

＜京都市：「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験＞

施策名：「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験

取り組みの背景

世界に誇る歴史都市・京都の魅力と活力が凝縮した歴史的都心地区において

- ・子供からお年寄りまですべての人が「安心安全で快適」に暮らせるまち
 - ・市民も国内外の観光客も、京都を愛するすべての人が「ゆったりと」買い物や散策を楽しめるまち
- を実現するため、「歩いて楽しいまちなか戦略」を検討・実施

目的・ねらい

- 協議会・社会実験を通じた合意形成
- 歩行者と公共交通を中心とした施策展開

取り組みの経緯

2003年 「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン策定
 （この中で、都心のトランジットモール化を含めた取組を推進）
 2006年 「歩いて楽しいまちなか戦略」協議会発足

主体・広報・費用

京都市

実施概要

実験メニューと実施スケジュール

	10/5 (金)	10/6 (土)	10/7 (日)	10/8 (祝)	10/9 (火)	10/10 (水)	10/11 (木)	10/12 (金)	10/13 (土)	10/14 (日)
①通過交通の抑制 ・歴史的細街路における車両通行禁止 ・東洞院通における北行き一方通行 ・歩車共存道路化			周知・PR					(17時～20時)	(12時～20時)	
②ゆとりのある歩道の実現 ・賑わいと華やきを感じさせる四条通における歩道拡幅＋トランジットモール（路線バス・タクシーのみ通行可）			周知・PR					(17時～20時)	(12時～20時)	
③歩行者と自転車の共存 ・臨時駐輪場の設置 ・放置自転車の撤去 ・マナー向上啓発			周知・PR				(主として7時～21時)			
④より便利なバスサービスの実現 ・バス停集約及びバスベイ設置 ・100円バスの活用 ・小型バス『ボンチョ号』での運行								(17時～20時)	ピーク時の増発 (12時～20時)	
⑤共同荷さばき場の設置			周知・PR				(9時～21時)			
⑥快適に來街できる方策の実現 ・KICSとの連携 ・地区周辺駐車場への案内誘導										
⑦広報・周知										
交通実態調査・アンケート調査								○		○

＜関連メニュー1＞
 四条通地下通路の一部スペースを利用した「駐輪場ブース」のイメージ展示をあわせて実施
 （10/12～10/14の3日間）

＜関連メニュー2＞
 河原町三条から京都駅を結ぶ夜間バス「かわらまち・よるバス」の運行を開始
 （12/1スタート）

出典：『「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験 実施概要について』
 P6、平成19年12月11日、歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会

効果測定内容

- ・「通過交通の抑制」により、自動車交通が減った細街路において、二人連れがゆったりと、横に並んで歩ける状況が多くみられた
- ・「通過交通の抑制」により、自動車交通が減った細街路を、いつもより多くの歩行者に歩いていただけた
- ・「細街路における歩きやすさ」は、特に住民が高く評価した
- ・四条通における「歩道拡幅＋トランジットモール化」により、二人連れがゆったりと、横に並んで歩ける状況が多く見られた
- ・四条通における「歩道拡幅＋トランジットモール化」により、車道ではバスとタクシーのみがスムーズに

<京都市:「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験>

取組上の課題
①通過交通の抑制(⑤共同荷さばき場の設置) ・安全で快適な歩行環境と、地元住民・事業所の自動車利用の確保を共存させるための工夫が必要
②ゆとりある歩道の実現(⑤共同荷さばき場の設置) ・歩行者を支援する公共交通のサービス向上, 周辺道路に与える負荷の抑制, 地区内事業所の荷さばき交通の確保を同時に成立させるための工夫が必要
③歩行者と自転車の共存 ・利用者の意向に応じた, 適切な駐輪場設置場所・料金体系の工夫が必要 ・利用者のマナー向上に向けた, 継続的な啓発・監視活動の工夫が必要
④より便利なバス
その他特記事項
—

以上

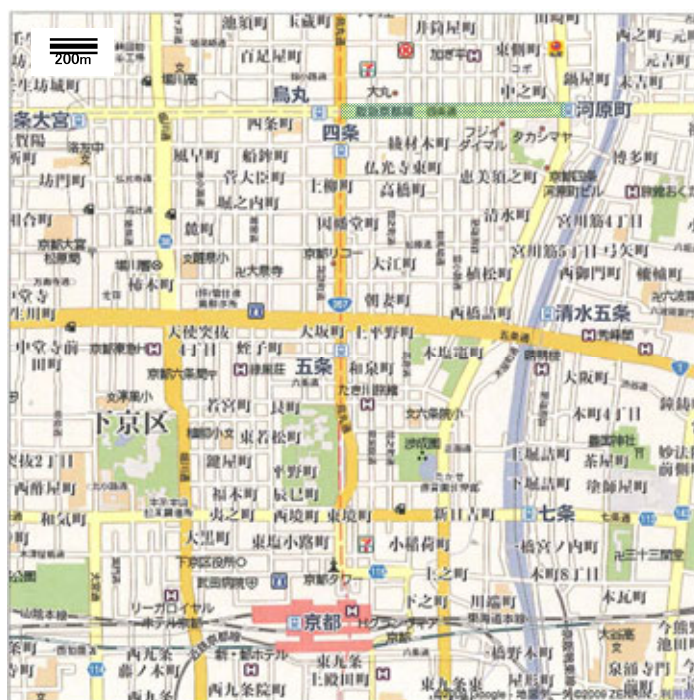
都道府縣市名 : 京都市

担当部局名 : 都市計画局 歩くまち京都推進室

<京都市:「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験>

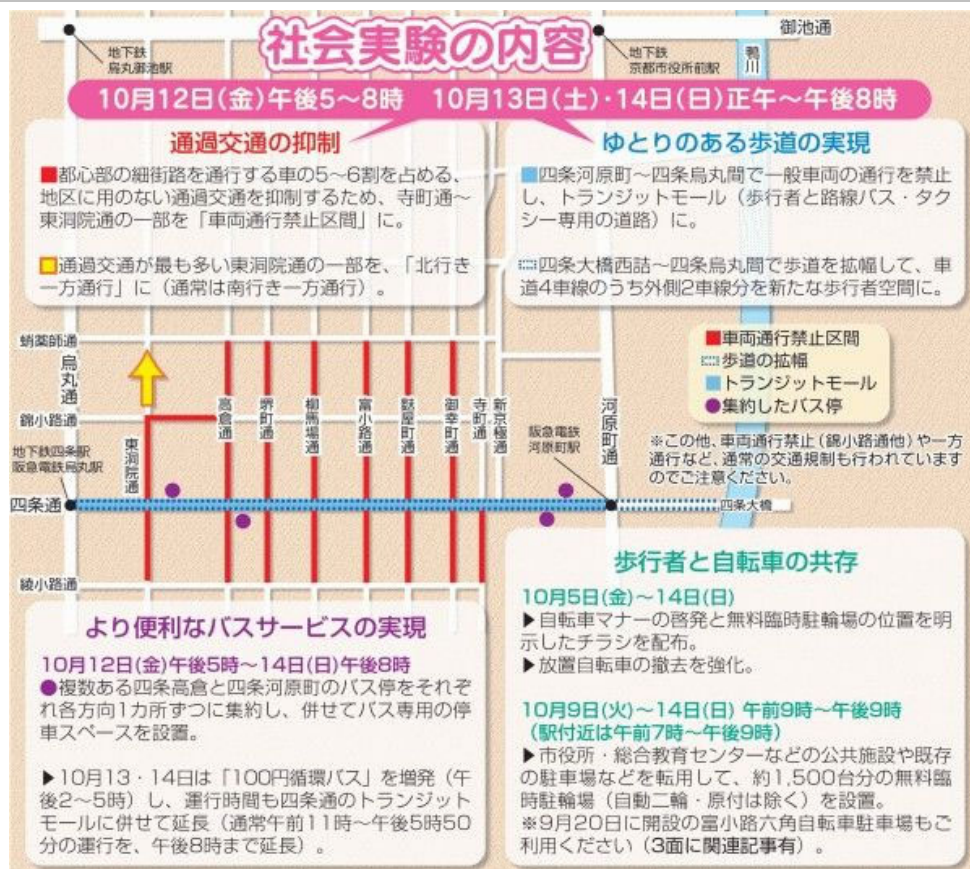
施策名:「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験

周辺地図



出典: google

社会実験の内容



出典:京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室HP <http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/page/0000033359.html>

<京都市:「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験>

社会実験時の細街路の状況



出典: 第5回 歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会(H19.12.11)資料1 社会実験の結果 P9

社会実験時の四条通の状況



出典: 第5回 歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会(H19.12.11)資料1 社会実験の結果 P14

＜京都市：「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験＞

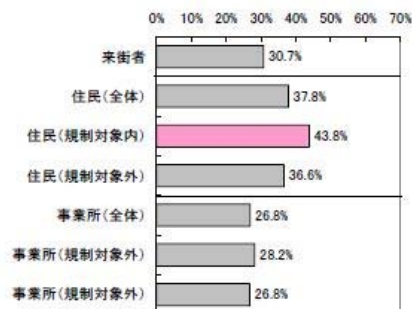
施策名：「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験

アンケート結果

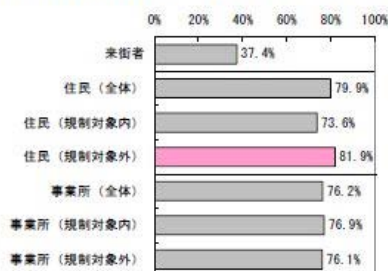
◆通過交通の抑制

「細街路における歩きやすさ」は、特に住民が高く評価

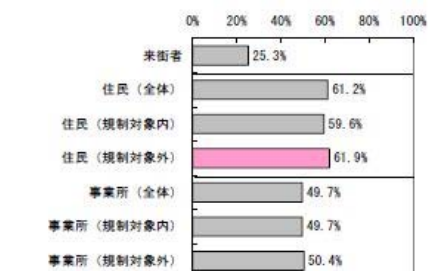
「細街路を通る自動車が少なく、安全に歩きやすなった」と感じた意見



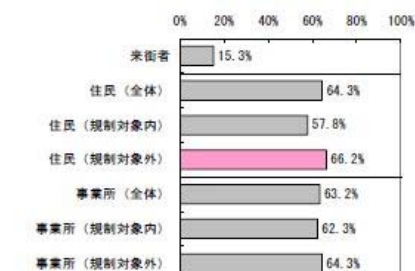
歩行環境の改善に向けて、今後必要と考えられる対策



細街路における歩きやすさの向上



地区に用いない通過するだけの自動車交通の排除



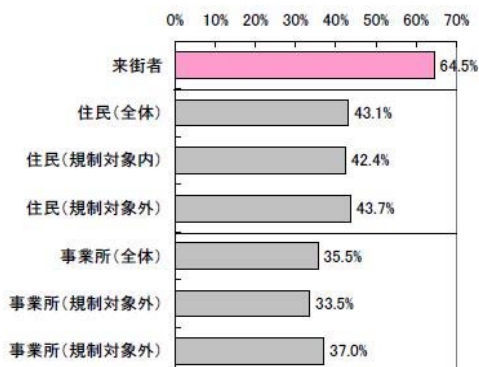
自動車がゆっくり走るよう工夫された道路整備

出典：『「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験 実施概要について』
P12、平成19年12月11日、歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会

