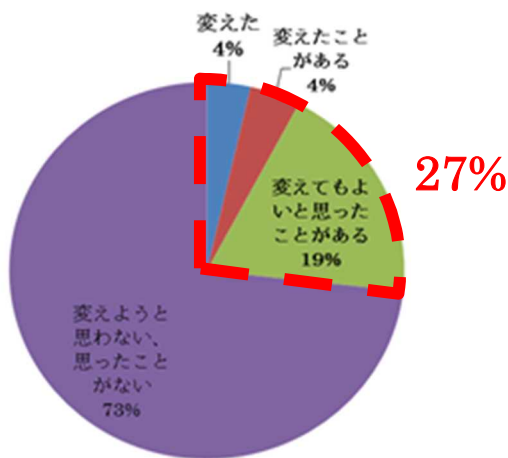


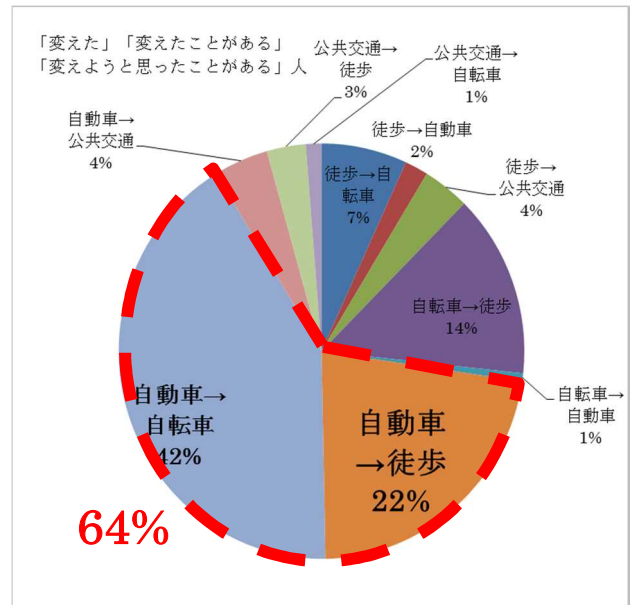
「徒歩、自転車、公共交通利用促進のための道路対策社会実験」効果確認概要
 (1)アンケート結果

- 移動手段を変えた人 4%に、変えたことがある人 4%と、変えようと思ったことがある人 19%を合計すると全体の 27%であった。そのうち自動車利用から徒歩、自転車へ転換しようと思った人は 64%であった。

