

---

# 国道202号 国体道路 の道路空間再編について 第4回協議会

令和8年3月3日  
福岡国道事務所  
福岡市

# 3. 社会実験の事例

## ■四条通(京都府京都市)の空間再編事例(社会実験を経て本格実施)

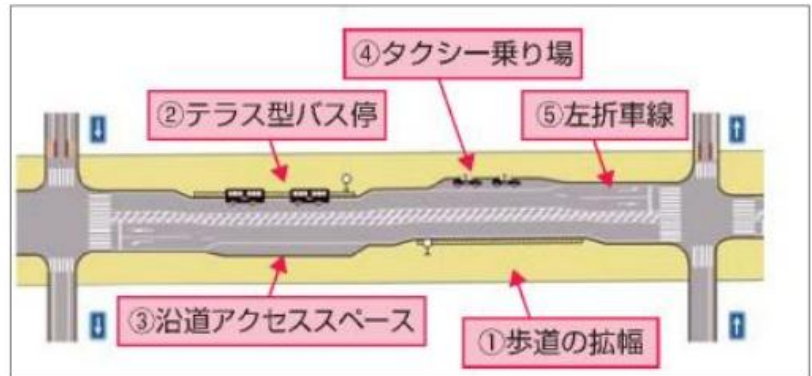
### 取組概要

- ・街路空間を再構築して歩道を拡幅(3.5m⇒6.5m)
- ・街路空間を交通結節点(ターミナル)として考え、路線バスと鉄道との乗継利便性や沿道商業施設へのアクセス機能を向上(バス停の集約、タクシー乗場、沿道アクセススペースの設置)
- ・交通混雑悪化を避けるため看板誘導等によるマイカーの流入抑制、パークアンドライド駐車場の整備を実施



Before

After



### 対策効果

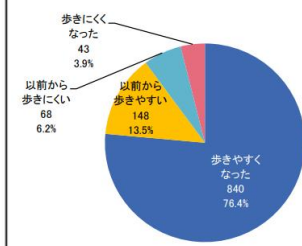
#### <歩行者交通>

- ・整備後、歩行者交通量は増加傾向
- ・来訪者ヒアリングから歩きやすさが向上し、歩道環境が改善

#### ▼四条通歩行者交通量の推移



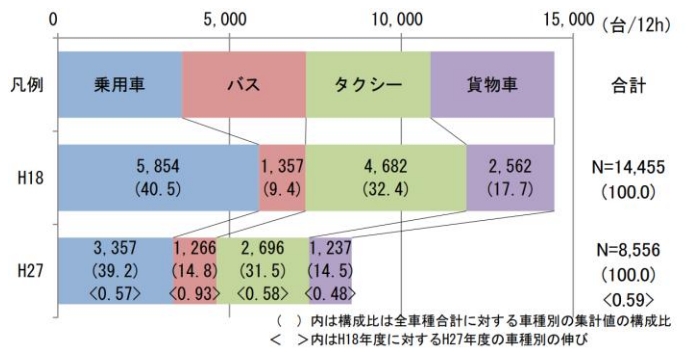
Q1.整備前と比べて四条通の歩道は歩きやすくなりましたか?



#### <自動車交通>

- ・マイカー流入抑制施策等を推進したことにより、自動車交通が大きく減少

#### ▼四条通自動車交通量の変化



出典:官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集(国土交通省)を基に作成

# 3. 社会実験の事例

## ■市道川原町長町南線(宮城県仙台市)の空間再編事例(社会実験)

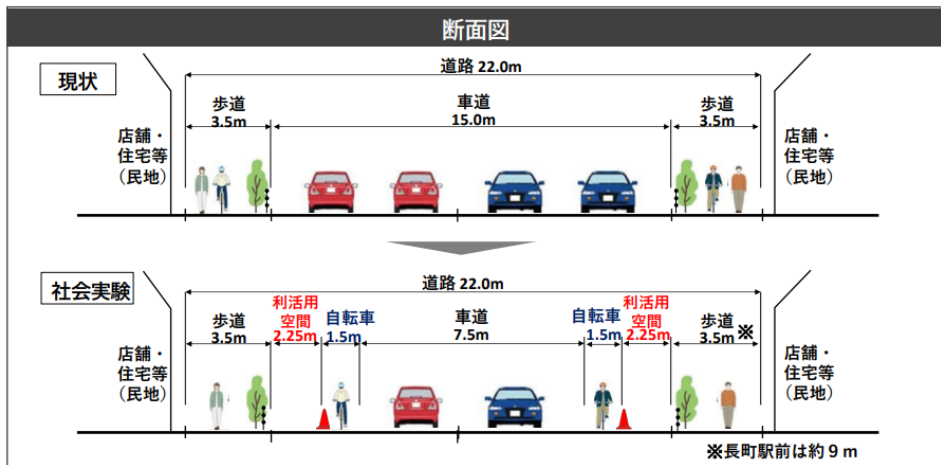
### 取組概要

#### <交通>

- 歩行環境の向上と空間利活用による賑わいの創出に向けて、将来的な道路再整備のあり方を検討するため、「**2車線化・自転車通行空間設置**」等の実験を行い、交通への影響を検証する。

#### <利活用>

- 長町駅西口広場とリップロードを拠点とし、その間の沿道において規制により新たに生まれた空間を飲食販売や休憩・滞留スペースとして利活用することにより、歩行者の回遊促進効果を検証する。



### 社会実験の実施状況



### 社会実験の結果

#### <歩行者の安全性>

- 自転車と歩行者の分離により、自転車の車道走行率が上昇するとともに、歩行者・自転車の錯綜回数が減少し、歩行者の安全性向上

#### <賑わい創出>

- 公共空間への利活用コンテンツ設置等により、歩行者通行量が増加したことに加え、各エリアの満足度も高く、賑わい創出への効果がみられた。

#### <自動車交通量・渋滞の課題>

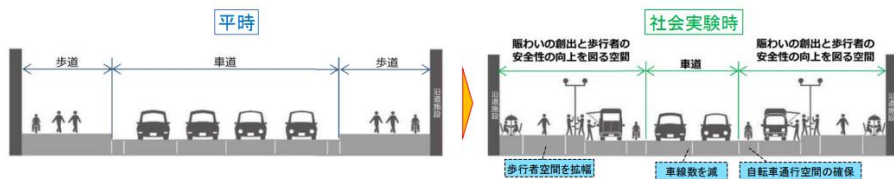
- 社会実験に伴う4車線から2車線への車線規制に当たり、事前周知や広報等を実施したが、当該道路の車両交通量は減少したものの、大幅な減少には至らず、特に初日平日の朝に渋滞が発生した。

# 3. 社会実験の事例

## ■南一条通(北海道札幌市)の空間再編事例(社会実験)

### 取組概要

- ・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、賑わい空間と荷捌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。



▲横断構成



▲時間帯に応じた道路空間の活用

### 社会実験の実施状況



テーブルや椅子の設置



キッチンカーの出店



タクシー乗り場の様子



荷捌きスペースとして活用



貨物の一時保管場所として活用



矢羽根型路面表示の設置

### 社会実験の結果

#### <取組の効果>

- ・歩行者数が約1.5倍に増え、賑わいが創出
- ・荷捌きスペースや賑わい空間を時間帯で使い分け、賑わい創出や配送作業の効率化に寄与
- ・自転車の車道走行率が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

#### <明らかになった課題>

- ・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