

Ⅲ－1 合意形成の実態

(1) 江東区亀戸

都市名	江東区	交通機関	自転車	走行空間タイプ	車道
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 供用開始日：平成 20 年 3 月下旬 ・ 実施主体：国土交通省、警視庁 ・ 実施区間：亀戸一丁目交差点から水神森交差点に至る国道 14 号の約 0.4km の区間。歩道は上下線それぞれに 6.0m 幅員で整備。車道は片側 4 車線（自転車道整備前） ・ 実施内容：自転車道の設置 <ul style="list-style-type: none"> ○ 片側 4 車線のうち 1 車線分の車道を自転車道に転換し整備 ○ 車道の左端に幅員 2m の自転車道を設置し、歩行者・自転車・自動車の通行空間を分離 ○ 自転車道と車道の境界には、柵・縁石などの構造物を設置して安全性向上 ○ 自転車利用の安全性を高めるために「路上駐車車両の影響を受けないこと」、自転車利用の利便性を減少させないために「自転車の通行方法を現状と大きく変えないこと」が整備を行ううえで重要だったため、「自転車道」の手法で整備 （「歩道内での分離」手法で整備を行うことも検討をしたが、歩道幅員 3.5m、自転車道幅員 2.0m の合計 5.5m 幅員が必要であり、その他に植栽帯や道路付属施設などを設置するためのスペースを考慮する必要があるために、既存の歩道幅員では整備が困難なことから断念） ・ 整備効果：整備後の自転車利用率の分担率：自転車道 74%、歩道 25%、車道 1% <ul style="list-style-type: none"> ○ 整備後の調査の結果、7 割の自転車が自転車道を走行していることが確認でき、概ね自転車道の整備効果があったと評価できる。 ○ 歩道を走行している自転車が 3 割存在しており、さらに自転車道の利用率を高めるための取り組みが必要 				
<p>The map shows the Kameido area in Tokyo. Two specific sections for bicycle lane improvements are highlighted in red: 'H19 整備区間' (H19 improvement section) and 'H20 整備区間' (H20 improvement section). The map includes street names, landmarks, and the layout of roads and bicycle lanes.</p>					
<p>図 亀戸地区自転車道の整備区間¹⁾</p>					

	<p>走行空間の分離イメージ</p> <p>【整備前】 【整備後】</p>
<p>合意形成について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・整備前に周辺の地元町会長への事業説明を行った後に、地元住民への事業説明会を実施し、合意形成を図ったうえで整備を行った。事業説明会では、渋滞・荷捌きに対する懸念が多くあったが、交差点飽和度を算定し、信号スプリットの見直しを行うこと、ならびに荷捌きが可能なように路肩の幅員を1.5mと広く整備を行うことで地元の理解を得ることができた。¹⁾ ・1~2キロの計画のうち整備できたのは400mだけであり、残る区間では、人の出入りや荷物の出し入れが困難になると沿道の店主らが反発し、整備が進まない状況である。²⁾
<p>出典</p>	<p>1) 小松武弘「道路空間の見直しによる自転車道整備について」 http://www.mlit.go.jp/chosahokoku/h20giken/program/kadai/pdf/ippan/ippan3-03.pdf</p> <p>2) 朝日新聞朝刊（2010年11月22日）、pp.31</p> <p>3) 東京都資料 江東区亀戸地区の概要 http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha08/06/060117/02.pdf</p>