

交通社会実験の結果

平成27年3月19日
神戸市住宅都市局計画部計画課

1. 社会実験当日の状況

社会実験実施日のうち、平日【11月6日（木）】の天候は曇りであったが、休日【11月9日（日）】の天候は雨のち曇り。



元町通1交差点の状況
【11月6日(木)】



元町通1交差点周辺の状況
【11月9日(日)】



元町通1交差点の状況
【11月6日(木)】



元町通1交差点周辺の状況
【11月9日(日)】

1. 社会実験当日の状況

自転車利用者が自転車の走行空間（車道）を通行している状況や歩道内で自転車を押す（押しチャリ）状況が確認された。一方で、路上駐輪や路上駐停車が発生している状況も確認された。



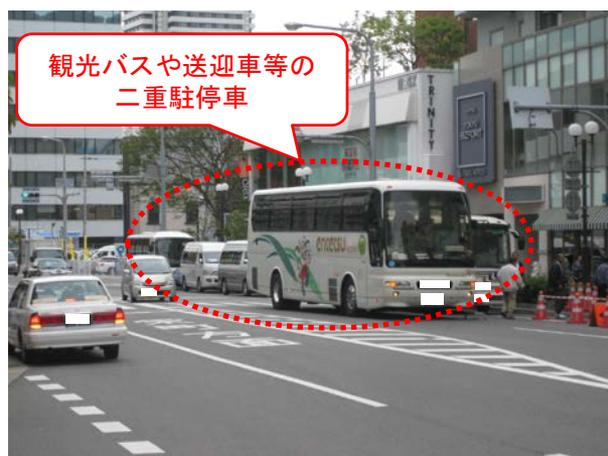
自転車の走行空間の状況
【鯉川筋】



歩道内での押しチャリの状況
【南京町長安門付近】



路上駐輪の状況
【元町商店街出入口付近】



路上駐停車の状況
【南京町長安門付近】

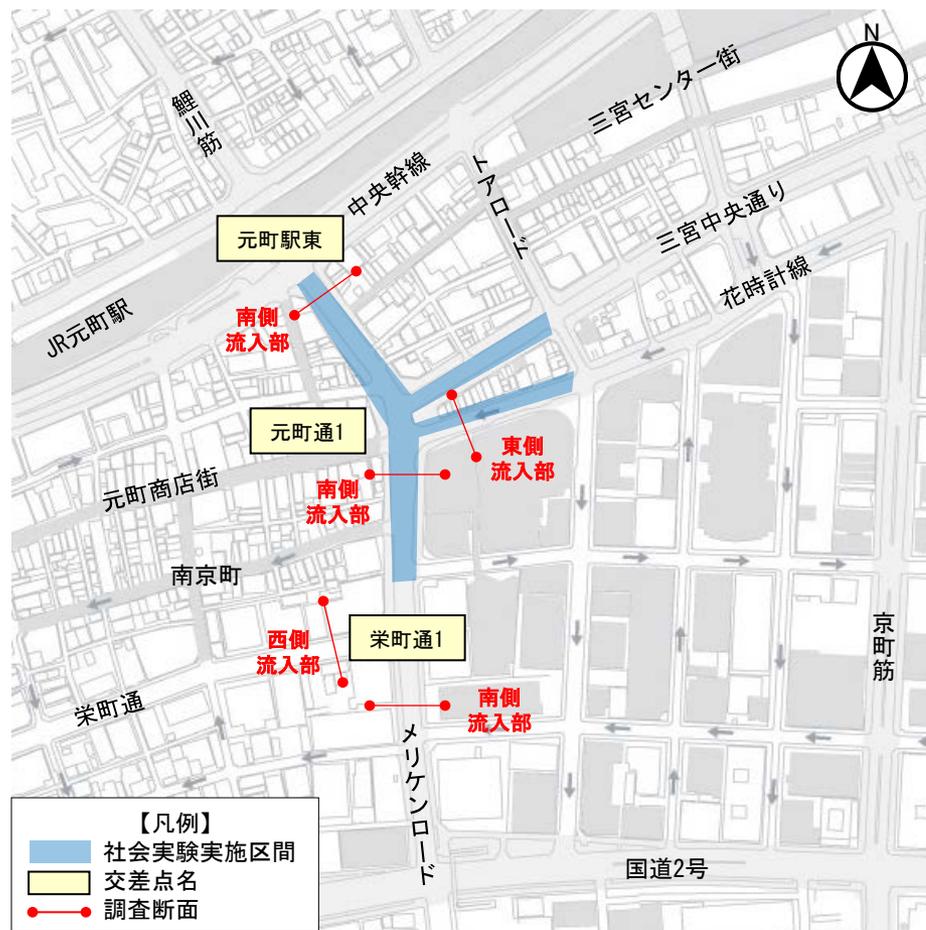
2. 社会実験による効果・影響を把握するための調査

社会実験による効果・影響を把握するため、下記の評価対象に着目し、調査を実施。

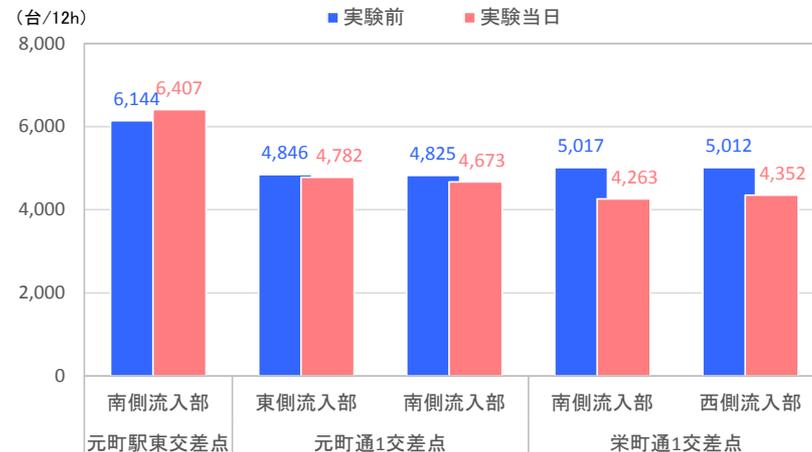
評価対象	評価の視点	調査
自動車交通への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・車線規制区間における自動車の走行状況 ・自動車走行空間減少に伴う駐停車車両の増減 ・他の区間への交通影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点方向別交通量調査 ・滞留長等調査 ・ビデオ調査 ・路上駐停車実態調査 ・駐車場利用者ヒアリング調査
自転車施策の効果	<ul style="list-style-type: none"> ・車道走行誘導や押しチャリ誘導による歩行者、自転車の安全性向上 ・路上駐輪削減による歩行空間の創出 ・他の区間への交通影響 ・今後の駐輪場整備に向けた実態把握 	<ul style="list-style-type: none"> ・単路部自転車歩行者交通量調査 ・歩行者ヒアリング調査 ・ビデオ調査 ・駐輪実態調査 ・路上駐輪者ヒアリング調査
歩行者の歩行行動への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・押しチャリに伴う歩行者の安全性・快適性、回遊性向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・単路部自転車歩行者交通量調査 ・歩行者ヒアリング調査
社会実験全体	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験の認知 ・社会実験に対する評価 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者ヒアリング調査 ・駐車場利用者ヒアリング調査

3. 社会実験当日の交通量（自動車）

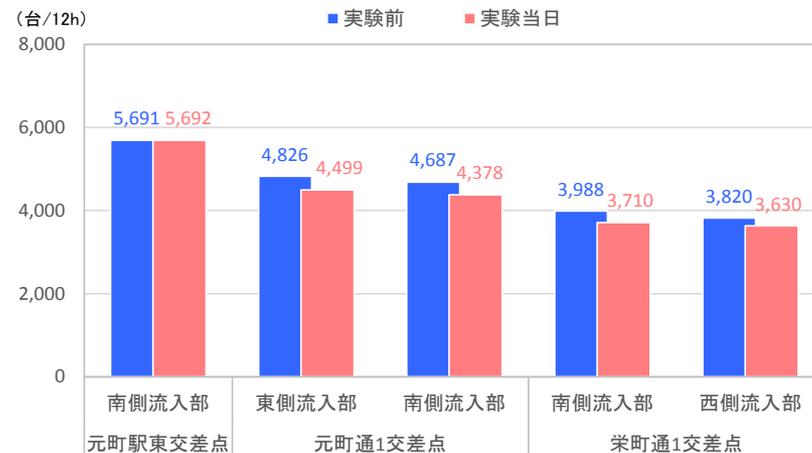
社会実験当日の自動車交通量は、実験前に計測した交通量と大きな差は見られない。



■ 流入部別自動車交通量【平日/7:00～19:00】



■ 流入部別自動車交通量【休日/7:00～19:00】



【調査日】平日(実験前) [栄町通1] 2011年6月29日(水)、[その他] 2014年10月23日(木)
 (実験当日) 2014年11月6日(木)
 休日(実験前) 2011年6月26日(日)
 (実験当日) 2014年11月9日(日)

