

テーマ	① 多様な利活用	② 滞在性の向上	③ 経済波及効果
目標	道路、公園等の公共空間における「 アクティビティが多様化 」される	道路、公園等の公共空間が「通行」だけでなく「 滞在 」の空間になる	公共空間を活用することで、「 沿道不動産の価値向上 」
指標	アクティビティの「種類数」	道路や公園での人の「滞在平均時間」	沿道飲食店の「売上金額」
手法	● 現地でのアナログ計測（調査シートを活用し、現地にて観察）	● 現地でのアナログ計測（調査シートを活用し、現地にて観察）	● 参加店舗へ「ヒアリング」（データフォーマットに基づき、店舗から市に提出）

テーマ	④ ひと中心の空間づくり	⑤ 安全性の向上
目標	道路が「車中心」から「 ひと中心の空間 」になる	自動車の減速対策 の効果
指標	自動車／自転車、歩行者の通行した「台数・人数」	自動車の「 通過速度 」
手法	● 現地でのアナログ計測（調査シートを活用し、現地にて観察）	● 現地でのビデオ計測を基に算出（10m区間の通過時間からの算出）

①アクティビティ
「種類数」

②道路や公園での
「滞在時間」

③沿道飲食店の
「売上金額」

④自動車、歩行者の
「通行台数・人数」

⑤自動車の
「通過速度」

① アクティビティ 「種類数」

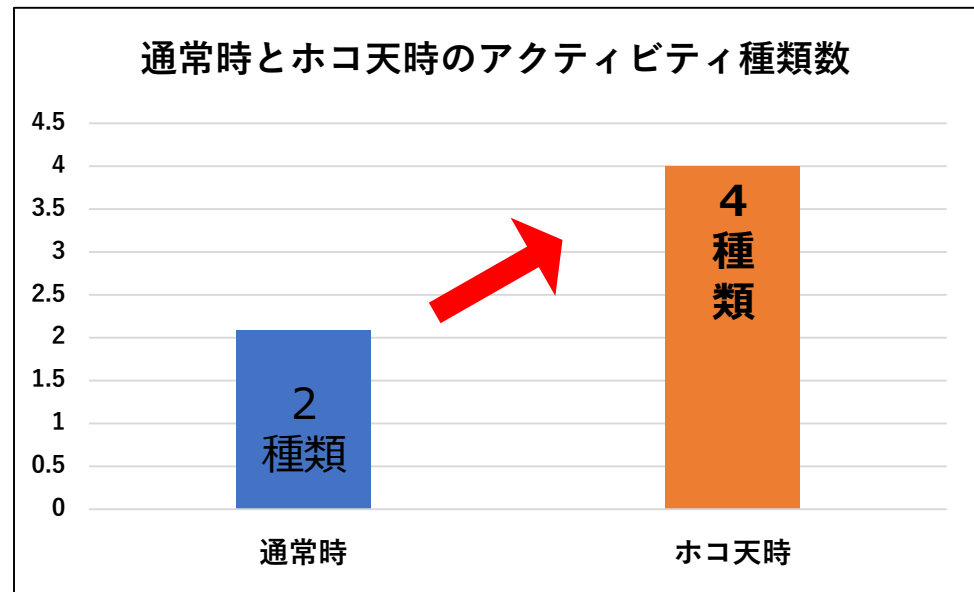
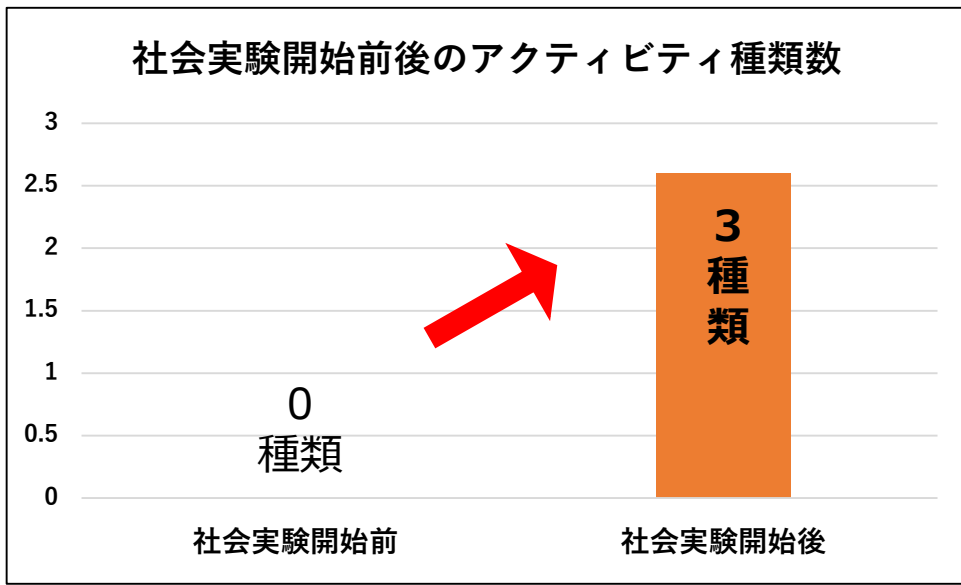
指標の定義

- ◆ 1分以上の滞在
- ◆ 個人（単独）滞在、グループ滞在
- ◆ 性別、年代別
- ◆ 状態（立つ／座る／その他）
- ◆ アクティビティの種類
 - ・ 飲食（近隣店舗サービス利用、テイクアウト利用・持ち込み）
 - ・ グループでの会話
 - ・ スマホ利用、TEL通話
 - ・ PC作業
 - ・ 読書
 - ・ 勉強
 - ・ 買い物（道路・公園に出店している店舗から）
 - ・ 看板等を見る
 - ・ 人を眺める
 - ・ その他（上記に該当しないもので滞在と考えられるもの）
- ◆ 各地点とも、昼間12-13時、夕方17-18時に計測

① アクティビティ 「種類数」

千葉公園エリア

時間単位でのアクティビティ種類数の平均を算出



単なる歩行通過だけでなく、「飲食」「買い物」「会話」などのアクティビティが見られるようになった。
ホコ天時の方が、より多くのアクティビティが見られた。

① アクティビティ 「種類数」

千葉公園エリア

【千葉公園通り】

日程	内容	アクティビティ
令和2年12月6日（土） 昼12～13時	MTBフェス 【イベント時】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食（近隣店舗） ・ 会話 ・ 買い物 ・ 看板を見る
令和3年6月29日（火） 夕方17～18時	平常時	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食（近隣店舗） ・ 会話
令和3年7月6日（火） 夕方17～18時	YohaS 【イベント時】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食（近隣店舗） ・ 会話
令和3年7月10日（土） 夕方17～18時	YohaS 【イベント時 （ホコ天）】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食（近隣店舗） ・ 会話 ・ スマホ／TEL ・ 人を眺める ・ その他（ダンス演技） ・ その他（ダンス撮影）
令和3年10月2日（土） 昼12～13時	平常時	<ul style="list-style-type: none"> ・ 看板を見る
令和4年5月14日（土） 昼12～13時	マルシェ&ホコ天 【イベント時 （ホコ天）】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食（近隣店舗） ・ 会話 ・ 買い物 ・ 看板を見る
令和4年6月25日（土） 昼12～13時	ハス祭り 【イベント時 （ホコ天）】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会話 ・ 買い物

