

第 1 号議案 名古屋都市計画区域区分の変更について

意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解

縦 覧 期 間	令和 5 年 11 月 10 日から令和 5 年 11 月 27 日まで
縦 覧 場 所	愛知県都市・交通局都市基盤部都市計画課及び蟹江町役場
意見書提出状況	1 通 (1 名)

番号	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解
1. 区域区分について		
1	<p>計画書において、「今後、既成市街地になることが見込まれる区域」とされているが、宅地化が特に進んでいるところではない。各地権者任せの開発となり、良好な住環境を実現することはできない。また、過去に実施された土地区画整理事業も失敗しており、本地区はさらに深刻な状態となるため、反対である。 <1通（1名）></p>	<p>国土交通省が公表している都市計画運用指針において、市街化区域に編入する区域が満たすことが望ましい条件の一つとして、おおむね10年で既成市街地になることが見込まれることが挙げられています。 本地区は蟹江町が都市計画決定する土地区画整理事業により、今後、既成市街地になることが見込まれる区域の他、すでに都市的土地利用がされている区域で構成されています。</p>
2. 計画図書について		
2-1	<p>当該都市計画の都市の将来像における位置付けについて、鉄道駅周辺としての利便性しか書かれていない。蟹江町内の3つの駅の特徴を十分認識した上で、各駅の位置付けを明確に示すことなく、中身の無い一般的な言葉の羅列だけの上位計画に基づいた計画である。 <1通（1名）></p>	<p>上位計画として、理由書では名古屋都市計画区域マスタープラン、第5次蟹江町総合計画、蟹江町都市計画マスタープランが挙げられています。これらの上位計画は、それぞれ法令に基づき適切な手法で決定されたものと考えます。</p>
2-2	<p>当該都市計画の必要性について、「住工の混在解消と合わせ面的整備などにより土地利用の整序を図る必要がある」と書かれているが、町内に同様の地区は多くあり、本地区を特別視して市街地整備を実施する必要性は全くない。 <1通（1名）></p>	<p>本地区は、蟹江町都市計画マスタープランに「まちづくり推進地区」として位置付けられています。 また、近鉄名古屋線の富吉駅に近く、一般国道1号や西尾張中央道などの道路交通網が整備されているなど、鉄道駅や道路網などの日常生活を支える交通インフラを効果的に活用できる位置にあると考えます。</p>
2-3	<p>本地区は蟹江町内でも標高はとりわけ低い地区で浸水津波ハザードマップでは5分で避難困難水位となる。全国的に自然災害が各地で発生している中、災害対策が計画から全く読み取れない。このような計画は国が目指しているまちづくりに反している。 また、本地区の排水施設は農業排水を目的としており、停電時の稼働や排水能力に問題があると聞いている。 水平避難も垂直避難も困難な住宅地をつくろうとしている。 <1通（1名）></p>	<p>蟹江町はほぼ全域において水災害による浸水リスクが想定されています。こうした中、蟹江町は、土地区画整理事業を予定する区域において、宅盤の嵩上げや調整池の整備等のハード対策を行うことにより、安全性の向上を図ることとしております。 また、地区内には緊急避難場所が2箇所あり、さらに地区内に計画する民間商業施設を緊急避難場所として指定する予定であるとともに、これら緊急避難場所への誘導案内表示の設置や定期的な防災訓練による啓蒙活動等のソフト対策を行う予定であると聞いております。 こうしたハード・ソフト両面の対策により、安全性の確保が図られると考えます。</p>
2-4	<p>幹線道路に県道大藤永和停車場線が位置付けられているが、南側への通過動線ではない。また、公園、調整池、緑地の計画も景観に配慮がなく、魅力を感じない。 <1通（1名）></p>	<p>本地区は一般国道1号に接しており、一般県道大藤永和停車場線は一般国道1号と信号交差点により接続しているため、地区の骨格をなす幹線道路に位置付けています。 公園等の景観への配慮については、区域区分の変更に関する内容ではないと考えます。</p>
3. 都市計画決定の手続きについて		
3	<p>蟹江町は本計画の方針すら一切町民に知らせておらず、住民不在の計画となっている。愛知県は、蟹江町に対し、もっと技術的な支援をするべきである。 <1通（1名）></p>	<p>本計画は法令に基づき、説明会や縦覧等の必要な手続きが行われており、適切に町民に周知されていると考えます。 蟹江町に対しては、引き続き都市計画に関する技術的な支援を行ってまいります。</p>

