

# 令和4年11月に実施した戸塚駅東口交通社会実験における アンケート集計結果 (公表用とりまとめ版)

社会実験期間：令和4年11月23日（水・祝）～11月29日（火）

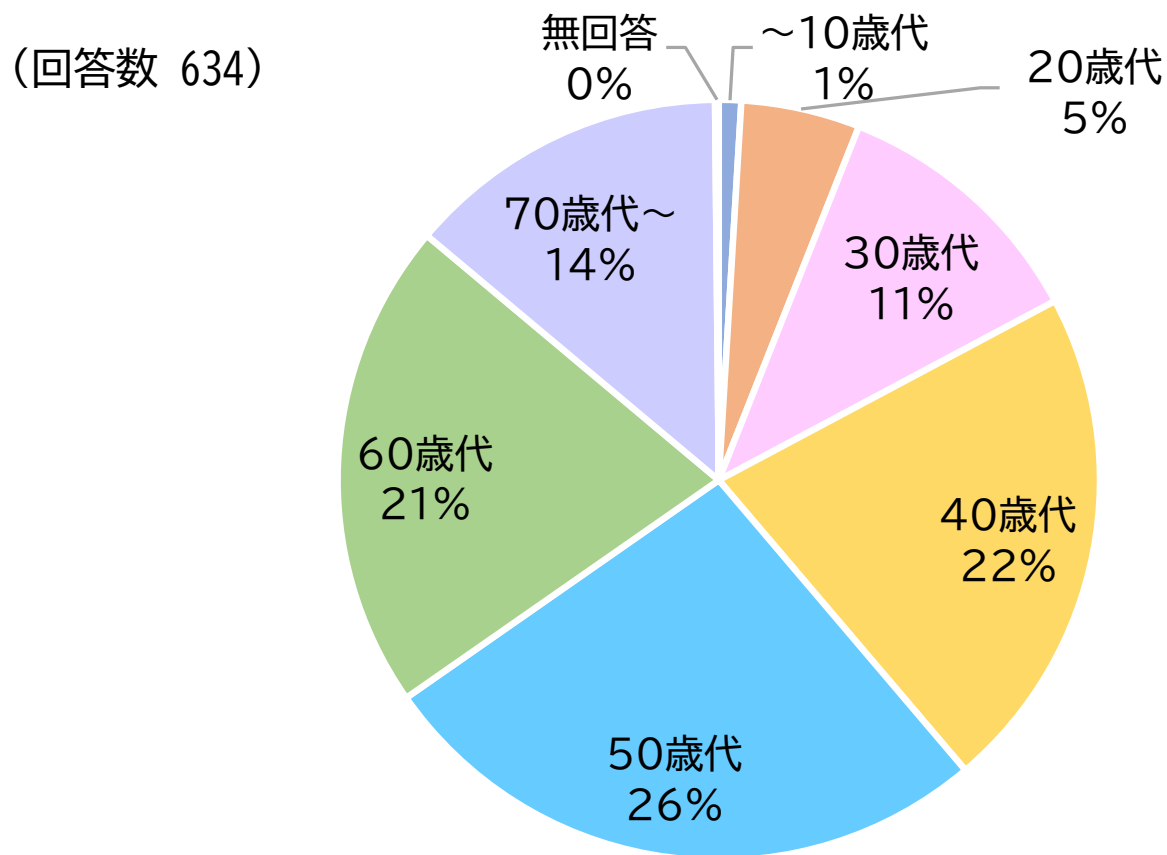
No.	回答者種別	回答数(部)
1	利用者	634
2	タクシー事業者	68
3	配送事業者	9
4	送迎事業者	5
5	路線バス事業者※	1
アンケート回収数合計		717

※路線バス事業者は、記述式アンケートとしているため、集計から除いています。

アンケートは、紙及びWEBの2種類の方法で実施しています。

アンケート集計は、小数点以下を四捨五入して整数としています。

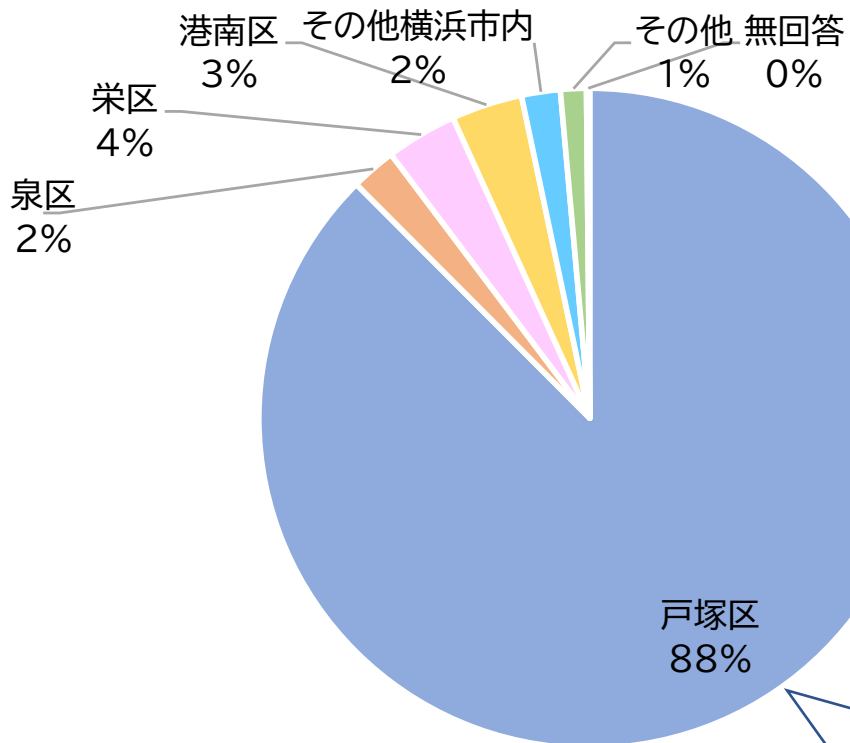
## 問1 あなたの年齢を教えてください。



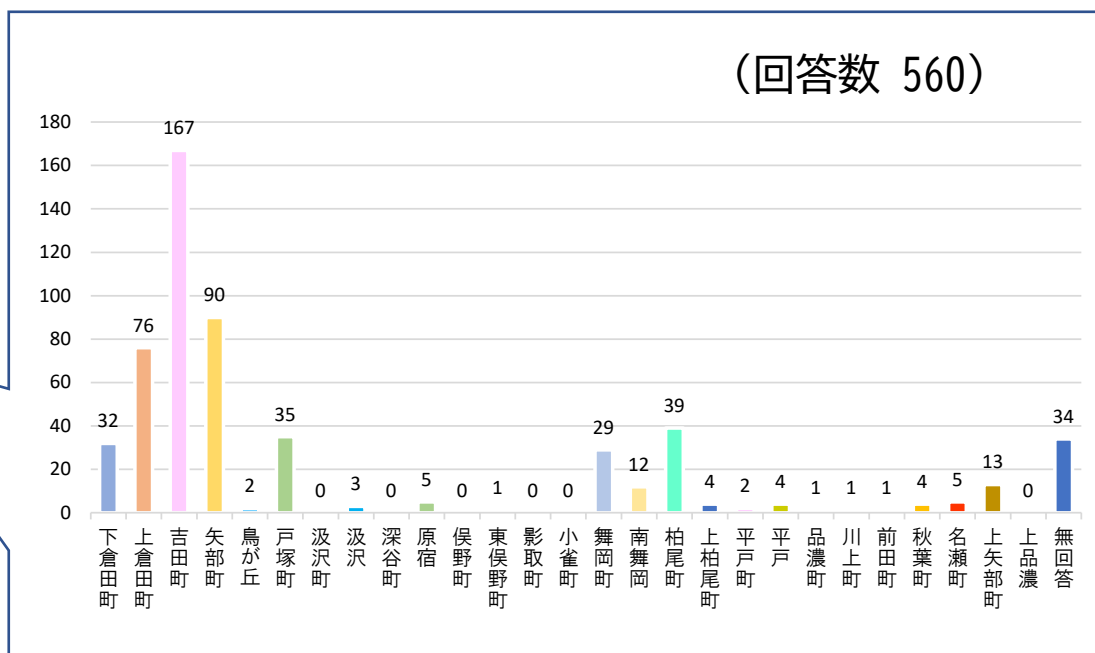
- 回答者の年齢は、40～60歳代で約7割を占めており、「50歳代」が最も多い。

問2 お住まいの地域を教えてください

(回答数 634)



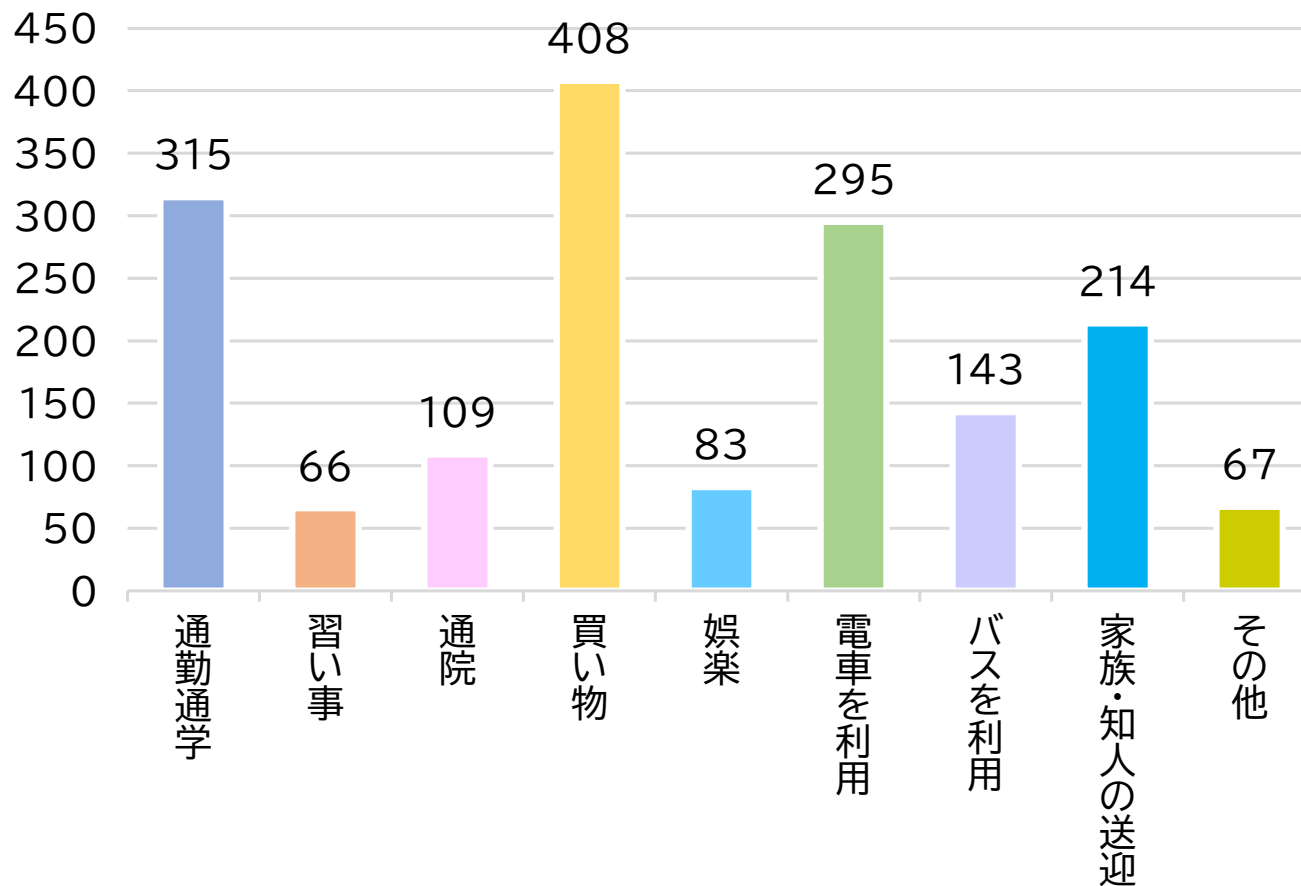
(回答数 560)