【公園前歩道、千葉公園南門周辺】

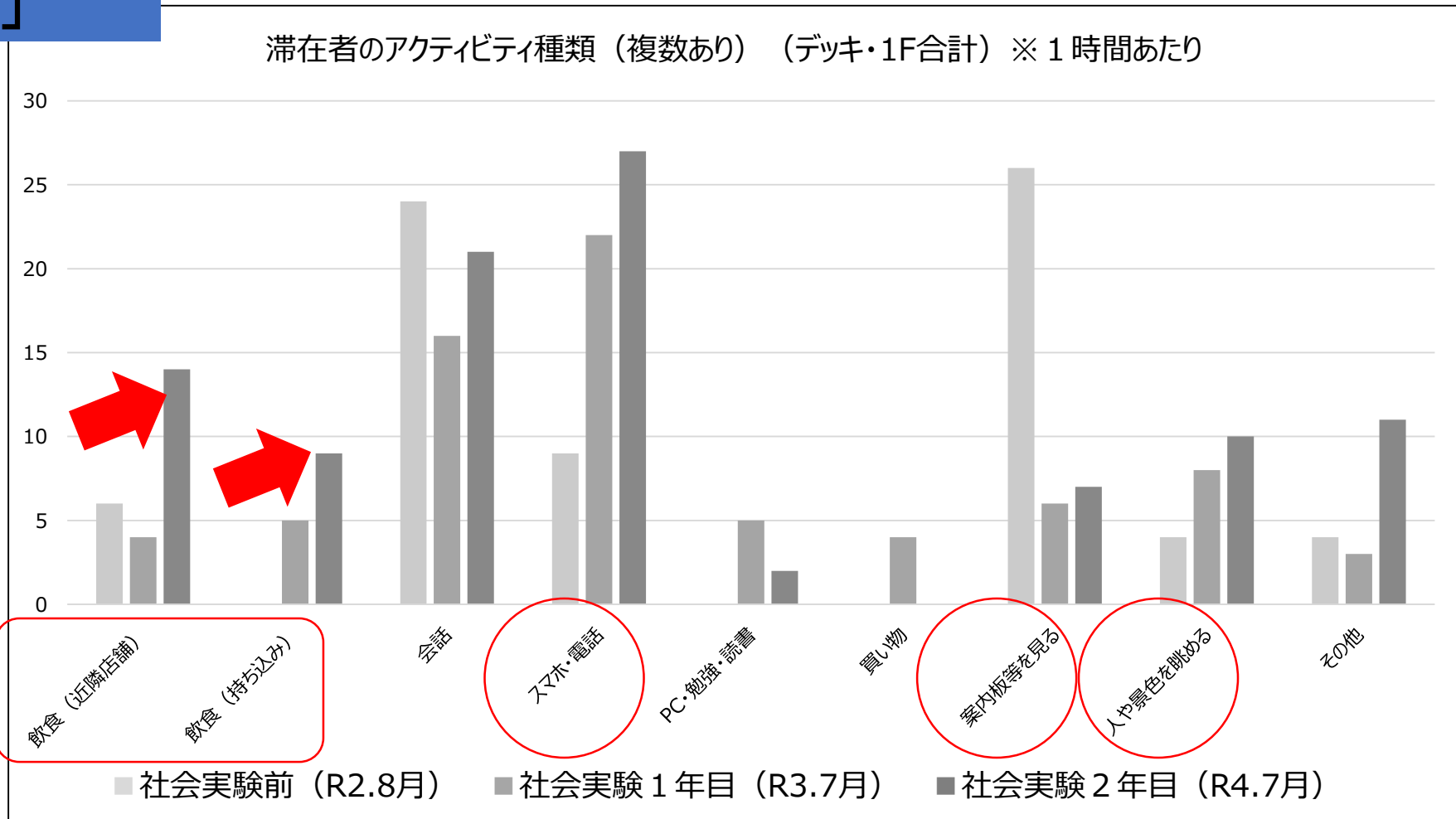
日程	内容	アクティビティ
令和3年9月21日（火） 昼12～13時	平常時	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食（近隣店舗） ・ 会話 ・ PC ・ 看板を見る
令和3年9月21日（火） 夕方17～18時	平常時 （公園前歩道）	<ul style="list-style-type: none"> ・ その他（荷物整理）
令和3年9月21日（火） 夕方17～18時	平常時 （千葉公園南門周辺）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会話 ・ 看板を見る ・ その他（犬と遊ぶ） ・ その他（座って休憩）
令和3年10月2日（土） 昼12～13時	平常時 （公園前歩道）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 看板を見る
令和3年10月2日（土） 昼12～13時	平常時 （千葉公園南門周辺）	<ul style="list-style-type: none"> ・ スマホ／TEL ・ 人を眺める
令和3年10月2日（土） 夕方17～18時	平常時 （公園前歩道）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食（持ち込み） ・ 会話
令和3年10月2日（土） 夕方17～18時	平常時 （千葉公園南門周辺）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人を眺める
令和4年5月14日（土） 昼12～13時	マルシェ&ホコ天 【イベント時 （ホコ天）】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食（持ち込み） ・ 会話 ・ その他（モルック⁵）

① アクティビティ 「種類数」

- **延べ13種類のアクティビティ**が観察できた
「飲食（近隣店舗）」「飲食（持ち込み）」「会話」「買い物」「看板を見る」「人を眺める」
「スマホ/TEL」「PC」「その他（ダンス演技）」「その他（ダンス撮影）」
「その他（荷物整理）」「その他（犬と遊ぶ）」「その他（座って休憩）」「その他（モルック）」
- 具体的な設えや仕掛けがあって初めてアクティビティが見えるようになるが、空間としての認知度や使い方としての慣れなど、アクティビティが見られるようになるまでには時間を要すると推察。

