

魚津駅東広場整備に伴う交通社会実験（第2回）結果

第2回目の交通社会実験の目的は、より基本設計に近い車両動線を確保するとともに、第1回目の実験（令和6年6月23日～29日）で課題となった「広場への出入りに時間がかかる」など複数の課題についての解決および「魚津駅東広場基本設計」に基づく整備の有効性を確認するため、下記の調査概要に従い実験を行いました。

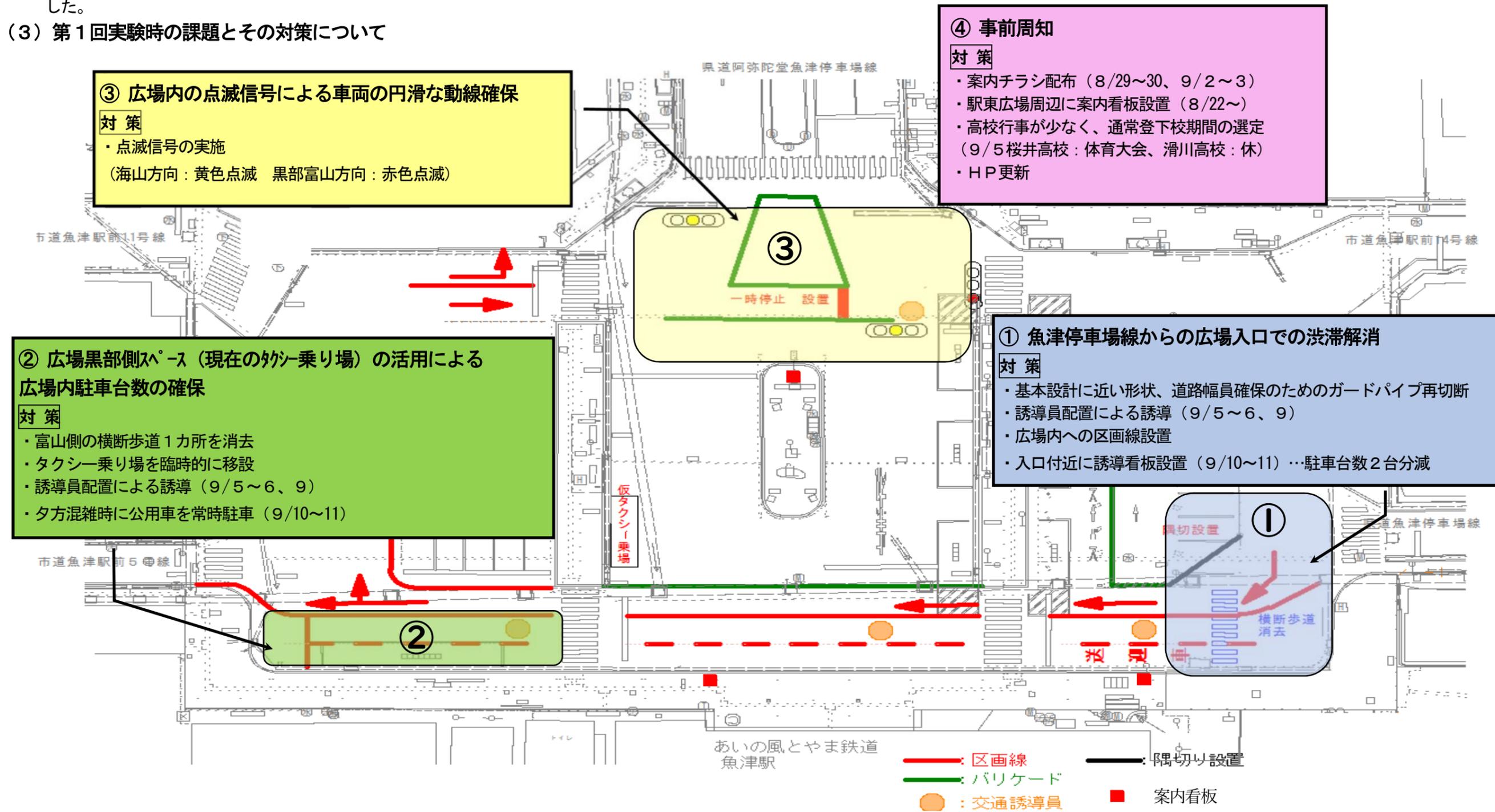
