

『大手前通りまちづくり協議会』 まちづくりだより

第 7 号

平成14年3月発行

松江市都市計画課

TEL : 55-5380

FAX : 55-5552

『第3回協議会』では様々な意見を頂きました！

平成14年2月17日（日）「第3回大手前通りまちづくり協議会」が開催されました。第2回協議会におきまして交通実態調査結果、将来交通計画、車線数の検証をご説明したところ当初計画案について様々なご意見を頂きました。その中でも道路構造（中央分離帯等）について改善を求める意見を多く頂きました。

これらのご意見を参考に、今回の協議会では

○「第2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

○コミュニティ分断の回避について

○沿道施設への利便性の向上について

○道路構成要素の幅員案について

以上の事柄について話し合いました。

『第2回協議会』での主要意見に対する事務局の見解

第2回協議会（平成13年12月19日開催）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 4車線にして幹線化すると、今まで通らなかった車呼び込むことになるのではないかと。地元が反対しているのに幹線化し、車呼び込む政策が本当によいのか？

回答 本路線は松江市の交通計画の中で内環状道路として位置づけられており、県と市は交通分散機能とバイパス機能を強化し市内の渋滞を緩和するため、本路線の整備が必要であると考えています。松江市は内環状道路を整備することにより中心市街地から通過交通を排除し、歩行者等を優先するまちづくりを進めていきたいと考えております。

Q 2車線で交差点だけ3車線でもよいのではないかと？

回答 2車線で全ての交差点に右折車線を設置したケースで将来交通シミュレーションを行ったところ、東進については田町交差点から県庁前交差点付近まで、また、西進については田町交差点から昭和橋付近までの渋滞が予測されます。ご提案の計画では交通渋滞は緩和されないことから、県・市としましては、将来、渋滞が予測される計画での道路改築は困難です。

Q 中央分離帯の設置により、みしまや前の交差点はなくなってしまうのか？
現在あるものをなくすのはおかしい。

回答 当初の計画案では、交通機能の向上や交通安全上必要と考えられる箇所に中央分離帯を設置する方向で考えていましたが、南北コミュニティの分断を避けることは重要と考え、交差点を開放する案を提案します。

Q 歩行者はだんだん少なくなっている。歩道6mは広すぎる。

回答 現況では、歩行者：約600人/12h、自転車：500～900台/12hであり、将来的にも多くの交通量が見込まれます。道路構造令では、歩行者交通量の多い道路については自転車歩行者通行部の幅員を4m以上取ることとなっており、さらに植樹、電線地中化のための地上機器、標識、ベンチ、バス停の上屋等を設置するスペースの2mを加え、当初計画の歩道幅員を6mとしております。この自転車歩行者道の幅員については、複数案提案します。

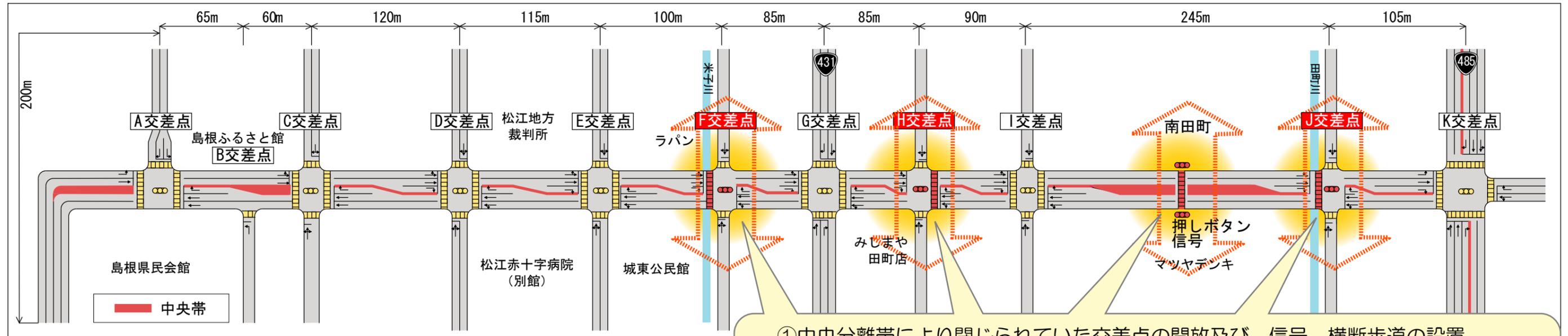
Q 路上への停車台数が多いのは、駐車場がないためである。

回答 駐車場を一定間隔で確保することは極めて困難と考えます。業務用車両が荷下ろし等のために道路に停車することは商業活動上からもやむを得ないことであり、停車帯は必要であると考えます。

