

石狩市都市マスタープランの部分見直しに 寄せられた意見と検討結果について

【パブリックコメント実施期間】 平成26年12月1日（月）から平成27年1月5日（月）まで

【担当部局】 建設水道部建設指導課

【意見提出者数】 57人

【意見件数】 102件

【意見への対応】

| | |
|-----------------------|-----|
| 採用：意見に基づき原案を修正するもの | 0件 |
| 不採用：意見を原案に反映しないもの | 7件 |
| 参考：意見を今後の事業展開の参考とするもの | 83件 |
| その他：ご質問・ご意見として伺うもの | 12件 |

【意見の検討経過】 1月6日～1月15日：当課及び関係部局において意見の検討及び検討結果（案）の作成
1月16日：関係部局に合議のうえ、市長決裁にて最終決定

| No. | 意見等の主旨 | 検討結果 | 検討内容 |
|-----|---|------|---|
| 1 | <p>・朝の通勤時の混雑緩和に良い対策となるため、早期開設に期待しています。 (同様の意見14)</p> | 参考 | 市道花川通と市道流通通とを結ぶ道路整備は、交通混雑の緩和など道路交通体系の充実が図られるものと考えております。 |
| 2 | <p>・物流の効率化のみならず、市民の通勤の利便性、交通安全対策上からも交通体系の見直しは必要と考えます。「石狩市都市マスタープラン」は将来的な石狩市の姿を想定して策定されたものと認識しておりますが、その中において以前より課題となっておりました「花川通」と「流通通」を接続する計画について、これまでの「計画検討路線」から「計画路線」に変更することは、石狩市の今後の発展に資するものであると思っておりますので、今回の見直しは大いに賛成いたします。 また、「花川通」の延伸につきましては、早い時期での整備を希望します。 (同様の意見22)</p> | 参考 | 市道花川通と市道流通通とを結ぶ道路整備は札幌圏のアクセス強化に繋がることから、新港地域の企業の事業活動の向上に資するとともに、新港地域の発展に寄与するものと考えております。 |
| 3 | <p>・延伸により災害時の緊急輸送道路が確保されるとともに、朝夕のラッシュ時に細街路を走り抜ける車両が多いため危険である。 これまで細街路へ流入していた交通量の減少により地域の高齢者や子供たちの安全にもつながるため早期に延伸すべきである。 (同様の意見3)</p> | 参考 | 市道花川通と市道流通通とを結ぶ道路整備は、通勤・物流の円滑化や細街路への過度な交通流入の改善が図られ、通学の安全性が高まるものと考えております。 |
| 4 | <p>・長い間、市民の生活を守ってきた防風林・遮断緑地の伐採は、強い風・雪が、ストレートに新港方向からくることになる。 (同様の意見3) ・「石狩湾新港地域土地利用計画（改訂）H16.4」には、伐開する場合には、代替林を造成することが明記されているが。</p> | その他 | <p>遮断緑地は、新港の開発によって失われる緑地の代替林として新港地域の外延部に整備された後、現在は保健保安林として、また新港地域と住宅地の間にある防風林は、耕地防風保安林として位置づけられております。</p> <p>一般的に、防風林による防風効果は、保安林の高さの20から30倍までの距離までとされており、遮断緑地と住宅地との距離はそれ以上、また防風林も、一部を除き、それ以上の距離があり、防風効果は住宅地までには十分には発揮されていないと想定されますので、伐採後の住宅地への影響も軽微であると考えております。</p> <p>新港地域の土地利用計画内にある遮断緑地のうち、今回解除を想定している面積として全体の2%弱が失われることとなりますが、代替林として整備された保健保安林としての機能を、引き続き保って参りたいと考えております。</p> |

