

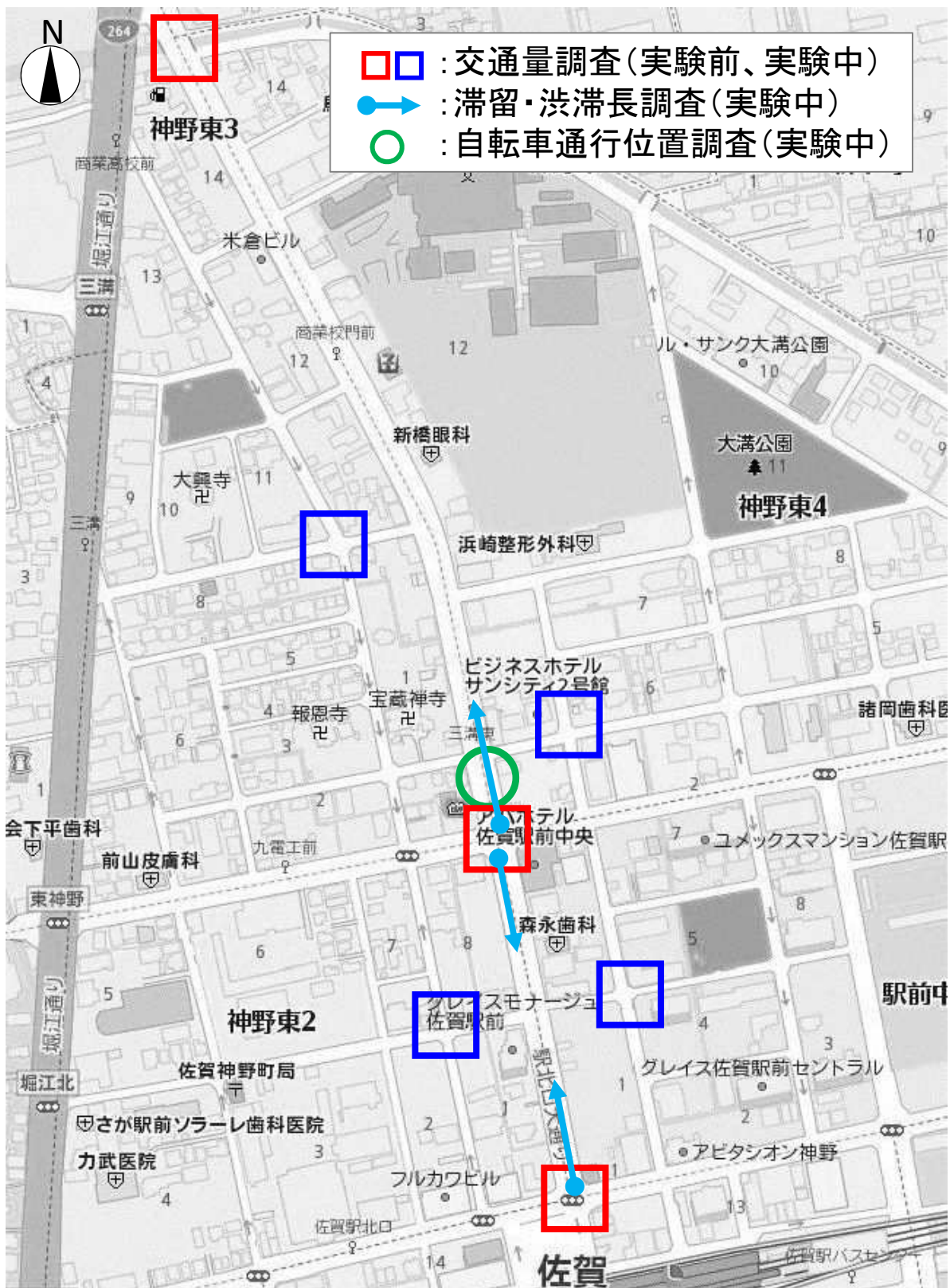
## ■交通実態調査の概要

○社会実験実施期間:平成30年9月12日(水)～9月18日(火)

○実験前調査日:平成29年10月11日(水)、平成30年9月6日(木)

○実験中調査日:平成30年9月13日(木)

