

周南市銀座通り歩行者優先道路化社会実験における各調査結果のまとめ

1. 来街者アンケート 1

1. 調査概要

(1) 調査の目的

- 社会実験期間中に実験場所を訪れた来街者に、社会実験の評価や今後のまちづくりの方向性等をうかがい、今後の検討の参考にするために実施。

(2) 設問構成

- 来訪の目的等について
来訪の目的/来訪時の行動(予定も含む)
- 社会実験の評価について
社会実験の空間づくりの評価/交通規制の評価/再来訪の意向/車線数減少と速度抑制の評価(車で来られた方のみ)
- 歩行者優先道路化のまちづくりについて
中心市街地の道路空間や沿道空間にあったら良いもの/将来の道路空間のイメージ/将来の道路空間への理解度/自由記述

回答者の属性

- 居住地・年齢・性別・職業・銀座通りへの来訪頻度・自動車の運転頻度・利用交通手段

2. 回収結果

	回答者数	回収場所内訳	
		ウッドデッキ	三井リパーク
9月28日	84	84	0
9月29日	62	62	0
9月30日	34	33	1
10月1日	42	40	2
10月2日	29	29	0
10月3日	73	68	5
10月4日	157	112	45
10月5日	85	63	22
合計	566	491	75

2. 商店街アンケート 3

1. 調査の概要

(1) 調査の目的

- 銀座通りをはじめ中心商店街の店舗に対し、社会実験の評価や店舗への来店者数の変化、今後のまちづくりの方向性等をうかがい、今後の検討の参考にするために実施。

(2) 設問構成

- 社会実験実施中の変化について
来店者数や売り上げの増減/人通りの増減
- 社会実験の評価について
社会実験の空間づくりの評価/自身の商店街の将来像
- 歩行者優先道路化のまちづくりについて
交通規制の取り組みへの理解度/自由記述
- 社会実験の取り組みについて
社会実験についての評価(銀座通りのみ)/スタンプラリーなどの取り組みへの参加理由(各取り組み参加店舗のみ)/取り組みのメリット(各取り組み参加店舗のみ)

回答者の属性

- お店の場所・業種・年齢・性別

2. 回収結果

	回答数	割合
銀座通り	35	28.5%
みなみ銀座	15	12.2%
中央街	22	17.9%
銀南街	17	13.8%
糀町通り	5	4.1%
PH通り	18	14.6%
その他	8	6.5%
無回答	3	2.4%
	123	100.0%

3. 活動参加者アンケート調査 5

1. 調査概要

(1) 調査の目的

- 社会実験期間中に公共空間(デッキ・駐車場)においてプログラムを実施していただいた方に、社会実験の評価や今後のまちづくりの方向性等をうかがい、今後の検討の参考にするために実施。

(2) 設問構成

- 社会実験の評価について
参加した感想(及びその理由)/活動スペースの使いやすさの評価/空間づくりの改善点/社会実験の空間づくりの評価/交通規制の評価/再協力の意向
- 歩行者優先道路化のまちづくりについて
中心市街地の道路空間や沿道空間にあったら良いもの/将来の道路空間のイメージ/将来の道路空間への理解度/自由記述

回答者の属性

- 活動内容・活動場所・活動日・年齢・居住地・性別

2. 回収結果

配布数	回収数	回収率
25	18	72.0%

4. 交通事業者アンケート調査 6

1. 調査概要

(1) 調査の目的

- 銀座通りを走行するバス、タクシーの交通事業者を対象に、交通事業者の立場からみた社会実験の評価や今後のまちづくりの方向性等の検証を行うために、アンケート調査を実施

(2) 設問構成

- 社会実験の全体評価とその理由
- 社会実験実施期間中の利用者の変化
- 社会実験実施による運行面(安全性や定時性等)への影響の有無
- 今後の取り組みに向けた意向等
賛同/不便だが許容範囲/不賛同
- その他自由記述

2. 回収結果

	事業者数	回収数
バス	1	1
タクシー	8	3
総計	9	4

5. 交通量調査 7

1. 調査の概要

(1) 調査の目的

- 社会実験の実施による影響を把握するため、社会実験の期間中と終了後に、自動車交通量や歩行者通行量の調査を実施。

(2) 調査実施日時

	平日調査	休日調査
期間中	10月1日(水)	10月4日(土)
終了後	10月15日(水)	10月18日(土)

- 調査時間 7:00-19:00(12時間調査)

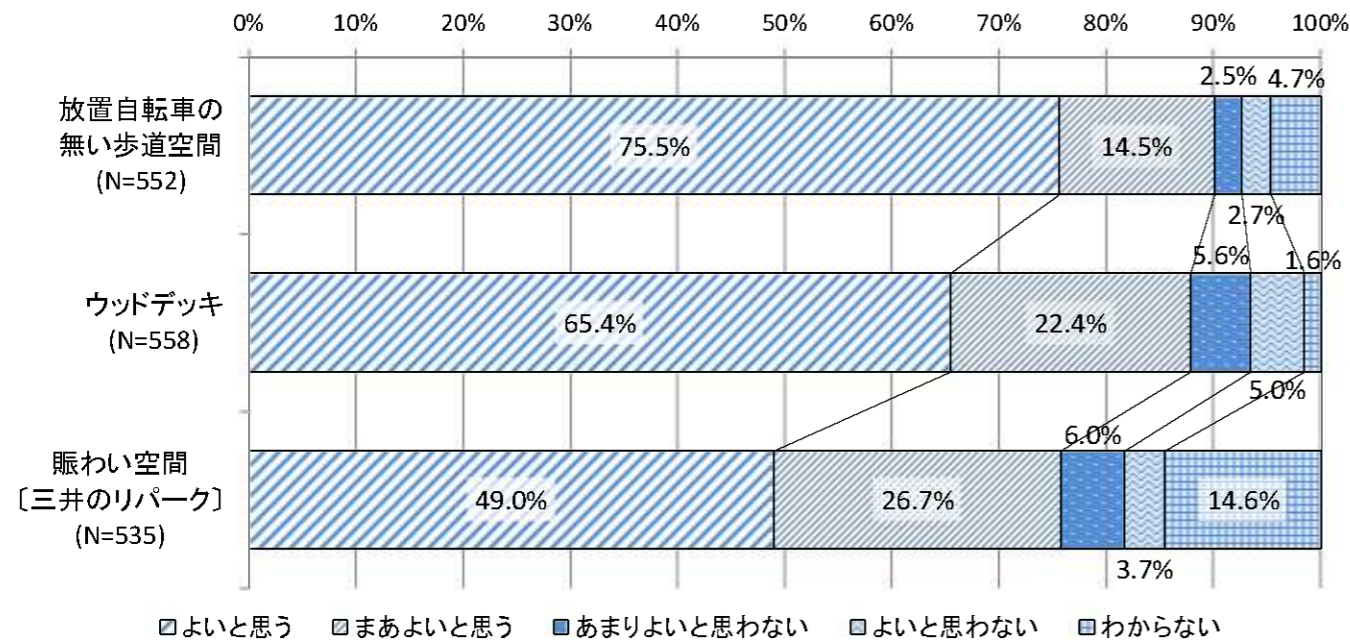
(3) 調査内容

- 自動車交通量調査
調査箇所を通過する自動車を、車種別(小型車、大型車)、方向別、時間帯別に観測。
- 歩行者等通行量調査
調査箇所を通行する人を、種別(歩行者、自転車)、方向別、時間帯別に観測。
- 仮設駐輪スペース調査(実験中のみ)
仮設駐輪スペースを利用する自転車を、方向別(出入り方向)、時間帯別に観測。

1. 来街者アンケート調査 (回答者数：566名)

