

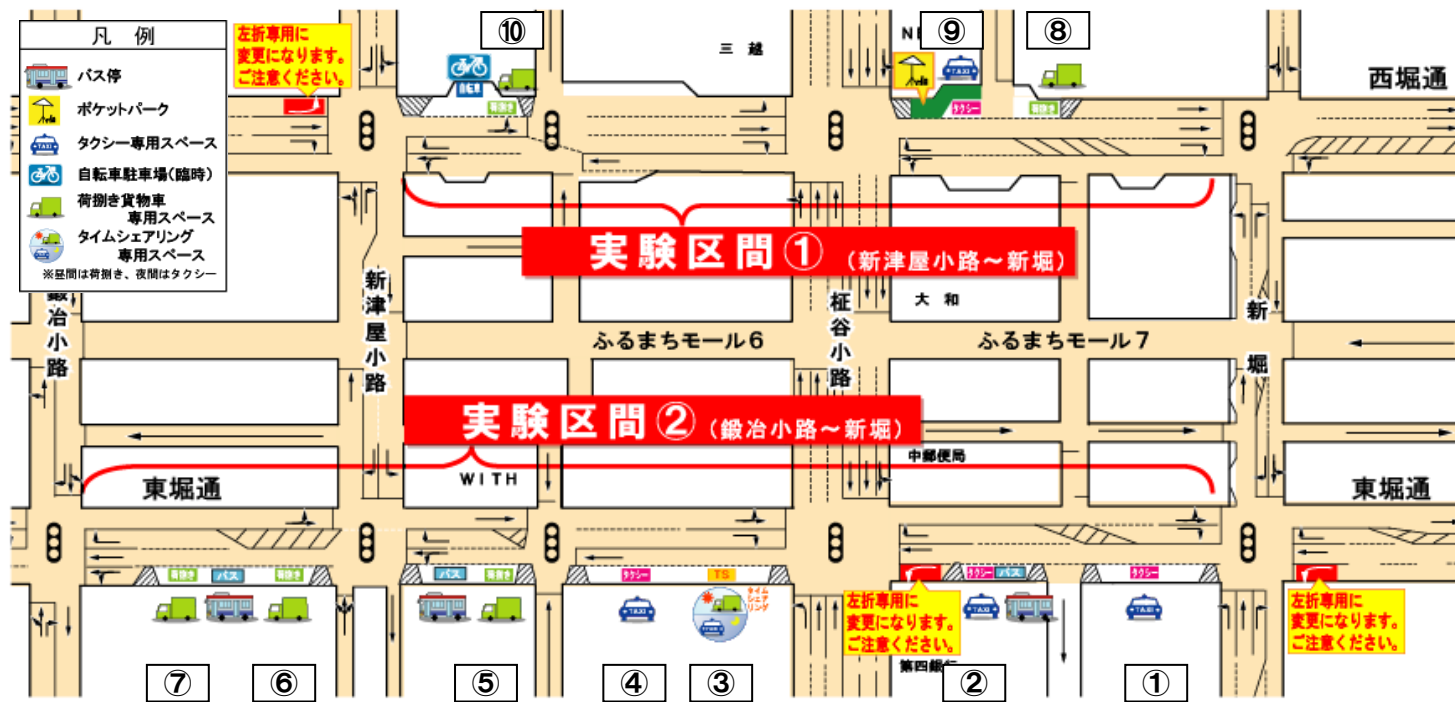
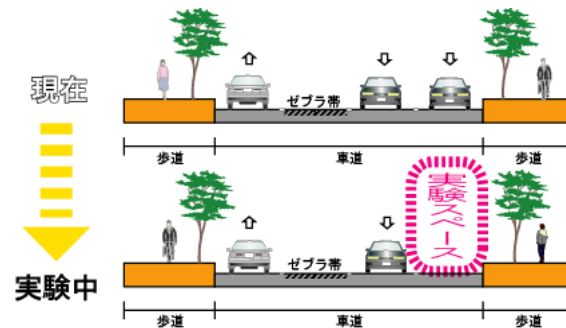
# 古町地区 道路空間 再考 社会実験

再考しよう
今ある道路空間の
効率的な使い方
生まれ変わる古町

今回の社会実験では、東堀通と西堀通の一部区間で通行車線を1車線減少させることによる空間の創出と、将来の車線運用を見据えながら、新たな車線運用による交通への影響を調べるとともに、道路空間の新たな使い方について効果の検証や改善点・課題の把握を行った。

**■実験実施日：平成22年3月8日（月）から**  
 平成22年3月24日（水）まで

実験の実施イメージ



- ①リパーク新潟東堀前(タクシー乗り場)
- ②第四銀行前(タクシー乗り場)
- ③信友社ビル前(タイムシェアリング)
- ④APAホテル前(タクシー乗り場)
- ⑤セブンイレブン前(貨物車専用)
- ⑥トーカンマンション前(貨物車専用)
- ⑦アポロン前(貨物車専用)
- ⑧みずほ銀行前(貨物車専用)
- ⑨NEXT21前(タクシー乗り場)
- ⑩ロイヤルホスト前(荷捌き)

荷捌き貨物車専用スペース

タクシー専用スペース

ポケットパーク



■スペース運用時間  
 7:00～19:00  
 ■1回の利用時間  
 約10分



■スペース運用時間  
 終日  
 ※タイムシェアリング専用スペース  
 では19時から翌朝7時まで利用  
 可能です。



実験概要

①交通誘導員の配置 (交通整理、事故の未然防止など) 【3/8～3/14 (7時～20時)】

※ 榎谷小路交差点は3/22まで

・実験実施に当たり、規制による交通の混乱や、実験区間への車両の進入を防ぐため、主要交差点部において交通誘導員を配置した。

配置箇所	誘導内容
①③⑨⑩	左折車に対し、円滑な車線流入が可能となるよう誘導を行う。

②監視員の配置 (スペースの利用ルールの徹底など) 【3/8～3/14 (7時～20時)】

・各スペースに設けているルールを正しく認知してもらうために、適切な利用を案内した。また、各スペースを利用していない対象車種に対しての実験スペースのPRを併せて行った。

配置箇所	誘導内容
①②	・タクシーの適切なスペース利用案内
③④⑤	・タクシーの適切なスペース利用案内 ・荷捌き貨物車の利用ルールの案内
⑥⑦	・荷捌き貨物車の利用ルールの案内
⑧⑨	・タクシーの適切なスペース利用案内 ・荷捌き貨物車の利用ルールの案内 ・ポケットパークの監視 (備品の盗難、想定外の利用の防止)
⑩	・荷捌き貨物車の利用ルールの案内

③実態・意向調査の実施

【実態調査】

・スペースの利用状況やスペース周辺の路上駐停車の状況、1車線削減することによる走行への影響を把握した。

	把握内容
駐車実態調査 【3/11, 3/23】	・スペースを利用した車両の車種、駐停車時間、台数 ・スペース周辺の駐停車台数 (10分ピッチ)、車種
走行実態調査 【2/23, 3/23】	・主要交差点方向別渋滞長 ・平均自動車走行速度 ・バス走行位置、他の車両との交錯状況

【意向調査】

・スペースの利用者や実験に関わる関係者、調査区間の来街者に対して、利用の状況や評価・課題などの意向を調査した。

	調査対象
利用者意識調査	荷捌き貨物車専用スペース利用者 タクシー専用スペース利用者
来街者意識調査	ポケットパーク利用者、NEXT21前歩行者
関係者意識調査	古町地区商店主、バス事業者

