

令和5年5月8日追記・訂正版

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10月5日（水）午後6時30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	27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）
- （前回からの経過説明）

※（少人数による意見交換会の開催報告）

※10月5日の意見交換会で、9月29日の少人数による意見交換会の開催報告をさせていただきました。その直後に配布資料1について補足の説明をしましたので、その内容を4ページに追記しました。ただし、補足した内容について市による訂正見解がありますので、併せて4ページに追記しました。

【少人数による意見交換会の開催報告への補足】

香久山ナンキンハゼの会

小川への架橋及び株山環状線への12m道路の接続に関するすべての行政措置を凍結して欲しい。

小川への架橋及び株山環状線への12m道路の接続は都市計画法施行令第25条第1号に違反すると考える。

区画整理事業が都市計画法の適用除外となるのは都道府県知事からの開発許可を受ける必要が無いという点のみだと考える。

市民自治の回復を求める市民協議会

法的には区画整理事業は都市計画法施行令第25条第1号の適用除外だが、市はこれを尊重すると確認した。

通過交通を入れないことが株山環状線の基本機能であることを確認した。

12m道路は現状では通過交通を入れる道路だと考えるが、12m道路を通過交通を回避する道路にするという見通しを立てたうえで橋の建設工事を行うべきである。

市からの通過交通対策としての物理的デバイスの提案内容は現段階では具体性に欠けている。物理的デバイスの機能と目的について、意見交換会での共通認識を作りたい。

物理的デバイスの設置が日進市道路構造の技術的基準等と整合しているのか。  
全国での実施事例を鑑みても物理的デバイスの設置によって通過交通回避に効果が見込めるのか。

個々の法令についての議論ではなく、順法的な範囲で橋と道路の構造について話し合い、その中で物理的デバイスの位置付けを議論していきたい。

#### 【意見交換】

住民

この事案の最も肝要な法的な話は都市計画法である。市は都市計画法を尊重ではなく順守して欲しい。

市

市は都市計画法を順守する。

住民

今日の意見にあった12m道路と株山環状線が繋がると日生梅森園内の道路が通り抜け道路になるのではないかという懸念は過去に自分も述べたものである。

市

日生梅森園内の通過交通対策については、地域の方との話し合いを先日行った。区画整理組合としても通過交通対策は必要だと認識している。これからは香久山の二丁目や三丁目といった地域にお住いの方々とも通過交通対策について地域ごとに話し合いを行っていく。また、次回の意見交換会では各地域の方々との意見交換もできないかと考えている。

住民

話し合いの場においては、通過交通を入れない道路を実現するという立場を市は明示して欲しい。

市

通過交通を0にすることはできないが、極力回避したいと考えている。完璧な対策案というものは無いため、橋によって道路を接続した後も地域の方々との協議を行い、対策をしていくことを考えている。

住民

市は法令を無視して橋の建設準備を進めているが、法令を真摯に受け止め、橋の建設による道路接続は凍結して欲しい。

市

橋の事業は法令に基づき進めているものである。

住民

梅森と香久山の双方が納得する案としてライジングボラードを提案する。市が提案している物理的デバイスでは通過交通回避は無理である。

市

対策内容については、まずは各地域の方々との話し合いをさせて頂き、各地域にお住まいの方に受け入れられるような対策を検討していきたいと考えている。

住民

幅員12mという車が入り易そうな道路ではなく、もっと幅を狭めた道路にするのが良いと思う。

市

12mという幅員は車道だけを示しておらず、現計画では接続先である株山環状線と歩道と車道の幅の構成が同じものとなっている。

住民

狭窄を施した幅員でも住区からの車が集約できると言うのであれば、12m道路全体を細くすれば良い。もしも集約するために12mの幅員が必要だと言うならば話が矛盾している。

市

次回意見交換会にて説明資料を示す。

住民

通過交通の問題だけではなく、これは近隣住民の環境変化をもたらす環境問題である。このような計画が認可されたのも、県から市へ権限移譲されたからではないか。

市

生活環境が変わることについては重く受け止めており、橋により道路を接続することによる影響を極力減らす方法を意見交換会を行いながら検討しているところである。なお、区画整理事業の認可権者は愛知県であり、橋の建設は市の事業である。市として街づくりの観点から地域に住まわれる方が日常的に行き来するための橋が必要と考え計画したものである。

住民

人道橋で良いと思う。実際に門木橋には沢山歩行者がおり、歩いて行き来できている。

市

地域の皆様の日常生活に必要なため、通過交通対策をした上で車両も行き来できるようにする。学区変更があるため児童の送迎に使いたい、高齢であるため近い橋を通過して香久山に行きたいとの意見を頂いている。

