

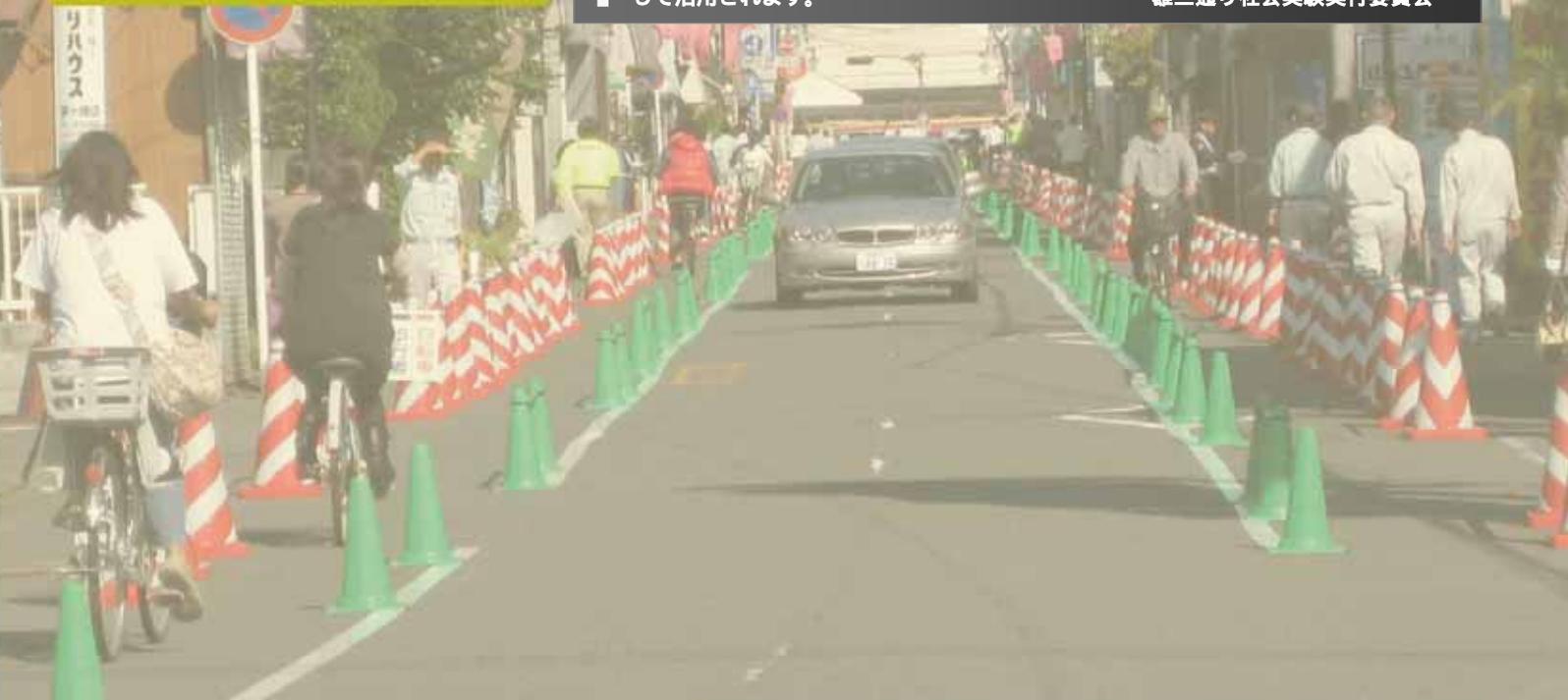
雄三通り一方通行社会実験結果 概要版

～現況幅員において安全な道路空間の体験～

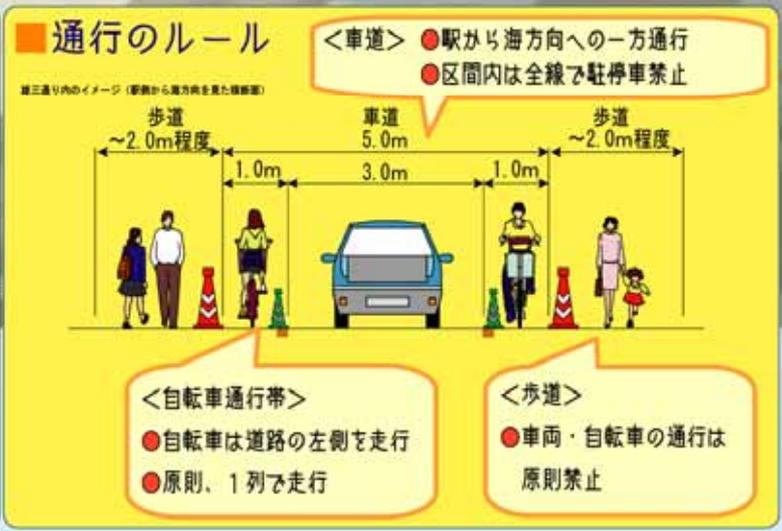


JR 茅ヶ崎駅から海岸へ延びる「雄三通り」において、平成20年10月16日(木)～19日(日)の4日間、雄三通り一方通行社会実験を実施いたしました。本実行委員会では、今回の社会実験の計画、実施、評価・検証を行ってまいりましたが、皆様のご協力により無事に社会実験が実施できましたこと、深く感謝いたします。本概要版では、社会実験実施内容及び調査結果の概要をご報告いたします。なお、調査結果は、今後の雄三通りのあり方を考えていくための一つの検討材料として活用されます。

雄三通り社会実験実行委員会



実験中の雄三通りの様子



社会実験実施までの経過

雄三通り（県道 310 号茅ヶ崎停車場茅ヶ崎線）は、茅ヶ崎駅南口から国道 134 号まで南北に続く、現況幅員 8m～9m、全長約 1,220m の都市計画道路（幅員 20m）です。

歩道が整備されていないことから、歩行者や自転車、自動車が錯綜（さくそう）しており、歩行者や車椅子の方には通行しにくい道路となっています。

雄三通りのまちづくりの経過

昭和 36 年

都市計画変更（雄三通り幅員 20m）

平成 14 年

茅ヶ崎市中心市街地活性化基本計画策定（平成 14 年 3 月）

平成 17 年

雄三通りの今後のあり方に関する意見交換会

（平成 17 年 3 月～）



歩行者や自転車、自動車で錯綜（さくそう）する雄三通りの様子

平成 18 年

雄三通り一方通行社会実験研究会

（平成 18 年 11 月～平成 19 年 7 月）

雄三通り周辺の住民（沿道住民、地権者、商業者）と雄三通りの今後のあり方について協議を行っています。



平成 19 年

社会実験住民提案を市に提出（平成 19 年 7 月）

