

「愛知県都市計画道路見直し方針(案)」に対する意見及び県の考え方

No.	御意見の概要	県の考え方
1	<p>表紙・裏表紙 愛知県都市計画道路見直し方針(案)で、(案)が赤字で入れているのに、発行年月は「平成30年 月」と空白である。何故、5月が入らないのか。方針案は5月31日に公表されており、(案)に5月と入れるのに何の問題もないはずである。</p>	<p>今後、県民の皆様からの御意見を踏まえ、方針の内容を検討した上で公表することになります。その際に、公表日(年月)を記入します。</p>
2	<p>「はじめに」について “平成17年3月、都市計画道路見直し指針を策定…事業着手できていない箇所が数多くあります。”の原因究明、分析の概要が必要である。少なくとも、どこまで廃止等が進み、どれだけ未整備が残っているかを明記すべきである。愛知県のホームページ2018年2月5日では、“平成28年度末時点では、県内13市2町において、43路線、延長約36.2kmが計画の廃止等の手続きを完了しています。”とある。</p>	<p>未整備延長については、方針p3のグラフ(計画延長、整備率等の推移)に表示したとおりであり、限られた財源の中で、順次、事業進捗に努めており、前回の見直し指針策定後、約600kmの都市計画道路を整備してきました。 今後も、未着手区間の必要性などを再検証し、必要に応じて計画の変更、廃止を行うとともに、存続させる都市計画道路の整備に努めてまいります。 なお、都市計画道路の廃止等の実績につきましては、定期的に本県ホームページを更新してまいります。</p>
3	<p>「はじめに」について “未着手の都市計画道路の必要性などを再検証し”とあるが、未着手の都市計画道路の定義を明確にしておく必要がある。検討フローにおける判断基準p10として“必要性などを検証する区間を設定”、“整備済み、事業中の区間を確認することにより未着手区間を抽出”という説明があることから、部分的に着手しているも、着手できていない箇所を対象とすると明記すべきである。また、その一覧表を示して、県民が具体的に見直し作業に参加できるようにすべきである。 名古屋環状2号線は、延長が長すぎるため区間ごとに事業着手したが、全体が一つの都市計画ということで、古い制度の環境影響評価がおこなわれ、交通需要さえなくともネットワークだからということで行われている。西知多道路は一部地区の事業着手はされているが、当面必要のない道路であるため、ほとんどが事業着手できていない。このため、事業未着手区間を今回の見直し対象とすることを例示すべきである。</p>	<p>方針p9、p10に記載しましたとおり、都市計画の見直しの要否に関し、路線全体で判断するのではなく、主要な道路との交差点、区域区分の境界、整備済みの区間の境界等を考慮し、適宜、必要性などを検証する区間を設定することとしており、また、路線の一部について都市計画を廃止するなどの事例を方針p15からp20に掲載しています。 なお、個別の都市計画に関する地元説明会などで、都市計画の廃止などの理由について説明するとともに、市町村と調整の上、都市計画道路の見直しの検討状況についても情報提供に努めてまいります。 また、今回の方針は都市計画道路の見直しの基本的な考え方を示したものであり、個別の未着手道路については今後、この方針に従い、必要性などの検証を行ってまいります。</p>
4	<p>過去に、必要があると言って都市計画決定をしたのであるから、その都市計画道路を見直す理由をもっと詳しく丁寧に説明すべき。未整備の都市計画道路を減らすためなら、整備する見込みのない都市計画道路全てと、市街化調整区域の都市計画道路を全て廃止すれば良い。</p>	<p>個別の都市計画に関する地元説明会などで、都市計画の廃止などの理由について説明します。 なお、今回の見直しにあたっては、市街化区域内、市街化調整区域内いずれの路線についても、その必要性などを検証した上で判断してまいります。</p>
5	<p>都市計画道路の現状と課題について “「2 都市計画道路の現状と課題」”p3で“「未整備区間の多くは高度経済成長期までに計画決定されたもので…社会経済情勢などが変化」という理由だけでは不十分である。旧都市計画法のものと、住民意見も聞かずに、行政の一方的な意向で計画決定をした事実とその反省を追記すべきである。</p>	<p>現在は昭和43年に制定された都市計画法に基づき、都市計画道路などの都市計画の運用を行っているところですが、昭和43年より前についても、当時の法令等の規定に基づき、都市計画の運用を行ってきたところです。</p>
6	<p>自動車トリップ数について “「(2)ピークを迎える自動車トリップ数」”p5で、やっとな、将来交通量が“平成37年度頃をピークに減少に転じる見込みである。”と認めた。今までの過大な需要推計を大幅に見直し、西知多道路などの一部事業中の路線も再検証の対象路線に含め、必要性の再検討をすべきである。</p>	<p>今後、見直し方針に従い、整備済み、事業中以外の都市計画道路(区間)の必要性などを検証してまいります。</p>

