

第3回 「人中心の道路空間」のあり方に関する検討会

1. ガイドラインへの記載方針(振り返り)
2. 事業実施の記載方針
3. 効果計測の記載方針

1. ガイドラインへの記載方針

- 本ガイドラインでは、歩道と路肩等の柔軟な利活用を具体化するための合意形成に関する事項を記載。
- 多様なニーズガイドラインに示した内容を踏まえ、より具体的な方法・留意点を含めた内容とする。

【歩道と路肩等の柔軟な利活用のガイドラインの構成(案)】

1. 背景・目的・用語解説

2. 歩道と路肩等の柔軟な利活用

2-1. 計画検討

2-2. 利活用方法検討

■留意点と歩道との一体的な利活用に向けて

(1)路肩部分も含めた利活用

(2)車道部分も含めた利活用

2-3. 事業実施

(1)合意形成

(2)維持管理・運営

2-4. 効果計測

3. 事例紹介

①計画・検討に関する事項

- まちづくりも含めた面的な計画・検討
- 対象となる道路の選定方法

多様なニーズ
に応える道路
ガイドラインの
第3章を引用
し記載

②ルール・手順等に関する事項

- 利活用を行う際の法的な整理・運用
- 利活用を行う際の安全の確保の方法

前回検討会
で議論済

③合意形成に関する事項

- 円滑な合意形成の手法
- 持続可能な維持管理・運営方法
- 効果の評価方法

本日議論

③歩道と路肩等の柔軟な利活用に向けて合意形成・ 持続可能な維持管理運営の手法

- 合意形成の手法や調整事項等の整理
- 合意形成の示し方
- 本格実施に向けた維持管理手法・体制の検討、行政との役割分担
- 合意形成を支援する効果計測

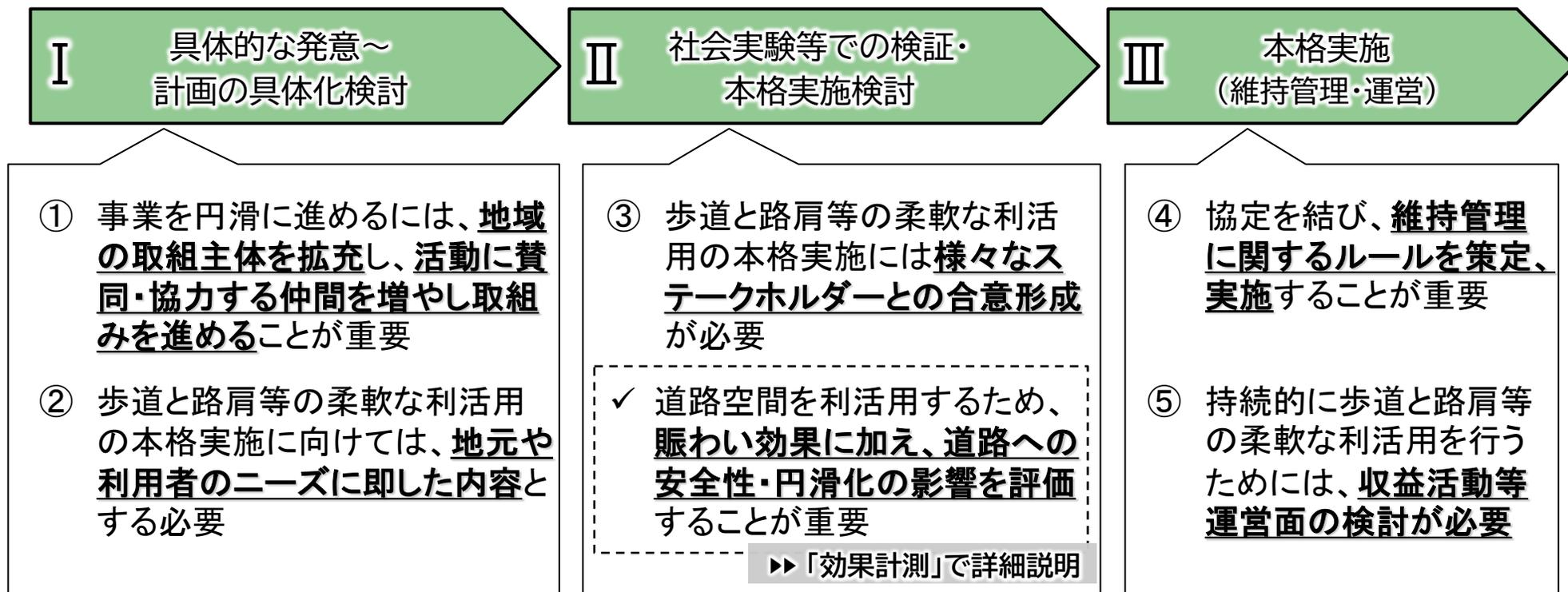
2. 事業実施の記載方針

事業実施に関する考え方

●本ガイドラインにおける事業実施の考え方

- ✓ 合意形成を円滑に進めるために留意すべき点について、具体的な手法・ポイントについて解説する。
- ✓ 本格実施時の維持管理・運営にあたって留意すべき点について、具体的な手法・ポイントについて解説する。
- ✓ 上記2点について、歩道と路肩等の柔軟な利活用において、特に留意すべき点について、事例紹介を中心に整理する。

【事業実施の流れと、円滑な合意形成 及び 持続可能な維持管理・運営を行うための留意点】



(I) 具体的な発意～計画の具体化検討

① 事業を円滑に進めるには、地域の取組主体を拡充し、活動に賛同・協力する仲間を増やし取組みを進める

【解説する内容】

・ 利活用に応じた地域の関係者や道路管理者等が参画する新たな体制づくり、情報共有・周知

▶▶【歩道と路肩等の柔軟な利活用で特に留意すべき点】

- ✓ 個別施策の特徴や現場の課題に応じて、関係者を体制に参加させることが望ましい
- ✓ 柔軟な利活用で必要となる調整事項と、想定される関係者(ステークホルダー)の例

★ 路肩部分も含めた利活用(パークレット)

- | | | |
|--|---|---------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ➢ パークレットの位置や、設置設備の内容 ➢ 商業利用の方法 ➢ 公共交通の運行への影響把握 | ➡ | 沿道店舗、
公共交通事業者 |
| <ul style="list-style-type: none"> ➢ 通りとの親和性やニーズ、安全性、バリアフリーに配慮した設計デザイン検討 | ➡ | まち・通りの設計
デザイン関係者 |
| <ul style="list-style-type: none"> ➢ 自転車の安全・円滑な通行・誘導方法 | ➡ | 道路管理者、
警察 |

