多様なニーズに応える道路の事例集

令和５年６月

国土交通省 道路局

＜目次＞

１．　本書の概要・・・P1
（１）事例集の背景・目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P2
（２）事例集の対象・使い方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P2
（３）掲載事例の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P2
（４）事例集の読み方・・P3

２．　事例集 ・・P7
事例①　さっぽろシャワー通り（札幌市）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P8
事例②　南１条通（札幌市）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P16
事例③　東八番丁通（仙台市）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P24
事例④　大宮・氷川参道（さいたま市）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P32
事例⑤　国道8号本町通り（福井県敦賀市）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P42
事例⑥　御堂筋（大阪市）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P50
事例⑦　三宮中央通り（神戸市）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P58
事例⑧　サンキタ通り（神戸市）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P66
事例⑨　大手前通り（兵庫県姫路市）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P74
事例⑩　ハレまち通り（旧県庁通り）（岡山市）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P82
事例⑪　福山駅北口スクエア（広島県福山市）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P90
事例⑫　水木しげるロード（鳥取県境港市）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P96
事例⑬　長門湯本温泉（山口県長門市）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P104

３．　参考資料 ・・・P113
【参考資料1】 キーワード索引・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P114
【参考資料2】 「多様なニーズに応える道路ガイドライン」との対応・・・・・・・・・・・・・・P115
【参考資料3】 各事例に関する公表資料等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P117
【参考資料4】 作成にご協力いただいた地方公共団体の担当課・・・・・・・・・・・・・・ P121
【参考資料5】 物理的デバイス設置の施工例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P122

1．本書の概要

1. 本書の概要

（1）事例集の背景・目的

国土交通省道路局では、多様化する道路空間へのニーズに対応するため、道路の利活用をより円滑かつ効果的に進めるに当たってのポイント等を整理した、「多様なニーズに応える道路 ガイドライン」を令和4年3月に策定した。

本事例集は、「多様なニーズに応える 道路ガイドライン」の内容の補完を目的とし、様々なニーズに対応した道路空間の整備・取組事例を取りまとめたものである。

（2）事例集の対象・使い方

本事例集は、主に道路空間の構築・再編に関わる職務に従事する地方公共団体の職員や建設コンサルタント、市町村都市再生協議会等のまちづくり関係の組織の他、道路空間活用に関心のある地域住民等が利用することを想定し、地方公共団体から提供のあった資料やヒアリング結果をとりまとめたものである。

本事例集では、様々な活用方法を実現した道路空間の事例について、次の3つのポイントに沿って情報を整理した。

ポイント① 「多様なニーズに応える道路 ガイドライン」に即した情報整理

- 有用な個別施策等に関する手法や留意点などに沿った情報を掲載。

ポイント② 関係者へのヒアリングを踏まえた情報整理

- 関係者（地域住民、警察等）との調整の際に工夫・苦労した事項、その解決方法など、事業や取組を進める上で役立つ情報を掲載。

ポイント③ 多様な活用シーンを想定した取りまとめ

- 実務者の立場・役割、道路空間や地域の状況、事業の検討熟度（構想段階、事業化段階、運用段階など）に応じて参考となる内容を掲載。
- 例えば、道路再編の有無、道路管理者が抱えていた課題、実施施策など、実務者の参考としたいキーワードの検索を可能とするインデックスを作成。

（3）掲載事例の考え方

- 掲載する事例は、「多様なニーズに応える道路 ガイドライン」のコラムで扱ったものの他、整備・取組の内容や人口規模、都市部/地方部の違い等を勘案し、選定した。

1. 本書の概要

（4）事例集の読み方

- 1-2ページ目が「概要」、3ページ以降が「詳細」の、2段構成となっている。

1ページ目

事例① さっぽろシャワー通り ― 札幌市 ― 概要

<キーワード>

維持管理体制の構築 / 交通規制（車両） / 実施体制の構築（官民連携） / 社会実験
車線減・歩道拡幅 / タイムシェアリング / 荷捌き効率化 / 路上駐停車対策

【再整備後の様子】

再整備前 / 再整備後 / 再整備後 / 再整備後

【基本情報】

［路線名］さっぽろシャワー通り（市道南1・2条中通線）
［場　所］札幌市中央区南1条西3丁目～南2条西3丁目
［路線延長］100m
［路線幅員］10.91m
［検討主体］札幌市、地元商店街（さっぽろシャワー通り商店街）
［事業期間］平成16年～
［事 業 費］約6,600万円（札幌市負担：約3,600万円）
［活用した制度・交付金］なし
【参考】札幌市の人口：約196万人（令和5年3月時点）※

さっぽろシャワー通り位置図

※出典：札幌市HP

7

■ 各事例の特徴や取組等をキーワード化している。巻末の「キーワード索引」から、キーワードで事例を検索することも可能である。

■ 前後比較の写真を掲載し、変化の様子が把握できるようにしている。

2ページ目

事例① さっぽろシャワー通り ― 札幌市 ― 概要

【対応したニーズ】

○安全・安心な歩行空間の確保
○路上駐車等の対策による、円滑な荷捌き空間の確保

【実施した取組・対策等】

○道路空間の再編（荷捌きスペース・歩行者空間の確保）
○時間帯に応じた道路空間の活用（タイムシェアリング）

荷裁き停車スペース / 歩道 / 車道 / 歩道
1.955m 2.000m 3.500m 3.455m
空間再編後横断図（代表断面）
出典：札幌市提供資料を一部加工

【荷捌き利用時】 21:30～11:30 / 車道 / 荷捌き利用時は、ボラードを撤去して「車道」とする。
【平時】 11:30～21:30 / 歩道 / 平常時は、ボラードを設置して「歩道」とする。

【事業実施に向けた検討・合意形成のポイント】

○再整備に向けた実施体制の構築（地域との連携、役割分担）
○社会実験による検証（タイムシェアリングの実施）
○再整備や維持管理等に関する、地域の商店街との連携

【さっぽろシャワー通り商店街】
・再整備の働きかけ
・整備内容の検討
・社会実験の主体的な実施
・整備費用の一部負担
↔ 連携
【札幌市（まちづくり部局）】
・整備内容の検討
・社会実験の支援
・道路管理者や警察との調整

再整備に向けた役割分担

社会実験中の様子

【再整備による効果】

○路上駐車等が目に見えて減少した
○時間帯毎のニーズに応じて、効率的な荷捌きスペースや安全・安心な歩行空間が確保された

8

■ 事業の目的、実施した取組・対策等、事業実施に向けた検討・合意形成のポイント、再整備による効果について整理している。
■ 概要として、各項目の内容は短いセンテンスでまとめ、詳細は3ページ目以降に記載している。

1. 本書の概要

（4）事例集の読み方

3ページ目

事例① さっぽろシャワー通り　－札幌市（さっぽろし）－ 詳細

1. 事業化の背景・当該路線の課題

【事業化の背景】

●さっぽろシャワー通りは、沿道には多くの店舗が立地し、**歩行者交通量が多い**ことが特徴となっている。

●また、周辺の道路と比較して車両交通量は少ないものの、大型商業店舗の南側に面しており、**荷捌き車両などの路上駐車が多い**ことも特徴となっていた。

●昭和63年に整備が完了した路線であり、舗装の剥離や道路に敷設されたロードヒーティングの断線など、**老朽化が進行**していた。

【当該路線の課題】

●**荷捌きのための路上駐車が通行の妨げとなっていたほか、駐車車両による死角からの歩行者の乱横断が多発**しており、交通管理・安全上観点から問題となっていた。

●**荷捌きスペースの確保と歩行者空間の確保が求められていたが、どちらも十分に確保できていなかった。**

さっぽろシャワー通り位置図

出典：地理院地図を基に作成

9

■ 各事例の背景、路線の課題等について整理している。

4ページ目

事例① さっぽろシャワー通り　－札幌市（さっぽろし）－ 詳細

2. 再整備に向けた実施体制の構築

【地域との連携】

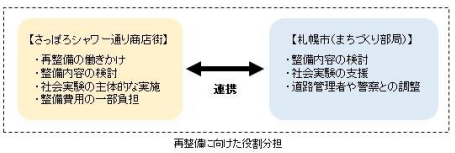
●地域の商店街である「さっぽろシャワー通り商店街」からの働きかけを受け、さっぽろシャワー通りの再整備について、**さっぽろシャワー通り商店街と札幌市のまちづくり部局が連携して取組を進めた。**

【再整備に向けた役割分担】

●札幌市とさっぽろシャワー通り商店街が、以下の役割分担で取組を進めた。

＜札幌市の役割＞
○再整備内容の検討や社会実験の支援
○道路管理者や警察との調整（さっぽろシャワー通り商店街との橋渡し）

＜商店街の役割＞
○再整備の内容検討や、社会実験の主体的な実施
○ロードヒーティングやボラード、インターロッキングの再整備時の費用を負担



再整備に向けた役割分担

＜参考 再整備に向けた取組の実施状況＞

年度	取組	内容
平成10・11年	魅力ある歩行空間社会実験	・歩道部分の拡張による魅力づくり（写真撮影、ファッションショー等）
平成15年	街路空間の魅力づくり社会実験	・道路空間を活用したイベントの実施 ・自転車整序に関わるアダプトプログラムの実施
平成16・17年	「荷さばきタイムシェアリング」社会実験（※詳細は次頁参照）	・荷捌き専用スペースの設置 ・一般車両の駐停車を禁止する荷捌き専用の時間帯の導入

10

■ 検討や取組の実施にあたり、構築した組織や体制、地域との関わり等について整理している。

■ 行政や地域の関係者、民間事業者など、各主体の役割分担について整理している。

1. 本書の概要

（4）事例集の読み方

5ページ目以降

事例① さっぽろシャワー通り ― 札幌市 ― 詳細

3. 道路空間の再編

【社会実験の実施】

●平成17年に、**路上駐車**
検証などを目的とした
●荷捌き専用スペースを
を導入した。それ以外の
●車両通行部にカラーコー

＜社会実験の概要＞

実施期間	平成17年
実施内容	①荷捌き 荷捌き ②歩行空

【社会実験による検証

●社会実験の実施中と実
捌き専用時間帯に集中
●**荷捌き専用時間帯は、**
が減少し、荷捌き車両
●車両通行部を狭め、歩
やイスなどの休憩施設
られた。

専用スペースを活用した両

事例① さっぽろシャワー通り ― 札幌市 ― 詳細

4. 道路空間の再編・時間帯に応じた空間の活用

社会実験の結果等を踏まえ、平成18年にシャワー通りの再整備を実施した。

【道路空間の再編】

●車道部の幅員を5.5mから3.5mへ縮小し、荷捌きスペース・歩行者空間を確保した。
●3.0m間隔で**脱着可能なボラードを設置し、路上駐車・路上停車を抑制**した。
●車道舗装は、カラー舗装からインターロッキングブロックに変更し、歩道と一体的な空間を創出した。

荷捌き停車スペース
歩道 1.955m
車道 2.000m
歩道 3.500m
3.455m
空間再編後横断図(代表断面)

整備前の様子

整備後の様子

出典：札幌市提供資料を一部加工

【時間帯に応じた道路空間の活用（タイムシェアリング）】

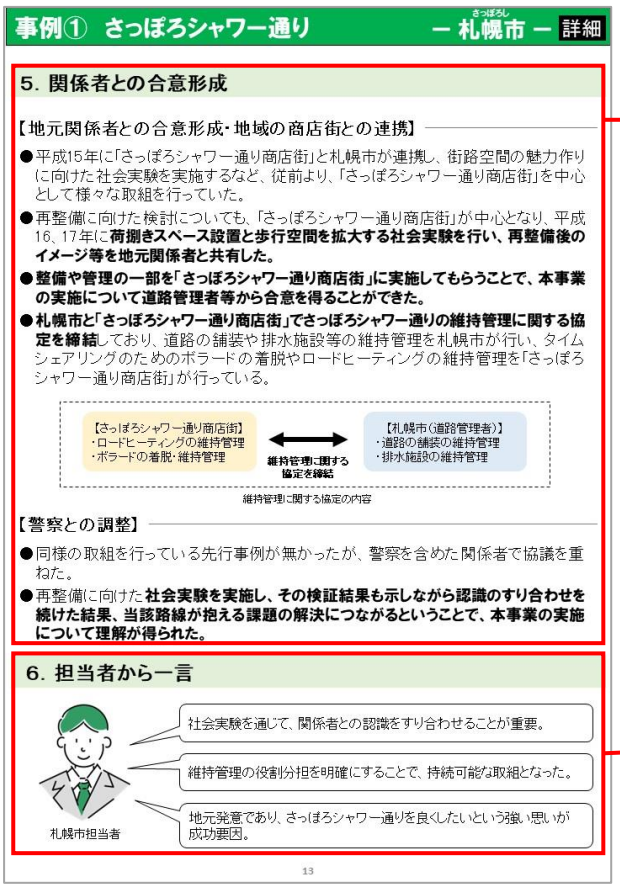
●歩道部と車道部の間の2.0mの空間について、**脱着可能なボラードの移動により、時間帯に応じて、「歩行者空間」（11:30~21:30）と「荷捌きスペース」（21:30~11:30）として使い分け**を行っている。

「歩行者空間」として活用（11:30~21:30）
「荷捌きスペース」として活用（21:30~11:30）

12

■ 各事例でポイントとなる整備内容や特徴的な検討事項、検討する上でのルールなどについて整理している。

最終ページ


事例① さっぽろシャワー通り ― 札幌市 ― 詳細

5. 関係者との合意形成

【地元関係者との合意形成・地域の商店街との連携】

●平成15年に「さっぽろシャワー通り商店街」と札幌市が連携し、街路空間の魅力作りに向けた社会実験を実施するなど、従前より、「さっぽろシャワー通り商店街」を中心として様々な取組を行っていた。
●再整備に向けた検討についても、「さっぽろシャワー通り商店街」が中心となり、平成16、17年に**荷捌きスペース設置と歩行空間を拡大する社会実験を行い、再整備後のイメージ等を地元関係者と共有した。**
●**整備や管理の一部を「さっぽろシャワー通り商店街」に実施してもらうことで、本事業の実施について道路管理者等から合意を得ることができた。**
●**札幌市と「さっぽろシャワー通り商店街」でさっぽろシャワー通りの維持管理に関する協定を締結**しており、道路の舗装や排水施設等の維持管理を札幌市が行い、タイムシェアリングのためのボラードの着脱やロードヒーティングの維持管理を「さっぽろシャワー通り商店街」が行っている。

【さっぽろシャワー通り商店街】
・ロードヒーティングの維持管理
・ボラードの着脱・維持管理
維持管理に関する協定を締結
【札幌市（道路管理者）】
・道路の舗装の維持管理
・排水施設の維持管理
維持管理に関する協定の内容

【警察との調整】

●同様の取組を行っている先行事例が無かったが、警察を含めた関係者で協議を重ねた。
●再整備に向けた**社会実験を実施し、その検証結果も示しながら認識のすり合わせを続けた結果、当該路線が抱える課題の解決につながるということで、本事業の実施について理解が得られた。**

6. 担当者から一言

札幌市担当者

社会実験を通じて、関係者との認識をすり合わせることが重要。
維持管理の役割分担を明確にすることで、持続可能な取組となった。
地元発意であり、さっぽろシャワー通りを良くしたいという強い思いが成功要因。

13

■ 協議会や警察等の関係者との合意形成を図る上でのポイントや協議の進め方等を、各事例の共通項目として整理している。

■ 事業担当者が直面した悩みや問題、それらを解決する上でのポイントを、各事例の共通項目として整理している。

2. 事例集

事例①　さっぽろシャワー通り　－ 札幌市（さっぽろし） － 概要

＜キーワード＞

維持管理体制の構築	交通規制（車両）	実施体制の構築（官民連携）	社会実験
車線減・歩道拡幅	タイムシェアリング	荷捌き効率化	路上駐停車対策

【再整備後の様子】

再整備前

再整備後

再整備後

再整備後

【基本情報】

［路 線 名］さっぽろシャワー通り（市道南1・2条中通線）

［ 場　所 ］札幌市（さっぽろし）中央区（ちゅうおうく）南1条西3丁目（みなみいちじょうにし）～南2条西3丁目（みなみにじょうにし）

［路線延長］100m

［路線幅員］10.91m

［検討主体］札幌市、地元商店街（さっぽろシャワー通り商店街）

［事業期間］平成16年～

［ 事 業 費 ］約6,600万円（札幌市負担：約3,600万円）

［活用した制度・交付金］なし

【参考】札幌市の人口：約196万人（令和5年3月時点）※

さっぽろシャワー通り位置図

※出典：札幌市HP

事例①　さっぽろシャワー通り　－ 札幌市（さっぽろし） － 概要

【対応したニーズ】

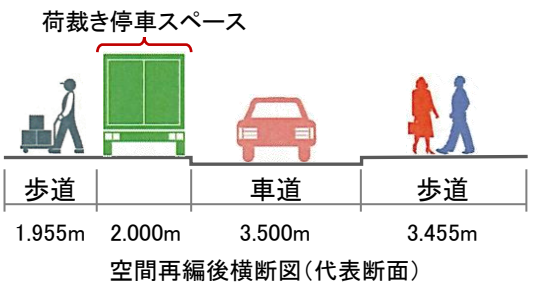
〇安全・安心な歩行空間の確保

〇路上駐車等の対策による、円滑な荷捌き空間の確保

【実施した取組・対策等】

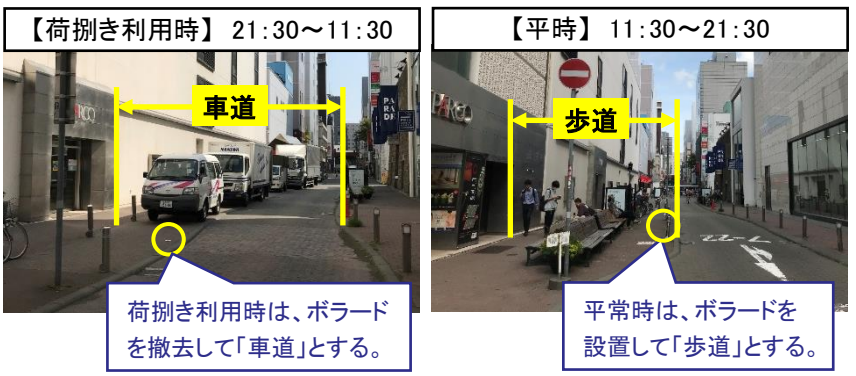
〇道路空間の再編（荷捌きスペース・歩行者空間の確保）

〇時間帯に応じた道路空間の活用（タイムシェアリング）



空間再編後横断図（代表断面）

出典：札幌市提供資料を一部加工

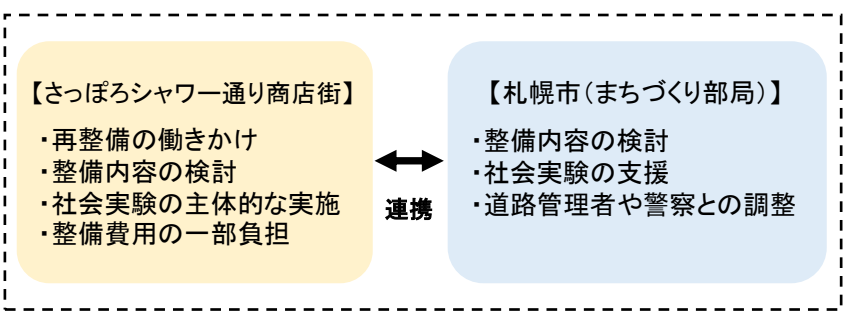


【事業実施に向けた検討・合意形成のポイント】

〇再整備に向けた実施体制の構築（地域との連携、役割分担）

〇社会実験による検証（タイムシェアリングの実施）

〇再整備や維持管理等に関する、地域の商店街との連携



再整備に向けた役割分担

社会実験中の様子

【再整備による効果】

〇路上駐車等が目に見えて減少した

〇時間帯毎のニーズに応じて、効率的な荷捌きスペースや安全・安心な歩行空間が確保された

事例①　さっぽろシャワー通り　－ 札幌市（さっぽろし） － 詳細

1．事業化の背景・当該路線の課題

【事業化の背景】

●さっぽろシャワー通りは、沿道には多くの店舗が立地し、**歩行者交通量が多い**ことが特徴となっている。

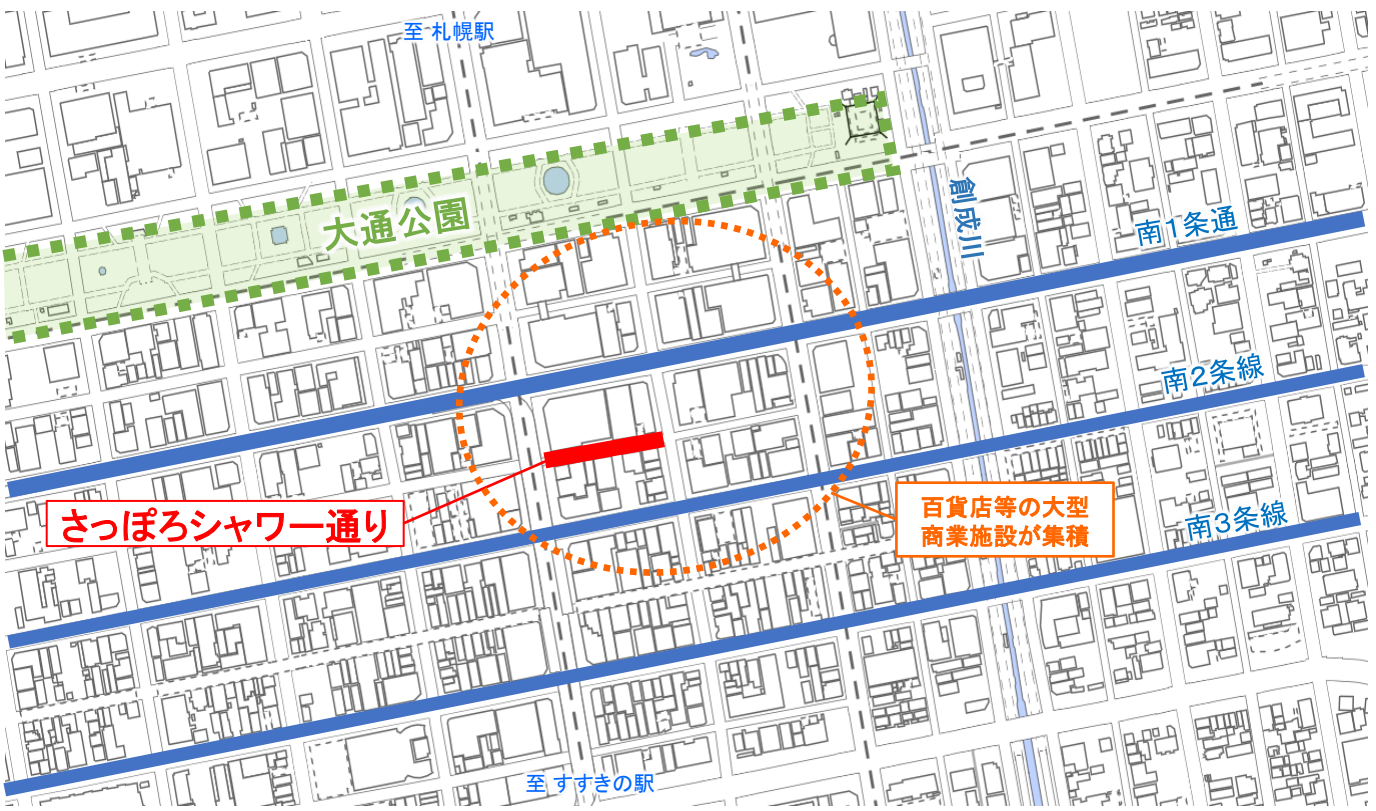
●また、周辺の道路と比較して車両交通量は少ないものの、大型商業店舗の南側に面しており、**荷捌き車両などの路上駐車が多い**ことも特徴となっていた。

●昭和63年に整備が完了した路線であり、舗装の剥離や道路に敷設されたロードヒーティングの断線など、**老朽化が進行**していた。

【当該路線の課題】

●**荷捌きのための路上駐車が通行の妨げとなっていたほか、駐車車両による死角からの歩行者の乱横断が多発**しており、交通管理・安全上観点から問題となっていた。

●**荷捌きスペースの確保と歩行者空間の確保が求められていたが、どちらも十分に確保できていなかった。**



さっぽろシャワー通り位置図

出典：地理院地図を基に作成

2. 再整備に向けた実施体制の構築

【地域との連携】

●地域の商店街である「さっぽろシャワー通り商店街」からの働きかけを受け、さっぽろシャワー通りの再整備について、**さっぽろシャワー通り商店街と札幌市のまちづくり部局が連携して取組を進めた。**

【再整備に向けた役割分担】

●札幌市とさっぽろシャワー通り商店街が、以下の役割分担で取組を進めた。

＜札幌市の役割＞

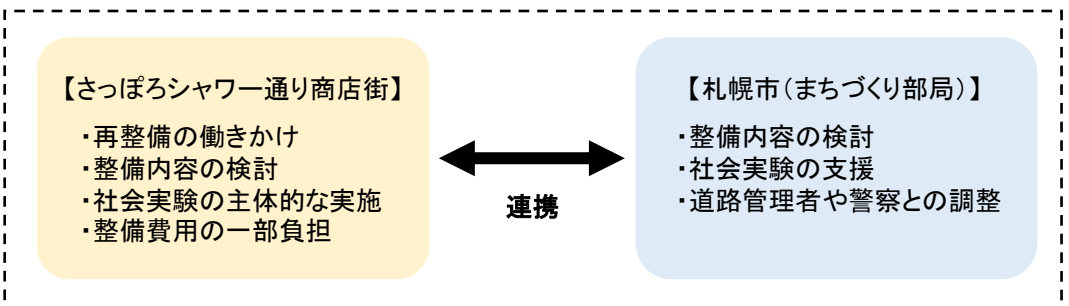
〇再整備内容の検討や社会実験の支援

〇道路管理者や警察との調整（さっぽろシャワー通り商店街との橋渡し）

＜商店街の役割＞

〇再整備の内容検討や、社会実験の主体的な実施

〇ロードヒーティングやボラード、インターロッキングの再整備時の費用を負担



再整備に向けた役割分担

＜参考　再整備に向けた取組の実施状況＞

年度	取組	内容
平成10・11年	魅力ある歩行空間社会実験	・歩道部分の拡張による魅力づくり（写真撮影、ファッションショー等）
平成15年	街路空間の魅力づくり社会実験	・道路空間を活用したイベントの実施 ・自転車整序に関わるアダプトプログラムの実施
平成16・17年	「荷さばきタイムシェアリング」社会実験（※詳細は次頁参照）	・荷捌き専用スペースの設置 ・一般車両の駐停車を禁止する荷捌き専用の時間帯の導入

事例①　さっぽろシャワー通り　－ 札幌市（さっぽろし） － 詳細

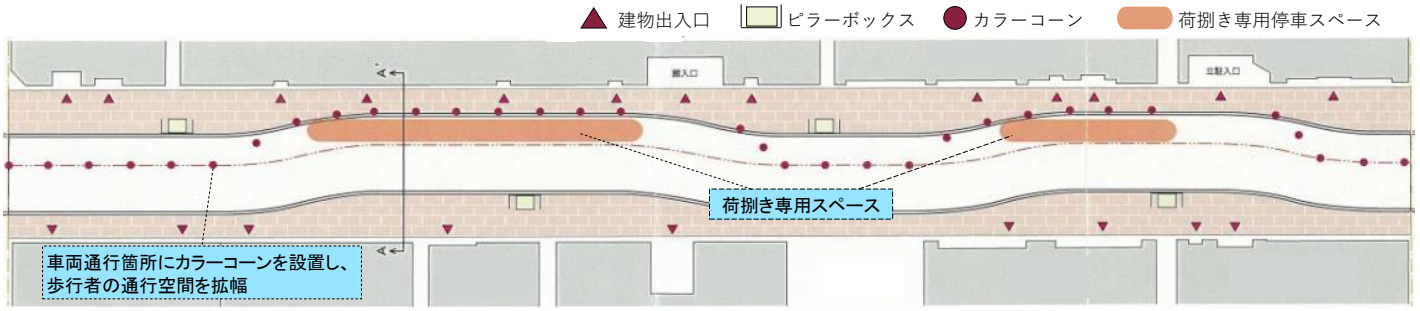
3. 道路空間の再編に向けた検討

【社会実験の実施】

- 平成17年に、**路上駐車・路上停車対策や、荷捌きスペースの設置等による効果検証などを目的とした社会実験を実施**した。
- 荷捌き専用スペースを設置し、一般車両の駐停車を禁止する荷捌き専用の時間帯を導入した。それ以外の時間は、歩行者の空間として活用した。
- 車両通行部にカラーコーンを設置し、歩行者の通行空間を拡幅した。

＜社会実験の概要＞

実施期間	平成17年9月13日～9月21日
実施内容	①荷捌き専用停車スペースの設置とタイムシェアリングの実施 荷捌き専用時間：7:00～12:00　駐停車禁止時間 ：12:00～19:00 ②歩行空間拡幅による歩行環境の改善と、椅子・テーブルの設置



社会実験実施全体図

出典：札幌市提供資料を一部加工

【社会実験による検証結果】

- 社会実験の実施中と実施前で、1日の荷捌き車両の総台数に大きな変化はなく、荷捌き専用時間帯に集中して荷捌きが行われた。
- **荷捌き専用時間帯は、一般車両の駐停車を禁止したことで路上駐車・路上停車が減少し、荷捌き車両の増加にも対応することができた。**
- 車両通行部を狭め、歩行空間を広げたことにより、**歩行空間に設置したテーブルやイスなどの休憩施設を利用して、夜間までくつろぐ市民の姿が非常に多く見られた。**

専用スペースを活用した荷捌きの様子

歩行空間を活用している様子

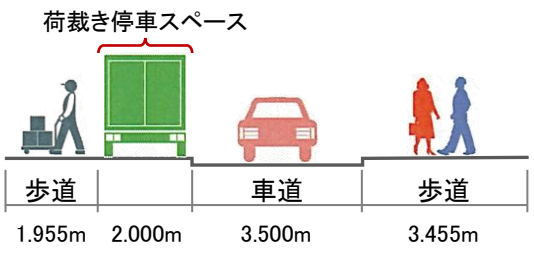
事例①　さっぽろシャワー通り　－ 札幌市（さっぽろし） －　詳細

4. 道路空間の再編・時間帯に応じた空間の活用

社会実験の結果等を踏まえ、平成18年にシャワー通りの再整備を実施した。

【道路空間の再編】

- 車道部の幅員を5.5mから3.5mへ縮小し、荷捌きスペース・歩行者空間を確保した。
- 3.0m間隔で**脱着可能なボラードを設置し、路上駐車・路上停車を抑制**した。
- 車道舗装は、カラー舗装からインターロッキングブロックに変更し、歩道と一体的な空間を創出した。



空間再編後横断図（代表断面）

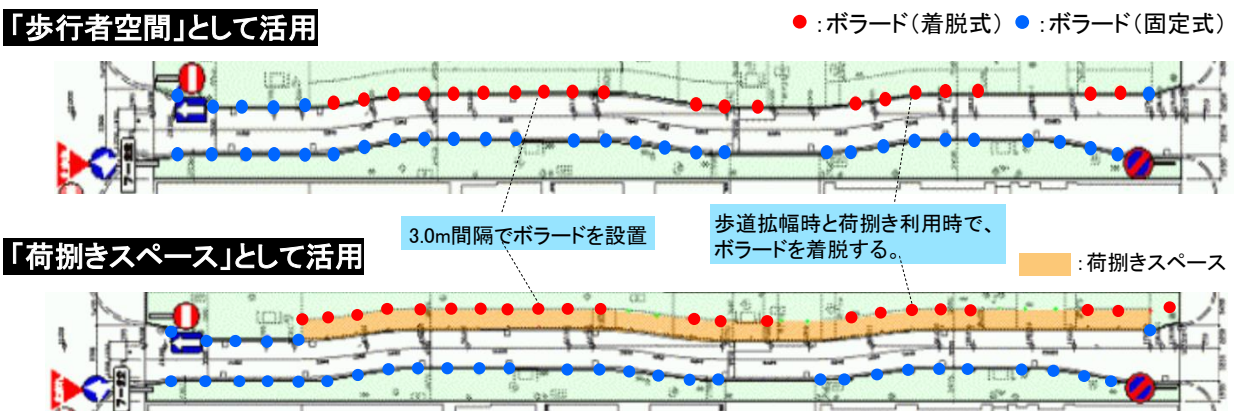
整備前の様子

整備後の様子

出典：札幌市提供資料を一部加工

【時間帯に応じた道路空間の活用（タイムシェアリング）】

- 歩道部と車道部の間の2.0mの空間について、**脱着可能なボラードの移動により、時間帯に応じて、「歩行者空間」（11:30～21:30）と「荷捌きスペース」（21:30～11:30）として使い分け**を行っている。



出典：札幌市提供資料を一部加工

「歩行者空間」として活用（11:30～21:30）

「荷捌きスペース」として活用（21:30～11:30）

5. 関係者との合意形成

【地元関係者との合意形成・地域の商店街との連携】

●平成15年に「さっぽろシャワー通り商店街」と札幌市が連携し、街路空間の魅力作りに向けた社会実験を実施するなど、従前より、「さっぽろシャワー通り商店街」を中心として様々な取組を行っていた。

●再整備に向けた検討についても、「さっぽろシャワー通り商店街」が中心となり、平成16、17年に**荷捌きスペース設置と歩行空間を拡大する社会実験を行い、再整備後のイメージ等を地元関係者と共有した。**

●**整備や管理の一部を「さっぽろシャワー通り商店街」に実施してもらうことで、本事業の実施について道路管理者等から合意を得ることができた。**

●**札幌市と「さっぽろシャワー通り商店街」でさっぽろシャワー通りの維持管理に関する協定を締結**しており、道路の舗装や排水施設等の維持管理を札幌市が行い、タイムシェアリングのためのボラードの着脱やロードヒーティングの維持管理を「さっぽろシャワー通り商店街」が行っている。

維持管理に関する協定の内容

【警察との調整】

●同様の取組を行っている先行事例が無かったが、警察を含めた関係者で協議を重ねた。

●再整備に向けた**社会実験を実施し、その検証結果も示しながら認識のすり合わせを続けた結果、当該路線が抱える課題の解決につながるということで、本事業の実施について理解が得られた。**

6. 担当者から一言

札幌市担当者

社会実験を通じて、関係者との認識をすり合わせることが重要。

維持管理の役割分担を明確にすることで、持続可能な取組となった。

地元発意であり、さっぽろシャワー通りを良くしたいという強い思いが成功要因。

事例② 南1条通（みなみいちじょうどおり） ― 札幌市（さっぽろし） ― 概要

＜キーワード＞

イベント利用 / オープンカフェ / 広報活動 / 自転車通行空間 / 実施体制の構築（官民連携） / 社会実験 / 車線減・歩道拡幅 / タイムシェアリング / 荷捌き効率化

【社会実験の様子】

【基本情報】

[路 線 名] 南1条通

[場 所] 札幌市（さっぽろし）中央区南1条西2丁目（ちゅうおうく）～南1条西3丁目（みなみいちじょうにし）

[路線延長] 250m

[路線幅員] 25m

[検討主体] 札幌都心交通研究会

[社会実験期間] 令和4年6月17日～6月30日

[事 業 費] 約1,300万円

[活用した制度・交付金]

