

大沢野道路瓦版 ～PI活動報告～

(びーあい)

No. 4 2002年6月 編集／大沢野道路PI実行委員会
 (問合せ先) ● 国土交通省北陸地方整備局 富山工事事務所 調査第二課 TEL 076-424-9786 FAX 076-424-1772
 ● 大沢野町 建設課 TEL 076-468-1111 FAX 076-468-2642

(今回のご報告内容)

ルート案およびインターチェンジの形状について

今回の瓦版では、大沢野道路のルート帯の案をより具体的にお示するとともに、インターチェンジの形状について報告をさせていただきます。

PI（パブリックインボルブメント）とは、道路をはじめとした社会資本整備に際し、住民の皆さんとの意見交換を行い、計画に意見を取り入れるしくみのことです。

1. これまでのPI活動の経過をご報告します

これまでのPI活動の経過は、右下の図に示すとおりです。
 各活動にご参加・ご協力いただいた皆さんには、改めて御礼申し上げます。

大沢野道路のPI活動も1年を経過し、いよいよ具体的なルート帯案をご提示させていただくことになりました。今回の瓦版では、案に対する皆さんからのご意見をお聞きしたいと思います。

また今後は、右に示す活動のほか、「ホームページによる情報提供」や「役場・地区公民館への資料展示」、「イベントの実施」などの広報・意見募集活動に随時取り組んでいく予定です。

PI活動は、平成14年度内を目標として、「ルートおよびインターチェンジ配置案」を決定したいと考えております。引き続き、PI活動へのご支援・ご協力をお願い申し上げます。



(第3回意見募集について)

