

県道福良江井岩屋線（松帆古津路・湊地区） 道路整備推進協議会通信

第1号
平成20年6月16日（月）
事務局
兵庫県淡路県民局
県土整備部洲本土木事務所

県道福良江井岩屋線「松帆西路（孫太橋）交差点～湊交差点～松帆古津路（御原中前）交差点の間：延長1.7km」の道路づくりを考える、県道福良江井岩屋線（松帆古津路・湊地区）道路整備推進協議会がスタートしました。

◇ 道路整備促進協議会の発足

安全で快適な道路づくりを地域の皆様とともに考え、推進していくため道路整備推進協議会がスタートしました。兵庫県、南あわじ市とともに地元の方々、関係団体の代表などが協働して道路計画の策定や事業執行を円滑に進めることを目的としています。第1回協議会は2月27日に開かれ、会の要綱や委員選出などが行われ、第2回協議会は6月3日に開かれました。協議会委員は表一のとおりです。

※ 一般公募委員は4月1日発行の南あわじ市広報ならびに淡路県民局、南あわじ市のホームページやケーブルテレビで募集しましたが、応募期限を過ぎても応募者がいないため、第2回協議会において欠員と決定しました。

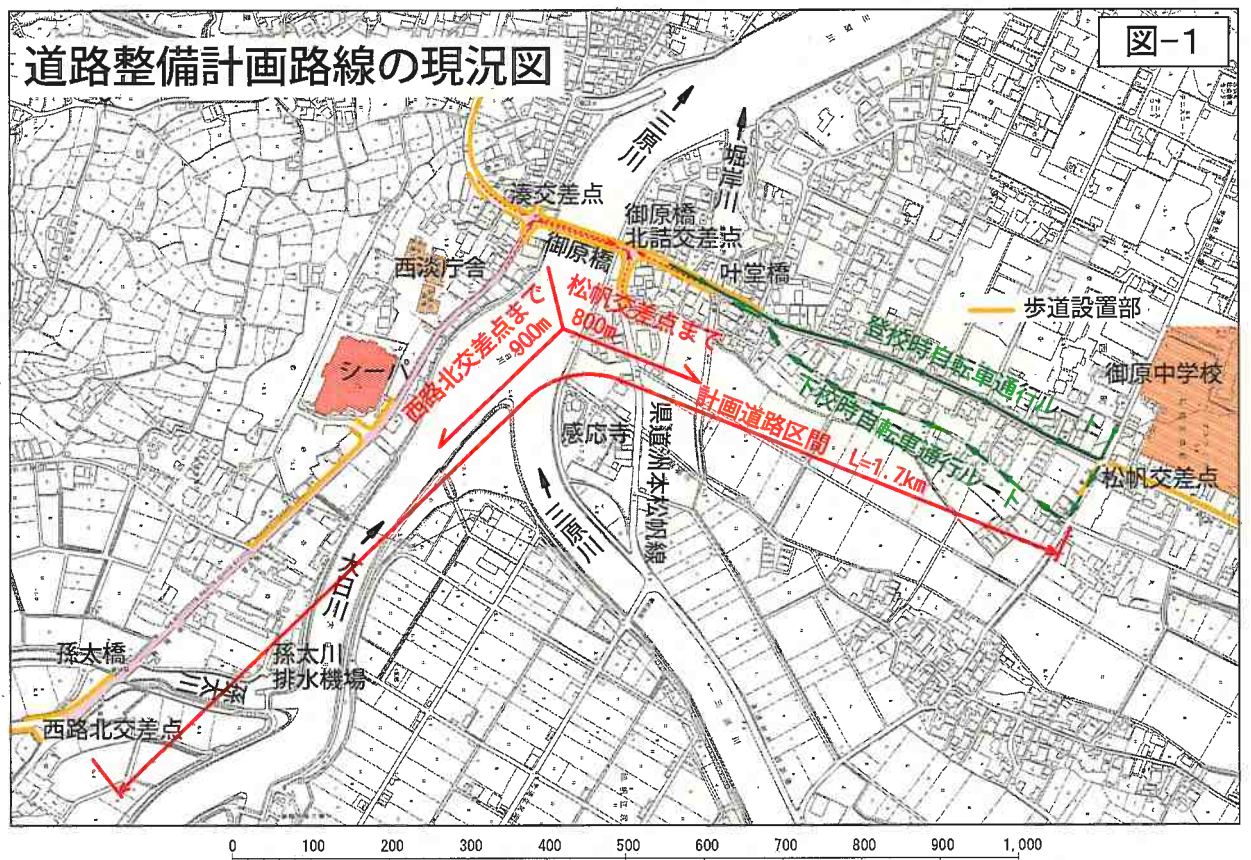
表一 協議会委員の構成（委員数 23名）

南あわじ市松帆古津路地区代表	3名	松帆・湊地区内小中学校長	3名
南あわじ市湊地区代表	3名	松帆・湊地区内小中学校PTA代表	3名
南あわじ市交通安全協会代表	1名	南あわじ市議会議員（地元選出）	1名
