

1 調査名称：平成24年度 総合都市交通体系調査

2 調査主体：大田市

3 調査圏域：大田市大田町大田地内

4 調査期間：平成24年度

5 調査費：11,109千円
(総合都市交通体系調査)

6 調査概要：

本調査は、(都)大田停車場線（通称：駅通り）について、安全・安心な道路としての再生、地域の賑わい創出を目指して、その影響・効果を把握するために歩道を広げる社会実験を行い、今後の整備の方向性について検討を行った。

I 調査概要

- 1 調査名：平成24年度 総合都市交通体系調査
- 2 報告書目次
 - 序. 業務概要
 - 序.1 業務概要
 - 序.2 業務内容
 1. 社会実験の実施準備
 - 1.1 みちづくりの方向性
 - 1.2 社会実験の実施概要
 - 1.3 社会実験の実施計画・実施準備
 - 1.3.1 社会実験の実施計画の作成
 - 1.3.2 広報・PRの実施
 - 1.3.3 仮設物の設置
 - 1.3.4 臨時駐車場の確保
 - 1.3.5 関係機関との調整・許可申請等
 2. 社会実験の実施
 - 2.1 社会実験の運営
 - 2.2 社会実験時のイベントへの対応
 3. 社会実験に係る交通実態調査
 - 3.1 調査概要
 - 3.2 調査結果
 - 3.2.1 自動車交通量調査結果
 - 3.2.2 歩行者・自転車通行量調査結果
 - 3.2.3 自動車走行速度調査結果
 - 3.2.4 路上駐停車調査結果
 - 3.2.5 駐車場利用台数調査結果
 4. 地域・来街者等の意向調査
 - 4.1 調査概要
 - 4.2 来街者等インタビュー調査結果
 - 4.3 周辺地域アンケート調査結果
 - 4.4 主な結果比較
 5. 影響・効果等の分析評価
 - 5.1 社会実験のねらいと評価の視点
 - 5.2 交通への影響分析
 - 5.3 みちづくりの方向性に対する意見・評価
 - 5.4 みちづくりの方向性の検証と留意点の整理
 6. 整備の方向性の検討

3 調査体制

大田市が主体となり実施。

ただし、調査実施にあつては、大田市駅周辺東側地区における取り組みを検討する、検討部会（市民、地権者、商業者等で構成）において、意見交換を行った。

4 委員会名簿等：

該当なし

II 調査成果

1 調査目的

大田市駅東側地区の外郭を形成する幹線街路（（都）栄町・高禅寺線、（都）山崎・城山線）の整備に向けた取り組みが進むなか、（都）大田停車場線（通称：駅通り）について機能や役割も見直すことが求められている。（都）大田停車場線は、周辺の幹線街路が整備されることにより、幹線的な自動車交通を処理する役割を終え、地域に密着した生活道路、歩行者にやさしく安全な道路、さらには駅前商店街のにぎわいの場となる道路としての活用が求められている。

こうした中、本調査は、（都）大田停車場線について、安全・安心な道路としての再生、地域の賑わい創出を目指して、その影響・効果を把握するために社会実験を行い、今後の整備の方向性を探ることを目的とする。

