

宇治木津線 城陽～木津川

計画段階評価

平成30年 3月

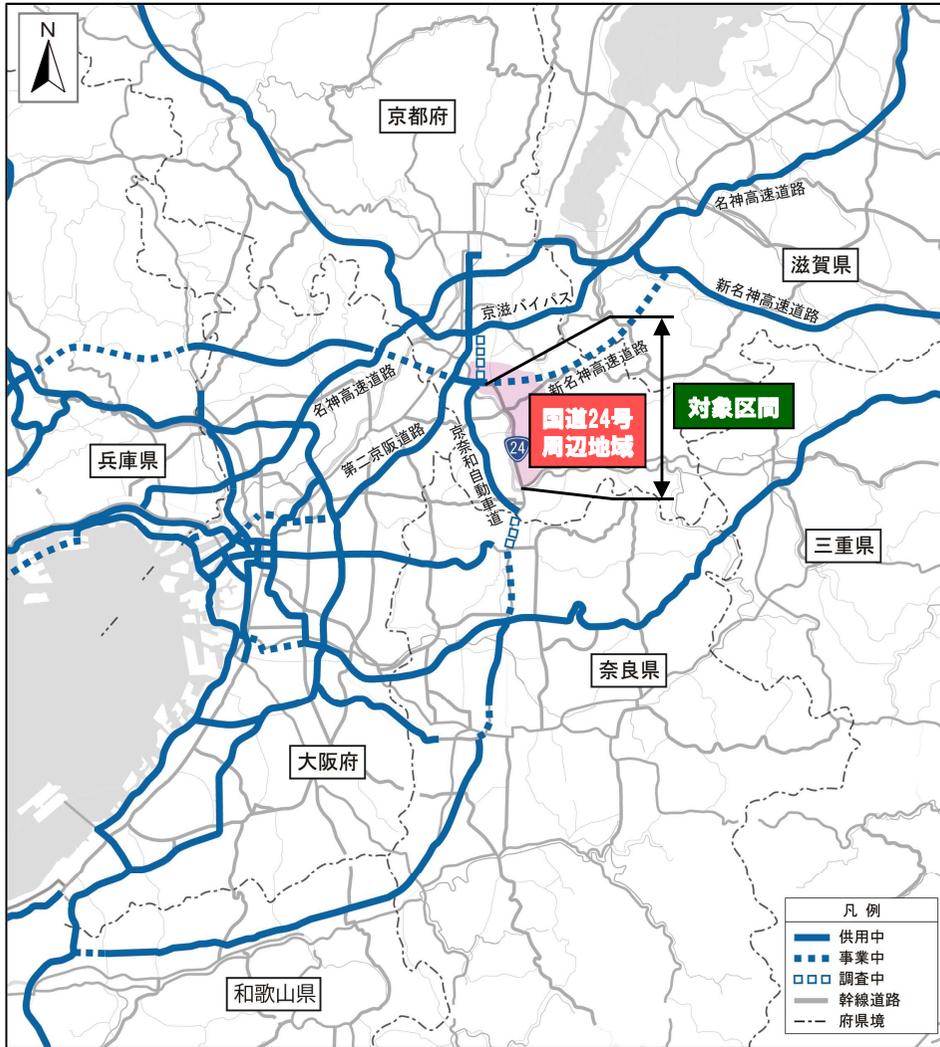
目次

| | |
|-------------------------------|-----|
| 1. 前回までの審議内容 | … 2 |
| 2. 地域の意見聴取(第2回)の内容について | … 7 |
| 3. 地域の意見聴取(第2回)の結果について | …11 |
| 4. 対応方針(案)の検討 | …29 |
| 5. 自治体への意見照会 | …33 |
| 6. 対応方針(案) まとめ | …38 |
| 7. 今後の流れ(案) | …41 |

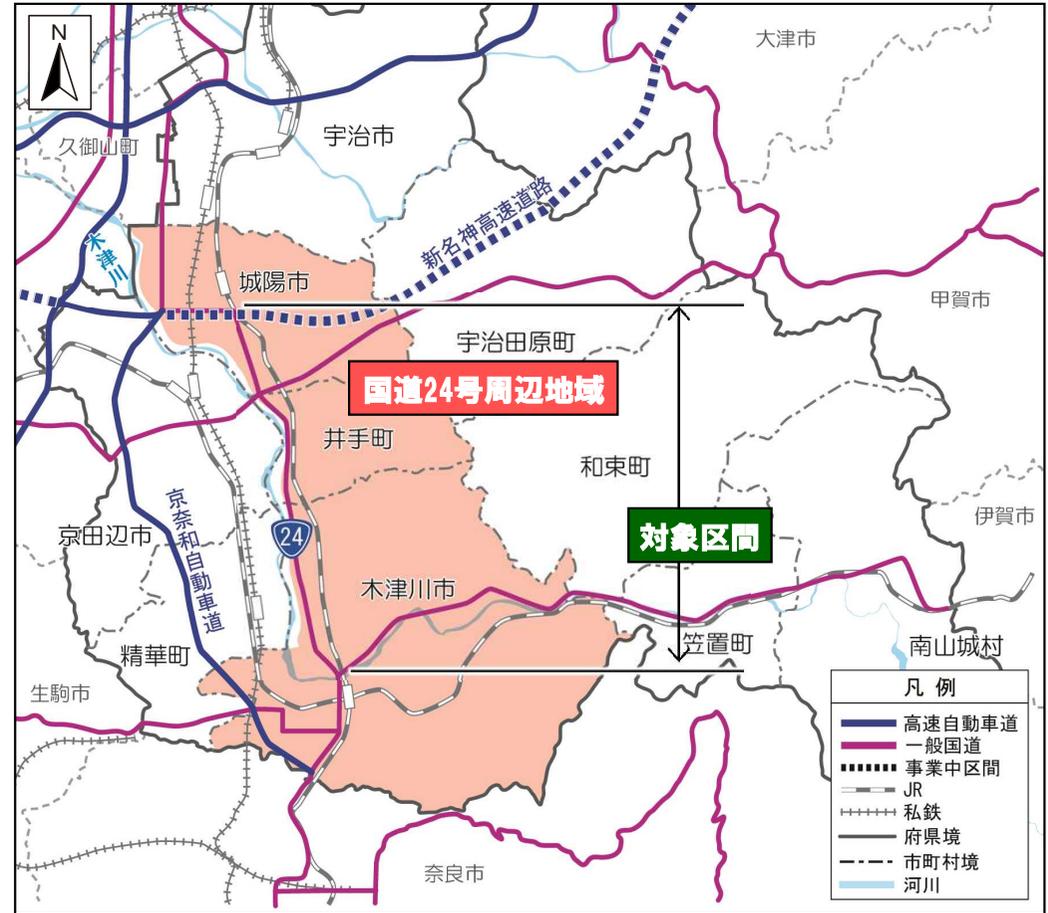
1. 前回までの審議内容

1-1. 評価対象区間

【広域図】



【対象自治体位置図】



1-1. 評価対象区間

【平成28年12月】

第1回 近畿地方小委員会

- 地域の現状と課題
 - ・ 右岸地域における地域活力低下
 - ・ 国道24号が寸断した場合の防災機能損失
 - ・ 国道24号の速度低下と事故多発
- 政策目標案の設定
- 第1回意見聴取方法
- 計画段階評価の進め方

【平成29年 2月～】

地域の意見聴取 (第1回)

- ① 地域の課題
- ② 道路交通の課題
- 第1回意見聴取方法
《アンケート調査等》
- 対象者：
地域住民
事業所
(工業団地・企業等)
道路利用者
地元代表者等

【平成29年 9月】

第2回 近畿地方小委員会

- 第1回意見聴取結果の確認
- 政策目標の設定
- 複数案比較及び計画範囲
⇒ 概ね500m帯ルート
- 第2回意見聴取方法

【平成29年 11月～】

地域の意見聴取 (第2回)

- ① 評価項目
- ② 複数案の比較評価
- 第2回意見聴取方法
《アンケート調査等》
- 対象者：
地域住民
事業所
(工業団地・企業等)
道路利用者
地元代表者等

今回

【平成30年 3月】

第3回 近畿地方小委員会

- 第2回意見聴取結果の確認
- 対策方針案の検討
(地域の意見を考慮)

対応方針の決定
(道路が通る概ねのルート)

地方小委員会

1-1. 前回審議内容

◇近畿地方小委員会(2回目)の概要

- 実施日時:平成29年9月6日(水)10:00~11:30
- 場 所:近畿地方整備局 新館 3階 A会議室
- 主な議題
 1. 地域の意見聴取(第1回)の内容について
 2. 地域の意見聴取(第1回)の結果について
 3. 対応方針(ルート帯案)について
 4. 地域の意見聴取(第2回)の方法について
 5. 今後の計画段階評価のすすめ方(案)

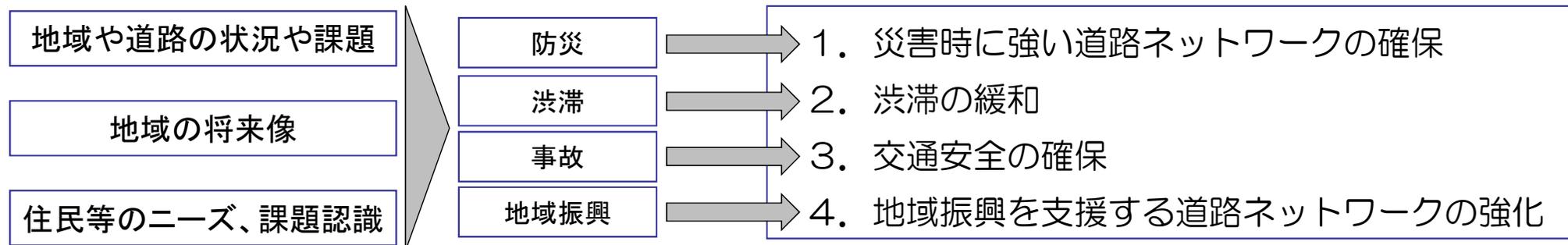
◇近畿地方小委員会(2回目)での主な指摘事項と対応状況

| 指摘事項 | 対応状況 |
|--|---|
| ○将来、受益者(利用者)となる20歳代や30歳代など若い年齢層から意見を出来るだけ聞けるように工夫して欲しい。 | ○若年層へのヒアリングを、国道24号沿線3市町の成人式実行委員会及び経済団体青年部を対象として、実施。 |
| ○広域的なネットワーク利用という観点も必要であり、もう少し広域的に見ても重要性がわかる様に工夫して欲しい。さらに、別の地域の方々への意見聴取の実施等を試みて欲しい。 | ○奈良県内のトラック協会、観光協会及び経済団体から意見聴取を実施。 ○WEBアンケートによる回収数増加を目的として、ラジオ放送による広報を実施。また、ポスターにQRコード掲載。 ○留置きアンケートでは、道の駅「みなみやましろ村」等を追加し、広域な意見を聴取できるように工夫。 |

1-2. 政策目標

○当該地域の課題を解決するための対応方針を検討。

◇当該地域の課題を早期に解決する政策目標の案を設定



◇対策案の検討



- 当該地域に求められるサービスとは
- ・災害時の代替路や強靱な道路の確保
 - ・国道24号の渋滞を緩和
 - ・交通事故の減少
 - ・木津川右岸地域の開発を支援する道路ネットワークの強化

当該地域の課題を解決し、地域の将来像を実現するルート帯案を設定

2. 地域の意見聴取(第2回)の内容について

2-1. 意見聴取の実施内容

■意見聴取期間

平成29年11月20日(月)～12月20日(水)

