

春日井市 令和 4 年 6 月 3 日 建設委員会 06月03日-01号

P.0 (名簿)

令和 4 年 6 月 3 日 建設委員会

## 建設委員会会議録

開会日 令和 4 年 6 月 3 日  
開会時刻 午前 9 時 0 0 分 閉会時刻 午前 9 時 3 6 分  
場所 全員協議会室  
出席者 (委員長) 鈴木秀尚 (副委員長) 奥村昇次  
(委員) 田口佳子 (委員) 加藤貴章  
(委員) 熊野義樹 (委員・議長) 林 克巳  
(委員) 宮地 隆  
(副議長) 石飛厚治  
(当局)

早川副市長 加藤副市長  
大島まちづくり推進部長 塚本建設部長  
尾関建設部次長兼まちづくり推進部次長  
水野上下水道部長  
森都市政策課長 三浦都市整備課長 中村住宅政策課長  
多和田ニュータウン創生課長 小林建築指導課長  
苅谷道路課長 田中公園緑地課長 柘植河川排水課長  
南谷施設管理課長

(事務局)

冲中事務局長 長縄議事課長 梅村議事課長補佐  
安田議事担当主査 水野調査担当主査

欠席者 なし

〔結果〕

報告事項

- I 春日井市無電柱化推進計画(案)について
  - II 高蔵寺駅北口駅前広場再整備方針(中間案)について
- 以上 2 件、報告を受けた。

〔要旨〕

午前 9 時 0 0 分 開会

報告事項

- I 春日井市無電柱化推進計画(案)について  
(報告)

P.1 森都市政策課長

◎森都市政策課長 報告事項 1 春日井市無電柱化推進計画(案)について御説明申し上げます。別冊 1 をお願いいたします。この計画案につきましては、本年 2 月開催の建設委員会におきまして、御報告申し上げた中間案に対し、パブリックコメントでいただいた御意見を踏まえて修正した箇所、そのほか軽微な修正を行っております。はじめにパブリックコメントの実施状況について御説明申し上げます。冊子の一番後ろのページになります。最終頁を御覧ください。3 月 1 日～3 月 31 日までの期間におきまして募集を行いました。2 名の方から 6 件の御意見をいただきました。御意見の内訳といたしましては、下にある表のとおり無電柱化の推進に関する基本的な方針第 2 章に関する意見が主にございました。

それでは中間案からの主な変更点について御説明申し上げます。ページ戻っていただきまして 4 ページをお願いいたします。

下の図 2 無電柱化整備済み路線図について位置関係をよりわかりやすくするため、市役所のほか鉄道駅や線路そして高速道路などの市内の主要施設等を追記いたしました。7 ページをお願いいたします。

先ほどと同様に図 5 無電柱化対象候補路線図、そして 9 ページになりますが、A 3 の袖折りになりますが図 6 無電柱化優先整備対象候補路線図、各図面につきましても市内の主要施設等を追記いたしました。次に御覧いただいております 9 ページの図 6 につきまして各要素が色分けからの判別がしにくいとのパブリックコメントでの御意見を受けまして、凡例に無電柱化対象道路の各要素を重ね合わせ、複数重なる箇所の色の濃淡で優先度を表していることがわかるよう説明書きを追記させていただいております。

以上、修正点でございます。報告事項 1 春日井市無電柱化推進計画(案)について中間案からの主な変更点を御説明申し上げます。どうぞよろしくお願いいたします。

質疑なし

〔結果〕

報告を受けた。

報告事項

## Ⅱ 高蔵寺駅北口駅前広場再整備方針（中間案）について （報告）

### P.2 多和田ニュータウン創生課長

◎多和田ニュータウン創生課長 報告事項2 高蔵寺駅北口駅前広場再整備方針（中間案）について御説明申し上げます。別冊2の1ページをお願いいたします。1. 概要についてです。高蔵寺駅周辺につきましては、「高蔵寺リ・ニュータウン計画」で先導的な主要プロジェクトとして位置付けているニュータウンの顔づくりとして高蔵寺ゲートウェイの整備を行うこととしており、現在高蔵寺駅南口駅前広場及び地下道の改善を進めるとともに、駅北口周辺の再整備について検討を進めているところでございます。この中間案につきましては、駅北口周辺において、バスの利便性向上や自動車によるアクセスのしやすさとともに、にぎわいの創出を実現することを目的に整備方針を策定するものでございます。整備方針の対象範囲につきましては、赤枠で囲われたロータリーをはじめ、ふれあい公園や駐輪場を含めた区域とします。

