

## 第5章 整備プランの比較と評価

これまでの検討をまとめたものが、下記及び次のページの表です。それぞれの案に長所と課題があり、何を重視するかによって評価の視点が異なります。公園坂通りの整備イメージを踏まえると、歩行者や自転車の安全性とゆとりを高められる点でB案、C案が好ましいと思われます。ただし、A案も含め、手賀沼公園・久寺家線供用開始後の車の交通動線や交通量の変化、市道 18 - 021 号への影響、車の速度や通過交通の抑制方策などについて、さらに詳細に検討する必要があります。

### A案

車が相互通行でき、沿道及び周辺宅地の生活者の車の利便性という視点からは一番評価できる案です。ただし、騒音や振動を避け、歩行者や自転車が安全・快適に通れるよう、通過交通の発生を抑え、車の速度を低減する必要があります。

北区間、南 区間の道路幅員 8 mの部分においては、片側ですが、歩道の幅員は概ね 2.5 mとなります。また、南 、 区間においては、両側歩道のうち、片側の歩道幅員が 3 mであることから、有効幅員 2 mをとって残り 1 mの範囲で低木などの植栽が可能です。

### B案

全線一方通行であることから、車の利便性は劣りますが、より歩行者や自転車の安全性とゆとりを高められます。歩行者の視点では一番評価できる案です。ただし、南から北へ向かう通過交通が発生することが考えられるため、A案と同様に通過交通の発生を抑え、車の速度を低減する必要があります。

南 、 区間では両側歩道のうち、片側の歩道幅員が 3.5mであることから、中木の設置が可能です。また植栽等を設置せず、自転車歩行者道を検討することも考えられます。

#### B - 1 案

北区間、南 区間の道路幅員 8 mの部分において、片側に幅員 3 mの歩道を設置し、反対側車道の仕上げを変えた幅 1.5mの部分歩行者の通行帯として片側歩道の機能を補うことができます。

#### B - 2 案

北区間、南 区間では一方通行の車道幅員を 4.5mとして、幅員は 2 m、1.5mと不十分ですが両側に歩道を設置している点が特徴です。

### C案

幅員の狭い北区間では歩行者、自転車の安全性を重視して車を一方通行、幅員の広い部分が多い南区間では生活者の利便性を重視して車を相互通行とした案であり、それぞれの区間においてA案、B案の特徴が出ています。

なお、車が安全、円滑に通行できるよう、一方通行区間と相互通行区間の違いを明確にすることやサイン、標識をわかりやすくすることが必要になります。

表 整備プランの比較と評価

		A案 : 全線相互通行 	B案 : 全線一方通行(上り) 		C案 : 複合案    	
		北区間、南区間が、片側歩道	B-1案 北区間、南区間が、片側歩道	B-2案 両側歩道	C-1案 北区間はB-1案、南区間はA案の組み合わせ 片側歩道	C-2案 北区間:B-2案、南区間:A案の組み合わせ 両側歩道(南区間を除く)
車の通行形態と幅員構成	歩道	北区間と南区間は片側歩道 2.5m 南、区間は両側歩道 1.5~4.0m及び3.0m	北区間と南区間は片側歩道 3.0m	北区間、南区間は両側歩道 1.5m及び2.0m	北区間は片側歩道 3.0m	北区間は両側歩道 1.5m及び2.0m
	自転車	(北 区間内に歩道が広がる部分あり)				
	車道	全区間、相互通行 車道 5.5m	全区間、一方通行 車道 5.0m	全区間、一方通行 車道 北区間 4.5m 南、区間 5.0m	北区間は一方通行、南区間は相互通行 C-1案 : 車道 5.0~5.5m、 C-2案 : 車道 4.5~5.5m	
歩道		○現状よりは歩道幅員は広がる。 北区間及び南区間では ・片側歩道となるため、歩道のない側の宅地に不公平感が生じる。	ほぼ全区間で片側に幅員 3.0mの歩道を確保でき、道上施設等の幅を1mとしても有効幅員 2.0mが確保できる。 北区間及び南区間は、片側歩道となる。そのため、歩道のない側の宅地に不公平感が生じる。 ○歩道のない側は車道内のカラー舗装等(1.5m)で十分とはいえないが機能を補うことができる。	両側に歩道が設置されるため、両側宅地の条件が比較的公平である。 北区間及び南区間について ・歩道幅員が狭く(東側 2.0m、西側 1.5m)、ゆとりある歩行空間とはいえない。	○南区間を除き、比較的余裕ある歩道が確保できる。 北区間及び南区間は、片側歩道となる。そのため、歩道のない側の宅地に不公平感が生じる。 ○歩道のない側は車道内のカラー舗装等(1.5m)で十分とはいえないが機能を補うことができる。	○南区間を除き、両側に歩道を設置できる。 北区間について ・歩道幅員が狭く(東側 2.0m、西側 1.5m)、ゆとりある歩行空間とはいえない。北区間は植栽などは設置できない。
車道		生活道路として現状どおりに利用できる。 ○現状より車道幅員が狭くなるため速度が遅くなり、歩行者、自転車の安全性が増す。 (車の交通量は現状よりは少なくなるものの、)通過交通などが一方通行案より多い。	○交通規制により車の交通量が少なくなること、一方からしか車が来ないこと、カラー舗装等の設置により速度が遅くなり歩行者、自転車の安全性が増す。 一方通行のため沿道住民の車利用に不便が生じる。(幹線道路への出入りに迂回が必要) 市道 18-021 号の通行量が多くなる。	・緊急車両(はしご車)が歩道に乗り上げて通行するための配慮が必要(路上施設のある場所には駐停車をさせない工夫)。	A案と比べて交通量が少なく、歩行者、自転車の安全性が増し、B案と比べ、南区間の車の利便性が改善される。 ○北区間を下り一方通行にすると、通過交通を抑制できる。 北区間は、一方通行のため沿道住民の車利用に不便が生じる。(幹線道路への出入りに迂回が必要) 市道 18-021 号の通行量が多くなる。	・緊急車両(はしご車)が歩道に乗り上げて通行するための配慮が必要(路上施設のある場所には駐停車をさせない工夫)。
魅力ある空間形成	植栽	○南、区間は車道幅員が 5.5mで相互通行のため、低木が妥当	○南、区間は車道幅員が 5mで一方通行のため、中木を植栽可能 ○北区間で低木を植栽可能	○南、区間は車道幅員が 5mで一方通行のため、中木を植栽可能	○南、区間は車道幅員が 5.5mで相互通行のため、低木が妥当	○南、区間は車道幅員が 5.5mで相互通行のため、低木が妥当
	無電柱化	北区間、南区間は柱状機器(コスト増)	○全区間で地上機器(ボックス型)設置可能	○全区間で地上機器(ボックス型)設置可能	北区間、南区間は柱状機器(コスト増)	北区間、南区間は柱状機器(コスト増)
	その他	舗装の高質化、街灯などのデザイン、手賀沼公園・久寺家線との接続部近くオープンスペースにおける工夫、北 区間の法面整備後の工夫など				
備考		北区間と南区間の歩道を反対側に設置することも考えられる。	北区間と南区間の歩道を反対側に設置することも考えられる。	北区間と南区間の歩道幅員の取り方を、西側 2.0m、東側 1.5mとすることも考えられる。	北区間と南区間の歩道を反対側に設置することも考えられる。	北区間と南区間の歩道幅員の取り方を西側 2.0m、東側 1.5mとすることも考えられる。