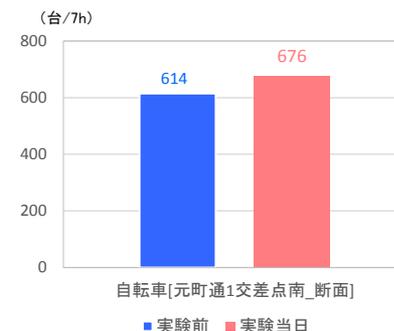
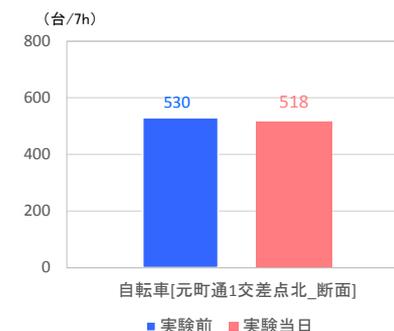
【調査時間帯】7:00～19:00

3. 社会実験当日の交通量（自転車）

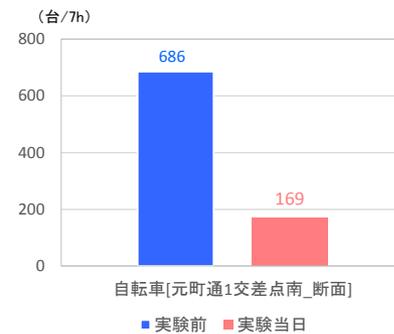
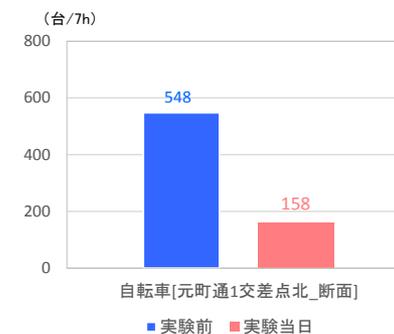
社会実験当日の自転車交通量は、平日については、実験前に計測した交通量と大きな差は見られない。ただし、休日の自転車交通量は実験前と比べると少ない。
⇒雨による影響が想定される



■自転車交通量【平日】



■自転車交通量【休日】



【調査日】平日(実験前) 2014年10月23日(木)、(実験当日) 2014年11月6日(木)

休日(実験前) 2014年10月19日(日)、(実験当日) 2014年11月9日(日)

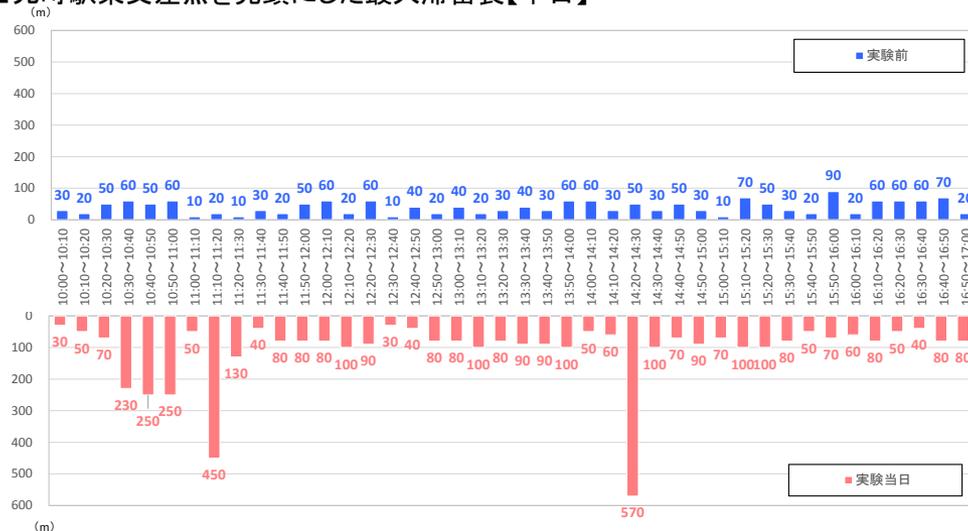
【調査時間帯】10:00~17:00

4. 社会実験による影響（自動車：鯉川筋）

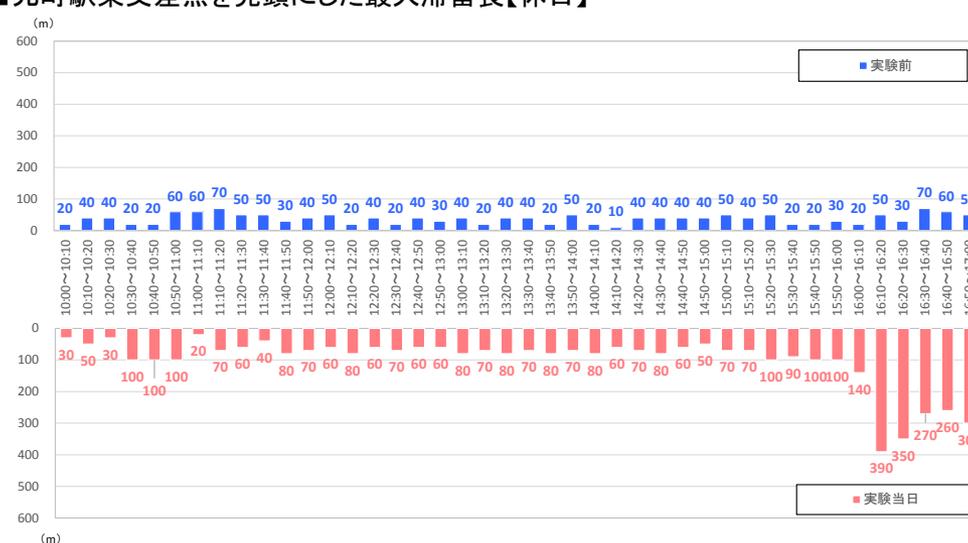
社会実験当日の滞留長は、平日10時台及び14時台に、休日は16時台に滞留が伸びる状況が見られた。



■元町駅東交差点を先頭にした最大滞留長【平日】



■元町駅東交差点を先頭にした最大滞留長【休日】



【調査日】平日(実験前) 2014年10月23日(木) 【調査時間帯】10:00~17:00
 (実験当日) 2014年11月6日(木)
 休日(実験前) 2014年10月19日(日)
 (実験当日) 2014年11月9日(日)

