

第5号様式(第7条関係)

会議録

会議の名称	第1回 清須市都市計画審議会		
開催日時	令和5年12月22日(金) 午前10時00分から午前11時30分		
開催場所	清須市役所 北館3階 研修室		
議題	第1号議案 名古屋都市計画道路の変更(愛知県決定)		
会議資料	資料 1. 名古屋都市計画道路の変更(愛知県決定)		
公開・非公開の別 (非公開の場合はその理由)	公開		
傍聴人の数	0人		
出席者 及び 欠席者	出席委員	河邑委員(会長)、伊藤(正)委員、百瀬委員、河村委員、時田委員、 松岡委員、伊藤(奈)委員	
	欠席委員	渡辺委員、鈴木委員	
		永田市長	
	事務局	長谷川建設部長 都市計画課 鈴木課長、大竹係長、村上主査、平松主任、太田主事	
会議の経過			
<p>○開会(午前10時00分)</p> <p>○市長挨拶</p> <p>○会長 事務局から説明をお願いします。</p> <p>●事務局 資料1に基づき説明</p> <p>○会長 ありがとうございました。ただいまの説明についてご意見、ご質問がございましたらお願いします。</p> <p>○委員 国道302号から高速道路に流入する際の入口は変更ありますか。</p> <p>●事務局 特に変更はありません。</p>			

○委員

利用に関しては、そこまで変更はないということですか。

●事務局

利用に関しては、高速道路を走行する際の形態が変わってくる計画となります。

○委員

名古屋環状二号線から名古屋高速道路の岐阜方面へ向かう際に料金所を設けるという事は理解しました。

名古屋高速道路の岐阜から名古屋に向かう際の料金所は取り外すということですか。

●事務局

名古屋高速道路の本線上にある旧名古屋線料金圏と旧尾北線料金圏の継ぎ目の料金所は、一部撤去という形です。

○委員

名古屋西方面から名古屋環状二号線を走行して、清洲東インターで降りる際に本線上で滞留車両が発生して動かなかったため、国道302号線へ降りるまでに時間がかかった経験があります。

今回名古屋環状二号線から名岐道路のカーブを通過する際に新しく料金所ができるということで、料金所までの距離が非常に短く感じます。

交通量が多い場合、料金所を通過するときに滞留が発生して、本線上までに影響が出ることが懸念されますが、その検討はされていますか。

●事務局

名古屋高速道路公社が行った交通量調査によりますと、清洲ジャンクションのピーク時間は朝の8時であり、その際の交通量は1時間あたり800台程度だと聞いています。

また、料金所は1つのブースで1時間あたり800台処理できるという計算となっており、今回の計画では2つのブースも設置するため、清洲ジャンクションの交通量のピーク時でも処理できるという想定になっていると聞いております。

○委員

今の話に関連して、カーブ部分を通過し直線道路に入ったすぐの場所に料金所があるので、認知するまでに時間がなく、非常に危険な状態かと思われれます。前方に車が停車していればいいですが、そのまま通行してきた車が、料金所の認知ができずに追突するといった安全性に対する対処といえますか、設置位置をもう少し先に設けてもいいのではないかと思います。設置位置を変更することはあり得ますか。

●事務局

渋滞が発生してしまうと視認性の悪いカーブのところで追突事故が発生してしまうのではないかと、市としてもこの話を受けた折りに想定されました。

もう少し料金所を北の方に設置できれば、より安全性を確保できると思いますが、現在名古屋高速道路の用地内で、さらに1車線設けるということは、とても厳しいところではあると聞いております。名古屋高速道路公社では、警察協議も行っており、安全性については、我々以上に専門的な見地からも話をされていると想定されます。今回の計画については、これから詳細な設計を行い、その後に工事をしていくものになるため、詳細は不明ですが、先ほどもお話しした交通量推計等に基づいた机上での安全性の検討はされていると伺っています。

また、料金所の位置を移動する以外に出来る安全対策もありまして、カーブの手前などに注意喚起をする標識を設置し、啓発をしていくなどの安全対策については、市からも名古屋高速道路公社にお願いしていきたいと思っております。

○委員

料金所の位置は今回決めてしまうということですか。

●事務局

都市計画決定上は決定します。名古屋高速道路公社におきましても、今回の計画で進めて、安全対策もできるという前提で検討をしていると伺っております。

○委員

通行上の安全性が確保されているということが重要で、今回の計画は当初予定していないものになりますので、十分に気を付けなければいけないと思います。

本来であれば、もう少し詳細な説明がないと良し悪しの判断ができない気がします。

今回の議案に対する答申に安全性の確保についての要望の意見を付け加えてもよいものですか。審議内容に疑念があれば、疑念があったということを答申してもいいように思います。安全性が確保されているかわからないから、変更をしないというわけではなく、安全性を確保してほしいという要望を審議会として出したいと思います。意見を付け加えられないということになると、審議内容が反映される場所がないため、審議の意味がないと思います。

●事務局

今までは特に問題がなければ、「異議なし」のみの答申を頂いておりました。今後、県への回答をする際に審議会の答申書の写しを添付しますが、要望といった細かいことまで書いた答申書を県へ進達できるかについては、県の担当者に確認させていただきます。

○委員

参考までに教えて下さい。今回の都市計画変更手続きにつきまして、素案説明から変更の告示まで半年以上の期間が必要とされていますが、この期間について手続きを簡素化することができる軽微な変更といったものがあるのか教えて下さい。