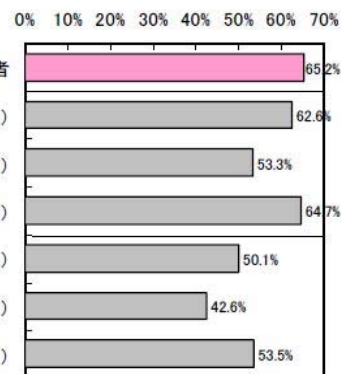
◆ゆとりある歩道の実現

「四条通における歩きやすさ」は、特に来街者が高く評価

「四条通の歩道が広くて、ゆったりと歩けた」と感じた意見



歩行環境の改善に向けて、今後必要と考えられる対策



大通りにおける広い歩道整備

出典：同上 P17

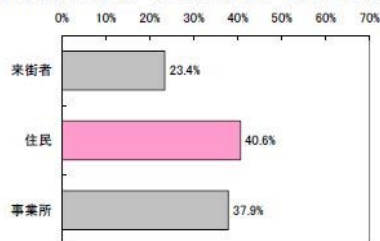
<京都市:「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験>

施策名:「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験

アンケート結果

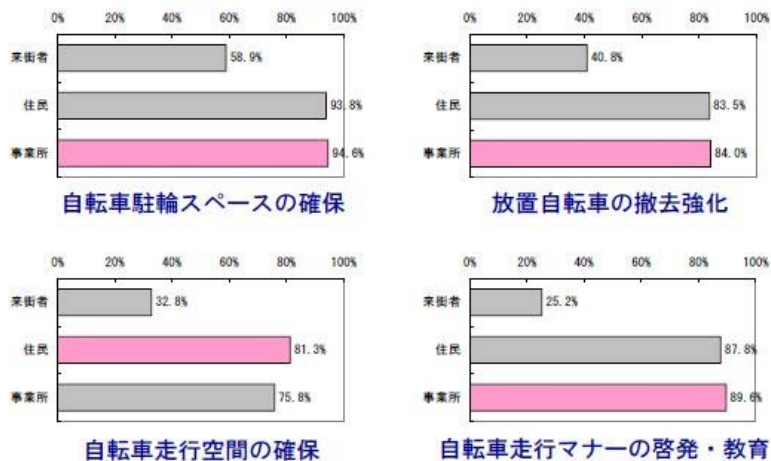
◆ 歩行者と自転車の共存

「放置自転車が少なく、まちが美しかった」と感じた意見



出典:『「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験 実施概要について』
P22、平成19年12月11日、歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会

歩行者と自転車の共存に向けて、
今後必要と考えられる対策



出典: 同上 P23

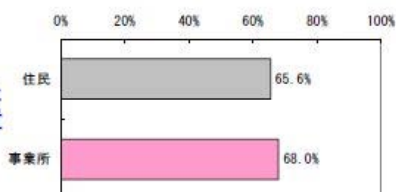
◆ 荷捌きについて

荷さばきに関するルールづくりに向けて、
今後必要と考えられる対策

都心地区内への
共同荷さばき場の設置



大通りへの時間帯を定めた
荷さばき駐車スペース設置



貨物車が駐車できる
コインパーキング等の整備



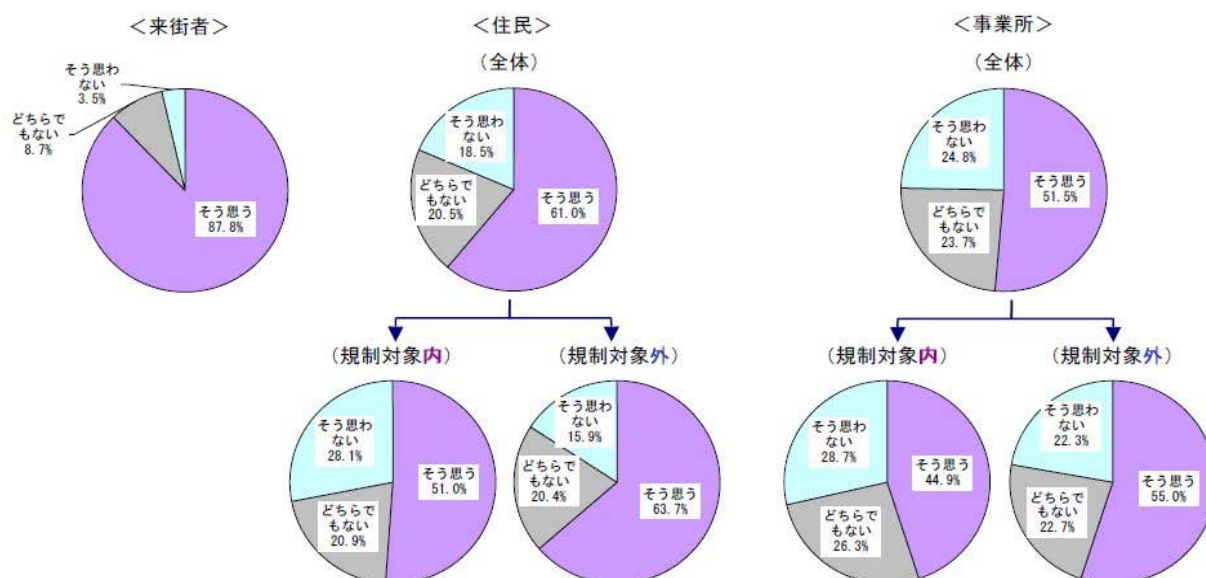
出典: 同上 P30

<京都市:「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験>

施策名:「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験

アンケート結果

◆徒歩と公共交通を中心とした「歩いて楽しいまちづくり」について賛同するか



出典:『「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験 実施概要について』
P33、平成19年12月11日、歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会

<那覇市：国際通りトランジットマイル社会実験>

施策名：国際通りトランジットマイル社会実験

取り組みの背景

背景1：那覇市の中心市街地は、戦後、沖縄の商業の中心を担い、とりわけ国際通りは、県都那覇のメインストリートとして、沖縄県及び那覇市の商業の発展に貢献してきたが、近年、車社会の進展、住宅の郊外化、流通の変化による郊外大型店の進出などにより定住人口の減少、商業の停滞がおり、中心市街地の魅力が薄れ、かつてのような求心力を失いつつある。

背景2：慢性的な交通渋滞(約20,500 台/日)が発生している。

背景3：商店街通り会において、将来的にフルモール、トランジットモールの導入を検討しており、平成15年開業予定の沖縄都市モノレールと周辺地区を結ぶ新たな移動手段の検討が必要とされている。

目的・ねらい

●目的・ねらい：このような状況を改善し、将来、慢性的な交通渋滞やそれに起因する環境改善の悪化の改善、開放された道路空間の活用による商店街の活性化や、高齢者・障害者にやさしいまちづくりを目指したトランジットモールの本格実施に向けて、各種課題の抽出と対応策の検討を目的として社会実験を実施したものである。

●対象交通：国際通り(約1.6km)を通過するすべての自動車(路線バス、タクシー、貨物車等含む)の出入り制限。ただし、通り内は、トランジットバス(6台～8台)による通過のみとする。

取り組みの経緯

平成13年6月 実験の熟度を高める地域(B地域)として選定される。

平成14年1月 プレ社会実験を実施し、本格実験に向けて熟度を高める。

平成14年6月 現地での実験を実施する地域(A地域)として選定。

平成14年8～9月 土日4日間の社会実験を実施し、効果把握と課題の検証を行った。

主体・広報・費用

●実施主体：那覇市国際通りトランジットマイル社会実験実行委員会

●検討組織：那覇市、内閣府沖縄総合事務局、沖縄県、沖縄県警察本部、学識経験者、那覇商工会議所、通り会連合会、NPO 団体、学識経験者、バス協会、タクシー協会、自治会代表等

●広報：事前告知として、新聞事前告示、チラシ配布、事前及び当日規制告知看板設置、ラジオ・テレビ等メディアによる告知、通り内有線放送案内、ホームページによる告知案内

●費用負担：主に国負担で、市として一部負担。

実施概要

●対象地域：那覇市国際通り内

●実施日時：平成14年8月31日(土)、9月1日(日)12:00～18:00

平成14年9月7日(土)、9月8日(日)12:00～18:00

●施策内容：

・トランジットバスの運行による国際通りとモノレール駅及び周辺地区とのアクセス性の向上、バスの位置情報サービスによる乗り換え利便性、タクシーベイ導入における移動利便性の向上及び乗用車から公共交通機関への利用転換の可能性の把握。

・トランジットモール導入における大気、騒音等の環境改善効果の検証。

・開放された道路空間を活用した多彩なイベント等の実施を通じた商業活性化の可能性及び駐車場情報提供システムの導入による利便性向上の検証

・電動車椅子や電動スクーター等及び非健常者の通常移動手段のモニター調査による、タウンモビリティの有効性、歩道の改善点の検証。

<那覇市：国際通りトランジットマイル社会実験>

効果測定内容

●効果測定内容：

来外者の計測、周辺の交通量調査、自動車排出ガス・騒音測定、来外者消費者動向アンケート、駐車場利用調査、

●効果把握結果：

- ・4日間で11万7千人の来外者があり、実験の無い日に比べ倍増した。
- ・週末の実験において、幹線道路については大きな影響は見られなかった。
- ・排出ガス、騒音とも環境改善効果は良好であった。
- ・トランジットモール導入が国際通りの活性化に役立つ意見が6割あった。
- ・観光客を対象とした駐車場案内システムの導入が必要である。