★ 車道部分も含めた利活用(時間帯別の使い分け)

- | | | |
|---|---|---------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ➢ 時間帯別の使い分けを実現するための協力体制 ➢ ボラードの移動頻度・時間帯と運用方法(検討の早い段階から調整) ➢ 公共交通の運行への影響 | ➡ | 沿道店舗、
近隣住民、
公共交通事業者 |
| <ul style="list-style-type: none"> ➢ 使い分ける空間の交通規制の変更 ➢ 自転車の安全・円滑な通行・誘導方法 | ➡ | 道路管理者、
警察 |

(I) 具体的な発意～計画の具体化検討

② 歩道と路肩等の柔軟な利活用の本格実施に向けては、地元や利用者のニーズに即した内容とする

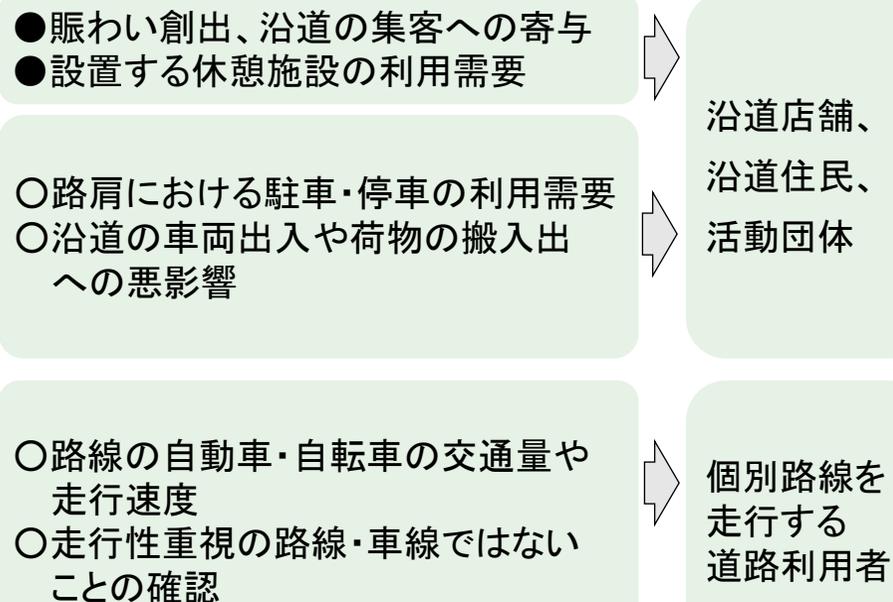
【解説する内容】

- ・ 利活用ニーズ及び搬出入への悪影響等の懸念事項について確認

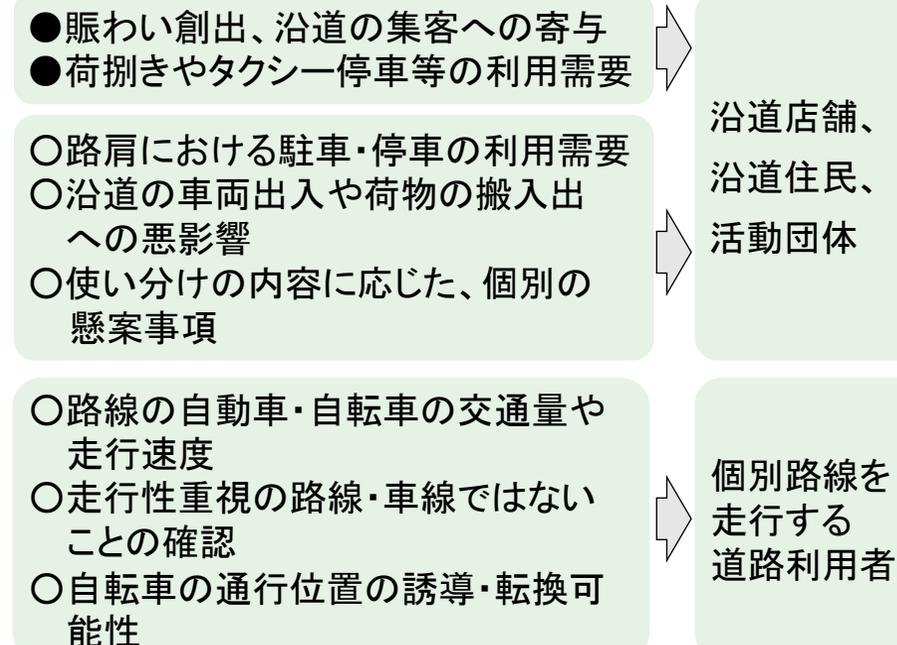
▶▶【歩道と路肩等の柔軟な利活用で特に留意すべき点】

- ✓ 利活用によるプラスの効果・マイナスの影響を、利用者目線で把握することが望ましい
- ✓ 柔軟な利活用ニーズ(●)と確認すべき懸念事項(○)と、想定される地元や利用者(ステークホルダー)の例

★ 路肩部分も含めた利活用(パークレット)



★ 車道部分も含めた利活用(時間帯別の使い分け)



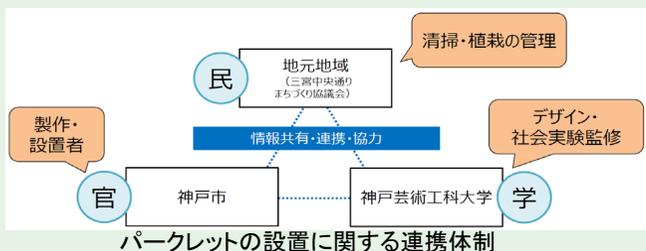
(1) 具体的な発意～計画の具体化検討 (事例)

