鞆地区の地域振興に関する住民説明会について

平成24年7月9日

広　島　県

1. 経　緯

・ 鞆地区道路港湾整備事業については，「鞆地区地域振興住民協議会」を通じて得られました様々な住民ニーズをできるだけ満たす方法について，福山市との協議を進めながら，総合的に評価を行って参りました。

2. 共通の理解に達したと考えられる8つのポイント

① 困っている人達が現にいることを互いに認め合い，気持ちを理解し尊重し合う。

② 町中に大きな道を造らない。

③ バイパスの有用性への理解が一定程度進み，バイパスに求められる機能は，通過交通の排除，歩車分離，定時性の確保，時間短縮，大型車の通行，ネットワーク化にまとめられる。

④ 景観は大切であり，どの景観についても，大切であると思う人の気持ちは否定するものではなく，景観への配慮も必要である。

⑤ 時間短縮も重要であるが，バイパスには，安全性や定時性の確保をより求める。

（なお，時間短縮について，県の技術的説明では，最大2.9分の短縮効果があるということであった。）

⑥ バイパスを造るに当たっては，大型車の通行によって，生活環境が悪化するなどの懸念を感じる人がいる。

⑦ 駐車場の確保，下水道の整備，港湾機能の確保，防災対策が必要である。

（なお，駐車場や港湾施設について，県の技術的説明では，湾内または湾外に整備可能であるということであった。）

⑧ 鞆の住民の皆さまは，鞆の歴史・伝統に誇りを持ち，鞆の景観を愛し，鞆を何とかしたい，再生させたい，活性化させたいと思っている。

3. 住民協議会を通じて得られた住民ニーズ

・ 住民協議会を通じて得られた共通の理解に達したと考えられる「8つのポイント」をベースに，その住民ニーズを以下の14項目に整理し，そのニーズを満たすか，満たさないかといった評価を行いました。

14項目

② 町中に大きな道を造らない

③
- 通過交通の排除
- 歩車分離
- 定時性の確保
- 時間短縮
- 大型車の通行
- ネットワーク化

④ 景観への配慮

⑥ 大型車通行による生活環境の悪化の懸念

⑦
- 駐車場の確保
- 下水道の整備
- 港湾機能の確保
- 防災対策

⑧ 観光振興

4. その他のポイントとなる共通事項

・「時間短縮も重要であるが，バイパスには安全性や定時性の機能をより求める」といった住民ニーズの優先度が示されました。

・ 景観は大切であり，どの景観についても，大切であると思う人の気持ちは否定するものではなく，景観への配慮も必要です。

・「バイパスの有用性への理解」が一定程度進みました。

5. 主な住民ニーズに対する評価の考え方について

- 「埋立架橋」でも,「山側トンネル」でも定時性は確保できます。

- 通過交通の排除については,「山側トンネル」では一定程度の通過交通が残るものの, 通過交通である限りどうしても町中を通過する必要はなく, 交通規制などの他の手法とを組み合わせることにより迂回は可能です。

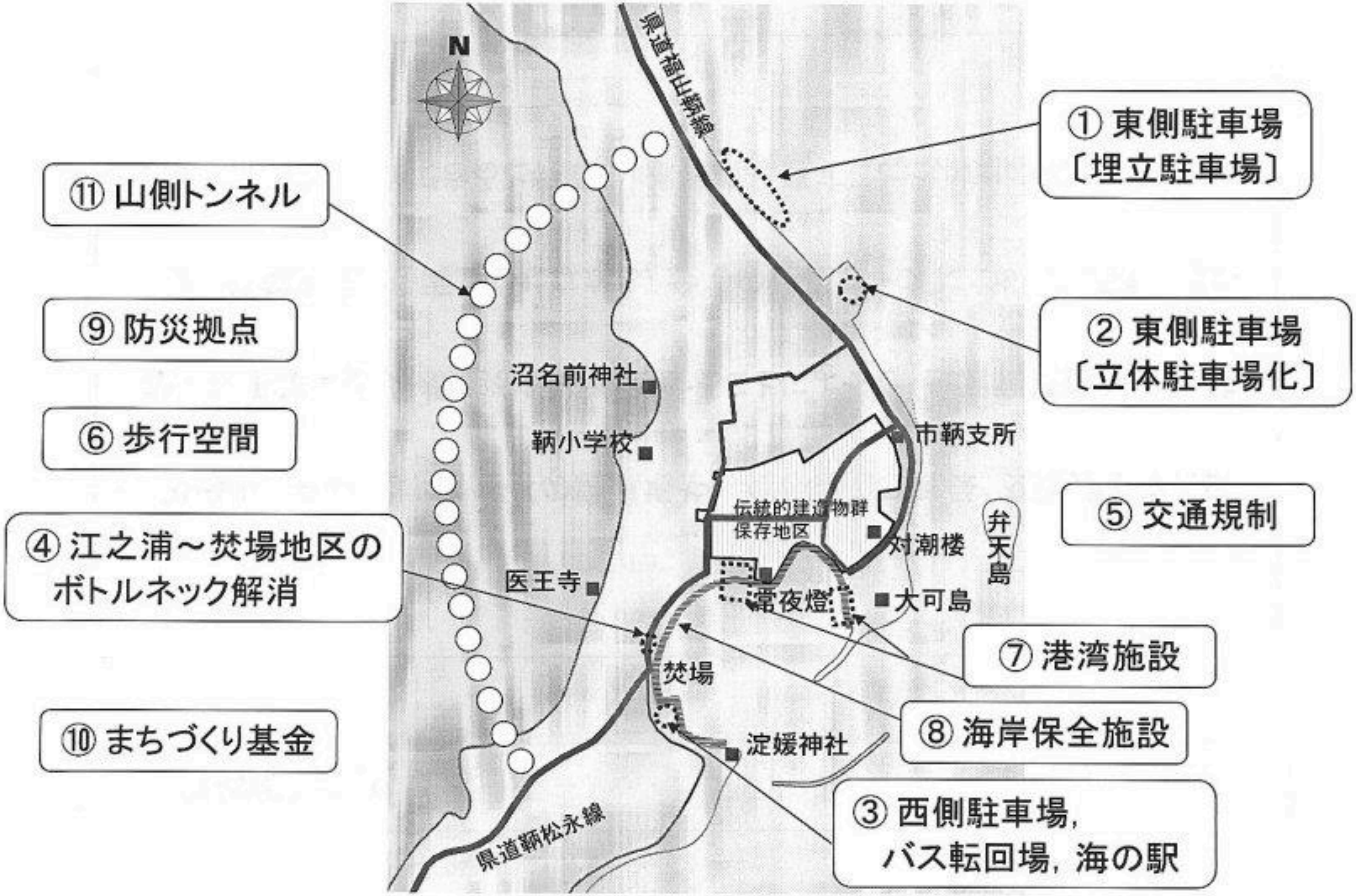
- 観光振興の観点から見ると,「埋立架橋」は湾内景観を不可逆的に改変し, 観光面で中長期的にマイナスのインパクトを与えることになります。

