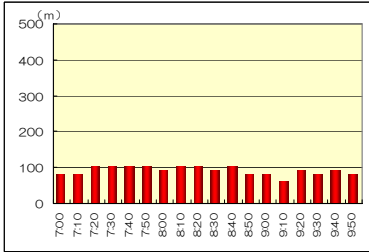


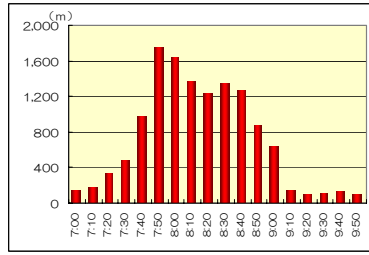
◆藤崎宮前交差点

①

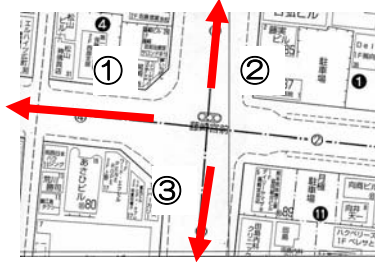


最大滞留長；100m

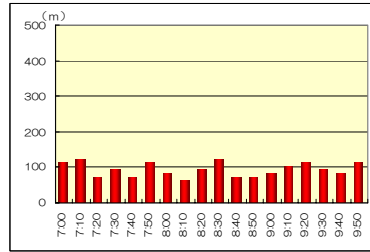
②



最大滞留長；1,740m



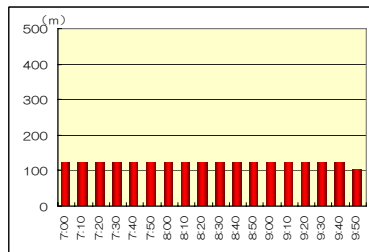
③



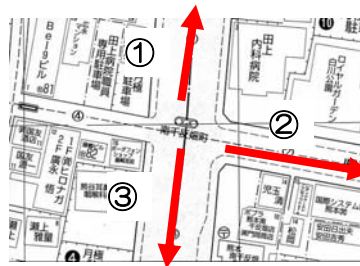
最大滞留長；120m

◆南坪井町交差点

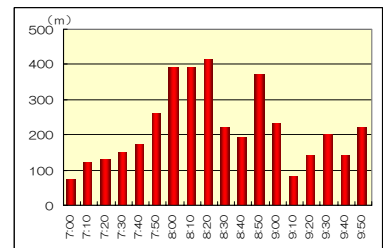
①



最大滞留長；120m

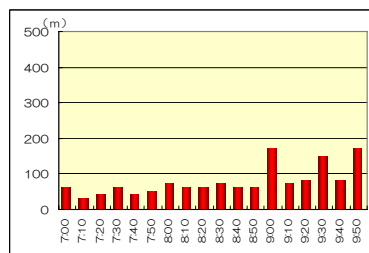


②



最大滞留長；470m

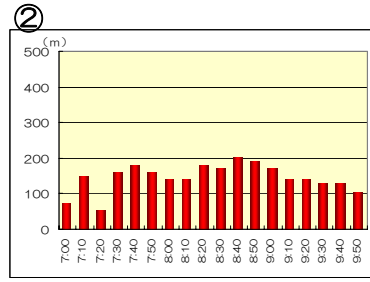
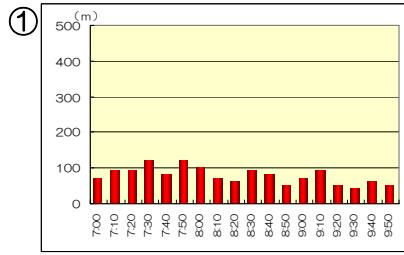
③



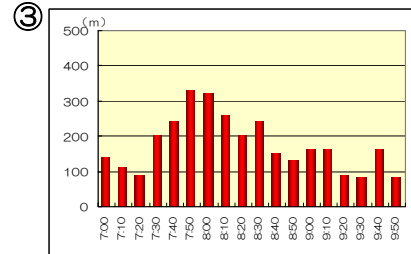
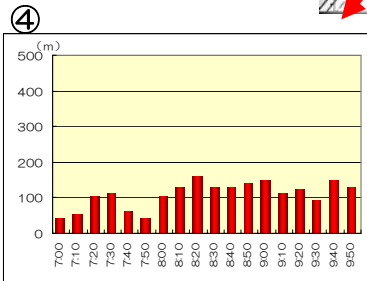
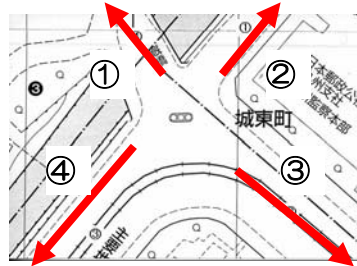
最大滞留長；170m

