

# 1. 社会実験の実施

## (1) 本通り線の交通課題と課題解消施策

- 対象区間は、歩行者通行帯がせまい中、その歩行者通行帯を遮る形で多くの路上駐停車車両が止められ、さらに、車道を走行する自動車のスピードが速いといった交通安全面の課題を抱えた区間でした。
- そのため、「安全な歩行空間を確保しつつ、同時に、沿線商店の荷捌きや短時間停車が可能なスペースも確保することで、地域のにぎわいを創出する」という考えを基本に、本通り線における課題解消策となる道路空間デザインを検討しました。

### 現状の交通課題

#### ■狭い歩行者通行帯

- ・12時間歩行者数は、平日516人、休日512人(国道34号の6倍)
- ・歩行者が並んで歩けない歩行空間によって車道への逸脱が発生



#### ■歩行者通行帯を遮る路上駐停車車両の存在

- ・12時間の路上駐停車車両の延べ数は、平日104台、休日44台
- ・対象区間のほぼ全区間に渡って路上駐停車車両が存在



#### ■スピードが速い走行車両の存在

- ・観光客ヒアリングや小学校アンケート(児童・父兄)によると、車道を走る自動車のスピードに対し、危険を感じることを指摘

クルマのスピードが速くて危険を感じた

観光客 **34.8%**  
 児童 **23.4%**  
 父兄 **20.8%**

※2017年11月,12月の調査結果

### 課題解消施策

#### 施策1

歩行者に安全な歩行空間の確保

#### 施策2

短時間停車スペースの確保

#### 施策3

走行車両の速度を抑制する施策の実施

地域のにぎわいの創出

# 1. 社会実験の実施

## (2) 社会実験の目的

- 道路幅員が8mしかない本通り線で、同一の道路空間内に『歩行空間』と『荷捌き用の短時間停車スペース』を確保するには、車道部を削減する施策(車道の一方通行化)が案として浮上するとともに、自動車の速度抑制と歩行空間の拡大を図る施策として『車道のスラローム化』が案として浮上しました。
- ただ、『車道の一方通行化』や『スラローム化』は、沿線商店や地域住民・観光客に与える影響も少なくないと考えられるため、その効果や課題を確認する手法として、試行を通して確認する『社会実験』を採用しました。

施策1 歩行者に安全な歩行空間の確保

施策2 短時間停車スペースの確保

同じ道路空間内では・・・

**車道の一方通行化**

+

施策3 走行車両の速度を抑制する施策の実施(車道のスラローム化)