今回の瓦版でお示しする内容についてご意見をいただくために、最終ページにアンケートを設けました。

大変お手数ですが、質問に対する答えをこの瓦版に同封いたしました「回答はがき」にご記入いただき、ご返送いただきますようお願い申し上げます。

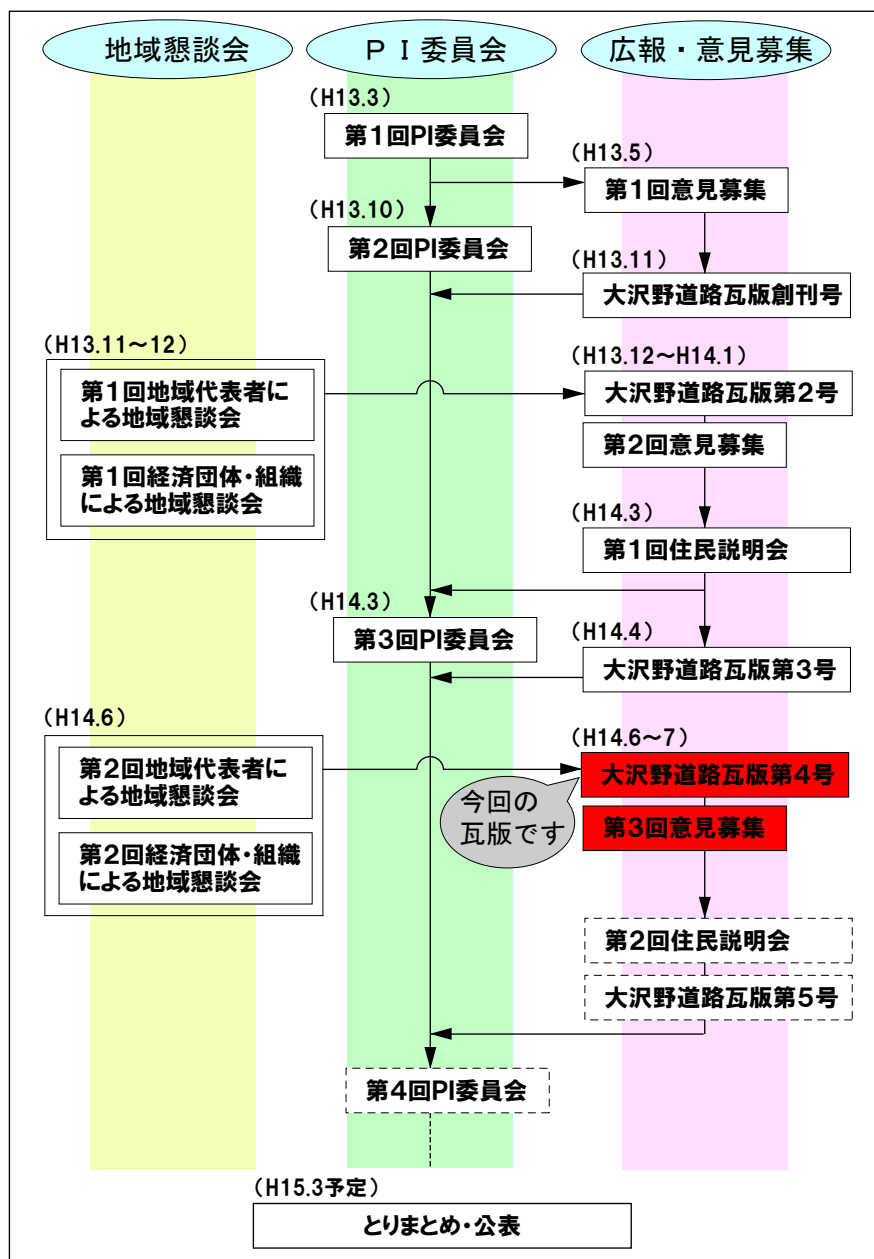


図1. これまでのPI活動経過

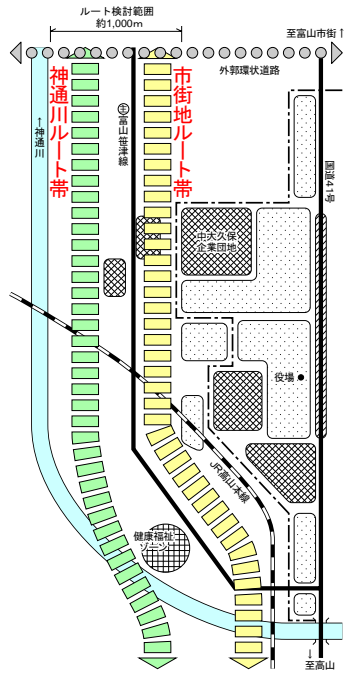
2. ルートを決めるまでの流れを説明します

すでにご提示した2つのルート帯について、皆さんからたくさんのご意見をいただきました。それらを踏まえ、以下に示す流れに基づき、より具体的なルート帯の案を絞り込みました。

瓦版第2号

(1) これまで検討した結果を整理しました

●2つのルート帯を提案しました
【瓦版第2号より】



(注) ここで示した2つのルート帯は、具体的なルート選定のためのたたき台となるものです。今後の検討において、それぞれのルート帯を組み合わせたルートも考えられます。

これまでの検討では、神通川ルート帯と市街地ルート帯の2つのルート帯を提案しています。

【瓦版第2号より】

広域的にみると、

- ① 富山ー高山間をできるだけ短い距離で結ぶルートとします
- ② 八尾町をはじめ、神通川左岸地域からの利用性に配慮したルートとします

大沢野町にとっては、

- ③ 将来のまちづくりに配慮したルートとします
- ④ 中大久保企業団地、高内地区工業集積地への利用性に配慮したルートとします
- ⑤ 市街地への利用性に配慮したルートとします
- ⑥ 既存道路と一体となった道路網を形成し、市街地をはじめとした都市活動に配慮したルートとします

住民生活にとっては、

- ⑦ 住宅密集地の通過を極力避けたルートとします
- ⑧ 公共公益施設を極力避けたルートとします
- ⑨ 農地の斜め切りなど耕作地への影響が極力少なくなるルートとします

【瓦版第3号より】

- ① 将来のまちづくりを支援する道路にしてほしい
都市活動がより便利になる道路にしてほしい
- ② 道路の担う機能や役割がよくわかるようにしてほしい
- ③ 周辺の環境への影響や、環境の保全に配慮してほしい
- ④ 地域分断を生じさせないようにしてほしい
- ⑤ 建設にかかる費用をできる限り抑えてほしい