資料；H16.12.15 実態調査結果

◆市役所前交差点



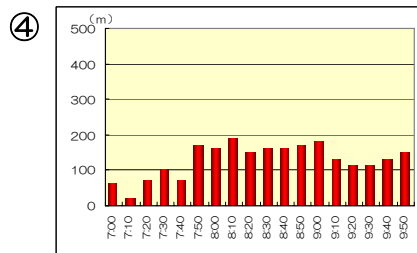
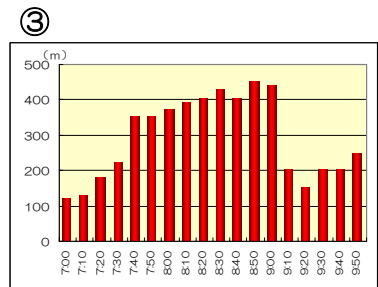
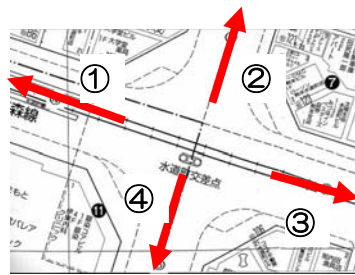
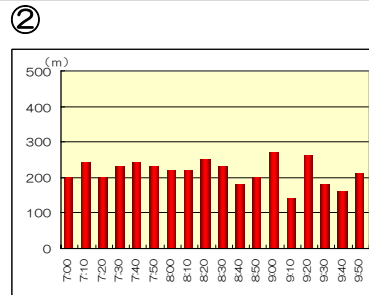
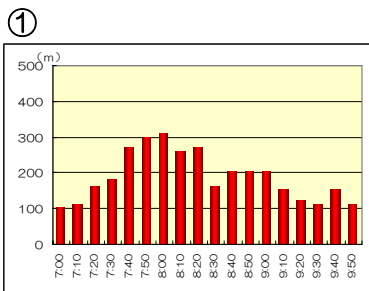
最大滞留長；120m



最大滞留長；160m

最大滞留長；330m

◆水道町交差点



最大滞留長；310m

最大滞留長；270m

最大滞留長；450m

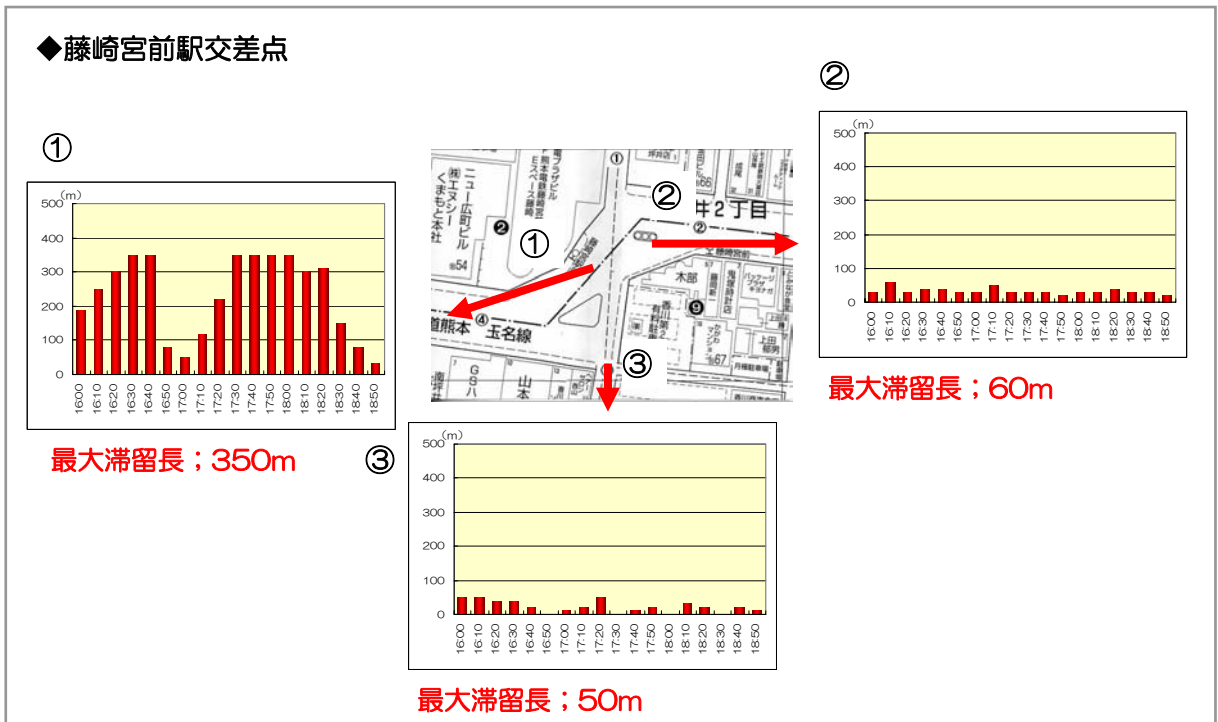
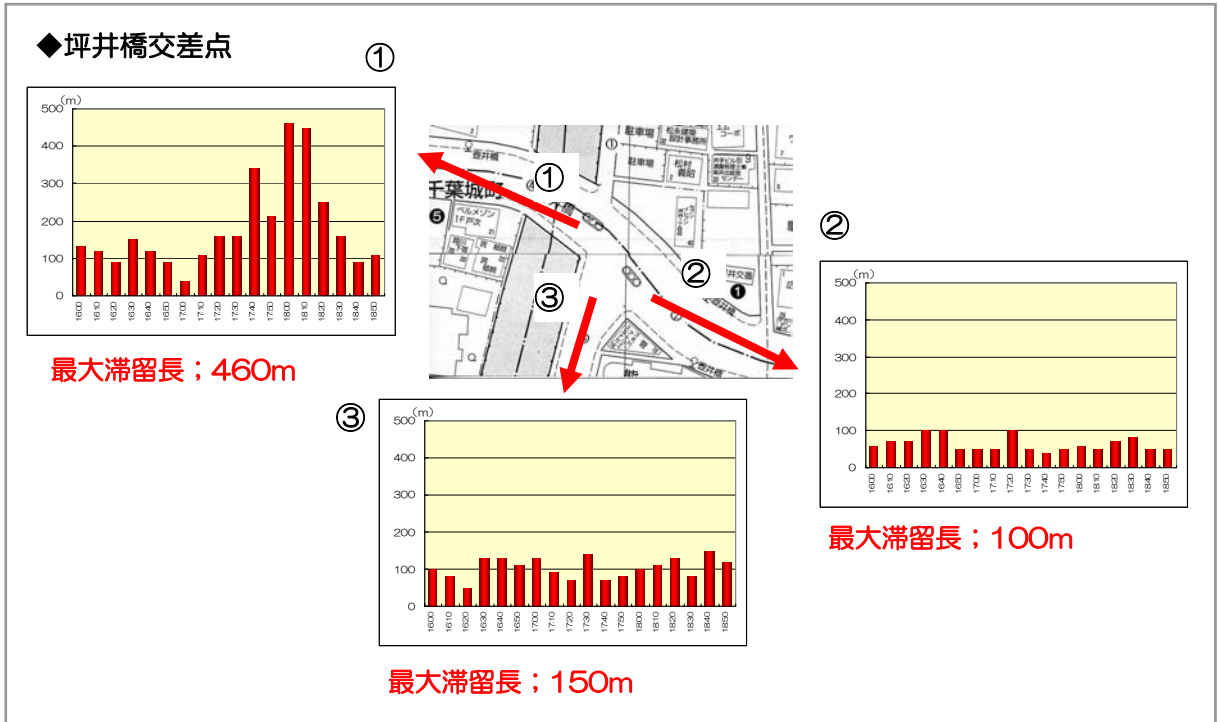
最大滞留長；190m

