

柳通りにおける社会実験の実施結果について

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の実施結果について報告する。

1 実施概要



実施期間	令和6年10月21日(月)～同年11月3日(日)
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)
実験内容	① 路上駐停車の整序化 ② 歩行者空間の拡充
調査項目	① 路上駐停車の台数・特性調査 ② 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調査 ③ 車両交通量調査 ④ 歩行者アンケート、歩行者交通量調査
実施主体	東京駅前地区駐車対策協議会
実施事務局	(一社)東京駅前地区まちづくり推進協議会

2 社会実験の実施状況



スクールバス → 停車スペースAに停車(登下校時間帯のみ)

荷捌き車両・タクシー → 停車スペースBに停車(登下校時間帯以外は停車スペースAも可)

(1) 停車スペースの設置

- ・ 停車する必要性が高い車両(荷捌き車両等)やスクールバスの停車場所の確保を目的に、停車スペースが3カ所設置された。

(2) 歩行空間拡充エリア、滞在空間創出エリア等の設置

- ・ 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、歩行空間及び歩行者の休憩・滞在場所が設置された。
- ・ あおぎり通りとの交差点付近に、路上駐停車の抑止を図るためカラーコーンが設置された。

3 調査結果の概要(詳細は別紙のとおり)

(1) 路上駐停車の台数・特性調査結果

① 路上駐停車台数の変化

- ・ 実験区間における路上駐停車台数の合計は、平日において台数の減少がみられた。

駐停車台数(平日)：事前89台→実験中57台

- ・ 実験区間における貨物車の駐停車台数について荷捌きの有無別の割合をみると、実験前に比べ荷捌きありの割合が増加した。

② 実験区間における路上駐停車の特性

- ・ 駐停車時間は、平均で4.6分減少した。
- ・ スクールバスにおける停車までの平均所要時間は、約1/2(事前13.3秒→実験中6.4秒)となった。

(2) 荷捌き車両及びスクールバス運転者へのアンケート調査結果

① 荷捌き車両やスクールバスの停車のしやすさに関する評価

- ・ 「そう思う(64.9%)」が最も多く、「ややそう思う(18.9%)」を合わせて83.8%が車両を止めやすくなったと評価

② 荷捌き作業のしやすさに関する評価

- ・ 「そう思う(55.9%)」が最も多く、「ややそう思う(20.6%)」を合わせて76.5%が荷捌き作業がしやすくなったと評価

(3) 車両交通量調査結果

- ・ 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。

八重洲通りとの交差点付近の自動車交通量（平日）

事前2,020 台 ⇒ 実験中1,973 台

(4) 歩行者アンケート、歩行者交通量調査結果

① 歩行者アンケート調査(社会実験で設置した滞在空間創出エリアの利用に対する満足度)

- ・ 「そう思う(60.0%)」が最も多く、「ややそう思う(35.0%)」を合わせて95.0%が利用に満足したと評価

② 歩行者交通量調査

- ・ 滞在空間創出エリア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。

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所の確保など、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、一部に停車スペースを設け、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所の確保（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。

