

第 3 回会議における主たる意見と検討の方向

【主たる意見】

○前回の議論で、交通負荷軽減の主な動線パターンについて、パターン①とパターン②の二通りの提案がされた。

○市役所南交差点付近は、通勤ラッシュで交通が集中するため、駅への動線が二通りあると、交通処理にとって好ましい。

○コミュニティ道路へ一般車両を誘導する動線は、駅舎の近くへ車を寄せることができ利便性が高いが、狭小なコミュニティ道路に車が集中することによる、渋滞の発生と歩行者の安全確保が懸念される。

【検討の方向】

■既存の西部中継ポンプ場用地を活用したキス&ライド施設を設けることにより、東西連絡道路と一体となって市役所南交差点付近の交通負荷の軽減を図る。



西部中継ポンプ場

※キス&ライドとは、鉄道を利用する場合に駅まで自家用車で送迎してもらう方法

(2) 動線計画 ②交通負荷軽減の主な動線パターン

パターン①

国道155号⇔東西連絡道路⇔堤防道路を經由し、駅前広場にアクセスする動線



パターン②

駅東側のコミュニティ道路に新たに停車帯を設け、駅前広場（ロータリー）を經由せずして国道155号へ進む動線



【駅周辺の朝のキス&ライド需要について】

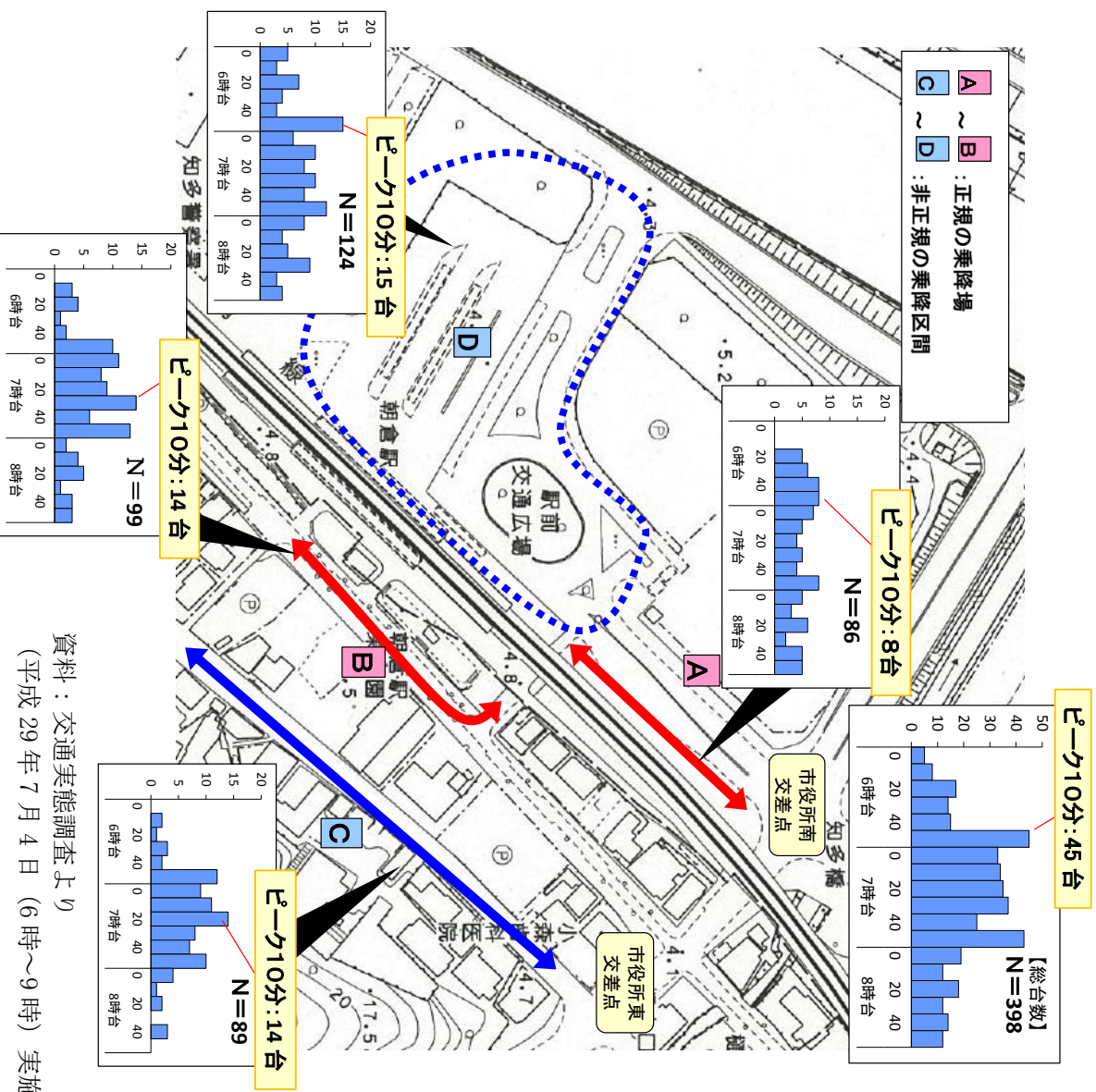
① キス&ライド需要の現状

パーク&ライド需要は6時台後半から7時台にかけて多く、特に6時50分～7時00分の間に非常に多くの需要(45台)が集中している。

