)
懸念される影響	出入口周辺の道路混雑	出入口周辺の交通状況(都島茨田線・国道479号交差点の交通量の合計)
	地域の分断	出入口及び本線の道路構造で分断が想定される街路数
	沿道地域の環境	沿道地域の生活環境との調整区間(地上部区間) 沿道地域への影響(環境・施工時の影響)に配慮すべき地上部の工事延長
	事業期間中の影響	道路用地の幅に含まれる物件数 想定される整備期間(用地取得+建設に係る期間)
	トンネル内事故での安全性	トンネル出入口間の距離
※	景観保全地域との調和	大川風致地区及び景観形成地域の景観の変化
	整備費用	想定される整備費用(建設費用+用地・補償費用)

「不足している項目がある」と回答された方の主な意見

沿道地域への環境影響について(20)	<ul style="list-style-type: none"> 沿道地域への環境影響(大気汚染、騒音、振動など)の記載がない(12) トンネル区間の地上への環境影響(大気汚染、騒音、振動など)が懸念される(6) インターチェンジ周辺の環境影響(大気汚染、騒音など)が懸念される(2)
整備費用などについて(15)	<ul style="list-style-type: none"> 整備費用の負担先・負担額の明示がない(8) 道路の維持管理費が抜けている(3) 採算性の説明がされていない(2) など
その他(7)	<ul style="list-style-type: none"> 「懸念される影響」の項目が「期待される効果」の項目より少ない(3) など

※()内の数値は、意見数を示します。

- 評価項目(案)について、「特に問題ない」との回答は「不足している項目がある」の回答に比べて多いことがわかりました。
- 不足項目の意見として、「沿道地域への環境影響(大気汚染、騒音、振動など)」、「整備費用の負担先・負担額」などがあったことから、これらの意見を踏まえた検討が必要です。

問 2-2 期待される効果について

「期待される効果」に関する項目について、特にどのような項目が重要と思われますか？

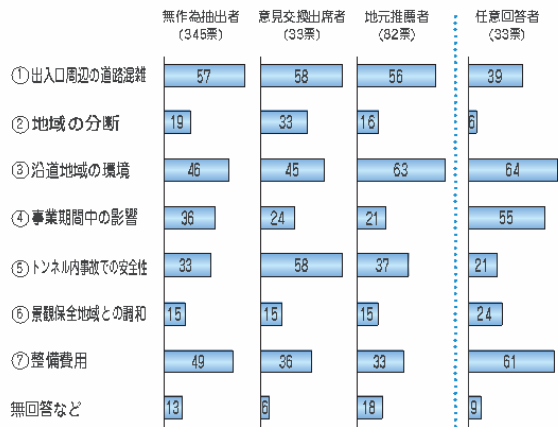


※数値は、各項目の票数を回答数で割った率(パーセント)です。

- 期待される効果として、「都心部の渋滞緩和」が最も重要で、次いで、「環境の改善」、「移動利便性の向上」などが重要と思われることがわかりました。
- 「経済効果」の重要度は最も低くなりました。

問 2-3 懸念される影響について

「懸念される影響」などに関する項目について、特にどのような項目が重要と思われますか？



※数値は、各項目の票数を回答数で割った率(パーセント)です。

- 懸念される影響として、「出入口周辺の道路混雑」、「沿道地域の環境」、「整備費用」などが重要と思われることがわかりました。

問 3 今後の取り組みについて

有識者委員会では、今後、沿道市民アンケートの結果を踏まえて、比較案の評価項目の検討や比較案の評価方法の検討を行う予定です。このような今後の取り組みについて、特に配慮した方が良いと思われることなどがございましたら、ご自由にお書き下さい。

- 意見として、配慮事項に関する意見が多く、沿道環境への配慮、整備費用の抑制を求める意見などが寄せられました。
- その他、今後の進め方に関して、「十分に説明を行い、理解を得る努力を望む」、「より具体的な情報提供を望む」といった意見なども多く寄せられました。

問 4 「概略計画の検討状況の内容」などについて

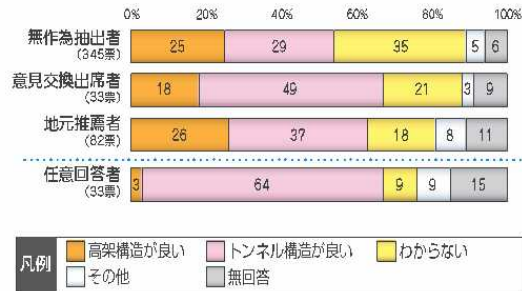
「概略計画の検討状況(パンフレット)の内容」や「地域の課題やその解決に向けた今後のみちづくり」などについて意見がありましたら、ご自由にお書き下さい。

- パンフレットの内容に関する意見として、希望するルートや構造についての具体的な意見などが多く寄せられました。
- 地域の課題やその解決に向けた今後のみちづくりとして、周辺道路や歩道の整備・改善を望む意見などが寄せられました。

※問3と問4でいただいた自由意見は、第17回委員会の資料で公開しています。資料は、有識者委員会ホームページで閲覧することができます。なお、資料の入手方法などについては、当委員会事務局までお問い合わせ下さい。

問5 構造形成について

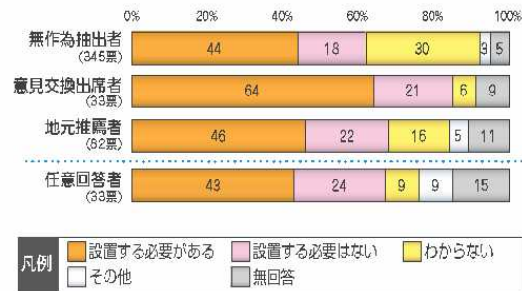
淀川左岸線延伸部を整備する場合の構造形式は、高架構造またはトンネル構造が想定されていますが、これについてどう思われますか？



■ 整備するとした場合には、高架構造よりもトンネル構造が良いと思っている方がやや多いことがわかりました。

問6 出入口の設置について

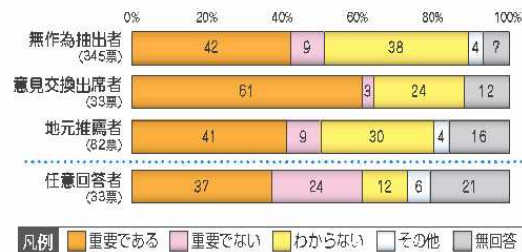
淀川左岸線延伸部を整備する場合、途中に出入口(インターチェンジ)を設置する必要があると思われますか？



■ 整備するとした場合には、概ね、途中に出入口を設置する必要があると思われていることがわかりました。

問7 都市計画道路との一体整備について

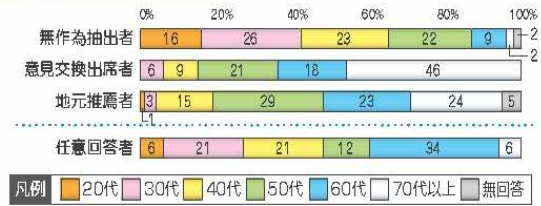
ルートA案、B案では、淀川左岸線延伸部の整備とともに、地上の都市計画道路が一体的に整備される場合がありますが、これについてどう思われますか？



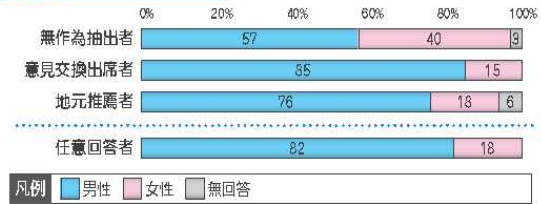
■ 整備するとした場合には、概ね、都市計画道路と一体的な整備が重要であると思われていることがわかりました。

回答者の属性

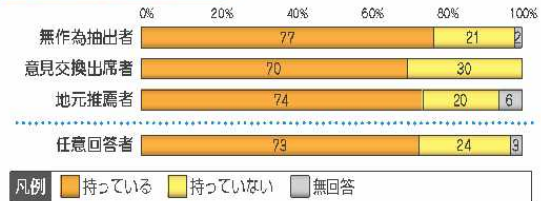
●年齢



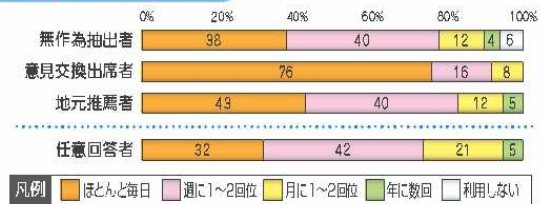
●性別



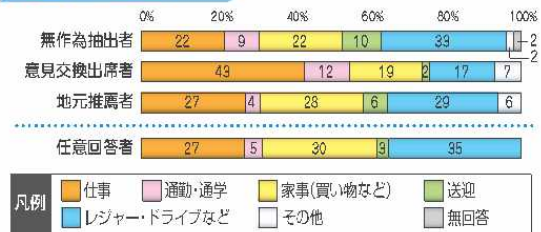
●自動車免許の有無



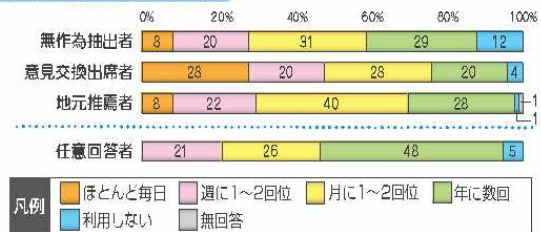
●自動車の利用頻度



●自動車の利用目的

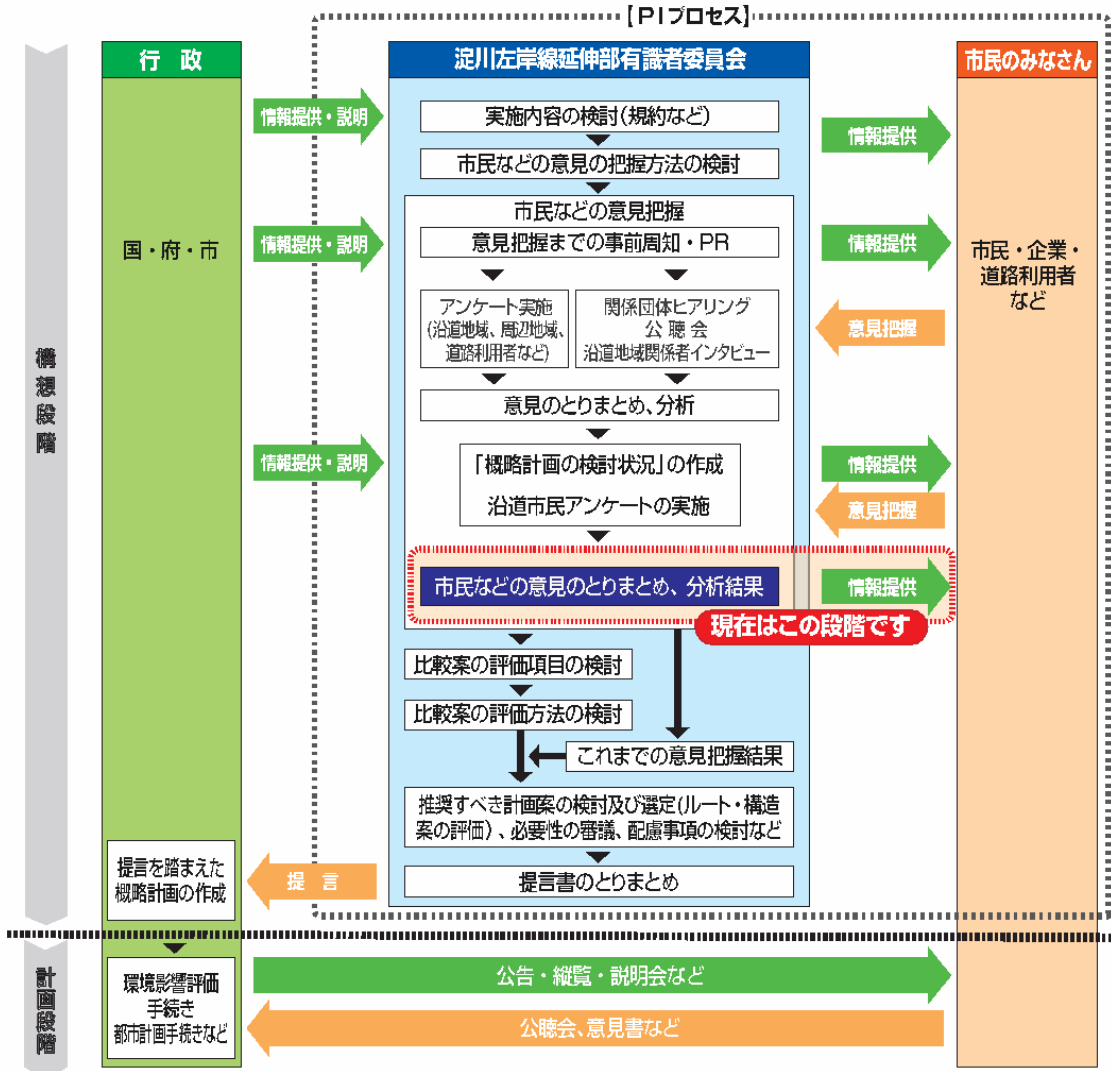


●阪神高速道路の利用頻度



提言のとりまとめに向けた今後の取り組みについて

有識者委員会は、今後、沿道市民アンケート結果などを踏まえて比較案の評価項目及び評価方法の検討を行います。その後、これまでに行った意見把握の結果を参考にして、「推奨すべき計画案の検討及び選定」などを行い、提言をとりまとめて行く予定です。