南あわじ市観光協会代表	1名	学識経験者（行政経験者）	1名
南あわじ市商工会代表	1名	南あわじ警察交通課長	
南あわじ市社会福祉協議会代表	1名	南あわじ市都市整備部長	
南あわじ市連合婦人会西淡支部代表	1名	兵庫県淡路県民局県土整備部長	
南あわじ市老人クラブ西淡支部代表	1名		

※ 一般公募委員（3名）：応募者なしにより欠員

◇ 道路交通の現況と課題

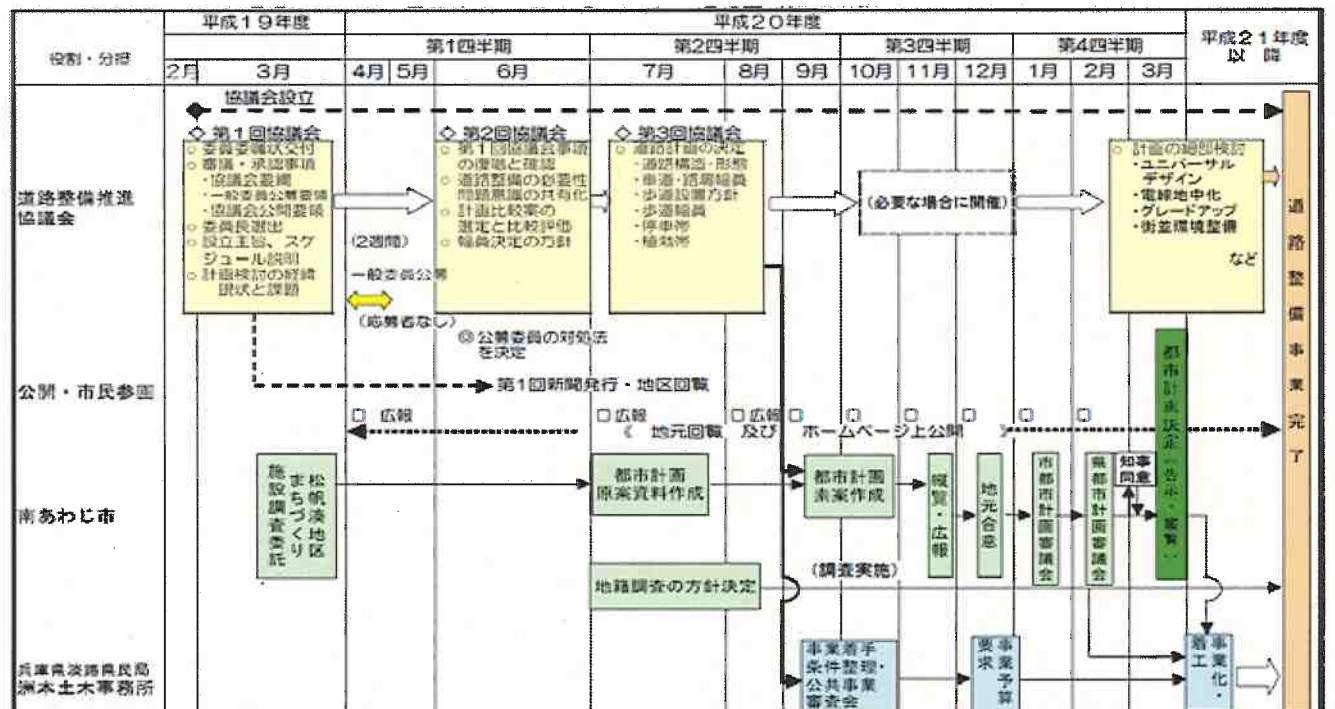
- ① 歩道が設けられてる区間が少ない。当該区間の交通事故件数は平成15年から19年の5か年で24件発生し、死者はないが負傷者は28人におよんでいるため、歩道や自転車道整備の安全対策が必要である。
- ② 交通量は1日当たり約1万台あるが、道路幅員が狭いため大型車の離合（すれ違い）が困難であり自転車・歩行者の追い越し待ちによる渋滞が頻繁に起るため、道路拡幅改良が必要である。
- ③ 自転車・歩行者にとって危険な区間が多い。自転車通学の中学生は別ルートで集落内の細い街路に迂回している。安全な自転車・歩行者の通行を確保する歩道設置が必要である。
- ④ 湊交差点～御原橋北詰の両交差点に、右左折レーンがないため、右折待ちによる渋滞が頻発し沿道の住民生活に多大の悪影響を与えている。両交差点の信号の連動や信号サイクルの調整による渋滞解消は交通量が多く道路幅員が狭いため困難であり、御原橋中心に交差点付近に左折または右折車線が必要である。



