# 地方都市におけるほこみち制度の活用方策に関する研究

20-3A370　宇田川 優介
指導教員：西村 亮彦

近年，コロナ渦の影響で，道路空間に求められるニーズが多様化している．国土交通省では，まちなかの道路空間における賑わいを創出するため，2020年に歩行者利便増進道路制度（以下，ほこみち制度）を創設・導入して以来，特に地方都市においてほこみち制度活用の需要が高まっている．本研究では，歩行者中心の道路空間の創出が望まれる会津若松市・大町通りを対象に，自動車の走行環境や歩行環境に着目しながら，交通量の多い地方都市におけるほこみち制度の導入に資する知見の獲得を目指すものである．調査・分析の結果，地方都市におけるほこみち制度の導入にあたっての課題を明らかにするとともに，導入に向けたいくつかの解決方策を見出すことができた．

*キーワード:歩行者利便増進道路, ほこみち制度, 道路空間の利活用, 歩車共存*

## １．はじめに

### ⑴ 研究の背景と位置づけ

コロナ禍で道路空間に求められるニーズが多様化する昨今，限られた道路空間を最大限活用するための工夫が必要とされている．そこで，国土交通省は賑わいのある道路空間を創造するため，道路占用許可を柔軟に受けることができる「ほこみち制度」を 2020 年 11 月に創設した．

ほこみち制度の指定を受けるためには，①道路区域内に歩行者の滞留空間を確保し整備又は誘導を行うことで利便の増進，地域の活性化が望めること，②都市機能の配置状況や沿道の利用状況等を勘案し，利便の増進をすることに適していること，③歩道等について歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するために十分な有効幅員を確保できること，④沿道住民や関係地方公共団体など関係機関との理解が得られていること等の条件を満たしている必要がある．2023 年 6 月現在，大都市の都心部を中心に全国 119 路線がほこみち指定を受けている．しかしながら，地方都市では上記の条件を満たすことができない場合も多く，ほこみち指定にあたり歩行環境の不足や交通安全が課題となっている．

福島県会津若松市では，かつて城下町の目抜き通りとして市民生活を支えてきた大町通りを再生するべく，2023年4月からほこみち制度活用に向けた歩行者中心の道路空間創出に取り組んでいる．しかしながら，交通安全や歩行空間の確保など，懸念事項も少なくない．

道路空間の利活用に関する研究は少なくない．一方，ほこみち制度の活用事例に関係する研究は少なく，ほこみち制度導入前後における歩行者の滞留行動や通行量の変化を調査した木村ら[1] などがわずかに散見されるのみで，その多くが大都市都心部におけるほこみち制度の活用方策に関するものである．

本研究は，地方都市の交通量が多い道路空間を対象に，ほこみち制度導入の可能性を，社会実験を踏まえて検証する研究である．

### ⑵ 研究の目的

本研究では会津若松市の大町通りを対象に，①交通状況や歩行環境の現状を把握した上で，②ほこみち制度活用に向けた社会実験の実施とその効果検証を通じて，③地方都市におけるほこみち制度の適用の可能性を見出すことを目的としている．

### ⑶ 研究の対象

本研究では，福島県・会津若松市の中心市街地を南北に貫く「大町通り」を対象とする．

**写真-1・2** 大町通りの様子

### ⑷ 研究の方法

１章：はじめに
２章：会津若松市・大町通りの現況把握
３章：地方都市におけるほこみち活用の検証（大町通りでほこみち活用に向けた社会実験の実施）
４章：社会実験別の比較・分析
５章：まとめ・考察

## ２．大町通りの現状の把握

### ⑴ 歩行環境の空間構成に関する調査

大町通りの幅員構成について，詳細な寸法を実測し，

調査結果を基に断面図を作成した(図-3)．歩道幅員が狭く，歩行空間が不十分である上に，路肩にわずかな段差がついていることが，円滑な歩行の阻害要因となっていることが分かる．

図-3 大町通りの断面図（ロータス前）

### (2) 自動車の走行状況に関する調査

大町通りにおける自動車の走行状況を把握するため，「ロータス前」と「熊野神社前」の2ヶ所において，平日の12時台と15時台に，動画撮影とスピードガンによる速度計測を実施した（図-4）．自動車の速度の変化，及びブレーキの有無とその要因についてデータを集計し，グラフ化した（表-1）．

時間帯や場所による速度の変化はあまり見られず，ほとんどの車が減速していないことが分かった．また，減速している車も減速はしているものの，スピードに大きな変化は見られなかった（図-①・④）．ブレーキについても，ほとんどの車がブレーキを踏まずに通過していることが分かった（図-②・⑤）．

