

# 地域に寄り添い、最小限の予算で最大限の効果を発現する道路改良 ～空き家対策とのタイアップ～

隠岐支庁県土整備局 島前事業部 技師 坂本 知佳

## 1. はじめに

海士町にある県管理道路は海士島線と日ノ津崎港線、西ノ島海士線の3路線である。このうち、海士島線は町内のほとんどの集落を結ぶ循環道路であり、島の玄関口である菱浦漁港と街の中心地を繋ぐ島で一番重要な路線です。また、日ノ津崎港線は御波地区から崎地区を結ぶ生活道路である。いずれも住民にとってなくてはならない大切な路線である。しかし、改良率は海士島線15%、日ノ津崎港線9%と低く、道路改良が強く望まれている。

全線改良するには莫大な予算と長い月日が必要となることから、今回は地元自治体及び住民と知恵を出し合い、最小限の予算で最大限の効果を早期に発現するよう実施した道路改良の事例を紹介する。



## 2. 東地区の状況

海士島線の東地区は、海士町役場や島随一の観光地である隠岐神社、島唯一のバス会社である海士交通の車両基地があるため車両及び歩行者の利用が多いが、家屋連担地区であることから、現道拡幅は困難と判断し、バイパス案を提案したが、地元からの賛同が得られず事業実施が出来ない状況であった。

一方、沿線では島を離れてしまう人や老人ホームに入居される方が増えたことにより空き家の数が増加し、老朽化した空き家が崩壊すること及び景観を損ねることが懸念されてきた。このような状況の中で平成27年5月26日に「空き家対策特別措置法」が施行された事により、海士町ではこの法律を積極的に



東工区内に建っていた空き家

活用した空き家対策の取り組みを推し進めていた。その内容は、道路沿いや民家の近くにある不良住宅を対象に調査を行い、地域活性化のために活用されることを前提として補助事業にて撤去を行うものである。負担率は国・海士町が4割ずつ、所有者が2割負担となっているが、所有者負担分については町が行う土地購入費を充てることによって所有者の負担を減らし、事業促進を図る工夫をして進めている。空き家撤去後の跡地については、国・海士町が5割ずつ負担しU・Iターン者向け住宅の建築を行っている。

### 3. 県道改良計画の見直し

バイパス案が頓挫した中、沿線では町が前述の空き家対策に着手しようとしていたため、空き家事業と歩調を合わせ、道路改良計画の見直しを行った。町は古くなった空き家を解体後、町の所有地となった土地を利用して不足しているU・Iターン者用の住宅を建築する予定であった。県としてはこの土地の一部を道路用地として利用し、道路規格を“第3種第5級”、設計速度は“20km/h”、幅員構成は“4.00(5.75)m ※片側に半路肩1.25mを設置”とした。

計画の立案にあたっては、町と何度も協議を重ねながら練り上げていった。



東地区における狭小箇所及び視距確保困難箇所

最初に町と設計を行う上での確認・留意事項について協議を行った。その際に出た確認・留意事項は、①現時点で空き家撤去の予定がある箇所、②再築の際に崖条例の規制を受け町営住宅の建設が困難となる土地は残地活用に留意することの2点が挙げられた。

上記2点を考慮し受注者が計画した拡幅案を持ち、事前に提供された空き家情報と受注者が東地区全体を踏査した際に空き家だと思った住宅、視距の改善が必要な箇所等について、現地を一緒に歩きながら確認を行った。計画案と見比べながら実際に現地を歩いてみると、受注者のみで計画を行った際にはたまたま不在にしていただけの住宅や排水路の設置箇所、塀撤去の必要性、既存建物に影響がないように見直すことなど気になる箇所が生じたため、修正を行い町と再度協議を行った。

町との協議の際は、①拡幅案の線形、②町が把握している空き家箇所の確認を行った。その結果、現地確認時に空き家だと思っていた家屋が空き家ではなかった箇所や空き家として追加すべき箇所、増築したばかりであるため線形の見直しをした方が良い箇所等、より住民と密接に関わっている役場ならではの意見を聞くことが出来た。