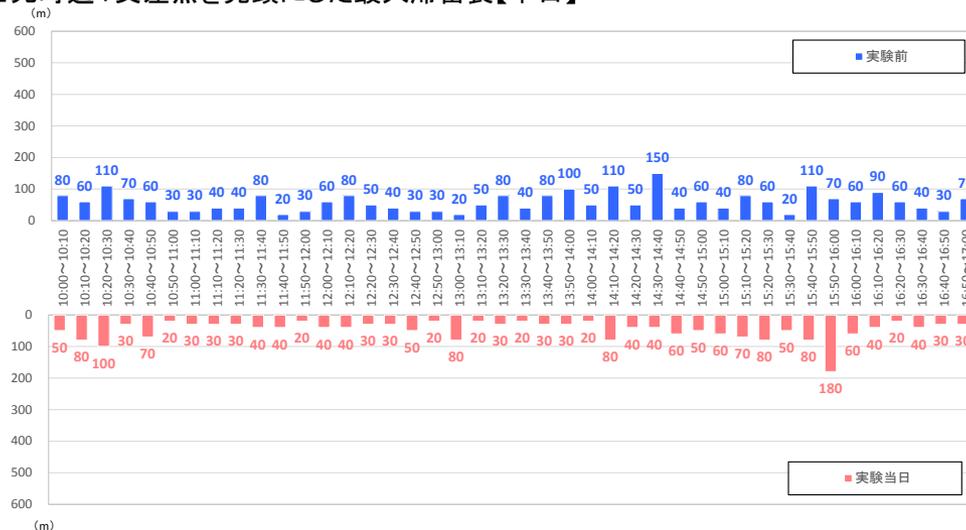
※滞留長：信号が赤から青に変わった瞬間の停止線から最後尾車両までの距離。

4. 社会実験による影響（自動車：花時計線）

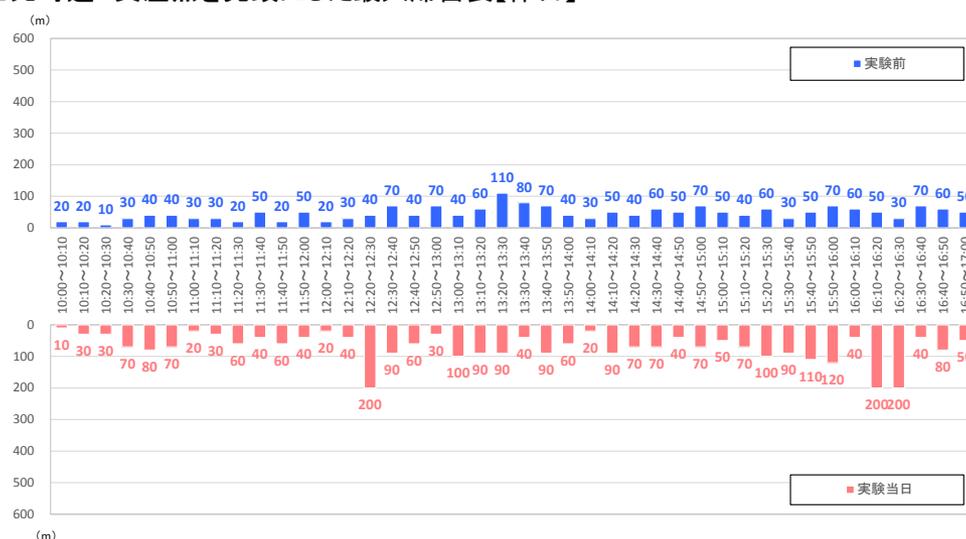
社会実験当日の滞留長は、実験前に計測した滞留長と大きな差は見られなかった。



■元町通1交差点を先頭にした最大滞留長【平日】



■元町通1交差点を先頭にした最大滞留長【休日】



【調査日】平日(実験前) 2014年10月23日(木) 【調査時間帯】10:00~17:00
 (実験当日) 2014年11月6日(木)
 休日(実験前) 2014年10月19日(日)
 (実験当日) 2014年11月9日(日)

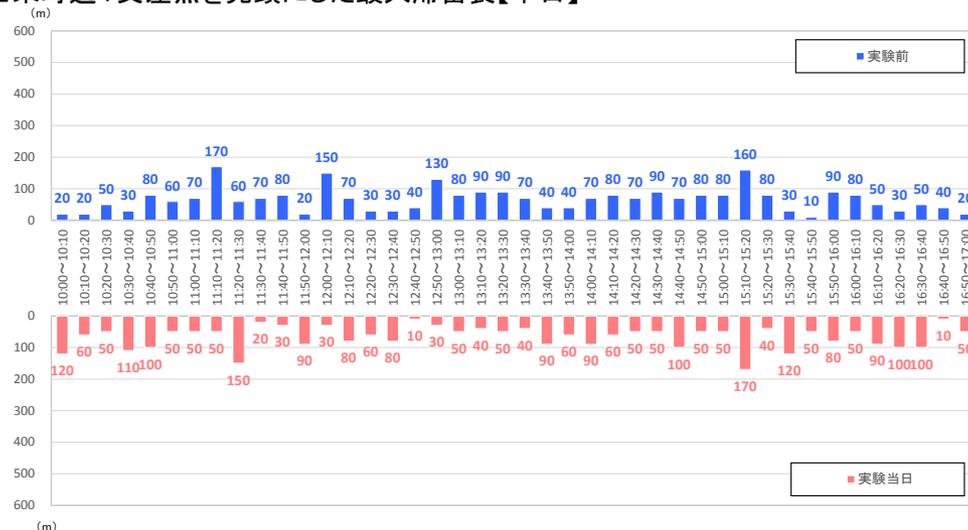
※滞留長: 信号が赤から青に変わった瞬間の停止線から最後尾車両までの距離。

4. 社会実験による影響（自動車：栄町通）

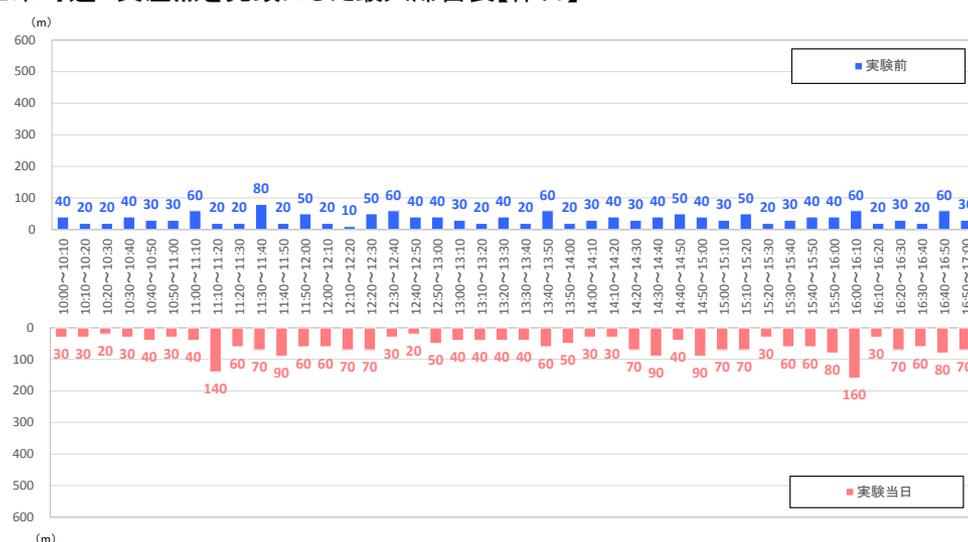
社会実験当日の滞留長は、実験前に計測した滞留長と大きな差は見られなかった。



■ 栄町通1交差点を先頭にした最大滞留長【平日】



■ 栄町通1交差点を先頭にした最大滞留長【休日】



【調査日】平日(実験前) 2014年10月23日(木) 【調査時間帯】10:00~17:00
 (実験当日) 2014年11月6日(木)
 休日(実験前) 2014年10月19日(日)
 (実験当日) 2014年11月9日(日)

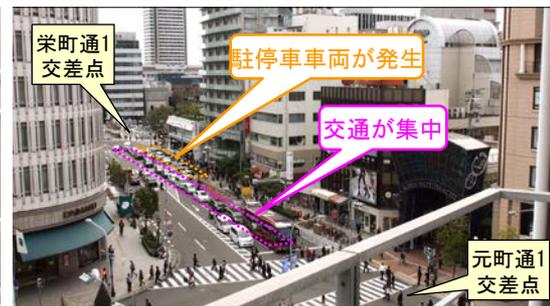
※滞留長：信号が赤から青に変わった瞬間の停止線から最後尾車両までの距離。

4. 社会実験による影響（滞留時間が長くなった時の状況）

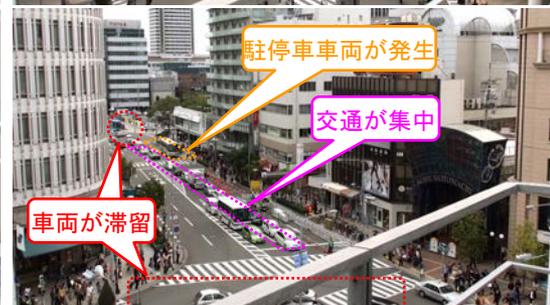
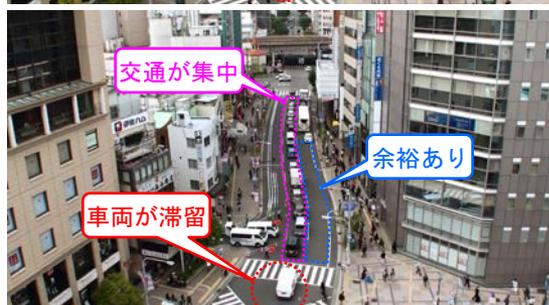
滞留時間が長くなった際、次の状況が確認された。