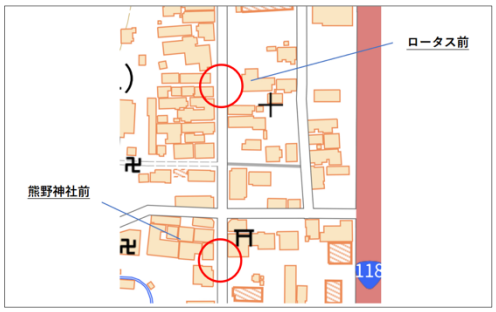



図-4 調査箇所の位置

## 3．大町通りにおける社会実験

5月と7月の2回，大町通りでほこみち制度の導入に向けた社会実験を計画・実施した．滞留空間の創出と自動車の速度抑制にあたり，片側狭さくと両側狭さくでの違いを見るため，ロータス前では片側狭さく，熊野神社前では両側狭さくのレイアウトとした上で，それぞれ複数パターンのレイアウトにおける自動車の走行状況や歩行者行動を把握することとした（図-7～12）．

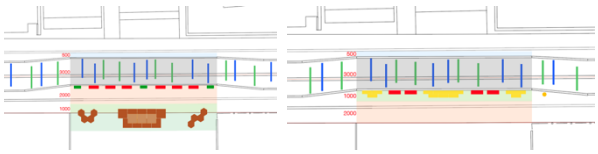


図-7・8　5月のレイアウト（ロータス前｜左:A・右:B）

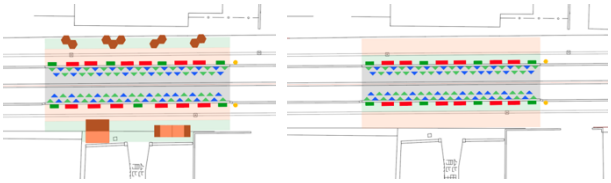


図-9・10 5月のレイアウト（熊野神社前｜左:C・右:D）

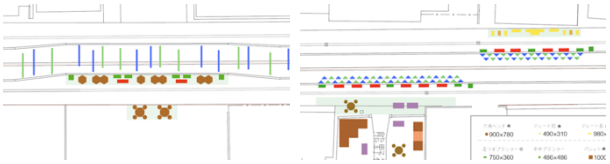


図-11・12 7月のレイアウト
（左=ロータス前:E，右=熊野神社前:F）

### (1) 5月の実験結果の整理

5月の社会実験における自動車の速度，ブレーキの有無と要因についてデータ集計を行い，グラフ化した（表-1）．路面装飾による減速効果と什器類を用いた狭さくによる減速効果を評価するため，路面装飾のみの場合と什器類を設置した場合を比較した．

自動車の速度については，ロータス前・熊野神社前いずれの区間においても，什器類を用いた物理的狭さくによる大きな減速効果が確認されるとともに，路面装飾についても僅かながら減速効果が確認された（図-⑦・⑩・㉕・㉘）．

ブレーキの有無に着目すると，ロータス前・熊野神社前いずれの区間においても，路面装飾のみの場合よりも什器類を設置した方がブレーキ率が高く，特にロータス前では什器類の有無によってブレーキ率に大きな差が見られた．この理由として，熊野神社前は両側狭さくで線形が直線的なのに対し，ロータス前は片側狭さくで線形がクランク状に曲がっているため，什器類との接触・衝突を回避するため，よりブレーキを踏んだことが考えられる（図-⑧・⑪・㉖・㉙）．

### (2) 7月の実験結果の整理

7月の社会実験においても5月同様，自動車の速度，ブレーキの有無と要因ついてデータ集計を行い、グラフ化した（表-1）．什器類を用いた狭さくや沿道の利活用だけでなく，人流量の増加に伴う減速効果を評価するため，マルシェ等の賑わいコンテンツを実施した．

ロータス前・熊野神社前いずれの区間においても，計測した時間帯の中で最も人流量が多かった12時台が最も平均速度が遅く，人流量が減少するにつれ自動車の速度が速くなっていることから，人流量の増加による減速効果が確認された（図-⑬・⑯・㉛・㉞）．

ブレーキについては，2カ所とも時間帯によるブレーキ率に大きな変化は見られず，ブレーキの要因につい

ても大きな差は見られなかった．この理由として，通りの人流量が多かったため，実験区間より手前から速度を落としていたのではないかと推測される（図-⑭・⑮・⑰・⑱・㉜・㉝・㉟・㊱）．

