

## 公園坂通りの整備の方向性について

### 【この説明書の趣旨】

都市計画道路 3・4・14 号手賀沼公園・久寺家線（手賀沼公園前交差点～旧千葉銀行前までの区間）の最終段階の工事が始まり、その竣工後（供用開始後）に事業着手を予定している公園坂通り（以下単に公園坂）の整備について、皆様には沢山の疑問や不安があることと思います。そこで、市が考えている公園坂の将来ビジョンや、交通規制に関すること、将来の周辺交通体系の考え方、これからの段取りなどについて、本書にて順を追って説明をいたします。別添説明図（全体概要図）を併せてご参照ください。

### 【これまでの経緯】

公園坂の整備の考え方についての歴史は古く、市では、今から 30 年以上も前から、安全な公園坂を目指して、車両（自動車）の一方通行化を図りたいというアウンスをしてきました。平成 18 年には、市広報においても一方通行化の考え方を基本にしながら、安全な公園坂を目指していくことを掲載した経緯があります。

公園坂は、現道幅員が狭いところでは 8m から 9m 程度しかありませんが、道路西側は地形的に下り斜面地になっていることから、道路の拡幅が非常に困難な状況です。そのような条件下においてなお、歩行者にとって安全な道を目指すという命題に対処すべく、その手段として、一方通行化が考えられてきました。

公園坂の東側においては、現在都市計画道路手賀沼公園・久寺家線を整備中ですが、市の道路ネットワークの考え方においては、主としてこの手賀沼公園・久寺家線に自動車交通を担わせることとなっており、路線バスの運行ルートも手賀沼公園・久寺家線に変更します。しかしながら、都市計画道路の開通後においても、手賀沼公園前から我孫子駅までは、公園坂が最短経路であり、何も対策を講じなければ、相当量の自動車交通が依然として公園坂に見込まれてしまいます。そこで、歩行者にとって安全な公園坂を目指すうえで、一方通行化によって車道部分を減らし、その分を歩道の拡幅にあてることこそが解決策だと考えられてきました。

公園坂の整備については、道路延長がおよそ 500m もあり、幅員が狭いために、時に全面通行止めなどの措置をしながら、長期間に渡って工事を行うことが想定されます。そのことから、必然的に手賀沼公園・久寺家線の竣工、供用開始が、公園坂の整備事業着手の合図となります。現在の予定では、手賀沼公園・久寺家線の工事完了は令和 3 年度末としています。

近年において、市としては公園坂を、我孫子市の顔、シンボルロードとしてふさわしい「歩きたくなる道」として整備する考えを表明しています。

そこで、その実現手段についてですが、これまで市の考え方の基本にあった一方通行化が、果たして唯一の選択肢なのか、結論を急ぐべきではないという考えに至っています。

その理由は、

- 一方通行化は手段であって目的ではないこと
- 一方通行では、交通量は半減するが、半減しかないこと
- 沿道には多くの方が生活しており、一方通行化は多大な不便を強いることなどがあげられます。

ここで、公園坂の整備の目標を再確認すると、「歩きたくなる道」を実現することです。そのためには、公園坂に直接用事のない、通り抜けするだけの車両、いわゆる通過交通をいかに抑制するかが重要です。通過交通を抑制する手法としては、一方通行化によらずとも、他にも様々な手法が考えられます。ですから、性急に一方通行ありきという考え方は適切ではないという考え方に方針を転換しました。ちなみに、公園坂の通過交通を最大限抑制できれば、およそ現在の交通量は9割がた減らすことが可能ではないかと想定しています（都市計画課試算）。ここまで交通量を減らせれば、歩道と車道を分離したこれまでの固定された考え方から脱却し、観光地に見られるような、歩車共存型の歩行者優先道路の実現も夢ではないと考えています。

今から十数年以上も前に、公園坂整備構想市民コンペを行いました。そこでは公園坂に、さながら森のような街路樹あり、せせらぎあり、ベンチあり、小鳥がさえずるといった夢が多く語られました。さすがに、市民コンペで頂戴したそのものの実現はできませんが、込められた多くの願いの趣旨を踏まえ、実現可能な限りの整備を考えていきます。現時点における、公園坂の整備イメージについては、別添資料（整備イメージ「歩きたくなる道」をめざして）にまとめてありますので、ご参照ください。

#### 【交通規制についての手順】

特に公園坂沿道にお住まいの方は気になると思いますが、交通規制の実施に至るまでの手順についてご説明します。前述のとおり、一方通行化は選択肢のひとつではありますが、その他の手法も時間をかけて検討をしていきます。しかし、道路交通法による交通規制は最終手段であり、交通規制によらずに通過交通を抑制できれば、それが理想であると考えています。

