

●ケース3（水道町センター案、現在の車両通行帯を確保）

ケース3の道路空間は、以下に示すように、現在の車両通行帯に応じた車道部を確保する案であることから、歩道の幅員が狭まることになる。このため、現計画幅員までの拡幅と、必要となる歩道のサービスレベルに応じた、道路の拡幅の検討が必要である。

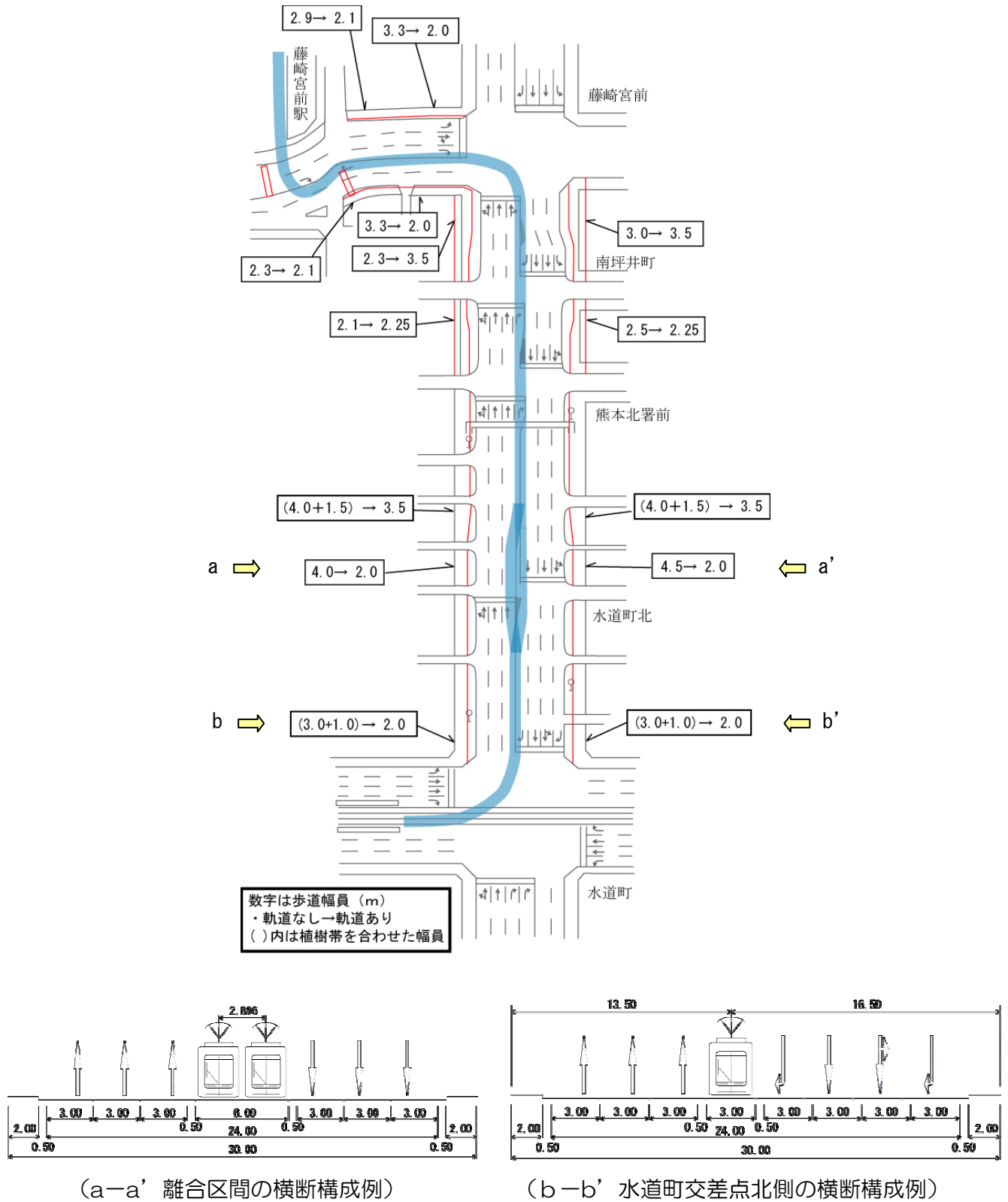


図 4-19 ケース3の道路空間

○道路空間の考え方

水道町センター案では、軌道敷設後に確保可能な歩道幅員は、現在の車線幅を変更しない場合、水道町交差点付近（国道3号）で2.0m程度となる（現況は4.0m）。

当区間は現在、自転車歩行者道として位置づけられており、歩行者交通量・自転車交通量ともに非常に多いことから（水道町交差点の横断歩行者数約6,000人、横断自転車数1,500～2,500人）、サービスレベル確保の観点から、自転車歩行者道の最小幅員（ $W=3.0\text{m}$ ）以上の幅員確保が必要となる。