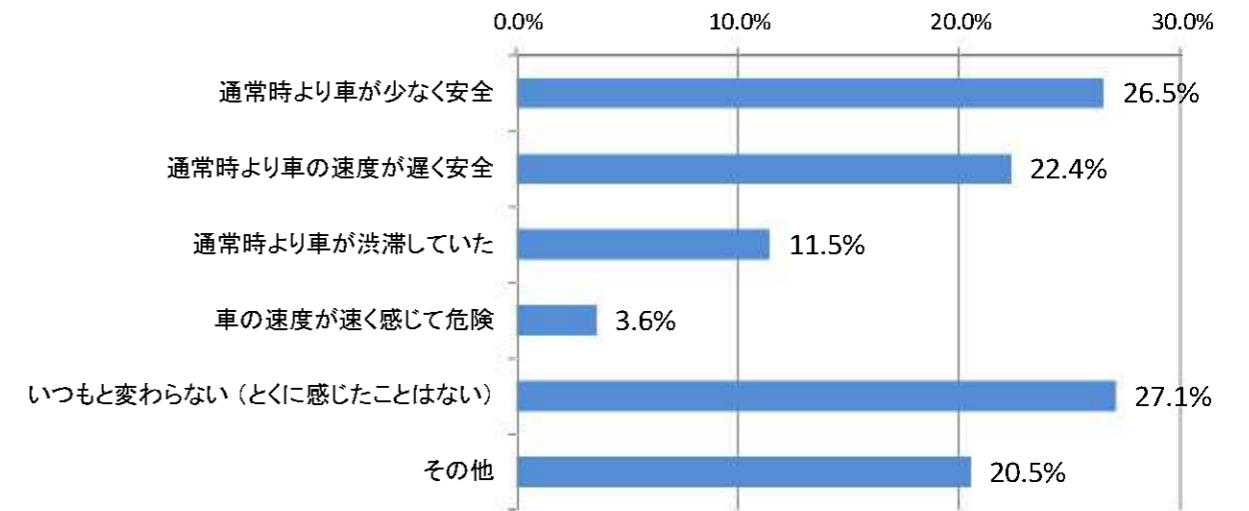
(1) 社会実験について

- 全体として、来街者からは社会実験の空間づくりについては高い評価を受けた。特に、ウッドデッキのくつろげる空間づくりや、放置自転車の撤去等は積極的な評価がされている。

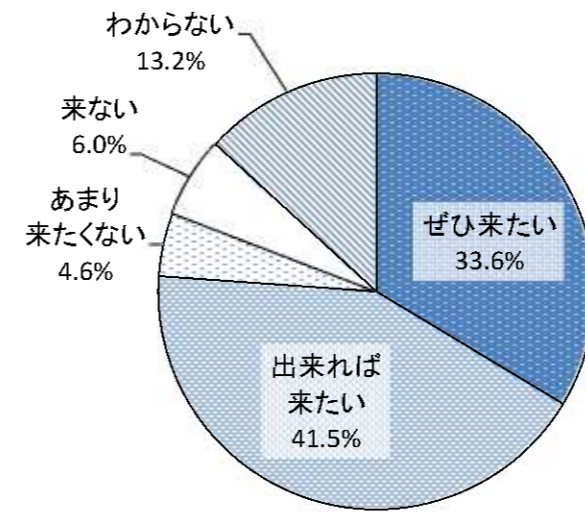


問3. 社会実験の空間づくりの評価について

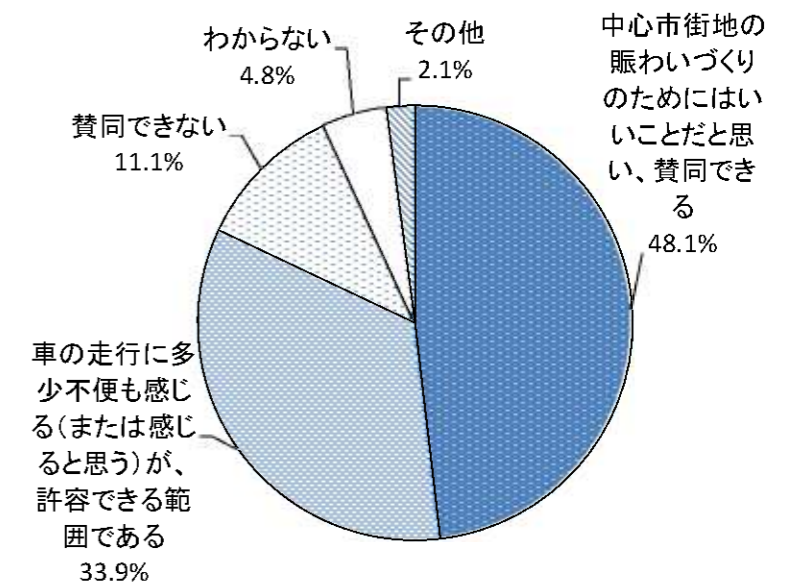
- 交通規制について、一定の不便が感じられつつも許容できる、積極的に進めるべきとの回答が多数。一方で、横断部分の不便さやわかりにくさの問題、片側通行もしくは全面規制への意見、商店街との連携に対する課題など、さまざまな意見、改善点が出された。
- また、社会実験そのものの意義について、「社会実験の試みは良い」といった実験そのものについて、あるいは、「歩行者にとっては良い空間だった」など空間などを評価する意見があった。
- 一方で、「通り一辺倒、一過性にならぬように」という意見や「何のためにやっているのかわからない」「費用がもったいない」といった否定的な意見も見られた。



問4. 社会実験の交通規制の評価について (N=566: 複数回答)



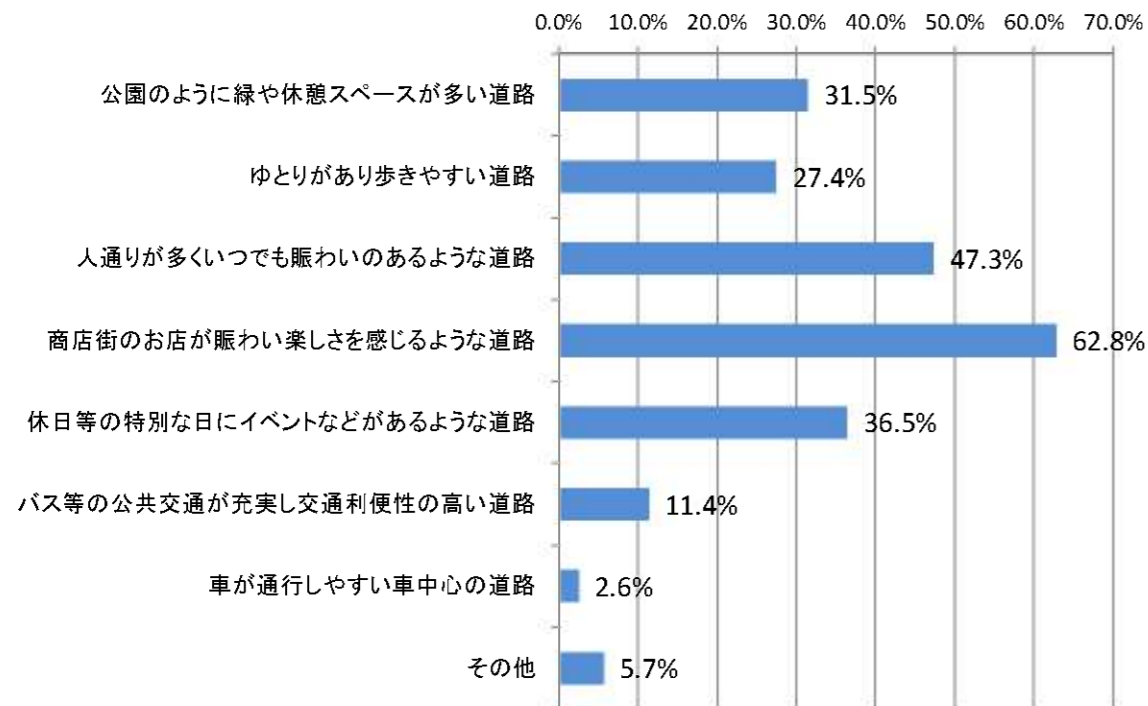
問5. このような道路空間がまちなかに整備された場合、また来訪したいかどうかについて (N=553)



