

➤ 定量的指標を用いた検証

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」

結果概要

実験前後で 比較	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」
千葉駅西口 エリア	 アクティビティ 一部増加傾向	 滞在時間 一部増加傾向	 売上金額 増加傾向	 歩行者 増加傾向 自転車 増加傾向	—
千葉公園 エリア	 アクティビティ 増加傾向	 滞在時間 増加傾向	 売上金額 減少傾向	 歩行者 増加傾向 自動車 減少傾向	 通過速度 低下傾向

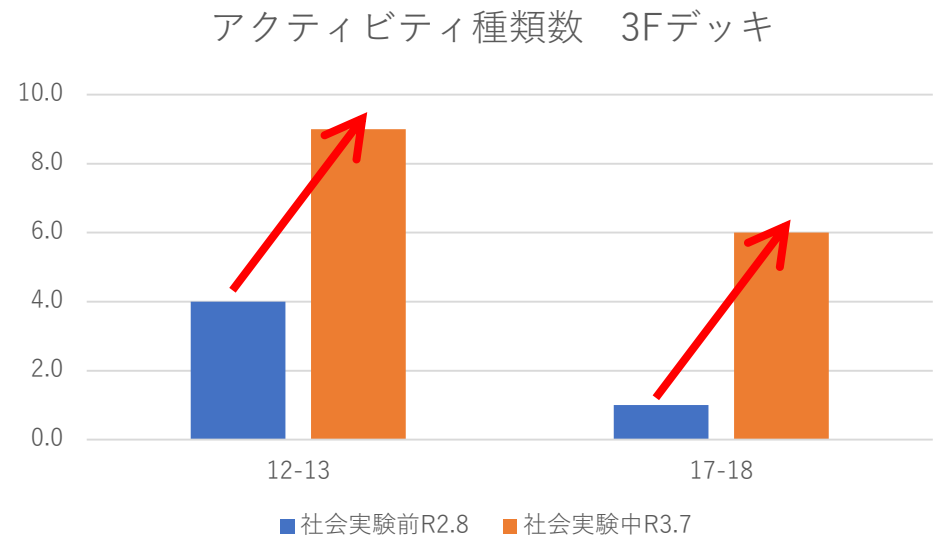
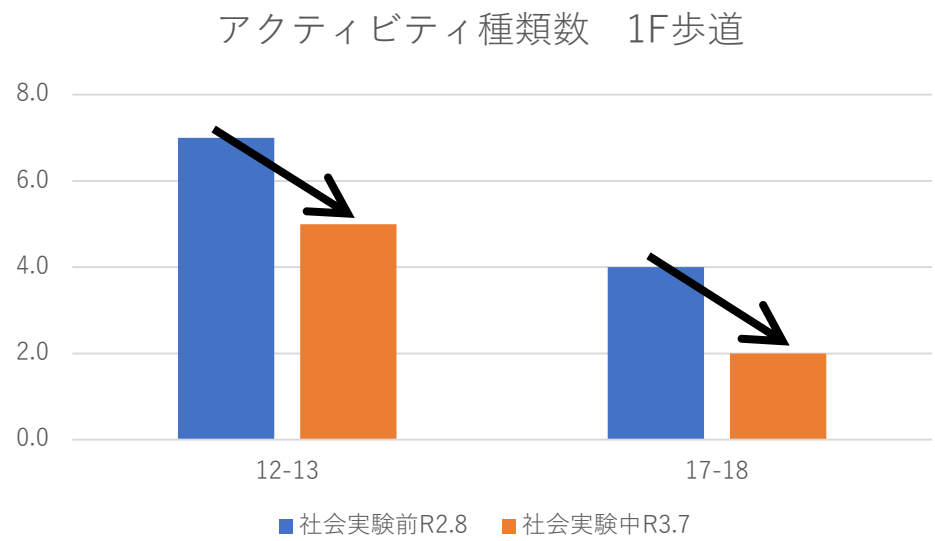
① アクティビティ 「種類数」

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

千葉駅西口エリア

① アクティビティ「種類数」



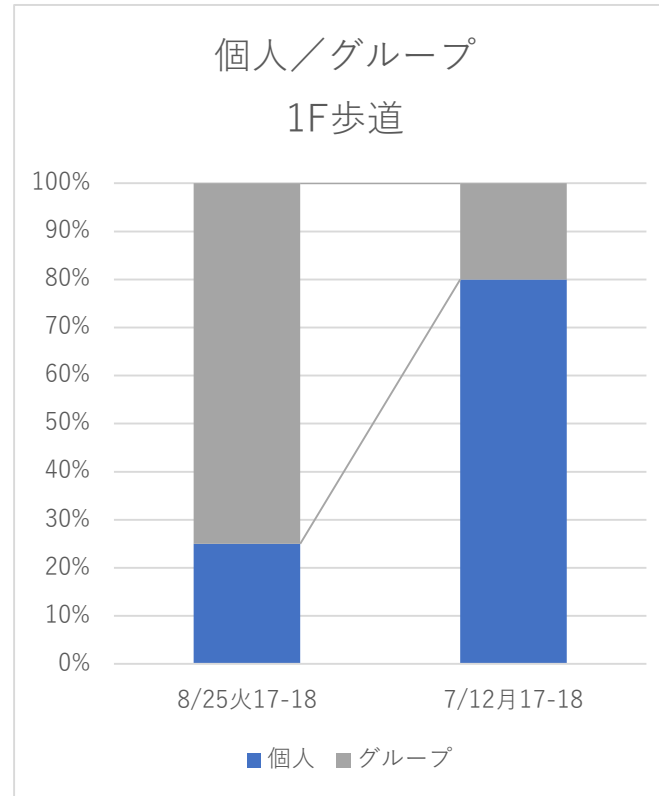
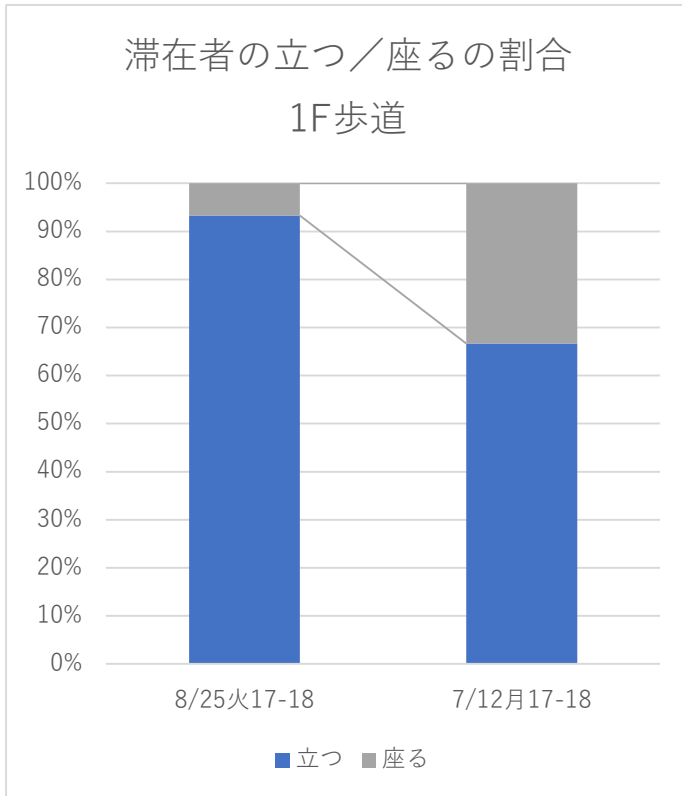
アクティビティ種類数は箇所により結果が異なった
1Fウェストリオ2前歩道は減少、3F歩行者デッキは増加