雄三通り周辺の住民が「雄三通り一方通行社会実験研究会」を立ち上げ、平成 19 年 7 月には「社会実験に向けての住民提案」を市へ提出しました。



平成 20 年

雄三通り社会実験実行委員会

（平成 20 年 5 月～平成 21 年 3 月）

社会実験実施計画の作成



雄三通り一方通行社会実験の実施

（平成 20 年 10 月 16 日～19 日）

社会実験結果の評価・検証、公表（平成 21 年 3 月）

実験実施にあたって関係する機関等により、円滑な実験の実施と結果の検証を行うため、「雄三通り社会実験実行委員会」を組織しました。

【構成委員】

学識経験者、自治会（東海岸北一・二丁目、東海岸南一・二・三丁目、幸町）、商店会（南駅前商店会、東海岸本通商店会）、神奈川中央交通(株)、神奈川県交通安全協会、茅ヶ崎警察署、神奈川県、茅ヶ崎市

（実行委員会の内容）

- ・実施計画の作成
- ・社会実験の実施
- ・実験結果の評価・検証
- ・実験結果の公表



雄三通りの今後のあり方

（都市計画道路の見直しを含む）に関する意見交換



社会実験について

雄三通り社会実験実施計画書から抜粋

社会実験の目的

「現況幅員において安全な道路空間の体験」

現況の道路幅員の中で歩行者および自転車の空間(歩道等)を確保し、安全で安心な道路空間を体験してもらうことで、歩道等の道路空間の改善の必要性を認識する。

歩道等の道路空間での安全性の確認

現況幅員のままで歩道等の道路空間を確保するために自動車の走行については、一方通行が考えられるが、一方通行の運用で円滑な交通確保の可能性

などの検証・評価を行うものである。

社会実験の概要

- 実験期間 : 平成20年10月16日(木)～19日(日)
午前9時30分～午後5時30分まで
- 通行規制 : 駅から海方向への一方通行
- 社会実験区間 : 鉄砲道以北の約550mの区間
- 協力体制 : 自治会 [交通誘導員(学童担当)]
商店会 [実験時設置物の設置・撤去]
約150名(4日間延べ)
- 広報媒体 : ホームページ、広報紙、ポスター、
チラシ、立て看板、バス停用看板など