淀川左岸線延伸部有識者委員会 事務局

国土交通省 近畿地方整備局
近畿幹線道路調査事務所 調査課

大阪市福島区野田5丁目17番22号(大拓ビル3F)
TEL.06-6466-2612
※受付 平日9:30~17:45

大阪府 土木部 交通道路室
道路整備課 幹線道路グループ

大阪市中央区大手前2丁目(大阪府庁 別館4F)
TEL.06-6941-0351 (代表) 内線3998
※受付 平日9:00~18:00

大阪市 計画調整局
計画部 都市計画課

大阪市北区中之島1丁目3番20号
TEL.06-6208-7974
※受付 平日9:00~17:30

淀川左岸線延伸部有識者委員会ホームページ: <http://www.kkr.mlit.go.jp/kansen/yuushikishaiinkai/>

R100
国土交通省100周年の取組を推進していきます

7-10 一般国道 10 号住吉道路

1) カルテ

PI事例カルテ 住吉道路

1. 事実関係の整理

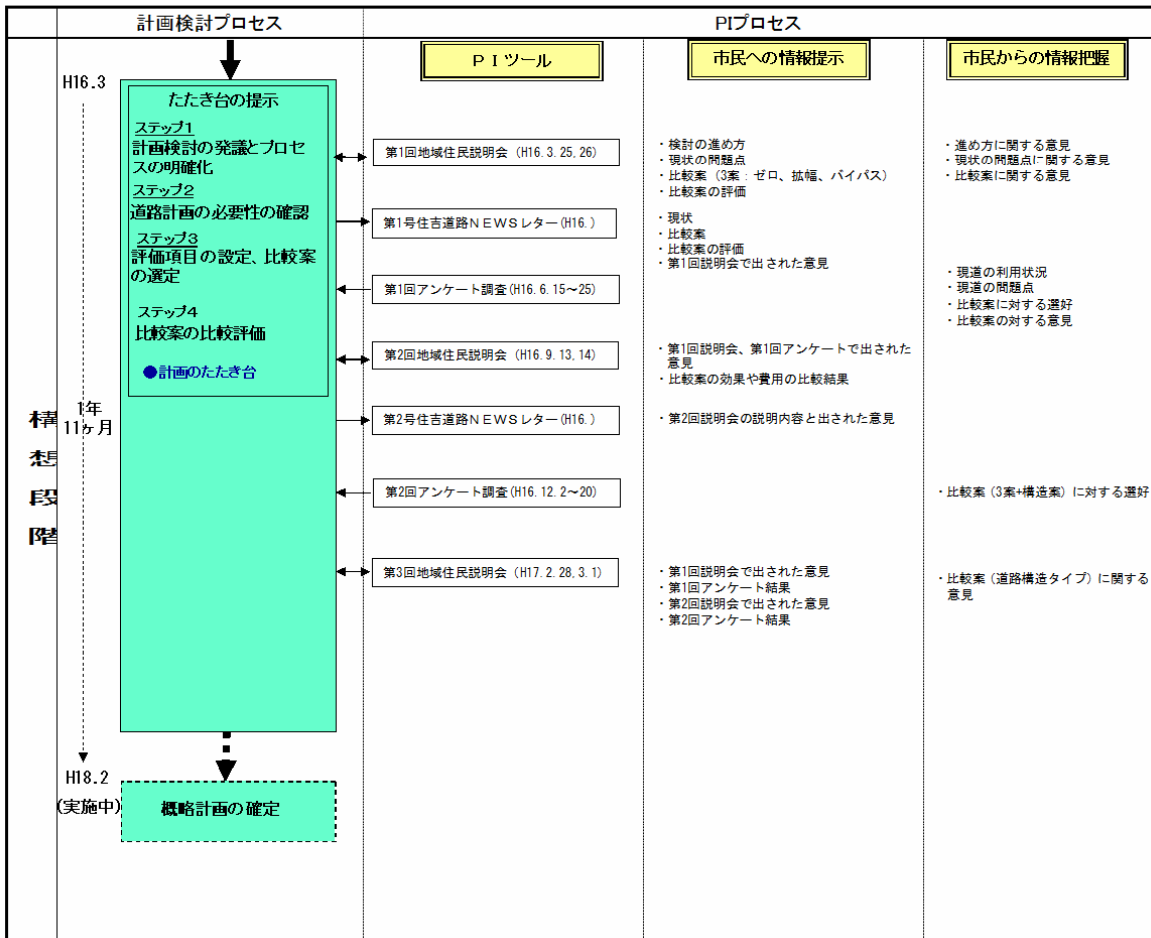
<計画・事業の概要>

路線名	一般国道10号			
箇所名	住吉道路			
計画延長	6.0km			
事業種別	道路	河川	空港	港湾 その他
道路種別	高規格A	高規格A'	高規格B	地域高規格 一般改築
事業の区分	新規事業	拡幅事業	交差点改良	他事業(鉄道、河川)との連携
事業実施主体	国			
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル	都市(市区町村)レベル	地域(都道府県)レベル	広域(地方)レベル、国土(国)レベル
その他				

<地域特性>

地域の形態	大都市	都市及び近郊	農漁村	その他()
事業への関心	高い	中間	低い	
コミュニティの結びつき	強い	中間	弱い	
過去の経緯				

<計画検討及びPIプロセス>



2) 広報

地域の方々の意見を道路計画へ

国道10号住吉道路

住吉道路ニュースレター 第2号 (第2回地域住民説明会報告)



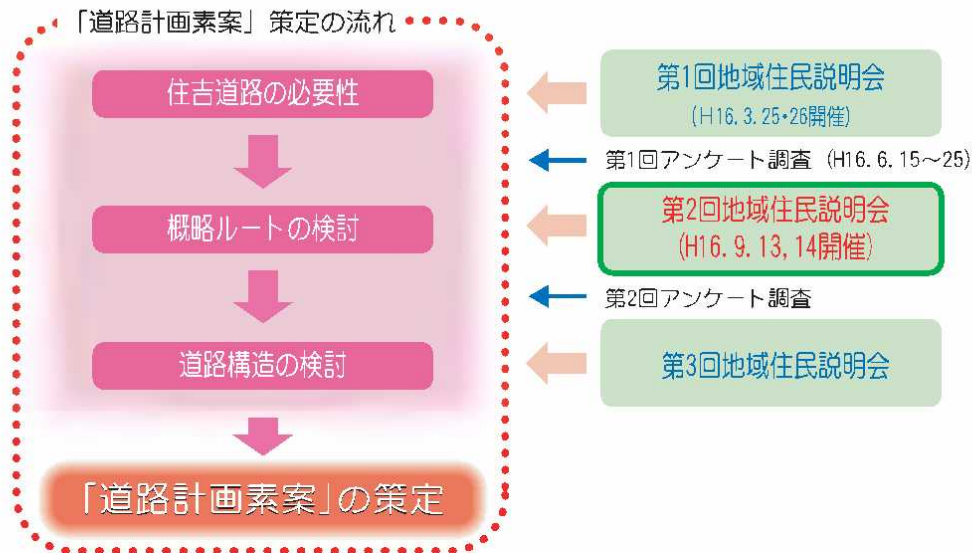
第2回地域住民説明会を開催しました！！

一般国道10号 佐土原バイパスから宮崎北バイパス間は、朝・夕の交通渋滞が著しく、騒音などによる沿道の生活環境への影響も懸念される状況となっています。

これらの問題に対処すべく、国土交通省・宮崎県・宮崎市・佐土原町が連携し、よりよい「みちづくり」を行うために、計画の構想段階から地域の方々に説明会を行い、道路計画に対する理解を深めていただくとともに、ご意見やご提案を十分に把握する試みを行っております。

平成16年3月に第1回地域住民説明会の開催後、地域住民の方々等へのアンケート調査を実施しました。

皆様からいただいたご意見やアンケート調査結果がまとまりましたので、平成16年9月に第2回地域住民説明会を開催しました。



●第2回地域住民説明会開催日時等

地域	開催日	開催場所	参加者
宮崎市住吉地区	平成16年9月13日(月) 19:00~	住吉公民館	115名
佐土原町下那珂地区	平成16年9月14日(火) 19:00~	佐土原町役場	70名

ホームページでも資料の公開、意見の募集を行っています。

<http://www.qsr.mlit.go.jp/miyazaki/html/douro/pi/index.html>

◆第2回地域住民説明会資料要約◆

議題

1. アンケート調査結果について
2. 皆様からのご意見に対して
3. 整備パターンごとの概略ルートと構造タイプについて

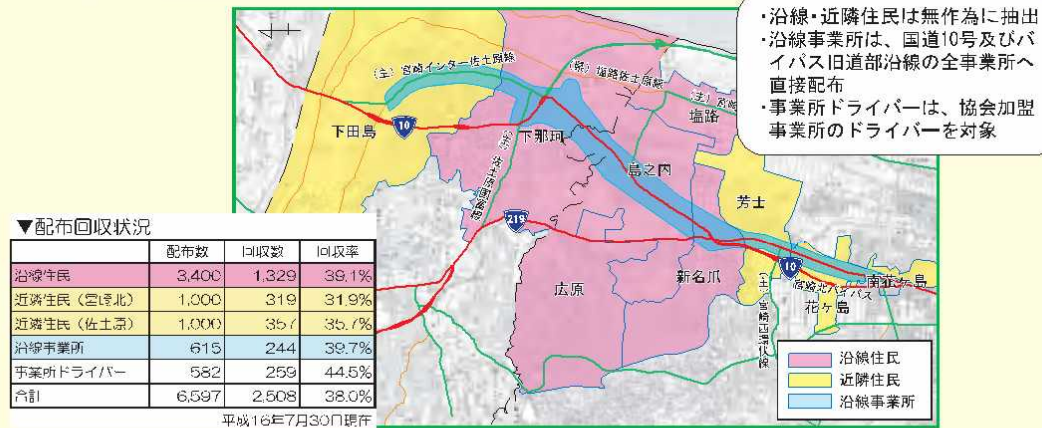


アンケート調査結果について

●アンケート調査概要

現在の国道10号の問題や住吉道路整備のあり方などについて、国道10号住吉地区及び周辺地区の住民の皆様や事業所等を対象として、アンケート調査（H16.6.15～25）を実施しました。

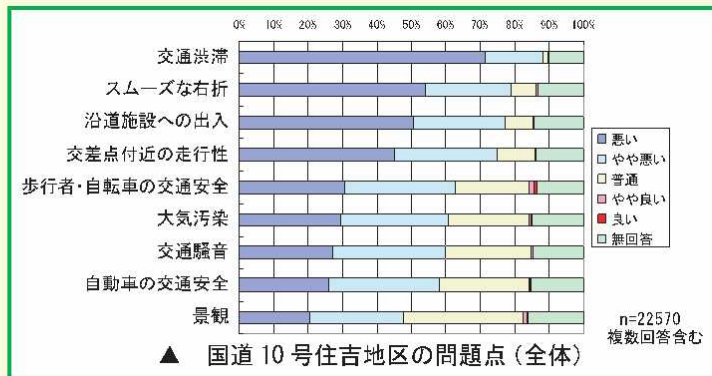
アンケートの配布地域は下図のとおりです。



●アンケート結果

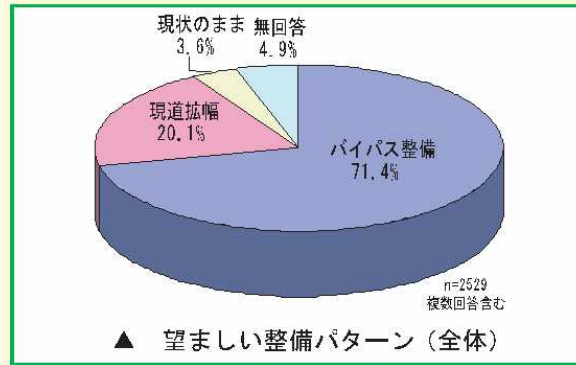
(1) 国道10号住吉地区の問題点

国道10号住吉地区では、「交通渋滞」、「スムーズな右折」、「沿道施設への出入り」及び「交差点付近の走行性」に対して7割以上の方が問題があると回答しています。沿線住民や沿線事業所それぞれからのご意見も同様の傾向です。



(2) 望ましい整備パターン

住吉道路の整備パターンとしては、アンケート対象者全体の約7割が「バイパス整備」と回答しています。

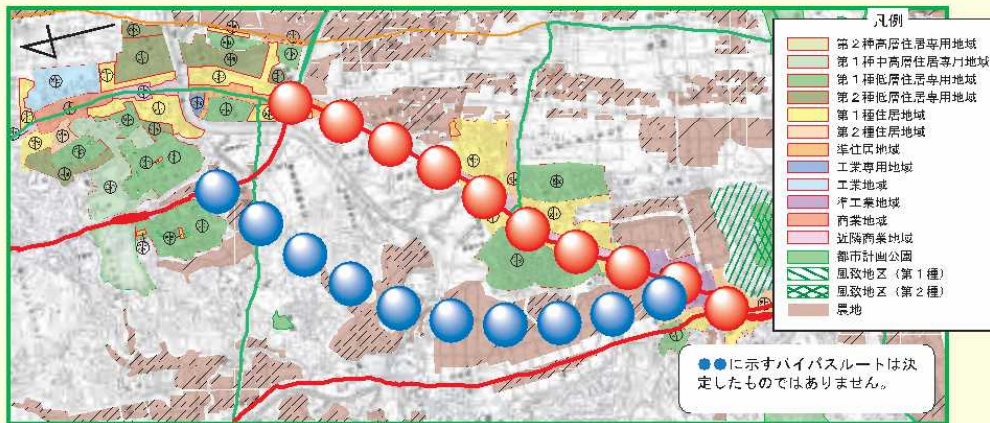


整備パターンごとの概略ルートと構造タイプ

●概略ルート

現道拡幅の場合、現国道10号を拡幅するため商業地域や住居地域などの既成市街地の中を通るルートとなります。

バイパス整備の場合は、既成市街地を避けて住吉地区西側に広がる農地の間を通るルートとなります。



▲ 概略ルート 資料：宮崎市都市計画図（H14.8）、佐土原町都市計画図（H11.10）、宮崎市農業振興地域土地利用計画図（H12.3）、佐土原町土地利用計画図（H10.3）

●構造タイプ

道路構造タイプ		断面図
現道拡幅	平面構造	
バイパス	平面構造 (副道あり)	
	平面構造 (副道なし)	
	盛土構造	

～みなさまのご意見をお聞かせください～

住吉道路についてのみなさまのご意見を、電話、FAX、メールで受付しています。
お寄せいただいたご意見は個人情報に関するものを除き、とりまとめて公開いたします。

宛先：住吉道路P I 実施事務局

FAX： 0120-591049

ご意見

ご住所：

お名前：

ご意見・問い合わせ先

国土交通省 九州地方整備局

宮崎河川国道事務所調査第二課

0985-24-8221 (代)

宮崎市都市整備部都市計画課

0985-21-1811 (直)

宮崎県土木部道路建設課

0985-26-7180 (直)

佐土原町都市計画課

0985-72-2958 (直)

