

(都)益城中央線(県道熊本高森線)事業スケジュール:進捗状況

【凡例】
 :完了
 :施行中
 :施工予定

	H29年度						H30年度						H31	備考(平成30年11月30日現在の取組状況等) (※)数字については、区画整理区域外の寺迫地区、水前寺秋津線区間、益城菊陽線南側区間を含む				
	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月			9月	10月	11月	12月
住民説明・町との連携	<p>◆現地相談窓口(益城町役場内)</p> <p>◆益城中央線連絡協議会</p> <p>○ 12/7</p>																	
測量・設計	<p>◆道路設計 ○縦横断計画、取付道、路側構造、排水施設・流末 ○環境施設帯(歩道、植樹帯)、電線共同溝、照明等道路付属施設 ○橋梁設計 予備設計 地質調査 詳細設計</p> <p>◆沿道街路整備計画策定(地権者の意向等に応じて随時検討)</p>																	<p>◆歩道照明設置 安全で快適な歩道空間形成を図るため、商工会、益城町と協議し歩道照明を設置する</p>
用地交渉	<p>◆丈量図作成</p> <p>◆土地評価委託 ◆移転補償調査</p> <p>◆用地買収・物件移転補償・代替地等・宅地、個別再建に係る個別相談</p> <p>交渉本格化</p> <p>地権者の移転先を積極的に支援</p> <p>◆代替地等情報共有システムの構築・活用</p> <p>◆事業用地保全業務</p>																	<p>◆丈量図作成(※) 450筆/474筆[278人] (95%済) ※対象者:区画整理区域を除いた地権者</p> <p>◆建物調査状況(※) 承諾済:220件 / 237件(93%済)</p> <p>◆契約状況(※) 契約済:93人(140筆) / 278人(474筆) (33%済)</p> <p>◆代替地等情報共有システム 代替地等の情報を広く集め、その情報を提供し、地権者等の移転先選定を積極的に支援する</p> <p>◆事業用地保全業務 取得済用地の維持管理、地権者の再建に合せた補償工事等の先行整備</p>
住民意見に対する取組み	<p>◆熊大と連携した道路空間形成の検討</p> <p>◆住民参加型(1回目)イベント</p> <p>◆熊大まじきラボ</p> <p>◆熊大まじきラボ(毎週土曜日開催)</p> <p>◆提言書の提出</p> <p>◆地区ごとのデザイン調整へ</p>																	<p>◆「県道熊本高森線(都市計画道路益城中央線)に対する12の提言」 熊本大学まじきラボ 平成30年8月15日提出</p>
工事	<p>11/30 入札公告</p> <p>12/28 工事契約</p> <p>※モデル地区候補地選定</p> <p>「モデル地区」の先行整備</p>																	<p><工事工程計画の視点> ①沿道権利者の早期生活再建 ②現道交通の安全・円滑の確保 ③事業進捗に応じた整備効果の早期発現</p> <p>■モデル地区整備箇所 広崎地区:約300m、安永地区:約300m 第1期発注分 広崎地区:2箇所(88.5m、98.5m) 南側歩道 安永地区:1箇所(80.0m) 南側歩道</p>

【大字別】 水前寺秋津線・益城中央線 用地取得の概要 一覧

平成30年11月30日現在

地区名	全体※			契約済			取得率			
	面積 (㎡)	筆数 (筆)	関係者数 (人)	面積 (㎡)	筆数 (筆)	関係者数 (人)	面積 (%)	筆数 (%)	関係者数 (%)	
水前寺秋津線 (桜木4丁目・沼山津4丁目)	305	14	10	131	4	3	43%	29%	30%	
益城中央線	広崎	12,970	99	47	4,143	39	22	32%	39%	47%
	福富	5,656	57	36	1,950	18	12	34%	32%	33%
	惣領	11,992	120	62	1,734	23	17	14%	19%	27%
	馬水	5,117	54	32	981	14	9	19%	26%	28%
	安永・宮園	10,087	100	71	3,551	38	26	35%	38%	37%
	寺迫	1,203	30	20	45	4	4	4%	13%	20%
	計	47,025	460	268	12,403	136	90	26.4%	29.6%	33.6%
合計	47,331	474	278	12,534.0	140	93	26.5%	29.5%	33.5%	

