



ハレまち通り（旧：県庁通り）再整備における事業効果について

令和6年3月

岡山市 庭園都市推進課

目次

1.事業概要	
①事業の概要	1
②事業の位置付け	2
③評価指標	3
2.整備内容	
①道路空間の変化	4
3.効果検証	
①歩行者通行量調査	9
②自動車交通への影響	12
③利用者アンケート調査	17
④自転車利用者アンケート調査	21
⑤沿道土地利用調査	23
⑥まちづくり活動	25
4.まとめ	28

1. 事業概要 —①事業の概要—

岡山市中心市街地の2つの賑わいの核「岡山駅周辺エリア」と「旧城下町エリア」を結び、また人優先の魅力を引き出すポテンシャルを持った『ハレまち通り（旧：県庁通り）』において、賑わいの創出や回遊性の向上の観点から、ハード施策・ソフト施策の両軸から事業を推進。

ハード施策：道路空間の再構築（2車線一方通行の車道を1車線化し歩道を拡幅）

ソフト施策：官民連携によるハレまち通りの魅力づくり



▲ハレまち通り位置図

事業区間

ハレまち通り（旧：県庁通り（市役所筋～柳川筋））

L = 約0.6 km

事業期間※

令和2年1月～令和4年3月

事業費※

約10億円

※ハード整備に限る

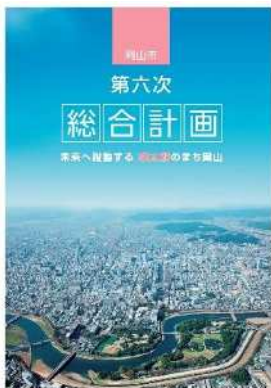


▲再整備後のハレまち通り

1. 事業概要 —②事業の位置付け—

ハレまち通りは『岡山市第六次総合計画』及び『岡山市総合交通計画』により、以下のとおり位置付けられている。

- 「岡山駅周辺エリア」「旧城下町エリア」をつなぐ魅力ある都市空間づくり、安心して楽しく歩ける道路空間づくりを進めることにより、回遊性を向上していく。
- 徒歩や自転車による移動を前提とした道路の整備等により、人優先の交通体系を確立していく。



岡山市第六次総合計画 「未来へ躍動する桃太郎のまち岡山」

└ 将来都市像1：中四国をリードし、活力と創造性あふれる「経済・交流都市」

└ 政策2：魅力と賑わいのある中心市街地の創出

- 施策1：歩いて楽しいまちなかの魅力と賑わいづくり
- 施策2：賑わいにつながる回遊性の向上
- 施策3：魅力的な商店街の振興
- 施策4：高次都市機能の充実・強化



岡山市総合交通計画 「あらゆる人の交通環境を向上させ、人とまちを元気にする」

└ 目標3：歩いて楽しい都心空間に変える

└ 実現化方策3：回遊性の向上

- 歩行・滞留空間の整備
都心内公共交通の利便性・快適性の向上
- 自転車利用環境の向上
わかりやすい案内情報の構築

1. 事業概要 —③評価指標—

事業の位置付けをふまえ、ハレまち通り再整備の効果を評価する指標として、以下の3点を定める。

- A** 「車中心から人優先の歩いて楽しいまちづくり」の推進に寄与したか。
- B** 魅力的な都市空間の創出に寄与したか。
- C** 中心市街地の回遊性向上に寄与したか。

2. 整備内容 —①道路空間の変化—

関連指標 A B C

- 2車線一方通行の車道を1車線化することで、歩道の拡幅と自転車通行空間の整備等の道路空間の再構築を実施。
- 併せて、歩道的美装化、植栽の更新、連続照明の設置、ベンチの設置等の道路空間の魅力の向上に係る整備を実施。



▲再整備前

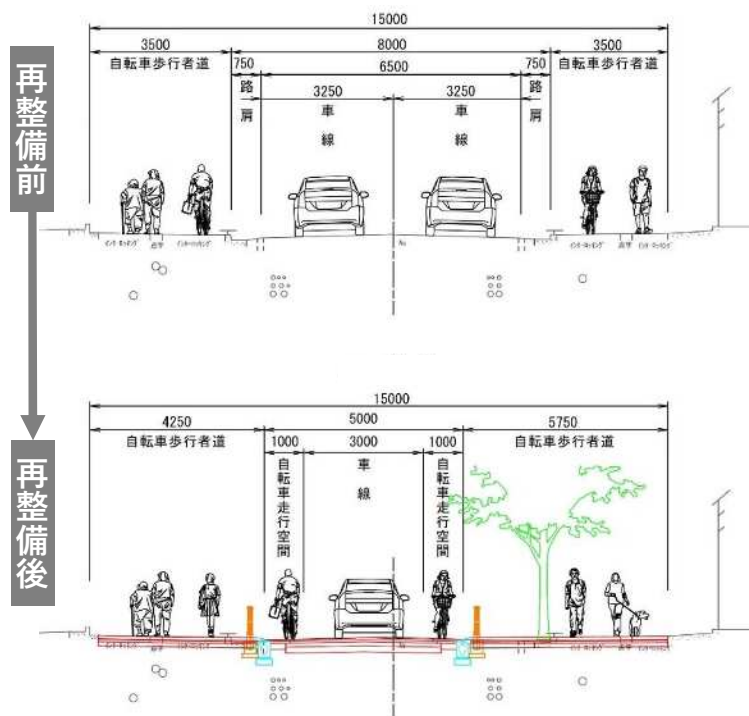


▲再整備後

2. 整備内容 —①道路空間の変化—

道路空間の再構築

- 再整備前の幅員が3.5m（片側）だった歩道を最大5.75mまで拡幅した。
- 自転車通行空間を確保し、再整備前は歩道内で歩行者と自転車が輻輳していたものを分離した。
- 車道についても、自転車通行空間と合わせて5mとし、万が一停車車両がいた場合でも、緊急車両等が十分に追い越しできる幅員を確保した。



▲拡幅された歩道（最大5.75m）



▲自転車通行空間を通行する自転車

整備効果

- 道路空間を再構築し、車道面積を減らし歩道面積を増やした。
⇒ 「車中心から人優先」に貢献し、また、より歩きやすい空間が生まれたことで、中心市街地の回遊性の向上に寄与。
- 再整備前は、歩道内で歩行者と自転車が混在し、危険な場面も見られた。
⇒ 自転車通行空間を整備し分離することで、さらに歩きやすい空間を形成。

2. 整備内容 —①道路空間の変化—

道路空間のデザイン

- 道路空間ではなく人や沿道が主役になれるようグレーを基調としたスタイリッシュなデザインとした。
(『県庁通りデザインミーティング(※)』で得られた意見等を反映)
- 電球色の連続照明や植栽のアップライト等を設置し、良好な夜間景観を創出した。

※県庁通りデザインミーティング：沿道事業者や地域の方と集まって県庁通り（現：ハレまち通り）の将来ビジョンを共有する会議



▲統一感を持った道路デザイン
舗装や照明柱、ポラード等の色や配置を統一



▲電球色の連続照明



▲植栽を照らす
アップライト

整備効果

- 地域住民や沿道事業者等の意見を反映した道路空間のデザインとした。
⇒ **魅力的な都市空間の創出に寄与**。
- これまで「夜、暗くて怖い」と言われていたが、連続照明を設置し、一定の照度を確保した。
⇒ **安心して通行でき、また良好な夜間景観を創出したことで、歩きやすい空間**を形成。

