

令和4年度第3回

名古屋市都市計画審議会

議事録

名古屋市都市計画審議会

名古屋市都市計画審議会議事録

1 日時 令和5年1月24日(火) 午前9時30分～午前11時10分

2 場所 名古屋市役所東庁舎5階 大会議室

3 委員の定数、出席委員数及び出席者氏名

委員の定数 19名

出席委員数 17名

出席者氏名

(会長) 森 川 高 行

(委員) 石 川 良 文

小 松 理佐子

田 中 淳 子

田 宮 正 道

原 田 守 博

金 庭 宜 雄

松井 よしのり

田 山 宏 之

依 田 龍次郎 (代 理 新 谷 遼)

伊 藤 亘

杉 原 尚 子

田 中 豊

服 部 敦

吉 永 美 香

中 村 満

塚 本 つよし

(事務局幹事) 日 下 雄 介

渡 辺 伸 二

清 水 敏 治

近 藤 信 幸

大 畑 一 幸

(書記) 倉 知 正 行

横 地 玉 和

木 下 隆 文

山 本 功 一

村 瀬 勝 博

4 傍聴者の人数 2名

5 議題及び会議の公開・非公開の別

(1) 都市計画案件

第16号議案	名古屋都市計画区域区分の変更について(付議)	[公開]
第17号議案	名古屋都市計画用途地域の変更について(付議)	[公開]
第18号議案	名古屋都市計画高度地区の変更について(付議)	[公開]
第19号議案	名古屋都市計画特定街区の変更について(付議)	[公開]
第20号議案	名古屋都市計画防火地域及び準防火地域の変更について(付議)	[公開]
第21号議案	名古屋都市計画臨港地区の変更について(付議)	[公開]
第22号議案	名古屋都市計画緑化地域の変更について(付議)	[公開]
第23号議案	名古屋都市計画道路の変更について(付議)	[公開]

(2) 諮問案件

ア	新たな時代における居住と都市機能の立地誘導のあり方について(答申)	[公開]
---	-----------------------------------	------

(3) その他

A	公開空地等に係る基準の見直しについて(報告)	[公開]
---	------------------------	------

議 長

それでは続きまして案件 3 ですね、「未着手都市計画道路（小栗橋線等）の見直しについて」、及びこれに関わる第 23 号議案を議題とします。幹事の説明を求めます。

幹 事
(街 路 計 画)

はい。それでは、案件 3「未着手都市計画道路（小栗橋線等）の見直しについて」ご説明します。

本件に関連する議案は第 23 号議案「名古屋都市計画道路の変更」でございます。議案資料といたしましては、資料番号 23-1「計画書」、23-2「総括図」、23-3「計画図」でございます。ご確認ください。また、説明の補足資料として、議案の内容を簡潔にまとめた説明資料、都市計画案の縦覧時の提出意見等をまとめた「都市計画案に係る意見の要旨及び都市計画決定権者の見解」、「未着手都市計画道路の整備について（第 2 次整備プログラム）」をご用意いたしました。

のでご確認ください。なお、本案件はスクリーンを使用して順に説明させていただきます。それでは以後、着座にて説明させていただきます。

はじめに、案件3の概要についてご説明します。本件は、スライドの黒丸で囲んだ箇所、未着手都市計画道路小栗橋線の変更についてお諮りするものです。都市計画道路3・4・143号小栗橋線は、起点の中川区月島町から、終点の中川区東出町2丁目までの延長約910mの幹線街路です。そのうち、スライドに黄色の点線でお示ししております、約590mの区間が未着手となっています。

今回の変更の前提でございますが、本市では平成29年3月に、未着手都市計画道路について、整備する箇所、しない箇所や、整備着手の時期を取りまとめたお手元の整備プログラムを策定しております。今回の変更は、このプログラムで定めた方針に基づいて、一部区域の追加・削除等を行うものです。

スライドには、お手元の説明資料、3-2ページ上段にある「参考図（変更前）」と同じ内容を表示しております。スライドに緑色で示しておりますのが整備済区間、青色で示しておりますのが未着手区間です。この未着手区間は、「第2次整備プログラム」において、赤色の矢印で示しております区間を「整備優先路線」として、令和8年度までに道路整備に着手する区間と位置付けております。一方、黄色の矢印で示しております区間は「廃止候補路線」と位置付けております。

