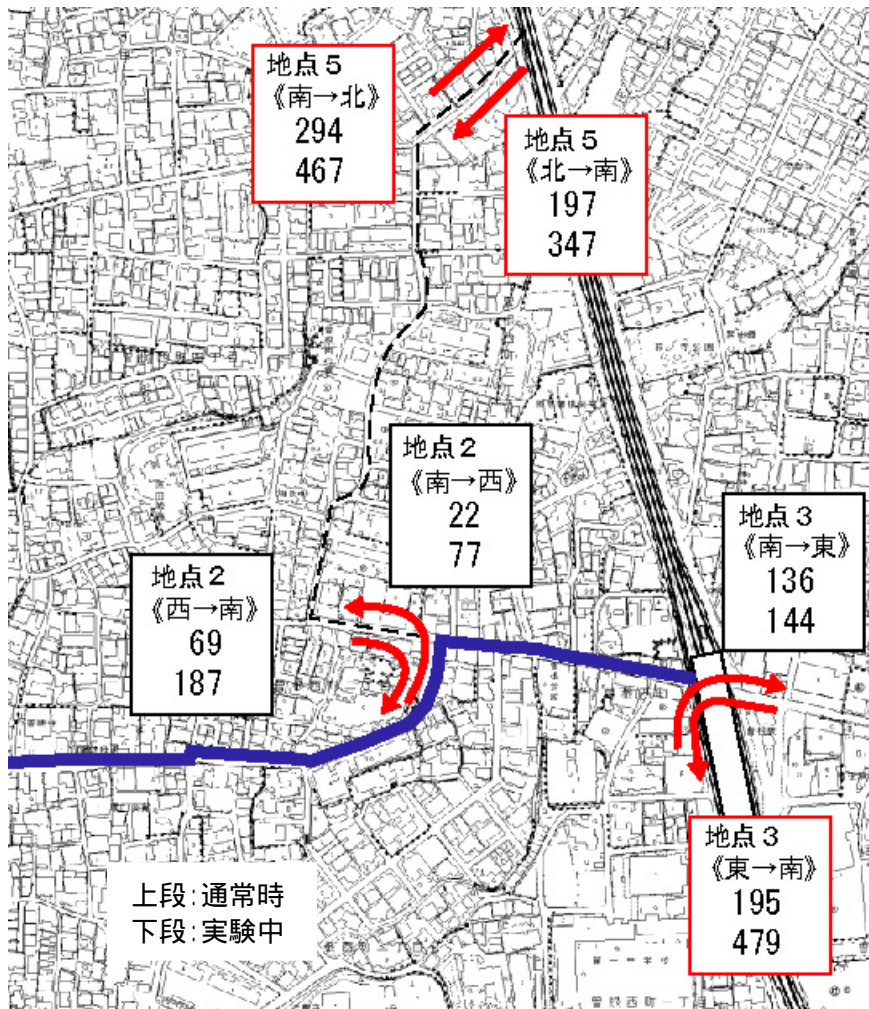


## 【休日】迂回誘導路

- ・通行止め規制を行ったことにより、地点3の東 南方向および地点5の南北双方向において交通量の増加が目立つ。

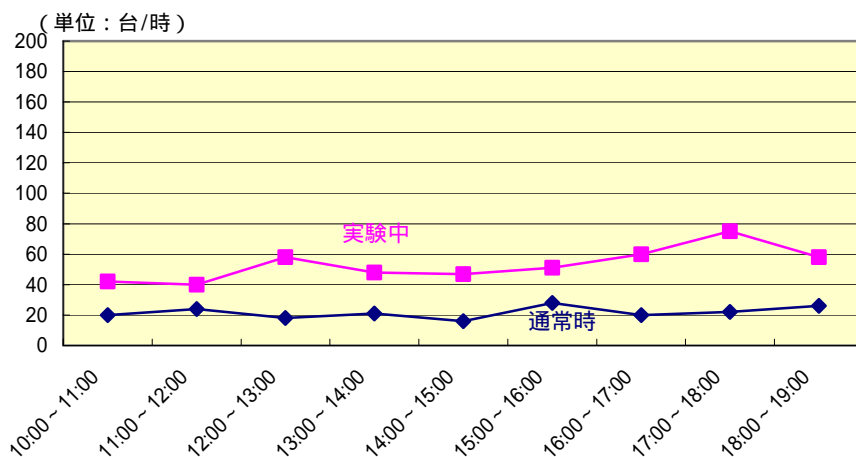


迂回誘導路の9時間自動車交通量【休日】

### 【休日】迂回誘導路の時間帯別交通量

- ・地点3では12時～13時と夕方16時～18時の時間帯で、通常時に比べ約40台～50台程度の増加が見られる。
- ・また、地点5では、南 北、北 南の両方向で交通量が増加している。特に南 北方向では夕方16：00以降で増加し、17時台で最も増加率が高い。

(地点3【休日】東 南 時間帯別交通量)

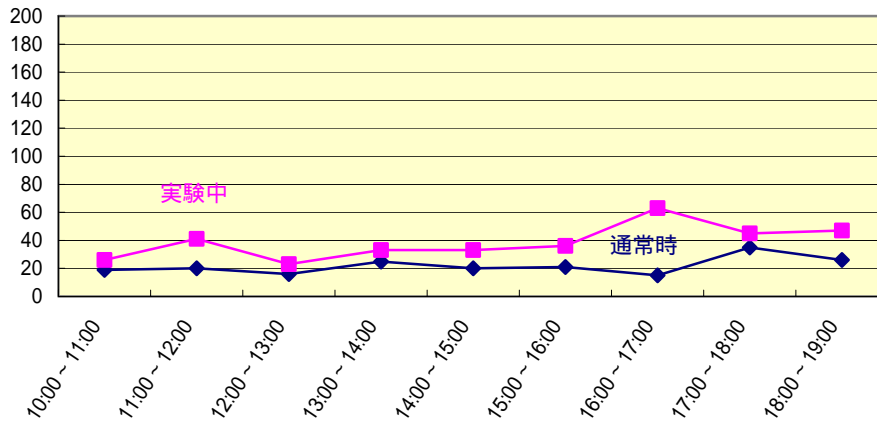


(地点3【休日】東 南) 時間帯別交通量および増減率

時間帯	通常時 (単位:台/時)	実験中 (単位:台/時)	増減数 (単位:台/時)	増減率 (単位:%)
10:00～11:00	20	42	22	110%
11:00～12:00	24	40	16	66.7%
12:00～13:00	18	58	40	222.2%
13:00～14:00	21	48	27	128.6%
14:00～15:00	16	47	31	193.8%
15:00～16:00	28	51	23	82.1%
16:00～17:00	20	60	40	200%
17:00～18:00	22	75	53	240.9%
18:00～19:00	26	58	32	123.1%
12時間合計	238	525	287	120.6%

(地点5【休日】北 南 時間帯別交通量)

(単位：台/時)

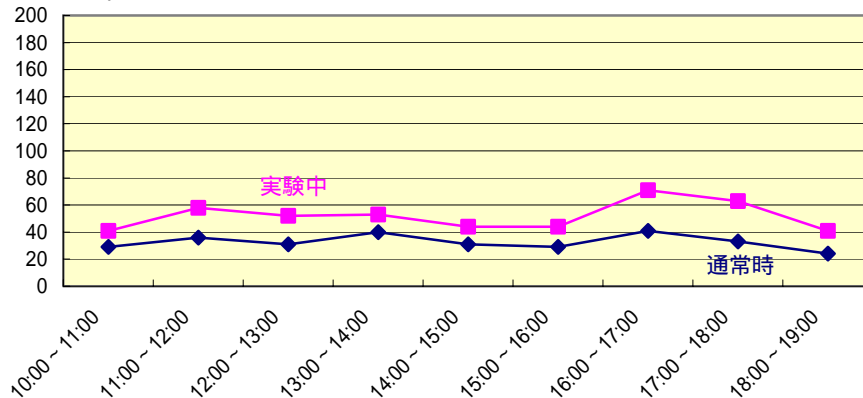


(地点5【休日】北 南) 時間帯別交通量および増減率

時間帯	通常時 (単位:台/時)	実験中 (単位:台/時)	増減数 (単位:台/時)	増減率 (単位:%)
10:00 ~ 11:00	19	26	7	37%
11:00 ~ 12:00	20	41	21	105%
12:00 ~ 13:00	16	23	7	44%
13:00 ~ 14:00	25	33	8	32%
14:00 ~ 15:00	20	33	13	65%
15:00 ~ 16:00	21	36	15	71%
16:00 ~ 17:00	15	63	48	320.0%
17:00 ~ 18:00	35	45	10	28.6%
18:00 ~ 19:00	26	47	21	81%

(地点5【休日】南 北 時間帯別交通量)

(単位：台/時)

