

# 令和6年度 柳通り路上駐停車整序化等社会実験 実施結果

## 1. 社会実験概要

### (1) 実験の目的

- 東京駅前地区では、駐車場地域ルールにより、乗用車及び貨物車用駐車施設の整備台数の適正化、路上駐車の削減、既存駐車施設ストックの有効活用等を図るとともに、安全かつ快適に回遊できる歩行者ネットワークの強化などの交通環境改善に資する取組の検討などを進めてきています。
- 本地区の柳通りでは、無秩序な路上駐停車の削減とともに、城東小学校のスクールバスや沿道の店舗への荷捌きのための駐車場の確保など、短期的に対応が必要な課題が存在しています。
- そこで、柳通りの一部区間において、課題解決に向けた「路上駐停車の整序化による交通環境の改善」と、「歩行者空間の拡充による歩行者ネットワークの強化」の実証を目的とした社会実験を行いました。

- 目的① 道路空間の使い方の工夫により、路上駐停車を整序化し、交通環境の改善を図る
- 目的② 歩行者の通行と滞在のための空間の拡充により、歩行者ネットワークの強化を図る

### (2) 実施場所：柳通りの一部（東京ミッドタウン八重洲の東側の区間）



### (3) 実験内容

#### ① 路上駐停車の整序化

柳通りの一部区間で、車両の通行空間を狭めて路上駐車の抑止を図るとともに、一部に駐車スペースを設け、沿道の荷捌きや、スクールバスの乗降などに活用しました。また、実験期間中は交通誘導員により、駐停車ルールの周知と乗用車等に対しては周辺駐車場への案内を行いました。

#### ② 歩行者空間の拡充

①により生み出される車道上のスペースを活用して歩行者空間の拡充を図ったほか、一部箇所にはベンチ等を設置し、歩行者の休憩・滞在場所として活用しました。

#### (4) 実施期間 令和6年（2024年）10月21日（月）～11月3日（日）

## 2. 社会実験の実施・運営状況

### (1) 停車スペースの設置・交通誘導員による誘導

停車する必要性が高い車両（荷捌き車両やタクシー）の円滑な停車や、城東小学校スクールバスの駐車場の確保（児童の円滑な乗降）を目的とした停車スペースを3カ所設置しました。

また、停車スペース付近に交通誘導員を配置し、駐停車ルールの周知と乗用車等に対しては周辺駐車場への案内を行うことにより、路上駐車の抑止と車両通行の円滑化を図りました。

※交通誘導員の配置時間：7:00～19:00



### (2) 歩行空間拡充エリアの設置

柳通りの一部区間で、車両の通行空間を約4mに狭め、路上駐停車の抑止を図るとともに、生み出される車道上のスペースを活用し、歩行者空間の拡充を図りました。

また、拡充エリアと歩道に跨るように柳を抽象化したグラフィックを施しました。

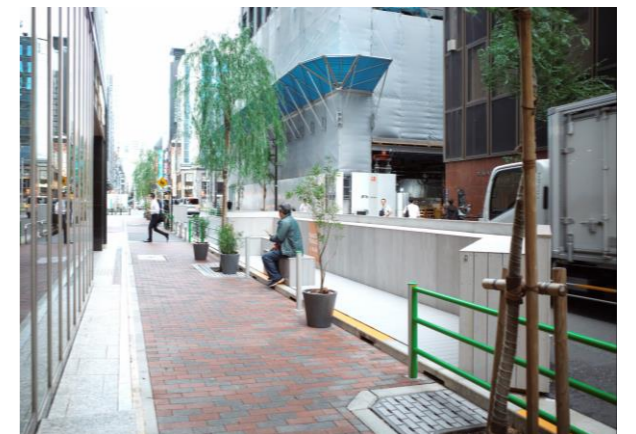
※開放時間：7:00～19:00（夜間閉鎖）



### (3) 滞在空間創出エリアの設置

柳通りの一部区間で、車両の通行空間を約4mに狭め、路上駐停車の抑止を図るとともに、生み出される車道上のスペースに安全対策を施した上でベンチを設置し、歩行者の休憩・滞在場所として活用しました。

