

「富山地域における都市計画道路見直し方針(案)」のパブリックコメントにおけるご意見と市の考え方

富山地域における都市計画道路見直し方針(案)について、パブリックコメントを実施いたしました結果、次のとおりご意見が寄せられましたので、それに対する市の考え方と併せて公表いたします。

【意見募集期間】 令和4年5月6日から令和4年6月6日

【意見提出者数及び意見数】 4名の方から5件

【ご意見と市の考え方】

NO	ご意見 (原文のまま。ただし、誤字脱字等については修正しております)	ご意見に対する市の考え方
1	<p>人口が減っていく中でも、交通渋滞、交通事故を無くさなければならないと思います。その上で道路整備の優先順位が最も必要で危険な所を最優先に整備すべきである。</p> <p>富山地域における都市計画案の中でも最も危険だと思うのは、下新西町上赤江線の奥田本町交差点から下赤江交差点の区間だと思います。道幅が狭く交通量が多く、しかも小学校の通学路でありながら歩道が無い、事故が多い、朝の通勤、通学時間帯は、子供に危険がありすぎる。</p> <p>その次に下赤江新庄線の下赤江交差点から鍋田交差点の区間の渋滞だと思います。ここは鍋田地下道が対面交互一方通行の為、信号待ちが長く、近くに大型ショッピングセンターがあるのと鉄道線路のため近くに一方通行以外の地下道が無いため慢性的渋滞になる。また、大雨で冠水したら通行止めになる。もう老朽化した鍋田の地下道は、至急新しく造らなければならない。ここも小学校の通学路であり何かあると通学不可能になります。</p> <p>ご検討宜しくお願い致します。</p>	<p>都市計画道路の見直しにあたっては、平成17年9月に富山県が策定した「富山県都市計画道路見直しの基本方針」に基づき、未着手の路線や区間を対象に計画の必要性・実現性・妥当性などを検証し「継続、変更、廃止」の見直し方針(案)を整理しています。</p> <p>都市計画道路下新西町上赤江線及び下赤江新庄線は、現在一部区間で整備を進めているところであり、今回の見直し対象となる未着手区間についても当該道路が東西の市街地を連絡し、且つ、環状機能を形成する道路であり、交通計画上の必要性が高いことから、見直し方針(案)としては「継続」候補としております。</p>

2	<p>都市計画道路は緊急輸送道路となりうる側面を持つ。</p> <p>都市計画道路を見直すにあたって緊急輸送道路を指定している県の道路課と協議はなされているのか。</p>	<p>都市計画道路の見直しにあたっては、平成17年9月に富山県が策定した「富山県都市計画道路見直しの基本の方針」に基づき、未着手の路線や区間を対象に計画の必要性・実現性・妥当性などを検証し「継続、変更、廃止」の見直し方針（案）を整理しています。このうち必要性の検証では、防災に資する道路を評価しており、緊急輸送道路に指定されている場合は、まちづくり上の必要性が高いと判断しております。</p> <p>なお、今回の見直し方針（案）で緊急輸送道路に指定されている路線を「廃止」候補としているものではありません。</p> <p>引き続き、緊急輸送道路を指定している県とも協議を進めながら、都市計画道路の見直しを進めてまいります。</p>
3	<p>日方江線を見直すとのことであるが、日方江線はかつてJRとの立体交差の基本設計まで行われていたと聞いている。日方江線を見直した場合、業務委託に投入した税金の無駄使いとなるのではないか。</p>	<p>都市計画道路の見直しにあたっては、平成17年9月に富山県が策定した「富山県都市計画道路見直しの基本の方針」に基づき、未着手の路線や区間を対象に計画の必要性・実現性・妥当性などを検証し「継続、変更、廃止」の見直し方針（案）を整理しています。</p> <p>長期未着手の路線や区間は、個人の財産権の一部を制限している状況にあり、人口減少や少子高齢化等の社会情勢の変化に伴い、その必要性や事業の実現性に変化が生じた場合には、都市計画道路の見直しを行うことが必要であると考えております。</p>