平面図

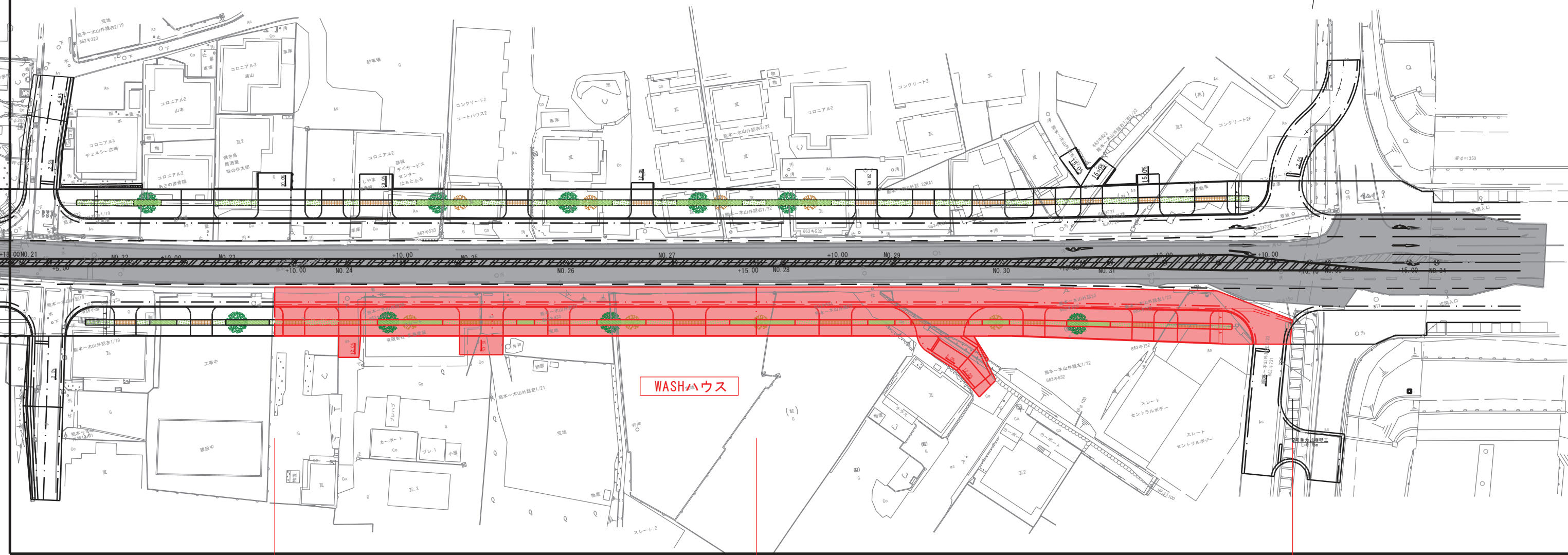
← 熊本方面

益城方面 →

凡例

今回施工	
現道部	

九州自動車道



NO. 23+6.5

益城中央線（広崎工区）1工区 L=88.5m
No. 23+6.5～No. 27+15.0（南側）

NO. 27+15.0

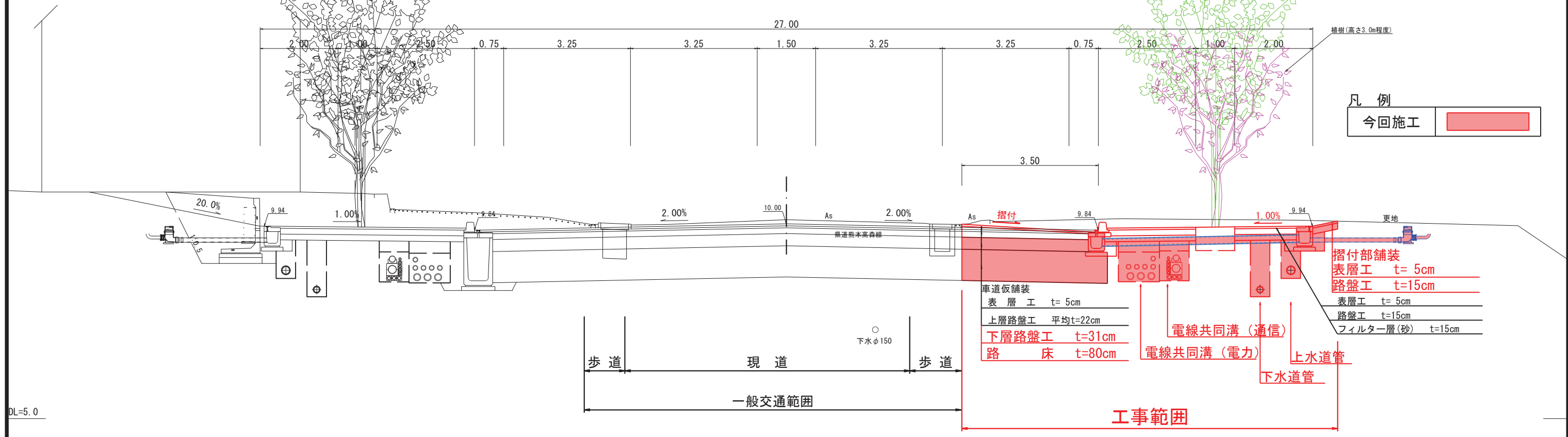
益城中央線（広崎地区）2工区 L=98.5m
No. 27+15.0～No. 32+13.5（南側）