① アクティビティ
「種類数」

千葉駅西口エリア

日程	場所	アクティビティ種類数	アクティビティ種類
8/25 (火)	1F歩道	8種類	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食（近隣店舗） ・ 会話 ・ スマホ/TEL ・ 看板をみる
8/26 (水)	3Fデッキ	4種類	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会話 ・ スマホ/TEL ・ 看板をみる
7/12 (月)	1F歩道	5種類	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会話 ・ スマホ/TEL ・ 看板をみる
7/12 (月)	3Fデッキ	11種類	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食（近隣店舗） ・ 飲食（持ち込み） ・ 会話 ・ スマホ/TEL ・ 買い物

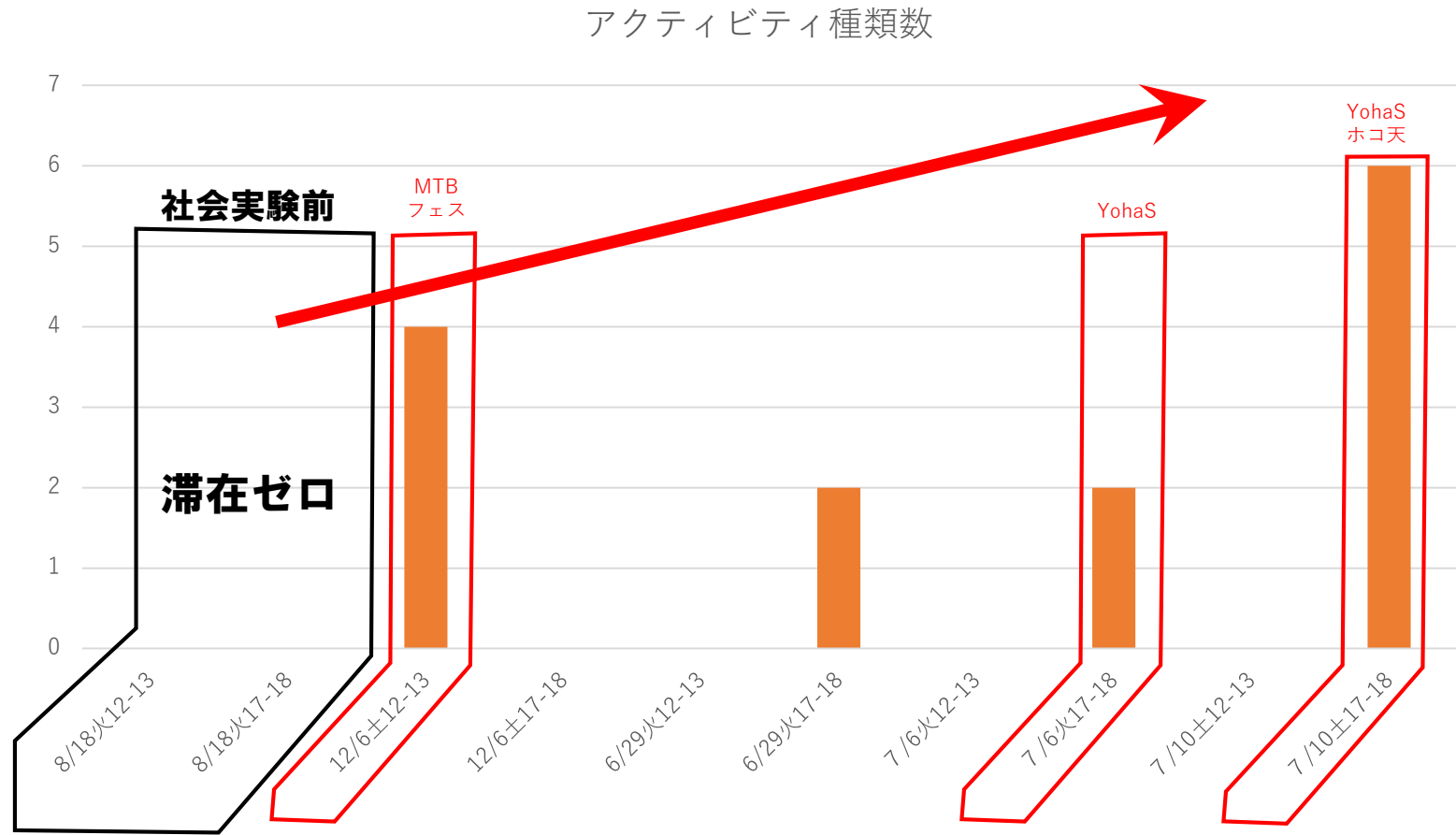
① アクティビティ
「種類数」



**「個人」による利用の割合が増加、「座る滞在」の割合が増加
コロナの影響もあるが、これまで滞在する場所の無かった単独利用者が滞在しやすくなった**

① アクティビティ「種類数」

千葉公園エリア



アクティビティ種類数が増加

① アクティビティ
「種類数」

	日程	状況	アクティビティ種類数	アクティビティ種類
日常時 (非イベント時)	6/29	特にイベント無し (おんじゅく丸テラス席)	2種類	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食 (近隣店舗) ・ 会話
非日常時 (イベント開催時)	12/6	千葉公園にて MTBフェス開催 (利げん店頭販売)	4種類	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食 (近隣店舗) ・ 会話 ・ 買い物 ・ 看板をみる
	7/6	千葉公園にて YohaS開催 (おんじゅく丸テラス席)	2種類	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食 (近隣店舗) ・ 会話
	7/10	千葉公園にて YohaS開催 (千葉公園通りホコ天実施)	6種類	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食 (近隣店舗) ・ 会話 ・ スマホ/TEL ・ 人を眺める ・ ダンス (演技) ・ ダンス撮影

