

簡易社会実験の概要

簡易社会実験の目的

まちの活動として多様な主体が輻輳するなか、限られた道路空間を有効に活用して古町地区の賑わいの強化及び交通の整序化を図っていくため、社会実験により道路空間の使い方（ルール化）、また道路空間再構築に向けた課題の抽出と、実用化の可能性について検証を行う必要がある。

本実験では、社会実験の第1段階として簡易的な社会実験により、**既存のスペースを荷捌きや自転車の駐輪スペース、タクシー乗り場やバス停として有効に活用するためのルール化の可能性と問題点・改善点を把握**する。

実験実施概要

①実験内容

- (A) 快適歩行環境の創出実験（ふるまちモール6）
 - 古町モール6における荷捌きスペースの確保および自転車等の駐輪マナーの向上による歩行環境改善の可能性を検証する。
- (B) 既存ポケットスペースのルール化実験（西堀通り、新堀通り）
 - 既存ポケットスペースを、荷捌きやタクシー乗り場等として、周辺地区全体で有効に活用するためのルール設定の可能性について検証する。
- (C) 三越前バスベイのバス待ち空間/タクシー乗り場創出実験
 - 既存のバスベイにおいて、バスターラフ及びタクシー乗り場の設置を行い、より利便性の高い空間の使い方について検証する。

②実施日

●平成21年10月14日（水）午前6時～11月11日（水）午後8時
※三越前では11月30日まで延長



実験内容 A 『快適歩行環境の創出実験(ふるまちモール6)』

荷捌きスペースの明示と利用のルール化

■荷捌きスペースの明示

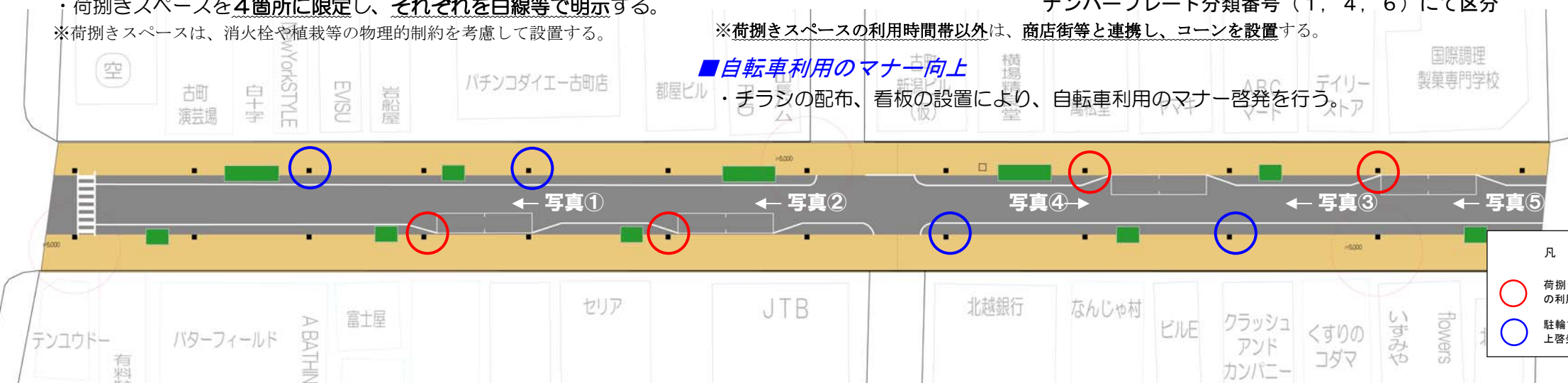
・荷捌きスペースを4箇所に限定し、それぞれを白線等で明示する。
※荷捌きスペースは、消火栓や植栽等の物理的制約を考慮して設置する。

■荷捌きスペースの運用ルール

- 【荷捌きスペースの利用時間】：午前8時から午前11時30分まで
- 【1回の利用時間】：10分程度に限定（推奨）
- 【荷捌きスペースの利用対象車種】：荷捌きを行う車両（緑ナンバー、白ナンバーともに可）
ナンバープレート分類番号（1，4，6）にて区分
- ※荷捌きスペースの利用時間帯以外は、商店街等と連携し、コーンを設置する。

■自転車利用のマナー向上

・チラシの配布、看板の設置により、自転車利用のマナー啓発を行う。



荷捌き貨物車
利用案内看板

駐輪場の利用
促進看板

実施中

社会実験

実施中

10月14日(水)～11月11日(水)

P 荷捌き貨物車専用スペース

●ご利用時間
AM8:00～AM11:30

●実験内容
荷捌きを行うためのルールの設定
1回の荷捌きの利用時間は10分です。

●ご協力をお願い

※実験の交通規制にしてください。

実施中

社会実験

実施中

10月14日(水)～11月11日(水)

●実験内容
自転車駐輪場の利用促進
歩行者等の通行の妨げとなる駐輪は止めましょう。
自転車の駐輪は、こちらの自転車駐輪場をご利用下さい。

●ご協力をお願い

※実験の交通規制にしてください。

A-①スペースで作業を行う貨物車



A-②スペースで作業を行う貨物車



A-③駐輪の様子



A-④商店会の協力によるコーンの設置



A-⑤コーンを移動させ作業を行う貨物車



簡易社会実験の概要

実験内容 B 『既存ポケットスペースのルール化実験(西堀通り、新堀通り)』

ポケットスペース利用のルール化

■荷捌き貨物車専用スペースとタクシー専用スペースの設置

- ・西堀通大和前と新堀通の既存のポケットスペースにおいて、駐車可能スペースを白線により明示。
- ・さらに利用可能時間帯を設けてタイムシェアリングを実施。

・荷捌き貨物車専用スペースの利用ルール

- 【スペースの利用時間】：午前6時から午後7時まで
- 【1回の利用時間】：10分程度に限定(推奨)
- 【スペースの利用対象車種】：荷捌きを行う車両(緑ナンバー、白ナンバーともに可)ナンバープレート分類番号(1, 4, 6)にて区分