- ①元町駅東交差点を先頭にした滞留が発生
- ②第2車線に交通が集中（一方で余裕がある車線が発生）
- ③時間帯によっては、駐停車車両が発生

《平日 10 ～ 11 時台》



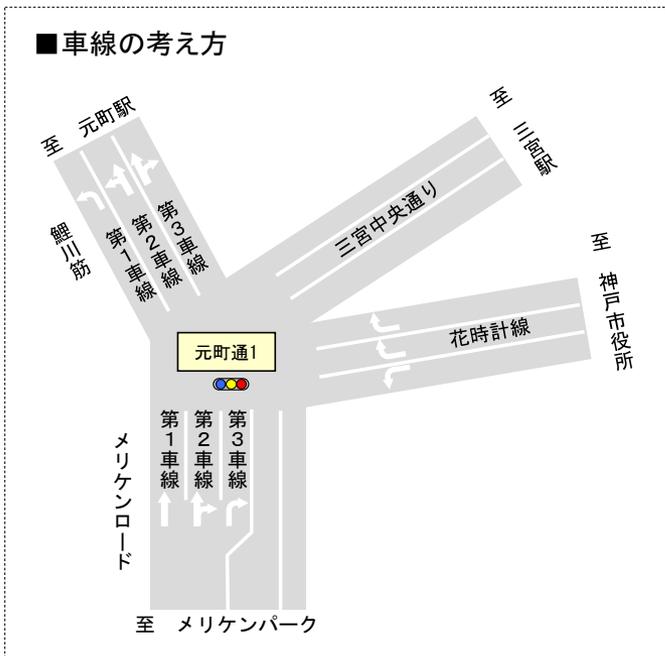
《平日 14 時台》



《休日 16 時台》

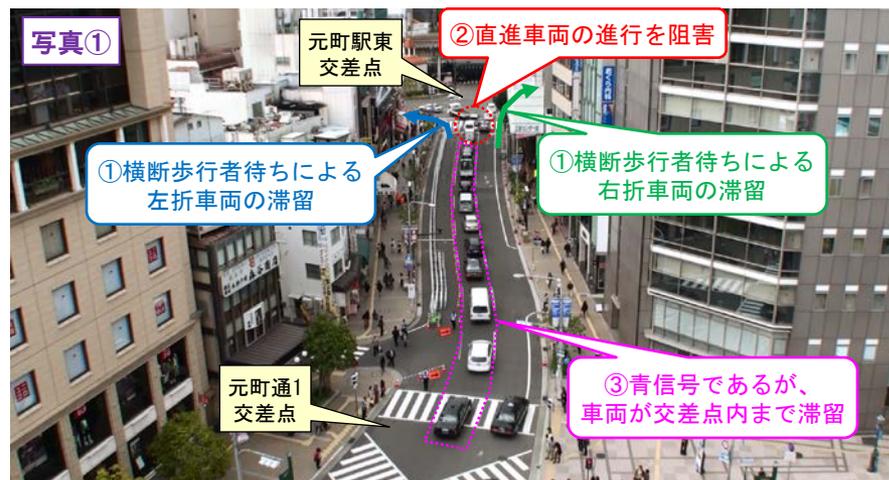


【参考】《平日 12 時台》



4. 社会実験による影響（元町駅東交差点）

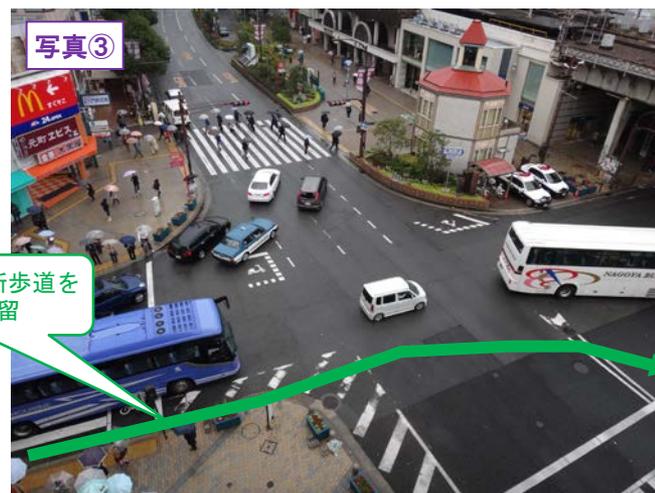
横断歩行者待ち等により右左折車両が滞留し、直進車両の進行が阻害されたことが滞留の要因と考えられる。