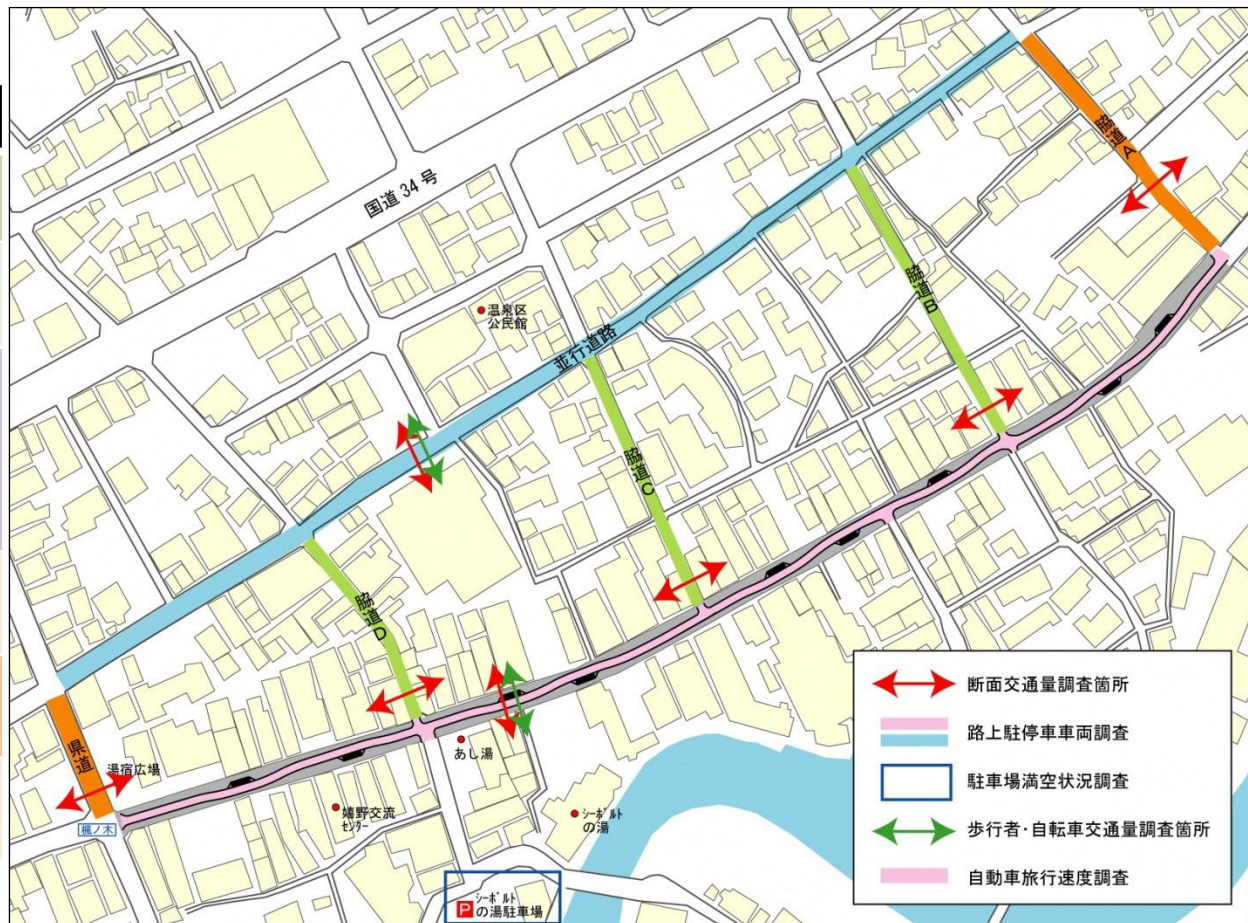
## 2. 社会実験の効果と課題を把握する各種調査の実施

■『本通り線の一方通行化』は、本通り線以外の周辺道路で自動車交通量や路上駐停車車両の増加をもたらす懸念もあったため、実験期間中には各種交通実態調査を実施しました。

■また、社会実験の感想を聞くため、実験期間中には、訪問した観光客に対するヒアリング調査やアンケート調査を行うとともに、実験終了後には、店主や一般住民を対象としたアンケート調査も実施しました。

### ▼実施した各種アンケート

調査票の種類	アンケートの対象者	
観光客	観光客 ヒアリング調査票	あし湯立ち寄りの 日本人観光客
	旅館宿泊者 アンケート調査票	旅館に宿泊した 日本人・外国人観光客
商業関係者	商店 アンケート調査票	本通り線沿線の商店主 周辺部の商店主 旅館関係者
一般住民	住民 アンケート調査票	温泉1区,2区,3区,4区と その他の嬉野市民
	WEB アンケート調査票	嬉野市HPにアクセスした 一般市民
	小学校 アンケート調査票	嬉野小学校5,6年生の 児童とその保護者