①取組を実現するために新たな体制づくりをした事例、②幅広い層とコミュニケーションを行い、利活用ニーズを把握した事例。

▼①事業実施のための新たな体制づくり

＜三宮中央通り(神戸市)＞

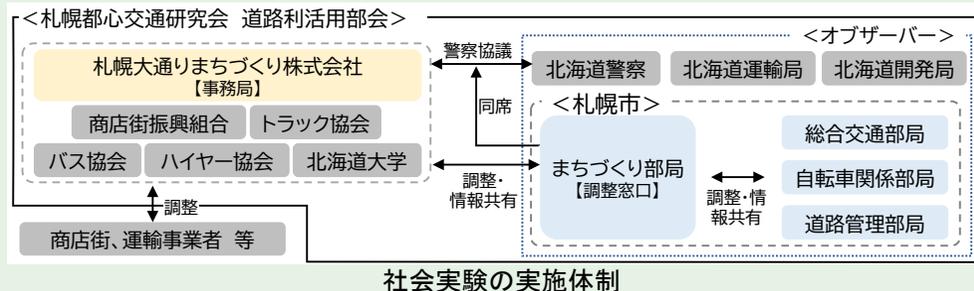
- パークレットの設置に際し、三宮中央通り整備時からまちづくりに関わっている神戸芸術工科大学にパークレットのデザインや社会実験の監修を依頼。
- 「三宮中央通りまちづくり協議会」、「神戸芸術工科大学」、「神戸市」の民学官で連携・協力する新たな体制を構築。



パークレットの設置に関する連携体制

＜南一条通(札幌市)＞

- 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で、まちづくりの検討を実施。
- 社会実験の実施に向けた検討・調整等を行うため、**検討部会として「道路空間利活用部会」を組織した。**



社会実験の実施体制

▼②若年層のニーズ・提案を積極的に把握

＜津停車場線(津市)＞

- 社会実験の内容等の決定に際して、駅利用者、周辺住民や高校生等を対象にアンケート調査や、大学生や高校生と連携したイベント運営を実施。
- 地元自治体や道路管理者、有識者が参加する協議会で、地元高校生によるプレゼン発表を実施。



地元大学生と連携した社会実験



地元高校生によるプレゼン

写真出典：(上)三重県提供、(下)三重県立津商業高校HP

▼②様々なステークホルダーを巻き込んだ意見交換により道路空間再編を実現

＜ハレまち通り(岡山市)＞

- 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。
- 社会実験を実施し、1車線化に伴う影響を検証。
- セミナーやワークショップ等を通じて機運を醸成。
- まちづくり専門家と沿道事業者が協議する公開会議を開催。



まちづくりワークショップ



公開会議の開催

(II) 社会実験等での検証・本格実施検討

③ 歩道と路肩等の柔軟な利活用の本格実施には様々なステークホルダーとの合意形成が必要

【解説する内容】

- 社会実験の実施により、区間や箇所と、エリアへ波及する効果影響※、採算性やマネジメント体制等の実現可能性の確認

※ 交通規制を伴う場合等、警察との協議が必要

- 社会実験を行わない場合※、現場説明や整備イメージの共有等を実施

※ これまでの取組実績により交通影響の検証が不要である場合 等

▶▶【歩道と路肩等の柔軟な利活用で特に留意すべき点】

- ✓ 交通規制の変更等が生じる場合、活用する区間や箇所だけではなく、地域や街区等のエリアに波及する効果・影響についても確認することが望ましい

※効果・影響の内容に関しては、効果計測を参照

- ✓ エリアでの交通行動の変化を社会実験で検証する場合は、一定期間の実験実施が必要になる場合がある

▼発展的な社会実験による意識醸成、課題把握 <御堂筋チャレンジ(大阪市)>

- 道路協力団体と連携し、社会実験を実施。
- 事業による効果・影響に加え、実現性を検証。
- 採算性について、ごみ問題等の発生での植栽管理コスト増加を確認。道路協力団体の収益活動可能性を検討。
- 結果を大阪市HPで公表、意識醸成を図った。

▼HPでの社会実験の検証結果報告



●検証結果(植栽管理)

利用者から花壇の取組は高評価

ごみ問題や看板破損等が発生、管理コストが増加

取組継続に向けて、スポンサー制度の試行や官民の役割分担を検討

(Ⅲ)本格実施 (維持管理・運営)

④ 協定を結び、維持管理に関するルールを策定、実施することが重要

【解説する内容】

- ・ 日常管理及び日常管理以外の対応・責任について役割分担の明文化

▶▶【歩道と路肩等の柔軟な利活用で特に留意すべき点】

- ✓ 大規模改修・緊急時の対応・設置物件の撤去について、責任を明確にしておくことが望ましい

⑤ 持続的に歩道と路肩等の柔軟な利活用を行うためには、収益活動等運営面の検討が必要

【解説する内容】

- ・ 個別施策の中で商業利用を行い、収益を維持管理に還元させることが有効な場合、収益確保に繋がる方法・制度の活用、商業利用のあり方

▶▶【歩道と路肩等の柔軟な利活用で特に留意すべき点】

- ✓ 外部企業が滞留空間の一部で商業利用を行う場合は、協賛金や日常管理体制への参加などにより、地元と連携することが望ましい

(Ⅲ)本格実施 (維持管理・運営) (事例)

④事業実施に向けて維持管理体制を構築した事例

▼維持管理体制を明確化

<KOBEパークレット(神戸市)>

- 神戸市と協議会は三宮中央通りに関する協定を結び、道路空間を活用した社会実験を行ってきた。
- パークレットの本格実施にあたって、神戸市が設置主体となり、パークレットの維持管理に協定の枠組みを活用。
- 協議会が清掃管理に加え、植木鉢設置や協賛広告を掲出できる仕組みを構築し、官民協働の日常管理体制を構築。

設置する物件の道路法上の位置づけに関する留意事項

- 道路占用物件の場合、占用者の維持管理義務が生じる
- 道路附属物の場合、道路管理者が維持管理を行うこととなるが、協定を結ぶことで地域が維持管理を行うこともできる

まちづくり協議会

- ・パークレットの日常清掃
 - ・パークレット内の植栽管理
 - ・パークレット上の可動式物件(パラソル)の日常管理
 - ・歩道上の植木鉢等の設置
 - ・広告物添加のための掲示板の設置※、広告の管理
- ※別に定める要綱に基づき承認

