

都市計画道路大倉戸茶屋松線の整備に係る 第1回ワークショップ

令和3年12月19日（日）
令和3年12月21日（火）

湖西市

1. 地元説明会のおさらい

1

(1) 説明会開催日及び参加者数

令和3年10月16日（土）19時～ 参加者41名
令和3年10月19日（火）19時～ 参加者27名

(2) 説明内容

・本路線の位置づけ

湖西市新居地区市街地の渋滞緩和を図るため、新居地区を迂回する路線として計画

・都市計画決定、道路諸元

当初決定：昭和56年1月16日 最終決定：平成29年3月31日
幅員16m 道路延長約5.3km

・広域的ネットワークと災害発生時の利用

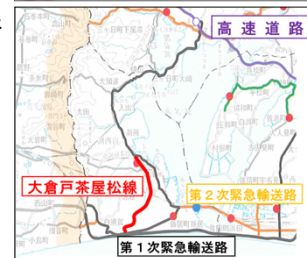
（都）大倉戸茶屋松線の整備により新居地区市街地を中心とした慢性的な渋滞の緩和に寄与
災害発生時に緊急輸送路として活用

・整備状況と整備計画未確定区間の推進

大倉戸茶屋松線の都市計画決定以降、計画線上に都市計画の許可を得て建物を建築

・今後のスケジュール

R3：境界測量、ワークショップ
地元協議、都市計画関係手続き、事業認可、本体工事

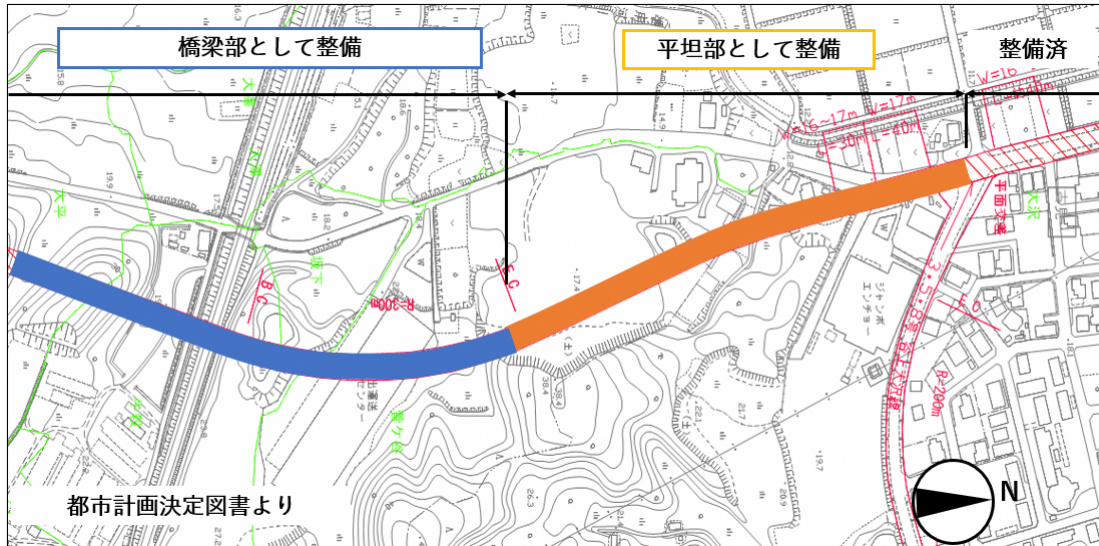


1. 地元説明会のおさらい

2

(3) 大倉戸茶屋松線の整備計画未確定区間の推進

10/16及び10/19説明会使用



1. 地元説明会のおさらい

3

(4) 質疑応答 (抜粋)