空間機能面でも、バス待ちスペース等の確保が望ましいことから、当該区間では別途、様々な求められる機能を考慮した上で、必要な歩道幅員を確保する必要がある。

また、主）熊本玉名線においては、現況歩道幅員2.3～3.3mに対し、軌道敷設後の歩道幅員は2.1～2.0mとなるが、当区間の歩行者・自転車交通量を考慮すると、現状の歩道としての機能の維持に加え、道路事業とあわせて、自転車歩行者道の最小幅員3.0mを確保することが望ましい。



（西側歩道）



（東側歩道）

図 4-20 水道町交差点付近の歩道現況

＜ケース4～6 水道町サイド案＞

ケース4～6は、以下に示す区間を複線で運用する案である。現在のバスレーン位置に軌道を敷設することとなるため、バス交通や、二輪・原付への対応が大きな課題となる。各交差点において信号現示の検討が必要であるが、特に水道町交差点においては、バスの右折方法が大きな課題となる。

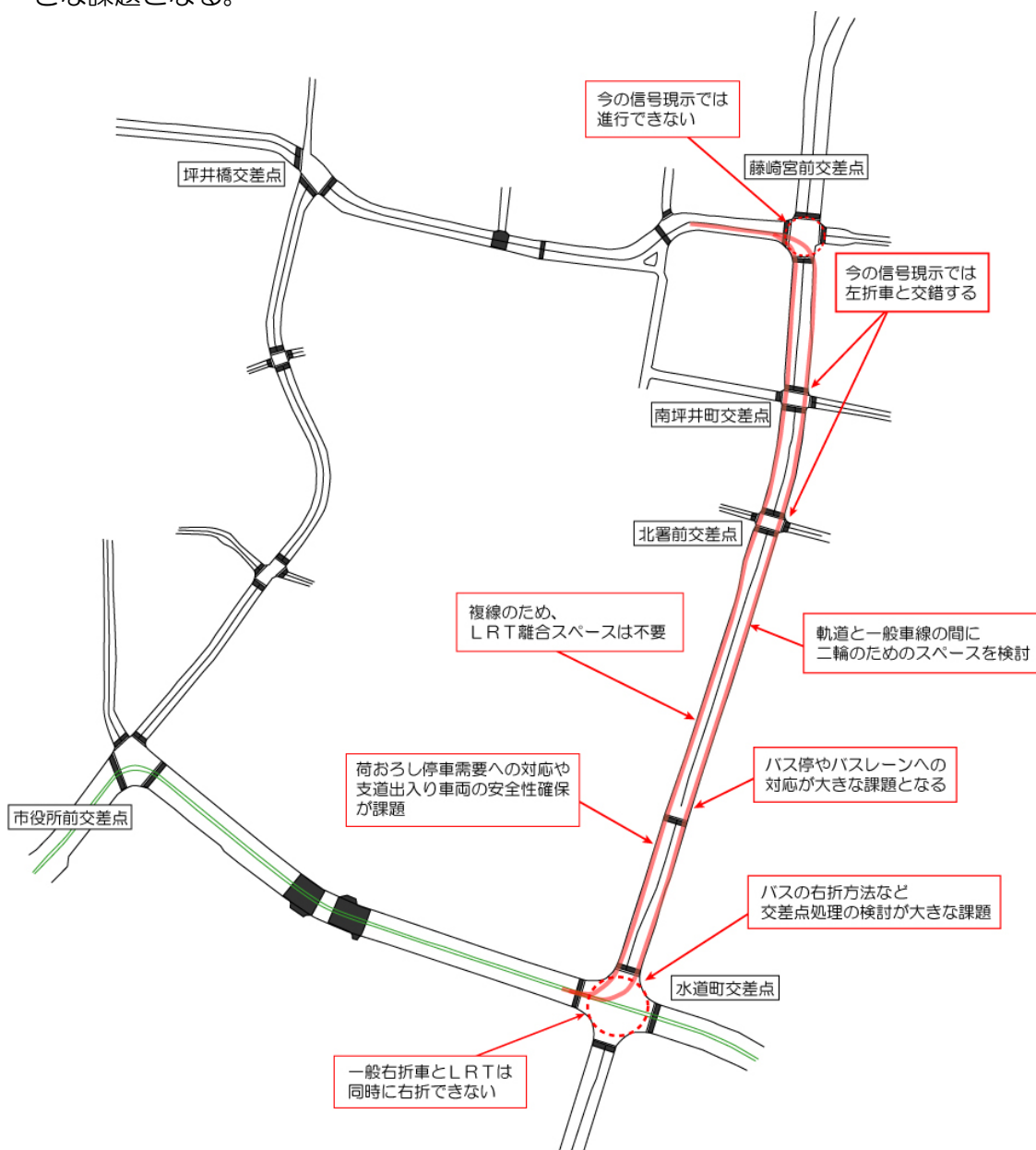


図 4-21 ケース4～6の特徴と課題

・マイクロ交通分析における考え方

ケース4、5については、現況幅員、もしくは現計画幅員に対する軌道設置案であり、車線の削減が生じるため、マイクロシミュレーションによりその影響を検討する。

ケース6は、現在の車両通行帯確保に加え、二輪・原付に配慮して車道部左側端に専用通行帯を確保する案であるが、二輪交通を分離することにより、一般交通への影響は、現況と大きく変わらないものと考えられる。

軌道敷上のバス通行については、法制度面の整理結果を踏まえた検討が必要である。

また、水道町交差点のバスの右折方法が現時点では決定できないため、マイクロ交通分析については今後の課題とする。

●ケース4（水道町サイド案－現況道路敷内での検討）

ケース4で想定する道路空間は次のとおりとした。

<設定条件>

- ・ 藤崎宮前駅～藤崎宮前交差点間は、西行1車線を削減して軌道敷とする
- ・ 藤崎宮前交差点～南坪井町交差点間は、南行1車線（中央部）を削減して軌道敷とする
- ・ 藤崎宮前交差点～水道町交差点間は、道路端部の現在のバスレーン位置に軌道を敷設する