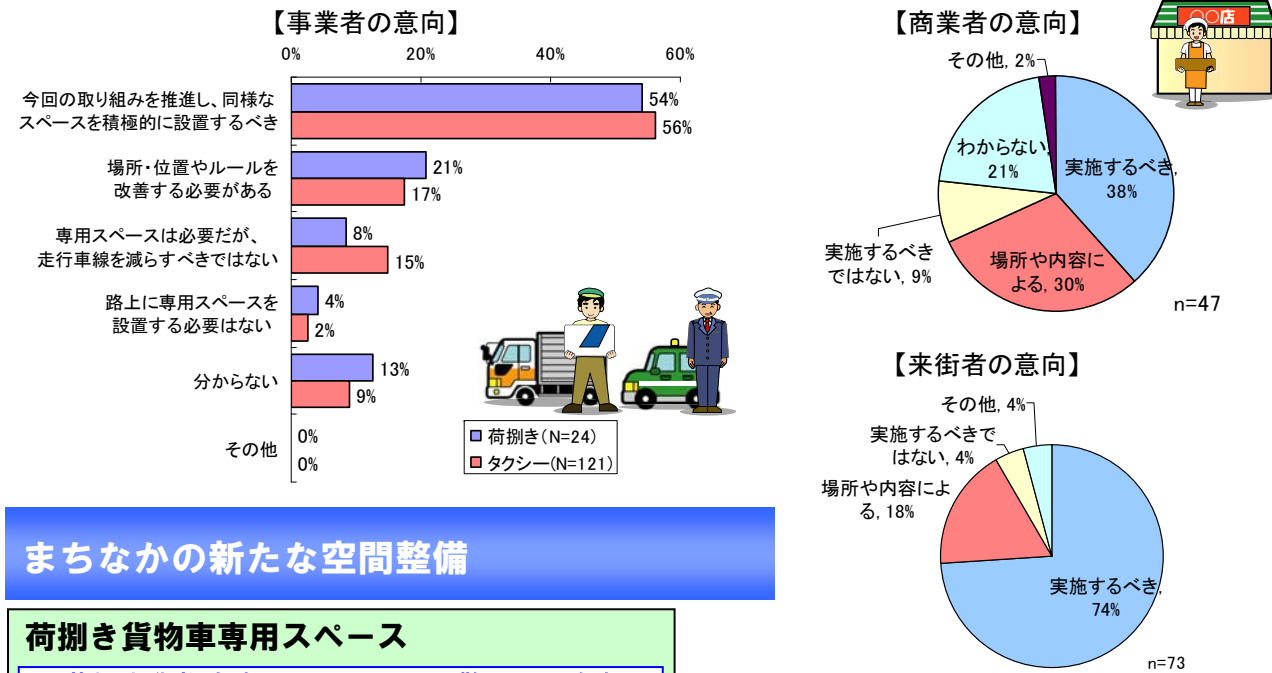


結果概要

通行車線を1車線減少

- 1車線削減したことによる交通への影響は殆どない
- 普段、道路を利用するまちの方々の意向では、1車線削減による業務等の影響は殆ど問題ない
- 車道の活用に対しては肯定的な意見が多数

車道を活用した新たな空間づくりについて、事業者、沿道・古町通商業者、来街者の意向調査では、取組みについて肯定的な意見が多数寄せられた。



まちなかの新たな空間整備

荷捌き貨物車専用スペース

- 荷捌き貨物車専用スペースの分散配置は有効
- ルールの浸透と、長時間利用が課題

評価：荷捌き貨物車専用スペースの設置は好評  
課題：スペースの駐停車利用可能車種のルール浸透や、利用が集中する場所の分散  
10分を超える駐停車への対応

タクシー専用スペース

- 東堀通6でのタクシー乗り場設置は有効
- 止められる場所以外は止めさせない、ルールの徹底が課題

評価：タクシー専用スペースの設置はニーズの有る場所では好評。ニーズのない場所では利用が殆どない。  
課題：タクシーの駐停車ルールの徹底（違法・危険なところには止めさせない、長時間の駐停車は排除）  
市民へのタクシー乗り場位置のPR

タイムシェアリング【貨物車/タクシー】

- タイムシェアリングによるスペースの有効活用は高評価

評価：取組みに対する評価が高い。利用時間帯の設定も良い。  
課題：スペース利用車の認知度の向上  
市民へのタクシー乗り場設置のPR

ポケットパーク

- 安心できる憩い・安らぎの空間確保が課題。

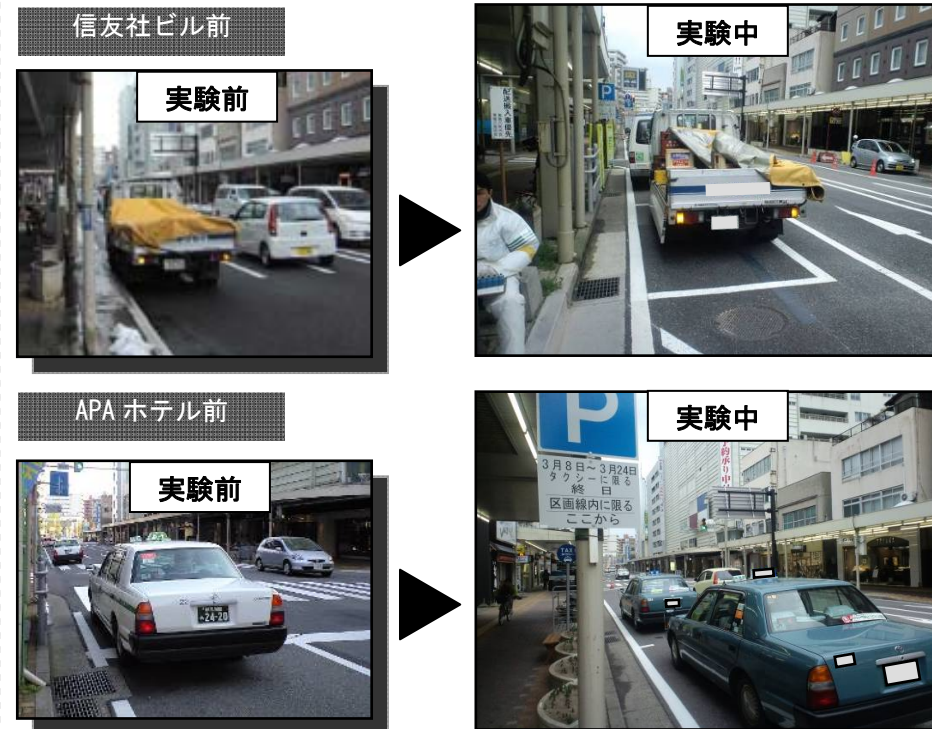
評価：安らぎの空間づくりに肯定的  
課題：設置場所について、安心して寛げる環境の確保が課題

- 1車線減少による新たな空間の整備は、交通処理上の問題もなく、また、車道の活用についても肯定的な意見が多いことから有効である。
- 貨物車専用スペースの分散配置は有効である。
- 東堀通（信友社ビル前、APAホテル前）でのタクシー乗り場の設置は利用客も多く有効である。さらに、荷捌きの需要も併せて多いため、荷捌き・タクシー双方のタイムシェアリングは有効である。
- ポケットスペースの設置はその必要性については評価されているが、より安心して寛げる環境を確保する必要がある。

実験実施による効果

● 秩序ある道路空間の利用

- ・ バス・タクシーの乗降や、荷捌き作業の安全性が確保された。
- ・ また、白線および看板・標識により、車種毎の停車位置が明示されたため、スペース利用の整除化が図られた。



● ポケットパークの設置 地域の方々や来街者の関心の向上

- ・ 古町の商店街、自治会の方々と共にスペースの植栽作業を実施。
- ・ 休日にはイベントを開催し、来街者からは好評であった。





# ①車線削減による効果・影響

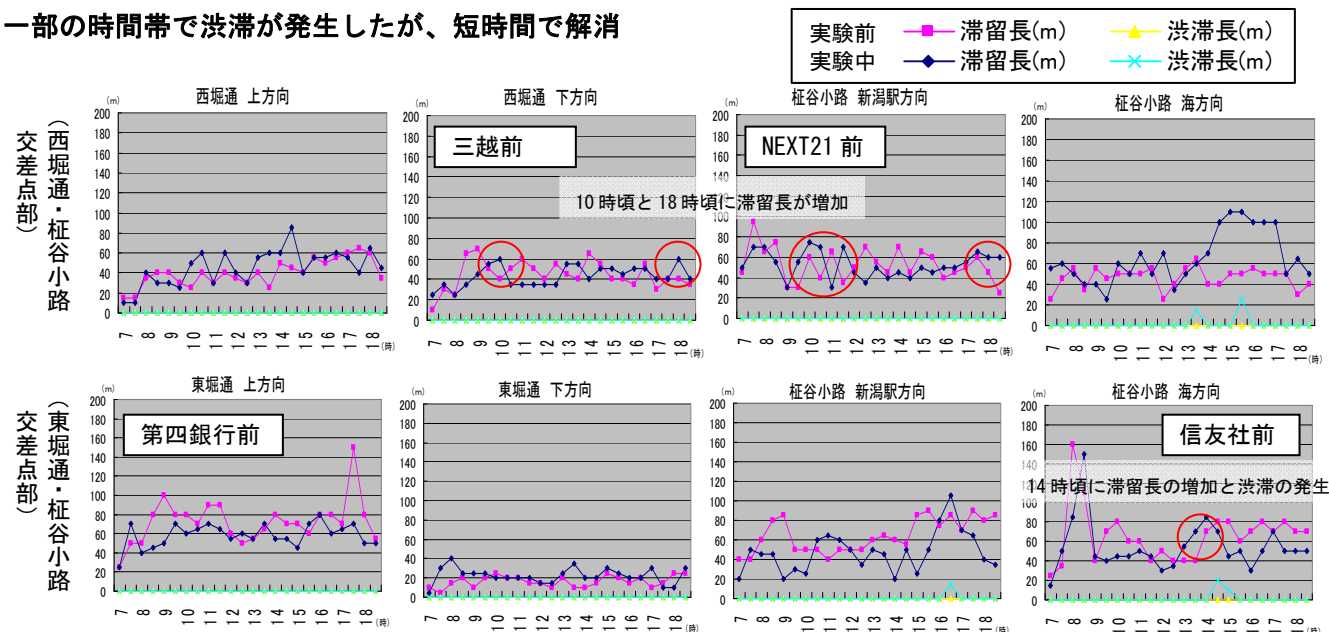
- 1車線削減したことによる交通への影響は殆どない
  - ・実験前と比べて、実験中の古町地区への交通量が全体的に増加しており、滞留長の増加も多々見受けられるが、実験の影響による渋滞の発生は確認されなかった。
- 荷捌き・タクシー事業者、東西堀沿道商業者、古町通商業者の意向では、1車線削減による普段の業務への影響や、不自由な面や危険の有無について問題はないという回答を多く得た。

