

事例 6-1；主要施策の検討において＜施策方針への賛否＞ バンクーバー市交通計画

1) 調査概要

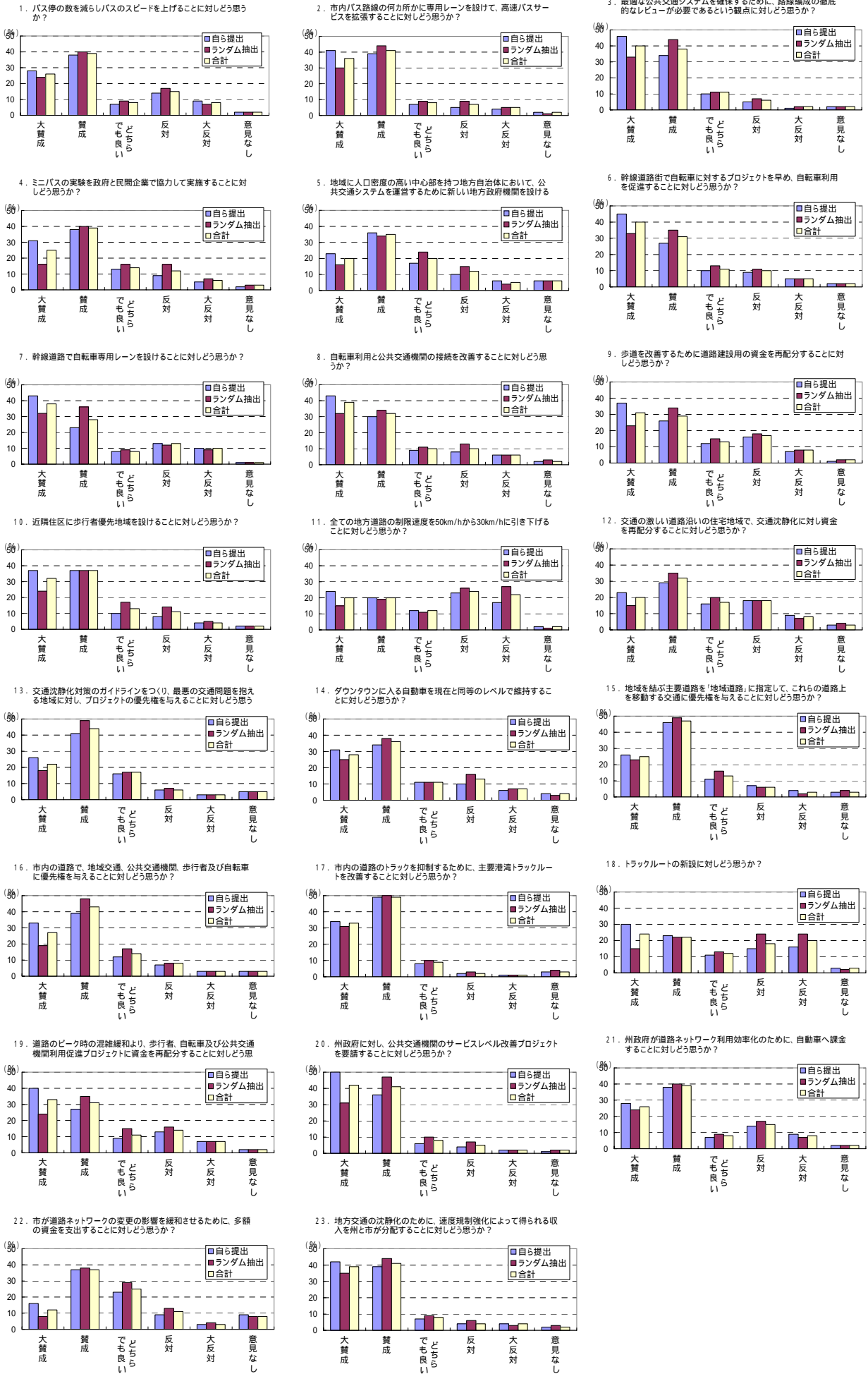
- ・ 市の交通システムについて 23 項目にわたり、交通施策に対しトレードオフを示し賛否を尋ねる。
- ・ 大きく分けて、バスや公共交通について、自転車について、歩行者について、近隣住区の保護について、自動車について、トラックについて、交通コストの負担についてとなっている。

Example)

1.バス停の数を減らして、バスのスピードを上げることに對し、賛成ですか反対ですか？
(トレードオフ)