・アンケート調査によると、県内来街者の約7割、県外来街者の約5割、周辺商店街の約5割がトランジットモールを必要と回答。

・商店への経済効果については、業種によって差あり(飲食店では↑、専門店・土産店では↓)。

・トランジットバスやストリートパフォーマンス、オープンカフェ等は来街者に好評。

取組上の課題

課題1：社会実験は概ね通り会、地域住民の合意は得られたが、本格実施に向けては、改めて地域住民、通り会、バス事業者等の合意形成が必要。

課題2：実験の費用の大半を国の補助で補ったが、本格実施では、負担の掛からない取り組みが必要である。

課題3：トランジットバスの運営及び路線バスの振り替え等、今後バス事業者と合意形成が必要である。

その他特記事項

平成15年度には、モノレールが開業。また、平成17年度には関連する街路事業の整備も終わることから、今後は、推進協議会を立ち上げ諸課題を解決し本格実施に取り組む予定である。

平成19年2月11(日)より本格実施(日曜日12:00～18:00)。

以上

都道府県市名：沖縄県那覇市

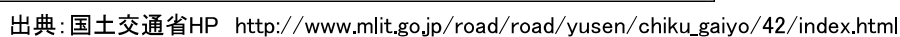
担当部局名：都市計画部 都市計画課

施策名:国際通りトランジットマイル社会実験
対象地区の位置

地区面積
1.64km²



取り組みの
イメージ



<那覇市：国際通りトランジットマイル社会実験>

2003年11月23日開催・那覇市国際通りトランジットマイル



▲子どもたちに人気のベロタクシー



▲トランジットバスも運行



▲チャリタク(左)とベロタクシーも運行 感想は”快適～！”とのことでした

出典：那覇市HP http://www.city.naha.okinawa.jp/wk_simin/snap_snap/y2003/m11/031128transit-mile2.htm

2005年3月13日開催・那覇市国際通りトランジットマイル



▲ストリートパフォーマンス



▲オープンカフェ(路上休憩所)

出典：那覇市HP <http://www.city.naha.okinawa.jp/keizai/syokou/yd2004/transitmile/index.htm>

＜那覇市：国際通りトランジットマイル社会実験＞

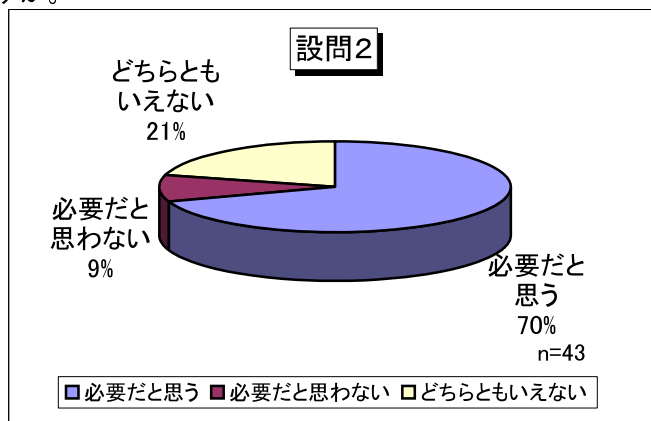
施策名：国際通りトランジットマイル社会実験

アンケート結果

■ 周辺住民へのアンケート項目

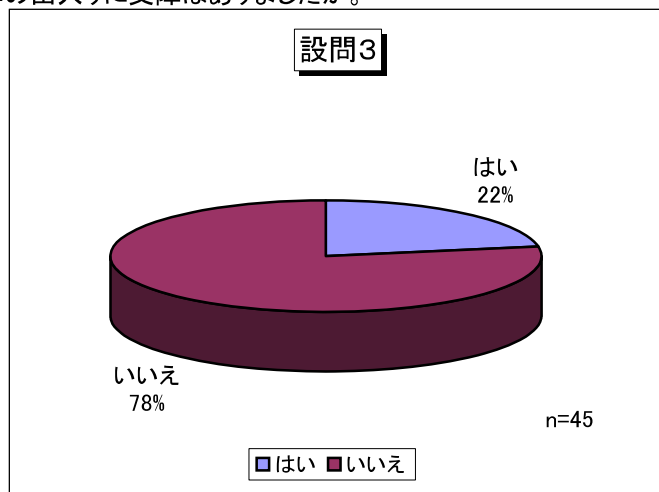
設問2 トランジットモールは必要だと思いますか。

選択肢	必要だと思う	30
	必要だと思わない	4
	どちらともいえない	9



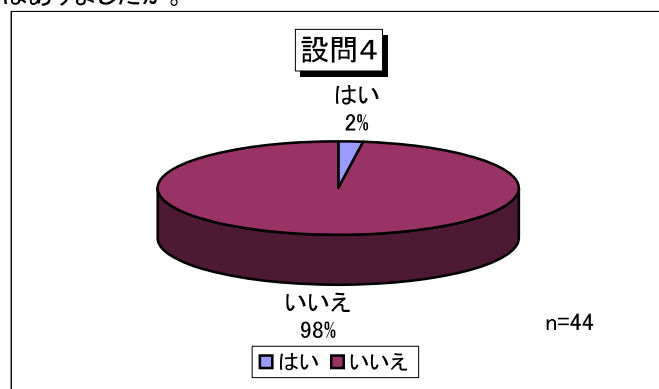
設問3 今回の実験によって、ご自宅への車の出入りに支障はありましたか。

選択肢	はい	10
	いいえ	35



設問4 歩行者が多くなることで、生活に支障はありましたか。

選択肢	はい	1
	いいえ	43



出典：那覇市提出資料

＜八戸市：都心再生にぎわいトランジットモール社会実験＞

施策名：都心再生にぎわいトランジットモール社会実験

取り組みの背景

背景1：八戸中心市街地では、商業機能の空洞化が進行し、現実性の高い活性化策の展開を図り、賑わいを取り戻すことが重要な課題となっている。

背景2：2002年12月の東北新幹線八戸駅開業を契機に観光客が増大しており、「八戸屋台村みろく横丁」など、活性化の契機となることが期待される取り組みもみられる。

背景3：まちなかは歩行者の回遊性に乏しく、賑わいの広がり欠如しており、メインストリートでは、歩行者交通量が年々減少している傾向にある。H14年度からは、「中心市街地にぎわい創出事業」を、H16年度には、都市再生本部「全国都市再生モデル調査 八戸中心市街地まちなかめぐりと会場所場づくりによる活性化プロジェクト」などの取り組みを実施

このような取り組みの機運を活かし、まちなか回遊創出のテーマに、かねてから構想されてきた三日町・十三日町のトランジットモール化の実現に向け取り組んだ。

目的・ねらい

- ①対象地区をトランジットモールとする交通規制を実施し、これに伴う交通環境の変化を把握
- ②全面モール化（歩行者天国）を含む大きく3つのパターンで実験し、交通規制による影響・効果等を比較し、最適なパターンを模索
- ③トランジットモールとなった道路空間等を活用したオープンカフェの実施

取り組みの経緯

・実験にあたって事業者、商工会議所、交通事業者、行政機関等からなる「にぎわいトランジットモール連絡協議会」を設立し、青森県警をオブザーバーとして、八戸市都市政策課が事務局となって、社会実験を検討・実施した。

・事業者、交通事業者、青森県警など、各関係者との個別調整を行った。

主体・広報・費用

にぎわいトランジットモール連絡協議会、八戸市都市政策課

実施概要

●実施日時

平成17年9月25日（日）～30日（金）：6日間

フルモール：1日間

セミトランジット：1日間

フルトランジット：4日間

●実験内容

メインストリートのモール化。交通規制は各11時～19時

①フルモール：歩行者天国の実施（バスの進入も不可）

②セミトランジットモール：車線：3車線→2車線 歩道：1車線分拡幅 バス：優先車線を設置

③フルトランジットモール：一般車両進入負荷 歩道：2車線分拡幅 バス：専用車線を設置
荷捌きスペース、タクシー乗降場の設置

●その他施策

・オープンカフェ ・大道芸

効果測定内容

・フルモールは平常時の2倍の歩行者量となった。歩行空間の増大は肯定的に評価されている

・フルトラにて周辺に交通渋滞が発生

・セミトラ、フルトラにおいてバスの走行時間・利便性に改善が見られた

・来街者は4割がトランジットモールに肯定的

・事業者は、マイナスの影響もあったが、実験自体は有意義な取り組みと評価

＜八戸市：都心再生にぎわいトランジットモール社会実験＞

取組上の課題

・対象地区の交通規制により、迂回路となった道路において大きな交通混雑が発生し、現時点では恒久的なトランジットモール化は困難であると考えられる。一方で、交通混雑を解消する道路等の整備実現は長期化が予想され、その後トランジットモールに取り組むということでは、現実性が乏しい。

・イベントに合わせて開催したフルモールを除き、なかなかオープンカフェに座ってもらえない状況にあった。（日が続つにつれ座る人数が増加）

・商業者へのヒアリング調査では、フルトランジットモールでは、買い物客が店先まで来るまでこられないことなどから、商売としてはマイナス影響であったという意見が多くあった。しかし、実験は有意義な取り組みであるとの意見もあり、改善を図りながら次なる施策展開に結びつける必要がある。

・タクシードライバーのヒアリングでは、客が拾えず、実験が売上にマイナスに影響したとする意見が多くあった。

高齢者や障害者等の利用者への配慮から、トランジットモールであってもタクシーの降車や配車は出来るようにすべきとの意見があった。

その他特記事項

・セミトランジットモールの取り組みや、フルトランジットモールでも、交通混雑低減に向けた交通誘導の工夫、実施日・時間帯の工夫を施すなど、ソフト的な対応を図る中で、段階的にトランジットモール化を進める。

・対象地区のトランジットモール化は「表通りでの通過交通の抑制と安全で回遊性の高い歩行空間の確保」を主眼とした上で、現状で必要とされるトランジット機能を選択し、適宜組み合わせることを通じて、現段階で取り組み可能なトランジットモールを実施していくことが必要

・段階的なトランジットモール化を目指すにあたって、恒久的なトランジットモール化は選択肢の一つとして持ちつつ、最終形として必要となるトランジットモールの形態を模索していくことが必要である。対象地区において目指すべき商業地のあり方を、商業者をはじめ各関係者の共通認識として明確にする中で、最終的なトランジットモールのかたちについて検討することが必要である。

