

実験報告書

令和4年度 国道190号（常盤通り）のウォークアブル化に向けた社会実験



目次

1. 実験の目的
2. 実験内容
3. 実験結果および評価
4. 本格実施に向けた課題と取組

1. 実験の目的

1. 実験の目的

【整備の目的】

- ・ 副道の活用形態の変更及び施設整備により、様々な利活用が出来る滞在空間を創出
⇒ 市民活動や市民交流を促進する
- ・ 横断歩道の距離を短縮
⇒ 誰もが歩きやすい空間を構築する



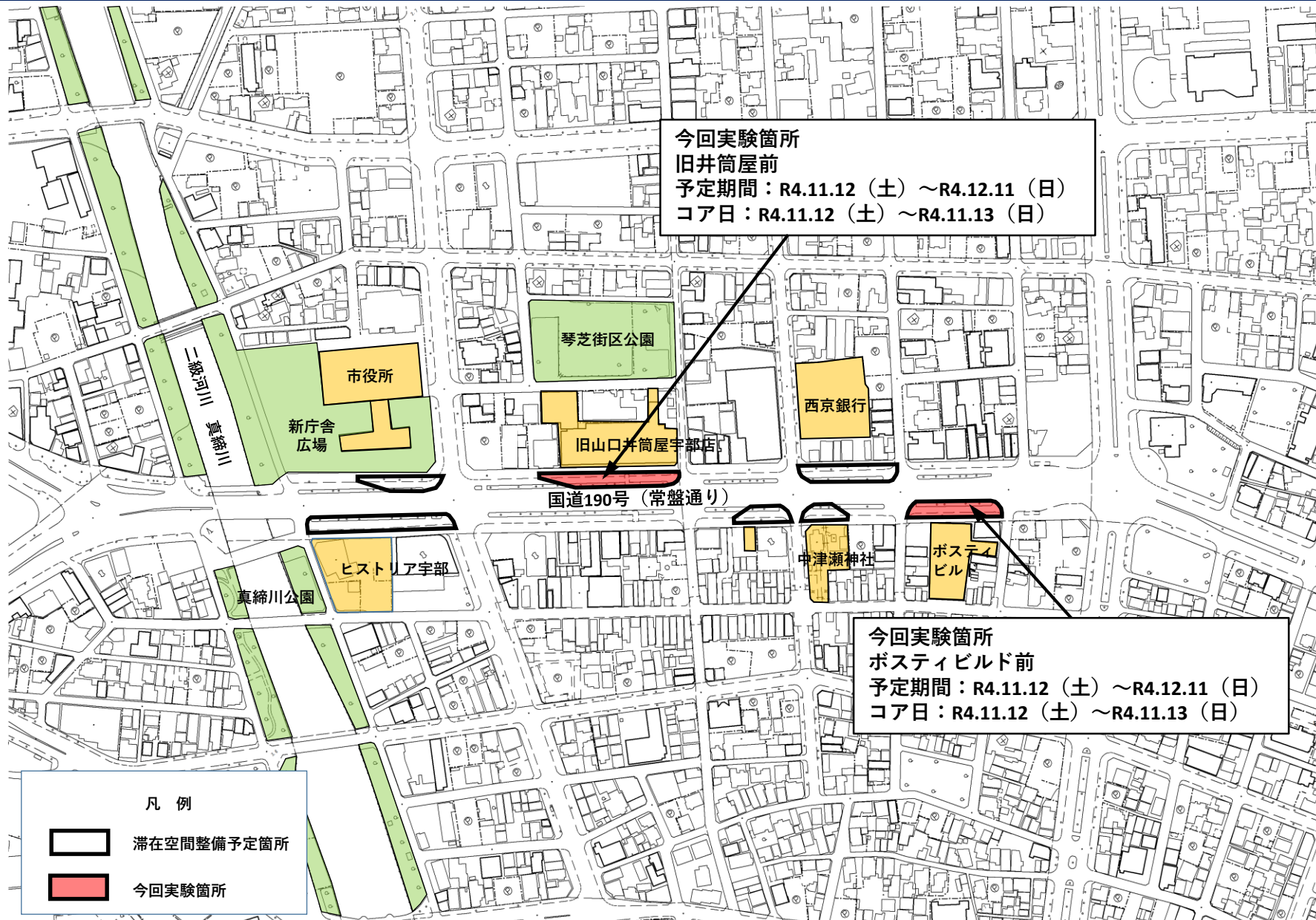
常盤通りが様々なアクティビティが見える「まちの顔」としての道路になることで、中心市街地のにぎわいの創出を目指す。

【実験の目的】

整備方針をベースにした副道の活用形態の変更及び施設等の設置により、滞在空間の利活用状況や交通の安全性などを検証する。

2. 実験内容

2. 実験内容



2. 実験内容

実験メニュー	手法	検証項目	検証方法	評価基準
(1) 副道の活用形態の変更による滞在空間の創出	副道の一部車両通行止めによる施設等の設置 <ul style="list-style-type: none"> ・カウンターベンチ ・ウッドデッキ ・キッチンカー ・物販仮設店舗 ・運動スペース ・くつろぎスペース ・子どもの遊び場 ・既存樹木やベンチのライトアップ など	歩行者通行量の増加	定点カメラ及び調査員による通行量計測	【歩行者通行量】 現況：1,797人 目標：平日20%以上増 週末40%以上増 イベント時150%以上増
		滞在時間の増加	定点カメラ及び空間利用者へのアンケート調査	【5分以上滞在する人数】 現況：3人 目標：平日10%以上増 週末20%以上増 イベント時50%以上増
		滞在空間の満足度の向上	空間利用者へのアンケート調査	【バス待ち空間の利用についての満足度】 目標：実験前と比較し、満足度が60%以上 【空間要素及び場所に対する満足度】 目標：実験前と比較し、満足度が60%以上
(2) 副道の活用形態の変更による横断歩道の短縮	副道の一部車両通行止めによる横断歩道延長の短縮	横断歩道利用者の満足度の向上	歩行者へのアンケート調査	【横断歩道利用者の満足度】 目標：実験前と比較し、満足度が60%以上

2. 実験内容

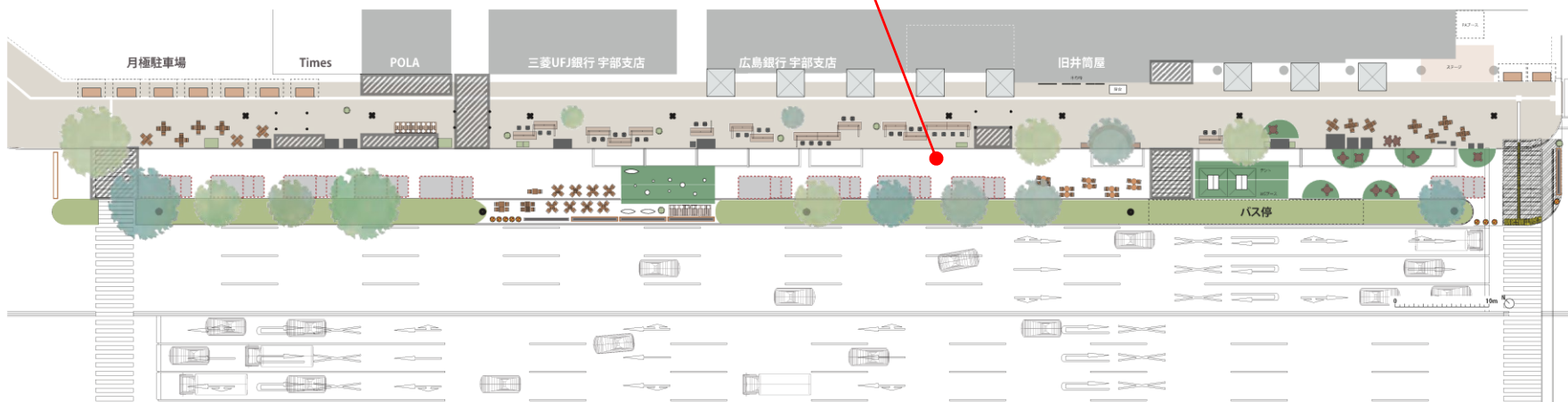
実験メニュー	手法	検証項目	検証方法	評価基準
(3) 副道の活用形態の変更による副道から本線への流入の安全性の確認	副道の一部通行止め及び既存植樹帯の切り込み	副道から本線への車両進入時の安全性	カメラ撮影及び調査員の目視	【副道の活用形態の変更が原因と判断される「ヒヤリハット（急ブレーキ）」の回数】 現況：－ 目標：0回
(4) 周辺駐車場との連携	周辺の金融機関の駐車場を休日に来街者へ開放	周辺駐車場の利用状況	調査員の目視	【駐車場利用率の増加】 現況：18.4% 目標：30%以上増