NO. 32+13.5

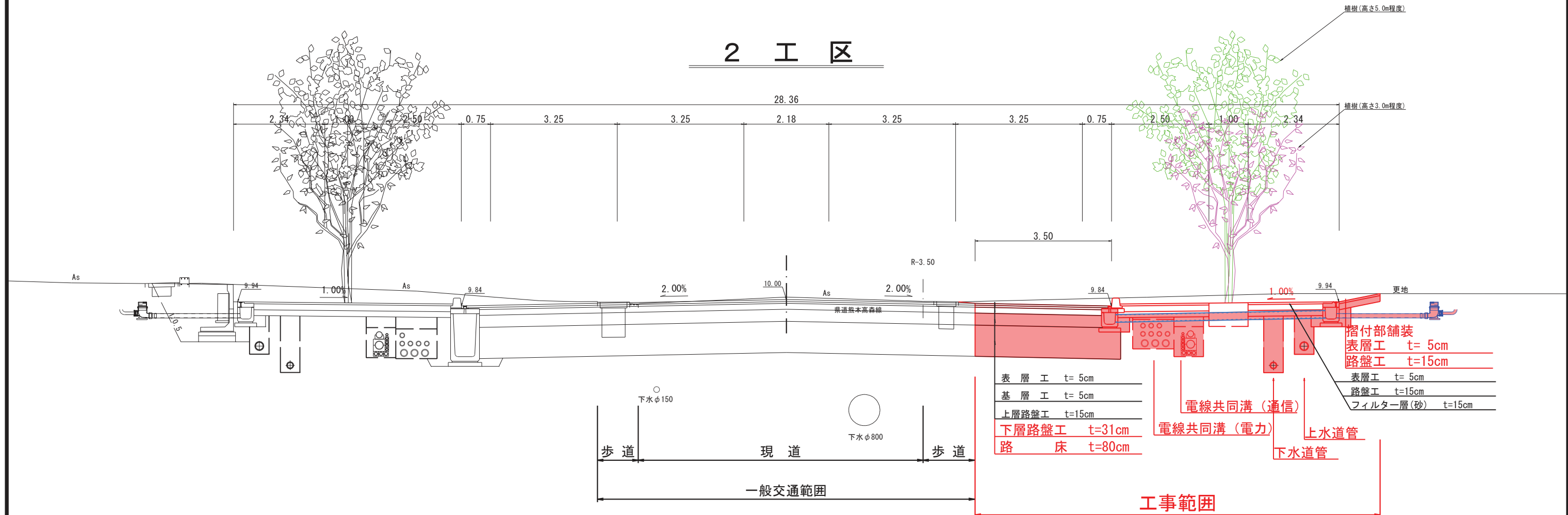
益城中央線（広崎工区）標準断面図

資料 3-2

1 工区

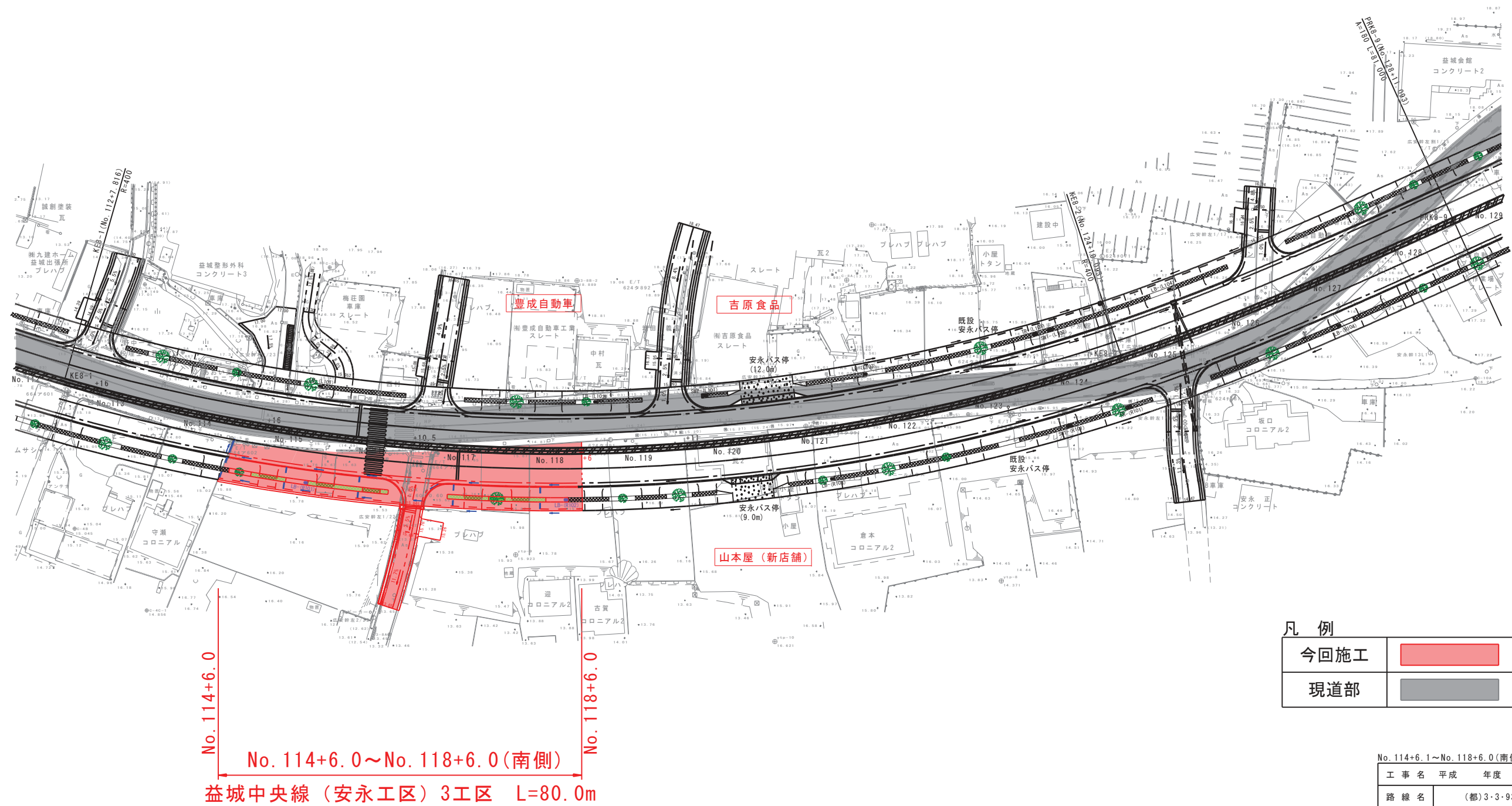


2 工区



平面図

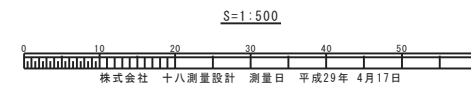
S=1:500



凡例

今回施工	
現道部	

No. 114+6.0
 No. 114+6.0~No. 118+6.0 (南側)
 益城中央線 (安永工区) 3工区 L=80.0m
 No. 118+6.0

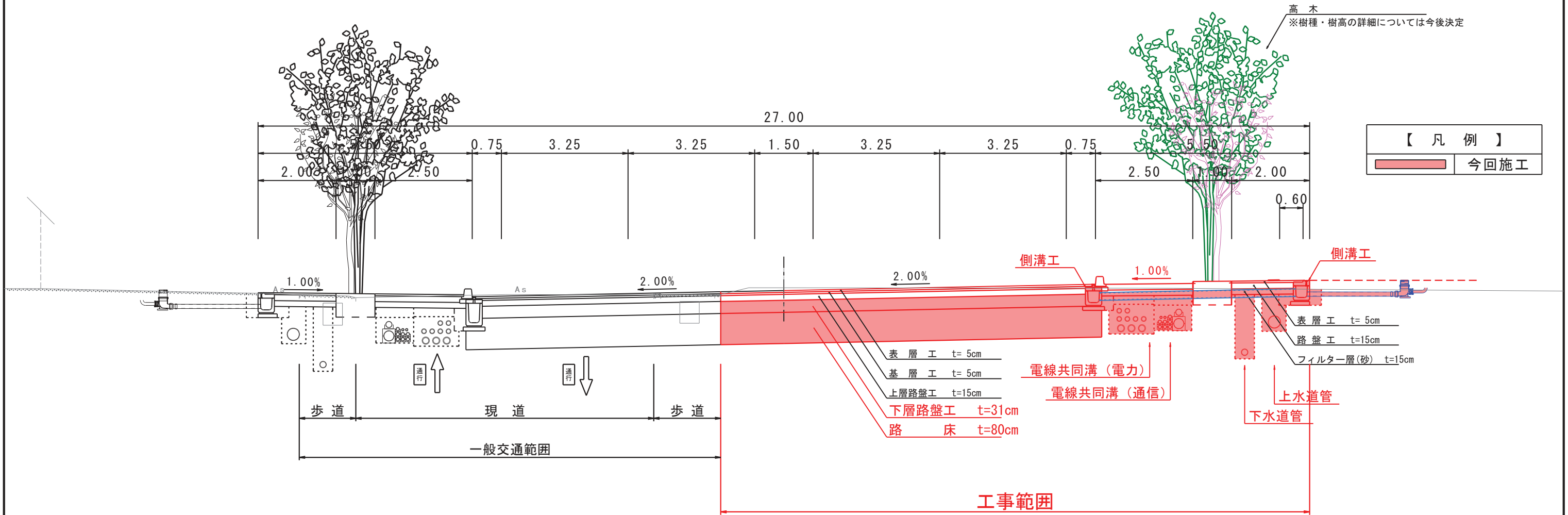


No. 114+6.1~No. 118+6.0 (南側)			
工事名	平成	年度	工事
路線名	(都)3・3・93 益城中央線		
工事箇所	上益城郡 益城町 大字安永他地内		
図面種類	平面図		
縮尺	S=1:500		
図面番号	全	00 葉	第 00 号
現況図	電子平板測量実測データ (測量日 平成29年4月)		
発注機関名	熊本県 県央広域本部 土木部		

標準断面図

益城中央線（安永工区）

3 工区



(都)3・3・93 益城中央線

工事名	平成	年度	工事
路線名	(都)3・3・93 益城中央線		
工事箇所	上益城郡 益城町 大字安永他地内		
図面種類	標準断面図		
縮尺	S=1:100		
図面番号	全 00 葉 第 00 号		
現況図	横断測量実測データ		
