

長町・歩いて楽しい街並みづくり検討会
第4回 交通ワーキンググループ会議録

- 1 日 時 令和8年1月15日(木)15時～16時30分
- 2 会 場 太白区役所4階第2会議室
- 3 出席者
委員:阿部勝己委員、岩渕光明委員、大橋良平委員、境潔委員、佐々木隆委員、
松木晃一氏(柴山隆委員の代理)、泊尚志委員(WG座長)
オブザーバー:柿沼敏万氏、山下茜氏
コーディネーター:氏家滉一氏
太白区(事務局):まちづくり推進部長、長町地域活性化推進室長、
長町地域活性化推進室 船水主査、木皿主査
- 4 次第・資料
 - 1 開 会
 - 2 ワーキングの内容について
 - ・交通に関するこれまでの振り返り【資料1】
 - ・交通シミュレーション等の結果【資料2】
 - ・道路再整備の方向性(案)【資料3】
 - 3 意見交換
 - 4 その他
 - 5 閉 会

1 開会

2 ワーキングの内容について

<事務局より資料1～3に基づき説明>

3 意見交換

泊座長:

➤ 各委員からご質問、ご意見をいただきたい。

佐々木委員:

➤ 交通シミュレーションでは自転車の走行状況は反映されているのか。自転車が車道を走行すると、路線バスや一般車の走行速度が低下する。

事務局:

➤ 自転車の走行状況は反映されていない。
➤ 交差点の横断歩道を渡る自転車、歩行者は実測した通行量を交通シミュレーションに反映している。

柿沼氏:

➤ 宮沢橋が開通することで根岸交差点が大きく変わる。交通シミュレーションに反映しているのか。

事務局:

➤ 宮沢橋開通に伴う交差点設計の情報を交通シミュレーションに反映している。

境委員:

➤ 車の運転手の傾向として、渋滞が続けば違う道路を選択することがあると思う。そういった要素は

交通シミュレーションに反映されているのか。

事務局：

- 宮沢橋整備後については、将来交通量推計により各交差点の進行方向の割合を算出し、そのデータを交通シミュレーションに反映している。

山下氏：

- 交通シミュレーションは朝の時間帯を行っているが、昨年度の道路空間社会実験では別の時間帯についても違う要因での渋滞があったかと思う。

事務局：

- まずは、道路空間社会実験で最も渋滞した朝の時間帯における渋滞対策の検討として、交通シミュレーションを実施したところである。

阿部委員：

- 広瀬橋交差点の北西側の一方通行の道路が交差点に流入していて、旧国道4号の交通にも影響していると思う。商店街や地域の方で、その一方通行を逆方向にして、交差点に流入しないようにしても良いのではないかという声もある。

事務局：

- 一方通行道路が交差点に流入しなければ、旧国道4号の交通の流れは良くなる。

岩渕委員：

- 渋滞は様々な要素があり、道路構造を改良する以外にもできることはたくさんある。先ほど阿部委員からご意見があったように、一方通行道路を逆方向にすることで、信号の時間配分を変えることもできる。また、沿道のお店の荷下ろしの駐車も渋滞に影響があるので、沿道の有料駐車場を有効的に使う方法もあると思う。
- 将来ビジョンのロードマップ(資料1P3)と今回の道路再整備の方向性との関係性を教えてほしい。

事務局：

- 将来ビジョンのロードマップは、車線減少による道路空間再整備を想定していたもの。資料3にもある通り、車線減少は中長期的な目標としていくので、このロードマップの通りとはいかなくなった。短期的な歩行の安全対策の整備は、次年度以降に設計をはじめ、検討を進めていく。

泊座長：

- 道路空間社会実験の渋滞は、周知が大きな課題だった。最初のステップとして検討していくべきだと思う。
- 朝の時間帯の問題だけであれば、道路の時間的な運用変更もオプションの1つとして考えていくべきだと思う。しかしながら、今回の交通シミュレーションにもある通り、車線減少の方法を工夫すれば渋滞が解消する見込みがあり、時間的な運用をしなくても道路空間再整備を進めていけるという理解で良いか。

事務局：

- 交通に限らず、周知については大きな課題だと思っている。より多くの方に届く周知方法について、引き続き検討していく。
- 宮沢橋開通後の交通状況を実測し、交通シミュレーションと同じような状況が確認できれば、車線減少の社会実験等に進めていけると思っている。

佐々木委員：

- 長町に限らず路線バスのあり方を検討しているところ。
- 歩道の改良をする際は、バス停の移設が必要になるかもしれない。引き続き調整をお願いしたい。

松木委員代理：

- ドライブレコーダーやカーナビを道路の実態に合わせて活用していく方法もあると思う。

泊座長：

- 資料3のP3に公共交通の利用促進があると思うが、既存の公共交通を活用しやすくするということも記載してほしい。また、電車・バスに加えてタクシーも記載してほしい。
- 他都市のバス停では、あえてバスベイを設けなくて、後ろから来た車が追い抜けないようにするという方法もあるようだ。必ずしも道路の空間を確保するだけではないと思っている。

岩渕委員：

- 歩行者と自転車の動線分離について、自転車を車道走行にすることが必要だと思う。自転車の車道走行で自転車専用通行帯を整備する場合、バスやタクシー、路上駐車との接触の危険性がある。安全対策について、しっかり整理してほしい。

事務局：

- 国土交通省と警察庁が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を基に、自転車通行空間の安全性を検討していきたい。

泊座長：

- ガイドラインも重要だが、他都市の整備事例も参考にしてほしい。このエリアに望ましい新たな整備モデルが出てきても良いと思っている。

阿部委員：

- 商店街として、20年後、30年後を見据えたワクワクする空間にしたい。
- 将来を見据えた交通のあり方も考えるべき。旧国道4号に本当に路線バスが必要なのか。買い物専用の小さいバスを走らせる方法もあると思う。

事務局：

- 既存の空間を活用した賑わい創出については、道路再整備に関わらず進めていきたいと思っている。部分的な利活用により賑わい創出の機運を高めながら、車線減少をしたときに大々的に道路空間の利活用ができるようなビジョンを描いている。

泊座長：

- 将来的にいろいろな可能性が読み取れる基本計画にしたい。

4 その他

事務局：

- 今年度に基本計画を策定し、検討会は解散する予定である。次年度以降は各事業者とそれぞれ調整させていただきたい。

泊座長：

- 私の方からも協力をお願いしたい。

5 閉 会

(16時30分終了)