① アクティビティ「種類数」

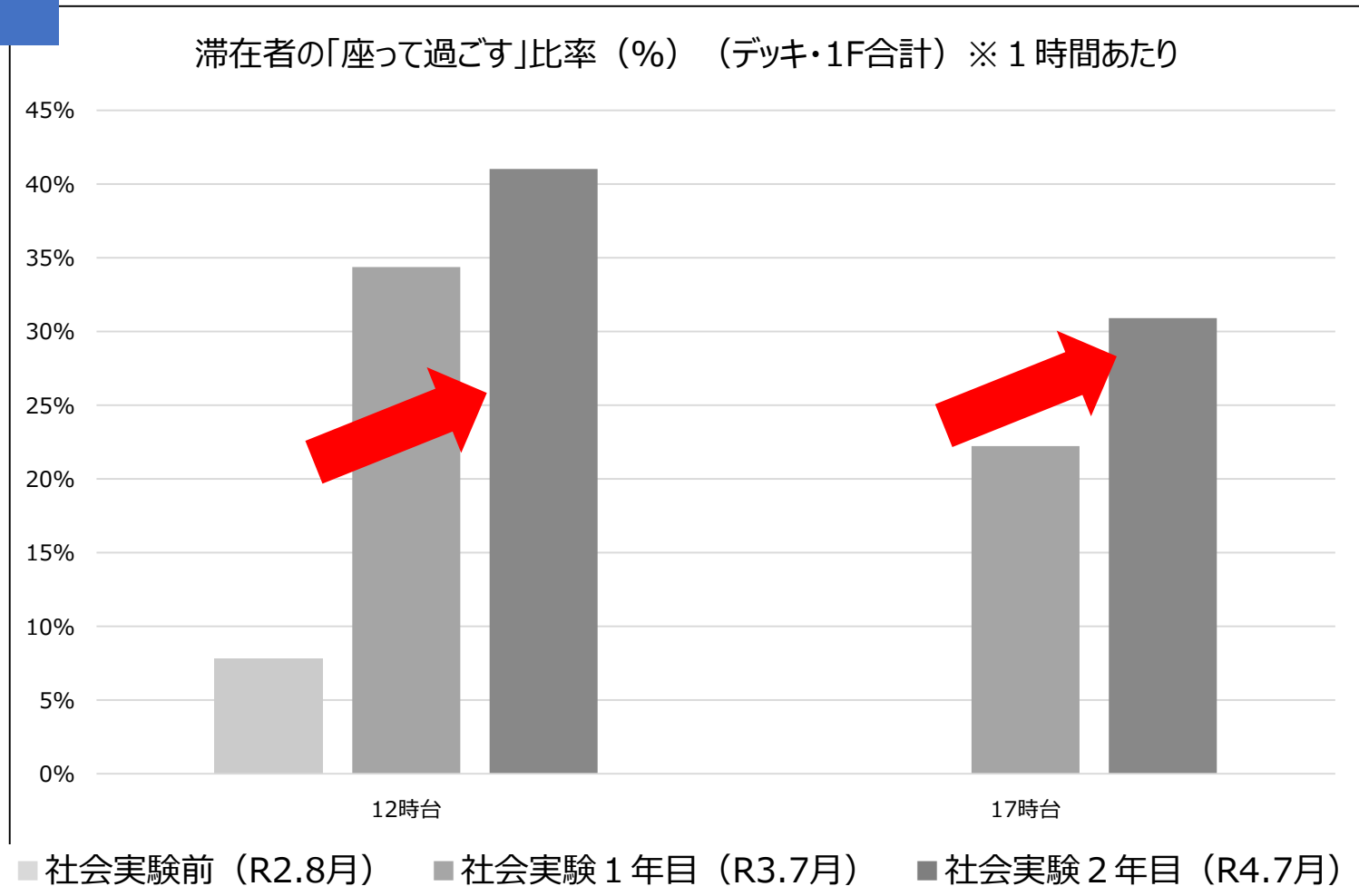
千葉駅西口エリア



**飲食は持ち込み含め増加
待ち合わせ等、来街者増加に伴う滞在も増加**

① アクティビティ 「種類数」

千葉駅西口エリア



いずれも増加

②道路や公園での 「滞在時間」

指標の定義

- ◆ 1分以上の滞在
- ◆ 滞在開始時刻と終了時刻を記録し、滞在時間を算出

- ◆ 分析にあたっては、
 - ・ 滞在数 = 個人／グループ単位での数
 - ・ 滞行者数 = 滞在していた延べ人数（例 3人グループの場合：滞在数1、滞行者数3）
 - ・ 滞在時間合計 = 日程・時間帯・場所ごとの計測した滞在時間の合計
 - ・ 滞在時間平均 = 滞在時間合計 ÷ 滞在数
 - ・ 延べ滞在時間 = 個人／グループ単位での滞在時間 × 個人／グループ単位での滞行人数
 （例 個人で10分滞在の場合：10分×1人＝ 延べ滞在時間10分
 3人グループで10分滞在の場合：10分×3人＝ 延べ滞在時間30分）

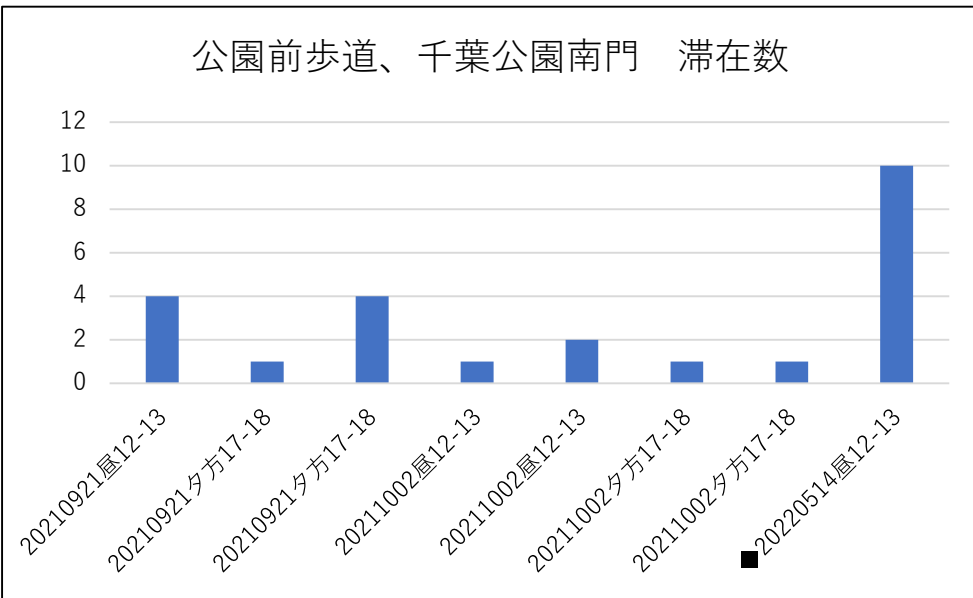
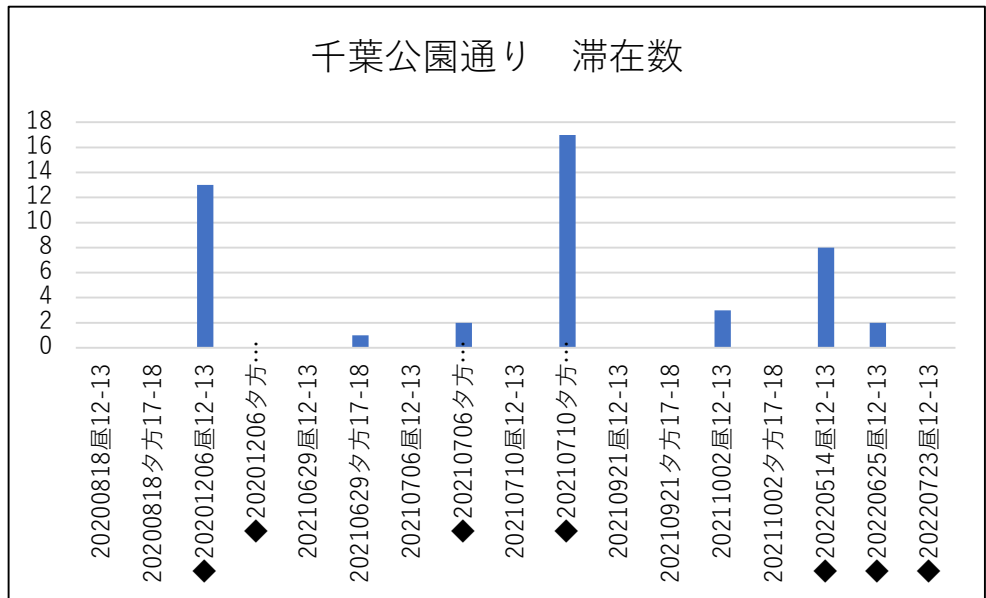
※対象となるアクティビティは「①アクティビティ種類数」と同様

- ◆ 各地点とも、昼間12-13時、夕方17-18時に計測

②道路や公園での「滞在時間」

千葉公園エリア

時間単位での、滞在数を計測

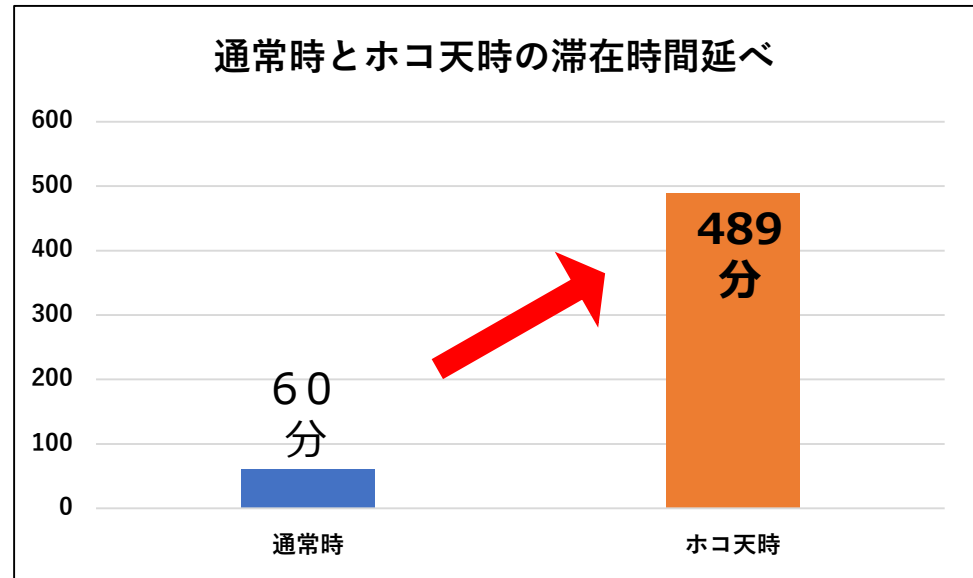
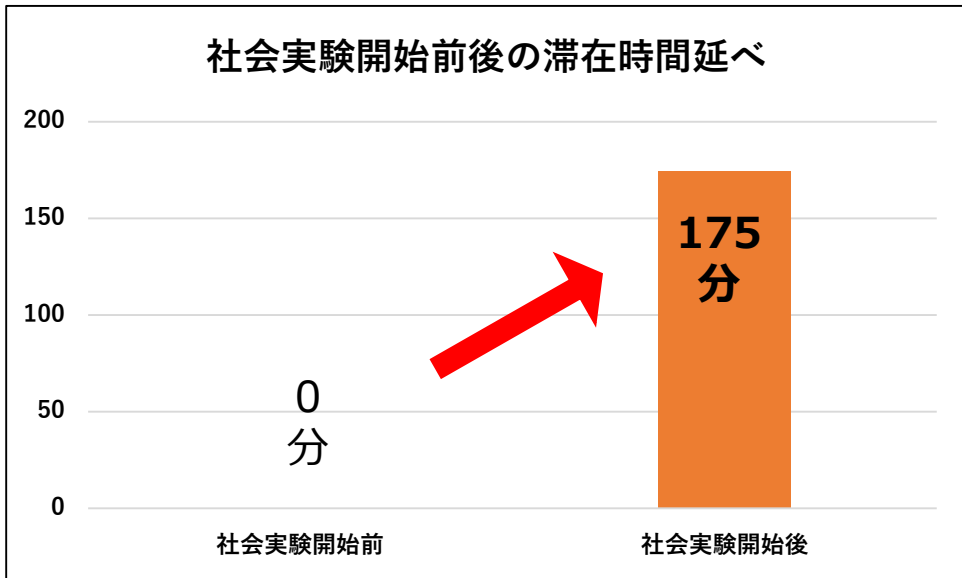