発注機関名	熊本県 県央広域本部 土木部		

県道熊本高森線（都市計画道路益城中央線）に対する 1 2 の提言

主旨 熊本大学ましきラボでは、熊本地震で甚大な被害を受けた益城町において、住民と行政のつなぎ役としての様々な復興支援活動を行う中で、県道熊本高森線の4車線化事業についても、住民の皆様から様々なご意見をいただいていた。

これらの地域の意見を踏まえた上で、益城町の復興に向け、歩いて楽しい賑わいのある空間や地域性に配慮した道づくりのための提言を取りまとめたもの。

提 言 概 要

I. 益城町の顔づくり

提言 1. 「益城らしさ」を活かす・つくる

- 地震の復興のシンボルとして、100年後にも魅力的で、町民の誇りとなる道
- 豊かな自然との身近さや、長い間培われたなどの「益城らしさ」を活かす
- 人と人をつなぐ場として、新たなコミュニティを紡ぎなおす空間として機能

提言 2. 住民の希望を反映しやすい柔軟なデザイン

- デザインや整備のプロセスに住民自らが参加
- 柔軟なデザインを取り入れ、地域に合わせた多様な空間の実現

提言 3. 沿道と一体的な空間づくり

- 歩道に隣接した公共空間に加え、民間敷地とも連携した一体的な空間づくり
- 広い歩行者空間を活かしたまちづくり活動の展開
- 県や町などの行政だけでなく、住民の主體的な活動が必要

II. 歩行者を中心としたみちづくり

提言 4. 歩行者も自転車も快適な道

- 全ての人が気持ちよく安全に、散歩やジョギング、自転車で走ることができる道
- 夜の安全確保のための街路照明の設置を検討