※開放時間：7:00～19:00（夜間閉鎖）



### (4) 駐停車抑止エリアの設置

あおぎり通りと柳通りとの交差点付近には、カラーコーンを設置し、路上駐停車の抑止を図りました。

※設置時間：7:00～19:00（夜間は撤収）





### 3. 調査結果概要

柳通りにおける課題への対応及び社会実験による交通影響等を検証するため、以下の観点から現地調査及び結果の分析・検証を実施しました。

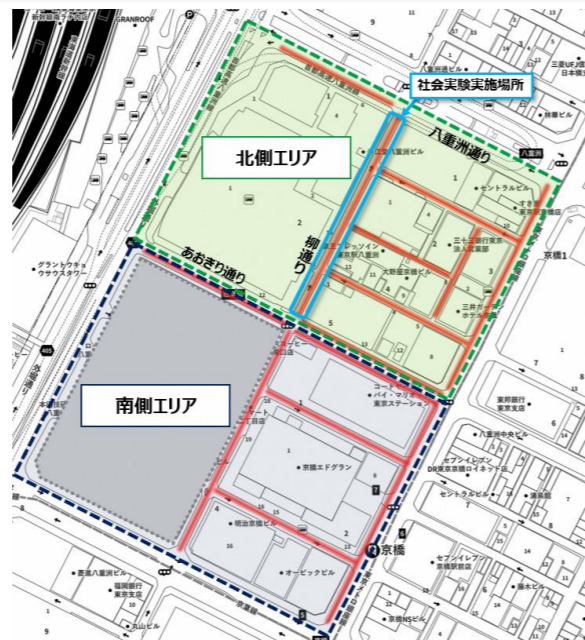
- 駐停車の整序化による荷捌き車両の停車、スクールバス乗降時の停車及び荷捌きの円滑性の検証
- 歩行者交通の円滑性・快適性向上等の歩行環境改善効果の検証
- 車両の通行空間を狭めることによる道路交通への影響の検証

#### (1) 路上駐停車台数<sup>※</sup>の変化 ⇒ 路上駐車の抑止・路上停車の整序化の検証

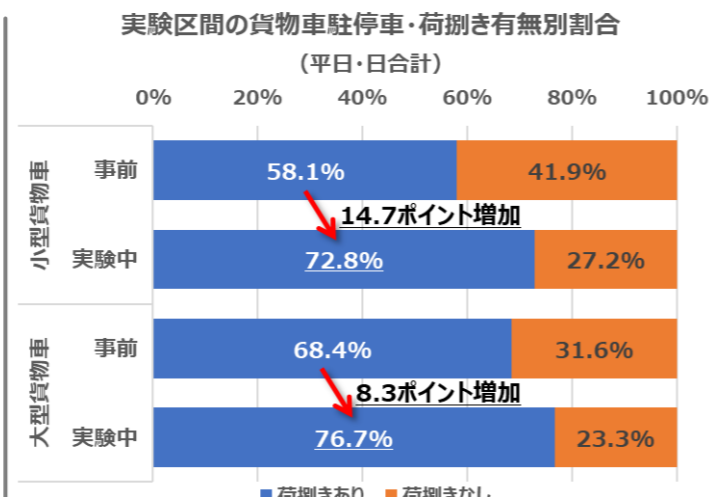
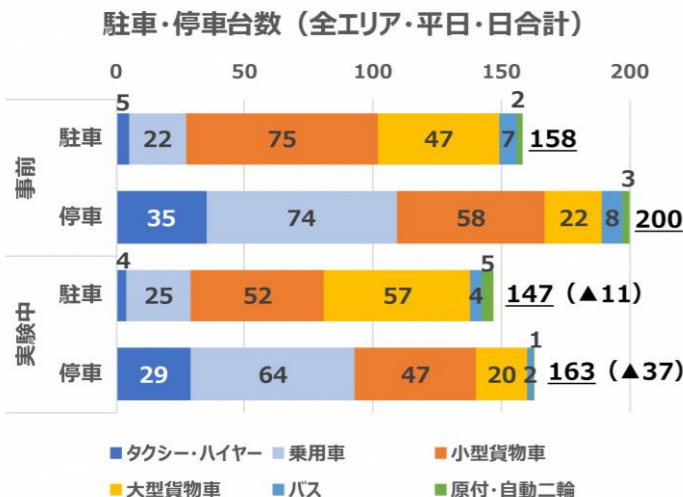
※事前 (9/24 (火)、9/29 (日))、実験中 (10/29 (火)、11/3 (日)) の調査結果