2. 実験内容

旧井筒屋前

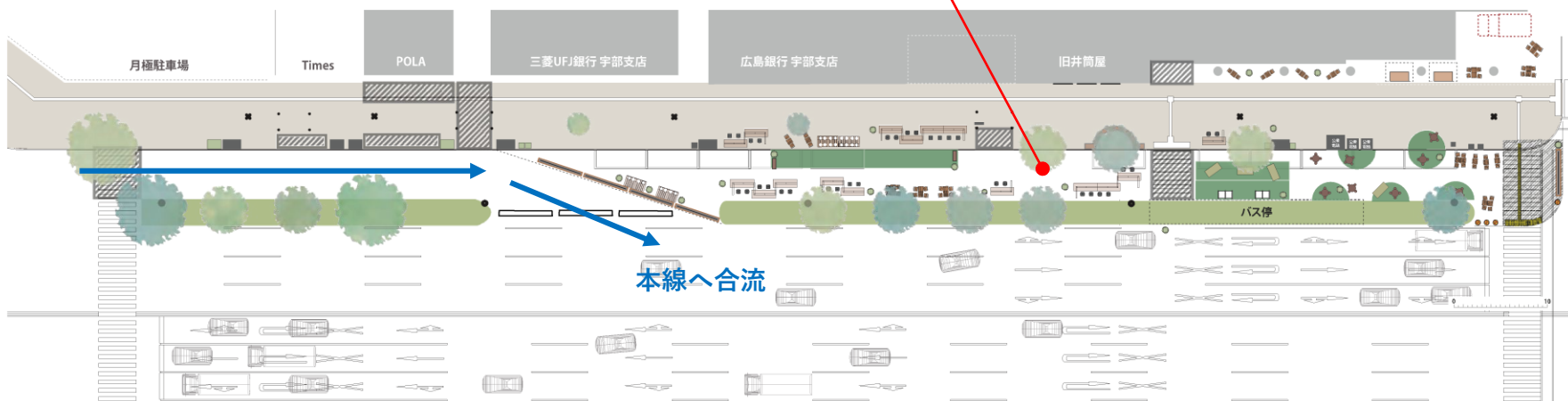
車両通行止（副道）

コア日（11/12、13）



車両通行止（副道）

日常時（11/14～12/11）



2. 実験内容

旧井筒屋前

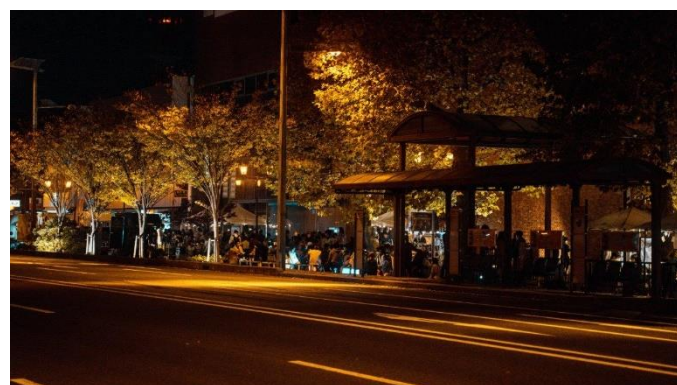
- ・カウンターベンチやウッドデッキ、テーブル、イスの設置
- ・キッチンカー、物販仮設店舗の配置



2. 実験内容

旧井筒屋前

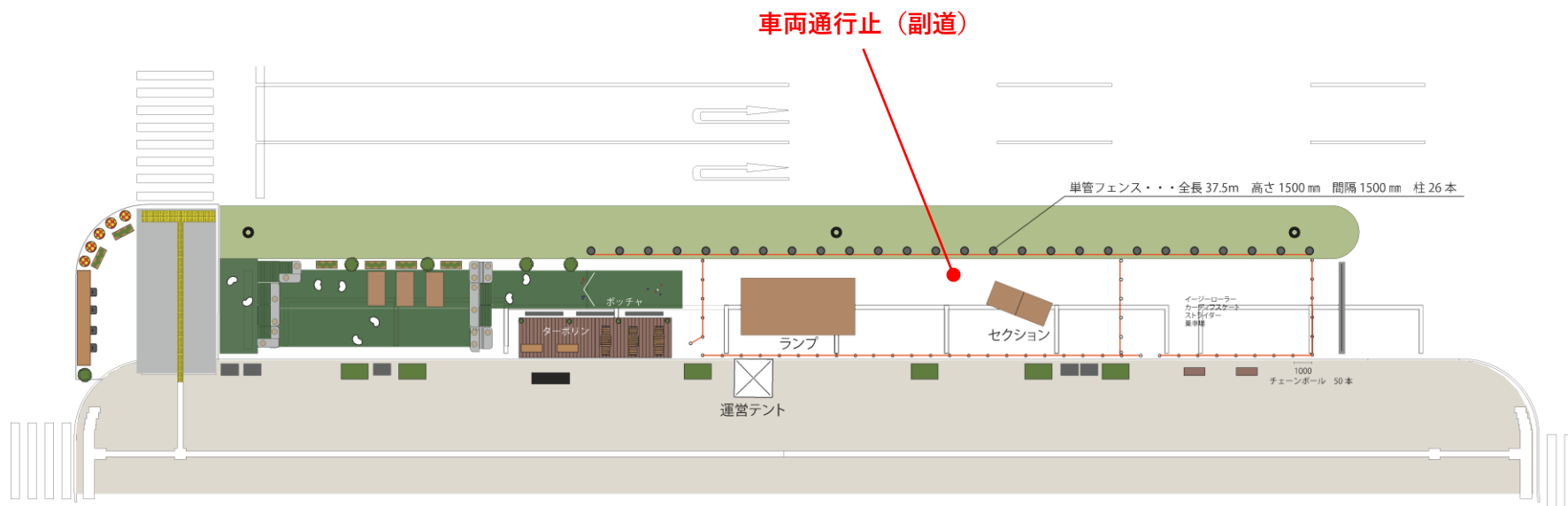
- ・人工芝の敷設によるくつろぎスペース、子どもの遊び場の配置
- ・横断歩道の短縮（布シボタイプのゴムマットの貼付、点字タイルの貼付）
- ・既存樹木やテーブル等のライトアップ（夜間）



2. 実験内容

ボスティビルド前

コア日、日常時共通 (11/12~12/11)



2. 実験内容

ボスティビルド前

- ・人工芝の敷設によるくつろぎスペースの配置
- ・アールスポーツ等が体験できるスペースの配置
- ・ポッチャ等、誰もが「する」「みる」ことができるスポーツで交流できる空間の配置
- ・横断歩道の短縮（布シボタイプのゴムマットの貼付、点字タイルの貼付）
- ・既存樹木等のライトアップ（夜間）



3. 実験結果および評価

3. 実験結果および評価

実験メニュー（1）

副道の活用形態の変更による滞在空間の創出

検証項目①

歩行者通行量の増加

調査内容	調査日		調査時間	検証方法	調査結果	目標値	達成状況
歩行者通行量	実験前 (平日)	令和4年11月10日（木） 天候：晴 最高21.4℃、最低10.6℃	8:00～ 21:00	定点カメラ	1,797人 (旧井筒屋前957人、 ボスティビルド前840人)	—	—
	実験中 (平日)	令和4年12月1日（木） 天候：曇 最高10.6℃、最低5.3℃		定点カメラ	1,611人 (旧井筒屋前945人、 ボスティビルド前666人)	2,157人 ※実験前の20%以上増	×
	実験中 (週末)	令和4年12月3日（土） 天候：晴 最高12.8℃、最低2.4℃		定点カメラ	1,224人 (旧井筒屋前600人、 ボスティビルド前624人)	2,516人 ※実験前の40%以上増	×
	実験中 (イベント時)	令和4年11月12日（土） 天候：晴 最高22.4℃、最低15.1℃		定点カメラ及び調査員による通行量計測	6,906人 (旧井筒屋前4,477人、 ボスティビルド前2,429人)	4,493人 ※実験前の150%以上増	○

3. 実験結果および評価

検証項目①

歩行者通行量の増加

【評価】

- ・ 実験中のイベント時には通行量が増加したが、一時的なものであった。
- ・ 実験前の11月に比べ実験中の調査を行った12月は気温が急激に低くなったことも目標が達成できなかった要因として挙げられる。
- ・ イベント時以外でも来てもらえるような魅力的なコンテンツが必要である。
- ・ 平日より週末の歩行者通行量が少ない要因として、常盤通りは事業所が多く平日は比較的人通りが多いこと、週末に出かけたくなる魅力的な核となる施設が無いことが考えられる。
- ・ 現在、市では市民活動・市民交流機能を備えた「新庁舎2期棟と新庁舎広場」及び公共と民間による複合施設として、くつろぎ・交流機能や子育て支援拠点を備えた「常盤通りにぎわい交流拠点（旧山口井筒屋宇部店跡地）」の計画を進めており、これらの施設との連携を図ることが重要である。

