

# 第3章

## 人中心のストリートを支える交通環境づくり

3.1	人中心のまちなかに向けた交通環境づくり	99
3.2	自動車交通への対応	103
3.2.1	ストリート改変による自動車交通への影響の把握	103
3.2.2	自動車交通への影響の検証	105
3.3	荷さばき等の駐停車需要への対応	108
3.3.1	荷さばきへの対応	108
3.3.2	一般車への対応	113
3.4	徒歩や自転車等のスローな交通を包含した交通環境づくり	115
3.5	関係機関との協議	118

### 3.1 人中心のまちなかに向けた交通環境づくり

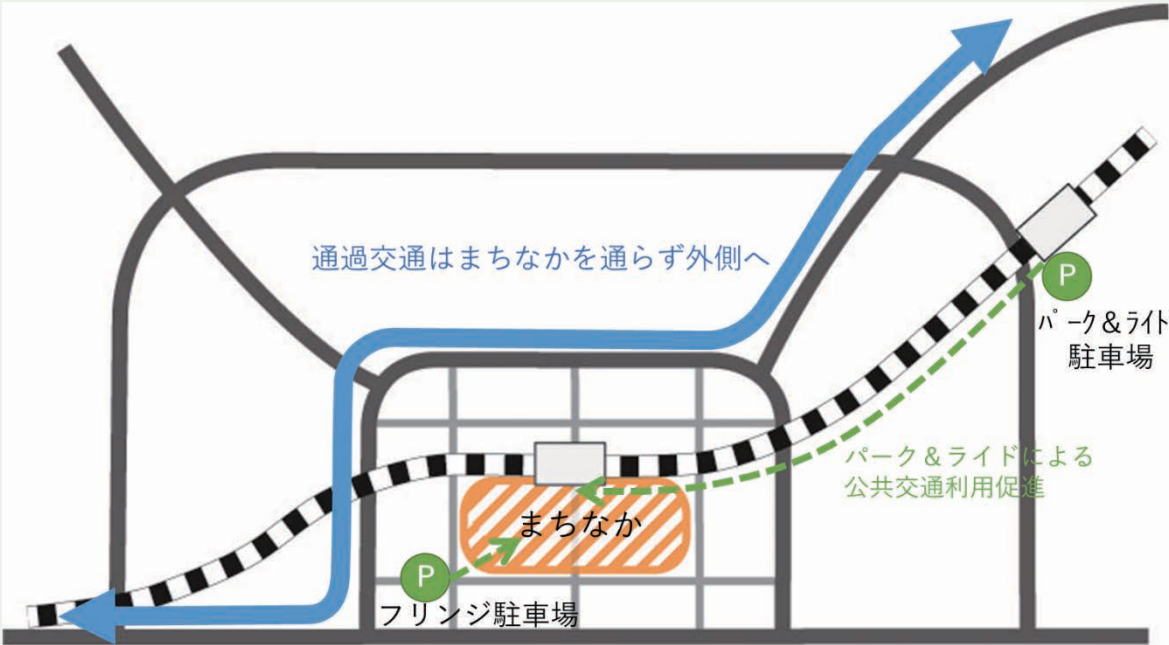
- ストリートの改変については、地域の実情に応じて、例えば環状道路の整備等、通過交通をまちなかに入れないような、中長期的な都市交通環境の整備と連携して行っていくことが重要である。
- また、自動車交通そのものの低減を図るとともに、歩きたくなる空間に人々

を呼び込み、人々が日常的に歩きたくなるような習慣を醸成していくためにも、公共交通の利便性の向上や利用の促進、パークアンドライド・フリンジ駐車場等の活用、自転車の活用等、車に乗る頻度を減らすような習慣の醸成といった取り組みを併せて進めていくことも重要である。

#### 解説 人中心のまちなかに向けた交通環境の実現

人中心のまちなかを実現していくためには、都市の総合的な交通環境の改善に向けた取り組みと連携して行くことが大変重要である。例えばまちなかへの自動車交通の流入を減少させるために、通過交通を受け持つ環状道路の整備の他、鉄道やLRT、BRT等公共交通の充実に向けた取り組みがあげられる。

また、自家用車によるまちなか目的の交通についても、できるだけ自動車利用から転換するためのモビリティマネジメントの取り組みが重要であり、パークアンドライドによる公共交通利用の促進、自転車利用の促進、まちの外縁部に設置したフリンジ駐車場の整備等が重要である。



**事例 環状道路網の整備と併せたストリートの改変**

**(兵庫県姫路市)**

姫路駅を中心とする3環状10放射の幹線道路網により、周辺地域から中心市街地へ集中する交通や通過交通を分散している。

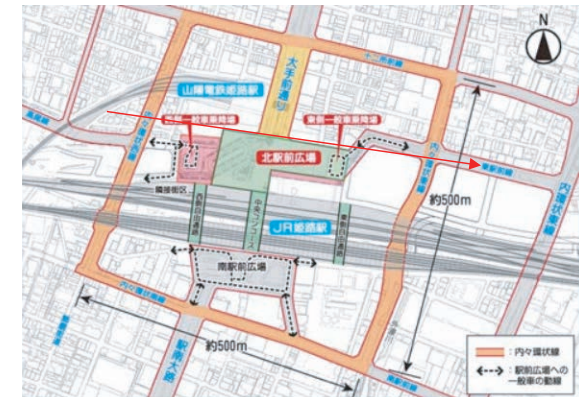
また、姫路駅を中心とした約500m四方に幅員25mの都市計画道路（内々環状道路）を整備し、このエリア内を安全で快適な人に優しい交通環境とすることを目指し、1989年から姫路駅周辺整備事業として、連続立体交差事業、土地区画整理事業、関連道路事業等を一体的・総合的に実施してきた。

内環状のさらに内側に内々環状をつくることで駅前トランジットモール（一般車の通行禁止）が可能となった。



○環状道路網の整備  
姫路駅を中心とする3環状10放射の幹線道路網により、通過交通を分散

出典：姫路市資料



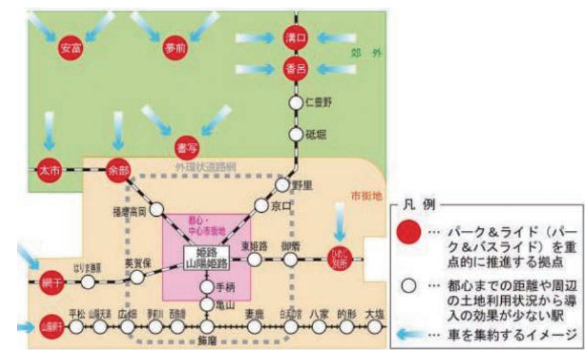
○内々環状道路  
さらに姫路駅を中心とした約500m四方に内々環状道路を整備

出典：姫路市資料



○トランジットモールの導入  
内環状のさらに内側に内々環状をつくることで駅前トランジットモール（一般車の通行禁止）が可能となる

出典：姫路市資料



○パークアンドライドの導入  
上記の取り組みとともに、都心に向かう道路の混雑を緩和するため、外環状道路網以遠の鉄道駅を中心にパークアンドライドの整備を重点的に推進