中央分離帯により閉じられていた交差点を開放する案を提案いたしました！

本案により改善された点

- 南北地区の連携を出来るだけ確保するため、中央分離帯により閉じられていたF, H, J交差点を開放し、信号と横断歩道を設置します。
- 歩行者等の利便性を考慮し、南田町へ押しボタン式信号の横断歩道を設置します。



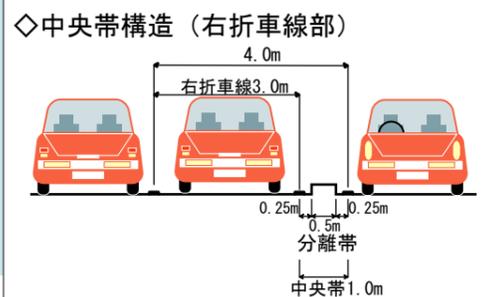
※この案は交通管理者、道路管理者と協議した結果、実現可能な案です。

- ①中央分離帯により閉じられていた交差点の開放及び、信号、横断歩道の設置
- ②マツヤデンキ付近への押しボタン式信号、横断歩道の設置

さらに、沿道施設への出入りの利便性を配慮し、主要交差点Uターン案、中央ゼブラ処理案の2案を提案いたしました。

主要交差点Uターン案 ※この案は交通管理者、道路管理者と協議した結果、実現可能な案です。

- 特徴**
- 中央帯は分離構造とします。
 - A～J交差点間をUターン可能とします。
 - 主要(A, C, E, G, I, J)交差点への右折矢印信号の設置。
ただし
 - ・Uターン可能とするためには、2.5m程度の路肩が必要です。
 - ・Uターン可能車種としては、普通車(全長4.7m程度)のみ可能です。



沿道施設

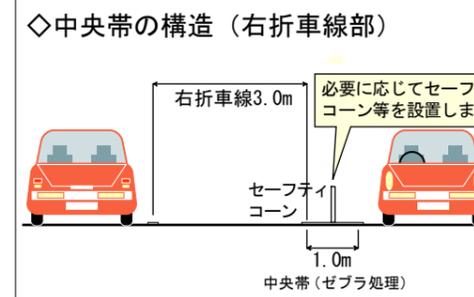
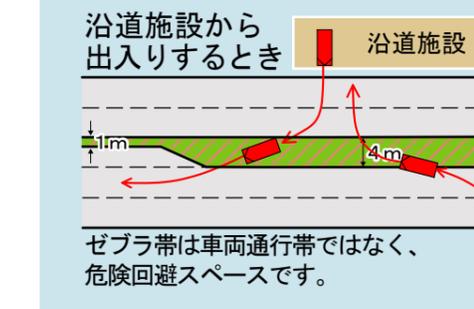
中央分離帯設置により、正面衝突、歩行者の乱横断等による事故の危険性を低減します

Uターンの為の信号制御により、やや交通機能が低下します

Uターン許容により沿道施設への利便性が向上します

中央ゼブラ処理案

※この案は交通管理者、道路管理者との協議が必要です。
※実現には沿道地区の皆様交通安全へのご協力(横断歩道以外で横断しない等)と事故防止の為の道路構造の工夫(セーフティコーンの設置、歩道への連続植栽帯の設置等)が必要です。



沿道施設

ゼブラ処理により沿道施設への利便性が向上します

中央分離帯設置がないことにより、正面衝突や歩行者の乱横断による事故などの危険性があります

沿道施設へ出入りする右折車両により、交通機能が低下します。

中央ゼブラ処理の事例：岡山県 旧国道2号

停車帯の幅員について提案しました。

停車帯について

幅員別に下記の3ケースについて検討しました。

◇大手前通りの現状、計画方針

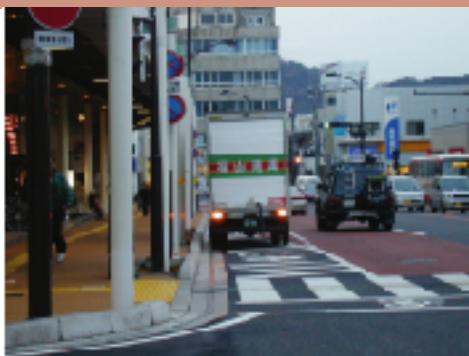
- ・現在の本路線の停車車両は、447台/12hあります。
そのうち、大型車は106台/12hで24%を占め、大型車の停車も多い状況です。

