

加古川バイパスリニューアル計画(案)まとまる 事業化へ向けて地域の皆様も参加した計画づくりをスタート

この広報については、今後も継続的に発行していく予定です。

国道2号は、京阪神地方と中国地方を結ぶ広域幹線道路で、その一部である加古川バイパスは、東播磨に位置し、第二神明道路および姫路バイパスと直結する自動車専用道路です。また、起終点を含む6箇所のランプと全線にわたる側道により、地域に密着した生活道路としても暮らしに大きく貢献しています。このバイパスは、供用以来20年以上経過しております。この間、沿道周辺の市街化が進むとともに、人や物の移動に自動車が必要不可欠となりました。これにともない、すでに交通量はバイパスが対応できる限界に達しており、渋滞や交通事故が増加しています。一方、新たな道路の整備には、莫大なコストと時間を必要とします。これらの課題を解決するため、既存の道路を効率的に活用し、再整備するリニューアル計画(案)を立案しました。今後、この計画(案)に対する地域の皆様や道路利用者等のご意見をいただきながら、「加古川バイパスリニューアル」の事業化に向けて取り組んでいきますので、ご理解とご協力をお願いします。

飛躍的な自動車の増加によって低下したバイパスの走行速度

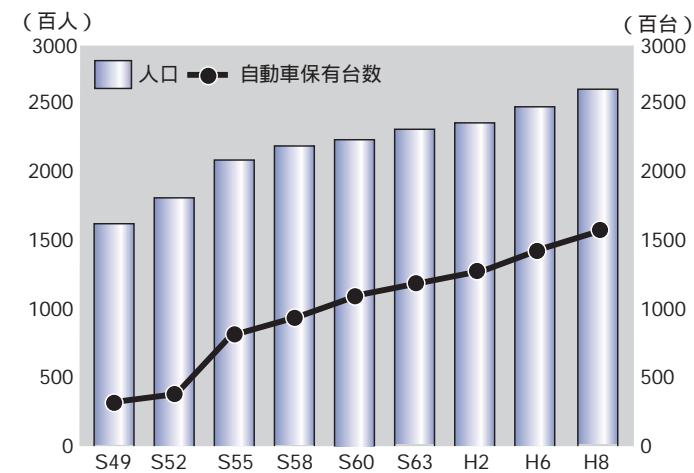
市の人口は、加古川バイパスが供用開始となった昭和49年の165千人から平成8年の264千人へと22年間で約10万人の人口増加(伸び率1.6倍)となっています。

また、市の自動車保有台数は、昭和49年の27千台(軽自動車を除く)から平成8年の159千台へと著しく増加(伸び率5.9倍)しています。

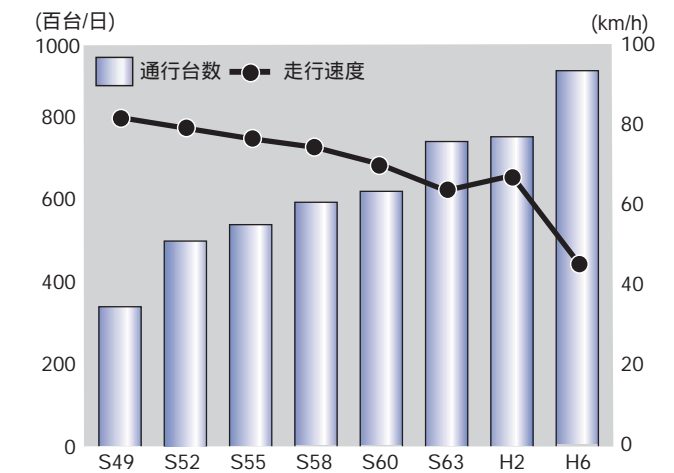
さらに、通行台数は、昭和49年の348百台/日から平成6年の937百台/日へと20年間で約6万台(伸び率2.7倍)増加しています。これは、バイパスの車がスムーズに走れる交通量(440百台/日)の2倍を上回っています。