続きまして、小栗橋線を「整備優先路線」及び「廃止候補路線」と位置付けた理由につきまして、順番にご説明いたします。スライドには、お手元の「第2次整備プログラム（概要版）」3ページと同じ内容を表示しております。見直しの手順としましては、整備効果の評価及び事業性の検証を行い、今後整備する路線としない路線に分けております。はじめに、赤丸で囲っております区間を「整備優先路線」と位置付けた理由について説明いたします。まず、整備効果の評価です。当該区間は、現況道路がなく、小栗橋線の整備により、並行する幹線街路の渋滞緩和が図られるということで、交通を円滑化する効果や、道路空間が機能することで、周辺の延焼遮断効果が見込まれます。また、事業性の検証としまして、スライドに写真を示しております小栗橋線の橋梁は、昭和4年に供用開始しており、老朽化対策として、早期の耐震性能の確保が必要です。以上のことから、交通円滑化や防災の観点で整備効果が高く、橋梁の架け替えを早期に実施する必要があるため、当該区間を整備優先路線と位置付けております。なお、線形につきましては、橋梁の架け替え設計とあわせ、道路の連続性や交差角度等の検証を行う必要があると評価しております。線形検討については、後ほどご説明させていただきます。

次に、小栗橋線の橋梁より東側の赤丸で囲った区間を「廃止候補路線」と位置付けた理由についてご説明いたします。当該区間につきましては、計画道路の北側に、両側歩道つきで、幅員14.54メートルの一定の機能がある道路があるため、この区間を「廃止候補路線」と位置付けました。

続きまして、整備優先路線区間の線形変更についてご説明いたします。スライドをご覧ください。線形の変更を検討するにあたり、この3点を重視いたしました。まず、交通の安全性の観点から、図面に、①と示している箇所の荒子町線と

の交差角が、できる限り直角に交差するものとししました。また、東西道路ネットワークの連続性を確保し、交通の円滑化を図るため、②新設橋梁の線形を、③の幅員 14.54m の既設道路と滑らかに繋がるよう設計しました。検討の結果として、スライドのような変更案を作成しております。図面はお手元の説明資料 3-2 ページ下段の、「参考図（変更後）」と同じものです。また、太枠の説明文は、説明資料 3-1 ページの「① 区域、構造事項及び名称の変更」の小栗橋線と同じものを表示しております。この線形変更により、小栗橋線は幅員 14.54m の、既設道路と連続した一体の道路となることから、この幅員 14.54m の既設道路を小栗橋線の一部として新たに都市計画道路の区域に追加して変更します。これにより、代表幅員が 20m から 14.54m となるため、路線番号のうち、規模を示す二つ目の数字を変更し、「3・4・143 号小栗橋線」を、「3・5・143 号小栗橋線」に名称を変更いたします。

次に、整備済み区間の変更についてご説明します。スライドの太枠の説明文は、お手元の説明資料 3-1 ページの「② 関連する変更（区域、構造事項及び名称の変更）」の、露橋線の欄と同じでございます。スライド上に赤色で示している整備済み区間につきましては、名称を「小栗橋線」から「露橋線」に変更し、新規路線として追加します。

続きまして、運河東線の変更です。小栗橋線の線形変更に伴い、図面左下の運河東線について起点を変更し、赤色でお示しした区間を追加します。

最後に、日置中野新町線について、赤丸で示した箇所において、都市計画道路の交差箇所を追加するため、計画書の交差箇所数を 7 ヶ所から 8 ヶ所に変更いたします。

本件につきまして、令和 4 年 12 月 5 日から 12 月 19 日までの都市計画道路の案について縦覧を行ったところ、1 通の意見書が提出されました。それではお手元の「都市計画案に係る意見の要旨及び都市計画決定権者の見解」につきまして、スライドを用いて順番にご説明いたします。いただいた意見の内容は「(1) 都市計画の変更」に関するものと、「(2) その他の要望事項」がございます。

まず、「(1) 都市計画の変更」について説明させていただきます。スライドをご覧ください。都市計画の変更に関する内容は、赤丸で示した、月島町内新設区間についてのご意見と、青丸で示した、露橋線周辺についてのご意見の 2 種類がございます。はじめに、赤丸で示しております、月島町内新設区間のご意見についてご説明いたします。お手元の「都市計画案に係る意見の要旨及び都市計画決定権者の見解」は、1、2 ページの、スライドに赤枠で示してある部分が該当いたします。この区間に関する意見の要旨は、『月島町内の荒子町線から、運河西線への接続線 100m は計画廃止に変更する。』というものでございます。ご意見の理由としましては、『小栗橋周辺は、交通量や事故が少なく円滑に流れており、周辺の街路や工場による延焼遮断機能があるため、小栗橋は更新が必要であるが、月島町の道路計画は整備効果の評価として廃止することを提案する。』とされています。その上で、『整備効果の評価の定量的データにて、道路の計画の効果と事業性の検証について、各検証項目、基準、結果を提示すること。』等が挙げられております。