- 周辺路線を含む調査エリア全体での路上駐停車台数 (合計) は、平日において駐車・停車ともに台数の減少がみられ、特に小型貨物車の減少が大きかった。  
 エリア全体の駐停車台数 (平日) : 事前 358 台 ⇒ 実験中 310 台 (▲13.4%)  
 実験区間の駐停車台数 (平日) : 事前 89 台 ⇒ 実験中 57 台 (▲36.0%)
- 実験区間における貨物車駐停車台数について荷捌き有無別の割合をみると、「荷捌きあり」が小型貨物車で 14.7 ポイント、大型貨物車で 8.3 ポイント増加しており、荷捌きのために停車を必要とする車両の利用が増えたものと考えられる。

事前	
【北側エリア (おおぎり通り以北)】	平日: 208 台 (ピーク時: 16 時台) 休日: 101 台 (ピーク時: 14 時台)
【南側エリア (おおぎり通り以南)】	平日: 150 台 (ピーク時: 17 時台) 休日: 143 台 (ピーク時: 12 時台)
実験中	
【北側エリア (おおぎり通り以北)】	平日: 190 台 (ピーク時: 10 時台) 休日: 101 台 (ピーク時: 9 時台)
【南側エリア (おおぎり通り以南)】	平日: 120 台 (ピーク時: 13 時台) 休日: 162 台 (ピーク時: 13 時台)



