

同時発表：札幌市

令和7年2月6日
札幌開発建設部

道路空間活用と荷さばき整序化等により札幌都心部の快適性が向上！

さっぽろシャワー通り来街者の97%が「居心地が良い」と評価！

南1西2・3中通りでは荷さばき車両の駐停車時間が減少！

令和6年6月下旬から10月上旬にかけて札幌都心交通研究会*が主体となり、さっぽろシャワー通りにおける道路空間活用、南1西2・3中通り（123歩通り）における荷さばき整序化を行う社会実験を実施しました。

さっぽろシャワー通りでは、来街者の97%が「居心地が良い」との評価が得られ、123歩通りでは荷さばき車両1台あたりの駐停車時間が平均11分減少しました。

今後は、沿道商業施設等が主体となった仕組みに移行し、地域のルール等を検討した上で、これらの取組の本格運用を目指します。

*構成団体 (株)札幌丸井三越、(株)パルコ、(一社)札幌地区トラック協会、北海道大学、北海道商科大学、札幌大通まちづくり(株) (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)

■実験名称

歩行者利便増進道路制度の機動的な運用や
エリア物流マネジメントによる都心部中通り魅力化に向けた社会実験

■実験概要

	社会実験① さっぽろシャワー通り	社会実験② 南1西2・3中通り（123歩通り）
実験期間	令和6年6月27日（木）～8月31日（土）	令和6年9月11日（水）～10月8日（火）
実験区間	南1条西3丁目～南2条西3丁目	大通西2丁目～南1条西2丁目 大通西3丁目～南1条西3丁目
実験概要	弾力的な道路占用の運用について試行し、歩行者中心の賑わい空間を創出しました。	荷さばき車両1台ごとの駐停車時間短縮に向けた取組を行うとともに、走行車両の速度を抑制する対策を試行し、安全に通行できる歩行空間を確保しました。
実験結果	<ul style="list-style-type: none"> 実験区間の利用者は、滞在空間の居心地、歩行しやすさに対して、97%が高い評価。また、98%が「今後も行ってほしい」と回答。 今後は、効果的な道路空間活用に向けて、沿道商業施設等が主体となった仕組みに移行し、地域のルール等を検討した上で、本取組の本格運用を目指します。 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物ドライバーの約7割が本実験による新たな荷さばき空間の運用方法を「支障なし」と回答。中通りを利用する歩行者の約9割が本実験を「継続してほしい」と回答。 今後は、荷さばき空間と歩行空間のタイムシェアリングの実施に向けて、沿道商業施設等や関係機関と路面標示、占用物件、運用・管理体制などの協議・調整を行い、本格運用を目指します。

※実験結果の詳細は、別紙を参照ください。

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 中通り活用・荷さばき効率化部会	事務局	はっとり 服部 彰治 やまもと 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	いせき 伊関 洋	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	さかい 酒井 聡すけ	011-611-0216（ダイヤルイン）

1. 社会実験の概要

【位置図】



【現状と課題】

道路空間に歩行者が快適に滞在できる環境が整っていない

貨物車両や一般車両の駐停車が多く発生

走行車両の速度が高く、安全に通行できる歩行空間が不足

写真① さっぽろシャワー通り



写真② 南1西2中通り



写真③ 南1西3中通り



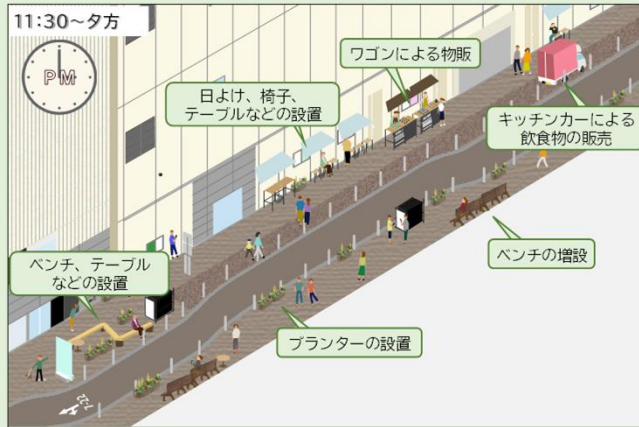
写真④ 南1西3中通り



【実験概要】

さっぽろシャワー通り

実験時 歩行者中心の空間として運用する時間帯における賑わい空間の創出



ヒトが滞在しやすい空間づくり

ベンチやテーブル、椅子、日よけなどを設置し、日常的に滞在しやすい空間を創出

ヒトが訪れやすい空間づくり

ワゴンやキッチンカーで飲食や物販を実施し、ヒトが訪れやすい空間を創出 (主に週末に実施)