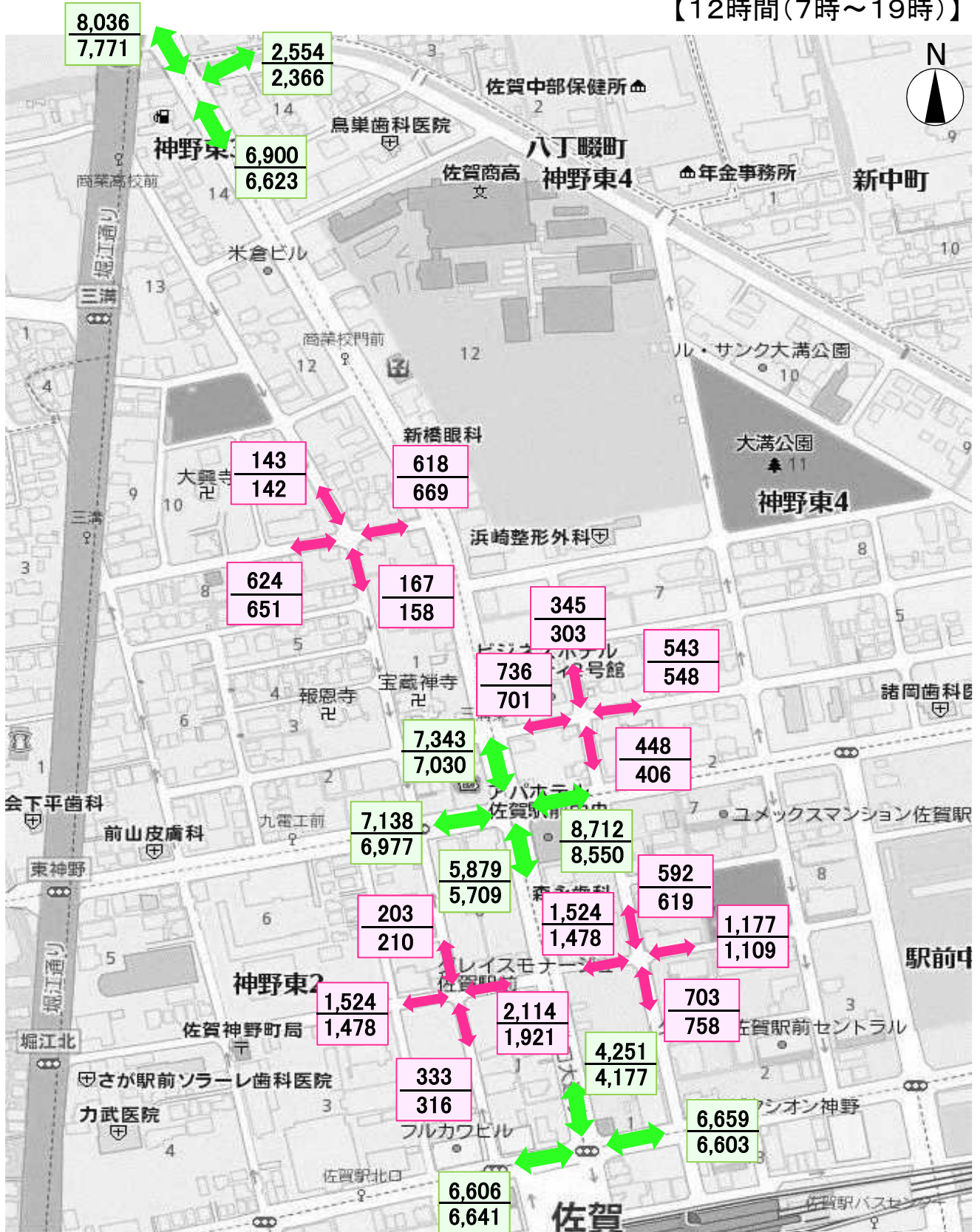
※交通実態調査時間は7時～19時の12時間



# ■交通量調査結果【自動車交通量】

○市道三溝線及び周辺道路の自動車交通量(12時間)は、実験により変化しなかった。

【12時間(7時~19時)】

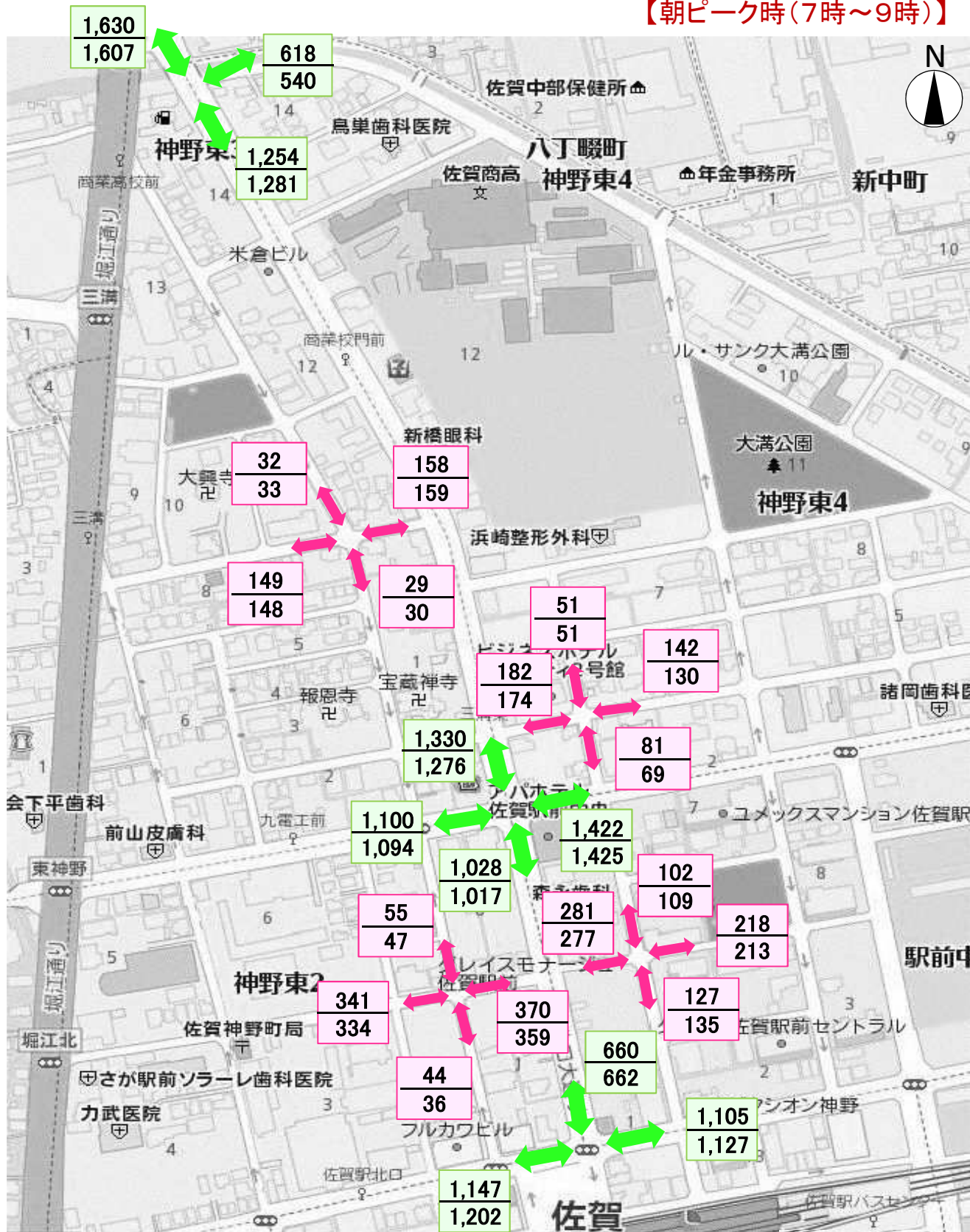


上段:実験前  
下段:実験中

# ■交通量調査結果【自動車交通量】

○朝ピーク時(7時~9時)においても、自動車交通量は実験により変化しなかった。

【朝ピーク時(7時~9時)】

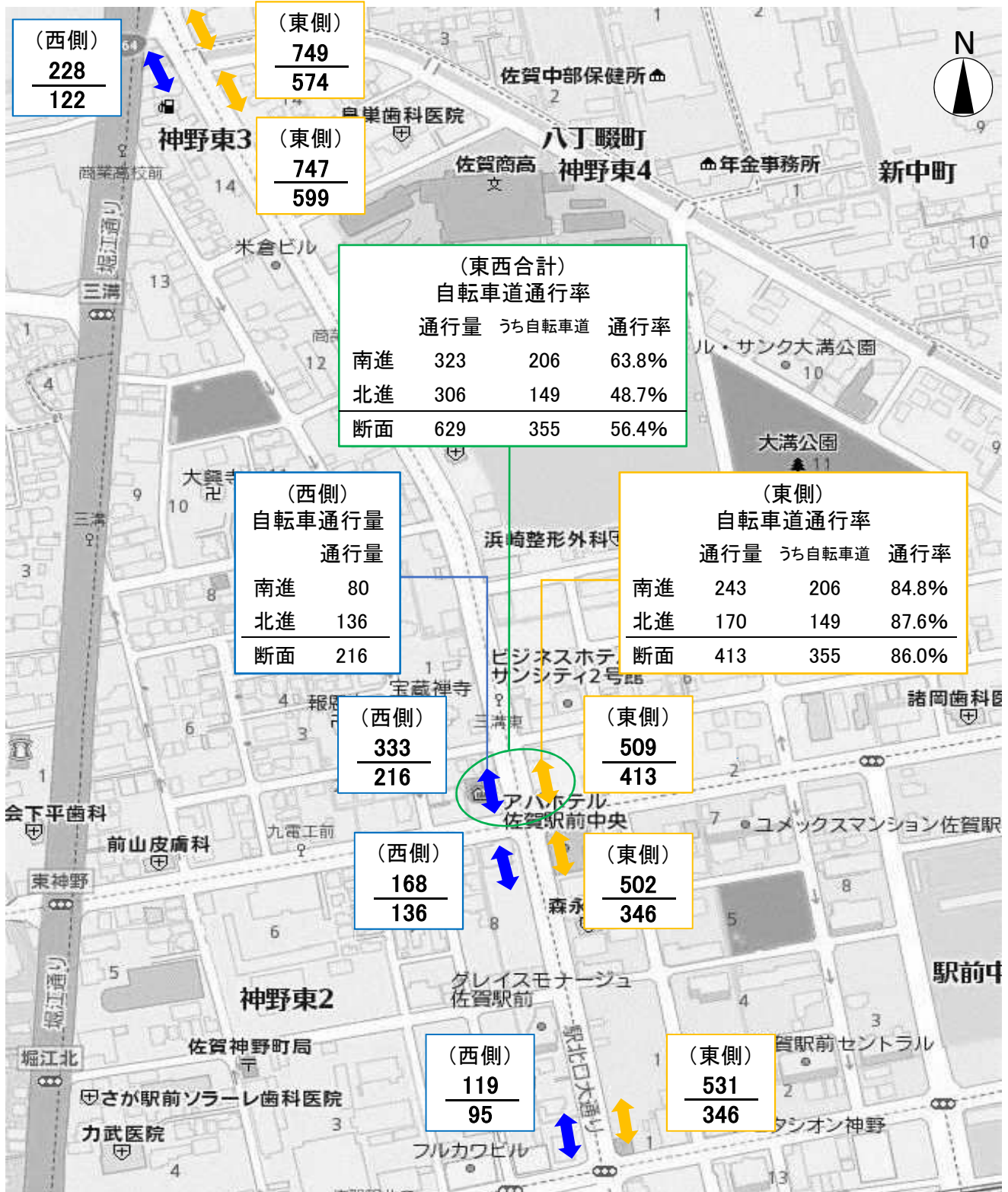


上段:実験前  
下段:実験中

## ■交通量調査結果【自転車通行量・通行位置】

○実験中、東側を通行する自転車は、多くが自転車道を通行していた(通行率 86.0%)。

○一方、自転車道を利用せず、西側歩道を通行する自転車も1/3程度みられた。



※調査時間: 7時~19時(12時間)

上段: 実験前  
下段: 実験中

## ■交通量調査結果【滞留・渋滞長】

- アパホテル前交差点では、渋滞は発生しなかった。
- 駅北口交差点では、7時から19時までの間で、1回の信号で処理しきれない車列が2回計測された(2~3台程度)。

滞留長: 信号が赤の間に、交差点に並んだ車列の長さ

渋滞長: 滞留した車のうち、1回の青信号で信号を通過できなかった車列の長さ



※調査時間: 7時~19時(12時間)

## ■(参考)自動車の走行速度

○社会実験中と社会実験前(平成29年9月)の走行速度データを比較



(単位:km/h)

走行速度	北進方向	南進方向
H29年9月	19.3	21.7
H30年9月(実験中)	18.3	17.9
差分	-1.0	-3.8

仮設バリケードを設置した東側(南進方向)では、  
3.8km/hの速度低下が生じた。

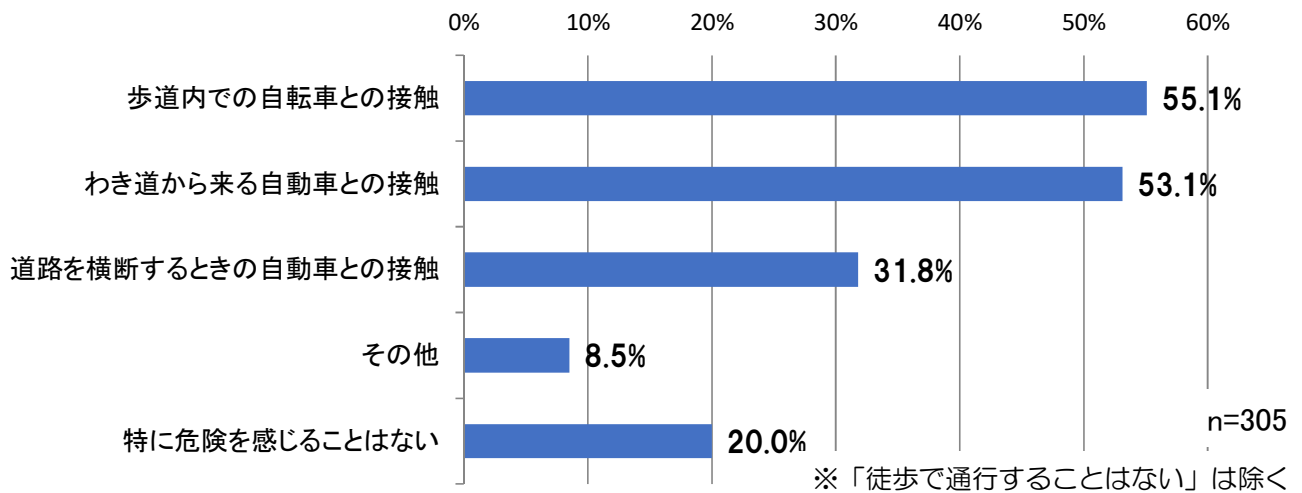
資料:ETC2.0プローブ情報(H29.9、H30.9.12~9.18平均)

※国土交通省提供

調査対象	市道三溝線沿線728世帯
実施方法	自治会を通じて配布、郵送による回収
回収数	N=347
回収率	47.7%

● 「徒歩」で三溝線を通行しているときに、どういう危険や不安を感じますか？（複数回答）

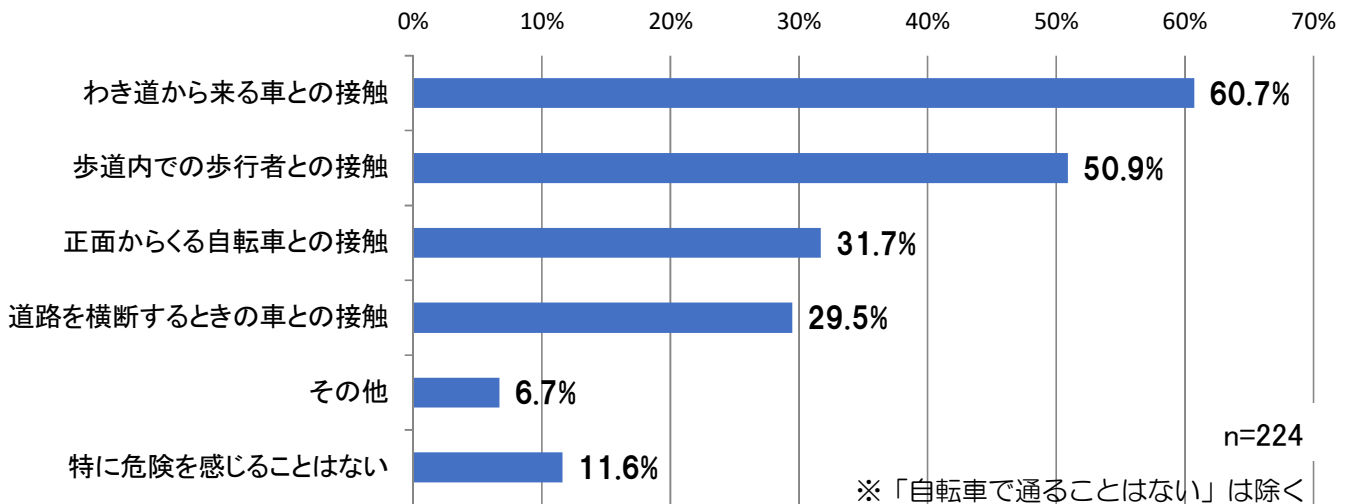
・ 回答者の約6割が「歩道内での自転車との接触」、約5割が「わき道から来る自動車との接触」に不安を感じている



<その他>  
 ・ 朝夕は、自転車がものすごいスピードで走ることが怖い。  
 ・ 歩道内での対面通行は極めて危険。

● 「自転車」で三溝線を通行しているときに、どういう危険や不安を感じますか？（複数回答）

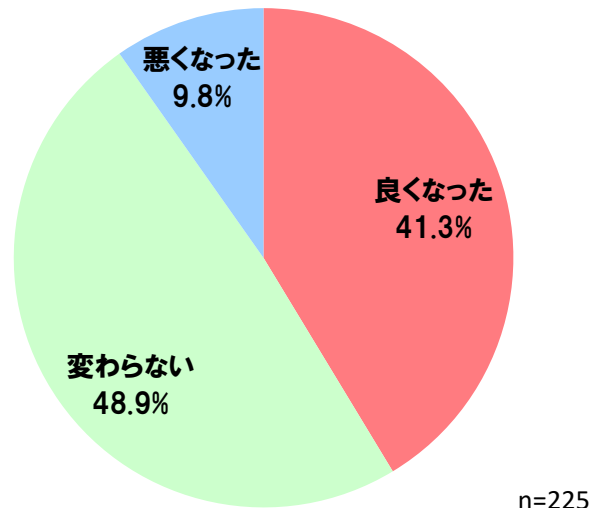
・ 回答者の約6割が「わき道から来る車との接触」、約5割が「歩道内での歩行者との接触」に不安を感じている