以上

都道府県市名：青森県八戸市

担当部局名：都市開発部 都市政策課 まちづくりグループ

<八戸市:都心再生にぎわいトランジットモール社会実験>

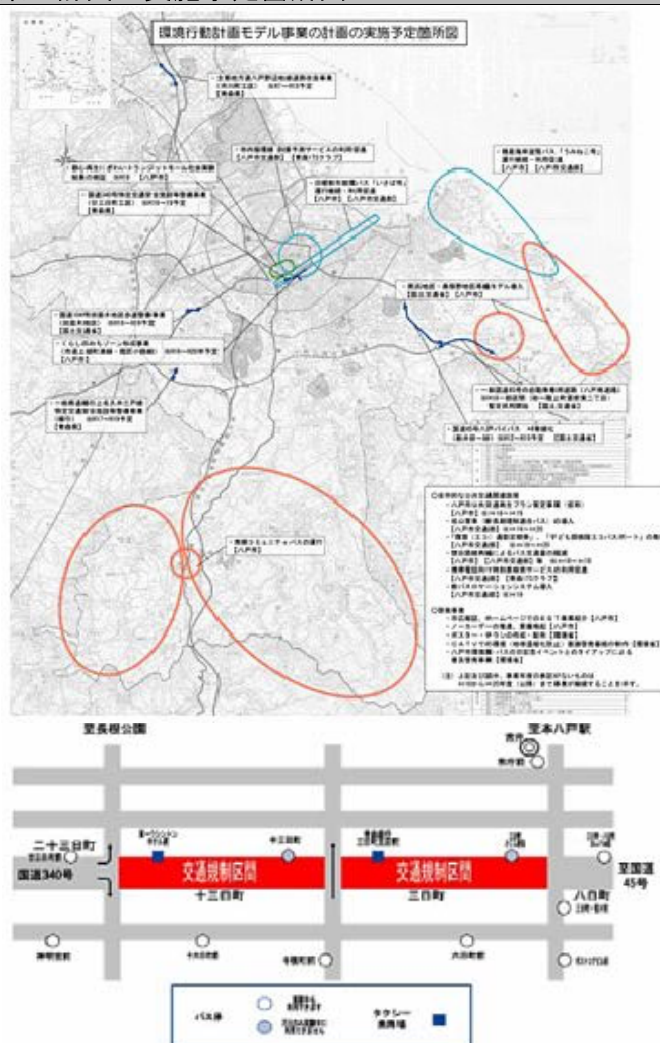
施策名:都心再生にぎわいトランジットモール社会実験

周辺地図



出典:google

環境行動計画モデル事業の計画の実施予定箇所図



出典:環境的に持続可能な交通ESTポータルサイト <http://www.estfukyu.jp/estdb14.html>

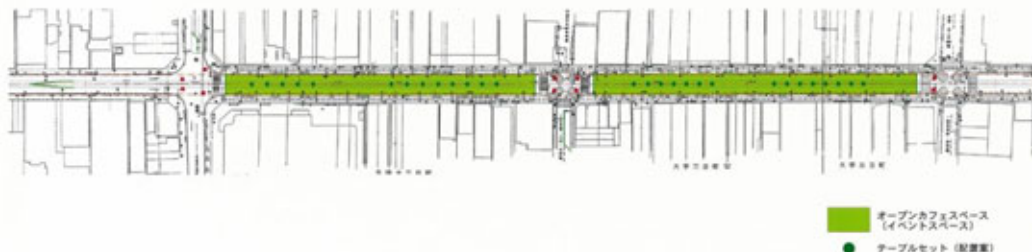
＜八戸市：都心再生にぎわいトランジットモール社会実験＞

実験1 フルモール実験(歩行者天国) 実験計画図

実験1：9/25

規制内容	25 (日)	26 (月)	27 (火)	28 (水)	29 (木)	30 (金)
バス	×	○	○	○	○	○
タクシー	×	○	○	○	×	×
配達車	×	○	○	○	×	×
一般車	×	△	×	×	×	×

×：通行できません ○：通行できます △：車線規制があります



出典：八戸市HP <http://www.city.hachinohe.aomori.jp/index.cfm/9,819,c,html/819/jiken1.gif>

実験の様子



▲歩行者天国の様子



▲番町の通りの様子(大きな混雑はみられない)



▲ハナミズキ通りの様子

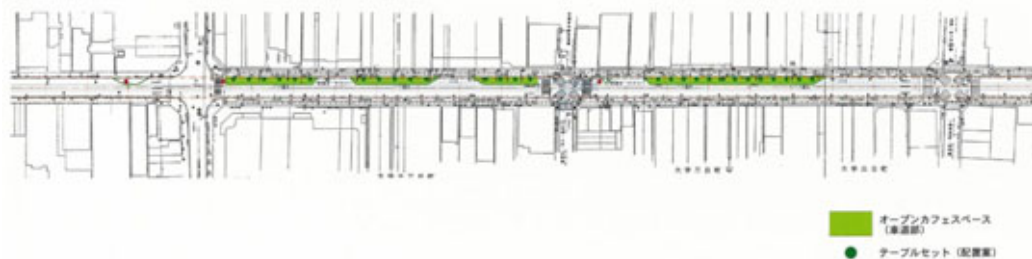
出典：八戸市HP <http://www.city.hachinohe.aomori.jp/index.cfm/9,819,18,html>

実験2 セミトランジットモール実験 実験計画図

実験2：9/26

規制内容	25 (日)	26 (月)	27 (火)	28 (水)	29 (木)	30 (金)
バス	×	○	○	○	○	○
タクシー	×	○	○	○	×	×
配達車	×	○	○	○	×	×
一般車	×	△	×	×	×	×

×：通行できません ○：通行できます △：車線規制があります



出典：八戸市HP <http://www.city.hachinohe.aomori.jp/index.cfm/9,819,c,html/819/jiken2.gif>

実験の様子



▲交通規制の様子
(進行方向左側斜線がオープンカフェ)



▲通りの様子
(右側車線を走行する車は少ない)

＜八戸市：都心再生にぎわいトランジットモール社会実験＞



▲ 交通規制の様子
(進行方向左側斜線がオープンカフェ)



▲通りの様子

出典：八戸市HP <http://www.city.hachinohe.aomori.jp/index.cfm/9,819,18,html>

実験3-1 フルトランジットモール実験(バス・タクシー・配送車) 実験計画図

実験3-1: 9/27、28

規制内容	25 (日)	26 (月)	27 (火)	28 (水)	29 (木)	30 (金)
バス	×	○	○	○	○	○
タクシー	×	○	○	○	×	×
配送車	×	○	○	○	×	×
一般車	×	△	×	×	×	×

※：通行できません ○：通行できます △：準給規制があります



オープンカフェスペース
(車道側)
● テーブルセット (配達車)

出典：八戸市HP <http://www.city.hachinohe.aomori.jp/index.cfm/9,819,c,html/819/jiken31.gif>

実験の様子



▲ 交通規制の様子
(通りの両側をオープンカフェに)



▲ 荷さばき・タクシー乗降場の様子
(荷さばき中の配送車と降車中のタクシー)



▲ 番町の通りの様子
(車が連なっている様子)



▲ 廿三日町交差点の様子
(交差点を先頭にした混雑)

＜八戸市：都心再生にぎわいトランジットモール社会実験＞



▲オープンカフェの様子

出典：八戸市HP <http://www.city.hachinohe.aomori.jp/index.cfm/9,819,18,html>

実験3-2 フルトランジットモール実験(バスのみ) 実験計画図

実験3-2：9/29、30

規制内容	25 (日)	26 (月)	27 (火)	28 (水)	29 (木)	30 (金)
バス	×	○	○	○	○	○
タクシー	×	○	○	○	×	×
配達車	×	○	○	○	×	×
一般車	×	△	×	×	×	×

×：通行できません ○：通行できます △：車線規制があります



出典：八戸市HP <http://www.city.hachinohe.aomori.jp/index.cfm/9,819,c,html/819/jiken31.gif>