注：皆さんから寄せられたご意見を要約し、5つの項目にまとめたものです。

(2) 設計する際に守るべき条件があります

大沢野道路は設計速度※80km/hで計画される規格の高い道路で、自動車が安全で快適な走行ができるように、道路設計する際に以下の条件を守る必要があります。

- 曲線半径※は、400m以上を確保します
- 縦断勾配※は、4%以下とします

(参考) 道路構造令

※設計速度とは、道路を設計する際に用いる、基本的な自動車の速度のことです。
※曲線半径とは、道路の曲線(カーブ)の度合いを示すもので、数値が大きいほどゆるやかなカーブとなります。
※縦断勾配とは、地形の変化に対応した勾配のことです。4%とは、延長100mに対して4mの上り下りがある場合を指します。

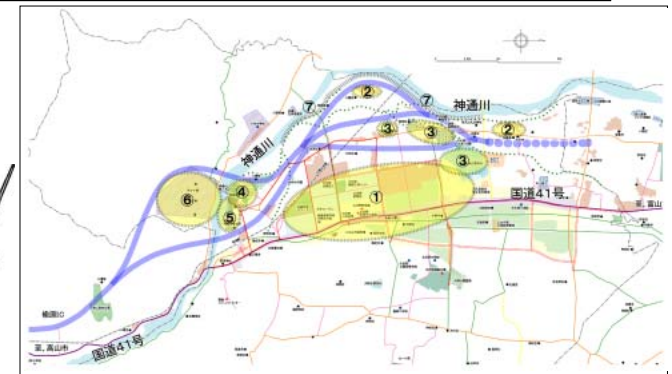


(3) ルート選定にあたり次の点に配慮することとします

ルートを選定する際に、以下の点について必ず配慮することとします。

| 配慮するもの | 考え方 |
|-------------|--|
| ① 市街地 | 都市計画用途地域と、これに隣接するまとまりのある住宅地を避けたルートとします。 |
| ② 集落地 | 岩木などの一定規模以上のまとまりのある集落地を避け、地域分断による影響ができる限り少ないルートとします。 |
| ③ 工業集積地 | 中大久保企業団地、加納企業団地など、計画的に誘導・整備された工業集積地を避けたルートとします。 |
| ④ 総合健康福祉ゾーン | 健康福祉センターをはじめとした公的施設の集積する総合健康福祉ゾーンを避けたルートとします。 |
| ⑤ 供給処理施設 | 関電神通川電力所や神通川第三ダムなどの移転の困難な施設を避けたルートとします。 |
| ⑥ 地滑り危険箇所 | 地形的条件からトンネルの出入口として適さないところを避けたルートとします。 |
| ⑦ 神通川 | 河川敷内および河川堤防には、ルートを通しません。 |

上記表で示した「配慮するもの」を右の図に表してみました。



(4) ルート帯の案を選定しました(ページを開いてください)

