

第1回協議会での意見への対応

資料3

意見 番号	施策番号		プロ グラム 番号	意見	回答	プログラムへの反映
1	施策 1	走行環境 の整備	② ⑩	大鳴門橋自転車道開通により自転車の増加が予想される。県道鳴門観潮線と県道阿万福良湊線の交差点等で交通事故も発生している。自転車の増加を見据え、事前対策が必要。	ご指摘の交差点においては、右折レーン設置等の交差点改良を検討している。 また、交差点の周辺において、サイクリスト向けの注意喚起看板「下り坂注意」等を設置してきた。今後も、警察やサイクリスト等の意見を聞きながら、必要な箇所について設置の検討を適宜行う。	②→強化 ⑩→強化
2			② ③	予算を考えるとできることは限られているが、30～50年後も今のままの道路ではよくない。西浦県道の抜本的な道路改良など長期的な視野を踏まえた計画にしてほしい。	西浦県道は山と海に挟まれた区間と沿道に住宅等が隣接する区間が連続するなど、地形上の制約により抜本的対策が難しい。一方、近年の商業施設の増加やアワイチ人気も相まって、交通混雑や自転車歩行者の安全確保が課題となっている。 沿道での開発が著しい北部では、県・淡路市からなる「西浦県道交通対策検討会」を設置して協議するとともに、商業施設や警察等にもヒアリングし、課題抽出・役割分担を行った。これを踏まえ、路肩拡幅、信号現示調整等の速効対策に取り組んでいる。 線形不良箇所や幅員狭小等については、実現可能な対策等について引き続き検討していく。 なお、大型土木事業は、島内3市の意見等を踏まえ策定した「ひょうごインフラ整備プログラム(2024～2033年度)」(R6.4策定)に基づき推進していく。	②→強化 ③→強化

意見 番号	施策番号		プロ グラム 番号	意見	回答	プログラムへの反映
3	施策 1	走行環境 の整備	③	海側の路肩について側溝の蓋掛けや法起こしが進められているが、北淡・一宮・野島あたりの山側の路肩が狭い。自転車が走れる路肩がほとんどない箇所もあり事故もあった。ガードレールが傷んでいる箇所もある。	アワイチは時計回りであり、海側を中心に路肩拡幅を行っている。交通量の多い西浦県道について、海側の路肩1メートルを半分の区間で確保したい。	通学路や交通事故が起きたところなどは、通学路点検等を行い、山側も対策を行っている。 ガードレールは、予算確保につとめ、優先順位を付けて対応する。
4			② ③ ⑪	オーバーツーリズムを懸念する。また、免許返納した高齢ドライバーが増え、交通弱者となっているのでバスも回している。車の大型化が進んでいるが、自転車が車と同じくらいのスピードで狭い西浦県道などを走ると危険。 道幅が整備できたところへ呼び込むならいいが、先にサイクリストを呼び込むことへの懸念がある。	安全確保と地域活性化の両立が必要であり、バランスを取って取り組む。 令和3年度にトラック協会へ、四国と本州を往来するトラックの淡路島内の高速道路利用の申入れを行い、徳島県トラック協会のホームページに掲載されている。今後も、西浦県道等への迂回の回避を働きかける。	1基本方針 (2)進め方 「自転車だけでなく歩行者や車の交通安全にも資する自転車走行環境整備に取り組む」を追記 ②③→強化 ⑪→強化 「四国と本州を往来するトラックに対し、淡路島内の高速道路利用を働きかけ」を追記
5			③ ⑩	車側から、自転車が多数連なっていて追い抜けない状況や、マナーの悪さ、速すぎる走行スピードなどについて意見を聞いた。また、自転車のグループ内で車間距離を詰めすぎて追突する事故も発生した。 走行マナーについて警察でも周知していくので、全体でもアピールしてほしい。	比較的交通量の多い西浦県道(45.8km)において、路肩幅を1.0m以上確保した「追い越しゾーン」を整備し、路肩1.0m未満の狭小区間を、全延長の半分以下とするよう取り組む。 (R5末整備済み延長6.3km) 追い越しゾーン(L=100m)の設置間隔を、最も長い区間で3.0km以下となるよう整備を進める。	③→強化 ⑩→強化