・タクシー専用スペースの利用ルール

- 【スペースの利用時間】：午後7時から翌午前6時まで
- 【スペースの利用対象車種】：タクシーのみ

■自転車駐車場の設置

- ・新堀通の歩道の既存のポケットスペースと、西堀通の路上の既存のポケットスペースにおいて、駐輪可能スペースを白線により明示。
- ・主に長時間駐輪者を対象に利用を誘導。

実験内容 C 『三越前バスベイでのバス待ち空間/タクシー乗り場創出実験』

三越前バスベイにおけるバス待ち空間とタクシー乗り場の創出

- ・西堀通三越前の既存のバスベイの一部に、バステラスを設置。
- ・バステラス設置によるベイの余剰空間をタクシー専用スペースとして設定。

B-⑥西堀通の自転車駐輪場の様子



B-⑦新堀通の自転車駐輪場の様子



タイムシェアリング
駐車スペース
利用案内看板
実施中

駐輪場の利用
案内看板
実施中



B-⑧西堀通大和前のスペースの様子



B-⑨新堀通のスペースの様子



B-⑩新堀通のスペースの様子



C-⑪バス乗降の様子



C-⑫タクシー専用スペースの様子



誘導員の配置と実態意向調査の実施

①誘導員の配置

- ・各実験の対象となるスペースについては、ルールに基づいた適切な利用を誘導するため、さらには実験の内容を広く周知するために誘導員を配置する。
- ・実験初日は、実験周知のため誘導員の配置時間を初日以降よりも多く設定する
- ・誘導員の配置：実験開始から7日間(土・日曜日は自転車の利用に関する誘導)

①西堀通大和前付近	・荷捌き貨物車専用・タクシー乗り場専用スペースの利用ルールに基づいた誘導
②新堀通	・荷捌き貨物車専用・タクシー乗り場専用スペースの利用ルールに基づいた誘導
③西堀通三越前	・タクシー乗り場スペースの利用ルールに基づいた誘導
④西堀通6	・自転車駐車場利用の誘導
⑤ふるまちモール6	・荷捌き貨物車専用スペースの利用ルールに基づいた誘導 ・自転車駐車利用に関する誘導

②実態/意向調査の実施

- ・実験による効果、影響を検証する為、以下の調査を実施した。

●実態調査

- ・実験開始直後の10月15日(木)と実験内容が浸透したと考えられる10月29日(木)に実施した。
- ・スペースの利用状況、スペース外の路上の駐停車の状況を把握した。

●意向調査

- ・スペースの利用者や実験に関わる関係者に対して、利用の状況や意向を調査した。

	ヒアリング対象
荷捌き	荷捌き貨物車専用スペースを利用しているドライバー
タクシー	タクシースペースを利用しているドライバー タクシースペースを利用しないドライバー
自転車	自転車駐車場の利用者
歩行者	古町モール6を歩行している歩行者
バス利用者	三越前バス停でバス待ちをしているバス利用者
バス事業者	三越前バス停で乗客を乗降させたドライバー
実験に関わる全体的な事	古町5・6・7の商店街及び店舗経営者

(A) 快適歩行者空間の創出

(1) 荷捌き貨物車専用スペースの設置及びルール設定について 『ふるまちモール6』

利用の実態

■専用スペースについて

- ・新津屋小路側と榎谷小路側では、**新津屋小路側にスペースの利用が多く、10時をピークとしてその周辺時間帯に多くの駐車がある。**【図 1-1、参 P1 1-3】
- ・実験実施後半ではスペース外に駐車する車両のうち、乗用車はその駐車台数に大きな減少があった。【P 8 参 1-5】

■利用ルールについて

- ・実験スペースは、**貨物車や荷捌きを行う乗用車に多く利用されている。**【参 P1 1-2】
- ・実験後半では、**10分以内で作業を行う貨物車は約半数**であり、20分を超える長時間利用も多々見られた。【図 1-5】

利用が多い！
新津屋小路側にスペースの利用が多い

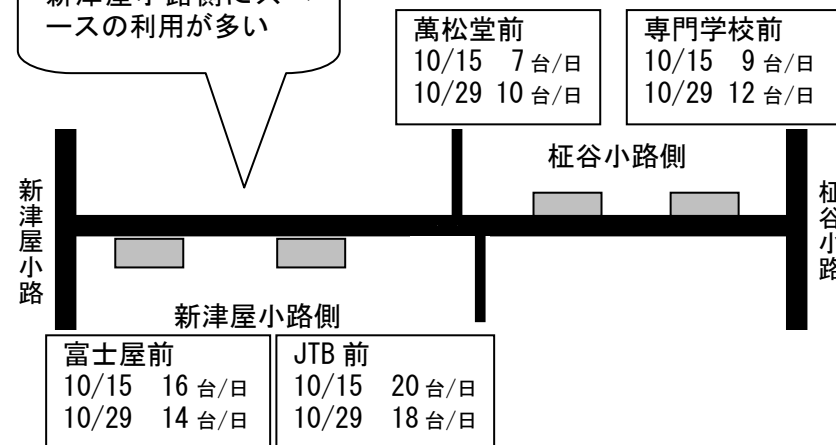


図 1-1 駐停車スペースの総利用台数 (ふるまちモール6)