2. 整備内容 —①道路空間の変化—

滞在空間

- 美しい樹形で季節感があり、また木陰のできるアヤケヤキを植樹した。
- 座る（休む）ためだけではなく、滞在を促すことができるテーブル付きのベンチを設置した。



▲再整備前のヤマモモからアヤケヤキに植替え



▲街歩きの休憩に使用されるベンチ



▲ベンチによる滞在行動の創出

整備効果

- 美しい樹形で季節感のある植栽を植えた。
⇒ **魅力的な都市空間の創出に寄与**し、また、木陰を形成することで、**まち歩きや滞在行動を誘引**。
- 歩道にベンチを設置した。
⇒ 街歩きの休憩等に使われるほか、おしゃべり等滞在行動も促すことができ、さらに**楽しいまち歩きを演出**。

2. 整備内容 —①道路空間の変化—

道路空間の活用

- これまで活用が難しかった歩道空間について、**オープンカフェ等により活用できる仕組みを構築した。**
(都市再生特別措置法に基づく道路占用の特例制度を活用。)
- オープンカフェ等で活用できる空間が明確になるよう、**インターロッキングブロックの張り方を変え整備した。**



▲歩道の活用可能箇所



▲オープンカフェによる、歩道の活用状況

整備効果

- これまで“通行する”ためだった道路空間について、“滞在する”ための用途が加わる。
⇒ **車中心から人優先の環境の創出に寄与。**
- オープンカフェ等で歩道空間を活用した。
⇒ これまでお店の中だけであった賑わいが、屋外（まち）にも広がり、さらに**魅力的な都市空間の創出に寄与。**
- 現状ではオープンカフェ等で活用する店舗が少ないため、歩道活用の仕組みを周知し、さらに促進する必要がある。

歩行者通行量調査の概要

調査方法

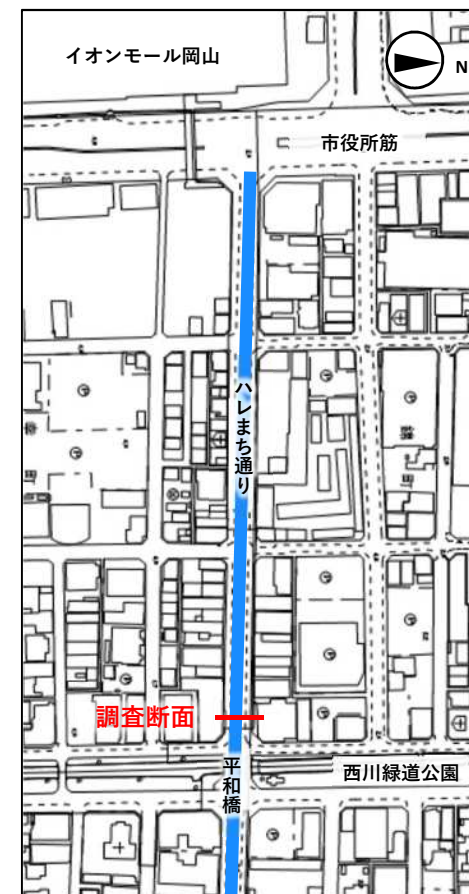
ハレまち通りの調査断面を通行する歩行者数を計測。

調査場所

平和橋交差点西断面（位置図箇所）

調査日

	調査日	調査時間	天気	最高気温
整備前	平成27年5月19日(火)	7:00~20:00	晴	27.1
	平成28年3月14日(月)	8:00~19:00	雨後曇	11.2
	平成30年10月14日(日)	10:00~16:00	晴	23.7
	平成30年10月16日(火)	10:00~16:00	曇	23.3
整備後	令和5年11月14日(火)	7:00~20:00	晴	16.7
	令和5年11月19日(日)	7:00~20:00	晴	17.4

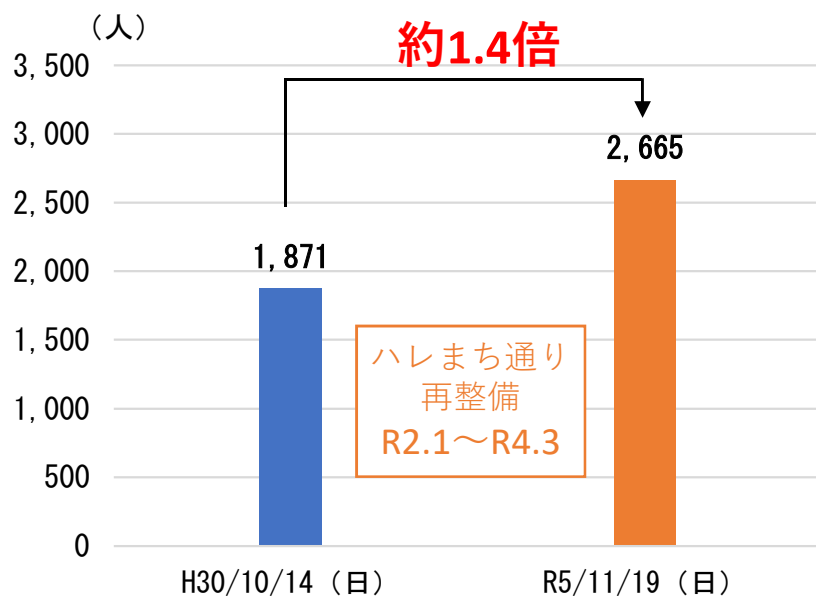


▲調査位置図

3. 効果検証 —①歩行者通行量調査—

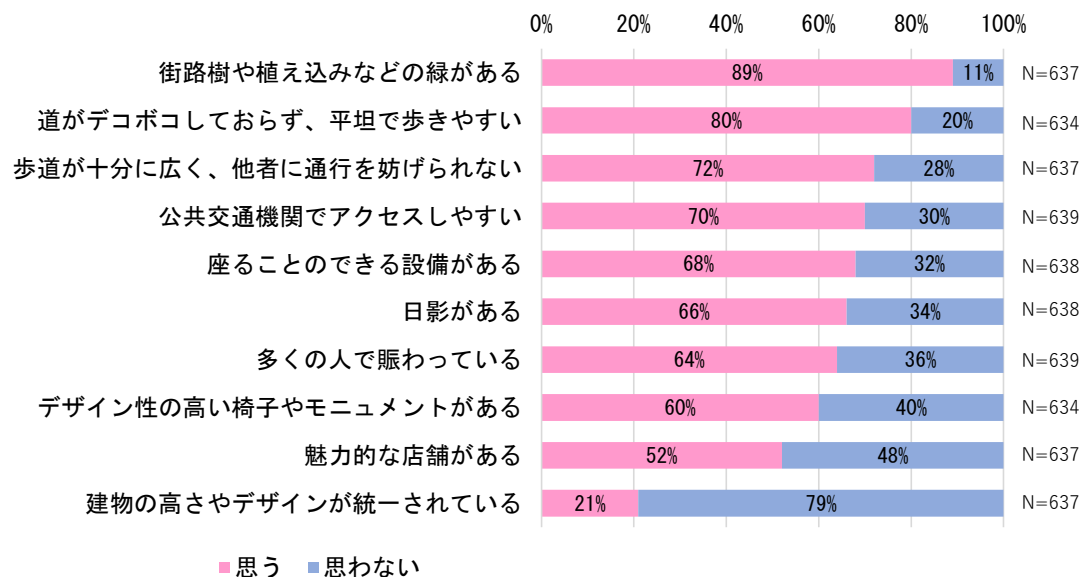
- ハレまち通り再整備前後において、歩行者通行量を計測。
- ハレまち通り再整備後の令和5年秋の歩行者通行量（10:00～16:00）は、再整備前である平成30年同時期と比較し、**休日（グラフ①）は約1.4倍**増加している。

