

1-4 社会実験の結果の評価

1-3で示した実態調査の結果とそれらの評価を効果と課題として下表に示す。なお、実験結果の詳細は、2章から6章に示す。

表 1-4-1 実態調査の結果と効果、課題(1/3)

調査項目		実験期間中の調査結果	評価	効果 (□) と課題 (■)
歩行者・自転車利用者 のための交通環境改善	歩行者数、自転車通行量調査	<ul style="list-style-type: none"> 平日及び休日とも、歩行者通行量に大きな変化は見られなかった。(12時間交通量) 自転車通行量には、休日全区間で減少傾向であった。(12時間交通量) 	△	□バス停の移設による変化はあったが、全体的な大きな変化は少ない。商店街周辺の通行量の大きな変化は生じない。 □アンケートなどから、歩道の拡幅・段差の解消による安全性向上に対する評価は高い。 ■バス停移設等によるアゼリア方面の通行量減少は、商店街にはマイナスの要因であるが、歩行空間の改善によるプラスの要因を活かす検討も必要である。
	まち歩き点検調査	<ul style="list-style-type: none"> 仮設歩道は既存歩道に比べて「良い」との高い評価(80%以上)を得た。一方通行化により横断歩道が渡りやすくなったとの評価を得た。 	◎	
	歩行者・自転車利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> 仮設歩道により「歩きやすくなった」が約5割 一方通行化により「安全になった」は約3割 	○	
		<ul style="list-style-type: none"> 自転車のマナーの悪さに対する指摘 	▲	
	歩行者・自転車ビデオ調査	<ul style="list-style-type: none"> 歩行空間の拡幅による安全性の向上 自転車の走行安全性の向上 	○	
公共交通利用者への影響	バス乗降者数調査	<ul style="list-style-type: none"> 平日は約2割減、休日は約1割減となった。 長岡天神南バス停に約700人/日(平日、休日)の乗降者の増加があることから、駅から長岡天神バス停(東行き)、セブン通り方面への歩行者通行量が平日夕方減少 	▲	■バス停の移設による利用者の負担増への対応が重要な課題である。 ■アゼリア通りの朝の渋滞がバスの運行時間遅れ、駅への自動車交通への転換、バス利用者の減少に影響したと考えられる。渋滞をなくすことで、バス運行の円滑化を図ることができると考えられる。
	バス遅れ時間調査	<ul style="list-style-type: none"> 東行きバスの平均遅れ時間は2~8分、西行きバスの平均遅れ時間は1~3分となった。 	▲	
	バス利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> 「バス停位置が遠くなり不便」が約7割 移設バス停位置の分かりにくさの指摘は約3割 	××	
	鉄道利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> 出勤時の駅への交通手段を自動車等へ変更が約2割、鉄道駅へのアクセスが不便が約7割 	×	

表 1-4-2 実態調査の結果と効果、課題(2/3)

