

実態・意向調査結果

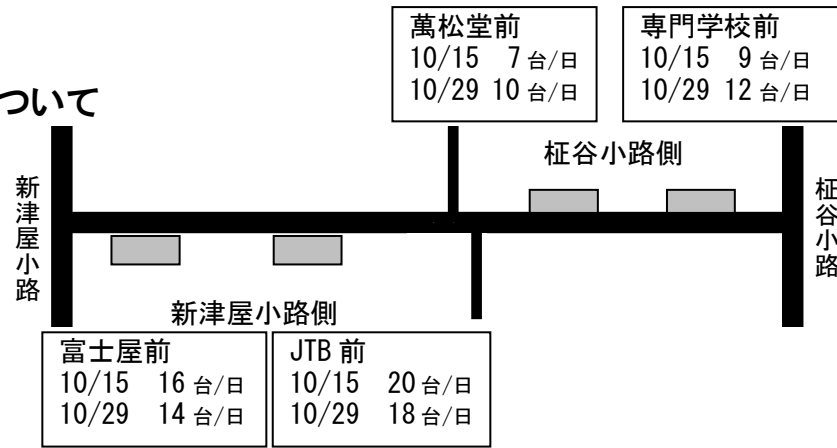
(1) 荷捌きスペースのルール設定について

『ふるまちモール6』

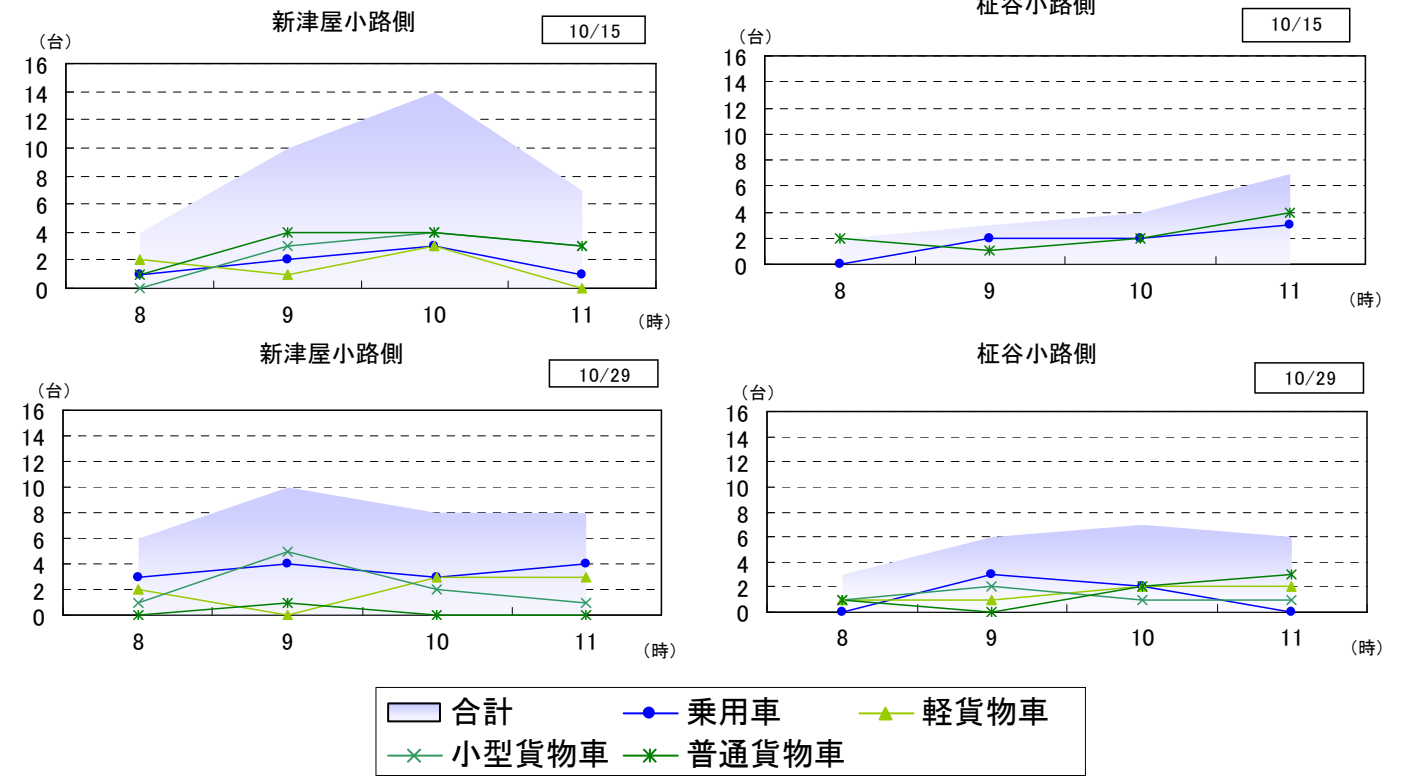
① 駐停車実態調査 (実験スペース)

● 実験スペースの利用状況

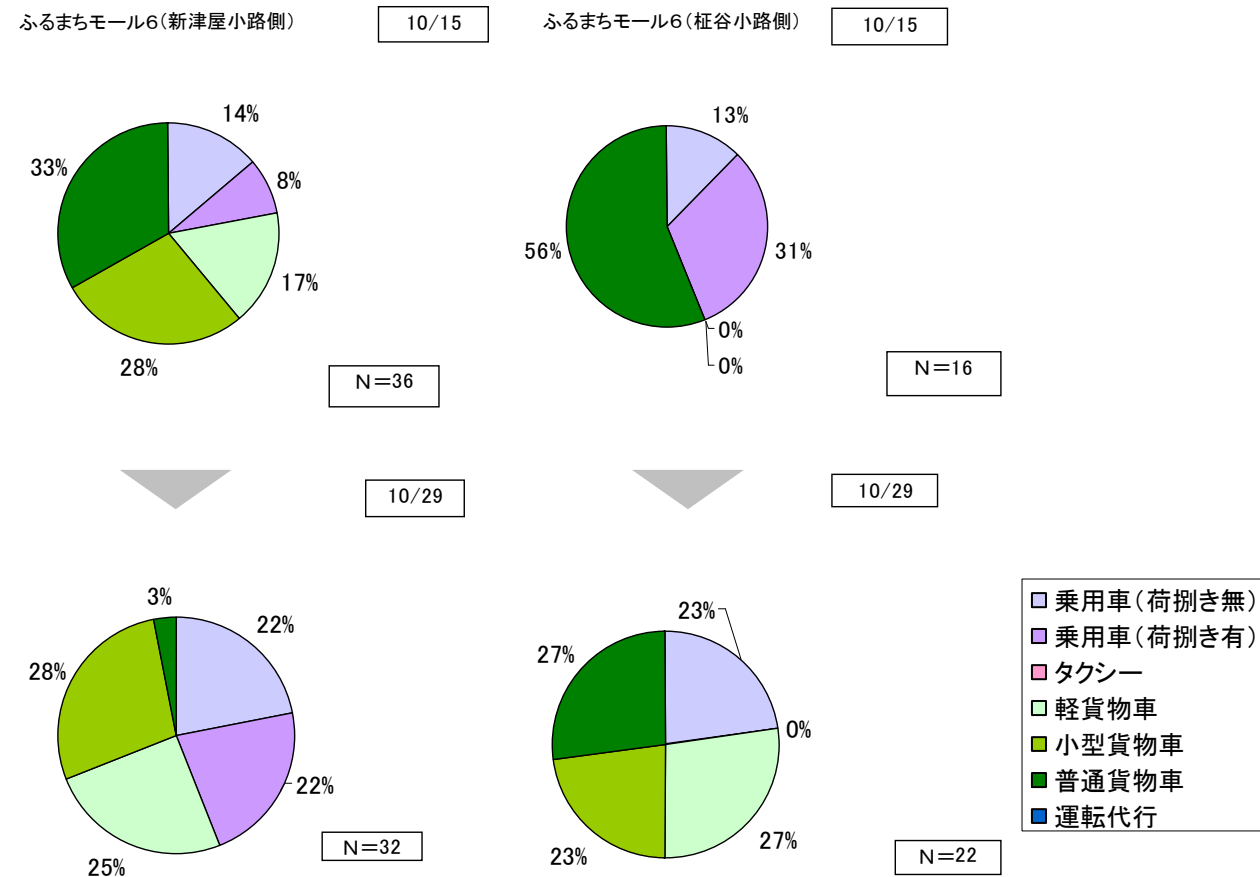
- 各駐車スペースの駐車台数は、榎谷小路側(専門学校前、萬松堂前)が約10台前後、新津屋小路側(富士や前、JTB前)が15~20台前後であり、新津屋小路側のスペースの利用率が高い傾向にある。
- 実験スペースの利用割合をみると、乗用車の駐車利用も多いが、概ね貨物車の駐車が半数以上を占めている。
- 開始直後と実験実施後半を比較すると、実施後半の榎谷小路側では乗用車の駐車は減少し、軽貨物車、小型貨物車、普通貨物車の駐車が約3/4を占めている。駐車台数も増加している。一方、実施後半の新津屋小路側では乗用車の駐車が増加し、貨物車類の駐車が減少している。
- 時間毎の駐車台数をみると、10時をピークとして、その周辺時間帯に多くの駐車がある。
- 実験スペースの駐車時間をみると、実験開始直後では10分以内に作業を行う車両が多く見られたが、実験実施後半では10分を超える駐車が開始直後に比べて多くなっている。
- 貨物車について、30分を超える長時間の駐車がみられた。貨物車のスペース内での10分ルールへの遵守状況をみると、実験開始直後は約8割の利用者が10分以内で作業を行っていたが、実験後半では、約半数の利用者が荷捌き作業に10分以上を要していた。20分以上の長時間駐車を行う車両も見られた。



