資料1

令和７年度 駅前通りの車道空間を活用した実証実験

概要版

米子市では、まちなかを「車中心」から「公共交通と歩行者中心」の空間へと転換し、周辺エリアの活性化につなげていく『歩いて楽しいまちづくり』に取り組んでいます。

昨年度に引き続き、今回は1か月間、駅前通りの車線減少による歩行空間の拡大と利活用の可能性、自動車交通への影響などの調査、検証を行いました。

1．米子市が目指す歩いて楽しいまちづくり

- 「車中心」から「公共交通と歩行者中心」の歩いて楽しいまちづくりを目指しています。
- 「まちなかウォーカブル推進エリア」「新体育館周辺のまちづくり」「皆生温泉Ｔライン」などで歩いて楽しいまちづくりに取り組んでいます。









中心市街地周辺を３つのエリアに分割

ウォーカブルを推進する３つのエリア



米子駅周辺は、まちなかウォーカブル推進エリアの中でも「米子駅周辺エリア」として米子駅南北自由通路整備を契機としたウォーカブル推進エリアに位置づけられている。

2．実証実験の概要

【実験名称】駅前通り実証実験　～YONAGO STREET WALK for everyday～

- 実験期間：2026年3月1日(日)～3月29日(日) 計29日間
  ※車線減少は2月28日(土)9時～3月30日（月）15時の毎日24時間実施
  キッチンカーの出店は3/1(日)、7(土)、8(日)、14(土)～29(日)の10:00～14:00
  イベントは3/1(日)、3/21(土)、3/22(日)の3 日間実施
- 実施場所：歩道活用：米子駅前交差点～外堀通り交差点
  交通規制：明治町228 番地先～189 番地先、茶町７番地先～30 番地先
- 調査項目：

調査項目	調査内容	実施日時
自動車交通調査	・自動車交通量調査 ・渋滞長調査	3/5（木）、3/12（木）、3/19（木）、3/26（木）
歩行者交通調査	・歩行者交通量調査	3/21（土）、3/22（日）
アンケート調査	・市民向け	3/10（日）～ 4/19（日）
	・出店者向け	3/1（日）、3/7（土）、3/8（日）、3/14（土）～ 3/29（日）
	・沿道事業者向け	3/25（水）～ 4/19（日）





3. 実証実験での取組内容と実施日の様子

実証実験の取組内容

3 つのテーマエリアによる滞在空間の創出	➢ テーブルやイス、ベンチや人工芝などのファニチャーを設置し、滞留ができる憩いの空間を創出 ➢ 既存のバス停を拡張し、滞在機能や視認性を向上させた待合空間の創出
日常的な回遊性と賑わい創出	➢ EVERYDAY キッチンカー（19日間、延べ43店舗）、ミニ謎解き（常時） ➢ オープニングイベント（3/1㈰実証実験サイン設置、沿道店舗による軽食提供） ➢ ラーニングDAY（3/21㈯いすづくりなど各種ワークショップ、座談会など） ➢ アートDAY（3/22㈰路面アート、ライブペイントなど）
効果検証のための調査	➢ 交通量、渋滞長調査（毎週木曜の4 日間、実施場所周辺の4つの交差点） ➢ 歩行者通行量 ➢ アンケート調査（出店者、沿道事業者、市民） ➢ 運送・交通事業者などへ個別ヒアリング
沿線や地域との連携、理解促進	➢ 調整会議や説明会による地域の方へ趣旨の理解、関係者との連携強化 ➢ セミナーを通じた実証実験の内容や目的の共有、機運醸成 ➢ チラシ、ポスターを作成し、駅前通り周辺の店舗や企業に広報を依頼 ➢ 企画段階から米子商工会議所青年部と連携 ➢ 沿道店舗の軒先活用（イス設置）

空間レイアウト計画



実施日の様子

日常の様子

●土日、平日を含む19日間において、日常的なキッチンカーやテントによる出店を実施しました。
●待合環境を創出したバス停や店先において、拡幅部（デッキ）やベンチが利用されました。
●滞留空間やミニ謎解きの取組みをきっかけとして、まちなかが新たな回遊や交流に利用されました。



