

JR 穂積駅周辺「一方通行化交通社会実験」の結果概要

1. 実験の目的及び内容

駅周辺の交通環境の改善を目的に、東向き一方通行化の社会実験を実施した。実験期間中の規制区間および迂回路の交通量等を把握し、交通環境に与える影響を調査した。

2. 実験期間

1月20日(月)～1月24日(金)、1月27日(月)～1月31日(金)の10日間
(各日 午前7:00～8:30)



実験中の様子(規制区間)



実験中の様子(迂回路1)



3. 実験期間中の調査概要

①調査内容

調査内容	調査箇所	調査対象
a 交通量調査	規制区間 迂回路1・2 駅北側1・2	通行車両
b 速度調査	規制区間	通行車両
c アンケート調査	穂積駅周辺	駅利用者(配布300人 回答114人) ※回答者のうち79人が車両運転者 沿道居住者(配布54人 回答21人)
d その他、地域の方々等の意見	穂積駅周辺	地域の方々 (ワイワイ会議、自治会ワークショップ、沿道居住者含む)

②調査結果

a 交通量調査及び b 速度調査の結果概要(主な定量的傾向)

調査箇所	調査結果概要(どのように変化したか)	
規制区間	交通量	通常時より100台/時間減少(概ね半減) 東向き交通量は通常時より30台/時間増加
	速度	通常時より約3-4km/h上昇
迂回路1	交通量	西向き交通量は通常時より50台/時間増加 東向き交通量はほぼ変化なし
	滞留台数	西向き滞留台数は通常時より7-8台/回増加 (10分間ずつ計測した内の最高滞留台数の平均)
迂回路2	交通量	ほぼ変化なし
駅北側1	交通量	ほぼ変化なし
駅北側2	交通量	ほぼ変化なし

c アンケート調査の結果概要(主な定性的傾向)

- ・駅利用者・沿道居住者とも「一方通行化を実施して通行しやすくなった」との回答割合が高い傾向(意見数 37/58)
 - ・「JA ぎふ穂積支店前の通りにおいて望ましい対策」は「一方通行化」が最も多かった。(意見数 39/58) 次点:「信号時間の調整(14/58)」、「現状のままでよい(6/58)」
 - ・他の道路の通行のしやすさについては、穂積郵便局前の道路が混雑したとの意見が多い。
- ※58人…アンケート回答者114人の内、実験期間中に規制区間を通行した人の人数

d その他、地域の方々等の意見(主な定性的傾向)

- ・沿道居住者や駐車場利用者などが遠回りして大変だった。

4. 調査結果の整理

- ・一方通行化規制の満足度は高かったが、以下の3点の課題をあげることができる
- 課題1: 迂回路1の混雑(渋滞)
- 課題2: 規制区間における速度上昇
- 課題3: 規制区間の沿道居住者や駐車場利用者に対する啓発と理解