FAX:  0120-591049

メールアドレス: miyazaki@qsr.mlit.go.jp

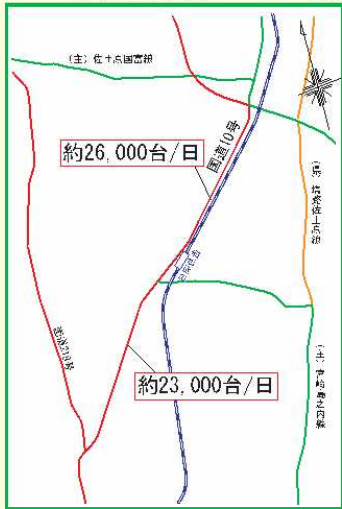
ホームページアドレス: <http://www.qsr.mlit.go.jp/miyazaki/html/douro/pi/index.html>

皆様からのご意見に対して(1)

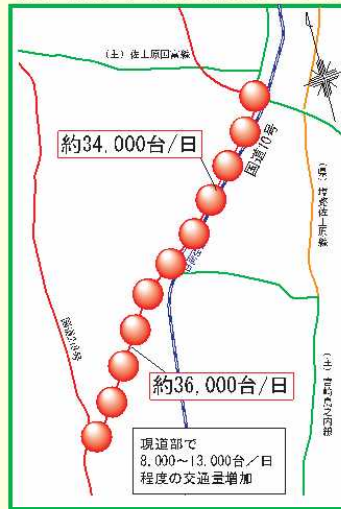
●現道を拡幅した場合とバイパス整備した場合の交通はどう変わるのか？

①将来交通量（平成42年）（一ツ葉有料道路は、**無料の道路**として予測しています。）

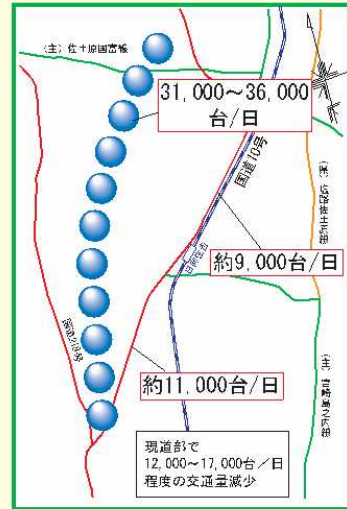
- ・現道拡幅の場合、国道10号住吉地区の将来交通量は現在より増加し、島之内地区では約3.4～3.6万台/日の交通量と予想されます。
- ・バイパス整備の場合、バイパス区間に約3.1～3.6万台の交通量が流れ、国道10号住吉地区の交通量は約0.9～1.1万台程度に減少すると予想されます。



▲ 現況（平成11年度）



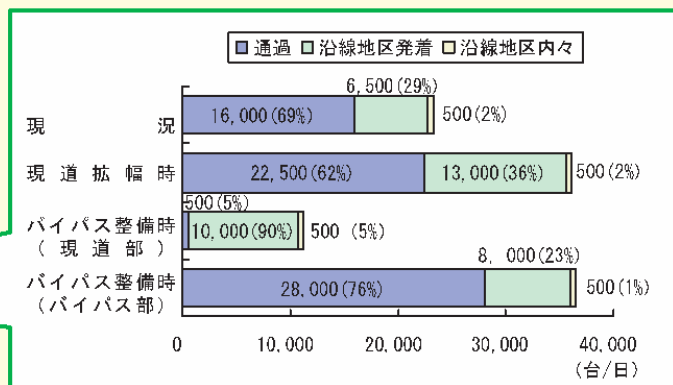
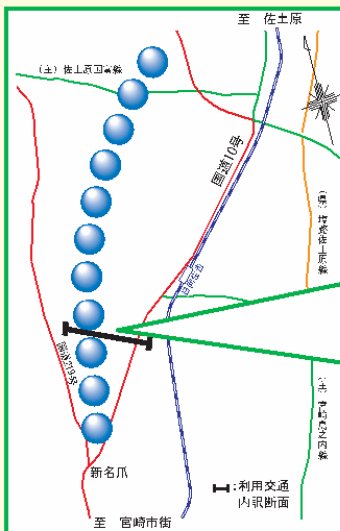
▲ 現道拡幅（将来）



▲ バイパス整備時（将来）

②交通特性

- ・現況では、国道10号住吉地区を利用する自動車交通のうち約7割を占める16,000台/日が沿線地域に関係のない通過交通となっています。
- ・現道拡幅整備の場合、国道10号を走行する通過交通は現況より約6,500台/日の増加が予想されます。
- ・バイパス整備の場合、国道10号現道を走行する通過交通は約500台/日に減少すると予想されます。



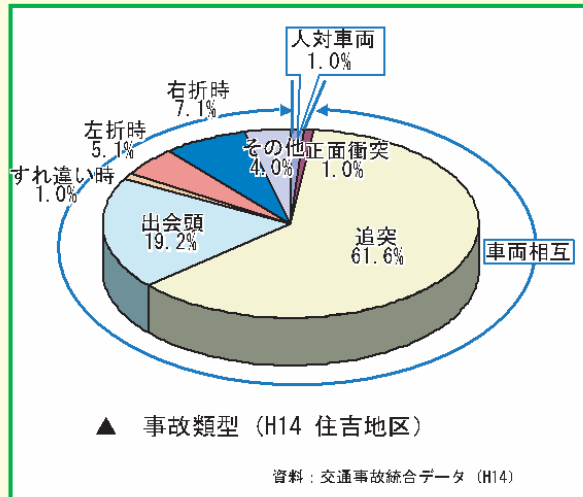
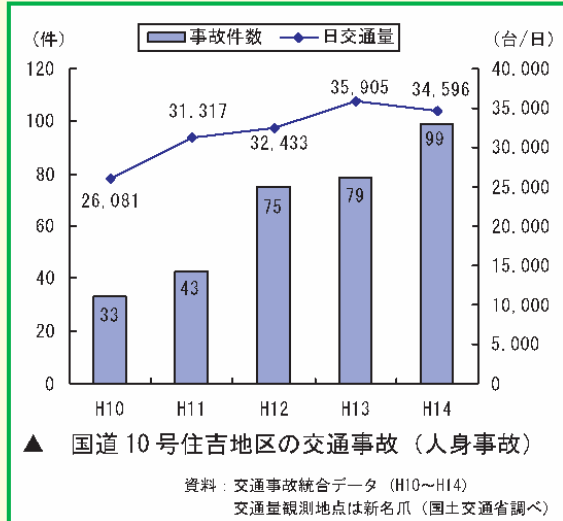
▲ 国道10号住吉地区の利用交通内訳

皆様からのご意見に対して(2)

●道路整備を考える場合には、安全性を十分に考えてほしい。

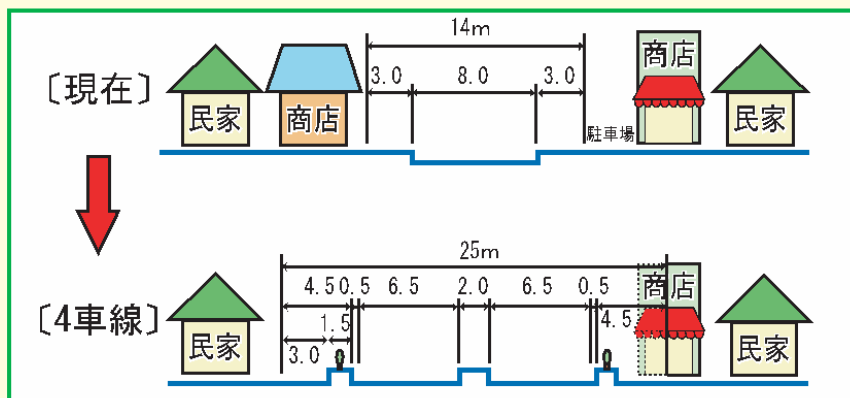
国道10号住吉地区の交通事故は、毎年増加傾向にあり、特に住吉～新名爪間は事故件数が多い区間となっています。交通事故の約6割は追突事故となっています。

住吉道路の道路整備にあたり、交通安全に十分配慮した構造を検討します。



●今の場所で引き続き営業をしたいが、現道拡幅の場合どうなるのか？

国道10号沿線の事業所へのアンケートでは、約7割の方が「今後も住吉地区で営業したい」と回答されていますが、現道を拡幅することによって、現在の沿線商店は立ち退き、移転等が必要となります。



注) 上記の道路幅員は決定されたものではありません。

第2回地域住民説明会での主なご意見

(1) 住吉道路の整備パターンについて

質問. 具体的なプラン（ルートや構造）の内容を示さないと説明会にならない。

回答. 今回の説明会は、計画の構想段階として住民の方々のご意見を伺っているものであり、具体的に示せる段階ではありません。具体的なプランは都市計画決定を行う際に、「ルート」「構造タイプ」を示すこととなります。

意見. 一ツ葉有料道路については、早く無料にすべきである。

意見. 現道拡幅となれば商店街はどこかに移転するかやめるかでなくなってしまう。また民家が道路沿いになり騒音等でうるさくなる。

質問. バイパスの場合、上下水道が整備され、バイパスの両側に住宅が作れるのか。

回答. 想定されるバイパスルート周辺地区は、現在市街化調整区域となっており基本的に住宅等の建設はできません。バイパスルート周辺での住宅建設や下水道整備等は、今後区画整理事業などまちづくりの観点から検討する必要があると思います。

意見. 田んぼの中の道路は景観上好ましくない。住吉の自然環境を将来に残していくためには、現道を拡幅していくべきである。

意見. 住吉のことを考える最後のチャンス。100年200年先のことを考え、田んぼの中を通るのか、現道を通るのか、2～3年程度地域で考える時間が欲しい。

質問. 国土交通省の中で工事の優先順位が決められているのか。また、バイパスか現道拡幅かで全体予算が変わることになるが、工事の優先順位が変わるのか。

回答. 本道路は、事業化されている道路ではなく道路整備の順番が決まっているわけではありません。また、工事の優先順位は道路整備の必要性により決められるもので、バイパスか現道拡幅かで優先順位は変わりません。

意見. 質疑のなかで通学路の話が出てこないのが残念。通学路が国道10号を横断しており危険である。出てくる意見は大人の利権のみである。大事なことは、車を如何にうまく流すかである。宮崎北バイパス整備により旧道花ヶ島地区の商業がさびれたという意見があるが、必要な店は残るはず。



▲ 住吉地区説明会

(2) 道路構造タイプについて

質問. 本路線は地域高規格道路として要望されており、60～80km/hで走れる道路で計画されているのではないかと。春田バイパスのように盛土構造として整備を考えているのではないかと。

回答. 本路線の道路構造タイプについては、今回の住民説明会やアンケート調査等を行いながら、地元の方々の意見や提案を十分に把握したうえで、行政の責任において決定していくべきであると考えています。

(3) 現道への対策について

質問. 国道10号と交差する道路から進入する車両によって渋滞が発生している。国道10号への流入道路側の交通規制等の対策を行うべきである。

回答. 国土交通省として交差点等の改良を検討し実施可能な対策を行っているところです。交通規制等の対策については、関係機関と連携を図って検討の必要があると考えています。

質問. 現道拡幅・バイパスのいずれにしる完成までに時間がかかる。現道を3車線（右折レーン・中央帯のゼブラゾーン）にする等の対策は考えられないか。

回答. 国道10号宮崎市島之内地区の一部区間では、道路横に水路等があり、住居等の移転もなく拡幅が可能であったため、渋滞対策として、中央帯のゼブラゾーンなどの対策を行ったところです。他の区間については、歩道も狭く住居等の移転や用地買収など、それ相応の時間・費用がかかります。

(4) その他

質問. 国道10号現道拡幅に関する約3,700名の署名が、説明会で反映されていないのでは。

回答. 現道拡幅の請願署名として、平成16年5月12日に「国道10号線拡幅推進協議会」、「佐土原町国道10号線拡幅推進協議会」より現道拡幅を求める署名（3,682名）が提出されました。住民の方々の署名活動については、ホームページやニュースレター等を通して報告することとします。

また、PI事務局としましては、より多くの方々の意見を伺うためにアンケートを実施し、さらに今回の説明会において疑問な点や検討すべき点についてもご意見や提案を十分に把握しながら進めているところです。



▲ 佐土原町説明会

7-11 北常三島町交差点

1) カルテ

PI事例カルテ 北常三島町交差点

1. 事実関係の整理

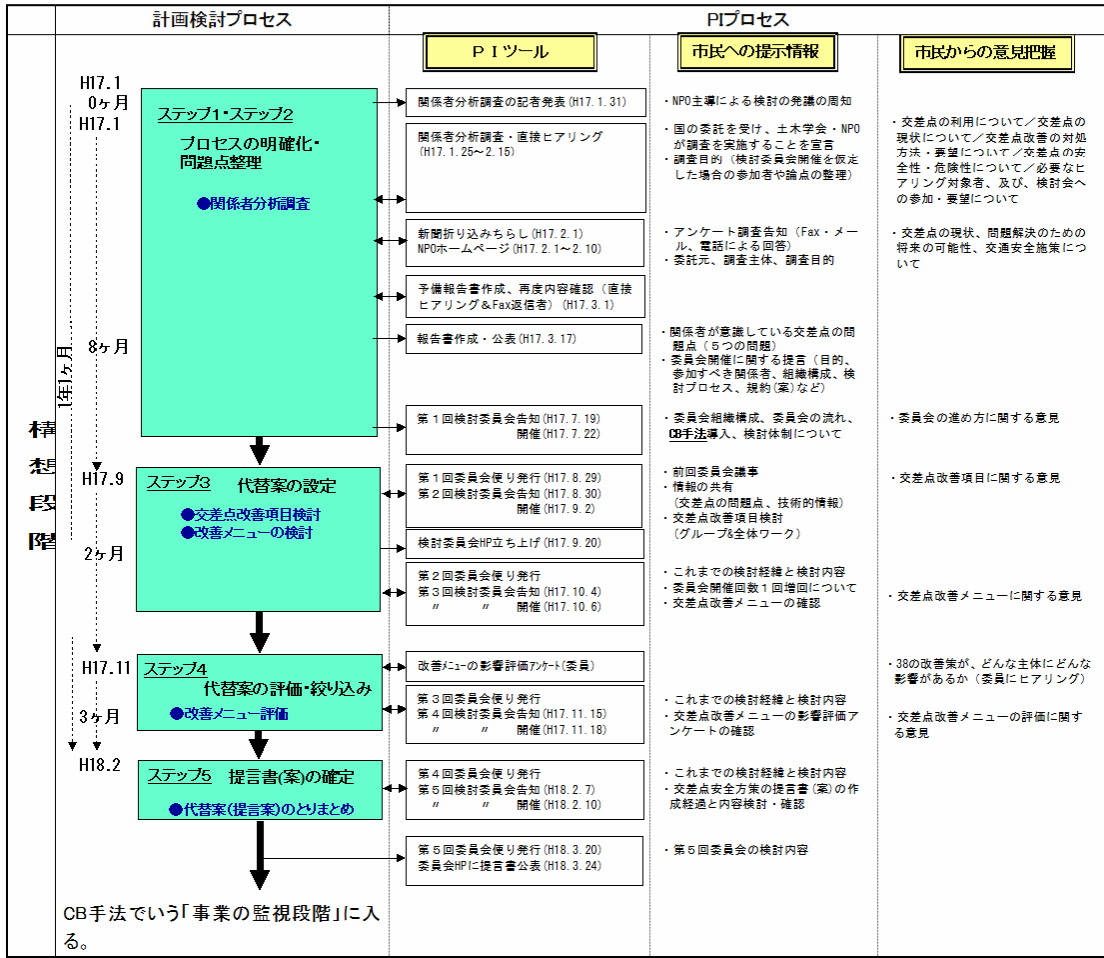
<計画・事業の概要>

路線名	北常三島町交差点改良(国道11号・県道39号他)				
箇所名	北常三島町交差点				
計画延長	交差点				
事業種別	道路	河川	空港	港湾	その他
道路種別	高規格A	高規格A'	高規格B	地域高規格	一般改築
事業の区分	新規事業 拡幅事業・交差点改良 他事業(鉄道、河川)との連携				
事業実施主体	国土交通省四国地方整備局徳島河川国道事務所				
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル 都市(市区町村)レベル 地域(都道府県)レベル 広域(地方)レベル、国土(国)レベル				
PI実施体制	国土交通省徳島河川国道事務所、(社)土木学会四国支部(第三者/技術検討支援・助言)、NPO法人コモンズ(第三者/委員会運営) 北常三島町交差点交通安全方策検討委員会を設置				
その他					

