



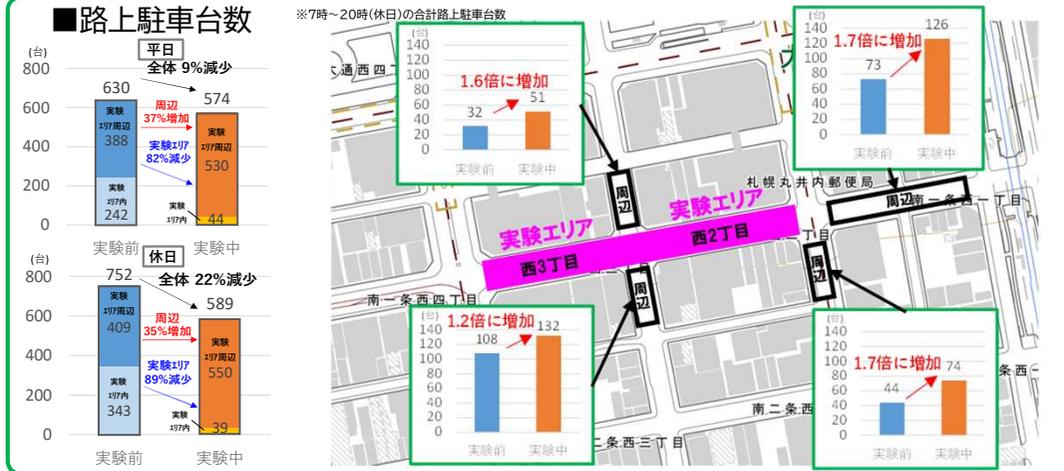
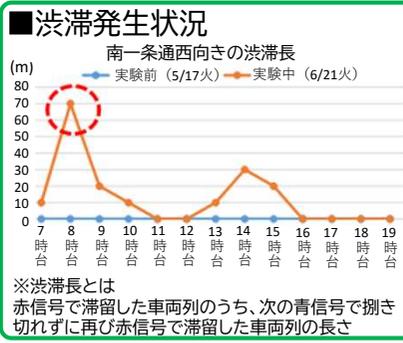
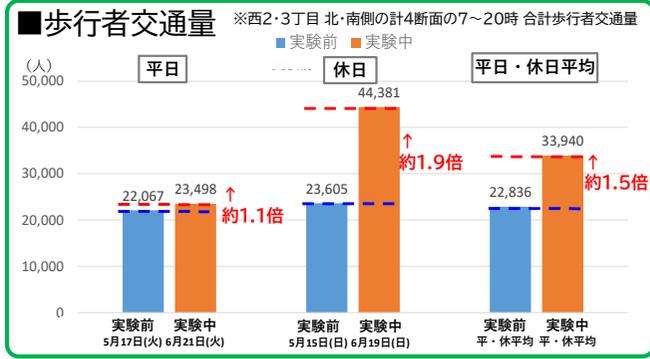
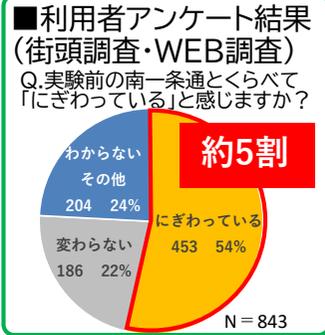
# 2. 実証実験結果

**効果①**・実験区間において、歩行者数が増え、賑わいが創出  
 ・実験区間の路上駐車が減少



車線を削減し  
快適に滞在できる空間を創出

沿道店舗の出店により  
賑わいを創出



■空間再配分に関するヒアリング結果(一例)  
沿道店舗  
実験中は、特に週末の歩行者が増えていて、**賑わいが創出されていた。**

**効果②**・時間帯毎のニーズに応じて、荷さばき空間や賑わい空間等を使い分け、限られた道路空間を有効活用



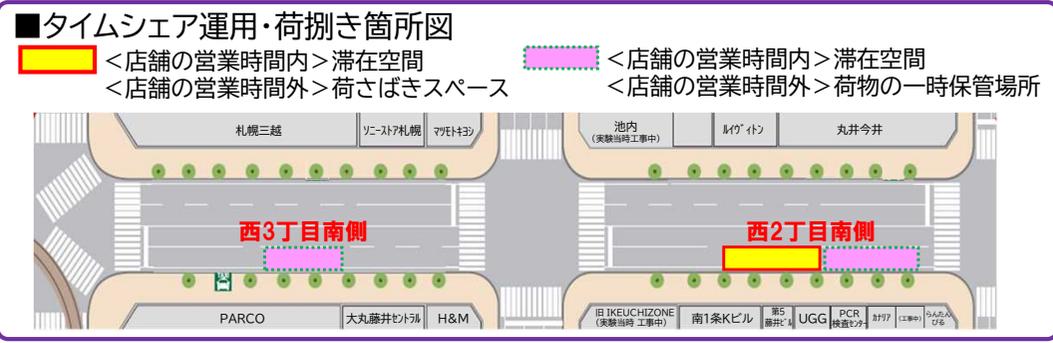
荷物の一時保管場所として活用

賑わい空間として活用



荷さばきスペースとして活用

賑わい空間として活用



■タイムシェアに関する運送事業者へのヒアリング結果(一例)  
運送事業者  
本実験での取り組みにより、**エリア内の配達時間が短くなり、配送の品質向上につながる**と感じた。