歩行者の多いイベント時やホコ天時の方が滞在数が多い傾向ではあるものの、天候（暑すぎると滞在少ない）や仕掛けの内容（音楽ライブなど留まって楽しむものや、テラス席など滞留しやすいもの）次第で滞在数に差が出た。

②道路や公園での「滞在時間」

千葉公園エリア

1時間あたりの、延べ滞在時間の平均を算出 (延べ滞在時間 = 人数×滞在時間)



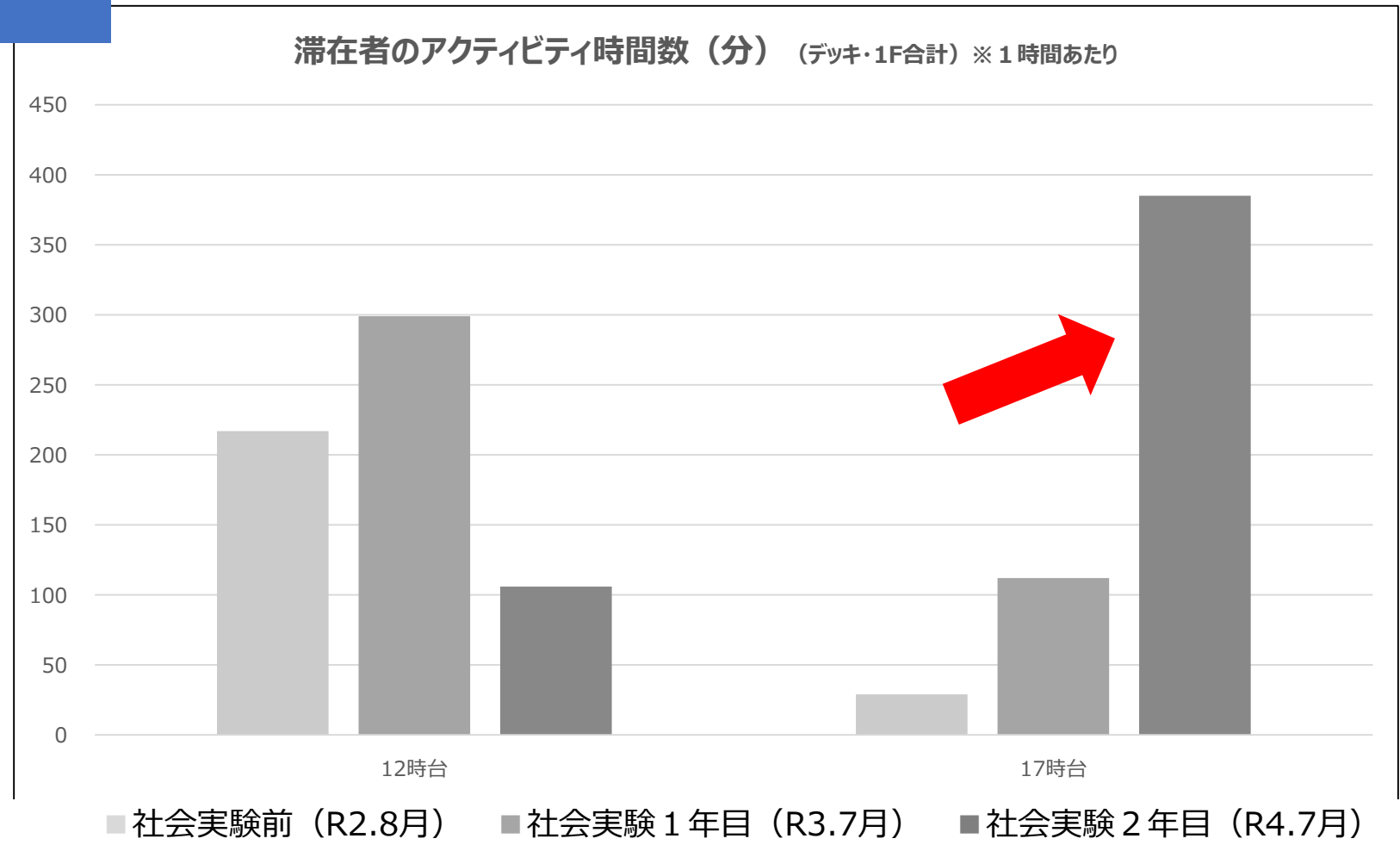
社会実験による仕掛けをすることで、単に歩行通過するだけでなく、滞留することが確認出来た。ホコ天時の方が、よりボリュームのある滞留が見られた。

②道路や公園での「滞在時間」

- 天候の影響も含めた滞在快適性によって、滞在時間に影響があることが確認出来た。（炎天下の暑い日には滞在時間は短くなる）
- タープやパラソルなど、天候の影響をなるべく受けずに快適に滞在できる設えの必要性