海士町からの意見を考慮し線形の修正を行い、再度海士町との協議を設け両者合意が得られたため、拡幅計画の策定を終えた。



既存計画（バイパス）案と今回計画案



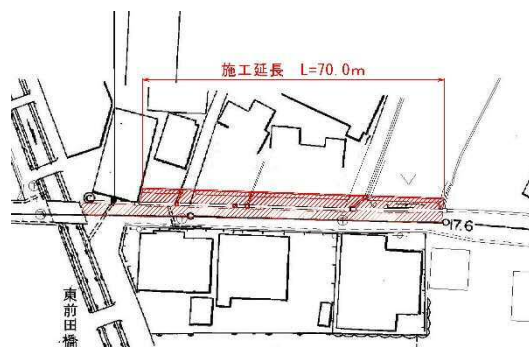
計画箇所の抜粋

#### 4. 工事着手（第1弾～待避所整備～）

本事業は町の空き家対策事業の進捗に合わせて、段階的に施工を行っていくようになる。今回第1弾として待避所整備を行った箇所は隣接箇所の空き家撤去・町営住宅の建築が完了している箇所である。

平成28年に用地買収を行い、平成29年2月から現地着手を行った。計画の段階でも町と協議を行っていたことから、工事着手時の現場での打ち合わせの際にも町に同席してもらい計画の説明を行った。その際に町からの要望があり、当初発注した計画から側溝位置の修正や安全施設の見直しを行い着手した。

着手前だけではなく町の意見を確認したい時などに現地確認を依頼し、現場を進めて行った。また、本工事箇所は終点部に畑があったため、計画を変更し土留擁壁（シキール）を設置することにより明確な境界を設けること、ギリギリまで地権者が畑を有することが出来るように配慮を行った。町と調整をこまめに行ったことにより、大きなトラブルもなく工事は9月末に竣工を迎えることが出来た。



待避所工事図



土留擁壁（シキール）施工箇所



竣工写真

## 5. おわりに

現在は、一部の待避所が完成しただけであるが、近隣住民からは「道が広がって良くなるね」と喜んでもらった。これは地域整備促進事業の目的である地元のニーズに迅速に対応したからこそ喜んでもらったのだと思う。本土ではこのような案件を行うには色々と障害が多いかもしれないが、隠岐ならではの住民に寄り添ったサービスを提供出来たのではと感じている。

本事業は海士町の事業とタイアップを行うことにより、家屋補償費の大幅なコスト削減を図ることが出来、最小限の予算により施工することが可能となった。また、地域整備促進費を活用し海士町の事業進捗に合わせた待避所的改良を進めることにより、早期かつ最大限の効果発揮を行うことも可能となった。

この事業に限ったことではないが、地元の意向に寄り添ったサービスを提供するためには、県は県、町は町ということではなく、チーム隠岐として一つの事業に向かっていくことが大切だと感じた。

## 6. (その他取り組み)

道路利用者から海士島線及び日ノ津崎港線を通行して役場や菱浦港に向かう際に、カーブが多く視距の確保が困難であるため、日中は特に対向車とぶつかりそうになることが多いとの声が挙がっていた。道路改良の実施はなかなか難しいため、2路線の一部において昨年度から実施している『陰切り』についても紹介したい。

本来であれば、民地に生えている木は地権者に依頼し伐採を行ってもらうこととなるが、地権者が高齢のため作業実施が困難であることから、県において伐採を行った。その際には地権者の合意を事前に得て立木補償を行わずに作業を行っている。

陰切り後は視距の確保が出来なかった箇所においても対向車の有無が容易に判断出来るようになり、県道の安全・安心利用に繋がっている。

また、海士島線及び日ノ津崎港線が沿岸を走っているため、陰切りを行ったことにより、日本海の雄大な景色を楽しむことも出来るようになった。