①【休日】歩行者通行量（10:00～16:00）



《参考》③利用者アンケート調査 (p.17) より

通りに対する評価



※『思う』は「そう思う」「少しそう思う」を、『思わない』は「あまりそう思わない」「そう思わない」を合わせた割合

検証結果

- ハレまち通り再整備の効果のみとは一概には言えないが、休日については歩行者通行量が約1.4倍増加しており、**中心市街地の回遊性向上に一定の効果があった**と考えられる。
- 通行量と経済的指標（店舗数、売上高、地価）とは一定の相関があり(*)、**まちの活性化にも繋がった**と考えられる。
- 再整備後、緑が増えたことによる景観の向上や、歩きやすさに対する評価が高いことから、ハレまち通りを選んで通行される方が増え、通行量増加の一因になったと考えられる。

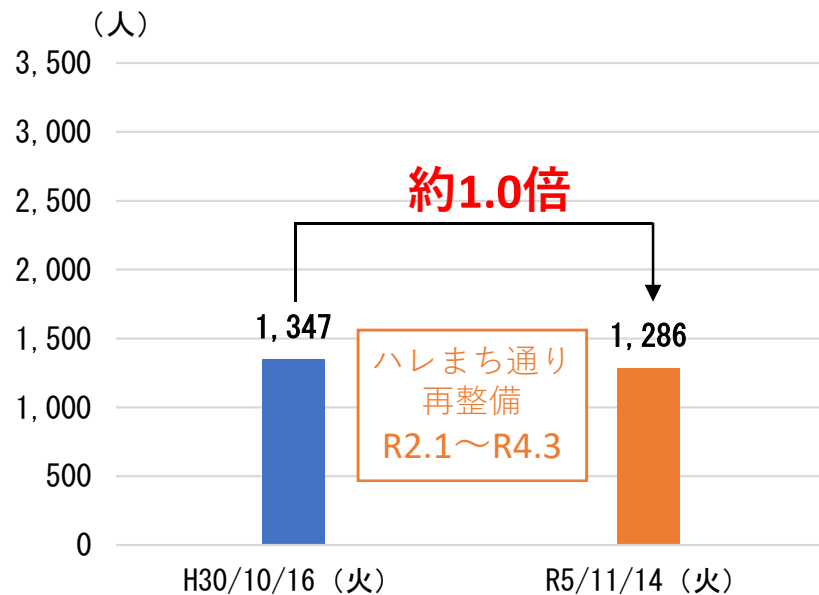
*「まちの活性化を測る歩行者量調査のガイドライン」国土交通省H31.3

3. 効果検証 ー①歩行者通行量調査ー

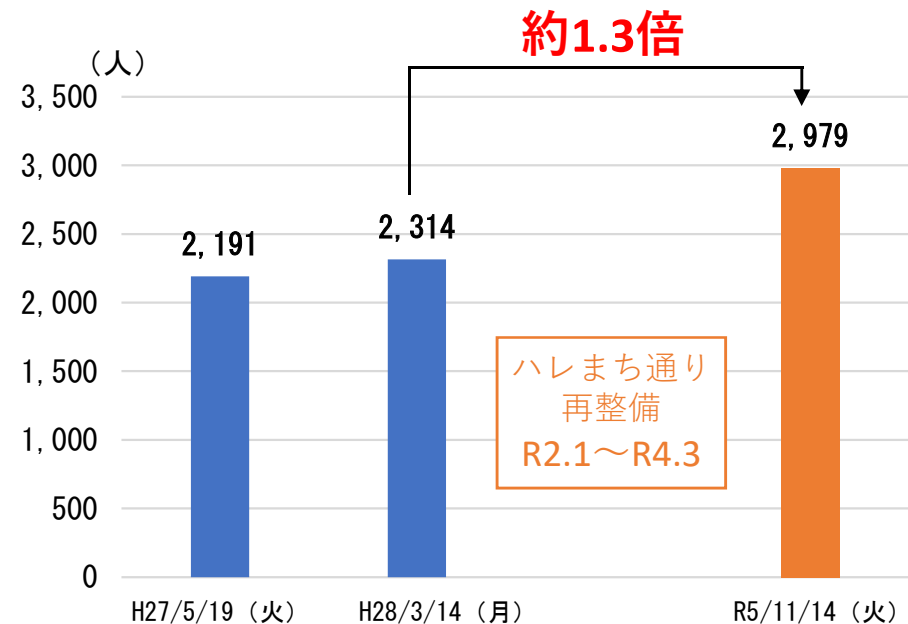
○平日については、平日の日中10:00～16:00（グラフ②）で比較すると約1.0倍と、再整備前後では大きな増減はない。
一方、通勤通学時間を含めた8:00～19:00（グラフ③）で比較すると、約1.3倍増加している。

※調査データの存在する平成27年・28年と比較。

②【平日】歩行者通行量（10:00～16:00）



③【平日】歩行者通行量（8:00～19:00）



検証結果

- 平日の日中（10:00～16:00）については変化が見られなかった。歩行者通行量は沿道の土地利用変化や、まちづくり活動なども大きく起因すると考えられるため、引き続き歩行者通行量は計測していく。
- 沿道でマンションが建設されたことや、近隣で短期大学が建設された影響もあるが、再整備後の平日は、**通勤・通学でハレまち通りの通行者や、沿道店舗の利用者増加**していると考えられる。

3. 効果検証 ー②自動車交通への影響ー

自動車交通量調査の概要

調査方法

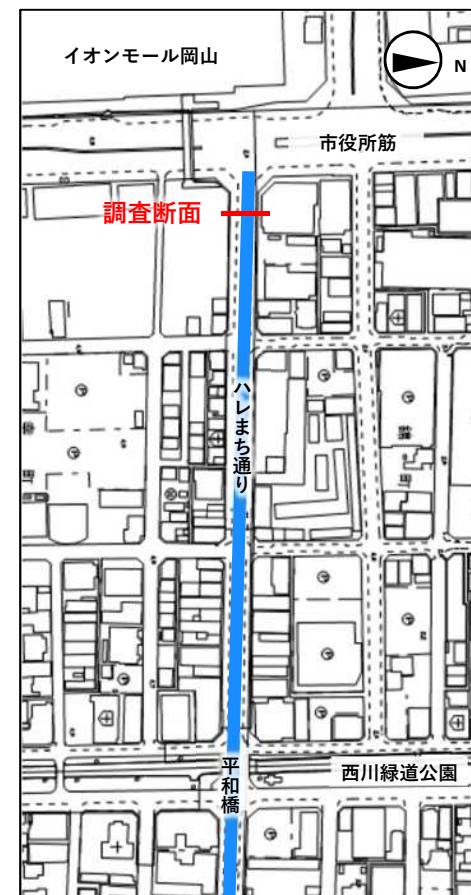
ハレまち通りの調査断面を通行する車両数を計測。

調査場所

下石井1丁目交差点東断面（位置図箇所）

調査日

	調査日	調査時間	天気	最高気温
整備前	平成27年5月17日(日)	7:00~20:00	晴	27.8
	平成27年5月19日(火)	7:00~20:00	晴	27.1
	平成29年11月26日(日)	7:00~19:00	曇	12.3
	平成29年11月29日(水)	7:00~19:00	雨時々曇	13.6
	平成30年5月24日(木)	7:00~19:00	晴	27.6
	平成30年6月3日(日)	7:00~19:00	晴	28.5
整備後	令和5年11月14日(火)	7:00~19:00	晴	16.7
	令和5年11月19日(日)	7:00~19:00	晴	17.4