バスのスピードは上がりますが、バス停まで歩く距離が長くなります。

3) 調査結果



< 提供した情報 >

- ・ アンケート票も入れて12ページのニュースレター
交通計画の概要
各施策に関係する基礎的な情報
施策による効果とトレードオフ



図 ニュースレター表紙

事例 6-2 ; 代替案の作成と選択段階において バンクーバー

< 具体施策への賛否 >

1) 調査のねらい

- ・ 自転車レーンなどの各施策に対する賛否（5段階評価）や、個別の路線（7路線）に対する施策の賛否（5段階評価）などをアンケート調査によって行い、代替案を作成する。

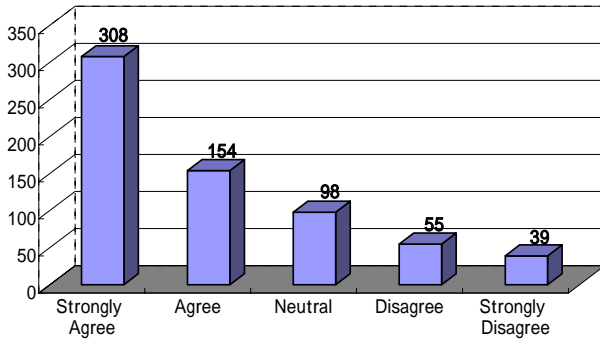
2) 調査概要

- ・ 普段及びバスがストライキの時の交通手段（自動車、自転車、徒歩、公共交通、その他）
- ・ 駐車レーンを自転車レーンすることやバスレーンの設置に対する賛否（5段階評価）
- ・ トロリーバスの延伸への賛否（5段階評価）
- ・ 都心の自転車ネットワークにとって重要だと思う5路線のピックアップ
- ・ 具体的な7つの路線の各路線に対し、1車線から2車線への車線拡幅についての賛否（5段階評価）
- ・ 都心の制限速度を時速50km/hから40km/hにする事への賛否（5段階評価）
- ・ 歩行者や自転車のために自動車の駐車スペースを減らすことへの賛否（5段階評価）
- ・ その他自由意見 など

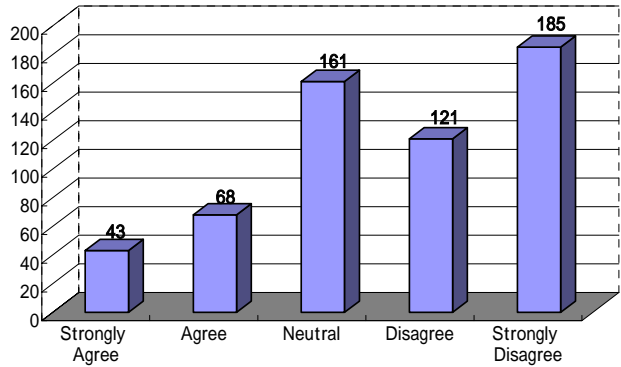
3) 調査結果

- ・ 683人からの回答を得た。
- ・ トロリーバスの延伸については、70%以上の人賛成している。
- ・ Beatty Street の車線拡幅については、半数以上の人反対している。
- ・ 都心の制限速度の引き下げについては、46%が賛成、38%が反対である。
- ・ 駐車スペースの削減については、61%が賛成している。

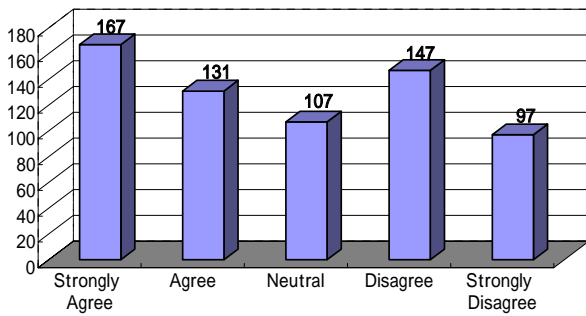
9. The downtown (electric) trolleybus system should be expanded so that all local bus routes are operated with trolleybuses rather than diesel buses.(Avg: 2.03)



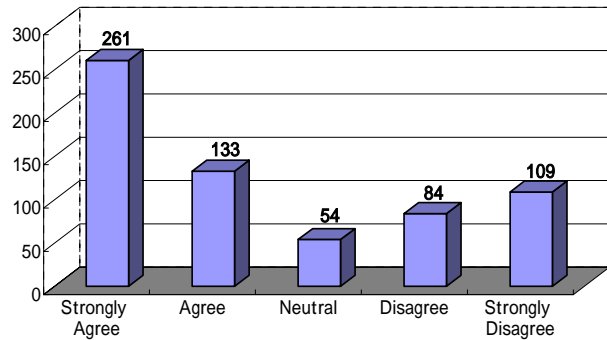
11a. Beatty should be converted to a two-way street. (Avg: 3.58)



