



くらしのみちづくりについて

県北振興局道路建設第二課 ◎寺尾 光之
○岩永 篤樹



図① 位置図

1. はじめに

主要地方道栗木吉井線は、佐世保市柚木町栗木から佐世保市吉井町を結ぶ主要幹線道路であり、佐世保市の北部に位置する世知原地区においては、周辺に行政センターや小中学校等の公共施設があり、歩行者が多い地区であるが、歩道がなく、側溝の老朽化や標識が通行の妨げになるなどの問題から「歩行者の安全確保」について、世知原地域住民の皆様から「何とか改善して欲しい」との要望が出されていた(写真①)。主要地方道栗木吉井線(世知原地区)の現状としては、以下のとおりである。

- ①. 商店等の建物が連なっており道路幅は困難である(写真①)
- ②. 市道世知原中央線が県道と並行しており、通過交通は市道を利用している(図②)



写真① 現状



図② 平面図

本論は、主要地方道栗木吉井線(世知原地区)において、①歩行者等の安全確保、②自動車交通の利便性への配慮、③地域の活力向上を目的として行った「くらしのみちづくり」の経緯について述べるものである。

2. 「くらしのみちづくり」の概要

2-①「くらしのみちづくり」の背景

地元の意向を確認したところ、歩行者の安全確保のための検討を前向きに進めていこうということであった。そのため、地区連合会や商工会の代表者で構成される「世知原地域街中整備協議会」が発足し、安全な歩行空間の確保に向けて住民代表、市や県と一体となって「くらしのみちづくり」の検討を進めていくこととなった。

2-②「くらしのみちづくり」の目的

「くらしのみちづくり」は歩行者等の安全確保に向けて、歩行空間を確保することを第一として考える。加えて、歩行者等の安全確保が、地域住民の外出機会の増加につながることで、「くらしのみちづくり」をきっかけとして地域の活性化が図られると考えられる。

ただし、現状の道路幅員で歩行空間を確保するにあたっては、車道幅員を減少させる必要があり、自動車交通の利便性は必ず低下することから、以下の3項目を「くらしのみちづくり」の目的として設定した。

表① 「くらしのみちづくり」の目的

①歩行者等の安全確保	○歩行空間の確保により、区内を徒歩や自転車で移動する住民の安全向上の支援が必要
②自動車交通の利便性への配慮	○現状の道路数で歩行空間を確保する場合、車線や車道幅の減少で自動車交通の利便性が必ず低下 ○「歩行者等の安全確保」が第一だが、自動車交通の一定の利便性確保が必要
③地域の活力向上	○「歩行者等の安全確保」と「自動車交通の利便性への配慮」により、区内の移動が便利になり、住民の外出機会が増加し、商店街の活性化等地域の活力向上に寄与

2-③「くらしのみちづくり」の組織

「くらしのみちづくり」の組織および役割は以下のとおりである。

表② 「くらしのみちづくり」組織および役割

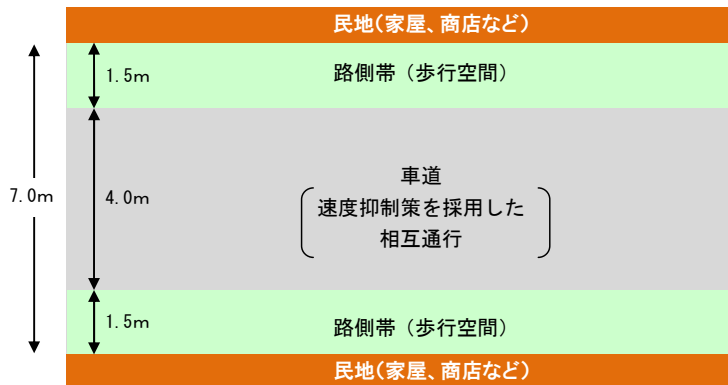
意見交換会	参加者	○関係地区の皆さん、商店主等
	役割	○社会実験計画の意見交換を行い、協議会が検討した社会実験計画案などについて確認する。 ○社会実験実施後の意見交換を行う。
協議会	参加者	○連合自治会長、商工会役員、関係自治会役員、市議員等
	役割	○社会実験計画案を検討・立案する。 ○本格実施について地元としての可否を判断する。
検討会	参加者	○住民代表や関係機関等
	役割	○協議会の結果の報告を受け、総括的な確認を行う。
事務局	参加者	○佐世保市、県北振興局
	役割	○社会実験計画の立案を支援する。 ○実施結果を取りまとめる。

2-④「くらしのみちづくり」の対象区間

「くらしのみちづくり」の検討区間は、市道世知原中央線と接続する世知原駐在所前～檜巻交差点間(約L=1.3 km)とする。(図②)

