東武馬車道通りにおける道路空間を活用した社会実験（BASHAMICHI YARD）実施結果概要　　東武馬車道通り社会実験実行委員会

Ⅰ　社会実験の概要

1　事業目的

中心市街地のウォーカブルなまちづくりに向け，本市では中心市街地活性化協議会（須賀英之 会長）と一般社団法人ソトノバ（泉山 塁威 共同代表理事）が連携した居心地の良い空間づくり「プレイスメイキングうつのみや（以下「プレみや」という）」を推進している。

この「プレみや」の先行的な取組として，ＬＲＴのＪＲ宇都宮駅西側への延伸を見据え，ＬＲＴと東武鉄道の交通結節点となり得る東武馬車道通りにおいて，沿道商店街を中心に道路空間を活用した居心地の良い空間づくりを行い，その効果や実現性，周辺交通への影響などを検証するための社会実験（BASHAMICHI YARD）を実施する。

2　実施主体

東武馬車道通り社会実験実行委員会

委員長：上野 すみ子（東武馬車道通り商店街振興組合代表理事）

構成委員：東武馬車道通り商店街振興組合，西地区連合自治会（一一自治会，江野町自治会），まちづくり等に関する有識者（㈱ビルススタジオ，宇都宮大学），宇都宮まちづくり推進機構，宇都宮市

3　実施場所

東武馬車道通り（裏面参照）

4　実施期間

令和４年１０月２２日（土）～３０日（日）の９日間

5　実施内容

⑴　交通規制

・　東武馬車道通りを終日北進一方通行の交通規制

⑵　空間の設え

・　歩道上にある植樹帯に面していない車道と歩道の一部を一体的な空間として活用し，通りの両側に数箇所の滞在エリアを創出

・　滞在エリアについては，人工芝を敷設し，木製ボックスを組み合わせたベンチやパラソル等を設置

・　ベンチには，座りやすいよう発泡ポリエチレン製の座布団を設置

・　飲食，休憩など空間の使い方を利用者に明示した看板を各滞在エリアに設置

利用者に使い方を明示した看板

⑶　荷捌きスペース

・　３台分の荷捌きスペースを確保し，東武馬車道通りを利用する物流事業者などに対し，交通規制の事前周知を行うとともに，荷捌きルールの遵守を依頼

⑷　商店街の主体的な取り組み

・　テイクアウトメニューの企画

・　体験型ワークショップの開催

・　日常的な清掃などのベンチ等の維持管理

⑸　調査・検証

・　利用者の行動調査やアンケートを実施

・　荷捌きスペースの利用状況や周辺交通への影響調査を実施

・　社会実験後，周辺店舗へのアンケートを実施

⑹　安全対策

・　交通誘導や事業エリアの管理，警備のための人員が終日常駐

・　滞在エリアと車道との境界には，ガードボックスを設置し，利用者に安全な空間を確保

6　検証項目

令和３年度との比較が行えるよう同様の検証作業を基本とし，滞在できる空間を創出することにより変化する来訪者の行動や道路空間活用に関する印象，沿道店舗の売上げなどへの影響等を確認し，「人中心」の道路空間を構築していく上での参考とする。

また，今回の社会実験では，荷捌き用駐車スペースを配置し，使われ方や課題について，確認を行う。

Ⅱ　調査結果の概要と評価

⑴　利用者の行動・属性（目視による現地調査）

・　１２時頃から利用者が増え始め，休日には２５０人を超える利用が見られた。

・　歩行者通行量については，大きな変化は見られなかったものの，滞在時間については，５分を超える利用が６割以上を占め，前回の令和４年３月実施時の約４割から増加した。

・　２０代から４０代までの利用者が多く，特に休日は子育て世代が家族連れで利用する姿が多く見られた。

⇒　滞在エリアの分かりやすい座面の配置や発泡ポリエチレン製の座布団の設置など，滞在空間の快適性を高めたことにより，滞在時間が増加したものと考えられる。

⇒　人工芝の下に緩衝材を敷き，歩車道の段差を解消したことにより，滞在空間の安全性が高まり，ベビーカーの利用者や高齢者など幅広い世代が利用していた。

⑵　利用者の社会実験に対する印象（利用者アンケート調査）

・　利用者からは，社会実験に対する好意的な意見が多く，特に高齢者からは「まちなかに休憩場所がないため助かる」，「ずっと置いてほしい」などの意見を多くいただいた。

⇒　何気なく滞在できる休憩スペースの高いニーズを確認できた。

⑶　沿道店舗からの評価（沿道店舗アンケート調査）

・　売上や来客については，「少し増えた」または「減った」店舗もあったが，「影響がなかった」店舗が多かった。
・　商品の配送などの荷捌きについては，「不便」と感じた店舗と「影響がなかった」店舗と双方あったが，「不便」と感じた店舗がやや多かった。
・　路上駐車・駐輪については，「減った」または「やや減った」と感じた店舗が多かった。
・　道路空間活用の印象については，「非常に良い」または「良い」と感じた店舗が多かった。
・　その他の意見として，「上階の店舗は恩恵を受けづらい」，「人が集まるイベントや足を止める企画があった方がより良い」などがあった。