- 「山側トンネル」は多少機能面で工夫しなければいけない点はあるものの, 湾内景観を現在のまま維持することで, 将来的な観光に対するインパクトにおいては, むしろプラスになります。

6. 評価の結果

・「山側トンネル」は, 湾外への駐車場や, 港湾機能の確保, 交通規制などの様々な手法により, 機能を組み合わせることによって, 生活利便性や安全確保と, 景観保全とを両立させながら, 全ての住民ニーズについて, 最もバランスよく満たすことができると判断し, 事業を見直すことといたしました。

7. 鞆地区の地域振興に関する県の方針について



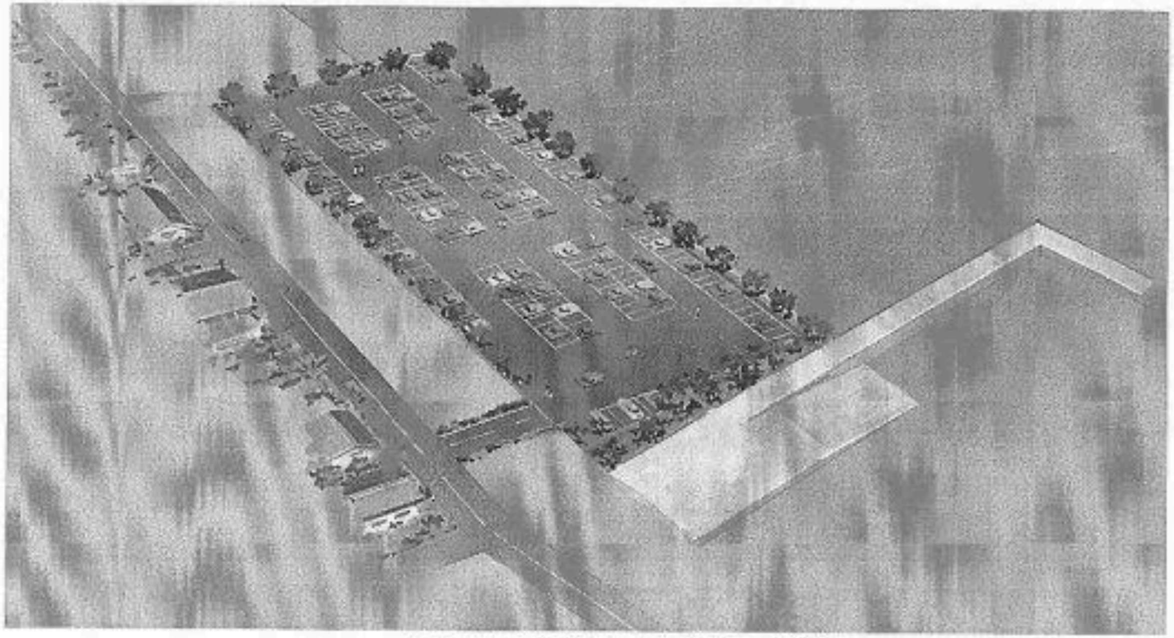
① 東側駐車場　〔埋立駐車場〕

・ 環境に配慮しながら埋立てを行い，駐車場を整備します。

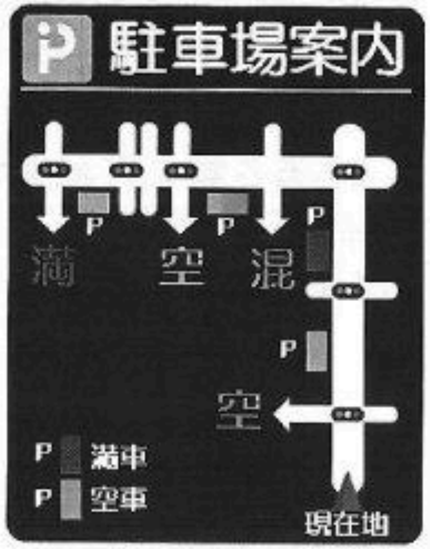
・ 収容台数：約250台

・ 特に休日に県外からの車が流入することにより歩行者や車輛の交通に支障が生じていることに対し，観光車輛などの町中への流入を抑制して，交通混雑の緩和や休日の観光客と車との接触頻度を減らし，安心して散策できる環境を整えます。