1. 調査概要

(1) 調査日時：令和6年9月5日（木）～11日（水）の7日間 終日

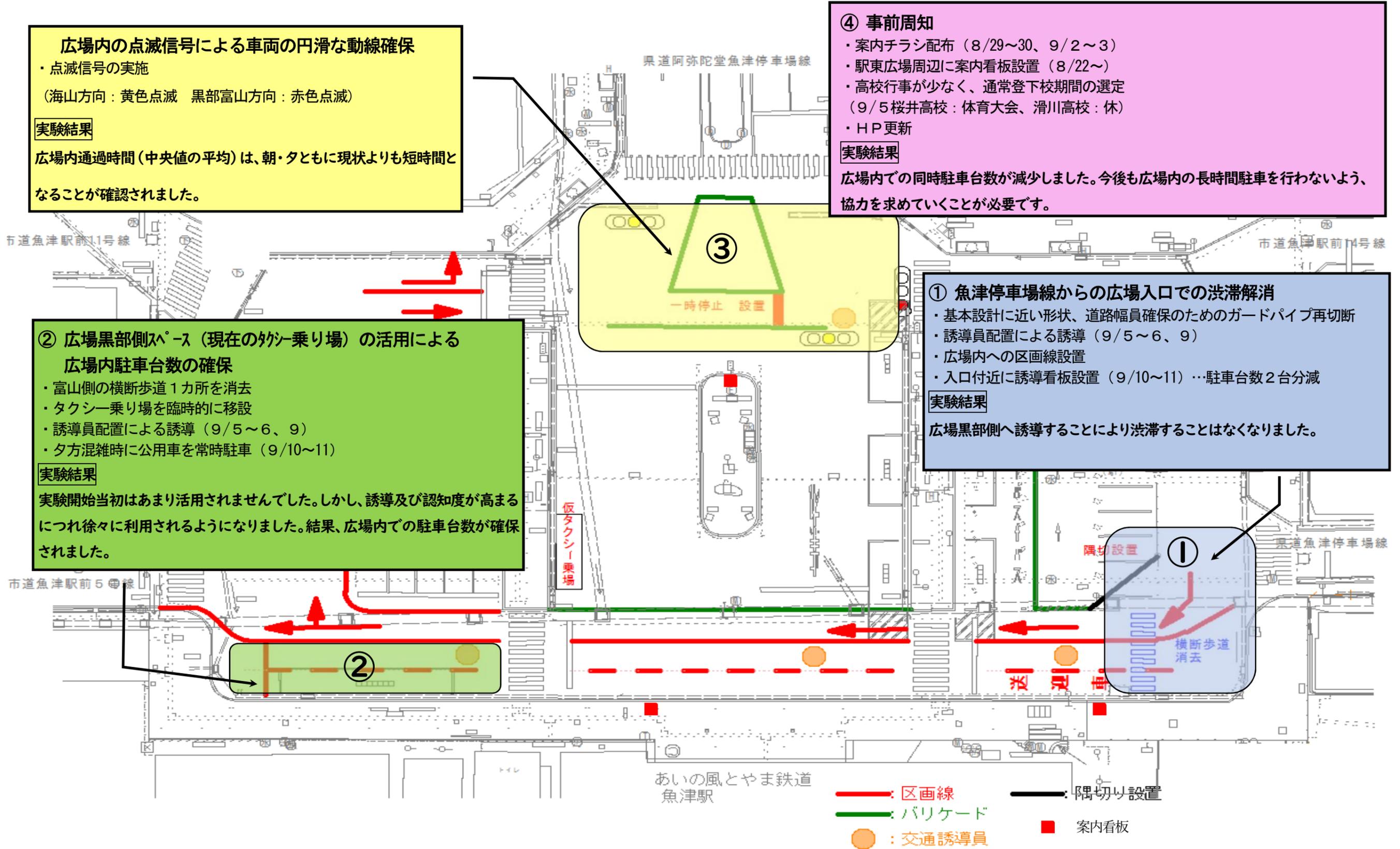
(2) 調査方法

朝ピーク（7:00～8:00）と夕ピーク（16:40～20:00）にこの時間帯に、魚津駅への電車到着時刻に合わせて、一般車の魚津駅東広場内での駐車台数及び広場内から広場外へ抜ける際の所要時間を計測しました。

