

さくら通り 安全性・賑わい創出を検証する社会実験 (カーブサイドマネジメント)

実施概要

概要

生駒駅南口（いこみな）エリアで、チャレンジショップの設置と将来的な空間整備等を検討しているさくら通りにおいて、カーブサイドマネジメント（路肩の適正利用）による安全性や賑わい創出など、将来像の可視化を図る。

■実施時期 : 2025年2月28日（金）11:00～18:00、3月1日（土）10:00～16:00（最長、店舗営業時間に合わせる）

■実施場所 : 生駒駅南口（いこみな）エリア・さくら通り沿道 ※雨天中止





調査概要

・さくら通り（図中の調査断面）を通過する下記の項目についてビデオ録画にて実数を把握した。

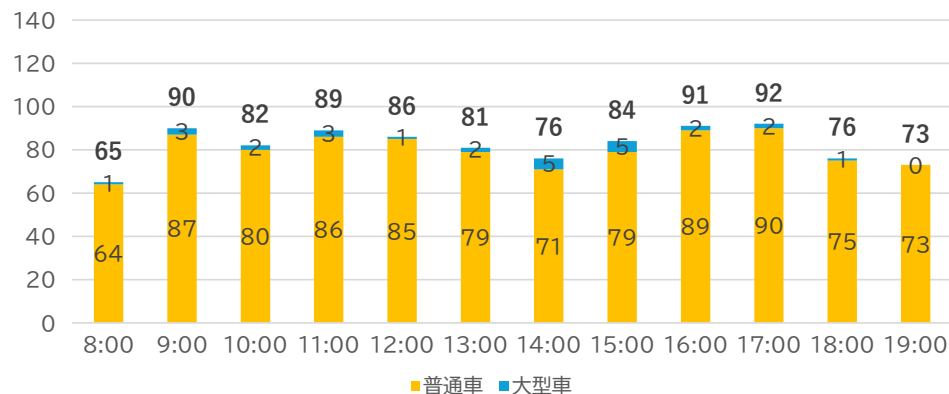
- ①自動車（普通車・大型車）
- ②バイク
- ③自転車
- ④歩行者（ベビーカー・車いす）

・日時：2024年12月24日（火）8～20時

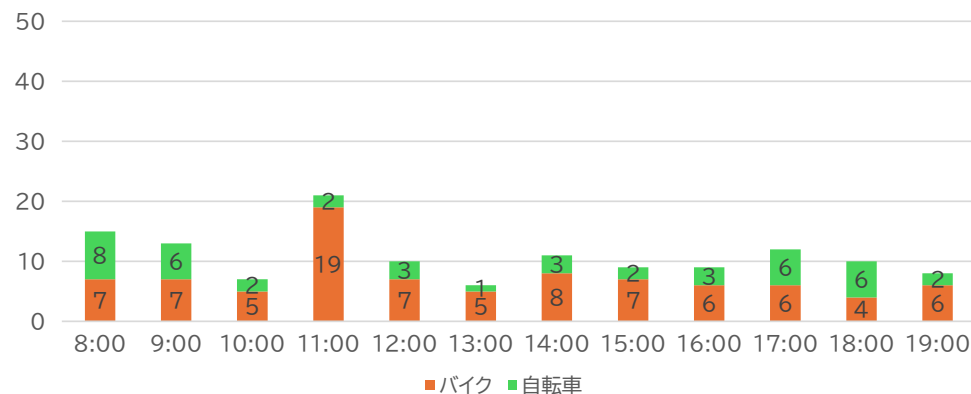
・設置位置：チャレンジショップ実施前

- ・ 8時-19時の調査時間帯の自動車通行量合計： 916台（1時間あたり平均76台）
- ・ " 歩行者通行量合計：1,617人（ピーク時：12時台223人）