| No. | 意見等の主旨 | 検討結果 | 検討内容 |
|-----|---|------|--|
| 5 | <p>・変更理由として港湾ゾーンと住宅ゾーンを繋ぐ連絡道路。新港地域の就業者の利便性向上地域の活性化。防災上。とありますが港湾ゾーンと住宅ゾーンとは騒音・振動・化学物質の飛来等、地域ゾーンとは繋げないで別ゾーンであることが望ましい。</p> <p>・新たな企業進出による雇用の創出とありますが、職場があっても、魅力的な街でなければ若者は住みつかないでしょう。現在の団地が形成された時に、職住分離・安心して子育てが出来る道路の区画になっているという事で、多くの若い世代が入居してきました。</p> <p>・あくまで住宅地は住宅地であり、港湾工業エリアは大型トラックの行き交う工業エリアです。流通通りと花川通りは市民の防災上の観点からも決して通してはならないものと考えます。</p> | 参 考 | <p>港湾ゾーンと住宅ゾーンは、土地利用の混在化を防ぐため、都市計画により、すでに明確なゾーン分けがされており、各ゾーンの特性や独立性は引き続き保たれていくものと考えております。</p> <p>幹線道路沿いの市街地については、現在の都市計画のルールと交通量の変化等によって、今後幹線道路沿いとしての土地利用が増進されていくことが予測されますが、幹線道路沿いを除く、多くの低層住宅系のゾーンにつきましては、安心して子育てができる環境を引き続き保全して参りたいと考えております。</p> |
| 6 | <p>・就業者の利便性といいますがどれほどの人数が働き通勤に不便を感じているのでしょうか。人材の確保であれば低料金を住みよい住宅を提供してはどうでしょうか。多額の税金を使って貴重な防風林を伐採してまで大きな道路を造らなければならないのでしょうか。</p> | 不採用 | <p>新港地域では現在1万人以上が就業しておりますが、新港地域へつながる樽川7線、樽川6線などの片側1車線道路では、通勤時において交通混雑が発生しており、新港地域への通勤者などからも、特に冬季間の通勤に時間を要するとの声を聴いております。住宅の提供につきましては、市内において民間アパート等が数多く供給されている現状から、難しい面もあるものと考えております。</p> <p>防風林につきましては、道路が通過する部分の一部を伐採することとなりますが、花川通と流通通を繋ぐことにより、市街地における道路交通体系の充実・適正化、新港地域における防災体制・緊急時対応の向上、新港地域の活性化と花川市街地への波及効果など、本市のまちづくりに寄与するものと考えております。</p> |