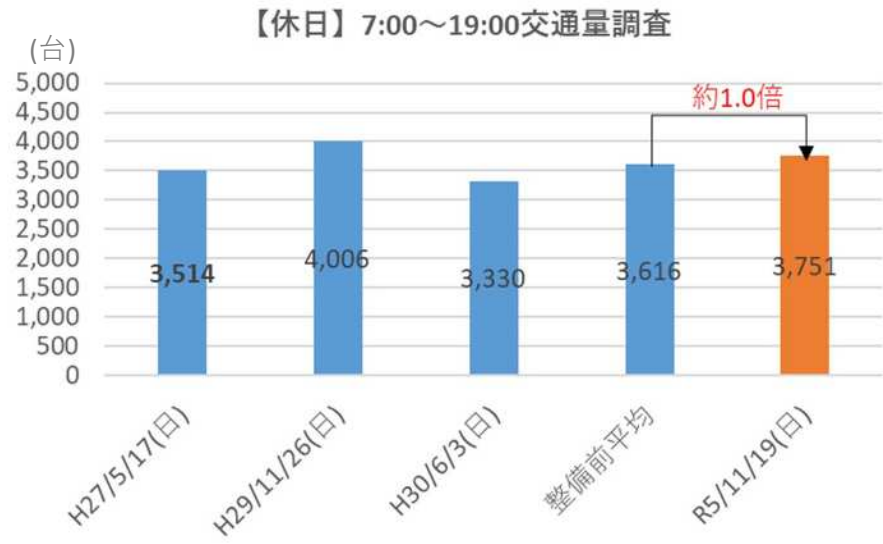
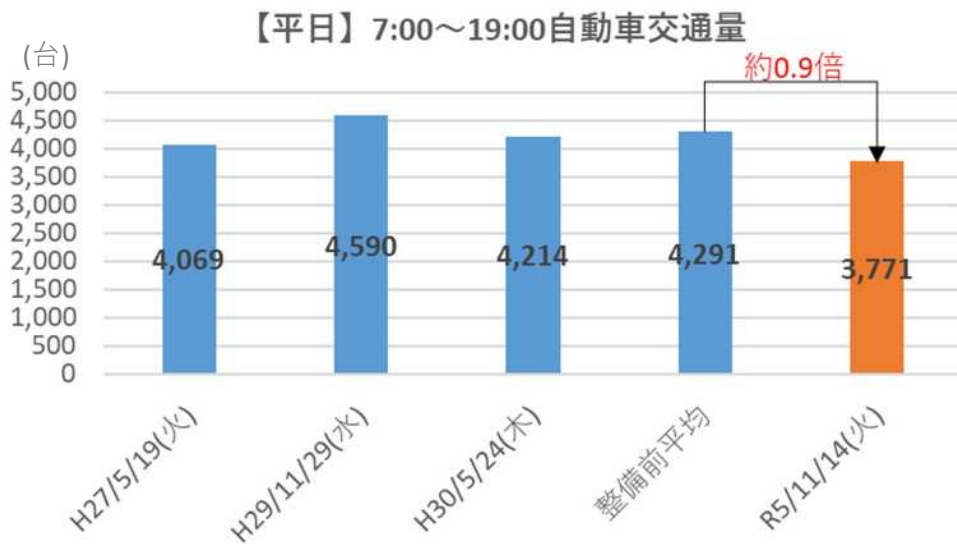


▲調査位置図

3. 効果検証 ー②自動車交通への影響ー

自動車交通量調査

- ハレまち通り再整備前後において、自動車交通量を計測。
- ハレまち通り再整備後の令和5年秋の自動車交通量（7:00～19:00）は、再整備前（H27・H29・H30の平均）と比較し、**平日は約0.9倍、休日は約1.0倍**であった。



検証結果

- 再整備前後で自動車交通量に大きな変化は無かった。
- 当該路線の交通量に大きな影響が無かったことから、ハレまち通り再整備の影響による、**周辺路線への影響も小さい**と考えられる。

3. 効果検証 ー②自動車交通への影響ー

滞留長・渋滞長調査の概要

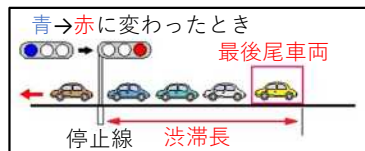
調査方法

ハレまち通りの指定交差点からの滞留長及び渋滞長を計測する。

滞留長とは：信号が赤から青に変わったときの、停止線から最後尾車両までの距離



渋滞長とは：滞留長の最後尾車両が1回の青信号で、信号交差点を通過できなかったときの、停止線から最後尾車両までの距離

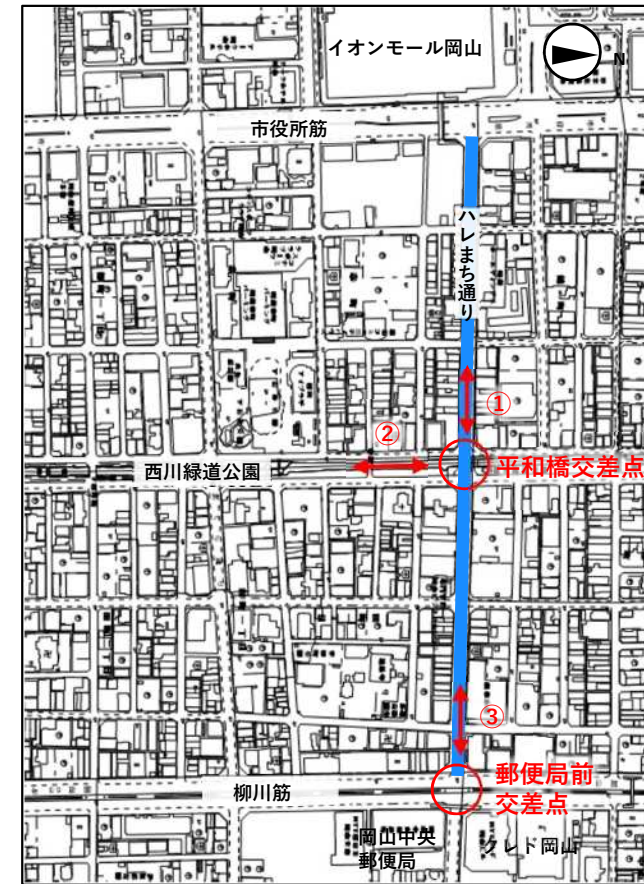


調査場所

- ①平和橋交差点から西
- ②平和橋交差点から南
- ③郵便局前交差点から西 (調査位置図参照)

調査日

	調査日	調査時間	天気	最高気温
整備後	令和5年11月14日(火)	7:00~10:00 16:00~19:00	晴	16.7
	令和5年11月19日(日)	13:00~19:00	晴	17.4