No.	御意見の概要	県の考え方
7	<p>歴史・文化資源、環境の保全について “（６）歴史・文化資源、環境の保全” p7で、環境の保全として”周辺環境への影響の回避、低減を図ることも求められている。”と抽象的な言葉だけではなく、道路騒音について、最高裁判決で確定した広島高裁判決は「昼間屋外値」（LAeq）65dBを超える場合に受忍限度を超える」としている。つまり、特例基準（「幹線交通を担う道路に近接する空間」の「昼間70dB以下、夜間65dB以下」）を否定していることを明記すべきである。ちなみに“（７）建築制限に対する新たな司法の見解”、として最高裁判決の補足意見を紹介している。これと同様の説明構成とすべきである。</p>	<p>都市計画道路の見直しの基本的な考え方を見直し検討フローに関わる事項について、「社会経済情勢の変化」として方針p5からp7に記載しており、「（７）建築制限に対する新たな司法の見解」は長期未着手路線そのものに関する内容であるため、最高裁判決（H17）の概要を記載したものです。 一方、道路騒音については、都市計画道路の規模や沿道の土地利用により環境基準が異なり、また、周辺環境も様々であることから、一般的な情勢の変化として、「周辺環境への影響の回避、低減を図ることも求められている」と記載しています。</p>
8	<p>社会経済情勢の変化について “３ 社会経済情勢の変化”、には（１）～（７）が掲げられているが、“（８）市街化の進展”を追加し、道路からの騒音・振動、排気ガス被害が大きく、かつ広範囲になっていることを追加すべきである。</p>	<p>道路周辺の環境保全については、方針p7に記載しましたとおり、「（６）歴史・文化資源、環境の保全」において、「道路整備にあたり周辺環境への影響の回避、低減を図ることも求められている」としています。</p>
9	<p>チェック項目について “○チェック項目について次のとおり説明する。” p11の補足設目について“（Ⅱ）計画上の必要性があるか”の“表－１において該当する評価項目を確認し、一つでも該当する項目があれば、計画上の必要性があると判断する”とあるが、これでは見直しが進まない。 例えば、表－１（p12）の“交通機能”の評価項目の1番目に“道路ネットワーク機能の確保”があり、すべての道はローマに通じると言われれば、全ての都市計画道路について必要があることになり、チェック項目の（Ⅱ）計画上の必要性は意味がなくなる。 名古屋市の「未着手都市計画道路の整備について（第2次整備プログラム）」（2016年3月）では4項目（交通機能、自動車交通の円滑化、防災、交通安全）を各5点で評価し、8点以下なら廃止か現況道路への変更としている。少なくとも、こうした総合的な評価をすべきである。</p>	<p>都市計画道路によって求められる機能は異なるため、方針p12に掲載した表－１の評価項目に該当があり、計画上の必要性ありとされた場合でも、歴史・文化資源、環境などへの影響、代替性などを多面的に検討することとしています。</p>
10	<p>毎年多額の予算を使い道路整備が進められている中で、市街化調整区域の都市計画道の整備率が低いということから、市街化調整区域に必要な道路を無駄に都市計画決定していることは明白。市街化調整区域の道路に対して、表１や表２の空間機能や市街地形成機能を求めることは、都市のスプロール化につながるの、区域気分を定めていることの主旨や集約型都市構造を目指すとしている県の都市づくりビジョンに反する。</p>	<p>方針p11に記載しましたとおり、市街化調整区域に存する路線（区間）については、基本的に交通機能に着目して計画上の必要性を判断することとしておりますが、沿道に集落等があるなど地域の状況によっては、空間機能や市街地形成機能も評価した上で当該路線の必要性を判断することがあり得るとしています。</p>
11	<p>必要性の評価項目について ”表－１ 必要性の評価項目” p12で、”空間機能”の“都市環境”で“景観形成・都市緑化等”は不十分である。“等”の内容を明確にすべきである。国の都市計画道路の見直しの手引き（2017年7月）p39では“日照の確保、歴史的まちなみの保全や文化的資源の保全・活用、環境負荷の低減、住環境の改善”と具体的に示してある。少なくともこの単語は追加した表とすべきである。</p>	<p>地域によって、必要性などを判断する際に重視する指標は様々であるため、指標を限定的にせず、各々の実情にあわせて地域ごとに判断できるよう「景観形成・都市緑化等」と記載しています。 なお、方針p12の表－１は評価項目ごとにチェックすべき指標を例示したものであり、地域によってはこれ以外の指標もあり得ると考えています。</p>
12	<p>チェック項目について ”チェック項目の補足設目について下記のとおりに説明する“について”（Ⅲ）歴史・文化資源、環境等に必要性を上回る多大な影響があるか“、として“貴重な歴史・文化資源を損なったり、周辺環境を著しく害するといった必要性を大きく上回るデメリットがあるか否かを判断する。”とあるのは当然である。しかし、貴重な歴史・文化資源を損なうとはどんな状況か、周辺環境を著しく害するとはどんな事態かを具体的に示す必要がある。この言葉のままだけでは、県の勝手な裁量が働くことになる。</p>	<p>地域によって歴史・文化資源、環境などの状況は様々であるため、貴重な歴史・文化資源を損なうか否かの評価方法を限定的にするのではなく、各々の実情にあわせて地域ごとに判断することが適切であると考えています。 なお、方針p1に記載しましたとおり、今後、本県と各市町村等関係機関が相互協力のもと、地元の合意形成を図りつつ、都市計画道路の見直しを行うこととしています。</p>

