

区画街路第 4 号線の道路空間構成について

1 概要

区画街路第 4 号線は、防災性向上やにぎわい再生の軸として、災害時における避難や緊急車両の通行の円滑化を図るとともに、平時における安全・円滑な移動を確保することが求められている。また、歩行者が商店街での買い物を楽しみながらまちを散策できる道路となるよう、自動車の走行速度の抑制や、横断しやすい道路構造とすることが求められている。

区街 4 号線の商店街区間において、地区計画に基づくまちづくりが本格化し始めるのは平成 31 年度以降と見込まれることから、区街 4 号線の道路空間構成の検討について、現状と検討の方向性、平成 30 年度までのスケジュールを示す。

2 現在の検討状況

(1) 交通実態調査

自動車（乗用車、貨物車、バス、オートバイ）、自転車、歩行者の交通量に加え、商店街区間における歩行者・自転車の道路横断実態、バス停での乗降客数などについて、区街 4 号線を中心に周辺道路を含む約 20 か所において、平日と休日の 7 時から 19 時の 12 時間で調査を実施した。（休日の調査結果は集計中）

表 1. 沼袋駅前の南北方向の 12 時間交通量

	自動車（バスの内数）	自転車	歩行者
平日 (H29. 11. 27. mon)	約 1,600 台 (91 台)	約 3,800 台	約 11,400 人

交通量調査結果は、将来利用交通量予測をより実態に即したものにできるよう、推計モデルの精度を高めるために活用する。推計結果と歩行者横断実態調査結果は、速度抑制策等の構造・配置及び効果について検討を行う交通流動シミュレーションに活用する。バスの乗降客数については、区街 4 号線におけるバスの相互通行需要の想定などに活用する。

(2) 学識経験者ヒアリング

- ・春日部駅東口側で交通島を設置しており、交通島部分の横断歩道の手前では、車両が歩行者に譲って停止する割合が高い。
- ・バス交通については、他の大型車と比べて特に歩行者を渡りにくくさせる影響を懸念するより、吉祥寺のムーバスのように速度抑制効果も考えて商店街内を走らせることも考えられる。
- ・歩行者の横断箇所を車道の狭窄部とすることも考えられる。狭窄部についてはシミュレーションで交通流に対する影響を確認することが考えられる。

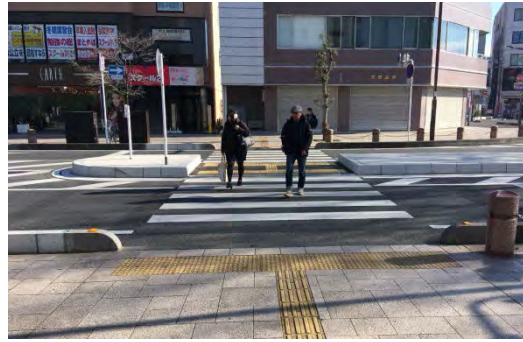


写真1. 春日部駅前の道路に設置された交通島

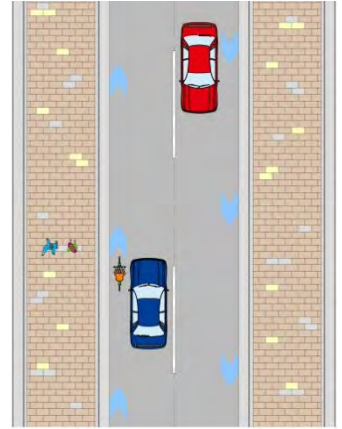


図1. 単純区間

3 検討の方向性

(1) 平成29年度の取組み

以下の方向性で、学識経験者や交通管理者のご意見を伺いながら慎重に検討を行い、基本構造のたたき台を作成する。

- ・ 区街4号線の道路空間を検討するにあたり、幅員構成で確保を図る各種の機能（自動車の走行速度抑制、道路対面への渡りやすさ、自転車走行空間、駐輪スペース、バス停、荷捌きスペースなど）を沿道条件などに合わせて延長方向に配置していくことで、車線がスラローム（蛇行）することによる速度抑制効果を検討する。
- ・ 渡りやすい道路構造の一つである交通島について、速度抑制効果についても検討する。また、沿道両側への直接的な渡りやすさの観点から、速度抑制策である狭窄について、歩行者の渡りやすさについても検討する。
- ・ バス交通については、相互通行化の必要性、歩行者の横断行動への影響、一般車の速度抑制に対する活用策を検討する。
- ・ 上記の検討にあたり、必要に応じ、交通流動シミュレーションを用いて効果を検証する。

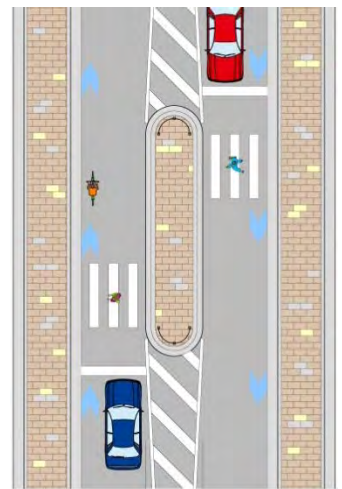


図2. 交通島区間

(2) 平成30年度の予定

- ・ 地域の方々や学識経験者、交通管理者との意見交換・調整を行い、平面・縦横断の基本構造（線形、幅員構成、境界高）を作成する。
- ・ 道路空間を構成する各種施設（街路灯、舗装、排水施設、モニュメント、緑化など）の仕様や配置についても検討に着手する。

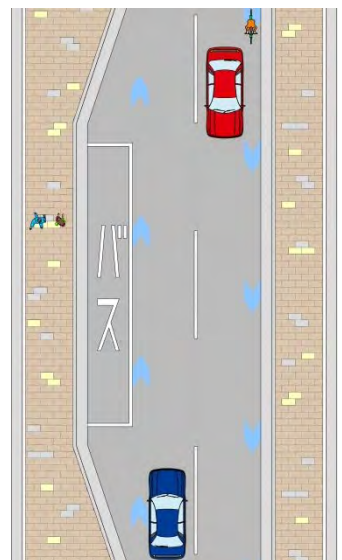


図3. バス停区間

4 その他

拡幅により生じる残地の活用策及び商店街活性化の支援策については、引き続き、地域とともに検討を進める。

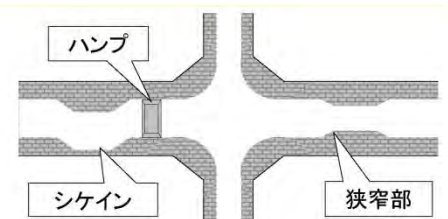


図4. 自動車の速度抑制のための構造の例

出典：公益社団法人 日本道路協会
「道路構造令の解説と運用」