

名古屋都市計画案の縦覧に対する意見書

対象計画：道路の変更／小栗橋線

提出日：令和4年12月15日木曜日

住 所：名古屋市中川区愛知町10-7

氏 名：加 藤 俊 孝

愛知学区区政協力委員会委員長

愛知学区連絡協議会会長

都市計画案の縦覧（道路の変更／小栗橋線）について

「名古屋市都市計画道路の変更計画書」について

意見書

名古屋市都市計画道路の変更について

1. 都市計画道路中3・5・143小栗橋線について

- ①起点を名古屋市中川区小栗橋西端（3・5・16運河西線の交差点）と変更する。
- ②終点は名古屋市中川区山王1山王線（西日置橋南交差点）までと変更する。
- ③月島町内の荒子線から小栗橋西端（3・5・16運河西線）への接続線100mは計画廃止と変更する。（添付：付1参照）
- ④3・5・143小栗橋線は柳原橋南交差点を直進し山王線（西日置橋南交差点まで）と260m延長する計画と変更する。（添付：付1及び付4参照）
（参考：JR新幹線他名鉄線高架下高さ3.5m、幅員14.54m2車線両側歩道有）
- ⑤上記①～④により延長720mに変更とする。

2. 都市計画道路に3・4・214号露橋線を追加する。⇒ 追加不要とする。

理由について

1. 社会情勢の変化等に伴い、平成29年3月の都市計画道路の見直しにより、小栗橋線の「愛知町内」は廃止路線となり、今回の見直しにより「広川町1丁目～横堀町1丁目」が事実上の廃止路線となっている。
2. 名称が変更される露橋線と山王線への接続部となる名鉄線、JR中央線、東海道線臨港線、JR東海道新幹線の高架下は高さ2.9m、幅員は乗用車1台がぎりぎり交差出来る幅である事、高架の両側には交差点信号機があり、山王線との交通が遮断されており、過去の経緯から見て将来とも鉄道事業者がネットワークを形成する都市計画道路に改善する見込みがない。（添付：付3参照）
3. 今回の計画は、老朽化した「小栗橋の架け替え」そして、社会情勢の変化により中川運河周辺の交通量の減少とそれに伴う各所における小栗橋線の廃止路線化と分断（柳原橋南交差点～横堀町交差点にクランク）、さらに改善の見通しがないJR東海道線・中央線・名鉄線等の高架下道路(高さ2.9m延長90m) また一部区域の路線名称の変更までされ、広域交通ネットワーク機能は形成されていない。
4. 上記1～3の状況であるにも関わらず、小栗橋線名称を存続し「月島町地内」の「小栗橋西端から荒子町線への幅員20m接続道路」を存続する計画は理解できない「月島町地内」小栗橋線延長100mは都市計画道路としての整備効果はなく廃止することを意見書として提案する。

意見書

理由書（名古屋都市計画道路 3・5・143号 小栗橋線ほか3路線）について

1. 変更概要

「変更計画書」に対する意見書に準ずる。

2. 都市計画変更の理由

意見書提案理由（月島町内「幅員20m都市計画道路延長100m」存続について）

表 2. 整備効果の評価（定量的評価）

1. 整備効果の評価としている定量的データにて、「小栗橋線」と「荒子町線」の接続線である月島町内「幅員20m道路」の計画を存続する効果を提示願いたい。
2. 広域交通ネットワーク形成：小栗橋線は各所の廃止及び分断により値しない。
3. 自動車交通の円滑化：小栗橋周辺は幅員14.54mの運河西線・運河東線があり交通量も少なく、渋滞もなく事故も少なく円滑に流れている。
中川運河のかかる小栗橋は老朽化し歩道も片側しかなく更新が必要である。
4. 災害時における延焼遮断機能：月島町は東側に幅員14.54mの運河西線、東側に幅員32.73mの荒子町線、北側にアルプススチール等の工場により防災遮断機能あり
5. 上記2～4項の通り、月島町内「幅員20m道路」計画は整備効果の評価として廃止とする事を提案する。現状および将来予測の為に小栗橋周辺での交通量調査を実施したうえで計画の再検討を行うことを意見書として提案する。