【路上駐停車状況調査の実施エリア】

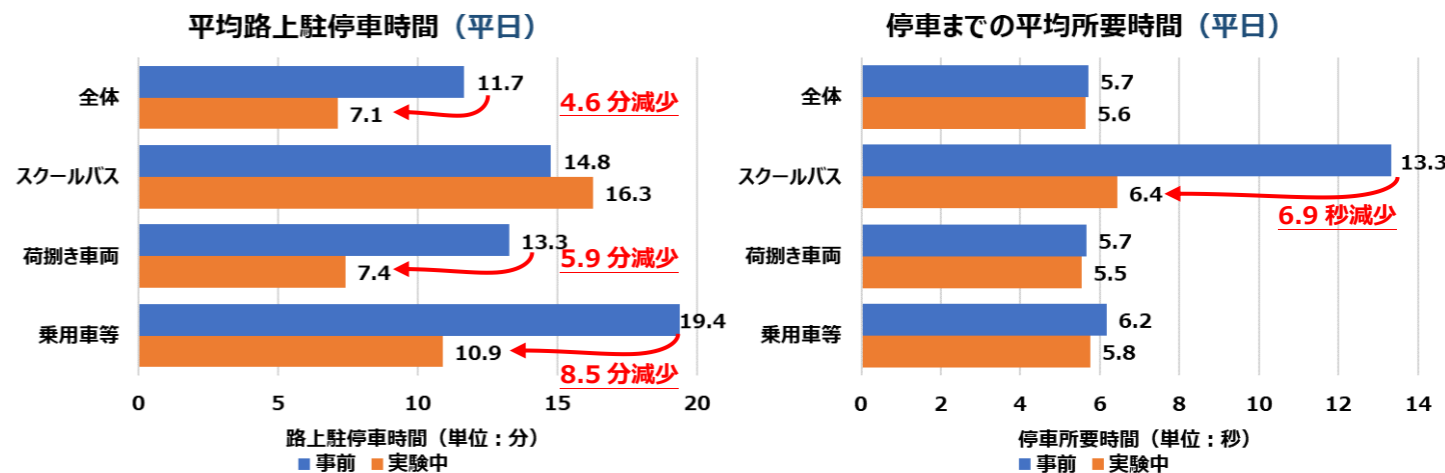


※休日はスクールバス運行がないため、平日のみで比較 / ※「全エリア」の合計には実験区間の台数も含む

#### (2) 実験区間における路上駐停車の特性<sup>※</sup> ⇒ 乗降・荷捌きの円滑性確保の検証

※事前 (9/24 (火)、9/29 (日))、実験中 (10/29 (火)、11/3 (日)) の調査結果

- 駐停車時間は、従前よりも全体で平均 4.6 分 (荷捌き車両 5.9 分・乗用車等 8.5 分) 減少しており、乗用車等への駐車場の案内や荷捌き車両が止めやすくなったこと等が要因と考えられる。
- 停車までの平均所要時間では、全体・荷捌き車両・乗用車等では微減 (1 秒以下) であるが、スクールバスは約 1/2 となっており、停車がしやすくなったものと考えられる。

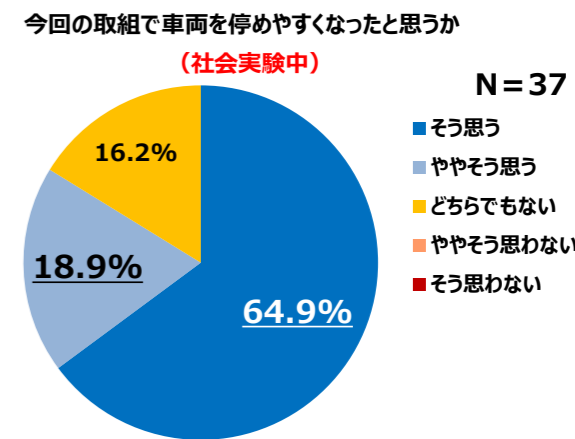


※休日はスクールバス運行がないため、平日のみで比較

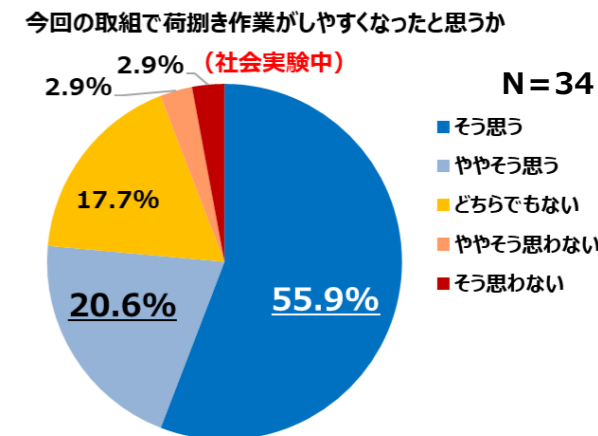
#### (3) 荷捌き車両運転者及びスクールバス運転者へのアンケート結果<sup>※</sup> ⇒ 乗降・荷捌きの円滑性の検証

※事前 (9/24 (火)、9/29 (日))、実験中 (10/29 (火)、11/3 (日)) の調査結果 [回答件数: 事前 52 件・実験中 40 件]

- 柳通りにおける、荷捌き車両の停車やスクールバス乗降時の停車のしやすさに関する評価  
 ⇒ 「そう思う (64.9%)」「ややそう思う (18.9%)」を合わせると、8 割以上 (83.8%) の方が車両を止めやすくなったと評価



- 柳通りでの荷捌き作業のしやすさに関する評価  
 ⇒ 「そう思う (55.9%)」「ややそう思う (20.6%)」を合わせて、4 分の 3 以上 (76.5%) の方が荷捌き作業がしやすくなったと評価