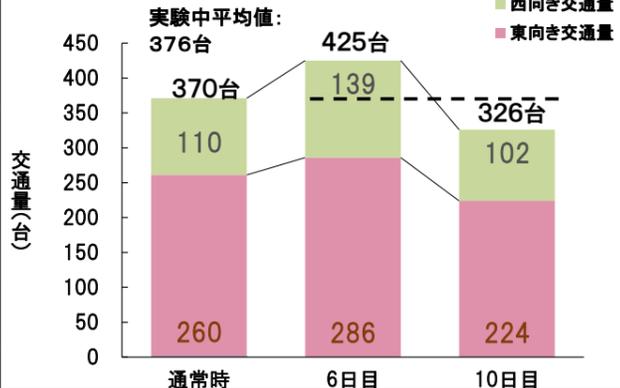


今後、この実験結果を踏まえて、駅周辺の交通環境の改善に向けて、検討を継続していきます。

穂積駅周辺 交通量調査結果

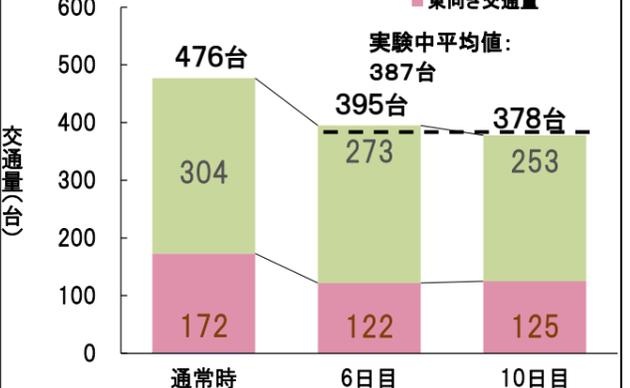
駅北側1 交通量

台数は実験1日(90分)の合計値



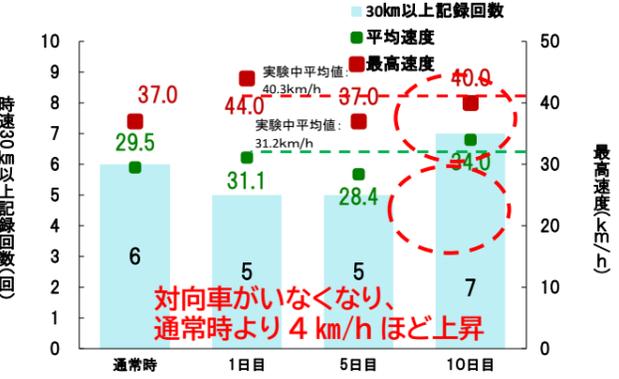
駅北側2 交通量

台数は実験1日(90分)の合計値



規制区間 車両速度①

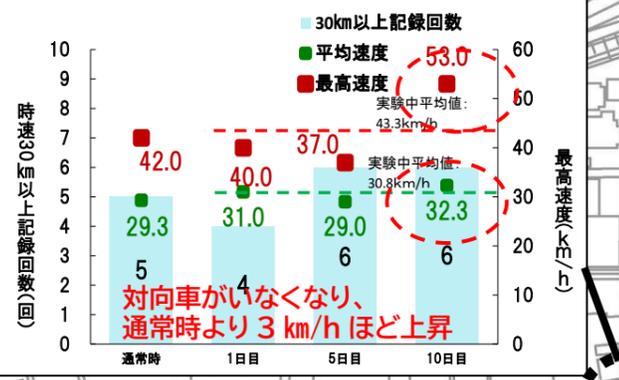
速度は7:00から60分間の平均・最高値



対向車がいなくなり、
通常時より4 km/hほど上昇

規制区間 車両速度②

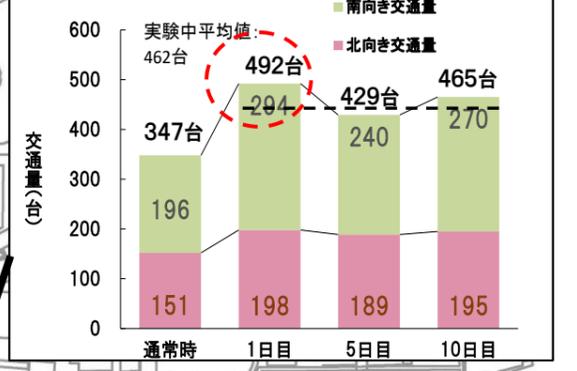
速度は7:00から60分間の平均・最高値



対向車がいなくなり、
通常時より3 km/hほど上昇

穂積停車場線 交通量①

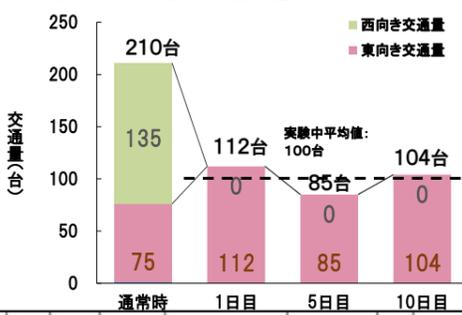
台数は実験1日(90分)の合計値



迂回が増え、南向き
交通量が約100台増

規制区間 交通量(出口付近)