- 益城町長の進める「あるくプロジェクト」との連携

提言 5. 安全な横断への工夫

- 老人や子供、車椅子利用者なども含めた横断時の安全性、利便性の確保
- 押しボタン式信号機のある横断歩道の適切な設置
- 見通しの良さによる安全性確保に併せ、適切なたまり空間を沿道土地利用とともに工夫

提言 6. 公共交通の利便性の向上

- 歩ける町にするために、バス定時制の確保などの公共交通の利便性向上
- 快適なバス停のデザイン
- 町主導による沿道への駐輪場や駐車場の誘導、及びサイクル&ライド等の実現

III. 周辺へ波及するまちづくり

提言 7. 沿道施設へのアクセス性の確保

- 中央ゼブラゾーンの設置による、右折車両による沿道施設へのアクセスの向上
- 駐車場などを可能な限り建物の裏側に誘導し、歩行者のアクセス性を確保

提言 8. 沿道環境への配慮

- 粉塵や騒音の抑制など、舗装材の選択になどにおいて最大限の技術的な工夫を検討
- 敷地境界をブロック塀等でなく生垣を推奨することで沿道環境向上及び防災への貢献

提言 9. 防災・減災の町の実現

- 防災に役立つ道として、多様な視点からの貢献を検討
- 電線地中化による防災機能の向上
- 内水氾濫など自陣以外の自然災害に対し、県道を含む総合的な対策を検討

IV. 住民と協働する仕組みづくり

提言 10. わかりやすい情報公開

- 地権者以外の住民など、広い住民を対象とした継続的な情報公開
- 道路の段階構成という面的な考え方の意義や必要性について住民の深い理解が必要
- 専門HPの開設や仮設の拠点施設整備などを検討