そのことから、公園坂については、当面の間これまで通り相互通行として供用します。併せて、道路交通法に基づく規制によらない方法によって自動車交通を

手賀沼公園・久寺家線に転換していく方策について検討を進め、手賀沼公園・久寺家線の供用開始に合わせて実施していきます。これらの効果について、経過観察しながら、どうしても規制の手段に頼らざるを得ないと判断した時には、いよいよ交通規制の実施にむけて努力させていただく、このような手順で進めていく考えです。なお、一方通行など、交通規制の種類によっては、規制の影響を直接受ける全ての住民世帯の同意が必要とされています。

#### 【手賀沼公園前交差点の新しいかたち】

手賀沼公園前交差点は、手賀沼湖畔を東西に走る都市計画道路 3・5・15 号 根戸新田・布佐下線（手賀沼ふれあいラインという愛称で呼びます）に対して、公園坂と、さらに手賀沼公園・久寺家線が交差するようになります。南北方向の自動車交通については、公園坂から、手賀沼公園・久寺家線に転換していくという考え方から、道路の主従関係としては、手賀沼公園・久寺家線が主であって、公園坂は従の関係になります。安全な交差点を設計する際に、重要とされるのは、交差する道路の主従関係を明確にすることです。この場合において、一般的に採用されるのは、主の道路に対して、従の道路を直角に近いかたちで「T」の字でぶつける考え方です。公園坂と手賀沼公園・久寺家線では、手賀沼公園・久寺家線が主道路となりますから、公園坂を、手賀沼公園・久寺家線に 90 度に近いかたちで接続します。その後、手賀沼公園・久寺家線を手賀沼ふれあいラインに対して 90 度に近いかたちで接続します。結果として、手賀沼公園前交差点の形状としては、別添説明図（全体概要図）に掲載したイメージイラストのような連続 T 字交差のかたちとなります。なお、公園坂と手賀沼公園・久寺家線の接続部は、手賀沼公園・久寺家線から手賀沼ふれあいラインに向かう右折レーンの区間に当たることから、事故の多発が想定されるため、現在、交差点の安全対策について、警察と協議中です。この件については、協議が整い次第、別途、あらためて道路課から関係自治会等に説明を行っていきます。

#### 【公園坂の整備の今後の段取り】

公園坂は沿道にお住まいの方々にとって、大切な生活道路であると同時に、我孫子市民 13 万人の大切な将来の財産でもあります。その見地から、市では公園坂を我孫子市のシンボルロードとして、「歩きたくなるみち」を目指して整備を進めていきます。交通形態としては、車両の通行は基本的に、公園坂沿道にお住まいの方々及びその関係車両に限るかたちを理想とし、歩車共存型で歩行者優先の道路を目指します。

実行の手順は次の通りです。

- ① 令和4年度スタート予定の都市計画マスタープランに、我孫子市民の財産としての公園坂の将来ビジョンを描きます。
- ② 手賀沼公園・久寺家線の供用開始までに、公園坂から通過交通を効果的に抑制する手段について検討し、手賀沼公園・久寺家線の供用開始に合わせて実行するよう、準備を進めます。
- ③ 路線バスの運行ルートの変更について調整を進め、その時期等については予定が明らかになり次第、周知していきます。
- ④ 「歩きたくなるみち」の実現にむけて、無電柱化も含めて検討を進めていきます。
- ⑤ 手賀沼公園・久寺家線の開通後は、適切な交通制御を行いながら、公園坂の交通状況の経過をおよそ2年程度観察します。（その間、公園坂は相互通行）
- ⑥ 交通状況の経過を見ながら、必要に応じて適切な交通規制を検討するとともに、「歩きたくなるみち」を目指した公園坂の整備事業に着手します。

市では、今後公園坂の整備について、沿道にお住いの皆様方の生活を考慮しながら、我孫子市のシンボルロードとして将来の財産といえる魅力的なみちになるよう、整備を検討していきます。今後ともご理解とご協力をお願いいたします。また、現在市では都市計画マスタープランの見直し作業を実施しており、その中で、令和3年度には、公園坂の将来ビジョンを広くお示しする予定です。パブリックコメントも実施しますので、よろしく申し上げます。

【担 当】

- ・公園坂の将来ビジョンに関すること  
都市計画課

- ・公園坂の工事、交通規制、交通制御に関すること
- ・都市計画道路3・4・14号手賀沼公園・久寺家線の整備に関すること
- ・路線バスの運行ルートに関すること  
道路課