➢ 延べ43 店舗（1～6 店舗/1日）が出店し、来訪者に利用されました。



➢ バス待ち空間として、多くの方に使用していただきました。



➢ ミニ謎解きを実施しながら散策される様子が見られました。



➢ 路上ライブにも利用されました。



➢ 来訪者や来店者が一息つく様子が見られました。



➢ 設置した滞留空間に興味を持たれている様子が見られました。

イベント時の様子

●キッチンカーを利用し飲食を楽しむ人や芝生、ベンチでゆったりくつろぐ人の姿が多く見られました。
●ワークショップ、座談会などによる世代を超えた学びや体験、表現などが道路空間で展開されました。



➢ キッチンカーなどの出店スペースとして利用されました。



➢ 座談会が開催され、未来の駅前通りについて語り合われました。



➢ ワークショップが開催され、親子連れの方が多く参加しました。



➢ アートパフォーマンスの会場として利用されました。



➢ 親子連れの方が多く、路上アートを楽しむ様子が見られました。



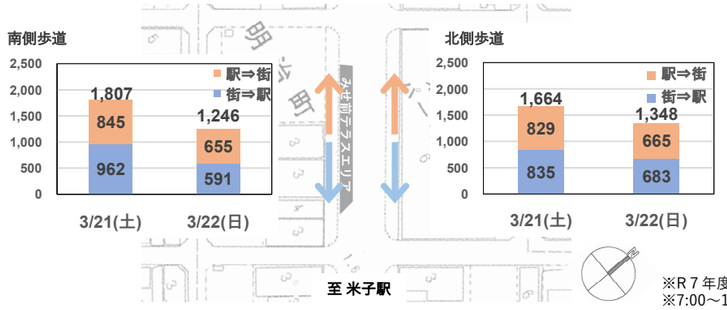
➢ 出店で購入した飲食を楽しむ様子が見られました。

4．交通量調査結果のまとめ

歩行者通行量調査

●イベント時の歩行者数は、日常時の約2～3倍の通行量が確認され、昨年度調査時と同様に歩行者通行量の大幅な増加が確認されました。

■R7年度調査結果



■日常時とイベント時の歩行者数（R６年度との比較）

日常時	イベント時	
昨年度調査 R6年度	昨年度調査 R6年度	今回調査 R7年度
10/26（土） 1,174人	11/9（土） 3,164人	3/21（土） 3,471人
10/27（日） 1,343人	11/10（日） 3,286人	3/22（日） 2,594人

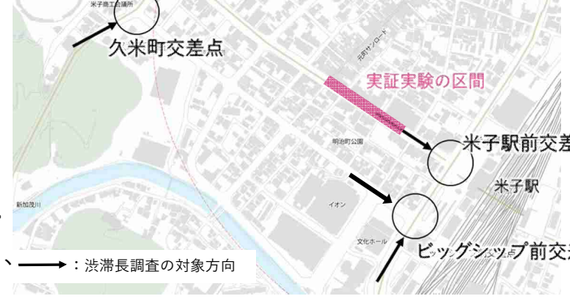
※R７年度の調査日は、ラーニングDAY、アートDAY（イベント時）である。
※7:00～19:00 (12 時間）のカメラ調査による南北歩道の歩行者数を示す。

●携帯のGPSデータを活用した通行量調査によると、平日の歩行者数は、昨年度同月と同程度でした。

自動車交通への影響

●オープンデータ（トラフィックカウンターのデータ）による広域的な交通の流れを検証した結果、実証実験による広域交通への影響は認められません でした。
●実証実験の区間の周辺で実施した交通量調査によると、実証実験に起因する周辺交通への影響は認められません でした。
●交通の混乱や大きなトラブルに関する通報はありませんでした。
●渋滞の発生しやすさは、特に交通に慣れていない実証実験前半に増加が確認され、実証実験による部分的な規制が影響した可能性があります。
●令和5年度と今回の実証実験時では、ビッグシップ前と加茂町2丁目交差点の信号現示の変化が大きく、その影響も確認できました。

■交通量調査の位置図



■交差点流入交通量

調査日＼交差点名	米子駅前	ビッグシップ前	加茂町２丁目	久米町
R5 9/26（火）	9,653台	9,650台	16,023台	11,337台
R8 3月（木）	9,207台 (-4.6%)	9,473台 (-1.8%)	16,400台 (+2.4%)	11,227台 (-1.0%)