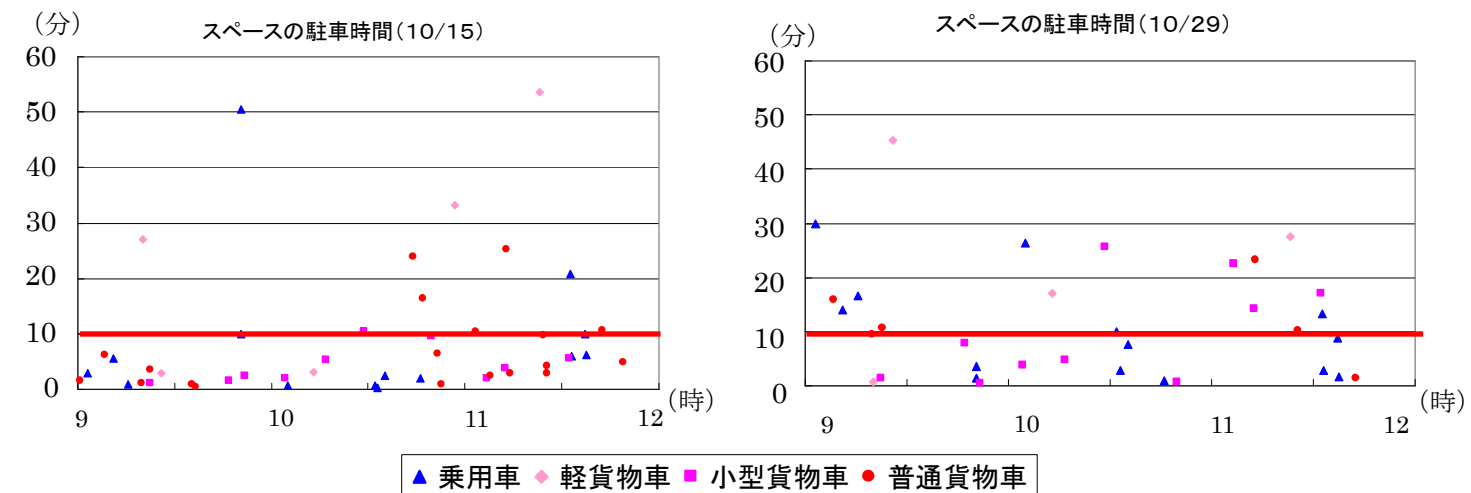
参 1-1 駐停車スペースの総利用台数



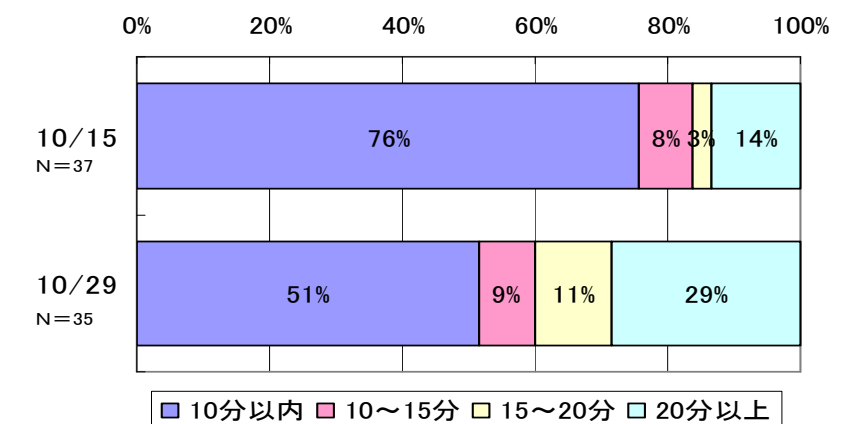
参 1-3 駐停車スペースの利用台数



参 1-2 実験スペースの利用割合



参 1-4 時間帯別駐停車スペースの駐停車時間



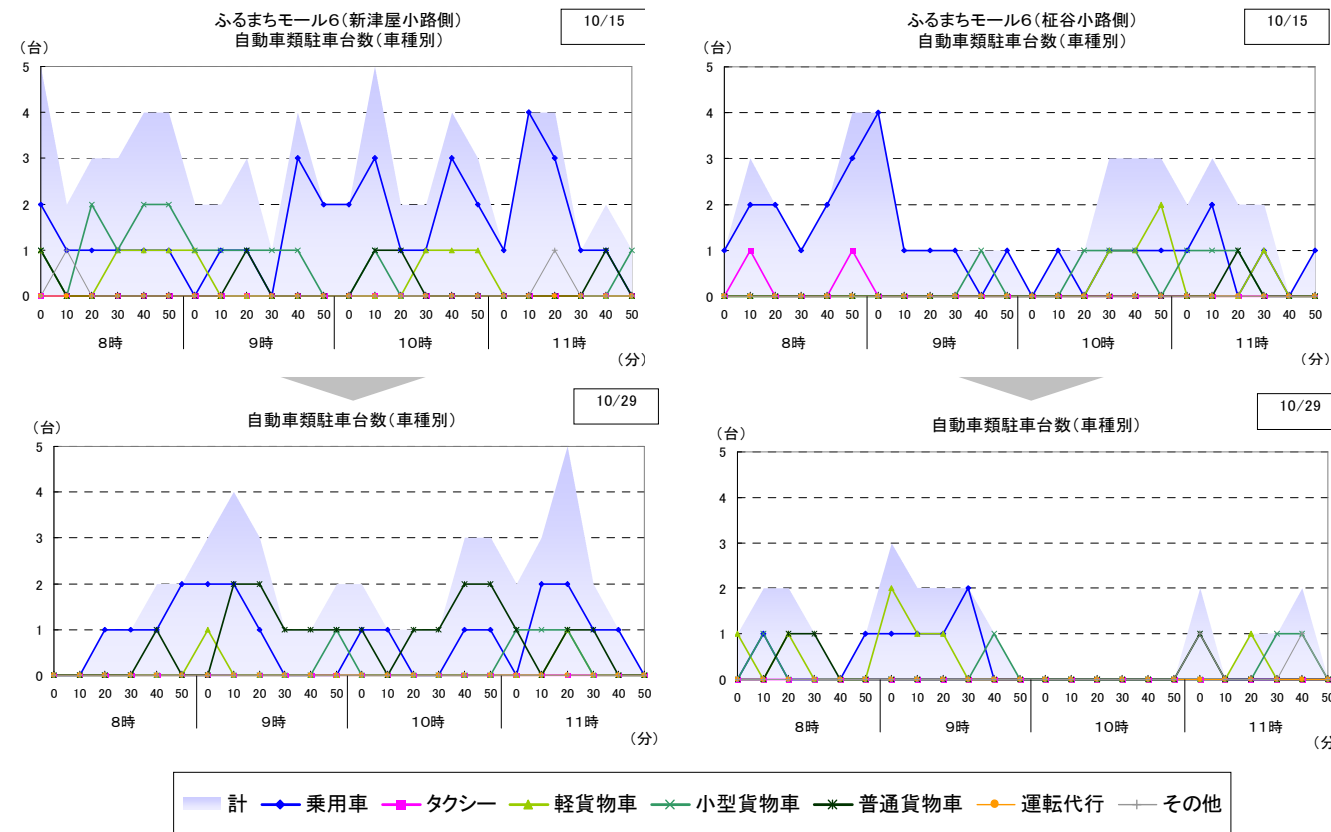
参 1-5 駐停車スペースの駐停車時間 (貨物車に限定)

参考資料① 快適歩行者空間の創出 関連データ

②駐停車実態調査（実験スペース外）

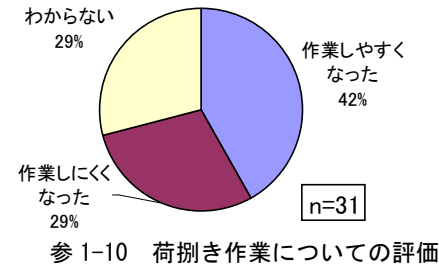
●荷捌き貨物車専用スペース外の駐停車の状況（10分毎の駐停車台数）

- ・乗用車の駐停車台数が他の車種に比べて多いが、専用スペース外に駐停車する貨物車もある。
- ・実験開始直後と実験後半を比較すると、実験実施後半の乗用車の駐停車台数は減少しているが、新津屋小路側の路上に駐停車している貨物車については、台数の減少はあまり見られない。

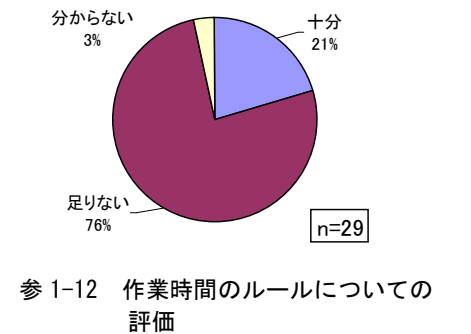
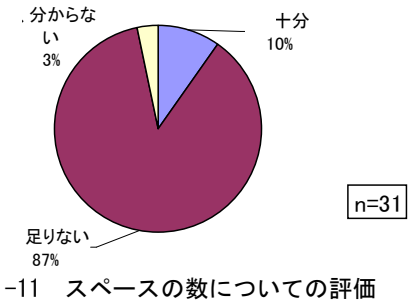
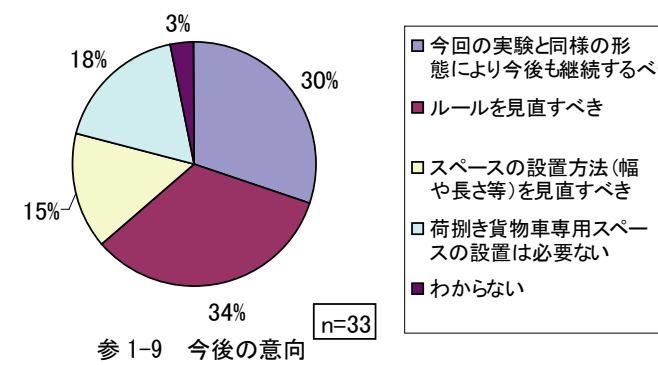


●ふるまちモール6内の専用スペース設置に係る今後の意向について

- ・今回の実験と同様の形で荷捌き貨物車専用スペースを設置したことについては、約8割の方が、今後も専用スペースが必要であると回答している。
- ・その内訳として、運用にあたっては“ルールを見直すべき”（34%）、次いで“今回の実験と同様の形態で今後も継続するべき”（30%）、“スペースや設置方法（幅や長さ等）を見直すべき”（15%）となっている。
- ・見直すべきルール、改善策として、10分の作業時間に対する意向が最も多く、荷捌き作業時間[10分]に対する評価は、76%の方が“足りない”と回答している。
- ・専用スペースの数については、87%の方が“足りない”と回答している。
- ・ただし、荷捌き貨物車専用スペースの設置により“作業しやすくなった”との回答が42%あることから、今回のスペースの設置については、比較的高評価を得ているといえる。



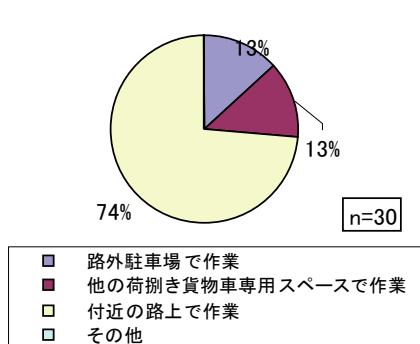
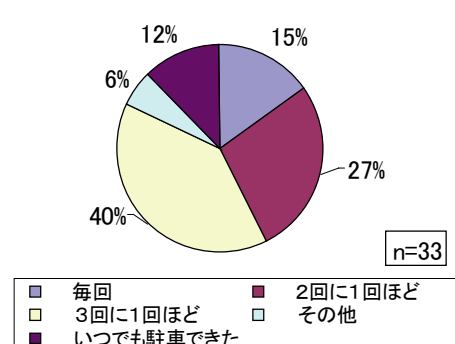
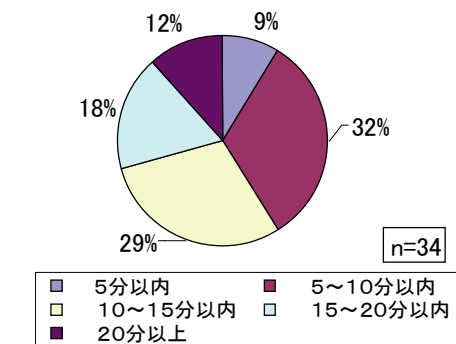
設問：今後、今回の実験と同様の形態（運用ルール/スペースの大きさ）で設置を検討するとした場合のあなたの意向をお聞かせください。



③荷捌き貨物車ドライバーの評価

●ふるまちモール6内のスペースについて

- ・1回あたりに要する時間は、“10分以内”が41%と半数以下である。
- ・スペースの利用機会について、“3回に1回ほど利用できなかった”40%、“2回に1回ほど利用できなかった”27%が多く、次いで“毎回利用出来なかった”15%である。
- ・専用スペースに駐車できなかった場合の行動として、“付近の路上で作業する”との回答が最も多く、74%を占める。

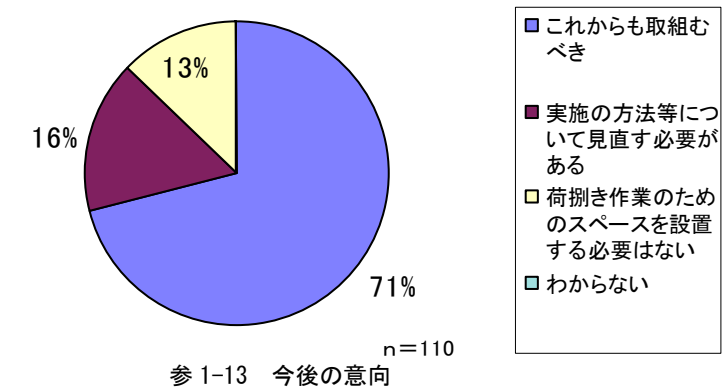


④歩行者の今後の意向

●ふるまちモール6内の専用スペースに対する今後の意向について

- ・今回の社会実験で検討実施した“荷捌き貨物車専用スペース”について“これからも取り組むべき”と回答が半数以上（71%）を占めている。

設問：今後、今回の実験と同様の形態（運用ルール/スペースの大きさ）で設置を検討するとした場合のあなたの意向をお聞かせください。



参考資料① 快適歩行者空間の創出 関連データ

⑤ ふるまちモール6で営業を行う店舗の意向

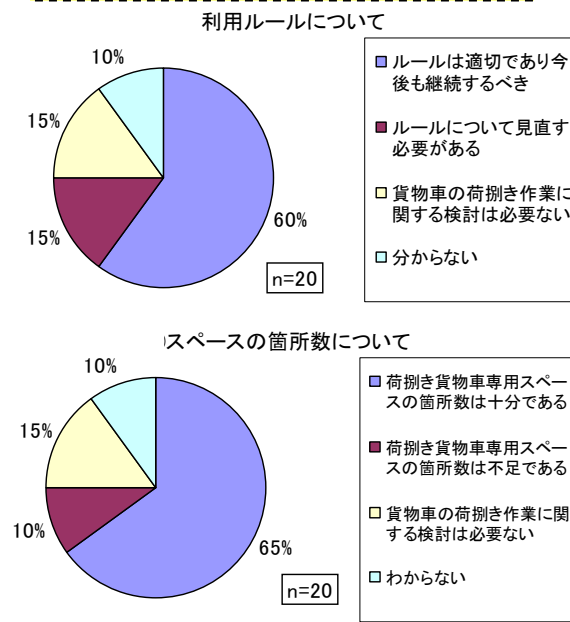
● 荷捌き貨物車専用スペースの評価について

- ・利用ルールについては、60%の方が“適切であり、今後も継続するべき”と回答している。
- ・専用スペースの設置箇所数については、65%の方が“十分である”と回答している。

● 今後の専用スペースの運用について

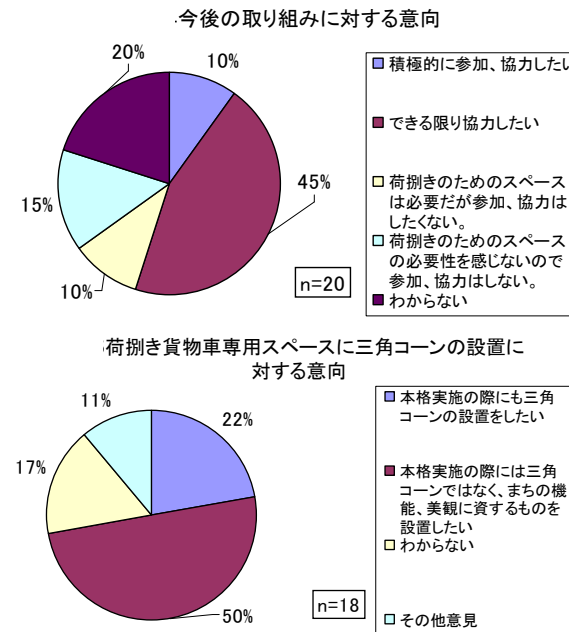
- ・“本格運用の際には運用時間外に三角コーンではなく、街の景観、美観に資するものを設置したいという意向が半数（50%）を占めており、最も多い。