➤ 回答者の居住場所は、約9割が戸塚区内となっており、その中でも吉田町の居住者が最も多い。

## 問3 戸塚駅周辺への来訪目的を教えてください。【複数選択可】

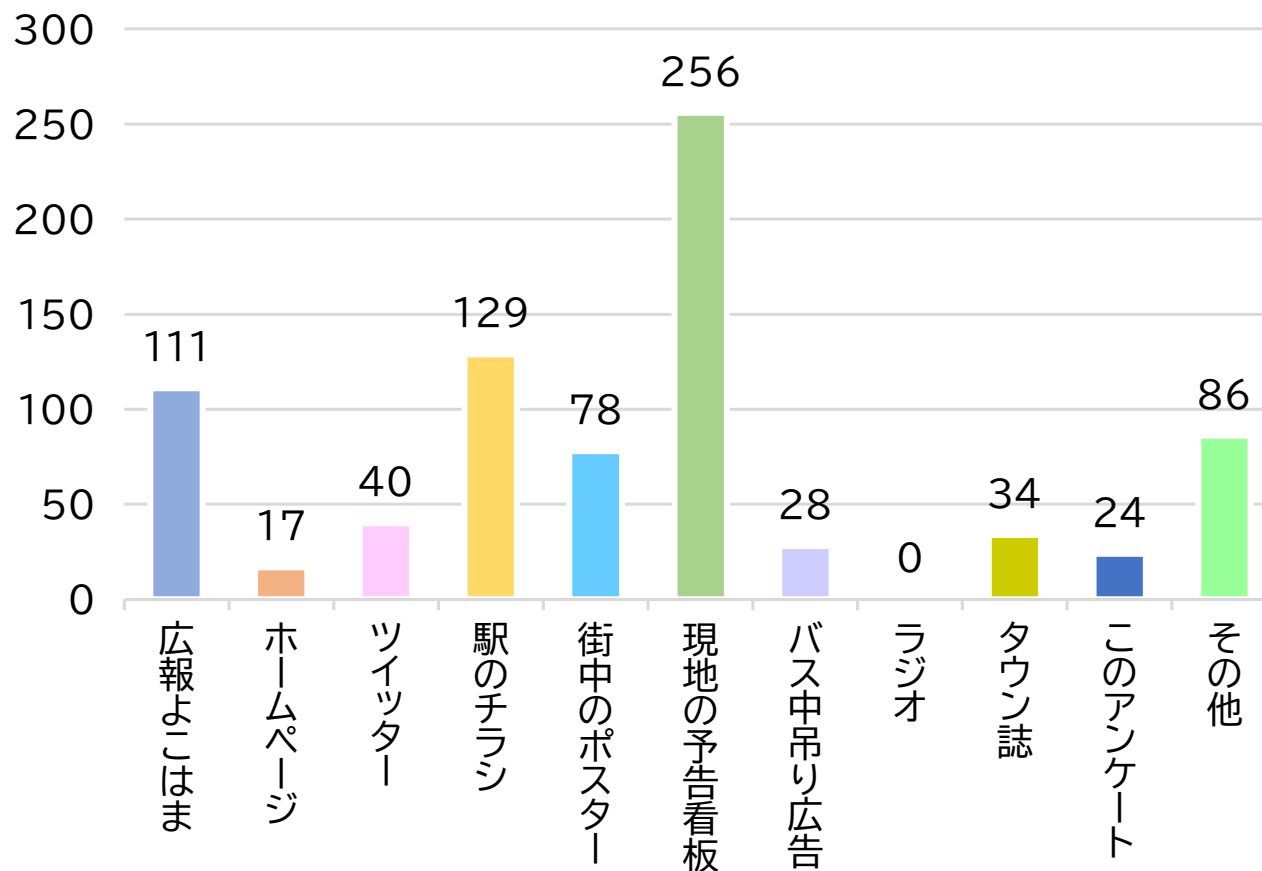
(回答数 634)



- 買い物での来訪目的が最も多く、次いで通勤・通学となった。
- 家族・知人の送迎も回答者の約1/3となっている。

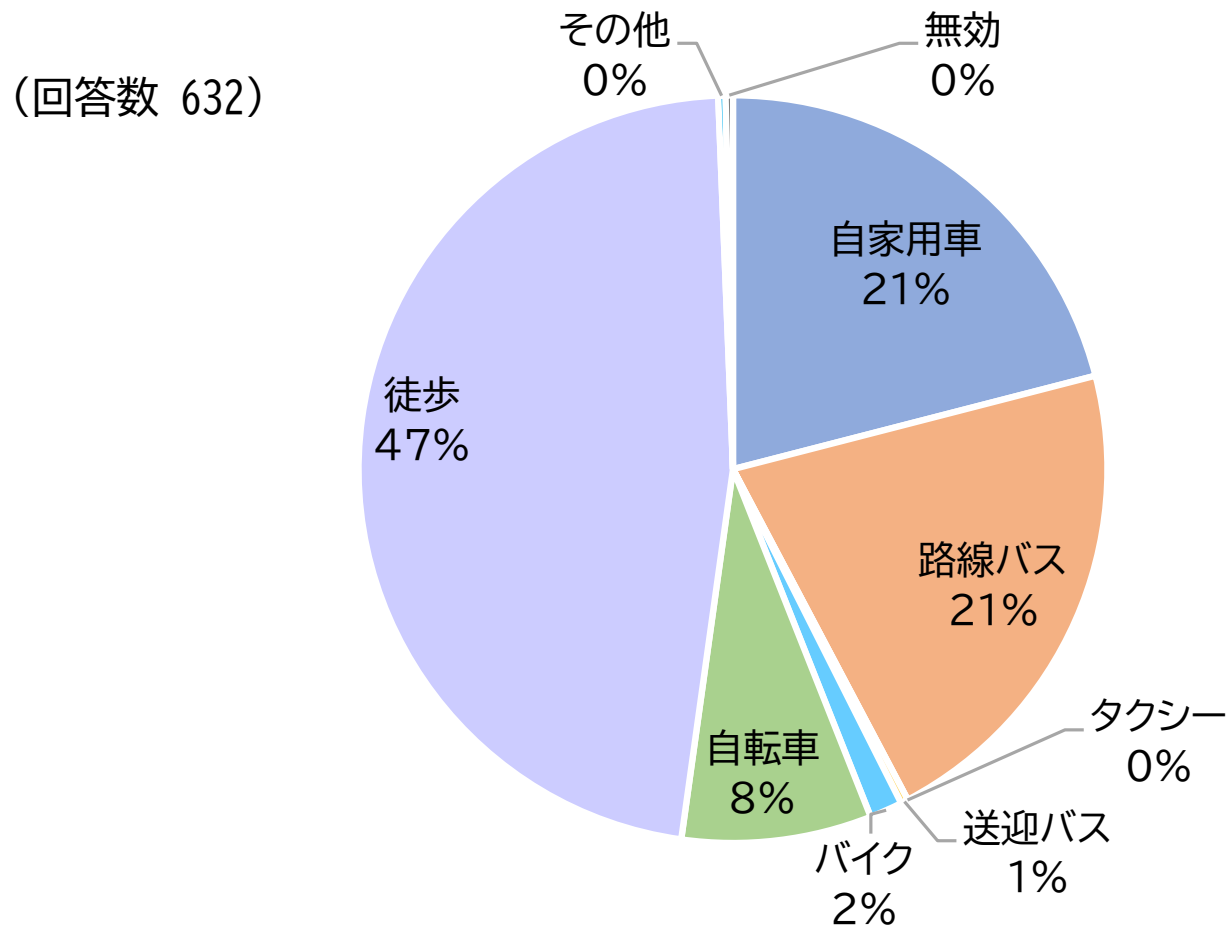
## 問4 今回の社会実験について、どこで知りましたか。【複数選択可】

(回答数 634)



- 「現地の予告看板」で知ったという回答が最も多かった。

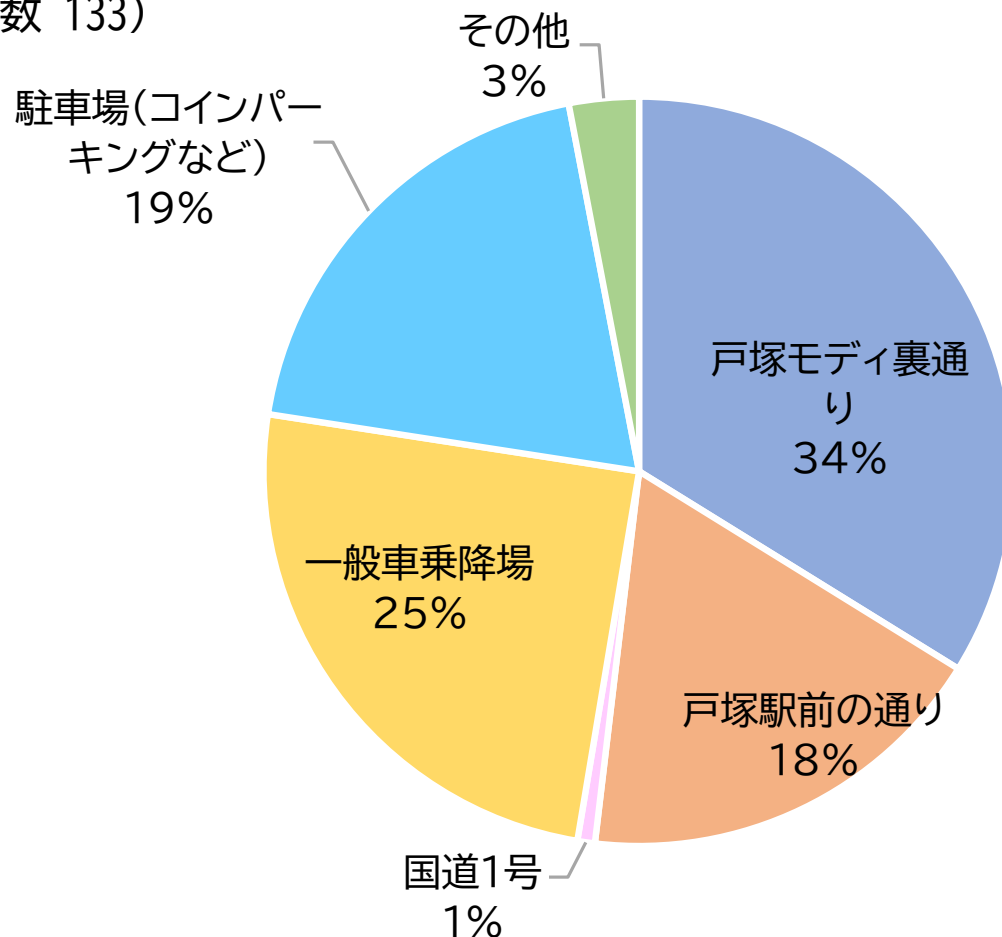
## 問5 普段、戸塚駅から(戸塚駅まで)移動する際の主な交通手段は何ですか。(電車は除く)