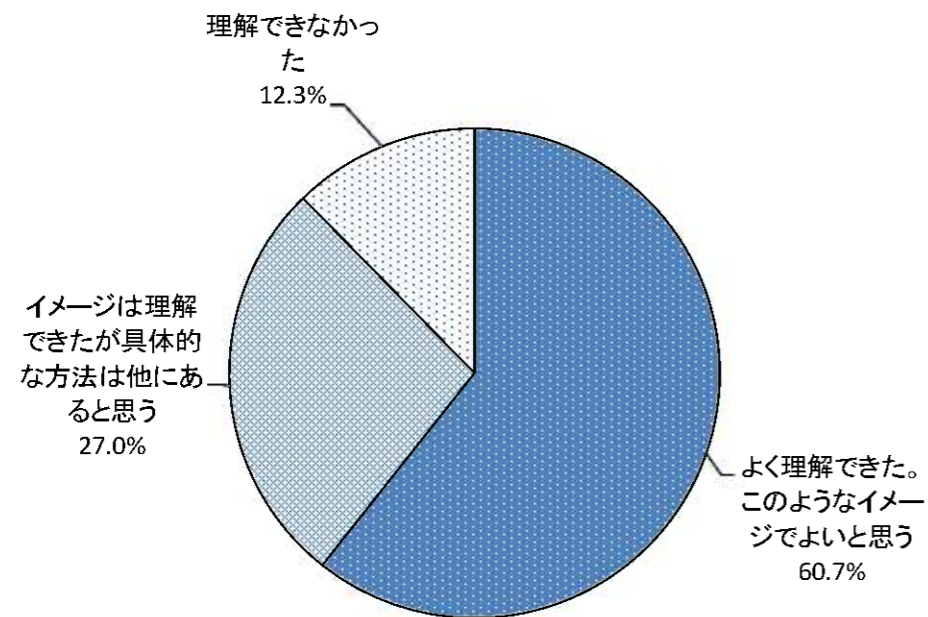
問6. (車で来られた方のみ) 走行車両の車線数の減少と速度抑制の取り組みに対する評価 (N=189)

(2) 歩行者優先道路化のまちづくりについて

- 来街者の視点からは、店舗が連なり賑わいある空間、人が歩きやすく憩える空間をイメージする回答が多かった。これは今回の社会実験の空間づくりのコンセプトと合致しているといえる。
- 来街者には、今回の社会実験を通じて、歩行者優先道路化のまちづくりに向けて、一定の理解が得られた。しかしながら、個別には空間形成に向けた問題点も挙げられた。



問 8. 中心市街地の将来の道路空間イメージについて(N=566:3 つまで複数回答)



問 9. 中心市街地の将来の道路空間イメージへの理解について(N=511)

(3) 商店街や中心市街地について

- 商店街について、商店街の店舗が元気であることを望む意見、店舗構成の充実についての意見、さらに地元事業者との連携・協力についての意見があった。
- また、利用しやすい駐車場の確保の課題などが出された。

<自由記述で出された意見内容>

(1) 社会実験について

①積極的な評価に関する意見

社会実験そのものを評価/ウッドデッキによる空間づくりを評価/集客効果を評価/交通量の少なさ、路上駐車抑制などの交通面での評価/回遊性についての評価

②改善点に関する意見

PR・告知面での課題/歩行者空間としてさらなる充実・拡大が必要(一方で車両交通への配慮が必要との意見も)/車両規制の分かりやすい明示方法が課題/商店街との連携が課題/その他

③社会実験の意義や費用対効果に対する意見

社会実験の意義への疑問、社会実験の効果を疑問視する意見/社会実験の結果の開示

(2) 中心市街地・商店街について

①商店街の店舗についての意見

商店街の店舗が元気であることを望む意見/店舗構成の充実についての意見/商店街との連携、協力が必要という意見

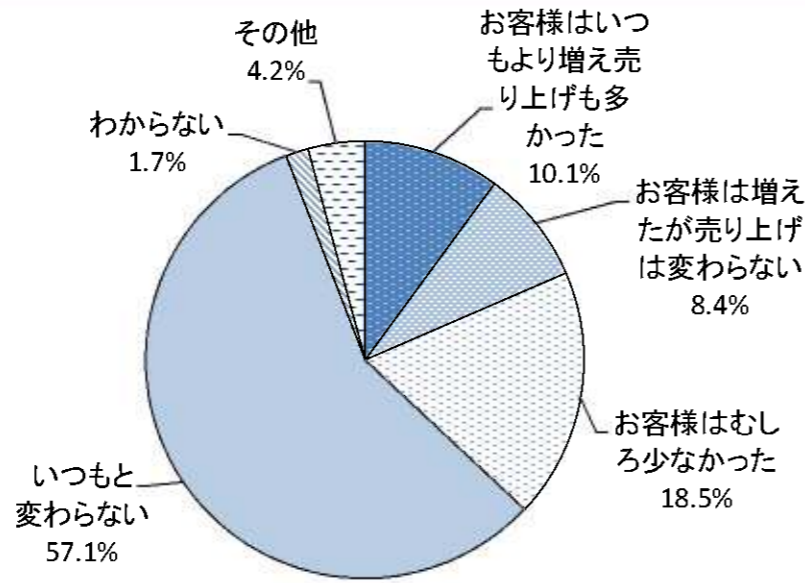
②中心市街地のまちについての意見

中心市街地全般について活性化への期待/利用しやすい駐車場の確保が課題/くつろげる・楽しめる空間づくりを求める意見/公共交通の利便性についての意見/その他

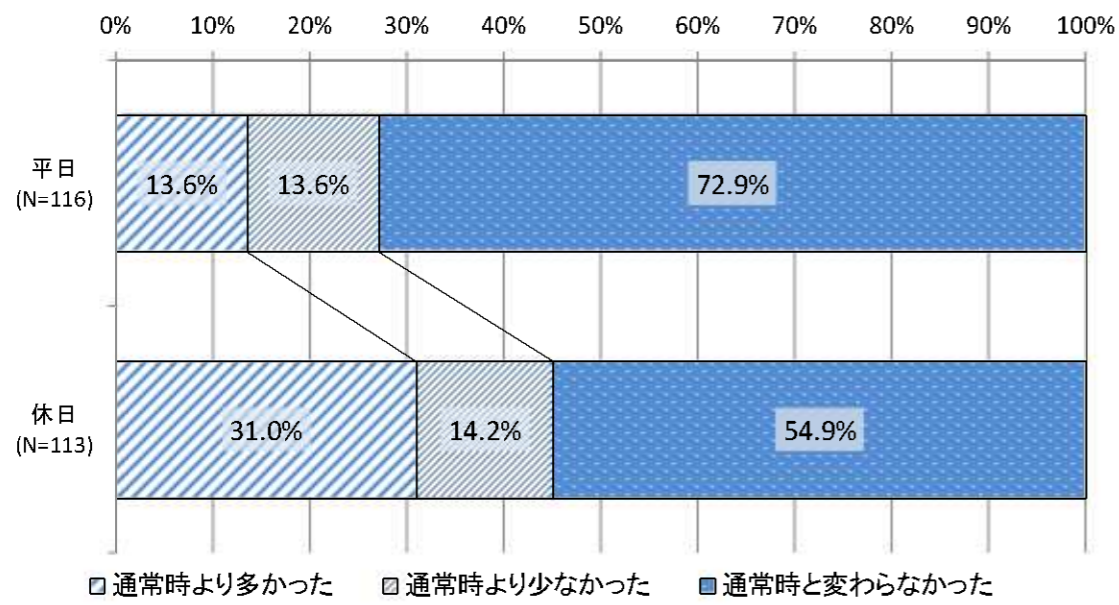
2. 商店街アンケート調査 (回答者数：123名)

