

第179回

群馬県都市計画審議会

議事録

開催日時 平成28年12月26日(月)
午後1時30分～午後2時50分
場 所 群馬県庁7階 審議会室

第179回群馬県都市計画審議会

- 1 開催日時 平成28年12月26日(月) 午後1時30分～午後2時50分
- 2 場 所 群馬県庁7階 審議会室
- 3 出席委員 丸山和貴、原田寛明、田中麻里、堀越恒弘、齋藤利志子、小林 亨
小山 洋、大西 亘(代理 桑原正明)、石田寿(代理 佐藤榮一)
大手治之、高橋 正、加賀谷富士子、矢島征司
- 4 欠席委員 金子正一、久保田順一郎
- 5 事務局幹事出席者
都市計画課 山口課長、岩崎次長、下田次長
- 6 議案
第1号議案 前橋都市計画道路の変更(3・3・83号朝倉玉村線の変更)について
第2号議案 みどり都市計画道路の変更(3・3・9号笠懸桐生大橋幹線の変更)について
第3号議案 甘楽都市計画道路の変更(3・5・7号新屋駅天引線の変更)について
第4号議案 吉井都市計画道路の変更(3・5・17号片山田島堰口線の変更)について
- 7 議事概要 別紙のとおり

第179回群馬県都市計画審議会 議事概要

(司会＝山口課長)

お待たせいたしました。

ただ今から、第179回群馬県都市計画審議会を開会いたします。

私は、群馬県都市計画課長の山口と申します。どうぞよろしく願いいたします。

まず、委員の皆様の出席状況について御報告をいたします。

本日、御出席をお願いいたしました委員の皆様は、15名でございますが、現在13名出席されております。

従いまして、群馬県都市計画審議会条例第5条第1項の規定による「定足数2分の1以上」に達しておりますので、本会が成立していることを御報告申し上げます。

なお、今回の審議会は、お手元にお配りいたしました「次第」に則って進めさせていただきたいと思っております。

それでは、開会にあたりまして、丸山会長から御挨拶をお願い申し上げます。

(議長＝丸山会長)

本日は、暮れのお忙しいところ、委員の皆様方にはお集まりをいただきまして、誠にありがとうございます。

本日の議案は、お手元の次第のとおり、いずれも都市計画道路の変更に係る審議事項が4件ございますので、よろしく御審議のほどお願い申し上げます。

(山口課長)

それでは、これより「議事」に入らせていただきます。丸山会長、よろしく願いいたします。

(丸山会長)

議案の説明は事務局からいたします。御了承をお願いいたします。

議事に先立ち、議事録署名人2名を指名させていただきますので、御了承をお願いいたします。本日は、原田委員さんと小山委員さんをお願いいたします。

次に、議案の審議に入る前に、本日の議案審議の傍聴を認めるか否かについての御検討をお願いしたいと思います。

事務局の説明を求めます。

(岩崎次長)

本日上程のいずれの議案も、群馬県情報公開条例の関係条文に照らして非公開とするような情報は含まれていないものと判断いたします。

よって、群馬県都市計画審議会議事運営規則第12条に基づき、公開とすることを提案させていただきます。

(丸山会長)

ただ今の説明のとおり、本日の議案については、いずれの議案も公開という提案でございます。

審議を公開することについて、御意見等はございますでしょうか。

(「異議なし」の声)

(丸山会長)

それでは、御異議もないようなので、本日の審議につきましては、先程の事務局の提案どおり公開といたしまして、いずれの議案についても傍聴を認めることといたします。事務局は傍聴者を入場させてください。

(傍聴人入場)

(丸山会長)

事務局から本日の傍聴者について御報告をお願いいたします。

(岩崎次長)

本日の傍聴者でございますが、一般の傍聴者が3名、報道関係者が2名でございます。

(丸山会長)

傍聴者の皆様には、先程事務局からお配りをいたしました「傍聴要領」をよく読んで、遵守をして下さい。

なお、「傍聴要領」に反する行為をした場合には、退場していただきます。御了承くださいませ。

報道関係の方につきましては、ただ今から写真撮影を許可いたします。

(しばらく様子を見る)

(丸山会長)

それでは、議案の審議に入りたいと思います。

第一号議案「前橋都市計画道路の変更について」を上程いたします。事務局から議案の説明をお願いします。

(下田次長)

本日御説明いたします第1号議案から第4号議案は、全て都市計画道路の変更となります。

はじめに、第1号議案「前橋都市計画道路の変更(3・3・83号朝倉玉村線の変更)」について、御説明いたします。

お手元の議案書1ページとあわせて、添付図面の図1又はスクリーンをご覧ください。

今回の変更路線は、都市計画道路3・3・83号朝倉玉村線です。前橋市南部を南北に

縦断し、北関東自動車道の前橋南インターチェンジアkses道路の役割も担う都市計画道路で、延長は5,850m、基本幅員は25mです。このうち、今回変更する区間は、赤色で示しました延長2,920mの区間です。

位置関係を御説明いたします。図面上を南北に通る、朝倉玉村線と平行する線は、右から、茶色の線が、主要地方道前橋玉村線、前橋長瀬線、水色の線が利根川です。更に西には関越自動車道が通っております。図面上部、東西に通る青色の線は、都市計画道路江田天川大島線、中央の茶色の線は、主要地方道高崎駒形線です。その下、緑色の線が北関東自動車道で、前橋南インターチェンジがございます。今回の変更区間は赤色で示した区間ですが、沿道には、日赤病院の建設予定地、水色で示した朝倉工業団地がございます。

今回の都市計画道路の変更については、事業化に向けて、計画交通量及び周辺地域の状況を勘案し、植樹帯の削除や中央分離帯の縮小を行うものです。また、既存集落の生活環境に配慮し、騒音・振動の影響の軽減を図るため、道路を既に決定した位置より集落から離れた位置に変更するものです。

添付図面の図2計画図又はスクリーンをご覧ください。

今回の都市計画道路変更の計画図を2枚に分けてお示しします。まず、変更区間の北側、日赤病院建設予定地付近の計画図をお示しします。変更前の計画をオレンジ色、変更後を赤色で示しております。現在の都市計画では幅員が27～25mですが、変更後の計画では一律25mとなりますが、北側につきましては線形の変更はございません。

