

道路空間における新たな賑わい創出に向けた実証実験について

～居心地が良く歩きたくなる都心まちづくりの推進～

札幌市 まちづくり政策局 都心まちづくり推進室

1 はじめに

札幌市では、都心のまちづくりの指針である「第2次都心まちづくり計画」におきまして、歩行者優先の交通環境の形成を掲げており、公共交通の利便性向上や歩きたくなるまちの実現に向けて取り組んでいます。また、国土交通省では、「歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）制度」を創設するなど、賑わいのある道路空間の構築に向けて積極的に施策を展開しています。

こうした中、地元商店街や札幌市等の関係機関で構成する「札幌都心交通研究会」が主体となって、令和4年6月に道路空間における賑わいの創出や交通課題の解消を目的とした実証実験を実施しました。本稿では、実証実験の取組内容や得られた成果等をご紹介します。

2 大通地区の概要

大通地区は、第2次都心まちづくり計画において、路面の魅力の再生と中心商業地としての歴史・伝統の活用による活性化を図る「都心商業エリア」に位置付けられています。

とりわけ実験対象とした南1条通につきましては、エリアの顔の「Tゾーン」を構成し、沿道には大型商業施設や個店（飲食店等）が立地する、賑わいの創出が期待されている通りです。（図1）

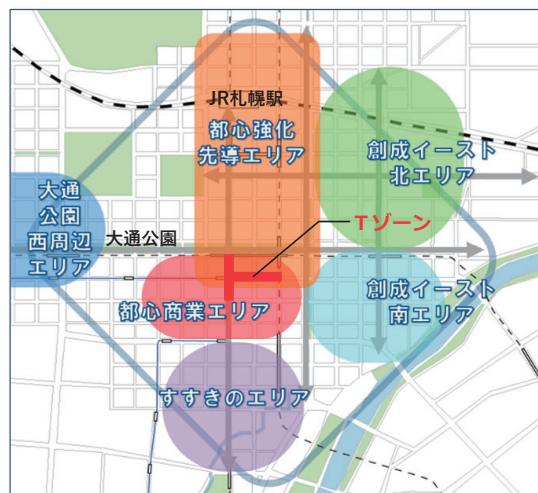


図1 都心商業エリアの顔「Tゾーン」

3 現状と課題

現在、実験対象の南1条通では、以下の課題があります。

- ① 歩道上では、昼間に沿道施設を利用し通行する人は多いものの、休憩し、くつろぐ人が少ないなど、道路空間における賑わいの創出が課題となっています。（写真1）
- ② 車道上では、第1車線が駐車車両で埋まっているため、道路交通機能が低下しています。（写真2）
- ③ 駐車車両が多いことによって自転車の車道走行が困難なことから、自転車の歩道走行が常態化しています。そのため、沿道施設利用の歩行者と自転車が輻輳し、歩行者の安全性が低下しており、自転車の通行空間の確保が課題となっています。（写真3）



写真1 賑わい・滞在空間の不足



写真2 路上駐車状況



写真3 自転車の歩道走行

4 実証実験の概要

(1) 目的

路上駐車等の交通課題の解消や道路空間における新たな賑わいの創出に向けて、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の検証を目的として実施しました。

(2) 開催期間、場所

- ① 開催期間
令和4年6月17日(金)～30日(木)
- ② 場所
南1条通(南1条西2丁目、3丁目)

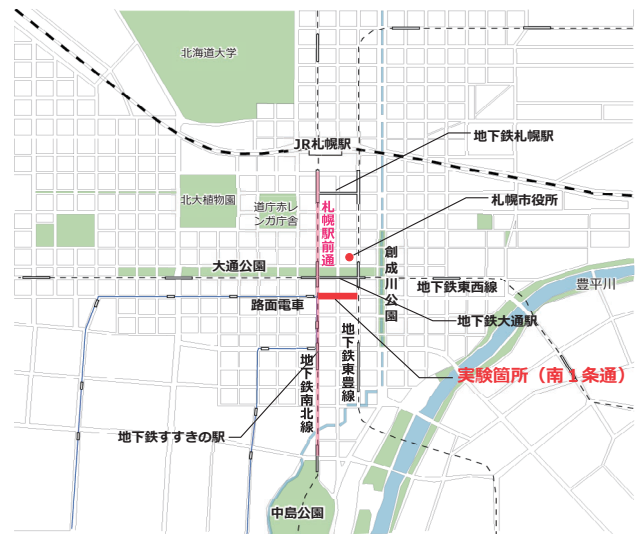


図2 実験箇所(南1条通)

(3) 実施主体

本実証実験は、産学官で構成している「札幌都心交通研究会 道路空間利活用部会」が主体となって実施しました。

【構成員】	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
【事務局】	札幌大通まちづくり株式会社
【オブザーバー】	北海道開発局、北海道運輸局、北海道警察、札幌市