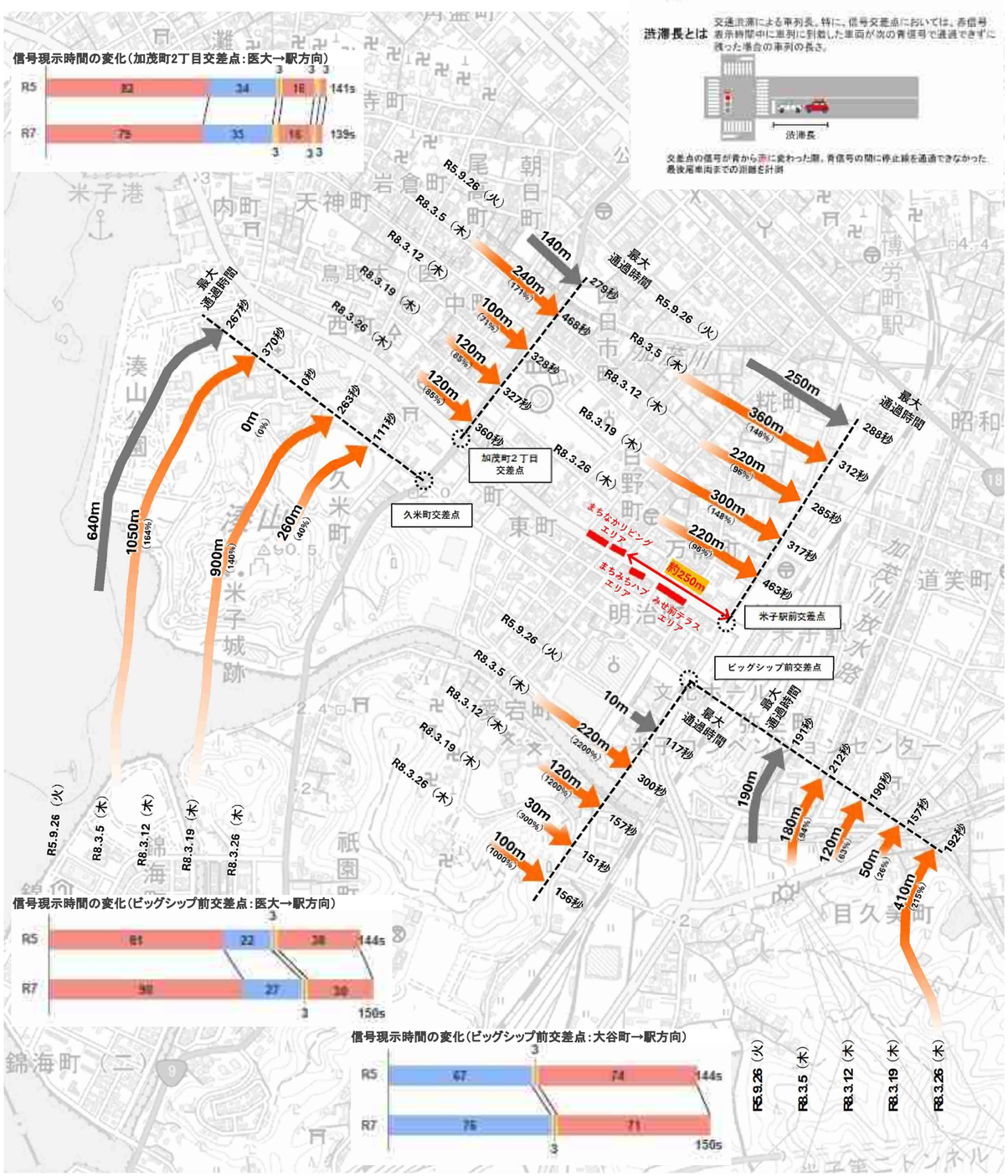
流入交通量：各交差点4 方向からの流入台数の合計
※朝ピーク（7:00～10:00）、夕ピーク（16:00～19:00）の計６時間の合計を示す。
※R8.3 月調査値は3/5、3/12、3/19、3/26 毎週木曜日の平均値を示す。