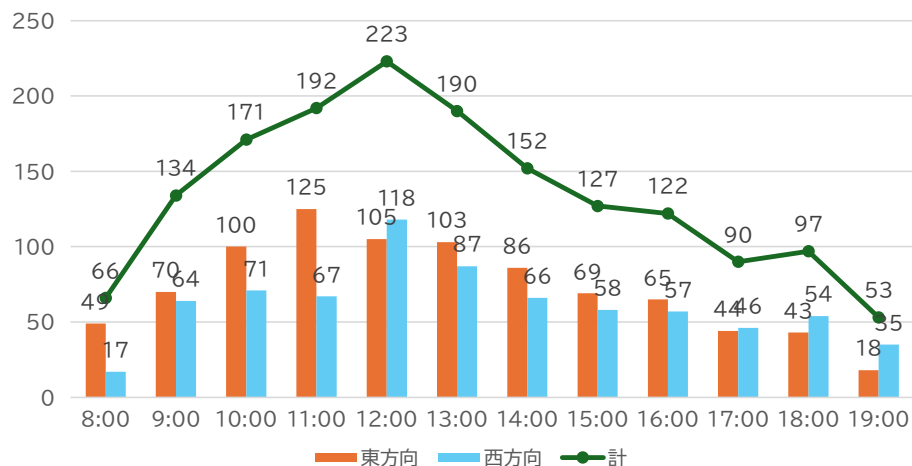
時間帯別自動車交通量（東向き一方通行）



時間帯別バイク・自転車通行量



時間帯別歩行者通行量



注：

- ・ 午前中は、東方向（びっくり通り方向）への歩行者が多く、夕方になると、西方向（参道筋方向）への歩行者が相対的に多くなる。
- ・ ベビーカーは延べ17組通行し、車いすはなし。

社会実験の検証結果を踏まえ、 歩きやすい、賑わいのあるさくら通りの将来像の実現へつなげる

課題1：通過交通が多く 歩きにくい、安心して歩けない

- ・ 参道筋からの通過交通が絶えず流入し、特に子どもや親子、高齢者らにとって非常に危ない。
- ・ ウォークブルな道路空間をめざしているものの、現状は歩きにくい道路空間になっている。



検証1：車道の狭窄化による 安全性の検証

- ・ 歩行者に配慮した自動車通行（流入の抑制・減速）が実現できるか

課題2：賑わいが通りに 表出していない

- ・ 新規出店、チャレンジショップなどに取り組んでいるが、賑わいある通りとはなっていない。
- ・ 賑わいが通りや街に表出しておらず、夜営業の店舗もあることから、日中は静かな印象を受ける。



検証2：賑わいの連続性、回遊の 創出の検証

- ・ 新たな来街者による滞留や滞在行動の創出が見られるか

課題3：通りづくり、まちづくり への機運が高まっていない

- ・ チャレンジショップをきっかけに沿道の物件活用、通りの景観形成などを進めていきたいが、機運が十分に高まっていない。
- ・ 目に見える社会実験を通じて、機運や関心を高めていく必要。