・ 満空表示板の設置や既存路線バスなどを活用したパーク＆ライドにより，利用者の利便性を高めます。



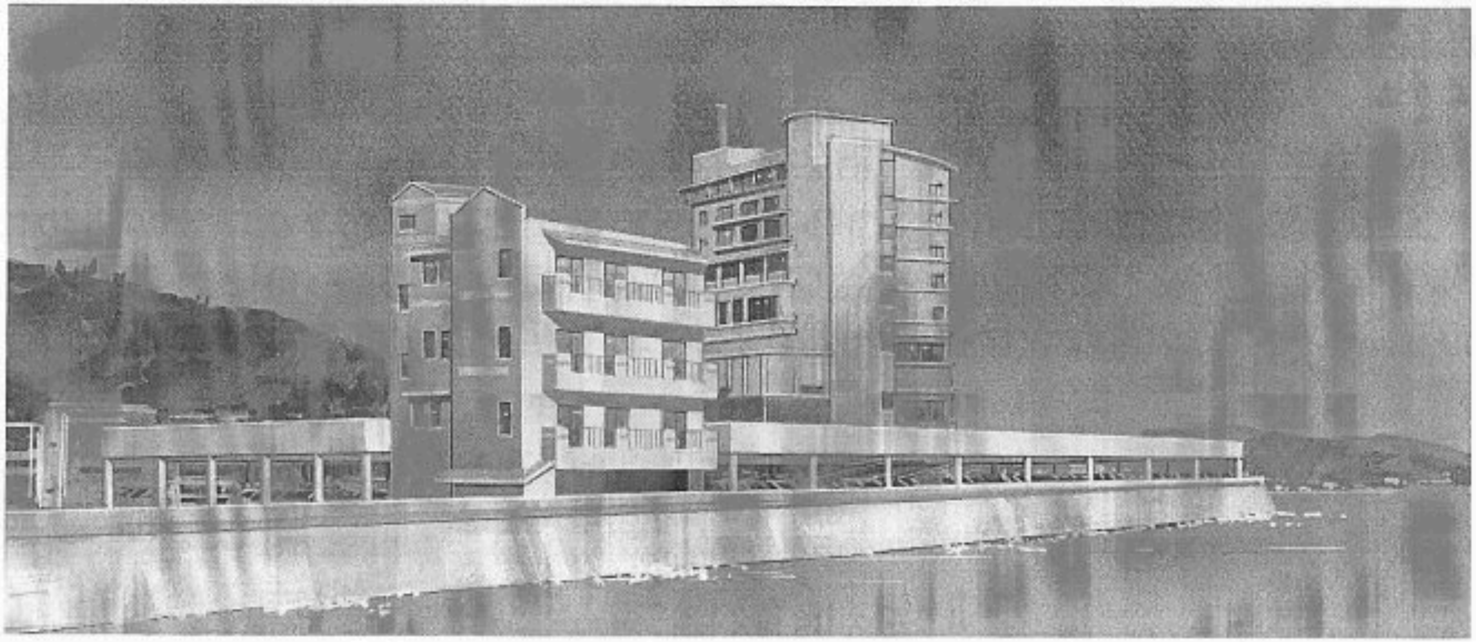
埋立駐車場（イメージ）



満空表示板（例）

② 東側駐車場　〔立体駐車場化〕

- 市営駐車場を景観に配慮しながら，立体駐車場化します。
- 収容台数：約200台
- 特に休日に県外からの車が流入することにより歩行者や車輌の交通に支障が生じていることに対し，観光車輌などの町中への流入を抑制して，交通混雑の緩和や休日の観光客と車との接触頻度を減らし，安心して散策できる環境を整えます。
- 満空表示板を設置し，利用者の利便性を高めます。



市営駐車場の立体駐車場化（イメージ）

③ 西側駐車場，バス転回場，海の駅

・ 特に休日に県外からの車が流入することにより歩行者や車輌の交通に支障が生じていることに対し，観光車輌などの町中への流入を抑制して，交通混雑の緩和や休日の観光客と車との接触頻度を減らし，安心して散策できる環境を整えます。

・ 観光バスや路線バスの発着地点とし，西側の交通拠点機能を強化します。

・ 具体的には，鞆の東西に観光バスの駐車場を設けることにより，観光バスを回送することで，観光客が元の場所に戻ることなく，時間を有効に活用して，観光スポットを訪問することができることから，鞆地区のエリア全体が観光地として有効に使えます。