No.	御意見の概要	県の考え方
13	見直し検討フローについて ”都市計画道路の見直し検討フロー“p9で、〔必要性に関する評価〕が”（Ⅱ）計画上の必要性があるか“、”（Ⅲ）歴史・文化資源、環境等に必要性を上回る多大な影響があるか“の2段階で評価することになっているが、そもそも（Ⅱ）計画上の必要性があるから都市計画決定したはずだから、この段階の評価はほとんど意味がなくなる。むしろ、”（Ⅲ）歴史・文化資源、環境等に必要性を上回る多大な影響があるか“が重要な見直しの視点となる。この”多大な影響“について、具体的な評価方法を明記すべきである。	都市計画を運用するにあたり、国がその原則的な考え方を示した都市計画運用指針においても、「都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合等においては、変更の理由を明確にした上で見直しを行うことが望ましい」とされており、適時、計画上の必要性があるか否かを確認することは非常に重要だと考えています。 また、地域によって歴史・文化資源、環境などの状況は様々であるため、歴史・文化資源、環境等に必要性を上回る多大な影響があるか否かの評価方法を画一的にするのではなく、地域の実情を考慮しつつ県と市町村で協議し、判断することが適切であると考えています。
14	表1や表2の指標が（例）となっている。パブリックコメントで県民に意見を問うのであれば、（例）ではなく、実際に評価する際に判断材料とする指標を明らかにすべき。このままでは、何に基づいて都市計画道路の見直しを判断するのかわからない。	市町村によって人口密度や産業の集積状況など都市のおかれた状況は様々であるため、このような地域の実情に応じて各路線（区間）の必要性や代替性を判断することが適切であると考え、評価指標を例示する対応をしています。
15	表2に示されている道路密度は、都市計画マニュアルに示されたものであるようだが、15年も前に出された全国画一的なマニュアルが、現在の愛知県が直面している都市の課題（コンパクトシティプラスネットワーク、都市再生、都市のスポンジ化など）に対応できる密度であるか検討しているのか。方針が定まるまでの検討内容もオープンにしなければ、パブリックコメントが単なる参考意見にとどまってしまう。	道路密度始め方針p14に掲載しました表-2にある「代替道路の条件」は、地域の実情やまちづくりの方針などを踏まえて、代替道路に該当するかどうかを判断する際の目安になるものです。 そのことを明示するため、表-2の項目名を「代替道路の条件（代替性を判断する際の目安）」に修正しました。
16	現道、代替道路、計画道路、都市計画道路、路線など、道路ひとつをとっても、同じような言葉がいくつも出てくる。全体的に専門的な言葉が多く、素人である県民からすれば、その言葉の違いが理解できない。用語集において都市施設の説明があるが、都市計画法では、都市施設とは都市計画に定められる施設と定義されており、都市計画に定められる施設の総称という説明ではない。正しく、わかりやすい情報を出してほしい。	「都市計画道路」や「代替道路」について、その解説を方針p21以降の参考に追加しました。また、本文において使用している用語のうち「都市計画マニュアル」など一般の方になじみのないものについても、その解説を参考に追加しました。その際、都市計画法などの表現そのものではなく、一般の方にも理解しやすいよう、平易な表現に努めています。
17	この方針に基づいて都市計画道路の見直しをするのであれば、その見直しの結果はその理由を含めてすべて公表してほしい。土地の利用に制限をかけてきたこと、これからも制限をかけていくことであるなら、少なくとも利害関係者は、その内容を知る権利があるし、議論に参加する権利がある。	都市計画道路の見直しの検討状況などについては、市町村と調整しながら、情報提供に努めてまいります。

※この他に「愛知県都市計画道路見直し方針」とは直接関わりのない「ジブリパーク」や「八丁みそ」に関する御意見もございました。