

3. 社会実験実施計画

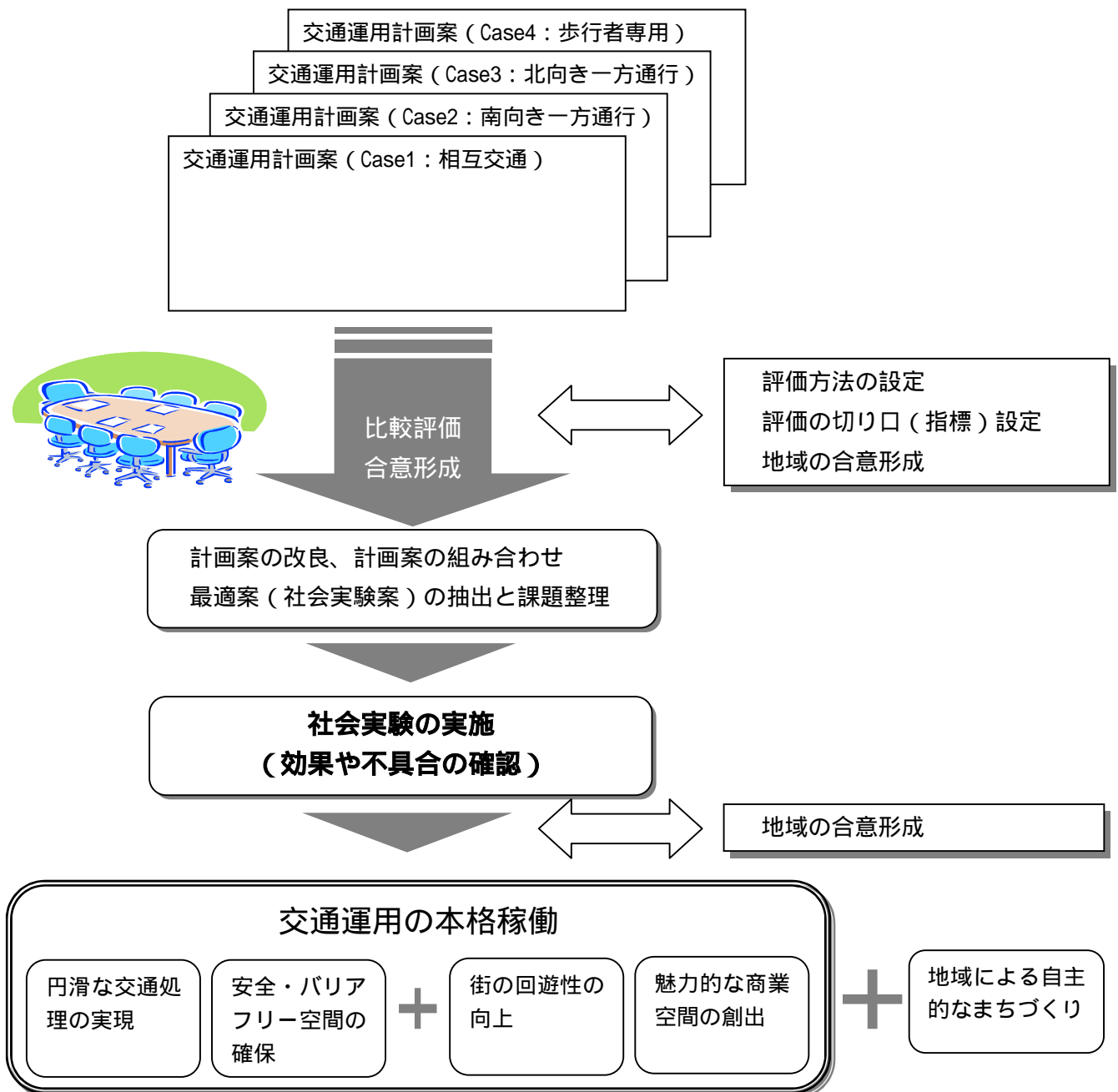
3.1 社会実験の必要性

(1) 社会実験のあり方

社会実験は、新たな施策の展開や円滑な事業を行うため、社会的に大きな影響を与える可能性のある施策の導入に先立ち、市民等の参加のもと、場所や期間を限定して施策を試行・評価するもので、地域が抱える課題の解決に向け、関係者や地域住民が施策を導入するか否かの判断を行うことができる。

(2) 銀座通り社会実験概要

銀座通りの交通運用の計画の変更は、その地域や周辺に影響を与えることから、検討協議会の中で検討した交通運用計画案については、期間を限定した社会実験を行い、影響や問題点の検証と課題の整理を行うこととする。



3.2 社会実験の目的

平成 18 年度からの検討および 4 回の検討協議会では、銀座通りの賑わい創出を目的とする歩道の拡幅と、これに伴う車道縮小および通行規制について、シミュレーションによる検証を通じて社会実験計画案（歩道拡幅、一方通行規制）として整理してきた。

社会実験は、銀座通りや周辺への賑わい創出や周辺環境へ与える影響を検証し、将来的な銀座通りの交通のあり方について課題を明確化することを目的として実施した。なお、社会実験に向けて荷さばきや放置自転車、違法看板等の対応など、実験に併せて行う施策への対応も整理した。

3.3 実施者

実施主体：銀座通り交通運用検討協議会

事務局：さいたま市都市局都心整備部大宮駅東口まちづくり事務所

3.4 実施概要

(1) 実施名称

「銀座通り一方通行社会実験」

(2) 実施期間

9 月 26 日（水）～10 月 3 日（水）〔8 日間〕

(3) 実施時間

実験期間中 24 時間連続

開始日の 9 月 26 日は 7：00 より開始し、最終日の 10 月 3 日は 18：00 で終了

(4) 実施場所

銀座通り（大宮駅東口駅前広場北～大栄橋下交差点までの約 250m 区間）

(5) 実施内容

銀座通り歩行空間の拡幅（カラーコーンによりクランク形状に拡幅）

銀座通り北行き一方通行（通行規制の実施）

荷さばきスペースの設置（5 箇所 10 台相当）

(6) 実験中の評価

交通量調査：9 月 28 日（金）（比較対象とする通常時調査は 9 月 20 日（木））

アンケート調査：実験期間中随時

3.5 社会実験の周知

社会実験の円滑な実施と協力、および、実験実施に伴う混乱を防止するため、道路利用者など次の主体に対して社会実験のPRを行った。PRは、市報、ポスター、看板、チラシの配布、インターネットホームページなど、多様な媒体により行った。