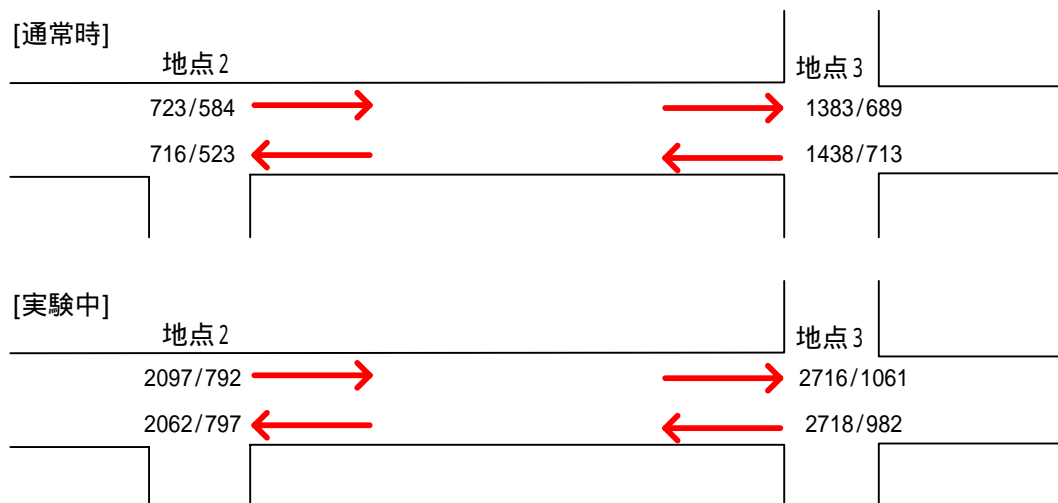


(地点5【休日】南 北) 時間帯別交通量および増減率

時間帯	通常時 (単位:台/時)	実験中 (単位:台/時)	増減数 (単位:台/時)	増減率 (単位:%)
10:00 ~ 11:00	29	41	12	41.4%
11:00 ~ 12:00	36	58	22	61.1%
12:00 ~ 13:00	31	52	21	67.7%
13:00 ~ 14:00	40	53	13	32.5%
14:00 ~ 15:00	31	44	13	41.9%
15:00 ~ 16:00	29	44	15	51.7%
16:00 ~ 17:00	41	71	30	73.2%
17:00 ~ 18:00	33	63	30	90.9%
18:00 ~ 19:00	24	41	17	70.8%
12時間合計	371	555	184	49.6%

## 歩行者・自転車交通量

実験中はそね坂通りの通行止めに合わせイベントが開催されたことが影響し、地点2、地点3ともに歩行者・自転車交通量が大きく増加した。



歩行者交通量 / 自転車交通量

地点2・3 歩行者・自転車交通量【休日】

(2) 走行速度調査結果  
速度抑制策実施箇所における走行速度

・そね坂通りおよび原田元町2丁目公園ともに実験中の方が3~5km/h程度減速している。



スピードガンによる走行速度調査地点

・スピードガンによる走行速度計測結果（単位：km/h）

< そね坂通り >

	朝		昼		夕	
	西行	東行	西行	東行	西行	東行
通常時(11月2日)	28.4	29.4	26.0	25.6	22.4	24.8
実験中(11月4日)		24.4		24.2		24.4

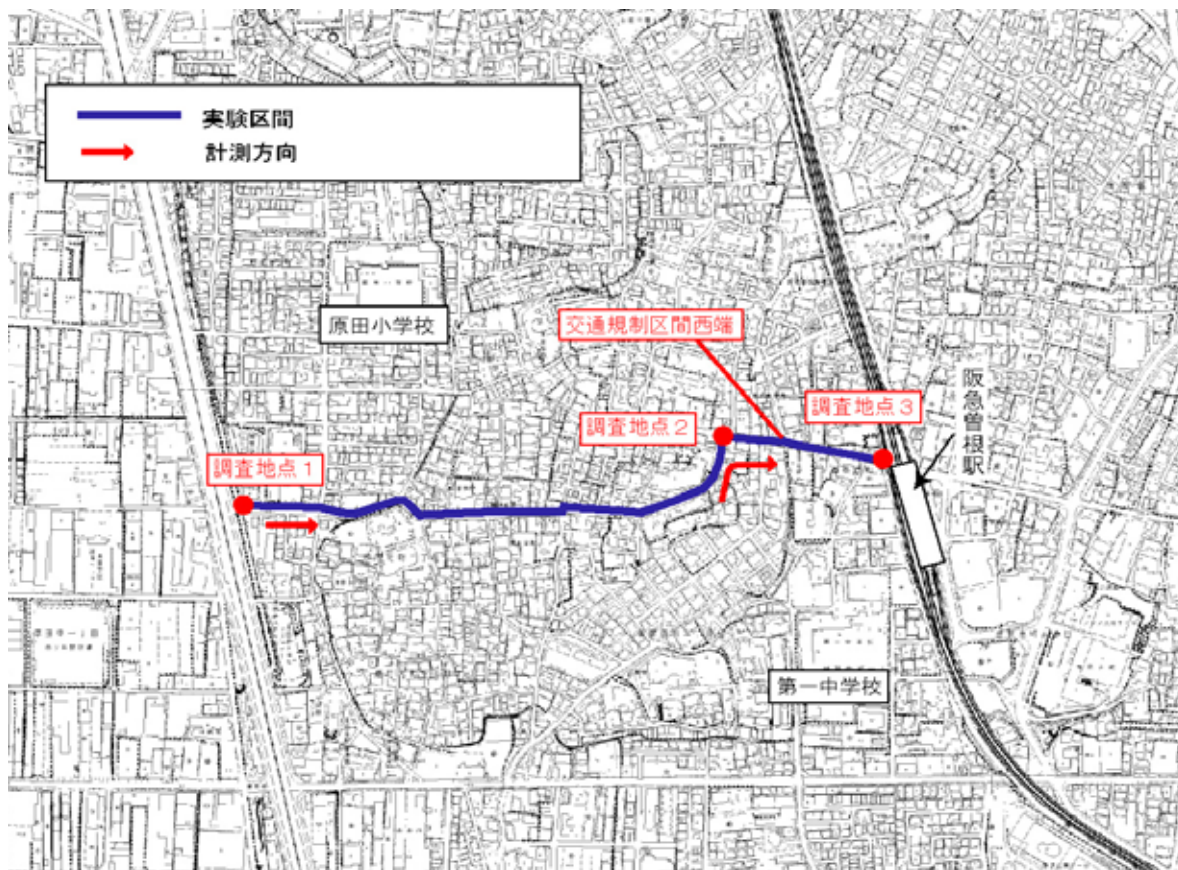
実験中のそね坂通りは、一方通行規制により東行きのみ通行可

< 原田元町2丁目公園 >

	朝		昼		夕	
	西行	東行	西行	東行	西行	東行
通常時(11月2日)	29.2	29.1	26.6	26.8	26.5	27.3
実験中(11月4日)	26.5	24.3	24.7	23.8	26.7	23.9

## 実験区間における走行速度

- ・【平日】について通常時と実験中を比較すると、地点1～地点2では実験中の方が若干の速度低下は見られるもののほとんど大きな差はない。また、通行規制区間を含む地点2～地点3でも同様の結果となっている。
- ・【休日】は、12時～15時の昼間の時間帯において、地点1～地点2で約4.3km/hの減速が見られる。これは、同時に開催されたイベントによる歩行者の増加が影響したと考えられる。
- ・以上の結果より、実験区間全体で見た場合、通行規制や速度抑制策により走行速度にはそれほど変化がないことから、ドライバーにもそれほど大きな影響はないものといえる。



追従走行による走行速度調査区間

追従走行による走行速度調査結果（単位：km/h）

< 速度調査区間 平日：地点1～地点2、地点2～地点3 休日：地点1～2 >

時間帯	【平日】				【休日】	
	地点1～地点2		地点2～地点3		地点1～地点2	
	通常時	実験中	通常時	実験中	通常時	実験中
7:00～10:00	24.0	23.6	21.0	20.9		
12:00～15:00	24.1	23.8	18.9	18.3	26.0	21.7
16:00～19:00	21.1	20.4	17.8	17.9		

### 算出方法

（走行区間の距離 / 各時間帯において実験区間を走行する自動車に追従し計測した時間）を追従回数で割ることで、各時間帯の平均走行速度を算出。

### 3. アンケート調査結果

#### (1) アンケート調査内容

表 3 - 1 アンケート調査内容および回収数

アンケート名	アンケート対象	調査日	回収数
地域住民用	曽根西、原田地区住民	実験後～12月初旬まで	64票
学校・PTA用	学校関係者 PTA関係者	実験後～12月初旬まで	216票
通学児童用	原田小学校児童 第一中学校生徒	実験後～12月初旬まで	367票
商店街用	曽根商店街	実験後～12月初旬まで	56票
来街者用	商店街への来街者	11月7日のみ	79票

表 3 - 2 本資料での整理項目と調査対象者の関係

設問内容			調査対象者				
			地域住民	学校・PTA	通学児童	商店街	来街者
交通社会実験の評価	安全性の高まり	1) 通学児童以外					
		2) 通学児童					
	通行規制策、速度抑制策の効果	1) 通行規制策					
		2) 速度抑制策					
		3) ドライバーからみた効果					
	社会実験を体験してよかったこと						
社会実験のPRについて							
今後の社会実験に関して	みちづくりへの関心						
	みちづくりへの関与						
	今後の社会実験の実施について						
	社会実験のPRについて評価期間						
商業活動への影響	商店街のにぎわい						
	荷さばきへの影響						



