



実証実験結果の報告
静岡市景観まちづくり課

1. 実証実験概要

■青葉通りの歴史

青葉通りは、昭和15年の静岡大火復興事業の一環として、防火・防災を目的とした36m幅員の延焼防止帯として整備された。当時は、緑地帯はなく道路中央には防火水路が設けられていた。昭和42年には、自動車社会の到来を受け、この水路を覆い、路上駐車場として改修されたが、市民からの廃止の陳情などを理由に徐々に機能を縮小し、昭和59年には駐車場は完全廃止となった。昭和63年から始まった青葉シンボルロード整備事業では、都市の顔となる、市民に憩いやうるおいを与える場として、常磐公園を含めた緑地機能を備えた整備がなされ、現在に至る。このように、青葉通りは、時代の背景にあわせた再編により、市民にひらかれたパブリックスペースとして機能してきている。



整備当初の青葉通り
写真提供：山梨写真館



青葉通りに並ぶおでん屋台



青葉通りに設置された駐車場
出典：静岡市制80周年記念写真集「静岡」

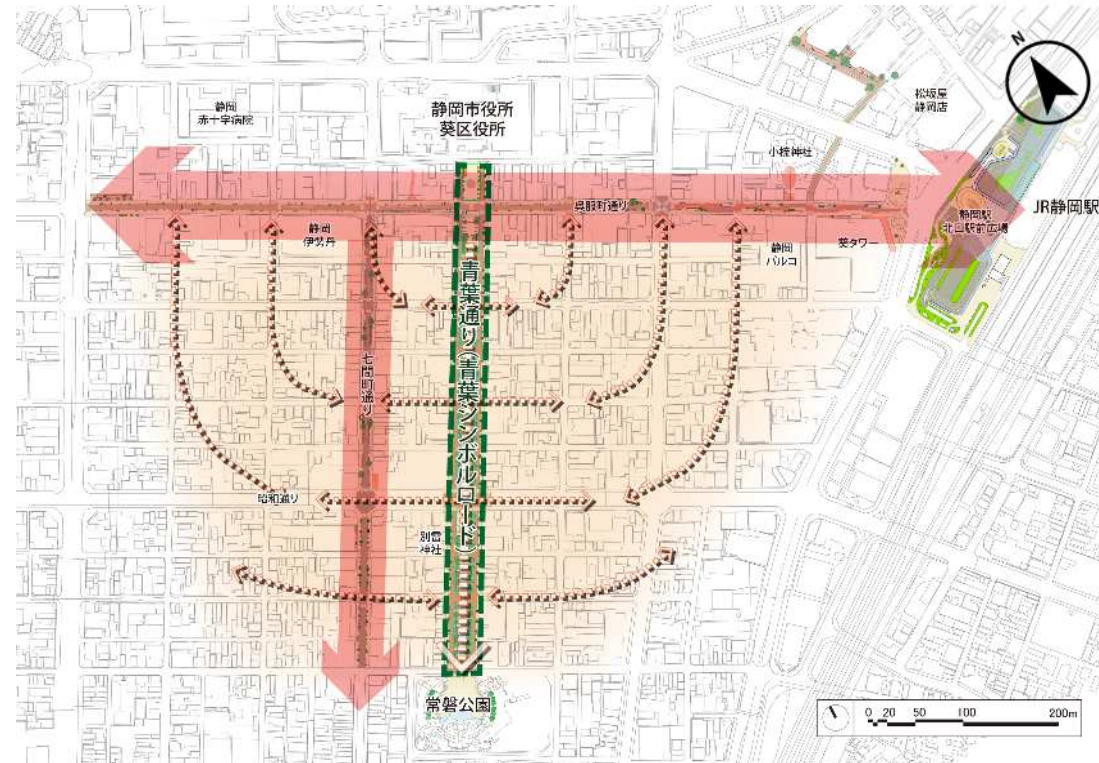


現在の青葉通り

■静岡都心地区での役割

静岡都心地区は、呉服町通りや七間町通りなどのメインの通りをはじめ、コンパクトな中に様々な特色のある商店街を中心とした商業機能が集積している。青葉通りは、静岡都心地区のほぼ中央に立地する貴重なパブリックスペースであり、動線として地区内をつなぎ、人が集まる拠点としての役割も担っています。中央の緑地ではイベントや憩いの場が提供され、沿道には商業やオフィスが集積するなど、多様な要素を持つ通りです。

青葉通りが静岡都心地区の活性化に寄与するために、この立地特性を活かし、周辺の建物などと連携しながら、多様な人々が集い、交流し、新たな体験を創出する都心の広場として機能させ、都心地区の回遊性を向上させることが求められる。



■青葉通りの目指す姿

青葉通りが人々の居場所として機能すること。

(具体的な状態)

- ・誰もが様々な目的で、居心地良く過ごせる
- ・落ち着ける空間として、長時間滞在できる
- ・豊かな時間が過ごせる(多様な行動が生まれる)
- ・多様な人々に利用され、多くの人が訪れている



まちなかの滞在性や回遊性が高まり、
中心市街地全体の経済好循環を生み出す

■青葉通りの課題

- ① 老朽化・陳腐化した空間で、通りに人が寄り付かない
- ② 沿道の低未利用地が増加している(空き店舗、駐車場)
- ③ 車道による回遊動線の分断により、緑地でのイベント
来街者が沿道に回遊しづらい

結果として、通りの魅力が減少している状況を
再整備により解消したい



■再整備に向けた仮説

通り全体を安全で落ち着いた空間とすること、またイベント時の人の動線や飲食・休憩場所の確保など、スペースを拡張することで、青葉通り全体を市民の居場所として機能させたい。そのために、道路空間を交通規制し、歩道、車道、緑地を一体的な広場のようにすることが、街に居る人々の滞在時間の向上、街の活性化に繋がるのではないか。

■実証実験の概要

青葉通りのA1ーB5街区を対象に、時間帯車両通行止め(A1のみ終日通行止め)の規制を行い、車道を含めた通り全体を滞在スペースへするため、緑地帯を囲うチェーン等を撤去し、場所に応じたベンチ、テーブル、日よけなどのファニチャの設置やキッチンカー・イベントの誘致を行った。またあわせて、低木やプランターなどの仮設植栽の配置により緑を増やす、分煙対策、地下駐輪場の利用促進などによる、青葉通りの課題解決に向けた取り組みを行った。

※ B5エリアは緩衝街区としてファニチャ設置やイベントは実施しない

※ 車道の規制端部には誘導員やバリケードを設置し、利用者の安全確保を図るとともに、駐車場など乗入が必要な箇所への誘導を行った。



検証テーマ	調査項目	使用するデータ						
		①アンケート (利用者)	②アンケート (事業者・居住者)	③マッピング 調査 ※1	④駐車・駐輪 状況調査	⑤人流調査 ※2	⑥車流調査 ※3	⑦問い合わせ 整理※4
(1) 居心地の良い環境へ と変えることによる 効果・影響	1. 滞留人数・傾向	○		○		○		
	2. 滞留時間の長さ					○		
	3. 属性(年代ほか)	○				○		
	4. 時間帯別の滞留			○				
	5. 青葉での 過ごし方の変化	○						
	6. 利用者の意識	○						
(2) 生活や経済活動に 対する効果・影響	1. 沿道・居住者の 意識		○					○
	2. その他問合せ							
(3) 周辺交通に 対する効果・影響	1. 交通量割合の 増減						○	
	2. 車両挙動分析						○	
	3. 路上駐車状況				○			