#### (4) 車両交通量調査結果※ ⇒車両通行への影響の検証

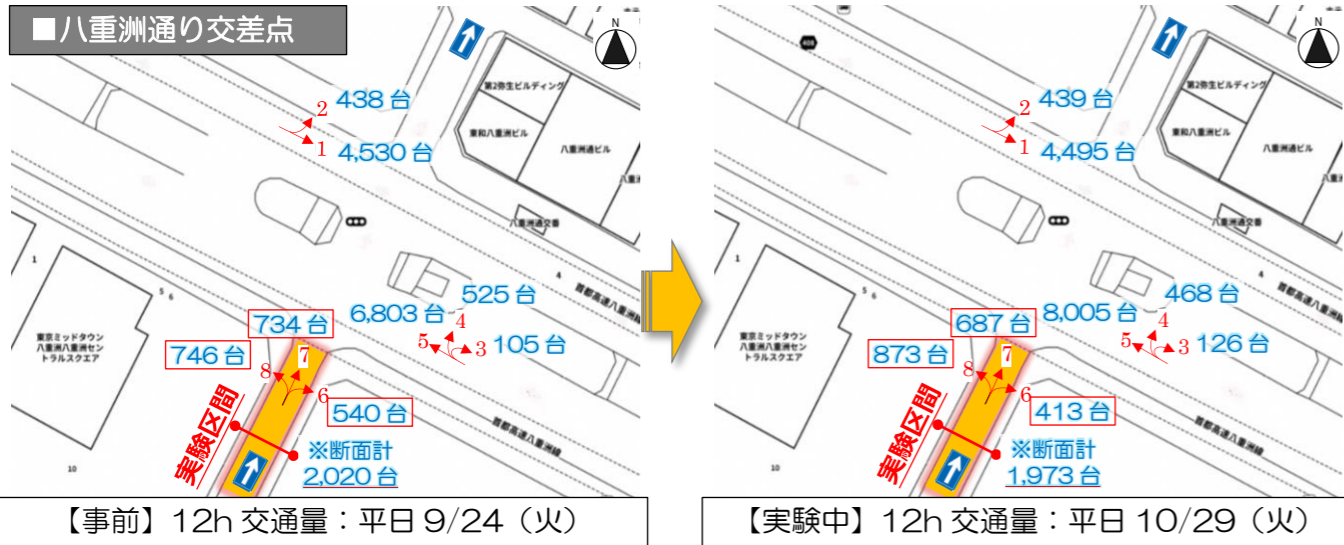
※事前 (9/24 (火)、9/29 (日))、実験中 (10/29 (火)、11/3 (日)) の調査結果 (12 時間交通量)

■社会実験の事前・実験中で自動車交通量に大きな変化はなく、一部区間で車両の通行空間を約 4mに狭めた今回の実験で、自動車交通量への大きな影響はみられなかった。

八重洲通り側断面の自動車交通量(平日)：事前 2,020 台 ⇒ 実験中 1,973 台 (▲2.3%)

■八重洲通りとの交差点手前の滞留長についても大きな変化はなく、車両通行の安全を考慮して並走不可とした場合でも、交差点部の混雑などの影響はみられなかった。

八重洲通り交差点の滞留長 (平均)：事前 24.0m ⇒ 実験中 22.5m (▲6.3%)



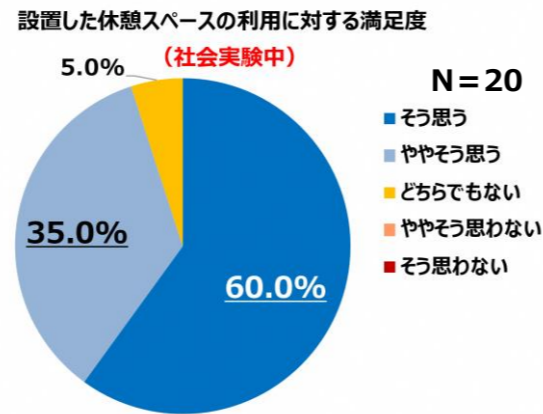
※休日はスクールバス運行がないため、平日のみで比較

#### (5) 歩行者アンケート結果※ ⇒歩行環境改善・地区の回遊性向上の検証

※事前 (9/24 (火)、9/29 (日))、実験中 (10/29 (火)、11/3 (日)) の調査結果[回答件数：事前 69 件・実験中 222 件]