出典：公共交通を中心とした姫路市総合交通計画(改訂二版)

**事例** パークアンドライドによるまちなかの自動車交通量の低減

(石川県金沢市)

金沢市では、新しい交通システムの導入も見据え、まちなかへのマイカー流入を抑制し公共交通の利用を促進するための方向性を交通戦略にて示しており、公設駐車場の新設や通勤時パークアンドライドの拡充等、整備を推進している。

**パーク・アンド・ライド  
目標台数  
2,600台**



出典：第2次金沢交通戦略

- また、居心地の良い空間とするためには、人々が安全・安心して通行・滞在できる環境を整えることが重要であり、必要に応じて自動車の速度抑制や通行抑制のための、物理的または交通規制等の策を講じることが重要である。

## 解説 安全な通行・滞在のための自動車速度等を抑制する物理的デバイスや交通規制

自動車の速度低下や抜け道利用を防止するための物理的デバイスとしては、車道路面に凸部を設ける「ハンプ」や、車道を直線的な線形の変化で屈折させる「クランク」等があり、車両走行速度の低下や、車が歩行者に譲るといった行動が促進されたという効果が確認されている。

自動車の通行抑制の方法として、交通規制時間に合わせてボラードが昇降するライジングボラード等がある。

また、時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制する「ゾーン30」がある。



ハンプ（広島県 福山市）  
 ・小学校の通学路に設置  
 ・車の通行速度が落ちた  
 ・車が歩行者に譲るといった行動が促進された



クランク（オランダ デルフト市）  
 ・公園を設けてクランクを作っている  
 写真：第5回ストリートデザイン懇談会  
 小嶋委員資料



ライジングボラード（新潟県 新潟市）  
 ・規制時間に合わせてボラードが昇降  
 ・許可車両はリモコンにより下降操作のみを行う  
 写真：第5回ストリートデザイン懇談会  
 小嶋委員資料



ゾーン30（新潟県 新潟市）  
 ・新潟市中央区日和山地区では、制限速度30km/h規制を実施するとともに、狭さく設置や路面カラー舗装等を実施

## 3.2 自動車交通への対応

### 3.2.1 ストリート改変による自動車交通への影響の把握

- ストリートのプレイス（滞在）機能を高め、人中心のストリートを生み出すためには、プレイス（滞在）としての設えや、アクティビティの検討等と併せて、環状道路をはじめとした自動車交通の通過経路の確保や、交通渋滞の発生状況の検証等、円滑な都市交通が損なわれないよう対応することが必要である。
- そこで、ストリートの改変により、プレイス（滞在）機能を高める場合、これにより生ずる自動車交通への影響を把握するために、周辺道路も含めたネットワークにおいて交通量推計を行う。

- 推計手法は複数の方法があり、幹線道路のような交通量が多い道路は影響が広域に及ぶため、交通量配分モデルを数値計算するような手法を用いることが考えられる。一方で、交通量が少ない道路においては、その与える影響に鑑み、その他簡易的な手法で対応することも考えられる。
- なお交通量の推計においては、地域の道路の配置状況等を踏まえ、ストリートの改変に取り組む主体は、道路管理者をはじめとする関係機関とも連携し、適切な手法や交通への影響範囲等を検討することが重要である。

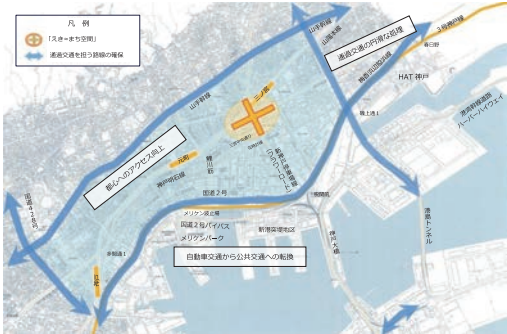
### 事例 交通への影響を調査・分析した事例 (兵庫県神戸市三宮クロススクエア)

三宮クロススクエアの整備に向けて、現在 10 車線ある幹線道路（中央幹線）を 6 車線に削減を進めているところ、広域にわたる自動車交通の転換の影響が見込まれることから交通量配分モデル（※）を用いた交通量推計を行っている。

※交通量配分モデルとは、利用者は所要時間の短い経路を選択すると仮定し、「等時間原則」を満足する均衡状態を数値計算によって求める手法。



図：改変を進めている道路  
出典：NTT 空間情報に一部加筆計画



図：神戸の都心の自動車ネットワーク  
出典：神戸三宮「えき〜まち空間」基本計画



図：三宮クロススクエアのシミュレーション結果  
出典：神戸市資料

**事例 交通への影響を調査・分析した事例**

**(東京都渋谷区大山街道)**

国道 246 号に並行してまちなかを通っている、大山街道（宮益坂・道玄坂）約 1.2km についてストリートの改変を検討しているところ、両道路の配置関係等から、これによる自動車交通の転換は、おおむね国道 246 号へ交通量が転換されると見込まれたため、大山街道の交通量を国道 246 号に乗せ換えるという、現況交通量を代替経路に振替えて交通量推計を行っている。また、本事例においては、当該交通量推計の結果、大山街道におけるストリートの改変により大きな影響は生じないとの結論が得られた。これに基づき、まずは 4 車線化から 2 車線化への社会実験等を実施するとともに、実際の交通量の変化についても、特段の大きな影響は生じていないことを確認している。なお、本事例においては、交通量の確認を継続的に行い、その経年変化についても引き続き確認しているところである。



→ : 現況ルート      → : 転換後ルート

図：現況交通量を代替経路に振替える交通量推計（転換）の考え方（一例）

出典：渋谷区資料に一部加筆



図：改変を進めている道路

出典：NTT 空間情報に一部加筆

### 3.2.2 自動車交通への影響の検証

- 3.2.1で推計した交通量を用いて、ストリートの改変による自動車交通への影響について、ストリートの改変に取り組む主体は、道路管理者をはじめとする関係機関とも連携し、必要に応じてその検証及び確認を行う。
- 検証方法には、交通工学において代表的な計算方法である交差点処理検証（静的な解析）や、自動車の動きを可視化できるマイクロシミュレーション（動的な解析）等があり、適切な検証方法を選択することが必要である。

- さらに、これらの検証を確認するため、例えば、実際に交通社会実験を行うことで、交通への影響を把握し、事前に行った検証結果との差異を確認することや、ストリートの改変後においても交通状況が安定するまでの一定期間、交通への影響を継続的に確認することが重要である。