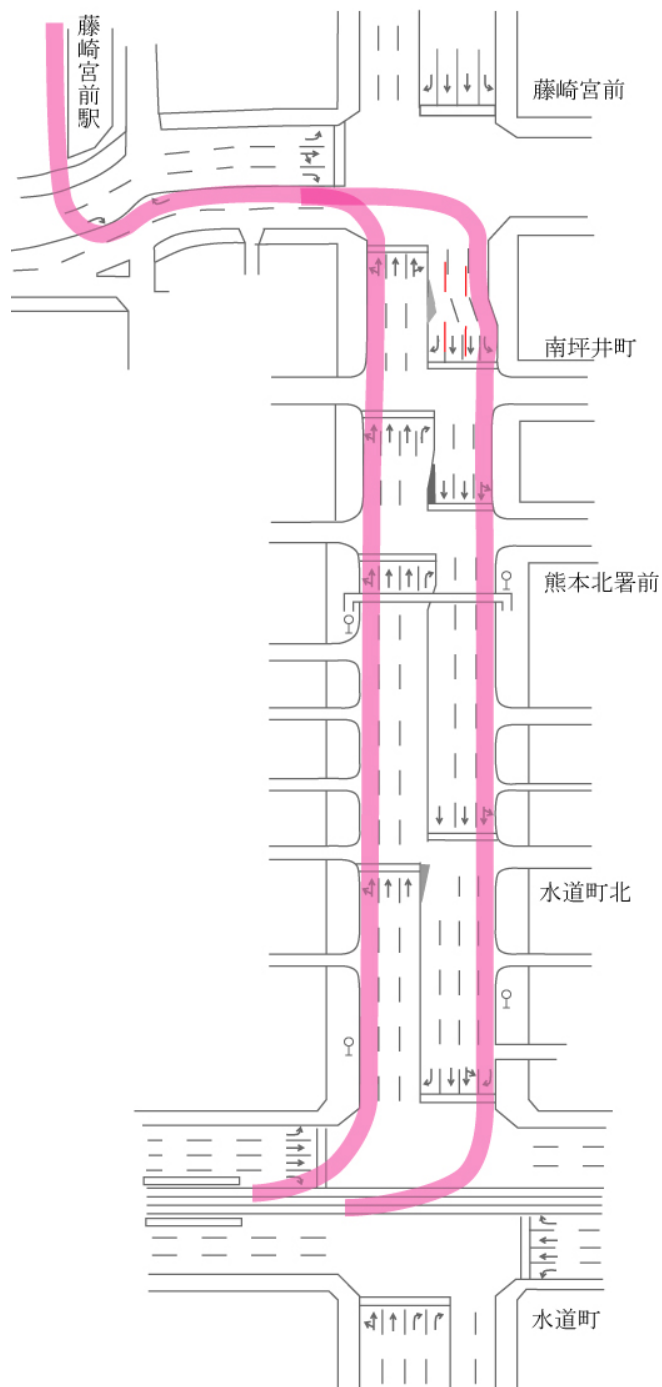


図 4-22 ケース4の道路空間

・ケース4のシミュレーションでの対応

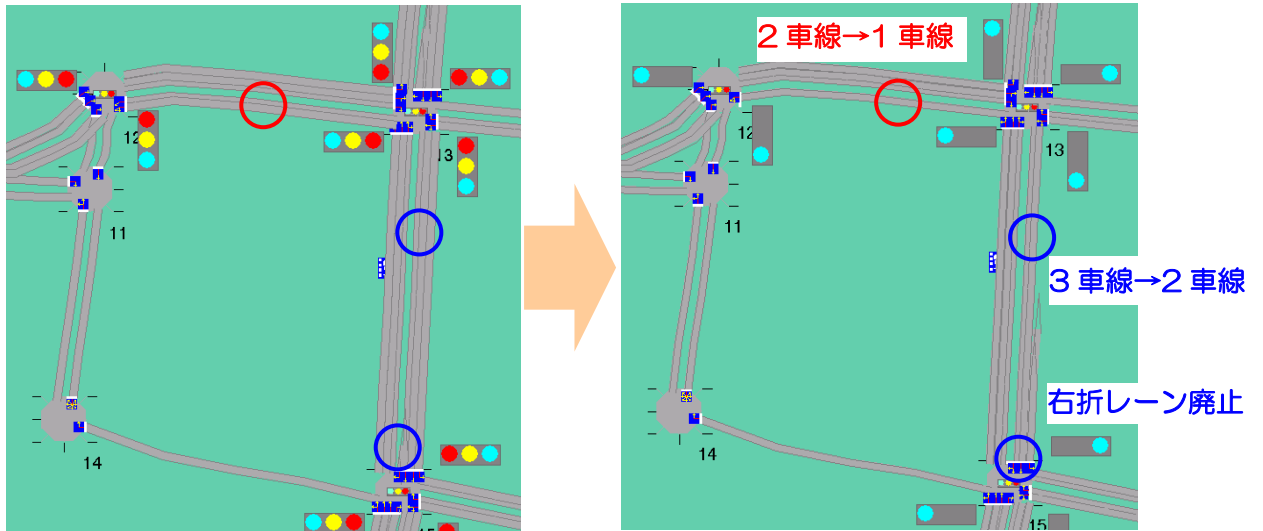


図4-23 ケース4のシミュレーションでの対応

・主な影響箇所

検討対象エリア内でのマイクロシミュレーションにより、交差点を先頭とした滞留長を、現況再現ケースとケース4で比較した結果を示す。

※実態調査(H16.12.15)では、南坪井町交差点北方向で1,860m^{注)}の滞留長が観測されている。

右図のシミュレーション結果は、マイクロシミュレーション対象区間の最上流交差点(浄行寺交差点)までの滞留長の変化を予測した結果であり、車列がつながった場合には、全体の滞留長は本数値よりも大きくなる。

