

Q1. 人と自転車のみを通行させる地下道を作ることはできないのか。

A1. 和戸踏切周辺は浸水想定区域に入っている場所であり、地下道の場合、洪水時や局所的な大雨の際には時に冠水する可能性がある。そのため冠水対策として排水設備を設置したとしても通行止めになることもあり、維持管理も難しい。

また、地下道は周りから見えない空間となるため防犯上の問題もある。

Q2. 立体化ではなくアンダーパスでの検討はしないのか。

A2. アンダーパスの方が立体化よりも広い施工スペースが必要となることや、工事期間が長くなるため、沿道への影響が大きい。また、工期や事業費も多くかかるためオーバースペースを基本として考えている。

Q3. 国納交差点まで拡幅されるのか。歩道がなく狭いため、歩行者や自転車が安全に通行できない。

A3. 立体交差点部から国納交差点までの区間については、歩道も含めて12.0mの道路幅員で整備を行う。

Q4. 立体部分両脇の副道が5mから10mに変わったのはなぜか。

A4. 副道の幅員が5mだと車両が一方通行となってしまう、沿道の土地へアクセスしようとすると遠回りとなる場合があり利便性が低下する。

また、現在の計画だと工事中に日中も通行止めとなってしまう可能性があり、交通に大きな影響を及ぼしてしまうため、再検討を行った。

副道の幅員が10m確保できれば車両は対面通行が可能となり歩道も整備できる。また、沿道への日照の影響も軽減される。

工事については踏切を仮移設して交通に影響を与えることなく工事進められる。

Q5. 今後のスケジュールに用地測量とあるが既に測量を行ったのではないのか。

測量をやり直すということか。

A5. 幅を拡幅する方向で計画の変更を検討しているので、計画変更手続き完了後に必要な用地面積を算出するために再度測量をさせていただく。

Q6. 備前堀川の人道橋はいつ設置されるのか。

A6. 線路を跨ぐ立体部分の形が決まり、事業が始まった最初の段階で設置することになる。

人道橋の設計は完了しているが、前回（令和3年度）の説明会時に幅員が狭いのご意見をいただいたため、再検討の必要があると考えている。

Q7. 和戸交差点の右折帯設置工事を先行して行うことはできないのか。

A7. 立体化工事が今後スケジュールどおりに進んでいけば立体化に合わせて和戸交差点の右折帯設置工事を行っていくことが基本であるが、交通対策上別々で行った方が良いという判断になれば右折帯設置工事を先行することも考えられる。