※1 青葉通りに滞留する人数、属性、場所、行動を地図上に落とし込む調査

※2 Agoop社「マチレポ」データを用いた、青葉通り来街者のスマホアプリの位置情報を分析した調査

※3 トヨタコネクティッドカーを用いた車の挙動を分析した調査

※4 実験期間中の市役所への来電・メール等の内容分析

	①利用者 アンケート	②事業者・居住 者アンケート ※ イベント出店 者含む	③マッピング 調査	④駐車・駐輪 調査	⑤人流調査	⑥車流調査	⑦問い合わせ 整理
趣旨	車道を規制して、沿道と緑地を一体的な空間として活用することに対する利用者の意識調査	車道を規制したことによる事業や生活への影響を業態別、立地場所別(沿道orその他)で調査	アオバリビング期間中に、30分ごとの滞留人数、属性(性別、年齢、職業)、滞留場所、行動を調査	アオバリビング期間中における駐車・駐輪の状態について調査	アオバリビングを実施したことによる人流の変化を調査	車道を規制したことによる自動車交通に対する影響を調査	実証実験に伴う影響の確認
対象	実証実験期間中の青葉通りへの来訪者	沿線(A1-C3)の両側20街区の事業者や居住者	実証実験エリアで滞留していた来訪者	青葉通りから1街区分の東西道路への駐車・駐輪	実証実験エリアで滞留していた来訪者	御幸通り、本通り、ときわ通り、江川町通りで囲われたエリアの内側の車流	実証実験期間中の事務局(都市計画課)への来電、ホームページからのお問い合わせ等
調査方法	QRコードによるWEB回答(会場ファニチャへのポップ設置)	QRコードによるWEB回答(沿線20街区へのポスティング、自治会回覧版)	職員による実地調査 10-17時(30分ごと)	職員による実地調査 10-17時(30分ごと)	Agoop社「マチレポ」データより分析	コネクティッドカーより収集されたデータより分析	来電内容を分析
実施期間	R6/10/4(金)～10/14(月・祝)	R6/10/18(金)～11/30(土)	【実証実験期間中】 R6/10/4(金)～10/14(月・祝)のうち6日間 【比較期間】 R6/10/1(火)、10/19(土)	R6/10/11(金)～10/13(日)	【実証実験期間中】 R6/10/4(金)～10/14(月・祝) 【比較期間】 R5/9/29(金)～10/9(月・祝)	【実証実験期間中】 R6/10/4(金)～10/14(月・祝) 【比較期間】 R5/9/29(金)～10/9(月・祝)	R6/10/4(金)～10/14(月・祝)
回収数	258人	114人	【実証実験期間中】 6,776人 【比較期間】 1,018人	—	【実証実験期間中】 60,258人 【比較期間】 57,004人	【実証実験期間中】 488,476台 【比較期間】 346,655台	44件(電話) 6件(その他)

2. 検証結果

1. 滞留人数および傾向

- ・実証実験期間中に滞留人数の増加がみられる
- ・期間が経過するにつれて、比較期間と比べて利用者の割合が増えていく傾向がある【図1, 2参照】
- ・ファニチャの設置等の仕掛けをしなかったB5エリアは、滞留人数が通常時よりも減少した【図1, 2参照】
- ・比較・実証実験期間ともに平日と比較して、休日の滞留人数が全エリアにて増加傾向にある【図1, 2参照】
- ・喫煙者がB4エリアもしくはB2沿道店舗前へ集約された
- ・キッチンカーやブースの設置よりもファニチャを設置した周辺に、来訪者が誘因(マッピングの分布が多数)されている

図1:エリア別滞在者数(平日)【マッピング調査】



図2:エリア別滞在者数(休日)【マッピング調査】



4. 時間帯別の滞留

- ・滞留人数のピーク時間帯は、比較期間、実験実験期間ともに平日は12時台、休日は16時台だった【図5, 6参照】
- ・平日においては、比較、実験中ともにピーク時間帯以外の滞留人数はピーク時の50%を割っている【図5, 6参照】
- ・休日においては、ピーク時間帯と同等(90%以上)の滞留人数が持続する傾向がある(比較: 2時間程度、実験中: 4時間程度)【図5, 6参照】

図5: 時間帯ごとの滞留傾向の比較(平日)【マッピング調査】

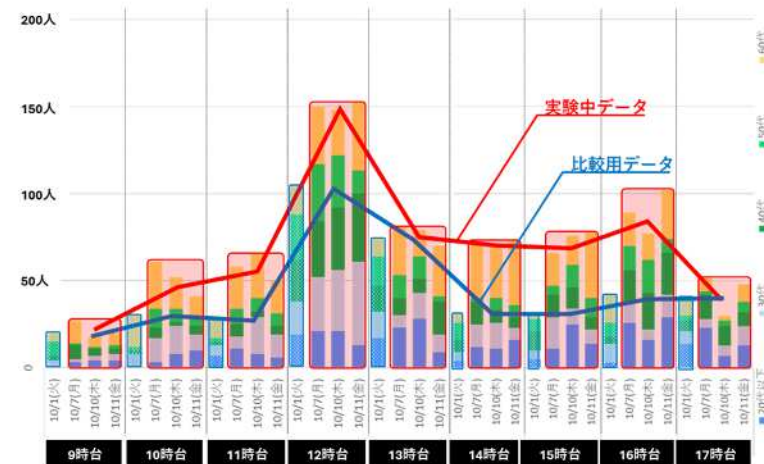


図6: 時間帯ごとの滞留傾向の比較(休日)【マッピング調査】



5. 青葉通りでの過ごし方

- ・「飲食」、「休憩」をする人が多く、飲食に関しては、周辺店舗からのテイクアウトやイベントのキッチンカーでの購入が多くみられた。【図8参照】
- ・年代別ではおしゃべりや休憩は10代以下と60代以上の割合が高く、飲食は20代から50代で割合が高かった。

図7:回答者の属性【利用者アンケート】

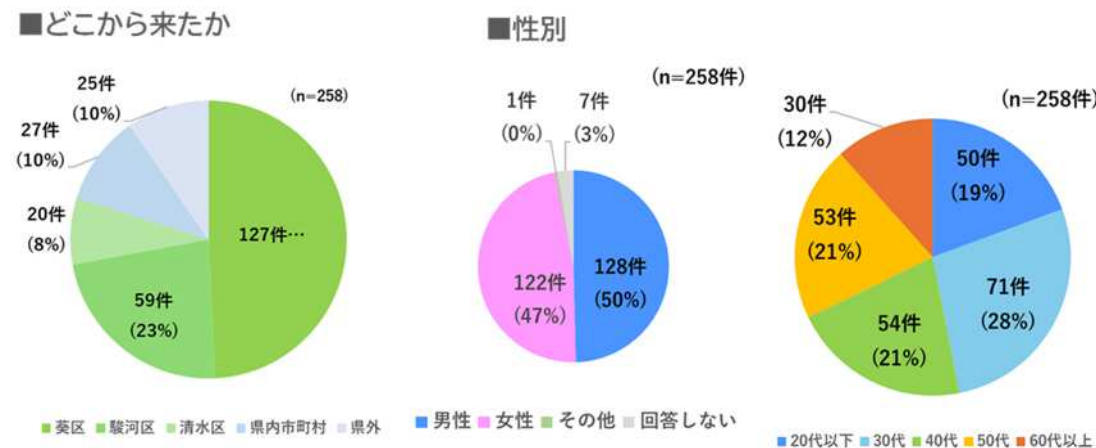
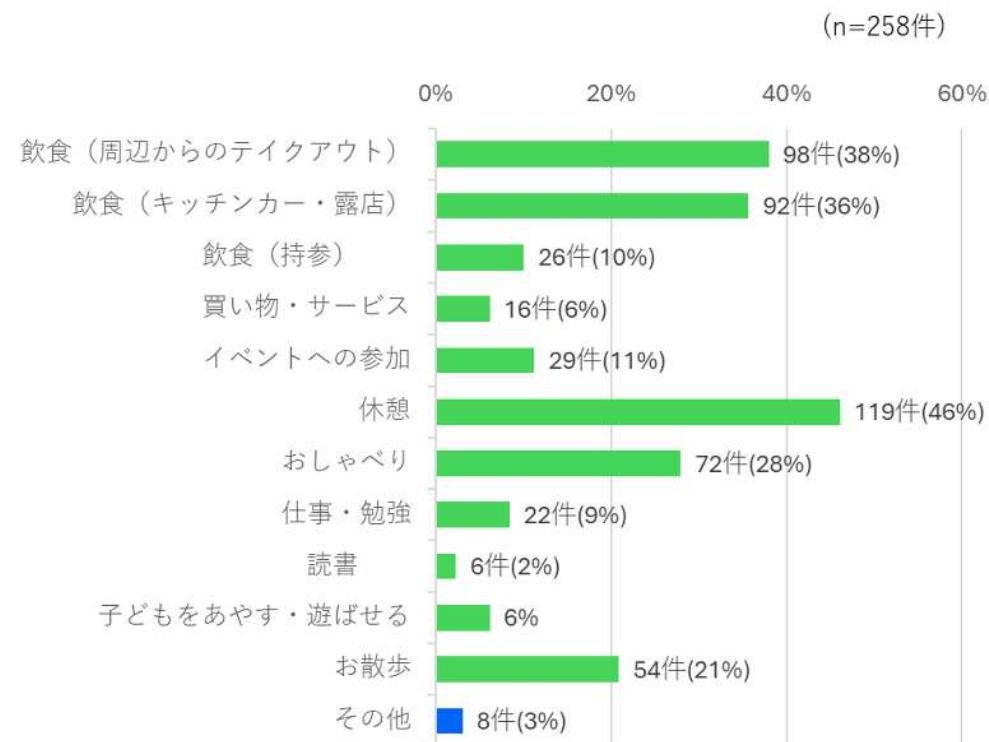


