

■社会実験の概要

1. 実施日時

- ① 令和4年12月9日(金)13~15時
➔ 日吉台小学校の下校時間(三者面談時)
- ② // 12月10日(土)11~15時
➔ 歩行者交通量のピーク時間

2. 実施事項

●一方通行規制

下記①~④の一方通行化

※駅前から環状道路(信号機)までの区間

- ① サンロード
- ② 浜銀通り(※路線バス除く)
- ③ 日吉中央通り
- ④ 普通部通り

●荷捌き・送迎車スペースの設置

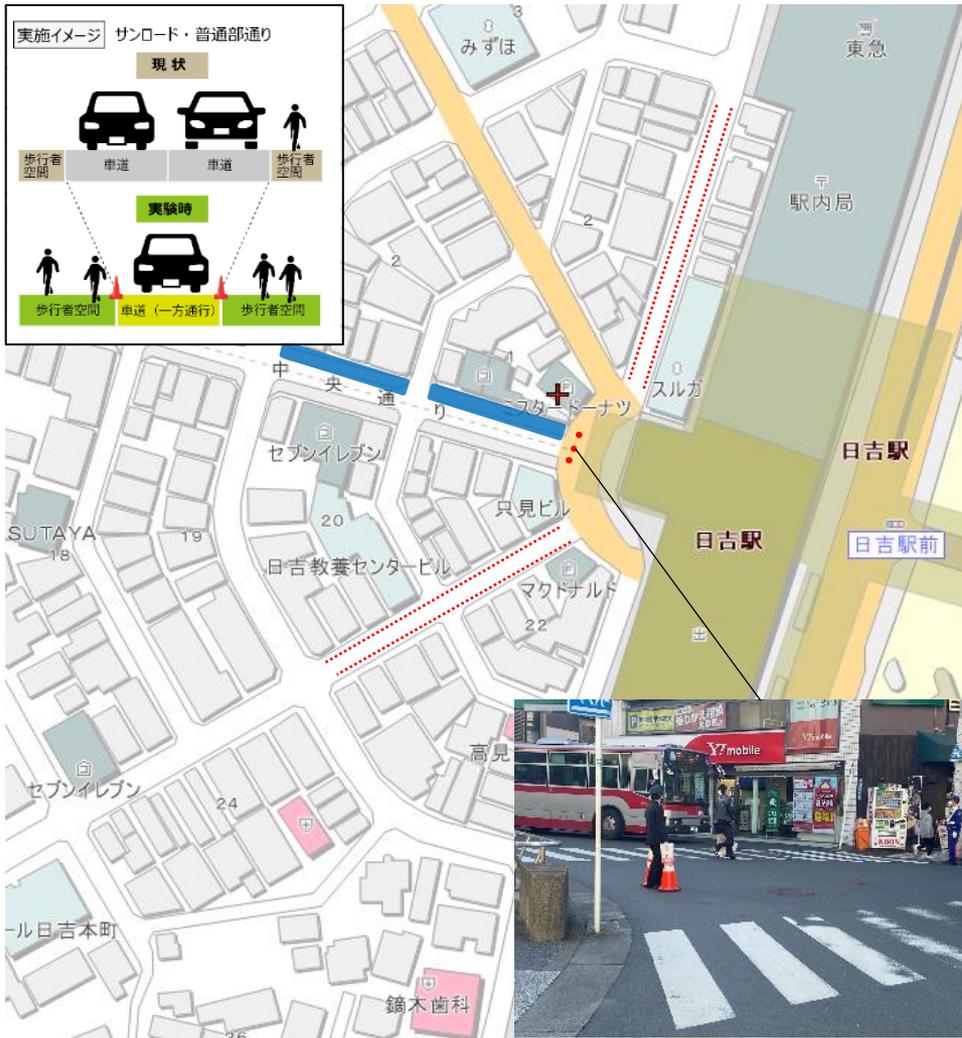
日吉中央通りの1車線を活用し、荷捌き・送迎時の駐停車の専用スペースを設置

●実験実施の周知・広報／歩行者マナーの啓発

チラシ配布、ポスター掲示、看板設置

一方通行規制① 道路空間の再配分

- 普通部通りとサンロードにカラーコーンを設置し道路空間を再配分、車道を狭め歩行者空間を広げた
 - 誤進入による逆走防止のため駅前のロータリーの中央部にもカラーコーンを設置
- ➡店舗の出入りや路上に置かれた商品を避けて通行するため、バス通過時に都度撤去する時間帯もあった



- ・逆走する車両が進入するのを防ぐため、各交差点に交通誘導員を配置
- ・声かけやプラカードで進行方向を案内



■日吉中央通り

片側の車線(北側)にカラーコーン設置、ラインテープ貼付し荷捌き・送迎車用のスペースを確保した



社会実験実施状況の総括

- ・両日とも目立った事故やトラブルはなく終えることができた
- ・開始直後は一方通行化に戸惑うような挙動の車が見られたが、その後はスムーズに流れるようになった
- ・平日は概ね歩行者空間を歩いてもらうことができたが、休日は車道を歩く人も散見

【平日(12/9)】

【休日(12/10)】



i. 交通実態調査

- 自動車交通量調査
- 路上駐車調査

- 歩行者・自転車交通量調査

ii. アンケート調査

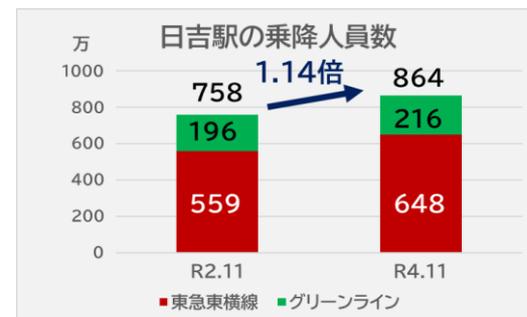
- 事業者アンケート
- 住民アンケート

- 来訪者アンケート

項目	①自動車交通量調査	②歩行者・自転車交通量調査	③路上駐車調査
目的	<p>社会実験前※の交通量と比較することで、交通流の変化を把握し、周辺道路に過度な交通負荷が掛かってないか検証</p> <p>※令和2年12月14日(月) 令和2年12月19日(土)</p>	<p>社会実験前の交通量と比較することで、交通流の変化を把握</p>	<p>日吉中央通りの荷捌き・送迎車用の停車スペースの利用状況の把握</p> <p>サンロードや普通部通りが路上駐車しづらくなったことによる環状道路等への影響を把握</p>
対象	5箇所	5箇所	社会実験エリア+外側エリア
調査方法	調査員がカウンターで方向別に観測	調査員がカウンターで方向別に観測	調査員が対象範囲内を巡回し、路上駐車する全車両を観測(二輪車は対象外)。観測は20分毎とし、駐車位置、車両区分、駐車目的を観測

▼調査時における交通環境の変化について

令和2年の調査時から、社会情勢の変化により外出頻度が増加している可能性があり、周辺の交通量増を踏まえないと社会実験時の影響を過大に捉える恐れがある。目安となる数値としては、日吉駅の乗降人員数がこの間**1.14倍**に増加している。

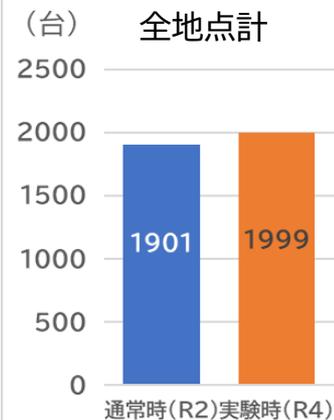
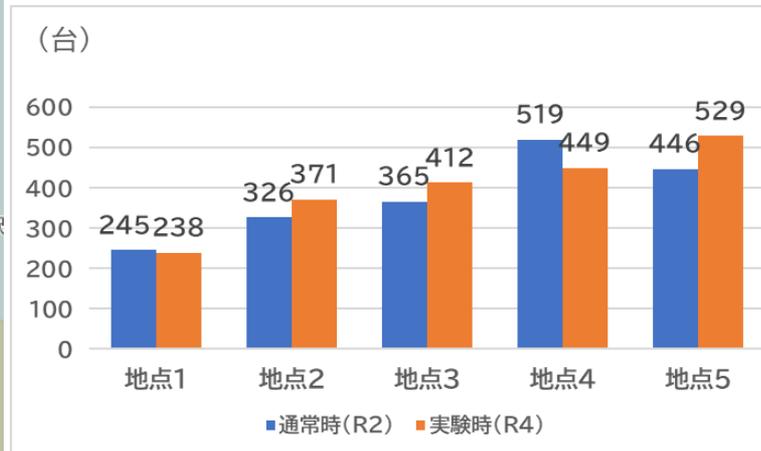


自動車交通量調査 交差点交通量①

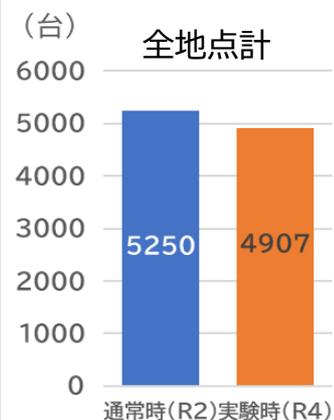
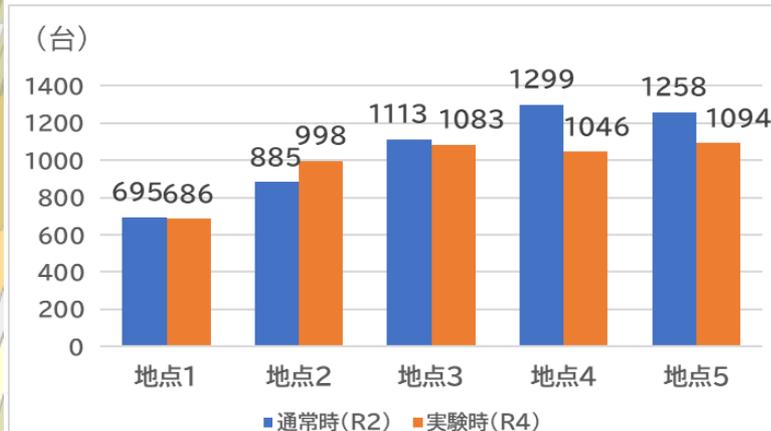
- 平日は地点2～地点3、地点5で増加、地点4で減少。全地点計では微増
- 休日は地点2で増加、地点3～地点5で減少。全地点計では減少



各交差点の自動車交通量(調査時間内合計)
【平日(2h)】



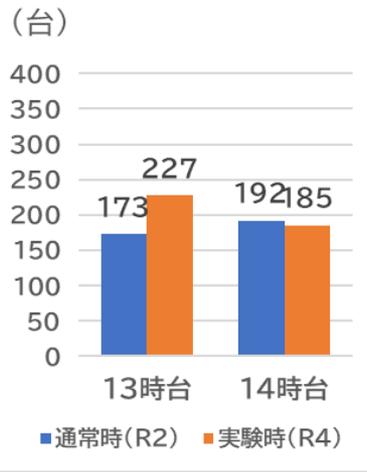
【休日(4h)】



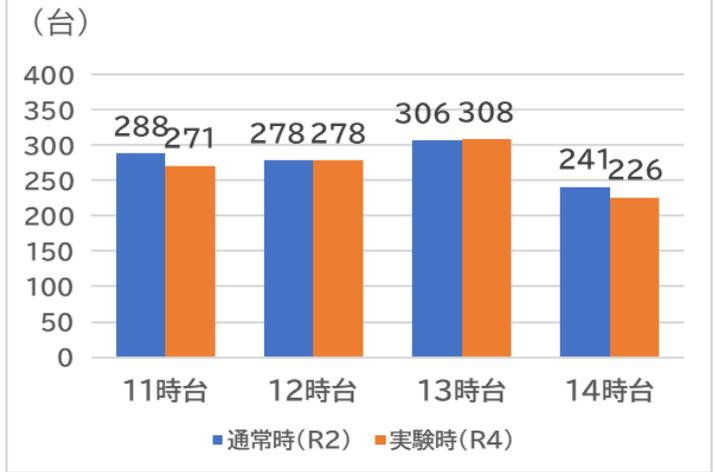
- 地点3は平日は13時台に通常時より増加、休日は概ね同程度
- 地点4は平日・休日ともに全時間帯で通常時よりも減少



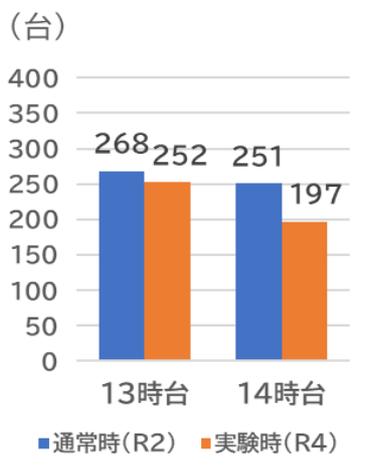
■地点3
【平日】



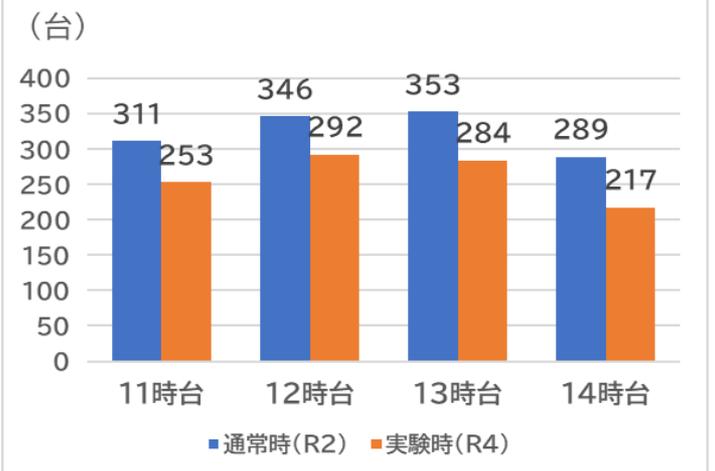
【休日】



■地点4
【平日】



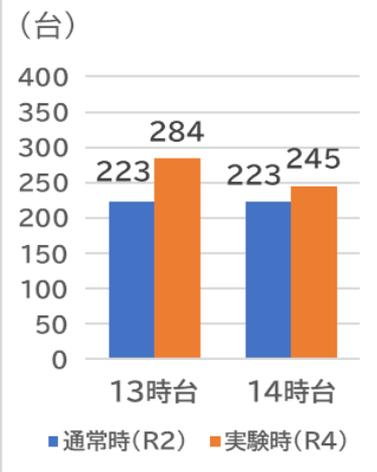
【休日】



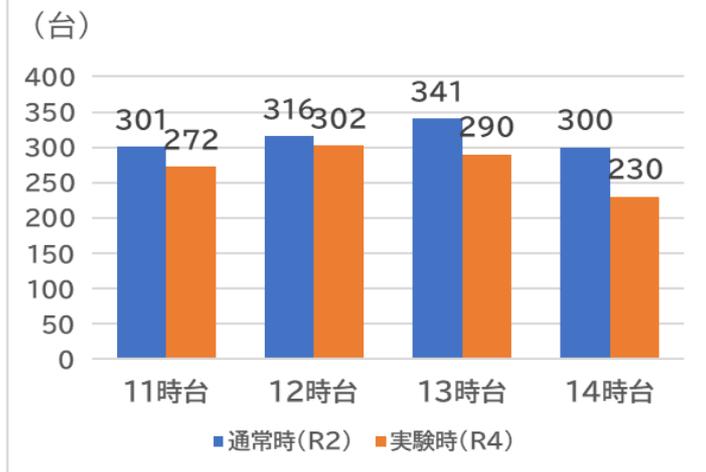
• 地点5は平日に通常時より増加、休日は全時間帯で減少



■地点5
【平日】

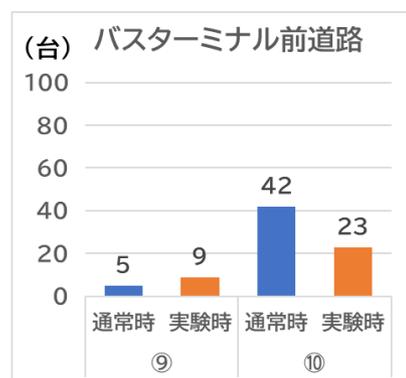
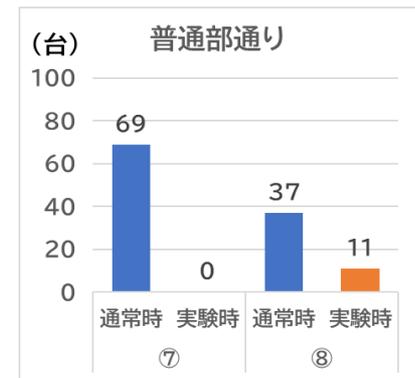
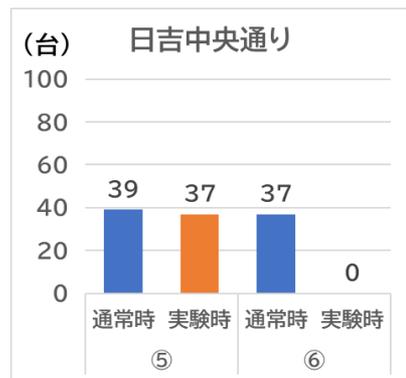
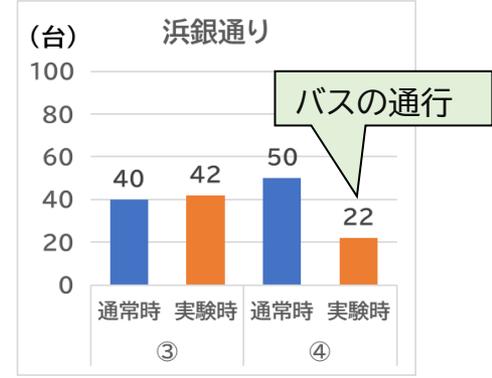
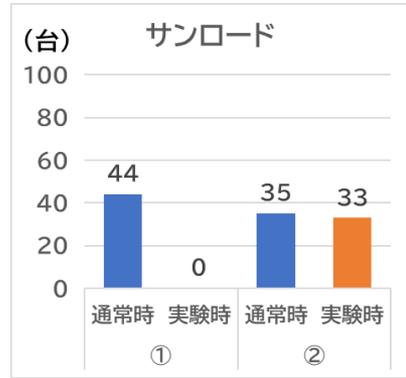
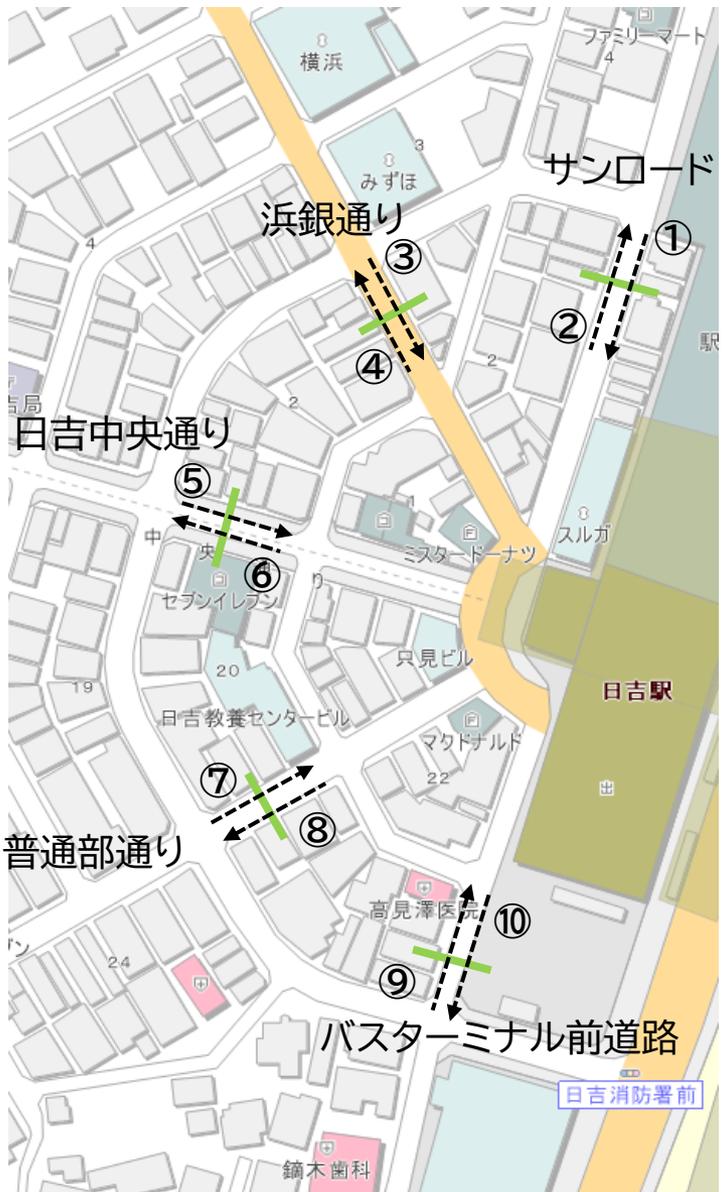