ご意見に対する都市計画決定権者の見解でございます。お手元の「未着手都市計画道路の見直しについて（第2次整備プログラム）」の3ページをご覧ください。平成29年3月に策定した「未着手都市計画道路の見直しについて（第2次整備プログラム）」において、整備効果の評価と事業性の検証を行い、整備優先路線等の方向性を決定しております。それぞれの評価と検証の結果について順番にご説明いたします。4ページ上段をご覧ください。はじめに、整備効果の評価につきまして、都心機能・交流機能、自動車交通の円滑化、防災、交通安全の4項目で評価しております。各項目の評価結果についてご説明させていただきます。お手元の資料の3-3ページをご覧ください。こちらには整備効果の評価基準の内容を示しております。また、グレーで示しておりますのが、小栗橋線の評価結果でございます。スライドには小栗橋線の評価結果を抜粋してお示ししておりますので、説明資料とあわせてご覧ください。まず、1つ目の、都心機能・交流機能についてでございます。この項目は、都心域・拠点の機能向上性や広域交通ネットワークの連続性を評価しており、小栗橋線は、2車線の主要地方道としての連続性を確保する路線となります。2つ目の自動車交通の円滑化でございます。小栗橋線は、現況道路がない場所に道路を新設する計画となります。続いて3つ目の防災についてです。この項目では、災害時における延焼遮断機能等の防災機能があるかどうか等について評価を行っております。小栗橋線は、平成27年1月策定の「震災に強いまちづくり方針」において、防災道路の「防災上特に対策が必要な区間」に該当し、新設区間は、地震発生時の建物倒壊による、道路閉塞の可能性が高い地域を通っており、地区の燃え広がりやすさの軽減に寄与する路線です。地区の燃え広がりやすさの軽減についてご説明いたします。スライドをご覧ください。こちらは、地区の燃え広がりやすさを示す「延焼クラスター」の図でございます。「延焼クラスター」とは、地震の揺れによって地区内で火災が発生した場合に、どの程度の範囲の建物に燃え広がるかを評価したものです。延焼クラスター内の建物棟数が多いほど、燃え広がる可能性の範囲が広く、その発生危険性も高くなります。燃え広がりやすさの評価としまして、月島町の道路新設区域は、青色の建物の件数が100から500棟の延焼クラスターとなっており、新設道路はこのクラスターを空間として分断し、燃え広がりやその軽減に寄与する効果が見込まれます。また、意見書において、『すでに延焼遮断機能を持っている。』とご意見をいただきました工場は、赤丸でお示した位置にございますが、耐火建築物や道路のように、空間として完全に遮断されておらず、延焼遮断効果が不十分であると判断しております。

最後に、お手元の説明資料3-3ページ4つ目の交通安全についてです。この項目は、道路の新設・拡充による歩行者空間等の安全性を評価しております。小栗橋線は通学路やバスルートには指定されておりませんが、現況道路に歩道がない路線のため、整備により歩行者空間が確保されます。よって、小栗橋線の整備効果が高いと評価いたしました。

続きまして事業性の検証についてです。お手元の「未着手都市計画道路の見直しについて（第2次整備プログラム）」の4ページ下段の表をご覧ください。関連事業との連携、事業規模に対する道路整備の有効性、道路整備に対する熟度等

の項目において、定性的検証を行っています。小栗橋線につきましては、老朽化した小栗橋の耐震性能の確保が必要であるため、関連事業等の連携における、「橋梁老朽化対策」の項目が該当いたします。以上のことから、月島町内を含む小栗橋より西側を、早期整備が必要な路線と考えております。

次に、都市計画道路の変更に関する意見として、スライド上に青丸で示しております露橋線周辺に関するものについてご説明いたします。お手元の「都市計画案に係る意見の要旨及び都市計画決定権者の見解」は、2ページ中段の、スライドに青色でお示ししている箇所が該当します。この区間に関するご意見としましては、『小栗橋線は運河西線から柳原橋南交差点を直線し、山王線に260m延伸する計画と変更し、露橋線は追加不要。』というものでございます。このご意見の理由としましては、スライドにお示しましたように、『小栗橋線と露橋線が分断され、クランクとなること、露橋線の鉄道高架下が低いことに関して改善の見通しがないことから、広域交通ネットワークが形成されていない。』ということが挙げられています。高架下につきましては、スライドの写真の通り、露橋線とご意見をいただいた北側の交差点、両高架とも、道路として必要な高さ4.5mがとれていない状況となっております。