図8:アオバリビングでどのように過ごしたか【利用者アンケート】



6. 利用者の意識その1

○利用者がアオバリビングを体験して感じた感想

- ・利用者がアオバリビングを体験して感じたこととしては、80%近くが「休憩・気分転換できた」と感じていた。また、「車両の制限によって、安心・安全に利用できた」「歩くのが楽しく感じた」などの回答も40%程度みられた。一方で、「シンボルロードに来にくくなった、通り抜けにくくなった」ことについても10%程度回答があった。【図9参照】
- ・年代別では歩くのが楽しく感じたとしているのは30代および50代以上で40%程度の回答がみられた。また、シンボルロードに来にくくなったと主に回答したのは30代(11%)と60代以上(20%)だった。【図10参照】
- ・その他の意見として「目的や利用方法が分かりづらかった」「平日に人が居ないように見えた」「人目を遮る緑があるとうれしい」などの意見が挙がった

図9:アオバリビングを体験して感じた感想【利用者アンケート】



回答総数
(各属性の回答者のうち、
何人が回答したか)

(複数選択のため、
回答数の合計は
回答者数と一致しない)

回答割合
(各属性の回答者のうち、
何%が選択したか)

図10:アオバリビングを体験して感じた感想(年齢別)【利用者アンケート】

各属性の回答者数→	30	53	54	71	50	258
	60代以上	50代	40代	30代	20代以下	全体
休憩・気分転換できた	22	37	46	54	45	204
周辺に活気が出た	6	20	21	17	22	86
車両の制限によって安全・安心に利用できた	12	29	27	23	18	109
沿道が近く感じ、お店に立ち寄ってみたいとなった	5	14	11	15	15	60
歩くのが楽しく感じた	11	20	19	28	15	93
歩きやすくなった	5	13	12	12	16	58
シンボルロードに来にくくなった	6	3	2	8	1	20
シンボルロードを通り抜けにくくなった	3	4	6	10	1	24
落ち着かなかった	2	4	1	5	2	14
その他	4	1	1	3	1	10
休憩・気分転換できた	73%	70%	85%	76%	90%	79%
周辺に活気が出た	20%	38%	39%	24%	44%	33%
車両の制限によって安全・安心に利用できた	40%	55%	50%	32%	36%	42%
沿道が近く感じ、お店に立ち寄ってみたいとなった	17%	26%	20%	21%	30%	23%
歩くのが楽しく感じた	37%	38%	35%	39%	30%	36%
歩きやすくなった	17%	25%	22%	17%	32%	22%
シンボルロードに来にくくなった	20%	6%	4%	11%	2%	8%
シンボルロードを通り抜けにくくなった	10%	8%	11%	14%	2%	9%
落ち着かなかった	7%	8%	2%	7%	4%	5%
その他	13%	2%	2%	4%	2%	4%

6. 利用者の意識その2

○取組に対する意見

- ・全体に関することで、評価が高かった取組として、「ベンチ・テーブルなどの設置(76%)」「タープ等の日よけの確保(57%)」「車道の歩行者天国化(55%)」の割合が高かった【図11参照】
- ・コンテンツに関することで、評価が高かった取組として、「キッチンカー等店舗の誘致(43%)」「無料Wi-fiの提供(40%)」の割合が高かった【図12参照】
- ・自転車に関することで、「未回答」の割合が高く、次点で「地下駐輪場の無料化」となった。
- ・喫煙に関することで、「未回答」の割合が高く、次点で「分煙環境の確保」となった。
- ・みどりの設置に関することで、「プランターの設置」の割合が高く、次点で「未回答」となった
- ・その他の意見として、「ライブなどイベント」「日よけ、パラソルが多い方が良い」「路面店のオープンテラス化」「駐車場が使えなくなり来にくい」「禁煙化を希望したい」「普段の公園管理をしっかりしてほしい」などが挙がった

図11:アオバリピングで良いと思った取組(全体)【利用者アンケート】

(n=258)

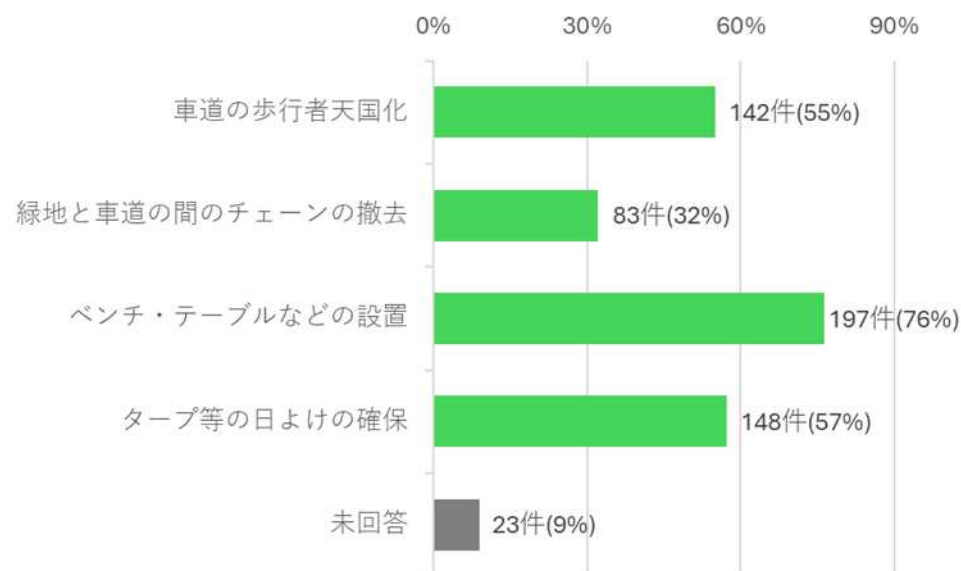
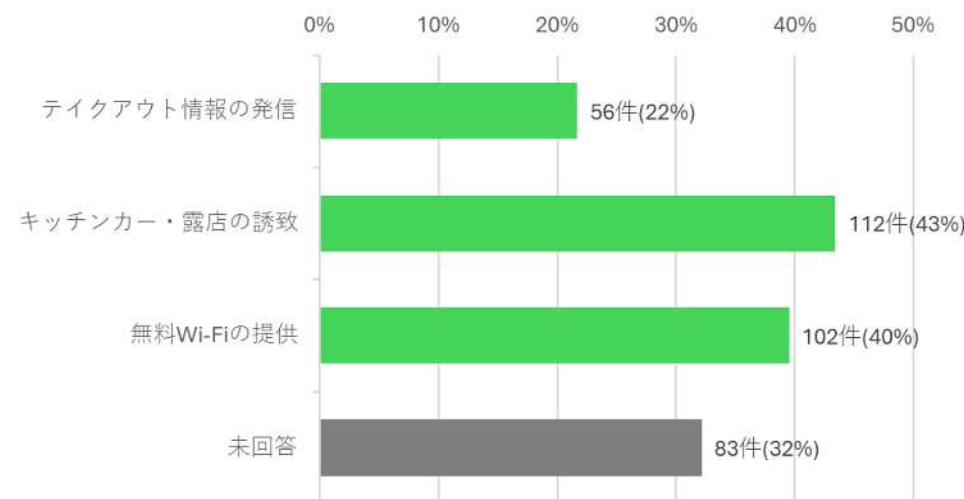


図12:アオバリピングで良いと思った取組(コンテンツ)【利用者アンケート】

(n=258)



