

第5章 新規主要事業について

(1) 新規主要事業の抽出

新規事業は、前章で抽出した以下の8事業とし、事業概要を次頁以降に示す。

番号	新規事業名(仮称)
1	市街地道路ネットワーク再構築事業
2	郊外道路ネットワーク強化事業
3	跡地横断道路整備事業
4	局部改良関連事業
5	歩行者空間ネットワーク整備事業
6	自転車空間ネットワーク整備事業
7	平久保半島エコロード整備事業
8	民間活力を活用した魅力空間創出事業

(2) 新規主要事業の実施スケジュール(案)

島内における骨格的な道路となる石垣空港線(事業中)を含め、各事業の実施スケジュールは以下のとおり想定している。(破線矢印は関連性の高い事業を示す)

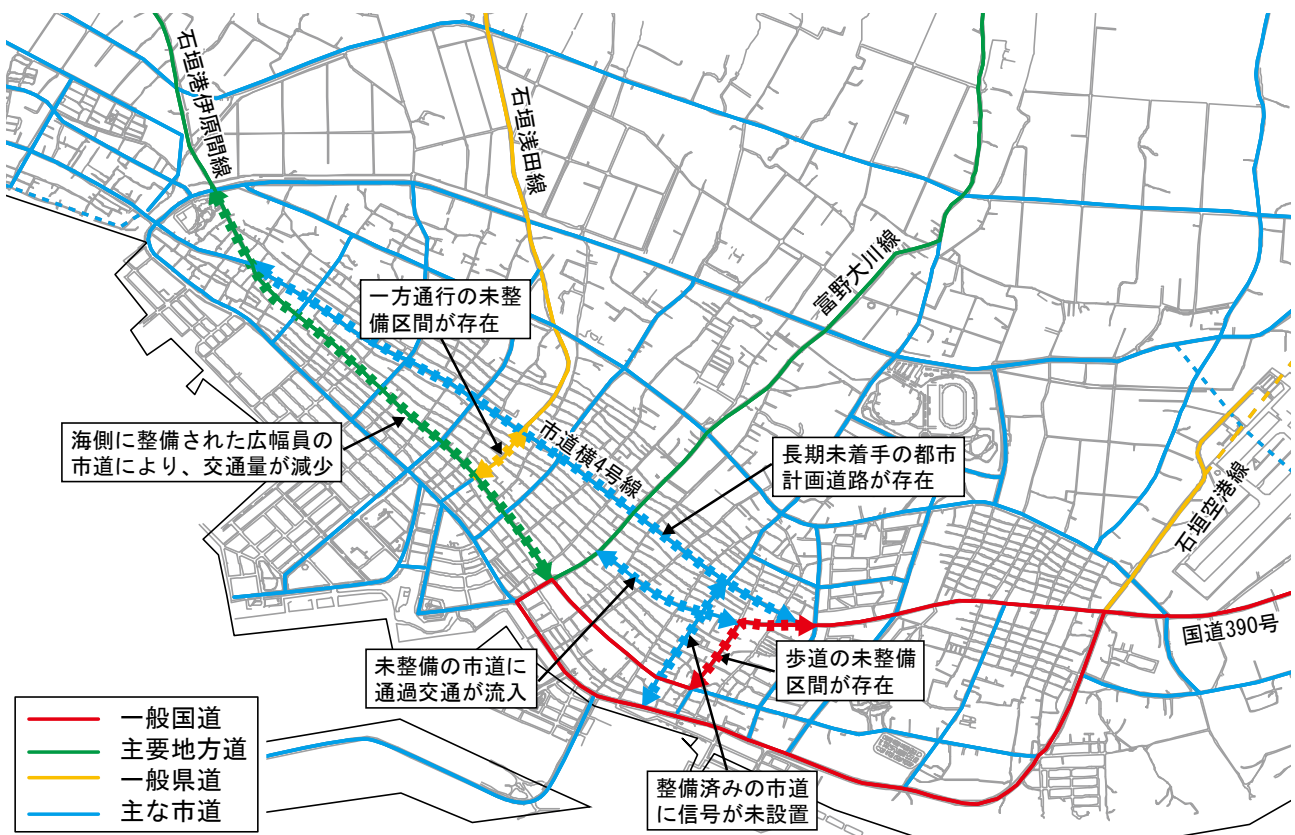
新規事業名		短期 (概ね5年以内)	中期 (概ね5~10年)	長期 (10年以上)	備考
参考	石垣空港線整備事業				H31完了予定
1	市街地道路ネットワーク再構築事業	① ② ③	④ ④		①都市計画道路横4号線 ②石垣港伊原間線関連 ③石垣浅田線 ④国道390号関連
2	郊外道路ネットワーク強化事業				上段:新川白保線 下段:石垣港伊原間線
3	跡地横断道路整備事業				
4	局部改良関連事業	 -->			上段:短期事業 下段:中期事業
5	歩行者空間ネットワーク整備事業				
6	自転車空間ネットワーク整備事業				
7	平久保半島エコロード整備事業				
8	民間活力を活用した魅力空間創出事業				