次に添付図面の図3計画図又はスクリーンをご覧ください。

変更区間の南側、朝倉工業団地付近の計画図をお示しします。変更前の計画をオレンジ色、変更後を赤色で示しております。先程ご説明したとおり、既存集落や農地の形状等に配慮し、黄色の線から、赤色の線へと線形を変更しております。本計画の変更の手続におきましては、このS字道路の部分についての御意見をいただいております。それにつきましては、また後程御説明いたします。

添付図面の図4標準断面図又はスクリーンをご覧ください。

左に変更前、右に変更後の標準断面図をお示しております。交通量及び周辺地域の状況を勘案し、道路種別を4種1級から3種2級に変更いたしました。車道は変更前、変更後共に4車線です。変更前は一般部の幅員が25m、交差点部を27mと計画しておりましたが、変更後は一律25mとなっております。道路構造令等に基づきまして、植樹帯をなくし、中央分離帯を縮小しております。

スクリーンをご覧ください。

ただいま御説明いたしました3・3・83号朝倉玉村線の変更については、事業化にあたり、繰り返し地元説明会を開催させていただきました。平成27年8月10日から平成28年5月31日まで、3地区延べ14回、また、平成27年9月18日、19日にはパネル展示を行っております。地元説明会等で地域の方との対話を重ね、今回の変更案となっております。変更原案につきまして、公述人の公募を行ったところ、10名の方から公述の申し出がございましたので、平成28年8月2日に公聴会を開催いたしました。その後、閲覧を経て決定した都市計画案について、平成28年9月6日から20日までの間、都市計画法第17条第1項の規定に基づき縦覧に供しました。その際、公聴会でいただいた意見に対し、事業者意見と県見解につきましても縦覧しております。都市計画案の縦覧

を経て、20名の方から20件の意見書の提出がありました。公聴会でいただきました御意見と、意見書で御提出いただいた御意見は重複しておりますので、意見書の御意見にて御説明申し上げます。

スクリーンをご覧ください。

20名の方からいただいた個々の御意見の詳細につきましては、事前にお配りしたお手元の資料のとおりでございます。いただいた御意見を分類いたしますと、大きく5つの御意見がありました。まず、一番多かったご意見は、S字道路ではなく、現道拡幅とすべきというもので、18名の方からいただいております。まず、こちらについて御説明いたします。

スクリーンをご覧ください。

現在、地元住民の方に御利用いただいている道路を青色でお示ししています。そして、昭和63年に決定された都市計画道路朝倉玉村線を黄色の線、今回の変更案を赤色の線で示しており、このS字形状となっている部分をS字道路と呼んでおります。黄色の線で示しております都市計画道路は、昭和63年に都市計画決定されました。当時も地元住民の方から、現道拡幅という御意見がありましたが、当時はこちらの位置に第七中学校があったため、真っ直ぐ延長出来ないこと、高崎駒形線に部分的に合流する場合には、二つの信号が隣り合って交通をさばききれないことなどから、最終的に、黄色のS字道路に都市計画決定された経緯がございます。その後平成3年からこの都市計画決定に基づき事業が実施され、現在は、高崎駒形線の南側、青色の部分の道路については整備済みとなっております。

このたび、変更区間となっております箇所の実業化を行うにあたり、地域への影響を極力少なくするよう、線形を変更いたしました。地元住民の方の御意見を踏まえ、分断されたり、不整形となる農地がより少なくなるよう、また、既存集落での生活への騒音等の影響がより少なくなるよう、安全性が確保される範囲で現道に寄せる形状に変更しております。

また、現道拡幅計画としない理由の一つであった、第七中学校については、平成20年に移転しており、そのことから、現道拡幅が出来るのではないかという御意見もいただいておりますが、高崎駒形線の南側については既に道路が整備されておりますので、ここに接道する計画としております。

以上から、「S字道路により農地が不整形になり、作業性や管理性が悪化する。」という御意見につきましては、「今回の変更により、変更前の都市計画決定に対し不整形となる農地も少なくなるように配慮しており、周辺農地の土地利用に与える影響は改善されるもの。」と、事業者である前橋土木から見解が示されております。

また、「現道拡幅とすべき」という御意見につきましては、「現道拡幅では、南北方向の交通と高崎駒形線の交通が交差点間で重複するため交通を処理できず、道路としての機能を十分に果たすことができない。」という事業者の見解が示されております。

スクリーンをご覧ください。

二つ目の御意見について御説明いたします。主要地方道高崎駒形線を高架にすべきとの御意見を3名の方からいただきました。御意見をいただいているのはこの部分です。現在は、T字の平面交差点となっております。交差点を高架にすることについては、「沿道及び周

辺の状況並びに経済性の観点から、高崎駒形線の高架化は困難である。」と事業者が見解を示しております。

スクリーンをご覧ください。

三つ目の御意見について御説明いたします。生活道路である接続道路への御要望を2名の方からいただきました。スクリーンで示した位置に下佐鳥公民館がございますが、この公民館から高崎駒形線に出る道が、駒形方面にしか出られない、町内に入るための道も利用しにくいという御意見と、住民が安全に道路を横断するための信号機と接続道路を設置して欲しい、という御意見をいただきました。

これについて、事業者からは、「詳細設計において、接続道路及び交差点について地域住民及び関係機関と協議しながら検討してまいります。」という見解が示されております。

四つ目の御意見について御説明いたします。

地域住民への情報提供方法等について1名の方から御意見をいただきました。

具体的には、「縦覧図書等は関係住民に書面で配布すべき」、また「設計段階で関係地権者と合同で現地視察すべき」との御意見がありました。

これについて、事業者からは、「縦覧図書等は法に基づき縦覧を行っております。また、説明会で提示した平面図は各自治会館でご覧いただくことができます。地域住民からの意見聴取については、主に説明会等を通じて行っております。」という見解が示されております。

最後に五つ目の御意見について御説明いたします。

御自宅が変更後の都市計画道路上となる1名の方から、日常生活への影響の大きさについて御意見がありました。

スクリーンをご覧ください。

御意見をいただいた方の御自宅は、こちらの位置でございます。

自宅が計画道路上にあり、一軒だけ分断される事は大変な制約と苦痛を受ける。日常生活が根底から覆されるような道路計画には反対であり、現道拡幅を望む、との御意見でした。

これについて、事業者からは、「家屋移転にあたっては、公共用地の取得に伴う損失補償基準に基づく補償をもって、生活再建が図れるよう真摯に対応いたします。」という見解が示されております。