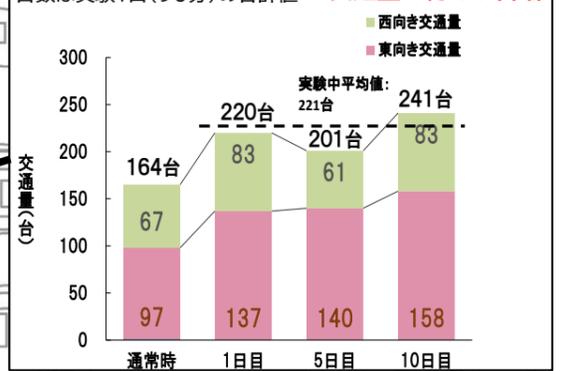
台数は実験1日(90分)の合計値



・西向き交通量がなくなり、
通常時の約半数の交通量に
・東向き交通量は増

迂回路1 交通量

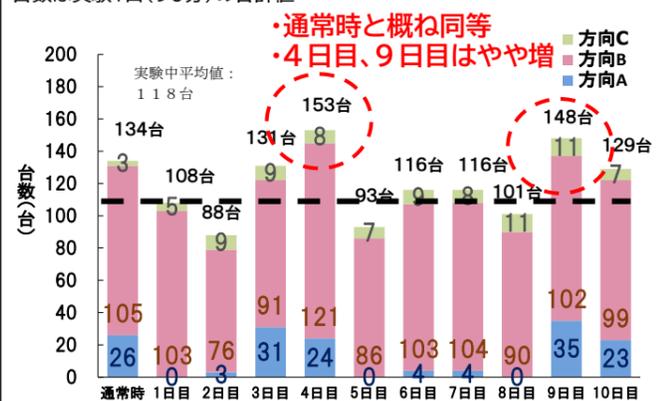
台数は実験1日(90分)の合計値



迂回が増え、東向き
交通量が約50台増

規制区間(入口付近)