■意見聴取

・アンケートによる意見聴取

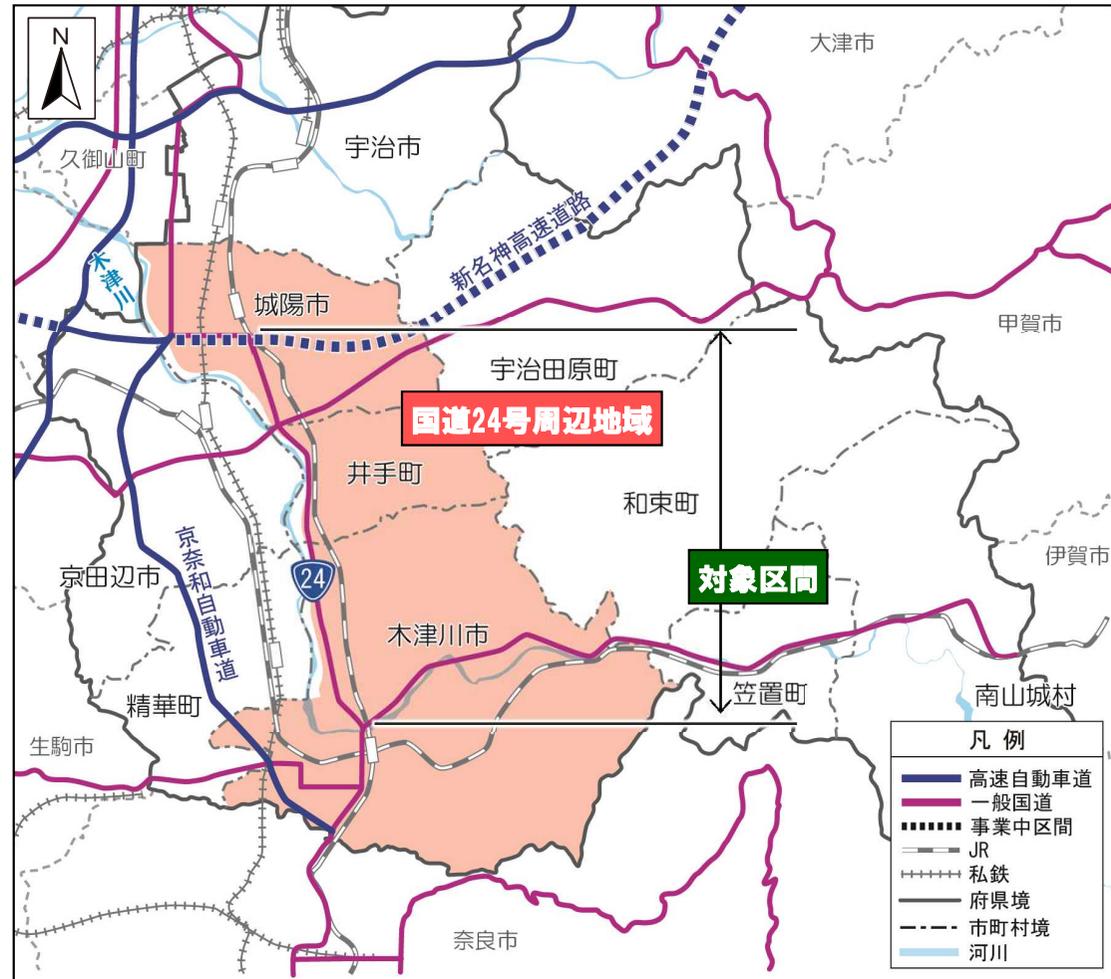
| 対象 | 調査対象者 | 調査手法 | 調査規模 |
|-------|--------------|------------------------------|----------|
| 地域住民 | 城陽市、井手町、木津川市 | 広報誌による配布・郵送回収 ※全世帯へ配布 | 62,466世帯 |
| 道路利用者 | 京都府等 | Webアンケート (京都国道・京都府・自治体HP) | — |
| | 沿道地域(※) | 留置きアンケート (市町村役場、道の駅等に配置) | — |
| 事業者 | 城陽市、井手町、木津川市 | 広報誌による配布・郵送回収 または、郵送配布・回収 | 4,695事業所 |

※沿道地域: 宇治市、京田辺市、宇治田原町、笠置町、精華町、和束町、南山城村

・ヒアリング調査による意見聴取

| 項目 | | | |
|-----------------|-----------------|---------------|--|
| 関係団体 (計35団体) | ○自治体 【4自治体】 | ○経済団体 【4団体】 | |
| | ○観光協会 【4団体】 | ○輸送機関 【2団体】 | |
| | ○トラック協会 【2団体】 | ○農業協同組合 【6団体】 | |
| | ○警察機関 【3団体】 | ○消防機関 【3団体】 | |
| | ○医療機関 【1団体】 | | |
| | ○成人式実行委員会 【3団体】 | | |
| | ○経済団体青年部 【3団体】 | | |

・調査票(地域住民、事業者)の配布範囲



2-2. 地域への情報提供(内容)

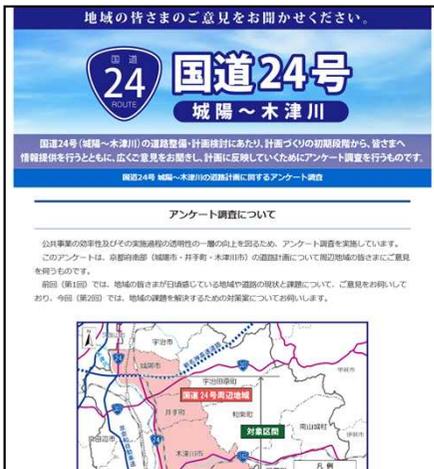
- ①ホームページ : 国土交通省京都国道事務所、京都府、3市町(城陽市、井手町、木津川市)のホームページで意見聴取を実施。
- ②広報誌 : 城陽市、井手町、木津川市の広報誌に掲載。
- ③ポスター : 京都国道事務所及び周辺10市町村においてポスターを掲示。
※10市町村: 城陽市、井手町、木津川市、宇治田原町、京田辺市、宇治市、南山城村、笠置町、精華町、和東町
- ④横断幕 : 国道24号の歩道橋2箇所両面に合計4枚設置。
- ⑤留置きアンケート : 周辺10市町村(上記同様)の市役所、町村役場、道の駅等で留置きアンケートを実施。
- ⑥ラジオ放送 : 放送局: FM宇治(12月4日(月) 14時~16時の枠内)

①ホームページ

■京都国道・京都府・周辺3市町村(バナー設置)



■意見聴取ホームページ



②広報誌(A4判)



③ポスター(A2判)



⑤留置きアンケート



④横断幕

国道24号(城陽~木津川)に関するアンケートのお願い
 くわしくは、下記実施機関のHPをごらんください。 **実施期間 H29年 11/20~12/20**

京都国道事務所
 城陽市
 井手町
 木津川市



2-3. 意見聴取の実施状況

■調査票形式、ヒアリング調査の実施状況

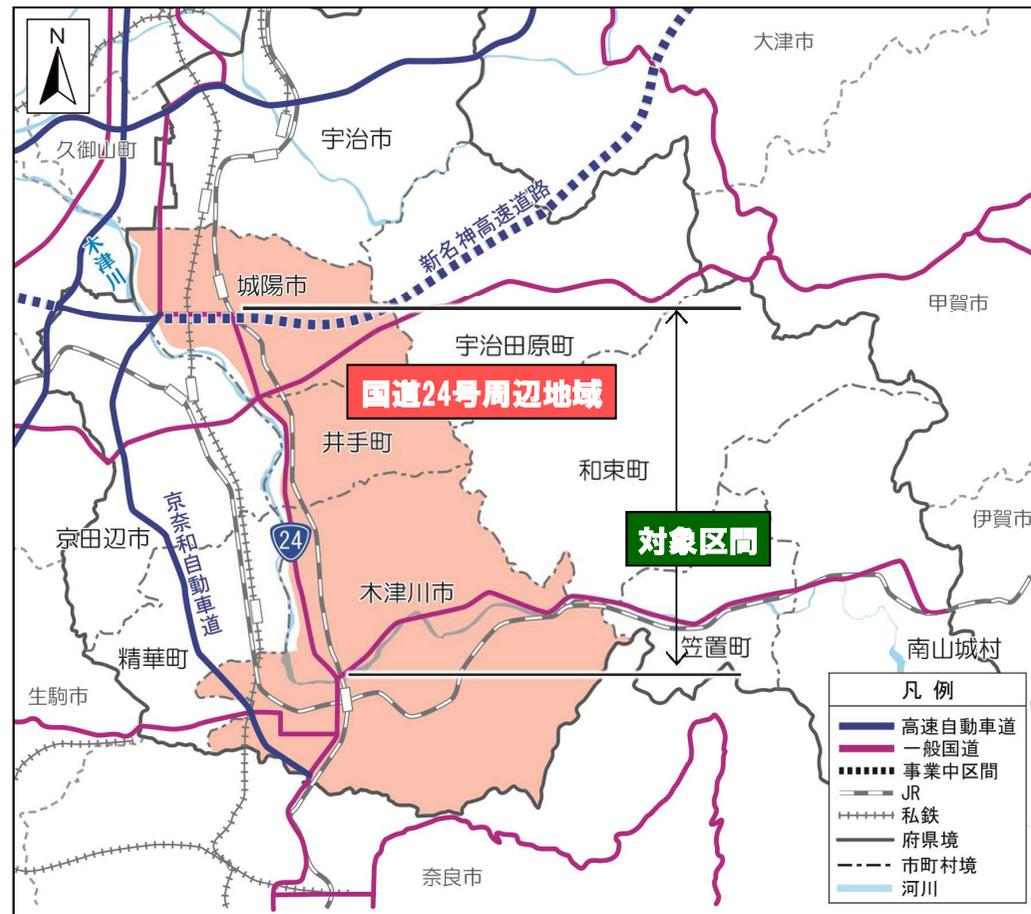
・アンケートによる意見聴取

| 調査票形式 | | 配布回収数 | | | |
|-------|----------------------------------|---------|--------|-----|--------|
| | | 配布数 | 回収数 | 回収率 | 参考 |
| 地域住民 | 広報誌による配布・郵送回収 | 62,466部 | 4,948部 | 8% | 5,471部 |
| | | | | | |
| | 留置きアンケート | — | 82部 | — | |
| 事業所 | 広報誌による配布・郵送回収 または、 郵送配布・回収 | 4,695部 | 697部 | 15% | |

・ヒアリング調査による意見聴取

| ヒアリング調査 | | 実施状況 |
|---------|----------|------|
| 関係団体 | 自治体 | 4自治体 |
| | 経済団体 | 4団体 |
| | 観光協会 | 4団体 |
| | 輸送機関 | 2団体 |
| | トラック協会 | 2団体 |
| | 農業協同組合 | 6団体 |
| | 警察機関 | 3団体 |
| | 消防機関 | 3団体 |
| | 医療機関 | 1団体 |
| | 成人式実行委員会 | 3団体 |
| | 経済団体青年部 | 3団体 |
| | 計 | 35団体 |

・調査票(地域住民、事業者)の配布・回収範囲



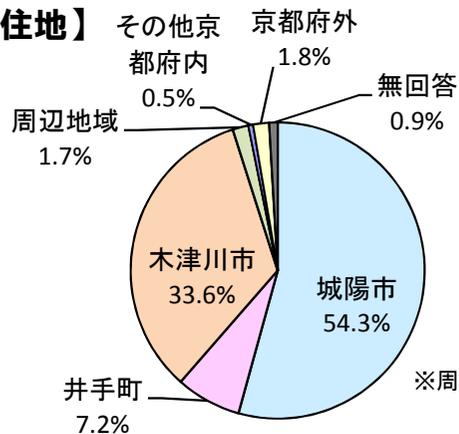
3. 地域の意見聴取(第2回)の結果について

3-1. 意見聴取の結果 住民等への調査票(地域区分)

○回答者の地域区分の割合は、城陽市が約半数、木津川市が約3割を占めており、やや木津川市の割合が少ないものの、国勢調査の世帯数と同様の傾向である。

回答者の地域区分

【居住地】



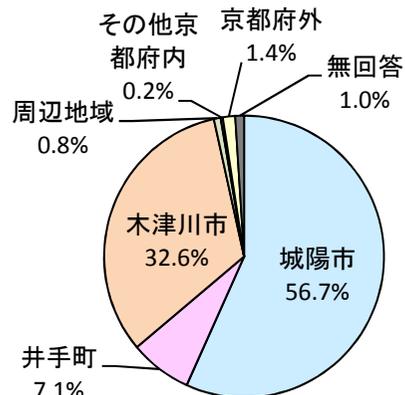
総回答数
5,471人

※周辺地域・・・宇治市、京田辺市、宇治田原町、笠置町、精華町、和束町、南山城村

【回答数とその割合】

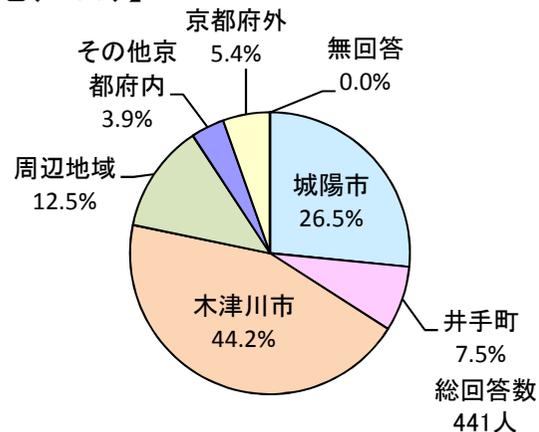
| 項目 | 回答数 | 割合 |
|----------|-------|--------|
| 1 城陽市 | 2,971 | 54.3% |
| 2 井手町 | 392 | 7.2% |
| 3 木津川市 | 1,837 | 33.6% |
| 4 周辺地域 | 95 | 1.7% |
| 5 其他京都府内 | 29 | 0.5% |
| 6 京都府外 | 96 | 1.8% |
| 7 無回答 | 51 | 0.9% |
| 合計 | 5,471 | 100.0% |