#### 解説 自動車交通への影響検証の方法

自動車交通への検証方法の例として、静的な解析である「交差点処理検証」と動的な解析である「マイクロシミュレーション」の概要について右表に示す。

〈交差点処理検証について〉

概要	・ 交差点における交差点需要率や各車線の交通容量を計算し、対象となる交差点や車線で需要交通量をさばくことができるか検証を行う
検証の主な指標	○ 交差点需要率 ・ 交差点の幾何構造、信号現示、流入交通量をもとに算出。数値が大きいかほど渋滞の原因となりやすく、一般に0.9を上回ると交通処理できないとされている  ○ 各車線の交通容量 ・ 車線ごとに幾何構造や信号現示等をもとに交通容量を算出。需要交通量と比較し、需要交通量が交通容量を上回ると、その車線では需要をさばけていないとされる。 (出典：改訂 平面交差の計画と設計 基礎編第3版)
特長	・ 確立された計算方法がありプロセスが明確であるため、警察協議に広く使われる ・ 一方で、解釈には専門的な知識が必要となるため、住民等には直感的に理解しづらい指標である
作業規模	中

〈マイクロシミュレーションについて〉

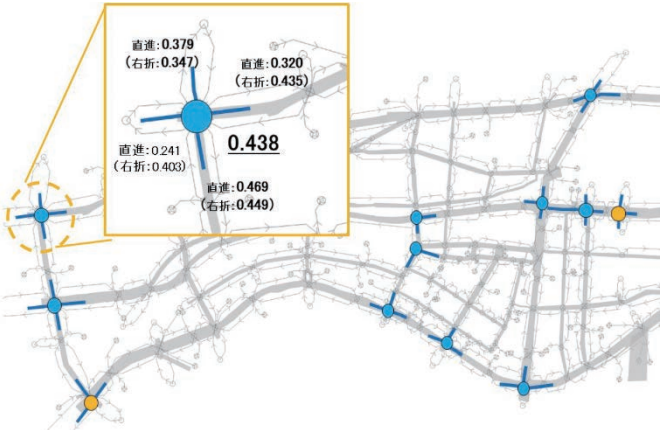
概要	・ 車両1台1台の挙動を計算し、実際の交通現象を視覚的に表現する。 ・ 道路条件、交通条件等を変更した場合の交通状態の時間推移を表現することにより、各種交通施策効果を定量的に推計することができる。
検証の主な指標	・ 滞留長や滞留状況 ・ 所要時間 等
特長	・ 実際の自動車の動きを可視化できるため、直感的にわかりやすく専門知識がない住民等にも理解しやすい ・ 一方で、計算過程が見えづらく、また、実行するためには専用のアプリケーションソフトが必要となる
作業規模	大



事例 交差点需要率やマイクロシミュレーションによる影響検証 (兵庫県神戸市三宮クロススクエア)

主要交差点において、交差点需要率や車線混雑度を算定し、それを地図上に可視化することで、混雑が発生する交差点の場所をわかりやすく示している。また、静的な検証では把握しにくい実際の自動車の挙動について動的なシミュレーションを行い、交通状況の時間的な変化や車両1台1台の挙動をアニメーションで再現することで、横断歩行者・隣接する信号のオフセットによる車両への影響や信号現示の変更による効果等の検証も行っている。それらの各種検証結果に基づき、将来の交通面の課題を把握し対応策を検討している。

〈交差点需要率等の検証イメージ〉

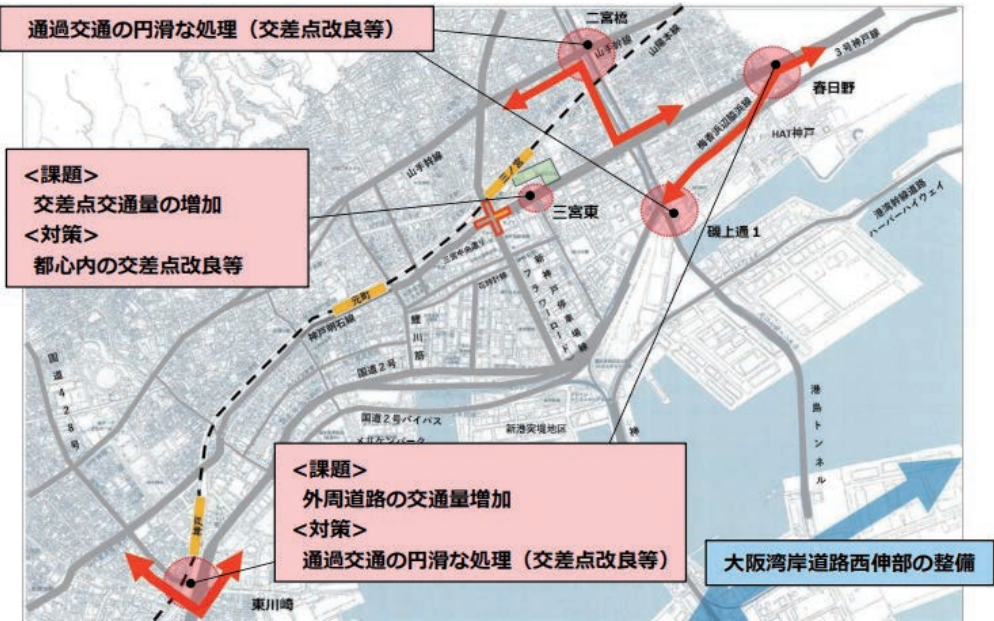


〈マイクロシミュレーション〉



出典：神戸市資料

〈各種シミュレーション結果に基づき検討した課題と対策〉



出典：神戸三宮「えきまち空間」基本計画

### 事例 将来の計画に基づき交通規制を再現した交通社会実験

(兵庫県神戸市三宮クロススクエア)

三宮交差点を中心に税関線（フラワーロード）と中央幹線の一部において、人と公共交通優先の空間「三宮クロススクエア」を創出することとしており、必要な交通対策を実施し、交通状況を見据えながら段階的に整備を進めている。第一段階で10車線を6車線、第二段階では6車線を3車線とする計画であり、令和元年の社会実験では第一段階の交通規制を再現した社会実験を実施し、影響を確認している。



### 事例 交通社会実験と合わせて実施した道路空間活用の検証

(東京都渋谷区、新宿区)

宮益坂（写真左）では、歩行者中心の道路空間を目指し、片側2車線、合計4車線の道路に荷さばき用パーキング・チケットや停車帯を残しつつ一部区間で仮設歩行空間を設け歩道を広げ、ファニチャーを設置する社会実験を実施し、交通への影響と滞在空間の利用状況を確認している。

新宿通り（写真右）では、車道部分に仮設歩道とベンチを設置し、交通への影響の確認等を行うとともに、地域情報の発信や試飲イベントを行う等、にぎわい創出のための道路空間の活用という観点も併せての社会実験を実施し、ベンチ等の利用状況について確認している。