(1) 社会実験について

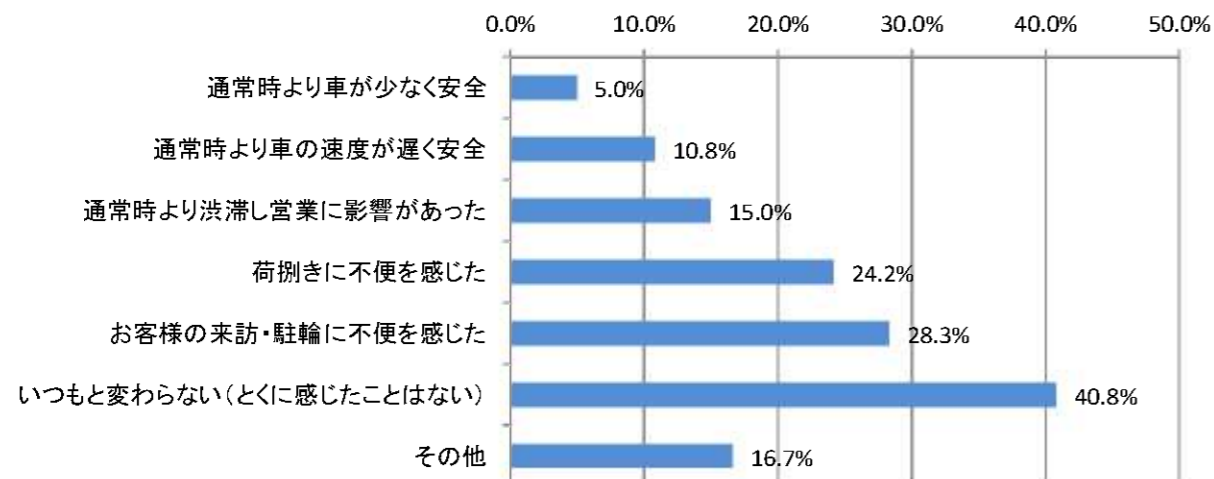
- 来客数や売り上げ、来客数や売り上げについてはいつもと変わらないという意見が半数を超えた。
- 商店街の人通りについても通常と変わらなかったという意見が半数を超えるが、休日については通常時より多かったという回答が増えていた。
- 交通規制については、いつもと変わらないという回答に次いで、荷捌きやお客様の来訪や駐輪に不便を感じたという回答が多かった。



問1. 通常時との来客数や売上の比較について(N=119)

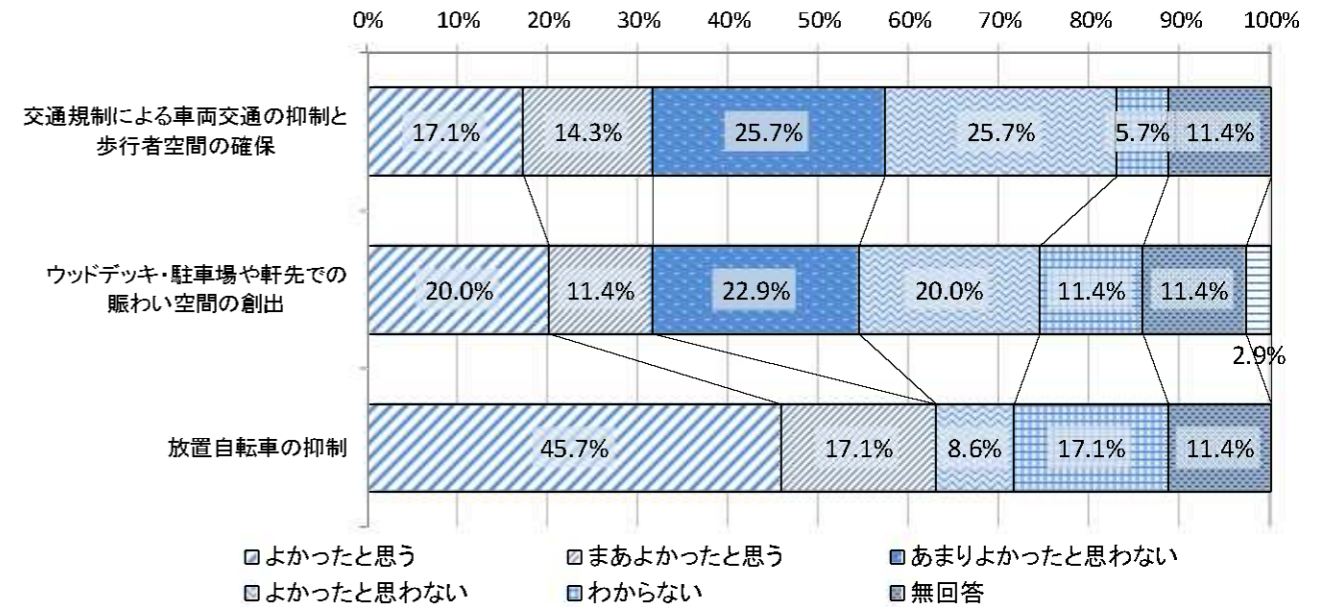


問2. 商店街の人通りについて

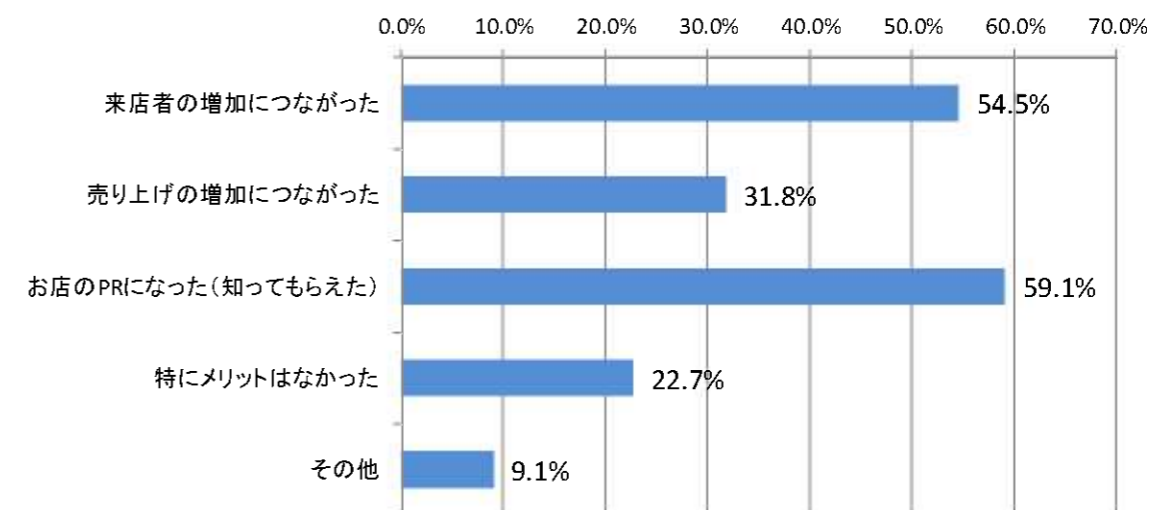


問3. 社会実験の交通規制の評価について(N=120:複数回答)

- 銀座通りに限ると、歩行者空間の確保や賑わい空間の創出に比べ、放置自転車の抑制につながったという評価が高かった。
- スタンプラリーやテイクアウトメニューの提供への協力店舗は、来店者・売り上げの増加、PR効果を期待して参加し、実際に自店のPRや来店者の増加につながったという回答が多かった。



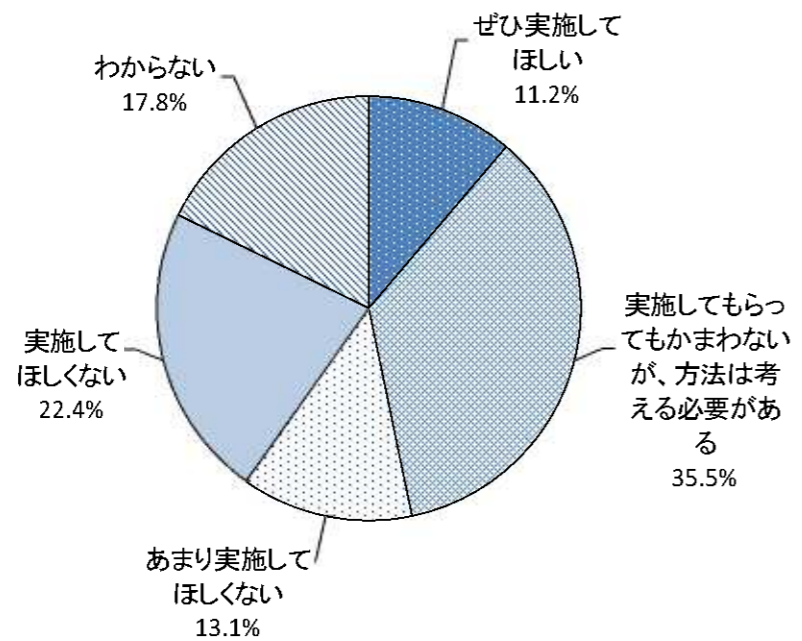
問8. 社会実験の感想について(銀座通りのみ:N=35)