資料；H16.12.15 実態調査結果

⑥時間帯別滞留長（タピーク時）

時間帯別の最大滞留長が一番長いのは、18時台の藤崎宮前交差点・北流入部（国道3号一北熊本方面からの流入部）の1,550mである。次いで、18時台の水道町交差点・南流入部（国道3号一代継橋方面からの流入部）の1,150mである。

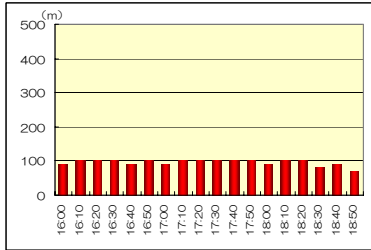
各交差点で滞留長が最大となっている時間帯は18時台が多いものの、16時台や17時台に最大となっている交差点流入方向も見られる。



資料；H16.12.15 実態調査結果

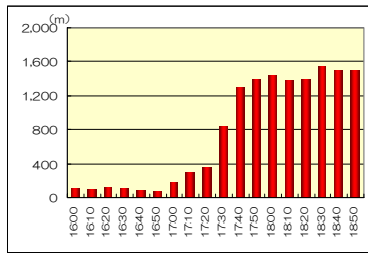
◆藤崎宮前交差点

①

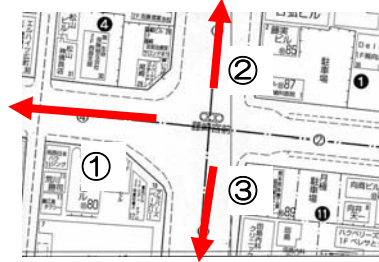


最大滞留長；100m

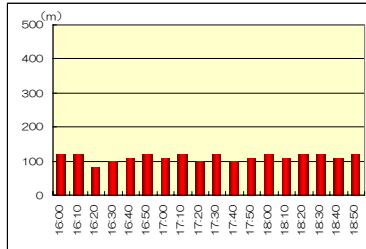
②



最大滞留長；1,550m



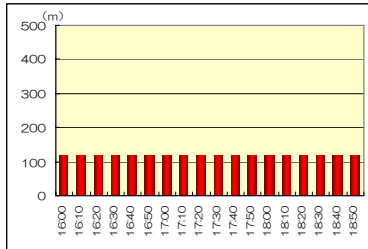
③



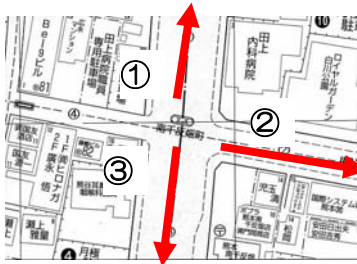
最大滞留長；120m

◆南坪井町交差点

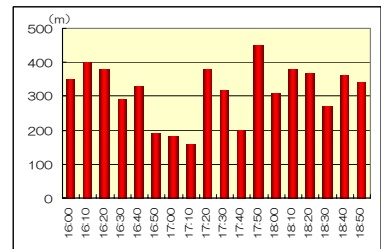
①



最大滞留長；120m

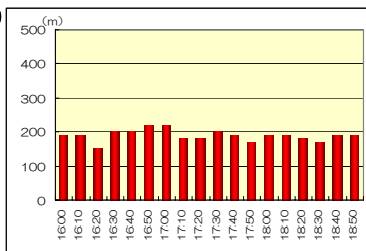


②



最大滞留長；450m

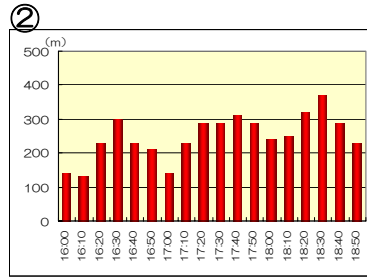
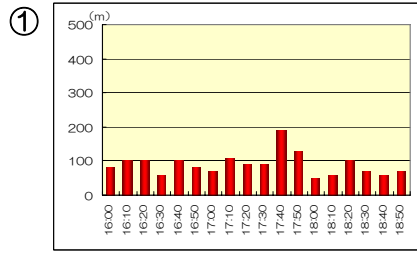
③