「道路に関する新たな取り組みの現地実証実験（社会実験）」（国土交通省道路局）

【参考】札幌市の人口：約196万人（令和5年3月時点）※

南1条通位置図

※出典：札幌市HP

事例② 南1条通（みなみいちじょうどおり） ― 札幌市（さっぽろし） ― 概要

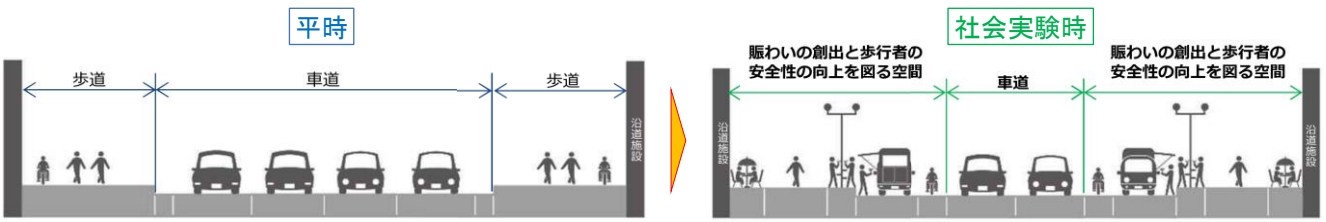
【社会実験の目的】

〇道路空間の再構築や時間帯別の運用の工夫による、新たな賑わい空間の創出に伴う効果や課題の検証

【実施した取組】

社会実験として、以下を実施

〇道路空間の再編（車線数の削減、歩行者空間の拡幅）
〇時間帯に応じた道路空間の活用（賑わい空間、荷捌き空間の使い分け）
〇自転車通行空間の整備（矢羽根型路面表示を設置）



平時及び社会実験時の横断構成

【実施に向けた検討・合意形成のポイント】

〇地域と連携した実施体制の構築（研究会を組織）
〇関係者との綿密な情報共有（定例会の開催）
〇社会実験の実施に関する幅広な周知活動

研究会での検討

HPでの周知

【社会実験の検証結果】

〇歩行者交通量が平時と比較して約1.5倍増加
〇自転車の車道走行率が平時と比較して約1.7倍増加
〇配達時間短縮やドライバーの負担軽減等、荷捌き作業の効率化に寄与

事例② 南1条通（みなみいちじょうどおり） ― 札幌市（さっぽろし） ― 詳細

1. 社会実験の背景・当該路線の課題

【社会実験の背景】

●札幌市では、「第2次都心まちづくり計画」において歩行者優先の交通環境の形成を掲げ、公共交通の利便性向上や歩きたくなるまちの実現に取り組んでいる。

●南1条通は都心商業エリアの主要な通りであり、**昭和48年から歩行者天国が実施されるなど、様々なイベントが実施されていた。**

●このような中、**令和3年度に国土交通省道路局の「道路に関する新たな取り組みの現地実証実験（社会実験）」の実施地域に選定**され、**道路空間の再配分や時間帯別の運用等を試行し、道路交通への影響や新たに生まれた歩行空間の利活用による効果等を検証することとなった。**

南1条通位置図

出典：地理院地図を基に作成

●社会実験の名称は、「わざわざ出かけたくなるような、ざわざわとして賑わいのある通りにしたい」という想いから、「さっぽろわざわざわストリート」と名付けられた。

【当該路線の課題】

●南1条通は賑わい創出が期待されている通りであるが、沿道施設の利用者や通行人は多いものの、**歩行者が快適に休憩・滞留できる空間が不足**している。

●歩道における自転車の走行が常態化しており、**沿道施設を利用する歩行者と自転車が輻輳し、歩行者の安全性が低下**している。

歩行空間の様子
（ベンチ等が少なく歩行者が快適に休憩・滞留できる環境が不足）

自転車の歩道走行の様子

2. 地域と連携した実施体制の構築

【社会実験の実施に向けた役割分担】

●官・民で連携し、地域の関係機関から構成される札幌都心交通研究会に「道路空間利活用部会※」を立ち上げ、以下の役割分担で、社会実験の実施に向けた検討・調整等を行った。

※構成員：札幌大通まちづくり株式会社、一番街商店街振興組合、一般社団法人札幌地区トラック協会、一般社団法人札幌ハイヤー協会、札幌地区バス協会、北海道大学

＜札幌市＞

○「札幌都心交通研究会（道路空間利活用部会）」にオブザーバーとして参加し、役割分担として

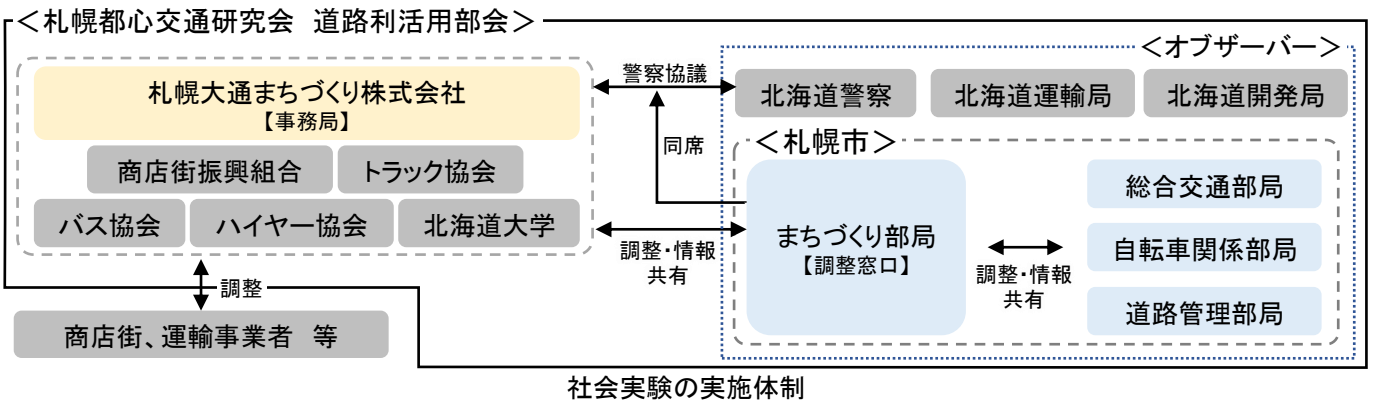
- ・まちづくり部局：関係機関との調整窓口
- ・総合交通部局：交通関係全般の対応
- ・自転車関係部局：自転車の車道走行促進の検討
- ・道路管理部局：占用許可の手続き

について、それぞれの部局が検討した。

＜民間＞

○札幌大通まちづくり株式会社（エリアマネジメント団体）が事務局となり、内容の検討等を進めるとともに、商店街や配送事業者等との調整を実施した。

●札幌大通まちづくり株式会社と関係行政機関との打ち合わせを、初年度（令和3年度）は月1回、社会実験実施年度（令和4年度）は週1回程度実施し、進捗状況を確認するなど、綿密な情報共有を行った。



社会実験の実施体制

3. 社会実験の概要

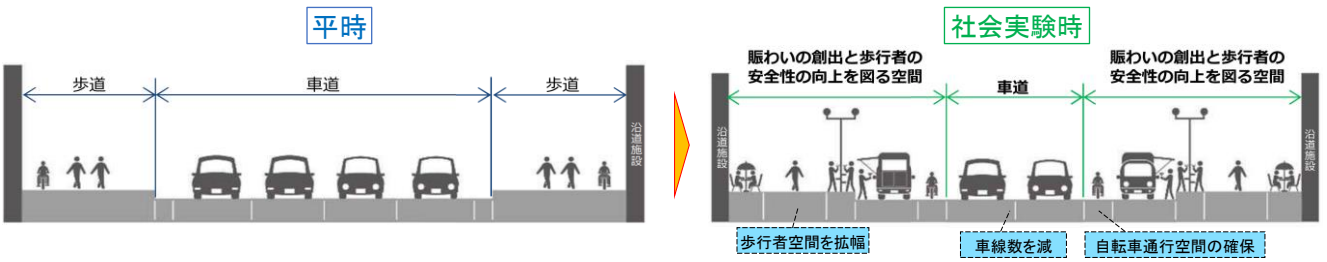
＜社会実験の概要＞

実証名称	多様なニーズに対応し、新たな賑わいの創出に資する道路空間利活用実証実験
期間	令和4年6月17日～6月30日
場所	南1条通（札幌市中央区南1条西2丁目、3丁目）
実施内容	・片側2車線のうち1車線を削減し、賑わいの創出に資する道路空間を形成。 ・道路空間の一部を、賑わい空間と荷捌き空間として時間帯で運用を変更。（空間のタイムシェア） ・自転車の車道走行を促進するため、矢羽根型路面表示の設置により通行位置を明示するとともにシェアサイクルポートの拡充や配置を変更。

4. 道路空間の再編

【車線数の削減、歩行者滞在空間を創出】

- **車線数を片側2車線から片側1車線に削減し、歩行者滞在空間を創出**した。
- 車線数の削減に伴い創出された空間に、歩道の植樹とマッチした木材、人工芝を使ったパークレットを設置した。



平時及び社会実験時の横断構成

出典：札幌市HPを一部加工

歩行者滞在空間の創出

パークレットの設置

【自転車通行空間の整備】

- **車道部に矢羽根型路面表示を設置し、自転車の通行空間を確保**した。
- シェアサイクルポートを設置するとともに、車道から直接出し入れができるように配置を工夫した。
- 歩道での押し歩きや、車道での走行を促す看板の設置等の啓発活動を行った。

自転車通行空間の整備

矢羽根型路面表示の設置

自転車の車道通行促進に向けた啓発活動

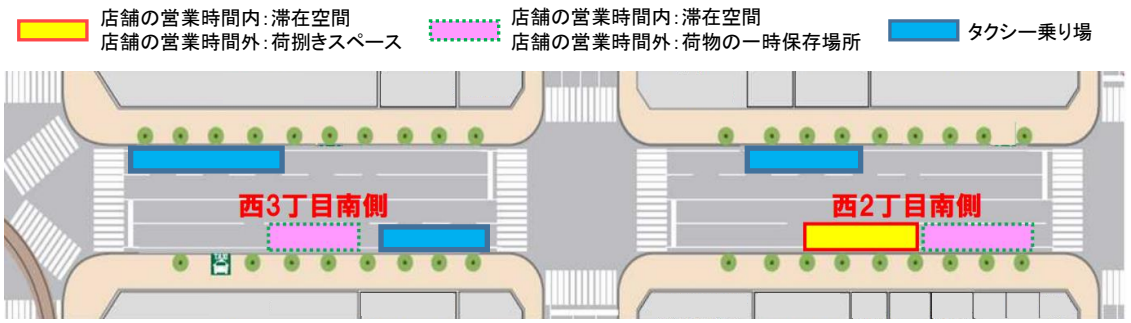
出典：札幌市HPを一部加工

5. 時間帯に応じた道路空間の活用

【賑わい空間、荷捌き空間の使い分け】

●道路空間の有効活用を図るため、**沿道店舗の営業時間内と時間外にわけて規制をし、時間帯に応じて空間の使い方を変更**した。

●**営業時間内は道路空間を賑わい空間として活用し、営業時間外（早朝・夜間）は荷捌きスペースとして活用**した。



タイムシェア運用・荷捌き場所図

店舗の営業時間内

店舗の営業時間外

出典：北海道開発局HPを一部加工

＜沿道店舗が営業中の時間帯＞

●**沿道店舗や学生による物販・展示、キッチンカーの出店等に加え、テーブルや椅子を設置し滞在空間を創出**することで、賑わいの創出を図った。

●**百貨店の営業時間（11時～20時）に合わせて、タクシー乗り場としても運用**した。利用者の需要に合わせて、配置の適正化を図った。

テーブルや椅子の設置

キッチンカーの出店

タクシー乗り場の様子

＜沿道店舗が営業していない時間帯＞

●**沿道店舗の営業時間外（早朝・夜間）は、滞在空間を荷捌きスペースや荷物の一時保管場所として活用**した。

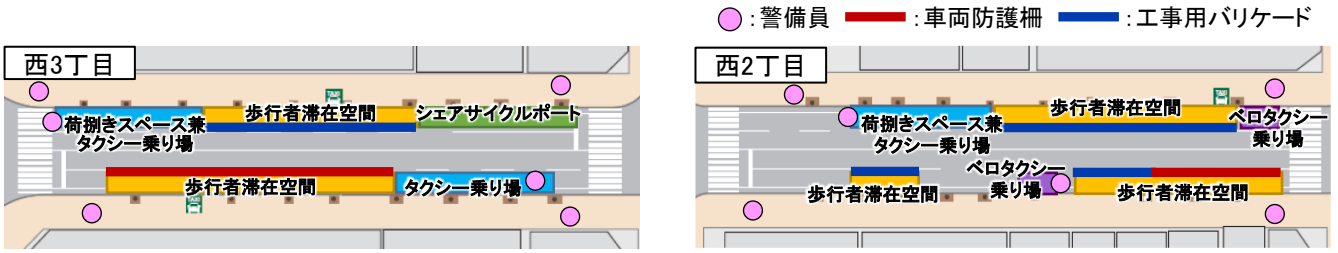
荷捌きスペースとして活用

貨物の一時保管場所として活用

6. 関係者との合意形成

【警察との調整】

- **夏場の歩行者天国を長年実施していたこともあり、社会実験の実施について柔軟に認めてもらうことができた。**
- 社会実験の実施に向けた札幌大通まちづくり株式会社と警察との協議は、2～3か月に1回程度実施しており、札幌市まちづくり部局が同席した。
- いたずら防止の観点からテーブルや椅子等を放置しないよう指導があり、**撤去可能な備品は夜間に撤去して集め、ビニールシートで覆う等の対策を実施**した。
- 車線数の削減に対する**安全対策として、警備員の配置や車両の衝突に十分耐え得る車両防護柵の設置等を行った。**



安全対策の実施状況

【地元関係者等との調整】

- 事務局である札幌大通まちづくり株式会社が主体となり、地元商店街、運輸事業者等との調整を行った。
- 片側1車線規制について、**看板設置等により事前の周知**を行った。また、地元関係者や関係団体、来街者等に対して、**ホームページやSNS等で広く周知**を行った。

有識者の現地視察

車線規制の周知

HPでの周知

7. 担当者から一言

札幌市担当者

関係者間の情報共有を綿密に行うことで、社会実験が円滑に進んだと感じている。

関係者が多い場合、不測の対応等により予定通りに取組が進まないこともあるため、余裕をもったスケジュール立案が必要だと感じた。

他路線での道路空間再編や、南1条通での歩行者天国イベント等の取組を継続的に実施していたことで、警察からの理解を得られやすかったのではないかと感じた。

事例③　東八番丁通（ひがしはちばんちょうどおり）　－ 仙台市（せんだいし） － 概要

＜キーワード＞

実施体制の構築（官民連携）　社会実験　路上カーシェア

【社会実験の様子】

【基本情報】

[路線名] 東八番丁通

[場　所] 仙台市宮城野区榴岡1-8番地先（せんだいし　みやぎのく　つつじがおか）

[路線幅員] 30m

[実施箇所] 仙台駅東口
宮城野通（みやぎのどおり）と東八番丁通交差点南側

[検討主体] 実施主体：仙台駅東まちづくり協議会
申請主体：仙台市

[実施期間] 令和3年度～令和4年度

[事 業 費] 整備費用　約100万円
（事業者負担込み、撤去費別途）

東八番丁通位置図

[活用した制度・交付金]
「道路に関する新たな 取組の現地実証実験（社会実験）」（国土交通省道路局）

【参考】仙台市の人口：約107万人（令和5年3月時点）※

※出典：仙台市HP

事例③　東八番丁通（ひがしはちばんちょうどおり）　－ 仙台市（せんだいし） － 概要

【対応したニーズ】

〇地域内の拠点間の移動における利便性や回遊性の向上

〇新たなモビリティサービスによる交通手段の多様化

【実施した取組・対策等】

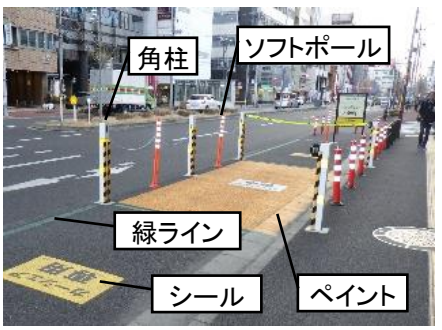
〇社会実験による、路上でのカーシェアリングサービスの実施

〇角柱やチェーンで囲まれた区域は道路交通法の適用外とする等、関係法令の解釈を整理

〇カーシェアステーションの区画による安全対策

社会実験告知看板

カーシェアステーション全景



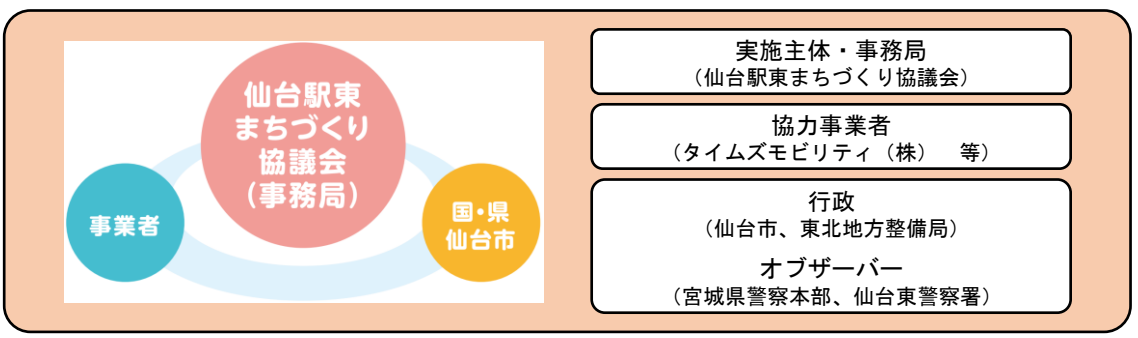
カーシェアステーションの区画

【取組の実施に向けたポイント】

〇関係者との連携体制の構築（ワーキンググループの設立）

〇カーシェアステーション設置箇所の綿密な検討

〇警察や道路管理者など、関係機関が一堂に会しながら法令解釈等について協議



仙台駅東地区社会実験　ワーキンググループ

出典：仙台駅東まちづくり協議会の社会実験パンフレットを一部加工

【利用者からの反応等】

〇他都市からの来街者でも見つけやすく、後退駐車が不要で駐車しやすい

〇地元の利用者だけでなく、出張等による来訪者からのニーズも高い

事例③ 東八番丁通（ひがしはちばんちょうどおり） ー 仙台市（せんだいし） ー 詳細

1. 取組の背景・当該路線の課題

【取組の背景】

●仙台駅東エリアでは、令和元年に宮城野通沿道の有志が中心となり「仙台駅東まちづくり協議会」を設立し、当エリアが目指すべき将来像や、その実現に向けた方策をまとめた「仙台駅東まちづくり計画」を策定し、様々な取組を進めてきた。

●令和3・4年度には国土交通省道路局の「道路に関する新たな取り組みの現地実証実験（社会実験）」の実施地域に選定され、宮城野通を中心に、日常的な賑わいの創出、まちの回遊性の向上に向けた取組を行うこととなった。

●**路上でのカーシェアリングサービスは、**この社会実験のメニューの１つとして、**移動手段の多様化に係る検討のため実施したもの。**

【当該エリア・路線の課題】

●仙台駅東エリアには、榴岡公園（つつじがおかこうえん）や楽天モバイルパーク宮城などの**回遊拠点となる集客施設・スポットが多く存在するが、それぞれの施設のつながりが無く、まちを巡り、滞在・滞留するストーリーが感じられない。**

●特に、仙台駅東口から楽天モバイルパーク宮城までの約1.5kmは、徒歩での移動では長距離であり、電車での移動では短い距離であるが、シャトルバスは野球開催日のみの運行となっている。このように、**移動手段が不足しており、更なる移動方法の多様化が求められている。**

出典：仙台駅東まちづくり計画の「仙台駅東エリア全景」を一部加工

2. 関係者との連携体制の構築

【連携体制の構築】

●令和3年9月に、実施主体である「仙台駅東まちづくり協議会」を事務局として、**協力事業者・東北地方整備局・警察・仙台市などが参加する「仙台駅東地区社会実験ワーキンググループ」を設立し、社会実験の実施に向けた検討を進めた。**

【実施に向けた役割分担】

●路上カーシェアの実施に向け、以下の役割分担で検討・取組を進めた。

＜仙台駅東まちづくり協議会＞

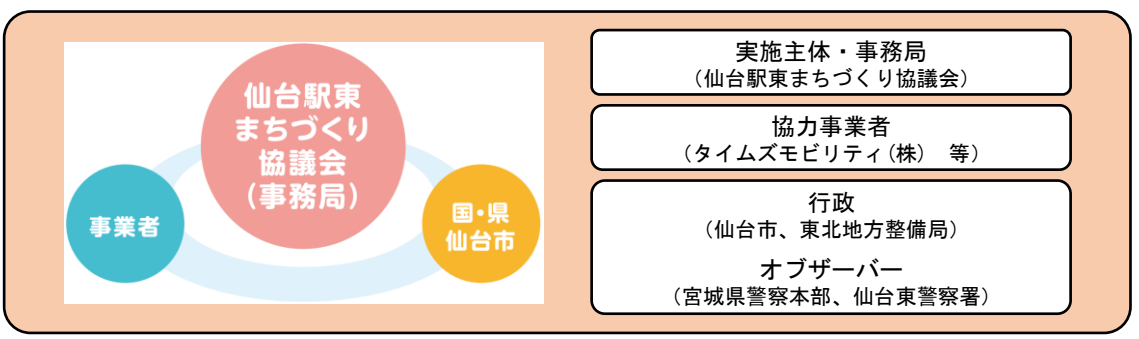
〇道路附属物（角柱・ベルト等）の準備
〇道路占用許可申請
〇カーシェア実験の広報
〇カーシェア実験に関する調査・分析等

＜協力事業者＞

〇道路附属物（ポール・チェーン等）の準備
〇カーシェア実験のデータ提供
〇占用物件（ペイント、周知看板等）の準備
〇カーシェア実験に関する調査・分析等

＜仙台市＞

〇カーシェア実験の総合的な調整
〇関係法令の協議・整理



仙台駅東地区社会実験　ワーキンググループ

出典：仙台駅東まちづくり協議会の社会実験パンフレットを一部加工

【路上カーシェア実施までの主な流れ】

実施時期	取組	内容
令和3年9月	取組開始	候補地選定に関する打合せ及び現地調査
令和3年10月～	関係機関との事前協議	道路管理者、警察との事前協議 関係法令の整理 候補地の選定及び安全設備の検討
令和4年3月、4月	各種協議、手続き	道路法第95条の2協議及び「道路使用許可申請は不要」と回答あり 道路占用許可証を収受 道路法第24条（工事承認）、各管理者へ地下埋設物の照会依頼
令和4年4月～ 令和4年10月末	供用期間	東八番丁通において路上カーシェアサービスを開始 約半年間をかけて、運用方法や利用状況等の調査を実施
令和4年11月～ 令和5年3月	延長実施 復旧工事（実験終了）	アンケート結果等を踏まえ、道路管理者、警察と延長実施について協議し、令和5年3月末まで実施期間を延長

3. 路上カーシェアリングの実施に向けた検討・対策

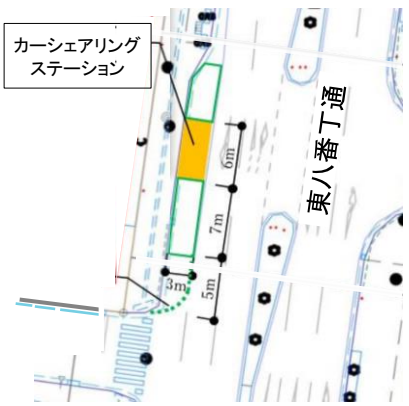
【設置箇所の選定】

- **協力事業者のタイムズモビリティ株式会社と協議を重ね、宮城野通周辺において複数の候補地を選定**した。検討は、①仙台駅から近く、②歩道からの視認性が高く、③3.0m以上の幅が確保できる場所という3つの視点で行われた。実施箇所の決定には時間を要した。
- 検討の結果、高速バスの発着場の移設に伴い跡地となった「東八番丁通の西側」を、カーシェアステーションの設置箇所に選定した。

＜候補地選定の視点＞

候補地選定の視点	理由
①仙台駅から近い場所	事業の可能性の検証を行うため、利用率の高い仙台駅から近い場所が望ましい
②歩道からの視認性が高い場所	初めて訪れた利用者が見つけやすいという場所として、歩道からの視認性が重要
③3.0m以上の幅が確保できる場所	複数人での乗車、荷物の運搬を考慮し、普通車による実施となり3.0m以上の幅員が必要

候補箇所



設置箇所

出典：地理院地図を基に作成

＜設置箇所の選定結果＞

候補地	検討内容
	A. 宮城野通（南側・北側） JR仙台駅に近い道路で利用できる幅は約2.0mであり、候補地としての条件を満足しない。また、既存の自転車道の移設で幅員を確保することや中央分離帯内での実施も検討したが費用面と協議に時間を要するため不採用とした。
	B. 宮城野通（南側・北側）の歩道内 既存の駐車場への乗入れ箇所から出入りすることを想定し候補地として選定した。その後、各管理者との協議において、チェーン等で区画して一般交通の用に供さない道路にする必要があるとの指摘を受け、費用面と協議に時間を要するため不採用とした。
	C. 榴岡公園沿道 市民の憩いの場である榴岡公園や賑わいの拠点である楽天モバイルパーク宮城に近い。道路で利用できる幅は約3.5mあり候補地としての条件を満足しているが、仙台駅から離れており事業性が見込めないことから不採用とした。
	D. 東八番丁通の西側（選定地） 約3.0m以上の幅が確保でき、候補地としての条件を満足する。宮城野通とも交差し、かつ仙台駅にも近接していることから最有力候補地となる。当初、高速バスの発着場所になっていたが、令和4年1月に移設され利用可能となり採用に至る。

出典：仙台市提供資料を一部加工

3. 路上カーシェアリングの実施に向けた検討・対策

【関係法令の協議・整理】

●**仙台市や実施主体であるまちづくり協議会、警察、道路管理者が一堂に会する場を設け**、路上カーシェアリングに関する、「道路交通法」、「道路法」、「自動車の保管場所の確保等に関する法律」における、**法令上の解釈について協議・整理**を行った。

＜関係法令の整理の結果＞

法令	解釈
道路交通法	・**角柱及びチェーンで囲まれた区域**については、一般の交通で使われる空間とは区分されるため、**道路交通法の適用は受けない**ものとして整理。
道路法	・**角柱、チェーン等は道路附属物**として、道路管理者が設けるものとして整理（道路法第24条の道路工事承認により実施主体が施工）。 ・交差点付近に自動車駐車場を設置することについては、公安委員会の意見聴収を実施（道路法第95条の2第1項）。 ・一般交通の用には供さないが、**道路空間であること**から、**道路占用許可を取得。**
自動車の保管場所の確保等に関する法律	・今回のカーシェアステーション（角柱及びチェーンで囲まれた区域）は、第2条第1項第3号の「保管場所」※ではなく、また、道路交通法の適用外であることから、同法第11条第2項第1号及び第2号の「**駐車」には該当しない**ものとして整理。 ※保管場所は近隣のタイムズモビリティ株式会社の営業所を位置づけた。

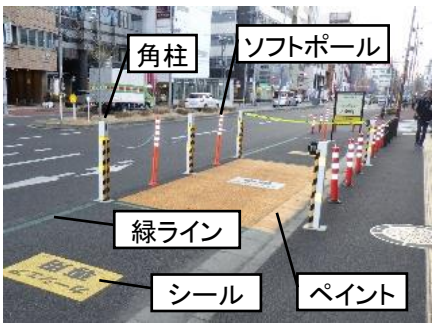
【安全対策】

●**一般の交通空間と区分し安全を確保するため、角柱とソフトポール、チェーンでカーシェアステーションを囲み、路面には黄色いペイントとカーシェア専用のシールを貼り付けた。**

●カーシェアステーションの前後区間は一旦停止スペースとして、路面にシールを貼るとともに緑ラインの処理を施した。路面表示の色は、警察と協議し決定した。

●カーシェアステーションの前後の仕切りには車両の損傷防止の観点から柔らかい素材の**巻取り式ベルトを採用することにより、ドライバーからの視認性を向上させた。**

●カーシェアステーションの南側の交差点から左折してくる車両との**衝突を避けるため、カーシェアステーションの外側の車線へ誘導するソフトポールを設置した。**



カーシェアステーションの区画

左折車誘導用のソフトポール

巻取り式ベルト

4. 関係者との合意形成

【関係事業者との調整】

●今回カーシェアステーションを設置した箇所は、高速バスの発着所として活用されていたスペースであったが、発着所が移転し、利用されていなかったことから、バス事業者から反対意見はなかった。

●社会実験の実施以前は違法駐車が多く、沿道の店舗（家電量販店）が警備員を配置して違法駐車を抑制していたが、カーシェアステーションを設置することにより、違法駐車の抑制が期待できることから、沿道店舗からの理解も得られた。

【警察との調整】

●当初警察からは、東京都の大手町や新橋での事例と同様の方法による実施の提案があったが、**協議の結果、大幅な道路改良工事等を伴わない方法で実施することで調整し、検討を進めることができた。**

●路上カーシェアについては事例も少ないことから、**安全確保の方法など関係者と時間をかけながら検討・協議することで、今回の取組を実現することができた。**

●**関係法令の整理については、警察を含む関係者が一堂に会し、一緒に考えながら協議を進めることで円滑に進んだ。**

5. 担当者から一言

仙台市担当者

大幅な道路改良工事を伴わない候補地の選定や仮設対応での実施、民間の協力事業者との連携・役割分担により、限られた予算の中での路上カーシェアの実験ができた。

行政が認識している課題と地元が抱えている課題が異なる場合があり、地元の課題解決の手法として、行政がサポートしたり、地元だけで解決が難しい場合には、民間事業者からの提案を活かした解決手法の事業スキームも地元と一緒に検討するスタンスが大切である。

今回の実験結果を踏まえ、地元まちづくり協議会が主体となってエリアマネジメント活動として継続的に取組む方法や体制を検討していく。
事業者と地元が共存する形で道路空間を活用するため、歩行者利便増進道路（ほこみち）や道路協力団体の制度を行政が案内する仕組みがあると良い。

事例④　大宮(おおみや)・氷川(ひかわ)参道(さんどう)　－ さいたま市 －　概要

＜キーワード＞

一方通行化	景観整備	交通規制（車両）	広報活動
実施体制の構築（民学官連携）	社会実験	車線減・歩道拡幅	段階的な整備
歩行者専用化	ワークショップ		

【整備後の様子】

【基本情報】

[路 線 名] 氷川参道
[　場　所　] さいたま市大宮区高鼻町(おおみやく たかはなちょう)4丁目地内外
[路線延長] 約1.0km
[路線幅員] 6m
[検討主体] さいたま市、氷川参道交通計画検討協議会
（平成26年以降は氷川参道歩行者専用化検討協議会）
[事業期間] 平成7～21年（歩車分離・一方通行化）
平成27年～令和3年（一部区間歩行者専用化）
[事 業 費] 約3億円（歩行者専用化実施区間整備費）
【参考】さいたま市の人口：約134万人（令和5年3月時点）※

大宮・氷川参道位置図

※出典：さいたま市HP

事例④　大宮(おおみや)・氷川(ひかわ)参道(さんどう)　－ さいたま市 －　概要

【対応したニーズ】

〇安全な歩行者空間の確保
〇歴史・文化的遺産である氷川参道を緑のシンボル軸として維持
〇大宮駅周辺地区とさいたま新都心を結ぶ回遊性の向上

【実施した取組・対策等】

〇歩車分離から歩行者専用化への段階的な整備
〇参道としての統一性を考慮したデザインの採用
〇利用実態を考慮した交通規制手法の検討

整備前の様子

歩車分離後の様子

歩行者専用化後の様子

【事業実施に向けた検討・合意形成のポイント】

〇地元主体による検討体制の構築
〇交通シミュレーションや社会実験を通した合意形成
〇広報誌や部会等、関係者との情報共有

歩車分離社会実験

一方通行・歩車分離社会実験

広報誌「ひかわ参道だより」

【利用者からの反応、整備後の効果等】

〇好印象という意見が多く聞かれる
〇参道に合った店舗ができて、雰囲気が良くなった

事例④ 大宮(おおみや)・氷川(ひかわ)参道(さんどう) ー さいたま市 ー 詳細

1. 事業化の背景・当該路線の課題

【事業化の背景】

●氷川参道は、JR大宮駅の東側に位置し、周囲に幹線道路が通っている。およそ650本の樹木が南北約2kmにわたり続いており、市における歴史・文化的資産であり、都心部に残された貴重な緑の空間となっている。

●南大通東線から大宮中央通線までの区間は、北向きの一方通行であった。通過交通や路上駐停車が多く、歩行者や自転車が安心して通行できる環境ではなかった。

●地域住民からは、**自動車交通の排除による歩行者専用化により、参道らしさを取り戻すことを要望されていた**ことから、平成7年に推進協議会が発足し、平成9年より本格的な検討が開始された。

氷川参道位置図

【当該路線の課題】

●幹線道路(中山道、産業道路)に挟まれているため、幹線道路の渋滞を避けることを目的とした通過交通が大量に入り込んでおり、**狭い幅員の中で歩行者と自転車、車両が錯綜して危険な状態**であった。

●また、**路上駐停車も多く、通行の阻害となっていた。**

路上駐停車による通行阻害

2. 整備に向けた実施体制の構築

【地域主体の実施体制】

●平成11年に民学官を構成員とした「氷川参道周辺地区まちづくり交通計画検討協議会※」を発足し、将来的な目標として歩行者専用化を掲げつつ、歩車分離・一方通行化に向けた検討を行うこととなった。

●氷川参道の並木の維持・保全に関心がある**沿道自治会長や地域住民を中心として発足した「氷川の杜まちづくり協議会」とも連携しながら検討を進めた。**

●歩車分離・一方通行化が完了した後は、新たに「氷川参道歩行者専用化検討協議会」を発足し、歩行者専用化に向けた検討を進めた。

※構成員：学識経験者、警察、沿道自治会長、まちづくり協議会、さいたま市等

【整備に向けた役割分担】

＜まちづくり関係組織＞

〇氷川の杜まちづくり協議会は、ワークショップの運営や交通量調査等の他、参道並木敷きへの低木植栽等の修景や協議会誌発行等のPR活動を実施

＜氷川神社＞

〇整備方針への意見、並木敷の維持管理、参道の日常的な維持管理

＜学識経験者＞

〇整備方針や交通量調査、交通シミュレーション、社会実験等への助言

＜さいたま市＞

〇整備方針の検討、交通量調査、交通シミュレーション、社会実験等の実施

〇警察や氷川神社、地元関係者等との調整

＜主な出来事の年表※＞

年度	出来事
平成7年9月	氷川の社うるおいのあるまちづくり推進協議会（現　氷川の杜まちづくり協議会）が発足
平成11年8月	氷川参道周辺地区まちづくり交通計画検討協議会が発足
平成14年5月	歩車分離整備完了（中区間）
平成19年3月	一方通行化・歩車分離整備完了（南区間）
平成21年7月	歩車分離整備完了（北区間）
平成26年10月	「氷川参道歩行者専用化協議会」が発足
平成31年4月	歩行者専用規制開始（中区間）

※出典：さいたま市HP

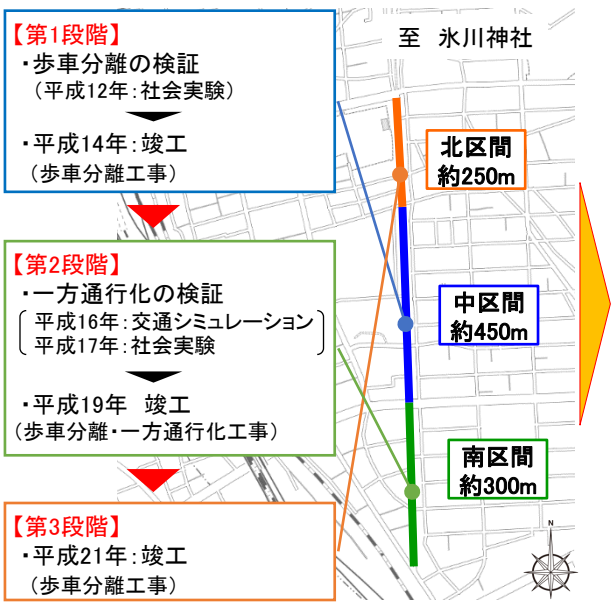
事例④ 大宮(おおみや)・氷川(ひかわ)参道(さんどう) ー さいたま市 ー 詳細