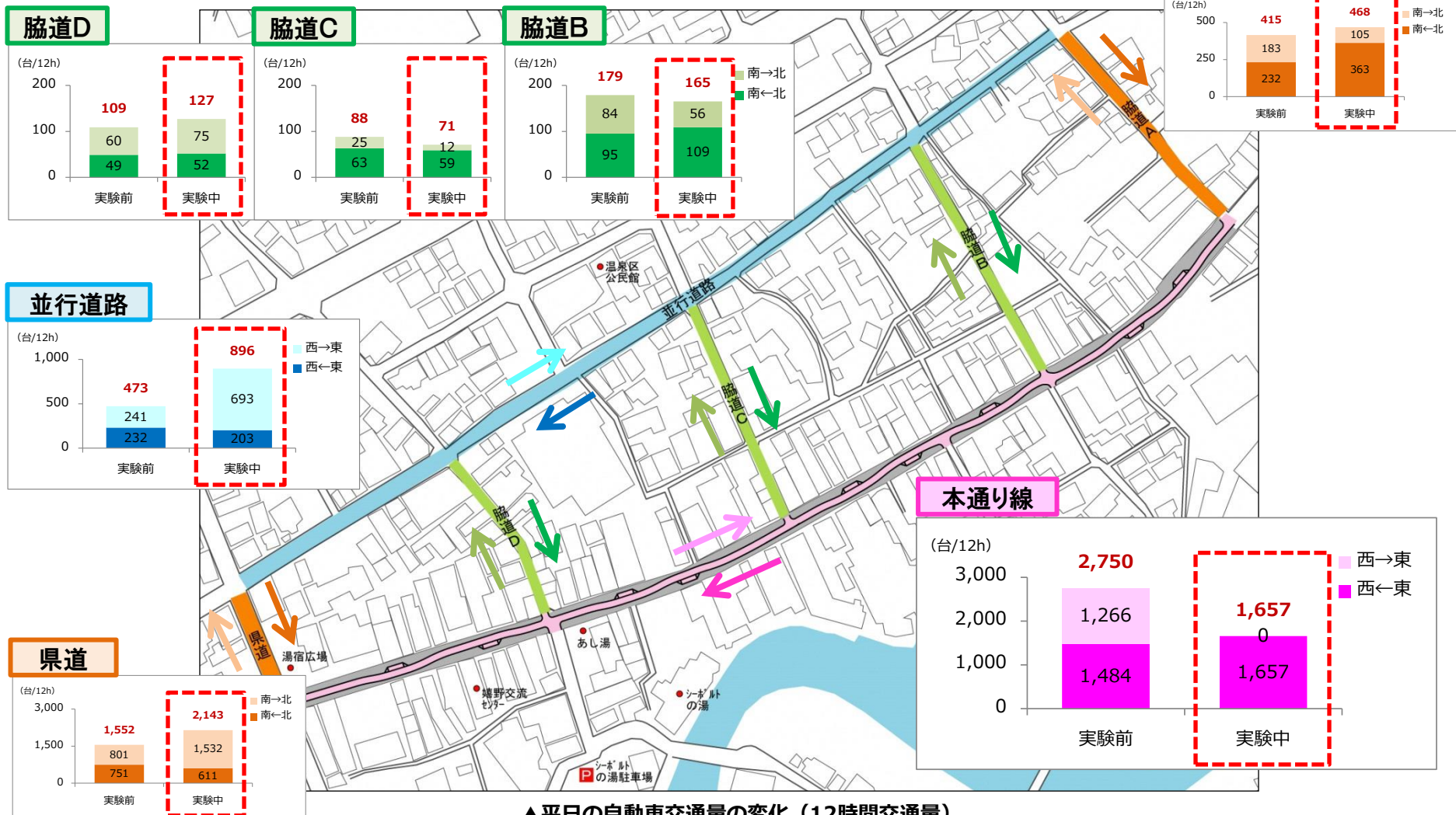
▲交通実態調査の調査箇所

# 3. 交通実態調査結果

## (1) 自動車交通量の変化

■『本通り線の一方通行化』によって、通行規制を受けた交通の迂回路となった県道部や並行道路では、交通量の増加が懸念されたものの、交通量が多かった平日で見ても、昼間12時間の交通量は県道部で約2,000台、並行道路で900台と、実験前の本通り線交通量(約2,800台)を上回ることもなく、交通混雑はありませんでした。

■また、脇道の交通量にも、ほとんど変化はありませんでした。

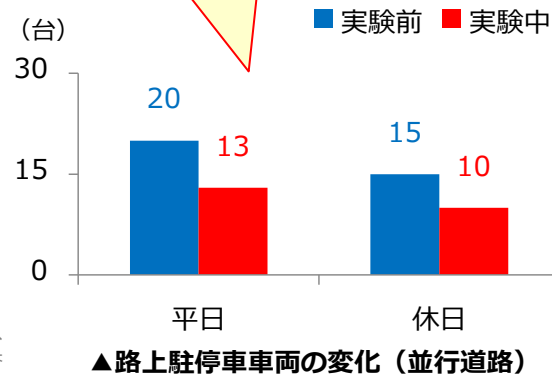


### 3. 交通実態調査結果

#### (2) 並行道路における路上駐停車車両の変化

■『本通り線を一方通行化』し、路上での駐停車を抑制したことから、並行道路における路上駐停車車両の増加が懸念されたものの、平日・休日ともに、実験期間中における路上駐停車車両は増加することなく、逆に減少する状況でした。

並行道路の路駐台数に増加はみられなかった



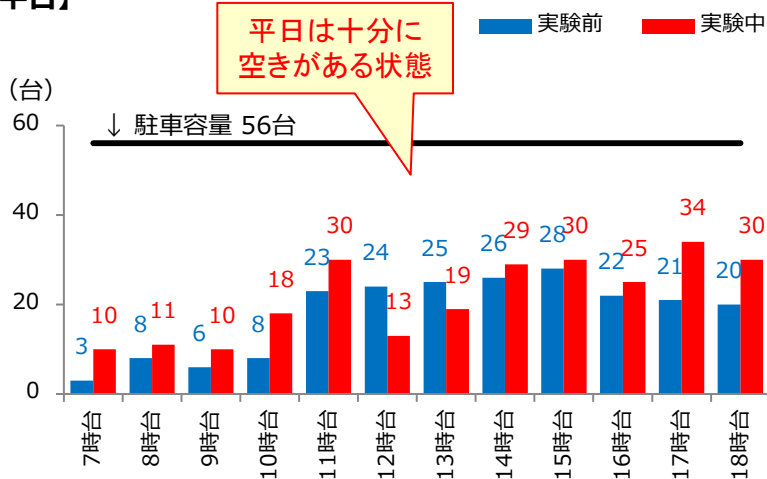
注) 1時間に1回の目視観測による調査であり、図中の台数は12時間中12回の目視観測結果

#### (3) 市営駐車場(シーボルトの湯)の利用状況の変化

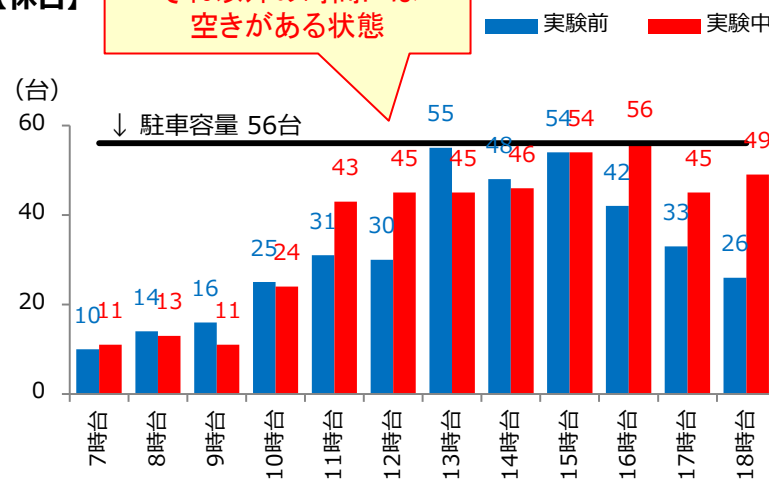
■実験期間中、市営駐車場の利用は増加しましたが、平日に駐車場が満車状態となることはありませんでした。

