

第5章

参考文献・事例

- 1) 参考 2. 2. 6 歩行者空間に関する寸法の国外事例（抜粋） —— 137
- 2) 参考 3. 1. 3 一般的に交通量を把握する方法の整理 ————— 145
- 3) 参考 2. 4. 4 日常のアクティビティを豊かにする
取り組み（社会実験等）の事例 ————— 149

1) 参考 2.2.6 歩行者空間に関する寸法の国外事例（抜粋）

諸外国では居心地のよい街路空間を実現するためにガイドラインを定めており、なかには歩道の幅員や様々なファニチャーを設置する場合に参考となる寸法等を示している事例がある。

参考 1-1 | PCGL(Transport for London)

【イギリス ロンドン】

ロンドン交通局（Transport for London）のPCGL(Pedestrian Comfort Guidance for London)では、総幅員から「建物・車道との間のクリアランス」、「ストリートファニチャーの幅とのクリアランス」を差し引くことによって、推奨される歩道幅員を求めることができ、様々なファニチャーについて設置パターン別に幅員の考え方が記載されている。

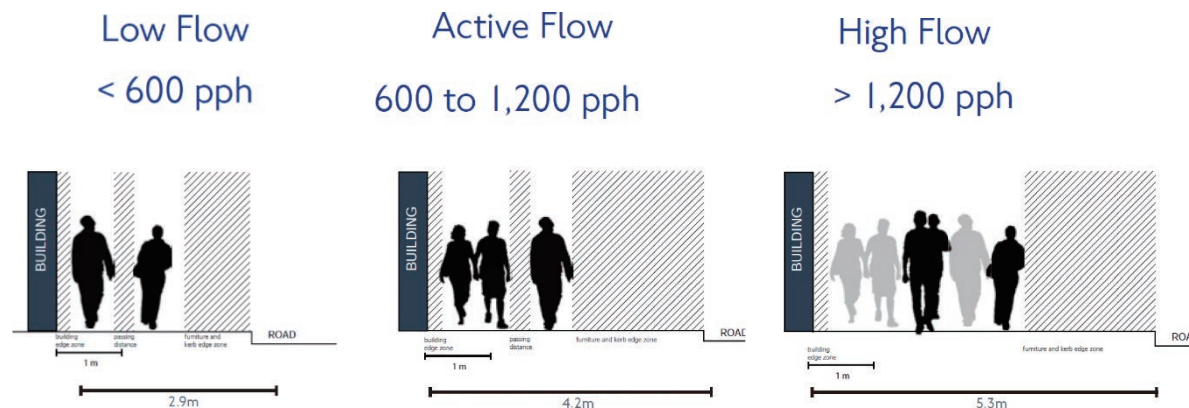
【歩道】

推奨最小歩道幅員は、横並びでの歩行やベビーカーを押して歩く人や、大通りや観光地等を歩く人が快適に移動するための十分なスペースを確保しつつ、ストリートに必要な機能やストリートファニチャーを設置できる幅員として考えられている。

・ 人通りの少ない道路の推奨最小歩道幅員は 2.9m とする。
ストリートファニチャーがない場合は、2.6m に縮小できる。

・ 歩行者交通量が多い道路の推奨最小歩道幅員は 4.2m とする。
ストリートファニチャーがない場合は、3.3m に縮小できる。

・ 歩行者交通量が非常に多い道路の推奨最小歩道幅員は 5.3m とする。
ストリートファニチャーがない場合は、3.3m に縮小できる。

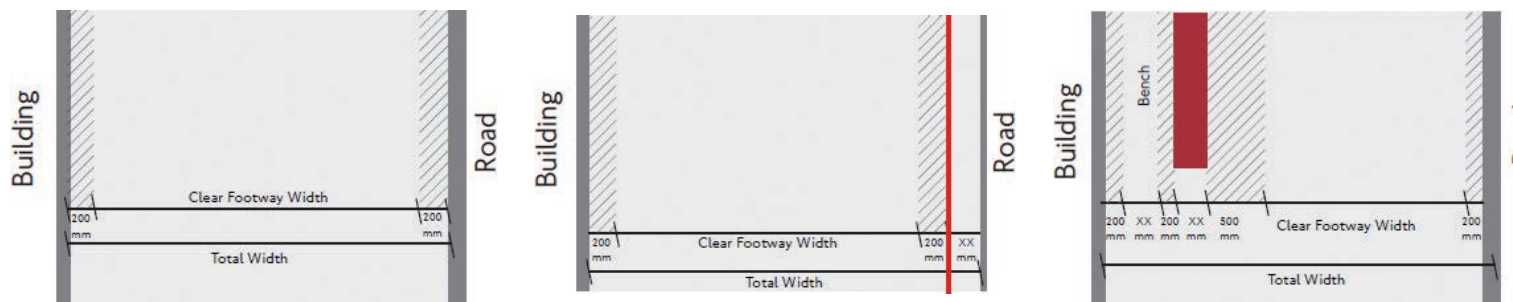


出典：Pedestrian Comfort Guidance for London

【通行に必要な寸法】

- ・人は混雑していない場合、歩道の中央に沿って歩く傾向があり、**建物の端や縁石との間に 0.2 m のバッファ**を設ける。
⇒道路両端のバッファ (0.2 m + 0.2 m)

- ・歩道が混雑している場合や、滞留空間がある場合、建物の端、または縁石と歩行空間との間に、バッファとして少なくとも **0.2 m を保つことが前提**となる。
⇒道路両端のバッファ (0.4 m) + 滞留空間のバッファ (0.2 m)



