

# 1. プレイスメイキング等の実証実験の実施内容・効果計測



## 目次

### 1章 序章

- 1-1. 背景及び目的
- 1-2. 茗溪通りが目指す将来像
- 1-3. 調査方法

### 2章 ストリートライフお茶の水について

- 2-1. 提案概要
- 2-2. 運営体制及び運営スケジュール
- 2-3. 地点①くつろぎ (旧サンロイヤルビル前)
- 2-4. 地点②ひと休み (レモン画廊前)
- 2-5. 地点③ひと休み (丸善前)
- 2-6. 地点④気分転換 (サンクレール前)

### 3章 アンケート調査による利用者ニーズの分析

- 3-1. アンケート調査の概要
- 3-2. 回答者属性
- 3-3. アンケート調査の結果

### 4章 荷捌き調査による荷捌き車両の分析

- 4-1. 10/15における荷捌き調査の結果
- 4-2. 10/15における関係車両ごとの荷捌き
- 4-3. 10/16における荷捌き調査の結果
- 4-4. 10/16における関係車両ごとの荷捌き
- 4-5. 2021年度の調査結果との比較
- 4-6. 関係車両ごとの比較
- 4-7. 荷捌き調査の総括

### 5章 歩行者交通量調査の分析結果

- 5-1. アートビクニック実施時の歩行者交通量
- 5-2. 交通規制実施時の歩行者交通量
- 5-3. 滞留空間創出時の歩行者交通量
- 5-4. 歩行者交通量調査の総括

### 6章 滞留行動 (スキャン) 調査の分析結果

- 6-1. アートビクニック実施時の滞留行動
- 6-2. 交通規制実施時の滞留行動
- 6-3. 滞留空間創出時の滞留行動

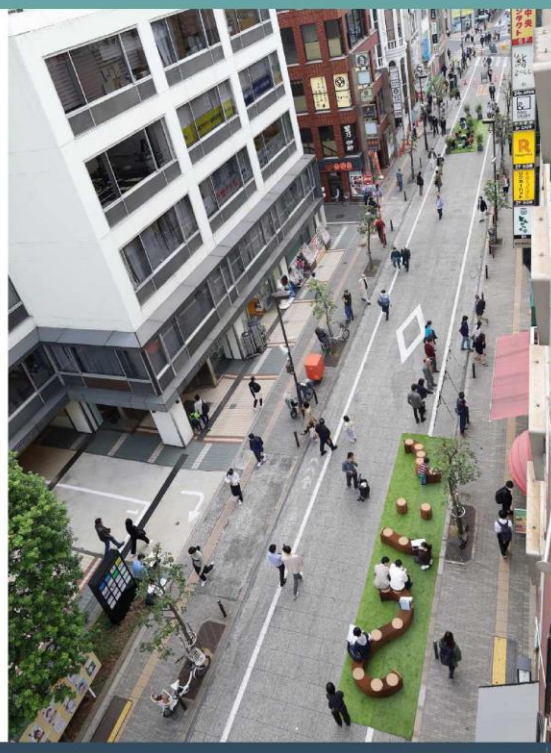
### 7章 滞留行動 (マッピング) 調査の分析結果

- 7-1. 10/22の滞留行動調査の結果
- 7-2. 10/23の滞留行動調査の結果

### 8章 成果と課題

- 8-1. 社会実験の成果と課題
- 8-2. 提案
- 8-3. 今後の展望

資料編 社会実験の提案書



## 1章 序章

- 1-1. 背景及び目的
- 1-2. 茗溪通りが目指す将来像
- 1-3. 調査方法



## 1. 序章

### 1-1. 背景及び目的

#### (1) 長年目指す歩行者天国化

お茶の水は、湯島聖堂やニコライ堂をはじめとする歴史的な宗教施設、多くの大学や専門学校などの教育施設、総合病院や専門病院などの医療施設が集まる、まれに見る文教の街である。

また、茗溪通りでは、現在、歩行者交通量の多い茗溪通りを8-9時(平日のみ)、12-13時、22時-5時の間で歩行者天国にしている。さらに、恒常的な歩行者天国化が検討され、街路の安全性や滞在性の向上が期待されている。



図1-1. 日中の茗溪通り

#### (2) 地域が抱える3つの課題

##### ①ユニバーサルデザインへの配慮

歩行者空間の不足による歩行者の混雑の解消、病院等の立地によるユニバーサルデザインへの配慮が必要

##### ②滞留空間の欠如

お茶の水の歴史・文化の発信に資する活動の場や滞留空間が欠如している

##### ③ニューノーマルの対応

新型コロナウイルス感染拡大による都心オフィス街・学生街におけるニューノーマルの対応が求められる

#### (3) 社会実験の目的

お茶の水・茗溪通りにおいて、①アートピクニック(休日の歩行者天国イベント)実施時(10/8・9)、②交通規制実施時(10/15-16)③滞留空間創出時(10/22-23)の3つの状況に対し、A.荷捌き車、歩行者への影響、B.滞留空間創出等の実験を実施し、滞留行動の効果検証を行うことで、休日における恒常的な歩行者天国化の可能性を明らかにする。

①アートピクニック(休日の歩行者天国イベント)実施時  
アートピクニック(休日の歩行者天国イベント)を実施した場合の歩行者交通量及び滞留行動を把握する。

②交通規制実施時  
一般車規制を行い、歩行者天国化をした場合の荷捌き車の影響、歩行者の交通量や滞留行動を把握する。

③滞留空間創出時  
歩行者天国化を行い、日常的な滞留空間を創出した場合の歩行者交通量及び滞留行動を把握する。利用者や周辺店舗への意識調査を行い、茗溪通りに求められる空間を明らかにする。



図1-2. アートピクニックの様子

### 1-2. 茗溪通りが目指す将来像

長期的なビジョンとして、平日及び休日において茗溪通りを歩行者天国化し、歩車分離を行う。これにより、民間主体で机や椅子などの設置を行う。これにより、ニューヨークのユニオンスクエアのような道路の広場化を目指し、QOSL(Quality Of Street Life)の向上を図る。そのために、歩行者利便増進道路(以下、ほこみち)制度を活用することで、地域の愛着・つながりを強化し、「つながる都心」を実現する。



図1-3. ユニオンスクエア(アメリカ・ニューヨーク)

### 1-3. 調査方法

#### (1) 歩行者交通量調査

目的: 歩行者交通量の変化を明らかにする。  
項目: 地点別の歩行者交通量(性別・方向)



図1-4. 歩行者交通量調査

#### (2) 荷捌き調査

目的: 休日(土日)において、茗溪通りを歩行者天国化した場合の荷捌き車両による茗溪通りへの影響を調査し、恒常的な歩行者天国化の可能性を明らかにする。  
項目: 車両台数、停車位置・時間、周辺店舗との関係



図1-5. 荷捌き調査

#### (3) 滞留行動(スキャン)調査

目的: 滞留空間の創出による滞留行動の変化及び活動場所の変化を明らかにする。  
項目: 滞留行動、滞留行動の活動箇所

#### (4) 滞留行動(マッピング)調査

目的: 社会実験実施地点ごとに、滞留空間を利用する人数、属性、滞留行動、滞在時間を調査し、茗溪通りの歩行者天国化による滞留空間の創出の可能性を明らかにする。  
項目: 利用人数、利用者属性、滞留行動、滞在時間



図1-6. アンケート調査

#### (5) アンケート調査

目的: 社会実験実施地点ごとに、滞留空間を利用する人数、属性、滞留行動、滞在時間を調査し、茗溪通りの歩行者天国化による滞留空間の創出の可能性を明らかにする。  
項目: 利用人数、利用者属性、滞留行動、滞在時間

## 2章 ストリートライフお茶の水について

- 2-1. 提案概要
- 2-2. 運営体制及び運営スケジュール
- 2-3. 地点①くつろぎ (旧サンロイヤルビル前)
- 2-4. 地点②ひと休み (レモン画翠前)
- 2-5. 地点③ひと休み (丸善前)
- 2-6. 地点③気分転換 (サンクレール前)



## 2. ストリートライフお茶の水について

### 2-1. 提案概要

#### 滞留空間のコンセプト

お茶の水は学生街として発展してきた。また、神田明神や湯島天神など文化的な施設も多く、多様な人が訪れる。御茶ノ水駅の改札前では、待ち合せや会話をする人などが見られる。そこで、御茶ノ水駅前の茗溪通りに3タイプの滞留空間を設け、場所ごとに短時間から長時間の滞在まで対応し、アート要素やお茶の水文化の発信を行う要素を取り込んだ滞留空間とすることで、茗溪通りの豊かさを支え、「お茶の水の玄関口」としてふさわしい場を創出する。将来的には、茗溪通りを恒常的な歩行者天国化し、公園のように利用できる空間とすることを目指す。



図2-1. 地点①くつろぎのイメージ

図2-2. 地点②ひと休みのイメージ

図2-3. 地点③気分転換のイメージ



図2-4. 各地点の配置場所

### 2-2. 運営体制及び運営スケジュール

#### (1) 社会実験の運営体制

本社会実験は、お茶の水茗溪通り会、日本大学理工学部建築学科都市計画研究室(泉山ゼミ)、(一社)ソトノバが連携し、社会実験実施者として実施する。お茶の水茗溪通り会を責任者とし、日本大学理工学部建築学科都市計画研究室(泉山ゼミ)とソトノバが社会実験の企画、運営、調査を行う。



図2-4. 社会実験の運営体制

#### (2) 当日の運営スケジュール

- 前日まで
  - ・ 芝生やベンチなど、什物の搬入を行う。
- 9:00 交通規制と合わせて設置開始
  - ・ スタッフが集合して説明を行い設置を開始する。
  - ・ 交通規制の案内板を設置し、交通規制が確認でき次第歩行者動線を確保し什物を設置する。
- 10:00 社会実験及び調査開始
  - ・ スタッフは調査を行うだけでなく社会実験実施中にトラブルを防止するため、現場監視の役割を担う。
  - ・ 設置した什物を利用者が動かした場合は、利用後に元の位置に直す。
- 17:00 社会実験終了と撤収開始
  - ・ 什物を速やかに撤収し、清掃を行う。
  - ・ 18時になると同時に交通規制の案内板を撤収する。
  - ・ 調査票を調査員から集める。
- 次の調査に向けて
  - ・ 調査の実施状況からシフト調整を行う。
  - ・ 最終日は振り返りを行う。



図2-5. 設置の様子



図2-6. 調査の様子

## 2. ストリートライフお茶の水について

### 2-3. 地点①くつろぎ (旧サンロイヤルビル前)

#### (1) 平常時の様子

周辺では、塾の生徒や迎えに来た家族が多く見られ、立ち話をしている様子が見られる。また、立ち止まってスマートフォンを操作する様子も多く見られる場所である。



図2-7 地点①周辺における日常の様子

#### (2) コンセプト「くつろぎ」

社会実験の範囲内は芝生、植栽、ローチェア、ローテーブルを設置し、周囲の植栽で歩行者の視線を遮ることで居心地の良さを高める。長時間滞在を狙い、利用者が落ち着いて会話ができる「くつろぎ」の空間とした。