20分を超える長時間利用もある

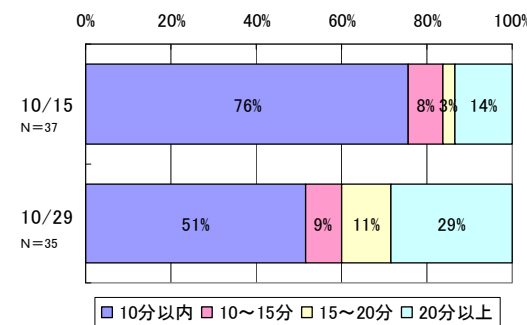


図 1-2 スペース駐車時間 (ふるまちモール6)

歩行者の意向

■今後の意向

- ・スペースの設置について、肯定的な意見は約9割、そのうち**今後も取り組むべきという意見が7割を超える。**【図 1-5】

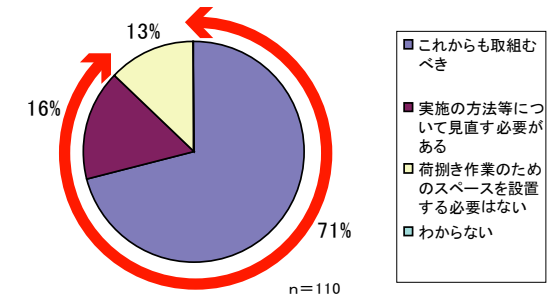


図 1-5 今後のスペース設置に関する意向 (歩行者)

商店街の意向

■今後の意向

- ・専用スペースの運用ルールや箇所数については、**荷捌き貨物車ドライバーとは反対に、ルールは適切である(60%)、スペースは十分である(65%)**という評価が多数を占める。【図 1-6】
- ・今後のモール内のみちづくりについて、**商店経営者の約半数が協力的である。**スペース運用時間外では、**ベンチやプランターなど景観に資するものの設置を希望。**【図 1-7】

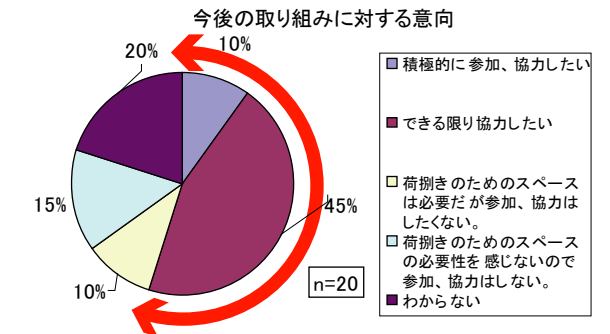
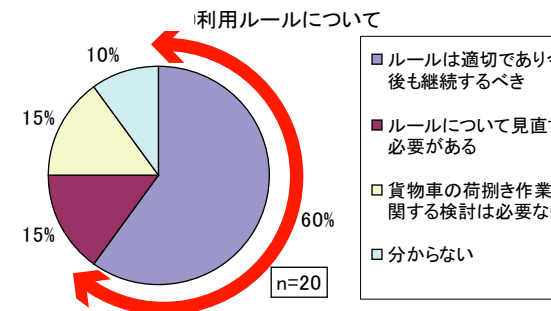


図 1-6 今回の実験の評価について

図 1-7 今後について (商店街)

荷捌き貨物車ドライバーの意向

■利用ルールについて

- ・**10分という作業時間設定に対して“足りない”という回答が約8割。**【参 P2 1-12】
- ・10分以内で作業が完了すると回答したのは約4割、**約9割の方は20分以内で作業可能と回答。**【図 1-3】

■専用スペースについて

- ・「**作業がしやすくなった**」とスペース設置を評価する声が多い[約4割]。【参 P2 1-10】
- ・スペースが満車の為利用できないことが多々あり、**スペースの設置数については足りない**という回答が87%。【参 P2 1-11】

■今後の意向

- ・設置については評価されている。**ルールやスペースについて見直す必要がある**という回答が約半数。【図 1-4】

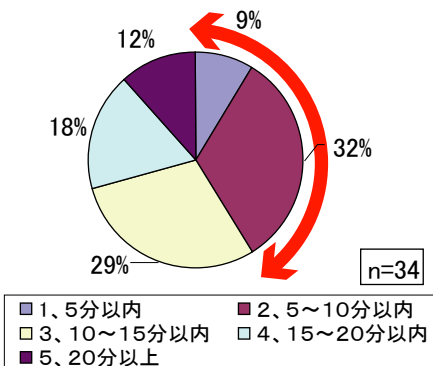


図 1-3 1回の荷捌き作業に要する時間

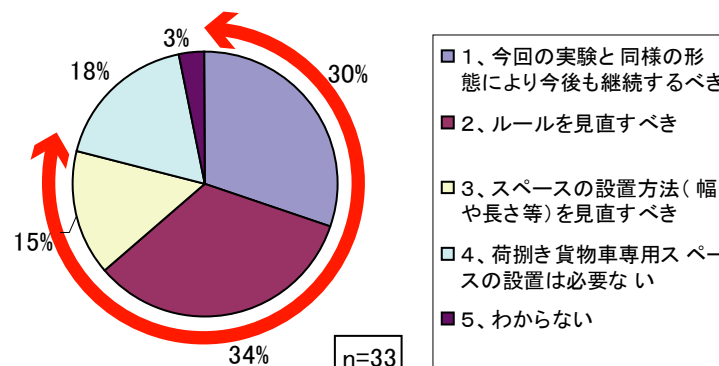


図 1-4 今後の意向 (荷捌き貨物車ドライバー)