(1) 背景、目的

- 市街地部の道路を対象に、幹線街路の拡幅整備や既存道路の幅員再構築を行い、主道路と従道路を整理することにより、市街地における道路ネットワークの円滑性と安全性を高める。

(2) 現状

- 都市計画道路横4号線は、幅員 12m の幹線街路として都市計画決定されているが、当該路線の市道区間は未整備のため、歩道の連続性や安全性が確保されていない。
- 石垣港伊原間線は、幅員 12m で整備済みであるが、海側に整備された市道美崎新栄通りの方が広幅員であるため、幹線道路としての役割が低下している。
- 市道美崎新栄通りは、緊急輸送道路に指定されているものの、電線地中化が行われておらず、災害時の道路空間確保が課題とされている。
- 石垣浅田線は、一方通行の未整備区間が存在することにより、幹線道路のネットワークが不完全で、目的地までの案内誘導に支障を来しているが、並行する市道縦10号線が整備済みであるので、その機能を代替している。
- 国道390号(現道)は、市道横4号線から登野城(南)交差点までの区間が未整備であるが、海側にバイパスを整備済みであり、幹線道路としての機能は確保されている。
- 市道横3号線は、幅員が狭く歩道の無い生活道路であるが、多くの通過交通が流入している。
- 市道縦1号線は、幅員 12m で整備済みであるが、信号の設置されていない交差点が存在するため、交通事故の危険性が指摘されている。