| No. | 意見等の主旨 | 検討結果 | 検討内容 |
|-----|--|------|---|
| 7 | <p>・新港地域の利便性向上の目的として花川通を延伸すると、花川通近辺の騒音・振動は予測では環境基準内とはいえ、現在よりも悪化することは明かです。高齢化が進み、車を手放す方も増えている中、静かで安全で安心できる住環境を守ることこそ行政の役割ではないでしょうか。また、ここは小学校もあり、大型車や通勤の車が増え、子供達にとって大変危険な道路になります。(幼稚園・保育園も近い) (同様の意見6)</p> <p>・新港の発展のためと言いますが、近隣住宅では家にひびが入る、家が揺れるなどの被害が今現在でさえ出ています。石狩市民のより良い環境で生活する生活権まで奪ってまで、道路建設を強行しようとするのは今後の石狩市にとってマイナスになると思います。 (同様の意見1)</p> <p>・職住分離から職住接近という話も聞かれるが、遮断緑地周辺の緑地の幅はたかだか約1kmである。もともと工業団地と住宅地は近接している。既存の道路を使って花川の住宅地から工業団地へは車で5分～10分の距離である。花川通沿線の住環境を悪化させてまでも、さらに就業者の利便を図らなければならないのであろうか。</p> <p>・物流ネットワークの強化を図ることであり、花川通にコンテナやLNGの大型輸送車が大量に、昼夜を問わず通行することを意味する。花川通は幹線道路の扱いであるので、騒音の環境基準は最大に緩い昼間70dB、夜間65dBが適用されることになる。騒音および振動の規制値も緩い値が適用される。沿線の土地利用も住宅地から準商業地区に変えられるのかもしれないが、もともと住宅地として住んでいる住民が大多数である。書類上で幹線道路、準商業地区だからといって、延伸した場合の騒音や振動の予想値が基準値や規制値よりまだ下だから大丈夫、もっと増えても大丈夫ですと言われて、穏やかな気持ちでいられるのであろうか。「第2次石狩市環境基本計画」の施策の基本的方向の基本目標1に【安全・安心】健康で快適な暮らしの実現 基本的方向③ 静かな音環境を守ります。さらに、「都市マスタープラン(中間見直し版)」第2章 まちの未来図ー市民が求める「暮らしぶり」の「■下地および、原動力・しくみ」で「・騒音公害をなくす」とある。また、第3章都市づくりの基本的スタンスで「3全ての人に優しい都市整備の推進」とも書かれている。これらは「絵に描いたモチ」なのか、本音と建前は違うということなのか。(1)とも関連するが、沿線住民の24時間、365日の穏やかな生活を犠牲にして、石狩湾新港地域が発展しなければならないのであろうか。</p> | 参 考 | <p>花川通の延伸整備により、花川南や樽川地区内を通行している新港地域への通勤車両や物流車両を再配分することで、花川通の交通量が現状よりも増加することが想定されておりますが、騒音や振動のいずれの将来推計値も、法令等の基準値以内になるとの結果となっており、花川通と並行する片側1車線道路の花川南3条通、花川南5条通、樽川6線、樽川7線については、逆に交通負荷が軽減されることが想定されておりますことから、まち全体で考えると、道路機能に応じて交通量が適正化され、交通の安全性の向上や、安心な環境が創出されるとともに、新港地域の活性化や花川通沿道の土地利用の増進に寄与するものと考えております。</p> <p>なお、花川通沿道の騒音、振動については、想定した将来推計値が基準値以内になるとしても、数値が増加する想定であることから、開通後の環境変化には十分注意を払いながら、必要に応じた対応を講じていきたいと考えております。</p> <p>まちづくりを進めるスタンスとして、総合計画の方向性を踏まえ、整備、開発、保全のバランスを考慮しながら、今後も執り進めて参りたいと思います。</p> |

| No. | 意見等の主旨 | 検討結果 | 検討内容 |
|-----|--|------|--|
| 8 | <p>・石狩市民憲章第1章ふるさとを愛し 自然をいかす 美しいまち の項目の中には、「防風林や名木をまちの宝として大切に保護します。」というのがありますが、この道路計画は町の宝である防風林の1haをつぶす計画でもあります。自然をいかしていないし、防風林を保護していません。石狩市民憲章に反するものです。</p> <p>・防風林は、「北海道自然環境保全指針」において「身近な自然地域」となっている。「第2次石狩市環境基本計画」や「水とみどりの基本計画（中間見直し版）」においても、将来にわたって守っていくべき場所として扱われている。先人達が村の掟を定めて伐らずに守ってきたものであり、歴史遺産であり文化遺産である。更に天然記念物クマゲラが訪れ、また5000年の歴史が刻まれた石狩低地帯の植生が保存されている自然遺産である。</p> <p>(同様の意見4)</p> | 参 考 | <p>石狩の開拓期から大切に守られてきた防風林の歴史的な価値や、遮断緑地と防風林が、私たちの暮らしに四季を通じてもたらす様々な効果など、それらが担っている機能を著しく損なうことがないように、森林法の趣旨を踏まえ、解除する幅が必要最小限となるよう配慮し、残りの保安林を引き続き保全して参りたいと思います。</p> |
| 9 | <p>・絶滅危惧種のクマゲラをはじめ、フクロウ類やハイタカなどの小型猛禽類など、多種の野鳥が生息しており、伐採による分断は愚かな行為です。乾燥化は、伐採の歴史が証言しています。説明会で、「防風林は市街地の中にある」旨の発言が行政側からありましたが、市街地だからこそ残すべき自然があるのではないのでしょうか。石狩に多くの緑はありません。漸く育った遮断緑地も同様です。少ない自然をどうか大切に守って欲しいと思います。文化的な街づくり、民主的街づくりを目指すのであれば、どうか防風林を伐採しない方法を模索してください。</p> <p>・今回は鳥類・動物の調査は行われていませんが、大陸からの渡りルートにもなっているため、鳥類も多く観察されています。(年間を通しての事前調査を希望します。)</p> | 参 考 | <p>鳥類への影響も可能な限り少なくなるようにするため、解除による幅は必要最小限度とし、伐採にあたっては、営巣や子育て時期を避けるとともに、道路工事の際もできるだけ音を大きくしないよう施工に配慮をするとともに、乾燥化を防ぐ対応として、道路の整備に際しては、地下水脈を断たないように盛土構造にするなど、植生等への影響を最小限に抑える設計にして参りたいと思います。</p> |