【休日】



自動車交通量調査 ピーク時の路線別交通量(平日) 13

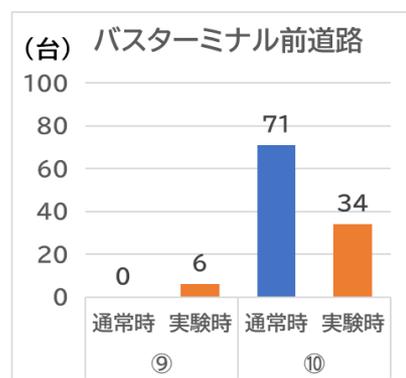
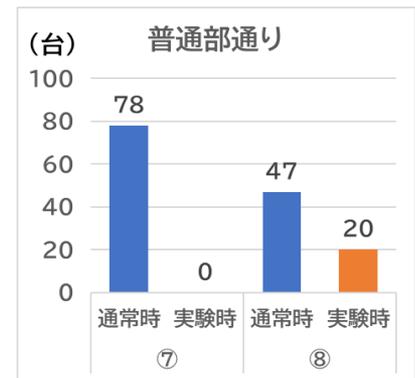
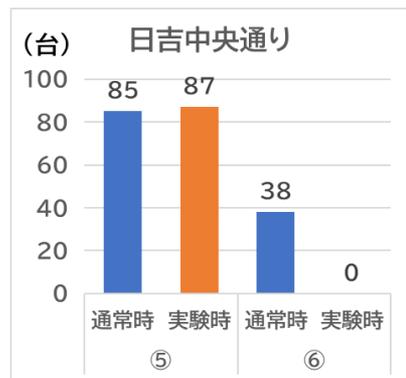
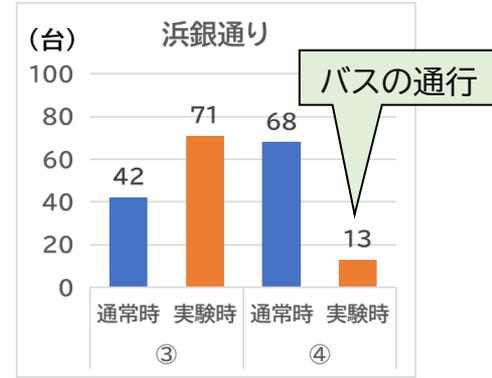
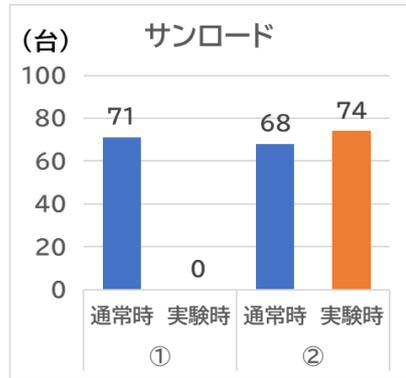
- 駅から放射状に伸びる5路線のすべて交通量が減少
- 普通部通りは、規制されていない⑧方向も減少



通常時: R2.12.14 (14時台)
 実験時: R4.12.9 (13時台)
 ※実験時間帯内のピーク時

自動車交通量調査 ピーク時の路線別交通量(休日) 14

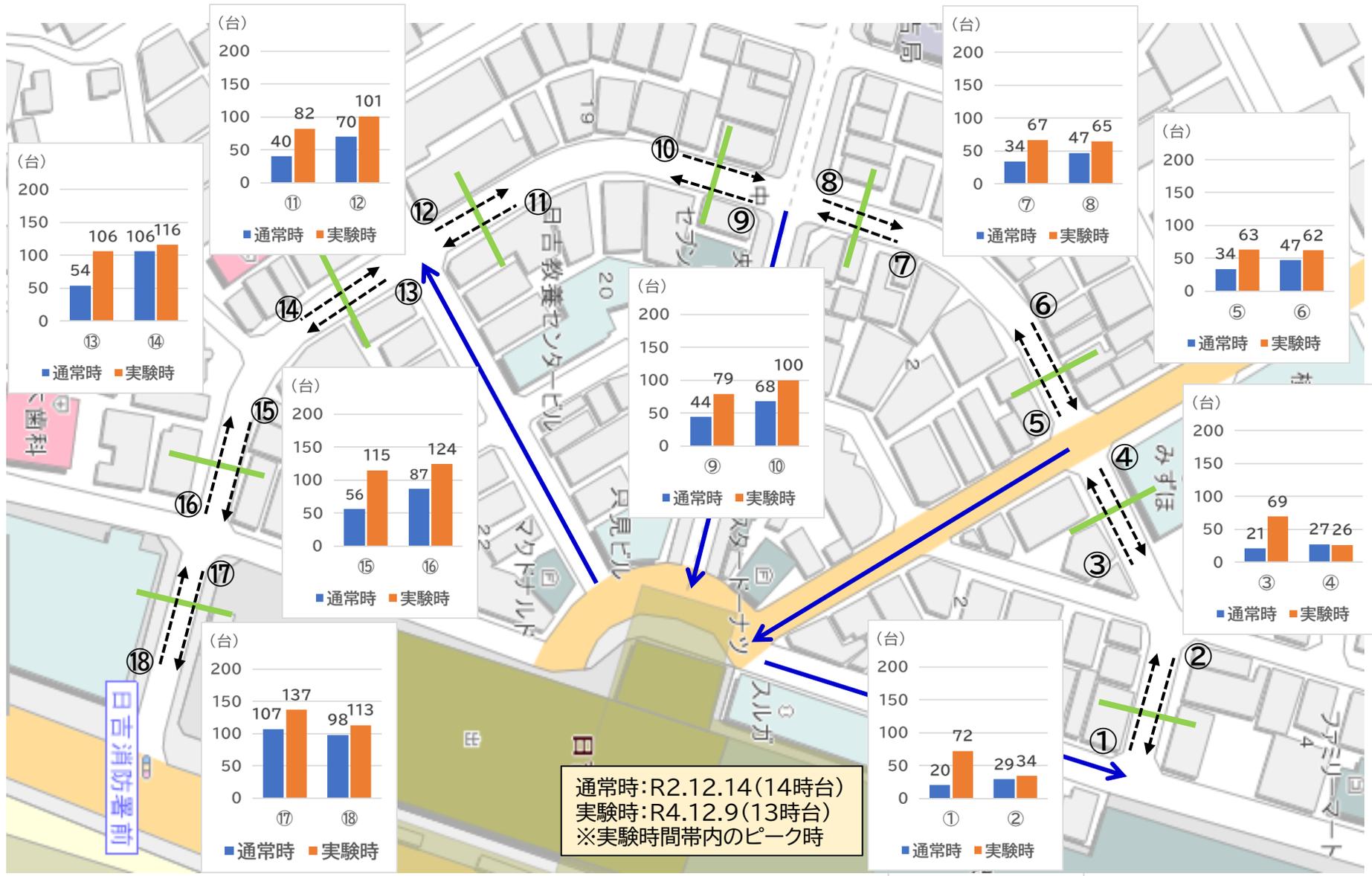
- 平日同様に駅から放射状に伸びる5路線のすべて交通量が減少
- サンロードからの迂回もあり、浜銀通りから駅に向かう方向が増加したが、一般車の規制により総量は減少



通常時: R2.12.19(13時台)
 実験時: R4.12.10(13時台)
 ※実験時間帯内のピーク時

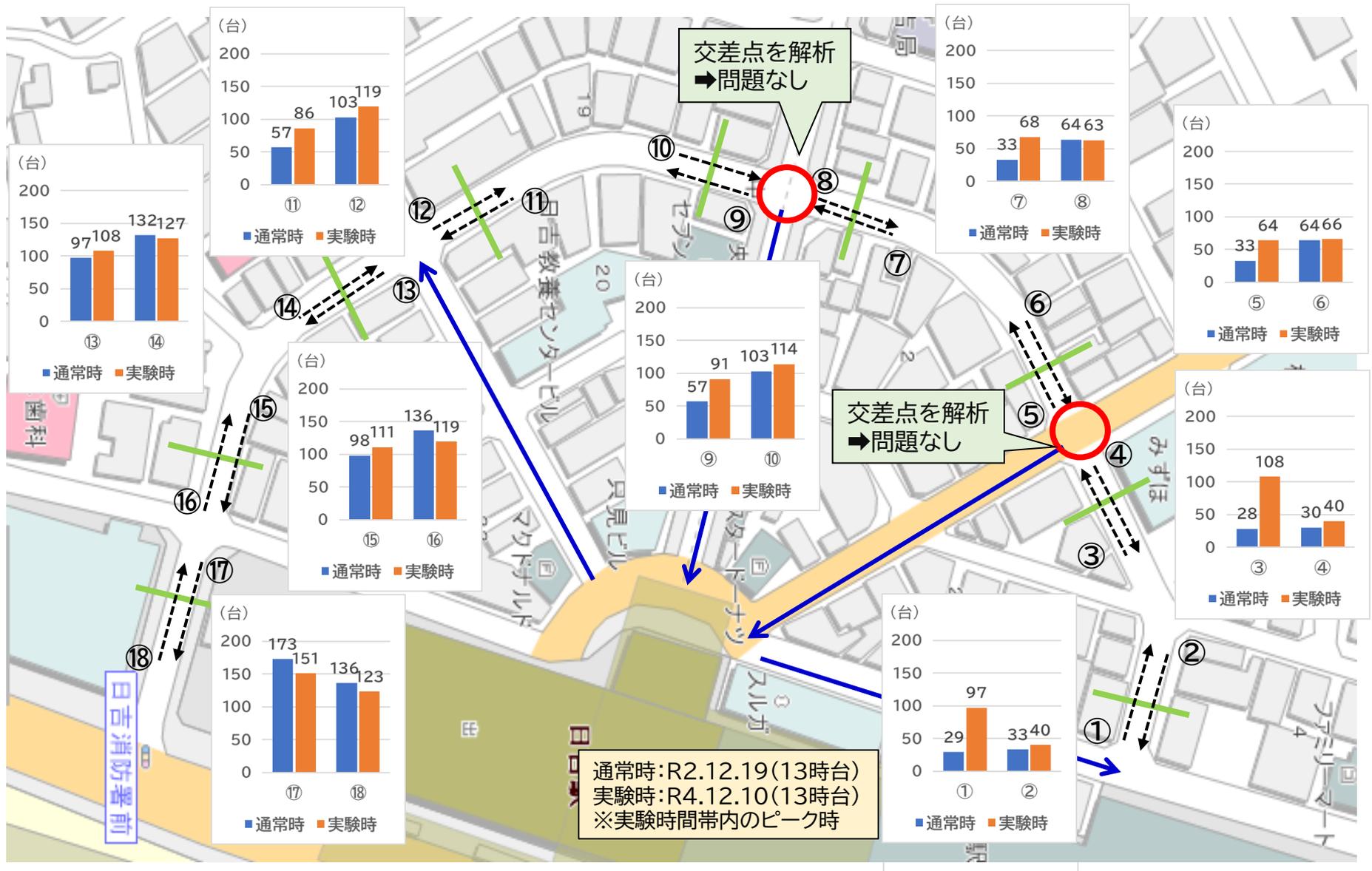
自動車交通量調査 環状道路ピーク時の増減(平日) 15

- 反時計回りの方向の交通量はいずれも増加している
- サンロードから駅方面に入れなため、迂回する車両が発生している



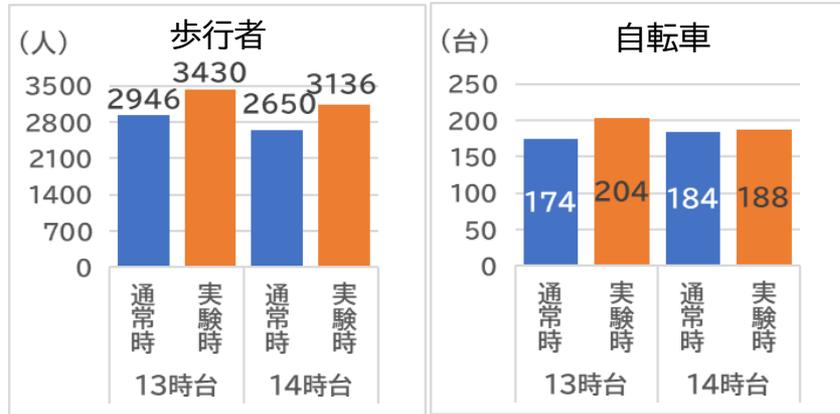
自動車交通量調査 環状道路ピーク時の増減(休日) 16

平日同様、サンロードを駅方向に向かってくる車両が迂回のため環状道路に入ってくる
 →迂回が発生した際の浜銀通り・日吉中央通りの交差点を解析したところ、交通処理上の問題はなかった



■全地点計

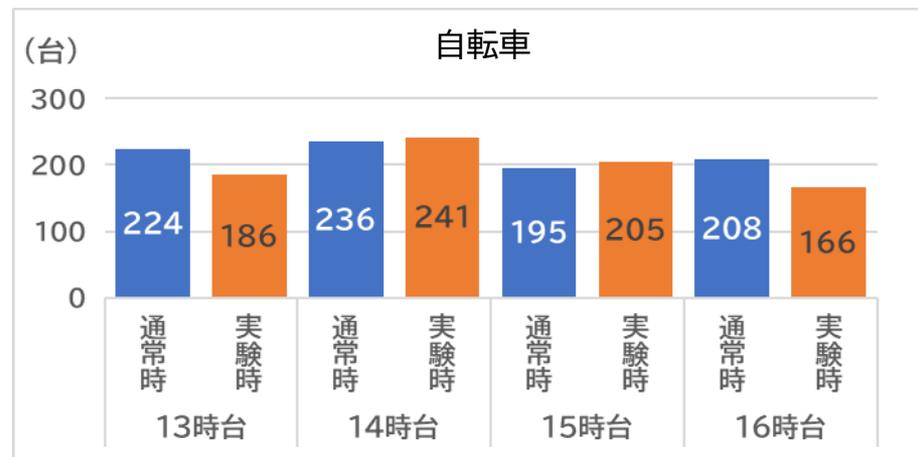
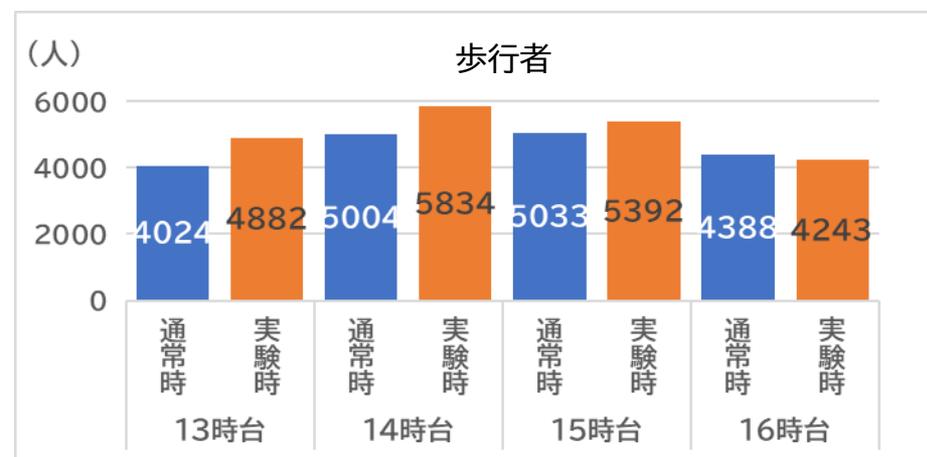
【平日】



【平日】
 通常時:R2.12.14
 実験時:R4.12.9
 【休日】
 通常時:R2.12.19
 実験時:R4.12.10

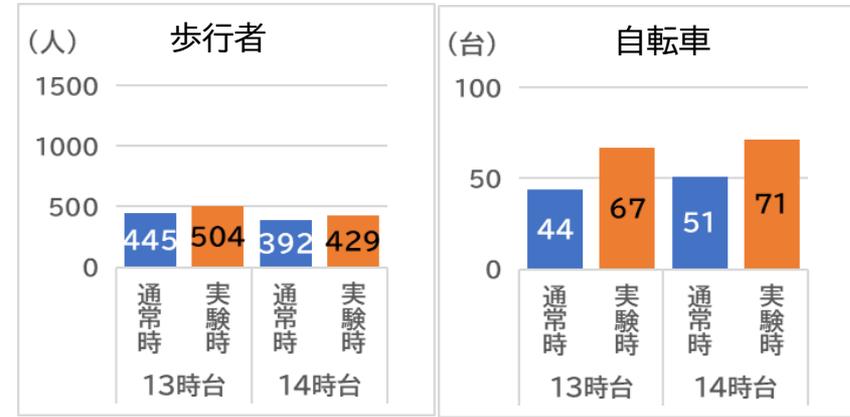


【休日】



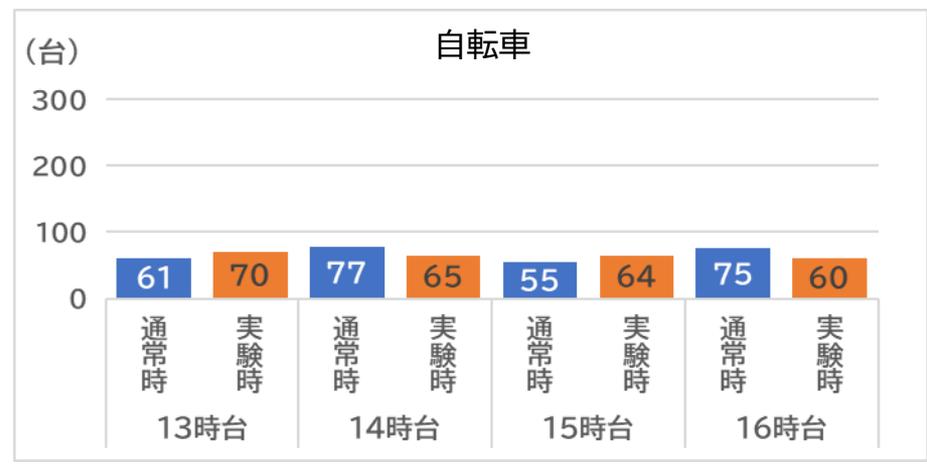
■サンロード

【平日】



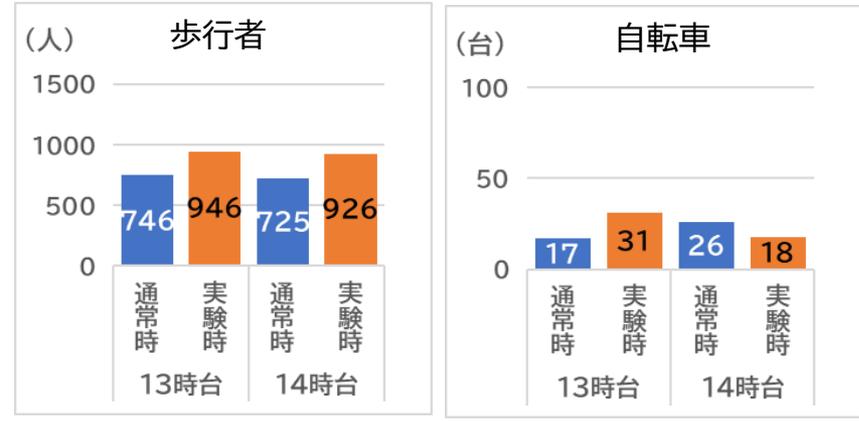
【平日】
 通常時:R2.12.14
 実験時:R4.12.9
 【休日】
 通常時:R2.12.19
 実験時:R4.12.10

【休日】



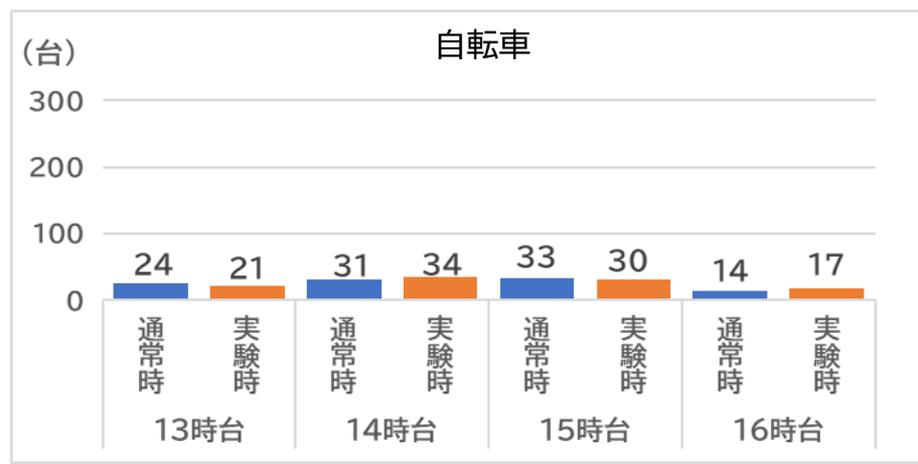
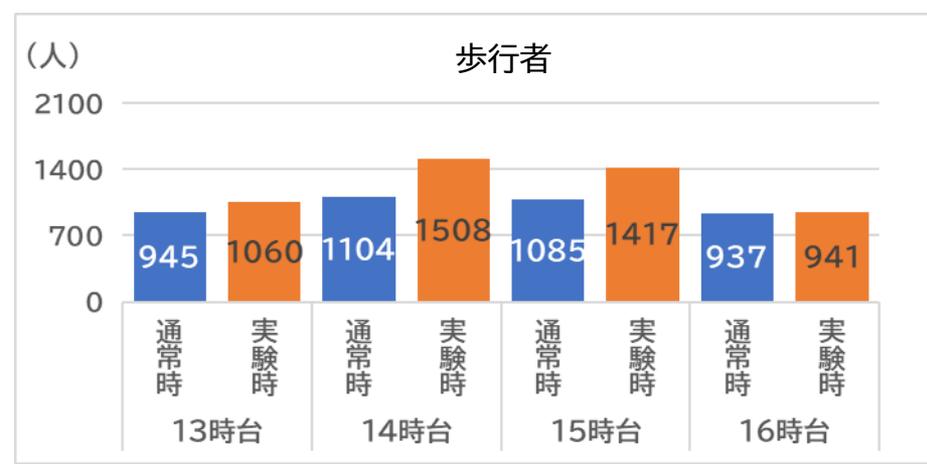
■浜銀通り

【平日】



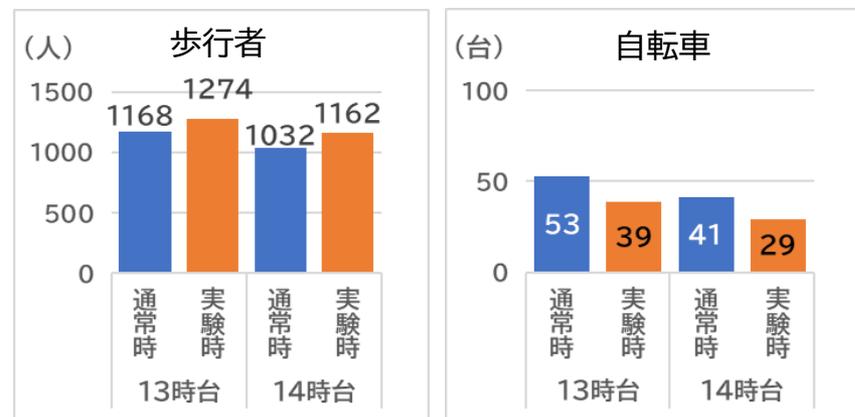
【平日】
 通常時:R2.12.14
 実験時:R4.12.9
 【休日】
 通常時:R2.12.19
 実験時:R4.12.10

