

会議等状況報告書

会議等の名称	小川にかかる橋梁に関する意見交換会	
日時	令和4年7月6日（水）午後6時00分～午後8時35分	
場所	岩崎台・香久山福祉会館 1階多目的ホール	
出席者	香久山地区住民	35名
	日進市 都市整備部区画整理課	近藤市長、水野副市長、蟹江部長、 上川原課長、石原課長補佐、水谷係長、榊原主事

会議状況要旨

市

- （司会挨拶）
- （市長挨拶）
- （出席者紹介）
- （本日の説明会の流れについての説明）
- （少人数による意見交換会の開催報告）

【少人数による意見交換会の開催報告への補足】

市民自治の回復を求める市民協議会

資料5のとおり、橋をかけることについて法令的に三つの問題がある。一つ目は都市計画法施行令第25条第1号の規定。二つ目は株山環状線を住区準幹線道路と位置付けた当時の都市整備公団の計画。三つ目は日進市が12m道路の移管を受け際の基準となる日進市開発等事業に関する手続き条例。これらに基づくと、通過交通が入る橋は繋ぐことはできないと考える。

橋を架けることの合法性について、市と区画整理組合で話し合っていて欲しい。また、協議会は合法的な道路を造るという意味で区画整理組合と協力できないか真剣に考えていると伝えて欲しい。

香久山ナンキンハゼの会

12m道路と株山環状線を橋によって繋げることは、株山環状線の機能と相反することであり、都市計画法にも違反している。

12m道路と株山環状線を橋によって繋げると、日生梅森園内の道路が通り抜け道路となる。この点が市により昨年実施された道路交通調査において考慮されていないのは問題である。

【意見交換】

住民

資料5にA-Iとして記載されている都市計画法施行令第25条第1号の規定と、A-IIとして記載されている「株山環状線」の目的と機能についての共通認識を照らし合わせると、法的に言って橋を架けることはできないというのが協議会の意見だが、市はどのようにこの法的問題を解決するのか。

市

都市計画法施行令第25条第1号にある「開発区域外の道路の機能を阻害することなく」という規定に関しては、12m道路と株山環状線は同じ幅員、同じ4種3級の区分、同じ補助幹線道路の位置づけであることから、これらを繋げることにより機能が阻害されることはないと考えている。加えて、通過交通については対策組織を立ち上げて検討を進めていきたい。

(※都市計画法上、都市計画法施行令第25条第1号の規定は土地区画整理事業は適用除外である。)

住民

検証されていない交通対策案をいくら並べられても仕方ない。

市

対策案の効果について具体的に示すことはできないが、考え得る対策を取って進めていく。

住民

橋がかかった場合の株山環状線の将来交通量の推計は6000台以上だが、対策により3000台程度に抑制したいと市は言っていた。6000台を超える交通量を半分に抑えるというのは非現実的ではないか。

市

6000台という推計は、香久山西部の区画整理事業地内すべてに住宅が建った場合に発生する交通量、商業施設がオープンした当初に発生する交通量、及び通り抜けの交通量のすべてを足し合わせたものであり、現実的にはここまでの台数にはならないと考えている。しかし、最大限の推計をお示しする必要があるとも考え6000台という推計をお示した。

なお、橋がかかる前から対策を行い、通り抜け交通を回避したい。

住民

12m道路を設計する際に、橋によって株山環状線と繋げた場合の交通量推計は行ったのか。

市

法令上の基準等に基づき設計はされており、おそらく交通量の推計は行われていない。

住民

資料5にA-Ⅲとして記載されている日進市開発等事業に関する手続き条例は、区画整理事業と今回の橋の建設は適用対象外であると認識している。これは適用対象外だが準用するということか。

市

確かに適用除外である。ただし、都市計画法の中で道路は通り抜けが原則とされているため、これに則っている。なお、都市計画法上、都市計画法施行令第25条第1号の規定も土地区画整理事業は適用除外である。

住民

株山環状線に接続せずに、区画整理事業地内のみで通り抜けの形の道路を計画すればよかったと思うが、なぜそれができなかったのか。

市

当時の検討の内容はお答えしかねるが、様々な面から検討した結果、現計画が採用されたものと思われる。

住民

現計画の12m道路の株山環状線への繋ぎ方は最適とは思えない。区画整理組合にとって今も現計画が最適なのかどうか、市と区画整理組合で話し合って欲しい。

市

現計画は県からの認可を受け、決定されたものである。現時点では資料4でお示したような対策を12m道路に施していくことを区画整理組合の役員の方々と合意している。今後も区画整理組合との話し合いは継続していく。