| No. | 意見等の主旨 | 検討結果 | 検討内容 |
|-----|--|------|---|
| 10 | <p>・ 3.11以降、最悪の事態の想定は防災の観点から必須になってきました。北防波堤を超える巨大津波の襲来では、この道路が津波を花川に誘導することが考えられ、海拔4～5メートルの花川では簡単に水は引かず、影響が甚大であることが予想されます。津波を誘導することが予想される、道路建設の整備に向けた都市マスタープランの部分見直しに反対です。</p> <p>(同様の意見3)</p> <p>・ 市の防災計画を見ると、津波の被害は中央水路の周辺のみであり、工業団地までは及ばない予想となっている(想定外の事態も起こりうるが)。むしろ火災や石油やLNGタンクの爆発等への備えであろうか。「都市マスタープラン(中間見直し版)」(平成25年3月)では、緊急時の避難路となる道路について、幹線道路としては明治期の区画による幅18m道路が約540m間隔で格子状に配置されているので、これを活用するとある。工業団地の従業者もこの道路を活用すべきと考える。</p> | その他 | <p>現在の北海道による津波浸水の想定では、海岸線のごく狭いエリアでの浸水となっております。現在、見直し作業が進められており、浸水エリアが見直しされる可能性もありますが、津波への対応として、第一に最短で海から遠ざかるという考えが最善の対応策であることから、新港地域での避難において、花川通と流通通を接続することにより、これまでの幅18mの道路に加え、新たな避難路として選択肢が増えることにより、安全性が向上するものと考えております。</p> <p>また、花川通に面している石狩消防署から新港地域への経路が増加し、より短時間で現場へ到着できるようになることから、新港地域で働く多くの方々にとって、安全・安心の向上が図られるものと考えております。</p> |
| 11 | <p>・ 防風林は市民の共有財産です。アンケートの設問では、防風林伐採の規模について明確に分かりやすく触れたのでしょうか。自然環境の保全についての設問は具体的にすべきです。抽象的な設問に終始したために、意識の表層を掬い取っただけのアンケートになっていないでしょうか。</p> | 不採用 | <p>沿道町内会を対象としたアンケート調査では、道路の線形や幅が確定しておらず、保安林解除の規模等はお示しできていませんでしたが、その後実施した概略設計の結果、遮断緑地及び保安林とも約1haの面積になることについて、昨年11月の市民説明会でお示ししております。</p> |
| 12 | <p>・ 災害緊急避難時の防災対策上、早期着工は必要と考える。</p> <p>(同様の意見5)</p> | 参考 | <p>新港地域での避難において、花川通と流通通を接続し、最短の避難経路の確保を図ることは、防災上の観点からも有効であると考えております。</p> |