注) 1,860mは、p84における南坪井町交差点での最大滞留長120mと藤崎宮前交差点での最大滞留長1,740mがつながった場合の合算値。

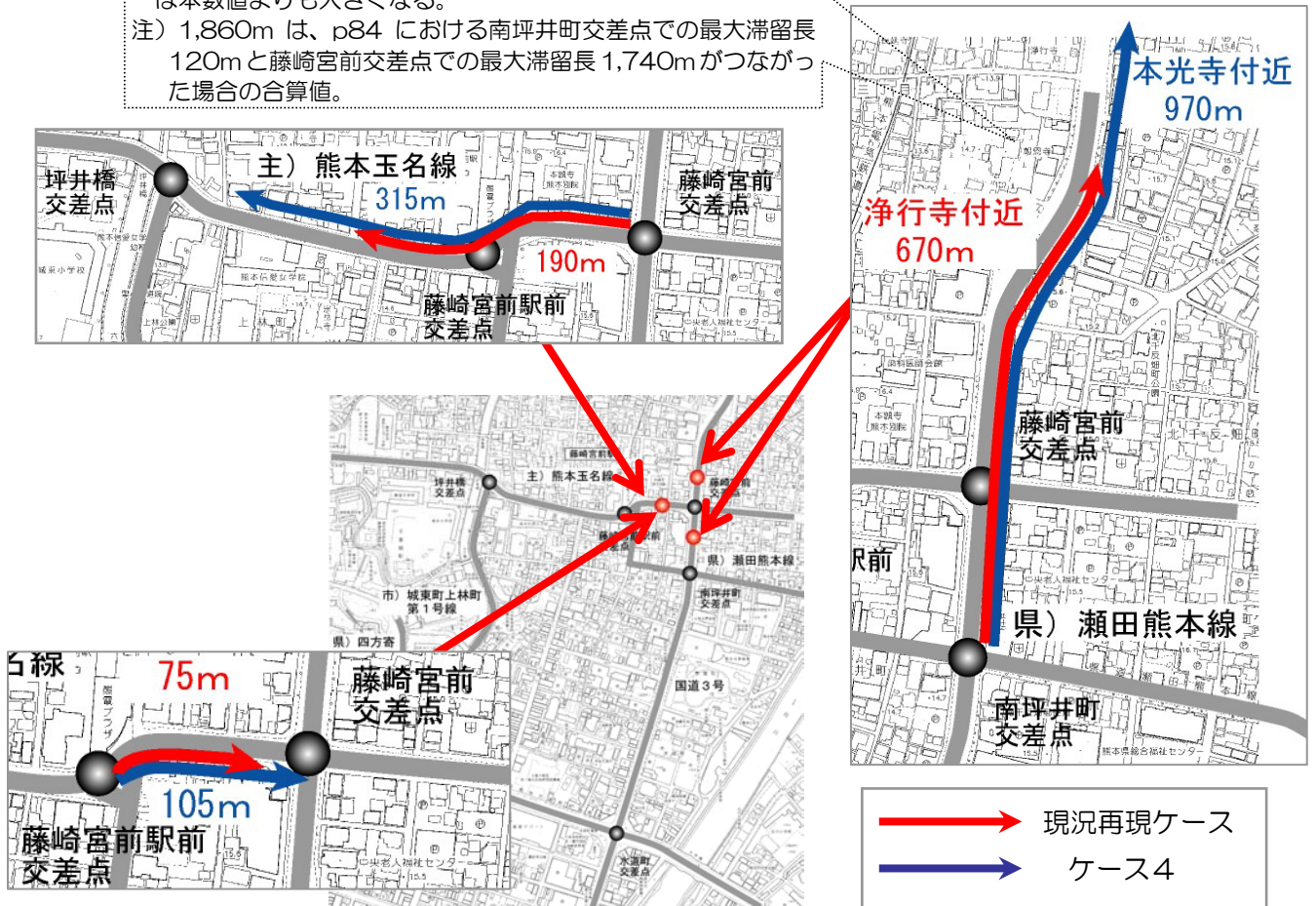


図4-24 ケース4のシミュレーション結果

●ケース5（水道町サイド案—現計画幅員の範囲での検討）

ケース5で想定する道路空間は次のとおりとした。

＜設定条件＞

- ・ 藤崎宮前駅～藤崎宮前交差点間は、西行1車線を削減して軌道敷とする
- ・ 藤崎宮前交差点～水道町交差点間は、道路端部の現在のバスレーン位置に軌道を敷設する。