社会実験全体を通じて移動手段を変えた、変えようと思いましたか



標本数 505 (有効回答数)
 ※実験外の影響による変化が
 明らかでない1件は対象から除外

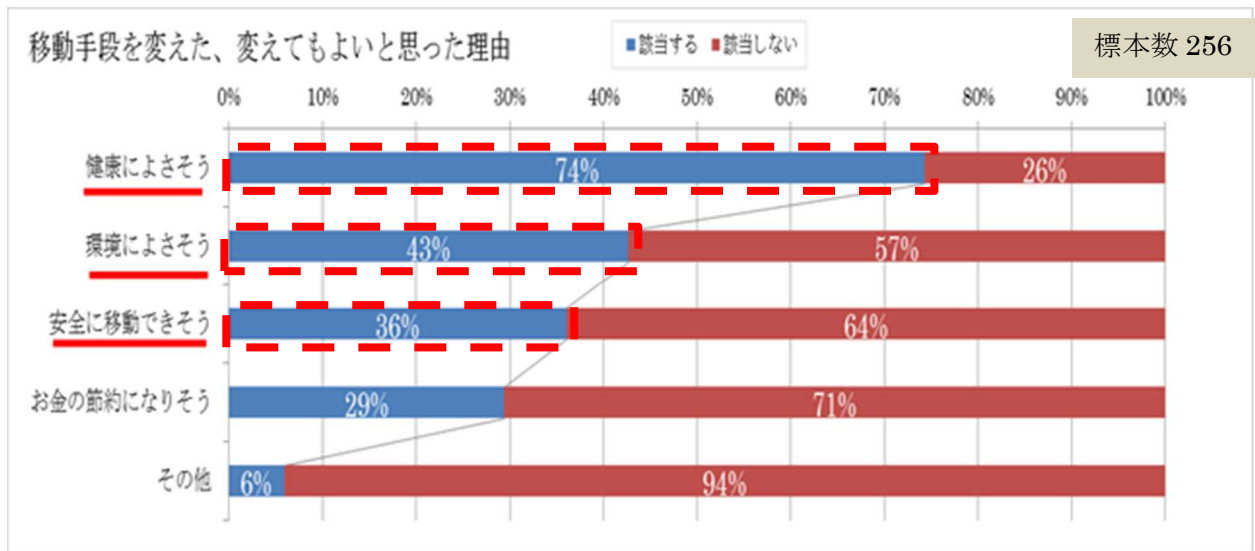


標本数 161
 ※複数回答可

- 今回の実験で移動手段を変えたことにより CO₂ 排出量は、0.5 (t-CO₂/年) 減少した。
- 今回の実験で移動手段を変えた、変えたことがある、変えようと思った人により CO₂ 排出量は、8.2 (t-CO₂/年) 減少 (見込み含) した。

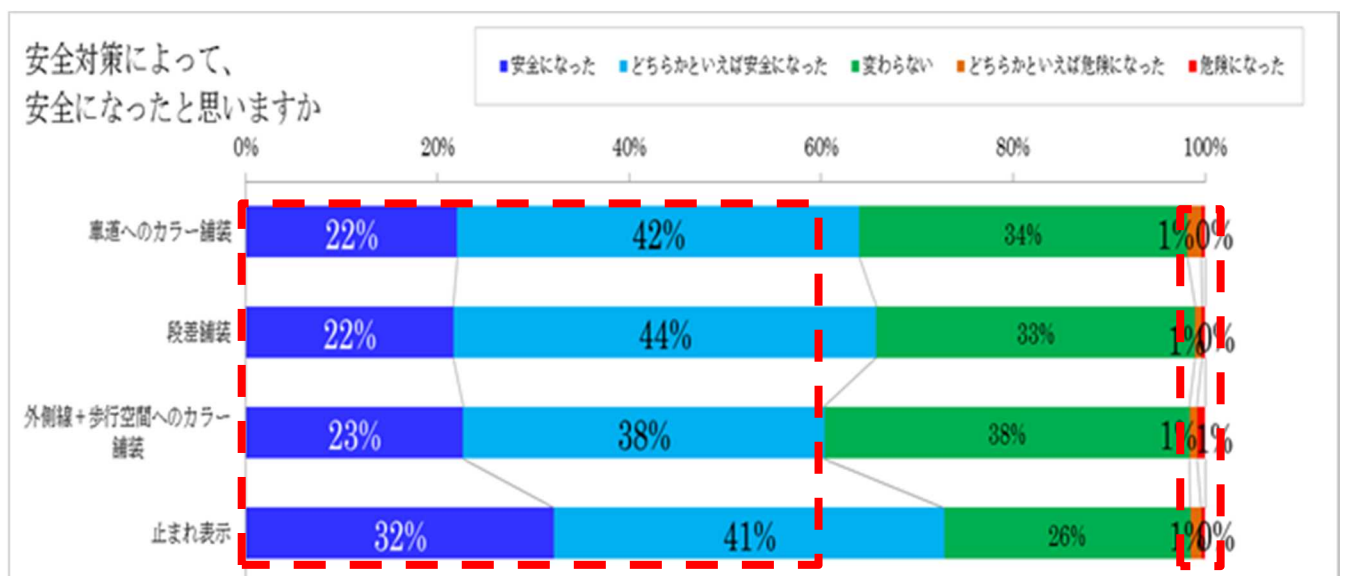
対象エリアの住民全体による効果を潜在的な転換意向を含め推定すると、移動手段を変えた、変えたことがあると思った人により、CO₂ 排出量は、120.4 (t-CO₂/年) 減少すると推定される。

- 移動手段を変えた、変えてもよいと思った動機は、大きい順に「健康によさそう」74%、「環境によさそう」43%、「安全に移動できそう」36%であった。



- 全体として約60%以上の人がいずれの安全対策でも「安全になった」「どちらかといえば安全になった」と答えた。

「危険になった」「どちらかといえば危険になった」と答えた人は2%以下であった。



(2)実測調査

- 連続段差舗装・カラー舗装を設置した春日地区西側外周道路・コンビニ前（ローソン南側）道路では、**長期的に見ると自動車の平均速度がやや減少した。**
 連続段差舗装を設置した春日地区西側外周道路では、30km/h 以下で通行する自動車の割合は**増加した**。カラー舗装を設置したコンビニ前道路では、30km/h 以下で通行する自動車の割合はほぼ変化なかったが、20km/h 以下で通行する自動車の割合は**増加した**。