- 回答者の戸塚駅周辺を利用する際の交通手段は「徒歩」が最も多い。  
※問2アンケート結果で居住場所が徒歩圏内の方が多いためと考えられる。

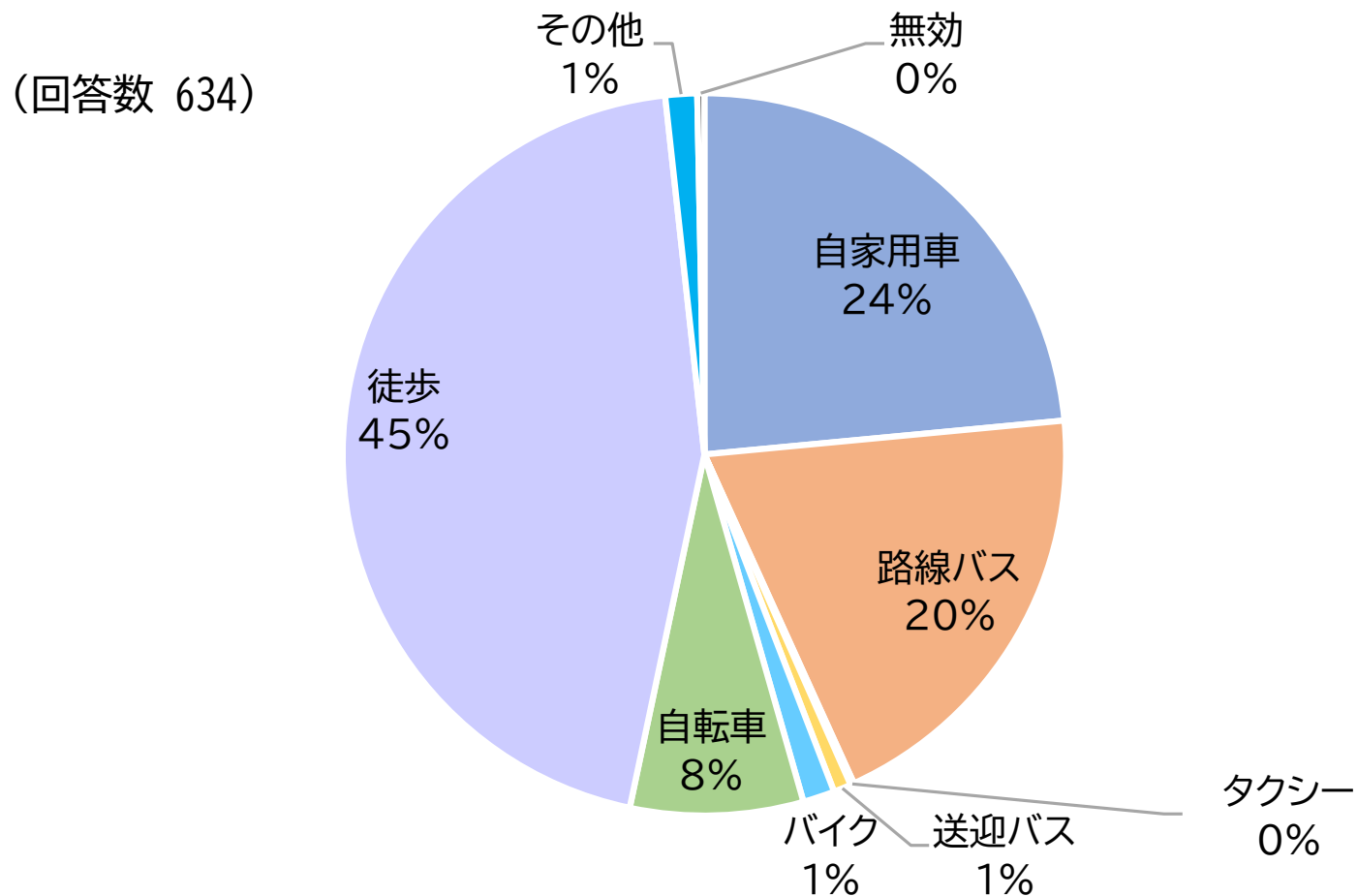
## 問6 普段、自家用車で来訪された際の主な駐車場所を教えてください。

(回答数 133)



- 戸塚モディ裏通り(戸塚556号)を利用する方が最も多く、約1/3 (34%) を占めている。
- 一般車乗降場の利用も回答者全体の約1/4 (25%) であり、2番目に多く利用されている。

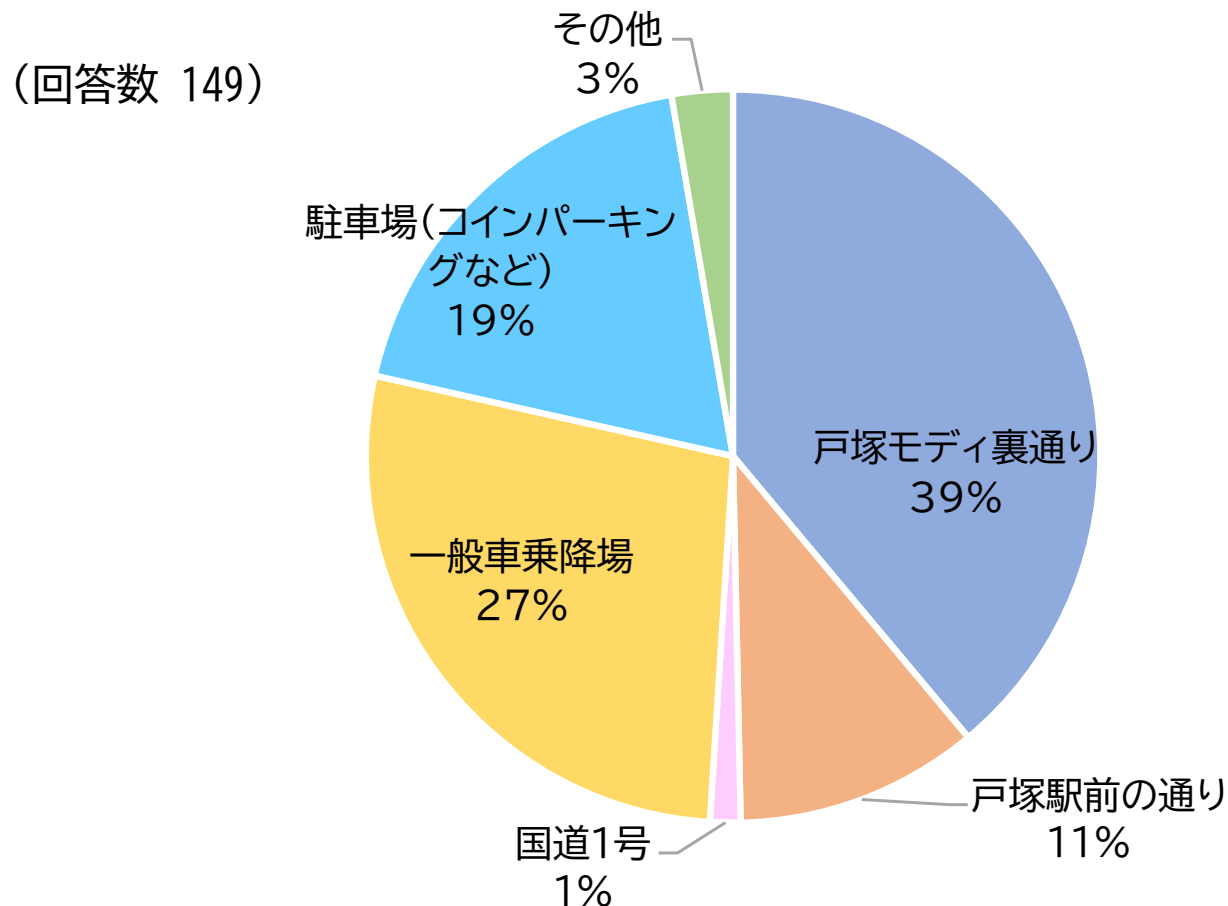
問7 社会実験期間中に、戸塚駅から(戸塚駅まで)移動する際の主な交通手段は何ですか。  
(電車は除く)



- 社会実験期間中も普段と同じ傾向で、「徒歩」が最も多い。【問5参照】
- 自家用車の割合は、普段よりも若干増加している（普段時：21%）

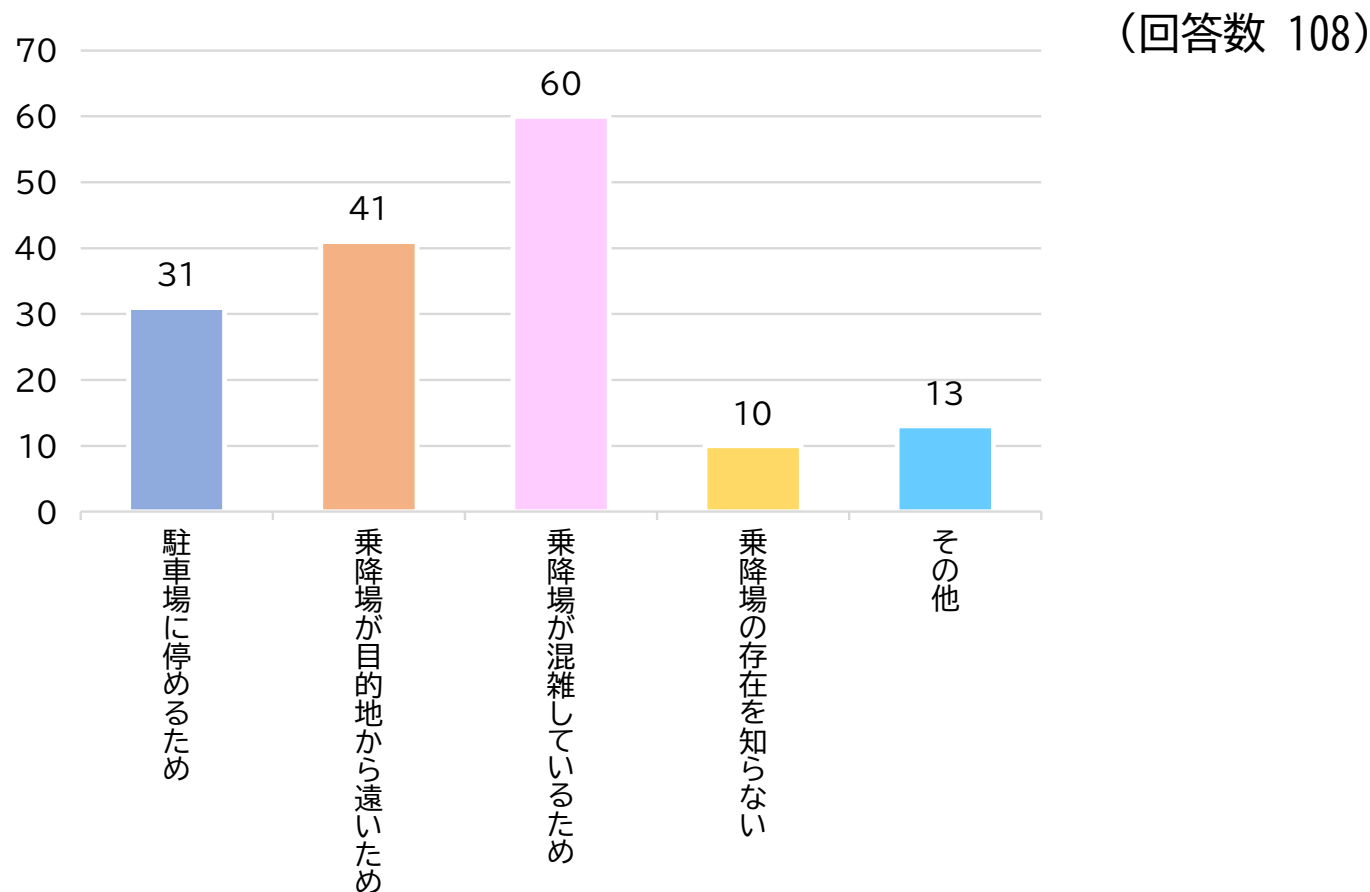


## 問8 社会実験期間中に、自家用車で来訪された際の主な停車場所を教えてください。



- 実験期間中は、戸塚モディ裏通りの割合が普段時より増加している。(普段時：34%)【問6参照】
- 一般車乗降場の利用も普段時より増加し、駐停車対策を行った戸塚駅前の通り(県道203号線)