■渋滞長

調査日＼交差点名	米子駅前 (医大→駅方向)	ビッグシップ前 (大谷町→駅方向)	ビッグシップ前 (医大→駅方向)	加茂町２丁目 (医大→駅方向)	久米町 (祇園町→市役所方向)
R5 9/26（火）	朝250m 夕140m	朝190m 夕180m	朝10m 夕240m	朝140m 夕540m	朝640m 夕720m
R8 3月（木）	朝275m 夕300m	朝190m 夕60m	朝118m 夕185m	朝145m 夕120m	朝553m 夕715m

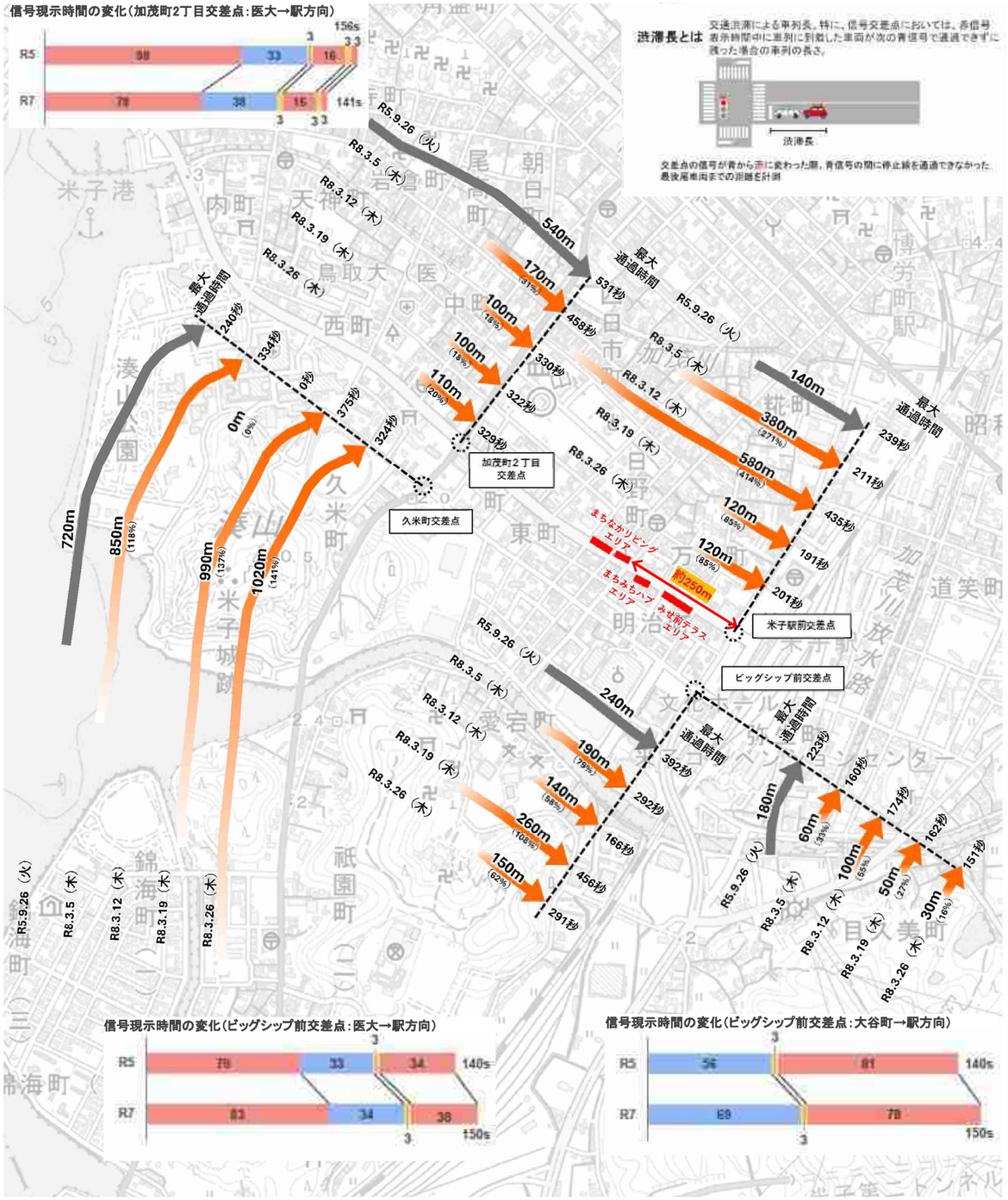
渋滞長：対象交差点を起点に、交差点を通過できなかった車両の起点から最後尾までの長さ
※朝ピーク（7:00～10:00）、夕ピーク（16:00～19:00）における最大値を示す。
※R8.3 月調査値は3/5、3/12、3/19、3/26 毎週木曜日の各日最大値の平均値を示す。