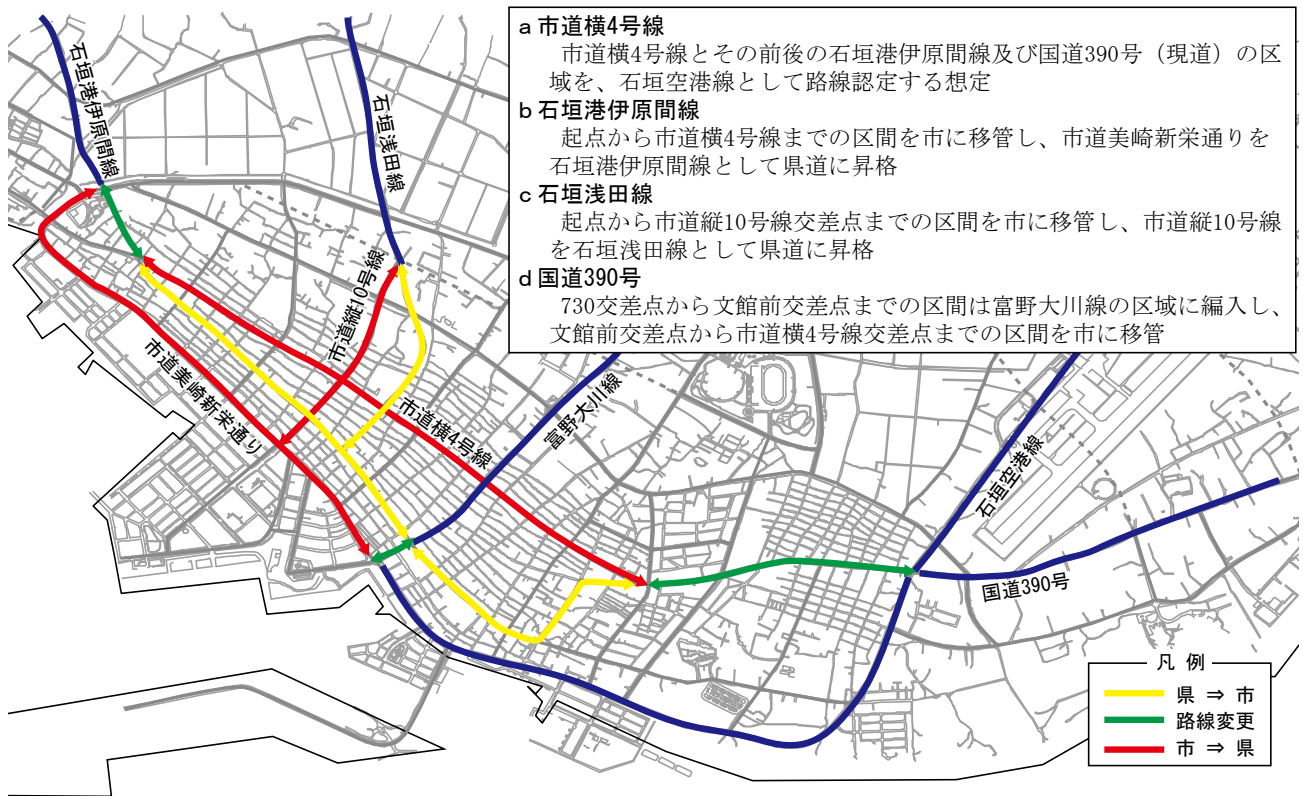


(3) 対策内容

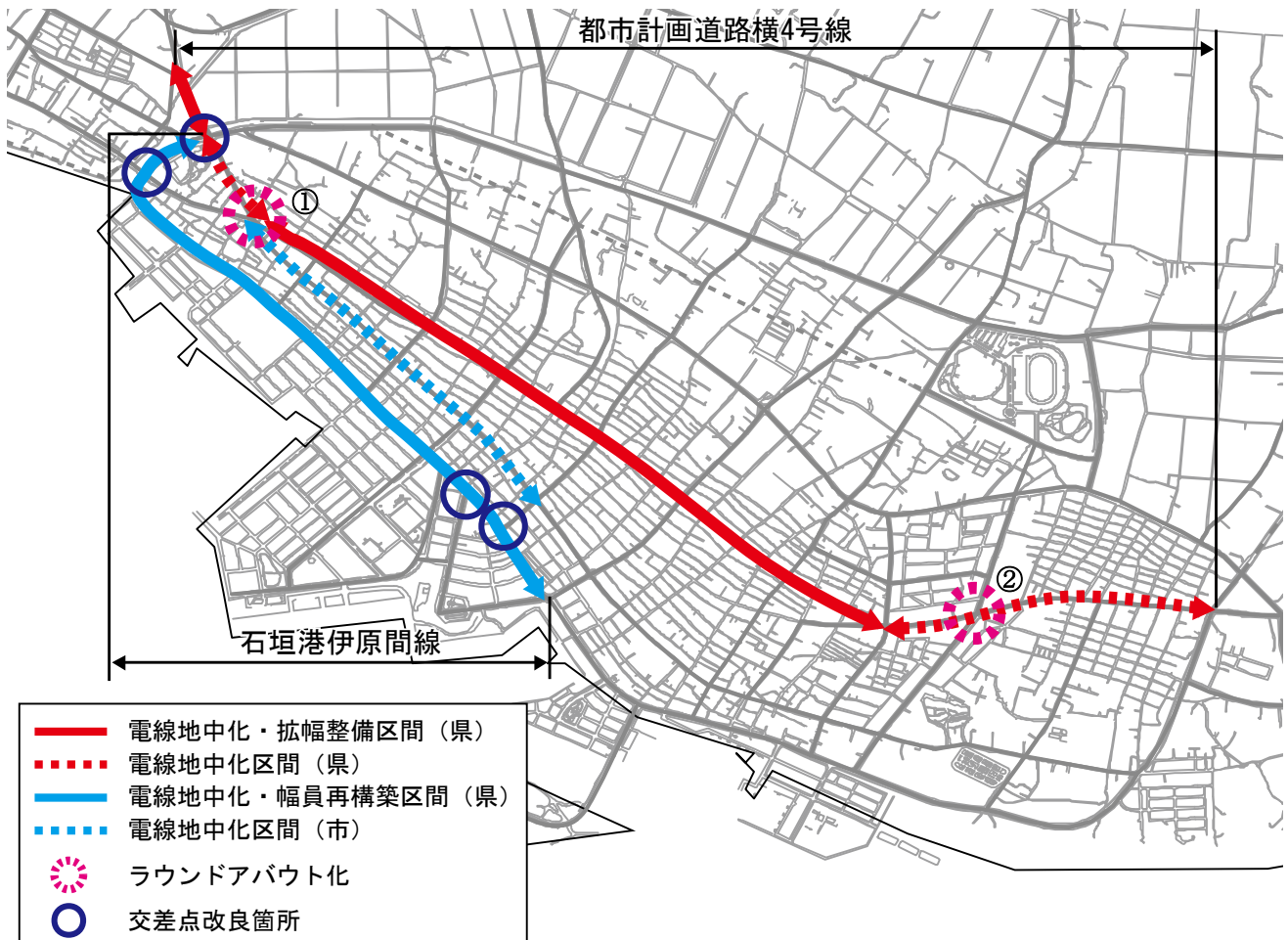
【事業を構成する施策及び内容】			
路線	施策	内容	事業主体
都市計画道路横4号線	拡幅整備	・都市計画決定された道路幅員 12mを基本として拡幅整備を行う。	県
	変則交差点の改良(計画図①②)	・ツンマーセの空間を保全しつつ、交差角が小さく、交差点面積が広い信号交差点を、ラウンドアバウト交差点等に改良し、安全性を高める。	県
	無電柱化の推進	・景観の向上や安全で快適な通行空間の確保の観点から、電線地中化だけでなく、裏配線や軒下配線の活用も検討し、無電柱化を実施する。	県
	ポケットパークの整備	・残地や地域資源等を活用しながら、地域住民の憩いの場となる空間を整備する	県/市
	沿道景観の保全	・街路整備に併せて、地区計画等を定めることにより、良好な沿道景観の形成を図る。	市
石垣港伊原間線関連	電線地中化	・良好な街路空間の構築、災害時の空間確保等の観点から電線地中化を行う。	県・市
	幅員再構築	・現道路用地内で、停車帯、自転車レーン、歩道、植栽など、幹線街路として必要とされる機能の再構築を行う。	県
	交差点改良	・電線地中化、幅員再構築にあわせて、交差角が小さい、右折帯が設置されていない等、対策の余地がある交差点を対象に改良を実施する。	県/市