3ページをお願いいたします。現在の高蔵寺駅北口及びその周辺における課題についてです。車の移動、車両の交通に関する課題として、雨天時には駅への一般車、送迎車両の集中や公共交通との錯綜により公共交通がロータリーに出入りすることができず遅延など運行に支障が生じること、また一般車送迎時の待車スペースの不足などの課題があります。

4ページをお願いいたします。人の移動に関する課題として、バリアフリー動線を利用して、例えば、駅西側の徳洲会病院に行こうとすると、地下道を一番北側まで進み、駅前広場を廻って行かなければならない。

また、北口駅前広場に出ると、地上を平面的に移動して周辺施設に行くことができない。はじめて高蔵寺駅を訪れた方がわかりにくいといった課題があります。

5ページをお願いいたします。にぎわいに関する課題として、駅の乗降客規模に見合った商業やにぎわい施設の集積が少なく、活気がない。北側にあるふれあい公園は駅前広場に隣接しているが、人の滞留が少なくあまり利用されていない。また、駐輪場は北口の再編に合わせて建て替えを計画しているものの、自転車以外の乗物の普及や動き方の変化などによって駐輪需要が変化するため、時代の進展やニーズの変化に臨機に対応した駐輪場施設の検討が必要である。これらを課題として整理しています。

6ページをお願いいたします。2. 整備方針、(1) 体系図についてです。紙面左側にあります高蔵寺駅整備総合コンセプト「豊かな暮らしを創造し、集い、迎える おかえりなさいの場所」と掲げ、南口駅前広場や地下道についてこれまで改善を進めてきました。これから再整備を行う北口については、先ほどの課題から利便性の向上、交通の錯綜の解消、にぎわいの創出、周辺への波及といった視点と、総合コンセプトを基に「新たなまちの風景に出会う」をコンセプトとして掲げ、空間形成や移動空間、ゾーニングの考え方や交通広場、にぎわい空間及び活性化拠点施設の方針を示しています。

7ページをお願いいたします。(2) 北口コンセプトです。ここでは3つの方向性を示しております。1つめは、災害時に一時的に滞在する機能やイベント開催などができる「駅ではなく“公園”を訪れる」空間とすること。

2つめは、高蔵寺ニュータウンへの眺望のほか、自転車活用やモビリティなど、リ・ニュータウン計画に基づき進めている事業とリンクした「そこかしこにリ・ニュータウンを感じる」空間とすること、3つめといたしまして、駐輪場や広場などの施設の柔軟な利用ができる、「柔軟で可変的な場と仕組みを備える」空間とすることとしています。

8ページをお願いいたします。8ページから9ページにかけては、整備方針における基本的な考え方、空間形成の考え方、人や車などの移動空間の考え方について示しています。整備が完了した地下道や現在進めている南口駅前広場とは、一体的で連続したデザインにする。ニュータウンのもつおらかさと居心地の良さや、玄関口としてのシンボル性を表現する。駅へのアクセス性向上を図る。また、エリア全体を回遊し、滞留しやすい空間とすることなどとしております。

10ページをお願いいたします。10ページから13ページにかけては、機能ごとにゾーニングを行い、このゾーニングごとの方針を示しております。対象エリアを大きく3つに分け、交通安全性やバスの駅への到達性などを考慮して、①交通広場を北側に配置し、公共交通と一般車の交通錯綜の解消を目指していきます。また、駐輪場のニーズの変化に対応した施設の可変性などを考慮し、駐輪場や店舗、サンクン広場を含めた②活性化拠点施設として、南東位置に配置し、芝生広場や屋外にぎわい施設を含めた③にぎわい空間を南西位置に配置し、活性化拠点施設とにぎわい空間を隣接することで、滞留や回遊が生まれ、にぎわいが創出できるように、また周辺への波及を目指しています。

14ページをお願いいたします。14ページから16ページにかけては、今年の1月に記者発表したイメージ図及び別の視点での図面となります。

最後に17ページをお願いいたします。4. まとめといたしまして、駅へのアクセスのしやすさはもちろんのこと、滞留やにぎわいの創出を目的に設計を進めていくとともに、時代の変遷やニーズの変化、自動運転技術などの新たな交通手段の変化に対応し、高蔵寺ニュータウンや周辺地区の玄関口として魅力ある顔づくりに資する、北口の再整備を進めてまいります。

