

『大手前通りまちづくり協議会』 まちづくりだより

第6号 平成14年1月発行
松江市都市計画課
TEL : 55-5380 FAX : 55-5552

『第2回協議会』では様々な意見を頂きました！

平成13年12月19日(水)「第2回大手前通りまちづくり協議会」が開催されました。

今回の協議会では

- 「第1回大手前通りまちづくり協議会」での委員意見・質問に対する見解
- 松江市の将来交通計画の説明
- 交通実態調査結果の報告
- 車線数の検証(交通シミュレーション)

以上の事柄について話し合いました。



『第1回協議会』での主要意見に対する事務局の見解

第1回協議会で委員の皆様方から頂いたご意見・ご質問(Q.)に対して、事務局の見解(A.)を説明いたしました。ここではその中から幾つか取り上げて記載いたします。

Q. 本協議会での目的を明らかにしてほしい。また、検討内容によっては、松江市都市計画案の変更もあり得るのか。

A. 協議会では、計画の必要性や変更案の検討も含めて、議論して頂きたいと考えております。協議会のご議論を基に、最終的には第三者機関の判断により案を作成したいと考えております。

Q. 拡幅工事を町興しのためにやるのかやらないかということを議論してほしい。・

A. 県、市ともにこの道路の整備は必要であると考えています。・

Q. 早く結論を出してもらいたい。

A. 松江市が当初予定しておりました平成14年4月に都市計画決定を行うことは、今後事業を進める上でも非常に問題を起こす恐れがあります。島根県としましては、都市計画決定手続きを慎重に行いたいと考えています。その為、皆様に議論を尽くして頂き、皆様のご理解が得られたと判断された時点で都市計画決定の手続きに入りたいと考えております。

Q. なぜ34mの道路が必要なのか。34mは広すぎる。

Q. 歩道が広すぎる。停車帯(2.5m)は必要ない。

A. 道路構造令を基に、地域振興に配慮する観点から道路を構築する要素を積み上げた結果が、幅員34mの松江市計画案です。

車線は渋滞解消の為、4車線で13m必要です。

自転車歩行車道は、道路構造令の最低幅の4m、路上施設帯として植樹、電線類地中化における地上機、標識、上屋付のベンチ等を設置する部分2mを加え6mです。

中央帯は、交差点での渋滞解消の為に右折レーンの3m、安全確保の為に上下線を分離する1mの計4mです。

停車帯は、荷捌き、緊急車両通行時の譲りレーンとして両側に2.5mづつ設けています。

本協議会で皆様からの提案、これらの必要性についても議論して頂きたいと考えております

Q. 沿道に店舗・集客施設をつくる計画はあるのか。

Q. まちづくりの構想を示してほしい

A. 中心市街地活性化計画に基づき、行政と地元が一体となってまちづくりを進めていきたいと考えております。また、道路の改築を契機として活気のある街を作っていく為の方策について、今後、皆様と検討していきたいと考えております。

松江市の将来交通計画

- 現在、市内の各所で渋滞が発生しており、これを解消し円滑で快適な都市交通環境を実現する為、次の3つの骨格道路(内環状道路・外環状道路・放射状道路)を基本とする将来交通計画を策定しています。
- 大手前通り**は、宍道湖通り、国道9号、くにびき道路とあわせて、内環状道路を構成する主要な幹線道路と位置付けています。

1. 内環状道路

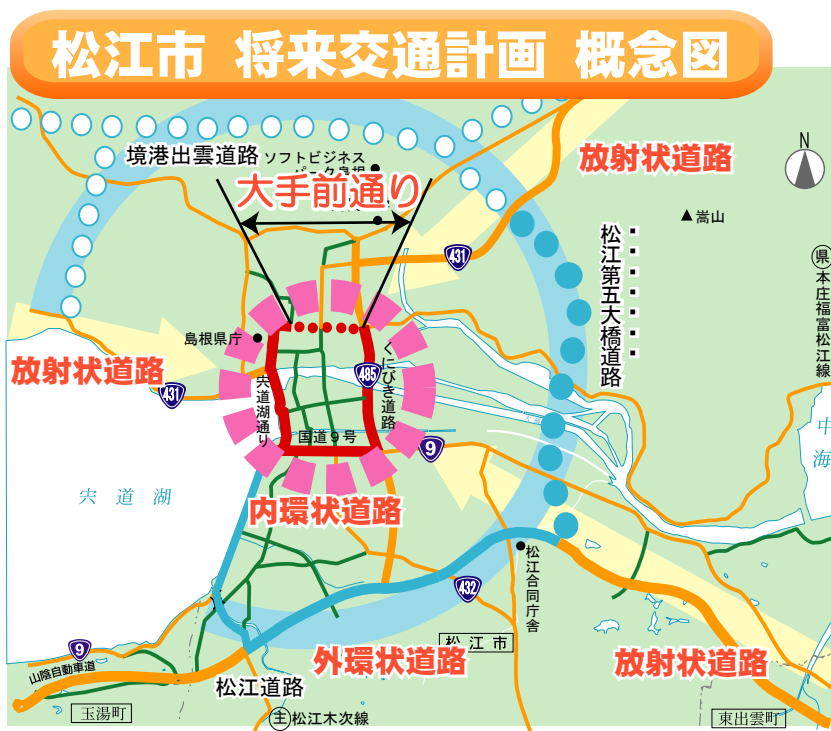
松江市の中心部を囲む幹線道路です。
・この道路は放射状道路と連絡し、都心へ集中する交通を円滑に処理します。