2 調査フロー

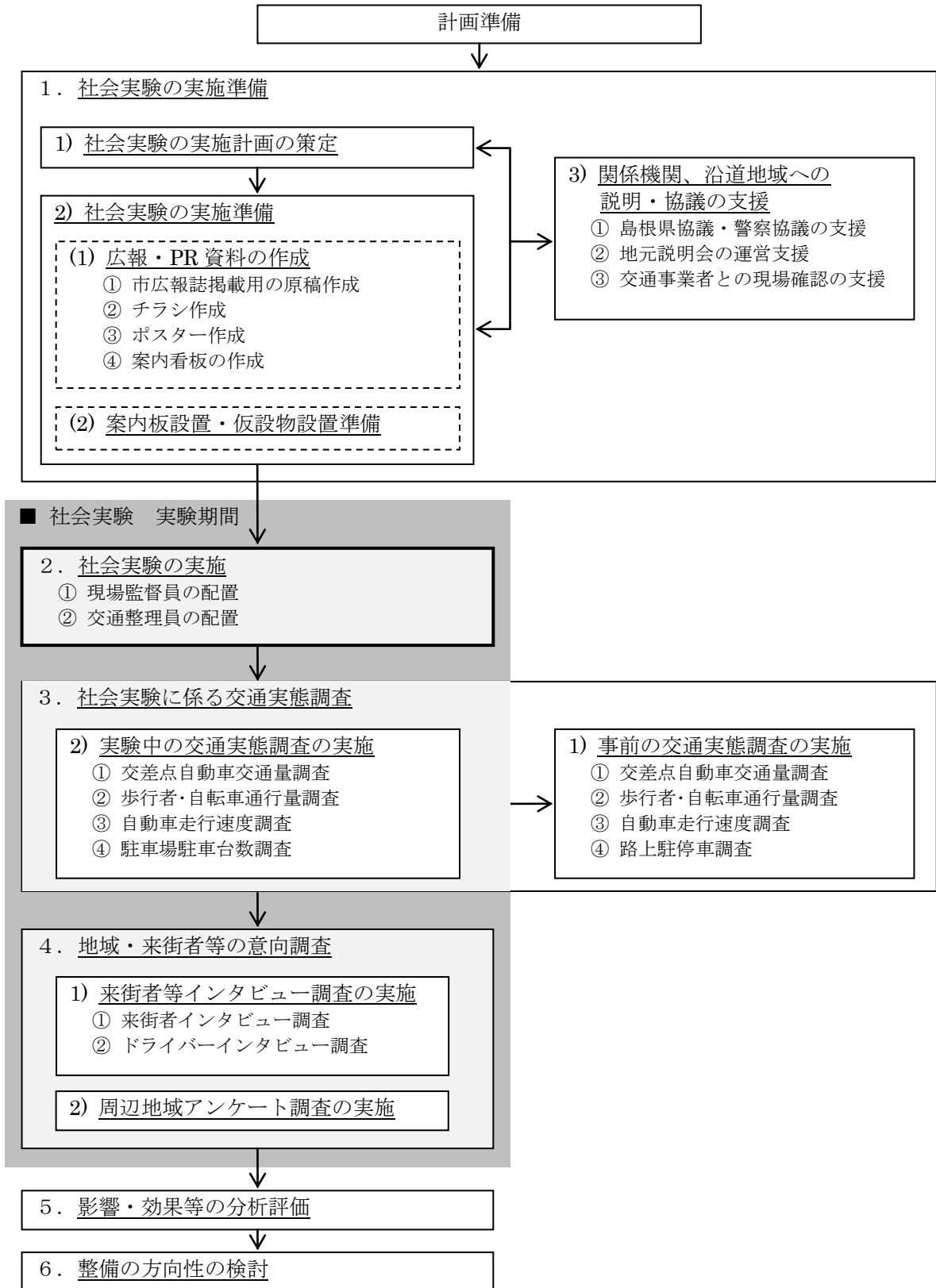
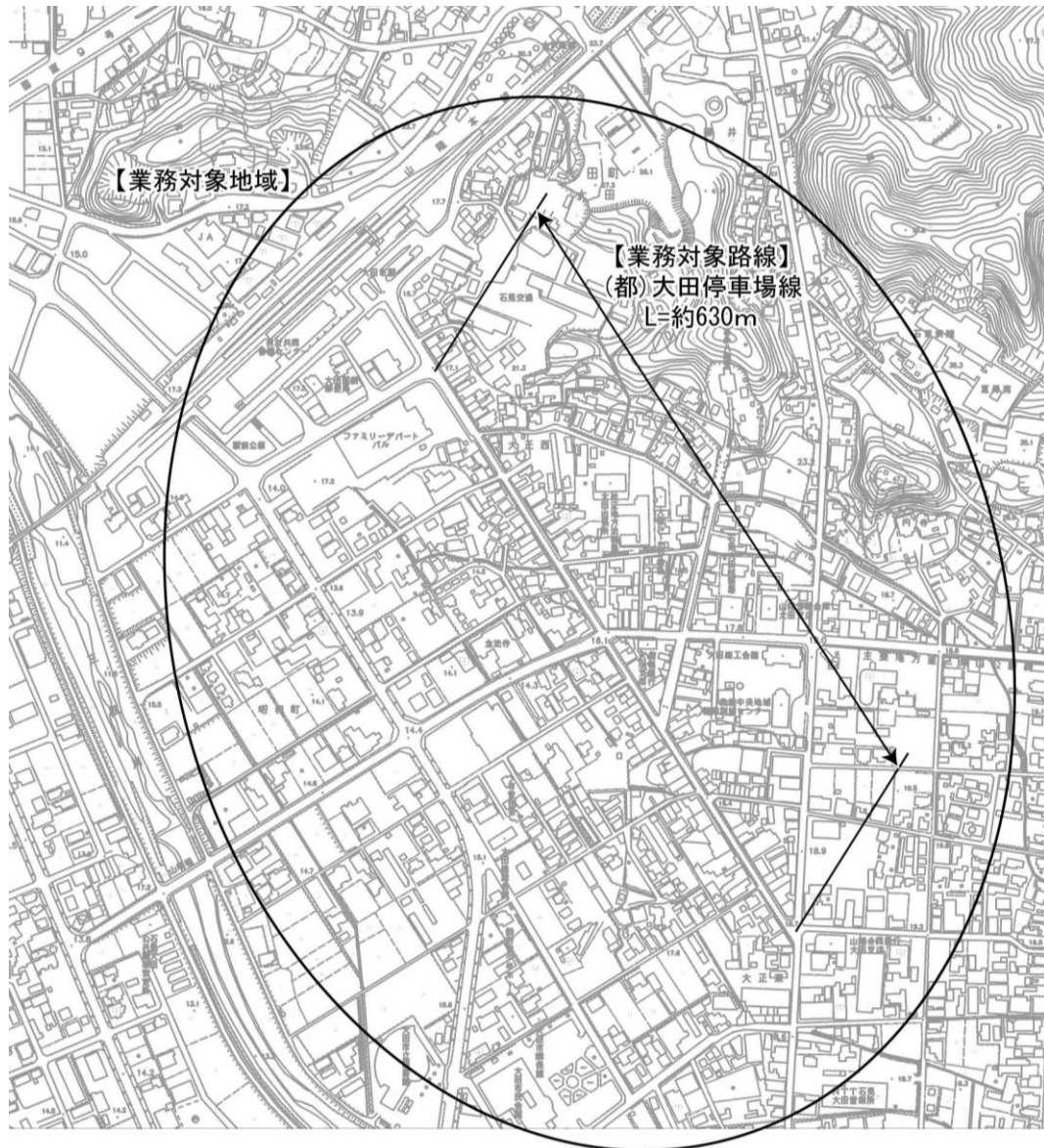


