

社会実験「佐賀駅南テラスチャレンジ」 について

= 実験の風景を日常の風景へ 佐賀県の挑戦 =

佐賀県県土整備部 まちづくり課

1. はじめに

佐賀県は東は福岡県、西は長崎県に接した北部九州の県です。北は風光明媚な玄界灘、南は広大な干潟を擁した有明海という、趣の異なる二つの海に面しており、内陸部は1000m級のなだらかな脊振山系や天山山系の山々が、その裾野には肥沃な平野が広がっています。面積は約2,400平方キロメートル、10市10町で構成され、県土全体にまんべんなく約83万の人口が暮らしています。

幕末の肥前佐賀藩は世界を見据えて稀代の人材を育てるとともに、蒸気船の建造や鉄製大砲の鑄造といった「ものづくり」の力を高め、日本の産業革命を先導しました。明治政府においても、2度の内閣総理大臣を経験し、早稲田大学の創設者である大隈重信をはじめ、札幌市の建設に関わり「北海道開拓の父」として知られる島義勇や、日本赤十字社の創始者である佐野常民といった佐賀藩出身者が外交、司法、教育など幅広い分野で新しい時代の制度設計を担い、「薩長土肥」の一角として日本の近代化に大きく貢献しました。

佐賀県では、元からある「本物」の地域資源に再び光を当て、新しい人の流れや時代に合った社会を創り出ししていく「さが創生」と、デザインの力でひとの暮らしやまちを心地よく豊かなものとしていく「さがデザイン」の視点を広く施策に取り入れ、「人を大切に、世界に誇れる佐賀づくり」を県政の基本理念として様々な施策に取り組んでいます。

そうした中、本稿で取り上げる佐賀市は、約23万の人口をもつ佐賀県の県都であり、令和6年に開催される「SAGA2024 国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会」に向けて、約8400席を有する九州最大規模のSAGAアリーナを中心としたSAGA



【図 01】佐賀県の位置図



【写真 01】SAGA サンライズパーク (R5.5 オープン)

サンライズパークが令和5年5月にオープンし、佐賀駅前交流広場や高架下の商業施設（サガハツ）、周辺道路のリニューアルといった駅周辺の施設整備も進められており、今、駅からSAGA サンライズパークへと大きな人の流れが生まれ、まちの姿が大きく変わっている地域です。



【写真 02】 佐賀駅前交流広場
(R4.11 オープン)



【写真 03】 サガハツ
(佐賀駅高架下の商業施設：R5.4 オープン)

2. 社会実験の背景と目的

佐賀県は「歩こう。佐賀県。」というキャッチフレーズを掲げ、徒歩や自転車、公共交通など、マイカー以外の移動手段を暮らしの中に積極的に取り入れる、歩くライフスタイルを推進しています。また、佐賀県とともに佐賀市も国が募集するウォークブル推進都市に賛同をしており、県・市で連携して、歩いて楽しいまちづくりの取り組みを進めているところです。佐賀市の市街地においては、佐賀駅を中心として北にあるSAGA サンライズパークから、南の佐賀城公園まで続く道路をまちの背骨である南北軸と位置付け、ハード・ソフトの両面から様々な事業を展開しています。

今回、社会実験を行った区間は佐賀駅の南側にある4車線道路（路線名：主要地方道佐賀停車場線（県管理道路）約220mの区間）であり、SAGA サンライズパークを中心とするスポーツ・文化の活動拠点エリアや佐賀駅周辺で生まれた人の流れを、佐賀駅の南側に位置する中心市街地活性化エリア、佐賀城公園のある歴史・文化・芸術の拠点エリアへと導くための一番最初の起点となる重要な場所です。

佐賀市が、タクシープールやロータリーがあり自動車中心だった佐賀駅南の駅前空間を人が集うイベント広場（佐賀駅前交流広場）として改修・整備することと併せて、佐賀県では、そのすぐ南側に位置する県管理の4車線道路について幅員の再構成を行い、車線数

