

都市計画原案に関する公聴会の結果について

- 公聴会では都市計画原案に対して、4名の方に公述意見を述べて頂きました。
- 公述意見の要旨をとりまとめ、下表の分類にて整理しました。

分類	件数
1 都市計画の目的及び内容に関すること	
（1） 都市計画の目的について	6
（2） 都市計画原案の内容について	8
（3） 環境について	5
2 その他	3
合計	22件

1 都市計画の目的及び内容に関すること (1) 都市計画の目的について … 6件

番号	項目	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
1-1-1	目的	<p>方法書縦覧時における意見とその見解によると、「名岐道路は2019年3月に定めた尾張都市計画区域マスタープランにおいて、概ね2030年までに整備を予定している主要な施設として位置づけられている」とされているが、他区域のマスタープランにも同様の道路計画が付けられており、<u>なぜ名岐道路だけをこの時期に先行するのかの理由にはなっていない。人口減少、交通需要減少が目の前にせまっているというこの時期に予算の限られている中、愛知県内でこの名岐道路を選んだのはなぜか。このような道路計画は中止すべきだと考える。</u></p>	<p>名岐道路は、<u>2019年3月に定めた尾張都市計画区域マスタープランにおいて、都市づくりの目標である「リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進」や「力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進」の実現のため、「概ね2030年までに整備を予定する主要な施設」として、その必要性を位置づけています。</u></p> <p>そして、<u>2020年度に、国土交通省による計画段階評価手続きが完了したことを受け、都市計画決定権者である本県が都市計画及び環境影響評価手続きを開始しました。</u></p>
1-1-2	目的	<p><u>費用便益比(B/C)が、1.0以内なら計画を中止すべき</u>費用便益は都市計画決定後の事業計画認可時に作る事になっているのは承知しているが、収支が合うかどうかも考えずに都市計画決定するのは問題。<u>費用便益については、環境影響評価手続き開始前に算出すべき。</u></p>	<p><u>費用便益比の算出、公表等については、事業者の行う事業化手続きとして別途実施される方針です。</u></p>

(1) 都市計画の目的について … 6件

番号	項目	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
1-1-3	目的	<p>方法書では、「<u>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</u>」とあるが、<u>少し遠くなるが費用がかかっても早く着くことを選ぶ人も多いことで、課題とするような事ではない。</u></p> <p><u>高速ボトルネックについては、時間信頼性が低いとあるが、一宮地区の名神高速上下線とも2車線を3車線にする具体的検討が始まっている。それでもボトルネックによる時間信頼性が低いという判断か。</u></p>	<p><u>高速道路を利用した場合の迂回感の解消やボトルネック箇所の回避といった高速アクセス性や時間信頼性の向上には、2019年3月に定めた尾張都市計画区域マスタープランの都市づくりの目標である「リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進」や「力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進」の実現を図る名岐道路の整備が必要と考えています。</u></p>
1-1-4	目的	<p><u>渋滞については、2019年9月の配慮書の案では渋滞速度を記載していたが、配慮書、方法書では削除され、国道22号の区間別のkmあたり信号数だけしか記載されていない。</u></p> <p><u>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て生活環境に多大な影響を与える高速道路化は実行しないでいただきたい。</u></p>	<p><u>国道22号の速度低下については、方法書p3-6の国道22号の区間別のkmあたり信号数の記載だけでなく、方法書p3-7「<u>図3-7地域の課題を解決する政策目標(案)</u>」において、<u>国道22号の今回対象区間以外の走行速度は33km/h(平成27年度全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度の上下線平均)、今回対象区間の走行速度は28km/h(同上)と記載しています。</u>なお、準備書においても、p3-18に国道22号の区間別のkmあたり信号数、p3-19に走行速度を同様に記載しています。</u></p> <p><u>国道22号の交通の円滑化には、名岐道路の整備が必要と考えています。</u></p>

