

令和5年度 第2回江南市都市計画審議会 議事録

1. 日 時 令和5年10月16日（月） 午後3時～午後4時
2. 場 所 江南市役所3階 第2委員会室
3. 委 員 出席委員12名
加藤幸治、掛布まち子、長尾光春、牧野行洋、中村省三、岡田和明、川口暢子、倉知正憲、野田智子、松永金次郎、山口貴幸、伊神 卓
4. 傍聴者 0名
5. 資 料
 - 資料1
議題（1）尾張都市計画生産緑地地区の都市計画変更について（付議）
 - 資料2
議題（2）特定生産緑地の指定について（事前説明）
 - 資料3
議題（3）尾張都市計画道路の見直しについて（事前説明）

■会長あいさつ

■市長あいさつ

●議題（１）尾張都市計画生産緑地地区の都市計画変更について（付議）

（事務局）～資料１に基づき説明～

（委員）組み換えする生産緑地とはどういう意味ですか。

（事務局）生産緑地は500㎡以上という面積要件があり、他の土地と合わせて500㎡を確保している生産緑地もあります。

その一部について買取申出があった場合、残りの土地だけでは面積要件を満たさない場合には近くの別の生産緑地と組んで団地番号を変更するというものです。

（委員）組み替え先の所有者の方から同意をもらっているということですか。

（事務局）団地番号の変更になるため、組み換え先の所有者から同意は得ていません。

（会長）議題（１）「尾張都市計画生産緑地地区の都市計画変更について」ご異議ありませんか。

— 異議なしの声 —

（会長）全会一致で原案のとおり可決とします。

■議題（１）尾張都市計画生産緑地地区の都市計画変更について（答申）

■市長あいさつ

●議題（２）特定生産緑地の指定について（事前説明）

（事務局）～資料２に基づき説明～

（委員）平成6年指定の生産緑地で、特定生産緑地に指定を希望しない所は多くありますか。

（事務局）現時点での集計結果では、特定生産緑地への指定を希望されない方はおおよそ3割程度です。

●議題（３）尾張都市計画道路の見直しについて（事前説明）

（事務局）～資料３に基づき説明～

(委員) 愛岐大橋から犬山線までの 300mを都市計画から外すということですか。

(事務局) 都市計画としては廃止になります。

(委員) 都市計画から外れる理由はなんですか。国交省は関係していますか。

(事務局) 都市計画道路として計画決定してから、長きに亘り未整備区間となっている路線が多くあります。平成 30 年に愛知県が打ち出した「都市計画道路見直し方針」に基づいて検討した結果、未整備区間の内、こちらの路線を廃止しても問題ないという判断となりました。

この路線については、他の区間は整備が完了しているため、未整備区間の 300mだけを廃止するものです。

(委員) 3 ページの理由書の内、2. (1) に未整備区間は 16.14km、約 31.2%残っていると記載されています。今回廃止予定の 300m以外で、同様の廃止や計画見直しの検討はどのように進んでいますか。

(事務局) 平成 30 年の県の見直し方針に基づく都市計画変更は今回の事例が最後です。

(委員) これまでの 50 年かけた整備状況を基に試算すると、全路線の整備完了までは 30 年から 40 年以上必要ということになります。

それを踏まえ、現状の未整備区間の整備の進め方を教えてください。

(事務局) 交通量や整備の必要性等を検討した上で、順に整備する予定です。その中で、見直しや検討が必要な路線もあるため、今後の県の方針に従い、見直しながら、整備も進めていく予定です。

(委員) 県のホームページに方針の具体的な内容や見直し基準等は掲載されていますか。

(事務局) 平成 30 年 8 月に愛知県が策定しました「都市計画道路見直し方針」が県のホームページに掲載されています。そこに掲載されている見直しのフローや進め方によって今回の見直しを行いました。

(委員) 見直し方針に従って見直した結果、対象となるのは今回の 300mのみで、それ以外の道路は計画のとおり進めるということですか。

古知野町の本町通線は幅員 20m程ですが、このまま現在の計画を進めていくということですか。

(事務局) 計画通り進めることを考えています。

(委員) 計画策定が昭和 40 年代であり、整備完了まで 30 年以上かかる見込みですが、整備を進める順番はどのようにお考えですか。市民にもわかるような資料はありますか。

(事務局) 現在は優先順位が高いことから、江南通線の整備を進めています。たくさんの路線を同時並行して進めることができれば良いですが、市だけで進めることができないのが実情で、「集中と選択」の中で、集中して整備している状況です。県としては国道155線の4車線化を進めています。

優先的に進めているのは江南通線ですが、江南岩倉線についても優先性が高いと考えています。

しかし、その他の路線の整備の優先度については決めかねている状況です。

(委員) 江南通線の整備へ着手し、続いて江南岩倉線を整備する見通しがあるということですか。

(事務局) 木曾川古知野線も実施計画に載せています。江南岩倉線は、愛知県に要望していますが、整備時期等については決まっていないのが現状です。

踏切との交差の問題や渋滞抑止のためにも、優先的に整備していく路線として位置付けていきたいと考えています。

(委員) 新愛岐大橋はいつ頃開通する予定ですか。工事があまり進んでいないように見えますが、完成時期や進捗等は把握されていますか。

(事務局) 愛知県側と岐阜県側の関係自治体が集まり、国に対して予算要望している状況で、完成年月日については、明言できないのが実情です。工事は止まっているわけではなく、着々と進んでいます。