【休日】



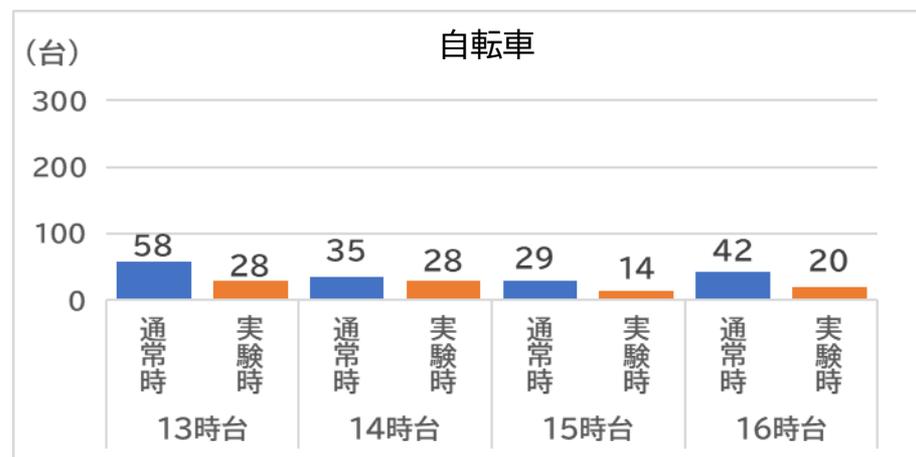
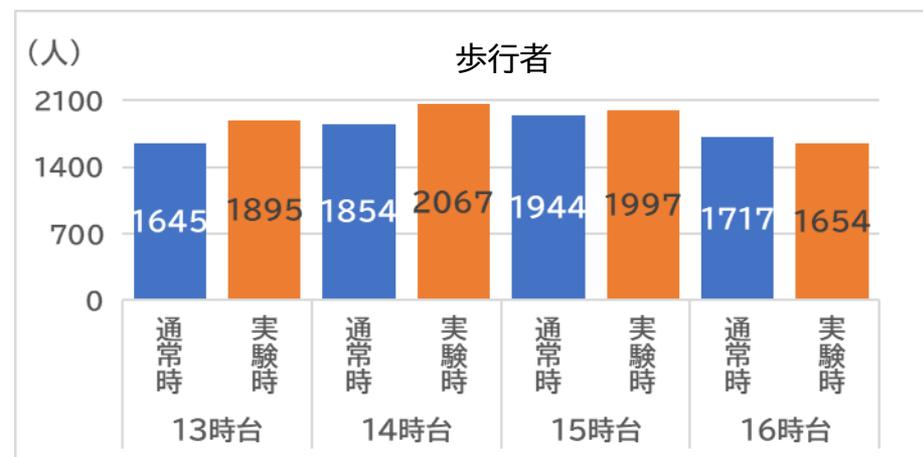
■日吉中央通り

【平日】



【平日】
 通常時:R2.12.14
 実験時:R4.12.9
 【休日】
 通常時:R2.12.19
 実験時:R4.12.10

【休日】



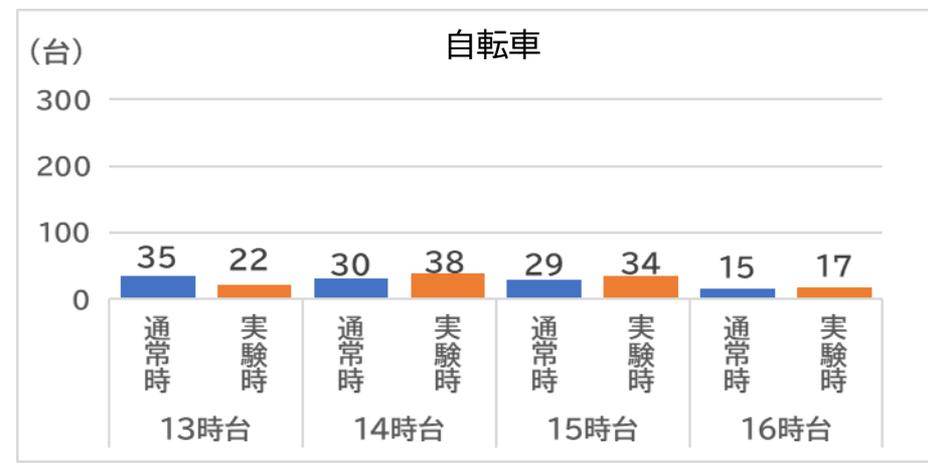
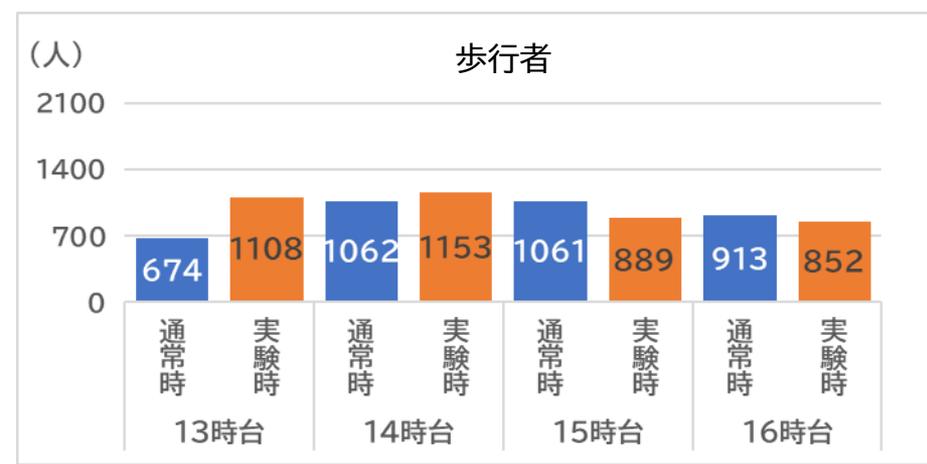
■普通部通り

【平日】



【平日】
 通常時: R2.12.14
 実験時: R4.12.9
 【休日】
 通常時: R2.12.19
 実験時: R4.12.10

【休日】



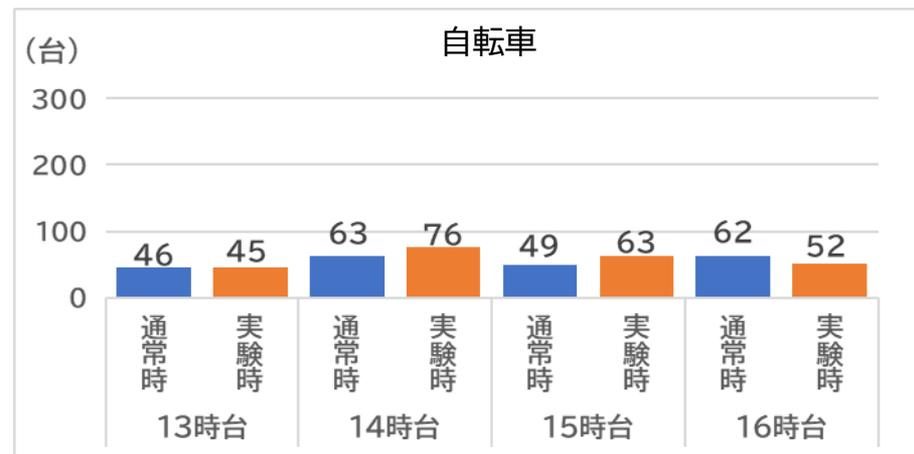
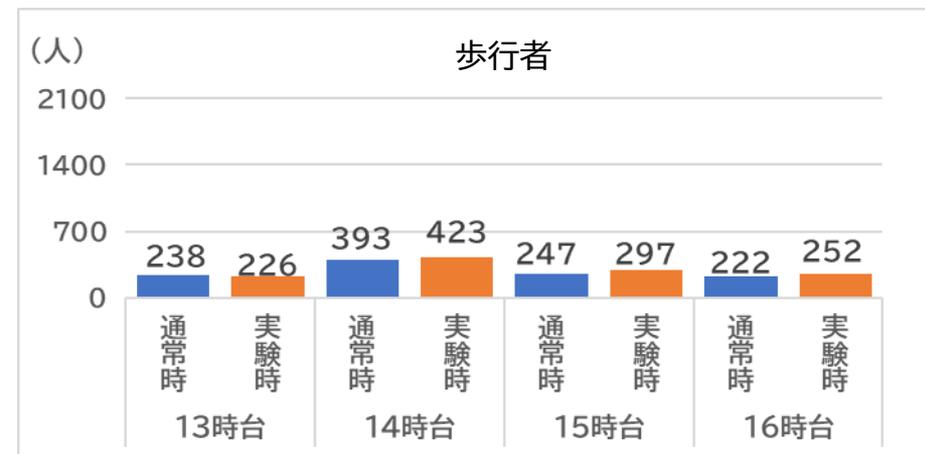
■バスターミナル前道路

【平日】



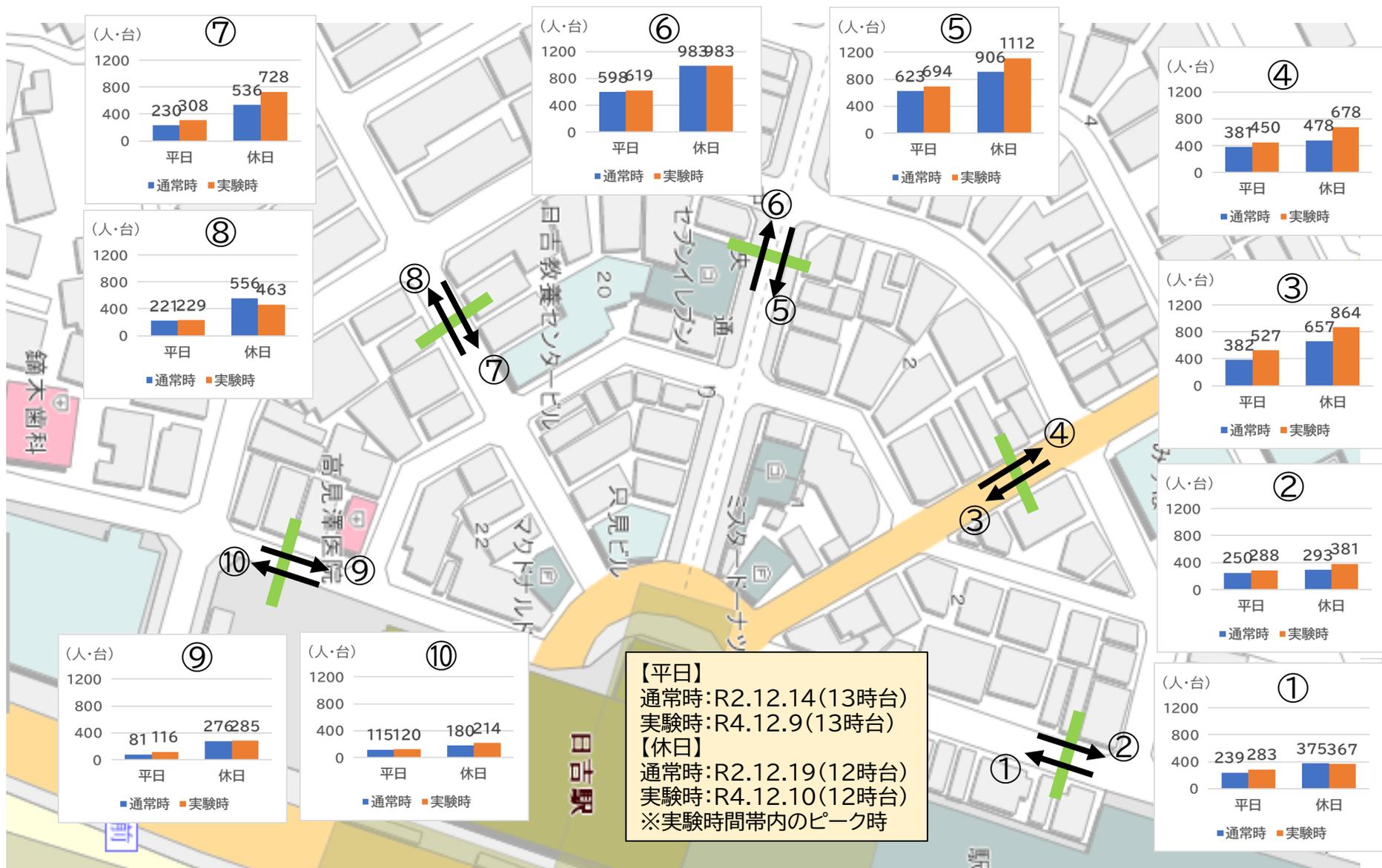
【平日】
 通常時:R2.12.14
 実験時:R4.12.9
 【休日】
 通常時:R2.12.19
 実験時:R4.12.10

【休日】

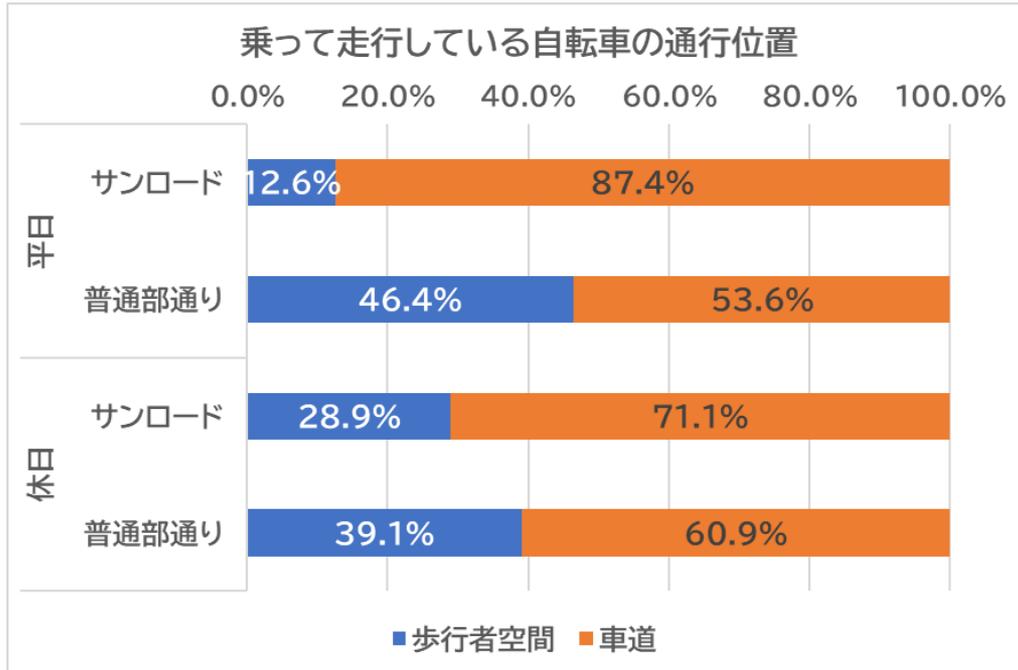


歩行者・自転車交通量調査 ピーク時の増減

- 歩行者交通量は通常時より増加傾向も、普通部通りの駅から離れる方向は休日に減少
- 浜銀通りの両方向、普通部通りの駅に向かう方向は、平日・休日ともに増加率が高め



- サンロードは自動車／歩行者交通量の増える休日に、平日よりも歩行者空間の通過が増加
- 普通部通りは平日・休日ともにサンロードより高い割合で歩行者空間を通過
- ➡ 普段の路側帯の通行しやすさに応じて、通行する位置が習慣化している可能性がある



※自転車を押して歩いているケースを除き集計



<サンロード>

通常時の車道幅員: 5.6m
通常時の路側帯幅員: 0.7m/0.7m

ピーク時交通量:

平日歩行者(13時台) ➡ 504台

自動車(14時台) ➡ 28台

休日歩行者(15時台) ➡ 792台

自動車(13時台) ➡ 74台

<普通部通り>

通常時の車道幅員: 4.5m

通常時の路側帯幅員: 1.3m(北)/1.2m(南)

※グリーンベルトあり

ピーク時交通量:

平日歩行者(13時台) ➡ 515台

自動車(13時台・14時台) ➡ 11台

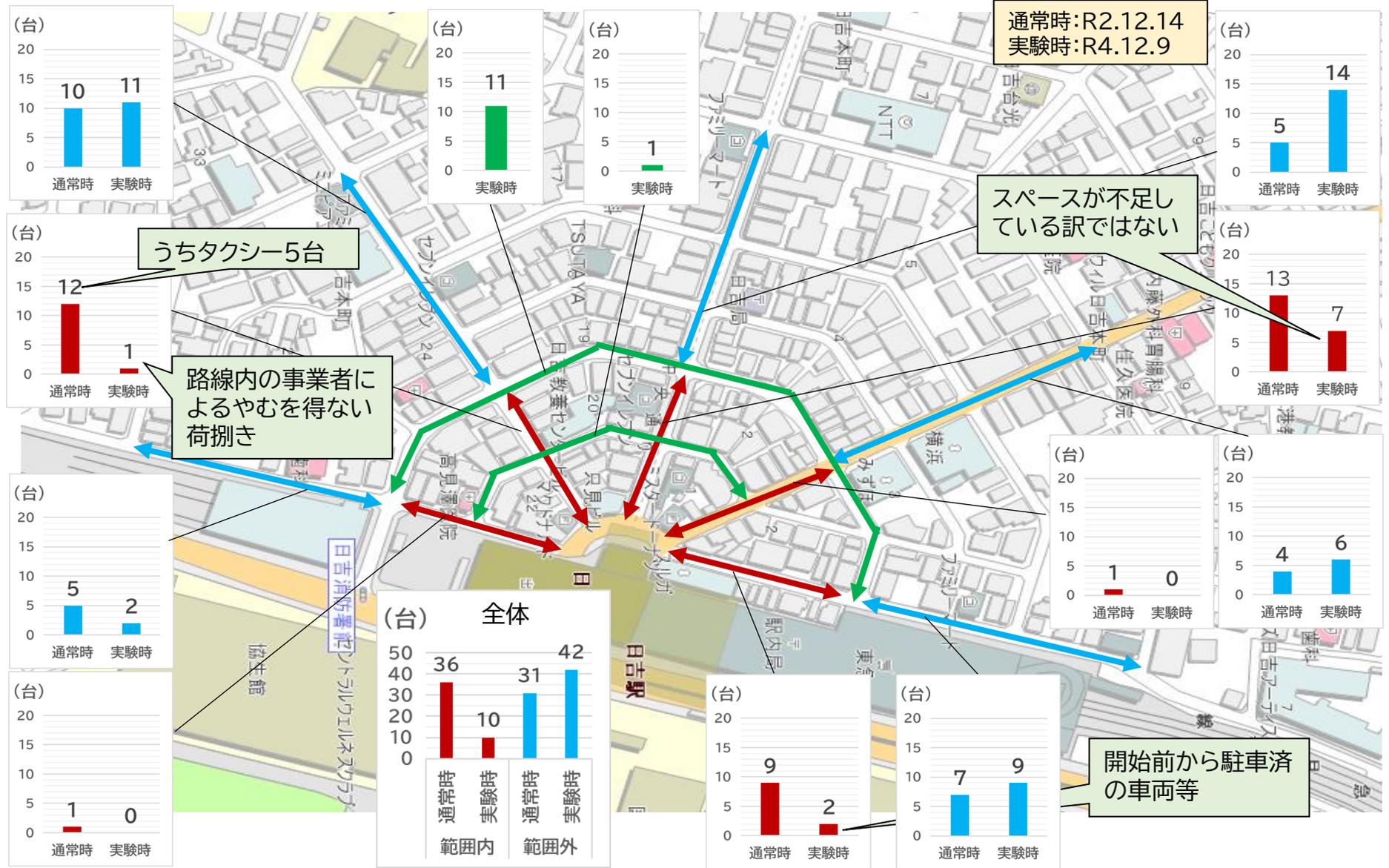
休日歩行者(14時台) ➡ 1153台

自動車(11時台) ➡ 27台

※道路空間再配分時の幅員はいずれの路線も車道3.0m、歩行者空間2.0m/2.0m

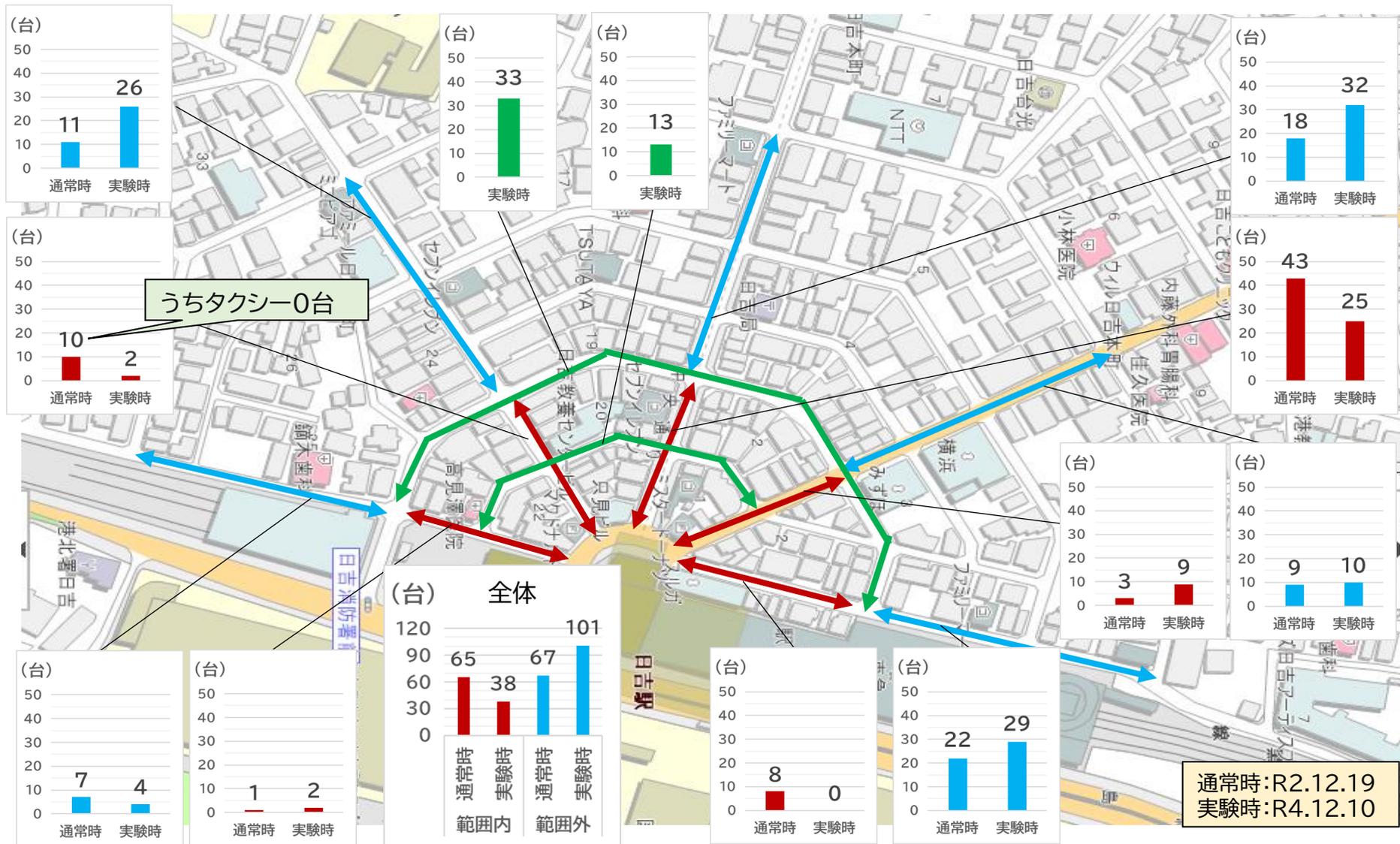
路上駐車調査(平日 13-15時)