今後の予定でございますが、7月1日～8月1日までの約1か月間、市民意見公募パブリックコメントを実施し、その結果を受けて最終案を作成し、本委員会に報告をする予定でございます。以上、高蔵寺駅北口駅前広場再整備方針（中間案）について御報告をさせていただきました。よろしく申し上げます。

（質疑）

### P.5（加藤貴章委員）

◆（加藤貴章委員） 高蔵寺ニュータウンは市内の中でも少子高齢化が先行していることから、これまで平成19年の高蔵寺ニュータウン活性化政策検討会やニュータウンミーティングをはじめ、まち語りサロンや検討委員会、ワークショップや意見交換会など、市民の声を集約し、平成28年に高蔵寺リ・ニュータウン計画を策定し、市施策を進めてまいりました。

リ・ニュータウン計画の中でも、課題がまとめられておりますが、駅周辺の課題として挙げられているのは、高蔵寺駅北側の送迎車による混雑が発生することや、送迎車によってバスの運行が遅れるといったことも課題として挙げられております。

そして、商業及びサービス施策の集積を図り、駅利用者が買い物・飲食等で一定時間滞留できるようにする計画が立てられております。

市民の意識調査として行われた平成28年12月～1月にかけて実施されました、高蔵寺駅付近やニュータウン在住の方など約6,000人に実施したアンケートでは、高蔵寺駅での車の混み具合、送迎のしやすさでは、不満とやや不満が約54%～58%と高い結果が出ております。また、商業面でのアンケートとして、現状寄りたいたい店が無いという方が51%おりますが、新たな飲食や買い物の店が出来た時の利用意向は約81～91%と高く、飲食店舗への期待も高い結果が出ております。

今回示されている中間案では、地上へ上がる階段が集約されたり、地下通路へと自然採光が取れたり、ふれあい公園部分の移動など、改善されている部分も多くみられますが、当初より課題として挙げていた車の送迎場所の少ない点や、車の混雑の解消もされていない点、そして要望の多い飲食買い物店舗の整備や駐車スペースの少ない点で不安が残ります。

この北口ロータリー一部分は用途地域として商業地域でもあり、少なくとも土地に対して4倍は上積みのできる貴重な場所でもあります。予算規模の大き

い事業でもあり、ニュータウンと高蔵寺地域の発展に大きな成果をあげられる事業であると期待するところでもあります。高蔵寺駅は1日の乗降者数も約52,000人といった利用者も多い駅でございます。利用される方によってその使い方も違えば、お考えも違います。バス停が近いことを強く望まれる高齢の方や、エレベーターやエスカレーターを望む方、立ち寄れる店が少ない、多くしてほしいといったお声、市民の方から改善を求める声が寄せられております。期待の大きい分、様々な意見が混在しているといった状況であると思っております。

高蔵寺駅北口の整備におけるワークショップや第三者委員会などを設け、地域町内会の方やニュータウンの方、NPOや活動団体の方にも参加していただき、皆さんが納得できる形で広く市民の意見を求めることが重要と感じておりますが、御所見を伺います。

P.6 多和田ニュータウン創生課長

◎多和田ニュータウン創生課長 先ほど御説明をさせていただきましたとおり、7月よりパブリックコメントを実施し、まずは市民の意見を確認しまして、今後の方針を検討するうえで、本日委員会でいただきました御意見を参考とさせていただきます。

P.6 (加藤貴章委員)

◆(加藤貴章委員) パブリックコメントをまずは実施ということでございます。リ・ニュータウン計画のなかでもJR高蔵寺駅の再整備は先導的な主要プロジェクトとして位置付けられており、高蔵寺駅の利用者のみならず高蔵寺ニュータウンと近隣住民からも期待と関心の高い事業となっております。まずはパブリックコメントの実施を広く周知し、またそれ以外でも地域の皆さんと利用者として広く意見を聞き入れる形でより多くの方に良くなったと思えることに近づける整備をお願いしたいと思います。以上です。

P.6 (田口佳子委員)

◆(田口佳子委員) 今回再整備方針ですけれど、高蔵寺リ・ニュータウン計画に基づき、前の委員の方もおっしゃっていましたが、多世代が共生する社会の実現に向けて、若い人達の居住を促すために高蔵寺ニュータウンの玄関口として魅力ある顔づくりに取り組まれていると認識しております。今回この整備方針において1ページのところに今の現状が上空から撮られている写真が、良く撮れていると思うんですが、また10ページのところにだいたいのイメージが書かれているなかで、私の方からお伺いしたいんですけども、これを見ますとバス停が駅から遠くなり、一般車のニュータウン方面からのアクセス経路が長くなると思われれます。バス、特にニュータウンからのバスと自動車、自家用車の利用者が大変多いですので、自転車、徒歩それぞれの駅へのアクセスの手段別の割合はどのようになっているのかお伺いいたします。

