都市計画道路蝉屋長塚線事業説明会における質疑応答に対する回答

説明会日時：令和７年９月２８日（日）、令和７年１０月１日（水）

	ご意見・ご質問の内容	対応内容
＜整備方針に関すること＞		
1	説明会が開催されたということは、やるということが決まったということか	本事業は、犬山市全体のまちづくりの目標である都市計画マスタープランにおいて、整備の促進が位置付けられています。 また、事業効果としては、名鉄小牧線で分断されている東西間の幹線道路を整備することで、緊急車両の往来時間の短縮や、産業集積誘導エリアを含めた周辺地域の発展を目指しています。 今後、工事期間中及び整備後において、沿線住民の方の道路利用形態、生活環境への影響は大いにあるものと理解していますが、極力、配慮して進めていきます。
2	出来る事なら中止を望む	
3	もう少し住民目線になり、住民が不便になっても、市全体のためと思える説明を望む	
4	具体的に、この道路はどういう発展を望んで造られる予定なのか	
5	影響を多く受ける近隣住民の意見をとり入れてほしい	
6	昭和40何年にできた都市計画を、もう一度見直して考えられないか	
7	工事は確定か おおよそ、2030年着工2035年完成か	
8	住民としては出来れば中止を望む	
9	工事に対して、住民の意見はどうなのか 賛成なのか反対なのか	
10	八幡前第一住宅の住民向けに住宅に特化した説明会を開いてほしい	八幡前住宅の住民向けの説明会の予定はありませんが、事業説明会いただいたご意見等に対して、八幡前住宅からのアクセス性向上を含め最大限の見直しを行います。
＜計画に関すること＞		
11	住宅地に近いこの位置に計画されているのは、どういう理由があるのか	昭和39年に「都市計画道路北浦桟敷線」として都市計画決定されて以降、この位置で道路を整備することが計画されています。
12	橋梁でないため、風通し、圧迫感が懸念される	跨線橋区間を西側に延伸し、道路擁壁による圧迫感や日陰の影響を軽減しました。
13	圧迫感をなくす様、高架式を多く使用したらどうか	
14	治安の悪化、外部からの侵入がたやすくなる、街路灯だけ設置しても人や車から見えないところが増える	蝉屋の交差点、富岡荒井線との交差点、蝉屋長塚線を横断するトンネル部には道路照明を設置予定です。街路灯などの計画については、今年度実施の詳細設計にて検討します。
15	橋及び擁壁部分の完成イメージを教えてほしい	整備の具体的なイメージができるよう３Ｄモデルによる完成イメージを作成します。
16	平均地盤面について教えてほしい	側道の高さは、現在の道路とほぼ同じ高さに整備します。