各種調査概要

- 交通実態調査 : 自動車・歩行者類交通量調査、渋滞・滞留長調査、沿道環境(騒音・大気)調査、所要時間観測調査、ビデオカメラ定点観測調査等
- アンケート調査 : 沿道関係者・当日利用者・市民・事業者アンケート調査等

この社会実験は年間の平均的な交通状況にある秋季に実施し、また実験の与える社会的影響の大きさを考慮し、朝の通勤通学の時間帯を避け、実施期間・時間帯を区切り実験を実施しました。

調査(評価)の考え方

- 2つの視点を4つの調査項目(雄三通りの安全性や利便性・快適性、周辺への影響等)について、各種調査結果をもとに、実験を通じてどのような効果が得られたのか、評価する。

【実施調査】 交通実態調査・アンケート調査

【調査(評価)の視点】

道路空間での**通行区分の明確化**
による**安全性確保**

一車線一方通行の交通運用
による**円滑な交通処理**

【調査(評価)項目】

安全性

(交通)利便性
(スムーズに移動できたかどうか)

快適性

(各利用者を気にせず快適に通行できたかどうか)

周辺への影響

断面構成

会館前交差点辺りから駅方面を見た雄三通り



広報 (チラシ)



案内板

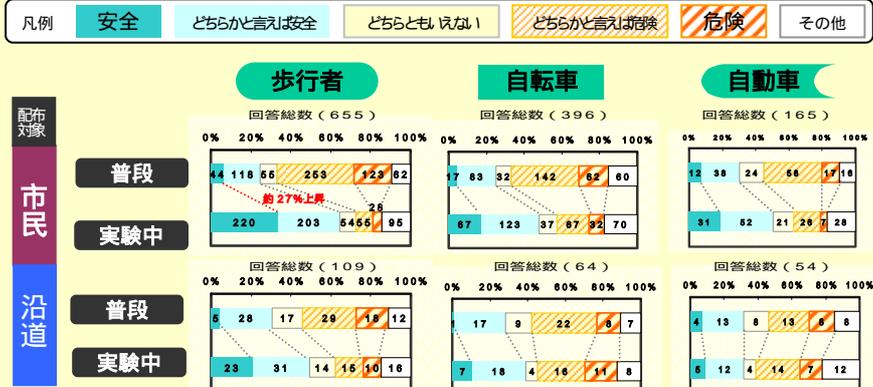


社会実験の評価

評価のねらい 「道路空間での通行区分の明確化による安全性の確保」
通行帯をわけることによる影響は？

安全性 「通行者は通行帯の区分を安全と感じるかどうか？」

アンケート（雄三通りの安全性の変化）調査結果



安全性 「通行区分を明確化し危険な通行が無くなるかどうか？」

ビデオ解析（運用外行動）調査結果



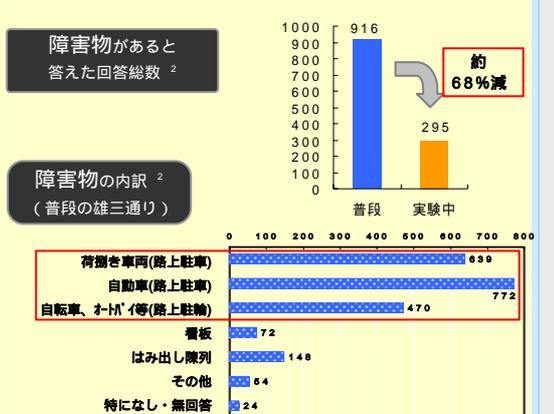
通行区分を明確化したが、運用ルール違反や交錯等が実験時に見られた。

快適性・利便性 「他者の通行・障害物を気にせず通行することが出来たか？」

アンケート（雄三通りの快適性の変化）調査結果



アンケート（雄三通り内の障害物）調査結果



実験中の「市民」の快適性評価が概ね高かった。また、「沿道」の快適性評価は「市民」に比べるとやや低く、自転車に対する「沿道」の自動車の快適性評価が普段・実験中ともに不満の評価となっている。