3. 実験結果及び評価

実験メニュー（1）

副道の活用形態の変更による滞在空間の創出

検証項目②

滞在時間の増加

調査内容	調査日		調査時間	検証方法	調査結果	目標値	達成状況
5分以上滞在する人数	実験前 (平日)	令和4年11月10日（木） 天候：晴 最高21.4℃、最低10.6℃	8:00～ 21:00	定点カメラ	3人 (旧井筒屋前0人、 ボスティビルド前3人)	—	—
	実験中 (平日)	令和4年12月1日（木） 天候：曇 最高10.6℃、最低5.3℃		定点カメラ	52人 (旧井筒屋前30人、 ボスティビルド前22人)	4人 ※実験前の10%以上増	○
	実験中 (週末)	令和4年12月3日（土） 天候：晴 最高12.8℃、最低2.4℃		定点カメラ	47人 (旧井筒屋前31人、 ボスティビルド前16人)	4人 ※実験前の20%以上増	○
	実験中 (イベント時)	令和4年11月12日（土） 天候：晴 最高22.4℃、最低15.1℃		アンケート 調査	6,560人 (旧井筒屋前4,253人、 ボスティビルド前2,307人)	5人 ※実験前の50%以上増	○

3. 実験結果および評価

検証項目②

滞在時間の増加

【評価】

- ・ 旧井筒屋前は、5分以上滞在する人数が実験前は0人であったのに対し、実験中の平日及び週末は30人程度に増加した。キッチンカーを利用する人やファニチャーに座ってゆっくりする人、人工芝で遊ぶ親子等が見られ、滞在空間の居心地の良さが確認できた。
- ・ ボスティビルド前は、5分以上滞在する人数が実験前は3人であったのに対し、実験中の平日及び週末は20人程度に増加した。特にアーバンスポーツ体験エリアの利用者が多く、アーバンスポーツの市民ニーズが高いと考えられる。
- ・ 魅力的な空間づくりを行えば、滞在時間が増加すると考えられる。