表 1. A 区間（楡原IC～稲代区間）におけるルート帯案の比較

| 分類 | 細目 | A-1ルート帯 (神通川ルート帯) | A-2ルート帯 (市街地ルート帯) |
|---------|-------------|--|--|
| 広域的な利用 | 走りやすさ・安全性 | <ul style="list-style-type: none"> ■道路整備延長 約5,500m (盛土区間 約1,500m) (橋梁区間 約800m) (トンネル区間 約3,200m) | <ul style="list-style-type: none"> ■道路整備延長 約5,200m (盛土区間 約2,100m) (橋梁区間 約600m) (トンネル区間 約2,500m) |
| | 主な施設との連絡※1 | <ul style="list-style-type: none"> ■総合健康福祉ゾーンまで約950m ■国道41号まで約1,100m | <ul style="list-style-type: none"> ■総合健康福祉ゾーンまで約650m ■国道41号まで約700m |
| まちづくり支援 | まちづくりとのかかわり | <ul style="list-style-type: none"> ■インターチェンジ予定地周辺に低・未利用地があり、総合健康福祉ゾーンと一体となったまちづくりが可能。 | <ul style="list-style-type: none"> ■市街地を大きく分断するため、まちづくりにとってはマイナス面がある。 |
| 身近な生活環境 | 家屋の移転 | <ul style="list-style-type: none"> ■家屋移転数は、A-2ルート帯に比べ少ない | <ul style="list-style-type: none"> ■多数の家屋移転が生じる。 |
| | 営農への影響 | <ul style="list-style-type: none"> ■農地を通過する延長は、約1,000m | <ul style="list-style-type: none"> ■農地を通過する延長は、約1,800m |
| | 生活環境への影響 | <ul style="list-style-type: none"> ■住宅地に近接する区間※2の延長は、約550m | <ul style="list-style-type: none"> ■住宅地に近接する区間※2の延長は、約700m |
| | 自然環境、景観への配慮 | <ul style="list-style-type: none"> ■既存の資料では、貴重な動植物は確認できない。 | <ul style="list-style-type: none"> ■既存の資料では、貴重な動植物は確認できない。 |
| 施工性・経済性 | 施工のしやすさ | <ul style="list-style-type: none"> ■構造物の規模 トンネル 1箇所、約3,200m 橋梁 2箇所、約800m | <ul style="list-style-type: none"> ■構造物の規模 トンネル 1箇所、約2,500m 橋梁 2箇所、約600m |
| | 経済性 | <ul style="list-style-type: none"> ■区間事業費： 約360億円 ■インターチェンジに連絡するための道路を新たに計画する必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ■区間事業費： 約310億円 |

※1 最寄りのインターチェンジからの距離を示しています。
 ※2 ルート帯から約100mの範囲内に家屋がある区間延長を示しています。
 注：表中の数値は、目安として示しています。

表 2. 各ルート帯の組み合わせ

| | | A区間 楡原IC～稲代区間 | | B区間 稲代～中大久保区間 |
|-----|---------|------------------|--|------------------|
| ルート | 神通川ルート帯 | A-1ルート帯 | | B-1ルート帯 |
| | 市街地ルート帯 | A-2ルート帯 | | B-2ルート帯 |
| | | | | B-3ルート帯 |

インターチェンジの配置間隔は、道路の構造条件から1km程度を確保する必要があり、すべてのアクセス道路に設置することはできません。



図 2. 道路断面のイメージ（完成形）

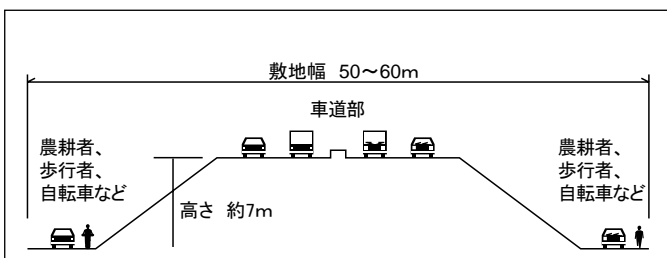
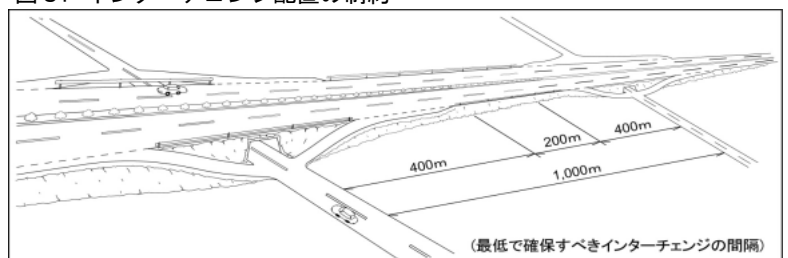


図 3. インターチェンジ配置の制約



3. ルート帯の案をご提示させていただきます

瓦版第2号でお示した「神通川ルート帯」と「市街地ルート帯」の2つの考え方をたたき台として、より具体的なルート帯の選定を行いました。

その結果、地形条件やルート前後の関係から2つの接合点が定まりました。この接合点を境として、大沢野道路を大きくA～Cの3つの区間に分け、AとBの2つの区間について候補となるルート帯を選定しました。



