

市道末広町線整備基本計画

～共存共栄の道 おたがいさまとおもてなしの末広町通り～



令和2年4月
宮古市

1.市道末広町線整備の方向性

計画の背景

三陸沿岸道路や宮古盛岡横断道路の整備により、市街地に流入するクルマが大幅に減少すると予測されています。

このため、中心市街地の道路については、これまでのクルマ重視から、歩行者・自転車・公共交通を優先した、まちの賑わいや魅力の創出につながる道路へと方針を転換します。

なかでも市道末広町線は、中心市街地の商店街を通る重要な道路であり、魅力あるまちとして賑わい強化につなげていくためには、地域住民との合意形成を図りつつ、歩行者を優先した安全・安心、かつ快適な道路として整備を進めていく必要があります。

計画の位置づけ

宮古市総合計画では、施策である『賑わいのある市街地の形成』の基本事業『市道末広町線無電柱化の整備』として位置づけられています。

宮古市都市計画マスタープランでは、中心地域が目指す将来像を『みやこの中心部にふさわしい賑わいと、産業の発展を牽引するまち』としており、中心市街地には、賑わい・活力あるまちが求められています。

宮古駅周辺地区は、宮古市の中心市街地として回遊性を向上させるような取り組み、商業機能の充実を図るなど、市街地に賑わいを作り出し、波及させるようなまちづくりが必要とされており、末広町線の整備は中心市街地活性化のスタートプロジェクトとなります。

市道末広町線沿線の現状と課題

■ 現状

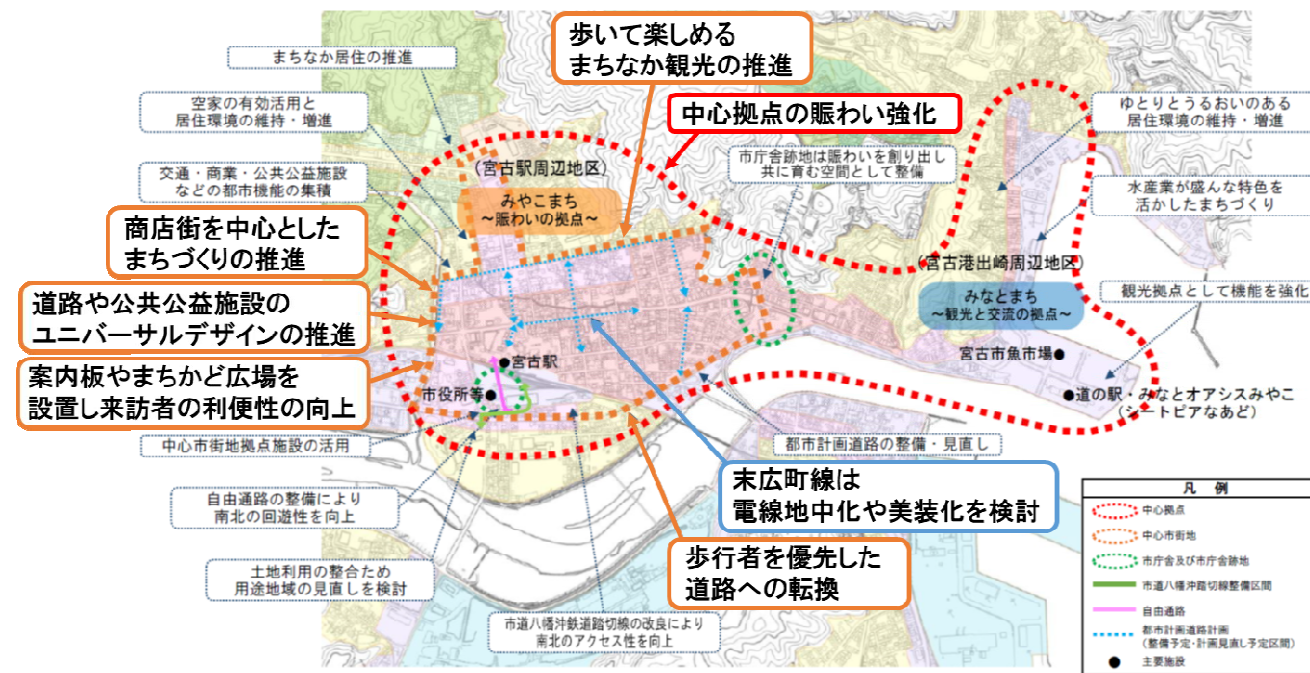
- 末広町区間は、日中（7～20時）は一方通行規制となっていますが、夜間は交互通行が可能です。
- 沿線には様々な商店が軒を連ね、日中は歩行者やクルマが往来します。
- 歩行者・二輪車の通行のピークは18時台となっており、買い物、通勤・通学等で利用されています。
- 自動車のピークは朝が7時台、夕が17時台となっており、荷捌きは午前中に集中しています。
- 平成30年度に整備されたクロスデッキやイーストピアみやこが位置する宮古駅周辺と宮古港出崎周辺地区を連絡する観光・交流の拠点となっています。
- 夏と秋には通りを会場に祭りが行われ、市民や観光客などでにぎわいます。
- 秋に開催されるサーモンハーフマラソンのコースでもあり、沿道ではギャラリーがランナーたちに声援を送ります。



出典：宮古市 HP

■ 課題

- 来訪や荷捌きの車両が歩行空間を跨いで停車することで、歩行空間が占有・分断されており、歩行者は車道部に大きくはみ出して通行する状況が確認されています。
- 地域間を連絡する道路であるため、通過交通が多くなっています。
- 直線で見通しが良いため、規制速度を超えて通行する車両も見受けられます。
- 道路の路肩は段差や勾配があり、歩行空間に電柱があるため歩きにくくなっています。
- 歩行者や自転車が安全に通行するには、歩行空間と自動車空間をしっかりと区分する必要があります。
- 宮古駅周辺と宮古港を連絡する通りであるものの、案内板等がなく、回遊性のある通り、周辺地域に波及させる通りとはなっていません。
- 毎年、通りをメインにイベントが開催されることから、魅力ある通りとするため道路景観の改善が必要です。



(引用：「宮古市都市計画マスタープラン」)

▲ 中心地域のまちづくり方針図（中心拠点）

宮古市のメインストリートである末広町線は、歩行者が安全に通行できることに加え、賑わいや魅力の創出につながる道路として整備することが必要です

市道末広町線整備の基本方針

市道末広町線の整備では、以下の3つを整備の基本方針としてまとめました。この基本方針をもとに道路空間の再編を実施することとしました。

- ① 終日一方通行による歩行空間の確保
- ② 歩きやすく段差のない道路の整備
- ③ スラローム化による走行速度の抑制

- 宮古市のメインストリートをコミュニティ道路として整備
- 都市計画変更後の幅員の中で整備
- 既存道路空間を最適に活用するため、既存道路空間を再配分
- 終日一方通行化、歩道確保による安全・安心な道づくり
- 電線類地中化、道路美化（道路面はフラット構造）、照明灯、案内サイン設置 等

2. 道路空間活用の基本方針

基本的な考え方

市道末広町線の整備の基本方針を踏まえ、道路空間活用における基本的な考え方を整理します。道路の利用形態を見直し、限られた道路空間を有効に活用できるようにします。

ひと中心に据えた道路

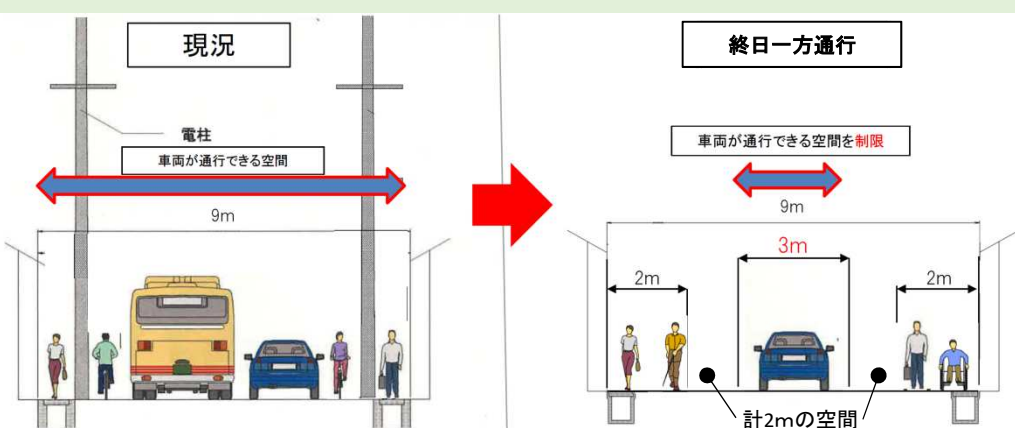
クルマ中心の道路利用を見直し、ひと中心の道路空間へ再構築します。快適で安全な歩行空間の確保のため、歩行者と車両の分離や歩きやすく段差のない道づくりを進めます。

道路空間活用の考え方

終日一方通行と車両走行空間の制限

歩行者が安全に通行するためには歩行空間を確保することが必要です。

終日一方通行にすることにより、常に歩行空間を有効に活用することが可能になります。更にクルマが通行できる空間を1車線(3m)に制限することにより、**両側で2m以上の歩行空間が確保**できます。

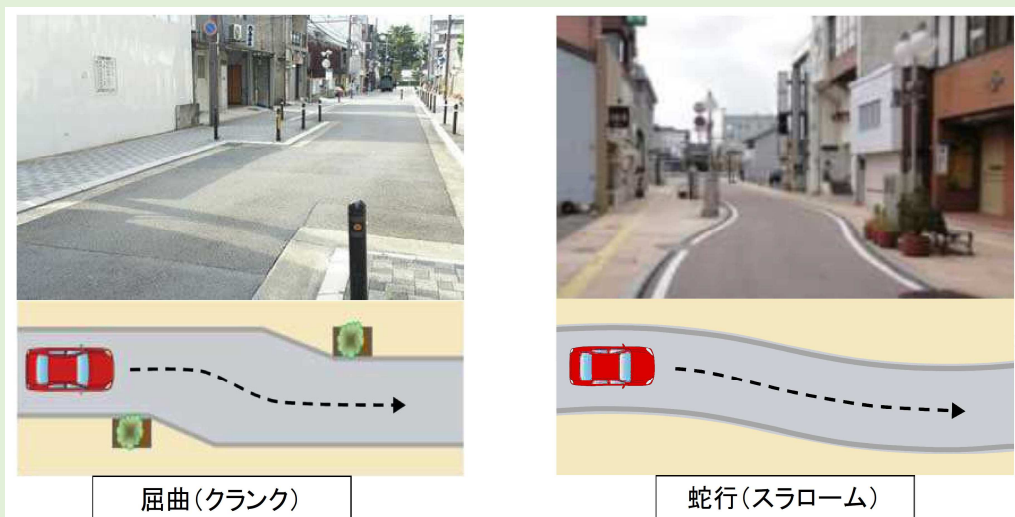


車両走行速度の抑制

車両が通行する空間を屈曲(クランク)または蛇行(スラローム)させることで、運転者に左右のハンドル操作を強いることから、車両の走行速度を抑制することができます。

また、走りやすく、通り抜けにくいという特性から、通過交通の抑制にもなります。

本計画では走行性を確保するため、**蛇行(スラローム)を採用**します。



出典：国土省

道路の多目的利用

現状では、歩行者・自転車の通行する部分を確保せず、道路端部まで車両を寄せて駐停車する様子が散見されます。

“ひと中心に据えた道路”を目指すにあたり、スラロームにより生じるふくらみ(空間)を「フレキシブルゾーン」とし、通常時は荷捌きや一時停車帯として、イベント時はイベントスペース(ベンチやテーブルの設置スペース)等、多目的な空間として活用します。