元町駅東交差点を先頭した滞留車両の滞留状況
【11月6日(木)14:10頃】



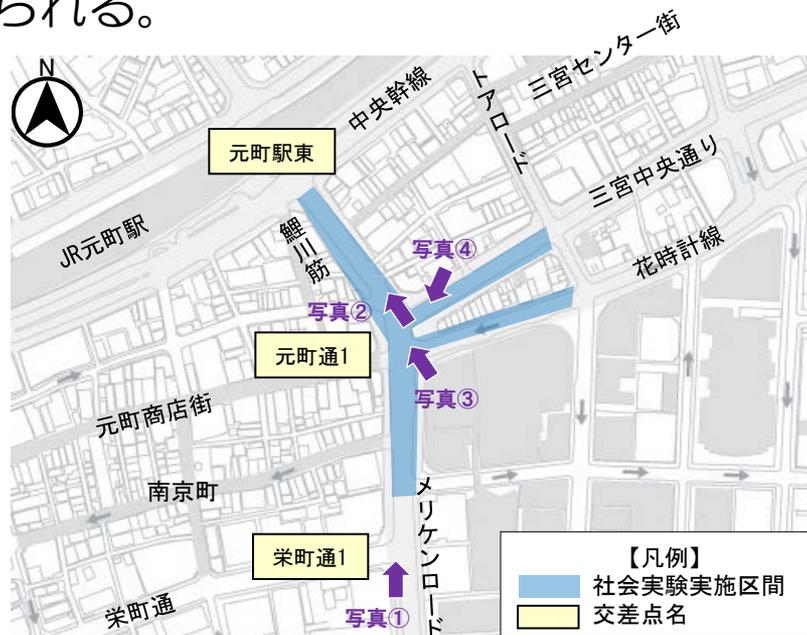
元町駅東交差点における左折車両の滞留状況



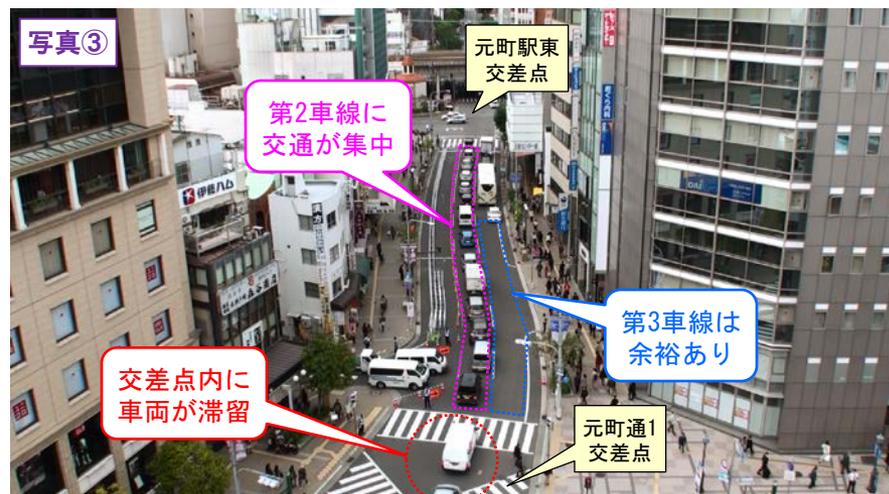
元町駅東交差点における右折車両の滞留状況

4. 社会実験による影響（その他の要因）

第2車線に交通が集中したことや駐停車車両が発生したことが滞留の要因として考えられる。



<車両の並び方>



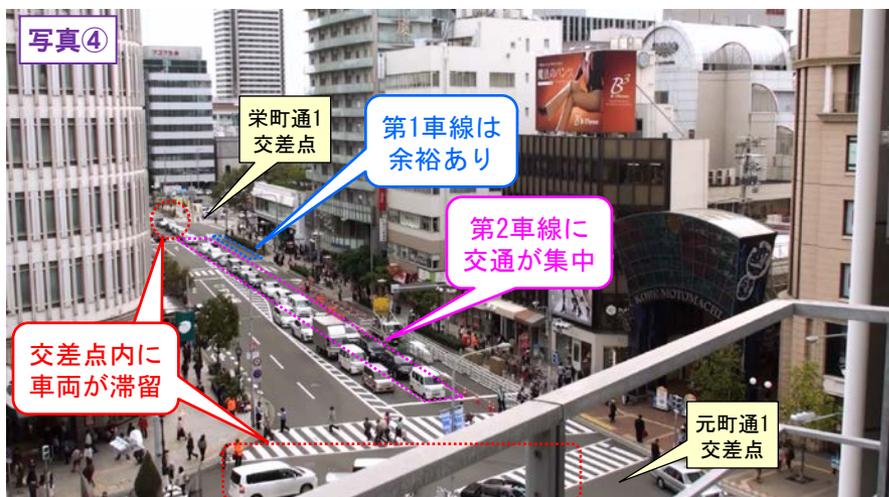
<路上駐停車>



栄町通1交差点周辺における駐停車車両の状況



元町通1交差点周辺における駐停車車両の状況



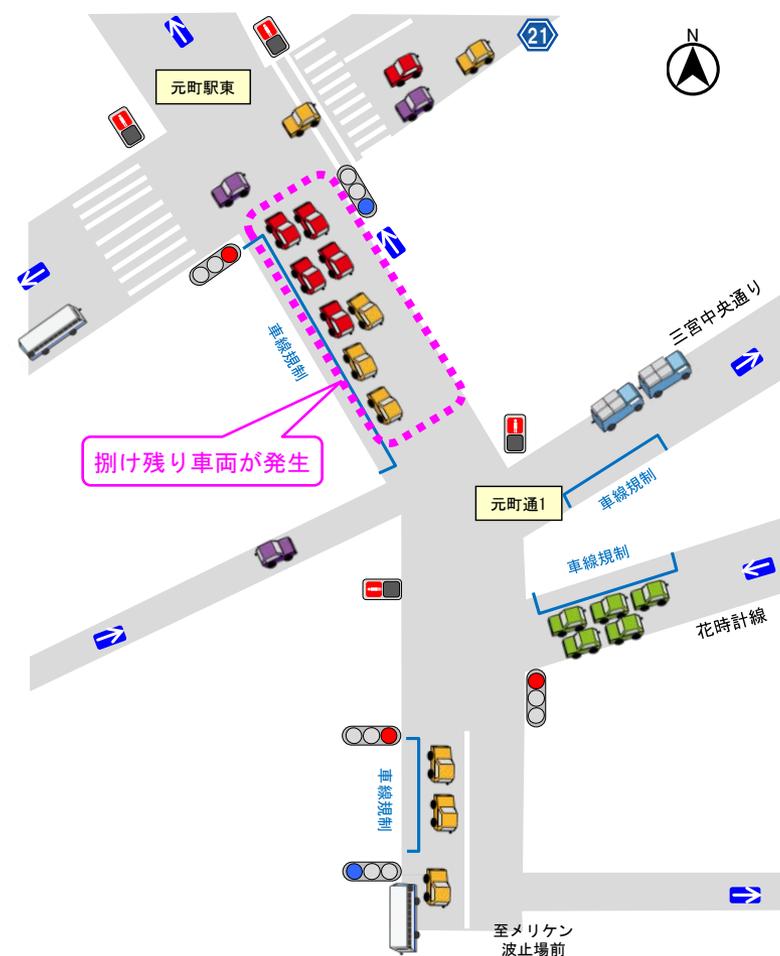
鯉川筋・メリケンロードにおける車両の滞留状況
【11月6日(木)14:20頃】

4. 社会実験による影響（自動車：滞留発生メカニズム）

<事例>

①元町駅東交差点での横断歩行者待ちにより、右左折車両が滞留し、直進車両の進行を阻害。

②鯉川筋に捌け残り車両が発生。



4. 社会実験による影響（自動車：滞留発生メカニズム）

- ③花時計線から鯉川筋に流入する車両が元町駅東交差点～元町通1交差点間に収まらず、交差点内にも滞留。

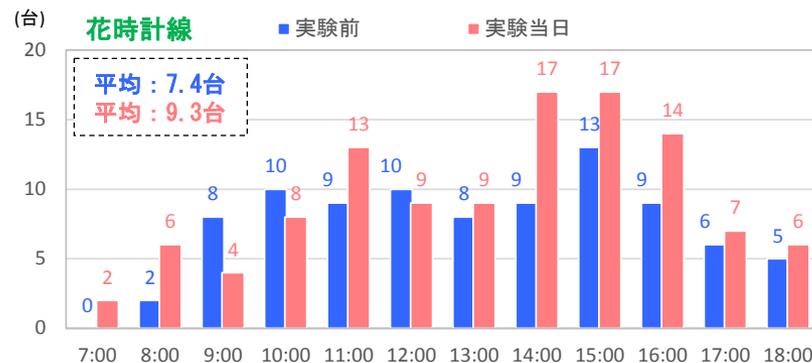
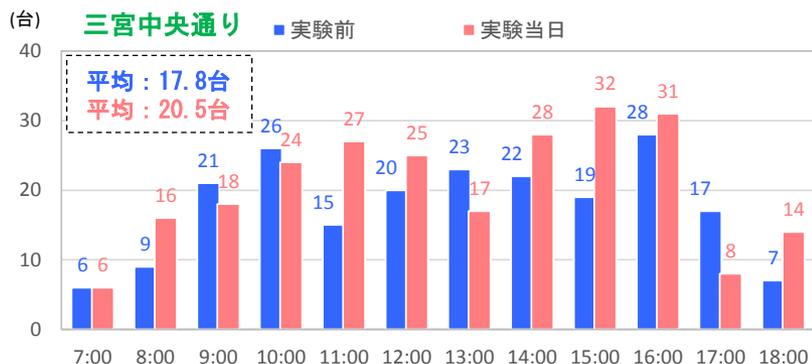
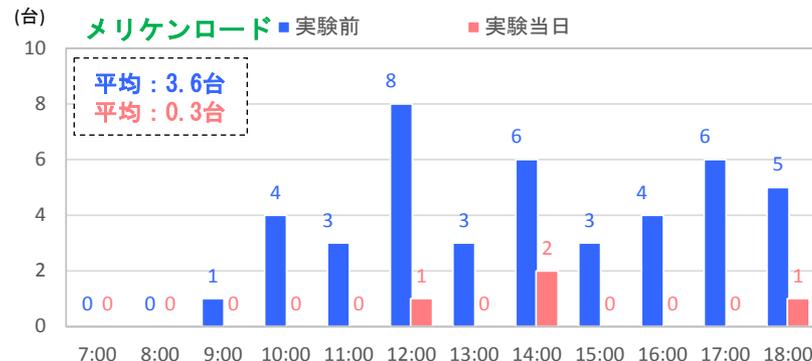
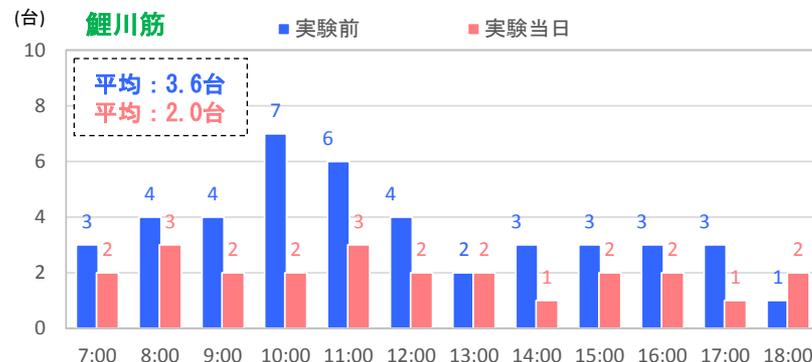


- ④滞留車両が多い状態で、北進信号が青になるが、再び元町駅東交差点での横断歩行者待ちにより、車両が捌けることが出来ず、元町通1交差点南側からの北進車両とつながり、滞留が南方向に延伸。



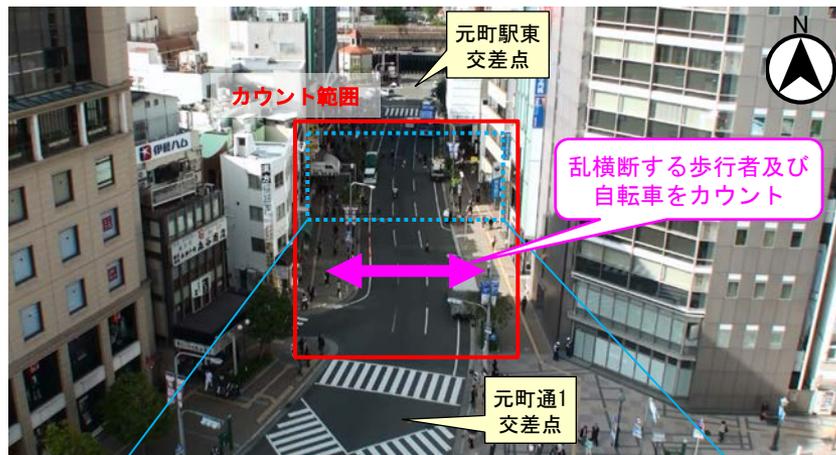
4. 社会実験による影響（自動車[平日]）

社会実験実施区間の駐停車台数は減少したものの、三宮中央通りなどの社会実験実施区間の周辺では駐停車台数が増加した。



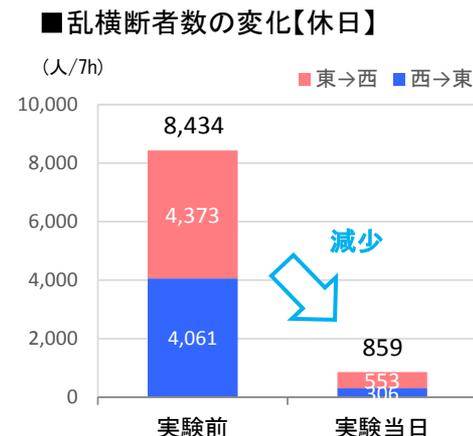
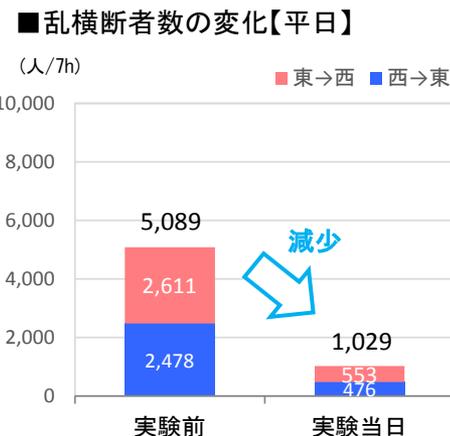
4. 社会実験による影響（歩行者）