(1) 都市計画の目的について … 6件

番号	項目	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
1-1-5	目的	<p><u>名古屋高速一宮線からの流入、155号への流入をスムーズにしなければ、今の混雑状況は変わらない。高速道路を建設しても渋滞は解消しない。通過交通と地域交通を分離するという感覚的な見解だけ。準備書(案)の説明では渋滞という言葉を使わず交通混雑緩和に修正したということは、必要性について説明できないことを自ら語っていると考えるをえない。</u></p>	<p><u>名岐道路を一宮木曾川インターチェンジまで延伸し高速道路ネットワークとして整備することにより、現在国道22号を走行している通過交通と地域交通を、名岐道路と国道22号に適切に分離させ、国道22号の交通混雑緩和を図ってまいります。</u></p> <p><u>また、国道22号や(都)北尾張中央道等の関連する平面街路について、名岐道路から円滑に流出入できるよう計画しています。</u></p>
1-1-6	目的	<p><u>一宮市における都市の発展と合わせて日本の大動脈である名神高速道路などの幹線道路が整備され、この地域の経済活動が支えられてきた。一宮市が尾張地域の中心的役割を果たし、更に活力ある都市となるために、道路整備による人流、物流効率化は非常に重要。名岐道路の計画は、渋滞解消や時間信頼性の向上、産業観光面での活性化が期待される。更なる物流交通の円滑化や企業立地の推進も期待される。</u></p> <p><u>近年自然災害の頻発化や、激甚化が懸念されている。特にこの地域は、南海トラフ地震の発生が危惧されており、名岐道路は平時・災害時を問わず安定的な人流・物流を確保しうる役割として期待している。</u></p> <p><u>一宮市の次の世代のために、また、一宮市のまちづくりのために一日も早く名岐道路が整備されることを願います。</u></p>	<p><u>名岐道路は、2019年3月に定めた尾張都市計画区域マスタープランにおいて、都市づくりの目標である「リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進」や「力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進」の実現のため、「概ね2030年までに整備を予定する主要な施設」として、その必要性を位置づけており、引き続き、都市計画及び環境影響評価手続を適切に進めてまいります。</u></p> <p><u>名岐道路の早期整備については、事業者となる者に伝えてまいります。</u></p>

(2) 都市計画原案の内容について … 8件

番号	項目	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
1-2-1	原案の内容	<p><u>常願通7丁目交差点の江南方面から名古屋方面への角の半径が8mと記載があり、岐阜方面へは2車線で右折となっているが、警察と協議済みか。</u></p> <p>江南方面から名古屋方面への左折は鋭角であり、通行が困難と思われる。国道22号と(都)北尾張中央道との鋭角な交差点を改めるべく、(都)北尾張中央道側の都市計画区域の変更を試みるべきと考える。</p>	<p><u>常願通7丁目交差点については、公安委員会とは協議済みです。道路構造令等に基づき設計しており、適切な都市計画区域であると考えています。</u></p>
1-2-2	原案の内容	<p><u>両郷町交差点北側の右折車線長は、65mで本線にはみ出さないか。歩道幅員をより狭くでき、右折車線長の延長、または両郷町入口料金所を高架上に設置するなど検討されてはどうか。</u></p>	<p><u>両郷町交差点については、将来の交通状況を考慮し、道路構造令等に基づき設計しており、適切な計画と考えています。</u></p>
1-2-3	原案の内容	<p><u>常願通7丁目交差点の名古屋方面、江南方面の車道に横断歩道の表示がないが、横断手段は横断歩道橋のみか。</u></p>	<p>常願通7丁目交差点については、名古屋方面、江南方面は横断歩道橋のみ計画しています。ただし、事業実施段階において、事業者が関係機関と協議を行いながら具体的な検討を実施することとしています。</p>