■社会実験で設置した滞在空間創出エリア (道路上の休憩スペース) の利用に対する満足度

⇒「そう思う (60.0%)」「ややそう思う (35.0%)」を合わせると、**9割以上 (95.0%)**の方が利用に満足したと評価



以上

#### (6) 歩行者交通量調査結果※

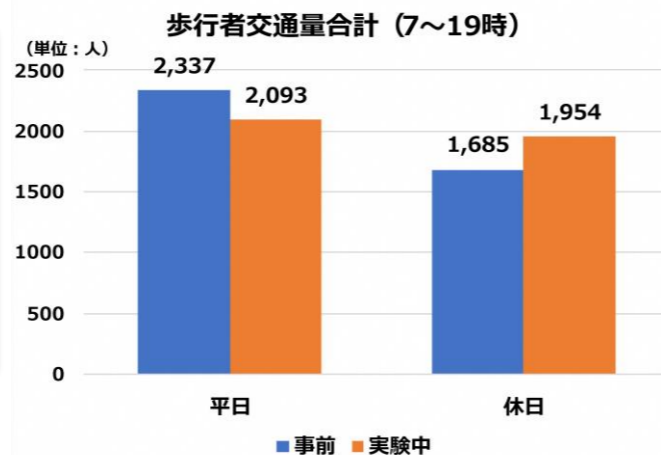
※事前 (9/24 (火)、9/29 (日))、実験中 (10/29 (火)、11/3 (日)) の調査結果 (12 時間調査)

■滞在空間創出エリア前 (スーパーホテル前) の歩行者交通量は、実験中の平日がやや減少、休日はやや増加となった。

歩行者交通量 (12 時間)

平日：事前 2,337 人 ⇒ 実験中 2,093 人

休日：事前 1,685 人 ⇒ 実験中 1,954 人



#### (7) 社会実験の総括

- ・スクールバスは全運行で問題なく停車・乗降が行えており、また、平日においては、実験前と比較して実験区間での路上駐停車台数、駐停車時間及び停車所要時間が減少していることから、本実験が円滑な乗降の確保及び路上駐停車の整序化に一定の効果をもたらしたと考えられる。
- ・停車スペースの路面標示について、利用ルールが認知された際にはルールに則った停車行動がみられた一方、法令上の駐停車禁止場所へ駐停車する車両が多く、誘導員が注意しても移動しないケースもあり、ソフト的な対応のみでルール遵守を確保する難易度が高かった。
- ・荷捌き車両運転者、スクールバス運転者及び小学校関係者からは、本実験の取組について肯定的な意見が多く、停車スペースの路面標示については常設を求める声があった。
- ・自動車の交通量や滞留長は実験前と比較して概ね変化がなく、実験で車道を狭めたことによる道路交通への大きな影響はみられなかったが、実験区間にもともと路上駐停車が存在していることが多かったため、大きな環境変化が生じなかったことなどが要因と考えられる。
- ・本社会実験では、車道幅員を狭めて路上停車を抑止するとともに、スクールバスや荷捌き車両等が利用できる停車スペースを設置することで整序化の効果が得られたものと考えられる。このため、実装に向けては、カーブサイド (路肩側の道路空間) の柔軟な使い方として双方の取組を適切に組み合わせた考え方が必要となる。
- ・歩行空間拡充エリア及び滞在空間創出エリアは、天候の影響もあり利用者が少なかったが、利用者アンケートでは9割以上の方が利用に満足したと評価した。ただし、本実験では夜間 (19:00~翌7:00) は閉鎖していたため、実装に向けては全時間帯で利用可能とした場合の状況等を確認することが望ましい。