3. 実験結果および評価

実験メニュー（1）

副道の活用形態の変更による滞在空間の創出

検証項目③

滞在空間の満足度の向上

調査内容①

バス待ち空間の利用についての満足度

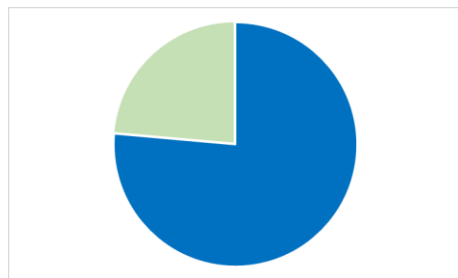
調査方法：アンケート調査

調査日：令和4年11月12日（土）～令和4年12月11日（日）

調査結果

Q.バス待ち空間にベンチ等を設けています。

以前のバス待ち空間と比べてどう思いますか。



居心地が良くなった 68件（76% > 目標60%）

変わらない 21件（24%）

3. 実験結果および評価

実験メニュー（1）

副道の活用形態の変更による滞在空間の創出

検証項目③

滞在空間の満足度の向上

調査内容②

空間要素及び場所に対する満足度

調査方法：アンケート調査

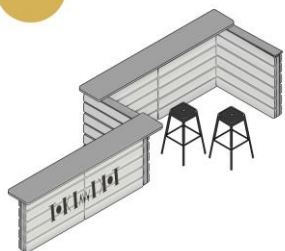
調査日　：令和4年11月12日（土）～令和4年12月11日（日）

3. 実験結果および評価

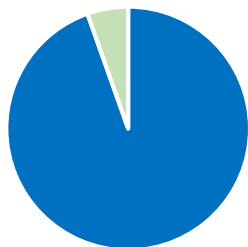
【ファニチャー】

Q. 「TOKIWAIKOT2」のファニチャーデザイン（木製パレットのカウンターテーブル、木製パレットのベンチ、緑のあるガードレールカバー、木製の丸テーブル）の満足度についてお聞きします。

01

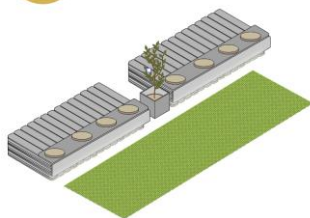


ちょこっと

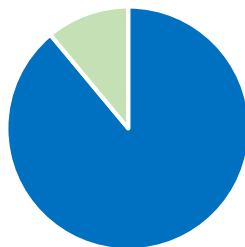


満足度95%

02

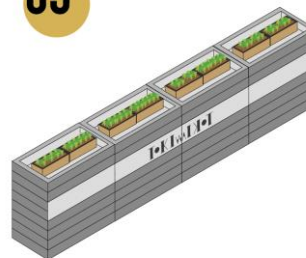


よっこらしょっと

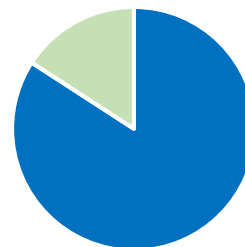


満足度89%

03

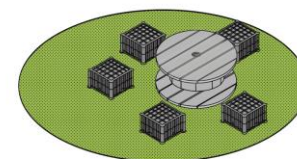


パシャっと

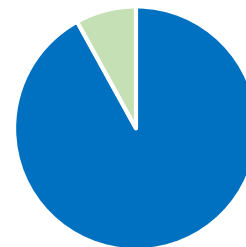


満足度84%

04



かこもっと



満足度92%

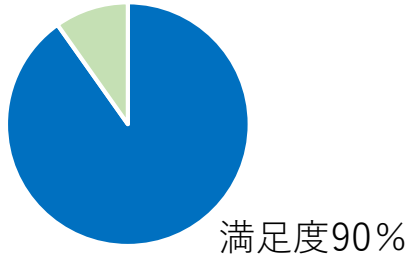
調査結果：ファニチャーの満足度（平均）589件/655件≒90% > 60%

3. 実験結果および評価

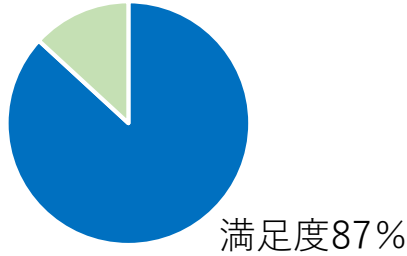
【コンテンツ】

Q. 「TOKIWAIKOT2」のコンテンツ（キッチンカー、飲食店舗、雑貨店舗、演奏&パフォーマンス、BGM、アーバンスポーツ）の満足度についてお聞きします。

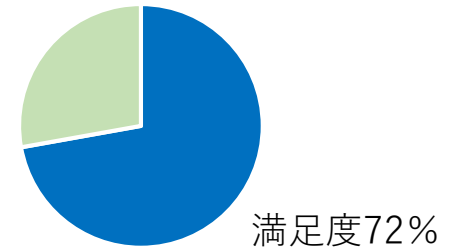
◎キッチンカー



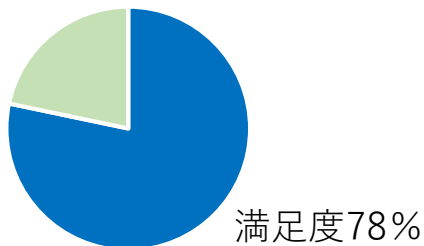
◎飲食店舗



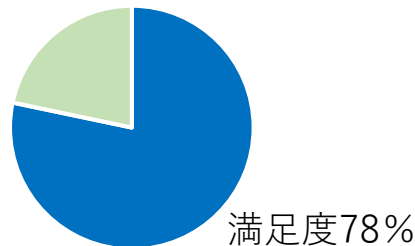
◎雑貨店舗



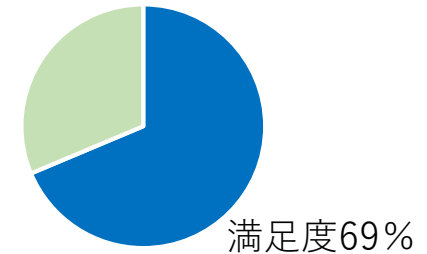
◎演奏&パフォーマンス



◎BGM



◎アーバンスポーツ

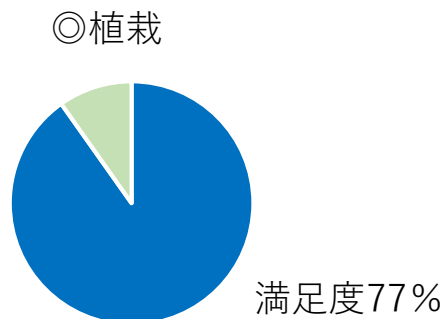
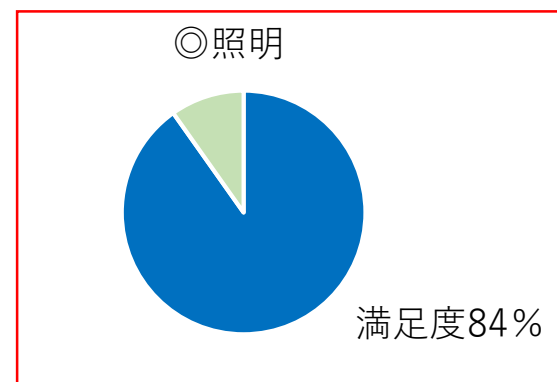
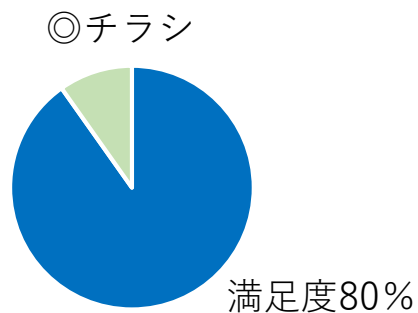
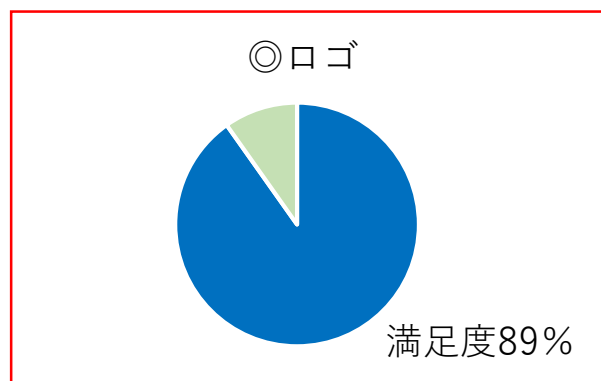


調査結果：コンテンツの満足度（平均） 720件/910件≒79% > 目標60%

3. 実験結果および評価

【デザイン】

Q. 「TOKIWAIKOT2」のデザイン（TOKIWAIKOTのロゴ、チラシ、照明、案内マップ、植栽）の満足度についてお聞きします。



調査結果：デザインの満足度（平均） 669件／826件 ÷ 81% > 目標60%

3. 実験結果および評価

検証項目③

滞在空間の満足度の向上

【評価】

- ・満足度調査からバス停を含めた空間演出や、キッチンカー、アーバンスポーツ、子どもの遊び場など整備方針による滞在空間の評価は高く、特にデザイン性の高いカウンターベンチや人工芝など休憩施設の評価が高かった。

3. 実験結果および評価

実験メニュー（2）

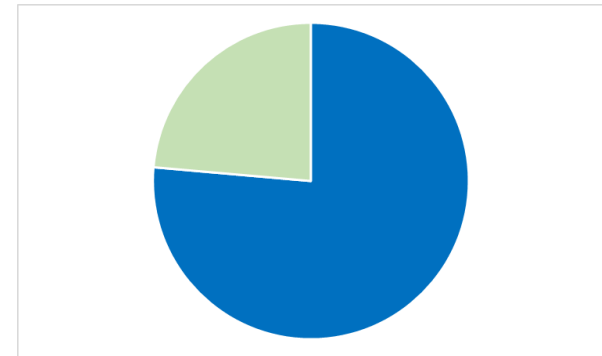
副道の活用形態の変更による横断歩道の延長の短縮

検証項目

横断歩道利用者の満足度の向上

調査日時：令和4年11月12日（土）～令和4年12月11日（日）

調査方法：アンケート調査、ヒアリング調査



渡りやすくなった	233件 (76%)
変わらない	72件 (24%)

調査結果：満足度233件/305件≒76% > 目標値60%

3. 実験結果および評価

検証項目

横断歩道利用者の満足度の向上

【評価】

- ・ 常盤通りの横断歩道延長は35mで、横断歩道の信号の青点灯時間は45秒（うち青点滅が10秒）である。高齢者歩行速度を1.0～1.3m/s（厚生労働省）とすると、横断時間は35秒～27秒となり、横断時間に余裕がない状況である。
- ・ 本実験では、横断歩道延長を35mから27mへ短縮することにより、横断歩道が渡り易くなったとの意見が多数あった。南北の行き来が容易になり、常盤通り周辺の活性化に寄与すると考える。
- ・ 特に70歳以上の満足度は83.3%と高く、高齢者にとって横断歩道延長の短縮の重要度が高いことが確認できた。高齢者が外へ出かける機会を増やすことが期待できる。
- ・ 「対側も短縮できればなお良い。横断歩道の信号の青点灯時間を長くしてほしい。」と更に渡り易い横断歩道を求める声もあった。

