

■調査結果

(1) 臨時乗降場の利用台数 905台

- ①郡山駅西口ロータリー 累計886台 最大106台/日【11/16(日)】
 ②郡山駅西口駐車場(市営) 累計 7台 最大 2台/日【11/11(火)・11/16(日)】
 ③郡山駅東口の市道 累計 12台 最大 10台/日【11/29(土)】

▼表1 西口ロータリーの混雑時の利用台数(金曜日、単位:台)

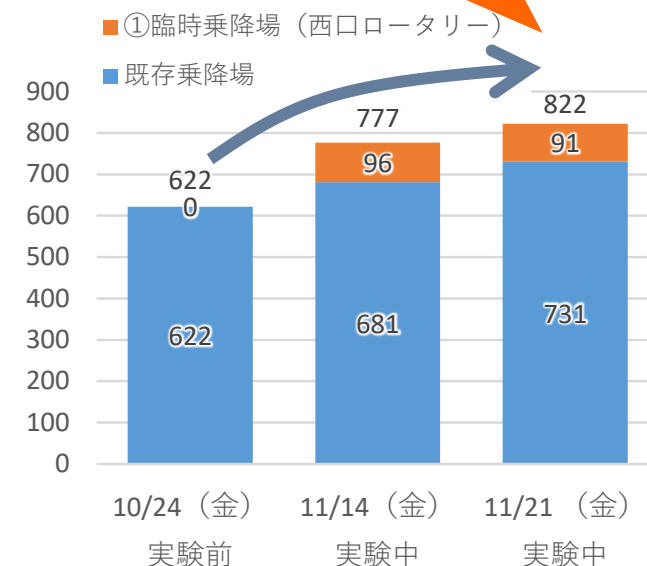
箇所	10/24 (金)	11/14 (金)	11/21 (金)	11/28 (金)
既存乗降場	622	681	731	—
①臨時乗降場(西口ロータリー)	—	96	91	—
(西口ロータリー合計)	622	777	822	—
②臨時乗降場(西口駐車場(市営))	—	2	0	—
③臨時乗降場(東口市道)	—	—	1	0

※16-21時の利用台数。灰色着色は社会実験実施なし。

※既存乗降場利用台数の計測は金曜日のみ。

実験前

利用台数32%増加

▲図1 西口ロータリーの利用台数(一般車)
※16-21時

(2) 西口ロータリーの利用時間(一般車・19時台)

▼表2 西口ロータリーの利用時間

	利用時間 (平均)	15分以上の 利用割合
10月24日(金・実験前)	13.6分	44%
11月14日(金・実験中)	5.8分	8%
11月21日(金・実験中)	7.1分	13%

利用時間が
52%短縮滞在15分以上の車両が
大幅に減少

平均6.5分

平均10.5%

※利用時間:郡山駅西口ロータリーへ入ってから出るまでの時間

(3) 西口ロータリーの渋滞の長さの変化

▼表2 最大の渋滞の長さ(主要地方道郡山停車場線)

	10/24(金)	11/14(金)	11/21(金)
最大 渋滞の長さ	150m(20時台) (直進流入)	40m(19時台) (直進流入)	100m(19時台) (直進流入)

平均70m(53%減少)

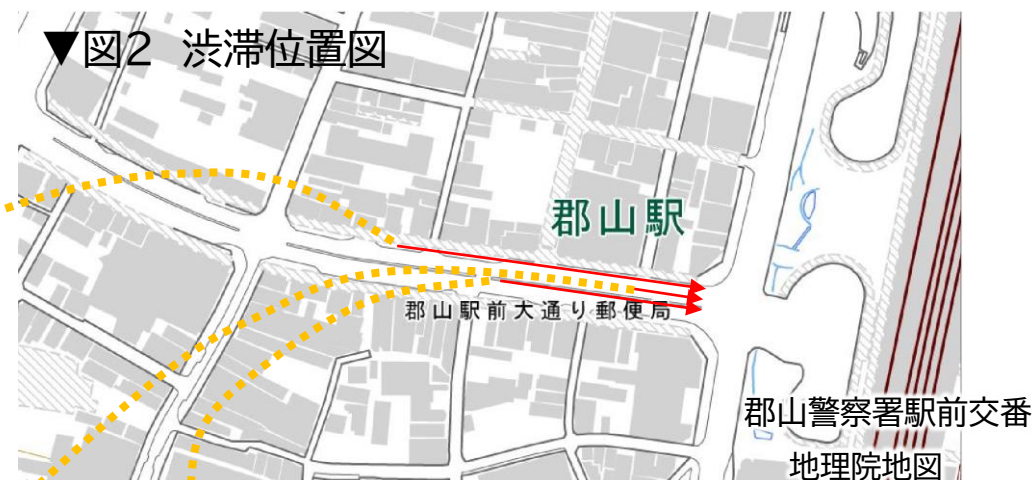
実験前

▼写真1 渋滞状況(10/24(金) 20時台)

社会実験実施前



▼図2 渋滞位置図



▼写真2 渋滞状況(11/14(金) 19時台)