実験の様子



▲通りの様子

出典：八戸市HP <http://www.city.hachinohe.aomori.jp/index.cfm/9,819,18,html>

＜八戸市：都心再生にぎわいトランジットモール社会実験＞

施策名：都心再生にぎわいトランジットモール社会実験

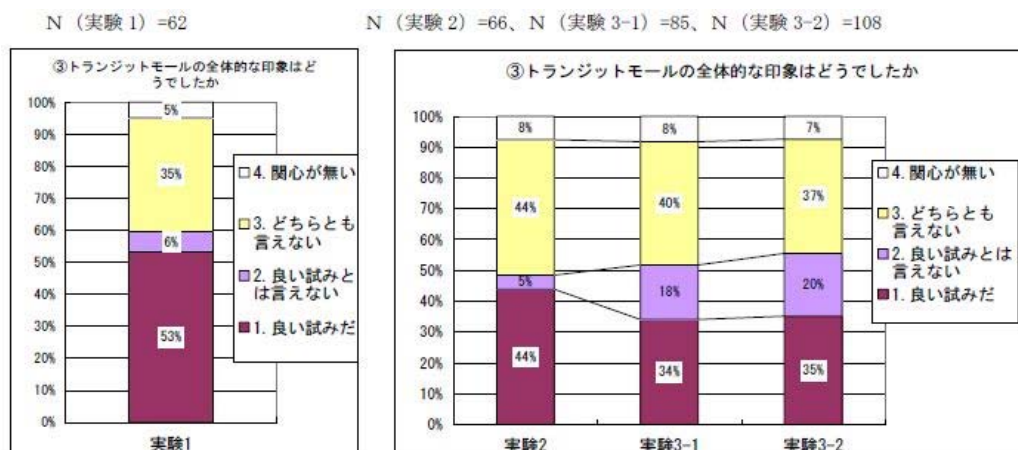
アンケート結果

実験1：フルモール（調査実施日9月25日（日））

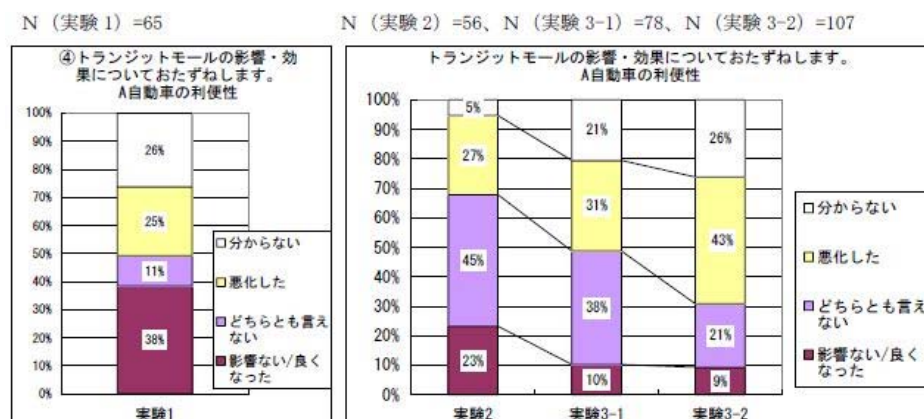
実験2：セミトランジットモール（調査実施日9月26日（月））

実験3：フルトランジットモール（調査実施日9月28日（水））

●トランジットモールの全体的な印象はどうでしたか

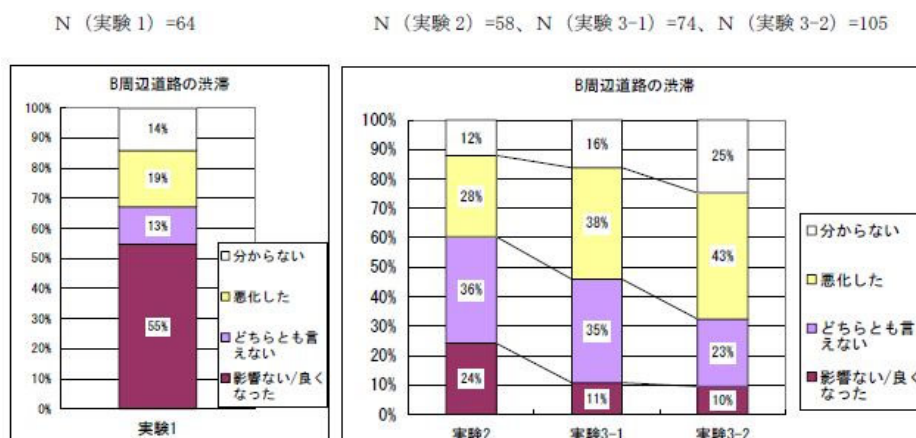


●自動車の利便性について



出典：『八戸市都心再生にぎわいトランジットモール社会実験報告書』P71、平成18年1月、八戸市

●周辺道路の渋滞について



出典：同上、P72

＜八戸市：都心再生にぎわいトランジットモール社会実験＞

施策名：都心再生にぎわいトランジットモール社会実験

アンケート結果

実験1：フルモール（調査実施日9月25日（日））

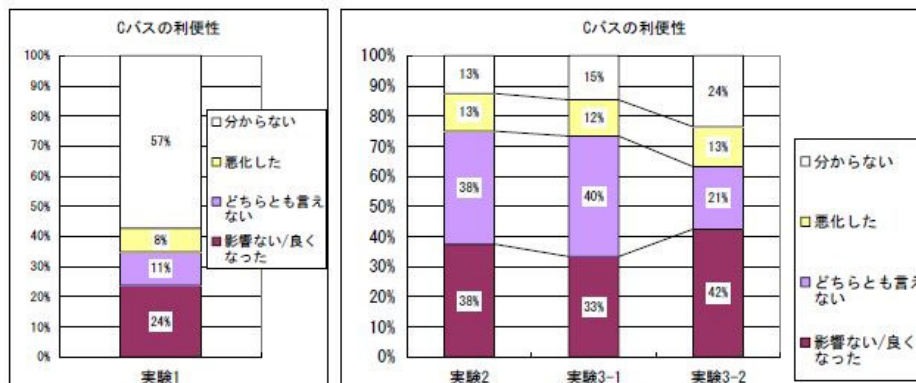
実験2：セミトランジットモール（調査実施日9月26日（月））

実験3：フルトランジットモール（調査実施日9月28日（水））

●バスの利便性について

N（実験1）=63

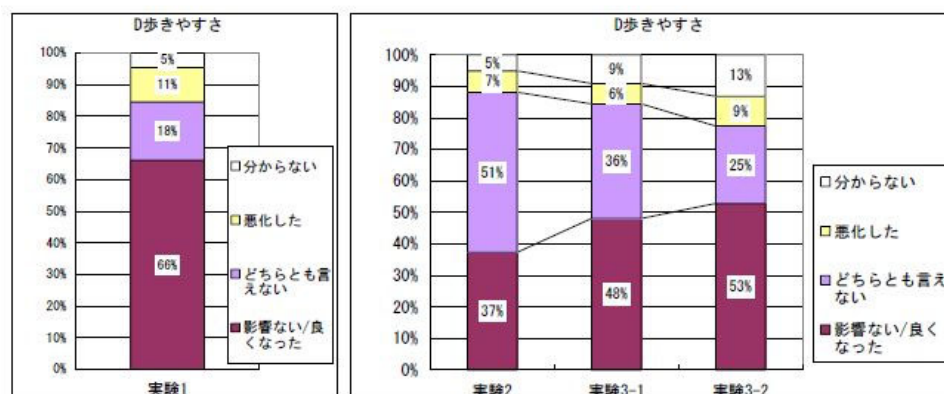
N（実験2）=56、N（実験3-1）=75、N（実験3-2）=106



●歩きやすさについて

N（実験1）=65

N（実験2）=59、N（実験3-1）=77、N（実験3-2）=106

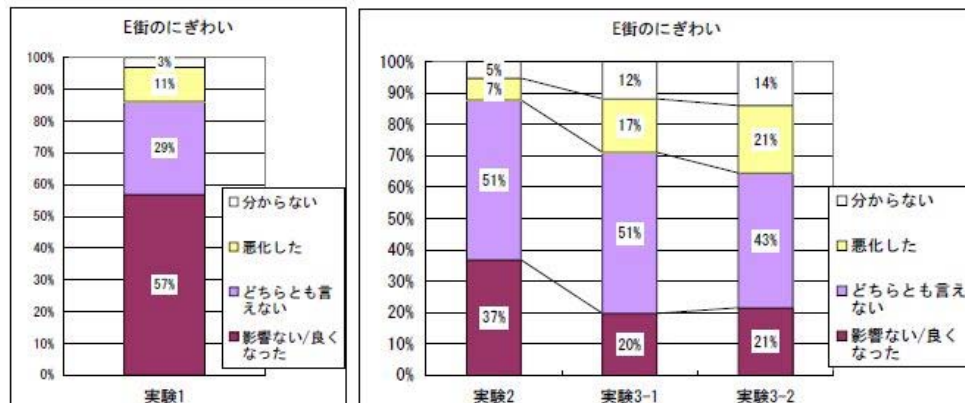


出典：『八戸市都心再生にぎわいトランジットモール社会実験報告書』P72、平成18年1月、八戸市

●街のにぎわいについて

N（実験1）=68

N（実験2）=57、N（実験3-1）=76、N（実験3-2）=107



出典：同上、P73

＜八戸市：都心再生にぎわいトランジットモール社会実験＞

施策名：都心再生にぎわいトランジットモール社会実験

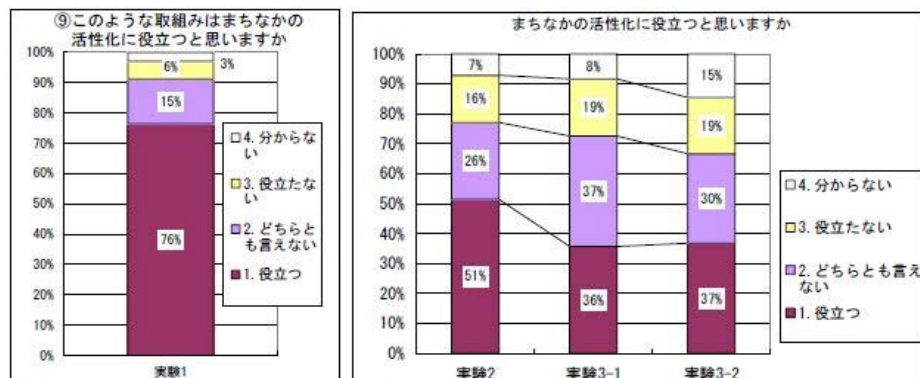
アンケート結果

実験1：フルモール（調査実施日9月25日（日））

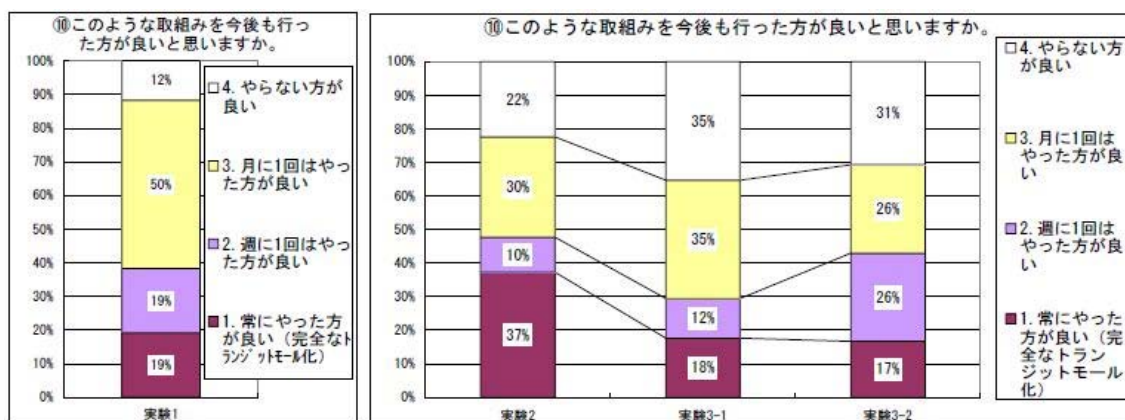
実験2：セミトランジットモール（調査実施日9月26日（月））

実験3：フルトランジットモール（調査実施日9月28日（水））

●このような取り組みは、まちなかの活性化に役立つかと思いますか？

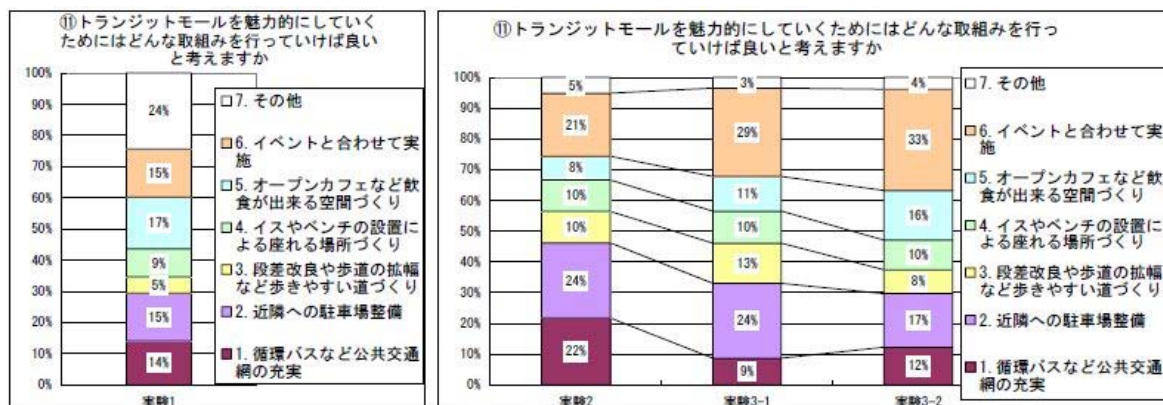


●このような取り組みを今後も行った方が良いと思いますか？



出典：『八戸市都心再生にぎわいトランジットモール社会実験報告書』P76、平成18年1月、八戸市

●トランジットモールを魅力的にするためには何が必要か



出典：同上、P77

＜各都市におけるトランジットモール等社会実験＞

都道府県市	福井県福井市	静岡県浜松市	栃木県宇都宮市	長野県長野市	岐阜県岐阜市	京都市	沖縄県那覇市	青森県八戸市
施策名	中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験	トランジットモール実証実験	宇都宮市大通りにぎわいまつり(トランジットモール社会実験)	中央通り歩行者優先道路化事業	交通社会実験	今出川通りにおけるLRT 交通社会実験	国際通りトランジットマイル社会実験	都心再生にぎわいトランジットモール社会実験
取り組みの背景	背景1:福井市の中心市街地は、JR福井駅を中心に栄えてきたが、自動車社会の到来に伴い自動車交通量の増大が進み、中心市街地への流入部における渋滞や駐車場不足によるアクセス性の低下が進んでいる。 背景2:市道中央1－330号線(通称:駅前電車通り)には、福井鉄道の郊外型電車が乗入れているが、大型の鉄道車両で運用されているため、ステップが高く乗降しにくいことや騒音・振動も大きく、市内電車としての特性が生かされていない。	背景1:昭和50年代から都心部の活力が低下 背景2: 中心商業地が鍛冶町通り(幅員36m)で分断され回遊がスポイルされている 背景3:鍛冶町通りの自動車の約90%が通過交通 背景4: 主要な公共交通であるバスの利用者が年々減少	背景1:宇都宮市の中心市街地は、人口の郊外への転出やこれに伴う大規模小売店舗や商業施設・各種公益施設の郊外立地化が展開されるなど、都市機能が郊外に分散化している。 中心市街地の商店街において は、相対的な活力の低下が見られる。市では様々な助成や事業をおこなってきたが、個々の商業集積、商店街における努力では解決が困難な課題が多く見られる。 背景2: 中心市街地の交通特性は、朝夕ラッシュ時における交通混雑が発生するなど、車でのアクセスが困難なことが中心市街地の活性化が思うように進展しないことの一因となっている。同時に、高齢社会や地球環境問題への対応など持続可能な都市づくりに向け、交通手段の確保や環境負荷が少ない交通体系の確立が急務である。 市では、抜本的な市街地活性化施策の一つとして、市中心部を東西に結ぶ基幹公共交通としてLRTの導入検討を進めている。	長野市の中心市街地は、長野都市圏の商業・経済・行政の中心地で、中央通りはそのメインストリート、善光寺表参道である。