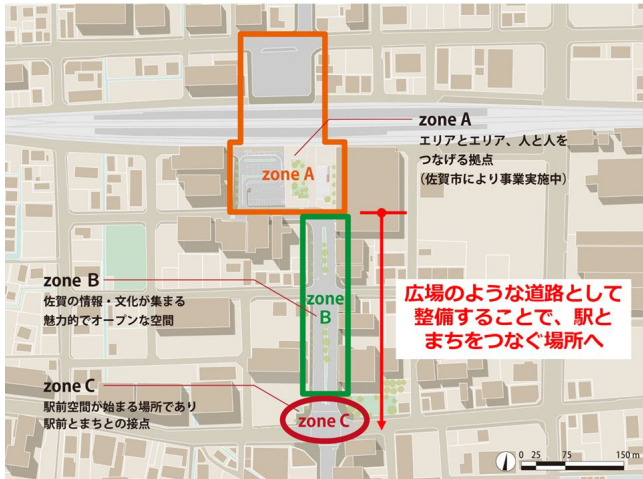


【図 02】 佐賀市の南北軸
(出典：佐賀市 HP「まちづくりに関する昨今の取組状況」)

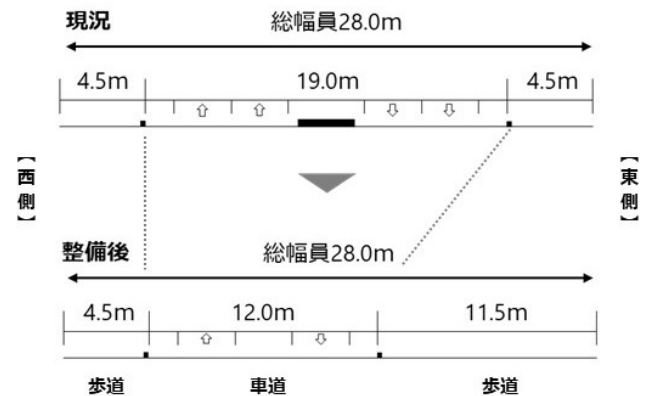


【写真 04】 整備前の佐賀停車場線（駅から南を見た方向）

を4車線から2車線に減らし、歩道を4.5mから11.5mに広げることで、佐賀駅前交流広場と一体的に活用できる広場のような道路空間を整備することとしました。



【図03】佐賀駅南整備のゾーニング図



【図04】道路幅員の再構成

道路幅員の再構成を行うにあたり、佐賀県として検証すべき以下の2つの課題がありました。

- ・4車線から2車線に車線を減少させた場合に、道路交通上の問題は発生しないか
- ・幅広歩道を整備した場合に、人々の滞留や店舗出店といった活用ニーズはあるか

これらの課題を検証するために、実際に4車線の道路を2車線に減らし、そこにできる道路上の空間や沿道の建物の軒先を活用して、居心地がよく、歩きたくなる道路空間をつくるための社会実験として実施したのが、本稿で取り上げる「佐賀駅南テラスチャレンジ」です。



