

## 平成21年度第4回岡山市総合政策審議会 都市・交通部会の会議概要

1 日 時 平成22年2月10日(水)9:30~11:22

2 場 所 岡山市職員研修所3階 第3研修室

3 出席者 委員14名中10名出席

岡山市 : 白神都市整備局長、中村都市・交通・公園担当局長、尾崎下水道局長  
柏内統括審議監、三垣統括審議監、吉原審議監(建設担当)  
岸審議監(都市・交通・公園担当、公共交通政策推進担当)  
時松審議監(土木担当、都市基盤づくり担当)  
植田審議監(都市建築担当、住宅政策推進担当)  
小野道路計画課長、尾藤計画調整課長、今田幹線道計画担当課長  
事務局:友實次長ほか

4 傍聴者 なし

5 会議次第

(1)都市整備局長、下水道局長あいさつ

(2)議 事

- ・岡山市合流式下水道改善計画について
- ・道路改良事業の事業再評価について
- ・岡山市みちづくり計画について

6 主な意見等

岡山市合流式下水道改善計画について

(概要説明)

岡山市合流式下水道改善計画について、資料により説明

(質 問)

この計画に緊急とついているが、応急手当的などところがあるのか。

(回答)

合流改善対策はかなり昔から課題として取り組んできていたが、水質基準が今までなくて、それほど進んでこなかった。こうしたことから取り組みを促進させるために緊急とついている。また、雨水まで処理するのはかなりの負担になり合理的ではないので、特に初期雨水の汚れのひどいところを対策しようという緊急計画になっている。

(質問)

BODの基準が平成26年4月から厳しくなるが、この計画は基準をクリアできる見込みなのか。

(回答)

水質基準の制定が平成15年で、16年度からの10年間に改善対策を行うこととされている。この計画を実施することにより本則のBODで40mg/L以下の平均水質に改善する予定だ。

(質問)

この計画とは離れるが、道路で透水性舗装など保水力を高めることをすれば、汚水処理にも貢献すると思うが、どうか。

(回答)

そういった保水力を高めることが合流改善の補助的な支援になっている。道路では排水性舗装を幹線道路等で実施しており、また大きな開発などで一時的に雨水をためる水槽をつくっていただいております、現在、官民合わせて20ヶ所程度ある。

(質問)

雨がかなり降ると、たまるところはいつも一緒だ。そういう雨水をどういうふうに処理していくのか。

(回答)

浸水対策になるが、管渠の増強を少しずつ行っている。今後も順次能力を上げていきたいと考えている。

(質問)

目指す都市像を、「水と緑が魅せる心豊かな庭園都市」としているのだから、汚水を100%出さないようにするにはどうしたらいいのかを考えてほしい。

(回答)

100%出さない方法として汚水専用管を入れていくのがある。ただ、それには道路工事とか莫大な費用がかかり、期間もおそらく20年以上かかる。ほとんどの都市は岡山市と同じような対策をしているが、190都市のうち2都市は長い年月をかけて分流

化させていっているところもある。岡山市は、財政状況等から考えて現実的な対策を考えている。

(質問)

滞水池の貯水量について、最近、集中豪雨とか以前とかなりパターンが変わってきているが、気候変動とかを見込んでの貯水量になっているのか。

(回答)

全体の年間降雨回数が概ね 100 回程度で、その中で5mm以下の雨が3分の1程度、10 mm以下が3分の1程度、残りがかなりまとまった雨となっている。3万トンの雨水滞水池を整備すると、5mmから10 mmの降雨に対しては外に排出しないことになるが、それ以上の降雨については降雨初期の汚れのひどいところを処理する計画であり、大量の雨になると河川へ放流することになる。

(部会長)

ほかにないので、この計画で進めていただくということによろしいか。

(「異議なし」との声)

この計画で進めていただきたい。

道路改良事業の事業再評価について

(概要説明)

・再評価を行う理由

事業採択後 10 年間を経過した時点で継続中の事業

・事業名 道路改良事業

・箇所名 一般県道 川入巖井線

・位置 (自)岡山市北区川入 (至)岡山市北区白石

・工事概要 延長 L = 2,300m

幅員 W = 11.0m

(全幅員 22.0 m のうち、山陽新幹線南側に車線 2 車線及び  
自転車歩行者道の整備を行う。)

・事業費 25億円

・事業採択年度 平成12年度

・計画完了年度 平成23年度

・費用便益分析結果 6.1

・対応方針 現計画を継続

・対応方針決定の理由

岡山・倉敷間の渋滞緩和を図るために本路線並びに県道 吉備津松島線の整

備を進めており、これら2路線の整備により、岡山市中心部から倉敷市中心部を東西に結ぶ幹線道路が全線4車線で供用されることとなり、岡山・倉敷間のアクセスが強化され、地域の活性化・沿線開発等の大きな経済効果が期待されるため。

(質問)

事業の目的、必要性、効果の中で、地域の活性化・沿道開発等の大きな経済効果が期待されるということだが、4車線化した沿道を開発していく予定なのか。

(回答)

ここでは、岡山倉敷間の交流が盛んになり、活性化されるということだ。

(意見)

道路の話をしているわけだから、その沿線周辺に及ぼす経済効果を計算していないのであれば、こういうのは書かない方がよいと思うよ。

(意見)