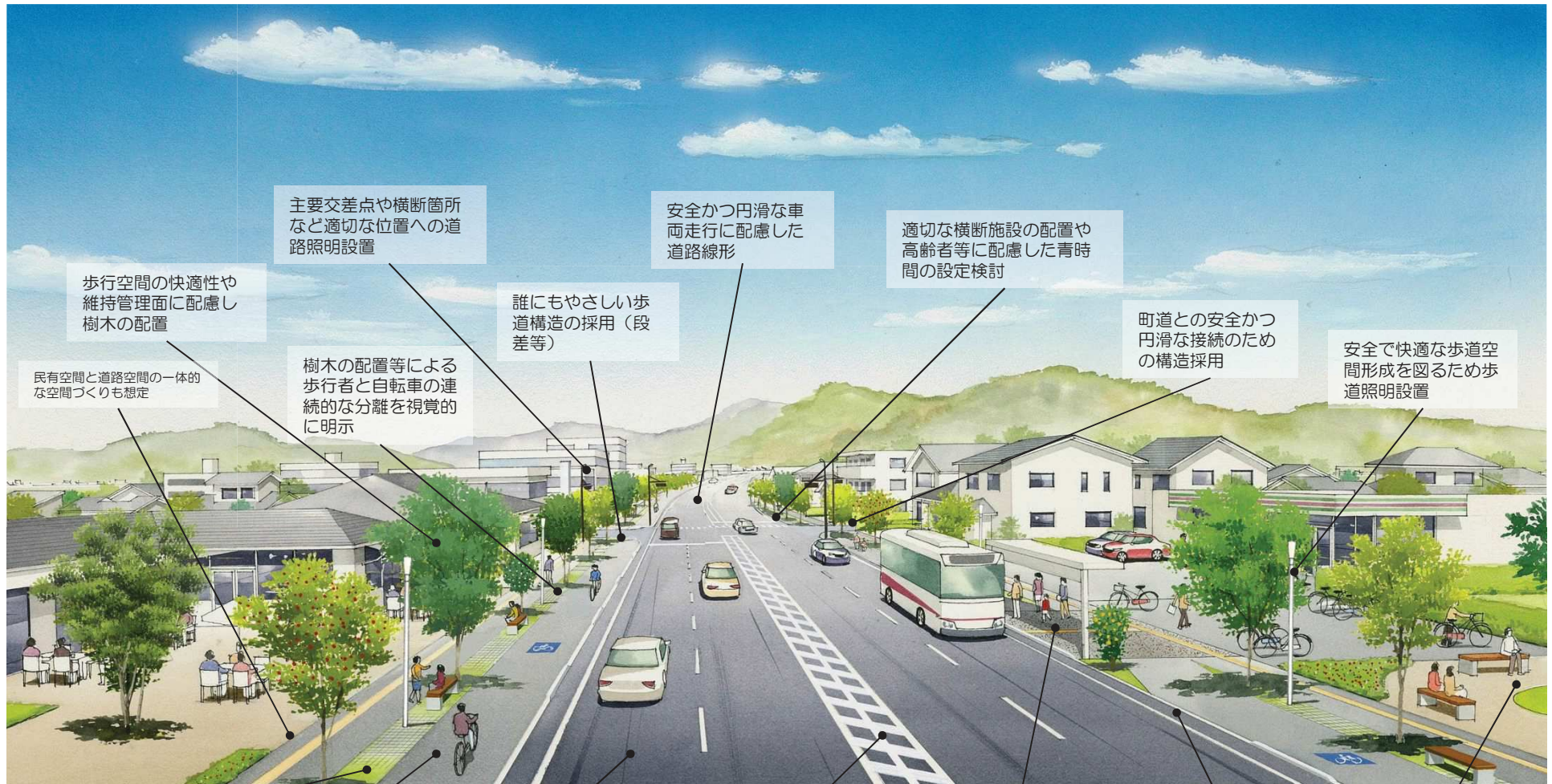
提言 11. 住民とのプロセスの共有

- 継続的な住民協働プロセスの構築
- モックアップ（試作）などを通じた、検討・整備プロセスの共有

提言 12. 住民との協働に基づくルールづくり

- まちづくり協議会などの住民組織との連携
- 町主導による、建築の作り方、道路の使い方など、住民との議論に基づいたルールづくり
- 県道整備プロセスを通して、県から町へ、そして住民へと活動の主体の遷移

(都) 益城中央線 道路区間形成イメージ



主要交差点や横断箇所など適切な位置への道路照明設置

安全かつ円滑な車両走行に配慮した道路線形

適切な横断施設の配置や高齢者等に配慮した青時間の設定検討

歩行空間の快適性や維持管理面に配慮し樹木の配置

誰にもやさしい歩道構造の採用(段差等)

町道との安全かつ円滑な接続のための構造採用

安全で快適な歩道空間形成を図るため歩道照明設置

民有空間と道路空間の一体的な空間づくりも想定

樹木の配置等による歩行者と自転車の連続的な分離を視覚的に明示

緑豊かな益城の風景を道路整備に取り込み(グリーンベルト)

