

古賀駅東口

道路の断面構成の考え方について

---

# 道路の断面構成の考え方

## (1) 安全性等を考慮し比較的低速の設計速度を設定

- ・ 駅前までの区間は短かく、かつカーブが多い。
- ・ 自動車交通量は比較的多くなく4種3級の道路である（道路構造令基準）  
→安全性等を考慮し、設計速度を30kmで設定

## (2) 自転車は車道脇での走行（及び歩道における自転車通行可）を想定

- ・ 設計速度が比較的低速であり
- ・ 自動車交通比較的多くない  
→自転車レーン設置しない

## (3) 歩道幅員は道路構造令基準とする

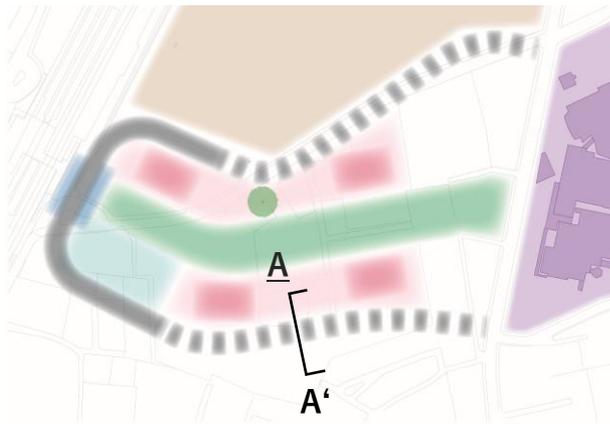
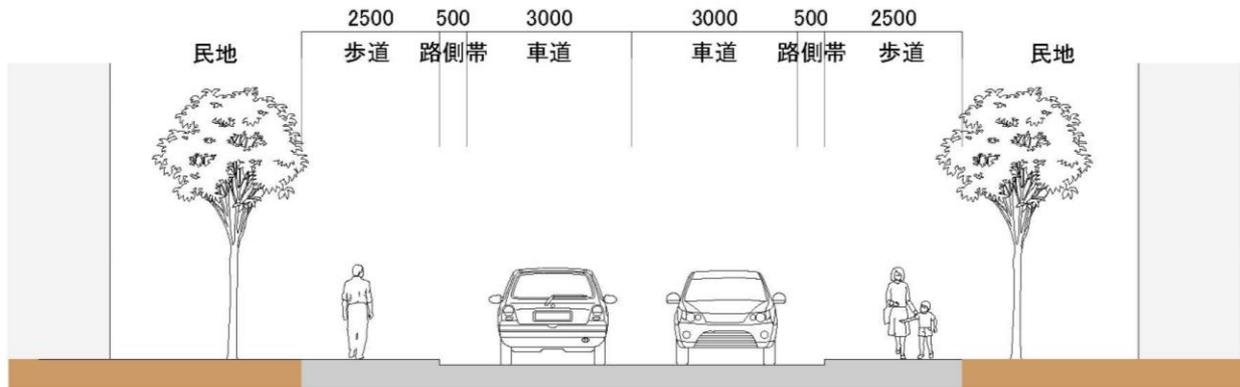
- ・ 歩道は構造令基準の有効幅員2.0mを確保する
- ・ 開発地の多くにおいて敷地規模の大きい土地利用が想定されるため、歩道と壁面後退による歩行空間の充実や緑化の誘導を想定する

※駅から生涯学習センターへの歩行者動線の中心は軸となる公園を想定

# モデル的な断面構成

## (1) A-A'断面

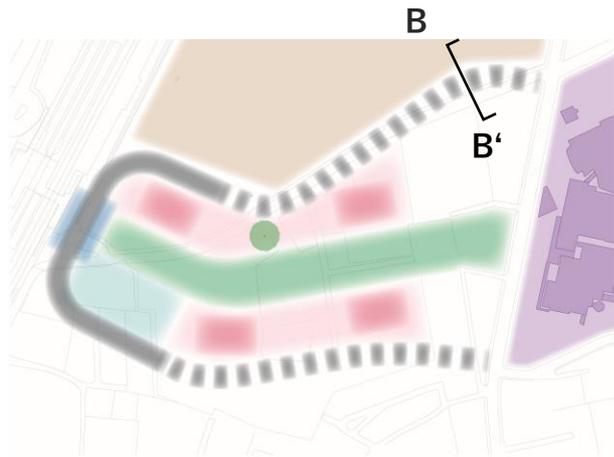
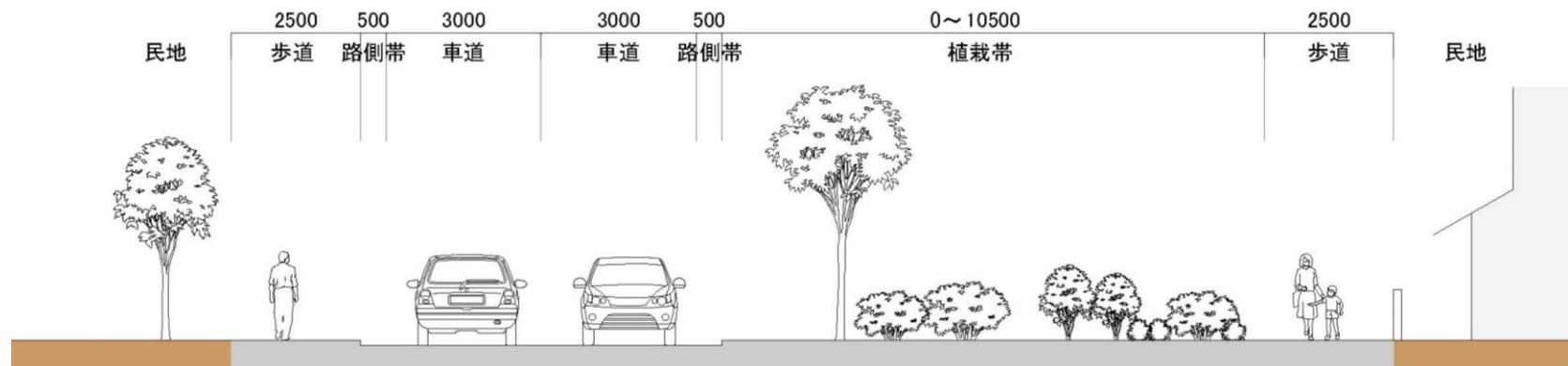
- ・道路構造令に基づく車道、歩道の幅員を確保
- ・植栽については、民地側の設えや道路の幅員構成とあわせて今後検討



# モデル的な断面構成

## (1) B-B'断面

- ・ 既存道路と新規道路の線形のズレによる膨らみ（交差点部の取付け角度の改善により発生）を植栽帯とすることで、既存民地との緩衝帯として機能させる
- ・ 北側の植栽については、民地側の設えや道路の幅員構成とあわせて今後検討



# モデル的な断面構成

## (1) C-C'断面

- ・ 駅側の歩行者空間は現駅舎から8m程度確保（※鉄道等との境界の整理は別途必要）
- ・ 東側の歩行者空間は、公園空間と一体的に確保
- ・ 曲線部拡幅による道路幅員の広さを利用し、キスアンドライドの停車帯を確保