南1西2・3中通り (123歩通り) ※

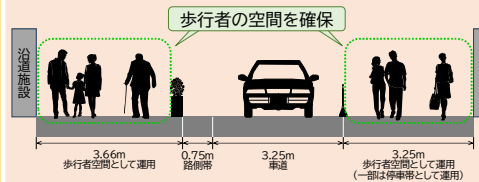
道路空間の運用を時間帯で変更

実験時 荷さばき中心時間帯と歩行者中心時間帯で道路空間の運用を変更し、歩行空間を確保

18:00~11:30: 荷さばき中心時間帯



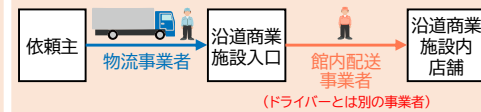
11:30~18:00: 歩行者中心時間帯



(これは南1西3中通りのイメージです)

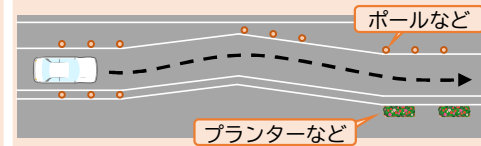
駐停車時間の短縮

実験時 沿道商業施設内における配送は別の事業者が対応し、ドライバーが施設に入らないため、駐停車時間を短縮



歩行空間の創出、走行車両の速度を抑制

実験時 スラロームを設置することなどにより、ハンドルを切る必要があるため速度を抑制



※ 今回の実験で南1西2・3中通りを「123歩通り」と命名し、右のロゴを作成し周知に活用



もっと、広く、歩きやすく、おもしろく。大通全体の魅力をアップするために、中通りは「123歩通り」に名を変えて、生まれ変わります。
(対象とする中通りは、「南1西2・3中通り」であり、住所を表現しています。また、「3歩通り」は、気軽に「散歩できる通り」との想いをこめています。)

2. 社会実験の結果

① さっぽろシャワー通り

ヒトが滞在しやすい空間づくり

- 既存ベンチを再配置するとともに、新たにオーニングや芝生、プランター、小型ベンチ（移動可能）を設置し、日常的に滞在しやすい空間を創出したことで、**多くの利用者が滞在**。
- 新たな滞在空間における**総滞在者数は1.7倍**、**平均滞在時間は1.3倍に増加**。