フレキシブルゾーンを活用する等、これまでの無秩序な道路空間の利用を見直し、ルールに従い限られた空間を効果的に利活用します。

にぎわいや魅力の創出に繋がる道路

商店街を中心とした魅力あるまちづくりと活性化につなげるため、道路の美装化や電線類の地中化を進めます。

市街地の回遊性を高めるために案内板を設置する等、市街地全体のにぎわいを創出させる道づくりを進めます。

道路の美装化等

末広町通りの魅力をさらに高めるため、舗装面に模様を入れて仕上げます。

自動車空間については、耐久性と維持管理を考慮しアスファルト構造とします。

また、舗装表面は石畳風に仕上げ景観に配慮した工法を採用します。

歩行空間の仕上げについては、イメージに応じた施工が可能な平板ブロックやインターロッキングなどで表面を仕上げます。

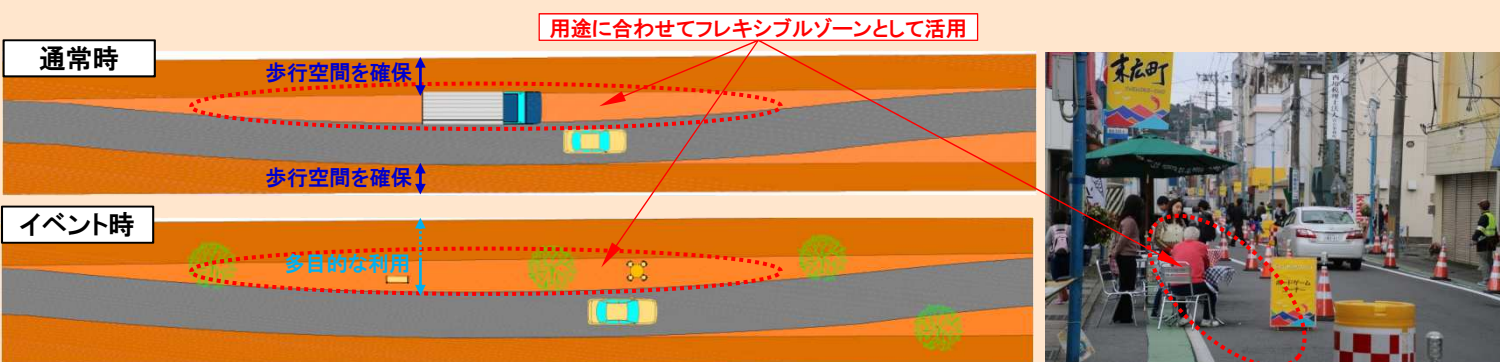
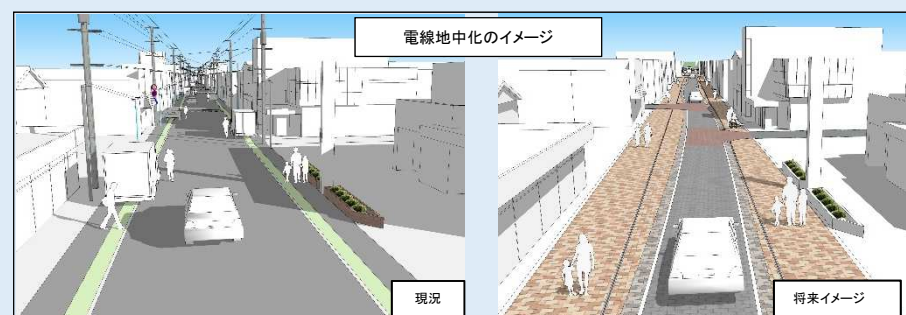
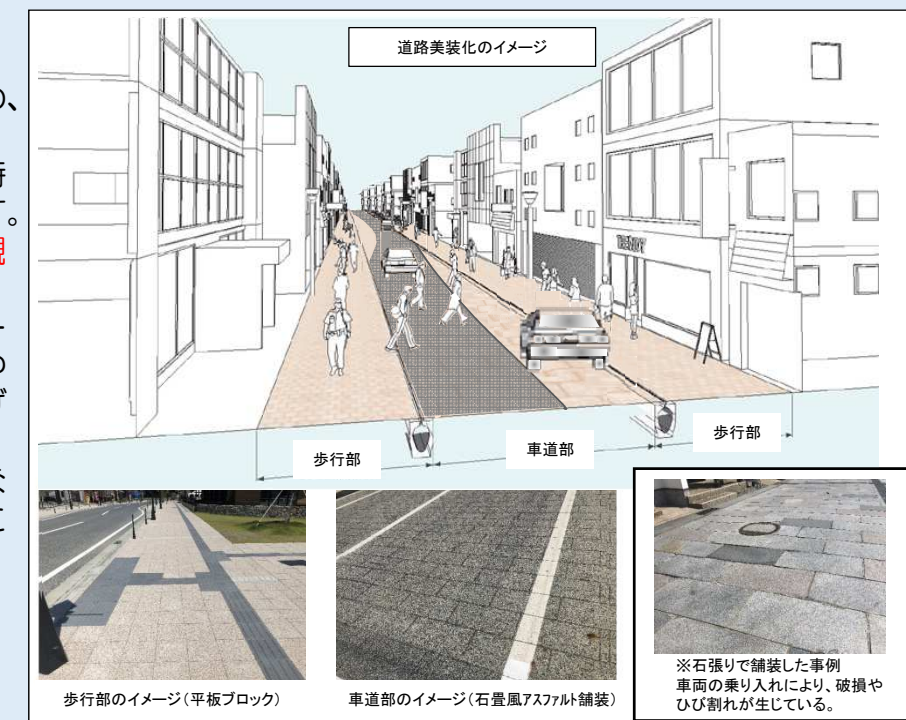
街路灯は末広町の歴史文化を踏まえながら景観と調和し、商店街のにぎわいに資するデザインを検討します。

電線類の地中化

歩行空間の確保や景観を向上させるうえで、支障となるのが電柱や電線類です。

電柱があることにより、道幅が狭くなり、視界の妨げになるため、歩行者には歩きにくく、自動車が来たときにも危険です。

地震や台風などの災害で電柱が倒れたり、電線が垂れ下がったりする危険もあることから、**電線類は地中に埋設**します。



2. 道路空間活用の基本方針

道路空間活用における課題と対策

道路空間活用の基本方針を社会実験結果を踏まえて検討した結果、課題が見えたことから対策を講じることとしました。

課題

課題① 歩行者とクルマの離隔

- 歩行空間に接近しすぎるため危険。
- 歩行者優先が定着していない。

課題② 歩行空間の広さ

- 歩行空間が2.0mでは狭い。

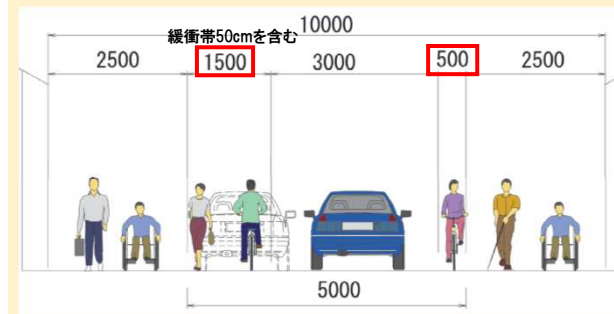
課題③ スラロームの線形

- 歩行空間に接近する箇所があり歩行者に恐怖感を与える。
- スラロームの振れ幅が大きく、運転に不慣れな方のハンドル操作が不安。

課題④ 自転車の安全性

- 歩行者・自動車との対向が危険。
- 自転車はどこを走行するのか分からない。

対策



対策① 自動車空間と歩行空間の間に0.5mの緩衝帯を設置

⇒課題①,③,④解消

- クルマと歩行者が接近する恐怖感を解消。
- 自転車の走行性が向上。

対策② 歩行空間の幅員を拡幅

⇒課題②解消

- 歩行空間の幅員を2.0mから道路幅員が10m以上の区間は2.5m、10m未満の区間は2.0~2.5mへ拡幅。

対策③ 対策①,②によりスラロームの線形を見直し

- スラロームの振れ幅を2.0mから1.0mへ変更。(別途、速度抑制策を検討)

対策④ 速度抑制策としてイメージハンプ等のフラット路面となる対策を追加

- 通行帯を疑似的に狭く見せることで速度抑制が可能。

参考 無電柱化と車道の制限による歩行者中心の道路空間再構築社会実験

社会実験の概要

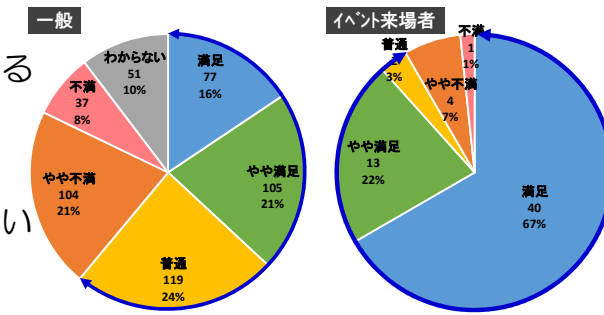
- 【目的】** 自動車空間の制限により生み出された歩行空間の利用方法について検証すること 歩行者及び自転車、自動車交通への影響・効果を分析、整備方針を検証すること
- 【検証内容】**
 - 自動車空間を活用した賑わいの創出
 - 車線規制に伴う自動車交通や商店街への影響
 - 歩行者や車両の安全性と走行性の影響
- 【期間】** 令和元年10月26日(土)7時~令和元年11月3日(日)17時 9日間
※令和元年10月27日(日)は「みやこわくわくストリート」の開催日
- 【実施内容】** ①終日一方通行化、②スラローム設置(カラーコーンの設置)、③フレキシブルゾーンの設置・活用、④バス停留所設置

社会実験実施図・写真



社会実験での結果・意向

- 歩行者の快適性・安全性・利便性は、全てが現状以上であるとの結果となりました。ただし、車両と最も接近する箇所に危険性を感じたこと、歩行空間がまだ狭いことなどが意見として寄せられました。
- 自転車や自動車では、安全性は気にならないとの回答が多い一方で、歩行者との接触の危険性が高いことが意見として寄せられました。
- 社会実験によりフレキシブルゾーンへの停車のルールを設けても、客数や売りに影響は無かったものの、イベントの実施により賑やかになったとの回答がありました。
- 末広町線を利用する事業者のうち、タクシー事業者からは、駐停車スペースの確保が必要との意見が寄せられたものの、事業者の多くは許容範囲であると回答しました。
- 賑わい創出の取り組みについては、来場者の多くが満足し、取り組みの継続に賛成である(必要であると感じる)との回答が最多となりました。



(引用：社会実験アンケート調査結果)
▲ 歩行者の安全性 ▲ 賑わいの取り組み

検証結果

検証項目	目標値	結果
1) 通過交通の削減	市道末広町の交通量 10%減少	※新南大橋の通行止めや災害復旧車両により社会実験効果を正確に把握することが困難
2) 自動車走行速度の低下	走行速度 30km/h以下	達成 ※30km/h以下の走行速度の割合(休日)が 55%→75%に増加
3) 安全・安心な歩行空間の確立	「安全になった」の回答割合 50%以上	達成 ※一般で61%、商店街で53%が危険性は気にならない、イベント来場者の76%が安全性に満足していると回答
4) 荷捌き等による停車の利用のしやすさ	「安全運行や荷捌きで大きな支障がない」の回答割合 50%以上	達成 ※88%が支障がない、許容範囲内であると回答
5) フレキシブルゾーンの利活用	「フレキシブルゾーンの安全性・使いやすさ」の意見収集	達成 ※86%が支障がない、許容範囲内であると回答

3. 道路空間の再編イメージ

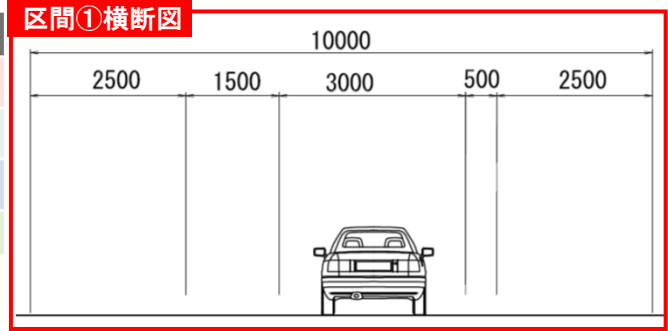
道路空間の再編イメージは以下の3区間によって異なります。

区間①

区間②

区間③

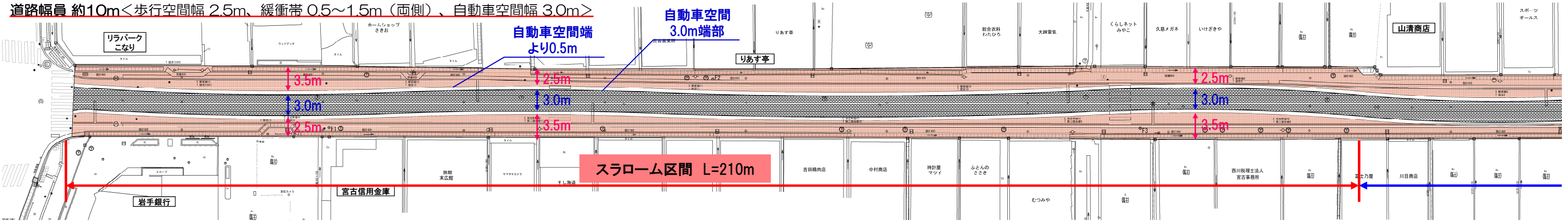
区間	整備概要
区間①	スラローム区間 スラロームの振れを1.0mとし、緩衝帯と合わせてふくらみ幅1.5mの部分にはフレキシブルゾーンが形成される バスが停車中は緩衝帯0.5mを利用すると小型車両は、すれ違いが可能となる
区間②	バス停区間 直線区間 最狭区間であるため、道路幅員に応じて歩道空間が2.0~2.5mとなる
区間③	対面通行区間 自動車空間は片側3.0mを確保し、歩行空間幅を2.0mとする