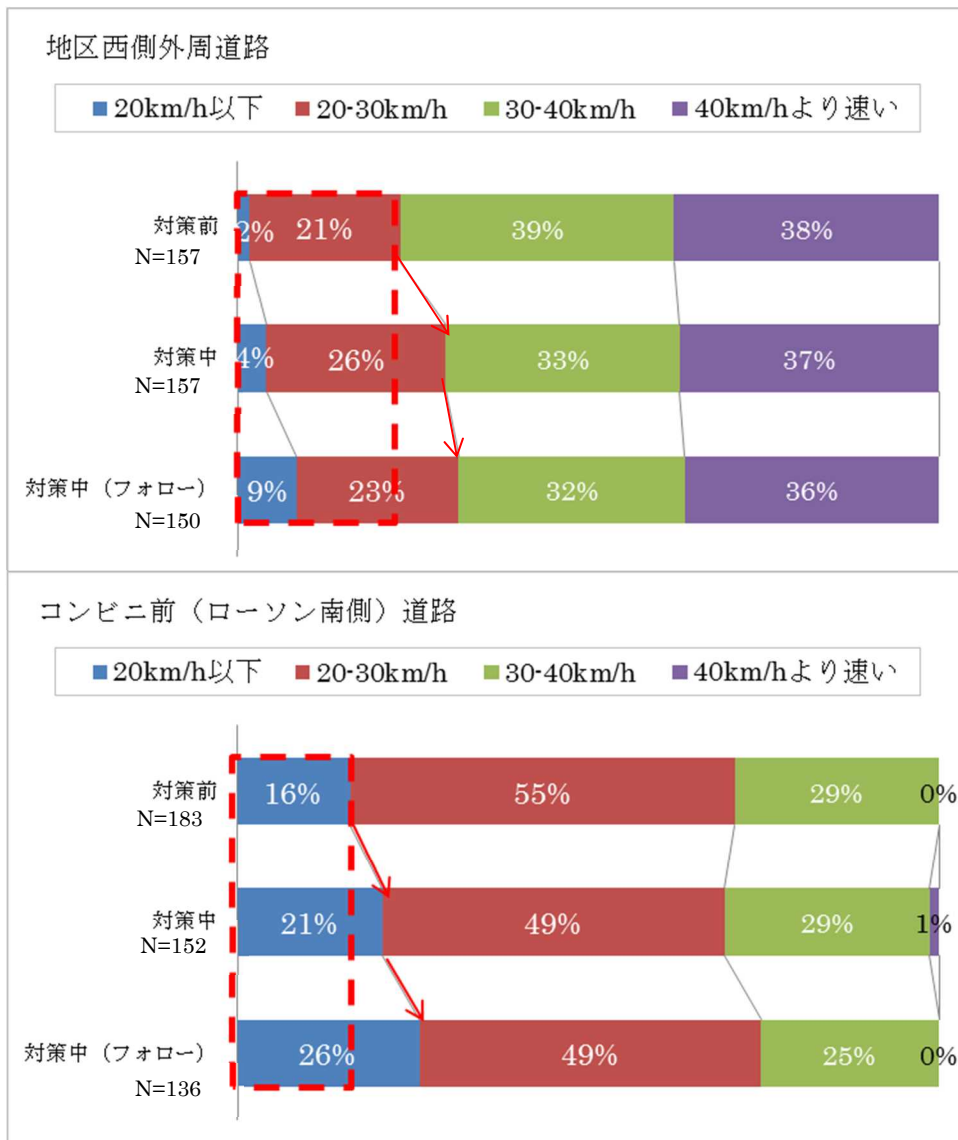
連続段差舗装、カラー舗装



■ 通行平均速度 単位 ; km/h

	地区西側外周道路	コンビニ前道路
対策前	36.6	25.7
対策中	36.2	25.6
対策中 (フォロー)	35.7	24.9

■ 通行速度別台数の割合



歩行者・自転車交通量調査結果

■ 誘導ピクトを設置したペDESTリアンデッキ・西大通り歩道では、対策前に比べて

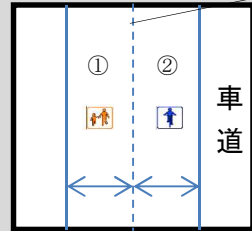