設問：今回の実験（荷捌き貨物車専用スペースの設置）の評価について



参 1-14 今回の実験の評価

設問：今後の取組みに対する意向、対応について



参 1-15 今後について

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

— 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】

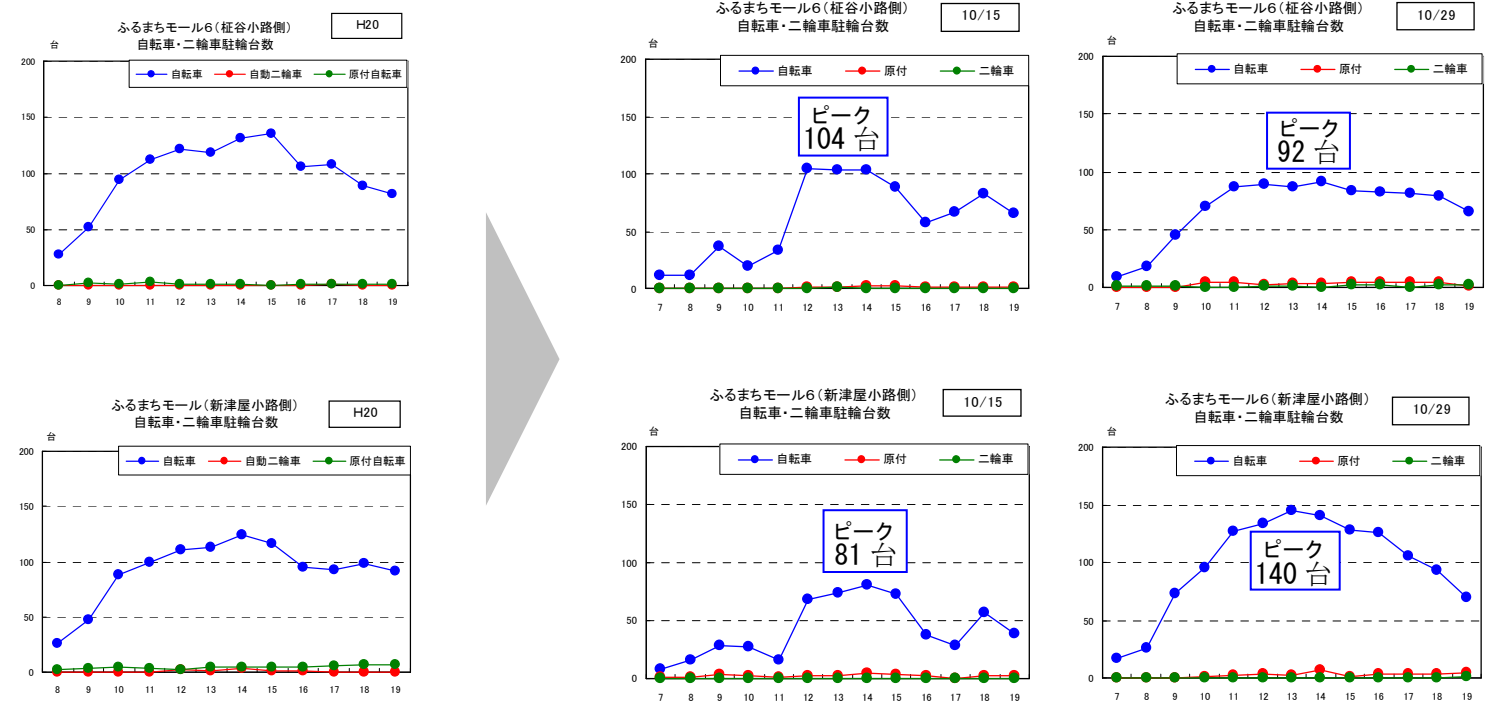
- スペース増設の必要性の検討（特に新津屋小路側にスペース内及びスペース外での駐停車が多い）
- 作業時間長の妥当性検討
- 荷捌き目的以外の車両への対応の徹底（ルールの強化）
- 時間外の運用に関しては、地域と協力しながらまちの機能・景観に資するものの設置を検討

(2) 自転車駐輪マナー向上について

① 二輪車の駐輪実態調査

● ふるまちモール6内の駐輪台数の推移

- ・自転車の駐輪台数は、H20年度10月（平日）時点のデータと比較した場合、実験開始直後（10/15）では、通勤通学の時間帯と被る7～11時台、16～17時台の駐輪の台数が大きく減少している。実験実施後半では、H20年度の傾向とほぼ同様の状況に戻っている。
- ・継続的なマナー向上の呼びかけが必要。



参 1-16 モール内の自転車・二輪車駐輪台数の推移

まとめ

実態調査から

■ 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集中しており、10時ころに多くの駐車がある。**
- ・実験実施後半ではスペース外に駐車する車両のうち、乗用車の台数は大きい減少がみられた。

■ 運用ルールについて

- ・実験スペースは、**荷捌きをする貨物車および乗用車に多く利用**されている。
- ・実験後半では、**10分以内で作業を行う貨物車は約半数（51%）**であり、20分を超える長時間利用も多々見られた。

荷捌き貨物車ドライバー

■ 利用ルールについて

- ・**10分というルールについて“足りない”**という回答が約8割
- ・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分以内で作業可能であると回答。**

■ 専用スペースについて

- ・**作業がしやすくなった」と専用スペースの設置については高評価**
- ・**スペースの設置数については改善の必要がある**

■ 今後の意向

- ・**設置については肯定的。ルールやスペースに**

歩行者

■ 今後の意向

- ・**今後も取り組むべきという意見が約7割**

商店街

■ 今後退こう

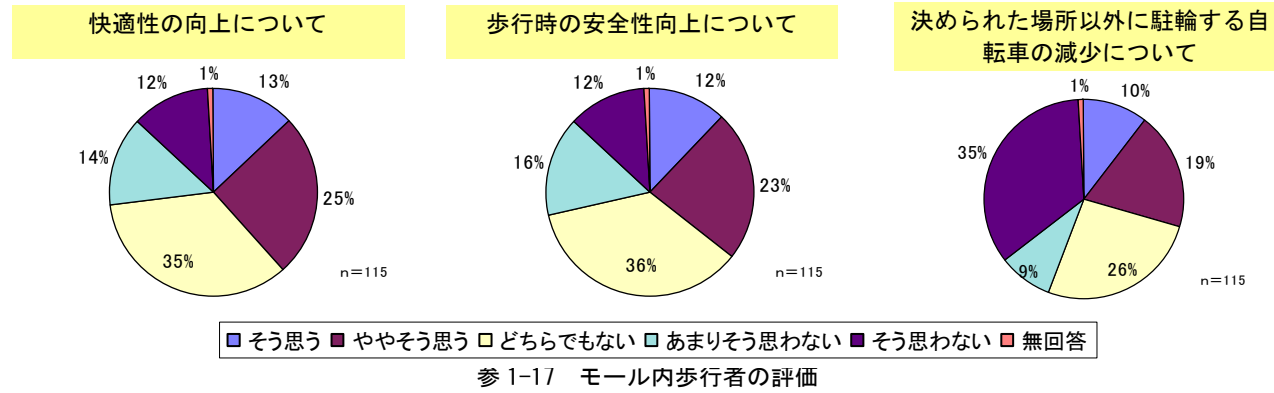
- ・**商店経営者の意向では約半数が協力を前向き**
- ・**スペース運用時間外では、景観に資するものの設置を希望**

参考資料① 快適歩行者空間の創出 関連データ

②歩行者の評価

●実験の評価について

- ・“快適に歩けるようになったか”、“安全に歩けるようになったか”という問いに対し、“そう思う”“ややそう思う”という方が約3～4割であり、“あまりそう思わない”“そう思わない”との回答より割合が多い。
- ・一方で、駐輪に対する評価である、“決められた場所以外に駐輪する自転車が減ったか”という問いに対して、“そう思わない”“あまりそう思わない”と回答した方が44%と評価が低い。

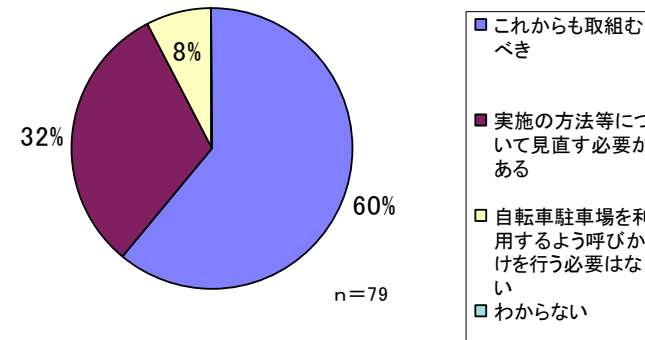


●ふるまちモール6内での実験に

対する今後の意向について

- ・“自転車駐車場の利用促進”について“これからも取り組むべき”と回答が半数以上(60%)を占めている。
- ・自転車駐車場の利用促進について、見直すべきという意見の主な内容として、「駐輪スペースが少ない」「駐輪スペースは使いづらい」という点が多い。

設問：今後、今回の実験と同様に自転車駐車場の利用促進策を実施とした場合のあなたの意向をお聞かせください。

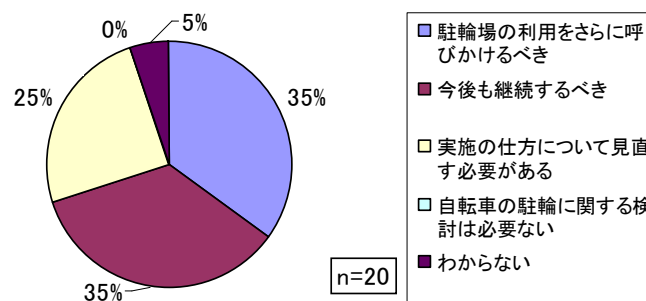


③ふるまちモール6で営業を行う店舗の意向

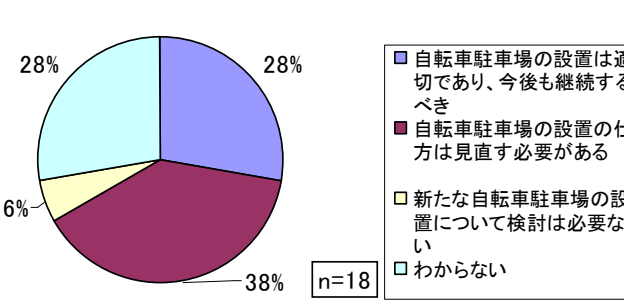
●今回の実験の評価について

- ・自転車駐車場の利用呼びかけは、95%の方が必要と考えており、そのうち“さらに呼びかけるべき”と“今後も継続するべき”が両方共に35%である。
- ・自転車駐車場の設置は約66%の方が必要と考えており、そのうち、“自転車駐車場の設置の仕方は見直す必要がある”(38%)で、“自転車駐車場の設置は適切であり、今後も継続するべき”(28%)よりも多い。
- ・自転車駐車場について“見直す必要がある”と回答した方の意見としては、「屋根付の快適な駐輪場が必要」という意見が多い。

設問：今回の実験（自転車駐輪場の利用呼びかけ）の評価について



設問：今回の実験（自転車駐車場の設置）の評価について



まとめ

実態調査から

- ・実験開始直後は、総台数が減少し、早朝・夕方の時間帯の駐輪台数が減少。通勤・通学の長時間駐輪の減少が要因として考えられる。
- ・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駐輪状況とほとんど変わりなくなっている。

歩行者

- 評価について
 - ・快適性、安全性について、向上したと感じた方が多く高評価。
 - ・しかし、自転車の駐輪マナーについては評価が芳しくない。
- 今後について
 - ・“これからも取り組むべき”という回答が半数以上(60%)。

商店街

■今後について

- ・自転車駐車場の利用呼びかけは、多くの方が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がある。

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

実態・意向調査結果

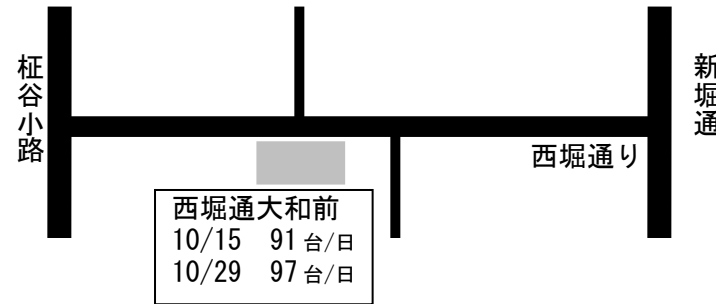
(1) 荷捌き貨物車/タクシー専用スペースの設置

A・西堀通大和前

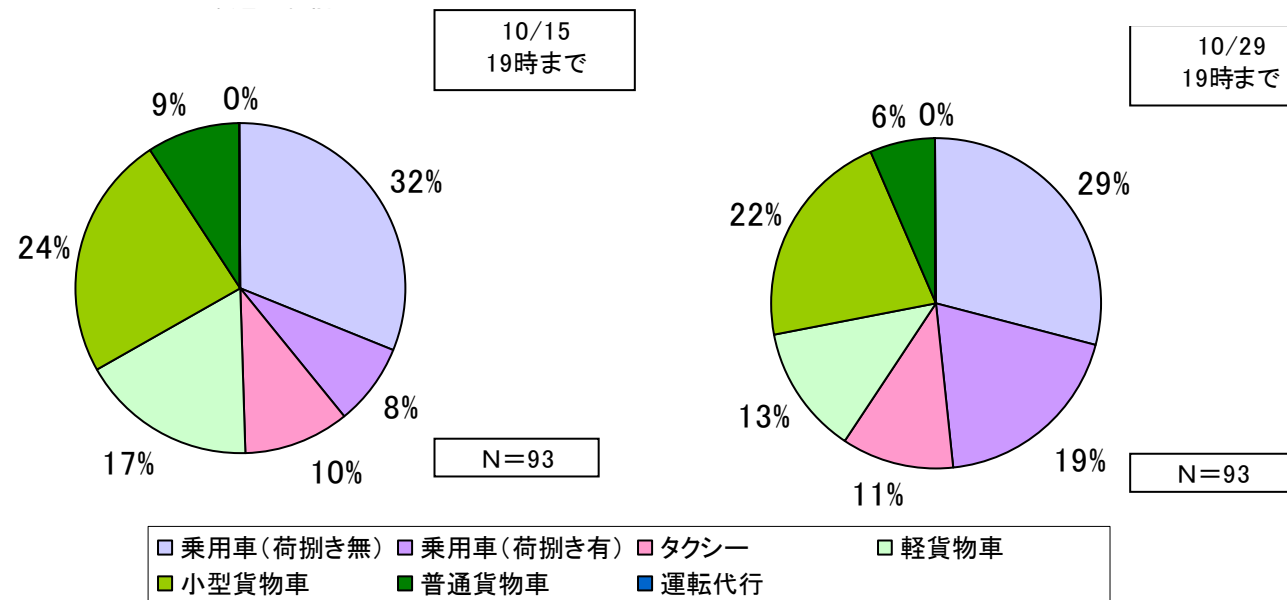
① 専用スペースの利用実態

● 専用スペースの利用状況

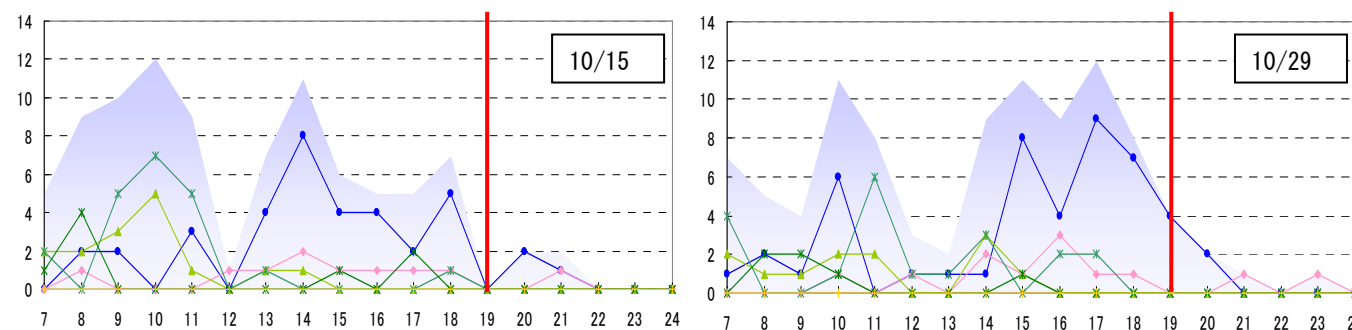
- 西堀通大和前における駐車台数は1日当たり約90台/。
- スペースの利用割合では、実験開始直後は貨物車の利用が約5割を占めていたが、実験後半では乗用車に押され約4割程度となっている。
- 利用時間帯別に見ると9～11時ごろに貨物車の、13～18時ごろに乗用車のスペース利用が多い。