道路管理
活用協定

神戸市

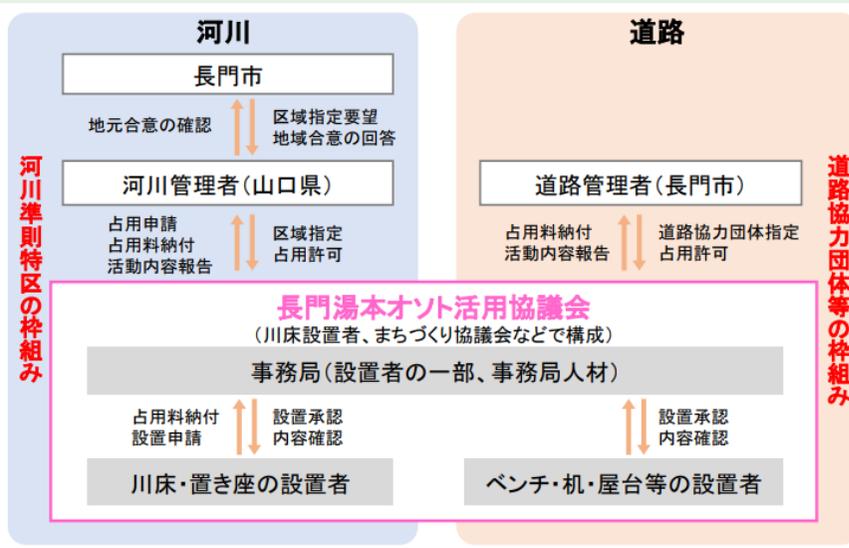
- ・大規模な補修等、日常管理を超える範囲のパークレットの維持管理
- ・施設の更新

パークレット及びその周辺の維持管理の役割分担

▼複数の主体による事業実施体制を構築

<市道湯本線、市道湯端平町線ほか(長門市)>

- 長門市は、長門湯本温泉の「歩ける温泉街」の形成を目指し、学識経験者・金融機関・地元企業・県など、幅広い関係者が参加する検討体制を構築、道路空間活用の社会実験を実施。
- 社会実験で安全性を実証し、温泉街のメインストリートの右岸道路を歩行者専用化。
- 本格実施に向けて、新たに、地元の関係者による協議会を設立。河川準則特区や道路協力団体の枠組みを活用し、協議会が占用主体となり、官民連携で、一体的な公共空間の利活用と運営管理体制を構築。



公共空間活用の役割分担

(Ⅲ)本格実施 (維持管理・運営) (事例)

⑤収益活動等により、持続可能な維持管理・運営を行う事例

▼エリアマネジメント広告の活用

＜南伊勢町通パークレット、栄ミナミ地区(名古屋市)＞

- 名古屋市とまちづくり会社で都市利便増進協定を締結。
- 道路占用物件としてパークレットを設置し、まちづくり株式会社が維持管理を実施。
- 維持管理費は、同地区で実施しているデジタルサイネージ事業やシェアサイクル事業等の収益から確保。



民間広告付きのタッチパネル式
デジタルサイネージ案内板

写真) 景観計画・まちづくりの質向上アイデア集

▼地域の景観ルールを意識した資金調達

＜丸の内仲通り(千代田区)＞

- 建物改修や沿道開発と合わせ、歩道を拡張し、樹木・ベンチ・アート作品の展示等を行い、豊かな歩行者環境を創出。
- 作品展示は、従来地域で策定された景観まちづくりガイドラインとの整合性を考慮し、過度な商業利用を避けつつ実施。
- 道路空間活用で得た広告等の収益は、賑わいの創出や社会実験の費用に充て、さらなる空間形成に繋げている。



社会実験実施時の様子
(Marunouchi Street Park)

写真) 大丸有エリアマネジメント協会
(通称: Ligare)

▼道路協力団体制度等の活用

＜(主)環状2号線・市道菊名第5号線ほか(横浜市)＞

- 町内会が、横浜市(道路管理者)と連携し道路管理の充実を図る「道路協力団体」に指定。
- 町内会が、沿道のグリーンポール(空中花壇)への広告協賛看板を設置。
- 得た収益を道路清掃・植栽の維持管理に充当でき、沿道環境のさらなる充実に繋がっている。



広告協賛看板の設置

写真) 横浜市提供

＜市道S56号線(調布市)＞

- 歩行者利便増進道路制度を活用し、商業施設運営者が主体となりベンチ、食事施設等を設置。
- 日頃から、ベンチやその他の木製什器などを設置し、誰でも利用できるくつろぎスペースを提供。
- 月2日程度、土日のイベントスペースとして活用。
- 商業施設の運営と一体の体制により、清掃や維持管理を効率的に行っている。



