

第 1 3 1 号議案

関連資料

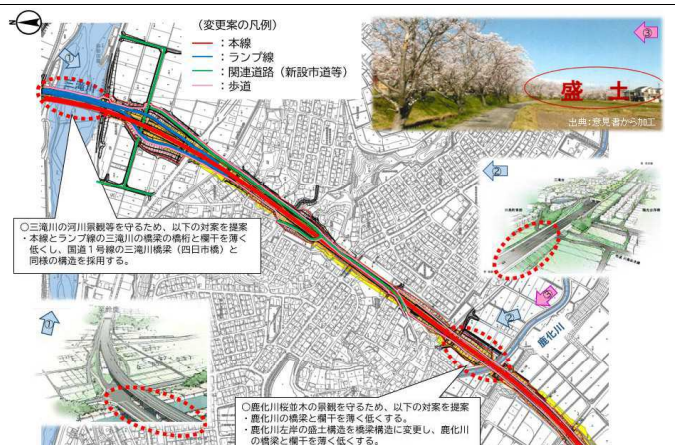
《関連資料》

意見の内容及び意見に対する考え方について

令和 7 年 2 月 4 日

四日市市都市計画審議会


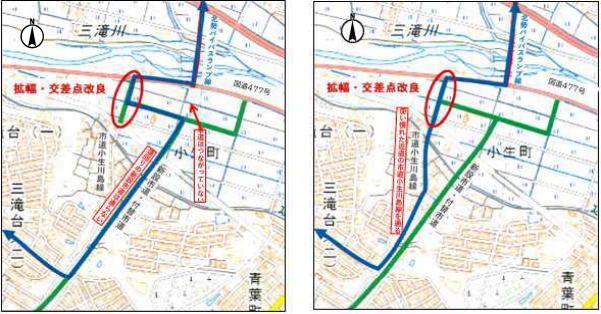
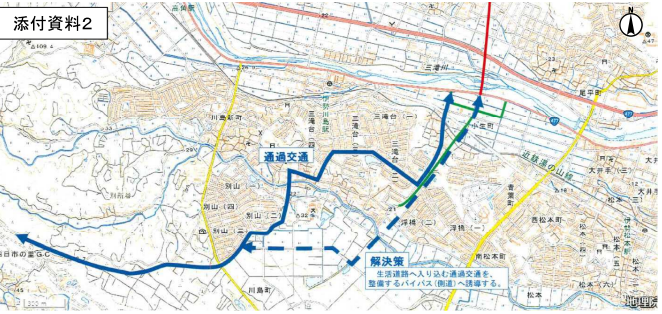
意見の内容と意見に対する考え方

