

『栗尾バイパスルート検討に関する途中経過報告会』でのご質問・ご意見

一般的な事柄について

トンネルに出口と入口の区別はあるのか？

特にありません。

なお、一方通行のトンネルならば、出口、入口と言う表現が当てはまるかな、と思います。

トンネルができると、周山から細野までの所要時間はどれ程度短縮されるか？

単純に計算した場合時間にして約3～4分程度、距離にすると約1km、短縮される見込みです。

栗尾バイパスの総工費は？

京北地域の合併に関する事業全体として280億円、その内、栗尾バイパスの事業として100億円が予算として見積もられています。

ただ、今回提示しているルートについても、コスト縮減を念頭におき検討していますし、工事発注の際などにもコスト縮減に努力したいと考えています。

道路の構造について

トンネル延長は？

現在の案で2,295mです。

この延長は、京都府下の一般道路（有料道路以外）では最長です。

(参考) 笠トンネル	1,199m	中川トンネル	1,582m
深見トンネル	1,034m	弓槻トンネル	250m
神楽坂トンネル	1,015m	大江山トンネル	2,126m
登尾トンネル	1,777m	坊口トンネル	1,378m

トンネル内の縦断（車の進行方向）勾配は？

報告会でお示した案で、3.2%です。

トンネル内では3%以内が望ましい、という考え方もありますが、交通量や他のトンネルの例などを検討し、3.2%ならば問題は無いと考えています。

道路の幅は？

歩道を設置した場合、トンネル内で9.5m。トンネル以外では9.75mと考えています。

歩道は道路の両側につくのか？

現在、片側歩道で考えています。

ただ、トンネル内の歩道を設置するかどうかについては、現在検討中です。

ルート案について

トンネルとなる部分の地上には、関西電力の鉄塔が多くあるが、大丈夫か？

トンネルは、鉄塔の下100mくらいを通る計画となっているので、工事などによる影響はないと考えています。

どちらかと言うと私たちとしては、鉄塔よりも開閉所のほうが心配なので、極力、開閉所から離れるルートを考えています。

細野側における現国道との分岐は、鍛冶屋橋付近か？

今回提示しているルートでは、鍛冶屋橋の笠トンネル側から分岐するようになっていきます。

細野側ルートについて、元小学校の運動場付近を通過してはどうか？

運動場付近を通るルートも検討しました。（別図上、青線の位置）

しかし、このルートでは、地域確認作業で『凍結しやすく危ない箇所』と伺った場所を通過しなければなりません。

現在私たちは、冬期における通行の安全性を考え、運動場を通過するルートは最適ではないと考えています。

細野地域として、細野の地形を最大限通ってほしいと言う要望が以前からあった。その意味から、極力、宮ノ辻（元細野小学校西の信号付近）の方にルートを寄せた方が良いのではないかと？

私たちも、以前からそのような議論、ご要望があったことは伺っています。

そのご要望を踏まえたうえで、今回お示したルート案を最適と考えていますので、今後、周辺の利用状況などをきちんと見極め、どのようにしたら、皆さんのご意見を反映できるか考えていきたいと思っています。

南側トンネル出入口から笠トンネルまでは改良済みだが、どのようになるか？

既に改良されている区間については、最大限、有効に活用したいと考えており、栗尾バイパス計画についても、この改良区間につなぐように計画したいと考えています。

北側トンネル出入口から周山側の国道162号はどのようになるか？

北側トンネル出入口から周山バイパス南側までの区間については、現道拡幅による道路整備を検討しています。

ただ、現段階でどのように、またはどちら側に拡幅するかまでは決定していません。

現在の栗尾トンネル（清風洞）はどのようになるか？

現栗尾トンネルについても、何らかの方法で拡幅します。

現時点では、

- ・ 現トンネル内の交通を確保しながら現トンネルを拡幅する。
- ・ 現トンネルの横に1本新トンネルを掘削する。
（この場合、各トンネルは一方通行となります）

- ・ 迂回路（旧道など）を整備したうえで、現トンネルを閉鎖して拡幅する。

について、工期面（早く）、コスト面（安く）、皆さんへの影響（便利）などを考えています。

まだ結論は出ていませんが、現段階では1本新設するという案が有力です。

交通安全面について

細野側の分岐部分がカーブ（曲線）になっているが、現状の縦断勾配のままカーブするのか？

分岐部分付近で勾配がついているのは認識しています。

少し、勾配についても改良しないと危ないのではないかと考えています。

細野側の分岐部分の道路の取付けは？

バイパスが完成した後は、バイパスが交通の主線、現国道が従線になります。

主となる道路に対して、他の道路は直交する（直角に交わる）形にすることが望まれます。そのため、交差点付近の再整備を考えています。

また、愛宕方面へ行く道と現国道との交差点は事故も多く、改良の余地があると聞いており、検討していかなければならないと考えています。

バイパスと現国道の交差点には信号がつくのか？

まだ、決まっていません。

今後、京都府の公安委員会と協議した上で決定します。

特に細野側交差点は、旧道となる方面からバイパスに乗る人が多いと思う。バイパスに安全に乗ることができると配慮して計画してほしい。

道路の安全面や利便性など、道路の利用しやすさなどについてもこれから皆さんと一緒に考えていきたいと考えています。

生活への影響について

細野地域に「立ち退き」は発生するか？

数軒発生します。

現時点ではバイパスルートを中心線だけを示していますが、今後、幅が決定していくことで、道路としてどこまで必要かが決まり、そのうえで協力していただく方々が判明します。

細野地域のルート付近には、「墓地」があるが、影響するか？

「墓地」の存在は、地域確認作業により把握しています。

バイパスルートは「墓地」には影響しません。

環境面の影響について

トンネル内で排出される排気ガスは、どちらに出ることになるか？

基本的に、トンネル内で排出された排気ガスは、高いところに上ります。

ただ、私たちは、笠トンネルからの排気ガスも細野地域に排出されている現状も認識していますので、細野地域にお住まいの皆さんの生活に影響が出ないように検討する必要があると思っています。

具体的には、トンネル内に設置するジェットファン（大きな扇風機のようなもの）によって、排気をどちらに導くかを検討していきますが、付近に植樹されている、杉などの樹木に与える影響も検証しながら進めていきたいと考えています。

なお、トンネルの中央部付近に縦穴を設け、そこからガスを排出する方法も検討しますが、交通量などを考えると、現実的ではない方法だと考えています。

現在、笠トンネルから約300mの位置に住んでいるが、ジェットファンの騒音や排気ガスなどの影響が大きく出ている。そのあたりが心配だ。

私たちも、トンネルの建設により皆さんの生活にマイナスの影響を与える点が、気の重いところです。

トンネルが長い分、ガスなども溜まりやすい構造になると考えられます。

今後、排気ガスの排出方法や影響予測など、皆さんに報告をしながら、検討を進めていきたいと考えています。

ご理解、ご協力をお願いします。