区間① スラローム区間

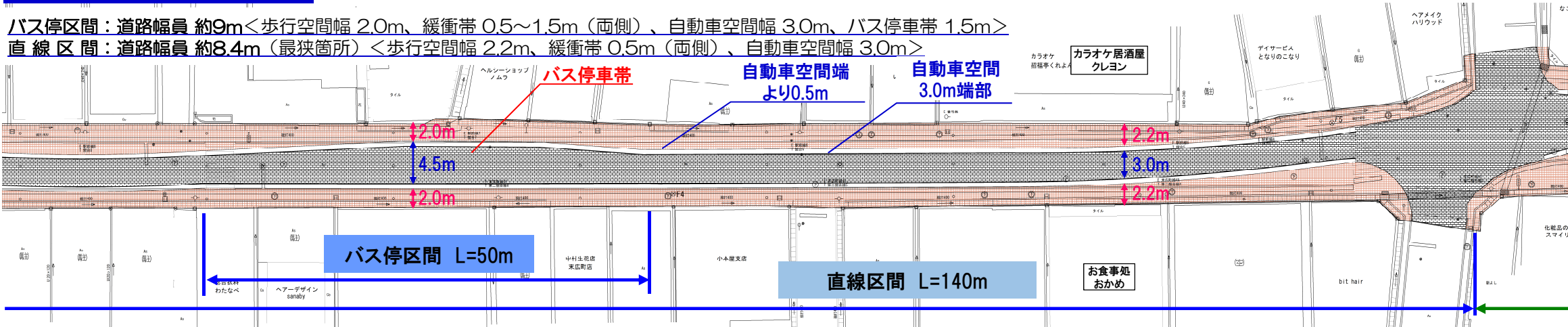
L=470m

道路幅員 約10m < 歩行空間幅 2.5m、緩衝帯 0.5~1.5m (両側)、自動車空間幅 3.0m >

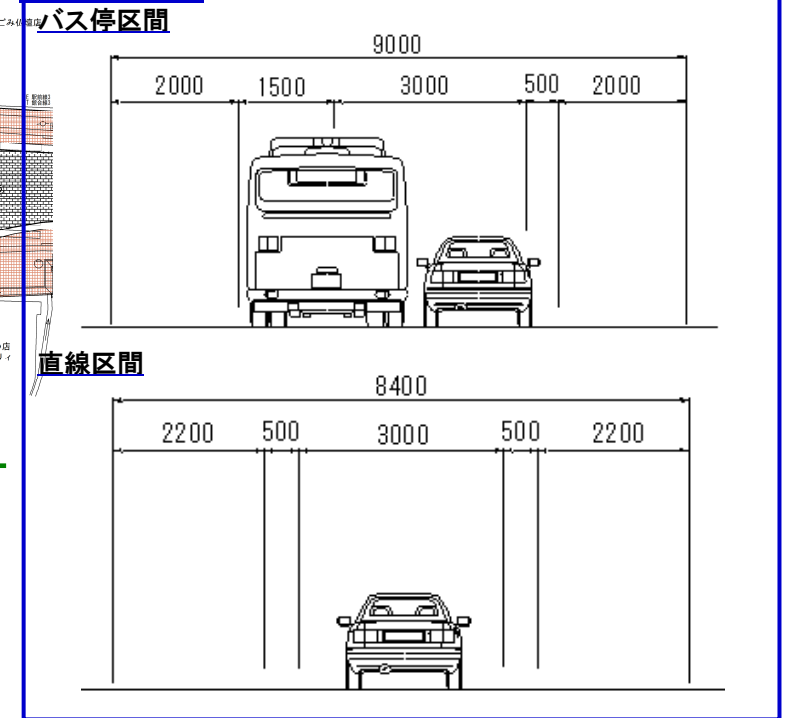


区間② バス停・直線区間

バス停区間: 道路幅員 約9m < 歩行空間幅 2.0m、緩衝帯 0.5~1.5m (両側)、自動車空間幅 3.0m、バス停車帯 1.5m >
直線区間: 道路幅員 約8.4m (最狭箇所) < 歩行空間幅 2.2m、緩衝帯 0.5m (両側)、自動車空間幅 3.0m >

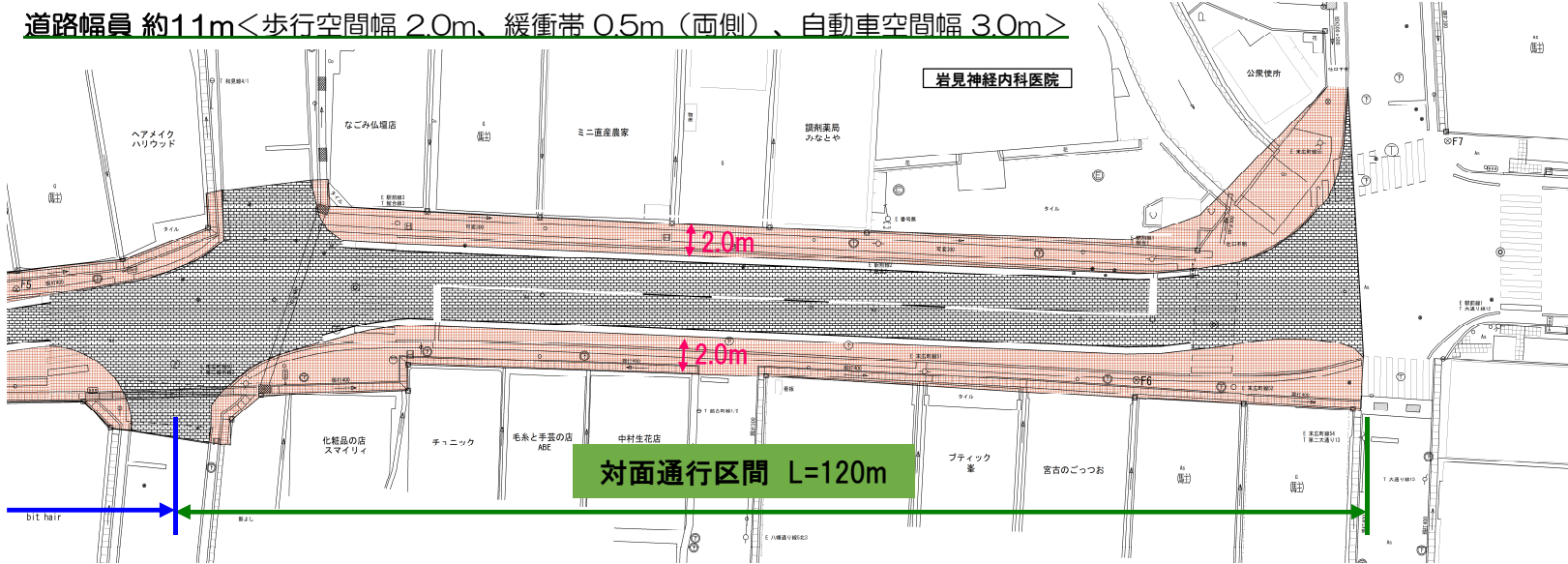


区間②横断面図

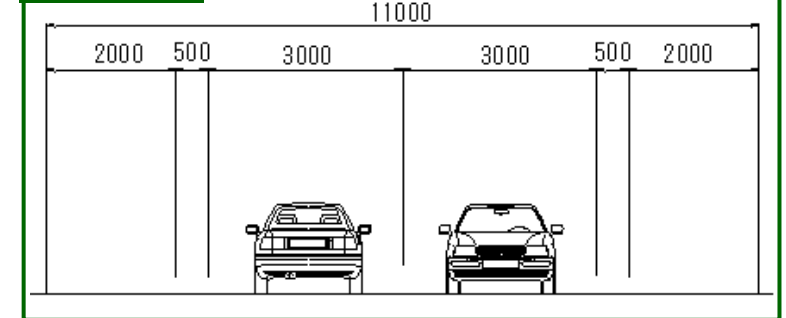


区間③ 対面通行区間

道路幅員 約11m < 歩行空間幅 2.0m、緩衝帯 0.5m (両側)、自動車空間幅 3.0m >



区間③横断面図



【補足】道路面のフラット構造

道路面（自動車空間と歩行空間）には段差を設けないフラット構造とします。雨水排水はスリット式側溝により、側溝蓋の存在を目立ちにくくし段差も最小限にします。

速度抑制策については、景観に配慮したイメージハンプを設置し、構造物を設けなくても速度抑制を図るようにします。



▲ スリット式側溝の例

▲ イメージハンプの例

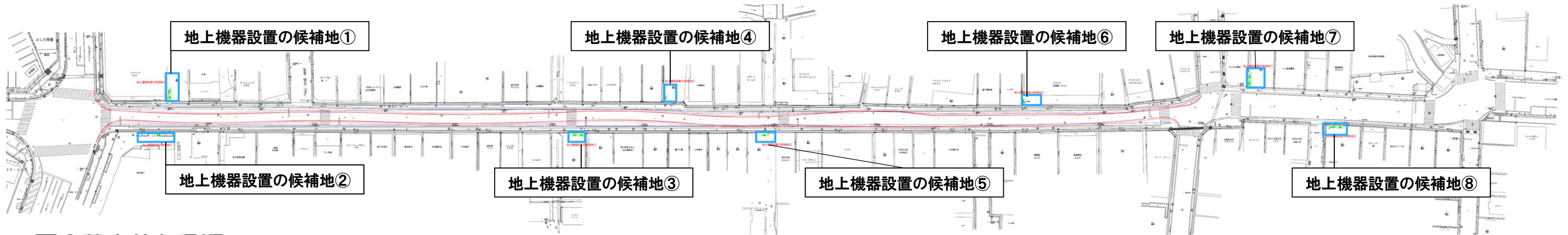
出典：国土省

4. 無電柱化の整備イメージ

無電柱化の整備方針

- 無電柱化の具体的な整備方式については、関連する工事および軟弱地盤への対応等を踏まえ合理的な整備方式を採用します。
- 歩行空間を最大限確保するため、**地上機器については、道路区域外に設置することを基本**とします。
- 電線管理者等との協議を行い、特殊部・地上機器・管路部のコンパクト化と低コスト手法の導入を検討します。

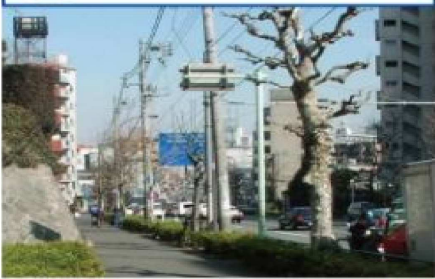
地上機器の設置イメージ(案)



この図は、地上機器と道路幅員との関係を整理したものであり、**地上機器の位置を決定したものではありません。**

工事の基本的な手順

1 設計・手続き【現況】



4 ケーブルの入線と引込管敷設



○掘削工事（移設工事等を含む）車両や歩行者の通行を確保しながら、掘削工事を実施



出典：国交省

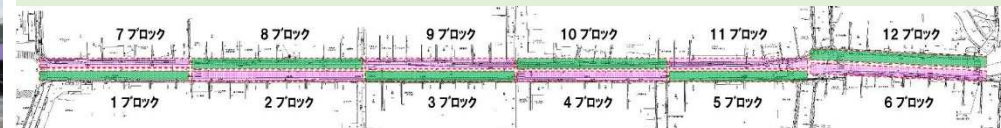
○工事期間中の民地への出入り人及び車両の民地への出入りについては、鉄板等を設置し出入りを確保