調査項目		実験期間中の調査結果	評価	効果 (□) と課題 (■)
自動車 のため の交通 環境	交差点交通 量調査	<ul style="list-style-type: none"> ・東向きの交通量が約 2,000 台/12h、約 3 割減少 ・西向きの交通量が約 1,000 台/12h、約 2 割減少 	○	<p>□一方通行により、実施区域内を利用する自動車交通が減少する効果があることが確認できた。</p> <p>■アゼリア通りの東向き交通量だけをみると、踏切手前で平常時より、約 7 割増加し、踏切の通過可能台数を越えることで、滞留長の増加を生じさせることになった。</p> <p>■また、細街路からの自動車の割り込み、横断歩行者による交通容量低下も影響して、滞留が連続して生じることになった。</p> <p>■現状での一方通行化は、実施区域内の自動車交通を阻害すること、それに伴う公共交通利便性の低下など生じさせる可能性があることから、中長期的な関連施策との一体的な改善検討が必要である。</p>
		<ul style="list-style-type: none"> ・アゼリア通りの東向き交通量は、平日ピーク時に平常時 280 台/時～330 台/時に対して、実験期間は、390 台/時～450 台/時に増加。 ・特に踏切手前では、平常時よりも 150 台/時程度増加しており、渋滞を生じさせる要因となったと考えられる。 	×	
	踏切滞留長 調査 (平均滞留 長)	<ul style="list-style-type: none"> ・アゼリア通りの渋滞が平常時約 80m から約 250m に増加 (平日、休日とも同様)、最大では平日の八条ヶ丘交差点を越えて西陣交差点付近まで渋滞 ・天神通りは、平常時約 60m が約 110m に増加 (平日)、休日は大きな変化無し 	××	
	駐車場台数 調査	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場台数は、平日で約 1 割、休日で約 3 割が減少。イズミヤの減少が要因 	×	
	沿道事業所 ドライバー アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者に対して走行中に「危険を感じた」は 25%程度 	×	
	交差点 交通量調査	<ul style="list-style-type: none"> ・細街路への流入自動車交通が 1 時間で 20 台から 60 台の増加 ・細街路を使った右回り方向が増加 	×	
沿線住 民への 影響	地元居住者 アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・細街路が「危険になった」の回答が約 6 割 ・自動車利用者の約 7 割が「不便になった」と回答 	××	<p>□一方通行で細街路の自動車交通が増加したものの、渋滞などは生じない。</p> <p>■安全性の低下は生じることから、歩行者等の安全性向上のための検討が必要となる。</p>

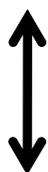
表 1-4-3 実態調査の結果と効果、課題(3/3)

調査項目		実験期間中の調査結果	評価	効果(□)と課題(■)
交通事業者への影響	バス遅れ時間調査	・バスの平均遅れ時間は2~8分	▲	■アゼリア通りの渋滞を生じさせない中長期的な対応検討が必要。 ■バス停の移設が利用者にとって大きな負担とならないような、駅施設、交通広場などの整備、はっぴいバスの活用などの検討が必要となる。
	バス・タクシー乗務員アンケート調査	・バスの遅れ、バス停の移設に伴う不満意見が多くみられる。	×	
		・一方通行による迂回で、タクシー利用料金が割増しに対する不満が多くあった。	▲	
事業所・商店等への影響	歩行者数、自転車通行量調査	・商店街周辺歩行者交通量は大幅な減少はないが、帰宅時の長岡天神南バス停への、歩行者通行量の転換、休日の長岡天神駅周辺歩行者通行量の減少があった。	▲	■商店街周辺の歩行者通行量は、平常時と大きくは変わらないが、商店街への立寄りの減少はあったと判断できる。 ■これは、短期的な実験であることが起因していると考えられるが、駅の端末利用手段別にみると、バス利用者、自動車利用者が立寄りを減らした傾向にある。 ■一方通行化を実施した場合でも、実施区域への自動車、バスなどでの円滑なアクセス、歩行空間の安全性、バリアフリー化、適切な荷捌き施設の配置を総合的に検討することが必要となる。