土日・平日とも歩行者の交通量は上がり、自転車の通行区分率も上がった。

但し、既設の分離線がある西大通りより、分離線の無かったペDESTリアンデッキの方がより効果が見られた。

歩行者・自転車の通行位置標示



通行区分率とは、歩行者・自転車が各通行位置(①・②)を通行する割合。既に優先表示のある西大通りではピクトの誘導を遵守している歩行者・自転車の割合を示す。



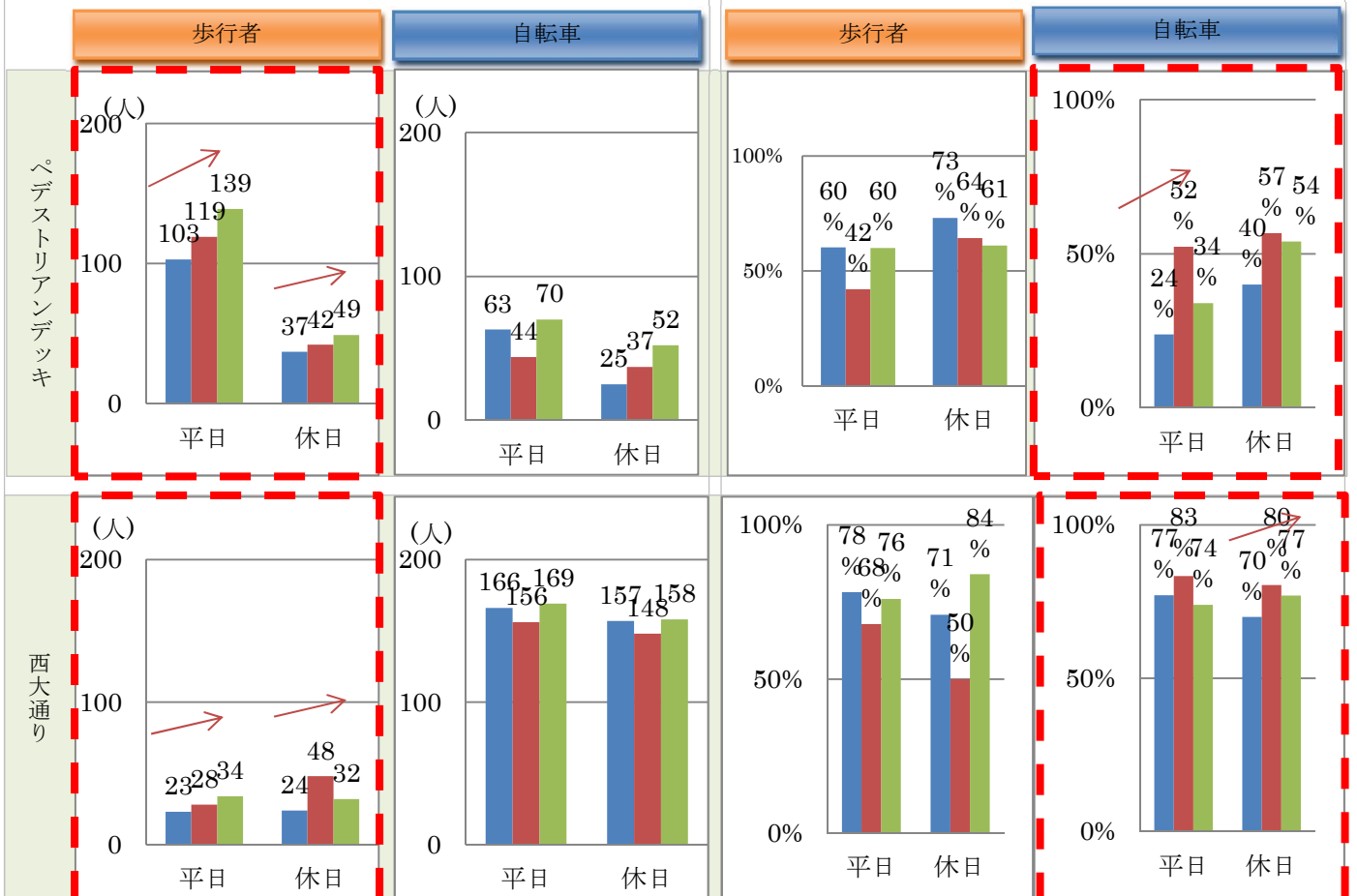
西大通りにおいて
は、分離線既設

■ 交通量 (平日 2 時間、休日 3 時間)