## (2) 交通社会実験の評価

### 安全性の高まりについて

#### 1) 通学児童以外の調査対象者からみた安全性の高まり

(地域住民 学校・PTA 商店街 来街者)

- ・社会実験中は以前よりも「非常に安全になった」「やや安全になった」と回答した人がアンケート対象者全体(通学児童を除く)の約64%、「変わらない」「かえって危険になった」と感じた人があわせて21%であった。
- ・以上のことから、交通社会実験を実施することにより安全性が高まったと感じた人が多いという結果が得られた。

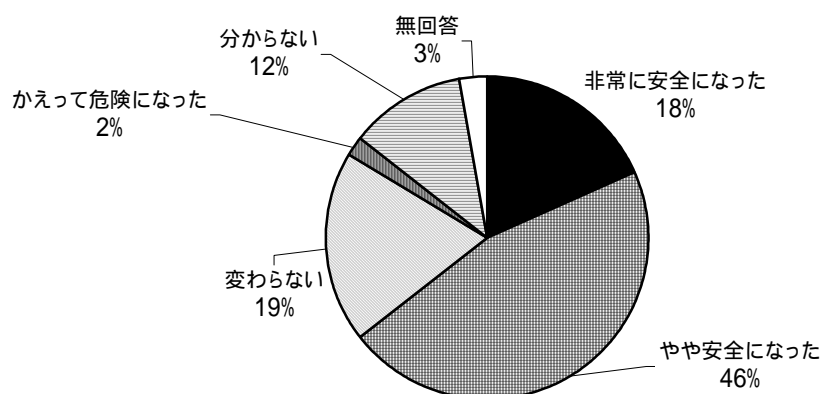


図3-1：以前より安全になったか  
(サンプル数：415)

#### 2) 通学児童からみた安全性の高まり

通学児童用の全回収数367票のうち、そね坂通り、原田地区を「通っていない」と回答した児童・生徒および本項目について無回答のものについては除いて集計している。

- ・そね坂通りの通行規制は、5割以上の生徒が「非常に安全になった」「やや安全になった」と回答している。
- ・一方、原田地区については、「変わらない」「かえって危険になった」といった回答が約44%あり、安全になったと感じた生徒は28%程度にとどまっている。

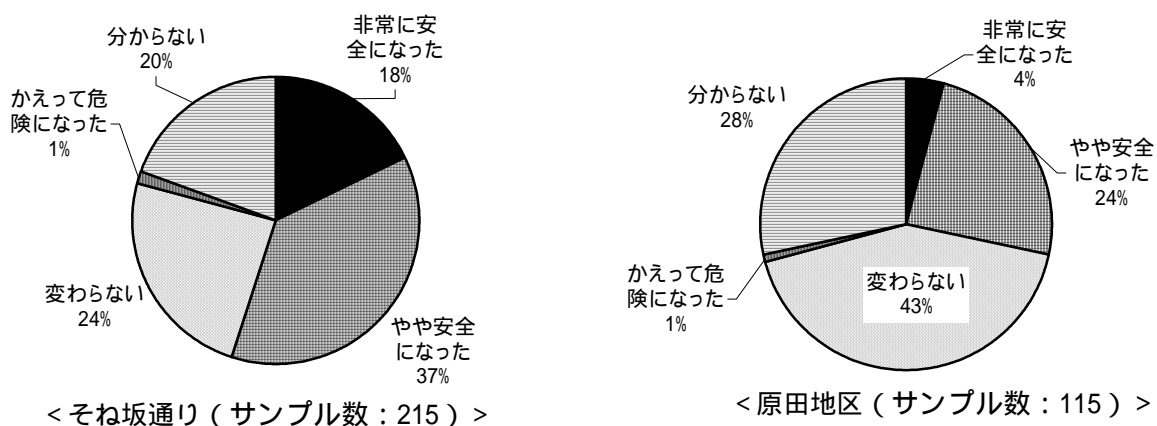


図3-2：以前より安全になったか(通学児童)

通行規制策、速度抑制策の効果（地域住民 学校・P T A 商店街 来街者）

1) 通行規制策の効果について

- ・一方通行や通行止めの通行規制策は、約 70～80%の人が「非常に効果がある」「やや効果がある」と回答している。
- ・通行止め規制については、「非常に効果がある」と回答した人が全体で5割以上あり、「やや効果がある」を加えると8割を超える結果となっている。これはそね坂通り商店街のイベントを実施したことで、歩行者が歩きやすい道路となったことが影響しているといえる。

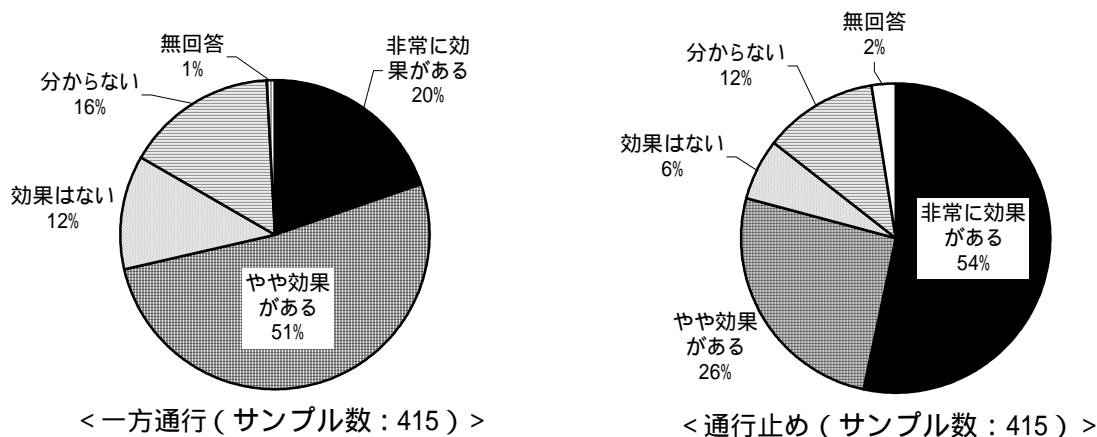


図 3-3：通行規制策の効果について

2) 速度抑制策の効果について

- ・視覚ハンプや車道境界線については、「非常に効果がある」と回答した人はそれぞれ 10%未満、「やや効果がある」という意見がそれぞれ約 40%となっており、通行規制ほどの効果は感じていないといえる。

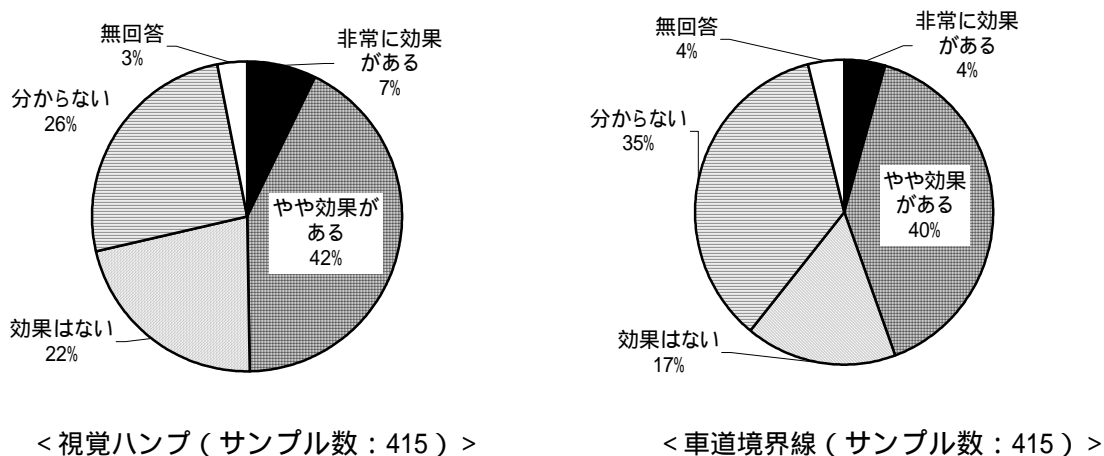


図 3-4：速度抑制策の効果について

3) ドライバーからみた歩行者の安全性を高める通行規制策、速度抑制策の効果  
(地域住民 商店街)

・一方通行規制や、通行止め規制についてはそれぞれ約70%の人が歩行者の安全性の向上に「非常に効果がある」「やや効果がある」と回答しており、ドライバーから見ても大きな効果が得られたといえる。