■また、休日は、実験前と同じく特定時間帯には満車状態となりましたが、その他の時間帯では満車状態とならないことも確認されました。

【平日】



【休日】



▲駐車場利用交通の変化（シーボルトの湯）

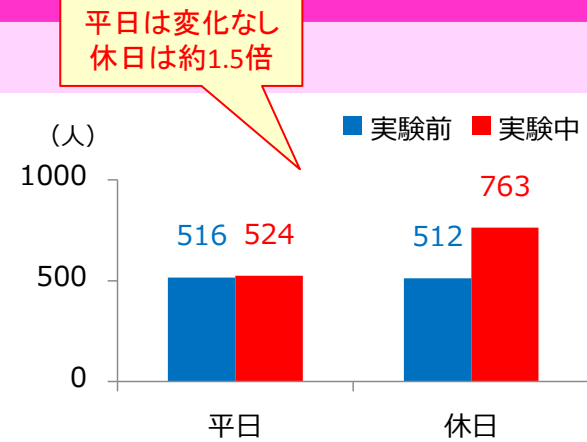
注) 1時間に1回の目視観測による調査結果

### 3. 交通実態調査結果

#### (4) 歩行者交通量の変化

■「歩行空間を広げる実験」によって、本通り線を利用する歩行者交通量は、休日において実験前の「1.5倍」に増加しました。

■なお、平日は、歩行者交通量に大きな変化はありませんでした。

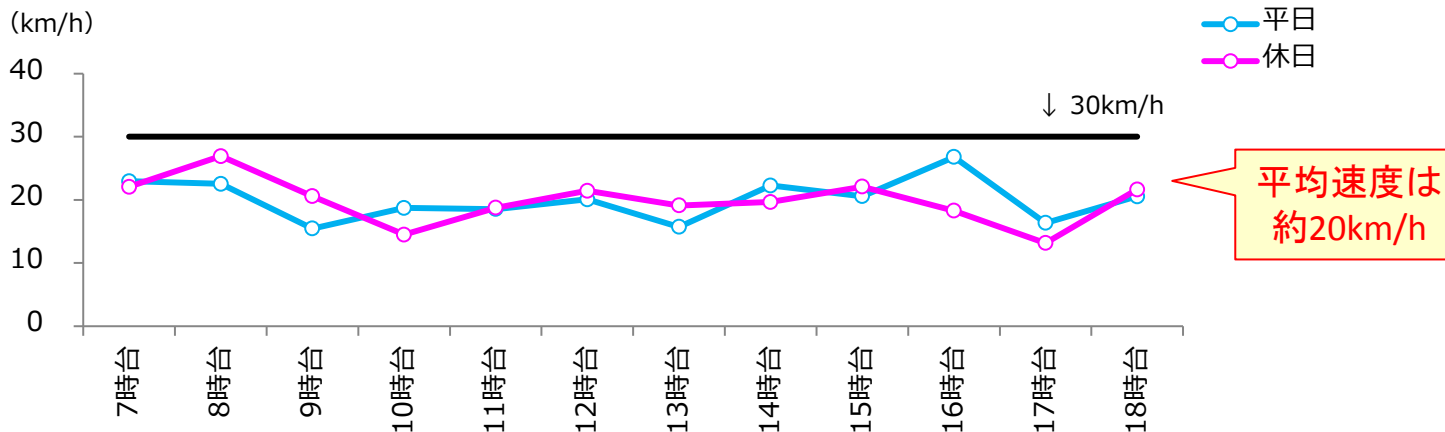


▲歩行者交通量の変化

注) 1時間に1回の目視観測による調査結果

#### (5) 本通り線の車両速度

■「自動車の速度抑制を目的に取り組んだ車道のスラローム化」によって、実験時の車両速度は、平日・休日ともに時速30km/h以下で走行していたことが確認されました。



▲本通り線の時間帯別車両速度

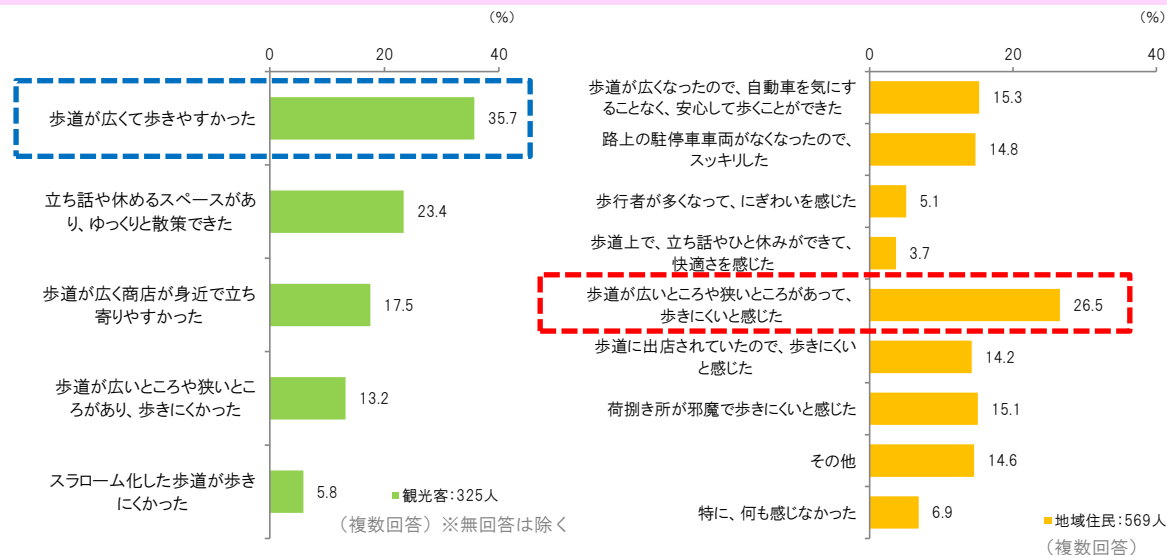
注) 毎時間、対象区間を走行する一般車両に追随し、複数回走行速度を測定した平均値

