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８年５月９日（土）

	ご意見・ご質問の内容	対応内容等
1	今回追加されたトンネルはなぜ一方通行なのか	トンネルが近くに連続するための安全対策や、北進する車が限定的なので、一方通行としています。
2	一方通行と知らずに誤進入の恐れが無いか	一方通行の道路には規制標識がつくため、運転手に注意いただくことが原則ですが、カーブミラーなどのソフト対策を含めた周辺整備道路は今後の課題と認識しています。
3	騒音に関して、幹線道路の基準値で満たしていると説明を受けたが、現況が住宅街であるため、現況の基準値で評価するべきではないか。 住宅街の基準を満たしていなければ遮音壁を設置してほしい。	説明した基準については、ご指摘の通り整備後の状況に対する環境基準で評価しています。現況から周辺環境が変化するため、現況相当の環境基準値に対する評価を行うべきか検討します。 また、供用開始後の利用状況により、想定以上の騒音で基準値を満たしていないことが確認された場合は、対策を行います。
4	高架にする理由は何か。	「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。蝉屋長塚線は、道路構造を適切に計画できることに加え、鉄道本数が著しく少ないとは言えないため、原則通り立体交差としています。また、踏切は車いすやベビーカー、杖利用者が段差が原因で立ち往生する可能性もあり、交通安全上の危険個所にもなりえることから、立体交差することで安全性は向上すると言えます。さらに、東西の移動を円滑にし、緊急車両等の往来時間の短縮や計画地周辺に設定されている、産業集積誘導エリアへの物流効果の向上など周辺の発展も期待しています。
5	都市計画道路の決定が昭和46年とのことだが、その頃の計画と比べて今実際に登録されいてる車両台数がどれぐらいあるのか。	計画当時の交通量は承知していませんが、現時点の計画交通量本線4500台は道路交通センサスの結果を用いて推定交通量として算出したものです。
6	道路が出来ると、楽田駅の大型車両がこの道を利用することが想定できる。環境基準の説明では予測値を示してあるが、現在の羽黒駅や楽田駅の道路において測定しているか。	県道多治見犬山線と県道大縣神社線に関して計測はしていません。大型車両の計画時点の交通量推定値は、4502台に対して825台（18.3%）となります。
7	通学路について、トンネルが3ヶ所あるが、トンネルも通学路となりえるのか。トンネル内は死角ができるので、母親目線から犯罪率とかも思いのほか上がるんじゃないかと心配している。通学路の協議はしっかりやって欲しい。	通学路は、今年度行う詳細設計の際に教育委員会や学校と協議を行う予定です。計画しているトンネルの構造や周辺整備方針をしっかり伝え、安全が確保されないと判断された場合の対策や代替ルートなど、しっかり協議を進めます。 また、犯罪抑止に繋がるものとして、照明やミラー、防犯カメラの設置を検討します。
8	市長が５年前に「私の判断で前倒しして進めていきます」というふうに声明を出し、地域の皆さんと丁寧に向き合いながらともに進めていきたいと去年の議会の手帳に書かれている。是非とも、私たちと直接お話をして、私たちを納得させてください。	本説明会内容及びその結果は、市役所内で確実に共有します。
9	もし八幡公園に家があったとして、東と西に実際どのように行くか説明を聞きたい。	西へ行く場合は、蝉屋長塚線をトンネルで南へ横断した後、側道を通り、蝉屋交差点を直進するのが良いと考えます。東へ行く場合は、周辺道路から県道春日井各務原線に合流した後、蝉屋交差点を左折していただくか、市道羽黒東183号線（稲置街道）を南下し蝉屋長塚線に合流するが良いと考えています。迂回に必要な、周辺道路整備は地元の方の意見を聞きながら別途検討します。

10	立圓寺がある県道多治見犬山線と市道富岡荒井線が交差する高見交差点が今でも右折しようとすると、かなり混んでいるが見直しをする機会あるか。	当該交差点に右折帯の設置には用地買収が必要となるため、改良の計画はありません。蝉屋長塚線の関連整備事業としての整備予定もありません。
11	計画道路を西に行くと、新愛岐大橋が建設中だが、交通量は開通後を見込んでいるのか。	交通量推計の際に新愛岐大橋が開通されたことを条件としています。
12	住民の立場では、計画道路と周辺環境の整備は一体で考えてもらわないと困る。	道路計画に関連した周辺整備につきましては、地域の方のご意見を聞きながら実現可能な方法を検討していきます。
13	跨線部が一部伸びたとの説明だが、橋げたが伸びたという事か	そのとおりです。側道を走る可能性がある大型車両を考慮し、橋げたを伸ばして橋梁区間を長くしました。結果的に、日当たりや圧迫感も多少軽減されています。
14	外でも高架下スペースが汚い。フェンスで囲うのか舗装するだけの空き地のようになるのか教えて欲しい	高架下は市道になるので市が管理します。現時点では利用方法は決まっていませんが、他の事例として、資材置き場や倉庫を置いたり、コンクリートで防草対策をしています。近隣の方にご迷惑がかからないよう考えていきます。
15	以前より、道路を１m南にずらせないかと言っているが可能か不可能か。不可能であれば、理由は何か。	都市計画事業であるため、都市計画決定された内容に基づいた位置と整合しており、交差点形状など公安委員会と協議を行い安全性を確認して決定しています。この協議の中で、交差点は双方向の直進、右左折など自動車と歩行者の導線が交差する箇所が多く、正対し直角に交差することが安全上望ましいと判断しています。なお、直線ではなくカーブを設ける場合は、ドライバーが安全に運転できるようにするため、カーブの大きさや長さ、交差点の見通しの距離などの条件が設計する基準に定められており、現在の計画から大きな用地買収が必要となります。このような検討の中で、都市計画決定された位置から変更していません。
16	南側農地への出入りはどうなるのか。南側側道の予定を確認したい	道路整備期間中および整備後においても、現在と同様に農地へアクセスできるよう、営農者の皆さまのご意見を伺いながら道路や進入路の計画を進めます。
17	南側側道に歩道は出来ないのか	計画道路の南側は市街化調整区域となっているため、歩道は側道ではなく本線の車道に隣接して高架する計画としています。そのため、側道には歩道は整備しません。
18	台帳の5.0m道路は実際はすれ違いは難しいと思う。	道路台帳で5.0m以上幅員がある箇所を明示しましたが、都市計画道路が出来たことによる周辺道路整備は、地区の要望を聞きながら検討します。
19	通学路について、どうなるのか。 トンネルを通ることもありうるのであれば安全対策をしてほしい	通学路は、今年度行う詳細設計の際に教育委員会や学校と協議を行う予定です。計画しているトンネルの構造や周辺整備方針をしっかり伝え、安全が確保されないと判断された場合の対策や代替ルートなど、しっかり協議を進めます。 また、犯罪抑止に繋がるものとして、照明やミラー、防犯カメラの設置を検討します。