社会実験当日は、平日及び休日ともに乱横断者は大幅に減少。実験当日の休日を除き、方向別乱横断者数の割合はほぼ同程度。



乱横断する歩行者

【平日(実験前) 10月23日(木) 14:00頃】



■ 乱横断者の構成



■ 歩行者(西→東) ■ 自転車(西→東) ■ 歩行者(東→西) ■ 自転車(東→西)

【調査日】平日(実験前) 2014年10月23日(木)、(実験当日) 2014年11月6日(木)

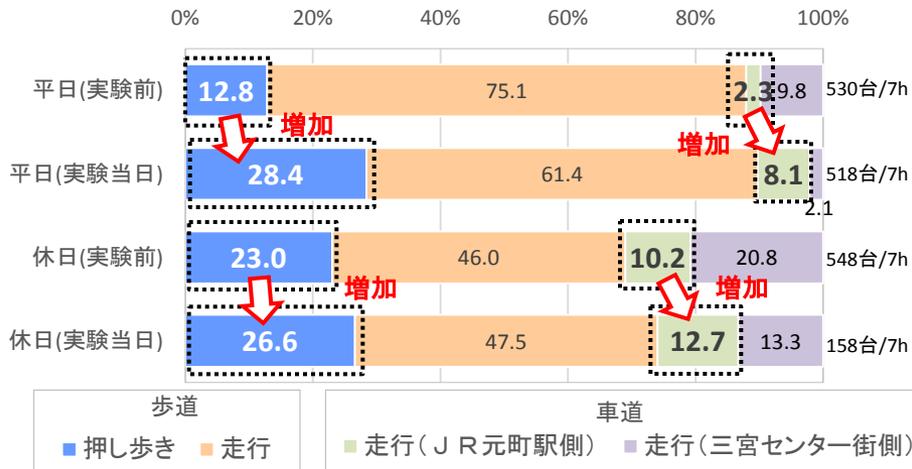
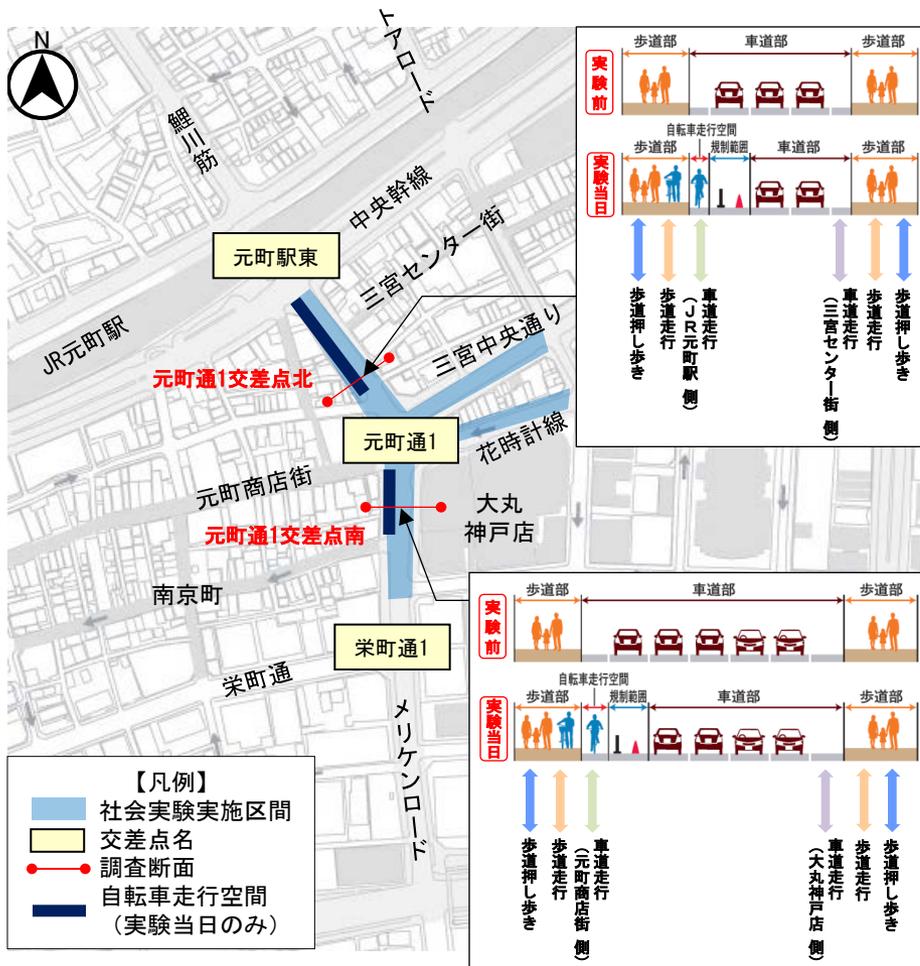
休日(実験前) 2014年10月19日(日)、(実験当日) 2014年11月9日(日)

【調査時間帯】10:00~17:00[ビデオ調査]