3. 実験結果および評価

実験メニュー（3）

副道の活用形態の変更による副道から本線への流入の安全性の確認

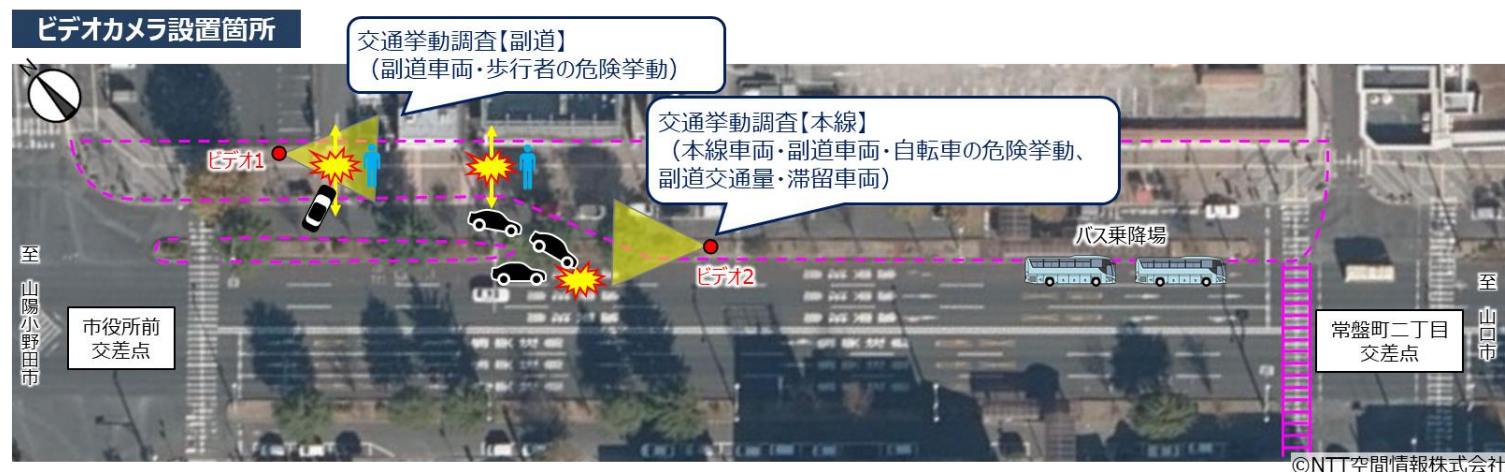
検証項目

副道から本線への車両進入時の安全性

調査内容：旧井筒屋前の副道部にビデオカメラを2台設置し、副道の活用形態の変更による本線への合流部の危険挙動、沿道施設出入り部における危険挙動を確認した。

調査日：令和4年11月18日（金）～11月25日（金）

※11/23は悪天候のため中止



3. 実験結果および評価

調査結果

(ビデオカメラ1 ※副道自動車、歩行者の危険挙動)
7日間で11件のヒヤリハットが確認された。



©NTT空間情報株式会社

【写真①】
駐車場Aへの入庫車両と自転車とのヒヤリハット



【写真②】
駐車場Aからの出庫車両と歩行者とのヒヤリハット

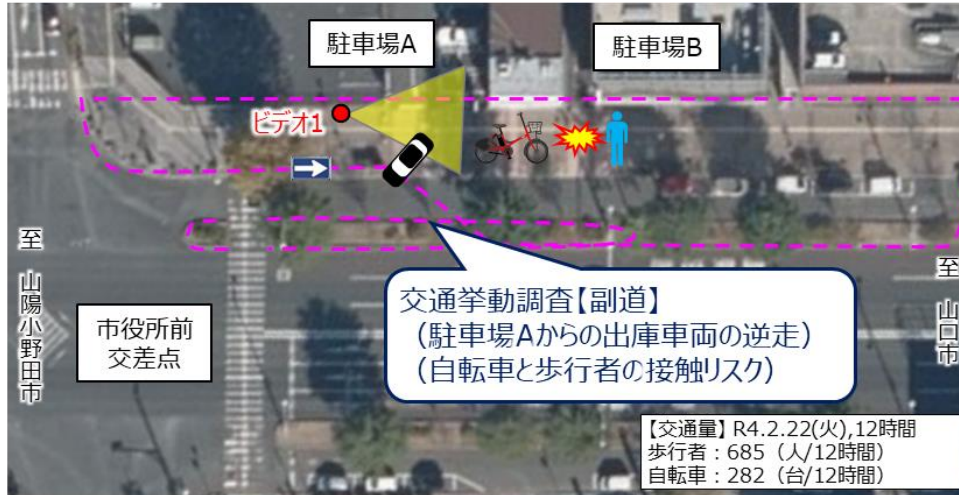


【写真③】
駐車場Bへの入庫車両と自転車とのヒヤリハット



3. 実験結果および評価

ヒヤリハット発生状況



©NTT空間情報株式会社

【写真①】

駐車場Aからの出庫車両が副道を逆走し、副道直進車両との接触リスク



【イメージ】

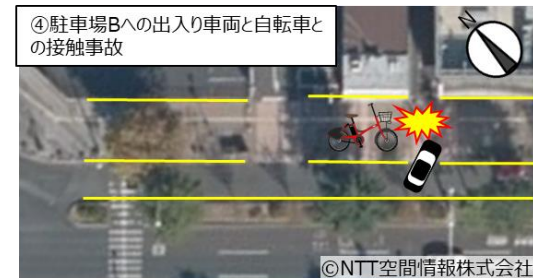
自転車と歩行者との接触リスク ※今回確認無し



3. 実験結果および評価

ビデオカメラ 1 の調査を踏まえた事故リスクと対策イメージを以下に示す。

場所	事故リスク	危険挙動	対策方針	対策イメージ
駐車場A	① 駐車場Aへの入庫車両と歩行者・自転車との接触事故	駐車場Aへの入庫車両が、歩行者・自転車に気づかずヒヤリハット	対策なし ※ヒヤリハットが発生しているものの、一般的な沿道出入り部の危険性程度であるため、当該箇所を優先して対策しない方針とする。	
	② 駐車場Aからの出庫車両と歩行者・自転車との接触事故	駐車場Aからの出庫車両が、歩行者・自転車に気づかずヒヤリハット		
	③ 駐車場Aから出庫車両が副道を逆走し対向車両と接触事故	駐車場Aからの出庫車両が、副道を誤って逆走	右折出庫不可であることを案内	出庫車両に向けて案内看板を設置
駐車場B	④ 駐車場Bへの出入り車両と歩行者・自転車との接触事故	駐車場Bへの出入り車両が、自転車に気づかずヒヤリハット	副道運用形態の周知 ※施設関係車両のみ出入り可能であることを周知	チラシの配布、HPにおける周知等



3. 実験結果および評価

(ビデオカメラ2 ※本線自動車、副道自動車、自転車の危険挙動)
ヒヤリハット (本線車両の急減速) が7日間で5件発生していることを確認した。

ヒヤリハット発生状況



3. 実験結果および評価



3. 実験結果および評価

ビデオカメラ2の調査を踏まえた事故リスクと対策イメージを以下に示す。

事故リスク	危険挙動	対策方針	対策イメージ
①副道からの合流車両と本線走行車両の出会い頭事故	副道からの合流車両が停止線を越えて停車	副道停止位置の強調	副道への路面標示「止まれ」 副道合流部の交差角変更
	副道からの合流車両が本線車両を十分確認せずに合流	合流への注意喚起 (視認性阻害施設の除去)	本線への看板「合流注意」 (本線への路面標示「追突注意」追加) (支柱・樹木の移設)
②第1車線車両の急減速による追突事故	本線車両が副道車両を気にして急減速	追突への注意喚起	本線への路面標示「追突注意」 (既存対策)
③第1車線車両の車線変更時に衝突事故	副道車両を気にして急に車線変更	車線変更への注意喚起	本線への路面標示「追突注意」 (既存対策)
	本線停車車両を避けた車線変更	副道運用形態の周知	チラシの配布、HPにおける周知等
④対向車線から副道への進入時の右折時事故	対向車線からの右折 (道路交通法違反)	対向車線からの進入防止	中央帯へのポストコーン設置区間の延伸 (副道出入り部は密に設置)
⑤副道から対向車線への合流時の右折時事故	副道から対向車線への右折 (社会実験前の運用形態では右折禁止)	副道からのUターン防止	中央帯へのポストコーン設置区間の延伸 (副道出入り部は密に設置)
⑥駐車場への進入時における副道停車車両との衝突	副道停車の規制	副道運用変更の周知	チラシの配布、HPにおける周知等 駐車禁止標識

3. 実験結果および評価



3. 実験結果および評価

検証項目

副道から本線への車両進入時の安全性

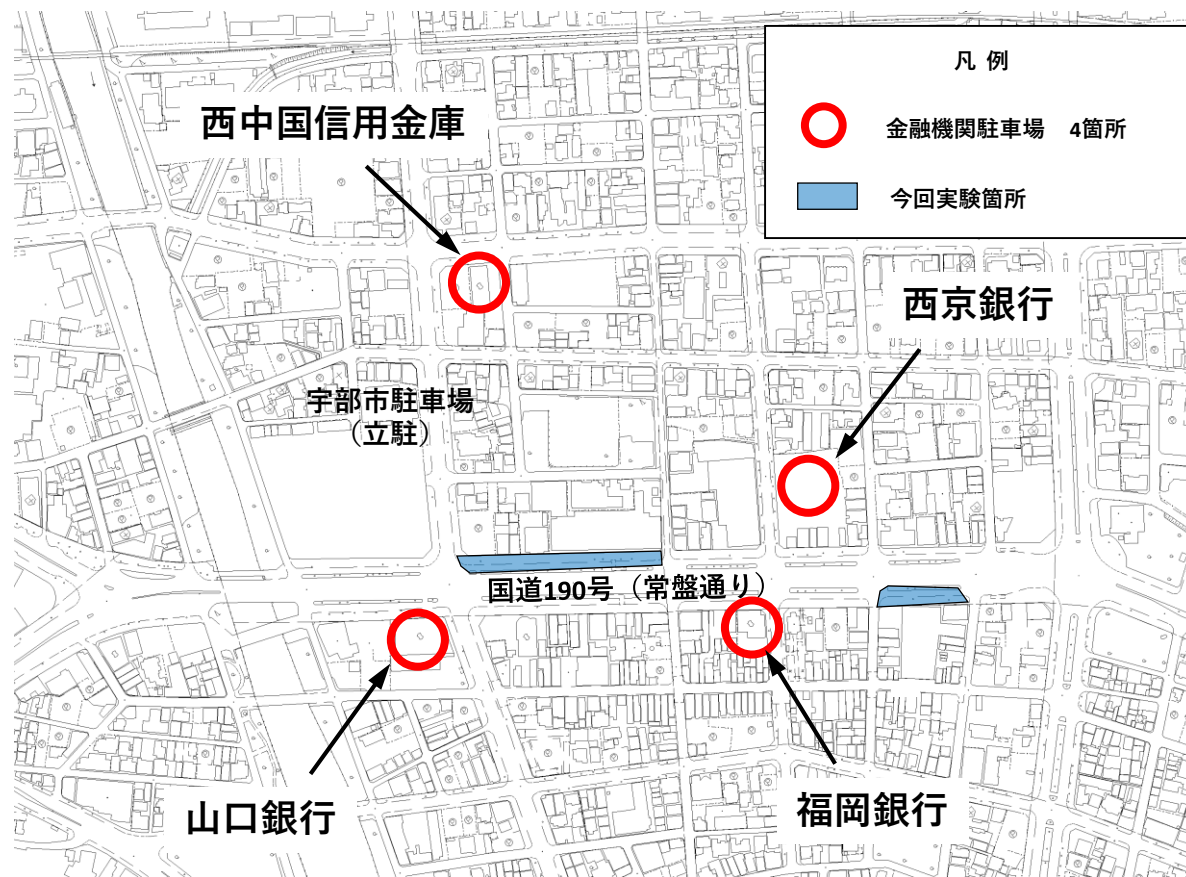
【評価】

- ・ 副道の活用形態の変更により生じたと考えられるヒヤリハットとして、副道の逆走や副道から本線への流出部における車両のはみ出し等が確認された。
- ・ 注意喚起の看板や路面標示、ポストコーン等の安全施設の設置により対策が可能と考えられる。
- ・ 市民等への周知が十分になされていなかったことも考えられるため、引き続き幅広く周知していくことが必要である。