意見 番号	施策番号	プログラム 番号	意見	回答	プログラムへの反映
6	施策 1	走行環境 の整備	⑩ ④② サイクリスト目線だけでなく車目線でも考えていかなければならない。福良の私の店の前でもサイクリストの信号無視や歩行者とのトラブルがあったりする。サイクリストに向けての対応もあるが、車のドライバーに向けてサイクリストへ注意喚起している姿勢を見せることも大事だと思う。皆で考えていきたい。	歩行者・自転車が滞留する箇所等に注意喚起看板等の設置を検討する。 サイクリストの走行マナーについて、SNSや広報誌等で発信し、意識啓発を行っていく。	⑩→強化 ④②→強化 「交通安全の意識啓発」を追記
7			⑫ ③ ② ナショナルサイクルルート(以下NCR)認定の目途は立っているか。要件で×がついている項目の目途は。(NCR指定要件「2.走行環境」で矢羽根型路面表示等が必要だが、未対応。)	矢羽根型路面表示は、自転車が車道内で混在することへの注意喚起である。令和6年6月、国交省と警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定し、車が矢羽根型路面表示を踏むことを想定していることが明確化された。また、令和10年春に大鳴門橋自転車道の開通により自転車の増加が予想され、自転車と歩行者、車の安全確保が図れるよう調整・設置していく。 引き続き、路肩狭小区間の路肩拡幅や、歩道設置事業等に合わせた自転車通行空間の整備に取り組む。	⑫→強化 ③→強化 ②→強化
8			⑭ 福良～阿那賀あたり(立川水仙郷周辺、土生、大見山、刈藻等)でゴミ原因でのパンクや落車事故などがある。ボランティアでゴミ清掃を行っているが追いつかない。	マナーの問題であるが、道路管理者としては、日々のパトロールでゴミ拾いを行っている。 看板の設置を検討する。 引き続き、悪質な不法投棄は警察と連携して対応していく。	⑭→強化

意見 番号	施策番号		プロ グラム 番号	意見	回答	プログラムへの反映
9	施策 2	サイクリ スト受入 環境の整備	③③	既に実施されている、 コンビニと連携して修理キットを置いてもらう仕組み はよいが、コンビニの方が忘れてしまっている。道具も古くなってきている。	自転車空気入れと修理工具の無料貸出を行うコンビニには、 サイクリストがわかるようにステッカーを掲示している。道具更新の支援方策を検討する。	③③→強化 「コンビニ」を追記
10			④④	「④④ロードレース等の誘致」について、動きが実際にあるか。ロードレースなど競技性のあるイベントを道路で行うと交通規制など一般交通に影響を及ぼすので事前に相談してほしい。（ロングライドはファンライドで一般交通の中で走行しており、ある程度の規制で済んでいる。）	ロードレース開催等は未定。 誘致にあたっては、警察に事前にお知らせし、調整する。	④④「（警察と事前調整）」を追記
11	施策 3	情報発信 の充実	④③ ⑧ ⑨ ④⑧ ④②	年間走行台数の目標 を「5年間で2倍」としていたが、目標として数を追わないのも一つの方法。昨年度の「淡路島総合観光戦略」改定では、 地域活性化 つまり地域に落ちるお金を増やす、あるいは お客さんの満足度を上げる という目標設定に変更した。 アワイチ一周は9割が上級者だが、アワイチだけでなく、初心者にも魅力も発信していくべき。初心者と上級者それぞれに合わせた提案をしたい。	数値目標は「 年間走行台数の増加 」とし、 万博等来訪者の来島促進、情報発信の強化、大鳴門橋自転車道の整備、アワイチへの誘致 の施策を強化して取り組む。 サイクリストへのアンケートによる、改善点と満足度の調査を継続し、サイクリスト満足度向上を図る。 また、 多様化する自転車利用への対応として、地域の魅力を紹介するサイクリングブック等の初心者向け情報発信を充実し、来訪者の満足度を上げる。	数値目標を「年間自転車走行台数の増加」 「サイクリスト満足度向上」に変更 ④③→強化 ⑧→強化 ⑨→強化 「アワイチへのサイクリスト誘致」を追記 ④⑧「改善点、満足度等」を追記 ④②→強化 「初心者向け情報発信」を追記
12			④②	SNSで災害復旧の状況がわかるのは助かる。 アワイチに特化した 情報発信 が必要ではないか。道路陥没、交通事故、雨風や越波の情報など。短いスパンで発信してほしい。	県道阿万福良湊線（阿那賀志知川）の道路陥没の災害復旧については、洲本土木公式インスタで毎月(計6回)復旧状況を情報発信した。越波や路面凍結についても情報発信している。 リアルタイムでの情報発信は難しいが、まずは インスタでの情報発信を強化していく。	④②→強化 「交通規制等の情報発信」を追記