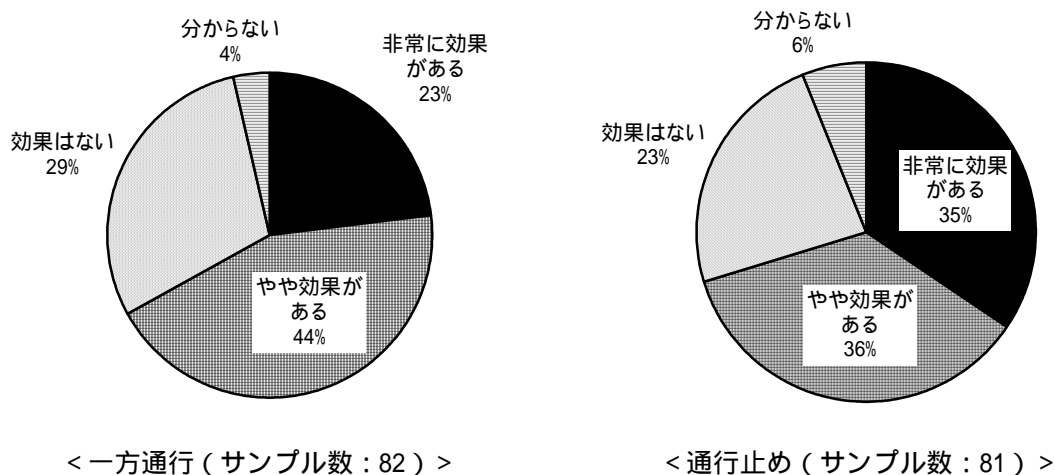


図 3-5 : 通行規制策の効果について

・一方、速度抑制策は「効果がない」と回答した人が視覚ハンプについて約65%、車道境界線については約56%あり、効果があると回答した人はどちらも1割未満となっている。

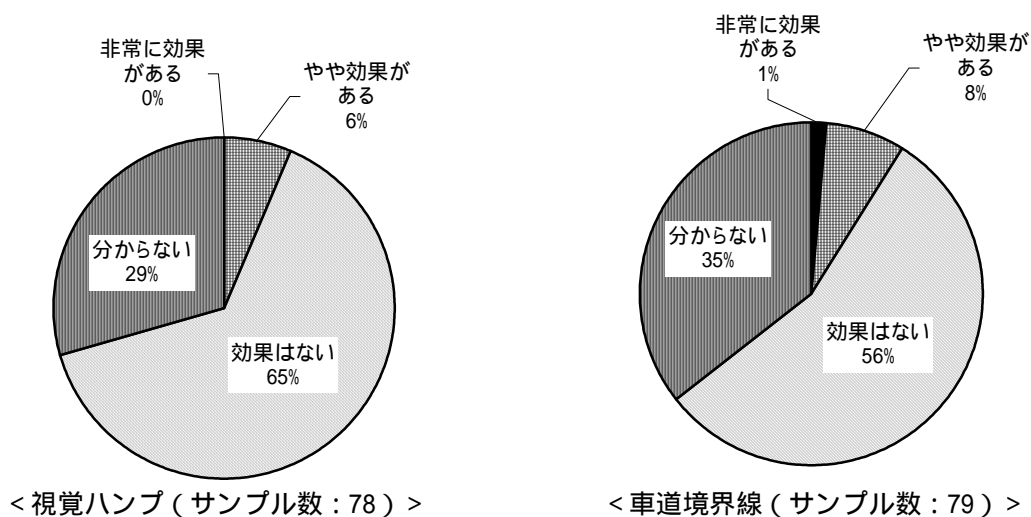
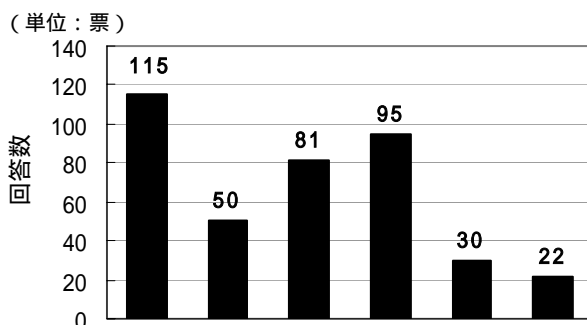


図 3-6 : 速度抑制策の効果について

社会実験を体験してよかったこと（地域住民 学校・PTA 商店街）

- ・社会実験を体験してよかったことについては、「改良案の良い点、悪い点がわかった」という回答が最も多く、次いで「みちづくりに関するパンフレット等を気にするようになった」「家族や周囲の人と社会実験について意見交換できた」という回答が得られた。
- ・また、若干ではあるが、「改善点等が浮かんだ」、「他都市で実施している社会実験も知りたくなった」という積極的な回答も得られた。



実際の交通状況が体験でき、改良案の良い点悪い点がわかった  
 実際の交通状況が体験でき、感想や賛成意見・反対意見、改善点などが思い浮かんだ。  
 家族や近所での話題となり、家族や周囲の人と社会実験の内容について意見交換できた。  
 みちづくりに関するパンフレットや看板などを気にするようになった。  
 他都市で実施している社会実験についても知りたくなった  
 その他

図 3-7：社会実験を体験してよかったこと

社会実験のPRについて（地域住民 学校・PTA 商店街）

- ・「社会実験を何で知りましたか」という問いに対して、「看板やポスター」「チラシ」という回答が多く、一方、「新聞」で知ったという人は少ないという回答結果となっている。

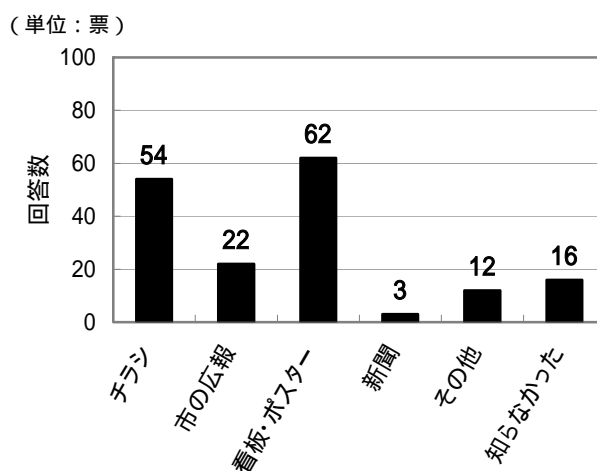


図 3-8：社会実験のPRについて

(3) 今後の社会実験に関して

みちづくりへの関心(地域住民 学校・PTA 商店街)

- ・実験前よりも関心が高まった人の割合は全体で約55%あり、そのうち実験前は関心が低かったが、実験を通して関心が高まったと回答した人が約40%と高い結果であった。
- ・もともとの関心の程度には差があるものの、社会実験をとおして約7割の人が関心をもったことになる。

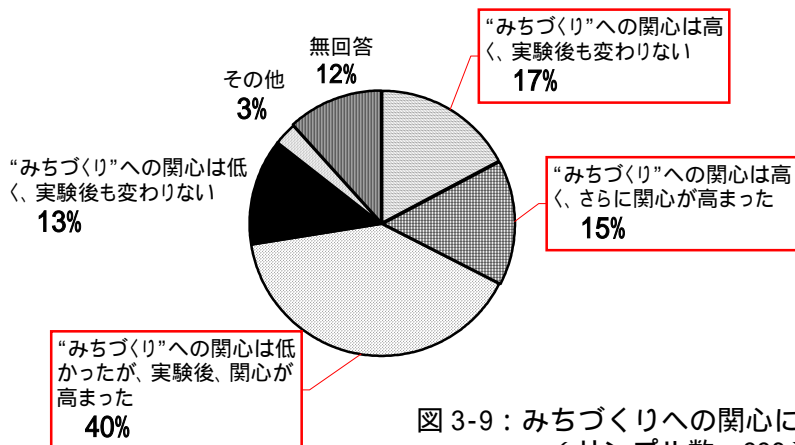


図 3-9 : みちづくりへの関心について (サンプル数 : 336)

みちづくりへの関与(地域住民 学校・PTA 商店街)

この項目は、上記(3)で「関心が高い」もしくは「関心が高まった」と回答した人(図 3-9 赤色の部分)について集計したものである。

- ・みちづくりへの関心が高いと回答した人のうち、「積極的に関与したい」という人は約5%で、「内容によっては関与したい」という人を合わせると、約74%の人がみちづくりへの関与に関心を持っているという結果が得られた。

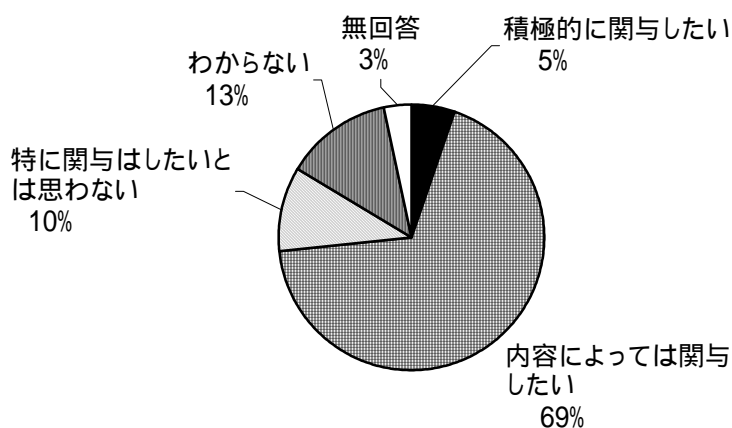


図 3-10 : みちづくりへの関与について (サンプル数 : 224)