(委員) 工事は着々と進んでいても、完成時期が分からないということですか。予算の問題等、色々難しい問題はあると思いますが、説得力に欠けると思います。

(事務局) 完成時期を示してもらえないので、公言ができません。

(委員) 愛知県の打ち出した見直し方針に基づいて検討していく上で、17路線全てを見直していくと、他のところにも影響が出る心配があります。

資料で見直しフローや、計画上必要である路線を整備していくことを示していただけると理解が早いと思います。

今回の提案は、計画上、整備する必要がないという判断での廃止だと思いますが、起点・終点を変えず、幅員を変更する様な手法も採れたと思います。その中で、起点を変更する手法を採られたのはなぜですか。

また、交通量推計の記載がありますが、新愛岐大橋の影響を含めて、数値を示した方が、理解しやすいと思います。数値に基づき、廃止や変更、路線整備の必要性について検討し、順次、予算要望していくという方針であれば、理解は得やすいと思います。新愛岐大橋の半分は岐阜県側の予算ということもあり、扶桑町も岐阜県側の進捗を掴めていないと聞いています。

堤防沿いの乗り入れ工事に着手している段階なので、完成まで長くはかからないと思いますが、数値的な部分は示した方が良いと思います。

(事務局) 起点を変更した理由は、路線全体の幅員が 18m で都市計画決定され、部分的に幅員を狭くすることが難しいことから変更しました。

また、令和 4 年 5 月に歩行者交通量調査を実施しています。こちらの都市計画道路の車線幅員は 3 m もしくは右折車線の場合は 2.75m が確保できています。今後、18m に拡幅する場合は歩道を拓げることになりますが、歩道を拓げる必要性について歩行者交通量調査を実施しました。

朝 7 時～夜 7 時までの 12 時間交通量を調査した結果、歩行者の通行が 16 名、自転車の通行が 136 台でした。歩行者も自転車も通行が少ないという結果から、歩道をこれ以上拓げる必要はないと判断し、都市計画を廃止することにしました。

(委員) 県の見直し計画が、今後、新たに出される可能性はありますか。

(事務局) 具体的には示されていません。

(委員) 確認期間は決まっていますか。

(事務局) これまでの傾向によると、10 年に 1 回程度です。

(委員) 資料 4 ページの下から 3 行目に「代替性を有する」という記載があり、図面にも代替道路という記載がありますが、代替できるという判断に至ったフローを教えてください。また、代替可否に係る指針があれば教えてください。

現状の道路では不足のため、他の道路で代替するという表現は分かりますが、幅員が狭い状態で代替可能ということは、現在の交通量であれば、現状の幅員でも対応できるという意味合いの「代替」という表現ですか。

「代替」がどのような考え方に基づいて使われているのか教えてください。

(事務局) 都市計画の必要性を考えた時、既存の道路が既に都市計画道路としての機能を代替しているという意味で「代替性を有する」という表現をしています。この表現は、愛知県においても使用されています。

(委員) 代替道路や存続・廃止という表現は一定のルールに則って使われると思います。その点、分かりやすく表現できると良いと考えた次第です。

(委員) 資料 4 ページに「円滑な交通処理ができることを確認している」という表現がありますが、新愛岐大橋が完成していない現状では分からないのではないですか。

予測は十分に立ちますが、ここまで書いて良いのか疑問です。

(事務局) 現在の県道の車道の機能と歩道の機能が、都市計画道路の車道の機能と歩道の機能に代わるものということで「代替」という表現が使われています。

都市計画の幅員も 3 m の 2 車線。現況幅員も 3 m の 2 車線となっています。今は、歩道が狭く 3 m ですが、都市計画上は 4.5m となります。1.5m 増やしているのは、通常は植樹帯としての活用になります。車道の方も現況は 3 m と路肩 0.7m と記載してい

ますが、都市計画上、路肩は1.5mとなります。3mの車道と1.5mの路肩、1.5mの植樹帯と3mの歩道となり、歩道と車道の機能については同機能であるということになります。

路肩の1.5mの必要性ですが、江南通線のような路線は沿線に商店等が立ち並んでいるため、停車帯への停車需要があるかもしれませんが、今回の道路につきましては、位置が高くなっていることもあり、そうした停車需要が見込めないことから、1.5mではなく0.7mとしても十分であると判断しました。

また、植樹帯の1.5mの必要性については議論になるところですが、今回の道路については、植樹帯が無くても車道と歩道の機能は確保できるということから、「代替機能がある」と説明させていただきました。

(委員) 素人でも分かるような表現で作成いただくよう、別紙を付けた補足説明等、検討をよろしくお願いいたします。

●次第3 その他 次回の開催日時等について

(事務局) 令和5年度第3回江南市都市計画審議会は、令和6年1月11日(木)に開催予定
場所は江南市役所3階 第2委員会室

■令和5年度第2回江南市都市計画審議会終了(16時00分終了)