都市計画道路蝉屋長塚線事業説明会における質疑応答に対する回答

17	道路計画が元々この場所だということは理解したが、設計に関して南側に歩道をするなどの検討の余地があるか	線路より北西側が住宅地となっており、歩行者の住宅地への安全なアクセスのため北側側道に歩道を設けています。一方、南側は農地となっており、歩行者が少ないことから、歩道を設置する予定はありません。
18	歩道は南側に 住宅側につくらないでほしい	
19	南側の側道に歩道がないため、畑を使う人の事も考えて設計してほしい	
20	交通量が予想を超えた時に、町外から羽黒小学校への道へ抜ける車が増加すると予測するが何か対策はあるのか	町外からは蝉屋長塚線を利用することが最もアクセス性が良いと想定しているため、羽黒小学校への抜け道利用は推定しておらず、現時点で対策を行う予定はありません。ただし、八幡前住宅北側の東西方向の市道は交差点の見通しなどが悪い箇所があるため、土木要望など地域からのご意見を参考にしながら周辺整備の実施について検討が必要と考えています。
21	八幡前住宅周辺の道路がどう整備されていくのか具体的に示してほしい また、整備計画について細かく説明してほしい	
22	住宅の方たちの不便になる対策として、住宅の北側で抜ける道を整備してほしい	市道羽黒東183号線（稲置街道）から春日井各務原線への取付部を左折しやすい形状に部分的に改良する予定です。
23	地震時など災害時の想定はどう考えているのか	跨線橋や擁壁などの甚大な被害が予測される構造物を含め、新たに整備する道路は、東日本大震災や阪神淡路大震災などの実績に加え、今後発生が予測される大地震を考慮した耐震性を確保しています。
24	富岡荒井線と善師野西北野線の交差点も、以前から危ない交差点という認識だが、これもセットで安全対策や交通渋滞緩和策を考えないと、新たに課題が出てくるのではないか	現時点では、整備後に著しい渋滞の発生や周辺道路への抜け道利用など、交通安全上の支障となる箇所が生じることは想定しておりません。ただし、整備後に交通形態が変化し、土木要望など地域からのご意見をいただくことがあれば、周辺整備の実施について検討が必要と考えています。
25	道路の高さと言われたが、高架ができるのは、線路の高さが基準ではないのか	名鉄小牧線を立体交差できる高さを、名古屋鉄道株式会社と協議したうえで決定しています。
26	南北の往来をなるべく多く出来る様に人道トンネル等を取り入れたらどうか。	八幡前住宅からのアクセス性確保のため、蝉屋長塚線を横断できるトンネルを追加しました。
27	通り抜け道の追加について 八幡前住宅は真ん中に南北の広い道があり、ここに通り抜け道あると利便性が高くなり、道幅も広く安全と感じるため再検討の余地はあるか 擁壁による閉塞感の緩和にもつながる	
28	名鉄以西の沿道アクセスについて、八幡前住宅第一がメインで使う道路が現状のまま丁字路となるようですが、この道路を貫通させて南側を通る側道の一方通行に繋げて欲しい	
29	階段を9mも上がらないといけないため、踊り場設置を検討してほしい	階段には、踊り場を2箇所設置する計画です。
30	斜路付きの階段について、自転車でこの坂を上って、また下りていくのは、非常に危険を感じる	斜路付き階段のスロープは、自転車を降り、引いてご利用いただく施設となります。なお、本線南側に整備する自転車歩行者道は、自転車に乗ったまま利用が可能です。
31	市道羽黒東183号線（稲置街道）の「往来不可」の北側はまだゆずれるとしても蝉屋長塚線から南側への出入りはできるようにすべき	蝉屋長塚線から南側の稲置街道（旧犬山街道）へは左折進入可能です。

都市計画道路蝉屋長塚線事業説明会における質疑応答に対する回答

32	市道羽黒東183号線（稲置街道）の往来不可というのは、何が往来不可なのか。	市道羽黒東183号線（稲置街道）を車両（自転車含む）で利用する場合、蝉屋長塚線を横断して通行することができなくなりますが、蝉屋長塚線へ左折することは可能です。 歩行者は、蝉屋長塚線を横断する場合は西側の蝉屋交差点へ迂回する形態となります。
33	市道羽黒東183号線（稲置街道）は封鎖されるということか。	
34	市道羽黒東183号線（稲置街道）は新しくできる道路で行き止まりになるのか	
35	通行不可になる稲置街道について、コーンを立てるということだが、コーンを立てるだけで、通学する子供たちの安全は確保できるのか疑問がある	蝉屋長塚線と市道羽黒東183号線（稲置街道）が交差する箇所は、蝉屋長塚線の車道中央に物理的に横断できないようにするためポストコーンなどを設置します。 通学する児童の方を含めた歩行者は、安全な歩道を利用し、西側の蝉屋の信号まで迂回をお願いします。
36	八幡前住宅前の南側の道路が一方通行になると不便になるため、一方通行でなくすことは可能か	側道を双方向通行に変更することについて、愛知県公安委員会と協議した結果、幅員を現在の４ｍから６ｍにする必要があり用地の制限上困難であること及び、短い区間に一方通行と双方向が混在することとなるため、交通安全上対応できません。代替案として、八幡前住宅からのアクセス性確保のため、蝉屋長塚線を横断できるトンネルを追加しました。
37	八幡前住宅前の道路について、今は広いのに、側道4mの一方通行にするのは承服できないので、6mにし両側通行にしてほしい	
38	側道の一方通行の再度見直していただきたい	
39	八幡前住宅南側の側道の4mは不可で、幅員は6mにし、一方通行の範囲を見直してほしい	
40	犬山市のHPで質問等を公表するとのことだが、どのように告知するのか	犬山市HPへの掲載は、事業説明会における質疑応答及びアンケートの内容に対する犬山市の回答を掲載する予定です。 ※質問された方の個人が特定されることないように配慮します。 また、HP掲載前に、公表する内容を関係町内会に回覧します。
41	今回の回答は、市の担当者が変わっても変わることはないか	質問内容に関する回答は、市の人事異動による担当者の変更に関わらず、確実に引継ぎを行います。
42	はんこ屋さんのところを旧41号線にすり付けようとすると、かなりの高低差があるため、道路の高も変えないと困る	令和８年度に実施する道路橋梁詳細設計にて、現地の高低差を考慮して安全に通行可能となるように計画します。
43	橋梁の仕上げは何ですか。	コンクリート製の橋げたとなる予定です。
44	街灯は付くか	蝉屋の交差点、富岡荒井線との交差点、蝉屋長塚線を横断するトンネル部には道路照明を設置予定です。
45	踏切廃止も人数だけでなく、使う理由も聞いて決めてほしい	踏切は、鉄道との接触事故が懸念される施設のため、安全に通行できる跨線橋を利用していただき、廃止する計画となります。 踏切廃止については、関係する町内会長に改めて個別に説明を行います。
46	歩行者用の踏切が廃止されるとのことだが、歩行者と自転車が歩道橋の階段を上がって越えなければならないことを考えると、残したほうがよいのではないか	
47	用水路の取水口の設置位置が分からない	付替え後の用水路の取水口の設置位置は、耕作者の方に個別に確認をしたうえで、取水に支障が生じない位置に復旧します。