| No. | 意見等の主旨 | 検討結果 | 検討内容 |
|-----|--|------|--|
| 13 | <p>・北海道では北海道自然環境保全指針により、石狩の防風林を居住地周辺に存在する自然として「身近な自然地域」に位置づけ、将来にわたって保全を図っていくことが望ましい地域として、保護と利用が同時に満たされるような施策が策定されなければならないことになっています。それは、道路建設ではありません。また、植生調査で見落としているものに、チシマザクラ、エゾノウワミズザクラが防風林にはあり、もう少し丁寧な調査も必要かと思えます。</p> <p>・遮断緑地は約40年前、19種26万本が植林された人工林としてスタートしたが、今や、254種の草木が繁茂する樹林地となり、オオバナノエンレイソウ・サイハイラン等の大群落が自生する生物多様性に富む場所となった。これらが盾となり、住宅地の環境を守っている。さらに緑豊かな景観、野生生物が生息する環境も提供しているのである。このことも十分考慮されなければならない。</p> <p>(同様の意見3)</p> | 参 考 | <p>防風林につきましては、森林法の趣旨を踏まえ、解除する幅が必要最小限となるよう配慮し、残りの保安林を引き続き保全して参りたいと思います。</p> <p>また、今年度実施した植生調査につきましては、春、夏、秋に実施した結果、遮断緑地で65科254種、防風林で68科255種の樹種を確認し、準絶滅危惧種を1種発見しましたが、今後の調査等において希少種等が発見された場合には、専門家の意見を聴きながら、移植が可能なものは、移植を検討するとともに、樹木や草木を伐倒することとなる道路の整備区域については、地下水脈を断たないように盛土構造にするなど、植生等への影響を最小限に抑える設計にして参りたいと思います。</p> |
| 14 | <p>・説明会で強調されていた南線小学校近辺、その他の道路で平日朝5日間7:30~8:30の間、並び夕方車の交通渋滞の調査をしましたが、渋滞と言える渋滞はありません。少しの混雑は信号によって解決するものです。あの程度では渋滞とは言いません。石狩市でどのような調査をしたのかも一度住民に説明してください。</p> <p>新港地域に通じている道路はたくさんあります。今の時代にさらに莫大な税金を使って花川通を延伸する必要はありません。</p> | 不採用 | <p>昨年11月の説明会においてお示しました現在交通量は、平成25年9月に実施した交通実態等調査により、7時から19時までの12時間連続観測によって得られたものであります。そのうち、新港地域へつながる樽川7線、樽川6線などの片側1車線道路では、通勤時において交通混雑が発生しており、新港地域への通勤者などからも、特に冬季間の通勤に時間を要するとの声を聞いております。</p> <p>片側2車線道路の花川通を延伸することにより、花川通の現在の交通容量（道路に車を通すことができる能力を表し、双方向の合計で1日当たり28,800台）を上限の10割とすると、交通量は現在の4割から、開通後は6割程度まで増加することとなりますが、樽川7線などの道路の交通量は3、4割程度減少する想定となっておりますことから、まち全体では、道路機能に応じて適正化され、安全、安心な環境が創出されるものと考えております。</p> |