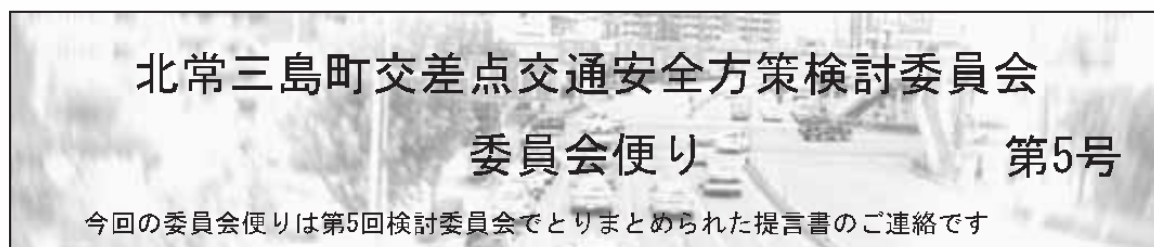
<地域特性>

地域の形態	大都市	都市及び近郊	農漁村	その他()
事業への関心	高い	中間	低い	
コミュニティの結びつき	強い	中間	弱い	
過去の経緯				
その他				

<計画検討及びPIプロセス>



2) 広報



昨年7月から開催されていまして「北常三島町交差点交通安全方策検討委員会」の第5回委員会が2月10日(金)14:00からホテル千秋閣(自治会館)で行われました。

第5回委員会では、昨年11月18日(金)に行われた第4回委員会の検討内容をもとに、中立な立場の第三者機関として委員会を運営するNPO法人コモンズが作成した「北常三島町交差点交通安全方策 提言書(案)」についての検討が行われ、出席された委員全員の合意により、提言書が取りまとめられました。

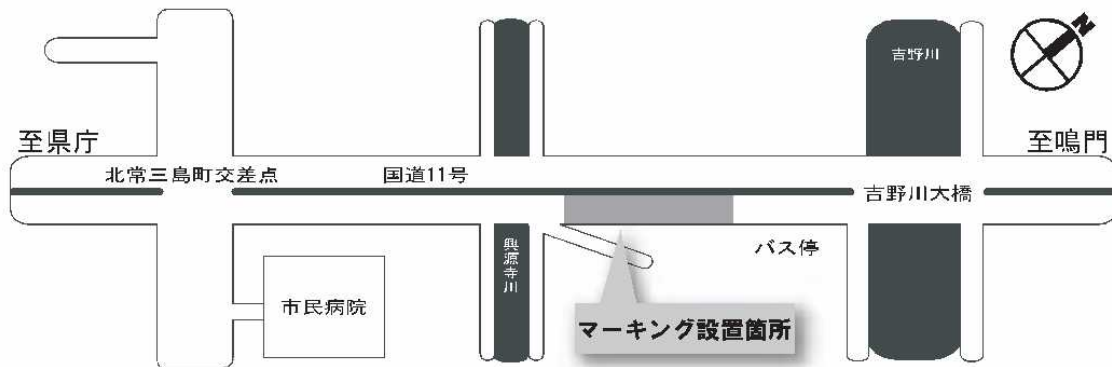
提言書に盛り込まれた「早期に実現可能と考えられる交通安全方策」は以下の8項目です。

1. 自転車横断帯の前出しと隅切り半径の縮小……………自転車と自動車の事故を減らす対策
2. 道路照明の設置……………自転車と自動車の事故を減らす対策
3. 歩道・車道の区分の明確化(マンション出入口)……………自転車と自動車の事故を減らす対策
4. 補助標識「時差式信号」の設置(県道西流入部)……………追突事故を減らす対策
5. 注意喚起看板の設置……………自転車と自動車の事故を減らす対策
……………歩行者と自動車の事故を減らす対策
……………左折時の二輪車事故を減らす対策
6. 減速マーキングの設置(国道11号)……………追突事故を減らす対策
7. 導流標示・指導線の設置……………出会頭・右折時事故を減らす対策
8. 自転車用信号の待ち時間の表示……………自転車と自動車の事故を減らす対策

これらの方策は、実現するまでに詳細な技術検討、沿道地権者、利用者、交通管理者との調整や周辺環境への配慮を図る必要がありますが、これらについては道路管理者である国土交通省に委ねることになっています。

主な対策の詳しい内容については、次ページ以降をご覧ください。

■減速マーキングの設置[国道11号線]



また、提言書には今後取り組むべき課題として、「早期に実現可能と考えられる交通安全方策」に対して示された懸念事項への十分な配慮と、以下に示す歩行者の安全対策が挙げられています。

本委員会の議論の中では、多くの委員より交通弱者を含む「歩行者の安全対策」実施の重要性が指摘されており、「歩行者の安全な歩行空間・横断経路を確保する方策」について、引きつづき検討する必要がある。

特にバリアフリーの横断経路を確保する方策(例えば、エレベータ・スロープ・地下道等)について、設置方法、投資効果を含めて早急に検討し、改善することが重要である。(提言書より抜粋)



この委員会便り以外に2ヶ所のホームページに情報が掲載されています。

国土交通省徳島河川国道事務所 http://www.toku-mlit.go.jp/road/01e_intro/kousaten2/index.html

徳島河川国道事務所HPから以下のリンクをたどってもご覧になれます。

[道路資料館]→[事業紹介-協働のみちづくり]→[北常三島町交差点検討委員会]

北常三島町交差点交通安全方策検討委員会 <http://www.jyosanjimacb.v-or.jp/>

発行者・お問い合わせ先

特定非営利活動法人 コモンズ

770-0814 徳島市南常三島町1丁目2番地5 里見ビル203 tel・fax 088-652-7666

7-12 志田橋架替（主要地方道古川松山線）

1) カルテ

PI事例カルテ 志田橋架換

1. 事実関係の整理

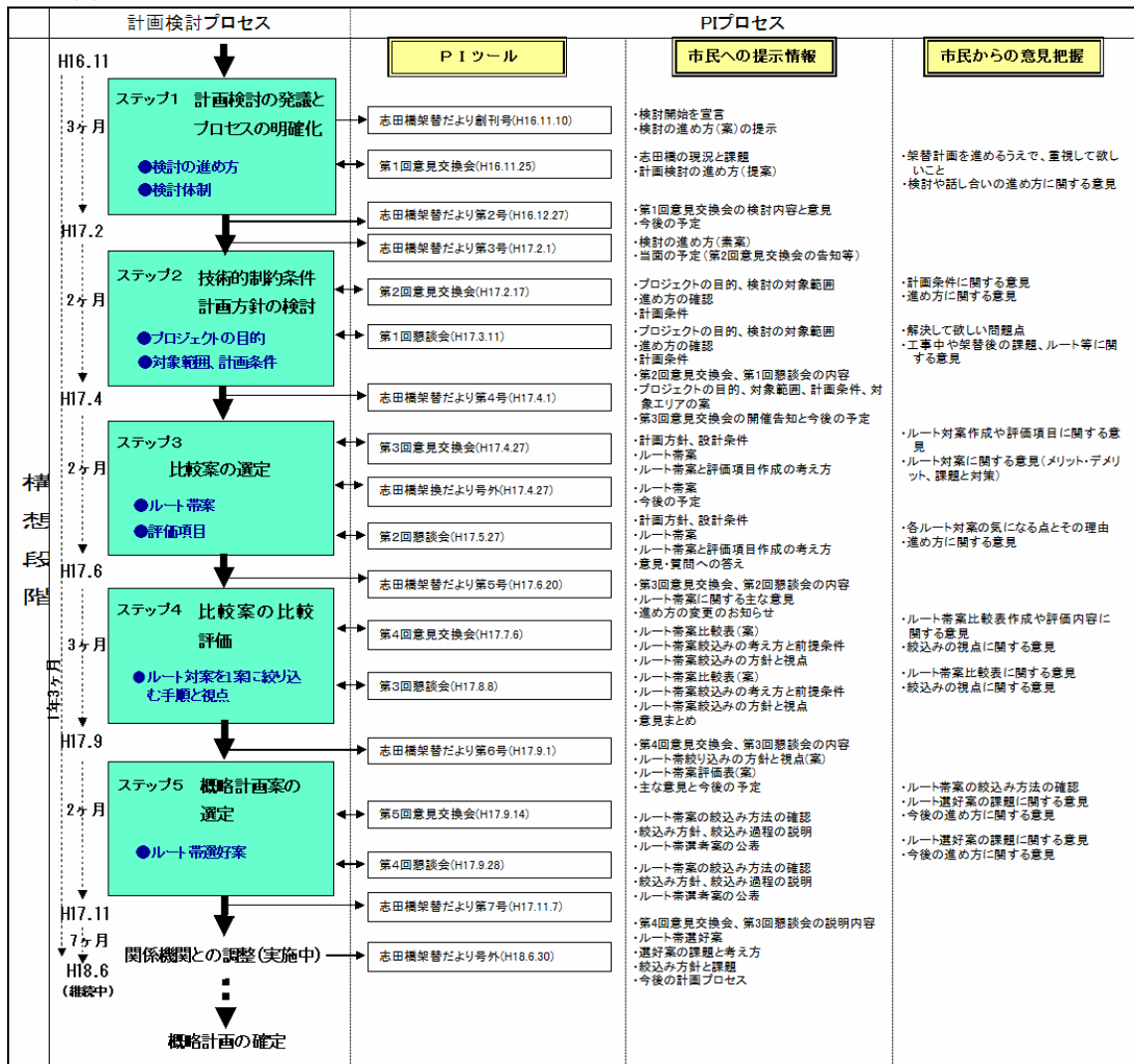
<計画・事業の概要>

路線名	主要地方道 古川松山線 志田橋架換
箇所名	古川市～志田郡松山町間(鳴瀬川) (H18.4.1より大崎市古川～大崎市松山)
計画延長	約1,400m(うち志田橋は約250m)
事業種別	道路 河川 空港 港湾 その他
道路種別	高規格A 高規格A' 高規格B 地域高規格 一般改築
事業の区分	新規事業 拡幅事業・交差点改良 他事業(鉄道、河川)との連携 その他(橋梁架換)
事業実施主体	宮城県古川土木事務所(H18.4.1より宮城県大崎土木事務所)
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル 都市(市区町村)レベル 地域(都道府県)レベル 広域(地方)レベル、国土(国)レベル
その他	現在、関係機関との協議中で、概略計画は未確定。計画延長はB案で確定した場合。

<地域特性>

地域の形態	大都市 都市及び近郊 農漁村 その他()
事業への関心	高い 中間 低い
コミュニティの結びつき	強い 中間 弱い
過去の経緯	昭和33年に建設された志田橋は渋滞、老朽化、揺れ、幅員が狭く歩道がないなど多くの課題が出てきている。
その他	

<計画検討及びPIプロセス>



2) 広報

発行◎志田橋プロジェクトマネジメント事務局 平成17年11月7日

第7号

志田橋架換だより

「志田橋架換だより」は、みなさんと新しい志田橋をつなぐ情報の架け橋です

「第5回 意見交換会」と「第4回 懇談会」が 開催されました

第2段階の最終となる意見交換会と懇談会が開催されました。ルート帯案の絞り込み方法の確認、絞り込み方針とそれに基づいた絞り込み過程の説明、ルート帯選好案の公表が行われ、選好案の課題や今後の進め方についての意見交換が行われました。

第5回 意見交換会

- 日 時：平成17年9月14日（水）
午後6時30分～午後8時30分
- 場 所：古川市数玉地区公民館大ホール
- 参加者：37名



第4回 懇談会

- 日 時：平成17年9月28日（水）
午後2時～午後4時
- 場 所：古川合同庁舎501会議室
- 参加者：メンバー10名、傍聴者5名

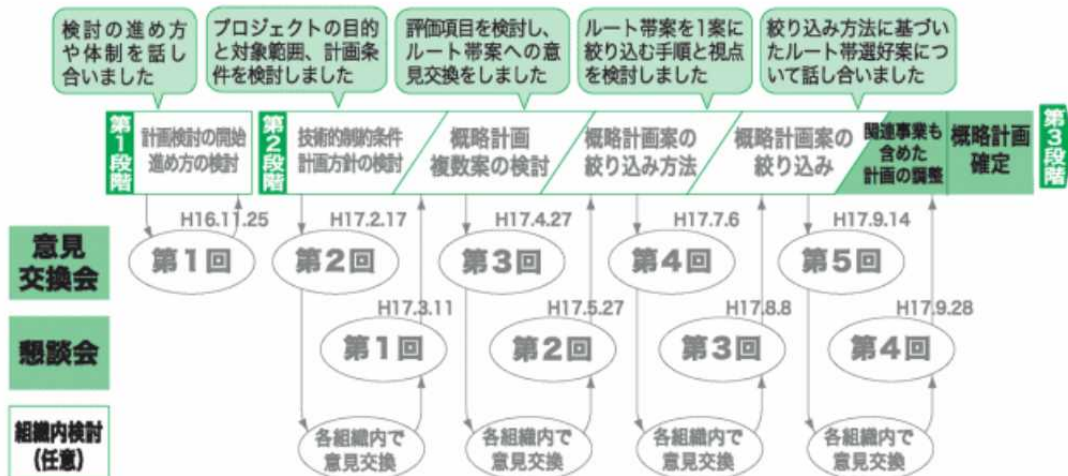


関係機関との調整をふまえて概略計画が確定されます

志田橋架換プロジェクトでは、これまで継続的にみなさんのご意見を伺いながら計画の検討を進めてきました。ルート帯を1案に絞り込む段階で検討してきた計画条件、評価項目、絞り込み方法などは、みなさんからいただいたご意見に、法的、技術的な見地を加えて検討してきました。