しかし、モータリゼーション、住宅の郊外化、中心市街地大型店の撤退、郊外型大型店の立地等から、定住人口の減少、商業の停滞が進行し、中心市街地の魅力低下し、かつてのような求心力が失いつつある。	・岐阜市の中心市街地は、都市の郊外化の進展とともに、特に小売り商業が低迷しており、再開発等による再活性化が大きな課題となっている。 ・岐阜市都心部の道路は、車が中心の交通体系となっており、歩行者にとって安全で移動しやすい環境が十分に整備されておらず、市民や来訪者はゆっくりとまち歩きを楽しむことができない。 ・市民や来訪者が安心してゆっくり楽しく快適に回遊できる歩行者空間や公共交通の整備が必要。	世界に誇る歴史都市・京都の魅力と活力が凝縮した歴史的都心地区において ・子供からお年寄りまですべての人が「安心安全で快適」に暮らせるまち ・市民も国内外の観光客も、京都を愛するすべての人が「ゆったりと」買い物や散策を楽しめるまちを実現するため、「歩いて楽しいまちなか戦略」を検討・実施	背景1:那覇市の中心市街地は、戦後、沖縄の商業の中心を担い、とりわけ国際通りは、県都那覇のメインストリートとして、沖縄県及び那覇市の商業の発展に貢献してきたが、近年、車社会の進展、住宅の郊外化、流通の変化による郊外大型店の進出などにより定住人口の減少、商業の停滞がおこり、中心市街地の魅力が薄れ、かつてのような求心力を失いつつある。 背景2:慢性的な交通渋滞(約20,500 台/日)が発生している。 背景3: 商店街通り会において、将来的にフルモール、トランジットモールの導入を検討しており、平成15年開業予定の沖縄都市モノレールと周辺地区を結ぶ新たな移動手段の検討が必要とされている。	背景1:八戸中心市街地では、商業機能の空洞化が進行し、現実性の高い活性化策の展開を図り、賑わいを取り戻すことが重要な課題となっている。 背景2:2002年12月の東北新幹線八戸駅開業を契機に観光客が増大しており、「八戸屋台村みろく横丁」など、活性化の契機となることが期待される取り組みもみられる。 背景3: まちなかでは歩行者の回遊性に乏しく、賑わいの広がりが見られ、歩行者交通量が年々減少している傾向にある。H14年度からは、「中心市街地にぎわい創出事業」を、H16年度には、都市再生本部「全国都市再生モデル調査 八戸中心市街地まちなかめぐり」と会所場づくりによる活性化プロジェクト」などの取り組みを実施 このような取り組みの機運を活かし、まちなか回遊創出のテーマに、かねてから構想されてきた三日町・十三日町のトランジットモール化の実現に向け取り組んだ。
	●目的・ねらい:①歩行者ネットワークの検証(トランジットモール空間の創出によって、滞留空間としての可能性や新たな道路空間の可能性について検証する。)②公共交通機関アクセス体系の整備(福井鉄道沿線に駐車場を確保し、パーク&ライドを実施する。路面軌道を利用し、小型車両によるシャトル運行を行なうことで、新たな短距離交通手段としての可能性を検証する。)③市民参加による賑わいのまちづくりの推進 ●対象交通: 中央1丁目地区に流入する自家用車の出入制限と自動車利用者の公共交通機関への転換	●目的・ねらい:都心部(約37ha)を歩行者優先の地域に位置づけ、市民が回遊を楽しめる空間とする。 ↓ 中心市街地の活性化 都心交通の整流化 公共交通への利用転換(環境への影響も) ●対象交通:自動車…ゾーン区域の通過を規制(整備した外周道路で対応) タクシー…ゾーン区域の通過を規制(整備した外周道路で対応) 物流車…特定時間内に荷捌きパースで対応 バス…トランジットモール区間は速度を10km/h 規制 歩行者…区域内は歩行者優先のため横断等も自由化	●目的 宇都宮市の中心市街地のまちづくりについて、公共交通の観点から具体的に検証するため、宇都宮市のセンターコアである二荒山神社周辺地区の「大通り」においてトランジットモールを実施し、次の点について検証することを目的とする。 ①道路空間を活用した中心市街地の賑わい創出 ②トランジットモール化(車線規制)による自動車交通や商店街への影響 ③歩行者・自転車・公共交通を中心とした交通体系形成に関する課題	中心市街地商店街の衰退に対し、来街者の回遊性を高め、沿道商店街などの求心力を取り戻す。	1. 合理的な選択となるベストミックスな交通環境を実験的につくり出し、施策実施区間への影響、施策実験後の効果を実験を通じて見極める。 2. 岐阜を訪れた人々や岐阜市民が中心市街地を訪れ、まちなか歩きを楽しみ、中心市街地に活気とにぎわいを回復させていくために新たな公共交通優先型に都市をイメージしてもらうことを目的とする。 3. 多数の市民、観光客、事業者等が実験的につくり出した交通環境を体験することによって、交通政策転換に必要な市民の合意形成を得ることを目的とする。 4. 総合交通体系の実験により、市民の合意形成を促進する。	○協議会・社会実験を通じた合意形成 ○歩行者と公共交通を中心とした施策展開	●目的・ねらい:このような状況を改善し、将来、慢性的な交通渋滞やそれに起因する環境改善の悪化の改善、開放された道路空間の活用による商店街の活性化や、高齢者・障害者にやさしいまちづくりを目指したトランジットモールの本格実施に向けて、各種課題の抽出と対応策の検討を目的として社会実験を実施したものである。 ●対象交通:国際通り(約1.6km)を通過するすべての自動車(路線バス、タクシー、貨物車等含む)の出入り制限。ただし、通り内は、トランジットバス(6台～8台)による通過のみとする。	①対象地区をトランジットモールとする交通規制を実施し、これに伴う交通環境の変化を把握 ②全面モール化(歩行者天国)を含む大きく3つのパターンで実験し、交通規制による影響・効果等を比較し、最適なパターンを模索 ③トランジットモールとなった道路空間等を活用したオープンカフェの実施