主体・対象者		PR手法
歩行者・ 自転車利用者	銀座通り利用者	市報への掲載
		ホームページによる情報提供
		実験前及び実験中の案内看板掲示
		公共施設(公民館、区役所等)を通じたチラシ・ポスター配布
自動車利用者 (自動二輪含む)	一般車	実験前及び実験中の案内看板掲示
	タクシー	ハイタク協会を通じたチラシ・ポスター配布
	バス	バス協会を通じたチラシ・ポスター配布 バス車内の掲示
	荷さばき車両(協会加盟)	トラック協会を通じたチラシ・ポスター配布
	荷さばき車両(上記以外)	銀座通り商店街及び周辺地域の商店街を経由したチラシ・ポスター配布
	郵便配達車両	郵便局内でチラシ・ポスター回覧又は掲示
	新聞配達車両	新聞販売店内でチラシ・ポスター回覧又は掲示
	清掃業車両	市からチラシ・ポスター配布
JR関連車両(貨物等)	JRへのチラシ・ポスター配布	
沿道住民・ 商店主	銀座通り沿道	銀座通り商店街を経由したチラシ配布
	銀座通り周辺	自治会を経由したチラシ配布

3.6 社会実験施設の配置

(1) 歩行空間の拡幅

自動車通行部と拡幅した歩道部との境界には、カラーコーンにより区分することとした。カラーコーンはコーンバーで連結することとした。

歩行空間については、利用者へ歩道が拡幅した場合のイメージを実感してもらうため、最も狭い部分でも、現況より1m広い4mを確保することとした。(現況の歩道幅員は3m)

道路形状は、自動車の速度抑制と歩行空間拡幅のためクランク状にすることとした。

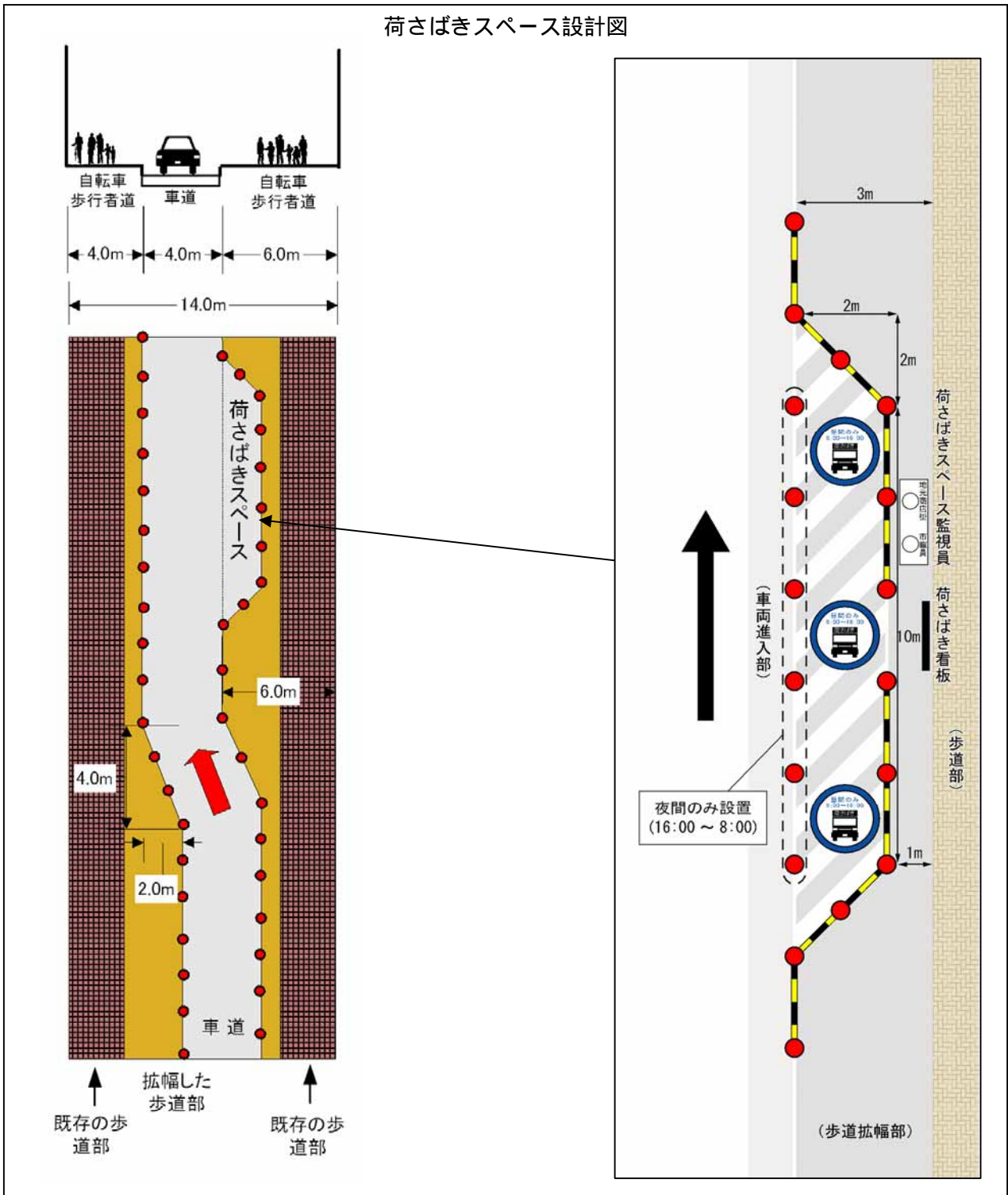
表 社会実験中の幅員

区分	現在	実験中
自動車通行部	8m (2車線)	4m (1車線)
歩行空間	3m (片側)	4~6m (片側)