図 調査フロー

3 調査圏域図

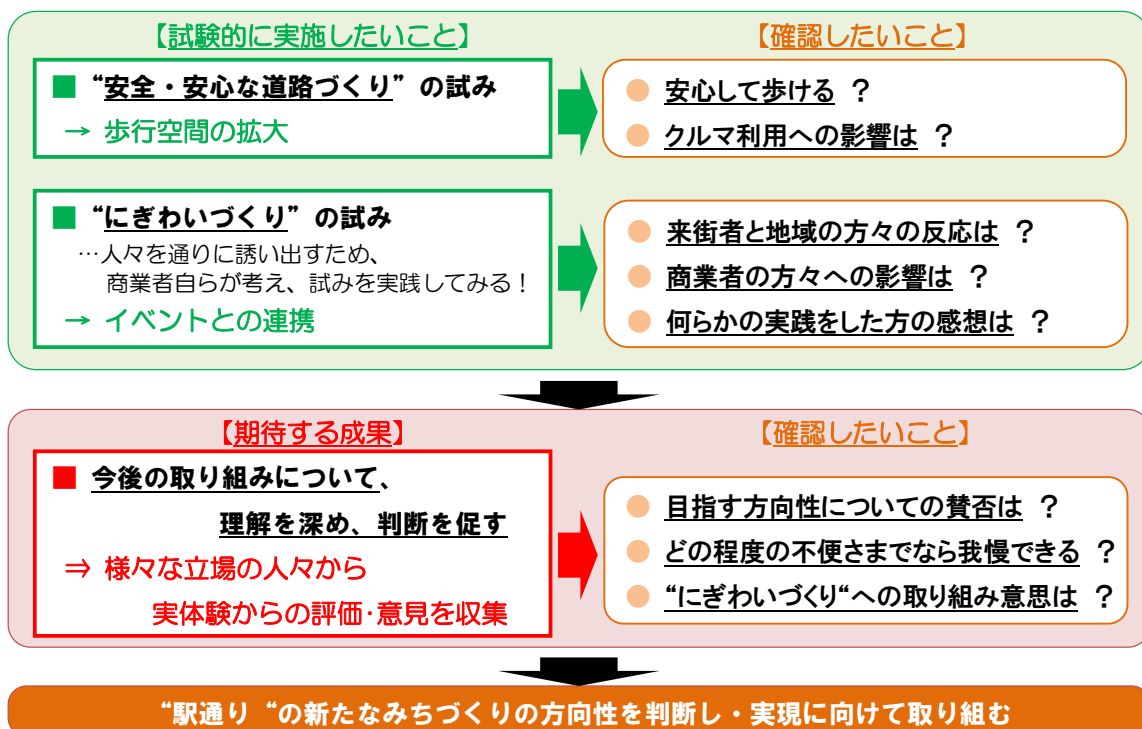


4 調査成果

4-1 社会実験の実施目的

今回実施した“駅通り”の社会実験は、『安全・安心な道路としての再生』、『地域のにぎわい創出』を目指して、その影響・効果や今後の方向性を探るために実施するものである。

また、地域の方々や関係者が、歩行空間の拡大やにぎわいづくりを実際に体験することにより、今後の取り組みについての判断材料が得られるほか、考えを深めていくきっかけとすることを目的とした。



【“駅通り” 社会実験の実施状況】



▲ 三角コーン等の設置状況（1車線部）



▲ 三角コーン等の設置状況（1車線部）



▲ 三角コーン等の設置状況（2車線部）



▲ 三角コーン等の夜間の状況（1車線部）



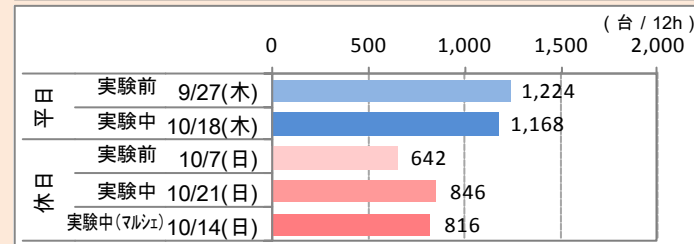
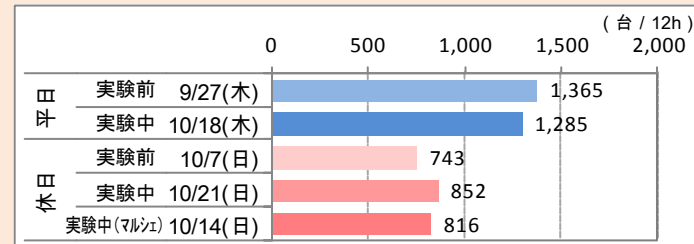
▲ 社会実験実施区間の全景（大田市駅方向を望む）

4-3 社会実験の実施結果

1) 交通への影響

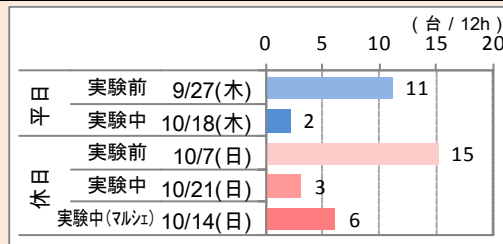
● 自動車交通量

・実験の前後で交通量に大きな変化はなかった。



● 駅通りへの誤進入台数 (パル前)

・実験前は誤進入が 10 台/12h 以上あったが、実験中は最少で 2 台/12h、最大で 6 台/12h と減少。

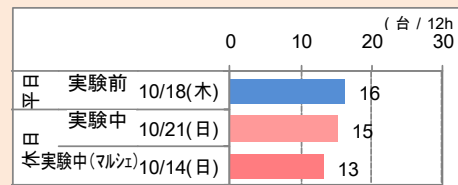


▲ 対策の様子

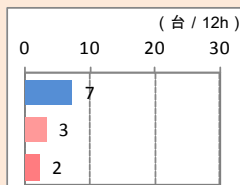
● 臨時駐車場 駐車台数 (実験中の調査)

・臨時駐車場の利用は、1 箇所あたり少ない日で 2 台/12h、最大で 16 台/12h の利用があった。平日の方が駐車台数が多い傾向がある。
・駐車場が満車となることはなかった。