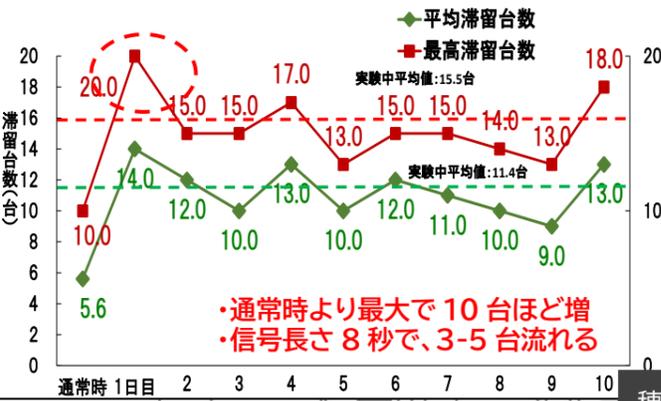
台数は実験1日(90分)の合計値



・通常時と概ね同等
・4日目、9日目はやや増

迂回路1 滞留台数

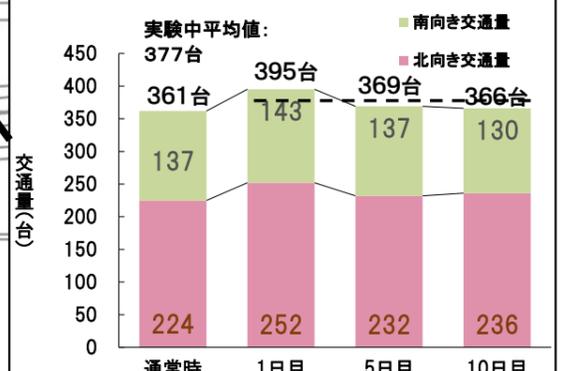
10分ごとの最高滞留台数を測定し、1日(90分)の平均・最高値を掲載



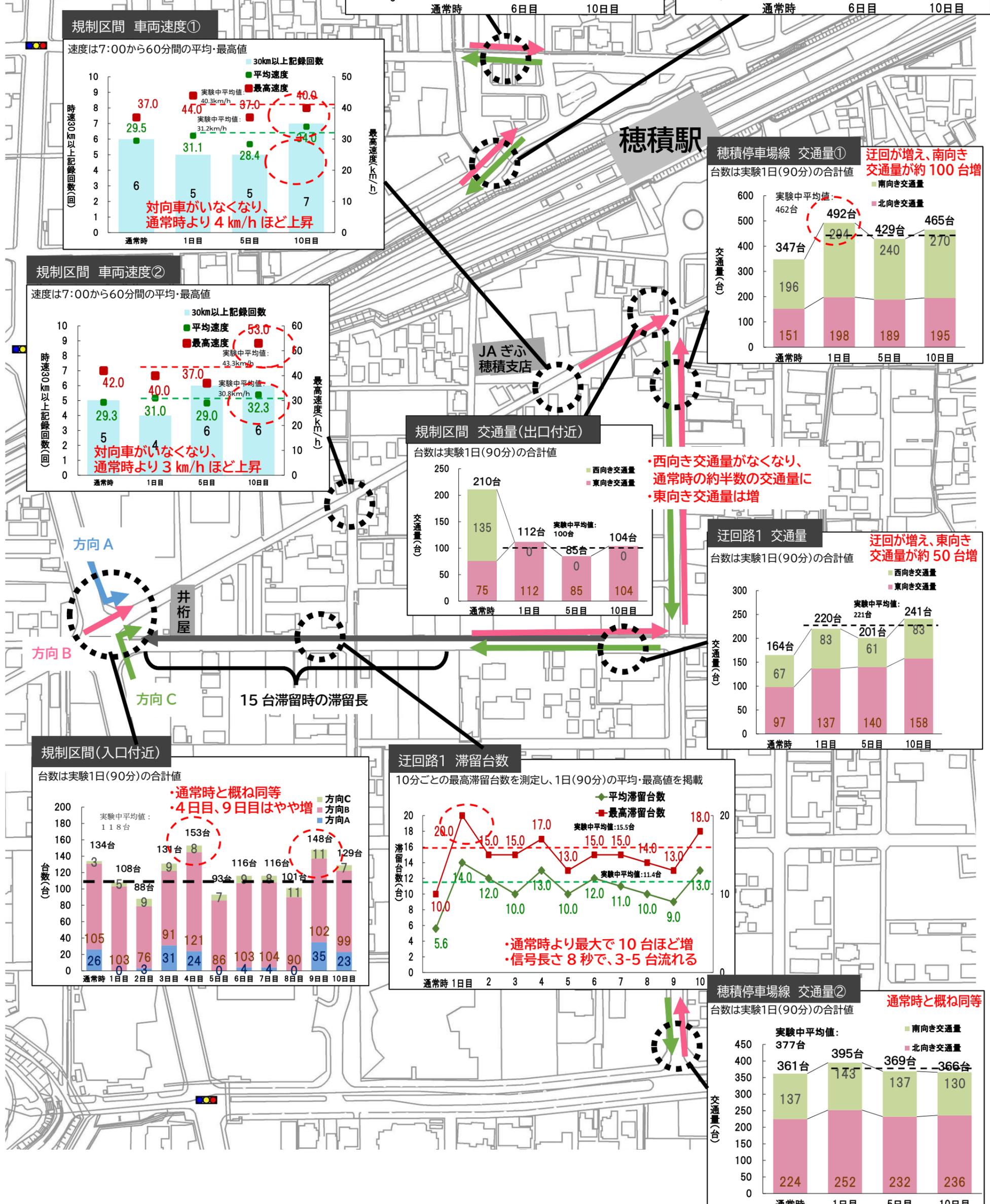
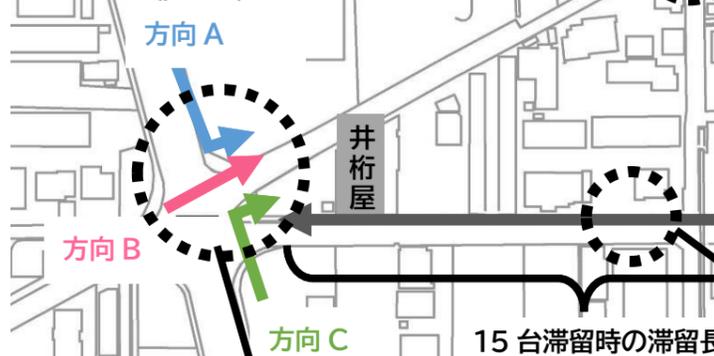
・通常時より最大で10台ほど増
・信号長さ8秒で、3-5台流れる

