

# 令和5年度 八重洲通り歩行者ネットワーク強化社会実験 実施結果について

東京駅前地区駐車対策協議会／一般社団法人東京駅前地区まちづくり推進協議会

## 1. 社会実験概要

八重洲通り（都道 408 号八重洲宝町線）における環境の変化を踏まえ、歩行者空間の拡充により道路を人中心の空間へと再構築していくとともに、東京駅前地区全体の歩行者ネットワークの入口として居心地が良く賑わいあふれる空間へ活用していくための実証を目的に社会実験を行いました。

### 【八重洲通りにおける環境変化】

- ・高速バスターミナルの整備・高速バス乗降場の集約
- ・八重洲地下街出入口の再編
- ・東京駅の地下と接続するバリアフリー化された動線の整備 等

### （1）実施場所

#### ■ 八重洲通り南側（東京ミッドタウン八重洲前）



### （2）実験内容

#### ① 歩行者空間の拡充（道路空間の再配分）

八重洲通りの一部区間において、道路空間の一部を活用してパークレットを設置し、歩行者の通行および滞留が可能な空間を創出しました。

#### ② 賑わい創出

実験①により生み出された歩行者空間において、デッキやベンチなどの設置、キッチンカーの営業および賑わい創出イベントを実施しました。

### （3）実施期間 令和5年（2023年）10月3日（火）～31日（火）

### （4）調査項目

- ① 利用者アンケート調査 : 社会実験実施の効果や取り組みに対する意識等を把握
- ② 歩行者交通量・滞留調査 : 社会実験実施に伴う歩行者交通および滞在時間の変化について把握
- ③ 自動車交通量調査 : 社会実験実施に伴う自動車交通の変化について把握

## 2. 社会実験の実施・運営状況

社会実験においてパークレット（歩行者空間の拡充に資する施設）を設置するとともに、歩行環境改善・賑わい創出のためのイベントの実施、各種調査等を実施しました。

### （1）パークレットの設置

八重洲通りの道路空間の一部を活用し、訪れる人が誰でも気軽に休憩や飲食、情報収集などができる空間「YAESU st. PARKLET(ヤエス・ストリート・パークレット)」を設置しました。



【パークレット全景（車道側）】



【パークレット全景（歩道側）】



【パークレット内（東京駅側階段状ベンチ等）】



【パークレット内（中央通り側テーブル等）】

### （2）イベント等の実施

- ① キッチンカーによるオープンカフェ  
【実施結果：総来客数804名（1日あたり平均27.7名）】
- ② Twilight Music（音楽イベント・BGM 提供）
- ③ T3 PHOTO FESTIVAL（国際写真祭との連携イベント）
- ④ みつけて・実つけた！すごしかたアイデア（コミュニケーションイベント）【実施結果：有効回答数463件】
- ⑤ COFFEE PICNIC（地域との連携イベント）
- ⑥ マインドフルネス&茶会（瞑想・野立イベント）