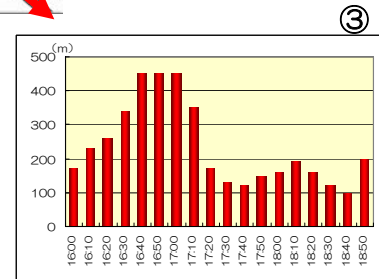
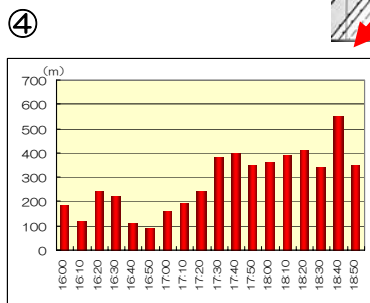
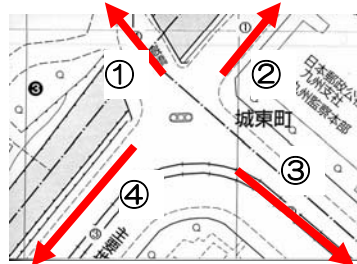
最大滞留長；220m

資料；H16.12.15 実態調査結果

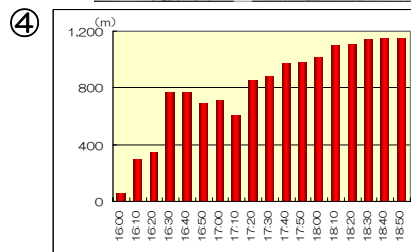
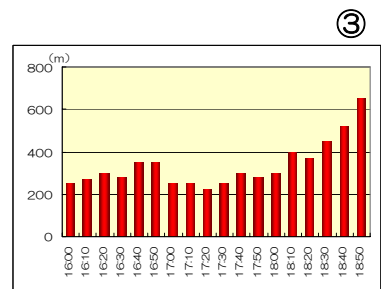
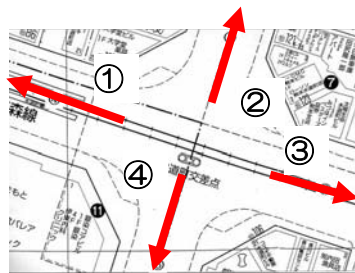
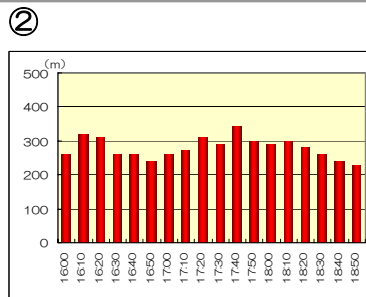
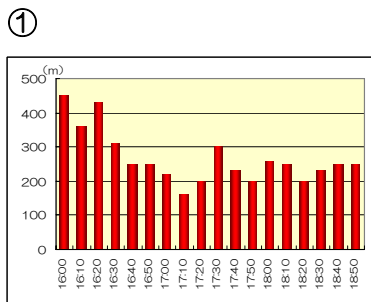
◆市役所前交差点



最大滞留長；190m



◆水道町交差点



資料；H16.12.15 実態調査結果

4-2 検討の経緯及びケース

(1) これまでの検討の経緯と各検討別の課題

平成 14 年度の検討内容

※網掛けは次年度に引き続き検討した案

ケース	ルート及び概要	整備延長	課題
ケース① 国道3号ルート	<ul style="list-style-type: none"> 市電とは水道町にて結節 複線延伸の場合は、バスレーンを活用した路側軌道方式 	約 1.1km	<ul style="list-style-type: none"> 路側部バスレーン共用による他の一般車両や原付・二輪車との競合 交差点曲折部や終点の水道町における交差点処理の悪化 市電結節部での折返しによる道路交通への影響
ケース② 上通りルート	<ul style="list-style-type: none"> 上通り市街地を高架または地平にて貫いて再開発ビルに至るルート 	約 0.9km	<ul style="list-style-type: none"> 既存市街地における導入空間の確保が困難であり、市電との結節も困難
ケース③ 坪井川ルート	<ul style="list-style-type: none"> 坪井川沿いの市道を活用して、通町筋に至るルート（<u>複線</u>） 	約 1.2km	<ul style="list-style-type: none"> 車線数の減少(4→2)及び坪井川張出しや民地側拡幅による空間の確保 車線数の減少による代替道路ルートの確保が必要 市電結節部での乗換折り返しは道路交通への影響あり
ケース④ 単線循環ルート	<ul style="list-style-type: none"> 藤崎宮前駅→坪井川沿い→通町筋→国道3号→藤崎宮前駅に至る単線環状の左回りルート（路側軌道） 	約 2.0km	<ul style="list-style-type: none"> 坪井川沿い市道の南行き車線の減少等による空間確保 車線数の減少による代替道路ルートの確保が必要 市電並行区間の軌道の扱い 国道3号区間のバスレーン共用における、一般車・原付・二輪車との競合

平成 15 年度の検討内容

ケース	ルート及び概要	整備延長	課題
ケース① 国道3号ルート 〈歩道縮小〉	<ul style="list-style-type: none"> 国道3号等の<u>中央部に単線</u>で軌道敷設 市電とは水道町にて結節 車線は減線せずに歩道を縮小 	約 0.9km	<ul style="list-style-type: none"> 藤崎宮前駅近辺での右折車線の減線に伴う道路交通への影響、歩道の縮小に伴う歩行者、自転車への影響等 30m への拡幅が必要 歩道の縮小に伴う歩行者への影響、歩道に埋設整備済の電線共同溝の移設などが課題
ケース② 国道3号ルート 〈車線減線〉	<ul style="list-style-type: none"> 国道3号等の<u>中央部に単線</u>で軌道敷設 市電とは水道町にて結節 車線を減線 	約 0.9km	<ul style="list-style-type: none"> 藤崎宮前駅近辺での右折車線の減線に伴う道路交通への影響、歩道の縮小に伴う歩行者、自転車への影響等 30m への拡幅が必要 交通状況の変化予測が必要
ケース③ 坪井川ルート	<ul style="list-style-type: none"> 坪井川沿いの市道を活用して、通町筋に至るルート（<u>単線</u>） 	約 1.1km	<ul style="list-style-type: none"> 藤崎宮前駅近辺での右折車線の減線に伴う道路交通への影響、歩道の縮小に伴う歩行者、自転車への影響等 道路拡幅及び坪井川沿い市道区間の道路拡幅が必要 景観面での検討の深度化 張り出しの構造検討と合わせた河川硫化断面への影響等について、河川管理者との調整が必要。 現況 4 車線確保の場合、道路交通への影響は比較的少ないものと考えられるが、歩道の縮小に伴う歩行者への影響や、車線幅員の縮小に伴う道路交通への影響等が課題。