評価		判定基準
良	悪	
◎	××	7割以上増加または減少
○	×	4~7割
△	▲	4割未満

表 1-4-4 社会実験結果の評価まとめ

評価の視点		交通社会実験に伴う影響等 (定量的把握)	アンケート等による評価 (定性的評価)
【歩行者・自転車のための交通環境改善】	歩行者空間のバリアフリー化・安全性の確保	歩行者交通量の増加	街歩き体験では約8割がバリアフリー改善に賛意
		歩行空間拡大・安全性の増加	「歩きやすくなった」が約5割
	自転車走行空間の安全性向上・利便性向上	自転車走行空間拡大・安全性の増加	バリアフリー化に対する賛意あり
		自転車交通量が減少	路肩が通行しやすいは約4割 自転車等のマナーの悪さへの指摘が多い
【公共交通利用者への影響】	バス利便性の確保	バスの平均遅れ時間は2~8分、最大17分	バス遅れによる出勤遅れなどの意見あり
	バス停へのアクセス性確保	バス停の変更に伴うアクセス時間の増加	「バス停位置が遠くなり不便」が約7割
		移動バス停位置の分かりにくさの指摘は約3割	
	鉄道駅へのアクセス性確保	通勤時のバスの遅れ(5~8分)、最大13分	出勤時の駅への交通手段を自動車等へ変更が約2割 鉄道駅へのアクセスが不便が約7割
交通事業者等の営業環境維持		タクシー利用料金の一部増加、迂回への不満	
	バス利用者の減少	公共交通利用者の内、不満有りが約8割	
【自動車のための交通環境】	自動車交通の円滑化確保	東向き、西向きの交通量が約2割から3割減少	踏切部で渋滞に対する意見が多数
		アゼリア通りの渋滞が平常時約80mから約250mに増加	迂回で不便になった
		駐車台数は、平日で約1割、休日で約3割が減少。	車両の通行の安全性が向上した
【沿線住民への影響】	沿道地区の安全性確保	細街路への流入自動車交通が1時間で20台から60台の増加	細街路への流入交通への指摘あり 外出時に「不便になった」が「変わらない」を上回る
【交通事業者への影響】	交通事業者等の営業環境維持	タクシー利用料金の一部増加	タクシー利用料金の一部増加 バス、タクシー利用者からの不満ありが、約80%
【事業所・商店等への影響】	商業・業務機能の維持・活性化	商店街周辺歩行者交通量は大幅な減少なし	商店街来客数は「減少」
		アゼリア通りの荷捌き車両台数が減少	荷捌きが不便になったが約2割
	商店街等へのアクセシビリティ確保	駐車台数は、大規模小売店舗で減少、それ以外は大きな変化無し	商店街等へのアクセス利便性の低下の指摘あり



	判定基準(アンケート回答比率)
非常に好評	7割以上が好評価
好評	4割~7割が好評価
少し好評	4割未満が好評価
あまり良くない評価	4割未満が悪い評価
悪い評価	4割~7割が悪い評価
非常に悪い評価	7割以上が悪い評価

渋滞が要因となっている事項

バス停移設が要因となっている事項

■アンケートの自由意見の集計結果

(1) 自由意見回答数

各種アンケートから得られた自由意見を総括して、集計を行った。

件数は、約 2,080 件であり回収された有効アンケート票数が約 2,700 であり、約 77%の人が自由意見に回答したことになり、社会実験に対する関心が高かったことを示している。

(2) 意見の分類

1) 分類別の件数

自由意見に書かれた意見からキーワードを設定し、かつ「反対意見」、「賛成意見」、「意見他」に区分して集計した。

全体的にみると、社会実験そのものに対しての意見、一方通行化に対しての意見が合わせると約 60%ある。次いで、渋滞についての意見が約 11%、バス運行、停留所の移設などに関する意見が約 7%となっている。

2) 反対・賛成等の件数

ここでは意見に、「反対」、または「賛成」およびそれに準じる言葉が記載されている場合に、反対または賛成としている。

集計すると、反対が約 52%、賛成が約 11%、意見、または感想などは約 37%となっている。

「反対」に関してみると、1) で示した項目の意見の順に多くなっている。渋滞が引き金となって、反対意見が多くなったと推測できる。

「賛成」で最も多いのは、一方通行化への賛成であり、社会実験そのものへの賛成意見も賛成意見の約 3 割を占めている。このことは、多くみうけられた意見は、「一方通行化自体は必要であるが、時期が早い」、「もう少し準備をしてから」など必要性は理解しているが、条件を整えてから行った方がよいなどである。

バリアフリーそのものについての意見は少なく、一方通行化に関心が向けられていたことが分かる。また、高齢者に対する身体的な負担増についても意見も見受けられ、段差解消などへの賛成意見はあるが、バスなどの交通システム、生活に即したバリアフリーのあり方を含めて検討を行う必要があることを示唆している。

表 1-4-5 意見の分類毎の件数

	社会実験について	一方通行について	渋滞について	バスの運行・停留所について	自転車について	自動車の通行について	バリアフリー化(段差等)について	広報について	交通誘導・警備員について	細街路について	商店について	その他の項目	合計	構成比
反対	429	238	162	111	30	29	11	5	13	15	7	23	1,073	51.5%
賛成	71	111	0	2	17	3	14	0	2	0	1	6	227	10.9%
その他(感想・要望等)	268	79	73	36	51	29	16	23	10	6	1	190	782	37.6%
合計	768	428	235	149	98	61	41	28	25	21	9	219	2,082	100.0%
構成比	36.9%	20.6%	11.3%	7.2%	4.7%	2.9%	2.0%	1.3%	1.2%	1.0%	0.4%	10.5%	100.0%	