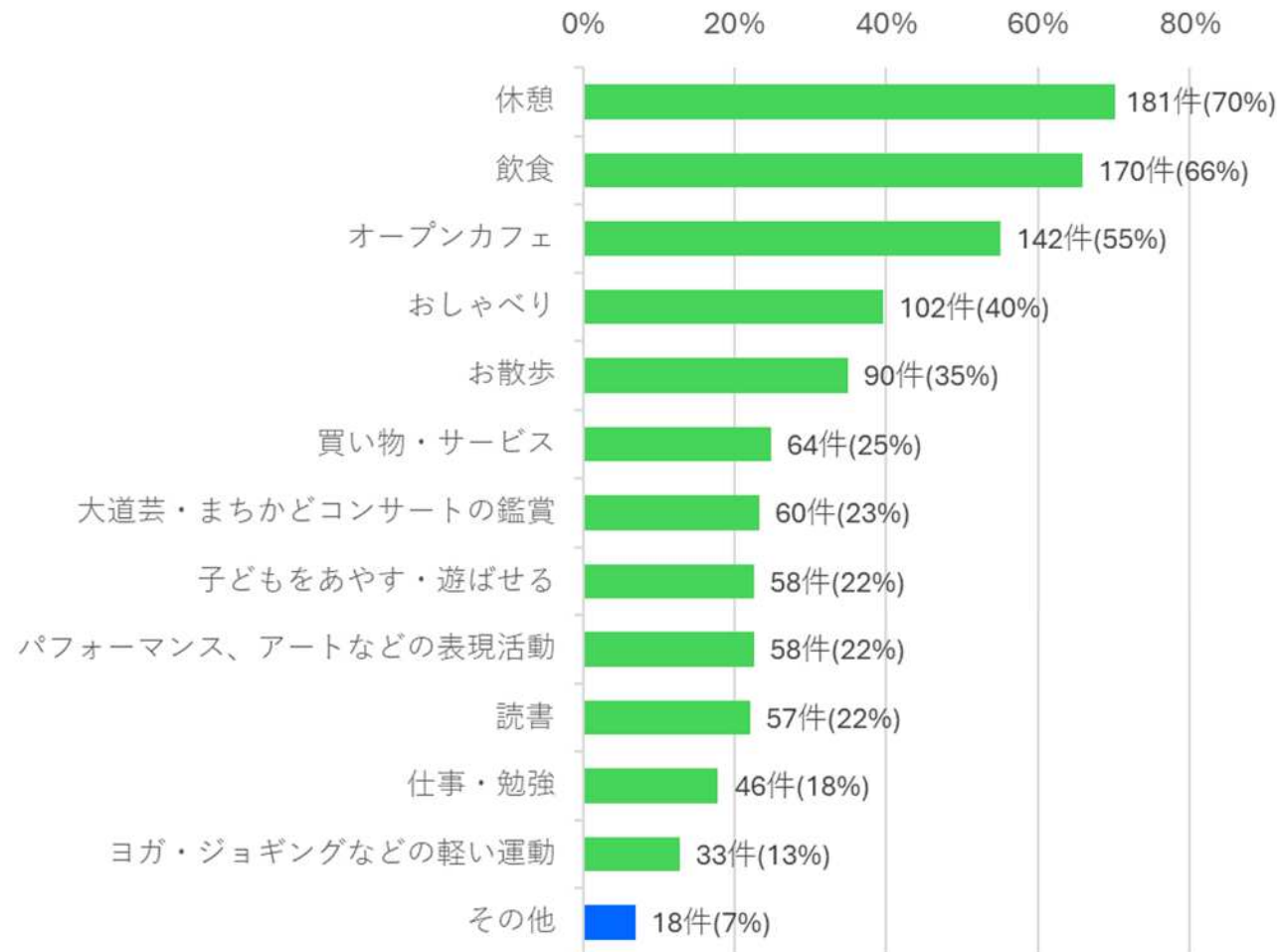
6. 利用者の意識その3

○今後青葉通りでどんなことができればよいか

- ・飲食、休憩ができるまたオープンカフェができる空間という意見が多かった(55－70%)。【図13参照】
- ・その他の意見では、「駐車場が必要」「ドッグラン」「清潔な空間」「落ち着きのある空間」「沿線事業者との連携」などが挙がった

図13:今後青葉通りでどんなことができればよいか【利用者アンケート】

(n=258)



6. 利用者の意識その4

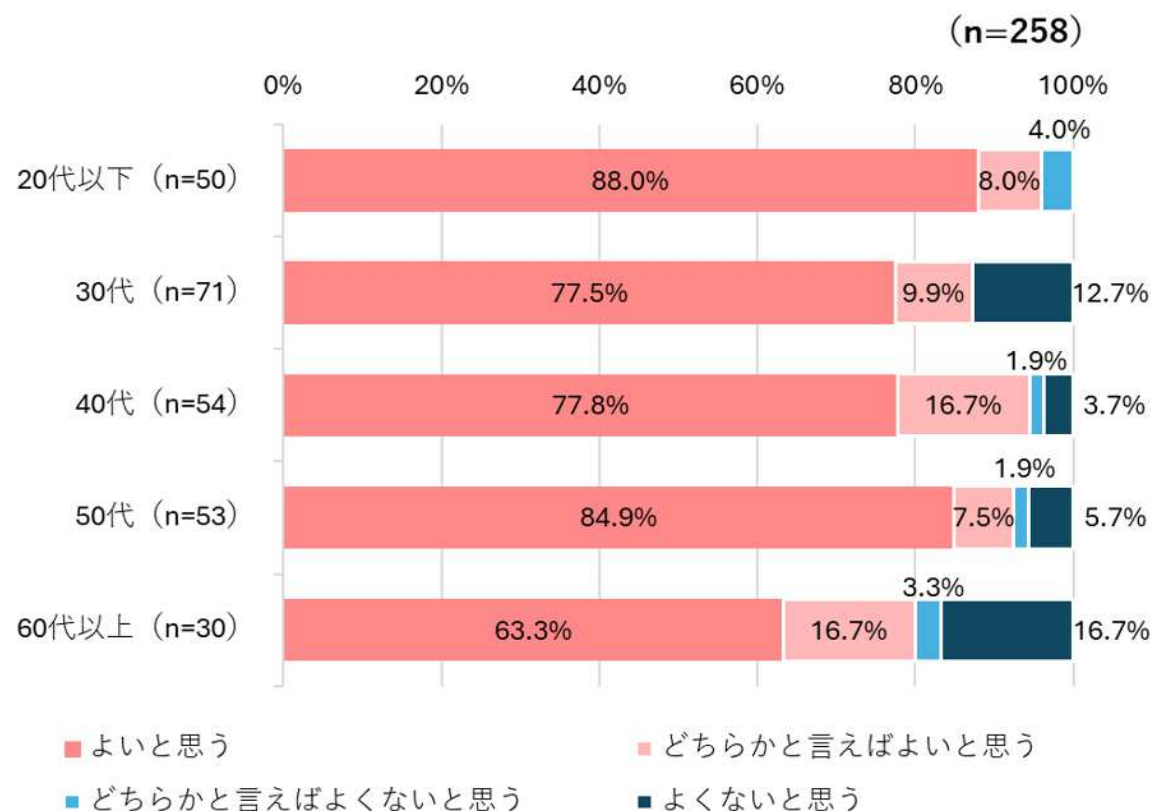
○道路空間を一体的に活用することについて

・20代以下の若年層から50代まで特に肯定的な声が多く、80%程度がよいと思うと回答していた。【図14参照】

・よいと思う、どちらかといえばよいと思うと回答した理由として、「緑やベンチの設置で居心地よくリラックスできる空間」「住民の集まる場・交流の場になる」「子供連れでも安心して出かけることができる空間になる」「日陰がたくさんあると嬉しい」という意見が挙がった

・よくないと思う、どちらかといえばよくないと思うと回答した理由として、「通行規制をすることで、アクセスや通行が不便になる」「別に人を増やす取り組みが必要ではないか」「駐車場を整備してほしい」「普段の公園管理をしっかりしてほしい」との意見が挙がった。

図14:道路空間を一体的に活用することについて【利用者アンケート】



6. 利用者の意識その5

○リニューアルに対する自由意見

「ベンチ・日陰・ごみ箱の設置や、緑を感じる環境の創出、トイレの美化、イベントの開催、駐車場の設置」などの提案、要望や「通行規制によるアクセス性の悪化、喫煙マナー、ごみのポイ捨て、騒音などの治安の悪化」などの懸念、「緑化の推進、家族で安心安全に利用できる環境の創出、海外のような優雅な景観の創出」などの期待の声がみられた