穂積停車場線 交通量②

台数は実験1日(90分)の合計値



通常時と概ね同等



アンケート調査結果概要

●調査対象

合計	: 配布 354人	回答 135人	
駅利用者	: 配布 300人	回答 114人	※回答者のうち79人が車両運転者
沿道居住者	: 配布 54人	回答 21人	

【傾向】

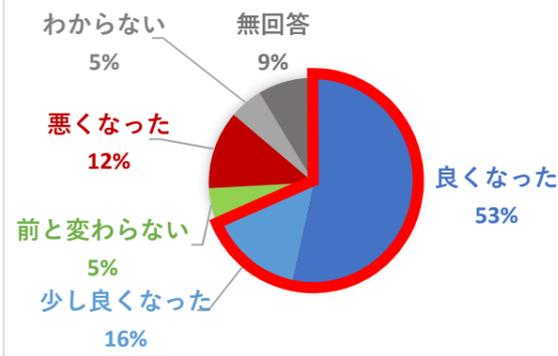
- ・ 駅利用者も、沿道居住者も「一方通行化により通行しやすくなった」と回答する割合が高い傾向。
- ・ 他の道路の通行のしやすさについては、穂積郵便局前の道路が混雑したとの意見が多い傾向。
- ・ 対策は「一方通行化」を望む声が多い傾向であった。
- ・ 普段から、道幅の狭さのわりに通行者が多く、危険に感じている方が多くいることがわかる。

●当該道路を利用する58人の合計（規制期間中に当該道路を通行された方37人+沿道居住者21人の意見）

規制実施中の通行のしやすさ

「良くなった」と「少し良くなった」が合計69%を占めており、高めの割合となっている。

規制実施中の通行のしやすさ



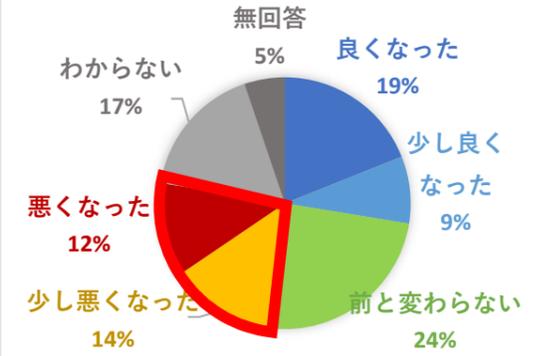
当該道路で普段気になっていること（複数回答可）



当該道路で普段気になっていること（複数回答可）

「道幅が狭い」が最も多く、「通行者が多い」が次いで多かった。（※通行者：歩行者、自転車、自動車を指す）

規制実施中の他の道路の通行のしやすさ



規制区間において望ましい対策（複数回答可）

「一方通行化」が最も多く、「信号の時間を調整」という回答が次いで多かった。

規制区間において望ましい対策（複数回答可）



規制期間中の他の道路の通行のしやすさ

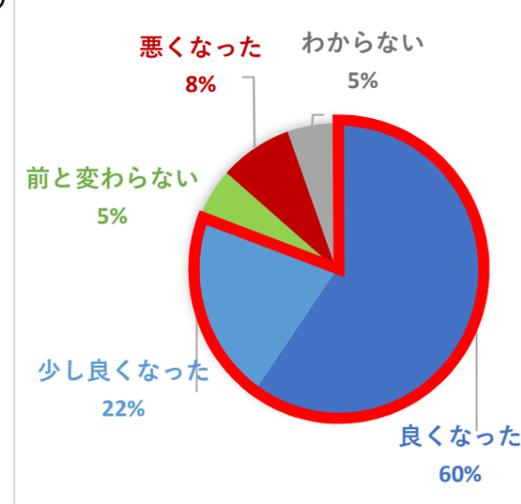
「前と変わらない」が24%と、最も多い状況。「気になった道路」では迂回路1が最も多く回答された。