・ 海の駅を設置し，観光交流拠点機能を向上することにより，平方面への観光客の新たな動線を確保します。

・ ただし，移転先の確保等により集会所機能は維持します。

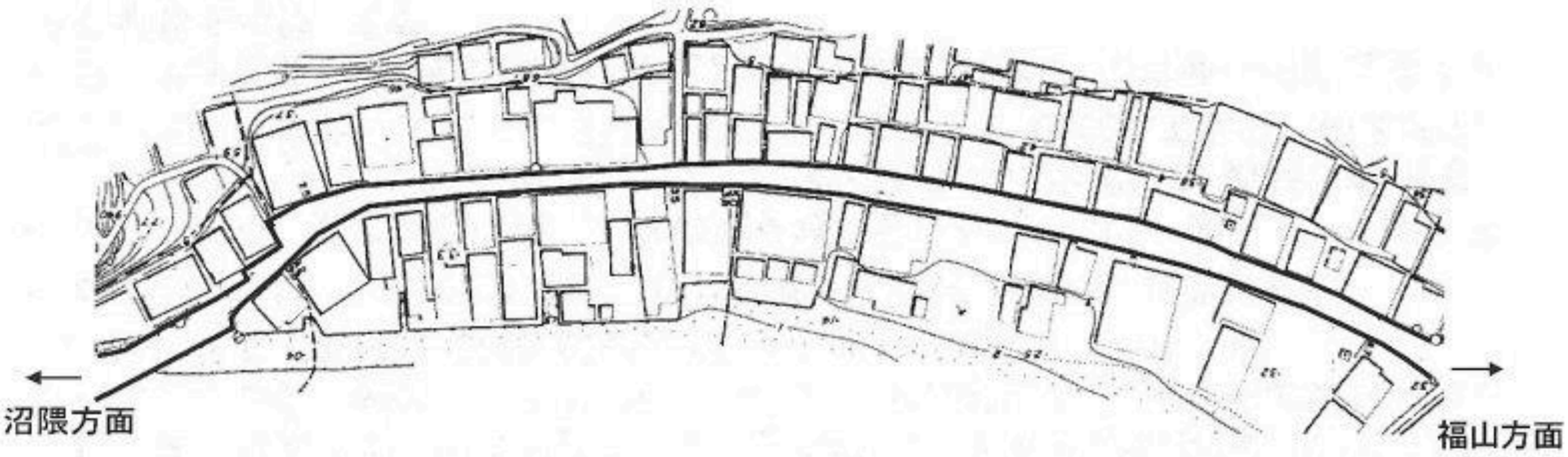
西側駐車場，バス転回場・海の駅（イメージ）

④ 江之浦～焚場地区のボトルネックの解消

・ 用地買収などにより狭隘部を拡幅することによりボトルネックを解消します。

・ あわせて，現道の拡幅により歩行空間を確保し，通学児童や高齢者などの安全・安心を高めます。

・ なお，どの場所をどういう形で拡幅するかといった詳細については，地元の皆様と協議の上，決定します。



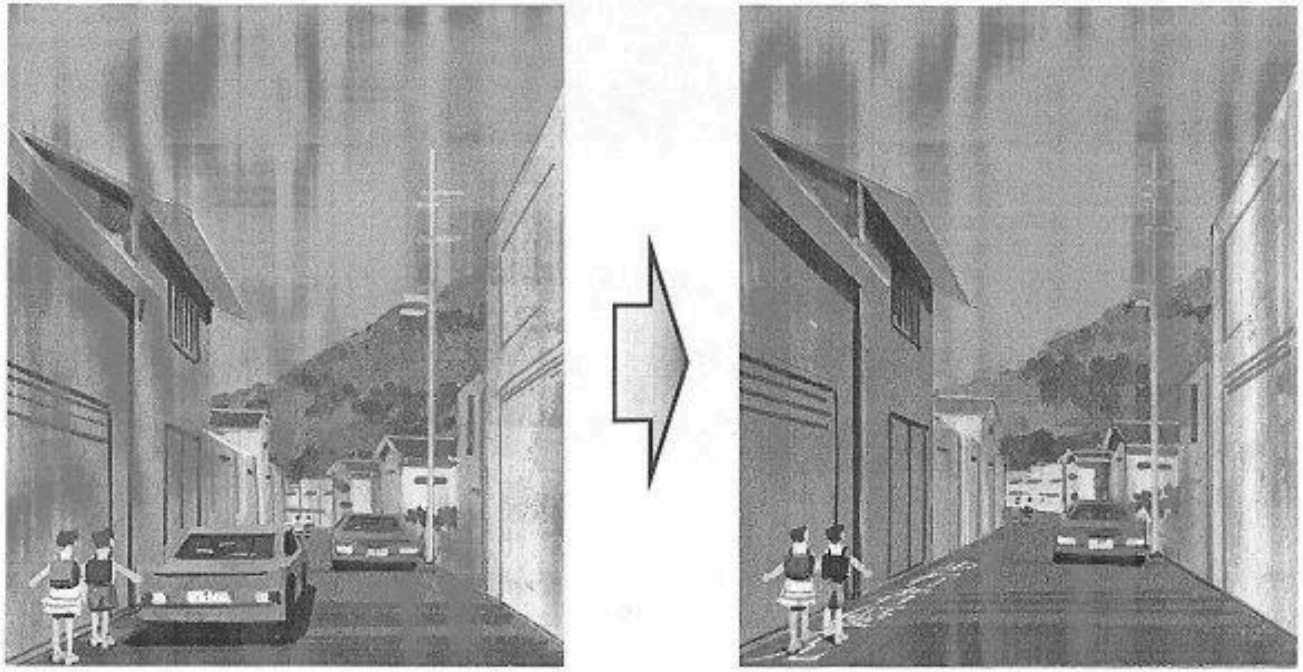
※ボトルネック：交通の流れの妨げになっている箇所のこと。

⑤ 交通規制

・ 交通規制については，住民の皆様や公安委員会の意見を踏まえた上で，検討します。

例えば，

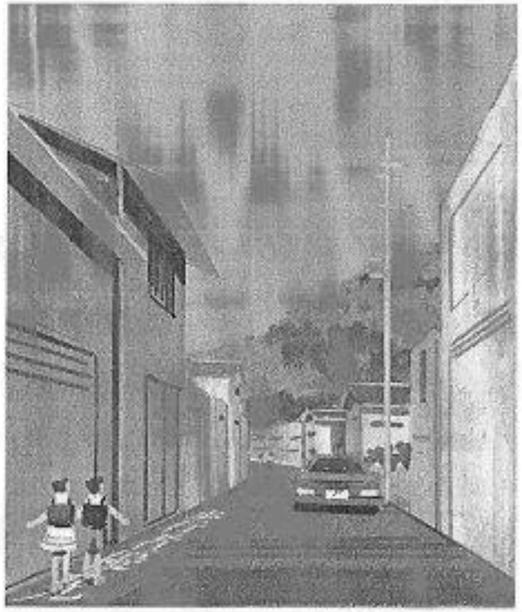
・ 通勤時間帯における，一方通行規制により，交通の円滑化を図る。
・ 一方通行により，歩行空間を確保し，通学児童や高齢者などの安全･安心を図る。
・ 休日の町中への進入規制により，歩行者優先のまちづくりを進める。



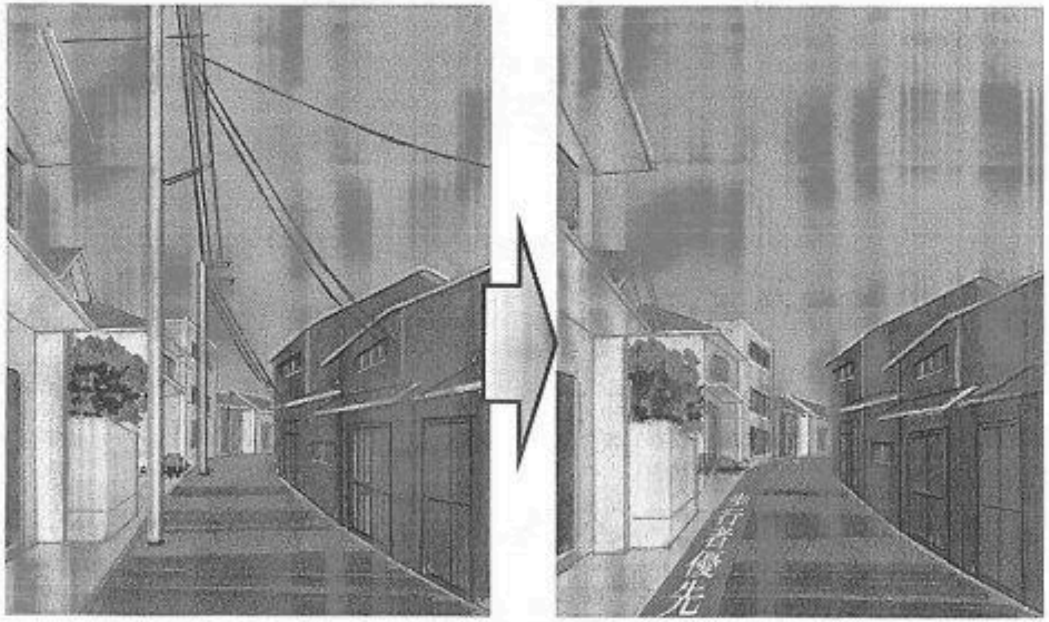
一方通行規制（イメージ）

⑥ 歩行空間

・ 江之浦～焚場地区の現道拡幅，歩行者優先レーンの設置や無電柱化（電線地中化・軒下配線など）を実施することにより，歩行空間を確保し，歩行者の安全・安心を図ります。