(4) 実験内容

今回の実証実験では、「わざわざ」まちに出て、「ざわざわ」することをコンセプトに「さっぽろわざわざわストリート」と題して、以下の取組を実施しました。(図3)

① 道路空間の再構築

- ・片側2車線を1車線に規制し、歩道上や車道上に歩行者滞在空間を整備(図4)
- ・沿道の景観に合わせ、人工芝や木材などを使用して滞在空間を整備(写真4)



図3 実証実験ホームページ



写真4 滞在空間の様子

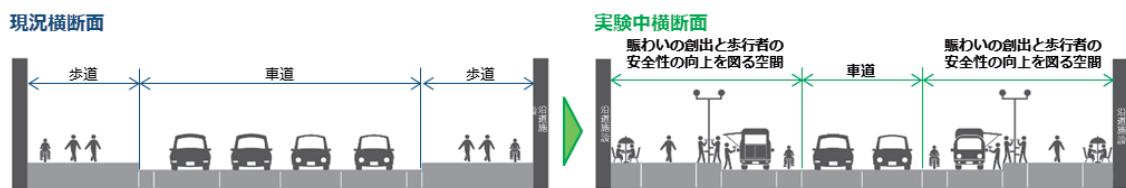


図4 横断面(現況・実験中)

② 沿道店舗等との連携による販わい創出

- ・沿道店舗や高校生、近隣自治体等との連携による物販、展示やキッチンカーの出店等により販わいを創出(写真5、6)

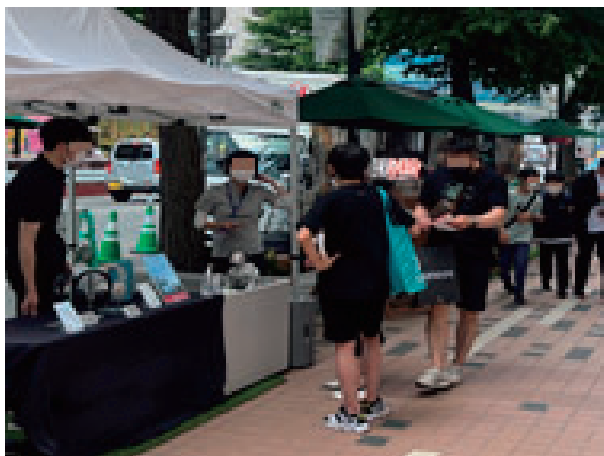


写真5 沿道店舗との連携



写真6 キッチンカーの出店

③ 道路空間のタイムシェア

- ・歩行者が滞在する賑わい空間は、歩行者が少ない朝の時間帯は荷さばき作業の荷物一時置き場に活用（写真7、8）

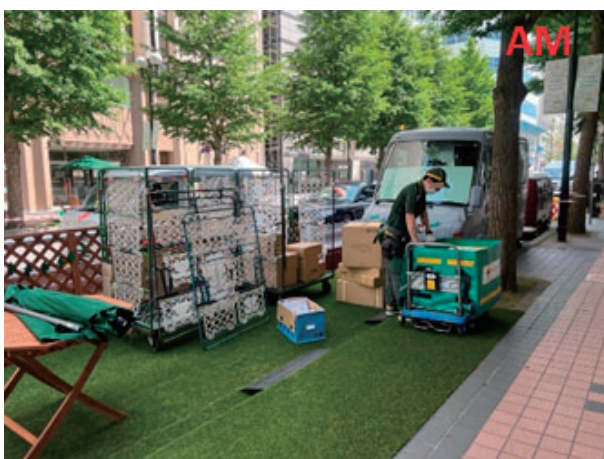


写真7 荷捌きの荷物置き場として使用（午前）



写真8 滞在・賑わい空間として使用（午後）

④ 歩行者及び自転車の安全対策

- ・矢羽根型路面表示による自転車走行空間を整備（写真9）
- ・歩道では自転車押し歩きの啓発を実施（写真10）
- ・車道向きシェアサイクルポートの設置により自転車の車道走行を促進（写真11）



写真9 矢羽根型路面標示の設置



写真10 自転車の押し歩きの啓発



写真 11 車道向きシェアサイクルポート

5 実施結果

(1) 効果

- ① 歩行者交通量が約 1.5 倍に増加し、賑わいが創出されました。(図 5)
- ② 当該路線における路上駐車台数が減少しました。(図 6・左側)
- ③ 道路空間を荷さばきスペースや賑わい空間等を時間帯で使い分けることにより、賑わいが創出され配送作業が効率化されました。
- ④ 自転車利用ルールの啓発により自転車の車道走行率が増加し、歩行者の安全性が向上しました。(図 7)