今後の社会実験の実施について（調査対象者全員）

- ・今後の実施については全体のうち約半数の人が「実施した方が良い」と回答しており、特に地域住民、学校・PTA 関係者において実施する意見が多い。
- ・また、実施しない方が良いという反対意見は約 6%にとどまっている。

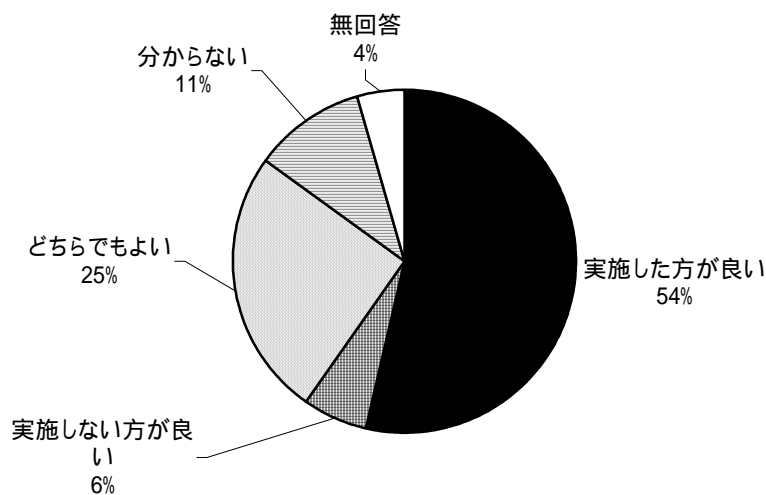
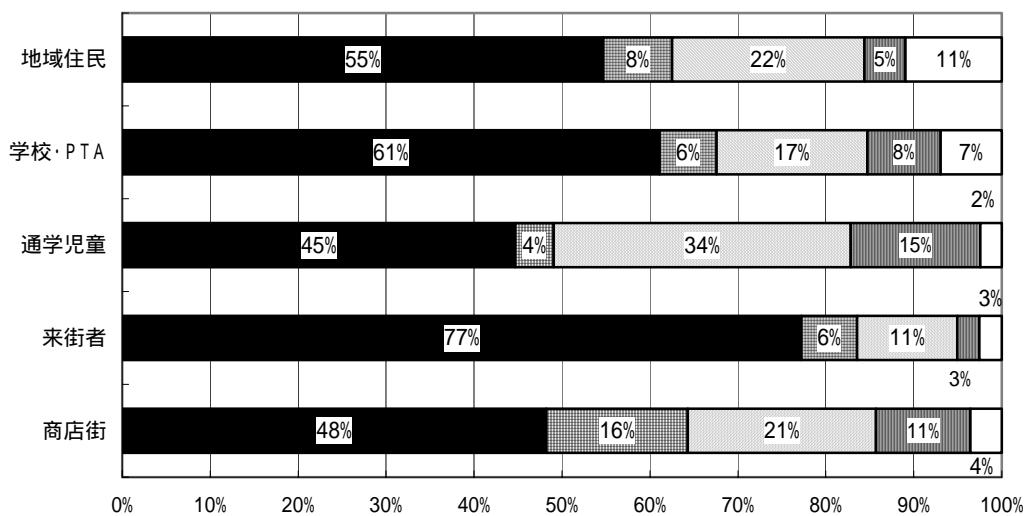


図 3-11：今後の社会実験の実施について（サンプル数：782）



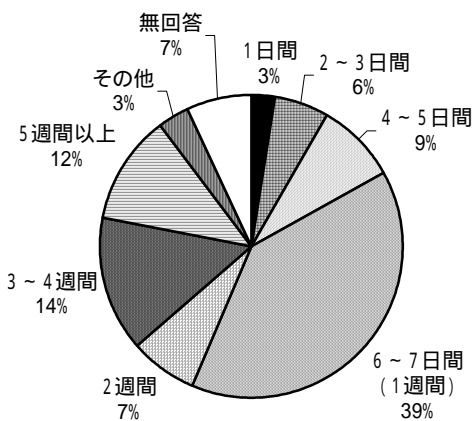
■実施した方が良い ■実施しない方が良い □どちらでもよい ■分らない □無回答

図 3-12：今後の社会実験の実施について（調査対象者別）

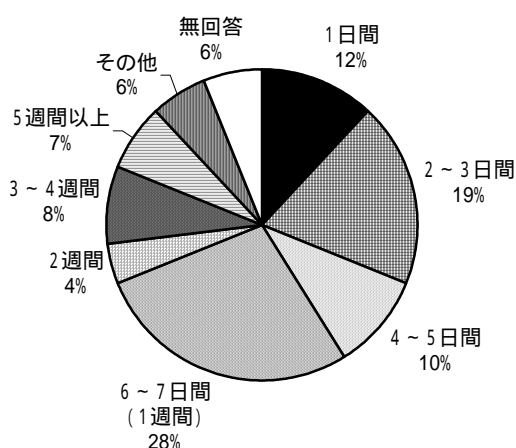
社会実験の評価期間（地域住民 学校・PTA 商店街）

（２）（図 3-3 参照）で各施策について「非常に効果がある」「効果がある」と回答した人を対象に集計したものである。

- ・一方通行規制については、約 40%の人が 1 週間程度の実験期間が必要であると回答しており、次いで 3 週間～ 4 週間程度必要という回答結果となっている。地域住民の回答の特徴としては 1 週間以内と回答する人が多く占めている点があげられる。一方で商店街や学校・PTA は 1 週間～ 1 ヶ月程度の実験期間が必要という意見が多い。
- ・通行止め規制についても一方通行と同様、1 週間程度という回答が多く、一方通行と異なる点は、回答者全体を通して 1 週間以内と回答した人が約 70% 占めていることである。特に地域住民にこの傾向が強く、長期にわたる通行止めには少し抵抗があるといえる。



< 一方通行 (サンプル数: 231) >



< 通行止め (サンプル数: 252) >

図 3-13：社会実験の評価期間

表 3-3：社会実験の評価期間（調査対象者別）

< 一方通行 >

	地域住民	学校・PTA	商店街	全体
1日間	10%	0%	2%	3%
2～3日間	8%	5%	5%	6%
4～5日間	14%	7%	7%	9%
6～7日間 (1週間)	31%	45%	32%	39%
2週間	10%	8%	2%	7%
3～4週間	8%	16%	16%	14%
5週間以上	8%	9%	25%	12%
その他	2%	4%	5%	3%
無回答	10%	6%	7%	7%

《一方通行 サンプル数》  
 ・地域住民 : 51  
 ・学校・PTA : 136  
 ・商店街 : 44

< 通行止め >

	地域住民	学校・PTA	商店街	全体
1日間	27%	4%	25%	12%
2～3日間	38%	15%	11%	19%
4～5日間	15%	8%	7%	10%
6～7日間 (1週間)	4%	38%	23%	29%
2週間	2%	6%	0%	4%
3～4週間	2%	9%	11%	8%
5週間以上	4%	6%	14%	7%
その他	6%	7%	2%	6%
無回答	2%	6%	7%	6%

《通行止め サンプル数》  
 ・地域住民 : 52  
 ・学校・PTA : 156  
 ・商店街 : 44

(4) 商業活動への影響 (商店街用アンケート調査に結果のみ)

商店街のにぎわい

- ・商店街のにぎわいについては、「非常ににぎわうようになった」「ややにぎわうようになった」と回答した人が約 60%あり、社会実験をとおして商店街のにぎわいが高まったという結果となっている。
- ・一方で、「かえてにぎわいがなくなった」と回答した人が約 13%となっている。

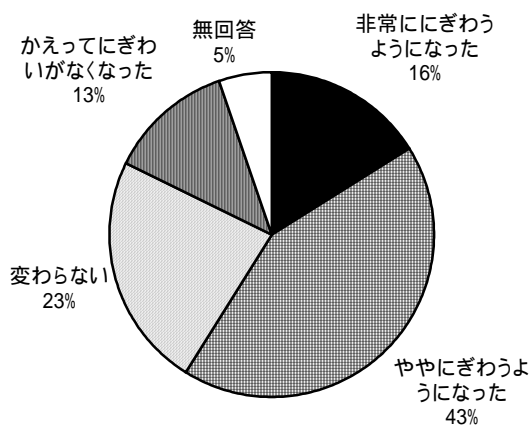


図 3-14：商店街のにぎわい  
(サンプル数：56)

荷さばきへの影響

- ・商店街全体のうち 28%の人が荷さばきの際に「不便で問題がある」と感じているが、「不便にはなったものの我慢できる」と回答した人は約 37%あり、荷さばきの効率を著しく損なうほどの影響ではないといえる。

