

千葉都心ウォークブル推進社会実験 (CHIBA NOKI-NYOKI Project)

社会実験の成果と今後の展開について

【実施概要】

- ▼目的
- 道路、公園の公共空間と市街地の一体的かつ日常的な利活用可能性を検証。
 - 多様な人々が多様な使い方のできる居心地の良い空間づくりを推進。
 - 3密を回避した飲食店のテラス営業や、感染リスクを抑えた屋外空間での過ごし方など、ポストコロナの新しい日常への対応も見据えた取り組み。

▼実施場所
千葉公園通り、公園前歩道、千葉公園南門周辺

▼実施期間
令和2年9月30日～令和4年8月31日（約2年間）

▼実施体制
主催：千葉市



【実施実績】

▼参加者数
延べ41者
(うち、エリア内15者、マルシェのみ26者)

▼イベント実施数

- 千葉公園通りホコ天 **8回**
* 通過車両の通行抑制をした上で道路空間を活用
- 千葉公園南門での週末出店 **92回**
* 日替わりでキッチンカーなどが出店
- 千葉公園南門周辺でのマルシェ **4回**
* 手作りの雑貨やお菓子販売など10~40店舗ほどが出店

▼情報発信
沿道関係者などへのポスティング **15回**
非公式SNSアカウントでの情報発信 **160回**



⑥アンケートなどから得られた意見（住民、社会実験参加者、通行者など）
ホコ天など非日常の取り組みに対しては前向きな意見があったものの、今後の課題となるご意見も多く寄せられた。

- 安全対策のポストコーンや電柱が通行支障
- 社会実験についての周知が不足
(趣旨や目指す方向性、イベントなどの 取組内容)
- 市の目指す方向性がわからず関わり方がわからないなど

▼安全対策として設置していたポストコーンと簡易バリア



【効果検証の結果】

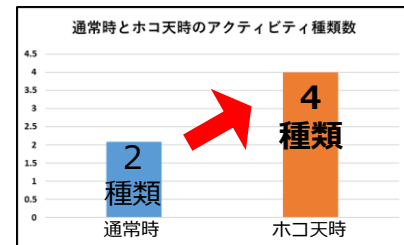
① アクティビティ種類数

歩行通過だけでなく「飲食」「買い物」「会話」などの行動が見られた。1時間あたり平均3種類。
※社会実験前は歩行通過のみ



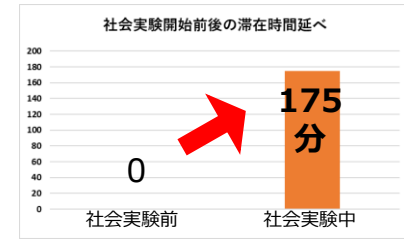
▼ホコ天時と通常時の比較

ホコ天時の方がより多様な行動が見られた。
通常時：平均2種類、ホコ天時：平均4種類



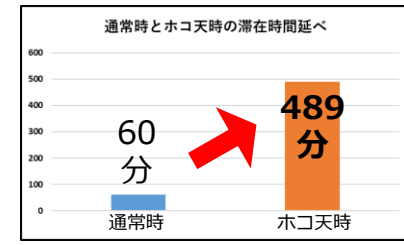
② 滞在時間

通行だけでなく滞在の空間となった。
社会実験前は滞在ゼロだったが、1時間あたりの延べ滞在時間は平均175分
(延べ滞在時間 = 人数 × 滞在時間)。



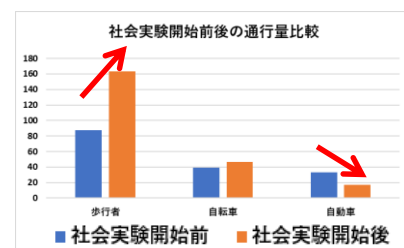
▼ホコ天時と通常時の比較

ホコ天時の方がより滞在の空間となっていた。
ホコ天時：489分、通常時：60分
(滞在時間延べ = 人数 × 滞在時間)



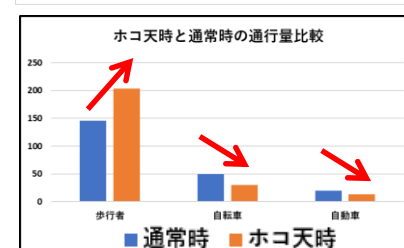
③ 店舗の売上金額

あまりプラスの変化はなかった。
※コロナの影響もあり直接的な効果は測れなかった。



④ 通行量

自動車が減り、歩行者が増えたことで、ひと中心の空間に近づいた。

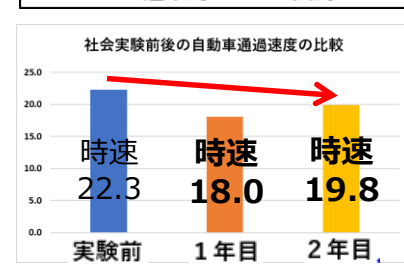


▼ホコ天時と通常時の比較

ホコ天時は通常時と比べ、自動車減、歩行者増

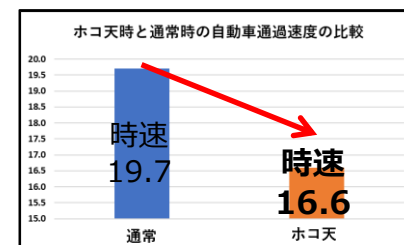
⑤ 自動車の通過速度

自動車の平均通過速度が低下した。
社会実験前：22.3km/h
社会実験後（減速対策後）：
1年目18.0km/h、2年目19.8km/h



▼ホコ天時と通常時の比較

ホコ天時の方がより自動車の速度が低下した。
ホコ天時（車両の通行抑制時）は通常時と比べ3.1km/h速度が低下。



【社会実験の成果と今後の展開】

① 公共空間の利活用

(成果)