→ 今後の沿道での多様な土地利用に対応するためには、**停車帯が必要です。**

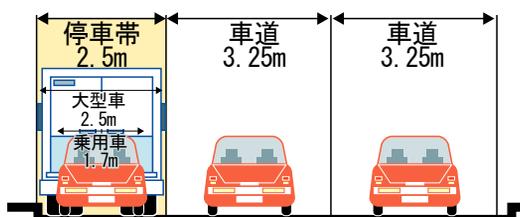
[・道路構造令より停車帯の幅員は1.5～2.5m必要です。停車帯をとらない場合は路肩として0.5m必要です。]

◇停車帯の各幅員の検討

CASE 1 2.5mの場合



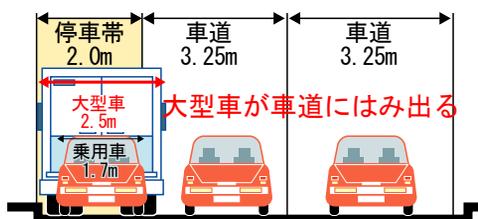
- ・乗用車は停車帯内に安全に停車できます。
- ・大型車も停車帯内に停車でき、安全に荷下ろしが行えます。
- ・通過車両は安全・円滑に走行できます。



CASE 2 2.0mの場合



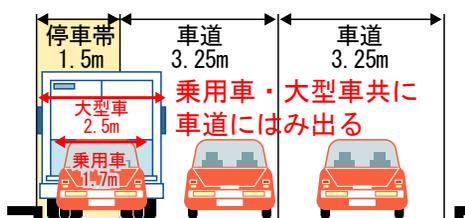
- ・乗用車は停車帯内に安全に停車できます。
- ・大型車は、停車帯を多少はみ出して停車することになります。
- ・通過車両の安全・円滑な走行への影響は小さいです。



CASE 3 1.5mの場合



- ・乗用車・大型車はともにみ出して停車することになります。
- ・通過車両の安全・円滑な走行への影響があります。



自転車歩行者道の幅員について提案しました。

自転車歩行者道について

構造別に下記の4ケースについて検討しました。

◇大手前通りの現状、計画方針

- ・現況の歩道は1.0～1.5m程度でかつ段差もあります。また、歩道が整備されていない部分も多々あり危険な状況です。
- ・本路線の自転車及び歩行者の交通量は1,000～1,400人・台/12hと市街地の中でも比較的多い状況です。そのうち、自転車が500～900台/12hで約6割を占めます。

➡ 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。

- ・歩行者数が多いことから、道路構造令より自転車歩行者通行部の幅員は4.0m以上必要です。(歩行者の交通量500人/日以上が歩行者の交通量が多いとする目安です)
- ・標識、照明、電線類地下埋設物の地上機器、植栽等を設置するため、路上施設帯の幅員は1.0m以上必要です。

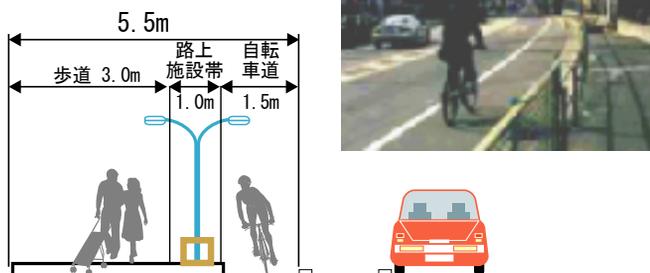
◇自転車歩行者道構造の検討

CASE 1 歩行者と自転車を分離する場合

- ・歩行者と自転車が分離され、自転車と歩行者の安全な交通が可能です。

歩道 3.0m + 自転車道 1.5m
路上施設帯 1.0m

[標識、照明、ベンチ、
地上機器、単独植栽]

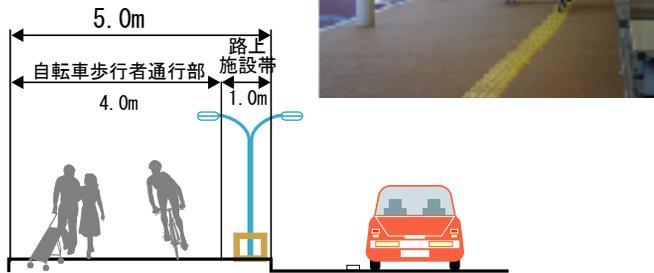


CASE 2 5.0mの場合

- ・設置できる路上施設の種類が限られます。
- ・高木等による連続植栽の設置が困難です。

自転車歩行者通行部 4.0m
路上施設帯 1.0m

[標識、照明、ベンチ、
地上機器、単独植栽]