図2-8 地点①の図面



図2-9 地点①における歩行者交通と滞在行動

#### (3) 滞留空間創出時の様子

歩行者は、社会実験の様子を眺め通り過ぎる人が多かった。中には、立ち止まって写真を撮影する様子も確認された。

滞留空間の利用者には、椅子の位置を動かし家族や友人とグループで利用する様子が見られ、長時間の滞在が多くなっていった。さらに、睡眠をとる人やパソコンで作業をする滞留行動などが見られ、グループでの利用だけでなく個人で長時間の利用をする様子も見られた。



図2-10 地点① 社会実験実施時の様子

## 2. ストリートライフお茶の水について

### 2-4. 地点②ひと休み (レモン画翠前)

#### (1) 平常時の様子

レモン画翠前は歩行者が多く、待ち合わせをしている人も見られる。また、レモン画翠のショーケースで展示されている模型を眺めるような滞留行動も確認されている。



図2-11 地点② (レモン画翠前) における日常の様子

#### (2) コンセプト「ひと休み」

デザイン性の高いアコーディオンベンチを使用し、お茶の水文化の発信をするため、パネルの展示を行うことで、「ひと休み」をしながら、お茶の水の文化を体験できる空間とした。

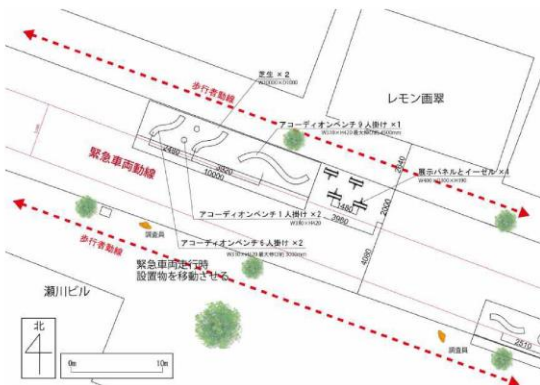


図2-12 地点② (レモン画翠前) の図面



図2-13 地点② (レモン画翠前) における歩行者交通と滞在行動

#### (3) 滞留空間創出時の様子

設置したアコーディオンベンチに興味を示す人が多かった。アコーディオンベンチは動かし、形を変えることができるため、子供が形を変えるような姿も見られた。

また、設置した展示パネルに興味を抱き、立ち止まって展示パネルを見る人も多く見られた。

利用者は一時的な体験や待ち合わせなどが多かった。一方で、読書などをして長時間の滞在をしている人もいた。



図2-14 地点② (レモン画翠前) 社会実験実施時の様子

## 2. ストリートライフお茶の水について

### 2-5. 地点②ひと休み (丸善前)

#### (1) 平常時の様子

丸善前の社会実験の実施場所は、御茶ノ水駅聖橋口に近いため歩行者が多い。  
また、欄にもたれスマートフォンを操作する人や待ち合せをしている人が多く見られる。



図2-15. 地点② (丸善前) における日常の様子

#### (2) コンセプト「ひと休み」

デザイン性の高いアコーディオンベンチを使用し、滞留空間を創出した。待ち合わせをする際に、アート要素を感じながら、利用者が「ひと休み」できる空間を設けた。

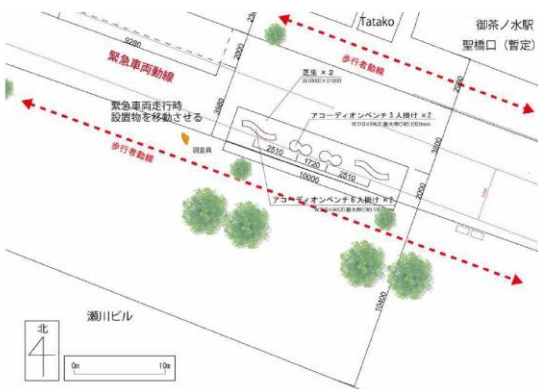


図2-16. 地点② (丸善前) の図面



図2-17. 地点② (丸善前) における歩行者交通と滞留行動

#### (3) 滞留空間創出時の様子

アートビクニックの展示 (似顔絵コンテスト) を見ながら、休憩をする様子を確認された。  
レモン画翠前と同様に、利用者は一時的な休憩や待ち合わせなどが多く、丸善で買物をした人が荷物整理を行う様子や簡単な飲食を行う様子もあった。  
一方で、読書などをして長時間の滞在をしている人も見られた。



図2-18. 地点② (丸善前) 社会実験実施時の様子

## 2. ストリートライフお茶の水について

### 2-6. 地点③ (サンクレール前)

#### (1) 平常時の様子

御茶ノ水駅と新御茶ノ水駅の乗り換え動線上にあるため、通勤通学時には歩行者が多く見られる。  
また、昼の時間帯には、周辺の飲食店で入店待ちの列が生まれており、テイクアウトした商品を持ち歩く人も多い。



図2-19. 地点③における日常の様子

#### (2) コンセプト「気分転換」

社会実験を行う地点③は、周辺にカフェなどの飲食店があることから、テイクアウトした商品を持ち寄って休憩ができる滞留空間とする。そのため、机と椅子のセットを設置し、「気分転換」ができる空間とした。

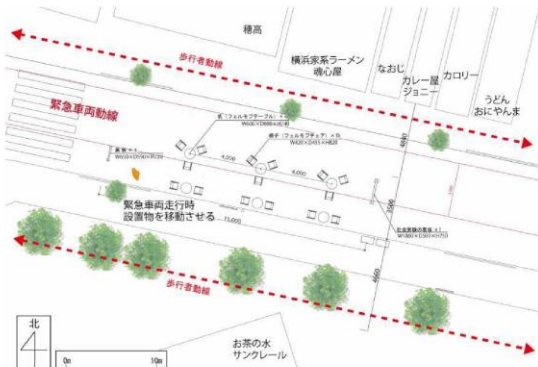


図2-20. 地点③の図面



図2-21. 地点③における歩行者交通と滞留行動

#### (3) 滞留空間創出時の様子

机と椅子をセットで設置したことで、周辺の飲食店でテイクアウトした商品を広げ、家族や友人と談笑しながら、飲食をする様子が見られた。また、パソコンで作業をする人や参考書を広げて勉強をする姿もあり、個人で利用する人も多く見られた。  
長時間の滞在も多く見られた。一方で、机を利用して荷物整理を行うなど短時間の利用を行う人も見られた。



図2-22. 地点③ 社会実験実施時の様子

### 3章 アンケート調査による利用者ニーズの分析

- 3-1. アンケート調査の概要
- 3-2. 回答者属性
- 3-3. アンケート調査の結果



### 3. アンケート調査による利用者ニーズの分析

小休憩できるところが少ないので、あるとありがたい

学校の後などに休憩したいと思うことがある

お店に人が多くて、テイクアウトしかできないときに便利だと思う。

外で休める場所がないので欲しい

静かにゆっくり過ごせる場所が欲しい

待ち合わせのときに散策ができると楽しそう

道路と違ってのんびり歩ける

塾の空いた時間に気分転換ができる

たまり場になるのはいやだ

## Street Life Ochanomizu

### 利用者から寄せられた声

### 3. アンケート調査による利用者ニーズの分析

#### 3-1. アンケート調査の概要

##### 社会実験を利用者はどう感じたのか

2022年10月15・16日、22・23日に実施した「ストリートライフお茶の水」において、茗溪通りに求められる空間を明らかにすることを目的としたアンケート調査を行った。対象者は、本社会実験実施中に茗溪通りにおいて滞留行動を行った人とし、声掛けと Google Form の QR コード設置によって回答を集めた。

調査の結果、交通規制のみを行った15日・16日は114件、滞留空間の創出を行った22・23日は208件、計322件の回答を得た。なお、調査員の声掛けによる回答は308件、Google Formによる回答は14件だった。



図3-1. アンケート調査の様子

表3-1. アンケート調査概要	
目的	本社会実験で創出した空間の満足度を測り、茗溪通りに求められる空間を明らかにする
項目	空間への満足度、茗溪通りへの印象
方法	調査員における声掛け・聞き取り、Google Form の QR コード設置
対象者	茗溪通りにおける滞留行動者
日時	2022年10月15・16日、22・23日（いずれも土・日）10:00-17:00
場所	茗溪通り
回答数	2022年10月15日：58件、16日：56件、22日：103件、23日：105件 計322件

質問項目	回答内容
Q1. 社会実験で創出した空間の満足度はどのくらいですか？	満足度が高い (42%)、満足度が低い (58%)
Q2. 茗溪通りへの印象はどのくらいですか？	印象が良い (35%)、印象が悪い (65%)
Q3. 交通規制のみを行った15日・16日と、滞留空間の創出を行った22・23日では、満足度はどのくらい変わりましたか？	22・23日の満足度が高い (75%)、15日・16日の満足度が高い (25%)
Q4. 茗溪通りで最も好きな空間はどのくらいありますか？	最も好きな空間がある (85%)、最も好きな空間がない (15%)
Q5. 茗溪通りで最も嫌いな空間はどのくらいありますか？	最も嫌いな空間がある (65%)、最も嫌いな空間がない (35%)
Q6. 茗溪通りで最も利用したい空間はどのくらいありますか？	最も利用したい空間がある (95%)、最も利用したい空間がない (5%)
Q7. 茗溪通りで最も利用したくない空間はどのくらいありますか？	最も利用したくない空間がある (45%)、最も利用したくない空間がない (55%)

図3-2. アンケート調査概要

#### 3-2. 回答者属性

##### 性別

男性 (173件, 55%)、女性 (143件, 45%) と、男性の方が若干上回る結果となった。



##### 年代

20代 (84件, 26%)、40代 (67件, 21%)、50代 (46件, 14%) の順で多く、幅広い年代から回答を得られた。



##### 居住エリア・来訪手段

23区 (134件, 43%) に居住する人が最も多く、次いで首都圏 (86件, 28%) とお茶の水外部からの来訪者が多く確認できた。また来訪手段では、電車 (252件, 80%) が圧倒的に多かった。



##### 同僚者

一人で (132件, 42%) 訪れた人が多い一方で、友人・知人と (92件, 29%) 複数人で訪れた人も多く確認できた。



##### ストリートライフお茶の水の情報入手手段

Twitter (8件, 2%) や Instagram (6件, 2%) などの SNS を見て訪れた人もいたが、多くが事前情報に対し事前情報なし (260件, 80%) と回答した。



