

第8号議案 名古屋都市計画道路の変更について

1 道路計画に関すること

意見書の要旨	都市計画決定権者の見解
<p>1-1 道路の必要性に関すること</p> <p>JR清洲駅前周辺では毎日渋滞が起っているわけではない。計画の具体的な目的・必要性が明らかにされていないのに、清洲駅までの行き止まりの道路を作る必要があるか。（2通2名）</p> <p>清洲駅前線の計画は清洲駅前土地区画整理事業を前提としたものであり、単独では費用対効果の点で成り立ち得ない。駅前の一時的混雑解消という目的であれば、駅前広場としての都市計画にすべきである。（1通11名）</p> <p>駅前の通りで、清洲城も近くにあり、多くの観光客が清須市に来るためにも清須市の顔として整備すべきである。（1通1名）</p> <p>一場地区の住民にとって県道大里停車場清須線が清洲駅前土地区画整理事業と共に整備され、交通の円滑化、駅利用者にとって安全な道路が確保されることは長年の願いであった。この道路整備は、JR清洲駅への交通として地域の動脈であり将来に及んで地域の発展には必要不可欠な事業である。住民の多くは消防、救急車両が安全に活動できる道路整備、雨に対する排水対策など防災にも強い良好な生活環境の整備を望んでいる。（2通357名）</p>	<p>JR清洲駅前地区の現状は、鉄道駅周辺地区でありながら道路等の基盤整備が遅れているため、狭隘道路からなる不整形な市街地となっており、「清須市都市計画マスタープラン」及び「稲沢市都市計画マスタープラン」においても、土地区画整理事業等による基盤整備を進め、鉄道駅周辺地区にふさわしい土地利用を図るべき地域とされています。また、清洲駅前線の予定区域には、現道の県道大里停車場清須線がありますが、車線の分離もなく、歩道もない状況で、名古屋岐阜線へ接続する手前では、見通しの悪いクランクした線形となっています。そして、駅前には、送り迎えの際の乗降スペースがないため、通勤通学時には多くの停車車両で混雑し、通過車両のすれ違いが難しく危険な状況となっています。</p> <p>清洲駅前線は、こうした課題に対処するため、JR清洲駅と名古屋岐阜線をスムーズに接続し、駅へのアクセス道路として円滑な交通処理に寄与するとともに、歩道と駅前広場を設けることで、歩行者や自転車の安全な通行空間の確保を図るものです。</p> <p>以上のことから、本道路の必要性は高く、計画も適切なものと考えます。</p>
<p>1-2 道路の幅員に関すること</p> <p>歩道幅の確保や、道路の細い部分を広げるなど、現状の道幅の拡幅を前提とした計画の方が住民の理解と協力が得易いと考えます。（1通1名）</p> <p>県道大里停車場清須線は通行車両も多くなり渋滞も起きていない。道路幅員を広くすれば交通量が増え、騒音、排ガス等生活環境の悪化に繋がり、地域が南北に分断され、清洲駅前土地区画整理事業の減歩率の高騰に繋がる。従って、このような広い幅員の道路は必要ない。（4通4名）</p> <p>土地区画整理事業の補助金を得るために幅員を18mにしたのは税金の無駄であり、ましてや補助金が事業に合わせて交付される確約もない。（2通2名）</p> <p>県道大里停車場清須線は、雨降りや朝の通勤ラッシュ時は、大型車などが行き交い、歩道もないような道を自転車と歩行者が縫うように駅へ通っている。計画は、車道幅は6mで今と同じであり、そこへ自転車と歩行者と一緒に通れる歩道を設けるよう設計されているのであって、広すぎるとは思わない。歩道を広く取り、植栽をすることはありがたい。（1通1名）</p>	<p>清洲駅前線の道路幅員については、道路の一般的な構造基準を定める「道路構造令」に基づき必要な幅員を算定しています。駅前の区間を始めとした「一般部」については、車道部は1車線当り幅員3.0mとし、また沿道の停車需要を考慮し停車帯1.5mを確保しています。歩道部は歩行者・自転車の安全のため幅員3.0mの自転車歩行者道と良好な環境の確保を目的に植樹帯を設けます。「交差点部」については、円滑に交通を処理するため、車道部に右折車線3.0mを確保し、路肩を0.5mとしています。</p> <p>以上のような考え方にに基づき、清洲駅前線を安全で快適な道路とするため、全区間を幅員18mとしています。</p>
<p>1-3 駅前広場の区域に関すること</p> <p>駅前広場が奇怪な形状となり、恣意的かつ有害な区域の決め方である。（1通11名）</p>	<p>駅前広場は、交通結節点としての機能を担う空間であり、交通手段相互の乗換えや移動の円滑化及び安全性の確保を目的として計画する必要があります。この考え方にに基づき、この駅前広場においては、清洲駅利用者の安全性と快適性を確保するため、自家用車、タクシーの乗降場や駅舎正面の歩行者空間として必要な区域を設ける計画としています。</p>
<p>1-4 計画の説明に関すること</p> <p>清洲駅前線の計画は、住民の意思を聴取することなく、突如立ち上げられたものであり、計画立案後も付近住民の意見聴取はおろか、説明すらほとんどない。最近知った住民はほとんどこの計画には反対の意思を持っている。少なくとも、関係住民全員に周知させ、その意見を聴取し、そのコンセンサスを得ることが先決である。（1通11名）</p>	<p>清洲駅前線の都市計画の案を作成するにあたっては、土地区画整理事業区域内の地権者の方々を対象に平成20年10月と平成23年7月に説明会を開催しております。その後、都市計画の原案を説明するため、平成23年8月24日に都市計画法第16条に基づく説明会を行い、平成23年10月には土地区画整理事業区域内の地権者の方々を対象として個別相談会を行っております。この他、まちづくり通信を平成15年12月から17回配布し、ご理解を求めてまいりました。</p> <p>今回の都市計画決定に関しましては、清洲駅前地区にとって非常に重要なものであり、地域住民の方々のご理解は概ね得られたものと考えておりますが、今後とも皆様のご理解が一層深まり、ご協力をいただけるよう努めてまいります。</p>