第 4 号議案 尾張都市計画道路の変更について

意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解

縦 覧 期 間	令和 5 年 11 月 10 日から令和 5 年 11 月 27 日まで
縦 覧 場 所	愛知県都市・交通局都市基盤部都市計画課及び江南市役所
意見書提出状況	2 通 (2 団体)

番号	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解
1. 変更の理由に関すること		
1-1	愛岐大橋線の廃止に賛成である。 < 2通（2団体） >	ご意見を参考に手続を進めてまいります。
1-2	将来交通量推計値やその根拠を公表すべきである。 < 2通（2団体） >	愛岐大橋線については、現在、事業中の（仮称）新愛岐大橋を含めた将来交通ネットワークへの交通分散を踏まえ、一部区間の廃止の影響を検証しておりますが、計画の廃止、変更等を検討するにあたっては、都市計画上の必要性、歴史・文化資源・環境などへの影響、周辺道路への代替性などの項目により総合的に評価しているため、個別の交通量推計値は公表していません。
1-3	愛知県内の都市計画道路について、市町村ごとに、路線数、未整備路線数、未整備延長を公開すべきである。 < 2通（2団体） >	都市計画道路の見直しの検討においては、路線ごとに整備済区間と未整備区間に細分化し、必要性及び実現性に関する評価を行っております。 市町村ごとの整備状況は、年1回の調査により、整備済・未整備の延長を集計し、公開しております。

第 6 号議案 豊田都市計画道路の変更について

意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解

縦 覧 期 間	令和 5 年 11 月 10 日から令和 5 年 11 月 27 日まで
縦 覧 場 所	愛知県都市・交通局都市基盤部都市計画課及び豊田市役所
意見書提出状況	2 通 (2 団体)

番号	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解
1. 変更の理由に関すること		
1-1	<p>将来交通量推計値の根拠を公表すべきである。 < 2通（2団体） ></p>	<p>計画交通量は、「全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」に基づき、将来の広域的な幹線道路網の整備や周辺の道路網の整備による交通の分散を考慮して将来交通量推計を行っております。</p>
2. 都市計画道路の構造に関すること		
2-1	<p>歩道の幅員は変更前が3.5mであったものが2.5mとなっている。自転車通行帯は1.5mであり、どちらも幅員不足ではないか。中央帯を削ってでも安全性を確保すべきである。 < 2通（2団体） ></p>	<p>変更前の歩道幅員3.5mを変更後は2.5mとしていますが、自転車歩行者道として歩行者と自転車の通行が混在した計画であったものを、歩道幅員2.5mと自転車通行帯1.5mに分離するものであり、双方の安全性が向上すると考えます。なお、歩道、自転車通行帯及び中央帯の幅員は道路構造令等の法令に基づき決定しております。</p>
3. その他		
3-1	<p>縦覧図書の理由書の「都市計画変更の理由」で幅員変更の内容を記述すべきである。 < 2通（2団体） ></p>	<p>理由書の「都市計画変更の内容」において、断面図等を用いて詳細に変更内容を記載しております。</p>

第 7 号議案 西三河都市計画道路の変更について

意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解

縦 覧 期 間	令和 5 年 11 月 10 日から令和 5 年 11 月 27 日まで
縦 覧 場 所	愛知県都市・交通局都市基盤部都市計画課、 岡崎市役所及び安城市役所
意見書提出状況	3 通 (1 名 2 団体)