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

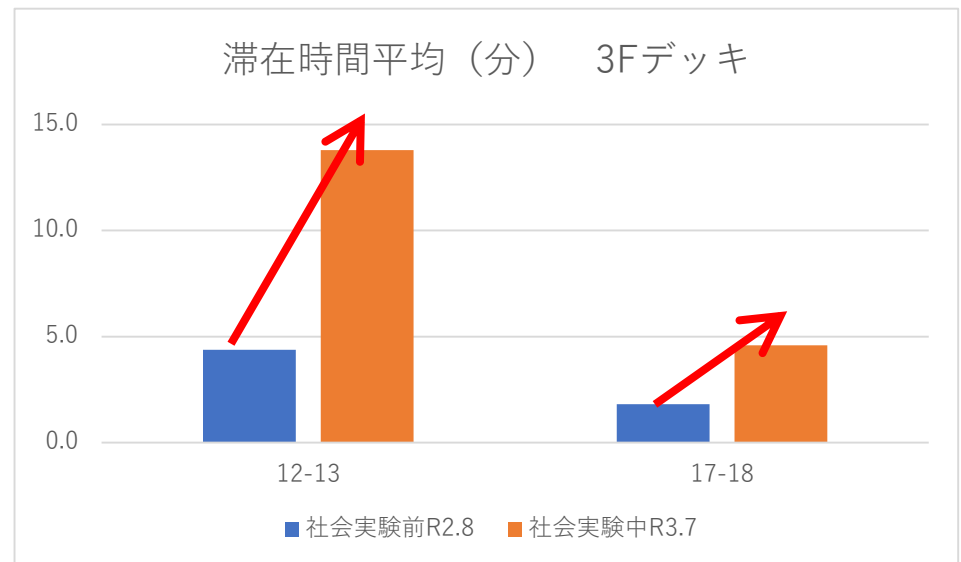
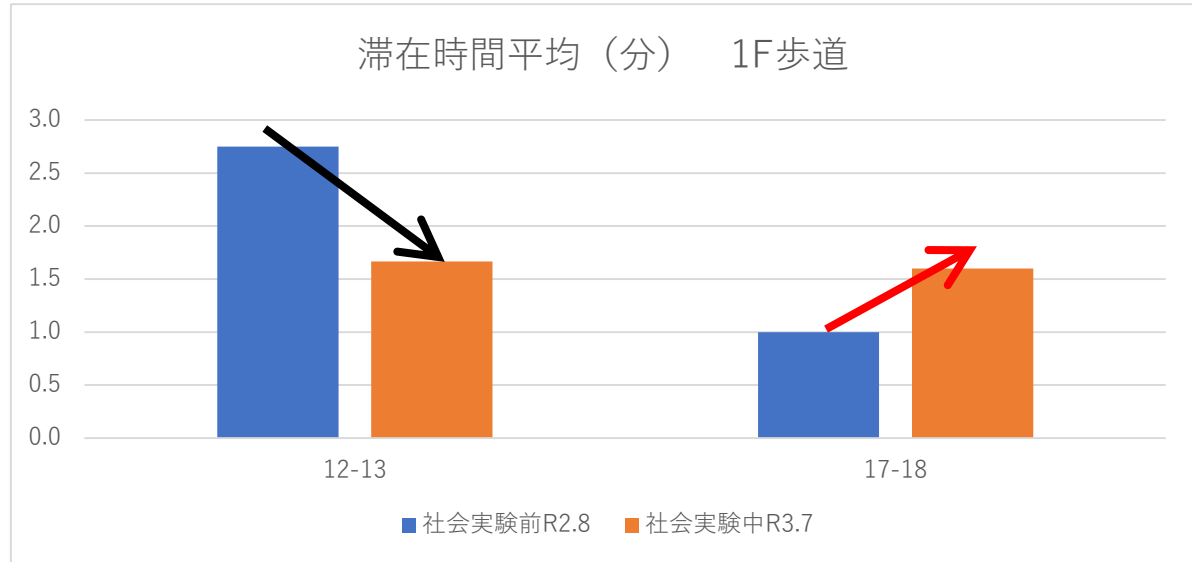
- ◆ 分析にあたっては、
 - ・ 滞在数 = 個人／グループ単位での数
 - ・ 滞行者数 = 滞在していた延べ人数（例 3人グループの場合：滞在数1、滞行者数3）
 - ・ 滞在時間合計 = 日程・時間帯・場所ごとの計測した滞在時間の合計
 - ・ 滞在時間平均 = 滞在時間合計 ÷ 滞在数
 - ・ 延べ滞在時間 = 個人／グループ単位での滞在時間 × 個人／グループ単位での滞行人数
（例 個人で10分滞在中の場合：10分×1人＝延べ滞在時間10分
3人グループで10分滞在中の場合：10分×3人＝延べ滞在時間30分）