C区間は、外郭環状道路との位置関係を考慮して、今後具体的に検討する予定にしております。

(おことわり)
 各ルート帯は、概略の位置を示したもので、今後の検討により多少の位置変更も考えられます。
 また、各ルート帯は、おおむね100mの敷地幅で示しています。(最終的な敷地幅は、50～60m程度となります。)

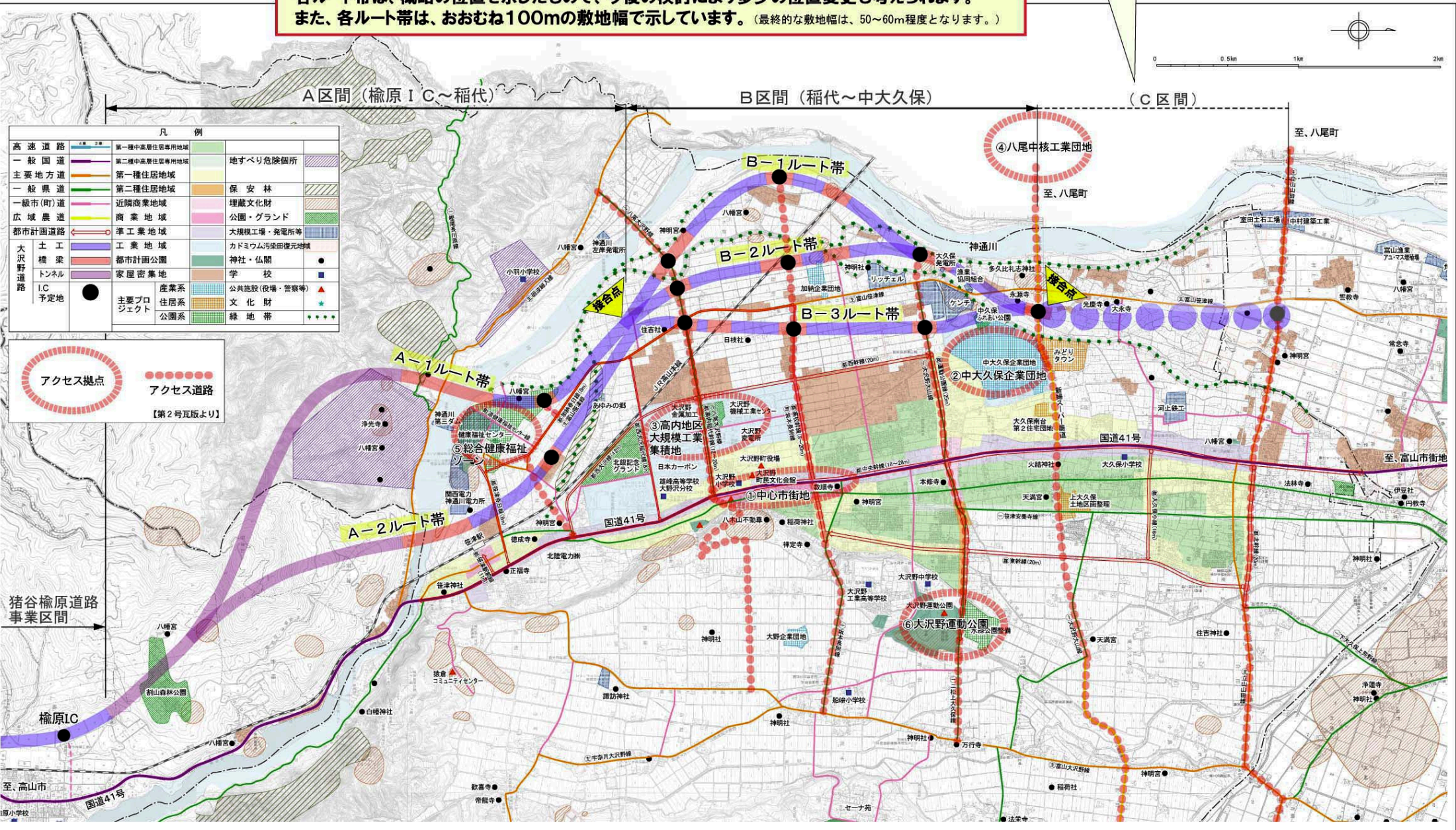


表3. B区間（稲代～中大久保）におけるルート帯案の比較表

| 分類 | 細目 | B-1ルート帯 (神通川ルート帯) | B-2ルート帯 (神通川ルート帯) | B-3ルート帯 (市街地ルート帯) |
|---------|-------------|---|--|---|
| 広域的な利用 | 走りやすさ・安全性 | ■道路整備延長 約3,400m (盛土区間 約2,100m) (橋梁区間 約1,300m) | ■道路整備延長 約2,700m (盛土区間 約2,000m) (橋梁区間 約700m) | ■道路整備延長 約2,600m (盛土区間 約2,100m) (橋梁区間 約500m) |
| | 主な施設との連絡※1 | ■国道41号まで約1,500m | ■国道41号まで約1,500m | ■国道41号まで約1,000m |
| まちづくり支援 | まちづくりとのかかわり | ■西側への新たな市街地の拡大が期待できる。 | ■西側への新たな市街地の拡大がある程度期待できる。 | ■市街地に最も近いいため、西側への新たな市街地の拡大にルートが支障となる。 |
| 身近な生活環境 | 家屋の移転 | ■家屋移転数は、最も少ない。 | ■家屋移転数は、B-3ルート帯に比べて少ない。 | ■家屋移転数は、最も多い。 |
| | 営農への影響 | ■農地を通過する延長は、約3,100m ■ルートと神通川との間に、不整形な農地が残る。 | ■農地を通過する延長は、約3,000m ■直線的なルートであり、農地の斜め分断の影響は少ない。 | ■農地を通過する延長は、約2,300m ■ルートの方向により、農地の斜め分断が生じやすい。 |