添付図面の図05参考資料又はスクリーンをご覧ください。

前橋市長から、意見付きで同意する旨の回答を、11月4日にいただいております。

スクリーンをご覧ください。

前橋市長からの回答はご覧のとおりです。

「下記の意見を付し、都市計画案のとおり同意いたします。1. S字道路により農地が分断され不整形地が残ることについて、これらの買収や代替地の提供等に配慮していただきたい。2. 現道の付け替え道路については、地元と協議の上、事業を執行していただきたい。」以上が前橋市長からの回答でございました。

20名の方からいただいた御意見、それに対する事業者見解、前橋市長の御回答を受けまして、都市計画決定権者の意見につきましては、次のとおり決定いたしました。

「意見書のうち、道路計画に関するものについてであるが、本案は昭和63年の当初決

定時に比べ、周辺の土地利用や住環境に配慮された内容となっており、既に供用されている主要地方道・高崎駒形線以南区間との整合性を含め、事前に行った住民説明会等で出された住民意見の反映された計画となっている。また、事業に関するものについては、事業実施にあたり、事業者の見解に基づき対応することとする。以上より、都市計画決定手続きは、県案のまま進める」ものと考えております。

以上で第1号議案の説明を終わります。

よろしく御審議の程、お願いいたします。

(丸山会長)

それでは、ただいま説明のありました本議案に関しまして、御意見、御質問があればお願いします。

(加賀谷委員)

県議会議員の加賀谷です。この議案につきまして、いくつか質問させていただきたいと思います。この都市計画道路の件なのですが、反対署名は何名くらい出されているのでしょうか。

(下田次長)

今人数を確認しておりますので、確認し次第また回答させていただきます。

(加賀谷委員)

そうしましたら、地権者の方というのは何人いて、その地権者のうち何人くらいの方が反対をしているのでしょうか。

(下田次長)

地権者の方というのは、変更後の計画でよろしいでしょうか。

(加賀谷委員)

はい。

(下田次長)

106名でございます。そのなかで、反対されている方というのは、署名の方との突合を図らなければ分からないのですが。

(加賀谷委員)

私は、地権者の方も全員反対署名をしているというようなお話を聞いています。1人2人の反対であれば土地の収用の手続きもやむを得ないかなという気もしますが、こうして多くの方が反対されている場合は、今後どのような手続きがされるのでしょうか。

(下田次長)

詳細設計があがって用地交渉ができる段階になりましたら、地権者の方々と個々に用地交渉をさせていただきまして、事業の御理解をいただくように努めてまいるとというのが第一のやり方でございます。

(加賀谷委員)

これはどれくらい時間がかかるものなのかということと、どういった段階で土地の収用をされるのでしょうか。

(下田次長)

まだ土地の収用ということについては、現段階では考えておりませんので、あくまでも住民の方々との交渉の中で順次進めていきたいという考えでございます。それがどのくらいの期間かということは、相手様のいらっしゃることですので、一概にいつまでという期限を切ることにはできないのですが、先程も御説明させていただきましたとおり、日赤病院が建設されて開業するということですか、あるいは南側のインターチェンジと市内を結ぶ主要な道路ということですから、できるだけ早く事業については進めていきたいと考えているところでございます。

(加賀谷委員)

交渉していくということですが、交渉が決裂してうまくいかなかった場合、全員の方の収容手続きをとるということに最終的にはなるのでしょうか。

(下田次長)

どの程度の地権者の方と最終的に決裂するかというところはあるのですが、ほぼ事業の先が見えたという段階でそういった手法をとる可能性はあります。しかしながら、基本的には、たくさんの方の反対がある段階では、まだそういった手続きに踏み切ることにはならないと考えております。

(加賀谷委員)

これだけ反対の方がいるということは、地元の自治会もまとまっていないことの現れだと思っておりますが、自治会の役員さんだけではなくて、地域の理解を得る努力をした方がよいと思います。特に地権者の皆さんに賛同してもらえなければ、この事業を進めることも現実的には難しいのではないかと思います、そのあたりはいかがでしょうか。

(下田次長)

既にもともとS字で都市計画決定されている道路なのですが、実際に具体的に事業化をするという段階になりまして、やはり地元の意見も取り入れて、地元とも対話をしながら、協議をしながら進めていかなければならないということで、地元説明会等を実施させていただいております。

当初の都市計画決定の道路よりも、環境であるとか、そういった地元の方々の意見を、安全性などの変えられない条件等もございますので、そういった条件の中で、最大限取り

入れられるようにした結果が、今回の変更の計画案となっておりますので、当初計画に比べて、今回の変更計画については、地元の方の意見も中に反映できているというふうに考えております。

(加賀谷委員)

いろいろ配慮されて今回計画を変更されたということだとは思いますが、やはりこれだけ反対意見が出ておりますし、昭和63年に事業化が決定された当時は7中があったので、それに配慮してこういうS字の道路にされたということですが、意見書の1番にあるように、現道を拡幅することが一番いいのではないかと思います。

交通量をさばききれないという課題もあるということですが、ここの農地は農業のモデル地区にも指定されているということで、この事業には反対だという意見も出されているようですし、やはり、地権者や地元住民の方の意見をよく聞いて、もう1回現道を拡幅して交通量をさばききれないように、どうにか、合流する道路も拡幅するとか、これは素人の考えなのですが、検討していただければと思います。

(下田次長)

御指摘の件につきましては、事業者の方でも、現道を拡幅して、一部高崎駒形線と道路を共有させて南のインターの方に向くという形で、何通りものシミュレーションをやっております。そういった中で、例えば、右折レーンを2車線にする、3車線にする、4車線にするということでもどんどん増やしていても、やはりその交通量はさばききれず、高崎駒形線の交通に障害を与えてしまう。

また、先程意見の中にもありました高架化についても検討しましたが、莫大な事業費がかかり、関係者もどんどん増えていってしまうということで、いろいろと検討した結果、今回の変更案が最適であるというふうに判断して提出させていただいております。

それと、先程の反対署名の人数ですが、191名からいただいております。この191名と今回の地権者の106名の何名が重なっているかということについては、すみませんが、ここでは確認できておりません。

(加賀谷委員)

ありがとうございます。

いずれにしろ、多くの地権者の方が反対しているということですので、今後この事業を進めていくにあたって、地権者の方と丁寧に意見交換をしていただいて、地権者の方の要望を取り入れるような検討をしていただければと思います。

以上です。

(下田次長)

はい。ありがとうございます。

(堀越委員)