※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」

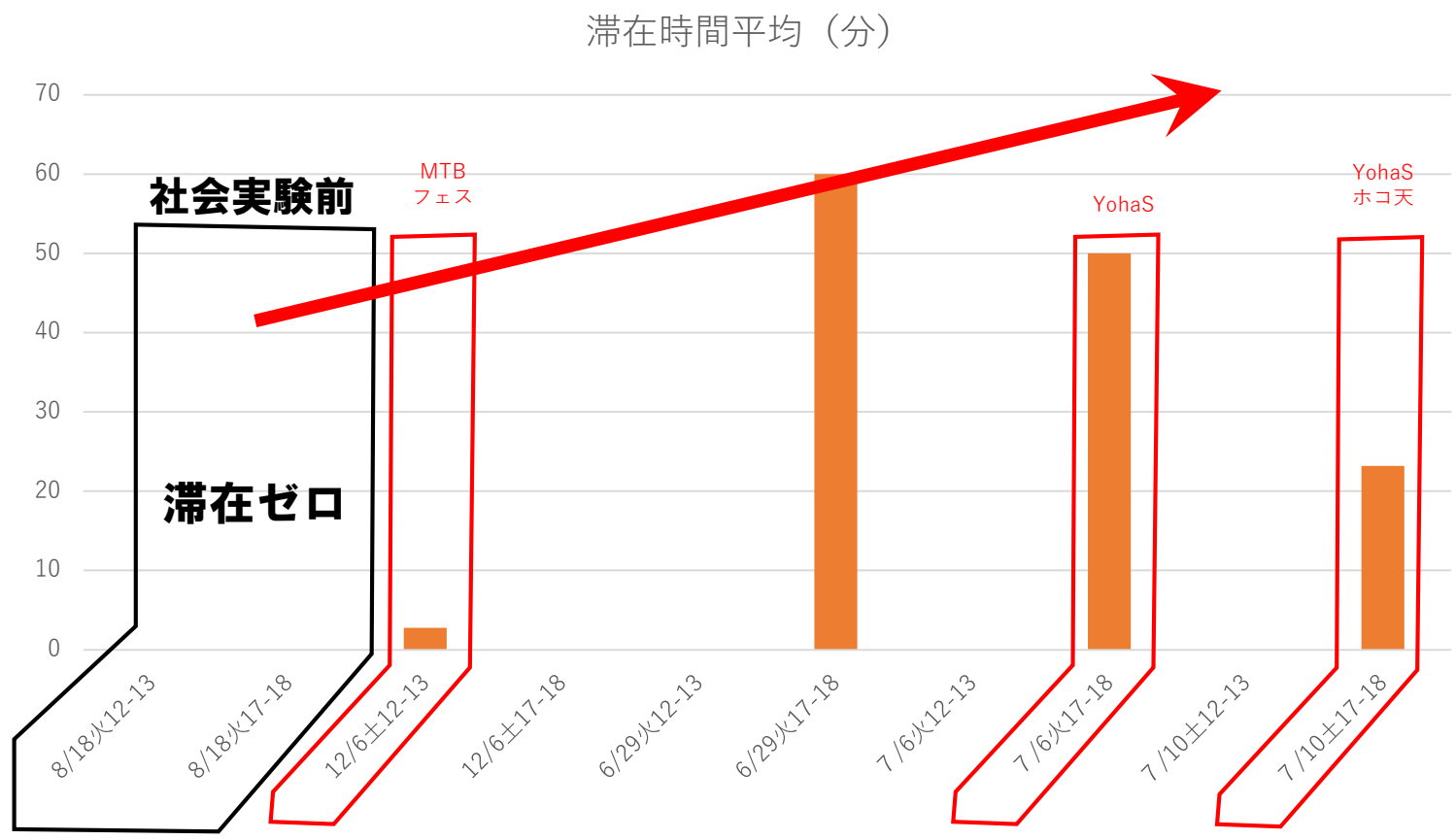
千葉駅西口エリア



一部時間帯を除き、滞在時間が増加

②道路や公園での「滞在時間」

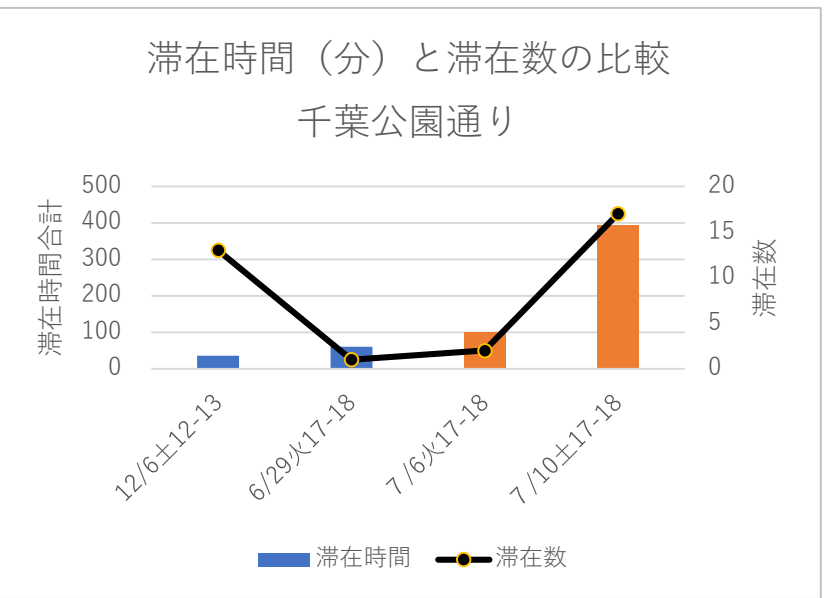
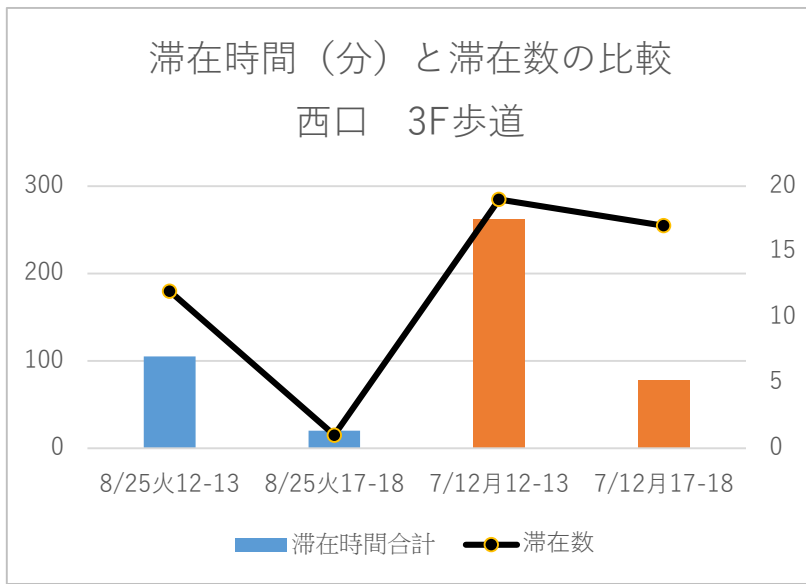
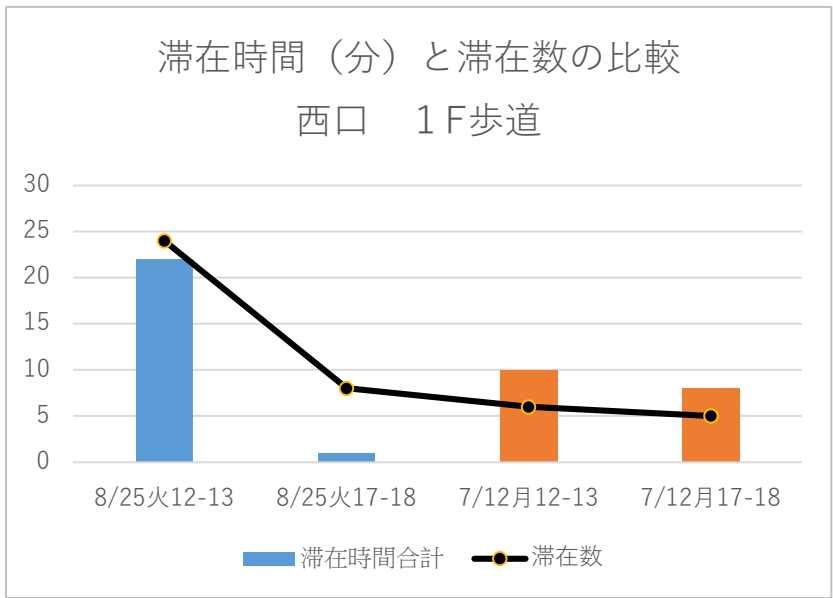
千葉公園エリア



滞在時間が増加

②道路や公園での「滞在時間」

千葉駅西口エリア
千葉公園エリア



滞在時間が長めの方が、滞在数が多い
⇒ 滞在時間が長いと、そのほかのアクティビティを誘引するのかもしれない
(先客がいると、その次の客も滞在しやすくなる)