- 駅から放射状に伸びる5路線上の総数は通常時より減少
- 日吉中央通りのみ実験範囲外で大きく増加

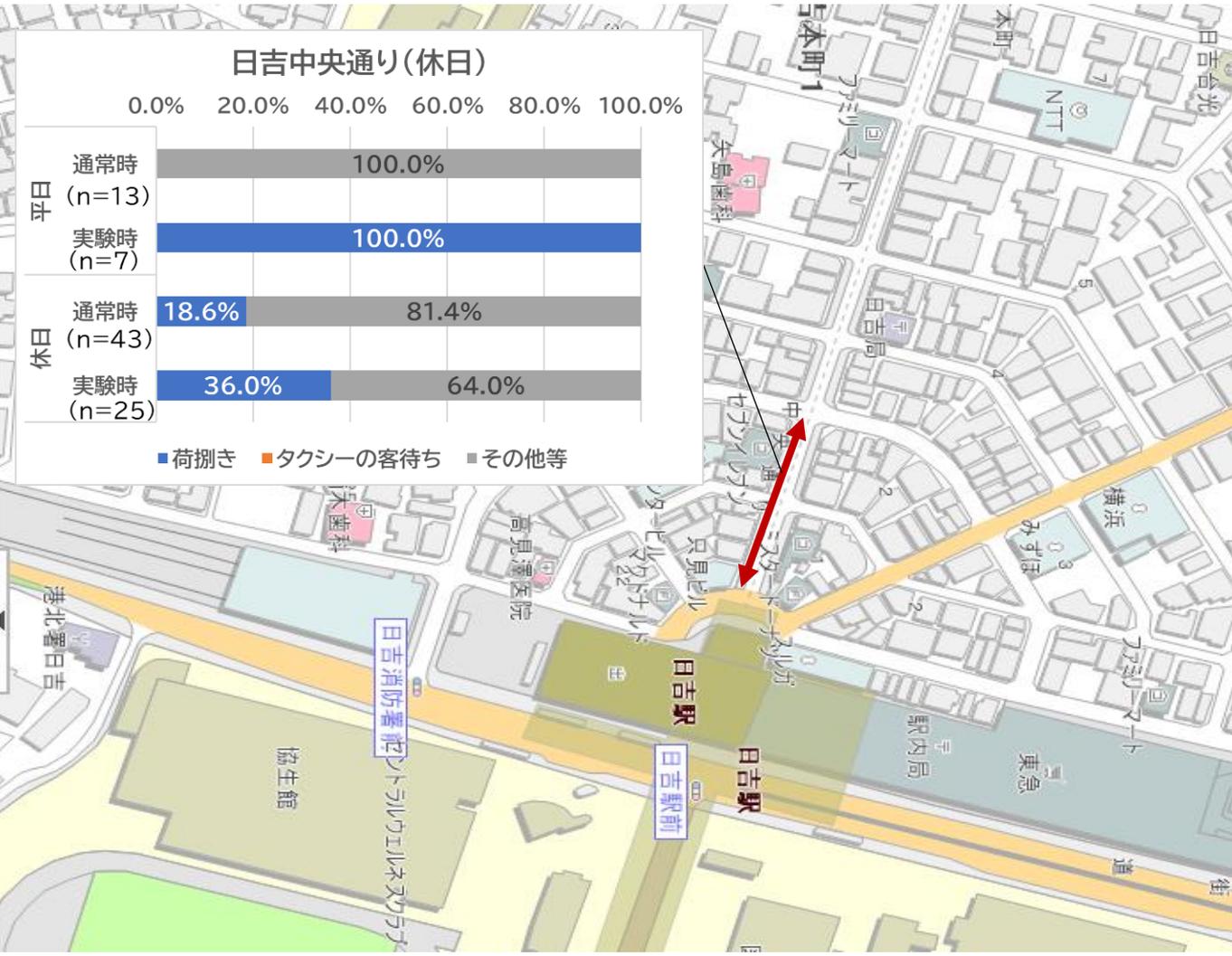


路上駐車調査(休日 11-15時)

- 駅から放射状に伸びる5路線上の総数は通常時と大きな変化なし(132台→139台)
- サンロード、日吉中央通り、普通部通りは実験範囲外で通常時より増加

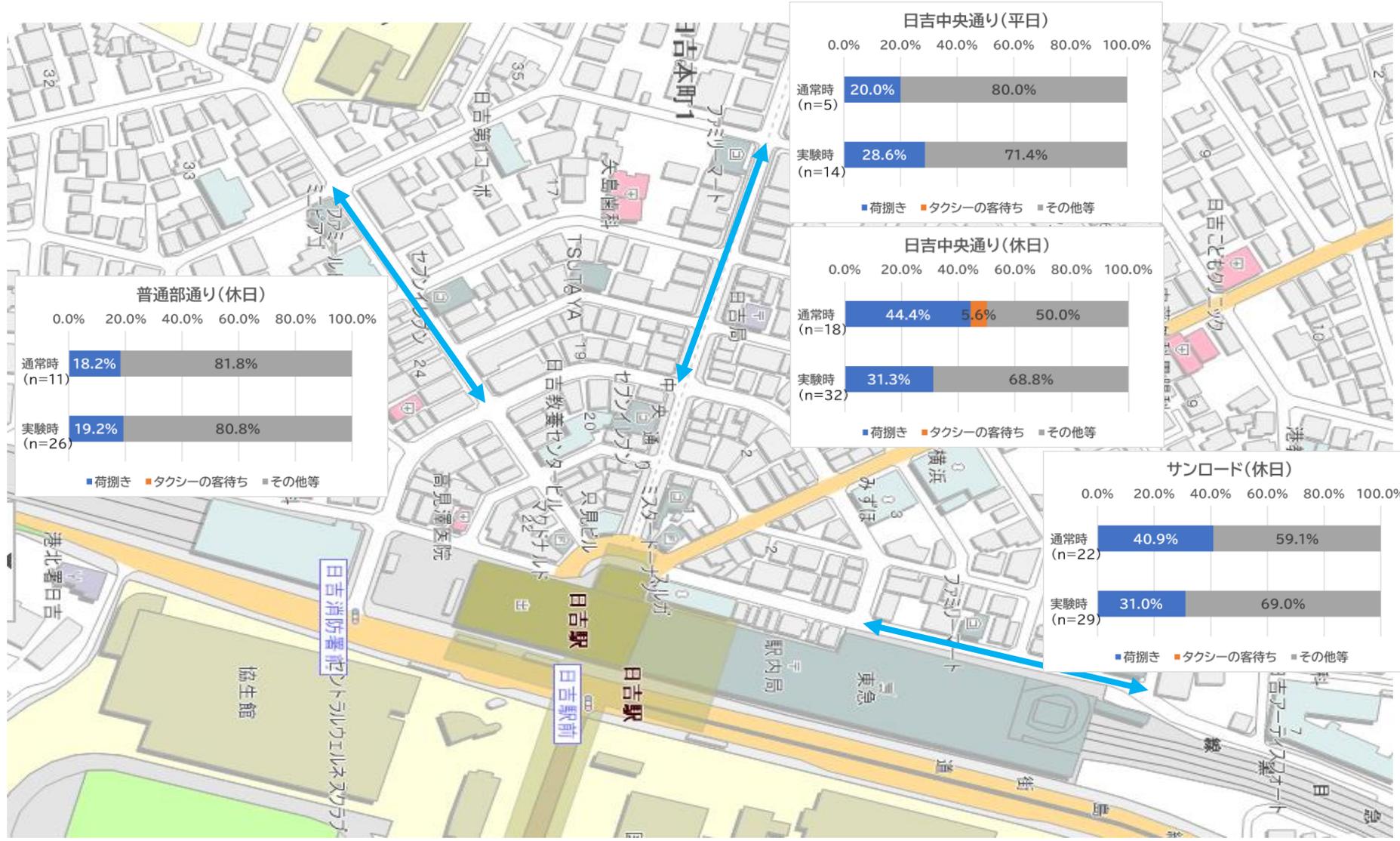


- 利用目的が「その他等」のみだった平日は、「荷捌き」のみに変化
- 休日は「荷捌き」の台数はほぼ変わらないが、「その他等」の台数が半分以下になったため「荷捌き」の比率が上がる



路上駐車調査(増加箇所の内訳)

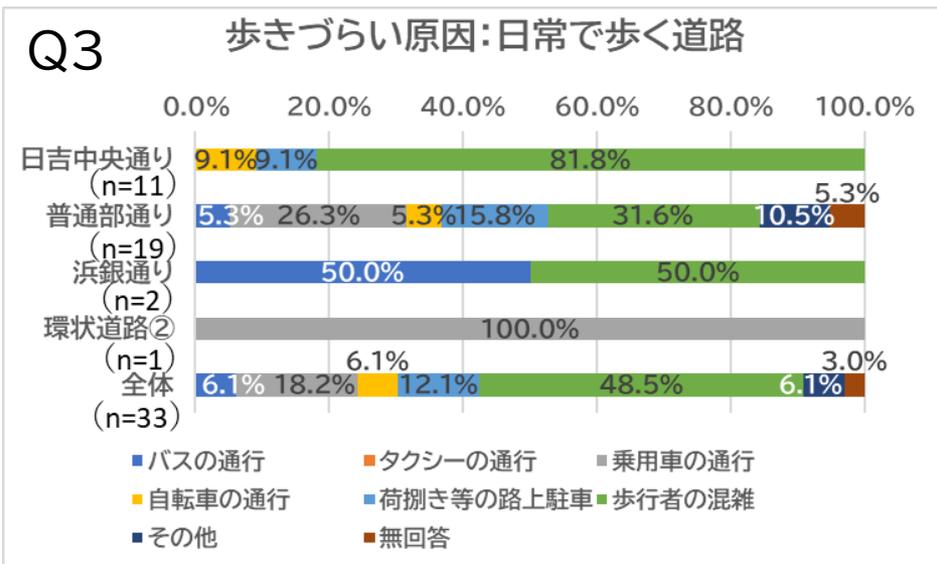
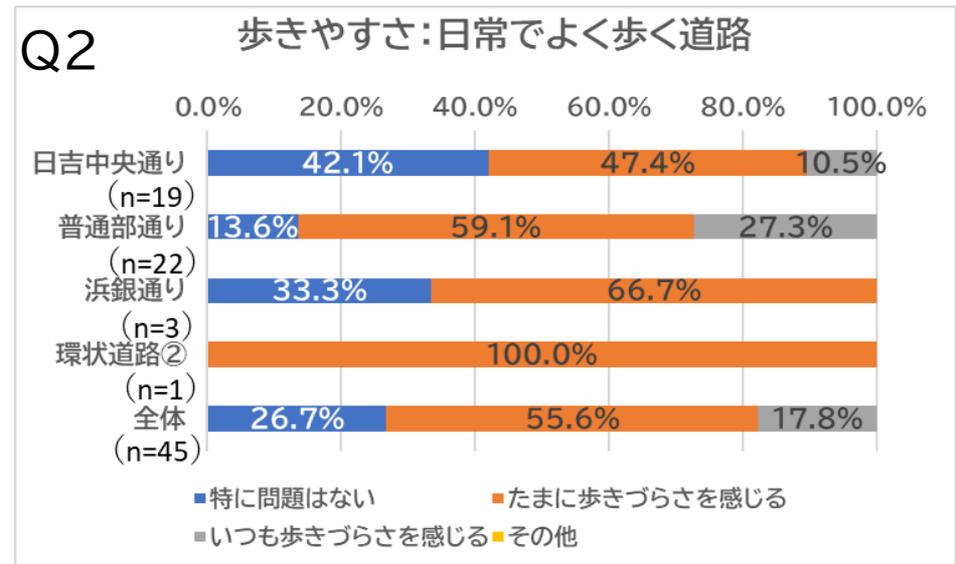
- 実験時に範囲外で路上駐車が増えている路線で、主な駐車自由は「その他等」→送迎が多いとみられる
- 通常時と比べても、駐車事由に大きな変化はない



	①事業者アンケート調査	②来訪者アンケート調査	③住民アンケート調査
目的	一方通行化による事業への影響を把握し、社会実験を評価するための基礎データとする	歩行空間の拡充による歩きやすさの向上の効果を把握し、社会実験を評価するための基礎データとする	社会実験時の一方通行化や、歩行空間の拡充などの取り組みに対する近隣居住者の評価を把握するための基礎データとする
対象	交通規制に係る地域の店舗等400軒程度	平日、休日の駅西口周辺地区の歩行者1000人+QRコード入りの駅ポスターの閲覧者	日吉本町東町会及び日吉台町内会の6000世帯
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 商店会を通じた各店舗への配布、回収は紙の調査票(郵送)とウェブ回答の併用 	<ul style="list-style-type: none"> 調査員が交通規制を行う通り+環状道路で通行者へ配布、回収は紙の調査票(郵送)とウェブ回答の併用 駅ポスター掲載のQRコードからのウェブ回答も可 	<ul style="list-style-type: none"> 調査員が各世帯にポスティングで配布、回収は紙の調査票(郵送)とウェブ回答の併用
実施期間	2022年12月9日(金)～12月28日(水)	2022年12月9日(金)～12月28日(水)	2022年12月11日(日)～12月28日(水)
回収率	11.3% (400配布・45回収)	34.3% (1000配布、343回収) ※ポスターからの回答を含む可能性あり	21.6% (6000配布、1296回収)

事業者アンケート調査① 日常でよく歩いている道路 30

- 「いつも歩きづらさを感じる」「たまに歩きづらさを感じる」の合計は全体で82.3%、歩道のない普通部通りでは「いつも歩きづらさを感じる」が全体より高い
- 普通部通りの歩きづらい原因は「歩行者の混雑」(31.6%)、「乗用車の通行」(26.3%)が上位2つ



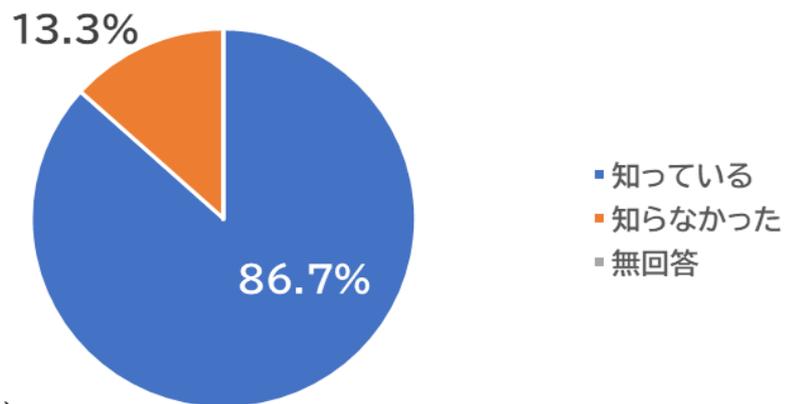
※サンロード、環状道路①、バスターミナル前道路は該当なし



- 社会実験の認知は86.7%で、住民アンケート(67.1%)と比べて高い
 - 社会実験を認知した経路は「屋外看板・ポスター」が51.3%で最も高く、次いで41.0%の「商店会からの連絡」
- ➡商店会を通じた周知により、一般の住民より高い認知が得られたとみられる

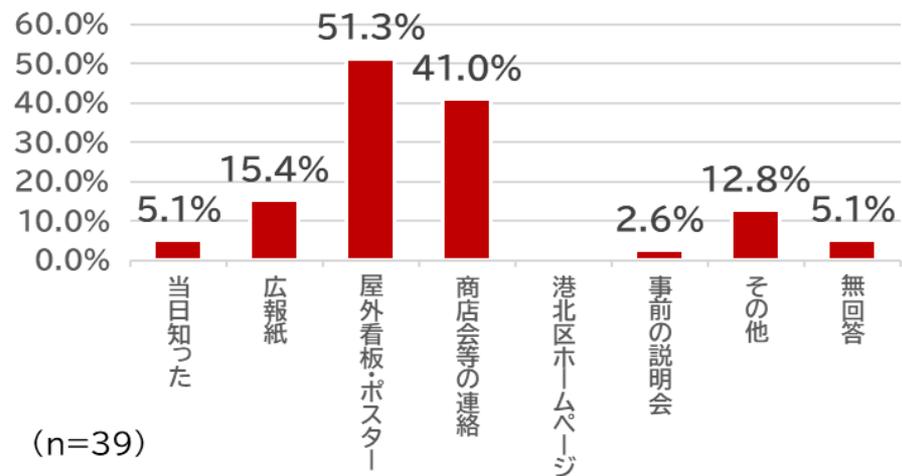
Q4

社会実験の認知



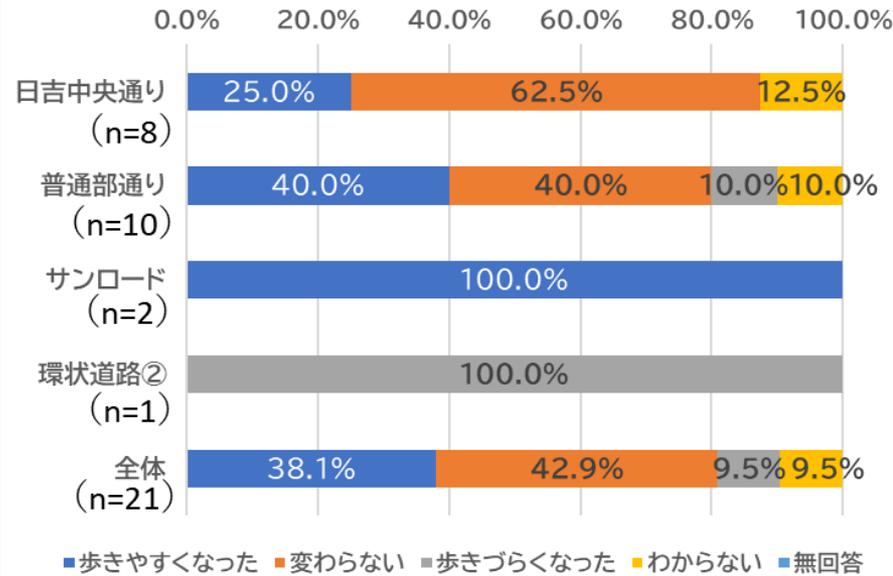
Q5

社会実験の認知経路 ※複数回答可



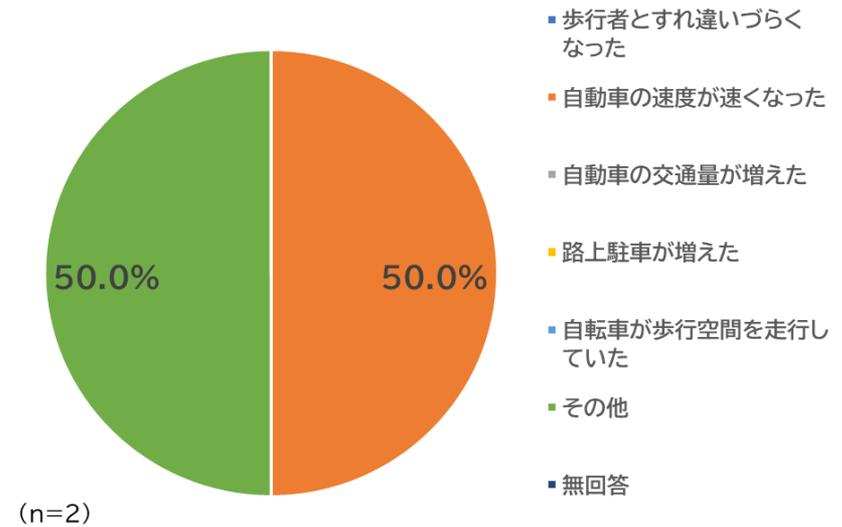
- 歩道のない普通部通りやサンロードでは全体より「歩きやすくなった」が高くなっている
- 「歩きづらくなった」は全体の9.5%