荷捌き貨物車専用スペースの設置については利用も多く、評価も高いことから有効

—運用ルール/専用スペースの数は今後も最善案を関係者で要議論

【課題】

- 専用スペース増設の必要性の検討 (特に新津屋小路側にスペース内及びスペース外での駐車が多い)
- 作業時間長の妥当性検討
- 荷捌き目的以外の車両への対応の徹底 (ルールの強化)
- 時間外の運用に関しては、地域と協力しながらまちの機能・景観に資するものの設置を検討

(A) 快適歩行者空間の創出

(2) 自転車駐輪マナー向上について
『ふるまちモール6』

利用の実態

- ・実験開始直後は、ピーク時[14時]の自転車駐輪台数が減少。また早朝・夕方の時間帯の駐輪台数が減少しており、通勤・通学目的による長時間駐輪の減少が要因として考えられる。【図1-8】
- ・実験開始後半には、総台数、時間ごとの推移共に実験開始前の状況に戻ってしまった。【図1-8】

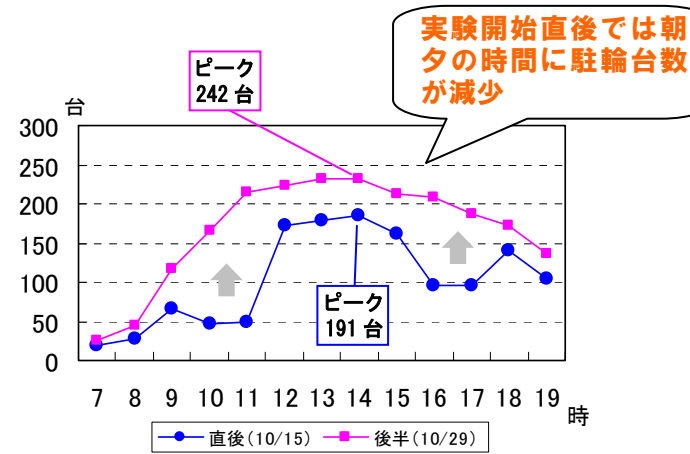


図1-8 自転車駐輪台数の変化



スペースを利用する貨物車ドライバーからは、作業はしやすくなったと好評

歩行者の意向

歩行者からの評価

- ・快適性、安全性の向上について、“そう思う”、“ややそう思う”との回答が多く高評価。
- ・しかし、自転車の駐輪マナーについての評価は芳しくない。【参 P4 1-17】

今後の意向

- ・“これからも取り組むべき”という回答が60%と半数以上。【図1-9】

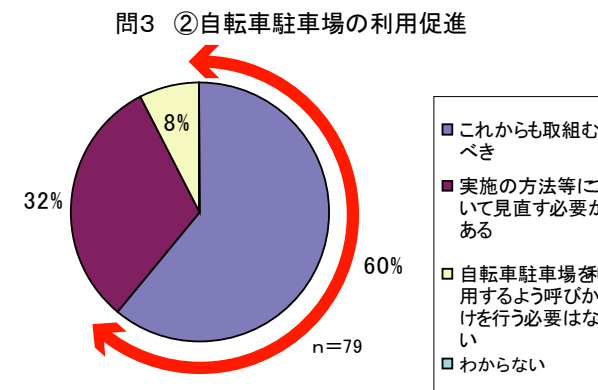


図1-9 今後の意向(歩行者)

商店街の意向

今後の意向

- ・自転車駐車場の利用呼びかけは、肯定的な意見が9割を占め、ほとんどの方が必要性を感じている。【図1-10】
- ・駐輪場の設置については、「自転車駐輪場の設置の仕方は見直す必要がある」という意見が最も多く、屋根付駐車場など、快適な自転車駐車場の整備が必要という意見が多い。【図1-11、自由意見】

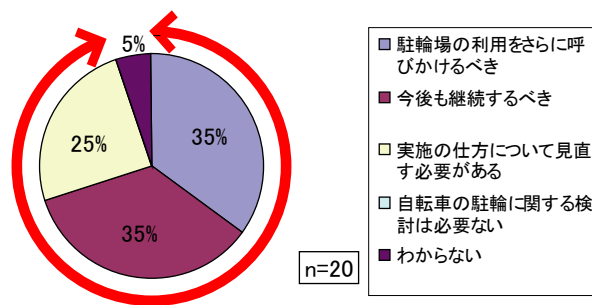


図1-10 駐輪場利用の呼びかけについて(商店街)

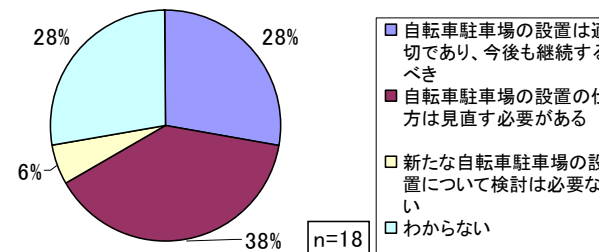


図1-11 自転車駐車場の設置について(商店街)