こうしたことから走行速度は、昭和49年には約80km/hでしたが、平成6年には約47km/h(ラッシュ時)まで低下しています。

加古川市の人口及び自動車保有台数の推移



通行台数及び走行速度の推移

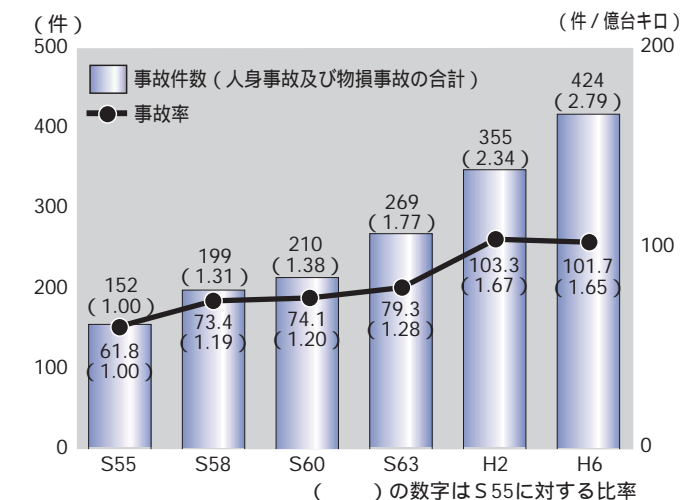


昭和55年に比べて事故件数は約2.8倍

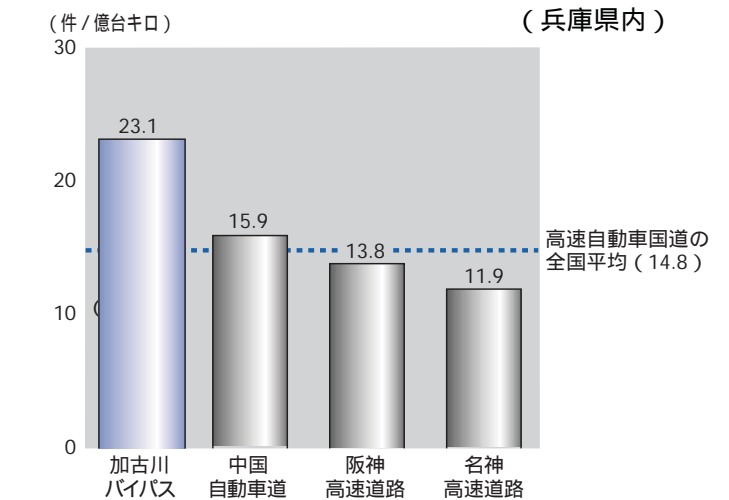
バイパスの本線(ランプ含む)で発生した事故件数は、平成6年には424件ですが、これは昭和55年の約2.8倍になっています。事故率は昭和55年の約1.7倍になっています。

また、県内の他の自動車専用道路と比べても、加古川バイパスの事故率(件/億台キロ)は高くなっています。

加古川バイパス本線上の事故件数の推移



平成6年における事故率(人身)の比較



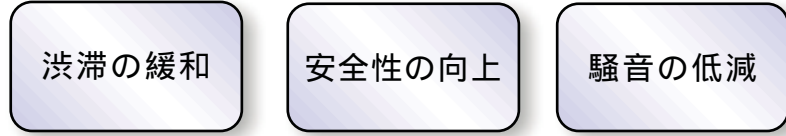
加古川バイパス位置図



安全・快適な東播地域のシンボルロードづくりを目指す 加古川バイパスリニューアル計画（案）

もはや通行量が飽和状態に達している加古川バイパス。単に地域を結ぶ自動車が走行する機能だけでなく、人や環境にも配慮し、時代のニーズにマッチした、東播地域のシンボルロードを目指します。