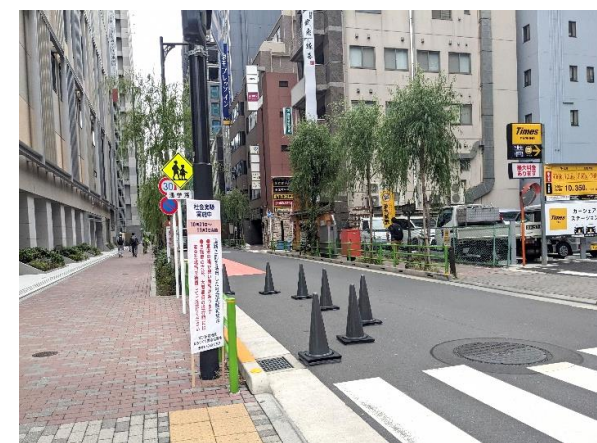
※開放時間：7:00～19:00（夜間閉鎖）



(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。

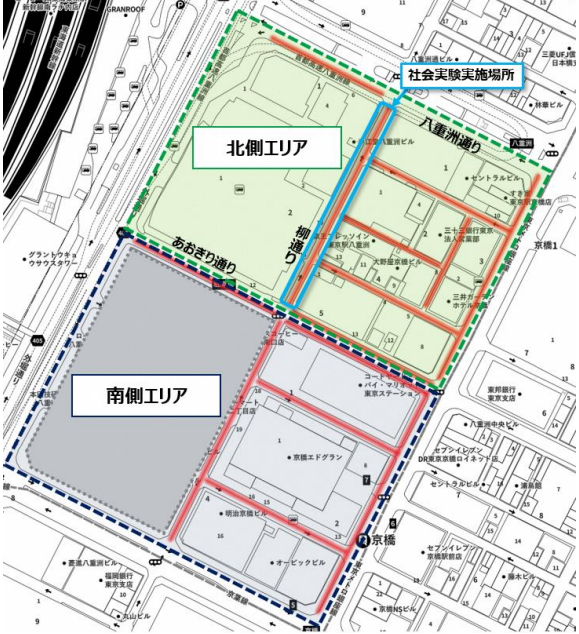
- 駐停車の整序化による荷捌き車両の停車、スクールバス乗降時の停車及び荷捌きの円滑性の検証
- 歩行者交通の円滑性・快適性向上等の歩行環境改善効果の検証
- 車両の通行空間を狭めることによる道路交通への影響の検証

(1) 路上駐停車台数※の変化 ⇒路上駐車抑止・路上停車の整序化の検証

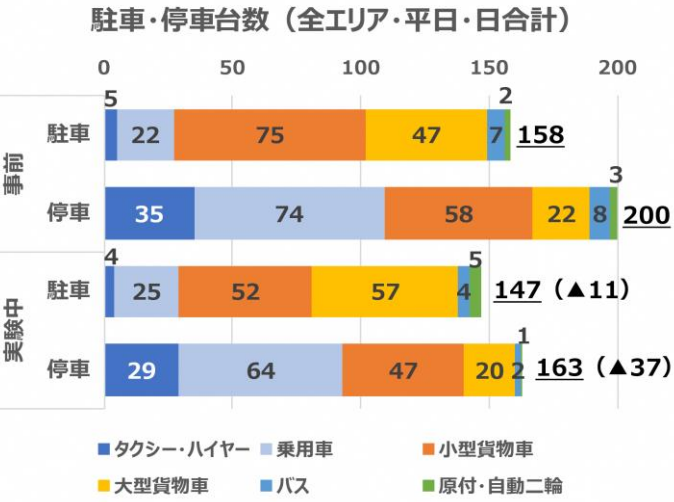
※事前（9/24（火）、9/29（日））、実験中（10/29（火）、11/3（日））の調査結果

- 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。

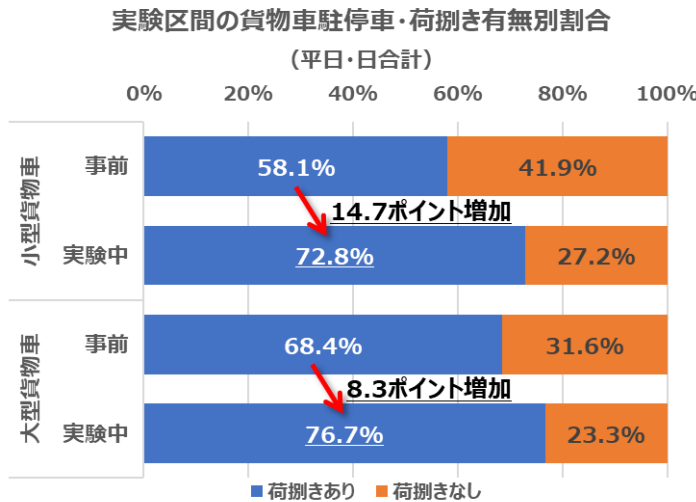
事前	
【北側エリア（おおきり通り以北）】	
平日：208 台（ピーク時：16 時台）	休日：101 台（ピーク時：14 時台）
【南側エリア（おおきり通り以南）】	
平日：150 台（ピーク時：17 時台）	休日：143 台（ピーク時：12 時台）
実験中	
【北側エリア（おおきり通り以北）】	
平日：190 台（ピーク時：10 時台）	休日：101 台（ピーク時：9 時台）
【南側エリア（おおきり通り以南）】	
平日：120 台（ピーク時：13 時台）	休日：162 台（ピーク時：13 時台）