③沿道飲食店の 「売上金額」

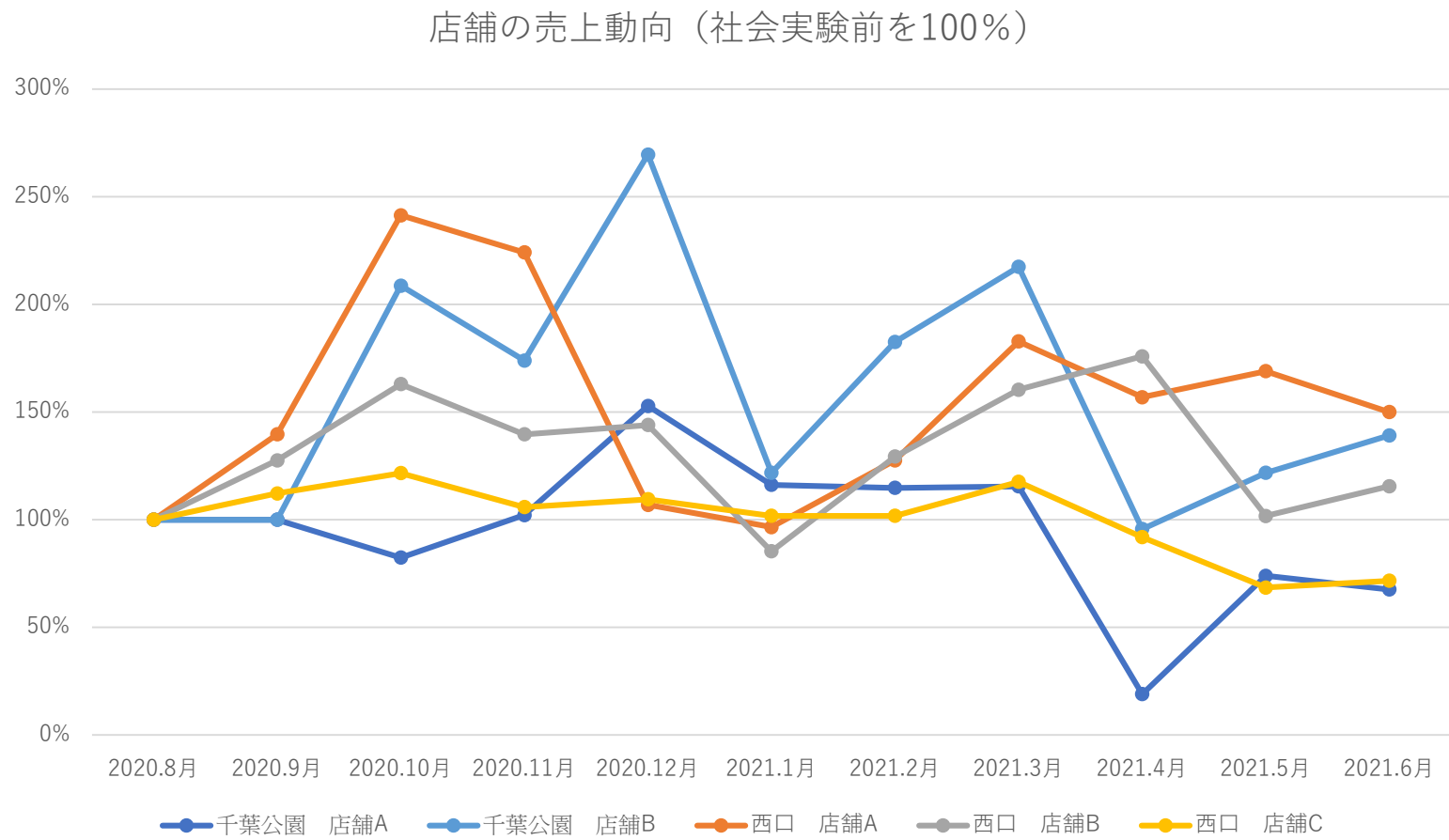
指標の定義

◆ 月ごとの店舗の売上

※市のフォーマットに基づき、店舗から報告

③沿道飲食店の「売上金額」

千葉駅西口エリア
千葉公園エリア



千葉駅西口エリア
合計 7.5%増

千葉公園エリア
合計 0.5%減

一時的な売り上げ増はあったものの、
総じてみると効果は明確には出ていない

③沿道飲食店の
「売上金額」

千葉駅西口エリア



R3.7月時点

兆しとして、オープンなテラス席が定着しつつある店舗も出てきた。季節によっては、テラス空間があることでの売上増となる可能性もある。

④自動車、歩行者の 「通行台数・人数」

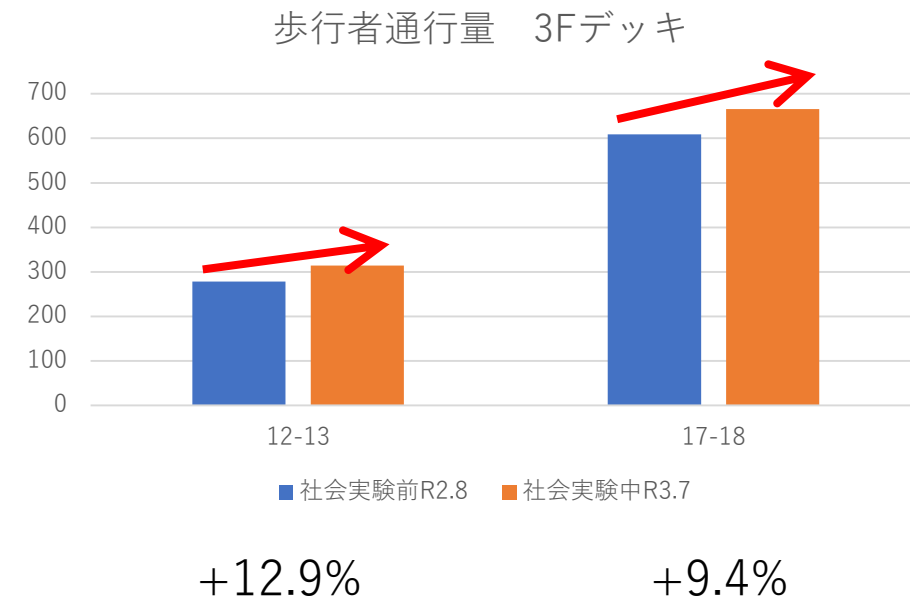
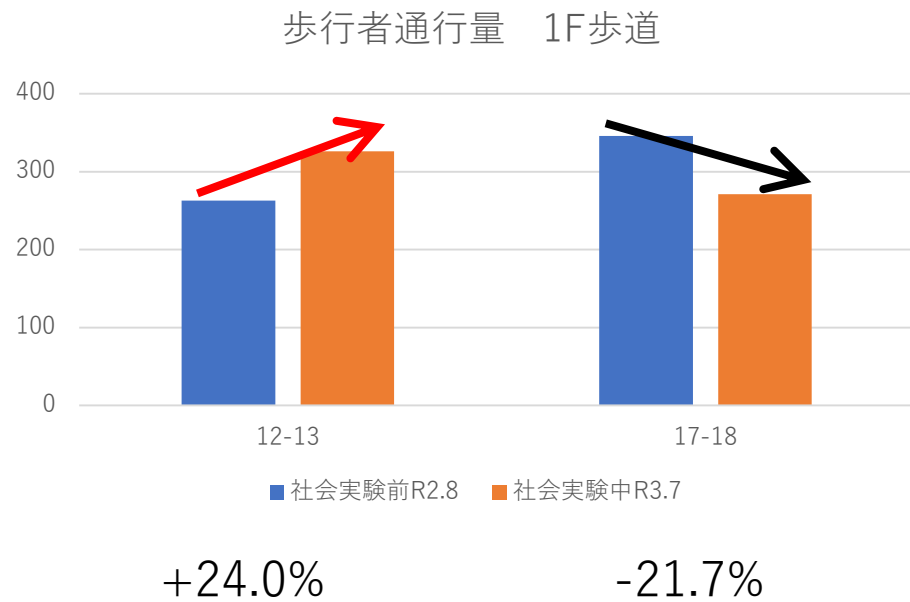
指標の定義