参 2-1 駐停車スペースの総利用台数



参 2-1 実験スペースの利用割合

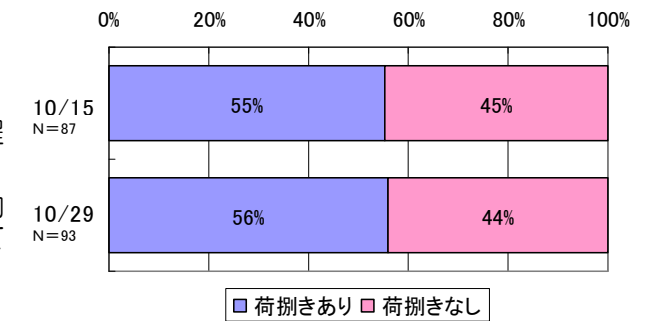


参 2-2 時間帯別の利用台数

② 専用スペースのルール利用実態

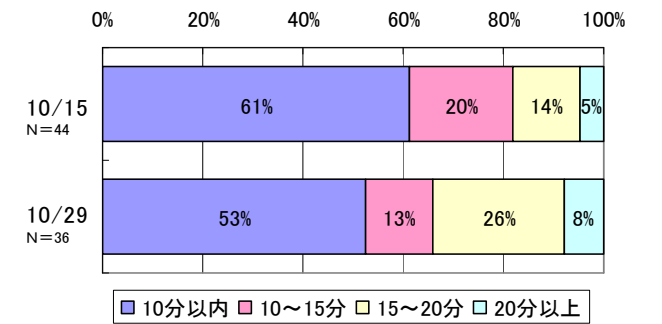
● 荷捌き貨物車専用スペースとしたルールの適用状況

- 専用スペースの割合では、貨物車の利用は4～5割程度である。(参 2-1 より)
- 乗用車を含む荷捌きの行われている状況を見ると、約5割の割合で荷捌きを目的とした駐停車利用がされている。

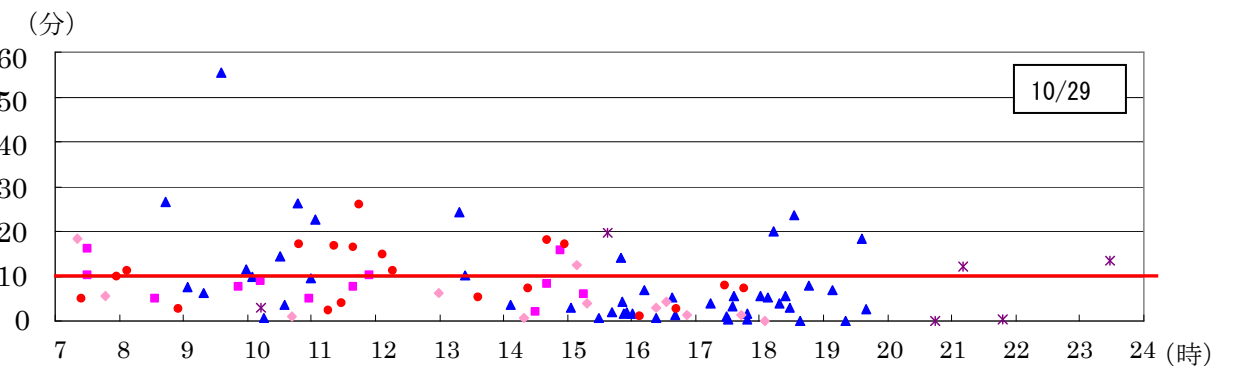
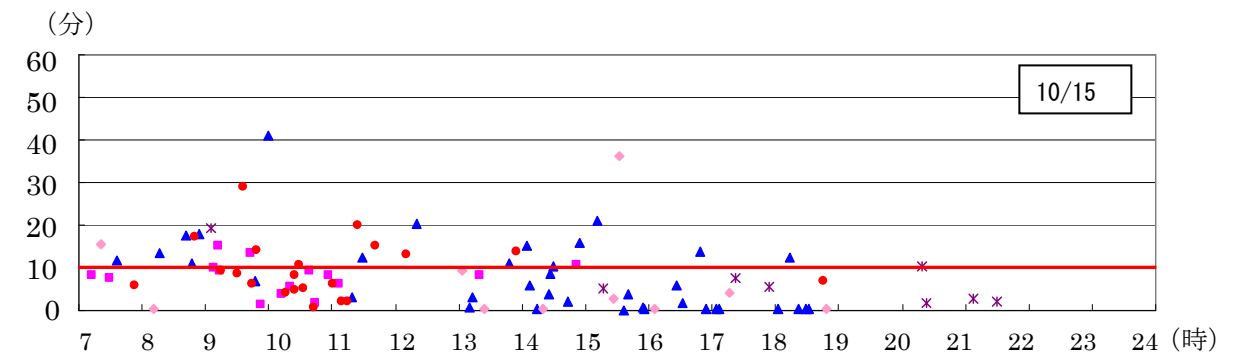


● 作業時間“10分”としたルールの適用状況

- 貨物車の荷捌き駐停車時間をみると、約5～6割の貨物車が10分以内で荷捌き作業を行っている。作業時間を20分以内とすると、9割以上が該当する。
- 貨物車の長時間駐停車は殆ど見られなかった。
- 乗用車の30分を超える駐停車が見られた。



参 2-4 貨物車駐停車時間ルール遵守率



参 2-5 時間帯別スペースの駐車時間

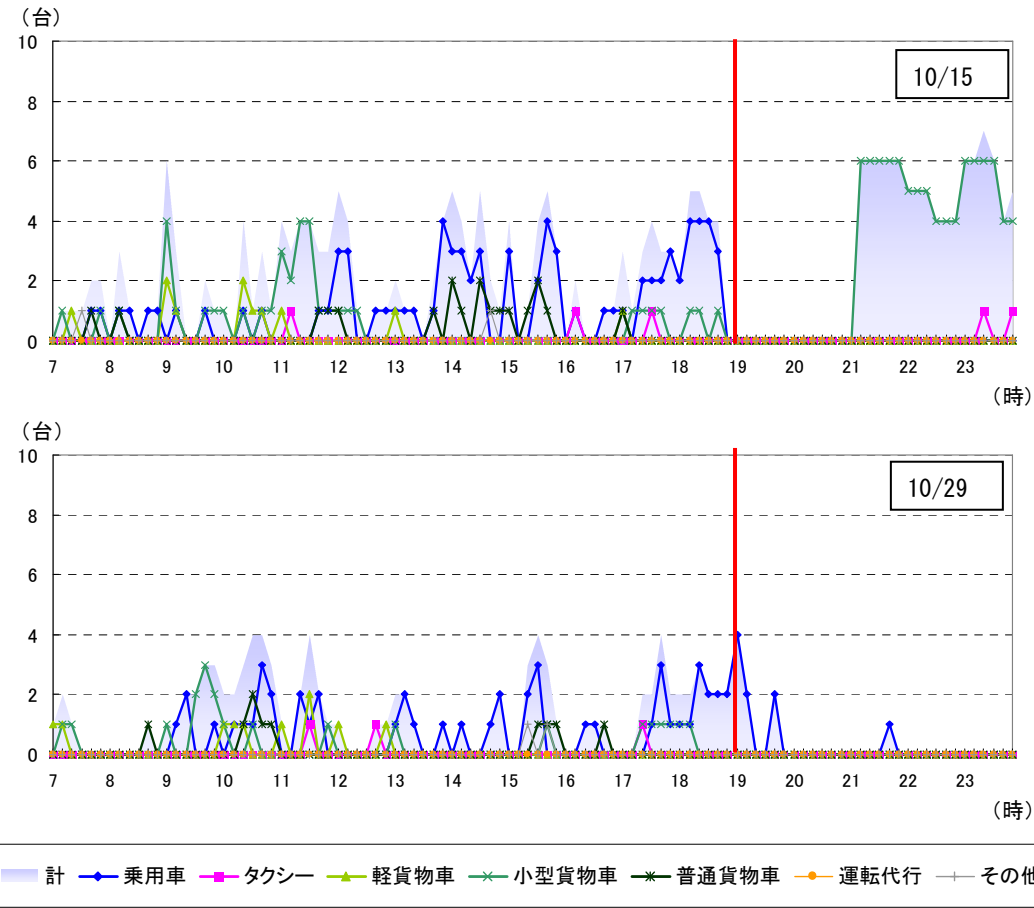
● タイムシェアリングの適用状況

- 参 2-2 の時間帯別の利用台数を見ると、19時以降はタクシーの駐停車利用は殆ど行われなかった。

③駐停車実態調査（実験スペース外）

●専用スペース外の駐停車の状況（10分毎の駐停車台数 参2-6）

- ・専用スペース外に駐停車する乗用車、貨物車は多々見られる。
- ・社会実験開始直後（10/15）と実験後半（10/29）を比較すると、実験実施後半の路上駐停車台数は、乗用車、貨物車ともに多少の減少傾向が見られる。

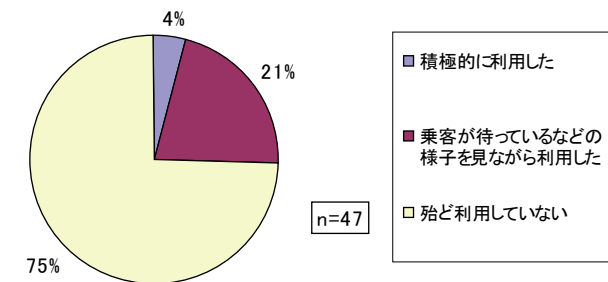


参2-7 1回当たりの荷捌きに要する時間

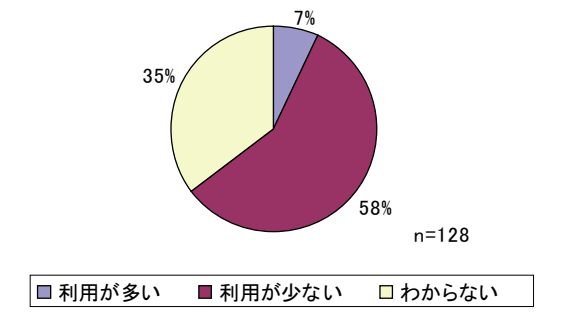
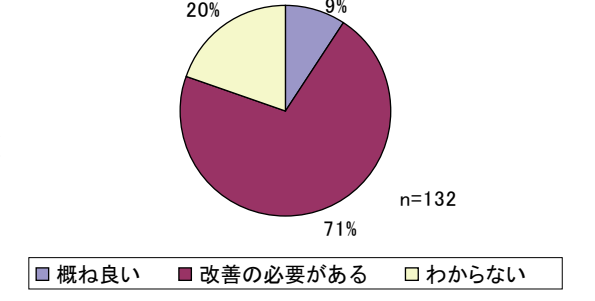
参2-8 スペースに駐車できなかった割合

●タクシードライバーの評価（参2-10、参2-11、参2-12）

- ・タクシードライバーの回答者の75%の回答者が、“殆ど利用していない”と回答している。
- ・専用スペースの配置位置については、71%の回答者が“改善の必要がある”と回答し、「榎谷小路よりの人通りの多い場所への配置」を要望する意見が多く見られた。
- ・乗客の利用状況では、6割近くの回答者が“利用が少ない”と回答している。



参2-9 スペースに駐車できなかった場合の行動

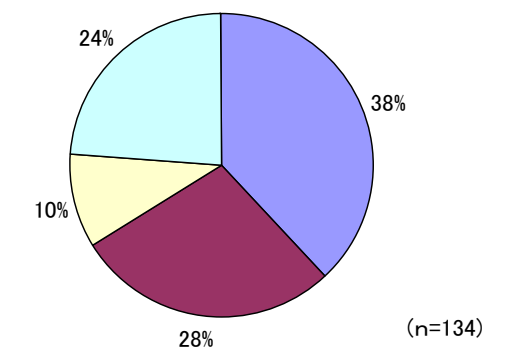
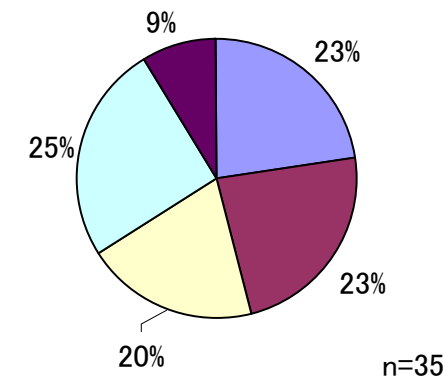


⑤今後の意向

- ・荷捌き貨物車ドライバー、タクシードライバーともに、約6割の回答者が専用スペース設置について評価している。
- ・荷捌き貨物車ドライバーからは、ルールとして10分では短い、荷捌き車両以外の駐車が目立つ、専用スペースの大きさや数が足りないという意見が多い。
- ・タクシードライバーからは、スペースの設置位置について、榎谷小路に近い人通りが多い箇所へのスペースの設置を要望する意見が多い。

設問：今後、今回の実験と同様の形態（運用ルール／スペースの大きさ）で設置を検討するとした場合のあなたの意向をお聞かせください。

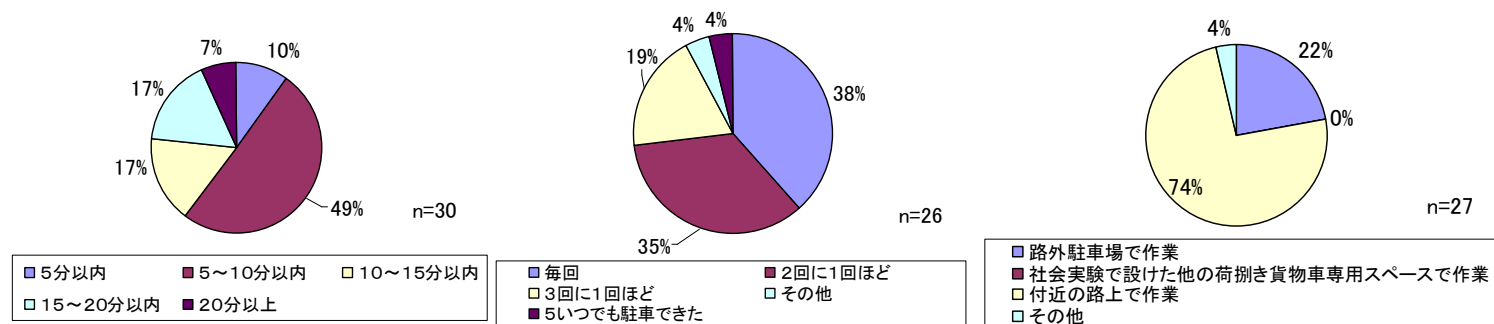
設問：今後、今回の実験と同様の形態（運用ルール／スペースの大きさ）で設置を検討するとした場合のあなたの意向をお聞かせください。