第5回意見交換会、第4回懇談会で公表された「ルート帯選好案」は、みなさんのご意見を反映させた上で、現時点で最も好ましいと事務局が判断したものです。

今後、この選好案に基づいて関係機関との調整が行われ、概略計画が確定されます。



第5回意見交換会、第4回懇談会で事務局より説明があった主な内容をご紹介します。

※詳しい内容は、古川土木事務所のホームページをご覧ください。

ルート帯案絞り込み方針

1) 「プロジェクトの目的」の最大満足を目指します

- 「架換えには様々な課題がある」が、それらを「同時に満足する答えを皆で見つける」ことを大前提として、ルート帯案の絞り込みを行います。

2) 「ルート帯案評価表」を絞り込みの基礎情報とします

- 「ルート帯案評価表」は、架換えに伴う様々な意見を課題として網羅的に表しています。これをルート帯案絞り込みの基礎情報とします。

3) 「絞り込みの視点」を確立します

- ルート帯案絞り込みにおいて、各案の比較評価を行うために「ルート帯案評価表」をどう見るか、という「絞り込みの視点」を確立します。

考え方1：評価方法（評価結果の導き方）を設定します

- ・「総合的判断」により、「利益の多さ、不利益の少なさ」双方の特性に着目します。

考え方2：評価項目の重要度を設定します

- ・「プロジェクトの目的」より、基本的には「全ての評価項目」は同等に重視します。
- ・「重視すべき事柄」については、「関連する評価項目」の重要度として配慮します。

重視すべき事柄	評価項目抽出の考え方
①評価項目全体を均等に重視	・全ての評価項目を抽出。
②生活道路としての安全な地域利用の重視	・歩行者や自転車を中心とした安全性や利便性として、「歩行者等の安全性」「車両走行の安全性」「生活の利便性の確保」に関わる項目を抽出。
③県道としての広域利用の重視	・道路の基本的な特徴として、「交通」に関わる項目を抽出。
④日常生活への影響の重視	・日常の安全性や利便性などに対する継続的な影響として、「歩行者等の安全性」「集落・生活」より関わる項目を抽出。（工事による影響を除く）
⑤地域社会の維持の重視	・事業実施による直接的な生活への影響として、「歩行者等の安全性」「集落・生活」より関わる項目を抽出。（工事による影響を除く）
⑥早期事業実現の重視	・家屋移転や土地買収などの直接的な調整の発生、工事実施に関わる項目を抽出。
⑦工事中の影響の重視	・工事による影響に関わる項目を抽出。

4) 「絞り込みの視点」を組み合わせて各案の総合評価を行います

- 事業の目的達成に伴う様々な課題を同時に満足するために、「絞り込みの視点」を組合せて各案の総合評価を行います。

5) ルート帯案を絞り込みます

- 総合評価の結果や、各案の特性を加味しながら、ルート帯案の絞り込みを行い、「選好案」を選出します。

ルート帯案の絞り込み過程

絞り込みの前提条件

「絞り込み方針」に則って、具体的な絞り込み検討を行うため、3つの前提条件を設定しました。

● 評価方法（絞り込みの視点：考え方1）

評価項目毎の有利、不利を相殺した上で、全体的な得点が高い案を高く評価する「総合点評価」を採用する。

突出して有利：3点、突出した特徴がない：2点、突出して不利：1点

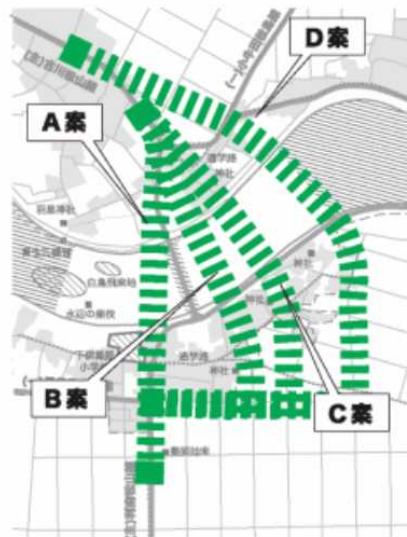
● 評価項目の重要度（絞り込みの視点：考え方2）

「重視すべき事柄①～⑤」と「重視すべき事柄⑥～⑦」を区別する。

- ①～⑤：ルート帯案の評価で重視すべき事柄
- ⑥～⑦：事業推進上重視すべき事柄

● 「総合点評価」と「特性評価」による絞り込み

「総合点評価」で1案が明確にならない場合は、更に、事業推進性や課題等も考慮した「特性評価」を行い、絞り込みを行う。

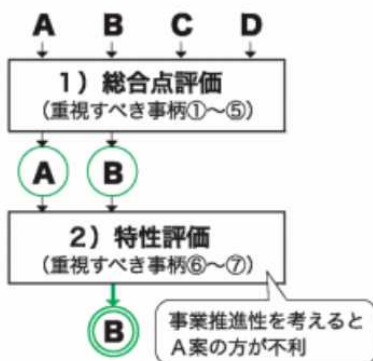


絞り込みの検討

慎重を期して、以下の2つのボタンで絞り込み検討を行いました。

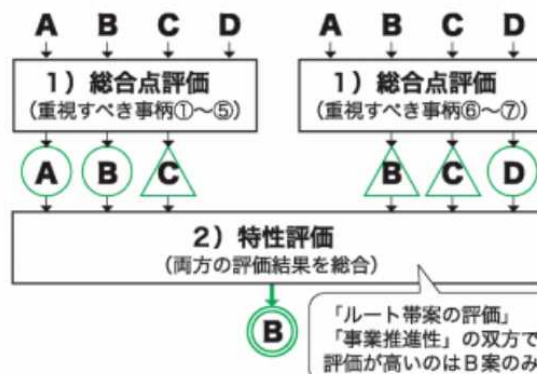
ボタン1 総合点評価と特性評価による2段階絞り込み

- 1) 「ルート帯案の評価で重視すべき事柄」で総合点評価。
- 2) 1)の上位2案について「事業推進上重視すべき事柄」や「課題と対策案の考え方」を加味して特性評価。



ボタン2 総合点評価の重ね合わせによる2段階絞り込み

- 1) 「ルート帯案の評価で重視すべき事柄」と「事業推進上重視すべき事柄」を並行して総合点評価。
- 2) 各々の評価結果を総合して特性評価。



絞り込み結果

絞り込みの検討結果より、B案がルート帯案として重視すべき要件と、事業としての早期実現性を兼ね備えており、現時点では、志田橋架換えプロジェクトの目的である「様々な課題を同時に満足する」という条件を、最も満たし易い案と考えられるため、

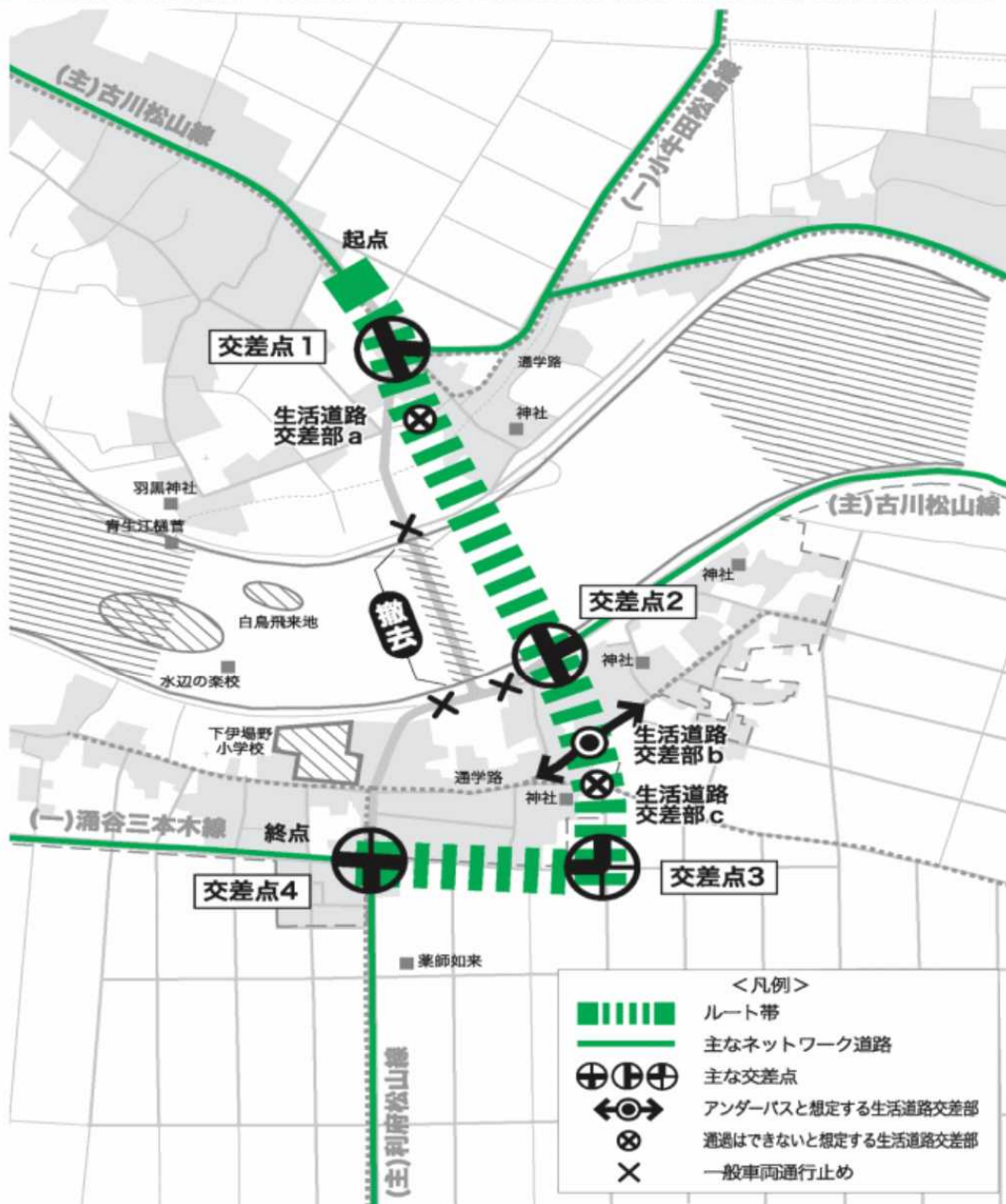
B案を選好案として関係機関との調整を行います

参考：総合点評価結果

重視すべき事柄	A	B	C	D
①全ての評価項目均等に重視	68	69	65	63
②生活道路としての安全な地域利用の重視	22	20	20	16
③県道としての広域利用の重視	22	22	22	19
④日常生活への影響の重視	30	24	23	16
⑤地域社会の維持の重視	9	13	11	14
⑥早期事業実現の重視	16	23	20	28
⑦工事中の影響の重視	12	18	18	20

ルート帯選好案

● **現橋下流隣接案** 現志田橋の下流直近に位置した案〔延長〕約1,400m（うち志田橋は約250m）



ルート帯選好案に対するご意見をおよせください！

ご意見や疑問点などありましたら、志田橋プロジェクトマネジメント事務局までご連絡下さい。

（なお、ルート帯直近地区のみなさんを対象として、ルート帯選好案絞り込みまでの経緯をご報告する）
会合が開催される予定です。

志田橋プロジェクトマネジメント事務局：宮城県古川土木事務所 道路建設第1班
〒989-6117 宮城県古川市旭四丁目1-1/E-mail: hkdbkdk1@pref.miyagi.jp/TEL: 0229-91-0735/FAX: 0229-22-5260

選好案の課題については、詳細計画の段階などで具体的な対応策を検討していきます。
選好案について、心配なことや気になることなど、ご意見をお寄せください。



選好案の課題と対応の考え方（案）

これまでにみなさんからいただいたご意見などを参考に、選好案に対する主な課題と対応の考え方を整理しました。

交 通	<p>●走行性</p> <p>■将来の交通量増加や大型車両への対応、交差点への対応 →安全かつ円滑に走行できる車道幅員や路肩を確保します。また、各交差点の形状や信号現示の工夫、右折レーンの設置など、スムーズな車両走行に必要な対策を検討します。</p> <p>■クランクによる行き先の分かりにくさや見通しの悪さへの対応 →接続道路にサインを設置するなど、車の誘導の必要性について検討します。</p> <p>■交差点3-4間の距離が短いために懸念される渋滞への対応 →各交差点について、スムーズな車両走行に必要な対策を検討します。</p> <p>●歩行者等の安全性</p> <p>■歩行者や自転車が安全に通行できる道路構造、交差点の安全な横断への対応 →歩行者、自転車が共に安全に利用できる歩道幅員を確保します。また、各交差点の必要な箇所には信号や横断歩道の設置を交通管理者に要望します。</p>	<p>→防風や夜間照明など、安全に安心して利用できる付属施設のあり方を検討します。また、工事中の安全対策を行います。</p> <p>■小中学校の通学路の安全性への対応 →十分な歩道幅員を確保します。また、学校関係者との安全対策検討の場の設置やアンダーパスの幅員構成など、より安全性を高めることができるか検討します。</p> <p>■クランク(交差点3)周辺の生活道路の安全性への対応 →安全に通行、横断できるように、信号や横断歩道の設置を交通管理者に要望していきます。</p> <p>●車両走行の安全性</p> <p>■車両が安全に走行できる道路構造への対応、振動や地震に対する安全性への対応 →十分な車道幅員や路肩を確保します。また、構造などの安全性についての対策を行います。</p> <p>■交差点での冬期路面凍結などの危険性への対応 →交差点での安全な車両走行に必要な対策について検討します。また、アンダーパスの安全性を高めるための検討をします。</p>
----------------	--	---