## 4. 各種アンケート調査結果

### (1) 歩道や車道を利用した感想(観光客・地域住民)

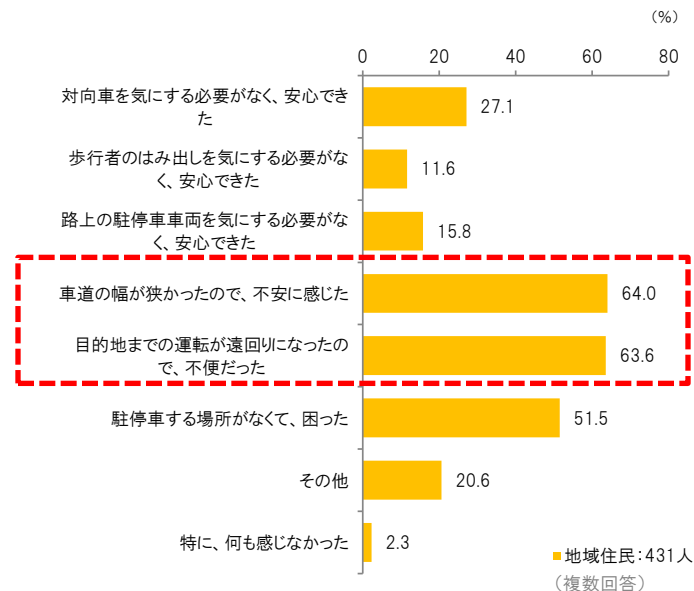
■ 観光客からは「歩道が広くて歩きやすかった」の回答が約4割である一方、地域住民からは「歩道が広いところや狭いところがあって、歩きにくかった」の回答が約3割ありました。

■ 歩道を歩いた感想は観光客と地域住民で評価が分かれる結果となりました。



▲歩道を歩いた感想(観光客・地域住民)

■ 地域住民に質問した車道を走行した感想では、「車道の幅が狭かったので、不安に感じた」「目的地までの運転が遠回りになったので、不便だった」の回答が6割以上ありました。



▲車道を走行した際の感想(地域住民)