出典：Pedestrian Comfort Guidance for London

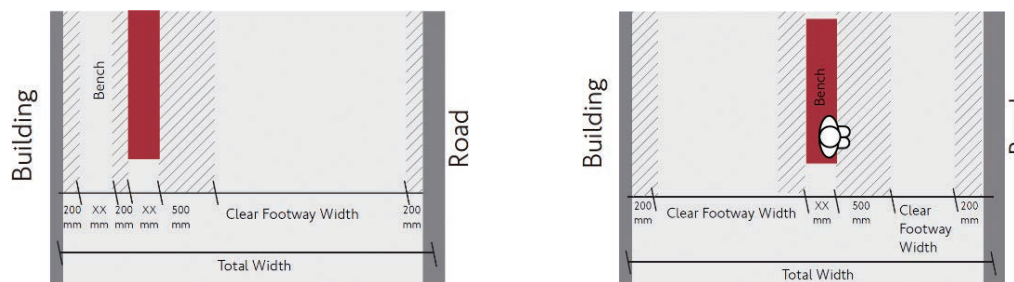
【滞留に必要な寸法】：ベンチ

ベンチが魅力的であるためには、最低でもベンチと縁石、もしくは建物の間の歩行空間を2人が並んで通過できる1.5 m程度のスペースを確保する必要がある。

- ・**背面に通行できる空間がない場合、ベンチの幅と足の幅 (0.5 m)、背面のバッファ (0.2 m) に配慮**する
⇒両端のバッファ (0.4 m) + ベンチの幅 (x) + 足の幅 (0.5 m) + 背面のバッファ (0.2 m)

- ・**両方向に着座可能な場合、ベンチの幅と両側の足の幅 (0.5 m) に配慮**する
⇒道路両端のバッファ (0.4 m) + ベンチの幅 (x) + 足の幅 (0.5 m) × 2

- ・ベンチが中央に配置され、一方にしか着座できない場合は、ベンチの幅と足の幅、背面のバッファに配慮する

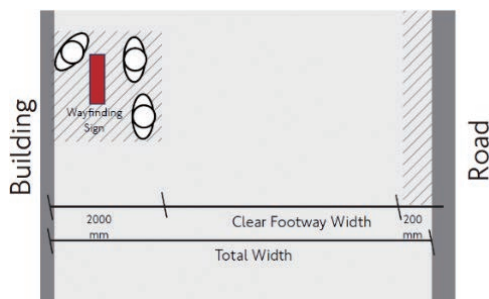


出典：Pedestrian Comfort Guidance for London

【滞留に必要な寸法】：案内サイン・ガードレール

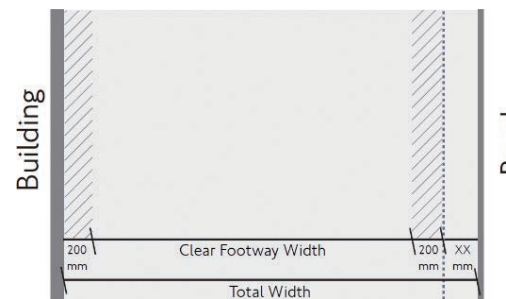
案内サイン

- ・両側の案内を読むスペースに配慮する
⇒建物際のバッファ (0.2 m) + 両側案内サインのスペース (2 m)



ガードレール

- ・ガードレールの幅とバッファに配慮する
⇒建物際のバッファ (0.4 m) + ガードレール際のバッファ (0.2m) + ガードレールの幅



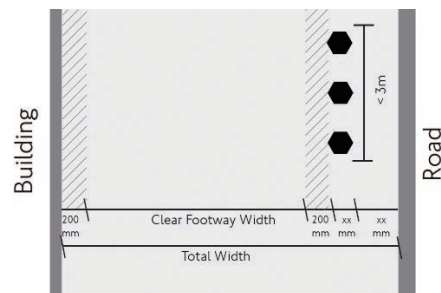
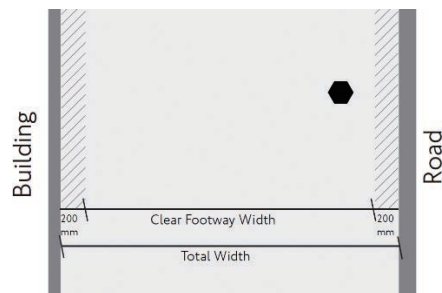
出典：Pedestrian Comfort Guidance for London

【滞留に必要な寸法】：ポスト (ポラードや標識、矢羽根サイン等)

- ・単体では変電ボックスやゴミ箱と同様と考えられ、バッファは考慮しない。
⇒道路両端のバッファ (0.4 m)

- ・単体ごとの関係性として標識やポラード等は他のストリートファニチャーと位置を調節し、影響を最小限に抑える工夫が必要
⇒道路両端のバッファ (0.4 m)

- ・0.3mの長さの間に複数設置される場合は、ガードレールに似た影響があると考えられ、ポストの設置幅とバッファに配慮する
⇒建物際のバッファ (0.2 m) + ポストのバッファ (0.2 m) + ポストの幅 (x)

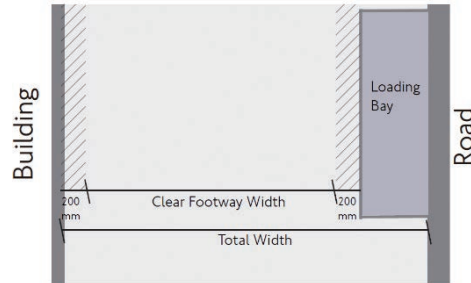


出典：Pedestrian Comfort Guidance for London

【滞留に必要な寸法】：荷さばき場

- ・荷さばき場と歩道の上に縁石がある場合、**建物際と縁石とのバッファに配慮**する
⇒建物際のバッファ (0.2 m) + 縁石際のバッファ (0.2 m)

- ・荷さばき場と歩道が縁石で仕切られていない場合、**道路両端のバッファに配慮**する
⇒道路両端のバッファ (0.4 m)



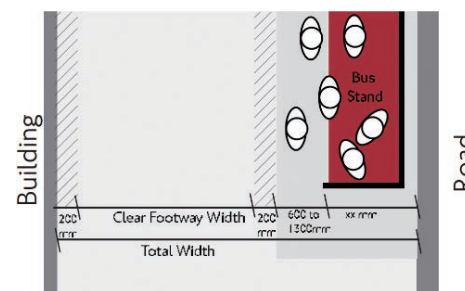
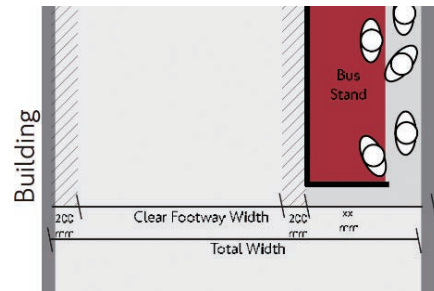
出典：Pedestrian Comfort Guidance for London

