

6. 道路の移動等円滑化基準附則（経過措置）の活用事例

6.1. （附則2）歩道に代えて車両速度抑制対策を実施して歩行空間を確保した事例

※経過措置の活用にあたってはP95の適用条件等を参照

(1) 路側帯のカラー化

富士宮市にある富士宮駅周辺地区では、北側には市役所をはじめとする公共施設や商業施設、南側には大規模商業施設や医療施設が存在しており、重点整備地区に設定されている。

生活関連経路である市道北町宮町線は、幅員が狭いため両側にカラー舗装することが困難だったため、片側のみカラー舗装とした。元々速度規制30km/hの道路であり、自動車の減速については課題となっていなかったため、ラバーポール等速度抑制策については検討対象外であったが、歩行空間確保のため電柱の移設等を行うことでカラー舗装化を実現させた。

なお電柱の移設については、移設申請及び移設先（民地）の交渉は富士宮市で実施し、移設費用は東京電力（株）が負担した。

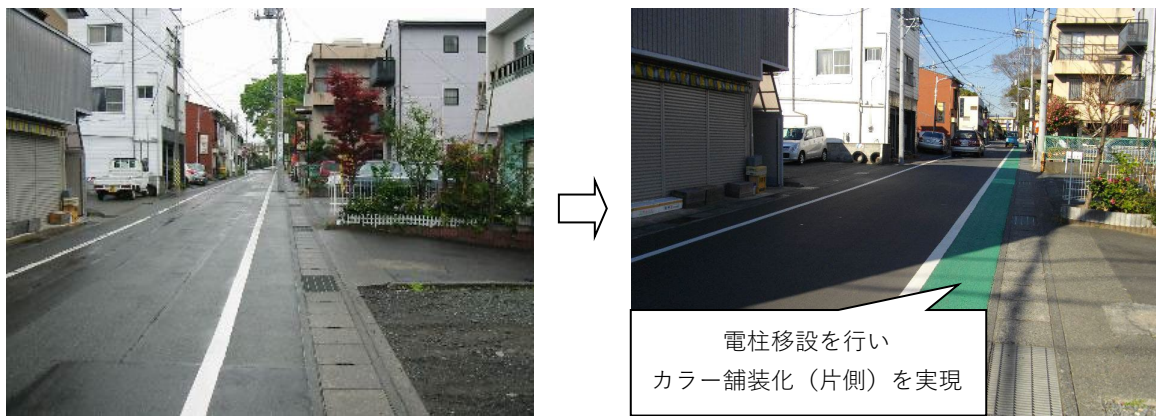


図 6-1 整備前後の状況（富士宮市の事例）

出典：富士宮市資料

また、下関市の旧菊川町にある「きくかわにぎわい地区」は、バスターミナルを中心に温泉街や商業施設などを含んだエリアで、重点整備地区に設定されている。

その他の移動経路に設定されている市道田部船場線では、道路拡幅や一方通行化による車道の一車線化等の検討も行ったが、店舗や住宅が連担しているため、現状の沿道利用を変えずに幅員構成の見直しをする整備手法を採用した。そこで、安全・安心な歩行空間の創出に向け、歩車分離構造や片側歩道整備との比較を行ったが、センターラインを除去することによる車両速度の抑制、路側帯の薄層カラー舗装による歩行空間の視認性の向上、走行車両への注意喚起による安全性の向上の観点から、歩車非分離の経過措置を適用することとした。

歩行空間の平坦性を確保し、路側帯を拡幅、カラー化したことで、歩きやすい歩行空間が実現し、児童が安心して通学できるようになったという声が寄せられている。

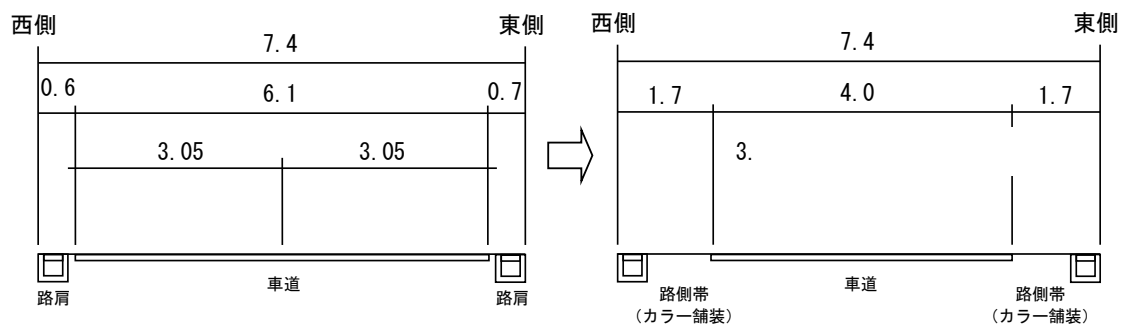


図 6-2 整備前後の標準断面図（下関市の事例）

出典：下関市資料



写真 6-1 整備前の状況（下関市の事例）



写真 6-2 整備後の状況（下関市の事例）

出典：下関市資料