

④【単年度】人中心の道路空間創出社会実験(静岡県静岡市 青葉シンボルロード)

1. 実験概要

緑地空間両側の車道を歩行者用道路として規制し、居心地よく過ごせる空間を創出することにより、まちなかの人流の向上による経済活性化などの課題解決に資することを検証する実証実験を実施した。 ※ 沿道の駐車場利用は誘導員等により配慮

2. 実験内容、実験結果

■ストリートファニチャーの設置によるオープンカフェ空間の創出

- 30分未満の滞留人数は減少
- 30分以上の滞留人数は平日2割、休日4割増加
- ▶滞留時間の向上により、買い回りや消費金額の増加が期待できる。
- 沿道と車道・緑地を一体的な空間とすることについて、利用者の満足度は8割程度
- 実際の経済効果については業態によるばらつきがみられた
- ▶沿線事業者との協働や理解が必要



写真1: 実証実験の状況



図1: 滞留時間の長さと滞留人数(比較)【人流調査】

■時間帯歩行者天国に伴う交通規制

- (交通量)
- 並行する南北方向の路線
 - ①七間町通り
 - ②玄南通り
 - ③人宿通り
- の交通量が増加した。
- 直交する東西方向の路線
 - A 本通一丁目紺屋町線 (B2, B3の間)
 - B 本通二丁目紺屋町2号線 (B4, B5の間)
 - C 本通三丁目紺屋町線 (B5, B6の間)
- で交通量の増加が確認された。
- (速度)
- 七間町通り交差点の信号付近
 - キルフェボン横
- において、顕著な低下がみられた
- ▶速度低下箇所について、対策検討が必要