◇ 協議会のスケジュール

兵庫県では上記の課題に対処するため、平成21年度中の事業着手を目標としています。このため対象区間の道路について都市計画法による「都市計画決定」という手続きを平成20年度末に終える必要があります。また、事業化には並行して対象区間の地籍調査（字限図確定）もすすめる必要があります。

これらを勘案して右のようなスケジュールで取り組むこととしています。



◇ 道路整備ルートと比較検討経緯

現道の交通現況からの課題解消のために図-2に示すバイパス案3ルート及び現道拡幅案の合計4ルートについて検討しました。平成18年から地元の関係者のご意見を頂きながら素案をまとめ、第2回の当協議会にて現道拡幅案のルートで検討をすすめることとし、現道拡幅案とバイパス案との比較評価を、道路交通問題の解決、まちづくりの観点、事業費比較などの視点から検討して表-2にまとめています。この評価によりまちづくりの観点や現道の交通問題の抜本的解決を重視し、事業費はバイパス案より高くなりますが現道改良が最善策としました。

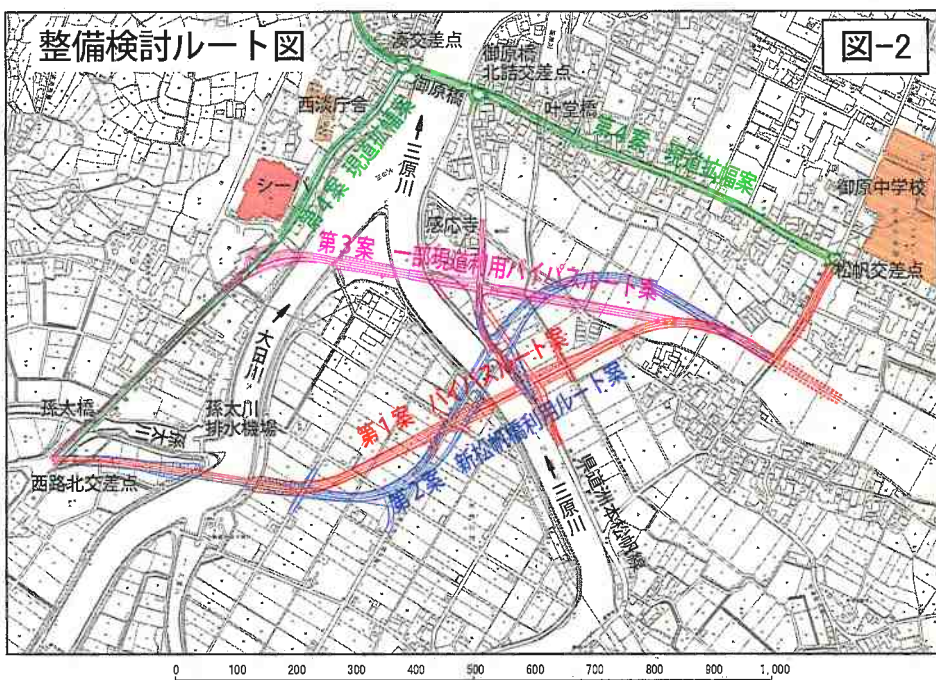


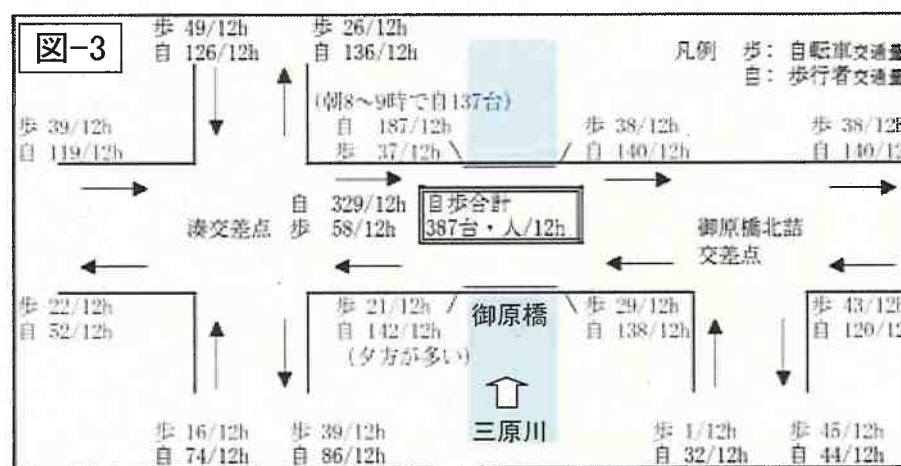
表-2 現道拡幅 vs バイパス の比較評価

項目	現道拡幅案	評価	バイパス案	評価
交通安全	・現道において安全な歩道、通学路(自転車・歩行者路)が確保できる。	○	・現道の自転車、歩行者の状況は改善されないままである。	×
渋滞緩和	・歩道、右折レーン設置、車道拡幅により、常時の渋滞解消が見込まれる。	○	・通過交通の排除により、現道の通行量は減少するが、現状の渋滞要因は解消されない。	△