2. 外環状道路

松江市を大きく囲む幹線道路です。
・この道路は松江市の市街地流入交通の分散を図ります。
・また、松江市を通過する交通の市街地への進入を防ぎます。

3. 放射状道路

松江市の中心部から放射状に延びている幹線道路です。
・この道路は松江市中心部と周辺地域を結ぶ役割を果たします。



交通実態調査結果の報告

平成13年11月18日(日)・21日(水)に行った交通実態調査の結果を報告しました。

調査結果と今後の課題

自動車交通量について

- 既に2車線の交通容量を越えており、渋滞が発生しています。
- ・東西方向の交通量は約12,000台/12hです。
- ・最大540mの渋滞が発生しています。

➔ 渋滞対策として車線数等の見直しが必要です。

センターラインを越えて出入りする右折車両について

- 沿道の施設等へ出入りする車両が多くありました。
- ・12時間で約1,500台の車両が沿道の施設等(ラパン、物産館、病院、合銀等)へ出入りしています。

➔ 中央分離帯の設置については、利便性と安全性の両面の検討が必要です。

歩行者・自転車について

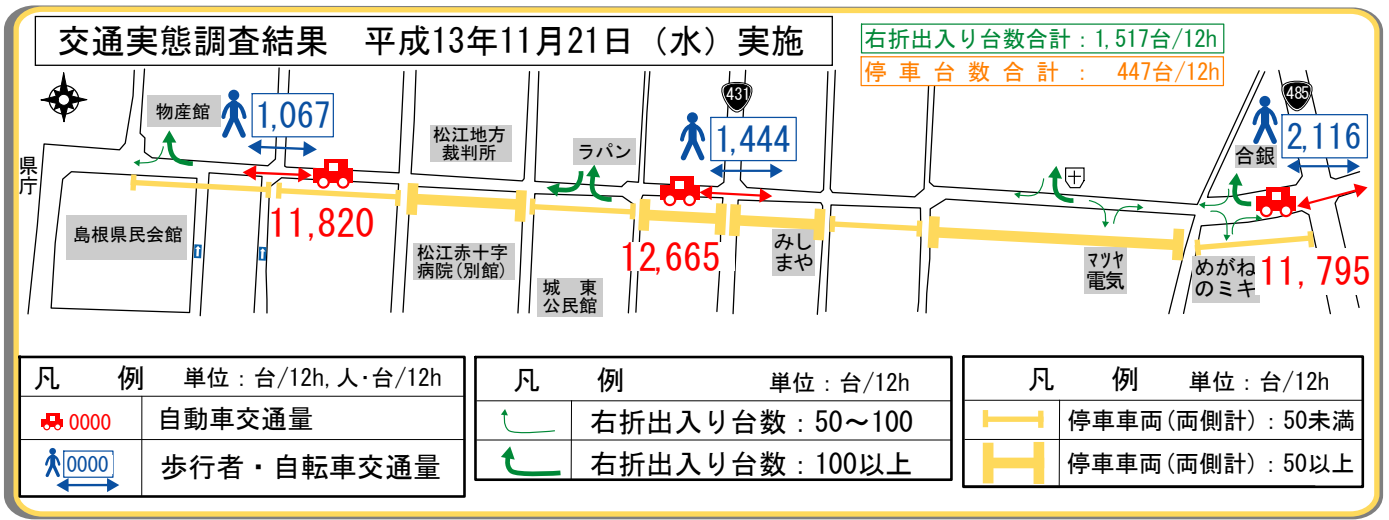
- 歩行者・自転車とも多くの交通量がありました。
- ・東西方向の交通量は1,000~1,400人・台/12h程度です。
- ・歩道の幅員は1.5m程度で狭く、且つ段差も電柱もあります。また、歩道が整備されていない部分も多々あります。