4	<p>計画で見ると富山・庄川線の接続のみに目が向けられているようだが高山線の越え方に問題がある。</p> <p>私を含め、土地を業者から購入する際「この道路は将来アンダーパスで高山線と交差する」と聞いて購入した人が文京町には複数存在する。その業者は文京町の造成に携わった業者であることから、我々市民は都市計画の中に含まれているものと信じて購入したのである。</p> <p>ところが居住して数年が経過したのち、市の道路課から高山線は高架橋を設けて道路が交差するという事を、突然住民説明会で告げられ、文京町に金屋線対策協議会が発足した。</p> <p>すなわち当時、住民の多くの認識と市側の説明に違いがあったため「対策協議会」が組織されたのである。</p> <p>その後、地元選出の市議会議員などが早期の開通を呼びかけ、オーバースをそのまま受け入れるような運動ともとれる行動を展開しに來たり、市の道路課から説明会などが開催されたりするものの、はじめに土地を購入する際に聞いた話と違うという事から結論はいつも出ず、紛糾するのみである。</p> <p>バブル期を経て富山市の自動車の通行量なども大きく変化している事は誰の目にもみても明らかである。しかも人口減少時代に入った現在、免許返納者も増加していく事が予想され、さらに今後、自動運転化の促進など自動車を取り巻く環境が大きく変化しようとする中、70年近く前の都市計画決定された道路が今、現在でも通っていないというのは、これまでも必要度が低かったという事を証明している。すなわち地域の住民の多くから不満が噴出する道路「金屋線」は変更候補にはなっているものの、廃止候補に入っても良いものと考えられる。</p> <p>何が何でも自分たちの持ってきた計画通りに早期着工させろと言わんばかりの市の道路課の態度も、地元の人々の感情を逆なでした事は否めない事を付け加えておく。</p> <p>最近の事例でいえば、説明会で「絶対にアンダーパスや踏切といったものは地元が望んでも鉄道事業者によって作られることはない」と言い切った。しか</p>	<p>都市計画道路の見直しにあたっては、平成17年9月に富山県が策定した「富山県都市計画道路見直しの基本的方針」に基づき、未着手の路線や区間を対象に計画の必要性・実現性・妥当性などを検証し「継続、変更、廃止」の見直し方針（案）を整理しています。未着手の路線や区間は、個人の財産権の一部を制限している状況にあり、人口減少や少子高齢化等の社会情勢の変化に伴い、その必要性や事業の実現性に変化が生じた場合には、都市計画道路の見直しを行うことが必要であると考えております。</p> <p>都市計画道路金屋線につきましては、婦中地域と富山市街地を連絡し、企業団地や富山大学などの主要施設へのアクセスを支援する道路として、昭和41年に都市計画決定したものであり、これまでに約3.0kmの区間において、順次、事業を実施してきております。</p> <p>今回の見直し対象区間は、旧五福小学校跡地を含む富山大学西側から都市計画道路寺町線との交差点までの区間と路線終点に位置する主要地方道富山庄川線との接続部の区間となり、路線終点について現況の道路形状にあわせて「変更」する見直し方針（案）としております。</p> <p>都市計画道路の見直しについては、今回のパブリックコメントを踏まえ、変更の原案を作成し、住民の方や鉄道事業者を含む関係機関と協議を行い、合意形成が図られたものから、順次、都市計画の変更手続きを進める予定としております。</p>
---	--	---

し、現実にはJR城端線の下を通る高岡京田地内では、つい先ごろアンダーパスで新しく道路が作られている。出来ないはずなのではないのか？高山線出来ないのは富山市としてなのかJRとしてなのか。高岡市では出来たものが富山市では出来ない？一般の者にとっては、行政側から説明される事と、現実にはほかの地域で現在も新しくできているものとの違いについて訳が分からず整合性も見いだせないため混乱が深まり、不信感だけが高まっている。

今後は地元の市民感情にも配慮した設計や整備を、嘘のないようにして欲しいと心から願っている。地元の人が欲しくないという跨線橋はいらない。しかも接続がお粗末な状態であればなおの事、いらない。70年も80年も前の計画自体必要ないものとする。JR高山線の沿線人口は減少するばかりだといつ先日にも報じられた。また、これまでも高山線の活性化検討策が練り返されたが結局は大きな成果もなくこれまでに至っている。