- ◆ 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

千葉駅西口エリア

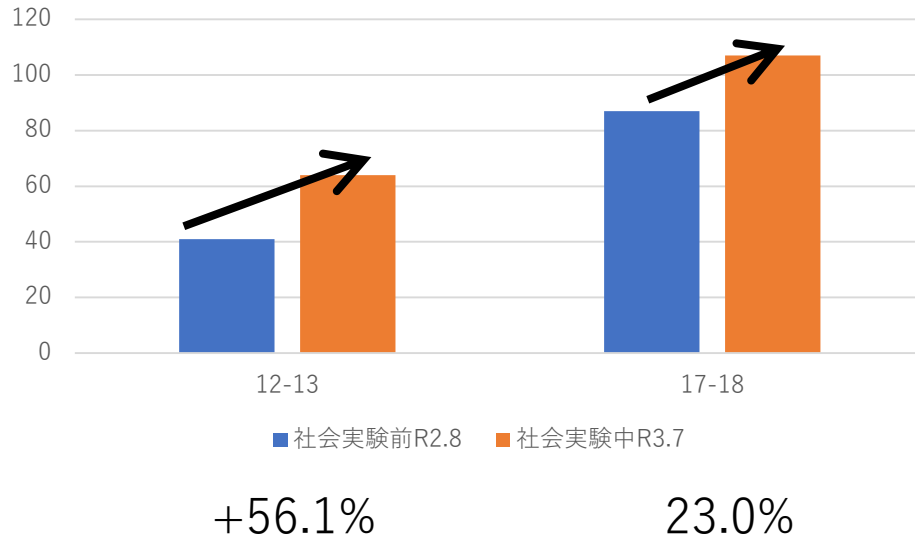
④自動車、歩行者の「通行台数・人数」



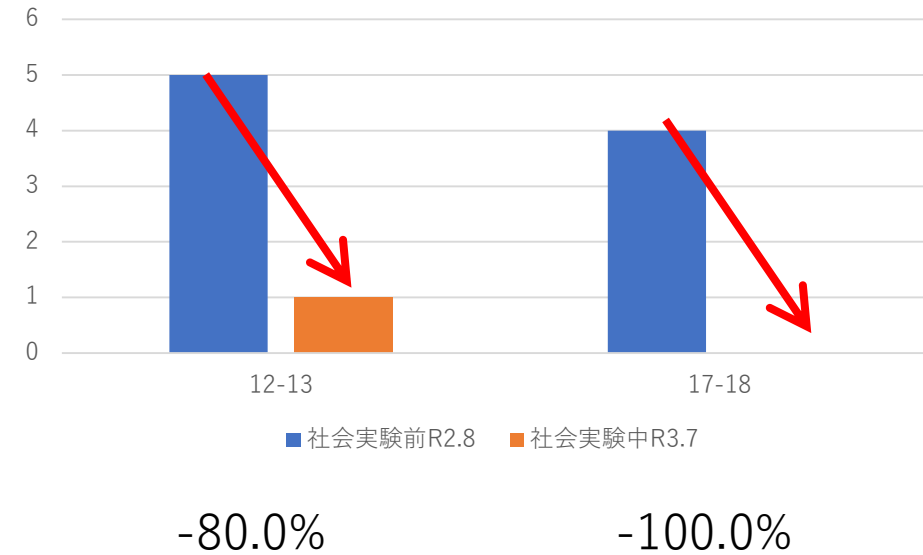
**全体的には、歩行者通行量は増加傾向
一部（1F歩道のみ）減少**

④自動車、歩行者の「通行台数・人数」

自転車通行量 1F歩道



自転車通行量 3Fデッキ



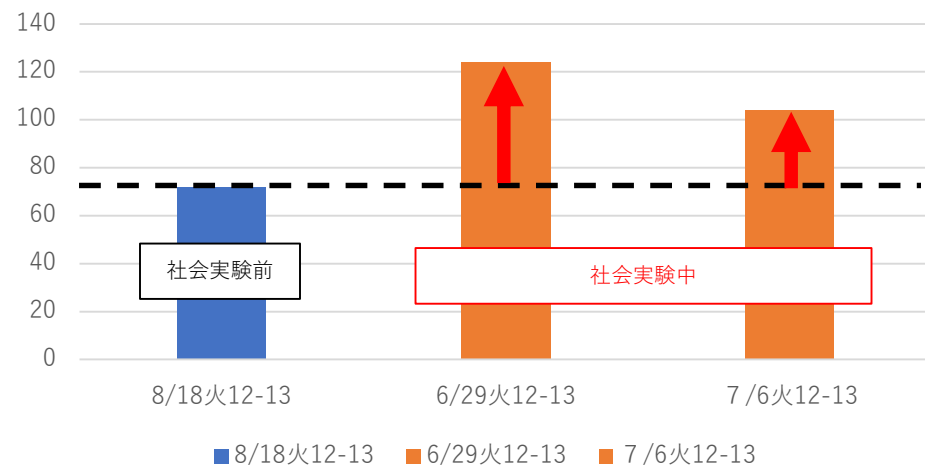
自転車通行量は増加傾向。

※3Fデッキは基本的に自転車通行は無いので、参考データ（データの数値は押し歩き）

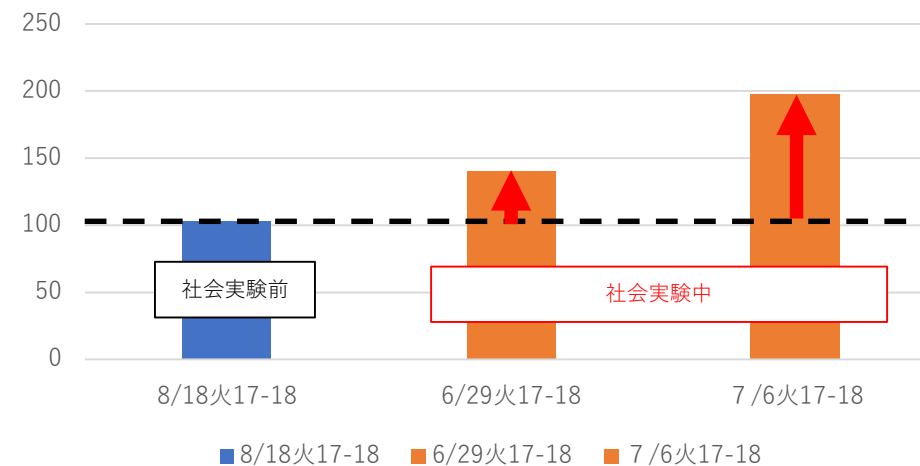
④自動車、歩行者の「通行台数・人数」

千葉公園エリア

歩行者（昼間。同じ曜日、時間帯での比較）



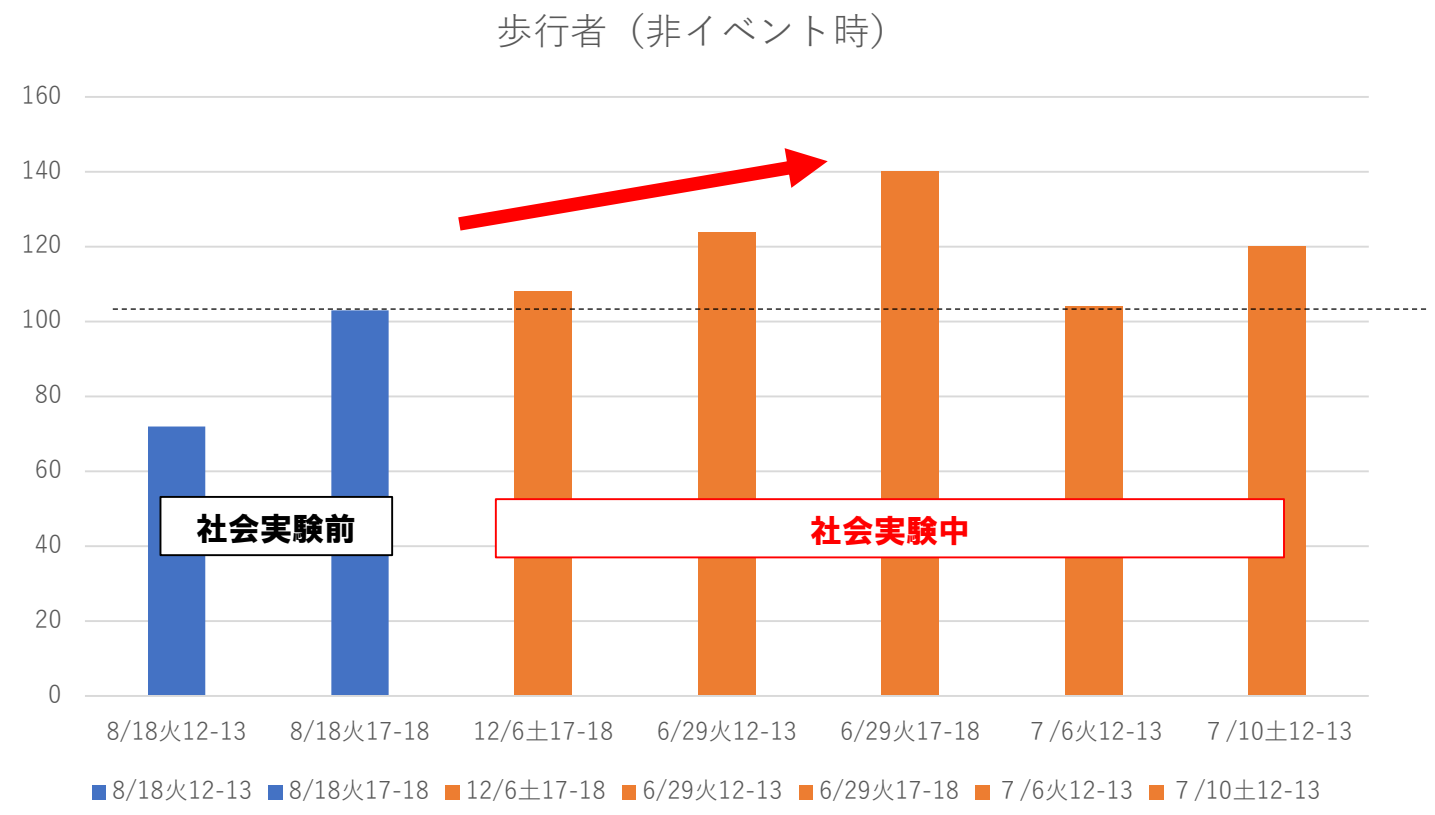