3. 段階的整備に合わせた交通シミュレーションと社会実験の実施

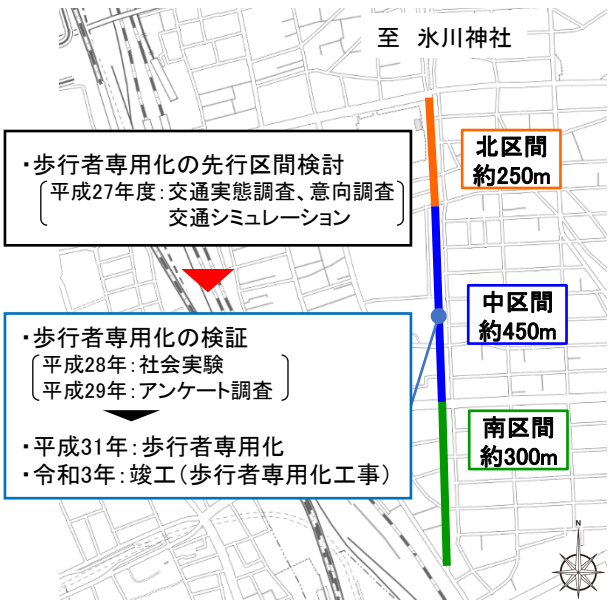
- 氷川参道の歩行者専用化を目指し、周辺道路への影響等を平成11年の交通シミュレーションにより確認した結果、参道と並行する幹線道路の交通マヒ、周辺の生活道路への車両進入等の課題が明らかになった。
- そのため、**短期的な施策**（歩車分離による歩行空間の確保）、**中長期な施策**（都市計画道路※（相互通行化）の完成を待って歩行者専用化の実現）**に分け、段階的に歩行者専用化の実現を目指す**こととした。
- 整備に際しては、**交通シミュレーション、社会実験、整備のサイクルで、段階的な歩車分離、歩行者専用化の実現を図った。**

※都市計画道路　氷川緑道西通線（令和3年　一部区間前提相互通行整備）

＜歩車分離に向けた検討・整備＞



＜歩行者専用化の検討＞



出典：地理院地図を基に作成

＜取組に関する年表※＞

年度	調査種類	取組
平成11年	シミュレーション	全区間における、交通シミュレーション実施
平成12年2月	社会実験	中区間において、歩車分離の社会実験
平成14年	－	**中区間　竣工**
平成16年	シミュレーション	南区間において、一方通行化した場合の交通シミュレーション実施
平成17年3月	社会実験	南区間において、一方通行化社会実験
平成19年	－	**南区間　竣工**
平成21年	－	**北区間　竣工**
平成27年度	調査	交通実態調査、歩行者専用化に関する意向調査
	シミュレーション	交通シミュレーション（一部区間を中心に車両通行止めをした場合の検証）
平成28年度	社会実験	交通対策の効果を検証（交通社会実験の実施）
平成29年	アンケート調査	歩行者専用化に向けたアンケート調査
平成31年4月	－	**中区間　歩行者専用化（交通規制）を実施**
令和3年3月	ー	**中区間　歩行者専用化工事（しつらえ工事）　竣工**

※出典：さいたま市HP

事例④ 大宮(おおみや)・氷川(ひかわ)参道(さんどう) ー さいたま市 ー 詳細

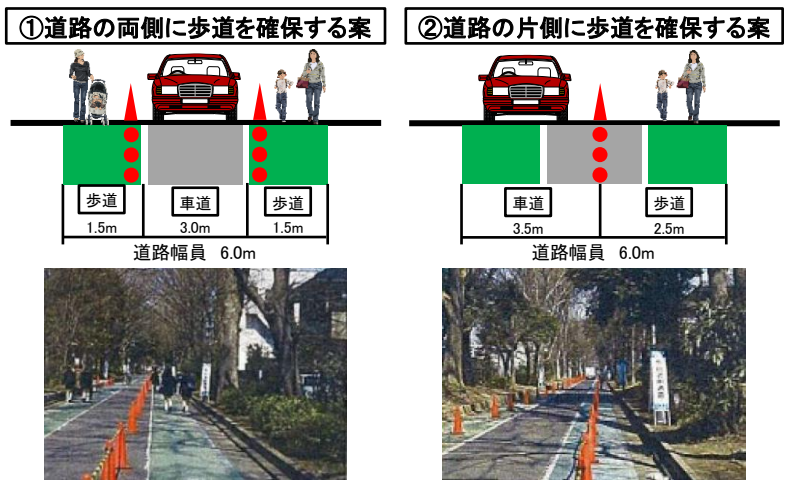
4. 歩車分離・一方通行化の実施(短期的な施策)

●整備にあたっては、**氷川参道を「北区間」「中区間」「南区間」に分け、区間ごとに整備を行った。**沿道利用が殆どなく、従来から一方通行であった「中区間」から整備を開始し、次いで「南区間」、「北区間」の順に整備した。

【歩車分離の社会実験】

●中区間における歩車分離の社会実験(平成12年3月)で、「①道路の両側に歩道を確保する案」、「②道路の片側に歩道を確保する案」の2案を比較・検証した。

●地域住民へのアンケート調査により歩車分離対策の有効性が確認された。また、②を支持する声が大きいことを把握した。



歩車分離の社会実験(中区間)

歩車分離後の様子(中区間)

【一方通行化の検討】

●南区間は、従来相互通行であったため、一方通行への変更が必要であった。そこで、一方通行化した場合の周辺道路への影響を確認するため、平成16年に交通シミュレーションを行った。

●交通シミュレーション結果から周辺道路への重大な影響がないことを確認し、平成17年に一方通行化の社会実験を実施した。

●社会実験の結果が良好であったことから、一方通行化と歩車分離の整備を進め、平成19年に整備が完了した。

＜社会実験の概要※＞

日時	平成17年3月11日～3月18日
対象区間	南区間
調査	①アンケート調査 ②交通実態調査(平日・休日)

※出典：さいたま市HP

一方通行・歩車分離社会実験
(南区間)

一方通行・歩車分離後の様子
(南区間)

事例④ 大宮(おおみや)・氷川(ひかわ)参道(さんどう) ー さいたま市 ー 詳細

5. 歩行者専用化の実施(中・長期的な施策)

【歩行者専用化に向けた社会実験等の実施】

＜歩行者専用化に向けた交通対策の検討(交通シミュレーション)＞

- 平成27年度に実施した歩行者専用化に関するアンケート調査で、「幹線道路の渋滞」、「生活道路の交通量の増加」、「自転車と歩行者の共存可否」に対する懸念があることが明らかになった。
- そこで、沿道利用が殆どなく、従来から一方通行であった中区間を中心に、平成27年に交通シミュレーションで車両通行止めの実施による交通流動等を検証した。
- 検証の結果、周辺生活道路への影響が比較的少ない中区間から歩行者専用化を進めることとし、併せて周辺道路への交通対策を実施することとした。

＜検討案及び結果＞

パターン	区間	結果	結果　概要
1	中区間	○	・周辺生活道路へのクルマの流入量増大への交通対策をすれば可能
2	中区間＋北区間	△	・中区間の対策に加え、一部一方通行規制を変更すれば可能
3	中区間＋南区間	×	・南大通東線以南の中山道の渋滞が悪化する懸念があるため、現状では不可能
4	全区間	×	・周辺生活道路へのクルマの流入量増大への交通対策をすれば可能 ・中区間の対策に加え、一部一方通行規制を変更すれば可能 ・南大通東線以南の中山道の渋滞が悪化する懸念があるため、現状では不可能

＜周辺生活道路における交通対策の社会実験＞

- 交通シミュレーションの結果を踏まえ、周辺道路への交通対策案を検証するため、平成28年に社会実験を行った。なお、実施にあたり歩行者専用化は行っていない。
- 調査によって交通量増加の恐れのあると判断された区間を実験対象として、啓発看板、狭窄、ハンプ、交通運用変更(右折抑制や一方通行規制変更)について約2か月間にわたって順次実施した。
- 社会実験の結果、「啓発看板」、「単路部ハンプ(東側生活道路のみ)」、「狭窄」、「右折抑制」を対策案として検討を進めることとなった。

ハンプ設置

啓発看板設置

＜社会実験概要＞

日時	平成28年9月15日～11月11日
対象区間	氷川参道の東側生活道路区間(対象①) 吉敷町(きしきちょう)2丁目北向き一方通行道路区間(対象②)
実施内容	①啓発看板の設置 ②狭窄の設置 ③ハンプの設置 ④交通運用変更(右折禁止、一方通行規制変更)

社会実験　対象道路

出典：地理院地図を基に作成

事例④ 大宮(おおみや)・氷川(ひかわ)参道(さんどう) ー さいたま市 ー 詳細

5. 歩行者専用化の実施（中・長期的な施策）

【交通規制の検討】

●氷川参道の歩車分離等が完了したことや、隣接する都市計画道路の整備が進められてきたこと等から、社会実験や交通シミュレーション結果等を踏まえ、氷川参道の歩行者専用化に向けた検討を進めることとなった。

●歩行者専用化の手法として、道路法による「歩行者専用道路」と、道路交通法による「歩行者用道路」の2パターンを検討した。**荷捌き車両やケヤキ並木の剪定を行う作業車両、自転車等の通行があることや、氷川神社の例祭・神幸祭における山車神輿の巡行渡御等を考慮し、道路交通法による「歩行者用道路」を採用した。**

●また、自転車の通行に関する交通規制については、補助標識によって自転車を除外することとした。

＜歩行者専用化手法の整理・検討結果＞

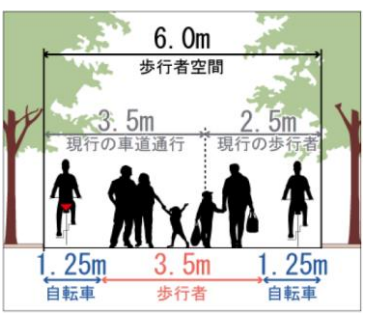
手法	道路法による「歩行者専用道路」	道路交通法による「歩行者用道路」
内容	・厳格な規制が可能 ・荷捌き車両や自転車等の許可が原則不可能	・規制日時や対象の限定等が可能 ・自転車は補助標識にて通行可能 ・荷捌き車両へ許可証発行が可能
結果	ー	○

交通規制の実施状況

【道路空間の再編】

●自転車の通行に関して、平成29年に実施した周辺住民を対象としたアンケート調査から「 歩行空間を広くすること」 等を求める声が多く挙がった 。

●歩行者通行幅員を最大限確保するため、歩行者通行幅員を3.5m以上とし、歩行者空間6.0mを確保した。



歩行者通行・自転車通行空間

歩行者専用化前の様子

歩行者専用化後の様子

事例④ 大宮(おおみや)・氷川(ひかわ)参道(さんどう) ー さいたま市 ー 詳細

5. 歩行者専用化の実施（中・長期的な施策）

【舗装・照明デザイン等の検討】

●道路のしつらえについては、**地域住民を交えたワークショップにて検討**を行った。**氷川神社へつながる参道としての統一性を確保するため、グレー系を基調とした。**

●中央部は自然石舗装を採用した。また、沿道のケヤキなどの植栽への影響を考慮し、両側は透水性コンクリート舗装とした。境界部は集水力を確保するため、スリット側溝を採用した。

●**照明については、格子のデザインを用いることで、伝統的な参道らしい風格のあるものを採用**した。

●周辺道路との接続部においては、車両進入を規制するため、構造物の設置を検討した。当初、歩行者専用化協議会ではソフトライジングボラードを候補として検討していたが、道路管理者から維持管理費を極力削減したい意向があったため、景観面等も考慮し、着脱式ボラードを採用した。

舗装のデザイン

出典：ひかわ参道だより（第14号）を一部加工

整備された氷川参道の舗装

設置された照明

設置された着脱式ボラード

【周辺生活道路における交通対策の実施】

●平成28年の社会実験結果を踏まえ、氷川参道周辺の生活道路に「啓発看板」、「ハンプ」、「狭窄」、「右折抑制」の対策を実施した。

狭窄設置

右折抑制ポール設置

啓発看板設置

ハンプ設置

対策箇所

出典：地理院地図を基に作成

事例④ 大宮(おおみや)・氷川(ひかわ)参道(さんどう) ー さいたま市 ー 詳細

6. 関係者との合意形成

●交通シミュレーションによる歩行者専用化の影響把握、歩車分離や一方通行化の社会実験を積み重ね、関係者の合意形成を図った。

【地元関係者との調整】

●当初、「早期に参道の歩行者専用化を」という主張があったが、**シミュレーション結果により現段階での歩行者専用化が事実上困難であることを示し、段階的に実施を進めることで合意を得た。**

●**道路のしつらえ(デザイン面)は、ワークショップによって具体的な意見交換を行い、内容の詳細化を図った。**舗装材料や色、照明については、地元の参道への思い入れも深かったため、地元の要望を取り入れた。

●検討協議会で協議した内容を定期的に広報誌を通して発信、沿道の住民に向けた説明会の実施、アンケート調査で住民の意見を把握し、広報誌でフィードバックする等、**随時、住民との意思疎通を図るよう留意**した。

●また、参道の一部が神社の敷地であることから神社と定期的な部会を実施することで情報共有を図り、連携して取り組んだ。

広報誌「ひかわ参道だより」

【警察との調整】

●当初、氷川参道を歩行者専用道路とすることによる周辺への影響等の課題があったが、**段階的な実施(調査、交通シミュレーション、社会実験)をした。**

●歩行者専用化の規制については警察との調整の上、「道路交通法による『歩行者専用道路』」とした。

7. 担当者から一言

さいたま市担当者

・検討協議会に沿道に面した自治会の自治会長や地元まちづくり団体などを含めることで、彼らが地元住民と行政との架け橋としての役割を担ってくれたため、円滑な合意形成につながった。
・関係主体が多かったため、早い段階でキーパーソンとの連携やワークショップ実施等、共通認識を醸成させる機会をつくるとよい。

・交通シミュレーションは、わかりやすい根拠となることから、合意形成を図るうえで有効である。

・事業期間などが決まっている事業ではなかったため、丁寧に説明をしながら進めることを重視して取り組んだ。

事例⑤　国道8号本町通り　－ 福井県敦賀市 － 概要

＜キーワード＞

イベント利用	オープンカフェ	景観整備	交差点のコンパクト化
自転車通行空間	実施体制の構築（官民連携）	社会実験	車線減・歩道拡幅
荷捌きスペース確保	歩行者利便増進道路		

【空間再編の様子】

空間再編前

空間再編後

空間再編後

空間再編後

【基本情報】

[路 線 名] 一般国道8号（本町通り）
[　場　所　] 福井県敦賀市元町交差点～白銀交差点
[路線延長] 900m
[路線幅員] 36.0m
[検討主体] 国土交通省近畿地方整備局
[事業期間] 令和元年度～令和2年度
[事 業 費] 2.1億円（敦賀市事業分）
[活用した制度・交付金]
・社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業）
・景観まちづくり刷新支援事業
【参考】敦賀市の人口：約6.3万人（令和5年3月時点）※

※出典：敦賀市HP

国道8号本町通り位置図

事例⑤　国道8号本町通り　－ 福井県敦賀市 － 概要

【対応したニーズ】

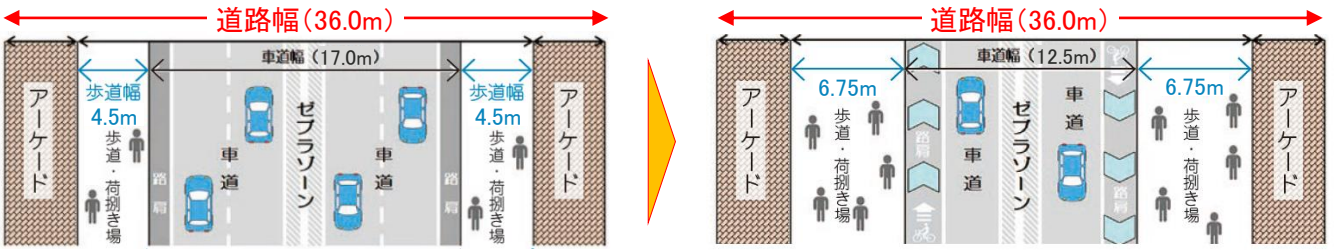
〇まちの賑わいを楽しみながら回遊できる歩行空間の創出

〇歩行者・自転車の安全性向上

【実施した取組・対策等】

〇道路空間の再編（車線数の削減による歩道拡幅、交差点改良、荷捌きスペースの確保等）

〇道路空間の賑わい創出にむけたイベント空間整備



幅員構成（空間再編前：4車線）　　幅員構成（空間再編後：2車線）

【事業実施に向けた検討・合意形成のポイント】

〇国と市が主体とする検討体制の構築（検討委員会の設置）

〇公共空間の利活用を考えた社会実験の実施

〇地域住民等の要望への丁寧な対応

ワークショップの様子

実証実験の実施

鳥居の景観に配慮した信号機の配置

【再整備後の効果等】

〇歩道拡幅及び自転車通行空間の整備により、歩行者及び自転車の通行者数が、空間再編前から約1割増加

〇交差点のコンパクト化等により、自動車の急ブレーキ発生頻度が減少し、道路交通の安全性が向上

〇整備区間においてキッチンカーの出店や音楽イベント等、定期的なイベントが開催

事例⑤　国道8号本町通り　－ 福井県敦賀市 － 詳細

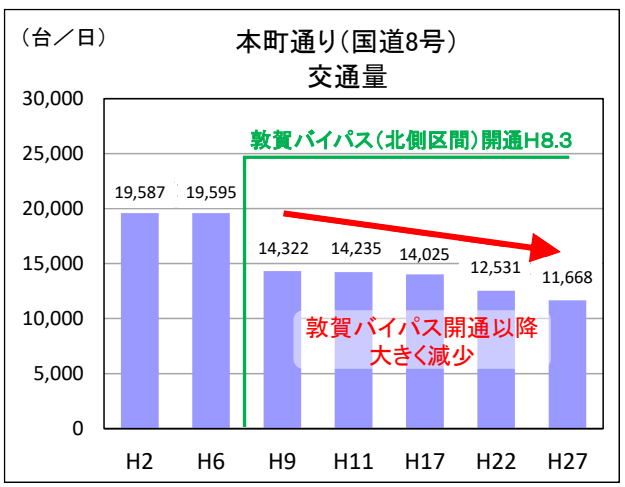
1．事業化の背景・当該路線の課題

【事業化の背景】

●国道8号本町通りは、**平成20年に並行する敦賀バイパスが全線供用したことにより、交通量が大きく減少するなど、公共空間として求められる役割が変化**しつつあった。

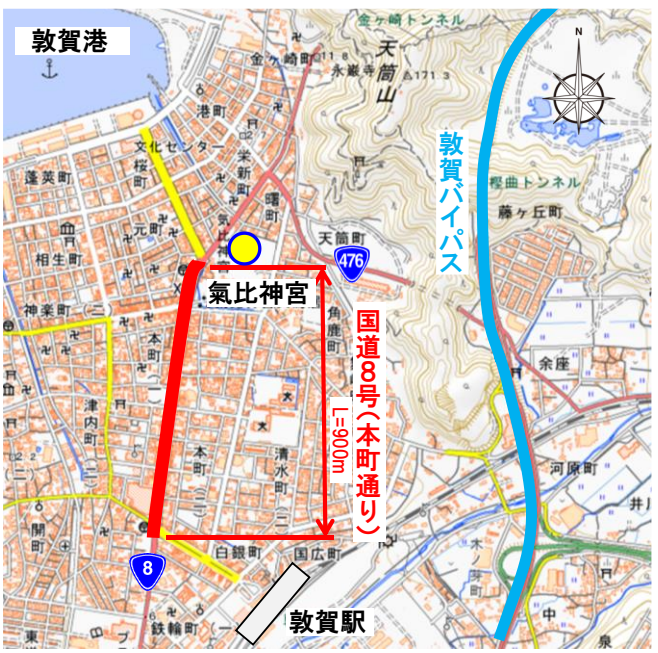
●また、北陸新幹線の金沢・敦賀間の開業を控え、敦賀駅から氣比神宮周辺エリア、敦賀港周辺エリアを結ぶ**中心市街地では、新幹線開業後の受け皿として更なる魅力向上を図るため、官民一体でのまちづくりの取組が進められていた。**

●このような中、国道8号本町通りにおいて、**中心市街地の活性化に寄与する道路空間の再編や、公共空間を活用した賑わいづくりに向けた検討が行われた。**



道路交通センサスデータ（H2～H27）

出典：道路交通センサスデータを基に作成



国道8号本町通り、敦賀バイパス位置

出典：地理院地図を基に作成

【当該路線の課題と整備目的】

●当該路線は、敦賀駅から氣比神宮、敦賀港周辺エリアへ向かう主動線の一部であるが、**賑わい空間としての魅力が十分に発揮されていない**状況であった。

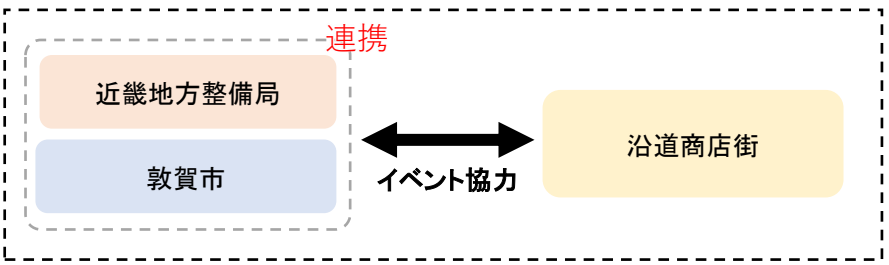
●当該区間の元町交差点～白銀交差点では死傷事故率100件/億台キロを超えており、県内でも**歩行者・自転車が関係する事故が多い区間**で、特に本町2丁目交差点及び白銀交差点での死傷事故率は福井県内ワースト1位となっていた。

●このような中、**賑わいを楽しみながら回遊できる歩行空間の形成と、交差点のコンパクト化等による歩行者・自転車の安全性を高めることを目的として、道路空間の再編による歩道拡幅と景観整備を行うこととした。**

2. 事業実施までの検討体制の構築

【検討体制の構築】

●平成17年度より、**道路管理者である近畿地方整備局が主体となり、学術経験者、沿道商店街、行政機関等から構成される「国道8号道路空間利用方策検討委員会」を設置**し、道路空間の活用について検討を進めた。（平成20年度からは敦賀市が主体となり、検討を実施）



国道8号道路空間利用方策検討委員会

ワークショップの様子

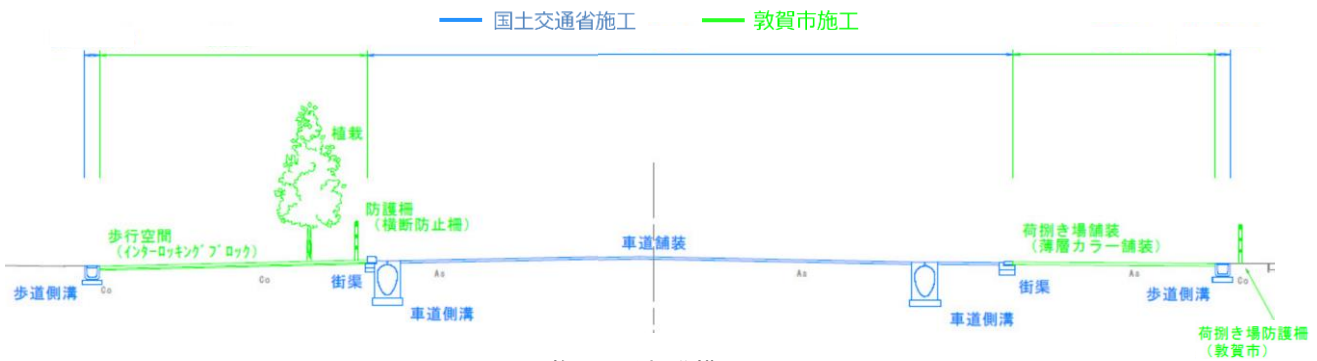
【整備に関する役割分担】

●道路空間の活用に向け、以下の役割分担で検討・取組を進めた。

＜近畿地方整備局＞
- ○2車線化・歩道の拡幅
- ○交差点のコンパクト化
- ○自転車通行空間の整備
- ○歩行者利便増進道路（ほこみち）指定

＜敦賀市＞
- ○空間再編後の公共空間の美装化
- ○空間再編後の給排水設備等の整備
- ○植栽等の景観整備
- ○歩行者利便増進道路（ほこみち）指定に向けた実証実験

＜沿道商店街＞
- ○イベント等の実施に関する協力



施工区分標準横断図

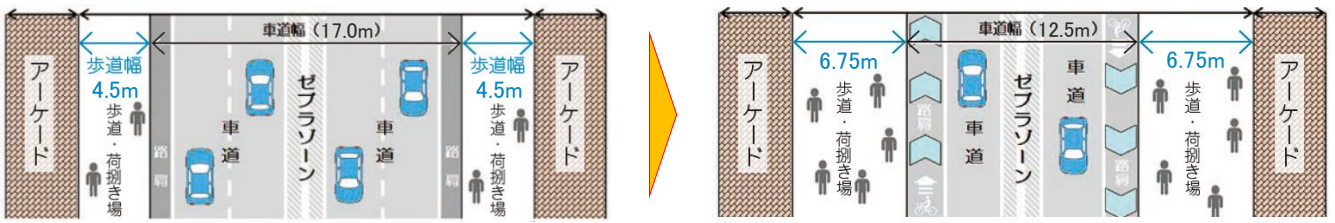
事例⑤　国道8号本町通り　－ 福井県敦賀市 － 詳細

3. 道路空間の再編（車線数の削減による歩道拡幅）

【4車線から2車線への車線数削減による歩道の拡幅】

●元町交差点から白銀交差点間について、**車線数を4車線から2車線へ変更し、歩道の拡幅と自転車通行空間の整備を行った。**

●住民より白銀交差点付近にタクシー専用乗降場の設置要望があったため、**車線を減じた幅を活用し、商業施設付近にタクシー専用乗降場を3台分設置**した。



幅員構成（空間再編前：4車線）　　幅員構成（空間再編後：2車線）

歩行空間の拡幅

自転車通行空間の整備

タクシー専用乗降場

【荷捌きスペースの確保】

●当該路線では、空間再編以前より多くの荷捌きスペースが確保されており、主に沿線商店街の荷物の搬入・搬出に活用されていた。

●空間再編に伴い、荷捌きスペースの減少を懸念する声があったため、**バス停を4箇所から3箇所に削減するなどの工夫を図り、荷捌きスペース171台分を確保**した。

荷捌きスペース

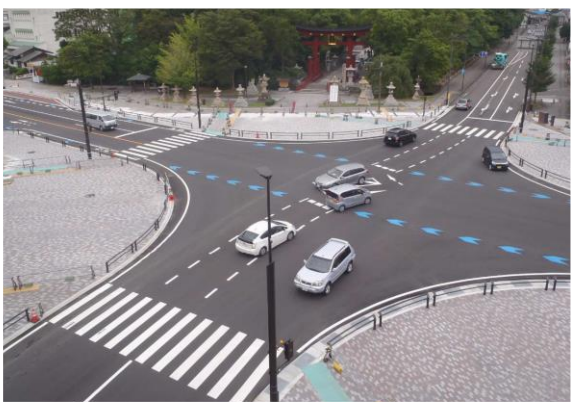
事例⑤　国道8号本町通り　－ 福井県敦賀市 － 詳細

3. 道路空間の再編（交差点改良等）

【交差点のコンパクト化による歩行者の安全性向上】

- **車線数の減少にあわせて、気比神宮交差点等のコンパクト化**を行うことにより、**交差点内の車両速度の低下や歩行者の横断距離短縮など、安全性の向上を図った。**
- 気比神宮交差点改良後、急ブレーキの発生頻度は13%減少した。

交差点改良前



交差点改良後

【伝統や景観に配慮した交差点の整備】

- 毎年9月に開催される氣比神宮例大祭では、気比神宮交差点に神輿と山車が集合し、交差点内で大立ち回りし氣比神宮へ入社していた。
- 交差点のコンパクト化により歩車道境界の柵が障害となり、入社の支障となる恐れがあったため、**交差点内の防護柵をイベント時には取り外せる仕様にするとともに、歩道と車道の段差を可能な限り小さくなるよう設計**した。
- また、地元住民の要望により、重要文化財として指定されている「氣比神宮大鳥居」までの**眺望を確保するため、信号機の位置を鳥居の外側に設置**した。

氣比神宮例大祭

取り外し可能な防護柵

鳥居の景観に配慮した信号機の配置

事例⑤　国道8号本町通り　－ 福井県敦賀市 － 詳細

4. 道路空間の賑わい創出にむけたイベント空間整備

【歩行空間の拡幅によるイベント空間の創出】

- 車線数の削減や気比神宮交差点のコンパクト化に伴い**拡幅した歩行空間に、オープンカフェやイベントが行えるスペースを確保し、賑わい創出に向けた空間**を創出した。
- 景観まちづくり刷新支援事業を活用し、拡幅した歩行空間の美装化、植栽、ベンチ等の整備を行った。

2車線化区間でのイベントの様子
（実証実験時）

気比神宮交差点でのイベントの様子
（実証実験時）

植栽及びベンチの設置

【イベント空間の活用、歩行者利便増進道路（ほこみち）指定】

- 令和2年11月に、今後開催されるイベントのモデルケースとして、食と音楽をコンセプトに**様々なジャンルのイベントを組み合わせた、イベント空間活用の実証実験を実施**した。
- 実証実験の結果、気比神宮交差点～本町一丁目の区間において、多くのイベントが実施され、出店要望も多いことが判明した。
- 当該実証実験の実施や利用検討委員会の開催、警察からの意見聴取等を経て、「気比神宮交差点～本町交差点」について、**令和4年4月に、歩行者利便増進道路（ほこみち）の利便増進誘導区域の指定が行われた。**
- 利便増進誘導区域に指定された箇所では、食事・物販スペースの設置やケータリングカーの出店だけではなく、音楽イベント等も行われている。

音楽イベントの開催（実証実験時）

フードフェスの開催（実証実験時）

賑わい創出イベントの開催（歩行者利便増進道路（ほこみち）指定後）

5. 関係者との合意形成

【地域住民との調整】

●2車線化については、荷捌きスペース減少の懸念から合意がなかなか得られなかったが、**沿線の地元商店街と何度も議論を行い、荷捌きスペースを維持することや、本町通り全体のバランスを考慮した公共空間・植栽などのレイアウトを示すことで、合意を得ることができた。**

●その他、タクシー乗降場の設置、オープンスペースの設置など、**様々な要望が寄せられていたが、**以下のとおり**丁寧に対応することで合意が得られた。**

地域住民からの要望	要望への対応
再整備前の荷捌きスペースの維持	2車線化により創出した公共空間の活用やバス停を4箇所から3箇所に削減して、再整備前と同等の171台分の荷捌きスペースを確保
タクシー乗降場の設置	2車線化によって創出した幅員を利用して3台分の乗降場を設置
オープンスペースの設置	2車線化と交差点のコンパクト化により創出した公共空間（氣比神宮前、本町交差点、白銀交差点付近）にオープンカフェやイベントが行えるスペースを確保
山車・神輿の交差点内の転回	歩車道境界柵を脱着式防護柵とし、歩車道間をスロープとして段差を解消
氣比神宮大鳥居までの眺望を確保	氣比神宮大鳥居の眺望や景観が阻害されず、また、伝承行事の実施にも配慮して、信号灯や照明灯を設置
写真撮影スポットの設置	氣比神宮の鳥居を望む写真撮影スポットとしても活用できるよう交差点内のスペースを確保

【警察との調整】

●気比神宮交差点の信号機の位置の調整、取り外し可能な防護柵の設置、歩道と車道の段差解消については、何回も協議を重ねた結果、同意が得られた。

●交差点付近にケータリングカーとベンチや椅子などの休憩施設を設置する場合は、車道から離れた歩道側に設置するよう指導を受けた。

6. 担当者からの一言

敦賀市担当者

地元商店街や地域住民の同意なくしては事業を進めることができないため、熱心に協議を重ねることが重要。

地元住民との話し合いでは、電話だけでなく、現地に出向いてお話を聞いて、信頼関係を築くことが大事。

官同士（道路管理者と関係市町村）の横のつながりと官と民の縦のつながりをより緊密に連携することが必要。

事例⑥　御堂筋（みどうすじ）　－ 大阪市（おおさかし） － 概要

＜キーワード＞

自転車通行空間	実施体制の構築（官民連携）	社会実験	側道閉鎖
段階的な整備	道路協力団体	歩行者専用化	

【再整備後の様子】

再整備前

再整備後

再整備前

再整備後

【基本情報】

［路線名］御堂筋（みどうすじ）

［　場　所　］長堀通（ながほりどおり）～難波駅前（なんばえきまえ）

［路線延長］約1.1km

（工事完了、工事中、工事予定区間）

［路線幅員］44m

［検討主体］大阪市、道路協力団体

［事業期間］平成30年度～事業中

［活用した制度・交付金］

社会資本整備総合交付金

（まちなかウォーカブル推進事業）

【参考】大阪市の人口：約274万人（令和5年3月時点）※

※出典：大阪市HP

御堂筋位置図

事例⑥　御堂筋（みどうすじ）　－ 大阪市（おおさかし） － 概要

【対応したニーズ】

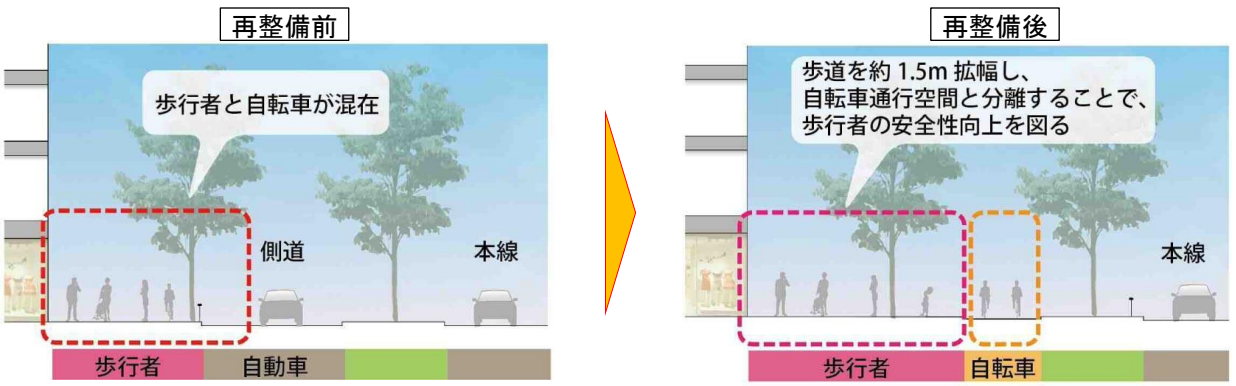
〇車中心から、人中心のストリートへの転換

〇新たな魅力や価値を創出するため都市資源の交流を促進

【実施した取組・対策等】

〇側道廃止、歩行者空間化、自転車通行空間整備

〇将来像実現を目指した道路協力団体など地元主体の継続的な取組



再整備前後の横断構成

【事業実施に向けた検討・合意形成のポイント】

〇各種団体や行政が一体となり道路空間再編を検討

〇社会実験を実施し、計画の実現可能性・有効性を検証

【道路空間再編の検討】
御堂筋完成80周年記念事業推進委員会
（大阪市ほか関係行政機関、経済団体、観光振興団体、エリアマネジメント団体、道路関係団体）

【空間整備、社会実験による効果検証】
大阪市

【空間利活用・維持管理】
道路協力団体

関係主体

社会実験の実施

【再整備後の効果等】

〇歩行者と自転車が歩道内で輻輳している状況が改善した

〇不法駐輪の減少傾向と不法駐輪箇所の固定化を確認した

〇本線の渋滞は、側道閉鎖前と比べて同程度で、概ね順調に流れており、大きな問題にはならなかった

事例⑥　御堂筋（みどうすじ）　－ 大阪市（おおさかし） － 詳細

1．事業化の背景・当該路線の課題

【事業化の背景】

●御堂筋は、大阪市の中心部を縦断的に貫き、大阪駅傍の阪急前から難波駅前までを繋いでおり、業務・商業などの都市機能が集積している。

●世界に誇れる人中心のストリートに空間再編することにより、都市構造の変革を推進させ、呼び込んだ都市資源の交流を促すことで、新たな魅力や価値を創出することができる「ストリート」に転換していくことを目指し、**“車中心から人中心の道路空間へ”と転換を図っている。**