堀越ですが、今回意見書が20名から出ていて、それについての事業者の見解が

出ているわけなんですけれども、こういう見解が出ているということは、意見者とは了解というか、話はできているのでしょうか。

(下田次長)

意見を出された方との直接の対話ということでしょうか。

(堀越委員)

ええ。そういったことはないですか。回答とかそういったものは。

(下田次長)

回答は、直接はしてはおりません。

(堀越委員)

回答していないんですか。

(下田次長)

この前に公聴会というものをさせていただきまして、その時にも同じような意見を出していただいております。そういった意見に対する見解というものにつきましては、今回の計画案を縦覧するときに、事業者及び県の見解という形で一緒にお示しさせていただいております。

(堀越委員)

私も農業をやっておりますが、地図を見ましてもS字型ということで、かなり狭小の面積が出たり、不整形になったりしています。30年前の昭和63年当時とは、大分農業情勢も変わっております。そんななかで大型機械等々も進んでおりますので、かなり面積が少なくなったりということで、農家の方の反対が当然多かったと思います。

先程前橋市長さんの見解がありましたが、実は私も前橋なもので、(前橋市)都市計画審議会で協議いたしました。そのなかで一番の問題は、かなり少ない面積がでるので、それを買上げしてもらおうとか、代替がほしい人には代替地を提供するとか、そういう形でやってもらった方がいいのではないかとということであげてきたと思います。特に少ない面積が道路端に残りますと、どこでもそうですけれども、ゴミ捨て場のようにになってしまう可能性がありますので、そういったところは、県道ですので、県なりに管理してもらった方がいいのではないかとという意見が多かったわけです。

農家の方々も、住宅団地や工業団地等であれば、隅から隅まで買収になりますけれども、道路の場合は必要な部分だけの買収ということになりますので、残ったところは不整形な土地になるということで、一番反対も多かったのかなと、そのように見識しております。

先程御意見等もございました。これからまた綿密によく協議して、また理解を得たなかで、当然こういう道路ですから、必要なことは我々も承知しておりますので、是非そのあたりのところを事業者にもよく話をして、進めてもらうようお願いしたいと思っております。

(下田次長)

はい。ありがとうございます。

個々に用地交渉にあたっていくなかでは、いろいろな御要望、御意見が出されると思いますので、そういったものにつきましても真摯に対応していくということで。基本は公共用地の取得に係る補償基準というものがございますが、その基準とともに、交渉させていただくなかで、そういった御要望等をいろいろと聞かせていただきまして、対応できるなかで対応させていただければというふうに考えております。

また事業者の方にも、用地交渉にあたっては真摯に対応していただくということで、話をさせていただきたいと思います。

(堀越委員)

はい。よろしくをお願いします。

(加賀谷委員)

すみません。先程の質問の補足ですけれども、地権者の人数のところなんですけど、全体の地権者ではなくて、S字の部分に該当する地権者の数と反対している人の数なんですけど、後でいいので、分かったら教えていただければと思います。

(下田次長)

S字に関係する部分につきましては、29名の方が今回の変更で関係する地権者となっております。署名者との突合というのは、先程と同じできておりませんので、また後でさせていただきます。

(田中委員)

一つ質問があるのですが、交通量が処理できずということで、たくさんシミュレーションをされたということなのですが、それは最近の話なのでしょうか。だいたいいつ頃の話なのでしょうか。

(下田次長)

今回の事業化にあたりまして、地元の説明会をするときに、そういった御意見が出されているということで、事業者の方で見直しをさせていただきました。実際の交通量のシミュレーションをさせていただきまして、どの程度重複する区間での影響が出てくるかということを検討させていただいております。

(田中委員)

それは住民の方にも示されたのでしょうか。

(下田次長)

はい。説明会でも説明させていただいております。

(田中委員)

前橋市では第6次前橋総合計画というものを策定してまして、4章で「力強い農業を支援します」というようなこともありますので、先程から御意見が出ていますように、農地が削られるということを実にしているのかということを実に十分検討した上で、地元の方の同意が得られた上で、進めるべきではないかというふうに思います。

シミュレーションをして、本当に駄目だったということの根拠、データが示されて、皆さんが納得できるような根拠が示されるのであれば、それも仕方ないのかなと思うのですが、今回提示されている資料とこういった意見書、それから事業者の見解といった資料だけでは、この変更案について賛成することは難しいと思います。

道路交通の専門家ではないので、データがあったところでどう判断できるかということはあるのですが、これだけの数の反対署名が出てきているというのは、都市計画審議会のなかでもなかなかないことだと思いますので、このことの意味をもう少し重大に受け止めて考えた方がよいのではないかと思います。

(下田次長)

今お話しがありましたS字によって不整形な土地がたくさんでてしまうということに關しまして、御説明させていただいてよろしいでしょうか。

(田中委員)

はい。

(下田次長)

こちらで赤色で示してありますが、今回見直した路線で、現都市計画決定されている道路はこちらの黄色で示されたところになっております。今回、変更後に著しく不整形となる土地につきましては、こちらで示させていただきましたように、道路によって分断される土地というのは当初は6筆あったわけなんですけど、今回の見直しによって2筆になっているということと、著しく不整形となる土地の面積は当初の3haから、今回見直したことによって1.3haに縮小されているということ。また、全体を見ますと、用地買収に關係する土地は、用地だけではないのですが、2,400㎡程減っている。S字区間でも1,300㎡弱減っているということで、当初計画されている都市計画決定の道路に比べて、今回見直すことで、地元の御意見でありますとかそういったものを考慮いたしまして、できるだけ影響が少なくなる方向へ変更をさせていただいているということでございます。

(田中委員)

元の案から現在の案はよくなっているというのはよく分かるんです。そこからもう一歩頑張ってみて、現道拡幅でなんとかできないのかという検討をもう少しできないものかなというふうに考えております。

(大手委員)

今お話を聞いて、S字ということで不整形な土地ができるということは理解させていた
だきました。そして、ここに工業団地があって、もう一つ赤十字（病院）が建設される
ということで、先程交通のシミュレーションをしたという話がありましたけれども、シミュ
レーションをした結果、現行の交通量からどれくらいの車の数が増えるかという想定に
ついては、こういったものが示されているのでしょうか。

(下田次長)

今回の見直しでの計画交通量というのは、29,000台というかたちになっておりま
す。当初の63年当時の計画交通量というのを何台で設定していたかということは、確認
はしたのですが、そちらは不明となっております。

