

市道三溝線の再整備に向けた 社会実験について

佐賀市 佐賀駅周辺整備構想推進室

1 背景

佐賀市では、「中心市街地活性化基本計画」に基づき、街なか4核構想エリアを中心とした街なか再生や、シンボルロードである中央大通りの再生など、中心市街地の賑わい創出に向けた取組を進めてきました。この中心市街地の北部エリアにはJR佐賀駅が位置しており、駅利用者など駅周辺エリアの人の流れを既成市街地方面へと誘導する役割が求められています。

また、令和5年度の国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会の開催を控えており、佐賀駅のさらに北側に位置する佐賀県総合運動場周辺では、佐賀県によって県民スポーツの活動拠点となる「SAGA サンライズパーク」を整備する事業が進められており、8,400人規模のアリーナ新設などによる交流人口の拡大が期待されています。

佐賀市では、このSAGA サンライズパーク整備や、令和4年度の九州新幹線西九州ルート of 暫定開業を見据えて、まちの玄関口である佐賀駅周辺エリアの魅力向上を図るとともに、街の南北軸（SAGA サンライズパーク周辺エリア～佐賀駅周辺エリア～既成市街地エリア）を強化し、中心市街地全体の賑わい創出につなげることを目指して、平成30年度に佐賀駅周辺整備基本計画を策定し、佐賀駅南口及び北口の駅前広場や市道三溝線の再整備などの事業を計画しています。

2 市道三溝線の概況

市道三溝線は、佐賀駅北口から北に伸び、国道264号に至る延長約900m、幅員20mの4車線道路であり、佐賀駅へのアクセス道路として位置付けられています。佐賀駅は、JR九州管内において乗車人数が第10位（約12,500人/日）であり、佐賀駅を利用する多くの通勤・通学者がこの道路を通行するとともに、沿線に立地する県立高校の多くの生徒が徒歩利用しています。また、近年では福岡都市圏への通勤需要を背景に沿線地区へのマンションの建設が進み、人口の増加に伴って居住者の生活道路としての役割が増しており、さらに今後は市道三溝線の北側エリアに整備が進むSAGA サンライズパークへのメインアクセスルートとしての役割を担うことにもなります。

また、自歩道（両側）の幅員は3.5mですが、自歩道内に街路樹（高木）があるため、有効幅員としては狭くなっています。通勤・通学の時間帯には、駅に向かう歩行者・自転車と駅から来た歩行者・



(スポーツイベント時の歩行者)

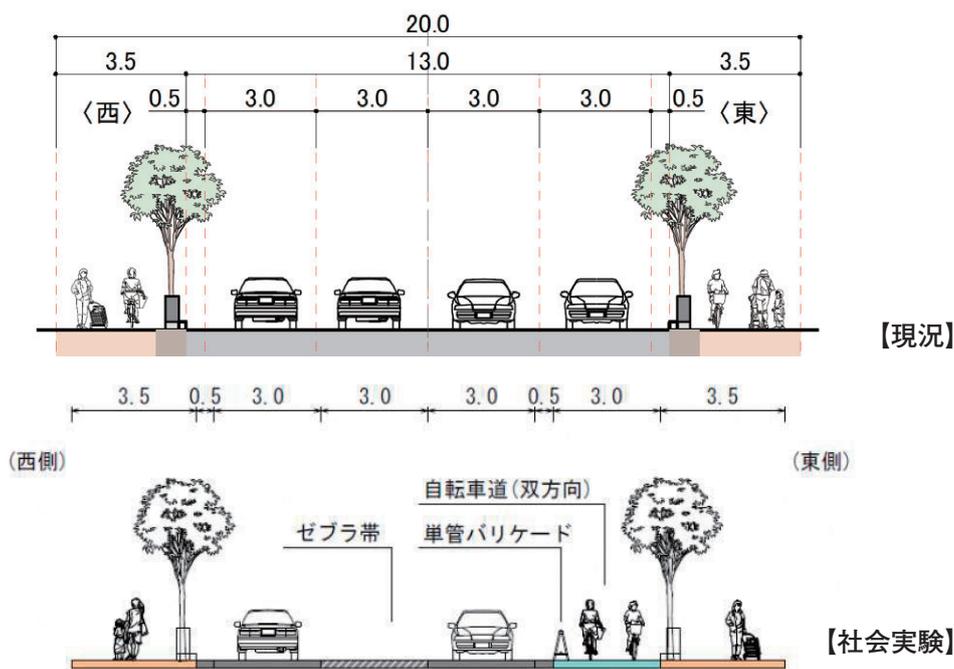


(歩行者と自転車の輻輳)

自転車が自歩道内で輻輳し、歩行者を避けて自転車が急に車道に飛び出す状況や、歩行者と自転車が接触する事故が生じています。また、右折専用レーンがないため、交差点内での追突事故も懸念されます。