# 4. 交通量

- 実験中の古町地区全体の交通量は、実験による車線制限中にも関わらず、実験前と比べて全体的に増加
- ・東堀通、西堀通の実験区間においても、実験開始前と比べて実験当日の交通量は増加している。西堀通では、榎谷小路から新堀通の間の区間で下方向に向かう車線で286台、東堀通では、新津屋小路から榎谷小路の間の区間で上方向に向かう車線で472台増加している。
- ・要因としては、年度末という时期的な理由や、天候・気候的な理由が考えられる。

## 1. 渋滞長・滞留長

■一部の時間帯で渋滞が発生したが、短時間で解消



## 2. 走行速度

■平均旅行速度への影響は軽微

区間距離：890m		実験前		実験中		実験前後比較	
区間	時間帯	平均旅行時間	平均旅行速度 (km/h)	平均旅行時間	平均旅行速度 (km/h)	平均旅行時間	平均旅行速度
広小路 ↓ 鍛冶小路	13時台	3分13秒	18.3	3分28秒	15.5	約25秒	約3 km/h
	14時台	3分22秒	17.9	3分33秒	15.9	約10秒	約2 km/h
	15時台	3分11秒	18.3	3分15秒	16.5	約5秒	約2 km/h



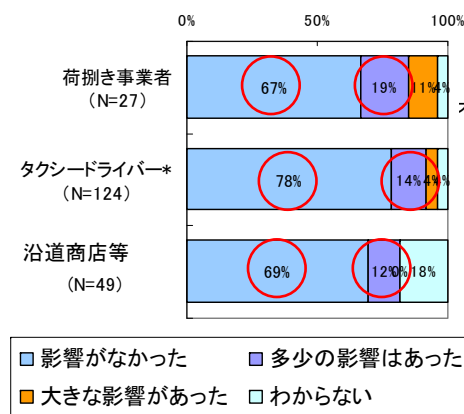
## 3. まちの意見

■業務への影響は特になく、不自由・危険の有無も大半が問題ないという意向

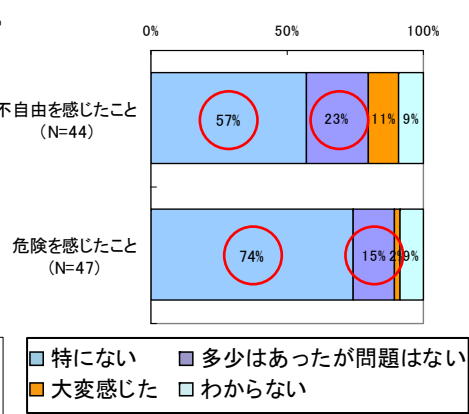
【影響や危険の主な内容】

- ・荷捌き、タクシー事業者  
削減区間から、本線へ合流する際に後続車や走行車両に注意する必要性が高まった。
- ・商業者  
店舗前に専用スペースが出来て戸惑った。(商業者)

【事業者・商業者の意向】  
業務への影響について

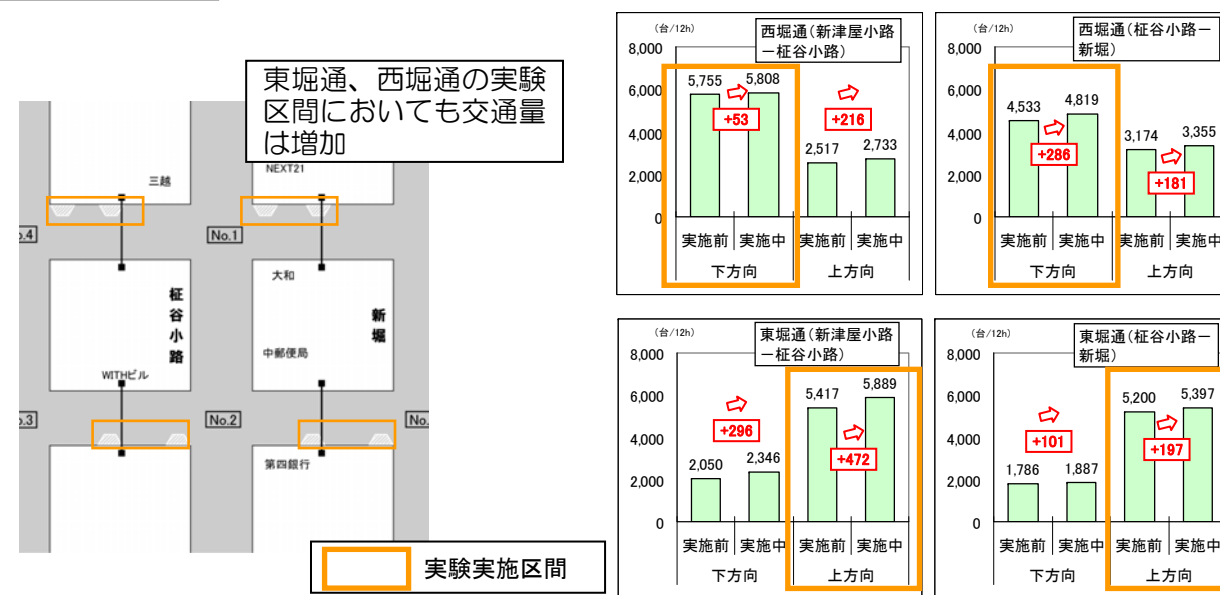
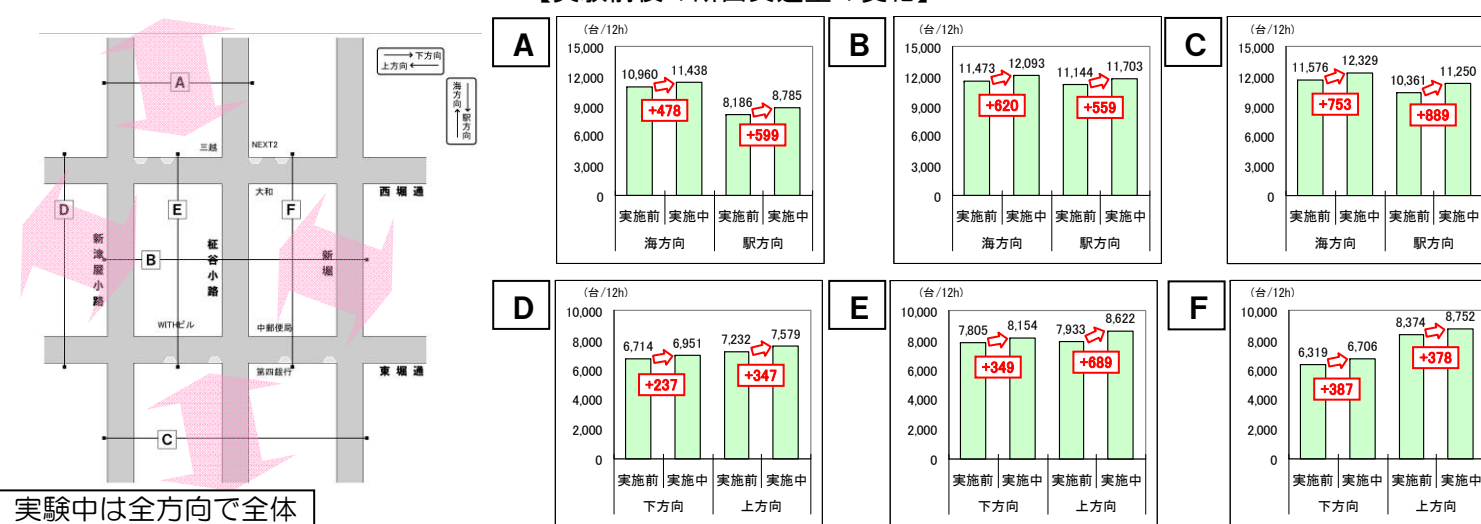


