



### 交通流の状況について

スムーズな交通に対して、通過時間や速度の低下による混雑の影響を「遅れ時間」として数値化して比較検証を行いました。

都市部では遅れ時間が 55 秒以内（サービス水準D以上）であれば基準をクリアするため、通常時及び社会実験時のいずれも交通混雑による課題がないことを確認できました。

その他、走行速度についても社会実験前後で大きな差はなく、安全面を改善させつつ、交通の流れを維持した結果が確認できました。

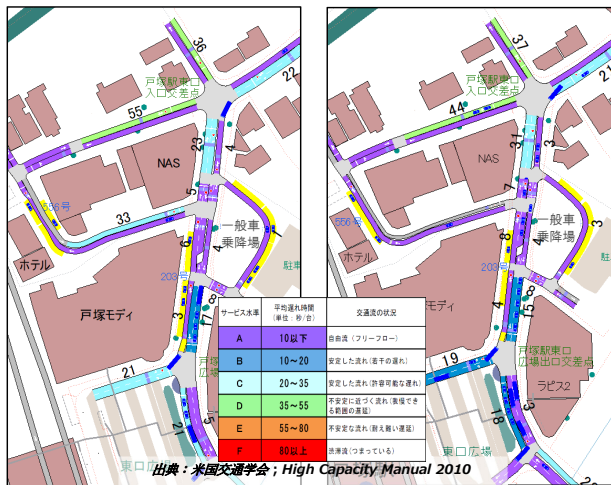
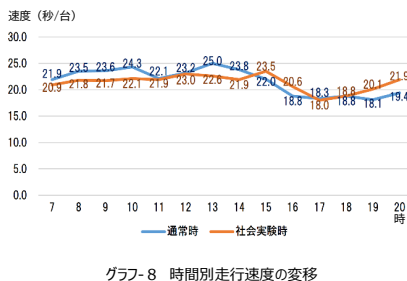
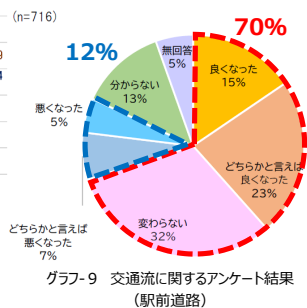


図 3-1 サービス水準 (通常時)

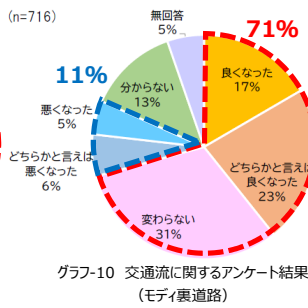
図 3-2 サービス水準 (社会実験時)



グラフ-8 時間別走行速度の変移

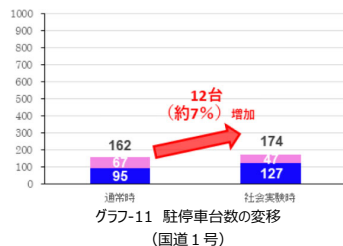


グラフ-9 交通流に関するアンケート結果 (駅前道路)

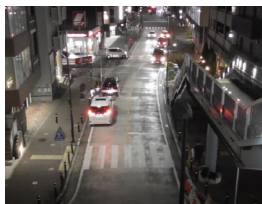


グラフ-10 交通流に関するアンケート結果 (モディ裏道路)

### 国道1号や周辺生活道路への影響



グラフ-11 駐車台数の変移 (国道1号)



国道1号の駐車車の様子 (社会実験時)



周辺道路の駐車車の様子 (社会実験時)



吉田電車の見える公園沿いの駐車車の様子 (社会実験時)

今回の社会実験中において、通常時と比較して駐車車台数は増加したものの、一日を通じて 12 台にとどまり、実験前に懸念したほどの急激な増加は見られませんでした。

また、吉田電車の見える公園沿いも含めた周辺生活道路についても、特に夕方の時間帯に送迎の車両が多く停車していたが、実験前後と比べて大きな変化はなく、社会実験を通じて周辺道路に対して大きな影響はないことが確認できました。

### 周辺交差点の交通状況について

上倉田交差点を先頭に突発的に渋滞が発生し、一般車乗降場付近まで渋滞が伸びた際に、同乗降場から車両が出られなくなり、乗降場内が混雑する状況を確認しました。

朝と夕方など、交通量が多くなる時間帯に断続的に発生しやすい傾向にありますが、15 分程度で解消されるなど、長時間続く渋滞ではありません。

渋滞の要因は、右折車両の捌き残り等であり、今回の社会実験による影響との関係性はないものと想定しています。

今後、交通処理に改善の余地があるか検証し、対応可能な手法の検討を行います。

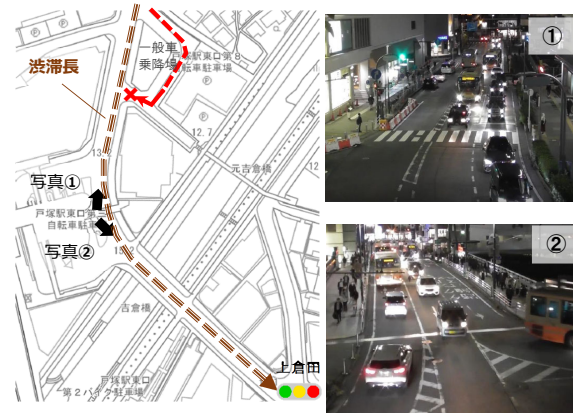
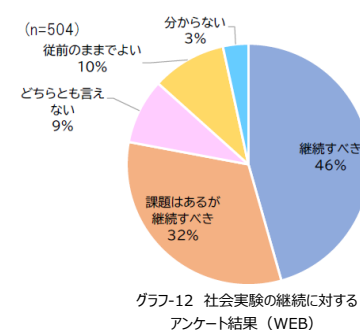


図 4 上倉田交差点からの乗降場までの渋滞長

## 2 社会実験結果の総括

安全性については、駐停車禁止エリアを明示することにより、反対車線へのはみ出し走行などの指標となる数字が良化し、アンケート(グラフ-3)でも約半数の方から「良くなった」「どちらかと言えば良くなった」と回答を得られたことから、本実験による効果が確認できました。ただし、モディ裏道路の一方通行化については、カーブ部で停車する車両が一定数発生していることから、本格実施に向けては引き続き検討が必要になります。

交通流については、通常時及び社会実験時ともに、優れた交通状況にあることが確認できたため、根本的な対策の必要性はないと考えていますが、交通量が集中する朝と夕方の時間帯に突発的に発生する渋滞の改善に向け、検証・検討が必要になります。



グラフ-12 社会実験の継続に対するアンケート結果 (WEB)

## 3 今後の交通対策について (令和4年度第1回の連絡会で提示した4つの課題への対応)

- 駅前道路の駐停車対策の本格実施及び停車マナーの啓発 (課題1)**  
→社会実験を通じて、安全面や交通流を含めた交通環境が改善されたため、早急に本格実施します。また、一般車乗降場の利用促進や停車時間・交通ルール等の注意喚起・マナー啓発などを行います。
- モディ裏の安全確保に向けた継続検討 (課題2)**  
→社会実験を通じて、安全面や交通流を含めた交通環境は改善されたものの、一部道路交通法上の課題があるため、引き続き安全性の確保に向けた検討を行います。
- 周辺道路の駐停車対策やバス・タクシーの再編の動向を踏まえた暫定交通広場の活用 (課題3)**  
→引き続き検討
- 東口駅前広場におけるバス路線の一部移転や広場全体の再編成 (課題4)**  
→引き続き検討