<その他>  
 ・ 逆走してくる自転車が危ない。  
 ・ 通勤・通学時は、歩道が人でいっぱい通るスペースがない。

● 社会実験中、「徒歩」で通行したとき、「安全面」についてどのように感じましたか。

・ 回答者の約4割が「良くなった」と感じている



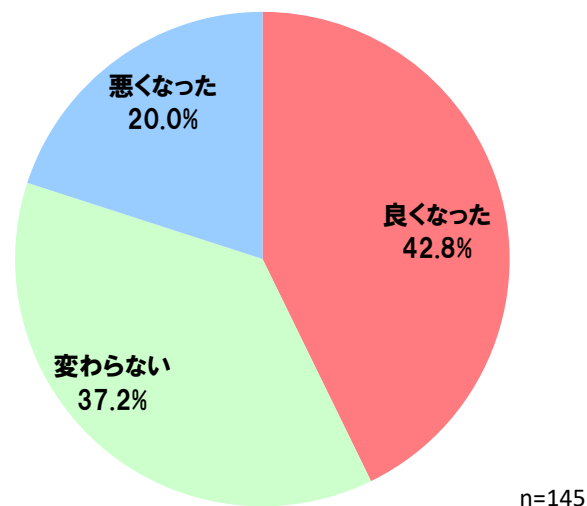
※「徒歩では通行しなかった」、「無回答」は除く

<悪くなったと感じた理由>

- ・ バスに乗りにくくなった。
- ・ 横断歩道を渡ろうとする時、自転車がつっこんでくるのではと心配である。

● 社会実験中、「自転車」で通行したとき、「安全面」についてどのように感じましたか。

・ 回答者の約4割が「良くなった」と感じている



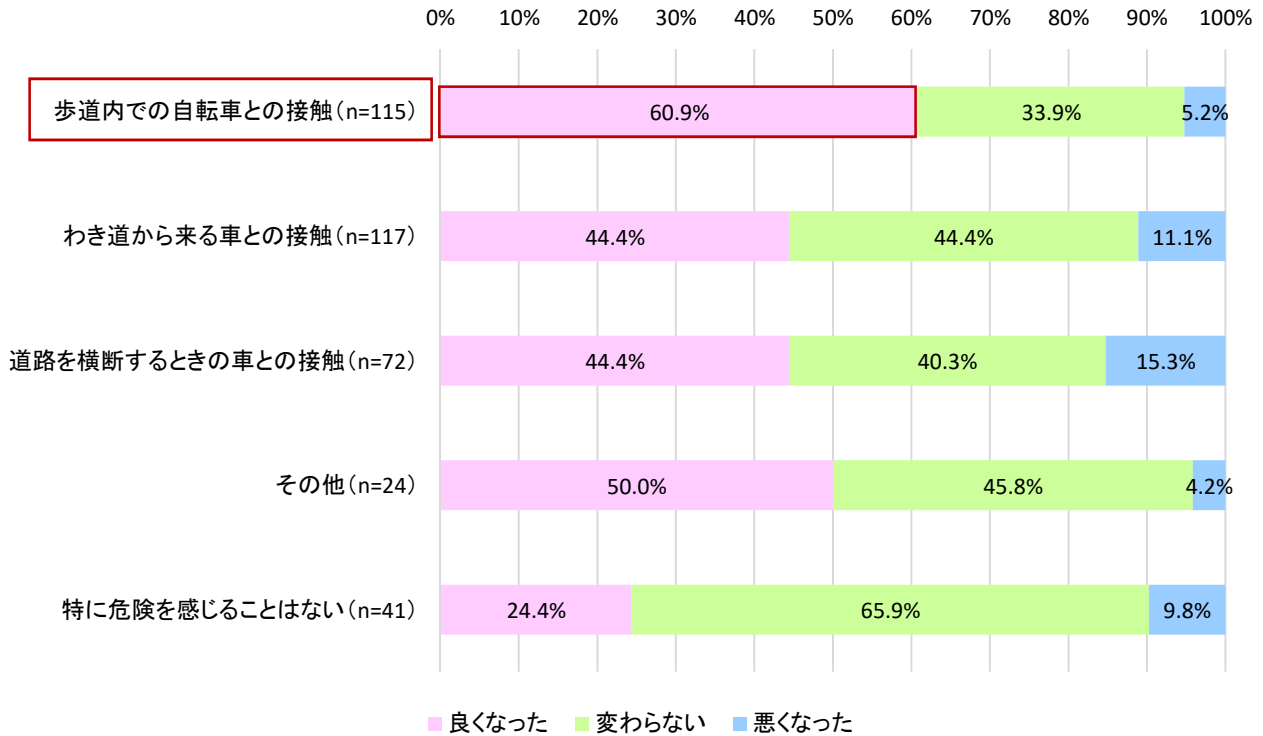
※「自転車では通行しなかった」、「無回答」は除く

<悪くなったと感じた理由>

- ・ 自転車道幅員が狭く、バリケードにあたった。対向自転車とぶつかりそうになった。
- ・ 自転車の通行が双方向なので危険。

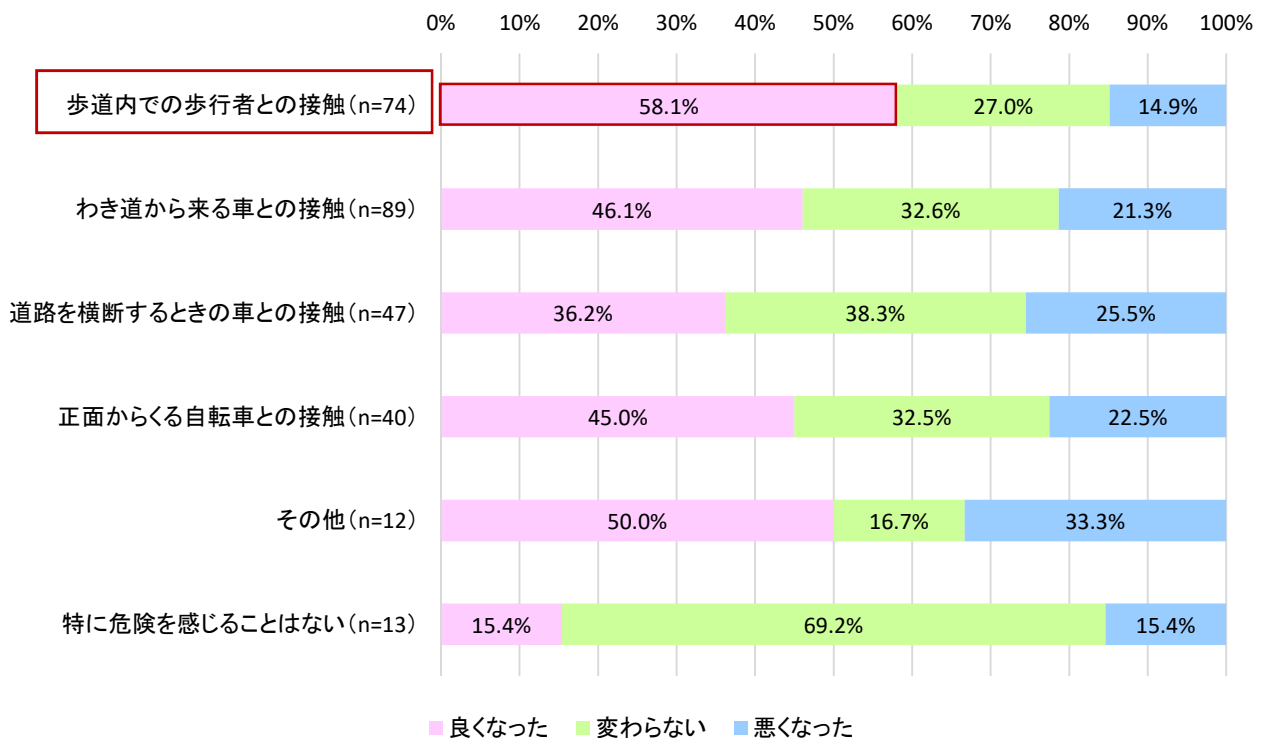
### ● 「徒歩」での通行に危険・不安を感じている人の社会実験への評価

・「歩道内での自転車との接触」に危険や不安を感じている人の約6割が社会実験で安全面が「良くなった」と感じている



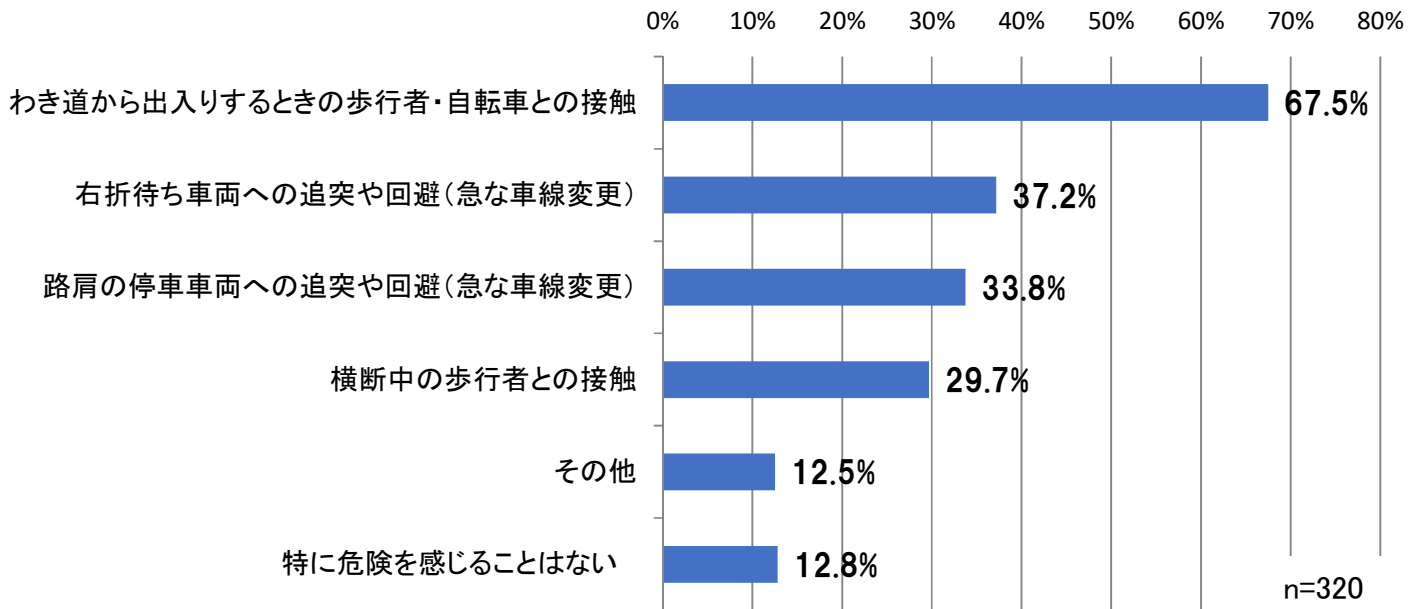
### ● 「自転車」での通行に危険・不安を感じている人の社会実験への評価

・「歩道内での歩行者との接触」に危険や不安を感じている人の約6割が社会実験で安全面が「良くなった」と感じている



● 「自家用車」で三溝線を通行するときに、どのような危険や不安を感じますか。（複数回答）

・回答者の約7割が「わき道から出入りするときの歩行者・自転車との接触」に不安を感じている



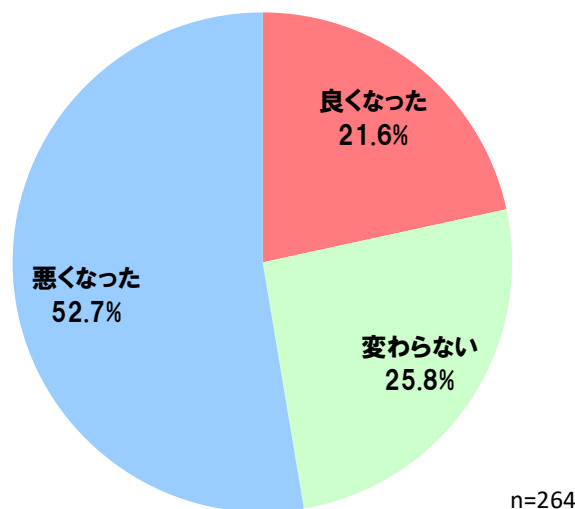
※「自家用車で通行することはない」は除く

<その他>

- ・自転車が歩道から突然車道に飛び出してくる。
- ・自転車の通行マナーの悪さ。
- ・右側通行する自転車。

● 社会実験中、「自家用車」で通行したとき、「安全面」についてどのように感じましたか。

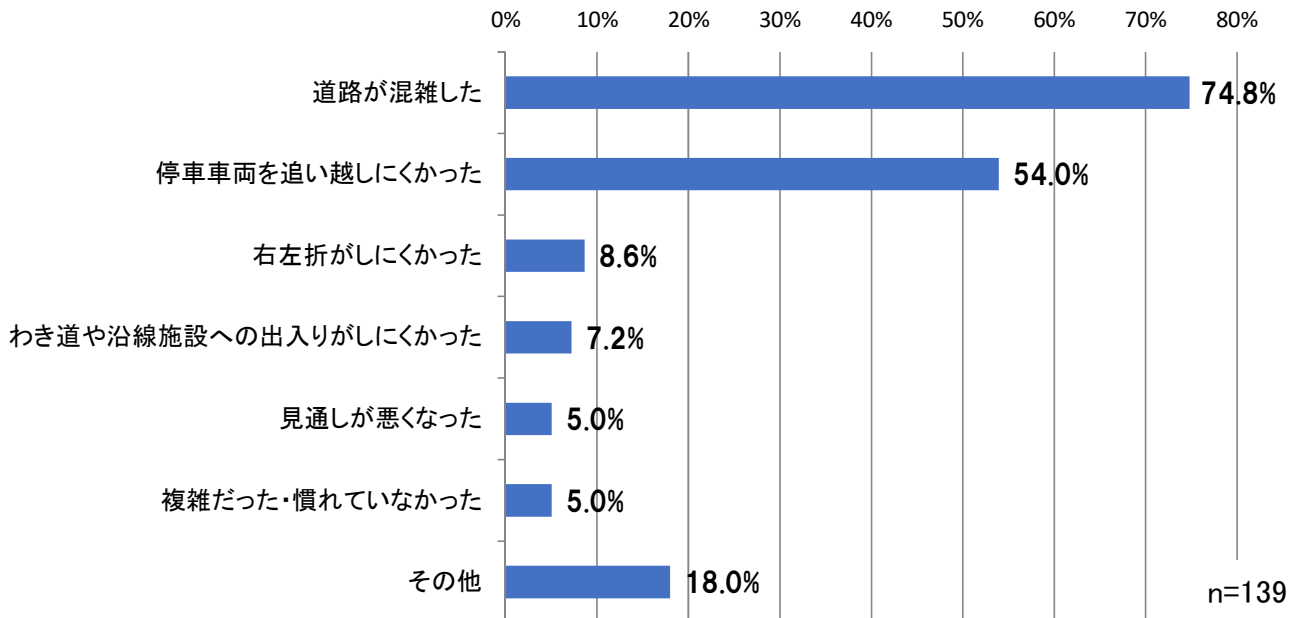
・回答者の約5割が「良くなった」又は「変わらない」と感じ、約5割が「悪くなった」と感じている



