



報道機関各位

道路空間の再配分により、札幌都心部の賑わいが向上！**歩行者数は平均で1.5倍、自転車の車道走行率は平均で約1.7倍に増加**

令和4年6月17日（金）～6月30日（木）の間、札幌都心交通研究会が主体となり南一条通（札幌市中央区南1条西2丁目～3丁目）で道路空間を再配分し、新たな空間を道路に生み出す実証実験を実施しました。今回得られた知見をもとに、沿道の一番街商店街や運送事業者、関係行政機関等が引き続き連携し、周辺の交通状況等も踏まえながら、南一条通の在り方を検討してまいります。

※構成団体 一番街商店街振興組合、札幌地区トラック協会、札幌ハイヤー協会、札幌地区バス協会、北海道大学、札幌大通まちづくり（株）、北海道開発局、北海道運輸局、北海道警察、札幌市

取組内容

- 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、賑わい空間と荷さば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。

取組による効果

- 歩行者数は実験前に比べて平均で約1.5倍に増加
- 時間帯で使い分け、賑わいの創出や配達時間短縮など配送作業の効率化に寄与
- 自転車の車道走行率は実験前に比べて平均で約1.7倍に増加

明らかになった課題

- 車線の削減により、朝の通勤時間帯を中心に一時的な渋滞や周辺エリアの路上駐車が増加。
- 恒常的な賑わいづくりに向けた担い手や運営・維持管理等を含めた持続可能な仕組みが必要。

今後の方向性

- 今回の実験を通じて得られた上記の課題を踏まえ、沿道事業者や運送事業者、関係行政機関等が連携して交通課題の解決と賑わい創出に向けた検討を継続し、必要に応じて、調査・取組を実施。
- 周辺の中通等の活用等も視野に入れたエリア全体の荷さばきスペース、運用の検討が必要。
- 都心全体の交通や道路空間の状況も踏まえ、都心商業エリアの顔として、賑わいや憩いの魅力溢れる南一条通の在り方を検討。

実験開始時の報道発表資料は、以下のページをご覧ください。

<https://www.hkd.mlit.go.jp/sp/release/e1lg9o0000008jp9-att/e1lg9o00000096yd.pdf>



問合先	所 属	役職名	氏 名	電 話 番 号
実験内容	札幌都心交通研究会 道路空間利活用部会	事務局	はっとり しょうじ 服部 彰治 やまもと ともあき 山本 郁淳	011-211-1185（札幌大通まちづくり（株）） 011-801-1520（（株）ドーコン）
	札幌市まちづくり政策局 都心まちづくり課	課 長	いわた ともみち 岩田 朋道	011-211-2692（ダイヤルイン）
実験制度	北海道開発局札幌開発建設部都市圏道路計画課	課 長	こばやし まさる 小林 将	011-611-0216（ダイヤルイン）

2. 実証実験結果

効果①・歩行者数が約1.5倍に増え、賑わいが創出
 ・休日における路上駐車が約2割減少

実験前(実験期間の約1ヶ月前)と
 実験中任意の1日での比較

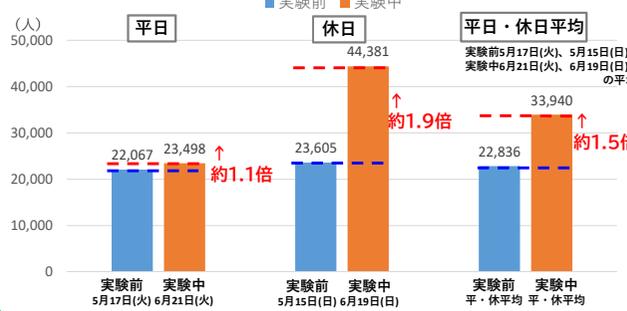


車線を削減し
 快適に滞在できる空間を創出

キッチンカーの来店により
 賑わいを創出

沿道店舗の来店により
 賑わいを創出

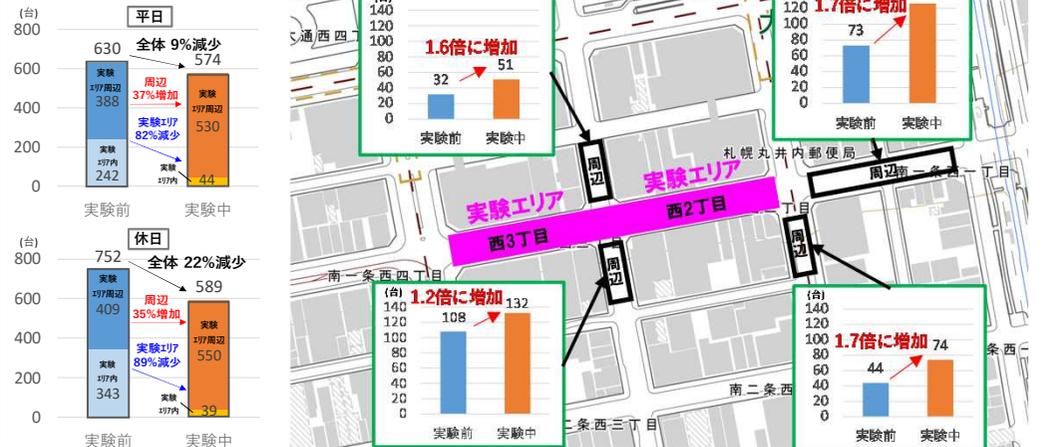
■歩行者交通量 ※西2・3丁目 北・南側の計4断面の7~20時 合計歩行者交通量