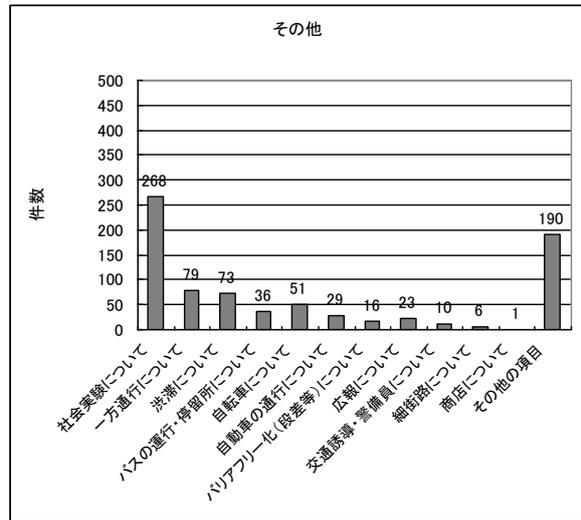
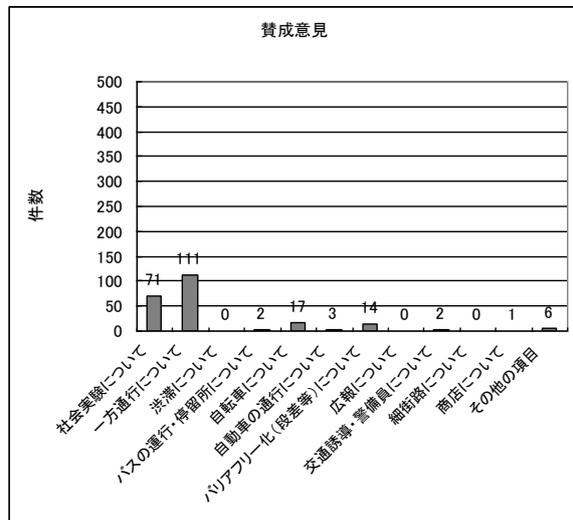
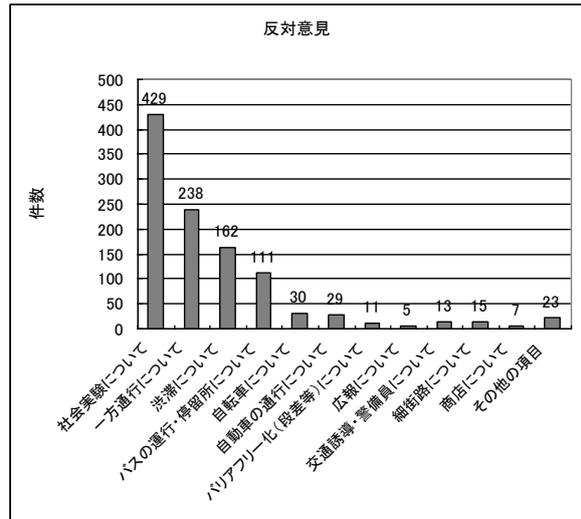
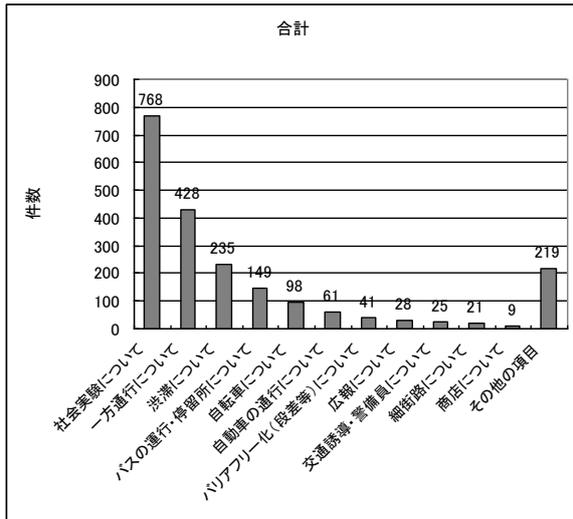