(大手委員)

もう1点、今現行でその道路を使っていますよね。今現在の状況から増えるという想定
が、29,000台ということなんですか。

(下田次長)

そうです。

(大手委員)

当時、30年前は交通量が少ないのというのは分かりますから、今現在どれくらいの交
通量があるかということは、確認はしているんですか。それはしてない？それは分からな
ければ後でいいです。

(下田次長)

はい。すみません。

(大手委員)

シミュレーションをして、台数が増えるということでの変更ということでしょうから。
そういうことの流れの中で、土地が少しでも有効性を持つような変更ということで理解を
すればいいということですね。

(下田次長)

はい。

(丸山会長)

御意見いかがでしょうか。

(矢島委員)

今いろいろと意見が出ておりましたけれども、20名からの意見書の大多数がS字道路

に対する懸念を表明している。これに対して事業者見解が述べられていて、最終的には都市計画決定権者として、先程の説明では原案どおりで実施していきたいということですが、地権者の中で大変反対署名も出ていることを考えますと、今日の審議会での案を諒とするのにはちょっと無理があるのではないかなというふうに私は思います。

意見です。以上です。

(丸山会長)

他にいかがでしょうか。

(下田次長)

今の御意見について、一言だけコメントさせていただいてよろしいでしょうか。事業の実施にあたっては、多くの反対意見が出ていることは、今回は意見書も出されておりますし、反対署名もあったということで、事業に対する反対があるという事実は、事業者の方も県の方も把握はしております。今回の都市計画審議会で、都市計画道路の変更ということで御審議いただいている訳ですけれども、既決定されている都市計画道路というものが実際ございまして、それに対する変更都市計画道路の位置付けというものに対する妥当性というかたちで、今回御審議いただければというふうに考えております。

(丸山会長)

他になければ御意見を伺うことにしましょうかね。いろいろ議論がありますから、挙手で、賛成の委員は挙手をお願いできますか。

(挙手の委員なし)

(丸山会長)

ゼロ。では反対の委員は挙手を。

(4名挙手)

(丸山会長)

その他の委員さんはどういう御意見を。

(小林委員)

ちょっと一点確認したいのですけれども、反対意見というのは、従前の計画を変更したために反対したということなんですか。従前の昭和63年の計画については反対はしていないということでしょうか。今回の反対意見というのは、線形を変更したことについての反対ということなののでしょうか。

(下田次長)

この意見書の中で読み取るしかないのですけれども、基本的には、S字道路というもの

に対しての反対意見というふうに捉えておりました、それが、当初のS字が今回のS字になったことに対する反対なのかどうかということについては、ちょっと個々に確認してみないと分からないのですけれども、文言を読む中では、ちょっと読み取れてはおりません。

ただ、もう一度決定されている都市計画道路でございますので、本来であれば、当初の計画から今回の変更に対しての御意見ということになるのかなと思うのですが、その辺は明確に意見の中で述べられてはおりませんので、推測になってしまいますので…。すみません、明確な回答でなくて申し訳ありません。

(小林委員)

当初案もS字になっている訳ですよ。多少緩和曲線がきつくなっただけで。当初案について反対ではなくて、今回ちょっとずらしたことについて反対ということであれば、それは事情はちょっと変わってくると思うんですよ。当初案であれば別に反対ではないということであれば、当初案と今回の変更案の妥協の案を探れるのかなと。

(下田次長)

県の方で言えるのは、既決定の都市計画道路があるということに対しての今回の御意見ということで。ただ、元に戻せば皆さん賛成してくれるのかということ、ちょっと…。

(丸山会長)

議長が発言するのはよろしくないかもしれませんが、計画変更しなければここに掛かることはなくて、この左側の部分の幅員だけ一律25mでいいですとなれば、事業化の法律的手続きに入れますけど、買収の時は、同意してくれなければ買収できないわけでありまして。地権者とすると、そんな所に道路が通るんじゃ容易に買収には応じませんよというような意思が出されていると、こういう話ですよ。

ただし、先程説明があったように、取られる土地が少なくするような方向に変更することが、この審議会にかかっていると。変更が認められるにせよ認められないにせよ、事業化するの大変で、個々の同意を取らないと事業ができないということ。

審議会とすると、今の県の計画の変更について、OKを出すのか変更は駄目なのかということが、本日の議案というふうに思うのですが。

(堀越委員)

もし(変更が)駄目な場合には、昭和63年の時の計画案があるわけですから、それが生きるということになるんでしょうかね。

(丸山会長)

都市計画決定していますから。

(大手委員)

今回の場合は、30年前に計画決定したものに対して、より良い設計をしてここにかけたという、ただそこだけで我々は審議すればいいのかなと思いますけど。それについて、

いろいろ意見書が出されていますけれども、それはまたそれとして、今度の事業化に向けて、地権者の方々と取り組んでいただくということで、あまり難しく考えない方がいいのではないかと思います。ここで仮に決定しても否決しても、いざ始まる時になれば、先程議長さんが仰ったとおりでありまして、これはまた違う問題になってきますから。

(堀越委員)

先程前橋の審議会の話をしてしましたが、その時にもかなり多くの傍聴の方が来ておりました。その方々が一番心配していたのは、やはり不整形な土地の問題だと思うのですけれども。こういう時代だから、うちはもう農業はよすよという人もいるし、やるよという方は代替地を求めたり。そういう中で、前橋市から意見としてあげたのは、残されたわずかな面積の土地については、買収してもらおうとか、県の方で管理してもらおうとか、代替地が欲しいよとか。

先程話が出ましたが、ここは農地中間管理事業のモデル事業の地帯になっていて、大変集約化も進んでいて前橋の穀倉地帯でありますので、余計個人の方等々も心配しているようです。特に日赤で一番いいところは12, 3丁でしょうか、買収もされておりますので、そんな絡みもあると思うのですけれども。

そういう中で、前橋では、当然決定はできないですけれども、条件というわけではないですけれども、いろいろな意見を付けて前橋市長から回答をあげたということだと思うのですけれども。

(丸山会長)

そうすれば、先程御意見をはっきりされない委員の方がかなりいらっしゃったので、念のためもう一度だけ決を採らせてください。本案に賛成の委員の挙手をお願いします。

(8名挙手)

(丸山会長)

8名。反対の委員の方、念のため。

(3名挙手)

(丸山会長)

3名。本案は可決をされました。ありがとうございました。

(下田次長)