No.	意見の内容	意見に対する考え方
①【都市計画(北勢バイパス本線)に関すること】	<p>四日市市の景観資源である鹿化川桜並木や三滝川の河川景観を守るため、北勢バイパス整備において、以下の対案を提案する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 鹿化川の橋梁の橋桁と欄干を薄く低くする。 鹿化川左岸の盛土構造を橋梁構造に変更し、橋梁の橋桁と欄干を薄く低くする。 本線とランプの三滝川の橋梁の橋桁と欄干を薄く低くし、国道1号の三滝川橋梁(四日市橋)と同様の構造を採用する。 <p>添付資料1</p> 	<p>北勢バイパス高架部の構造については、経済性や施工性等を鑑み、計画しておりますが、鹿化川左岸の盛土構造は、当初より構造は変更していません。</p> <p>なお、北勢バイパスの橋梁については、関係法令等を踏まえた景観に配慮した計画となるよう検討してまいります。</p>
②【都市計画決定の手続きに関すること】	<ol style="list-style-type: none"> 国・県・市は、都市計画案の北勢バイパス側道について異常な道路線形を地域要望としているが、三滝台自治会ではその議論はされていない。側道の道路線形には地域合意がなく、一から議論を行うべきである。 国・県・市は、北勢バイパス建設に伴う協議委員会で側道の不便な道路線形を決定したと説明しているが、その内容は地域住民に公開されていない。このような秘密会議での決定は地域の総意ではなく、側道の道路線形は一から議論を行うべきである。 国・県・市は、地域住民と協議を重ねたとしているが、実際には意見交換や具体的な回答がなく、地域合意も得られていない。側道の道路線形は一から議論を行うべきである。 原案説明会の意見に対する国・県・市の回答は不十分で、地域での議論が完了していないため、側道の道路線形については、都市計画案を決定せず、議論を継続すべきである。 国・県・市は地域住民と協議を重ねたとしているが、側道に関する説明はほとんどなく、住民の理解は進んでいない。この状態で都市計画手続を進めるべきではなく、側道に関しては説明会からやり直すべきである。 「側道をランプにつなげると通過交通が増える」というデマを基にした都市計画案は誤りであるため、国・県・市は正しい情報を提供し、側道の計画を再考すべきである。 北勢バイパス側道の計画は一部の住民との密室交渉で進められ、協議内容は公開されていない。意見や技術的問題は無視され、都市計画案の内容は「最小の費用で最大の効果」に反し、公開の場での市民討論を欠いている。本意見書の内容を都市計画審議会ですら十分に議論するよう求める。 	<p>都市計画原案の作成にあたっては、今回都市計画の変更を行う北勢バイパスが通過する自治会で構成された神前、川島、四郷、小山田、内部の5地区の連合自治会を中心として協議・検討を進めてきております。</p> <p>また、三滝台自治会が属する川島地区連合自治会では、北勢バイパスの建設にあたり住環境をはじめとする多くのご意見があるため、これらの地域の意見の集約をできる限り図ることを目的として設置された、川島地区連合自治会長や川島地区役員などで構成する「北勢バイパス建設に伴う協議委員会」をはじめ、各自治会の役員や地域住民まで展開し検討を進めてきております。</p> <p>この過程では、本線の車道、歩道だけでなく都市計画変更範囲外の関連道路(「関連道路」とは、北勢バイパス整備に伴う新設市道・付替市道をいう。以下、同様。)の計画についても明記された図面等を用いて協議・検討を進めてきたものと認識しております。</p> <p>平成30年以降では、関係する5地区の連合自治会や川島地区の協議委員会、各自治会等において、少なくとも32回もの協議等の機会を設け、検討を進め、令和6年7月及び8月の5地区の自治会長会議への都市計画原案に係る計画内容の説明では、それらの内容に対して異論はありませんでした。</p> <p>こうした経緯で原案がとりまとまったことから、今回の計画案の都市計画手続を進めるにあたり、都市計画法の趣旨に則り、令和6年10月2日から同月9日にかけて5日間にわたり、関係住民等を対象にした説明会を開催し、計画がイメージできる動画や詳細な平面図、縦断面図等もご覧いただく機会を設け、広くご意見を伺うとともに、いただいた意見の要旨及び回答については、北勢国道事務所のウェブサイトに掲載しております。</p> <p>今後も事業を進めるにあたり、引き続き、丁寧な説明と意見交換に努めてまいります。</p>



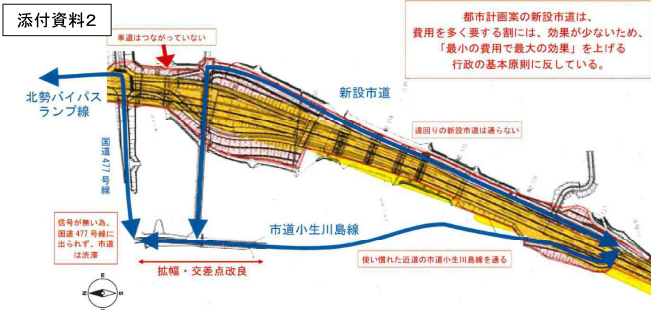
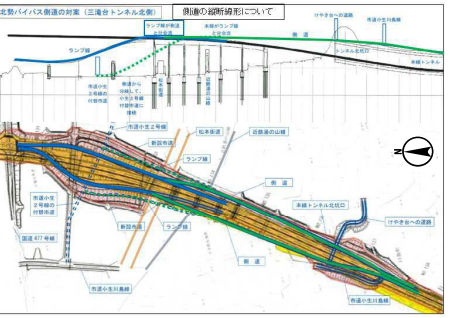
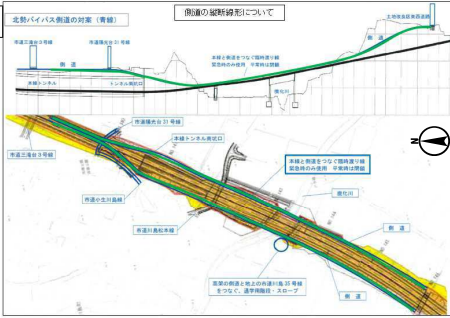
意見の内容と意見に対する考え方