歩行者（夕方。同じ曜日、時間帯の比較）



歩行者通行量が増加

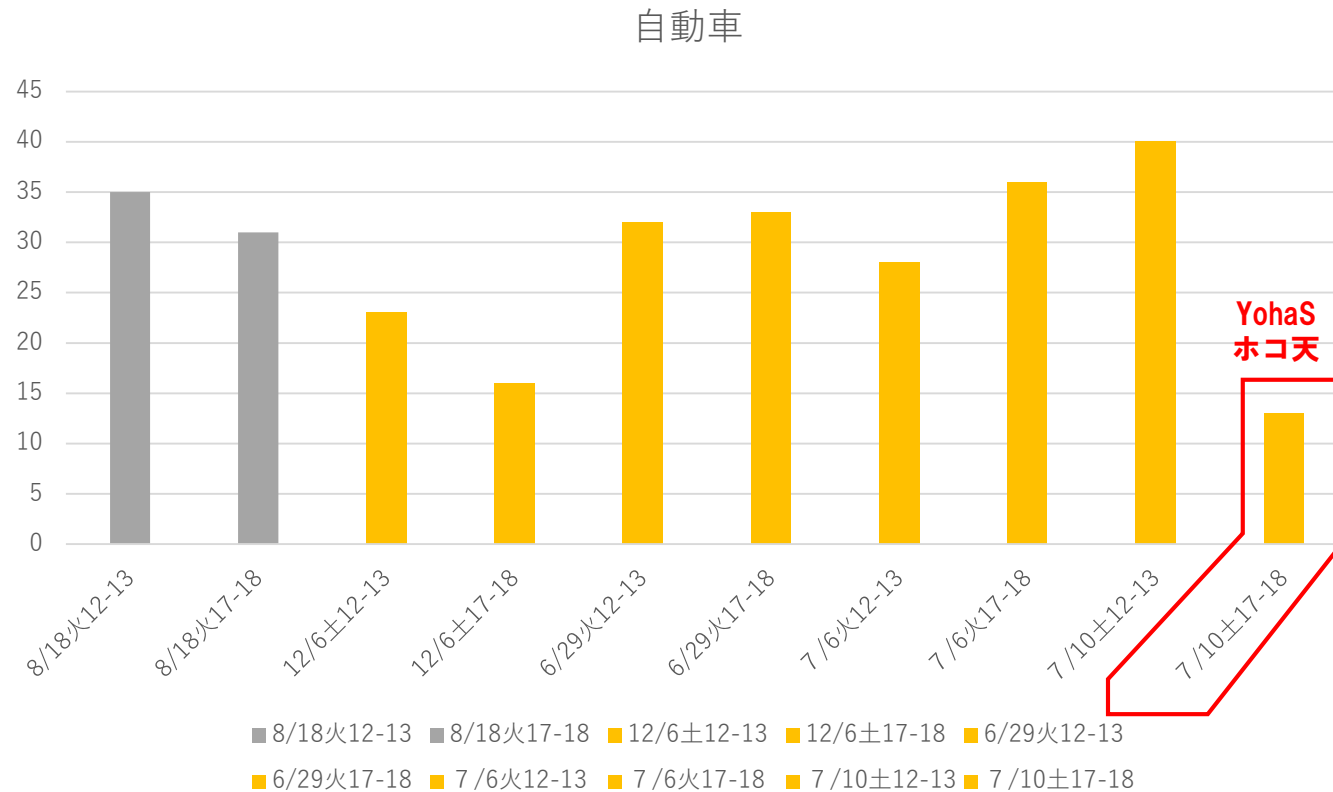
千葉公園エリア

④自動車、歩行者の「通行台数・人数」



イベントなど関係なく、日常的に歩行者通行量は増加

④自動車、歩行者の「通行台数・人数」



- 歩行者増に反して、自動車通行量は目に見える減は無し（平均では10%減）
- ホコ天時の自動車通行量は、大幅に減少（住民等のみ通行）

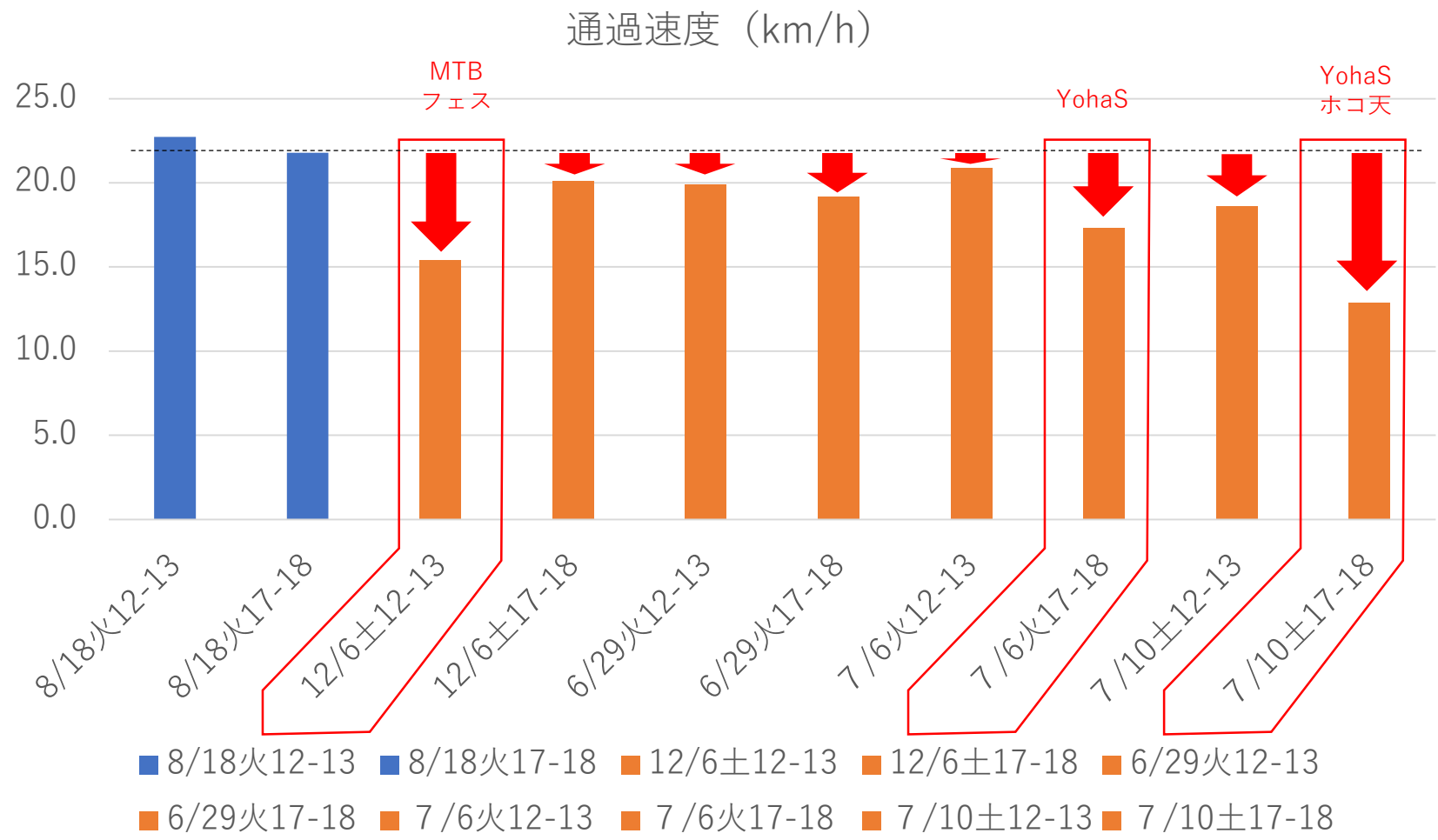
⑤自動車の 「通過速度」

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

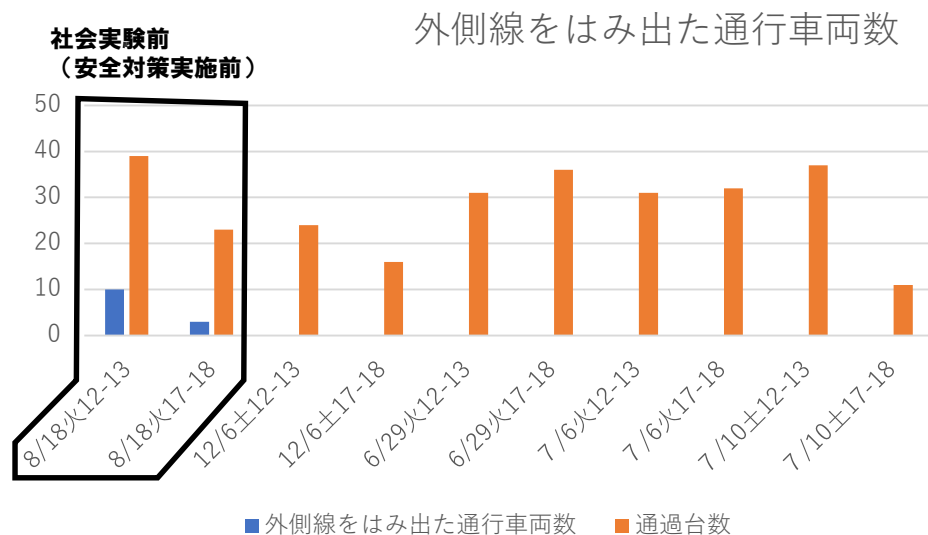
⑤自動車の「通過速度」

千葉公園エリア



自動車の通過速度が14%低下

⑤自動車の「通過速度」



**歩行者や障害物がある場合、
減速せず、脇に避けて通行**

- 歩行空間への車両のはみ出し
- 速度低下しない状態での通過

大変危険な状態！



⑤自動車の 「通過速度」

千葉公園エリア



歩行者が車道内を通行
していたが・・・



背後からの自動車に気づき、
(この時、自動車は減速しながら
左折してきて、)



歩行者は歩行空間へ移動
歩車分離の上で、
自動車は安全に通行

自動車通過時の安全性が向上

まとめ

確認できた効果

- 社会実験を通じて、テラス席や休憩スペースとしてテーブル・イスを設置することで、「多様な利活用」を引き出し、「滞在性の向上」を図ることができた。
(アクティビティ種類数増加、滞在時間増加)
- 「経済波及効果」として明確な効果は確認できなかったものの、兆しとしてオープンエアな空間づくりに可能性を見出すことができた。
- 明確な要因は見出すことができないものの、歩行者通行量の増加による「ひと中心の空間づくり」を図ることができた。 (歩行者通行量の増加)
- 千葉公園通りでは安全対策として、減速対策のポストコーンや衝撃対策の簡易バリアを設置することで安全性の向上を図ることができた。 (自動車通過速度の低下)

**すべての指標においてプラスの効果は確認できなかったものの、
社会実験による一定の効果が確認できた**