(3) 第1回実験時の課題とその対策について



2. 実験結果

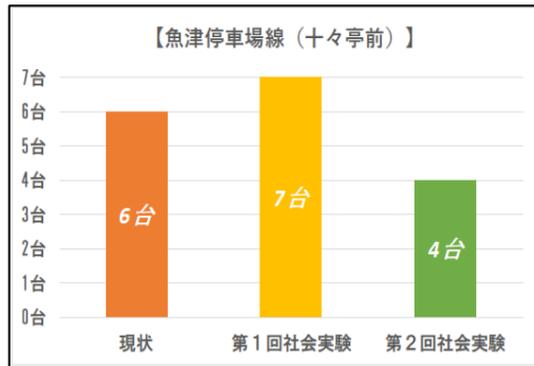


3. 実験結果詳細

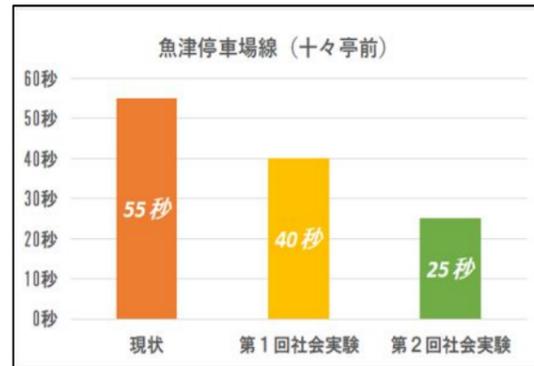
① 魚津停車場線からの広場入口での渋滞解消【朝：広場外待機車両が発生（9/9（月）7:32発 金沢行き）、夕：広場外待機車両は未発生】