3 社会実験の実施と結果

アリーナ新設など、国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会に向けた関連施設の整備が進んでおり、早急に佐賀駅北口から SAGA サンライズパーク周辺までの徒歩、自転車を中心とした交通ネットワークを再構築する必要があることを受け、歩行者と自転車の分離や右折専用レーンの新設など、現行幅員(20m)の中で道路空間を再配分し、市道三溝線をより安全性の高い道路にしていくための社会実験を行いました。(平成 30 年 9 月 12 日(水)～9 月 18 日(火))



社会実験では、4車線のうち、東側の1車線を自転車道(双方向通行)に変更するとともに、残り3車線のうち中央の車線をゼブラ帯及び右折専用レーンに変更しました。(4車線→2車線)併せて、社会実験の影響・効果を検証するため、周辺道路を含めた交通量調査、周辺住民・沿線の高校生へのアンケート調査、街頭ヒアリング調査などを実施しました。



(社会実験の様子)

市道三溝線はSAGA サンライズパーク（アリーナ等）でのイベント時に多くの来場者が行き交う非日常的な利用の機会が増えることが見込まれますが、佐賀駅へのアクセスや周辺住民の生活道路として、これまでどおり日常的にも利用されます。

そのため、周辺自治会や小中高校、関係行政機関による「市道三溝線再整備検討会」を立ち上げ、車線を減少した場合の周辺道路への車両の流入、主要交差点での渋滞など、社会実験の結果を共有しながら合意形成を図りました。（全5回開催）



（市道三溝線再整備検討会の様子）



【検証方法】

検証項目	調査内容
渋滞の発生がないか	交通量調査（3箇所）
	渋滞長調査（信号交差点2箇所）
周辺の生活道路に車両が流入しないか	周辺道路の交通量調査（4箇所）
安全で快適な歩行者・自転車利用空間になるのか	周辺住民、沿線高校生へのアンケート
	通行者への街頭ヒアリング
	自転車通行位置遵守率調査

【社会実験の結果】

(1) 交通量

社会実験実施前と実施中の交通量を調査・比較しました。市道三溝線（本線）の南北の起終点及び、中間地点交差点の計3交差点において7時から19時までの12時間の調査を行いました。特に交通量に変化はありませんでした。

併せて実施した周辺道路4箇所においても大きな交通量の変化は見られず、車線数を減らしたことによる周辺道路への車両の流入といった問題は生じませんでした。

(2) 渋滞長

佐賀駅北口交差点及び中間地点交差点における7時から19時までの12時間の渋滞長を調査しました。佐賀駅北口交差点ではピーク時で130m（南向き）の滞留長が生じ、沿線右側の有料駐車場へ右折する車両の影響で1回の青信号で処理できなかった車列（2～3台）が2回発生しました。また、中間地点交差点ではピーク時で120m（南向き）、80m（北向き）の滞留長が生じましたが、渋滞は発生しませんでした。

※佐賀駅北口交差点は佐賀駅前広場の入口となっているため北進車両の調査を実施していない。

(3) 自転車走行空間の利用率

市道三溝線の南北の起終点及び、中間地点交差点の計3交差点において、自転車道を仮設した東側を通行する自転車が自転車道を通行するかを調査しました。7時から19時までの12時間で通行した自転車413台のうち、355台が自転車道を利用しており、利用率は86.0%でした。