④利用者の評価

●荷捌き貨物車ドライバーの評価（参2-7、参2-8、参2-9）

- ・1回当たりに要する時間は、“10分以内”が59%と半数以上を占める。
- ・専用スペースの利用機会について、“毎回利用出来なかった”38%、“2～3回に1回の割合で利用できなかった”と回答が35%である。
- ・専用スペースに駐車できなかった場合の行動として、“付近の路上で作業する”との回答が最も多い（74%）。

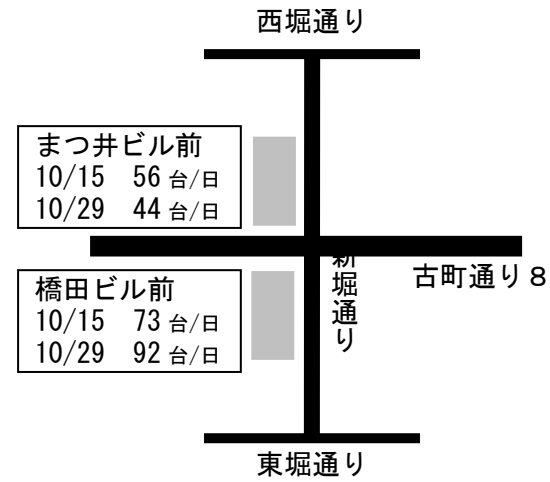


B・新堀通

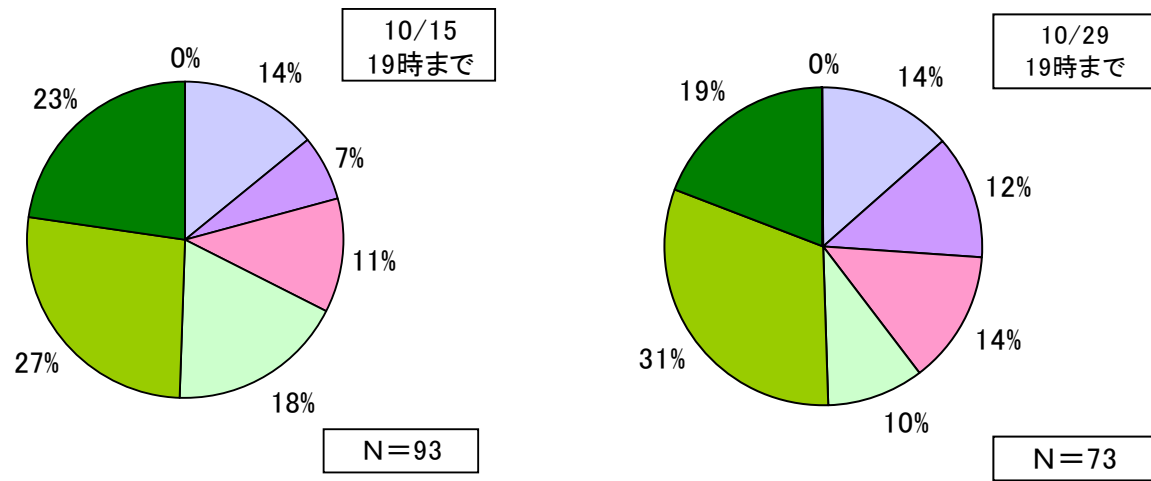
①専用スペースの利用状況

●専用スペースの利用状況

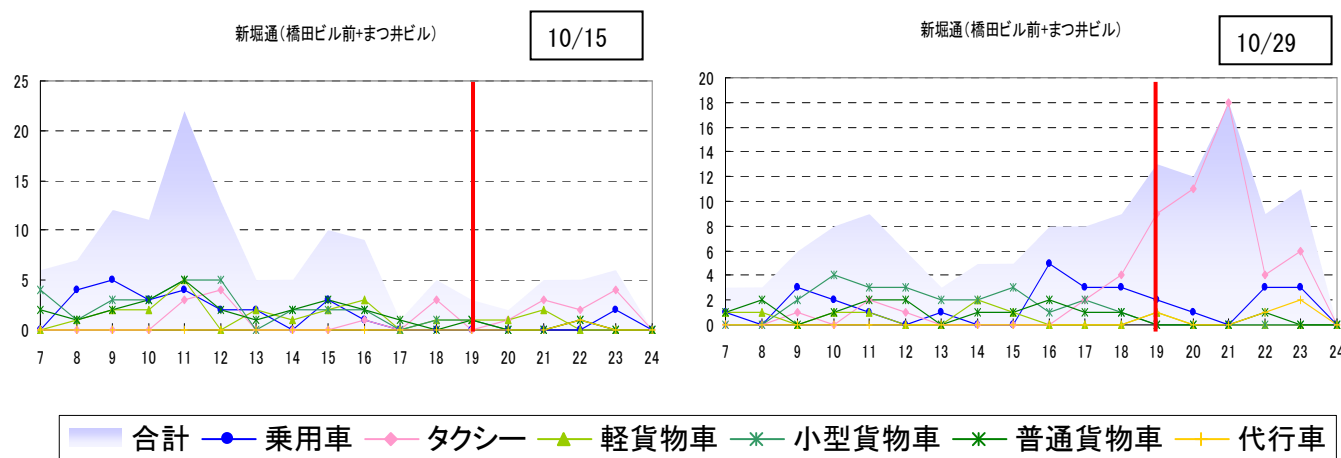
- 各専用スペースの駐車台数は、まつ井ビル前が1日当たり約50台前後、橋田ビル前は多いときで1日当たり90台前後である。
- 19時までのスペースの利用割合では、貨物車の利用が約6、7割を占めている。
- 利用時間帯別に見ると午前10～12時ころ、日中の14～17時ころに専用スペース利用が多い。



参 2-15 駐停車スペースの総利用台数



参 2-16 実験スペースの利用割合(新堀通 橋田ビル前・まつ井ビル前)

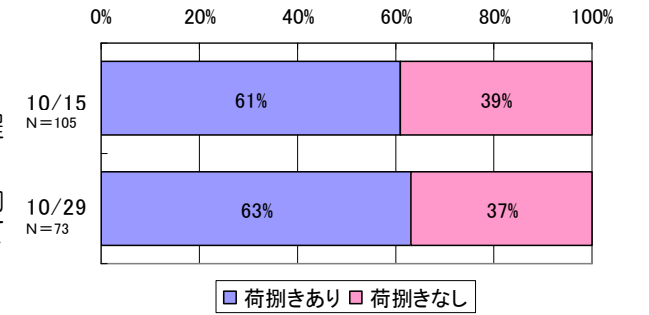


参 2-17 時間帯別の利用台数(新堀通 橋田ビル前・まつ井ビル)

②専用スペースのルールの適用状況

●荷捌き貨物車専用スペースとしたルールの適用状況

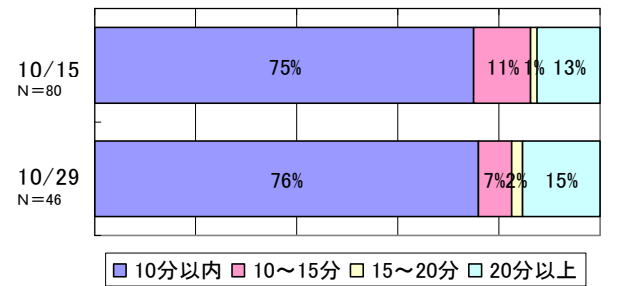
- 専用スペースの割合では、貨物車の利用は6～7割程度である。(参 2-16)
- 乗用車を含む荷捌きの行われている状況を見ると、約6割の割合で荷捌きを目的とした駐停車利用がされている。



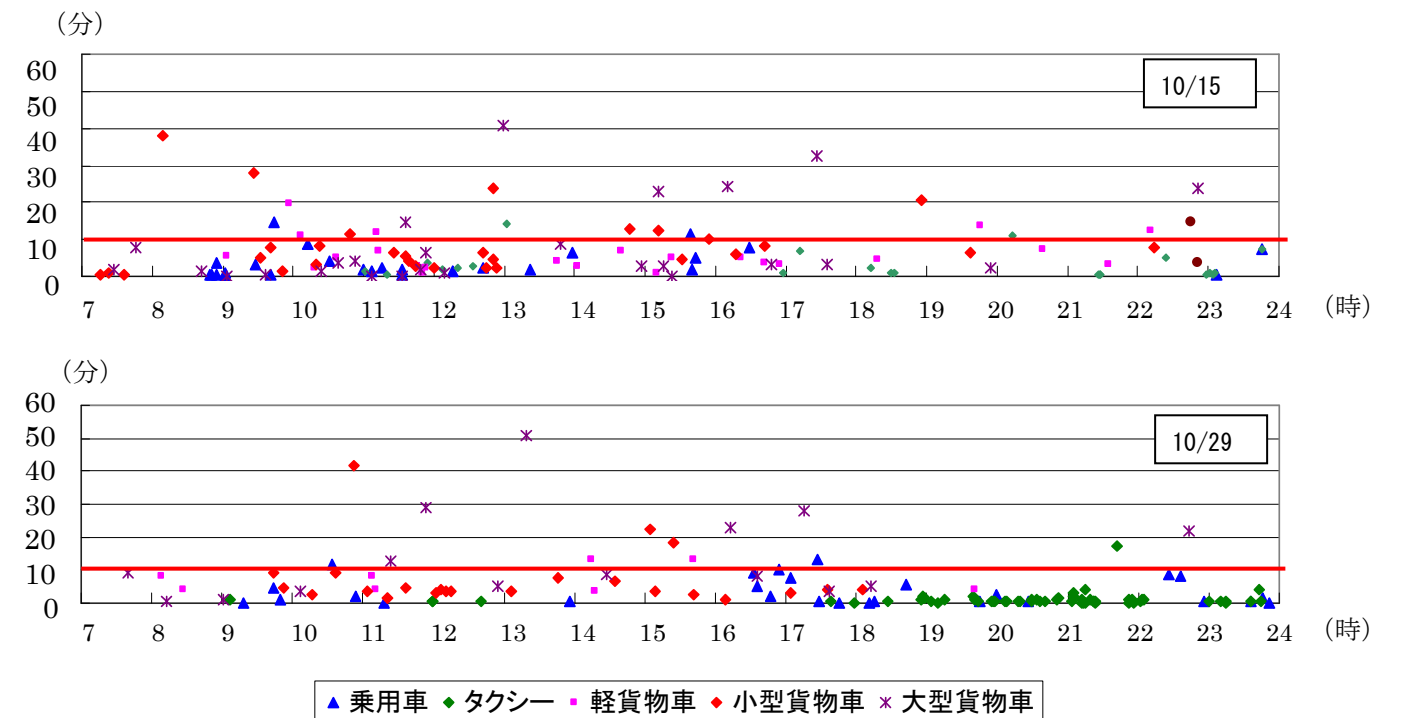
参 2-18 実験ペースの荷捌き割合

●作業時間“10分”としたルールの適用状況

- 貨物車の荷捌き駐停車時間をみると、実験開始直後、実験後半ともに約7割強の荷捌き作業が10分以内で荷捌き作業を行っている。
- 貨物車の20分以上の長時間駐車が時々見られる。
- 駐車時間の散布図(参 2-20)をみると、乗用車の30分を超える駐車が見られた。



参 2-19 貨物車駐停車時間ルールの遵守率



参 2-20 実験スペースの駐車時間

●タイムシェアリングの適用状況

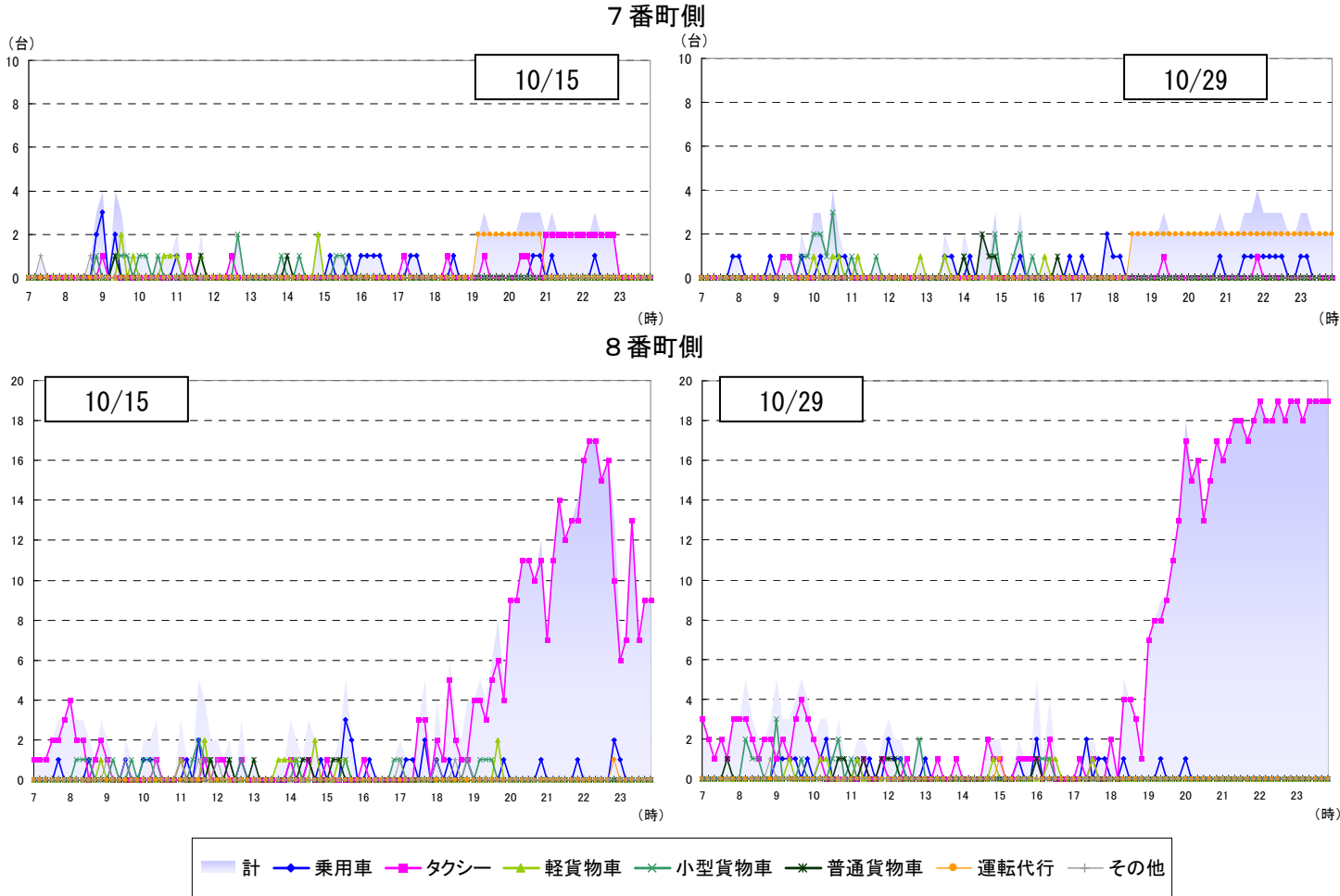
- 参 2-17における時間帯別の利用台数をみると、19時以降にタクシーの駐停車利用が見られ、特に実験後半ではタクシーの駐停車台数が多い。
- 19時以降のタクシー駐停車時間をみると、殆どがごく短時間の利用であることから、降車の際に利用されていたと考えられる。