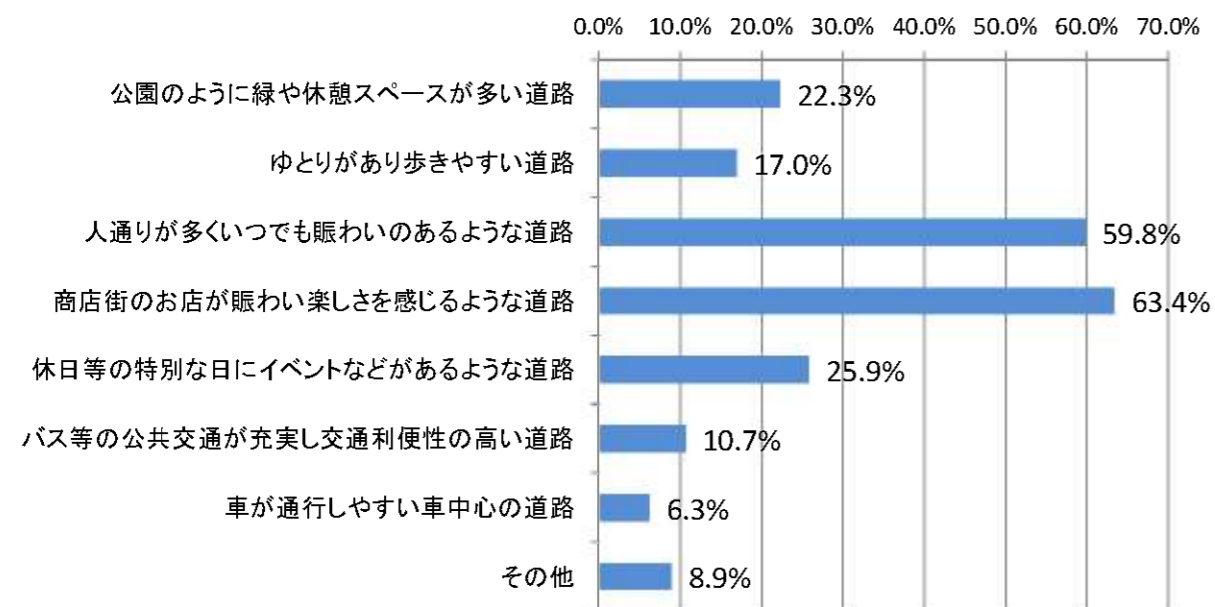
問10. スタンプラリー参加のメリットについて(各参加店舗のみ、N=23:複数回答)

(2) 歩行者優先道路化のまちづくりについて

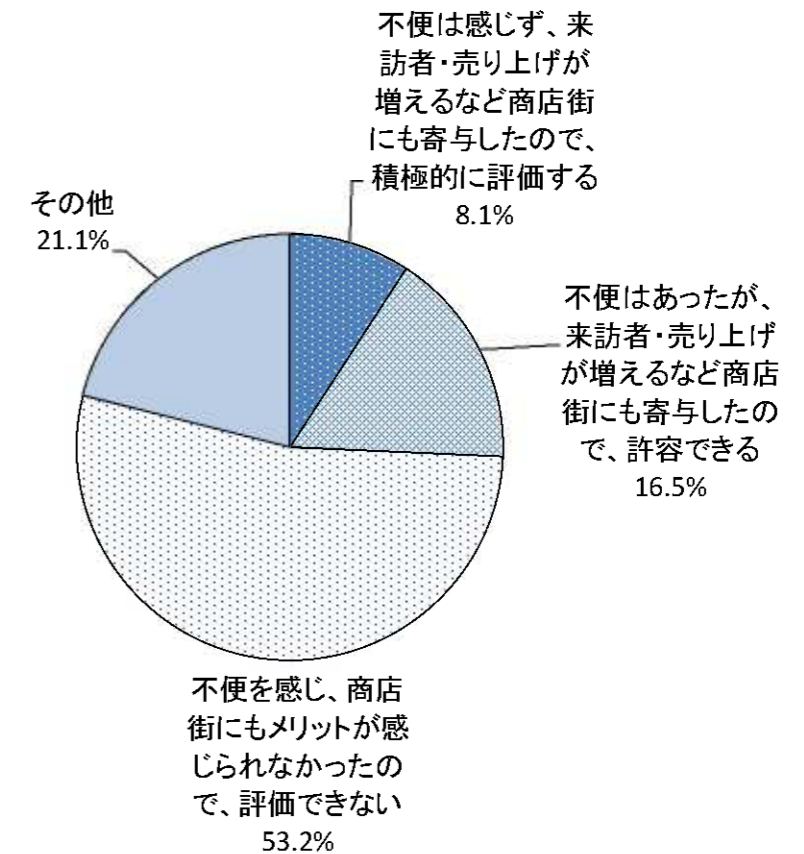
- 自身の商店街の将来像としては、商店や人通りによる賑わいのある道路をイメージしている回答が突出しており、賑わいづくりが必要という認識を持っている。ただ、今回の社会実験のような交通規制を伴う空間づくりについては、評価・許容できるという回答より、不便さがありメリットが感じられないという回答が多かった。
- 銀座通りを含め、自身の商店街での社会実験の実施については、約4割の方が実施に前向きな回答（「ぜひ実施してほしい」、「実施してもらってもかまわないが、方法は考える必要がある」）であるが、実施に否定的な回答（「実施してほしくない」、「あまり実施してほしくない」）が約3割見られた。



問4. 自身の商店街での社会実験の実施について(N=107)



問5. 自身の商店街の道路の将来像について (N=112:3つまで複数回答)



問6. 交通規制等による商店街への影響についての評価について(N=109)

<自由記述で出された意見内容>

(1) 社会実験について

①積極的な評価に関する意見

社会実験を好意的に捉えている意見/取り組みを通じて来店動機をつくれたという意見

②改善点に関する意見

周知方法の不足を指摘する意見/交通規制などによる不便さを来街者が感じていた(来街を阻害している)という意見/公共交通機関や商店街などの関係者との連携を課題として挙げる意見/その他

③社会実験の意義や費用対効果に対する意見

社会実験費用に対する効果を疑問視する意見/メリットが一部の店舗にしかなかったのではないかという意見/社会実験のねらいや内容が来街者や店舗側に理解されていないという意見