⇒　売上や来客への影響は限定的であるものの，沿道店舗が問題と認識している路上駐車・路上駐輪が減ったと感じた店舗が多いことや，道路空間活用に良い印象を持つ店舗が多いことなどから，本社会実験が沿道店舗から受容されていると考えられる。

⑷　荷捌き車両について（映像分析，７時から２２時まで）

・　休日は業務等の荷捌きが少なく，平日の３７％程度の駐車車両数で，１時間あたり約３台，平均駐停車時間は５分程度であった。
・　平日は１時間あたり９台程度の駐車で，平均駐停車時間は約７分であり，うち指定した荷捌きスペースを使用していたのは約７２％であった。
・　荷捌き用駐車スペースについては，おおむね不足することはなく，荷捌きスペースを指定したことで荷捌きスペース以外への駐車車両が減少し，通り全体として路上駐車車両が減少した。

⇒　荷捌きスペースとして確保した台数はおおむね適正であった。また，指定した荷捌きスペースへの誘導が機能していたと考えられる。

⑸　交通について（映像分析，７時から２２時まで）

・　社会実験期間中の東武馬車道通りの交通量は，通常時のおよそ３割から５割程度であり，一方通行化による大幅な減少が見られた。
・　北進一方通行の交通規制に従わず，市道３１号線（上野文具南側）から東武馬車道通りを右折し，市道３２号線へ左折する車両が散見された。
・　東武馬車道通りを起点としている市道３２号線の休日の交通量は通常時の４８％まで減少するなど，交通規制により周辺の交通にも変化が見られた。

⇒　交通量が大幅に減少したことから，人中心の歩きやすい空間になったと言える。

⇒　市道３２号線の交通量が半数以上減少したことから，市道３２号線については，大通りを西進する車両の進路変更・通過を目的とした利用が多い可能性が示唆された。

⑹　その他

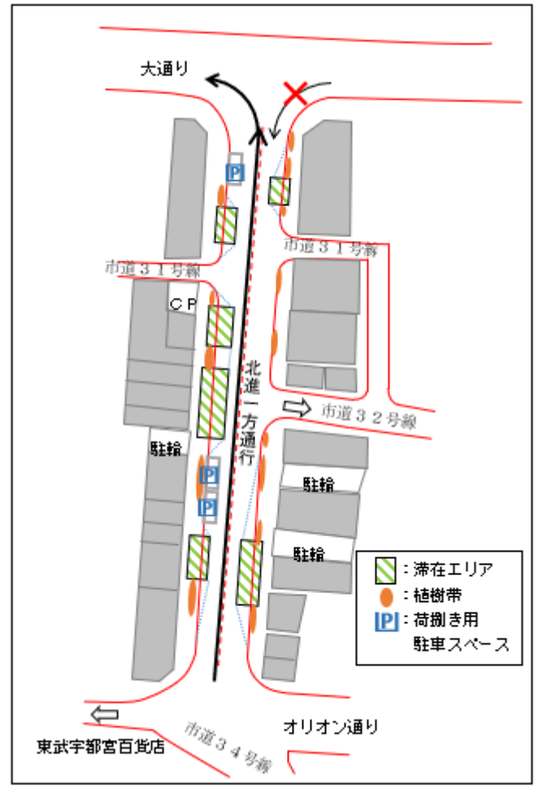
・　地元商店街によるテイクアウトメニューの企画や体験型ワークショップの開催などの商店街主体の活動も見られ，沿道店舗の参加促進が図られた。

Ⅲ　課題

○　滞在エリアの常設化に向けた検討

・　恒常的な滞在空間の創出に向け，周辺の交通の変化も考慮しながら，将来のふさわしい道路空間形成のあり方を検討する必要がある。
・　検討にあたっては，交通規制に伴う周辺の交通量の変化も踏まえ，周辺の交通動態を把握の上，必要な交通誘導も検討する必要がある。

【BASHAMICHI YARD 実施エリア】



Ⅳ　今後の進め方

・　２回に渡る社会実験の実施により，沿道店舗など身近な担い手との滞在空間の創出による道路空間を使いたい利用者ニーズの把握や，賑わいづくりへの効果があることが分かった。
・　また，東武馬車道通りに加え，接続する周辺の道路の車両の動きにも変化が生じることが分かった。
・　今後は，ウォーカブルな人中心の空間形成に向けて，東武馬車道通りを中心に，周辺道路も含め面的に捉えながら，実行委員会や周辺の店舗などの関係者，交通管理者等とともに，鉄道とＬＲＴの交通結節軸，中心商店街を構成する賑わい軸として，交通の規制や誘導，歩道など道路断面の見直しによる道路空間の再編なども見据えたふさわしい道路空間形成について，波及効果や周辺の交通影響も考慮しながら，検討を進めていく。
・　併せて，まちなかへの休憩スペースに対するニーズも確認できたことから，現在の歩道空間における安心で快適な座りやすい休憩機能の充実に向けた取組を進めていく。