参考資料② ポケットスペースの利用ルール化 関連データ

③駐停車実態調査（実験スペース外）

●新堀通りにおける専用スペース外の駐停車の状況（10分毎の駐停車台数）

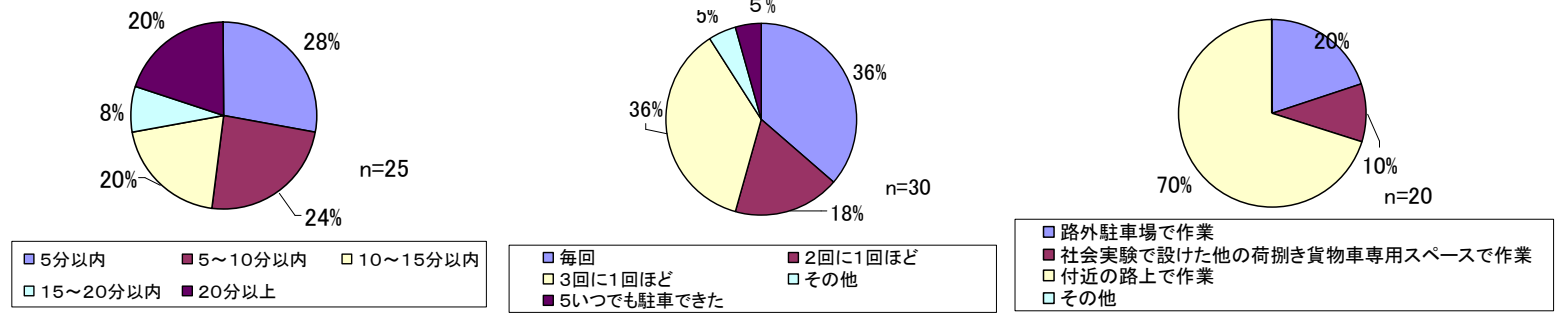
- ・専用スペース外に駐停車する車両は、実験スペースがある7番町側では多くはない。
- ・8番町側では、19時以降にタクシーの駐停車台数が急激に増加する。



④利用者の評価

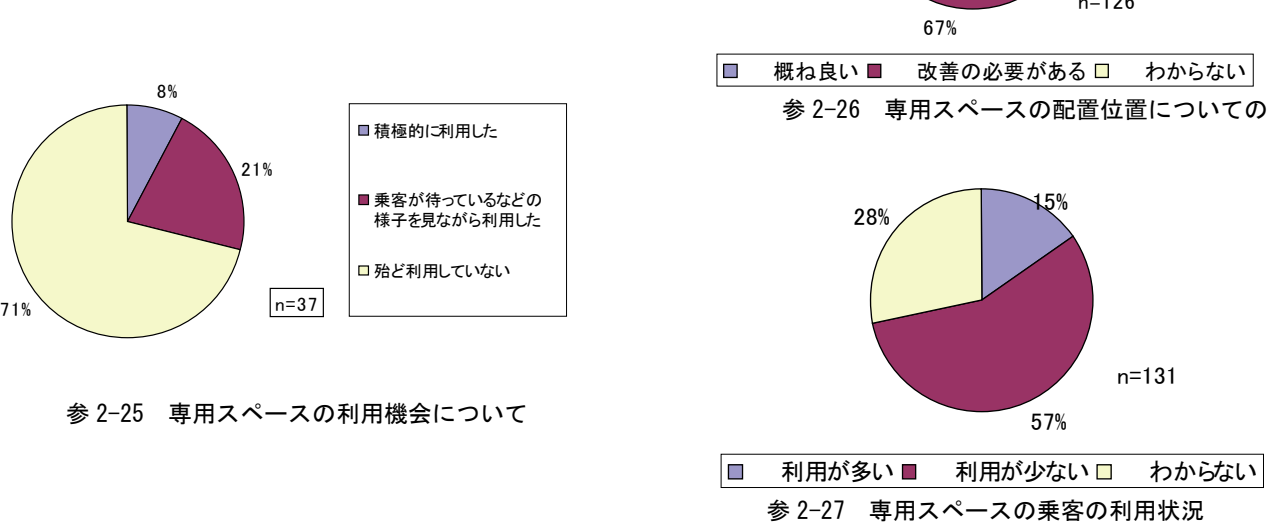
●荷捌き貨物車ドライバーの評価

- ・1回当たりに要する時間は、“10分以内”が52%と約半数を占める。
- ・専用スペースの利用機会について、“毎回利用出来なかった”36%、“2～3回に1回の割合で利用できなかった”と回答が54%である。
- ・専用スペースに駐車できなかった場合の行動として、“付近の路上で作業する”との回答が最も多い（70%）。



●タクシードライバーの評価

- ・タクシードライバーの回答者の71%の回答者が、専用スペースを“殆ど利用していない”と回答している。
- ・専用スペースの配置位置については、67%の回答者が“改善の必要がある”と回答している。
- ・乗客の利用状況では、6割近くの回答者が“利用が少ない”と回答している。

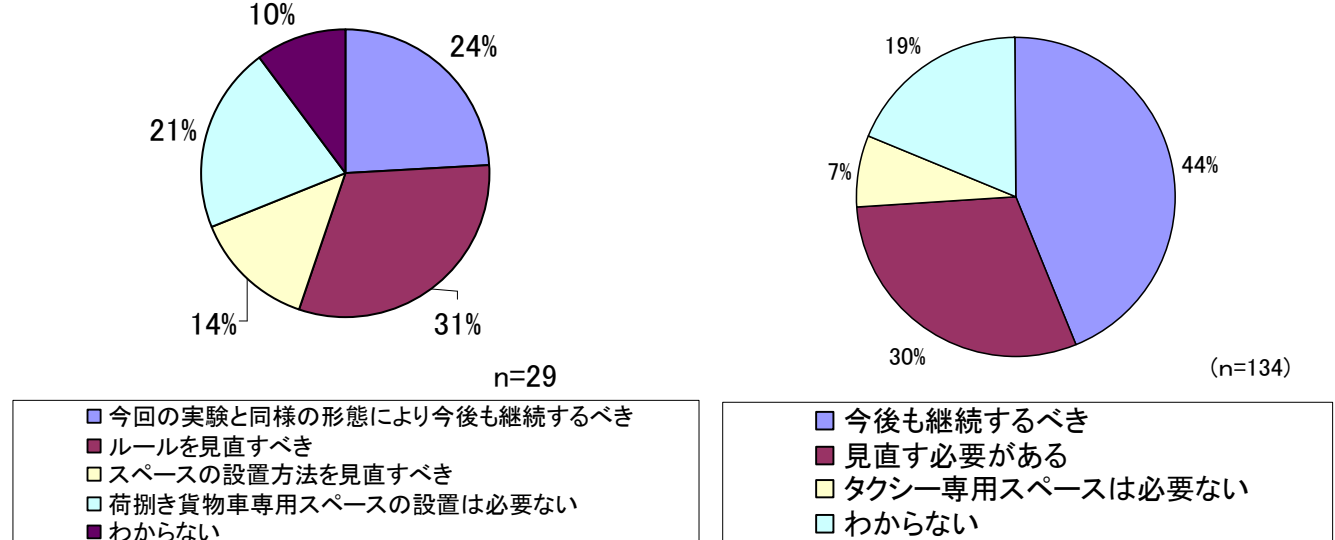


⑤今後の意向

- ・荷捌き貨物車ドライバー、タクシードライバーともに、約7割の回答者が今後の専用スペース設置の方向性について評価している。
- ・荷捌き貨物車ドライバーからは、ルールとして10分では短いという意見、荷捌き車以外の駐車が目立つという意見や、専用スペースの大きさや数が足りないという意見が見られた。（大和前同様）
- ・タクシードライバーからは、専用スペースの設置位置について、8番町側に安心して駐車できる専用スペースの設置を望む意見が多く寄せられている。

設問：今後、今回の実験と同様の形態（運用ルール／スペースの大きさ）で設置を検討するとした場合のあなたの意向をお聞かせください。

設問：今後、今回の実験と同様の形態（運用ルール／スペースの大きさ）で設置を検討するとした場合のあなたの意向をお聞かせください。



参考資料② ポケットスペースの利用ルール化 関連データ

まとめ

利用の実態（貨物車）

- スペースの利用について
 - ・新堀通、西堀通大和前のスペース共に、**貨物車の利用ピークが午前中のある時間帯に集中**する傾向がある。（主に配達業務を行っている）
 - ・専用スペースに駐停車する車両の割合をみると、**貨物車の利用は約半分程度**である。
- ルールの適用状況について
 - ・長時間駐車する車両が見られたものの、**10分というルールの遵守率は新堀通、西堀通大和前ともに6割以上**と高い。西堀通大和前では、20分未満とすると9割の利用者がルールを満たして作業が可能となる。
 - ・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車両がわずかで見られる。

貨物車ドライバー

- 評価について
 - ・**駐車したくても出来なかった**という場合が多々見られた。その場合は路上での作業を余儀なくされる。そのため、**専用スペースの大きさ・広さや、スペースの数について改善を望む意見**が多く寄せられた。
 - ・作業時間 **10分は短い**という意見が寄せられている。
- 今後について
 - ・今後について、改善や見直しが必要だが、**専用スペースの設置を検討すべき**という肯定的な意見が多く寄せられている。



利用の実態（タクシー）

- スペースの利用について
 - ・西堀通大和前では、19時以降のタクシー駐停車利用は**殆どない**。
 - ・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。
- ルールの適用状況について
 - ・利用可能時間外である日中に専用スペースを利用している車両がわずかで見られる。

タクシードライバー

- 評価について
 - ・ドライバー回答者の殆どが専用スペースを利用しようとしていなかった。
 - ・専用スペースの方向・位置について、**乗客のニーズのある方向・位置での設置をするべき**など、改善すべきという意見が多い。
- 今後について
 - ・今後について、改善や見直しが必要だが、**専用スペースの設置を検討すべき**という肯定的な意見が多く寄せられている。



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/専用スペースの数は今後も最善案を関係者で要議論

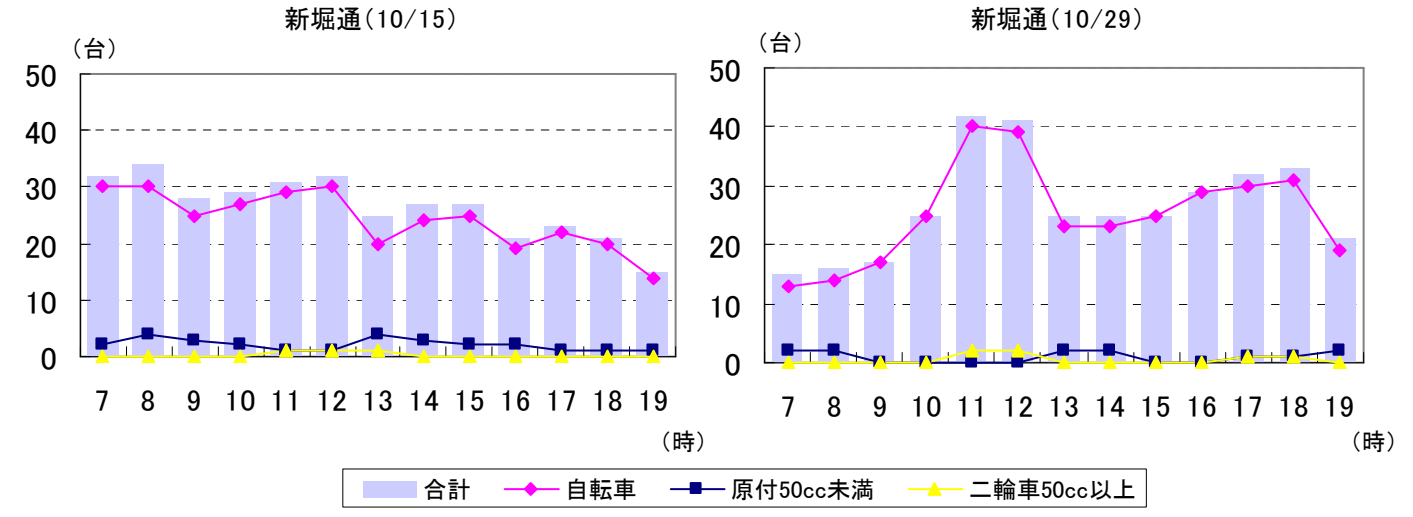
- 【課題1】専用スペースの設置について
 - 荷捌き貨物車の集中する作業時間帯を分散させる方策の検討
 - 併せて適正なスペースの量的検討
 - 【課題2】専用スペースの利用ルールについて
 - 設定作業時間長の妥当性に関してさらなる検討
 - 貨物車以外の車による専用スペース長時間利用、専用スペースの占有を防ぐルール徹底方策の検討
- 今回のタクシー専用スペースは、人の動きに即さない乗り場の設定が有効に機能しない要因か**
【課題】
○需要の多い場所での設置とともに、政策として乗場に人を誘導する方策の検討が必要
- タイムシェアリングの有効性については、さらなる検証が必要**
【課題】
○日中・夜間ともにニーズのある箇所での実施及び検証