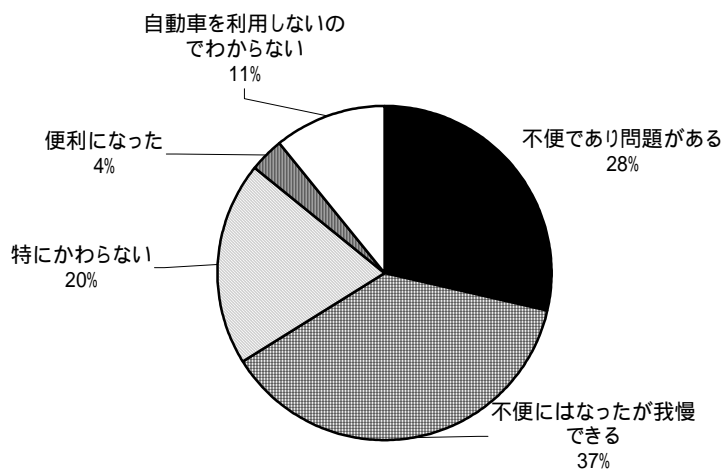


図 3-15：荷さばきへの影響  
(サンプル数：56)



( 5 ) 主な自由意見

< 地元住民 >

- ・ 商店街を一方通行化することで通りやすくなった。これからも歩行者の安全を確保するために実施してほしい。
- ・ 歩行者の安全を確保しつつ、商店街で安全に買い物することができ賑わいが生まれるようなみちづくりを今後してほしい。
- ・ ドライバー、歩行者のマナーを高める取り組みが必要。

< 学校・PTA >

- ・ 児童やお年寄りに安全なみちづくりをしてほしい。
- ・ 狭い道路にもかかわらずスピードを出す車が多いため児童には危険。警察の取り締まりを強化してほしい。
- ・ 無断駐車などで幅員を狭くしている原因に対して何らかの対策が必要。

< 通学児童 >

- ・ 商店街や原田公園近くでは車と接触するほど道幅が狭くとても危険。
- ・ 狭い道路をスピードを出して通る車があり、通るのが怖い。
- ・ 車道と歩道の区別がないので危険。

< 商店街 >

- ・ 自動車で来る買い物客が多いため、商業活動に多大な損失が出た。
- ・ 迂回路の誘導がされていないので、地元の人以外は商店街に買い物に来ることができない。
- ・ 商店街の通行規制を行う前に、看板や違法駐車に対する対策ができるはずである。
- ・ 終日ではなく、時間帯で規制等を実施してほしい。
- ・ 人を呼ぶためには安全な道路であることが必要なため、通行規制もやむを得ない。

< 来街者 >

- ・ 高齢者や子どもが多い地区なので、大型トラックだけは通れないなど、もう少し考えて頂きたい。
- ・ ホコ天は非常に良かった。定期的にできたらまちが活性化すると思う。

## 4. 交通社会実験の評価と今後の課題

### (1) 交通社会実験の評価

通行規制策や速度抑制策の効果を定量的に把握するため交通量調査や走行速度調査を行うとともに、実験後、住民や商店街、通学児童、学校・PTA等の関係者に対してアンケート調査を実施した。これらの調査結果に基づき、今回の交通社会実験の効果と実験を通して明らかになった問題点を整理した表を以下に示す。

	【交通社会実験の効果】	【問題点】
実験区間	<p>&lt; 通行規制策 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ そね坂通りにおける一方通行規制により、約1000台/12hの西向き交通量がなくなり、その結果、「安全になった」「効果がある」と感じた人が多く、狭い道路幅員での自動車のすれ違いがなくなり、歩行者の安全性について十分な効果が得られた。</li> <li>・ 休日の通行止め規制は、同時に開催したイベント「7日のホコ天五日市」の影響で歩行者数が増加したこともあり、一方通行規制以上に「非常に効果がある」と感じた人が多く、地域の人からは高い評価が得られた。</li> </ul> <p>&lt; 速度抑制策 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 速度抑制策を実施した地点（そね坂通りおよび原田2丁目公園）では通常時と比較して3～5 km/h程度減速した。</li> <li>・ 一方で、実験区間における平均走行速度の変化は見られないことから、速度抑制策の実施がドライバーの快適性を損なうほどの大きな影響はない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 迂回路が十分確保されていない状況で通行規制を実施したことで、自動車を利用するドライバーからは不便との批判的な意見も聞かれた。</li> <li>・ また、迂回路の事前案内が不十分で混乱を招いたという意見も聞かれる。</li> <li>・ 視覚ハンプ、車道境界線による速度抑制の効果があると回答した人は半数にとどまり、通行規制ほどの効果は得られないと感じている人が多い。</li> </ul>
勝部寺内線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ そね坂通りを通過する交通が本来通行すべき勝部寺内線へ誘導され、通行規制の効果が得られた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通常時では許容範囲であった交通量が若干増加している</li> </ul>
迂回誘導路		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通行規制により、幅員の狭い生活道路を抜け道に利用する自動車交通量が増加し、通常より危険性が増した。</li> </ul>
商業活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通行止め規制と同時に開催したイベント「7日のホコ天五日市」は、子どもからお年寄りまで安全に楽しく買い物ができる、商店街でのにぎわいの高まりについて高い評価を得ることができた。そのため、今後も継続的な開催を望む声が多く聞かれる。</li> <li>・ 実験期間中は自動車に気を遣わずに安心して買い物できることから、商店街の通行規制や速度抑制の実施に前向きな意見が多かった。</li> <li>・ 通行規制により、荷さばきに不便を感じるが我慢できるとの声も多く、荷さばきの効率を著しく損なうほどの影響ではなかった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行者の安全が高まった一方で、自動車を利用する買い物客に影響が出るとの声も聞かれる。</li> <li>・ 荷さばきへの影響は我慢できるとの意見もある一方で、業務上で問題との声も聞かれる。</li> </ul>

そね坂通りの一方通行化、通行止め規制は、実験区間においては通過交通の削減につながり、本来通過交通が流れるべき勝部寺内線への誘導効果が見られた。このことから、幅員の狭い道路での自動車のすれ違いがなくなり、多くの人から「安全になった」「通行規制の効果があった」という意見が多く、歩行者の安全性の向上について高い評価が得られたといえる。

また、実験区間における自動車の走行速度は通常時と実験中で大きな変化は見られず、ドライバーの立場からも通行規制策や速度抑制策による見ても大きな影響はないといえる。

さらに、商店街のにぎわいの向上を目的に実施された曽根商店街のイベント「7日のホコ天五日市」については、子どもからお年寄りまで幅広い年齢層において、楽しく買い物ができ今後の実施を望む声が多く、商店街で買い物をしない地域の人がホコ天のようなイベントに参加することで、商店街のにぎわいを高めることにつながった。

今回の社会実験を通して「みちづくりへの関心が高まった」さらに「今後も社会実験を実施してほしい」という意見が多く見られた。また、みちづくりへの関心が高いあるいは実験を通して関心が高まった人については、今後の取り組みに何らかの形で関与したいという声も確認されている。

以上のように、今回の交通社会実験に対して多くの高い評価が得られた一方で、実験を通して以下のような問題点も明らかになった。

具体的には、通行規制の実施にともない、通常はそね坂通りを通行する自動車交通が周辺的生活道路に流入することで、通常時よりも交通量が増加し歩行者にとって危険性が増すといった問題が生じたという声も聞かれた。また、そね坂通りを通行するドライバーからは、迂回誘導路の案内が十分でないという意見が聞かれ、さらに、商店街関係者からは自動車を利用する買い物客や業務上、荷さばき等について非常に不便といった問題点も指摘された。

## ( 2 ) 今後の課題

( 1 ) の交通社会実験の評価から明確になった実験の効果や問題点を踏まえ、今後の課題を以下に示す。

### 周辺の生活道路への対応

- ・周辺の生活道路を抜け道として利用する自動車が増加し危険性が増したことから、交通規制の実施区間だけではなく、規制にともなう周辺道路への影響をできる限り軽減できるような対応を検討することが必要である。

### 商業活動への対応

- ・通行規制等を実施する際には、荷さばき、配達等、業務上で自動車を利用する商業関係者に対して、商業活動への妨げとならないよう十分な配慮が必要である。
- ・安全に買い物ができる商店街の実現やにぎわいを高めるためには、今回の実験で高い評価が得られたホコ天等のイベントの継続実施などにより、地域住民の意識向上を図ることが必要である。

### ドライバーからみた利便性への対応

- ・曾根西地区の交通問題を考えると、何よりも歩行者の安全性を重視することが最優先であるが、一方で、歩行者主体の取り組みの実施は、自動車の利便性に損なう恐れがあるため、歩行者のみならずドライバーへの影響についても配慮する必要がある。

### 勝部寺内線において増加する交通量への対応

- ・そね坂通りの一方通行規制・通行止め規制を実施することで、勝部寺内線に通過交通が誘導された結果、路線の処理能力を若干上回る交通量が発生した。このため、勝部寺内線への影響を考慮した対応が必要である。

( 3 ) 今後の取り組みに向けて

今回の社会実験をとおして、そね坂通りの通行規制が歩行者の安全性の向上に有効であることが明らかとなった。また、ホコ天等のイベント開催は地域に触れ合う機会となり、地域の人から非常に高い評価を得ることができた。一方で、周辺的生活道路における危険性や、商業活動への影響などの問題も生じており、今後改善すべき課題も明確になった。