イベントの実施

写真) 運営者提供 10

○ガイドラインでの解説内容

- ・事業実施の各段階において解説する留意点と手法が妥当か。
- ・歩道と路肩等の柔軟な利活用において特に留意すべき点が妥当か。

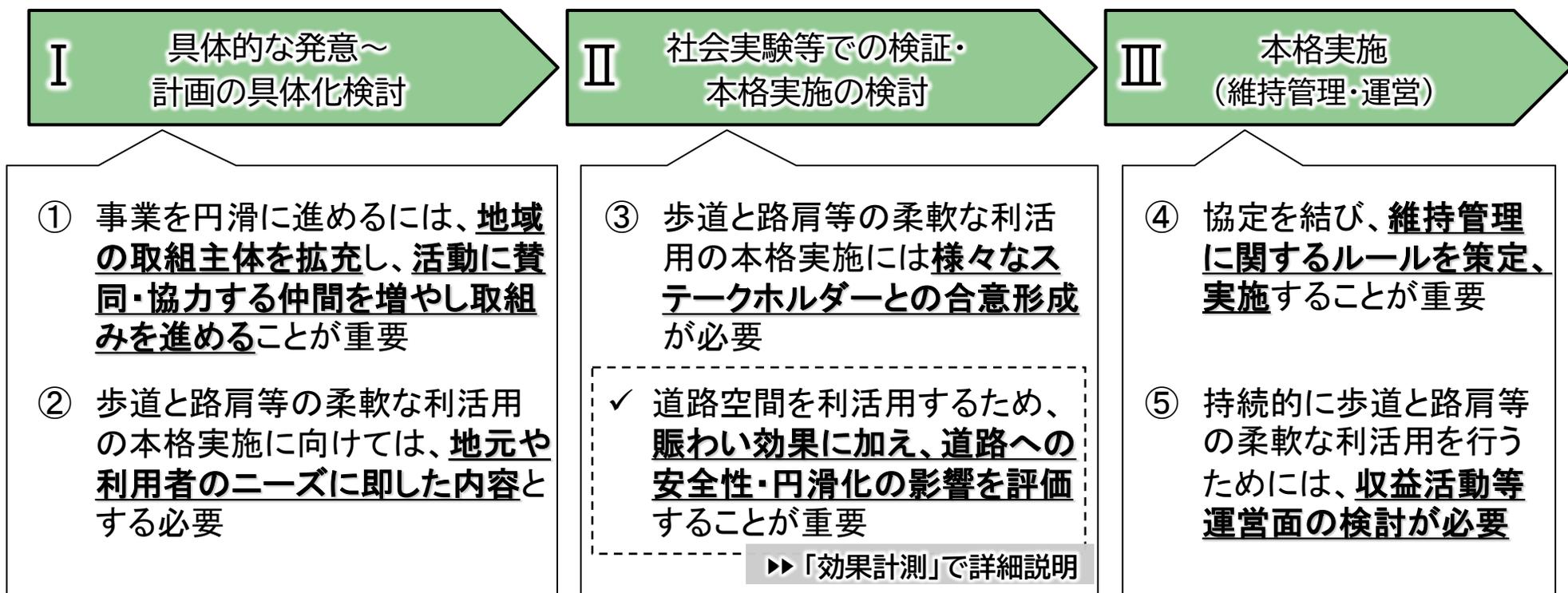
3. 効果計測の記載方針

効果計測の評価方法・指標設定の考え方

●本ガイドラインにおける効果計測に関する考え方

- ✓ 歩道と路肩等の柔軟な利活用の検討を進める際に、幅広い方々との間で円滑な協議を行うために、参考となり得る評価方法や指標について事例紹介を中心に整理する。
- ✓ 社会実験時の効果検証は、事業の目的に応じて様々な観点の効果から総合的に検証することが重要であり、特定の項目のみの効果が出ていないことを持って取組の是非を判断すべきではなく、また、中長期的な視野での効果を見据えることも重要であることを紹介する。

【本格実施までの事業実施の流れと、円滑な合意形成 及び 持続可能な維持管理・運営を行うための留意点】※



※再掲(P3)

効果計測の評価方法・指標設定の考え方

- 歩道と路肩等の柔軟な利活用では、様々なステークホルダーとの合意形成が重要である。
- 評価指標は、多様なニーズに応える道路ガイドラインの評価指標の視点・評価指標から引用する。