No.	意見の内容	意見に対する考え方
③【その他 計画(北勢バイパス本線)以外に関する事】		
3	<p>福田川の上流を北勢バイパスが通るようになると、下流は川幅が狭いため、年に1度か2度は大雨が降ると川の氾濫が起きるような時がある。そのため、道路が建設されると今以上に水量が多く流れてくると思われるため、雨水対策をしっかりと行って頂きたい。</p>	<p>必要に応じて、調整池を整備する等の道路雨水対策を講ずるよう検討してまいります。</p>
4	<p>北勢バイパスが北小松町内に南北に建設されることにより東西に敷設されている道路や排水溝は寸断される。これらは地元民にとって生活や農作業に大きな影響がある。周辺の道路や排水溝の詳細設計に入る前には地元要望を聞く機会を設けていただきたい。</p>	<p>道路や水路の機能復旧については、地域や各施設の管理者とも調整しながら引き続き検討を進めてまいります。</p>
5	<p>北小松町内の真慧上人(しんねんしょうにん)旧跡について、100年ほど前から多数の地元関係者が毎年12月に開催される式典のため草刈り等を実施し管理してきている。また式典にも多くの町民が参拝している。北小松地区の歴史的な遺産でもあるため、(北勢バイパスの)建設工事にあたり、将来にわたって旧跡の歴史を伝えていけるように適切な場所に石碑等の移設をしていただきたい。</p>	<p>真慧上人(しんねんしょうにん)旧跡の石碑等の移設につきましては、地域や各関係者とも調整しながら引き続き検討を進めてまいります。</p>
6	<p>北小松地区は洪水時に3m以上浸水することがハザードマップに示されている。近年、道路を避難施設とする考えもあるようであるため、ハザードマップを考慮した道路設計をお願いしたい。</p>	<p>洪水時の避難経路等につきましては、地域や各関係者とも調整しながら引き続き検討を進めてまいります。</p>
7	<p>特に住んでいる所について、近日中にも詳細な説明を要望する。</p>	<p>事業実施にあたっては、今後も、引き続き丁寧な説明を進めてまいります。</p>
8-1	<p>【北勢バイパス側道、関連道路等について】 都市計画案で示された北勢バイパス側道(関連道路(新設市道等))は、以下の欠陥がある。 1.遠回りで不便かつ危険 北勢バイパス側道の北終点交差点から国道477号との交差点までは、直線距離で約125mであるが、都市計画案では東回りで約550m、西回りで約500mの迂回を強いられる。これにより、運転者はストレスから速度を上げる可能性が高く、交通事故のリスクが増大する。不必要な遠回りは交通事故の危険性を高める。 2.分りにくい 国道477号を利用して川島地区へ帰る場合、都市計画案では、暗くて分かりにくい農地の市道を通る必要があり、特に雨の夜は市道と国道477号との交差点を見つけることは困難である。北勢バイパス本線等から国道477号を介する複雑なルートは不便で、市民を混乱させる。誰にでも分かりやすい道路線形が必要である。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="168 778 593 1098"> <p>添付資料1</p> </div> <div data-bbox="705 778 1131 1098"> <p>添付資料2</p> </div> </div>	<p>当初計画からの変更に伴い、北勢バイパス関連道路を設けることで周辺道路や各地区への利便性に配慮した計画とする一方、北勢バイパス建設により周辺地区内交通量(通り抜け車両)の増加に伴う騒音や交通安全が懸念されていることを踏まえ、地下式に変更した本線上部空間を利用し沿道施設との離隔距離を確保することで環境面に配慮するとともに、関連道路、市道小生川島線ともにバイパス整備に伴い歩道を整備し、歩行者への安全性にも配慮した計画に見直しております。</p> <p>また、北勢バイパス建設に伴う利便性に配慮した関連道路を設けることで、市道小生川島線からの交通転換が図られるとともに、救命活動等についても現在の機能に対してより安全性の向上に寄与するものと考えます。</p> <p>国道477号との交差点については、事業実施者である国等に対して、今後の詳細設計等で関係機関との協議を踏まえ、必要に応じて交差点の形状を工夫するなど、分かりやすく効率的で円滑な交通処理を検討することを確認しております。</p> <p>なお、国道477号から松本街道までの関連道路は農道としての利用もあり、一般車両との重複を極力さけるため、東西に走る農道の間に関連道路を新設し、その他は既存道路を利用し拡幅する計画として利便性や事業性等に配慮した計画となっております。</p> <p>以上のことから、利便性、安全性、環境面、施工性等を考慮し、総合的に判断し、今回の変更案としております。</p>