(2) 中心市街地・商店街について

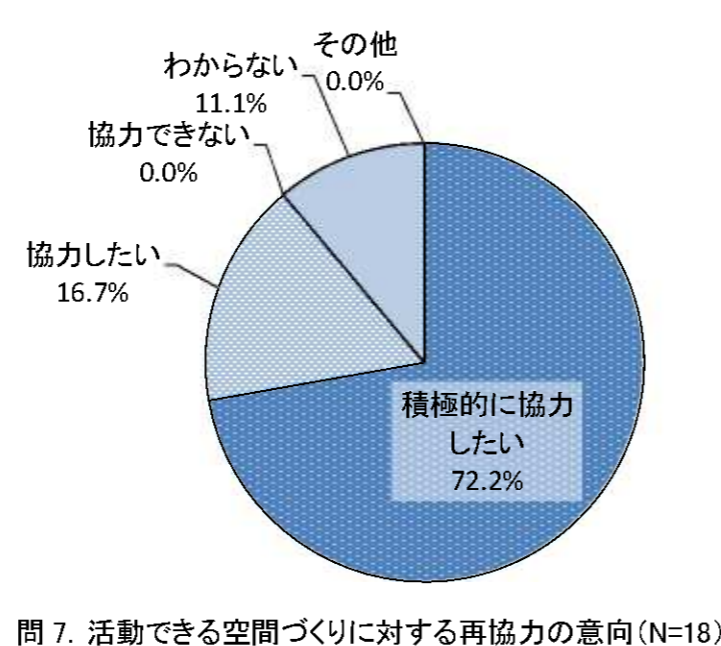
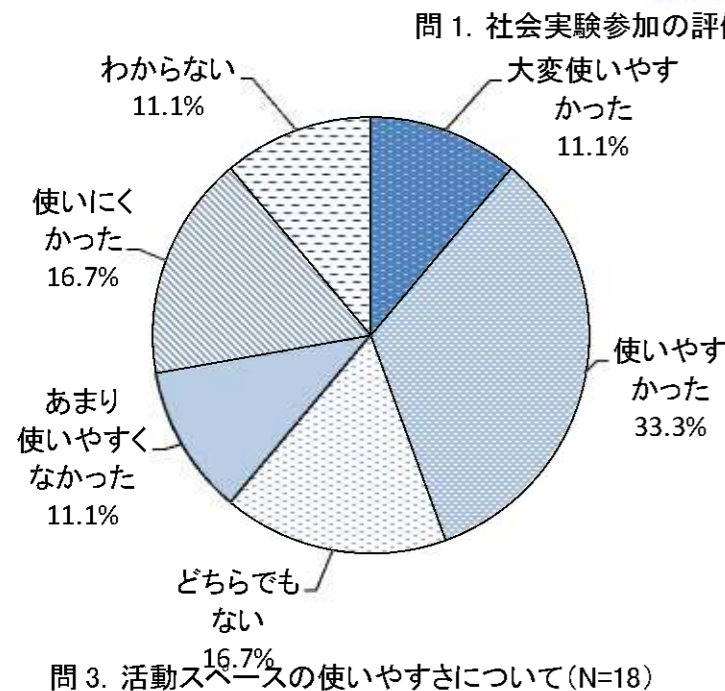
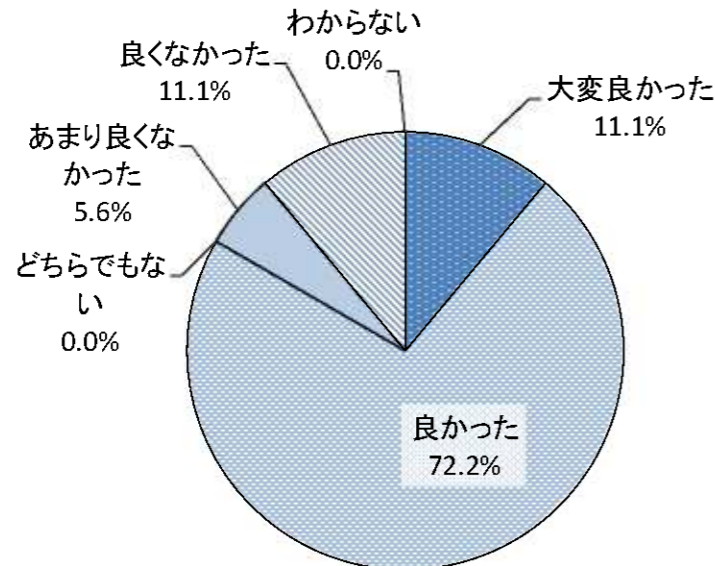
駐車場や駐輪場の設置などに関する意見が多数/中心市街地の良さなどを周知・宣伝することが必要という意見/銀座通り周辺も含めた広い範囲で実施すべきなど、中心市街地全体に関する意見

3. 活動参加者アンケート調査 (回答者数：18名)

(1) 社会実験について

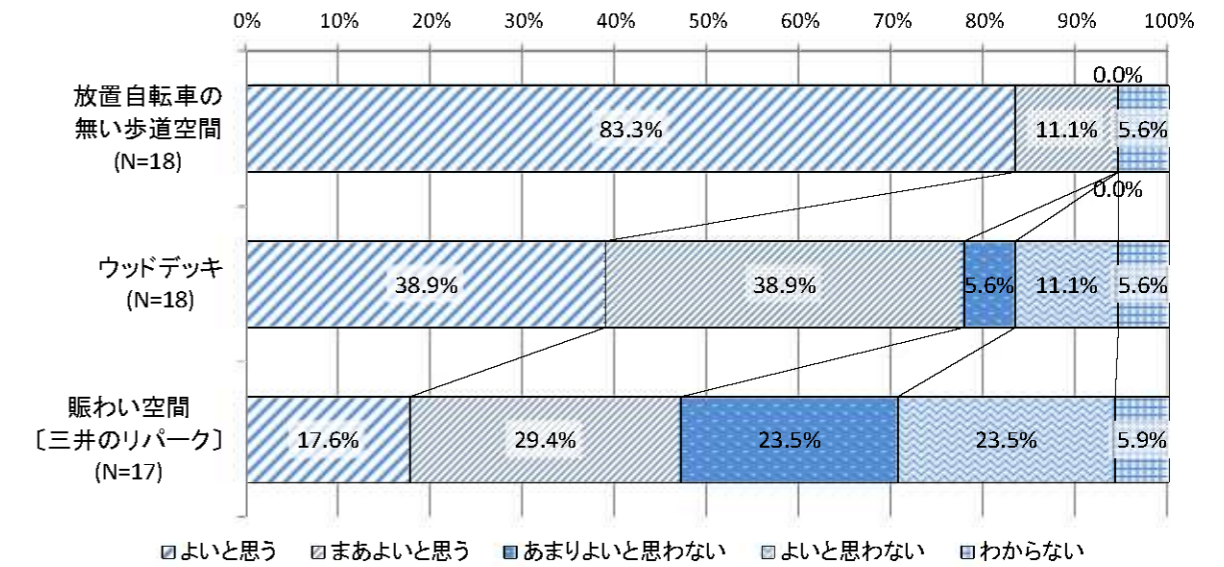
【活動に関する評価】

- 活動への参加については「大変良かった」「良かった」の回答が大半を占め、「試みとしておもしろい」、「出店者の方と仲良くなれ、あの空間で過ごせて気持ちよかった」といった意見があった。
- 活動スペースの使いやすさについては、「大変使いやすかった」、「使いやすかった」と評価する意見が4割以上を占めた。「店内と違い、屋外でゆっくりできるスペースがこれまで無く、開放感が気持ちよかった」、「オープンスペースが気持ちよかった」といった意見があった。
- 活動できる空間づくりを進めるにあたって再協力できるかどうかの意向としては、「積極的に協力したい」、「協力したい」との肯定的な意見が大半を占めた。
- 課題として人出の不足、商店街との連携、協力体制づくり等の他、活動スペースの改善点（天候の変化への対応、賑わい空間とウッドデッキの位置関係の改善など）が挙げられた。

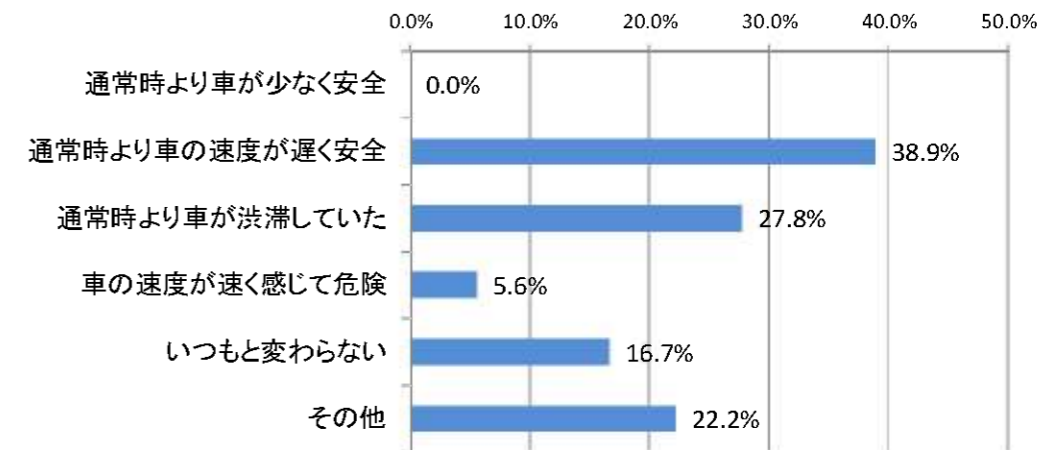


【社会実験全体に関する評価】

- 社会実験の空間づくりについては比較的、高い評価を得た。
- 交通規制については、通常時より車の速度が遅く安全であるとの意見が最も多く、歩行者・活動者の視点としては高い評価を得た。一方、通常時より車が渋滞していた印象を受けたとの意見も挙げられていた。