## 問9 一般車乗降場を利用していない理由を教えてください。【複数選択可】



- 「乗降場が混雑しているため」が最も多い。

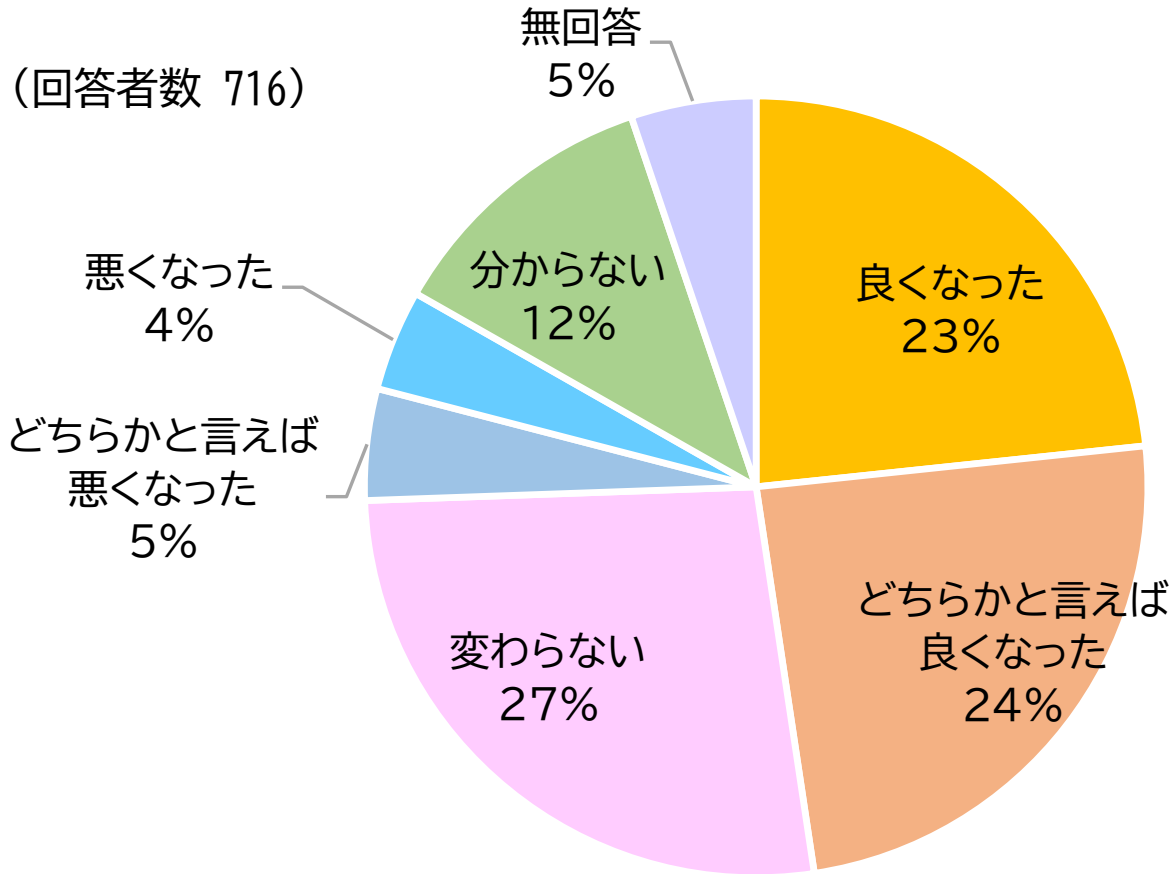
## 【自由意見】交通対策の取組に関する課題や、その他戸塚駅周辺における交通課題

No.	箇所	回答数	主な意見
1	社会実験全体	20	・乗降場所の確保について検討が必要
2	県道203号	3	・駐停車車両が多いので改善してほしい
3	戸塚556号	8	・スーパーホテル前の停車はやめてほしい ・駐停車車両が多い ・他の場所に影響が出た(国道1号)
4	戸塚駅東口周辺	17	・駅周辺で駐車場が足りない。場所の確保が必要。
5	その他	16	・駐車違反等への取り締まりの強化

- 今回の取組や現在の戸塚駅東口周辺の課題として、乗降場所や駐車場の不足が挙げられている。
- すべての箇所において、駐停車車両に関する課題意識がある。

# 今回の社会実験における項目別効果（1）【全体（利用者＋交通関係事業者）】

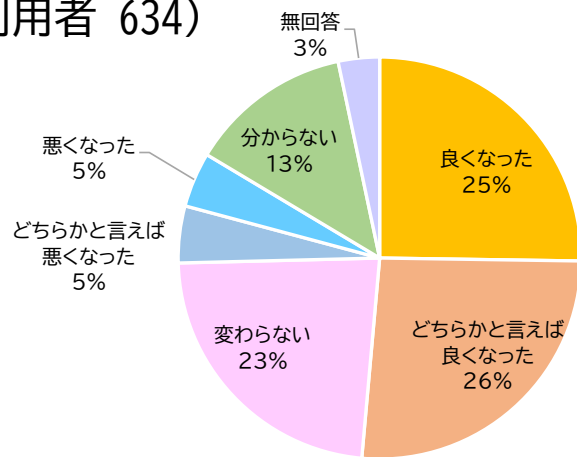
## 問10-1 【戸塚モディ裏通り(戸塚556号)一方通行化】 路上駐停車車両による交通阻害（全体）



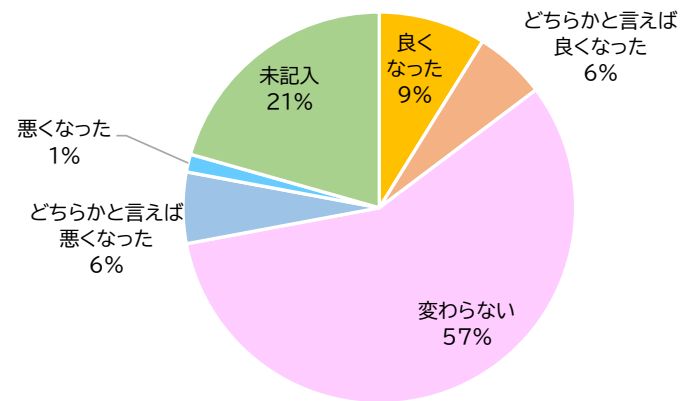
- 戸塚モディ裏通り(戸塚556号)一方通行化により、路上駐停車車両を要因とする交通阻害が改善したと感じた割合は、47%となった。

# 問10-1 【戸塚モディ裏通り(戸塚556号)一方通行化】 路上駐停車車両による交通阻害 (アンケート対象別)

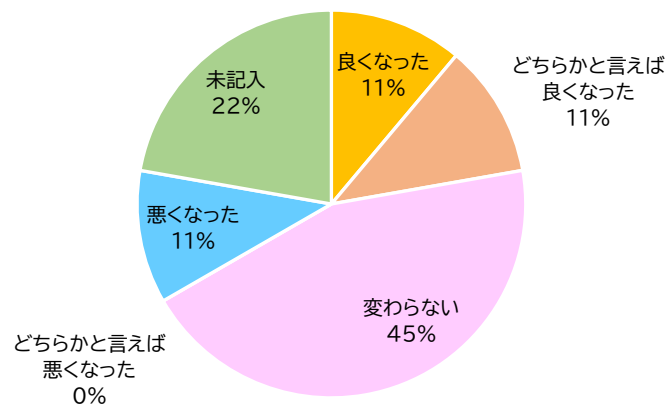
(利用者 634)



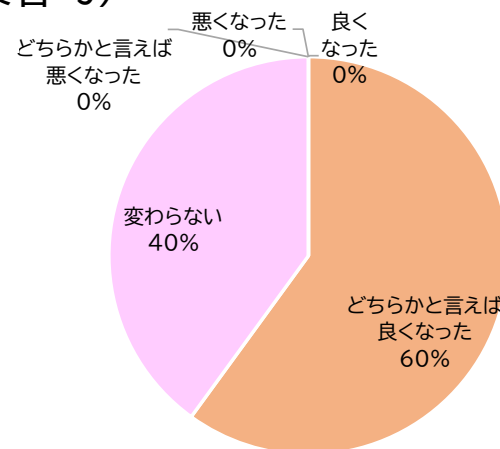
(タクシー事業者 68)



(配送事業者 9)



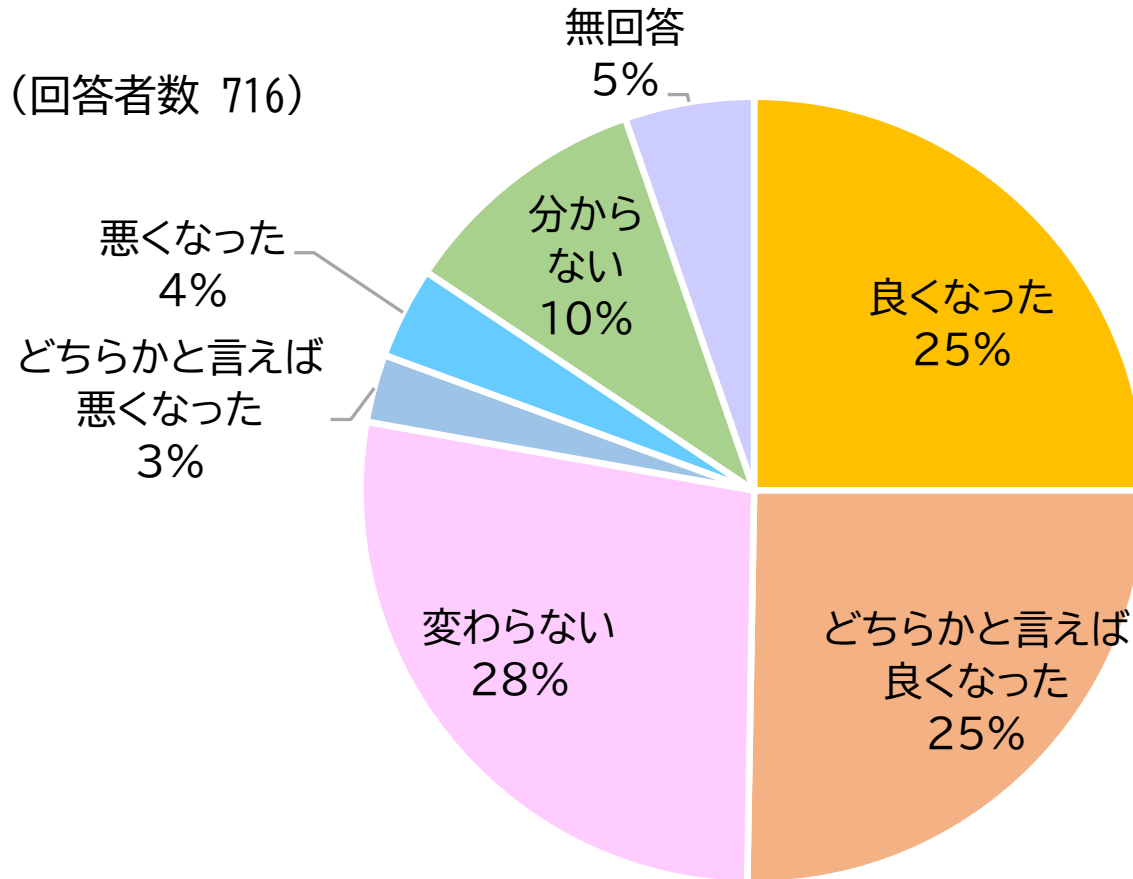
(送迎事業者 5)