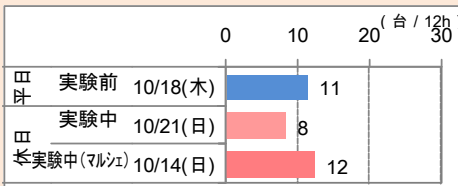
▼ 臨時駐車場①※1
(一般向け駐車可能台数 11 台分)



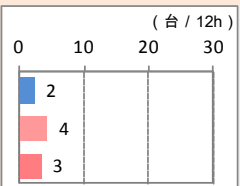
▼ 臨時駐車場②※2
(一般向け駐車可能台数 6 台分※3)



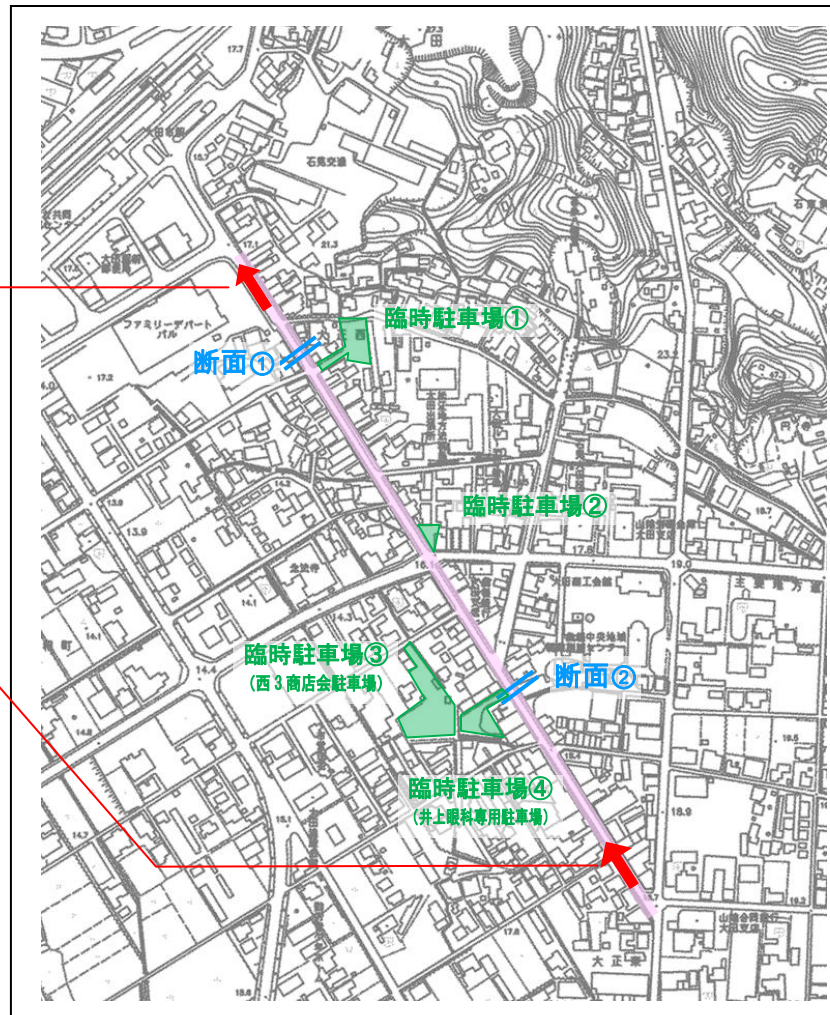
▼ 臨時駐車場③※1
(一般向け駐車可能台数 8 台分)



▼ 臨時駐車場④※2
(一般向け駐車可能台数 24 台分)



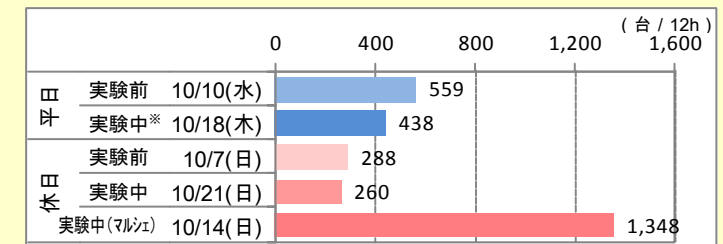
※1: 臨時駐車場は、月極契約者等の利用を除くため短時間(30分未満)駐車のみ台数を掲載
 ※2: 臨時駐車場②は今回実験用に新設、駐車場④は井上眼科の休診日のため全駐車台数を掲載
 ※3: 駐車マスが無い為、概ね駐車できる台数として記載



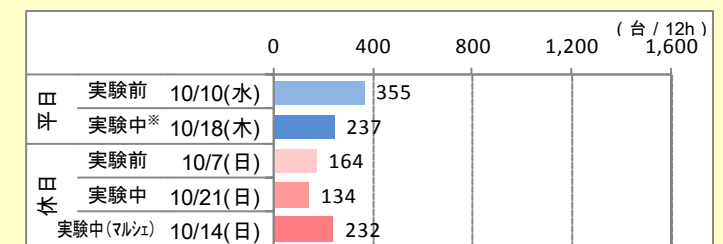
● 歩行者

・実験前の歩行者通行量は、駅側(断面①)では平日で約 560 人/12h、休日で約 290 人/12h。
 ・実験中は、断面①および②で減少が見られ、特に平日は減少が大きく、周辺病院が休診であったことも一因と考えられる。
 ・実験中のイベント(マルシェ)開催日は、断面①で実験前の約 5 倍の歩行者通行量であった。