図3-9. 多様な世代による利用の様子

### 3. アンケート調査による利用者ニーズの分析

#### 3-3. アンケート調査の結果

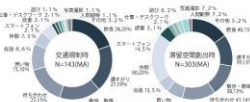
##### 来訪目的

最も回答が多かったのは買い物 (55件, 17%) であり、飲食 (38件, 12%) や運動・通学 (48件, 15%) 等の日常的な目的が多く見られた。また、乗り換えを含む通すが (50件, 16%) や散歩・散策 (47件, 15%) も多くの回答を集めたことから、茗溪通りの通行需要が高いことがわかる。



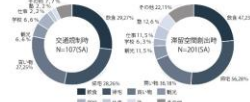
##### 当日の茗溪通りでの活動

アンケート回答当日の茗溪通りでの活動を尋ねる設問では、複数回答により計446件の回答を得た。通行止めのみを行った15・16日では、飲食 (28件, 20%)、通りすがり (27件, 19%)、散歩・散策 (24件, 17%) の順で回答が多かった。滞留空間の創出を行った22・23日では、休憩 (60件, 20%)、飲食 (46件, 15%)、待ち合わせ (41件, 14%) の順で多く、滞留空間の創出による効果が確認できた。



##### アンケート回答後の活動予定

いずれの日でも茗溪通りでの活動後、帰宅 (15・16日：28件, 26%、22・23日：56件, 28%)、飲食 (15・16日：29件, 27%、22・23日：47件, 23%) との回答が多く確認できた。また、滞留空間を創出した22・23日では仕事 (15・16日：2件, 2%、22・23日：11件, 5%)、塾 (15・16日：2件, 2%、22・23日：12件, 6%) の回答割合が増加していた。



##### 茗溪通りにおける着座

茗溪通りで着座した人は、交通規制のみを行った15・16日には7/113人 (6%) に留まったものの、歩行者天国化に加え滞留空間の創出を行った22・23日には、174人 (89%) に増加した。



##### 茗溪通りにおける会話

最も多い会話人数は5人 (15・16日：1件, 1%、22・23日：0件, 0%) だった。知人以外との会話も見られた一方で、多くが0人 (15・16日：108件, 96%、22・23日：193件, 94%) と回答した。



##### 来訪頻度・目的

普段のお茶の水への来訪頻度では、年に数回程度 (116件, 39%) と回答する人が最も多く、週3日以上 (55件, 18%)、週1〜2日 (45件, 15%)、月3〜4日 (57件, 19%) の回答が同程度存在した。来訪目的では、職場・学校 (57件, 19%) や買い物・店舗利用 (57件, 19%) など習慣的な目的が多く見られた。



##### 滞在時間・時間帯

普段の茗溪通りでの滞在時間を探る設問では、15分以下 (118件, 41%) と短時間の滞在が最も多かった。また、滞在の時間帯では、午後のみ (55件, 26%) が最も多く、次いで終日 (49件, 23%)、昼時 (45件, 22%) の回答が多く、1日を通して利用されていることがわかる。



##### 歩行者天国化の希望

全日程を通し、恒常的な歩行者天国化を望む (254件, 86%) との回答が大半であった。望む理由として、安全性や歩行快適性を挙げる意見が多かった。一方で、迎送や自動車での通過の不便性を理由に、望まないとする意見も見られた。



##### 滞留空間創出の希望

滞留空間創出の希望を探る設問では、望む (261件, 87%) とする意見が大半を占めた。理由として、憩いの場となること、にぎわい創出につながるなどの意見が多かった。望まないとする意見では、たまり場となることでの治安悪化やゴミの問題が挙げられた。



### 3. アンケート調査による利用者ニーズの分析

#### 活動の可能性

今後の茗溪通りにおける活動の可能性を尋ねたところ、休憩・会話（168件、23%）が最も多く、次いで飲食（126件、18%）、市場・マーケット（86件、12%）と、日常的な活用や生活利便性を高める選択肢に回答が寄せられた。

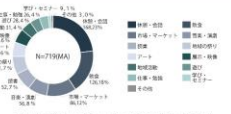
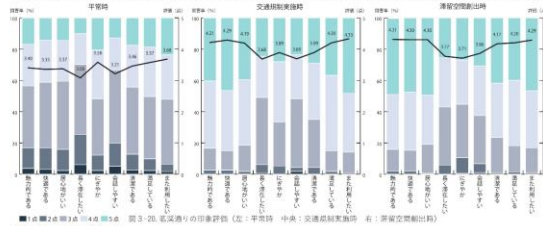


図3-15 歩行者天国化により創出される茗溪通りでの活動

#### 平常時・交通規制実施時（10月15・16日）・滞留空間創出時（10月22・23日）の印象

茗溪通りについての印象を、平常時と回答当日に関して、9つの項目に対してそれぞれ5段階で評価を得た。滞留空間の創出等を実施しない平常時と比較して、交通規制のみを行った場合、加えて滞留空間の創出を行った場合のいずれも良い印象を受けている。また、交通規制実施時と滞留空間創出時を比較すると、多くの項目において滞留空間創出時の方が高い値であった。

評価項目に着目すると、魅力的である・快適である・居心地が良い・清潔である・満足している・また利用したい価値は高く、交通規制や滞留空間の創出が寄与したと言える。一方で、長く滞在したい・にぎやか・会話しやすいは、他の項目に比べて低い値であった。平常時においても低い値であり茗溪通りの特性が起因すると考えられるが、交通規制や滞留空間の創出に加え、さらなる活動による改善が期待される。



#### アンケート調査まとめ

茗溪通りに求められる空間に着目すると、滞留空間を創出したことで茗溪通りにおいて休憩した人や着座した人の割合が増加した。また、平常時に比べて調査当日（交通規制実施時または滞留空間創出時）の印象評価が高く、恒常的な歩行者天国化や滞留空間創出の希望を問う設問では、約9割の人々が望むと回答（図3-17、3-18）した。このことから、歩行者空間の拡大や滞留空間の創出など、茗溪通りにおいて人中心の空間が求められていることは明らかである。

今後の茗溪通りの姿に目を向けると、平常時の茗溪通りの滞在時間を問う設問では約6割が30分以内と回答（図3-16）したことや、茗溪通りにおける活動の可能性を問う設問では、休憩・会話や飲食、読書など利用者の自発的で小規模な活動が約4割を占めた（図3-19）。一方で、市場・マーケットや地域の祭りなど商店街や地域の一体的な活動の場としての可能性を答えるものも見られた。



### 4章 荷捌き調査による荷捌き車両の分析

- 4-1.10/15における荷捌き調査の結果
- 4-2.10/15における関係車両ごとの荷捌き
- 4-3.10/16における荷捌き調査の結果
- 4-4.10/16における関係車両ごとの荷捌き
- 4-5.2021年度の調査結果との比較





## 4. 荷捌き調査による荷捌き車両の分析

### 4-1. 10/15における荷捌き調査の結果

#### (1) 10/15における荷捌きの傾向

駐停車位置に着目すると、飲食関係車両、物販関係車両、その他の車両のどれかが満遍なく駐停車がある。中でもタクシー、乗用車などその他の車両の駐停車が多い。また、駐停車時間に着目すると、30分未満の駐停車が多く見られ、30分以上の駐停車はお茶の水仲通り側に集中しており、明大通り側は10分程度の駐停車が多く、長時間の駐停車が行いにくい傾向にある。

飲食関係および物販関係車両から茗溪通りへの搬入状況を見ると、紅梅通りやお茶の水仲通りで駐停車を行い茗溪通りへの搬入がある。茗溪通りの車両交通を規制することで、お茶の水仲通りおよび紅梅通りのサンクレーン側に駐停車が集中する傾向にあることがわかった。



図4-1. ワゴンを用いた荷物運び



図4-2. 10/15(10時から18時)の荷捌き調査結果

#### (2) 駐停車車両ごとの台数

時間帯ごとの駐停車車両について見ると、どの車両も10台の駐停車が最も多く、次いで15台の駐停車が多い。乗用車はどの時間帯も満遍なく10台以上駐停車があるが、普通貨物及び小型貨物車両は10・11台の午前中に駐停車が多く、午後には駐停車があまりないことが明らかになった。

以上より、店舗への搬入は主に午前中にあり、午後にはあまりないことが考えられる。

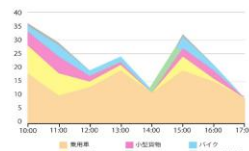


図4-3. 10/15の時間帯ごとの駐停車車両台数

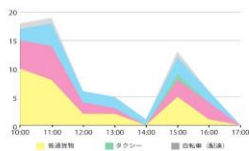


図4-4. 10/15の時間帯ごとの駐停車車両台数(乗用車以外)

#### (3) 駐停車時間ごとの台数

駐停車時間についてみると、1分以上30分未満の駐停車が多くあり、極端に短時間の駐停車がないことがわかる。30分以上の駐停車は、13時までは複数台あるが、それ以降は大きく減少し、あまりないことが明らかになった。30分未満の駐停車は時間帯を問わずにあるが、30分以上の駐停車は主に午前中にあるといえる。

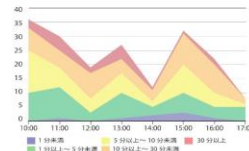


図4-5. 10/15の時間帯ごとの駐停車時間ごとの台数



図4-6. 10/15の時間帯ごとの駐停車時間ごとの台数(乗用車以外)

## 4. 荷捌き調査による荷捌き車両の分析

### 4-2. 10/15における関係車両ごとの荷捌き

#### (1) 飲食関係の駐停車

飲食関係車両の駐停車は、紅梅通りのお茶の水仲通り側とお茶の水仲通りに駐停車が多かった。駐停車は、10時に最も多く、その後14時ごろまで減少傾向、15時以降に駐停車が増加傾向であることが明らかになった。

駐停車時間に注目すると、10・11時台、15・16時台と10分以上の駐停車台数が増加する時間があることがわかった。

以上より、飲食関係車両の駐停車は開店前とディナー前の時間に搬入が多くあり、茗溪通りへアクセスしやすい紅梅通りとお茶の水仲通りに集中することが考えられる。



図4-7. 10/15の荷捌き調査の様子

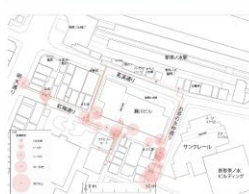


図4-9. 10/15の10時から18時における飲食関係車両の荷捌き

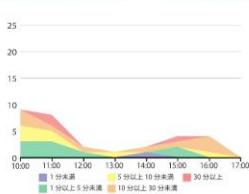


図4-10. 10/15の10時から18時における飲食関係車両の荷捌き

#### (2) 物販関係の駐停車

物販関係車両の駐停車は、飲食関係車両と同様に紅梅通りの瀧川ビル裏とお茶の水仲通りに多く分布していた。その中でも、茗溪通りへ搬入する際にはお茶の水仲通りを通過していくケースが多いことが明らかになった。駐停車は、10時に最も多く行われており、その後夕方にかけて減少傾向にあった。