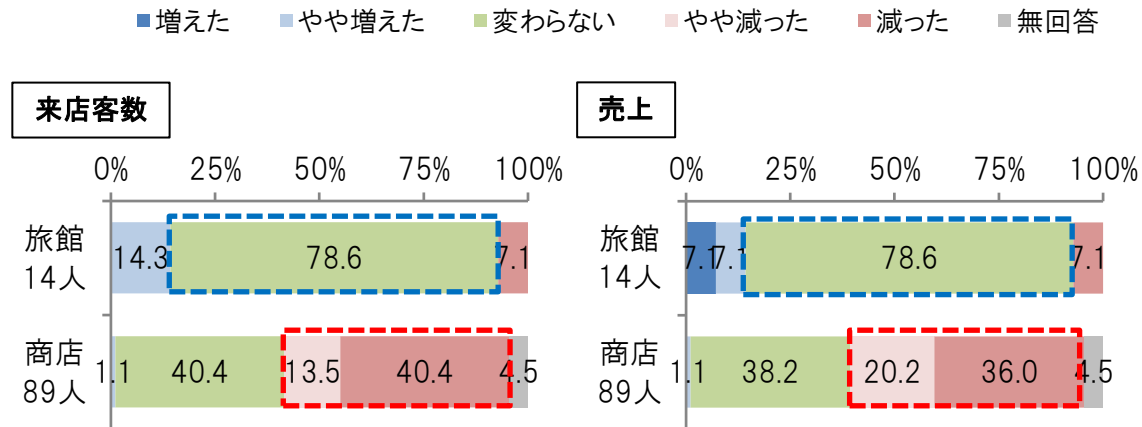
## 4. 各種アンケート調査結果

### (2) 社会実験中の来店状況(旅館・商店)

■ 来店客数は、**旅館からは「変わらない」の回答が多い一方、商店からは「減った」の回答が多くなりました。**

■ また、売上も、**旅館からは「変わらない」、商店からは「減った」の回答が多くなりました。**

■ 社会実験中の来店状況については、**旅館と商店で評価が分かれる結果となりました。**



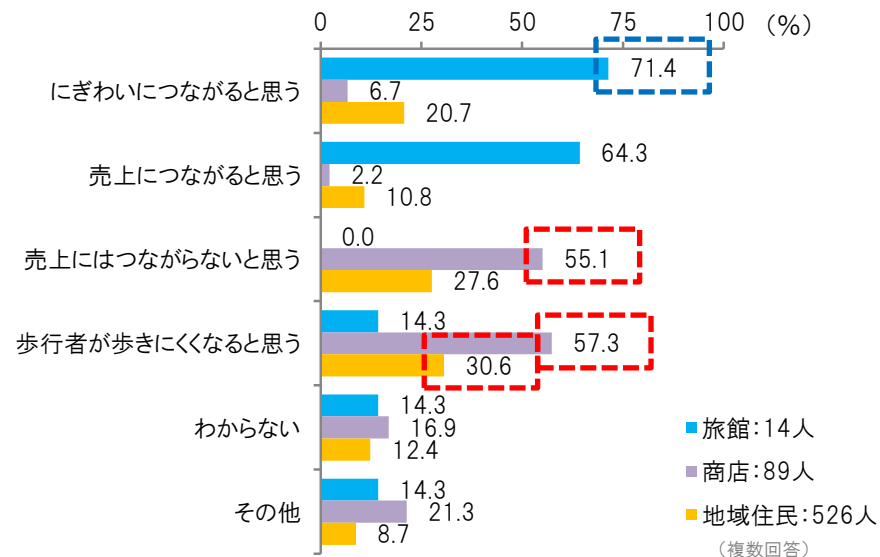
▲ 社会実験中の来店状況 (旅館・商店)

### (3) 歩道の利活用に関する感想(旅館・商店・地域住民)

■ **旅館からは「にぎわいや売り上げにつながる」の回答が多くなるのに対し、商店からは「売り上げにつながらない、歩行者が歩きにくくなる」の回答が多くなりました。**

■ また、**地域住民からも「歩行者が歩きにくくなる」の回答が多くなりました。**

■ 歩道の利活用は、**旅館と商店・地域住民で評価が分かれる結果となりました。**



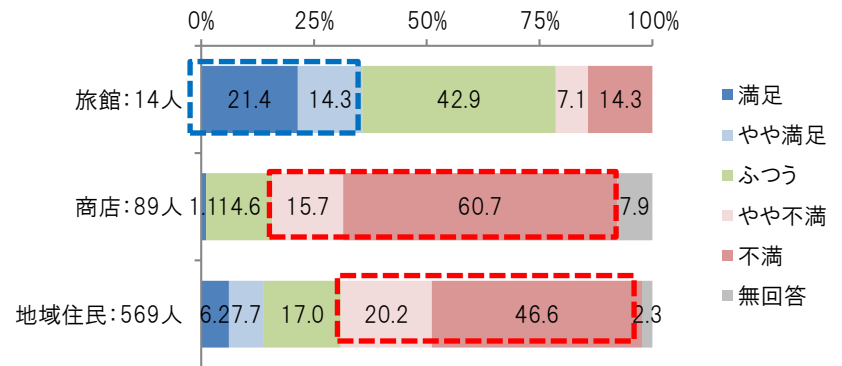
▲ 歩道の利活用に対する感想 (旅館・商店・地域住民)



## 4. 各種アンケート調査結果

### (4) 実験の満足度(旅館・商店・地域住民)

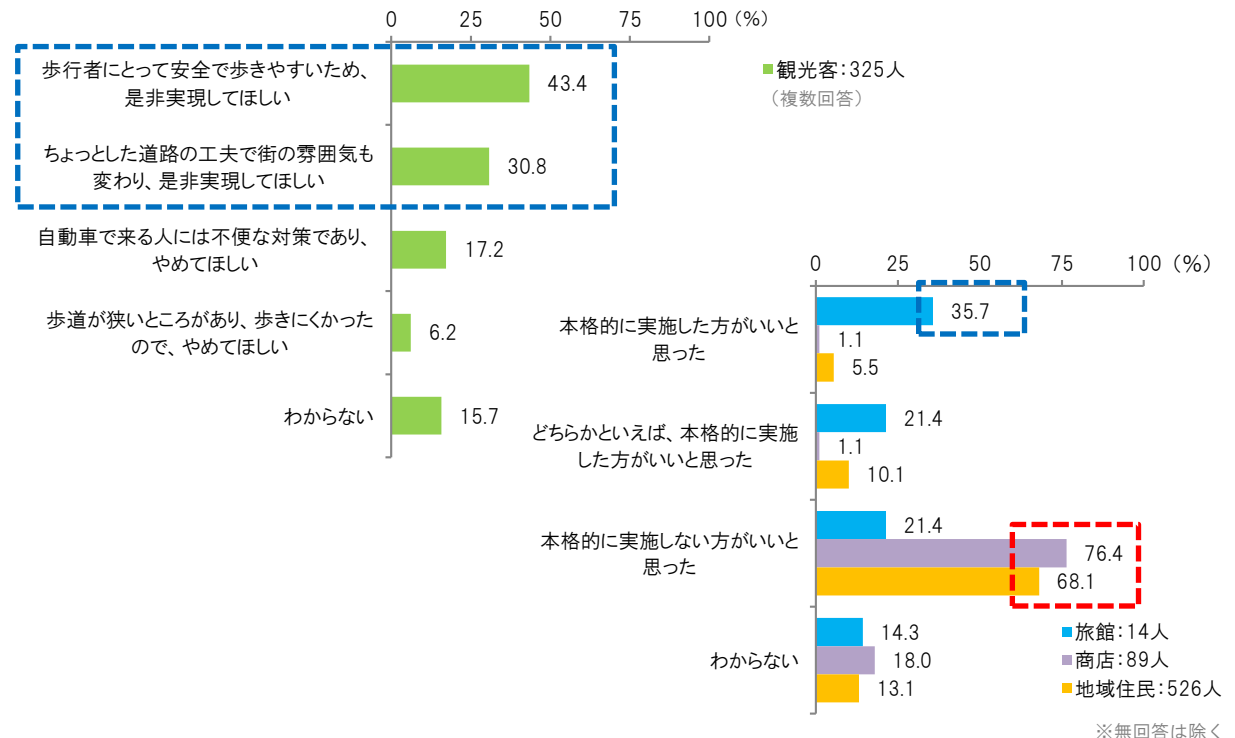
- 旅館からは「満足」の回答が多く、商店や地域住民からは「不満」の回答が多くなりました。
- 社会実験の満足度は、旅館と商店・地域住民で評価が分かれる結果となりました。