【実験中の利用状況】



【オーニング設置箇所の利用状況】

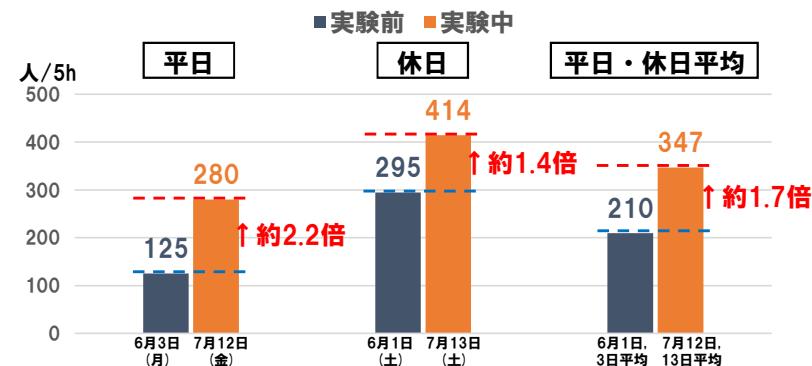


【芝生、プランター、小型ベンチ（移動可能）設置箇所の利用状況】

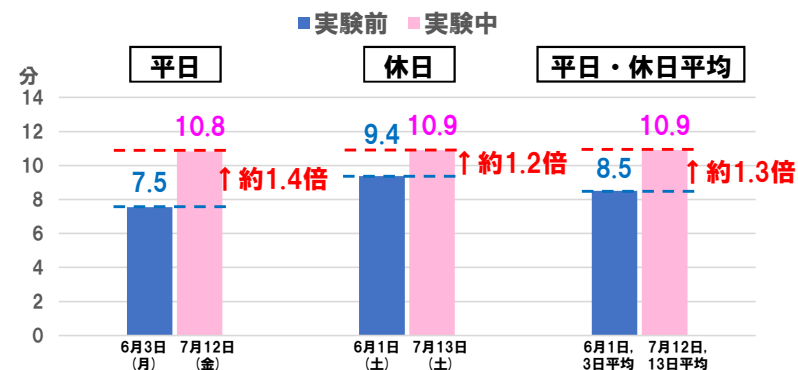


【実験前・実験中のベンチ配置】

■ベンチ総滞在者数の変化（12～17時の5時間合計）



■ベンチ利用平均滞在時間の変化（12～17時の5時間平均）



【出店無しの日常における利用者アンケート結果（一例）】

- ▶高齢者・女性
 - ・雰囲気がよくて感動している。
- ▶社会人・女性
 - ・日よけが沢山あるとよい。
- ▶学生・女性
 - ・人工芝が自然を感じられて居心地はととてもよい。
- ▶学生・男性
 - ・緑多めがよい。このような場所があると皆さん助かるのではないかと。

2. 社会実験の結果

① さっぽろシャワー通り

ヒトが訪れやすい空間づくり

- 沿道商業施設の店舗が道路上に出店（4日間）し、カレー、アイスクリーム、飲料品を販売。来街者は新たな滞在空間を活用し飲食しており賑わいが創出。
- 沿道商業施設の店舗以外ではキッチンカーが道路上に出店（2日間）し、軽食、飲料品を販売。来街者は新たな滞在空間を活用し飲食しており賑わいが創出。
- さっぽろシャワー通りの利用者は、滞在空間の居心地、歩行しやすさに対して、97%が高い評価。「今後も行ってほしい」の声が98%とニーズが高い。



【沿道商業施設の店舗による道路空間活用状況】

【出店者(沿道商業施設の店舗)のヒアリング結果(一例)】

- 親子連れで賑わった。一部店内への誘導ができた。
- 空間に魅力を感じて立ち寄っていただけ。
- 多くの方に楽しんでもらったことや、私達としても新たなチャレンジができたことはとても良い機会であった。



【キッチンカーの道路空間活用状況】

【出店者(キッチンカー)のヒアリング結果(一例)】

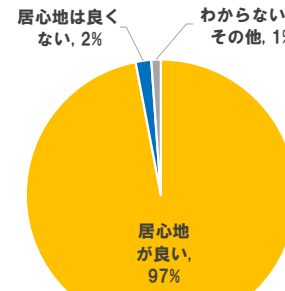
- 中通りにも関わらず、キッチンカーの存在に気付いて立ち寄ってくれた。
- 購入後に座って食べられる日よけ(オーニング)付きベンチは、お客様が満足されて利用しているようであった。

● 実験を通しての課題

- オーニングの設置・撤去等、日々の運用の負担軽減。
- 占用料が発生した場合に利益を見込みづらいため、収益確保に向けた周知・広報等の改善。

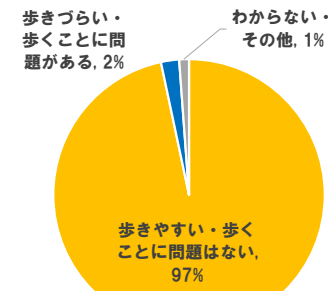
■ さっぽろシャワー通りを利用している方々に行ったアンケート調査結果

97%が
居心地が良い



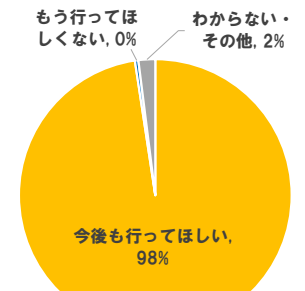
N=961
利用者アンケートより

97%が
歩きやすい



N=961
利用者アンケートより

98%が
今後も行ってほしい



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。

● 今後の方向性

- 今後は、効果的な道路空間活用に向けて、沿道商業施設等が主体となった仕組みに移行し、地域のルール等を検討した上で、本取組の本格運用を目指す。
- 上記知見を周辺の中通りの整備や仕組みづくりへ反映。