都市計画道路蝉屋長塚線事業説明会における質疑応答に対する回答

48	既存の用水路を南側に移設する計画だが、蝉屋のあたりが少し低く、水が溜まる可能性があるため、用水路の大きさは考慮してほしい	既存の用水路は、移設と併せて道路下に埋設する暗渠構造とするため、用水路が原因となり溢れることはなくなると想定しています。また、整備範囲が特定都市河川の水害対策区域であるため、道路からの雨水排水に対しては、調整池を整備し流出抑制をはかります。
49	用地買収に関して、道路の部分だけを買い取り、残りは田んぼのままなのか	用地は、道路整備に必要な範囲を取得します。
＜交通網に関すること＞		
50	長塚のところの交差点について、信号機を造らない理由を教えてほしい	交差点の形状を決定するにあたり、信号の要否を含めて愛知県公安委員会と協議し、想定される将来交通量で検討した結果、信号を設置しない一時停止規制の交差点で交通安全上問題ないと判断したため、信号を設置しない計画としています。
51	富岡荒井線との交差部に信号をつけないのはなぜか	
52	東側の富岡荒井線の交差点に信号に変更は出来ないか	
53	高架から富岡荒井線の交差点は最初から信号設置した方がよい 交通量が増えてからでは遅いと思います	
54	東側三差路の信号は必ず設置すること	
55	富岡荒井線との交差点の信号について検討していただきたい。	
56	東側T字交差点、信号無しでは渋滞をすると思われる	
57	蝉屋長塚線と富岡荒井線との交差点について、右折待ちの渋滞も懸念されるため信号を付けるべきだと思う	
58	富岡荒井線の通行量はどの程度か 9/25AM5：30でかなりの車だったので、1日4500台は少なすぎるのではないか	計画交通量の4,500台/日は、周辺道路の交通量から蝉屋長塚線が整備された際の交通量（令和２２年の推定交通量）です。 また、現在の蝉屋長塚線の周辺道路の交通量は、平成２７年度に調査された道路交通センサスの結果から、富岡荒井線から羽黒交差点までの県道多治見犬山線は約9,000台/日、若宮交差点に接続する県道大懸神社線は約8,100台/日となっており、蝉屋長塚線整備後の推定交通量は県道多治見犬山線が約12,200台/日、県道大懸神社線は約9,900台/日です。 騒音データは、計画交通量などから推測した結果となります。
59	新設道路の通行量の想定を教えてほしい また、楽田駅と羽黒駅の横の道路の通行量を知りたい	
60	蝉屋長塚線の交通量4500台という数値の基はどこから出しているのか	
61	交通量の見通しについて 交通量の予測について、蝉屋長塚線は踏切がないため、 富岡荒井線から羽黒交差点に接続する道路と若宮交差点に接続する道路から大幅に車両が流入することになるのではないかと懸念しているが、予測量について再度教えて欲しい	
62	予測の4,500台少ない気がする 騒音等のデータは何から予測したのか 近隣の事例や何かの平均なのか	