沿道開発するための道路と都市間を結ぶための道路というのは性格が違うと思うので、その辺を明確にされた方がよいのではないか。

(意見)

後のみちづくりにも関係することだが、道路計画だけが動いているようになりがちだが、やはり広域の都市計画、都市構造のあり方がベースになっていないと今のような話がでてくる。大事な視点と思うので、気をつけていただきたい。

(部会長)

岡山と倉敷をつなぎ、しかも西バイパスともつなぐ非常に重要な道路なので、対応方針の事業継続でよろしいか。

(「異議なし」との声)

当部会の意見として事業継続とする。

#### 岡山市みちづくり計画について

(概要説明)

岡山市みちづくり計画(案)について、前回第1章から第4章まで報告し意見をいただいております。今回は、第5章 道路整備の成果目標、第6章 みちづくりの進め方、第7章 幹線道路の整備計画について意見を伺いたい。

(岡山市みちづくり計画(案)資料により説明)

(質問)

道路整備の成果目標の中の暮らしを支えるみちづくりで、幅員4m以上となる市道

の改良率 48%を 55%にしているが、数字の根拠を教えてください。

4mない道は住宅地には結構ある。人にやさしいみちづくりという意味ではあえて残すという選択もあると思うが、緊急車両を通すために4mという方針のほうが優先になるのか、その辺も教えてください。

(回答)

市道改良率 48%ということで、政令市平均が 68%ぐらいなので、市民に身近な生活道路の整備はかなり立ち遅れている。年間で1%に満たない改良率の状況を、今後頑張って全国の改良率と同じような伸び率でやっていきたいということで 55%という数字にした。

4m未満のところを残していったらどうかという話だが、市民生活を送っていくうえで緊急自動車が入れないということは市街地整備を考えていくうえでの問題箇所であるし、建築基準法も建物等を建てる場合には最低4m確保するということになっているので、4m以上にはしていきたいと思っている。

(意見)

みちづくり計画の中での大事なこととして、都市ビジョン、全体の土地利用計画などとどう整合させていくのかという視点がもう少し要るのではないかと感じているが、どうか。

(回答)

都市ビジョンを実現する一つの施策として人と環境にやさしい総合交通システムの構築があり、その中での自動車交通のあり方ということで考えている。道路の体系的な話でいえば、中心市街地の活性化あるいは政令市になっての市域拡大ということで、都心と郊外の拠点を結ぶ道路整備や市街地内での交通円滑化等を図るための環状線整備という3環状9放射からなる交通体系を、公共交通も含めて整備していこうという考え方になっている。

個々の路線ごとにどういう施策展開を図っていくか、あるいは周辺の土地利用をどうまとめていくか、それを市街地整備とどう関連づけながらやっていくかまではこの計画の中では取り扱っていない。そういったものは今後、都市交通戦略あるいはこのみちづくり計画に基づいた具体の施策の中で反映させていきたいと考えている。

(質問)

やはり周辺をどういうふうにするかによって計画する道路の交通量をどのくらい想定するかというのは変わってくると思う。特に外環状の場合は今後土地利用をどうするかによって変わってくるのではないのかなと思う。

(回答)

岡山市の都市政策として、コンパクト市街地を基本に据えているので、これから大きく郊外に向けて市街地開発を図るとかの考え方は持っていない。コンパクト市街地

を基本にしながら、本市の交通体系として何が望ましいのかを考えている。

この計画では、田園と都市の形を明確にするということで中心市街地と郊外を結ぶ道路により郊外や中心市街地の活性化にもつなげていく、あるいは環状線を整備して中心市街地の交通量を減らすことによって都心内での道路空間の再編をしたりコミュニティ道路等をつくり歩行者や自転車の方が通って楽しい都心づくりにつながっていくという方向を出している。

(意見)

表町のオランダ通りは通りとしてきれいにできあがっているが、歩道が斜めになっているため車椅子や足の悪い人は平坦な車道を通っている。また歩道の煉瓦がでこぼこになっていたり、煉瓦や車止めが壊れているところがある。今後の整備にあたっては、人にやさしい歩きやすいみちづくりをしていただきたい。

(回答)

いただいた意見については参考にさせていただきたいし、壊れているものについては早急に直していく。

(意見)

この道路計画の実行に当たっては、市民協働でいいまちをつくっていくんだという意識をみんなに持っていただいて進めることが大事だと思うので、お願いしておく。

(意見)

歩行者、自転車、車のスピードやスケール感が違うものを混在させるところも必要だが、思い切って専用化していくという発想も人や環境にやさしいみちづくりというところでは必要になってくるのではないかと思う。

道路緑化をするということだが、植える木をどうするかによって道路空間が変わってくる。豊かな緑化空間のある道路になるようにしてほしい。

(質問)

この計画は、基本的にインフラをつくる計画だが、例えば西川周辺の歩行者天国化であるとか、これらのインフラをどう活用するかについての考えをお聞きしたい。

(回答)

道路空間というのは単なる交通を流すだけでなく、いろいろな機能を持っているので、今後ともそういったものが多様に発揮できるような形で、道路ストックというものをうまく活用していきたいと考えている。

(部会長)

いろいろな意見等がありましたが、市の方もいろいろなことを検討されているということなので、部会としてはこの案を了とさせていただきたいと思うが、よろしいか。

(「異議なし」との声)

それではそのようにさせていただく。