【図05】社会実験広報チラシ

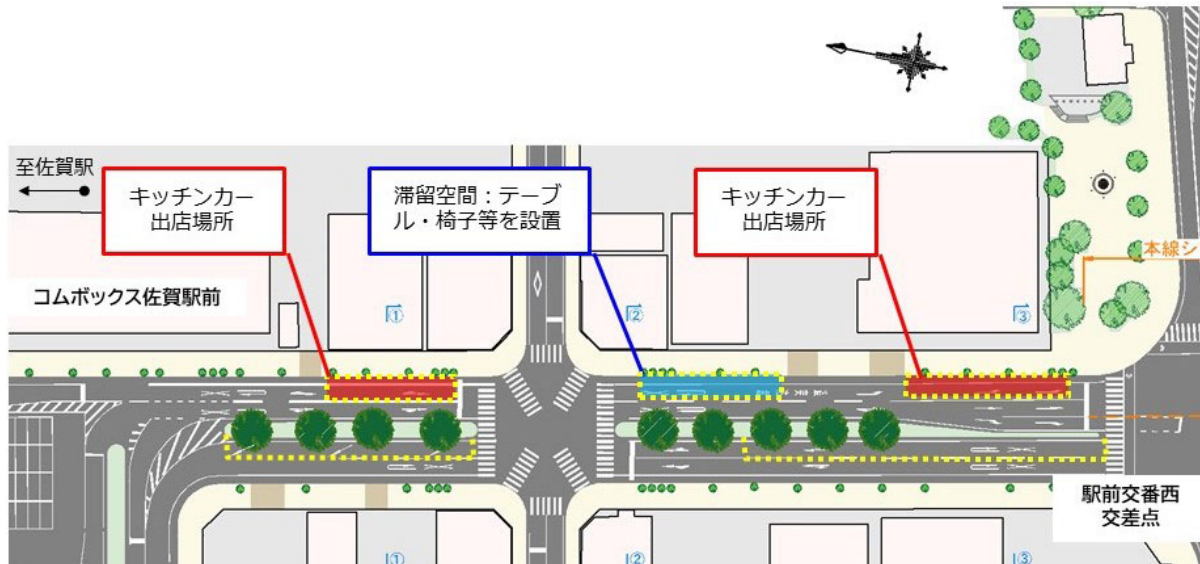


【写真05】社会実験実施状況（俯瞰）

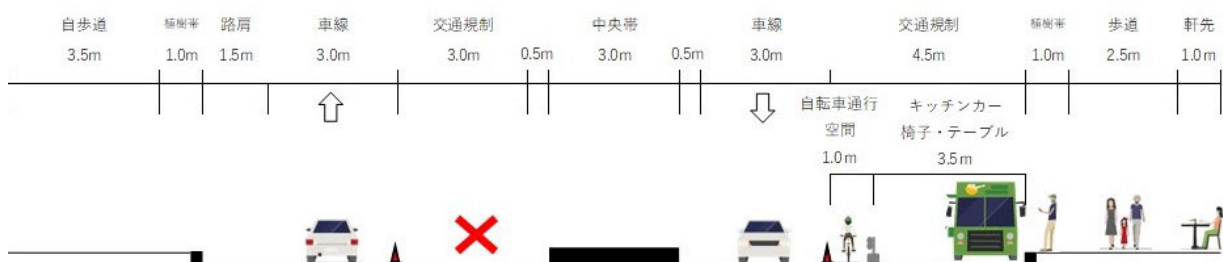
3. 社会実験の実施内容

社会実験「佐賀駅南テラスチャレンジ」は佐賀県が実施主体となり、令和3年10月20日～10月31日までの12日間（時間帯 7:00～21:00）にわたり実施しました。

実施した内容は、片側1車線の交通規制（4車線→2車線）、道路上へのキッチンカー出店・滞留空間設置、軒先（1m）への仮設店舗出店及び自転車通行に関する安全対策です。



【図 06】 社会実験中の平面図



【図 07】 社会実験中の横断面図

社会実験の実施にあたり、ポイントとなったのは以下の3点でした。

(1) 警察との協議・調整

社会実験の実施にあたり、道路使用許可申請を行う中で、交通管理者である佐賀県警察との協議・調整を行いました。

警察からは交通安全の観点から、①道路上に人が滞留する空間をつくる場合の車両突入対策と、②仮設店舗出店により狭くなる歩道内を自転車が走らないようにするための安全対策が必要との意見があり、対応策として、①キッチンカー及び滞留空間を囲む仮設ガードレールを設置し交通誘導員を配置、②車道に自転車の通行空間をつくり、歩道内には注意喚起看板の設置と押し歩きの呼びかけを行う監視員をつけることとしました。また、実験区間が自転車通行可の歩道であったため、警察との協議のうえで実験中は規制標識が見えないように袋掛けを行い、自転車通行可の規制を解除することとしました。

このように、道路の現道部分を使って社会実験を行う際には、交通安全対策の調整に時間を要したり、当初想定していなかった対策が必要となる場合があることから、社会実験の企画段階から十分な時間的余裕をもって警察との協議・調整を行うことが重要だと感じています。



【写真 06】仮設ガードレールと交通誘導員



【写真 07】自転車に対する注意喚起

(2) 職員直営による社会実験運営

当初、社会実験は業務委託による実施を想定していましたが、実験期間を 12 日間と長めに設定したことから委託費用の見積額が高額となってしまったこと、また、新型コロナウイルスの感染拡大により、直前まで社会実験が実施できるかどうか不透明であったことから、社会実験の運営を県まちづくり課の職員による直営で行うこととしました。

特に、滞留空間についてはホームセンターで必要な資材を購入し、地元の大学生や佐賀市の職員を巻き込んで、自分たちでテーブルや棚をつくる DIY ワークショップを実施し、空間を整えました。実践してみて感じたことですが、仮設の滞留空間を作る社会実験においては、安価かつ参加者みんなで楽しめるこの手法はかなりおすすめです。