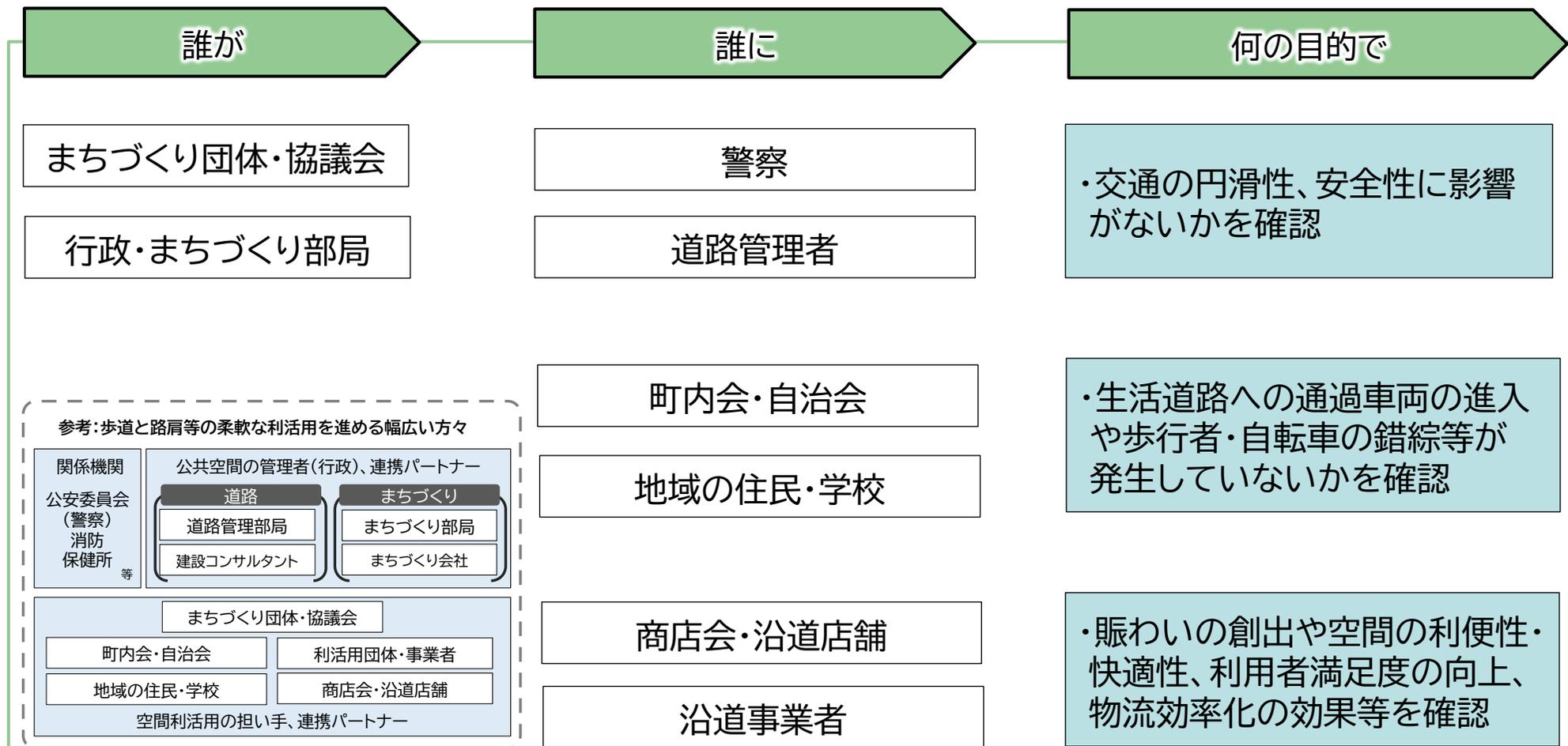
【評価の視点と代表的な評価指標の例】

分類	視点	代表的な評価指標の例	
		基本的な指標	地域・実施内容に応じて選択する指標
地域への効果・影響の把握	沿道状況	昼間人口、沿道建物の用途、沿道店舗数	路線価、沿道店舗の営業時間、昼間営業店舗数
	産業(商業、観光)	来店者数、入込客数、来訪者属性、営業への効果・影響	小売販売額、観光消費額、企業経営に関するデータ
交通への効果・影響の把握	交通の円滑性	自動車交通量、歩行者・自転車交通量、駐車台数	走行速度、渋滞状況、混雑度、時間信頼性、歩行者サービス水準
	交通安全	事故件数	車両挙動、ヒヤリハット
	公共交通	バス・タクシーの利用者数、所要時間・定時性、運行本数、全交通機関の輸送人数	企業経営に関するデータ
	物流	荷捌きスペース利用状況(スペースの満空)、業務への影響	荷捌き車両台数、荷捌き所要時間
	バリアフリー	車いす、シニアカー、ベビーカー交通量、利用者属性	高齢者・障害者等の利用者意向
賑わい創出等の新たなニーズへの効果・影響の把握	賑わい	利用者満足度、滞留者数、滞在時間、来訪者属性	アクティビティの多様性、地域の魅力度、イベント開催数
	空間形成	空間の快適性、居心地の良さに対する満足度	空間内のベンチ等の施設、空間の広がり、空間の質に対する満足度
	モビリティ	利用交通手段、利用目的、利用者満足度、新たなモビリティの利用状況・利用意向、情報提供への満足度	当該地までの交通手段、同乗者の有無・属性、モビリティポートの利用状況・利用意向
地域活動の運営上の課題把握	実施体制	運営ルール、実施日・実施時間、役割分担、運営体制の課題、継続する上での課題	—
	費用	必要設備コスト、維持管理コスト、運営コスト、採算性	—

効果計測の評価方法・指標設定の考え方

- まちづくり団体・行政から、主に警察・道路管理者、地域の町内会・住民、沿道店舗・事業者へ説明することを想定する。
- 道路空間の賑わい創出やまちの活性化に向けて、関係機関との協議・調整やステークホルダー・関係者との合意形成の材料とする。

【様々なステークホルダーへの説明イメージ】



効果計測の評価方法・指標設定の考え方

○まちづくり団体・協議会、行政・まちづくり部局から、主に警察・道路管理者、地域の町内会・住民、沿道店舗・事業者へ、以下の主な視点、指標に基づき、説明することを想定する。

【様々なステークホルダーへの説明の視点と指標】

説明の対象	説明の視点	説明の指標
警察 道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> ■交通の円滑性 ■交通安全 	<ul style="list-style-type: none"> ○車両 <ul style="list-style-type: none"> ①走行速度、渋滞状況 ○歩行者・車両 <ul style="list-style-type: none"> ②車両挙動、ヒヤリハット
商店会・沿道店舗	<ul style="list-style-type: none"> ■賑わい、空間形成 	<ul style="list-style-type: none"> ○来訪者 <ul style="list-style-type: none"> ③利用者満足度、滞留者数、滞在時間、来訪者属性 ④空間の快適性、居心地の良さに対する満足度
沿道事業者	<ul style="list-style-type: none"> ■物流 	<ul style="list-style-type: none"> ○沿道店舗・地域 <ul style="list-style-type: none"> ⑤来店者数、来訪者属性、小売販売額、営業への効果・影響 ○物流事業者 <ul style="list-style-type: none"> ⑥荷捌き車両台数、荷捌き所要時間
町内会・自治会 地域の住民・学校	<ul style="list-style-type: none"> ■交通安全 	<ul style="list-style-type: none"> ○歩行者・車両 <ul style="list-style-type: none"> ・生活道路への通過交通の進入、歩行者・自転車の錯綜

※上記は、多様なニーズに応える道路ガイドライン(国土交通省道路局、令和4年3月)から、様々なステークホルダーへ説明する際の主な視点・指標をあげたものである。

○当該区間及びその周辺区間を通行する車両の交通状況に支障が生じていないかを分析する

【視点】: 交通の円滑性

「①走行速度、渋滞状況」

●留意点・課題

- ✓ 走行速度が低下、渋滞が発生していないかを分析する。

●解決策、具体的手法

- ✓ ETC2.0プローブデータを活用し、旅行速度の状況を分析する。
- ✓ 渋滞長調査から渋滞の発生状況を把握する。

●活用イメージ

- ✓ 道路交通の円滑性に問題ないことを示すことで、今後の継続実施や本格実施に向けた庁内・地域・関係者（警察・民間事業者等）との合意形成等に活用する。

【解決策、具体的手法】: ETC2.0プローブデータの活用・分析

札幌市 南1条通社会実験

ETC2.0プローブデータを活用し、当該区間・周辺地域を通行する車両の旅行速度が低下していないかを分析

■実験区間および周辺における混雑状況（実験前・中における区間別旅行速度の変化）

実験期間中は南1条通（西2・3丁目）を片側1車線に削減し、歩行者滞在空間等を創出。その結果、平日は実験区間および周辺道路で大きな旅行速度の低下は見られなかった。また、休日は、実験区間に接続する西3丁目線等で旅行速度の低下が見られたものの、周辺道路での大きな旅行速度の低下は見られなかった。



出典: 札幌開発建設部

○当該区間を通行する車両や歩行者の安全性が確保されている状況を分析する

【視点】:交通安全

「②車両挙動、ヒヤリハット」

●留意点・課題

- ✓ 当該区間を通行する車両に急挙動が発生していないか、当該区間を通行するドライバー・自転車利用者・歩行者にヒヤリハットが発生していないかを分析する。

●解決策、具体的手法

- ✓ ETC2.0プローブデータから、自動車の車両挙動を分析する。
- ✓ ドライバー・自転車利用者・歩行者を対象にアンケート調査を実施することで、ヒヤリハットの有無を把握する。