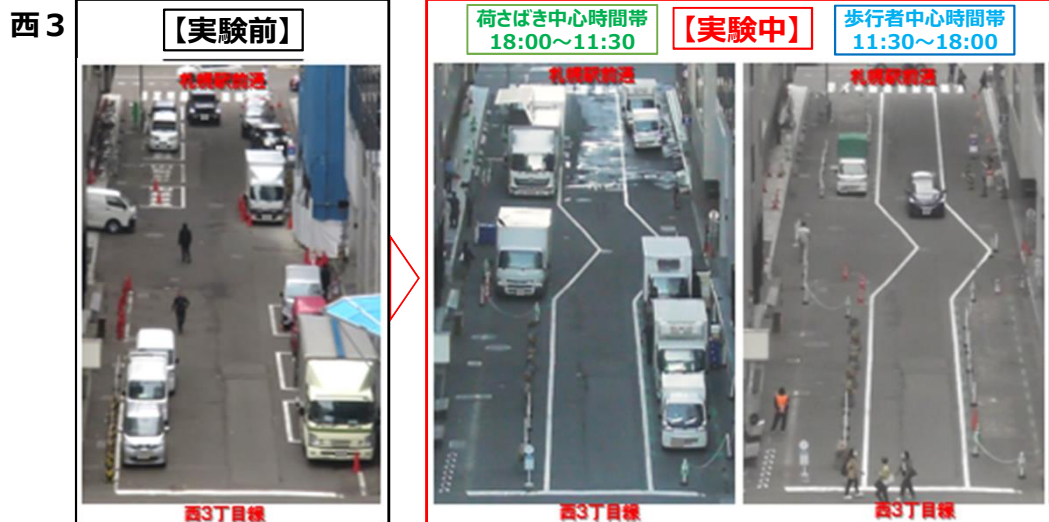
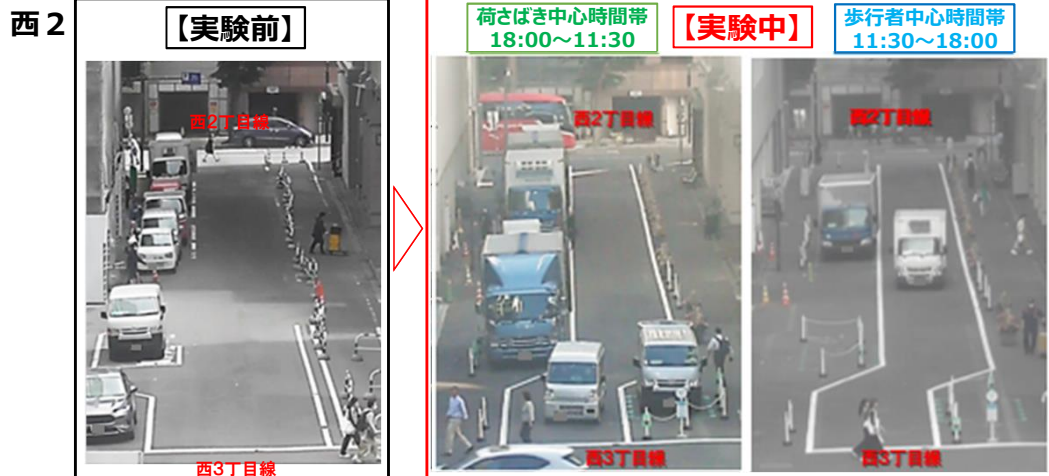
2. 社会実験の結果