(2) 荷さばきスペースの設置

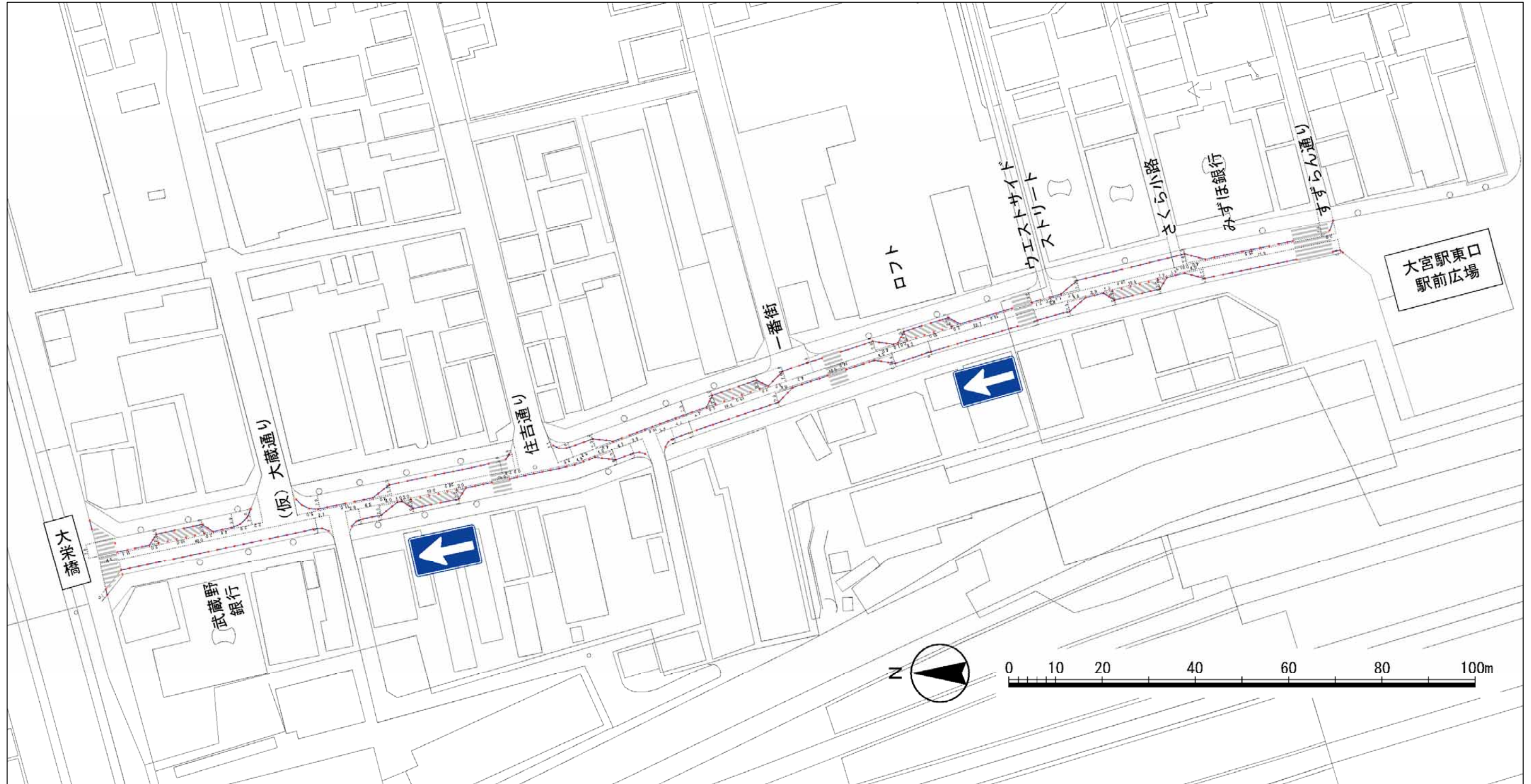
円滑な交通流を確保するため、歩行空間の拡幅部分の一部に荷さばき車両用のスペースを確保することとした。荷さばき車両空間は、5箇所に分散して設置することとし、1箇所あたり2台の停車が可能となるように配置することとした（銀座通りで合計10台分を確保）。

荷さばき空間は、カラーコーンや区画線表示用テープにより範囲を明示すると共に、荷さばき専用スペースであることを示す看板設置を行うこととした。



(3) 全体レイアウト

銀座通り社会実験計画図



5.3 社会実験の影響検証

(1) 銀座通りの一方通行化の影響検証

効果 一方通行化による交通量抑制 車道狭小による駐停車車両抑制	問題点 銀座通りの利用主体による意見の違い 周辺道路網への負荷の増加 周辺交差点への負荷の増加 交差点混雑を嫌った迂回交通の発生
--	---

- 銀座通りの断面交通量は、社会実験前（9/20）が3,769台、社会実験中（9/28）が1,740台であり、一方通行としたことで銀座通りの自動車交通量が約54%に減少した。
- 幅員を狭めて一方通行化したことにより、一般車の駐停車車両がなくなった。

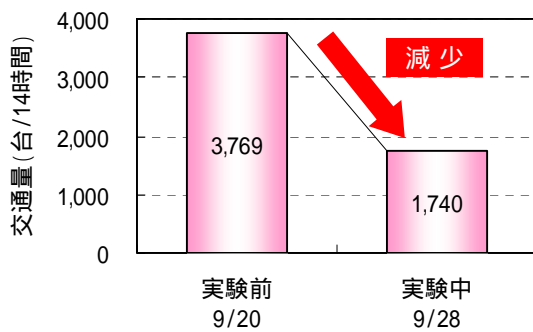


図 銀座通りの交通量の変化

〔実験前〕



〔実験中〕

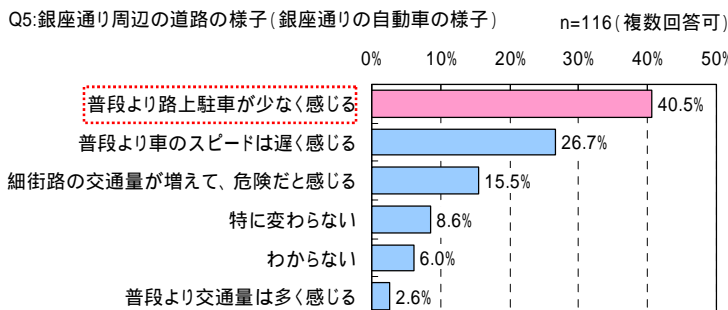


図 沿道住民によるアンケート結果

写真 実験前と実験中の駐停車車両の様子

- アンケート結果より車道の一方通行化と歩道の拡幅に関する賛否をみると、銀座通りの利用主体により意見が相反しており、全体としての合意形成に時間を要する恐れがある。