・断面①



・断面②

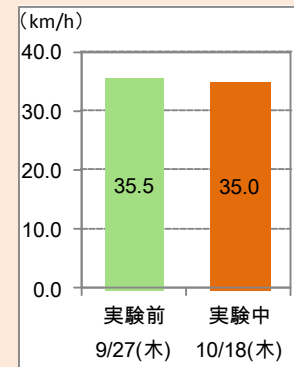


※10/18(木)は、生越整形外科、井上眼科の休診日。

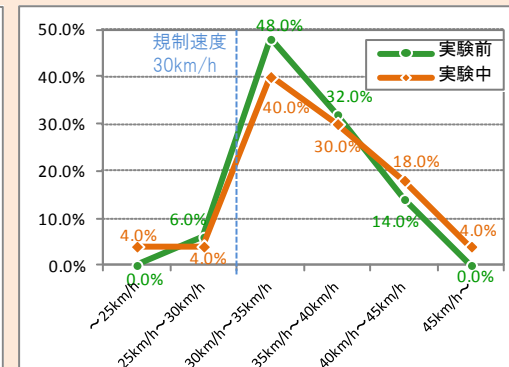
● 自動車走行速度

・駐停車車両等の影響による速度低下は随所で発生していたが、車道幅員を狭めた(5.5m から実験中は 4.0m)のみでの効果は確認できず。
 ・実験前、実験中ともに 9 割以上の車両が規制速度(30km/h)を超過している状況。

▼ 平均速度の比較



▼ 観測車両の速度別割合

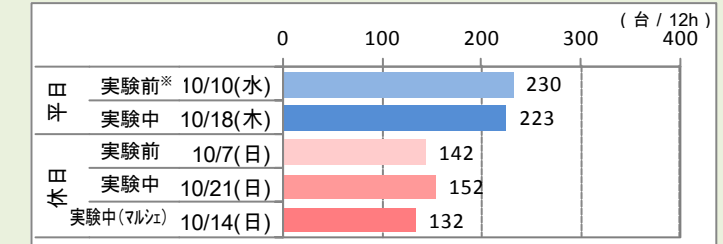


※車道幅員の変化による速度抑制効果を把握するため、荷捌き車両やバスの停車、自転車の影響で速度低下があった車両は対象外とし、各日で 50 台を調査。

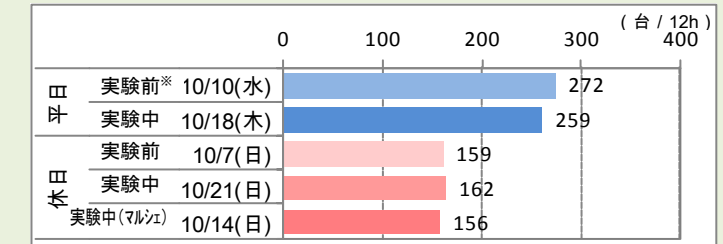
● 自転車

・実験の前後で自転車通行量に大きな変化はなかった。

・断面①



・断面②



※10/18(木)は、生越整形外科、井上眼科の休診日。

2) 周辺住民アンケート・来街者インタビュー調査結果

■ 周辺住民アンケート調査

- ・調査方法：郵送配布、郵送回収（平成24年10月15日発送、11月5日投函〆切）
- ・配布数：1,128世帯、3,384部（1世帯に調査票3枚を同封）
（大正西1～3、大正東1～3、柳井1～2、昭和町、駅南町に全戸配布）
- ・回収数：334世帯（回収率29.6%） 634票

■ 来街者インタビュー調査

- ・調査方法：調査員によるインタビュー形式
- ・調査場所：歩道上および駐車場周辺（臨時駐車場4箇所、およびパル駐車場）
- ・調査日：計3日間 平成24年10月14日（日）、10月18日（木）、10月21日（日）
- ・回答数：625票

① 社会実験の評価

実験の評価項目	■ 周辺住民アンケート調査			問.あなたは駅通りで商売をしていますか？			来街者インタビュー調査					
	全回答者	駅通りで商売をしている人	その他の周辺住民	全回答者	駅通りで商売をしている人	その他の周辺住民	全回答者	駅通りで商売をしている人	その他の周辺住民			
①：歩道（路側帯）が広がり、「歩きやすくなった」と感じましたか？	計47%	計30%	計49%	計59%	計48%	計49%	計59%	計48%	計49%			
・「歩きやすくなった」と、周辺住民の約5割、来街者の約6割が回答。	26.5% 20.6% 23.2% 15.2% 14.6%	25.6% 8.9% 17.8% 22.2% 25.6%	25.7% 23.7% 24.7% 13.8% 12.1%	48.0% 11.0% 29.2% 7.7% 4.0%	17.0% 15.1% 34.3% 14.4% 19.1%	15.1% 9.6% 31.5% 17.8% 26.0%	16.7% 16.1% 35.2% 14.4% 17.6%	32.9% 9.1% 39.5% 10.5% 7.9%	17.0% 15.1% 34.3% 14.4% 19.1%	15.1% 9.6% 31.5% 17.8% 26.0%	16.7% 16.1% 35.2% 14.4% 17.6%	32.9% 9.1% 39.5% 10.5% 7.9%
②：「自転車で走りやすくなった」と感じましたか？	計32%	計34%	計33%	計42%	計44%	計33%	計42%	計44%	計33%			
・「自転車で走りやすくなった」と、周辺住民では、「思う」と「思わない」がともに3割とほぼ同じ割合。	17.0% 15.1% 34.3% 14.4% 19.1%	15.1% 9.6% 31.5% 17.8% 26.0%	16.7% 16.1% 35.2% 14.4% 17.6%	32.9% 9.1% 39.5% 10.5% 7.9%	17.0% 15.1% 34.3% 14.4% 19.1%	15.1% 9.6% 31.5% 17.8% 26.0%	16.7% 16.1% 35.2% 14.4% 17.6%	32.9% 9.1% 39.5% 10.5% 7.9%	17.0% 15.1% 34.3% 14.4% 19.1%	15.1% 9.6% 31.5% 17.8% 26.0%	16.7% 16.1% 35.2% 14.4% 17.6%	32.9% 9.1% 39.5% 10.5% 7.9%
③：車道が狭くなり「車の走行が困難になった」と思いますか？	計56%	計69%	計53%	計40%	計69%	計53%	計40%	計69%	計53%			
・「車の走行が困難になった」と周辺住民の約6割、来街者の約4割が回答。また、駅通りで商売をしている人約7割と高い。	35.6% 20.8% 18.0% 18.0% 7.6%	53.3% 15.2% 5.4% 16.3% 9.8%	30.5% 22.5% 20.8% 18.9% 7.3%	22.0% 17.5% 23.1% 22.3% 15.1%	35.6% 20.8% 18.0% 18.0% 7.6%	53.3% 15.2% 5.4% 16.3% 9.8%	30.5% 22.5% 20.8% 18.9% 7.3%	22.0% 17.5% 23.1% 22.3% 15.1%	35.6% 20.8% 18.0% 18.0% 7.6%	53.3% 15.2% 5.4% 16.3% 9.8%	30.5% 22.5% 20.8% 18.9% 7.3%	22.0% 17.5% 23.1% 22.3% 15.1%
④：「臨時駐車場があってよかった」と思いますか？	計43%	計39%	計44%	計45%	計39%	計44%	計45%	計39%	計44%			
・「臨時駐車場があってよかった」と、周辺住民と来街者のともに、4割以上が回答。	27.7% 15.2% 29.4% 14.4% 13.3%	27.6% 11.5% 20.7% 20.7% 19.5%	26.8% 16.7% 31.4% 13.2% 1.9%	38.1% 6.8% 39.1% 8.6% 7.4%	27.7% 15.2% 29.4% 14.4% 13.3%	27.6% 11.5% 20.7% 20.7% 19.5%	26.8% 16.7% 31.4% 13.2% 1.9%	38.1% 6.8% 39.1% 8.6% 7.4%	27.7% 15.2% 29.4% 14.4% 13.3%	27.6% 11.5% 20.7% 20.7% 19.5%	26.8% 16.7% 31.4% 13.2% 1.9%	38.1% 6.8% 39.1% 8.6% 7.4%
全体の傾向	・ 総じて、駅通りで商売をしている人の、実験への評価は低く、来街者は高い傾向にある。											