また，マルシェ等の賑わいコンテンツの実施に伴い，滞留行動について調査を行った．ロータス前では民地側の什器よりも車道側にある什器を利用する人が多かった．一方で熊野神社前では，車道側の什器を利用する人はほとんどおらず，神社境内の什器を利用する人が多かった（図-13）．車道側を利用した人が多かったロータス前では，什器利用者が運転者への注意喚起を促したため熊野神社前よりもブレーキ率が高くなったことが推測される（図-⑭・⑰・㉜・㉟）．なお，ロータス前に比べて熊野神社前の方が滞留時間が長く，什器の種類やコンテンツの内容によって，異なる賑わいを創出できることが分かった（図-14）

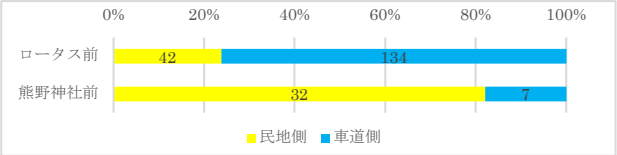



**図-13** 車道側/民地側での什器利用の割合

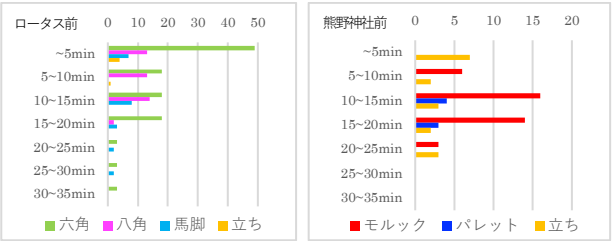



**図-14** 利用時間別の各施設利用者数

## 4．実験結果の比較・分析

自動車の速度について，路面装飾だけの場合は，道路の線形に関わらず，僅かな減速効果が認められるに止まった．一方，什器類による狭さくを行った場合には，平均速度や減速率に大きな変化が見られた．什器類による狭さくに加え人流や滞留行動による賑わいが生まれた場合，減速率に更なる変化は見られなかったが，平均速度には変化が見られた．この結果から，平面的な視覚要素よりも立体的な物的要素の方が自動車の速度に影響を与えることが推測される．また，人流や滞留行動の増加により自動車の歩行者に対する注意がより喚起されることが分かった（図-①・⑦・⑬，④・⑩・⑯，⑲・㉕・㉛，㉒・㉘・㉞）．

ブレーキの有無についても，路面装飾だけの場合は，ブレーキ率が僅かに上昇するに止まった．5月と7月の結果を比較すると，いずれの区間においても人流や滞留行動の増加に伴いブレーキ率が減少していることから，人流や滞留行動が増加するとより手前から減速して走行するようになることが推測できる．また，両側狭さくの方が圧迫感がありブレーキ率が高くなると予想していたが，両月とも片側狭さくであるロータス前の方で大きな変化が見られた．このことから，狭さく方法の片側/両側に優劣はなく，寧ろ車道の線形をクランク状にしたことが運転手の心理に影響を与え，ブレーキ率を大きく変化させたものと考えられる（図-②・⑤・⑧・⑪・⑭・⑰・⑳・㉓・㉖・㉙・㉜・㉟）．

ブレーキの要因については，現状ではほとんどの自動車がブレーキを踏まず，踏んだとしても路上駐車や路上駐車をよけるためのブレーキが主体であった．しかし，什器類による狭さくを行ったことで路上駐車を防ぐことができ，歩道を走る自転車が車道を走るようになったことで自転車等に対する注意が喚起されることが分かった（図-③・⑥・⑨・⑫・⑮・⑱・㉑・㉔・㉗・㉚・㉝・㊱）．