住民

株山環状線に繋がなくとも、日生梅森園と繋がっていれば通り抜け道路と言えるのではないか。

市

12m道路と同等以上の交通処理能力のある道路に通り抜けられる必要があるが、12m道路に比べて日生梅森園の道路は交通処理能力が低いいため、株山環状線に接続する必要がある。

住民

以前、市は橋を架ける目的の一つとして香久山南交差点の渋滞緩和を謳っていたが、その目的は取り下げたということか。

市

12m道路は補助幹線道路と位置付けられ、これは通過交通を入れない道路であるため、以前申し上げた渋滞対策ということから、現在は考え方を見直したものである。

住民

私は橋ができれば通ってみたい。橋を架けたいという意見の方は他にいらっしゃらないのか。

市

市役所の窓口で賛成意見をおっしゃられる方や、過去の意見交換会で賛成意見を発言された方等、賛成意見をお持ちの方はいる。

住民

区画整理事業は地権者と市の利権でしかない。

市

個人の利益ではなく、日進市の住民がいかに助け合って暮らしていくかを大切に考えている。今回の区画整理事業によって確かに税収が見込まれるが、これは日進市の住民に再分配されるものである。

住民

小川沿いの遊歩道が橋によって分断されるのは問題だ。

市

区画整理が行われることによって、今以上にウォーキングが楽しめるようにしたいと考えている。

住民

示された対策案は今だけのもので、結局市は対策をする考えはないのではないかと。

市

市が責任を持ち、今までの道路の機能を損なわないよう取り組んでいく。住民の皆様と話し合いながら続けていく。日進市全体の交通問題に取り組む外部委員会の立ち上げも検討している。そのうえで、橋の測量と予備設計を行わせて頂きたい。これを行いながら、交通安全対策について皆様と話し合いを続けていきたいと考えている。

住民

香久山の集合住宅や名古屋市の梅森荘で火災が起きた際には消防車は12m道路を通り得る。このときに12m道路にあまりにも通行上の障害が多いと人命が危ういかも知れない。そのように街づくりは近隣地域との結びつきが大切である。

住民

緊急車両を通す橋は反対ではない。通過交通が入る橋に反対している。

住民

防災上、道路ネットワークをどんどん造ればいいということではないと思う。12m道路を株山中央通線に直接繋げるのであれば誰も反対していないと思うが、株山環状線へ繋げるというから話がおかしくなっている。

市

橋の整備に必要な測量、予備設計、及び詳細設計については業務を発注していきたいと考えている。来月にも意見交換会を開催したいと考えているため、並行して安全対策などを皆様と議論していきたいと考えている。

住民

12m道路の南半分の側溝工事が始まると聞いたが、つまり道路の形が決まるということではないか。

市

区画整理事業は計画通り進められている。安全対策については実質的に車道を狭くするといったこと等を区画整理組合と議論していく。

住民

予算の執行は意見交換会の経緯とスケジュールをみて考えると市は言っていたが、現状は具体的な解決の方向が共有できたと言えるのか。

市

安全対策の必要性を区画整理組合、日生梅森園地区、及び香久山三丁目地区と話している。香久山二丁目の皆様とも安全対策についてお話をさせて頂きたいと考えている。

住民

安全対策をと言うが、我々が欲しいのは静かな住環境である。

市

静かな住環境を保つためにも通過交通対策が必要であり、対策について皆様とお話をさせて頂きたいと考えている。

【意見】

最新のデジタル技術やライジングボラード等の先進国の事例を取り入れて、通過交通を回避するシステムを考えるべきだ。

問題は色々あるかと思うが、橋ができれば人や文化の交流が生まれるし、災害時の物流のためにも橋は必要だと思う。

香久山の中でも橋から離れた場所に住んでいる人は橋を使いたいと思うかもしれないが、橋の辺りに住んでいる人はそうは思わないと思う。

橋を架けても香久山に利益は無い。不利益ばかりである。計画を0から考え直せないのか。

予算が市議会で通っていたとしても、我々が賛同できる条件が満たされていないため、直ちに予算執行することには反対である。

以上