(4) 通行の快適性

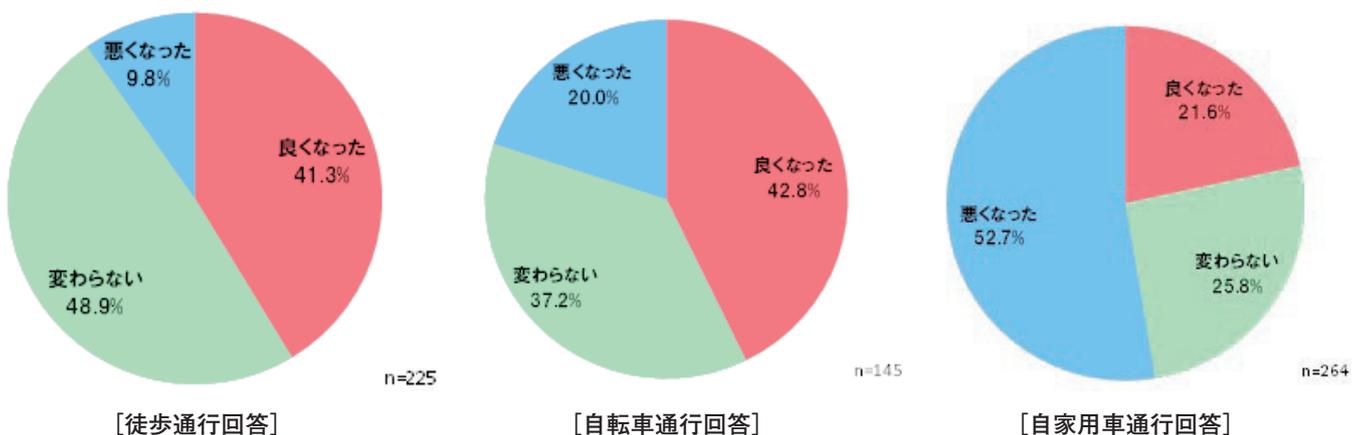
① 周辺住民アンケート

自治会を通して728人にアンケートを行い、347人からの回答がありました。（回収率47.7%）

アンケートは徒歩通行、自転車通行、自家用車通行別に通行したケースに応じて回答していただき、各々の方法で通行しなかった場合と無回答は集計に含んでいません。

徒歩及び自転車で通行された方は概ね反対の意見はありませんでしたが、歩行者の場合、横断歩道を渡る際に自転車を気にしなければならないことや、自転車通行者の場合、双方向通行だったため危険を感じたという意見がありました。

また、自家用車で通行された場合、車線が減少したことで、52.7%と過半数の方が安全面で悪くなったと感じられています。その理由としては、「道路が混雑した」「停車車両を追い越しにくかった」と回答した方が多く、車線を減少する場合は停車車両を減らすことが課題となっています。

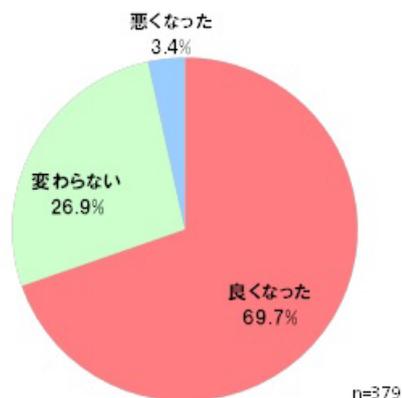


② 沿線高校生アンケート

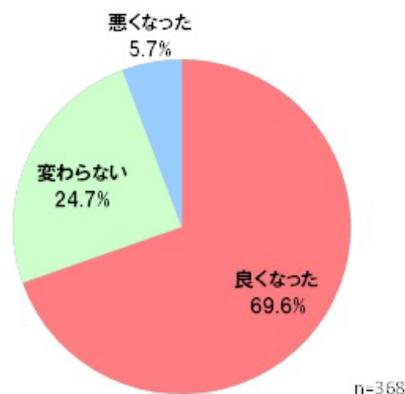
沿線に立地する佐賀商業高校の生徒にアンケートを行い、512人から回答がありました。（回収率100%）

徒歩、自転車で通行した際に安全面でどのように感じたのかを尋ね、どちらも約7割の生徒が安全面で良くなったと感じています。（無回答を除く。）その理由を見ると、自歩道内における自転車

または歩行者との接触に危険を感じていた生徒にとって、自転車道が設置され、歩行者と自転車が分離されたことが安全性の向上に大きく影響したと思われます。



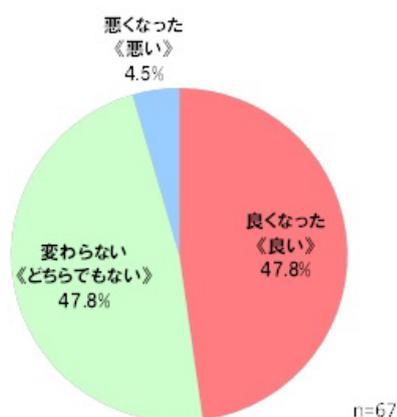
[徒歩通行回答]



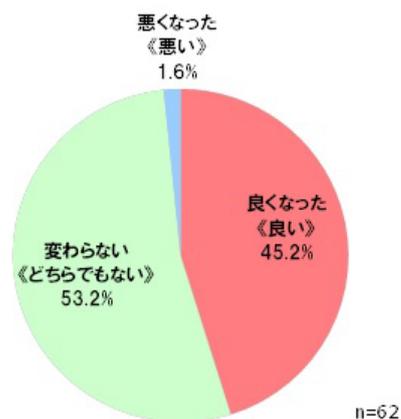
[自転車通行回答]

③ 街頭ヒアリング

市道三溝線の歩行者（67人）及び自転車で通行されている方（62人）にヒアリングを行いました。安全面について尋ねると、歩行者の47.8%、自転車通行者の45.2%が良くなったと感じており、その理由は歩行者と自転車が分離されたことがもっとも大きな理由でした。



[徒歩通行回答]