【キッチンカー運営状況】



### 3. 調査結果概要

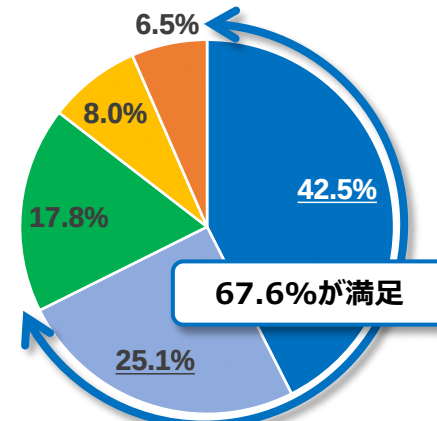
#### (1) 利用者アンケート結果※

※10/3（火）～10/31（火）29日間での調査結果＜回答サンプル 275 名＞

##### ■パークレット利用者の総合満足度

⇒「非常に満足（42.5%）」がもっとも多く、「満足（25.1%）」を合わせると **2/3 以上（67.6%）の方が利用に満足**したという評価でした。

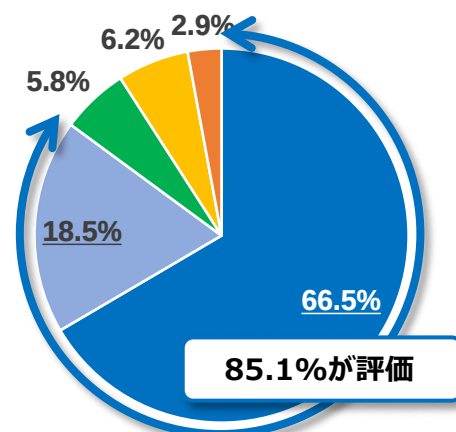
■非常に満足  
■満足  
■どちらともいえない  
■やや不満  
■不満



##### ■「道路上に休憩や滞在ができる施設があること」により、道路やまちが「歩いて楽しい居心地のよい空間」になるかについての主観的評価

⇒「**そう思う（66.5%）**」がもっとも多く、「**ややそう思う（18.5%）**」を合わせて **85.1%が歩いて楽しい居心地のよい空間の実現に寄与**するという評価でした。

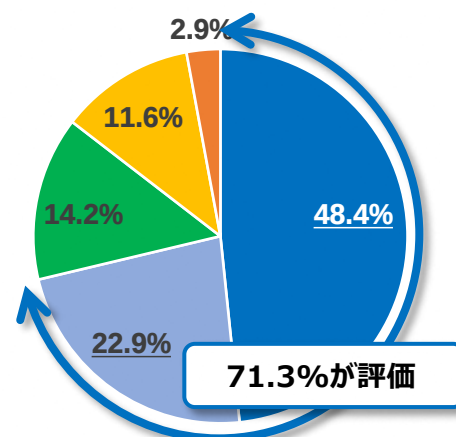
■そう思う  
■ややそう思う  
■どちらともいえない  
■ややそう思わない  
■そう思わない



##### ■道路やまちが「歩いて楽しい居心地のよい空間」になった場合、「周辺店舗の利用が増える」と思うかについての主観的評価

⇒「**そう思う（48.4%）**」がもっとも多く、「**ややそう思う（22.9%）**」を合わせて **71.3%が「周辺店舗などの利用が増える」という評価**でした。

■そう思う  
■ややそう思う  
■どちらともいえない  
■ややそう思わない  
■そう思わない



#### ※利用者アンケート主な自由意見

##### ①取組の拡大・継続について

- 取組についての賛同・肯定的意見が多く、エリア・箇所の拡大を望む意見が多くみられました。
- 取組について、今後も継続して実施してほしいとの意見が多くみられました。

##### ②歩行者空間の広さ・デザインについて

- 歩行者の滞在するスペースについて、もう少し広い方が望ましいとの意見が複数みられました。
- パークレットのデザインについて肯定的な意見が多かったが、「街並み・建物と馴染んでいて良い」という意見と「馴染みすぎているので目立たせるべき」という相反する意見が多くみられました。
- 中央分離帯部分を含め、八重洲通り全体の将来像が気になるという意見がみられました。

##### ③設備等について

- 電源・Wi-fi に対する肯定的意見が多く、「発電機の臭いが気になる」という意見が複数みられました。

#### (2) 歩行者流動計測結果※

※事前（9/26（火）～10/2（月））、実験中（10/3（火）～10/31（火））の調査結果

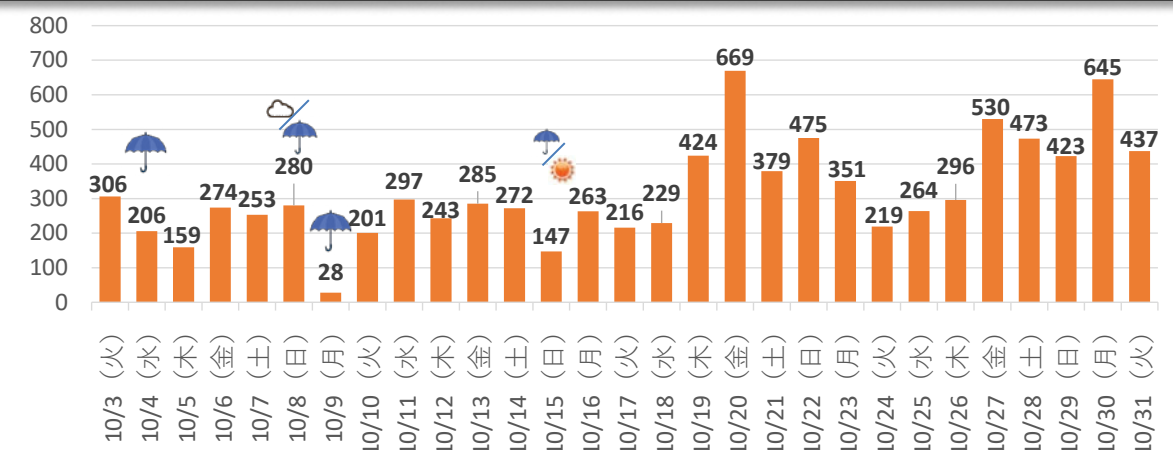
■パークレット前（歩道）の歩行者交通量：1日（8:00～22:00）約 800 人～7,300 人となり、日によって変動が大きいものの、実験開始以降は増加傾向となりました。