問5. 社会実験の空間づくりの評価について

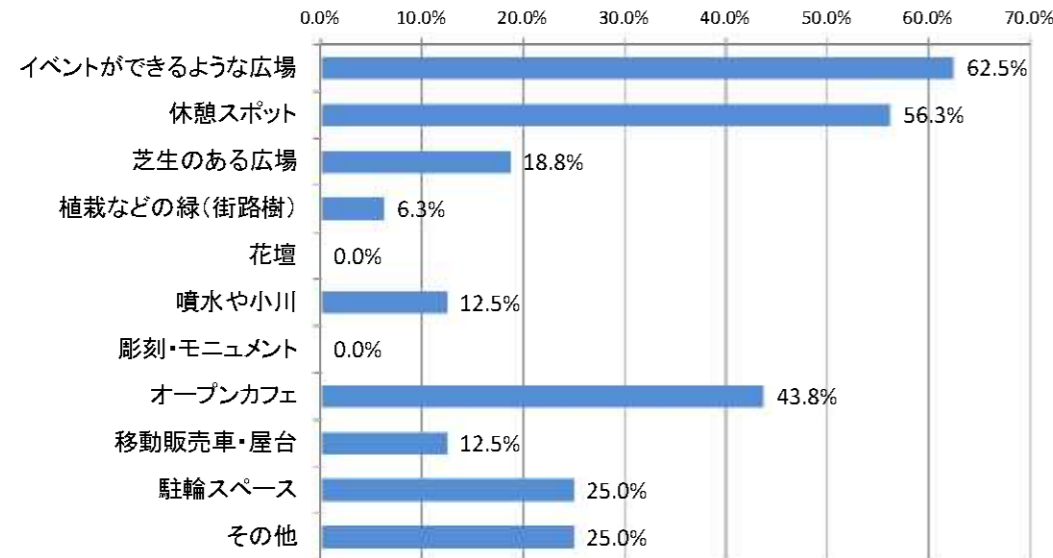


問6. 社会実験の交通規制について(N=18)

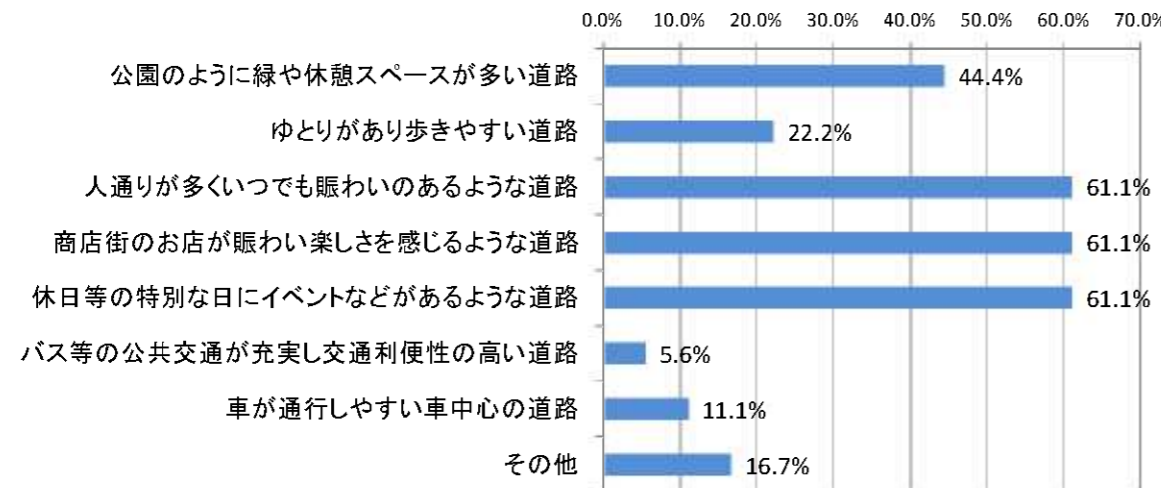
4. 交通事業者アンケート調査 (バス事業者1社、タクシー事業者3社)

(2) 歩行者優先道路化のまちづくりについて

- 活動参加者の視点からは、イベントのできる広場や休憩スポット、オープンカフェなどの人が滞留するような場所が道路空間や沿道にあったら良いものとして多く挙げられた。
- 通りの将来像としても、人通りの多さや店舗の活気による平常時の賑わいがある空間、イベントなどの開催による特別な賑わいのある空間の両者をイメージしていることがうかがえた。これは今回の社会実験における活動の場づくりのコンセプトと合致している。
- 今回の社会実験を通じて、歩行者優先道路化のまちづくりに向けて、活動参加者には一定の理解が得られたが、個別には、悪天候への対応のほか、にぎわい空間とウッドデッキの位置関係などの空間形成に向けた問題点も挙げられた。



問 8. 歩いて楽しい環境づくりに向けて、道路空間や沿道空間にあったら良いと思うもの (N=18)



問 9. 銀座通りなどの周南市のまちなかの通りの将来像について (N=18)

(3) 商店街や中心市街地について

- 商店街について、商店街の店舗が元気であることを望む意見、さらに地元事業者との連携・協力についての意見が出された。
- 現況を鑑み、空き店舗等を活動の場として活用できるようにする等の提案の他、利用しやすい駐車場の確保や歩行者専用道路化の提案などが挙げられた。

(1) 社会実験について

- 交通事業者からの社会実験全体としての評価は、「良い」、「悪い」とも2社ずつと、評価が分かれ、賛否両論の結果となった。
- 今回の空間づくりについて評価する意見としては、「人が集まり、賑わいづくりのためには、多少の不便さも許容できる」といった意見があった。
- 一方で、交通規制によって思うような通行ができず不便であったため、賛同できないという意見があった。その理由としては、「かえて利用者が減った」「何のためにやっているかわからない」「PRが不足している」などが挙げられた。
- 社会実験期間中のタクシー利用者数は、来街者数が増えた影響もあってか、若干増加したが、タクシー事業者(運転手)からの視点からは、むしろ減少したという印象をもたれていた。
- 今回の社会実験を実施したことによる、安全性や定時性、乗降場所などに関する運行等における影響については、「影響がなかった」という回答が4社中3社となっている。影響があった点としては、「思うような通行ができずに不便さを感じた」「遠回りになった」といった、通常時との運行状況の違いについて指摘する意見が挙げられた。