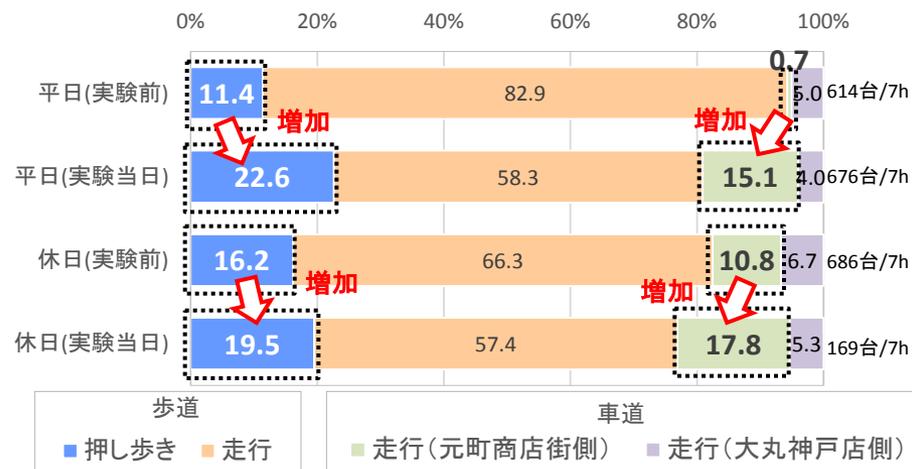
4. 社会実験による影響（自転車）

社会実験当日は、平日及び休日ともに歩道上での押し歩きが増加した。また、自転車の走行空間を設け、誘導することで、車道を走行する自転車の割合が増加した。

■元町通1交差点北断面 自転車の通行位置の割合



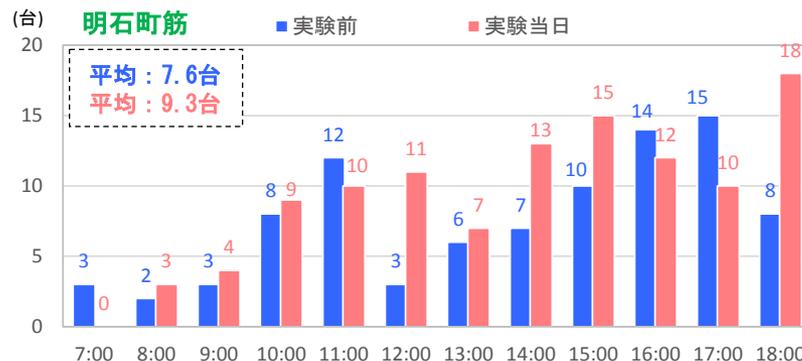
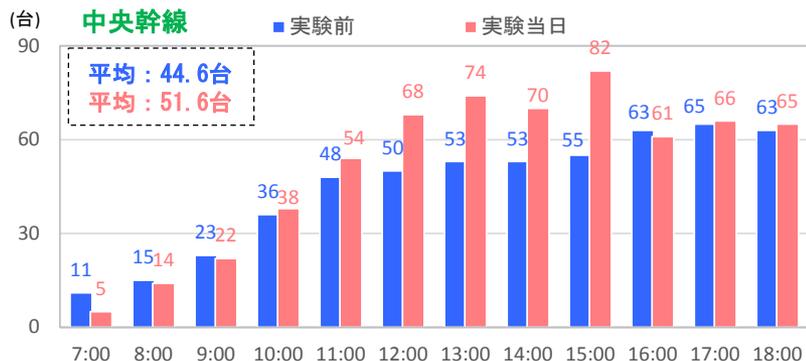
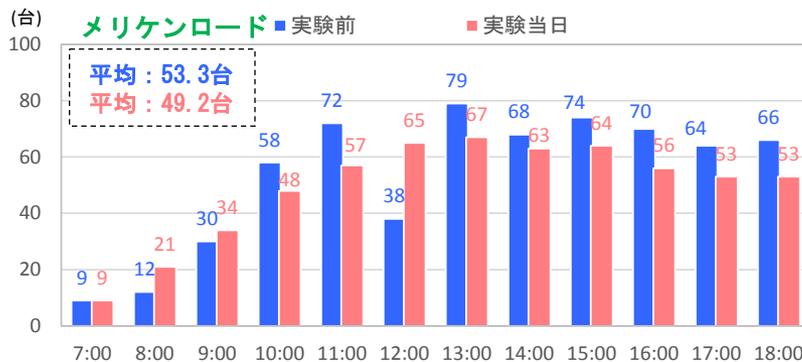
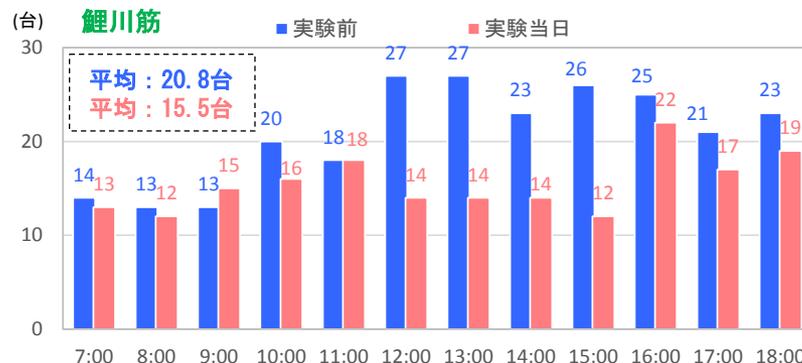
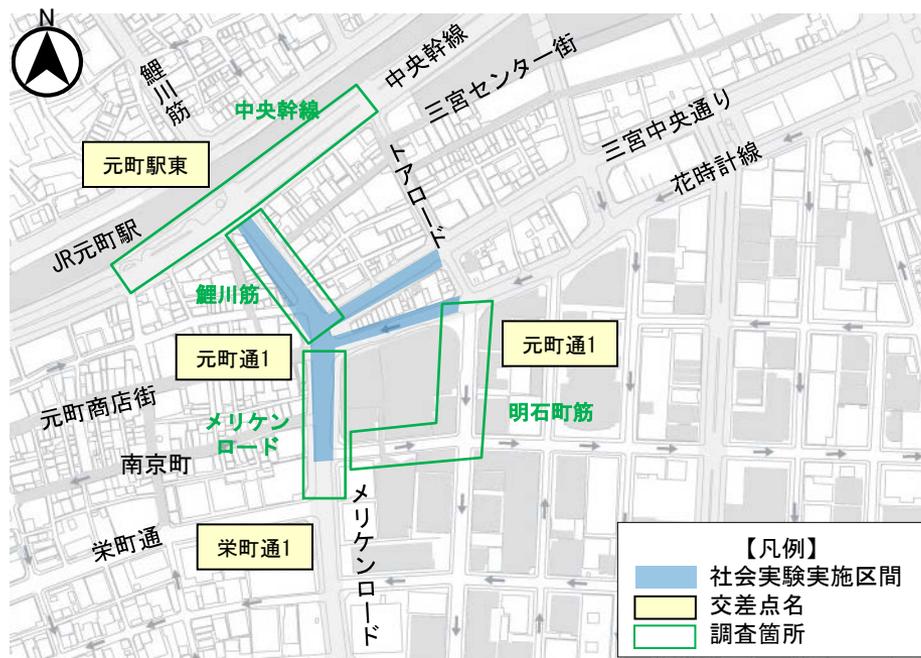
■元町通1交差点南断面 自転車の通行位置の割合



【調査日】平日(実験前) 2014年10月23日(木)、(実験当日) 2014年11月6日(木)
 休日(実験前) 2014年10月19日(日)、(実験当日) 2014年11月9日(日)
 【調査時間帯】10:00~17:00

4. 社会実験による影響（自転車[平日]）

社会実験実施区間の路上駐輪台数は減少したものの、社会実験実施区間周辺の一部区間では路上駐輪台数が増加した。



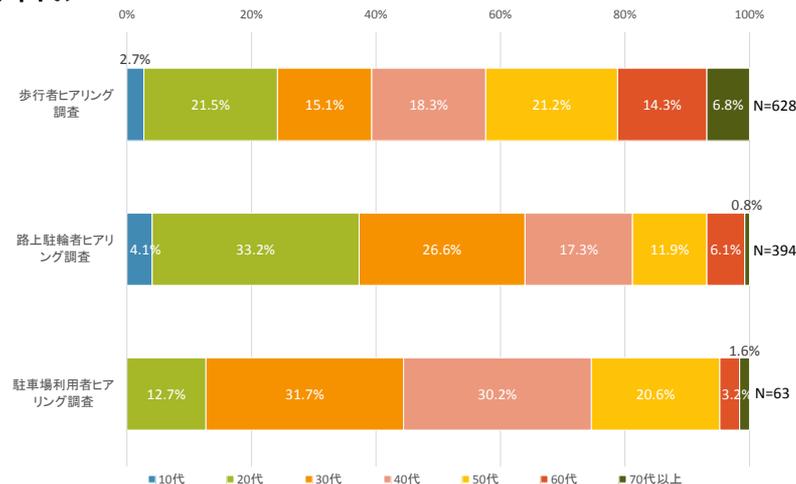
5. ヒアリング調査による実態及びニーズ把握

3つのヒアリング調査を実施。

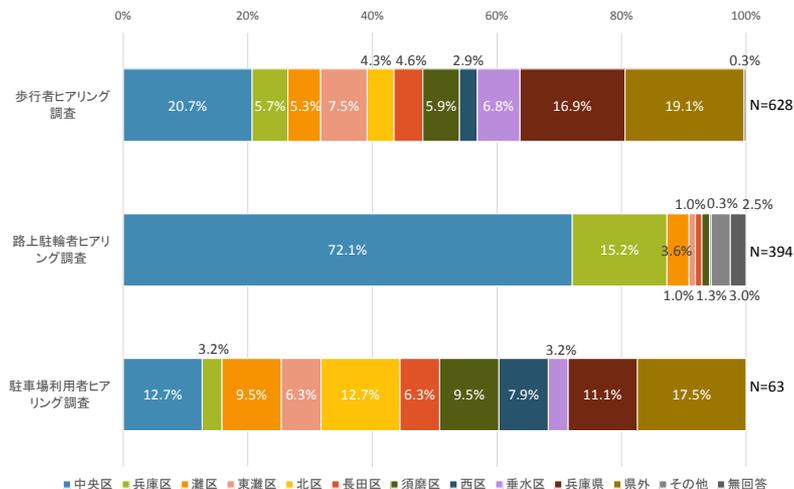
<調査概要>

調査名	調査日	調査対象	サンプル数
歩行者ヒアリング調査	2014年10月19日(日) 2014年10月23日(木)	鯉川筋等を 徒歩で通行 した方	628名 (男性:176名 女性:452名)
路上駐輪者ヒアリング調査	2014年11月6日(木) 2014年11月9日(日)	鯉川筋等に 自転車を駐輪 した方	394名 (男性:186名 女性:208名)
駐車場利用者ヒアリング調査	2014年11月9日(日)	周辺の駐車場 を利用した方	63名 (男性:42名 女性:21名)