2-⑤「くらしのみちづくり」の内容

図③の通り、「歩行空間のカラー舗装」により、現状7mの道路幅員の中で両側1.5mずつ計3.0mの歩行空間を確保する。そのため、2車線の道路が、1車線に減少することとなる。ただし、自動車交通の利便性に配慮して、狭さく等の速度抑制策を施し、対象区間の走行速度を低下させることで、現状と同じ「相互通行」を確保することとした。なお、本格実施時の道路がイメージできるように物理的狭さくのパス(写真②)を作成した。



図③ 幅員構成



写真② イメージパス

3. 「暮らしのみちづくり」社会実験の概要

3-①社会実験の目的

「暮らしのみちづくり」の本格実施に先立ち、車道や歩行空間の幅、状況を実際に再現し、これを地域住民に体験してもらう。その体験から「暮らしのみちづくり」における効果・課題を把握し、本格実施に向けた検討の基礎資料とすることを目的に社会実験を実施した。

3-②社会実験の内容

1) 社会実験の実施区間

以下の2つの視点を基に、社会実験の実施区間を世知原行政センター前～世知原少年自然の家入口の交差点間(約L=0.4 km)とした。

【社会実験の実施区間選定の視点】

- 歩行者等に体験してもらうことが重要であるため、歩行者が多い(利用者が多い)と想定される施設(商業施設や学校等)の周辺
- 自動車交通の利便性の状況を把握するため、現在駐停車車両が多い箇所の周辺

2) 社会実験の実施時期

社会実験は積雪の影響を考慮し、平成23年3月1日(火)～3月14日(月)までの2週間とした。

3) 社会実験の内容

社会実験内容は実験終了後、再度現状に戻す必要があるため、「①歩行空間のカラー舗装」や「⑤物理的狭さく」等を本格実施時と同様に再現することは、費用、施工手間や実験後の舗装状況等を考えると望ましくない。そのため、社会実験時は以下の方法(表③)で本格実施時に近い状況を再現した。

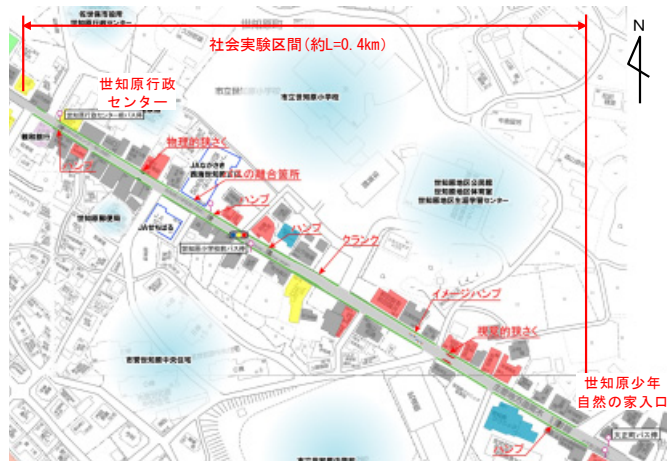
表③ 社会実験時の速度抑制策等

項目	施策メニュー(本格実施)	施策メニュー(社会実験)
歩行空間の識別方法	①歩行空間のカラー舗装	工事中用マット ※一部カラー舗装を実施
	②リブ式路面標示	リブ式路面標示
速度抑制策	③ハンブ	ハンブ
	④イメージハンブ	イメージハンブ
	⑤物理的狭さく(ポール、植栽帯)	物理的狭さく(ポールのみ)
	⑥視覚的狭さく	視覚的狭さく
	⑦クランク	クランク
バスの離合箇所	⑧バスの離合箇所	バスの離合箇所

赤書: 本格実施と異なる箇所

4) 速度抑制策等の配置図

協議会にて決定した速度抑制策等の配置は以下のとおり(図④)である。



図④ 配置図



写真③、④社会実験時の道路の状況(左:物理的狭さく、右:ハンプ)

4. 社会実験を実施して分かったこと

4-① 社会実験に対する意見のまとめ

各種アンケートや地元住民との意見交換会での意見をまとめると表④のとおりになる。

表④ 社会実験での意見のまとめ

視点① 歩行者等の安全確保	○地域にお住まいの約6割の方が、実験中、歩行空間の安全・快適性が現状と同程度以上と回答(地域住民アンケート) ○高齢者の立場から意見を言わせて頂くと、実験中は車道に出らずに済み、安全になったとの意見が多く聞かれた。(第2回意見交換会)
視点② 自動車交通の利便性への配慮	△実験中に自動車同士の事故の危険性が「高かった」との意見は現状と同程度(地域住民アンケート) ○最初のうちは苦情が多かったが、後半になると少なくなってきた。実施していく中で慣れてくれば、ある程度の理解は頂けると思う。(第2回意見交換会) △物理的なハンプなどは積雪時の危険性や町外からの自動車での来訪等を踏まえると実施が難しい。(第2回意見交換会)
視点③ 地域の活力向上	△実験中、街中に大きな変化はみられない(地域住民アンケート) ○日常生活や業務活動に大きな影響はない(事業者等アンケート) ○山暖簾やグリーンツーリズムが主体となって町外からの集客に力を入れているが、石橋巡り等を実施するにあたり、安全・安心な歩行空間は必要であると感じている。(第2回意見交換会)