図 1-4-1 意見の分類毎の件数

1-5 今後の検討課題と対応方針（案）

社会実験により得られた結果から、バリアフリー化による歩行空間、自転車の走行空間整備の必要性・効果は確認できた。また、一方通行化、バス停の移設などに伴う課題も明らかになった。

下図には、今後の検討課題、バリアフリー化に関する今後の対応方針（案）を示す。

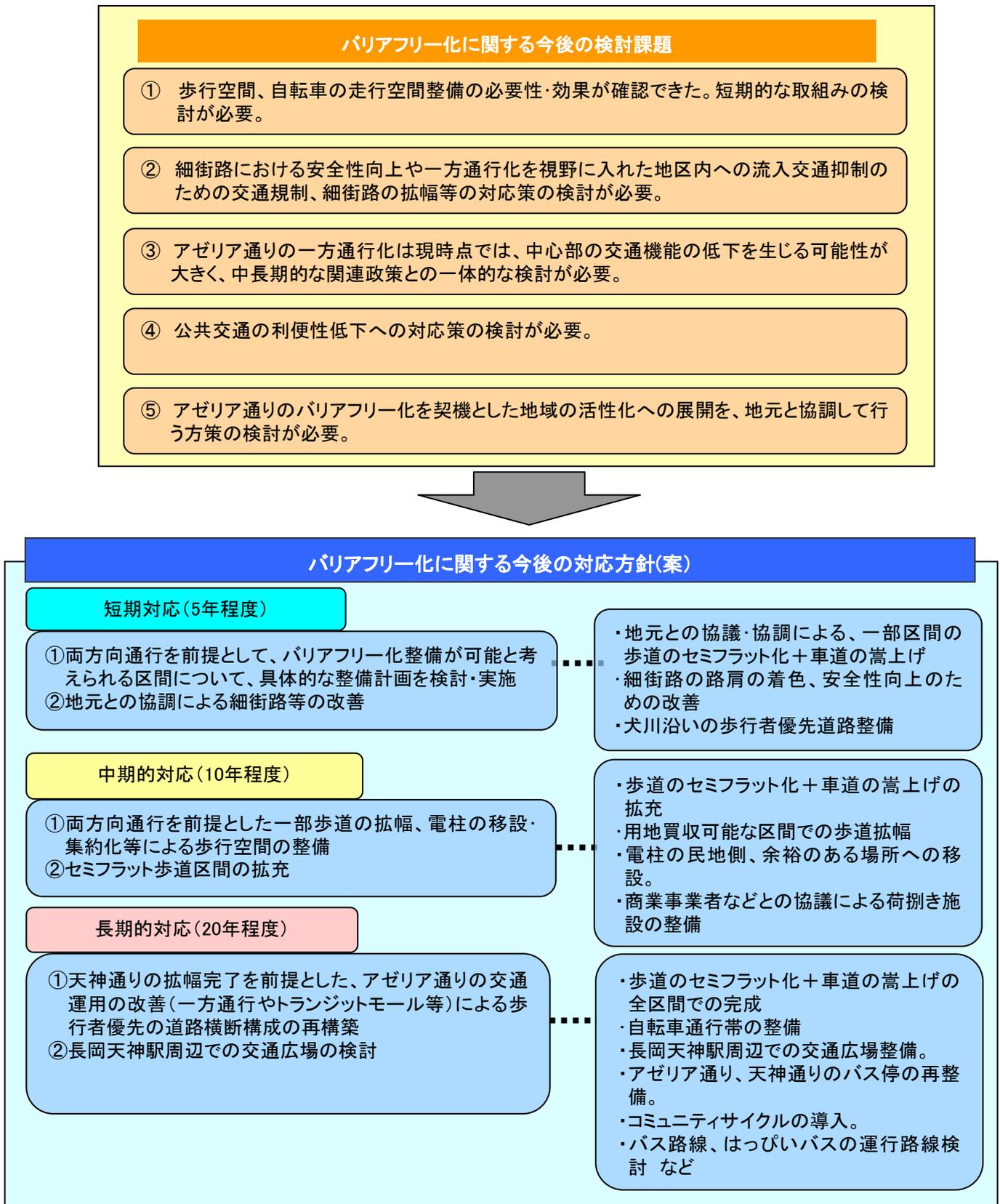


図 1-5-1 今後の検討課題と対応方針(案)