【商業者の意向】  
不自由・危険の有無について

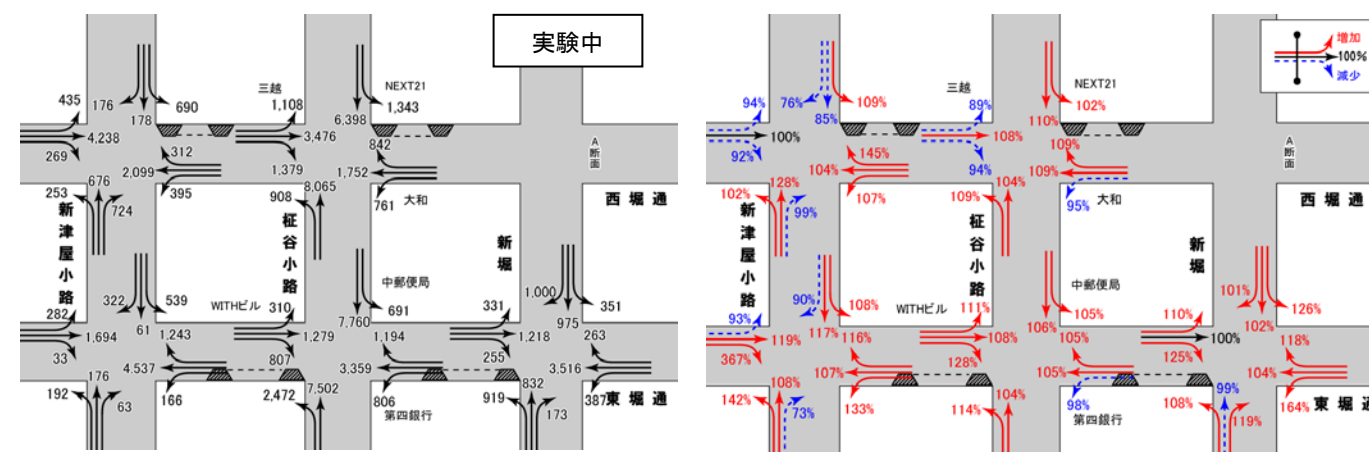


※タクシー走行時の影響について

【実験前後の断面交通量の変化】



【方向別交通量増減】



② 荷捌き貨物車専用スペース、タクシー専用スペースの設置、ルール化の可能性

- **荷捌き貨物車専用スペース**について、分散配置することが荷捌き事業者から好評であったが、スペースの駐停車利用可能車種のルールの浸透や、停車車両の多い箇所での対応、10分を超える長時間作業への対応など課題がある。
- **タクシースペース**について、利用客の多い（ニーズの高い）場所では利用されていた。一方では、タクシーの駐停車が全くされなかった専用スペースもあった。（東堀通のAPAホテル前では利用台数が多く、実験前半では、**利用台数 42台/13h、停車平均時間 約15分と最大であった。**）
- **タイムシェアリング**（時間帯によってスペースの利用可能車種を分ける取り組み）については、**事業者や商業者から、「今後も取り組むべき」という肯定的な意見が多く**。しかし、日中の貨物車専用の時間帯にタクシーが利用する場合があるなど、ルールが浸透していない場面もみられた。
- 東堀通6（榎谷小路～新津屋小路）における専用スペース外でのタクシーや大型貨物車の駐停車が減少するとともに、駐停車の総台数も減少し、専用スペース外での駐停車が抑制された。

5. 駐停車の状況

貨物車...

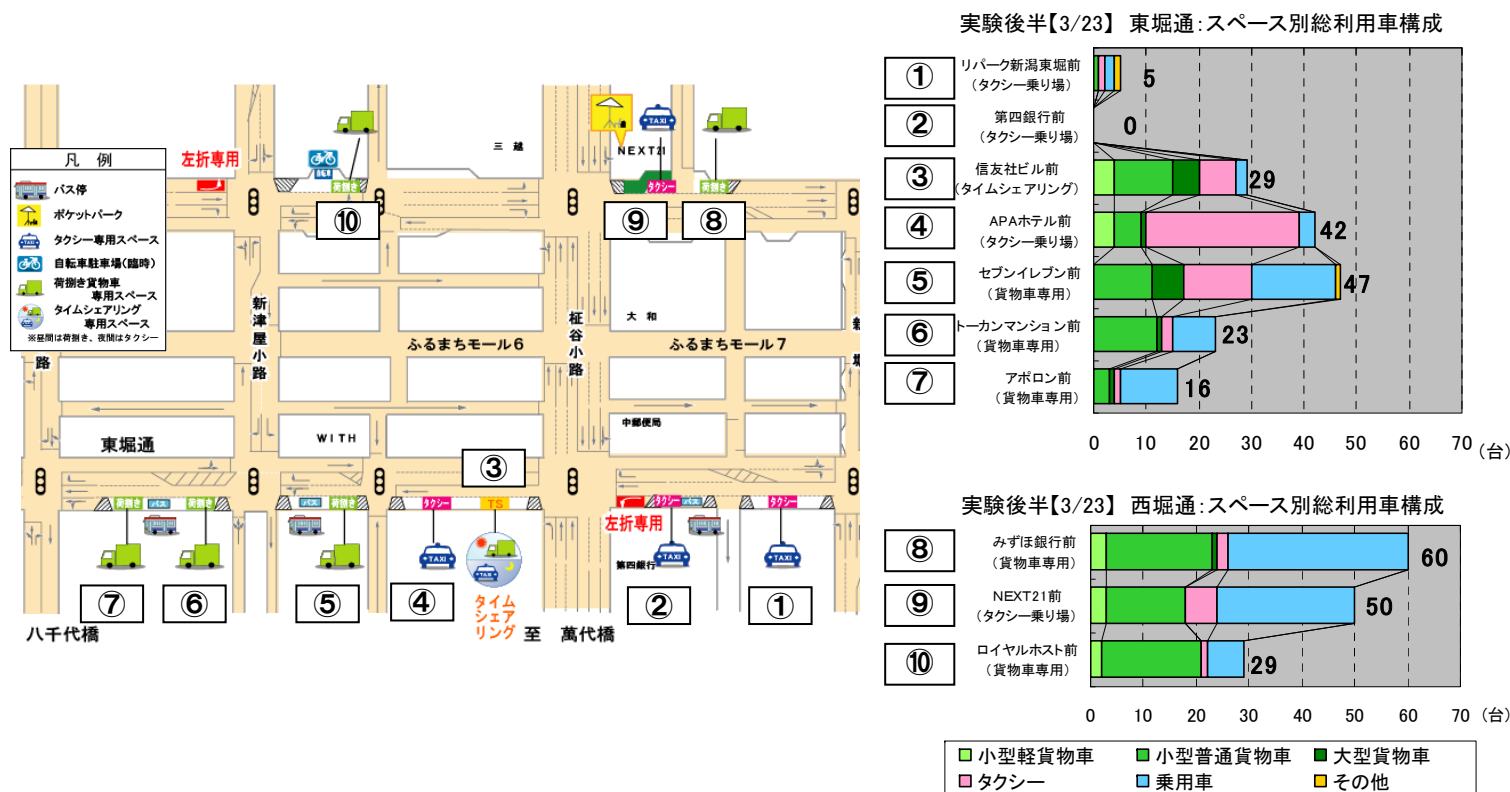
- ・専用スペース：特に⑤、⑥、⑧、⑩のスペースで利用が多い。平均利用時間について、実験前半では10分以内で荷捌き活動が行われているが、実験後半では10分を超える場合が多い。
- ・専用スペース外：④、⑨（タクシー専用スペース）での利用が多い。

タクシー...

- ・専用スペース：利用の有無が顕著であり、特に人通りの多い東堀通前の④の利用が多い。
- ・専用スペース外：⑤（セブンイレブン前）の貨物車専用スペースで利用が多くあった。

乗用車...