防災機能向上等に向けた電線共同溝の整備

走行安全性や騒音低減効果のある排水性舗装の採用

沿道利用への出入りに配慮した中央ゼブラゾーンの配置

公共交通の定時制や利便性に配慮したバス停留所構造採用

益城町雨水総合管理計画に基づく排水施設の整備

残地を活用した駐輪場やポケットパーク等の設置検討

植樹帯の整備に関する考え方

- 緑豊かな益城町の風景を道路整備に取り込むとともに、全線で歩行者が快適に利用できるよう、自転車との安全な分離を図るため、**樹木と舗装デザインにより連続的なグリーンベルト**を形成
- 維持管理面や沿道乗入等に配慮し連続的な低木（ツツジ等）は設けず、**樹木はスポット的な配置を基本**
- 樹木については、県内での生育実績のある樹種から選定し、主として配置する“**主景木**”と場所に応じて彩りを与える“**添景木**”の組合せ



候補樹種について

木陰をつくり緑があまり重ならない樹種を選定

名称	ナナメノキ	カツラ	ホルトノキ	タブノキ	クロガネモチ	ケヤキ
主景木						

花などの彩りを生むものを選定

名称	ウメ	サクラ	サルスベリ	ヤマボウシ	シモクレン	ハクモクレン
添景木						

横断施設箇所に関する検討

各横断施設を総合的に評価整理し必要性等を検討

- 利用実態(現況と将来)
- 通学路との関係性
- バス停など周辺施設との関係性
- 円滑な交通への影響等

基本的な考え方

- ◆ 交通処理上問題ない限り既存横断歩道を維持
- ◆ 可能な限り無信号横断歩道に押しボ信号設置
- ◆ 歩車分離方式の採用検討

歩行者横断方式の検討

交通量の多い主要交差点で右左折自動車と歩行者(自転車含む)の交錯が危険

益城町や地域の方々の意向も踏まえ「歩車分離方式」の横断方式を検討

「歩車分離方式」とは・・・

自動車の青時間とは別に歩行者専用の青時間を別途設ける方法。

多少待ち時間は長くなる傾向にあるが、自動車と歩行者が分離され歩行者の多い交差点では安全性が向上

歩行者の安全性及び回遊性向上

車両交通の円滑性

	歩車混在	歩車分離方式	
	(一般的な2現示)	(歩車分離)	(スクランブル)
東西の流れ			
南北の流れ			
歩行者の流れ	—		

自動車と歩行者の交錯が無く安全性が向上

自動車と歩行者の交錯が無く安全性が向上

+ 賑わい創出や回遊性向上に寄与

- 惣領交差点
- 古閑入口交差点

- 木山交差点

高齢者等に対応した横断歩道青時間の検討

- 一般的に横断歩道の青時間は、成人の歩行速度(1.0m/s)で渡るために必要な時間を踏まえ設定。
- 今回は、**高齢者等に対応した歩行速度(0.8m/s)**で渡りきるために必要な青時間を踏まえ設定し、交通管理者と協議

(一般的)

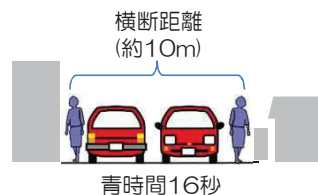
(今回)

$$\frac{\text{横断距離}}{\text{歩行速度}(1.0\text{m/s})} + \alpha$$

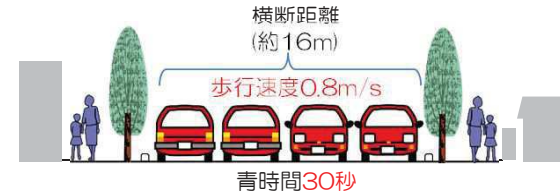
$$\frac{\text{横断距離}}{\text{歩行速度}(0.8\text{m/s})} + \alpha$$

≪横断歩道の青時間の例≫

(現況の押しボタン式横断歩道)



(4車線化後の押しボタン式横断歩道)

