

# 利用者に依拠した道路空間の再構築について

九州地方整備局 長崎河川国道事務所 道路管理第二課 専門職 興梠 逸郎

## 1. はじめに

急速な少子高齢化社会の到来などにより、歩行者等を中心とした道づくりへのニーズが高まっている中、従来型の道路の新設や拡幅などの、すべての利用者の利便性が向上する取り組みのみでは、国民の声に答えきれないところとなっている。そのため、地元を始め道路利用者の知恵と力を得ながら、既存の道路空間を最大限活用し、安価で速達性の高い道路整備も必要となってきている。

本報告は、既存車道4車線を2車線化(図-1)することで快適な歩行空間を形成する「道路空間の再構築」の実現性について検証したものである。

今回の事業は、車輛利用者を中心に歩行者等の安全確保の為、現状より多少不便となる部分もあることを理解してもらうことで成り立つものであり、影響の把握に当たっては、実際に地域住民や道路利用者に情報を形にしたうえで、その施策を体験し評価してもらう社会実験を実施することで対応した。



図-1 道路空間の再構築イメージ

## 2. 対象区間の状況

国道34号大村市原口町～桜馬場間(約1.0km 図-2)は、上下4車線であるが、歩道が1m程度と狭く(図-3)、歩行者等の安全性に大きな問題を抱え、車道も右折レーンが無く、右折車両による直進阻害等が交通事故発生の要因ともなっている。

こうした現状の中、地元からは歩道の拡幅を望む声などが上がっていたものの、当該区間沿線は人家や民家が密集しており、家屋移転・用地補償等をとともなう対策は現実的ではないと考えられた。

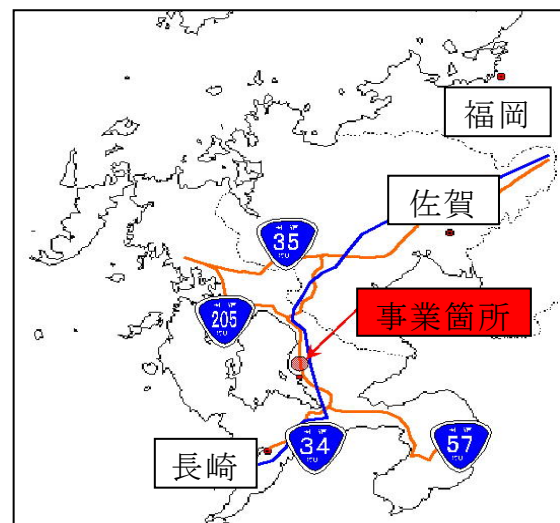


図-2 位置図

### 3, 道路空間再構築にあたっての着目点

当該箇所の第2通行帯の交通量が第1通行帯の3～5割程度(図-4)であることに着目し、有効活用が図られていないのであればいっそのこと車道を4車から2車に減少させることにより歩道幅員を拡幅することを検討した。しかし、たんなる車線減少では混雑、渋滞の助長が想定されたため、国道の機能が著しく低下しない方法はないかと、次に着目したのが国道と迂回平行している大村市道の存在であった。(図-5)

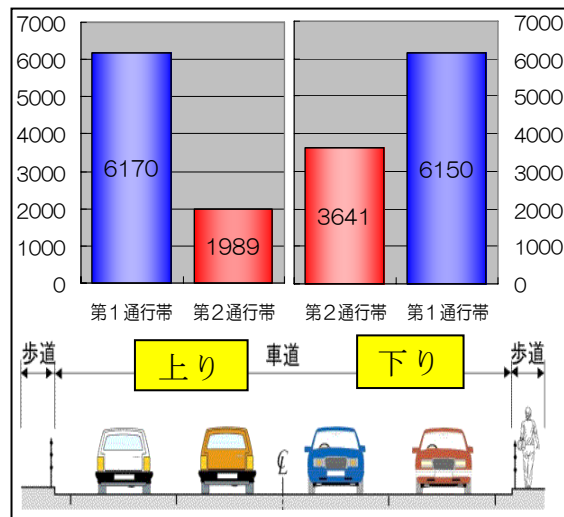


図-4 車線別交通量実態

通過交通約2,500台/12hのうち、市道に約1,000台/12hを誘導し、国道34号の利用交通量を減らすことができれば、2車化による著しい機能の低下は生じないことが交通量解析により判明した。