¹ 設問：「雄三通りを他者の通行を気にせず快適に通行してきたかどうか」 回答（評価点）：出来た（2点） どちらかといえば出来た（1点） どちらともいえない（0点） どちらかといえば出来ない（-1点） 出来ない（-2点） ² 複数回答

快適性・利便性 「走行速度にどのような影響があったのか？」

雄三通りの自転車・所要時間

進行方向	平均走行速度 (km/h) (平日)		変化
	普段	実験中	
南進	13.4	12.8	0.6 低下
北進	13.3	12.6	0.7 低下



雄三通りの自動車・所要時間

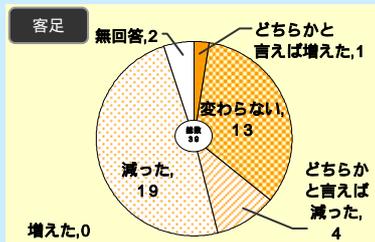


自転車の走行速度は、普段と比べて0.6～0.7 (km/h) 程度、低下した。自動車の走行速度は、平日が15時台、16時台、休日が実験実施時間帯の全てにおいて低下した。

周辺への影響

「沿道の商業環境にどのような影響があったのか？」

アンケート（客足の変化）結果



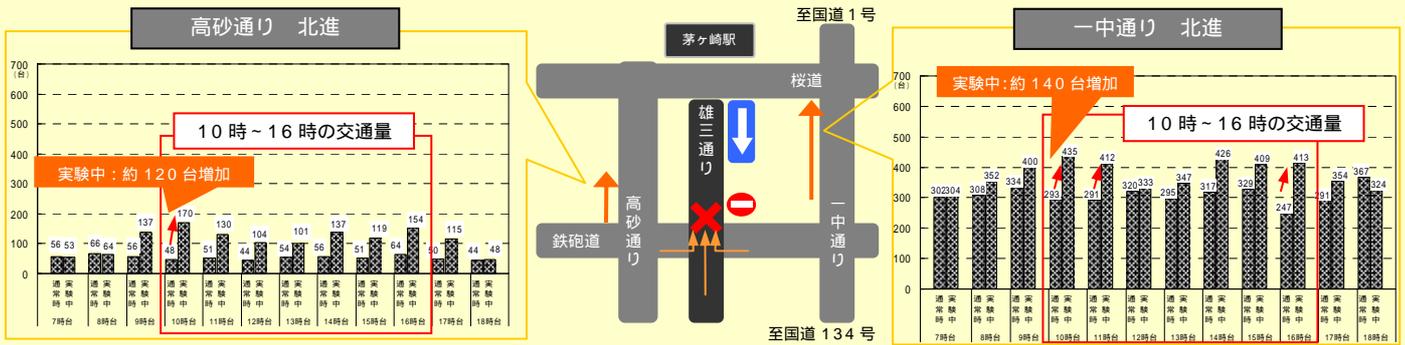
商店の客足は、普段と比べて、減少した。

評価のねらい 「一車線一方通行の交通運用による円滑な交通処理」 一方通行による雄三通り周辺の交通量の影響は？

安全性