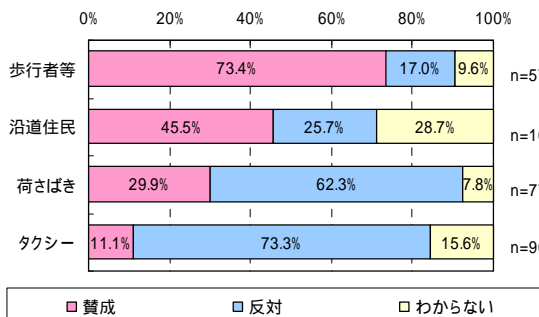


図 車道の一方通行化に関するアンケート結果

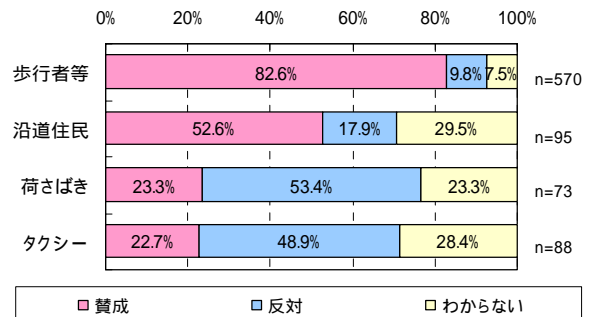


図 歩道の拡幅に関するアンケート結果

図中の「歩行者等」は銀座通りを訪れた歩行者自転車利用者、「沿道住民」は銀座通り及び周辺商店街の商店主や住民、「荷さばき」「タクシー」はドライバーにアンケート記入を依頼

- 中山道については、北行きの交通量が増加、南行きの交通量については、大栄橋交差点の南北の交通量は減少していたが、一の宮通りからの交通量の増加により、高島屋前交差点の北側の流入交通量が約 230 台増加した。
- 大栄橋交差点の渋滞は、北側（大宮警察署方面）が最も長く、実験前の 9/20（木）は 710m、実験中の 9/28（金）は 780mであった。
- 大栄橋交差点北側（大宮警察署方面）の渋滞の時間変動をみると、実験前・実験中ともに午後（17:00～18:00）にピークが見られたが、実験中では午前（11:00～12:00）から昼前後でもピークが生じた。

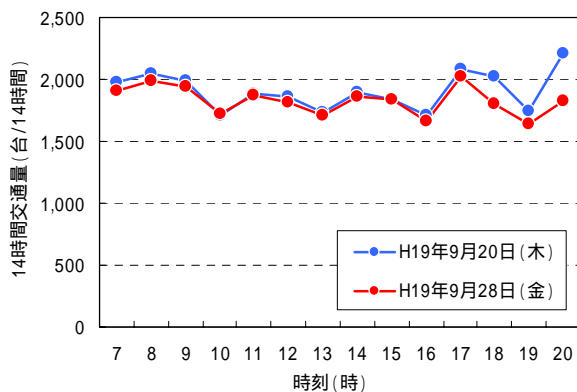


図 大栄橋交差点（総流入）の交通量時間変動

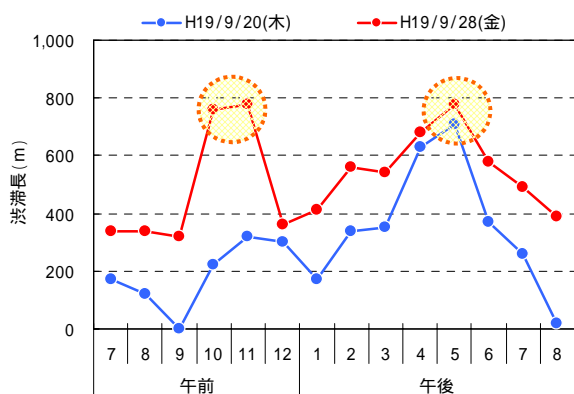


図 大栄橋交差点（大宮警察署方面）の渋滞時間変動

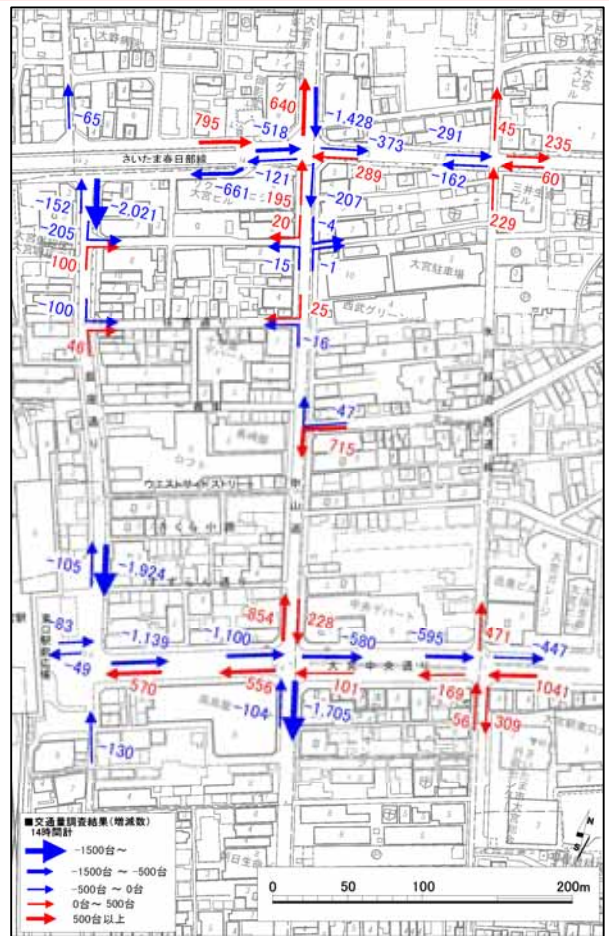
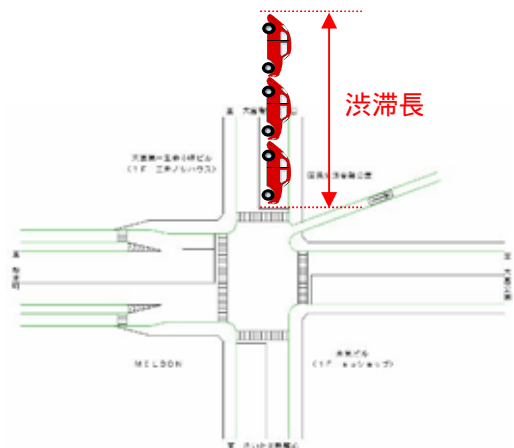