(2)自転車駐車場の設置

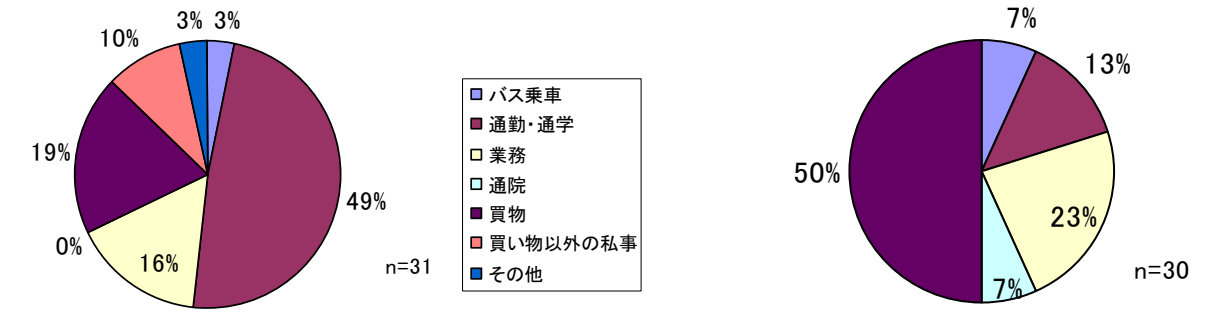
A・新堀通

①専用スペースの利用状況

- ・新堀通の1時間毎の駐輪台数をみると、午前7時時点で既に10台以上の駐輪が見られる。
- ・実験開始直後は、7時台で30台の自転車の駐輪があり、午前8時頃にピークがある。一方で、実験後半では、午前7時台の利用は少ないものの、日中にかけて台数が増加し、午前11時ごろに40台の自転車の駐輪があり、ピークとなる。
- ・駐輪の目的としては、“通勤通学”を目的とした駐輪が49%で最も多く、1回あたりの駐輪の時間は、“3時間以上”が約50%で最も多い。



参 2-30 時間帯別の利用台数

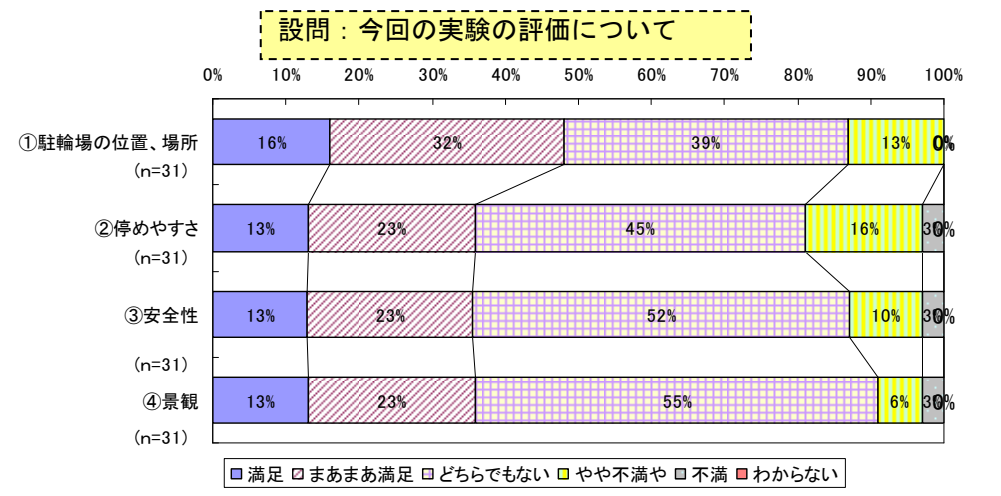


参 2-31 自転車駐輪の目的

参 2-32 1回あたりの駐輪時間

②利用者の評価

・“どちらでもない”という意見が大半を占めるが、駐輪場の位置、停めやすさ、安全性、景観というすべての項目について、“満足”“まあまあ満足”という回答が“やや不満”“不満”という回答よりも多く、駐輪スペースとして肯定的な評価となっている。



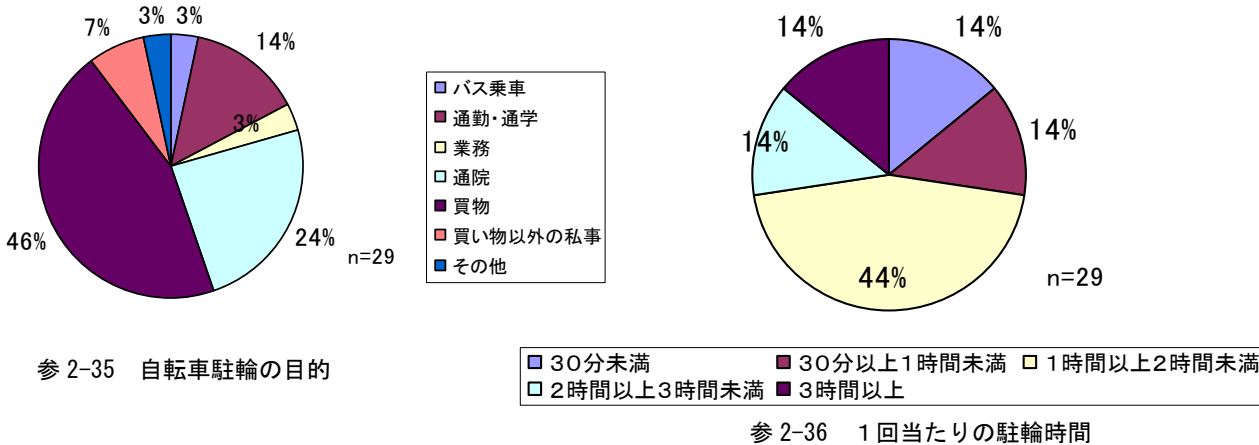
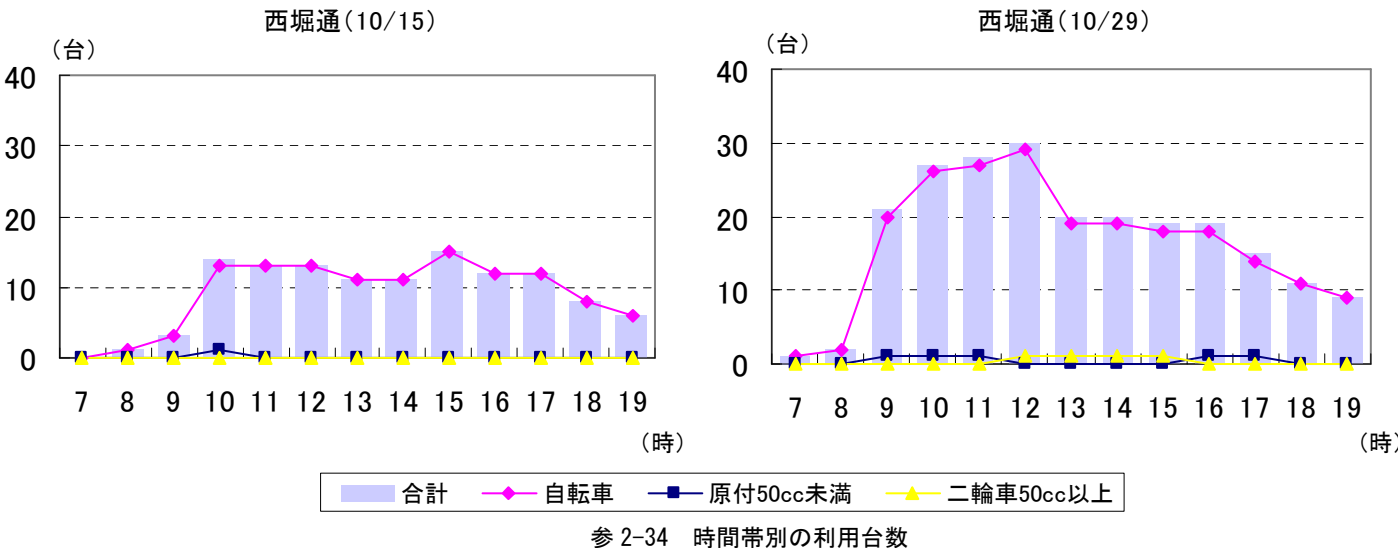
参 2-33 実験の評価について

参考資料② ポケットスペースの利用ルール化 関連データ

B・西堀通

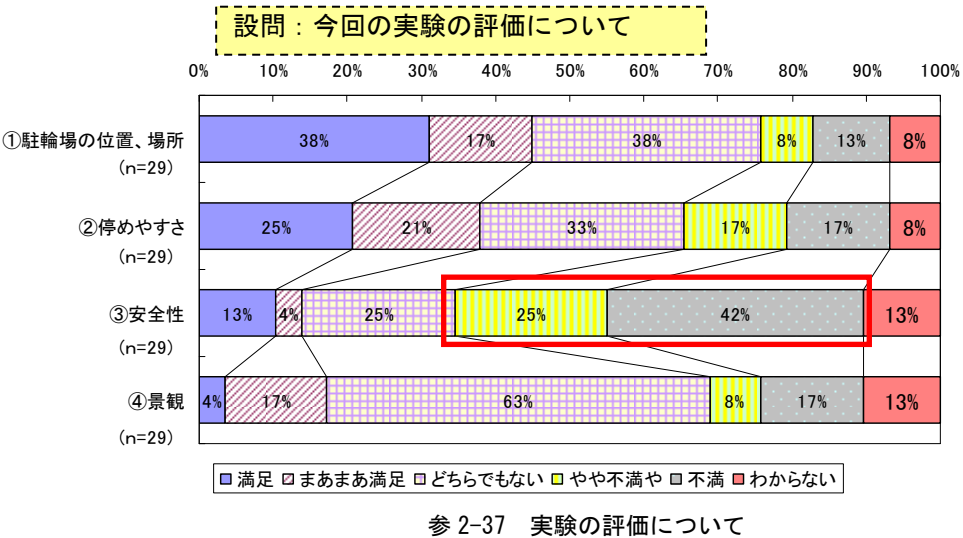
①専用スペースの利用状況

- ・実験開始直後では、1時間当たり概ね10台前後の利用であったが、実験後半では、多い時間帯で約30台の駐輪が見られるようになった。
- ・9、10時ころから利用が始まり、10～12時ころに駐輪のピークが見られる。
- ・駐輪の目的としては、“買い物”を目的とした駐輪が46%で最も多く、1回あたりの駐輪の時間は、“1時間以上2時間未満”が約44%で最も多い。



②利用者の評価

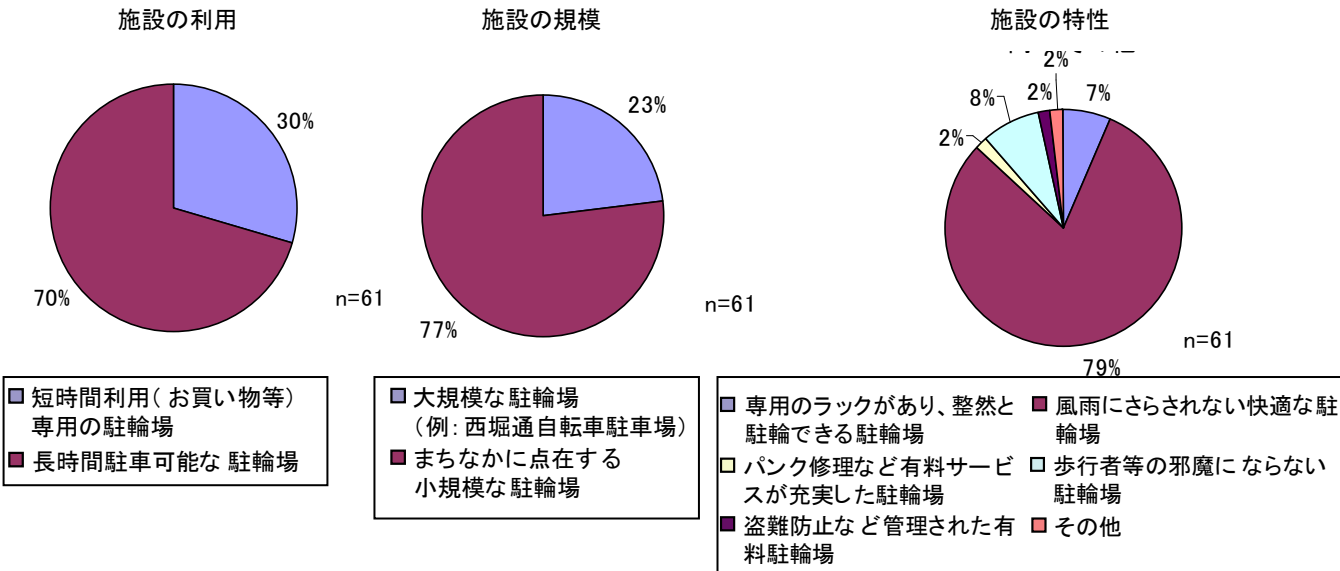
・駐輪場の位置や場所については概ね良い評価を得られているが、安全性に関する評価では、“やや不満”“不満”という回答が約6割占めており、安全性については改善が求められている評価となった。



C・自転車駐車場の設置に対する今後の意向

- ・今後の駐輪場整備に対する意向として、「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」を望む意見が得られた。

設問：今後の取り組みに対する意向、対応について



まとめ

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。
- ・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。

駐輪場利用者

- 評価について
 - ・新堀通では、評価について比較的肯定的
 - ・西堀通では、特に安全性についての評価が低い。
- 今後について
 - ・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」を希望している。

商店街（再掲）

- 今後について
 - ・自転車駐車場の利用呼びかけは、多くの方が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がある。

古町地区における駐輪需要が大きいため、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

実態・意向調査結果

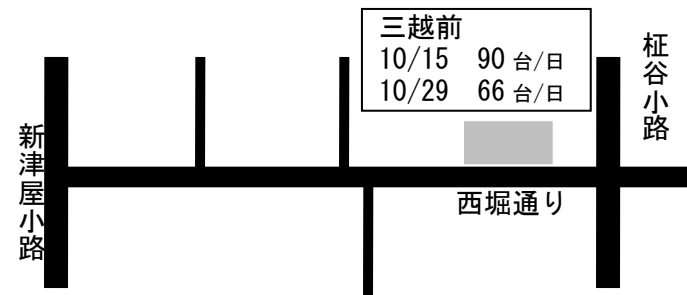
(1)バス待ち空間とタクシー乗場の共存(西堀通三越前)