※「自家用車では通行しなかった」、「無回答」は除く

### ● 「悪くなった」と感じたのはなぜですか？（複数回答）

・回答者の約7割が「道路が混雑した」、約5割が「停車車両を追い越しにくかった」と感じている

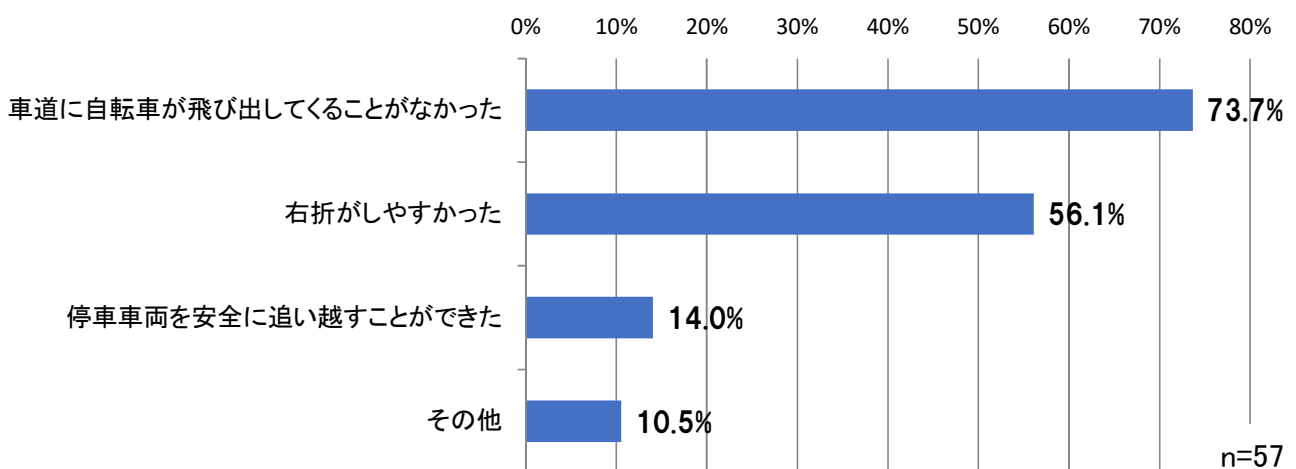


#### <その他>

- ・車道が狭く感じた。
- ・道路沿いの敷地への出入りがしにくかった。
- ・バス等の停車車両の追い越しができない。
- ・わき道から出るときに、自転車が左右から来るので安全確認が困難。

### ● 「良くなった」と感じたのはなぜですか？（複数回答）

・回答者の約7割が「車道に自転車が飛び出してくることがなかった」、約6割が「右折がしやすかった」と感じている

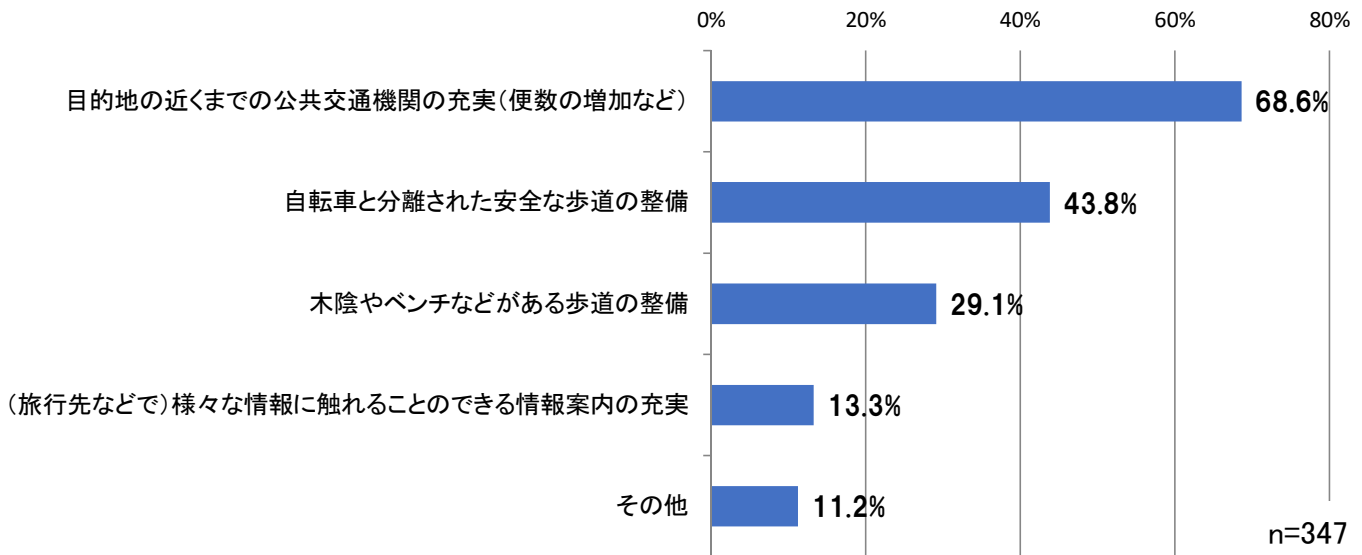


#### <その他>

- ・わき道から三溝線に出るとき、自転車を目視しやすくなった。
- ・徒歩と自転車を区別したことで、左折や右折の時運転しやすい。
- ・交差点付近の停車車両が無くなったので良くなった。

● 目的地までの移動に、自動車ではなく「徒歩や公共交通機関」を利用するためには、どのような環境づくりが必要だと思いますか。（複数回答）

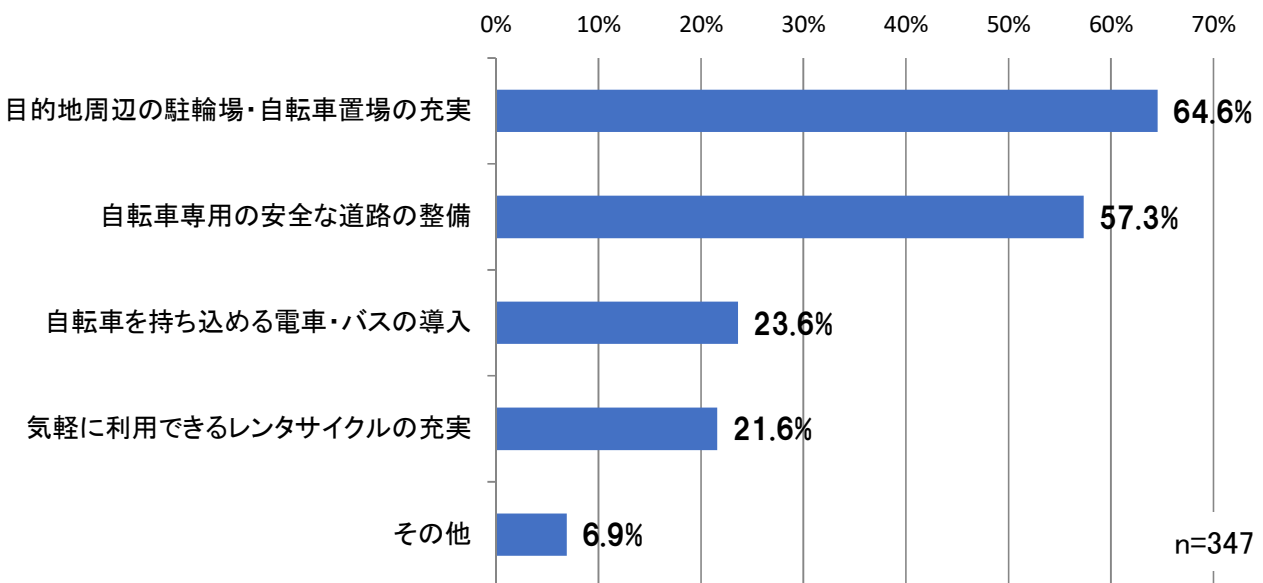
・ 回答者の約7割が「目的地の近くまでの公共交通機関の充実（便数の増加など）」、約4割が「自転車と分離された安全な歩道の整備」、約3割が「木陰やベンチなどがある歩道の整備」が必要だと考えている



<その他>  
 ・ 歩いてみたくなる道路づくり（道路の両側の店舗を含む）。  
 ・ 安価に利用できる周遊バスの導入。  
 ・ 駅を中心とするまちづくりの推進、バス路線の充実とバスセンターの拡張・改善。

● 目的地までの移動に、自動車ではなく「自転車」を利用するためには、どのような環境づくりが必要だと思いますか。（複数回答）

・ 回答者の約6割が「目的地周辺の駐輪場・自転車置場の充実」、6割弱が「自転車専用の安全な道路の整備」が必要だと考えている



<その他>  
 ・ 気軽に止められる駐輪スペースの整備。  
 ・ 自転車のルール、マナーを守らせる環境づくり。

## ●主な自由意見

### 【整備に賛成】

- 学校が近くにあるので自転車専用道路は必要だと思います。歩行者と自転車が一緒はあぶないと思います。
- 自動車の交通量は少ないので、2車線でも十分だと思う。スピードも抑えられる。
- 2車線にすることは賛成ですが、自転車道を設置した時に、わき道から出る時の安全対策をしてほしい。
- この試み、良いと思います。本格実施の際は、見栄えもよろしく願います。

### 【整備に反対】

- 自転車専用の道路が整備されれば、その分、道幅が狭くなるので、自動車の駐停車による危険が増す。
- 歩行者、自転車は少ないのに車道をつぶすのか。理解できない。車社会の中、考えが逆行している。
- 今のままの方が便利。

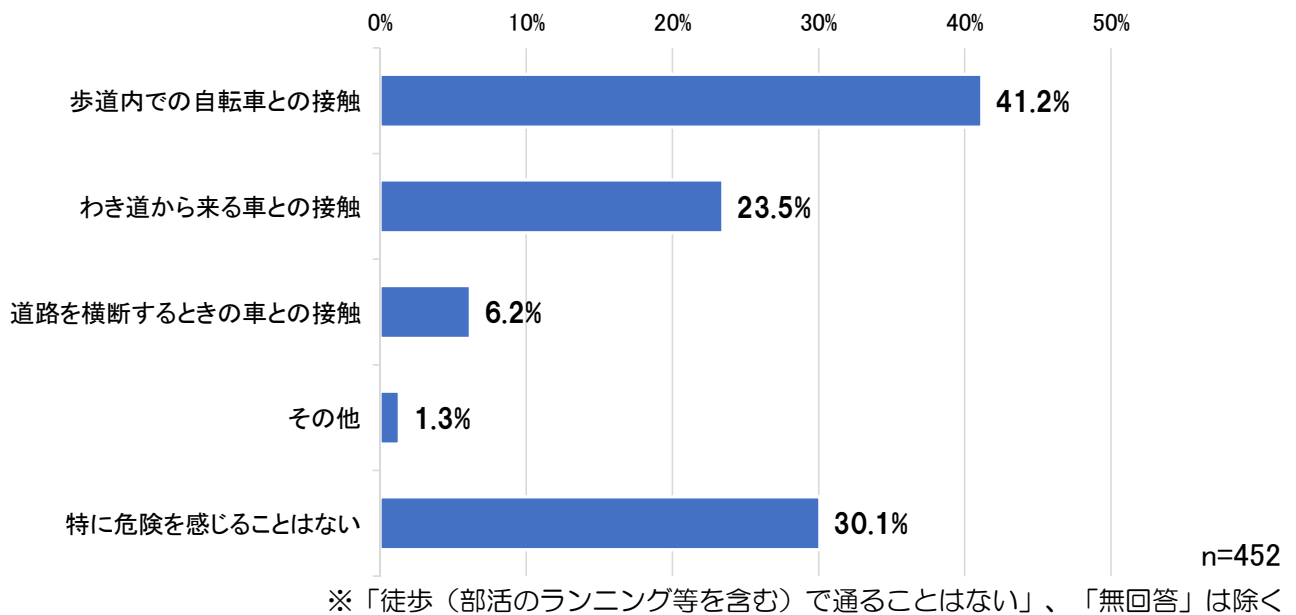
### 【その他】

- 車で住宅地から三溝線に出る際に、死角から来る歩行者、自転車にぶつかりそうになる。カーブミラーの設置を増やすべき。
- 道路環境整備も必要と思うが、総じて、自動車、自転車、歩行者共にマナーが悪い。マナーを直す方が先だと思う。
- 自転車道が片側だけというのが気になる。出来れば両側にあって欲しい。
- 両方向から自転車がくるのはよくない。自転車道は左車線のみにつくるべきだと思う。
- 期間中、路上駐車がなくなったのはよかった。