続きまして、都市計画決定権者の見解でございます。スライドに黄色で示しておりますのが、廃止候補路線の区間です。現況において、周辺には小栗橋線に求められる効果を代替する一定の機能を有する道路があることから、当該区間についてはこれ以上整備は必要ないと判断し、整備プログラムにおいて廃止候補路線と位置付けております。そのため、今回の変更によりプログラムの方針通り廃止となった場合、小栗橋線の整備優先路線区間が、スライドのような区間となるため、路線の連続性や、都市計画道路の配置を考慮し、既設の幅員14.54mの道路を、都市計画道路として位置付けることにしました。その結果、スライドのような形で都市計画変更を行い、露橋線につきましては、既存の区間の名称を変更して、引き続き都市計画道路として維持することとしました。

続きまして、お手元の「都市計画案に係る意見の要旨及び都市計画決定権者の見解」、2、3ページをご覧ください。スライドに緑色でお示ししている箇所です。その他の要望項目として、信号移設と一方通行規制等に関する意見をいただいております。意見の要旨といたしましては、『新設信号交差点西側道路の幅員が狭いため、その延長上の区画街路の状況も併せて検討すること。バス停やコンビニへの歩行距離が長くなり、高齢者や障害者の影響が大きくなること。荒子町線から右折で、西側の愛知町方面への進入が難しくなり、安全性や利便性が損なわれること。歩行者の安全や交通の円滑化を警察署行政や、地域住民に任せているのか。また、一方通行規制についての調整検討が先延ばしされているのは、縦割り行政による責任逃れではないか。説明会で説明された内容が、縦覧図書に記載がない。』といったご意見もいただいております。また、『既設信号交差点の接続道路の拡幅』のご提案や、『愛知町周辺は一方通行が多く、事故も少なく安全であり、高齢化・障害者にやさしい都市計画とすること。』を提案いただいております。

ご意見をいただいた現地の状況について図面を使ってご説明いたします。まず

小栗橋線の開通に伴う交差点新設の影響についてご説明いたします。小栗橋線西側の荒子町線の交差点の新設信号の設置によって、近接した南側の既設信号交差点は、安全性の観点から移設が必要と考えられます。それに伴い、赤色の点線で示した西側の幅員 2.5m の道路については、住宅街への入り込みを防ぐため、東行きの一方通行が必要になると考えられます。ご意見をいただきましたコンビニエンスストアとバス停の位置は緑色でそれぞれお示ししており、現在の信号交差点から約 70m ほど遠くなります。また、ご意見にて拡幅をご提案いただきました接続道路は、現在幅員 6.5m の道路で、赤色の実線で示した位置にございます。次に、岩井町線から荒子町線に進入した場合の右折についてです。既設信号交差点は西行きの一方通行となっておりますので、右折が可能となっております。小栗橋線開通後の新設交差点では東行きの一方通行により右折ができませんので、既設信号交差点より約 350m 南側の信号で右折することとなります。またご意見でございました、小栗橋周辺の一方通行規制の状況は、スライドの通りとなっております。

これらの意見に対する見解でございます。小栗橋線には、並行する幹線道路の渋滞を緩和する効果があるため、今後着実に整備を行う必要があると考えております。また、今後の整備により新設される交差点については、都市計画道路ネットワークの効果を確実に発揮するためにも信号交差点化が必要と考えております。この場合、新設信号交差点と既設信号交差点が近接することとなり、安全性を確保する観点から、既設信号機の移設が必要と考えられます。しかしながら、小栗橋線の整備による利便性が向上する方がいる一方で、ご不便をおかけする方もいることは十分認識しております。事業の施行にあたりましては、ご意見にもございました地元課題への対応にあたりましては、いただいた意見を参考に、事業担当部局とともに、検討調整して参りたいと考えております。以上が意見書の要旨と都市計画決定権者の見解となります。

今後の都市計画手続きでございますが、名古屋市決定の案件でございますので、当審議会で可決されましたら愛知県知事と協議を行った後、都市計画変更を行うこととなります。それでは、ご審議のほどよろしくお願いいたします。