- ・専用スペースに駐車する乗用車は多く、特に⑤、⑧、⑨で多い。平均利用時間も5分以上と長く、本来スペースを利用できる事業者のスムーズな作業の妨げとなるケースもあった。

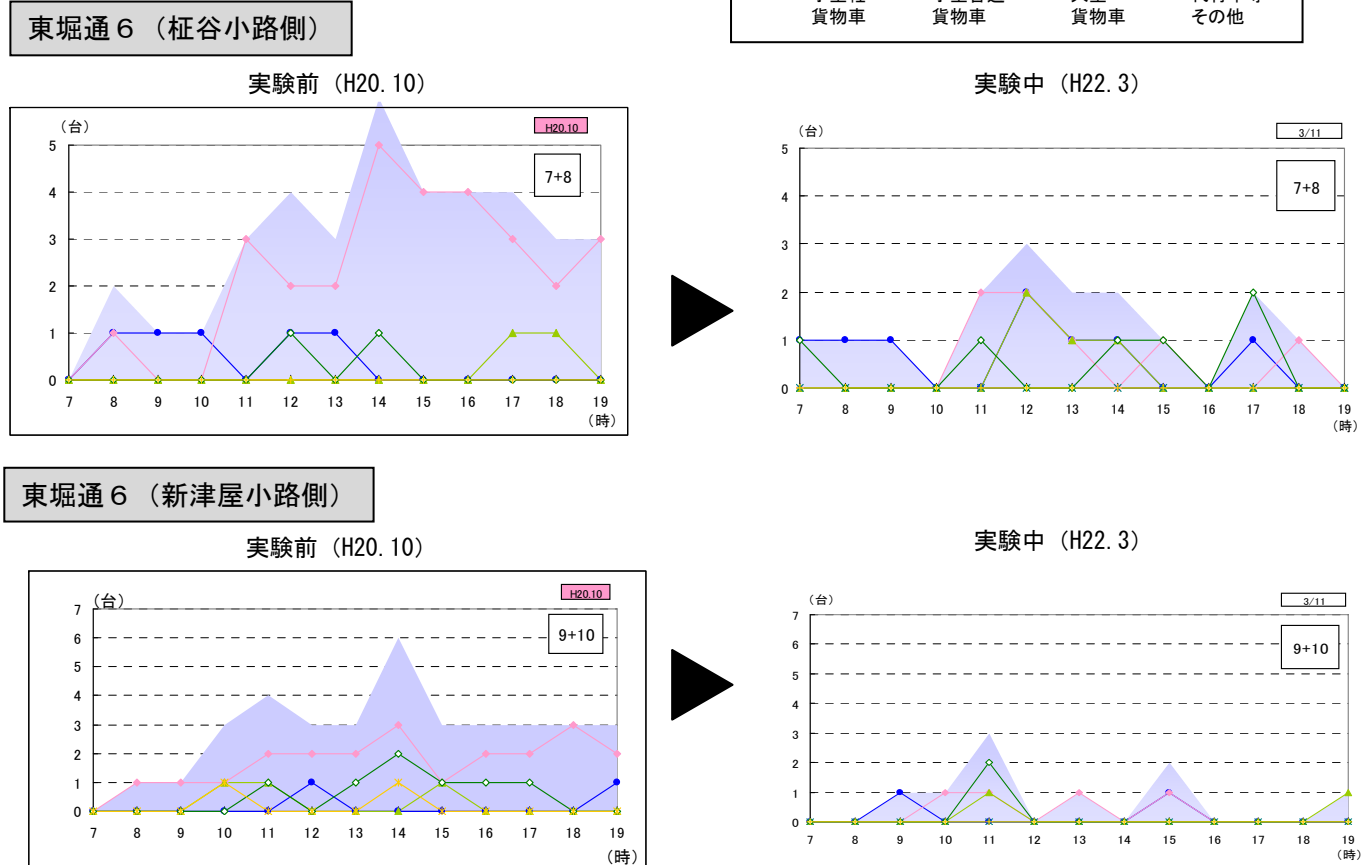


【駐停車の状況】

東堀通	①	リパーク新潟東堀前 タクシー乗り場	貨物車			タクシー			乗用車等		
			前半	後半	増減	前半	後半	増減	前半	後半	増減
東堀通	①	利用台数	8	1	-7台	3	1	-2台	3	3	0台
	①	平均利用時間	約4分	約2分	約2分	約3分	約4分	約1分	約2分	約5分	約3分
	②	利用台数	0	0	0台	3	0	-3台	1	0	-1台
	②	平均利用時間	-	-	-	約6分	-	-	1分未満	-	-
	③	利用台数	42	20	-22台	17	7	-10台	12	2	-10台
	③	平均利用時間	約7分	約12分	約5分	約10分	約22分	約12分	約5分	約7分	約2分
	④	利用台数	8	10	2台	42	29	-13台	7	3	-4台
④	平均利用時間	約9分	約18分	約9分	約15分	約17分	約2分	約8分	約14分	約6分	
西堀通	⑤	利用台数	38	17	-21台	10	13	3台	18	17	-1台
	⑤	平均利用時間	約8分	約10分	約2分	約3分	約12分	約9分	約5分	約10分	約5分
	⑥	利用台数	21	13	-8台	0	2	2台	14	8	-6台
	⑥	平均利用時間	約5分	約8分	約3分	-	約22分	-	約7分	約6分	約1分
	⑦	利用台数	13	4	-9台	0	1	1台	10	11	1台
	⑦	平均利用時間	約6分	約6分	-	-	約3分	-	約6分	約10分	約4分
	⑧	利用台数	25	24	-1台	2	2	0台	44	34	-10台
⑧	平均利用時間	約9分	約10分	約1分	約2分	約14分	約12分	約5分	約8分	約3分	
西堀通	⑨	利用台数	8	18	10台	9	6	-3台	24	26	2台
	⑨	平均利用時間	約4分	約9分	約5分	約7分	約9分	約2分	約8分	約7分	約1分
西堀通	⑩	利用台数	15	21	6台	5	1	-4台	8	7	-1台
	⑩	平均利用時間	約8分	約12分	約4分	約10分	約8分	約2分	約9分	約7分	約2分

□：指定車両以外の利用が特に多いスペース      ○：貨物車の平均利用時間が10分（制限時間）を超えたスペース

■ 路上駐停車台数（実験前後の比較）





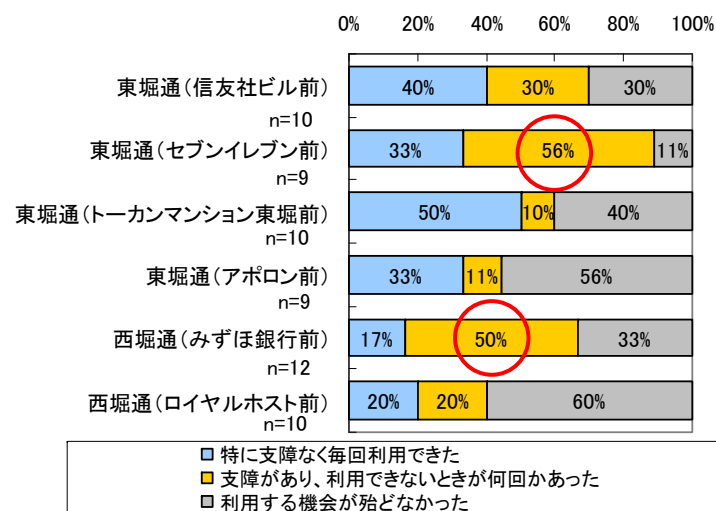
②荷捌き貨物車専用スペース、タクシー専用スペースの設置、ルール化の可能性

6. 荷捌き貨物車専用スペースの評価

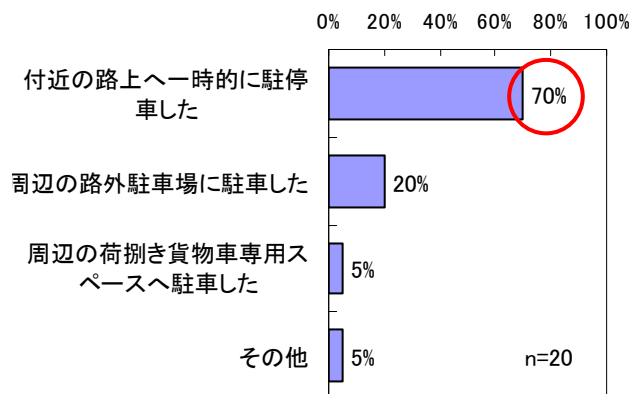
■ 荷捌きスペースの利用状況

- セブンイレブン前では、貨物車以外の駐停車が多く、平均停車時間も長い。同様に、みずほ銀行前も乗用車の利用が多いため、貨物車が専用スペースに駐停車できないケースが多い。
- 専用スペースに停められない場合、付近の路上に一時的に停車して作業を行う場合が7割と最も多い。