ありがとうございました。

(丸山会長)

続きまして、第2号議案「みどり都市計画道路の変更について」を上程いたしますので、事務局から説明をお願いします。

(下田次長)

続きまして、第2号議案「みどり都市計画道路の変更(3・3・9号笠懸桐生大橋幹線の変更)について」御説明いたします。

お手元の議案書3ページとあわせて、添付図面の図6総括図又はスクリーンをご覧ください。

3・3・9号笠懸桐生大橋幹線は、桐生市からみどり市及び太田市を經由して伊勢崎市に至る主要地方道桐生伊勢崎線の一部を形成する延長約3,600m、基本幅員25mの都市計画道路です。

そのうち、今回変更する区間は、太田市とみどり市の行政界から国道50号の間のうち赤色で示した7箇所区間の計画交通量及び周辺地域の状況を勘案し、横断構成および交差点形状を見直すものです。

添付図面の図7計画図又はスクリーンをご覧ください。

今回の都市計画道路変更の計画図について御説明いたします。

この図は太田市側の起点から1箇所目、2箇所目の変更部分をお示したものです。変更前の計画を黄色、変更後を赤色で示しており、今回の変更対象外の区間については、青色で示しております。起点より太田市方面につきましては、藪塚都市計画道路3・3・2号藪塚北部1号幹線として今年の4月に幅員の縮小を行っており、1箇所目については、これに接続する形で幅員の縮小を行うものです。一方で2箇所目については、交差点形状に合わせて計画線を変更するものでありますが、ここから東側の区間は、近隣に桐生大学、小学校及び阿左美駅があり、歩行者の交通量が多い道路であることから幅員の縮小は行わず、歩道の幅員を拡幅する変更となります。

添付図面の図8計画図又はスクリーンをご覧ください。

起点から3箇所目の変更部分を示しております。こちらについては、3・3・10号笠懸藪塚幹線と交差する交差点部の変更であります。北側に桐生大学がありますが、先に説明したとおり歩行者の交通量が多い道路であることから、歩道部を拡幅する計画となります。

添付図面の図9計画図又はスクリーンをご覧ください。

起点から4箇所目及び5箇所目の変更部分を示しております。2箇所とも同様に交差点部の歩道幅員を拡幅し、詳細設計の結果を踏まえ、あわせて交差点形状の変更を行うものです。

添付図面の図10計画図又はスクリーンをご覧ください。

起点から6箇所目及び7箇所目の変更部分を示しております。阿左美駅より東側については、詳細設計の結果を踏まえ交差点形状のみを変更するものです。

添付図面の図12標準横断図又はスクリーンを御覧下さい。

起点から約400mの区間は、道路構造令上の4種道路から3種道路への変更を行う区間です。道路構造令上、3種道路とは郊外などの地方を走る道路であり、4種道路は市街地を走る道路のことを言います。この区間の沿線は、郊外的な土地利用が図られているため、今回、3種道路に変更し、道路構造令に適合した横断構成へと幅員を変更しております。中央帯を2mから1.75mへ縮小するとともに、植樹帯を設置しない構造とします。

この結果、道路の幅員は一般部では2.5mから22.75mに変更となります。交差部についても、同様に植樹帯を設置しない構造へ変更します。この結果、道路の幅員は2.7mから2.5mに変更となります。

添付図面の図1.3標準横断図又はスクリーンをご覧ください。

終点まで、残りの区間は4種道路区間となっております。この区間は桐生大学や阿左美駅のほか、商業施設が立地するなど、市街化が進展していることから、変更前と同じ道路種別の4種道路であります。周辺の土地利用状況を勘案し、自転車歩行者道の幅員を3mから4mに拡幅し、道路構造令で定められた最低限の基準にあわせ、植樹帯を1.5mから1mに、中央帯を2mから1mに変更します。この結果、道路の幅員は一般部では2.5mから変更がなく、交差部では、2.7mから2.8mに変更となります。

添付図面の図1.4参考図又はスクリーンをご覧ください。

3・3・9号笠懸桐生大橋幹線の変更については、公聴会を平成28年9月7日に予定しましたが、公述の申し出はありませんでした。その後、都市計画法第17条第1項に基づく変更案の縦覧を平成28年10月11日から10月25日までの2週間行いましたが、意見書の提出はありませんでした。

また、地元みどり市長からは11月10日付けで変更案に対して異存ない旨回答がありました。

以上で第2号議案の説明を終わります。よろしく御審議の程をお願いいたします。

(丸山会長)

それでは、ただいまの第2号議案について、御意見、御質問があればお願いします。

(「なし」の声)

(丸山会長)

それでは、御意見を伺います。第2号議案について、原案のとおり決定するということで御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声)

(丸山会長)

御異議ないものと認め、原案のとおり決定をさせていただきます。

続きまして、関連のある第3号議案「甘楽都市計画道路の変更について」と第4号議案「吉井都市計画道路の変更について」を一括して上程をいたします。事務局から説明をお願いいたします。

(下田次長)

続きまして、第3号議案「甘楽都市計画道路の変更(3・5・7号新屋駅天引線の変更)」及び第4号議案「吉井都市計画道路の変更(3・5・17号片山田島堰口線の変更)」について、互いに関連する議案となっておりますので、一括して御審議いただきたいと考えて

おります。

はじめに、第3号議案から御説明いたします。

お手元の議案書5ページとあわせて、添付図面の図15総括図又はスクリーンをご覧ください。

緑色の二点鎖線が、甘楽町と高崎市との行政界となっております。入り組んだ行政界をまたいで、赤色で示した箇所が今回変更する都市計画道路の変更区間となっております。一般県道金井高崎線の一部を形成しています。行政界から南側が第3号議案の甘楽都市計画道路、北側が第4号議案の吉井都市計画道路となっております。

本都市計画道路は、北側の行政界で接続する吉井都市計画道路片山田島堰口線を介して国道254号バイパスと国道254号を結び、甘楽町大字天引まで伸びる、延長約1,950m、基本幅員14mの幹線街路となっております。

今回変更する区間は、起点となる高崎市との行政界から約240mの区間で、変更前の計画をオレンジ色、変更後を赤色で示しております。また、今回変更しない区間を青色で示しており、上信越自動車道をくぐった先から終点までの約280mが未整備となっている区間、それ以外の青色の区間は、整備済みとなっております。