「安全性の確保が必要とされる周辺道路の交通量はどのように変化したか？」

雄三通り周辺の道路の自動車交通量



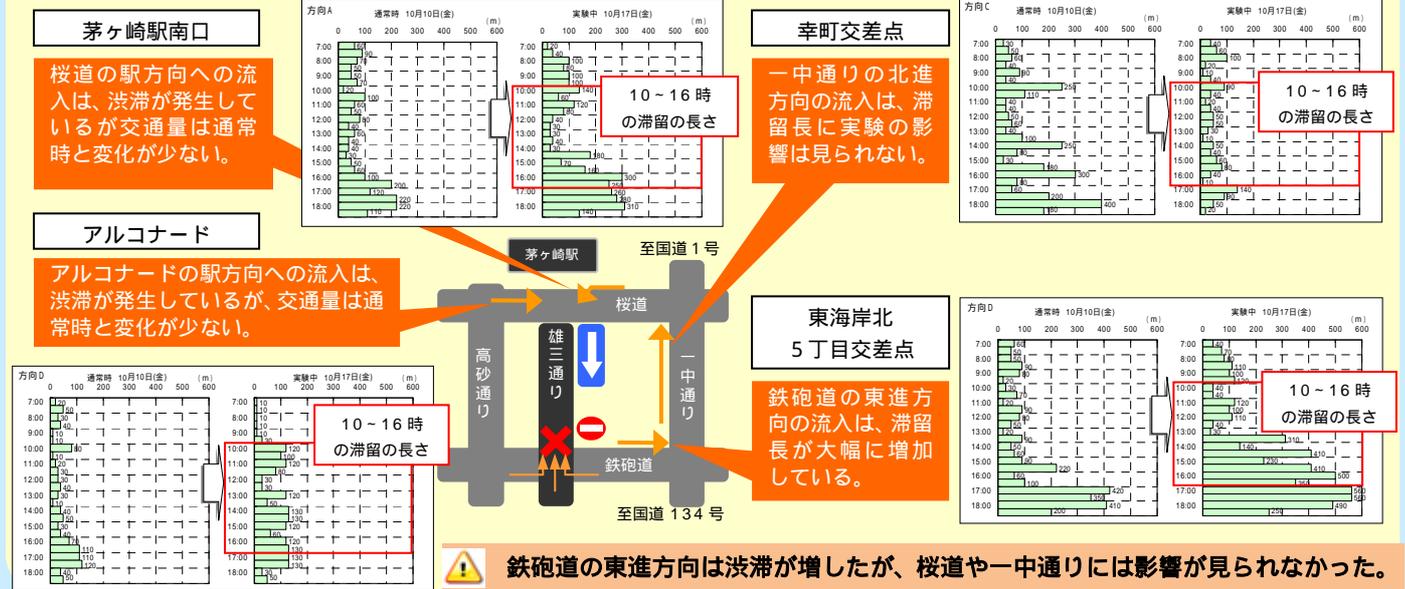
高砂通り、一中通りにおいて、北進方向の自動車交通量は1時間あたり100台以上の交通量の増加が見られる。

快適性・利便性

「周辺道路はどのくらい渋滞が起きたか？」

雄三通り周辺の道路の滞留長

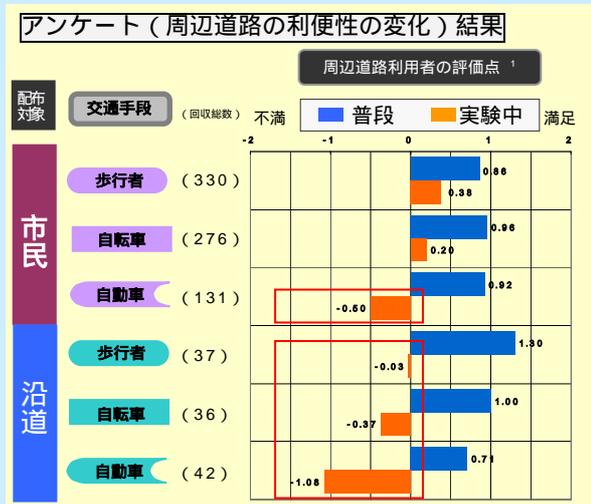
滞留長：信号が赤から青に変わった瞬間の停止線から最後尾車両までの距離



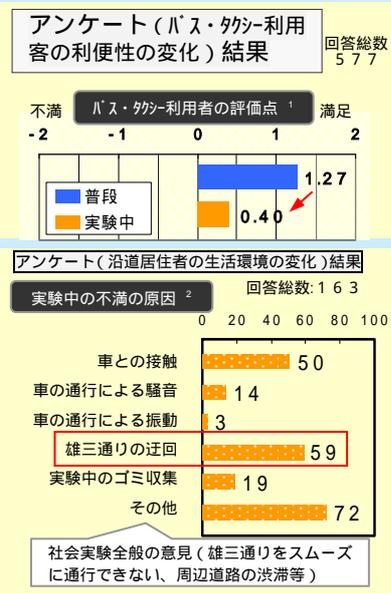
鉄砲道の東進方向は渋滞が増したが、桜道や一中通りには影響が見られなかった。

周辺への影響

「周辺道路はどのくらい通りづらかったのか？」



実験中の周辺道路の自動車利用者の利便性評価が概ね低かった。



周辺への影響

「沿道環境（大気・騒音）への程度影響したのか？」

沿道環境調査（騒音）

調査地点	道路	平日の等価騒音レベル (Leq)	
		通常時	実験時
道路交通	雄三通り	69.7	66.6
	一中通り	67.0	67.6
観測評価	高砂通り	63.9	63.7