＜各都市におけるトランジットモール等社会実験＞

都道府県市	福井県福井市	静岡県浜松市	栃木県宇都宮市	長野県長野市	岐阜県岐阜市	京都市	沖縄県那覇市	青森県八戸市
施策名	中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験	トランジットモール実証実験	宇都宮市大通りにぎわいまつり(トランジットモール社会実験)	中央通り歩行者優先道路化事業	交通社会実験	今出川通りにおけるLRT 交通社会実験	国際通りトランジットマイル社会実験	都心再生にぎわいトランジットモール社会実験
取り組みの経緯	平成11 年度に中心市街地活性化基本計画を策定し、平成12 年度から「賑わいの道づくり事業」を実施する。(国の補助を受けながら、中央1丁目地区における市道のコミュニティ道路化、バリアフリー化、電線類の地中化、舗装のグレートアップに着手する(～平成16 年度))。 平成12 年11 月に、学識経験者、地元商店街代表、民間団体代表、一般市民代表、交通事業者、国・県・市の関係機関等27 名で構成する、ふくいトランジットモール社会実験協議会を設置し、実施計画を策定した。 平成13 年に中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験を行い、協議会で実験結果の検証による方針案の策定を行なった。	S56～…計画検討(中心市街地交通管理計画) S60 …計画策定 S61 …一部道路でモール規制の実験(3回)→本格実施 S61～…中心市街地交通権利計画推進懇談会にて段階的な実施を決定 外周道路(4～6車線)の整備 区域内道路のコミュニティ道路化・モール化 景観形成事業の実施 H09～…「中心市街地交通管理計画推進協議会」にて実験の検討 H10 …「トランジットモール試行」	商店街・大規模店舗、自治会代表、学識経験者、関係団体、交通事業者、行政機関から構成される「大通りにぎわい交通まちづくり実行委員会」を設立し、実施計画の検討や準備、運営等に関わってもらうとともに、栃木県警察、宇都宮土木事務所をオブザーバー、施行通政策課が事務局となって、社会実験実施に向けた調整・協議などを行った。 また、より具体的な検討や円滑な進捗を目途に、実行委員会の専門部会として、道路空間活用部会、交通規制・公共交通活用部会を設置し、より具体的な検討などを行った。	平成14年度から、社会実験の実施について地元商店街を中心に、市民と月1回程度のワークショップを開催 (平成16年度と平成17年度の春の連休に社会実験を行い、平成18年度においては秋も加え年2回の社会実験を行った。)	社会実験に向けて、市民と一体となった以下の組織を設立する。 社会実験実行委員会設立連絡会(仮称):行政の事務連絡会 社会実験実行委員会(仮称):民間、任意団体、行政等の協議組織 社会実験委員会(仮称):学識者、民間代表、行政等の検討組織 NPO組織「岐阜の路面電車をみんなで考えるプロジェクトG」により積極的に活動が行われてきている。 平成15年10月～11月の2ヶ月間にわたって社会実験を行う予定であり、現在申請中。	2003年 「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン策定 (この中で、都心のトランジットモール化を含めた取組を推進) 2006年 「歩いて楽しいまちなか戦略」協議会発足	平成13年6月 実験の熟度を高める地域(B地域)として選定される。 平成14年1月 プレ社会実験を実施し、本格実験に向けて熟度を高める。 平成14年6月 現地での実験を実施する地域(A地域)として選定。 平成14年8～9月 土日4日間の社会実験を実施し、効果把握と課題の検証を行った。	・実験にあたって商業者、商工会議所、交通事業者、行政機関等からなる「にぎわいトランジットモール連絡協議会」を設立し、青森県警をオブザーバーとして、八戸市都市政策課が事務局となって、社会実験を検討・実施した。 ・商業者、交通事業者、青森県警など、各関係者との個別調整を行った。
主体・広報・費用	●実施主体:ふくいトランジットモール社会実験協議会 ●検討組織:学識経験者、民間団体(NPO,地元商店街)の代表、一般公募代表、交通事業者(福井鉄道、県バス協会、県タクシー協会)、国土交通省、福井県、福井市 ●広報:平成13 年9 月から実験期間にかけてテレビ・ラジオ、新聞、市政広報、地方雑誌においてPRを行ない、公共交通機関、公共施設において随時でチラシ等を配布した。実験期間中には駐車場に誘導のため、実験PR用の看板を設置し、記念フォーラムを開催した。 ●費用負担:事業主体は福井市で、一部国の委託(平成13 年度国土交通省社会実験地域の指定)を受け、実験を実施した。	●実施主体:ふくいトランジットモール社会実験協議会 ●検討組織:学識経験者、民間団体(NPO,地元商店街)の代表、一般公募代表、交通事業者(福井鉄道、県バス協会、県タクシー協会)、国土交通省、福井県、福井市 ●広報:平成13 年9 月から実験期間にかけてテレビ・ラジオ、新聞、市政広報、地方雑誌においてPRを行ない、公共交通機関、公共施設において随時でチラシ等を配布した。実験期間中には駐車場に誘導のため、実験PR用の看板を設置し、記念フォーラムを開催した。 ●費用負担:事業主体は福井市で、一部国の委託(平成	●実施主体 大通りにぎわい交通まちづくり実行委員会、宇都宮市	●表参道ふれ愛通り実行委員会	●取組実施組織・団体 岐阜市、岐阜市総合型交通社会実験実施事務局	●京都市	●実施主体:那覇市国際通りトランジットマイル社会実験実行委員会 ●検討組織:那覇市、内閣府沖縄総合事務局、沖縄県、沖縄県警察本部、学識経験者、那覇商工会議所、通り会連合会、NPO 団体、学識経験者、バス協会、タクシー協会、自治会代表等 ●広報:事前告知として、新聞事前告示、チラシ配布、事前及び当日規制告知看板設置、ラジオ・テレビ等メディアによる告知、通り内有線放送案内、ホームページによる告知案内 ●費用負担:主に国負担で、市として一部負担。	にぎわいトランジットモール連絡協議会、八戸市都市政策課
実施概要	●対象地域:福井市中心1 丁目地区及び福井鉄道沿線 ●実施日時:平成13年10月12日(金)～11月4日(日) ●施策内容: ・路面電車を利用して市道中央1ー330号線(通称:電車通り)を次の2つのパターンにより実施する。 (①トランジットモール:歩行者専用道路に、路面電車、バス等の公共交通機関のみの通行を認めた道路空間。②セミモール:一般の自動車通過も認めた上で、歩道幅員を拡幅し、バリアフリー化を行なった道路空間。) ・福井鉄道4駅を対象に、パーク＆ライドを実施する。 ・路面電車専用車両を30分間隔で運行する(運賃:1乗車100円)	●対象地域:浜松市都心部(鍛冶町通り周辺) ●実施日時:H11.3.15～H11.3.28(2 週間) ●施策内容:鍛冶町通りのトランジットモール化 周辺道路の交通規制の変更(通過交通を制限) 郊外部におけるP&R 及びP&BR も同時に実施	●実験時期 H18.11.4(土)～5(日)の11:00～15:00<2日間> (交通規制は10:00～16:00) ●実験内容 (1)トランジットモール 「大通りにぎわいまつり」に合わせて、一般車両を通行規制し、歩行者と公共交通のための道路空間を創出。 [現在]片側3 車線(一般車両・バス)↓ [規制後] 片側2 車線(歩行者・イベント) 片側1 車線(バス専用) (2)サイクル&バスライド (3)無料シャトルバス (4)レンタサイクル無料利用	●実験時期 H16.5.2(日)～3(祝)<2日間> H17.5.2(月)～4(祝)<3日間> H18.5.3(祝)～5(祝)<3日間> H18.11.19(日)<1日間> H19.5.3(祝)～5(祝)<3日間> H19.10.27(土)～11.25(日)<30 日間> H20.5.3(祝)～5(祝)<3日間> ●実験内容 (1)トランジットモール ・一般車両を排除し、バス等の公共交通のみを通行させ、道路空間を開放。 ・屋台やオープンカフェを実施。 ・これまでに7 回の社会実験(H16・H17・H20のGW、H18・H19のGWと秋)を実施し、可能性の検討とともに、市民への合意形成を図る。 ・「善光寺花回廊」や「秋の宵えびす」の時期に合わせて実施。 (2)パーク&バスライド ・郊外駐車場から15 分間隔でシャトルバスを運行。 (3)共通駐車場券の配布	●実験時期 H15.11.1(土)～3日(祝) 10:00～17:00<3日間> ●実験内容 (1)トランジットモール ・長良橋通りの一部でトランジットモールを実施。 ・裏通り3 か所の駐車場の一部に荷捌きスペースを確保。 (2)まちなか歩きゾーン ・一般車両などの軌道敷内乗入規制を実施し、2 つの電停に仮設の安全島を設置。 ・岐阜駅前と柳ヶ瀬地区を結ぶエリアにおいて歩行者・自転車を優先した「まちなか歩きゾーン」を設定。 (3)バス優先レーン (4)レンタサイクル ・3 ヶ所のステーションに約90台の自転車を配置し、無料貸出。	●実験時期 H19.1.24(水) (10:00～13:00)<1 日間> ●実験内容 (1)セミトランジットモール ・事前PR により、一般車両の通行を抑制。 ・道路中央2車線を使用して、専用走行車線を確保し、仮想LRTに見立てた低床型の実験バス8台を使用し、10 分間隔で計25便(西行12便、東行13 便)を運行。 道路幅に応じて、単線と複線区間を設定し、4 箇所の停留所を設置。 ・モニター約300 人を募集し、モニター調査。	●対象地域:那覇市国際通り内 ●実施日時:平成14年8月31日(土)、9月1日(日)12:00～18:00 平成14年9月7日(土)、9月8日(日)12:00～18:00 ●施策内容: ・トランジットバスの運行による国際通りとモレール駅及び周辺地区とのアクセス性の向上、バスの位置情報サービスによる乗り換え利便性、タクシーベイ導入における移動利便性の向上及び乗用車から公共交通機関への利用転換の可能性の把握。 ・トランジットモール導入における大気、騒音等の環境改善効果の検証。 ・開放された道路空間を活用した多彩なイベント等の実施を通じた商業活性化の可能性及び駐車場情報提供システムの導入による利便性向上の検証 ・電動車椅子や電動スクーター等及び非健常者の通常移動手段のモニター調査による、タウンモビリティの有効性、歩道の改善点の検証。	●実施日時 平成17年9月25日(日)～30日(金):6日間 フルモール:1日間 セミトランジット:1日間 フルトランジット:4日間 ●実験内容 メインストリートのモール化。交通規制は各11時～19時 ①フルモール:歩行者天国の実施(バスの進入も不可) ②セミトランジットモール:車線:3車線→2車線 歩道:1車線分拡幅 バス:優先車線を設置 ③フルトランジットモール:一般車両進入負荷 歩道:2車線分拡幅 バス:専用車線を設置 荷捌きスペース、タクシー乗降場の設置 ●その他施策 ・オープンカフェ ・大道芸

