

# 令和7年度第1回武豊町都市計画審議会 議事録

1 開催日時 令和7年12月18日（木） 13時30分

2 開催場所 思いやりセンターB・C会議室

3 議題  
諮問第1号 知多都市計画道路の変更について（愛知県決定）  
付議第1号 知多都市計画道路の変更について（武豊町決定）

4 出席者  
学識経験者 岩瀬 計介  
学識経験者 榊原 延幸  
学識経験者 原田 時男  
学識経験者 中川 美知夫  
学識経験者 橋詰 弥久雄  
武豊町議会議員 甲斐 百合子  
武豊町議会議員 石川 喜次  
武豊町議会議員 谷川 健一郎  
武豊町議会議員 石川 よしはる  
武豊町議会議員 久野 勇

欠席者 学識経験者 森田 広幸

事務局 建設部長 榊原 全伸  
都市計画課 明壁 直久、田村 憲史、守山 拓志、森田 康提

## 5 議事録署名委員の指名

武豊町都市計画審議会運営規程第9条により、原田 時男委員及び中川 美知夫委員を議事録署名委員に指名した。

## 6 会議開催要件の確認

委員11名中10名の出席者につき、武豊町都市計画審議会条例第6条第2項の規定により成立。

## 7 審議内容

会長が諮問第1号及び付議第1号に関する説明を求め、事務局より説明を行った。以下、説明内容。

## ■ 詰問第1号及び付議第1号 知多都市計画道路の変更について

令和7年11月7日から21日まで実施された都市計画変更案の縦覧では、武豊町役場都市計画課窓口における縦覧者数は4名で、愛知県決定案件に対して1件の意見書が提出された。当該意見書の内容および都市計画決定者の見解については、来年2月に開催される愛知県都市計画審議会で審議される予定である。

対象路線は「知多都市計画道路3・4・51号、武豊港線」であり、昭和24年に都市計画決定された。この路線は、北中根五丁目を起点とし沢田新田を終点とする、延長約2,350メートルの地区幹線道路であり、名鉄知多武豊駅やJR武豊駅を含む町の中心市街地通り、知多東部線や国道247号等と接続している。また、来年開通予定の武豊北インターチェンジへのアクセス路の一つであるとともに、愛知県の地域防災計画において第二次緊急輸送道路に指定されており、その防災上の重要性も高い。

今回の変更対象区間は、JR武豊駅周辺のおおむね235メートルである。このエリアは、武豊町都市計画マスターplanにおいて都市拠点と位置付けられており、商業・サービス・住宅機能を集積させることで、町の魅力を高めることが期待されている。

現状の課題としては、主に3点が挙げられる。第一に、JR武豊駅前広場周辺道路の線形問題である。現在の計画では線形が屈曲しているため、交通の円滑性や安全性に懸念がある。第二に、町道金下・里中第1号線との接続問題である。この町道は将来的に対面2車線化される計画があるが、現状のT字構造のままで交通の円滑性・安全性に問題が生じるおそれがある。第三に、駅前広場について、自動車、自転車、歩行者、バス、タクシーなどの多様な動線が錯綜しており、歩道が未整備であることに加え、乗降・待機スペースが不足しているため、安全性が十分に確保されていない状況にある。

これらの課題を解決するため、今回の変更案では、主に3点の変更を提案している。一つは道路線形の変更、二つ目は道路区域の変更（ラウンドアバウトの設置）、そして三つ目は駅前広場の区域変更である。

道路線形の変更では、交通の円滑性・安全性の向上のため、屈曲している道路線形を曲線構造に改める。これにより運転者の視認性と予測性が高まり、事故リスクの軽減や車両走行の円滑化が期待される。

道路区域の変更では、町道との交差点にラウンドアバウト（環状交差点）を導入することで、交通の円滑性と安全性の向上を図る。ラウンドアバウトは、車両の進入速度を低下させ、直進・右折時の衝突リスクを減らすことで安全性向上に寄与する。さらに、信号機に依存しないため、災害時の停電時でも交通処理が可能であり、緊急輸送確保の観点からも重要である。道路の幅員構成については、一般部断面で全幅員16m、交差点部断面で全幅員16.5m、ラウンドアバウト部は中央島を含め全幅員36mと計画されている。これらの道路整備により、交通の円滑性・安全性向上、無電柱化による防災機能強化などが期待される。

駅前広場においては、区域の見直しに加え、交通結節機能の強化と安全性の向上を目的として、バス、タクシー、一般車の乗降場配置と待機・転回スペースの確保、身障者用乗降場の確保、駅前広場内の車両動線の一方通行化による整理、歩道の確保による車両と歩行者の動線分離、そして段差解消スロープ整備によるバリアフリー化を行う。