出典：岐阜県HP

段階的な工事施工

施工にあたっては、工事による通行止めはしないことを原則とするため、施工範囲をいくつかのブロックに分け、段階的に施工します。



▲ 段階施工のイメージ

2 電線共同溝の支障となるガス・水道などの移設工事



5 電線・電柱の撤去



○無電柱化（管路部）仮設の土留め工を行い管路を設置 管路部の設置方法等は詳細設計時に決定 ※写真は一般的な管路部



出典：国交省

○無電柱化（特殊部：分岐ます/横断ます/接続ます）を設置 特殊部の大きさは詳細設計時に決定 ※写真は一般的な特殊部



出典：国交省

3 電線共同溝本体工事



6 舗装復旧工事【完成】



出典：国交省

【補足】地上機器の活用例

地上機器本体に、周辺地図や避難誘導等の公共表示をラッピングすることで、地域の情報提供の媒体として活用することができます。



▲ 地域情報ラッピングの例

出典：東北送配電サービス(株) HP

5. 街路デザインの方針

街路デザインの方針

■まちづくりの方針及び商店街等のニーズを反映した機能的かつ持続的な街路デザインとします。

(1)街路デザイン決定の進め方

①地域特性を踏まえた検討

地域の特性（歴史・伝統・自然・周辺環境）を尊重したデザインコンセプトを設定します。

②コンセプトに基づく街路デザインの決定

街路デザインのコンセプトをもとにデザイン（案）をまとめ、地元をはじめ市民からも意見を聞き、多くの方の監修のもとデザインを決定します。

(2)地域特性の把握

歴史：宮古のまち・みなと発展の歴史

⇒市道末広町線は宮古市の顔であり、歴史文化を後世に伝える

伝統：宮古夏、秋まつり・宮古まちなか楽市・サーモンハーフマラソン・松あかし

⇒末広町利用者のニーズ、イベント開催にふさわしい街路デザインを検討

自然：森・川・海の豊かな自然環境が特徴

⇒森・川・海の要素を取り入れながら、宮古市らしいデザインを検討

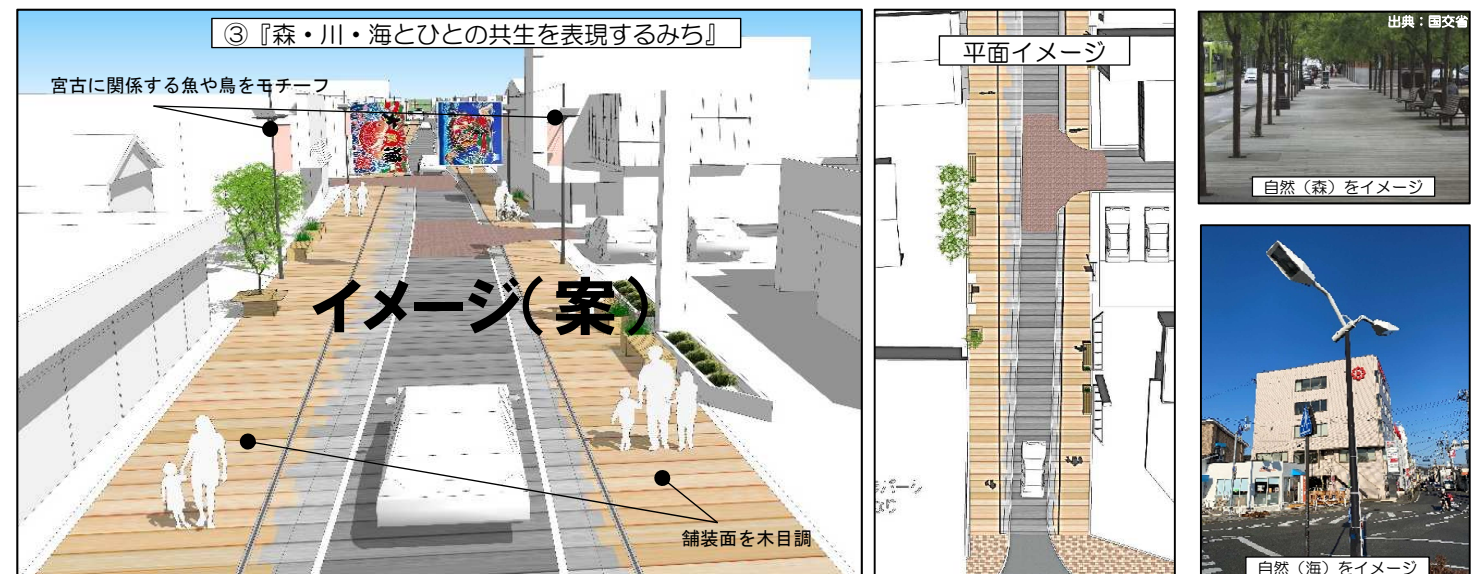
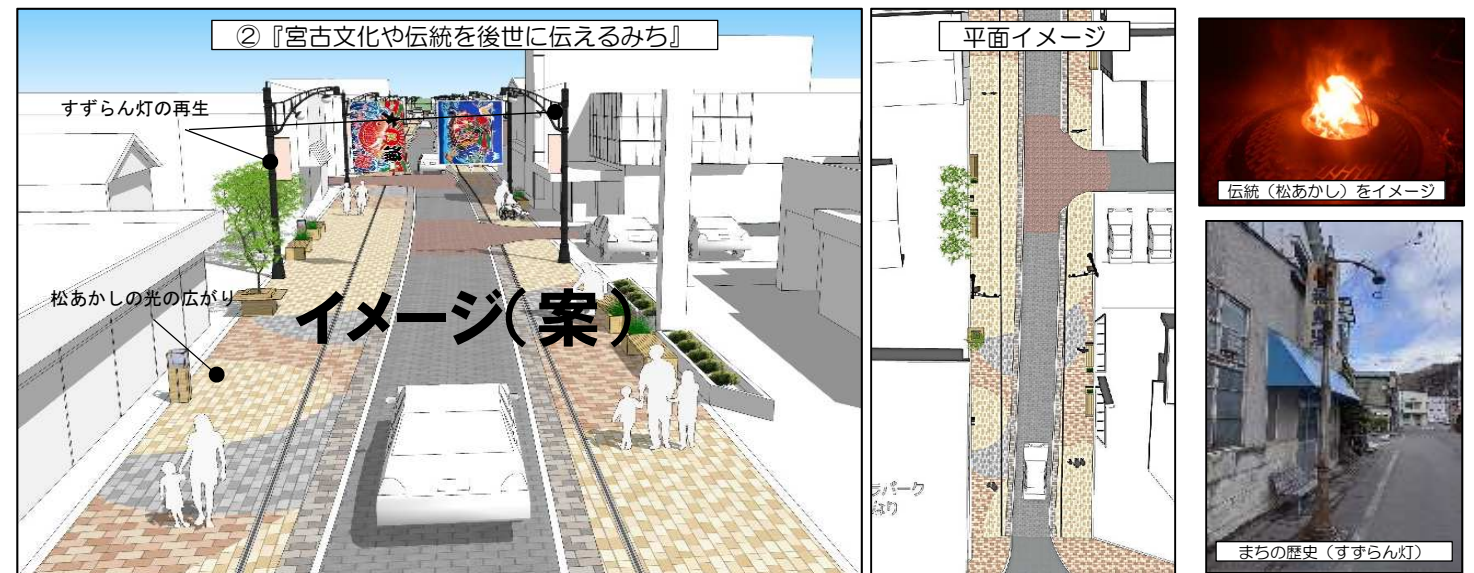
環境：昭和の文化、夜間景観への配慮

⇒周辺の環境を踏まえ、地域の資源を活用した街路デザインを検討



(3)街路デザインのコンセプトとイメージ(案)

■①基本デザインをベースに、地域特性等を反映したデザインコンセプトの案として ②『宮古文化や伝統を後世に伝えるみち』、③『森・川・海とひとの共生を表現するみち』を設定しデザインイメージ（案）を作成しました。



6. KPI指標と事業スケジュール

KPI指標

本事業は、宮古市総合計画において『賑わいのある市街地形成』の施策の1つとして掲げられており、目標達成を実現するためにプロセスが適切に実行されたかを管理・評価する指標として、KPI指標（Key Performance Indicator：重要業績評価指標）を設定しています。
この指標を達成し賑わいや活力あふれる中心市街地を目指すため、本事業の実現に取り組んでいきます。

KPI指標の考え方

- ◆ 中心市街地の賑わいが形成されることを目指すもの
- ◆ 整備計画通りに事業が進められることを目指すもの

指標	参考値 (平成25年)	現状値 (平成30年)	目標値 (令和6年)
未広町での 歩行者交通量の整理	624人（休日） 739人（平日）	492人（休日） 597人（平日）	624人（休日） 739人（平日）
整備計画に対する整備率	-	0%	100%

事業スケジュール

項目	令和2（2020）年度				令和3（2021）年度				令和4 (2022) 年度	令和5 (2023) 年度	令和6 (2024) 年度以降	備考	
	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月					
地元との合意形成 (地元への説明)	地元（住民・自治会・商店街）との合意形成 ■事業説明会 ・基本計画について ・整備案について ・今後の予定 ■沿線商店街等への説明会 ・施工方法案について ・今後の予定 ■沿線商店街等への説明会 ・施工方法（修正案）について ・今後の予定											説明会は必要に応じて開催。	
詳細設計・地権者協議	道路詳細設計 ■詳細設計 ・道路詳細設計 ・電線共同溝詳細設計 ・施工計画策定 ・道路高さの決定 ・出入口摺付方法の個別協議				地権者等協議								
各種調査	地下埋設物調査 ■地下埋設物調査 ・地下レーダー探査 ・試掘調査 ・既存上下水道配管図との照合				事業損失補償調査				事損調査		事後調査 補償	事業損失補償調査は工事着工前に実施	
施工	施工（～令和5（2023）年度内完了を目標）										供用開始	施工期間は3年を目標	
無電柱化計画手続き	配線計画策定				実施							岩手県との連携及び電線管理者や上下水道管理者との協議	

参考)関連事業スケジュール

項目	令和2（2020）年度				令和3（2021）年度				令和4 (2022) 年度	令和5 (2023) 年度	令和6 (2024) 年度以降	備考	
	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月					
浸水対策事業	整備方針・整備計画の策定 ■整備計画 ・基礎調査結果に基づき地区ごとの整備手法等検討 ・整備箇所の優先度等を含めた整備計画の策定				事業計画の策定 ■整備計画に基づき ・事業認可手続き 事業計画を策定 ・詳細設計 ・用地補償				実施				台風等の豪雨により浸水被害が多発している地区が対象。R1年度に基礎調査が終了
上下水道切替	計画設計				仮設工事				仮設工事	仮設工事			
					切替工事				切替工事	切替工事			

7. 資料編(1) 協議会規約・委員名簿

市道末広町線整備基本計画策定協議会規約

平成 30 年 6 月 18 日 市長決裁
改正 令和元年 8 月 2 日 市長決裁

(設置)

第 1 条 市道末広町線に係る整備基本計画の策定に関し意見を求めるため、市道末広町線整備基本計画策定協議会（以下「協議会」という。）を置く。

(組織)

第 2 条 協議会は、別表 1 に示す委員をもって組織し、市長が委員を委嘱する。

2 委員の任期は、委員に委嘱された日から令和 2 年 3 月 31 日までとする。ただし、計画策定状況に応じて、任期を延長することがある。

(会長及び副会長)

第 3 条 協議会に会長及び副会長を 1 人置き、委員の互選により定める。

2 会長は、会務を総理し、会議の議長となる。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第 4 条 協議会の会議は、市長が招集する。

2 協議会の会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

(意見の聴取)

第 5 条 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させて意見を求めることができる。

(部会)

第 6 条 協議会に、まちづくり部会と技術部会を設置する。

2 まちづくり部会においては、整備基本計画に係るまちづくり及びまちづくりに関する事項について検討を行う。

3 技術部会においては、整備基本計画に係る技術的な事項について検討を行う。

4 まちづくり部会及び技術部会は、別表 2 に示す委員をもって組織する。

(部会長及び副部会長)

第 7 条 まちづくり部会及び技術部会に、部会長及び副部会長をそれぞれ 1 名置き、各部会の委員の互選により定める。

2 部会長は、部の会務を総理し、会議の議長となる。

3 副部会長は、部会長を補佐し、部会長に事故があるとき又は部会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(市民の参加)

第 8 条 各部会長は、必要があると認めるときは、会長の了解を得て、委員以外の者を部会に参加させることができる。

(庶務)

第 9 条 協議会及び部会の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

(補則)

第 10 条 この規約に定めるもののほか、協議会及び部会の運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附則

この規約は、平成 30 年 7 月 1 日から施行する。

附則

この規約は、令和元年 8 月 8 日から施行する。

別表 1 (委員名簿)

No	氏名	所属等
1	植田 眞弘	岩手県立大学教授
2	内田 信平	岩手県立大学准教授
3	屋井 鉄雄	東京工業大学副学長
4	佐々木 慶子	末広町商店街振興組合理事長
5	中居 泰雅	大通一丁目商店会会長
6	小成 勝郎	末広町自治会会長
7	斎藤 仁司	大通一丁目自治会会長
8	橋本 久夫	月刊みやこわが町編集長
9	松原 安子	昭和通りのおかみさんもてなしたい事務局
10	高橋 晃	岩手県建築士会宮古支部
11	高橋 智	宮古市身体障害者福祉会会長
12	志賀 政信	陸中宮古青年会議所直前理事長
13	櫻野 甚一	宮古商工会議所専務理事
14	中村 一郎	三陸鉄道株式会社代表取締役社長
15	川崎 利治	岩手県タクシー協会宮古支部長
16	佐々木 隆文	岩手県北自動車株式会社宮古営業所長
17	木村 強	東北電力網盛岡営業所配電計画課副長
18	星 伸寿	東日本電信電話株式会社 宮城事業部岩手支店長
19	鈴木 圭市	岩手県警察宮古警察署交通課長
20	沼田 龍治	国土交通省東北地方整備局 三陸国道事務所交通対策課長
21	松村 秀男	国土交通省東北地方整備局 三陸国道事務所調査第一課長
22	藤島 謙	岩手県土整備部道路環境課維持担当課長
23	山野目 直樹	岩手県沿岸広域振興局 宮古土木センター道路整備課長
24	藤島 裕久	宮古市都市整備部長
25	菊池 廣	宮古市産業振興部長

