

道づくり通信（第3号）

発行：群馬県富岡土木事務所

主要地方道 富岡神流線の道路計画について、第3回道づくり会議についても第2回道づくり会議同様、新型コロナウイルス感染症感染拡大を防止するために自粛し、「道づくり通信（第3号）」にて道づくり会議を兼ねさせていただきます。

道づくり通信第3号は、道づくり通信第2号でお示した『道路を計画するにあたり配慮する5つの観点』をもとに、行政側で作成した複数の比較案及びその評価について考え方をお示しし、地域の皆様からみた妥当性を確認することを目的としたものです。

本ページの右側に各案の概要、裏面に各案の評価をまとめました。

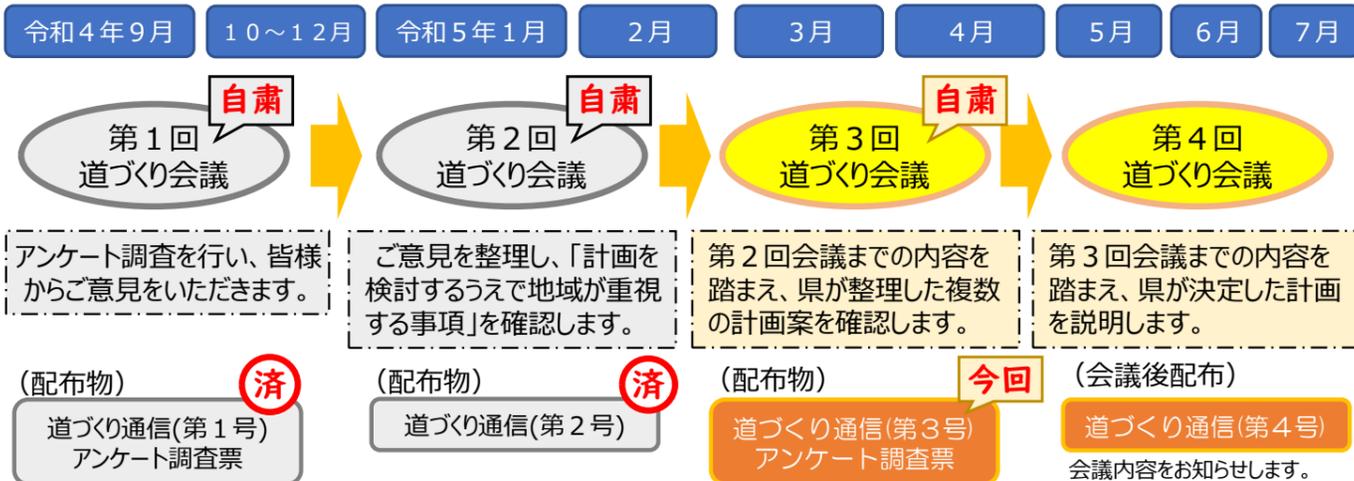
◆ 検討案に対するご意見をお聞かせください

- 今回お示した複数の計画案とその評価について、皆様のご意見を募集します。（詳しくは別紙『アンケート調査票』をご覧ください。）
- 皆さまからのご意見を踏まえて、富岡神流線の道路計画の計画案を総合的に評価し、県が方針を決定します。

◆ 今後の進め方について

- 第4回道づくり会議においては、ご意見を踏まえて決定した計画案をお知らせいたします。
- 次回の道づくり会議は、新型コロナウイルスの感染状況により、開催方法を決定します。対面での開催が困難な場合は、これまで同様に通信の配布などで、複数の計画案に対するご意見を伺うことを考えています。

～検討スケジュール～



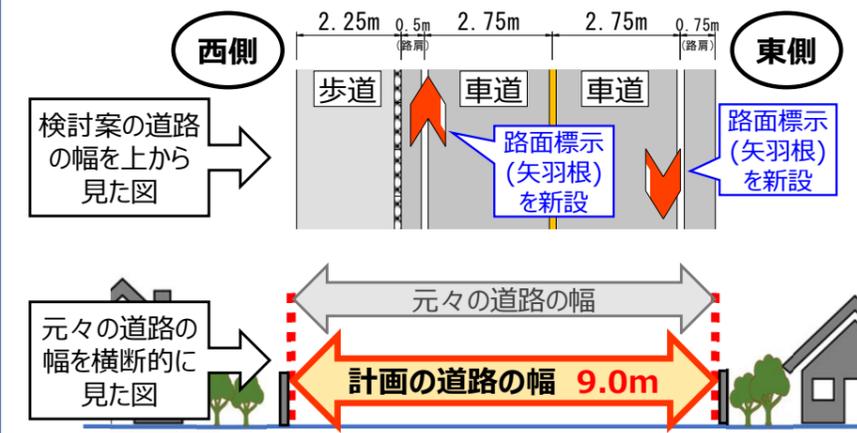
令和5年度夏頃に、道路計画の方針を決定します。

※各作業の状況により、スケジュールが変更となる場合があります。

■ 発行／お問い合わせ ■

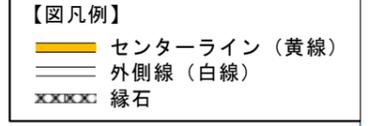
群馬県富岡土木事務所（担当：工務第二係 山田、田口）
 〒370-2454 群馬県富岡市田島343-1
 TEL：0274-63-2255（代表） / FAX：0274-64-3524
 E-mail：tomikado@pref.gunma.lg.jp