(2) 歩行者優先道路化に向けて

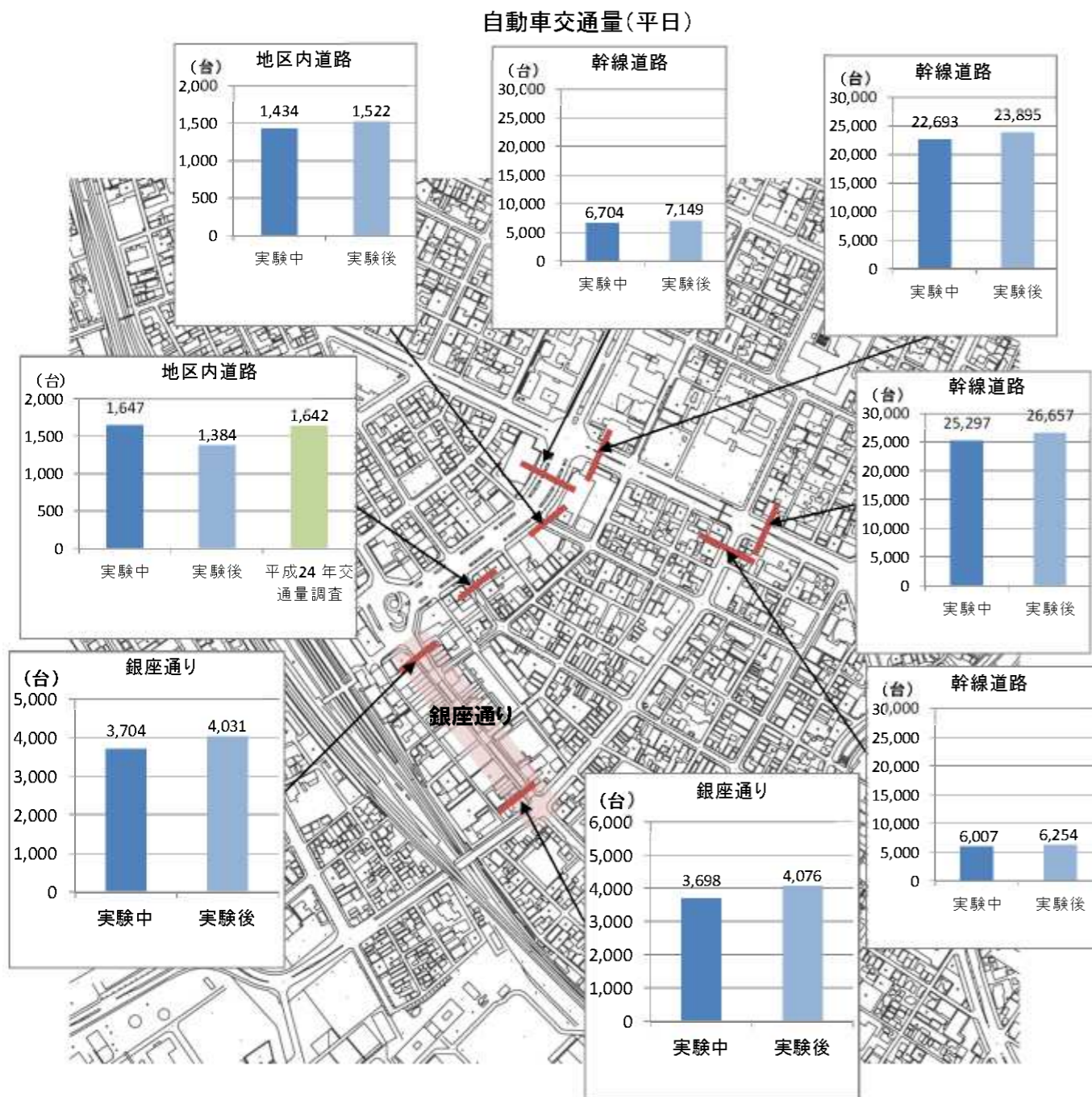
- 交通事業者の視点からは、今後もこのような取り組みをすることについて、不便さを多少感じるが許容範囲であるとして「賛同できる」事業者と「賛同できない」事業者がそれぞれ2社ずつとなり、意見が分かれていた。
- 社会実験による運行等における不便さなどの課題については、8日間という限られた実施期間の中で、交通事業者として対応しづらいものもあったと考えられる。
- 今後の歩行者優先道路化に向けては、交通事業者とも協議しながら、運行に影響を及ぼさない形で、バスやタクシーの利用者にとっても利便性が向上する、通りの空間及び通行システムについて、さらなる検討を進めていくことが必要である。

5. 交通量調査

調査日：実験中 10月1日（水）、4日（土） 実験後 15日（水）、18日（土）
調査時間：7：00～19：00（12時間調査）

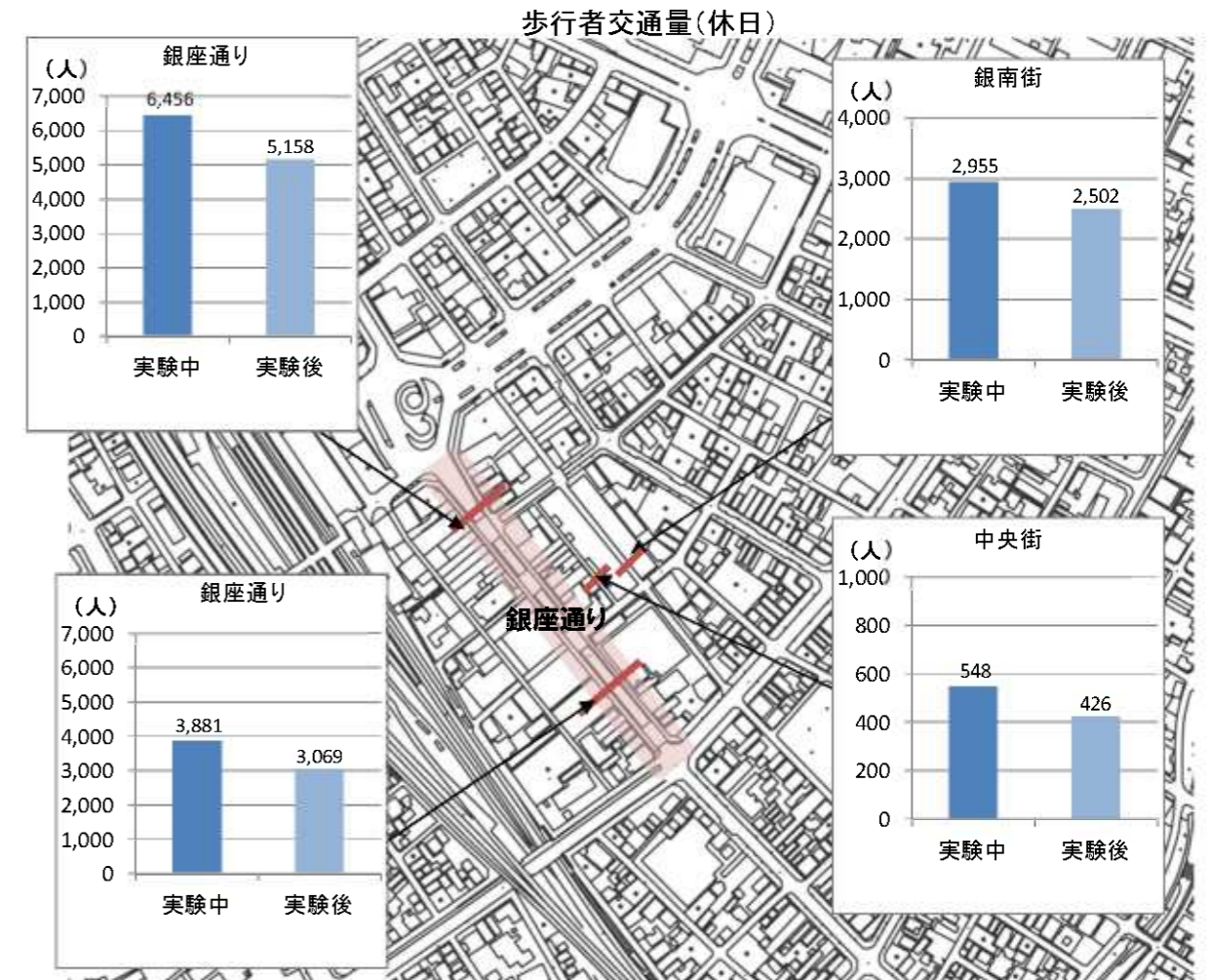
(1) 自動車交通量について

- ・銀座通りは社会実験期間中、社会実験後（普段）より1割程度交通量が減少していた。
- ・周辺の幹線道路は、いずれも実験中よりも普段の方が交通量が多かった。
- ・周辺の地区内道路は、場所により普段より2割程度交通量が増加していた。ただし、H24年に調査したデータと比較すると、ほぼ同じ交通量であり、H24年時点で特段混雑が発生していない状況から考えると、今回の社会実験でも特に混雑は発生していなかったと言える。



(2) 歩行者通行量について

- ・銀座通りの通行量は期間中、平日は特に変化はなく、休日は2割程度通行量が増加していた。
- ・銀座通りは平日、休日ともに通行量が増加しており、銀座通りは休日普段より2割程度通行量が増加し、中央街は3割程度通行量が増加していた。



(3) 仮設駐輪スペース台数について

- ・平日、休日ともに常時約70台程度の駐輪があったが、駐輪スペースには余裕があり、あふれてとめられないという状況ではなかった。
- ・朝夕に入場のピークがあり、夜間の駐輪にも活用された。