■アゼリア通りのバリアフリー実現のための標準幅員構成

1) 移動円滑化整備ガイドラインの基準に適合させた場合

移動円滑化ガイドラインの基準に即して歩道を 2m 確保した場合、総幅員が 11.3m 必要となり、現状の道路幅員では約 15%程度しか必要な幅員を満足しない（図 1-5-2、図 1-5-3 参照）。

* 参照する基準

＜バリアフリー新法にもとづく道路の移動円滑化整備ガイドライン＞

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」

基準：2m 以上、困難な場合は 1.5m 以上（有効幅員）

＜道路構造令第 11 条 3＞

歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては 3.5 メートル以上、その他の道路にあつては 2 メートル以上とするものとする。

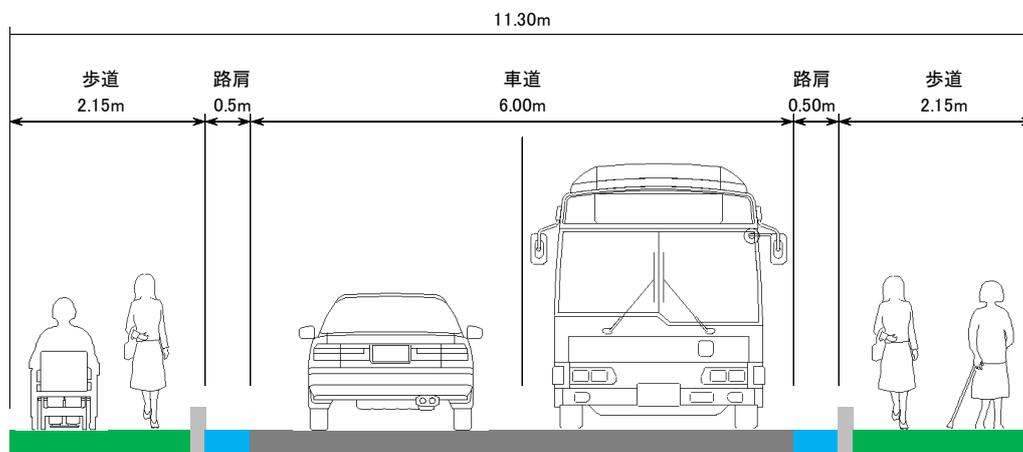


図 1-5-2 移動円滑化整備ガイドラインの基準に適合させた場合の道路幅員

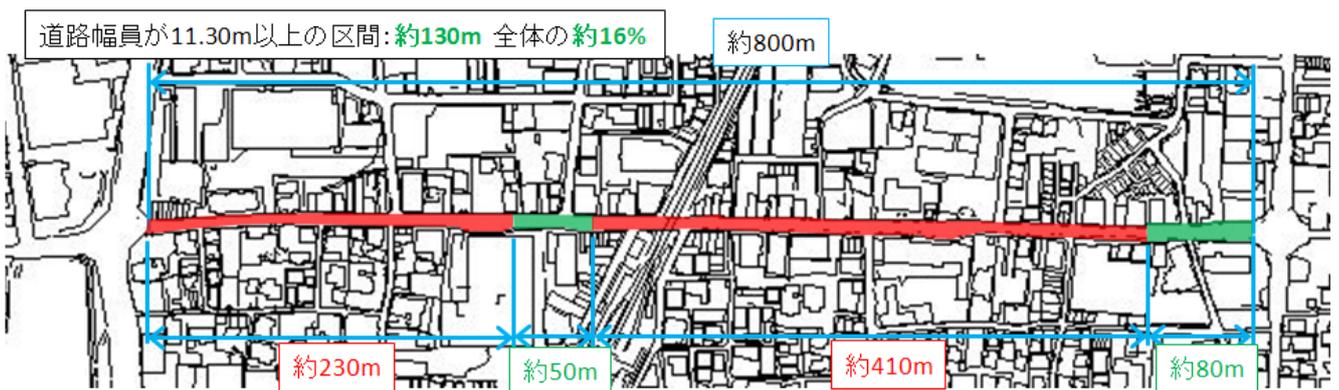