市役所南交差点等の渋滞により、正規の乗降場以外でのキス&ライドが非常に多く、道路交通の安全性、円滑性を阻害している。

非正規区間でのキス&ライドは総需要の約53%と高く、過半数を上回っており、駅利用者の利便性向上及び南交差点等の交通負荷軽減のためにも、安全で円滑なキス&ライド施設が必要である。

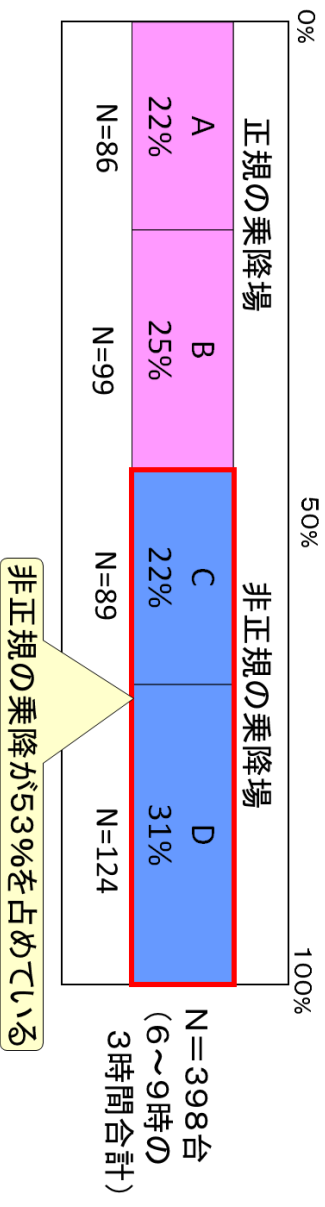
■ 調査地点別キス&ライド需要の時間変動



資料：交通実態調査より

(平成29年7月4日(6時～9時)実施)

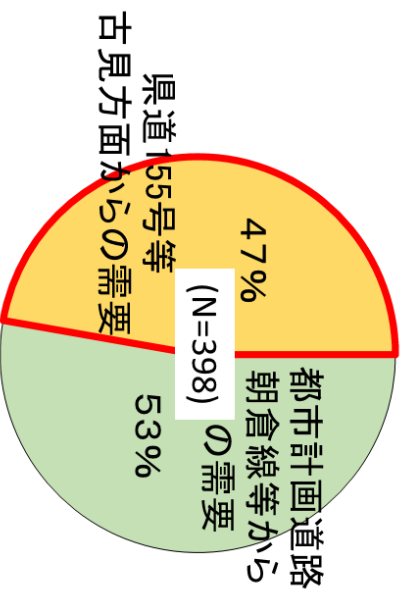
■乗降位置別のキス&ライド需要



■方面別のキス&ライド需要

方面	キス&ライド需要	備考
国道155号等古見方面からの需要 ※東西連絡道路利用によるアクセス ※ポンゾ場を活用したキス&ライド施設で対応	188台 (47%)	調査区間 B、C
都市計画道路朝倉線等からの需要 ※駅前広場内の一般乗降場で対応	210台 (53%)	調査区間 A、D

※キス&ライド需要は、6時から9時までの3時間の需要



交通負荷軽減の主な動線パターンの修正案について

パターン② (第3回会議資料P18より抜粋)

駅東側のコミュニティ道路に新たに停車帯を設け、駅前広場（ロータリー）を経由せずに国道155号へ戻る動線



パターン②修正案

駅南側の西部中継ポンプ場内に、キッス&ライド施設を整備し、駅前広場（ロータリー）を経由せずに国道155号へ戻る動線

