

(仮称)名岐道路(一宮～一宮木曾川)の都市計画の案を作成するための基本方針(案)
に関する意見書の要旨(総括表)

1. 縦覧期間 令和3年2月12日(金)～3月12日(金)

2. 意見書数 4通 (2団体、2名)

3. 意見の分類

分類	件	頁
1 都市計画の目的及び内容に関する意見		
(1)都市計画の目的について	3	1
(2)整備効果について	4	1
(3)都市計画の概略の案について	4	2
(4)留意事項・配慮事項などについて	3	3
(5)その他について	1	3
2 その他		
(1)愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会資料について	1	4
(2)環境影響評価手続きについて	2	4
合計	18	

(仮称) 名岐道路 (一宮～一宮木曾川) 都市計画の案を作成するための基本方針 (案) に関する意見書の要旨

1 都市計画の目的及び内容に関する意見	
(1) 都市計画の目的について	
	3件
1-1-1	<p>都市計画の案を作成するための基本方針 (案) の「名岐道路 (一宮～一宮木曾川) を都市計画に定めようとする目的」に、『今回、(仮称)名岐道路(一宮～一宮木曾川)を、円滑な都市活動を確保し良好な都市環境を保持するために必要な都市施設として都市計画に定めようとするものです。』とあるが、予算の限られている中、愛知県内の道路のうち、なぜ、この時期に、この名岐道路を選んだかの説明を明記すべきである。それこそが都市計画の基本方針に最も必要なものである。</p> <p>< 2通 (2団体) ></p>
1-1-2	<p>国道 22 号と名古屋高速一宮線との並行区間の交通量の合計 118,919 台/日 (一宮市浅野) は、名神高速 91,820 台/日より多く、名岐道路が完成すれば、名神高速より多い交通量となることを明らかにすべきであり、全体的な交通量を推定できるよう、最新交通量、環境予測のための計画交通量を示すべきである。</p> <p>また、必要性が説明できる計画交通量が出来てから都市計画手続きを進めるべきである。</p> <p>< 2通 (2団体) ></p>
1-1-3	<p>計画交通量及び速度による便益を、2019 年 9 月に国が実施した名岐道路の計画に関するアンケートに記載の概算事業費で割って、費用便益比 B/C を算出、公表し、1.0 以内 (便益以上に費用がかかる) なら計画を中止すべきである。</p> <p>< 2通 (2団体) ></p>

(2) 整備効果について	
	4件
1-2-1	<p>渋滞等の解決として高速道路化案が示されているが、名古屋高速一宮線からの流入や国道 155 号への流入をスムーズにしなければ、国道 22 号の今の混雑状況はほとんど変わらないはずである。その証拠に、対象区間外の南側、一宮市浅野では、名古屋高速一宮線と国道 22 号の交通量の合計は、118,919 台/日となっており、国道 22 号の下り線の混雑時走行速度は 19.0km/h である。国道 22 号に並行して高速道路を建設しても渋滞は解消しない実例といえる。</p> <p>< 2通 (2団体) ></p>
1-2-2	<p>都市計画の案を作成するための基本方針 (案) の「名岐道路 (一宮～一宮木曾川) の整備効果」に、『高速道路の移動距離が短くなるとともに時間信頼性が向上』とあり、方法書 p3-5「第 1 回中部地方小委員会資料 (国土交通省中部地方整備局) 地域の課題 1) 高速アクセス性、時間信頼性」で、『高速道路を利用した場合には約 1.5 倍の延長があり、迂回感がある。』とあるが、説明図では一般道路は約 20km で 50 分、高速道路は約 30km で 40 分とあり、高速使用で 10km 迂回するが 10 分早く到着できる。こうした例は多く、少し遠くなるが費用はかかっても早く着くことを選ぶ人が多いことで、課題とするようなことではない。</p>