| No. | 意見等の主旨 | 検討結果 | 検討内容 |
|-----|--|------|--|
| 15 | <p>・若い世代に石狩市民になってもらうには、生活環境、教育の充実が大事なことです。花川南北を分断してしまうような道路を建設して、大型車両を通すことは交通安全上でもマイナスであり、大型車両が花川の真ん中を通行することにより排気ガスにより環境も悪化する。環境としてマイナスになります。税金を道路建設に使わないで子育て支援、教育に使うことの方が大事です。これからは北海道の人口が減少していくことは分かっていることです。道路に使う税金はこれからの石狩市への投資として教育や福祉に使ってください。そらがこれからの石狩に大事なことです。これからは今までのような産業経済の発展ではなく、人口が減少していく中でいかに人間らしく生活していけるか考えることが20年後の石狩市に大事なことだと思います。市民の幸せを目的とした経済を考えてください。道路建設のような税金の無駄は止めてください。たとえ、石狩市のお金で建設しなくても。</p> | その他 | <p>新港地域へつながる樽川7線、樽川6線などの片側1車線道路では、通勤時において交通混雑が発生しており、新港地域への通勤者などからも、特に冬季間の通勤に時間を要するとの声を聴いております。</p> <p>片側2車線道路の花川通を延伸することにより、花川通の現在の交通容量（道路に車を通すことができる能力を表し、双方向の合計で1日当たり28,800台）を上限の10割とすると、交通量は現在の4割から、開通後は6割程度まで増加することとなりますが、樽川7線などの道路の交通量は3、4割程度減少する想定となっておりますことから、まち全体では、道路機能に応じて適正化され、安全、安心な環境が創出されるものと考えております。</p> |
| 16 | <p>・今後は高齢人口のみが増加する人口減少社会となり、石狩湾新港の取扱量、交通量も減少すると考えられるが、流通通と花川通を繋げることに意味を見出せるのでしょうか。</p> <p>・平成13年10月の本都市マスタープランの策定時において、多くの市民が石狩湾新港地域に通勤している状況や、海や港がより身近な水辺空間になってほしい、との市民意見が増えてきていることが理由に挙げられて、新マスタープランで道路計画が盛り込まれています。しかし、平成27年が始まったいま、我が家を含め近所の人は定年退職を迎え、子供たちも市外へ出て行き、花川地区には老人世帯が増えていきます。石狩浜の海浜植物などに興味を持っていますので、雪の無い時は月に何度も出かけていますが、すでにある道路で十分です。花川住民には、市道花川通りと市道流通通りとを結ぶ道路は必要ありません。</p> | 不採用 | <p>花川通と流通通を繋ぐことにより、市街地における道路交通体系の充実・適正化、新港地域における防災体制・緊急時対応の向上、新港地域の活性化と花川市街地への波及効果など、本市のまちづくりに寄与するものと考えております。</p> |
| 17 | <p>・住民合意は今だに形成されていないことも留意すべきである。11/19の市説明会における反対意見や要望、疑問の声に、きちんとした対応をする必要がある。</p> | 参考 | <p>市としましては、一昨年12月の沿道7町内会に対するアンケート調査や、昨年4月の全市民向けのパブリックコメントの結果等を市民にお示しし、十分に説明させていただいているものと考えております。今後につきましては、昨年11月の市民説明会での意見や、今回のパブリックコメントの結果等を都市計画審議会へ報告し、審議をいただいた後、これまでの意見提案や審議会の答申内容等を市が総合的に判断し、今後の対応を決めて参りたいと思います。</p> |