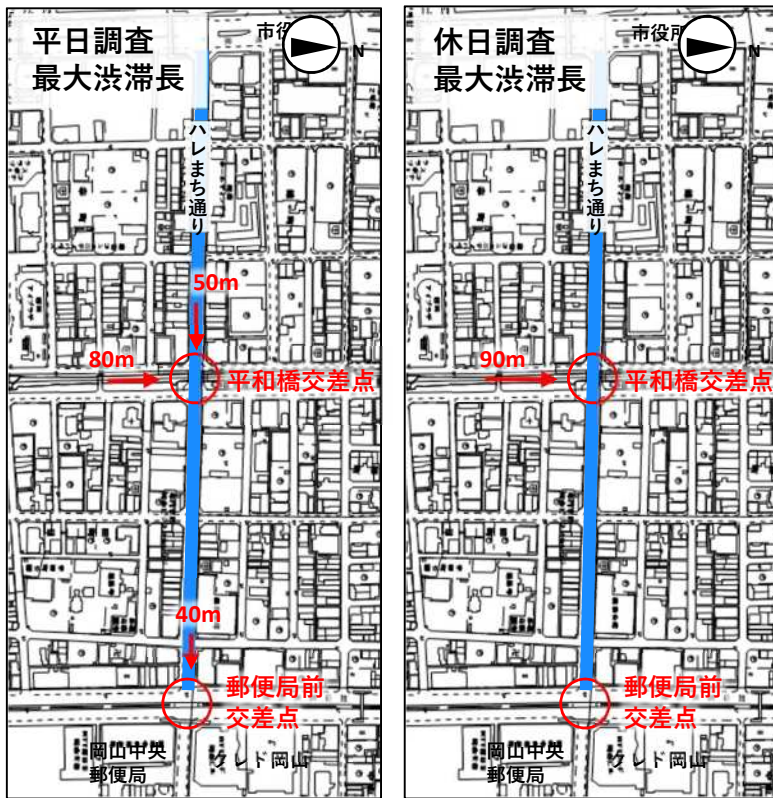


▲調査位置図

3. 効果検証 ー②自動車交通への影響ー

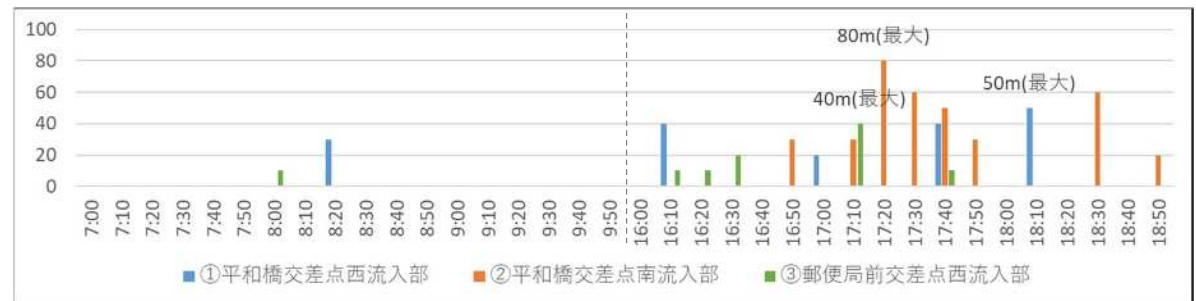
滞留長・渋滞長調査

- ハレまち通り再整備後に、滞留長・渋滞長調査を実施。
- 平日の調査においては、**平和橋交差点南流入部の約80m**が最大渋滞長であった。
- 休日の調査においては、**平和橋交差点南流入部の約90m**が最大渋滞長であった。
- 最も渋滞長の長い平和橋交差点南流入部では、細街路からの流入車両や、右折車両が横断歩行者に妨げられ、交差点上に滞留することで、後続車の阻害となることが主な原因で渋滞が発生していた。

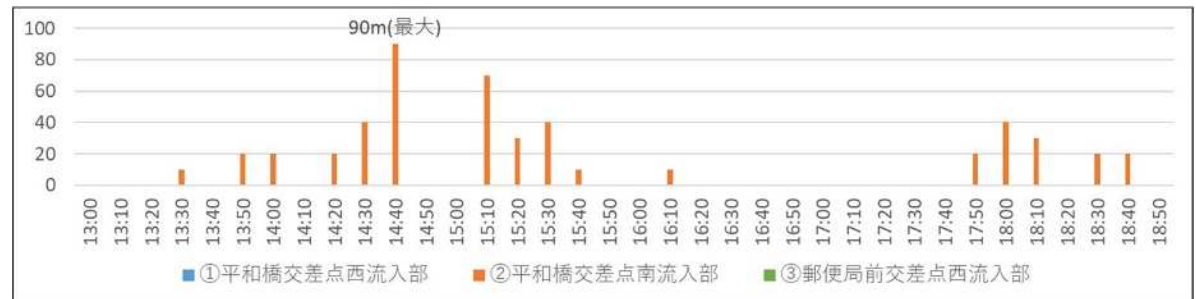


■各調査地点における10分毎の渋滞長

平日調査



休日調査



検証結果

- 車線が減少することで渋滞が懸念されていたが、いずれの渋滞も小規模で時間帯も限定的なものであり、**交通への影響は小さい**と考えられるが、状況に応じて引き続き注意する必要がある。

3. 効果検証 ー②自動車交通への影響ー

参考：下石井1丁目交差点

- ハレまち通り再整備後、下石井1丁目交差点（市役所筋からハレまち通りへの流入部）の車両混雑状況を調査。
 - 市役所筋北進方向、下石井1丁目交差点からの第3車線において、**平日最大150m**、**休日最大500m**の渋滞が確認された。
 - ハレまち通りの先詰まりによる右折車両への影響(※)は、**平日12時間で10回（平均0.8回/h）**、**休日12時間で11回（平均0.9回/h）**だけ確認された。
- ※信号が青であるがハレまち通りが混雑しており、市役所筋から右折できない車両いる状況



第1車線、第2車線の混雑を避けるため、第3車線（ハレまち通りへの右折レーン）を走行する車両も多く確認された。

➡ ハレまち通りへ右折するためでない車両も混雑の要因の一つ

検証結果

- ハレまち通りの先詰まりによる右折車両への影響はほとんど確認されなかったことから、**ハレまち通り再整備の影響で渋滞が発生しているとは言い難い。**
- ただし、市役所筋で渋滞が発生していることから、状況に応じて引き続き注意する必要がある。

利用者アンケート調査の概要

調査方法

- ・ハレまち通り、西川緑道公園の利用者（歩行者・滞在者）を対象にアンケート調査を実施。
- ・歩行者・滞在者にアンケート用紙を配布し、郵送回収を行った。

調査場所

ハレまち通り（市役所筋～国道180号）、
西川緑道公園（桃太郎大通り～県庁通り）

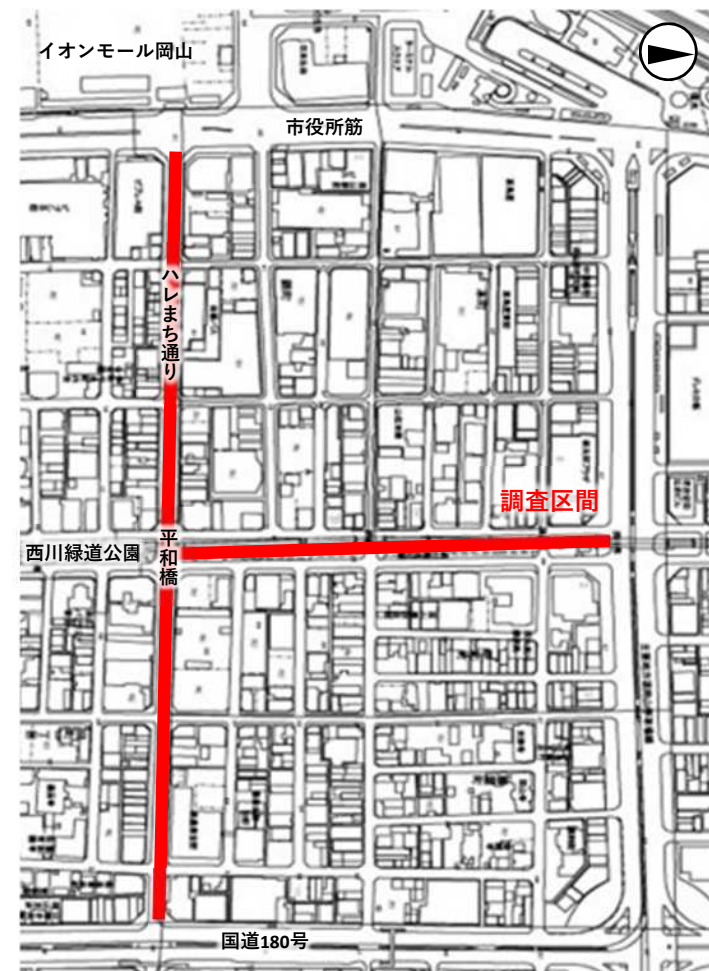
調査日

調査日	調査時間	天気	最高気温
令和4年11月20日(日)	10:00～17:00	晴	19.1℃
令和4年11月27日(日)	10:00～17:00	曇	18.7℃