荷捌き貨物車専用スペースを利用できなかった頻度



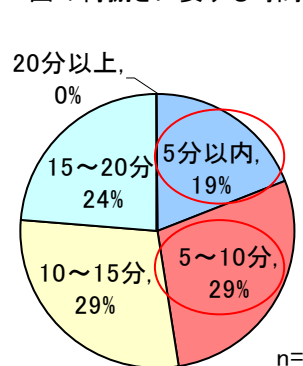
専用スペースに停めることができなかった場合の行動



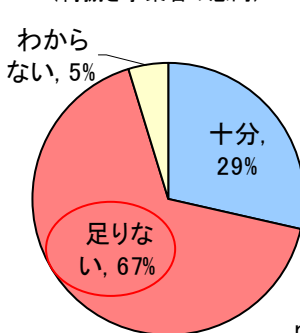
■ 利用ルールについて

- 1回の荷捌きに要する時間は、10分以内という回答が約48%で約半数
- 1.0分という作業時間は不十分との回答が約67%で最も多い。  
(スペース別の利用実態にみると、信友社ビル前と、APAホテル前(タクシー乗り場)で貨物車の平均停車時間が10分以上と長い。)
- スペースを設置したことで、以前より効率的に、安心・安全に作業できたという評価が約半数の回答者から得られた。視認性や、利用のしやすさについても評価が高い。

1回の荷捌きに要する時間



1回の荷捌き時間について(荷捌き事業者の意向)

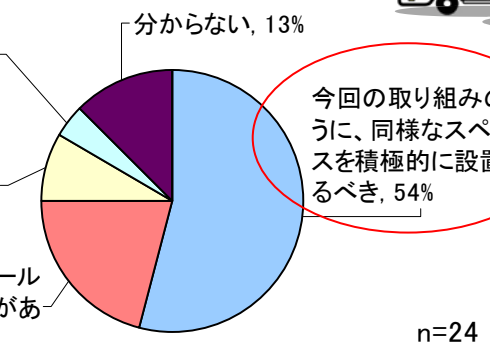


【荷捌き事業者の意向】

路上に荷捌き貨物車専用スペースを設置する必要はない、4%

荷捌き貨物車専用スペースは必要だが、走行車線を減らすべきではない、8%

場所・位置やルールを改善する必要がある、21%



■ 荷捌き事業者の評価

- 「今回の取り組みのように、同様なスペースを積極的に設置すべき」(約54%)「場所・位置やルールを改善する必要がある」(約21%)で7割以上が路上における専用スペースの設置について肯定的である。

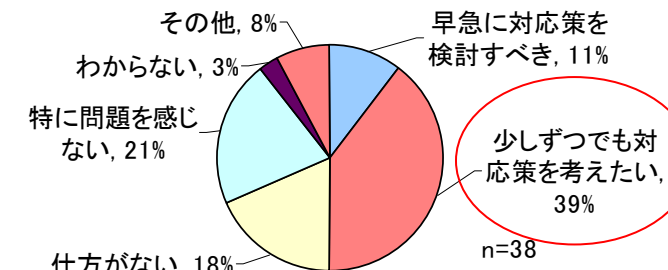


■ 沿道商業者等の評価

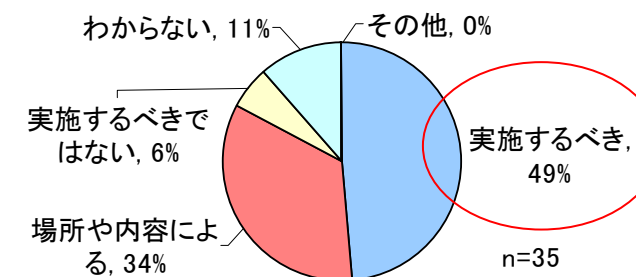
- 沿道商業者等の意向では、荷捌き作業を路上で行うことについて、「早急に対応策を検討すべき」(約11%)、「少しずつでも対応策を考えたい」(約39%)と5割が対応策の検討に向けて前向きにがんばっている。
- 荷捌き貨物車専用スペースの設置については「実施すべき」(約49%)「場所や内容による」(約34%)と8割以上がスペースの設置について肯定的である。
- 「場所や内容による」との回答では、店舗の出入口は開放すること、毎日積み下ろししている業者を優先するなどの意見が寄せられた。

【沿道商業者の意向】

荷捌き作業を路上で行うことへの考え



荷捌き貨物車専用スペースの設置



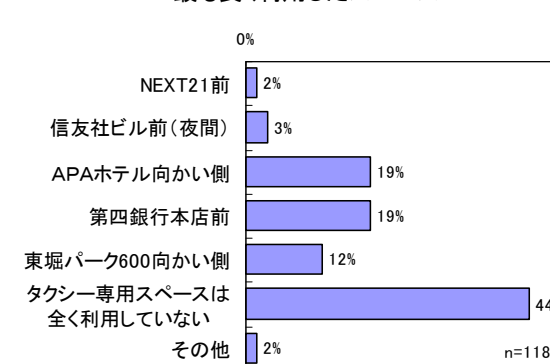
7. タクシー専用スペースの評価

■ タクシー専用スペースの利用状況

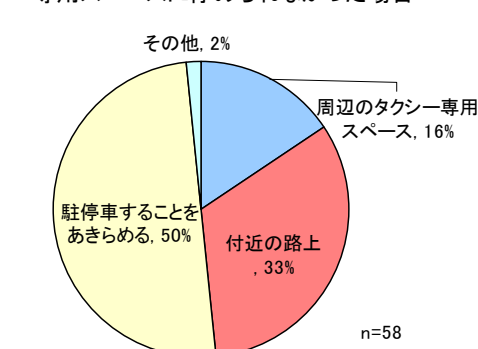
- 約6割近くの回答者がスペースを利用
- 特に、APAホテル前のスペースの利用台数が多い。平均駐停車時間も約15分以上と長い
- スペースを利用する乗客の主な行き先については、新潟駅方面、駅南方面、西区方面が多い
- 専用スペースに停められなかった場合、約3割の回答者が付近の路上を利用

【タクシードライバーの意向】

最も良く利用したスペース



専用スペースに停められなかった場合



タクシー専用スペースでの乗車の有無と行き先

	ある	(行き先)					ない
		新潟駅方面	駅南・女池方面	下町方面	西区方面	その他	
NEXT21前	1			1			1
信友社ビル前(夜間)	4	1	1				2
APAホテル向かい側	22	6	6		6		2
第四銀行本店前	13	11					1
東堀パーク600向かい側	9	6	2				1
	49	24	9	1	6		6

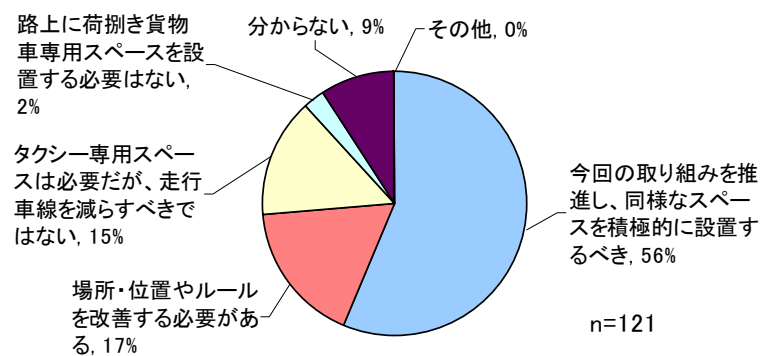
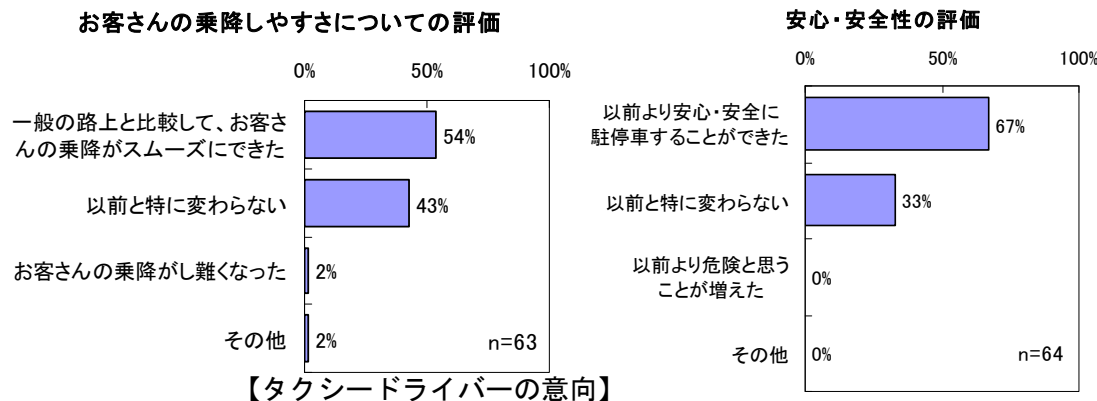
※ “第四銀行本店前”については、回答者が当該位置を証谷小路側と勘違いしたことによるものと考えられる。