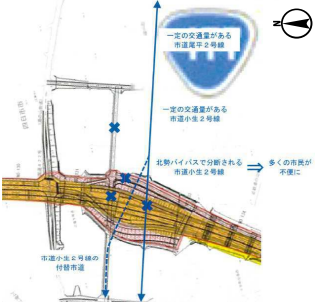

意見の内容と意見に対する考え方

No.	意見の内容	意見に対する考え方
③【その他 計画(北勢バイパス本線)以外に関すること】		
8-2	<p>【北勢バイパス側道、関連道路等について】 3.災害時に脆弱で救援活動を阻害 川島地区の災害時救援拠点等是对岸の神前地区にあり、北勢バイパスランプが重要であるが、都市計画面では救助車両等が迂回を強いられ、30秒で済む区間が3分以上かかる。これにより救命活動が遅れ、「防災活動妨害道路」となる。なぜ複雑で遠回りな経路が必要なのか。 4.北勢バイパスの効果を毀損 北勢バイパスは利便性向上や渋滞混雑緩和を目指しているが、現在の都市計画面の川島地区の側道の計画では農地を迂回する必要があり、時間短縮効果が損なわれている。</p> <p>添付資料1 </p>	8-1のとおり
8-3	<p>【北勢バイパス側道、関連道路等について】 5.国道477号線の渋滞と事故リスクを増大 都市計画面では、北勢バイパス整備に伴い国道477号に3ヶ所の交差点が新設・改良され、交通渋滞と事故のリスクが増大する。この計画は主要幹線道路の機能を損なう問題がある。</p> <p>添付資料1 </p>	8-1のとおり
8-4	<p>【北勢バイパス側道、関連道路等について】 6.通過交通削減が困難 都市計画面では北勢バイパス側道の通過交通削減が困難である。小生町の市道小生川島線は通学路であり、三滝台・川島東部の市道三滝台3号線等は生活道路や通学路として利用されており、安全確保のためには通過交通を他の道路に転換する必要があるが、新設される付替市道・新設市道は利便性が低く効果がない。その結果、通過交通が地区内の生活道路を経由しながら、市道小生川島線に集中し、子ども達や住民の安全が脅かされる。</p> <p>添付資料1  添付資料2 </p>	8-1のとおり

意見の内容と意見に対する考え方

No.	意見の内容	意見に対する考え方
③【その他 計画(北勢バイパス本線)以外に関する事】		
8-5	<p>【北勢バイパス側道、関連道路等について】 7.行政の基本原則「最小の費用で最大の効果」に反している 行政の基本原則「最小の費用で最大の効果」に反しているため、北勢バイパス側道の計画は効果的ではない。通過交通の排除と利便性向上を目指すならば、より効率的な道路線形を議論する必要がある。対案では整備距離が少なく費用も抑えられる。 都市計画案の北勢バイパス側道は、本線と逆方向に配置され、分合流ができない計画であり、通過交通の削減効果がない。この異常な道路線形は住民の移動や救援活動を妨げるため、見直しが必要である。</p>   	8-1のとおり
9-1	<p>【北勢バイパス側道、関連道路等について】 都市計画案で示された北勢バイパス側道の問題点を解決する対案を提案する。</p> <p>1.側道の平面線形について</p> <ul style="list-style-type: none"> 三滝台トンネル北側: 南行き側道は松本街道上空北側でランプから分岐し、本線の東側に配置。南行き新設市道は松本街道上空南側でランプ分岐後の側道の東側に配置し合流。北行き側道は本線の西側に配置。 三滝台トンネル上部: トンネル上部を通り、南行き側道と北行き側道を隣接配置。市道小生川島線や市道陽光台31号線と平面交差。 三滝台トンネル南側: 南行き側道を本線の東側、北行き側道を本線の西側に配置し、土地改良区東西道路まで整備。 <p>2.側道の縦断線形について</p> <ul style="list-style-type: none"> 三滝台トンネル北側: 国道477号と平面交差後、ランプは松本街道上空北側で本線と同じ高さに達し、近鉄湯の山線南側までほぼフラットとなる区間でランプと側道を合流する。(縦断勾配0.320%) 新設市道は南へ上り、松本街道上空南側で側道と分合流する。(縦断勾配2.985%) 三滝台トンネル上部: 都市計画案と同様に、本線トンネル上部に側道を整備。 三滝台トンネル南側: トンネル南坑口から南へ計画高を下げ、本線と同じ高さで鹿化川上空を通過し、土地改良区東西道路と平面交差する。本線と側道の計画高が同じため、緊急時に使える臨時渡り線を設置。  	<p>都市計画案の修正を求める対案では、川島地区への物理的な距離の短縮が認められるものの、松本街道から湯の山線までの区間で関連道路をランプに合流させる場合、ランプに対し、本線及び関連道路の両側から同時合流が可能な形態となり、交通が輻輳するため、安全な交通処理を考えた計画とは言いがたいと考えます。</p> <p>本線とランプの分流区間を過ぎた松本街道北側の区間で関連道路をランプに合流させる場合においても、ランプの縦断線形が緩勾配である区間が短く、視認性等の安全性の確保に支障が生じるおそれがあります。</p> <p>さらに、対案でのランプ両側に並走する関連道路は一方通行で、本線トンネル上部付近で各車線が合流する計画ですが、それに至る周辺の接続道路との取り付きが分かりにくく、安全な交通処理が困難と考えられます。</p> <p>また、関連道路を一方通行により分けて整備することで、必要な用地や橋梁の整備等も増加することに伴い、経済性等の観点でも不利であると考えます。</p> <p>以上のことから、ランプに直接関連道路を接続する対案は望ましくないと考えます。</p> <p>なお、関連道路の計画の川島地区南側(土地改良区東西道路)までの延伸については、変更案では周辺の集落道路における安全性等を鑑み、これらへの接続を行わない計画とし、北勢バイパス整備に伴い影響する区域内において、関連道路、市道小生川島線ともに歩道を整備し、歩行者への安全性にも配慮した計画としております。</p> <p>その他の道路ネットワークの構築や三滝台の団地内道路施策等のご意見については、今後事業を進めるにあたり、参考ご意見として承り、今後も引き続き、いただいたご意見やご要望に対して、協議委員会や各自治会などへの丁寧な説明と意見交換に努めてまいります。</p>