調査対象	佐賀商業高等学校の生徒
実施方法	学校を通じて回答・回収
回収数	N=512

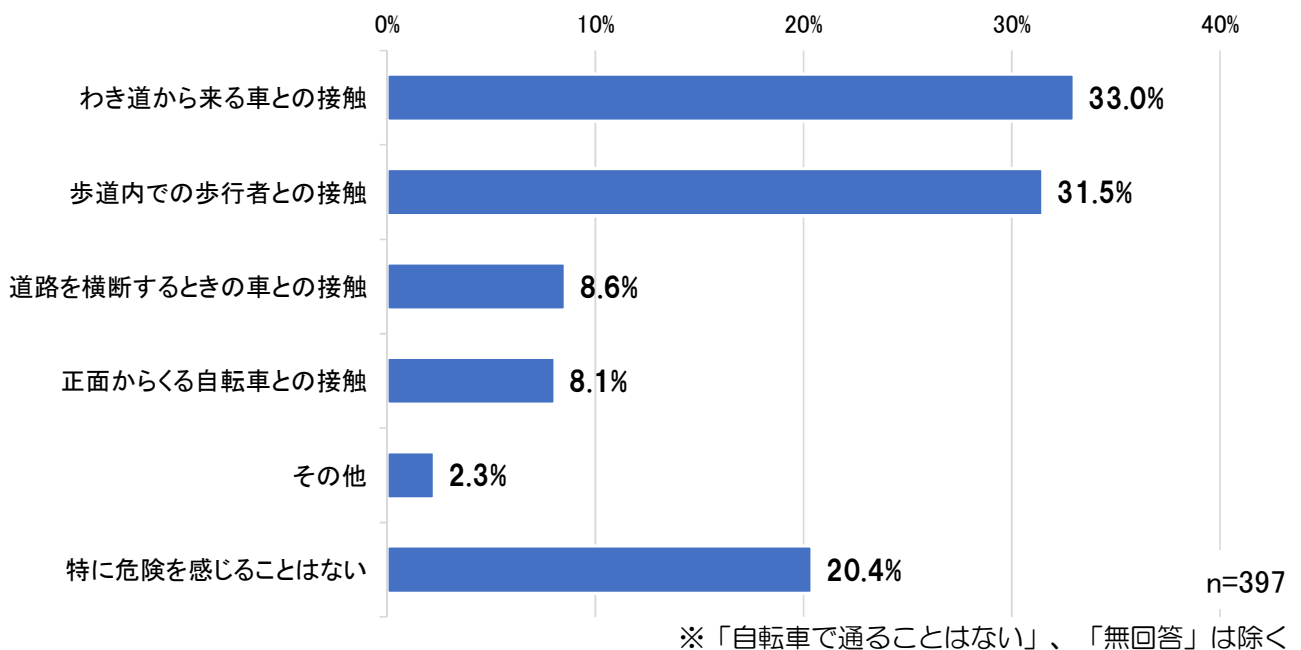
● 「徒歩（部活のランニング等を含む）」で通行するときに、どのような危険や不安を感じますか？（複数回答）