N:回答者数

②みちづくりの方向性について

将来の方向性	周辺住民アンケート調査			来街者インタビュー調査
	全回答者	駅通りで商売をしている人	その他の周辺住民	全回答者
	■ 賛成 ■ やや賛成 ■ どちらでもない ■ やや反対 ■ 反対			
	0% 20% 40% 60% 80% 100%	0% 20% 40% 60% 80% 100%	0% 20% 40% 60% 80% 100%	0% 20% 40% 60% 80% 100%
①：商店街と一体となったにぎわいのある道づくりを進めることについて、どう思いますか？ ・「商店街と一体となったにぎわいのある道づくり」は、 周辺住民、来街者ともに約8割が賛成 。 ・将来の方向性で、 最も賛成が多い項目 。	計78% 61.7% 16.4% 12.5% 6.7% 2.7% N=598	計78% 67.3% 11.2% 9.2% 1.0% 11.2% N=98	計78% 59.7% 18.3% 13.2% 3.0% 5.9% N=471	計83% 75.5% 7.0% 13.9% 2.2% 1.3% N=596
②：安心して歩ける道づくりのため歩道と車道間の段差を無くし、平坦な道路とすることについて、どう思いますか？ ・「歩道と車道間の段差を無くし、平坦な道路とすること」は、 周辺住民及び来街者の全回答者の約7割が賛成 。	計66% 46.5% 18.2% 13.2% 6.3% 15.7% N=604	計68% 56.7% 11.3% 5.2% 21.6% 5.2% N=97	計63% 43.5% 19.7% 15.5% 6.3% 15.1% N=478	計70% 61.1% 9.2% 13.5% 5.6% 10.5% N=607
③：歩道（路側帯）の幅を広げることについて、どう思いますか？ ・「歩道（路側帯）の幅を広げること」について 周辺住民及び来街者の全回答者の約7割が賛成 。 ・ 駅通りで商売をしている人の半数が賛成しているが、一方で約4割が反対 。	計66% 48.3% 16.6% 11.6% 7.5% 15.9% N=602	計53% 40.2% 12.4% 8.2% 23.7% 15.5% 計39% N=97	計69% 50.6% 17.9% 11.0% 5.7% 14.8% N=474	計76% 64.6% 11.5% 13.5% 5.8% 4.7% N=602
④：車道を狭めて車のスピードを落とす取り組みについて、どう思いますか？ ・「車道を狭めて車のスピードを落とす取り組みについては、 周辺住民及び来街者の全回答者のうち[賛成]が約7～8割を占める 。 ・ 駅通りで商売をしている人は、「反対」の割合が約3割と高い 。	計66% 46.1% 19.3% 15.2% 6.7% 12.7% N=597	計60% 37.2% 22.3% 7.4% 22.3% 10.6% 計33% N=94	計68% 47.5% 19.2% 16.9% 5.7% 10.8% N=474	計75% 62.9% 12.2% 16.2% 3.5% 5.2% N=599
⑤：逆方向からの誤進入の防止と、できるだけ幅の広い歩道を確保するため終日一方通行にすることについて、どう思いますか？ ・「終日一方通行」については、 周辺住民及び来街者の全回答者では、「賛成」が約6割を占める 。 ・ 駅通りで商売をしている人の、約半数が「反対」と回答 。	計59% 43.7% 14.8% 13.2% 9.5% 18.8% N=600	計51% 28.9% 13.4% 7.2% 38.1% 12.4% 計51% N=97	計61% 46.4% 15.0% 14.8% 9.1% 14.6% N=472	計55% 46.2% 8.9% 22.1% 10.6% 12.2% N=597
⑥：安全な通行と、できるだけ幅の広い歩道を確保するため、終日駐車禁止にすることについて、どう思いますか？ ・「終日駐車禁止」については、 周辺住民及び来街者の全回答者では、「賛成」の方が「反対」より多いものの、「反対」の割合は周辺住民が約4割、来街者が約3割と高い 。 ・ 駅通りで商売をしている人の、約6割が「反対」と回答 。	計48% 34.7% 13.3% 17.1% 10.4% 24.5% 計35% N=603	計55% 24.7% 8.2% 2.4% 7.2% 47.4% 計55% N=97	計51% 36.3% 14.9% 18.1% 10.5% 20.2% 計31% N=476	計55% 41.9% 9.3% 23.0% 11.5% 14.2% N=599
全体の傾向	・総じて、 駅通りで商売をしている人は、全ての項目で「反対」の割合が高い 。			