検証3：沿道のあり方・将来像 への意見聴取

- ・ 沿道の将来像、景観像についてどう思うか、関心や関わる意思はあるか

※イメージであり、確定したものではありません。

※今後、関係者と調整しながら、将来像を検討していきます。

電柱を片側に寄せる
照明を共架させる

店舗の中の様子
が見える

底をつけて、連続
的に見せる

底の下の空間を賑
わい形成に活用す
る

道路沿いで人が休
息、交流できる

プランターやベンチ
を配置して道をクラ
ンクさせる

休憩しやすいしつらえ

実施内容の詳細、占用物件など





社会実験の様子

- ・イスや机を設置するだけでなく、沿道店舗と協力し子どものアート作品や植栽を設置



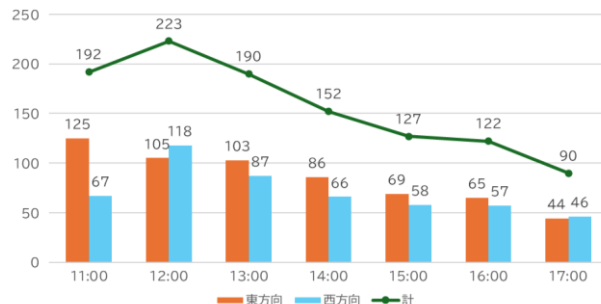
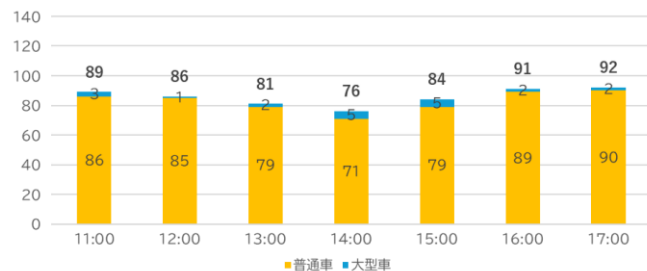
- ・路肩部分に入りやすいように、矢印で歩行者を誘導
- ・歩行者が入りやすいよう、入り口部分のテープは除去



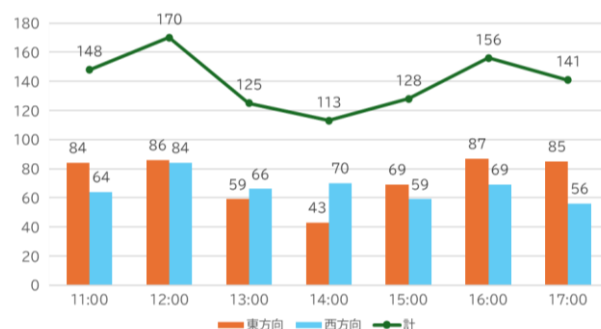
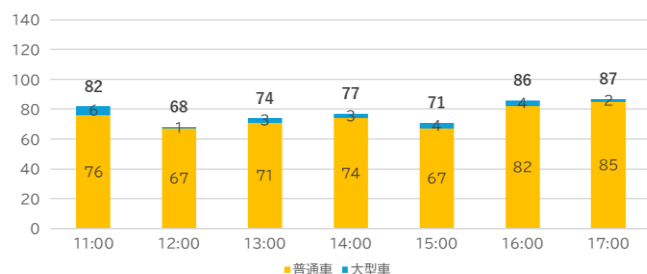
検証内容と調査内容

検証 1：車道の狭窄化による安全性の検証

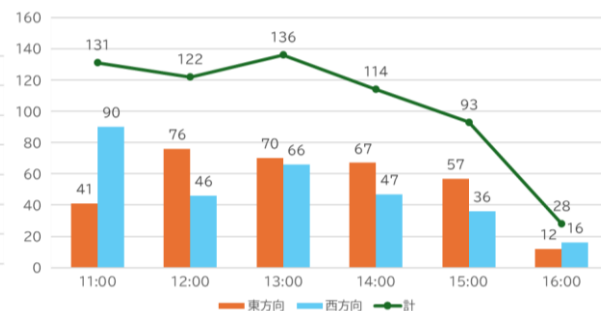
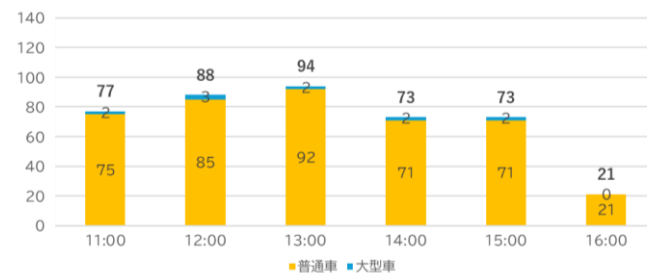
実験前：12/24（火）