●駅利用者（規制期間中に当該道路を通行された方37人の意見）

規制実施中の通行のしやすさ

「良くなった」と「少し良くなった」が合計82%を占めており、高めの割合となっている。

規制実施中の通行のしやすさ



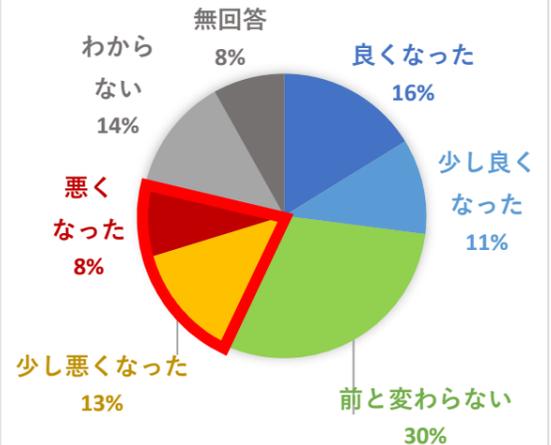
当該道路で普段気になっていること（複数回答可）



当該道路で普段気になっていること（複数回答可）

「道幅が狭い」が最も多く、「通行者が多い」が次いで多かった。

規制実施中の他の道路の通行のしやすさ



規制区間において望ましい対策（複数回答可）

「一方通行化」が最も多く、「信号の時間を調整」という回答が次いで多かった。

規制区間において望ましい対策（複数回答可）



規制期間中の他の道路の通行のしやすさ

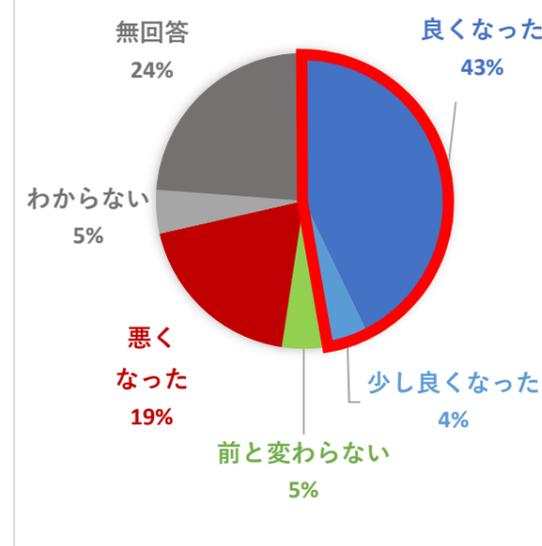
「前と変わらない」が30%と、最も多い状況。「気になった道路」では迂回路1が最も多く回答された。

●沿道居住者

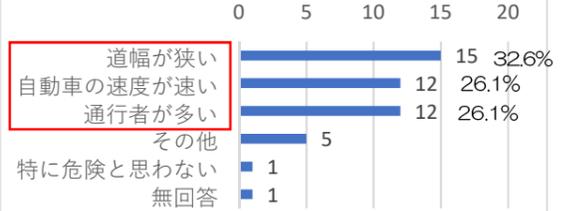
規制実施中の通行のしやすさ

「良くなった」と「少し良くなった」が合計47%と約半数を占めており、高めの割合となっている。

規制実施中の通行のしやすさ



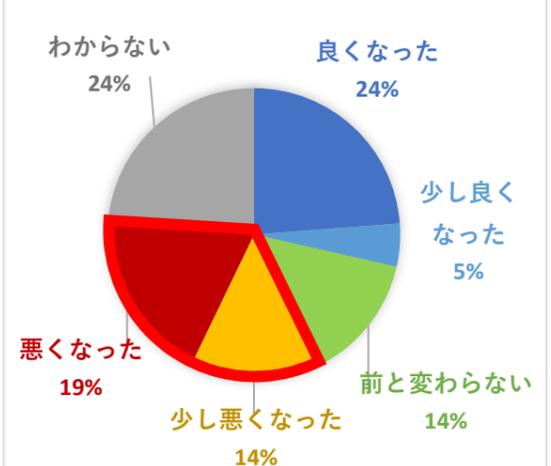
当該道路で普段気になっていること（複数回答可）



当該道路で普段気になっていること（複数回答可）

「道幅が狭い」が最も多く、「自動車の速度が速い」「通行者が多い」が次いで多かった。

規制実施中の他の道路の通行のしやすさ



規制区間において望ましい対策（複数回答可）

「一方通行化」が最も多いが、「現状のままで良い」という回答も一定量存在した。

規制区間において望ましい対策（複数回答可）



規制期間中の他の道路の通行のしやすさ

「良くなった」「わからない」が24%と、最も多い状況。「気になった道路」では迂回路1が最も多く回答された。