(2) 都市計画原案の内容について … 8件

番号	項目	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
1-2-4	原案の内容	<p><u>国道22号と大江用水の交差部については、国道22号が基本的には周辺地盤より上がっている構造なので、これを下げてしまうと大雨の際に道路が水につかってしまい、洪水時の避難が難しくなってしまう。下流側に市の中心機能が集まっているため、治水の面から、国道22号の盤下げはせずに今のままの状態を維持してほしい。</u></p>	<p><u>名岐道路及び国道22号の道路排水の計画については、その時点の最新の技術基準に基づき適切に対応してまいります。</u></p> <p><u>なお、一宮市において、一宮市総合治水計画が策定されており、河川などの対策、流域対策や浸水被害軽減対策など、ハード対策とソフト対策を組み合わせた総合治水対策に取り組まれています。事業実施段階において、事業者が関係機関と協議を行いながら具体的な検討を実施することとしています。</u></p>
1-2-5	原案の内容	<p><u>大江用水の片側あるいは両側の遊歩道については、普段は交通弱者の通行の役割を担っている。また水質事故、水難時の捜索など、パトロール用の河川道路の機能も持つ。この機能は維持しておいていただきたい。また、災害時、上流の人たちが下流のところへ避難できるようなルートを確認してほしい。車を持たない人のために南側のボックスを残すと有効と思う。北側のボックスについては拙速な計画ではなく、もう少し議論の余地があるのではないかと思われる。</u></p>	<p><u>大江用水付近については、(都)北尾張中央道の整備等により国道22号を安全に横断できる新たな経路が確保されることから、現計画が望ましいと考えています。</u></p>

(2) 都市計画原案の内容について … 8件

番号	項目	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
1-2-6	原案の内容	<p><u>一宮木曾川ジャンクションの計画は、将来の一宮木曾川インターチェンジの改築工事を配慮しているのか。名岐道路の北端の岐南インターまでの延伸計画時に一宮木曾川インターチェンジが改築されることになると思う。岐阜市と一宮市を高速道路で接続する事も利点があると思う。</u></p>	<p>今回の都市計画では、<u>国道22号や一宮市街地部の交通課題の状況等を踏まえ、一宮東出口付近～一宮木曾川インターチェンジの約7.5kmを都市計画決定してまいります。</u> <u>一宮木曾川インターチェンジ以北のさらなる延伸については、今後の交通状況を踏まえ検討する方針です。</u></p>
1-2-7	原案の内容	<p><u>原案では出口の一つを短くしたとのことだが、急勾配にしたのか。計画案ではどの出入口も勾配8%で一定であるが正しいか。</u></p>	<p><u>新設する出入口は、すべて勾配8%です。</u></p>
1-2-8	原案の内容	<p>富士3丁目交差点南側の右折車線長は95mではないか。テーパー長、滞留長の合計が65mではない。</p>	<p>テーパー長と滞留長の合計は95.0mですので訂正いたします。</p>

(3) 環境について … 5件

番号	項目	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
1-3-1	環境	配慮書で一般からの意見の受付がなかった。	配慮書手続については、国において、法令等に基づき適切に実施されているものと考えています。
1-3-2	環境	<u>方法書縦覧時における意見とその見解では、評価対象区間の死傷事故率が121件/年・億台kmは、愛知県内直轄国道の平均154件/年・億台kmよりは少ないという大事な意見には答えていない。</u>	方法書p3-6「図3-6地域の課題「現状と課題③」」に記載の死傷事故率121件/年・億台kmは評価対象区間の事故を対象に算出した値で、2017年度尾北地域渋滞対策検討ワーキンググループの資料における154件/年・億台kmは愛知県内の直轄国道の交差点のみの事故を対象とした値であり、比較の対象としていません。
1-3-3	環境	<u>全体的な交通量を推定できるよう、最新の現状交通量、環境予測の為に将来交通量を示すべき。肝心の計画交通量および速度がない段階で、配慮書・方法書を作ること自体に無理がある。準備書(案)の説明資料では計画交通量だけは示されたが、その根拠がない。</u>	計画交通量については、準備書p3-7に記載しています。現況交通量については、準備書p4-2-9に記載しています。また、計画交通量の根拠となる算出方法は準備書p3-5～p3-6に記載しています。