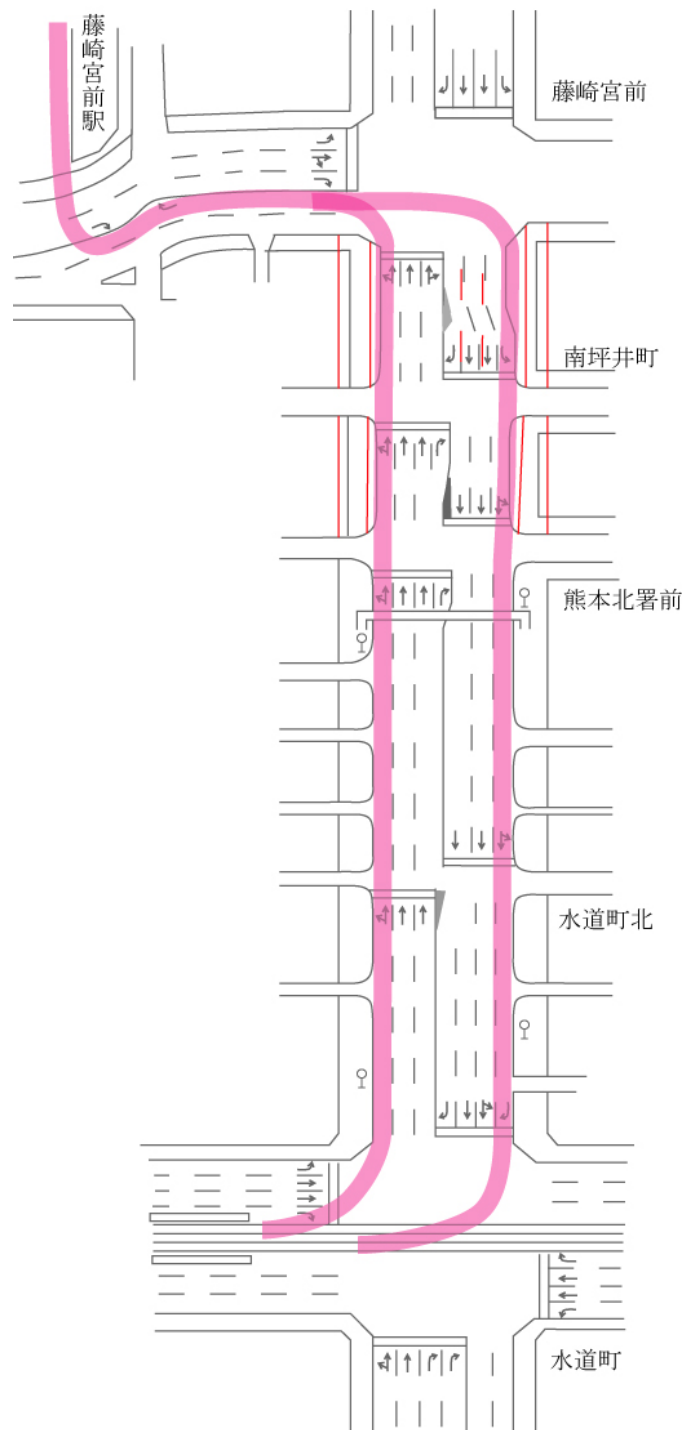


図 4-25 ケース5の道路空間

・シミュレーションでの対応

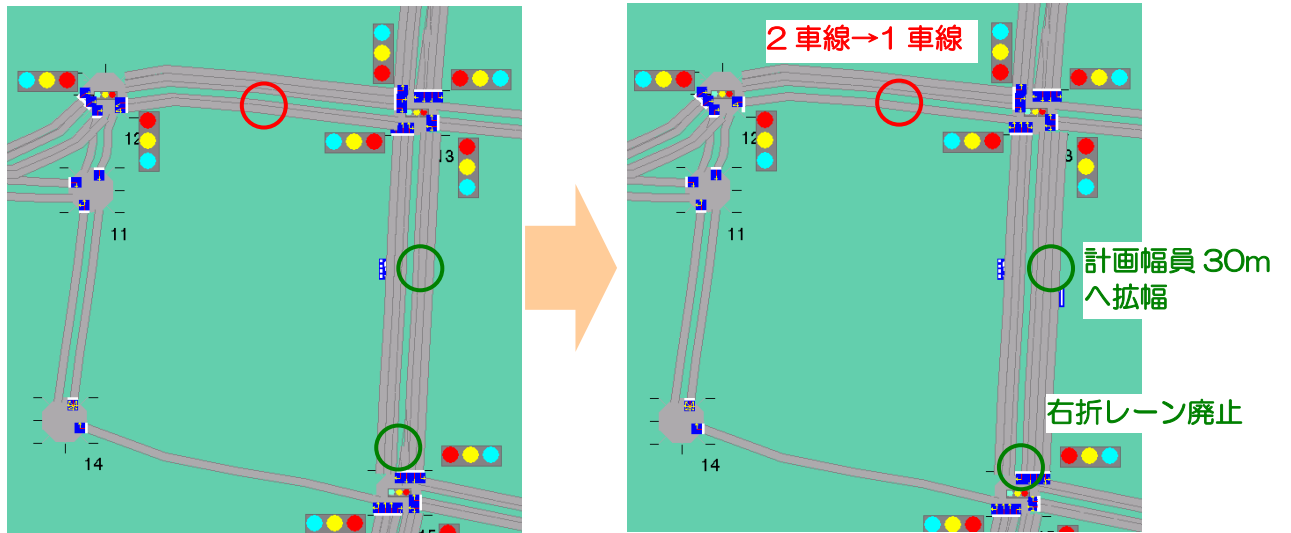


図4-26 ケース5のシミュレーションでの対応

・主な影響箇所

検討対象エリア内でのマイクロシミュレーションにより、交差点を先頭とした滞留長を、現況再現ケースとケース4で比較した結果を示す。