※調査は岡山大学氏原研究室と共同で実施

回収状況

配布数	1,523通
回収数	659通
回収率	43.3%



▲調査位置図

3. 効果検証 —③利用者アンケート調査—

利用者アンケート調査

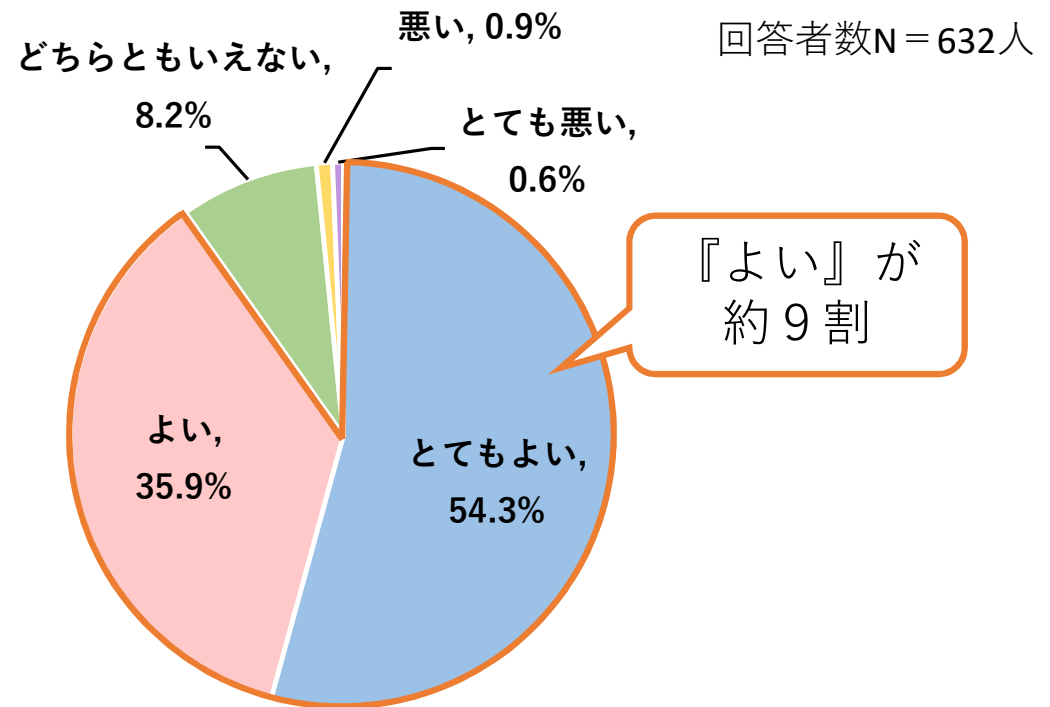
「車中心から人優先のまちづくり」の取り組みについて

- 「とてもよい」が54.3%、「よい」が35.9%
- 「悪い」が0.9%、「とても悪い」が0.6%

【設問】

岡山市では、街なかにおいて、「車中心から人優先のまちづくり」を進めており、居心地がよく歩きたくなる街なかの形成を進めています。

(ハレまち通り(旧:県庁通り)の再整備、西川緑道公園を活用した賑わい創出、下石井公園の芝生化等)
これらの取組についてどう思われますか。



検証結果

- 「車中心から人優先のまちづくり」の取り組みについては、約9割が『よい』と評価し、『悪い』は1.5%であった。市の取り組みについて、市民から理解が得られていると考えられる。

3. 効果検証 —③利用者アンケート調査—

利用者アンケート調査

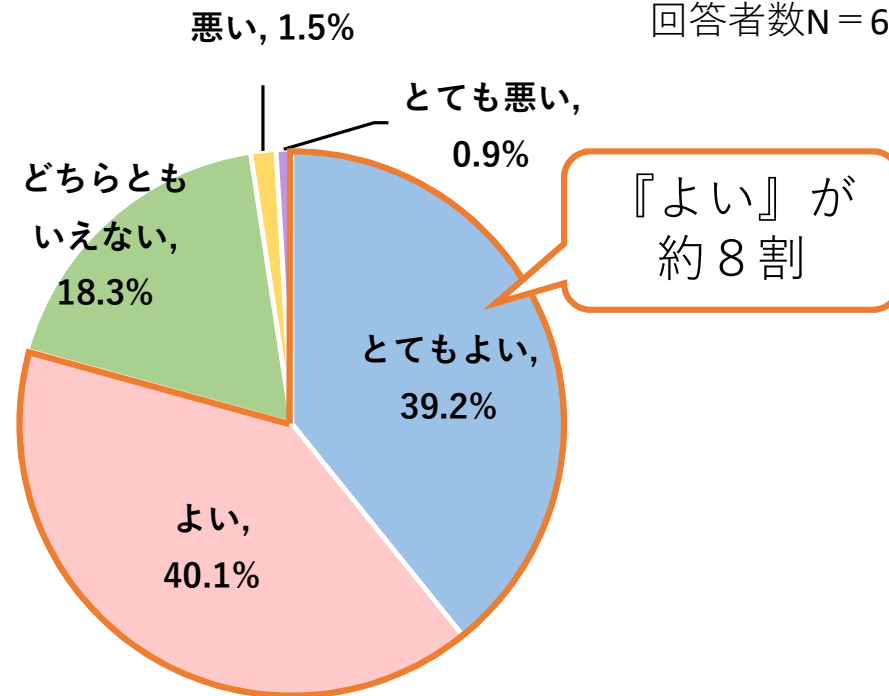
ハレまち通りのリニューアルについて

- 「とてもよい」が39.2%、「よい」が40.1%
- 「どちらともいえない」が18.3%、「悪い」が1.5%、「とても悪い」が0.9%

【設問】

ハレまち通り(旧：県庁通り)がリニューアルしたことについてどう思いますか。

回答者数N = 646人



検証結果

- ハレまち通りのリニューアル整備については、約8割が『よい』と評価し、『悪い』は2.4%であった。
ハレまち通りの整備について、市民から一定の評価が得られていると考えられる。

3. 効果検証 —③利用者アンケート調査—

利用者アンケート調査

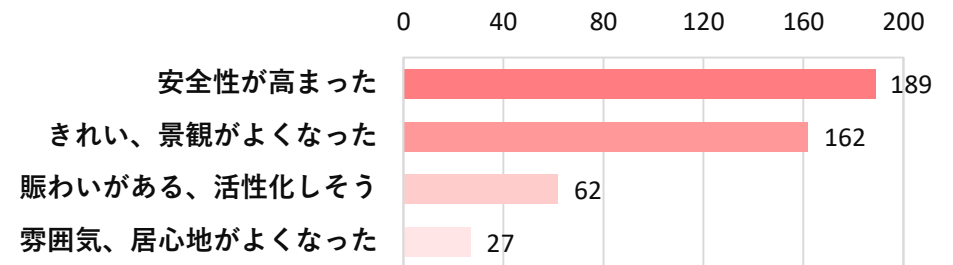
ハレまち通りのリニューアルをよい、または悪いと思った理由

○令和5年度調査

- ・『よい』とした人の意見は535項目、『悪い』とした人の意見は27項目、『どちらともいえない』とした人の意見は145項目
- ・『よい』とした理由としては、『歩行者・自転車の安全性が高まった』という意見が最も多い。