図 実験前と実験中の 14 時間交通量の増減



- 社会実験前と実験中の中山道の交通量の増減をみると、大栄橋交差点から一の宮交差点の区間は、0.1~2.1%の減少となっており大きな変動はみられないが、一の宮交差点から高島屋前交差点の区間では実験中に約9%の交通量が増加した。

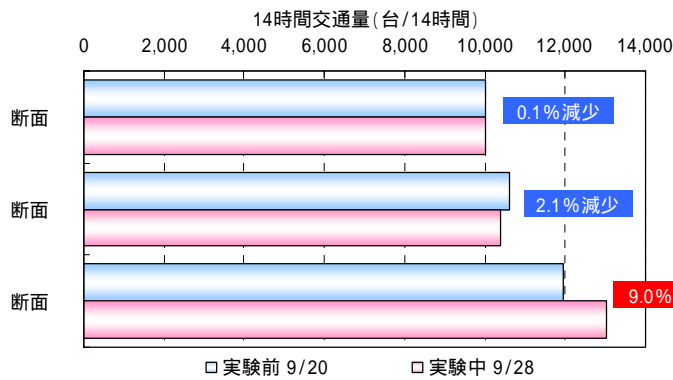
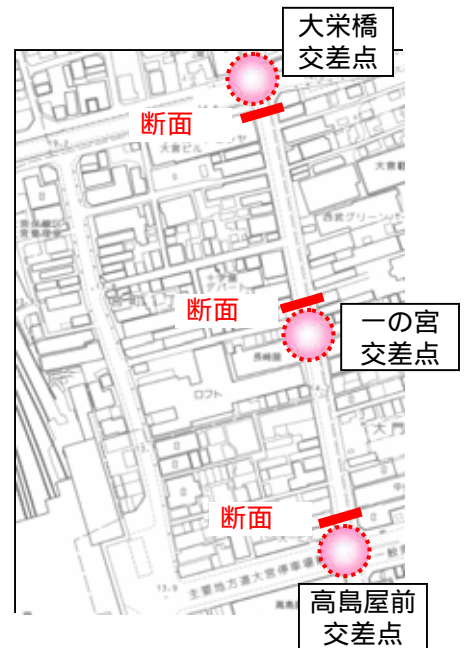


図 社会実験前と実験中の中山道交通量の増減



- 社会実験中に、一の宮通りから中山道へ左折する交通量が715台/14時間増加しており、上尾方面から南へ向かう際に、混雑している大栄橋交差点を迂回していることが予想される。

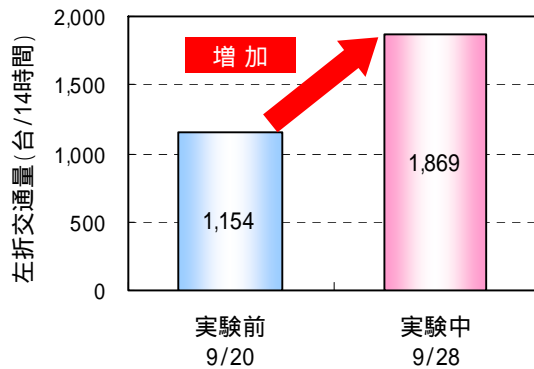


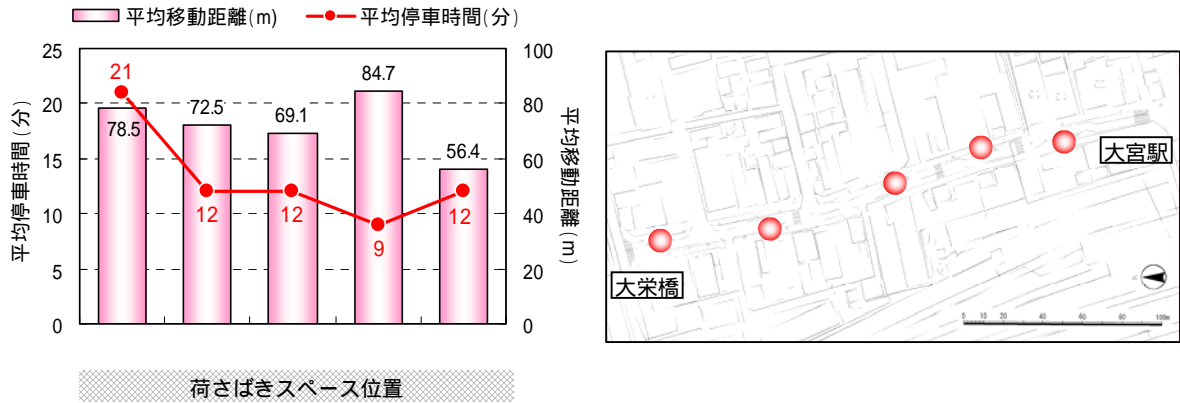
図 一の宮通りからの左折交通量



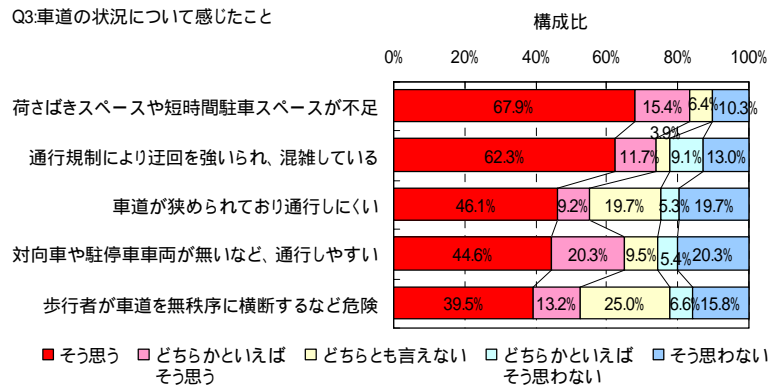
(2) 荷さばきスペースの設置

<p>効果</p> <p>長時間駐車の抑制 荷さばき車両の駐車転換 周辺道路網への負荷の増加</p>	<p>問題点</p> <p>順番待ちの発生 細街路に駐車する荷さばき車両の抑制</p>
--	---

- 荷さばきスペース利用者に対して、利用ルール（1回につき15分以内）を周知し、荷さばき監視員によりルールを徹底させたため、平均停車時間が約13分となり、長時間駐車を抑制でき効率化を図ることができた。



