

同時発表：札幌市

令和6年6月17日  
札幌開発建設部

## 札幌都心部の中通りを魅力的にします！

～道路空間活用と荷捌き整序化により賑わい空間を創出する社会実験を開始～

札幌都心部の「歩いて楽しいまち」の実現に向けて、「歩行者利便増進道路制度（ほこみち制度）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」を下記のとおり実施します。

### 地域の課題

- 札幌都心部の中通りでは、沿道施設を利用する人は多いものの、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ため、賑わい創出が課題となっています。
- また、貨物車両や一般車両の駐停車が多いほか、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しています。

### 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中通り、南1西3中通り
実験期間	令和6年6月27日（木）～ 令和6年8月31日（土）	令和6年9月11日（水）～ 令和6年10月8日（火）
実験区域	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	・歩行者滞在空間の創出と、弾力的な道路占用の運用について検証します。	・荷捌き車両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す。
実験主体	札幌都心交通研究会	

※実験のイメージについては、別紙を参照ください。

※詳細については、Webサイト（Instagram）もご覧ください。  
[https://www.instagram.com/2024jikken\\_nakadori/](https://www.instagram.com/2024jikken_nakadori/)



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・荷捌き効率化部会	事務局	はっとり しょうじ 服部 彰治 やまもと ふみあき 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推進室 都心まちづくり課	課長	いせき よう 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 そうすけ 酒井 聡佑	011-611-0216 （ダイヤルイン）