# 2. 実証実験結果

効果③・矢羽根型路面表示の整備や、押し歩きの啓発活動、車道向きのシェアサイクルポートの設置により、自転車の車道走行率が向上



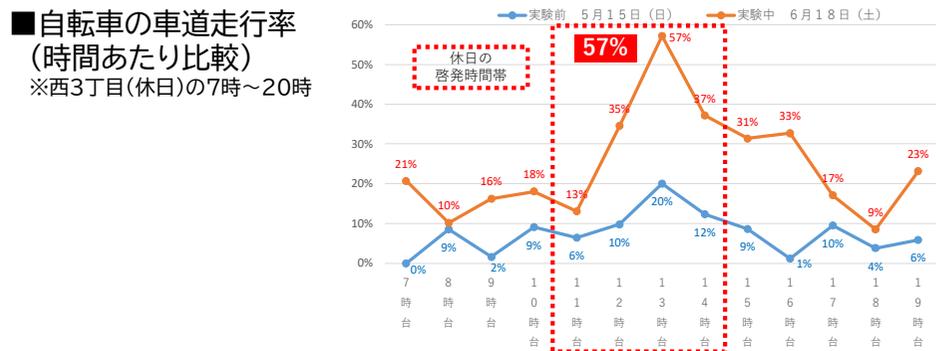
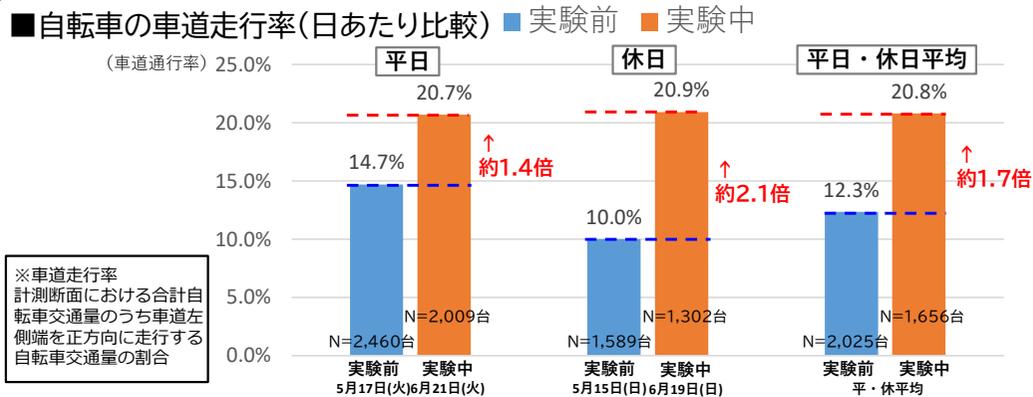
矢羽根型路面表示の整備



押し歩きの啓発



車道向きのシェアサイクルポートの設置



■自転車の走行に関するヒアリング結果(一例)

治道店舗 **車道向きのシェアサイクルポート**は、**車道走行促進のきっかけ**になったのではないかと感じました。

## 実証実験のまとめ

- 全体を通しての成果
  - ・道路空間を再配分し、快適に滞在できる空間の整備やキッチンカー・沿道店舗の出店により賑わいが創出（歩行者数は実験前に比べて約1.9倍に増加（休日））。
  - ・時間帯毎のニーズに応じてタイムシェアすることで、限られた空間を有効活用し、賑わいが創出し、荷さばきが効率化。
  - ・矢羽根型路面表示の整備や啓発等に伴う自転車の車道走行率向上により、歩行者の安全性が向上（自転車車道走行率は実験前に比べて約2.1倍に増加（休日））。

- 全体を通しての課題
  - ・車線が減少したことにより朝の通勤時間帯を中心に一時的な渋滞や周辺エリアの路上駐車が増加。
  - ・恒常的な賑わいづくりに向けた担い手や事業費の確保も含めた持続可能な仕組みが必要。
  - ・特に啓発員不在の時間帯には自転車の歩道走行が多く、継続的な自転車利用ルール周知・徹底が必要。

- 今後の方向性
  - ・今回の実験を通じて得られた課題を踏まえ沿道事業者や運輸事業者、関係行政機関等が連携して交通課題の解決と賑わい創出に向けた検討を継続し、必要に応じて調査・取組を実施。
  - ・周辺の中通等の活用等も視野に入れたエリア全体での荷さばきスペース、運用の検討が必要。
  - ・都心全体の交通や道路空間の状況も踏まえ、都心商業エリアの顔として賑わいや憩いの魅力溢れる南一条通の在り方を検討。