P.7 多和田ニュータウン創生課長

◎多和田ニュータウン創生課長 国が実施しました人の移動を調査する中京圏パーソントリップ調査によると、駅までの移動手段の割合は、バス34%、徒歩27%、車18%、自転車14%となっております。

P.7 (田口佳子委員)

◆(田口佳子委員) トリップ調査ということで、私自身が実感するところと、この数字に違和感があります。また北口駅前広場の整備にこの調査が適しているのかなというところが私も不安を感じるところでありますが、この整備方針では、にぎわいの創出のために先ほど34%の利用者が毎日通勤通学でバス停から駅までの移動時間が増えることとなります。

私自身10年以上ここの駅を利用させていただいておりますので、この経験から学生さんも通勤をする方たちも、行きも帰りも少しでもスムーズに早くという気持ちが大きいのではないかと考えております。その中で少しでも早くバスに乗って帰りたい、電車に乗りたいという方からすると、2ページのところにアンケートの内容が書いてあるんですけども、このアンケートにおける自由意見でにぎわいを求める声もありますが、このような意見を出された方々も整備方針策定の目的にも記載されているバスの利便性向上と自動車によるアクセスのしやすさが維持されることが前提にあって、その上でにぎわいの創出がされることを望まれていると思っております。

これまでに駅周辺にはファーストフード店なども過去開かれたと認識しておりますが、結構お店も入れ替わって現在は閉店しております。駅前広場の再整備によりにぎわい空間を整備して継続したにぎわいが維持できるのか、私としては疑問であり不安なんですけど、こころ辺どのように考えているのかお聞かせ願えますでしょうか。

P.8 多和田ニュータウン創生課長

◎多和田ニュータウン創生課長 駅は交通結節点としての機能のみではなく、多くの人が集い、出会いや交流が生まれる重要なまちの拠点です。人が集まる所には情報も集まり、新たな付加価値を生み出す資源であることから、人々が居心地よく留まり集まれる空間を整備することで、にぎわいが生まれそれにより商業機能が高まり、こうした繰り返しにより相乗効果によるにぎわいが継続的に発展していくものと考えております。

P.8 (田口佳子委員)

◆(田口佳子委員) JR勝川、神領、春日井と他の3駅が大変美しく整備が進んでいるなかで次は高蔵寺駅と周辺の皆様の期待も高いと想像しております。徳洲会病院も南から北に変わって、バリアフリーの経路の短縮や、またバスのアクセス性の向上、一般車の利用をしやすくすることなど、駅周辺の交通安全対策や、地下道をはじめとした施設の老朽化対策も必要とは考えております。

ニュータウン全体のにぎわいの継続性を考えた時に、費用対効果として駅は乗り換えの拠点として、センター地区はにぎわいの創出拠点としてそれぞれ再整備に注力すべきと考えますが、こころ辺いかがでしょうか。お考えをお聞かせください。

P.8 多和田ニュータウン創生課長

◎多和田ニュータウン創生課長 2月の代表質問に対する答弁にもありましたが、センター地区の商業空間の魅力向上はとても重要であると認識しております。このため、駅周辺については個性的な商業やサービス施設を配置したものと、センター地区の商業サービス機能と連携し発展していけるよう検討を進めていきます。

P.8 (田口佳子委員)

◆(田口佳子委員) 今回先ほどのパブリックコメントを7月1日から1か月間されるということなんですけど、先ほどの報告の中、パブリックコメントがなかなか吸い上げられない苦しさというか辛さがあると思うんですが、パブリックコメントの他にバスや自動車を今利用している市民の意見などより多く拾えるように、SNSとかQRコードなど活用して市民の意見を聞いていただくとともに、市民意見を踏まえた再整備方針の修正も期待しておりますので、意見として述べさせていただきました。よろしくお伺いいたします。以上です。

P.8 (宮地隆委員)

◆(宮地隆委員) 中間案ということですね、これまで議論されている訳ですけども、私は間が空いて建設委員をまたやらせていただきますので、初歩的なところから質問させていただきます。