今回の都市計画道路の変更ですが、既決定では、上信電鉄との交差を立体構造で計画しておりましたが、社会経済情勢が変化し、都市規模に見合った道路整備が求められていること、上州新屋駅周辺で計画・整備されている住宅団地や工業団地への出入りのための道路が、側道に接続する形となり、主要な道路へ直接アクセス出来ないこと、立体構造で整備された場合、当該踏切は閉鎖となるため、鉄道敷きを境とした近隣住民の行き来は、側道を回り込む、あるいは階段を上り下りする経路となり、地域の分断にもつながること、これらを考慮し、平面構造へ変更するとともに、交通需要に応じた計画幅員へ見直すものです。

添付図面の図116計画図又はスクリーンをご覧ください。

今回の都市計画道路変更の計画図を示しております。

先ほど御説明したとおり、上信電鉄との交差を、立体構造から平面構造へ変更し、加えて交通需要に応じた計画幅員へ見直すものです。変更前の計画をオレンジ色、変更後を赤色で示しております。なお、今回の変更対象外の区間については、青色で示しております。

添付図面の図17参考図又はスクリーンをご覧ください。

本路線の変更区間における変更前、及び変更後の標準横断図を示しております。

変更前については、幅員が最大となる立体交差部の階段が取り付く部分において、幅員28.6m、階段のない部分においては、幅員24.8mとなっております。変更後においては、平面構造となり、交通量を勘案し、道路種別を4種2級から4種3級に変更いたしました。変更前は、一般部の幅員が14mと計画しておりましたが、変更後は12mとなっております。道路構造令等に基づきまして、植樹帯1m分を廃止し、歩道を3.5mから2.5mに縮小しております。

添付図面の図18参考資料又はスクリーンをご覧ください。

ただ今御説明いたしました、甘楽都市計画道路3・5・7号新屋駅天引線の変更原案につきまして、公述人の公募を行いました。公述の申し出はありませんでした。

その後、都市計画法第17条第1項に基づく変更案の縦覧を行いました。意見書の提

出はありませんでした。

また、地元甘楽町長からは、10月26日付けで、変更案に対して異存ない旨回答がありました。

以上で、第3号議案の説明を終わりにいたします。

引き続き、第4号議案「吉井都市計画道路の変更3・5・17号片山田島堰口線の変更について」御説明いたします。

お手元の議案書7ページとあわせて、添付図面の図19総括図又はスクリーンをご覧ください。

本都市計画道路は、国道254号バイパスを起点とし、甘楽都市計画道路新屋駅天引線との接続点である行政界を終点とする、延長約290m、基本幅員16mの幹線街路で、都市間の連携及び市街地内の安全で円滑な交通を担うべき道路として位置付けられております。今回変更となる区間は、本路線の全区間で、変更前の計画をオレンジ色、変更後を赤色で示しております。

今回、行政界で接続する甘楽都市計画道路3・5・7号新屋駅天引線において、上信電鉄との交差を立体構造から平面構造へ変更するとともに、交通需要に応じた計画幅員へ変更することに伴い、本都市計画道路においても、立体構造から平面構造へ変更し、現道を生かした線形、及び交通需要に応じた計画幅員へ見直しを行うものであります。

なお、線形の変更により、延長が約300mとなり、幅員の見直しにより、基本幅員が12mに変更となっております。

また、基本幅員の変更により、路線番号のうちの幅員の規模を表す2番目の数字が、4から5へ変わることに伴い、名称の変更もあわせて行うものです。

添付図面の図20計画図又はスクリーンをご覧ください。

今回の都市計画道路変更の計画図を示しております。

先ほど御説明したとおり、接続する甘楽都市計画道路が、上信電鉄との交差を立体構造から平面構造へ変更することに伴い、本都市計画道路においても立体構造から平面構造とし、現道を生かした線形へ変更、加えて交通需要に応じた計画幅員へ見直すものです。変更前の計画をオレンジ色、変更後を赤色で示しております。

添付図面の図21参考図又はスクリーンをご覧ください。

本路線の変更前、及び変更後の標準横断図を示しております。

まず、変更前の立体交差部においては、幅員24.8mとなっております。変更後においては、先ほど御説明した甘楽都市計画道路と同じく、平面構造となり、交通量を勘案し、道路種別を4種2級から4種3級に変更いたしました。変更前は、一般部の幅員が16mと計画しておりましたが、変更後は12mとなっております。道路構造令等に基づきまして、植樹帯1m分を廃止し、歩道を3.5mから2.5mに縮小しております。

また、国道254号バイパスとの交差点部では、右折車線を加えた、幅員15mとなっております。

添付図面の図22参考資料又はスクリーンをご覧ください。

ただ今御説明しました「吉井都市計画道路の変更(3・5・17号片山田島堰口線の変更)」の変更原案について、公述人の募集を行ったところ、5名の方から公述の申し出がございましたので、平成28年7月28日に公聴会を開催いたしました。

その後、公聴会の公述意見等を勘案して決定した都市計画案について、平成28年9月6日から20日までの間、都市計画法第17条第1項の規定に基づき縦覧に供しました。

その際、公聴会でいただいた公述意見に対し、事業者見解と県見解につきましても縦覧しております。この都市計画案の縦覧において、3名の方から3件の意見書の提出がありました。

公聴会でいただきました公述意見と、意見書で御提出いただいた御意見は、重複しておりますので、意見書の御意見について御説明申し上げます。

3名の方からいただいた、意見書の要旨については、議案書の別添「都市計画の案に係る意見書等要旨及び都市計画決定権者の見解」の6ページのとおりとなっております。

このスライドと次のスライドは配布しておりませんが、本案件に対する意見書について、要旨の内容ごとに整理したものとなっております。

意見書については、3名の方から3件提出されましたが、要旨としては、合計8点、要旨の内容としては、「道路計画に関するもの」及び「事業に関するもの」の二つに大別されました。

まず、「道路計画に関する」意見の要旨5点について、スクリーンの表をご覧ください。

はじめに、意見書1の1点目の意見、「現道の残地について管理責任を果たすとしているが、近隣の河川管理道路について管理責任が果たされていない状況があり、同様になるのではと憂慮している。」。当該意見に対して、事業者からは、「河川管理道路の除草等については、地元の協力を得ながら良好な維持管理に努めて参ります。また、今回発生する現道の残地についても適正に維持管理して参ります。」との見解が示されております。

