

⑮【複数年度(2年目)】グリーンスローモビリティの普及下における歩行者利便増進道路制度に関する社会実験(福島県会津若松市)

1. 実験概要、留意すべき項目

- 歩行者利便増進道路制度の活用を検討している路線で電動車椅子等のモビリティの安全性等を検証する。
- 今後、これらのモビリティが普及していくことが予想されることから、当該検証で得られたデータにてバリアフリー施策を検討できる取組みとなること。

2. 実験内容、実験結果

①人を中心とした回遊しやすいウォーカブルな道路空間づくり

⇒自動車の減速効果は、マルシェ(歩車共存)、プチマルシェ(歩車共存)、看板のみがある場合、路面装飾のみがある場合の順番で効果が大きい

②歩行補助モビリティの導入

⇒電動車椅子は、幅員を最低1400mm確保すれば、民地へはみ出すことなくすれ違いが可能

③民地と道路空間の活用

⇒大々的な賑わいコンテンツ(マルシェ)のみならず、比較的規模が小さい賑わいコンテンツ(プチマルシェ)でも賑わいを生むことが可能



電動車椅子のすれ違い状況



賑わいコンテンツ開催状況

3. 意見と検討、対応方針

意見

実験の考え方として、通過交通の平均を30km/h以下に下げるとはせず、30km/h以上の通過交通を無くす視点で取り組んでいくと良いと思う。

速度超過すると表示が出るパネル等でドライバーへ取り組みを見える化するアイデアも良いと思う。

意見に対する検討、対応方針

ほこみち指定後に速度規制をかける方向でも検討を始めている。なお、現行の規制は40km/hである。

取り組みの視覚的な見える化についても今後取り入れていければと思う。

⑮【複数年度(2年目)】グリーンスローモビリティの普及下における歩行者利便増進道路制度に関する社会実験(福島県会津若松市)

4. 本格実施に向けた課題、今後の取り組み予定

課題	対応方針
最低限の車両通行幅で狭く設置をしていたが、路上駐車が多く、誘導員がつかないと自動車通行区分を塞いでしまう事態があったため、対応策について検討が必要である。 歩行空間内の自転車侵入が歩行者にとって危険要素となっているため、対策が必要である。	令和5年度末に通過交通減速のため路面標示の設置を予定している。
歩行者からは日除けを求める声が多かった。 通行区域の明示がないと、歩行者・自転車共に通行位置が分からなくなることがあったため、明示方法について検討が必要である。	誘導区域指定に際して、賑わい創出に資するコンテンツ内容について、検討・試行を予定している。

5. 今後のスケジュール

- R6年度～ 今後の取組みについてオーソライズ(地域住民、地域事業者)ワークショップ開催(ビジョン設定、賑わいコンテンツ検討)
地元主導での運営体制検討・確立(人材・費用面・役割分担)
賑わいコンテンツ展開(改善点があれば都度修正)
ほこみち制度の本格実施

6. 制度改正、マニュアル作成、全国展開に向けた提案

- 本実験では、歩行者と自転車の分離について、走行区分を看板にて示した。実験エリア内では自転車を車道に概ね誘導できており、効果を示したと考える。ソフト対策として手軽なため、他事例でも活用してほしい。
- 道路敷地上に設置する看板等については、基本的に交通規制と誤認する絵柄(似通ったピクトグラムなど)を避けて作成することで、警察との合意がしやすくなる。
- 実験中は近くに倉庫を借りて物品の管理をしていた。常設型でない誘導区域利用の際は、撤去再設置を繰り返すため、同様に近くに倉庫を確保した方が良い。