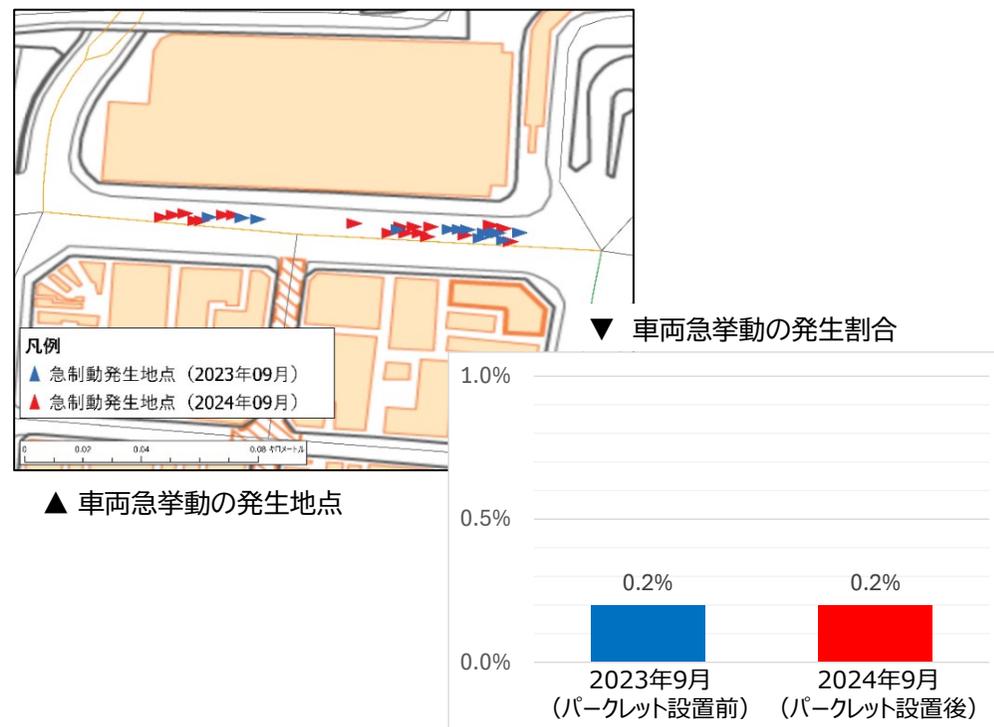
●活用イメージ

- ✓ 車両や歩行者の通行に問題ないことを示すことで、今後の継続実施や本格実施に向けた庁内・地域・関係者(警察・民間事業者等)との合意形成等に活用する。

【解決策、具体的手法】:ETC2.0プローブデータの活用・分析

沼津市OPEN NUMAZU

ETC2.0プローブデータを活用し、当該区間を通行する車両に、急挙動が発生していないかを分析



○来訪者等の満足度が向上しているか、滞留者数、滞在時間、新たな属性の来訪が増加しているかを分析する

【視点】:賑わい

「③利用者満足度、滞留者数、滞在時間、来訪者属性」

●留意点・課題

- ✓ 柔軟な利活用により、来訪者等の満足度が向上しているか、滞留者数、滞在時間、新たな属性の来訪が増加しているかを分析する。

●解決策、具体的手法

- ✓ 来訪者等へのアンケート調査を実施し、利用者満足度・来訪者属性を分析する。
- ✓ 交通量調査、人流ビッグデータ、カメラ画像から、滞留者数、滞在時間の増加状況を分析する。

●活用イメージ

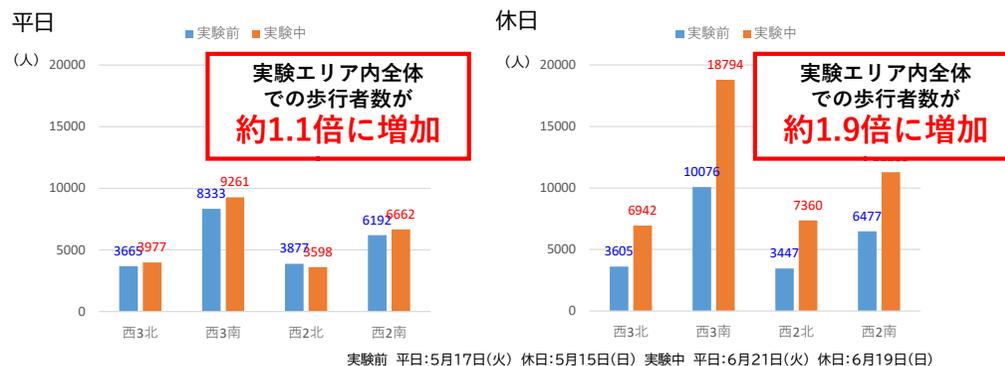
- ✓ 滞留者数、滞在時間の増加状況等を示すことで、今後の継続実施や本格実施に向けた庁内・地域・関係者（民間事業者等）との合意形成等に活用する。