3. 実験結果および評価

実験メニュー（4）
周辺駐車場との連携

検証項目
周辺駐車場の利用状況



常盤通りから500m圏内の金融機関の駐車場を選定

※社会実験期間中（11/12～12/11）、駐車場の一部又は全部を営業時間外に来街者へ無料開放

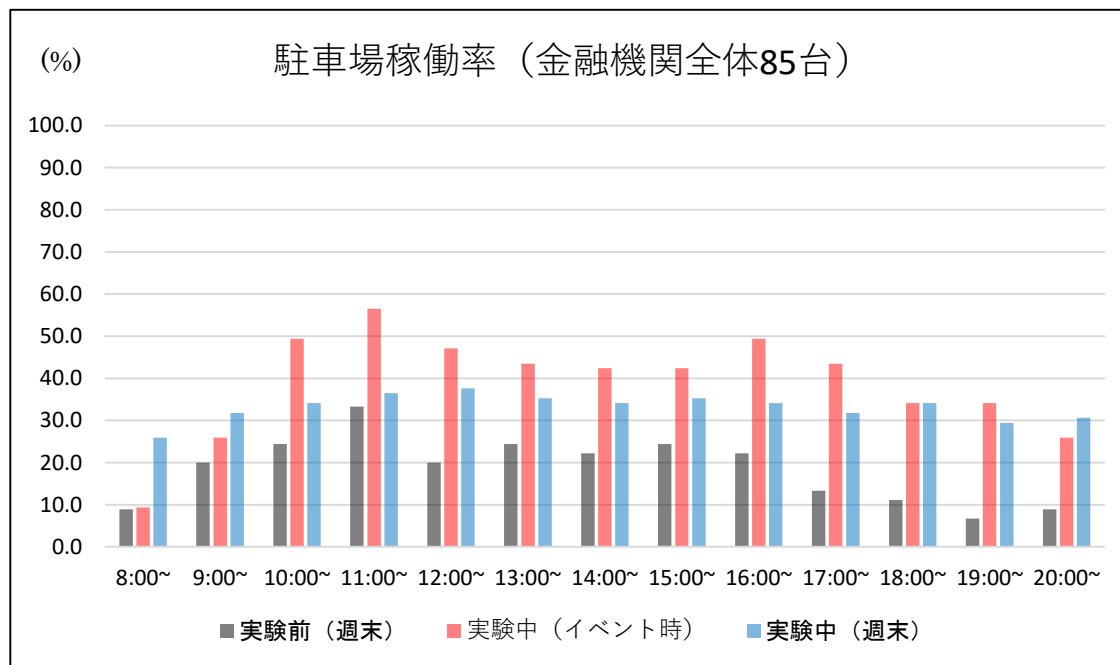


1時間毎（8:00～20:00）の駐車台数を目視により調査し、駐車場稼働率を算出

3. 実験結果および評価

調査日時：実験前（週末） 9/10（土）、9/11（日）
実験中（イベント時） 11/12（土）、11/13（日）、12/11（日）
実験中（週末） 11/19（土）、11/20（日）、11/26（土）、
11/27（日）、12/10（土）

実験結果



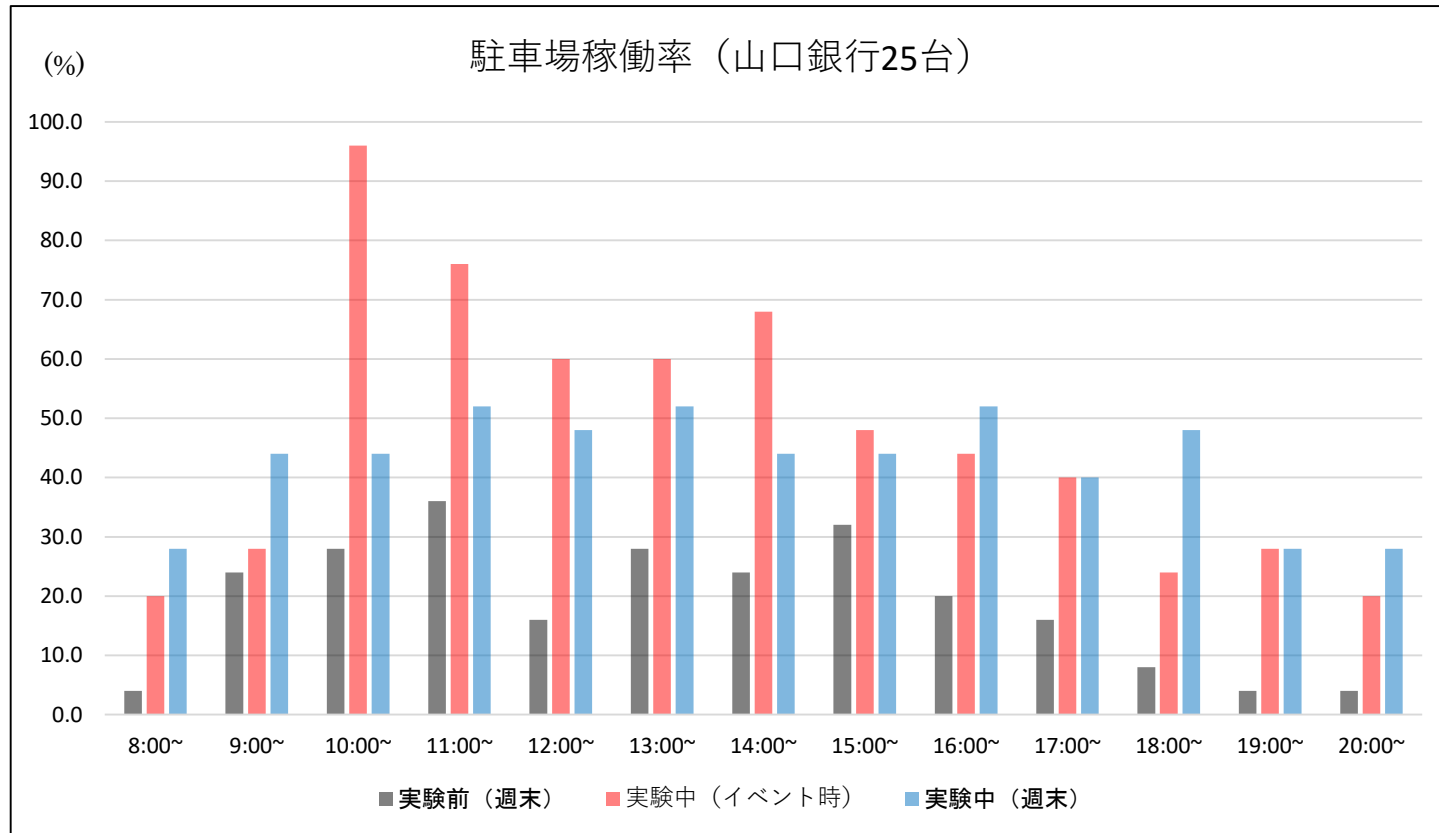
駐車場稼働率

実験前（週末） 18.4%
実験中（イベント時） 38.7% < 目標48.4%（実験前の30%増）
実験中（週末） 33.1% < 目標48.4%（実験前の30%増）