別表 2

(まちづくり部会)

No	氏名	所属等
1	内田 信平	岩手県立大学准教授
2	佐々木 慶子	末広町商店街振興組合理事長
3	中居 泰雅	大通一丁目商店会会長
4	小成 勝郎	末広町自治会会長
5	斎藤 仁司	大通一丁目自治会会長
6	橋本 久夫	月刊みやこわが町編集長
7	松原 安子	昭和通りのおかみさんもてなしたい事務局
8	高橋 晃	岩手県建築士会宮古支部
9	高橋 智	宮古市身体障害者福祉会会長
10	志賀 政信	陸中宮古青年会議所直前理事長
11	櫻野 甚一	宮古商工会議所専務理事

(技術部会)

No	氏名	所属等
1	川崎 利治	岩手県タクシー協会宮古支部長
2	佐々木 隆文	岩手県北自動車株式会社宮古営業所長
3	木村 強	東北電力網盛岡営業所配電計画課副長
4	星 伸寿	東日本電信電話株式会社 宮城事業部岩手支店長
5	鈴木 圭市	岩手県警察宮古警察署交通課長
6	沼田 龍治	国土交通省東北地方整備局 三陸国道事務所交通対策課長
7	松村 秀男	国土交通省東北地方整備局 三陸国道事務所調査第一課長
8	藤島 謙	岩手県土整備部道路環境課維持担当課長
9	山野目 直樹	岩手県沿岸広域振興局 宮古土木センター道路整備課長

(事務局)

No	氏名	所属等
1	去石 一良	都市整備部都市計画課長
2	下島野 悟	産業振興部産業支援センター所長
3	平井 純	都市計画課副主幹兼管理計画係長
4	金澤 利幸	都市計画課管理計画係主査
5	田道 秀一	都市計画課管理計画係主査

(関係部署)

No	氏名	所属等	備考
1	中屋 保	都市整備部建設課長	道路管理者
2	三浦 義和	上下水道部施設課長	埋設管管理者
3	三浦 正成	危機管理監消防対策課長	消火栓、緊急車両
4	岩間 健	企画部復興推進課長	拠点整備

7. 資料編(2) 策定経過

計画策定協議会		
会議名	日時	内容
第1回 計画策定協議会	平成30年8月3日	整備計画の基本的な考え方
第2回 計画策定協議会	平成30年11月16日	道づくり講演会及び意見交換、各部会の内容報告
第3回 計画策定協議会	平成31年2月22日	現道の状況確認、電線共同溝の手続き確認
第4回 計画策定協議会	令和元年5月23日	スラローム検討、無電柱化の整備手法
第5回 計画策定協議会	令和元年8月9日	スラローム検討、社会実験の概要
第6回 計画策定協議会	令和元年10月31日	社会実験の中間報告、社会実験現地踏査
第7回 計画策定協議会	令和2年1月16日	社会実験の報告、計画書案の検討
第8回 計画策定協議会	令和2年3月19日	計画書(案)の検討



▲道づくり講演会(東京工業大学 屋井副学長)



▲社会実験現地踏査(第6回協議会)

まちづくり部会		
会議名	日時	内容
第1回 まちづくり部会	平成30年10月16日	現地視察、視察後の意見交換ワークショップ
第2回 まちづくり部会	平成31年1月15日	歩道の整備方針確認、矢羽根の現地確認
第3回 まちづくり部会	令和元年5月14日	整備計画の確認、事例紹介(さかさ川通り)
第4回 まちづくり部会	令和元年7月19日	社会実験の内容確認、スラローム検討
第5回 まちづくり部会	令和元年12月24日	社会実験の報告、地上機器設置位置の検討
第6回 まちづくり部会	令和2年2月25日	工事の進め方、街路デザイン検討



▲第2回まちづくり部会



▲矢羽根の現地確認(第2回まちづくり部会)

技術部会		
会議名	日時	内容
第1回 技術部会	平成30年10月17日	現地視察及び意見交換ワークショップ
第2回 技術部会	平成31年1月31日	現道の状況確認、整備の基本的な考え方
第3回 技術部会	令和元年5月15日	整備計画の確認、事例紹介(さかさ川通り)
第4回 技術部会	令和元年7月24日	社会実験の内容確認、無電柱化の手法
第5回 技術部会	令和元年12月26日	社会実験の報告、地上機器設置位置の検討
第6回 技術部会	令和2年2月26日	工事の進め方、街路デザイン検討



▲第3回技術部会

商店街意見交換会	
日時	内容
平成31年3月2日	未広町を語る会
令和元年5月9日	市道末広町線の整備について
令和元年6月26日	スラローム線形案について、道路美装化、道路断面のイメージ
令和元年8月26日	社会実験の内容について
令和元年10月17日	社会実験のための未広町通り交通規制説明会
令和元年10月29日	市道末広町線整備後のまち活性化に向けての意見交換会
令和元年12月11日	社会実験アンケート調査結果報告について
令和2年2月7日	社会実験実施結果の報告と検証結果と対策案について



▲第1回商店街意見交換会

7. 資料編(3) 社会実験結果

実験計画

本社会実験は、市道末広町線（末広町商店街通り）において、車道空間の制限により生み出された歩行空間の利用方法について検証するとともに、歩行者及び自転車、自動車交通への安全性と走行性等の影響・効果を分析し、今後の整備方針を検証することを目的として実施した。



▲ 社会実験区間

▼ 社会実験の実施日程（令和元年10月26日～11月3日：9日間）

ラバーコーンの設置状況	10/26 (土)	10/27 (日)	10/28 (月)	10/29 (火)	10/30 (水)	10/31 (木)	11/1 (金)	11/2 (土)	11/3 (日)
入口・出口	設置		設置					設置	
本線	スラローム(白線)に沿って設置		現況の路側帯(白線)に沿って設置					撤去	



実験メニュー

実験メニューは下表に示す通りとした。

▼ 実験メニュー

実験メニュー	実験内容
終日一方通行化	<ul style="list-style-type: none"> 夜間（20～7時）相互通行可能な市道末広町線を終日一方通行化することで通過交通を削除し、車道幅員の縮小と合わせて歩行空間を確保する。 社会実験期間中は、終日一方通行区間の終点側に交通誘導員を24時間体制で配置し、円滑な交通誘導に努める。 終日一方通行化による交通への影響を把握するため、社会実験前と実験中に主要交差点において、交通量調査を実施する。
車道部スラローム化	<ul style="list-style-type: none"> 車道部にスラロームを設けて走行しにくくすることで、自動車走行速度を抑制する。 スラロームの間隔は100mとし、走行部分を仮設ラインで明示するとともに、状況に応じてカラーコーンを設置する。 自動車走行速度の抑制効果を確認するため、社会実験前と実験中に、実験区間を通過する車両をビデオカメラで撮影し、通過時間より車種別に走行速度を算出する。
スラロームふくらみ部での一時停車・荷捌きの実施	<ul style="list-style-type: none"> フレキシブルゾーンにおいて、商店街での買い物の一時停車や荷捌きスペースとして利用できるようにする。
歩行空間の確保	<ul style="list-style-type: none"> 終日一方通行化による車道幅の縮小によって、車道として利用されていた幅員を歩行空間に配分する。 道路の両側各2.0mは歩行空間として仮設ラインで明示するとともに、フレキシブルゾーンでの一時停車・荷捌きの実施を誘導することで、歩行空間上に車両が入らないようにする。 本社会実験では、フレキシブルゾーンと歩行空間の間に駐車場乗入れ部等を考慮しつつカラーコーンを設置するが、市道末広町線の整備時は、車道部及びふくらみ部と歩行空間の境界に物理的な障害物は設置しない。
スラロームふくらみ部でのイベント実施	<ul style="list-style-type: none"> フレキシブルゾーンでは、商店街でのイベント開催時のイベントスペースとしての活用を想定し、社会実験期間中に実施するイベント「みやこわくわくストリート」の開催日（1日間）に、ふくらみ部でベンチやイベント施設等を設置する。 イベントスペースとしての活用の検証に加え、イベント開催時は、フレキシブルゾーンでの一時停車や荷捌きができないことを周知した上で問題等を確認する。

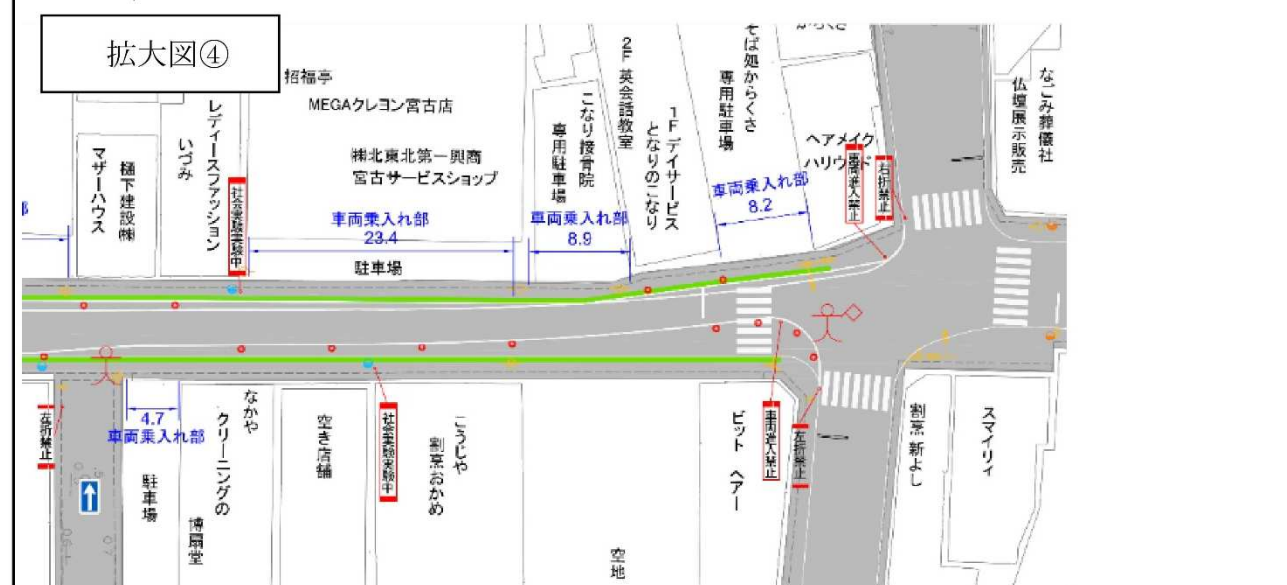
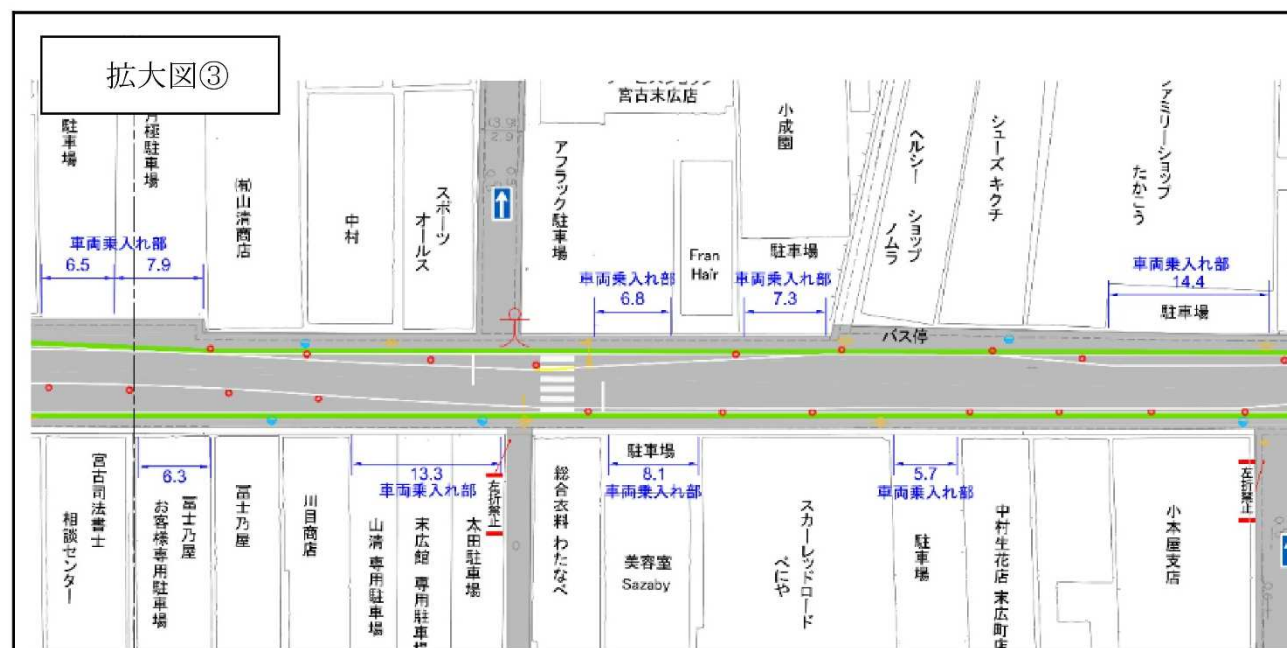
7. 資料編(3) 社会実験結果