この他、直営で実施した実験運営に関する主な業務の内容を以下に示します。

- ・ 仮設店舗出店者の公募、出店の時間帯や場所の調整
- ・ 滞留空間の設営と撤収、清掃作業（実験期間中、毎日実施）
- ・ 実験期間中の定期的な巡視（実験期間中、毎日実施）
- ・ アンケート調査の実施（QR コードの配布と回答依頼）
- ・ キッチンカーの出店誘導（仮設ガードレール内への搬入）



【写真 08】DIY ワークショップの様子 (1)



【写真 09】DIY ワークショップの様子 (2)

(3) 課題検証のための調査業務

社会実験の結果を検証するため、実験区間及びその周辺交差点について、実験期間中と実験期間外それぞれ、平日・休日の自動車・歩行者交通量及び渋滞長の調査を行いました。また、滞留空間等の利用

者・沿線ビルのテナント及びキッチンカー等の仮設店舗出店者に対して、Web フォームによるアンケート調査を行いました。

社会実験は検証すべき課題があって実施することが一般的ですので、検証する定量的・定性的な指標を設定したうえで、それに応じた調査や検証の業務を最初から計画しておくことが重要だと思います。

4. 実験結果と気づき

(1) 交通量調査について

交通調査の結果としては、交通規制を行った実験期間中とそれ以外の期間について比較すると、平日・休日のどちらも 4000 台程度（12 時間調査）と自動車交通量に大きな変化はなく、また、渋滞長についても特筆すべき変化はありませんでした。このことから、車線を 4 車線から 2 車線に減らしても、実験区間及び周辺地域での自動車交通に影響は無いということが確認できました。

一方で、この区間は 1 日あたり 500 台以上の自転車交通量がある場所であり、押し歩きの呼びかけに 대응せずに歩道内を走行する車両が一定数存在したこと、歩行者や仮設店舗に並ぶ人の列との交錯が懸念される状況であったことから、道路整備を実施する際に自転車の通行空間を設けるなど、歩行者と自転車を分離するための対策が必要となることが実験により検証されました。



【写真 10】 交通規制中の車道状況



【写真 11】 歩道の混雑状況

(2) 道路活用調査（アンケート）について

実験期間中に収集したアンケートを集計したところ有効回答数は 367 で、その 8 割の方から実験を評価する回答をいただき、自由記述の中でも「すごく楽しかった」「今後も続けてほしい」といった声をいただきました。また、実験期間中の交通規制に対して目立った苦情もなかったことから、佐賀県としては、今回の社会実験については好評価をいただいたものと考えています。

また、軒先や道路上に出店した事業者に対して実施したヒアリング調査においても、ほとんどの事業者から継続して出店したいとの意向を確認でき、佐賀駅南で幅広歩道を整備した場合に、滞留や出店といった道路活用のニーズがあることを検証することができました。

《アンケート結果の詳細は以下の URL をご覧ください》

https://www.pref.saga.lg.jp/kiji00389964/3_89964_268813_up_3ulra25s.pdf

(3) 実験を通して得た気づき

今回の実験運営を通して、上記の検証結果の他に様々な気づきを得ることができました。その中の主なものを紹介します。

●社会実験の期間はなるべく長く設定すべき。

今回、道路上に滞留空間としてのテラス席を設置しましたが、最初の1週間は、物珍しそうに眺めながら通り過ぎる人ばかりで、ほとんど座る人がいませんでした。2週目に入ったぐらいから、ランチや犬の散歩ついでに座る人や親子連れが増えてきて、最終的にオカリナの演奏をしたいと言う人が現れました。オカリナの演奏中、たまたまお散歩で通りかかった幼稚園児達が演奏にしばし耳を傾けるといふ微笑ましい風景も生まれ、まちなかの公共空間というのは、その場所を使いこなす市民の方々の手で成長していくんだということを実感することが出来ました。

通常と異なる空間に人がなじむには時間が必要で、今回の実験の場合は、イベント的に設置された仮設空間が、人々の認識の中で日常の空間に変わっていくのに1週間程度を要したものと思われます。仮に今回の実験期間を3日間程度で設定していたら、こうした変化を捉えることは難しかったでしょう。