大型車排除	・大型車の通行量は変わらないが、道路拡幅により円滑な通行が可能となる。	△	・現道拡幅、浜市街地、津井方面への大型車交通は減り、大型車割合削減は解消されない。	△
沿道効果	・沿道施設、既成市街地へのアクセスが容易となり、沿道商業活動の活性化、向上が期待できる。	○	・現道の改善はなく、人込交通の減少と他街への移動の容易さから、商業活動減衰が想定される。	×
内水対策	・道路に関連する排水システムの整理は可能、内水に大きな影響は与えない。	△	・バイパスが水止め堰堤となるイメージから、上流地域の理解、同意が得にくい。	×
施工性	・交通の切替しが低く必要となるが、橋梁工事以外は小規模工事等で処理できる。	△	・大半が平地で施工ヤードも広く確保でき、施工性は優れている。	○
走行性	・現道への既設接続や沿道施設が多く、浸透点は直角折れのみであり、走行性は劣る。	△	・見通しがよく、他との交差点や走行障害もない。走行性に優れ、通過時間の短縮が図れる。	○
事業費	・用地の大部分が宅地であり、支障物件も多いため事業費は多大となる。	×	・用地の大部分は農地であり、支障物件も少ない。橋梁2橋の新設が必要となるが、全体事業費は現道拡幅より少ない。(但し、現道の課題を解決するには現道改良相当の費用がさらに必要となる)	△
用地の取得	・多くの住居、事業所が支障物件として移転対象となり、箇所ごとの用地取得に時間差が生じやすい。 ・地回混雑地であり用地の確保、及び取得が困難である。	△	・整備済みの良好な園地を分断することとなり、用地取得が難しい。	△
総合評価	・コストは大であるが、現状課題の直接的な解消と多様な効果が期待できる。	○	・経済性、走行性、施工性に優るが、現道の課題の大部分を減らすこととなる。	△