【路上駐停車状況調査の実施エリア】



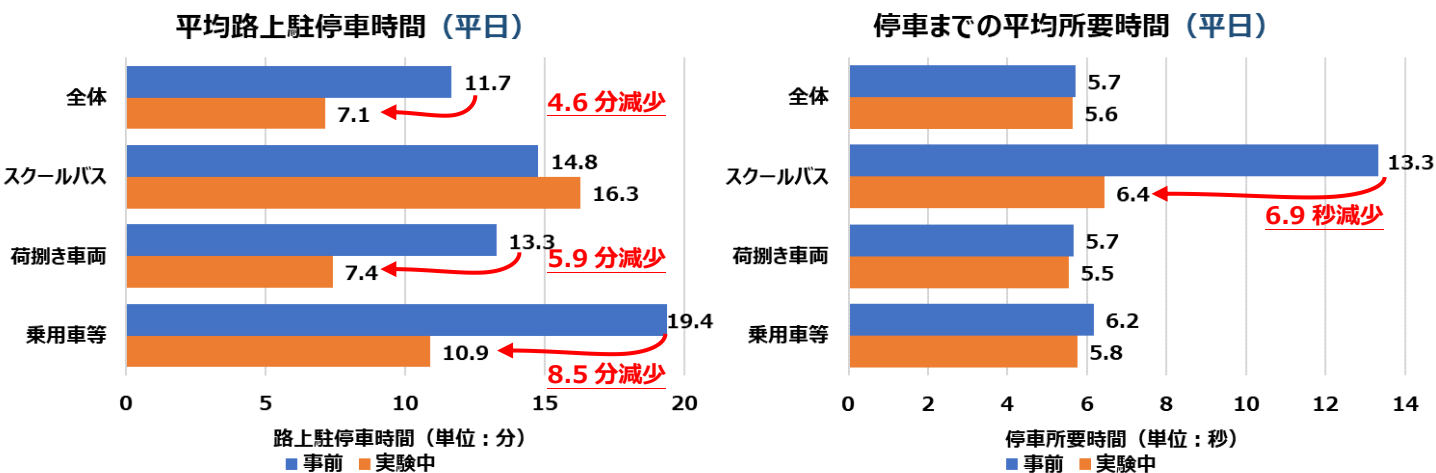
※休日はスクールバス運行がないため、平日のみで比較 / ※「全エリア」の合計には実験区間の台数も含む