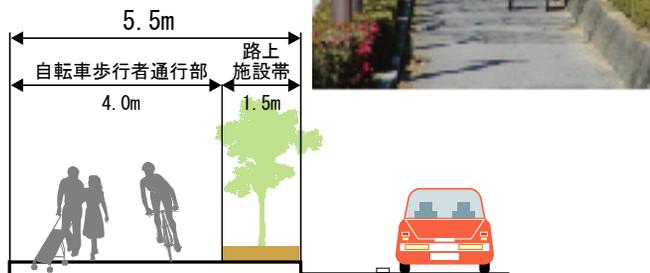


CASE 3 5.5mの場合

- ・並木を設置でき、松江城のシンボルロードとして優れた景観を形成できます。

自転車歩行者通行部 4.0m
路上施設帯 1.5m

[標識、照明、ベンチ、
地上機器、単独植栽、
並木]

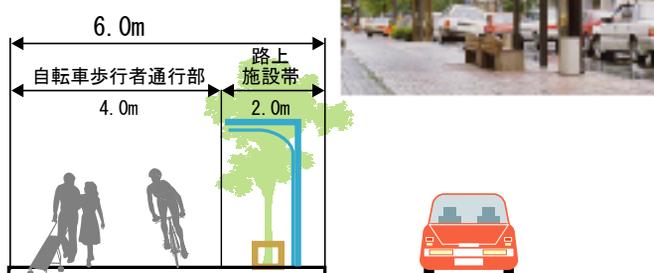


CASE 4 6.0mの場合

- ・並木を設置でき、松江城のシンボルロードとして優れた景観を形成できます。
- ・屋根ベンチ付きのバス停を設置できます。

自転車歩行者通行部 4.0m
路上施設帯 2.0m

[標識、照明、ベンチ、
屋根ベンチ付バス停、
地上機器、単独植栽、並木]



「第3回協議会」及び「意見交換会」での主要意見

第3回協議会に加えて、3月6～8日に各町内単位での意見交換会を行いました。ここでは協議会、意見交換会でのご意見の中から幾つか取り上げて記載いたします。

第3回協議会での主要意見

まちづくりだよりについて、協議会での意見が反映されていないところがある。

中央分離帯設置だけは決して妥協出来ない。ゼブラ帯という案はいい案だと思う。

交差点でUターン出来るようにしても利便性は不利だと思う。

今の歩道は整備してほしい。しかし、6mというのはあまりにも広すぎる。

歩道の路上施設帯は、地上機器のために1m取る必要はない。歩道は3mで十分だと思う。

木を植えるのであればそれなりの責任を持ってすべきだと思う。そうでなければ、やめるべきだ。

停車帯については、通過車両が安全、且つ円滑に走行する為には、停車帯幅員は1.5mあれば十分であると思う。

道路幅の3.4mは絶対認められない。一応皆さんの意見を集約すると、2.4mくらいが希望である。専門的な見地から見ると2.4mで収まるか。

委員へのアンケート調査を行うのであれば、項目についても協議会に任せてはどうか。

第三者機関で審議するという事は、極端な話、いくら意見を言っても我々の意見は反映されないとも受け取れる。

第三者機関に対してこの協議会の意見をどの様に反映していかれるのか。

意見交換会（北殿町、南殿町、母衣町、米子町、南田町）での主要意見

周辺の土地利用計画や移転対象者の生活再建案、市街地の活性化等を検討してもらいたい。

歩道については、電動車いすや自転車、歩行者が余裕を持って通行出来る幅員が必要と考える。

事業費を抑え効果を上げる為、全幅員を縮小して事業を行う方法を検討してほしい。

供用後の土地利用を考えると、停車帯は必要と考える。

道路構造令上の特例を適用するやむを得ない場合というのは、地元住民が反対した場合も含まれるのではないかと。

現況はほとんど渋滞していない。

現在の渋滞の状況はひどく、日常生活に支障をきたしている。

次回の協議会の開催について

第4回協議会は平成14年3月22日（19：00～）を予定しております。

第4回協議会の内容（事務局案）

- 第3回協議会での委員意見に対する回答
- 道路計画案（協議会案）の検討
- 意見交換

上記の項目について議論して頂く予定です。