①案（元々の道路に矢羽根を表示する案）

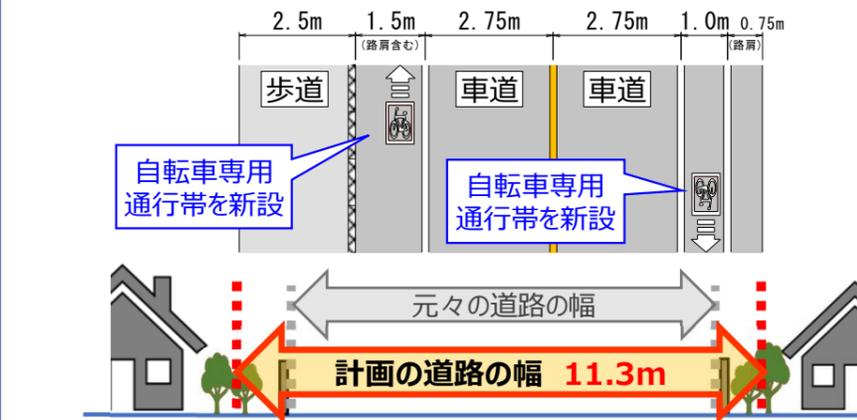


①案の特徴

- 元々の道路と同幅(9.0m)です。
- 車道の両外側に、道路内の自転車走行位置を示す『**矢羽根**』を設置します。
- 自転車は、矢羽根を参考に車道・路肩付近を走行します。



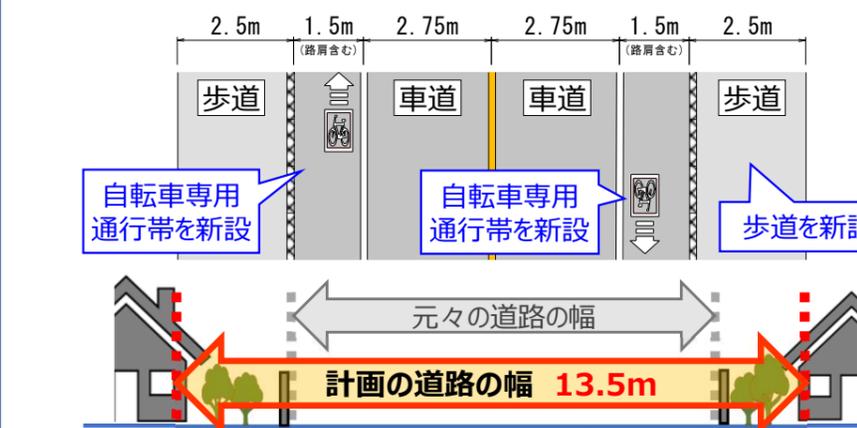
②案（車道の外側に自転車専用通行帯を新設する案）



②案の特徴

- 元々の道路よりも約2.3m程度道路が広がります。
- 車道の両外側に『**自転車専用通行帯**』を設置します。
- 自転車は、自転車専用通行帯を走行します。（自動車と同じ方向に走行します。）
- 整備にあたっては、沿線の土地のご協力が必要になります。

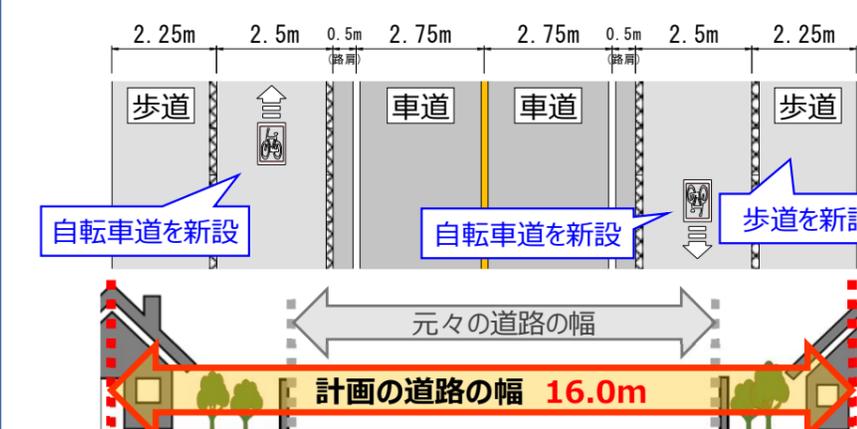
③案（車道の両側に自転車専用通行帯と歩道を新設する案）



③案の特徴

- 元々の道路よりも約4.5m程度道路が広がります。
- ③案と同様に車道の両外側に『**自転車専用通行帯**』を設置します。
- 自転車は、③案と同様に自転車専用通行帯を走行します。
- **道路の東側に、新たに歩道を設置します。**
- 整備にあたっては、沿線の土地のご協力が必要になります。