- しかし、アンケート調査結果では、「荷さばきスペースが不足している」と回答した人が約7割いたが、一方、自由回答では「荷さばきスペースがあると停車が楽にでき、時間の短縮にもなった」と回答した事業者もあった。



〔荷さばきアンケート（自由回答）〕

車道を狭めて一方通行にすることに賛成と回答した人の主な自由意見

- 荷さばき中の焦りやストレス、危険がなくなるから。
- 交通がスムーズである。
- すれ違いに起きる混雑がなくなるから。
- 駐車スペースを左側だけにしてもらいたい。

車道を狭めて一方通行にすることに反対と回答した人の主な自由意見

- メイン道路が大渋滞しているから。
- 荷さばきスペースに停められずに迂回した。
- 荷さばきスペースが5ヶ所しかないのは少ない。
- 荷さばきスペースを確保しても、一般車両が止めるようになると意味がない。
- 放置自転車がなくなるだけで歩道が確保されるのでは、まずそこをなんとかしてほしい。

- 一部の荷さばき車両が大栄橋側道や中央通りへ駐車転換しており、銀座通りでは 303 台から 232 台へと 73 台減少しているが、大栄橋側道で 33 台、中央通りで 6 台増加した。
- 中山道の荷さばき車両の駐車状況を見ると、ピーク時は実験前と実験中で同じ 10～11 時台であるが、実験中は午前中に荷さばき車両の駐車が集中していた。

表 荷さばき車両台数 (単位:台、%)

	実験前		実験中		増減
	H19.9.20		H19.9.28		
銀座通り	303	42.7%	232	35.6%	-7.2%
中山道	218	30.7%	218	33.4%	2.7%
大栄橋側道	38	5.4%	71	10.9%	5.5%
大蔵通り	46	6.5%	40	6.1%	-0.4%
住吉通り	74	10.4%	55	8.4%	-2.0%
中央通り	30	4.2%	36	5.5%	1.3%
計	709	100.0%	652	100.0%	-



写真 大栄橋側道に駐車する荷さばき車両

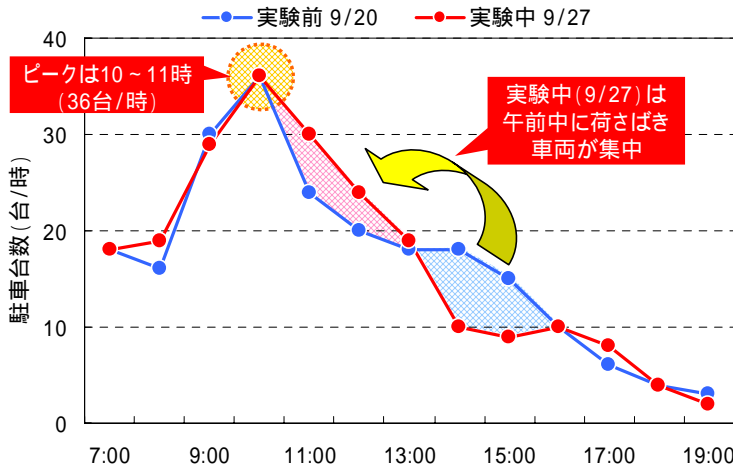


写真 中山道に駐車する荷さばき車両

表 中山道に駐車する荷さばき車両の時間変動

- アンケートの自由回答に「住吉通りや大蔵通りの細街路への駐車が多くなった」という意見がみられたが、荷さばき車両の駐車状況を見ると、住吉通りと大蔵通りでは減少した。

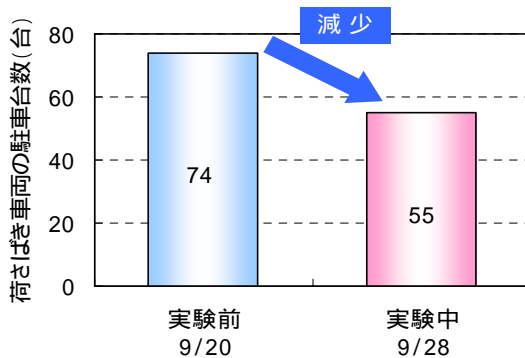


図 住吉通りの荷さばき駐車車両の増減

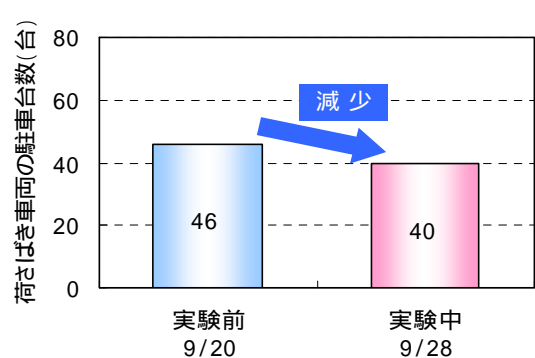


図 大蔵通りの荷さばき駐車車両の増減

(3) 違法駐輪の整理・撤去

<p>効果 ソフト施策による有効歩道幅員の拡大</p>	<p>問題点 駐輪場の不足</p>
---------------------------------	-----------------------

- 社会実験中は商店街と市が協力し、歩行者の妨げになる自転車を整理したため、広い歩行空間を確保することができた。



写真 歩道に整列された自転車



写真 撤去された自転車

- 実験中（9/28）の歩行者と自転車の交通量（人/14 時間）をみると、歩行者は大宮駅側（No.14）から大栄橋方面（No.12）へ向かうほど交通量は減り、逆に自転車は大栄橋側から大宮駅方面へ向かうほど交通量が減っており、特に No.13 と No.14 の区間で歩行者と自転車が吸収されている。