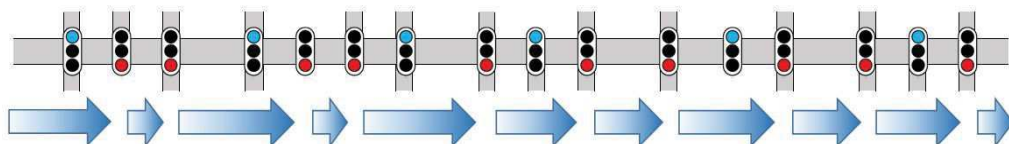


4車線化による交通環境の変化

現状

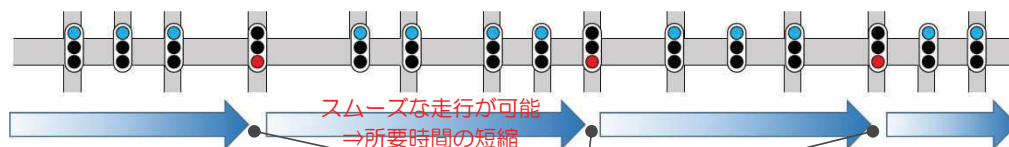
連続走行可能範囲

- 信号が単独で制御されておりスムーズな交通処理を阻害



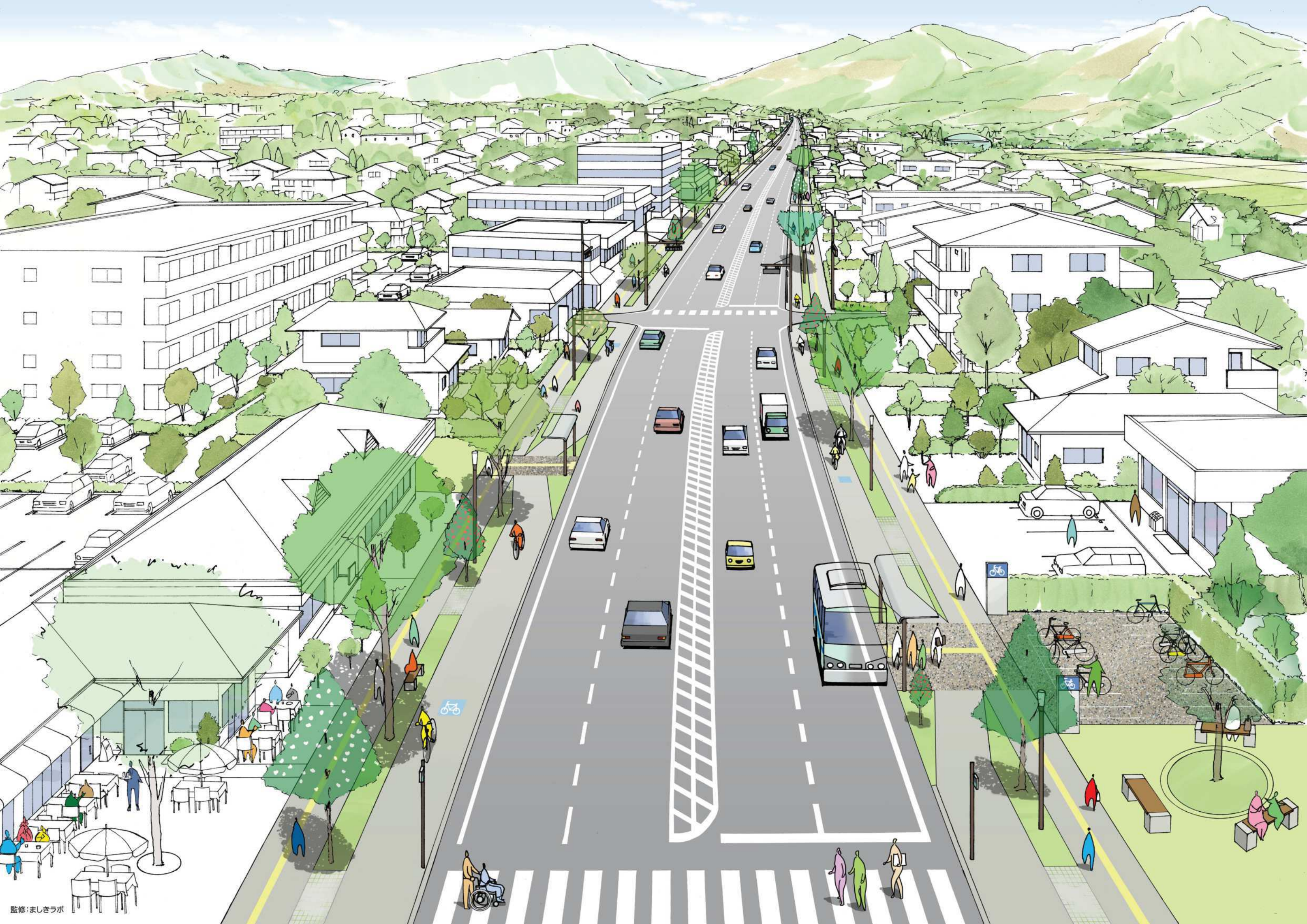
4車線整備後

- 各信号が連動されることで交通処理の円滑化に寄与(所要時間の短縮)
- 信号の設定により速度のコントロールも可能(高速走行の抑制)



スムーズな走行が可能
⇒所要時間の短縮

一定区間で連続走行を遮断
⇒高速走行の抑制







Coffee

Family Lounge