■渋滞発生状況



■路上駐車台数



■空間再配分に関するヒアリング結果(一例)

沿道店舗



実験中は、特に週末の歩行者が増えていて、**賑わいが創出されていた。**

効果②・荷さばきスペースや賑わい空間等を時間帯で使い分け
 賑わいの創出や配送作業の効率化に寄与



荷物の一時保管場所として活用



賑わい空間として活用



荷さばきスペースとして活用



賑わい空間として活用

■タイムシェア運用・荷捌き箇所図

 <店舗の営業時間内> 滞在空間
 <店舗の営業時間外> 荷物の一時保管場所
 <店舗の営業時間内> 滞在空間
 <店舗の営業時間外> 荷物の一時保管場所



■タイムシェアに関する運送事業者へのヒアリング結果(一例)

運送事業者A



本実験での取り組みにより、**エリア内の配達時間が短くなり、配送の品質向上につながる**と感じた。

2. 実証実験結果

効果③・自転車の車道走行率が約1.7倍に増加し、歩行者の安全性向上、自転車利用ルールの周知に寄与

実験前(実験期間の約1ヶ月前)と実験中任意の1日での比較



矢羽根型路面表示の整備



押し歩きの啓発

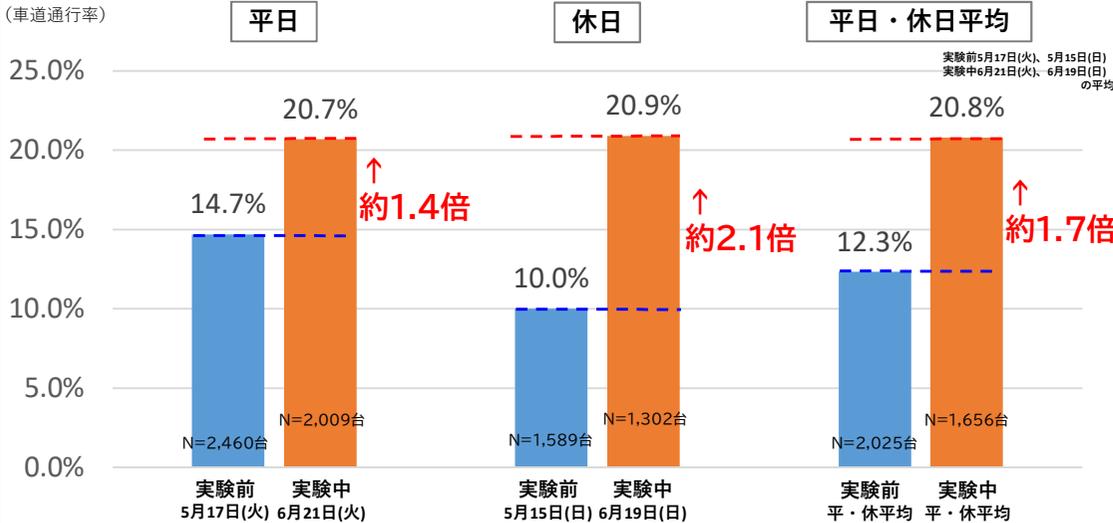


車道向きのシェアサイクルポートの設置

■自転車の車道走行率(日あたり比較)

※西2・3丁目 北・南側の計4断面の7時~20時 自転車車道走行率平均値

■実験前 ■実験中



※車道走行率：計測断面における合計自転車交通量のうち車道左側端を正方向に走行する自転車交通量の割合

■自転車の走行に関するヒアリング結果(一例)

沿道店舗



車道向きのシェアサイクルポートは、**車道走行促進のきっかけ**になったのではないかと。

実証実験のまとめ

○全体を通しての成果

- ・道路空間を再配分し、快適に滞在できる空間の整備や地域と連携し、賑わいを創出することで歩行者数が増加。
- ・荷さばきスペースや賑わい空間等を時間帯で使い分け賑わい空間の創出や配送作業が効率化。
- ・矢羽根型路面表示の整備や啓発等に伴い自転車の車道走行率が向上し、歩行者の安全性向上や自転車利用のルールが周知された。

○全体を通しての課題

- ・車線の削減により朝の通勤時間帯を中心に一時的な渋滞や周辺エリアの路上駐車が増加。
- ・恒常的な賑わいづくりに向けた担い手や運営・維持管理等を含めた持続可能な仕組みが必要。

○今後の方向性

- ・今回の実験を通じて得られた上記課題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交通課題の解決と賑わい創出に向けた検討を継続し必要に応じて調査取組を実施。
- ・周辺の中通等の活用等も視野に入れたエリア全体での荷さばきスペース、運用の検討が必要。
- ・都心全体の交通や道路空間の状況も踏まえ都心商業エリアの顔として、賑わいや憩いの魅力溢れる南一条通の在り方を検討。