・ 回答者の約4割が「歩道内での自転車との接触」に不安を感じている



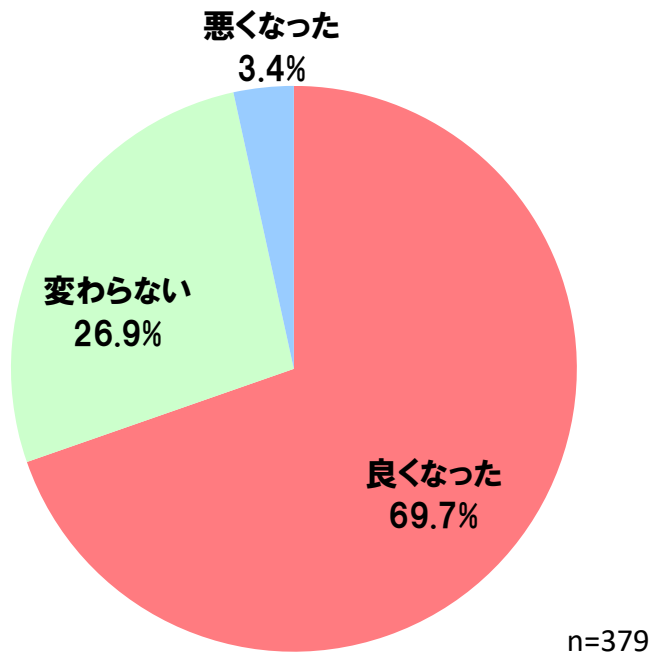
● 「自転車」で通行するときに、どのような危険や不安を感じますか？（複数回答）

・ 回答者の約3割が「わき道から来る車との接触」、「歩道内での歩行者との接触」に不安を感じている



● 社会実験中、「徒歩」で通行したとき、「安全面」についてどのように感じましたか。

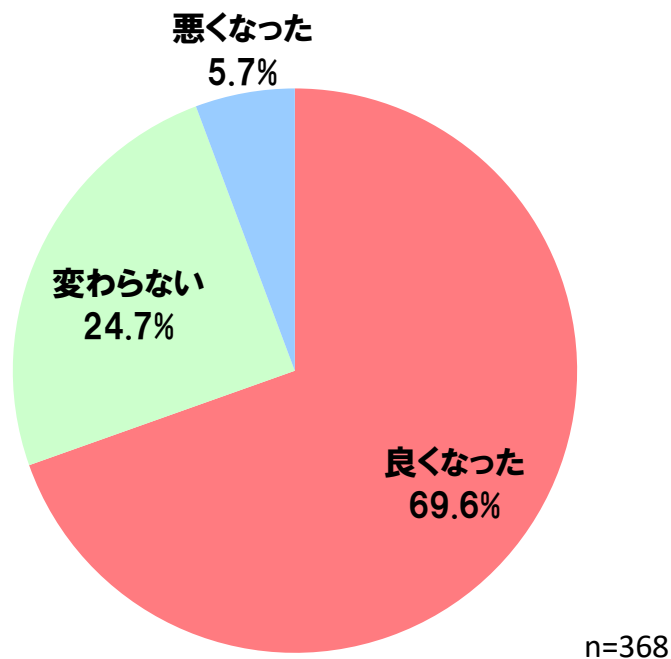
・ 回答者の約7割が「良くなった」と感じている



※「徒歩では通行しなかった」、「無回答」は除く

● 社会実験中、「自転車」で通行したとき、「安全面」についてどのように感じましたか。

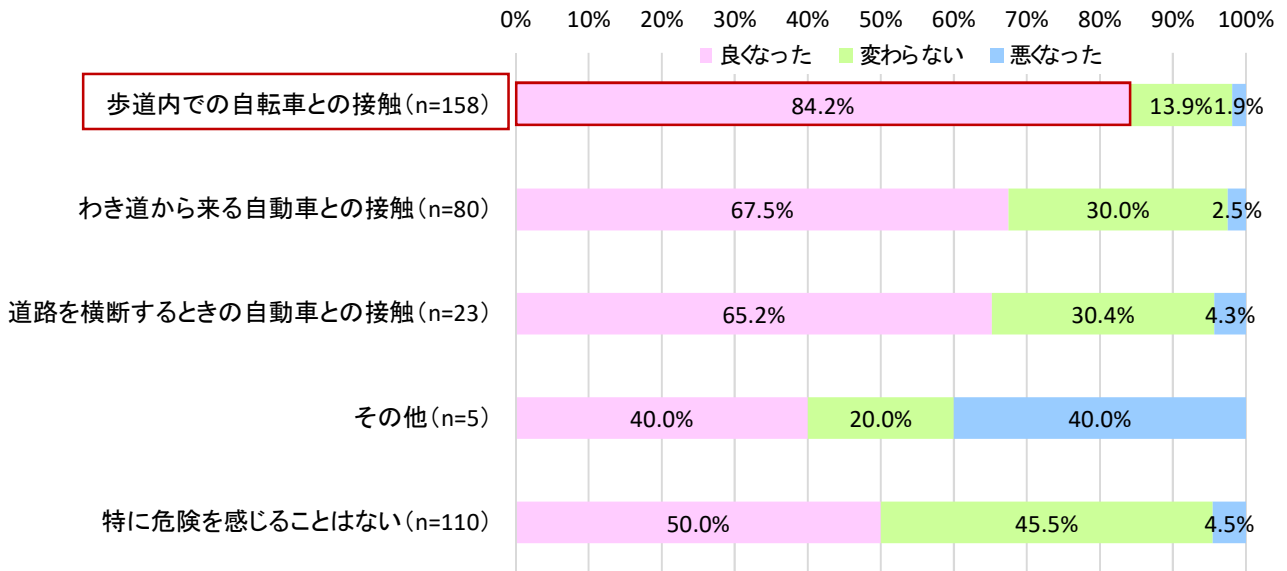
・ 回答者の約7割が「良くなった」と感じている



※「自転車では通行しなかった」、「無回答」は除く

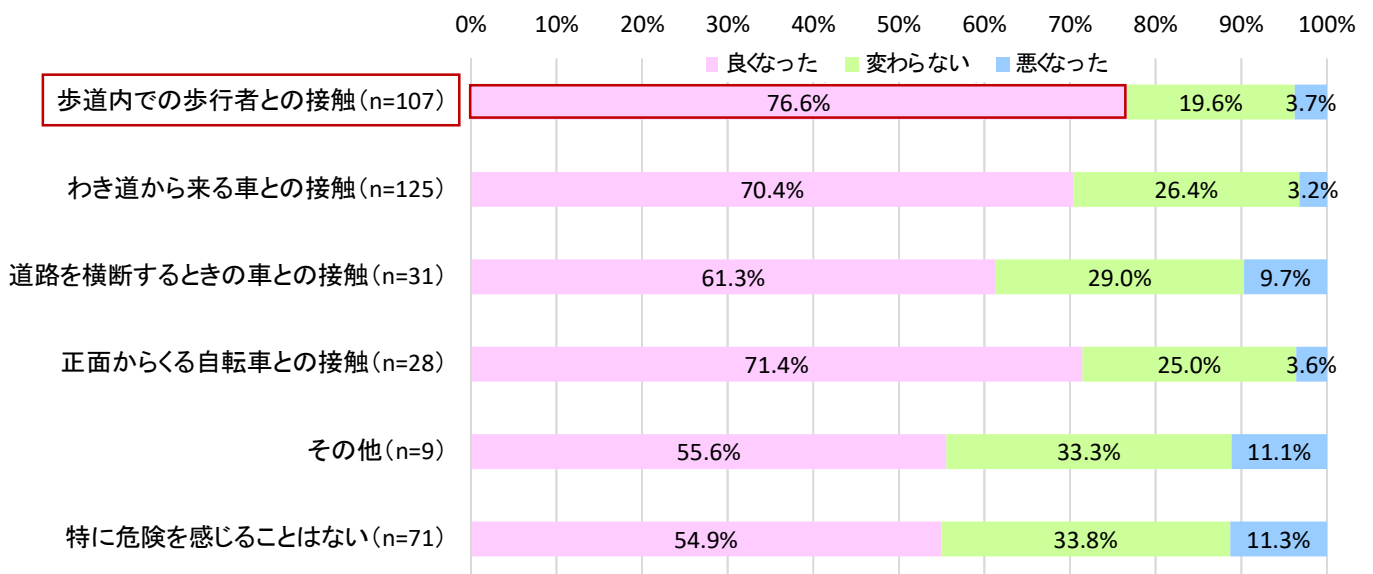
### ● 「徒歩」での通行に危険・不安を感じている人の社会実験への評価

・「歩道内での自転車との接触」に危険や不安を感じている生徒の約8割が社会実験で安全面が「良くなった」と感じている



### ● 「自転車」で危険・不安を感じている人の「安全面」の変化について。

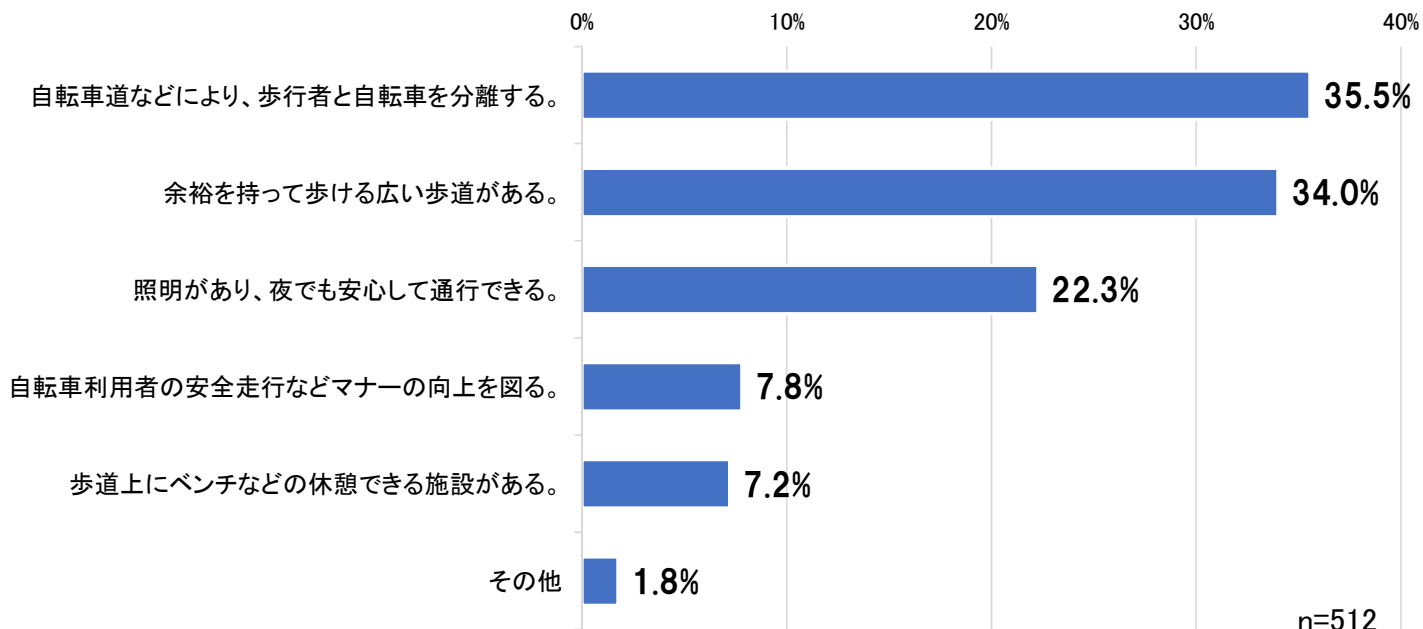
・「歩道内での歩行者との接触」に危険や不安を感じている生徒の約8割が社会実験で安全面が「良くなった」と感じている



※「自転車で通ることはない」、「無回答」における「安全面」の変化の回答数は除く

● 歩行者や自転車が、道路を安全で快適に通行できるようになるためには、どのような環境づくりが重要だと思いますか。（複数回答）

・回答者の約4割が「自転車道などにより、歩行者と自転車を分離する」、約3割が「余裕を持って歩ける広い歩道がある」ことが重要だと考えている

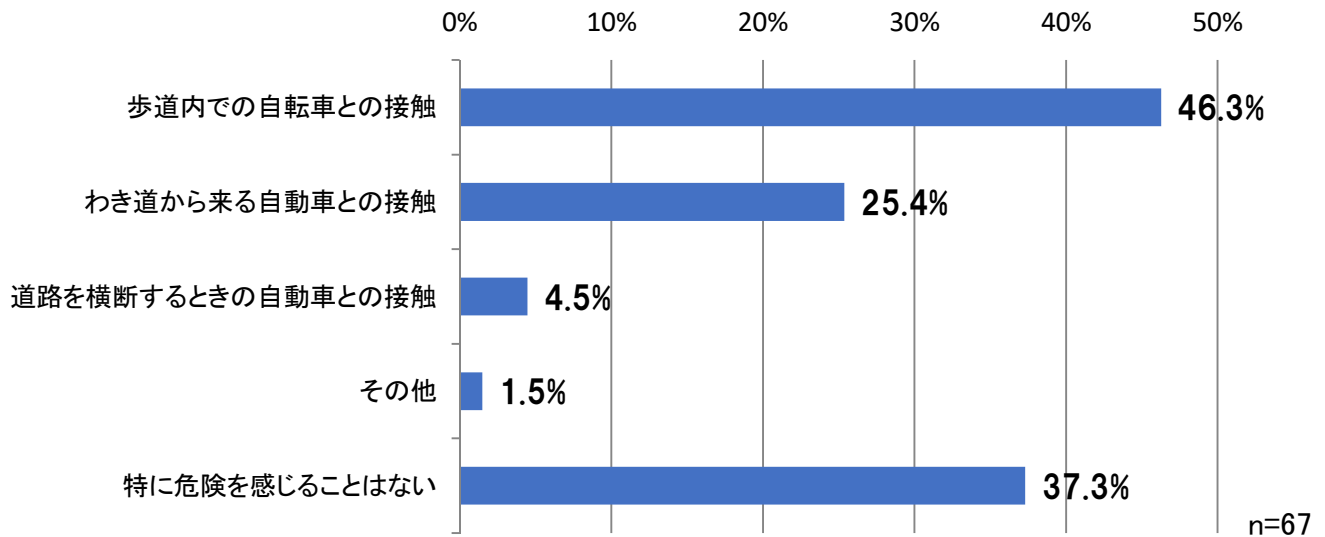


※「無回答」は除く

調査対象	社会実験中に市道三溝線を通行した歩行者・自転車
実施方法	対面式アンケート(調査員4名)
実施箇所	アパホテル前交差点付近
実施日時	平成30年9月13日(木) 14:00~18:00(4h)
回答数	N=129(歩行者N=67, 自転車N=62)

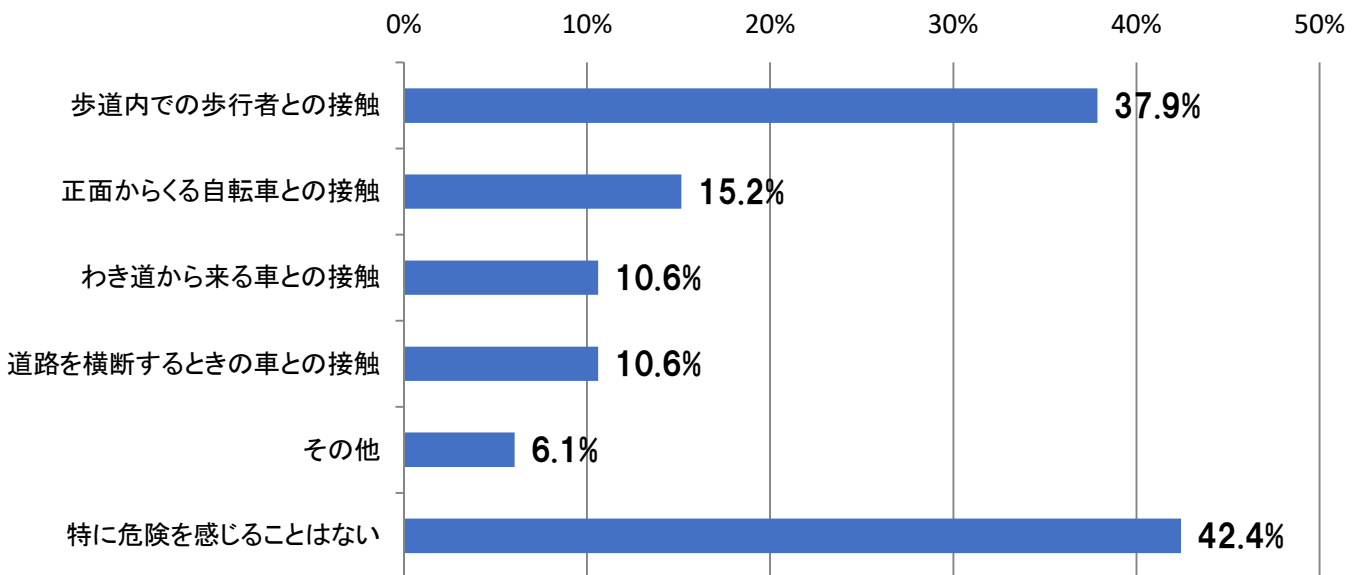
● 「徒歩」で三溝線を通行しているときに、どういう危険や不安を感じますか？(複数回答)

・回答者の約5割が「歩道内での自転車との接触」、約3割が「わき道からくる自動車との接触」に不安を感じている。



● 「自転車」で三溝線を通行しているときに、どういう危険や不安を感じますか？(複数回答)