4-4 みちづくりの方向性の検証と留意点の整理

社会実験時の状況や各種調査の結果より、今後のみちづくりの方向性・留意点を整理した。

表 みちづくりの方向性・留意点

項目	実験前の考え	実験結果からの判断・配慮事項	実験結果を踏まえた みちづくりの方向性・留意点
バリアフリーの 歩行者優先の みちづくり	・段差や急勾配のない連続した歩行スペースを確保。	・賛同を得られたと考えられる。 ・歩行者の安全性を懸念する意見への配慮は必要。 ・社会実験でカラーコーンを設置したが、沿道駐車場等の出入口、バス停留所、商店からの意見もあり、連続した設置は不可能だった。	・道路のバリアフリー化（フラット化）を前提に検討を進める。 ・フラット後も歩行者の安全確保をできる方法を検討する。 ・歩行者と自動車の物理的な分離は、できない箇所が必ず発生することに留意が必要である（駐車場等の出入り口等）。
	・できるだけ幅の広い歩行スペースの確保。	・賛同を得られたと考えられる。 ・自転車の走行空間（自動車との錯綜）への配慮は必要。	・歩行空間の拡幅を前提に検討を進める。 ・自転車の走行に考慮した道路空間を検討するとともに、自転車ルールの周知・マナー向上のソフト対策が必要と考えられる。
	・歩道空間を確保するため「終日一方通行規制」。 対面通行の場合：最少 車道 4.5m 一方通行の場合：最少 車道 3.5m まで可能 ・また、誤進入への対策が可能（パル前）。	・賛同を得られたと考えられる。 ・実験中の対策により誤進入の台数は減少。	・北向きの終日一方通行規制を前提に検討を進める。 ※現在の規制時間（7：00～19：30） ・分かりやすく進入規制を伝える方法を検討する。
	・安全な通行と、幅の広い歩行区間確保のため「終日駐車禁止」。	・終日駐車禁止は、来街者、周辺住民からの反対意見が多く、駅通りで商売をしている人の約6割が反対。 ・路上駐車への配慮（買い物など）。	・駐車禁止については、現在の規制時間（7：00～21：00）を維持する。 ・既存駐車場の情報配信とともに、地域と連携した空家や空き地を活用した駐車場整備を検討する。
		・路上停車への配慮（荷捌きなど）。	・停車が可能な道路の使い方を検討する。 ・また、停車により後続車両が通過できない（先詰まりの発生）が起きない方法を検討する。
	・通過交通を減らし、クルマの走行速度を抑制。	・全体の車道幅員を狭めるだけでは効果なし。 （実験前、実験中ともに全体の9割以上が規制速度を超過。） →別途速度を抑制する対策が必要と考えられる。	・速度抑制を行う方法を検討するとともに、規制速度を超過させないための運転マナー向上等のソフト対策も必要である。 ・通過交通については、周辺道路の整備により減少すると考えられる。
商店街と一体となった 公共スペースとしての みちづくり	・沿道の方々との連携により、溜まり・休憩スペースや緑のスポット的な配置を検討。	・商店街と一体となったみちづくりは、賛同を得られたと考えられる。 ※アンケートでは、一番賛成の多い項目。	・にぎわいのための方策は今後も引き続き部会等で検討していく。
	・沿道の方々が愛着を持ち、自発的に日常管理を行っていただける環境づくりを目指す。	〃	〃
	・歩行者天国などによるイベント開催時にも対応できるよう配慮する。	〃	・道路のバリアフリー化（フラット化）を前提に検討を進める。
駅前のメイン通りに ふさわしい魅力ある みちづくり	・大田市の玄関口にふさわしい景観・雰囲気をもった空間整備を検討する。	〃	・道路の舗装の美装化等を検討する。 ・にぎわいのための方策は今後も引き続き部会等で検討していく。

4-5 整備の方向性検討

今後のみちづくりの方向性・留意点を踏まえ、整備時の空間構成についてそれぞれ特徴ある7案を立案し、限られた道路空間におけるトレードオフの関係を複数の視点から整理した。