- 利用者と送迎事業者の半数以上は、円滑性の向上を実感している。
- タクシー事業者と配送事業者は「変わらない」が多く、効果を実感しにくいと感じている。

# 今回の社会実験における項目別効果（1）【全体（利用者＋交通関係事業者）】

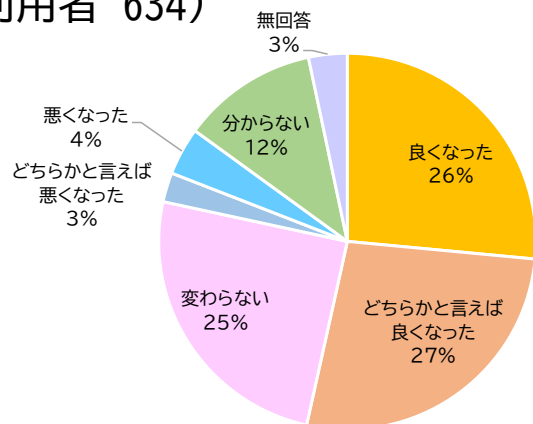
## 問10-2 【戸塚モディ裏通り(戸塚556号)一方通行化】 安全性（全体）



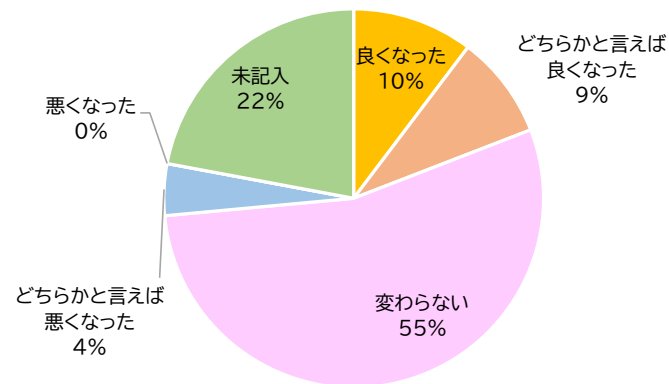
- 戸塚モディ裏通り(戸塚556号)一方通行化ですれ違いがなくなったことにより、安全性が向上したと感じた割合は、半数(50%)となった。

## 問10-2 【戸塚モディ裏通り(戸塚556号)一方通行化】 安全性 (アンケート対象別)

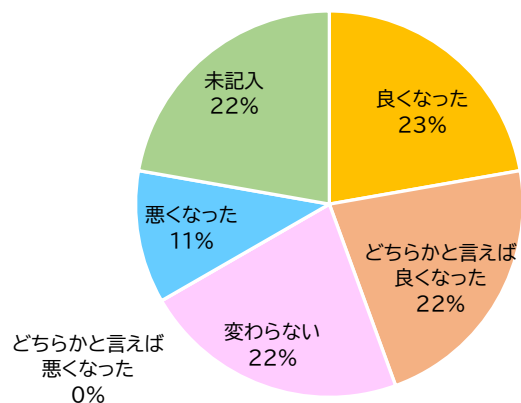
(利用者 634)



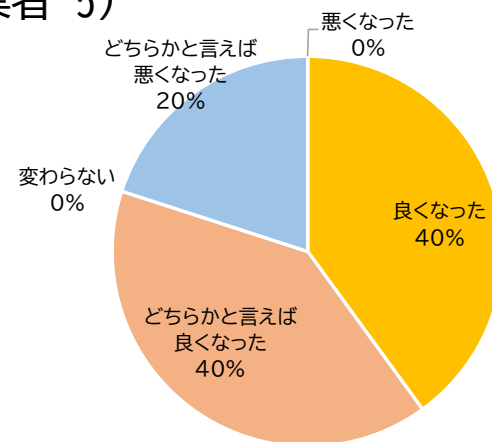
(タクシー事業者 68)



(配送事業者 9)



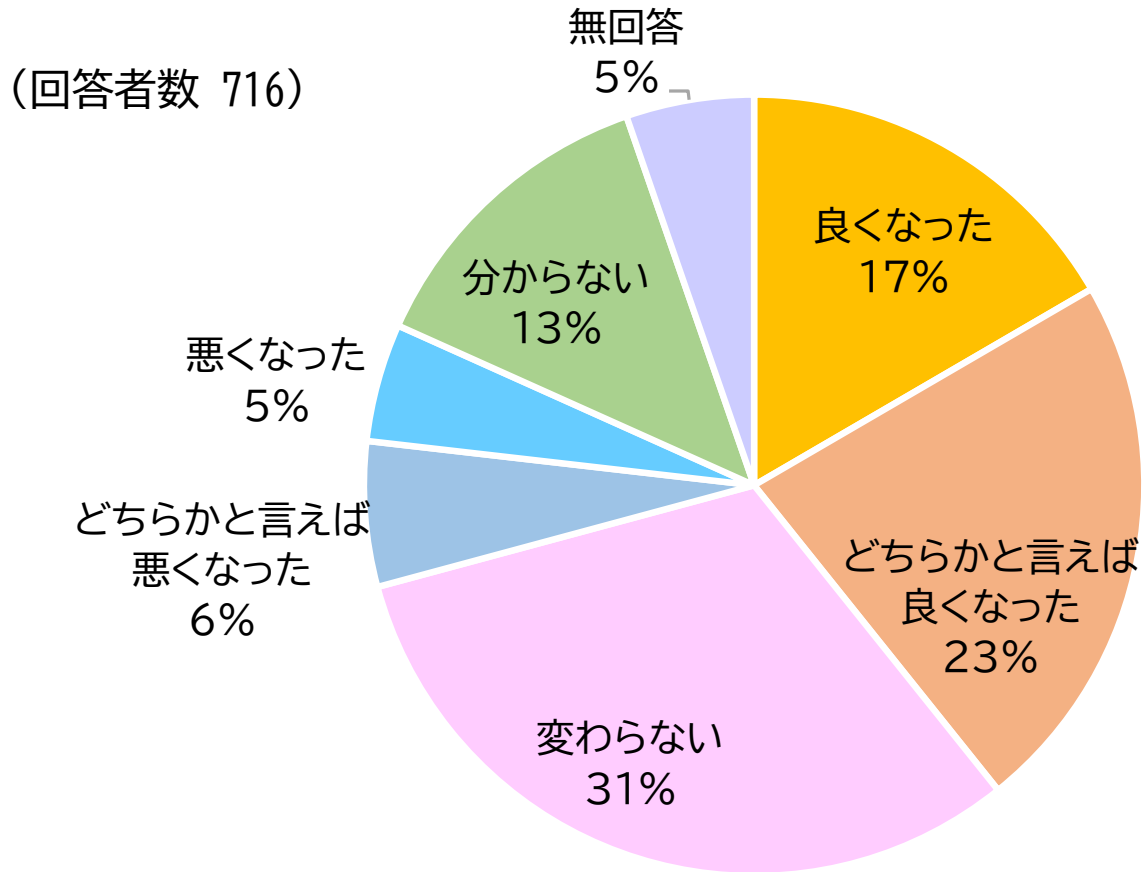
(送迎事業者 5)



- 利用者、配送事業者、送迎事業者の約半数は、安全性の向上を実感している
- タクシー事業者は、「変わらない」と感じる割合が半数以上を占めている。

# 今回の社会実験における項目別効果（1）【全体（利用者＋交通関係事業者）】

## 問10-3 【戸塚モディ裏通り(戸塚556号)一方通行化】 混雑・渋滞の状況

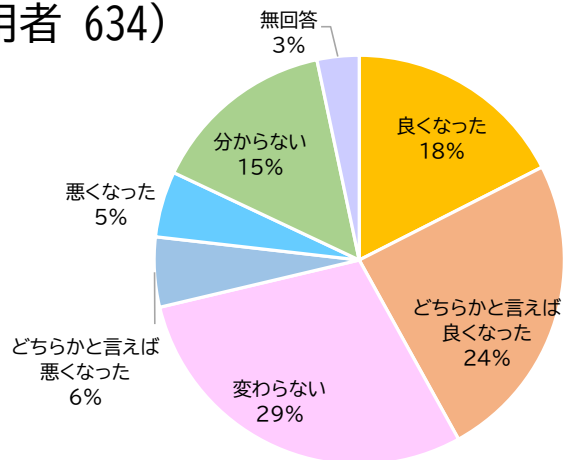


- 戸塚モディ裏通り(戸塚556号)一方通行化ですれ違いがなくなったことにより、混雑・渋滞の状況が改善したと感じた割合は、40%となった。
- 一方通行化しても駐停車車両は一定数いたため、「変わらない」と感じた割合も約3割(31%)となった。

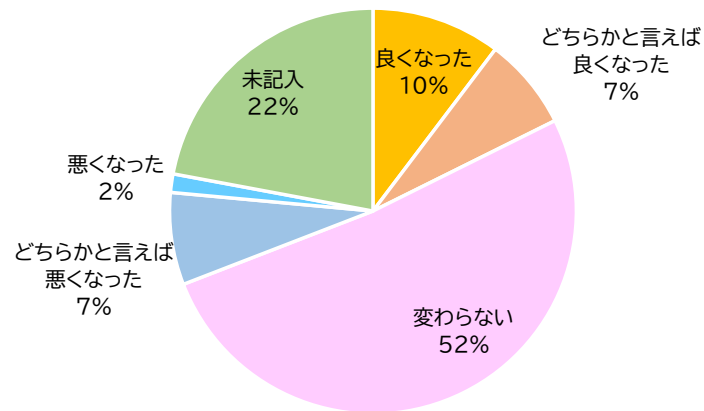


# 問10-3 【戸塚モディ裏通り(戸塚556号)一方通行化】 混雑・渋滞の状況 (アンケート対象別)

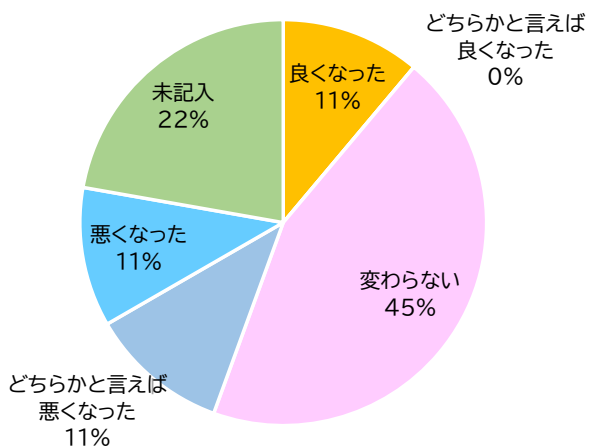
(利用者 634)



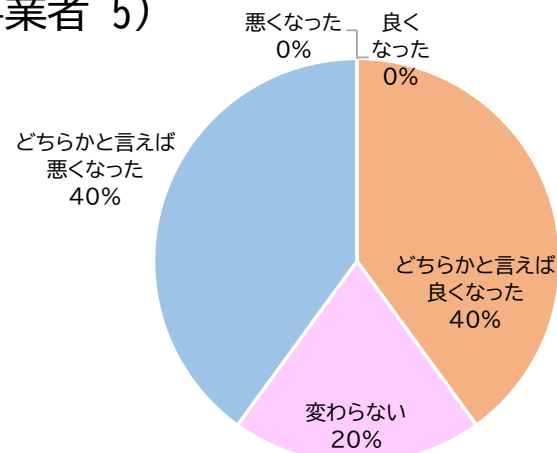
(タクシー事業者 68)



(配送事業者 9)



(送迎事業者 5)