意見の内容と意見に対する考え方

No.	意見の内容	意見に対する考え方
③【その他 計画(北勢バイパス本線)以外に関すること】		
9-2	<p>【北勢バイパス側道、関連道路等について】 3.ランプへの側道の分合流について 北勢バイパス大矢知地区では短距離での分合流が実施されており、川島地区でも同様の方式を採用すべきである。都市計画案は不便を強いるもので、私の提案が2年間放置されている。</p> <p>添付資料1  添付資料2 </p>	9-1のとおり
9-3	<p>【北勢バイパス側道、関連道路等について】 4.道小生2号線の付替市道について 北勢バイパス整備で分断される市道小生2号線を付替市道として再配置し、新設市道と接続する。</p> <p>添付資料1 </p>	9-1のとおり
9-4	<p>【北勢バイパス側道、関連道路等について】 5.三重県緊急輸送道路としての側道整備について 川島地区から鈴鹿山麓リサーチパークへ向けて伸びている緊急輸送道路である市道小山田川島線と県道茶屋町湯の山停車場線を北勢バイパスに直結させ、複数ルートで救助活動拠点の機能を確保し、本線と側道の二本立てで緊急輸送道路ネットワークを構築する。</p> <p>添付資料1 </p>	9-1のとおり

意見の内容と意見に対する考え方

No.	意見の内容	意見に対する考え方						
③【その他 計画(北勢バイパス本線)以外に関する事】								
9-5	<p>【北勢バイパス側道、関連道路等について】</p> <p>6.通学路としての側道整備について 北勢バイパス側道として土地改良区東西道路まで市道小生川島線を整備し、川島小学校への通学路とすることで、安全性を向上する。</p> <p>7.環状1号線渋滞対策としての側道整備について 北勢バイパス側道をランプと直結することで、環状1号線の渋滞緩和と浮橋住民の利便性向上につながる。浮橋地域の主要道路(市道川島77号線)の交通量増加による沿道宅地への影響は少ないと考えられるが、三滝台では幹線道路沿いの通過交通に対する対策が必要である。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="174 336 577 646"> <p>添付資料1</p> </div> <div data-bbox="712 336 1541 646"> <p>添付資料2</p> </div> </div>	9-1のとおり						
9-6	<p>【北勢バイパス側道、関連道路等について】</p> <p>8.三滝台3号線の車線構成変更と側道の道路線形について 三滝台の主要道路の三滝台3号線の通過交通削減には、北勢バイパス側道の歪な計画ではなく、「ゾーン30プラス」などの速度制限対策が適切である。この提案を検討し、正しい都市計画を行うべきである。</p> <p>対案の採用による効果は以下のとおりと考えている。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.付替市新設市道の終点から国道477号までの移動距離を都市計画案よりも移動距離を短縮し、分かりやすいルートにより交通事故リスクの減少や救急車両の迅速な救援活動等を可能にする。 2.三滝台トンネル事故時の迂回路として側道を利用できるようにすることで、有事のリダンダンシーを確保できる。 3.鈴鹿山麓リサーチパークから北勢バイパス側道までの経路が確立され、郊外同士の移動が円滑になり、四日市市の成長戦略に寄与し、緊急輸送道路としても機能する。 4.北勢バイパス側道のランプへの直結や周辺道路網の整備により、既存道路の渋滞緩和や郊外拠点の整備、災害時のリダンダンシーが強化される。 5.道路ネットワークの構築により生活道路から通過交通が排除される。 6.