表 空間構成（案）の比較

		案1	案2	案3	案4	案5	案6	案7
基本的考え方		・基本案 (フラット：幅広路側帯)	・基本案 + 狭さく設置	・基本案 + 自転車通行位置表示	・片側歩道設置案	・クランク案	・荷捌き停車帯 片側設置案	・荷捌き停車帯 両側設置案
イメージ図								
歩行者	歩行スペース	○：歩行スペース広く歩きやすい	○：歩行スペース広く歩きやすい	△：歩行スペースが狭い	△：歩行スペースが広い(ただし、片側のみ)	△：歩行スペースが狭い(部分的に広いスペース有)	△：歩行スペースが狭い(部分的に広いスペース有)	△：歩行スペースが狭い(部分的に広いスペース有)
	歩車の分離	×：物理的な分離がない	×：物理的な分離がない	×：物理的な分離がない	○：歩車分離有(ただし、片側のみ)	×：物理的な分離がない	×：物理的な分離がない	×：物理的な分離がない
	自転車との輻輳	×：自転車が路側帯を通行できる	×：自転車が路側帯を通行できる	○：通行位置表示により分離がされやすい	△：歩車分離有(ただし、片側のみ)	×：自転車が路側帯を通行できる	×：自転車が路側帯を通行できる	×：自転車が路側帯を通行できる
	自動車の速度	×：速度抑制策がない	△：速度抑制が期待できる	×：速度抑制策なし	×：速度抑制策なし	△：速度抑制が期待できる	×：速度抑制策なし	△：速度抑制が期待できる
	停車車両の影響	×：停車車両有があり、通行の邪魔になる	×：停車車両有があり、通行の邪魔になる	×：停車車両有があり、通行の邪魔になる	○：停車車両有があり、通行の邪魔になる(ただし、片側のみ)	×：停車車両有があり、通行の邪魔になる(ただし、路側帯でなく車道への停車もある)	×：停車車両有があり、通行の邪魔になる	×：停車車両有があり、通行の邪魔になる
自転車	自動車との輻輳	△：路側帯も通行できるため自動車との過度な接近を避けられる	△：路側帯も通行できるため自動車との過度な接近を避けられる	○：通行位置表示により分離がされやすい	×：歩道側は縁石があり自動車を避けることができない	△：路側帯も通行できるため自動車との過度な接近を避けられる	△：路側帯も通行できるため自動車との過度な接近を避けられる	△：路側帯も通行できるため自動車との過度な接近を避けられる
	停車車両の影響	×：停車車両有があり、通行の邪魔になる	×：停車車両有があり、通行の邪魔になる	×：停車車両有があり、通行の邪魔になる	×：停車車両有があり、通行の邪魔になる	×：停車車両有があり、通行の邪魔になる	×：停車車両有があり、通行の邪魔になる(停車帯からの車両のみ出しが無ければ走行しやすい)	×：停車車両有があり、通行の邪魔になる(停車帯からの車両のみ出しが無ければ走行しやすい)
自動車	荷捌き停車	○：路側帯に入り停車可	○：路側帯に入り停車可	○：路側帯に入り停車可	○：路側帯に入り停車可	○：車道部および離側帯で停車可	○：停車スペースがある また、離側帯で停車可	○：停車スペースがある また、離側帯で停車可
その他	公平感	-	-	-	×：歩道側と路側帯側で不公平感があり、沿道住民(商店)の意見がまとまりにくい可能性がある。	×：路側帯の広い箇所と狭い箇所 で不公平感があり、沿道住民(商店)の意見がまとまりにくい可能性がある。	×：路側帯の広い箇所と狭い箇所 で不公平感があり、沿道住民(商店)の意見がまとまりにくい可能性がある。	×：路側帯の広い箇所と狭い箇所 で不公平感があり、沿道住民(商店)の意見がまとまりにくい可能性がある。

4-6 整備にむけた課題

今後の整備に向けた課題を以下に整理する。

地元関係者の意見集約

- ・「商店街」であるため沿道商店の意見は重要であるが、同時に地域住民の生活の場でもあるため、「地域住民の視点」、「商業者の視点」、「商業活性化の視点」など複数の立場、視点から、地域関係者との協働により、今回提案した駅通り整備代替案を叩き台として、議論を深めていく必要がある。

【地域住民の意見集約】

- ・社会実験後、市広報や市HP等により社会実験結果の公表は実施しているものの、その結果を受けての駅通りの整備の方向性については、地域住民と意見交換の場をもっていない。
- ・このため、社会実験結果を報告するとともに、駅通りの整備の方向性について、地域住民の意見を収集する場を設けて、駅通りの整備方針・整備内容を固めていく必要がある。

【商業者との連携】

- ・社会実験後、商工会議所を窓口として、駅通り商業者への社会実験結果の報告及び駅通りの方向性については意見交換の場を数回設けているが、商業者の意見は未だ集約されていない。
- ・また、アンケート結果をみると、商業者とその他（周辺住民、来街者）とでは特に交通規制に関して意見が相違する傾向にあり、その結果を商業者がどう受け止める、どう判断するかが重要であると考えられる。
- ・さらには、駅通りの整備は単なるみちづくりに留まるものではなく、大田市のまちづくりを牽引する商店街、賑わい軸としての活性化が最重要課題であることから、商業者が主体となって駅通りのみちづくり、まちづくりを考え、提案していくことが望ましく、そのような土壌を醸成していく必要がある。

【道路管理者（県）、交通管理者（警察）との調整】

- ・駅通りの整備方針・整備内容を検討するに当たっては、道路管理者（県）、交通管理者（警察）と密な連携、情報交換を行い、より望ましいみちづくりに向けた検討が必要である。

ソフト対策の必要性

- ・駅通りの限られた道路空間で、求められる全ての機能を満たすことは不可能である。
- ・そのため、自転車及び自動車の運転や駐停車のルール・マナーの啓発等のソフト対策も同時に行い、駅通り利用者の個々の配慮により、安全で魅力ある駅通りを実現していく必要がある。

他事業との関係考慮

- ・駅通り周辺では、「公共下水道の整備」、「駅東側まちづくり（沿道区画整理）」、「（都）栄町高禅寺線の整備」等の整備検討が進められている。これらの整備内容及び時期を勘案したうえで、駅通りの整備目標年次を決定していく必要がある。

地域と連携した取り組み

- ・駐車場については、整備を求める一方で、既存駐車場が十分に活用されているとは言えない状況である。駐車場整備については、例えば空き地や空き家の活用も考えられるように、今後のみちづくりについては、行政主体ではなく地域と連携した取り組みを進めていく必要がある。