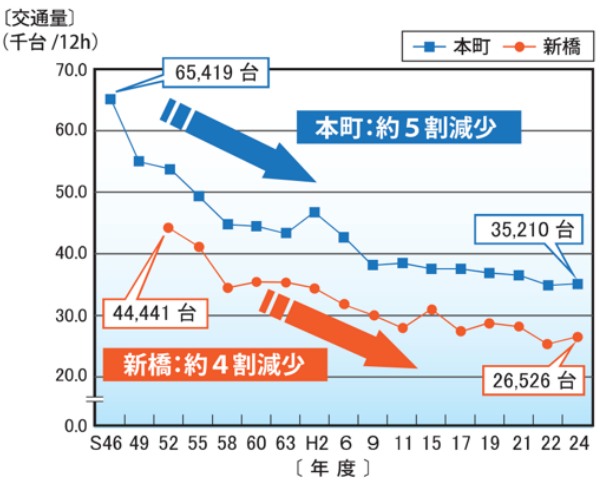
●**人中心のストリートを目指して、「御堂筋将来ビジョン」を策定し、ファーストステップとして、側道歩行者空間化を進めることとした。**

【当該路線の課題】

●昭和40年代から比べて、**御堂筋の自動車交通量は、４～５割の減少傾向**となっている。

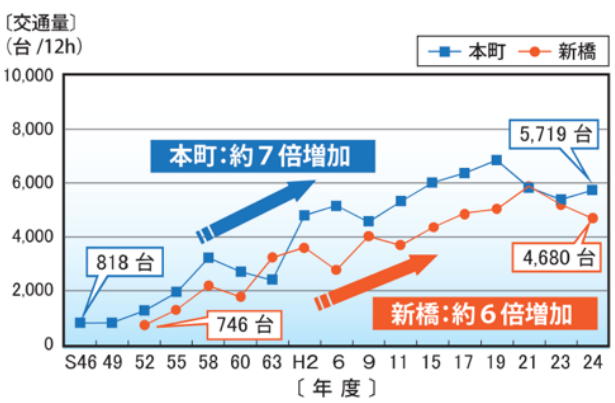
●一方で、歩行者交通量は、ミナミ（新橋（しんばし））では約３倍の増加傾向となり、とりわけ道頓堀川周辺においては、近年訪日観光客が増加しており、**歩道内で歩行者と自転車が輻輳するなど安全面が課題となっていた。**

位置図

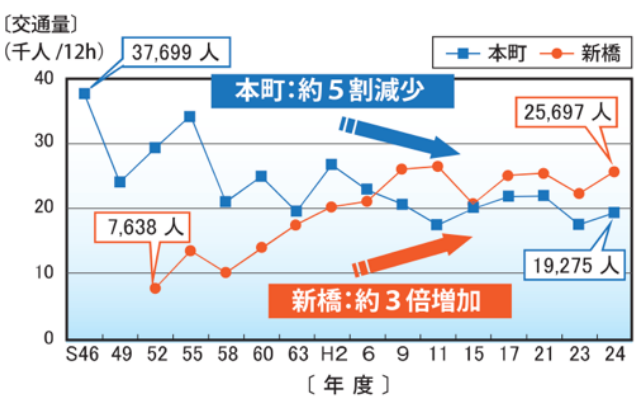


（自動車）

交通量の変化



（自転車）



（歩行者）

交通量の変化

2. 事業実施に向けた検討体制の構築

【検討体制の構築】

＜地元組織＞

●「御堂筋完成80周年記念事業推進委員会」を組織し、**各種団体や行政が一体となって道路空間再編の検討を進めた。**

＜大阪市＞

●空間利活用にあたり、大阪市は道路管理者の立場で指導と各方面の調整役を担った。

●道路管理者である市の建設局内に「道路空間再編担当」を設置し、各種調査・検討や地元との調整、関係機関協議などを一手に担い、情報の集約化と効率的な協議、調整を行っている。

＜道路協力団体＞

●令和2年に道路協力団体を指定し、以降は社会実験を含め、空間利活用の検討や実践を地元に精通している道路協力団体が行っている。

【検討体制の構築に向けた動き・取組】

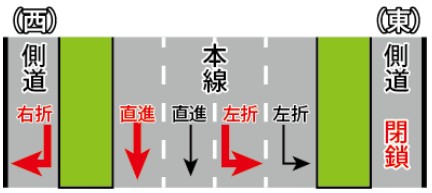
年次	出来事	内容
平成24年3月	「御堂筋の空間利用に係る中間提言」を公表	行政、有識者、地元、経済界等で組織する御堂筋空間利用検討会による提言として、御堂筋の空間利用の方向性やあり方などについて、中間的に取りまとめ
平成25年11月	「御堂筋側道閉鎖社会実験」を実施 （新橋～難波西口交差点間約1km）	側道の通行規制による交通影響や歩行者等の安全性の確認などを目的として側道閉鎖社会実験を実施
平成26年10月	「御堂筋にぎわい創出社会実験」を実施 （伏見町～平野町の東側街区）	歩道や沿道建物のセットバック空間と一体となった賑わいを創出する社会実験を実施
平成28年1月	モデル整備の実施 （難波～難波西口交差点間：約200m）	平成25年に実施した社会実験で側道閉鎖による交通影響が少ないことが確認された区間でモデル整備を実施
平成28年11月 ～平成30年7月	御堂筋完成80周年記念事業 「御堂筋将来ビジョン」の取りまとめ	「御堂筋完成80周年記念事業推進委員会」を設置し、「御堂筋将来ビジョン」を取りまとめ
平成30年10月	側道を活用した御堂筋空間再編社会実験を実施（千日前通～道頓堀川）	側道閉鎖に伴う渋滞や荷捌き、周辺道路への影響を検証するために社会実験を実施
平成31年3月	「御堂筋将来ビジョン」の策定	上記委員会でまとめられたビジョンを踏まえ、市がパブリックコメントにより広く意見を募集したうえで、「御堂筋将来ビジョン」を策定
令和2年9月	道路協力団体を指定	御堂筋における道路管理の一層の充実を図るため、道路の維持管理活動に協力する道路協力団体（3団体）を指定
令和2年11月 ～12月	「御堂筋チャレンジ2020」の開催 （以後、毎年開催）	市、道路協力団体、沿道協議会が、道路協力団体の沿道適正化・維持管理活動と利活用の実践や、制度の効果的な活用に向けた課題等の検証のための社会実験を実施

3. 道路空間の再編に向けた検討

【社会実験の実施】

●平成25年度に、御堂筋側道を閉鎖し、歩行者空間を創出したときの交通影響等を確認する社会実験を、平成26年度には、道路空間を活用した賑わい創りのニーズや課題等を確認する社会実験を実施した。

●平成30年度には、**側道を閉鎖することによる難波交差点での交通処理方法や、荷捌き需要等の課題を検証するための社会実験を実施**した。



【自動車等の交通影響の検証】

●西側側道を右折レーンとして運用し、5車線を確保
●難波交差点の改良

荷捌き需要の検証

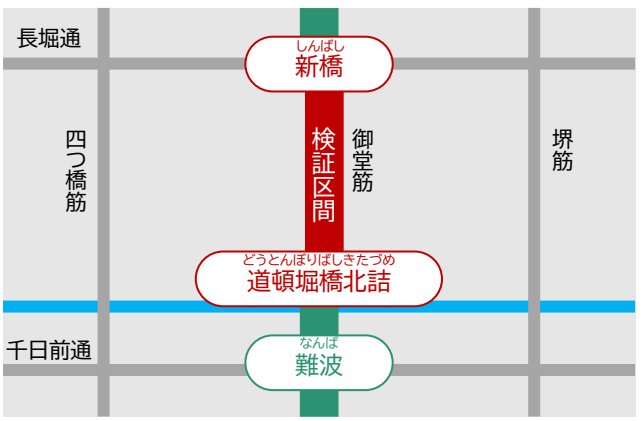
歩行者の安全性の検証

平成30年度社会実験の概要

●これらの結果を踏まえて、平成31年3月に市が御堂筋将来ビジョンを策定し、側道歩行者空間化の本整備が始まった。

●その後も、継続的に社会実験を実施しており、令和4年度には長堀通～道頓堀間における側道閉鎖時の状況を再現し、**交通影響の把握及び側道閉鎖時に課題となりうる事象を確認したうえで、同区間の本整備を進めている。**

実施期間	令和4年10月4日～11月15日
実施区間	新橋交差点～道頓堀橋北詰交差点付近（約0.7km）
実施内容	・側道の閉鎖 ・交通影響の検証（本線の渋滞、停車スペース、東西道路・沿道施設）



実施区間

検証テーマ① 本線の渋滞等の交通影響

・混雑が懸念される交差点の渋滞発生状況を確認

定点カメラによる状況確認

検証テーマ② 停車スペース等における運用

・アクセススペースの配置や停車時間等の運用について検証

使い方	一般車等	タクシー	貨物車
乗車	○5分まで可	乗車はタクシー乗場でお願いします	ー
降車		○5分まで可	
貨物の積卸し		ー	○5分まで可

沿道アクセススペースの利用ルール

検証テーマ③ 東西道路および沿道施設に係る影響

・信号現示を改良し、東西道路からの交通が円滑に流れるか確認

側道閉鎖に併せて信号現示を改良

令和4年度社会実験の概要

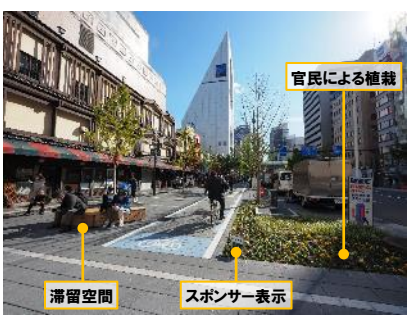
3. 道路空間の再編に向けた検討

【道路協力団体との協働による継続的な社会実験】

●官民連携で御堂筋の未来をつくる**社会実験「御堂筋チャレンジ」を、市、道路協力団体、沿道団体等が協働で実施**している。

	御堂筋チャレンジ2020	御堂筋チャレンジ2021	御堂筋チャレンジ2022
社会実験名	官民連携で「御堂筋」の未来をつくる、1か月の社会実験	ウィズコロナの「御堂筋」のスガタをつくる社会実験	2025めざして「御堂筋」のシクミをつくる社会実験
実施期間	令和2年11月28日～12月27日	令和3年11月3日～12月2日	令和4年10月15日～11月13日
実施区間	道頓堀川～難波西口交差点（約450m）	①千日前通り～なんば駅前 ②道頓堀川～千日前通り ③大丸前交差点北西部区間	①長堀通り～道頓堀川 ②道頓堀川～なんば駅前
実施主体	市、道路協力団体（ミナミ御堂筋の会）	市、道路協力団体（ミナミ御堂筋の会、御堂筋・長堀21世紀の会）	市、道路協力団体（ミナミ御堂筋の会、御堂筋・長堀21世紀の会）
主な実施内容	・歩行者利便増進道路（ほこみち）指定検証 ・滞在空間としての利活用検証 ・放置自転車対策取組検証 ・側道閉鎖による道路交通等への影響検証　など	・滞留空間をつくり、歩行者の回遊状況を検証 ・沿道テナントによるオープンカフェの実施 ・自転車と歩行者の分離効果の検証　など	・滞留空間をつくり、歩行者への影響や適正な活用方法を検証 ・自転車と歩行者の分離効果を検証 ・行政と道路協力団体による連携体制に関する検証

大丸心斎橋店前



道頓堀周辺

御堂筋チャレンジ2022の様子

出典：大阪市提供資料を一部加工

4. 側道閉鎖と歩行者空間化

【ファーストステップとしての側道歩行者空間化】

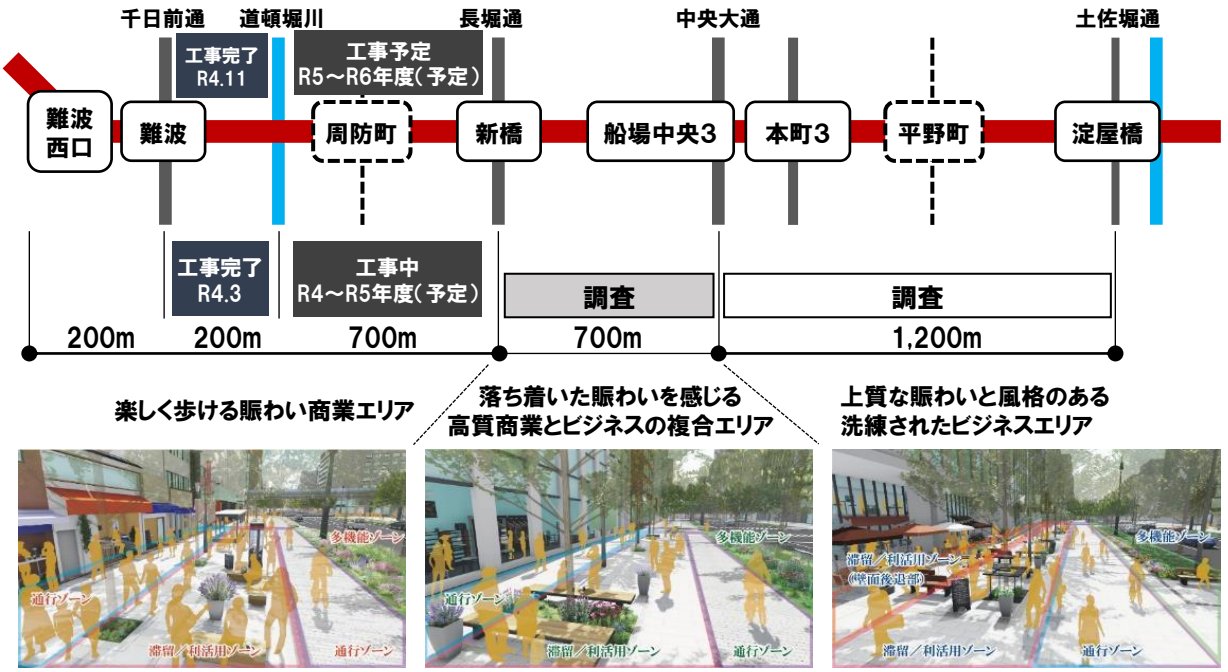
●車から人中心の空間への転換を目指して、将来ビジョンの実現に向け、**側道の歩行者空間化と自転車通行空間の整備を推進**している。

●平成28年度に千日前通以南の東側街区でモデル整備を実施した後、千日前通以北区間において、**社会実験による交通影響の検証等を行ったうえで、側道閉鎖と側道歩行者空間化を推進**している。

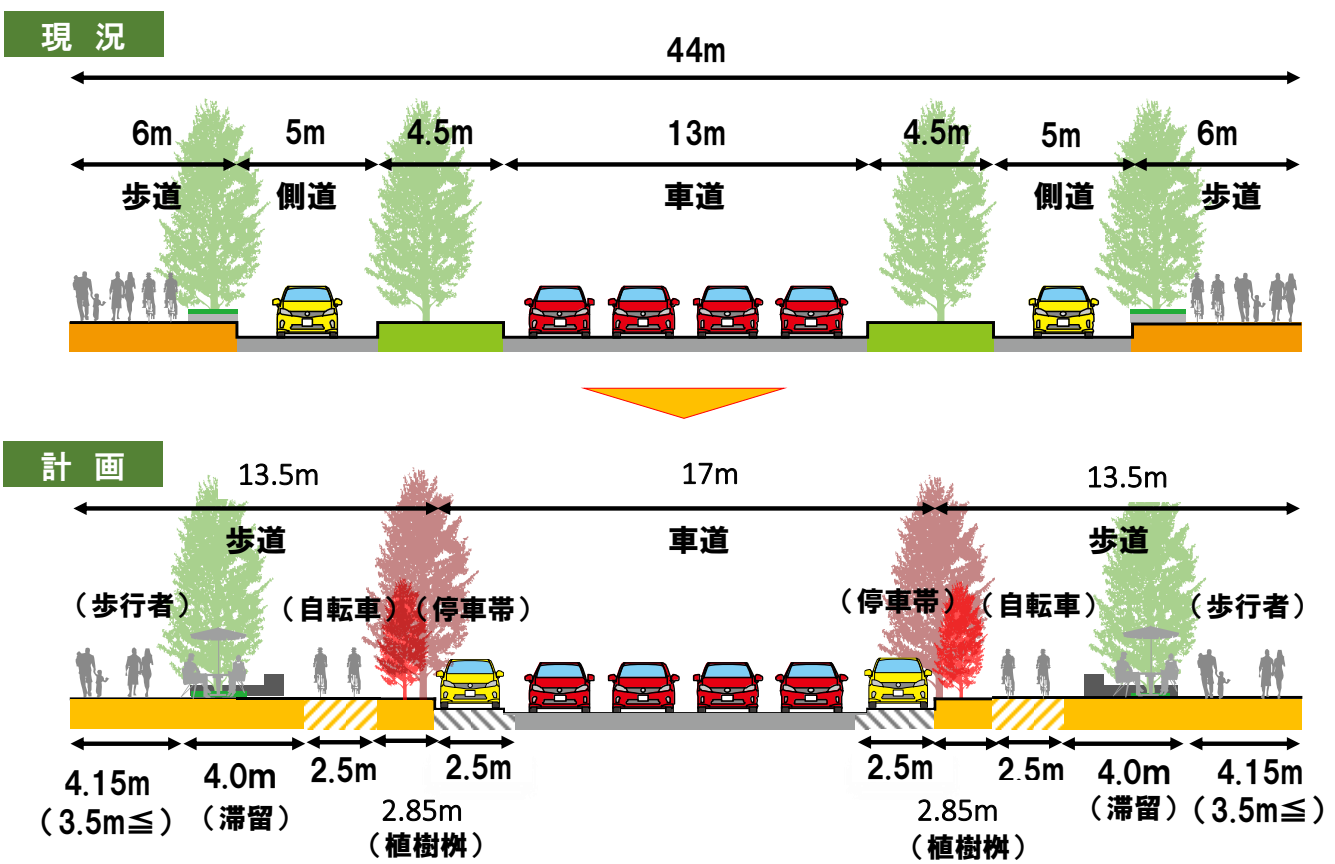
●令和5年4月時点で、長堀通（新橋）-道頓堀川の区間で工事中および工事を予定している。

4. 側道閉鎖と歩行者空間化

【ファーストステップとしての側道歩行者空間化】



ファーストステップの進捗（令和5年4月時点）



側道歩行者空間化 計画断面構成

5. 関係者との合意形成

【地元関係者との調整】

●将来ビジョンは、御堂筋完成80周年記念事業で地域から御堂筋のあるべき姿が提示されたところから始まった。基本的な絵姿は地域から出たものであり、**地元発意であることが推進力に繋がっている。**

●**道路協力団体が地元と連携した取組を行うことで、沿道地権者や商店街などの理解を醸成**させた。

●市は、問題を解決するための調査や検討、社会実験の実施などの役割を担っている。

●将来ビジョンの実現に向けて取り組んでおり、**ファーストステップである側道歩行者空間化から調査、実験、検証、整備の流れで、段階的に進めている。**

【警察との調整】

●警察に対しては、あらかじめ**データに基づくシミュレーションを行いながら協議を進めた。**その上で、**社会実験を行い、現場で大きな問題がないことを検証し、合意形成を図っている。**

●**社会実験は課題を可視化することができ、関係者間の合意形成を進めていく上で有効な手段**となった。

【交通事業者との調整】

●バス、タクシー事業者に対しては、道路管理者をはじめ行政が、事業の必要性や各事業者への影響の有無などを丁寧に説明し、理解を醸成した。

6. 担当者からの一言

大阪市担当者

行政と地域が連携した取組を、一緒になって検討していくことが重要。

協議会など、地域と連携して意見交換できるような場があると、合意形成が円滑に進む。

御堂筋だけではなく、地域全体が活性化する取組が必要。また、広がったフィールドで活躍するプレイヤーが必要であり、話し合いをしながら役割分担のもとに進めている。

事例⑦　三宮中央通り　－ 神戸市 － 概要

＜キーワード＞

維持管理体制の構築　オープンカフェ　実施体制の構築（民学官連携）　社会実験　パークレット　歩行者利便増進道路

【取組の様子】

取組前

パークレット設置後

パークレット設置後

ほこみち指定後

【基本情報】

［路線名］三宮中央通り

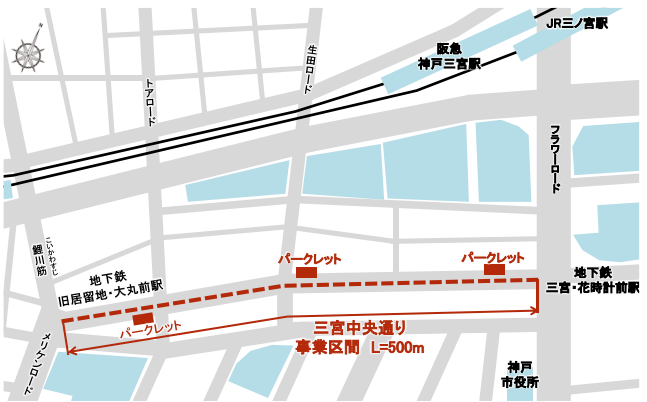
［　場　所　］神戸市中央区
三宮町1丁目3番9地先～
三宮町3丁目1番18地先

［路線延長］500m

［路線幅員］23.5m

［検討主体］神戸市

［取組期間］パークレット：平成28年～現在
歩行者利便増進道路（ほこみち）：令和3年～現在



三宮中央通り位置図

【参考】神戸市の人口：約150万人（令和5年3月時点）※

※出典：神戸市HP

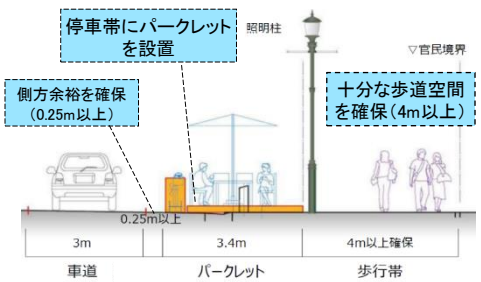
事例⑦　三宮中央通り　－ 神戸市 － 概要

【対応したニーズ】

〇歩行者滞留スペースの再構築による賑わいの創出
〇地域の活性化に資する道路空間の利活用

【実施した取組等】

〇立地特性等を踏まえたパークレットの設置
〇歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の活用（オープンカフェの設置等）



パークレット設置後の横断構成

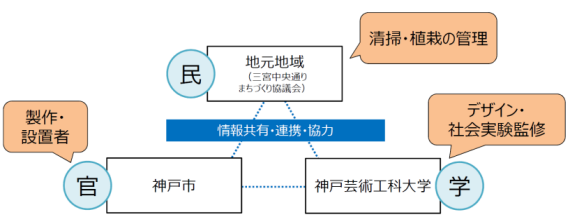
パークレットの設置

歩行者利便増進道路（ほこみち）制度を活用したオープンカフェ

出典：神戸市HPを一部加工

【事業実施に向けた検討・合意形成のポイント】

〇民学官によるパークレット実施体制の構築
〇社会実験を実施し、パークレット設置による効果を検証
〇まちづくりを通じた地域との良好な関係の構築



パークレットの設置に関する連携体制

社会実験時の様子

地域との協議の様子

出典：三宮中央通りまちづくり協議会HP

【取組による効果等】

〇パークレットの設置前後の交通量について、設置していない区間と比較して、設置区間は歩行者交通量が多くなる傾向が確認された

事例⑦　三宮中央通り　－ 神戸市 － 詳細

1．取組の背景

【三宮中央通りについて】

●三宮中央通りは、沿道に商店とオフィスが混在する通りであり、三宮センター街や旧居留地、南京町等の繁華街に囲まれている。

●平成16年から、地元商業者を中心とした「三宮中央通りまちづくり協議会」が主体となり、**オープンカフェ設置の社会実験を実施するなど、「みちを活用したまちづくり」の取組が活発に行われている。**

【パークレット設置の背景】

●三宮中央通りは、**停車帯（荷捌きスペース）が比較的多いものの、沿道地域の状況から停車帯の利用需要が減少**していた。

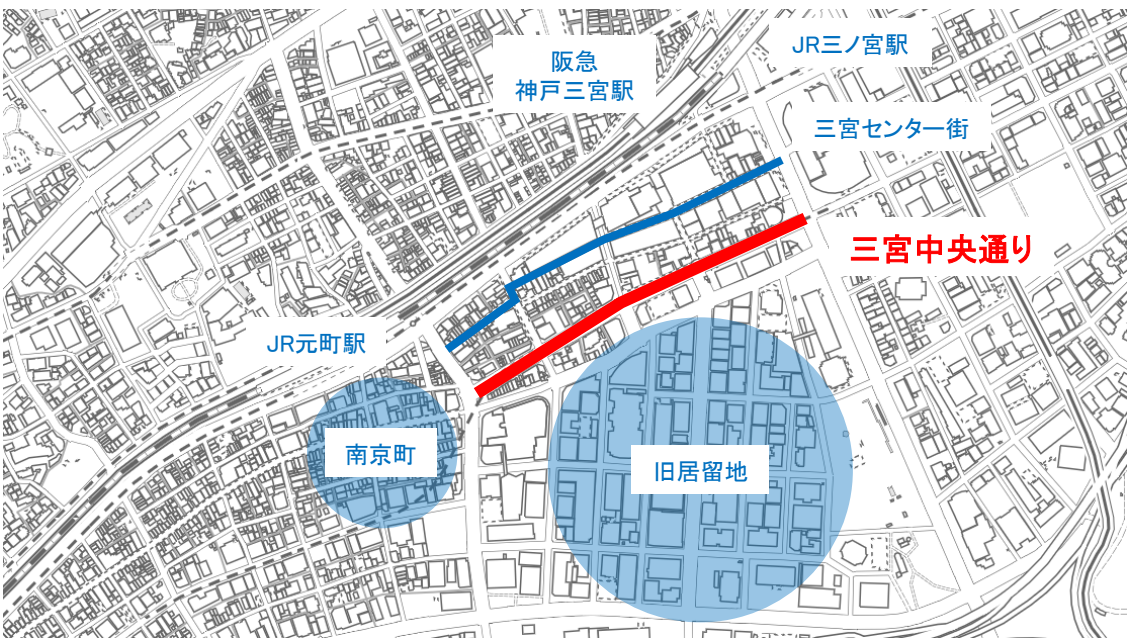
●平成26年に実施した、神戸市職員によるサンフランシスコのパークレット視察を契機に、「道を活用したまちづくり」に積極的な三宮中央通りにおいて、**停車帯を人のための空間として転用し、賑わいの創出等を目的に、パークレット設置の検討を開始**した。

【歩行者利便増進道路（ほこみち）制度活用の背景】

●平成16、17年度のオープンカフェ設置の社会実験以降、三宮中央通りまちづくり協議会により、オープンカフェ設置の取組は定期的に実施されていた。

●また、令和2年8月からコロナ占用特例制度を活用し、オープンカフェを常設テラスとして営業する試みを実施していた。

●そのような中、令和2年10月に若手を中心として設立された、**まちづくり協議会の企画運営部会より、歩行者利便増進道路（ほこみち）の活用について要望があり、活用に向けた検討を開始**した。



三宮中央通り位置図

出典：地理院地図を基に作成

2. パークレットの設置に向けた検討等

【連携体制の構築】

●神戸市は、平成26年のサンフランシスコ現地視察を受け、「みちを活用したまちづくり」に積極的な三宮中央通りの更なる活性化に向け、三宮中央通りまちづくり協議会にパークレットの設置を提案した。

●パークレットの設置に際し、三宮中央通り整備時からまちづくりに関わっている神戸芸術工科大学にパークレットのデザインや社会実験の監修を依頼した。

●上記の経緯から、効果的な役割分担や公共空間としての機能向上、民間主導のまちづくりなどを目的に、**「三宮中央通りまちづくり協議会」、「神戸芸術工科大学」、「神戸市」の民学官で連携・協力する体制を構築**した。

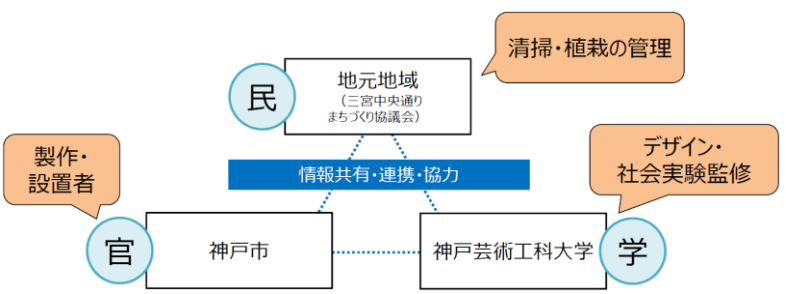
【各主体の役割】

＜民：三宮中央通りまちづくり協議会＞
〇パークレット設置に関する各沿道店舗との調整
〇平成16年に神戸市と締結した「道路管理・活用協定」※1の一環として、パークレットの日常的な維持管理（清掃・植栽の管理等）を実施

＜学：神戸芸術工科大学＞
〇回遊動線や歩行者特性等を考慮したパークレットのデザイン
〇社会実験の進め方に関する監修（助言等）

＜官：神戸市＞
〇パークレットの製作・設置
〇地元商店街や警察等との協議・合意形成　等

※1道路管理・活用協定
地域団体等と道路管理者（神戸市）の間で協定を結び、道路の維持管理を行うとともに、道路の活用を通じて地域の取組を支援する制度。



パークレットの設置に関する連携体制

＜三宮中央通りまちづくり協議会の取組※2＞

時期	出来事
平成13年10月	三宮中央通りまちづくり協議会の設立
平成16年9月	「三宮中央通り道路管理・活用協定」の締結
平成16～17年度	オープンカフェ設置の社会実験の実施　※以降、春・秋で定期的にオープンカフェを実施
平成28年10月	パークレット設置の社会実験の実施
平成29年4月	パークレット常設化

※2 出典：三宮中央通りまちづくり協議会HP

2. パークレットの設置に向けた検討等

【社会実験の実施】

●神戸市からの提案により、民学官の連携により検討を進め、平成28年に**車道の一部である停車帯にパークレットを設置する社会実験を実施**した。

●この社会実験では、道路空間の賑わい創出に向けた歩行者滞留スペースの再構築を目的とし、滞在時間や利用形態といった利用者の行動を把握し、パークレットの快適性や賑わい創出効果等について検証した。

＜社会実験の概要＞

実施期間	平成28年10月13日～平成29年3月31日
実施内容	・滞在時間や利用形態等といった利用者の行動を把握するため、デザインの異なる「長時間滞在型」「中時間滞在型」「短時間滞在型」の3種類のパークレットを三宮中央通りに設置 ・パークレットは道路占用物件として設置

＜各調査の概要＞

調査事項	調査目的
歩行者交通量調査	・パークレット設置前後の三宮中央通り周辺の歩行者交通量を調査
ビデオ調査	・パークレット利用者数を調査
アンケート調査	・パークレット利用者に対して、「快適性」、「利用までの抵抗感」、「安心感（安全性）」、「デザイン性」、「パークレットの今後の展開」についてアンケート調査を実施 ・沿道店舗に対して、「集客効果」や「賑わい効果」等についてアンケート調査を実施

＜社会実験によるパークレット設置の様子＞

長時間滞在型

中時間滞在型

短時間滞在型

【調査結果】

歩行者交通量調査

- 設置前後の歩行者交通量を比較すると、パークレットを設置していない区間に比べ、**設置している区間では歩行者交通量が最大で2割以上増加している区間がある**ことが確認された。

ビデオ調査

- 利用者数は644人/10時間（3基計）で、最も利用者数の多い14～16時頃（3基計）は約120人/時であった。

アンケート調査

- 利用者アンケートでは、**快適性について9割以上から好意的な意見**が得られるなど、非常に良い評価を得られた。
- 沿道店舗へのアンケートでは、**パークレット設置について約8割から好意的な意見**が得られるなど、パークレットに対する一定の期待が確認できた。

3. 立地特性等を踏まえたパークレットの設置

【社会実験を踏まえた常設化】

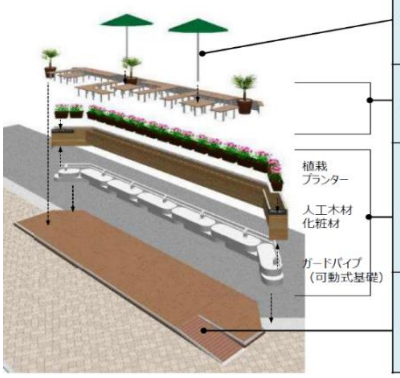
●平成28年度に実施した**社会実験において、周辺の交通への悪影響が無いことが確認されたことや、利用者からの評価が高かったことなどを踏まえ、**平成29年4月より、**パークレットを常設化した。**

【立地特性を踏まえたデザイン等】

●設置や撤去の手間を考慮し、ベンチや植栽等は床材と連結し、パラソル等は取り外し可能な構造とした。

●**三宮中央通りの3箇所に、それぞれの立地特性（沿道建物、回遊動線、歩行者特性等）を踏まえてデザインしたパークレットを設置**した。

KOBEパークレットの構造



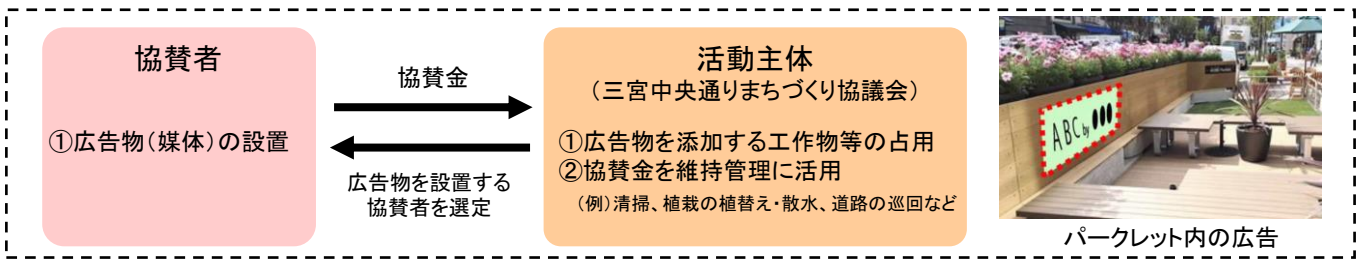
部位	概　要
可動式施設	●地域が設営や取り外しを行う施設 ●パラソル等
固定式施設	●床材とボルトで連結した施設 ●スツール、ベンチ、植栽、横断防止施設　等
囲　い	●利用者の安全性を重視し、車両衝突時にも耐えうるガードパイプを内蔵 ● その周囲には、人工木材による囲いを施し、上部にはうるおいを感じさせる植栽プランターを設置
床　材	●約90cm四方のユニットデッキで構成し、汎用性を確保させる ● 下部に束材を設置することで、様々な高さや勾配の調整も可 ●人工木材デッキ、スロープ　等