| | 生活環境への影響 | ■住宅地に近接する区間※2の延長は、約800m | ■住宅地に近接する区間※2の延長は、約600m | ■住宅地に近接する区間※2の延長は、約800m |
| | 自然環境、景観への配慮 | ■はば下や神通川の環境への影響 | ■はば下の環境への影響 ■はば下付近に遺跡 | ■はば下の環境への影響 ■はば下付近に遺跡 |
| 施工性・経済性 | 施工のしやすさ | ■構造物の規模 橋梁：6箇所、約1,300m 鉄道横断：1箇所、約100m | ■構造物の規模 橋梁：5箇所、約700m 鉄道横断：1箇所、約60m | ■構造物の規模 橋梁：4箇所、約500m 鉄道横断：1箇所、約30m |
| | 経済性 | ■区間事業費：約160億円 ■インターチェンジに連絡するための道路を新たに計画する必要がある。 | ■区間事業費：約110億円 ■インターチェンジに連絡するための道路を新たに計画する必要がある。 | ■区間事業費：約90億円 |

※1 最寄りのインターチェンジからの距離を示しています
 ※2 ルート帯から約100mの範囲内に家屋がある区間延長を示しています
 注：表中の数値は、目安として示しています

表. アクセス拠点とアクセス道路一覧 (瓦版第2号を一部変更)

| アクセス拠点 | アクセス道路 | 将来幅員 |
|----------------------|---|--------------------|
| ①中心市街地 | ■ 町道岩木長附線 ((都) 高校幹線) ■ 一般県道八尾大沢野線 ((都) 高内稲代幹線) | 20.0m 20.0m |
| ②中大久保企業団地及びその周辺の企業団地 | ■ 新婦スーパー農道 ■ 一般県道大沢野大山線 ((都) 運動公園線) | 9.0~12.0m 25.0m |
| ③高内地区大規模工業集積地 | ■ 町道岩木長附線 ((都) 高校幹線) ■ 一般県道八尾大沢野線 ((都) 高内稲代幹線) | 20.0m 20.0m |
| ④八尾中核工業団地 | ■ 新婦スーパー農道 | 9.0~12.0m |
| ⑤総合健康福祉ゾーン | ■ 主要地方道富山笹津線 ■ 町道福祉センター線 | 16.5m 20.75m |
| ⑥大沢野運動公園 | ■ 一般県道大沢野大山線 | 25.0m |