道路や公園の多様な利活用方法を実証。

(具体的な実証内容)

- 千葉公園通りでは、飲食店によるテラス営業、ホコ天（通過車両の通行抑制）などを実施
- 千葉公園南門では休憩スペースの設置、キッチンカーなどの出店、定期的な開催を目指した日常サイズのマルシェなどを実施
- 単なる商業的な要素だけでなく、文化的・子供向けコンテンツも実施
- 弁天プラザ敷地の有効活用にも挑戦



(今後の展開)

・居心地の良い場づくりに関する千葉大学との共同研究を実施

② マネジメント体制

(成果)

社会実験を通じて、持続可能な運営体制について検討し、実証。

(具体的な実証内容)

- イベントを通じた横の繋がりづくりから始め、商店会との連携を模索したり、ホコ天運営チームづくりを検討
- 花壇の花植えを通じて、地域住民との連携を実施
- 千葉公園においては、マルシェ主催者との連携を実施



(今後の展開)

・民間主体の運営体制への段階的な移行
(市主催 → 民間主催・市共催)

ちこほこ実行委員会

千葉公園通りホコ天を通じてひと中心のまちづくりを推進する実行委員会



地元の住民や店舗、千葉大学などが中心となった実行委員会の組成を検討中。

③ 歩行者中心の空間づくり

(成果)

千葉駅と千葉公園を繋ぐアプローチとして、歩行者中心の空間づくりについて実証。

(具体的な実証内容)

- 減速対策（狭さく、ポストコーン）、衝撃対策（簡易バリア）を実施したものの、地元のご意見を踏まえて安全対策の見直しを実施
- 将来をイメージした歩行者中心の空間づくりの一環として、ホコ天（通過車両の通行抑制）を実施
- ホコ天の効率的な運営方法を試行錯誤したり、車両抑制レベルの調整を行うなど将来像に向けての実証を実施

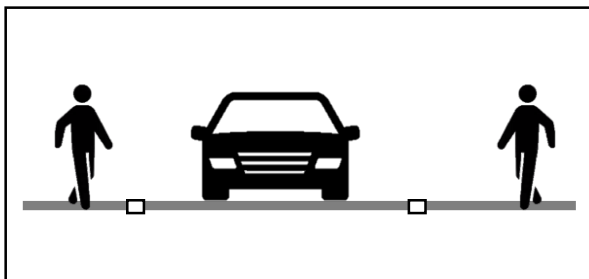


(今後の展開)

・千葉公園通り（市道弁天31号線）の将来的な道路改修に向けた検討に着手。R4年度は基礎調査を実施予定。

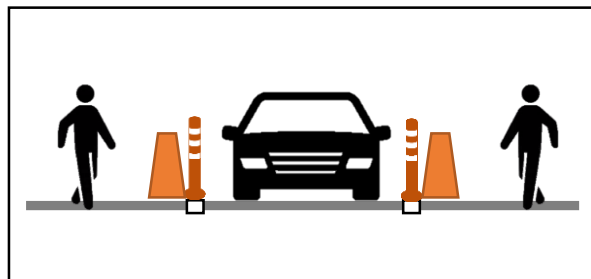
◎道路の状況がこう変わります。安全対策を変更し、ポストコーンを撤去します。

① 社会実験前：



② 社会実験1年目：

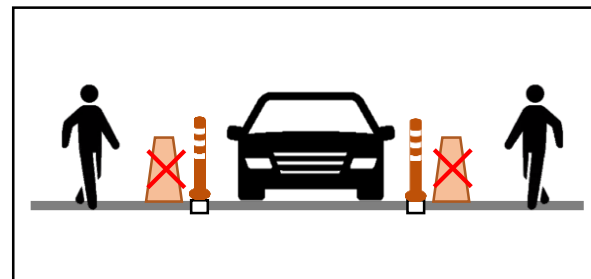
- ・白線引き直し
- ・ポストコーン ・簡易バリア



道路空間を活用するための安全対策として、白線引き直し、ポストコーン・簡易バリアを設置。

③ 社会実験2年目：【現状】

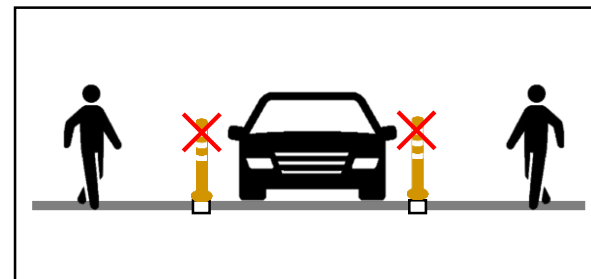
- ・白線引き直し
- ・ポストコーン ※簡易バリアを撤去



1年間の実施状況を踏まえて、各管理者と協議を行い、衝撃対策として設置していた簡易バリアを撤去。

④ 今後：【令和4年9月～】

- ・白線引き直し
- ※ポストコーンを撤去



今後は、ホコ天（通過車両の通行抑制）時に道路空間の活用を実施することとし、ポストコーンは一部の箇所を除き撤去。