

1. 実験の背景

- 市道三溝線は、通勤通学利用者を中心に、**多くの歩行者、自転車が通行している。**
- 通勤通学時間帯には、佐賀駅に直結する東側の自転車歩行者道(自歩道)で**歩行者と自転車が輻輳**している。
- 自動車と自歩道上を通行する自転車が、出会い頭に衝突する**事故が多く発生**している。

2. 実験の目的

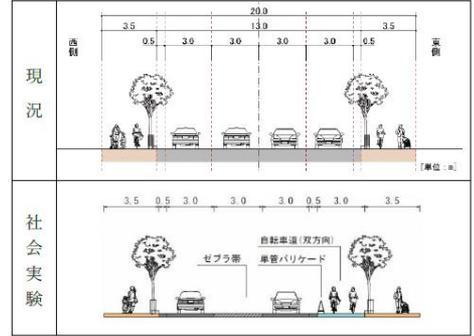
現行4車線の一部を自転車走行空間に変更した場合の交通への影響及び効果を分析し、今後の**再整備の方策を検証**する。

3. 実験内容

- (1)本線及び周辺道路の交通量変動の把握
 - 本線、周辺生活道路の交通量調査
 - 渋滞長調査
- (2)自転車走行空間の利用効率
 - 自転車道の利用効率を調査
- (3)通行の快適性の向上
 - 通行者ヒアリング
 - 沿線住民アンケート
 - 高校生アンケート
- (4)シェアサイクルの利用者動向
 - シェアサイクルの利用者動向を調査



図-1 実験道路



単管バリケードとラバーボールで自転車道(双方通行)を設置
ライントープによる路面標示の変更



図-2 断面図、資材配置イメージ

4. 実験結果

- (1)本線及び周辺道路の交通量調査
 - 本線、周辺生活道路とも交通量に大きな変化はなかった
 - 本線の混雑の発生、生活環境への影響はなかった
 - 渋滞は日常的に起きていることが確認された
- (2)自転車走行空間の利用率
 - 自転車通行量に、大きな変化はなかった
 - 双方向の自転車道を設置した東側の利用率は86.0%(目標値70%)であった
 - 自転車レーンを設置しなかった西側は、約1/3が自歩道を通行し、東西合計の利用率は56.4%(目標値70%)であった
- (3)通行の快適性の向上
 - 通行者ヒアリングで、徒歩の64.5%、自転車の84.0%が「良くなった」と回答
 - 沿線住民アンケートで、徒歩の60.9%、自転車の58.1%が「良くなった」と回答
 - 自家用車利用者のうち、約5割が「良くなった」、「変わらない」と回答
 - 高校生アンケートで、徒歩の84.2%、自転車の76.6%が「良くなった」と回答
 - ETC2.0プローブデータの分析の結果、仮設バリケードを設置した東側で顕著な速度低下
- (4)シェアサイクルの利用者動向
 - 観光施設への移動は多い
 - 市道三溝線を通して、県総合運動場方面への移動は少ない



図-3 本線の交通量調査結果

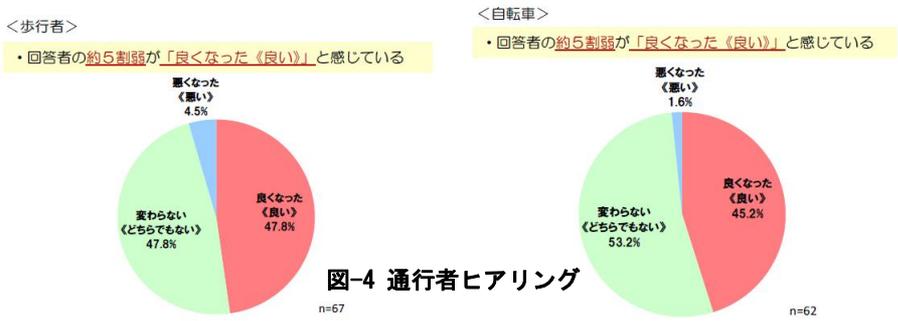


図-4 通行者ヒアリング

5. 本格実施に向けた課題

- 大型車両や駐車場入出場車両への対応
- 自転車利用者のマナーの向上
- 市民との合意形成
- 自転車レーンの設置形態の検証