対策前 ■ 対策中 ■ 対策中(フォロー) ■

■ 通行区分率 (平日 2 時間、休日 3 時間)

※母数は左の交通量参照



自動車交通量調査結果

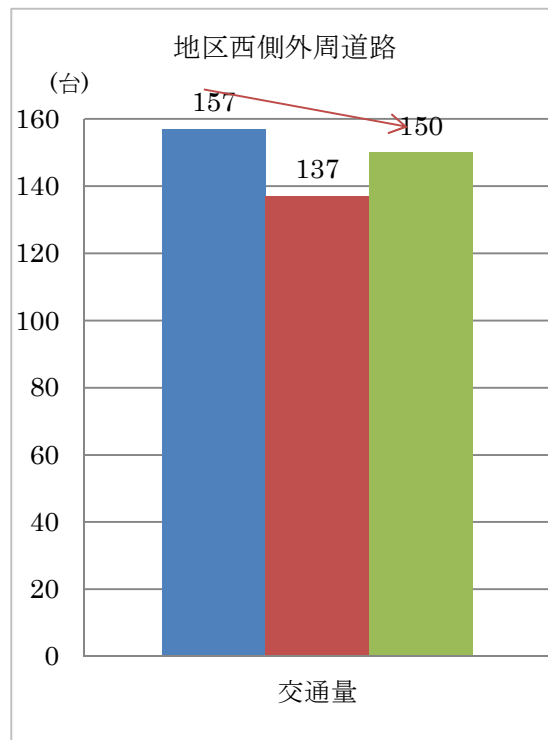
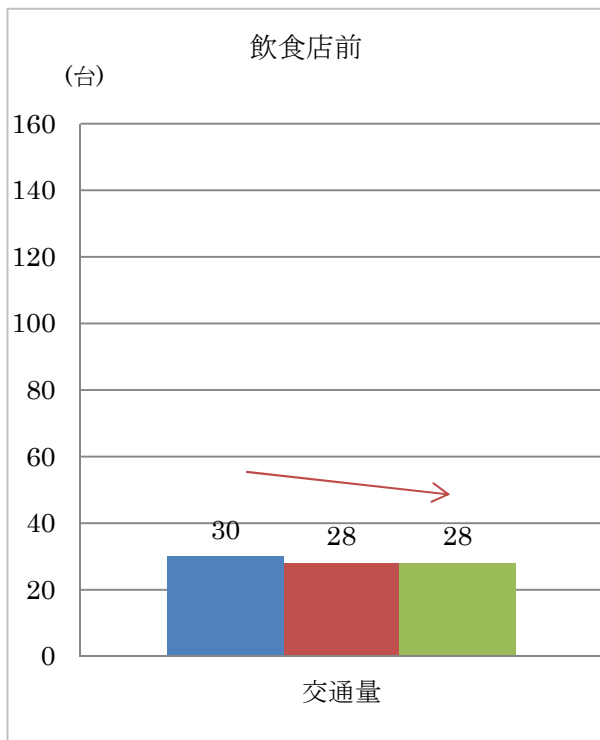
■ 路端から 1.0mに外側線+カラー舗装を設置した飲食店前道路、連続段差舗装をした春日地区西側外周道路では、**自動車交通量はほとんど変化なかった**（やや減少傾向であった）。

外側線・カラー舗装、連続段差舗装



■ 交通量（平日 2 時間（7 時～9 時））

対策前 ■ 対策中 ■ 対策中(フォロー)