【解決策、具体的手法】:交通量調査・ビッグデータ

札幌市 南1条通社会実験

交通量調査から当該区間の滞留者数の増加状況を分析

実験区間における歩行者数 ※7時～20時の合計歩行者交通量



出典:札幌開発建設部

○空間の快適性、居心地の良さに対する満足度が向上しているかを分析する

【視点】: 空間形成

「④空間の快適性、居心地の良さに対する満足度」

●留意点・課題

- ✓ 柔軟な利活用により、空間の快適性、居心地の良さに対する満足度が向上しているか分析する。

●解決策、具体的手法

- ✓ 来訪者等へのアンケート調査を実施し、空間の快適性、居心地の良さに対する満足度を分析する。

●活用イメージ

- ✓ 空間の快適性、居心地の良さに対する満足度等を示すことで、今後の継続実施や本格実施に向けた庁内・地域・関係者(民間事業者等)との合意形成等に活用する。

【解決策、具体的手法】: アンケート調査

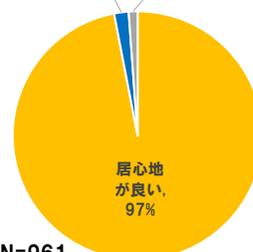
札幌市 さっぽろシャワー通り

アンケート調査から空間の快適性、居心地の良さに対する満足度を分析

■さっぽろシャワー通りを利用している方々に行ったアンケート調査結果

**97%が
居心地が良い**

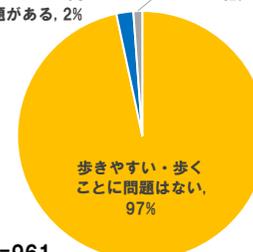
居心地は良くない, 2% わからない・その他, 1%



N=961
利用者アンケートより

**97%が
歩きやすい**

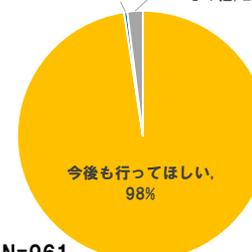
歩きづらい・歩くことに問題がある, 2% わからない・その他, 1%



N=961
利用者アンケートより

**98%が
今後も行ってほしい**

もう行ってほしくない, 0% わからない・その他, 2%



N=961
利用者アンケートより

【道路上出店日におけるさっぽろシャワー通り利用者アンケート結果(一例)】

▶社会人・男性

・キッチンカーがあってよい。この取り組みをもっとやった方がよい。

▶社会人・女性

・冬期以外はこの取り組みをやってほしい。キッチンカーは歩く邪魔にならなくてよい。

▶学生・男性

・居心地が良い。キッチンカーがあっても歩きづらさに問題は感じない。

出典: 札幌開発建設部

○来店者数の変化や経済効果が生じているかを分析する

【視点】:賑わい

「⑤来店者数、来訪者属性、小売販売額、営業への効果・影響」

●留意点・課題

- ✓ 新たな属性の来訪、来店者数、小売販売額が増加しているかを分析する。

●解決策、具体的手法

- ✓ 来訪者等へのアンケート調査を実施し、来訪者属性を分析する。
- ✓ 店舗へのアンケート調査やクレジットカードデータから新たな属性の来訪、来店者数、小売販売額、営業への効果・影響を分析する。

●活用イメージ

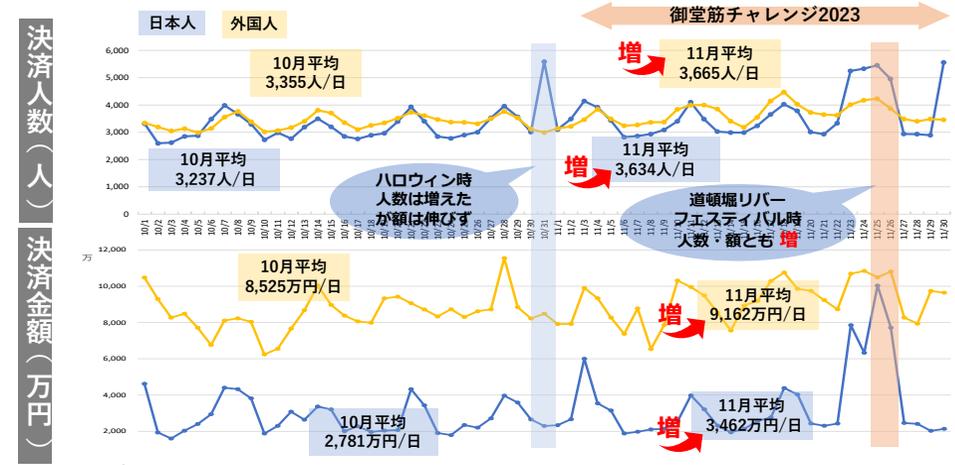
- ✓ 来訪者等の属性や経済効果を示すことで、今後の継続実施や本格実施に向けた庁内・地域・関係者(民間事業者等)との合意形成等に活用する。

【解決策、具体的手法】:アンケート・クレジットカードデータ

大阪市 御堂筋 社会実験

クレジットカードデータから当該地域の経済効果を分析

▼期間中のエリア内での消費(クレジットカード決済)が拡大 図 エリア内のクレジットカード決済状況の変化



➤ 回遊性創出の方向性

- ✓ 万博時の取組として、より地域と連携した効果的な取組を実施しつつ、今後のエリアのあり方を引き続き検討する。

出典:大阪市

○荷捌き車両の効率化、荷捌き所要時間の減少等を分析する。

【視点】物流

「⑥荷捌き車両台数、所要時間」

●留意点・課題

- ✓ 荷捌き車両台数・所要時間など、時間帯別の使い分けによる効果等を把握する。

●解決策、具体的手法

- ✓ 物流事業者等を対象としたアンケート・ヒアリング調査、駐停車車両調査から、荷捌き車両の効率化、荷捌き所要時間の減少等を把握する。

●活用イメージ

- ✓ 今後の継続実施や本格実施に向けた庁内・地域・関係者（警察・民間事業者等）との合意形成等に活用する。

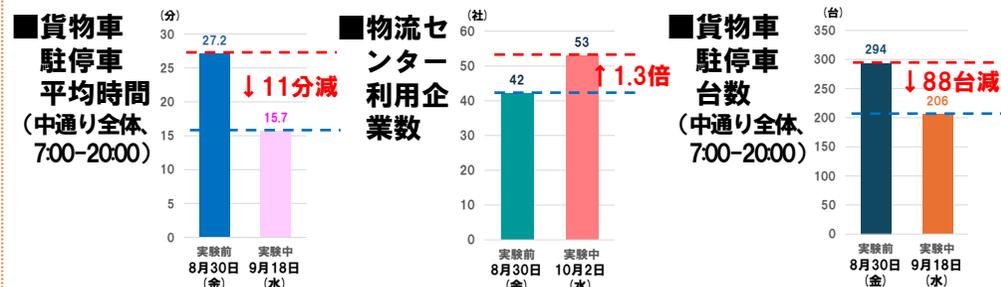
【解決策、具体的手法】：駐停車車両調査・ヒアリング

札幌市 南1西2・3中通り

・駐停車車両調査、ヒアリング調査から、荷捌き車両の効率化、荷捌き所要時間の減少等を分析

荷さばき時間短縮による効率化

- ・沿道商業施設の館内配送事業者との連携などにより、**中通りの貨物車1台当たりの駐停車時間は約11分短縮**。
- ・沿道商業施設の各店舗への個別配送から都心部東側の物流センターへ集約しまとめて配送する形式を促進（**利用企業数は実験前と比べて1.3倍**）。**中通り全体の貨物車の駐停車は88台減少**。貨物車の駐停車時間・台数は減ったが、**効率的な配送により実験前と同等量を配送**。



【沿道商業施設のヒアリング結果（一例）】

- ・館内配送、物流センター活用を取組を強化した結果、実験前よりも中通りの駐停車時間や台数は減ったが効率的な配送により実験前と同等量を配送でき、特に問題はなかった。

出典：札幌開発建設部

3. 議論のポイント(効果計測の記載方針)

○評価指標設定の考え方

- ・多様なニーズに応える道路ガイドラインで設定されている評価の視点と代表的な評価指標の例を活用する方向性でよいか
- ・様々なステークホルダー(説明の対象)に応じて、説明の視点、指標を設定する方向でよいか
- ・ガイドラインに示す説明の対象、視点、指標は妥当であるか。

○各評価方法

- ・紹介する評価内容や評価方法は妥当であるか。