この都市計画と鉄道を切り離して考えることは不可能であろう。すなわち部署が違うからなどという役所の論理は地域の住民にとってより混乱を招くだけのものである。もっと地元の意向を丁寧に吸い上げて計画へ反映されることを心より希望する。

例え汚職不正があっても、さらに遺跡を破壊しても、走り始めた公共工事は止められないというフットパスのような事をこれ以上繰り返すことのないようにして欲しい。

以上なにとぞよろしくお願い申し上げます。

なお、鉄道交差部につきましては事業着手済区間であり、現在、事業担当課において早期着工に向け詳細設計等を行っているところです。工事の影響や進め方、交差構造等、事業の詳細につきましては事業担当課（建設部道路整備課）へお問い合わせください。

5	<p>今回の「見直し方針（案）」には（21）金屋線が含まれています。金屋線は、私が在住する文京町を縦断しており、特に高山本線との交差部の工事をどのように進めるか（オーバースペース、アンダースペース、もしくは踏切）という点については、かねてより懸案になっていると伺っています。「方針（案）」ではこの件に関して記述がないため、市が、これを「オーバースペース一択で解決済み」とお考えなのか、それとも「今後さらに住民との合意形成を目指す」というご方針なのかが分かりません。しかし、もし万が一、前者である場合には、いくつかの大きな問題点が生じると考えますので、この機会に筆を執りました。</p> <p>最初に強調しておきたいのは、この意見はいわゆる「地域エゴ」とは違うという点です。「金屋線を廃止せよ」とか「交差部を現状のまま放置せよ」と言うつもりはありません。これは私の個人的な意見ですが、住民はみな良い人ばかりで富山が大好きなのです。工事の必要性・有効性が十分に納得できるのであれば、富山の街づくりのためなら！ということで、多少の不都合には喜んで目をつぶることでしょう。</p> <p>しかし、現時点における富山市のスタンス（オーバースペース一択）には大きな疑問が残ります。富山市道路整備課の方々による文京町住民への説明会（2021.12.18）では、以下の問題点が浮き彫りになったと考えます。</p> <p>（1）工事期間中の住民への影響</p> <p>説明会では「工事は最低でも8年続く」とことと「工事完了後の近隣環境への影響は問題のないレベルである」ことが説明されました。しかし、工事期間中の影響については具体的な評価やデータがなく、「ご迷惑をお掛けしますがご理解をお願いします」という一言があっただけでした。</p> <p>私の知る限り、8年という具体的な期間が市から明示されたのはこれが初めてです。8年は長いです。小学生の子どもが成人式を迎えるまでが8年です。その間、どれほどの騒音や粉塵に耐えなければならないのか？ また、その間の工事は、「ときどき来て集中的にやったらまたしばらく静かになる」というようなものなのか、それとも、8年間、昼も夜もひっきりなしに行われるのか？ 騒音で、不眠やうつになったりはしないのか？ 粉塵で、肺への影響</p>	<p>都市計画道路の見直しにあたっては、平成17年9月に富山県が策定した「富山県都市計画道路見直しの基本的方針」に基づき、未着手の路線や区間を対象に計画の必要性・実現性・妥当性などを検証し「継続、変更、廃止」の見直し方針（案）を整理しています。未着手の路線や区間は、個人の財産権の一部を制限している状況にあり、人口減少や少子高齢化等の社会情勢の変化に伴い、その必要性や事業の実現性に変化が生じた場合には、都市計画道路の見直しを行うことが必要であると考えております。</p> <p>都市計画道路金屋線につきましては、婦中地域と富山市街地を連絡し、企業団地や富山大学などの主要施設へのアクセスを支援する道路として、昭和41年に都市計画決定したものであり、これまでに約3.0kmの区間において、順次、事業を実施してきております。</p> <p>今回の見直し対象区間は、旧五福小学校跡地を含む富山大学西側から都市計画道路寺町線との交差点までの区間と路線終点に位置する主要地方道富山庄川線との接続部の区間となり、路線終点について現況の道路形状にあわせて「変更」する見直し方針（案）としております。</p> <p>都市計画道路の見直しについては、今回のパブリックコメントを踏まえ、変更の原案を作成し、住民の方や鉄道事業者を含む関係機関と協議を行い、合意形成が図られたものから、順次、都市計画の変更手続きを進める予定としております。</p>
---	--	---