■検証テーマ(1)への考察(居心地の良い環境へと変えることで利用者の滞留状況や意識にどのような変化を与えたか)

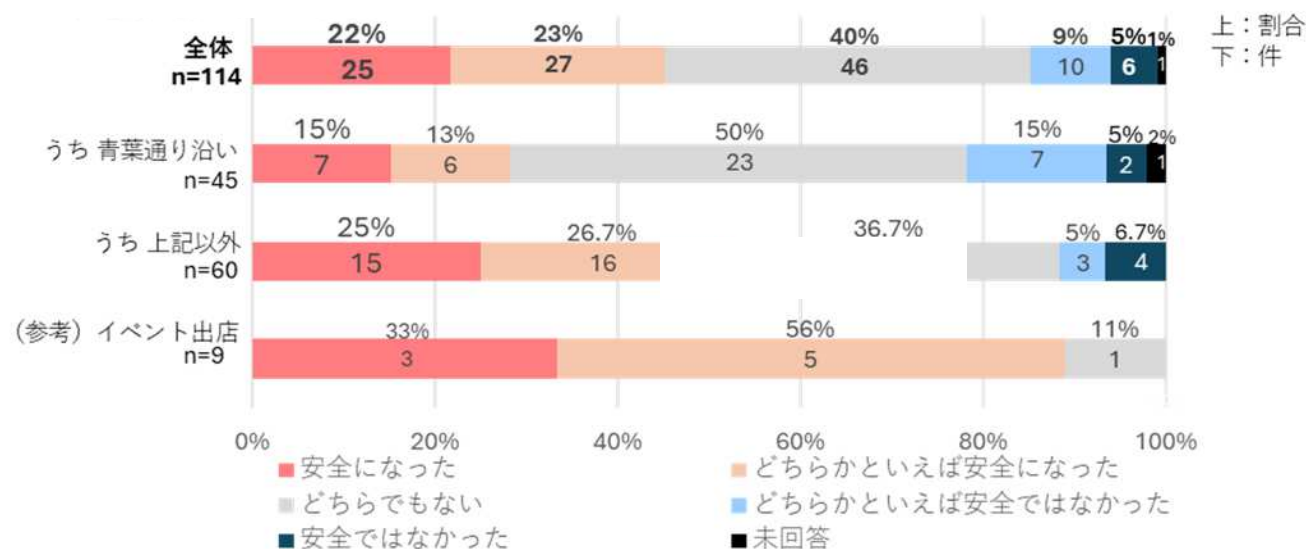
- ・滞留人数、時間の増加などの効果がみられた。この要因として、アンケートにより、「飲食」「休憩」利用が多く、かつ「ベンチ・テーブルの設置」「日よけの確保」などの評価が高いことから、テイクアウトや来街者の休憩場所としての利用が促進されたことが推測される。一方で、休日に比べ平日は利用者数が少なく、アンケートにも「平日は人が居ないようにみえた」との意見もあった。これについては、天候不順(6日中4日が雨天)や沿線店舗への事前周知の不足による協働の取組が不足したことなどの影響も考えられる。今後は、ファニチャの設置などの場づくりと沿線店舗などとの取組の連携などにより、よりよい環境を協働で育てていくことが重要と考える。
- ・道路空間を一体的に活用することについて、80%程度から、「よいと思う」「どちらかといえばよいと思う」という回答があった。一方で、青葉通りへの交通アクセスが不便になったことについて、10%程度の回答がみられたため、滞留環境とアクセス性のバランスを検討することが必要である。
- ・今回の取り組みでは、通行規制にあわせたファニチャの設置以外に、地下駐輪施設の無料化や喫煙所の集約による分煙環境の確保、緑化の推進など様々な取り組みを行っていたが、アンケートによる評価項目として選択されていなかった。この項目に関する自由意見等もみられないことから、評価されていない、もしくは、利用者が取り組みを認識していなかったことが推測される。また、ファニチャの設置や交通規制についても、「目的や利用方法が分かりづらかった」という声が上がっていたことから、取組の情報発信・周知は課題である。また、歩行者の安全確保のためのバリケードなどが、利用しやすい雰囲気을阻害していたという意見もみられ、より利用しやすい雰囲気づくりについても検討が必要であった。
- ・人が滞留することに起因するマナー・治安の悪化について懸念する声が多くみられた。整備するだけでなく、整備後の維持管理・運営についても、沿線関係者等含めて検討していくことが求められる。

1. 沿道・居住者の意識その1

○実証実験による変化・影響について

- ・『歩行者の安全性への影響』について、全体的には「安全になった・どちらかといえば安全になった」という意見が40%程度あった。うち沿道からは、「どちらでもない」が半数、「安全ではなかった・どちらかといえば安全ではなかった」回答が20%程度あった。【図15参照】
- ・『配送・荷捌きへの対応への影響』について、沿道からは「問題があった・どちらかといえば問題があった」回答が60%程度あった。
- ・『ゴミのポイ捨て』について、「どちらでもない」が半数以上、「増加した・どちらかといえば増加した」が20%程度あった。
- ・『騒音』について、「問題があった・どちらかといえば問題があった」との回答が30%程度あった。
- ・『治安への影響』について、30%程度が良くなったと回答された一方で、20%程度が悪化したと回答した。

図15:歩行者の安全性への影響について【事業者・居住者アンケート】



1. 沿道・居住者の意識その2

○実証実験による変化・影響について

・『交通規制への影響』は60%程度の方が影響があったと感じている。【図16参照】

・『店舗の売り上げ』について、増加したと回答したのは10%程度。30%程度が減少傾向と回答。【図17参照】

・記述意見では、「車・自転車利用に不便が生じた、交通規制が工事のようで使いづらかったなどの規制に関する意見」「禁煙エリアの設定、ごみのポイ捨て対応、施設の美化などの治安や景観に対する意見」「沿道への魅力的な店舗や地場製品の販売店の誘致、民間事業者との協力体制構築の要望」「地域関係者への情報提供や合意形成に関する要望」などがみられた。

図16:交通規制による影響について【事業者・居住者アンケート】

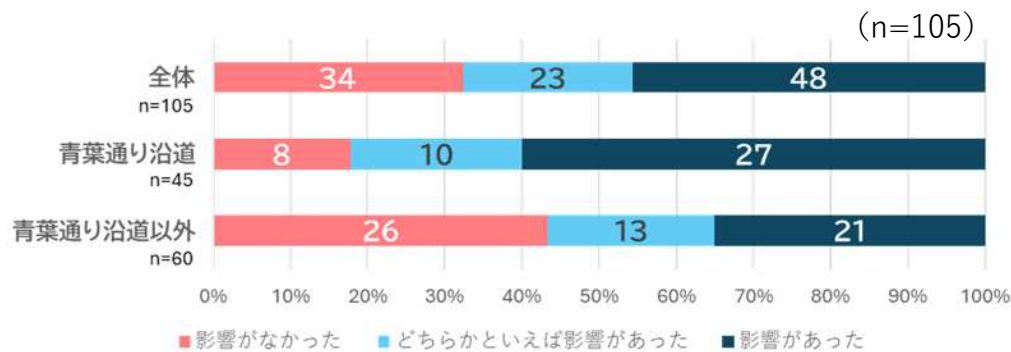
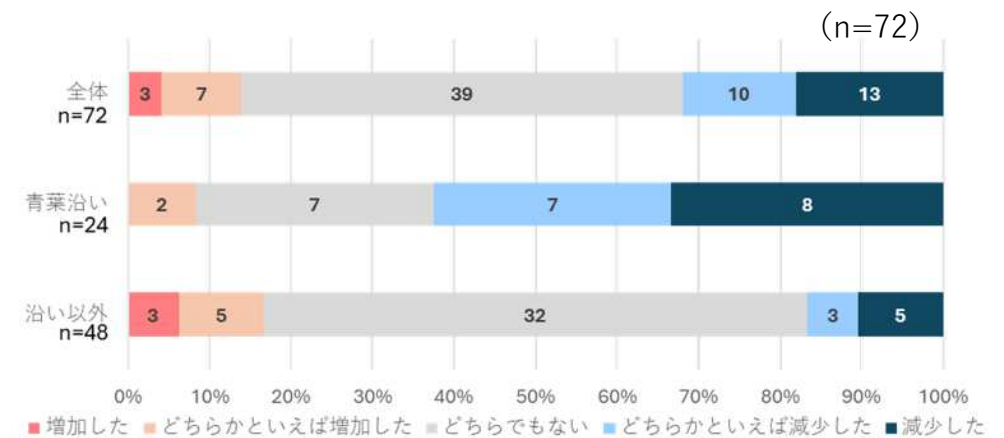