	<p>また、方法書 p3-5「第 1 回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局） 地域の課題 1) 高速アクセス性、時間信頼性」で、『高速ボトルネック箇所が存在するため、所要時間にばらつきが発生し、時間信頼性が低い。』とあるが、一宮ジャンクション付近の名神高速は上下線とも 2 車線を 3 車線化する検討が始まった。それでもボトルネックによる時間信頼性が低いからと 2 重投資をすることはやめるべきである。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>
1-2-3	<p>都市計画の案を作成するための基本方針（案）の「名岐道路（一宮～一宮木曾川）の整備効果」に、『国道 22 号や交差道路等の渋滞が緩和し走行速度が向上』とあり、方法書 p3-6「第 1 回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局 地域の課題 2) 渋滞」では、『国道 22 号の市街地付近では、信号交差点が連坦しており、速度低下が顕著』とあるが、具体的な速度がなく納得できない。国道 22 号の両郷町交差点（朝日 2 丁目近く）で左折車線長の延伸対策が実施されており、混雑は解消するはずである。国道 22 号の混雑は順次解決していけばよく、膨大な事業費をかけ、生活環境等に多大な影響を与える都市計画は中断すべきである。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>
1-2-4	<p>都市計画の案を作成するための基本方針（案）の「名岐道路（一宮～一宮木曾川）の整備効果」に、『国道 22 号や交差道路の交通事故件数が減少』とあり、方法書 p3-6「第 1 回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局 地域の課題 4-3) 交通事故」では、『一宮市では、国道 22 号、国道 155 号等の幹線道路沿線において事故が多く発生している。』とあり、追突事故 74%あることを図で示しているが、説明するための図として死傷事故率を愛知県平均と対象区間で比較してある。国道と生活道路では死傷事故率が異なるのは当然である。方法書の評価対象区間 121 件/年・億台 km は、愛知県直轄国道平均 154 件/年・億台 km より少ない。このような恣意的な死傷事故率比較は撤回すべきである。少なくとも県平均ではなく県内国道の死傷事故率で対象区間と比較すべきである。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>

(3) 都市計画の概略の案について		4 件
1-3-1	<p>名古屋高速の延長に賛成する。しかしながら、今回名古屋高速が延長されることで一宮東インターチェンジ付近での渋滞は緩和される一方、一宮木曾川インターチェンジ付近での渋滞が酷くなると思われる。</p> <p>今回の名古屋高速の延長は、一宮市内での渋滞を緩和できるものの、渋滞箇所を北にスライドさせるだけに過ぎないを考える。ただし、一宮市内での渋滞を緩和させることも重要であるので、今後、一宮木曾川インターチェンジまでの延長だけでなく、岐阜市中心部又は国道 21 号線まで接続することが必要である。愛知県と岐阜県との移動時間の短縮によって観光や消費の拡大を見込めると思う。名古屋高速のさらなる延長についても検討いただきたい。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>	
1-3-2	<p>都市計画の案を作成するための基本方針（案）の「都市計画上の留意事項・配慮事項など」に、『一宮インターチェンジについて、接続機能の強化（ジャンクション化）のための</p>	

	都市計画の変更手続きを行います。』とあるが、具体的な位置、構造が不明である。 < 2通 (2団体) >
1-3-3	名古屋高速一宮線の側壁は、現状はコンクリート壁の上に防音壁を備えた長壁となっているが、同一形状が長々と続き、運転には多少変化があった方が運転し易いと思われるため、例えば、1km 間隔に縦線数本を設けるなど、側壁への色彩の配慮を提案する。 < 1通 (1団体) >
1-3-4	近年、気候変動が大きく時間雨量が 100mm を超えることが多発している。現状の路面は透水性舗装が施され片側に排水口が定間隔に設けられているが、瞬時的豪雨の撥ね水などは視界を失い危険であるので、例えば、水の溜まり易い場所には土木用排水管や吸水用チューブを舗装内に設置するなど、短時間豪雨への対策を提案する。 < 1通 (1団体) >