## ②荷捌き貨物車専用スペース、タクシー専用スペースの設置、ルール化の可能性

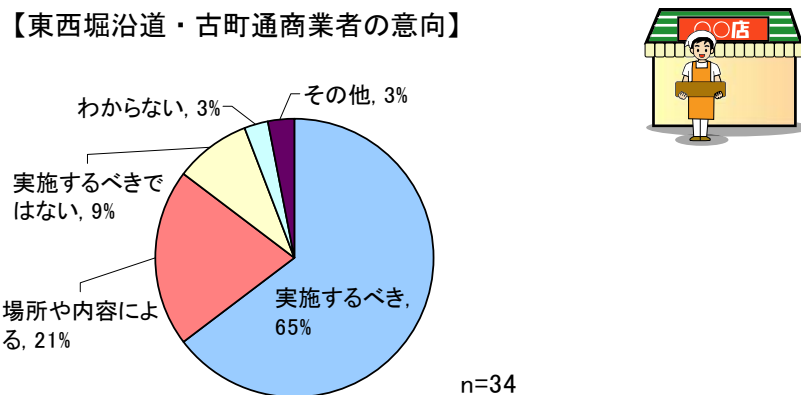
### ■ タクシー専用スペースの利用状況

- ・スペース設置により、乗降のし易さ（約54%）、安心・安全性の向上（約67%）について効果があったと評価している。
- ・今後については、「今回の取り組みのように、同様なスペースを積極的に設置すべき」（約56%）「場所・位置やルールを改善する必要がある」（約17%）と7割以上が専用スペースについて肯定的である。



### ■ 商業者の評価

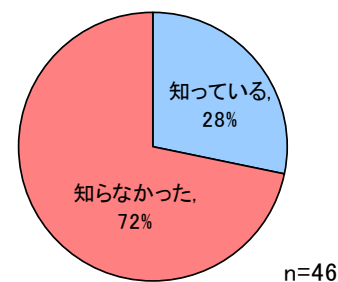
- ・商業者アンケート回答者のうち、約65%の方が、タクシー専用スペースの設置について、「実施すべき」と回答している。



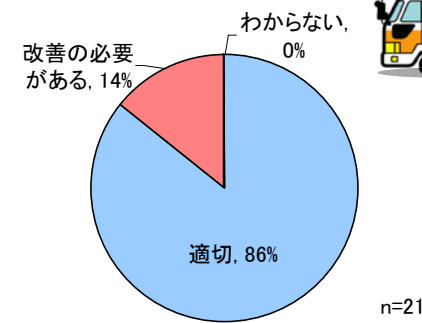
### ■ 実験内容についての評価

- ・沿道商業者は、実験の内容・趣旨・場所について約8割に認知されていたが、タイムシェアリングなど詳細のルールに対する認知度について、約72%の回答者が「知らなかった」と低い。
- ・スペースの運用時間帯について、荷捌き事業者の意向では、約86%の回答者が「適切」と回答している。
- ・今後について、「今後も同様の取り組みを継続するべき」という意見を荷捌き事業者から約44%、タクシー事業者からは約61%と、取り組みの継続について高い評価を得ている。

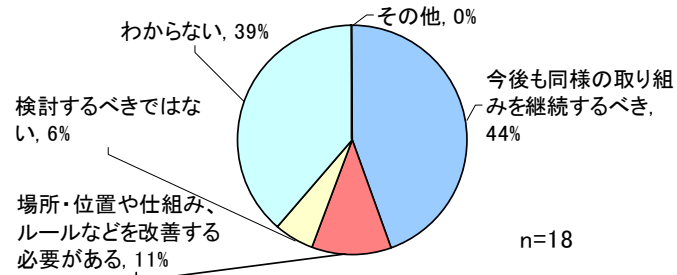
【タイムシェアリングなどのルールの認知度】  
(沿道商業者等の意向)



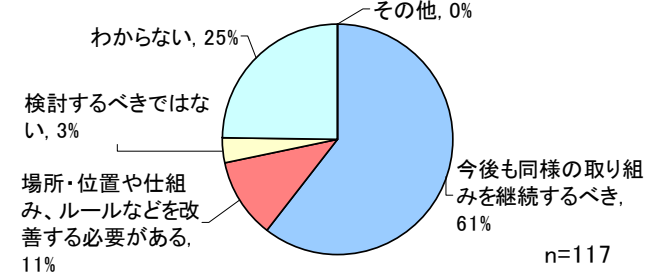
【運用時間帯（7時～19時）について】  
(荷捌き事業者の意向)



【タイムシェアリングについて】  
(荷捌き事業者)



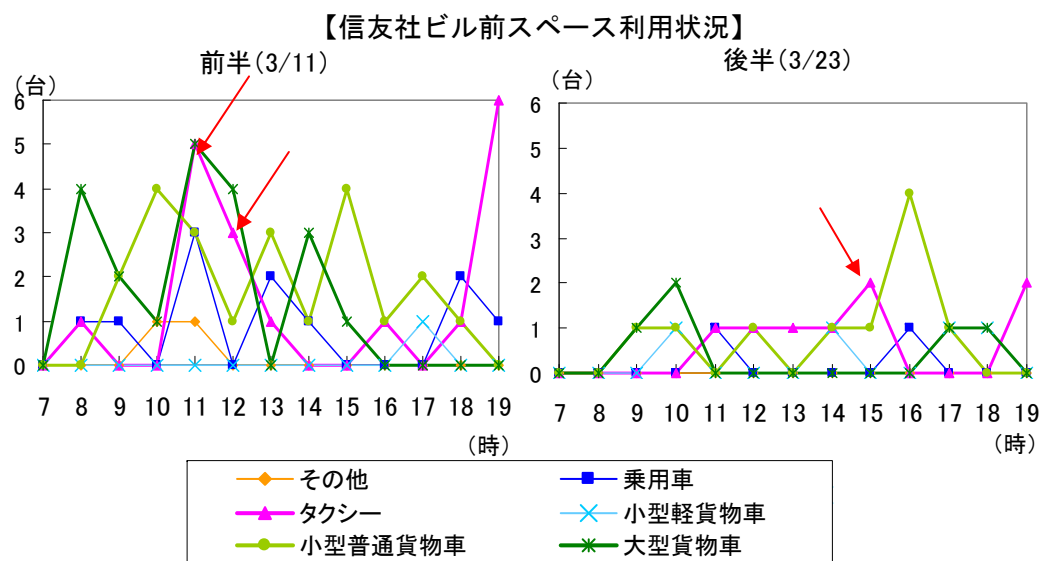
【タイムシェアリングについて】  
(タクシー事業者)



## 8. タイムシェアリングの評価

### ■ スペースの利用状況

- ・7時～19時までは貨物車専用スペースとして運用したが、貨物車の利用時間帯でタクシーのスペース利用が散見された。特に、前半（3/11）では、貨物車の利用も多い時間帯で、タクシーが最大5台/時と多くの利用があった。



7時～19時は荷捌き貨物車専用スペース  
【タイムシェアリング実施箇所】



タイムシェアリングスペースで、  
客待ちを行うタクシー車両



### ③新たなまちの賑わい空間創出の検証

- ポケットパークの設置は、地域の商業者に肯定的に受け止められている。
- 来街者の描く将来の古町のまちのイメージは、「憩い・安らぎ」「賑わい」の空間
- 道路空間再構築により生じるスペースの活用方法のひとつとして検討することが望まれる