リニューアルの効果



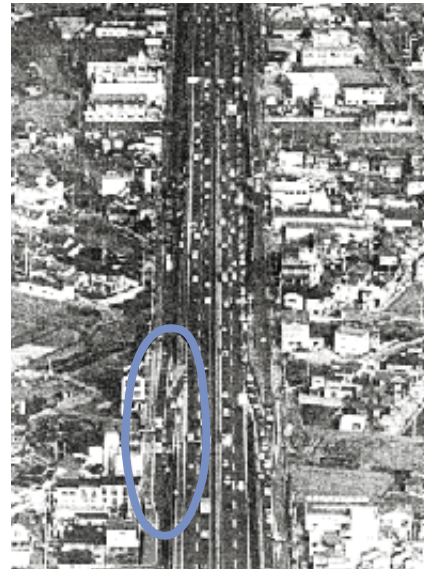
総事業費

約250億円 緊急度の高い項目から順次実施します。

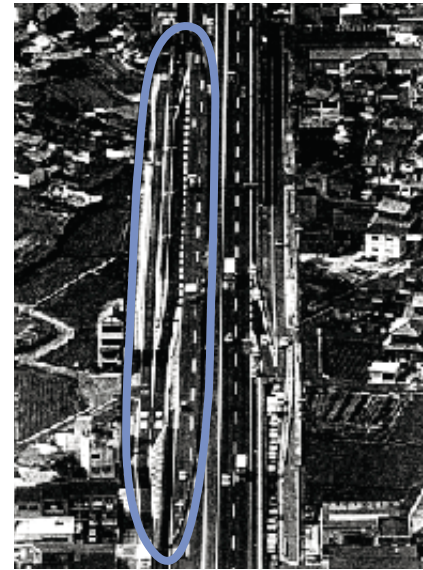
リニューアルの例 - ランプ部の改良

平成9年、加古川東下りONランプの改良を実施。ランプを走行速度に適した長さで延長した結果、本線へスムーズに合流できるようになりました。また、今年度は加古川東上りONランプも工事着手しています。これら事故対策として緊急性の高いランプ部は、先行して事業を行っています。

改良前



改良後



リニューアルの概要（現在の交通状況に対応した改善が必要です）

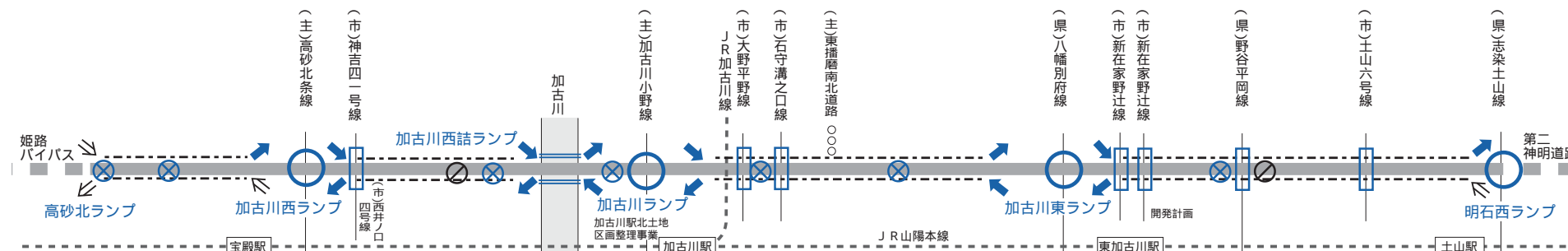
対策案	対策案の概要	現状の問題点
1 ランプ改良 (ONランプ)	加速車線の長さを本線とランプの走行速度に適した長さに改良します。	本線に合流しにくい。事故が多い。
2 ランプ改良 (OFFランプ)	減速車線の長さを本線とランプの走行速度に適した長さに改良します。側道合流部に並行区間を設置します。	減速車線で分岐しにくい。事故が多い。側道との合流区間が短い。
3 ボックス改良	ボックスの内空断面を利用状況に適した大きさに改良します。また、交差道路に拡幅計画がある場合には、その計画に合わせて拡幅します。自転車歩行者の多いボックスは、自転車歩行者の通行帯を設置します。ボックスの出口の視認距離を拡大します。近接しているボックスの内、利用者が少ないボックスで断面が小さく通行上危険がある場合は、これを閉鎖し、他の一方を改良します。	ボックスが小さい。歩車非分離である。ボックス出口での見通しが悪い。
4 新加古川大橋側道の改良	新加古川大橋の拡幅により、上り線の本線を2車線から3車線に拡幅します。下り線の加古川西詰めに出口ランプを新設し、本線を利用して加古川を横断できるよう改良します。下り線の側道は、本線を通行できない二輪車と自転車歩行者専用とします。	上り線側道が不連続である上り線側道交通の本線混入により、交通が輻輳し、渋滞を誘発している。
5 広幅員路肩の設置	他の対策の実施と併せて、本線盛土部の路肩の幅を2.0mから3.0mに拡幅します。	本線路肩が狭く、かつ非常駐車帯が少ない。
6 交差点改良	必要な道路幅を確保して、右折方法を改善します。交差点流入部の交通量に応じて、右折車線、左折車線等を設置して容量の拡大を図ります。	ランプ接続交差点がボトルネックとなり、南北交通の渋滞の原因となっている。交差点の容量が不足しており、渋滞が本線まで影響している。
7 道路交通騒音の低減	新型遮音壁や排水性舗装（低騒音舗装）等の道路交通騒音の低減対策の検討を進めます。	交通量の増大に対し、交通騒音の低減が必要である。