## 5．まとめ・考察

大町通りでは，ほこみち制度の導入にあたり，歩行空間が不十分であることや自動車優先の道路環境となっていることが課題となっている．

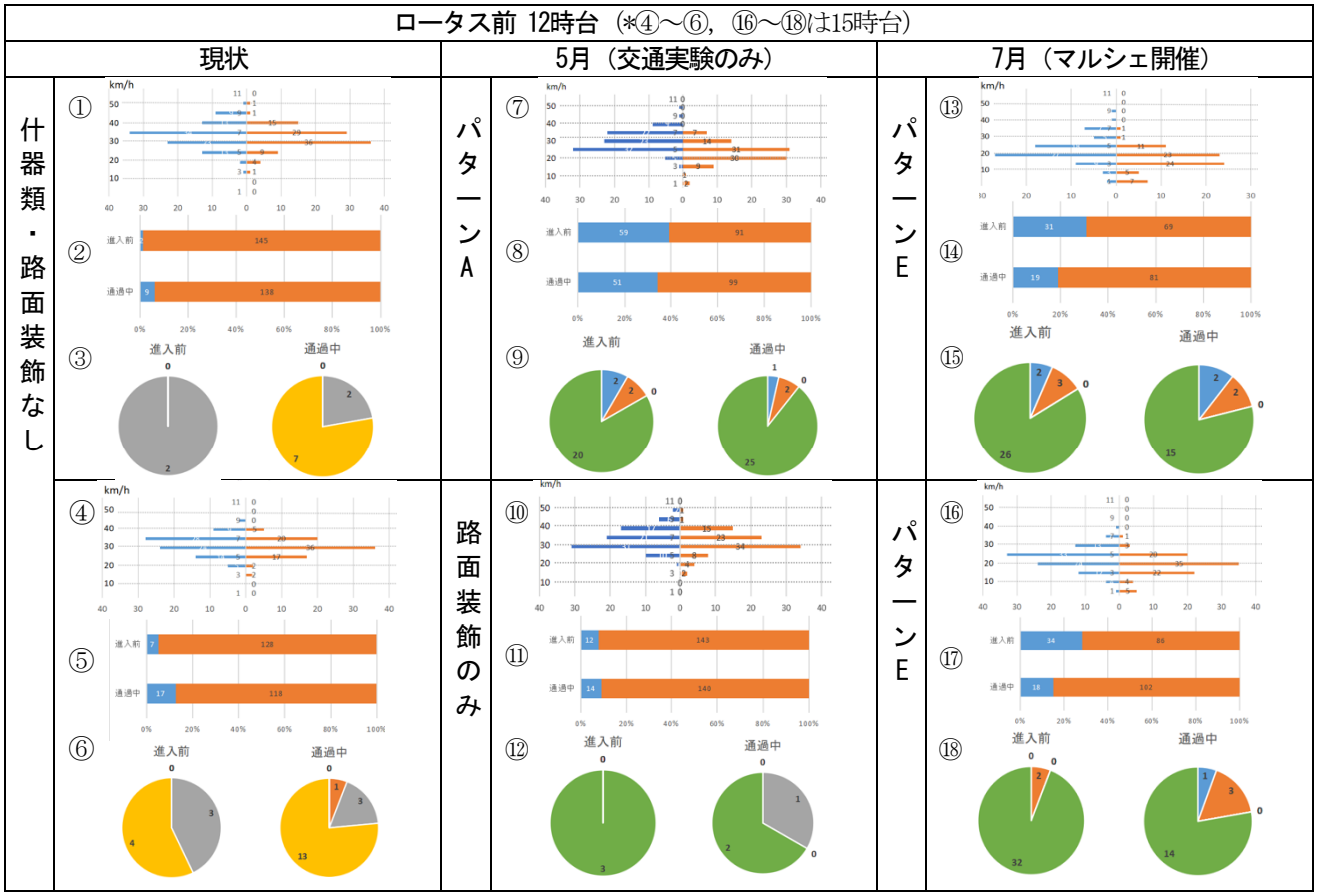
5月と7月の実験結果から，物理的な狭さくを行うことで路上駐車を防ぐことができ，自動車の速度を抑制することが可能であることが分かった．また，狭さく方法の両側/片側による効果の違いは見当たらなかった．部分的に車道の線形を変形して歩行空間を拡張するとともに，什器類等による物理的狭さくを行うことで，歩行者が車道側を利用できるようになり，歩行空間や自動車の走行環境の改善につながることが分かった．また，このようにして道路上に賑わいが生まれることで歩行者の安全性がさらに向上することが推察される．具体的な幅員構成については，大町通りについては，今回の実験を通して1.0～1.5mほど車道の一部を活用しても，交通安全上の支障はないものと考えられる．

