

本巢市都市計画マスタープラン（素案）に対する意見募集（パブリックコメント）の結果について

- 1 募集期間 平成 29 年 11 月 20 日（月）から平成 29 年 12 月 20 日（水）まで
- 2 意見提出者 1 名
- 3 提出意見数 4 件

番号	該当ページ	項目	ご意見等	市の考え
1	41	第 3 章 3-3 道路・交通に関する方針 ＜①広域道路等の整備・改良＞	<ul style="list-style-type: none"> ・国道 157 号のどの区間の 4 車線化なのか表現されていません。また P43 の方針図への具体的な区間の表示がされていないので分かりにくい表現となっています。 ・糸貫 IC への重要なアクセス道路と位置付け、交通量の増加を見込んでいるにもかかわらず、IC の供用開始には 4 車線化が間に合わないことが読み取れますが、「将来的には都市施設としての位置付けも視野に入れて、地元合意や関係機関との協議調整進めていく」という表現で、ある程度 4 車線化を進める方向性を出したほうがよいのではないのでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・P43 において、どのあたりの 4 車線化か分かるように方針図を修正します。 ・インターの供用開始以降は、更なる交通量の増加を見込んでいるため、早期の 4 車線化実現に向けて進めていきます。整備に向けては都市計画道路としての指定も想定しておりますので、ご意見を踏まえ、「将来的には都市施設としての位置付けも視野に入れて」という表現を追記します。
2	42, 84	P42 ② 主要な幹線道路の整備・改良 P84①安全・安心に暮らせる都市基盤の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地内の渋滞緩和とはどこの箇所なのか分かりません。また、糸貫 0007 号線が環状型の市道ということですが、同路線の改良が 157 号の渋滞緩和に寄与するとは考えにくいです。157 号までの経路が分散しても結局、IC 周辺（157 号）に集中するのではないのでしょうか。 むしろ IC へのアクセス性の強化に繋がる路線ではないのでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・環状型の市道は、渋滞緩和に資する道路整備と考えておりますが、IC へのアクセス性の向上にも寄与することが期待できますので、ご意見を踏まえ、「IC へのアクセス性の強化」という表現を P42, 84 に追記します。

3	83	②幹線道路の整備効果を取り込む産業環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・糸貫 IC 周辺に工業、物流、交流施設を誘導するための都市基盤整備とは、具体的にはどのような施設の整備を想定していますか。（道路、上下水道などのインフラ整備なのか、面的整備なのか） 	<ul style="list-style-type: none"> ・IC 周辺の整備については、整備手法によって市と民間事業者の整備割合が異なってきます。都市計画マスタープランでは、「IC 周辺の整備」を位置づけさせていただき、今後具体的な整備手法も含めて検討していきます。
4	—	国道 157 号の整備について	<ul style="list-style-type: none"> ・国道 157 号の長良糸貫線交差点から国道 303 号までの区間は 2 車線であることから土日の渋滞が激しい状況で、東海環状自動車道（仮称）糸貫 IC が開通すると今以上に渋滞することは誰もが想像するところであります。平成 20 年の都市マスでは西部連絡道路の整備により交通が分散し渋滞緩和に資する路線と位置付けられその後整備が進められましたが、依然として渋滞状況は変わりません。また、平成 26 年第 1 回議会において 4 車線化の必要性和都市計画道路としての都市マスへの位置付けの必要性について答弁され、また市長答弁においてもかなり前向きな答弁もされており、大きく期待するところであります。沿線住民や地権者の意向が最重要ではありますが、将来のインター周辺のまちづくりの重要性を示す上でも、都市の骨格を形成する幹線道路の渋滞対策について、市としての方向性、前向きな姿勢をもう少し具体的に示してはどうかと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国道 157 号の渋滞については課題と認識しており、迂回道路の整備や公共交通の利用促進による渋滞緩和等様々な対策が必要と考えております。今後、都市計画マスタープランの P41, 42 に記載しています方針をもとに、整備・対策を進めていきます。