【居住地(広報誌による配布+留置き)】



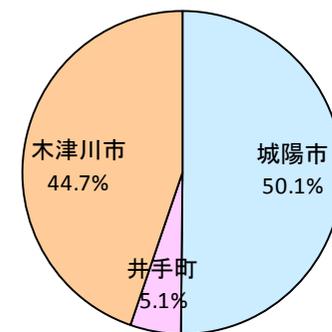
総回答数
5,030人

【居住地(Web)】



総回答数
441人

【参考】市町別世帯数の割合(公表データ)

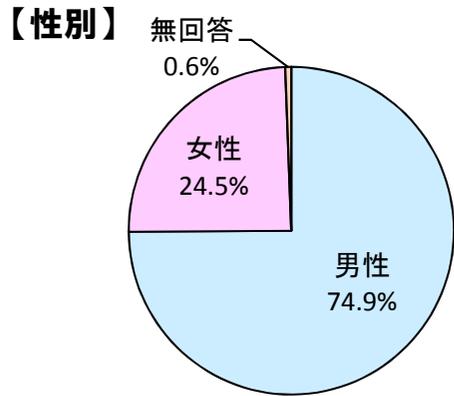


※城陽市・井手町・木津川市の世帯数で集計
出典：H27国勢調査

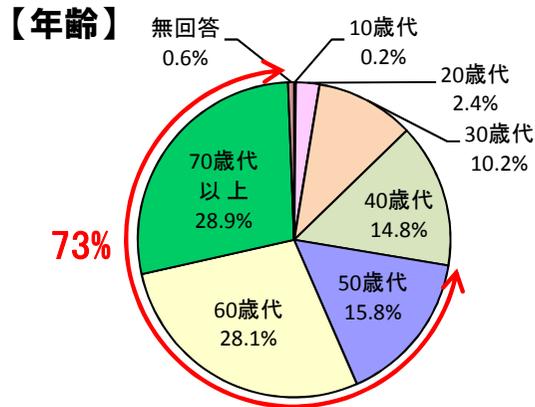
3-1. 意見聴取の結果 住民等への調査票(属性・第2回意見聴取への回答状況)

- 意見聴取は、男性が約8割弱と高く、女性の割合が低い傾向。年齢は50歳以上が約7割を占める。
- 統計データと比較すると、本取得データは性別では男性、年齢では50歳以上のデータが多くなっている。
- 第1回地域の意見聴取も回答している人は、約6割を占める。

回答者の属性

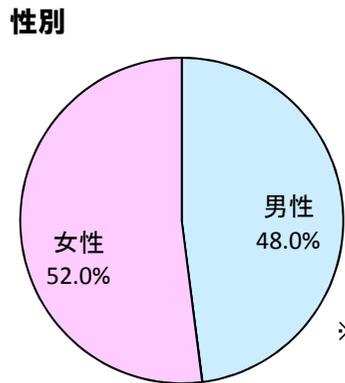


総回答数
5,471人

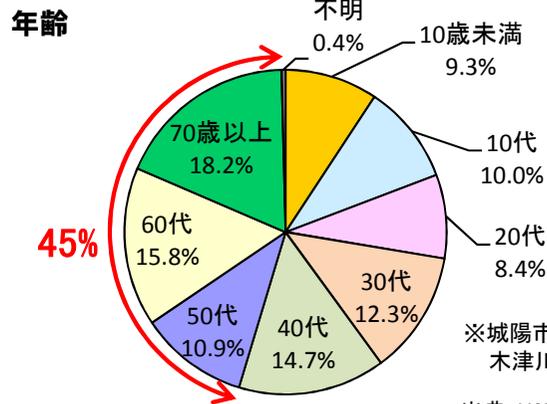


総回答数
5,471人

【参考】公表データ(国勢調査)



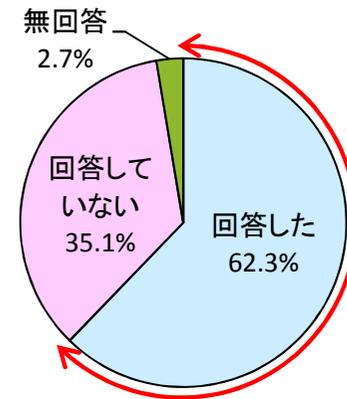
※城陽市・井手町・
木津川市で集計
出典：H27国勢調査



※城陽市・井手町・
木津川市で集計
出典：H27国勢調査

第1回意見聴取

【問5-④】前回の第1回地域の意見聴取(H29.2.20~3.15)に回答をしましたか？【単一回答】



総回答数
5,471人

3-1. 意見聴取の結果 住民等への調査票(利用目的・手段・頻度)

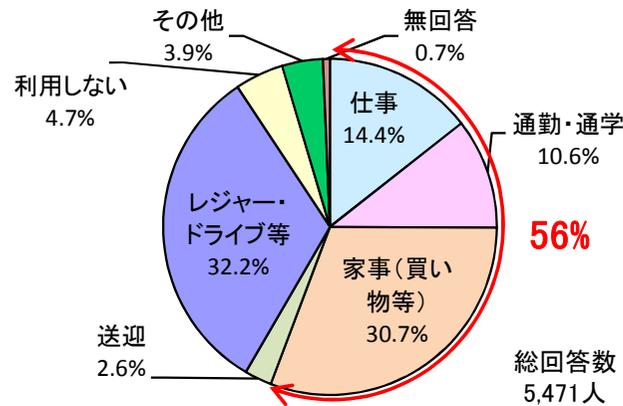
○利用目的では、「仕事」「通勤・通学」「家事(買い物等)」が合計で約6割と半数以上を占める。

○移動手段では、「自動車」が約9割を占める。

○国道24号の利用頻度では、「ほとんど毎日」が約2割を占める。

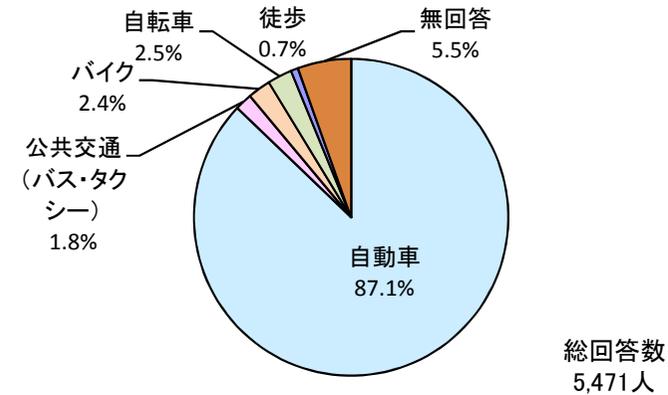
国道24号(城陽～木津川)の主な利用目的

【問1-①】主な利用目的【単一回答】



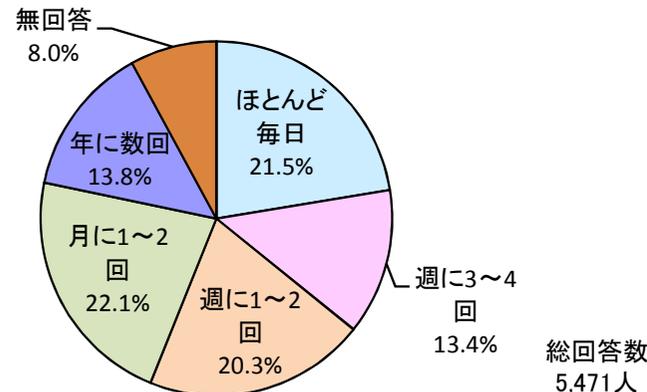
国道24号(城陽～木津川)の主な移動手段

【問1-②】主な移動手段【単一回答】



国道24号(城陽～木津川)の利用頻度

【問1-③】利用頻度【単一回答】



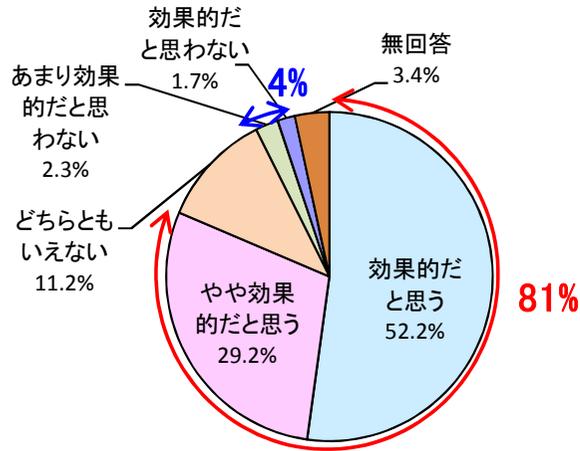
3-1. 意見聴取の結果 住民等への調査票(ルート帯案が効果的か否か)

○今回示したルート帯案は、「効果的だと思う(効果的+やや効果的)」割合が8割を上回る。

○「効果的だと思わない(効果的でない+あまり効果的でない)」割合は、1割を下回る。

示したルート帯案が効果的か否か

【問2-1】 国道24号(城陽～木津川)において、地域・交通の課題を解消するために、今回お示したルート帯案は効果的だと思えますか？【単一回答】



総回答数
5,471人

【問2-2】 今回お示したルート帯案は効果的だと思わない理由について、ハガキの回答欄にご自由にご記入ください。【自由回答】

| 分類 | 主な意見 |
|----------------------------|--|
| 現状の道路で十分・必要性を感じない 【73件】 | <ul style="list-style-type: none"> 朝夕は少しは混むが昼間は案外空いているので、そんなにしないで良い。 道路を沢山作る必要はない。税金をもっと他に使うべきだ。 少子高齢化が進む中で、この後通行車が極端に増加するとは思えない。現状でもそんなに混んでいる状況ではなく、何百億という税金を投入して自然破壊して欲しくない。また、立ち退きにしても現在の生活を破壊するだけで賛同しかねる。 |
| ルート帯案が妥当でない 【53件】 | <ul style="list-style-type: none"> 渋滞は部分的、時間的なもので、ピンポイントで緩和できる対策で良いのでは。 市街地域から少し外れている為に、目的地に行くのに遠回りしなければならないのではないか。 もっと奥の方へルート変更した方が24号線の交通が緩和されるのではと思う。 |
| その他 【73件】 | <ul style="list-style-type: none"> 徒歩にて交通のため、効果的か分からない。 交通量が増える事で、163号線上狛地域で新たな渋滞が発生するのでは。 代替路としての機能はあるだろうが、東西に幹線につながる道がないと、住民にとって役立たない。 |

※総延べ回答数:199件

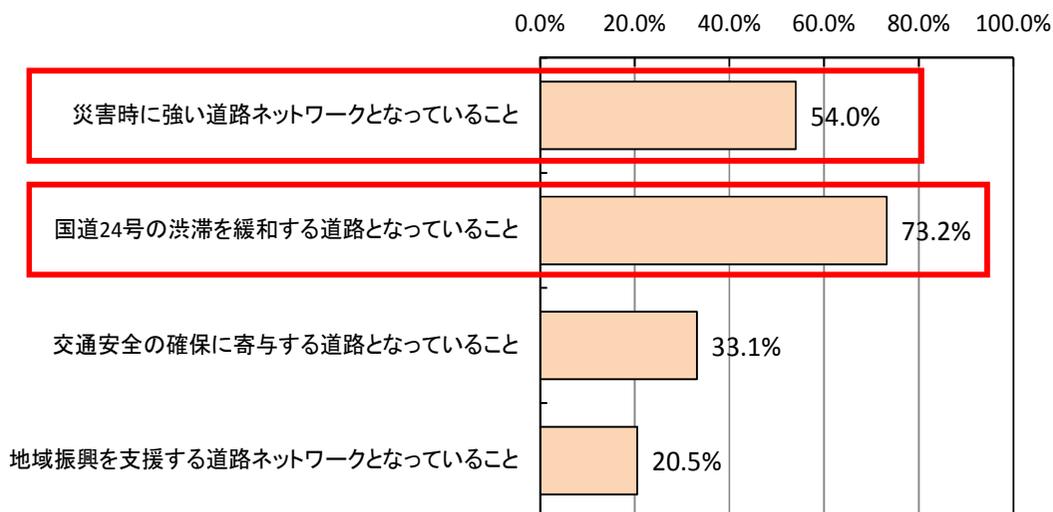
3-1. 意見聴取の結果 住民等への調査票(ルート帯案検討時の配慮事項)