沿道の市街化に併せて、バイパスと交差する県道、市道の幹線道路は拡幅工事が進められており、さらに、バイパス周辺ではJR山陽本線の連続立体交差事業とともに、加古川駅および東加古川駅周辺において土地区画整理事業等の都市計画事業や開発計画が進められています。

このような状況から、加古川バイパス自体の道路構造の改善のほか、バイパ

スと交差する県道、市道の幹線道路との交差点を改善し、南北交通の円滑化を図る対策が必要となっています。

さらに、道づくりにも豊かさやゆとりが求められるようになってきており、加古川バイパスでも環境に配慮しつつ道路構造等の改善を進める予定です。



加古川バイパスリニューアル計画（案）

凡例

対策案	箇所数等	記号
ランプ改良	14箇所	➡
ボックス改良	新設、拡幅等	□
	自動車通行止	⊘
	廃止	⊗
新加古川大橋側道の改良	1箇所	≡
広幅員路肩の設置	1.5km	- - -
交差点改良	4箇所	○
道路交通騒音の低減	全線	—

リニューアル計画の策定は、地域の皆様の意見も取り入れながら推進します。

加古川バイパスのリニューアルは、地域の皆様や道路利用者にも参加していただき、ご意見をききながら事業を進めていくことにしています。

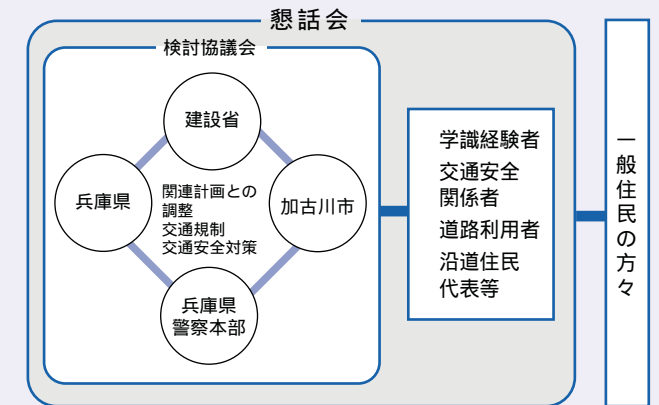
今回お知らせしましたリニューアル計画（案）は、すでに実施した道路利用者に対するアンケート調査も踏まえ、加古川バイパスリニューアル検討協議会（構成：建設省、兵庫県、加古川市、兵庫県警察本部）において、素案としてとりまとめたものです。

今後は、沿道住民の代表者や道路利用者の代表者及び学識経験者等で構成される「加古川バイパスリニューアル懇話会」において、議論を行うとともに、皆様からのご意見も踏まえ、事業計画の策定に向けて取り組んでいきます。

加古川バイパスのリニューアルに対し、皆様のご理解とご協力をお願いします。

加古川バイパスリニューアル懇話会の構成
 学識経験者 沿道住民代表
 道路利用者代表 交通安全関係者代表
 加古川市議会代表 関係行政機関

（組織体系図）



皆様からの意見、感想をお待ちしています。

今後の加古川バイパスリニューアル計画の策定の参考にさせていただきますので、ご意見やご感想を下記へお寄せください。

送付方法は、郵送の他、ファクシミリ、インターネットでも結構です。ご協力よろしくお願いします。

送付先
 建設省 姫路工事事務所 調査第一課
 住所：〒670-0947 姫路市北条1丁目250
 TEL.0792-82-8211 FAX.0792-22-5843

加古川市 土木部 道路建設課
 住所：〒675-8501 加古川市加古川町北在家23-1
 TEL.0794-24-1151 FAX.0794-24-1374
 E-mail: dob_kensetsu@city.kakogawa.hyogo.jp