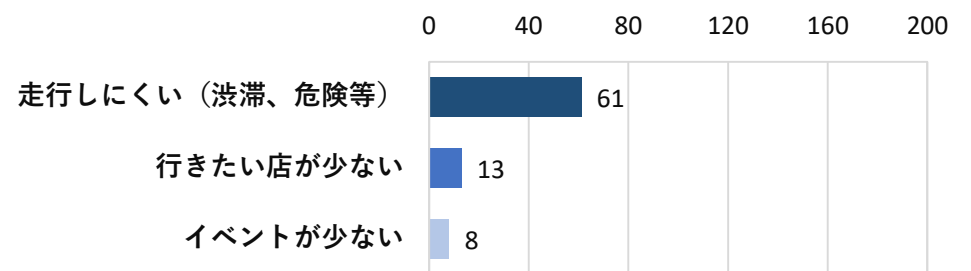
『よい』とした人の理由	535項目中
安全性が高まった	189 (35.3%)
きれい、景観がよくなった	162 (30.3%)
賑わいがある、活性化につながりそう	62 (11.6%)
雰囲気、居心地がよくなった	27 (5.0%)

『よい』とした人の理由（上位4項目） (人)



『どちらともいえない・悪い』とした人の理由	175項目中
走行しにくい（渋滞、危険等）	61 (34.9%)
行きたい店が少ない	13 (7.4%)
イベントが少ない	8 (4.6%)

『どちらともいえない・悪い』とした人の理由（上位3項目） (人)



R04.11 岡山大学実施アンケート及び、R05.10 市実施アンケートより

検証結果

- 歩行者・自転車通行環境の改善や、景観・居心地の向上に対し、好意見がみられた。
- その反面、『よい』・『悪い』どちらも自転車通行の危険性をあげる人が一定数いることから、引き続き、**自転車利用者に対する自転車の通行ルールやマナーの周知等の啓発活動を行う必要がある**と考えられる。
(例：自転車が走りやすくなったことで歩行者が危険を感じる等)

自転車利用者アンケート調査の概要

調査方法

- ・ハレまち通りを走行する自転車利用者を対象にアンケート調査を実施。
- ・自転車利用者にアンケート用紙を配布し、郵送またはインターネットにより回収。

調査場所

ハレまち通り（市役所筋～国道180号）

調査日

調査日	調査時間	天気	最高気温
令和5年10月20日(日)	10:00～18:00	晴	21.5℃
令和5年10月21日(月)	8:00～10:00	晴	19.7℃

回収状況

配布数	1,000通	
回収数	郵送	255通
	WEB	41通
	合計	296通
回収率	29.6%	



3. 効果検証 —④自転車利用者アンケート調査—

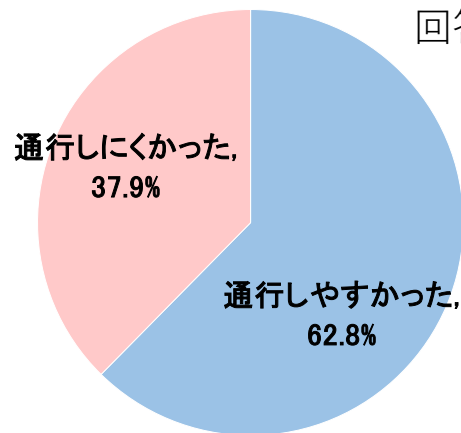
自転車利用者アンケート調査

ハレまち通りを自転車で通行した印象とその理由

- 「通行しやすかった」が62.8%を占めており、そのうちの約7割が「自転車レーンが確保されたこと」をあげている。
- 「通行しにくかった」が37.9%を占めており、そのうちの約6割が「すぐ横を自動車が走行し危険と感じた」をあげている。

自転車で通行した印象

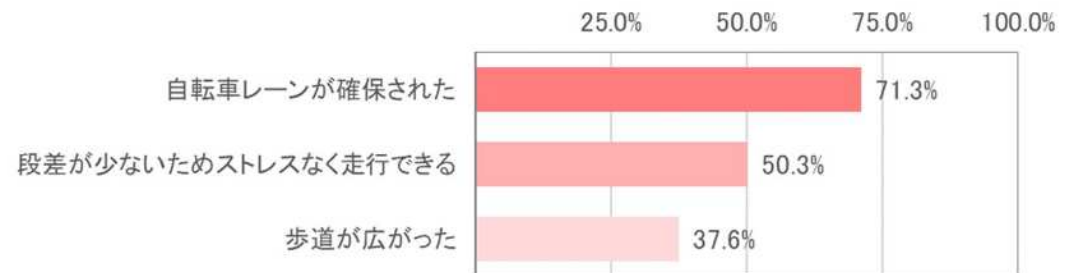
回答者数N = 293人



※複数回答あり

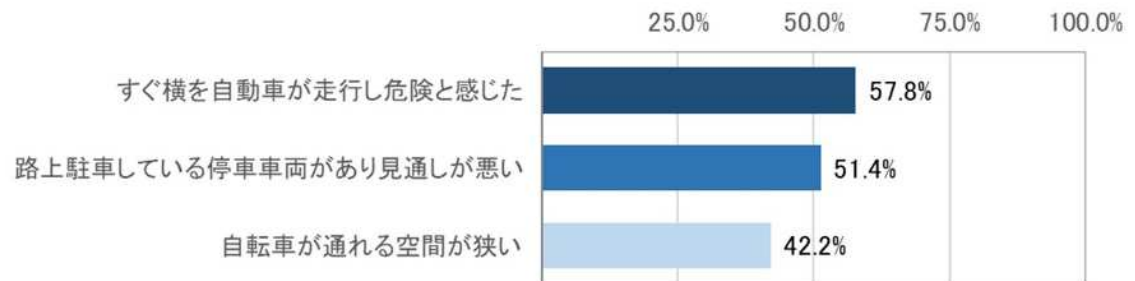
通行しやすかった理由(上位3項目)

N=181



通行しにくかった理由(上位3項目)

N=109



※「不明・無回答」N=3

検証結果

- 自転車通行環境が改善されたことに対し、一定の評価が得られていると考えられる。
- 一方で、自転車通行空間が狭く自動車との距離が近いことで、危険を感じるという意見もみられ、**自転車利用者及び自動車ドライバー双方に対する安全運転、意識の向上等の啓発が必要**と考えられる。

沿道土地利用調査の概要

調査方法

- ・ハレまち通り沿道1階部分について、建物名称と床利用分類、営業時間を記録。(入口が沿道に面していない店舗は除く)
- ・床利用分類は、右表の通り、17種類の業種に分類し記録。
- ・入居状況は、郵便受け、テナント案内板、外付け看板などから判断。

対象物件数

1階床数 整備前：90
整備後：90

調査時期

整備前調査	平成29年10月
整備後調査	令和5年10月～12月

- ※ファッション系：アパレル、美容系等
- ※文化系：スポーツ用品、カルチャースクール、フィットネスクラブ等
- ※日用系：コンビニ、スーパー、ATM等
- ※サービス（その他）：ホテル、診療所、歯科、旅行代理店等
- ※遊興飲食：バー、居酒屋等

床利用分類表

分類
ファッション系
文化系
日用系
娯楽遊興サービス
サービス（その他）
販売
飲食
遊興飲食
風俗
事務所
集合住宅
戸建・併用住宅
空家・空室
空店舗
宗教施設・学校
駐車場
不明



3. 効果検証 —⑤沿道土地利用調査—

沿道土地利用調査

ハレまち通りの再整備前と再整備後の沿道1階の土地利用の変化を調査

- 再整備着工前と比較して**27店舗（全体の3割）の新規出店**がある。
- 新規出店店舗の中でも遊興飲食が多く、次いでファッションや飲食店が多い。
- 建物の更新が3件**起こっており、**102戸住宅が供給**されている。