●事務局

法定図書である理由書等に記載されている内容の変更については、軽微に取り扱われません。軽微な変更として取り扱われるものは、都市計画名称の一部変更のみで、他についてはどんな些細なことでも手続きを簡素化できないと聞いております。

軽微な変更として取り扱われる都市計画名称の一部変更については、変更案の公告・縦覧・協議といった手順を省略できると聞いています。

○委員

審議会でどこまで審議をすることを求められているのかは分かりませんが、基本的には変更に伴う安全性に問題がないかと聞かれている気がします。

当初予定されていなかった料金所を高架橋に付加するわけですから、構造的に安全性が保たれるかというのは、設計の上施工をするのは当然だと思いますが、基本的には無理があると考えています。本当は、どういった方法で構造的な安全性が担保されていると教えてもらわないと、問題ないか判断できないことだと思います。

●事務局

資料1の12ページをご覧くださいと、今回の計画で加速車線長をどれだけ確保するのが分かります。道路構造令等の基準で必要とされている加速車線長より計画では長く確保していることが分かります。

また、先ほども申し上げました通り清洲ジャンクションではピーク時の交通量が1時間当たり

800台で、1ブースあたり800台処理できる料金所を2ブース設置することで、机上の話ではありますが、渋滞は発生しないという想定で計画がされていると伺っております。

また、先ほどもご意見がありましたが、事前予防等に関しては、標識等で行っていくのではないかと考えられます。

これらのことが、今回の安全性を高めるということで、担保させていくのではと考えます。

○委員

道路構造令で、加速車線等の延長が決まっているので、それを確保するのは当然ですし、料金所を新設した時にどれだけの処理能力があるのか、それによって渋滞が発生するのか検討するのは当然だと思います。そこで、構造的に安全かどうかというのは、基準を守るとは別の話になると思います。本当はそこまで踏み込んだ審議会にするべきではないかと考えます。

●事務局

都市計画決定の道路幅員を決める時は、今回でてきた道路構造令の幅員であるとか基準を用いて決定していきます。

その後、道路橋として詳細設計に入っていく段階では、道路橋示方書・コンクリート標準示方書等の細かな基準で設計すると思われれます。

今回は基本設計段階で、幅員をまず決定させるための審議になりますが、その後詳細な設計をするにあたり、今回決定する幅員の中で安全性を鑑みた構造になるように設計すると思われれます。

○委員

無理な計画をそのまま進めたことで問題が発生することはある訳で、施工業者がなんとかしてくれるという話だけでは済まないと思います。無理をして造った出来の悪いものだったら、最初から作らない方が良く考えます。

●事務局

今回、各委員から頂戴しました安全性に対するご意見につきましては、一度都市計画決定権者の県と協議をさせていただきます。

都市計画変更に反対というわけではないが、安全性に関する意見を付け加えた上で答申することに関して確認させていただいて、結果については、またご報告させていただきます。

○委員

十分注意してほしいという話です。

審議会に諮り、何も意見がでなかったのもおかしな話です。

●事務局

住民説明会も開催させていただきましたが、意見も質問もなかったものですから、今回各委員から意見を頂いたということで、県と一度調整させていただきますのでお願いいたします。

○委員

工事が始まった時の工事期間と、その工事期間中に予測される交通渋滞はわかりますか。

●事務局

現在は計画段階になりますので、具体的な設計についてはこれからになります。今わかる範囲で申しますと、高速道路を工事する関係で、一般国道の一部規制も可能性としてはあると伺っております。ただし、その規制の時間帯、期間については現在未定であります。

名古屋高速道路公社からは、工事期間及び交通規制について、地元をはじめとした周知をしっかりと行っていきますと伺っておりますので、市も協力していきたいと思っております。

○委員

ETCカードの利用者が約96%ということですが、ETCカードを使用しない人は旧来通りの料金体系ということですか。

●事務局

料金体系については、対距離制で名古屋高速道路公社が決定することになります。ETC利用者は、利用した距離に応じた料金ですが、現金支払いの人は最長距離での料金を支払うことになると伺っております。

○委員

現金の人は切り捨てるということで、本当にいいんですか。

●事務局

料金体系については、名古屋港高速道路公社が決定している話になります。

○委員

ETC利用者は利用距離に応じた料金で、現金支払いの人は最長距離での料金支払いになると、現金で支払う人が損になると思います。料金について割引とかはないんですか。別の高速道路では、切符等を提示すれば割引を行う場所もあるそうで、他は割引を実施しているのに名古屋高速では割引を実施しないというのもおかしな話で、統一してほしいと思います。

●事務局

市は、料金についての詳しいことは伺っておりません。しかし、ご意見を頂戴したということは名古屋高速道路公社にお伝えさせていただきます。

○会長

それでは、だいたい意見もでたようですので、第1号議案について原案どおりとしますが、安全性に対して意見を付け加えるとういことでよろしいでしょうか。

○委員全員

異議なし。

○会長

それでは、議案について原案どおりとし、安全性について意見を付け加えた上で答申します。

●事務局

河邑会長ありがとうございました。以上もちまして、令和5年度第1回都市計画審議会を閉会します。

会 議 の 結 果	第1号議案について原案どおり可決。
問 い 合 わ せ 先	建設部 都市計画課 052-400-2911 (代表)