(2) 検討ケースの設定

① ケース設定の考え方

本調査では、過年度までの検討経緯に加え、検討委員会での意見を踏まえ、上下線（南行・北行）を別線で整備する案や、循環ルートを加え検討を行った。

<検討対象ルート>

- ・水道町ルート –センター案/サイド案
- ・坪井川ルート –センター案
- ・上下線（南行き・北行き）別ルート
- ・循環ルート

<検討対象ケースの設定>

上記対象ルートに対し、必要に応じ、各道路幅員パターン別の検討を行うこととし、検討ケースを設定する。

＝幅員パターン＝

- ① 現況道路敷の範囲での検討
- ② 現計画幅員の範囲での検討（国道3号については、都計幅員30mでの検討）
- ③ 現在の車両通行帯を確保（歩道を狭める）

② 検討対象ルートとケースの関係

①に基づく検討ルートとケースの関係は以下のとおりであり、車線の削減が生じることによる影響を把握する必要のあるケースについて、マイクロシミュレーションによる詳細検討を行った。

※ なお、4-1の都心部の道路交通特性からもわかるように、今回、検討の対象となる地域は、自動車、歩行者・自転車の交通量が多く、車線削減や歩道縮小に対応した道路拡幅など、道路の交通管理上の検討が別途必要と考えられる。

表 4-1 検討ケース一覧

ルート	パターン	ケース	検討	(ケースの説明)	※第2回委員会での検討ケース名
水道町ルート (センター)	①	ケース1	○	現況道路敷内での検討— 車線を削減	
	②	ケース2	○	現計画幅員の範囲での検討— 車線を削減	ケース3、 ケース4
	③	ケース3	○	現在の車両通行帯を確保	
水道町ルート (サイド)	①	ケース4	○	現況道路敷内での検討— 車線を削減	ケース1
	②	ケース5	○	現計画幅員の範囲での検討— 車線を削減	ケース2
	※	ケース6	○	二輪・原付専用レーンを確保	
坪井川ルート (センター)	①	ケース7	○	現況道路敷内での検討— 車線を削減	ケース5
	②	—	—		
	③	ケース8	○	現在の車両通行帯を確保	
上下線 別ルート	①	—			
	②	—			
	③	ケース9	○	現在の車両通行帯を確保	
循環ルート	①	—			
	②	—			
	③	ケース10	○	現在の車両通行帯を確保	

※二輪・原付専用レーンを確保する場合

(3) サイド案の検討について

水道町ルートของ侧面案については、過年度において一旦検討対象から外れた経緯はあるが、他案との課題の比較のために、今回の検討ケースに含めることとした。

理由を以下に示す。

- ・ 中間電停をいくつか設置できる可能性が考えられ、街からのアクセスが向上する。
- ・ 中間電停があった場合、現在のバスに近い使い方ができ、利用者の転換につながる。
- ・ 歩道からの乗降が可能となるので利用しやすい。
- ・ 複線案であることから、市電区間が混雑している時でも待機が可能である。

また、水道町ルートの侧面案の検討にあたっては、法制度面、荷捌き需要、二輪・原付の走行性に関する問題が大きな要因となってくることから、以下のように検討した。

なお、荷捌き需要の検討にあたっては、現地実態調査を実施した。

荷捌き需要に関する調査概要を以下に示す。

①調査目的

水道町ルートの侧面案に検討にあたっては、実現可能性を含めて国道3号藤崎宮前交差点～水道町交差点間の荷捌き駐車現状を把握した方がよいと考えられるため、沿道事業所や商店への荷卸し積み荷への現状を把握することを目的に実施した。

②調査日時

平成17年3月2日(水) 7:00～19:00(連続12時間調査)

③調査項目

荷捌き駐車等の停車車両台数調査

④調査箇所

国道3号藤崎宮前交差点～水道町交差点間(以下のとおり)