- 利用者と送迎事業者の約4割は、混雑・渋滞の改善を実感している。
- 一方通行化しても、「変わらない」と感じる割合はいずれの対象においても一定数あった。

## 【自由意見】戸塚556号線の円滑性の向上について

対象	ポジティブ	ネガティブ
利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・送り迎えの車の駐車が多かったが改善された。</li> <li>・徒歩の横断がしやすくなった。</li> <li>。駐停車場所が限定され、スムーズに通過できるようになった。</li> <li>・迷惑駐車がなくなり、歩きやすくなった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホテル前に駐停車車両が殺到した。</li> <li>・送迎バスの乗降が不便になった。</li> <li>・モディの駐車場から出にくくなった。</li> <li>・モディ入口前に駐停車できなくなり、送迎（体の不自由な方）が困難になった。</li> <li>・ブロックが通行を阻害した。</li> <li>・モディ裏通りの渋滞が激しくなった。</li> <li>・一方通行で迂回が必要になった。</li> </ul>
タクシー事業者	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスが多すぎて流れない。</li> </ul>
配送事業者	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・普段駐車したことのない車が多く、余計駐停車しにくかった。</li> </ul>
送迎事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・反対側車線の駐車が減った。</li> <li>・一方通行で交通阻害が少なくなった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車車両が集中した。</li> <li>・乗用車がスーパーホテル前に集中し、乗降場所に停車できず、定刻の発着が困難になった。</li> <li>・停車場所が狭くなったので混雑した。</li> </ul>
路線バス事業者	—	—

- 一方通行化され、駐停車場所が明確化されたことで、スムーズに通過できるようになったという意見が多くみられた他、徒歩でも歩きやすくなったという意見があった。
- 通常時、対向車線に駐車していた車両がホテル前に集中し、混雑が悪化したと感じる意見があった。
- モディ入口前に停車できなくなったことにより、体の不自由な方などの送迎が一部困難になった。

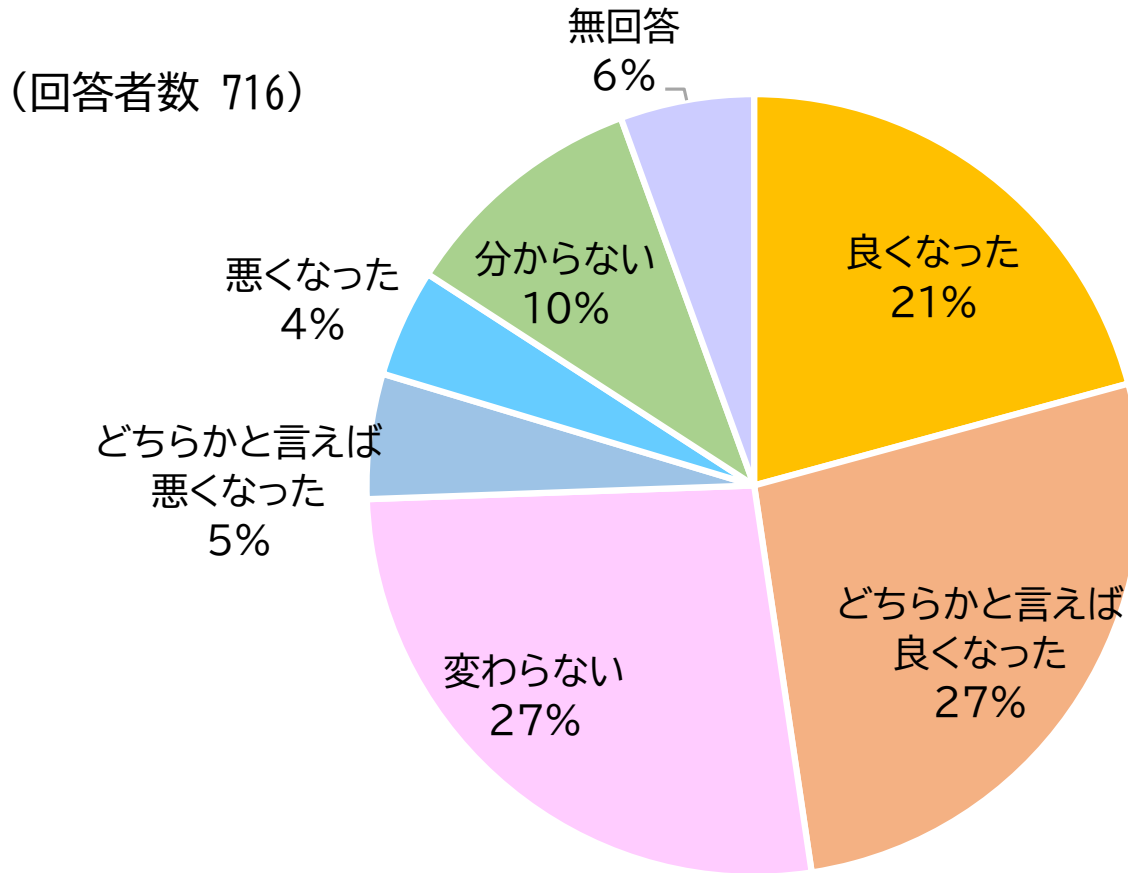
## 【自由意見】戸塚556号線の安全性の向上について

対象	ポジティブ	ネガティブ
利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一方通行になることで、歩行者の安全性が高まった。</li> <li>・駐車場へ安全に出入りできるようになった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ブロックの設置で横断・歩行がしにくくなった。</li> </ul>
タクシー事業者	—	—
配送事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対向車がなくなり安全性が向上した</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仮設ブロックの設置で斜め横断が増加し、車の死角から横断されるケースもあった。</li> </ul>
送迎事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対向車がなくなり安全性が向上した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仮設ブロックの設置で斜め横断が増加し、車の死角から横断されるケースもあった。</li> </ul>
路線バス事業者	—	—

- 一方通行化され、対向車がなくなることで駐停車車両を追い越す際の通過車両の安全性が向上したほか、歩行者が車両の流れを認識しやすくなり歩行者にとっての安全性も向上している。
- 駐停車を制限する仮設ブロックの設置により、歩行者が普段通りの横断をしづらくなったことで、斜め横断が増加した。
- 斜め横断をし始める位置がドライバーの死角となるケースも見受けられた。

# 今回の社会実験における項目別効果（2）【全体（利用者＋交通関係事業者）】

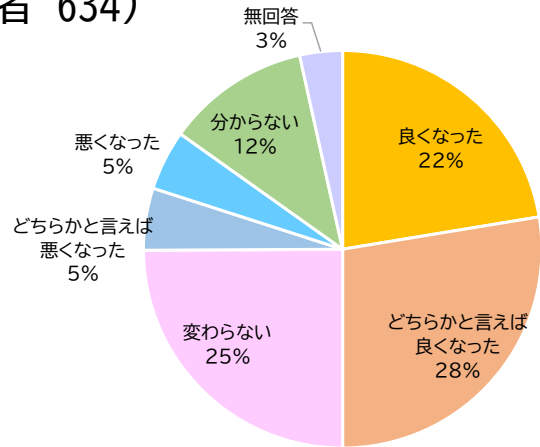
## 問10-4 【戸塚駅前の通り(県道203号)駐停車対策】 路上駐停車両による交通阻害（全体）



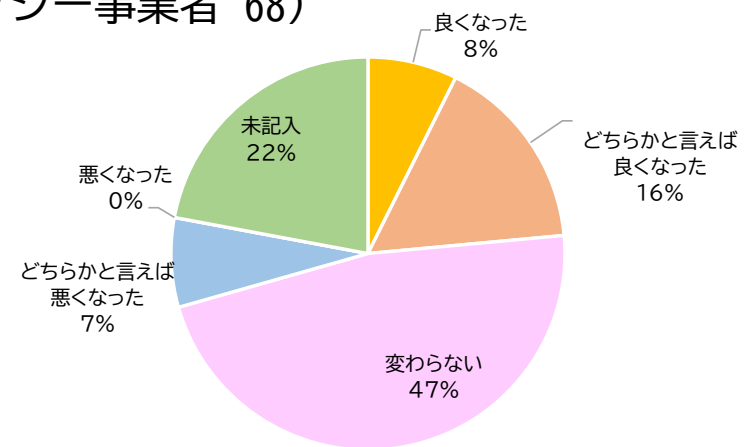
- 戸塚駅前の通り(県道203号)駐停車対策により、路上駐停車両による交通阻害が改善したと感じた割合は、48%となった。

## 問10-4 【戸塚駅前の通り(県道203号)駐停車対策】 路上駐停車両による交通阻害 (アンケート対象別)

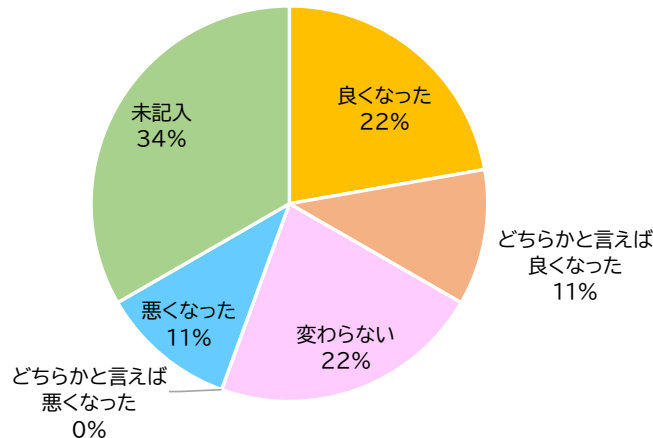
(利用者 634)



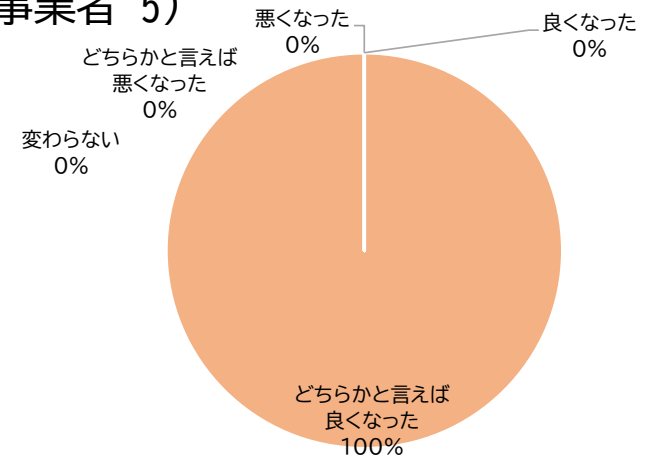
(タクシー事業者 68)



(配送事業者 9)



(送迎事業者 5)