3. 実験結果および評価

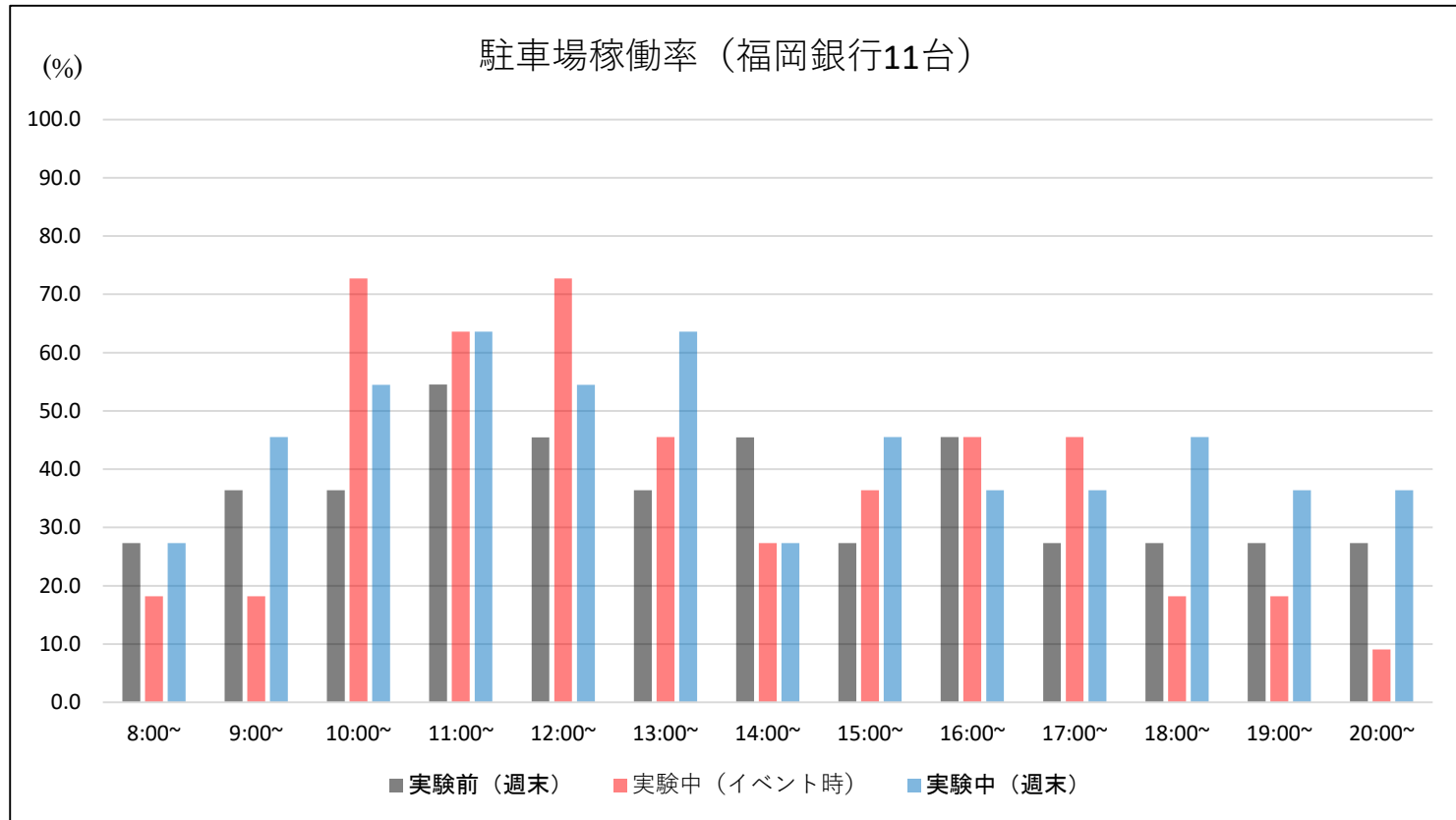
金融機関毎の駐車場稼働率（各時間帯ごとのピーク値）を以下に示す。

山口銀行



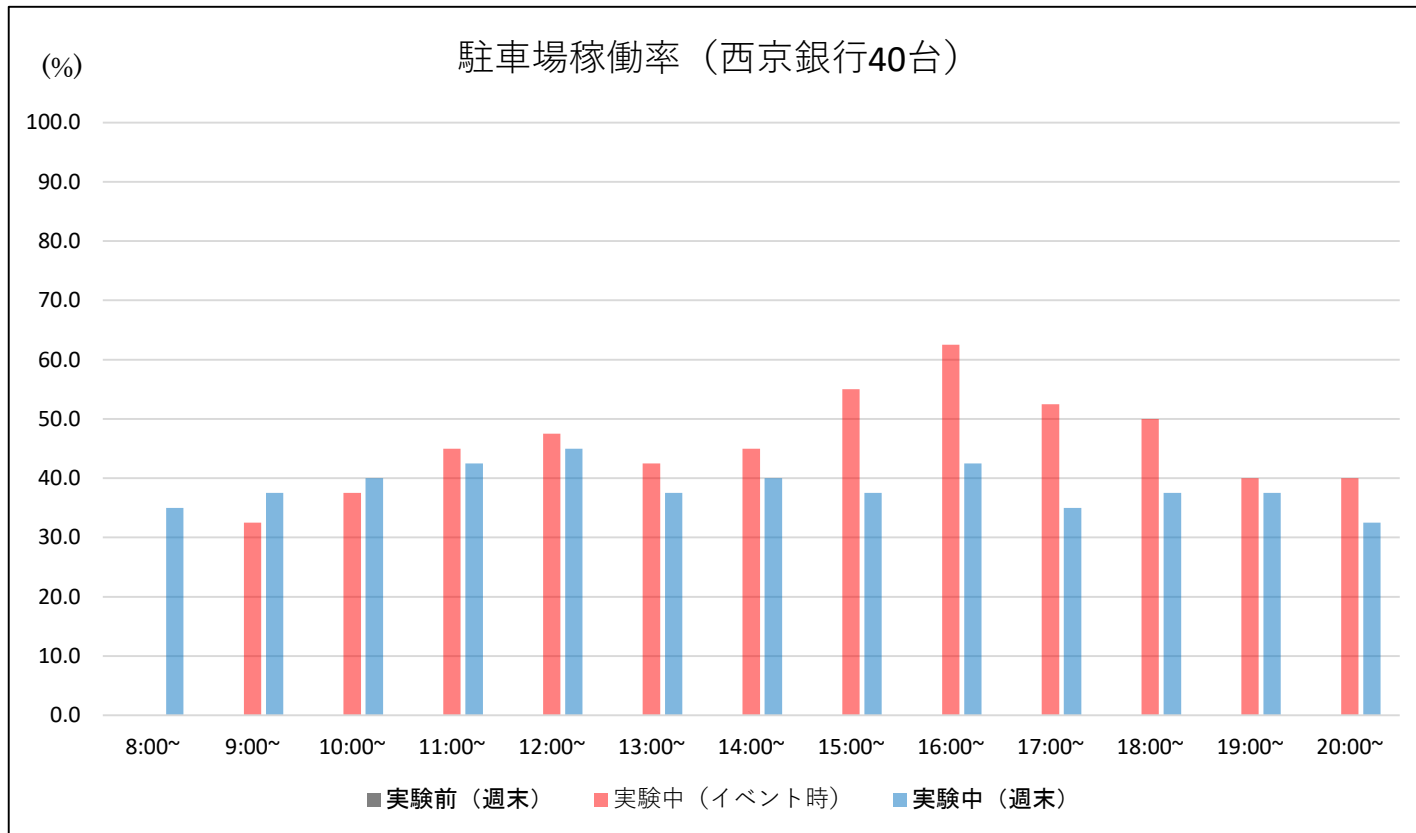
3. 実験結果および評価

福岡銀行



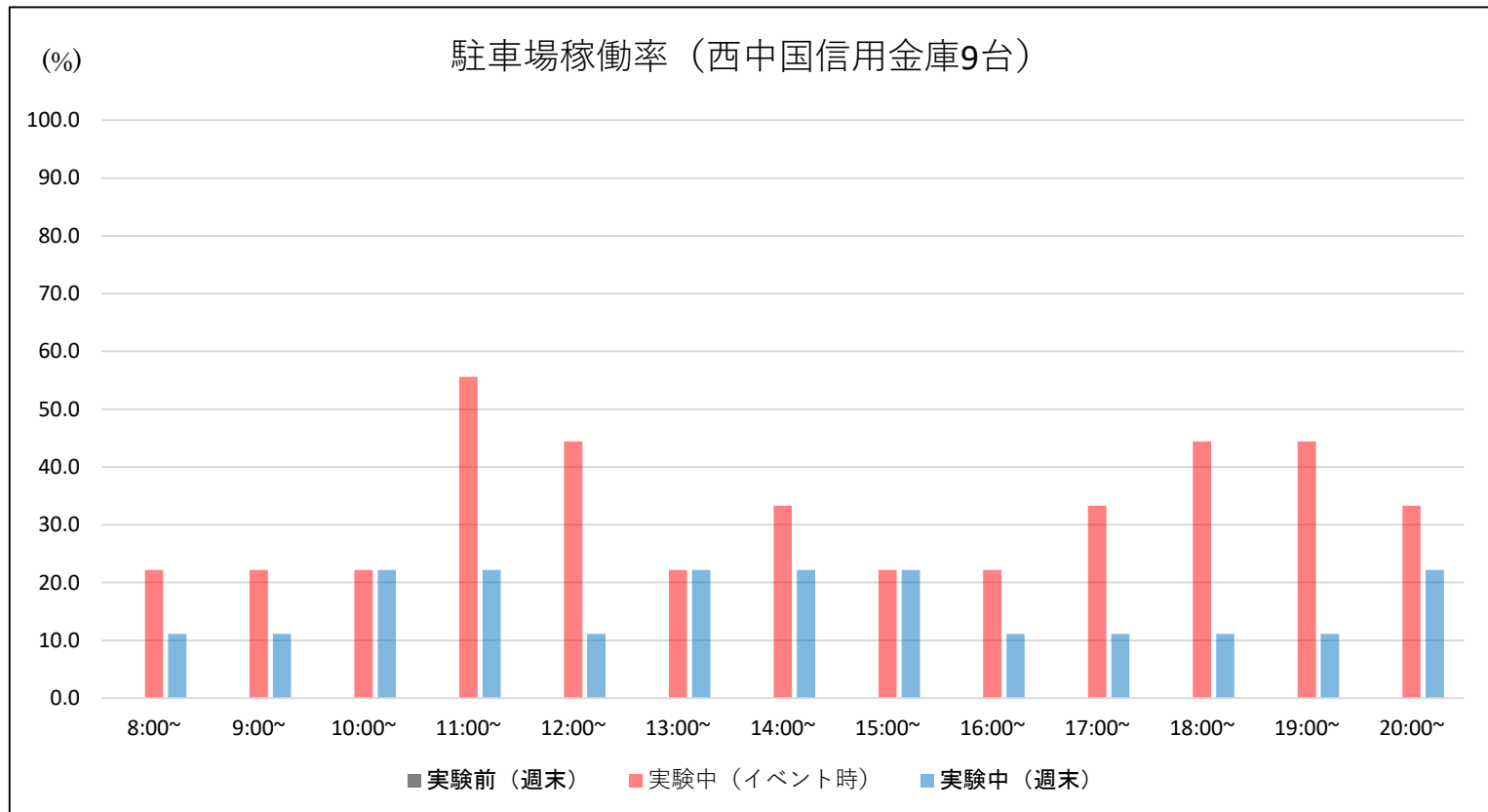
3. 実験結果および評価

西京銀行 ※実験前調査時はオープン前であったため、駐車台数ゼロ



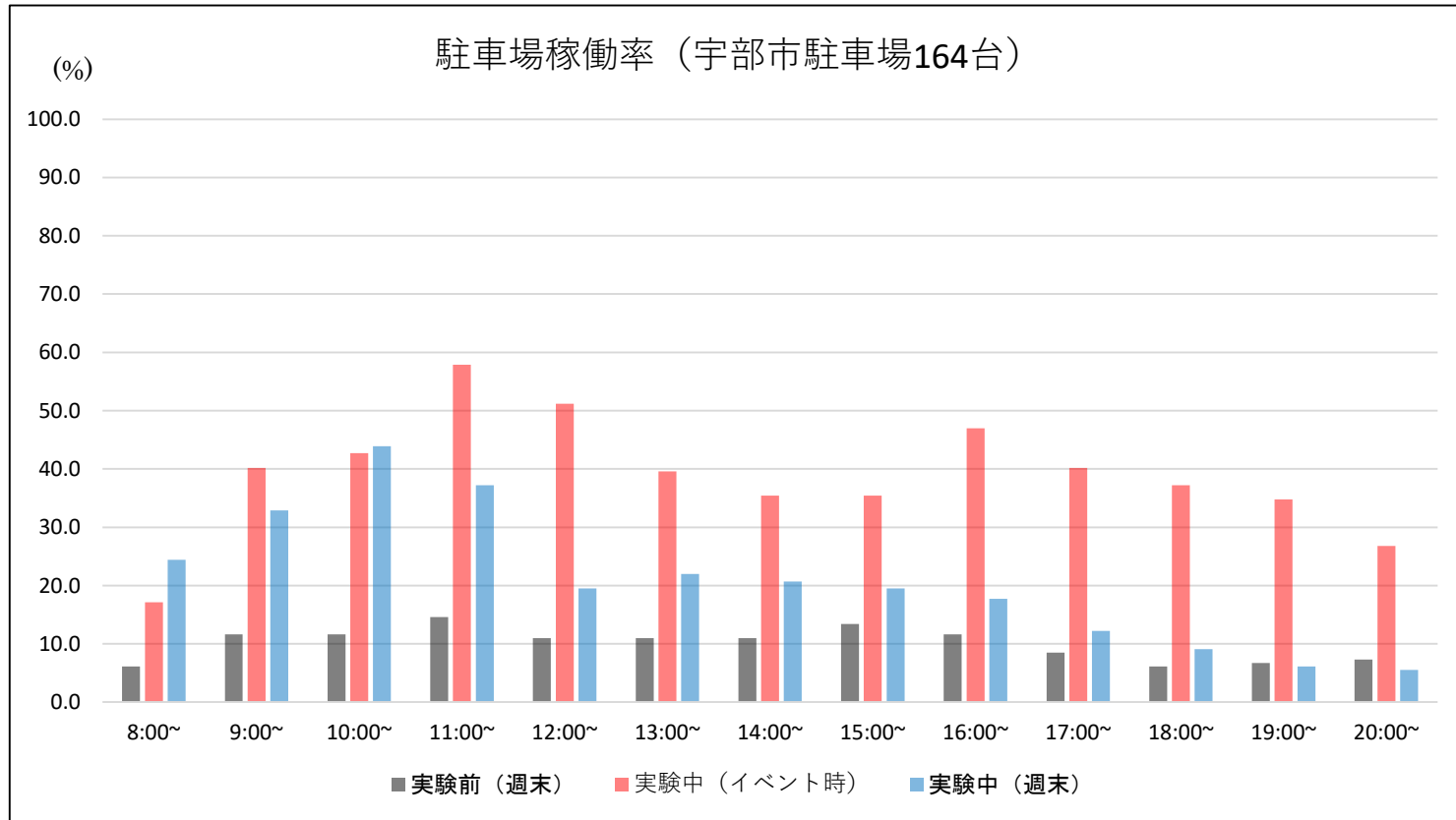
3. 実験結果および評価

西中国信用金庫 ※実験前は駐車台数ゼロ



3. 実験結果および評価

【参考】 宇部市駐車場（立体駐車場）



3. 実験結果および評価

検証項目

周辺駐車場の利用状況

【評価】

- ・目標値は満足できなかったが、金融機関毎に見ると常盤通りに近い山口銀行の駐車場は、実験前に比べイベント時や週末の稼働率が非常に高かった。また、常盤通りから少し離れた金融機関の駐車場も少ないながらイベント時や週末に稼働率が高まることが分かった。
- ・常盤通りへのアクセス性の高い宇部市駐車場（立体駐車場）（駐車可能台数**164**台、休日は**2時間無料開放**）の稼働率は、イベント時のピークが約**60%**、週末のピークが約**40%**である。
- ・本実験中は常盤通り周辺の駐車場の台数は不足していなかったと考えられる。
- ・新たな駐車場の整備だけでなく、既存の民間駐車場の活用という手法の妥当性も確認できた。
- ・事前の情報発信や案内看板等での周知、今後利活用の実証実験を増やすことで認知度を高め、より利用率が上がると考えられる。

3. 実験結果および評価

【副次的に得られた知見・成果等】

- ・スケートボードエリアはほぼ毎日利用されており、他県からの利用者もあり、需要が高いことが確認できた。
- ・一方で沿道地権者等からスケートボードの音が気になるとの声があった。騒音レベルは車の通行音と同程度であるが、普段聞きなれない音であり、着地時の瞬間的な音が気になるようである。遮音対策を行ったうえで、沿道地権者等の理解を得る必要がある。
- ・常盤通りの近隣にある琴芝街区公園で実施した「うべ・こどもあそびばプロジェクト（プレイスメイキング実証実験）」には本社会実験の来訪者が足を運ぶ姿も見られ、周辺への波及効果が確認できた。
- ・コア日には沿道店舗の一部出店により、利用者から「普段は敷居が高くて入れないが、サービスを受けることができて良かった。」との声があり、沿道事業者のPRにも繋がると考える。

3. 実験結果および評価