### 3.3 荷さばき等の駐停車需要への対応

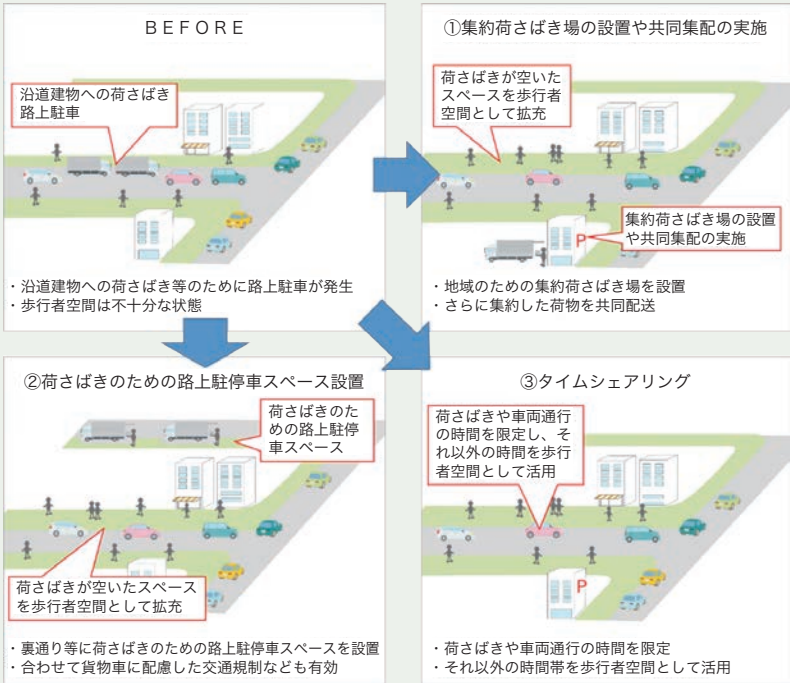
#### 3.3.1 荷さばきへの対応

■ストリートのプレイス（滞在）機能を高めるためには、通過交通を円滑に処理するだけでなく、その沿道建物へアクセスするための駐停車需要へも対応することが必要となる。特に商業店舗への荷さばき駐停車車両は、にぎわい形成の観点からも排除することができないため、駐停車需要へ適切に対応することが必要である。

■歩行空間やまちなみの連続性を阻害しない場所に集約荷さばき場を整備することにより路上の荷さばき駐車を減らしたり、荷さばきと歩行者のタイムシェアリングの導入、無秩序な駐停車を整序化するために、裏通り等の路上に駐停車ベイを確保したりするような対応が考えられる。

#### 解説 荷さばきへの対応方策

荷さばきへの対応方策としては、①複数の配送事業者が共同で利用できる駐車スペース（集約荷さばき場）を整備し、さらには、集約された荷物を第三者の事業者が一手にこれらの配送を担う（共同集配）等の路外駐車スペースを有効に活用する取り組み、あるいは、②荷さばきのための路上駐停車スペース設置や、③荷さばきや車両通行時間のピークタイムと歩行者交通のピークタイムの違い等に着目し時間帯によって道路の利用方法を変化させるタイムシェアリング等の対応が考えられる。



図：荷さばきへの対応イメージ

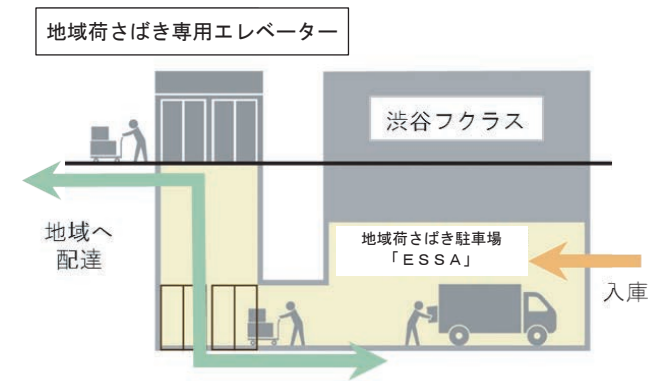
**事例** 複数の配送事業者が共同で利用できる地域荷さばき場の整備

(東京都渋谷区)

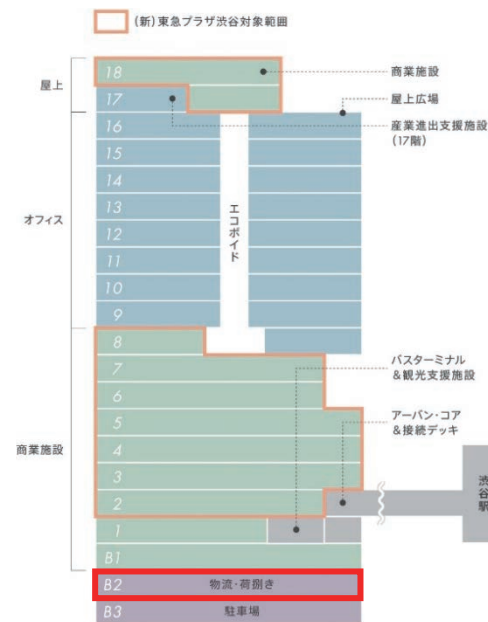
駐車施設の適切な確保と運用を図り、利用者の利便性の向上及び交通環境の改善に資することを目的として「渋谷地区駐車場地域ルール」を策定しており、この地域ルールの中で、附置台数の減免を、地域の駐車課題を踏まえた駐車施策を実施することにより認めている。

渋谷フクラス（令和元年12月開業）では、来街者の安全性・快適性や街の回遊性向上、周辺の地元商店街のにぎわい創出のために、施設建築物の地下に地元商店街へ荷物を配達する車両が利用できる地域荷さばき駐車場を、都市再生特別地区の公共貢献施設の一つとして整備を行い、これは駐車場地域ルールの附置台数減免の駐車施策としても評価されている。

また、地域荷さばき場の施設計画及び運営について、渋谷区・地元商店街・渋谷警察署・輸送関係事業者及び施設管理者にて協議会を設置した。官民・地元の連携により、ハード整備だけでなく運営計画も策定し、今後も継続的に運営改善を行っていくこととなっている。



図：地域荷さばき駐車場イメージ



図：渋谷フクラス断面構成  
(地域荷さばき駐車場は地下2階レベル)