駐停車時間に注目すると、午前中に10分以上30分未満の駐停車が多く、午後にはほとんどが10分未満の駐停車であった。

以上より、物販関係車両の駐停車は、開店前や開店直後の午前中に10分以上であり、午後には荷捌きが少ない傾向にあるといえる。



図4-8. 10/15の駐停車の様子



図4-11. 10/15の10時から18時における物販関係車両の荷捌き

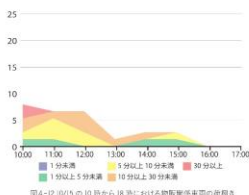


図4-12. 10/15の10時から18時における物販関係車両の荷捌き

#### (3) その他の駐停車

タクシー、乗用車などの「その他」の駐停車は、明大通り、紅梅通り、お茶の水仲通りに満遍なくあるが、特に紅梅通りの中央に集中していた。

駐停車時間に注目すると明大通りにおける駐停車時間は30分未満の駐停車が多く、長時間駐停車する場合には、紅梅通りやお茶の水仲通りに駐停車がある傾向にあった。

駐停車がある時間帯に注目すると、多い時間帯では20台程度、少ない時間帯でも10台程度の駐停車がある。

以上より、「その他」の駐停車はどの時間帯においても駐停車があるが、特に10分未満の駐停車が多いことから、周辺施設利用者の送迎などが多いと考えられる。



図4-13. 10/15の10時から18時におけるその他の車両の駐停車

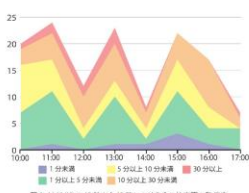


図4-14. 10/15の10時から18時におけるその他の車両の駐停車

## 4. 荷捌き調査による荷捌き車両の分析

### 4-3.10/16における荷捌き調査の結果

#### (1)10/16における荷捌きの傾向

駐停車位置について着目すると、15日(土)よりも駐停車台数が少ないが、飲食関係車両、物販関係車両、その他の車両の全てが満遍なく駐停車がある。その中でもお茶の水通りは特定の箇所に駐停車が集中しているが、紅梅通りでは駐停車位置があまり散らばらずに分散している。日曜日であるため、茗溪通りへの搬入は少なく、紅梅通り沿いの店舗への搬入が多い。また、駐停車時間も短く5分から10分の駐停車が多い。

以上より、茗溪通りの車両交通を規制すると、茗溪通りへの搬入時の駐停車は、御茶ノ水駅聖橋口改札以東の店舗へのお茶の水通り側、御茶ノ水駅聖橋口改札以西の店舗の場合には紅梅通り中央付近にある傾向にあることがわかった。



図4-15 日曜日の紅梅通りの街

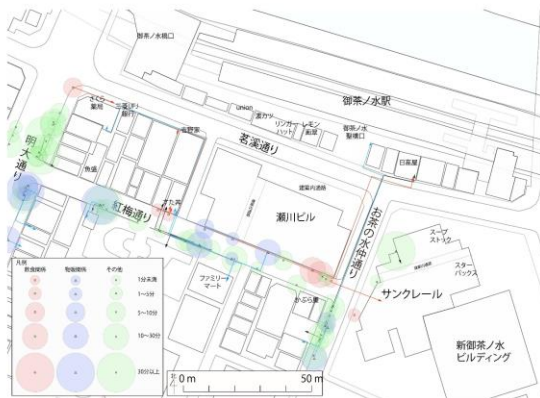


図4-16 10/16(日)10時から18時の荷捌き調査

#### (2) 駐停車車両ごとの台数

時間帯ごとの駐停車車両について見ると、10時台、12時台、16時台の駐停車が多い。乗用車などの時間帯も満遍なく駐停車があるが15時に最も多かった。貨物車についてみると、普通貨物車両は12時台に最も多く、小型貨物車両は16時に最も多いことが明らかになった。

以上より、どの時間帯もほぼ同じ台数駐停車が行われているが、貨物車両の種類により12時と16時に搬入が行われる時間に差が生じていることがわかった。

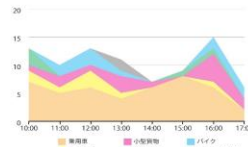


図4-17 時間帯別の時間帯ごとの駐停車車両台数

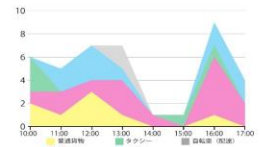


図4-18 10/16の時間帯ごとの台数(乗用車以外)

#### (3) 駐停車時間ごとの台数

駐停車時間についてみると極端な短時間の駐停車はないことがわかる。また、30分以上の駐停車は、12時から16時にかけて多いことがわかった。時間帯によって駐停車時間の台数にあまり大きな変動はないが、16時ほどの駐停車時間もほとんど同じ台数の駐停車があった。

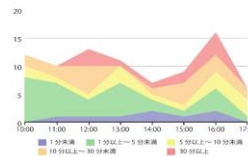


図4-19 10/16の時間帯別の駐停車時間ごとの台数

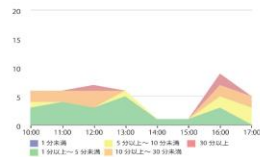


図4-20 10/16の時間帯別の駐停車時間ごとの台数(乗用車以外)

## 4. 荷捌き調査による荷捌き車両の分析

### 4-4.10/16における関係車両ごとの荷捌き

#### (1) 飲食関係車両の駐停車

飲食関係車両の駐停車は、10時から18時の間に7台であった。7台のうち5台が紅梅通りに駐停車し、茗溪通り沿いの店舗やサンクレールの店舗に荷捌きがあった。

駐停車時間に着目すると、1分以上5分未満の駐停車が多く、日曜日の飲食関係の駐停車は短時間であることがわかる。

以上より、日曜日に飲食関係車両の駐停車はあまりなく、駐停車時間も短いことがいえる。



図4-21 10/16の荷捌き調査の様子

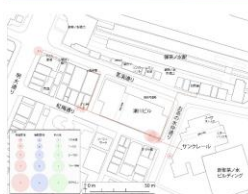


図4-23 10/16の飲食関係車両の荷捌き調査結果

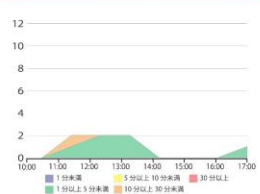


図4-24 10/16の飲食関係車両の駐停車時間

#### (2) 物販関係車両の駐停車

物販関係車両の駐停車は、10時から18時の間に15台であった。15台のうち7台と半数近くが紅梅通りに駐停車し、搬入をしていた。荷捌き先の店舗は、紅梅通りや紅梅通り以南が多く、茗溪通りへは1件であった。駐停車時間に着目すると、10分以上の駐停車が多かった。

荷捌きは、13時と17時に荷捌きが多くあり、昼間である13時では、多くの車両が10分未満と短時間で荷捌きを終わっているのに対して、17時の荷捌きでは、どの駐停車時間も満遍なくあることがわかった。

以上より、交通規制時、日曜日の物販関係の駐停車は紅梅通りで、日中は短時間の荷捌きがあり、夕方17時以降に長時間の荷捌きがあることが考えられる。



図4-22 お茶の水通りを規制した搬入の様子



図4-25 10/16の物販関係車両の荷捌き調査結果

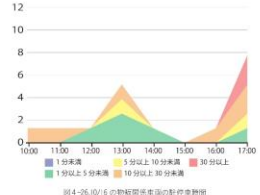


図4-26 10/16の物販関係車両の駐停車時間

#### (3) その他車両の駐停車

タクシー、乗用車などの「その他」車両の駐停車は、明大通り、紅梅通り、お茶の水通りに満遍なくあった。駐停車時間は10分未満が多く、30分以上の駐停車はあまりなかった。また、茗溪通りへの移動は1件であった。

以上より、「その他」の駐停車は盛んに行われるが、茗溪通りへのアクセスはほとんどないことがわかる。



図4-27 10/16のその他車両の荷捌き調査結果

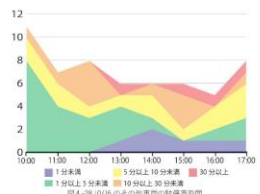


図4-28 10/16のその他車両の駐停車時間

## 4. 荷捌き調査による荷捌き車両の分析

### 4-5. 2021年度の調査結果との比較

2021年度の調査結果より、平日の駐停車では、荷捌きが多く行われており、茗溪通り、お茶の水通り、紅梅通りの3本の通り全てで満遍なく駐停車があった。また、全体的に30分以上の駐停車はあまりなかった。

2021年度の調査結果より、休日の駐停車では、飲食関係・物販関係の駐停車が少なく搬入先に近い位置で駐停車ができるため、短時間で荷捌きを終えている。また、茗溪通りでは短時間の駐停車が多く、紅梅通りでは長時間の駐停車がある傾向にあった。



図4-29 ワゴンを用いた荷捌き

茗溪通りで交通規制を行い歩行者天国化することで、平常時茗溪通りに駐停車を行う車両の多くが、紅梅通りやお茶の水通り、一部が明大通りへ駐停車することが明らかとなった。特に、茗溪通り沿いの店舗へ搬入を行う車両は、紅梅通りやお茶の水通りの中でも、店舗へのアクセスが良い位置で駐停車することが考えられる。

また、2021年度の休日の荷捌き調査結果と2022年度の10月15・16日の調査結果を比較すると、2022年度の方が駐停車時間を示す円が大きいものが多いことから、搬出入や運搬に時間を要したと考えられる。以上のことから、茗溪通りを恒常的に歩行者天国化するには、紅梅通りやお茶の水通りに駐停車が集中すること、店舗から駐停車位置が遠くなることによる駐停車時間の延長について考慮する必要があるといえる。



図4-28 荷捌きを行う車両

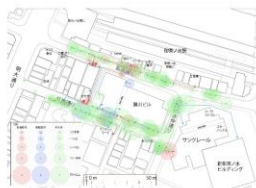


図4-30 2021年度平日の荷捌き

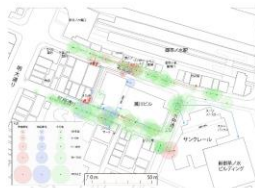


図4-31 2021年度休日の荷捌き

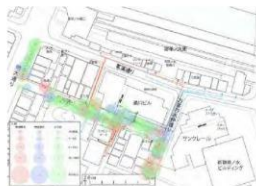


図4-32 2022年度 10/15の荷捌き

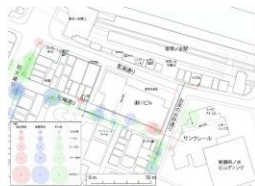


図4-33 2022年度 10/16の荷捌き

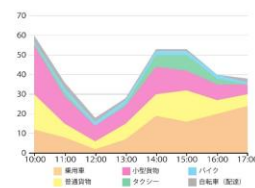


図4-34 2021年度平日の時間帯ごとの駐停車車両台数

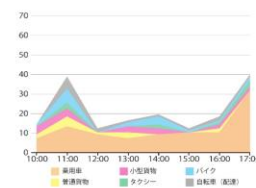


図4-35 2021年度休日時間帯ごとの駐停車車両台数

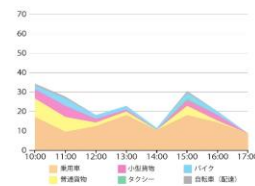


図4-36 2022年度 10/15の駐停車車両台数

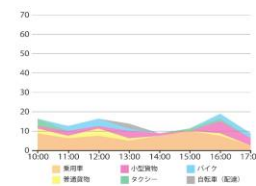


図4-37 2022年度 10/16の時間帯ごとの駐停車車両台数

## 4. 荷捌き調査による荷捌き車両の分析

### 4-5. 関係車両ごとの荷捌きの比較

2021年度の調査結果より、平日の飲食関係および物販関係の荷捌きでは、瀬川ビル前と紅梅通りに集中しており、茗溪通りでは店舗に近い位置への駐停車かつ短時間の荷捌きがあり、紅梅通りでは長時間の駐停車が多かった。その他の駐停車は茗溪通りで短時間の駐停車が多かった。