実験中：2/28（金）



実験中：3/1（土）



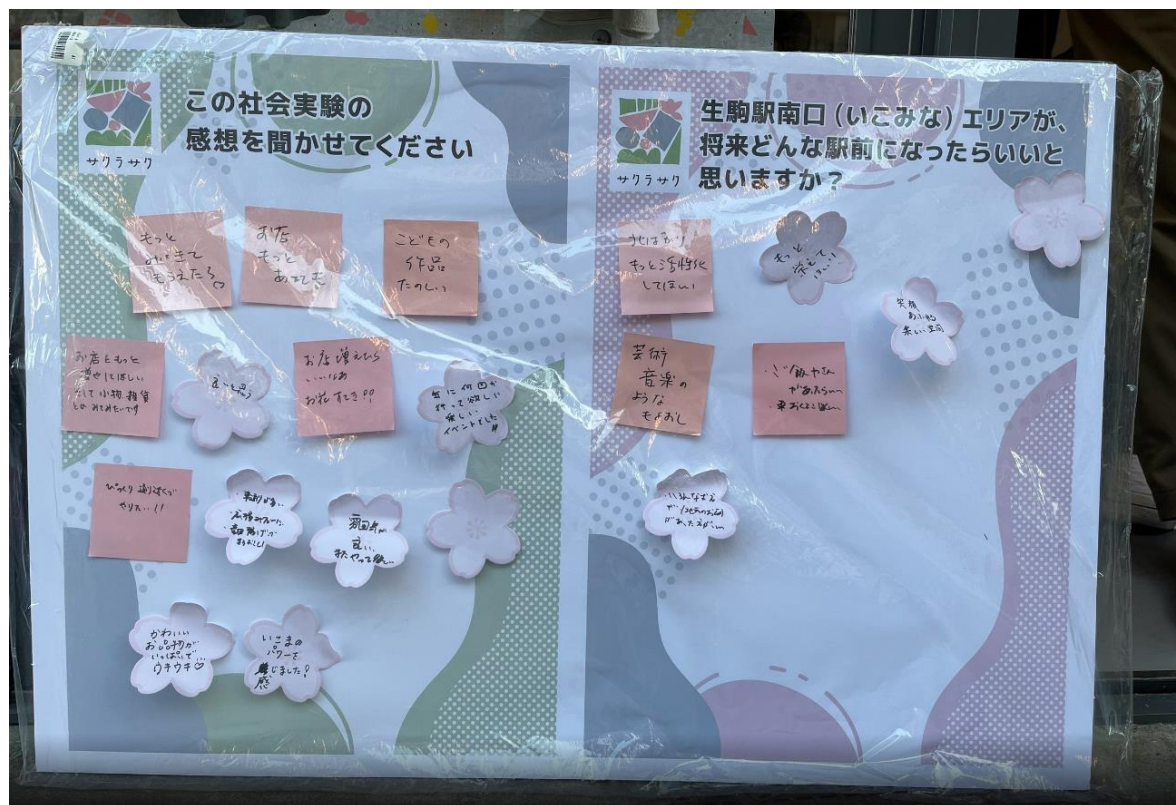
■まちの声

- ・芝生が歩ける空間に見えず、避けて歩く人が多かったが、2日目は誘導わかりやすくしていたので、線の内側を歩いている人もいたように思う。通れる空間を分かりやすくしておくのも大事ではないか。
- ・参道筋の交差点から加速して通る車が多いので、一部でも減速して通っていたのが良かったと思う。
- ・白線を引くだけでも車に対しては効果があるんだなと思った。そういうことから対策してもらっても良いのでは。
- ・杖をついている高齢者は、人工芝が濡れていると杖が滑ると言っていた。
- ・チャレンジショップ前より、参道筋との交差点の安全性向上を図って欲しい。
- ・自動車と歩行者が近く危ない印象を受けた。
- ・さくら通りの路肩はガタガタで、側溝もあり歩きづらいので、みんな自ずと道の中央側を歩こうとする。狭窄により、さらに中央によって歩く姿が見られた。