※実験中の総歩行者交通量：109,045 人



■パークレットの延べ利用者数：1日（8:00～22:00）の利用者数（短時間の立寄りも含む）は、平均約 320 人（最大 669 人）となり、天候不良の日などに利用が極端に少ない場合もあったものの、実験期間後半にかけては増加傾向となりました。

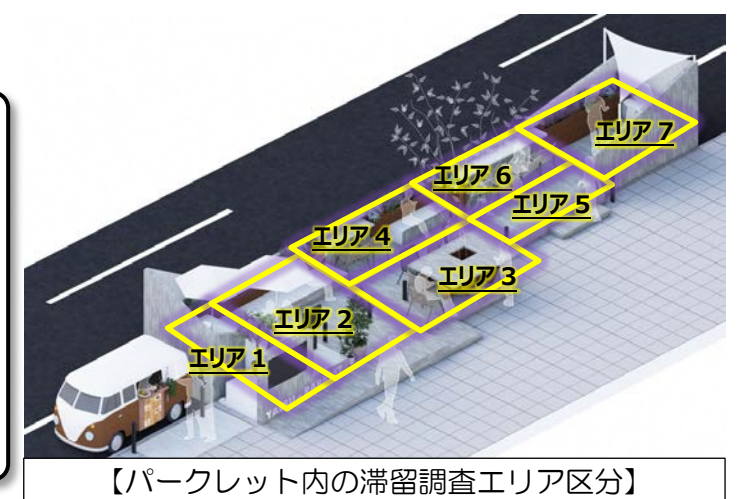
※実験中の総延べ利用者数 9,244 人（総歩行者交通量の 8.5%）



#### (3) 歩行者滞留計測結果※

※10/3（火）～10/31（火）29日間の調査結果

■パークレット内の滞在人数※は、延べ 4,879 人（日平均約 168 人）でした。  
※1 分以上同一エリア内に留まった人を対象  
■滞在 5 分未満が 76.5%（3,732 人）を占め、1 時間以上は 0.3%（15 人）でした。  
■滞在 5 分以上の人の利用の多いエリアをみると、エリア 6（電源あり）が 52.0%（596 人）、エリア 2（小上がり・ベンチ）が 17.3%（198 人）となりました。