番号	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解
1. 変更の理由に関すること		
1-1	<p>交通量が増加するからという理由で道路の拡幅を行うのは根本的な解決とはならないため拡幅は必要ではない。 < 2通（2団体） ></p>	<p>将来計画交通量に応じた適切な車線数及び幅員を道路構造令等の法令に基づき決定しております。</p>
1-2	<p>将来交通量推計値の根拠を公表すべきである。 < 2通（2団体） ></p>	<p>計画交通量は、「全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」に基づき、将来の広域的な幹線道路網の整備や周辺の道路網の整備による交通の分散を考慮して将来交通量推計を行っております。</p>
2. 都市計画道路の構造に関すること		
2-1	<p>これまで停車帯として利用されていた部分を自転車通行帯とするのは、車両も不便であり自転車も危険であるため安全な構造とすべきである。 < 2通（2団体） ></p>	<p>今回の変更区間は、工業地域及び市街化調整区域であることから、沿道の商業施設への出入りや荷捌き等による、車両の路上での駐停車の需要は見込んでないため停車帯は設置いたしません。 自転車通行帯の幅員につきましては、道路構造令に基づき1.5mを確保しております。</p>
2-2	<p>歩行者と車両の離隔が小さくなる計画は安全性が低下するため、幅員構成の変更はすべきではない。 < 2通（2団体） ></p>	<p>変更前の歩道幅員2.75mを変更後は2.5mとしていますが、自転車歩行者道として歩行者と自転車の通行が混在した計画であったものを、歩道幅員2.5mと自転車通行帯1.5mに分離するものであり、車道と歩道の離隔は小さくなるものの、安全性は向上すると考えます。</p>
2-3	<p>豊田市側の幅員と比較するとこちらの幅員の方が1m広く計画されているが、幅員が小さい方が用地買収面積が少ないので事業が早く進むのではないかと。早く4車線化して渋滞を解消してほしい。 < 1通（1名） ></p>	<p>都市計画道路の幅員につきましては、道路構造令等の法令に基づき、その道路に必要とされる機能に応じた幅員構成を決定しております。 安城市及び岡崎市内の変更区間は、豊田市側の変更区間と比べ、自転車の通行利用が多く、沿道に民家も立地していることから、今後も比較的多くの自転車の通行利用が見込まれるため、自転車通行空間（路肩含む）として片側で0.5m、総幅員で1m広い幅員を確保しております。</p>
3. その他		
3-1	<p>理由書にはページ番号をつけるべきである。 < 1通（1団体） ></p>	<p>今後の参考にさせていただきます。</p>

第 8 号議案 東三河都市計画道路の変更について

意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解

縦 覧 期 間	令和 5 年 11 月 10 日から令和 5 年 11 月 27 日まで
縦 覧 場 所	愛知県都市・交通局都市基盤部都市計画課 豊川市役所及び蒲郡市役所
意見書提出状況	3 通 (1 名 2 団体)

番号	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解
1. 変更の理由に関すること		
1-1	大塚金野線の整備について、地域の産業の発展のみを理由としているのか。 < 2通（2団体） >	大塚金野線の整備によって、産業の発展のみならず、周辺の交通の円滑化による渋滞の緩和が見込まれます。
2. 都市計画道路の構造に関すること		
2-1	現計画では崩壊・落石等の災害リスクが高い位置にトンネル坑口を都市計画決定したのか。 < 2通（2団体） >	事業実施にあたり、最新の測量技術を用いて地形判読を行った結果、変更前のトンネル坑口は、斜面崩壊や落石、土石流などの地形、地質的リスクが高い位置であることが判明したため、今回変更を行うものです。
3. その他		
3-1	ラグーナ蒲郡地区の騒音対策や現道の雑草の除去等が完了した後に手続きを進めてほしい。 < 1通（1個人） >	地域の騒音や除草等は、都市計画道路の変更に関する内容ではないと考えます。都市計画道路の手続きについては、道路の整備に必要な区域をあらかじめ明確にすることを目的としております。
3-2	策定の経緯の概要に地質調査に関する詳細調査の時期を記載してほしい。 < 2通（2団体） >	策定の経緯の概要は、都市計画の法定手続きの時期を記載することを目的としております。