都市計画道路蝉屋長塚線事業説明会における質疑応答に対する回答

63	8100台というのは片側の交通量か 毎分5台という計算になるがそんなに少ないか	両方向の合計の交通量です。1日当たりの交通量のため、朝夕の通勤時間帯などの偏りがあります。
64	便利になるのは良いが、富岡荒井線が更に混雑することが予想される 楽田や高見の信号の右折帯が無いため渋滞する。右折帯の設置の計画はあるか	蝉屋長塚線側への右折帯の設置は、愛知県公安委員会と協議し、設置しない場合でも計画交通量に対し渋滞が発生しないことに加え、設置した場合、交差点内を通行する車両が増え、ドライバーの注意が散漫になることから、設置しない方針としています。
65	高根洞の工業団地から山ノ田腰の集落を抜ける、抜け道の車が想定される	整備後の周辺道路を含めた交通量を予測した結果に基づき、愛知県公安委員会と協議し、安全かつ著しい渋滞が生じない計画としています。
＜環境に関すること＞		
66	日照時間について、４～５時間日陰になる住宅地が存在するが、違法ではないか	本事業で築造する跨線橋や擁壁などの道路構造物は、日陰時間を規制している建築基準法が適用されないため、違法ではありません。ただし、同法に定められる日陰時間を参考にした、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」に基づく補償の適用について検討しています。
67	電波が入らないと予想される場所について、事前に計測し対応できないか	電波の受信状況に支障が生じる可能性がある方に対しては、工事着手前に個別にご説明させていただき、工事期間中を含め支障が生じた際は、対応させていただきます。
68	電波受信阻害について、供用開始後、事後調査を実施し対応するとのことだが、なぜ事前にできないのか。事前にしてください。	
69	電波障害は工事中から影響が出始めるので、工事期間中の4,5年間の対応を市はどうのように考えているか	
70	遮音壁設置の有無について計画はあるか 60デシベルと簡単に言うが、どれくらいの音量なのか一度計測してほしい	交通騒音の予測において、道路端部で基準値以下（昼間65デシベル、夜間60デシベル）となっているため、遮音壁を設置する予定はありません。なお、音の大きさの身近な例として、６０デシベルで静かな乗用車、普通の会話程度、70デシベルで騒々しい事務所の中、騒々しい街頭程度となります。
71	高架橋の下を通る電車の音が橋梁の壁にはね返り、増幅されて聞こえてくるため、線路に対しても検討してほしい	電車の通過による音の跳ね返りに対する検証として、市内の他の鉄道立体交差で計測した結果、高架下では５デシベル程度（６％程度）大きくなることが確認されましたが、影響は小さいものと想定されますので、鉄道騒音への対策を行う予定はありません。
72	騒音デシベルについて、A特性・B特性とあるため、詳細を知りたい	騒音レベルは、人間の耳が聞き取りにくい周波数の音の評価を下げて、人間の感覚に合うように聴感補正を行うA特性で計測及び評価しています。
73	交通量の予測を越えて騒音が増大した場合、二重窓などの対応になるのか 道路に遮音壁を後から設置するなどはあるのか、また、犬山市内の住宅地付近で遮音壁が設置された事例があるか	供用開始後に交通騒音が基準値を超える場合は、二重窓の設置ではなく、遮音壁の増設等の対応を検討します。 なお、犬山市内における遮音壁の設置事例はありません。
74	騒音の予測越えた場合に、道路に遮音壁や各家庭に二重窓などの対策はあるか	
75	歩道の階段を通行する歩行者の視界に、住宅が入るため、プライバシーの侵害が危惧される 夜間の騒音が危惧される	歩行者、自動車から住宅が見えないようにするための目隠し板を設置します。夜間の歩行者の騒音については、予測することができないため、事前に対応することは困難です。