長時間滞在型	中時間滞在型	短時間滞在型
・主にグループでの利用を想定 ・テーブルとそれを囲うベンチで1つの空間を創出	・子ども連れ等の買い物客の利用を想定 ・ベンチと人工芝によるミニ・プレイグランドを設置	・オフィスワーカー等の個人利用を想定 ・カウンターテーブルとスツール（単独型）を配置

【維持管理体制の構築・費用の確保】

●**協賛者から得た協賛金をパークレットの維持管理に活用する仕組みを構築し、維持管理の費用を確保している。**

●活動主体である三宮中央通りまちづくり協議会が広告物に添加する工作物の占用を行い、協賛者が広告物の設置を行う。



パークレット内の広告

維持管理・広告事業の仕組み

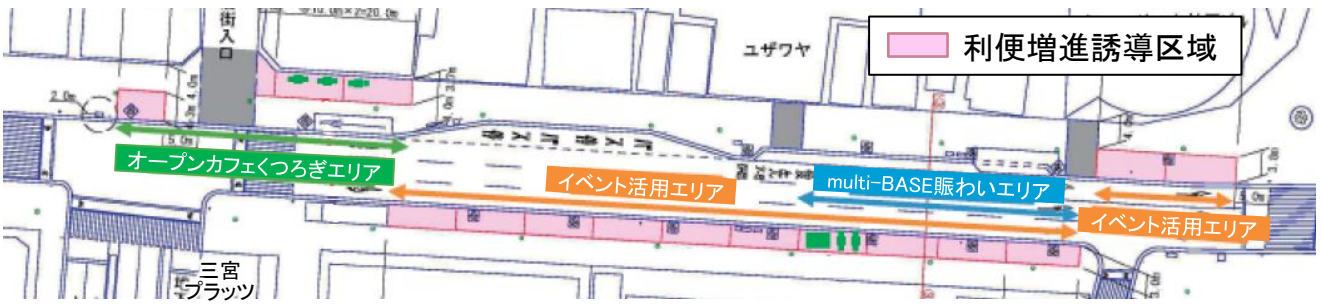
4. 歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の活用

【歩行者利便増進道路（ほこみち）制度を活用した取組】

●三宮中央通りまちづくり協議会が占用主体となり、令和2年8月から**コロナ占用特例によるオープンカフェを実施**した。

●並行して、**歩行者利便増進道路（ほこみち）制度への移行に向けた検討・調整を行い、歩行者利便増進道路（ほこみち）に指定**した。

●賑わいの創出や地域の活性化に資する道路としての利活用、パークレットや半地下屋外広場の「三宮プラッツ」との連携等が期待されることから、三宮中央通りのほぼ全域にわたって利便増進誘導区域を指定した。

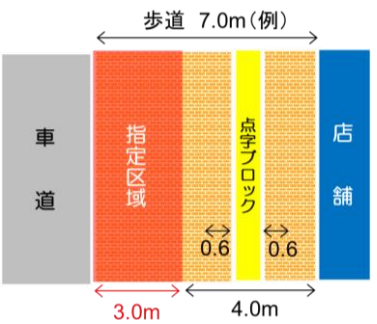


利便増進誘導区域・ゾーン設定

●歩行者利便増進計画の中で、三宮中央通りまちづくり協議会によりゾーン設定がされている。歩行者の多様な楽しみ方に対応するため、「オープンカフェくつろぎエリア」、「イベント活用エリア」、「multi-BASE賑わいエリア」の3種類のゾーンを設定している。

オープンカフェくつろぎエリアの様子

multi-BASE（コンテナハウス）の外観イメージ



利便増進誘導区域（一部区間の例）

【歩行者利便増進道路（ほこみち）制度に関する合意形成】

●占用主体と道路管理者にて、占用許可等の考え方について協議を行うと共に、利用者や関係団体と意見交換を重ねながら、相応しい活動内容や制度設計について深度化を行っている。

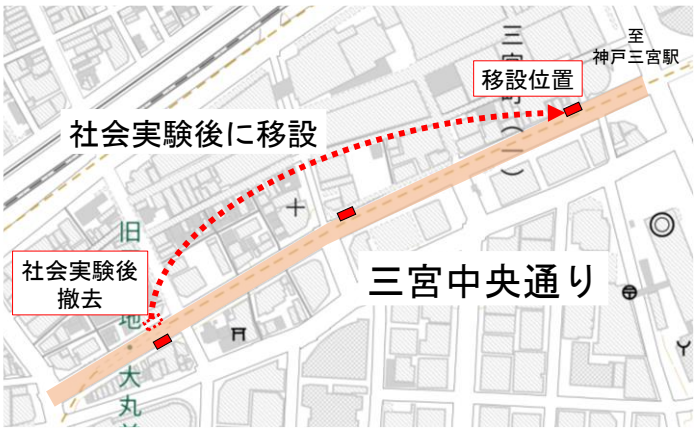
●行政と占用主体の勉強会を定期的に開催するなど、制度の理解を深める場を設け、地元組織の機運醸成や新たな人材確保等、必要な体制構築を推進している。

5. パークレットの設置に関する関係者との合意形成

【設置箇所の選定にあたっての調整】

●社会実験での設置の際は、**停車帯の利用頻度が少ない箇所を調査したうえで、その箇所に関係する沿道店舗と調整を行い、設置箇所を決定**した。

●**常設化にあたっては、沿道店舗からの要望を踏まえ、1箇所について社会実験時の設置箇所から移設**することとなった。移設先には、歩行者の交通量が多く、人目につきやすい大通り付近を選定した。他の2基については、社会実験時の設置箇所に継続して設置することとした。



社会実験後のパークレット移設

出典：地理院地図を基に作成

●パークレット設置の**社会実験以前より、三宮中央通りまちづくり協議会が中心となって道路を活用したまちづくりを進めていたこともあり、パークレット設置について、近隣住民・商店等からの理解は得られやすかった。**

【警察との調整】

●**安全性の観点から、自動車の衝突にも耐えうる強度となるようにとの要請があったため、囲いの中にガードパイプを搭載**することで対応した。

●道路法での道路附属物としての位置づけを明確にすることが求められたため、ベンチとして整理することとした。

●バリアフリー化の対応についても協議を行い、歩道とパークレットの間に段差が生じる場合には、スロープを設置することとした。

●**常設化の際は、社会実験での実績があったため、特に指摘は受けなかった。**

6. 担当者から一言

神戸市担当者

パークレットの常設には維持管理の仕組みを構築する必要があり、地元の協力が重要になる。

新型コロナウイルスによるイベント自粛等の影響で広告収入が減った。柔軟に対応が可能な運用方法を検討する必要がある。

地元協議を並行して取り組むことが重要である。三宮中央通りまちづくり協議会では毎月定例会を開催しており、行政も参加している。

事例⑧　サンキタ通り　－ 神戸市（こうべし） － 概要

＜キーワード＞

景観整備	交通規制（車両）	実施体制の構築（民学官連携）	荷捌きスペース確保
歩行者利便増進道路	歩行者優先化	歩道拡幅	路上駐停車対策

【再整備後の様子】

再整備前

再整備後

再整備前

再整備後

【基本情報】

［路線名］市道若菜神戸駅線
［場　所］神戸市（こうべし）中央区（ちゅうおうく）加納町（かのうちょう）4丁目
～北長狭通（きたながさどおり）1丁目
［路線延長］約300m
［路線幅員］15m
［検討主体］神戸市、阪急電鉄、
地元商店街組合
［事業期間］令和元年9月～令和3年3月
［活用した制度・交付金］
都市構造再編集中支援事業　（国土交通省）

サンキタ通り位置図

【参考】神戸市の人口：約150万人（令和5年3月時点）※

※出典：神戸市HP

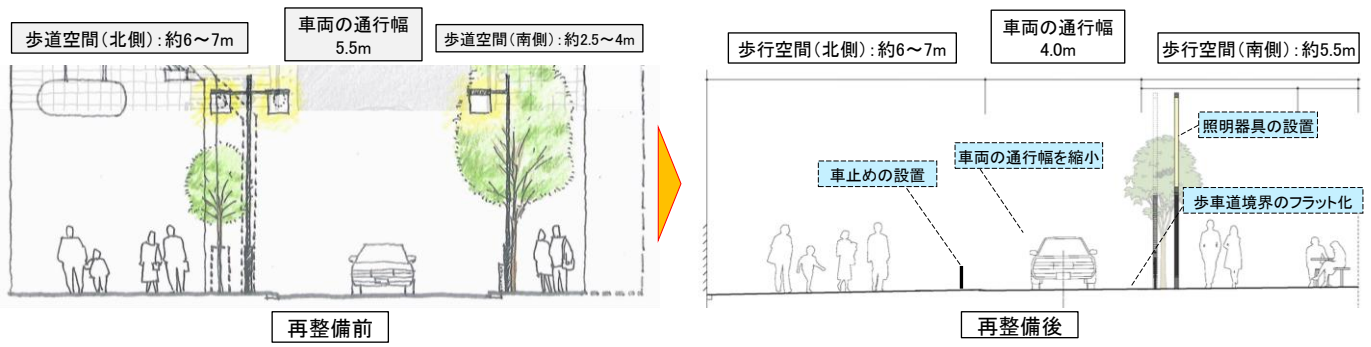
事例⑧　サンキタ通り　－ 神戸(こうべ)市 － 概要

【対応したニーズ】

○人中心の道路空間の形成
○沿道店舗と一体的な整備による賑わいの創出

【実施した取組・対策等】

○道路空間の再構築
○歩行者優先化に向けた車両の交通規制
○歩行者利便増進道路（ほこみち）制度等の活用



再整備前後の横断構成

出典：神戸市提供資料を一部加工

【事業実施に向けた検討・合意形成のポイント】

○民間・地元商店街等との連携
○整備後のイメージ等を活用した合意形成
○調査結果等を用いた協議の積み重ね

再整備のイメージパース

出典：国土交通省都市局HPを一部加工

【利用者等からの反応、再整備後の効果等】

○歩行者交通量が増加した
○歩行者の属性が変化した（女性や若者の割合が増加した）
○街に賑わいが戻ったと好評を得ている

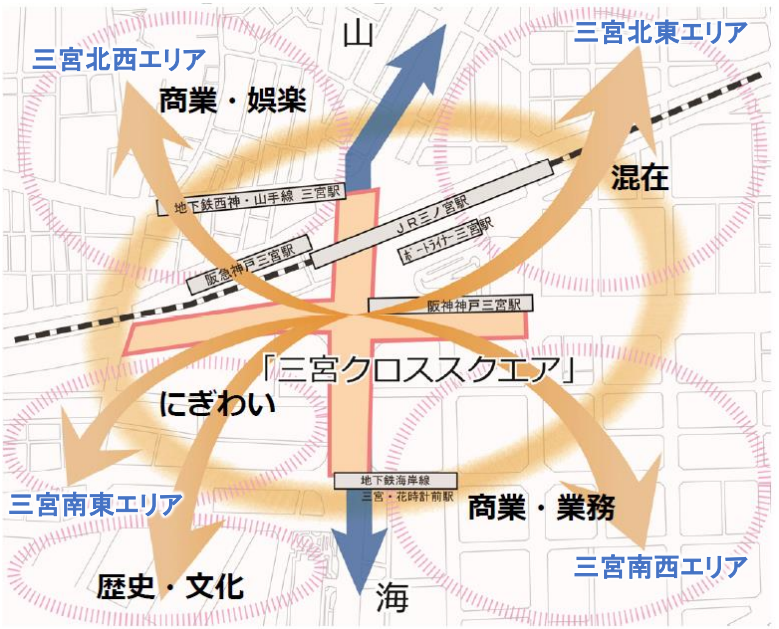
事例⑧　サンキタ通り　－ 神戸（こうべし）市 － 詳細

1．事業化の背景・当該路線の課題

【事業化の背景】

●神戸市では、「神戸三宮「えき≈まち空間」基本計画」において、**交通拠点としての機能や回遊性を高めるため、三宮にある6つの駅と周辺のまちを一体的につなぐ「えき≈まち空間」の創出を目指している。**

●サンキタ通りは、三宮北西エリアにある阪急神戸三宮駅北側の高架沿いに位置しており、**ビルや高架下店舗のリニューアルに合わせて、サンキタ通りやサンキタ広場についても、一体的に再整備を行うこととなった。**



「えき≈まち空間」における回遊性イメージ

出典：神戸三宮「えき≈まち空間」基本計画を一部加工

【当該路線の課題】

●サンキタ通りは、歩行者・自動車ともに交通量が多く、駅高架側（南側）の歩道幅員が狭いため、**歩行者と車両の輻輳が見られ、交通安全上の課題となっていた。**

●繁華街に面しており、**荷捌き車両やタクシー、一般車の無秩序な駐停車、自転車の違法駐輪が多く、問題視されていた。**

歩行者の乱横断の様子

荷捌き車両等の駐停車の様子

出典：国土交通省都市局HP

2. 再整備に向けた体制の構築

【連携体制の構築】

●平成28年に、阪急電鉄が神戸三宮阪急ビルの建て替えを発表し、建て替えに合わせ、**民地と一体となったサンキタ通りの再整備を、神戸市が中心となって、阪急電鉄や地元商店街である三宮阪急前商店街振興組合とも連携しながら進めることとなった。**

●また、**学識経験者から構成され、三宮駅周辺で公共・民間施設を整備する際に総合的なデザイン調整を行う「都心三宮デザイン調整会議」にも意見を求めながら検討**を進めた。

【再整備に関する役割分担】

＜民間＞

〇阪急電鉄は、神戸三宮阪急ビルの建替や駅高架下店舗の再整備を実施した。また、再整備後の日常的な清掃等、維持管理を行っている。

〇三宮阪急前商店街振興組合は、交通規制や美装化工事等の内容について調整を行った。また、再整備後の日常的な清掃等の維持管理を行っている。

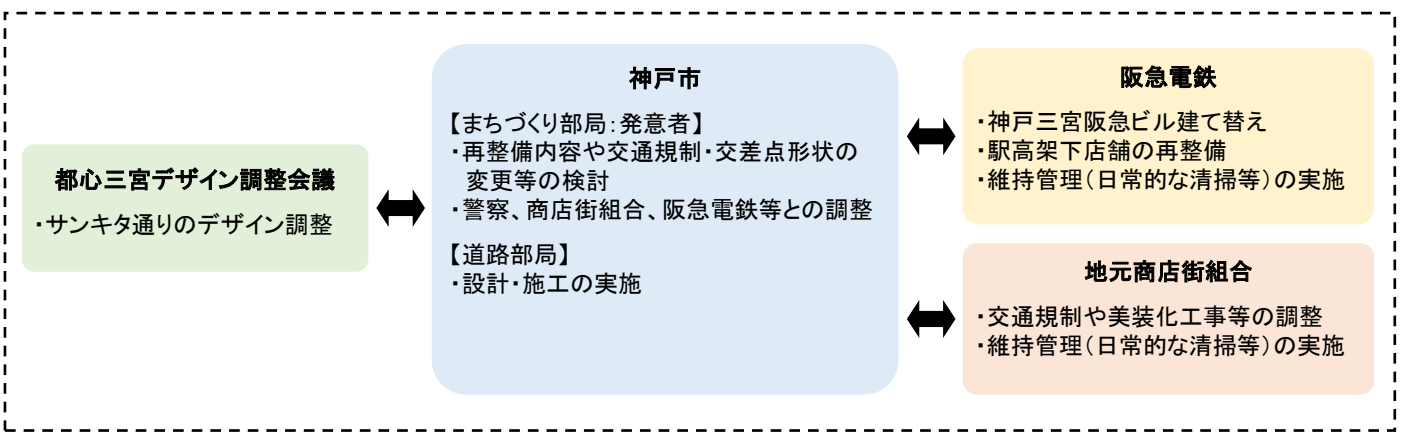
＜学識経験者＞

〇サンキタ通りのデザインに対するアドバイス、調整を行った。

＜神戸市＞

〇再整備内容や交通規制・交差点形状の変更等の検討、警察や地元商店街組合、阪急電鉄等との調整を行った。

〇再整備内容の検討については、まちづくり部局が主体的に行い、再整備に関する設計や施工については、まちづくり部局と道路部局が連携しながら実施した。

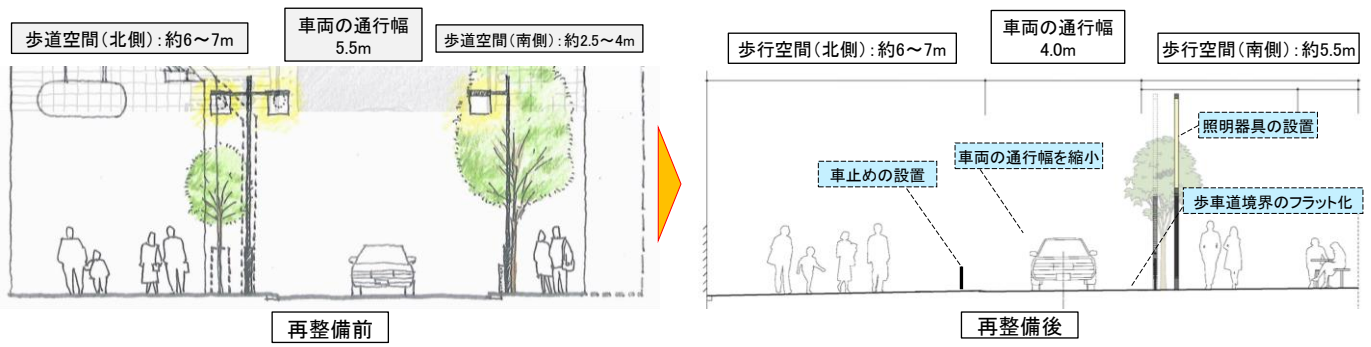


再整備に関する連携体制

3. 道路空間の再構築

【歩行空間の改良】

- **車両の通行幅を5.5mから4.0mに縮小**（車止めを4.0m幅で設置）し、**歩行空間を拡幅した。**なお、併せて再整備した**高架下の店舗（飲食店）は、サンキタ通り側に開いた設計とし、拡幅された歩道を活用したテラス営業等が行えるようにしている。**
- 歩きやすい空間とするため、歩車道境界をフラットで一体的な形状とした。

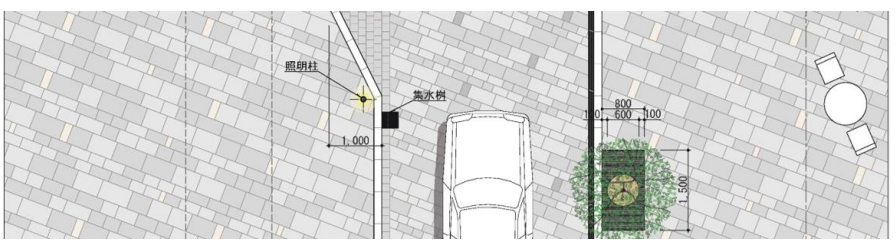


再整備前後の横断構成

出典：神戸市提供資料を一部加工

【舗装デザインの検討】

- **一体的な空間を形成するため、歩道と車道で統一した舗装デザインを採用**した。
- 安全性確保の観点から、歩車道境界を判別しやすくする必要があったため、車両が通行する部分の舗装は黒めの石材を多く使用し、色味を分けることとした。
- **隣接するサンキタ広場と統一したデザインとすることで、エリアとして広がりのある一体的な空間を創出**した。



舗装のデザイン

再整備後の舗装

【照明・車止めのデザイン】

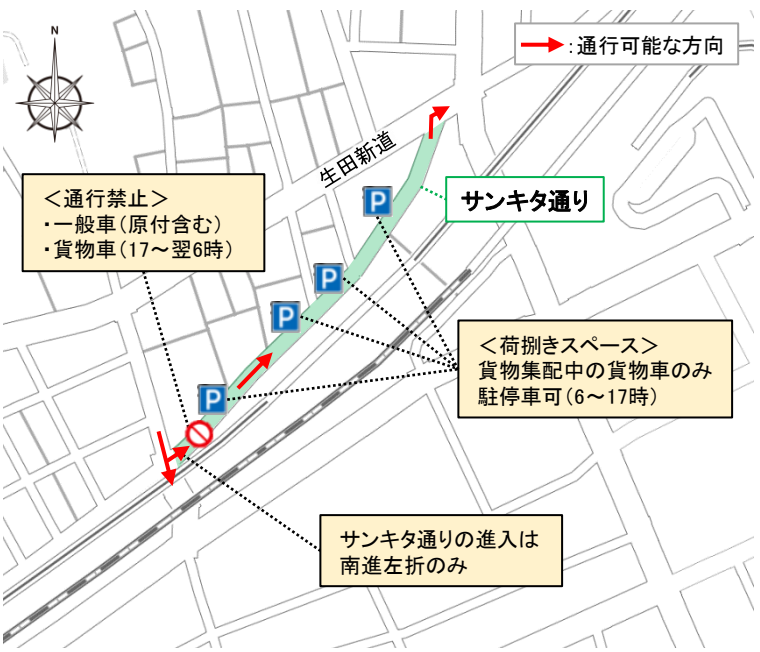
- 照明器具は、歩行者を自然に誘うような「光の林」をイメージし、鋳鉄を用いたシンプルなデザインとした。
- 車止めは、通りの雰囲気に調和するよう照明器具と同系色の色合いとし、スリムなデザインのものを採用した。
- なお、照明器具の配置については、モックアップ（実寸大模型）を作成し、雰囲気を実際の現場で確認しながら検討を行った。

設置した照明器具・車止め

4. 歩行者優先化に向けた交通規制等

【交通規制の実施・荷捌きスペースの設置等】

- ●歩行者中心の道路空間とするため、一般車は終日通行禁止とし、貨物車については6時～17時に限って通行・駐車できるよう交通規制の変更を行った。
- ●17時～翌6時までは、歩行者中心の通りとなっている。
- ●サンキタ通りへの車両の流入を物理的に抑制するために、入口の交差点形状を改良し、南進左折のみの進入に限定した。
- ●従前からあった4箇所の荷捌きスペースを拡張し、交通規制上も、そのスペースに対して貨物車のみ駐停車可としている。
- ●再整備前にあった2箇所のタクシー乗り場については、タクシー協会との協議の上、撤去・移設を行った。



サンキタ通りの交通規制

出典：地理院地図を基に作成

再整備後の荷捌きスペース

サンキタ通り入口の交差点

【違法駐輪対策】

- ●再整備に合わせ、サンキタ通りを自転車等放置禁止区域に指定し、違法駐輪の即時撤去を行っている。
- ●また、**サンキタ通り西側に駐輪場を新設する等の対策を実施**したことにより、サンキタ通りの再整備後の違法駐輪の数は減少してきている。

新設された駐輪場

5. 歩行者利便増進道路（ほこみち）制度等の活用

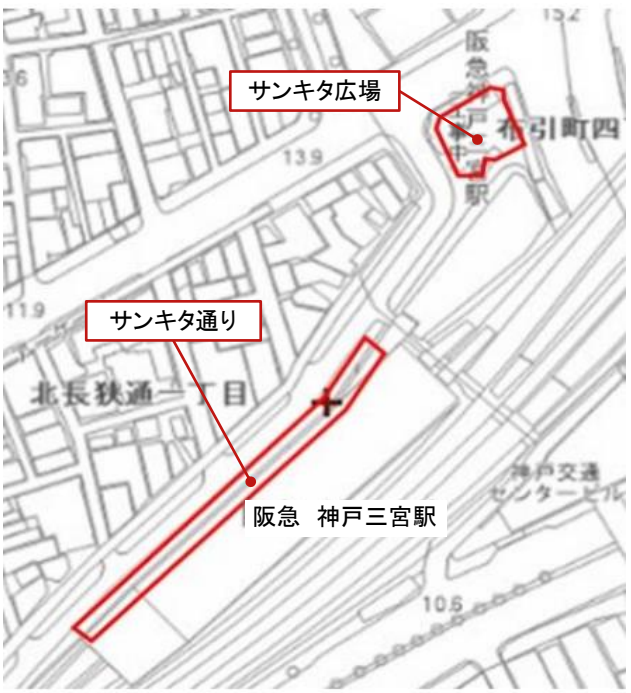
【歩行者利便増進道路（ほこみち）制度を活用した取組】

●三宮駅前の賑わい創出や地域の課題解決に取り組んでいる「サンキタ実行委員会※」が占用主体となり、令和3年4月からコロナ占用特例による沿道店舗のテラス営業を実施した。

※神戸市と地権者を中心とする民間企業等の官民で構成

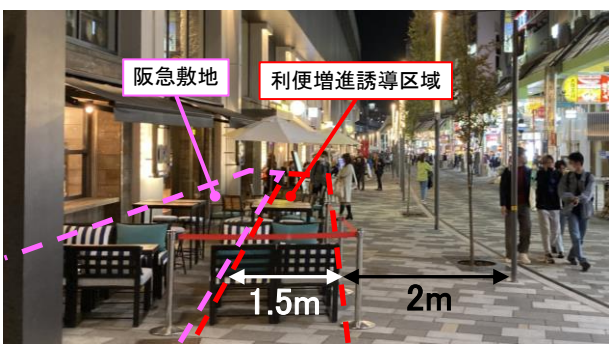
●その後、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度への移行に向けた調整を実施し、令和4年2月に、**サンキタ通りとサンキタ広場の2箇所について、歩行者利便増進道路（ほこみち）に指定した。**

●**民間の敷地と利便増進誘導区域を組み合わせ、利活用可能な空間を広く確保することにより、利便増進施設のレイアウトの幅を広げ、沿道店舗と道路空間による一体的な賑わいを創出**している。

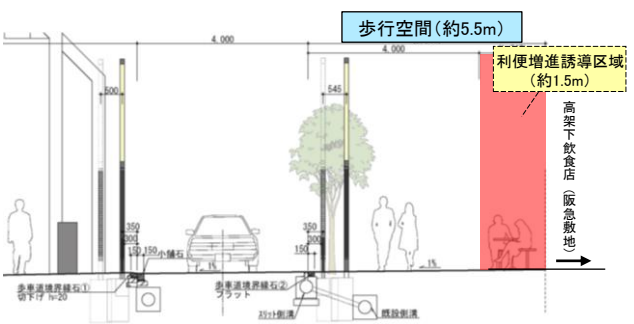


歩行者利便増進道路（ほこみち）指定箇所

出典：神戸市HPを一部加工



利便増進誘導区域と民地の一体的な活用



利便増進誘導区域の指定状況

出典：神戸市提供資料を一部加工

【歩行者利便増進道路（ほこみち）制度に関する合意形成】

●歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の活用に向け、**コロナ占用特例等の道路空間活用の実績を積み重ね、その知見等を活かしながら、警察をはじめとする関係者と協議**を行った。

●沿道店舗と道路空間が一体となった賑わいを創出することを目指し、神戸三宮阪急ビルとの一体的な再整備や、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度等の道路空間活用について検討を行った。

6. 関係者との合意形成

【地元関係者との調整】

●阪急電鉄や地元商店街などの関係者とは、随時調整を行いながら検討等を進めており、特に、整備完了後のサンキタ通りの運用面については、密に協議を行った。

●具体的なイメージを共有するため、パースや平面図、写真等を用いて協議を行った。

サンキタ通りの再整備計画イメージパース

出典：国土交通省都市局HPを一部加工

【警察との調整】

●交通量調査の結果等を用いながら、交通規制等のルール面、交差点形状等のハード面について、協議を行った。

●車両が歩道に乗り上げないための工夫や、車道・歩道の境界を明確に判断できるようにするための対応が必要との指摘があった。そのため、縁石やボラードを設置し、歩車道の舗装の色を調整することで対応した。

●荷捌き車両が多い実態を踏まえて協議を行い、貨物車を除く車両の通行禁止規制とした。

【交通事業者との調整】

●交通規制の実施に伴い、サンキタ通り内にあるタクシー乗り場を移設する必要が生じたため、**整備前の利用状況を調査した上で、タクシー協会と協議を行った。**

●移設後のイメージを提示しながら、協議を複数回重ね、理解を得ることができた。

7. 担当者から一言

神戸市担当者

交通量調査等により把握した具体的な数値や再整備後のパース図等を用いて、関係者と粘り強く協議を重ねたことで、円滑に事業を進めることができた。

都心三宮再整備のコンセプトである「人が主役の居心地の良いまちづくり」について沿道の阪急電鉄や商店街組合と丁寧に説明・協議をしながら共感いただくことで、前向きに連携を図ることができた。

事例⑨　大手前通り（おおてまえどおり）　－ 兵庫県姫路市（ひょうごけんひめじし） －　概要

＜キーワード＞

イベント利用　オープンカフェ　景観整備　実施体制の構築（官民連携）　社会実験　歩行者利便増進道路

【再整備後の様子】

再整備前

再整備後

再整備後

再整備後

【基本情報】

[路 線 名] 姫路市道幹第1号線

[場　所] 姫路市白銀町（しろがねまち）1番地先
～本町（ほんまち）68番地先

[路線延長] 670m

[路線幅員] 50m

[検討主体] 姫路市

[事業期間] 平成26年～令和2年

[事 業 費] 約17.6億円

[活用した制度・交付金]
歩行者利便増進道路（ほこみち）制度

【参考】姫路市の人口：約53万人（令和5年3月時点）※

※出典：姫路市HP

大手前通り位置図

事例⑨　大手前通り（おおてまえどおり）　－ 兵庫県姫路市（ひょうごけんひめじし） － 概要

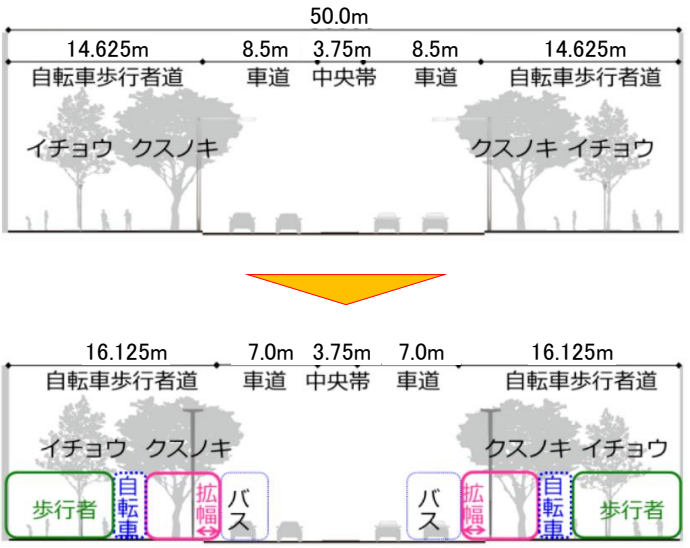
【対応したニーズ】

〇安全性や利便性の向上に資する整備、風格ある街路空間の創出
〇創出された街路空間の利活用によるエリアの価値向上

【実施した取組・対策等】

〇道路空間の再構築
〇沿道特性に合わせた風格の演出
〇歩行空間利活用の仕組みづくり

風格ある街路の整備



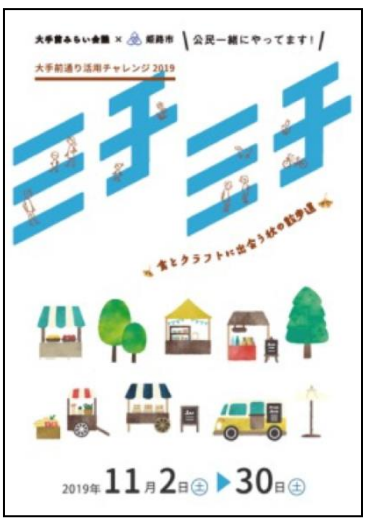
歩道の拡幅

【事業実施に向けた検討・合意形成のポイント】

〇社会実験の実施とフィードバック
〇将来ビジョンの検討
〇推進組織の運営支援

OMK会議での検討

社会実験「ミチミチ」



社会実験の実施（広告資料）

【利用者からの反応、再整備後の効果等】

〇利活用社会実験時に総滞在時間が約2.4倍に増加
〇姫路駅周辺における民間投資の増加

事例⑨　大手前通り（おおてまえどおり）　－ 兵庫県姫路市（ひょうごけんひめじし） －　詳細

1. 事業化の背景・当該路線の課題

【事業化の背景】

●姫路城と姫路駅を結ぶ大手前通りは、昭和63年に実施したシンボルロード整備事業で整備された姫路の顔となる道路である。

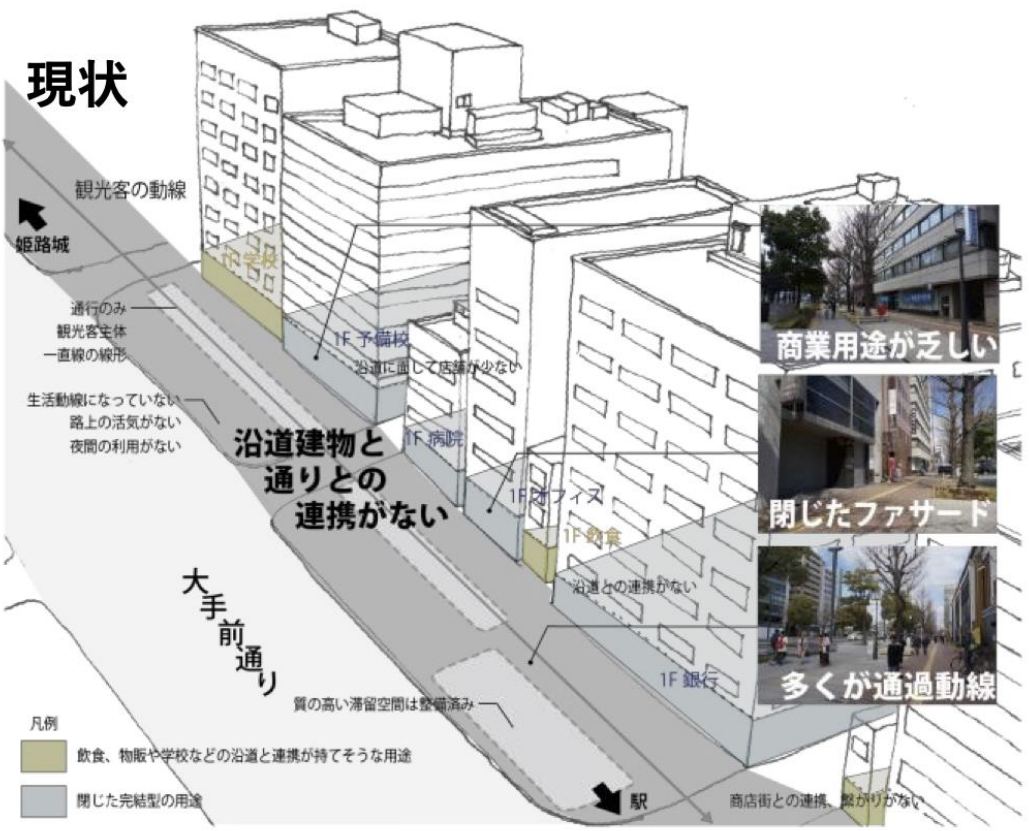
●しかし、整備から四半世紀が経過し、**道路附属物施設や舗装等の老朽化が散見されるようになり、歩行者・自転車の通行上の支障があった。**

●駅周辺の都市機能強化や、**世界文化遺産に登録された姫路城を活かした地区の魅力向上**に向け、大手前通りにおいても**歩行者の回遊性向上や賑わい創出**のための施策が求められていた。

【当該路線の課題】

●老朽化した道路施設を更新すると同時に、安全性や利便性の向上に資する整備や風格ある街路空間を創出するための景観づくりが課題となっていた。

●道路施設の整備により創出された**街路空間の利活用についても、実際に運営する主体の意見を取り入れながら、エリアの価値を向上させることが課題となっていた。**



大手前通りにおける課題

2. 事業実施に向けた検討体制の構築

【検討体制の構築】

●大手前通りの再整備の検討は、平成26年に**有識者、商業者、各種団体、交通事業者、自治会、議員、警察等からなる「大手前通り再整備検討懇話会」で検討**された。

【再整備に向けた役割分担】

＜行政＞
〇地元の要望を踏まえた大手前通りの再整備検討
〇「大手前みらい会議」の定例会議の参加
〇今後の沿道の建物更新や道路空間の運営等に関するプロセスや方法を検討