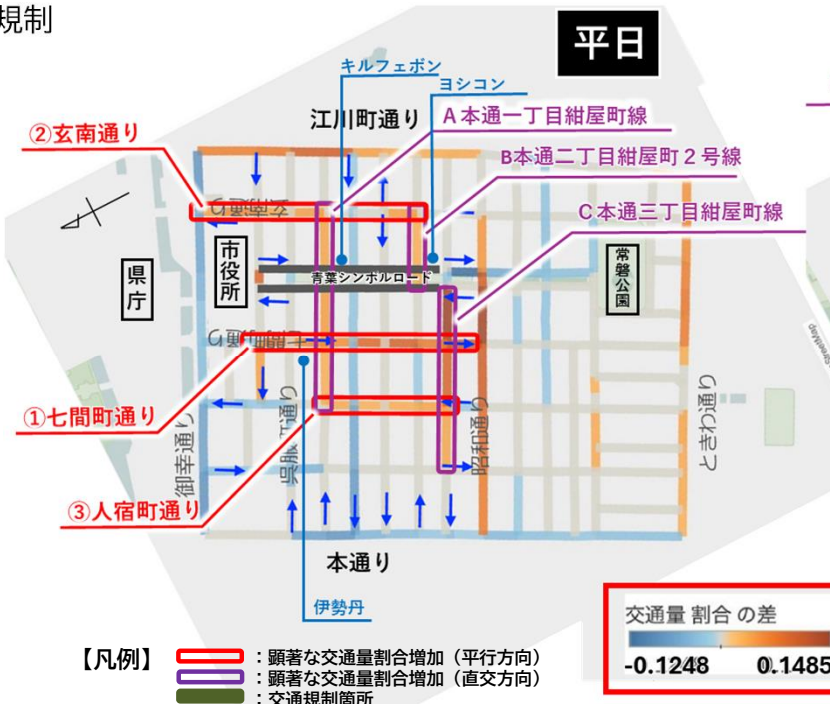


図2: 周辺道路の車両割合の増減(比較)【車流調査】

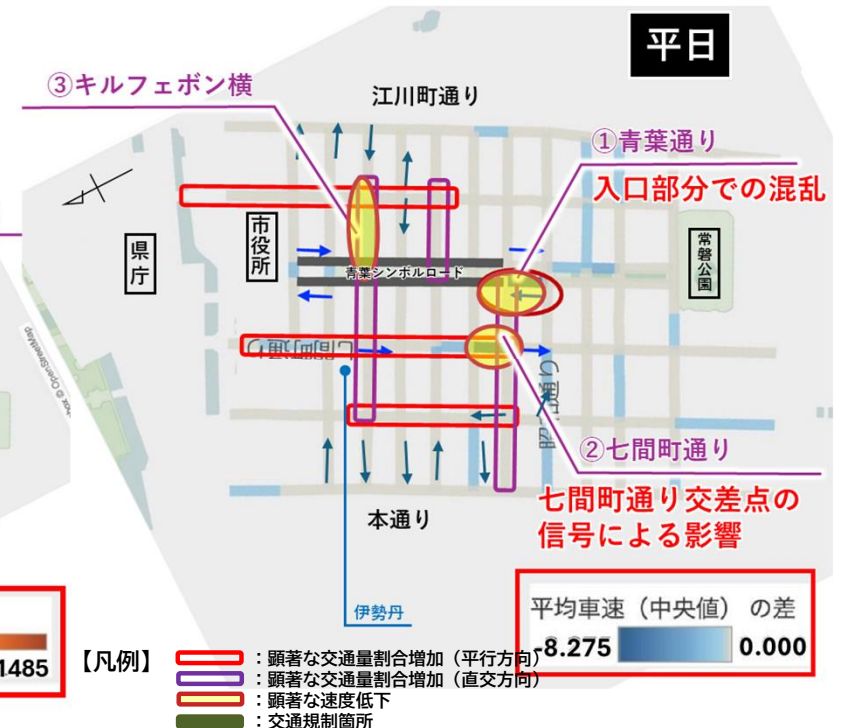


図3: 周辺道路の車両速度の増減(比較)【車流調査】

④【単年度】人中心の道路空間創出社会実験(静岡県静岡市 青葉シンボルロード)

3. 制度改正、マニュアル作成、全国展開に向けた提案

- ・滞在人数の増加、滞留時間の伸び、若者世代の増加、行動に多様性が生まれたなどの検証結果から、道路空間を活用し、居心地の良い空間を創出することが、街の経済活性化に繋がることが期待される。
- ・短期間の取組のため、交通規制の周知が不十分なこともあり、車両通行止めによる一般車の迂回による交通影響や荷捌き車両への負担など、マイナスの影響もみられた。今後は、沿線や一般利用者への丁寧な周知・説明を実施することで、人々の滞留時間の増加や回遊性の向上などのメリットを共有し、関係者との協働により、さらに効果的な取組となることを目指していく。
- ・建物の利用用途によって必要となる一時的な駐車、荷捌きなどのスペースについて、沿線事業者との調整を行う。
- ・交通規制を実施する場合は、速度低下が発生した箇所について、円滑な交通の確保などの対策を検討する。

4. 意見と対応

有識者等からの意見	意見への対応
人々の滞留がどう変わったか、沿道のお店とのかかわりがどうなったか調べてほしい。 人がどこから来ているか、周辺道路への車流や路駐の影響を調べたうえで、自転車・車をどこに停めればよいか検討できればよい。	沿道店舗に対し、事後アンケートとして、実証実験の影響を確認した。その意見も踏まえ、再編に向けては丁寧な地元調整を行いながら進めていく。またアンケートにあわせて、今後の取組に対する協力者を募った。回答があった方々について、来年度以降の協力した取り組みにつなげていく予定。 車両や自転車の駐車対策については、路駐の影響等の調査結果および沿線の店舗の状況等を踏まえ、今後の再編に向け検討をしていく。

5. 本格実施に向けた課題と対応方針

本格実施に向けた課題	課題への対応方針
沿道の建物利用・用途(駐車場など)に対する交通規制の影響や沿道からの懸念	当面は交通規制を伴わない歩車共存道路(シェアドスペース)として供用することを基本とし、基本設計を進める。また、それと並行し、低未利用土地の有効活用などの沿線調整を実施していく。
広域エリアでの、自由に利用できるファニチャや目に見える高さの緑の多数設置、パラソル等による日陰の設置などの運営費用やマンパワーの確保、また魅力創出のための沿線店舗等の協力	日常の管理・運営等において民間活力の導入を検討する。

6. 今後のスケジュール

青葉シンボルロードを3工区程度に分割し、歩車共存道路として、段階的なハード整備を進めていく予定。
また、モール化などの交通規制に関しては、沿線の駐車場運営や開発との連動が必須のため、ハード整備と並行して調整を進めていく予定。

④【単年度】人中心の道路空間創出社会実験(静岡県静岡市 人宿町人情通り)