◇ 道路交通量の現況と道路幅員の考え方

(1) 交通量の現況

協議対象区間の交通量調査(平成20年2月20日観測)の結果、自動車、歩行者ともに湊交差点～御原橋の区間の交通量が最大でした。
 自動車交通量 : 8,410台/12時間(推定日交通量10,590台/日)
 自転車歩行者交通量 : 387人・台/12時間(自転車329台 歩行者数58人)
 御原橋前後の自転車・歩行者の方向別交通量は図-3のとおりです。



(2) 道路幅員の考え方

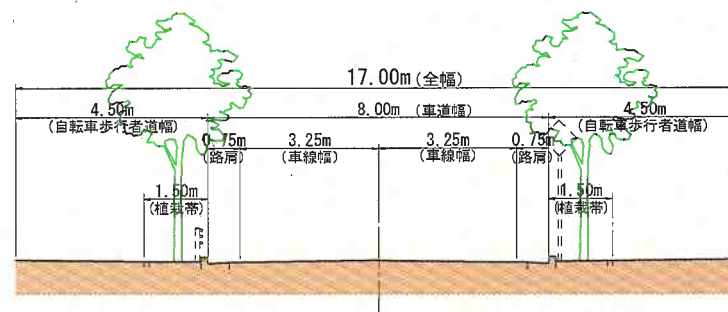
交通現況を勘案して計画交通量を定め、これに対応する車線数、車道の幅員、自転車歩行者道の幅員を決める基準があります。(道路構造令等)これにより道路整備は次のようになります。

- 車線数 : 計画交通量9,000台/日以上の場合、2車線 必要です。
- 車道幅員 : 地方部の平地なので、車道幅員(1車線当り)3.25m
- 路肩 : 0.75m以上
- 自転車歩行者道幅員 ; 同交通量150人・台/12時間以上の場合幅員3.5m以上の自転車歩行者道

これらの道路設計条件にもとづいた別図-4に示す標準的道路幅員を基本に、今後、協議会でさらに検討をすすめます。

その他考えられる断面案

① [植栽帯(並木)設置] 案 W=17.0m



② [自歩道+歩道] 案 W=14.0m



③ [片側自歩道] 案 W=11.5m

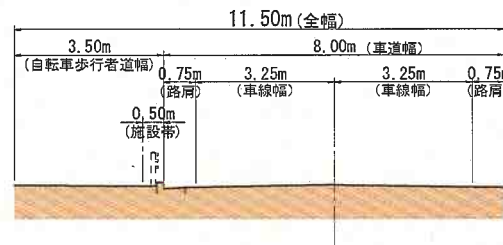


図-4 標準的道路幅員図



上記の標準断面以外に、右の図-5のようなその他の断面パターンも考えられます。

◇ ご要望やご意見

道路計画やこの協議会通信にたいする皆様のご意見やご要望をお寄せください

ご意見、ご要望はFAX、メールまたは手紙、投稿で次までお寄せください。それ以外の方法では対応しかねますので御了承願います。

〒656-0021 洲本市塩屋2-4-5 FAX 0799-25-2344 〒656-0492 FAX 0799-43-5326
 兵庫県淡路県民局県土整備部 Eメールアドレス 南あわじ市市善光寺22番地1 Eメールアドレス
 洲本土木事務所道路第2課 awajid@pref.hyogo.lg.jp 建設部 建設課 kensetsu@city.minamiawaji.hyogo.jp