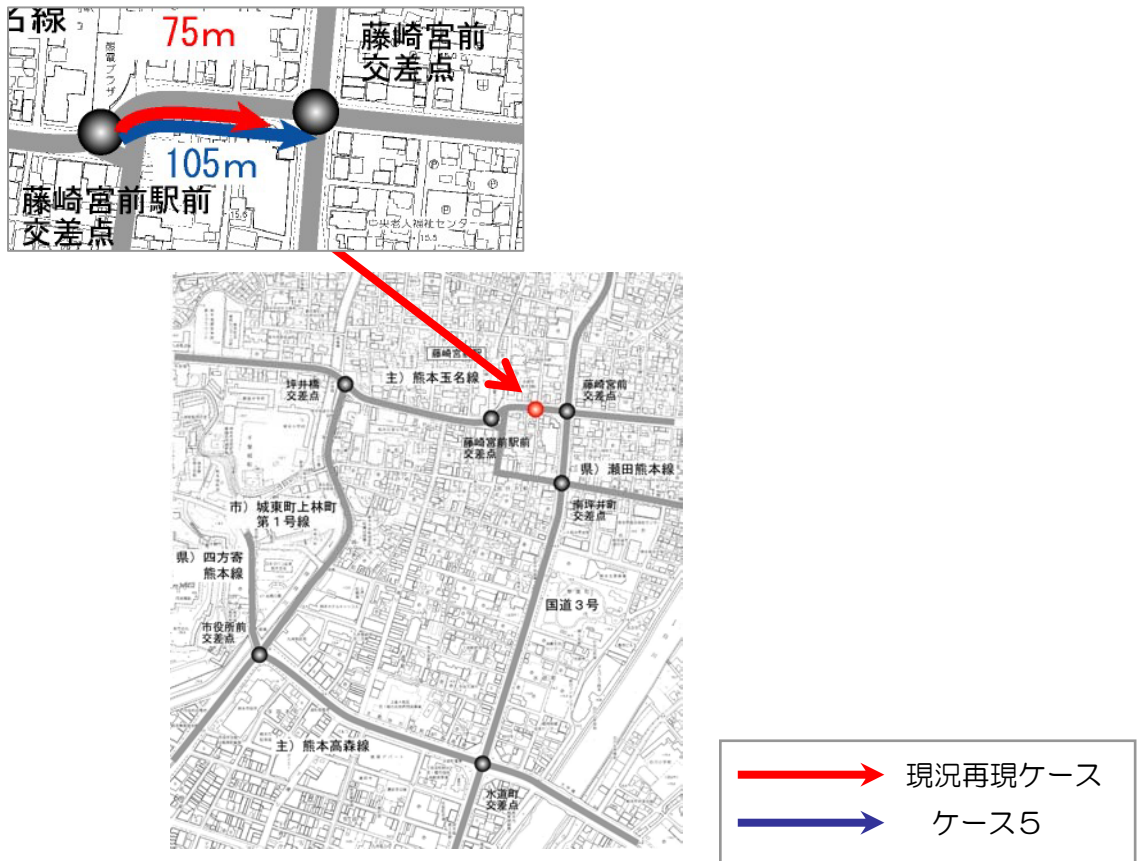


図4-27 ケース5のシミュレーション結果

●ケース6（水道町サイド案、二輪・原付に配慮して専用通行帯を確保）

ケース6の道路空間では、二輪・原付の安全性を考慮して、二輪・原付専用通行帯を確保した場合を想定した。現在の車両通行帯に加え、二輪・原付通行帯を両側に確保する場合の残存歩道幅員は、二輪等の通行帯幅員によっては、水道町センター案よりも減少する可能性が考えられる。