2 土地区画整理事業に関すること

意見書の要旨	都市計画決定権者の見解
<p>2-1 土地区画整理事業の位置づけに関すること</p> <p>清洲駅前地区は、清須市が公共事業として開発を行う必要性がない区域と位置づけていると聞いているが、清須市は組合施行により住民の犠牲のもとに整備事業を推進しようとしている。(1通1名)</p> <p>一部の遊休土地所有者だけが有利になるような土地区画整理事業はおかしい。(2通2名)</p>	<p>清洲駅前土地区画整理事業の都市計画決定は、清須市が定める都市計画でありますので、いただいた御意見は、都市計画決定権者である清須市へ申し伝えております。</p>
<p>2-2 土地区画整理事業の区域に関すること</p> <p>計画された区域は変形区域であり、東側区域全部を含めて行わなければ面整備事業の意味がない。(1通1名)</p> <p>清須市による清洲駅前土地区画整理事業の区域決定に関して、北側部分だけであれば農地がほとんどであるが、区域内には住居が密集している部分が多いため、建物の移転、縮小、土地の大幅減歩等多大な負担を強いられる。(1通1名)</p> <p>土地区画整理法施行規則第8条は、「施行区域は、道路、河川、運河、鉄道その他の土地の範囲を表示するに適切な施設で土地区画整理事業の施行によりその位置が変更しないものに接して定めなければならない。」と規定しているが、清須市は、清洲駅前土地区画整理事業の施行区域の定め方について、基本的には字界で決めていると説明している。(1通11名)</p>	
<p>2-3 土地区画整理事業の事業計画に関すること</p> <p>将来の土地価格の上昇により減歩分の補償がされるとのことだが、地価は横ばいと考えるのが妥当であり、この点も心配である。(1通1名)</p> <p>清洲駅前線の全線を整備するにあたり、清洲駅前土地区画整理区域内の地権者には減歩の負担があるのに対して、地区外の地権者は県事業により土地収用法で補償されることは不公平である。(4通14名)</p> <p>平均減歩率約44%は異常に高率であり、住民の財産権を著しく侵害するものである。(1通11名)</p> <p>清須市は利用増進率を1.91と見積もっているが、全体で平均1.91倍に土地の価格が上昇することなどあり得ないため保留地処分金の算定誤りを引き起こすこととなる。また、移転戸数を60戸と見積もっているがこれは過小であり、事業費見積りを低く設定することになる。</p> <p>このように、清洲駅前土地区画整理事業には、それを施行するために必要な経済的基礎が著しく不十分であり、土地区画整理法第21条1項4号の「土地区画整理事業を施行するために必要な経済的基礎及びこれを的確に施行するために必要なその他の能力が十分でないこと。」に該当し、違法な事業計画である。(1通11名)</p>	
<p>2-4 その他</p> <p>清洲駅前土地区画整理事業組合の設立発起人代表が清須市都市計画審議会の委員となっているが、これでは公正な審議が行われない。(1通1名)</p>	