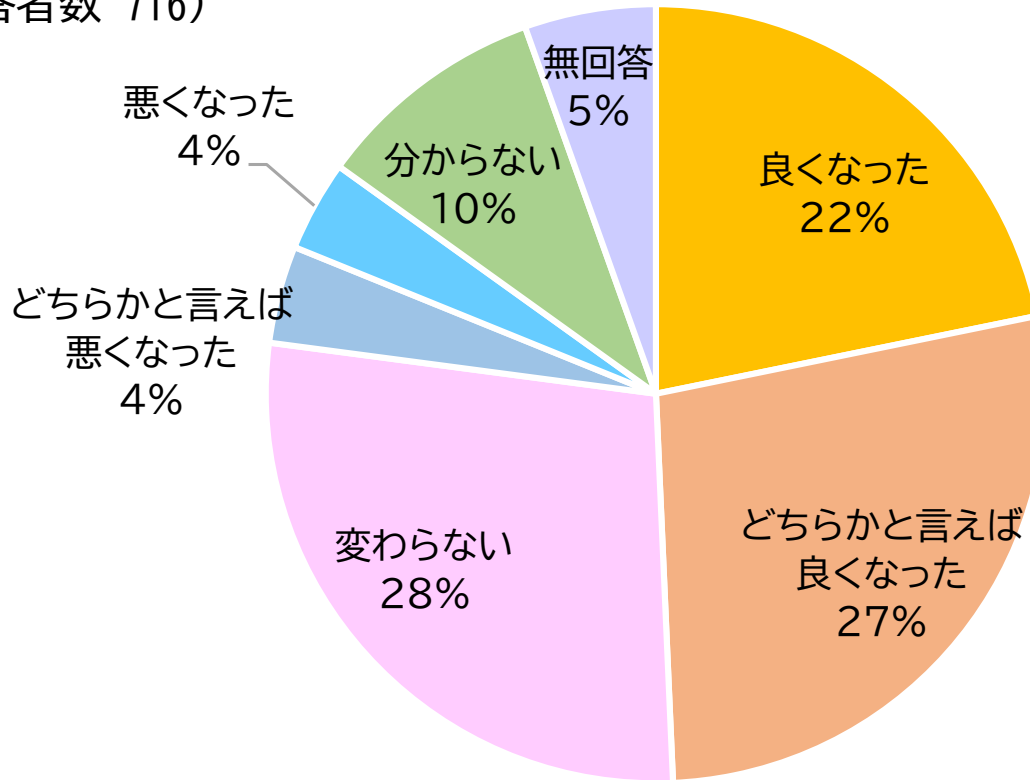


- 利用者は半数、送迎事業者は回答者のすべてが、円滑性の向上を実感している。
- タクシー事業者や配送事業者は、交通阻害が改善されたと感じる割合が比較的低い。

# 今回の社会実験における項目別効果（2）【全体（利用者＋交通関係事業者）】

## 問10-5 【戸塚駅前の通り(県道203号)駐停車対策】 安全性（全体）

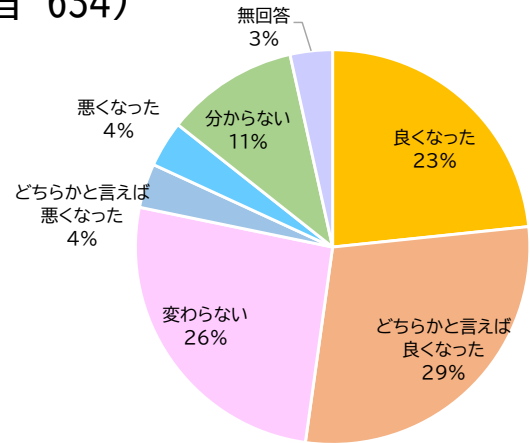
(回答者数 716)



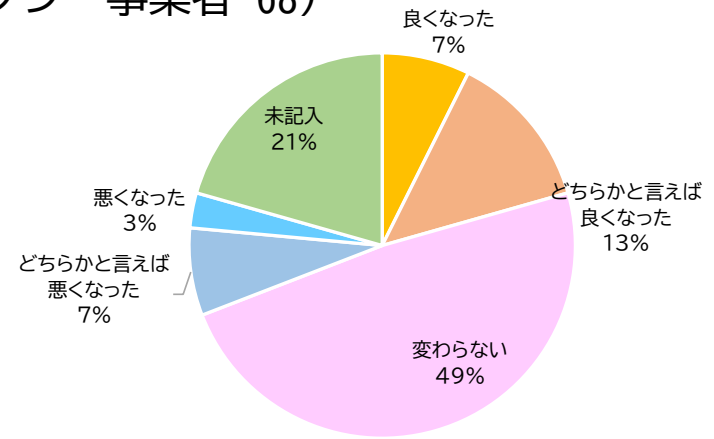
- 戸塚駅前の通り(県道203号)駐停車対策により、安全性が向上したと感じた割合は、49%となった。

## 問10-5 【戸塚駅前の通り(県道203号)駐停車対策】 安全性 (アンケート対象別)

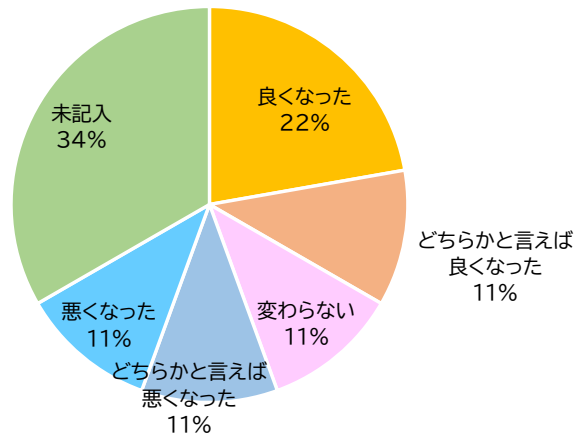
(利用者 634)



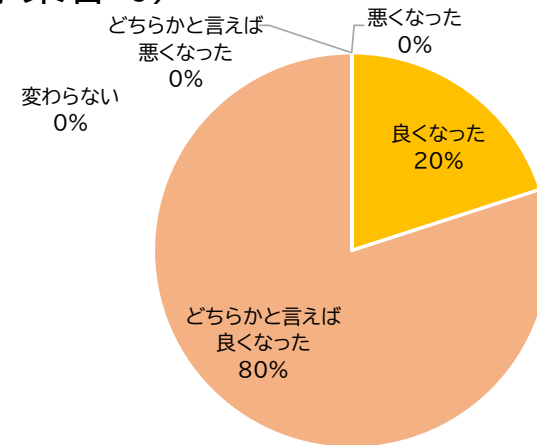
(タクシー事業者 68)



(配送事業者 9)



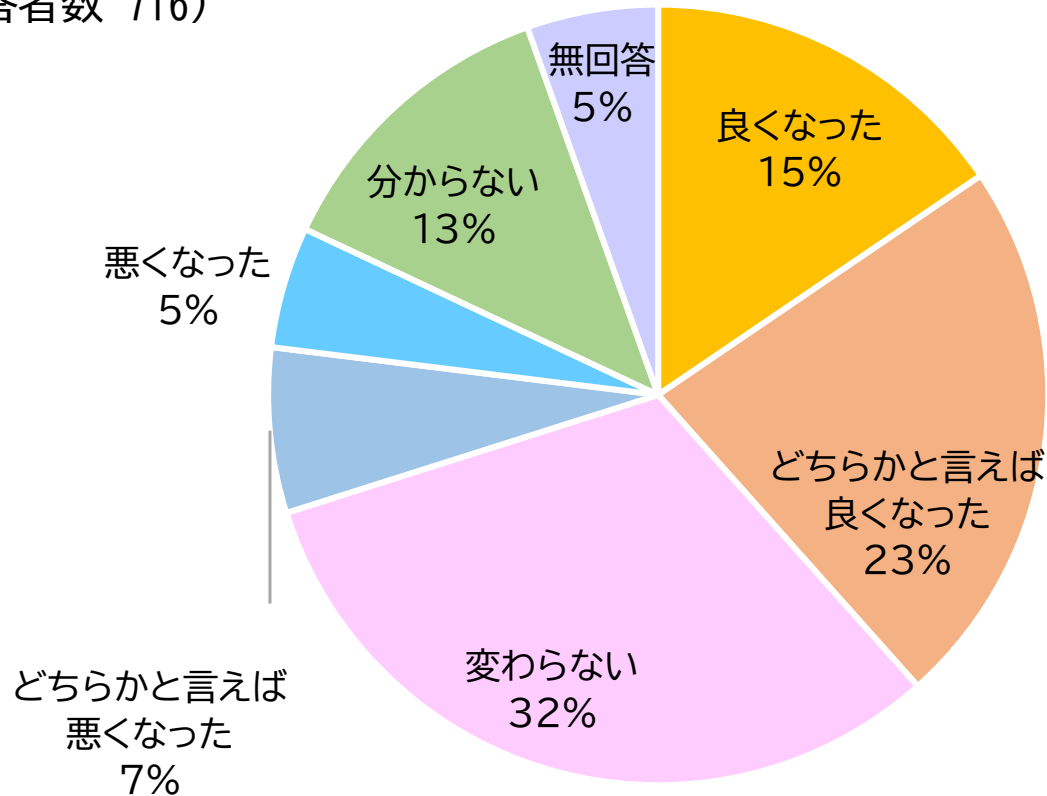
(送迎事業者 5)



- 利用者は半数、送迎事業者は回答者のすべてが、安全性の向上を実感している。
- タクシー事業者や配送事業者は、安全性が向上したと感じる割合が比較的低い。

問10-6 【戸塚駅前の通り(県道203号)駐停車対策】  
混雑・渋滞の状況

(回答者数 716)

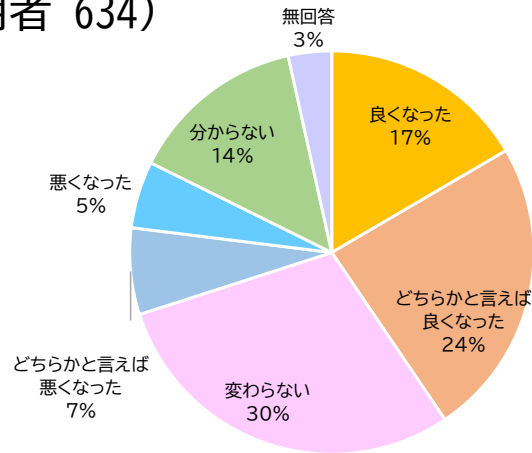


- 戸塚駅前の通り(県道203号)駐停車対策により、混雑・渋滞の状況が改善したと感じた割合は38%となった。
- 元々、駐停車禁止の箇所を仮設防護柵で明確化したものだったこともあり、混雑や渋滞の意識は「変わらない」と感じる割合も約3割（32%）を占めた。

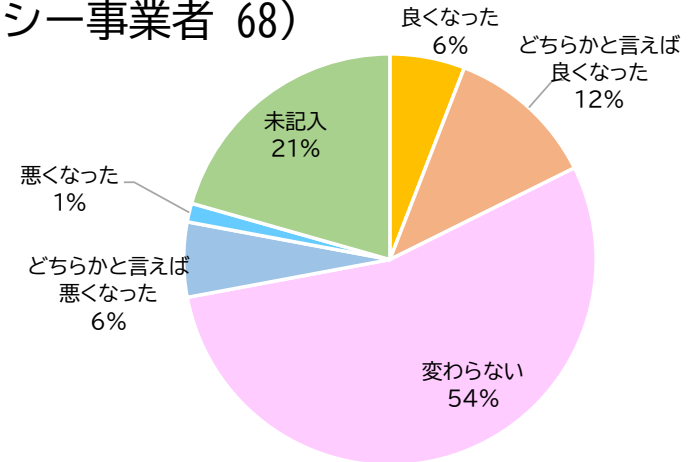


# 問10-6 【戸塚駅前の通り(県道203号)駐停車対策】 混雑・渋滞の状況 (アンケート対象別)

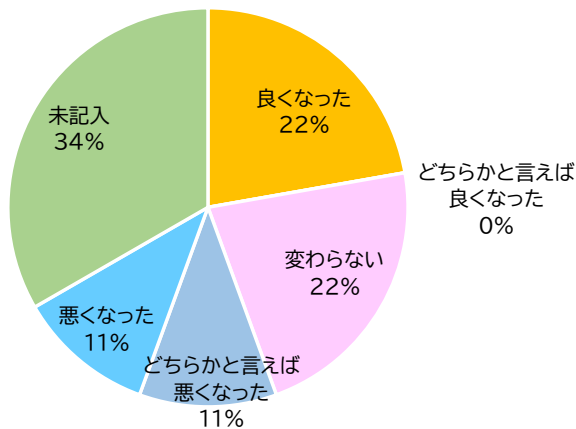
(利用者 634)