議長 はい。ありがとうございました。ただいまご説明のありました件につきまして、ご意見・ご質問がございましたら、ご発言をお願いします。
はい。委員。

委員 はい。小栗橋線の整備に関しまして少し意見を申し上げます。
市内道路整備による自動車交通の円滑化、渋滞緩和は非常に重要なことであると認識しておりますが、今回整備を行うことにより、周辺地域の利便性が損なわれる可能性があることについて、憂慮していると聞いております。また、地元でも老朽化した小栗橋の架け替えについては、ご理解いただけているものの、その先の道路新設については、その道路自体の必要性に対する疑問の声や、新設によって信号機が移設されることで、利便性が大きく損なわれるとの声も現状でも少なからずあると聞いております。そして事実、該当学区からは今回意見書も提出

されており、今後の整備については、地元の意見や調整をしっかりと考慮しながら行う必要があると思いますので、何卒よろしくお願いし、意見といたします。

議長 はい。ありがとうございました。これは別に事務局から、ご回答いただくようなことございませんか。はい。ご意見としていただきました。

他にいかがでしょうか。はい。委員。

委員 今回の変更で意見書が出されて、特に大きな問題の一つは、この月島町内の接続線 100m の整備が必要かどうかというところがまずあるかと思います。都市計画にはそこが一番の観点かなと思っております。それについて見解の方で、並行する幹線道路の渋滞を緩和するとか、あるいは歩行者空間が確保される、延焼遮断機能が図られるというような見解が示されており、今の当局の説明の中でも、もう少し詳しく図面等も見せていただいて説明をいただいたわけですが、ただ 1 点、並行する幹線道路の渋滞の緩和のところがちょっとまだよくわからないというか、もう少し具体的に説明をいただくことはできませんでしょうか。

議長 はい、では事務局からお願いします。

幹事 (街路計画) はい。並行する幹線街路の渋滞緩和ということでございます。こちらの岩井町線でございますが、こちらは、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、「主要渋滞区間」に選定されておりまして、対策が必要な区間とされております。まず、朝は六反交差点を起点に都心方向、それから、夕方でございますが、運河橋交差点を起点に郊外方向で渋滞しています。小栗橋線を荒子町線まで整備することで、岩井町線の渋滞区間の交通が小栗橋線に転換し、交通量を低減させる効果がありまして、渋滞を緩和するという見解でございます。

議長 はい。いかがでしょうか。

委員 わかりました。岩井町線の渋滞がかなり深刻であるということで、その緩和のためにまず必要だというような趣旨のお話かなと思います。そういう意味で、この今回の小栗橋線の変更というものは、線形的にはなかなかちょっと美しいとは言いがたい形で、ベストとは言えないかと思いますが、交通とか防災の課題への対応のための都市計画の観点からは、小栗橋線の今の変更案による整備が必要だということが、一応私としては確認をできたなというふうに思います。

ただ先ほど委員からのお話もありましたけれども、この意見書の中にある、愛知町内の信号機の移設とか一方通行などの地元課題については、都市計画の次のステージの話になるかと思いますが、都市計画決定権者であるとともに、事業施行者である名古屋市としてですね、しっかり対応していただく必要があるのかなというふうに思います。丸投げだとか、先延ばしとか、言われることないように、しっかりと対応していただきたいなというふうに、これも意見として申し上げたいと思います。以上です。

議長 はい。ありがとうございました。
他にご意見等ございますでしょうか。
はい。委員。

委員 はい。ちょっと現状の私の認識が間違ってるかもしれませんが、新設の信号交差点と、既設の信号交差点の距離を教えてくださいたいのと、それから、隣接する信号の場合に、信号機設置の具体的な指針があると思うんですが、ちょっとそれについて教えてくださいませんか。

議長 はい、お願いします。

幹事 (街路計画) 新設される交差点と、現在の交差点の間隔がですね、今 70m ぐらいと、現地はそうなっております。これは県内の信号交差点の間隔なんですけど、150m は確保するということで聞いておりますので、少しちょっと間隔が短くなってしまうのかなと。

議長 はい。他にはいかがでしょうか。
よろしいですか。
委員からご意見ございましたけど、これは異議ということでございますか、それともご意見ということでございますか。
意見ということでございますか。はい。ありがとうございました。
それでは特に異議のある旨のご発言はございませんでした。それでは第 23 号議案についてお諮りしたいと思います。第 23 号議案について原案通り可決してよろしいでしょうか。

委員一同 (異議なし)

議長 はい、ありがとうございます。それでは原案通り可決いたします。