【滞留に必要な寸法】：バス停

- ・**単独のバス停**の場合、バス停の混雑度により異なるが、**道路の端の滞留と建物際の滞留、道路側と建物側のバッファ (0.2 m) に配慮**する
⇒建物際のバッファ (0.2 m) + 道路側の滞留空間からのバッファ (0.2 m)

- ・**車道からアクセスするバス停**の場合、**バス停の幅とバッファに配慮**する
⇒建物際のバッファ (0.2 m) + バス停からのバッファ (0.2 m) + バス停の幅 (x)

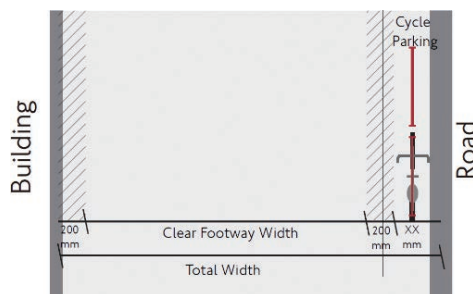
- ・**歩道側からアクセスするバス停**の場合、バス停の幅とバス停の外側へのはみ出し、バッファに配慮する
⇒建物際のバッファ (0.2 m) + バス停からのバッファ (0.2 m) + バス停からのはみ出し (0.6 m ~ 1.3 m) + バス停の幅 (x)



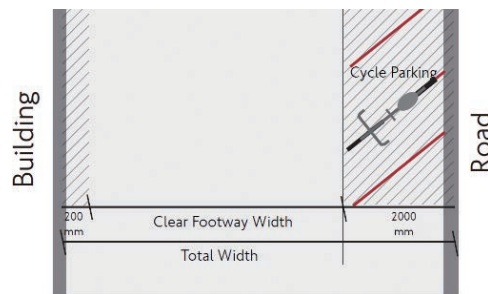
出典：Pedestrian Comfort Guidance for London

【滞留に必要な寸法】：駐輪場

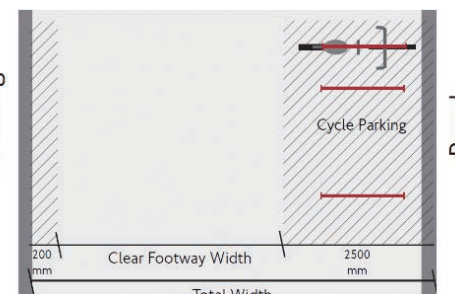
- ・並列駐車の場合、**自転車の幅と道路両端のバッファに配慮する**
⇒建物際のバッファ (0.2 m) + 駐輪場からのバッファ (0.2 m) + 駐輪場の幅 (x)



- ・斜め駐車の場合、**斜め駐車幅 (2.0 m) に配慮する** (バッファも含まれる)
⇒建物際のバッファ (0.2 m) + 斜め駐車駐輪場の幅 (2.0 m)



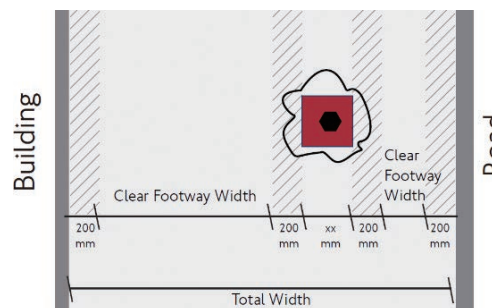
- ・垂直駐車の場合、**垂直駐車幅 (2.5 m) に配慮する** (バッファも含まれる)
⇒建物際のバッファ (0.2 m) + 垂直駐輪場の幅 (2.5 m)



出典：Pedestrian Comfort Guidance for London

【滞留に必要な寸法】：街路樹

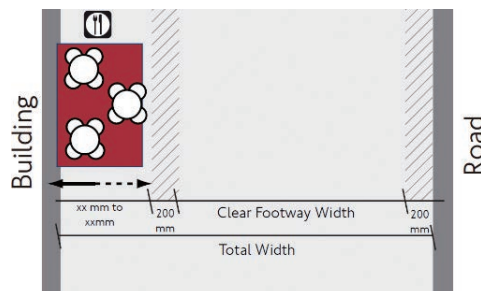
- ・一本の木の場合、植え付け面積とバッファに配慮する
⇒道路両端のバッファ (0.4 m) + 樹木両端のバッファ (0.4 m) + 樹木の幅 (x)



出典：Pedestrian Comfort Guidance for London

【滞留に必要な寸法】：カフェ

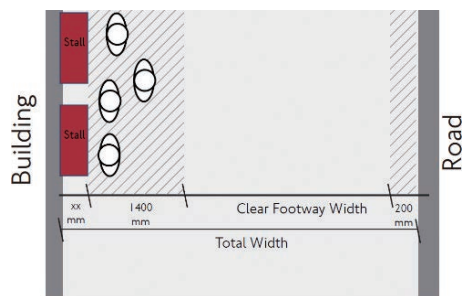
- ・建物沿いのカフェの場合、**カフェゾーンとバッファに配慮**する
ただし、カフェの座席は可動式で動くことが予想されるため注意が必要
⇒カフェの幅 (x) + カフェからのバッファ (0.2 m) + 道路際のバッファ (0.2 m)



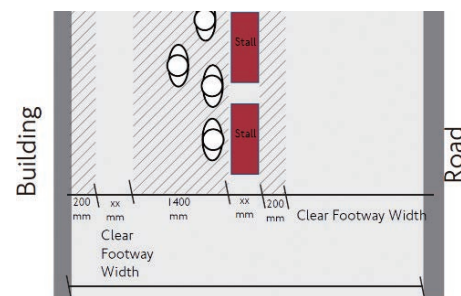
出典：Pedestrian Comfort Guidance for London

【滞留に必要な寸法】：マーケット

- ・複数出店の屋台で背面が通行できない場合は、**屋台の幅と滞留空間 (1.4m) に配慮**する
⇒屋台の幅 (x) + 滞留空間 (1.4 m) + 道路際のバッファ (0.2 m)