➔ ゆったりと利用出来る連続した歩行者・自転車空間が必要です。

停車車両について

- 店舗が立地している区間で停車車両が多くありました。
- ・12時間で約450台の車両が停車しています。

➔ 今後の沿道での多様な土地利用に対応する為には、停車帯が必要です。



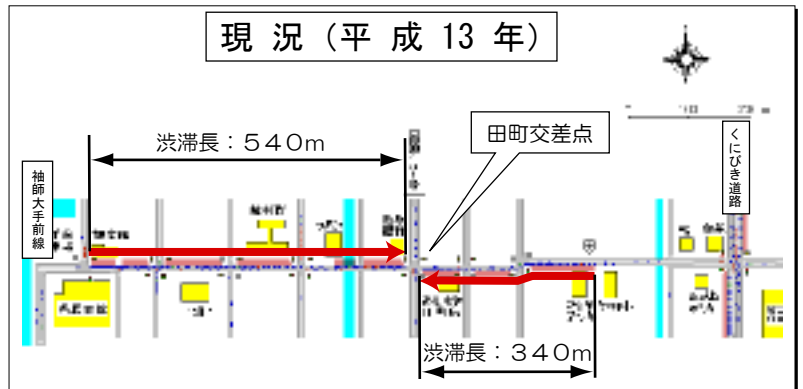
現況の渋滞状況と将来の渋滞予測について（車線数の検証）

交通実態調査の結果を基に、交通シミュレーション(※)手法を用い、渋滞の著しい時間帯(夕方)での最大渋滞長がどの位になるのか予測しました。

(※) 交通シミュレーションとは、現地での車の動きを設定し、コンピュータの画面上で再現させる手法です。この手法を用い、今回は現況交通量:16,000台/日、将来交通量:21,000台/日程度を想定し、現況の渋滞状況と将来の渋滞予測を行いました。

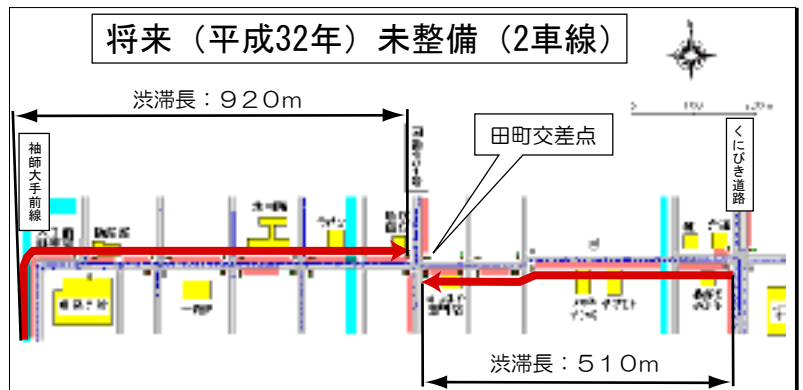
現況（平成13年） 最大540mの渋滞

- 東進の渋滞長は、田町交差点を先頭に物産館の前あたりまで約540m渋滞しています。
- 西進については、田町交差点を先頭にマツヤデンキの前あたりまで約340m渋滞しています。



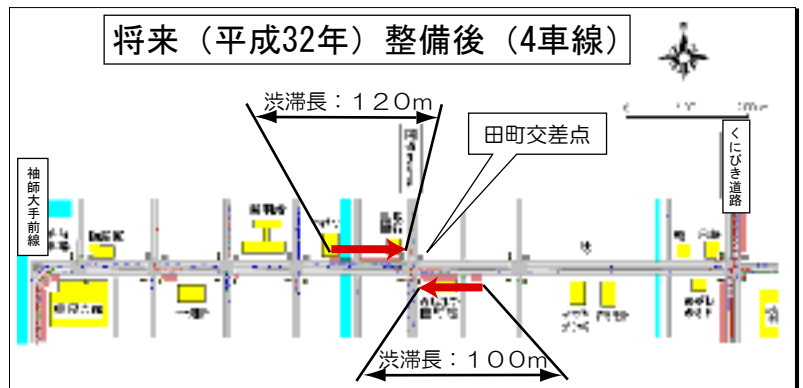
将来（平成32年）未整備（2車線）の場合 最大920mの大渋滞

- 東進の渋滞長は、田町交差点を先頭に幸橋付近までの約920mと予測されます。
- 西進の渋滞長は、田町交差点を先頭に、くにびき道路までの約510mと予測されます。
- このように渋滞は、本線のみならず、周辺市街地にも影響を及ぼすと予測されます。



将来（平成32年）整備後（4車線）の場合 渋滞が解消され通行が快適

- 田町交差点を中心とする渋滞が大幅に解消されると予測されます。



「第2回協議会」での主要意見

第2回協議会では以下のような意見がありました。
これに対する事務局の見解は第3回協議会で説明いたします。

車線数は2車線のままで、交差点の部分を3車線（右折レーンを設ける）に改良するだけでよいのではないか。

最近では歩行者はだんだん少なくなっているのに、幅員6mの歩道は広すぎる。

中央分離帯で交差点を閉じられると、消防車が出入り出来なくなってしまう。

停車車両が多いのは駐車場が無い為である。
国道9号、くにびき道路の沿線の商業活動が活発でないのは停車帯が無い為ではなく、中央分離帯がある為だと思う。

中央分離帯の為にタマチ薬局前交差点からくにびき道路交差点間の350mの間は、歩行者は道路を横断出来なくなってしまう。

田町交差点は事故が多く、改良の必要がある。

4車線にして幹線化すると、新たな交通を呼び込むことになるのではないか。いずれはくにびき道路と同じく渋滞が発生するのではないか。

高齢になってから移転したくない。整備するのであれば、早くやってほしい。

次回の協議会の開催について

第3回協議会は平成14年2月下旬を予定しております。

第3回協議会の内容(事務局案)

第2回協議会での委員意見に対する回答

道路構造について

意見交換

上記の項目について議論して頂く予定です。