②南1西2・3中通り（123歩通り）

道路空間の運用を時間帯で変更

- 荷さばき中心時間帯は、一般車の駐停車が著しく減少し、貨物車主体の荷さばき空間に変化。
- 歩行者中心時間帯は、歩行空間が拡大し、歩行者がスムーズに通行。

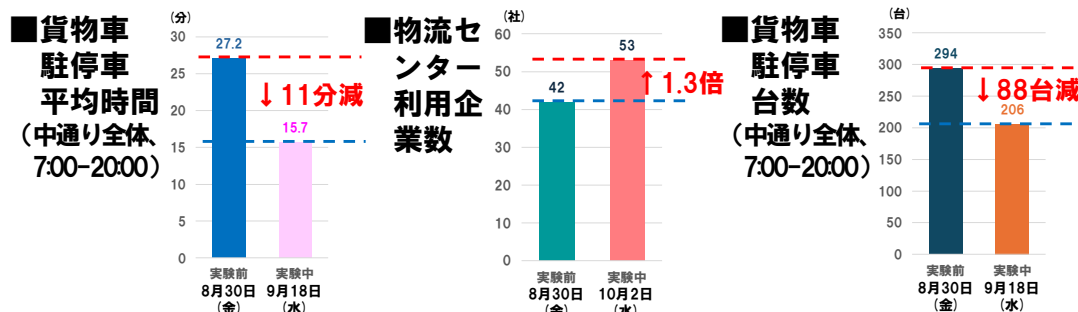
■実験前から実験中における道路空間の変化



駐停車時間の短縮

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。

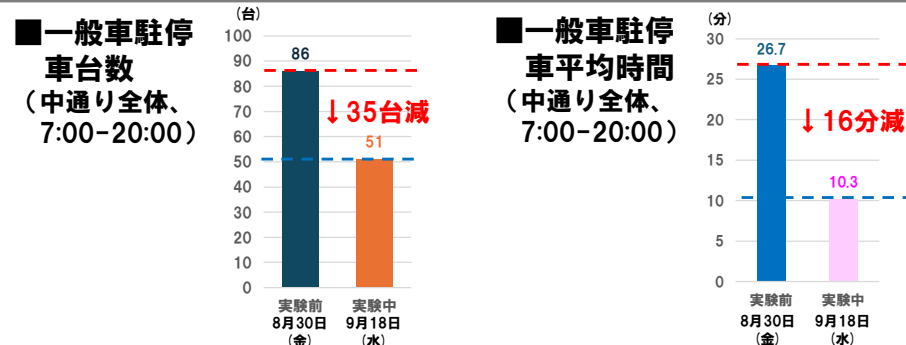


【沿道商業施設のヒアリング結果（一例）】

- 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。

一般車の駐停車抑制による整序化

- 新たな荷さばき空間を設置し、地域と連携した周知・啓発により、中通り全体の一般車は35台減少し、1台当たりの駐停車時間も約16分減少し、一般車の整序化が実現。



2. 社会実験の結果

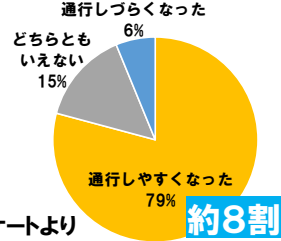
②南1西2・3中通り（123歩通り）

歩行空間の創出、走行車両の速度を抑制

歩行環境改善による歩行者数の増加

- 歩行環境改善により、歩行者の約8割が「通行しやすくなった」と回答。
- 西2・3ともに歩行者交通量が増加。特に西2では、24%増加（365人増加）。

■新たな歩行空間の利用のしやすさ（歩行者）



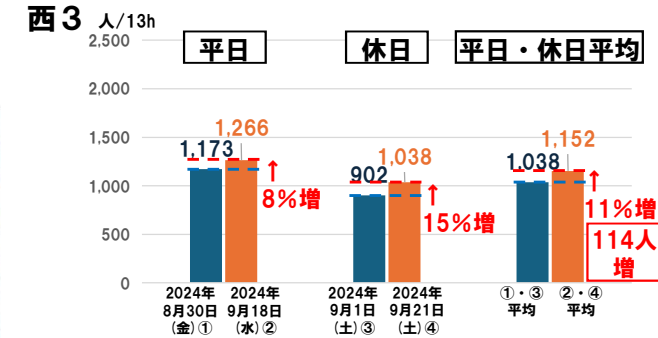
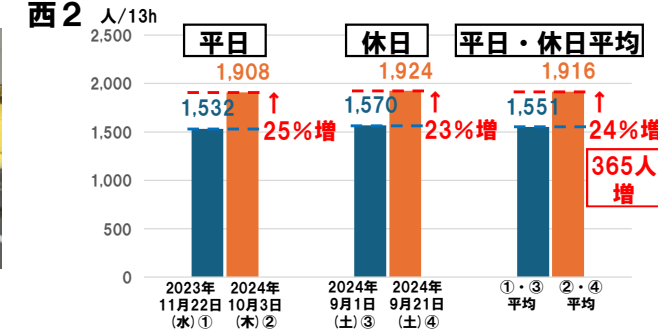
■歩行者交通量の変化（7:00-20:00）



【実験中】



【実験中】

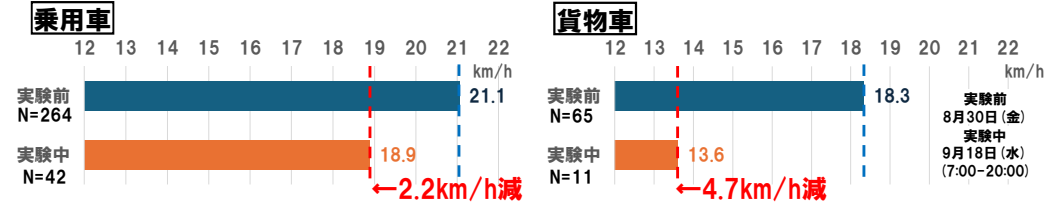


車両の速度抑制による安全性向上