朝の混雑時間帯（朝7時台）

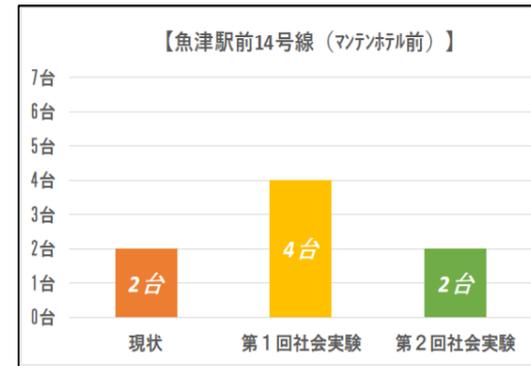
【広場外待機車両台数：最大】



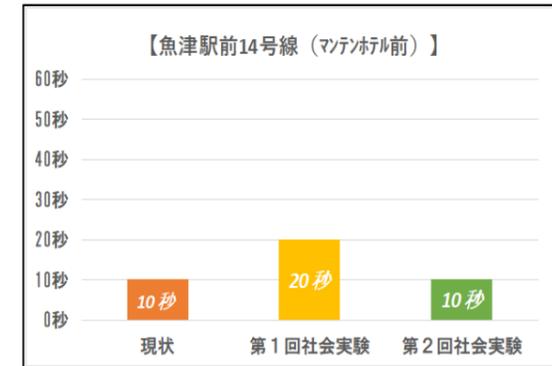
【広場外待機時間：最長】



【広場外待機車両台数：最大】

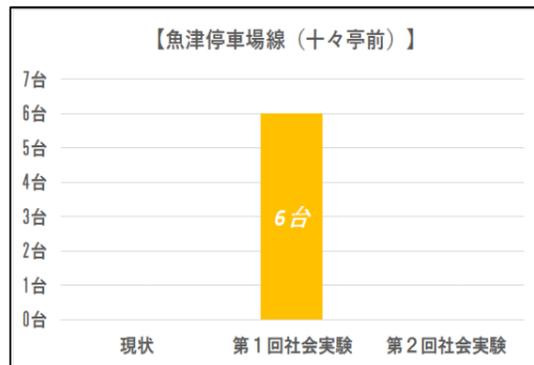


【広場外待機時間：最長】

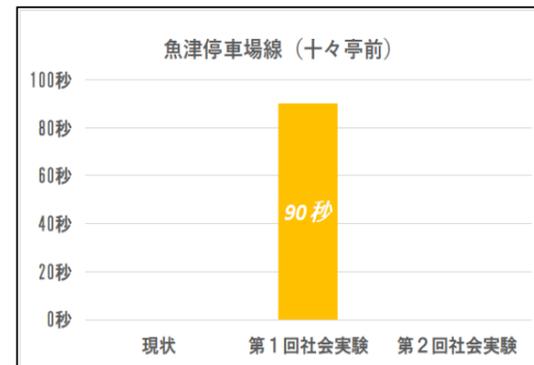


夕方以降の混雑時間帯（16時後半から19時後半）

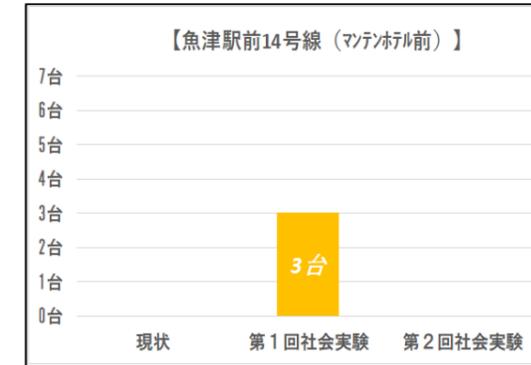
【広場外待機車両台数：最大】



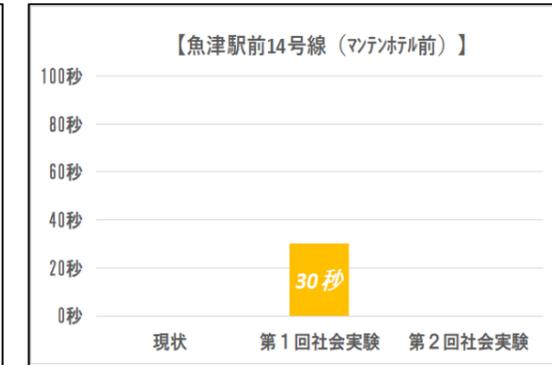
【広場外待機時間：最長】



【広場外待機車両台数：最大】



【広場外待機時間：最長】



【現状の利用方法で、広場外待機時間が長くなる要因】

「魚津停車場線」付近で送迎を終えた車両が広場中央から抜ける場合、海山方向の信号待ちの車両による渋滞が発生します。その際、黒部側への進行を妨げることになり、広場内の車両が停滞することがあります。



第1回交通社会実験時との比較

- ・誘導員および区画線の設置により、広場入口付近での渋滞は、概ね解消されました。
- ・ガードパイプ切断による幅員確保も影響したと考えます。

現状との比較

- ・朝の混雑時間帯において、現状では「阿弥陀堂魚津停車場線」から進入する車両は、広場内中央を通過する車両と左折をし時計回りに迂回して駅出入口正面に停車する2パターンがあります。迂回した車両が連なっている場合、又は歩行者が連続する場合は「魚津停車場線」「魚津駅前14号線」で広場外待機が発生します。
- ・基本設計では、「阿弥陀堂魚津停車場線」からの車両は全て迂回するため、「魚津停車場線」からの広場内進入は、現状よりも時間を要する可能性は考えられます。
- ・朝の広場外待機時間は、広場から「阿弥陀堂魚津停車場線」へ抜ける際の信号待ちの車両により黒部側への進行を妨げていました。しかし、計画では一方通行となり常に車両が動くため、現状よりも短縮できる可能性が高いと考えます。