②道路や公園での「滞在時間」

千葉駅西口エリア



**1 2時台は日によって差が大きいですが、
1 7時台は着実に増加**

③沿道飲食店の 「売上金額」

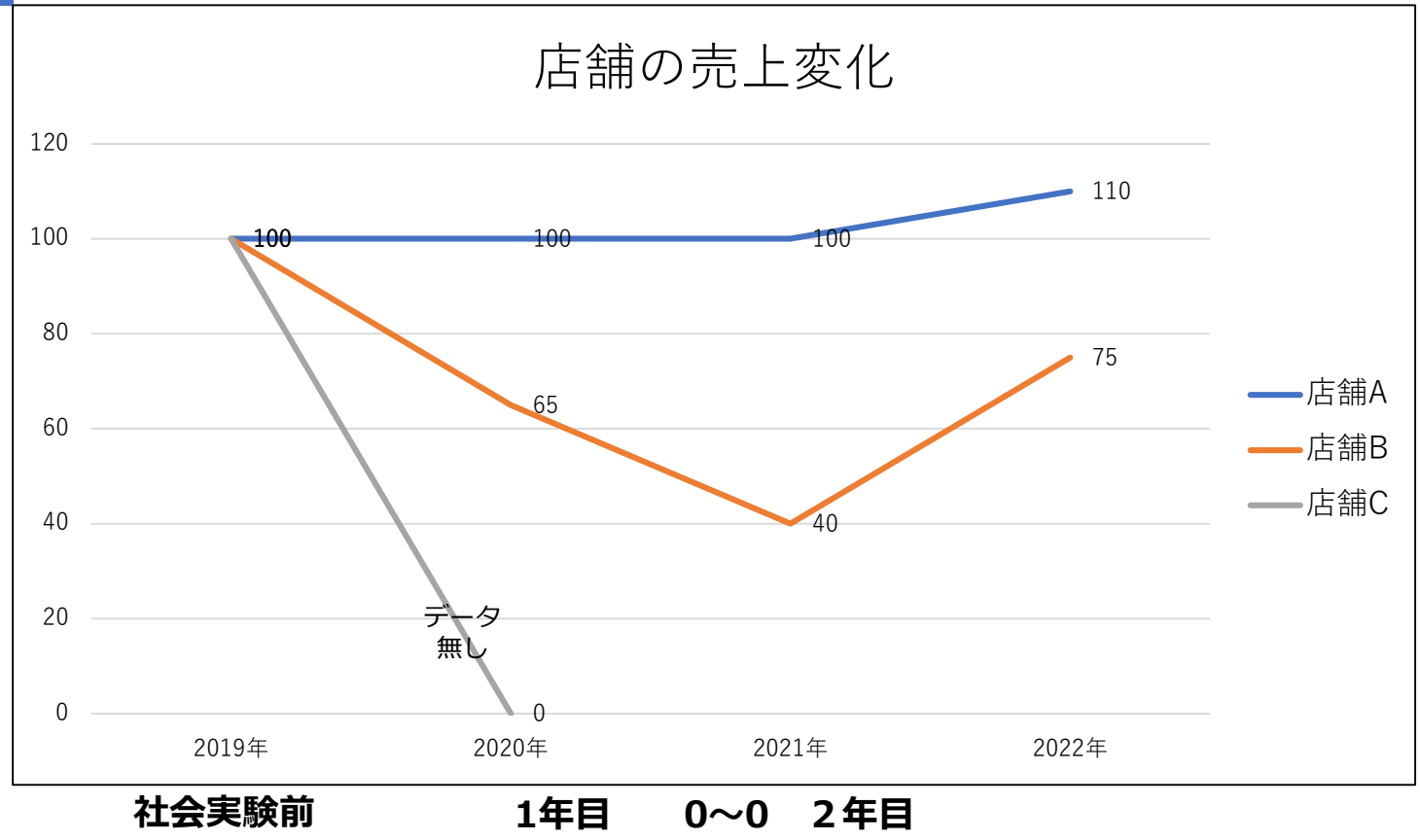
指標の定義

◆ 店舗の売上

※令和元年を100とした場合の、令和2年、令和3年、令和4年（現時点）の売上の割合にて分析

③沿道飲食店の「売上金額」

千葉公園エリア



社会実験前である令和元年（2019年）の売上を100とした場合の、

社会実験後の令和2年（2020年）、令和3年（2021年）、令和4年（2022年）※7月末時点の売り上げ状況を割合で計算。

店舗ごとに売り上げの状況はさまざまであり、社会実験の明確な効果までは確認できなかった

③沿道飲食店の 「売上金額」

千葉公園エリア

- 店舗の売上など、経済的な効果に対しては、多くの要因が関わることや個々の店舗次第で状況が大きく異なることから、社会実験など施策としての効果が確認しづらい性質がある
- ウォーカブル推進の取組みを継続する中で、エリアとしての価値向上に繋がり、来街者が増えることで経済的な効果が現れることが期待されるため、より中長期的なモニタリングが必要

④自動車、歩行者の 「通行台数・人数」

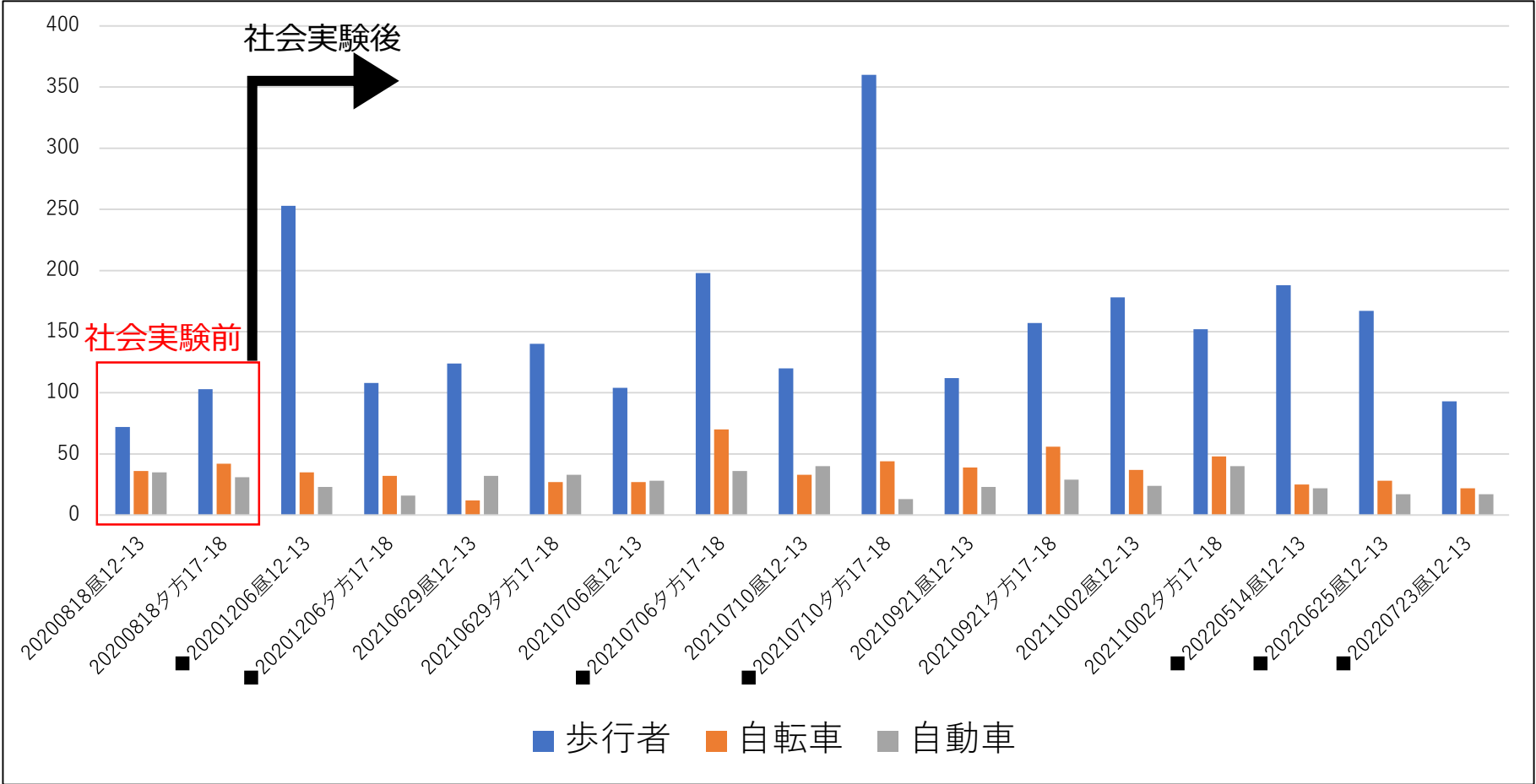
指標の定義

- ◆ 計測対象の地点における通過した歩行者数、自転車数／自動車数
- ◆ 歩行者は1人ごと、自転車は1台ごと、自動車は1台ごと
- ◆ 性別、年代別
- ◆ 通過方向別に計測し合算 ※往復する人がいたとしてもそれぞれカウント