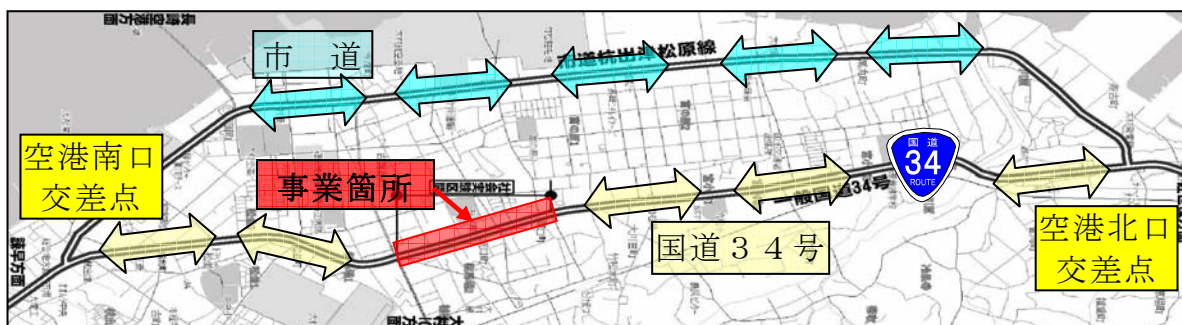


図-5 迂回平行している市道

### 4, 社会実験の概要

#### 4, 1, ハード対策

社会実験は2ヶ月間とし、①車道を「ポストコーン」の設置および中央帯への「ゼブラ」の設置により2車線化、②主要交差点には右折レーンを設置。③道路利用者に拡幅した歩道を体験してもらうための「モデル地区」として、完成イメージで歩道整備(約90m)を行った。(図-6)さらに、通過交通の転換・誘導のため、転換ポイントとなる「空港北口交差点」および「空港南口交差点」では、路面標示や道路案内板による誘導を行った。

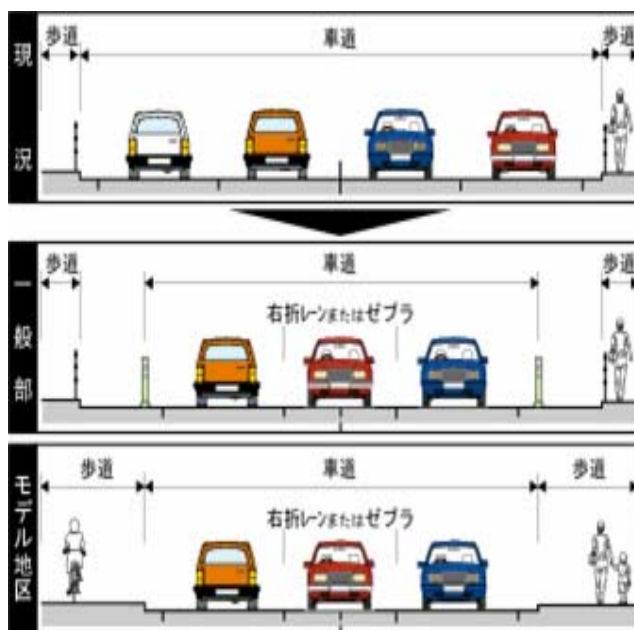


図-6 社会実験時道路整備イメージ

#### 4, 2, ソフト対策

社会実験を実施する（している）こと等を広く周知することを目的とした広報については、大きく以下の9レベルに区分(表-1)し、表-2に示す広報ツールにより実施した。

表-1 広報レベル区分

PRとして幅広く実施すべきレベル	①実験を実施する（している）ことについての周知 ②概ねの位置・実験期間についての周知 ③歩道整備が目的であることの周知 ④4車線を2車線にする実験であることの周知
現地を実際に通行する（している）人に必要なレベル（事後アンケート等で意見を収集するために必要なレベル）	⑤具体的な実験区間の位置などについての周知（現場周知含む） ⑥通過交通用ルート（市道）が設定されていることの周知（現場周知含む） ⑦具体的な実験内容についての周知
今後の合意形成に向けて必要なレベル	⑧来年度以降の本格実施を検討していることの周知 ⑨予測される効果や実験中の状況、実験結果についての周知

表-2 広報ツール

広報ツール	面的広報	線・点的広報	広報目的									誘導	注意喚起
			周知										
			①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨		
テレビ・ラジオ													
ポスター													
新聞広告													
市報													
チラシ													
HP													
記者発表													
住民説明会													
道路情報板													
大型PR看板													
横断幕													
道路案内標識													
路面標示													
立て看板													

#### 5, 社会実験の結果

##### 5. 1, 交通量の変化

社会実験区間の交通量は実験前に比べ、日を追う毎に減少し想定通り減少(図-7)したものの、市道側への通過交通の転換は約100台/12h程度の減少でしかなかった。

交通量減少は周辺地域の並行細街路等への転換によるものと推察される。細街路等への車輛の進入には地元より苦情もよせられており、計画どおりの通過交通量の転換対策が必要である。

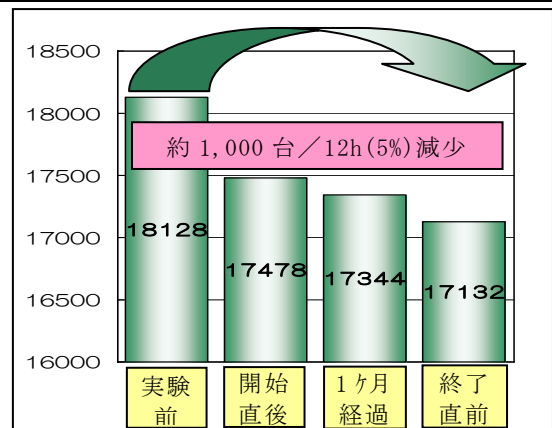


図-7 国道の交通量変化

##### 5. 2, 交通処理状況

社会実験により、一部の交差点では渋滞の悪化が見られたものの、交差点飽和度・渋滞長・滞留長の測定結果から、全体的に見れば混雑・渋滞状況に大きな変化はなかった。また、対象区間では、2車線化に伴い、著しい旅行速度の低下が見られたものの、通過時間の差は1分程度(図-8)であり、走行性に関する大きな変化もなかった。