図17:店舗への売り上げへの影響について【事業者・居住者アンケート】



1. 沿道・居住者の意識その2

○今回の取り組みで継続したほうが良いと思うことについて

- ・全体に関することでは、ベンチ・テーブルなどの設置、タープ等の日よけの確保を評価する割合が40－50%程度である一方で、緑地と車道の間のチェーンの撤去、車道の歩行者天国化について評価する割合は30%程度にとどまった。
- ・コンテンツに関することでは、キッチンカー・露店の誘致や無料Wi-Fiについて評価する割合が50－60%程度みられた。
- ・駐輪に関することでは、青葉通り地下駐輪場の無料化は50%程度評価する声がみられた。
- ・分煙環境の確保について、60%程度に評価され、事業者から最も評価された。分煙にとどまらず完全禁煙を希望する自由意見もみられた。
- ・みどりの設置については未回答が多くみられ、沿道・沿道以外とも比較的関心が見られなかった。プランターの設置に対しては、樹木の追加設置よりも評価がされている。
- ・業態別に見ると、飲食店、サービス業は取組全般で、他業種と比較し、評価が高い傾向があった一方で、小売店は、未回答の割合が一番多いなど評価が低い傾向がみられた。

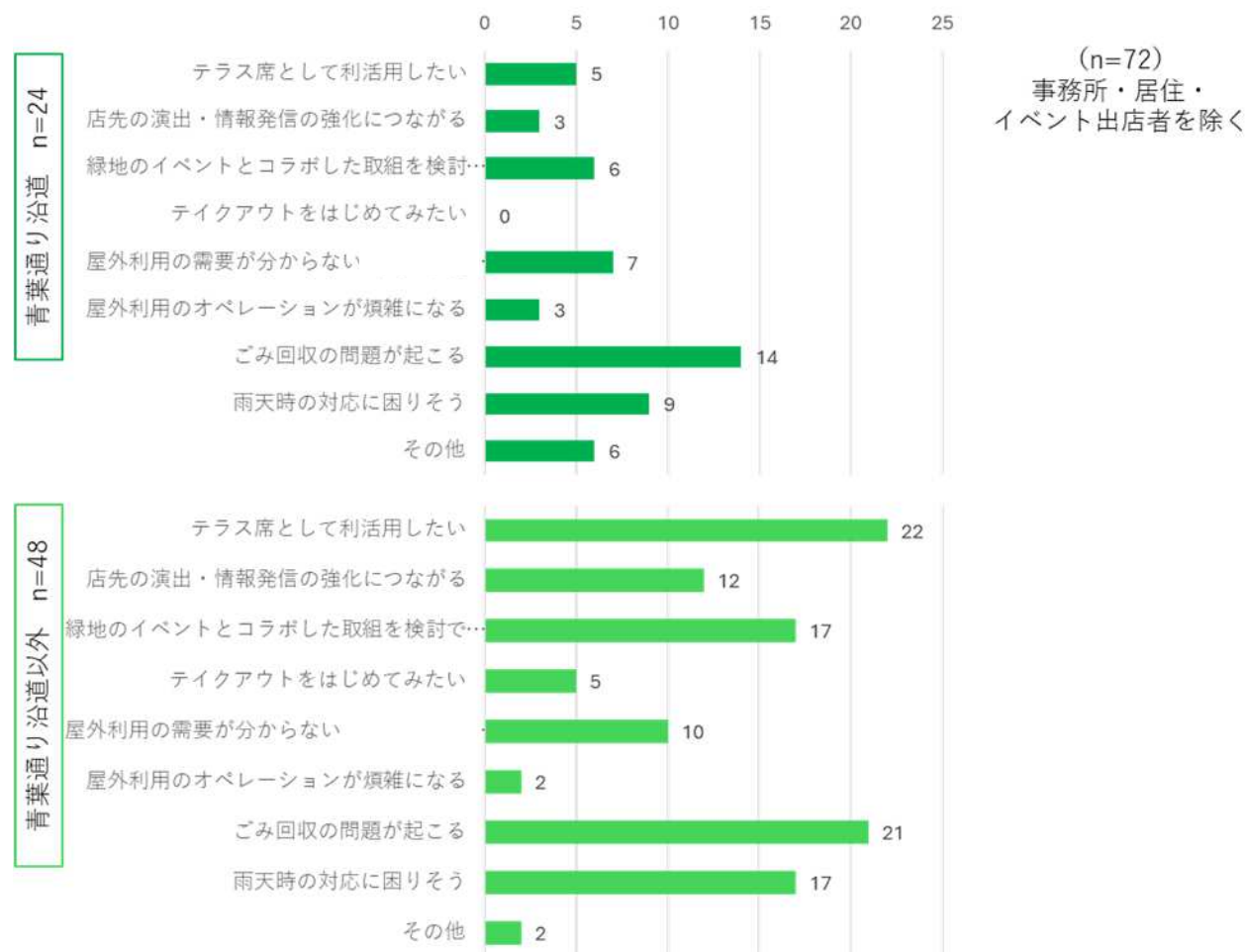
図18:取り組みで継続した方が良いと思うことについて(業態別)【事業者・居住者アンケート】

	(n=105) ※イベント出店者(n=9)を除く						
	事務所	居住	飲食	小売店	サービス業	その他	全体
車道の歩行者天国化	20%	38%	26%	32%	30%	38%	30%
緑地と車道の間のチェーンの撤去	30%	23%	39%	39%	30%	25%	33%
ベンチ・テーブルなどの設置	60%	54%	57%	42%	50%	50%	51%
タープ等の日よけの確保	35%	46%	52%	29%	60%	63%	43%
未回答	30%	8%	26%	39%	30%	13%	28%
テイクアウト情報の発信	30%	15%	43%	19%	40%	25%	29%
キッチンカー・露店の誘致	65%	62%	65%	39%	70%	63%	57%
無料Wi-Fiの提供	55%	54%	65%	26%	60%	25%	47%
未回答	10%	23%	13%	45%	0%	25%	23%
青葉通り地下駐輪場の無料化	55%	38%	52%	52%	60%	50%	51%
青葉通り地下駐輪場の24時間開放	35%	23%	61%	29%	60%	13%	38%
放置駐輪対策	50%	31%	39%	45%	70%	0%	42%
未回答	20%	23%	17%	26%	20%	50%	24%
分煙環境の確保(喫煙場所の集約)	65%	85%	48%	52%	60%	75%	60%
未回答	35%	15%	52%	48%	40%	25%	40%
プランター(花壇)の設置	45%	54%	30%	45%	60%	25%	43%
大きな木(樹木)の設置	25%	23%	35%	26%	50%	38%	30%
未回答	45%	31%	52%	52%	30%	50%	46%

1. 沿道・居住者の意識その3

- ・沿道の店舗のサービスを道路や緑地まで拡げて一体的に活用できるようにした場合、どのようなことが想定されるかについて、沿道・沿道以外ともに、ゴミ回収問題を心配する声が多く、50%程度が不安を感じていた。【図19参照】
- ・沿道では、期待より不安・懸念の方が多い傾向だった。【図19参照】
- ・沿道以外の事業者ではテラス席としての利用や緑地のイベントとのコラボを期待する声が40－50%程度みられた。【図19参照】
- ・業態別にみると、特に小売店は「屋外利用の需要がわからない」という回答の割合が比較的高く、一方で、現在も課題となっているイベント時のゴミ問題などへの不安が大きいと推測される。