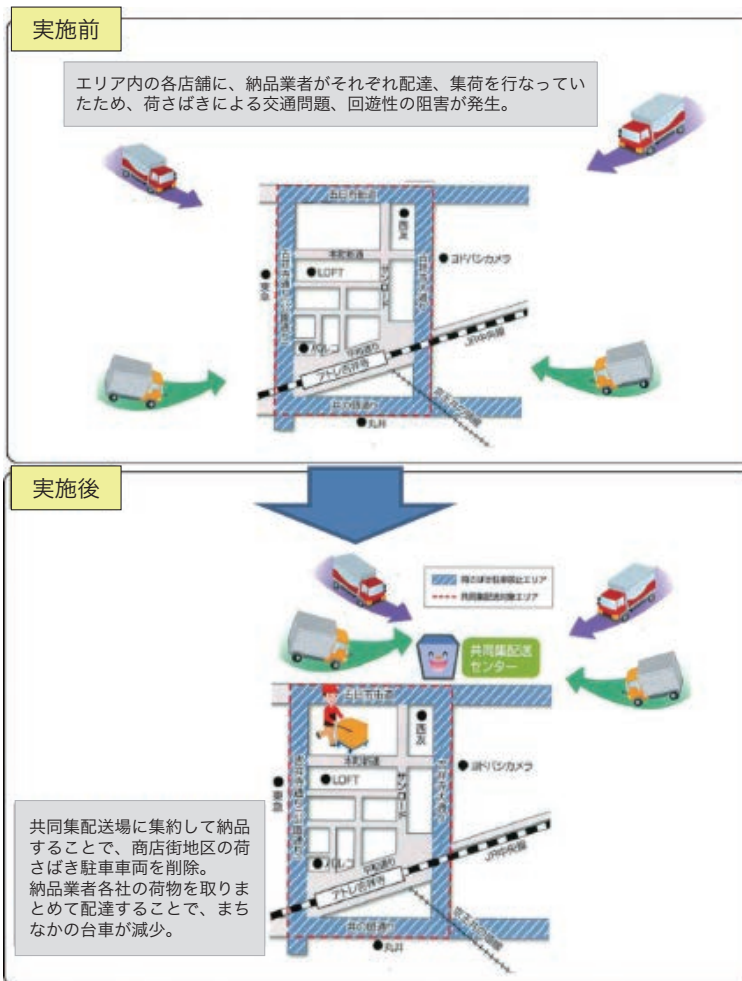
写真：地域荷さばき専用エレベーター

出典：東急不動産(株)資料

**事例 共同集配送センターによる荷さばきの集約**

(東京都武蔵野市)

吉祥寺商店街を「安全で歩いて楽しいまち」とすることを目的し、常態化していた配送業者車両の通行、路上駐車、路上荷さばき作業を削減するため、共同集配送センターを設置し、そこに集約した荷物を台車で配達する共同集配送事業を実施している。



共同集配送センター



商店街の各店舗へ配達の様子

出典：第8回物流小委員会・第4回物流サービス小委員会合同会議資料

### 事例 荷さばきのための路上駐停車スペースの設置 (愛媛県松山市)

道路空間再配分により歩行者空間を生み出すとともに、路上に荷さばき専用の駐車スペースを確保し、警察により貨物車専用の駐車規制がなされている。



### 事例 貨物集配中の車両に配慮した交通規制

警視庁では、交通の安全と円滑を確保しつつ、貨物集配中の貨物車に配慮したよりきめ細やかな駐車規制の見直しを推進し、場所と時間帯を限定して駐車できるようにしている。



出典：貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し (警視庁 HP)

**事例 荷さばきのタイムシェアリングとストリートの整備**

**(北海道札幌市シャワー通り)**

社会実験の結果を踏まえ、シャワー通りを再整備するとともに、タイムシェアリングにより荷さばきの時間帯を限定し、それ以外の時間は歩行者の空間として活用している。

**さっぽろシャワー通り実証実験**

再整備による安全・安心な歩行空間の確保と駐車対策を進めることを目的として、タイムシェアリングによる荷さばき専用スペースの設置と歩行空間を拡げる実証実験を行い、効果を検証しました。

- (1) 日時：平成17年9月13日（火曜日）～9月21日（水曜日）
- (2) 内容：荷さばき専用スペースの設置（タイムシェアリング）と歩行空間の拡幅
- (3) 実施結果：荷さばき専用時間帯に集中して荷さばきが行われ、めいわく駐車等がなくなり、安全な歩行空間が創出されました。



社会実験の様子（平成17年）



さっぽろシャワー通り 整備後の様子

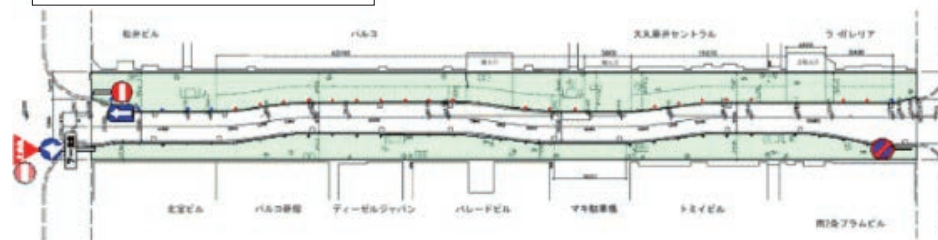
**シャワー通り再整備の概要**

社会実験の結果を踏まえ、平成18年にシャワー通りの再整備を行いました。再整備の概要は以下の通りです。

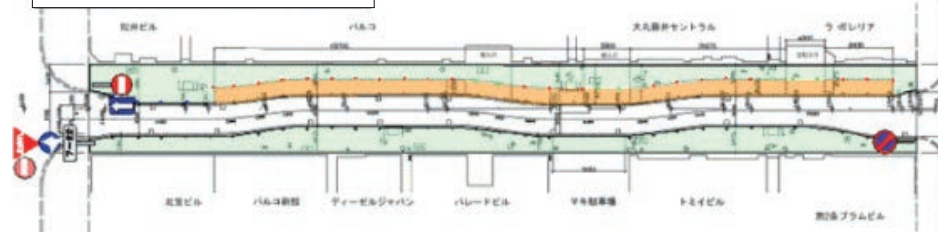
- (1) 歩道の拡幅と車線の1車線化  
既存北側歩道を2m拡幅し、車道は5.5mから3.5mに縮小し、1車線化
- (2) 車止めの設置  
歩道縁石に沿って3m間隔で車止めを設置し、違法駐車を抑制
- (3) 荷さばきのタイムシェアリング  
荷さばきの時間帯を21時半から11時半までに限定し、それ以外の時間は歩行者の空間として活用
- (4) インターロッキングブロックによる車道舗装  
車道舗装をカラー舗装からインターロッキングブロックに変更

再整備の整備費については、札幌市とシャワー通り商店街が分担して負担することで、ロードヒーティングの継続やインターロッキングブロックの採用など、質の高い空間を創出することが可能となりました。