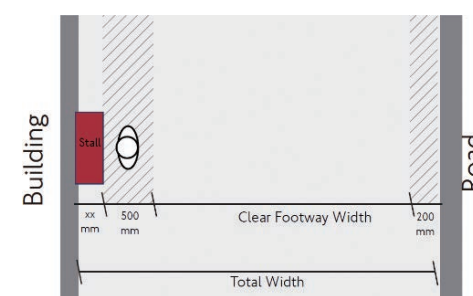


- ・複数出店の屋台で背面を通行できる場合は**屋台の幅と滞留空間、屋台背面のバッファに配慮**する
⇒道路両端のバッファ (0.4 m) + 屋台の幅 (x) + 滞留空間 (1.4 m) + 屋台からのバッファ (0.2 m)



出典：Pedestrian Comfort Guidance for London

- ・単独出店の屋台の場合は、**屋台の幅と滞留空間 (0.5 m) に配慮**する
⇒屋台の幅 (x) + 滞留空間 (0.5 m) + 道路際のバッファ (0.2 m)



参考 1-2 | Street Design Manual(NYCDOT)

ニューヨーク市運輸局 (New York City Department of Transportation) においても、歩道やバス停、カーブサイド、中央分離帯、安全島等の道路のデザインや、舗装材等の素材や照明、公衆トイレやシェアバイクステーション、バス停や駐輪場のシェルター、ベンチ、自転車置き場等のファニチャーについてガイドラインを作成している。

【歩道】

- ・歩道の幅が約 7.6 m (25 フィート) を超える場合は、建物のラインに隣接するクリアパスと、カーブサイドの家具ゾーンに隣接する約 2.4 m (8 フィート) のクリアパスが必要。
- ・歩道（および該当する場合は植栽帯）は、歩行者の交通量と利用可能な通りの幅に可能な限り広くする必要がある。

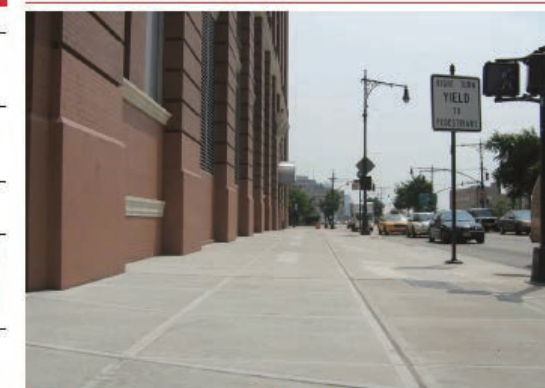
【アメリカ ニューヨーク】

2.2.1 Sidewalk

GEOMETRY: SIDEWALKS & RAISED MEDIANS

Sidewalk

That portion of a street, whether paved or unpaved, between the curb lines or the lateral lines of a roadway and the adjacent property lines intended for the use of pedestrians. Where it is not clear which section is intended for the use of pedestrians, the sidewalk will be deemed to be that portion of the street between the building line and the curb. In denser areas a FULL SIDEWALK (2.2.1a) reaching all the way to the curb is used, while in less built-up areas a RIBBON SIDEWALK (2.2.1b), with a vegetated or grass planting strip between the sidewalk and the roadway, can often be used.



Sidewalk with standard paving treatment: 11th Avenue, Manhattan

Benefits

Provides infrastructure for the most widely used mode of travel in New York City — walking

Creates linkages to transit, connects neighborhood destinations, and allows trip chaining

Support mobility for the majority of New Yorkers

Facilitates straight and unobstructed pedestrian movement, free of vehicle conflicts except at intersections and driveways

With adequate width, can provide space for “staying” activities such as relaxing, shopping, eating, and socializing

Considerations

Coordinate streetscape/utility work to minimize street cuts

Application

On both sides of all streets that are 22 feet wide or wider. Exceptions include SHARED STREETS (2.1.4), pedestrian-only, and streets in certain historic districts per LPC

Ribbon sidewalks are appropriate in R1-R6 zoning districts; full sidewalks are used elsewhere

Design

Sidewalks should always be provided on both sides of the street

See SIDEWALKS (3.1) in the Materials chapter for information on options for sidewalk materials

A park’s internal path located near a roadway does not substitute for a sidewalk

If the sidewalk is more than 25 feet wide, there should be a clear path adjacent to the building line and an 8-foot clear path adjacent to the curbside furnishing zone

Sidewalks (and planting strip, if applicable) should be as wide as possible appropriate to foot traffic and available street width

☒ : Geometry Sidewalk
出典 : Street Design Manual

【ベンチ】

- ・ おおよその寸法：長さ約 2.3 m（7.5 フィート） 奥行き約 52 cm（20.5 インチ）
- ・ 設置場所：DOT の戦略目標を満たす場所。たとえば、シェルターのないバス停や重要な停留所、小売店の廊下、文化施設付近
- ・ 建物に隣接し平行なベンチは、建物の表面から約 15 cm（6 インチ）以内に設置
- ・ 縁石に隣接して平行なベンチは、縁石から約 46 cm～61 cm（18～24 インチ）に配置する必要がある。
- ・ 歩道に固定されていないベンチは、商店等の営業時間中は建物の顔に対して置かれ、営業終了後は建物の内部で保管する。

FURNITURE

5.6 CityBench

CityBench

Through its CityBench program, DOT installs a standard street bench at bus stops without shelters and in commercial areas to support transit use and to encourage walking. In 2014, after analyzing feedback from a wide range of users, DOT updated the design of the arm rests to enhance usability for aging New Yorkers; the seat depth was also slightly decreased to improve comfort. Structural enhancements include more stable footings and a significant reduction in the number of separate pieces, extending the bench's lifespan and reducing its unit cost.