＜大手前通り再整備検討懇話会＞
〇大手前通りの再整備の検討
〇再整備後の利活用も含めた警察との協議

＜大手前みらい会議（OMK）＞
〇大手前通りの利活用の検討
〇社会実験の運営

【再整備に向けた取組の実施状況】

日時	内容
平成26年	**大手前通り再整備検討懇話会開始** ・大手前通り再整備検討懇話会等において、再整備後の利活用も含め警察と協議開始
平成27年～	**利活用に関する社会実験の実施** ・オープンカフェ、マルシェ等の社会実験を複数回実施
令和元年	**大手前通り活用チャレンジ2019「ミチミチ」の実施** ・複数店舗の出店が伴う大手前通りの使いこなし社会実験を実施 ・日常時及び社会実験実施日、それぞれの交通量や滞留行動を調査
令和2年	**大手前通り活用チャレンジ2020「ミチミチ」の実施** ・植栽のあるベンチやカウンター、靴を脱いでくつろげるスポットなどを設置し、憩いの場として利用されることを目指した社会実験を実施 ・大手前通りを居心地良くするストリートファニチャーの提案を明石工業高等専門学校に依頼した上で、実際に製作し大手前通りに設置

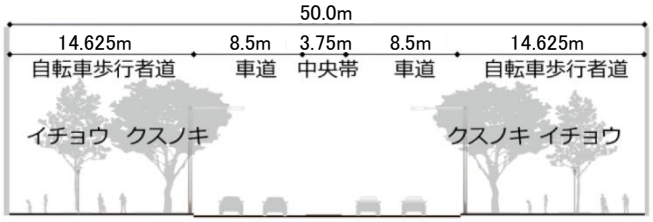
3. 風格ある街路空間の創出

【道路空間の再構築】

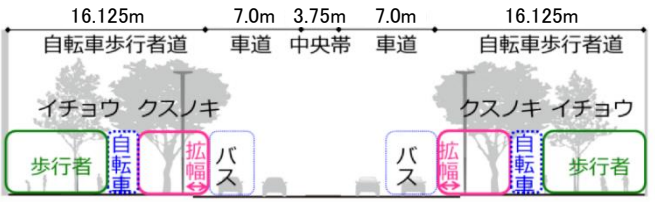
●歩行者と自転車の空間を**舗装やサインによって視覚的に区分**した。

●**バス停部をストレート型に変更**し、歩道を拡幅した。

＜再整備前＞



＜再整備後＞

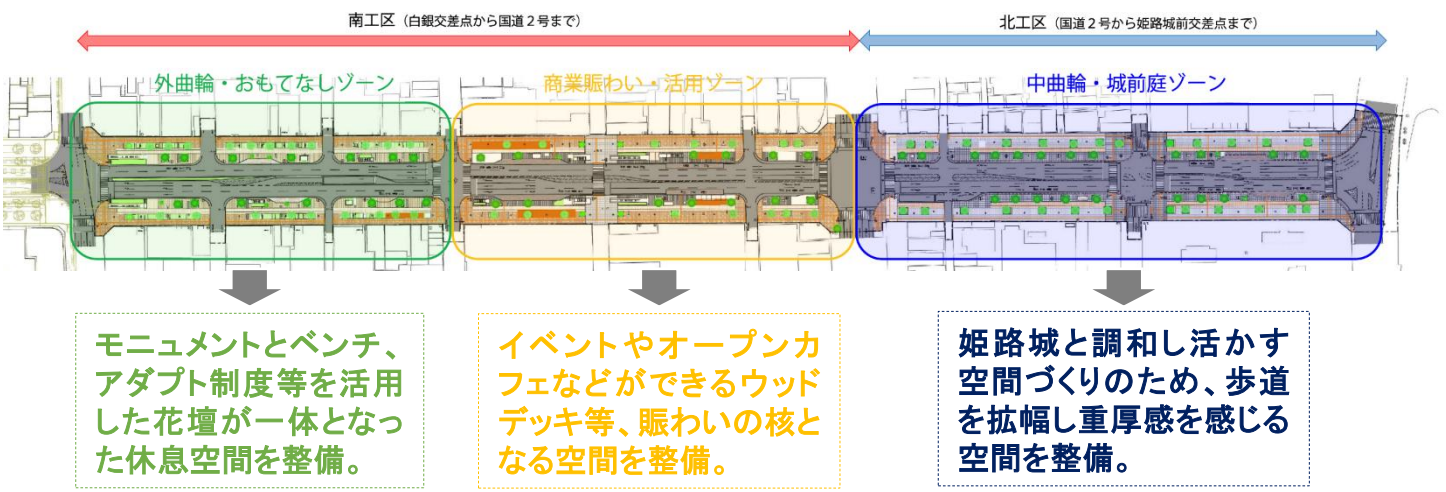


再整備前後の横断構成

【沿道特性に合わせた風格の演出】

●風格があり歩いて楽しい道とするために、沿道の**地域特性に応じた3つのゾーンを設定**した。

●各々のゾーンは演出に変化をもたせつつ、**統一感を緑とあかりで表現**した。



街路としての風格を演出する統一感を緑とあかりの連続性で表現

市民が花植え、沿道企業が管理

出典：大手前通り再整備事業リーフレット（姫路市HP）の「ゾーニング図」を一部加工

4. 歩行空間の利活用に向けた検討

【社会実験の実施】

- 「大手前みらい会議(OMK)」は、**大手前通りの活用に向けたチャレンジ（社会実験）通称「ミチミチ」を実施**した。
- ミチミチは、通りの憩いの場としての機能を検証することを目的とし、実施の5ヶ月前からOMKで企画検討を行い、2ヶ月前から関係者調整、制作物等を準備し、許認可を受けた後に実施した。
- 実施期間中は、アンケートや滞留行動調査による効果測定に加え、SNS等を活用した情報発信を実施した。

＜調査内容＞

調査事項	調査目的
滞留行動調査	滞留行動の総量・滞留時間・内容・種類・位置・多様性について1時間毎に調査員が記録
アンケート調査	社会実験についてのアンケート調査を実施

＜実施時の様子＞

社会実験の様子と設置物

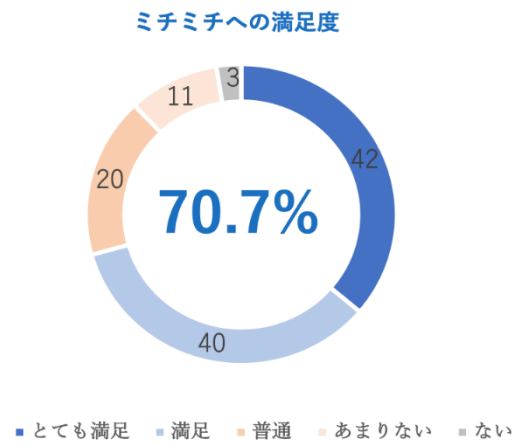
＜調査結果＞

満足度調査（令和元年調査）

- 77.4%の人がコンテンツに対して、とても満足/満足と回答。
- 70.7%の人がミチミチに対して、とても満足/満足と回答。

渋滞時間調査

- 平日休日ともに実験中では、総滞在時間が約2.4倍増加し、滞留空間を設けることで人々の居場所として利用されたことが把握できた。



4. 歩行空間の利活用に向けた検討

【推進組織の運営支援】

●OMKの体制構築にあたっては、検討母体である大手前通り街づくり協議会の総会にて承認を得て実施した。

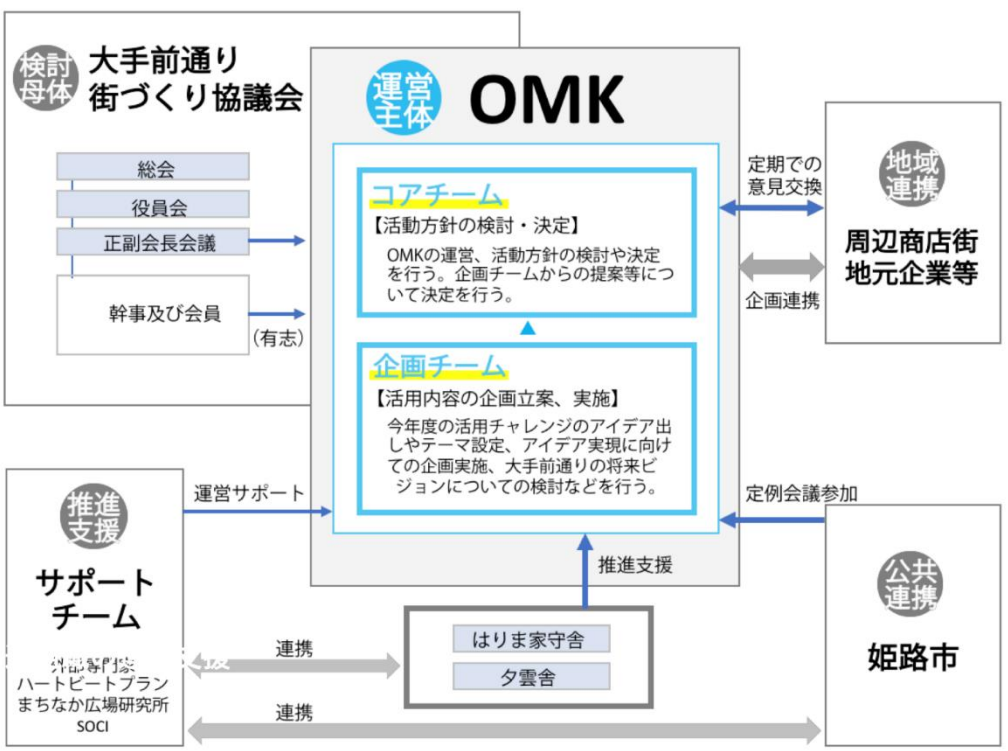
●OMKを運営主体としながらも、OMKメンバー以外の**幅広い方々と議論できるように、周辺エリアの方々（商店街等）との連携体制を構築した。**

●OMKの体制を**活動方針の検討・決定を行う「コアチーム」**と、**活動内容の企画立案・実施を担う「企画チーム」**の**二層構造**とした。

●コアチームには沿道以外のキーパーソンに、企画チームには大企業の経営層から若手社員まで、広がりを持てるメンバーが参画することで、周辺エリアを含む多様な主体の意見を取り入れることを意図した。

●企画チームは通常の会議形式ではなく、専門家がファシリテーターとなり、ワークショップ形式を採用することで、参加者の意見が出やすい状況を構築した。

●令和2年度は、OMKコアチーム会議（4回開催）、企画チーム会議（8回開催）、OMK合同会議（1回開催）を実施した。各会議では、社会実験の実施内容、デザインルールや維持管理、運営について、OMKメンバーと議論を行った。



事例⑨　大手前通り（おおてまえどおり）　－ 兵庫県姫路市（ひょうごけんひめじし） － 詳細

【歩行者利便増進道路（ほこみち）の活用】

●『みち』から『まち』を活性化するため、姫路市のシンボルロードである大手前通りを**歩行者利便性増進道路（ほこみち）に指定**した。

●令和4年に実施した公募により、歩行者利便性増進道路の占用する主体を、OMKの母体である大手前通り街づくり協議会に決定した。

歩行者利便増進道路（ほこみち）による取組の様子

5. 関係者との合意形成

【地元関係者との調整】

●平成26年に姫路市が、有識者（大学教授）、地元自治会、市議会、交通事業者（神姫バス）、警察、地元のまちづくり団体、協議会などからなる大手前通り再整備検討懇話会にて、**懇話会における議論を踏まえ、地元関係者との調整を実施**した。

●懇話会では、平成26～27年度に計8回のワークショップを実施するとともに、別途実施した社会実験や道路空間の活用イメージ、活用方法を検討する利活用ワークショップの結果を踏まえて議論し、懇話会の場で意見を集約していった。

【庁内での調整】

●大手前通りの単なる利活用ではなく、今後の沿道の建物更新や、沿道建物1階部分の用途変更と道路空間の運営を結び付けるプロセスや方法について、専門業者へのヒアリングやシミュレーションを実施しながら、**姫路市としての長期方針を検討**した。

●姫路市として、**諸条件などを事前に整理し、庁内調整会議を実施する等、庁内における合意形成を図った。**

6. 担当者から一言

姫路市担当者

道路の再整備については、当該道路に関連する幅広い主体からなる懇話会を設立することで、関係者との調整を円滑に進めることができた。

社会実験を繰り返し、実績を重ねることでスムーズに警察との協議を実施することができた。

歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の導入決定後は、再整備のための懇話会から、占用主体となることを目指した協議会と連携して利活用の検討を行い、整備から活用へと移行した。

事例⑩　ハレまち通り（旧県庁通り）　－ 岡山市（おかやまし） － 概要

＜キーワード＞

オープンカフェ	景観整備	自転車通行空間	実施体制の構築（官民連携）
社会実験	車線減・歩道拡幅	スラローム化	荷捌きスペース確保
ワークショップ			

【再整備後の様子】

再整備前

出典：国土交通省都市局HP

再整備後

再整備後

再整備後

出典：国土交通省都市局HP

【基本情報】

［路線名］ハレまち通り（旧県庁通り）

［　場　所　］岡山市（おかやまし）北区（きたく）錦町（にしきまち）6−24
～磨屋町（とぎやちょう）10−20番地先

［路線延長］約600m

［路線幅員］15m

［検討主体］岡山市

［事業期間］平成26年～令和4年

［事 業 費］約10億円

［活用した制度・交付金］
社会資本整備総合交付金
（まちなかウォーカブル推進事業）

【参考】岡山市の人口：約70万人（令和5年3月時点）※

ハレまち通り（旧県庁通り）位置図

※出典：岡山市HP

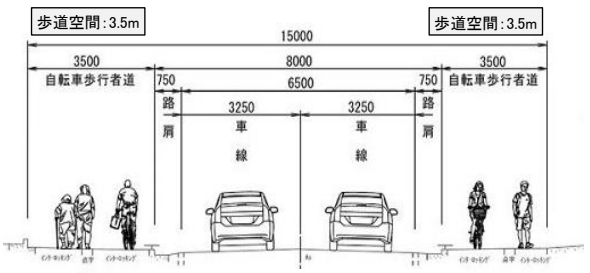
事例⑩　ハレまち通り（旧県庁通り）　－ 岡山市（おかやまし） － 概要

【対応したニーズ】

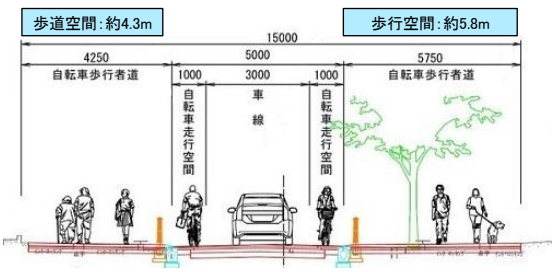
〇「車中心」から「人優先」の安全で快適な「歩いて楽しい」道路空間の創出
〇幅広い年代・多種多様な方が魅力と感じる空間の創出

【実施した取組・対策等】

〇車道の1車線化と歩道の拡幅
〇人中心の空間創出のためのデザイン
〇スラローム化による速度抑制
〇歩行空間活用の仕組みの構築



従前（車道2車線）



整備後（車道1車線化・歩道の拡幅等）

出典：岡山市HPを一部加工

【事業実施に向けた検討・合意形成のポイント】

〇沿道事業者等で構成される協議会を設置し、
　協議会と市が連携して検討を推進
〇社会実験を実施し、1車線化に伴う影響を検証
〇セミナーやワークショップ等を通じて機運を醸成
〇パース・イラスト等を用いてイメージを共有

県庁通りまちづくりワークショップ

再整備後のイメージパース

社会実験の実施（広告資料）

【利用者からの反応、再整備後の効果】

〇「安心して歩けるようになった」等、地元の方から好意的意見があった
〇道路の凸凹が少なくなり、ベビーカーの通行環境が改善されたことで、
　子育て世代が利用しやすくなった
〇再整備後、沿道の空き店舗の数が減少した

事例⑩　ハレまち通り（旧県庁通り）　－ 岡山市（おかやまし） － 詳細

1．事業化の背景・当該路線の課題

【事業化の背景】

●中心市街地では空き家や駐車場といった**低・未利用地が増加しており、街の魅力や賑わいが低下していくことが懸念**されていた。

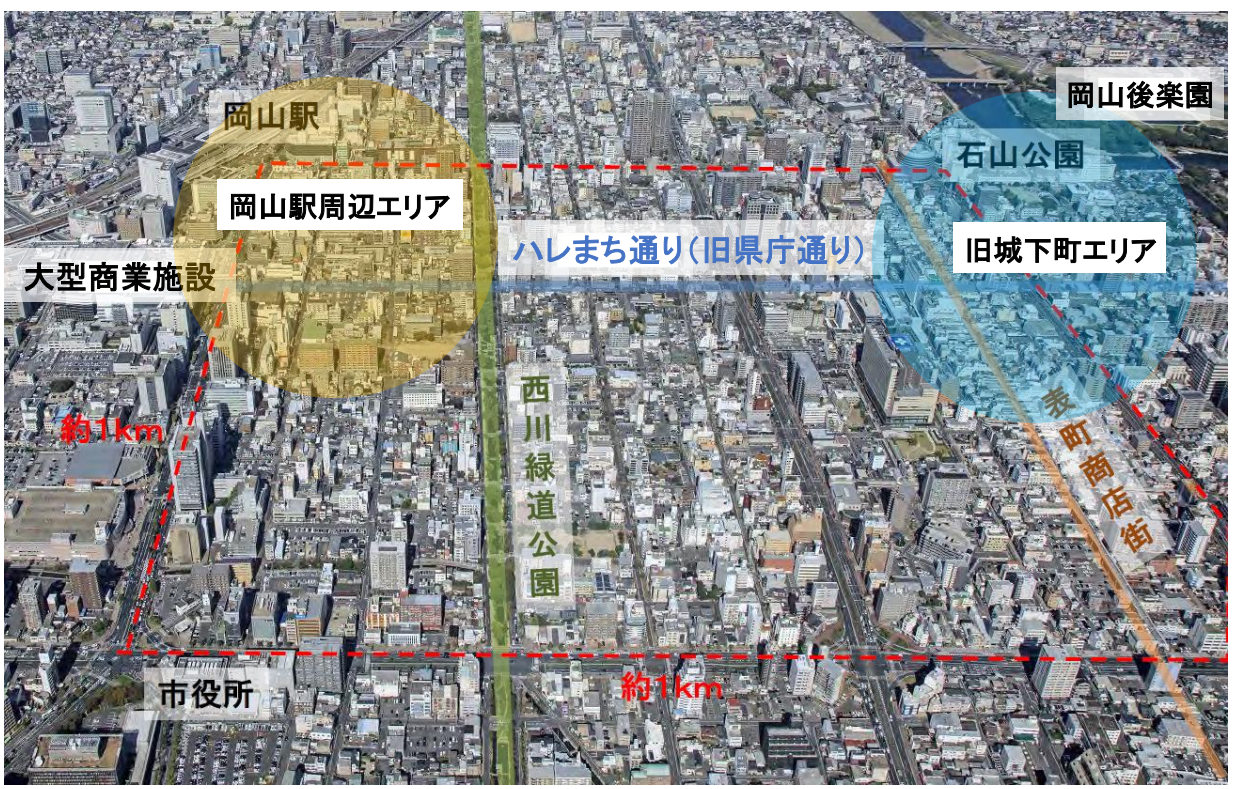
●また、移動手段の約60%が自家用車であり、道路や駐車場など**「車のため」に利用される面積が街の多くの割合を占める「車中心のまち」となっていた。**

●これらの背景より、**「車中心」から「人優先」の、安全で快適な歩いて楽しい道路空間や、幅広い年代・多種多様な方が魅力的と感じる空間を創出する**ため、「道路再整備（ハード施策）」、「官民連携の県庁通りの魅力づくり（ソフト施策）」の観点から事業を進めた。

【当該路線の課題】

●本事例のハレまち通り（旧県庁通り）は、中心市街地のおおよそ中心を東西に結ぶ通りであり、「岡山駅周辺エリア」と「旧城下町エリア」の2つの賑わいの核を繋いでいる。

●平成26年に岡山駅周辺に出店した**大型商業施設の効果を中心市街地全体に波及させることが課題**となっていた。



ハレまち通り（旧県庁通り）周辺の状況

出典：国土交通省都市局HPを一部加工

2. 事業実施に向けた検討体制の構築

【検討体制の構築】

＜庁内の体制構築＞

●平成26年に庁内に設置された「まちなかにぎわい推進室」が事務局となり、**道路管理部局や経済系部局などが参画する推進会議を立ち上げ、検討を進めた。**

＜沿道事業者等も含めた体制構築＞

●当初、沿道の事業者間の繋がりが少なく、道路整備に関する調整が困難であった。このため、**まずはセミナーやワークショップ等の開催を通じて関心・繋がりを持ってもらい、その後の道路整備の検討にも参加してもらうことを目指した。**

●複数回のセミナーやワークショップ等の開催を経て、令和3年4月に、**沿道事業者等から構成される「県庁通りミーティング協議会」が設立され、当該協議会と市が連携を図りながら取組・検討を進める体制が構築された。**

【検討体制の構築に向けた動き・取組】

年次	出来事	内容
平成26年	庁内において、推進会議を立ち上げ	－
平成29年7月	「県庁通りまちづくりセミナー」開催	近隣住民、事業者、交通事業者、NPO、行政等を対象に、公共空間の利活用をテーマとしたセミナーを開催
平成29年11月	「県庁通りまちづくりワークショップ Vol.1」開催	近隣住民、事業者、交通事業者、NPO、行政等を対象に、県庁通り付近の「まちの未来予想図」を自由な発想で検討し、意見交換を実施
平成30年1月	「県庁通りまちづくりワークショップ Vol.2」開催	近隣住民、事業者、交通事業者、NPO、行政等を対象に、1車線化により拡幅される歩道空間や店先の空きスペース等について、魅力向上や賑わい創出のために活用することは出来ないか、意見交換を実施。
平成30年2月	「県庁通りまちづくりセミナーVol.2」開催	近隣住民、事業者、交通事業者、NPO、行政等を対象に、今後のまちづくりをテーマにセミナーを開催
平成30年～令和元年度	「県庁通りデザインミーティング」実施	近隣住民、事業者、交通事業者、NPO、行政等を対象に、県庁通りの魅力やポテンシャルを再発見し、近未来のビジョンを構築することを目的として、セミナーや検討会議、歩道の活用実験などを実施
令和3年4月	「県庁通りミーティング協議会」設立	協議会と市が連携を図りながら取組・検討を推進する体制の構築

事例⑩　ハレまち通り（旧県庁通り）　－ 岡山市（おかやまし） － 詳細

3．1車線化・歩道拡幅に向けた検討

【社会実験の実施】

●「実験的な1車線化」と併せて、「沿道を含めた賑わいづくりの実施」について、影響調査や効果検証を行うため、**平成27年度から平成28年度にかけて、計4回社会実験を実施**した。

＜概要＞

実施期間	平成27年5月3日 ～5月4日	平成27年10月10日 ～10月11日	平成27年11月28日 ～11月29日	平成28年10月1日 ～10月7日
実施内容	・歩道上へのベンチ設置　・飲食ブース設置 ・沿道店舗前敷地への休憩施設（パラソル）の設置　・スタンプラリーの実施　等			
1車線化の実施時間	1車線化は実施せず	各日11時～17時		終日
規制内容	・車道規制なし ・歩道内自転車走行自粛誘導 ・車道内自転車西進自粛誘導	・車道の1車線規制 ・歩道内自転車走行自粛誘導 ・車道内自転車西進自粛誘導	・車道の1車線規制 ・歩道内自転車走行自粛誘導 ・車道内自転車通行空間の設置	・車道の1車線規制 ・車道内自転車通行空間の設置 ・荷捌き場の設置
1車線化の実施方法	―	・フェンス設置（北側車道を規制）	・仮ラインテープによる区画線引き替え	・仮ラインテープによる区画線引き替え

＜調査内容＞

調査事項	調査目的
自動車交通量調査	ハレまち通り（旧県庁通り）及び周辺の幹線道路における自動車交通量を調査・分析
渋滞長調査	実験中及び実験前（平時）の市内中心部における渋滞長を調査・分析
アンケート調査	社会実験についてのアンケート調査を実施

＜実施時の様子＞

イベントの開催状況

1車線規制前

1車線規制後
（平成28年10月1日～10月7日）

＜調査結果＞

<u>自動車交通量調査</u>

- ハレまち通りや周辺幹線道路の自動車交通量について、平日・休日ともに大きな変化はなかった。

<u>渋滞長調査</u>

- ハレまち通りにおいては、**平日・休日ともに大きな渋滞は発生しなかった。**
- 1車線規制中、規制区間において約590mの渋滞が見られたが、ハレまち通りとの位置関係より、**社会実験による影響ではないと判断した。**
- 1車線規制中、規制区間を横切る道路において約970mの渋滞が見られたが、平時にも約1,110mの渋滞が見られており、**社会実験による影響ではないと判断した。**

事例⑩　ハレまち通り（旧県庁通り）　－ 岡山市（おかやまし） － 詳細

4. 人中心の空間創出のためのデザイン、スラローム化等

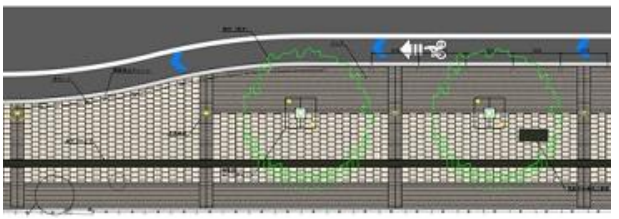
【デザインの検討】

●ワークショップや「県庁通りデザインミーティング」などの場で寄せられた意見等を踏まえ、空間全体のデザインや配置を検討した。

デザイン・配置のポイント

○ゆったりと歩け、賑わい創出のため活用できるよう、広々とした歩道空間を設けるとともに、緑の憩いの空間も創出できるよう、ボリュームのある樹木を広幅員部に配置。

○「人や沿道が主役」という観点から、シンプルな材料を使用しつつ、照明・植栽の一直線上の配置や、舗装材や照明・ボラードの配色調整により、洗練された空間を創出。



歩道空間のデザイン

デザインの方針	具体の対応
①賑わい創出のために“活用”できる空間	・沿道事業者によるオープンカフェ、ベンチやプランター等の設置 ・将来の歩道空間の活用方法を視野に入れ、活用できる空間を明確化（インターロッキングの張り方に差をつける）
②県庁通りの都会的なイメージを体現	・ハレまち通りの、“情報の発信地” “岡山の最先端”といったイメージを体現する、都会的（アーバン）で飽きの来ないスタイリッシュなデザイン
③沿道の店舗や活動する人が主役となれるよう落ち着きがあり、親しみの持てる空間	・落ち着きのある舗装材の色・パターン、温かみのある照明やアッパーライトによる夜間の良好な景観形成、樹形が美しく季節感のある植栽の設置
④安全・安心に活動できる空間	・歩行者と自転車の分離、照明による明るさ確保 ・緊急車両通行のための十分な幅員の確保

【スラローム化による速度抑制】

●安全を確保するため、スラローム化を実施し、車両の速度抑制を図った。

●バスや自転車も通行するため、**安全確保の観点から蛇行幅は最小限となるように設定した。**

スラローム化実施箇所

【荷捌き場の設置】

●トラック協会等の要望を踏まえ、荷捌き場（貨物車専用スペース）を設置することとなったが、横断歩道や駐車場との位置関係により、設置箇所の検討が困難であった。

●このため、平成28年度の県庁通り回遊性向上社会実験において、**仮ラインテープにより荷捌き場を仮設し、停車車両数を調査した上で設置箇所を検討・決定した。**

荷捌き場

事例⑩　ハレまち通り（旧県庁通り）　－ 岡山市（おかやまし） － 詳細

5. 歩行空間活用の仕組みの構築

【県庁通りデザインミーティングの開催】

●再整備にあたり、**沿道事業者等の関係者とともに道路活用の仕組みを検討するため、平成30年度と令和元年度に、「県庁通りデザインミーティング」を開催した。**

●平成30年度は、沿道駐車場や歩道を活用したマーケットの開催、まちづくり専門家と沿道事業者が県庁通りの未来について協議する公開会議、まちづくりの実践者による講演会を各3回実施した。

●令和元年度は、社会実験「1M　KENCHO-DORI　PROJECT」や、まちづくりセミナー等を実施した。

公開会議の様子

県庁通りマーケットの様子

出典：国土交通省都市局HP

道路空間の活用実践「1M KENCHO-DORI PROJECT」

「歩道活用の効果検証」「歩道を活用する上での課題抽出」「プレイヤーの発掘・育成」を目的として、沿道事業者との協力のもと、実験的に歩道の民地寄り（1m）部分の活用を行った。

＜実施概要＞

【実施日時】
令和元年9月28日(土)～10月2日(水)　9時～23時

【実施方法】
沿道店舗に協力を募り、協力店舗は店先の歩道1mを、オープンカフェや商品の陳列等で活用する。

出典：国土交通省都市局HP

【構築した歩行空間活用の仕組み】

●ハレまち通りの再整備に併せて、都市再生特別措置法に基づく**都市再生整備計画に、ハレまち通り（旧県庁通り）を道路占用許可特例の対象に位置付けることでオープンカフェ等のテラス営業ができるよう措置した。**

都市再生整備計画（岡山都心地区）

○事業：「オープンカフェ（食事施設）の設置・管理」
○事業主体（占用主体）：岡山市が活動を支援する県庁通り及びその周辺の賑わい創出のため沿道事業者により組織された団体
○活用する制度：道路占用許可特例（都市再生特別措置法第46条第10項）
○専用対象施設：オープンカフェ（食事施設）等

出典：都市再生整備計画（岡山都心地区）

6. 関係者との合意形成

【地元関係者との調整】

●地元関係者に対しては、個別に複数回、市職員が直接訪問して説明を行った。

●当初、地元関係者からは、まちなかでの渋滞発生等について懸念の声があったが、**社会実験での調査・アンケート結果の提示や、セミナー等を通じて再整備の意義や将来ビジョンを共有することで、合意を得ていった。**

●セミナーやワークショップ、個別説明などの場では、「車中心」から「人優先」の道路空間の創出を目指しているという、**取組の方向性を最初に共有するとともに、パースやイラストを用いた説明など、地元関係者の方が完成形をイメージしやすいように工夫した。**

【警察との調整】

●社会実験の実施以前から警察と調整を始めており、当初は、地域との合意形成や渋滞の発生、安全性に対する課題があった。

●**1車線化による交通への影響等を社会実験結果等で定量的に示し、また、地域の理解も深まっていることを示すことで、より具体的な協議に進展した。**

【交通事業者との調整】

●バス事業者は、岡山市の『「車中心」から「人優先」の安全で快適な「歩いて楽しい」道路空間の創出』の計画に賛同しており、本事業に協力的であった。

●タクシー事業者からは、停車しにくくなる点や道の混雑への指摘があり、1車線化への否定的な意見が寄せられていた。

●トラック協会は、荷捌きをスムーズに行えるのであれば問題ないという反応であった。

●上述の交通事業者とは、密に情報共有を行うことで合意を得た。

7. 担当者から一言

岡山市担当者

事業目的（何をしたいか）をはじめに地元住民・沿道事業者に伝え、取組のビジョンを説明することが大切。

当初は地元の参加意欲が低かったが、オープンカフェの社会実験を通じてハレまち通りの将来像を共有でき、地元の意識が変わった。

直感的にわかりやすい事例写真を用いることで、地元住民・沿道事業者に事業イメージが伝わりやすくなる。

事例⑪　福山駅北口スクエア　－ 広島県福山市 － 概要

＜キーワード＞

イベント利用　　実施体制の構築（官民連携）　　車線減・歩道拡幅

【整備後の様子】

整備前

整備後

整備前

整備後

【基本情報】

[路線名] 市道西町若松線
（福山駅北口スクエア）
[　場　所　] 広島県福山市丸之内1丁目地先
[路線幅員] 12.5m
[実施箇所] 福山駅北口スクエア
[検討主体] 福山市
[実施期間] 令和3年度～令和4年度
【参考】福山市の人口：約46万人（令和5年3月時点）※

※出典：福山市HP

福山駅北口スクエア位置図

事例⑪　福山駅北口スクエア　－広島県福山市－　概要

【対応したニーズ】

〇備後圏域の玄関口にふさわしい駅前空間の形成

〇JR福山駅の北口である福山城口から福山城へ向けた回遊性の向上

【実施した取組・対策等】

〇利用しやすい賑わい空間の創出

（芝生広場の整備やテーブル、ベンチ、取り外し可能な横断防止柵の設置）

〇北口スクエア内の道路整備

（市道西町若松線の車道幅員の減少や歩道の拡幅、道路と広場の段差の解消、タイル舗装、半たわみ舗装）

〇福山城の中に駅があるような印象を与えるデザインや「ばらのまち」が感じられる植栽デザイン

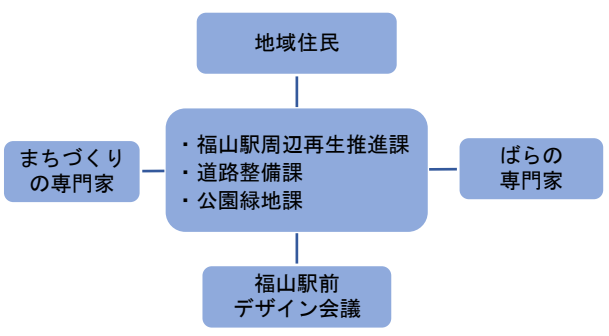
道路と福山城公園の一体的な活用

イベント会場としての活用

【事業実施に向けた検討・合意形成のポイント】

〇エリアプラットフォームや専門家との連携

〇地域住民の要望等を踏まえた安全対策の実施



実施体制

福山駅前デザイン会議の様子

【利用者からの反応、整備後の効果等】

〇北口スクエアに日常的に滞在する人が増加した

〇イベント開催時には柵を取り外し、道路や広場を一体的に活用することで多くの来場者が北口スクエアを利用し、憩いと賑わいの空間となっている

事例⑪　福山駅北口スクエア　－ 広島県福山市 － 詳細

1. 事業化の背景・問題点

【事業化の背景】

●福山駅周辺では、「福山駅周辺デザイン計画2022」（令和4年3月改定）において、公園や広場、建物の路面階、通りなどの空間を「居心地が良く歩きたくなる」ような人中心の空間に転換することで、多様な人材との出会い・交流を誘発し、人や企業を惹きつける都市をめざしている。

●そのような中、観光スポットである福山城の築城400年を見据え、**福山城公園へ人々をいざなう駅北側の玄関口にふさわしい空間を創出するため、福山駅北口スクエアを含めた福山駅北口周辺整備事業を行うこととなった。**

【北口スクエアにおける問題点】

●福山城口における**送迎車両の路上駐停車が常態化**していた。
●市民が日常的・非日常的に利用できる空間が少ない。
●道路やタクシー車路が福山城公園への人の回遊性を阻害している。