(2) 実験区間における路上駐停車の特性※ ⇒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。

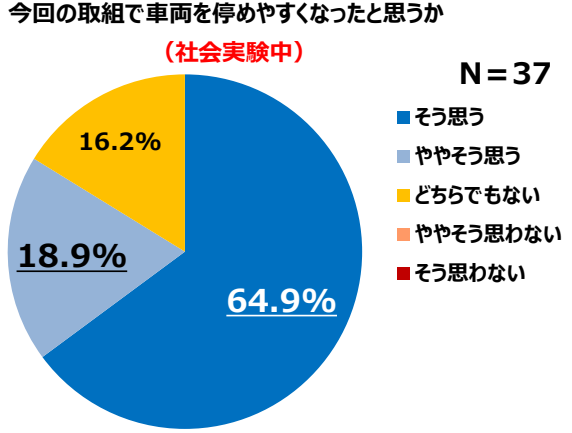


※休日はスクールバス運行がないため、平日のみで比較

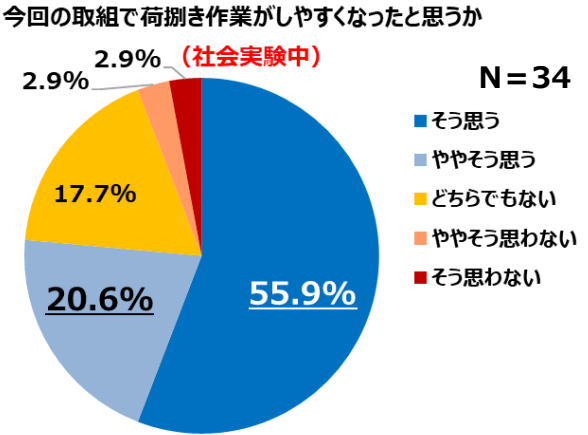
(3) 荷捌き車両運転者及びスクールバス運転者へのアンケート結果※ ⇒乗降・荷捌きの円滑性の検証

※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

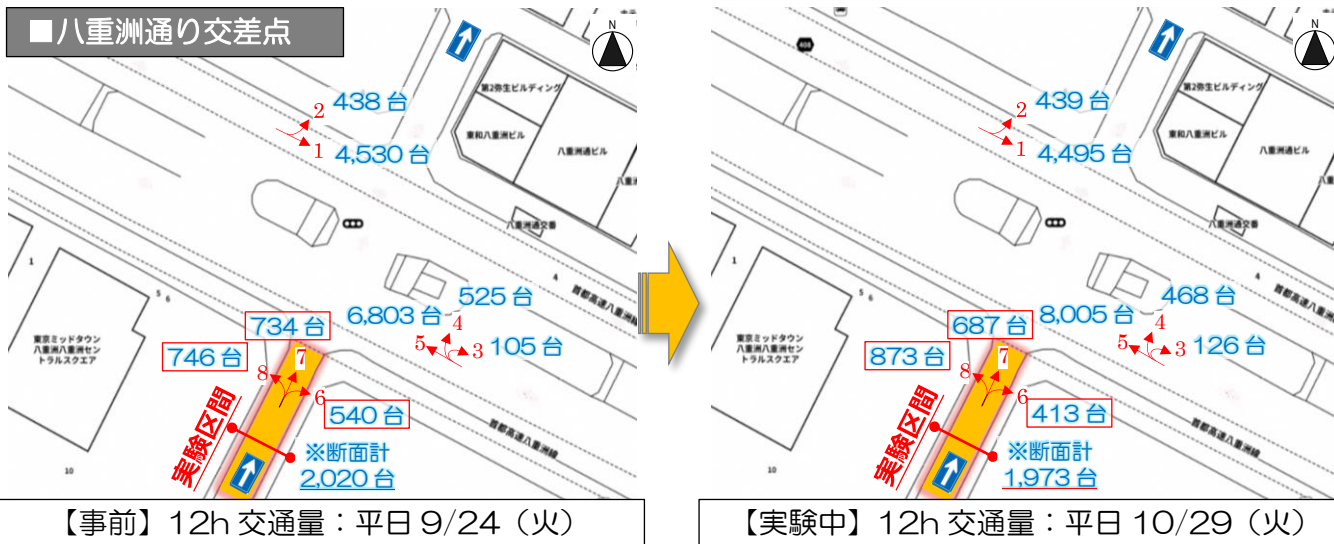
※事前（9/24（火）、9/29（日））、実験中（10/29（火）、11/3（日））の調査結果（12時間交通量）

■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%）



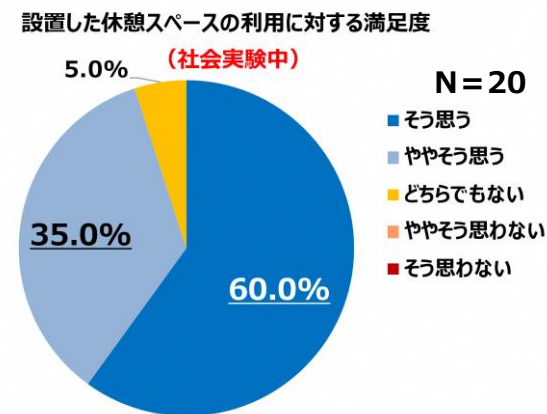
※休日はスクールバス運行がないため、平日のみで比較

(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