Description

Approximate dimensions: 7.5 feet long x 20.5 inches deep

Styles: backed and backless

Update:

Siting

Locations that meet DOT's strategic objectives—e.g., at bus stops without shelters and Access-A-Ride designated stops, near senior centers, in retail shopping corridors, and near cultural institutions

Benches adjacent and parallel to the building shall be installed no more than 6 inches from the building face

Benches adjacent and parallel to the curb must be placed 18–24 inches from the curb

A bench that is not anchored to the sidewalk shall be placed against the building face during hours that the benefited property is open to the public and shall be stored inside the building when the building is closed

Minimum clear path: 8 feet



Updated CityBench Design with more ergonomic arm rests and seat depth (Credit: Ignacio Ciocchini)

Installation

New Yorkers can request the bench at nyc.gov/Citybench

DOT personnel installs CityBenches

Outside of the CityBench program, a revocable consent is necessary to install a bench on the sidewalk, and a maintenance agreement is required for benches installed in a plaza. For complete regulations regarding revocable consents, including siting requirements, refer to Rules of the City of New York, Title 34, Chapter 7 and on the web at:

www.nyc.gov/html/dot/html/permits/revconfif.shtml

図：Furniture CityBench

出典：Street Design Manual

2) 参考 3. 1. 3 一般的に交通量を把握する方法の整理

参考 2-1 | 一般的に交通量を把握する方法の整理について

⇒交通量を把握する方法については、①大規模統計調査を利用する方法、②通信端末の位置情報を利用する方法、③現地で調査を行う方法 等に大別される。

①大規模統計調査を利用する方法

- ⇒国土交通省等では定期的に交通に関する大規模な統計調査を実施しており、こうした調査から得られたデータはHPでも公開されている。(HPで公開されておらず申請等により別途入手可能なデータもある)
- ⇒これらのデータを活用することにより、自治体自らが調査をしなくても基礎的な交通に関するデータを無料で入手することができる。
- ⇒代表的なものとしては、全国の道路状況や交通量等を調査する「全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」や人の動き全般を調査する「総合都市交通体系調査(パーソントリップ調査)」等がある。

②通信端末の位置情報を利用する方法

- ⇒E T C 2. 0車載器や携帯電話、カーナビ等から得られたプローブ情報※をもとに移動経路や速度等を把握することができる。
※スマートフォン等の携帯情報端末から一定時間間隔で取得した位置情報をつなげた移動情報
- ⇒代表的なものとしては、国土交通省等が収集するE T C 2. 0データのほか民間事業者が収集するプローブデータがあり、民間データは複数の事業者から販売されている。

③現地で調査を行う方法

- ⇒調査地点や調査事項等を自ら決定し現地で調査を行うことにより、交通量や旅行速度等を把握することができる。
- ⇒代表的な調査方法として、目視による計測のほか、カメラやレーザーセンサー等により交通量等を計測する方法もある。

◇調査規模ごとに交通量の把握方法の一例を示す。

大規模統計調査による把握方法

全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）	
情報所有者	国土交通省
調査概要	交通量や旅行速度等の道路交通状況や、車線数、歩道の有無等の道路施設状況を把握する調査
データ	<ul style="list-style-type: none"> ・道路上の調査地点を通過する車の台数 ・自動車起終点調査（OD調査）に基づくOD表 ・道路を走行する自動車の平均速度 ・車線数、車道幅員、交差点数、歩道の有無等の道路の状況 等
大都市交通センサス	
情報所有者	国土交通省
調査概要	首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏において、鉄道・バス等の大量公共交通機関の利用実態を調査することで、旅客流動量や利用状況（経路、端末交通手段、利用時間帯分布等）、乗換え施設の実態を把握する調査
データ	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道調査（行政区間移動人員・基本ゾーン間移動人員 等） ・バス調査（ターミナル別の輸送力・所要時間別利用者数 等） ・訪日外国人公共交通利用実態調査（1日あたりのトリップ数・鉄道路線別訪日外国人利用者数 等）
総合都市交通体系調査（パーソントリップ調査）	
情報所有者	自治体
調査概要	都市圏内に居住する人を対象に、ある1日の交通を調査する実態調査。家庭訪問形式で行われ、対象世帯の5歳以上の人全員を対象とするのが一般的。全ての交通手段による移動を対象としている点、世帯や個人の属性を合わせて把握している点に特長がある。
データ	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査結果に基づくトリップ数 等 ※移動目的、発着地、交通手段、個人属性等の項目別に集計・分析が可能

通信端末利用による把握方法

ETC2.0 データ	
情報所有者	国土交通省
調査概要	道路上に設置された路側機と各車両に設置された ETC2.0 車載器との間の通信によって得られた、基本情報（車載器等の固有情報）、走行履歴（時刻、緯度経度）及び挙動履歴（前後加速度、左右加速度、ヨー角速度）から構成される。
データ	<ul style="list-style-type: none"> ・ ETC2.0 車載器及び ETC2.0 対応カーナビに関する情報 ・ 車両に関する情報 ・ 走行位置の履歴 ・ 急な車両の動きの履歴 等
衛星通信による位置情報データ（GNSS データ）	
情報所有者	民間事業者
調査概要	位置情報を緯度経度として連続的に取得することで、通行量の計測を行う。位置情報の取得は数分間隔で行われるため、移動軌跡を取得できる。位置情報を収集する機器としては、カーナビ・携帯等がある。
データ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緯度経度単位の移動軌跡 ・ 滞在時間 等
WiFi アクセスポイントデータ	
情報所有者	民間事業者
調査概要	人の位置をアクセスポイント単位で連続的に取得することで、通行量の計測を行う。 アクセスポイントを地域内に複数設置すれば、その地域での移動軌跡や滞在時間評価指標を把握することが可能であり、アクセスポイントが適切に設定されていれば、歩行者がいるのが地表の街路なのか、上空のデッキなのか、地下街なのか等も判別できる。また、ビルの出入り口に配置すれば、ビル内の通過交通や、ビル内の商業施設と事務所施設との内々交通の量を把握できるといった活用法も考えられる。
データ	<ul style="list-style-type: none"> ・ アクセスポイント単位の移動軌跡 ・ 滞在時間 等