| No. | 意見等の主旨 | 検討結果 | 検討内容 |
|-----|--|------|--|
| 18 | <p>・通勤時間帯、花川通と道々手稲花畔線のT字路交差点での信号待ちで、花川通から住宅地の細い道路を抜け道に利用するドライバーが多く危険との指摘があるようだが、延伸すれば解決するのであろうか。花川通の交通量は増加する予測であり、問題の交差点での信号待ちの車もその分増える。マイカーによる通勤・退社時の市内市道の渋滞（12月上旬の現地調査）については、札幌市内で見られるような本来的な渋滞とは言いがたいが、信号の時間で改善するように思われた。この件については、公安委員会に相談し信号制御の研究をしてはどうか。</p> | 不採用 | <p>花川通を延伸して、現在のT字交差点を十字交差点にすることにより、交差点での車の流れが改善され、新港へ向かう直進車は渋滞せずに通過できる想定となっております。</p> <p>信号については、花川通と交差する道道石狩手稲線は主要道道で、花川通よりも交通量が多く、こちらの交通を中心に制御されている状況にありますので、現状のT字交差点のままで、花川通の信号を調整することによって、道道の交通の流れを悪化させる懸念もあることから、信号制御のみによる対応は難しいものと考えております。</p> |
| 19 | <p>・マイカー通勤によるラッシュは、石狩市内にとどまらず、札幌市内等でも問題になっているので、勤務時間のフレックス制を採用してもらい通勤・退社時間の分散化の協力を事業所に要請することも必要なのではないかと。 「第2次石狩市環境基本計画」では地域別配慮指針の②石狩湾新港地域【配慮指針】で、「マイカー通勤による環境負荷を低減するため、効率的な通勤形態を模索します。」とある。事業者が環境に配慮して事業を行うことは今や当たり前の事になっている。花川通を延伸しても、現状のままでは、恐らく大きな道に集中し、今よりもひどい渋滞が発生するのではないかとと思われる。600事業所の全従業員がすべてマイカー通勤するという事態はやはり、改善されなければならないのではないかと。この件は、花川通延伸と切り離し、独立の問題として解決策をさぐって頂きたい。</p> | 参考 | <p>企業の連携による運行システムの可能性を探るため、平成19年度から20年度にかけて、送迎バスを運行している事業所からの聞き取り調査と、具体的な経路やコストなどについて検討したところ、勤務形態や繁忙期が異なること、分散した事業所間をつなぐ共同運行は単独運行より運行効率が低下しかねないこと、企業情報の漏えい等への危惧、既に自社送迎の低コスト化が進んでおり、更なるコストメリットが見いだせない事業があることなどから共同運行システムの構築は難しいと判断した経緯があります。現在、路線バスとして、新港方面の3路線（新港西・新港中央・新港南）と新港を通過する4路線（石狩・トーメン団地・厚田・浜益線）が運行されているものの、様々な勤務体制や勤務時間のすべてに対応する運行は現実的には難しい面もあり、なおマイカーでの通勤が必要な状況となっておりますが、今後も地域に相応しい交通体系のあり方を模索していきたいと考えております。</p> |
| 20 | <p>・マスタープランの70頁に、3 将来市街地の取り組みの方針、（2）商業業務系土地利用検討地区として、遮断緑地の花川通延伸ルート周辺が扱われているが、これにも反対である。なぜ、遮断緑地内に商業地区を作らなければならないのか、遮断緑地は木を伐らずに守るべき場所であることを、再度、ここでも述べておく。</p> | 不採用 | <p>ご意見は、今回のテーマである都市マスタープランの部分見直しに対するものではありませんが、次期都市マスタープラン策定時にあらためて検討して参りたいと思います。</p> |
| 21 | <p>・花川から新港へ抜ける道が狭く、朝・夕の混雑は避けられず、特に冬になるとさらに細くなり吹き溜まりによる、交通障害も考えられ早期着工に期待したい。 （同様の意見5）</p> | 参考 | <p>市道花川通と市道流通通とを結ぶ道路整備は、交通混雑の緩和など道路交通体系の充実が図られ、冬季間の交通障害の軽減にもつながるものと考えております。</p> |

| No. | 意見等の主旨 | 検討結果 | 検討内容 |
|-----|--|------|--|
| 22 | <p>・平成26年4月に実施した、パブコメのまとめである、「花川通りと流通通りの接続（花川通り延伸整備）に寄せられた意見と検討結果について」は、非常に問題がある。意見等の主旨には、寄せられた意見が反映されていない。こんなパブコメのまとめは、お粗末としか言いようがない。担当部局である企画経済部企画課は猛省すべきである。このようなまとめを根拠に、住民説明会や都市計画審議会が行われたことに市役所の危機を感じる。</p> | その他 | <p>昨年の4月及び今回のパブコメに提出された意見につきましては、採用、不採用、参考、その他など、それぞれの意見に対する対応方針と、それに至った市の具体の考えを併記して、市のホームページに掲載するなど、広く市民に公表し、多くの理解を得ながら、執り進めているところであり、これらの結果を踏まえて、説明会や審議会などを開催しております。</p> |