【写真12】 実験期間中の滞留空間



【写真13】 オカリナを吹く男性

●公共空間の活用は行政側から営業を。

実験開始の1か月半前から、道路上に出店してもらおう事業者の公募を県のホームページでお知らせすることで開始しましたが、当初全く応募が無く、3回公募をやり直しました。応募が無かった原因としては、行政からの広報（県庁ホームページ）だけでは事業者への周知が行き届かなかったこと、営利目的で公共空間が活用できるというイメージを事業者が持っていないため、公募の趣旨が理解されなかったことにあると考えています。

3回目の公募では、県内の商工団体等に対して公募の案内を依頼するとともに、沿線の事業者やまちなかの事業者に対して、公募の趣旨説明を行いながら、出店の可否について感触を確かめていきました。今回は佐賀駅前という立地条件がよかったこともあり、行政側から公共空間を活用してまちの価値を高めていくというメッセージをきちんと発信すれば、応えていただける事業者が多かったと感じています。結果的に実験期間中で延べ24店舗の出店をいただきました。また、実際に道路上に店舗が出店している風景そのものの広報効果は抜群で、社会実験の期間中や実験が終わった後でも、キッチンカーを出店したいという問い合わせをしばしばいただきました。



【写真 14】キッチンカーの出店状況 (1)



【写真 15】キッチンカーの出店状況 (2)

5. おわりに (今後の展開)

社会実験から1年半あまりが経過し、佐賀駅南ではまさに今、道路幅員再構成の工事の真っ最中です。社会実験の中で、道路交通上の問題が無いこと、道路活用のニーズが検証できたことは、本事業を進めるうえでの大きな推進力になりました。

また、ここまで取組を進めてきて思うのは、社会実験という方法で、誰かの頭の中にある風景を現実のものとして見せることの効果の高さです。これまで幾度となく、庁内の関係課や有識者委員会、沿線のテナント等に対して事業や工事の説明を行ってきましたが、今回の事業が目指す姿をどんなに言葉やパースで説明するよりも、「佐賀駅南の社会実験のような空間」と言えば、瞬時に理解・納得いただけるということをかなりの頻度で経験しました。

先述したように、社会実験という検証すべき課題について焦点をあてるのが一般的ですが、課題の検証と同じぐらいに、現実として立ち上がる仮設の空間を様々な人に体験してもらい、共感したり、意見をいただいたりすることが、合意形成のプロセスとして重要だと感じました。この点を意識すると、実験と言えども空間そのものの質にはある程度こだわる必要があります。予算が許す範囲でカッコいい、居心地がよさそうな場所の作り方を工夫することが大事だと思います。

社会実験でいただいた様々なご意見を取り入れながら検討を行い、幅員の再構成により整備する11.5mの幅広歩道の中には、親子連れや友人同士でゆったりと座ることができるベンチを設置し、歩道内に沿線店舗からテラス席を張り出したり、屋台やキッチンカーといった仮設店舗を出店できるスペースを設けることとしました。



【図 08】 完成イメージパース（駅から南を見た方向）

現在、当該区間の整備を段階的に進めており、東側の幅広歩道（11.5m）については、SAGA2024 国スポ・全障スポが開催される令和6年秋頃までの完成を目指して工事を行っているところです。

また、歩道空間を活用するにあたり、当該区間について、佐賀県内で初となる歩行者利便増進道路（ほこみち）の路線指定を令和5年3月に行いました。今後、沿線の事業者等との対話や試行的な道路活用等の取組を通じて、占用特例を適用できる利便増進誘導区域について具体的な範囲の設定を行っていきたいと考えています。

社会実験「佐賀駅南テラスチャレンジ」は、これまで道路等のインフラ整備を通じて経験してきた業務とは全く異なる、初めてだらけのインフラ活用の業務であり、まさに佐賀県の土木部門にとってのチャレンジでした。様々な条件が重なったことで結果として県職員の直営による運営を行うこととなり、率直に言ってかなり苦勞が多い業務でしたが、直営でやったからこそ得ることが出来た経験や気づきは、本事業において道路の整備や活用を深く考えるために必要なプロセスだったと感じています。

東側の幅広歩道完成に向けた工事は着々と進んでおりますが、「ほこみち」を導入しての道路活用はこれからが本番です。佐賀県のチャレンジはこれからも続いていきます。