通常時 11:30 ~ 21:30



荷さばき時 21:30 ~ 11:30



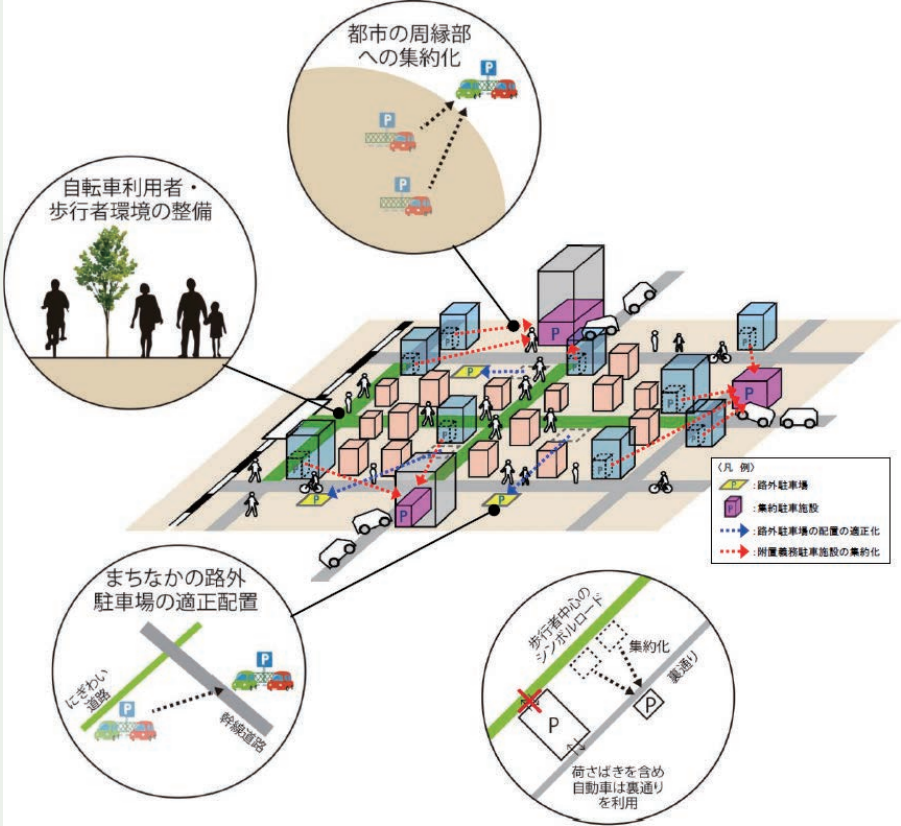
出典：札幌市資料

### 3.3.2 一般車への対応

■ストリートに面する1階部分の駐車場等設置の制限や駐車場の隔地での設置等により、連続した歩行空間を確保できるような駐車場配置や出入口のコントロールといった対応が考えられる。

#### 解説 駐車場の適正配置や出入口のコントロール等による一般車への対応方策

人中心のストリートを構築するにあたり一般車の流入を抑制するために、骨格的な幹線道路や環状道路等においては、フリンジ駐車場の移転・集約先として、駐車場の再配置を進めていくとともに、人中心のエリアにおける街路においては、その性格を具体化できるよう、地域の特性に応じた駐車場の集約整備ができるような仕組みの活用や、様々な土地利用施策等との連携を通じた駐車場の裏通りへの配置・集約化や出入口のコントロール等を進めていくことが考えられる。





## 事例 地域ルールによる駐車施設のコントロール

## (神奈川県横浜市元町通り)

横浜市地域まちづくり推進条例に基づく認定ルールである「元町通り街づくり協定」において、元町通りに面する1階部分の駐車場・駐輪場・車路の設置を禁止している。また元町通りでの荷さばきは原則として禁止されており、やむを得ず行う場合は、近隣の迷惑や歩行者の通行の妨げとならないよう、短時間で行うこととされている。

また、横浜市駐車場条例では、附置義務駐車施設の特例が、横浜市地域まちづくり推進条例に規定する地域まちづくりルールに示されている。具体的には、街路、モール等に面して駐車場及び車庫の出入口の設置を避けることに関する表現が明確に規定されているもののうち、指定する道路に建築物の敷地が接する場合は、附置義務駐車施設の隔地が認められている。



写真：駐車場条例で附置義務駐車施設の隔地が認められている元町通り

〈横浜市駐車場条例（平成28年4月改正）〉

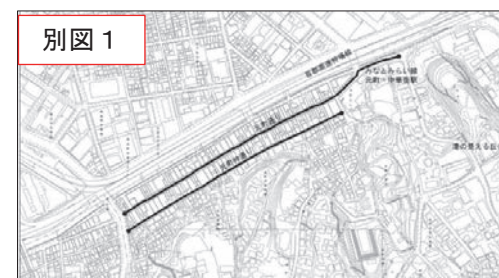
（駐車施設等の附置の特例）

第10条 第4条から第6条の3までの規定の適用を受ける建築物の新築又は増築若しくは用途変更をしようとする者は、その建築物の構造又は敷地の位置、規模等により、交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものとして市長が認める場合その他市長が特にやむを得ないと認める場合においては、その建築物又はその建築物の敷地内に駐車施設等を附置しないことができる。この場合において、当該新築又は増築若しくは用途変更をしようとする者は、その建築物の敷地からおおむね300メートル以内の場所に駐車施設等を設けなければならない。

〈横浜市駐車場条例取扱基準（平成31年4月改正）〉

第3条 条例第10条第1項に規定する交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものとして市長が認める場合その他市長が特にやむを得ないと認める場合とは、次の各号の一に該当するものとする。

(1) 都市計画法（昭和43年法律第100号）第12条の4に規定する地区計画等、景観法（平成16年法律第110号）第8条に規定する景観計画、横浜市地域まちづくり推進条例（平成17年2月横浜市条例第4号）第12条に規定する地域まちづくりルール又は横浜市街づくり協議要綱第4条に規定する街づくり協議指針等（以下「地区計画等」と総称する。）において、当該地区計画等に定められた通り、街路、モール等に面して駐車場及び車庫の出入口の設置を避けることに関する表現が明確に規定されているもののうち、別図1に定める道路に建築物の敷地が接する場合（その建築物の敷地が2以上の道路に接する場合において別図1に定める道路以外に自動車の出口及び入口の設置ができる場合を除く。）