2021年度の調査結果より、休日の飲食関係の荷捌きでは、茗溪通りのリンガーハット前、紅梅通りとお茶の水通りの交差点からすた井までの間に集中していた。物販関係の荷捌きでは、通りによらず駐停車が散布しており、10分から30分の駐停車であった。その他の駐停車は、どの通りでも満遍なく駐停車があり、茗溪通りでは短時間、紅梅通りでは長時間の駐停車であった。

茗溪通りで交通規制を行い歩行者天国化することで、茗溪通りの店舗への荷捌き車両が、紅梅通りの瀬川ビル裏やお茶の水通りに駐停車位置を変更することが考えられる。

休日では、飲食関係および物販関係の荷捌き車両が少ないため、茗溪通りへの搬入に時間を要しても影響は小さいが、平日のように荷捌きが多くなる場合には、歩行者天国化する時間を終日ではなく、荷捌きの時間を考慮した上で設定する必要があると考えられる。

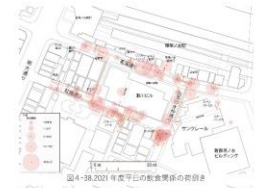


図4-38 2021年度平日の飲食関係の荷捌き

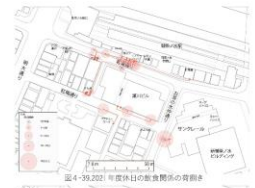


図4-39 2021年度休日の飲食関係の荷捌き



図4-44 10/15 飲食関係の荷捌き

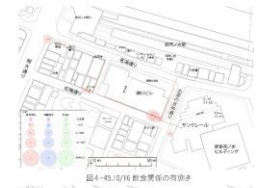


図4-45 10/16 飲食関係の荷捌き

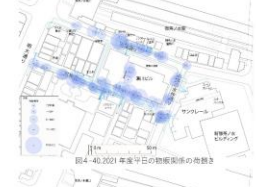


図4-40 2021年度平日の物販関係の荷捌き



図4-41 2021年度休日の物販関係の荷捌き



図4-46 10/15 物販関係の荷捌き

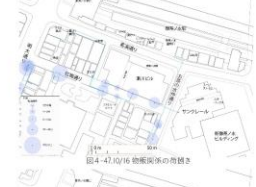


図4-47 10/16 物販関係の荷捌き



図4-43 2021年度平日のその他の荷捌き



図4-43 2021年度休日のその他の荷捌き



図4-48 10/15 その他の荷捌き



図4-48 10/16 その他の荷捌き

## 4. 荷捌き調査による荷捌き車両の分析

### 4-6. まとめ

#### 荷捌き車両

荷捌き車両は、土曜日では10・11・15時台に多く駐車車があり、日曜日には全体的に台数が減少するが16時台に駐車車が多くあり、駐車車時間は5分以上30分未満が多い。これは、営業開始前の搬入とディナータイム前の搬入があるため、荷捌き車両台数の多い時間帯が2回あると考えられる。

茗溪通りで交通規制を行い歩行者天国化することで、店舗の近くに駐車車ができなため台車を使用し茗溪通り沿いの店舗へ搬入をすることで、荷捌きに時間がかかると考えられる。また、店舗への搬入がしやすい紅梅通りの源川ビル裏やお茶の水通りに駐車車が集中しやすい傾向にある。

以上のことから、茗溪通りを恒常的な歩行者天国化する際には、10・11・15時台に紅梅通りやお茶の水通りに駐車車が集中すること、店舗から駐車車位置が遠くなることによる駐車車時間の延長について考慮する必要がある。

#### 一般車両

一般車両は、土曜日では13・15時台に多く駐車車があり、日曜日では全体的に台数が減少するが16時台に多く駐車車があり、駐車車時間は10分未満が多い。しかし、午前中に30分以上の長時間の駐車車があるため、荷捌きが多い時間帯に被ること、紅梅通りおよびお茶の水通りの車両通行に影響を及ぼす可能性がある。

一般車両の中でも乗用車が最も多く、短時間が多いことから主に送迎を目的とした駐車車であることが考えられる。

以上のことから、茗溪通りを恒常的に歩行者天国化する際には、乗用車をはじめとする一般車両の駐車車が多いため、荷捌きが多い時間に一般車両駐車車の制限や長時間の駐車車禁止を呼びかけるなど、紅梅通りおよびお茶の水通りの車両通行を妨げない工夫が必要である。

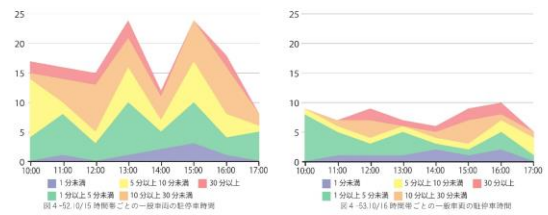
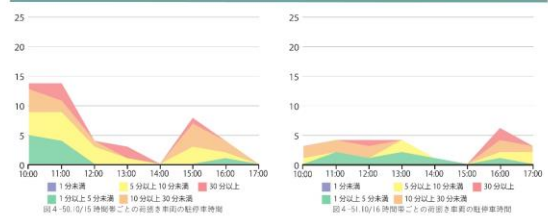


図4-59 左側に駐車車があり道路が狭くしている様子

図4-60 荷捌き車両と乗用車が駐車車している様子

## 5章 歩行者交通量調査の分析結果

- 5-1. アートビクニック実施時の歩行者交通量
- 5-2. 交通規制実施時の歩行者交通量
- 5-3. 滞留空間創出時の歩行者交通量
- 5-4. 歩行者交通量調査の総括



## 5. 歩行者交通量調査の分析結果

### 5-1. アートピクニック実施時の歩行者交通量

#### (1) 10/8の調査結果

一日を通して最も歩行者交通量が多いのは地点2で33210人となっている。次に多いのは、地点3で31974人となった。一方で、最も歩行者交通量が少ないのは地点6で2106人である。続いて地点9が2484人と少なかった。地点1、2、3、4、5、7、11は10000人を超えているのに対して、地点6、8、9、10、12は4000人を下回っていた。



図5-1. 繁華でまちに溢れる様子

表5-1. 10/8の調査結果

	地点1	地点2	地点3	地点4	地点5	地点6	地点7	地点8	地点9	地点10	地点11	地点12
10:00	810	2516	3318	2706	1170	300	1446	216	216	294	926	180
11:00	1320	3180	4284	2808	1716	228	1716	276	360	298	924	390
12:00	1518	4416	4260	3132	2352	228	1806	564	624	630	1710	432
13:00	2352	4566	5052	3174	2616	372	2514	438	414	612	1686	486
14:00	2214	4044	4422	3162	3162	294	2484	540	246	576	1524	522
15:00	1986	3840	3726	3654	3654	252	2340	564	288	474	1440	408
16:00	1956	4752	4326	3312	2892	198	2754	462	114	504	954	348
17:00	1152	4896	2586	3312	2502	234	2118	384	222	510	1368	264
合計	13308	33210	31974	25260	20064	2106	17178	3444	2484	3978	10542	3030

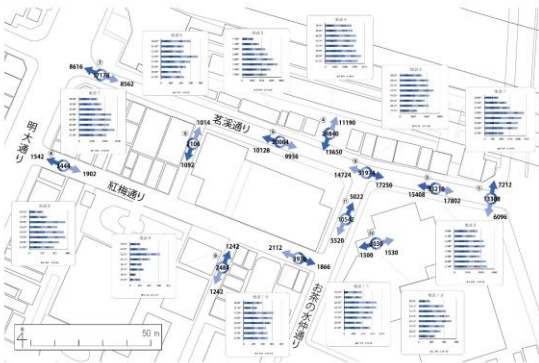


図5-2. 10/8における各地点の調査結果

#### (2) 10/9の調査結果

一日を通して最も歩行者交通量が多いのは地点3で23988人となっている。次に多いのは地点2で23112人となった。一方で、最も歩行者交通量が少ないのは地点6で936人である。続いて地点9の1032人である。地点2、3、4、5、7が10000人を超えているのに対して地点6、8、9、10、12は3000人を下回っている。



図5-3. 駅前/本駅前の歩行者交通

表5-2. 10/9の調査結果

	地点1	地点2	地点3	地点4	地点5	地点6	地点7	地点8	地点9	地点10	地点11	地点12
10:00	738	1902	2148	2148	882	96	972	108	96	162	696	204
11:00	858	3384	3000	2424	1188	72	1902	258	126	144	948	372
12:00	1350	3210	4188	2490	2250	102	1968	168	150	402	948	414
13:00	1338	3360	3486	2256	2886	168	2436	390	120	564	1170	486
14:00	936	2976	3048	2148	2520	162	1800	318	138	228	780	168
15:00	960	3060	3126	2442	3144	120	1488	342	150	318	618	216
16:00	864	1872	2628	2352	1926	126	1206	174	180	336	654	264
17:00	570	3348	2364	2046	1452	90	1002	162	72	138	696	174
合計	7614	23112	23988	18306	16248	936	12774	1920	1032	2292	6510	2298



図5-4. 10/9における各地点の調査結果

## 5. 歩行者交通量調査の分析結果

### 5-2. 交通規制実施時の歩行者交通量

#### (1) 10/15の調査結果

一日を通して最も歩行者交通量が多いのは地点3で30576人となっている。次に多いのは、地点4で25350人となった。一方で、最も歩行者交通量が少ない地点6で1290人である。続いて地点12の3918人であった。地点2、3、4、5、7は10000人を超えているのに対して地点1、6、8、9、10、11、12は8000人を下回っている。