はないのか？ 素人のわれわれには分かりかねます。専門家による環境アセスメントが必要です。

もう一つ気になるのは、この工事が、どうやら富山市にとっても前例のない大規模なものになるらしいということです。「『都市計画道路金屋線の見直し』に関する陳情書における回答書」（富山市道路整備課）の p.2 によりますと、

〈引用始め〉

なお、本市が施工した都市計画道路等の幹線道路における鉄道との立体交差工事は、綾田町二丁目外地内における綾田北代線の稲荷地下道のみとなります。

〈引用終わり〉

稲荷地下道は北陸新幹線との兼ね合いでアンダーパスになったとのことです。つまりオーバースはこの工事が初めてということになります。なにごとにも「初めて」はあるわけで、「初めて」だから全てダメというつもりはありませんが、直接影響をこうむる住民としては、やはりどうしても慎重にならざるを得ません。正直、不安です。

また、立体交差工事という点で、稲荷地下道が唯一の前例ということですので、当然、その際の地域住民への影響があったのかどうか、が気になるところです。しかし、稲荷地下道の周囲を見てみますと、今回の金屋線や文京町の状況とは大きく異なることが分かります。そもそも稲荷地下道の南側は公園なので住民はいません。鉄道の北の片側はアパートや賃貸マンションです。道路沿いにはドラッグストアや会社や店舗が並んでいます。しかもアンダーパスの長さは北側 50m、南側 100m（1ブロック）です。

一方、文京町はほぼ全てが住居であり、300m、9ブロック（道路両側の合計）がオーバース工事区間です。今回の工事が、市のレベルでも重大案件であることは、影響を受ける地域住民の数からも明らかでしょう。くどいようですが、我々が安心してお任せできるよう、十分な説明が必要です。

(2) オーバースの必然性への疑問

なお、鉄道交差部につきましては事業着手済区間であり、現在、事業担当課において早期着工に向け詳細設計等を行っているところです。工事の影響や進め方、交差構造等、事業の詳細につきましては事業担当課（建設部道路整備課）へお問い合わせください。

鉄道との交差の工事方法について、説明会ならびに「回答書」では、道路法上、立体交差が必須であり、またアンダーパスに比べてオーバースタックの方がメリットが大きいので、オーバースタック一択である、という説明がなされています。平面交差（踏切）という可能性については、表の中に比較はあるものの、本文中では記述がなく、ほぼ論外という扱いです。

確かに一般論では、「踏切」は大事故につながる危険なものであり、渋滞解消という観点からも迷惑な存在であるので、新設などとんでもない、というのは、法令上も常識的にも至極もつともなことです。私もそう思います。

ところが、高山本線の場合には、事情がかなり違うと思うのです。周知のように、近い将来の様相が流動的です。実際、市が立ち上げている「高山本線ブラッシュアップ会議」の第2回会議（2021.11.2）で公表されている資料を見てみますと、富山市（副市長・三浦さん）と富山県（地方創成局長・助野さん）が在来線のメリットとキープを主張されているのに対し、JR 西（金沢支社副支社長・森下さん）は「赤字対策待ったなし」の強い数字を出されているようです[1]。

会議では継続審議という結果になっており、また、コロナ収束後のV字回復で多少は好転するかもしれませんが、根本的には厳しい状況が続くらしく、「ライトレール（LRT）化などの方策を視野に入れながら検討が進められるのではないか」との報道もあります（鉄道プレスネット 2021.3.27）[2]。

現時点では不透明ですが、もし高山本線の LRT 化が現実味を帯びれば、それに連動して、金屋線の交差工事を巡る状況も激変する可能性があります。少なくとも「ブラッシュアップ会議」の結論が出るまでは、交差工事を待つべきであると考えます。

と言いますのも、従来の「踏切」の負のイメージは、ひとえに「電車は急に止まれない」という事実起因からです。だからこそ、自動車は一時停止しなければならず、遮断機も延々と下り続け、ラッシュ時に一方的に待たされてイライラするというストレスが生じます。