○道路機能は、「国道24号の渋滞を緩和する道路となっていること」、「災害時に強い道路ネットワークとなっていること」について、重視すべきとの意見が特に多い。

○配慮事項は、「生活環境(大気・騒音等)への影響が少ないこと」、「市街地からのアクセス性に優れていること」について、配慮すべきとの意見が特に多い。

道路機能で重視すべき内容

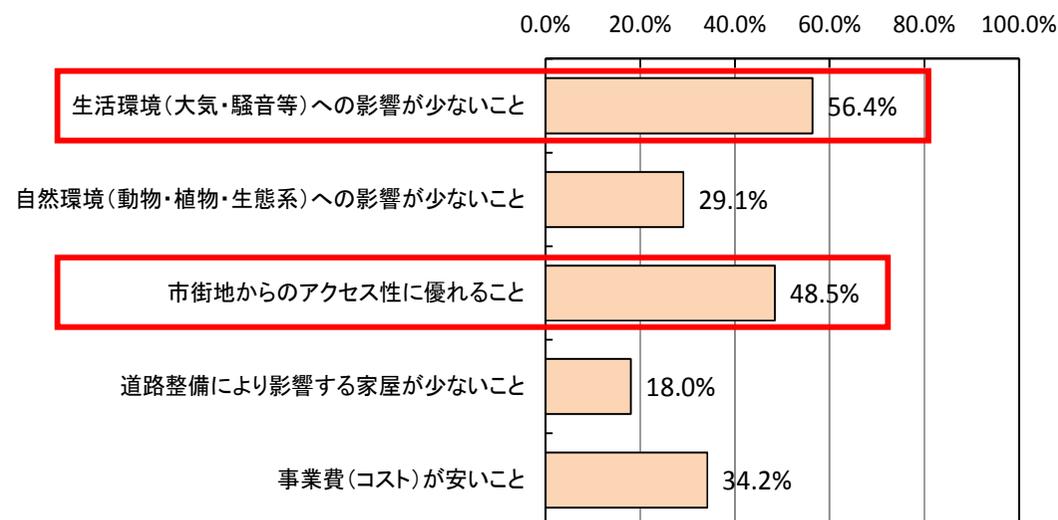
【問3-1】 ルート帯案を検討する際に、道路のどのような機能を重視すべきだと思いますか？あなたが重視する項目を2つまで選び、回答をハガキにご記入ください。【2つまで】



総回答数
5,329人

配慮して計画すべき内容

【問3-2】 新たな道路の計画にあたって、どのようなことに配慮して計画をすべきだと思いますか？あなたが配慮する項目を2つまで選び、回答をハガキにご記入ください。【2つまで】



総回答数
5,327人

3-1. 意見聴取の結果 住民等への調査票(ルート帯案検討時の配慮事項)

- 政策目標に関する意見・要望は、「交通安全の確保」や「渋滞の緩和」に関する内容が多い。
- 配慮事項については、「自然環境への配慮」、「事業費が安い」、「生活環境への配慮」に関する内容が多い。
- その他については、「早期着工・早期整備」、「ルート帯に関する意見」、「整備ルートへの接続道路」に関する内容が多い。

その他、ルート帯案検討時の配慮事項

【問3-3】 その他、ルート帯案を検討する際に配慮すべき事項があれば、ハガキの回答欄に具体的にお答えください。【自由回答】

| 分類 | | 主な意見 |
|----------|---------------------------------|--|
| 政策目標 | 災害時に強い道路ネットワーク【174件】 | ・災害時に問題なく使える道路であってほしい。 |
| | 国道24号の渋滞を緩和する道路【314件】 | ・城陽市内や木津市街区の渋滞が恒常的に発生しており、これらを全てまとめた対策を考えて欲しい。 ・スムーズに走行する為になるべく信号の数が少なくなるように考慮して新しい道路の着工をして欲しい。 |
| | 交通安全の確保に寄与する道路【464件】 | ・交通事故が減る様な安全な道路を作って欲しい。広い道だと安心できる。 ・自転車や歩行者の利便性向上と、交通事故発生時の未然防止にも配慮して欲しい。 |
| | 地域振興を支援する道路ネットワーク【124件】 | ・沿線自治体の街づくりに貢献する事。 |
| 配慮事項 | 生活環境(大気・騒音・地域分断等)への影響が少ない【134件】 | ・交通量の増加に伴う生活環境の悪化が無い様に願いたい。 ・住宅地への騒音、大気汚染対策に、充分配慮してほしい。 |
| | 自然環境(動物・植物・生態系)への影響が少ない【146件】 | ・自然環境に配慮し、出来る限り信号、踏切等をなくし、合理的なルート道を希望します。 ・自然と地域に気を配り、環境と景観の保全に十分に気を配るべき。 |
| | 市街地からのアクセス性に優れる【58件】 | ・市街地からのアクセスを良くして近隣市街地との交流が多くなるように望む。 |
| | 移転等が必要な家屋数が少ない【56件】 | ・なるべく移転しなければいけない家庭が少ない方が住民の人の気持ち寄り添える行政となるかと思います。 |
| | 事業費(コスト)が安い【146件】 | ・費用対効果、単純にいくら掛かるではなく、将来の人口減なども考えて、長期的コストを考えるべき。 ・道路の維持管理が容易で、安価な事。 |
| その他 | 早期着工・早期整備【197件】 | ・新名神が開通すれば更に渋滞すると思われるので、早急に計画して欲しい。 ・事業実施が決まれば、早期に着手し完成させてほしい。 |
| | 検討の進め方【32件】 | ・インフラ整備事業ありきでのアンケートにならないようにお願いします。 |
| | 京奈和自動車道に関する意見【46件】 | ・既存の道路の活用(京奈和自動車道の無料化)も検討してほしい。 |
| | ルート帯に関する意見【176件】 | ・新ルートを利用したい人と、従来から周辺を利用している人(住民)の利用が、重ならないルートを検討して欲しい。 |
| | 整備ルートへの接続道路に関する意見【119件】 | ・新ルート帯に辿り着くまでの道の整備も必要だと思う。 ・新・旧道路の接続時点では、整備が必要。でないと、その周辺が大変混雑すると考える。 |
| | 反対意見【36件】 | ・今後の人口減少に対応する事を考えれば、車の数も減少する。無駄な金を掛けない事、何か作れば、維持コストも掛かります。 |
| その他【95件】 | ・将来の少子高齢化社会を想定した配慮が必要。 | |

3-1. 意見聴取の結果 住民等への調査票(自由意見)

○「渋滞に関する意見」や「交通安全に関する意見」が多い。

○その他については、「早期着工・早期整備」、「ルート帯に関する意見」、「整備ルートへの接続道路」、「検討の進め方」に関する内容が多い。

自由意見

【問5】 ご意見・ご要望がありましたら、ご自由にご記入ください。【自由回答】

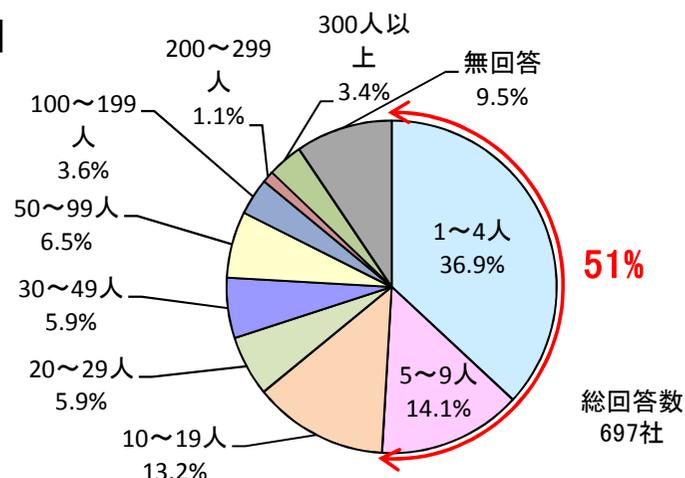
| 分類 | 主な意見 | |
|------------------------|---|--|
| 渋滞に関する意見【305件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・永年にわたり、交通渋滞の改善がなく、更に交通量は増加している。早急な新たな道路計画の実現を期待する。 ・渋滞緩和のため工事は深夜帯に行ってほしい。 | |
| 交通安全に関する意見【263件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・自動車・自転車・歩行者がそれぞれ安全に通行出来る道の整備を望む。 ・設置する案内板、信号機がドライバーから見えるよう配慮してほしい。 | |
| 地域振興に関する意見【96件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・住民生活の向上、地域発展に道路整備は最も重要な施策であり、是非実現してほしい。 | |
| 災害に関する意見【79件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・必ず災害はあるので、それに対応出来るようにしてほしい。 | |
| 事業費に関する意見【54件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・単年度での検討ではなく長期的視点で金銭的負担を少なくお願いします。 | |
| 生活環境に関する意見【42件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・生活環境に影響が少なく、時間的に短縮して利用できるようなれば良いと思う。 | |
| 自然環境に関する意見【40件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・自然を生かし、長く守ってきた山々を大切に持つ心を持って、新しい道を作ってほしい。 | |
| 市街地からのアクセス性に関する意見【18件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・城陽から木津までを、最短、最速ルートで結ぶ事により、結果的に、現24号の混雑が混和され、既成市街地のアクセスも向上すると思う。 | |
| 移転等が必要な家屋数に関する意見【10件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・住宅の立ち退きには、十分な配慮をしてもらいたい。 | |
| その他 | 早期着工・早期整備【522件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通マヒが年々増しているため、早期着工してほしい。 ・府南部は開発が遅れているため、早期着工完成を希望。今後リニアが奈良北部を通過すればなお必要である。 |
| | ルート帯に関する意見【138件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・将来性のある、先を見つめた(都市計画など連携した)道路建設に努めて頂きたい。 ・前回の課題を踏まえた現実的なルート帯案がまとまってきたのは素晴らしいと思う。 |
| | 整備ルートへの接続道路に関する意見【115件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・東西への流出をスムーズに行えるように検討を願いたい。 ・今回の計画について実施するならば、周辺一般国道の通行量の増加が見込まれる事から、周辺道路の整備の考慮が必要。 |
| | 検討の進め方【105件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・今の段階から地元への説明を十分に行い、地元の意見を尊重する姿勢を望みたい。 ・専門家はもとより、利用者からも幅広く意見を聞き、これらを多に取り入れてほしい。 |
| | 京奈和自動車道に関する意見【65件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・京奈和道路の早期完成を望む。 |
| | 反対意見【54件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・コストが高いのと、施工付近の住民への配慮が足りない。 |
| その他【207件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少を考慮されていると思いますが、後々の人たちに費用を負わせるような事が無い様にして下さい。 ・公共交通について、特にバスがないのが不安です。せめて24号は行き来できるようにしてほしい。 | |

3-2. 意見聴取の結果 事業者への調査票(属性・第2回意見聴取への回答状況)

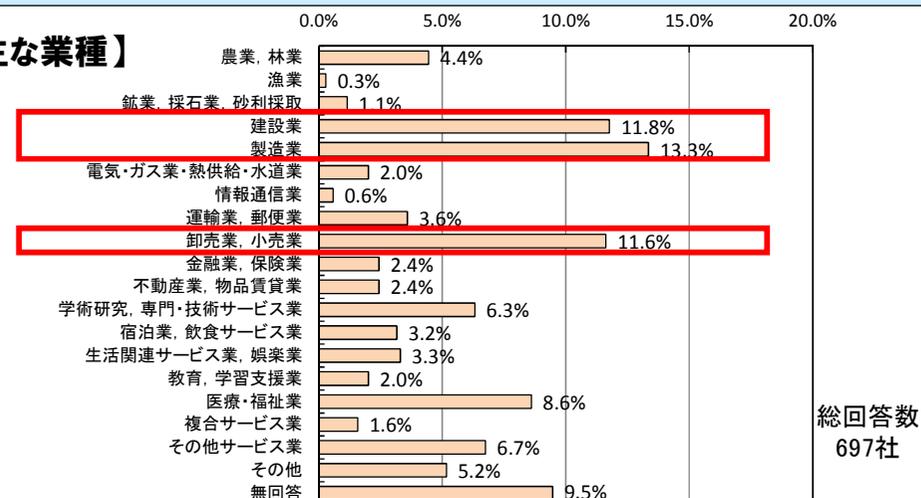
- 従業員数が10人未満の会社が約半数を占め、業種は「製造業」「建設業」「卸売業・小売業」が1割を上回る。
- 第1回地域の意見聴取も回答している人は、約5割を占める。