(3) 環境について … 5件

番号	項目	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
1-3-4	環境	<p>配慮書や方法書における旅行速度28km/hは混雑時上下線平均旅行速度の平均、旅行速度34km/hは昼間非混雑時上り線旅行速度の平均、旅行速度22km/hは混雑時上り線旅行速度の平均と見解が示されているが、<u>一宮市から一宮木曽川インターチェンジの旅行速度は、上下線平均、上り線がごちゃごちゃで恣意的な数値を用いているという指摘をせざるを得ない。</u></p>	<p>配慮書や方法書における旅行速度については、<u>現状や課題等の説明内容に応じて、適切な数値を用いています。</u></p>
1-3-5	環境	<p>一宮東出口、一宮中入口、中間インターチェンジ出入口、端末インターチェンジ出入口では、<u>環境影響評価において、3箇所での予測で足りるという認識で良いか。</u></p> <p>インターチェンジ部分及びジャンクション部分を走行する自動車による大気・騒音等の影響について、適切に調査予測及び評価を行い、その結果を踏まえ、<u>適切な環境保全措置を検討することが必要。どこの出入口、どのような遮音壁を設置するかなどの環境保全措置を明記すべき。</u></p>	<p>準備書の予測箇所は、<u>道路構造、交通条件が変化するごとに区間を区切り、各区間のうち住居等の保全対象の位置を考慮して設定しています。</u></p> <p>インターチェンジ部及びジャンクション部を走行する自動車による大気質等の影響について、事業特性及び地域特性を勘案し、適切に行っています。</p> <p><u>自動車の走行に係る騒音の環境保全措置については、準備書p11-2-72～p11-2-83に記載しています。</u></p>

2 その他 … 3件

番号	項目	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
2-1-1	その他	<p><u>雨天時における道路冠水、床下浸水の原因究明と対策を要望する。一宮市赤見三丁目において年に数回どこも冠水していないのに、道路冠水、床下浸水をする箇所がある。それは赤見国玉神社の北西の国道22号と市道との交差点付近、もう一つは赤見国玉神社の南西の朝日2丁目交差点付近。一宮市役所が管理する排水経路の勾配を調査し、障害物があるか点検、一宮建設事務所が管理する県道小折一宮線の暗渠排水の勾配を調査し、あわせて障害物があるか点検、国道22号の側溝排水路の勾配を調査し、あわせて障害物があるかを点検することを要望する。</u></p> <p><u>また、道路冠水、床下浸水の実態を把握するとともにその解消に向け、必要と判断されたならば、国道22号の改築計画の際、考慮していただくことを望むとともに、その経過に関して随時伺うことにお許しをいただくことを要望する。</u></p>	<p><u>現在の道路排水に関する意見は、道路管理者に伝えてまいります。</u></p> <p><u>また、名岐道路及び国道22号の道路排水の計画については、その時点の最新の技術基準に基づき適切に対応してまいります。</u></p>

2 その他 … 3件

番号	項目	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
2-1-2	その他	<p><u>現在の国道22号の渋滞については、信号待ちで止まっている車両の正面の信号が青色になっても、前方の車両が動かないため発進できないのが原因かと思われる。国道22号と国道155号との交差点である富士3丁目交差点の赤信号でかなりの車両が停車している。そのような状況なので、富士4丁目交差点において市街地から東進する車両は青信号になっても名古屋方面に向かうために右折しても追い越し車線に入ることができず躊躇されるのが現状。道路管理者におかれましては、現在の交通信号系統について、交通信号を管轄する部署と協議されることを望む。また、その経過に関して随時伺うことにお許しをいただくことを要望する。</u></p>	<p><u>現在の道路の交差点計画等に関する意見は、道路管理者に伝えてまいります。</u></p>
2-1-3	その他	<p><u>令和4年10月24日の一宮市議会の名岐道路スマートインターチェンジ推進特別委員会の議事録では、現在の両郷町の国道155号バイパスと国道22号の信号系統が悪いなどの趣旨の発言があった。その後、一宮市役所は担当部署とどのように調整しているか差支えない範囲で教えていただきたい。</u></p>	<p><u>一宮市における調整状況に関することですので、一宮市に伝えてまいります。</u></p>