▲実験の満足度(旅館・商店・地域住民)

### (5) 一方通行化の継続に関する意向(観光客・旅館・商店・地域住民)

- 4割以上の観光客からは「安全で歩きやすいため、是非実現してほしい」、3割以上からは「ちょっとした道路の工夫で街の雰囲気も変わり、是非実現してほしい」との回答が多くなりました。
- また、旅館からは「本格的に実施したほうが良い」との回答が多くなる一方で、商店や地域住民からは「本格的に実施しないほうが良い」との回答が多くなりました。
- 一方通行化の継続については、観光客・旅館と、商店・地域住民で評価が分かれる結果となりました。



※無回答は除く

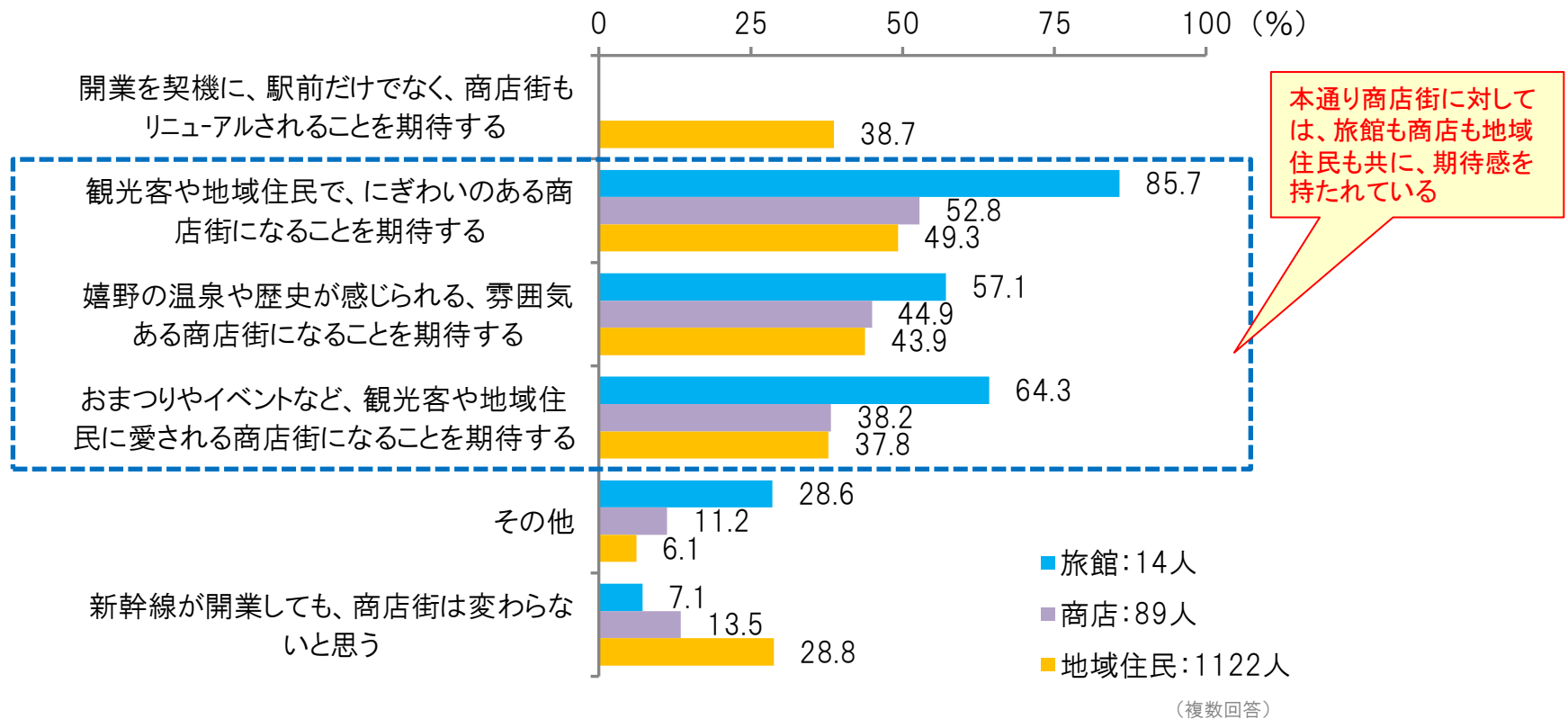
▲一方通行化継続への意向(観光客・旅館・商店・地域住民)