歩行者優先レーン（イメージ）



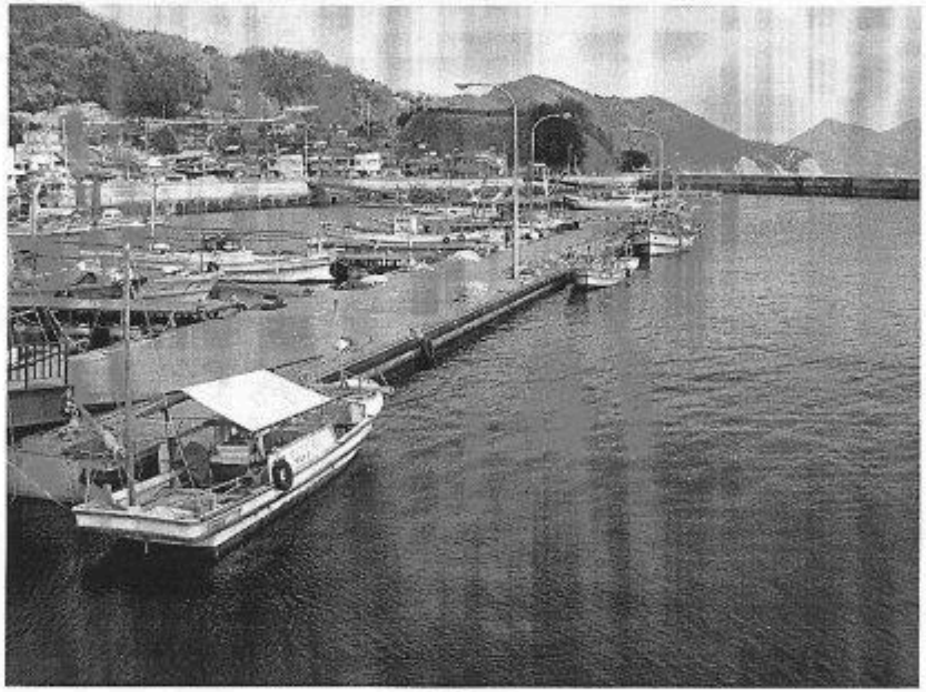
無電柱化（イメージ）

⑦ 港湾施設

・ 小型船だまり埠頭(浮桟橋, 漁具干場, 漁具倉庫を含む)やフェリー埠頭の整備により, 港湾利用者の利便性や安全性を向上します。

・ なお, どの場所でどのような形の施設計画をするかといった詳細については, 漁業関係者や地元の皆様と協議の上, 決定します。

【整備事例(大崎上島町)】



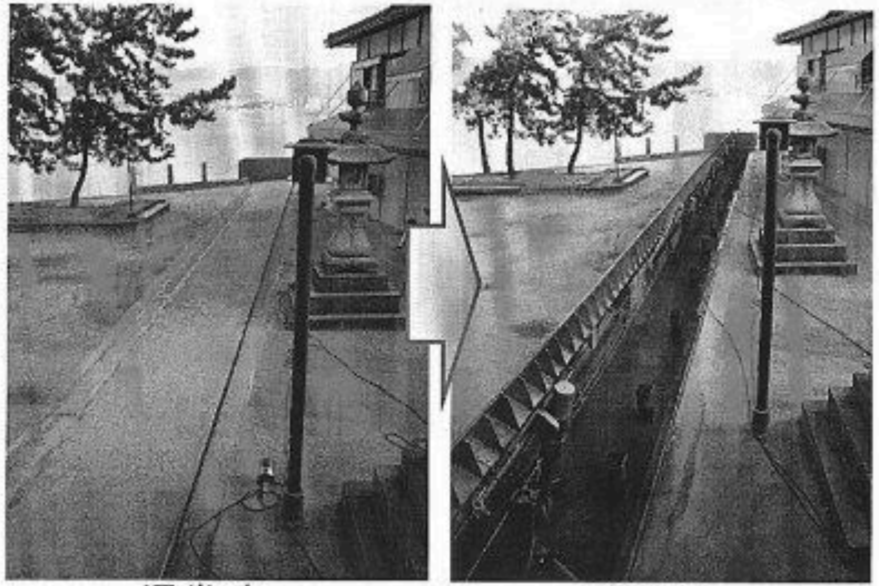
浮桟橋

⑧ 海岸保全施設

- 景観に配慮した護岸構造（起伏ゲートや自然石護岸）を検討します。
- 高潮被害などを軽減します。
- なお，どの場所をどのような構造で整備するかといった詳細については，地元の皆様と協議の上，決定します。