現地調査による把握方法

目視カウント	
情報所有者	調査主体
調査概要	・ 調査地点に人員を配置して、その前を通過する歩行者を数取器でカウントし計測を行う。
データ	・ 調査地点を通過する車の台数や歩行者の人数 等
カメラ	
情報所有者	調査主体
調査概要	カメラ画像から識別処理等を行うことにより、歩行者数を計測する計測を行う。またディープラーニングによる画像解析では、群衆の人数と動きの情報から人の流れを確率的に推定する技術、人と人以外の峻別、過去からの画像解析の知見を利用し人数を推定する技術があり、この計測手法では、カメラ画像に映り込む全ての人を対象に歩行者数の計測や進行方向の把握を行うことができる。 (出典：まちの活性化を測る歩行者量調査のガイドライン)
データ	・ 歩行者交通量 ・ 進行方向の把握 等
レーザーセンサー	
情報所有者	調査主体
調査概要	レーザー機器を設置して、人やモノからの反射状況から、人やモノの動き、通過人数を検知して計測を行う。 (出典：まちの活性化を測る歩行者量調査のガイドライン)
データ	・ 調査地点を通過する歩行者の人数を調査 等

3) 参考 2.4.4 日常のアクティビティを豊かにする取り組み（社会実験等）の事例

【紹介する取り組み事例の一覧】

事例の概要・場所	事例の名称・内容・イメージ	主催
<p>1 まちなかの広場を開放し、市民がその広場を活用する試み （愛知県豊田市 都心部の9つのまちなか広場）</p>	<p>「あそべるとよたプロジェクト」 まちなか広場で市民・企業・行政が一体となってやってみたいことを実施しながら試行を重ね、公共空間を使いこなす継続的な仕組みを構築する社会実験</p> 	<p>あそべるとよた推進協議会 （事務局 豊田市役所）</p>
<p>2 ストリートと公園を一体的に活用したマルシェ等 （東京都豊島区 池袋グリーン大通り・南池袋公園）</p>	<p>「IKEBUKURO LIVING LOOP」 「都市を市民のリビングへ」をキーワードに、グリーン大通り・南池袋公園を活用してマルシェやワークショップ等を展開</p> 	<p>グリーン大通りエリアマネジメント協議会 （共催：豊島区）</p>
<p>3 軒先1mを沿道の店舗等が活用 （愛知県岡崎市 連尺通り）</p>	<p>「連尺通り生活社会実験」 テープで仕切られた歩道上の空間を沿道店舗や歩行者が活用することで日常生活やストリートと沿道との関係のの変化を促す社会実験</p> 	<p>都市再生推進法人 株式会社三河家守舎 （協力 岡崎市）</p>

事例 1 あそべるとよたプロジェクト

(愛知県豊田市)

【場所】

豊田市都心部の9つのまちなか広場

【日時】

平成 27 年 5 月～現在

【概要】

まちなかの広場を開放し、市民がその広場を活用する試み

【目的】

まちなか広場で市民・企業・行政が一体となってやってみたいことを実施しながら試行を重ね、公共空間を使いこなす継続的な仕組みを構築

【主催】

あそべるとよた推進協議会（事務局 豊田市役所）

あそべるとよたプロジェクトは、豊田市駅周辺にある開けた空間“まちなかの広場”を、“人”の活動やくつろぎの場として開放し、さらにはとよたの魅力を伝え、とよたに愛着を持てる場所として、使いこなしていく取り組みで、2015年度からはじまりました。まちなか広場で市民・企業・行政が一体となってアイデアを出し合い、“やってみたい”ことを実施しながら、試行を重ね、まちなか広場がより使いやすく生まれ変わるための継続的な仕組みをつくっていきます。（あそべるとよたプロジェクト公式 HP より）

あそべるとよたプロジェクト コンセプト

とよたのまちなかを本気であそぶ、使いこなす！
誰かにつけてもらうのではなく、自分たちで“つくる”

作り手が考えていたまちの作り方を、
つかい手が考える都市の作り方に変えよう！



・一過性のイベントではなく、日常の風景として継続できる仕組みを構築。
・とよたの魅力・チカラを最大限に引き出す、まちを使いこなし、豊田に愛着を持てる、チャレンジしたくなる環境をつくることを目標。

■官・民の9つのまちなかの広場



	広場名	管理者	広場名	管理者
官	①新豊田駅前広場	土木管理課	民	⑥参考館前広場
民	②シティプラザ	豊田まちづくり(株)	民	⑦コモ・スクエアイベント広場
官	③ペDESTリアンデッキ広場	都市整備課	官	⑧喜多町3丁目ポケットパーク
官	④豊田市駅西口デッキ下	土木管理課	官	⑨桜城址公園
民	⑤ギャザ南広場	豊田市駅東開発(株)		

出典：第3回ストリートデザイン懇談会 栗本ゲスト委員資料より抜粋

①新豊田駅前広場

②シティプラザ

1. Fmx Air Jack Bar 2. バランス・スポーツを体験しよう！ 3. とよたスケートパーク 4. 豊田村の木の種類で選ぼう！ 5. 木のぬもちゃと工作 6. 体験せよ！閉門ランティア 7. 豊田の角のアクセサリ販売

8. 矢作川水遊び 9. ふれ愛動物園？ 10. ショップの森 11. VRローコースター 12. 多行歩電も体験しよう！ 13. TOYOTA DECK CAFE & BREW BAR 14. 朝日がでメンタルヘルス♪

15. 歌って踊る歌謡フラグ 16. LENDAストリートフェスティバル 17. TOYOTA PUNK CARNIVAL 18. 豊田中ラネタリウム 19. 豊田の歌っ子を伸ばす 20. 豊田の歌っ子を伸ばす 21. ジャギングワークショップ