(4) 留意事項・配慮事項などについて		3件
1-4-1	都市計画の案を作成するための基本方針(案)の「都市計画の概略の案(概略ルート)」に、一宮木曾川インターチェンジのジャンクション化が図で示されているが、文章でも明記し、騒音、日照、電波など環境上の問題を引き起こさないよう十分な配慮を行うべきである。 < 2通 (2団体) >	
1-4-2	都市計画の案を作成するための基本方針(案)の「名岐道路(一宮～一宮木曾川)の整備効果」に、『騒音や日当たりなどの調査、予測をしっかり行い、環境に配慮しながら計画づくりを進めます。』とあるが、方法書 p8-15「環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由」の日照障害の予測に『等時間の日影線の範囲を計算して求め、等時間日影図を作成することにより予測します』としながら、評価の基準は記載していない。 また、騒音は、高層階でも環境基準を守るとは約束せず、評価は特例の「幹線交通を担う道路に近接する空間」の基準値が適用される。この特例を環境基準に適用するのはやめるべきである。 < 2通 (2団体) >	
1-4-3	都市計画決定である以上、工事期間の交通問題はどのように解決するのかを明らかにする必要がある。車線を規制することしか考えていないようだが、工事期間は、あらかじめ車線を増やすなどの点も検討して明らかにする必要がある。 < 1通 (1団体) >	

(5) その他について		1件
1-5-1	都市計画の案を作成するための基本方針(案)の表紙では計画路線の名称に「(仮称)」が付いており、裏面の「意見書記載例」では「(仮称)」が付いていない。どちらが正しいのか。 < 2通 (2団体) >	

2 その他	
(1) 愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会資料について	
	1 件
2-1-1	<p>都市計画の案を作成するための基本方針(案)の「都市計画手続き 及び 環境影響評価手続きの流れ」では、「都市計画原案の作成時の公聴会の開催」を行うことになっているが、愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会(第1回)で配布された資料では、公聴会の開催が記載されていない。また、基本方針案は閲覧・説明会だけで、住民の意見を聞かないことになっている。配布資料と異なる流れにしたのなら、その理由をきちんと専門部会にも、住民にも説明すべきである。高速道路7.5kmの新設という2000億円近い事業であるため、公聴会を開催するのは当然である。</p> <p>< 1 通 (1 団体) ></p>

(2) 環境影響評価手続きについて	
	2 件
2-2-1	<p>他の道路では、配慮書段階で国は3km幅で説明したが、県の方法書の1km幅は、そこに含まれていない部分があり、住民は配慮書に関われなかった。このように事業者が突然変わると、根本的な問題まで勝手に変更されてしまう。こうした無責任なことが起こらないよう、環境影響評価手続きは国土交通省が最後まで責任を持って実施すべきである。</p> <p>方法書 p3-4「都市計画対象道路事業の経緯」にある『名古屋高速道路公社が事業主体となる』ことは事業採算性の点から反対の声が多くあり、公社の運営会議でも承認されていない。こうしたことを前提に、都市計画決定権者の愛知県が方法書手続きを実施するのはおかしく、国土交通省が最後まで環境影響評価手続きを進めるべきである。</p> <p>< 2 通 (2 団体) ></p>
2-2-2	<p>配慮書という事業内容を検討する最初の重要な段階における、下記の国の行った手続き等に対し、都市計画決定権者(愛知県)としての見解を示して頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2019年9月に国が実施した名岐道路計画に関するアンケートの結果を用いた地域の意見聴取の結果(方法書 p3-10「第2回中部地方小委員会資料(国土交通省中部地方整備局) 地域の意見聴取の結果」)では、政策目標は妥当であると確認したとあるが、低い回収率のなかで、「そう思う」という積極回答が約3~4割しかなかったことを直視すべきである。また、アンケートの自由意見の内容をまとめすぎである。これでは配慮書案に賛成意見だけだったと誤解を受ける。配慮書に対して2020年5月1日に国へ提出した17項目の意見は、どのように扱われているのか。 ・ 配慮書の手続き段階では、意見書の受付が行われなかった。これは環境影響評価法に定められた『意見を求めるように努めなければならない』を無視している。 ・ 2019年9月に国が実施した名岐道路計画に関するアンケートにおける自由意見に対しての事業予定者の見解(方法書 p7-2「計画段階環境配慮書の案又は計画段階環境配慮書についての意見と見解(一般住民(企業団体含む)からの主な意見と事業予定者の見解)」)では、計371件の住民からの意見を1~2行の20項目にまとめ、その理由は削除している。また、それに対する見解は同一文で見解とは言えない。都市計画決定権者の知事として、ひとつひとつの意見に誠実な見解を示すべきである。 <p>< 2 通 (2 団体) ></p>