社会実験実施イメージ

<市道末広町線 (全体)>

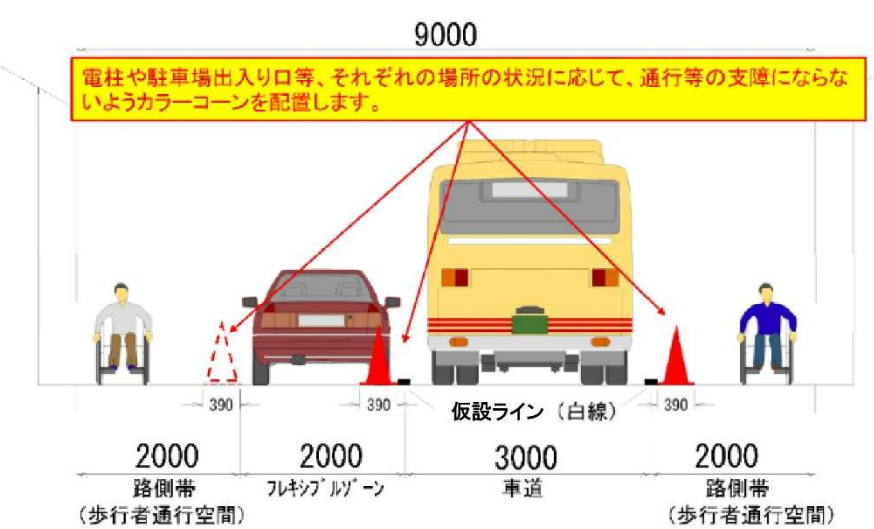


<市道末広町線 (拡大図)>

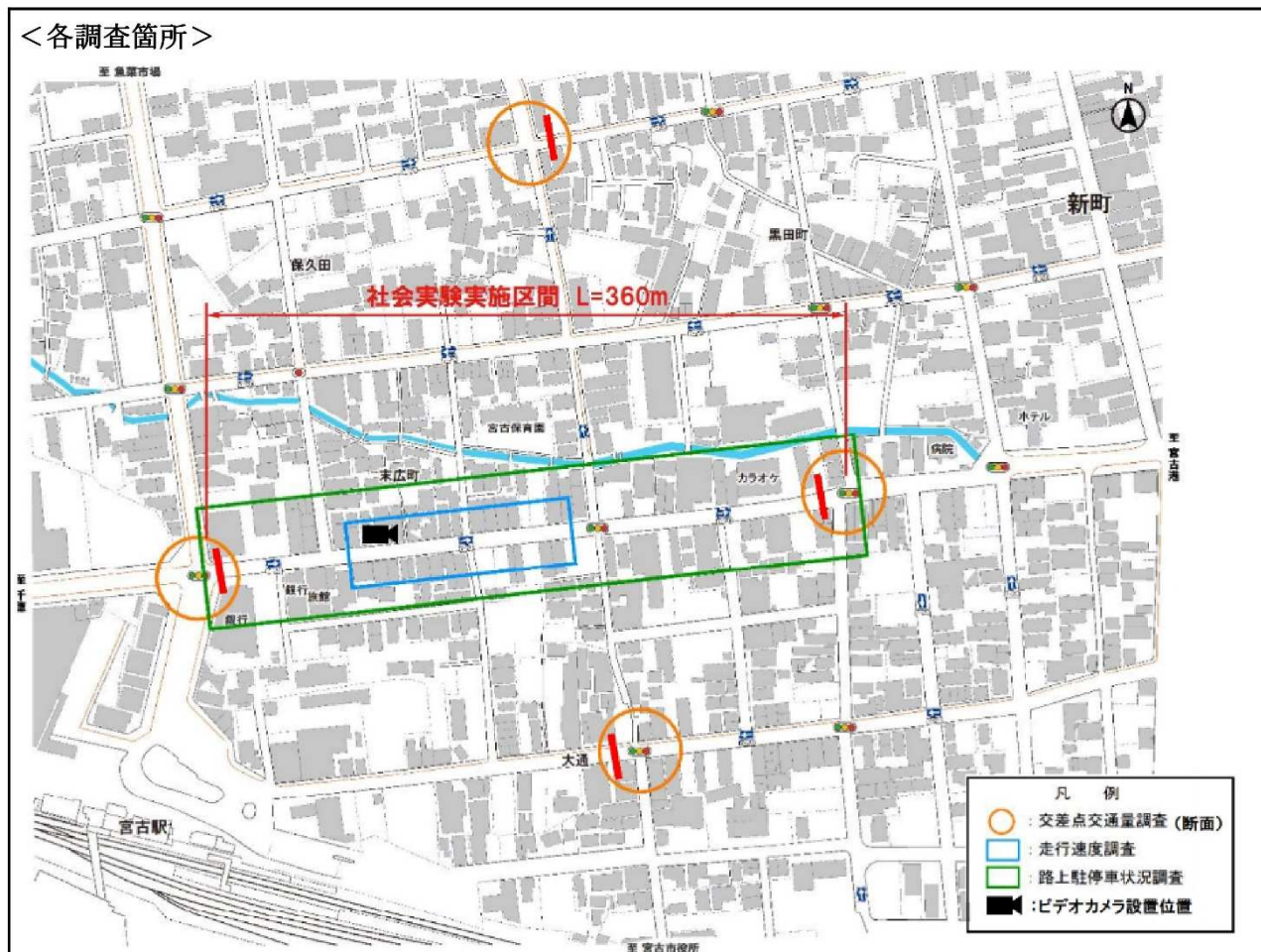


凡例	
ラバーコーン + LED警告灯 81箇所	交通整理員 (有資格者1名) 12時間(20~8)
クッションドラム ※10/27のみ8箇所設置	実験監視員(4名) 24時間
仮設ライン 740m	注意看板 (減速) 入口:1箇所
ゴム製減速帯 (ハンプ)入口1箇所	注意看板 (車両進入禁止) 出口:1箇所
	注意看板 (右折禁止) 区内:5箇所
	注意看板 (社会実験中) 区内:4箇所 周辺:0箇所

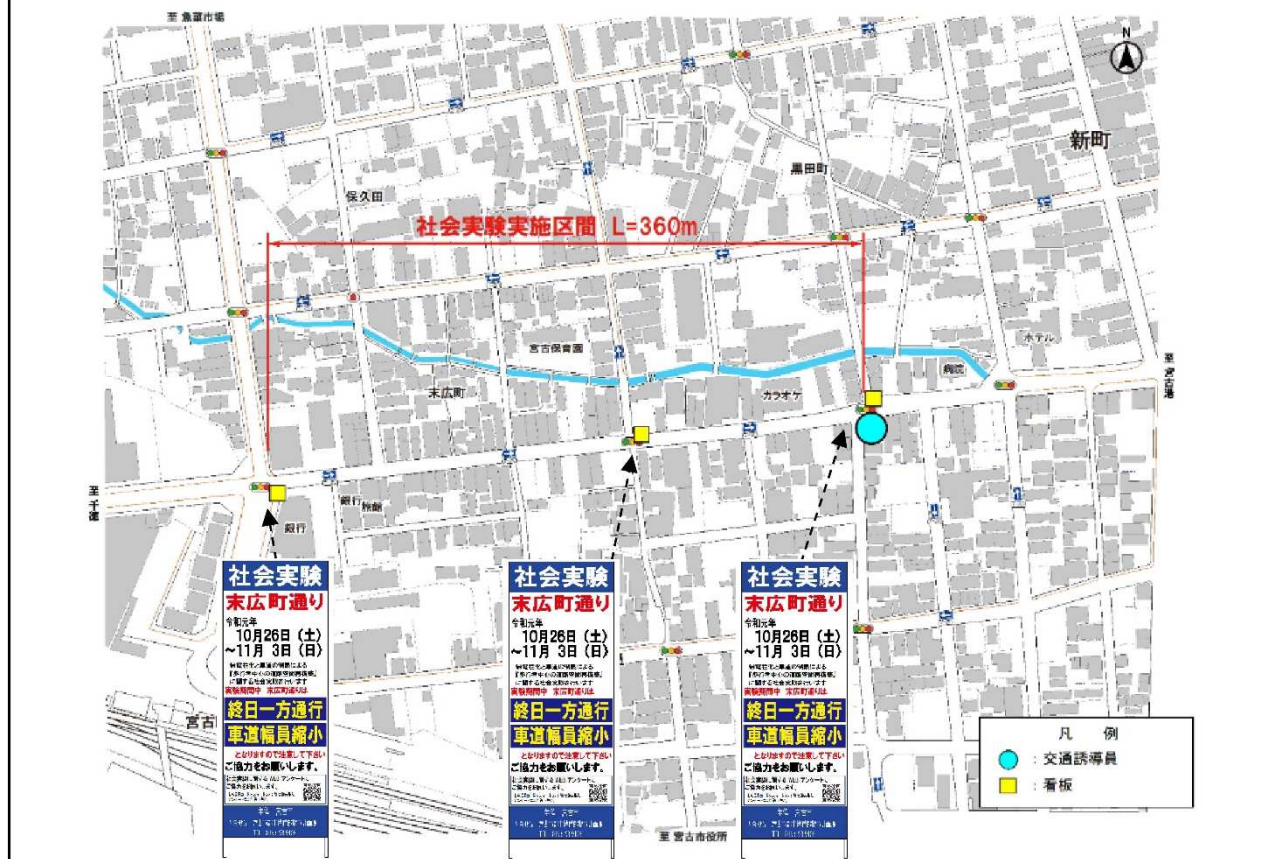
<社会実験時断面図>



調査箇所及び安全対策



<看板・誘導員配置箇所>



広報用チラシ

社会実験のための
ひと優先の歩いて楽しい商店街
末広町通り 交通規制のお知らせ
共存共栄の道、おたがいさまとおもてなしの「末広町通り」へ

富吉市では、歩いて楽しいまちづくりをキーワードに、中心市街地の魅力向上を目指しています。その一環として、中心部の末広町通りでは、車両の通行を抑制して、安全で安心して歩ける道路空間を創出する社会実験を実施し、その効果や影響を検証します。

規制期間 令和元年 10月26日(土)7時～11月3日(日)17時

規制位置図

車道は20m以下でも末広町通りへ進入できません

終日一方通行

注意事項・お願い

- 社会実験中は、末広町通りの通行が狭くなります。車で通行する際は、スピードを落とすなど、安全な通行をお願いします。
- 社会実験中は、20分以内の一方通行となります。ご注意ください。

社会実験に関するWEBアンケートにご協力をお願いします。

社会実験期間中のイベントだよ!