Q9 歩行した道路×歩行した道路の歩きやすさ



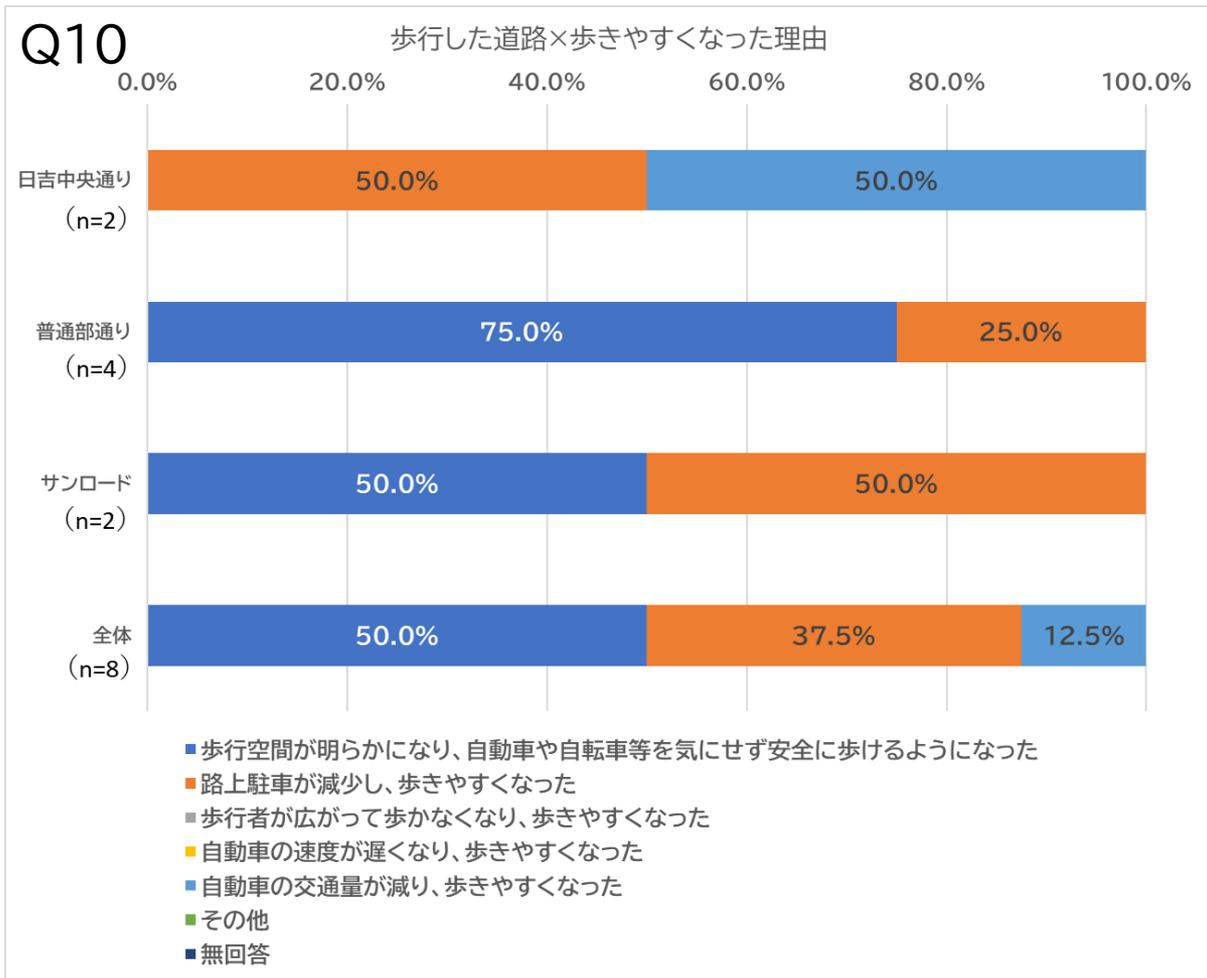
歩きづらくなった理由

Q11



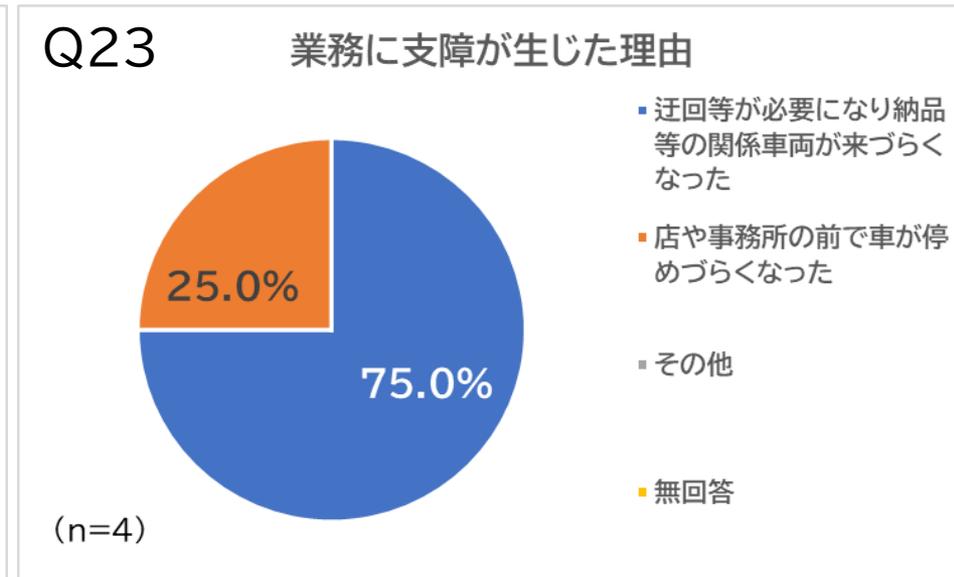
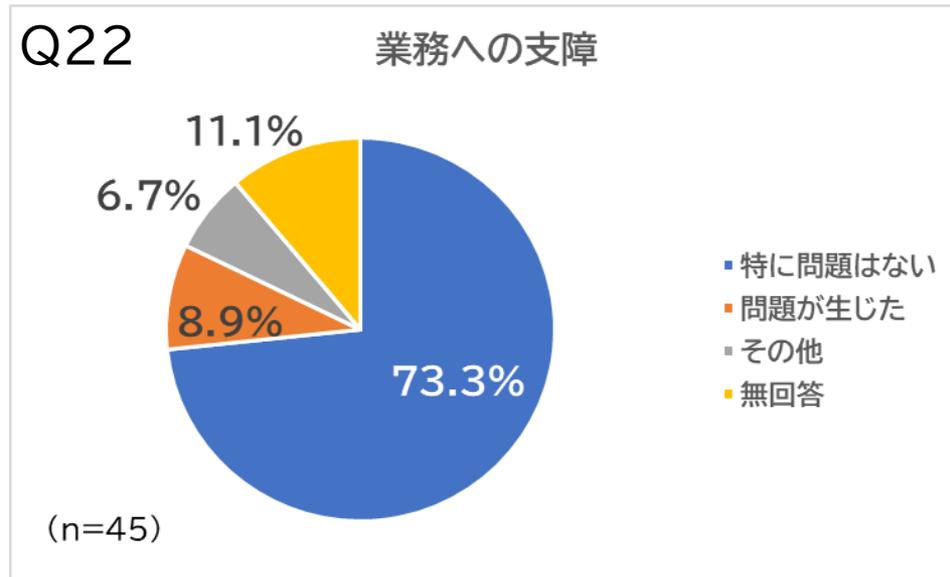
※浜銀通り、環状道路①、バスターミナル前道路は該当なし

• 普通部通りでは「自動車や自転車等を気にせず安全に歩けるようになった」が75.0%で、社会実験時の施策が歩きづらい原因として挙げられた「乗用車の通行」の解消に寄与

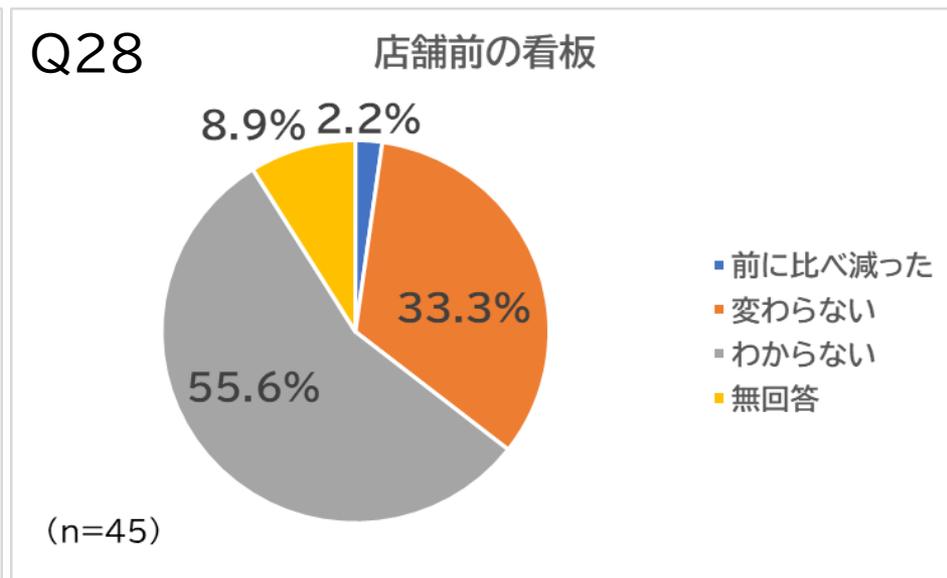
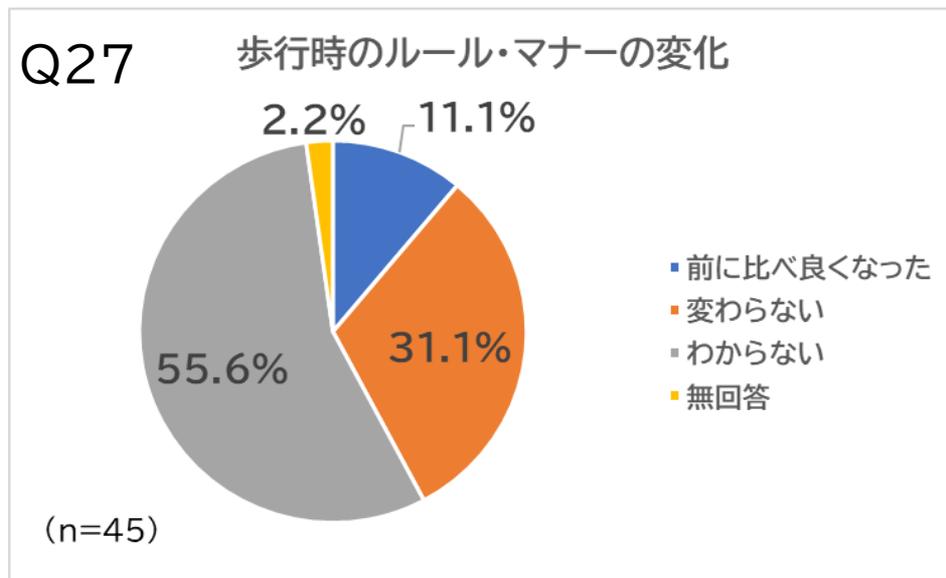


※浜銀通り、環状道路①、環状道路②、バスターミナル前道路は該当なし

- 73.3%は社会実験時も「特に問題はない」、「問題が生じた」は 8.9%
- 問題が生じた理由は「迂回等が必要になり納品等の関係車両が来づらくなった」が75.0%

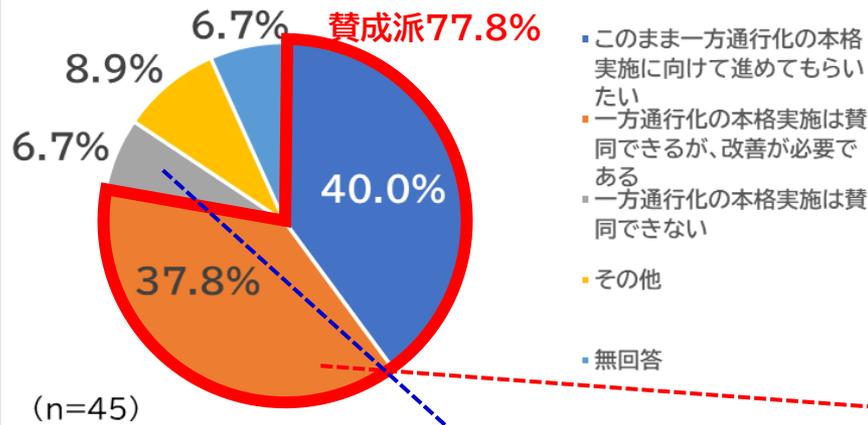


- 歩行時のルール・マナーは「前に比べ良くなった」が11.1%、店舗前の看板は「前に比べ減った」が2.2%
- いずれも「わからない」が55.6%と多い

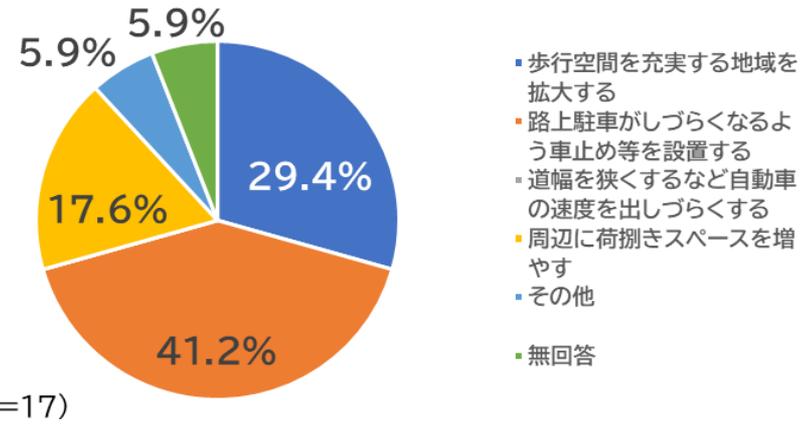


- 一方通行化に40.0%は賛同、37.8%は条件付きで賛同→77.8%が賛同
- 改善方法は「路上駐車がしづらくなるよう車止め等を設置する」が41.2%で最も高く、次いで「歩行空間を充実する地域を拡大する」が29.4%

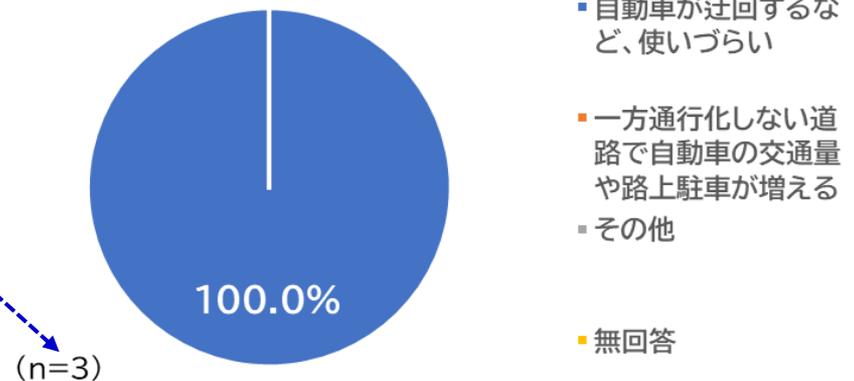
Q29 一方通行化の本格実施への考え



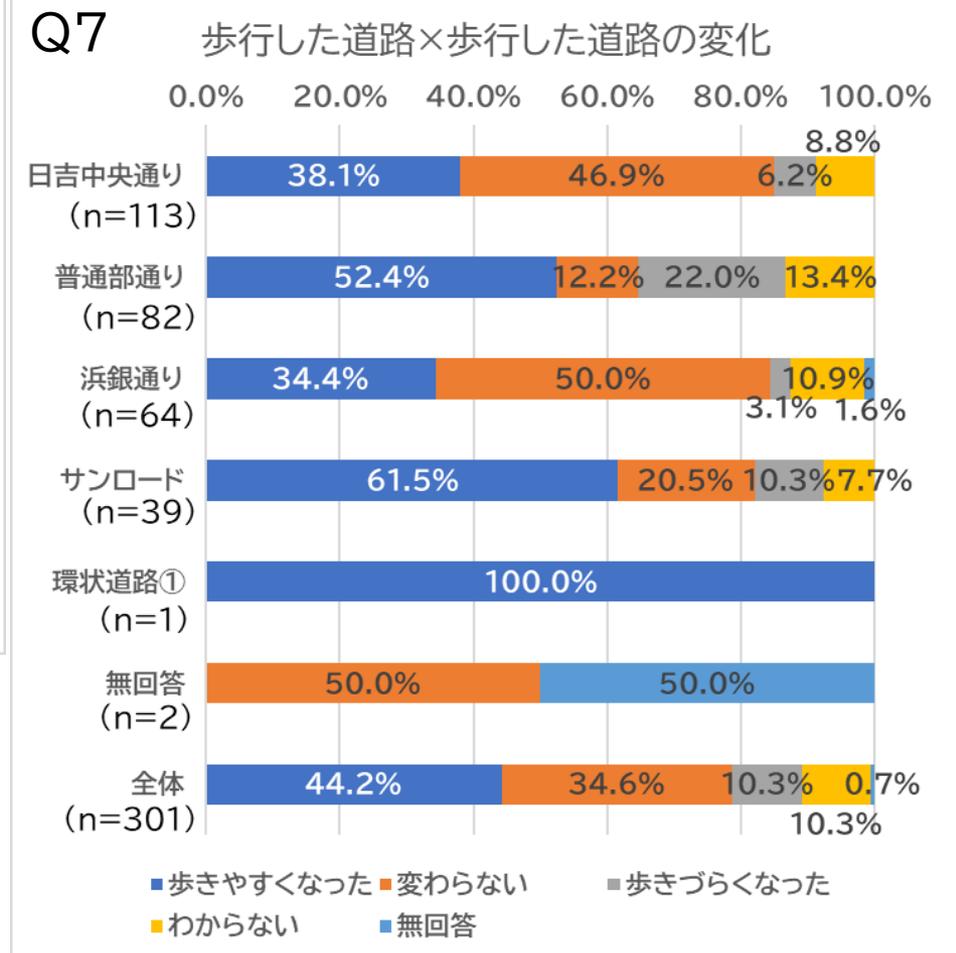
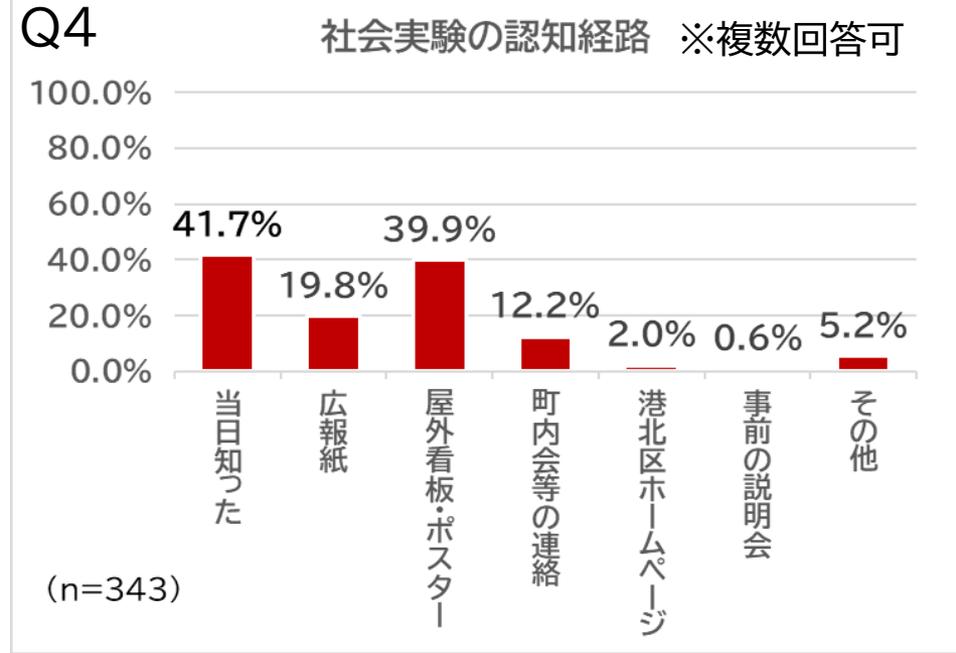
Q30 一方通行化時の改善方法



Q31 一方通行化に賛同できない理由



- 社会実験は「当日知った」のが41.7%、次いで39.9%で「屋外看板・ポスター」からの認知が高い
- 歩行者空間の再配分を行った普通部通りとサンロードでは、全体よりも「歩きやすくなった」が高く、社会実験時の施策が歩きづらい理由で挙げられた「乗用車の通行」の解消に寄与

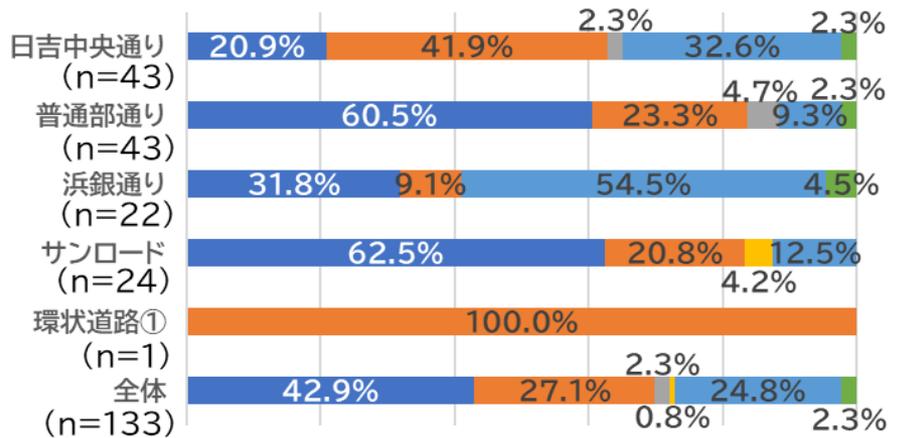


※環状道路②は該当なし

- 歩きやすくなった理由は日吉中央通りでは「路上駐車が減少」、普通部通り・サンロードでは「自動車や自転車等を気にせず安全に歩けるようになった」、浜銀通りでは「自動車の交通量が減った」
- 歩きづらくなった理由は普通部通り・サンロードで「歩行者とすれ違いづらくなった」が最も高く、カラーコーンの設置がなければ解消できる可能性がある