② 広場黒部側スペース（現在のタクシー乗り場）の活用による広場内駐車台数の確保

朝（朝7時台）及び夕方以降（16時後半から19時後半）の混雑時間帯

⇒ 「魚津停車場線」から進入する車両は交番前付近での駐車傾向にあります。

夕方以降の混雑時間帯（16時後半から19時後半）

⇒ 公用車を駐車した結果、公用車に続き駐車し始め、「魚津停車場線」・「駅正面」付近の駐車が分散しました。

【9月10日（火）17：36頃】（第2回実験中）

⇒交番前に駐車しにくい状態を作り、広場東側へ誘導を図りました



【9月11日（水）7：26頃】（第2回実験中）



【9月2日（月）18：09頃】（現状）⇒交番前に駐車する傾向があります



第1回交通社会実験時との比較

- ・誘導員および公用車の配置により、広場全体を駐車スペースとして確保できました。
- ・実験期間後半になるにつれ、現在のタクシー乗り場周辺を利用する車両が増えたことから、時間とともに周知が図れたものと考えます。

現状との比較

- ・現状では、夕方以降の混雑時に「阿弥陀堂魚津停車場線」から進入し広場中央付近に駐車・待機する車両は、最大で6～7台程度です。それらは、現在のタクシー乗り場スペースで駐車可能であることから、広場中央付近のスペースの代替えになるものと考えます。（実験期間中、現在のタクシー乗り場周辺への駐車は、最大7台を確認）
- ・現状、広場中央付近で停車し送迎される方がおられますが、車両が往来する中を歩行するため安全とは言えません。

③ 広場内の点滅信号による自動車の円滑な動線確保

朝（朝7時台）及び夕方以降（16時後半から19時後半）の混雑時間帯

⇒ 信号待ちが無いため、渋滞することがない。車両は常に動き続けます。

朝（朝7時台）の混雑時間帯

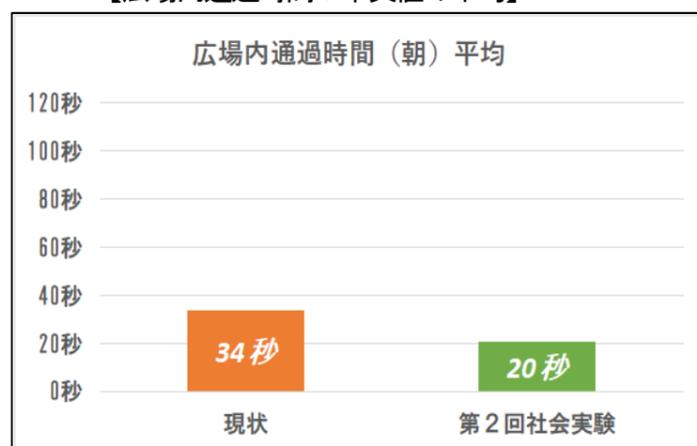
⇒ 黄色点滅のため、「阿弥陀堂魚津停車場線」からの車両進入速度が速い傾向にありました。

夕方以降の混雑時間帯（16時後半から19時後半）

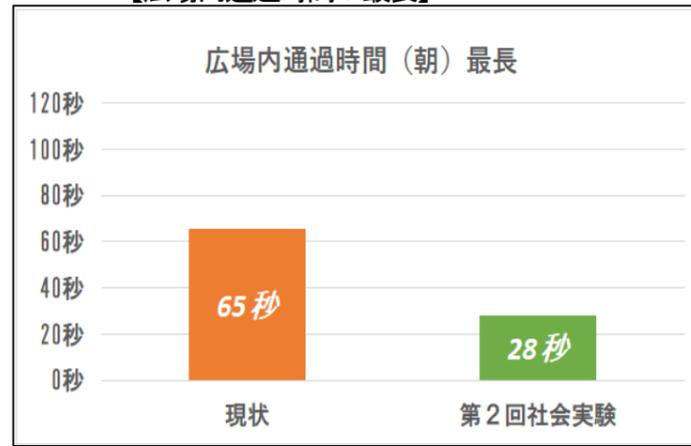
⇒ 最初の出車から平均で1分強（電車到着後2分強）で車両は広場外へはけていました。