事業者の属性

【従業員数】

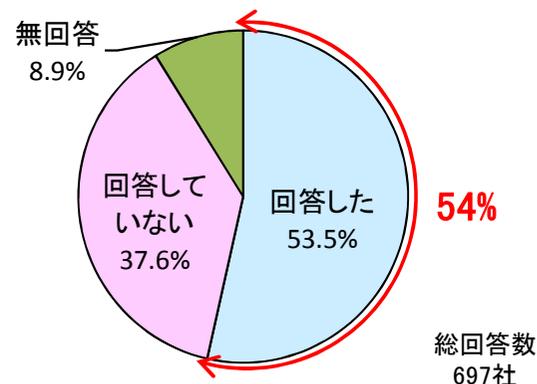


【主な業種】



第1回意見聴取

【問5-④】前回の第1回地域の意見聴取(H29.2.20~3.15)に回答をしましたか？【単一回答】



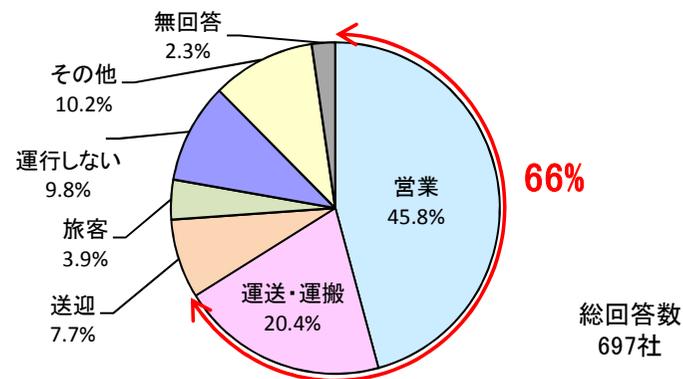
3-2. 意見聴取の結果 事業者への調査票(運行目的・利用頻度)

○運行目的では、「営業」が約半数、「運送・運搬」が約2割と合計で約7割を占める。

○国道24号の利用頻度では、「ほとんど毎日」が半数近くを占める。

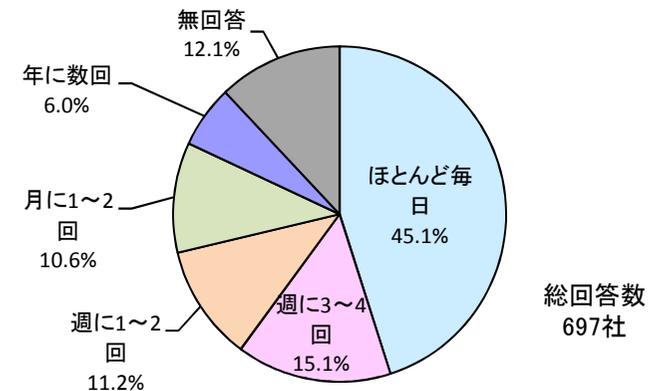
国道24号(城陽～木津川)の主な運行目的

【問1-①】主な運行目的【単一回答】



国道24号(城陽～木津川)の利用頻度

【問1-②】利用頻度【単一回答】



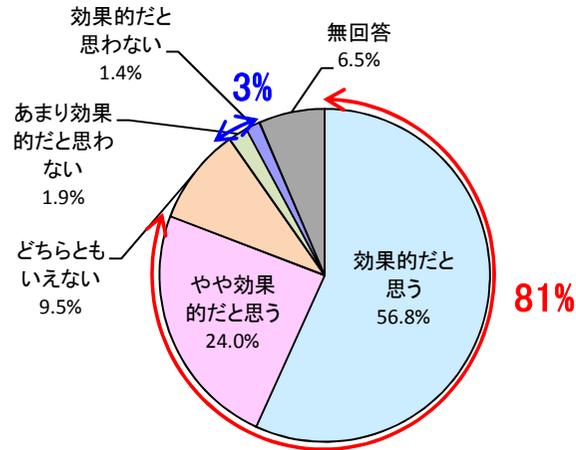
3-2. 意見聴取の結果 事業者への調査票(ルート帯案が効果的か否か)

○今回示したルート帯案は、「効果的だと思う(効果的+やや効果的)」割合が8割を上回る。

○「効果的だと思わない(効果的でない+あまり効果的でない)」割合は、1割を下回る。

示したルート帯案が効果的か否か

【問2-1】 国道24号(城陽～木津川)において、地域・交通の課題を解消するために、今回お示したルート帯案は効果的だと思われますか？【単一回答】



総回答数
697社

【問2-2】 今回お示したルート帯案は効果的だと思わない理由について、ハガキの回答欄にご自由にご記入ください。【自由回答】

| 分類 | 主な意見 |
|---------------------------|--|
| 現状の道路で十分・必要性を感じない 【5件】 | <ul style="list-style-type: none"> あまり利用しないが、解消しなければいけない程の課題となっている事はないと思うので、変わりないと思う。 工事完成時、人口は減少しているので、無意味。 |
| ルート帯案が妥当でない 【8件】 | <ul style="list-style-type: none"> 24号全体で考えるのではなく、渋滞箇所だけを解消すれば良い。コストも最少。 木津川堤防上を走行可能にすれば、低予算で渋滞も減り、通過車両も地域住民もアクセスが良いのですぐ実行することが大事。 阪神高速の例の様に川の中に道路を作れば、用地買収も容易であり、早く実現も出来るのでは。 |
| その他 【9件】 | <ul style="list-style-type: none"> 発展の見込みが少ない。 京奈和道を無料化すれば、国道24号の事業用車の通行量が減る。なぜ奈良側は無料なのに、京都側は有料なのか。今は、京奈和渋滞なし。京奈和道の無料化か、通行料の値下げを願う。 公共交通が不便であるため、必要以上に自家用車を使用する傾向にある。 自然をどこまで大切にしているか不明。 |

※総延べ回答数:22件

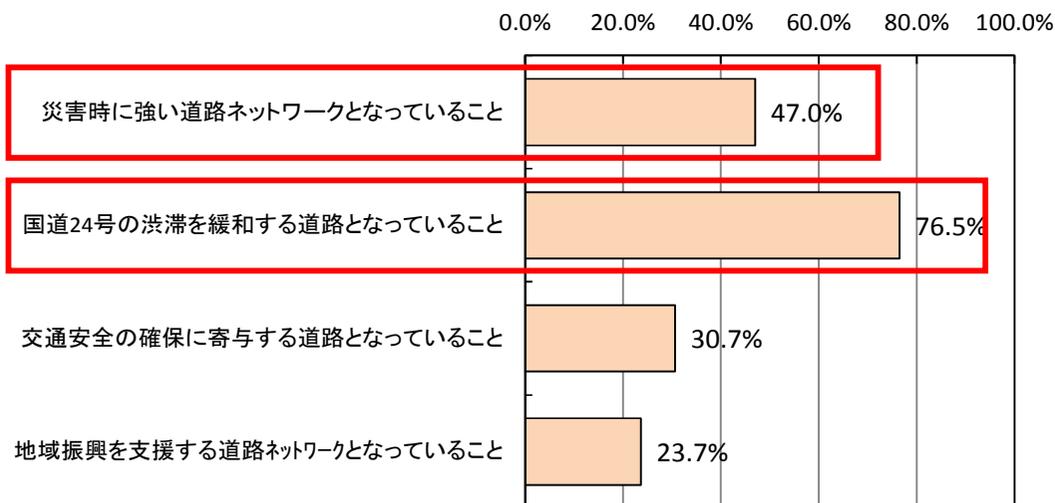
3-2. 意見聴取の結果 事業者への調査票(ルート帯案検討時の配慮事項)

○道路機能は、「国道24号の渋滞を緩和する道路となっていること」、「災害時に強い道路ネットワークとなっていること」について、重視すべきとの意見が特に多い。

○配慮事項は、「市街地からのアクセス性に優れていること」、「生活環境(大気・騒音等)への影響が少ないこと」について、配慮すべきとの意見が特に多い。

道路機能で重視すべき内容

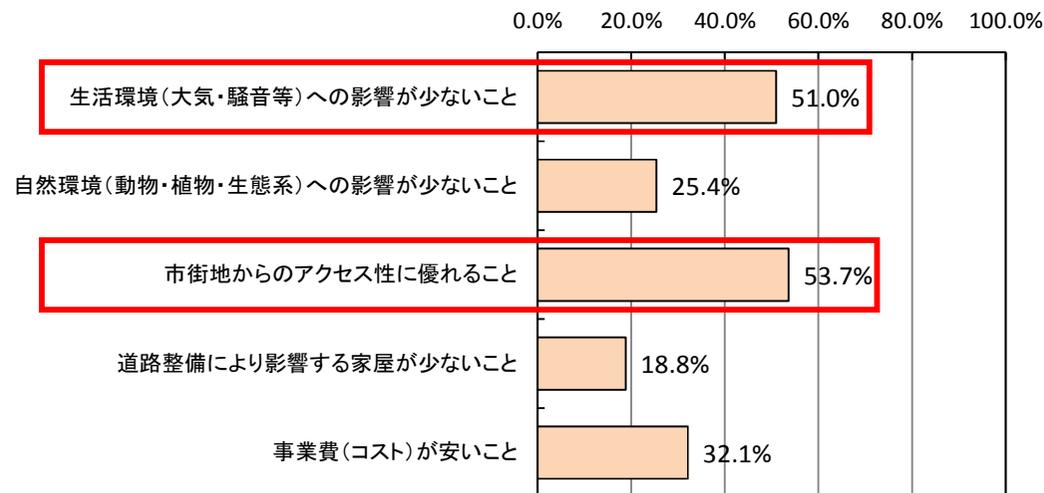
【問3-1】 ルート帯案を検討する際に、道路のどのような機能を重視すべきだと思いますか？あなたが重視する項目を2つまで選び、回答をハガキにご記入ください。【2つまで】



総回答数
673社

配慮して計画すべき内容

【問3-2】 新たな道路の計画にあたって、どのようなことに配慮して計画をすべきだと思いますか？あなたが配慮する項目を2つまで選び、回答をハガキにご記入ください。【2つまで】



総回答数
669社

3-2. 意見聴取の結果 事業者への調査票(ルート帯案検討時の配慮事項)

- 政策目標に関する意見・要望は、「交通安全の確保」や「渋滞の緩和」に関する内容が多い。
- 配慮事項については、「事業費が安い」、「自然環境への配慮」、「生活環境への配慮」に関する内容が多い。
- その他については、「早期着工・早期整備」、「ルート帯に関する意見」、「整備ルートへの接続道路」に関する内容が多い。

その他、ルート帯案検討時の配慮事項

【問3-3】 その他、ルート帯案を検討する際に配慮すべき事項があれば、ハガキの回答欄に具体的にお答えください。【自由回答】

| 分類 | | 主な意見 |
|------|--------------------------------|--|
| 政策目標 | 災害時に強い道路ネットワーク【8件】 | ・水害災害が当地では最も起こりやすいと思われ、山手に新しい道路を建設してほしい。 |
| | 国道24号の渋滞を緩和する道路【36件】 | ・渋滞が慢性化しており、通行に支障を来している。早急に渋滞の緩和に配慮し、生活道路としての機能を回復すべき。 ・アウトレットの客による渋滞のないアクセス道路になること。 |
| | 交通安全の確保に寄与する道路【38件】 | ・24号線の渋滞で城陽上狛線の混雑は人身事故に繋がると思っています。早い着工を。 ・子供、老人に気を付けて通行出来るような安全第一のルートであること。少々遠回りでもよい。 |
| | 地域振興を支援する道路ネットワーク【11件】 | ・地域活性化に最大限に繋がる計画をして欲しい。 |
| 配慮事項 | 生活環境(大気・騒音・地域分断等)への影響が少ない【10件】 | ・地域住民の生活環境の配慮が必須の条件と思う。 ・アップダウン、急カーブを出来る限り少なくすれば、事故・騒音・排ガスの軽減につながると思う。 |
| | 自然環境(動物・植物・生態系)への影響が少ない【15件】 | ・自然を大切にし、環境を重視した道路 ・野生動物の移動が制限されないような工夫を道路に施してください。 |
| | 市街地からのアクセス性に優れる【3件】 | ・市街地へのアクセスを重視してほしい。 |
| | 移転等が必要な家屋数が少ない【6件】 | ・移転が少ない道路。 |
| | 事業費(コスト)が安い【19件】 | ・新名神、城陽SICに直結、用地買収が比較的低価格で行われると思います。 ・コスト面に配慮して市街地を通さず、山際田畑を通るルートを選ぶべきだと思う。 |
| その他 | 早期着工・早期整備【22件】 | ・地域活性化のため、早急な取組をお願いしたい。 ・早期完了が図れるようにルートを選定してもらいたい。 |
| | 検討の進め方【6件】 | ・総合判断になると思うが、判断過程が明確に示される事が大切だと思う。 |
| | 京奈和自動車道に関する意見【7件】 | ・京奈和道の活用(料金)等の見直しでルート帯案が縮小出来ないか。 |
| | ルート帯に関する意見【12件】 | ・JR奈良、京都への複線化を視野に入れて道路を考えて欲しい。 |
| | 整備ルートへの接続道路に関する意見【10件】 | ・新名神高速道路の全線開通に合わせての整備 ・各案とも大久保バイパス(城陽市内)や木津川市の市街地や高の原界限など、この新道路から繋がる先の道路へのアクセスを考慮してほしい。 |
| | 反対意見【5件】 | ・本当に税金を使う必要があるのか。 |
| | その他【7件】 | ・100年後も評価される道路網作りを応援しております。 |

