

市道三溝線再整備検討会だより ~第4号~

H30.11.9
発行

第4回検討会では、社会実験の結果を総括し、道路空間の再配分や、歩行者と自転車の分離方法について協議しました。また、歩道の活用方策についても意見交換しました。

≪第4回検討会≫

■日時 平成30年10月23日(火) 10:00~11:45

■場所 佐賀市役所 4階大会議室

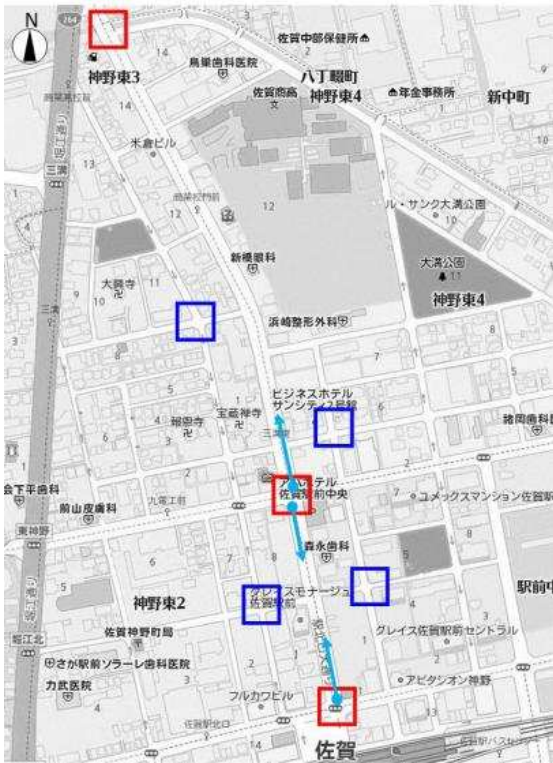
■議題

- (1)社会実験の結果分析
- (2)市道三溝線の再整備方針の検討



■社会実験の概要

- ・9月12日(水)から18日(火)までの1週間、自転車道を設置する社会実験を実施しました。
- ・期間中、交通量調査(本線・周辺道路)や滞留・渋滞長調査、アンケート(沿線住民、佐賀商業高校生、街頭)を行いました。



□ : 交通量調査(本線・周辺道路)
● : 滞留・渋滞長調査



▲車道東側に自転車道を設置しました



▲歩行者と自転車を分離しました



▲沿道で街頭アンケートを行いました

■社会実験の結果分析

交通量調査結果

○自動車交通量の変化

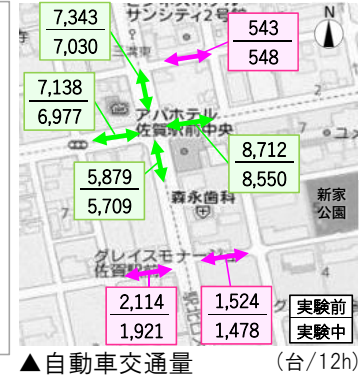
・本線・周辺道路とも、実験前と比較して、実験中の自動車交通量の変化(増減)はありませんでした。

○渋滞の発生

・車線数減少による渋滞は発生しませんでした。バリエーションを仮設した東側(南行き)の車線では、走行速度の低下がみられました。

○自転車道通行率

・自転車道を設置した東側では、通行する自転車の86%が自転車道を利用しましたが、東側へ横断せず、西側の歩道を通行した自転車も全体の1/3程度みられました。



▼自動車の走行速度(平均値) (km/h)

走行速度	北行き	南行き
実験前(H29.9)	19.3	21.7
実験中(H30.9)	18.3	17.9
速度差	△1.0	△3.8

▼自転車の通行状況(アパホテル北側) (台/12h)

西側	東側		
	歩道	自転車道	歩道
歩道	自転車道	歩道	合計
216	355	58	413
東側の自転車道通行率:86%			

アンケート結果

○歩行者と自転車の分離

・特に、普段から危険や不安を感じている利用者から高い評価を受けました。

○自転車利用者からの意見

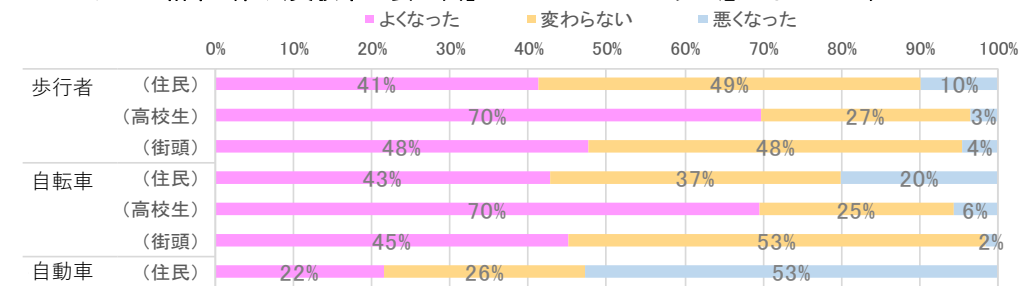
・「自転車道が狭く感じた」「双方向での走行に危険を感じた」といった意見も寄せられました。

○ドライバーからの意見

・車線数減少により、「道路が混雑したと感じた」「停車車両を追い越しにくかった」という意見が寄せられる一方、「路上駐車が減った」「自転車を目視しやすかった」という意見も寄せられました。

・また、「わき道から出るときに左右を確認しづらい」といった、双方向通行の自転車道の危険性を指摘する意見も寄せられました。

○アンケート結果(社会実験中「安全面」についてどのように感じましたか)