今回の実験で得られた施策効果や同時に生じる課題を踏まえ、またアンケートから得られた様々な意見も十分考慮しながら今後も施策の導入や見直しに取り組むことが必要である。

## 5. 今後の対応方策案

### (1) 導入方策

先に示したように、今回の交通社会実験では、実施内容について多くの賛同が得られた反面、課題も明確となったことから、今後は施策の導入に向け、課題に対する具体的な対応策を検討していく必要がある。以下に示す図は、課題と想定される対応策について整理したものである。

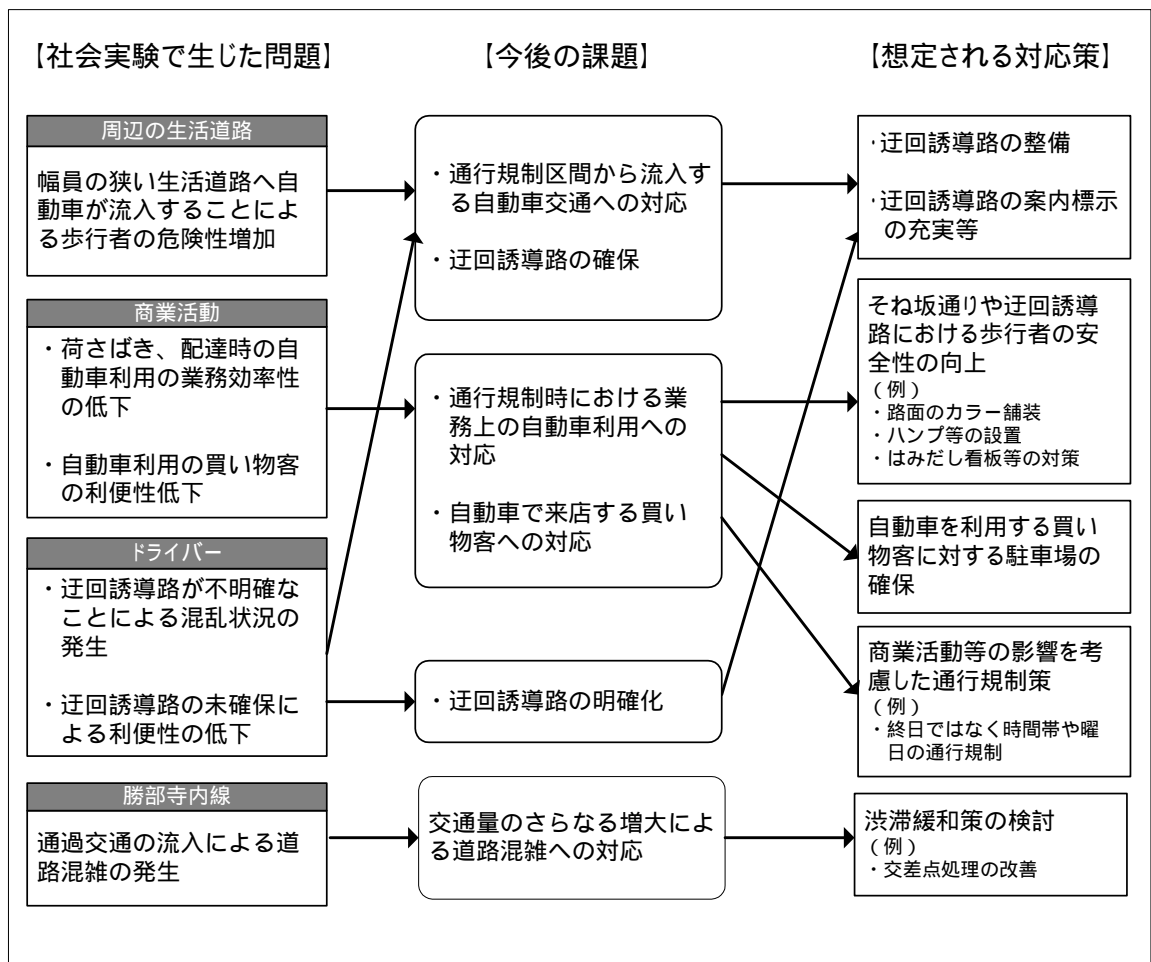


図 5-1 地域の課題と想定される対応策

以上の具体的な方向性を検討するためには、住民、商業者、行政等の関係者の合意形成を促進するとともに計画・事業をより良いものへとレベルアップするため、施策の導入に向けた各段階（PLAN（計画）・DO（実行）・CHECK（点検）・ACT（修正））における継続的な連携が重要といえる。

このため、そのね地区における通学路の安全確保・買い物客の安心して歩ける環境づくりにむけ

では、今回の交通社会実験をきっかけとして、人々が実際に体験をしたり、意見交換をする場を継続的に設け、細かな取り組みであっても実施することにより“まちが変わりつつある”といった感覚を共有するなど、漸進的に施策導入を図っていく。

具体的には、以下のように段階的に施策を実施・拡大していくことが考えられる。

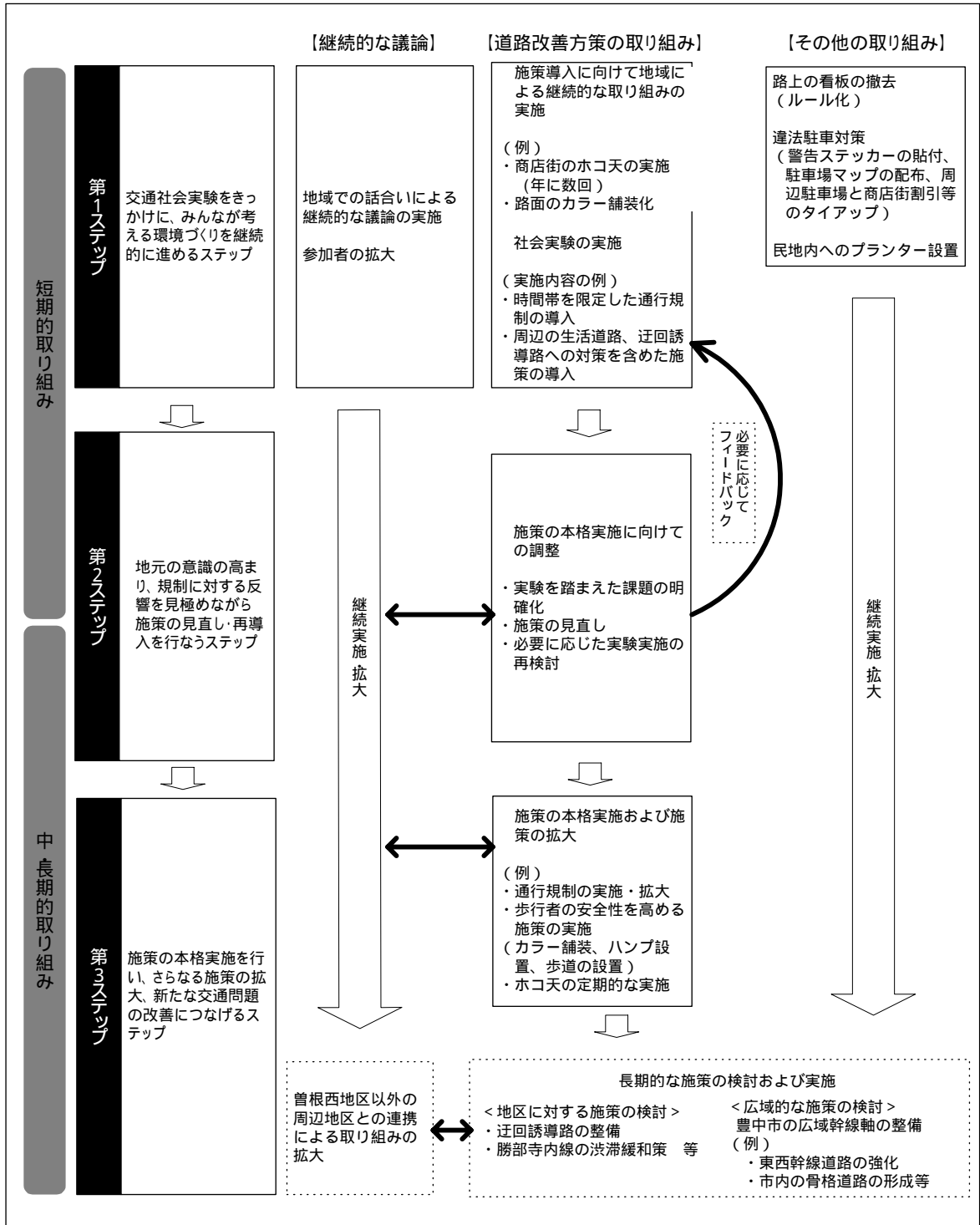


図 5-2 そね地区の歩行環境改善に向けた施策導入フロー（案）

## 道路運用方策の改善

地区の交通問題に対しては短期的に検討・実施する内容と、それを踏まえて施策の本格実施に向けての中長期的な検討・実施するといった段階的な取り組みについて、施策導入フロー（案）として図に示している。そこで、以下では各段階での取り組み内容について具体的に述べる。