朝の混雑時間帯（朝7時台）

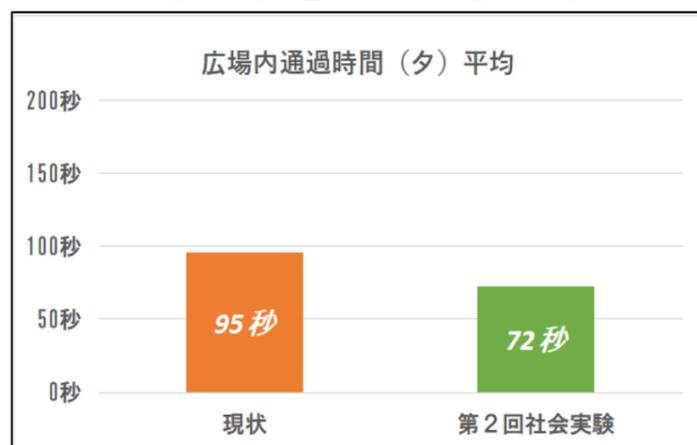
【広場内通過時間：中央値の平均】



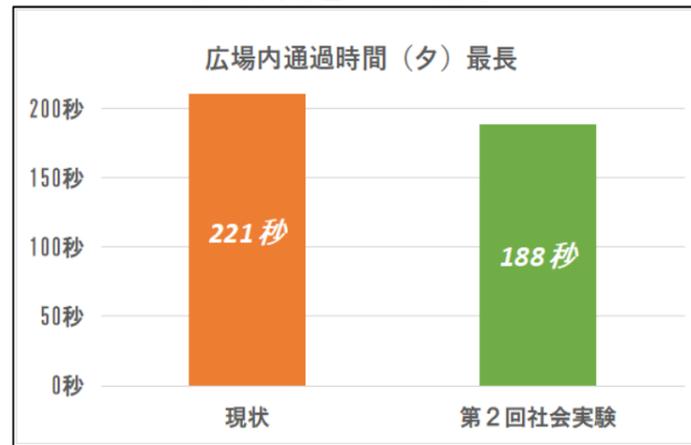
【広場内通過時間：最長】



【広場内通過時間：中央値の平均】



【広場内通過時間：最長】



第1回交通社会実験時との比較

・今回の実験では、広場から「阿弥陀堂魚津停車場線」に抜ける際は、赤色点滅信号としました。これにより横断歩道を渡る歩行者がいない限り、スムーズに広場から出ていけることが確認されました。

現状との比較

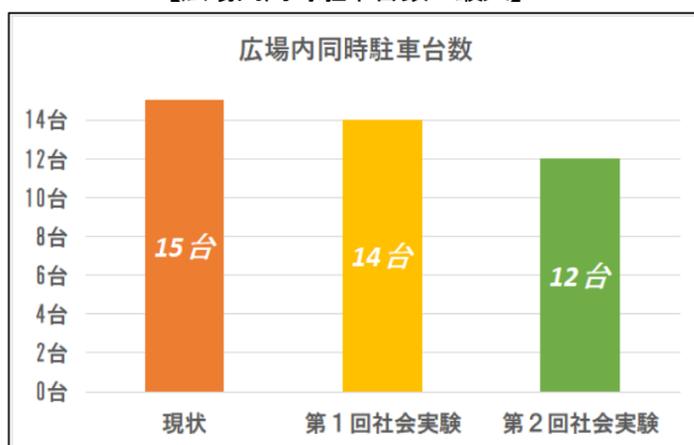
・広場内通過時間（中央値の平均）は、朝・夕ともに現状よりも短時間となることが確認されました。よって、車両の円滑な動線が確保されたものと考えられます。

④ 事前周知

- ・夕方以降の混雑時間帯に、電車から降りた方に案内チラシ配布（4日間 計：約600枚）
- ・駅東広場周辺に案内看板設置（8/22～）
- ・実験期間中、一部高校で休み等有り（9/5 桜井高校：体育大会、滑川高校：休）
- ・HP更新