河 川	(選好案への課題は、これまでに特にあげられていません)
----------------	-----------------------------

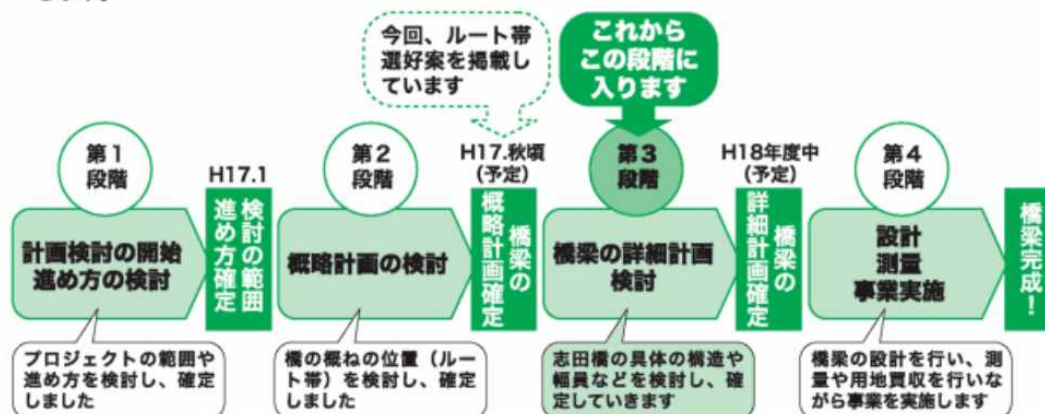
集 落・ 生 活	<p>●生活環境の保全</p> <p>■工事中の生活環境への影響への対応 →環境調査を行い、井戸や地盤への影響などに対して必要な対策を行います。また、工事中の安全対策を実施し、必要な場所には生活道路の迂回路を設置します。</p> <p>■盛土や堤防による日照や電波障害などへの対応 →環境調査を行い、位置や構造を工夫して影響を緩和できるか検討します。</p> <p>■道路や堤防のせり出しによる家屋移転、集落分断への対応 →橋や道路の位置、構造の工夫などで、移転家屋を減少したり集落分断をなるべく回避できるか検討します。</p> <p>■車両走行による振動や騒音、排気ガスなどの影響への対応 →地質調査を行い、必要な場所は地盤改良を行います。また、環境調査を行い、必要に応じて騒音や排気ガスの影響を緩和する工夫について検討します。</p>	<p>●生活の利便性の確保</p> <p>■生活道路の分断への対応、交差点へのアクセス利便性低下への対応 →必要な場所にアンダーパスや側道を設置し、生活道路の機能を維持します。また、生活道路から各交差点へのアクセスを改善することができるか検討します。</p> <p>■橋の移動による一般車両通行止め、バス停の移動などへの対応 →河川管理者やバス事業者と協議を行い、橋の移動に伴う生活の利便性を維持する方法について検討します。</p> <p>●自然環境の保全 (選好案への課題は、これまでに特にあげられていません)</p> <p>●地域の活性化</p> <p>■橋梁のデザインへの対応 →詳細計画の段階でデザインなどについて検討します。</p>
-----------------------------	--	---

事 業 性	<p>●事業の経済性、施工性・早期実現性</p> <p>■家屋移転による費用や事業期間の増大への対応 →他の事業要素とのバランスに配慮しながら、事業費や事業期間をなるべく短縮できないか検討し、関係者との調整を行います。</p>
----------------------	---

今後の予定

第2段階では、ルート帯として橋梁の概ねの位置を定める「概略計画」の検討が行われました。次の第3段階では、ルートの線形、橋梁の構造や幅員など、より詳細で具体的な検討が行われます。

志田橋架換プロジェクトの目的である「様々な課題を同時に満足させること」を目指し、今後も引き続き、みなさんのご意見を伺う場を設けながら、パブリック・インボルブメントによる検討を行ってまいります。



志田橋 Q&A

みなさんから頂いた主なご質問に
お答えしていきます。

Q) ルートが家や土地にかかる可能性があります。今後はどのように説明や話し合いが行われるのですか。

A) 家屋や土地に影響がある方々に対しては、パブリック・インボルブメントでの意見交換の場とは別途に、説明会や個別の話し合いの場を設定する予定です。

Q) 集落内の通過交通による歩行者の安全性が心配です。時間を限った交通規制を道路事業者が行うことはできないのですか。

A) 時間を限った交通規制で外からくる車を抑制することは、道路管理者ではなく、交通管理者（警察）が行うものです。
なお、地元のみなさんと市や町で相談の上、警察と協議を行うことによって実現できる可能性があります。

Q) 「関係機関との調整をふまえて概略計画が確定」とのことですが、具体的にはどのような関係機関と調整を行うのでしょうか。

A) 橋梁の位置や構造等については河川管理者、信号の設置等については公安委員会（警察）、接続する市道・町道については古川市や松山市の道路担当課との調整が必要となります。また、圃場整備事業や下水道事業など既に行われている事業にかかる場合も、各事業者との調整が必要です。

志田橋架換プロジェクトに関するお問い合わせ、ご意見等は
こちらまで

志田橋プロジェクトマネジメント事務局
宮城県古川土木事務所 道路建設第1班
〒989-6117 宮城県古川市旭四丁目1-1
E-mail: hkdbkdk1@pref.miyagi.jp
TEL: 0229-91-0735
FAX: 0229-22-5260

公式Webサイト
<http://www.pref.miyagi.jp/hk-doboku/>

古川土木事務所のホームページにて
情報提供しています
みんな見てね～

7-13 一般国道 220 号管理

1) カルテ

PI事例カルテ 一般国道220号管理

1. 事実関係の整理

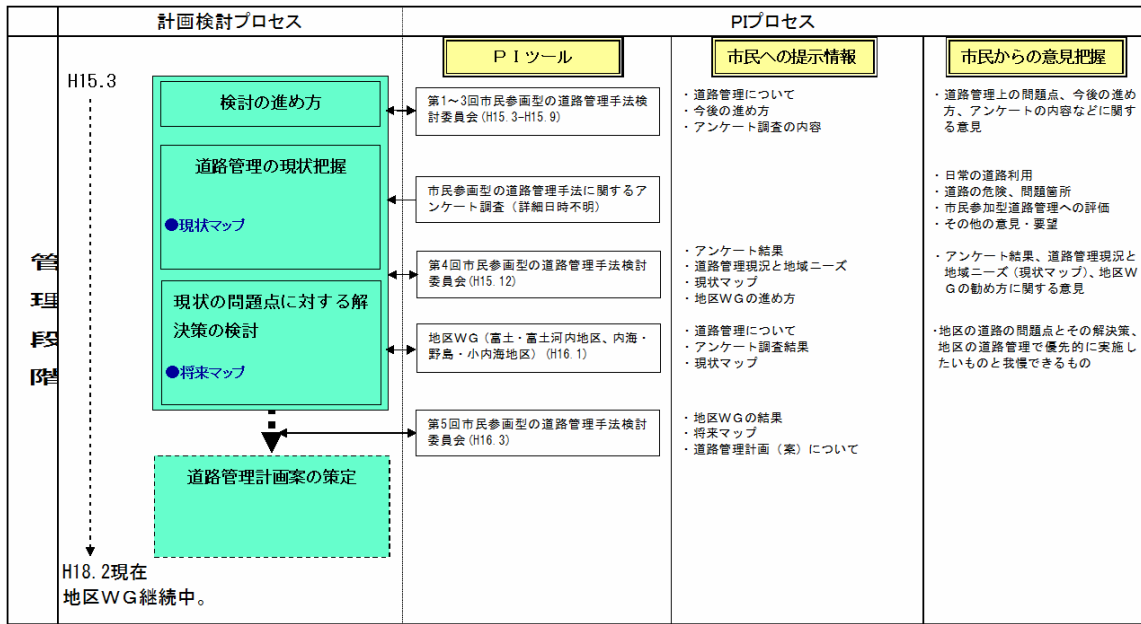
<計画・事業の概要>

路線名	一般国道220号				
箇所名	宮崎市～日南市間				
延長	約40km				
事業種別	道路	河川	空港	港湾	その他
道路種別	高規格A	高規格A'	高規格B	地域高規格	一般改築
事業の区分	新規事業	拡幅事業・交差点改良	他事業(鉄道、河川)との連携	その他	
事業実施主体	国土交通省 九州地方整備局 宮崎河川国道事務所				
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル	都市(市区町村)レベル	地域(都道府県)レベル	広域(地方)レベル、国土(国)レベル	
PI実施体制	宮崎河川国道事務所が中心。				
その他					

<地域特性>

地域の形態	大都市	都市及び近郊	農漁村	その他()
事業への関心	高い	中間	低い	
コミュニティの結びつき	強い	中間	弱い	
過去の経緯				
その他				

<計画検討及びPIプロセス>



7-14 多摩川

1) カルテ

PI事例カルテ 多摩川

1. 事実関係の整理

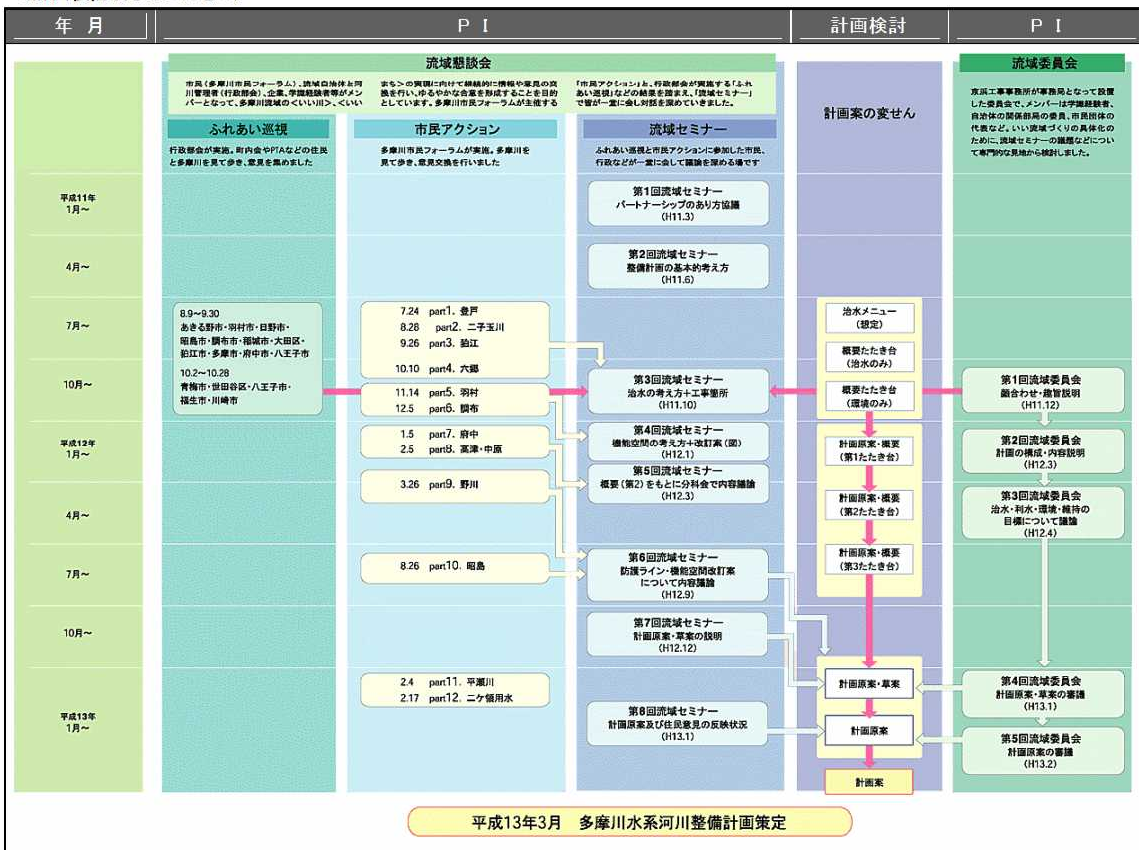
<計画・事業の概要>

対象河川名	多摩川			
対象地域	東京都、神奈川県			
計画規模	L=64.3km(直轄区間)			
事業種別	都市・公園 道路・街路 河川・砂防 港湾・空港 その他			
河川種別	一級河川(直轄管理)	一級河川(都道府県管理)	二級河川	準用河川 普通河川 その他
事業名	多摩川水系河川整備計画			
PI実施期間	平成11年～平成13年			
事業主体	国土交通省京浜河川事務所			
事業段階	上位計画	構想段階	計画段階	事業化段階 設計段階 用地取得段階 施工段階 管理・運用段階
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル	都市(市区町村)レベル	地域(都道府県)レベル	広域(地方)レベル 国土(国)レベル
その他				

<地域特性>

地域の形態	大都市	都市及び近郊	農漁村	その他()
環境に対する影響度	大きい	小さい		
事業への関心	高い	低い		
各種社会資本の整備水準	高い	低い		
過去の経緯	1980年に多摩川河川環境管理基本計画、1992年に多摩川水系水面利用計画が策定されている。			
その他				

<計画検討及びPIプロセス>



7-15 白川

1) カルテ

PI事例カルテ 白川

1. 事実関係の整理

<計画・事業の概要>

対象河川名	白川
対象地域	熊本県
計画規模	L=74km(幹線流路延長)
事業種別	都市・公園 道路・街路 河川・砂防 港湾・空港 その他
河川種別	一級河川(直轄管理) 一級河川(都道府県管理) 二級河川 準用河川 普通河川 その他
事業名	白川水系河川整備計画
PI実施期間	平成11年～平成14年
事業主体	国土交通省熊本河川国道事務所
事業段階	上位計画 構想段階 計画段階 事業化段階 設計段階 用地取得段階 施工段階 管理・運用段階
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル 都市(市区町村)レベル 地域(都道府県)レベル 広域(地方)レベル 国土(国)レベル
その他	

<地域特性>

地域の形態	大都市 都市及び近郊 農漁村 その他()
環境に対する影響度	大きい 小さい
事業への関心	高い 低い
各種社会資本の整備水準	高い 低い
過去の経緯	
その他	