都市計画変更のスケジュールは、既に8月に住民説明会が開催され、11月には都市計画案の縦覧が実施された。本日12月18日には武豊町都市計画審議会に対する諮問・付議が行われる。その後、愛知県決定分は来年2月に愛知県都市計画審議会で審議され、武豊町決定分は愛知県との本協議を行う。それぞれ最終的に令和8年2月末の都市計画決定告示が予定されている。

都市計画変更後の事業の流れとしては、国からの都市計画事業認可の取得、事業説明会の開催、用地測量・境界確定、移転補償・用地買収を経て、工事の実施へと進められる見込みである。

## 8 質疑

(委員)

ラウンドアバウトについて、大型車の通行もあると思われる。どの程度の大きさの車両に対応できる設計なのか。

(事務局)

ラウンドアバウト内の大型車通行に関しては、車両軌跡を用いて検討し設計している。基本的にはダンプやセミトレーラー等の大型車が通行できる幅を確保している。

(委員)

ラウンドアバウト周辺の歩道について、大型車の頭部（前端）が歩道に引っかかる危険性はないか。また、そのような危険への対応策はあるか。

(事務局)

縦断図を見ると、車道の内側に少し高くしたコンクリートのスペース（エプロン）を設けている。大型車については、エプロンを踏んで通行する想定であるため、エプロン部分を利用すれば、大型車も回り切って通行できる構造である。

(委員)

駅前広場について、隣接するマンションの住民は現状、駅とマンションの間にある町道を通って出入りしているが、今回示された駅前広場が整備された場合、マンションの住民も駅前広場を回って出入りする形になるのか。

(事務局)

駅前広場内は一方通行とする見込みである。現状、マンション住民は隣接する駅前広場東側の道路を直接通行しているが、計画では西側から駅前広場に侵入し、出る際は東側から出るという形の一方通行の交通規制になるため、一旦西側から入って回る動線になる。

(委員)

朝夕に企業の送迎バスが駅へ乗り入れているが、その乗降場は確保されるのか。

(事務局)

今回の都市計画変更は、駅前広場の範囲を定めるものであり、提示した図面も概略図である。今後の詳細設計等でタクシー乗り場やバスの乗り場、一般乗降場などを詳しく検討する。整備方針としては、バス・タクシー・一般乗降場の確保も考慮しており、企業の送迎バスについても、これらの場所に停車して乗降できるようにする考えである。

(委員)

住民説明会ではどのような意見・要望が出たか教えてほしい。

(事務局)

8月に開催した住民説明会での主な意見・質問は、事業スケジュールについて、通行の安全性について、ラウンドアバウトについて、道路の線形についての質問や意見などであった。詳細については、質疑応答集を町のホームページに掲載しているので参照してほしい。

(委員)

縦覧期間中に愛知県決定案件に対して意見書が1件提出されたとのことだが、意見書の内容を教えてほしい。

(事務局)

提出された意見書は、愛知県決定案件に関するものであるため、町から公に内容を出さないように県から指示されている。従って当会議では差し控える。なお、意見書の内容は県の都市計画審議会で審議される。

(委員)

町民生活に直接かつ重要な影響を与えるような町の計画等では、パブリックコメントを行っていると思うが、今回の都市計画変更は、愛知県案件であるため、パブコメを実施しなかったのか。また、パブコメ要綱には他法令での縦覧等があれば省略できる項目があるが、それに基づいて今回パブコメを実施していないのか。

(事務局)

都市計画変更の手続きでは、都市計画法16条に基づき、公聴会または説明会を開催することとなっている（意見聴取の手続等が法令等により定められているため、パブリックコメントを実施しない）。公聴会は広域的・根幹的な都市計画で住民意見を反映する必要がある場合に開く趣旨である。本件は公聴会を開く案件に該当しないため、公聴会の代わりに説明会で対応している。

(委員)

ラウンドアバウトは渋滞する道路には向かないという話も聞く。視覚障害者について、ラウンドアバウトで車が減速するために、車の音が聞こえにくくなるという話を聞いたこともある。そういう点も確認した上で、ラウンドアバウトが最適であると判断をしたのか。

(事務局)

本件では、視覚障害者も含めた歩行者全体の安全性、ラウンドアバウト南側町道の将来的な交互通行化に向けた町の意向、道路構造令や公安協議などを踏まえ、総合的に検討した結果、ラウンドアバウトが最も安全性が高いという判断に至っている。

(委員)