石垣浅田線	交差点改良(計画図③)	・石垣浅田線と縦10号線の交差点において、県道⇄市道の移管を前提として、主道路を明確にした交差点改良を行う。	県
	通過交通抑制策(計画図④)	・交差点改良にあわせて、石垣浅田線の移管区間において、一方通行化によるコミュニティ道路化を行い、通過交通の抑制及び、安全な通学空間の創出を図る。	県
	信号撤去(計画図⑤)	・交差点改良及び通過交通抑制策の整備に併せて、当該区間の信号の撤去を行う。	県
国道390号関連	交差点改良(計画図⑥)	・国道390号と市道横4号線の交差点において、国道390号現道の移管を前提として、主道路を明確にした交差点の改良を行う。	県
	通過交通抑制策(計画図⑦)	・上記交差点から八島町(西)交差点までの区間を対象に、一方通行化、コミュニティ道路化等を行い、通過交通の抑制及び、歩行者空間の創出を図る。	県・市
	通過交通抑制策(計画図⑧)	・交差点改良、横4号線の整備にあわせて、横3号線の仲道交差点から大川(南)交差点までの区間を対象に、一方通行化、歩車共存道路化等を行い、通過交通の抑制を図る。	市
	信号設置・撤去(計画図⑨)	・交差点改良及び通過交通抑制策の整備により、不必要となる信号を撤去するとともに、本来信号制御が必要な交差点(市道と国道390号バイパス、現国道390号、横4号線の交差点等)に信号を設置し、道路ネットワークの安全性と円滑性を高める。	県