<計画検討及びPIプロセス>

年 月	計画検討	P I		
		PIツール	市民からの意見把握	
H10	11	白川流域住民委員会準備会		
	12	白川流域住民委員会準備会、住民提案窓口開設、インターネット開設		
H11	2	第1回委員会		
	3		要望書提出	
	4	第2回委員会、公開質問会		
	6	第3回委員会		
	9	第4回委員会		
	10	パンフレット作成		
	11	住民部会(1回)	アンケート調査	
	12	第5回委員会、住民部会(6回)		
	H12	1	第6回委員会	
		2	第7回委員会	
		3	第8回委員会	
		6	第9回委員会	
7		第10回委員会		
9		第11回委員会		
H13	11	第12回委員会		
	12	河川整備基本方針策定	第13回委員会、住民説明会	
H14	2	説明会		
	11	第14回委員会		
H14	2	河川整備計画(原案)作成	意見交換会	
	3	河川整備計画(案)決定	第15回委員会	
	7	白川水系河川整備計画策定		
8		チラシ配布		

7-16 淀川

1) カルテ

PI事例カルテ 淀川

1. 事実関係の整理

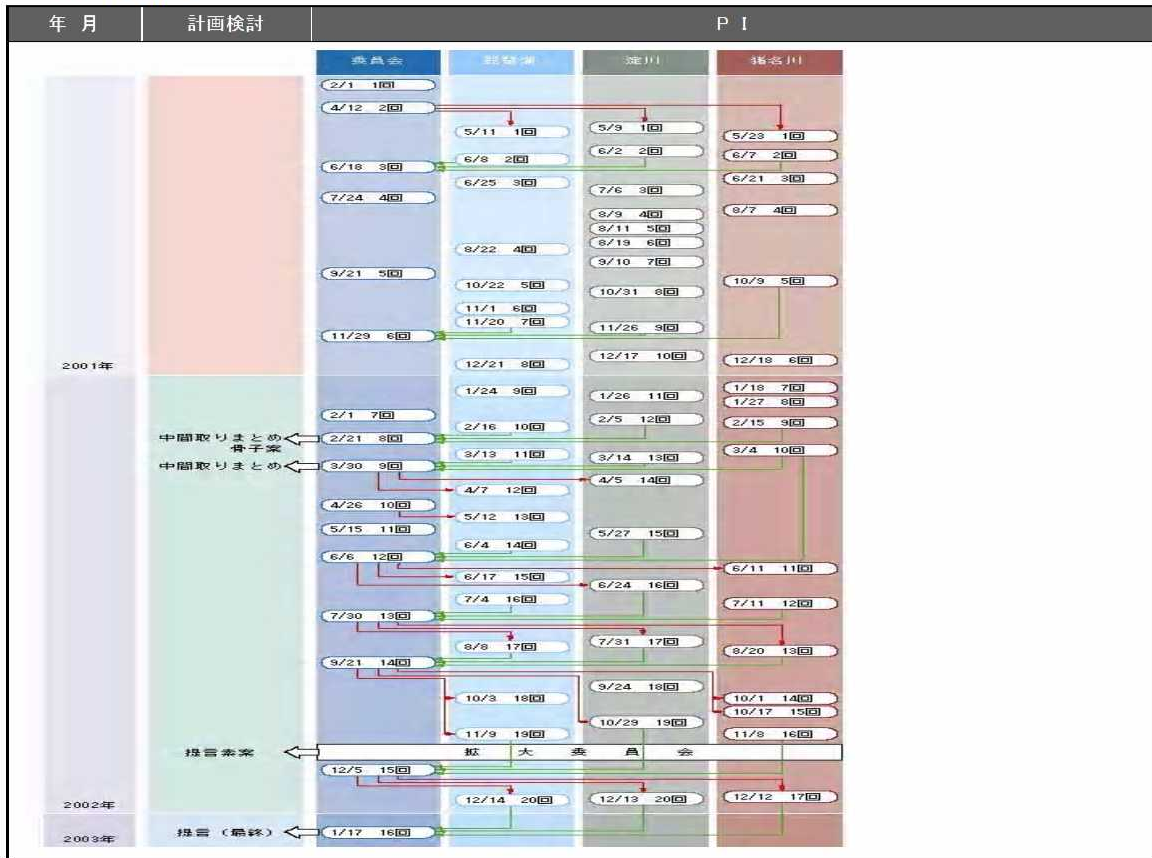
<計画・事業の概要>

対象河川名	淀川		
対象地域	滋賀県、京都府、大阪府、三重県、奈良県、兵庫県		
計画規模	L=75km(幹線流路延長)		
事業種別	都市・公園	道路・街路	河川・砂防 港湾・空港 その他
河川種別	一級河川(直轄管理)	一級河川(都道府県管理)	二級河川 準用河川 普通河川 その他
事業名	淀川流域委員会提言		
PI実施期間	平成12年～平成15年		
事業主体	淀川流域委員会事務局		
事業段階	上位計画	構想段階	計画段階 事業化段階 設計段階 用地取得段階 施工段階 管理・運用段階
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル	都市(市区町村)レベル	地域(都道府県)レベル 広域(地方)レベル 国土(国)レベル
その他			

<地域特性>

地域の形態	大都市	都市及び近郊	農漁村	その他()
環境に対する影響度	大きい	小さい		
事業への関心	高い	低い		
各種社会資本の整備水準	高い	低い		
過去の経緯				
その他				

<計画検討及びPIプロセス>



2) 広報

No. 49

2006年3月発行



淀川水系 流域委員会 委員会ニュース

<http://www.yodoriver.org>

CONTENTS

- 第49回委員会の内容……………P.1
- 配付資料リスト……………P.3
- 委員会 委員リスト……………P.4
- これまで開催された会議等について……………P.5
- 配付資料及び意見書の閲覧・入手方法・ご意見受付……………P.6

平成18年2月13日(月)、第49回委員会が行われました。



【大阪市中央公会堂にて】

第49回委員会の内容

第49回委員会結果報告

庶務作成

開催日時：2006年2月13日（月）16：00～18：24

場 所：大阪市中央公会堂 3階 中集会室

参加者数：委員21名、河川管理者19名、一般傍聴者112名

1. 決定事項

- ・審議資料2「地域別部会・テーマ別部会・WGの委員構成一覧表（案）」の通り、各部会とWGの委員構成が決定した。
- ・部会委員の互選により、次の通り、部会長が選出された。
琵琶湖部会：中村正久委員 淀川部会：村上興正委員
猪名川部会：角野康郎委員 木津川上流部会：川上聰委員
住民参加部会：三田村緒佐武委員 利水・水需要管理部会：荻野芳彦委員

2. 報告の概要

- 庶務より報告資料1を用いて前回委員会以降の経過報告がなされた後、委員長より挨拶がなされた。その後、河川管理者より委員異動について報告された。主な内容は以下の通り（例示）。
- ・流域委員会は転換期にさしかかっている。完全に終わったわけではないが、ダム審議にも一区切りが付いた。これからの流域委員会は、今後示される河川整備計画原案への意見をまとめていく必要がある。また、テーマ別部会においても審議をし、結果を報告する必要がある（委員長）。
 - ・安田委員、寺西委員から辞任の申し出があり、2/1付で委員委嘱を免じる辞令を交付した（河川管理者）。
←新委員の補充についてはどう考えていくのか（委員）。
←委員追加の場合にも推薦委員会の推薦手続きが必要だと考えている。ただ、追加委員を推薦して頂いても、来年2月までの非常に短い任期になってしまうため、現時点では、委員の追加は考えていない。来年2月以降の新委員推薦手続きの中で次期委員を適切に選定していきたい（河川管理者）。

3. 審議の概要

- ①委員会の運営方針について（一般傍聴者からの意見聴取の方法について）主な意見は以下の通り（例示）
- ・一般傍聴者の意見には当日の審議とは関係のない意見も多い。当日の審議に関わる意見を出して欲しい。
 - ・一般傍聴者の意見が配布されているが、非常に長い意見もあるので、枚数制限等を考えてはどうか。一般傍聴者の発言時間も長くなってきているので、コンパクトにして頂くことはできないか。
←参考資料1の位置付けについて第一次委員会では「委員が参考にする資料」という議論をしたことがあった。また、「一般意見に対する委員会の反応が少ない」という一般意見が寄せられているが、あえて反応していない面もある。一般傍聴者からの意見に関するルールを明確にしておいた方がよい。
 - ・環境省ではパブリックコメントをカテゴリ毎に分類して、「受け入れました」「検討します」等の対応状況を示している。流域委員会でも、何度も出されている意見については、対応してもよいのではないか（委員で分担を決めて回答を示す等）。
←一般意見への回答を作成するための膨大な作業が発生する。かなりの作業を覚悟しなければならない。1つの方法としては、委員会終了後に委員個人で対応していく方法も考えられる（委員長）。
 - ←第一次委員会では、意見書等がまとまった段階で、それまでに寄せられた一般意見に対する流域委員会の考え方を庶務とともにとりまとめたことがある。Q&Aを作成するのも1つのやり方だ。
←Q&Aを出すのは賛成だが、庶務の協力のもと、住民参加部会がとりまとめて報告する形が望ましい。いずれによせ、一般意見への対応に関しては、運営会議や住民参加部会で議論していく必要がある。
←典型的な意見への回答だけでもよいので、HP等で発表していけばよいのではないか。委員会の志からして、やらなければ一般の方々に納得して頂けないだろう。

- ・流域委員会は他の委員会に比べれば、一般意見を聞きながらやってきている。「まだまだ不十分」という意見も分かるが、今後どのようにしていけばよいか。次回の委員会から新たな試みを行い、駄目であれば、改善していく。ご提案があれば、ぜひ、庶務まで頂きたい（委員長）。
- 意見聴取の方法等について、一般傍聴者からの意見聴取が行われた。主な意見は以下の通り（例示）。
- ・公開の原則を守って非公開会議やMLを希望者に公開すべき。一般意見に対する反応が鈍いのでコメントすべき。傍聴者の発言時間を5～6分にして住民意見の反映に積極的に努めて頂きたい。一般からの意見書の枚数制限はやるべきではない。書くべき内容があるから枚数が必要になる。できるだけ制限することなく、意見を出してもらおうことが本来ではないか。
 - ・多くの一般傍聴者が参加しているが、発言されずに帰られる方がほとんど。休憩時にアンケートをとって一般傍聴者の意見を把握し、委員会側から一般傍聴者の意見発表を促す等の取り組みがあればよい。
 - ・河川法改正は住民参加が最大のテーマ。流域によっては流域委員会だけで整備計画を策定していこうとしているところもある。淀川水系流域委員会でも住民参加は十分ではない。流域のことをいちばん理解しているのは地域の住民だ。一般から提出された意見には委員会として責任を持って対応していかないとけない。それが淀川モデルではないか。
- ②部会等の委員構成、部会長の選出
- 審議資料2「地域別部会・テーマ別部会・WGの委員構成一覧表（案）」の通り、各部会の委員構成が決定された。これを受けて、部会委員の互選（部会委員による無記名投票。開票は委員1名、河川管理者1名の立ち会いで行う。総投票数の過半数を得た委員がいた場合はその委員を部会長とする。過半数を得られなかった場合は決選投票を行う。決選投票で同数票の場合は抽選を実施）により、部会長の選出が行われ、「1. 決定事項」の通り、各部会の部会長が選出された。
- ③その他：流域委員会の今後のテーマ等について議論がなされた。主な意見は以下の通り（例示）。
- ・流域委員会は「新たな河川整備を目指して」という提言を作成し、この提言に沿って議論してきた。しかし、今回示した「淀川水系5ダムの調査検討についての意見」では、これまでとは違った意見を出された委員もいる。必ずしも第一次委員会の考え方と同じ意見を持つ必要はないが、これまででどのような考え方で審議してきたのか、次回の委員会でも再確認したいと考えている（委員長）。
 - ・委員会運営については、規約第12条「本規約に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮って定めるが、その際、付録に示す淀川水系流域委員会準備会議の答申、準備会議資料及び議事録を参考にすると」なっている。準備会議の答申には、流域委員会の基本的な立場が網羅されている。各委員には準備会議の答申に目を通して頂ければと思っている（委員長）。
 - ・流域委員会は発足して5年たったが、準備会議の構想については十分に自覚を持って頂き、さらに発展して頂いていると思っている。ただ、委員各自が当初持っていた意気込みや考え方が少し薄れてきている部分はあるのではないかと。今後示される河川整備計画原案への意見を述べるのが法律で明確に定められた流域委員会の役割だ。ここで気を引き締めて、淀川モデルを意識しながら、役目を果たしていかなければならない。会議回数が非常に多いため、委員の負担も大きい。部会は必ずしも十分な人数ではない。できるかぎり出席して十分な検討をして頂きたい。委員自らが意識に目覚めて新しいものを作っていく意気込みが大事であり、ポイントだ。
4. 一般傍聴者からの意見聴取：2名から発言がなされた。主な意見は以下の通り（例示）。
- ・意見書No. 689「岩倉峡流下能力の再検討その2」を提出している。河川管理者が流下能力検討会の結論をもこけにした危険極まりない数値にこだわる本質的な理由を指摘しているの、ご参照頂きたい。他にも2つの問題を指摘しておく。近畿地方整備局が平成16年12月に発表した「三重県伊賀水道用水供給事業について」では、県集約の給水対象6市町村における水需要推計は平成14年度までは実績だったが、平成15～30年度は推計だった。平成15、16年度の実績値を調べてみると、現在給水人口89063人、一日最大給水量45285m³、一日平均給水量39252m³となっており、平成14年に比べ給水管及地域が増え現在給水人口が、1650人以上増えたにもかかわらず、一日最大給水量は3078m³減少し、推計からは6307m³減少していた。これは現伊賀市給水区域内の著しい人口減少に起因している。2年間で3078m³減少すると考えると、平成17～30年度で21546m³減少し、平成14年度実績一日最大給水量48365m³が26817m³になり、業務・営業用と工場用の新規開発需要推計分7812m³を足しても34629m³で満足できる実態になり、推計合計の半分以下になる。平成30年度でも残す自己水源分の推計は34069m³なので工夫で対応できる範囲だ。川上ダムが建設中止になれば、撤退責任分担金も不要になり、モニター水源での水利権も暫定でなくなる。伊賀市には、水

道料金2~3倍になるダム受水を選ばず、市民の利益と福祉のために三重県と協同し毅然とした対応を望む。委員会も人口減少を直視し、水需要管理が実行され得る法制度の整備を求めて頂きたい。2つめは法制度の整備についてだが、社会的合意を基本とする公共事業事前評価法の制定を含め、河川法、水資源開発法に関連するダムを含む公共事業の犠牲者救済、土地利用規制、ダムの撤去、水資源機構職員の仕事の確保、慣行水利権問題の整理、水利権の移転と融通、その他、現在の法制度の未整備が目立つ。委員会でも積極的に議論をして、法整備の方向性を打ち出して頂きたい。