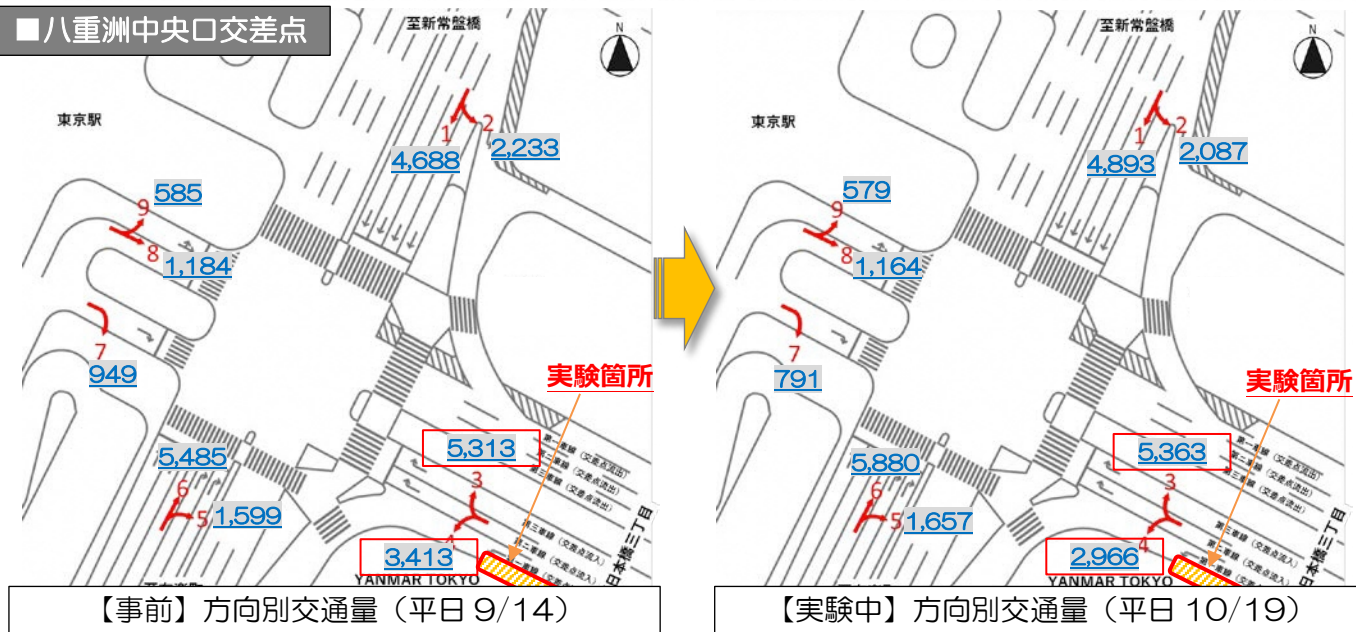
#### (4) 自動車交通量調査結果※

※事前（9/14（木）・17（日））・実験中（10/19（木）・10/22（日））の調査結果（14 時間調査）

■社会実験の事前・実施中で自動車交通量に大きな変化はなく、車道の路肩および歩道を活用した今回の実験では、自動車交通量への影響は概ね問題なかったことが確認できました。

※実験箇所前の自動車交通量：事前 8,726 台 ⇒ 実施中 8,329 台（▲4.5%）

##### ■八重洲中央口交差点



■交通量調査の結果を基に、実験箇所東西の2交差点について交通シミュレーションを行った結果、社会実験の事前・実施中で交差点需要率（＝混雑状況の指標）に大きな変化はなく、周辺交差点においても今回の実験による特段の混雑は生じなかったことが確認できました。

【2 交差点における交差点需要率の比較】

|    | 八重洲中央口前交差点                  |                             | 日本橋三丁目交差点                   |                             |
|----|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|    | 事前                          | 実験中                         | 事前                          | 実験中                         |
| 平日 | ピーク時：10 時台<br>0.322（≤0.873） | ピーク時：10 時台<br>0.318（≤0.873） | ピーク時：11 時台<br>0.284（≤0.870） | ピーク時：11 時台<br>0.268（≤0.870） |
| 休日 | ピーク時：15 時台<br>0.258（≤0.872） | ピーク時：15 時台<br>0.272（≤0.872） | ピーク時：11 時台<br>0.196（≤0.870） | ピーク時：17 時台<br>0.196（≤0.877） |

※交差点需要率は交差点流入交通量がピークとなる時間帯について算出

※需要率（≤需要率の限界値）：需要率の限界値は（C-L）/C C：サイクル長、L：損失時間 により算出

#### (5) 社会実験の総括

- 利用者アンケートにおいて、今回の取組に対して高い満足度の評価が得られ、居心地のよい空間を整備する取組により、「地区への来訪頻度」や「周辺店舗の利用」が増加する可能性が示されました。
- パークレットには、前面道路の歩行者交通量の約 8.5%が立ち寄り、約 4.5%が滞在しており、地区内を回遊する際の休憩・滞留施設として、歩行者ネットワークの強化に資するものと考えられます。
- 利用者アンケートでは、発電機の音や臭いに関する指摘も出ていますが、電源や Wi-Fi 等の利用ニーズが高いことが把握されており、道路空間を利活用するためのインフラとして電源確保が重要であることが分かりました。
- 路肩および歩道部分を活用した場合は、自動車交通量や交差点の混雑への影響がないことが確認できました。

【参考：社会実験リーフレットイメージ】

# YAESU st. PARKLET

2023. 10.03 [tue] ~10.31 [tue]

AM8:00~PM10:00

いこえる。  
みつける。  
つながれる。

主役はあなた。東京駅前 八重洲通りで、道路空間の一部を活用した1ヶ月間限定のパブリックスペースが誕生します。

仕事や旅行やショッピングの合間に休憩して、話したり、街の情報を発見したり、スマホやPCを充電したり。心身ともにチャージできる新しい体験を、YAESU st. PARKLETで。

東京駅  
YAESU st. PARKLET  
TOKYO MIDTOWN  
YAESU