■ドライバーの意見

よくなった	悪くなった
<ul style="list-style-type: none"> ・自転車が車道に飛び出してこなくなった。 ・右折がしやすかった。 ・路上駐車が減った。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスなどの停車車両を追い越しにくかった。 ・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。

市道三溝線の再整備方針

〈社会実験結果のまとめ〉

- ・自転車道の通行率やアンケート結果から、自転車通行空間の整備（歩行者・自転車の分離）の効果は高いものと考えられます。
- ・この場合、自転車の通行状況や、双方向通行の自転車道の危険性を指摘する意見を踏まえて、自転車通行空間は、東西両側に一方通行で整備することが望ましいと考えられます。
- ・車線数減少による渋滞や、周辺道路への流入増加はみられませんでした。停車車両の追い越しなど、通りにくいと感じたドライバーの意見を踏まえて、通りやすさに配慮した整備が重要です。

〈自転車通行空間の整備方式〉「自転車道」と「自転車レーン」を比較・検討しました。

自転車道

- ・工作物及び路肩により車道と分離される。
- ・路肩での停車や荷捌きがしづらい。



工作物 路肩
(縁石)

自転車レーン

- ・外側線のみで車道と分離される。
- ・路肩が不要なため、必要な幅員が比較的小さい。
- ・工作物が無いため、沿道施設へ出入りしやすい。

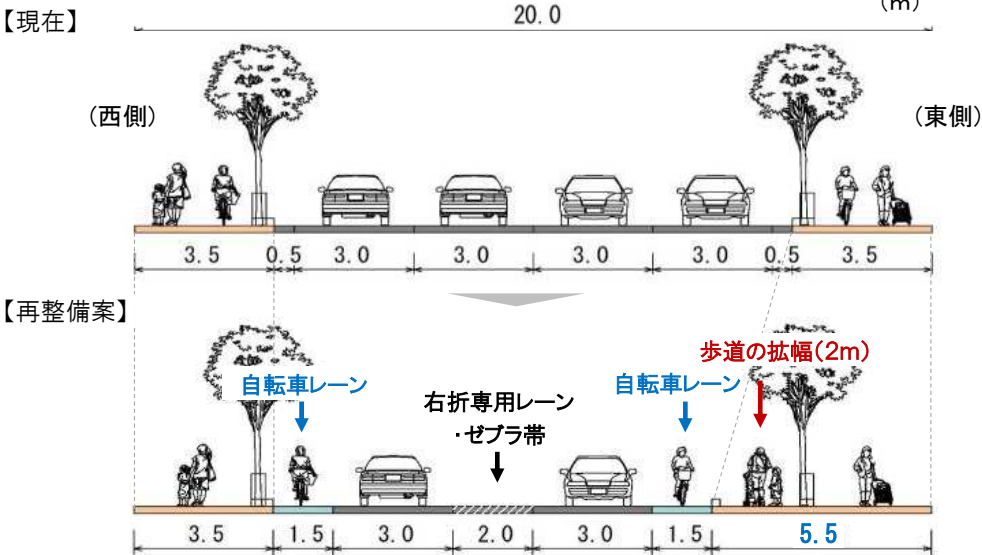


外側線

- ・自動車と自転車が同一方向に進む場合、「自転車道」と「自転車レーン」では、安全性に差異はありません。
- ・「自転車レーン」の場合、幅員に2mの余裕が生じるため、幅員を歩道に再配分することも可能となります。

再整備方針(事務局提案)

- 自転車レーン(一方通行)を、東西両側に新設する。
- 車線を2車線化し、右折専用レーン及びゼブラ帯を新設する。
- バス停や交差点付近の構造など、車両の通行しやすさにも配慮して整備する。
- 東側の歩道を2m拡幅し、交流・賑わいを生む空間としての活用を図る。



再整備後の道路空間について、模型を使いながら議論しました



▲模型で整備イメージを確認しました

▲拡幅後の歩道にテントなどを置いたときの幅員を確認しました

歩道を活用した街づくりの事例を確認し、活用イメージを共有しました

博多駅前通り(福岡市)



約2.0m

約3.5m

善光寺表参道(長野市)



地元協議会が主体となり、歩道にコンテナやテント(飲食店が出店)を設置し、街の賑わいに繋げています。

歩道拡幅時に、石畳舗装の整備と併せて、ベンチなど休憩施設を設置し、歩行者主体の街なか空間を形成しています。

→広い歩道を確保することにより、街づくりへの活用の可能性が広がります。

○検討会における主な意見

- ・高齢ドライバーも増えていく中で、車道を狭く感じさせない整備の工夫が重要だ。
- ・自転車がルールを守るような誘導サインなどの工夫が重要だ。
- ・歩道を中心とした、歩きたくなる道路空間を整備してほしい。電線地中化も検討してほしい。
- ・東側の歩行者・自転車通行量が多い状況を踏まえれば、中途半端に両側の歩道を拡げるよりは、東側を2m拡幅の方がよい。
- ・歩道の活用については、模型や事例写真だけでなく、実際に現地を確認することも重要だ。
- ・空間の活用方法など、若い世代の声も反映して進めてほしい。

第5回検討会

(12月頃開催予定)

再整備方針の取りまとめを行う予定です。
また、歩道の使い方について議論します。

【発行・お問い合わせ】

佐賀市役所 佐賀駅周辺整備構想推進室

電話:0952-40-7007

E-mail: sagaeki@city.saga.lg.jp