(4) 事業計画図（事業箇所図）

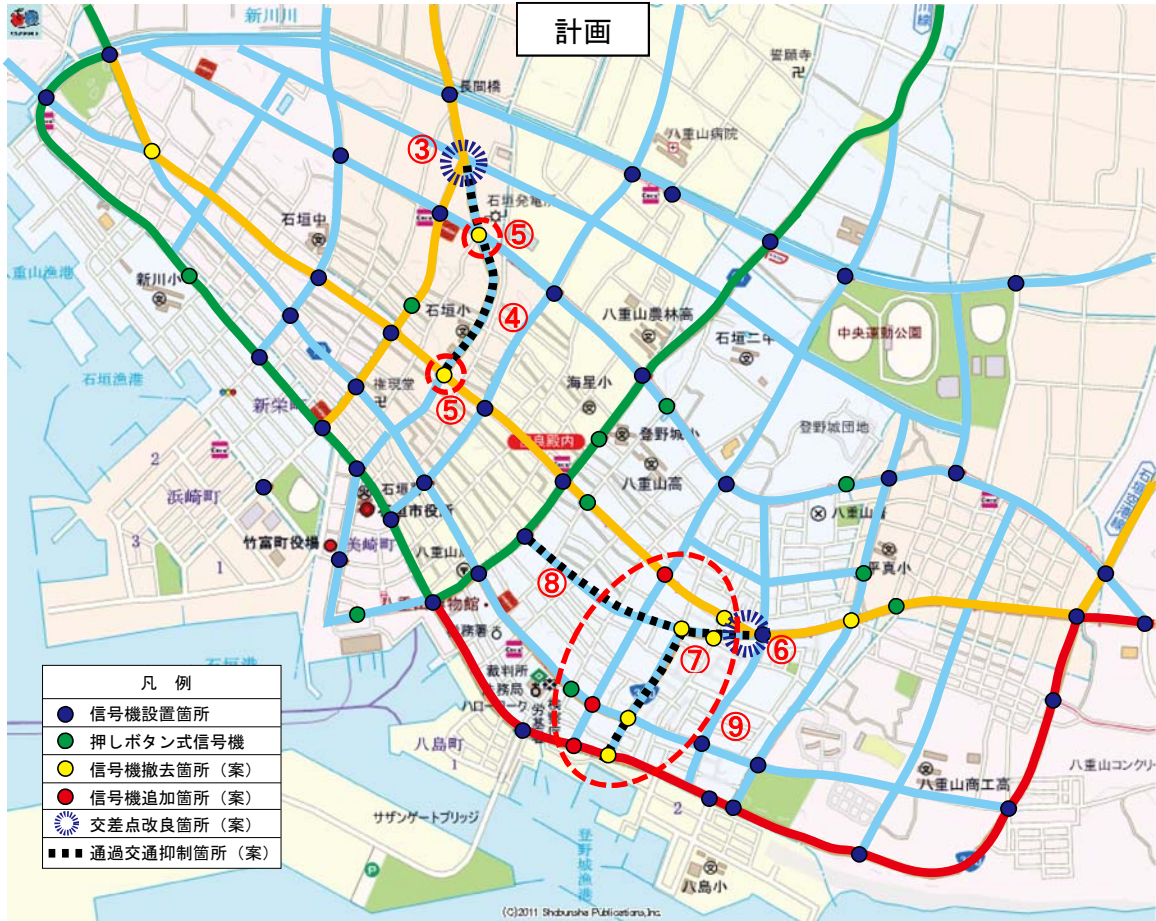
■道路移管および路線認定の考え方



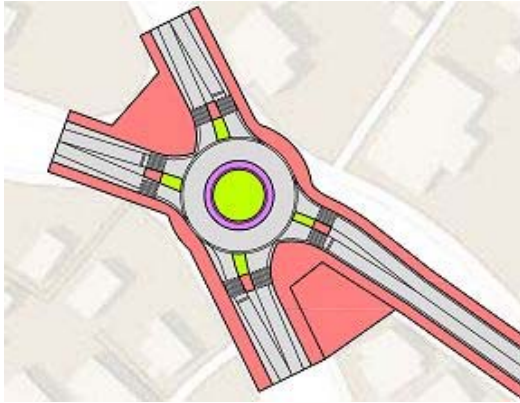
■都市計画道路横4号線・石垣港伊原間線関連



■石垣浅田線・国道390号関連



■ 交差点改良イメージ①



■ 横4号線拡幅整備イメージ



■ 交差点改良イメージ③



■ 交差点改良イメージ⑥



■ 交差点改良イメージ②



■ 石垣港伊原間線電線地中化イメージ



■ 通過交通抑制イメージ④



■ 通過交通抑制イメージ⑧

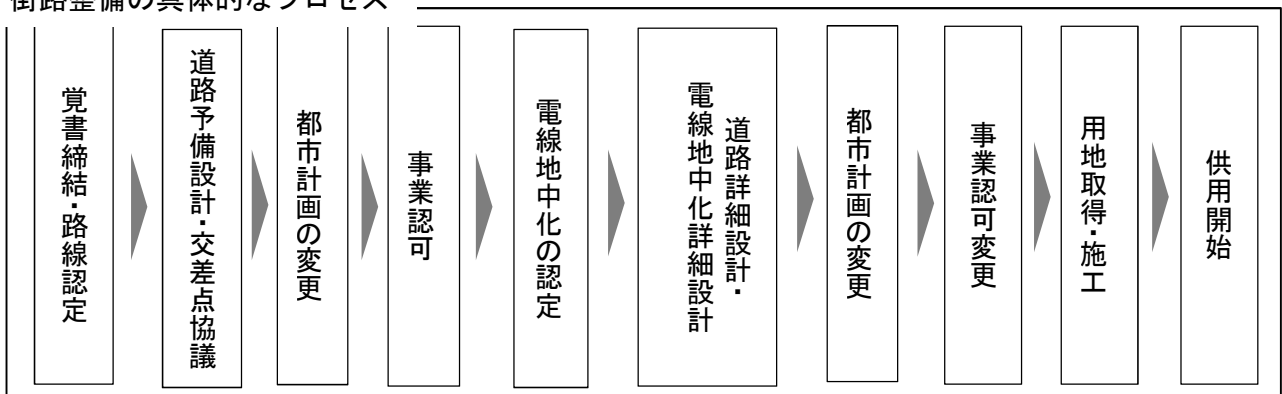


(5) スケジュール

施策	事業目標期間			事業主体	
	短期 (概ね 5 年)	中期 (概ね 5~10 年)	長期 (10 年~)		
都市計画道路横4号線関連	道路移管	■ ■ ■ ■ ■ 覚書締結、路線認定・廃止			県/市
	街路整備 ・拡幅整備 ・交差点改良 ・無電柱化 ・ポケットパーク整備	→ 予備設計 → 事業認可 → 詳細設計	→ 用地取得、施工		県/市
	沿線景観の保全	→ 地区計画作成、	→ 都市計画決定		市
石垣港伊原間線関連	道路移管	■ ■ ■ ■ ■ 覚書締結、路線認定・廃止			県/市
	電線地中化等	→ 調査測量設計、	→ 施工 (県) → 調査測量設計、施工 (市)		県/市
石垣浅田線関連	道路移管	■ ■ ■ ■ ■ 覚書締結	■ ■ ■ ■ ■ 路線認定・廃止		県/市
	交差点改良・ 通過交通抑制	→ 設計、用地取得、施工			県
	信号撤去	■ ■ ■ 協議	● 撤去		県
国道390号関連	道路移管	■ ■ ■ ■ ■ 覚書締結、路線認定		■ ■ ■ 廃止	県/市
	交差点改良・ 通過交通抑制		→ ※設計、施工		県/市
	信号設置撤去		■ ■ ■ 協議	● 設置、撤去	県/市