Q8 歩行した道路×歩きやすくなった理由

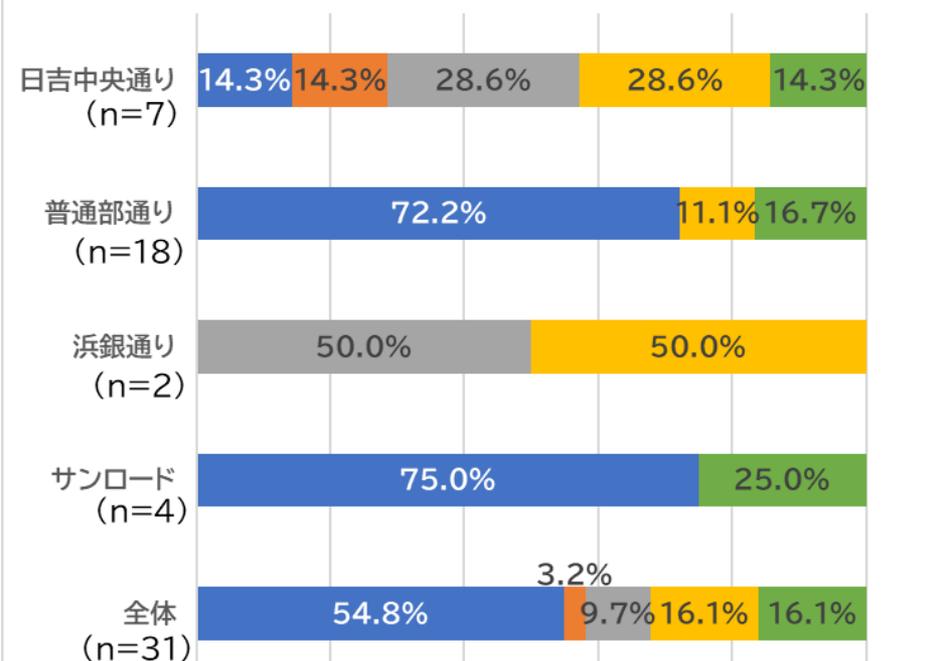
0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%



- 歩行空間が明らかになり、自動車や自転車等を気にせず安全に歩けるようになった
- 路上駐車が減少し、歩きやすくなった
- 歩行者が広がって歩かなくなり、歩きやすくなった
- 自動車の速度が遅くなり、歩きやすくなった
- 自動車の交通量が減り、歩きやすくなった
- その他 ※バスターミナル前道路、環状道路②は該当なし

Q9 歩行した道路×歩きづらくなった理由

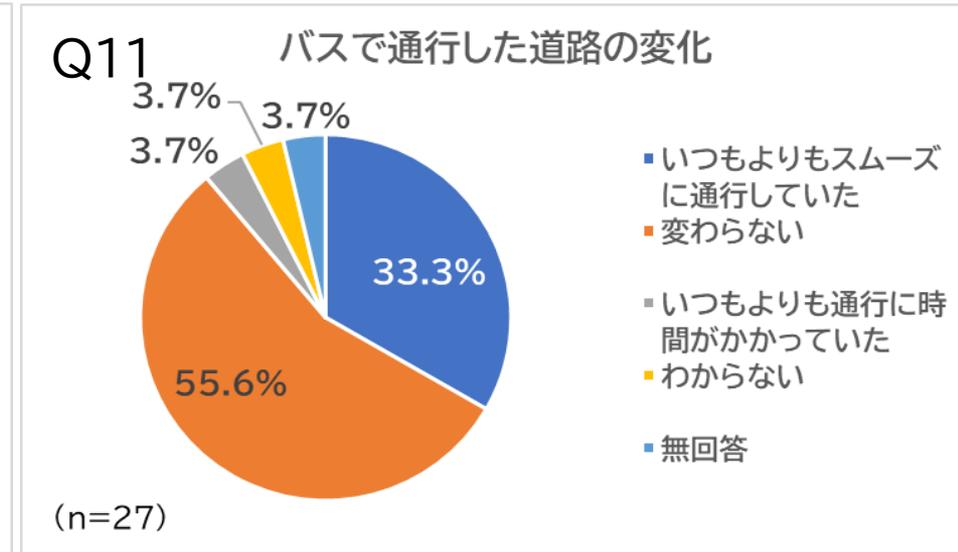
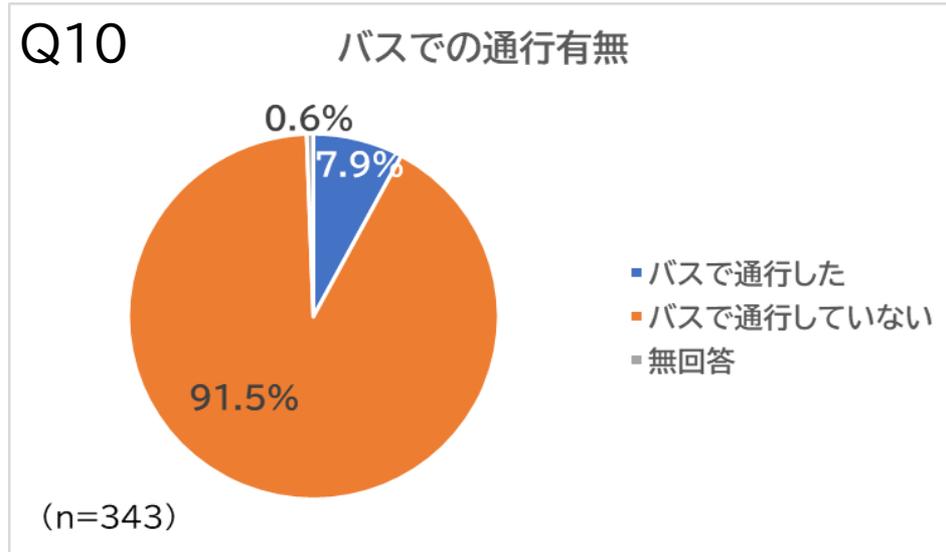
0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%



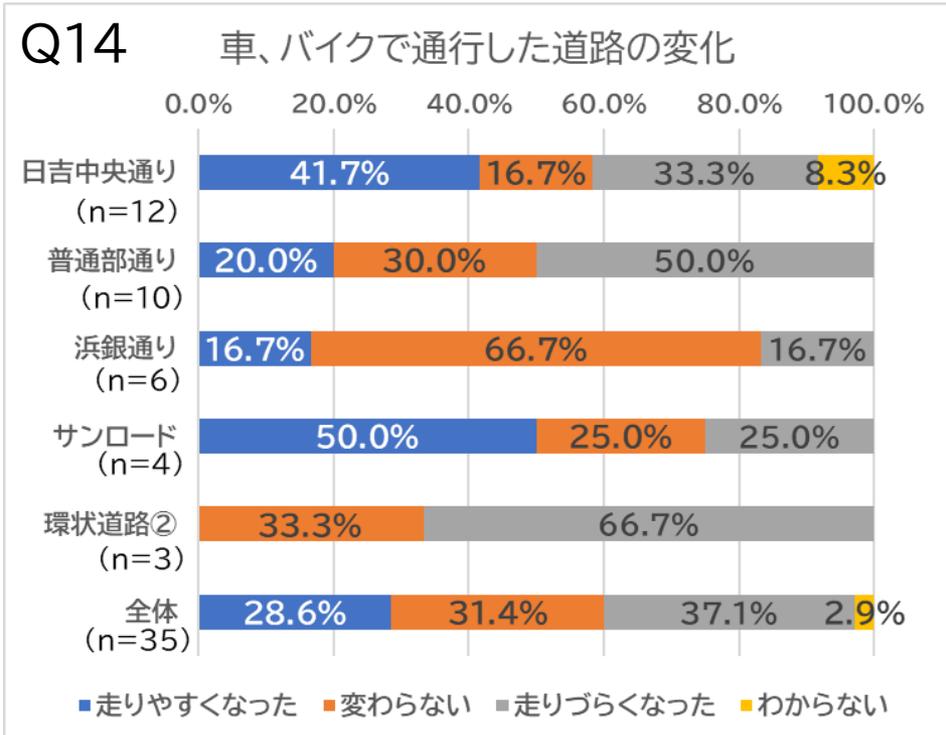
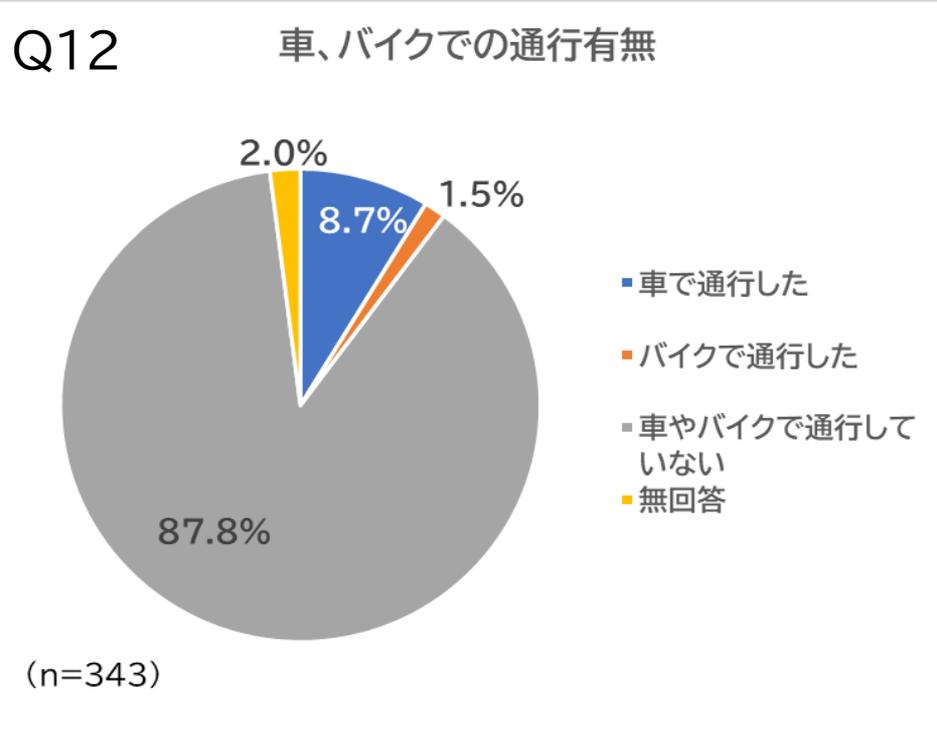
※バスターミナル前道路、環状道路①、環状道路②は該当なし

- 歩行者とすれ違いづらくなった
- 自動車の速度が速くなった
- 自動車の交通量が増えた
- 路上駐車がなくなった
- 路上駐車がなくなった
- その他

- 来訪者のうちバスで通行したのは7.9%
- バスが「いつもよりスムーズに通行していた」と感じたのは33.3%、55.6%は「変わらない」と回答



- 来訪者のうち車で通行したのは8.7%、バイクで通行したのは1.5%
- 全体では「走りづらくなった」(37.1%)が「走りやすくなった」(28.6%)を上回るが、日吉中央通り・サンロードでは逆転



※環状道路①、バスターミナル前道路は該当なし

来訪者アンケート調査⑤ 車、バイクで走りやすく／にくくなった理由 41

- 走りやすくなった理由は「対向車とのすれ違いがなくなった」が60.0%を占める
- 走りづらくなった理由は「一方通行により迂回が発生した」が69.2%

Q15 車、バイクで通行した道路×走りやすくなった理由

0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%

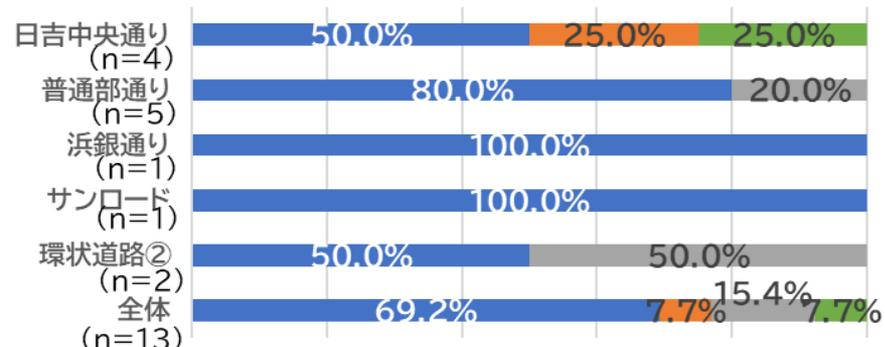


- 歩行者が広がって歩かなくなり、走りやすくなった
- 路上駐車が減って、走りやすくなった
- 一方通行化されたことで、対向車とのすれ違いがなくなり、走りやすくなった
- その他

※環状道路①、環状道路②、バスターミナル前道路は該当なし

Q16 車、バイクで通行した道路×走りづらくなった理由

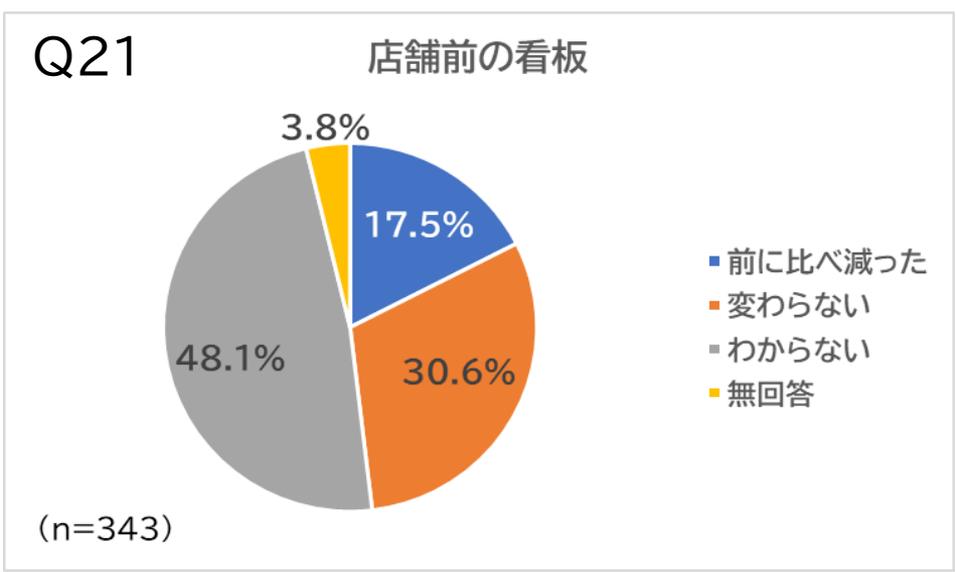
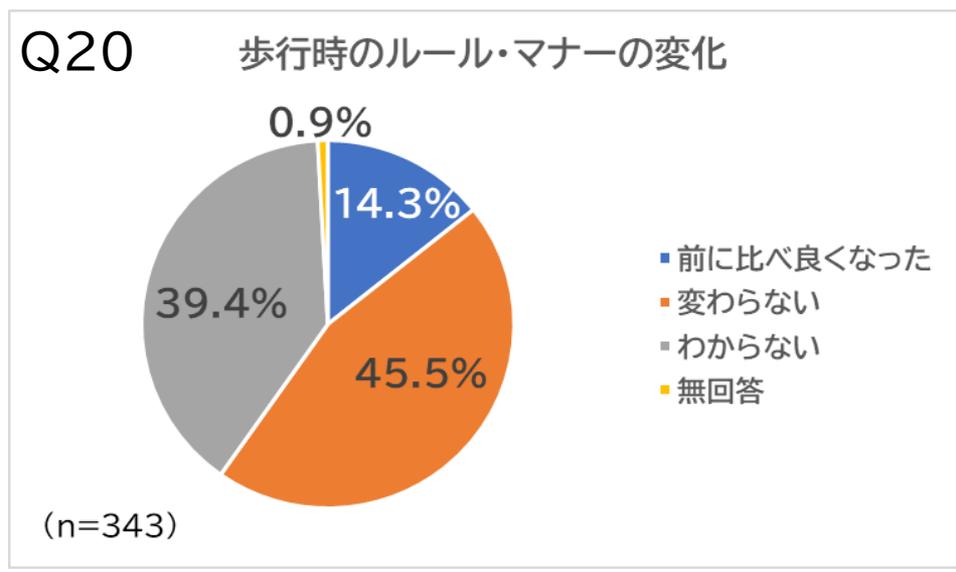
0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%



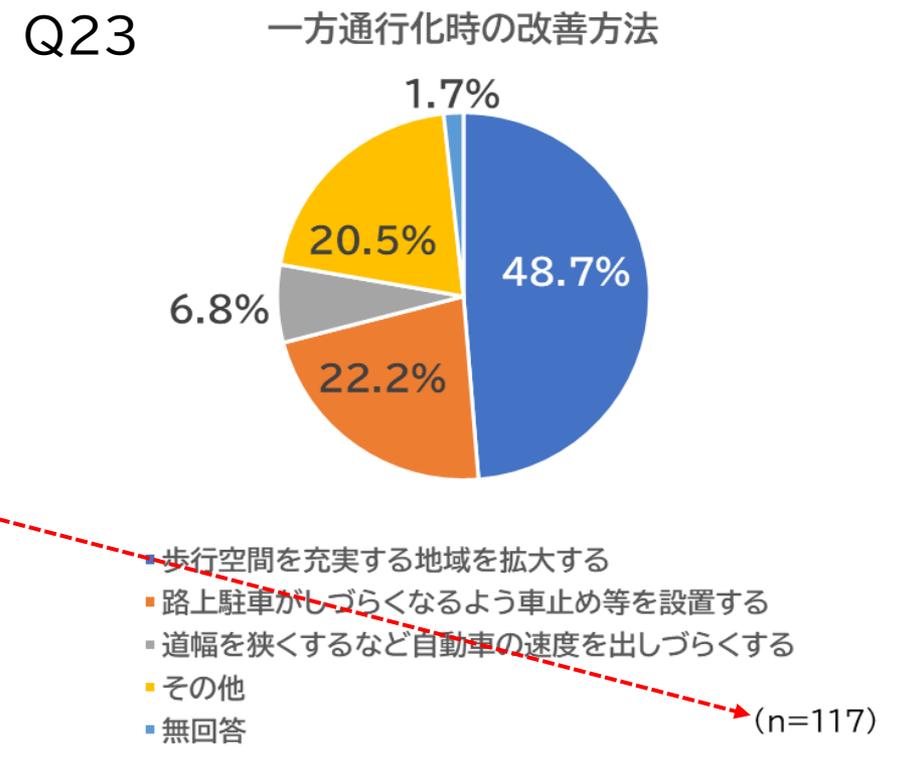
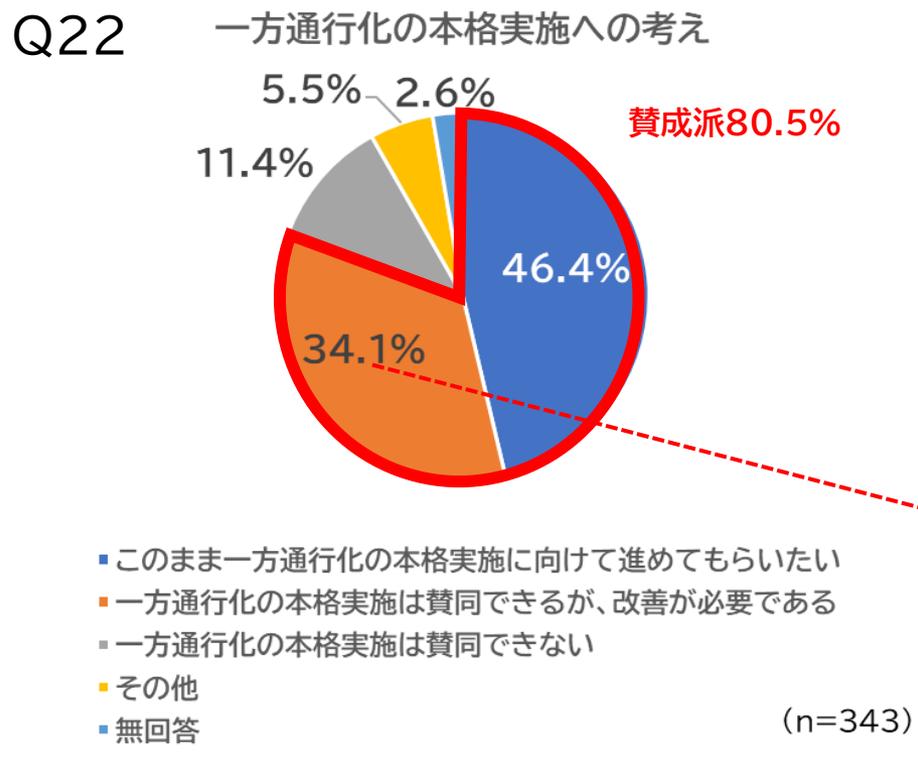
- 一方通行により迂回が発生した
- 駅前等の通行規制がわかりづらかった
- 自動車の交通量が増えた
- 路上駐車が増えた
- 自転車の通行が混在した
- その他

※環状道路①、バスターミナル前道路は該当なし

- 歩行時のルール・マナーは「前に比べ良くなった」が14.3%、店舗前の看板は「前に比べ減った」が17.5%
- ➡実際に現地を歩行した来訪者では、事業者(歩行者マナー11.1%、店舗前看板2.2%)よりも改善を実感している人が多い



- 一方通行化に46.4%は賛同、34.1%は条件付きで賛同⇒80.5%が賛同
- 改善方法は「歩行空間を充実する地域を拡大する」が48.7%で最も高く、次いで「路上駐車をしづらくなるよう車止め等を設置する」が22.2%
- ➔事業者(歩行空間拡充29.4%、路上駐車41.2%)とは上位2つの順番が逆転