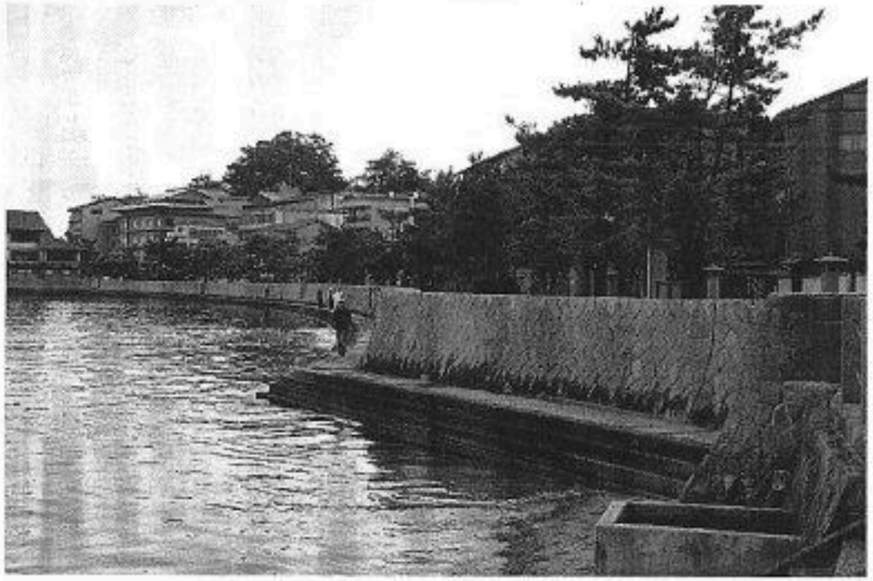
【整備事例（宮島）】

起伏ゲート



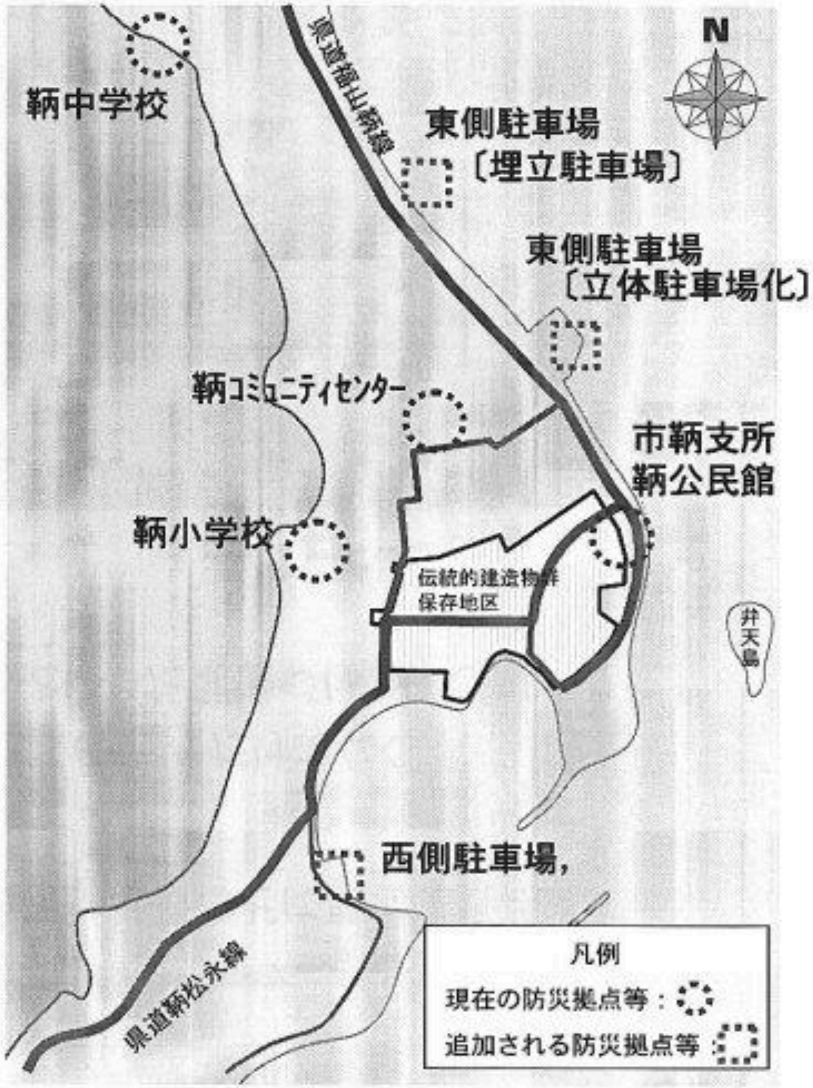
通常時　高潮時

自然石護岸



⑨ 防災拠点

・ 東側駐車場(埋立駐車場・立体駐車場化)，西側駐車場や現県道沿いの空地を活用し，鞆の町中における火災等への対応による緊急車両の配置や避難場所などのスペースとなる防災拠点を確保します。



⑩ まちづくり基金

・ 歴史的文化遺産等を保全・活用するため，修理・修景などに要する費用へ助成します。

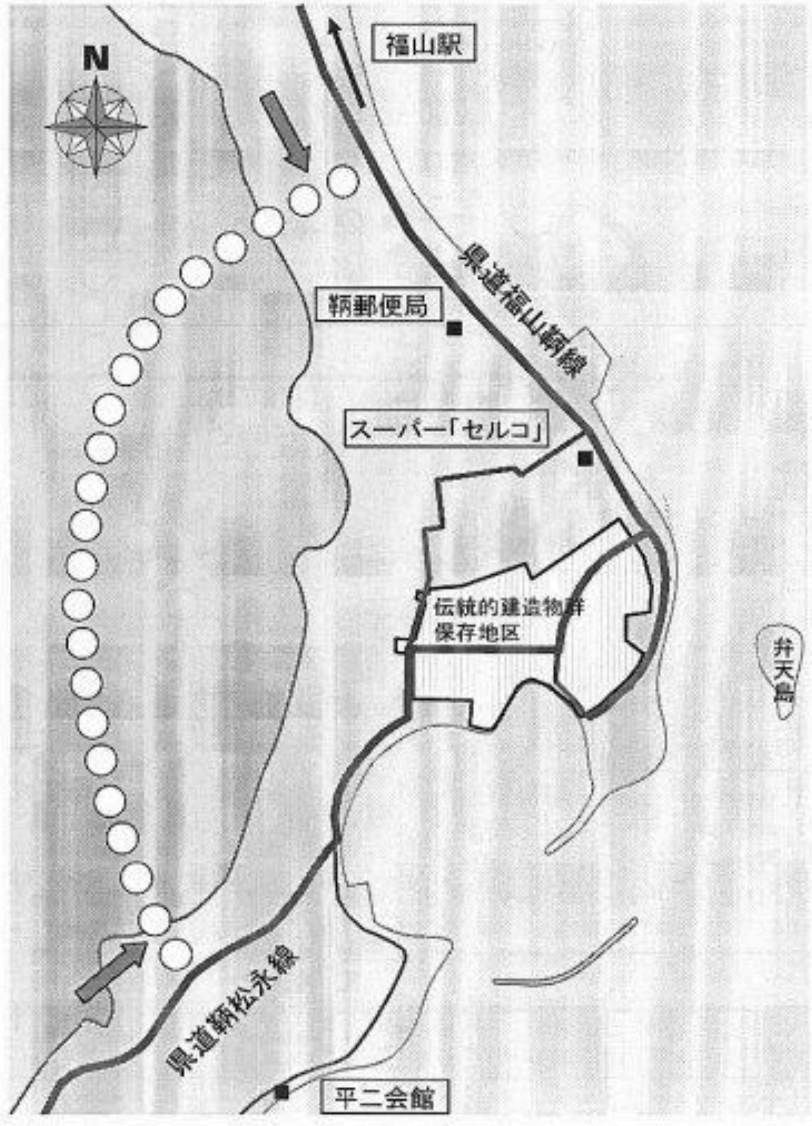
・ 鞆の歴史的文化遺産や古い町並みを，鞆地区の方々だけでなく，全国の方々にも重要なものとして守ってもらうといった動機づけとして，基金を広く全国から募ることも検討します。

⑪ 山側トンネル（その1）

・ トンネル出入り口を以前よりも町中に近づけることにより，鞆の皆様の利便性を向上します。

（1） 定時性の確保

鞆の町中から平・沼隈方面に行き来する際，必ず狭い道路を通らなければならないことから，現状では混雑した場合，時間が予測できないが，トンネルを通れば混雑がなく，時間が予測でき，定時性が確保されます。