※横4号線の並行区間の完成後

街路整備の具体的なプロセス



(1) 背景、目的

- 石垣島内の郊外部の道路を対象に、防災機能の強化、横断幹線軸の構築など、幹線道路としての機能を高める整備を行う。

(2) 現状

【石垣港伊原間線】



- 当該路線の沿岸部は、台風時の高潮等で道路が冠水し、通行が困難となる可能性がある。
- 沖縄県が想定している高潮浸水予測図においても、沿岸部の全区間において、石垣港伊原間線が浸水することが予測されている。

【新川白保線】

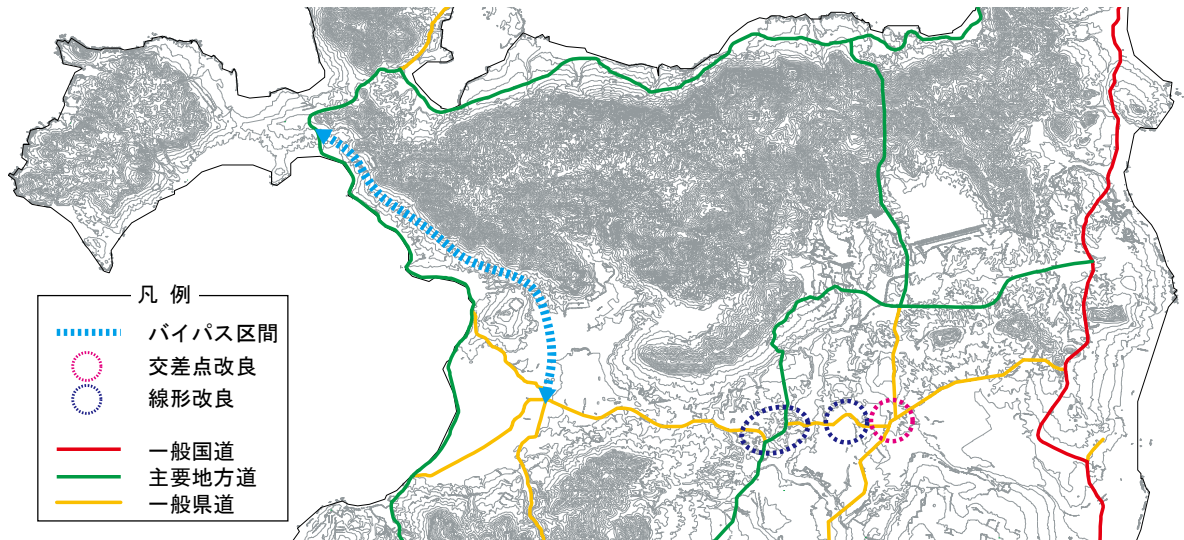
- 当該路線において、交差角が小さい等により、安全性の低い交差点が存在する。
- 当該路線は、交通流に右左折が生じる変則路線、かつ前後の線形要素と比べて曲線半径が小さい区間の存在等により、走行性が低いことから、その他の市道等に通過交通が流入している。

(3) 対策内容

【事業を構成する施策及び内容】

路線	施策	内容	事業主体
伊原間線 石垣港	BP 整備	<ul style="list-style-type: none"> 緊急時(主に高潮等)の代替経路を確保するため、石垣港伊原間線のBPとして整備を行う。 整備区間は、崎枝から石垣浅田線または新川白保線までを想定しており、高潮等の浸水エリアを避けるルートとする。 	県
新川白保線	交差点改良	<ul style="list-style-type: none"> 主道路の交通流に右左折が生じる箇所において、交通流を直線化する交差点改良等を行う。 	県
	線形改良①	<ul style="list-style-type: none"> 主道路の交通流に右左折を生じさせている区間を対象に、線形改良等を行う。 	県
	線形改良②	<ul style="list-style-type: none"> 設計速度 50km/h を満足しない箇所を対象に、線形改良等を行う。 	県