2019 おでんせ!!
みわこ・わくわくストリート
令和元年 10月27日(日)10時～16時
末広町商店街・静鈴スペース

社会実験内容

規制内容 期間中終日の一方通行規制化・スラロームの設置 (車道の狭行)

通常時 → 実験時

車道の幅を狭めて、両側に歩行者が安心して歩く空間を確保します。

スラロームを設置し、車の速度を落とすことで、歩行者の安全性の向上と過渡交通の転換を図ります。

社会実験中に交通量調査やアンケート調査を行い、スラロームの効果を検証します。

スラロームのふくらみ部分を、首振りやイベントスペースとして活用します。

▲ 市広報 (10/15号) への折り込みチラシ

末広町通りの社会実験に対するアンケートにご協力をお願いします

社会実験の効果や自動車交通への影響を検証するため、社会実験の経路を把握し、アンケートにご協力をお願いします。

◆ 事業の背景

- 三好沿岸道路や富吉駅前道路の整備により、市街地に流入するクルマが大幅に減少すると予測されます。
- このため、中心市街地の道路については、これまでのクルマ車道から、歩行者・自転車・公共交通を優先した、まちの賑わいや魅力の創出につながる道路へと方針を転換します。
- なかでも末広町通りは、中心市街地の特色を伝える重要な道路であるため、魅力あるまちとして賑わいを創出していくためには、地域住民との合意形成を図りつつ、歩行者を優先した安全・安心、かつ快適な道路として整備を進めていく必要があります。

▼末広町通りの従来の交通量

交通量	2014年	2020年
61台/日	61台/日	12台/日

1/5に減少

▲末広町通りの賑わいの様子

▲末広町通りの現状

◆ 末広町通りの現状課題

- 現在の末広町通りには歩道が設置されておらず、歩行者をカラー舗装で歩けることで、歩行空間として区別しています。
- 歩行空間に電柱があることや、未だやがての電柱が歩行空間を狭くすることで、歩行空間が圧迫・分割されており、歩行者は車道側に入り込んで通行する状況が確認されています。

■ 末広町通りの整備方針

歩行者が安全に通行できる空間を確保します

歩きやすく段差や障害などの障害物がない道路とします

景観性に優れた舗装の整備をします

歩道空間をスラロームさせ走行速度の抑制を図ります

▲ 整備のイメージ

《現在の道路空間》

《道路空間再編後のイメージ》

車道の幅 → 歩道の幅

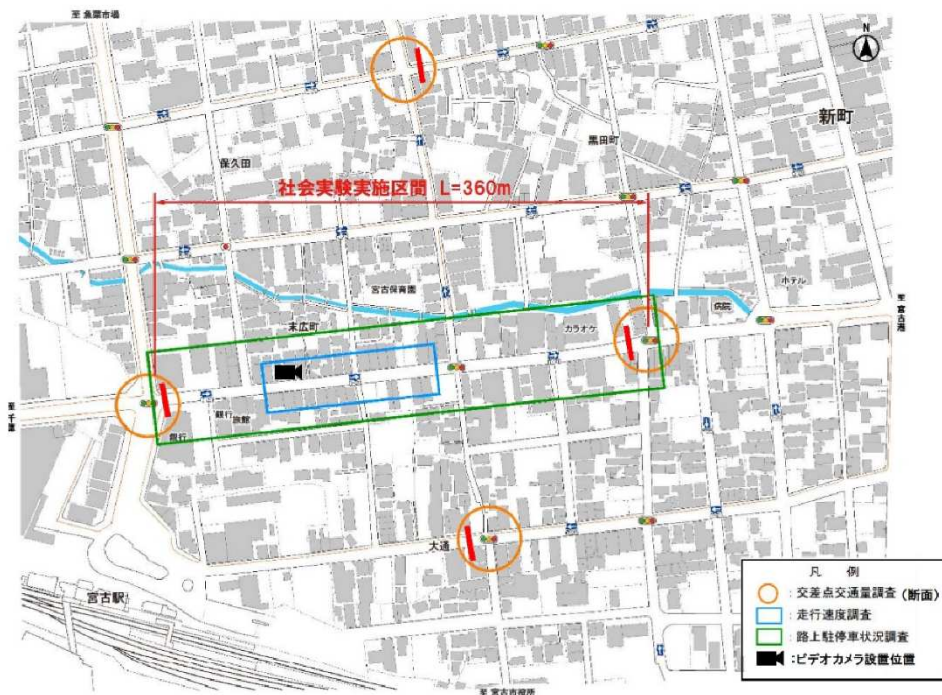
問合せ先 富吉市都市整備部都市計画課管理計画係 ☎0193-68-9108

▲ アンケート用チラシ

7. 資料編(3) 社会実験結果

社会実験の検証結果

交通の変化



①終日一方通行化

通過交通の削減

目標：通過交通の10%減少（歩行者除く）

結果：休日は通過交通15%増加（歩行者除く）

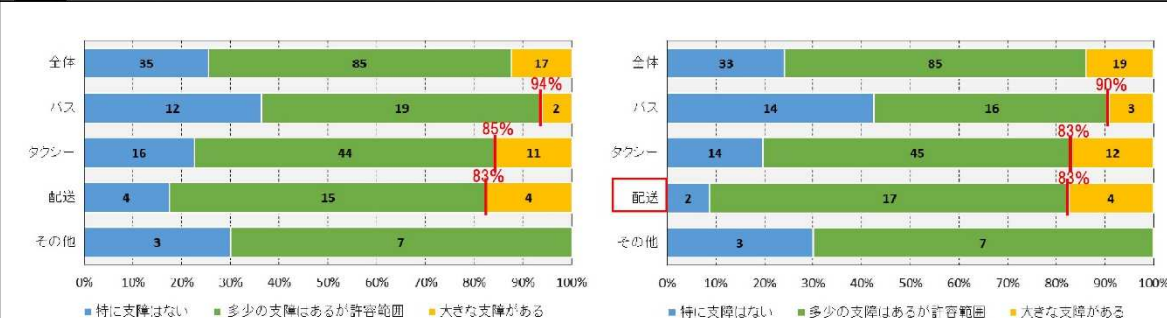
※台風19号の災害復旧車両や、新南大橋の通行止めが増加の原因として考えられる。



バス・タクシーの走行性能の確認

目標：バス・タクシーの「運行に支障がない」が5割以上

結果：運転時・停車時ともに「運行に支障がない」が8割以上



運転時の影響

停車時（荷捌き、バス・タクシー乗降）の影響

②車道部スラローム化

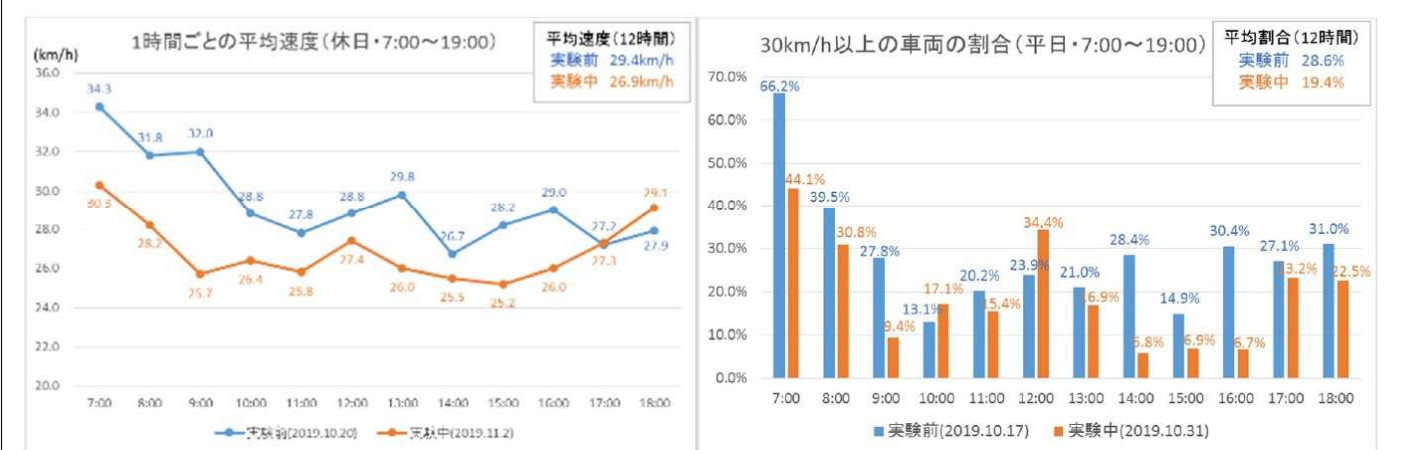
自動車走行速度の抑制

目標：30km/h以上の一般車両の減少、バスの定時性確保

結果：30km/h以上の一般車両が平日・休日ともに減少、バスは大きな速度変化なし



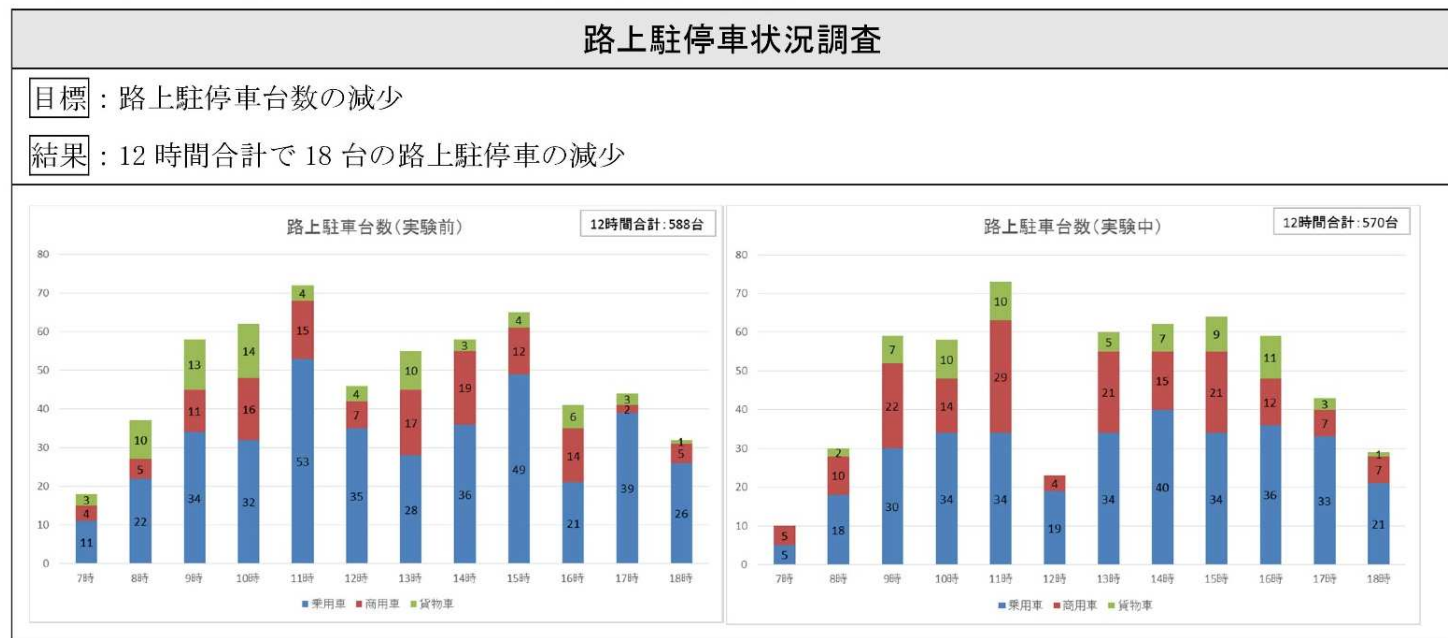
平日の走行速度



休日の走行速度

7. 資料編(3) 社会実験結果

③スラローム膨らみ部での一時停車・荷捌きの実施



■アンケート

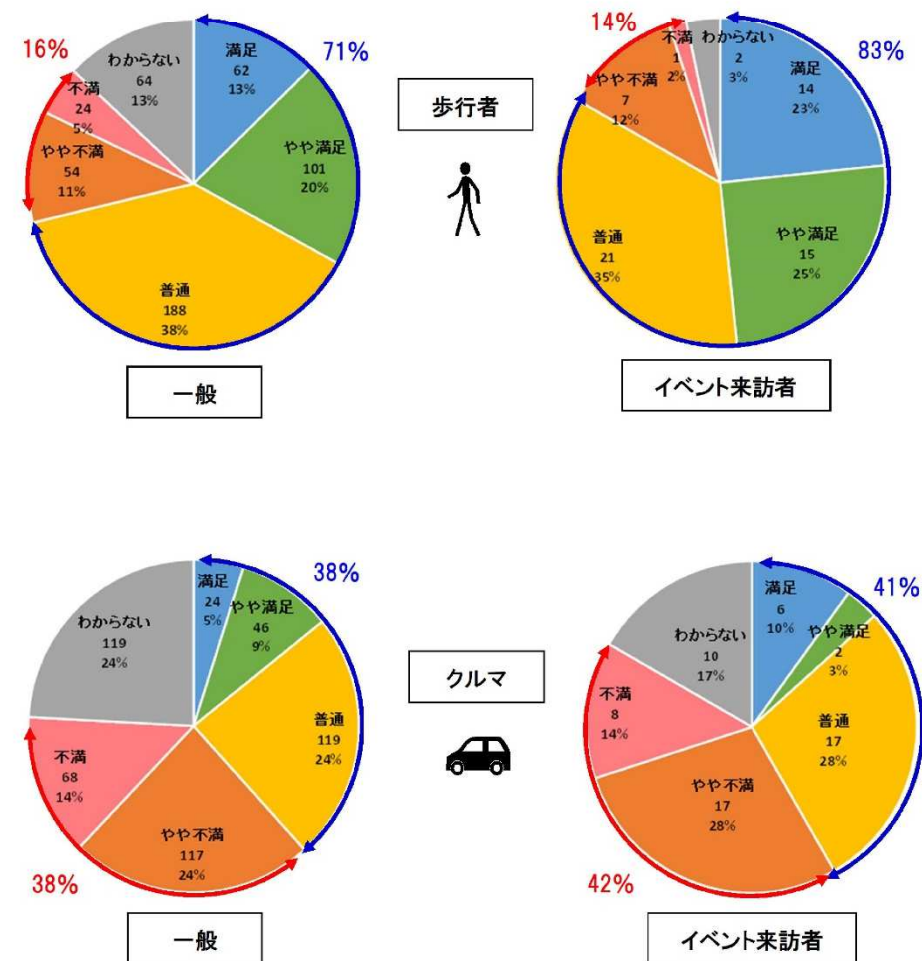
①社会実験のアンケート調査概要

調査項目	調査内容	回収数
一般市民アンケート	①一般アンケート 宮古市内に調査票を配布、回答者が記入し指定の収集場所にて回収する	360/1,000票 (回収率 36.0%)
	②わくわくストリート来場者アンケート みやこわくわくストリート開催日(10/27)に調査員が来場者へ聞き取り	60票
	③WEBアンケート 広告チラシ及び現地案内看板に記載されたQRコードを用いて、宮古市ホームページ内に開設されたアンケート回答ページより回答者が入力	73票
		回収総数：493票
商店街アンケート	末広町商店街へ車両通行の安全性、荷捌き等の利用しやすさ、買い物客数・売上高の増減等を検証するアンケートを配布・回収	30票
事業所アンケート	末広町商店街を業務にて通行する交通事業者・運送事業者等へ、安全運行にあたり支障はないかを検証するアンケートを配布・回収	137票
みやこわくわくストリート関係者アンケート	みやこわくわくストリアートの運営にあたる岩手県立大学盛岡短期大学部の学生を中心としたまちづくり市民会議関係者へ運営視点のアンケートを配布・回収	21票