図19:沿道の店舗のサービスを道路や緑地まで拡げて一体的に活用できるようにした場合の想定について(沿道・沿道以外別)【事業者・居住者アンケート】



1. 沿道・居住者の意識その3

○「居心地が良く、人々が集い多くの活動が生まれる空間」を目指し、道路を含めた一体的な広場空間とすることについて

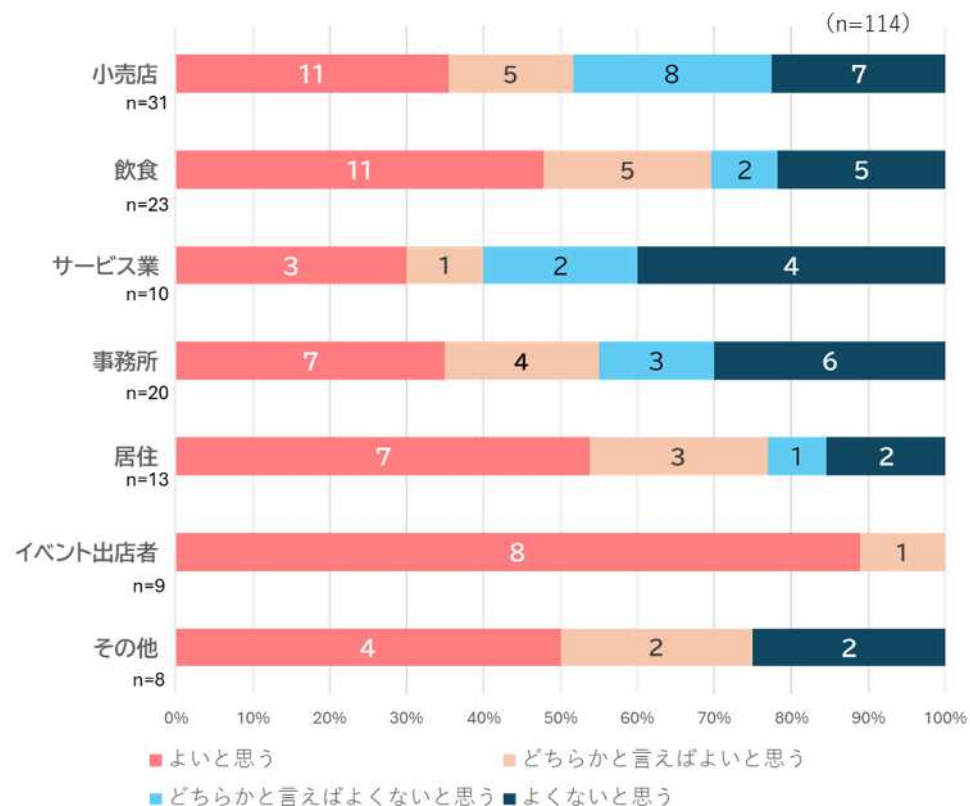
・道路を含めた広場空間とすることについて、飲食や居住、その他の業態では「よいと思う」「どちらかと言えばよいと思う」が70%程度であった一方、サービス業、事務所、小売店では50-60%程度が「よくないと思う」「どちらかと言えばよくないと思う」との意見だった。

【図20参照】

・青葉通り沿い以外に比べ、青葉通り沿いでは良くないと思う意見が多く、半数近くが良くないとの意見であった。

・自由意見として、『中心市街地を目的が無くても訪れる場所、自分がそこにいていいんだという居場所づくり、生活の質の向上、心に余裕や豊かさを生むような公共空間になってほしい』、『緑や花が多くなると人は増えると思う。管理のボランティア希望者も来訪者として賑わいにつながる』という意見があった一方、『現状の青葉緑地で十分』、『駅からこのエリアまで出てきてもらうために道路や駐車場が必要』、『働く人のことを考えてほしい』という意見もあった。

図20:道路を含めた一体的な広場空間とすることについて(業態別)【事業者・居住者アンケート】



2. その他問い合わせについて

○電話及びインターネットからのお問い合わせで寄せられた意見

- ・青葉通りへのアクセスの煩雑化、周辺の運送や業務への影響、実験の周知不足に関する意見が多くみられた。
- ・既存イベントとの連携や、ヨガやスポーツの実施など、実証実験内容への提案も数件寄せられた。

■検証テーマ(2)の考察(沿道の事業者、住民の生活や経済活動にどのような変化を与えたか)

- ・実証実験により、青葉通りを利用する歩行者の安全性への影響について、40%程度が「安全になった・どちらかといえば安全になった」という回答だった。一方で、交通アクセスや配送について、60%程度が影響があった、店舗の売り上げについては、10%程度が増加、30%程度が減少したという回答があった。これについて、普段と異なる荷捌き対応や沿道へのアクセスが求められたことに対し、実証実験についての周知や案内看板の不足、一方通行が多い周辺道路の状況等により、短期的に混乱が生じたことが主な原因と推測される。
- ・今回、ベンチテーブルなど青葉通りの滞留機能以外に、駐輪対策や分煙環境の推進に取り組んでいた。、事業者や居住者からは継続した方が良い取り組みとして、駐輪対策に60%程度、分煙環境の推進に70%程度の方から評価された。青葉通りを再整備するにあたっては、整備内容とともに、どのようにエリアのマナーや治安を保つように運用管理していくかを沿道関係者と協働して検討していくことが重要である。
- ・広場空間を事業等に活用することについては、50%程度から、ごみの回収問題について回答があった。沿道以外の事業者からは、テラス席としての利用や緑地イベントとのコラボを期待する一方で、沿道事業者からは屋外利用の需要が分からない、雨天時の対応に困りそうという声が多くみられた。これについては、現状と異なる道路の運用に対し、イメージがわからない、または業態が合わないと感じている事業者が多いと推測される。今後全国の中心市街地の取り組み事例なども参考にしながら、青葉通り周辺の方々に対して、再整備にあたってどのようなメリットやデメリットがあるか丁寧に説明をしていく必要がある。また、青葉通りを大きなエリアとみて、そのエリア価値を協働で高めていけるような、イメージの共有をしていく必要がある。
- ・道路と緑地を一体的な広場空間として活用することについて、肯定的な意見と否定的な意見がおおよそ半数ずつ見られた。特に青葉通り沿道の事業者からは、交通規制による影響について80%程度が、「影響があった」「どちらかと言えば影響があった」という回答があるため、沿道の利用者や事業者などと滞留環境とアクセス性のバランスについて今後も検討していくことが必要と考えられる。

1. 交通量割合の増減

※ 分析対象の車両には、業務用車両(商用・貨物など)は含まれていない

・平日休日ともに割合が増加したのは、「昭和通り、本通三丁目紺屋町線、本通一丁目紺屋町線、人宿町通り、玄南通り」だった。平日のみ割合が増加したのは、「七間町通り、江川町通り」、休日のみ割合が増加したのは、「本通り」だった。【図21参照】

※ コネクティッドカーの流通による、純粋な台数の増加の影響をなくするために、台数ではなく、分析対象エリア全体を通行する車両台数における、対象道路を通行する車両台数の交通量割合を算出し、実証実験期間と比較期間との比較を行う。

交通量割合 = (対象の道路を通行するコネクティッドカー車両台数) / (分析対象エリア内を通行するコネクティッドカー車両台数の総量)

図21: 分析対象エリア内の交通量割合の増減(平日・休日 11-18時「アオバリビング規制時間帯」)【車流調査】



※オレンジが濃いほど、実証実験期間中の交通量割合が多い

2. 車両挙動分析その1(平均車速) ※ 分析対象の車両には、業務用車両(商用・貨物など)は含まれていない

・平均車速について、平日休日ともに速度減少が顕著だったのは、青葉通りの「南側の規制開始地点」だった。平日について速度減少が顕著だったのは、七間町通りの一部(昭和通りの2ブロック手前)だった。【図22参照】

図22: 分析対象エリア内の平均車速の中央値が1km/h以上減少していた道路(平日・休日 11-18時「アオパリビング規制時間帯」)【車流調査】



※青色が濃いほど、実証実験期間中の該当区間の平均車速が大きい

2. 車両挙動分析その2(速度超過、一時停止および通過交通やヘビーユーザーの割合)