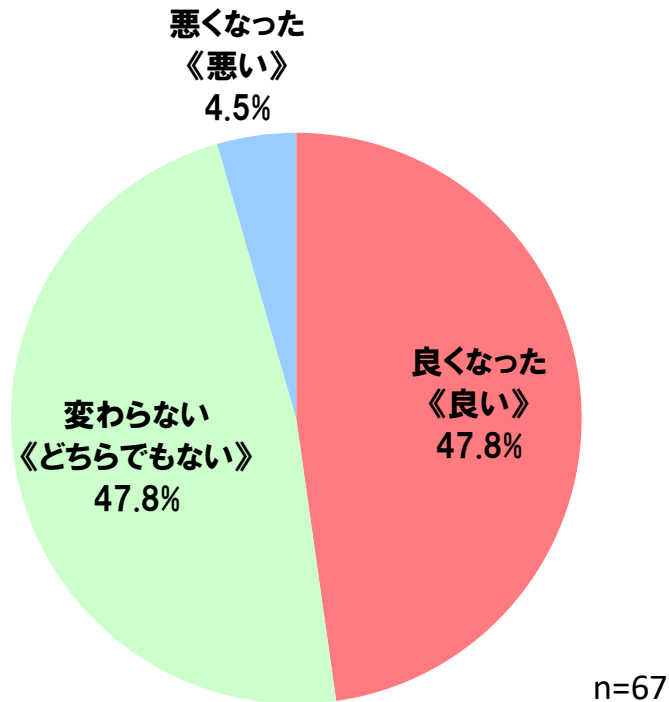
・回答者の約4割が「歩道内での歩行者との接触」に不安を感じている



●歩行者と自転車を分離する社会実験を行っていますが、「安全面」の変化についてどのように感じましたか？ ※初めて通行する人は《 》内を回答

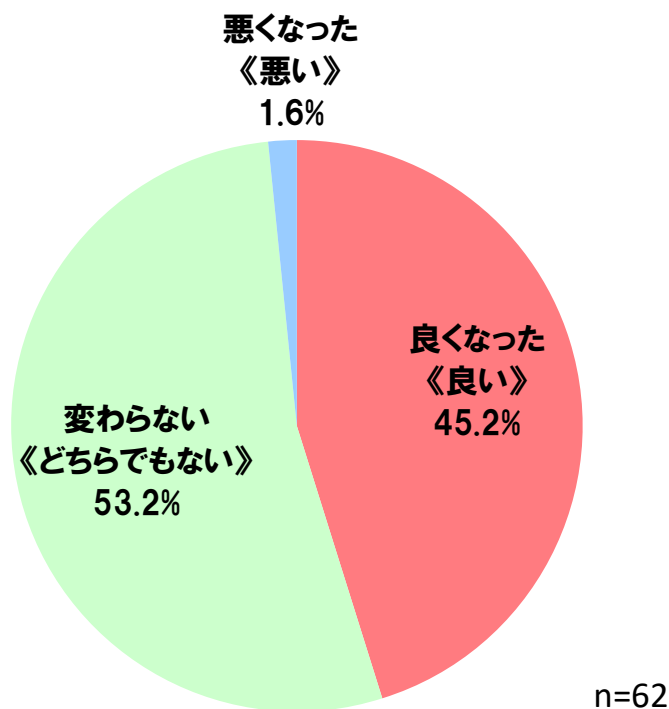
<歩行者>

・回答者の約5割が「良くなった《良い》」と感じている



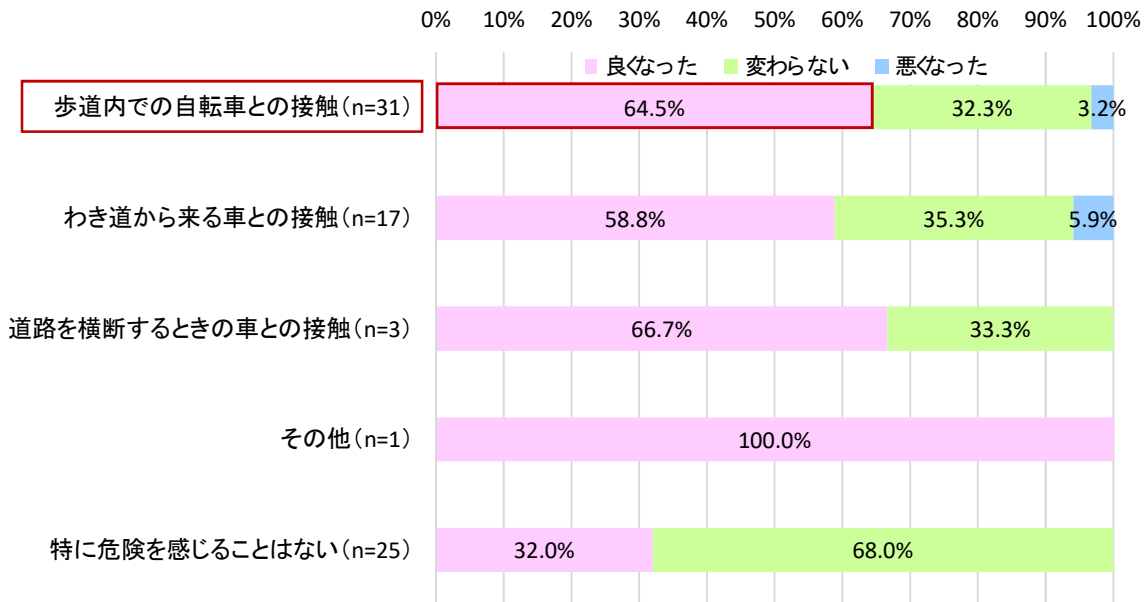
<自転車>

・回答者の約5割が「良くなった《良い》」と感じている



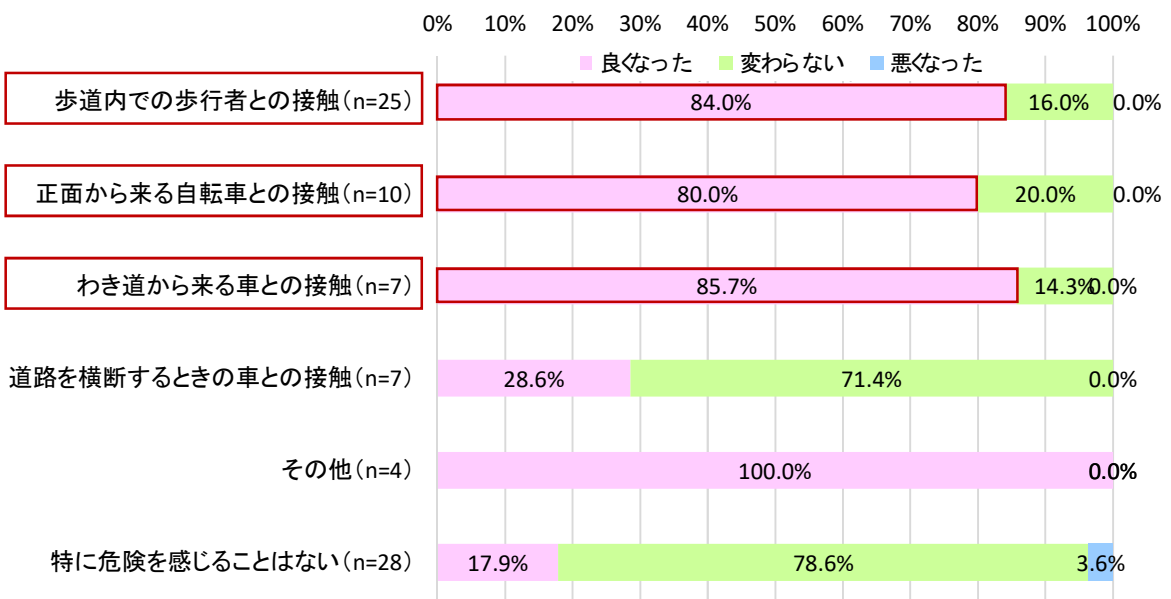
### ● 「徒歩」での通行に危険・不安を感じている人の社会実験への評価

・「歩道内での自転車との接触」に危険や不安を感じている人の約6割が社会実験で安全面が「良くなった」と感じている



### ● 「自転車」での通行に危険・不安を感じている人の社会実験への評価

・「歩道内での歩行者との接触」、「正面から来る自転車との接触」、「わき道から来る車との接触」に危険や不安を感じている人の約8割が社会実験で安全面が「良くなった」と感じている



## ■沿線事業所等へのヒアリング結果

### ◆バス事業者

#### 【良かった点】

- 交差点付近の駐停車がなくなり、通行しやすかった。
- 駅北口交差点の左折レーンが西側にシフトした分、大回りになり左折しやすかった。
- 血液センター前からの左折は問題なく通過できた。

#### 【課題点】

- 駅北口交差点での右折（北進時）は、南進車が停止線を越えて停車した場合、路側帯が狭いので右折できない懸念あり。  
（ガードマンがいたので、社会実験では発生しなかった。）

### ◆コンビニエンスストア

- 社会実験中、特に客足に影響は出なかった。

### ◆ガソリンスタンド

- 社会実験中、特に客足に影響は出なかった。
- バリケードで入りにくいとのクレームはあった。

## ■社会実験結果のまとめ

### ●交通量調査

- 市道三溝線及び周辺道路では、社会実験による自動車交通量の顕著な変化（増減）はみられなかった。
- 社会実験に起因する渋滞は発生しなかったが、駅北口交差点では、1回の信号で処理しきれない車列が2回発生した。
- 自転車道を設置した東側では、86%の自転車が自転車道を利用した。一方で、西側歩道を通行する自転車も1/3程度見られた。

### ●アンケート

- 歩行者・自転車の分離は、特に普段から通行に不安を感じている利用者から好評であった。
- 自転車利用者からは、「双方向での走行に危険を感じる」との意見もあった。
- 車線数の減少に対しては、「道路が混雑した」と感じた利用者が多くいた。
- バス等の停車車両の追い越しが難しくなることを懸念する声もあった。



- ⇒歩行者と自転車の分離に当たっては、東西両側に一方通行の自転車通行空間を整備することが望ましい。
- ⇒社会実験結果から、車線減少による渋滞などの顕著な影響は生じないと考えられるが、駅北口の交差点形状や信号現示など、一体的な検討が重要である。
- ⇒「道路が混雑した」と感じた利用者が多かったことを踏まえて、交差点やバス停付近の線形など、車両の通行のしやすさに配慮した整備の検討が重要である。

## ■市道三溝線の再整備の方向性

社会実験の結果を踏まえ、以下のとおり再整備を検討する。

- 自転車専用の通行空間を新設し、歩行者と自転車を分離する。
- 自転車通行空間は一方通行とし、道路の東西両方に設置する。
- 車線を2車線化し、右折レーン及びゼブラ帯を設置する。

## ■自転車通行空間の整備方法

○「**自転車道**」と「**自転車レーン**」の2つが想定される。

### 【**自転車道**の特徴】

- 自転車通行空間と車道とが、工作物により分離される。
- 路肩が必要なため、歩道幅員は現況と同じ3.5mになる。
- 交差点付近（右折レーン区間）などでは、ドライバーに視覚的な圧迫感が生じる。

### 【**自転車レーン**の特徴】

- 自転車通行空間と車道とが、外側線により分離される。
- 路肩が不要で、車線を2車線とした場合は幅員に2mの余裕が生じる。

### ○**自転車道**のイメージ

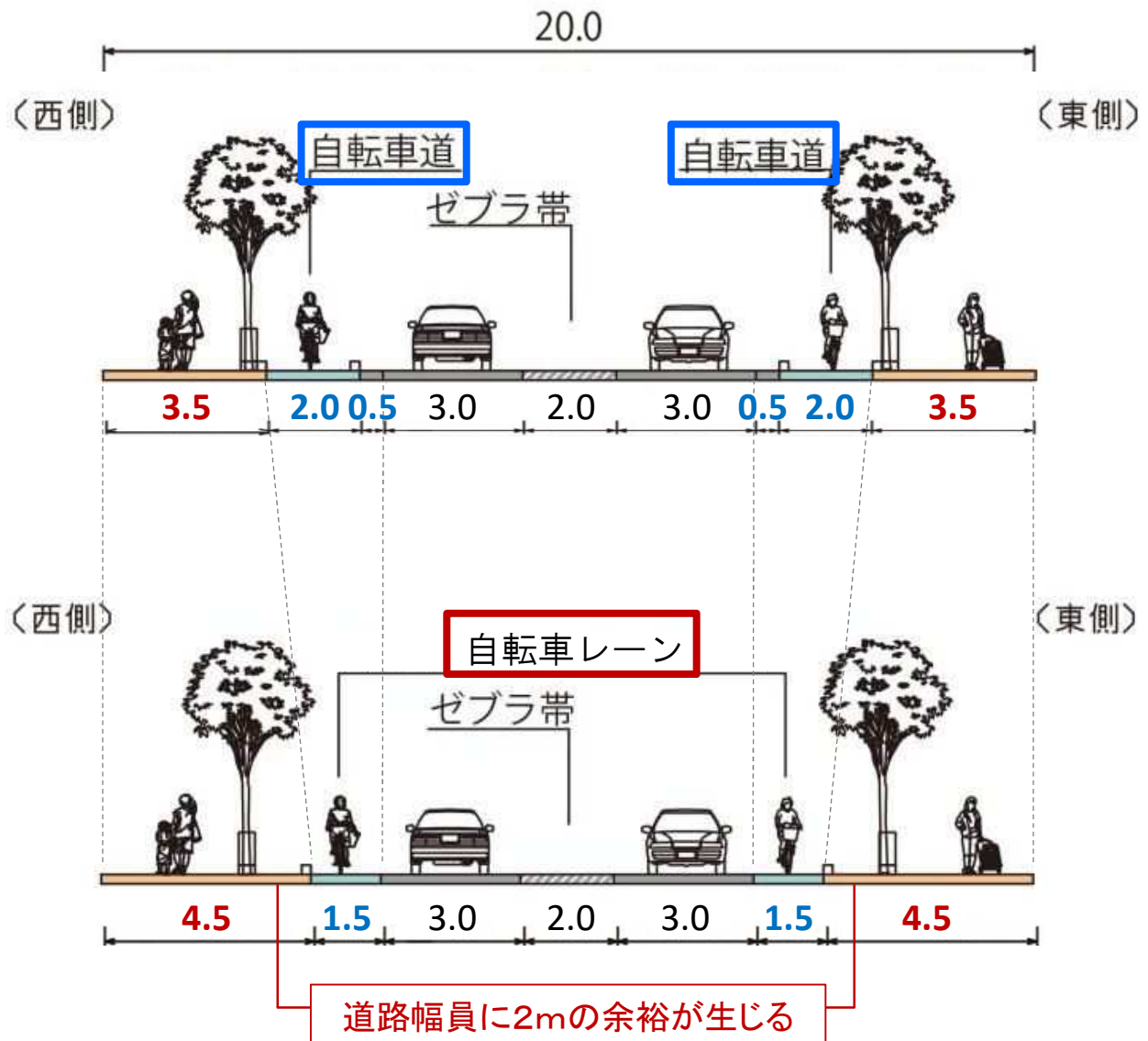


### ○**自転車レーン**のイメージ



## ■ 自転車道と自転車レーンの断面イメージ

(単位：m)



## ■ 自転車通行空間の整備方針

- 自転車が自動車と同一方向に走行する場合、自転車道と自転車レーンの安全性に差異はない。
- 自転車道の場合、ドライバーの視覚的な圧迫感から、交差点付近などで速度低下による混雑を招く可能性がある。
- 自転車レーンの場合、道路幅員に2mの余裕が生じるため、歩道空間としての活用も可能となる

「自転車レーン」での整備としたい

## ■道路幅員の再配分方法

### ○市道三溝線の現状分析

- 沿線人口が増加しており、住民の日常生活を支える都市基盤としての重要性が高まっている。
- 県営アリーナ新設など、スポーツ・文化拠点と佐賀駅とを往来する歩行者の増加が見込まれる