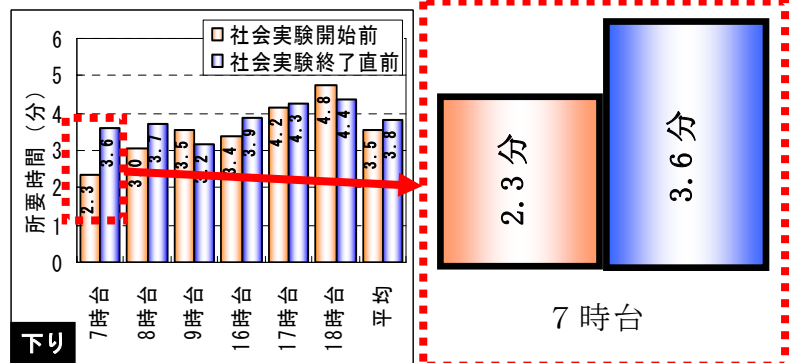


図-8 通過時間の結果

### 5. 3, アンケート結果

社会実験終了後に取り組んだアンケート調査には、3,782名の方々から回答がよせられ、今回の事業に対する関心の大きさが伺えた。

歩道整備に関するアンケートでは、賛成意見が概ね6割以上を占め歩道整備に対する要望は強い。

2車線の賛否についてのアンケートでは、ドライバーを中心に反対が賛成を上回った。(図-9)ただし、最も動向が気になる地域住民では、回答者の年齢層が上がるにつれて車道2車線化に対する反対意見は減少し賛成の割合が増える傾向が見られ、60歳以上では賛成意見が4割を超えることが確認された。(図-10) 今後の一層の高齢化進展を考えると、歩道整備・2車線化には相当の妥当性があるものと考えられる。

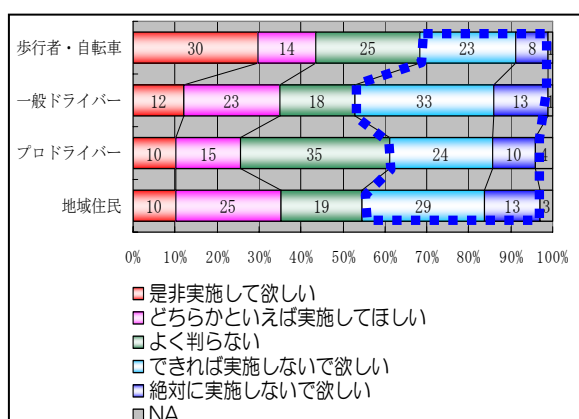


図-9 二車線化についてのアンケート結果

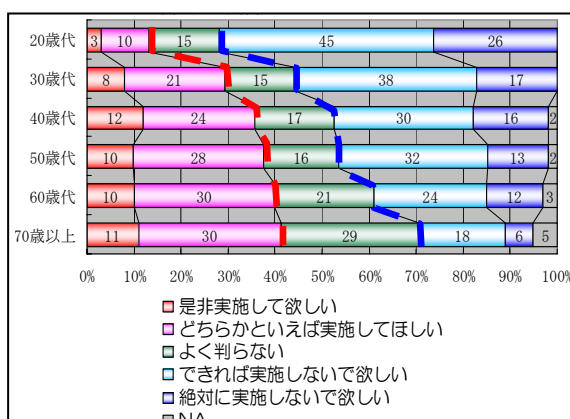


図-10 年代別二車線化について(地域住民)

### 6, おわりに

現在、地元住民を対象に社会実験の結果と今後の進め方についての説明会を開催している。賛成・反対の両方の意見が数多く出されているが、今回机上で解析した検討結果(情報)を社会実験で身をもって体験していただいたことで、いずれの意見も道路整備のあり方について、前向きで発展的なものとなっている。また、地域住民からは行政側が知り得ない、土地の歴史や文化、住民の気分感情も含めての情報が出され、行政と住民の情報の共有化が図られている。

今回、利用者に分かり易い説明の形としての社会実験は有効であったと思われる。今後類似する事業が増えてくると思われる状況下で、少しでも参考となれば幸いである。

今後は地域住民や地元自治体・警察等による協議会を立ち上げ、社会実験により明らかとなった課題を地域住民等と一緒に検討していくことで、本格実施(2車線化)に向けた気運を高めるとともに、利用者を信頼し、多くの住民に支えられた文字通りの『利用者に依拠した道路空間の再構築』に向けた取り組みを進める予定である。