車道の狭窄により、自動車流入の抑制・減速がみられ、安全性に寄与することが一定実証された。

近隣からは、「歩車分離の徹底を図るべき」「歩道部分が分かりづらい」など、整備に向けた改善点を示唆する意見があった。

検証2：賑わいの連続性、回遊の創出の検証



■ まちの声

- ・総じて良かったのではないかと思います。
- ・イスに座ってもらうまでなかなか行かなかったが、良かったのではないかな。
- ・もし次回があるなら（常設するなどがあれば）、ビアガーデンのようなものをしたい。
- ・今でも民地部分でオープン席を設けるなどもできるが、道路に飛び出されると危ない。芝生などのバッファがあると安心できる。
- ・目的が良くわからなかった。
- ・さくら通りは交通量が多く、過去に交通事故も何回あったので、イベントごとをして欲しくない。
- ・土曜日の午前中に生駒のマダムも来られて、お友達などの親子連れなども来てわいわい賑やかになって良かった。
- ・店前で何かやっているとお店も気づいてもらいやすいので良かった。ふらっと立ち寄り形のお客さんもいた。

椅子・テーブルを単に設置した空間より、沿道のコンテンツと連携した空間が賑わいの創出に寄与していた。沿道店舗の様子が道路ににじみ出すことで、来店動機の喚起にもつながっている様子もうかがえた。

来街者には概ね高評価を得られていたが、一方で、沿道店舗等からは趣旨に対する疑問や反対意見（そもそもイベントはすべきではない）もあった。

沿道の関係者の理解を得て、機運を高めつつ、このような柔軟な利活用を図ることができる道路線形の検討が望まれる。

検証3：沿道のあり方・将来像への意見聴取

■ まちの声

- ・こういう通りになると良いなと感じた。
- ・1階のお店だけでなく、2階のお店にも告知などをして理解をしてもらっておいたほうがいい。
- ・夜8時、9時になると通りが暗い。私たちでも怖いと感じる。自治会から電灯設置について市に要望を上げると言っていたが聞いていないか。そういうところの改善もしていけると良いのではないかな。
- ・車両が通行して危ないと感じる。歩行者が安心して歩ける通りになってほしい。このような空間が連続するようなことができればよい。
- ・目的が良くわからなかった。(再掲)
- ・チャレンジショップ前より、参道筋との交差点の安全性向上を図って欲しい。(再掲)



事前に説明した関係者には、今回の試みの意図も理解がされ、沿道のあり方・将来像に近いものが実現できたという感触を得られた。

一方で、その他の沿道の方、通行者などに実験の意図が十分理解されていたとは言い難い部分も残った。

① 道路整備のデザインの深度化

歩行者の安全性と通行の円滑化をどう両立させるかが大きな課題。今後、交通規制や道路空間での賑わい創出方策の検証を行い、周辺との合意を図りつつ具体化する必要がある。

② 安全性確保に向けた交通動線の検討

今回の実験では、想定以上に通過交通が多いことがわかった。

今後、周辺道路も含めて交通量調査などを綿密に行った上で、通過交通の抑制について検討する必要がある。

③ 沿道の合意形成とエリアマネジメント

商店街組合が存在していないこともあり、今回の実験では個別説明・ヒアリングを実施した。

今後、道路整備とともにまちづくりを進めていく上でも、地元の意向をまとめ、将来形へ反映するための場づくり（沿道のエリアマネジメント）が望まれる。

【ステップ1】 沿道の意見交換

道路整備や交通の検討など、行政の事業スタートをきっかけに、沿道の課題やこれからの整備のあり方について、意見交換を行い、事業に反映していきます。

（イメージ）市民・沿道事業者・関係者・行政が集まり意見交換をする場（意見交換会、協議会など）



【ステップ2】 事業とあわせた学習・実験・トライアルなど

整備事業とともに、関係者で沿道やまちのあり方を学習しながら、行政の支援の下実験やトライアルを重ね、機運醸成を図ります。

（イメージ）市民・沿道事業者・関係者・行政によるチームを作り、実践する場（実行委員会、プロジェクトチームなど）



【ステップ3】 本格整備+利活用に 向けた組織化

道路整備や交通の検討など、行政の事業をきっかけに、沿道の課題やこれからの整備のあり方について、意見交換を行い、事業に反映していきます。

（イメージ）市民・沿道事業者・関係者が主体となった組織を作り、協議や実践する場（沿道まちづくり協議会など）



（参考）大阪市の事例