[自転車通行回答]

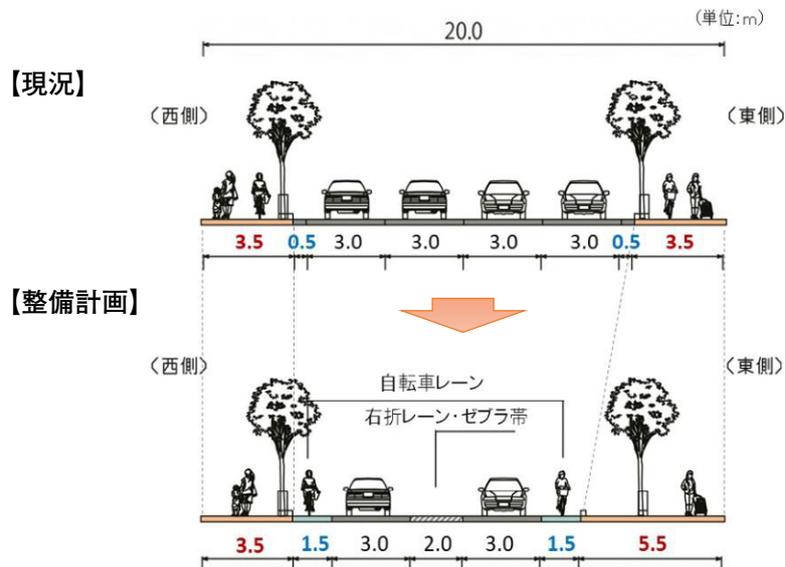
4 社会実験を踏まえた整備方針

これらの社会実験の結果を踏まえて、「市道三溝線再整備検討会」において整備方針を検討し、車線を減少して、その分の幅員を自転車レーンの新設や歩道の拡幅に充てることは十分に可能であると判断しました。（4車線→2車線）

社会実験においては、片側（東側）に自転車道を設置しましたが、双方向での通行は危険を感じるとのアンケートの意見を考慮し、両側に一方通行の自転車レーンを設置することにしました。

また、歩道の拡幅については、車線減少により生み出される幅員を両側の歩道に均等に再配置するのではなく、歩行者の通行が多い東側に割り振ることで、SAGA サンライズパーク（アリーナ等）整備後の歩行者の増加を見据え、特長ある歩道空間を創出していくことにしました。

さらに、スムーズな車両走行にも配慮し、車線中央にゼブラゾーンを設け、交差点での右折専用レーンを設置することにしました。



5 社会実験を終えて

今回の社会実験は、佐賀県内では初めてとなる現行の車線数を減少させる取組であり、身近な事例がなかったことから、周辺住民の方々への丁寧な説明を心掛けました。特に地域の要となる自治会長には、「市道三溝線再整備検討会」を立ち上げる半年前から協議を重ねてきました。

また、現在、拡幅予定の歩道空間をどのように整備していくか、整備後にどのように活用していくかについて検討する場として、沿線事業者も加わった「三溝線を活かしたまちづくり検討会」を立ち上げて協議をスタートしています。

社会実験を実施できたことや、本整備・整備後の活用に向けた協議が円滑に進んでいることは、自治会長の理解と地域をまとめるリーダーシップによるところが大きいと言えます。

社会実験前には、車線数が減少することで、「沿道の利用価値が下がる」「渋滞が発生し利便性が損なわれる」「周辺の生活道路に車が流れ込む」といった地域の不安の声がありました。こうした不安に対し、自治会長を中心とする「市道三溝線再整備検討会」を通じて、「社会実験前の交通量調査結果」、「歩道を広げて活用している他都市の事例紹介」など、丁寧な説明を心掛けるとともに、「アリーナ新設による歩行者の増加をまちづくりに活かすこと」、「安心安全な地域の憩いの歩道空間を創ろう」と語り続けたことが社会実験まで辿り着くことができた要因だと考えています。

全5回の「市道三溝線再整備検討会」でしたが、開催後は毎回「検討会だより」を発行し、自治会で閲覧してもらうことで、検討の状況やポイントを分かりやすく地域に周知することを心掛けました。また、社会実験前には、沿線の事業者等を個別訪問し、実験の目的を説明し協力を依頼するとともに、実験終了後は御礼を兼ねて個別訪問し、意見・感想を伺いました。こうした働きかけもあり、市道三溝線の再整備について肯定的な意見を多くいただけたものと考えています。

今後、歩道空間のデザインや活用方法（マルシェの開催、花壇の設置・管理等）などについて、地域の声に耳を傾けながら事業を進め、地域に愛着を持ってもらえる道路にしていきたい、道路を活かしたまちづくりを進めていきたいと考えています。



(日常)



(イベント時)



【三溝線整備イメージ】