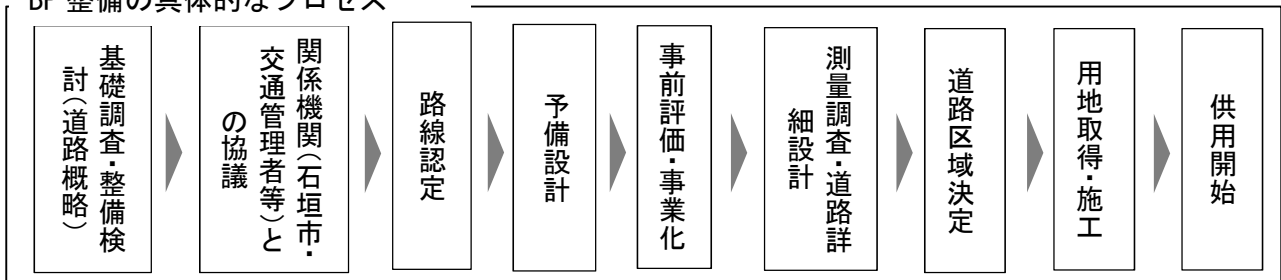
(4) 事業計画図（事業箇所図）



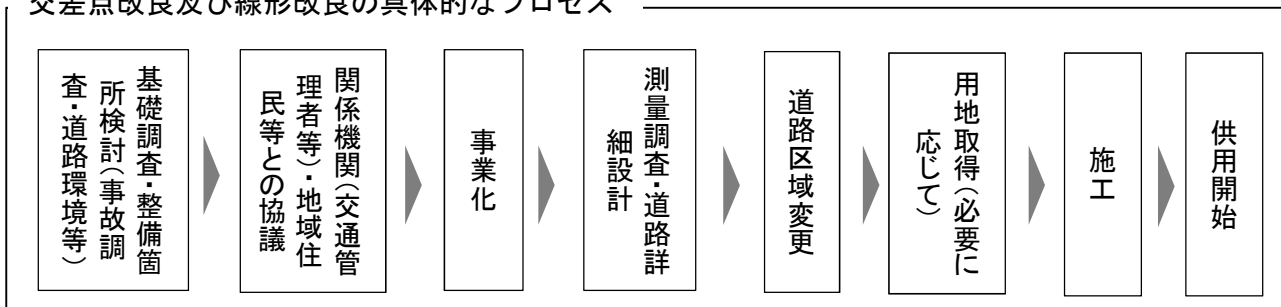
(5) スケジュール

施策	事業目標期間			事業主体
	短期 (概ね 5 年)	中期 (概ね 5～10 年)	長期 (10 年～)	
BP 整備		■■■■▶ 基礎調査、予備設計	▶▶▶▶▶ 測量調査、詳細設計 ▶▶▶▶▶ 用地取得、施工	県
交差点改良 ・線形改良	■■■■▶ 基礎調査、	■■■■▶ 整備箇所検討 ▶▶▶▶▶ 測量調査、詳細設計 ▶▶▶▶▶ 用地取得、施工		県

BP 整備の具体的なプロセス



交差点改良及び線形改良の具体的なプロセス



(1) 背景、目的

- ・ 周辺市街地の道路ネットワークとの一体性・連続性を高めるとともに、市街地部の環状道路としての機能や防災機能を向上させる。

(2) 現状

- ・ 空港跡地で市街地の道路ネットワークが分断されている
- ・ 空港跡地利用を進めるにあたり、縦断軸である石垣空港線（事業中）に加えて、骨格的な横断軸の構築が必要とされている
- ・ 明和クラスの津波が発生した場合は、市街地部の道路ネットワークが寸断するため、環状道路の形成が必要とされている。