22. Identityって何だろ？ 23. BookBOOKこんには 24. 彩花亭の地産地消弁当 25. 気管に立ち寄れる 26. ライブ&カフェモカモカ 27. オープンモカカフェ 28. メキシコ料理ロシタ

29. 豊田の歌っ子を伸ばす 30. スカパー！Presents 31. プンブン食卓's

【初年度】2015年度 あそべるとよたDAYSの実績
8つの広場で31のプログラムが実施！

○歩行者の移動軌跡

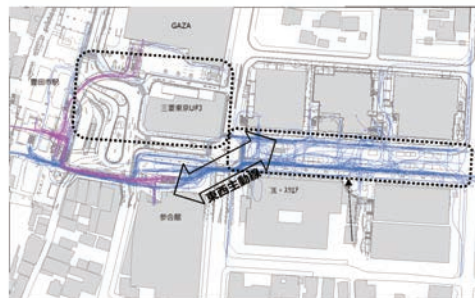
あそべるとよた 4 DAYS

2015



調査日：2015年12月18日（金）
 時間帯：8:00~17:00
 天候：晴

2017



調査日：2017年11月25日（土）
 時間帯：7:50~17:30
 天候：晴

→ 歩行軌跡：デッキ上

→ 歩行軌跡：地上

○歩行者通行量

あそべるとよた 4 DAYS

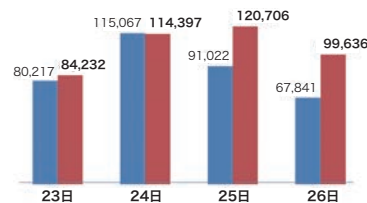
実施日	来場者数（人）
23日（木・祝）	3,000
24日（金）	2,000
25日（土）	20,000
26日（日）	20,000

4日間の歩行者通行量

18% ↑

イベント実施による集客効果

23日~26日の歩行者通行量



土・日曜日の歩行者通行量

39% ↑

フルモール化による回遊効果

○歩行者の滞留行動

あそべるとよた 4 DAYS

2016

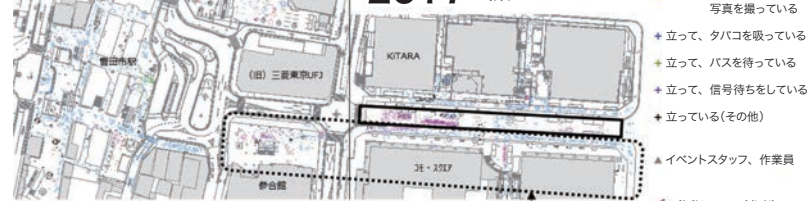
調査日：2016年9月25日（日）
 時間帯：8:00~18:00

滞留行動



2017

調査日：2017年11月25日（土）
 時間帯：7:50~17:30



滞留者数 約49人/1観測当たり

事例2 IKEBUKURO LIVING LOOP

(東京都豊島区)

【場所】

池袋グリーン大通り・南池袋公園

【日時】

令和元年 10/18~20 日 (通算 3 回目)

【概要】

ストリートと公園を活用したマルシェ等

【目的】

「都市を市民のリビングへ」をキーワードにグリーン大通り・南池袋公園を活用

【主催】

グリーン大通りエリアマネジメント協議会 (共催：豊島区)

木漏れ日が心地いい池袋駅東口グリーン大通りにハンモックやファニチャーが出現。
おいしい料理に、手づくりとこだわりの楽しいマルシェとワークショップが並び、
芝生鮮やかな南池袋公園と繋がる「緑のアウトドアリビング」に生まれ変わります。

(IKEBUKURO LIVING LOOP 公式ホームページより)



出典：IKEBUKURO LIVING LOOP 公式ホームページ



OUTDOOR LIVING

グリーン大通りのあちこちに、ゆったりくつろげるハンモックやクッションソファ、テーブル、ベンチなどストリートファニチャーを設置。リビングのように居心地のいいストリートでの時間を過ごしましょう。



FOOD/DRINK

ランチボックス・新鮮な野菜・焼き菓子・パン・コーヒー・ワイン・クラフトビールなど



CRAFT/ANTIQUE

手づくり雑貨・洋服・こだわりの本やアンティーク家具など



WORKSHOP/RELAXATION

布・植物・革・ガラスなど素材を活かしたワークショップや、ヨガ・マッサージなどのリラクゼーション



ART/PERFORMANCE

地元の演奏家による心踊る演奏や、個性豊かなストリートパフォーマンス



NIGHT MARCHE

劇場都市池袋の“アフター・ザ・シアター”を楽しむナイトマルシェ。まちを照らす温かな灯りに包まれたストリートで、ゆったりとお酒や食事、買い物を楽しんでみませんか？



LOOOOOOP!!

グリーン大通りから雑司が谷までつなぐ奥池袋エリア。カフェや雑貨屋さんの軒先に置かれた、リビングで読みたい店主おすすめの本を読みながら、まちなかをループ。このフラッグが目印！

出典：IKEBUKURO LIVING LOOP 公式ホームページ

事例3 連尺通り生活社会実験

(愛知県岡崎市)

【場所】

岡崎市 連尺通り

【日時】

令和元年9月20日～11月24日 (Meguru Quruwa 実験は平成29年から開始)

【概要】

歩道を活用した滞留空間等の創出

【目的】

歩道上の滞留空間を沿道店舗や歩行者が活用し、将来のまちなみを考える

【主催】

都市再生推進法人 株式会社三河家守舎 (協力 岡崎市)

ただ通り過ぎるだけの場所から、通りで過ごせる場所へ。
 範囲は、籠田公園からシビコまでの約300m。2019年は「動く街路樹」を置き、その周りに机や椅子等を用意して、どのような人の営みが生まれてくるのかを実験します。
 商店街のフラッグや照明にも一工夫を施して、いつもとはちょっと違う風景を通りで過ごす人たちと一緒につくってみたい。
 この実験を通じて、連尺らしい通りのありかたを見つけていきたいと思います。

(連尺通り生活社会実験2019パンフレットより)

●期間：9月20日(金)～11月24日(日)10時から日没まで
 ※9時頃から準備をし、20時までに撤収予定です ※雨天中止

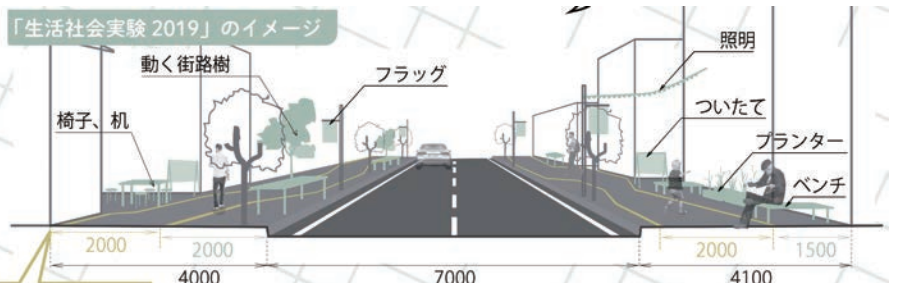
●場所：連尺通りの歩道各所 (籠田公園前からシビコ前の交差点まで)