今既にいろんな角度から質問されております。費用対効果も言われまして、まさしくそのとおりで私が最初のころの建設委員会だったか、勝川の前の問題の時でも、この地域は駅ビルが無いので、駅周辺のにぎわいとかそもそも皆さん方駅に来たらさっさと帰ると。私はまだ横浜の頭がありましたので、横浜に住んでいる時は駅ビルがあって、帰ってきてちょっと駅ビルに滞留して家に帰るか、こういった風習というか地域の皆さんの頭があるんですけど、この地域はさっさと帰っちゃうところですから、駅前に何か作ってもそれはその話で、その地域の限定された方が利用するものだろうというふうにならずに思っていました。相変わらず同じでそれと作り方も、意見が長くなりますけれど、勝川駅前というルネックはいらないですね。スケールが小さすぎる。やることのね。地方の人口10万か20万くらいの市でもですね、駅前はそのごく広い。ここは入ってくる本当にスケールの小さいという感じで、春日井駅は交通の利便性が改善されたので、あれはあれで良かったと思いますけれども、にぎわいが特にそれでできたわけでもない。ですからニュータウンももう既に人口減少が進行していて、そうするとピークから比べると当然バスの混雑具合とか、通勤の方はピークからすればかなり減少しているはずなんですよ。ですから利便性の改善は、反対はしませんけども、にぎわいがまず市内でこの駅の周辺がにぎわっていると考えているのかと、具体的にこういった市内で、目標とするモデルがあるという所があるか、その点をまずひとつお聞きしたいと思います。

P.9 多和田ニュータウン創生課長

◎多和田ニュータウン創生課長 総合計画に関する市民意識調査の結果において、鉄道駅周辺におけるにぎわいの創出に対する満足度調査においては、勝川駅を含む中部中学校エリアに居住の方の満足度が高く、高蔵寺駅を含む高蔵寺中学校エリアについては満足度が低い結果となっており、この結果から再開発などの整備が完了した勝川駅周辺がにぎわっているものと考えます。

P.9 (宮地隆委員)

◆(宮地隆委員) 満足度からにぎわっているというのは、それは直結しないんですよ。別ににぎわってなくてもそこそこの周辺の方が暮らしに満足していれば駅のところはいいというふうになるから、この駅周辺の一帯にどれだけの人が滞留している、人が滞留しているのがにぎわいだと思うんですけど、満足しているのは暮らしに満足しているという話で、この一帯にどれだけの人がいて、これがにぎわいだ。人がいなくてにぎわいなんでないですから、そういった考えで言うと、この北口のところにどれくらいの方がにぎわうかと、需要予測をやっているのかどうかと、その点はどうでしょうか。

P.10 多和田ニュータウン創生課長

◎多和田ニュータウン創生課長 にぎわいとは「人・物がたくさん出揃って活気があること」であり、人の人数のみで判断することは難しいと考えます。

なお、国が「多様なニーズに応える道路空間のあり方に関する検討会」において、道路空間におけるにぎわいの把握に資する指標を整理したものととして、店舗における客数や店舗の売上高といった商業売上など、また、滞留者数や時間などの滞留の状態、魅力度などといった満足度など18項目を例示し、評価指標としております。これに係わるにぎわいにおける利用者の具体的な需要予測調査は実施しておりません。

P.10 (宮地隆委員)

◆(宮地隆委員) 希望でこういうふうになってほしいという希望でいろいろ計画を立てられているけども、需要予測もしていないし、ここに物を作ったら何で人が来るのだと。作ったって人は来ないと。じゃあ人が来るだけのお店、魅力のあるお店が来るかっていってお客がいないのに魅力、今流行っているお店がそう簡単に来るわけがないでしょう。

これから人口が減少していく時代にここに人を集めようなんていうのは無理な話で、そもそも莫大なお金をつぎ込んで、全く先ほど言われたように費用対効果で無理だから、交通の利便性を良くする分については反対はしませんけども、にぎわいを作るためにあれこれお金をかけるのは全く無駄です。うまくいくわけが絶対ない。考えればわかる。だから夢を描いてそれに向かってお金をつぎ込んでいって、現実問題人口が減少していく時代にうまくいくわけがないです。

先ほど言われた駐車スペースの点は、前の方の話が漏れているかもしれないので、バスではなくて車の駐車スペースは、どういうふうを考えているのか、少ないんじゃないかと思えますけれどもどうでしょう。