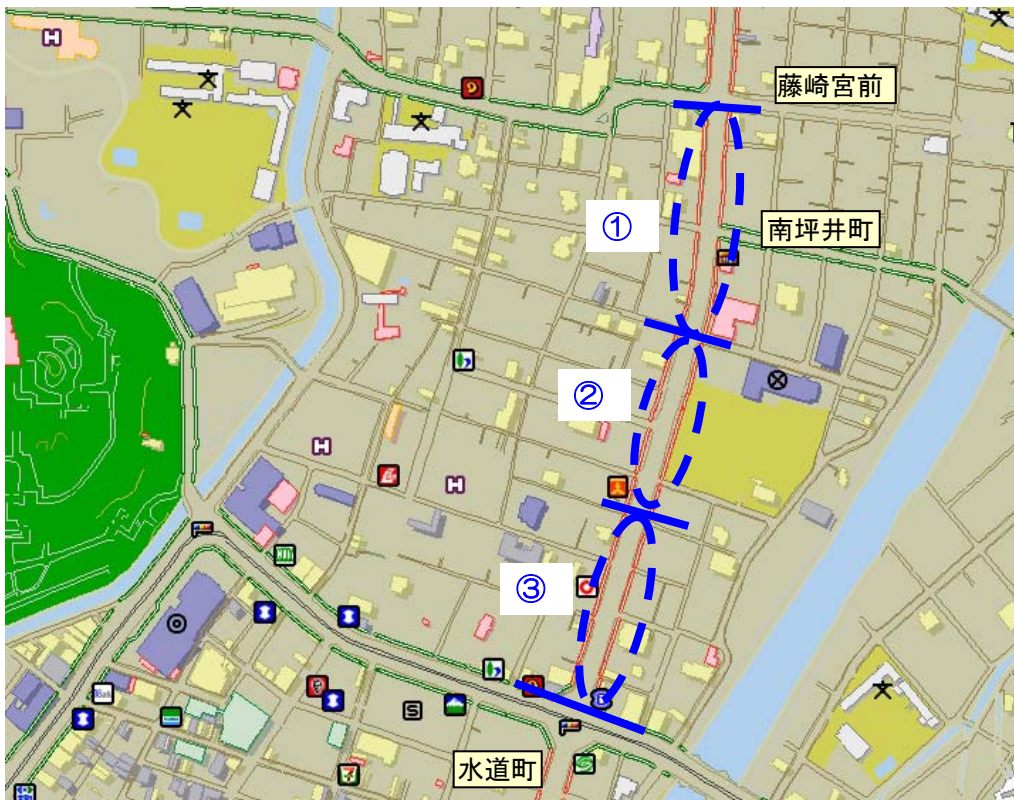


図4-6 調査箇所

⑤調査方法

停車車両台数調査

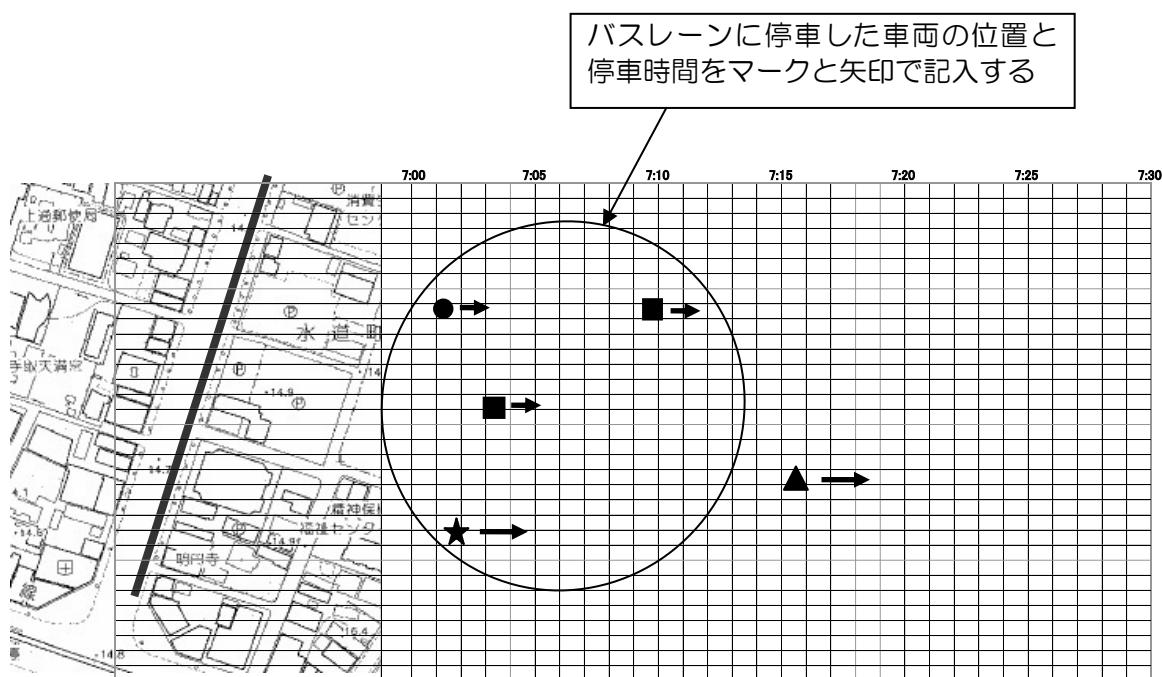
調査員が上下線別、車種別に対象区間のバスレーン上に駐停車した車両を観測し、大まかな駐停車時間を計測し、野帳に記入する。

調査は腕章を着用して行う。

<車種分類>

分類	ナンバープレート 頭番号	詳細
乗用車	3、5、7	乗用車、軽乗用車
小型貨物車	4、6	軽貨物車、小型貨物車、貨客車
大型貨物車	1、8、9、0	普通貨物車、特種(殊)車
タクシー		

〔記入例〕：区間③（下り方向）



●；乗用車、▲；小型貨物車、■；大型貨物車、★；タクシー

a. サイド案の位置づけについて

→法制度面からみた可能性を整理

- ・ 法的には、軌道を敷いた段階で軌道敷となる。(バス専用レーンではない。)
“道路サイド部に軌道を敷設”という表現の方がよい。
- ・ 軌道法上では、軌道上にバスを通行させてはならない、という規定は特には設けられていない。
- ・ 道路上に軌道を敷くことができるのは、道路管理者・交通管理者が支障なしと認めた場合
- ・ 道路交通法第二十一条に関連して、バス側に制約が生じる。

(道路交通法第二十一条)

「軌道敷内を通行する車両は、後方から路面電車が接近してきたときは、当該路面電車の正常な運行に支障を及ぼさないように、すみやかに軌道敷外に出るか、又は当該路面電車から必要な距離を保たなければならない。」

b. バスレーンでの荷捌き需要について

→実態調査を実施（平成 17 年 3 月 2 日（水）7:00~19:00）

- ・水道町交差点付近では、荷捌きや人の乗降による停車車両が 163（台/12h）と多く、最大停車時間も 36.5 分となっている。
- ・藤崎宮前交差点付近では、他の区間に比べて停車車両は少ない。
- ・国道 3 号線の藤崎宮前～水道町交差点の沿道には、月極駐車場やビルの専用駐車場など、多くの駐車場が立地している。