## 【意見】

住民

橋を造ることが前提ではなく、法の精神に則っているのかという根本に戻って今後を考えて欲しい。

通過交通による被害は十分予測できているため、日々対策を考えていきますという態度は困る。

物理的デバイスの設置だけでは恐らく意味が無く、信号機の設置についても併せて議論する必要があると思う。

以上

### 議事録に追記する事項

10月5日開催の「小川にかかる橋梁に関する意見交換会」で配布した資料1の「令和4年9月29日意見交換会での主な意見・質問と市の見解」の2番について補足説明しましたので、下記のとおり追記します。

### 議事録として追記した内容

橋梁工事より先に通過交通対策をすべきであるという意見・質問に対して、橋梁工事と通過交通対策は並行して進めますという見解を説明しました。しかし、通過交通回避対策については、橋梁工事の前に完了していくことを補足いたします。

### 議事録に追記した事項への市による訂正見解

上記の内容は、下記の趣旨で発言しましたので、訂正します。

### 議事録として追記した内容の訂正

#### 訂正後

橋梁工事より先に通過交通対策をすべきであるという意見・質問に対して、橋梁工事と通過交通対策は並行して進めますという見解を説明しました。しかし、通過交通回避対策については、橋梁工事完了までに対策を行うことを補足いたします。

#### 訂正前

橋梁工事より先に通過交通対策をすべきであるという意見・質問に対して、橋梁工事と通過交通対策は並行して進めますという見解を説明しました。しかし、通過交通回避対策については、橋梁工事の前に完了していくことを補足いたします。

## 意見交換会での主な意見・質問と市の見解

小川にかかる橋梁に関する意見交換会 令和4年10月5日(水)

No.	意見・質問	見 解
1	<p>小川への架橋及び株山環状線への12m道路の接続は都市計画法施行令第25条第1号に違反すると考える。</p>	<p>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、形式的には、法律上、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ます。</p> <p>しかし、株山環状線の基本機能は通過交通を回避することであり、実質的には、この機能を維持することに寄与するように12m道路を整備し、接続したいと考えています。</p>
2	<p>区画整理事業が都市計画法の適用除外となるのは都道府県知事からの開発許可を受ける必要が無いという点のみだと考える。</p>	<p>土地区画整理事業は都市計画法第29条第1項第5号において、同条において規定する開発行為をしようとする者による都道府県知事の許可を受けることの適用が除外されています。</p> <p>また、都市計画法第33条において、開発許可の申請があった場合の審査基準が定められています。同条はあくまで都市計画法第29条による開発許可の申請があった場合の審査基準であり、前段のとおり土地区画整理事業は開発許可申請を行う開発行為ではないことから、都市計画法第33条の適用は受けないものと解釈しています。</p>
3	<p>12m道路と株山環状線が繋がると日生梅森園内の道路が通り抜け道路になる。</p>	<p>日生梅森園内の通過交通対策については、地域の方との話し合いを先日行い、対策案の検討を進めています。区画整理組合としても通過交通対策は必要だと認識しており、対策案の検討を進め、日生梅森園とも話し合いを行いました。これからは香久山の二丁目や三丁目といった地域にお住まいの方々とも通過交通対策について地域ごとに話し合いを行っていきます。</p>
4	<p>通過交通を入れない道路を実現するという立場を市は明示して欲しい。</p>	<p>通過交通を0にすることはできませんが、極力回避したいと考えています。完璧な対策案というものは無いため、橋によって道路を接続した後も地域の方々との協議を行い、対策をしていくことを考えています。</p>

5	<p>狭窄を施した幅員でも住区からの車が集約できるというのであれば、12m道路全体を細くすれば良い。もしも集約するために12mの幅員が必要だと言うならば話が矛盾している。</p>	<p>日進市道路構造の技術的基準を定める規則に基づき、第4種第3級道路の構成要素幅員については、車道部については車道3.0m/車線、路肩0.5m/車線となります。歩道等の幅員については、「その他の道路」の歩道幅員を適用し2.0m/車線、路上施設帯（ガードパイプ・歩車道境界ブロック等）0.5m/車線となります。これらを合計し、2車線道路として設計すると</p> $(3.0+0.5+2.0+0.5) \times 2 = 12.0\text{m}$ <p>が設計幅員となります。</p> <p>歩行者の安全を確保するため、両側歩道の道路を連続して整備するためには、このような幅員確保が必要となるものです。</p>
6	<p>人道橋で良いと思う。実際に門木橋には沢山歩行者がおり、歩いて行き来できている。</p>	<p>地域の皆様の日常生活に必要なため、通過交通対策をした上で車両も行き来できるようにします。学区変更があるため児童の送迎に使いたい、高齢であるため近い橋を通過して香久山に行きたいとの意見を頂いています。</p>
7	<p>物理的デバイスの設置だけでは恐らく意味が無く、信号機の設置についても併せて議論する必要があると思う。</p>	<p>交通対策について、土地区画整理組合の役員の方々や、日生梅森園、香久山二丁目及び三丁目にお住まいの方々と地域ごとに話し合いを進めていきます。交通対策は物理的デバイスの設置だけではなく、香久山北交差点及び香久山南交差点において、信号サイクルの見直しや、右折帯の延長等の対策を検討しています。さらに、野方三ツ池公園線の早期整備を進め、株山中央通線や白山黒石線の渋滞緩和等にも取り組んでいきます。また、香久山地区に入り込む車両についての交通量調査を実施し、交通対策の検討を進めていきます。</p>