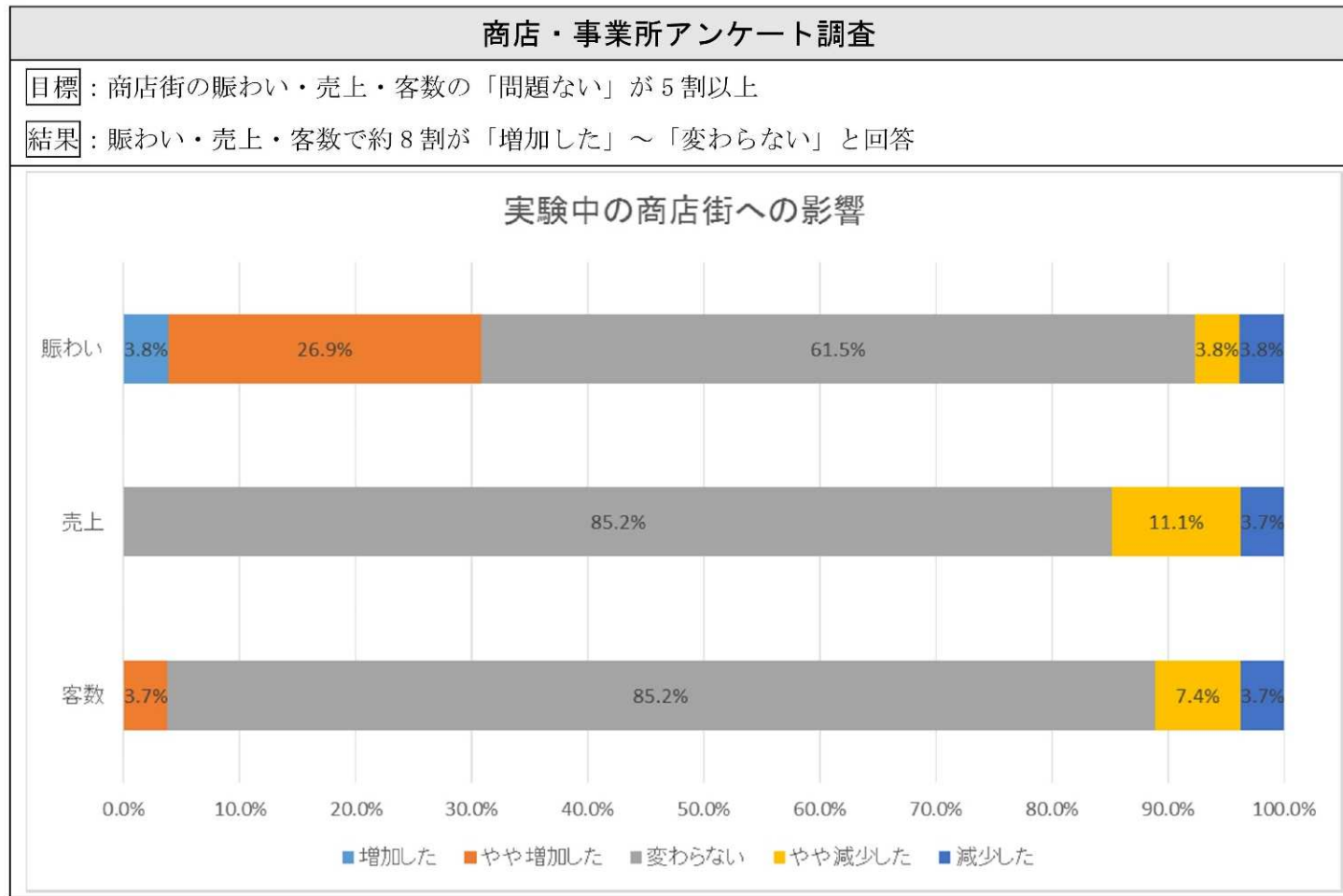
一般市民アンケート

目標：歩行者・クルマの「便利になった」が5割以上

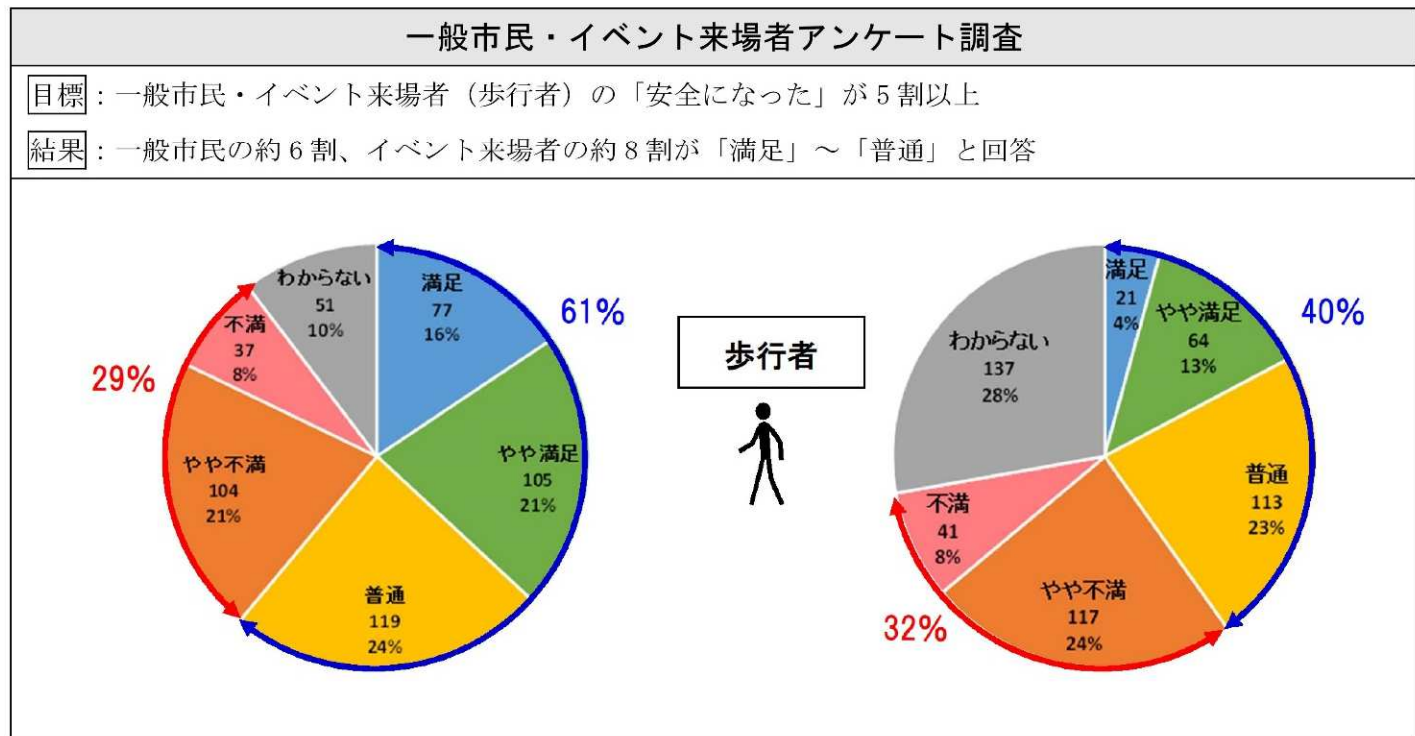
結果：歩行者約7割、クルマ約4割が「満足」～「普通」と回答



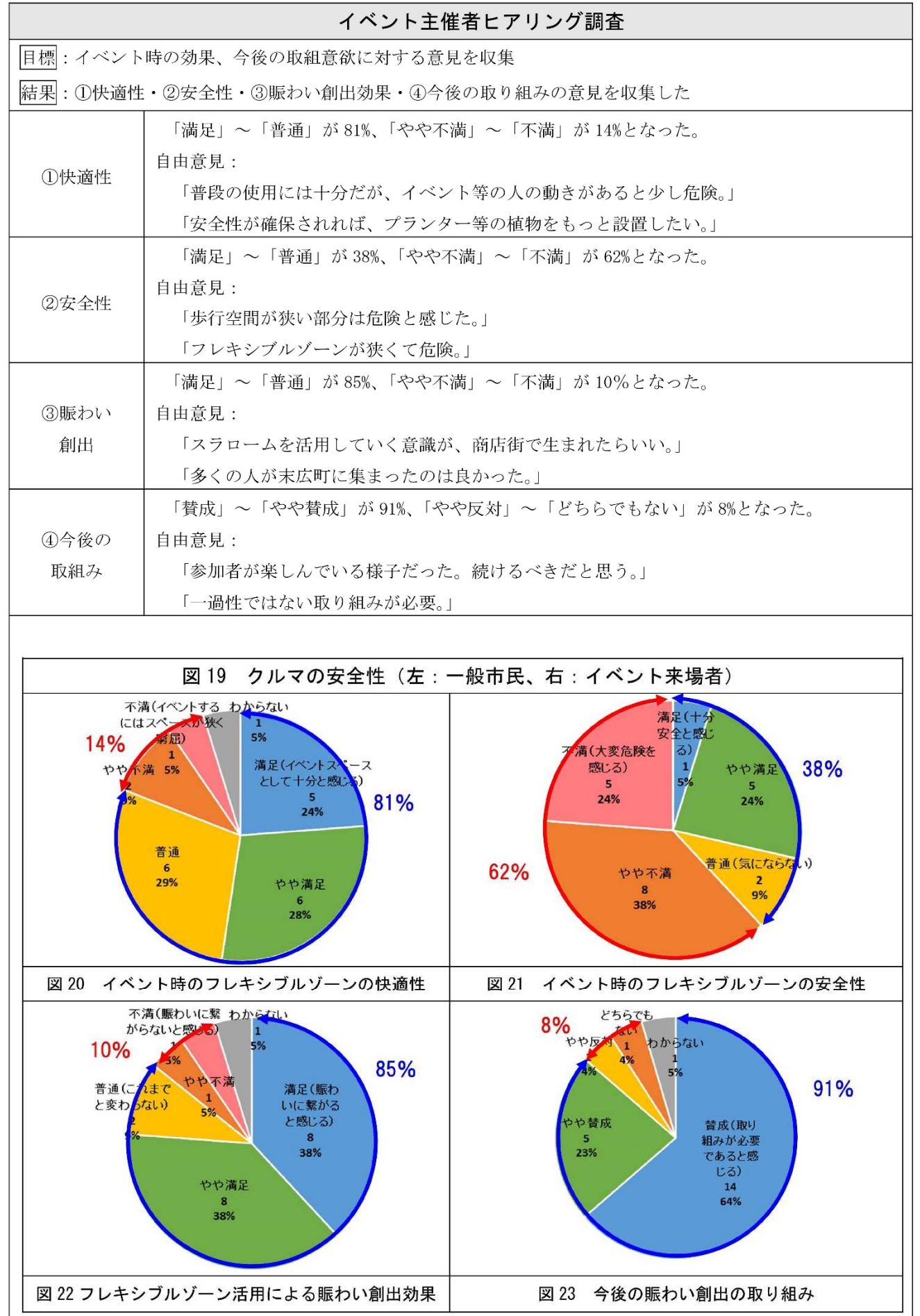
7. 資料編(3) 社会実験結果



②歩行者空間の確保



③フレキシブルゾーンでのイベント実施



7. 資料編(3) 社会実験結果

実験の状況



実験時の状況① (商店街入口)



実験時の状況② (スラローム部分)



スラローム走行状況



自転車の走行状況



実験時の状況③ (歩行空間への掲示)



実験時の状況④ (終日一方通行)



バス停付近の車両追い越し状況



フレキシブルゾーンの駐停車状況



イベント (わくわくストリート) ①



イベント (わくわくストリート) ②



監視員設置



アンケート 調査状況



イベント (わくわくストリート) ③



イベント (わくわくストリート) ④



交通量 調査状況



走行速度 調査状況



令和2年4月
宮古市