

### 3 - 4 . 調査結果のまとめ

#### バス交通の改善効果

##### バス走行についての評価

- ・実験2（セミトランジットモール）や実験3（フルトランジットモール）では、普段のバス停付近でみられるタクシーとバスとの混雑はみられず、また、対象地区内で走行時間が極端にかかるバスが少なくなるなど、走行環境の改善がみられた。（340m 区間を最大6分 実験時2~3分）
- ・また、交通規制に伴い、対象地区の入り口にあたる廿三日町交差点の交通混雑がバス運行の支障となったが、バスドライバーのヒアリングから、これを要因とする大きな遅延はなかったとする評価であった。

##### バス利用についての評価

- ・来街者アンケート調査の結果から、実験2（セミトランジットモール）や実験3（フルトランジットモール）において、バスの利便性を「良くなった」とする回答が実験1（フルモール）に比べ高く評価された。（実験1：約2割 実験3：約4割）

#### 対象地区及び周辺道路の自動車交通の変化

##### 実験2（セミトランジットモール）における対象地区の交通量の変化

- ・対象地区への一般車の進入を可とした実験2（セミトランジットモール）では、当該区間の交通量が、平常時の交通量に比べ大きな変化はみられず、周辺道路への影響もほとんどみられない状況であった。（後述）
- ・これは対象地区では普段から路上駐車車両等により、走行できる車線が限定されており、交通規制による影響が少なかったためと考えられる。

#### 周辺道路の変化

##### 実験1（フルモール）

- ・周辺道路に基本的に大きな混雑はみられなかった。歩行者天国によるイベント開催が市民に定着してきており、幹線道路を迂回路として選択するなど、ドライバーが事前に混雑を回避するよう行動していたものと推測される。

##### 実験2（セミトランジットモール）

- ・先述の通り、周辺道路で大きな混雑はなく、交通量等データは平常時と顕著な差異はみられなかった。

##### 実験3（3-1、3-2 フルトランジットモール）

- ・対象地区の入り口である廿三日町交差点では交通混雑が発生し、番町の通りなど周辺道路では迂回車両により、信号のある交差点において慢性的に閉塞する箇所もあった。（渋滞のあった番町の通り：通常200台弱の交通量のところへ50台~100台アップ）
- ・しかしながら日が経つにつれ、これら混雑が徐々に緩和してきており、番町の通りに比べ馬場町の通りの交通量が増大するなど、円滑に走行できる迂回路が選択されていく状況がデータ上でも把握できた。

### **歩行者交通量の改善効果**

- ・イベントをあわせて開催した実験1（フルモール）を除き、トランジットモールやオープンカフェ設置による歩行者交通量へ影響はみられなかった。
- ・しかしながら、来街者アンケート調査をみると、実験2（セミトランジットモール）から実験3（フルトランジットモール）へと、実験が進むにつれて歩きやすさを「良くなった」とする回答が増えており、歩行空間・滞留空間の増大が肯定的に評価されているものと考えられる。（実験2：約4割 実験3：約5割）
- ・また、実験中、対象地区の路上駐車や走行車両が少なくなったことから、普段でもみられる歩行者の斜め横断が目立つ形となった。

### **滞留空間としての改善効果**

- ・各実験において設置したオープンカフェの利用状況をみると、イベントをあわせて開催した実験1（フルモール）を除き、なかなかオープンカフェに座ってもらえない状況にあった。
- ・それでも日が経つにつれて、オープンカフェに座る人数に増加する状況がみられた。
- ・来街者アンケート調査から、座る理由がない、恥ずかしい、座る環境（排ガス等）にないなどが、オープンカフェを利用しない主な理由として把握できた。

### **満足度について**

#### **来街者**

- ・来街者アンケート調査から、トランジットモールが活性化に「役立つ」とする評価が「役立たない」とする評価を上回り、歩行者や公共交通優先のまちづくりが期待されているものと考えられる。（実験3で 役立つ：約4割 役立たない約2割）
- ・先述の通り、個別評価では、歩行空間やバスの利便性に関しては、良くなったとする評価が多くみられた。一方、自動車の利便性や周辺道路での交通環境については、総じて悪化したという評価であった。

#### **商業者**

- ・商業者へのヒアリング調査では、実験3（フルトランジットモール）では買い物客が店先まで車でこられないことなどから、商売としてはマイナス影響であったという意見が多くあった。
- ・しかしながら、本実験は有意義な取り組みであり、改善を図りながら次なる施策展開に結びつける必要があるとの意見であった。

#### **バスドライバー**

- ・バスドライバーのヒアリング調査では、実験3（フルトランジットモール）は、一般車や路上駐車がなく、タクシーとの混雑もないことから、走りやすいとの評価であった。

### **配送トラックドライバー**

- ・配送トラックドライバーへのヒアリングでは、周辺道路に停めて台車等で配送したという意見が多くあり、路上停車台数調査のデータでも把握できたが、このような配送トラックによる周辺道路の混雑は基本的にみられなかった。
- ・本社会実験に対し、交通規制時間前に配送を終わりにする、車をいつもより小さくしたなどの工夫を行った例もみられた。
- ・実験3 - 1（フルトランジットモール バス・タクシー配送トラック進入可）での荷捌きスペースは使い勝手が良かったとする評価が多くあった。

### **タクシードライバー**

- ・タクシードライバーのヒアリングでは、基本的に表通りに入れないことから、混雑の少ない周辺道路を主に流したとのことであった。
- ・客が拾えず、実験は売りに上げにマイナスに影響したとする意見が多くあった。
- ・高齢者や障害者等の利用者への配慮から、トランジットモールであってもタクシーの降車や配車はできるようにすべきとの意見がある。
- ・上述については、本庁に寄せられた市民意見においても指摘されている。