- ◆ 各地点とも、昼間12-13時、夕方17-18時に計測

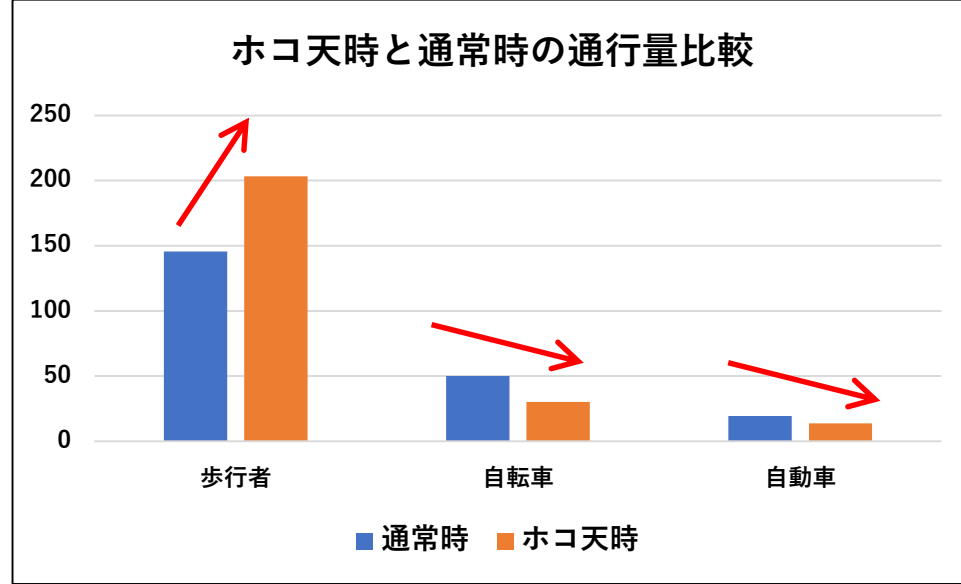
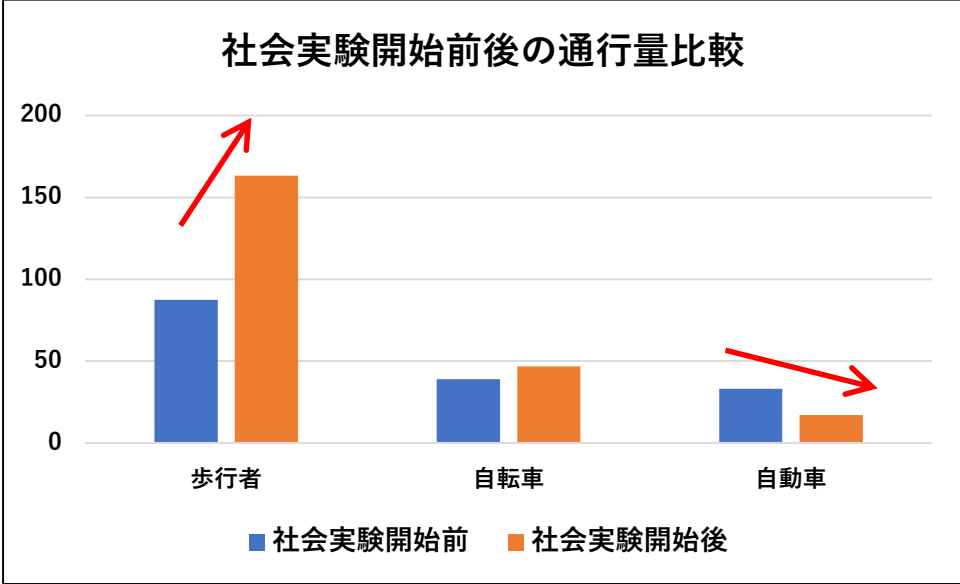
④自動車、歩行者の「通行台数・人数」