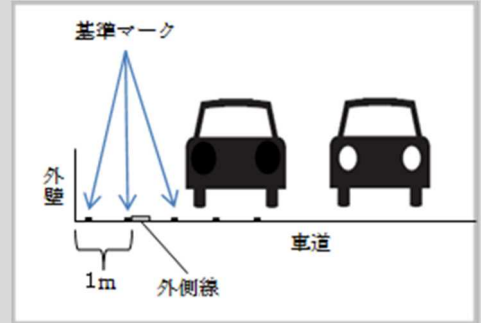
走行位置調査結果

- 路端から 1.0mに外側線+カラー舗装の設置をした飲食店前道路では、**路側帯（路端から 1.0m以下）**を通行する自動車の割合は**減少**した。

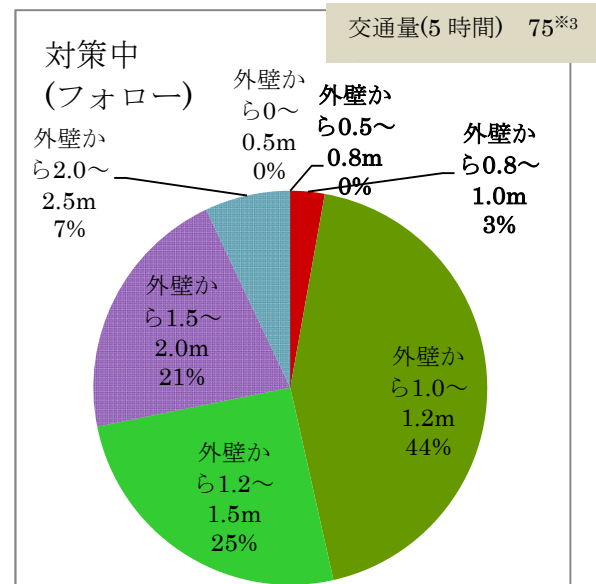
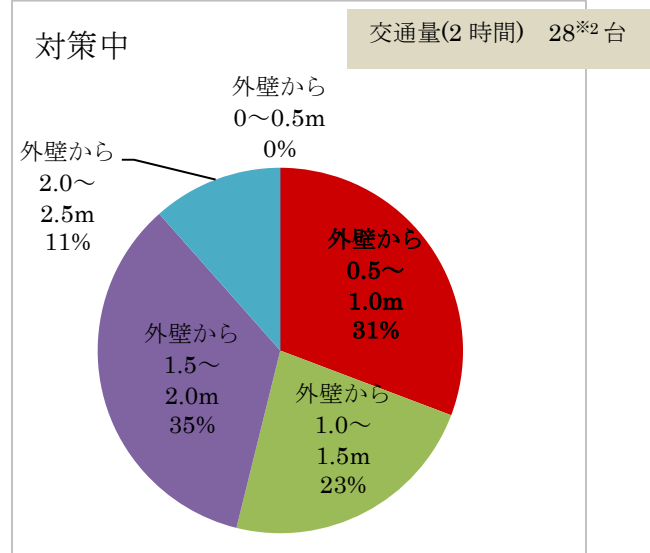
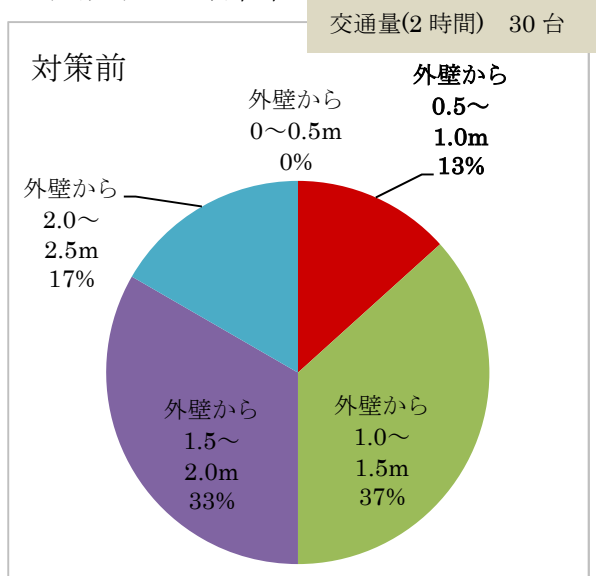
外側線・カラー舗装



外壁からの距離とは、歩行者が通行する側の外壁からの距離。外壁から 0.5m 間隔で基準ポイントを設けて、ポイント通行の有無を計測。外壁からの距離が長いほど歩行空間が確保されているといえる。



■ 自動車の走行位置



■ 1.0m 以下を通行する自動車の割合と有意差

	1.0m 以下通行割合	有意水準
対策前→対策中	13%→31%	15%
対策前→対策中(追加)	13%→3%	20%
対策前→対策中(フォロー)	13%→3%	5%

※2 28台のうち、2台は対向車がある状態で通行したため、走行位置を計測する対象としていない。

※3 75台のうち、4台は対向車がある状態で通行したため、走行位置を計測する対象としていない。