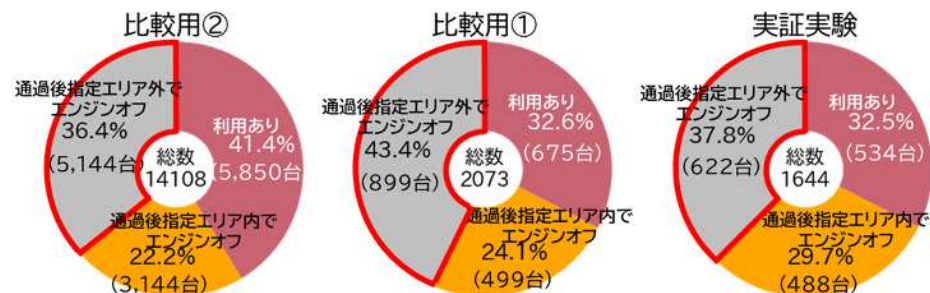
※ 分析対象の車両には、業務用車両(商用・貨物など)は含まれていない

- ・速度超過割合について、法定速度30km/hに対し、青葉通りおよび交差道路の一部を除き、通行車両の約90%以上が「超過なし」となっていた。割合について、平日休日および実証実験の有無で大きな挙動の変化はみられなかった。
- ・一時停止について、青葉通りでは、一時停止のある呉服町および両替町との交差点では、94%以上が一時停止または徐行を行っていた。一時停止のない交差点では、概ねB3街区より市役所側は、一時停止または徐行を行う割合が高い傾向があった。また最低車速は概ね20km/h以下だったが、B3からB6街区にかけて20km/h以上の割合が増加する傾向がみられた。
- ・交差道路では、一時停止のない呉服町および両替町(通り進入後)の交差点でも、30-46%程度が一時停止または徐行を行っていた。一時停止のある交差点では、概ね90%以上が一時停止または徐行を行っていたが、通りの進入後に速度が増加する傾向がみられた。なお、実証実験中の方が、速度が増加する傾向がみられた。
- ・通過交通の分析について、青葉通り沿道に送迎や駐停車しない(目的を持たない)車両は全体の約60—70%であり、特に全体の約40%にあたる車両は静岡都心地区内にも目的を持たない車両であることが分かった。【図23参照】
- ・青葉通りをよく利用するヘビーユーザー(週1回以上利用する車両)の割合は全体の約4%であった。【図24参照】

図23:通過交通の割合(通行車両の利用判定エリア内の利用がない割合の細分化)

青葉通りを通過した後に、右図の指定エリア(青色)外でエンジンオフしている車両の割合は約40%であった。これらの車両は、青葉シンボルロードを通過する必要性は低いと考えられ、周囲の幹線道路へと迂回誘導することにより、青葉シンボルロードの通過車両台数をより低減できる可能性がある

※指定エリア:青葉通りのA-B6までの街区および沿道の駐車場

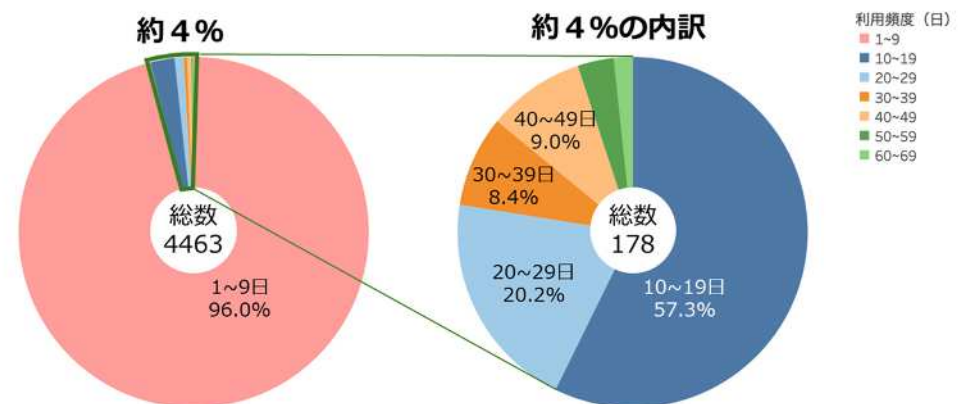


※期間②2023年9月1日～11月13日

※期間①2023年9月29日～10月9日

図24:ヘビーユーザーの割合

青葉通り(昭和通り以北)を通行した車のうち、およそ週1回以上(74日間のうち10日以上)の頻度でくる車は約4%であった。



※2023年9月1日～2023年11月13日(74日間)の間に青葉シンボルロード(昭和通り以北)を通行した車のユニーク台数

3. 路上駐車状況

- ・路上駐車が一番多い路線は市役所線だった。【図25参照】
- ・昭和通り寄りの道路(E, F)が、路上駐車全体に対する貨物車両の割合が高い。【図25参照】
- ・青葉通りに近いほど特に一般車の駐車が多い傾向となっている。【図25参照】

図25: 路上駐車・路上駐輪の状況(10/11-13合算)【駐車駐輪状況調査】



※B: 呉服町通りは土日が歩行者天国となるため、データ量が少ない

■検証テーマ3の考察(周辺交通に与える効果・影響はどのようなだったか)

- ・本通りなどの大通りに囲まれた市道の一部で、交通量の増加に伴い、平均車速の減少がみられた。
- ・普段、青葉通りを週に1回以上利用する(駐停車する)車両の割合は、通過交通全体の4%程度である。そのため、今回の実証実験で青葉通りを利用した車両の多くが、青葉通りの交通状況に不慣れであり、そのような中規制の周知が及ばなかった場合、通行に混乱が生じやすく、結果、平均車速の低下やアクセス性の悪化(道の不案内など)につながった可能性がある。
- ・青葉通り周辺に目的がない通過交通が40%程度あることから、規制看板や広報などによる周知等によって、通行が不要な車両の周辺大通りなどへの迂回を誘導できる可能性がある。
- ・市役所や青葉通り周辺に特に一般車両の駐車が多くみられたことから、パーキングチケットや大型駐車場の誘導などのアクセス性の向上に資する検討をする必要がある。

3. まとめ

これまでの3つの考察から青葉通りの課題について以下のとおりまとめる

①滞留環境と交通環境のバランス

実証実験により、滞留人数、時間の増加などの効果がみられたことやベンチ・テーブル等のファニチャの設置について利用者から高い評価を得たことから、青葉通りへの質の高い滞留環境の確保は、まちなかへの人々の誘因のために重要であると考えられる。一方で、交通への影響について、車流データにおける一部区間の車速の低下やアンケート調査による懸念や不安がみられた。このことから、実証実験の結果を踏まえた滞留空間の量やゾーニングの検討、柔軟な交通誘導計画および周辺道路の状況を踏まえた段階的な規制や付近の駐車場の適切な配置・誘導を検討する必要がある。

②地域事業者との協働と再整備後の運営体制の構築

イベント等実施される休日の人流が顕著であった一方、平日について効果が限定的であったことから、日常的な人の誘因のために沿線店舗や事業者との協働により、沿線と公共空間が連動した取組が重要となる。また、現状でも利用者のマナーや治安に対する懸念があることから、整備後の維持管理・運営を沿線関係者等含め検討していく仕組みづくりが求められる。

③青葉通りの取組の情報発信

実証実験における広場空間の活用について、事前にチラシや広告媒体等での情報発信を実施したが、イメージが事業者・市民に浸透しきらず、どのように活用したらよいか分からないという意見も多かった。今後の取組においては、空間の使い方のルールやアイデア募集、暫定的な利用などについて、市民や事業者との意見交換・ワークショップ等を実施するなど、継続した情報発信や取組による意識のすりあわせをしていくことが重要。

	日時	天気	最高	※雨の情報 日雨量／時間最大	マルシェ出店エリア (出店数 : 飲食/体験型)	外部機関による同時開催イベント
1	10/4(金)	雨のち曇り	27.3	39.5mm/22mm	A1, B3, B4 (8/0)	
2	10/5(土)	雨時々曇, 雷	26.0	41mm/27mm	A1, B3, B4 (8/0)	B1, B2 Pieceマルシェ
3	10/6(日)	晴一時曇り	28.9	0.5mm/0.5mm	A1, B3, B4 (5/3)	B1 しずおか大好きまつり
4	10/7(月)	曇時々雨	30.4	0.5mm/0.5mm	A1, B3 (2/1)	
5	10/8(火)	曇時々雨	27.4	16.5mm/5mm	A1, B3 (3/0)	
6	10/9(水)	雨時々曇	21.8	35mm/8.5mm	A1 (4/0)	
7	10/10(木)	晴時々曇	26.3		A1, B3, B4 (8/1)	
8	10/11(金)	曇時々晴れ	25.0		B2, B3 (7/3)	
9	10/12(土)	晴	27.1		A1 (4/2)	
10	10/13(日)	晴	27.5		A1 (4/0)	B1, B2, B3, B4 La Festa Tonda 2024
11	10/14(月)	晴	27.7		A1 (4/0)	B1 ストリートジャズ、B1, B3, B4 大道芸

※気象データ: 気象庁ホームページより