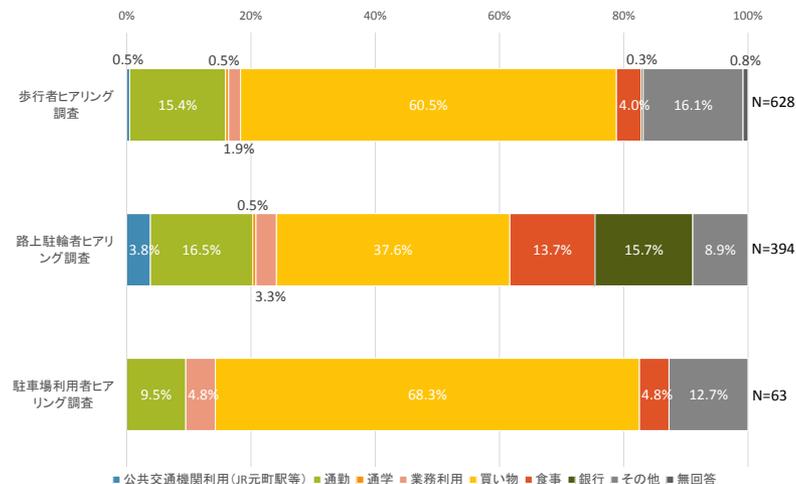
<年代>



<住居>



<来訪目的>



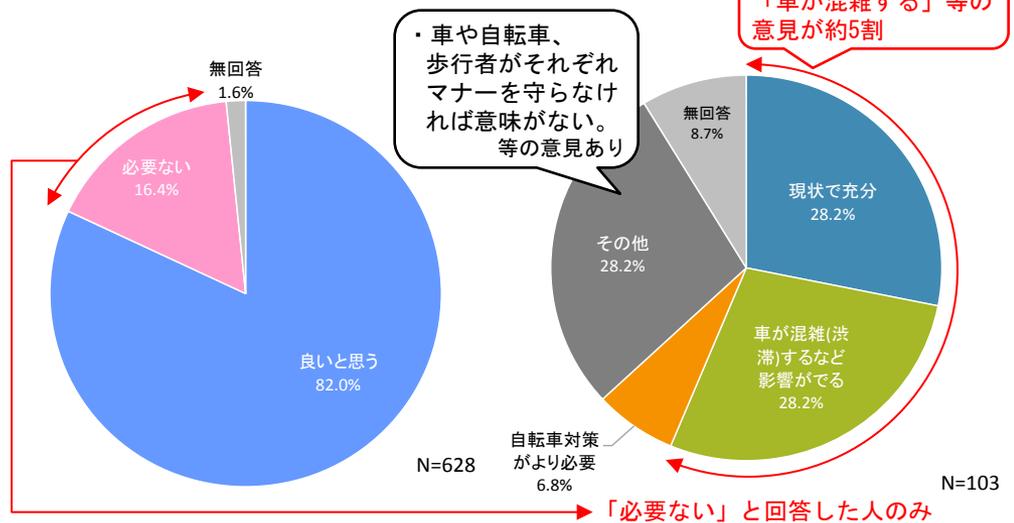
【調査日】平日(実験前) 2014年10月23日(木)、(実験当日) 2014年11月6日(木)、休日(実験前) 2014年10月19日(日)、(実験当日) 2014年11月9日(日)

5. ヒアリング調査による実態及びニーズ把握（歩行者ヒアリング）

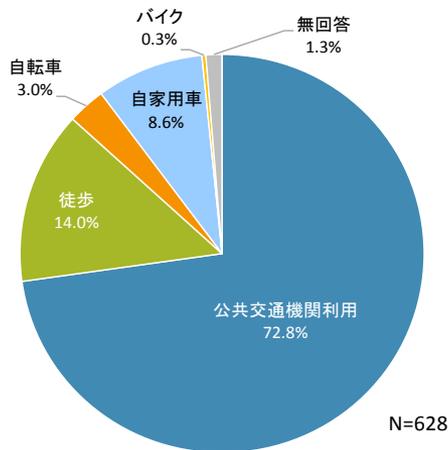
「人」中心の道路空間整備について、「良いと思う」という意見が8割を超える。一方で、「必要ない」という意見が約2割あり、その理由として、「現状のままで十分」「車が混雑するなど影響がでる」との意見があった。



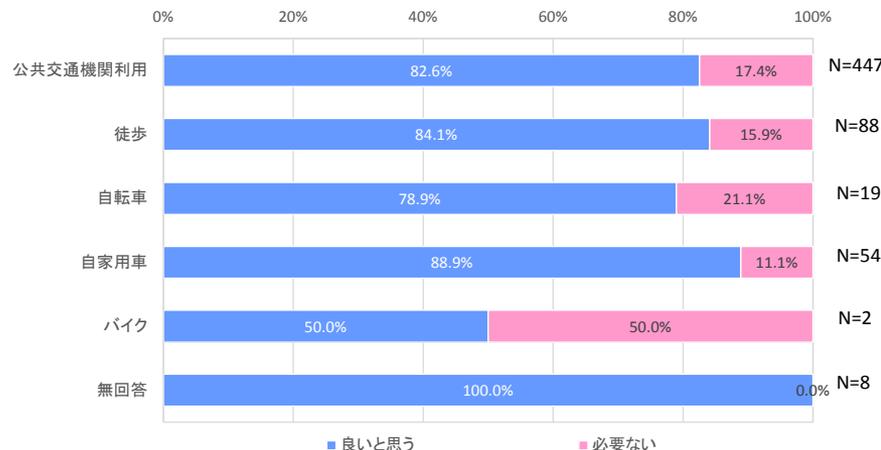
＜「人」中心の道路空間整備について＞



＜来訪交通手段＞



＜回答別来訪交通手段の比較＞ ※将来の歩行空間整備に関する質問の無回答10名は除く



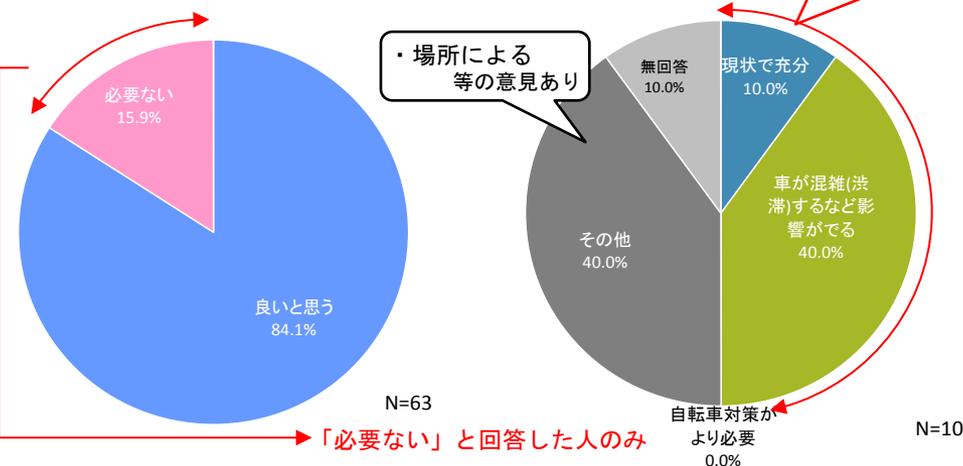
【調査日】
 平日(実験当日) 2014年11月6日(木)、
 休日(実験当日) 2014年11月9日(日)
 【調査時間帯】10:00~17:00

5. ヒアリング調査による実態及びニーズ把握（駐車場利用者ヒアリング）

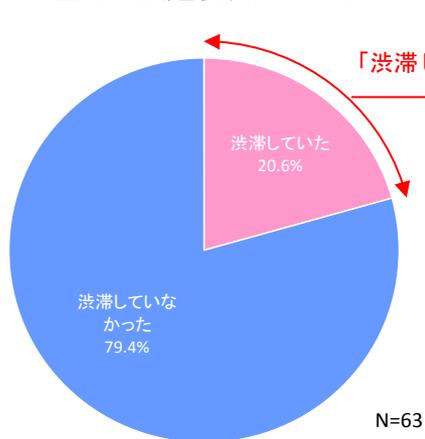
「渋滞していなかった」という意見が約8割。一方で、「渋滞していた」という意見が約2割で、その全員が「日常的な渋滞程度」と感じていた。



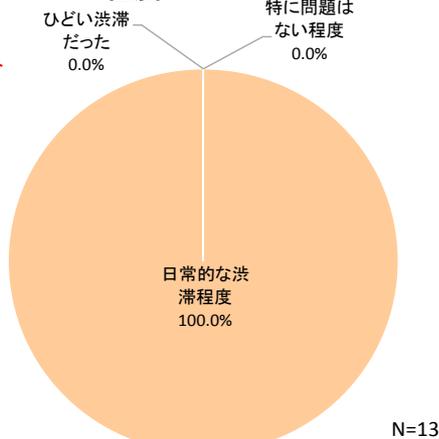
＜「人」中心の道路空間整備について＞



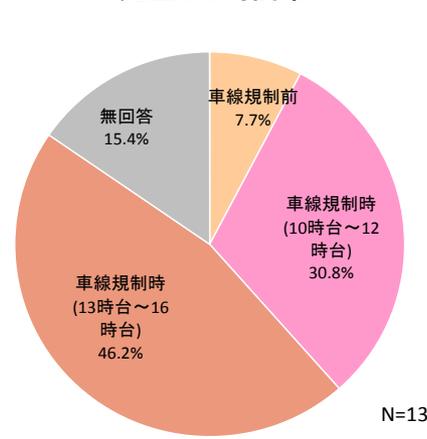
＜当日の交通状況について＞



＜程度＞



＜発生した時間帯＞



6. 歩道拡幅に向けて整理すべき事項

右左折車両の滞留
→交差点内での右左折車両により直進車両の進行が阻害