荷捌きの支障となるような駐輪がされてしまうこともある



運用時間外は商店街の協力で駐輪されないようにコーンを設置



モール内の駐輪に対する問題意識は非常に高く、継続的な取り組みが求められている

【課題】

- 自転車のマナー向上には、継続的な呼びかけが必要
- 安全に、快適に利用できる利便性の高い自転車駐車場の設置検討が必要

(B) ポケットスペースの利用ルール化

(1) 荷捌き貨物車/タクシー専用スペースの設置
『西堀通大和前・新堀通』

利用の実態

専用スペースの利用について

■荷捌き貨物車

・西堀通大和前、新堀通の専用スペース共に、**貨物車の利用ピークが午前中の特定の時間帯に集中する傾向がある。**（主に配達業務を行っている）【図 2-1】

・専用スペースに駐停車する車両の割合をみると、**貨物車の駐停車利用は概ね半数程度**である。【図 2-2】

■タクシー

・西堀通大和前の専用スペースでは、19 時以降の**タクシー駐停車利用は殆どない**。【図 2-1】

・新堀通では、19 時以降の**タクシー駐停車利用が見られるが、その殆どは降車目的の停車**であると考えられる。【図 2-1】

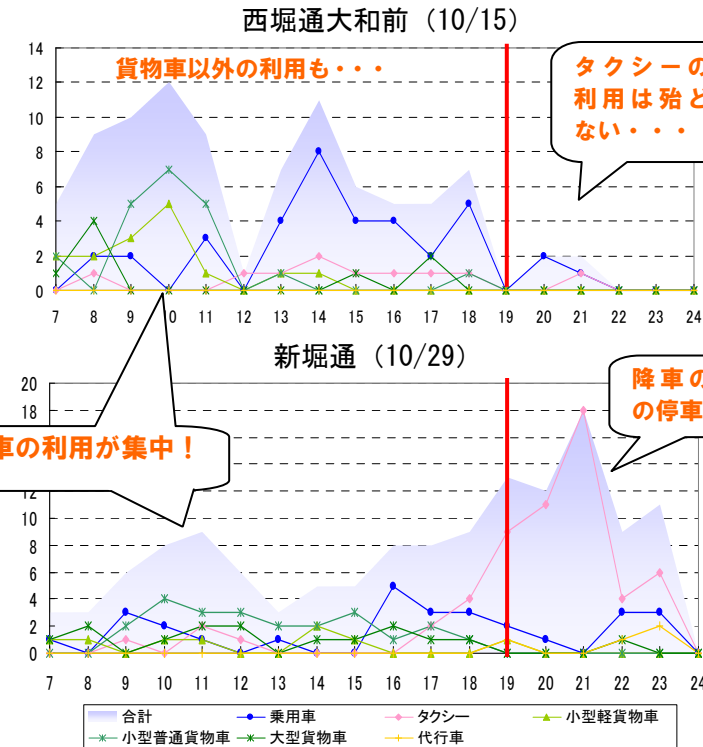
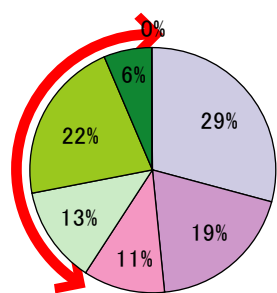


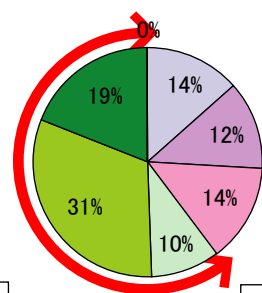
図 2-1 実験スペースの利用台数

西堀通大和前 (10/29)

新堀通 (10/29)



N=93



N=73

- 乗用車(荷捌き無)
- 乗用車(荷捌き有)
- タクシー
- 軽貨物車
- 小型貨物車
- 普通貨物車
- 運転代行

貨物車以外の駐車も多数

図 2-2 実験スペースの利用割合

利用の実態

運用ルールについて

■荷捌き貨物車

・長時間駐車する車両が見られたものの、西堀通大和前では約6割が、新堀通では約7割のドライバーが10分以内に作業を行っている。西堀通大和前では、**9割の利用者が20分未満の作業時間で荷捌き作業を行っている**。【図 2-3】