3-2. 意見聴取の結果 事業者への調査票(自由意見)

- 「渋滞に関する意見」や「交通安全に関する意見」が多い。
- その他については、「早期着工・早期整備」に関する内容が多い。

自由意見

【問5】 ご意見・ご要望がありましたら、ご自由にご記入ください。【自由回答】

| 分類 | 主な意見 | |
|-----------------|---|---|
| 渋滞に関する意見【34件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・現状の渋滞は、経済損失を招いており、早期に新道路の実現を希望する。 ・渋滞の緩和が図れる事を要望する。 | |
| 交通安全に関する意見【20件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・工事の進捗をスムーズに進めて、住民に安全な道路と快適な通行を提供してほしい。 ・歩道を広くとってほしい。 | |
| 災害に関する意見【5件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路計画は必要不可欠と考える。地域振興にも寄与でき災害にも強い街づくりの一環を担うものと期待している。 | |
| 地域振興に関する意見【5件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・国道24号の渋滞緩和が図れ、地域に役立つ道路にしてほしい。 | |
| 事業費に関する意見【3件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・コストを安く、渋滞が無くなってほしい。 | |
| 自然環境に関する意見【2件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・自然環境の影響対策として自然公園を兼ね備えた道の駅を併設しても良いと思う。 | |
| 生活環境に関する意見【1件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・既成市街地へのアクセスは、生活環境の悪化や交通事故につながると思う。 | |
| その他 | 早期着工・早期整備【45件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・新名神、アウトレットモールの開通、開設に合わせて欲しい。 ・城陽インターの出入口が出来て益々車が増えたので、早期実現をしてほしい。 |
| | 整備ルートへの接続道路に関する意見【8件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・新名神城陽SICとアクセスさせるのが良いと思います。 |
| | 検討の進め方【7件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・即刻着手する事。アンケートをとって、ヒアリングするより、「こうします」「何かありますか？」で進めてほしい。 |
| | 京奈和自動車道に関する意見【5件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・京奈和道の早期全面開通 |
| | ルート帯に関する意見【5件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・木津川河川対策にもつながる都市道路を願います。 |
| | 反対意見【3件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・必要ないと思う。 |
| その他【24件】 | <ul style="list-style-type: none"> ・少しずつ車を減らしていく事の方が、道路を作る事より将来を考えると、大切である。 ・交通の便が悪く、バスを走らせてください。 | |

※総延べ回答数: 167件

3-3. 意見聴取の結果 関係団体ヒアリング(業種別の傾向)

○「災害に強い道路ネットワークの確保」「渋滞の緩和」「移転等が必要な家屋数が少ない」「事業費が安いこと」に関する意見は、9業種中、8業種であげられ、重視すべき項目である。

○また、「地域振興の支援」についても、7業種で意見があげられた。

○その他については、「早期着工・早期整備」に関する内容が8業種であげられた。

■関係団体ヒアリングにおける重視すべき項目や配慮すべき項目への言及の状況

●:言及あり -:言及なし

| 意見分類 | 業種 | 自治体 | 経済団体 | 観光協会 | 輸送機関 トラック協会 | 農業協同組合 | 警察機関 | 消防・ 医療機関 | 成人式実行 委員会 | 経済団体 青年部 |
|----------------|-----------------------------|--------|-------|-------|----------------|--------|-------|-------------|--------------|-------------|
| | | (4自治体) | (4団体) | (4団体) | (4団体) | (6団体) | (3団体) | (4団体) | (3団体) | (3団体) |
| 政策 目標 | 災害時に強い道路ネットワークとなっていること | ● | ● | - | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| | 国道24号の渋滞を緩和する道路となっていること | ● | - | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| | 交通安全の確保に寄与する道路となっていること | ● | - | ● | - | - | ● | - | ● | ● |
| | 地域振興を支援する道路ネットワークとなっていること | ● | ● | ● | ● | ● | - | - | ● | ● |
| 配慮 事項 | 生活環境(大気・騒音・地域分断等)への影響が少ないこと | ● | ● | - | ● | ● | - | - | ● | - |
| | 自然環境(動物・植物・生態系)への影響が少ないこと | ● | - | - | - | ● | - | - | ● | - |
| | 市街地からのアクセス性に優れること | - | - | ● | ● | - | - | ● | ● | ● |
| | 道路整備により移転等が必要な家屋数が少ないこと | ● | ● | - | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| | 事業費(コスト)が安いこと | ● | ● | ● | ● | ● | ● | - | ● | ● |
| その他(早期着工・早期整備) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | - | ● | |

3-3. 意見聴取の結果 関係団体ヒアリング(業種別の傾向)

○分類別の主な意見は以下のとおりである。

○その他については、早期着工・早期整備に関する意見がある。

| 分類 | | 関係団体ヒアリングにおける主な自由意見 |
|----------------|-----------------------------|---|
| 政策目標 | 災害時に強い道路ネットワークとなっていること | ・災害時に強い道路ネットワークとなっていることは、災害時の物資輸送にメリットがあるため、木津川本流から離れたところでの道路整備が望ましい。また、昨年の台風の際に、青谷川の水位がかなり上がり、改めて災害に強い道路の必要性を感じた。【自治体】 ・緊急時の走行路を確保するという視点で考えると、現道拡幅よりも、新規路線の整備をしてもらいたい。【警察機関】 |
| | 国道24号の渋滞を緩和する道路となっていること | ・国道24号を利用して、田辺中央病院や京都きづ川病院、京都山城総合医療センター等に救急搬送する際、特に朝夕の渋滞が著しく、時間がかかっているのを少しでも緩和できればありがたい。【消防・医療機関】 ・現道拡幅よりも、新しく道路を造った方が交通が分散して、国道24号の渋滞が緩和される。【観光協会】 |
| | 交通安全の確保に寄与する道路となっていること | ・国道24号が渋滞しているため、玉水橋周辺では並行道路に交通が流れており、生活道路が危険な状態にある。【警察機関】 |
| | 地域振興を支援する道路ネットワークとなっていること | ・アウトレットとスマートICが出来て、南北の経済活性化・交流促進という視点では、山裾を結ぶルートが最も良い。【経済団体】 ・東中央線に接続するルート帯であれば、加茂地区にある観光地は大変便利になり活性化につながるのではと考える。【観光協会】 |
| 配慮事項 | 生活環境(大気・騒音・地域分断等)への影響が少ないこと | ・ダンプが国道24号を通過すると生活環境への影響が大きい。市街地から離れた生活環境への影響が少ない道路が整備されると、それら懸念事項が解決できる。【輸送機関・トラック協会】 |
| | 自然環境(動物・植物・生態系)への影響が少ないこと | ・山裾のルートが良いが、観光農園やてん茶畑に影響することは望ましくない。できるだけ荒れている所を通してもらいたい。【農業協同組合】 |
| | 市街地からのアクセス性に優れること | ・救急搬送のことを考えると、主要な救急搬送先となる病院からあまり離れない、市街地へのアクセスが優れている道路が良い。【消防・医療機関】 |
| | 道路整備により移転等が必要な家屋数が少ないこと | ・支障となる物件が多く市民生活に影響が大きいルートは避けた方がよい。【自治体】 |
| | 事業費(コスト)が安いこと | ・事業費が安いことについては当然ながら配慮して欲しい。【自治体】 ・計画にあたっては、早くできて、コストが低い方が望ましい。【農業協同組合】 |
| その他(早期着工・早期整備) | | ・左岸に比べて右岸の道路整備が遅れているので、早期開通を望む。【経済団体】 |

3-3. 意見聴取の結果 関係団体ヒアリング(若手意見)

○分類別の主な意見は以下のとおりである。

○その他については、早期着工・早期整備に関する意見がある。

| 分類 | | 関係団体ヒアリングにおける主な自由意見 |
|----------------|---|--|
| 政策目標 | 災害時に強い道路ネットワークとなっていること | <ul style="list-style-type: none"> ・少なくとも数年の内に大きな災害が予想されるので、安全面重視での建設が求められると思う。ただ現道と距離が離れすぎると、そもそも代替の道になるのかという疑問がある。【成人式実行委員会】 ・国道24号は堤防道路となっているため、現道拡幅ではなく、新規道路を整備してもらいたい。【経済団体青年部】 ・現状24号が断たれると北へ抜ける手段がなくなるので、新たなルートを作る案は効果的だと思う。【成人式実行委員会】 |
| | 国道24号の渋滞を緩和する道路となっていること | <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞が発生すれば交通事故も多発する傾向にあるため、渋滞解消は事故減少にも繋がると思う。【成人式実行委員会】 |
| | 交通安全の確保に寄与する道路となっていること | <ul style="list-style-type: none"> ・堤防道路は、バイクや自転車走行はガードレールもなく怖いので、普段は並行する生活道路等を走行している。【経済団体青年部】 |
| | 地域振興を支援する道路ネットワークとなっていること | <ul style="list-style-type: none"> ・拡幅ではなく新しい道ができるということは、沿道に施設が立地し町の発展・まちづくりに繋がるので良い。【経済団体青年部】 ・新しい道路ができればもっと地域のことを知ってもらえると思うし、魅力も感じてもらいやすくなるのではないだろうか。また、道路ができることで、地域を「通る」人が多くなることも良いことだと思う。【成人式実行委員会】 |
| 配慮事項 | 生活環境(大気・騒音・地域分断等)への影響が少ないこと | <ul style="list-style-type: none"> ・自分の家の近くに道路ができると、せっかくの静かな田舎がうるさくなってしまふ。しかし騒音問題は仕方ないのかなと思う。【成人式実行委員会】 |
| | 自然環境(動物・植物・生態系)への影響が少ないこと | <ul style="list-style-type: none"> ・地域の魅力は何といっても「自然」だと思うので、「自然」も守り、残し続けていけるような優しい新設道路ができるのなら良いと思う。【成人式実行委員会】 |
| | 市街地からのアクセス性に優れること | <ul style="list-style-type: none"> ・市街地が近い方が使いやすいが、まちづくりのことを考えると、アウトレットやスマートICに接続するような道路が良い。【経済団体青年部】 |
| | 道路整備により移転等が必要な家屋数が少ないこと | <ul style="list-style-type: none"> ・家屋の移転は、自分の家がそうだと辛い。【成人式実行委員会】 |
| | 事業費(コスト)が安いこと | <ul style="list-style-type: none"> ・C案が一番費用がかかっている上に相当な時間がかかりそうなのであまりよろしくない。【成人式実行委員会】 |
| その他(早期着工・早期整備) | <ul style="list-style-type: none"> ・早期の開通を望む。【経済団体青年部】 | |

3-4. 第2回意見聴取の結果のとりまとめ

◇対策案を選ぶ際に重視すべき事項及び、配慮すべき事項

○ルート帯案について、住民等・事業者とも、「効果的だと思う(効果的+やや効果的)」割合が8割を上回り、「効果的だと思わない(効果的でない+あまり効果的でない)」割合は、1割を下回る。

○住民等・事業者へのアンケート調査結果から、政策目標に関しては「国道24号の渋滞緩和」、「災害時に強い道路ネットワーク」、配慮事項に関しては「生活環境への影響が少ないこと」、「市街地からのアクセス性」が多く、重視・配慮すべき事項とするのが妥当。

○関係団体へのヒアリング結果から、政策目標に関しては「災害時に強い道路ネットワーク」、「国道24号の渋滞緩和」、「地域振興を支援する道路ネットワーク」、配慮事項に関しては「移転等が必要な家屋数が少ない」、「事業費が安い」が多く、重視・配慮すべき事項とするのが妥当。