○:特に問題がなかった事項、△:検討の必要がある事項

表④のとおり速度抑制策等については今後も検討が必要であるが、歩行空間を広げることに関しては肯定的な意見が多いため、協議会としては**本格実施の検討を行っていくことに決定した**。

5. 本格実施について

5-① 本格実施におけるメニューの適用の可否

アンケート等の結果や意見交換会での意見を基に本格実施におけるメニューの適用の可否を整理すると表⑤のとおりとなる。

表⑤ 本格実施におけるメニューの適用の可否

項目	メニュー	適用の可否	備考
歩行空間の識別	①歩行空間のカラー舗装	○	「歩行空間の安全性・快適性が高くなった」等の意見が多かったことから、全区間(世知原駐在所前～檜巻交差点間、L=1.3 km)において適用する。
	②リブ式路面標示	×	歩行空間が危険・不快になった理由として多く、対象区間が「世知原ロードレース」のコースで、連続して道に凹凸を施すものは転倒の危険性があるため、適用しない。⇒本格実施時は通常の区画線を施工する。
速度抑制策	③ハンプ	×	速度抑制効果は最も高いものの、業務への支障や積雪時の危険性等を懸念する意見が多くなっていることに加え、対象路線が「世知原ロードレース」のコースになっていることから適用しない。

速度抑制策	④イメージハン プ	△	速度抑制効果は比較的低いものの、我慢できるといった意見は多いことから本格実施時に適用するが効果を高めるために「ハンブ」の形状をイメージさせるように変更する。
	⑤物理的狭さく	△	速度抑制効果は高いことから本格実施時に適用。ただし、出入口ロや交差点部以外に設置する。また、対象路線が「世知原ロードレース」のコースになっていることを踏まえ、ポールや植栽帯は取外しが可能なものとする。
	⑥視覚的狭さく	△	速度抑制効果は比較的低いものの、我慢できるといった意見は多いことから本格実施時に適用するが効果を高めるために物理的狭さくと合わせて設置する。
	⑦クランク	×	幅員が狭い箇所では十分に車線を曲げることができず、効果が低かったことから適用しない。
バスの離合箇 所	⑧バスの離合 箇所	○	車道を狭める上で離合できる箇所を確保することは自動車の利便性を考慮すると必要であるため本格実施時に適用する。

5-② 「くらしのみちづくり」本格実施の内容の決定

協議会や地元住民との立会の結果、本格実施の内容は図⑤のとおりに決定した。なお、「みち」の愛称は公募の結果、「世知原グリーンロード」に決定した。



図⑤ 本格実施の内容

5-③ 本格実施の暫定施工について

2週間の社会実験が終わり、協議会等を経て本格実施を行うように決定したが今後も改善が必要であり、住民の方に体験してもらわないと改善点を把握することができないとともに家屋に隣接した側溝整備に時間を要することから地域住民の気持ちが薄れてしまう可能性があった。本格実施の暫定施工を行うこととした。

暫定工事においては、地域住民への周知徹底を図り、またイメージハンプについて、どのような配色にするかの協議を行う等、地元と一体となって工事を進めていき、平成24年6月に完了した。(写真⑤、⑥)



写真⑤、⑥暫定施工時の道路の状況(左:イメージハンプ、右:物理的狭さく)

6. まとめ

今回、主要地方道栗木吉井線(世知原地区)において、①歩行者等の安全確保、②自動車交通の利便性への配慮、③地域の活力向上を目的として「くらしのみちづくり」を行ってきたが、暫定工事の実施を踏まえ、より良いものを作るためには、「くらしのみちづくり」の改善点を把握する必要がある。そのためには四季を通して地域住民の方たちに暫定工事の内容を体験してもらう必要があり、社会実験時に行ったような効果把握の調査が必要となってくると考えている。今後は、暫定工事の効果検証を行い、検証結果を本格整備時に反映させる予定である。

最後に、今回の経験を生かし、今後も地元と一体となって道路事業を進めていけるよう、努力していきたい。