・新堀通では、利用可能時間外である夜間に、専用スペースを利用している貨物車が数台ある。【図 2-1】

■タクシー

・利用可能時間外である日中に、利用客の乗降を行っている車両が数台ある。【図 2-1】

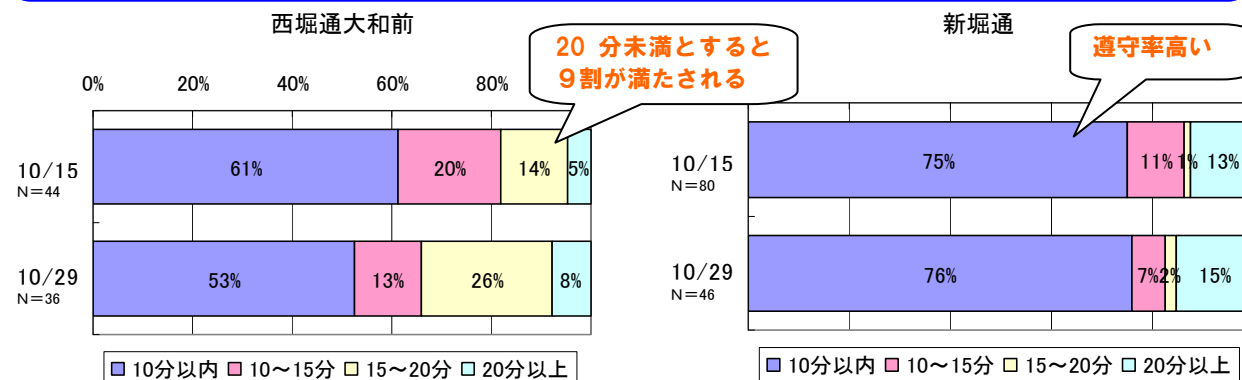


図 2-3 スペースの駐車時間

貨物車ドライバーの意向



■貨物車ドライバーの評価

・作業時間 **10分は不足**という意見が多い。【図 2-4】
・駐車したくても出来なかったという場合が多々あり、その場合は路上での作業を余儀なくされている。【図 2-5、P5 参 2-9、P8 参 2-24】そのため、**スペースの大きさ・広さや、スペースの数について改善を望む意見が多い。**

■今後の意向

・ルール・スペースの改善や見直しを含め、**スペースの設置に取組むべき**という意見が多い。【参 P6 2-13、参 P8 2-28】

タクシードライバーの意向



■タクシードライバーの評価

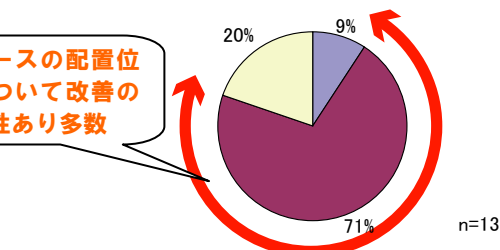
・スペースの方向・位置について、**乗客のニーズの多い方向・位置での設置をするべき**など、改善を求める意見が多い。【図 2-6】

・回答したドライバーの殆どが**スペースを利用しようとしていなかった**。【図 2-7】

■今後の意向

・ルール・スペースの改善や見直しを含め、**スペースの設置に取組むべき**という意見も多い。【参 P6 2-14、参 P8 2-28】

スペースの配置位置について改善の必要性あり多数



n=132

- 1. 概ね良い
- 2. 改善の必要がある
- 3. わからない

図 2-6 スペースの設置位置について

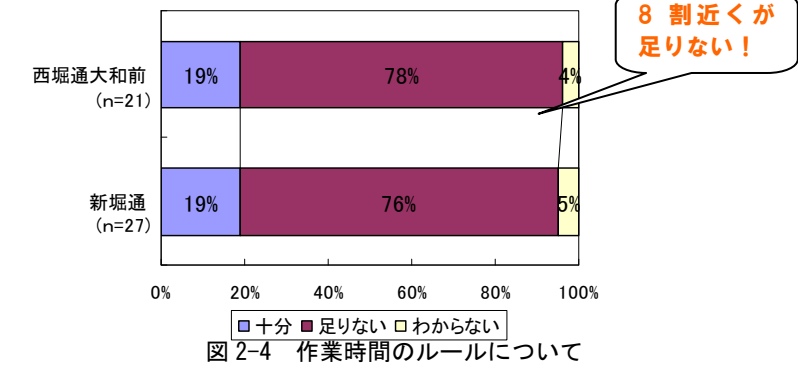
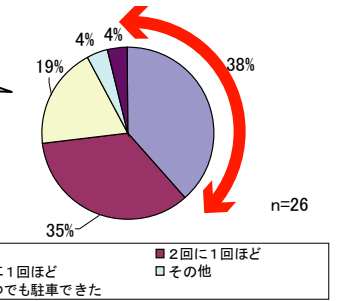


図 2-4 作業時間のルールについて

8割近くが足りない!

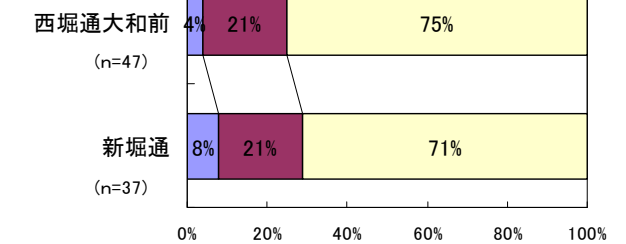
あまり利用が出来なかった



n=26

図 2-5 スペースの利用機会について

あまり利用しなかった



- 積極的に利用した
- 乗客が待っている等の様子を見ながら利用した
- ほとんど利用していない

図 2-7 スペースの利用について

荷捌き貨物車専用スペースとしての運用は高評価

—運用ルール/スペースの数は今後も最善案を関係者で要議論

【課題1】専用スペースの設置について

- 荷捌き貨物車の集中する作業時間帯を分散させる方策の検討
- 併せて適正なスペースの量的検討

【課題2】スペースの利用ルールについて

- 設定作業時間長の妥当性に関してさらなる検討
- 貨物車以外の車によるスペース長時間利用、スペースの占有を防ぐルール徹底方策の検討

今回のタクシー専用スペースは、人の動きに即さない乗り場の設定が有効に機能しない要因が【課題】

- 需要の多い場所での設置とともに、乗場に人を誘導する方策の検討が必要

タイムシェアリングの有効性については、さらなる検証が必要

【課題】

- 日中・夜間ともにニーズのある箇所での実施及び検証

(B) ポケットスペースの利用ルール化

(2) 自転車駐車場の設置
『新堀通・西堀通』

利用の実態

- ・新堀通では、早朝から駐輪があり主な目的は通勤・通学で3時間以上の長時間の利用が多い。【図 2-8、9】
- ・西堀通では、買い物や通院などの目的の駐輪が多く、街の動きに合うように利用は9時頃から始まる。1～2時間以内の駐輪が多い。【図 2-8、9】