質問	回答
・大倉戸茶屋松線の橋梁部として整備される位置は延伸する可能性がありますか。	・多少の誤差はありますが、今後詳細設計により決定していきます。
・大倉戸茶屋松線ができることで、交通量が増加することが心配です。	・交通量の増加に関しては予想されることであり、今後交通量の変化についても検討していきます。
・谷上大沢線交差点の北側も既に渋滞しています。今後さらに渋滞するのではないですか。	・現在1.5車線で整備されていますが、交差点に関しては、右折レーンを計画します。信号による渋滞が起きていますが、道路が整備されることで交通量が分散されると思われれます。
・道路の正確な位置について教えてほしい。今後ずれることはありませんか。	・都市計画決定で決まっている線形なので、大きく変わることはありません。この線形はS56年に決定しており、都市計画法第53条による規制も行っているため、線形を変更することは難しいです。
・道路整備に合わせて下水道（污水）の整備を行いますか。	・下水道事業は別事業となります。
・現在、新幹線の下をくぐる道路は狭いので、新たに道路を整備するのではなく、現道を拡幅するのがいいのではないですか。	・大倉戸茶屋松線はS56年に都市計画決定を行っており、その時に跨線橋で整備することで決まっています。現在の道路の拡幅とありましたが、そういった整備を行うためには、現在の交通量を止めることとなります。

1. 地元説明会のおさらい

(4) 質疑応答 (抜粋)

質問	回答
<ul style="list-style-type: none"> 大倉戸茶屋松線の計画線上にある建物に住んでいる人は、こういったことは情報がないと知らないのではないですか。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定の手続きは都市計画法に基づき進めており、説明（公聴会）も行っています。建物を建てる際には法に基づき都市計画法53条の申請をしております。
<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路の線形を決める際に、住宅地の中を通す必要があるのですか。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定を定める時点では、住宅地の開発はされていませんでした。また都市計画道路上の土地に関しては、土地利用の規制をかけていました。（都市計画法53条）
<ul style="list-style-type: none"> 現在使用している道路は残りますか。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在の道路（古見新居線）は残ります。
<ul style="list-style-type: none"> 都市計画法第53条の対象物件における移転時期はいつごろですか。 	<ul style="list-style-type: none"> まだ何年後になるかは決まっておらず、今後の話し合いで決めていくためこの場では説明できません。今後、街路事業の認可を取ったのち検討していきます。

2. 都市計画道路整備に関するアンケート調査

(1) アンケート収集期間

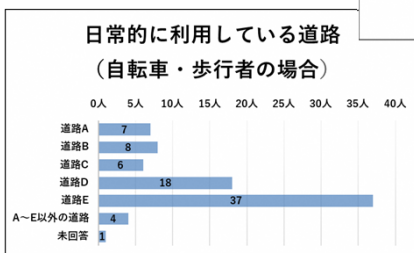
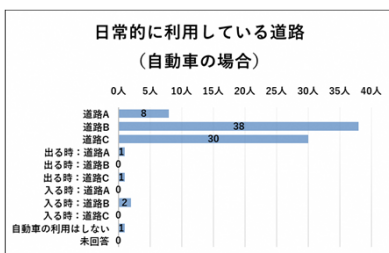
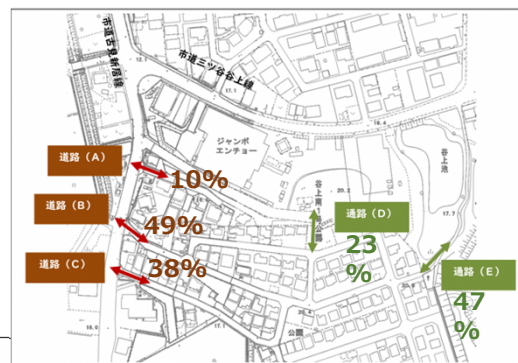
令和3年10月5日（火）～令和3年10月22日（金）