13. Currently, downtown traffic signals are coordinated for traffic to move at 50 km/h; however, this should be reduced (e.g. to 40 km/h or less) in order to provide increased comfort and safety.(Avg: 2.81)



14. The commuter parking supply in downtown should be constrained to reduce congestion and encourage people to walk, bike, or take transit.(Avg: 2.45)



事例 6-3 ; 計画草案の作成段階において バンクーバー

< 具体的施策への賛否 >

1) 調査のねらい

- ・ ニュースレターやインターネットによって、歩道や自転車、道路ネットワークなどの各施策のねらい・具体的な導入箇所などを示し、個別の整備区間の施策に対する賛否（5段階評価）を問う。

2) 調査概要

< 主な調査項目 >（各設問とも 5 段階評価）

- ・ セットバックによるダービーストリートの歩道拡幅についての賛否
- ・ 都心の自転車ネットワーク整備への賛否
- ・ 交通量の少ない路線に対し、大型のディーゼルバスから小型で静かなコミュニティバスへ変更することに対する賛否
- ・ トロリーバス延伸への賛否
- ・ グランビルモールの歩道利用においてカフェや売店での利用促進についての賛否
- ・ グランビルストリートを歩道拡幅のために、6 車線から 5 車線へ削減する事への賛否
- ・ 自由意見 など

3) 調査結果

- ・ 未発表

< 提供した情報 >

- ・ ニュースレターによる下記の施策の詳細や導入箇所についての情報

都心交通計画の概要

歩道ネットワーク

ストリートの特別な利用（歩道の商業利用やイベントなど）

幹線道路ネットワーク

道路ネットワークの変更箇所

路上駐車スペース図

トラックルート図

バスネットワーク図

L R T ネットワーク図

自転車道ネットワーク図

オープンハウスの案内

< 道路ネットワークの変更箇所 >

ニュースレターでの情報

Changes to the Road Network

Several proposed changes to the road network that will help to achieve the goals of the Downtown Transportation Plan include:

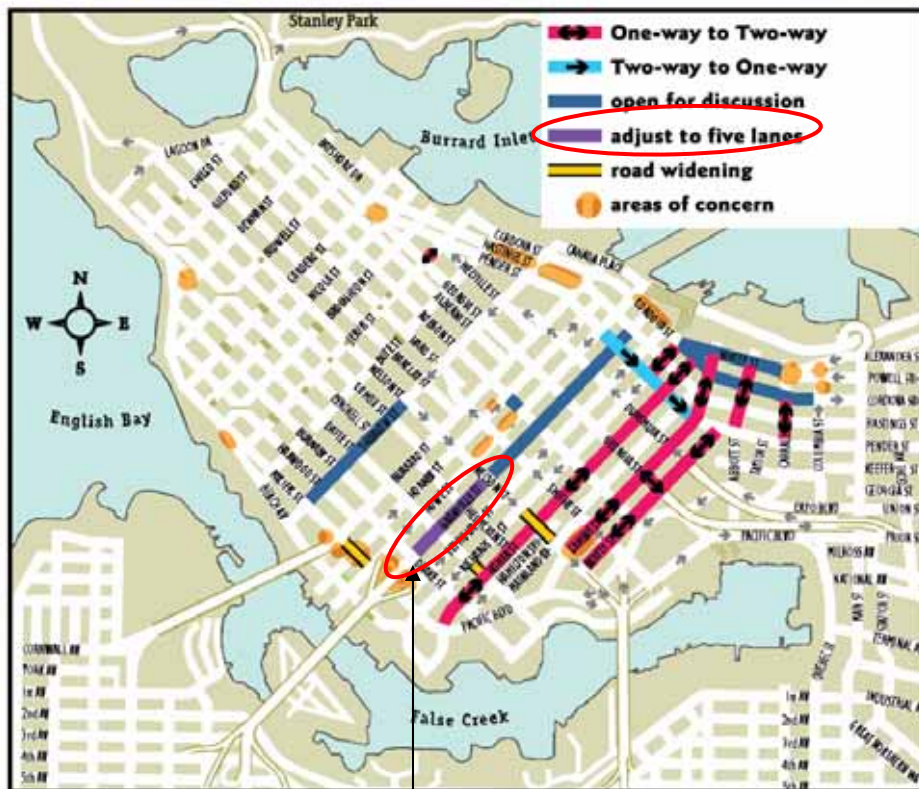
Converting Pender Street (Howe to Cambie) from two-way to one-way operation to provide on-street parking/loading on the north curb, a dedicated eastbound bike lane, and to improve traffic flow;

Converting the one-way portions of Homer, Cambie, Beatty, Abbott, and Carrall to two-way operation to improve access and circulation, to allow the creation of two-way bike lanes, and to allow two-way bus operation;

Converting Granville Street (Drake to Nelson) from a six lane street to a five lane street to improve traffic operations and provide wider sidewalks (dependent on the future of Granville Mall);

Traffic calming Thurlow Street (Nelson to Pacific), Water Street, and part of Cordova Street with two-way or one-way operation; and

Restricting Robson Street between Howe and Hornby to transit and authorized vehicles only.