A・タクシー専用スペース

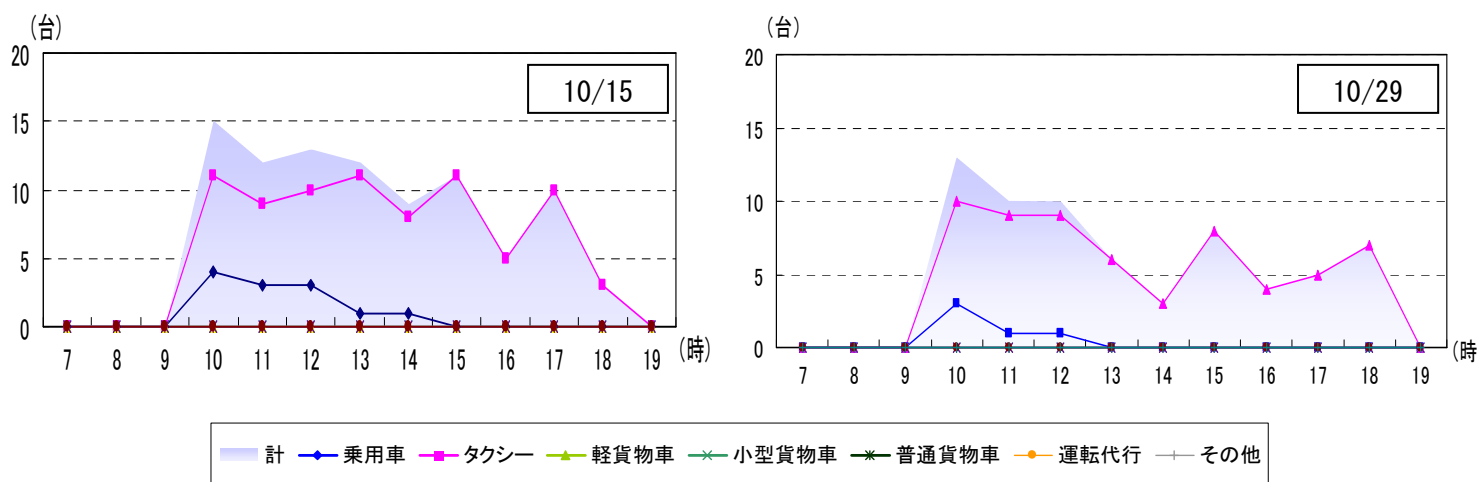
① 専用スペースの利用状況 (タクシー)

●専用スペースの利用状況

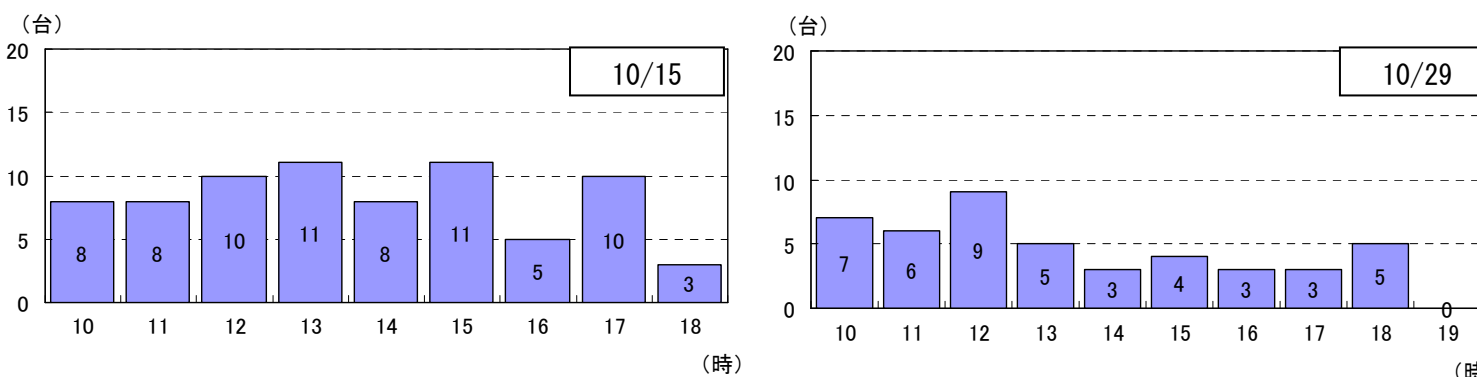
- ・三越の開店・閉店時間と合わせるように、10時から18時の時間帯で駐停車があった。
- ・乗用車の利用が多少あったが、殆どがタクシーの駐停車である。
- ・タクシーは多いときで1時間に10回ほどの乗降が行われている。



参 3-1 駐停車スペースの総利用台数



参 3-2 時間帯別の利用台数

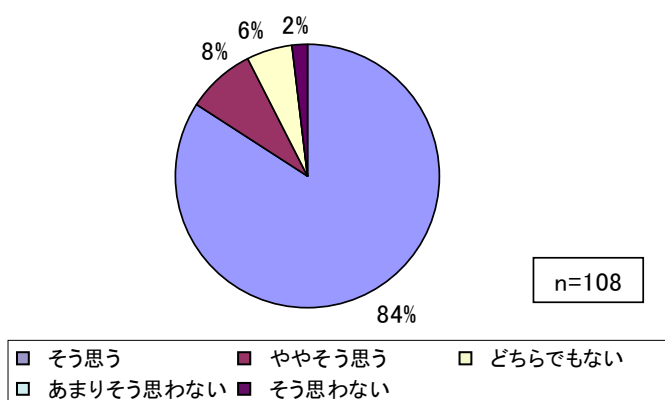


参 3-3 タクシーの乗降回数

② 利用者の評価

●バス待ち客の評価

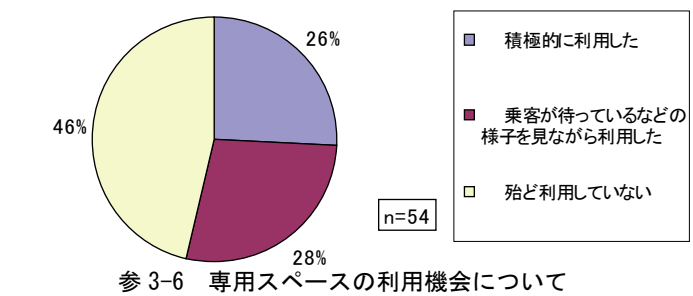
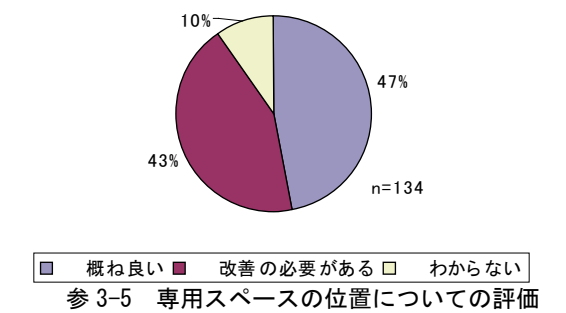
- ・タクシーやバスのクラクションが鳴り響くなど不快な出来事が解消されたという問いに対して、8割以上の回答者が“そう思う”と回答している。



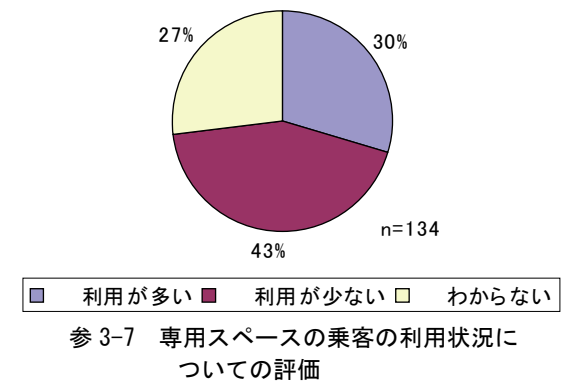
参 3-4 不快な出来事の解消についての評価

●タクシードライバーの評価

- ・半数以上の回答者が、“積極的に利用した”、“様子を見ながら利用した”と回答している。
- ・専用スペースの配置位置について、“概ね良い”が最も多く47%である。
- ・乗客の利用状況では、“利用が少ない”が43%で最も多いものの、“利用が多い”という回答も30%あり、ある程度の需要がある場所であるといえる。



参 3-6 専用スペースの利用機会について

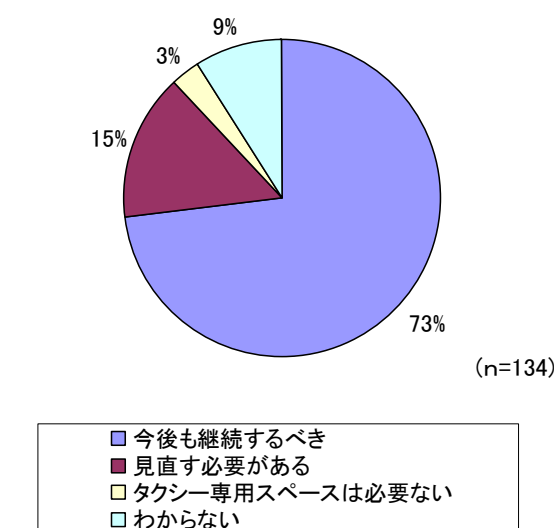


③ 今後の意向

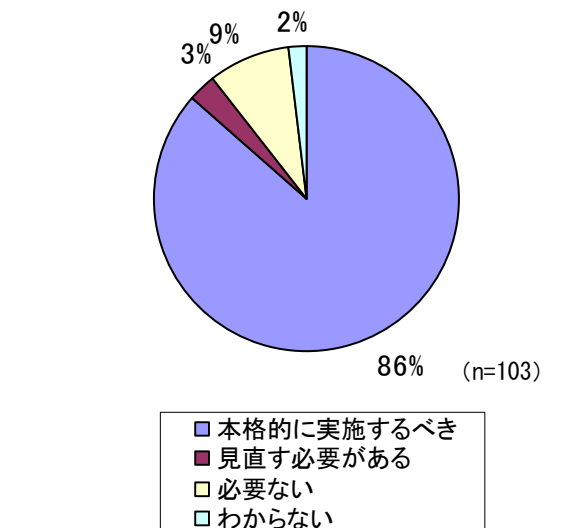
- ・タクシー専用スペースの今後の設置について、タクシー、バス利用者ともに8割近くの回答者が設置に前向きである。
- ・“見直す必要がある”という回答の中には、スペースの数が不足していること、タクシー専用スペースを三越の出入り口により近づけるべきといったような内容が見られた。

設問：今後、今回の実験と同様の形態（運用ルール／スペースの大きさ）で設置を検討するとした場合のあなたの意向をお聞かせください。

設問：今後、今回の実験と同様の形態（運用ルール／スペースの大きさ）で設置を検討するとした場合のあなたの意向をお聞かせください。



参 3-8 今後の意向 (タクシー)



参 3-9 今後の意向 (バス利用者)

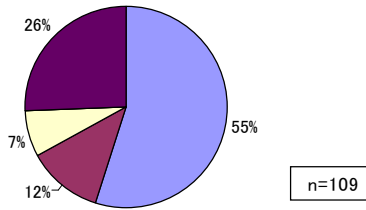
参考資料③ 三越前バスベイのバス待ち空間/タクシー乗場共存 関連データ

B・三越前バステラス

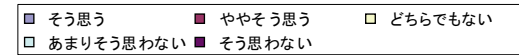
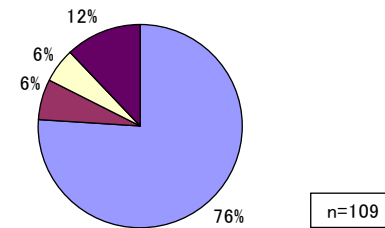
①利用者の評価

・バステラス設置による安全性向上に対する評価は、バス待ち時、バス乗車時ともに評価が高く、「歩行者・自転車を気にせず待てるようになった」という設問では“そう思う”、“ややそう思う”という回答が67%、「バス乗り場にしっかりとバスが停まるようになった」という設問では、“そう思う”、“ややそう思う”という回答が82%であった。

バスを待つ空間が出来たため、歩行者・自転車を気にせず待てるようになった



バスが乗り場にしっかりと停まるようになった



参 3-10 バス利用者の評価

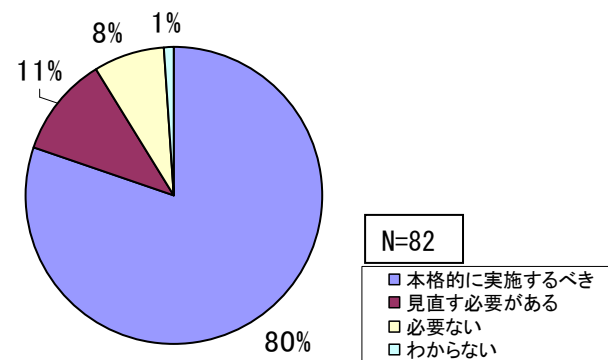
②バス事業者の評価

・バスの正着性（乗降のしやすさについて）は向上し、乗客の乗降がし易くなったと評価している。
・課題として、タクシー分離は出来たが、テラスを設置したことにより自家用送迎者の乗降が見られるようになったこと、及び追い越しを試みる後続車との接触危険性等が挙げられている。

③今後の意向

・バス利用者のうち、8割の方が今後も“本格的に実施すべきである”と回答している。
・バス事業者からは、左折車線へ与える影響を考慮する必要があるのではないかと意見が寄せられた。

設問：今後、今回の実験と同様の形態（運用ルール/スペースの大きさ）で設置を検討するとした場合のあなたの意向をお聞かせください。



参 3-11 今後の意向

まとめ

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、乗降頻度も高い。

タクシードライバー



■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。

■今後について

・今後の継続についても、本格的に実施すべきという高い評価が得られている。

バス利用者

■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、安全性、快適性等の評価が高い。

■今後について

・今後の継続についても、本格的に実施すべきという高い評価が得られている。

バス事業者

・バスの正着性が向上したと評価。

・今後は車線への影響等を考慮して検討する必要性について意見が寄せられている

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