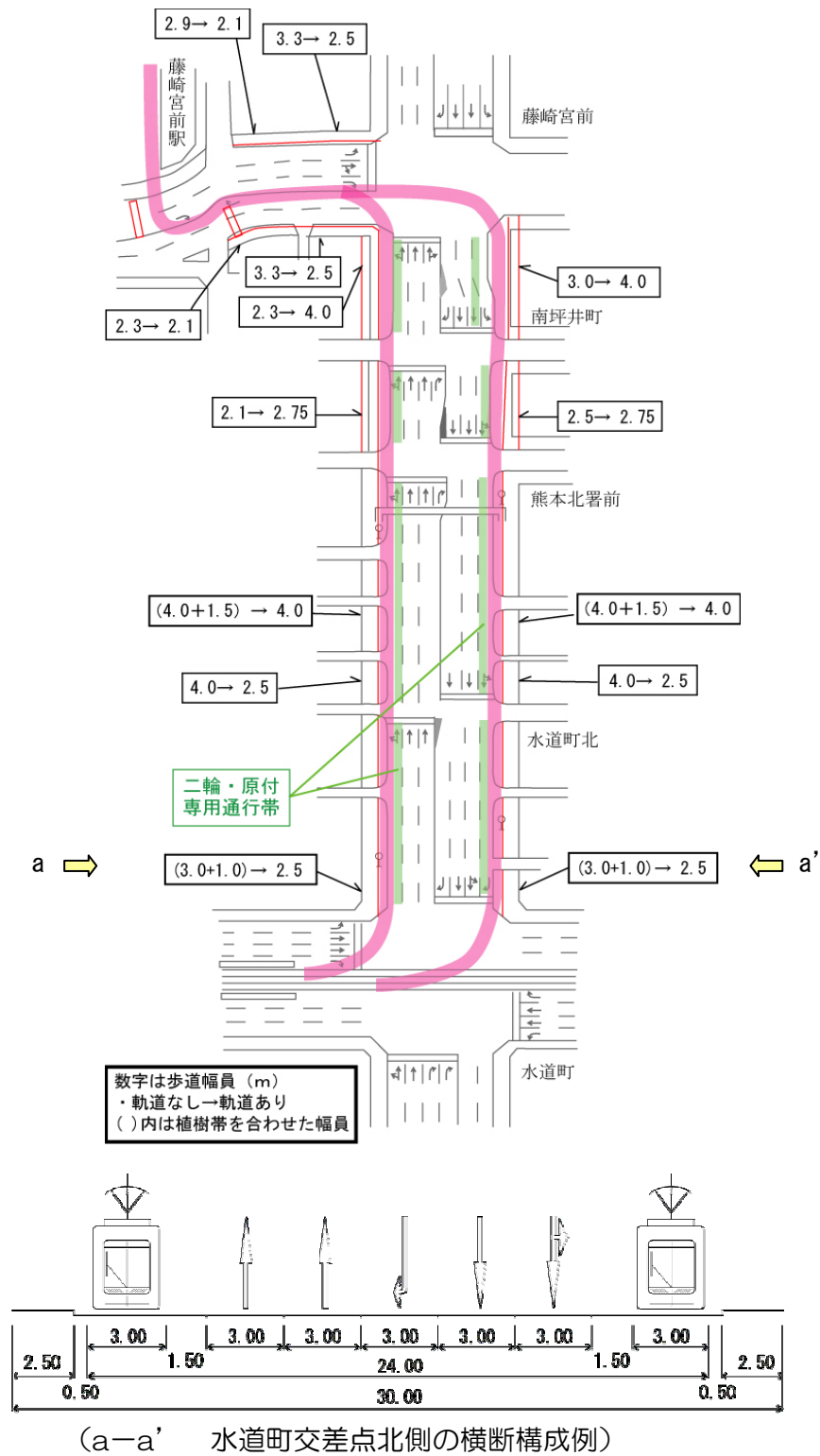


図 4-28 ケース6の道路空間（二輪・原付専用通行帯の幅員を 1.5m※とした場合）

※仮に設定したものであり、必要幅員は交通状況を踏まえ慎重な検討が必要である。