都市計画道路蝉屋長塚線事業説明会における質疑応答に対する回答

76	大気の影響について現状との差はいかがか	大気質の影響について、現状の計測を行っていないため、現状との差はお示しできませんが、整備後の交通量に対して基準値以下となります。
77	個人の環境悪化、騒音、渋滞問題については　市役所はどのように考えるのか。 もともと道路沿いに家を建てたのではなく道路が後である。東西を4本の道路に挟まれ、騒音、防犯、環境について市は何ら考えがあるのか。	沿線住民の方の道路利用形態の変化や予測した生活環境への影響について、極力、配慮した計画としたうえで実施していきたいと考えています。 具体的には、日陰、電波障害についての対応を予定しておりますが、その他環境基準を超える状況となった場合は対応を検討します。
78	排気ガスが今の20倍くらいになる計算だが、それを抑えるような壁の設置の有無を聞きたい	自動車の排気ガスの拡散による大気質への影響を予測した結果、環境基準値以下となるため、壁等の対策施設を設置する予定はありません.
＜時期に関すること＞		
79	工事の開始はいつか	工事の開始は、令和８年度から進める用地取得の状況を踏まえ判断しますが、早ければ令和１０年度（2028年度）頃と考えています。
80	目標としての完成はいつか	用地取得の状況によりますが、工事着手から完成まで５年程度要すると想定しています。
81	設計、用地買収は、1年でやります、2年でやりますとは言い切れないんでか	設計は、令和８年度の１年間を予定していますが、関係機関等の調整等により延期する可能性があります。 用地買収は、地権者様の合意が必要となるため、来年から着手し、5年程度での完了を目標としています。
82	早くて2030年着工ということになるが、そんなものか	工事の開始は、令和８年度から進める用地取得の状況を踏まえ判断しますが、早ければ令和１０年度頃（２０２８年度）と考えています。
83	①工事開始 ②〃 終了 ③住宅内道路規制有無	①工事の開始は、令和８年度から進める用地取得の状況を踏まえ判断しますが、早ければ令和１０年度（2028年度）頃と考えています。 ②工事期間は、工事開始から５年程度と想定しています。 ③工事期間中は、一時的な通行止め等の規制をお願いする可能性はありますが、基本的には、住宅の方の通行確保を前提として、工事の計画を進めて行きます。
＜工事期間中に関すること＞		
84	工事期間中に住宅からの通行に交通規制がかかるか	一時的な通行止め等の規制をお願いする可能性はありますが、基本的には、住宅の方の通行確保を前提として、工事の計画を進めて行きます。
85	①工事にあたって、田植の時の用水路準備に田植、稲刈りの影響はどうなのか ②工事はいつごろになるのか	①工事期間中は、周辺の田への取水は確保します。また、農作業への影響が極力小さくなるように配慮します。 ②工事の開始は、令和８年度から進める用地取得の状況を踏まえ判断しますが、早ければ令和１０年度（2028年度）頃と考えています。 工事期間は、工事開始から５年程度と想定しています。
86	工事が始まると、小学校・中学校が近辺にある状態でどのような安全対策を考えているのか	工事期間中を含めた通学路の安全対策は、学校や犬山市教育委員会と調整を図りながら、今年度の道路橋梁詳細設計において検討します。
87	小学校と中学校の通学路についてしっかりと協議をしてほしい	
88	工事中の日照と粉塵と騒音の問題について、工事が決まったら、ぜひ教えていただきたい。	工事期間中は、関係法令の遵守を原則として、極力周辺への影響が小さくなるよう進めていく予定です。詳細な工事計画が決定次第、関係する方へ説明を行います。

都市計画道路蝉屋長塚線事業説明会における質疑応答に対する回答

89	工事期間の日照，騒音，粉塵はまた説明が必要 電波影響は工事中から対応を希望する	工事期間中は、粉塵や騒音・振動、濁水、電波障害など様々な影響が想定されます。関係法令の遵守を原則として、施工段階に応じて影響が想定される内容や範囲が異なりますので、詳細な工事計画が決定次第、関係する方に説明を行う予定です。 電波の受信状況に支障が生じる可能性がある方に対しては、工事着手前に個別に説明を行い、工事期間中を含め支障が生じた際は個別に対応します。
＜鉄道高架に関すること＞		
90	平面交差の事例もあるので平面で良いのではないか	蝉屋長塚線の事業目的である東西間の幹線道路の整備による緊急車両の往来時間の短縮を図ること及び平面交差による踏切が交通安全上危険かつ渋滞の要因となることから、立体交差としています。また、「道路法（第３１条）」や「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」により新設道路が鉄道を交差する場合、原則、立体交差にすることとなっています。 楽田小学校の南側（楽田桃花台線）は、線路から県道までの距離が短く、高低差により立体交差ができないことに加えて、新たな踏切の設置ではなく、現道の既設踏切をやむをえず拡幅した事業となります。
91	高架にする意味があるのか 楽田小の南側道路が高架ではない理由はなにか	
92	お金をかけて、日照権を奪って、高架橋にする理由は何があるのか	
93	楽田小学校南側の道路も新しい道路だが、踏切に近く高架にするスペースがないから平面交差としているのか	
94	高架にする費用の差額はどれくらいなのか。	平面交差にした場合、概算事業費が約12億円程度の少なくなります。
95	名鉄を高架にすることはないか 費用負担を名鉄にしてもらって、名鉄が高架する。市と名鉄で折半するとか、そういう方法はないんですか。	蝉屋長塚線は、道路と鉄道が立体交差となる形状で都市計画決定されています。名鉄の地下をトンネルでくぐる案については、令和５年度に検討を行い、コスト面や防災面等総合的に判断し、道路が鉄道を高架する形式としています。 また、名鉄を高架とする場合、犬山市の整備する道路に起因した事業となるため、犬山市の費用負担が必要となりコスト面、整備期間の観点から事業化が困難になるものと判断しています。
96	将来を考えたら名鉄線を高架とする考えはなかったのか	