図 1-5-3 移動円滑化整備ガイドラインの基準に適合させた場合の道路設定

2) 歩道幅員を 1.5m(2.0m 以上の確保が困難な場合)とした場合

2m の歩道を確保することが難しい場合の規定である 1.5m とした場合、必要な総幅員は 10.3m となる。この場合には現状の道路幅員でも約 70%の部分で歩道が確保できる。

現状で足りない部分についても借地や買収により歩道が確保可能な部分もある。

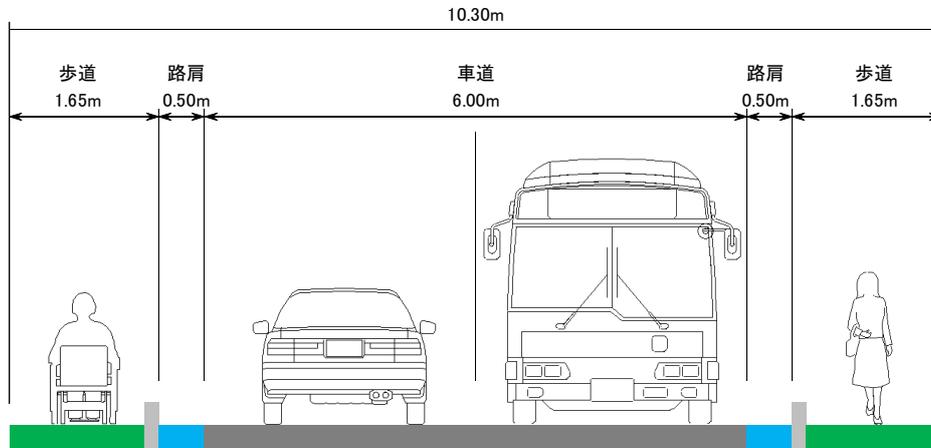


図 1-5-4 歩道幅員を 1.5m とした場合(双方向通行)の道路幅員



図 1-5-5 歩道幅員を 1.5m とした場合の道路設定

3) 一方通行化した場合

一方通行化した場合には、2.5m の歩道（有効幅員）が確保でき、さらに自転車レーンも設置が可能となる。アゼリア通りのバリアフリー化を行うために、想定される通路断面を以下に示す。

・一方通行の場合

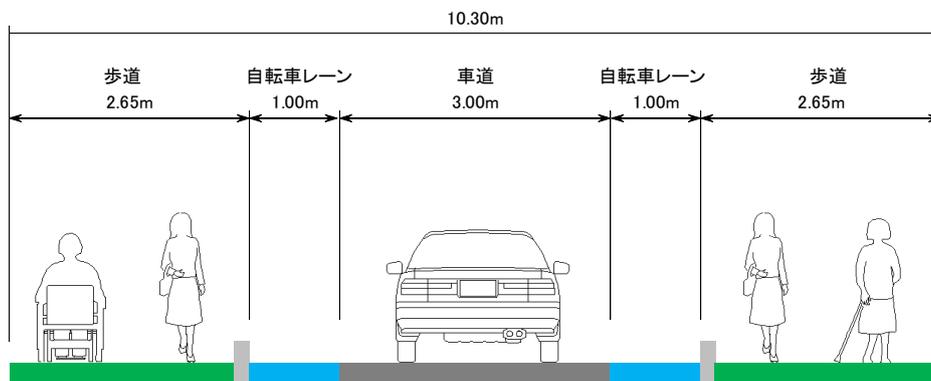


図 1-5-6 一方通行化した場合の道路幅員