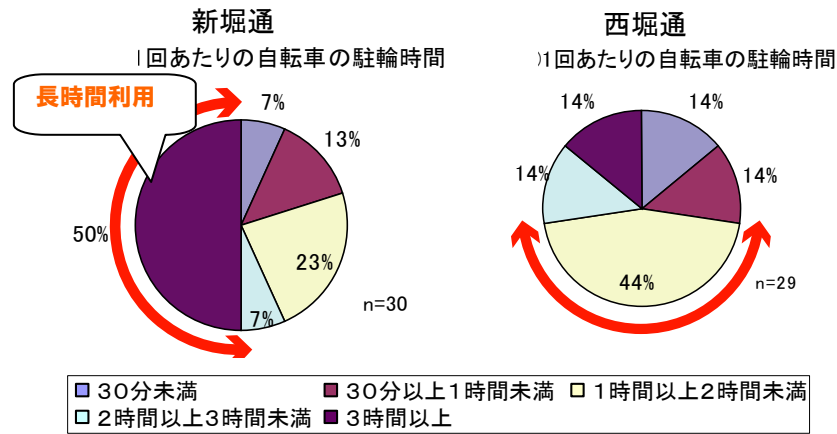


図 2-8 駐輪時間

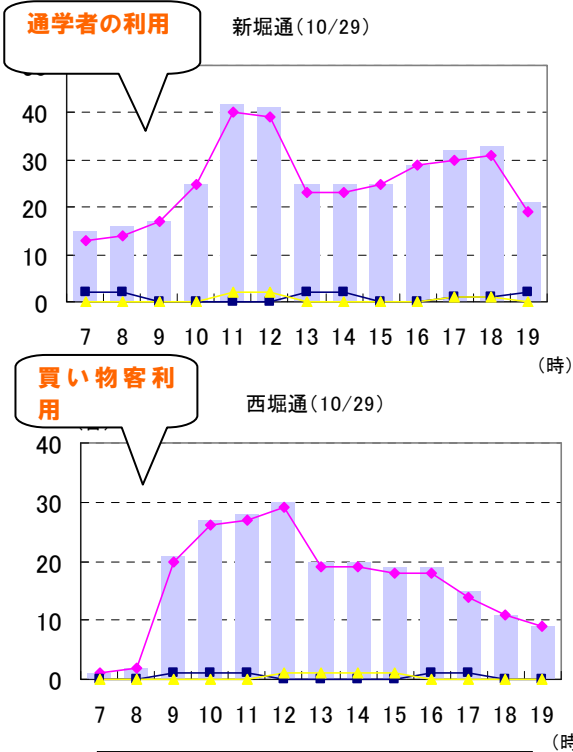


図 2-9 駐輪場の利用台数

駐輪場利用者の意向

■駐輪場利用者の評価

- ・西堀通では、特に安全性についての評価が低い。【図 2-10】
- ・新堀通では、スペースの評価について比較的肯定的であった。【参 P9 2-33】

■今後の意向

- ・駐輪場利用者は、「長時間駐車可能」な、「まちなかに点在する小規模な駐輪場」で「風雨にさらされない快適な駐輪場」を希望。【参 P10 2-37】

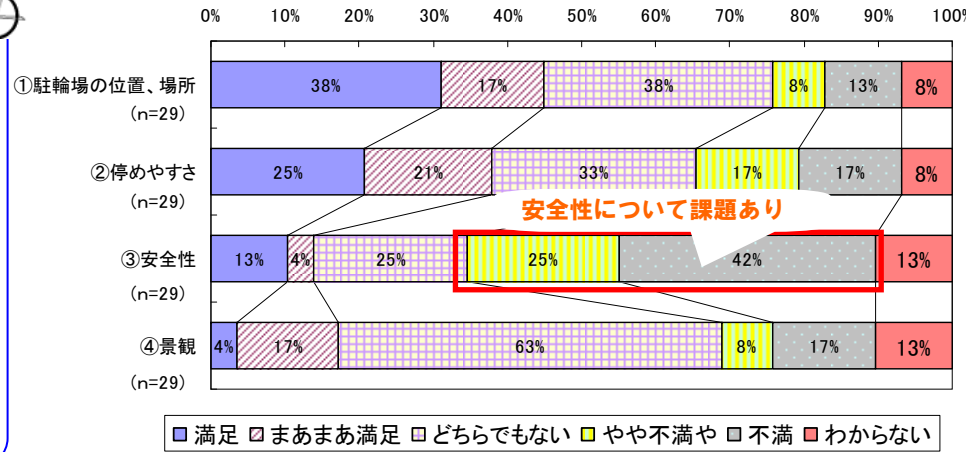


図 2-10 設置駐輪場の評価について（西堀通）

商店街の意向（再掲）

■今後について

- ・多くの方が自転車駐車場の利用の呼びかけについて必要性を感じている。
- ・屋根付駐車場など、快適な自転車駐車場の整備が必要との意向。



古町地区における駐輪需要が大きいいため、設置による駐輪場利用は多い

【課題】

- 駐輪場利用者は、安全性について十分確保し、かつ視覚的にも安心感を与える仕組みを求めている
- 通学者の利用が多い箇所では、当該の教育関連施設と連携しながら駐輪場を確保する方策も要検討

(C) 三越前バスベイのバス待ち空間・タクシー乗り場創出

利用の実態

- ・タクシー専用スペースの利用は、三越の営業時間と同期するように10時～18時の時間帯に集中しており、乗降頻度も高く、多いときに1時間に11回ほどの乗降がある。【図 3-1、参 P11 3-1】