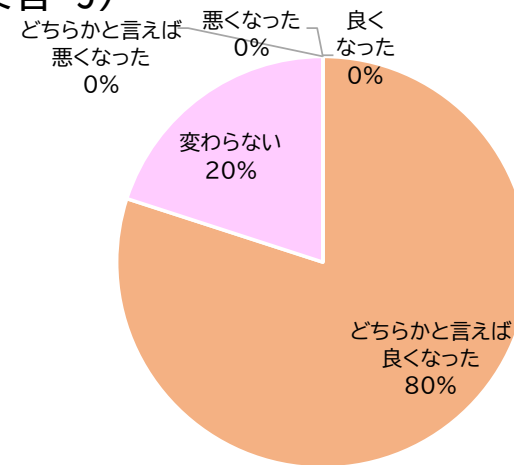
(タクシー事業者 68)



(配送事業者 9)



(送迎事業者 5)



➤ 停車時間が短縮して交通の流れが良くなったと感じる割合が、利用者と送迎事業者で比較的多かった。

## 【自由意見】 県道203号線の円滑性の向上について

対象	ポジティブ	ネガティブ
利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐停車車両が減少し、走りやすくなった。</li> <li>・ 駐停車場所が明確になり、走りやすくなった。</li> <li>・ バスがスムーズにすれ違いできるようになった。</li> <li>・ バスの運行がスムーズになった。</li> <li>・ モディ前で滞る車両が減り、良くなった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ より混雑が感じられた。</li> <li>・ 自転車は非常に通りにくい。</li> <li>・ 車道上で停車する車が増加した。</li> <li>・ 無理やり停車する車両により渋滞が悪化した。</li> <li>・ ブロックでうまく曲がれない車両で渋滞した。</li> <li>・ モディ裏通りへの右折車が通行を妨げている。</li> </ul>
タクシー事業者	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前で駐車する車は変わらず多い。</li> <li>・ 納品のトラックが多い。</li> </ul>
配送事業者	—	—
送迎事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 長時間駐車する車が減った。</li> <li>・ ブロック設置箇所がなくなり交通阻害がなくなった。</li> <li>・ スムーズに流れていた。</li> </ul>	—
路線バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自家用車乗降場所の範囲が明確化され、普段に比べ交通は円滑になった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自家用車乗降場所のエリアに設置されている横断抑止柵は間口が2カ所しかないため、間口に合わせて停車する自家用車両が多くあった。</li> <li>・ 前に詰めて停車しない車両により、停車スペースに対して停車できる車両が少なくなっていた。</li> </ul>

- 駐停車場所が明確になり、走りやすくなったという意見が多方面から見られたほか、バスの運行もスムーズになったという意見も見られた。ただし、駐停車対策による県道203号線の駐停車車両の容量の低下により、路上で止まる車両が発生したという意見もあった。

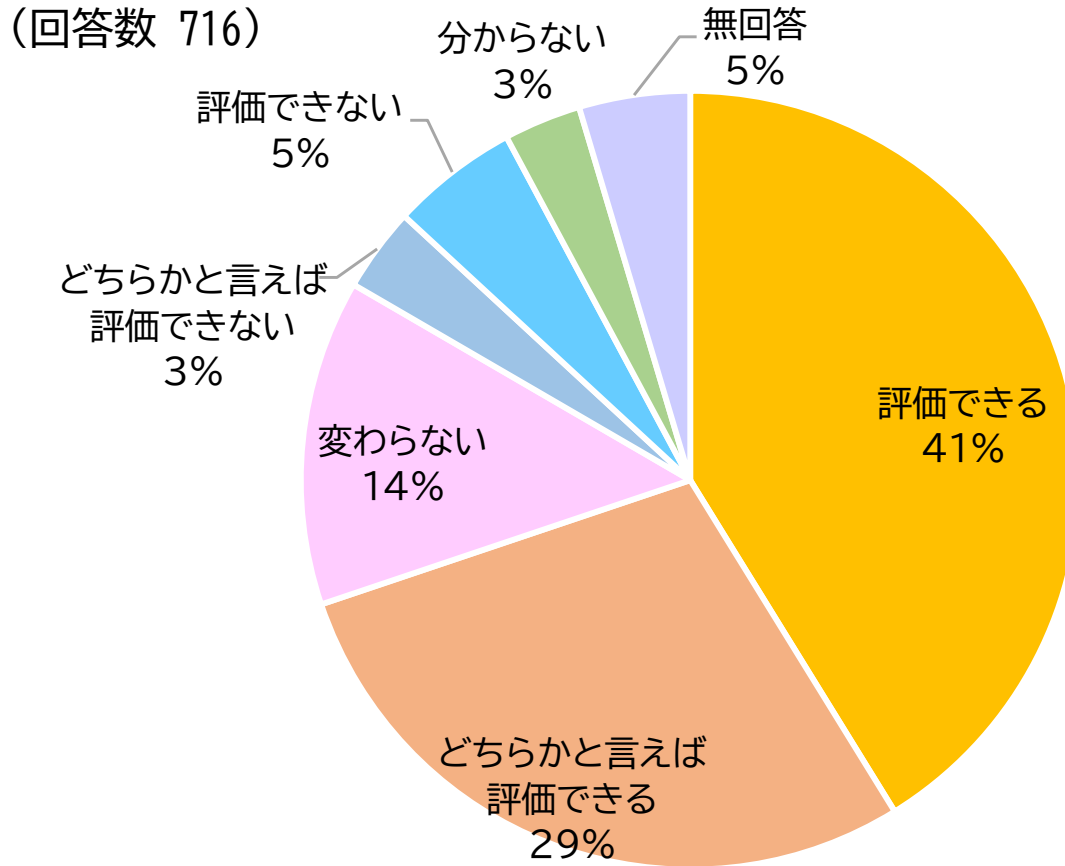
## 【自由意見】 県道203号線の安全性の向上について

対象	ポジティブ	ネガティブ
利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐停車がなくなり安全になった。</li> <li>・ 自転車での通行が安全になった。</li> <li>・ 駐車する車が減り見通しが良くなった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 横断歩道や交差点内に停車する車がいる危険になった。</li> </ul>
タクシー事業者	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 隙間に路上駐車をする車があり、安全性に問題がある。</li> </ul>
配送事業者	—	—
送迎事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 以前より安全になった。</li> <li>・ 駐停車車両のために車線をはみ出す必要がなくなり、安全性が向上した。</li> </ul>	—
路線バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ロータリー出口付近で乗降させる自家用車の抑制を図ることができたため、左折時の接触リスクや左折後の対向車線走行等によるリスクの軽減が図られた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 左に寄せて停車しない自家用車もあったため、追い抜く際にセンターラインを跨ぐ必要があった。</li> </ul>

- 駐停車車両減少により見通しがよくなった、車線をはみ出すことも減って安全になったという意見が見られた。一方、路上に駐停車する車両があり、危険な状況も発生しているという意見もあった。

# 今回の社会実験における項目別効果（3）【全体（利用者＋交通関係事業者）】

## 問10-7 【社会実験全体について】



- 社会実験全体について、「評価できる」「どちらかと言えば評価できる」と回答した割合は、全体の70%となり、多少の課題があっても対策案の有効性がある程度確認できた。

## 【自由意見】 周辺部の円滑性への影響について

対象	意見
利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旧国道1号および戸塚駅東口入口交差点の渋滞が激しくなった。（右折時間不足）</li> <li>・駐停車場所がなくなり、周辺の道路に駐停車車両が増えた。</li> <li>・一般車乗降場の利用者が増加して停車できない。</li> <li>・一般車乗降場が狭く、使いづらい。</li> <li>・駐停車場所が減少し、他の場所に集中した車両や駐停車場所を探す車両で渋滞が悪化した。</li> </ul>
タクシー事業者	上倉田交差点の信号で混雑する。
配送事業者	—
送迎事業者	・戸塚駅東口入口交差点付近の両側に駐車車両が増えたため、通行に支障が出ている時間帯がある。
路線バス事業者	—

- 社会実験による周辺部への円滑性への影響としては、戸塚駅東口入口交差点の渋滞が激しくなり、右折時間が不足していることが指摘されている。
- 一般車乗降場が混雑して利用ができない状況が生じている。
- 周辺の道路への駐停車車両の増加や上倉田交差点の混雑も指摘されている。

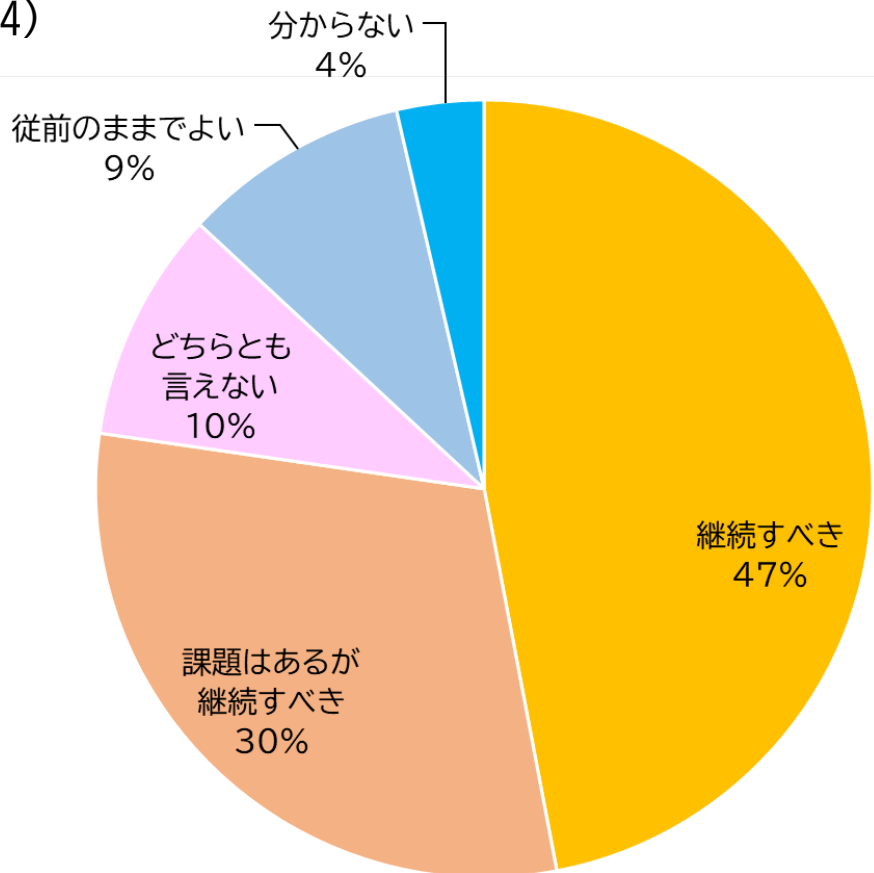
## 【自由意見】 周辺部の安全性への影響について

対象	意見
利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般車乗降場は横断歩道を渡るため、小さな子供が利用するには危険性が高い。</li> <li>・国道1号の混雑を避ける車が周辺の道路に高スピードで進入してくるようになった。</li> <li>・住宅地への迂回が必要になった。</li> </ul>
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般車乗降場からの車両が無理に右折しようとして危険性が増えた。</li> </ul>
配送事業者	—
送迎事業者	—
路線バス事業者	—

- 社会実験による周辺部への安全性への影響としては、周辺道路への交通の流入や一般車乗降場からの無理な右折が指摘されている。

## 問11 今回の社会実験で実施した交通対策の取組を継続することについてどう思いますか。

(回答数 634)



- 社会実験全体について、取組を「継続すべき」「課題はあるが継続すべき」と回答した割合は、全体の77%となり、利用者の交通課題への意識が高いことが見受けられた。