表 3. 事業性の検証（定性的検証）

各検証項目・検証の基準について、検証結果を提示下さい。

(1) 3・4・143小栗橋線

7行目以降～11行目に記載されている「整備優先路線」の区間については、交通安全上及び円滑化を図るため、道路の曲線半径及び曲線長さを大きくすると共に、接続する3・5・16号運河西線、3・5・17号運河東線との交差点形状の改善を図ります。

意見書提案：上記記載の通り「3・2・15号荒子線」の記載を削除する。

(2) 3・4・143号小栗橋線の変更に関連する変更を行う路線

5行目以降～7行目に記載されている3・5・18号日置中野新町線と3・4・144号山王線を結ぶ区間については、JR東海道新幹線・臨港線・中央線・東海道線・名鉄線の高架下延長90mが都市計画道路として整備が未完了であり、かつ長年放置されている実情から見て、将来的にもネットワークが形成される見込みがないことから都市計画道路として追加しないことを意見書として提案する。

追記：縦覧された「名古屋都市計画道路の変更計画書」小栗橋線ほか3路線の記載

内容と令和4年8月30日に開催された「都市計画道路小栗橋線」の見直し説明会の記載・説明内容について、地域住民にとって大変重要な事項の記載の相違があり、その事項について**意見書**を提案する。

1. 小栗橋線の開通後の信号交差点の位置変更と一方通行変更について

既設愛知町1丁目と2丁目間にある荒子町線の信号交差点を小栗橋線との交差部に移設し、既設信号交差点は中央分離帯を設置する。(8月30日説明会資料添付付2) 今回縦覧計画書には、地域住民にとって重要な生活道路に関する記載が抜けている。既設信号は説明会時に要求した通り、既設のまま残されると解釈してよいか。

2. 小栗橋線と荒子町線との交差部となる信号交差点の西側道路は幅員が2.7mと大変狭く、西方向には旧徳佐川の橋(幅員2.7m)そして右折・左折も出来ない変則X交差点があり、軽自動車1台がやっと通行できる道路幅であり、歩行者自転車、車椅子など安全に通行できる道路ではない。(添付付5～付6参照)

3. 都市計画道路の計画は住宅都市局街路計画課が所轄であり、都市計画道路に接続する街区道路の歩行者の安全、交通の円滑化を併せて計画する責務・責任を有するものとする、都市計画道路完成後の歩行者の安全と交通の円滑は警察署行政と地域住民に任せるという考えで計画していることか。

4. 小栗橋線開通に伴う「小栗橋線」と「荒子町線」との**交差部の信号交差点移設**の問題点と愛知町住民に与える影響について

(1) 移転後交差点西側の道路は幅員2.7mと大変狭い、本来は小栗橋線愛知町地内の整備道路となる事を前提として計画された交差点である事。

しかし見直し計画では廃止道路となっていることを考慮せず「西側の幅員の狭い道路は東行き的一方とし、周辺的一方通行規制等についても、検討調整を行っていく」と検討を先延ばし縦割り行政による決定責任逃れではないか交差点西側道路延長上の街区及び区画道路がどうなっているかも併せ検討し交差点の位置を決めるべきであることを意見書として提案する。

小栗橋西線と荒子町線を接続する既設信号交差点への接続道路を拡幅し、安全性交通の円滑性を向上する事もひとつの改善案として提案する。

(2) 荒子町線へ幅員20m小栗橋線の接続に伴う、接続交差点の移動のより影響を受ける愛知町内住民の安全性と利便性への影響について

①岩井町線(大須通り)から荒子町線へ侵入してきた愛知町住民は新交差点では右折できず、一つ先のセブンイレブン交差点でUターンし愛知町内へ侵入する事になり、安全性・利便性が大きく損なわれる。

②名古屋市バス幹線2の小栗橋バス停留所及び生活拠点であるコンビニへの歩行距離の延長、特に信号・歩道付き交差点の北側移動(70~80m)により、高齢者・障害者への影響大。

③愛知町内の街路は幹線街路を除き、ほぼ90%が一方通行となっており交通事故も少なく大変安全な街区となっている。

小栗橋線の荒子町線への接続に伴う信号交差点の移設は、小栗橋周辺と荒子町線への交通量の実態調査を実施しその結果を踏まえ、75年前の計画にこだわることなく社会の変化、交通量の減少、高齢化・障害者に優しい都市計画とする事を提案する。

以 上