- ・第4回世界水フォーラムがメキシコで開催され、日本からは4名の子供たちが参加する。日本の水需要と世界の水需要は無関係ではない。日本はかなり恵まれている。その辺りについても議論して意見を示して欲しい。また、農業土木学会の資料を委員会で取り上げ、事業中の5ダムと耐震問題に関連した議論をしてほしい。今回の意見書に対する住民意見を募集するチラシ等を配布して、「しっかりしてや流域委員会」等の住民対話集会を再度開催して欲しい。流域委員会には初心に立ち返った議論をして頂きたい。

以上

配付資料リスト

資料リスト		資料請求 No
議事次第		R49-A
報告資料1	前回委員会（2006.1.18）以後の会議等の開催経過について	R49-B
審議資料2	地域別部会、テーマ別部会、WGの委員構成一覧表（案）	R49-C
参考資料1	委員および一般からのご意見	R49-D

注：紙面の都合上、資料内容は省略しています。資料をご覧になりたい方はP. 6の「配付資料及び意見書の閲覧・入手方法」をご覧ください。

委員会 委員リスト

2006.2.10現在（五十音順、敬称略）

No.	氏名	対象分野	所 属 等
1	綾 史郎	洪水、高潮・津波	大阪工業大学 教授
2	池淵 周一	水資源・水循環	京都大学防災研究所 教授
3	今本 博健	洪水	京都大学 名誉教授 水工技術研究会 会長
4	江頭 進治	河道形状・土砂移動	立命館大学理工学部 教授
5	岡田 憲夫	事業評価	京都大学防災研究所 教授
6	荻野 芳彦	農業関係	大阪府立大学 名誉教授
7	嘉田 由紀子	地域・まちづくり	京都精華大学 教授 滋賀県立琵琶湖博物館 研究顧問
8	角野 康郎	植物	神戸大学理学部 教授
9	金盛 弥	洪水	元大阪府副知事
10	川上 聡	住民連携	NPO法人 全国水環境交流会 理事 木津川源流研究所 所長
11	川崎 雅史	景観	京都大学大学院工学研究科 助教授
12	澤井 健二	河川敷・水面利用	摂南大学工学部 教授
13	高田 直俊	洪水、河道形状・土砂移動	大阪市立大学 名誉教授 社団法人 大阪自然環境保全協会 会長
14	田中 真澄	住民連携	岩屋山志明院 住職 鴨川の自然をはぐくむ会 代表 NPO法人 市民環境研究所 副代表
15	千代延 明憲	住民連携	流域住民
16	寺川 庄蔵	住民連携	びわ湖自然環境ネットワーク 代表
17	寺田 武彦	法律	弁護士（元日弁連公害対策委員会委員長） 龍谷大学法科大学院 教授
18	戸田 直弘	漁業関係	滋賀県漁業共同組合連合青年会 理事
19	中村 正久	水環境	滋賀大学 環境総合研究センター 教授
20	西野 麻知子	動物	滋賀県琵琶湖・環境科学研究センター 総括研究員
21	本多 孝	住民連携	IPNET-Jインタープリテーションネットワーク・ジャパン 事務局長
22	水山 高久	治山・砂防	京都大学大学院農学研究科 教授
23	三田村 緒佐武	生態系、住民連携	滋賀県立大学環境科学部 教授
24	村上 興正	生態系、動物、景観	同志社大学 嘱託講師
25	村上 哲生	水質	名古屋女子大学 教授
26	谷内 茂雄	生態系	総合地球環境学研究所研究部 助教授

これまで開催された会議等について

委員会		琵琶湖部会	淀川部会	猪名川部会
第1回 ～第6回	平成13年開催	第1回 ～第8回	第1回 ～第10回	第1回 ～第6回
第7回 ～第15回	平成14年開催	第9回 ～第20回	第11回 ～第20回	第7回 ～第17回
第16回 ～第27回	平成15年開催	第21回 ～第27回	第21回 ～第23回	第18回 ～第20回
第28回 ～第36回	平成16年開催	第28回 ～第30回	第24回 ～第28回	第21回 ～第25回
第37回	H17/1/11 (火)	第31回	第29回	第26回
第38回	H17/1/22 (土)	第32回	第30回	第27回
第39回	H17/2/5 (土)	第33回	第31回	第28回
第40回	H17/3/14 (月)	第34回	第32回	第29回
第41回	H17/5/17 (火)	第35回	第33回	第30回
第42回	H17/7/21 (木)	第36回	ダ ム W G	水位操作 W G
第43回	H17/7/25 (月)	第1回	第1回	第1回
第44回	H17/8/5 (金)	第2回	～第10回	～第5回
第45回	H17/8/24 (水)	第3回	平成16年開催	平成15年開催
第46回	H17/9/24 (土)	第4回	～第3回	～第6回
第47回	H17/12/22 (木)	環境・利用部会	平成16年開催	H17/4/24 (日)
第48回	H18/1/18 (水)	第1回 ～第7回	川上ダムサブWG	住民参加部会
その他	設立会、発足会 第1回 合同懇談会	平成13年開催	第1回 ～第2回	第1回 ～第7回
	第1回合同勉強会 シンポジウム 拡大委員会	平成14年開催	余野川ダムサブWG	平成15年開催
	提言説明会	平成15年開催	第1回 ～第2回	第8回
	しっかりしてや!!流域委員会 ファシリテーターとの検討会	平成16年開催	第1回	H17/4/24 (日)
	大戸川、天瀬ダム意見交換 丹生ダム意見交換会 住民の意見を聞く会		第2回	H17/8/22 (月)
			木津川上流部会意見交換会	H17/9/12 (月)

配付資料及び意見書の閲覧・入手方法

以下の方法で資料及び意見書を閲覧、または入手することができます。ただし、以下の点にご注意下さい。

- ・当日会場で部数の関係上、一般傍聴者に配付されなかった資料は、閲覧のみ可能とさせていただきます。
- ・当日会場で一般傍聴者に配付された資料で原本がカラーの資料は、白黒での提供となります。カラーの資料を希望される場合にはコピー代を実費でいただきます。なお、カラー資料についてはホームページ等での閲覧は可能です。

ホームページによる閲覧

配付資料及び意見書は、ホームページで公開しております。

郵送

郵送による配付資料の送付を希望される方には、送料実費にて承っております。（希望部数が多い場合、またカラーの資料を希望される場合はコピー代も実費でいただきますので、予めご了承ください。）ご希望の方は、FAXまたは郵送、E-mailで庶務までお申し込みください。

閲覧

資料の閲覧を希望される方は、庶務までご連絡ください。

「意見書」の入手

意見書の送付を希望される方は、氏名、郵便番号、住所、団体・会社名、電話番号と「意見書希望」を明記のうえ、下記までご連絡ください。
※頂いた個人情報については、上記資料及び意見書の送付のみに使用させていただきます。



ご意見受付

淀川水系流域委員会ではみなさまのご意見を募集しています。
ホームページ、E-mailまたはFAXにてお寄せ下さい。

- ※氏名、郵便番号、住所、団体・会社名、電話番号をご記入のうえ、下記までお寄せ下さい。
- ※寄せられたご意見は公表させていただく場合がございます。公表に支障がある場合にはその旨も併せてご記入いただきますよう、お願いいたします。
- ※ご意見を公表する場合には、団体・会社名（または居住地）とお名前も公表いたしますので予めご了承ください。
- ※ご記入いただいた個人情報については、上記の意見の公表のみに使用させていただきます。

■ホームページ <http://www.yodoriver.org>

■E-mail yodogawa@gene.mizuho-ir.co.jp

■TEL 06-6222-5870

■FAX 06-6222-5871

淀川水系流域委員会 庶務
みずほ情報総研（株）

7-17 留萌川

1) カルテ

PI事例カルテ 留萌川

1. 事実関係の整理

<計画・事業の概要>

対象河川名	留萌川
対象地域	北海道
計画規模	L=44km(幹線流路延長)
事業種別	都市・公園 道路・街路 河川・砂防 港湾・空港 その他
河川種別	一級河川(直轄管理) 一級河川(都道府県管理) 二級河川 準用河川 普通河川 その他
事業名	留萌川水系河川整備計画
PI実施期間	平成11年～平成13年
事業主体	北海道留萌開発建設部
事業段階	上位計画 構想段階 計画段階 事業化段階 設計段階 用地取得段階 施工段階 管理・運用段階
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル 都市(市区町村)レベル 地域(都道府県)レベル 広域(地方)レベル 国土(国)レベル
その他	

<地域特性>

地域の形態	大都市 都市及び近郊 農漁村 その他()
環境に対する影響度	大きい 小さい
事業への関心	高い 低い
各種社会資本の整備水準	高い 低い
過去の経緯	
その他	

<計画検討及びPIプロセス>

年 月	計画検討	P I	
		PTツール	市民からの意見把握
H11	4	第1回河川整備懇談会	
	5	河川整備基本方針案作成	
	7	第2回河川整備懇談会	
	9	第3回河川整備懇談会	
H12	12	河川整備基本方針策定	
	1	第1回委員会	
	2	第2回委員会	
H13	12	河川整備計画(原案)作成	
	1	全体説明会 地区別説明会	アンケート調査
	2	公聴会	
	3	河川整備計画(案)	第3回委員会
	10	河川整備計画策定	第7回委員会

7-18 天竜川

1) カルテ

PI事例カルテ 天竜川

1. 事実関係の整理

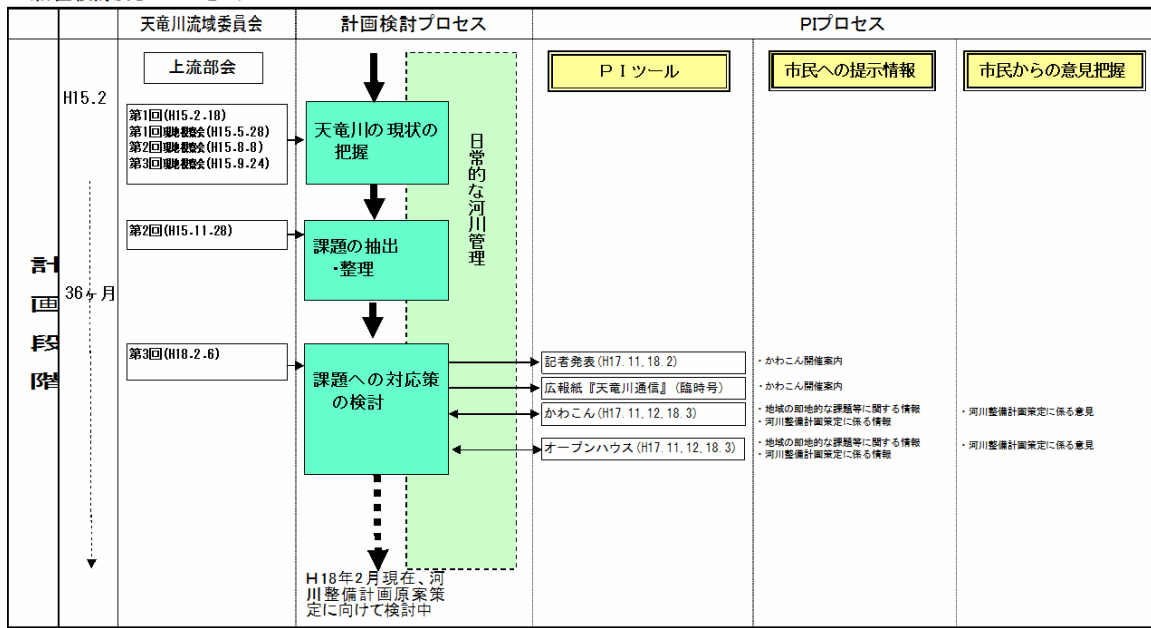
<計画・事業の概要>

路線名	「天竜川水系河川整備計画(大臣管理区間)」の原案のうち上流部				
箇所名	天竜川本川のうち長野県境から町道昭和橋(辰野町)まで				
計画延長	110.62kmの区間				
事業種別	道路	河川	空港	港湾	その他
道路種別	高規格A	高規格A'	高規格B	地域高規格	一般改築
事業の区分	新規事業		拡幅事業・交差点改良		他事業(鉄道、河川)との連携
事業実施主体	国				
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル	都市(市区町村)レベル	地域(都道府県)レベル	広域(地方)レベル、国土(国)レベル	
その他	今回対象とするのは、天竜川水系のうち、天竜川上流河川事務所の管内のみとする。				

<地域特性>

地域の形態	大都市	都市及び近郊	農漁村	その他()
事業への関心	高い	中間	低い	
コミュニティの結びつき	強い	中間	弱い	
過去の経緯	天竜川水系河川整備計画策定に向けて、平成12年から流域委員会準備委員会、平成15年からは流域委員会で検討が進められてきている。流域委員会には「上流部会」が設置され、上流管内に係る検討を行っている。			
その他				

<計画検討及びPIプロセス>



7-19 小松島港

1) カルテ

PI事例カルテ 小松島港本港地区活性化

1. 事実関係の整理

<計画・事業の概要>

路線名	小松島港本港地区活性化
箇所名	徳島小松島港本港地区
計画延長	
事業種別	道路 河川 空港 港湾 その他
道路種別	高規格A 高規格A' 高規格B 地域高規格 一般改築
事業の区分	新規事業 拡幅事業・交差点改良 他事業(鉄道、河川)との連携 その他()
事業実施主体	小松島市、徳島県、運輸省(当時)
事業の影響範囲	地区(コミュニティ)レベル 都市(市区町村)レベル 地域(都道府県)レベル 広域(地方)レベル、国土(国)レベル
PI実施体制	国土交通省小松島港湾・空港工事事務所、徳島県、小松島市がPIを実施 小松島ワークショップを設置し意見収集。小松島港本港地区等活性化調査検討委員会が整備計画の検討・作成。
その他	WS後、具体化に向けたPCM(Project Cycle Management)、各種委員会・懇談会、フリーマーケット開催、H16みなとオアシス指定。

<地域特性>

地域の形態	大都市 都市及び近郊 農漁村 その他()
事業への関心	高い 中間 低い
コミュニティの結びつき	強い 中間 弱い
過去の経緯	国鉄小松島港線廃止、本四神戸鳴門ルート開通、南海フェリー和歌山航路の徳島港への移転による小松島市本港地区にあるターミナルビルが遊休化したことを契機に、本港地区の活性化を図ることが緊急性を帯びた課題となった。 ポータルネッサンス21調査(S63)、臨海部活性化調査(H4)
その他	

<計画検討及びPIプロセス>