(2) アンケート配布数及び回答者数

回答者 78名 / 配布数 140名（回収率55.7%）

(3) 主なアンケート回答

問2 日常的にどの道路を利用していますか
（自動車の場合）（自転車・歩行者の場合）



自動車の場合は、「道路(B)」からの出入りが多いという結果となりました。また自転車・歩行者は「道路(E)」からの出入りが多いという結果となりました。

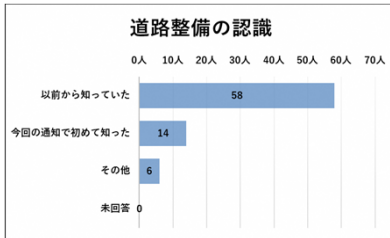
※一部複数ご回答されている方も含んでいます

2. 都市計画道路整備に関するアンケート調査

6

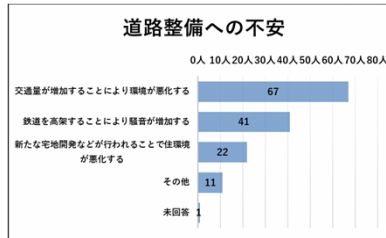
(3) 主なアンケート回答

問3-1 大倉戸茶屋松線の整備の認識

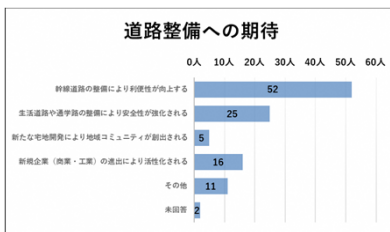


問3-3 大倉戸茶屋松線の整備への不安

※問3はすべて複数回答です



問3-2 大倉戸茶屋松線の整備への期待



- ・大倉戸茶屋松線の整備の認識については、58名（約74%）の方が「**以前から知っていた**」という回答でした。
- ・大倉戸茶屋松線の整備への期待については、52名（約67%）の方が「**幹線道路の整備により利便性が向上する**」という回答でした。
- ・大倉戸茶屋松線の整備への不安については、67名（約86%）の方が「**交通量が増加することにより環境が悪化する**」という回答でした。

2. 都市計画道路整備に関するアンケート調査

7

(3) 主なアンケート回答（抜粋）

●自由意見

- ・道路Bに信号機の設置を希望します。
- ・道路Eは簡易的な柵しかなく、池への落下の危険性もあり、毎日通るのが不安です。
- ・日常生活、通勤や通学に影響が出ることが不安である。その様にならない道路整備をしてほしい。
- ・住宅地からしっかりと車で出れるよう取付道路を作してほしい。
- ・道路の東側に住む住民は、周辺の工場と新幹線の騒音にさらされており、今回の道路にまで挟まれてしまうと騒音問題は深刻化します。
- ・道路が開通するまでの工事期間中の渋滞への対応をしっかり取ってほしいです。
- ・通勤時間の朝、夕は車で渋滞になります。新しく道路が出来て道路に出やすくなるといい。
- ・市の発展への期待と環境変化への危惧とで多少複雑な気持ちです。
- ・道路優先でなく、住環境を優先してほしい。
- ・工事中の騒音、完成後も交通量が増えること、また、企業への運搬トラックが深夜でも走行するとのことで不安がある。
- ・防音壁（高さのある物）の整備、谷上池東側の歩道の整備
- ・道路がS字なので、住宅地から整備計画検討区域に出るとき、出にくい。対向車に気づきにくい。

2. 都市計画道路整備に関するアンケート調査

8

(3) 主なアンケート回答 (抜粋)

●自由意見

- ・工事関係の車両が急に増加して、事故が多発することが心配です。
- ・立ち退きについて、具体的な日程やスケジュールを知りたい。所有地の残地についても補償してほしい。
- ・どのくらい同じように補償してくれるのか知りたい。

自由意見を皆さんから色々出していただきました。
ここに記載できなかったものもありますが、意見が比較的多かったのは、以下の5つです。

- ①信号の設置
- ②交通渋滞への対策
- ③環境への対応
- ④建物補償
- ⑤東側歩道 (道路(E)の改修)