## 協議会作成「架橋問題に登場してくる法令を整理してみよう！」への市の見解

小川にかかる橋梁に関する意見交換会 令和4年10月5日(水)

No.	項目	協議会の見解	市の見解
1	都市計画法	都市計画法の目的から、計画は総合性・一体性をもって整備を図る。ある開発が他の整備された街の基本理念を阻害することはあってはならない	当該記述については、都市計画法に記載されているものではない。
2	都市計画法運用指針	『開発許可の基準を適用するについて必要な技術的細目』に道路は、「都市計画において定められた道路及び開発区域外の道路の機能を阻害することなく、かつ、開発区域外にある道路と接続する必要があるときは、当該道路と接続してこれらの道路の機能が有効に発揮されるように設計されていること」と規定	当該記述は都市計画運用指針の記載ではなく、都市計画法施行令第25条第1項第1号の規定である。
3	都市計画法施行令	第25条第1項「道路は、都市計画において定められた道路及び開発区域外の道路の機能を阻害することなく、かつ、開発区域外にある道路と接続する必要があるときは、当該道路と接続してこれらの道路の機能が有効に発揮されるように設計されていること」と規定	都市計画法第25条第1項については土地区画整理事業は適用除外であるが、土地区画整理法に基づき設計を行っている。
4		「市町村が定める土地区画整理事業の都市計画については、市町村マスタープランに即する必要がある」と規定され、都市計画法とは別途の制定法とはいえ、都市計画との整合が求められている	12m道路については日進市都市マスタープランに規定している。
5	土地区画整理法運用指針	『土地区画整理事業の事業計画の考え方』の「設計の概要」には【道路の設計における留意事項】として「良好な環境の確保の観点から」施行規則に「住宅地においては、道路をできる限り通過交通の用に供され難いように配置しなければならない」と規定したとある	同項目において、 「都市における道路の機能は、円滑な移動を確保する交通機能と、都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保する空間機能、街区を構成するための市街地形成機能のように、多様な機能を有している。」 「幹線道路と幹線道路以外の道路の交差が少なくなるように考慮して道路の設計をすべき」とも記載されている。

No.	項目	協議会の見解	市の見解
6	土地区画整理法施行規則	土地区画整理法施行規則9条第4項には「住宅地においては、道路をできる限り通過交通の用に供され難いように配置しなければならない」とされている	当該項目は事業区域外の道路に係るものではなく、事業区域内の住宅地に通過交通が流入することを防ぐための条文である。
7		都市計画法に基づく開発許可制度の技術に運用について明確な基準を定めることにより、良好な市街地の形成及び適正な法の執行を図ることを目的とする	土地区画整理事業は開発許可の適用除外であるが、土地区画整理法に基づき設計を行っている。
8	愛知県開発許可技術基準	3-5（道路の構造の平面交差における基準）では「曲線部における幹線街路相互の交差はできるだけ避けること」とあり、開発地内の幹線街路と開発地外の準幹線街路のほぼ90度の曲線部となっている開発地外の準幹線街路部分との接続についても望ましくないとの見解（建設指導課）	接続部分は曲線部ではなく屈折した街区道路である（改訂第22版都市計画法開発許可の実務の手引P118）。開発許可権者である尾張建設事務所経由で愛知県建築指導課に図面提供のうえ確認したところ、12m道路と株山環状線の接続はT字交差となり、問題ないとの見解が示されている。
9	日進市道路構造的技術的基準を定める規則	第33条「第4種第4級の道路又は主として近隣に居住する者の利用に供する第3種第5級の道路には、自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保する必要がある場合においては、車道及びこれに接続する路肩の路面に凸部を設置し、又は車道に狭窄(さく)部若しくは屈曲部を設けるものとする。」と規定。区画整理事業地の12m道路は第4種第3級道路とされているので、ハンプや狭窄等の物理的デバイス設置の対象とはならない。	同条は必要がある場合においては、設けるものとされているが、これは必要がある場合の義務を規定したものであり、これらの路線以外を否定するものではないと解釈している。 また、国土交通省による「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料の中で、凸部などを設置対象とする路線として「生活道路において、次のいずれかに該当する場合は、沿道の状況等を踏まえ、必要に応じて、凸部等を設置する。1) 歩行者又は自転車の事故が多発している道路、2) 自動車の速度が高い道路、3) 通過交通が多い道路」などとされているため、設置できるものと考えている。