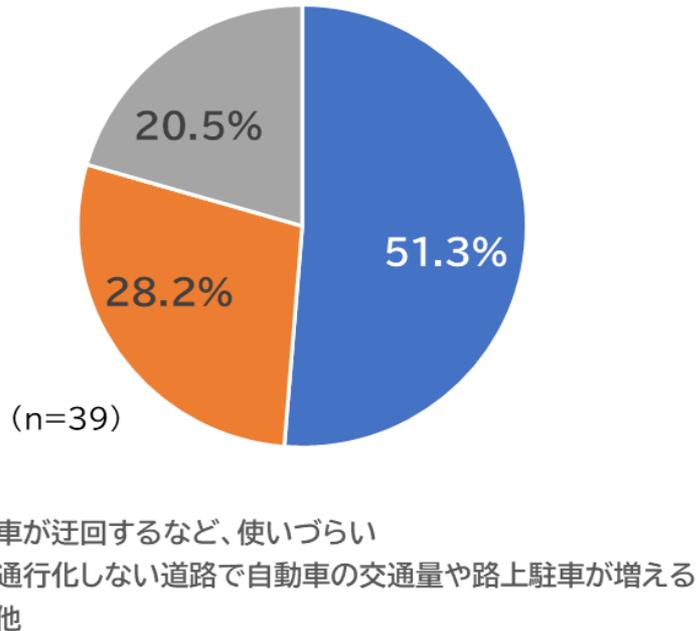


来訪者アンケート調査⑧ 一方通行化に賛同できない理由 44

- 一方通行化に46.4%は賛同、34.1%は条件付きで賛同
- 賛同できない理由は「自動車が迂回するなど、使いづらい」が51.3%で最も高い

Q24

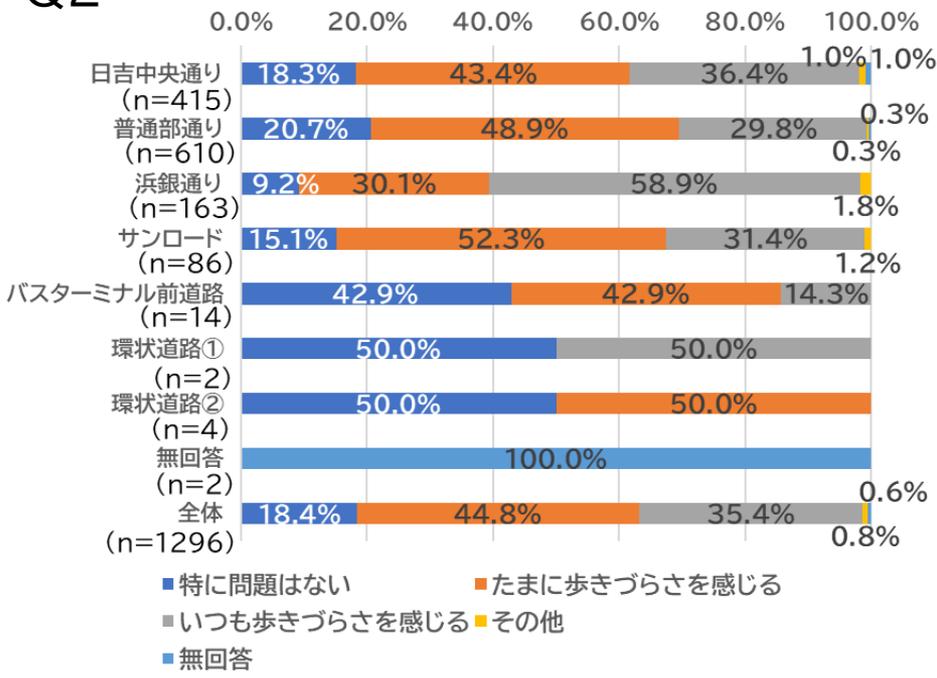
一方通行化に賛同できない理由



- 浜銀通り・サンロードは「たまに歩きづらさを感じる」と「いつも歩きづらさを感じる」の合計が全体より高い
- 歩きづらい原因で最も高いのは日吉中央通りは「歩行者の混雑」、普通部通り・サンロードは「乗用車の通行」、浜銀通り・バスターミナル前道路は「バスの通行」

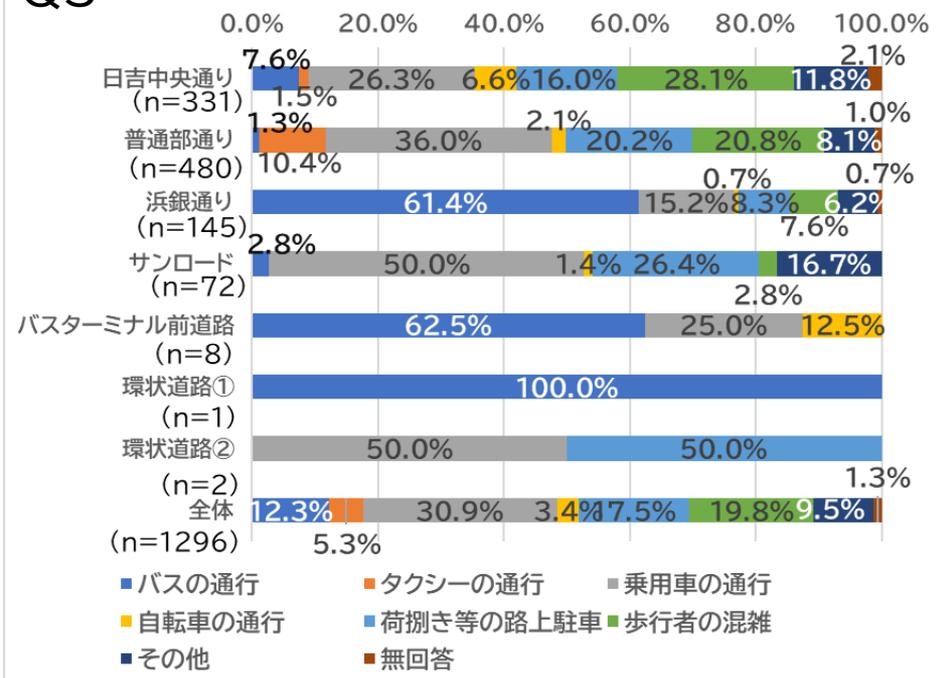
Q2

歩きやすさ:日常でよく歩く道路

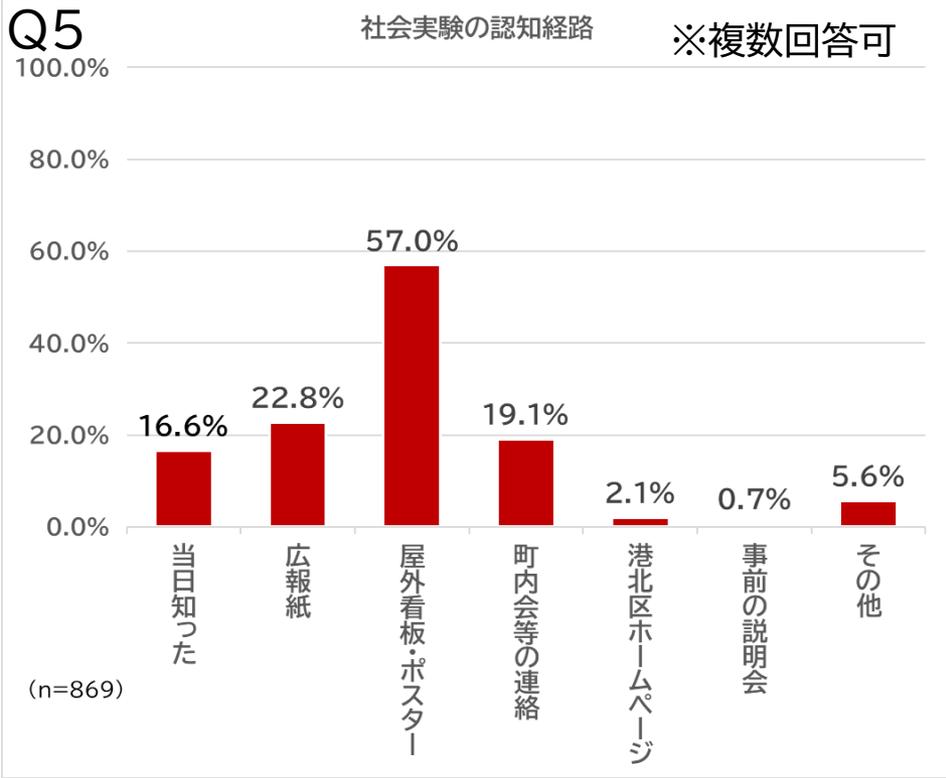
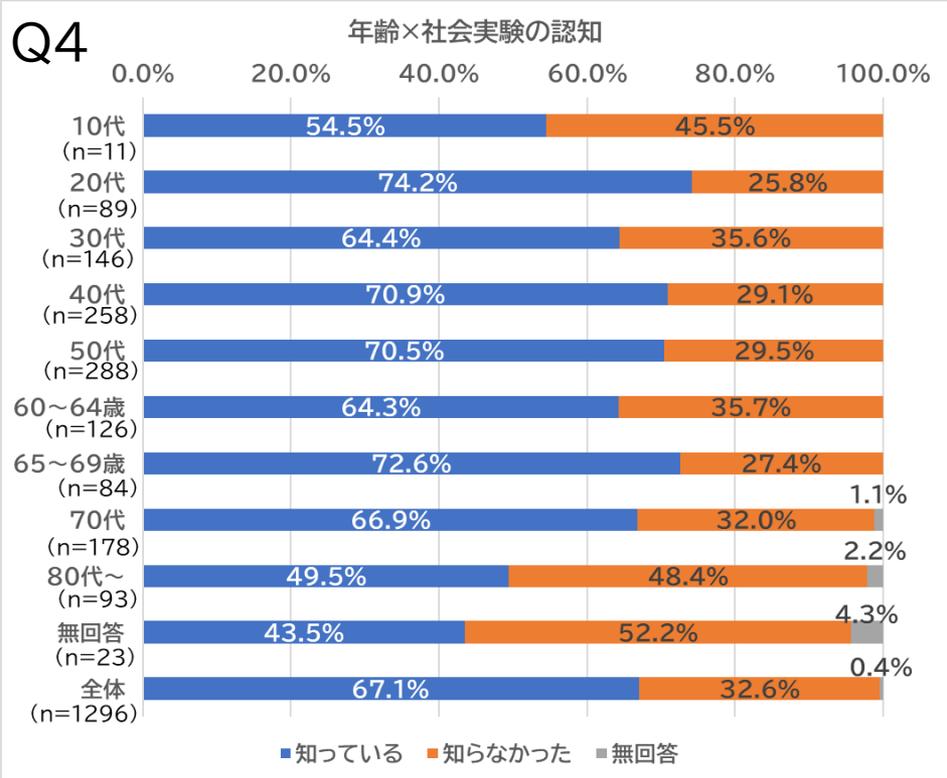


Q3

歩きづらい原因:日常でよく歩く道路



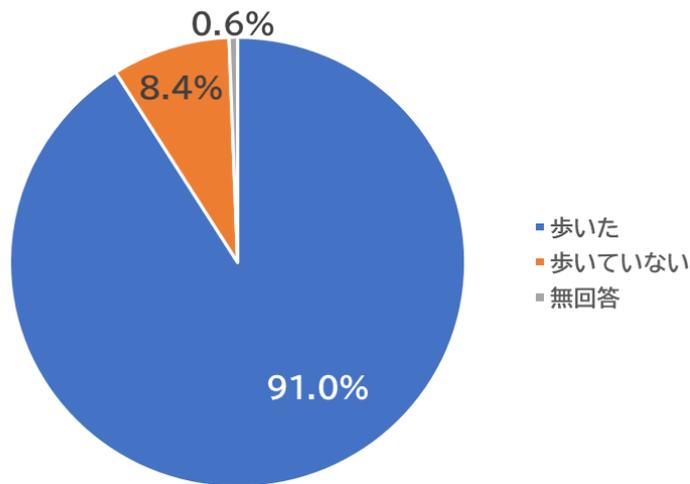
- 社会実験は67.1%が事前に認知している
- 20代～60代では概ね70%以上が認知していたが、30代・60～64歳は65%を下回る
- 社会実験を認知した情報源は、「屋外看板・ポスター」が57.0%で最も高い



- 当日、91.0%が対象範囲を歩行
 - 普通部通り、浜銀通り、サンロードは「歩きやすくなった」という評価が全体より高い
 - 「歩きやすくなった」は浜銀通りを除き、来訪者(日吉中央通り38.1%、普通部通り52.4%、浜銀通り34.4%、サンロード61.5%、)より低い
- ➡住民は「歩行者」以外の視点が来訪者より反映されやすい(例:自動車での走りやすさなど)

Q7

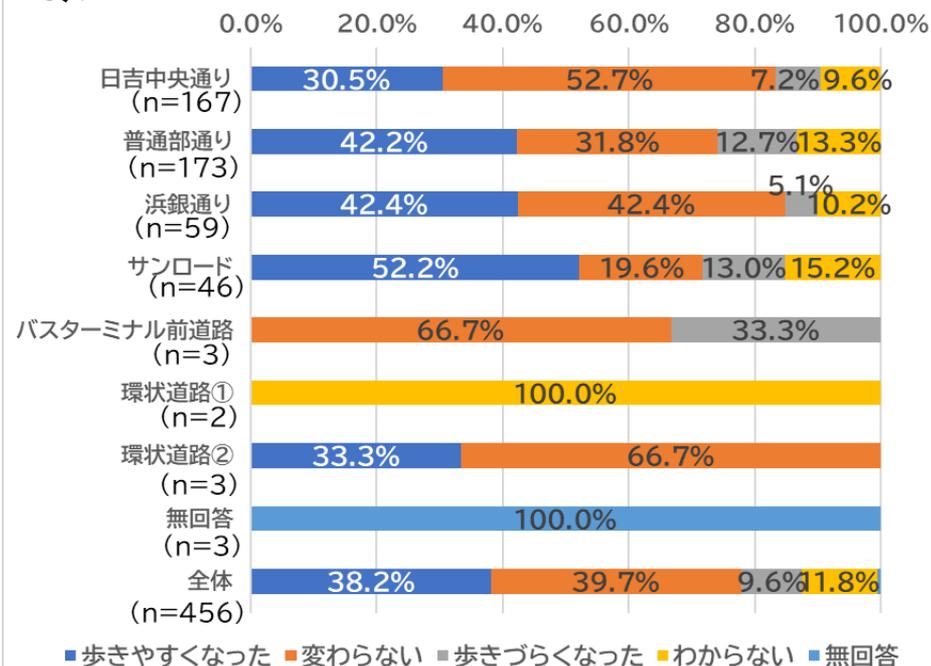
対象範囲の歩行有無



(n=501)

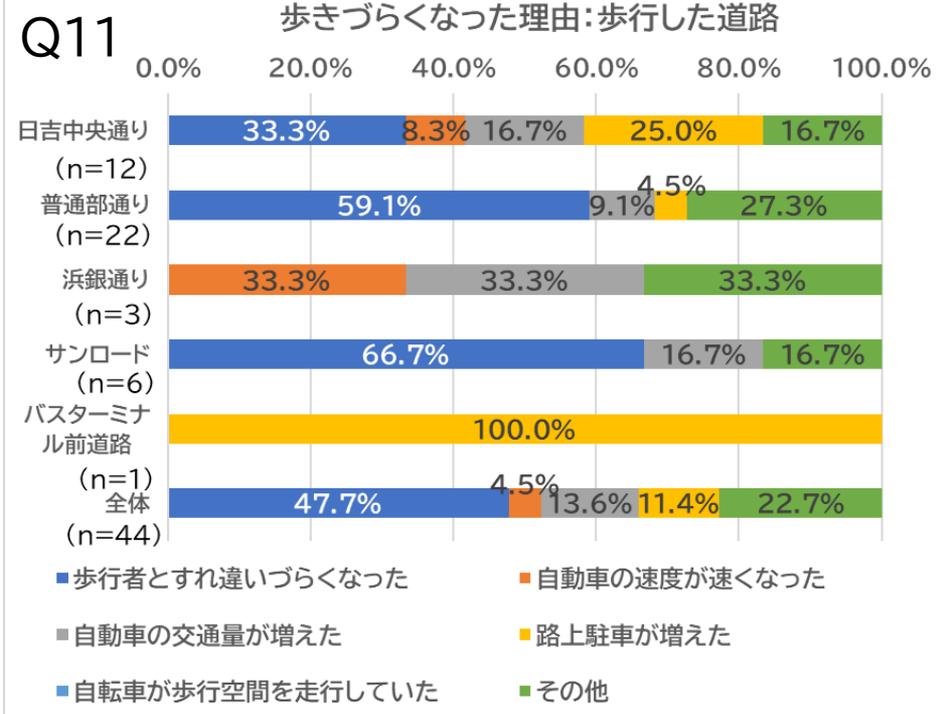
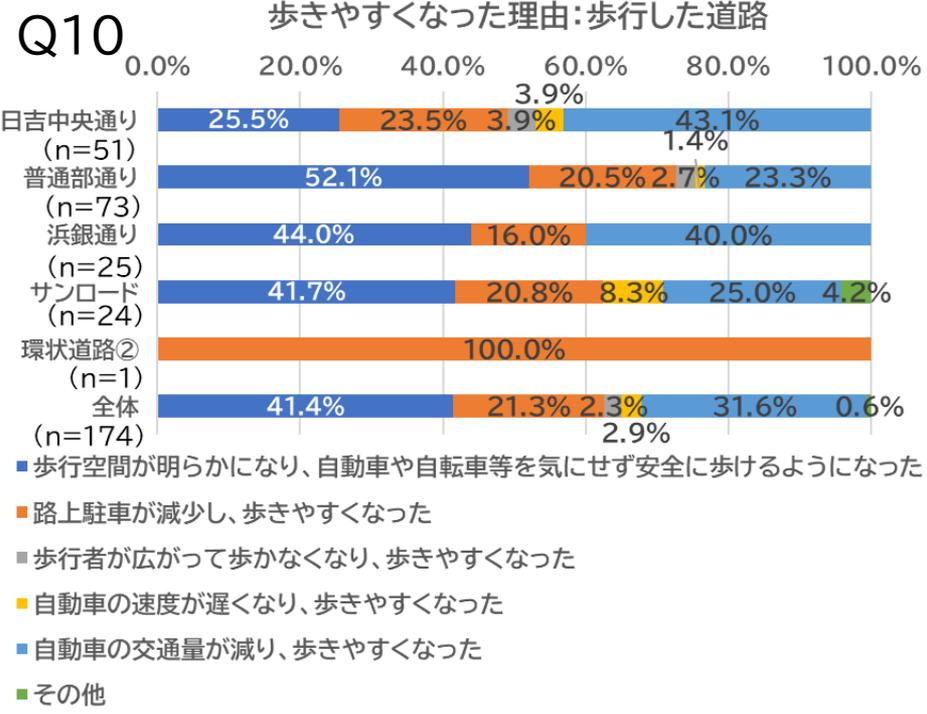
Q9

歩行した道路の変化



■ 歩きやすくなった ■ 変わらない ■ 歩きづらくなった ■ わからない ■ 無回答

- 歩きやすくなった理由は普通部通り・浜銀通り・サンロードでは「歩行空間が明らかになり、自動車や自転車等を気にせず歩けるようになった」、日吉中央通りは「自動車の交通量が減り、歩きやすくなった」が最も高い
- 歩きづらくなった理由は47.7%で「歩行者とすれ違いづらくなった」が最も高い
- ➡普通部通り・サンロードはカラーコーンの設置が影響している可能性がある



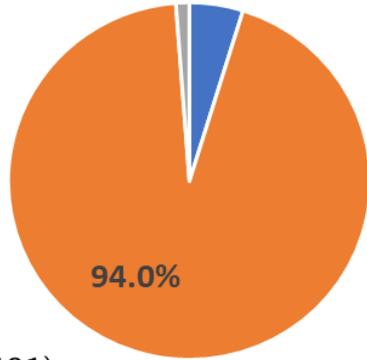
※環状道路①、環状道路②は該当なし

※環状道路①、環状道路②は該当なし

- 自転車で通行した4.8%のうち、「走りやすくなった」と感じたのは25.0%で、16.7%の「走りづらくなった」を上回る
- 通行した道路は普通部通りが50.0%で最も高く、次いで日吉中央通りが37.5%

Q12 自転車での通行有無

1.2% 4.8%

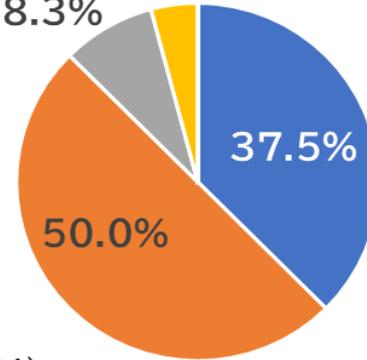


- 自転車で通行した
- 自転車で通行していない
- 無回答

(n=501)

Q13 自転車で通行した道路

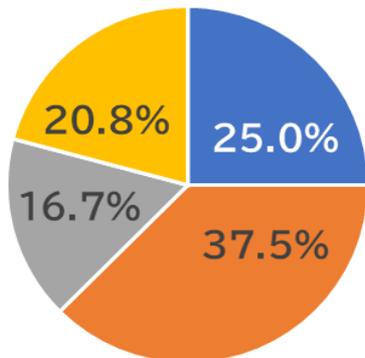
8.3% 4.2%



- 日吉中央通り
- 普通部通り
- 浜銀通り
- サンロード
- バスターミナル前道路
- 環状道路①
- 環状道路②
- 無回答

(n=24)

Q14 自転車で通行した道路の変化



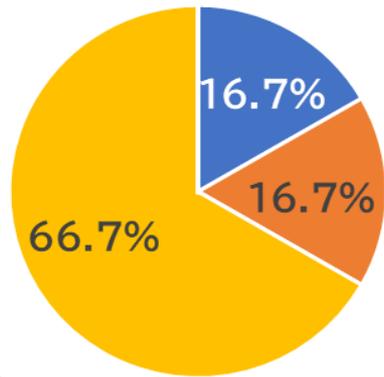
- 走りやすくなった
- 変わらない
- 走りづらくなった
- わからない
- 無回答

(n=24)

住民アンケート調査⑤ 自転車で走りやすくなった／づらくなった理由 50

- 走りやすくなった理由は「自動車の交通量が減った」が66.7%で最も高い
- 走りづらくなった理由は「自動車の交通量が増えた」「自転車の通行空間が狭い」がそれぞれ50.0%

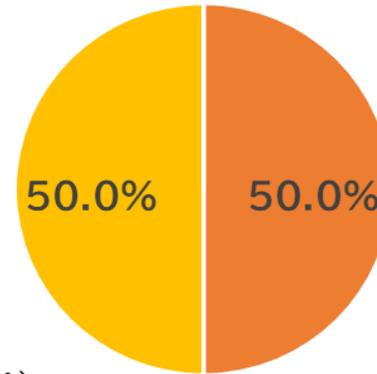
Q15 自転車で走りやすくなった理由



(n=6)