3. 交通量調査

9

●計測日

〈車両 (二輪含む) 及び自転車・歩行者計測〉道路(A) ~道路(C)
令和3年10月24日 (日) 及び10月26日 (火) 7時~19時の12時間

〈自転車・歩行者計測〉道路(D) ~道路(E)
令和3年10月24日 (日) 及び10月26日 (火) 7時~9時および16時~18時の4時間

●計測方向

- 道路(A) ⇔ 市道古見新居線の出入り
道路(B) ⇔ 市道古見新居線・農道の出入り
道路(C) ⇔ 市道古見新居線の出入り
- 道路(D) ⇔ 谷上南1号公園
道路(E) ⇔ 狭隘道路



3. 交通量調査

● 計測結果



台数は12hあたりの断面交通量です。
 ※断面交通量：道路の断面を通過する車両数

	車両（二輪含む） （台/12h）		自転車・歩行者 （台・人/12h）	
	平日	休日	平日	休日
道路(A)	59	51	11	5
道路(B)	324	352	16	18
道路(C)	290	355	13	7
道路(D)	-	-	42	28
道路(E)	-	-	84	24

道路(A)は行き止まり道路であり、利用者が限られるので、断面交通量は他と比べ多くありません。

道路(B)・(C)は、同程度の断面交通量であることがわかります。

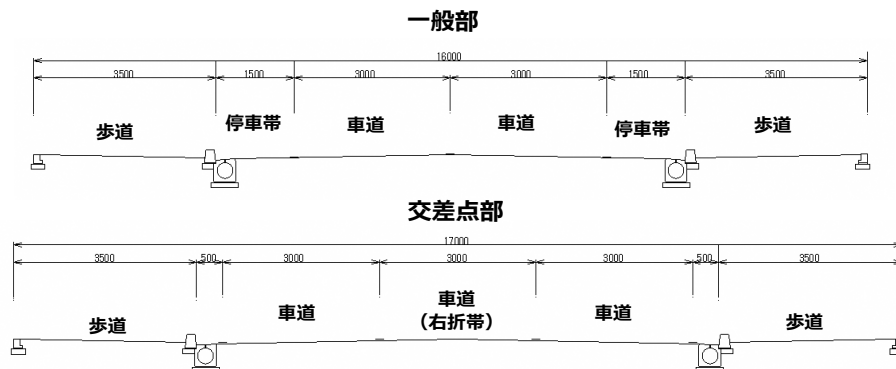
自転車・歩行者が多く利用する道路(D)・(E)では、比較的道路(E)の利用が多いことがわかります。

4. (都) 大倉戸茶屋松線の線形について

(1) 標準横断面図

(幅員構成)

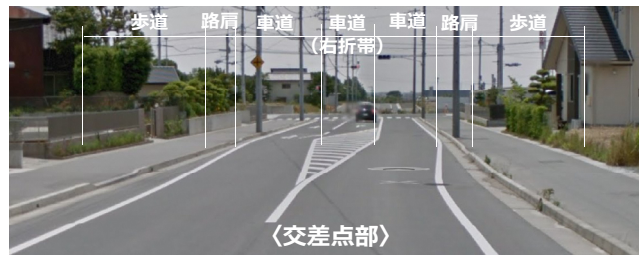
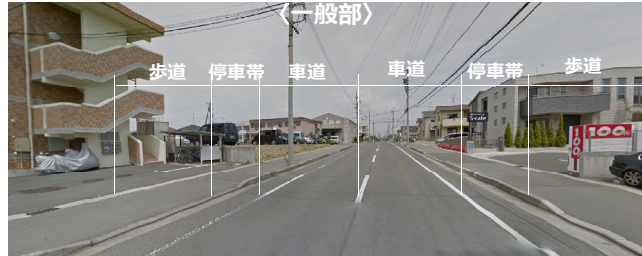
- 大倉戸茶屋松線の一般部の幅員構成は、車道3m×2、停車帯1.5m×2、歩道3.5m×2の全幅16mです。また交差点部では右折帯を設置するため、全幅17mとなります。