愛知県決定の案件について、県職員が本審議会に同席していないのはなぜか。

(事務局)

愛知県決定の案件について、町の都市計画審議会に諮問するのは、都市計画変更の手続き上、関係する市町村の意見を聴取する必要があるためである。本日、県職員の同席はな

いが、駅前広場の変更や南側町道の交互通行化など町が関与する事項もあり、武豊港線に関する関係機関協議についても町と県で連携して進めてきた経緯があるため、町としても当該案件を把握している。そのため、本日は町から案件の説明を行うこととしている。

(委員)

都市計画決定の変更に伴い、土地所有者に対し、事前説明は十分に行われたのか。

(事務局)

8月に開催した住民説明会が地元周知の初回であり、その際には、様々な質問や意見が寄せられた。その後、影響が大きいと想定される方や意見書提出を検討している方に対しては、町単独あるいは県を交えた個別説明を行い、丁寧に説明したため、一定の理解は得られていると認識している。

(委員)

道路設計に当たり、JR側と協議を行ったと聞いているが、協議内容について公表することはできるか。

(事務局)

JRとの協議の内容について、公表する予定はないが、検討段階ではJR敷地を用いる案（右折レーンを設け信号交差点とする等）も含めいくつかの案を検討してきた。しかしながら、公安協議等の結果、安全性や道路構造上の理由で採用されなかった。また、JR側に用地を求めた場合、駅舎や高圧線等の移設工事が必要になり、費用面や鉄道利用者への影響が大きいことも踏まえて、総合的に判断した結果、ラウンドアバウトを採用している。ラウンドアバウトは右折車も回転して安全に通行できるため、公安の了解も得ている。

(委員)

多くの住民が「ラウンドアバウトありき」で計画が進められているのではないかと疑問視している。2月に県決定があるが、我々は諮問で意見を述べる立場に過ぎない。住民はここに住む者として納得していない声が多いと感じている。審議会として県に対して住民の意見をしっかり伝えてほしい。また、都市計画変更について、一度決まってもその後の変更はあり得るか。

(事務局)

ラウンドアバウト案が最初から決まっていたわけではない。関係機関（愛知県・公安・JR等）との協議、JR敷地を含む複数案の比較検討を経て、総合的に判断してラウンドアバウト案になった経緯があり、決して「ありき」ではない。また、一度決定した都市計画について、絶対に変えられないわけではないが、変更のハードルは高いと認識している。

(委員)

ラウンドアバウト出入口付近に横断歩道が設置されると思うが、ラウンドアバウトから横断歩道までの距離はどれくらいになるのか。横断歩道がラウンドアバウトに近ければ、歩行者がいるたびに車が止まり、ラウンドアバウトの機能が失われるのではないか、という懸念がある。ラウンドアバウト内に車が何台止まると機能しなくなるのか等、渋滞を想定した検討を行ったのか。

(事務局)

ラウンドアバウトから横断歩道までの具体的距離は把握していないが、ラウンドアバウ

トの設置に関する規定（ルール）があるため、それに従って設計を行っていることを県からは聞いている。

（委員）

この路線は無電柱化を同時に実施すると聞いているが、その点を詳しく説明してほしい。（事務局）

当該路線は愛知県の緊急輸送道路に指定されていることから、既に名鉄踏切付近から岩部建設さん前までの区間で現在施工中の拡幅工事と同時に無電柱化を進めている。ラウンドアバウト付近も含め、岩部建設さん付近から駅前広場を越えた先までを今後の事業区間として無電柱化を進める予定である。

（委員）

駅前広場について、現在、スロープになっている箇所は今回の平面図では歩道の部分に当たるのか。

（事務局）

歩道部分に当たる想定である。

（委員）

面積的には今より狭くなるか。

（事務局）

都市計画決定の範囲で見ると狭くなる。ただし、現在の駅前広場は暫定整備の状況であり、実際の広場としての広さは大きく変わらないと考えている。南北方向では若干広がるイメージである。

（委員）

道路が緩やかにカーブする形になり、両側に歩道が設けられるとのことで、駅前広場の入口は少し広くなるイメージか。

（事務局）

全体的な間口（武豊港線との接地範囲）は広がることとなるが、歩行者と車両の動線を分離するため、歩道部分については車両が入れなくなる。ただし、車両が走る十分な幅についても確保する計画である。

## 9 採決

会長が他に意見等ないことを確認し、「諮問第1号 知多都市計画道路の変更について（愛知県決定）」及び「付議第1号 知多都市計画道路の変更について（武豊町決定）」について、原案のとおり答申することを挙手により採決。全員賛成により可決した。