【位置図】



【地域の課題】

- ・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



快適に滞在できる環境の不足

写真② 南1西2中通り



貨物車両の駐停車

写真③ 南1西3中通り



一般車両の駐停車

写真④ 南1西2中通り



歩行空間の不足

【目指す方向性】

社会実験① さっぽろシャワー通り

- ・道路空間活用による賑わい空間の創出
- ・弾力的な道路占用の運用（期間・日数、占有物件等に応じた手続きの設定など）

社会実験② 南1西2中通り、南1西3中通り

- ・荷捌き整序化、物流効率化
- ・安心安全で歩きやすい歩行環境づくり

# 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

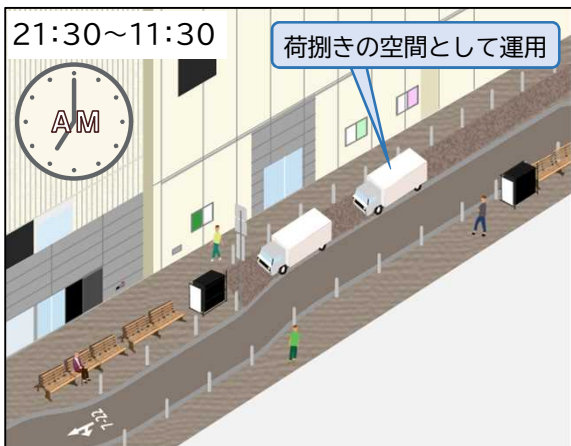
## 社会実験① さっぽろシャワー通り

### 【実験概要】

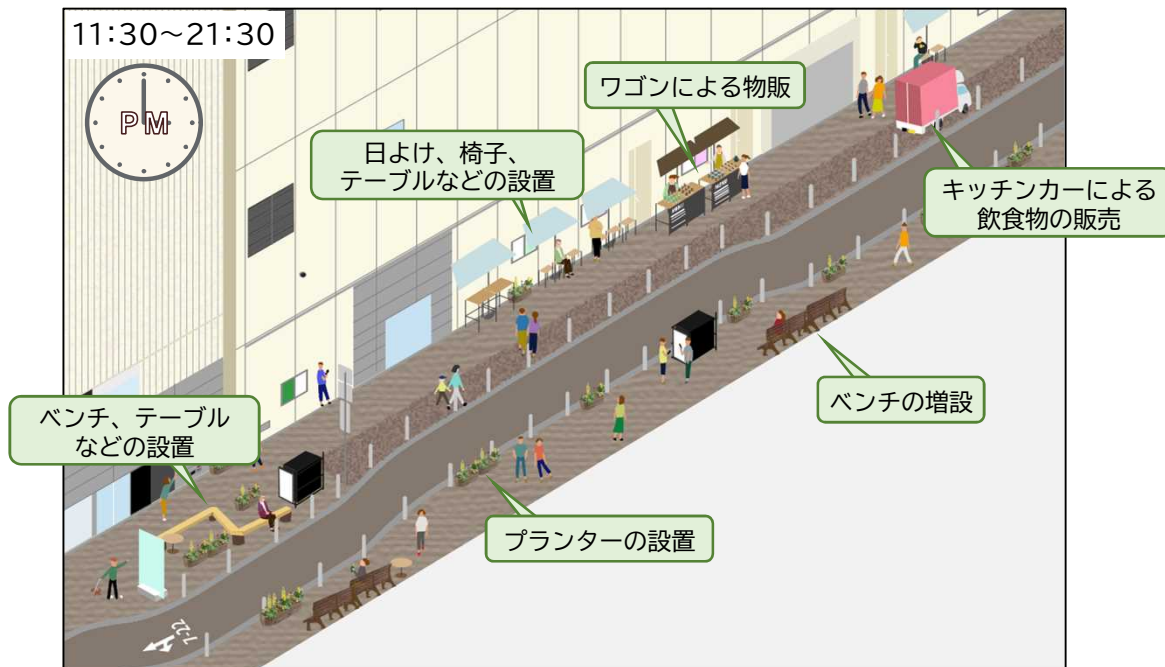
- ・道路空間にテーブルや椅子を設置するとともに、キッチンカーやワゴンによる販売を行うことにより賑わい空間を創出
- ・日数、時間帯を指定した占有などの弾力的な道路占有の運用について検証

### 【実験のイメージ】

#### 実験前 道路空間をタイムシェアリング



#### 実験時 歩行者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



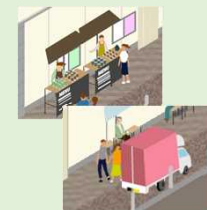
#### ヒトが滞在しやすい空間づくり

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



#### ヒトが訪れる空間づくり

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（週末に実施予定）



#### 弾力的な道路占有の運用

物販を実施する日数、時間帯を指定して占有する手続きが取れるようになるなど、道路占有の弾力的な運用に向けた検証を実施

【実験概要】

- ・道路空間の一部を歩行者中心の時間帯と荷捌き中心の時間帯で運用を変更するとともに、歩行空間を確保し、一般車両の駐停車を抑制
- ・沿道施設と連携し物流拠点の活用や建物内の物流体制の強化などにより、荷捌き車両1台ごとの駐停車時間を短縮
- ・車道の幅員を狭めることやスラロームを設置することなどにより、走行車両の速度を抑制

【実験のイメージ】

道路空間の運用を時間帯で変更

**実験前** 貨物車両や一般車両の駐停車が多く発生しており、安全に通行できる歩行空間が確保されていない

1.5m 路側帯  
6.5m 車道 (駐停車車両が多い)  
2.4m 自動車駐車場 (貨物車限定)  
0.5m 路側帯

※これは南1西3中通りのイメージです

**実験時** 荷捌き中心の時間帯と歩行者中心の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: 荷捌き中心時間帯

歩行者の空間を確保

4.0m 歩行者空間として運用  
0.75m 路側帯  
3.25m 車道  
2.4m 路側帯 (停車帯として運用)  
0.5m 路側帯

11:30~18:00: 歩行者中心時間帯

歩行者の空間を確保

4.0m 歩行者空間として運用  
0.75m 路側帯  
3.25m 車道  
2.9m 歩行者空間として運用 (一部は停車帯として運用)

※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

**実験前** ドライバーが施設内まで配送するため駐停車時間が長くなる傾向

依頼主 → 物流事業者 → 沿道施設 入口 → 沿道施設内 店舗

**実験時** 沿道施設内の配送は別の事業者が対応し、ドライバーは施設に入らないため、駐停車時間を短縮することが可能

依頼主 → 物流事業者 → 沿道施設 入口 → 館内配送事業者 → 沿道施設内 店舗

※ドライバーとは別の事業者

走行車両の速度を抑制 (南1西3中通りで実施)

**実験前** 真っすぐ走行できるため、高い速度で走行することが可能

**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の抑制が期待

ポールなど  
プランターなど