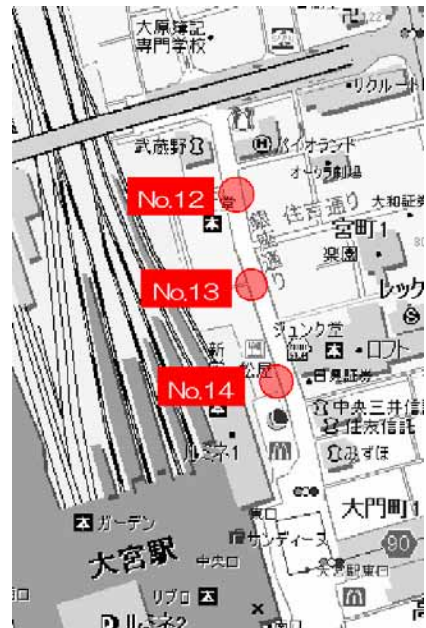
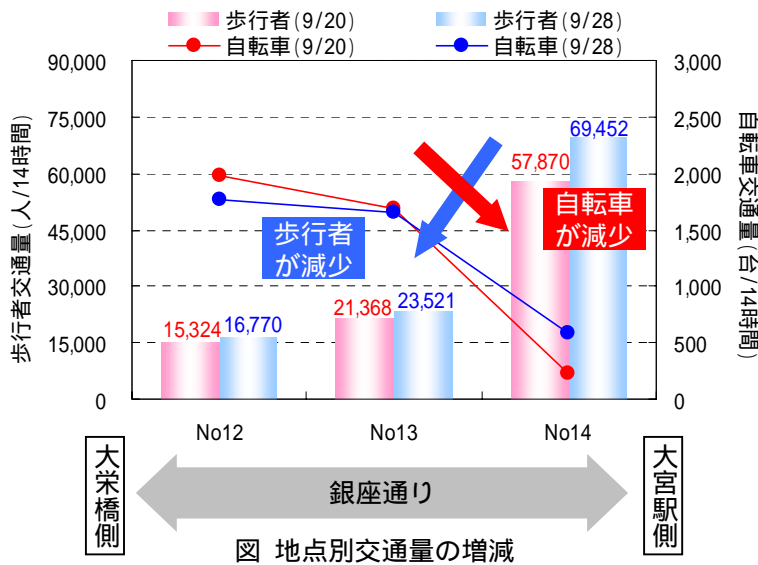


図 調査地点位置図

- 歩行者自転車アンケートをみると、歩道の拡幅と一緒に行ってほしい施策として、回答者の 33.3% が「自転車を停めることができる場所の整備」と答えている。また、自由回答の中には、歩道を拡幅するのならばあわせて駐輪対策を行うべきと回答している人が多い。

(4) 歩道の拡幅

<p>効果</p> <p>地域全体の賑わいの創出</p> <p>歩道有効幅員の拡大</p>	<p>問題点</p> <p>歩行者の乱横断</p>
---	---------------------------

- 銀座通りの歩行者交通量は、実験前より実験中の方が約 1,400~1 万人/14 時間増加した。
- 周辺街区からの歩行者交通量が約 250~2,500 人/14 時間増加した。

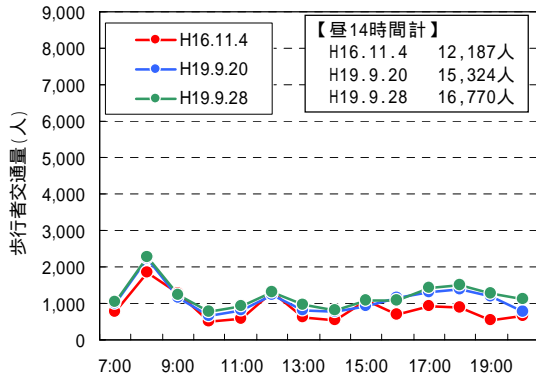


図 歩行者交通量の時間変動 (大栄橋側)

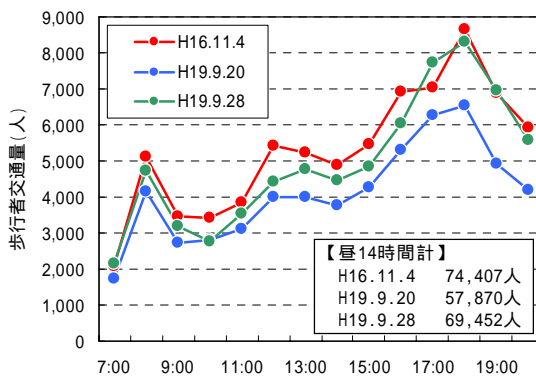


図 歩行者交通量の時間変動 (大宮駅側)

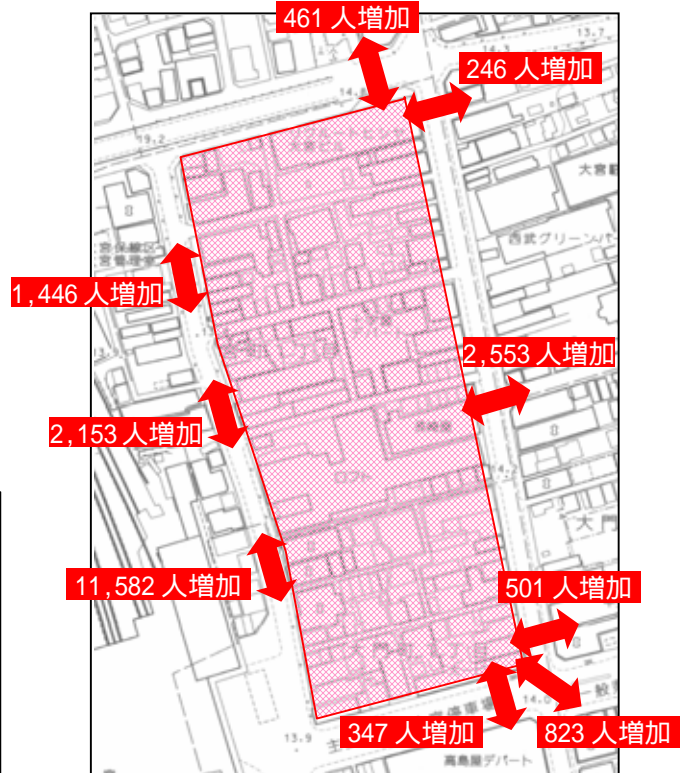


図 実験前 (9/20) と実験中 (9/28) の歩行者交通量の増減

- 歩行者や沿道住民のアンケートでは「車道を狭めているため、道路の反対側へ渡りやすい」と約半数以上の方が回答している。
- しかし、実験中は乱横断が目立ち、タクシー事業者の約 4 割が一方通行とする場合は「歩行者が車道の乱横断を防止する工夫」が必要であると回答している。

Q6: 社会実験時に一緒にしたほうがよいこと (自動車に関して) n=147 (複数回答可)