④案（車道の両側に自転車道と歩道を新設する案）



④案の特徴

- 元々の道路よりも約7.0m程度道路が広がります。
- 車道の両外側に『**自転車道**』を設置します。
- 自転車は、自転車道を走行します。
- **道路の東側に、新たに歩道を設置します。**
- 自転車道と歩道の間は、緑石を設置して仕切ります。
- 整備にあたっては、沿線の土地のご協力が必要になります。

◆ 地域の皆さまが求めるもの（歩行者、自転車、自動車の安全確保）を実現させるための、検討案の比較と評価

		(参考) 現在の道路のままの案	①案 工事期間が短く、 地域への影響が少ない案	②案 通行者の安全確保を行いながら 工事影響を考慮した案	③案 歩行者・自転車の接触をなくした案	④案 歩行者・自転車・自動車の接触をなくし、 安全に通行しやすくする案	
		<p>元々の道路の幅 9.0m</p> <p>【図凡例】 センターライン（黄線） 外側線（白線） 縁石</p> <p>道づくり通信第2号でお知らせした「道路を計画するにあたり配慮する5つの観点」</p>	<p>計画の道路の幅 9.0m</p>	<p>計画の道路の幅 11.3m</p>	<p>計画の道路の幅 13.5m</p>	<p>計画の道路の幅 16.0m</p>	
歩行者の交通事故を減らす	-	「自転車歩道通行可」区間のため、歩道内を自転車が通行することがあり、歩行者と自転車の接触の可能性はある	○ 矢羽根により自転車を路肩に誘導するため、歩行者と自転車の接触の可能性が低減する	○ 自転車が自転車専用通行帯を通行することになるため、歩行者と自転車との接触の可能性が低減する	◎ 両側に歩道ができるため、自動車や自転車との接触の可能性が大幅に低減する	◎ ③案と同じ	
自転車の交通事故を減らす	-	歩道内を走行する場合は歩行者との接触の可能性があり、路肩を通行する場合は自動車との接触の可能性はある	▲ 矢羽根により自転車の通行位置を車道に示すため、歩行者との接触の可能性が低減するが、自動車と自転車は同じ場所を通行しなければならない	◎ 自転車は専用のスペースを通行するため、自動車や歩行者との接触の可能性が低減する	◎ ②案と同じ	◎ ②案と同じ	
歩行区間の快適性を高める	-	現在の歩道のままになるため、段差等が解消されず、快適性が低い	▲ 現在の歩道を活用するため、段差等が解消されず、快適性が低い	○ 元々の歩道を整備しなおすため、段差が解消され、快適性が高まる	◎ 両側に歩道を整備するため、快適性が大幅に高まる	◎ ③案と同じ	
自転車の走行性を高める	-	自転車の通行位置がはっきりしないため、走行性が低い	▲ 矢羽根の整備により自転車の通行位置がはっきりするが、車道との分離ができていないため、走行性が低い	○ 自転車専用通行帯の整備により自転車の通行位置がはっきりし、白線によって車道とも分離されるため、走行性は中位となる	○ ②案と同じ	◎ 自転車道の整備により自転車の通行位置がはっきりし、縁石により車道・歩道と分離されるため、走行性が大幅に高まる	
地域への工事影響を抑える	-	地域への工事影響がない	◎ 路面標示のみ行うため、地域への工事影響が最も少ない	○ 元々の道路よりも幅が広がるため、沿線の土地に影響が出るが、家屋等への影響が及ばない見込みとなり、影響は中位となる	▲ 元々の道路よりも幅が広がるため、沿線の土地に影響が出て、家屋等まで影響するため、影響が大きい	▲ 元々の道路よりも約7.0m広がるため、地域への影響は案の中で最も大きい	
【参考】	効果の早期発揮（早期完成）	-	◎ 工事を行わない案のため、評価なし	◎ 工事期間が最も短い	○ 影響範囲が中位となり、期間は案の中で短い	▲ 影響範囲が広がるため、整備に時間を要するため、案の中で長い	▲ 影響範囲が大きく、案の中で期間は最も長い
	低コスト（経済性）	-	◎ 工事を行わない案のため、評価なし	◎ 路面標示のみのため、安価である	○ 影響範囲が少ないため、低コストで整備が可能である	▲ 工事費だけでなく、家屋等に対する補償費等についても費用がかかる	▲ 工事費及び補償費が案の中で最も高価となる