福山駅北口スクエア（整備前）

2. 整備に向けた体制の構築

【福山市における役割分担】

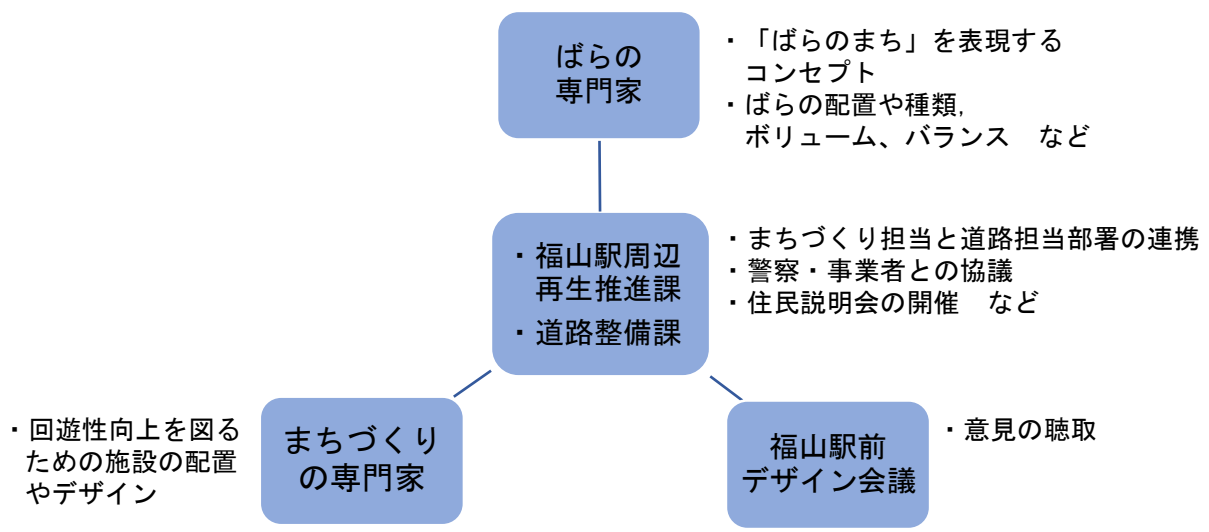
●事業の実施にあたっては、まちづくり担当である福山駅周辺再生推進課、道路管理者である道路整備課、広場管理者である公園緑地課で連携しながら実施方針の検討や整備にあたった。

●警察や交通事業者との協議、住民説明会等についても連携しながら行った。

【専門家等との連携】

●福山駅周辺の公共空間の形成や、公民連携によるまちづくりの方向性を検討する**福山駅前デザイン会議※に報告を行い、福山城への視線の抜けや、駅からの動線を考慮し、横断歩道の位置を変更するなど、まちづくりの専門家からアドバイスをもらいながら検討を進めた。**

●城とばらをコンセプトとして、ばらの専門家にばら花壇の配置やばらの種類、ばらのボリュームなどについて意見を聞きながら広場の検討を行った。整備する花壇は、ローメンテナンス、長い花期、カラフルな色彩など、これからのバラ花壇整備のモデルとなる。



福山駅北口スクエア整備事業の実施体制

※福山駅前デザイン会議

福山駅前及び駅周辺の公共空間の形成・公民連携によるまちづくりの方向性を検討する組織

【検討内容】
・都市機能・公共空間のあり方
・公共施設の配置及び活用
・公共空間と民間空間の調整
・公民連携によるまちづくり
・デザイン計画　など

【構成員】
・福山駅前再生アドバイザー
・市の担当部署（部長級）
・大学
・関係機関
・オブザーバー

事例⑪　福山駅北口スクエア　－ 広島県福山市 － 詳細

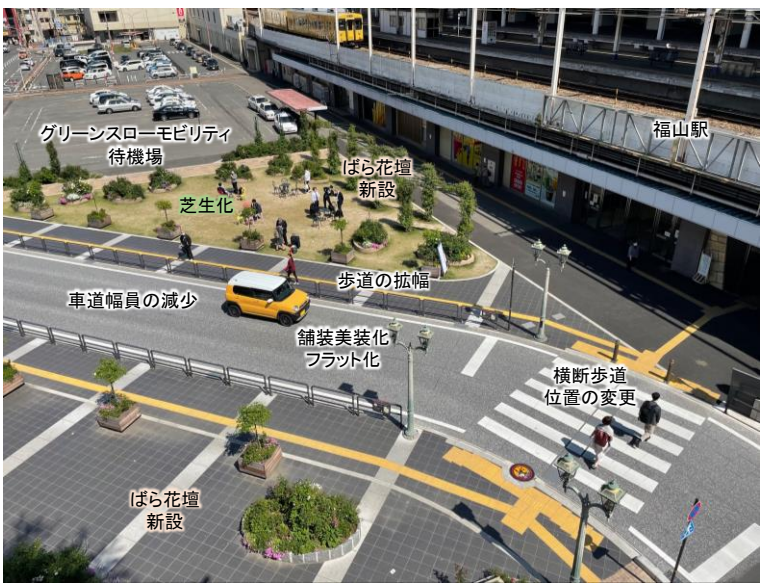
3. 道路と広場の一体的な賑わい空間の創出

【利用しやすい賑わい空間の創出】

●市の花である「**ばら**」**の花壇や芝生広場の整備のほか、車道と広場との段差を解消し、イベント等でも利用しやすい一体的な空間を創出**した。

●北口スクエア整備に合わせて噴水彫刻のポンプや照明を修繕し、日没後には福山城や福山城公園で幻想的なライトアップを実施している。

●令和4年8月の「福山夏まつり2022」や、福山城400年博オープニングイベント開幕祭など様々なイベントの会場として多くの人が訪れ、憩いと賑わいの空間として利用されている。



福山駅北口スクエア平面整備図

福山夏まつり2022

公園内噴水のライトアップ

【北口スクエア内の道路整備】

●市道西町若松線の北口スクエアの区間については、**車両の速度抑制による歩行者の安全性確保や、路上駐停車の抑制を図るため、車道幅員を減らし歩道の拡幅を行った。**

●**取り外し可能な横断防止柵の設置により、平時は歩行者の安全を確保しつつ、イベント等の開催時は道路と広場を一体的に活用できるようにした。**

●**広場と歩道を同一の舗装とし、車道舗装も美装化することで、広場としての一体感を創出した。**

4. 関係者との合意形成

【地域住民との合意形成】

●地域住民に対しては、**地元説明会を4回実施し、要望に応じて当初設計の内容を見直すなど、粘り強く調整を行った。**

●イベント等の開催時に道路と広場を一体的に活用できるよう、ボラードで歩車道を分離することを提案したが、地域住民との調整の中で、乱横断の多発を懸念する声があったことを踏まえ、取り外し可能な横断防止柵を設置することとした。

●市道西町若松線の車線数の減少については、駐停車車両が減少せず通行に支障をきたすなどの意見があったが、近接する交差点の利用状況等を調査し、その結果をもとに説明を行った。

●北口スクエアに愛着をもってもらえるよう、市民参画でバラの植え付けを行った。

【警察との調整】

●車道幅員の減少については、交差点の処理能力に問題はないことや交差点のコンパクト化につながることから、問題なく協議が進んだ。

●取り外し可能な横断防止柵の設置についても、歩車分離が図れていれば安全性を確保できるとの認識であり、意見はなかった。

●今後の福山城公園への回遊性向上のため重要な事業であることを説明し、調整を行った。

5. 担当者から一言

福山市担当者

北口スクエアは福山城築城400年にあわせて、北の文化ゾーンへ人々をいざなう効果が大きい。また、芝生やばら花壇の整備効果により、日常的に北口スクエア内に滞在する人が増えており、ばらと福山城を楽しむ新たなスポットとなっている。

本事業は、福山城築城400年の関連事業として行政主体で事業を進めたが、何度も住民説明会を開催するなど、市民の意見も踏まえることで備後圏域の玄関口にふさわしい空間とすることができた。また、市民参画によるばらの植え付けを行うことで、広場への愛着がもてる取組も実施できた。

事例⑫　水木しげるロード　－ 鳥取県境港市 － 概要

＜キーワード＞

一方通行化	交通規制（車両）	広報活動	実施体制の構築（民学官連携）
社会実験	車線減・歩道拡幅	スラローム化	

【再整備後の様子】

©水木プロ

【基本情報】

［路線名］水木しげるロード
［　場　所　］鳥取県境港市
［路線延長］約600m
［路線幅員］15m
［検討主体］境港市
［事業期間］平成25年～平成28年
［活用した制度・交付金］
・社会資本整備総合交付金
（都市再生整備計画事業）

水木しげるロード位置図

【参考】境港市の人口：約3.3万人（令和5年3月時点）※

※出典：境港市HP

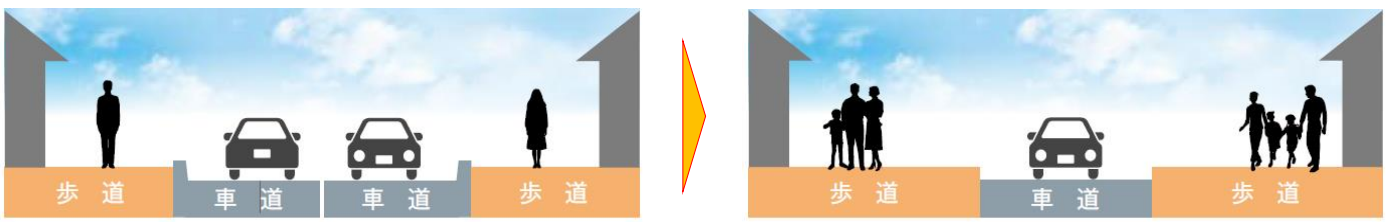
事例⑫　水木（みずき）しげるロード　－ 鳥取県（とっとりけん）境港市（さかいみなとし） － 概要

【対応したニーズ】

〇「車中心」から「人優先」の安全で快適な「歩いて楽しい」道路空間の創出
〇幅広い年代・多種多様な方が魅力と感じる空間の創出

【実施した取組・対策等】

〇アーケードの撤去
〇車線数の削減、車道の一方通行化・スラローム化
〇照明設備の設置
〇歩行者天国の実施



車線数の削減

【事業実施に向けた検討・合意形成のポイント】

〇プロジェクトチーム、リニューアル推進課の設置
〇民学官共同によるリニューアル検討
〇社会実験の実施
〇住民とのコミュニケーションの場の確保
〇かわら版、VR動画の作成等、広報活動の実施

交通量等の調査

イベントの実施

©水木プロ

かわら版の発行

【利用者からの反応、再整備後の効果等】

〇観光振興課が実施しているセンサーを利用した観測によると、水木しげるロードの入込数は、リニューアル前の約232万人（平成26年）から約301万人（平成31年）となり、約69万人増加

事例⑫　水木しげるロード　－ 鳥取県境港市 － 詳細

1．事業化の背景・当該路線の課題

【事業化の背景】

●水木しげるロードは、衰退する中心市街地商店街の賑わいの回復を目的として、境港市出身の漫画家である水木しげる氏の作品に登場する妖怪たちのブロンズ像を歩道内に設置する等の取組を行っていた。

●水木氏に関連するテレビドラマの効果等もあり、平成22年には約372万人もの来訪者があり、その後の来訪者数は、年間約200万人前後で推移していた。

●こうした状況の中、当該路線の**賑わいを継続させるため、10年、20年先を見据えた手を打つ必要があると考え、平成25年にリニューアル事業の着手を宣言した。**

【当該路線の課題】

●観光地の道路として活用されている一方、**混雑時に歩行者が車道にはみ出して歩く等、安全上の問題があった。**

●また、来訪者の滞在時間が短く、**居心地の良い魅力ある観光資源とするためには、歩行・休憩スペースが不足していた。**

©水木プロ

車道に歩行者がはみ出して歩く様子

2. 事業実施に向けた検討体制の構築

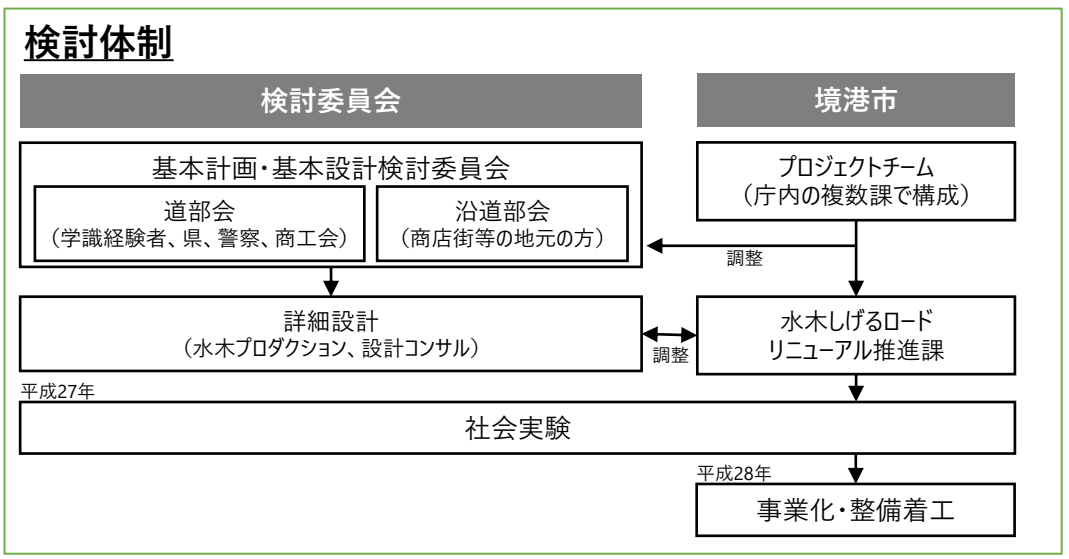
【検討体制の構築】

●関係団体・企業・市民等の意見を反映させるため、**「道部会」と「沿道部会」からなる「水木しげるロードリニューアル基本計画・基本設計検討委員会」を組織**した。

●**学識経験者、県、警察、商工会等からなる「道部会」が基本設計やハード整備について検討**を行い、**商店街等の地元の方々を中心とした「沿道部会」が沿道に関する各課題について議論**し、委員会に意見を上げる形式で検討を進めた。

●境港市の体制としては、庁内の複数課で構成されるプロジェクトチームを立ち上げ、検討委員会の運営や関係者との調整等にあたった。

●水木しげるの著作物を扱うにあたり、権利所有者と調整をする必要があり、庁内に担当部署（水木しげるロードリニューアル推進課）を設置した。東京にある水木プロダクションや照明デザイナーと調整すべく、約1年間、東京に通い詰めて合意形成を図った。



＜事業実施の流れ＞

年次	内容
平成5年	水木しげるロード整備
平成22年	ドラマの効果等による大幅な来訪者数の増加
平成22～25年	来訪者数の減少傾向、道路・施設の老朽化、 生活優先の道路とのミスマッチが顕在化
平成25年	リニューアル事業の決定
平成26年	基本設計
平成27年	詳細設計
平成28年	リニューアル整備

事例⑫　水木しげるロード　－ 鳥取県境港市 － 詳細

3. 車線数の削減、車道の一方通行化・スラローム化に向けた検討

【社会実験の実施】

●リニューアル事業は、平成27年度に国土交通省道路局が公募する「道路に関する新たな取り組みの現地実証実験（社会実験）」に採択され、詳細設計と並行しながら社会実験を実施した。（平成27年11月21日～29日の9日間）

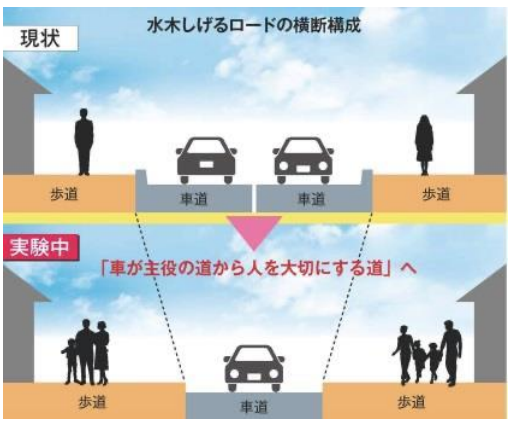
●**社会実験は、リニューアル事業の設計内容を最大限に盛り込んで実施することで、その効果を検証し、検証結果を詳細設計に反映させることを目的に実施**した。

＜道路空間の再配分調査(L=600m)＞

・車道を2車線から1車線に変更し歩道を拡幅
・歩行者の滞留スペースを確保し賑わい空間を創出
・自転車通行空間の設置による歩車分離

＜一方通行等調査(L=600m)＞

・区間内は一方通行とし迂回路を設定
・車道へのスラローム、ハンプの設置による速度低減
・沿道商業施設に必要な荷捌きスペースの確保



＜検証結果＞

- 社会実験による仕掛けにより、時速20km台の車両が増加、平均速度にして「時速約4km減速」、法定速度超過が激減。
- 日常生活への影響は、全体としては許容範囲だが、自家用車の利便性低下が発生。
- 自転車通行空間は、スラロームの影響により走行しにくい箇所あり。
- 市民バスの利便性は、特に支障の声はなかった。（一部、停留所が近くなって良いとの声あり）

＜明らかになった課題＞

- 車と人・自転車との接触事故対策として、路面表示・道路標識の設置等の検討が必要。
- 周辺道路への迂回車両対策として、道路の改良、時間規制等の検討が必要。
- 住民や商店の車両に著しい不便が生じないような対策として、時間進入規制等の検討が必要。
- 荷さばきスペースの確保及び住宅地での路上駐車対策として、一定のルールづくり（搬入車両の時間規制等）に関する検討が必要。

4. 実施した取組・対策

【アーケードの撤去】

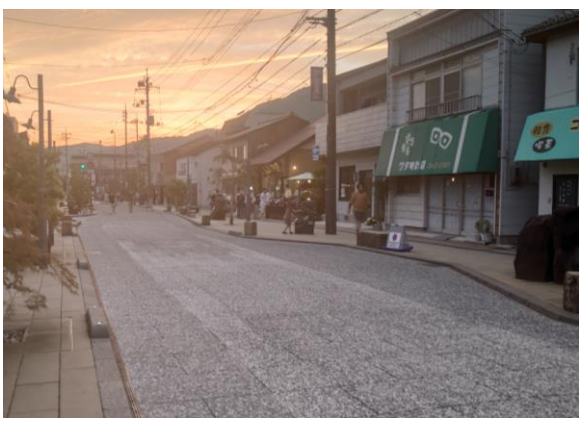
●**古いアーケードについては、耐震上の問題があったことから、設置者である地元に依頼して撤去**した。

【車線数の削減、車道の一方通行化・スラローム化】

●**来訪者の車道へのはみ出しを抑制するとともに、滞在時間の拡大を目的として、車線数を削減し、歩道を広げた。**

●車線数の削減に伴って、**通過交通が境港駅へ流れるよう車道を一方通行化**した。

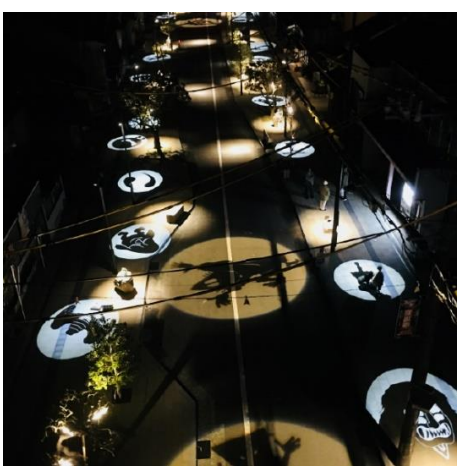
●また、**通過交通の速度を抑制するために車道をスラローム化**した。



歩道拡幅・車道のスラローム化

【照明設備の設置】

●道路に設置された照明は、日没後までいたくなるまちを目指して、**民間企業と大阪大学と協働で検討し、妖怪影絵や音と光の演出をはじめとする照明手法と効果を公共照明として取り入れた。**（照明学会デザイン賞2019の最優秀賞受賞）



©水木プロ

水木しげるが描いた妖怪たちの照明

事例⑫　水木しげるロード　－ 鳥取県境港市 － 詳細

5. 歩行空間利活用に関する取組

【歩行者天国の実施】

●**歩行者の安全な通行を確保するため、警察・観光協会等と事前協議を実施した上で、歩行者天国を実施**している。

●観光振興課が歩行者天国の実施を周知し、規制の開始・解除を現地で行っており、解除時には来訪者の歩道への誘導等も実施している。

●水木しげるロードにおいては、歩行者天国を実施したことによる周辺市街地での渋滞は特に発生していない。

6. 関係者との合意形成

【検討委員会等を通じた合意形成】

●道路整備に関わる調整は、プロジェクトチームが検討委員会の運営を通じて意向の把握や意見調整等の合意形成にあたった。

●ハード整備に関わる主体とは「道部会」、地元の方々とは「沿道部会」を通じて調整した。

【住民とのコミュニケーションの場の確保】

●まちづくり講演会で道路整備について周知した後、**住民説明会等、住民とのコミュニケーションの場の確保に努めた。**

●訪問者、住民に対するアンケート調査、関係機関へのヒアリング調査を実施し、道路整備に関する意向を把握した。

●アンケート調査から得られた各種の課題については、検討委員会を通じて関連主体とも共有し、意見を反映した対応策を講じた。

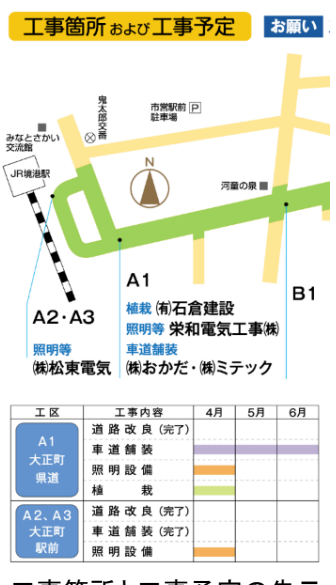
【事業の広報活動の実施】

●工事前から工事完了まで、リニューアル事業に関する「**かわら版**」**を発行し、理解や協力の促進、広報に活用**した。

●**事業の理解や合意形成に大きく寄与**した他、リニューアル工事の**進捗報告や交通規制の案内記事を掲載**し、沿線住民や商店からの工事に対する理解と協力を得ることができた。

©水木プロ

水木しげるロードリニューアルかわら版



工事箇所と工事予定の告示

6. 関係者との合意形成

【事業の広報活動の実施】

- **水木しげるロードリニューアル後の3次元VRを作成し、地域住民、関係者に体験してもらいながら、完成イメージを共有**するとともに、**リニューアル後の3次元動画を動画サイトに投稿し、広く周知を図った。**
- また、この3次元VRが民間企業の主催するコンテスト「第15回 3D・VRシミュレーションコンテスト オン・クラウド」でグランプリを受賞した。

【地元関係者との調整】

- 水木しげるロードの再整備プロジェクトチームは、道路管理者の管理課、観光振興課、地域振興課、都市整備課の所属長（部長）で構成し、基本構想から基本設計までを運営した。
- 地元の方々からなる協議会の運営についてもプロジェクトチームが担い、これを通じて地元関係者との調整を行った。

【警察との調整】

- **警察が検討委員会の「道部会」のオブザーバーとして参加しており、検討委員会における議論の中で調整を行った。**
- 照明設備の設置にあたっては、運転者への危険がないか、検証・確認を実施した。
- 歩行者天国の実施にあたっても、安全な通行の確保のため、警察と事前協議を実施している。

7. 担当者から一言

境港市担当者

社会実験により、一方通行を現地に再現し、交通量調査、訪問者アンケート、住民アンケート、事業者ヒアリング結果を参考に設計を行うことにより、全ての人に合意形成が図れたリニューアル計画となった。

庁内を横断したプロジェクトチームや水木しげるロードリニューアル推進課を立ち上げることで、様々な課題に対応することができた。

かわら版等によって再整備の機運を醸成するとともに、整備工程を丁寧に説明することが、地元の理解を得ることに効果的だった。

事例⑬　長門湯本温泉　－ 山口県長門市 － 概要

＜キーワード＞

景観整備	広報活動	実施体制の構築（民学官連携）	社会実験
道路協力団体	歩行者専用化	歩車共存道路化	ワークショップ

【再整備後の様子】

【基本情報】

[対象区域] 長門湯本温泉地区
[　場　所　] 山口県長門市深川湯本
[路線延長] 約460m（歩車共存区間）
[路線幅員] 15m
[検討主体] 長門市、長門湯本観光まちづくり推進会議、
　　長門湯本温泉観光まちづくりデザイン会議
[事業期間] 平成28年～令和2年
[事 業 費] 約15.7億円
[活用した制度・交付金]
・都市再生推進事業（景観まちづくり刷新支援事業）
・地方創生推進交付金

長門湯本温泉位置図

【参考】長門市の人口：約3.1万人（令和5年3月時点）※

※出典：長門市HP

事例⑬　長門湯本温泉（ながとゆもとおんせん）　－ 山口県長門市（やまぐちけんながとし） －　概要

【対応したニーズ】

〇歩行者専用化、歩車共存道路化による回遊ルートの創出

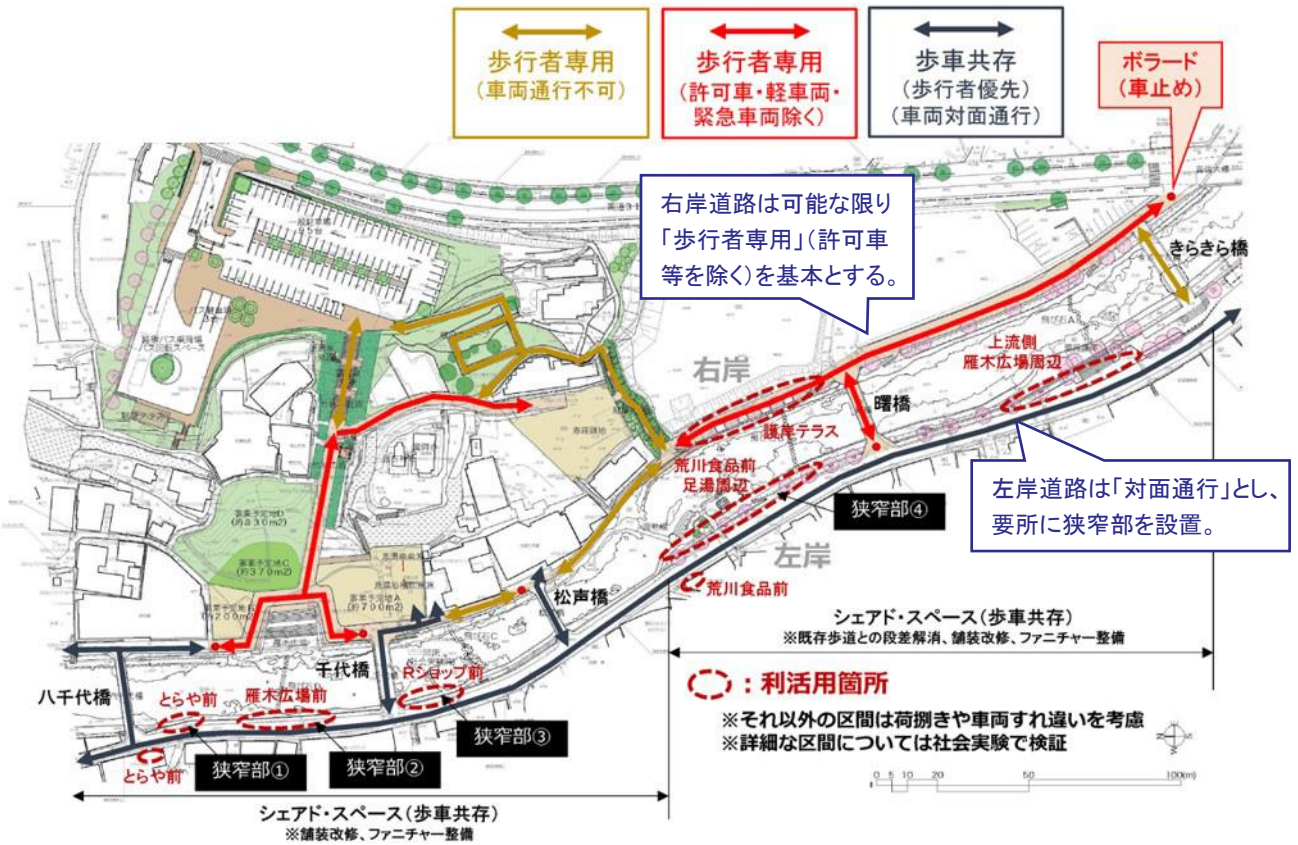
〇地域・民間企業・行政の協働による、面的なまちづくり

【実施した取組・対策等】

〇歩行者専用化、歩車共存道路化などによる「歩ける温泉街」づくり

〇歩行者の安全性に配慮した構造物の設置

〇地域・民間企業・行政の協働による面的なまちづくり展開



「歩ける温泉街の形成」概要

【事業実施に向けた検討・合意形成のポイント】

〇社会実験を通じた段階的検証と合意形成

〇協議会による河川・道路の企画運営

【利用者からの反応、再整備後の効果等】

〇生活者・観光客による路上駐車が減少、車の速度も低下

〇公共空間の再編により河川空間と一体的に創出した憩いの場が好評

事例⑬　長門湯本温泉（ながとゆもとおんせん）　－ 山口県長門市（やまぐちけんながとし） －　詳細

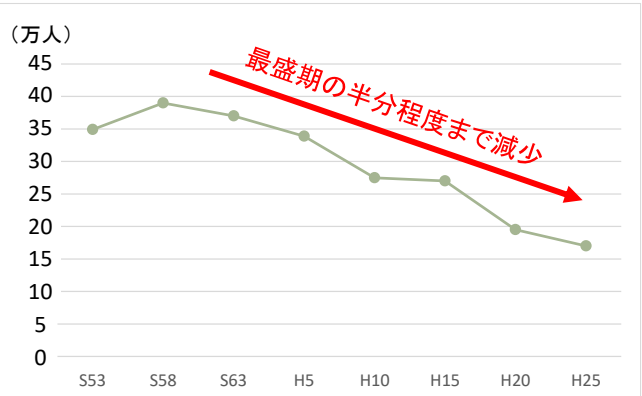
1．事業化の背景・当該路線の課題

【事業化の背景】

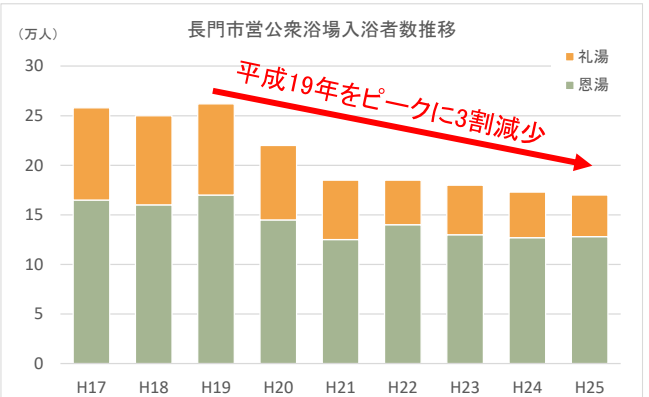
●長門湯本温泉は山口県内で最古の歴史を持つ温泉であるが、宿泊客数が最盛期の半分程度まで落ち込み、老舗温泉旅館が倒産に追い込まれるなど、危機的な状況であった。

●また、日帰り温泉（恩湯・礼湯）の利用者数も、平成19年をピークに平成27年までに3割減少するなど、まち歩きも乏しい状況になっていた。

●温泉街を再生するため、全国の温泉街に関する豊富な知見を有する星野リゾートと協働して「長門湯本温泉観光まちづくり計画」（以降、「観光まちづくり計画」という。）を策定し、面的なまちづくりを推進することとした。



長門湯本温泉の宿泊者数の推移



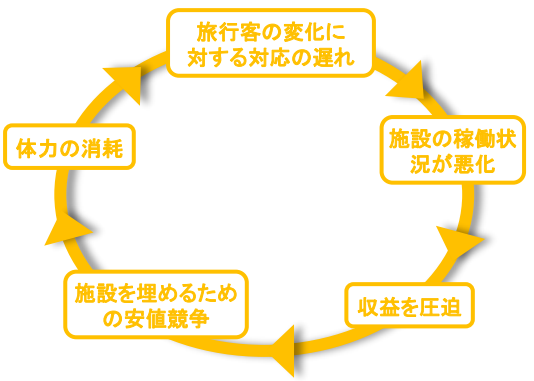
長門市営公衆浴場入浴者数の推移

【当該区域の課題】

●通過車両の流入や路上駐車が慢性化する中、当該区域では歩行空間が狭小で、**安全な歩行環境の確保が課題**であった。

●宿泊客・利用者数の低迷に伴い、道路・河川といった公共空間や、旅館、恩湯・礼湯、物販・飲食店などでは、**各々で最低限の維持管理を行うだけにとどまってしまい、街全体としての魅力の創出ができない「負のサイクル」に陥っていた。**

路上駐車の慢性化



負のサイクル

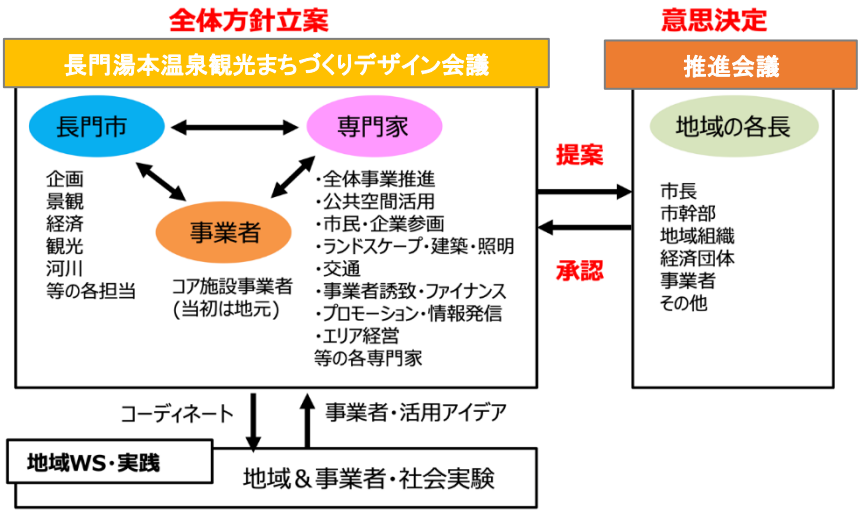
2. 事業実施に向けた検討体制の構築

【検討体制の構築】

●「観光まちづくり計画」を具体化するため、学識経験者、金融機関、地元企業、県、市など、**幅広い関係者が参加する「長門湯本温泉観光まちづくりデザイン会議」を構築し、全体方針の立案を行った。**

●「長門湯本温泉観光まちづくり推進会議」は、長門湯本温泉のエリア価値向上に向けた公民の取組に関する最終意思決定機関であった。

●長門市の体制としては、プロジェクト全体のマネジメントを担う部署（産業戦略課）を新設し、プロジェクトの決定権を与えることで、円滑な事業推進を図った。また、各事業の進捗などを庁内横断的に共有する場として、各課の課長が参加する庁内プロジェクト会議を定期的に実施した。



長門湯本温泉まちづくりに関する検討体制

出典：長門市観光コンベンション協会HP

【各主体の役割】

＜地元組織＞

○「**長門湯本オソト活用協議会**」は、**河川準則特区・道路協力団体として、占用・常設及びイベントなどの企画運営を実施**した。

○「**長門湯本温泉まち株式会社**」は、**エリアマネジメント法人として、企画・運営やプロモーション等を担当**した。

＜行政＞

○長門市では、円滑な事業推進に向け、**プロジェクト全体のマネジメントを担う部署（産業戦略課）を新設**し、道路管理者をはじめ建築、上下水道、税務、財政部局等との調整を一括で進めた。

3.「歩ける温泉街」づくりに向けた検討

【社会実験を通じた段階的検証】

●魅力的な「歩ける温泉街」の形成を目指し、**道路空間再編による効果と課題の検証**（クルマの速度低減、通過交通の抑制、歩行者の満足度向上）、**合意形成を目的として、平成29年度～令和元年度にかけて計3回、社会実験を実施**した。

日時	社会実験の内容
平成29年 9月16日～10月8日	【社会実験による空間再編方法検証】 ・道路空間の利活用 ・交通規制（対面と一方通行） 出典：都市と交通 通巻118号
平成30年 8月29日～9月28日	・対面通行＋狭窄部設置 ・利活用、設置物効果検証 出典：都市と交通 通巻118号
令和元年 8月8日～31日	【社会実験による狭窄部明示・設置物検証】 ・狭窄部明示の設置物・設置物のデザイン ・構造・維持管理体制 ・緊急時対応 出典：都市と交通 通巻118号