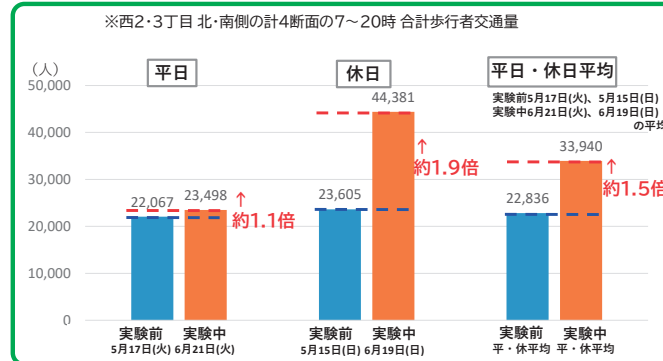


図 5 歩行者交通量 (平日・休日)

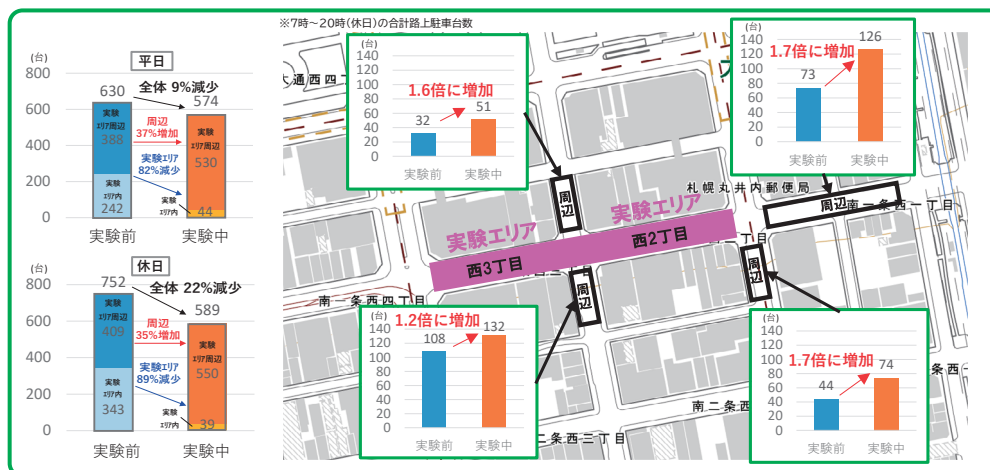


図 6 実験エリア及び周辺の路上駐車台数 (平日・休日)

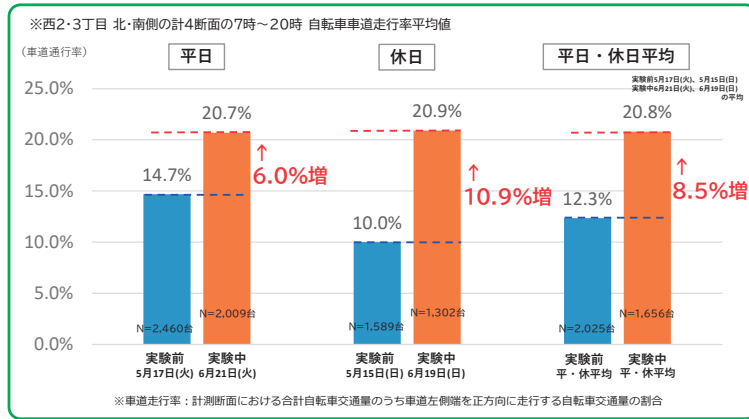


図7 自転車の車道走行率

(2) 課題

- ① 車線を削減したことによって、特定の方向において朝の通勤時間帯を中心に一時的な渋滞が発生しました。(図8)
- ② 実験エリアの周辺において路上駐車が増加しました。(図6・右側)
- ③ 恒常的に賑わいづくりを担う主体やそのための費用の確保も含めた持続可能な仕組みを構築していく必要があります。

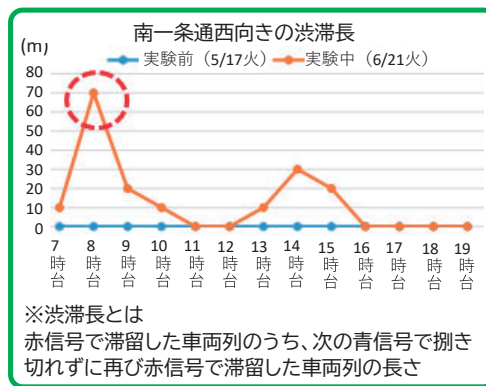


図8 西向きの渋滞長

6 おわりに

今回の実証実験では、道路空間における賑わい創出や空間の有効活用、歩行者の安全性向上などの一定の効果が確認できました。その一方、一時的な交通渋滞や運営管理体制の構築などの解決すべき課題も認識しました。今後は、実験で得られた知見を踏まえ、沿道事業者や運輸事業者、関係行政機関等が連携して、賑わい創出や交通課題解消に向けて検討を継続するとともに、都心全体の交通や道路空間の状況も踏まえて、「居心地が良く歩きたくなる都心まちづくり」を推進してまいります。