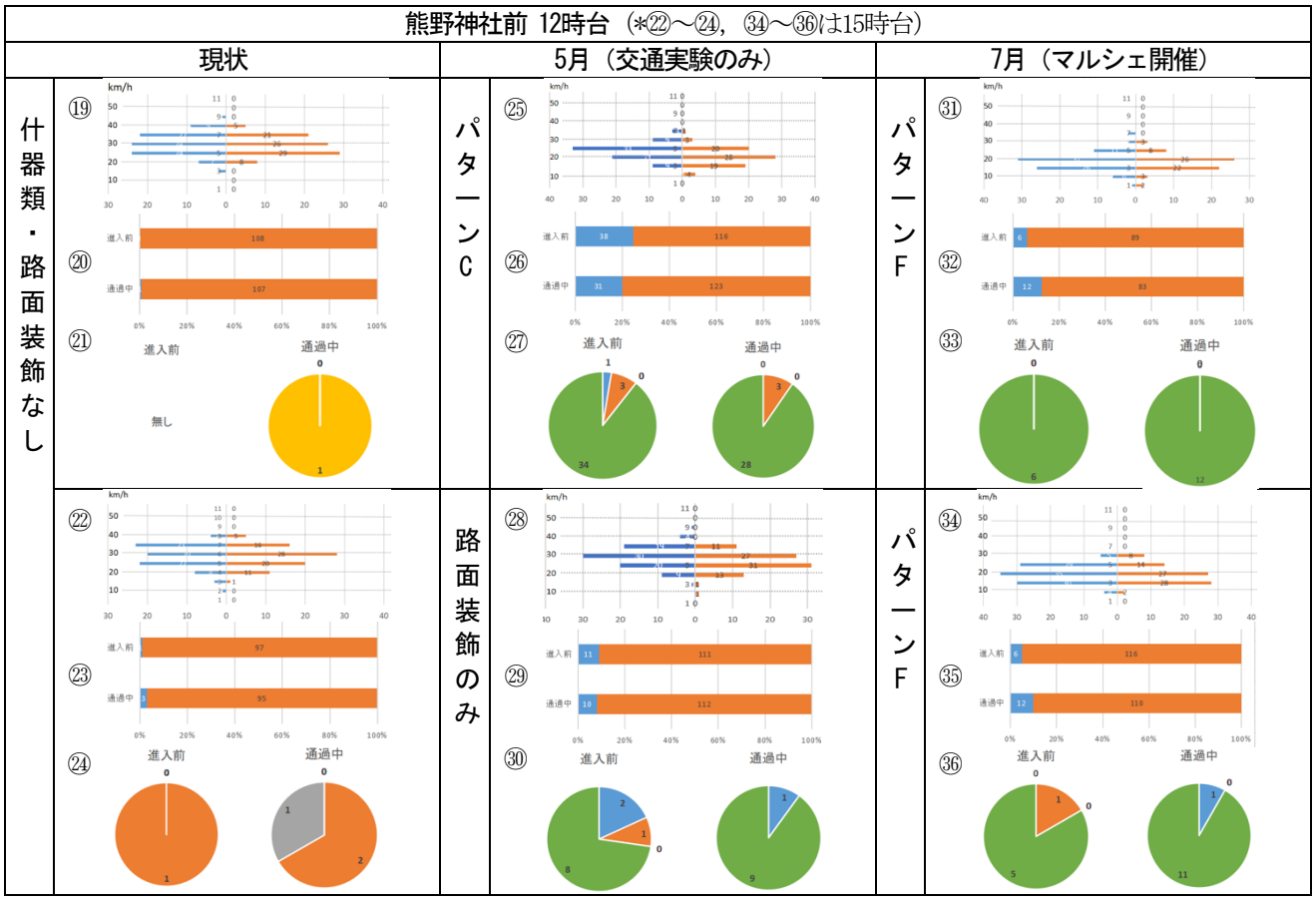
以上を踏まえ，歩行環境や自動車の走行環境に課題のある地方都市においては，①民地の活用，及び②車道線形の変更とそれに伴う物理的狭さくの設置を行うとともに，③賑わいを増加させるため地域や沿道の店舗が一体となりイベントなどを行うことで交流機能を強化することが，歩行環境や自動車の走行環境の改善に有効であると考えられ，地方都市におけるほこみち制度の導入の可能性を高められることが考えられる．

### 参考文献

1) 木村優輝，嘉名光市，蕭耕偉郎：大阪難波地区・御堂筋の道路空間再編社会実験区間における通行・滞留行動の実態，日本建築学会技術報告書，No.28／Ⅳ-70，pp.1471-1476，2020

表-1 交通調査の結果




上段：自動車の速度 ■ 進入前の最高速度 ■ 通過中の最低速度　　下段：ブレーキの契機

中段：ブレーキの有無 ■ あり ■ なし

■ 1. 歩行者接近　■ 2. 自転車接近　■ 3. 路上駐停車
■ 4. 1~3以外の理由　■ 5. 判断不可　■ 6. その他（実験の効果）