グランビルストリート

関係する調査項目

19. グランビルストリートを歩道拡幅のために、6車線から5車線へ削減する事に対してどう思いますか？

1. 強く賛成 2. 賛成 3. どちらとも言えない 4. 反対 5. 強く反対

< 路上駐車場 >

ニュースレターでの情報

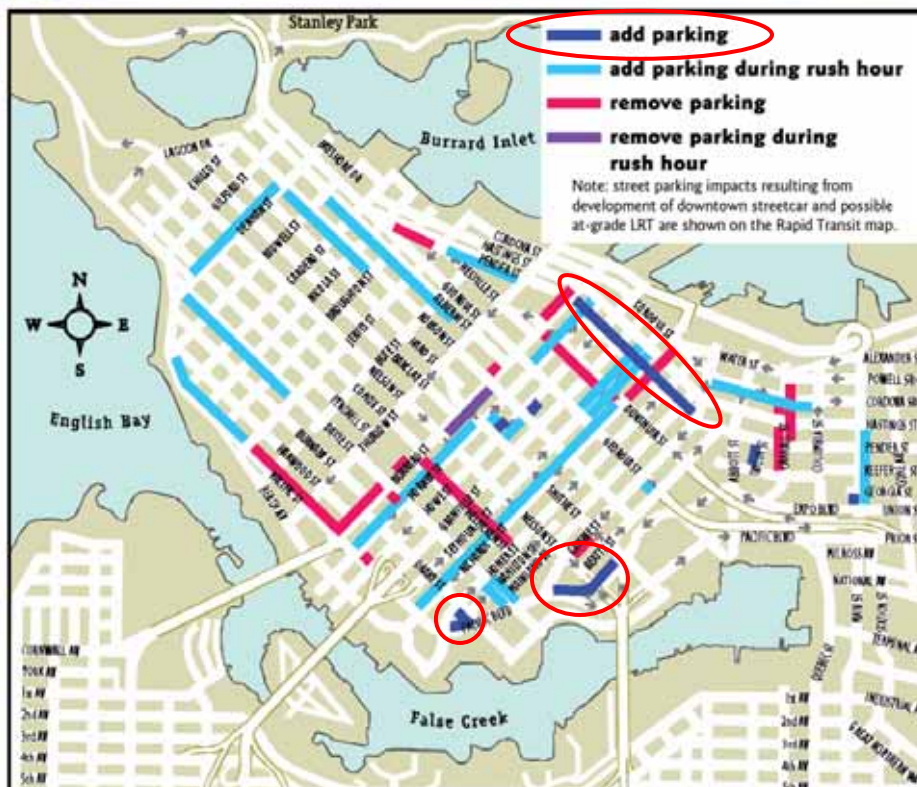
On-street Parking

On-street parking provides access to downtown businesses and properties. In addition, it benefits pedestrian comfort and safety by providing a buffer between pedestrians and moving traffic. Parking proposals have been developed to accommodate plans for other transportation modes, such as transit and cycling, while also trying to maximize the availability of on-street parking. Additional full-time parking would increase opportunities for corner bulges at many downtown locations.

Plan options include the addition of about 130 on-street parking spaces where none currently exist. Slightly fewer than 150 spaces would be eliminated to provide for improved bus operations, general traffic improvements and bicycling lanes. Elimination of some rush hour parking prohibitions will add about 600 spaces during rush hour. New rush hour regulations would eliminate some 30 spaces to facilitate transit movements. Overall, the plan would see little or no net change in the total number of parking spaces and the net addition of over 570 spaces during rush hours.

Off-street Parking

We are reviewing residential and commercial parking requirements to ensure they are consistent with the objectives of promoting walking, cycling, transit and ride-sharing.



関係する調査項目

20. 交通量の少ない路線で路上の駐車上を増やすことに対してどう思いますか？

1. 強く賛成 2. 賛成 3. どちらとも言えない 4. 反対 5. 強く反対