### 【第1ステップ】

第1ステップは、今回の交通社会実験で得られたみちづくりへの関心の高まりをここで終わらせることなく、今後のさらなる意識の向上を図り、短期的に実施可能な取り組みを進める段階である。そのため、まずは地域に目を向けるという取り組みから行うことが重要であり、「商店街のホコ天」など地域に触れ合う機会を継続的に設け、住民、商店街など子どもからお年寄りまで地域関係者が連携を深めながら、みちづくりへの意識の向上、環境を形成していくことである。



図 5-3 11月7日（日）に開催されたホコ天の様子

さらに、第1ステップでは、上記のような地域の連携を深める取り組みと並行して、今回の実験で評価された点や明らかになった課題を十分踏まえ、交通施策の検討も継続して行っていくものとする。

今回の社会実験では、通行規制を導入することにより、歩行者の安全確保に大きな効果があることが確認され多くの賛同を得られたが、その反面、通行規制により従来の活動に制約を受



けた人々からは反対意見も出された。

まず最初の段階では、後述のソフト的な方策に取り組むことにより「歩行者が主役の空間であるということを地域から発信する」ことに主体をおく。

通行規制区間以外の周辺道路では、通行規制により迂回する交通が増加し危険性が増すといった問題が発生している。しかし、こういった通行規制による周辺の道路への負荷は避けられず、今後は負荷をできる限り軽減させ歩行者の安全性を確保する対策の検討が求められる。このため、まずは短期的に実施可能な路面のカラー舗装化やハンプの設置などにより、視覚的に歩行者空間としてのアピール効果を高めるものとする。



図 5-4 車道全体にカラー舗装を採用した事例



図 5-5 歩行者と車の共存を図る整備の事例

また、歩行者の安全性を確保するだけでなく、今回の社会実験で明らかになったドライバー、商業活動への影響を踏まえ、自動車利用の利便性についても配慮する施策の検討が必要である。さらに、自動車を利用する人に対して、迂回誘導路案内の充実を図り通行規制の際の混乱をできるかぎり軽減することが必要である。

以上を踏まえ、歩行者の安全性と自動車利用の利便性を一体化させた施策の導入、あるいは通行規制の時間帯をピーク時のみに限定するなど漸進的な規制の導入等を含め、状況を見極めて交通社会実験の実施をめざす。

### 【第2ステップ】

第2ステップは、第1ステップに引き続き、地元の意識の高まりに応じて漸進的な施策の導入を検討するとともに、施策導入に対する反響を見極めながら施策の拡大・見直しを行う段階である。

第1ステップの段階で実施した社会実験について継続的に取り組み、実験を踏まえた新たな評価や問題点を明確にする。そして、実験を通して明らかになった課題について、さらなる施策内容の見直しを図り、必要に応じて施策の組み替えやさらなる社会実験の実施など、試行錯誤を重ねながら施策の本格導入に向け実施内容の調整を進める。

### 【第3ステップ】

第3ステップは、第1ステップ、第2ステップで見直しや調整を図った通行規制などの施策について、本格導入を実施する段階である。また、商店街の活性化につながるイベント開催を拡大して実施することで、まちのにぎわいを定着させ、地域の人々が継続して積極的に関与する体制にしていくことが必要である。

今回の社会実験では、曾根西地区内を流れる通過交通を本来通行すべき勝部寺内線に誘導することができた。しかし、それにより若干ではあるが路線の処理能力を超え、ピーク時間帯では道路混雑の発生という問題が生じている。こういった問題に対応するため、勝部寺内線の交差点処理の検討等を含めた渋滞緩和策や交通量増加にともなう負荷の軽減、迂回誘導路の整備、さらには広域的な幹線道路の整備など、長期的な視点に立った取り組みを行うことが必要である。

また、通過交通は地区外で発生する交通が原因であり、曾根西地区のみの取り組みでは改善することが困難である。そのため、曾根西地区以外の周辺地区と一体となった取り組みが必要であり、さらなる連携の拡大が求められる。

#### その他の施策の導入

今回の社会実験では、歩行者の安全性確保に向けて通行規制等の対策を実施したが、アンケート調査では、そういった規制的な手法を導入するよりも以前に、路上駐車や路上看板に対する対策等を実施すべきとの意見も見られた。

こうした問題については、全国各地で見られる問題ではあるが、人々のモラルに頼る部分も強く、人々の意識を変えてもらわないと、なかなか十分な効果が得られないのが実情といえる。

このため、即時に大きな効果を得る対策の導入は困難といえるが、地元が地道に協力し、継続的に働きかけることにより意識の変化を導くことを目標に以下のような方策を講じるものとする。

## 路上の看板の撤去のルール化

- 路上看板の設置について、地元が自ら監視するしくみづくり

## 違法駐車対策

- 違法駐車警告ステッカーの貼付
- 駐車場マップの配布
- 周辺駐車場と商店街割引等のタイアップ 等

## 民地内へのプランターの設置

- 商店の壁の前面など民地の空いた空間にプランターを設置し、花を植える
- 管理にあたっては、小学生などに管理を手伝ってもらうなども考えられる

(参考) 東京都千代田区における「違法広告物撤去活動員制度」

平成16年5月12日

### 区民等がピンクチラシや捨て看板等を撤去！ －「違法広告物撤去活動員制度」がスタート－

千代田区では、区民等による「違法広告物撤去活動員制度」をスタートしました。これまで、「安全で快適な千代田区の生活環境の整備に関する条例(生活環境条例)」(平成14年10月施行)により、地域の生活環境の向上を目指し、職員の専門機動班によるパトロールや、環境美化・浄化推進団体(推進団体)、警察等との合同パトロールで違法広告物に対する警告や撤去を実施してきました。

しかし、パトロール直後には改善が見られるものの、時期が過ぎると再び無秩序に掲出される状況を繰り返しているのが現状です。

このため、広告ビラやチラシ、立て看板などの簡易除去が可能な違法広告物の撤去を区から推進団体等の構成員に委嘱し、区職員が立ち会わなくても、地域住民等が自ら違法広告物を撤去していくことを可能とした「千代田区違法広告物撤去活動員制度」をスタートしました。

千代田区役所で、石川雅己千代田区長から7団体(合計77名)の代表に委嘱状と千代田区違法広告物撤去活動員証、活動マニュアル、腕章を交付しました。

今後、地域での頻繁な撤去活動が行われることとなり、これまで以上に地域環境を向上させていくこととなります。

なお、委嘱状等の交付後、「神田駅周辺地区生活環境改善推進連絡会」(会長 三村榮一)では、30人の会員がJR神田駅西口周辺で、違法なピンクチラシや広告ビラの撤去活動を行いました。10分たらずの間で、電話ボックスやJRのガード下に貼られたチラシを100枚ほど撤去しました。

参加者は「今日、活動員の委嘱を受けて、区の職員が立ち会わなくても、いつでも活動員が集まって、自分たちのまちをきれいにする事ができるので、機動性があるといいですね」と感想を述べていました。

## 継続的な協議の実施

交通社会実験は、そののまちづくりを住民みんなで考える上での出発点であり、ここでの経験をきっかけに今後具体的な取り組みに向けて、継続的に議論をしていくことが非常に重要といえる。

このため、これまでも実施されてきた“井戸端会議”などの活動を継続・拡大しながら、住民自らが考える協議の場を提供することも重要である。

また、でも示したように、交通問題は地区内だけにとどまらず周辺地区も含めて改善していくことが重要であり、周辺地区との連携を深めながら長期的に取り組むことも検討する必要がある。

## (参考) 事業手法

道路等の整備にあたっては、以下に挙げた事業制度の適用が考えられる。

表 5-1 適用が考えられる事業手法

事業名	概要	対象
特定交通安全施設等整備事業	特に交通の安全を確保する必要がある道路において、交通環境の改善、交通事故の防止等を図る事業	歩道、自転車道、コミュニティ道路、駐輪場、駐車場等の整備
交通安全事業統合補助	地区内で面的に実施される特定交通安全施設等整備事業、道路交通環境改善促進事業、電線共同溝整備事業について地区一括で補助金を交付	計画策定費、駐輪場の整備、車線削減による歩道整備、電線類地中化、駐車場や停車帯の整備等
身近なまちづくり支援街路事業	統一したまちづくりテーマを設定した地区において、質の高い街路空間の形成等に資する街路について一体的に支援	各種街路、歩行者専用道、ポケットパーク、電線共同溝、街路緑化、グレードアップ等
まちづくり交付金	地域の歴史・文化・自然環境の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図る	都市再生整備計画に基づく以下の事業 <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路、公園、下水道、河川、広場、地域交流センター、土地区画整理事業、市街地再開発事業等</li> <li>・公営住宅、高齢者向け等優良賃貸住宅、住宅地区改良事業等</li> <li>・市町村提案事業、各種調査や社会実験等のソフト事業</li> </ul>