図5-5. 5ペビーカーを併せて歩く

表5-3. 10/15の調査結果

	地点1	地点2	地点3	地点4	地点5	地点6	地点7	地点8	地点9	地点10	地点11	地点12
10:00	660	2238	3498	2778	1494	168	1374	240	978	522	906	306
11:00	648	2418	3246	3810	1812	120	1896	348	822	576	930	492
12:00	1056	3252	4302	3540	2950	240	2484	456	660	516	828	546
13:00	1032	3738	4236	3072	3048	216	2052	492	564	702	876	360
14:00	606	2124	3588	3048	1776	144	1728	498	324	708	1140	792
15:00	768	3408	3882	3234	2496	138	1902	318	414	528	1038	414
16:00	1182	3174	3930	3330	2268	138	2076	420	426	756	1188	780
17:00	960	2952	3894	2538	1800	126	1806	408	846	600	948	228
合計	6912	23304	30576	25350	17244	1290	15408	3186	4134	4818	7944	3918

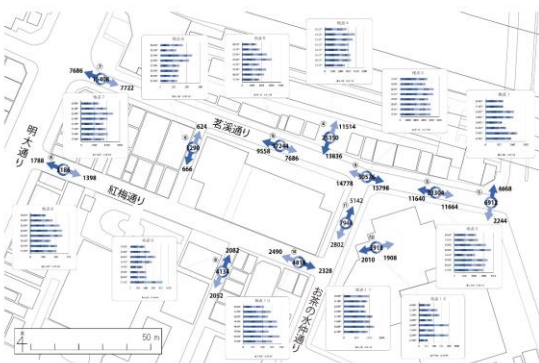


図5-6. 10/15における各地点の調査結果

#### (2) 10/16の調査結果

一日を通して最も歩行者交通量が多いのは地点3で23244人となっている。次に多いのは、地点2で18048人となった。一方で、最も歩行者交通量が少ないのは地点9で708人である。続いて地点6の840人である。地点2、3、4、5、7が10000人を超えているのに対して地点1、6、8、9、10、11、12は6000人を下回っている。



図5-7. 七五三のお祝いに溢れた人

表5-4. 10/16の調査結果

	地点1	地点2	地点3	地点4	地点5	地点6	地点7	地点8	地点9	地点10	地点11	地点12
10:00	342	1338	1908	1344	672	46	978	120	96	96	432	132
11:00	558	1932	2520	1842	978	96	1104	126	96	138	522	162
12:00	690	2376	3462	1968	1566	90	1350	270	108	312	786	300
13:00	882	2376	2928	1926	1380	114	1752	282	102	378	672	222
14:00	918	2046	2652	1896	1608	144	1278	396	66	228	624	198
15:00	846	2826	3708	2124	1188	126	1638	342	108	396	738	162
16:00	774	2952	3252	2322	990	114	1170	252	138	234	582	216
17:00	684	2202	2814	2244	1770	108	1080	234	54	276	444	240
合計	5694	18048	23244	15666	10152	840	10440	2022	708	2058	4800	1632

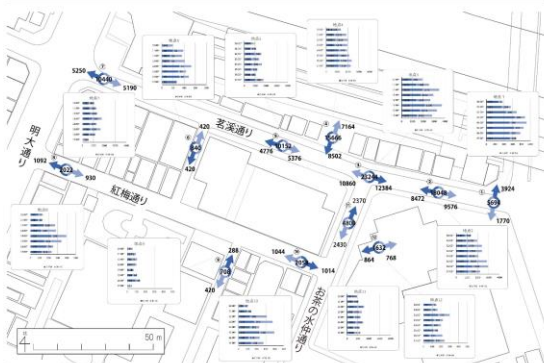


図5-8. 10/16における各地点の調査結果

## 5. 歩行者交通量調査の分析結果

### 5-3. 滞留空間創出時の歩行者交通量

#### (1) 10/22の調査結果

一日を通して最も歩行者交通量が多いのは地点3で24924人となっている。次に多いのは、地点2で22404人となった。一方で、最も歩行者交通量が少ないのは地点6で1440人である。続いて地点9の2046人である。地点2、3、4、5、7が10000人を超えているのに対して地点1、6、9、10、12は6000人を下回っている。



図5-9. 歩行者交通量調査の様子

表5-5. 10/22の調査結果

	地点1	地点2	地点3	地点4	地点5	地点6	地点7	地点8	地点9	地点10	地点11	地点12
10:00	462	2022	2692	2556	1146	186	1368	252	300	246	822	300
11:00	672	2730	2502	2664	1686	192	330	1866	252	420	798	288
12:00	930	3594	3480	1512	3894	288	534	2982	610	222	354	1074
13:00	762	3774	2982	2418	3450	234	1008	2208	240	516	1524	492
14:00	804	2340	2850	1446	2712	132	2094	288	228	312	1050	348
15:00	684	2304	2982	2586	2526	156	2064	498	132	312	1074	276
16:00	708	2634	3468	3138	1974	168	1926	372	168	426	1044	360
17:00	792	3006	3978	2970	2274	84	1764	390	216	408	1314	306
合計	5814	22404	24924	19284	19722	1440	11088	8856	2046	3024	7980	3444



図5-10. 10/22における各地点の調査結果

#### (2) 10/23の調査結果

一日を通して最も歩行者交通量が多いのは地点3で25508人となっている。次に多いのは、地点2で23214人となった。一方で、最も歩行者交通量が少ないのは地点6で936人である。続いて地点9の1080人である。地点2、3、4、5、7、が10000人を超えているのに対して地点6、8、9、10、12は3000人を下回っている。



図5-11. 歩行者と滞留空間

表5-6. 10/23の調査結果

	地点1	地点2	地点3	地点4	地点5	地点6	地点7	地点8	地点9	地点10	地点11	地点12
10:00	348	2778	3818	1578	1026	120	936	234	78	246	342	180
11:00	534	2472	3624	2184	1410	108	1578	300	84	186	510	180
12:00	822	2406	2652	1992	2178	162	1980	450	210	354	654	288
13:00	990	4044	3876	2568	2172	114	2076	318	132	306	996	288
14:00	1092	2718	3498	2496	2004	150	1830	498	126	342	714	444
15:00	936	3090	3612	2622	1638	132	1890	324	126	222	750	318
16:00	1080	2826	3378	2688	1968	90	1812	504	174	246	648	402
17:00	924	2880	3150	2052	1710	60	1422	204	180	372	846	282
合計	6726	23214	25508	18180	14106	936	13524	2832	1080	2274	5460	2382



図5-12. 10/23における各地点の調査結果

## 5. 歩行者交通量調査の分析結果

### 5-4. 歩行者交通量調査の総括

アートビニーク実施時、交通規制実施時、滞留空間創出時における歩行者交通量を比較すると以下のよう結果となった。

#### ●アートビニーク実施時

##### ・10/8 (土) の歩行者交通量

最も歩行者交通量が多い地点2は33210人  
最も歩行者交通量が少ない地点6は2106人  
地点2において歩行者交通量が増加する時間は、12時-14時台、16時-17時台で4000人を超える

##### ・10/9 (日) の歩行者交通量

最も歩行者交通量が多い地点3は23988人  
最も歩行者交通量が少ない地点6は936人  
地点3において歩行者交通量が増加する時間は、12時台で4000人を超える

#### ●交通規制実施時

##### ・10/15 (土) の歩行者交通量

最も歩行者交通量が多い地点3は30576人  
最も歩行者交通量が少ない地点6は1290人  
地点3において歩行者交通量が増加する時間は、12時-13時台で4000人を超える

##### ・10/16 (日) の歩行者交通量

最も歩行者交通量が多い地点3は23244人  
最も歩行者交通量が少ない地点9は708人  
地点3において歩行者交通量が増加する時間は、15時台で3500人を超える

#### ●滞留空間創出時における歩行者交通量

##### ・10/22 (土) の歩行者交通量

最も歩行者交通量が多い地点3は24924人  
最も歩行者交通量が少ない地点6は1440人  
地点3において歩行者交通量が増加する時間は、17時台で3500人を超える

##### ・10/23 (日) の歩行者交通量

最も歩行者交通量が多い地点3は25508人  
最も歩行者交通量が少ない地点6は936人  
地点3において歩行者交通量が増加する時間は、11・13・15時台で3500人を超える

歩行者交通量は日曜日よりも土曜日に多くなる傾向がある。アートビニーク実施時、交通規制実施時、滞留空間創出時における土曜日の歩行者交通量を比較すると、アートビニーク実施時、滞留空間創出時、交通規制実施時の順で歩行者交通量が多くなる。

各日の歩行者交通量調査を通して、地点2と地点3が歩行者交通量が多くなる傾向がある。アートビニーク実施時、交通規制実施時、滞留空間創出時における地点2や地点3の歩行者交通量は、総じて20000人を超えている。一方で、地点6と地点9は歩行者交通量が少ない傾向がある。

各日において最も歩行者交通量が多かった地点で歩行者交通量が増加する時間について比較すると、12・15・17時に多くなる傾向がある。

また、老深通りを歩行者天国化することで、ベビーカーを押して歩く歩行者や車椅子利用者、車道に広がって会話をしながら歩く歩行者の様子が見られたことから、歩行者天国化に伴う歩行者空間拡大の需要が高いことがわかった。



図5-13. 交通規制の様子

## 6章 滞留行動（スキャン）調査の分析結果

- 6-1. アートピクニック実施時の滞留行動
- 6-2. 交通規制実施時の滞留行動
- 6-3. 滞留空間創出時の滞留行動



## 6. 滞留行動（スキャン）調査の分析結果

### 6-1. アートピクニック実施時の滞留行動

滞留行動の分布に着目すると、9日と比較して8日はサンクレールの敷地やお茶の水仲通りに集中していることがわかる。8日はアートピクニックの一环でサンクレールの敷地内に音楽ステージが設けられていたため、集中したと考えられる。

時間帯による滞留行動の増減に着目すると、8日は13時に少し減少するが15時までは増加した。一方で9日は13時に急激に減少している。

また、16時以降の滞留行動は少なくなっている。要因として、アートピクニックの開催が16時までだったことが大きいと考えられる。



図6-1. アートピクニックの様子



図6-2. 10月8日における滞留行動の増減

図6-3. 10月9日における滞留行動の増減



図6-4. 10月8日における滞留行動の分布

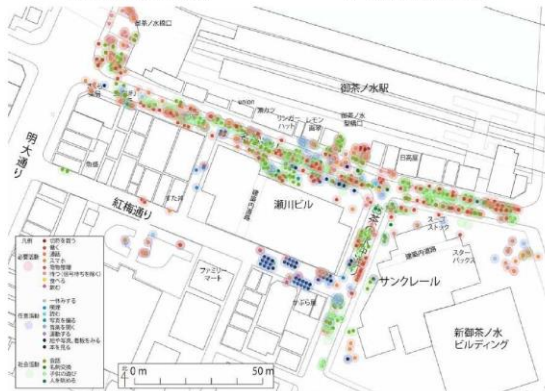


図6-5. 10月9日における滞留行動の分布

## 6. 滞留行動（スキャン）調査の分析結果

### 6-2. 交通規制実施時の滞留行動

滞留行動の発生箇所に着目すると、交通規制を実施しているものの、15・16日ともに歩道や駅前・民地等で活動が多く確認された。これは、当活動への認知度や車道空間への認識によるものと考えられる。行動内容に着目すると、サンクレールの区外ベンチでは食べる等が見られたことから、着座を促す滞留機能が求められていると考える。また、御茶ノ水駅前では、必要活動（スマホ）や社会活動（会話）が多く見られ、待ち合わせの場やエリアの玄関口としての役割があると考えられる。