【副次的に得られた知見・成果等】

- ・ 副道の利用者から利便性が悪くなったとの声が聞かれた。引き続き、市民等に幅広く情報発信を行っていく必要がある。
- ・ モビ（エリア内定額乗り放題サービス）のようないつでも気軽に使える移動手段があれば、もっと足を運ぶのにとの声があった。今後近郊エリアからの移動をサポートするデジタル技術を活用した自動運転など、低料金で利用しやすい移動手段や公共交通の利用促進についても検討していく必要がある。

4. 本格実施に向けた課題と取組

4. 本格実施に向けた課題と取組

実験メニュー	手法	課題	次年度の取り組み予定
(1)副道の活用形態の変更による滞在空間の創出	車両通行止め	実験前と比べ実験中の平日と週末は、滞在人数は増加したものの歩行者通行量は増加しなかった。	<ul style="list-style-type: none"> AIカメラやLiDARなど人流分析を行い、常盤通り周辺の人流を明らかにすれば、原因を解明できると考える 子ども遊び場エリアについては、「芝生の山」や「プレイカー」など、より整備方針に近い形で具体的な実験を行い、検証を行う。 整備方針で示した健康遊具エリアなど今回実施しなかったコンテンツについても仮設的に設置し、効果を検証していく。 様々な利活用ができる場所として市民等に幅広く周知するとともに、沿道事業者の参画を目指す。また、毎週末に魅力的なコンテンツを実施することで利用促進を図る。
(2)副道の活用形態の変更による横断歩道の延長の短縮	車両通行止め	特になし。	横断歩道の延長の短縮の必要性が確認できたため、実施に向けて、引き続き道路管理者及び警察と協議を行う。

4. 本格実施に向けた課題と取組

実験メニュー	手法	課題	次年度の取り組み予定
(3)副道の活用形態の変更による副道から本線への流入の安全性の確認	車両通行止め	実験中に発生したヒヤリハットの中で大きな課題は副道の逆走であった。	市民等に副道の活用形態が変わることを幅広く周知するとともに、警察等と将来の整備時における規制標識等の設置について協議を行っていく。
(4)周辺駐車場との連携	その他 駐車場関連	実験前と比べ実験中のイベント時や週末は駐車場稼働率が増加したものの平均稼働率は4割以下であった。	<ul style="list-style-type: none"> ・早い段階から事前周知するとともに、駐車場の周知方法を検討していく。 ・引き続き利活用の実験を行っていくことで認知度を高める必要がある。 ・今後社会実験を重ねることで、常盤通り周辺で必要な駐車場の総量を把握していく。 ・アプリ等を利用した常盤通り周辺の駐車場のリアルタイム情報発信の手法も検討していく。 ・公共交通の利用促進の検討も行っていく。