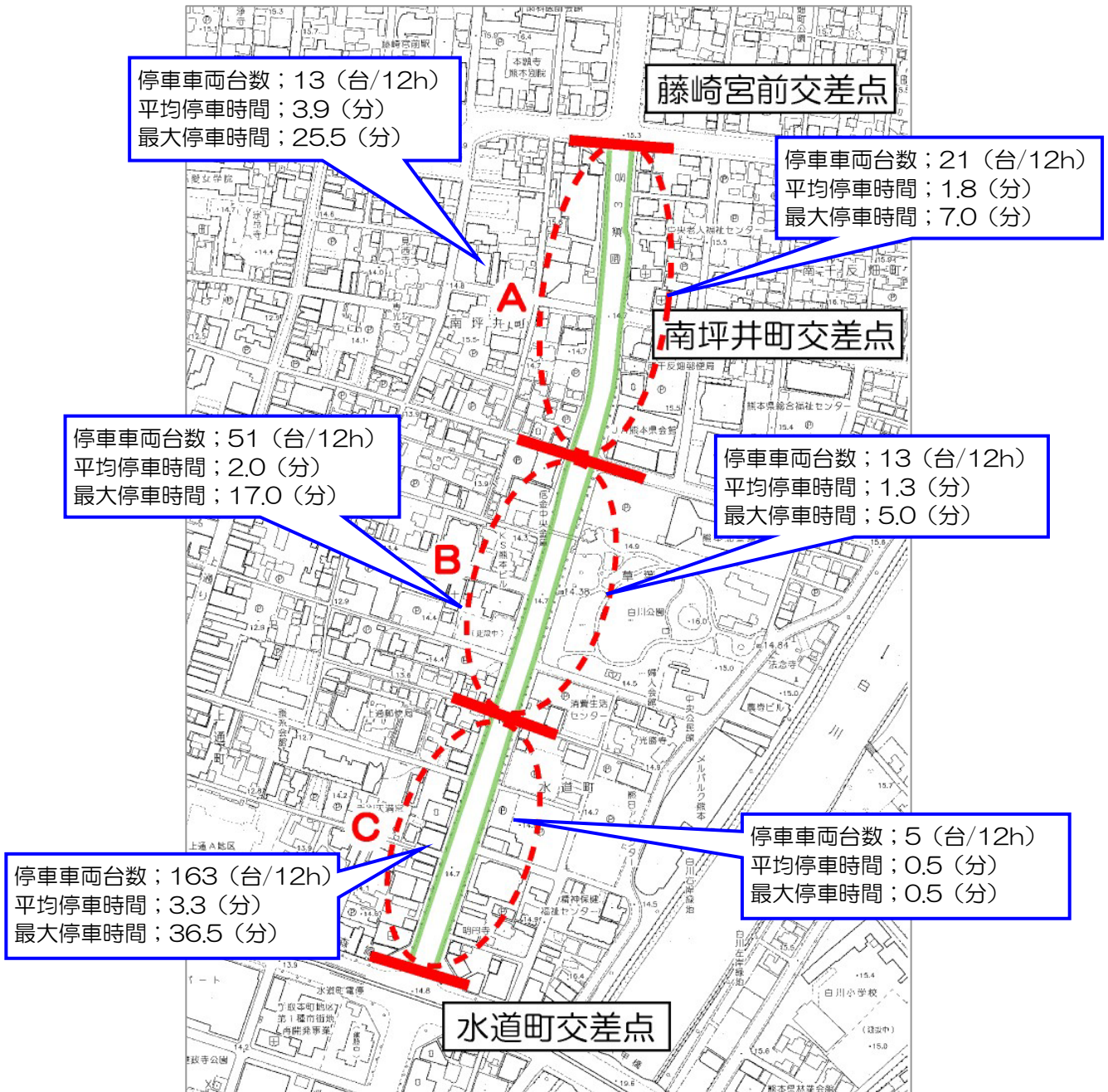


図 4-7 停車車両の実態調査結果

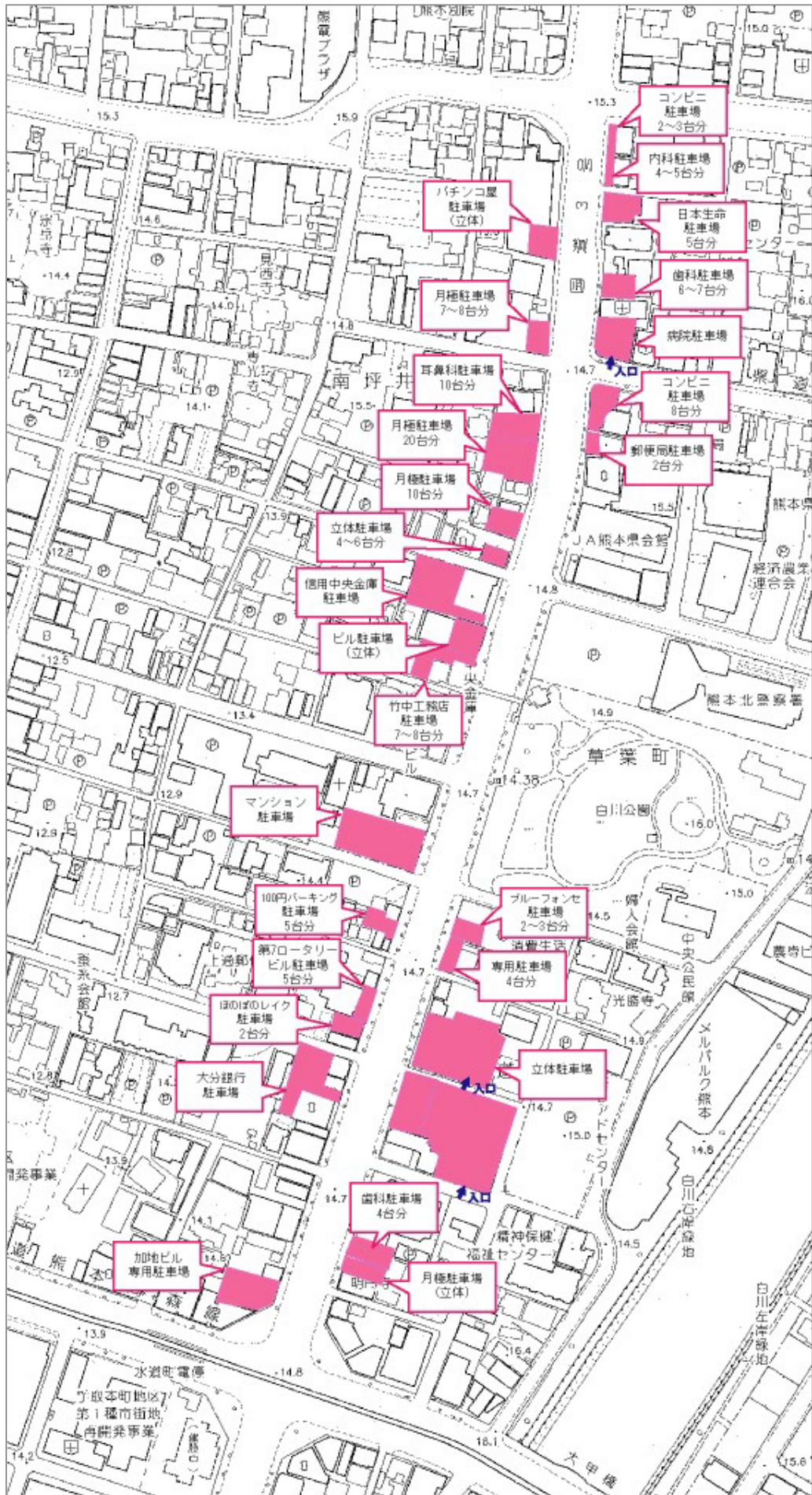


図 4-8 沿道の駐車場立地状況

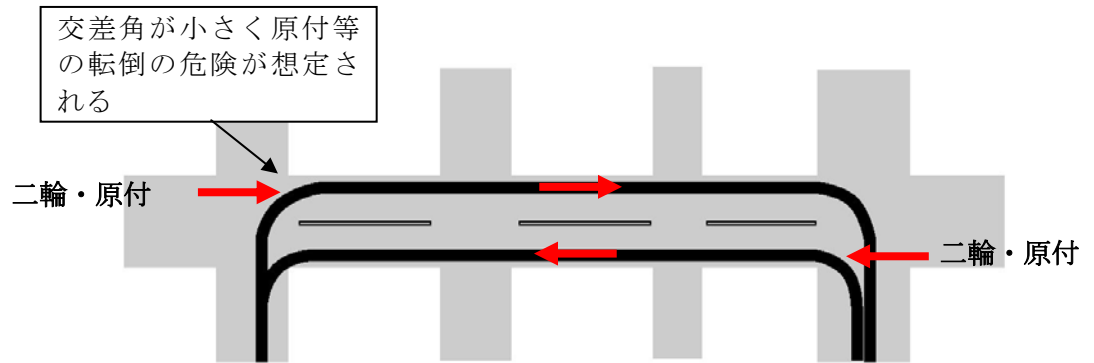
c. 二輪の安全性、脇道からの出入りの安全性について
→危険の有無とリスク回避可能性について検討

- ・軌道敷を原付・二輪が通行する場合の転倒に対する安全性は、軌道と進路との交角・軌道敷の段差の状況により異なるものと想定される。