○アンケート調査及びヒアリングとも、「早期着工・早期整備」に関する意見が多い。

4. 対応方針(案)の検討

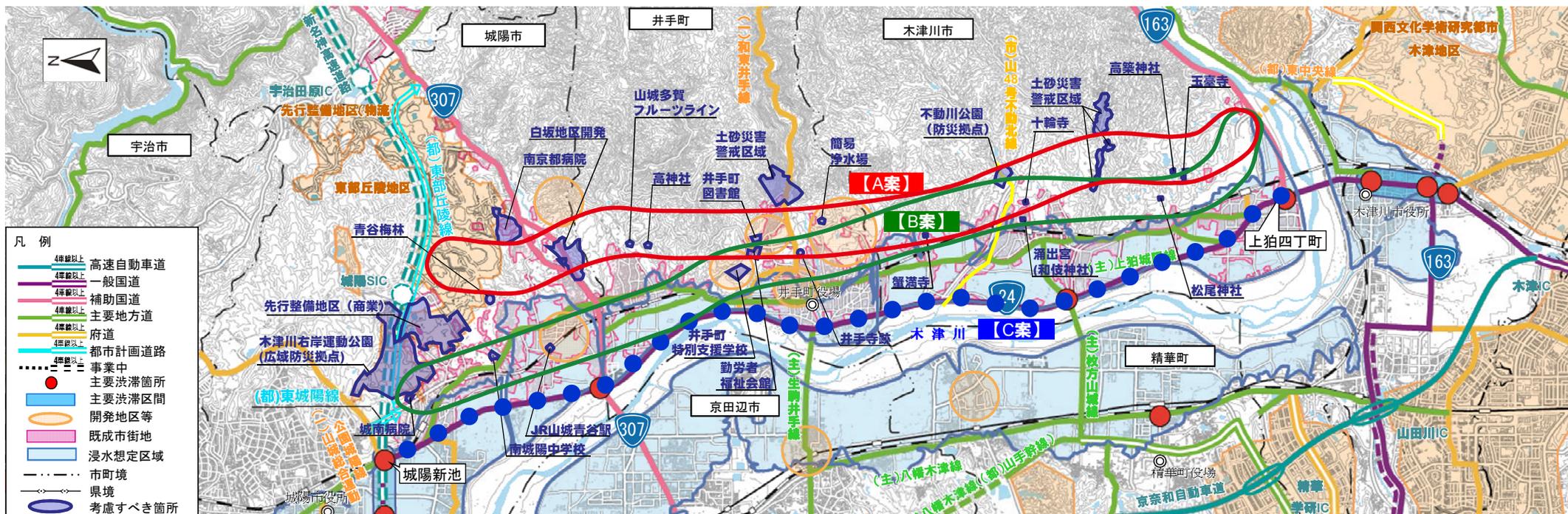
4-1. 対策方針(案)の検討<複数案の比較>

◇ルート帯案

【A案】山裾ルート …各開発地区(計画含む)間や防災拠点を連絡して、山裾を通過することで既成市街地からのアクセスも確保し、バイパスにより交通容量を拡大する案。

【B案】市街地ルート …家屋集積地を避けながら出来るだけ既成市街地の近傍を通過し、バイパスにより交通容量を拡大する案。

【C案】現道拡幅ルート …現道(対面2車線)を4車線に拡幅し、交通容量を拡大する案。



※考慮すべき箇所：今後のルート帯案の決定を踏まえ、具体的なルートを決する段階で、地形的・地理的に特に考慮すべき箇所

※浸水想定区域：H29. 6. 14淀川河川事務所「洪水浸水想定区域図」公表資料を基に作成
 ※開発地区等：事業中、都市・地区計画決定済み、都市・地区計画手続き予定を含む

4-2. 対策方針(案)の検討<複数案の比較評価>

| 評価軸 | 【A案】山裾ルート | 【B案】市街地ルート | 【C案】現道拡幅ルート | |
|------|--|---|--|--|
| 案の概要 | 各開発地区(計画含む)間や防災拠点を連絡して、山裾を通過することで既成市街地からのアクセスも確保し、バイパスにより交通容量を拡大する案。 | 家屋集積地を避けながら出来るだけ既成市街地の近傍を通過し、バイパスにより交通容量を拡大する案。 | 現道(対面2車線)を4車線に拡幅し、交通容量を拡大する案。 | |
| 政策目標 | 災害時に強い道路ネットワークの確保 | ◎ ・浸水想定区域外を通過するため、氾濫の影響を受けず、国道307号等の主要アクセス道路と一体で代替路としての機能を有する。 | ○ ・浸水想定区域を通過する区間が多いが、高架等で回避する為、氾濫の影響を受けにくい。 | × ・氾濫時に代替路が確保されず、集落が孤立する恐れがある。 |
| | 渋滞の緩和 | △ ・現道24号の交通量が低減でき、渋滞の緩和が期待できる。 | △ ・現道24号の交通量が低減でき、渋滞の緩和が期待できる。 | ○ ・拡幅により処理できる交通量が増加し、渋滞の緩和が期待できる。 |
| | 交通安全の確保 | △ ・現道24号の交通量が減少し、交通事故の低減が期待できる。 ・(主)上粕城陽線の交通量が減少し、生活道路の交通安全性の向上が期待できる。 | △ ・現道24号の交通量が減少し、交通事故の低減が期待できる。 ・(主)上粕城陽線の交通量が減少し、生活道路の交通安全性の向上が期待できる。 | ○ ・拡幅による渋滞緩和及び中央分離帯の設置に伴い交通事故の低減が最も期待できる。 ・(主)上粕城陽線の交通量が減少し、生活道路の交通安全性の向上が最も期待できる。 |
| | 地域振興を支援する道路ネットワークの強化 | ◎ ・(都)東部丘陵線及び城陽SIC(仮称)と(都)東中央線を最短距離で結び、東部丘陵地区と関西文化学術研究都市木津地区等の沿線のまちづくりを支援する。 | ○ ・(都)東部丘陵線と(都)東中央線を結び、まちづくりを支援する。 | △ ・まちづくりを支援するものの、拡幅により一部沿道企業等に影響を及ぼす。 |
| 配慮事項 | 生活環境への影響 | ○ ・既成市街地を避け山裾を通過するため、地域分断等の生活環境への懸念が少ない。 | △ ・一部既成市街地を通過するため、地域分断等の生活環境への影響が懸念される。 | △ ・既成市街地を通過するため、騒音等の生活環境への影響が懸念される。 |
| | 自然環境への影響 | △ ・土工区間が多く、山の掘削や盛土により地形が変わる面積が最も大きい為、自然環境への配慮が必要。 | △ ・土工区間が多く、山の掘削や盛土により地形が変わる面積が大きい為、自然環境への配慮が必要。 | ○ ・現道を導入空間とするため、自然環境への懸念が少ない。 |
| | 市街地からのアクセス | △ ・既成市街地から離れた位置に計画されアクセス性に劣る。 | ○ ・既成市街地からのアクセス性に優れる。 | ○ ・既成市街地からのアクセス性は現状と変わらない。 |
| | 移転等が必要な家屋数 | ○ 約60棟 | △ 約180棟 | △ 約200棟 |
| | コスト | ○ 約230億円 | △ 約330億円 | × 約420億円 |

比較表の内容は、現時点で想定される概ねのルートの評価を一般的な目安として記載している。

【凡例】 ◎:かなり改善・満足する ○:改善・満足する △:一部改善・満足する ×:他案に比べて劣る

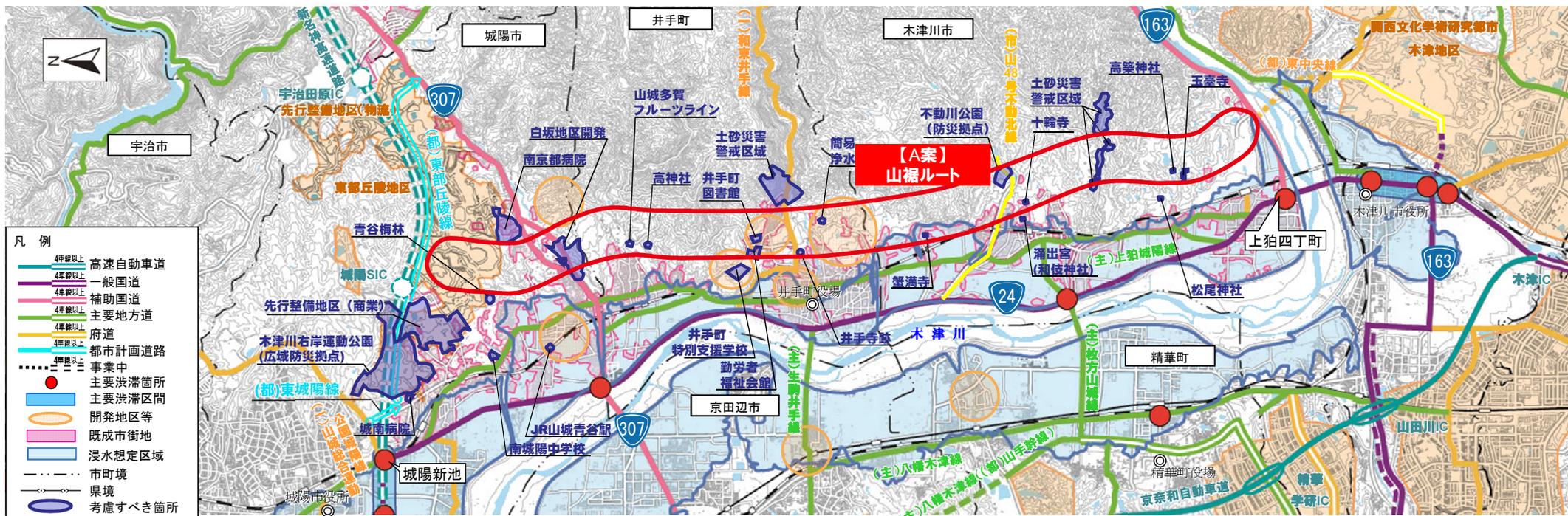
△ 意見聴取で重視されている上位の項目

4-3. 対応方針(案)の検討

◇対応方針(案)

- 「【A案】山裾ルート」は、「災害時に強い道路ネットワークの確保」「渋滞の緩和」「交通安全の確保」「地域振興を支援する道路ネットワークの強化」の全ての政策目標に寄与する。
- 地域の意見聴取結果において、政策目標に関しては「災害時に強い道路ネットワークの確保」「渋滞の緩和」「地域振興を支援する道路ネットワークの強化」を重視すべきとする意見が多く寄せられており、「【A案】山裾ルート」及び「【B案】市街地ルート」が適している。
- 配慮事項としては、「生活環境への影響」「市街地からのアクセス」「移転等が必要な家屋数」「コスト」への配慮を望む意見が特に寄せられており、「【A案】山裾ルート」は、特に「生活環境への影響」「移転等が必要な家屋数」「コスト」に対して配慮することができる。

総合的に判断して「【A案】山裾ルート」が適していると考える。



※考慮すべき箇所：今後のルート帯案の決定を踏まえ、具体的なルートを決定する段階で、地形的・地理的に特に考慮すべき箇所

※浸水想定区域：H29.6.14淀川河川事務所「洪水浸水想定区域図」公表資料を基に作成
※開発地区等：事業中、都市・地区計画決定済み、都市・地区計画手続き予定を含む

5. 自治体への意見照会

5. 自治体への意見照会〔対応方針(案)に対する意見〕

◇自治体意見照会の回答(要旨)

| 自治体 | 意見 |
|------|---|
| 京都府 | <p>「宇治木津線(城陽～木津川)」の計画段階評価における対応方針(案)に同意します。</p> <p>本路線は、国道24号の渋滞の解消を図るとともに、木津川堤防上を通る国道24号の代替路線として災害時のネットワークを強化する重要な道路であり、また、新名神高速道路と関西文化学術研究都市を結び、新名神高速道路の波及効果が城陽市東部丘陵地をはじめとする木津川右岸地域の新たなまちづくりを支援し、京都府南部、さらには関西全体の活性化等に寄与するものと考えています。このため、沿線市町とともに地元が望むルートを提案し要望してきたところであり、今回本ルートを含む山裾ルート帯が対応方針(案)として示されたことは、事業化へ大きく前進するものであり、歓迎するものです。今後、1日も早い事業化が図られるよう、京都府において沿線市町と連携し、都市計画手続き等を進めるとともに、事業化の際には、関連事業との計画調整や既成市街地とのアクセス機能の強化を図り、地元市町とともに沿道の計画的なまちづくりに努めてまいりますので、国においても早期に詳細なルートを提示していただきますよう、よろしく願いいたします。</p> |
| 城陽市 | <p>宇治木津線(城陽～木津川)の計画段階評価における対策方針(案)に同意します。</p> <p>当該道路は、木津川右岸地域における地域経済・産業の強化、地域間相互の交流・連携を図るとともに、災害に強い広域ネットワークの構築により、地域の発展に大いに寄与するものと考えております。また、当該道路のルート帯案が通る東部丘陵地では、アウトレットモールや物流拠点など、新名神高速道路の広域的な交通ネットワークを活かしたまちづくりに取り組んでおり、当該道路の整備により、関西文化学術研究都市との連携や奈良方面のアクセス性が向上し、さらなるまちづくりの促進が期待されます。本市としましても、早期事業着手に向け、東部丘陵地の開発計画との計画調整や関係機関協議、地元調整等に協力するとともに、既成市街地からのアクセス強化に資する関連道路の計画調整及び整備、また、新設道路の機能に十分配慮した適正なまちづくり計画の推進に努めてまいります。</p> |
| 井手町 | <p>「宇治木津線(城陽～木津川)」の計画段階評価における対応方針(案)に同意します。</p> <p>本路線は、新名神高速道路と木津川右岸地域を結び、沿線市町のまちづくり計画や国道24号の渋滞解消、災害時のネットワーク強化などに欠かせない重要な道路であります。町としても、本路線の計画に基づき、庁舎移転を進めるとともに、町内市街地と本路線とのアクセス機能の強化に府とともに取り組み、良好な道路環境を活かした計画的なまちづくりを推進してまいりたいと考えております。今後も関係機関協議や地元調整等につきまして、引き続き強力してまいりますので、必要な手続きを着実に進めていただき、早期に事業化されますようお願いいたします。</p> |
| 木津川市 | <p>「宇治木津線(城陽～木津川)」の計画段階評価における対応方針(案)について、同意します。</p> <p>本計画路線は、国道24号の慢性的な渋滞など交通に関する諸課題の解消を図るとともに、災害時における代替機能として、早期整備が望まれている大変重要な道路です。また、関西文化学術研究都市木津中央地区(城山台)周辺では、京都大学附属農場や研究開発型産業施設などの企業誘致も順調に進捗しており、本路線が繋がることにより、城山台地域の利便性の向上や、木津川右岸地域への波及効果にも大いに期待しているところです。本市としては、この木津川右岸地域や城山台地域の活性化を図るためにも、既成市街地から本路線へアクセスする関連道路の整備を進め、また、バイパス機能の確保に十分配慮した計画的なまちづくりを推進してまいりますので、一日でも早い全線開通に向け、早期に事業化をお願いします。なお、今後、関係機関及び地元調整等につきましては、本市としても引き続き協力してまいりますので、計画の具体化に際しては、周辺の住環境・市民生活、また自然環境や文化財に対して、十分ご配慮をお願いします。</p> |

