

パブリックコメントでの意見とその対応方針について

第3次本巢市道路網整備計画（案）について、下記のとおりパブリックコメントを実施し、対応方針をとりまとめました。

表：パブリックコメント実施概要

意見の募集期間	令和6年2月5日（月）～3月6日（水） ※31日間
意見募集の周知方法	市ホームページに掲載
資料の閲覧場所	・本巢市市ホームページ ・本巢市役所 糸貫分庁舎 建設課
意見を提出できる人	・市内に住所のある人 ・市内に事務所または事業所がある人および法人、団体 ・市内の事務所または事業所に勤務する人 ・市内の学校に在学する人 ・本巢市道路網整備計画事案に利害関係がある人
公表資料	・第3次本巢市道路網整備計画案その1 ・第3次本巢市道路網整備計画案その2
意見提出者数	2名

表：意見の主な内容と回答・対応方針

番号	意見の主な内容	回答・対応方針 ※()は計画案で関連するページ番号
1	<p>交通量の推計方法について、以下の点指摘します。</p> <p>①現況が2,015年で、計画策定時の9年前と古く、将来推計が2040年と16年先しか推計できていない。道路事業は長期を要することから、また、将来の人口減少を加味する点からも、少なくとも20年以上先の交通量推計が必要と考える。</p> <p>②用いられている4段階推計法について、国土交通省では、4段階推計法にこだわらず、アクティビティベースシミュレータ、立地シミュレータの活用を求めている。</p> <p>③また、国土交通省では、WEBを活用した交通量調査やデータのオープン化の必要性が求められているが、今回の計画には反映されていない。</p> <p>④周辺都市との交通量（特に岐阜市）との整合性が示されておらず、広域性の観点から、広域交通についての不整合が図られていない。</p>	<p>【計画の変更なし】</p> <p>①国土交通省 中部地方整備局から通知のあった最新の将来OD表を用い、最新の交通量配分マニュアルに基づいて推計を行いました。マニュアルでは現況推計年次を2015年、将来推計年次を2040年とすることになっています。</p> <p>②国土交通省 中部地方整備局から通知のあった、最新の交通量配分マニュアルに基づき、全国的に一般的な手法で実施しています。本計画においては一般的な手法で十分足りると判断しました。</p> <p>③ある路線の交通分析を実施する場合はその地点の交通量調査を実施することがありますが、本計画の策定においては市全体における交通量推計を実施する必要があり、その場合一般的に国土交通省 中部地方整備局の交通量配分データを用いて交通量推計を行います。よってWEBを活用した交通量調査は必要ないと判断しました。また、本計画は報告書ではなく、あくまで計画書ですので、活用した詳細なデータ等の反映は必要ないと判断しました。</p> <p>④p74にお示しのとおり、現況推計（現況再現）のポイントとして周辺都市（岐阜市も含め）の地点も含んでおり、整合を図っています。</p>

	<p>⑤コロナ禍により、交通分担率が大きく変化したことや、他の近畿圏パーソントリップ調査で見られるような年齢別のトリップ長が大幅に減少しているなどの要素が推計に反映されていない。</p> <p>⑥国土交通省では、持続可能なコンパクトプラスネットワークや立地適正化を反映した交通計画の策定を求めているが、交通量推計にはこの視点が欠如している。p73では、今後の渋滞ポイントとなる一般国道157号については、推計結果とセンサデータの誤差は30%を上回り、一般国道303号についても誤差率が13.5%と極めて高く、推計方法の修正が必要である。</p>	<p>⑤国土交通省 中部地方整備局から通知のあった、最新の交通量配分マニュアルに基づき、全国的に一般的な手法で実施しています。本計画においては一般的な手法で十分足りると判断しました。</p> <p>⑥本計画の交通量推計は市全体の複数地点において実施しており、全体としての誤差率が高くなるように留意しています。今回の全体の誤差率は8.8%で相関係数も0.99と非常に高い値になっているため、現況再現結果は妥当であると判断しました。 (関連ページ番号:P63~81)</p>
2	<p>道路ネット図の一部(R157号と糸貫7号線の接続)に誤りがあり、QVIに影響を与える可能性がある。</p>	<p>【計画の変更あり(将来ネットワークの修正)】 再度整備状況を確認したところ、2022年に整備済みとなっていたため、将来ネットワークを修正(市道糸貫0007号線の西端を直線に修正)し、再度将来交通量推計を実施しました。実施した結果周辺道路で100台前後の増減がありました。計画の内容に大きな影響はありません。 (関連ページ番号:P81)</p>
3	<p>評価値の算定結果が示されていないため評価の妥当性についての判断ができない。</p>	<p>【計画の変更なし】 P86~118の評価内容には特段「評価値」は無く、機能のありの場合は「○」、機能なしの場合は「-」としています。なお、P86~118の評価結果をもとに数値化した部分がp120~121の得点となっています。 (関連ページ番号:P86~118、P120~121)</p>
4	<p>アンケートの手法及び内容と評価手法の表示がなく、妥当性が判断できない。</p>	<p>【計画の変更なし】 P118~119にAHPアンケートの質問形式や留意事項について記載しています。本計画は報告書ではなく、あくまで計画書ですので、各回答者の結果や計算手法については記載する必要が無いと判断しました。なお、妥当性については一般的に「CI(整合度指数)」の値で判断することが多く、今回もCI値によって妥当性を確認しています。CI値が0.15より大きい時に一対比較に矛盾があるとされ、その回答は削除することとしています。今回はCI値が0.15を超えるケースはありませんでした。 (関連ページ番号:P118~119)</p>
5	<p>B/Cなどアクションプランの判断基準や代替案が示されていないため、判断ができない。</p>	<p>【計画の変更なし】 本計画は短期・中期・長期の5年ごとに道路整備アクションプラン(整備優先度)を決めるもので、この時点でB/Cの算出は必要ないと判断しました。なお、道路整備アクションプランはP82以降に示している道路機能評価や道路優先度の決定(AHPアンケートによる重み付け)、プロジェクト関連路線やネットワークの連続性を考慮する路線、</p>

		<p>整備検討路線などから総合的に判断し、設定しています。また、その際には過去の道路整備投資額や整備中の道路事業費等から短期・中期・長期それぞれで算出した道路整備事業に充てれる金額(事業スタミナ)を考慮していますが、一部公表していないデータがあるため、計画書には記載していません。 (関連ページ番号:P123~130)</p>
6	<p>本計画全体に言える事ですが、全ての項目について道路が出来上がってからの視点でのみ記載されています。</p> <p>実際に居住している住民は、「工事段階」から生活安全を脅かされている事実を市役所の方々は本当に気付いているのですか?</p> <p>駅までの通学・通勤路が工事のために閉鎖。幹線道路横の歩道は道路拡張工事のため閉鎖。止む無く遠方へ回路する住民も居れば、臨時の横断歩道すら無い交通量の多い幹線道路を毎日怖い思いをして渡る住民。雪の日に工事車両用の鉄板の置かれた道路上を転倒する恐怖に震えながら通行しなければならない住民。住民を被害者にした市が「誰もが安心・安全なまち」と言えますか?</p>	<p>【計画の変更なし】 「誰もが安心・安全なまち」に近づけるよう、今後工事を進めていく際の参考にさせていただきます。 (関連ページ番号:P55~56)</p>