- 定住人口・交流人口の増加を契機として、沿線エリアの街づくりの基盤として活用可能な空間に再生したい。

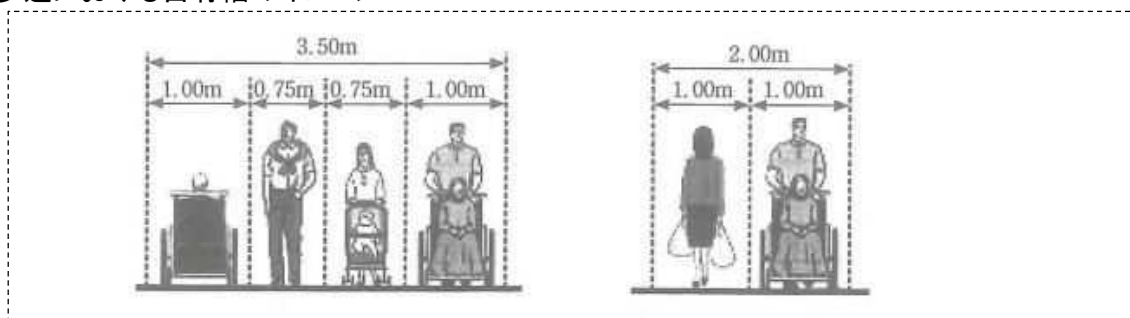
### ○歩道幅員の考え方

#### 【道路構造令】

- 3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5メートル以上、その他の道路にあつては2メートル以上とするものとする。
- 4 横断歩道橋等又は路上施設を設ける歩道の幅員については、(中略)、並木を設ける場合にあつては1.5メートル、(中略)を加えて同項の規定を適用するものとする。

- 一般的な歩道は幅員2.0m、歩行者が多い場合は幅員3.5m
- 並木がある場合は、+1.5mの幅員が必要

歩道における占有幅のイメージ

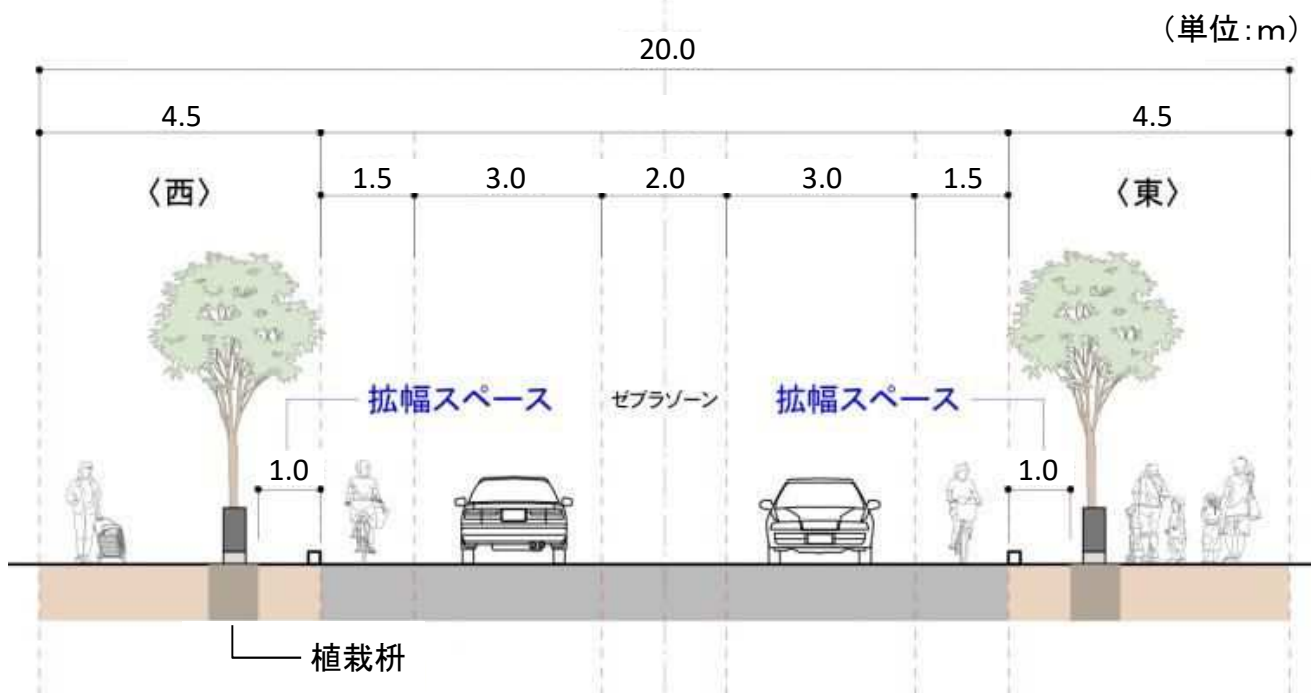


- 特に通行量が多い東側については、 $3.5\text{m} + 1.5\text{m} = 5.0\text{m}$ 以上の歩道幅員を確保したい。

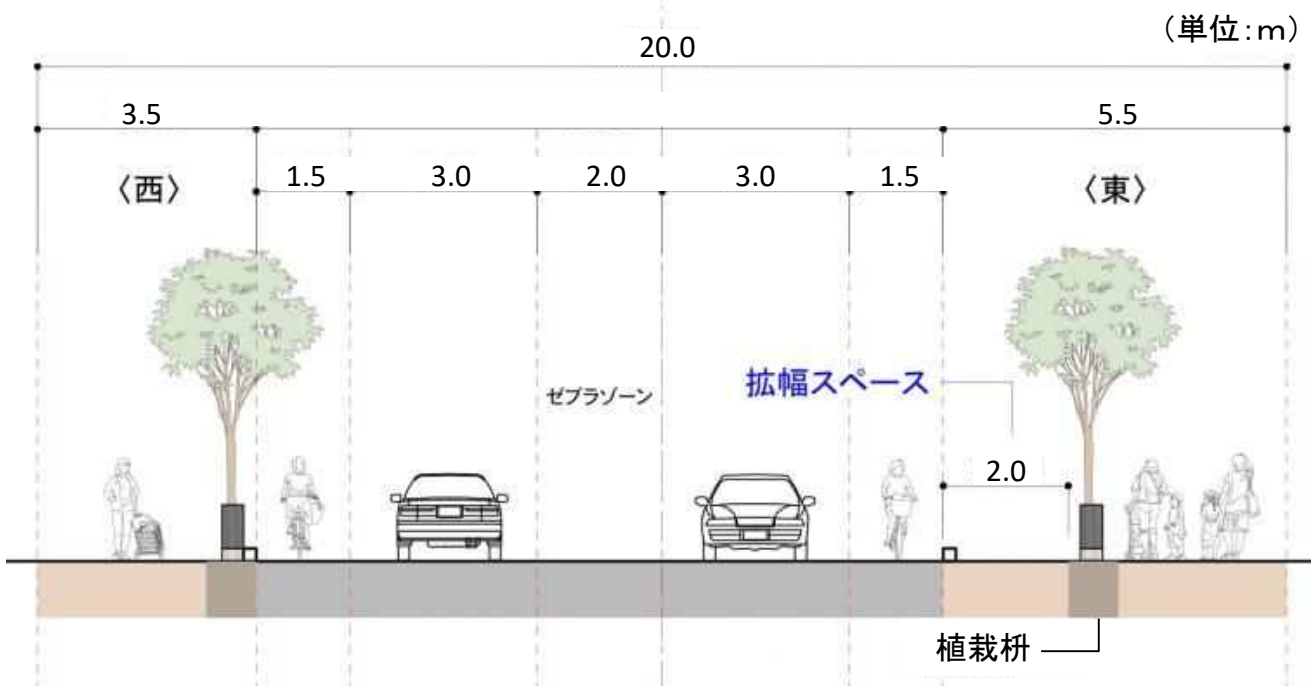
## ■道路幅員の再配分方法

### ○歩道幅員の拡幅イメージ

#### 【両側を1m拡幅した場合】



#### 【東側を2m拡幅した場合】



## ■ 歩道拡幅イメージの比較

### 【両側を1m拡幅した場合】



### 【東側を2m拡幅した場合】



## ■ 歩道空間を活用した街づくりの事例

### ◎博多駅前通り(福岡市)

#### ・事業の経緯

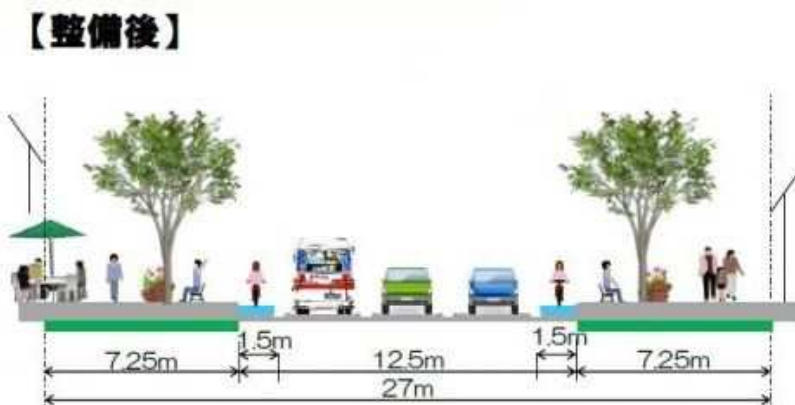
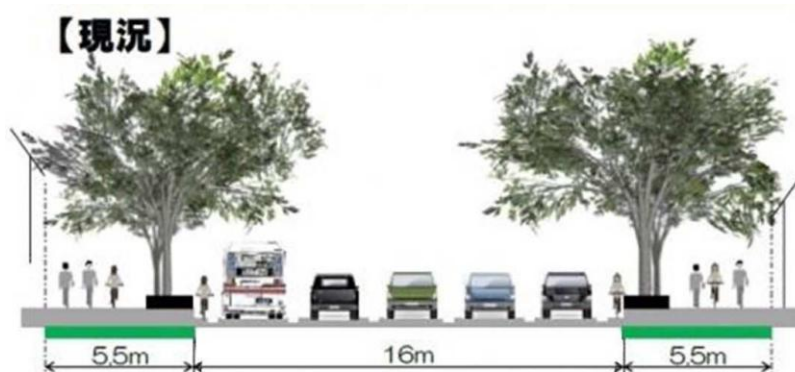
- 地下鉄七隈線敷設工事を契機として、2020年までに車道減(4車線→2車線)及び歩道拡幅・自転車レーン新設を計画。併せて、オープンカフェやベンチ等の整備が検討されている。
- 再整備を見据えて、「博多まちづくり推進協議会」が、新たな都心の賑わいづくりを目的として、歩道(幅員5.5m)を活用した社会実験を2015年から継続的に実施。

#### ・主な取り組み(社会実験)

有効幅員(3.5m)を確保しつつ、コンテナやテントによる賑わい創出を行っている。

- ハカタストリートコンテナ： 2m×5mのコンテナを設置し、カフェ等を出店
- はかた駅前マルシェ： 県内の農産加工品等を扱うマルシェ(市場)を開催
- ハカタストリートバル： テントを設置し、地元飲食店が仮設店舗を出店

#### 【道路空間の再整備計画】



#### 【コンテナ】



#### 【マルシェ】



#### 【バル】



## ■歩道空間を活用した街づくりの事例

### ◎善光寺表参道(長野市)

#### ・事業の経緯

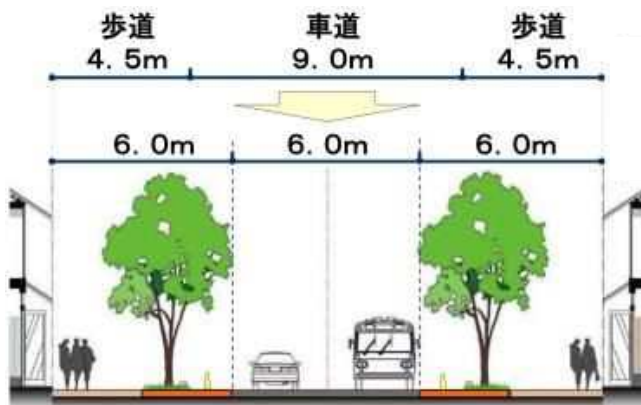
- 長野駅から善光寺に至る中心市街地の賑わい再生、まち歩きの促進を目的に、地元有志(商店主等)が主体的に勉強会・社会実験を実施してきた(2002年~)。
- 長野市が歩道拡幅など歩行者優先の道路整備を実施した(2011年~2015年)。整備後は、道路上で地域主催の各種イベントが開催されている。  
(夏祭り・秋祭り、ジャズナイト、大道芸フェスティバル等)

【整備前】



#### ・道路整備の内容

- 歩道の拡幅: 4.5m→6.0m
- 歩車道の舗装整備:  
参道景観に配慮した石畳舗装
- ベンチ、植栽、モニュメント、照明等の整備



【整備後】



【石畳舗装・ベンチ等が整備された空間】



【縁台としての活用】



## ■歩道空間を活用した街づくりの事例

### ◎神戸パークレット(神戸市)

#### ・事業の経緯

- 「三宮中央通りまちづくり協議会」と神戸市がパークレット(ウッドデッキ)を設置する社会実験を実施(2016年)。
- パークレット上にテーブルやベンチを設置し、都心の憩い・賑わい創出に繋げている。
- 2017年以降も、道路付属物として継続して設置されている。

【パークレットの設置イメージ】



【社会実験の様子】