＜社会実験による検証効果＞

- 平成29年、30年の空間再編方法の検証等により、①車の速度低減、②通過交通の排除、③歩行者の満足度向上の道路空間再編効果を確認できた。（詳細設計に反映）
- 令和元年の狭窄部明示・設置物検証により、①車の速度低減、②歩行者の安全性の確保を確認できた。

3.「歩ける温泉街」づくりに向けた検討

【歩行者専用化、歩車共存道路化】

●「歩ける温泉街」づくりに向け、温泉街のメイン道路（音信川沿い）の**左岸道路は、対面交通を維持しつつ自動車の速度を抑制**してそぞろ歩きができる道路空間とした。一方、**右岸道路は歩行者専用化し、安全な歩行者空間を確保**した。

●歩車共存道路については、全面フラットで整備する方針であったため、歩行者の安全性確保について懸念されており、一方通行化が求められたが、地域住民の意見を踏まえ、対面通行とすることが認められた。

●狭窄部に設置するプランターやベンチなどの**占用物について、歩行者を守る観点から、安全対策施設としての機能**が求められたため、プランターの固定や鉄製で200kgの重量を持たせる等の見直しを行った。

●その後、狭窄部の設置と併せて、社会実験で安全性を実証することで実現することができた。

左岸（歩車共存）

右岸（歩行者専用）

構造物の設置

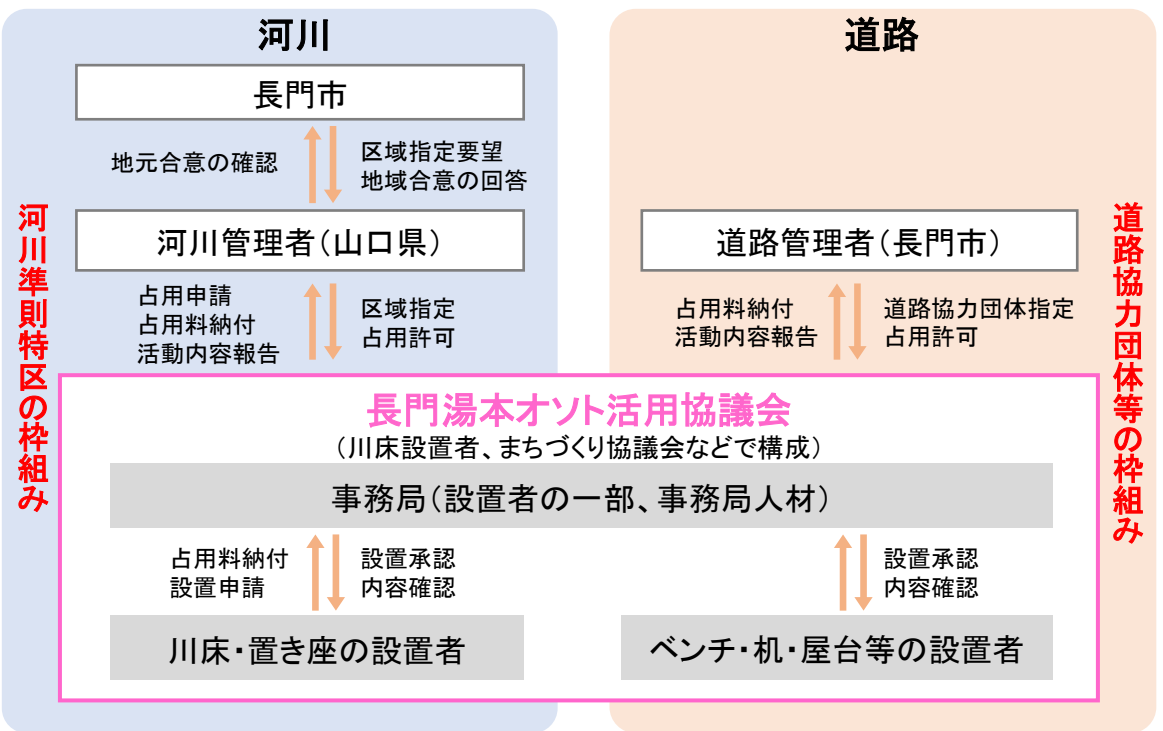
4. 歩行空間活用の仕組みの構築

【協議会による河川・道路の企画運営】

- 道路空間の活用に向け、社会実験と並行して**活用主体の掘り起こしを実施**した。その結果、長門湯本温泉街で事業を行う者、地元自治会、湯本まちづくり協議会等を構成員とする「長門湯本オソト活用協議会」が設立された。
- 長門湯本オソト活用協議会では、**河川空間は準則特区**※1、**道路空間は道路協力団体**※2**の制度を活用**し、川床や道路の休憩ベンチを設置するなど、一体的なオソト（公共空間）の利活用と運営管理を担っている。

※1：平成23年3月の準則一部改正により、全国の河川管理者が指定した区域で広場やイベント施設等の設置が許可され、オープンカフェや広告板、イベント開催のための照明・音響施設等の占用主体として民間事業者等も認められることになった。

※2：道路管理者と連携して業務を行う団体として法律上位置づけられた団体であり、道路における身近な課題の解決や道路利用者のニーズへのきめ細やかな対応などを促進し、地域の実情に応じた道路管理の充実を図ろうとする制度。



準則特区を活かした憩いの場

道路協力団体制度を活かしたベンチ等の占用物の設置

5. 関係者との合意形成

【地域住民等との調整】

- 再開発が完了するまでの**4年間で、約90回のワークショップや説明会を実施**した。
- **ワークショップ等を通じて抽出した課題やアイディアを社会実験で検証し、検証結果を踏まえた具体策を地域住民と共有しつつ、設計・整備に反映するというプロセスを繰り返し行った。**
- 緊急車両や大型車の通行に対する懸念の声があったが、社会実験を通じて問題がないことを示すとともに、緊急時には占用物を撤去できる体制を構築することで対応した。
- 説明会における議論の概要を、**瓦版「ゆもと通信」や地区の回覧板で全戸共有したほか、SNSやHPで、まちづくりの進捗の情報発信**をおこなった。

【警察との調整】

- 歩車共存道路について、安全確保が課題であったが、社会実験で安全性を実証し、歩行者の安全性を担保できることを証明することで、警察と合意することができた。
- プランターの設置間隔や、二輪車への配慮、ボラードの設置等についても指摘があったが、協議を重ねコミュニケーションを取りながら摺合せを行った。

構造物の設置

6. 担当者からの一言

長門市担当者

事業全般にわたり、事業主体である星野リゾートと協働で、コンセプトの立案から施設配置、それらの設計までを検討したことで、運営までスムーズに進めることができた。

社会実験で歩行者の安全性に関する検証を行い、その結果をエビデンスとして示すことで、警察協議を円滑に進めることができた。

プロジェクトを円滑に進めるため、関係課を横ぐしで統括するような部署（産業戦略課）を設立した。産業戦略課が、プロジェクトに対する意見や要望への一括対応、事業に関する意思決定等を担う重要な役割を果たした。

参考資料

【参考資料１】キーワード索引

特徴・施策等のキーワード

【あ行】

一方通行化 …… 事例④・⑫

維持管理体制の構築 …… 事例①・⑦

イベント利用 …… 事例②・⑤・⑨・⑪

オープンカフェ …… 事例②・⑤・⑦・⑨⑩

【か行】

景観整備 …… 事例④・⑤・⑧・⑨⑩・⑬

交差点のコンパクト化 …… 事例⑤

交通規制（車両） …… 事例①・④・⑧・⑫

広報活動 …… 事例②・④・⑫・⑬

【さ行】

自転車通行空間 …… 事例②・⑤・⑥・⑩

実施体制の構築（官民連携） …… 事例①・②・③・⑤⑥・⑨・⑩・⑪

実施体制の構築（民学官連携） …… 事例④・⑦・⑧・⑫⑬

社会実験 …… 事例①・②・③・④⑤・⑥・⑦・⑨⑩・⑫・⑬

車線減・歩道拡幅 …… 事例①・②・④・⑤⑩・⑪・⑫

スラローム化 …… 事例⑩・⑫

側道閉鎖 …… 事例⑥

【た行】

タイムシェアリング …… 事例①・②

段階的な整備 …… 事例④・⑥

道路協力団体 …… 事例⑥・⑬

【な行】

荷捌き効率化 …… 事例①・②

荷捌きスペース確保 …… 事例⑤・⑧・⑩

【は行】

パークレット …… 事例⑦

歩行者専用化 …… 事例④・⑥・⑬

歩行者利便増進道路 …… 事例⑤・⑦・⑧・⑨

歩行者優先化 …… 事例⑧

歩車共存道路化 …… 事例⑬

歩道拡幅 …… 事例⑧

【ら行】

路上駐停車対策 …… 事例①・⑧

路上カーシェア …… 事例③

【わ行】

ワークショップ …… 事例④・⑩・⑬

事例番号　対応表

番号	事例名称（地方公共団体名称）	該当頁
事例①	さっぽろシャワー通り（札幌市）	P8
事例②	南1条通（札幌市）	P16
事例③	東八番丁通（仙台市）	P24
事例④	大宮・氷川参道（さいたま市）	P32
事例⑤	国道8号本町通り（福井県敦賀市）	P42
事例⑥	御堂筋（大阪市）	P50
事例⑦	三宮中央通り（神戸市）	P58

番号	事例名称（地方公共団体名称）	該当頁
事例⑧	サンキタ通り（神戸市）	P66
事例⑨	大手前通り（兵庫県姫路市）	P74
事例⑩	ハレまち通り（旧県庁通り）（岡山市）	P82
事例⑪	福山駅北口スクエア（広島県福山市）	P90
事例⑫	水木しげるロード（鳥取県境港市）	P96
事例⑬	長門湯本温泉（山口県長門市）	P104

【参考資料２】「多様なニーズに応える道路ガイドライン」との対応

各事例と多様なニーズガイドラインとの対応（１/２）

多様なニーズに応える道路　ガイドライン		事例						
章	節	①さっぽろシャワー通り	②南１条通	③東八番丁通	④大宮・氷川参道	⑤国道８号本町通り	⑥御堂筋	⑦三宮中央通り
１．はじめに	（１）ガイドラインの背景 （２）ガイドラインの目的 （３）ガイドラインの構成							
２．具体的検討に入るための準備	（１）道路の将来像の確認・明確化と基本方針の策定	○	○	○	○		○	○
	（２）具体的検討に入るための調査	○	○		○		○	○
	（３）多様なニーズに応える道路の実現に向けた課題の整理・情報共有				○	○		○
３．多様なニーズを踏まえた道路の機能分担	（１）道路の機能分担の検討手順							
	（２）検討対象エリアの設定	○	○	○	○	○	○	○
	（３）検討対象エリアで道路が果たしている機能の分析				○			
	（４）強化したい／付加させたい機能の検討	○	○	○	○	○	○	○
	（５）路線ごとの機能分担の検討				○			
４．多様なニーズに応える道路の柔軟な使い方	（１）道路の柔軟な使い方に関する基本的な考え方							
	（２）車道の幅員構成を変えない使い方			○				○
	（３）車道の幅員構成や道路構造を変える使い方				○	○	○	
	（４）時間帯別に道路機能を変化させる使い方	○	○					
	（５）道路の柔軟な使い方を検討する際の留意点			○		○	○	
	（６）道路の柔軟な使い方を検討する際の工夫			○		○	○	
５．取組みの進め方	（１）構想段階	○			○		○	○
	（２）事業化段階	○			○	○	○	○
	（３）運用段階	○			○			○
	（４）社会実験の実施	○	○	○	○	○	○	○
	（５）事業効果の検証	○	○	○	○	○	○	○
６．多様なニーズに応えるための有用な個別施策	（１）ほこみち					○		○
	（２）パークレット							○
	（３）歩車共存道路等							
	（４）その他の施策	○	○		○	○	○	
７．今後の課題	（１）取組み推進に向けた課題 （２）本ガイドラインで取り扱えなかった多様なニーズに対する課題							

【参考資料２】「多様なニーズに応える道路ガイドライン」との対応

各事例と多様なニーズガイドラインとの対応（２/２）

多様なニーズに応える道路　ガイドライン		事例					
章	節	⑧サンキタ通り	⑨大手前通り	⑩ハレまち通り（旧県庁通り）	⑪福山駅北口スクエア	⑫水木しげるロード	⑬長門湯本温泉
１．はじめに	（１）ガイドラインの背景 （２）ガイドラインの目的 （３）ガイドラインの構成						
２．具体的検討に入るための準備	（１）道路の将来像の確認・明確化と基本方針の策定	○	○	○			○
	（２）具体的検討に入るための調査	○		○			
	（３）多様なニーズに応える道路の実現に向けた課題の整理・情報共有	○	○	○	○	○	○
３．多様なニーズを踏まえた道路の機能分担	（１）道路の機能分担の検討手順						
	（２）検討対象エリアの設定	○	○	○			○
	（３）検討対象エリアで道路が果たしている機能の分析	○	○		○	○	
	（４）強化したい／付加させたい機能の検討	○	○	○	○	○	○
	（５）路線ごとの機能分担の検討		○				
４．多様なニーズに応える道路の柔軟な使い方	（１）道路の柔軟な使い方に関する基本的な考え方						
	（２）車道の幅員構成を変えない使い方						○
	（３）車道の幅員構成や道路構造を変える使い方	○	○	○	○	○	
	（４）時間帯別に道路機能を変化させる使い方	○					
	（５）道路の柔軟な使い方を検討する際の留意点		○		○		○
	（６）道路の柔軟な使い方を検討する際の工夫		○		○		○
５．取組みの進め方	（１）構想段階	○	○	○			○
	（２）事業化段階	○	○	○	○	○	○
	（３）運用段階	○	○	○			
	（４）社会実験の実施		○	○		○	○
	（５）事業効果の検証	○	○	○		○	○
６．多様なニーズに応えるための有用な個別施策	（１）ほこみち	○	○				
	（２）パークレット						
	（３）歩車共存道路等	○		○		○	○
	（４）その他の施策		○				
７．今後の課題	（１）取組み推進に向けた課題 （２）本ガイドラインで取り扱えなかった多様なニーズに対する課題						

【参考資料３】各事例に関する公表資料等

各事例に関する公表資料等（1/4）

No	事例名	参考資料	URL
1	さっぽろシャワー通り	さっぽろシャワー通りの再整備（札幌市HP）	https://www.city.sapporo.jp/kikaku/downtown/toshinkotsu/action/shower.html
		住民基本台帳人口（札幌市HP）	https://www.city.sapporo.jp/toukei/jinko/juuki/juuki.html
2	南１条通	第２次都心まちづくり計画（平成28年5月）	https://www.city.sapporo.jp/kikaku/downtown/plan/toshin2.html
		南１条通における道路空間利活用実証実験（札幌市HP）	https://www.city.sapporo.jp/kikaku/downtown/toshinkotsu/pilotprogram/minamiichizyo.html
		道路空間の再配分により、札幌都心部の賑わいが向上！（北海道開発局HP）	https://www.hkd.mlit.go.jp/sp/release/e1lg9o0000008jp9-att/e1lg9o000000c5lk.pdf
		わざわざわストリートHP	https://s1-street-project.jp/
		わざわざわストリートFacebook	https://www.facebook.com/profile.php?id=100082221372085
		住民基本台帳人口（札幌市HP）	https://www.city.sapporo.jp/toukei/jinko/juuki/juuki.html
3	東八番丁通	仙台駅東まちづくり協議会HP	https://sendai-ekihigashi.net/
		仙台駅東まちづくり計画（仙台駅東まちづくり協議会HP）	https://sendai-ekihigashi.net/files/project.pdf
		月別の住民基本台帳人口（令和5年）（仙台市HP）	https://www.city.sendai.jp/chosatoke/shise/toke/jinko/jyuuki_r05.html
4	大宮・氷川参道	氷川参道について（さいたま市HP）	https://www.city.saitama.jp/001/010/015/004/004/p010795.html
		氷川参道歩行者専用化検討協議会（さいたま市HP）	https://www.city.saitama.jp/006/008/002/012/004/013/p084140.html
		氷川参道のまちづくりパンフレット（2021.3改訂版）	https://www.city.saitama.jp/001/010/015/004/004/p009506_d/fil/hikawasandonomachidukuri.pdf
		ひかわ参道だより（さいたま市HP）	https://www.city.saitama.jp/001/010/015/004/004/p049064.html
		さいたま市の人口・世帯（令和5年）（さいたま市HP）	https://www.city.saitama.jp/006/013/005/001/p094537.html

【参考資料３】各事例に関する公表資料等

各事例に関する公表資料等（2/4）

No	事例名	参考資料	URL
5	国道８号本町通り	北陸新幹線敦賀開業の受け皿となる国道8号道路空間整備について～公共空間を活用した賑わいのあるまちづくりを目指して～（道路行政セミナー2019年12月号）（一般財団法人　道路新産業開発機構HP）	https://www.hido.or.jp/14gyousei_backnumber/2019data/1912/1912chiiki-tsuruga_city.pdf
		10月3日『国道8号敦賀空間再整備』完成式典を開催します～国道8号の元町交差点から白銀交差点を2車線化し、賑わい空間を創出～（国土交通省　近畿地方整備局　福井河川国道事務所HP）	https://www.kkr.mlit.go.jp/fukui/press/r02/pdf/2020082601.pdf
		「敦賀空間再整備の取り組みについて」令和2年度近畿地方整備局研究発表会（近畿地方整備局HP）	https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/happyou/thesises/2020/ol9a8v000004c222-att/katu-17.pdf
		「国道８号敦賀再整備区間におけるほこみち制度を活用した地域活性化について～歩行空間における地域のにぎわい創出を目指して～」令和5年度近畿地方整備局研究発表会（近畿地方整備局HP）	https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/happyou/thesises/2023/lbhrsn000000m6z2-att/a1684913332980.pdf
		敦賀まつりが開催されました（敦賀市HP）	https://www.city.tsuruga.lg.jp/about_city/koho/machikado/h31/tsurugamatsuriR01.html
		敦賀市統計情報　人口ピラミッド（敦賀市HP）	https://www.city.tsuruga.lg.jp/about_city/tokei_nenpo/jinkopyramid.html
6	御堂筋	「御堂筋将来ビジョン」を策定しました（大阪市HP）	https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000464479.html
		御堂筋の側道閉鎖について（大阪市HP）	https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000598421.html
		御堂筋の道路空間再編に向けたモデル整備について（大阪市HP）	https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000378248.html
		御堂筋における側道の歩行者空間化に向けた社会実験の結果について（大阪市HP）	https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000457798.html
		住民基本台帳人口・外国人人口（大阪市HP）	https://www.city.osaka.lg.jp/shimin/page/0000006893.html
7	三宮中央通り	KOBEパークレットの取組み～道路のリデザイン～（神戸市HP）	https://www.city.kobe.lg.jp/documents/38680/gaiyou.pdf
		ほこみちのとりくみ（事例集）（国土交通省HP）	https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/pdf/jirei_220906.pdf
		官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集（平成30年3月、国土交通省都市局HP）	http://www.mlit.go.jp/common/001230091.pdf
		三宮中央通りまちづくり協議会HP	https://www.sannomiya-chuo.com/
		神戸市における歩行者利便増進道路「ほこみち」を中心に広がる道路空間の利活用（道路行政セミナー2022年11月号）（一般財団法人　道路新産業開発機構HP）	https://www.hido.or.jp/wp-content/uploads/2022/11/2211hokomichi_kobe_city.pdf
		住民基本台帳に基づく人口(町丁目別・年齢別)（神戸市HP）	https://www.city.kobe.lg.jp/a47946/shise/toke/toukei/jinkou/juukijinkou.html

【参考資料３】各事例に関する公表資料等

各事例に関する公表資料等(３/４)

No	事例名	参考資料	URL
8	サンキタ通り	サンキタ通りの再整備（神戸市HP）	https://www.city.kobe.lg.jp/a55197/shise/kekaku/jutakutoshikyoku/kobetoshin/sankita_amore/sankita.html
		神戸三宮「えき≈まち空間」基本計画	https://www.city.kobe.lg.jp/documents/58954/ekimachi-keikaku_2.pdf
		神戸の都心・三宮（神戸市Facebook）	https://www.facebook.com/kobetoshin
		国土交通省都市局HP（※P68掲載）	https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001343768.pdf
		人が主役のまちへ神戸の都心・三宮の再整備について（2022年第3回都市環境デザインセミナー）	http://judi.sub.jp/judi/220330kobe.pdf
		神戸市における歩行者利便増進道路「ほこみち」を中心に広がる道路空間の利活用（道路行政セミナー2022年11月号）（一般財団法人　道路新産業開発機構HP）	https://www.hido.or.jp/wp-content/uploads/2022/11/2211hokomichi_kobe_city.pdf
		住民基本台帳に基づく人口(町丁目別・年齢別)（神戸市HP）	https://www.city.kobe.lg.jp/a47946/shise/toke/toukei/jinkou/juukijinkou.html
9	大手前通り	大手前通り再整備事業（姫路市HP）	https://www.city.himeji.lg.jp/shisei/cmsfiles/contents/0000000/118/seibigaiyou.pdf
		シャンゼリゼ通りを超える大手前通りへ　～公民連携プロジェクト～（姫路市HP）	https://www.city.himeji.lg.jp/sangyo/0000012733.html
		令和２年度大手前通りエリア魅力向上推事業報告書（姫路市HP）	https://www.city.himeji.lg.jp/sangyo/cmsfiles/contents/0000012/12733/20210426.pdf
		2019 大手前通りエリア魅力向上推進事業実施業務委託 R1年度 大手前通り活用チャレンジ（姫路市HP）	https://www.city.himeji.lg.jp/sangyo/cmsfiles/contents/0000012/12733/191210.pdf
		毎月の人口統計（姫路市HP）	https://www.city.himeji.lg.jp/shisei/0000004686.html
10	ハレまち通り（旧県庁通り）	ハレまち通り歩いて楽しい道路空間創出事業について（岡山市HP）	https://www.city.okayama.jp/shisei/0000007329.html
		ハード事業（道路空間の再整備）について（岡山市HP）	https://www.city.okayama.jp/shisei/0000007350.html
		ソフト事業（セミナーやワークショップ等）について（岡山市HP）	https://www.city.okayama.jp/shisei/0000007363.html
		県庁通り回遊性向上社会実験について（平成27年度・平成28年度）（岡山市HP）	https://www.city.okayama.jp/shisei/0000007402.html
		都市再生整備計画（岡山都心地区）	https://www.city.okayama.jp/jigyosha/cmsfiles/contents/0000012/12459/toshin.pdf
		国土交通省都市局HP（※P82、84、88掲載）	https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001391687.pdf
		行政区,支所（旧支所）別世帯数及び人口(令和5年分)（岡山市HP）	https://www.city.okayama.jp/shisei/0000047027.html

【参考資料３】各事例に関する公表資料等

各事例に関する公表資料等（4/4）

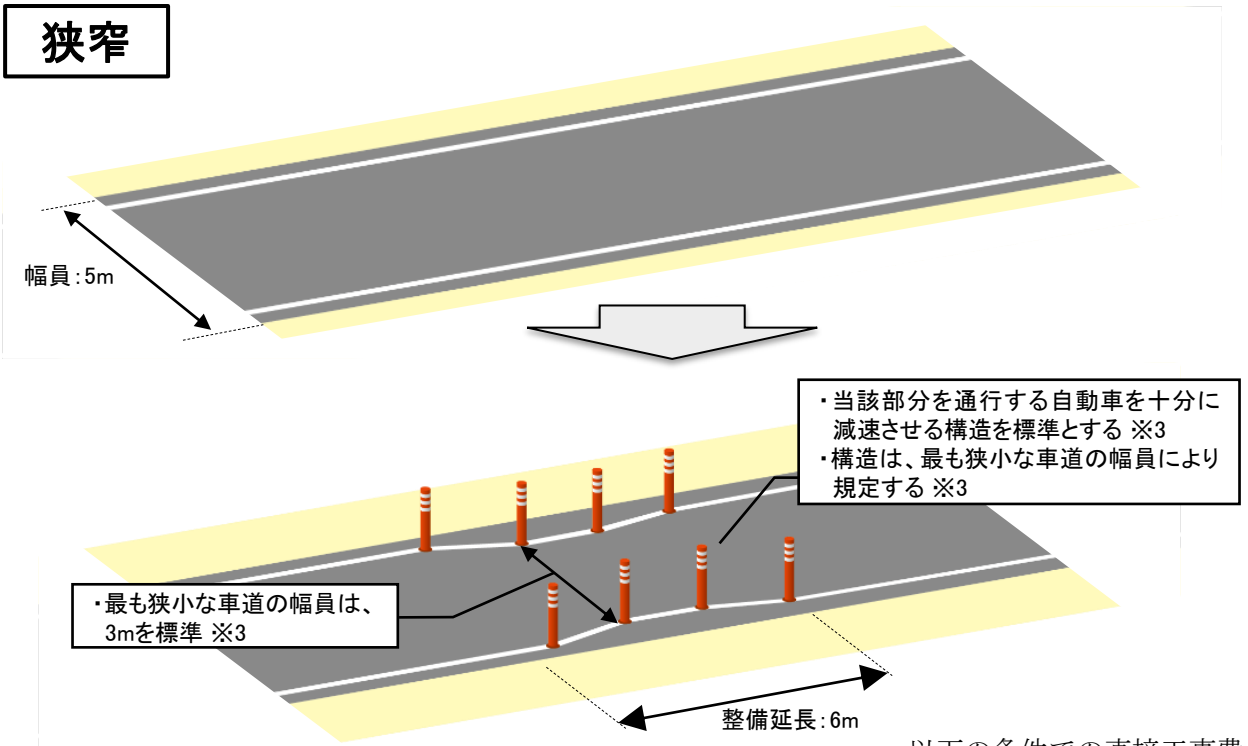
No	事例名	参考資料	URL
11	福山駅北口スクエア	福山駅北口スクエア整備事業について（福山市HP）	https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/ekisyuuhensaisei/237889.html
		福山駅北口スクエア整備事業（福山市HP）	https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/uploaded/attachment/229397.pdf
		福山駅周辺デザイン計画（福山市HP）	https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/ekisyuuhensaisei/180971.html
		福山城周辺道路整備事業について～市道西町若松線～（福山市HP）	https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/doroseibi/237700.html
		広報ふくやま　2022年8月号（福山市HP）	https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/site/koho/270042.html
		福山市の統計（福山市HP）	https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/johokanri/24115.html#mati
12	水木しげるロード	平成27年度水木しげるロード道路空間の再配分による賑わい空間の創出に向けた社会実験（境港市HP）	https://www.city.sakaiminato.lg.jp/upload/user/00103917-h4Dowd.pdf
		令和４年度月別住民基本台帳登録数（境港市HP）	https://www.city.sakaiminato.lg.jp/index.php?view=112462
13	長門湯本温泉	長門湯本温泉観光まちづくり計画の概要～地域のタカラ、地域のチカラで湯ノベーション～（長門市HP）	https://www.city.nagato.yamaguchi.jp/uploaded/attachment/11861.pdf
		都市と交通 通巻118号（公益社団法人日本交通計画協会）	http://www.jtpa.or.jp/contents/pdf/toshi118.pdf
		平成28年度長門湯本温泉観光まちづくり推進体制構築支援事業報告（長門市観光コンベンション協会）	https://www.city.nagato.yamaguchi.jp/uploaded/life/28565_110921_misc.pdf
		人口と世帯数（長門市HP）	https://www.city.nagato.yamaguchi.jp/soshiki/7/27381.html

【参考資料４】作成にご協力いただいた地方公共団体の担当課

No	事例名	担当課名
1	さっぽろシャワー通り	札幌市 まちづくり政策局 政策企画部 都心まちづくり推進室 都心まちづくり課
2	南１条通	札幌市 まちづくり政策局 政策企画部 都心まちづくり推進室 都心まちづくり課
3	東八番丁通	仙台市 都市整備局 市街地整備部 都心まちづくり課
4	氷川参道	さいたま市 都市局 都心整備部 氷川参道対策室
5	国道８号本町通り	敦賀市 都市整備部 都市政策課 交流拠点整備室
6	御堂筋	大阪市 建設局 企画部 企画課 道路空間再編担当
7	三宮中央通り	神戸市 建設局 道路計画課
8	サンキタ通り	神戸市 都心再整備本部 都心再整備部 都心三宮再整備課
9	大手前通り	姫路市 都市局 市街地整備部 姫路駅周辺整備課
10	ハレまち通り（旧県庁通り）	岡山市 都市整備局 庭園都市推進課 まちなかにぎわい推進室
11	福山駅北口スクエア	福山市 福山駅周辺再生推進課
12	水木しげるロード	境港市 建設部 管理課
13	長門湯本温泉	長門市 建設部 都市建設課

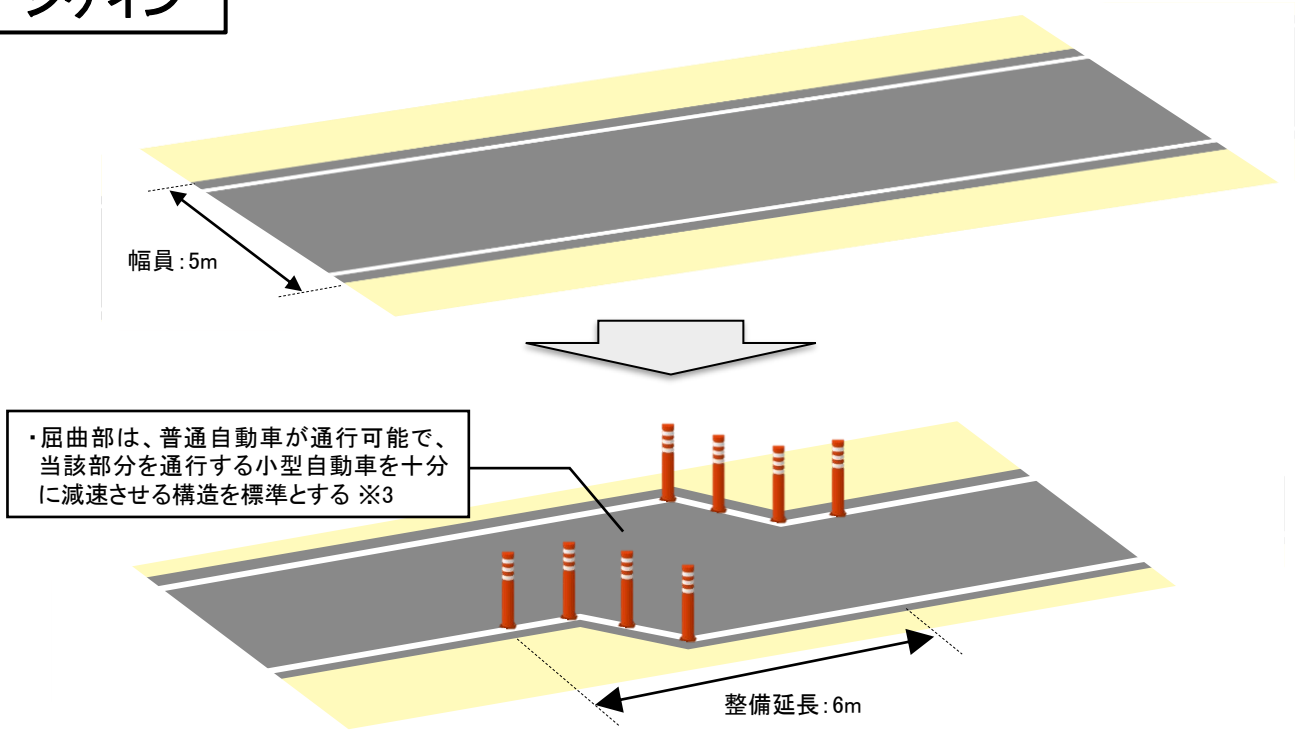
【参考資料5】物理的デバイス設置の施工例

狭窄



以下の条件での直接工事費　約30万円
- アスファルト舗装（6m×5m）
- 車止め設置（8基）

シケイン

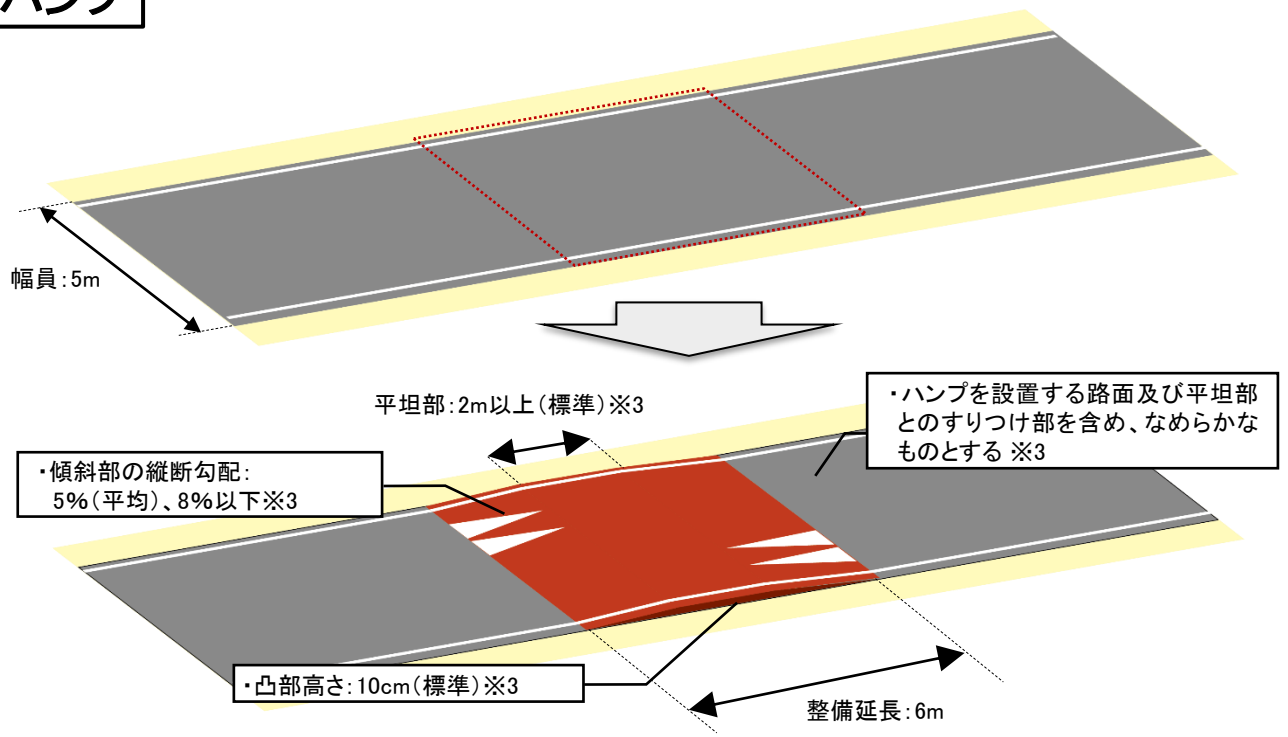


以下の条件での直接工事費　約40万円
- アスファルト舗装（6m×5m）
- 歩道舗装（6m×2.5m×2(両側)）
- 車止め設置（8基）

※1：各物理的デバイスの概要は「多様なニーズに応える道路ガイドライン」のP85～P92参照。
※2：直接工事費は例示であり、施工条件や地域、時勢等により異なる場合がある。
※3：基準値等については、「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準（平成 28 年 3 月 31 日 都市局長・道路局長通達）」を基に記載している。

【参考資料５】物理的デバイス設置の施工例

ハンプ



以下の条件での直接工事費 約40万円
・アスファルト舗装（6m×5m）
・カラー舗装（6m×5m）

※1：各物理的デバイスの概要は「多様なニーズに応える道路ガイドライン」のP85～P92参照。
※2：直接工事費は例示であり、施工条件や地域、時勢等により異なる場合がある。
※3：基準値等については、「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準（平成 28 年 3 月 31 日 都市局長・道路局長通達）」を基に記載している。