タクシードライバーの意向

■評価について

- ・ドライバー回答者の半数以上が利用に前向きであった。【図 3-2】
- ・利用しようとしても、スペースが満車のため利用できないという回答者が多かった。【図 3-3】

■今後について

- ・今後の継続についても、本格的に実施するべきという高い評価が得られている。【参 P11 3-8】

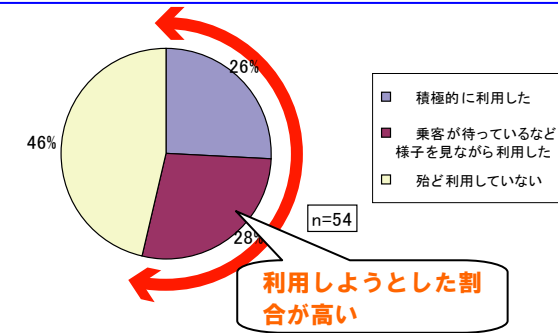


図 3-2 スペースの利用機会について

～ 簡易的社会実験結果概要 ～

三越の営業
と同期

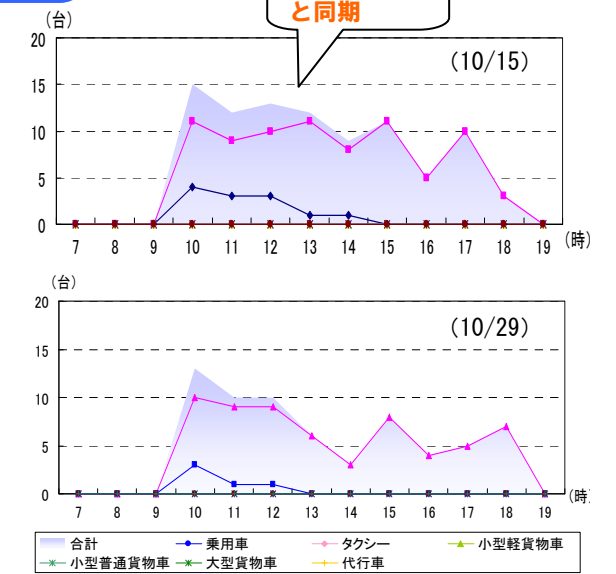


図 3-1 時間帯別の利用台数

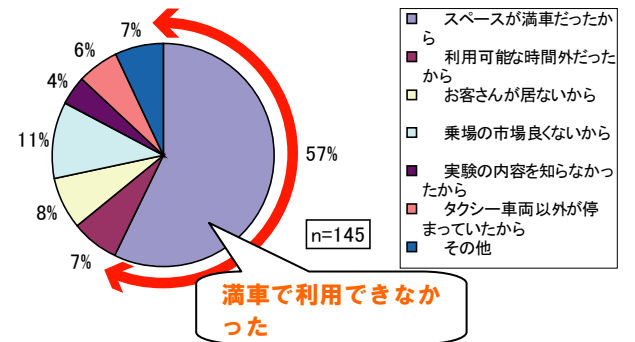


図 3-3 スペースを利用しなかった理由

バス利用者の意向

■評価について

- ・タクシー専用スペース、バステラスの設置について、改善効果を感じた割合が高い。【図 3-4】

■今後について

- ・今後の継続についても、80%の回答者が本格的に実施するべきという高い評価をしている。【参 P12 3-11】

バス事業者の意向

- ・バスの正着性が向上したと評価。
- ・今後は第一車線（左折車線）への影響等を考慮して検討する必要がある。

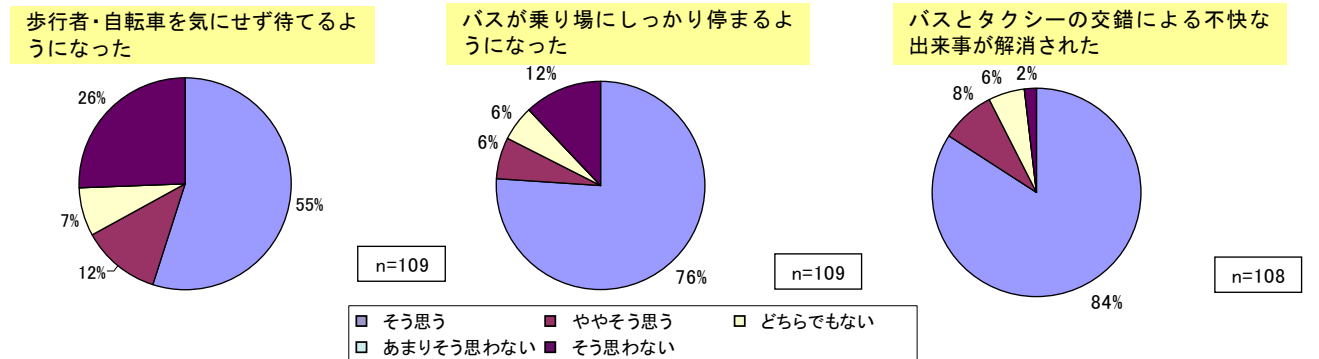


図 3-4 バス利用者の評価

三越前でのバスとタクシーのスペース共存は、各活動主体から評価が高く有効

【課題】

- ベンチやテラスの設置など、更なるバス待ち環境の快適性向上を求める声への対応
- 左折車線へ与える影響を考慮する必要がある