＜各都市におけるトランジットモール等社会実験＞

都道府県市	福井県福井市	静岡県浜松市	栃木県宇都宮市	長野県長野市	岐阜県岐阜市	京都市	沖縄県那覇市	青森県八戸市
施策名	中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験	トランジットモール実証実験	宇都宮市大通りにぎわいまつり(トランジットモール社会実験)	中央通り歩行者優先道路化事業	交通社会実験	今出川通りにおけるLRT 交通社会実験	国際通りトランジットマイル社会実験	都心再生にぎわいトランジットモール社会実験
効果測定内容	●効果測定内容:歩行者交通量、来街者アンケート調査(滞在時間、トランジットモールの評価、駅前電車通りの整備意向、道路空間に関する感想)、商店街アンケート調査(駅前電車通りの整備意向、売上の増減)、パーク&ライド利用者アンケート調査(実験による感想、実現時の利用意向) ●効果把握結果: 来街者の増加(実験期間中約10%増加)、 来街者のトランジットモールへの評価(非常に良い…27%、良い…50%)、 商店街による駅前電車通りの整備意向(全ての交通手段が通行できる空間…39.0%、トランジットモール….6%、セミモール…6.7%)	●効果測定内容:交通量・渋滞長の測定 大気の測定 歩行者量の測定 地元事業者&事業の意識調査 市民の意識調査 ●効果把握結果:交通の整流については一部箇所をのぞいて実現の目処 大気測定結果は良好 歩行者は実験期間内は減少 地元からは大反対を受けたが、来街者からは好評価を受けた	・期間中の来街者数は予想以上の9万人(11.4(土)は4万人、11.5(日)は5万人)。 ・来街者アンケートによると、来街者の85%がイベントに対して肯定的。 ・複数の迂回路を設けたことによって、渋滞に関する苦情や問い合わせ等は特になし。 ・経済効果は業種によって異なり、飲食店は販売店に比べて経済効果が大きい。 ・現在、市ではLRT導入に向けて具体的な検討を進めているが、バス事業者や一般市民からLRT導入に対する賛否の意見が上がってきている。	・実験中の歩行者・自転車通行量が大幅に増加(地点により約3割から9割)。 ・歩行者アンケート調査結果において、歩行者優先化の形態への賛同意見あり。 ・社会実験を重ねる毎に、市民や商店街の理解が得られるようになってきている。 ・利用者の8割弱が、共通駐車場券を利用したいと回答。	・トランジットモール区間の歩行者交通量は10%の増加。 ・市民アンケートでは37%、事業所アンケートでは59%が賛成。 ・路面電車やバス等の公共交通の定時性、利便性の向上等を図ることができ、周辺交通への影響は少なかった。 ・レンタサイクルについて、今後の継続を望む意見多数。	・意見交換会開催時に比べて、実験後ではLRTに対する前向きな意見が10%以上増加。 ・LRT導入については周辺住民の約半数が反対。特に沿道の商業者は、7割以上が否定的。 ・地元住民によるLRT導入に対する反対行動あり。 ・事前周知により、通りの交通量は約2割減少したが、最大で約700mの渋滞が発生。	●効果測定内容: 来外者の計測、周辺の交通量調査、自動車排出ガス・騒音測定、来外者消費者動向アンケート、駐車場利用調査、 ●効果把握結果: ・4日間で11万7千人の来外者があり、実験の無い日に比べ倍増した。 ・週末の実験において、幹線道路については大きな影響は見られなかった。 ・排出ガス、騒音とも環境改善効果は良好であった。 ・トランジットモール導入が国際通りの活性化に役立つ意見が6割あった。 ・観光客を対象とした駐車場案内システムの導入が必要である。 ・アンケート調査によると、県内来街者の約7割、県外来街者の約5割、周辺商店街の約5割がトランジットモールを必要と回答。 ・商店への経済効果については、業種によって差あり(飲食店では↑、専門店・土産店では↓)。 ・トランジットバスやストリートパフォーマンス、オープンカフェ等は来街者に好評。	・フルモールは平常時の2倍の歩行者量となった。歩行空間の増大は肯定的に評価されている ・フルトラにて周辺に交通渋滞が発生 ・セミトラ、フルトラにおいてバスの走行時間・利便性に改善が見られた ・来街者は4割がトランジットモールに肯定的 ・商業者は、マイナスの影響もあったが、実験自体は有意義な取り組みと評価
取組上の課題	課題1:道路交通法等の法制度 課題2:福井鉄道の車両の低床化 課題3:地元商店街を中心とした合意形成	課題1:市民(特に地元関係者)の合意形成 課題2:交通をさばききれなかった箇所の改良 課題3:トランジットモール化で発生した大きな歩道空間の活用方法 課題4:警察組織との合意形成 課題5:対象道路の管理体制及び方法	●検討事項 ・交通環境・交通誘導への取り組み ・公共交通の利用促進への取り組み ・歩行空間の利用促進への取り組み ・中心市街地の魅力づくりへの取り組み	●平成18年の課題 1. 中央通りの将来イメージと活用方策 2. 歩行者空間の充実 3. 自動車アクセス(寄り付き)の確保 4. 通過交通の抑制 5. 公共交通によるアクセスの向上 ●平成19年の課題 1. ふれ愛通りがなぜ必要か(目的・意義)を分かりやすく解き、戦略的な周知方法を考える 2. 車でくる人への情報提供や駐車場への入りやすさを考える 3. 表参道ふれ愛通りの道路空間のあり方を考える		意見交換会の多数開催により、市民合意形成を図っている。 シンポジウム:参加者350名。意見交換会:沿線学区住民対象に13回開催(参加者:計393名)。	課題1: 社会実験は概ね通り会、地域住民の合意は得られたが、本格実施に向けては、改めて地域住民、通り会、バス事業者等の合意形成が必要。 課題2: 実験の費用の大半を国の補助で補ったが、本格実施では、負担の掛からない取り組みが必要である。 課題3: トランジットバスの運営及び路線バスの振り替え等、今後バス事業者と合意形成が必要である。	・対象地区の交通規制により、迂回路となった道路において大きな交通混雑が発生し、現時点では恒久的なトランジットモール化は困難であると考えられる。一方で、交通混雑を解消する道路等の整備実現は長期化が予想され、その後ランジットモールに取り組むということでは、現実性が乏しい。 ・イベントに合わせて開催したフルモールを除き、なかなかオープンカフェに座ってもらえない状況にあった。(日が経つにつれ座る人数が増加) ・事業者へのヒアリング調査では、フルトランジットモールでは、買い物客が店先まで来るまでこれないことなどから、商売としてはマイナス影響であったという意見が多くあった。しかし、実験は有意義な取り組みであるとの意見もあり、改善を図りながら次なる施策展開に結びつける必要がある。 ・タクシードライバーのヒアリングでは、客が拾えず、実験が売上にマイナスに影響したとする意見が多くあった。 高齢者や障害者等の利用者への配慮から、トランジットモールであってもタクシーの降車や配車は出来るようにすべきとの意見があった。

＜各都市におけるトランジットモール等社会実験＞

都道府県市	福井県福井市	静岡県浜松市	栃木県宇都宮市	長野県長野市	岐阜県岐阜市	京都市	沖縄県那覇市	青森県八戸市
施策名	中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験	トランジットモール実証実験	宇都宮市大通りにぎわいまつり(トランジットモール社会実験)	中央通り歩行者優先道路化事業	交通社会実験	今出川通りにおけるLRT 交通社会実験	国際通りトランジットマイル社会実験	都心再生にぎわいトランジットモール社会実験
その他特記事項	歩行者が歩きやすい空間を実現したことで、来街者の増加や賑わいの創出などに効果がみられ、来街者の多くがトランジットモールに好印象を持っているのに対し、商店街では、全ての交通手段が通行できる道路整備を望んでいる。 当面は、地元商店街等、関係機関との協議を進めながら自動車のアクセスを確保した歩行者の回遊空間として整備する。トランジットモールについては周辺の大規模工事が完成する平成19 年を目途に実現化の検討を進める予定。	現在は市民主導型の計画修正を行っている H12～…「鍛冶町通りを考えるオープンサロン」5回開催(実験の反省・評価) H13～…「鍛冶町ワークショップ」12 回開催(市民による実施案の検討) H15.3…市民案(4案)の発表	・今後は、都心環状線など中心市街地の骨格となる道路ネットワークの整備に積極的に取り組みながら、ハード施策・ソフト施策あわせた交通流の円滑化整備の検討。 ・曜日や時間を限定したトランジットモール化やセミトランジットモール化などの検討。 ・社会実験の対象区間を変更した場合など、様々な視点からの導入可能性の検討。	・実験規模(区間・期間)を段階的に拡大。約1km×約0.4km の範囲に交通セルの導入を計画。長野オリンピックを契機に、セル環状道路(約2.8km)整備完了。 ・さらに本格的な実施に向けて、平成18年度に善光寺表参道に面する商店街やまちづくり団体に行政が加わり、「表参道ふれ愛通り(歩行者優先道路)計画策定検討委員会」を組織し、具体的な検討を行いながら、早期の事業実現に向け取り組むこととしている。			平成15年度には、モノレールが開業。また、平成17年度には関連する街路事業の整備も終えることから、今後は、推進協議会を立ち上げ諸課題を解決し本格実施に取り組む予定である。 平成19 年2 月11(日)より本格実施(日曜日12:00～18:00)。	・セミトランジットモールの取り組みや、フルトランジットモールでも、交通混雑低減に向けた交通誘導の工夫、実施日・時間帯の工夫を施すなど、ソフト的な対応を図る中で、段階的にトランジットモール化を進める。 ・対象地区のトランジットモール化は「表通りでの通過交通の抑制と安全で回遊性の高い歩行空間の確保」を主眼とした上で、現状で必要とされるトランジット機能を選択し、適宜組み合わせることを通じて、現段階で取り組み可能なトランジットモールを実施していくことが必要 ・段階的なトランジットモール化を目指すにあたって、恒久的なトランジットモール化は選択肢の一つとして持ちつつ、最終形として必要となるトランジットモールの形態を模索していく必要がある。対象地区において目指すべき商業地のあり方を、商業者をはじめ各関係者の共通認識として明確にする中で、最終的なトランジットモールのかたちについて検討することが必要である。
担当部局	都市政策部都市整備推進室	都市計画部交通政策課	総合政策部 交通政策課 交通計画グループ	都市整備部 まちづくり推進課		都市計画局 歩くまち京都推進室	都市計画部 都市計画課	都市開発部 都市政策課 まちづくりグループ