

| 要因 事業 | (1) 事業概要 | (2) 事業による環境の変化 | (3) 事業を巡る社会経済情勢の変化 | (4) 事業により整備された施設の維持管理状況 | (5) 県民の意見 |
|----------|---|---|---|--|--|
| 道路事業 | <p>○事業名 緊急地方道路整備事業</p> <p>○路線名及び地区名 主要地方道 浜玉相知線（鏡工区）</p> <p>○所在地 唐津市鏡</p> <p>○工期 平成6年度～平成16年度</p> <p>○総事業費 事業費 27.8億円</p> <p>○事業内容 道路改築（バイパス整備） L=1,800m</p> <p>○関連する事業 ・西九州自動車道「唐津道路」 浜玉IC～唐津IC L=6.6km 平成17年12月18日 開通 二丈鹿家IC～浜玉IC L=3.8km 平成21年12月12日 開通 唐津IC～北波多IC L=8.0km 平成23年度 供用予定</p> <p>○背景 当路線は改良工事が進み、唐津市街への抜け道としても利用され、交通量は増加傾向にある。 また、西九州自動車道 二丈鹿家IC～唐津ICまでの供用開始及び北波多ICまでの部分開通により、交通量が更に増加すると予測される。 事業区間は、車道が1車線と狭いうえ歩道も無く、両側には家屋が建ち並んでいる。このことから、車両の通行に支障を来し、通行車両と歩行者及び自転車とが錯綜するなど危険な状態（特に朝夕の通学時間）となっていた。</p> <p>○目的 通行車両の円滑化、自転車や歩行者の交通安全確保を図ることを目的として、経済性を考慮し、バイパスの整備を行った。</p> | <p>○生活環境 旧道の交通量が約3割減少しており、騒音・振動への影響が軽減されていると考えられる。 また、騒音・振動に対する地元等よりの苦情等はあっていない。</p> <p>○自然環境 バイパスによる整備であるが、大規模な山切り工事等は行っていないため、自然環境へ影響はないと思われる。</p> <p>○社会文化環境 旧道における交通事故件数が完成年度前後4年間で比較すると減少している。 40件（H13～H16）→28件（H17～H20）</p> | <p>○交通量の推移 【現道部】（H11→H17） ・自動車交通量（台/日） 13,322 → 9,698（0.73倍） ・内大型車交通量 1,398 → 604（0.43倍） 【バイパス部】（H17） ・自動車交通量（台/日） 4,288 ・内大型車交通量 546</p> <p>○沿道利用状況</p> <p>土地区画整理</p>  <p>沿道利用状況</p> <p>ディスカウントストアの出店</p>  | <p>○今回事業により整備された区間には、特殊な構造物などもなく、県が管理する他の道路と同様の維持管理及び補修を行っている。</p> <p>【県内道路の維持管理内容】 ・定期的な道路パトロール（2回/週） ・街路樹の剪定（2回/年） ・伐採（随時） ・落下物の撤去 ・動物の死骸処理 等</p> | <p>【メリット】 ○スムーズな通行ができるようになった。 ○バイパスに歩道が整備され、児童を含む歩行者や、中学高校生の自転車が、安心して通行出来るようになった。 ○バイパス整備されたことで、区画整理地区も含め、地域が活性化した。 ○旧道の交通量が減り、旧道への出入りが容易になった。</p> <p>【デメリット】 ○バイパスの通行車両が、スピードを出すため危険を感じる。 ○旧道が福岡方面に向かう近道となっていることから、交通量はあまり変わらない感じがする。</p> |
| | <p>(6) 事業の効果</p> <p>○バイパス区間については、歩道の整備が図られたことにより、歩行者や自転車の安全確保が図られている。</p> <p>○交通量について、旧道からバイパスへ一定の転換が図られたことで、旧道の安全性も向上している。特に大型車の転換が図られており、旧道の安全性が向上している。</p> <p>○西九州自動車道唐津インターや国道202号とのアクセスが強化され、広域的な地域間の連携強化が期待される。</p> <p>○東唐津駅周辺の土地区画整理事業で整備された街路とも接続していることから、区画整理区域内における住宅の新築や唐津東中学校・高校の立地等のまちづくりの進展にも寄与している。</p> | <p>(7) 地域住民との関わり</p> <p>○一部で用地難航により用地取得に時間を要したが、地元の協力を得て解決し、開通させることができた。</p> <p>○事業の計画段階や実施段階において、地元との意見交換を行い、乗り入れ口の位置等、地元の意向を踏まえて事業を進めた。</p> | <p>(8) 今後の課題等</p> <p>○用地交渉の難航や、他の関係機関との協議（国道や市道との取付協議など）の長期化などにより、事業期間が長期化した。</p> <p>○旧道部からバイパス部への交通量の転換を図るため、他のソフト施策についても検討が必要。</p> | <p>(9) 新規箇所評価、再評価への反映、改善点等</p> <p>○事業効果の早期発現のため ・平成15年度新規箇所からは、位置付け、必要性・効果、実施環境の3つの視点で新規箇所評価を実施しており、この中で、地元の合意状況等についても評価項目としている。 ・用地交渉が長期化する場合は、土地収用法の制度活用を積極的に検討する。</p> <p>○最小限のコストで課題を解決するため ・ハード整備だけに頼らず、ソフト施策を組み合わせた取り組みが必要。</p> | |