## 4. 各種アンケート調査結果

### (6) 新幹線開業に伴う本通り商店街への期待(旅館・商店・地域住民)

■ 旅館・商店・地域住民も、「観光客や地域住民でにぎわいのある商店街となる」や「嬉野の温泉や歴史が感じられる雰囲気ある商店街となる」への回答が多くなりました。

■ 新幹線開業に伴う本通り商店街への期待は、旅館・商店・地域住民も共に一致した期待感を持たれていることが確認されました。



▲ 新幹線開業に伴う本通り商店街への期待 (旅館・商店・地域住民)

## 5. 社会実験の効果と課題

### (1) 安全性に関する効果と課題

■ 実験施策によって、路上駐停車車両や車両の走行速度が減少し、さらに、観光客からは「歩道が広く歩きやすかった」や「立ち話や休めるスペースがあり、ゆっくり散策できた」ことが指摘され、観光客に対する安全性の向上に貢献しました。

■ 一方、周辺道路や並行道路での交通混雑もなく、路上駐停車車両の増加もなかったものの、地域住民からは、「歩道が広いところや狭いところがあり、歩きにくい」や「車道の幅が狭くて、不安に感じた」といった指摘が寄せられ、本通り線の利用機会が多い地域住民からは安全性の低下を危惧する意見が寄せられました。

	具体内容	検証結果
効果	路上駐停車車両の解消	● 実験に伴い、本通り線の路上駐停車車両が減少する一方、並行路線の増減に変化はなし
	自動車の速度低下	● 実験中の旅行速度は、平休ともに時速30km/h未満
	歩行者の安心感向上	● 足湯訪問者や宿泊者等の観光客は、「歩道が広く歩きやすかった」や「立ち話や休めるスペースがあり、ゆっくり散策できた」との好印象を指摘



**観光客に対する  
安全性の向上に貢献**

	具体内容	検証結果
課題	周辺道路における交通混雑の発生	● 交通規制の影響を受けた周辺道路、並行道路では交通量が増加したものの、交通量は実験前の本通り線を上回ることもなく、交通混雑の発生はなし
	周辺道路での路上駐停車車両の増加	● 周辺道路や並行道路での路上駐停車車両に大きな変化はなし
	周辺道路での危険度の増加	● 歩道を歩いた感想では、地域住民から「歩道が広いところや狭いところがあり、歩きにくい」との指摘があり、また、車道を利用した地域住民からは、「車道の幅が狭く、不安に感じた」や「目的地までが遠回りとなり、不便だった」と指摘



**地域住民からは  
安全性の低下を危惧**

## 5. 社会実験の効果と課題

### (2) にぎわいに関する効果と課題

- 実験中の歩行者交通量は実験前を上回り、しかも、旅館からは、歩道の利活用が「にぎわいや売上につながる」といった指摘も寄せられ、旅館にとってはにぎわいの創出に貢献しました。
- 一方、商店からは、「来店客が減った」や「売上げが減った」ことが指摘され、その要因として、「歩道の歩きにくさ」を地域住民も含めて指摘され、商店、地域住民からは本通り線のにぎわい低下が危惧されました。

	具体内容	検証結果
効果	歩行者交通量の増加	● 実験中の歩行者交通量は、平日では変化がなかったものの、休日では1.5倍に増加
	歩行者、観光客の滞在時間の増加	● 旅館では、実験中の来店客について「変わらない」と指摘し、また、「歩道が広くなり、来店しやすくなった」や「路駐がなくなり、店に立ち寄りやすくなった」と指摘、さらに、歩道の利活用が「にぎわいや売上につながる」と指摘
	来街機会、来訪機会の増加	
	商店来訪者、売上の増加	



**旅館にとっては  
にぎわいの創出に貢献**

	具体内容	検証結果
課題	歩行者、観光客の滞在時間の減少	● 商店では、「来店客が減った」、「売上が減った」と指摘し、歩道の利活用は「歩行者が歩きにくくなる」と指摘
	来街機会、来訪機会の減少	
	商店来訪者、売上の減少	● また、地域住民も「歩道が歩きにくくなる」を指摘



**商店、地域住民からは  
にぎわいの低下を危惧**

## 6. 全体の考察

- 本通り線の課題解消に向けて実施した社会実験により、『一方通行化』に対しては、利用者による思いが異なることがわかる一方、『本通り線には、今とは違う変化が必要』との思いは共通であることも確認されました。
- 今後は、社会実験で確認された共通の思いを、形(施策)にすることが重要と思います。

### 本通り線の交通課題

- 狭い歩行者通行帯
- 歩行者通行帯を遮る路上駐停車車両の存在
- スピードの速い走行車両の存在



いろいろな人に効果と課題を確認してもらうための社会実験を実施

### その結果……

- 社会実験で実施した施策は、安全性において、観光客から好評価が得られた一方、地域住民は安全性の低下を危惧
- また、にぎわいづくりについても、旅館と商店・地域住民で評価が分かれる結果となり、一方通行化は利用者によって思いが異なることを確認
- ただ、実験を実施することで、利用者の思いが共通する内容も確認され、共通の思いとなった「観光客や地域住民でにぎわいのある商店街となる」、「嬉野の温泉や歴史が感じられる雰囲気ある商店街となる」の実現に向け、今とは違う変化を模索するとともに、それを具体的な形(施策)にする取り組みが重要

一方通行化と車線のスラローム化

短時間停車スペース

歩行者に安全な歩行空間