期間中は、右図の場所です。毎日開催しています！よかつたら立ち寄ってみてください。



「生活社会実験2019」のイメージ



歩けるスペースにテープを貼ります。

実験期間中は、TAC-MATEが連絡事務所になります。

軒先活用

目的：それぞれの過ごしやすさを見つけてみる。

内容：使う人に合わせて机や椅子の配置を工夫、つuitateや植木なども置いてみながら「通り」ならではの過ごしやすさの検証をします。

景観実験

目的：通りの見え方を改めて考えてみよう！

目的：連尺通りの未来のまちなみを考えてみる。

内容：今ある街路樹やフラッグ、照明などを少し変えてみることで、通りの雰囲気がどのように変わって見えてくるのかを検証します。

出典：岡崎市資料

【連尺通り】

社会実験の実施概要

- ・実施主体：都市再生推進法人（株）三河家守舎
- ・実施期間：9/20（金）から11/24（日）まで
- ・実施時間：午前10時から午後8時まで
- ・活用箇所：歩道
- ・実施内容：歩道の空間の一部を活用した営業行為やベンチ等の休憩施設等の設置

連尺通り カレンダー / 10月

PICK UP

軒先角打ち（スナック檸檬）

17:00-20:00



お酒とタマゴサンド、おつまみを出します。立ち寄りお待ちしてます！

お惣菜販売 (wagamama house)

15:00-16:00 ごろ



二七市通りにできた惣菜屋が手作りのおかずを売りに来てくれます。カウベルが合図！

「軒先テラス」(at the table)

11:00 or 15:00-18:00



11時からの日にはピッツアとカレーをご用意。おやつや季節のお飲み物もあります。

ams. 展示会（一隆堂ビル2階）

10:00-17:00



連尺通りの2丁目から3丁目へ引っ越しをしました！この日はsuzuki takayukiの受注会をします。よろしければお越しください。

連と尺笈の市

11:00-16:00

町人、商人、クリエイターらによるサンプル品、デッドストック品、アンティーク品、型落ち品、B品、ユーズド品によるフリーマーケットを連尺通り一帯で開催します。▶出張ブース：似顔絵ワークショップ、音楽LIVE、ワークオフィスなど ▶food：ピザ、ラーメン、五平餅、お菓子、フレッシュジュース、コーヒー、お酒など

月	火	水	木	金	土	日
10/14	15	16	17	18	19	20
NEW コンビニ in TAC-MATE 毎日オープン！（11月末まで）						
軒先テラス15:00-	軒先テラス15:00- お惣菜販売	軒先テラス15:00- お惣菜販売	お惣菜販売	軒先角打ち		
21 ams. 展示会	22 ams. 展示会 お惣菜販売	23 軒先テラス11:00- お惣菜販売	24 ams. 展示会 軒先テラス11:00- お惣菜販売 連と尺笈の市 《予行演習》	25 軒先角打ち	26 軒先テラス11:00- 連と尺笈の市 《本番》	27 軒先テラス11:00-
28 軒先テラス11:00-	29 お惣菜販売	30 軒先テラス11:00- お惣菜販売	31 軒先テラス11:00- お惣菜販売	11/1 軒先角打ち	2	3

出典：岡崎市資料

2018年の様子

昨年は、実施した約1ヶ月の間にこんな風景が生まれました！

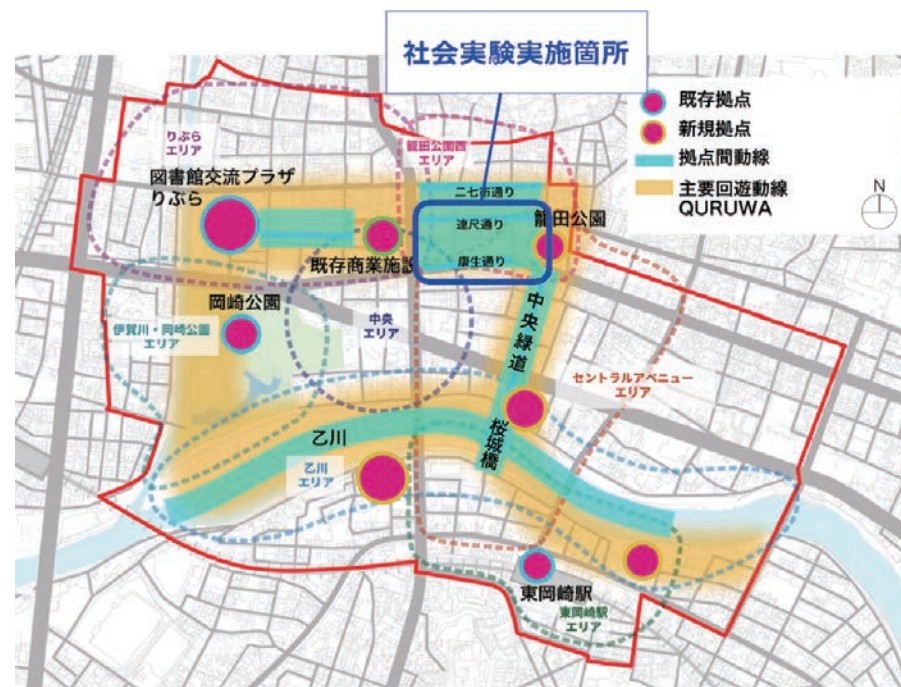


参考 | 社会実験の全体像

乙川リバーフロント地区では、公共空間を活用する複数の公民連携プロジェクトをつなぎ、まちの回遊を実現する「QRUWA 戦略」を進めています。

このプロジェクトの一つとして、街路の魅力や価値を高めるため、昨年度に引き続き康生通り及び連尺通りの2つの通りにおける道路空間活用の社会実験を行います。

実施箇所



出典：岡崎市資料