- ・現時点では明確な事故データがないため、ルート案ごとの危険性の有無で評価した。
- ・また、そのリスク回避可能性について検討を加えた。

○サイド案における二輪・原付への配慮イメージ

サイド案において、二輪・原付と軌道の交差角を大きくする方法としては、以下のように、軌道と車道の間的二輪・原付の専用通行帯を確保することが考えられる。

<軌道敷設時> (仮に、軌道内に対し二輪・原付通行可の指定を行う場合)



<回避策の一方法>

回避策として、軌道と車道の間二輪・原付の専用通行帯を確保することが考えられる

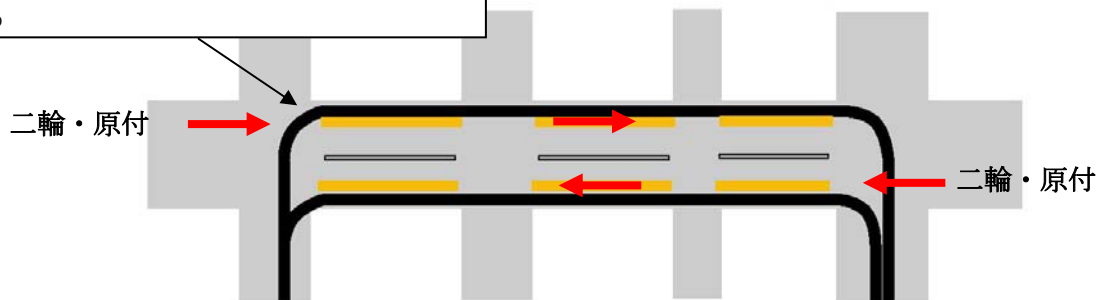


図 4-9 リスク回避可能性の検討