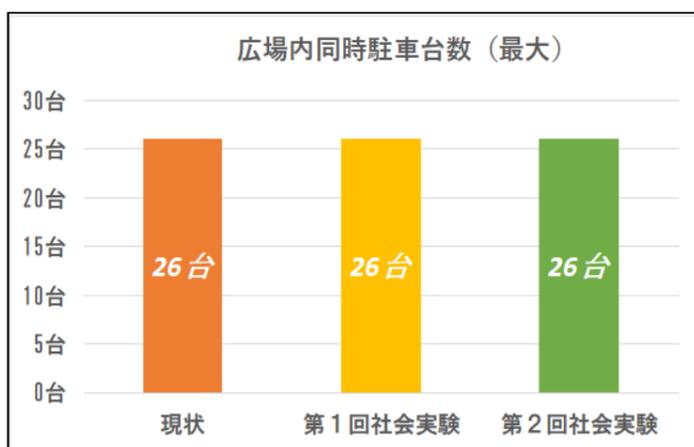
朝の混雑時間帯（朝7時台）

【広場内同時駐車台数：最大】

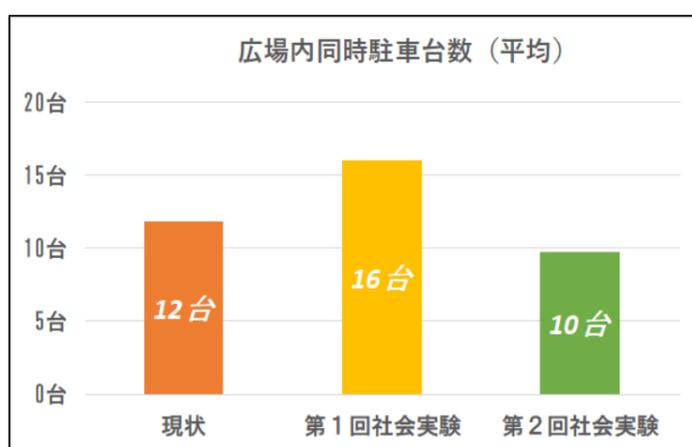


夕方以降の混雑時間帯（16時後半から19時後半）

【広場内同時駐車台数：最大】



【広場内同時駐車台数：平均】



【 配布しました案内チラシ 】

魚津駅前広場で社会実験を行います

令和6年
9/5(木)～11(水)

▲ 社会実験期間中は、広場内の中央スペースには自家用車は入れません。
☆一般車両の通行について、駅前広場内は時計回りのみの通行になります。
☆通勤・通学の時間帯は広場内の混雑が予想されます。特に迎えの時間帯は、**電車到着後に迎えに来る**など、混雑の解消にご協力をお願いします。

▲ 広場内の信号機を「点滅信号」にします。
☆（海山方向→黄色点滅 黒部富山方向→赤色点滅）、歩行者用は停止（消灯）となります。通行には十分ご注意ください。

▲ タクシーの乗車場を移設します。
☆社会実験期間中、タクシーの乗車場を移設します。実験期間中は、現在のタクシー乗り場を送迎用駐車場としてご利用いただけます。実験終了後は、元の位置に戻りますのでご注意ください。

お問い合わせ先
 魚津市都市計画課 まちづくり交通係
 電話 0765-23-1026

第1回交通社会実験時との比較

- ・朝方、「魚津停車場線」において、広場内に入る前に降車するケースが1日あたり、2～3人見られました。
- ・高校生においては、一部の日で運動会や休日がありましたが、概ね、通常時の登下校時間でありました。

現状との比較

- ・第2回社会実験中は、広場内同時駐車台数（平均）は減少しました。このことから、特に夕方以降の混雑時は広場内で長時間の駐車を行わないよう、周知することが必要と考えます。

◇整備の有効性確認

- ・広場内同時駐車台数は、現状と同程度を確保しています。
- ・広場外待機車両は現状でも発生しますが、信号待ちや車両による進路妨害が発生しないため、広場内へは短時間で進入できると考えられます。
- ・広場内通過時間も同様に、信号待ちや車両による進路妨害が発生せず、広場内で車両が動き続けることができるため、現状よりも短時間で通過できると考えられます。

以上のことから、魚津駅東広場基本設計に基づいた車両動線を再現した結果、朝および夕方の混雑時において、現状よりも「広場外待機時間の最長時間」、「広場内通過時間の中央値の平均」とともに短縮することが確認できました。

◇整備に向けての再検討事項