- 歩行者が広がって歩かなくなった
- 路上駐車が減った
- 自動車の速度が遅くなった
- 自動車の交通量が減った
- その他
- 無回答

Q16 自転車で走りづらくなった理由



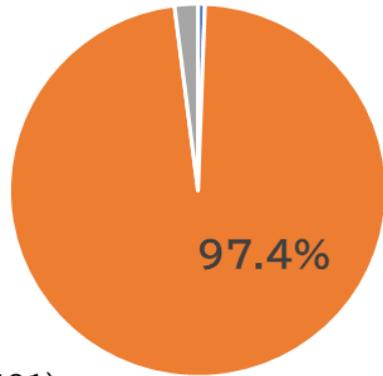
(n=4)

- 自動車の速度が速くなった
- 自動車の交通量が増えた
- 路上駐車が增えた
- 自転車の通行空間が狭い
- その他
- 無回答

- 当日にバスで通行したのは2.0%
- 「いつもよりもスムーズに通行していた」と評価したのは33.3%

Q17 バスでの通行有無

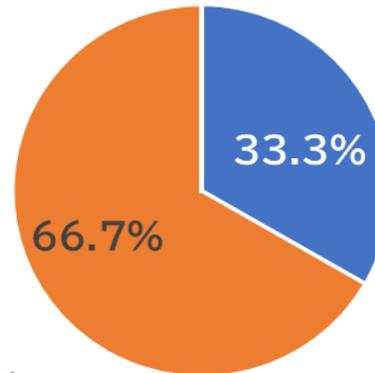
2.0% 0.6%



- バスで通行した
- バスで通行していない
- 無回答

(n=501)

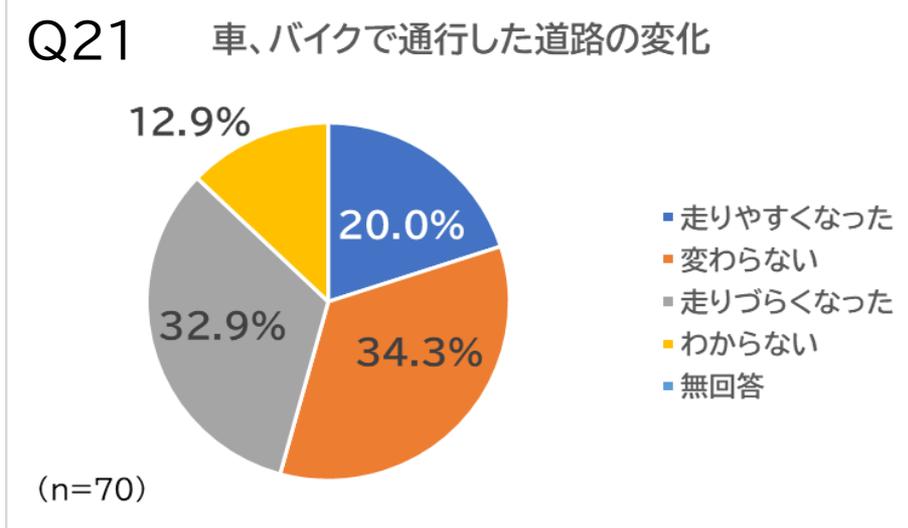
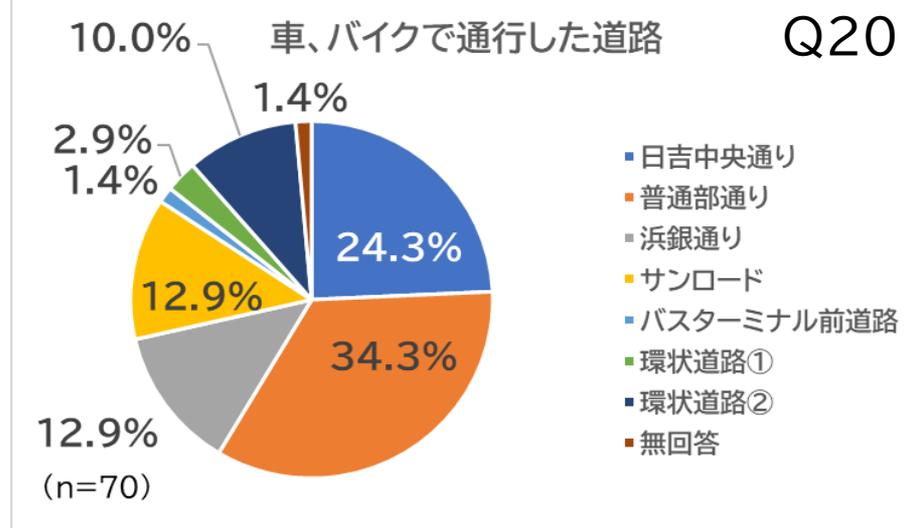
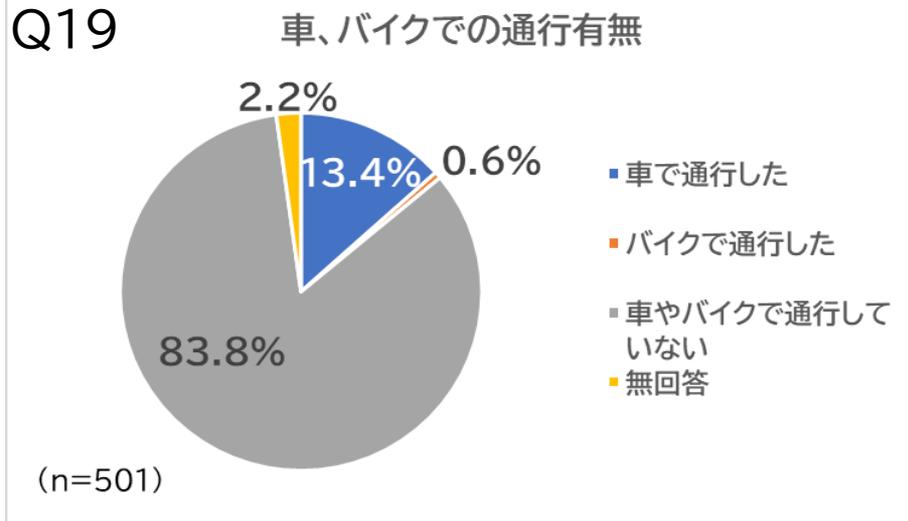
Q18 バスで通行した道路の変化



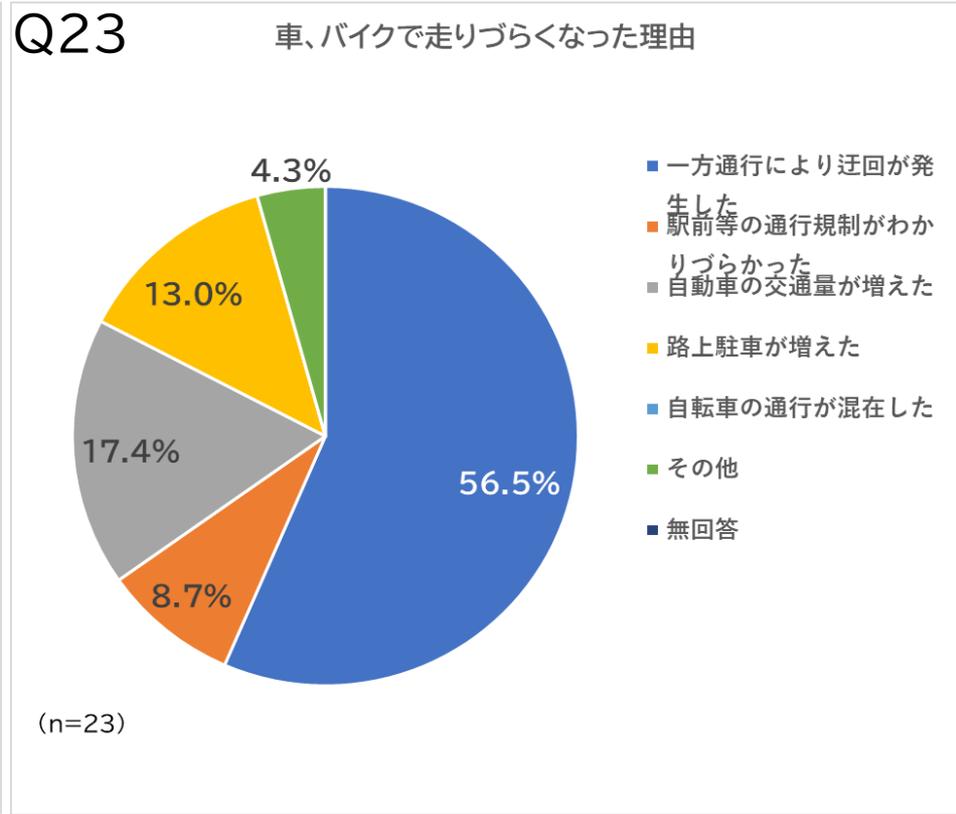
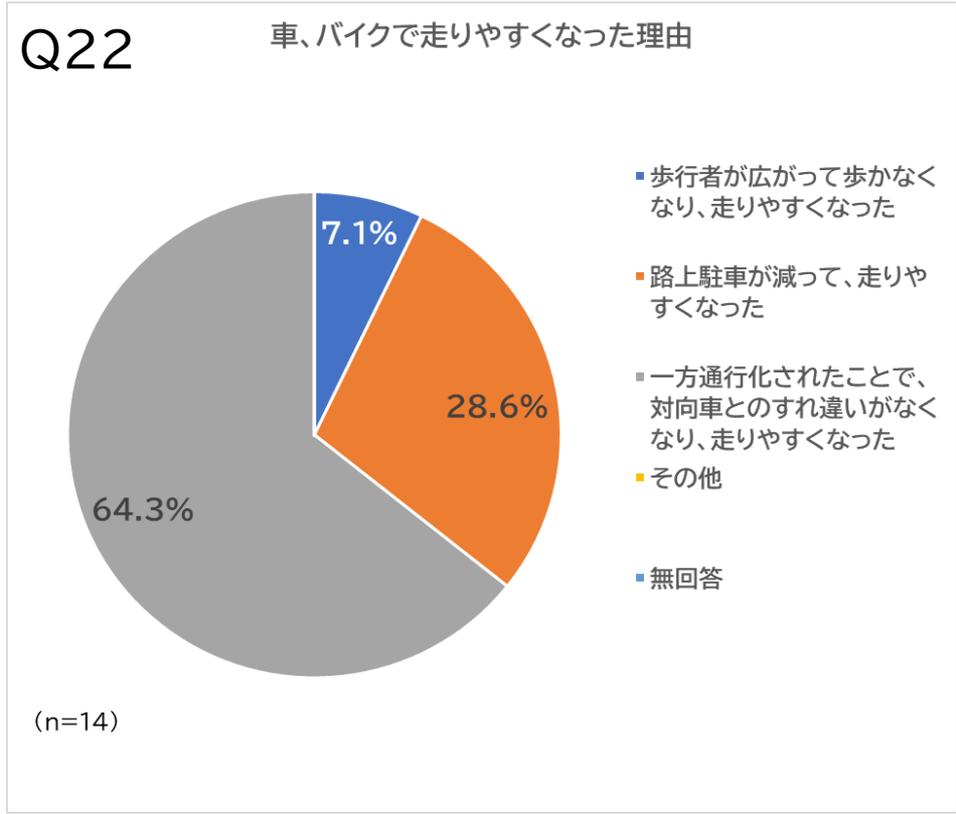
- いつもよりもスムーズに通行していた
- 変わらない
- いつもよりも通行に時間がかかっていた
- わからない
- 無回答

(n=3)

- 車で通行したのは13.4%、バイクで通行したのは0.6%で、うち「走りやすくなった」と感じたのは20.0%で、32.9%の「走りづらくなった」を下回る
- 通行した道路は普通部通りが34.3%で最も高く、次いで日吉中央通りが24.3%

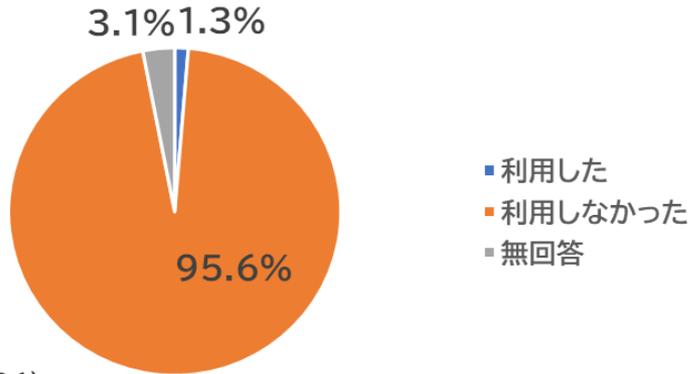


- 走りやすくなった理由は「対向車とのすれ違いがなくなった」64.3%、「路上駐車が減った」が28.6%
- 走りづらくなった理由は「一方通行により迂回が発生した」が56.5%



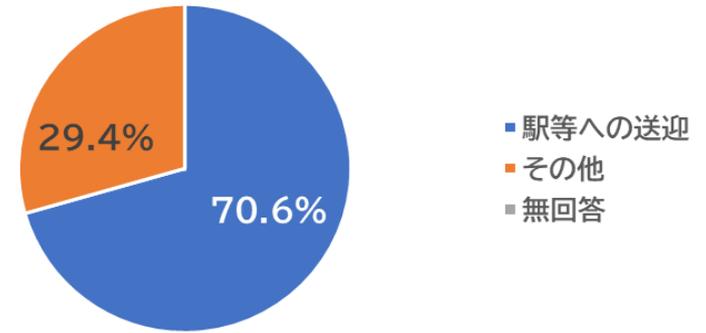
- 荷捌き・送迎車スペースを利用したのは1.3%、利用目的は「駅等への送迎」が70.6%
- 「特に問題なく利用できた」のは35.3%、「満車で利用できなかった」が29.4%

Q24 荷捌き・送迎車スペースの利用有無



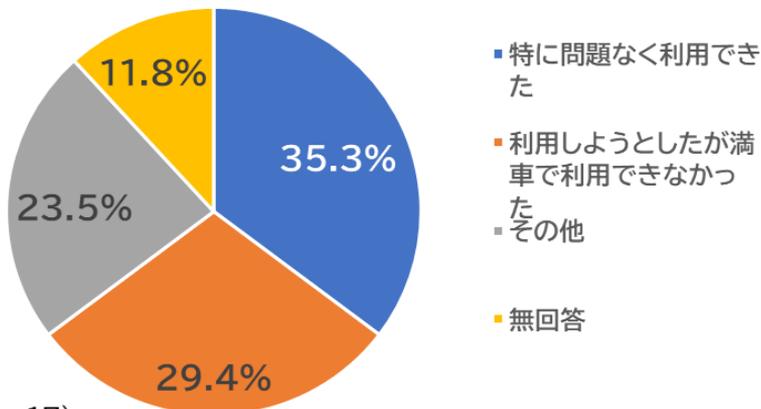
(n=1296)

Q25 荷捌き・送迎車スペースの利用目的



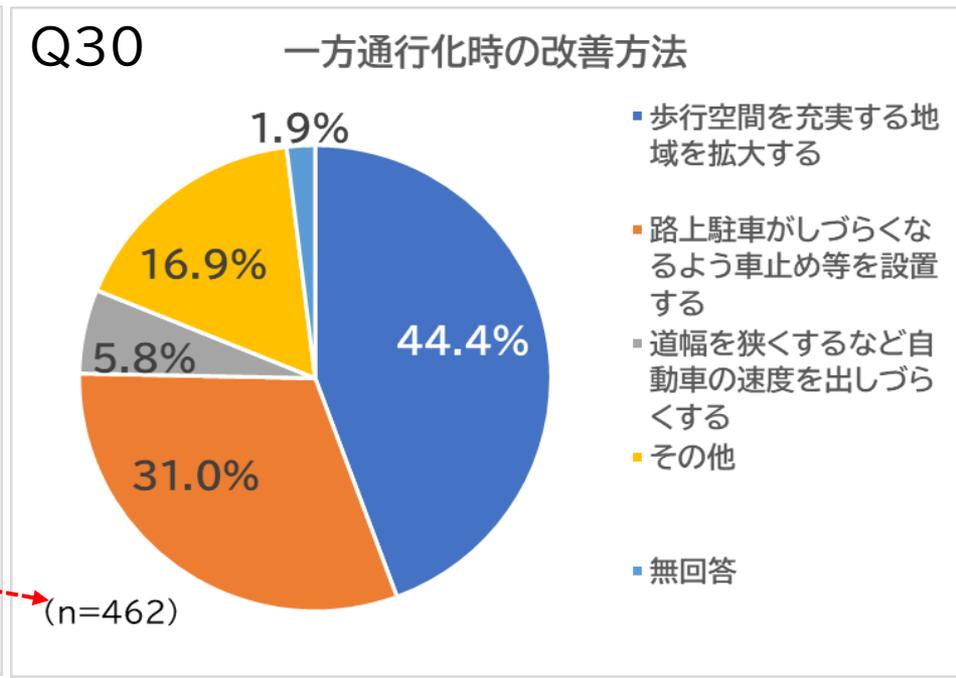
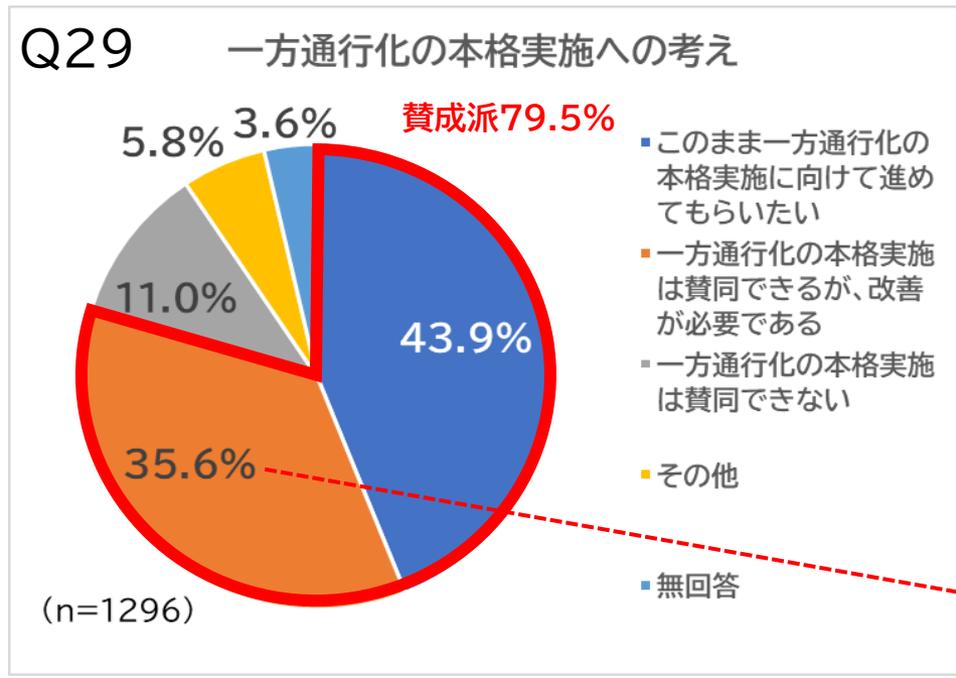
(n=17)

Q26 荷捌き・送迎車スペースの使い勝手



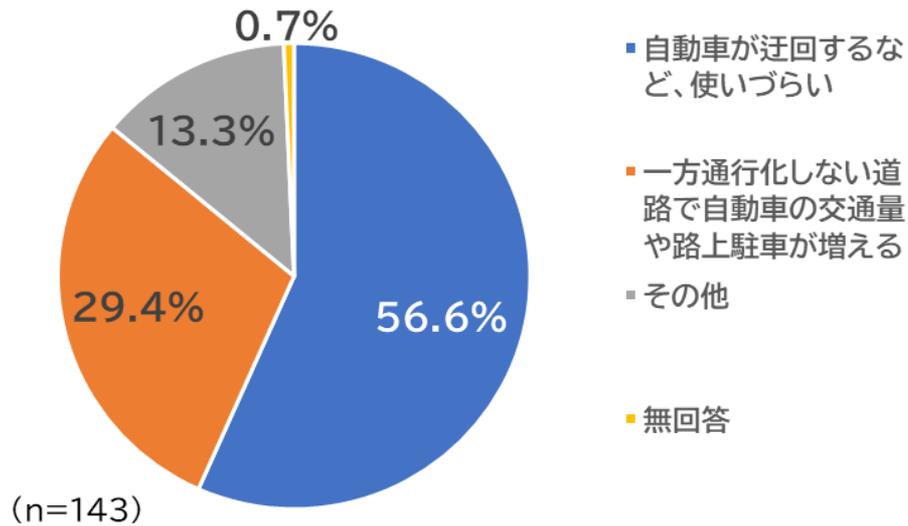
(n=17)

- 一方通行化に43.9%は賛同、35.6%は条件付きで賛同⇒79.5%が賛同
- 改善方法は「歩行空間を充実する地域を拡大する」が44.4%で最も高く、次いで「路上駐車がしづらくなるよう車止め等を設置する」が31.0%
- ➔事業者(歩行空間拡充29.4%、路上駐車41.2%)とは上位2つの順番が逆転



- 「自動車が迂回するなど、使いづらい」が56.6%、「一方通行化しない道路で自動車の交通量や路上駐車が増える」が29.4%

Q31 一方通行化に賛同できない理由



評価項目	評価
社会実験の周知	<ul style="list-style-type: none"> • 屋外看板・ポスターの影響が大きく、住民・事業者から高い認知が得られたため社会実験当日も大きな混乱は生じなかった
交通実態の変化	<ul style="list-style-type: none"> • 一方通行化により迂回する車両を除き、自動車交通量に目立った変化はなかった • 交通量が増加した休日の浜銀通りや日吉中央通りの交差点について解析を行ったところ交通処理上の問題はなく、影響は限定的であった
一方通行化への賛否	<ul style="list-style-type: none"> • 事業者、来訪者、住民のいずれも約80%が一方通行化に賛同している
歩行者マナー啓発の効果	<ul style="list-style-type: none"> • 以前より歩行者マナーが向上したと感じたのは来訪者の約15%と効果は限定的だったが、若干の改善が見られた

■今後の課題

- 荷捌き、送迎用のスペース確保と路上駐車台数の削減
- 継続的な歩行者・自転車マナーの啓発(右側通行、車道を歩かない、横に広がって歩かない、横断歩道を渡る、自転車は車道を通行する等)
- 規制実施の範囲・時間帯についての検討
- 歩行しやすい空間の確保の仕方(ハード整備の必要性の検討、店舗前の看板・商品をなくす等)