これに対し、LRT は赤信号で止まります。つまり、LRT の「踏切」は普通

の交差点と同じわけです。法律上の問題をクリアする必要がありますが、LRT「踏切」新設に対するハードルは大きく下がるものと期待できます。実際、市の方々がよくご存じのとおり、LRTは現代の公共交通の花形であり、国土交通省もウェブに詳しい資料を出すなど、その導入を全面的に支援する姿勢を打ち出しています[3]。さらに、隣接して現存する庄川線の踏切も交差点化できれば、金屋線・庄川線の2か所で、鉄道交差の問題を一挙に、かつ先進的に解決できます。

「だが、LRT化で本当に踏切を交差点に変えられるのか？ 技術的・法律的問題はないのか？」 当然の疑問です。事実、富山市内の現在のLRT路線では、今のところ踏切はそのまま残っているように見受けられます。しかし、岡山ではすでに検討が行われているようで、実現可能性は充分にあります（「岡山のJR桃太郎線、LRT化で踏切削減へ」日経コンストラクション2018.5.14）[4]。軌道法による分類（併用・新設区間）などハードルはあるでしょうが、例えば交差点部分のみを併用区間として取り扱うなど、可能性はいろいろあるように思われます。

また、全国的には、踏切に信号が併設されている例（東急世田谷線西太子堂5号踏切など）や、信号で制御されている踏切（伊予鉄道と国道56号との交差部など）も存在します[5]。したがって、高山本線の「ひだ」や貨物列車の運行が継続する場合であっても、「遮断機をついた交差点」あるいは「信号で制御する踏切」という形で、対応は可能であると考えられます。遮断機の下りる頻度は少ないので、渋滞への影響も小さいでしょう。もちろんこれに伴う安全対策は重要ですが、それこそ富山のIT企業の腕の見せどころではないでしょうか。

なお、オーバースパスという選択についてさらに付け加えるならば、もちろん費用対効果という観点も熟慮する必要があります。この交差工事の主目的として、「庄川線の踏切における朝夕ラッシュ時の渋滞緩和」が挙げられています。ボトルネックはむしろその先、神通川を渡る東西の交通量であることは、誰もが感じるどころです。8年間の環境被害リスク・工事渋滞と15億

円の費用をかけて、それに見合うだけの効果が果たして得られるのか？ 上述のような、より合理的で費用対効果の見込める代案を、真剣に検討してみるべきと考えます。

(3) 「住民との合意形成」の軽視？

説明会では、気になる次のような発言がありました。「交差工事に関しては、土地の取得は完了しているので住民の同意は不要である。市はいつでも工事を開始できる」

これは、市のウェブに掲載されている「(参考)富山県都市計画道路見直しの基本的指針」の p.14「住民との合意形成は特に重要な手続きと考えられる」や p.40「住民主体の都市づくりが求められており」という記述[6]と明らかに矛盾しており、本意ではないと信じます。国土交通省がウェブで公表している「市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」(平成14年8月、国土交通省道路局 道路経済調査室・道路環境調査室) [7]の精神にも反します。

繰り返しますが、8年間という数字が出たのはごく最近のことであり、上記のような合理的な疑問点があります。よって「合意形成」は今後の課題であると考えます。

市の方々にはぜひお考えいただきたい。8年間の騒音・振動・粉塵に耐えるという経験が、みなさんの人生には何回おありだったでしょうか。それを「ご理解お願いします」の一言で片づける前に、考え得る他の全ての可能性を精査してみる必要があるのではないのでしょうか。

特に **LRT** は、富山市が全国に先駆けて実現した輝かしい成果であり、富山市民の誇りでもあるのですから、むしろこの機会を活かして、高山本線の諸問題解決へとつなげるように、「ブラッシュアップ会議」で積極的にご提案いただいても良いのではないのでしょうか。法令その他ハードルはいろいろあるかもしれませんが、**LRT** 実現の際に「上下分離方式」を考え出したのは、他ならぬ富山市ではありませんか。今回も、その「富山の本気」の底力を、ぜひとも見せていただきたい。工事完了後には、胸を張って全国に自慢できるようにしていただきたい。心からそう願っております。