出典：横浜市資料

### 3.4 徒歩や自転車等のスローな交通を包含した交通環境づくり

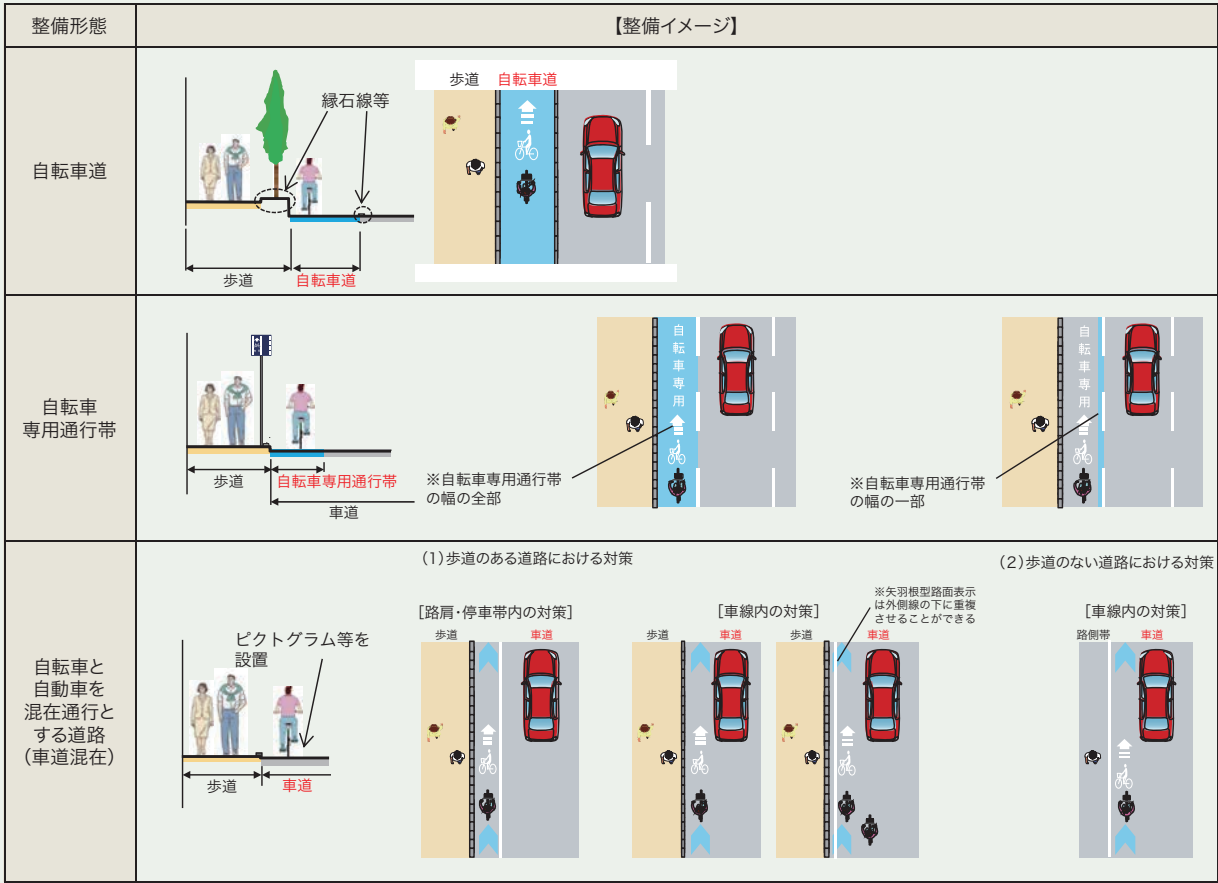
■人中心のストリートは、人が心地良く歩くことができ、自転車等のスローな交通でゆっくり楽しめる空間であることが重要である。

■道路の空間構成を検討する際には、交通特性に応じて、歩行者・自転車・自動車の通行空間や駐輪スペースの配置等についても配慮する。

#### 解説 自転車利用への対応

交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図る必要がある場合には、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月 国土交通省・警察庁）」等を参考に、適切な自転車通行空間の整備形態を選定することが望ましい。

道路幅員の制限等により、物理的に自転車道・自転車専用通行帯が設置できない場合では、車のドライバーに自転車利用者への注意喚起をするためのサイン等も併せて検討する。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省・警察庁）