次に、意見書1の2点目の意見、「現道の用地を全て活用した道路計画とした場合、道路構造令や条例にどのように適合しないのか具体的に示してもらいたい。維持管理に不都合な土地としないために、現道の用地を全て活用した道路計画としてもらいたい。」、続いて、意見書2の意見、「現道の西側の境界から東へ幅員12メートルの道路にしてもらいたい。」、意見書3の1点目の意見、「現道の西側の境界から東へ幅員12メートルの道路にしてもらいたい。それが出来ないのであれば、絶対反対である。」。

これら3点の、「道路計画に関する」意見に対して、事業者からは、「道路計画は、道路構造令及び条例に基づき計画しており、現道を全て活用した道路計画にするには、曲線部の中心線の長さ（道路センター長さ）が基準数値以下（64m<70m）となり、適合しません。」、「今回の計画変更に当たっては、現道を最大限活用できるよう配慮しています。」との見解が示されております。

次に、意見書3の2点目の意見、「現道の用地を全て活用した道路計画が道路構造令や条例に合わないのであれば、橋を直せばよい。」。当該意見に対して、事業者からは、「当該事業は、交通安全・事業コスト等、総合的に判断して進めております。」との見解が示されております。

続きまして、「事業に関する」意見の要旨3点について、スクリーンの表をご覧ください。

はじめに、意見書1の意見、「計画道路の整備による残地とそれに隣接する自己所有地が一団の土地となるよう補償してもらいたい。」。当該意見に対して、事業者からは、「補償については、「群馬県の公共用地の取得に伴う損失基準」により真摯に対応いたします。」との見解が示されております。

次に、意見書2の1点目の意見、「高齢者であるので、体が動くうちになるべく早く整備してもらいたい。」。当該意見に対して、事業者からは、「都市計画変更後、早期に事業着手できるように努めます。」との見解が示されております。

最後に、意見書2の2点目の意見、「測量には立ち合わせていただきたい。また、計画道路の境界杭だけでも早めに打ってもらいたい。」。当該意見に対して、事業者からは、「測量を進めていく際には、地元権利者の皆様に立会いを求めて行います。境界杭は、道路事業実施計画の地元説明を行い賛同が得られた後に設置します。」との見解が示されております。

スクリーン下段をご覧ください。

意見書に対する都市計画決定権者の見解です。意見書のうち、「道路計画に関するもの」については、道路構造令及び条例に適合させながら、現道を最大限活用するルートをとっている。また、現道の残地についても道路として適正に維持管理されることが見込まれている。補償条件など「事業に関するもの」については、事業実施に当たり、事業者の見解に基づき対応することとする。以上より、都市計画決定の手続きは、県案のまま進めるものと考えております。

添付図面の図2 2 参考資料又はスクリーンをご覧ください。

なお、地元高崎市長からは、12月1日付けで、変更案に対して異存ない旨回答がありました。

以上で、第3号及び第4号議案の説明を終わりにいたします。よろしくご審議の程をお願いいたします。

(丸山会長)

それでは、本案について、御質問、御意見があればお願いいたします。

(田中委員)

意見書2の①の意見と見解について、図を使って、どういうことが意見で出されていて、それに対してどういう見解になっているかということ、もう一度説明していただけないでしょうか。

(下田次長)

はい。参考資料の計画図ですね。

この黄色の線が、現都市計画決定されている高架化の道路になっております。赤色の線が、今回変更で御審議いただいているものでございます。そして、薄くて大変恐縮なんです、こちらから灰色の線で薄くなっているのが現道になっております。

今回出されている意見につきましては、この現道を全部使って、道路の端をこちら側の現道の境界まで持ってきて、そこから道路を拡幅するという意見が出されております。

今回変更計画を提出させていただく中では、ここに上信電鉄が走っておりまして、上信電鉄のホームとの位置関係等がありまして、コントロールポイントは、もうこれ以上駅側には持ってこれないという位置まで最大限寄せております。

それと、ここの部分がこちらの住宅団地であるとか、こちらの神社であるとか、そうい

った所からのアクセス道路がここに入ってくるので、そこからのアクセスができないようにしてしまうといけないので、この高さ等もコントロールポイントになっております。

それと、こちら側に既設の橋梁がございまして、交差点からこの位置につきましてはもう整備が済んでおりまして、先程の説明の中にも橋を架け替えてはどうかという話があったのですが、経済性なども考えまして、この橋もまだ十分使える橋梁でございますので、この橋梁をいかした形で、これも一つのコントロールポイントになっております。

この3点をコントロールポイントといたしまして、道路構造令に合った線形ということと、現道を最大限使った形で入れた計画が今回の案となっております。

ここをこちらのブルーの外側の線に合わせよういたしますと、ここにカーブ曲線が3つほど重なってしまうことになりまして、道路構造としては、構造令にも合わない、車で走る人にとっては特に危ない道路になってしまいますので、そういったものも考慮いたしまして、最大限現道に寄せる中で計画を見直しているという形になっております。

(丸山会長)

他にいかがでしょうか。

(「なし」の声)

(丸山会長)

よろしゅうございますか。

それでは、御意見を伺います。第3号議案、第4号議案いずれも原案のとおり決定することに、御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声)

(丸山会長)

御異議ないものと認めまして、本案は原案のとおり決定させていただきます。

(丸山会長)

以上で本日の審議は終了しました。

傍聴人及び報道関係者におかれましては、事務局の指示に従って、御退場ください。

(傍聴人退場)

(丸山会長)

それでは、最後に「3 その他」ですが、事務局からよろしく願いいたします。

(山口課長)

次回、第180回審議会の開催についてでございますが、通例によりますと平成29年第1回定例県議会後の3月頃の開催を予定しております。具体的には、会長に御相談して

期日を決定させていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

(丸山会長)

そういうことでよろしゅうございますか。

(「はい」の声)

(丸山会長)

それでは、これで終わりたいと思います。

先程の第1号議案でございますけれども、例えば、住民の意見をよく聞いて丁寧にやれという付帯決議をつけるということも考えたのですが、およそ全ての事業にあたってよく意見を聞いてやるというのは当たり前でございますから、この1号議案だけに付けるのはおかしいということで御提案しませんでした。反対の方もいらっしゃいますし、この審議会の真意としますと、反対が多いのでなるべく丁寧に説明をして事業化してくださいということだと思いますので、事務局の方は事業者にその旨は十分お伝えいただければというふうに思います。

以上で終わります。どうもありがとうございました。

(閉会：14：50)

(議事録署名人)