■朝ピークの渋滞長比較（7:00～10：00）



4．交通量調査結果のまとめ

■タピークの渋滞長比較（16:00～19：00）

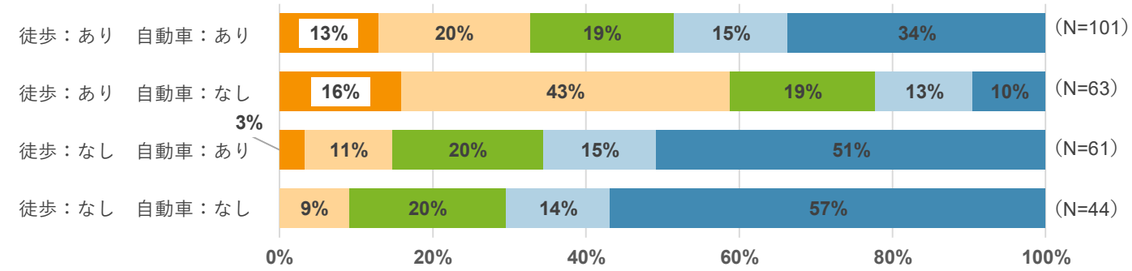


5．アンケート調査結果のまとめ

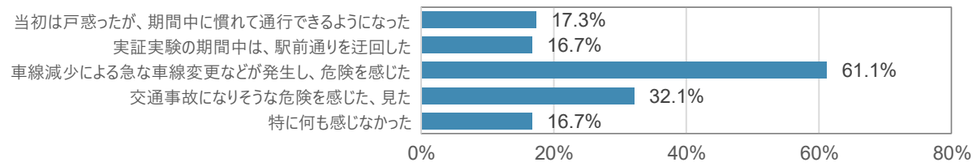
市民アンケート調査（回答数：275件）

- 回答者の8割以上は米子市居住でした。
- 実証実験に対する評価は、全体として過半数の回答者が「非常に良くない」「良くない」と回答しており、「非常に良い」「良い」と回答した3割を上回りました。
- ただし、駅前通りへの関わりに着目すると、徒歩での駅前通りの利用がなかった方の約7割が否定的な評価をしている一方で、徒歩での利用があり自動車での利用がない方の約6割が肯定的な評価をしており、駅前通りの利用方法によって大きく賛否が分かれることが明らかになりました。
- 良いと評価した理由は、座れるスペースやイベント・キッチンカーの評価が特に多く、一方で良くないと評価した理由は、道路の混雑や通りの見通しが特に多い結果となりました。
- また、自動車利用時に感じたことは、車線規制による車線変更等の危険性が最も多く挙げられており通行時間も体感で多くかかったと感じた回答が多い結果となりました。
- 駅前通りの将来のニーズについては、駐車場やオープンテラス、自転車と歩行者の区分、夜間の安全安心などの意見が多く、自動車と歩行者の両立、道路の有効な使い方、安全な歩行環境の確保が期待されています。