1. 実験概要

ユニット式パークレットを設置することでシケイン構造を実現し、実験前後で通過車両の台数や車両スピード、一時停止の遵守率等の向上及びシケイン構造によって生まれたたまり空間の有効性について、歩行者交通量の増加や滞留歩行者数の増加に繋がるのかを検証するための実証実験を実施した。



写真1: 実証実験前



写真2: 実証実験中



写真3: ユニット式パークレット設置状況

2. 実験内容、実験結果

車流分析

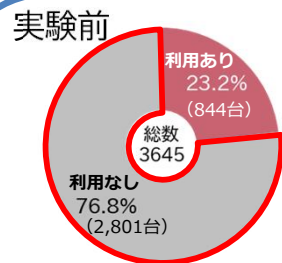


図2: 通過車両(当該区域を利用しない車両)の利用割合

6.5% 減少

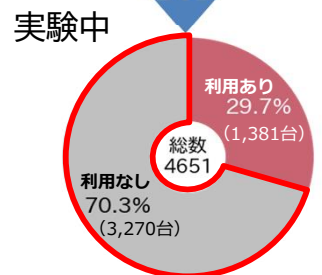


図3: 通過車両(当該区域を利用しない車両)の利用割合

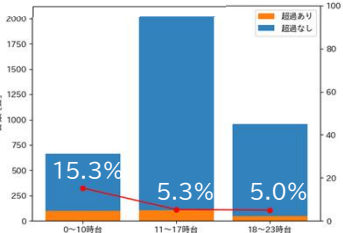


図4: 交差点A, B間の通過車両の速度超過割合

減少

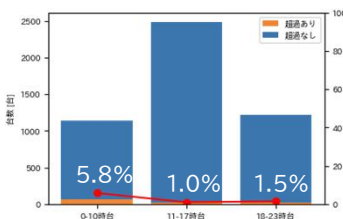


図5: 交差点A, B間の通過車両の速度超過割合

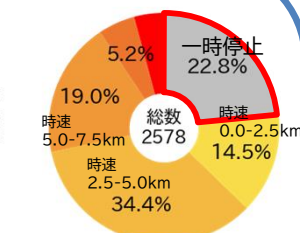


図6: 交差点Bの通過車両の一時停止率

1.6% 増加

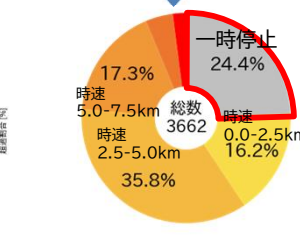


図7: 交差点Bの通過車両の一時停止率



図1: 各交差点及び各区画位置図

アンケート

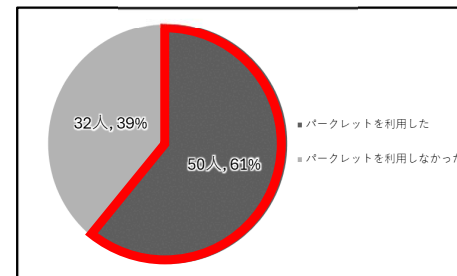


図8: アンケート結果(パークレット利用者割合)

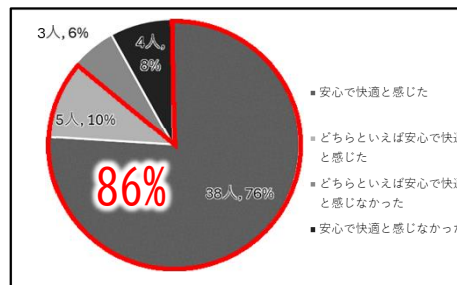


図9: アンケート結果(パークレットを利用した際に、安全で快適と感じた人の割合)

人流分析(定点カメラ観測)