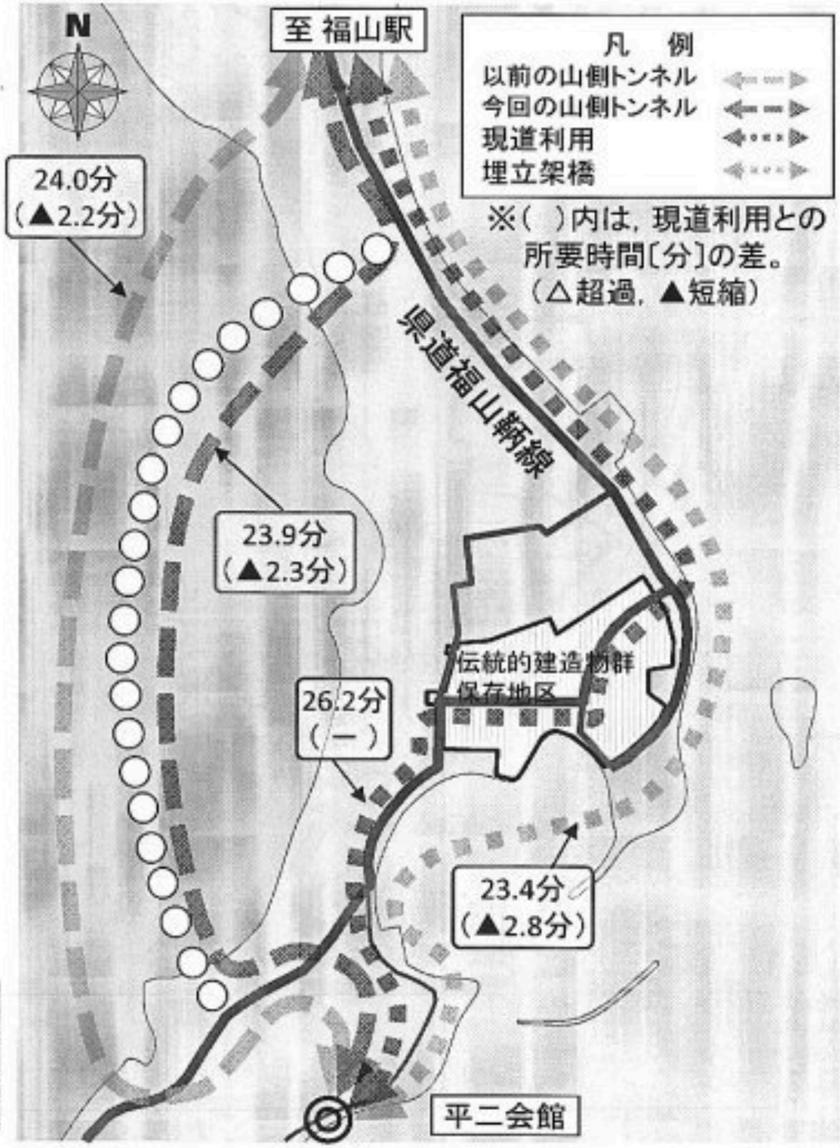


⑪ 山側トンネル(その2)

(2)ー1　時間短縮(平 ⇔ 福山駅)

・ 平(平二会館)から，福山駅への所要時間を比較すると，山側トンネルは現道利用よりも2.3分短くなり，埋立架橋は2.8分短くなります。

・ したがって，山側トンネルと埋立架橋を比較しても，0.5分程度の違いしかありません。



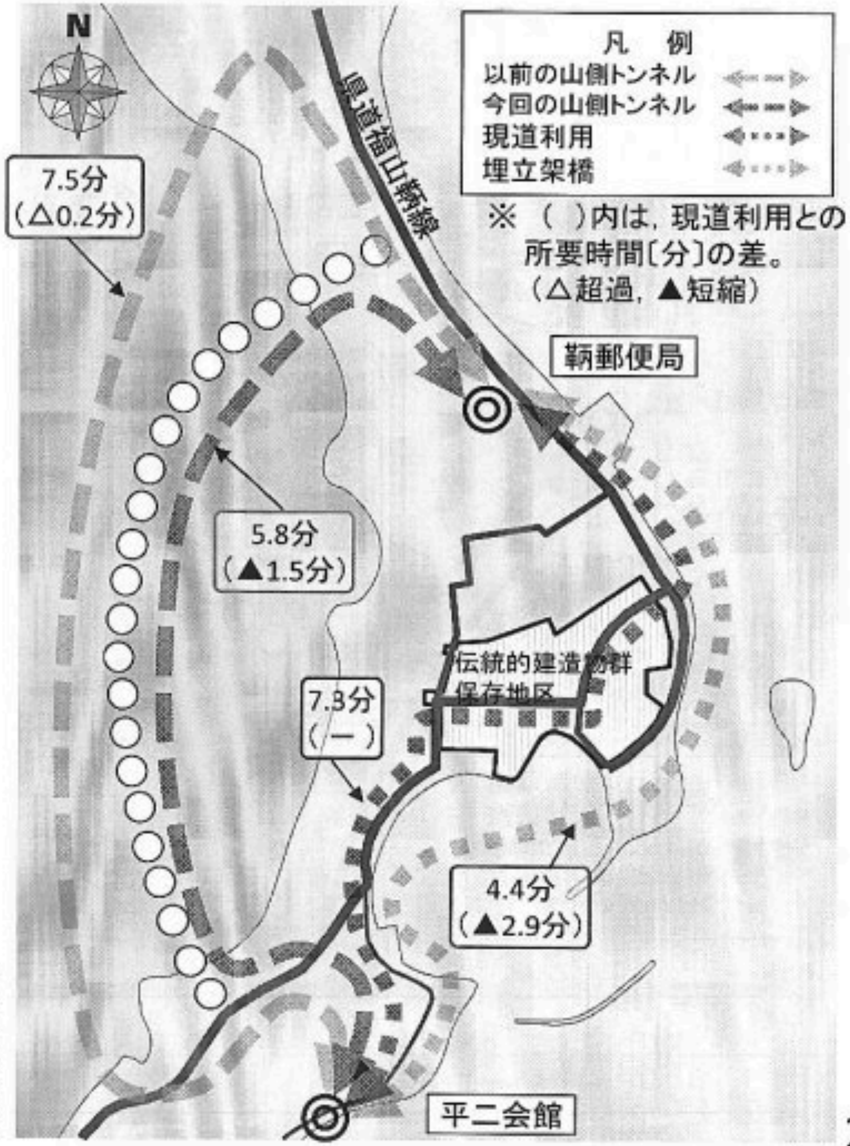
※　所要時間については，
未改良区間：17km/h，
改良済み区間：40km/hで設定。