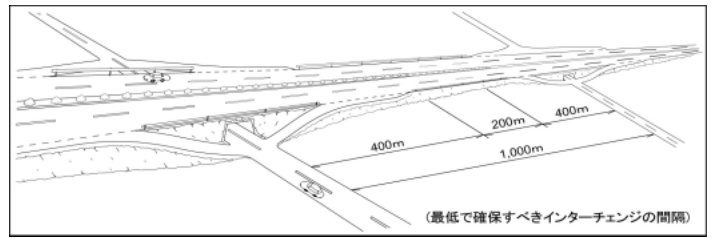
インターチェンジの位置は、アクセス拠点（大沢野道路との連絡を重視すべき拠点）とアクセス道路との関係により選定します。



4. インターチェンジについてご説明いたします

大沢野道路へのインターチェンジ配置位置ならびに設置箇所数は、次回の検討において具体的に提示する予定です。インターチェンジの配置に関して、以下の点をご確認ください。

- インターチェンジは、技術的にはすべてのアクセス道路に設置することができます。但し、道路の構造条件から、**インターチェンジの配置間隔は1km程度を確保する**必要があります。
- インターチェンジの形状は、右図のようなダイヤモンド型を基本として設計します。



アンケート

～皆様のご意見をお聞かせ下さい～

この瓦版に対するご意見をお聞かせ下さい。以下の質問に対するお答えを、同封いたしました『**回答はがき**』の所定欄にご記入いただき、そのまま投函してください。

回収した結果は、速やかに整理集計し、瓦版や住民説明会などの場においてご報告させていただきます。

～回答は、同封の『**回答はがき**』にご記入しそのまま投函して下さい。～

■問1（性別）

あなたの性別をおしえてください【1つだけ○】

- ① 男性 ② 女性

■問2（年齢）

あなたの年齢をおしえてください【1つだけ○】

- ①20歳未満 ②20歳代 ③30歳代
④40歳代 ⑤50歳代 ⑥60歳以上

■問3（居住地）

あなたのお住まいはどちらですか？【1つだけ○】

- ①大久保地区 ②大沢野地区 ③船峠地区
④小羽地区 ⑤下夕地区

■問4（自動車の運転）

あなたは車の運転をしますか？【1つだけ○】

- ①運転免許をもっていない
②免許はもっているがほとんど運転しない
③運転する

■問5（大沢野道路事業について）

あなたは「大沢野道路」についてご存じでしたか？【1つだけ○】

- ①知っている ②少し知っている
③聞いたことがある ④初めて聞いた

■問6（PI:パブリックインボルブメントについて）

あなたはPIという道路事業方式についてご存じでしたか？【1つだけ○】

- ①知っている ②少し知っている
③聞いたことがある ④初めて聞いた

■問7（パンフレットについて）

今回の瓦版の内容はわかりやすかったですか？【1つだけ○】

- ①わかりやすい
②どちらかというわかりやすい
③どちらかというわかりにくい
④わかりにくい
⑤その他

■問8（A区間について）

A区間で示した2つのルート帯のうち、あなたはどちらが望ましいと思いますか？【1つだけ○】

- ①A-1ルート帯がよい
②A-2ルート帯がよい
③どちらでもよい
④その他

■問9（B区間について）

B区間で示した3つのルート帯のうち、あなたはどれが最も望ましいと思いますか？【1つだけ○】

- ①B-1ルート帯がよい
②B-2ルート帯がよい
③B-3ルート帯がよい
④どれでもよい
⑤その他

■問10（インターチェンジの設置について）

あなたはインターチェンジの設置について、どのようにお考えですか？【1つだけ○】

- ①できるだけ多く設置した方がよい
②3～4箇所程度でよい
③1～2箇所程度でよい
④インターチェンジは全く必要ない
⑤その他

本パンフレットに対するご意見・ご質問をお待ちしております