時間帯による滞留行動は両日ともに昼時に増加し、15日では16時台にも大幅に増加していた。



図6-6. 交通規制実施の様子

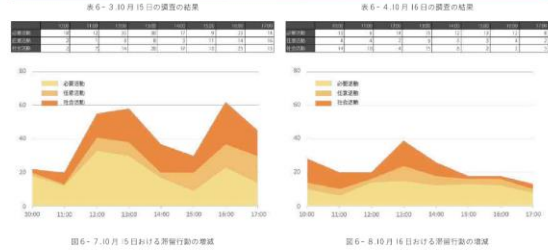


図6-7. 7.15日における滞留行動の増減

図6-8. 8.16日における滞留行動の増減

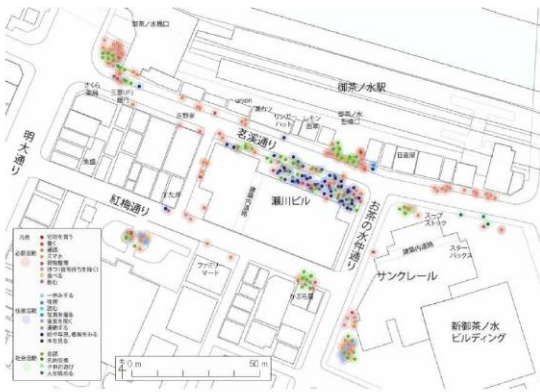


図6-9. 9.15日における滞留行動の分布

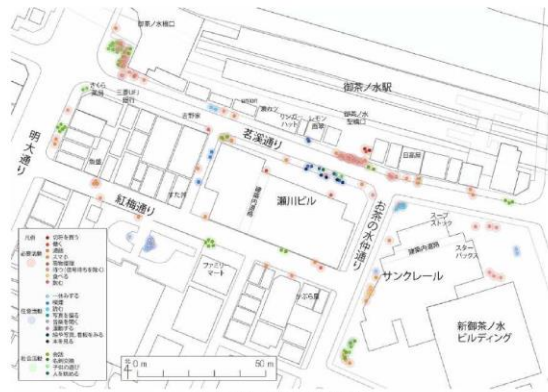


図6-10. 10.16日における滞留行動の分布

## 6. 滞留行動（スキャン）調査の分析結果

### 6-3. 滞留空間創出時の滞留行動

滞留行動が発生する箇所に着目すると、22・23日ともに滞留空間を創出している付近（旧サンクレールビル前やレモン画廊前、丸善前、サンクレール前）に集中しており、滞留空間への需要が高いと考えられる。また、御茶ノ水駅前では、必要活動（スマホや待つ）が特に見られ、待ち合わせの場として利用されていたと考えられる。

時間帯による滞留行動の増減に着目すると、23日は13時に急増加した結果が得られた一方で、22日は15時に減少しているが、23日と比較すると、時間帯による滞留行動の発生数の推移は小さいことがわかった。



図6-11. 滞留空間創出時の様子



図6-12. 12.22日における滞留行動の増減

図6-13. 13.10日における滞留行動の増減



図6-14. 14.10日における滞留行動の分布

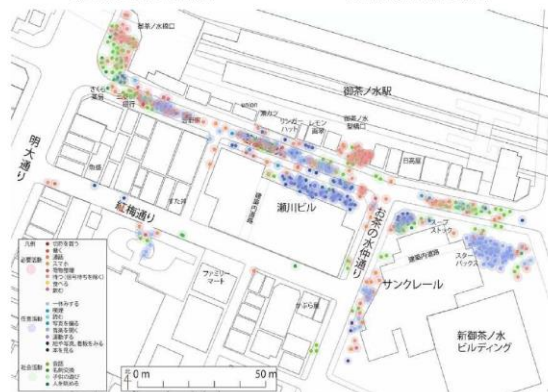


図6-15. 15.10日における滞留行動の分布



## 7章 滞留行動（マッピング）調査の分析結果

- 7-1.10/22の滞留行動（マッピング）調査の分析
- 7-2.10/23の滞留行動（マッピング）調査の分析



## 7. 滞留行動（マッピング）調査の分析結果

### 7-1.10/22の滞留行動（マッピング）調査の分析

#### 地点1（旧サンロイヤルビル前）

滞留行動に着目すると、会話60人、写真を撮ると一休みが46人であった。また、食べる10人、飲む7人と飲食に関しての行動も見られた。

滞在時間に着目すると、1～5分が79人と短時間の滞在が比較的多い。一方で、10分～30分が37人、30分～1時間以上が16人と長時間での滞りも見られた。



図6-2 滞在時の行動

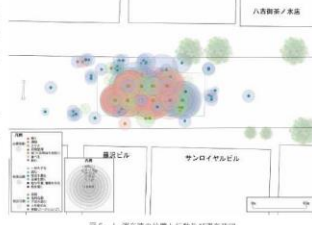


図6-3 滞在時の位置と行動及び滞在時間

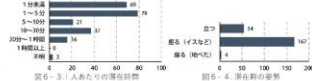


図6-4 滞在時の密度

#### 地点2（レモン画翠前）

滞留行動に着目すると、会話114人、一休みが85人、スマホが74人である。加えて、展示パネルを設置したことから、絵を見るが75人と他の地点に比べて多く見られた。

滞在時間に着目すると、1～5分が173人、1分未満が100人と比較的多く、展示パネルに興味を抱き、立ち止まる人が多かったと考えられる。

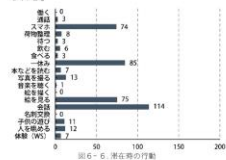


図6-6 滞在時の行動

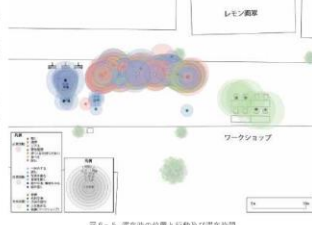


図6-5 滞在時の位置と行動及び滞在時間

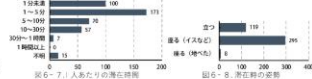


図6-8 滞在時の密度

#### 地点2（丸善前）

滞留行動に着目すると、会話124人、スマホが88人であった。また、一休みが37人、待つ15人であり、駅前での待ち合わせに利用されていたと考えられる。

滞在時間に着目すると、1～5分の188人が最も多く、駅前での待ち合わせに利用されていたことが推測される。また、5～10分も67人と滞在時間は短い傾向にある。



図6-10 滞在時の行動

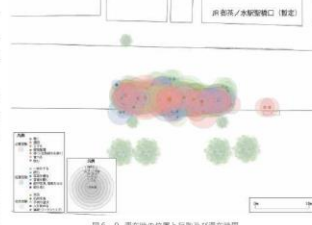


図6-9 滞在時の位置と行動及び滞在時間

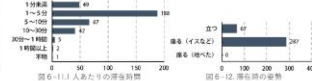


図6-12 滞在時の密度

#### 地点3（サンクレール前）

滞留行動に着目すると、多様な行動が見られたことがわかる。イスとテーブルをセットで置いていたことで、絵を書くなどの他の地点では見られない行動も見られた。

滞在時間に着目すると、1～5分が123人と最も多い一方で、30分から1時間は11人、1時間以上も4人と長時間の滞在が見られた。



図6-14 滞在時の行動

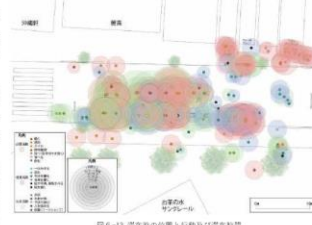


図6-13 滞在時の位置と行動及び滞在時間

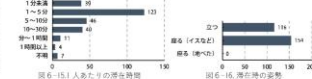


図6-15 滞在時の密度

## 7. 滞留行動（マッピング）調査の分析結果

### 7-2.10/23の滞留行動（マッピング）調査の分析

#### 地点1（旧サンロイヤルビル前）

滞留行動に着目すると、一休みが46人、会話37人、スマホが30人見られた。また、食べる9人、飲む4人と飲食に関しての行動も見られた。

滞在時間に着目すると、1～5分が82人と最も多く、10～30分が35人と次いで多くとなっている。また、30分～1時間は7人、1時間以上3人と長時間の滞在も見られた。

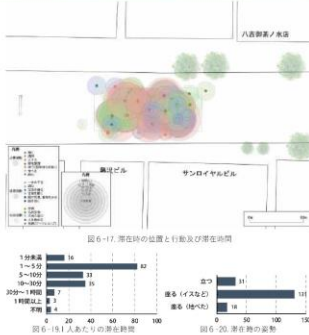


図6-17 滞在時の位置と行動及び滞在時間

図6-18 滞在時の行動

#### 地点2（レモン画翠前）

滞留行動に着目すると、会話133人、絵を見る95人、スマホ64人、一休み42人、荷物整理が23人見られた。

滞在時間に着目すると、1～5分160人、1分未満146人、5～10分が60人であるのに対して、10～30分は29人、30分～1時間は3人とどちらも少なく、短時間での滞在が多く見られた。

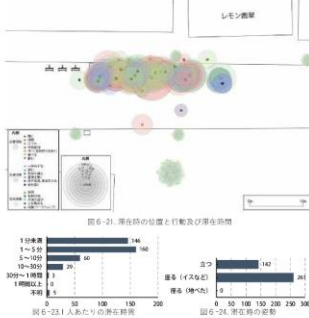


図6-21 滞在時の位置と行動及び滞在時間

図6-22 滞在時の行動

#### 地点2（丸善前）

滞留行動に着目すると、一休み104人、会話95人、スマホが80人見られた。また、食べる14人、飲む12人と飲食に関しての行動も見られた。

滞在時間に着目すると、1～5分の197人が最も多く、駅前での待ち合わせに利用されたことが推測される。また、5～10分が73人、1分未満が75人と滞在時間は短い。

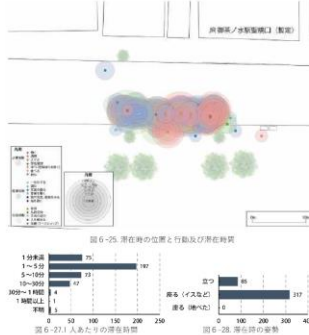


図6-25 滞在時の位置と行動及び滞在時間

図6-26 滞在時の行動

#### 地点3（サンクレー前）

滞留行動に着目すると、一休み59人、スマホ30人、会話が23人見られた。また、食べる16人、飲む18人と飲食に関しての行動以外も多く見られた。

滞在時間に着目すると、1～5分の58人と最も多いが、10分～30分が43人と次いで多く、30分～1時間も17人、1時間以上も3人と長時間の滞在も見られた。

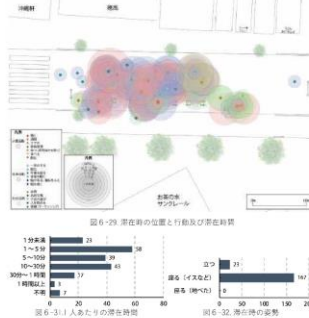


図6-28 滞在時の位置と行動及び滞在時間

図6-29 滞在時の行動

## 8章 成果と課題

- 8-1. 社会実験の成果と課題
- 8-2. 提案
- 8-3. 今後の展望



## 8. 成果と課題

### 8-1. 社会実験の成果と課題

#### (1) 社会実験の成果

##### ①歩行者空間拡大の需要

ベビーカーを押して歩く歩行者や車椅子利用者、車道に広がって会話をしながら歩く歩行者の様子が見られた。さらに、アンケート調査から、歩行者天国化(交通規制)を実施し、安全性の確保を望む意見が多かった。このことから、歩行者天国化(交通規制)に伴う歩行者空間拡大の需要が高いことがわかった。