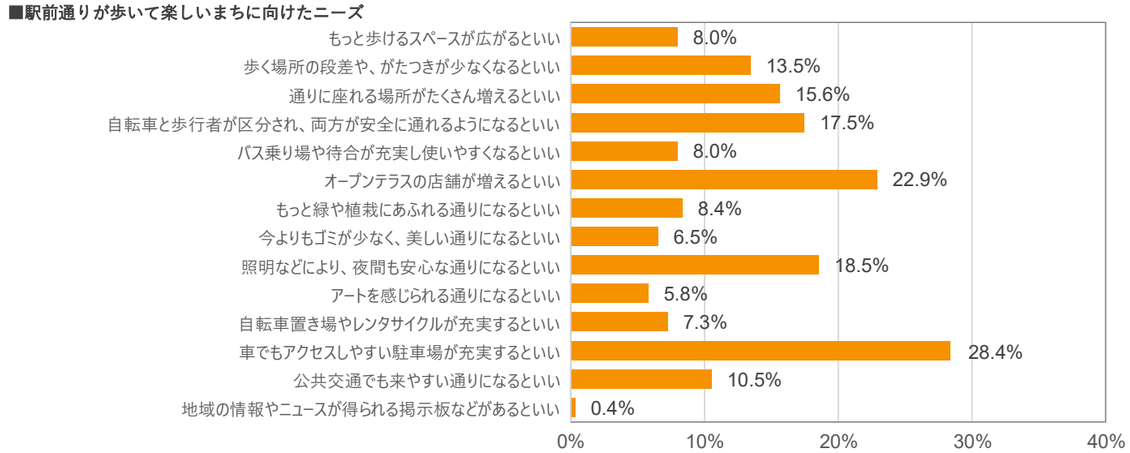
■徒歩、自動車の通りかかりの有無別の実証実験全体の印象



■駅前通りの自動車利用時に感じたこと(n=162)



■駅前通りが歩いて楽しいまちに向けたニーズ



5．アンケート調査結果のまとめ

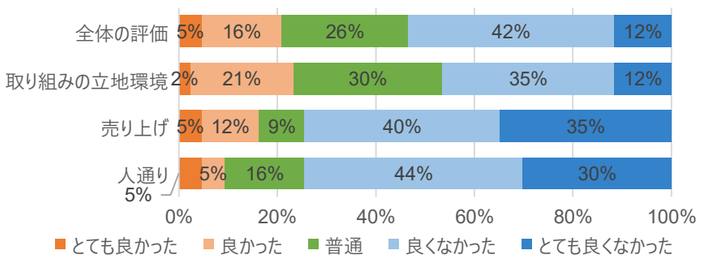
出店者アンケート（回答数：43件）

- イベント時の来店者は多いが、日常時は売り上げが期待できるほどの人通りはなく、そのため実証実験の評価も否定的な回答が多い結果となりました。
- 一方で、出店者の意向は、半数近くが日常時またはイベント時に出店したいという回答もあり、定着や出店の仕方などの改善による環境の向上も期待されていることが分かりました。

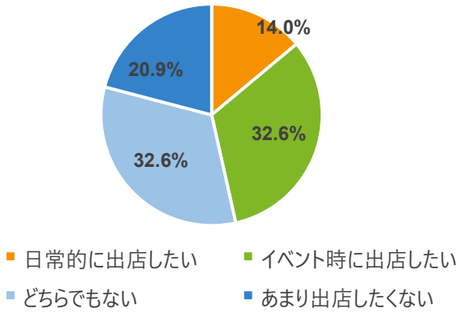
■来店者数

	日常時	イベント時
回答店舗数	1～3店舗/日	4～6店舗/日
来店者数	6～38人/日	100～260人/日

■実証実験（出店）に関する評価(n=43)



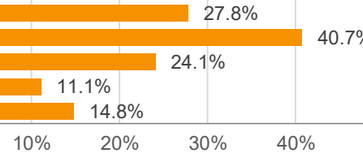
■今後の出店意向(n=43)