国道477号への新たな交差点が1ヶ所となることで、国道477号の渋滞と危険性を緩和するとともに、川島地区から国道477号バイパスへのアクセスが簡便になることにより、国道477号への交通量増加を防ぎ、安全かつ迅速な交通が確保される。 7.既存道路の改修を最小限に抑え、費用対効果の高い道路整備が実現されるため、都市計画等の観点からも採用すべきである。 <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="174 949 627 1260"> <p>添付資料1</p> </div> <div data-bbox="660 949 1153 1260"> <p>添付資料2 道路管理者による物理的デバイス設置</p> <table border="1"> <tr> <td> <p>進入抑制対策</p> <p>ライジングボード ポールの設置により、交通規制が実施されている時間帯等の車両の進入を禁止する構造物です。</p> </td> <td> <p>速度抑制対策</p> <p>ハンブ 道路をのり面に盛り上げ、30km/h以上の速度で走行する車両の運転者に不快感を与える構造物です。</p> </td> <td> <p>スムーズ横断歩道 車両の運転者に視認しやすく歩行者優先の遵守を促す。ハンブと横断歩道を組み合わせた構造物です。</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>狭く 車道の通行部分を限定的に狭くし、車両の速度を抑制する構造物です。</p> </td> <td> <p>シグイン(クラウチ型) 一定区間の道路を段階的に凹ませ、車両の速度を抑制する構造物です。</p> </td> <td> <p>サイン(スラローム型) 一定区間の道路をカーブさせ、車両の速度を抑制する構造物です。</p> </td> </tr> </table> <p>国土交通省「生活道路の交通安全対策ポータル」－「施策紹介」</p> </div> <div data-bbox="1209 949 1668 1260"> <p>三滝台3号線の車線構成 (四日市公開型GIS)</p> <p>「警視庁」 「ゾーン30の整備について」－「ゾーン30とは？」</p> </div> </div>	<p>進入抑制対策</p> <p>ライジングボード ポールの設置により、交通規制が実施されている時間帯等の車両の進入を禁止する構造物です。</p>	<p>速度抑制対策</p> <p>ハンブ 道路をのり面に盛り上げ、30km/h以上の速度で走行する車両の運転者に不快感を与える構造物です。</p>	<p>スムーズ横断歩道 車両の運転者に視認しやすく歩行者優先の遵守を促す。ハンブと横断歩道を組み合わせた構造物です。</p>	<p>狭く 車道の通行部分を限定的に狭くし、車両の速度を抑制する構造物です。</p>	<p>シグイン(クラウチ型) 一定区間の道路を段階的に凹ませ、車両の速度を抑制する構造物です。</p>	<p>サイン(スラローム型) 一定区間の道路をカーブさせ、車両の速度を抑制する構造物です。</p>	9-1のとおり
<p>進入抑制対策</p> <p>ライジングボード ポールの設置により、交通規制が実施されている時間帯等の車両の進入を禁止する構造物です。</p>	<p>速度抑制対策</p> <p>ハンブ 道路をのり面に盛り上げ、30km/h以上の速度で走行する車両の運転者に不快感を与える構造物です。</p>	<p>スムーズ横断歩道 車両の運転者に視認しやすく歩行者優先の遵守を促す。ハンブと横断歩道を組み合わせた構造物です。</p>						
<p>狭く 車道の通行部分を限定的に狭くし、車両の速度を抑制する構造物です。</p>	<p>シグイン(クラウチ型) 一定区間の道路を段階的に凹ませ、車両の速度を抑制する構造物です。</p>	<p>サイン(スラローム型) 一定区間の道路をカーブさせ、車両の速度を抑制する構造物です。</p>						