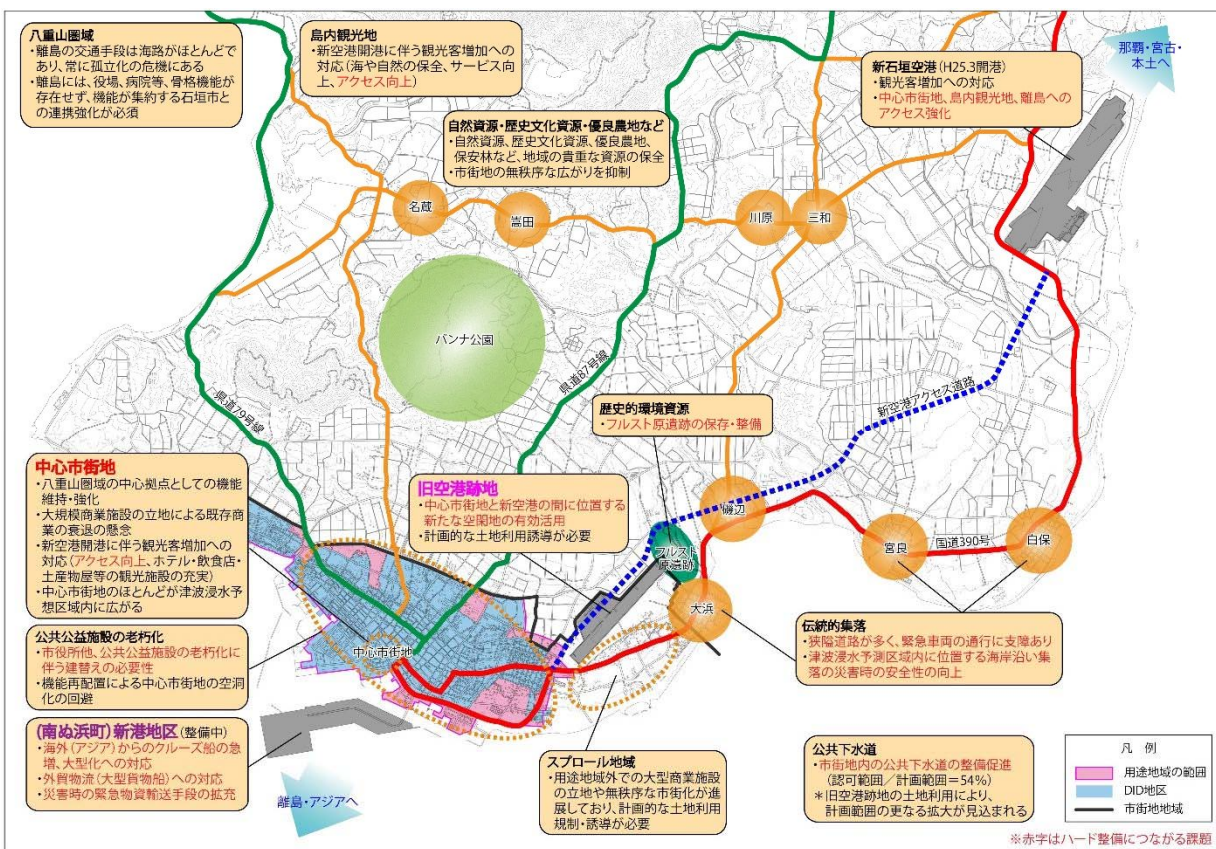


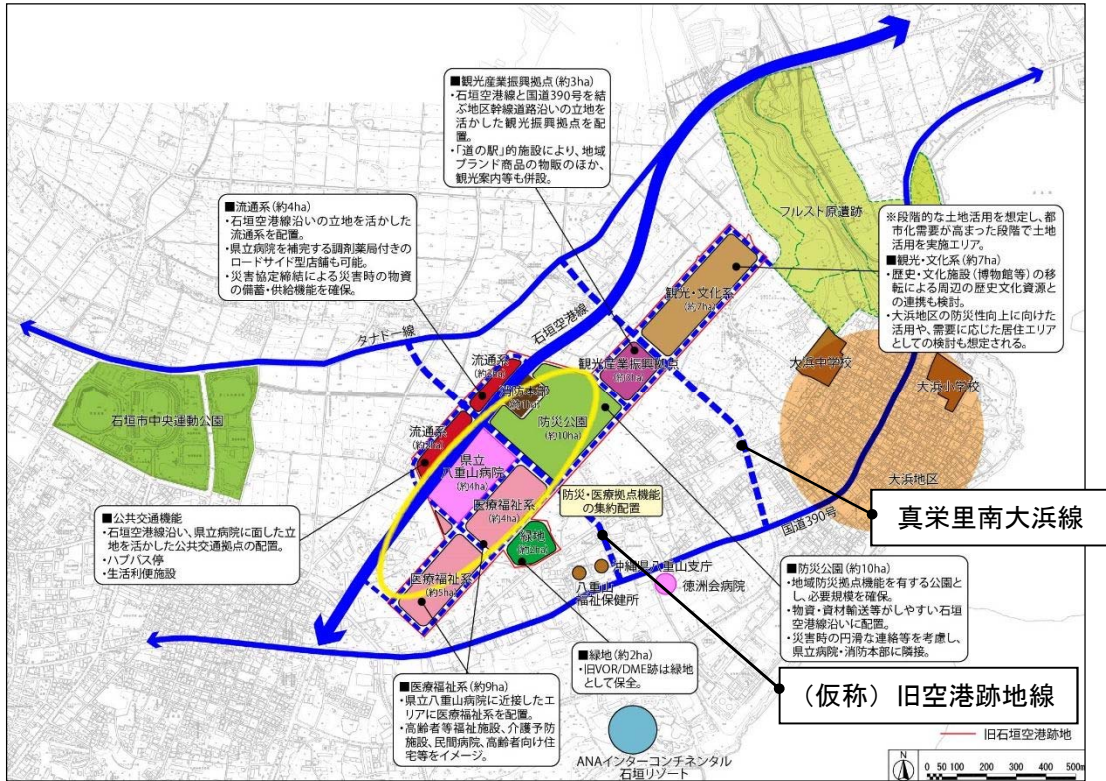
図 都市構造再編の変化と課題

(3) 対策内容

【事業を構成する施策及び内容】

施策	内容	事業主体
跡地内幹線道路の整備	・ 跡地内に構築される横断幹線道路を対象に、幹線的な機能を確保できるよう整備を行う。	市
既存道路との交差点整備	・ 国道 390 号等の既存道路との接続にあたり、右折帯設置や流末処理等に配慮した交差点整備を行う。	市

(4) 事業計画図（事業箇所図）



(5) スケジュール

路線名	事業目標期間			事業主体
	短期 (概ね 5 年)	中期 (概ね 5～10 年)	長期 (10 年～)	
①(仮称)旧空港跡地線 (市街地側)	調査・設計、用地取得、施工			市
②真栄里南大浜線 (郊外側)	基礎調査	調査・設計、用地取得、施工		市

路線整備の具体的なプロセス