5. 自治体への意見照会〔対応方針(案)に対する意見〕

◇自治体意見照会の回答〔京都府〕



30道計第57号
平成30年3月12日

国土交通省近畿地方整備局長
池田 豊人 様

京都府知事 山田 啓二



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）

平成30年3月9日付け国近整道一計第38号で意見照会の件について、別紙のとおり回答します。

(別紙)

計画段階評価に係る京都府意見

| 路線名 | 宇治木津線（城陽～木津川） |
|-----|--|
| 意見 | <p>「宇治木津線（城陽～木津川）」の計画段階評価における対応方針（案）に同意します。</p> <p>本路線は、国道24号の渋滞の解消を図るとともに、木津川堤防上を通る国道24号の代替路線として災害時のネットワークを強化する重要な道路であり、また、新名神高速道路と関西文化学術研究都市を結び、新名神高速道路の波及効果が城陽市東部丘陵地をはじめとする木津川右岸地域の新たなまちづくりを支援し、京都府南部、さらには関西全体の活性化等に寄与するものと考えています。</p> <p>このため、沿線市町とともに地元が望むルートを提案し要望してきたところであり、今回本ルートを含む山裾ルート帯が対応方針（案）として示されたことは、事業化へ大きく前進するものであり、歓迎するものです。</p> <p>今後、1日も早い事業化が図られるよう、京都府において沿線市町と連携し、都市計画手続き等を進めるとともに、事業化の際には、関連事業との計画調整や既成市街地とのアクセス機能の強化を図り、地元市町とともに沿道の計画的なまちづくりに努めてまいりますので、国においても早期に詳細なルートを提示していただきますよう、よろしくお願いいたします。</p> |

5. 自治体への意見照会〔対応方針(案)に対する意見〕

◇自治体意見照会の回答〔城陽市、井手町〕

29 城東第 110 号
平成 30 年 3 月 12 日
(2018 年)

国土交通省 近畿地方整備局
京都国道事務所長 様

城陽市長 奥田 敏晴



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について (回答)

平成 30 年 3 月 9 日付け国近整京計第 140 号で照会のありました標記の件について、下記のとおり回答します。

記

宇治木津線(城陽～木津川)の計画段階評価における対策方針(案)に同意します。

当該道路は、木津川右岸地域における地域経済・産業の強化、地域間相互の交流・連携を図るとともに、災害に強い広域ネットワークの構築により、地域の発展に大いに寄与するものと考えております。

また、当該道路のルート帯案が通る東部丘陵地では、アウトレットモールや物流拠点など、新名神高速道路の広域的な交通ネットワークを活かしたまちづくりに取り組んでおり、当該道路の整備により、関西文化学術研究都市との連携や奈良方面のアクセス性が向上し、さらなるまちづくりの促進が期待されます。

本市としまして、早期事業着手に向け、東部丘陵地の開発計画との計画調整や関係機関協議、地元調整等に協力するとともに、既成市街地からのアクセス強化に資する関連道路の計画調整及び整備、また、新設道路の機能に十分配慮した適正なまちづくり計画の推進に努めてまいります。

30 井建第 74 号
平成 30 年 3 月 12 日

国土交通省
近畿地方整備局
京都国道事務所長 様

井手町長 汐見 明男



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について (回答)

平成 30 年 3 月 9 日付け国近整京計第 141 号で照会のありました標記の件について、下記のとおり回答します。

記

「宇治木津線(城陽～木津川)」の計画段階評価における対応方針(案)に同意します。

本路線は、新名神高速道路と木津川右岸地域を結び、沿線市町のまちづくり計画や国道 24 号の渋滞解消、災害時のネットワーク強化などに欠かせない重要な道路であります。

町としても、本路線の計画に基づき、庁舎移転を進めるとともに、町内市街地と本路線とのアクセス機能の強化に府とともに取り組み、良好な道路環境を活かした計画的なまちづくりを推進してまいりたいと考えております。

今後も関係機関協議や地元調整等につきまして、引き続き協力してまいりますので、必要な手続きを着実に進めていただき、早期に事業化されますようお願いいたします。

5. 自治体への意見照会〔対応方針(案)に対する意見〕

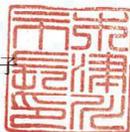
◇自治体意見照会の回答〔木津川市〕

70

0 木 指 第 7 7 号
平成30年3月12日

国土交通省近畿地方整備局
京都国道事務所長 様

木津川市長 河井 規子



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）

平成30年3月9日付け国近整京計第142号で照会のありました件について、下記のとおり回答します。

記

「宇治木津線（城陽～木津川）」の計画段階評価における対応方針（案）について、同意します。

本計画路線は、国道24号の慢性的な渋滞など交通に関する諸課題の解消を図るとともに、災害時における代替機能として、早期整備が望まれている大変重要な道路です。

また、関西文化学術研究都市木津中央地区（城山台）周辺では、京都大学附属農場や研究開発型産業施設などの企業誘致も順調に進捗しており、本路線が繋がることにより、城山台地域の利便性の向上や、木津川右岸地域への波及効果にも大いに期待しているところです。

本市としては、この木津川右岸地域や城山台地域の活性化を図るためにも、既成市街地から本路線へアクセスする関連道路の整備を進め、また、バイパス機能の確保に十分配慮した計画的なまちづくりを推進して参りますので、一日でも早い全線開通に向け、早期に事業化をお願いします。

なお、今後、関係機関及び地元調整等につきましては、本市としても引き続き協力して参りますので、計画の具体化に際しては、周辺の住環境・市民生活、また自然環境や文化財に対して、十分ご配慮をお願いします。

6. 対応方針(案) まとめ

6. 対応方針(案)

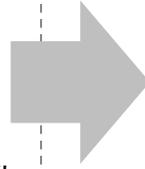
1. 道路整備の必要性

【理由】

政策目標を実現できる道路整備を検討

【政策目標】

- 災害時に強い道路ネットワークの確保
- 渋滞の緩和
- 交通安全の確保
- 地域振興を支援する
道路ネットワークの強化



【地域の意見聴取等の結果】

地域の課題

○地域が感じている国道24号の課題は、「木津川や支流が氾濫した場合における、国道24号の通行不能」「国道24号の渋滞」「国道24号及び周辺道路の事故」「まちづくりを支援する道路の不足」に関する意見が多い。

道路整備の必要性

○住民や事業者など、回答いただいた道路利用者の多くが、道路整備の必要性を感じている。

ルート検討において重視すべき事項

○地域が感じているルート検討において重視すべき項目は、「国道24号の渋滞を緩和する道路」「災害時に強い道路ネットワークの確保」「地域振興を支援する道路ネットワークの強化」が多い。
○その他、「生活環境への影響」「市街地からのアクセス」「移転等が必要な家屋数」「コスト」も、重視すべき項目としてあげられている。

自治体の意見

○京都府及び沿線地方公共団体から案に賛成するとともに、早期事業化を要望するとの意見をいただいている。

2. 対応方針(案)

ルート帯案については、バイパスを山裾に通す「山裾ルート」を対応方針案とする。

【理由】

- 「山裾ルート」は、「災害時に強い道路ネットワークの確保」「渋滞の緩和」「交通安全の確保」「地域振興を支援する道路ネットワークの強化」の全ての政策目標に寄与する。
- 地域の意見聴取結果において、政策目標に関しては「災害時に強い道路ネットワークの確保」「渋滞の緩和」「地域振興を支援する道路ネットワークの強化」を重視すべきとする意見が多く寄せられており、「山裾ルート」及び「市街地ルート」が適している。
- 配慮事項としては、「生活環境への影響」「市街地からのアクセス」「移転等が必要な家屋数」「コスト」への配慮を望む意見が特に寄せられており、「山裾ルート」は、特に「生活環境への影響」「移転等が必要な家屋数」「コスト」に対して配慮することができる。
- 従って、総合的に判断して「山裾ルート」が適していると考えられる。

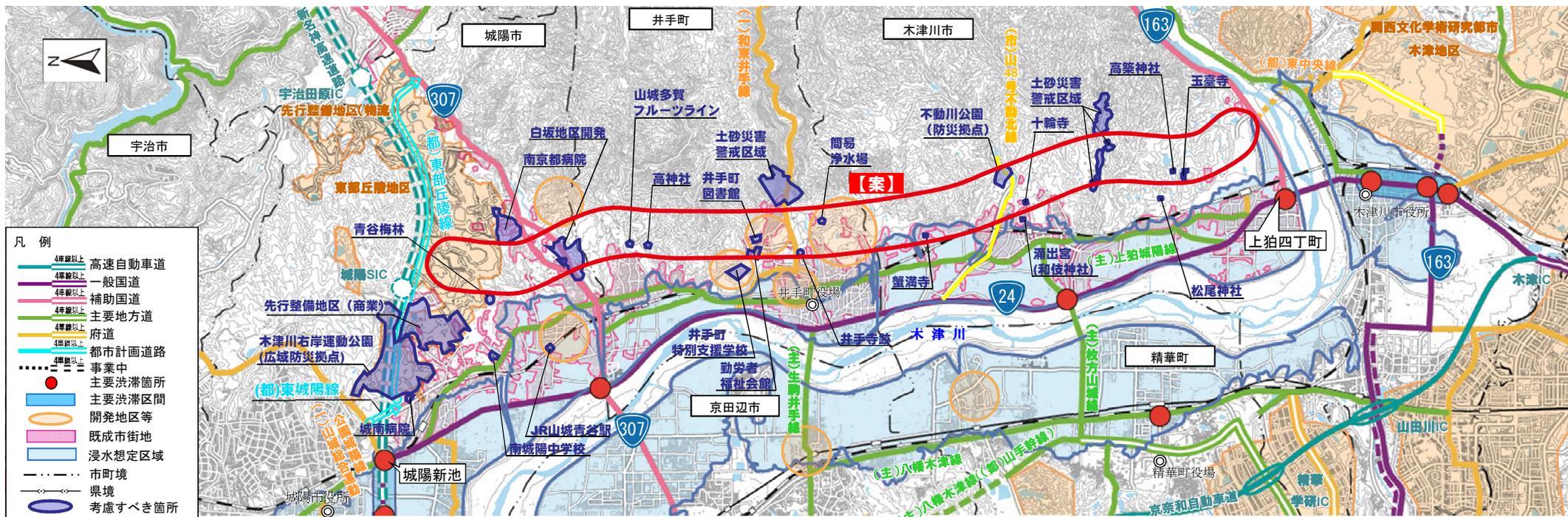
3. その他

- 詳細なルート・構造の検討にあたっては計画周辺の各開発地区(計画を含む)との調整を図り、生活環境への影響、移転等が必要な家屋数ができる限り少なくするとともに、コスト縮減に留意して検討を行う。また、既成市街地からのアクセス性については、既存道路状況を踏まえながら、今後の接続方法について、各関係自治体と調整を行う。

6. 対応方針(案)

◇ルート帯案

【案】山裾ルート …… 各開発地区(計画含む)間や防災拠点を連絡して、山裾を通過することで既成市街地からのアクセスも確保し、バイパスにより交通容量を拡大する案。



※考慮すべき箇所：今後のルート帯案の決定を踏まえ、具体的なルートを決する段階で、地形的・地理的に特に考慮すべき箇所

※浸水想定区域：H29.6.14淀川河川事務所「洪水浸水想定区域図」公表資料を基に作成
 ※開発地区等：事業中、都市・地区計画決定済み、都市・地区計画手続き予定を含む

7. 今後の流れ(案)

7. 今後の流れ(案)

【平成30年 3月】