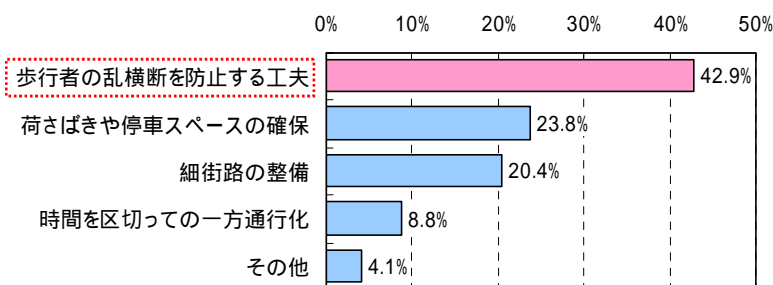


写真 乱横断する歩行者

(5) 休憩施設（ベンチ・花壇）の設置

効果 景観の向上	問題点 実感のできる賑わい創出の工夫
-------------	-----------------------

- ・ 拡幅された歩行空間にデザイン性の高いベンチや花壇を設置することにより、イメージアップが図られ、景観の向上に寄与する。

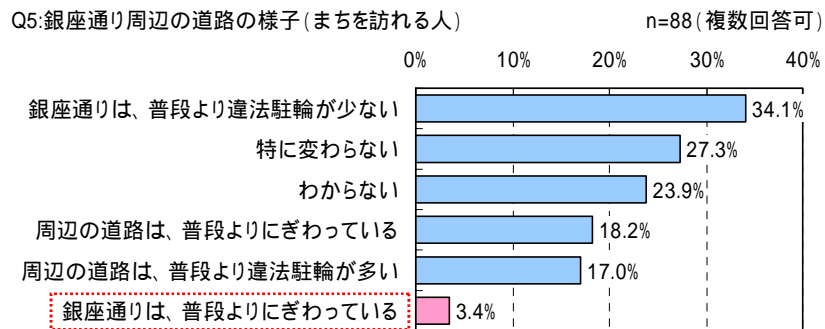


写真 デザイン性の高いベンチ



写真 歩行空間に設置したベンチと花壇

- ・ 交通量調査結果では社会実験中に歩行者交通量は増加しているものの、沿道及び周辺住民アンケートでは約3%の回答者しか普段より賑わっていると感じていない。
- ・ 沿道及び周辺住民アンケートの自由回答では、「イベント等が開催できる広場の整備が賑わいのあるまちにつながる」という意見があった。



〔沿道及び周辺住民アンケート(自由回答)〕

車道を狭めて一方通行にすることに**賛成**と回答した人の主な自由意見

- ・ 広く感じるから(ゆとりを感じる)。
- ・ 歩きやすくまちの雰囲気が良い。
- ・ 人が多いから良いと思う。
- ・ 人の流れがスムーズだったので良かった。
- ・ イベント等が開催できる広場の整備が賑わいのあるまちにつながる。

車道を狭めて一方通行にすることに**反対**と回答した人の主な自由意見

- ・ 中山道が大渋滞しているから。
- ・ 駐輪とせり出し看板がなくなれば、道路を整備する必要がない。
- ・ 普段より路上駐車、駐輪が少ないのは、監視員がいたからだと思う。銀座通りの一方通行は、周辺の道路の混雑からみて無理だと思う。タクシー(行列)と自転車(駐輪)の排除を行えばよい。

(6) 第二タクシープールの設置

<p>効果</p> <p>客待ち車列の減少</p> <p>駅前広場流入交通の整序化</p>	<p>問題点</p> <p>プール出入口における合流混雑</p>
---	----------------------------------

- 第2タクシープールの稼働により、銀座通りや大宮中央通りの客待ち車列が減少した。



写真 第2タクシープール稼働前



写真 第2タクシープール稼働後

- また、銀座通りから駅前広場へ流入するタクシーが約300台減少したため、駅前広場の流入交通の整序化が図られた。

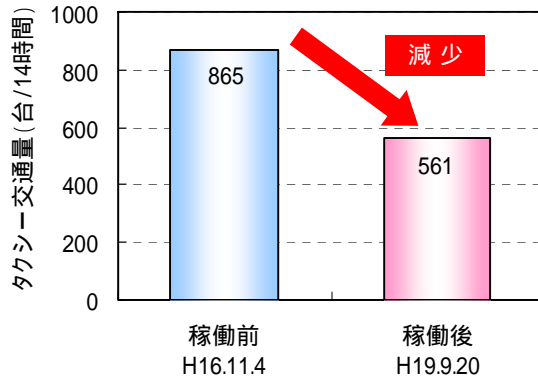


図 タクシー交通量の増減



- しかし、中山道の第2タクシープールの出口部の合流混雑が目立ち、プール出口部において歩行者との交錯があり危険である。



写真 プール出口部で歩行者との交錯



写真 プール出口部における合流混雑

(7) 社会実験による効果と問題点の整理

銀座通り一方通行社会実験を実施したことにより発生した効果と問題点を整理すると以下のよう
に整理される。銀座通りの当該区間に関しては、比較的效果項目が多く、周辺道路にはやや問題
点が生じる結果となった。

	【効果】	【問題点】
銀座通り一方通行社会実験	<p>【銀座通りの一方通行】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一方通行化による交通抑制 車道狭小による駐停車車両抑制 	<p>【銀座通りの一方通行】</p> <ul style="list-style-type: none"> 銀座通りの利用主体による意見の違い 周辺道路網への負荷の増加 周辺交差点への負荷の増加 交差点混雑を嫌った迂回交通の発生 南進需要に起因する迂回交通の発生
	<p>【荷さばきスペースの設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> 長時間駐車抑制 細街路に駐車する荷さばき車両の抑制 	<p>【荷さばきスペースの設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> 順番待ちの発生 荷さばき車両の駐車転換 周辺道路網への負荷の増加
	<p>【違法駐輪の整理・撤去】</p> <ul style="list-style-type: none"> ソフト施策による有効歩道幅員の拡大 	<p>【違法駐輪の整理・撤去】</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐輪場の不足
	<p>【歩道の拡幅】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域全体の賑わいの創出 有効歩道幅員の拡大 	<p>【歩道の拡幅】</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者の乱横断
	<p>【休憩施設（ベンチ等）の設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> 景観の向上 	<p>【休憩施設（ベンチ等）の設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> 実感できる賑わい創出の工夫
	<p>【第2タクシープール】</p> <ul style="list-style-type: none"> 客待ち車列の減少 駅前広場流入交通の整序化 	<p>【第2タクシープール】</p> <ul style="list-style-type: none"> プール出入口における合流混雑