4. (都) 大倉戸茶屋松線の線形について

12

(1) 標準横断図 (他地区事例 一般部16m 交差点部17m)



4. (都) 大倉戸茶屋松線の線形について

13

(2) 交差点

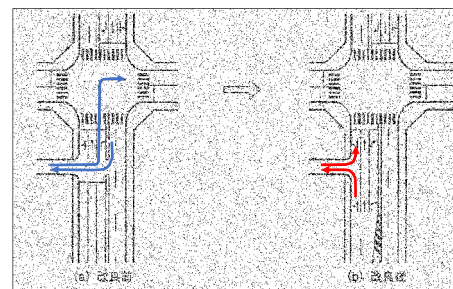
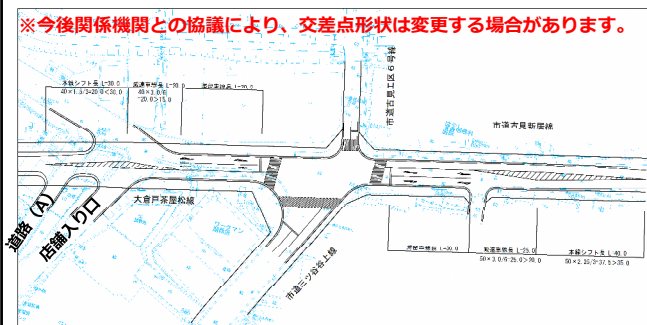
(右折帯の設置)

- ・ 幹線道路等の交差点においては、車両の進行の妨げにならないようするため、右折帯を設置します。

(交差点付近の取付)

- ・ 交差点付近で道路の取付が多い場合は、事故発生率が増加することから、**一般的に規制や抑制が行われます。**

※今後関係機関との協議により、交差点形状は変更する場合があります。



「平面交差の計画と設計 基礎編」より

4. (都) 大倉戸茶屋松線の線形について

14

(3) 信号設置

(信号の設置の必要条件)

- 1) 赤信号で停止している自動車等の側方を自動車が安全にすれ違うための必要な車道の幅員が確保できること。
- 2) 歩行者が安全に横断待ちをするために必要な滞留場所を確保できること。
- 3) 主道路の自動車等往復交通量が最大となる1時間の往復交通量が原則300台以上。
- 4) 隣接する信号機との距離が原則150m以上離れていること。
- 5) 交通の安全と円滑に支障を及ぼさず、かつ、自動車等の運転者及び歩行者が信号灯を良好に視認できるように信号柱を設置できること。

「信号機設置の指針」の制定について (通達) 警察長交通局長

▶現時点における状況

- 1) 大倉戸茶屋松線の整備により車線の確保が可能
- 2) 歩道設置による滞留場所の確保が可能
- 3) 市道古見新居線の往復交通量 (交通量調査の結果では、ピーク時300台/時以上)
- 4) 道路(B)以南が設置距離150m以上となるが、設置位置は今後検討・協議が必要
- 5) 4) と同様、設置位置は今後検討・協議が必要

最終的に、
公安協議による
判断が必要

5. 意見交換

15

●平面計画図で大倉戸茶屋松線との位置関係について

※計画線は今後設計により若干位置がずれることがあります

- ▶大倉戸茶屋松線がどのあたりを通過するのかを確認してください。

●今回の大倉戸茶屋松線の整備に関しての話し合い

※個人に対する意見については、お控えください。

- ▶大倉戸茶屋松線の整備に対する現道と取付方法について
- ▶通学路について
- ▶その他大倉戸茶屋松線の整備に対する期待、不安、確認等