千葉公園エリア



④自動車、歩行者の「通行台数・人数」

千葉公園エリア

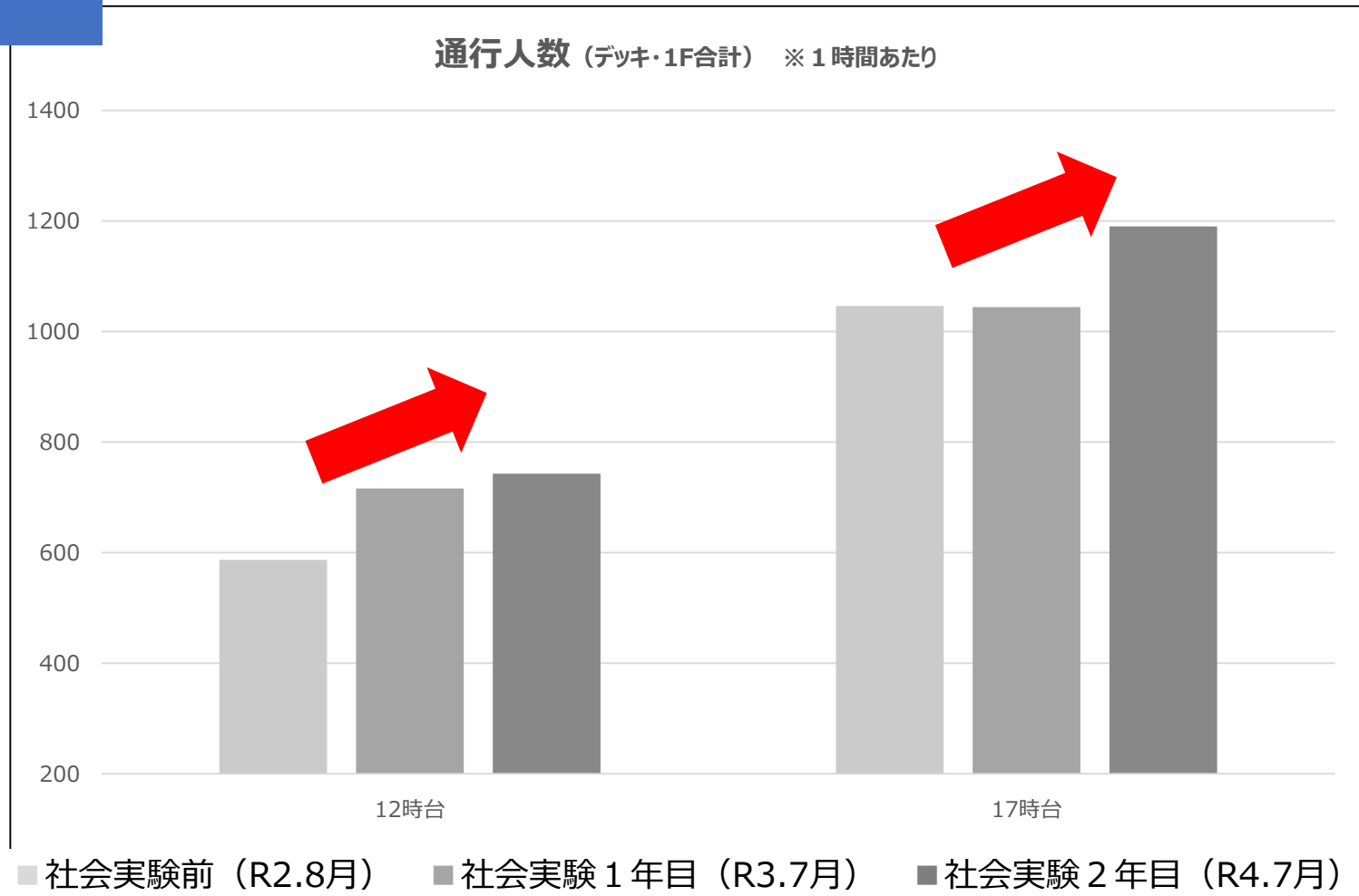


歩行者の通行量は増加し、自動車の通行量は減少するという結果が見られた。

ホコ天時とそれ以外の通常時を比較すると、その傾向が顕著に見られた。

④歩行者の「通行人数」

千葉駅西口エリア



いずれも増加

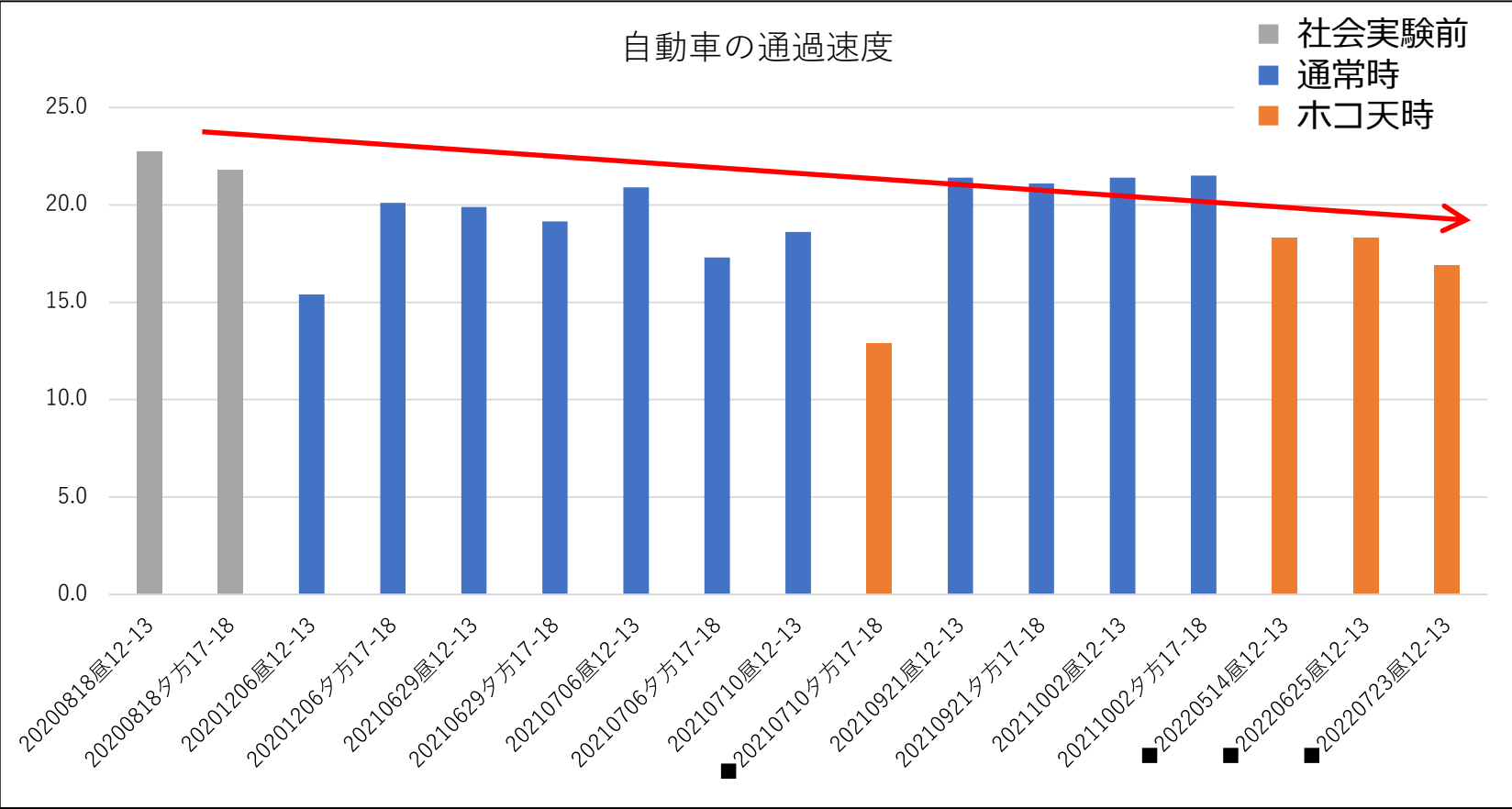
⑤自動車の 「通過速度」

指標の定義

- ◆ 計測対象の地点における通過した自動車の速度 (km/h)
- ◆ 現地でのビデオ撮影をした映像を基に1台ずつ算出
- ◆ 現地に貼った10m区間を通過する時間をストップウォッチにて目視計測し、速度 (km/h) を算出
(例 10m通過3.0秒の場合：秒速 (m/s) 3.3 ⇒ 時速 (km/h) 12.0)
- ◆ 各地点とも、昼間12-13時、夕方17-18時に計測