沿道環境調査（大気）に関しては、12地点の観測を行ったが、通常時と実験時の調査結果に変化が見られなかった

騒音は、雄三通りが減少。一中通りがやや高い。大気には影響なし。

¹ 設問：「雄三通りの周辺道路をスムーズに通行できたかどうか」 回答（評価点）：出来た（2点）、どちらかといえば出来た（1点）、どちらともいえない（0点）、どちらかといえば出来ない（-1点）、出来ない（-2点）
² 複数回答

社会実験のまとめ

まとめ **道路空間での通行区分の明確化による安全性確保** 「通行帯の区分による影響」

社会実験では、雄三通りを通る方々に安全な通行を体験してもらうため、現況道路を**歩道**、**自転車通行帯**、**自動車通行帯**の3つに区分し、安全な通行帯が確保できたかどうか、検証を行いました。

歩行者

通行帯の区分や障害物（路上駐車）がなかったことから、**安全性、快適性が大幅に向上した**（アンケート）。しかし、歩道内では、ベビーカーや二人並での通行、他の歩行者とのすれ違い、追い越しなどがしにくかったため、歩道から自転車通行帯へはみ出して歩くこと（運用ルール違反）が発生した。

自転車

自転車通行帯の区分により自転車利用者から**安全性、快適性に対する一定の満足が得られた**（アンケート）。しかし、自転車通行帯内では、速度の遅い自転車を追い越すことが出来ないなど、回避行動がとりづらかったことから**走行速度は普段より低下**しており、快適に通行できる空間は確保できなかった。

自動車

アンケートの評価、ビデオ調査による歩行者・自転車との危険な交錯件数から、**安全性の向上が見られる**（アンケート）。しかし、車道内に自動車の停車スペースが確保できず、特に**沿道店舗への影響**（自動車の来街者減少、荷捌きの不自由）があった。

まとめ **一車線一方通行の交通運用による円滑な交通処理** 「一方通行による影響」

社会実験では、通行帯を確保するため現況の雄三通りを一方通行とし、円滑な運用ができたかどうか、検証を行いました。

周辺道路の交通量

雄三通り周辺の道路は、雄三通りの一方通行の影響から、迂回する車両の流入により交通量が増加した。車両の流入は、細街路にも発生したため、**安全性、快適性が低下したと考えられる**。

周辺道路の利便性

東海岸北5丁目交差点付近の鉄砲道（東進方向）やアルコナード・サザン通りでは、**滞留長の増加**が見られた。自動車利用者や公共交通利用者からは**周辺道路の利便性に対する不満が多く、利便性は大幅に低下した**（アンケート）。同様に、特に自宅近辺の環境へ影響が及ぶ**沿道住民の自動車利用者**からも**不満が多く**、不満の原因として、“雄三通りを迂回する必要があった”ことが最も多く挙げられた（アンケート）。

各種調査結果に対する学識経験者からの意見

アンケート調査では、雄三通りの安全性に対する利用者の問題意識が強いことや通行帯の区分により安全性が向上することが分かった。一方で、他の周辺道路の交通量の増加による幹線道路の渋滞の増加等は、明確にデータから読み取ることが出来た。皆様方のご協力により、今後の雄三通りのあり方の検討を進めるにあたって、非常に客観的な議論を進められる資料が作成できたと思います。



各種調査結果について

各種調査結果に関しては、茅ヶ崎市都市部都市政策課にて閲覧することが出来ます。また、茅ヶ崎市ホームページにて調査結果をダウンロードできますのでご覧ください。

各種アンケート調査は合計回収数 計 3,041 通いただきました。

アンケートでいただいた自由意見は 1,881 件あり、様々な内容であるため、以下の6項目に分類、整理しました。

[普段の雄三通り](#) [実験中の雄三通り](#) [事業者について](#) [通行ルール・マナー](#) [今後のあり方について](#) [その他](#)

各種調査結果は今後の雄三通りのあり方を考えていくための一つの検討材料として活用されます。

問い合わせ先 雄三通り社会実験実行委員会・事務局（茅ヶ崎市都市部都市政策課）

TEL：0467-82-1111（内線 2504）

FAX：0467-57-8377

E-mail toshiseisaku@city.chigasaki.kanagawa.jp