社会実験実施中



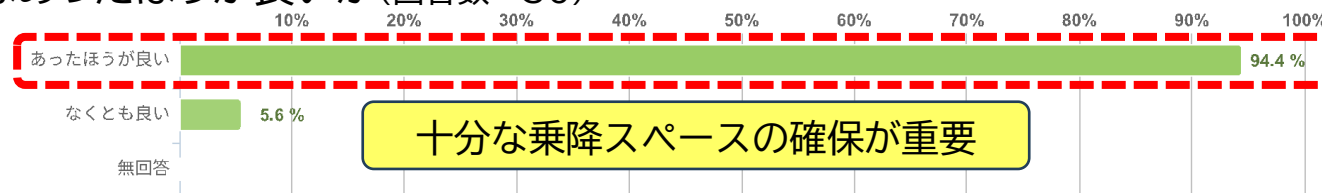
▼写真3 渋滞状況(11/21(金) 19時台)

社会実験実施中

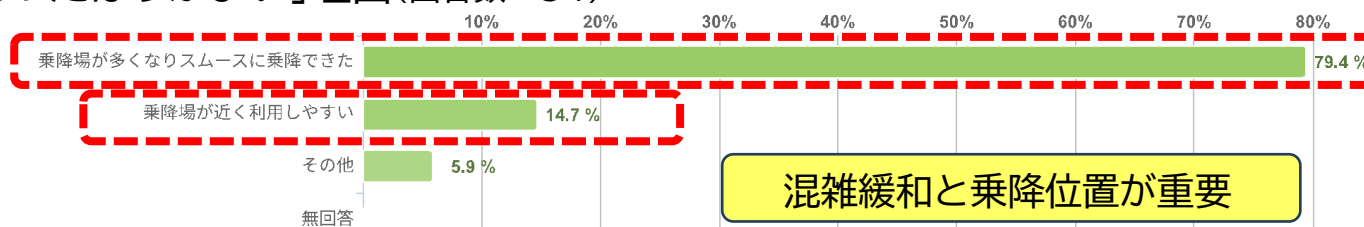


(4) アンケート結果(抜粋)配布数 697票、回答数 199票、回収率 28.5%

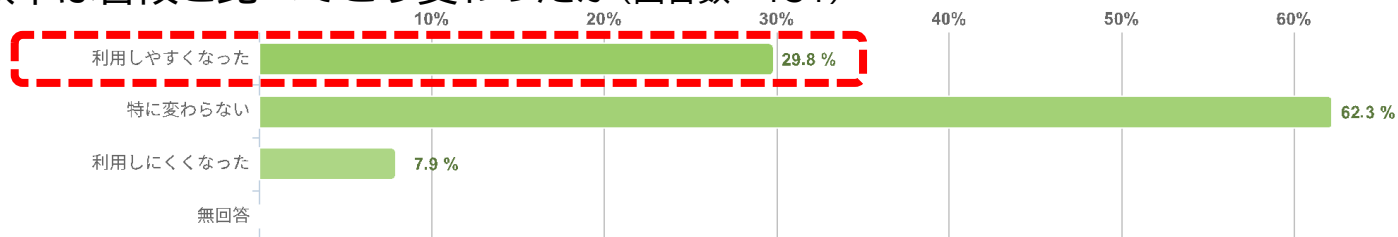
・臨時乗降場はあったほうが良いか(回答数=36)



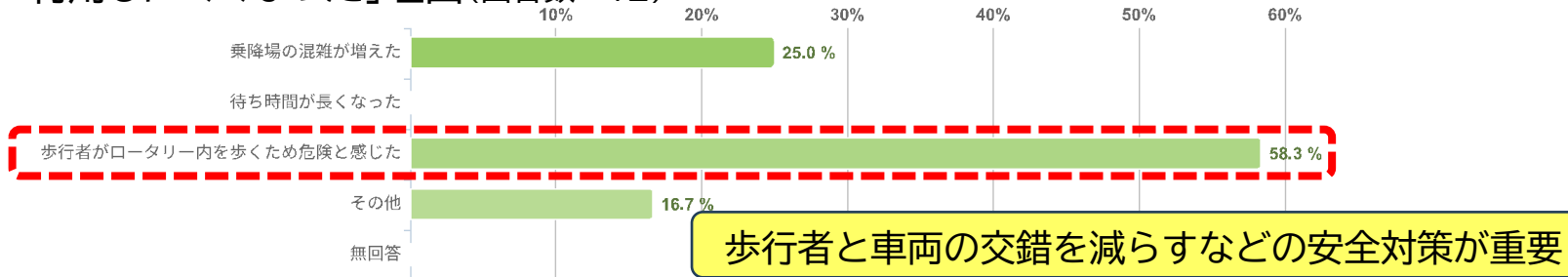
・「あったほうがよい」理由(回答数=34)



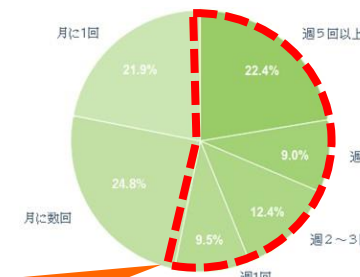
・社会実験中は普段と比べてどう変わったか(回答数=151)



・「利用しにくくなった」理由(回答数=12)



・利用頻度



週1回以上の利用が半数を超える

「あったほうが良い」と答えた方が約9割

「スムーズに乗降できた」「乗降場が近い」と答えた方が合わせて約9割

「利用しやすくなった」と感じた方が約3割

“歩行者が危険”と感じた方が約6割

(5) 交通社会実験のまとめ(3つの傾向)

- ① 乗降場の増設(6台分)は、渋滞軽減に一定の効果があった
- ② ロータリー混雑時であっても、乗降場が離れていると利用はほとんどなかった
- ③ 長時間の乗車待ちの車両が、渋滞要因のひとつ