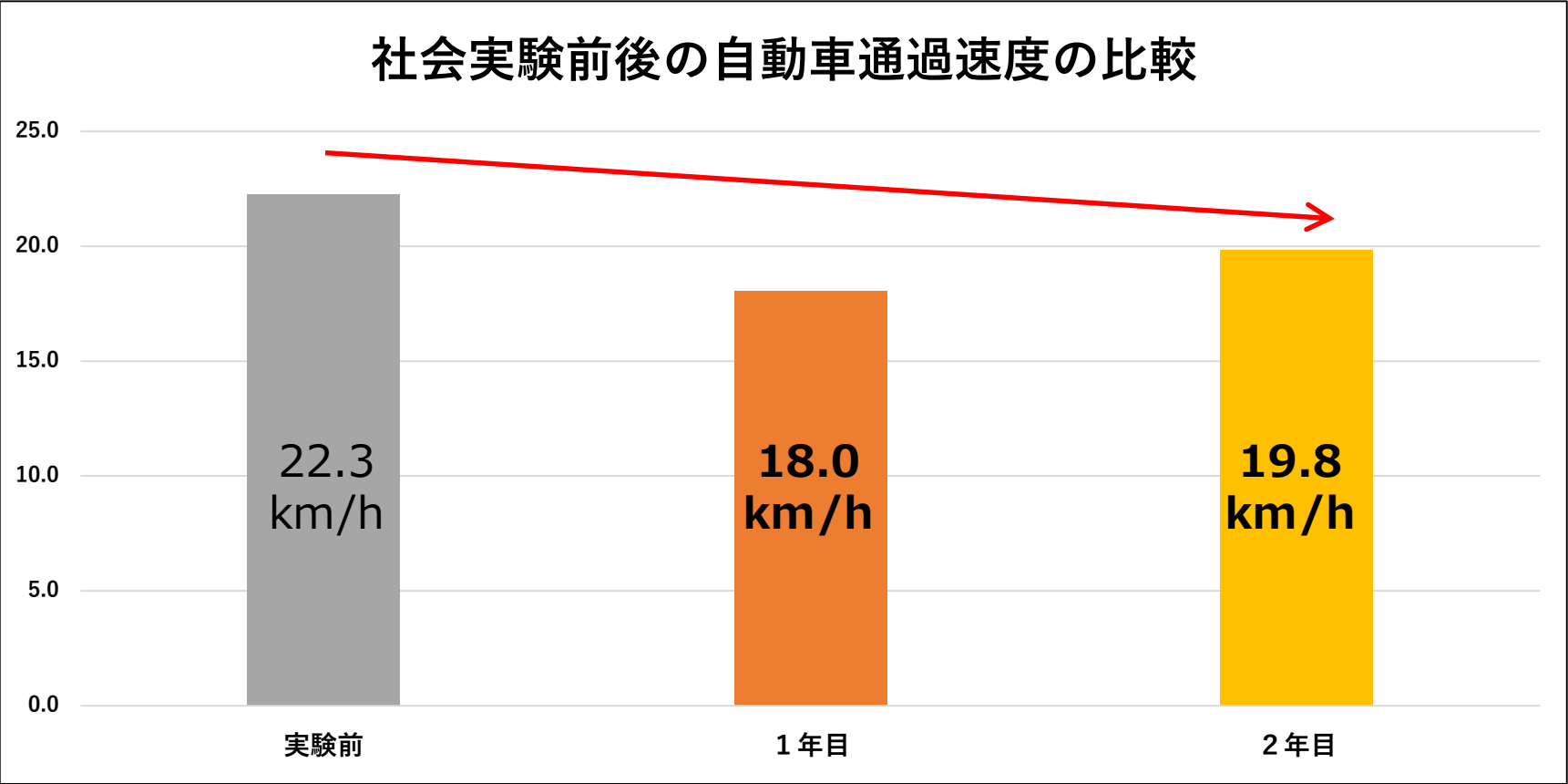
⑤ 自動車の「通過速度」

千葉公園エリア



⑤ 自動車の「通過速度」

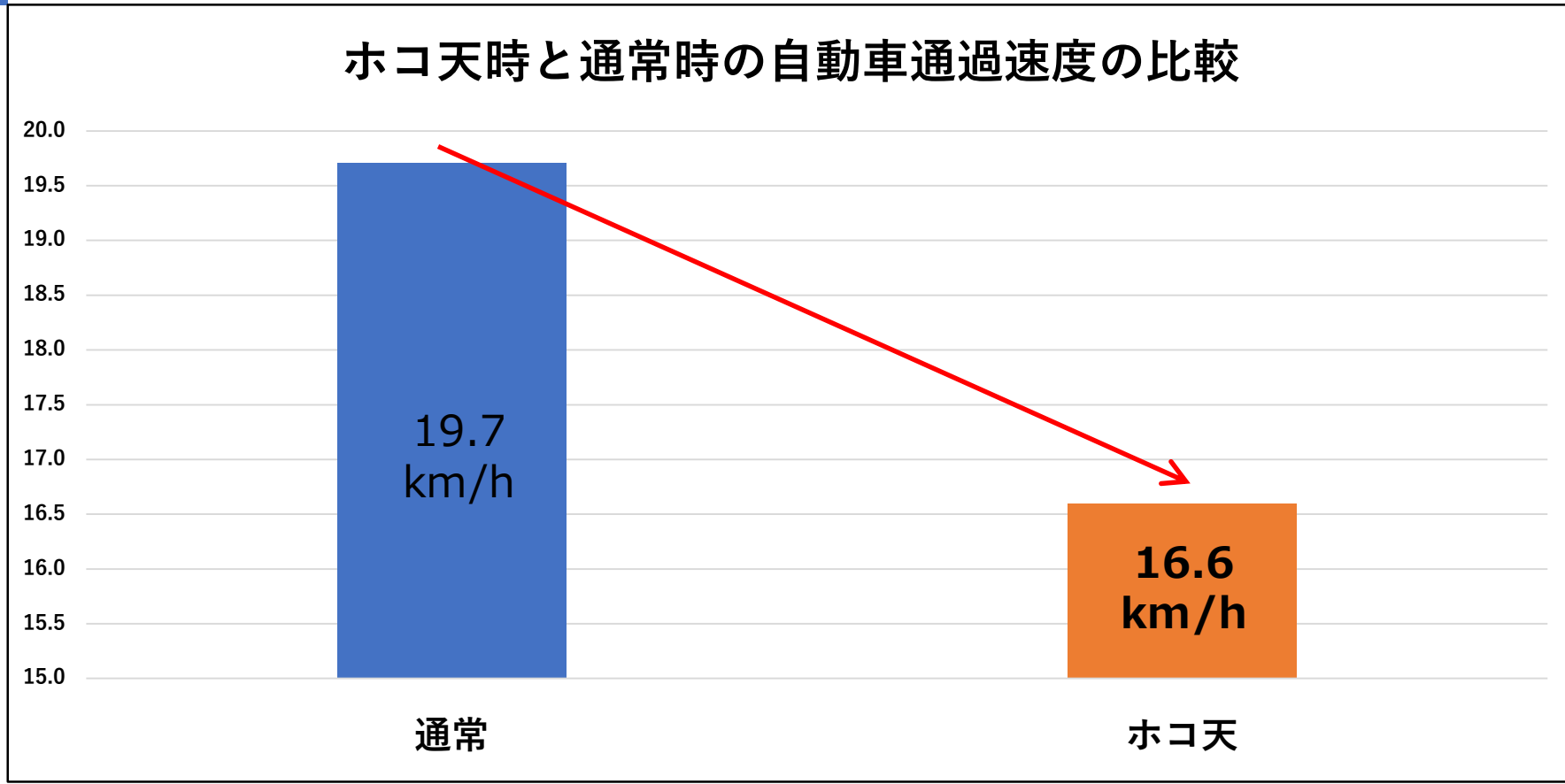
千葉公園エリア



社会実験前よりも自動車通過速度の低下が見られた。
1年目に比べて2年目の方が速度は上昇しており、物理的な減速対策に対する運転者の慣れてしまっていると推察。

⑤自動車の「通過速度」

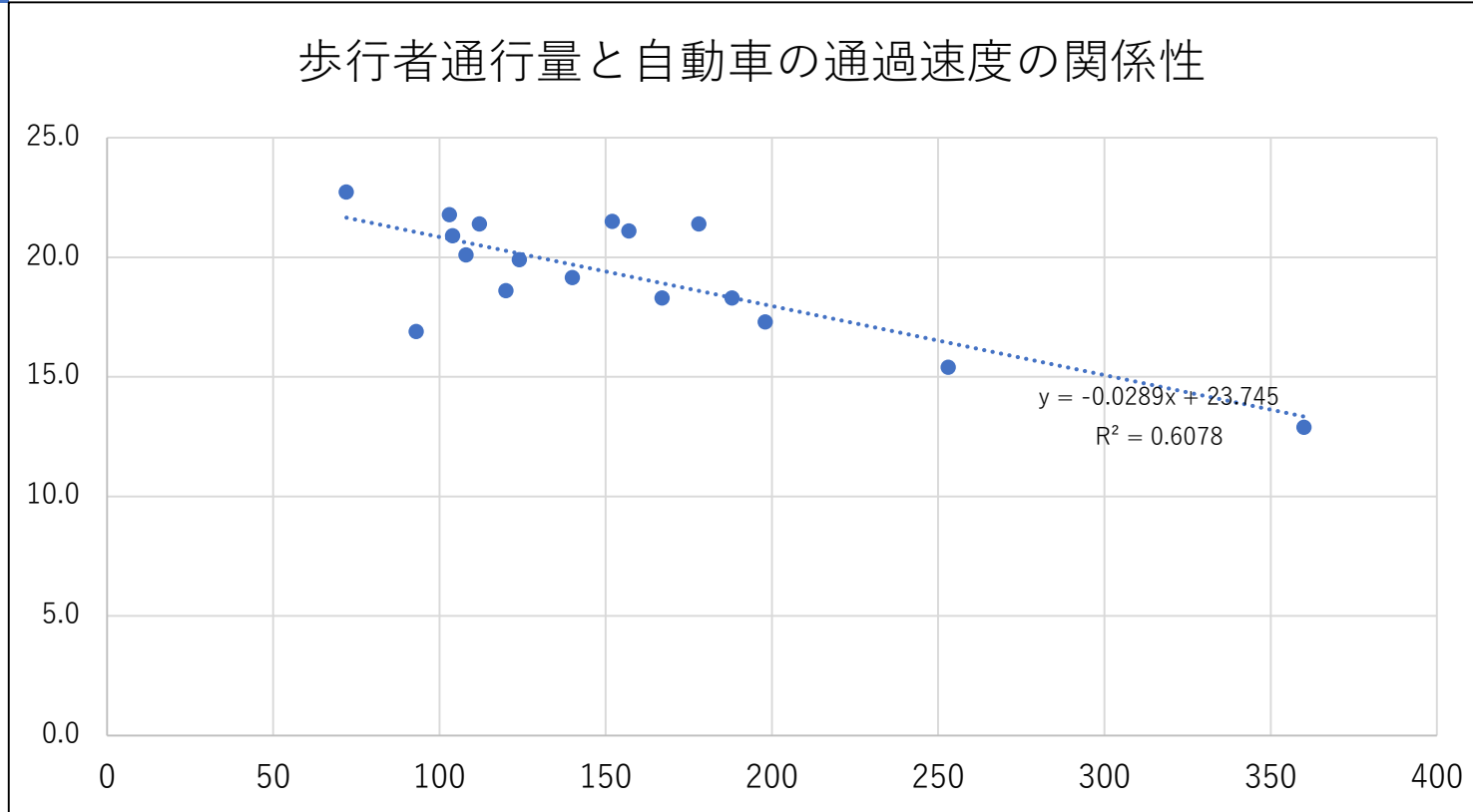
千葉公園エリア



ホコ天時とそれ以外の通常時を比較すると、より顕著に自動車通過速度の低下が見られた。

⑤ 自動車の「通過速度」

千葉公園エリア



歩行者通行量と自動車の通過速度の相関を見てみると、反比例の関係性があることが分かった。

より多くの歩行者が通行している状況では、自動車は速度を抑制して通行する傾向がある。

⑤自動車の 「通過速度」

千葉公園エリア

- 物理的な安全対策としての「狭さく・ポストコーン」の設置による減速効果があることが実証された。
 - ただ、一方で物理的な安全対策が、通行者や住民にとっては日常生活における支障となっているとの意見も多いことから、日常生活の支障とならない安全対策について検討が必要。
- 今後は物理的な安全対策ではなく、交通規制（通過車両の通行抑制）による安全確保を実証する。