P.10 多和田ニュータウン創生課長

◎多和田ニュータウン創生課長 一般車の待車スペースの想定台数とその根拠についてですが、現在の待車スペースは約10台分しかなく、実際には2列で待車している状態であり、また、駐車禁止の高座線での送迎車両約10台が停車している状況でございます。このため一般車待車場及び時間貸し駐車場を合せ約30台の待車スペースを計画しています。

P.11 (宮地隆委員)

◆(宮地隆委員) 30台程度の乗用車の駐車スペースくらいでは人は何人来るという話で、そこら辺の小さなスーパーでもすごいたくさんの、コンビニでも30台くらい停められます。だからあの狭い所に無駄なお金をつぎ込んでやる意味がない。

ですから、中間案なんですけども、継続してずっと考えて、相当考えていただかないと大変なお金、これから50億60億のお金をつぎ込むのに、先々ずつと、今經常収支比率がデータで出ているので95%、そうすると96とか7とかになっていくと、ものすごくキチキチの財政になっていくのにまた今度これから色んなものを作り直さなくては行けないのに、また無駄なお金をつぎ込むなんていうのはとんでもないと思います。以上です。

P.11 (奥村昇次委員)

◆(奥村昇次委員) 再整備案について何点が質問させていただきます。

資料10ページを御覧願います。バス停から駅までの距離は現行に比べどのくらい遠くなり、また歩く時間はどのくらい増えますでしょうか。

P.11 多和田ニュータウン創生課長

◎多和田ニュータウン創生課長 バス停から駅までの距離において一番近い位置で約40m、一番離れた位置からは約70m、約1分ほど遠くなります。

P.11 (奥村昇次委員)

◆（奥村昇次委員） 高蔵寺ニュータウンからの送迎など一般車の待車場利用の経路は現行に比べ、距離と時間はどれくらいになると見込んでいるのでしょうか。

P.11 多和田ニュータウン創生課長

◎多和田ニュータウン創生課長 ニュータウンからの一般車の利用については片道約250m、往復約500mの距離が長くなり、信号時間等を勘案しスムーズに待車場に進入した場合、往復で約90秒を見込んでいます。

P.11 （奥村昇次委員）

◆（奥村昇次委員） 御回答ありがとうございました。次に、図の左下のT字路交差点は信号がない交差点ですが、ニュータウンから降りてきた一般車にとって対向車が直進または左折車が多い通行になり、渋滞が起こることが予想されますが、いかがお考えでしょうか。

P.11 多和田ニュータウン創生課長

◎多和田ニュータウン創生課長 高座線を西から東に向かう車両や、一般車ロータリーに入る車によって混雑が生じる可能性もあるかと考えております。

P.12 （奥村昇次委員）

◆（奥村昇次委員） 次に現行の交通体系と同じようにニュータウンから降りる最初の交差点から一般車が進入する案は過去に検討されたのでしょうか。

P.12 多和田ニュータウン創生課長

◎多和田ニュータウン創生課長 これまでレイアウト案を検討するなかで、ニュータウンから降りてくる最初の交差点で一般車とバス・タクシーそれぞれ右折レーンを用意して2車線にして、同じ交差点から交通広場に入る案を検討しています。

P.12 （奥村昇次委員）

◆（奥村昇次委員） その具体的なプラン案を御説明願います。

P.12 多和田ニュータウン創生課長

◎多和田ニュータウン創生課長 計画案のひとつとして、バス乗降場をエリアの南東位置に配置し、一般車を北側に配置し、一般車レーンとバスレーンの2車線右折について過去に検討を行いました。公安委員会との協議において、危険な交差点と判断され理解を得られなかった経緯があります。

P.12 （奥村昇次委員）

◆（奥村昇次委員） 御回答ありがとうございました。現在の計画ではニュータウンからの一般車の移動について待車場までの距離が遠くなり、高座線からスムーズな進入も難しく、さらに時間が今よりもかかることとなります。

また、駅とバス停の距離も長くなることなど、この内容で整備を進めると、見かけが結果綺麗なものになっても、市民にとっては不便なものになってしまうと心配しております。一度整備してしまうと今後50年は使える施設となるため、パブリックコメントの意見を踏まえ、市民の利便性を第一に考えていただき、もう一度先ほど説明いただいた、個人的には優れた案と思われる2車線右折案について、例えば市と公安つまり県の担当者レベルではなく、トップレベルの協議を含めて御検討いただき、再整備方針の修正がされることを切に期待し、質問を終わります。

（結果）

報告を受けた。

午前9時36分 閉会

建設委員長