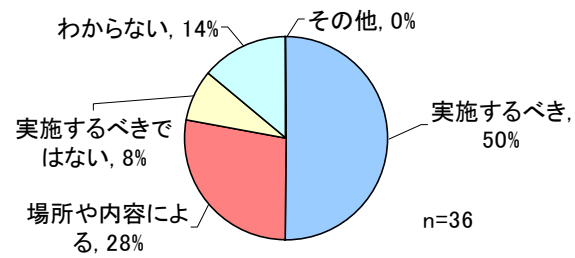
### 実験の中のまちの様子

#### 9. まちなかポケットパーク

##### ■ポケットパークの評価

- ・ポケットパークの設置について、今後も「実施すべき」という回答が約 50%、「場所や内容による」という回答が約 28%であった。
- ・場所や内容によるという意見は、ベンチ(休憩スペース)の点在化、喫煙場所の併設などが寄せられた。
- ・否定的な方からは、交通量のある場所、排気ガスの有る場所での設置は寛くできないので改善すべきという意見が寄せられた。

【沿道・古町通商業者の意向】  
ポケットパークの設置



##### ■将来のみちづくりのイメージ

- ・「憩い、やすらぎの空間づくり」、「賑わいの空間づくり」についての意見が多い。

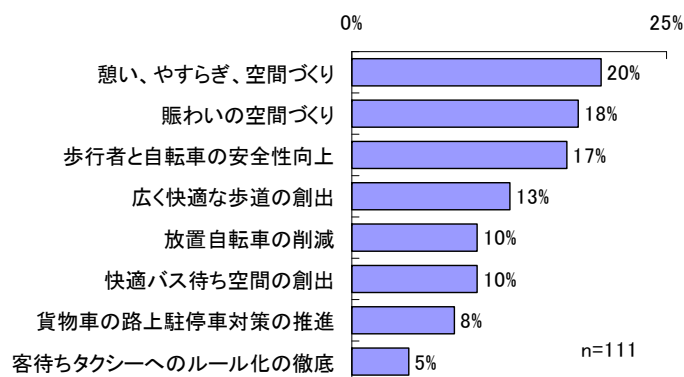


緑の植栽や、ベンチ等を積極的に配置し、憩いややすらぎの空間を創出する。



オープンカフェやミニコンサートなどのイベントが開催できる賑わいの空間を創出する。

【来街者の意向】  
古町地区の将来のみちづくりについて



##### ■イベント空間としての活用

- ・本実験に際して、NEXT21 前のポケットパークでは、地域の商店会や自治会と協力して花壇への植え込みの植栽を実施した。(準備及び撤去)

- ・また、休日にはベロタクシーによるまち巡りやパネル展を実施し、市民をはじめ、県外からの観光客の方からも好評であった。





## 主な自由意見

### 道路空間の活用方法等について



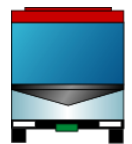
- ・ 仕事柄、毎日回送に廻っておりますが、納品するのに苦労しています。特に取り締まり重点区域となっておりますので、今回の実験はいいと思いますが、全体を含めても何台も利用できないので、榎谷小路も含めて検討して欲しい。貨物基地としてトラック貨物の駐車場を1回30分を100円位で料金を支払うような形で出来たらいいかと思えます。路上駐車がダメなら中心部にそのような場所が必要になる。
- ・ 区画線で表示してもらほうが都合良い。これからもよろしくお願ひします。
- ・ 大和の前も駐車スペースを作って欲しい。時間により大変混み合う。
- ・ 今回の取組みは大変ありがたい。酒類の配達と営業の仕事をしているが、車を止める場所が大変苦労している。限られた駐車スペースを探し、停められない場合はスペースが空くまで何回も周回する時もある。それでも停められない場合は、通行の邪魔にならないように駐車スペースでないところに車を止め作業をしている。たとえ、駐車スペースに車を停められても、駐車違反を気にしながら急いで仕事をしなければならぬ。配達も大事であるが、お客様とのコミュニケーションは大事。少しでも多く、安心して車を止めて仕事出来る場所が出来るとありがたい。
- ・ 時間貸し駐車場に荷捌き可能スペースを設定するのはどうか(10分以上荷捌きに時間がかかる場合もあるため。)



- ・ 厳しく取り締まりを行わなければ、何も変わらない。
- ・ バス停の位置に、タクシーの違法停車が多いので客待ちの実態と対策をお願いしたい。
- ・ 古町7のモール内も車を通行させるべき。
- ・ バス、タクシー、駐車禁止等、道路のペイント(色分け)で明確に仕分ける。
- ・ 道路上の斜線(ゼブラ)をなくし、狭い道路を広くつかわせてもらいたい。
- ・ ルールを定着させるまでは人が出て指導する必要がある。



- ・ 格安あるいは無料の一般車両の駐車スペースを設置してはどうか。コインパーキングでは高すぎて、買い物がゆっくりできない。
- ・ 道路に色わけして走行を促す。
- ・ 自転車専用レーン、高齢者・子供連れが休憩しやすい点在させたベンチ、喫煙場所の確保(旅行者の方からも望む声が多い)。
- ・ 自転車走行のルールを明確にすべきである。
- ・ 気軽に訪れるために駐車場環境の整備が必要。駐車料金が商品単価を上げているような状態でお客様を呼びづらい。
- ・ 路上駐停車許可書の発布やタクシーの乗降を実験区域に統一するべき。
- ・ フラワースポットやベンチの設置により、古町地区の活性化が図れるとは思えない。通行車線を1車線減少し、有効に活用することは賛成。
- ・ 昔から駐車している車で1車線使えなかったもので、今回の対応はよいと思う。そのかわり、榎谷小路の違法駐車を徹底的に取り締まってほしい。
- ・ 緑が少ない。花とかベンチを置いて、楽しく歩けるスペースを増やして欲しい。自転車置き場などは中心部(西堀通り沿い)に置かず、裏の路地の方にしたらよいと思う。



- ・ バス停スペースが明確化されたことにより、以前より分かりやすくなり、停車しやすくなったが、スペース直近に車両の停車があることで枠内に安全に停車することが出来ないことがあった。
- ・ 1車線減少することによって通行量が多い時間帯で混雑する場合があった。

## 今後の課題

### ◇通行車線の削減について

#### ●1車線削減の影響は軽微。再構築に向けた市民や関係者の合意形成が重要

- ・ 今回の社会実験では、1車線削減したことによる交通への影響は殆ど見られなかった。
- ・ 普段、道路を利用する古町に関わる方々の意向でも、業務等への影響は少なく、今回の社会実験で検討されたような空間の有効活用に対しては肯定的な意見が多い。
- ・ 今後は、既存走行車線を新たな空間として有効活用していくことについて、ドライバーなど関係者を含め、市民の理解を得ることが重要となる。

#### ●自転車走行空間設置に併せて、その形状や適切なスペースの配置等、更なる検討が必要

- ・ 今後、自転車走行空間を設置する場合、中心部など駐停車のニーズの高い箇所において、新たなスペースを確保する必要がある。適切なスペースの配置計画及び、路外等別の空間を活用した取り組みを検討する必要がある。

### ◇新たな空間づくりについて

#### ●道路の役割・機能・利用ニーズを踏まえたスペースの設置が必要

- ・ 道路のまちづくりの検討においては、直接の利用者(荷捌き・タクシードライバーや駐車スペース利用者など)のニーズを踏まえるとともに、沿道住民や来訪者など様々な立場からのニーズを把握した上で、空間のあり方を検討していくことが必要である。
- ・ 荷捌きやタクシーの専用スペースの設置については、沿道関係者との協議やニーズの確認を踏まえ、スペースの設置計画を検討する必要がある。空間が不足する区間では、タイムシェアリングや路外スペースの活用といった施策を併せて、関係者が一体となり検討する必要がある。

#### ●スペース利用ルールの再検証を踏まえ、更なる周知・浸透が必要

- ・ 本実験で適用されたスペースの利用ルールについて、一定の成果を把握できたが、今後関係者、及び地域が協働で調整を進める必要がある。
- ・ 一般車をはじめ、スペースの利用可能車種以外の車両が長時間占用させない工夫が必要であり、ドライバーへの周知徹底が必要である。
- ・ 一般車については、まちの機能として、路上での送迎に対応した停車機能も必要であるため、道路空間再構築の検討段階における配慮が必要である。
- ・ 貨物の荷捌きのために長時間の駐車が必要な場合は、路外施設を使うことが原則となるが、積極的な利用を促すため、共通駐車券のような仕組み導入や、地域と事業者が共同することで安価で利用しやすい路外スペースを確保するなど、ルールを守ってもらうための取り組みの検討が必要である。

#### ●スペース設置場所と交差点変更による影響などバランスを見据えた必要性検証が必要

- ・ 交差点付近の新たな空間・専用スペースの設置のあり方によっては、道路の中心線の変更などが必要となってくる。そのため、古町地区の将来的な道路空間のあり方を踏まえ、スペース設置のニーズと中心線変更の影響とのバランスを見据えた上での、空間設置の必要性を検証する必要がある。