

# 会議等状況報告書

会議等の名称	小川にかかる橋梁に関する意見交換会	
日時	令和4年4月30日（土）午後1時30分～午後4時10分	
場所	岩崎台・香久山福祉会館 1階多目的ホール	
出席者	香久山地区住民	36名
	日進市 都市整備部区画整理課	水野副市長、蟹江部長、 上川原課長、石原課長補佐、水谷係長、榊原主事

## 会議状況要旨

市

- （司会挨拶）
- （副市長挨拶）
- （出席者紹介）
- （本日の説明会の流れについての説明）
- （道路の概要についての説明）
- （少人数による意見交換会の開催報告）

【少人数による意見交換会の開催報告への補足】

### 香久山ナンキンハゼの会

新たにできる12m道路と株山環状線を橋によって繋げると、日生梅森園内の道路が通り抜け道路となる。この点が市により昨年実施された道路交通調査において考慮されていないのは問題である。

### 市民自治の回復を求める市民協議会

協議会が作成した資料と市が作成した資料に大きな齟齬はなく、協議会と市の共通認識と思っている。

香久山の街づくりの理念と基本方針に立ち戻る必要がある。

株山環状線に通過交通を入れないというのは、香久山の街づくりの根幹である。

梅森の方にも香久山の街づくりを理解してもらいたい。

株山中央通線が幹線道路としての機能を十分に果たさないと、他の道路が通り抜け道路として利用されることになってしまう。

橋の問題について市は部署間で連携して検討すべきである。

もう少し議論が煮詰まるまで橋の設計予算は執行して欲しくない。

現段階では車が通る橋ではなく、歩行者のみ通る橋がよい。

【意見交換】

住民

新たにできる12m道路は白山黒石線と繋がるのであれば準幹線道路と言えないのではないかと。

市

都市マスタープランにおいて補助幹線道路と位置付けており、補助幹線道路として機能させるものである。

住民

株山環状線が新たにできる12m道路と橋によって白山黒石線と繋がってしまうと、多くの人を通り抜け道路として利用してしまう。

市

たしかに橋によって繋がると通り抜け道路として使う人は想定されるため、そのような利用を極力減らすための対策を地域の皆様とお話をしながら検討していきたい。また、幹線道路を十分機能させるために、長期的対策として野方三ツ池公園線の整備、短期的対策として信号サイクルの見直しに取り組んでいく。

住民

これまでに住民から出した色々な課題に対して具体的な回答があるかと思っただが、実質ゼロ回答であり非常にかっかりしている。  
香久山南交差点が時差式に変わったのはいつか。

市

2月と聞いている。

住民

その結果、渋滞はどうなったか。

市

あくまで印象上の話だが、白山黒石線を東から西へ向かう車の渋滞は改善されたが、反対に西から東へ向かう車の渋滞は悪化したと思われる。

住民

香久山北交差点のスクランブル方式を元に戻すと聞いている。そのようなことがあってよいのか。

市

スクランブル方式を元に戻すとは聞いていない。ただし、歩行者が利用する時間

帯は限られていることを踏まえ、押しボタン式にしてはどうかと提案があったため、現在公安と話をしているところである。

住民

私の事実誤認もあったかもしれないが、市の対応は場当たりのなところがある。

住民

交通規制は交通量に影響するため、総合的な判断に基づいて対応して欲しい。

市

今後、お住いの皆様が安心して生活できるよう、交通対策について区長様をはじめとした皆様とお話をしながら検討していきたい。

住民

前回の意見交換会で挙げられていた橋をかける目的の1つである、防災機能の向上とは具体的にどういうことか。

市

防災対策としては、災害等があった際に利用できる道路として考えている。また、防災対策のみならず、都市計画に基づいた街づくりにおいては、幹線道路との出入口は一か所だけではなく、複数設けることが重要と考えている。

住民

今年度の橋の設計のための予算はいくらか。

市

38,346,000 円を橋の設計予算として計上している。

住民

新たにできる12m道路と株山環状線を橋によって繋げると、日生梅森園内の道路が通り抜け道路として利用されるようになると考える。しかし、このことは市が昨年度実施した道路交通調査における将来交通量の推計では考慮されていないことから、実際はより多くの将来交通量が見込まれるはずである。

市

道路交通調査における将来推計交通量は、香久山西部土地区画整理事業地内に計画されている商業施設にかなりの台数が集まり、かつ、通常なら居住者が10年以上を要し段階的に増えていく。さらに世代交代が予想される地区内の交通量を、同地内に計画されている一般住宅の全てに居住している状態を想定して計算されている。これは最大限の台数を見込んだものであり、この台数にさらに通り抜け車両の台数を足すことは馴染まないと考えている。

住民

前回の意見交換会において市長が橋の設計予算の執行について語った言葉の真意

はなにか。

市

予算を執行する際には事前に皆様にご説明をするという意味である。

住民

住民の合意がなかったら、予算は付けたが年度末に減額して、設計はしないという意味でよいか。

市

予算を勝手に執行することはしない、執行するにあたっては事前に説明するという意味である。

住民

住民が納得する回答を市がしたら予算は執行できるということによいか。

市

協議会が作成した資料の一番最後にある協議の現状①に書いてあるように、解決の方向性が見えたら予算は執行する。

住民

現段階では市は予算執行の準備は何もしないということによいか。

市

予算執行の準備はしていない。

住民

資料2の「令和4年4月8日意見交換会での主な意見・質問と市の見解」におけるNo. 1、No. 4、No. 8等の市の回答はまだ心構えに過ぎないので、具体的な回答をできる限り早く提示して欲しい。

市

具体的な回答ができるようにしていきたい。

#### 【意見】

住民

ゾーン30や株山環状線を通り抜け道路として利用する人はすでに多いため、早急に対策すべきである。

渋滞対策のため交差点の改良をするのであれば、どれだけの改善が見込めるか検証すべきである。

橋をかけることによって得られる利便性の向上は車の走行時間で 2、3 分程度でしかない。

新たにできる 12m 道路が白山黒石線に繋がるのであれば、そこに株山環状線を繋ぐことはできない。

どこまでが市と住民の共通認識で、あとはなにが課題なのかを皆で認識して進めていくことが重要だ。

梅森地区の方に香久山地区の意見を聞いて欲しい。

建前ではなく、現実を踏まえた議論をしなければならない。

橋をかけることが前提ではなく、香久山の街づくりの原点に立ち返ってもう一度考え直して欲しい。

市が昨年度に行った道路交通調査は合理性に欠ける。

新たにできる 12m 道路と株山環状線を橋で繋げることにより香久山南交差点の渋滞が緩和できるという話は説得力がない。

株山中央通線は住宅地内の幹線道路であり、第一に地域に住む住民のためのものである。

意見交換会での合意を尊重して欲しい。

今年度の橋の設計予算は議会の承認を受けたものであるので、その執行を住民の意見によって左右するのは不適切ではないか。

以上