**事例 国道 25 号（御堂筋通）**

**【大阪府大阪市】**

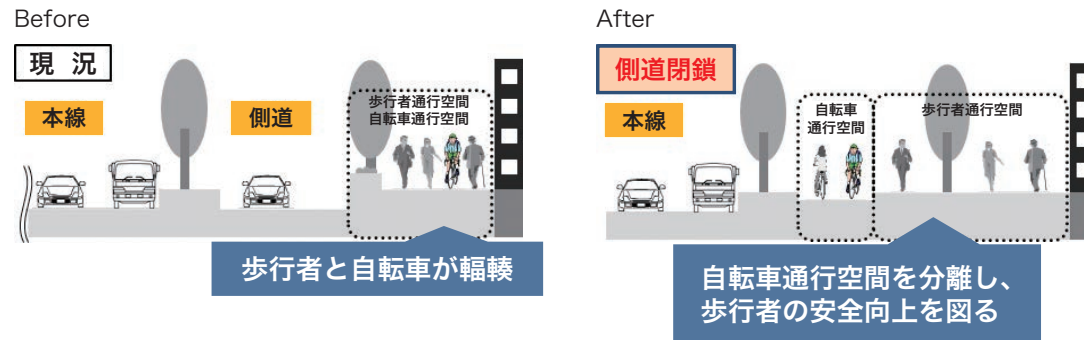
**【整備前の課題】**

- 自動車交通量は約 40 年前に比べ約 4～5 割減少しているが、自転車交通量は増加傾向であり、歩道内混雑度及び自転車事故の発生密度が高い状況であった。



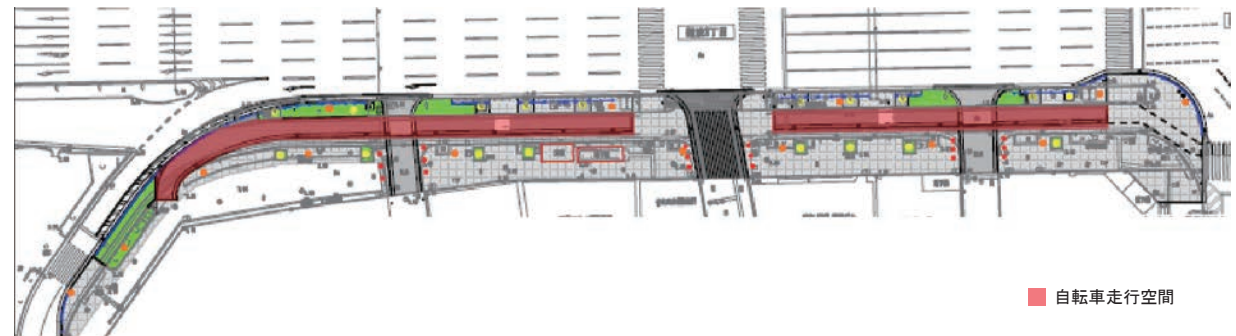
**【整備の方針】**

- 側道部分を活用し、自転車通行空間化するとともに歩道を拡張することで、歩行者と自転車が歩道内で混在している状況を解消した。



出典：官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集に一部加筆

**■自転車走行空間**



出典：御堂筋の道路空間再編に向けたモデル整備に一部加筆

**■自転車走行空間の様子**



駐輪場の情報提供

自転車道サイン

創出された自転車走行空間

事例 花園町通り

【愛媛県松山市】

【整備前の課題】

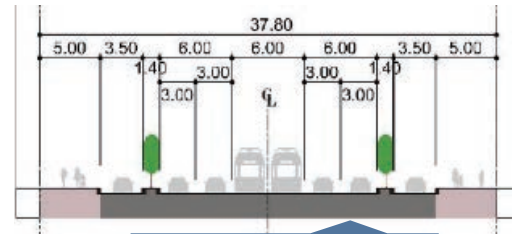
- 花園町通り沿いに多数の放置自転車があり課題となっていた。



【整備の方針】

- 自転車の利用者が多く、自転車のための空間を作る必要があった。
- 最も車道に近いところを自転車の走行空間とし、走行空間に面したところに駐輪スペースを設けた。

Before



放置自転車が課題

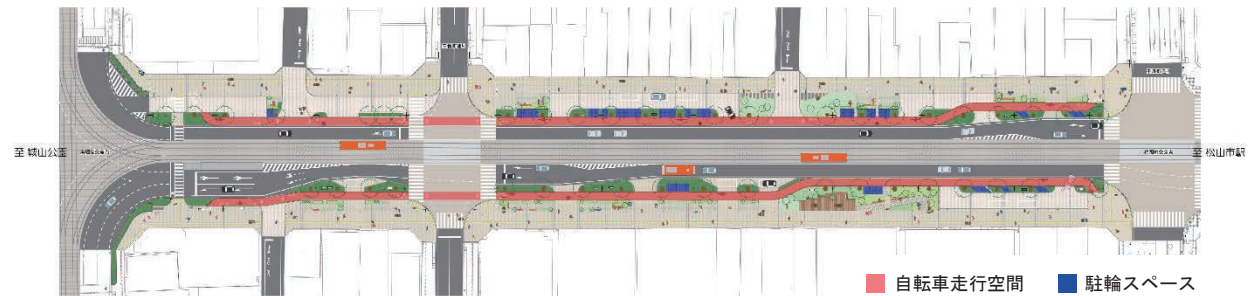
After



双方向の自転車道と駐輪スペースを設置

出典：国土交通省 道路空間再編・利用事例集に一部加筆

■自転車走行空間



出典：松山市提供資料に一部加筆

■自転車走行空間の様子



自転車道



自転車道への入り口



路上の駐輪スペース

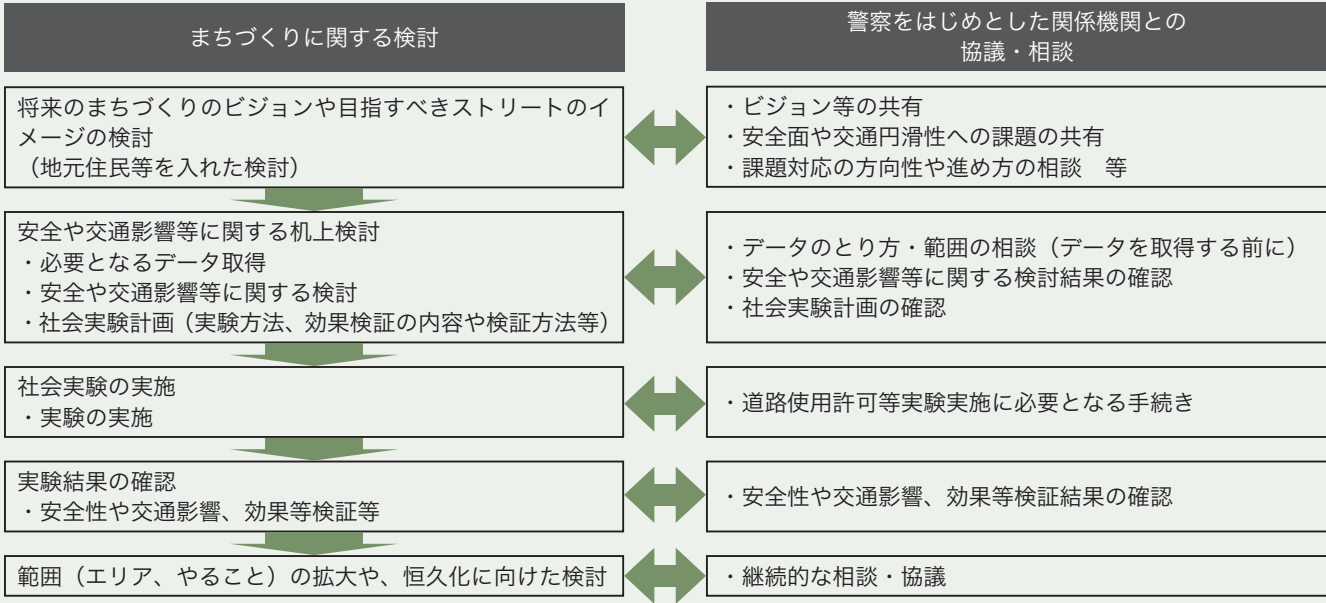
### 3.5 関係機関との協議

- ストリートの利活用は、交通上の影響も少なくない場合も多いところ、人々の安全・安心な歩行環境の確保のためにも、警察をはじめとした関係機関に対して早め早めの段階でアプローチを行い、地域のビジョンの理解・共有を図る等、円滑に協議・調整する関係を構築しておくことが望ましい。
- 特に、ストリートの特性や周辺環境、これに応じた適切な交通影響の検証手法等、地域によって交通管理面の推計手法や評価手法等は様々である

- め、警察には早め早めに相談しながら、懸念点や課題に対しては協議・打合せ等を通じて双方協調しながら改善策を見出すことを心がける。
- なお、交通への影響をきちんと見極めるためにも、まずは小規模な社会実験等からスタートし、段階的に検証を進めながら、徐々に最終的なデザインの実施へとステップアップしていくプロセスを取ることが考えられる。

#### 解説 警察をはじめとした関係機関との協議・相談の進め方

警察をはじめとした関係機関との協議・相談の進め方の一例を簡略化して以下に示す。



**事例 交通規制を伴う社会実験による段階的なストリート改変のプロセス (山口県長門市長門湯本温泉)**

長門湯本温泉では、長門湯本温泉観光まちづくりにおいて、ストリートの改変方法について社会実験を繰り返しながら検証を行い、ストリート改変の効果等を警察と確認しながら整備計画・設計へ反映している。

平成 30 年度：狭さく部を設置するとともに、プランターやベンチ等の設置物で狭さく部を強調（一般部は車道幅員 4 m、狭さく部は車道幅員 2.5 m）

平成 29 年度：交通規制を一方通行とした場合、対面通行とした場合それぞれで期間を分けて社会実験を実施し、交通影響を確認

令和元年度：狭さく部に入る箇所にボラード（実験時はコーンで代用）を設置、狭さく部での路上駐車を防止するためプランターを 5 m 間隔で設置、その間にベンチ等を配置、狭さく部に置くベンチやテーブル等の配置は歩行空間が確保できるよう配慮



出典：第 2 回ストリートデザイン懇談会 泉ゲスト委員 ((有) ハートビートプラン) 資料