図10: 実験前と実験中の歩行者交通量の比較

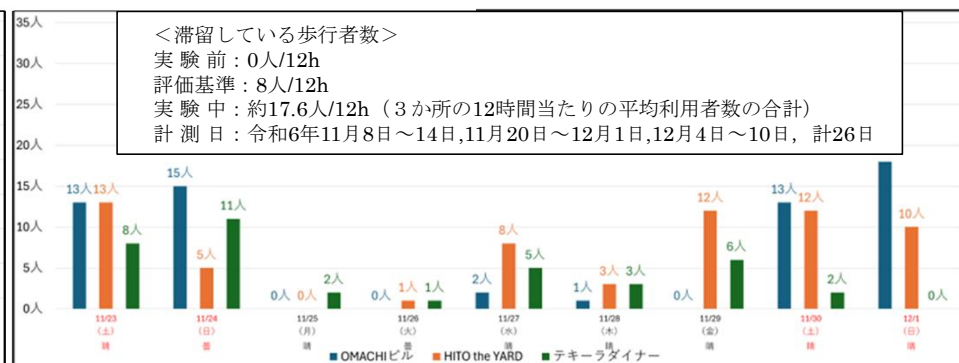


図11: 実験中の滞留歩行者数

④【単年度】人中心の道路空間創出社会実験(静岡県静岡市 人宿町人情通り)

2. 実験内容、実験結果

実験結果から、通過車両の減少及び速度超過車両割合の減少、一時停止遵守率について、シケイン構造は有効的といえる。そして、歩行者交通量の増加及び滞留歩行者数の増加、アンケート結果からたまり空間は有効といえる。

実験結果以外にも実験から得られた副次的なものとして、沿道店舗に荷卸しする業者が、シケイン構造によって生まれたたまり空間を路上荷捌き場として利用していたことがある。しかし、一部の荷卸し業者が、たまり空間ではなく歩道に乗り上げて荷卸しをしている状況が散見されたため改善が必要。

3. 制度改正、マニュアル作成、全国展開に向けた提案

・シケイン構造によって生じた空間の利活用について

シケイン構造によって生まれた利活用空間を、歩行者のための空間以外に停車車両のための空間として活用されることを期待した。しかし、空間を活用せず、歩道に乗り上げて停車する車両も散見された。人宿町人情通りのように、飲食店等がある以上荷捌き車両の停車スペースが必須になるため、狭い道路幅員の中で歩行者のための空間と路上停車のための空間の共存を考えていく必要がある。「歩行者のための空間」と「路上停車のための空間」の共存を図っていくためには、荷捌き場のルール作りと民地の利用によって解決する手法もあるが、道路空間利活用のマルチユースによる解決策も考えられる。

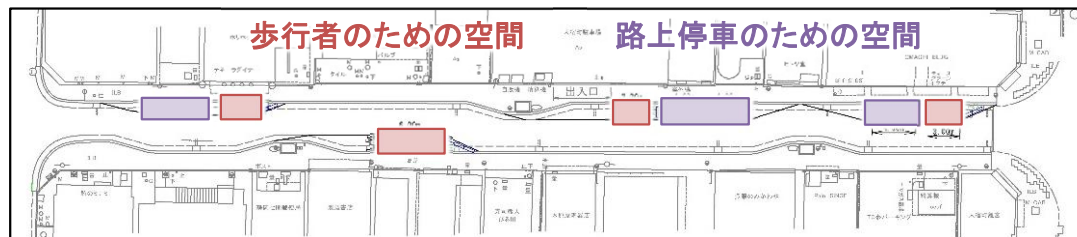


図12:実験実施時平面図(利活用空間)



写真4:利活用空間イメージ

4. 意見と対応

有識者等からの意見	意見への対応
ファニチャーを商店街に貸し出すなど、持続的な体制の構築を検証して欲しい。	人宿町人情通りの道路空間の持続的な体制構築としては、沿道開発に携わるまちづくり企業を都市再生特別措置法で定める「一体型事業実施主体」に今年度中に位置付けていく予定。 また、今年度の社会実験で使用した「ユニット式パークレット」をパークレット業者からこのまちづくり企業に譲渡し、行政からまちづくり企業に事業の実施主体を移し、来年度も継続して道路空間の利活用を探っていく予定。

5. 本格実施に向けた課題と対応方針

本格実施に向けた課題	課題への対応方針
シケイン構造によって生じた利活用空間を「歩行者のための空間」と「路上停車のための空間」にどう配分するか	実証実験を令和7年夏頃まで継続して実施し、「歩行者のための空間」と「路上停車のための空間」の利用状況を調査する。

6. 今後のスケジュール

令和7年夏頃まで社会実験を継続して実施し、「歩行者のための空間」と「路上停車のための空間」の詳細な利用状況を収集し、人宿町人情通りの道路空間を設計する。