No.	項目	協議会の見解	市の見解
10	では「生活道路」とは？	市街地における車道幅員5.5メートル未満の道路での交通事故発生状況 市街地における車道幅員5.5メートル未満の道路での交通事故は平成22年中の全事故の18.2%を占めており、死亡事故では全死亡事故の6.8%を占めている。このような道路の多くは、地域住民の日常生活に使われる生活道路といわれる道路である	生活道路には明確な定義はなく、「改訂生活道路のゾーン対策マニュアル」（一般社団法人交通工学研究会）では、「生活道路とは、地区に住む人が地区内の移動あるいは地区から幹線道路（主に国道や県道などで通過交通を担う道路）に出るまでに利用する道路」として定義している。対策が必要な箇所には物理的デバイスを設置することが有効であると考ええる。
11		接続する道路の機能を阻害してはいけない	都市計画法施行令第25条第1項は適用除外であるが、法の趣旨を尊重し接続する道路の機能を阻害しないよう接続を行うものである。
12		通過交通を入れないよう配置を	土地区画整理法に基づき、土地区画整理事業区域内の住宅地に通過交通が流入することを防ぐよう補助幹線道路及び区画道路の配置を行っている。
13	『解』	1.2m道路にはハンプ、狭窄はダメ！	日進市道路構造の技術的基準を定める規則第33条は必要がある場合においては、設けるものとされているが、これは必要がある場合の義務を規定したものであり、これらの路線以外を否定するものではないと解釈している。 また、国土交通省による「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料の中で、凸部などを設置対象とする路線として「生活道路において、次のいずれかに該当する場合は、沿道の状況等を踏まえ、必要に応じて、凸部等を設置する。1) 歩行者又は自転車の事故が多発している道路、2) 自動車の速度が高い道路、3) 通過交通が多い道路」などとされているため、設置できるものと考えている。

No.	項 目	協議会の見解	市の見解
14	『解』	補助幹線道路は通過交通を入れない道路	補助幹線道路は「主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において、当該区域の発生又は集中する交通を集約し適正に処理することができるよう、また区域内において良好な都市環境を実現するため、区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置することが望ましい」と定義されている。
15		曲線部での接続は望ましくない	接続部分は曲線部ではなく屈折した街区道路である（改訂第22版都市計画法開発許可の実務の手引P118）。開発許可権者である尾張建設事務所経由で愛知県建築指導課に図面提供のうえ確認したところ、12m道路と株山環状線の接続はT字交差となり、問題ないとの見解が示されている。
16		近隣居住者の生活の利便向上を促進しなさい	土地区画整理法施行規則第9条第1項からの運用と思われるが、「施行地区を含む一定の地域について近隣住区を想定し、その地域内に居住することとなる者の生活の利便を促進するよう考慮」であり、近隣住区は香久山地区、日生梅森園地区、香久山西部地区全体を考えて考慮すべきものであり、12m道路の整備、橋梁の開通によって生活の利便が促進されるものとする。

No.	項目	協議会の見解	市の見解
17	香久山の環状線は、30年前は『先進的』。いまや国が取り組む『重点的』施策のモデルに。	<p>平成5年 香久山誕生。</p> <p>→香久山環状線は区画道路からの車を集約し、住区幹線道路＝中央通線に流す。</p> <p>逆に中央通線からの車を集約し、区画道路に分散する道路で、通過交通は回避する。</p>	<p>日進香久山事業誌の記載と異なる。</p> <p>「道路計画基本方針」 （住区準幹線道路）d.株山環状線 住区の生活道路（区画道路・歩行者専用道路）と結ばれ、通過交通と住区内交通が交差する。</p>
18		<p>平成16年 内閣府「交通安全白書」に、交通安全の観点から環状道路の政策的推進が謳われる。</p> <p>→バイパス及び環状道路等の整備で通過交通の排除と交通の効果的分散を推進し渋滞、事故防止を図る。</p>	<p>令和4年版の交通安全白書では環状道路の政策的推進に関する記述はなく、 「生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備」として 「外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるランプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を推進し、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図っている。」とあり、これに即した施策を立案したものである。</p>