図8-1. 歩行者天国化の必要性

##### ②滞留空間の需要

滞留空間を創出したことで、待ち合わせや飲食を行う滞留行動が多く見られた。また、アンケート調査から、滞留空間を創出することを望む意見が多かった。このことから、滞留空間の需要が高いことがわかった。

##### ③沿道店舗の売上向上

沿道店舗では、前年度と比べ、総じて売上が向上したという複数の意見が得られた。また、交通規制のみ行った場合に比べて、滞留空間の創出時に大幅に売上が向上した(例: 15日104.2% 16日休館22日103.5% 23日115.3%)という意見があった。このことから、滞留空間の創出が沿道店舗の売上向上に効果があることがわかった。



図8-2. 沿道店舗の滞留空間

#### (2) 社会実験の課題

##### ①交通マネジメントの必要性

2021年度の調査では、1分未満、1-5分の駐停車が多かったが、2022年度の調査では、茗溪通りで交通規制を行ったことで、5-10分、10-30分の駐停車が多くなっていった。このことから、紅梅通りからワゴンで荷捌きを行うことで経路が伸び、荷捌き車両の駐停車が長時間化したと考えられる。

また、茗溪通りを歩行者天国化すると、送迎などを目的に一般車が紅梅通りで駐停車を行い、荷捌きの時間帯と重なる可能性がある。

そのため、歩行者天国化を行う場合に許可車の交通許可などの交通マネジメントが必要である。

##### ②組織づくりの必要性

自転車の乗り入れによる接触の危険性が見られたため、押しチャリの推奨キャンペーンなど、歩行者天国を実施しているエリアにおける自転車のマネジメントを検討する必要がある。

また、バリケードの閉鎖や椅子・机などの什器設置など、運営負担を考慮する必要がある。しかし、現状では十分に沿道店舗を巻き込めていないという課題がある。継続して取り組みを行うためには、沿道店舗と協力し、人員、財源から見た持続的な運営方法の検討と組織づくりが必要である。

### 8-2. 提案

#### ①歩行者空間の拡大

茗溪通りは、御茶ノ水駅前の通りであるため、歩行者交通量が多く、歩行者天国化の需要が高い。現在実施している昼の時間帯における歩行者天国化は12時-13時の1時間と短時間のため、歩行者は歩行者天国が実施していることに気づいていない。そのため、歩行者天国化の実施時間が増加することでより歩行者天国化の効果が上がる可能性がある。さらに、12時-16時に歩行者天国の実施時間を延長し、歩行者空間を拡大することで、週末においては特に高齢者や子供にとって安全性の高い道路空間を提供することができると考えられる。



図8-3. 交通規制の様子

#### ②滞留空間の創出

現在の茗溪通り周辺には、待ち合わせや休憩に使用できる滞留空間が少ない。そのため、アンケート調査では、歩行者天国化を実施し、滞留空間の創出を望む声が多かった。実際に滞留空間を創出した際には、待ち合わせなどの利用者が多く、読書や飲食、会話をを楽しむような滞留行動も見られた。このことから、滞留空間の需要が高く、滞留空間を創出する必要がある。また、椅子・机をセットで設置することで、待ち合わせだけでなく、飲食や会話など多様な滞留行動を生み出すことができると考えられる。



図8-4. 自転車の乗り入れ

#### ③交通マネジメント

荷捌きについては、茗溪通りの交通規制のみ実施した際に、ワゴンでの荷捌き経路が伸び駐停車が長時間化する。特に、10時台には物販、飲食関係の荷捌きが増加し、16時、17時台にも飲食関係の荷捌きが増加することから、歩行者天国化を行う場合に許可車の交通許可を行うなど、時間的・空間的に広げるのか検討が必要だと考える。

#### ④運営体制の構築

運営の課題については、第一にゴミのポイ捨てや自転車による接触の危険性がある。第二に歩行者天国化する際のバリケードの閉鎖や椅子や机などの什器の設置などの運営の負担である。これらの課題を解決するために、歩行者天国化を行う際の警備体制の強化や運営方法の検討と組織体制の検討が必要だと考える。

荷捌きや運営の課題を解決するためには、沿道店舗の協力が不可欠である。沿道店舗の協力を得るため道路空間を活用した際の「にぎわい」などの効果を示す必要がある。

### 8-3. 今後の展望

茗溪通りにおける歩行者天国化の実施時間を増加させ、将来的には恒常的な歩行者天国化の実現を目指す。今後は、週末だけでなく平日における夕方の時間帯に歩行者天国化実施の検討を行う。

現在の歩行者天国化を長時間化させるために、沿道店舗を巻き込みながら、許可車の交通許可などの交通マネジメントやバリケードの閉鎖、椅子・机などの什器設置など運営体制の構築を図る。

そのため、今後も千代田区などの支援を受け、持続的に取り組み、実践知を蓄積し共有することで、茗溪通りのQOSL(Quality Of Street Life)の向上を図るとともに、地域の愛着・つながりを強化し、「つながる都心」を実現することができると考える。



図8-5. 茗溪通りの歩行者空間と滞留空間



図8-6. 歩行者交通と滞留行動



## 2. 実施主体へのアンケート

	設問項目	回答結果
1	<p>「プレイスメイキング等の実証実験」支援の内、取組みを進める上で、一番役に立ったものを教えてください。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 実施場所確保に関する関係者との調整・相談・コーディネート協力</li> <li>2. 活動費用の支援</li> <li>3. 区広報紙や HP、SNS での情報発信</li> <li>4. 活動の効果測定等の支援</li> <li>5. 実証実験の結果報告作成の支援</li> </ol>	<p>1.実施場所確保に関する関係者との調整・相談・コーディネート協力</p>
2	<p>「1」に記載の支援について、改善すべき点やご意見等がありましたら、教えてください。</p>	<p>1は日本大学理工学部建築学科都市計画研究室(泉山ゼミ)と一般社団法人ソトノバさんの協力により警察・千代田区との打合せもスムーズに進みました。商店会側で動ける人数に限りがあり、時間もない中での実験が無事に終了したことは彼らなしには成し遂げられなかったと思います。</p> <p>2の活動費用の支援も実施にあたって役立ちましたが、実証実験に対する支援額が今回の50万円ではなかなか厳しかったのが率直な感想です。</p>
3	<p>ウォークアブルなまちづくりを進める上で、その他、あった方がよい支援等がありましたら、教えてください。</p>	<p>終日歩行者専用道路となれば別ですが、一定時間のみ歩行者専用道路化する場合には、バリケードの開閉や椅子・机などの什器の設置など、運営側に相応の負担が出てきます。</p> <p>当商店会は小さな店舗も多く、各店舗の営業時間中にそうした実務を行える人も少ない為、人員面での支援があると有難いと感じています(今回の実証実験はそのあたりも日本大学、ソトノバさん始め学生の方々に非常に助けられました)。</p> <p>今後ウォークアブルを進めていくと実施中にトラブルが発生する可能性もあるので、上記運用を兼ねた警備員等の人員(またはその費用)を支援頂けると特に良いのかなと思います。</p>

		加えて、効果測定の人件費が活動費用の中でも割合を占めているため、50万円とは別で資金もしくは人員の支援を頂けると良いかなと思いました。
4	<p>今後も「プレイスメイキング等の実証実験」として行った活動を実施していきたいですか。</p> <p>1. はい      2. いいえ</p>	1. はい
5	<p>(問4で「1. はい」と回答した方)今後の活動の実施に向けてはどの支援が必要だと考えますか。【複数選択可】</p> <p>1. 実施場所確保に関する関係者との調整・相談・コーディネート協力</p> <p>2. 活動費用の支援</p> <p>3. 区広報紙や HP、SNS での情報発信</p> <p>4. 活動の効果測定等の支援</p> <p>5. 実証実験の結果報告作成の支援</p> <p>6. その他</p>	<p>1.実施場所確保に関する関係者との調整・相談・コーディネート協力</p> <p>2.活動費用の支援</p> <p>3.区広報紙や HP、SNS での情報発信</p> <p>4. 活動の効果測定等の支援</p>
6	<p>(本実証実験の実施を踏まえた)ウォークアブルなまちづくりの展望がありましたら、教えてください。</p>	<p>今回の実験では通常よりも来訪者の滞留時間も増えて、賑わいを感じることができたので、今後、茗溪通りの歩行者専用道路時間帯の拡充を検討しています。実験は土日の日中時間帯としていましたが、運営人員や来訪者数なども考慮し平日の夕方時間帯も検討しています。</p> <p>一方で JR 御茶ノ水駅の改修工事で、現在仮改札となっている聖橋口改札(茗溪通りの中央)に JR が搬出入車両の駐車場を設置する計画を立てております。商店会の真ん中にトラックの搬出入がなされることでまちが分断され、折角検討してきたウォークアブルなまちづくりにも甚大な影響が出ることに對し、お茶の水茗溪通り会の会員が不安を感じています。</p> <p>ウォークアブルなまちづくりにあたっては、現在の搬出入車両をどう扱うか(上記の JR 以外の店舗への車両含む)が実現における重要なポイントと感じています。</p>

7	<p>(今後の活動費用の支援の内容を検討する上での参考として)本実証実験において、「活動費用の支援」以外で必要となった費用について、可能な範囲で教えてください。</p>	<p>警備員の費用、調査の効果測定のコストが全体収支の中でウェイトを占めている。</p>
---	--	--

### 3. 活動費用の支援の利用用途

活動費用の支援の総額	活動費用の支援の利用用途		活動費用の支援以外にかかった費用
500,000 円	プレスリリース費 交通規制案内図製作費 アコーディオンベンチ購入費 (効果計測のための)調査員費	33,000 円 11,440 円 284,560 円 171,000 円	警備員費等