▼1階店舗の変化

状態	床数	割合	状態の内容	
変化なし	54	60.0%	変化なし	
新規出店	新規	2	2.2%	空店舗への入居や住居から店舗への転換
	入れ替え	25	27.8%	店舗から別の店舗への転換
空店舗化	6	6.7%	店舗が空いたり、店舗から駐車場への転換	
その他	3	3.3%	店舗から住宅への転換、空き店舗から駐車場への転換	
合計	90	100%		

▼新規出店の業態内訳

大分類	ファッション系	文化系	日用系	サービス（その他）	飲食	遊興飲食	事務所	合計
新規出店数	5	2	1	4	5	9	1	27

▼新規に建設されたビル



検証結果

- 新型コロナウイルス感染拡大により、その影響で閉店した店舗も多く、現在も空店舗になっているテナントもあるが、**新規出店が多く、また建物の更新も進み、民間投資が活発になっている。**
- 遊興飲食やファッション系の新規出店が多いこと、また、マンションの建設による居住人口の増加から**さらなる歩行者数の増加に期待でき、賑わいの創出に繋がる**と考えられる。
- 空店舗化した物件は、建築から40年以上経過したものも多いことから、建物の更新が進めばさらなる新規出店などの需要が見込めると考えられる。

沿道まちづくり組織の発足

- ハレまち通り再整備に向けて、沿道事業者等と将来像を語り合う「県庁通りデザインミーティング」等を実施。沿道事業者と行政、また沿道事業者同士の繋がりを深め、まちづくりの機運を高める。
- 「県庁通りデザインミーティング」を母体に、**沿道事業者からなるまちづくり組織『ハレマ協議会(※)』が発足。**歩いて楽しいウォーカブルなまちづくりを目指し、ハレまち通り及びその界隈のエリア価値向上を目的に活動を始める。

※発足当時の組織名は「県庁通りミーティング協議会」



▲「県庁通りデザインミーティング」公開会議の様子



▲「ハレマ協議会」開催の様子

検証結果

- 新たに沿道まちづくり組織が発足したことで、**沿道事業者等の主体的・持続的な活動**が期待でき、ハレまち通りおよびその界隈の**賑わい創出や回遊性の向上**に繋がると考えられる。

3. 効果検証 —⑥まちづくり活動—

関連指標 A B C

まちづくりの取組 1

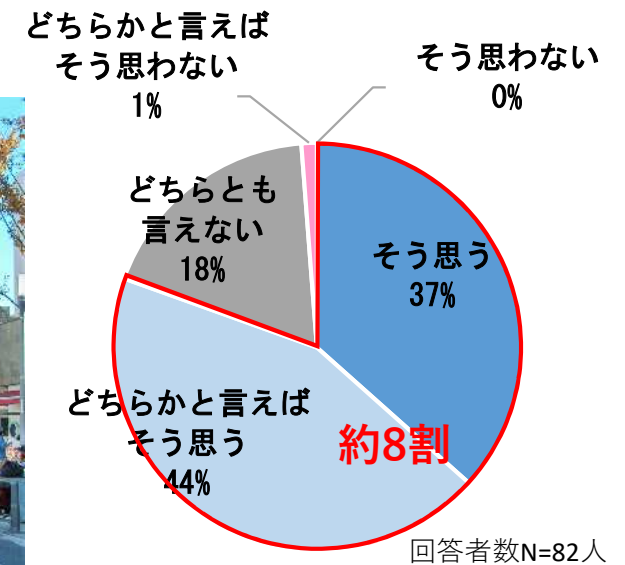
- ハレマ協議会が主体となり、**ハレまち通り沿道低未利用地及び歩道を活用したマーケット「ハレマ」を開催。**
(令和5年度3回実施)
- ハレマ開催時に実施したアンケートにより、**約8割の方が「ハレまち通りにまた来たい」と回答。**



▲生産者や飲食店が集うマーケット「ハレマ」を令和5年度に3回実施



▲コインパーキングと歩道を一体的に活用



開催時のアンケートでは、約8割の方が、「ハレまち通りにまた訪れたい」と回答

検証結果

- 沿道まちづくり組織による賑わい創出の取組が継続的に実施されることで、**ハレまち通りの賑わい創出や回遊性の向上に繋がる**と考えられる。
- 歩道空間の活用を積極的に推進することで、**魅力的な都市空間の創出や人優先の歩いて楽しいまちづくりに繋がる**と考えられる。

3. 効果検証 —⑥まちづくり活動—

関連指標 A B C

まちづくりの取組 2

- 令和4年11月、ハレまち通りにおいて初めての歩行者天国イベント「Parade」を開催。
- イベント開催時（11時～16時）の歩行者通行量は約1万人であった。



▲「アーバンスポーツ」をテーマに歩行者天国イベントを実施。



▲沿道事業者とも連携し、キッチンカーの設置やオープンカフェを実施。



▲普段は車のための空間である車道を活用して、子ども達の遊び場に。

検証結果

- 歩行者天国イベントを多くの方に体感してもらうことで、「車中心から人優先の歩いて楽しいまちづくり」を考えるきっかけに繋がったと考えられる。
- 沿道事業者を積極的に巻き込むことで、まちづくりの機運醸成となり、持続的な魅力・賑わい創出に繋がったと考えられる。

4. まとめ

「車中心から人優先の歩いて楽しいまちづくり」の推進への寄与

- ・ 歩きやすく人に優しい道路空間を創出することができた。
道路空間の再構築（車道面積減・歩道面積増、自転車通行帯の整備）。
- ・ 市民等に「車中心から人優先の歩いて楽しいまちづくり」の取組に対して理解してもらうことができた。
「車中心から人優先の歩いて楽しいまちづくり」の取組に対して約9割が『よい』、再整備について約8割が『よい』と回答。

魅力的な都市空間の創出への寄与

- ・ 魅力的な道路空間を創出することができた。
地域等の意見を反映させたスタイリッシュなデザイン、連続照明による良好な夜間景観、美しい樹形で季節感のある植栽の設置。歩道を活用しオープンカフェ等が実施できる仕組みを構築し、道路空間に歩行者が滞留できるようになった。
- ・ 民間投資やまちづくり組織等の活動を促進することができた。
沿道1階部分で27店舗の新規出店や3棟の建物更新。
沿道まちづくり組織が主体となった賑わい創出の取組（イベント）の実施。

中心市街地の回遊性向上への寄与

- ・ まち歩きを楽しむことができる道路空間を創出することができた。
まち歩きの休憩等に使用できるベンチ、木陰ができる植栽の設置。
- ・ 歩行者通行量が増加した。
休日約1.4倍

再整備後の課題

- 再整備した道路空間を、現状では効果的に活用しきれていないため、歩道活用の仕組みを周知し、オープンカフェ等による活用をさらに促進する必要がある。
- 歩行者や自転車利用者が危険と感じる場面があるため、自転車利用者及び自動車ドライバー双方に対する安全運転、意識の向上等を図り、より安心安全に通行できるようにする必要がある。

中・長期的に
目指す効果

さらなる民間投資や
まちづくり活動の活発化

まちなかの回遊性向上

新規出店等により沿道店舗の充実や良好な景観が形成されることで、さらなる民間投資に繋がる好循環が生まれることや、まちづくり組織等の活動も活発になる。

ハレまち通りの歩行者通行量が増加し、下石井公園や西川緑道公園、また各エリアのまちづくり団体等の連携が生まれることで、まちなか全体の回遊性向上に繋がる。