- 車道の幅員を狭めることやスラロームを設置した結果、車両の速度が低下（乗用車2.2km/h減、貨物車4.7km/h減）。

■スラローム部における車両の平均速度※の変化（西3）

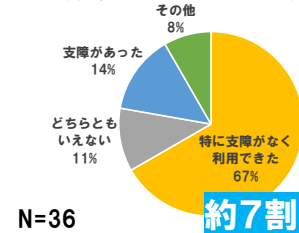
※実験区間を撮影したビデオ画像から、スラローム区間の走行時間を計測し速度を算出。
 ※実験中の車両の平均速度は、7~20時に通過した車両のうち、外側線内をはみ出さず走行した車両のみ対象



中通り利用者、沿道商業施設等による実験の評価

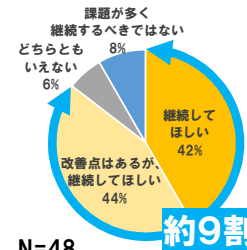
- 貨物ドライバーの約7割が本実験による新たな荷さばき空間の運用方法を「支障なし」と回答。中通りを利用する歩行者の約9割が本実験を「継続してほしい」と回答。
- 沿道商業施設等からも否定的な意見は確認されず、取組の継続を望む声を確認。

■新たな荷さばき空間の利用のしやすさ（貨物ドライバー）



N=36 利用者アンケートより

■今後の継続意向（歩行者）



N=48 利用者アンケートより

【沿道商業施設等のアンケート調査結果（一例）】

- 実験時の運用がうまくいったので、継続してほしい。
- 今後の取り組みについても、全面的に賛同、協力する。
- 歩行者も荷さばきする方も、安全、安心に歩ける環境になっていた。

●全体を通しての課題

- タイムシェアリングのポール移動やプランターの水やり等、日々の運用・管理体制の構築。
- スラローム部では外側線内をはみ出さず走行した車両の速度低下が確認できたものの、外側線を守らずに速度を落とさない車両も一部存在しており、対策の検討が必要。周辺道路への一般車両の駐停車が増加しており、ルールの周知・徹底、駐車場誘導が必要。

●今後の方向性

- 今後は、荷さばき空間と歩行空間のタイムシェアリングの実施に向けて、沿道商業施設等や関係機関と路面標示、占用物件、運用・管理体制などの協議・調整を行い、本格運用を目指す。
- 上記知見を周辺の中通りの整備や仕組みづくりへ反映。