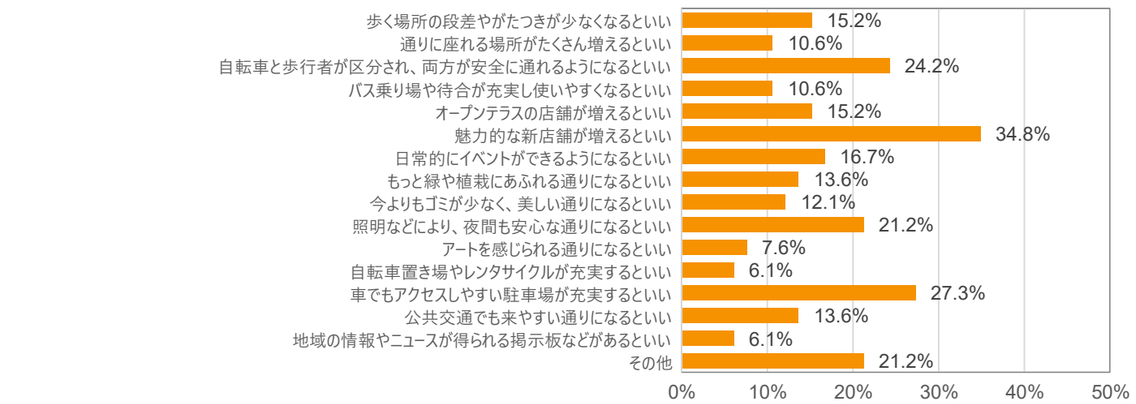
沿道事業者アンケート（回答数：66件）

- 沿道事業者の実証実験の印象は、否定的な回答が6割近くと多い結果となりました。
- 実証実験中の売り上げへの影響は、7割以上が変化はなかったと思うとの回答であった一方で、5%程度の事業者は上がったと思うとの回答がありました。
- 沿道事業者による駅前通りへのニーズとしては、市民の意見の傾向と同様ですが、魅力的な新店舗の期待、沿道の賑わい形成に期待する意見が多いことが分かりました。
- 駅前通りにおける取組で協力したいこととして、歩道の美化活動、イベント開催、整備に向けた議論の意見が多くありました。

■実証実験全体の印象(n=66)



■駅前通りが歩いて楽しいまちに向けたニーズ（n=66）



■駅前通りにおける取組で協力したいこと(n=54)

6．実証実験から見えた成果と課題

成果 1

イベント時のにぎわい創出

- 今回の実証実験の期間中に開催したイベント時には、滞留空間で飲食を楽しむ人やゆったりくつろぐ人の姿が多く見られました。
- また、ワークショップ、座談会などの企画により、世代を超えた学びや体験、表現などが道路空間に展開されました。

成果 2

実証実験に起因する交通影響は限定的

- 広域交通流について、局所的な交通流の変動は一部あったものの、実証実験の影響かは断定できず、大きな変化はなかったと判断できます。
- 実証実験の場所の周辺交通流について、渋滞長や通過時間は、米子駅前交差点やビッグシップ前交差点で増加がみられましたが、変化は小さいです。また、ビッグシップ前交差点と加茂町2丁目交差点では信号現示の変更の影響も確認できました。
- ただし、渋滞の発生しやすさ（頻度分布）は、特に交通に慣れていない実証実験前半に増加が確認されており、実証実験による部分的な規制が影響した可能性があります。

課題 1

自動車と歩行者の共存環境の確保

- 今回の実証実験では、市民・沿道事業者ともに否定的な評価が多く、渋滞や交通安全など円滑な自動車交通の確保への課題が確認できました。特に、一部区間の規制であったため、安全性を課題に挙げる意見が特に多いです。
- ただし、駅前通りに対する関わり方で評価が大きく分かれており、徒歩中心の方からは肯定的な評価も多く、自動車と歩行者の共存環境を整える必要があると言えます。
- 駅前通りに対するニーズについて、沿道の賑わい（オープンカフェ・新店舗など）や駐車場アクセスを期待する声がある一方、通りの照明や自転車との区分、座れる場所など歩行環境の向上を期待する意見も多く、通りの安全安心の向上や滞留･活用への期待は見られます。

課題 2

地域関係者との連携促進

- 今回の実証実験を通じて、調整会議や説明会の開催などにより、地域関係者との連携が進みました。
- また、沿道事業者アンケートにおいて、駅前通りにおける取組で協力したいこととして、「歩道の美化活動」「イベント開催」「整備に向けた議論」が多く、沿道事業者が駅前通りの取組みとの接点を求めていることが示唆されました。
- 今後、啓発活動の場として市民フォーラムや意見交換会などの場を活用し、機運醸成や趣旨への理解や賛同を一層広げる必要があります。

課題 3

日常的な通りの賑わい形成

- イベント時には多くの人が訪れ、にぎわいを確認することができましたが、平日は、大きな変化はみられませんでした。
- 今後、日常的な道路空間の活用に向け、検討の体制づくりや仕組みの整備などが必要と考えられます。