⑪ 山側トンネル（その3）

（2）－2 時間短縮（平 ⇔ 鞆郵便局）

・ 平（平二会館）から，鞆郵便局への所要時間を比較すると山側トンネルは現道利用よりも1.5分短くなり，埋立架橋は2.9分短くなります。

・ したがって，山側トンネルと埋立架橋を比較しても1.4分程度の違いしかありません。

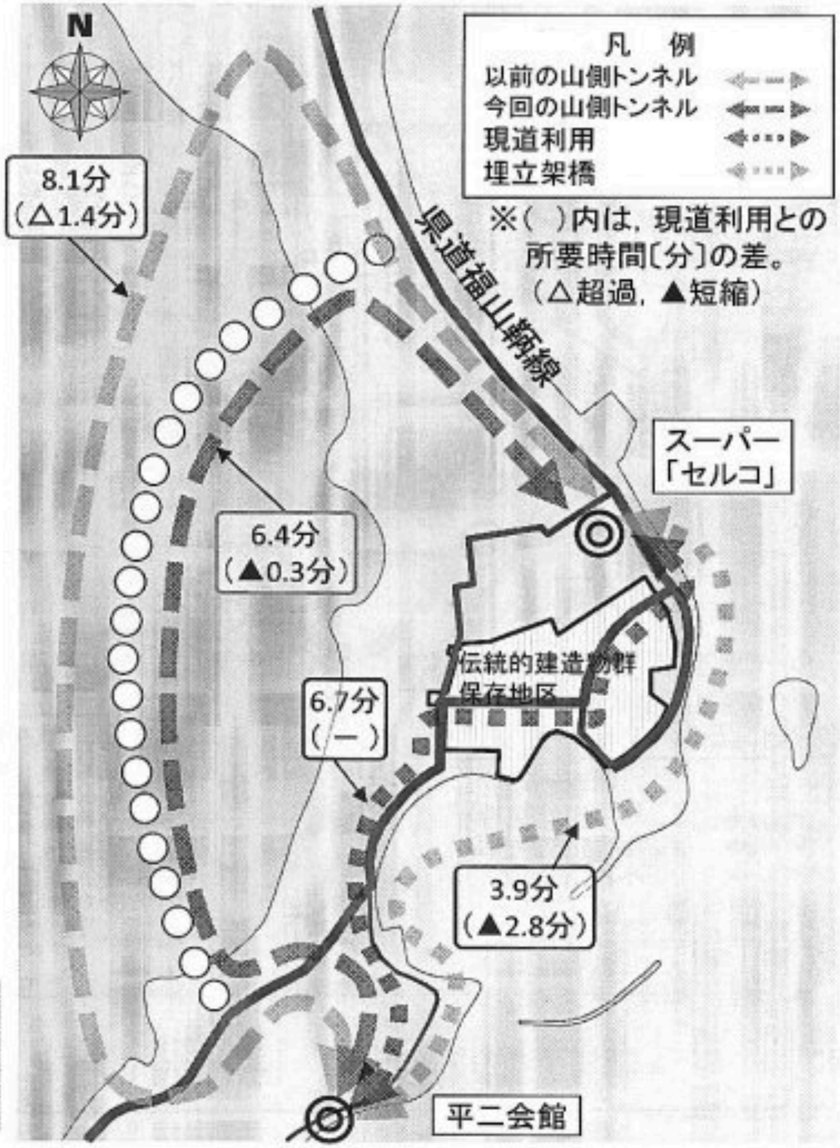


※ 所要時間については，
未改良区間：17km/h，
改良済み区間：40km/hで設定。

⑪ 山側トンネル(その4)

(2)－3　時間短縮(平 ⇔ ｽｰﾊﾟｰ「セルコ」)

- 平(平二会館)から「ｽｰﾊﾟｰ「セルコ」」への所要時間を比較すると，山側トンネルは現道利用よりも0.3分短くなり，埋立架橋は2.8分短くなります。
- したがって，山側トンネルと埋立架橋を比較しても2.5分程度の違いしかありません。



※　所要時間については，
未改良区間：17km/h，
改良済み区間：40km/hで設定。

⑪ 山側トンネル(その5)

(3) 通過交通の排除・歩車分離

・ 町中から通過交通が排除され，町中の交通量は，以前の山側トンネルでは約1,900[台/日]であったものが，約900[台/日]にまで減少します。

・ 特にピーク時の7時～8時の通勤・通学時間帯でも，上り(福山方面)が約60[台/時]，下り(沼隈方面)が約30[台/時]程度の交通量となります。

・ さらに，通学時にトンネルへ迂回ができれば交通量は激減し，その上で歩行者優先レーンを設ければ，安全に通学できるようになり，事実上の歩車分離につながります。

	町中交通量	
現道	約3,400[台/日]	H18 現況値
以前の 山側トンネル	約1,900 [台/日]	H42 推計値
今回の 山側トンネル	約 900 [台/日]	H42 推計値
埋立架橋	約 100 [台/日]	H42 推計値

⑪ 山側トンネル(その6)

(4) 結論

・ 以上のことより，今回提案する山側トンネルはトンネル出入口を町中へ近づけたことにより，以前の山側トンネルよりも利便性が高まり，鞆の皆様においての生活道路としても十分利用が可能であると考えられます。

・ なお，具体的なルートについては，今後，様々な測量や調査を行った上で，決定して行くことになります。

8. 今後に向けて

・ 県の事業方針については，鞆の住民の方々に対し，県が責任を持って説明し，理解を得るとともに，計画した事業の実現に向けて，全力をあげて取り組んでいくこととします。

・ また，道路，港湾，駐車場などの整備や町並み保存などの取り組みにより，生活環境の改善や観光機能の強化などを図り，住民が鞆の歴史と伝統に誇りを持ち続け，安心して生活を送ることができるようにするとともに，鞆は国内外にアピールできる名所，旧跡，古寺の資産を数多く有していることから，本県が推進する「瀬戸内　海の道構想」の中心的観光拠点となるよう，取り組んでいきたいと考えています。