

～ほっとなる通りの「人に優しい街づくり」社会実験～  
これまでの調査結果概要をお知らせします

山形市ほっとなる通り(十日町・本町・七日町)では、歩行者・自転車・自動車のそれぞれが快適に通行できる環境の創出・人に優しい街づくりを目指し、道路空間の再配分も含めた社会実験を平成21年11月5日から実施しております。実験開始からこれまでに実施してきた実態調査や、街頭で行った利用者ヒアリング調査結果の概要をお知らせ致します。

《社会実験交通実態調査結果報告》 ※概要、は別紙1-1、別紙1-2をご覧ください。

(主な項目) ※実験前 H21.10月 実験中 H21.11月、H22.4月、6月、7月、8月、9月

- ・ 歩行者交通量
- ・ 自転車交通量
- ・ 自転車通行区分遵守率
- ・ 自動車交通量
- ・ 自転車と歩行者の錯綜回数
- ・ 路上駐車車両台数

《社会実験街頭ヒアリング調査結果報告》 ※概要は、別紙2をご覧ください。

(主な項目) ※H22年9月17日、H22年9月19日 2日間実施

- ・ 来街交通手段
- ・ 来街の目的(用件)
- ・ 来街頻度
- ・ 道路区分に対する満足度
- ・ 今後のほっとなる通りの重要対策
- ・ ほっとなる通りの使いやすさ

《発表記者会：山形県政記者クラブ・山形市記者クラブ》

【問い合わせ先】

国土交通省 東北地方整備局 山形河川国道事務所 調査第二課

課長 武藤 徹 TEL：023-688-8940

山形県警察本部 交通規制課

次長 小野寺 健一 TEL：023-626-0110(代表)

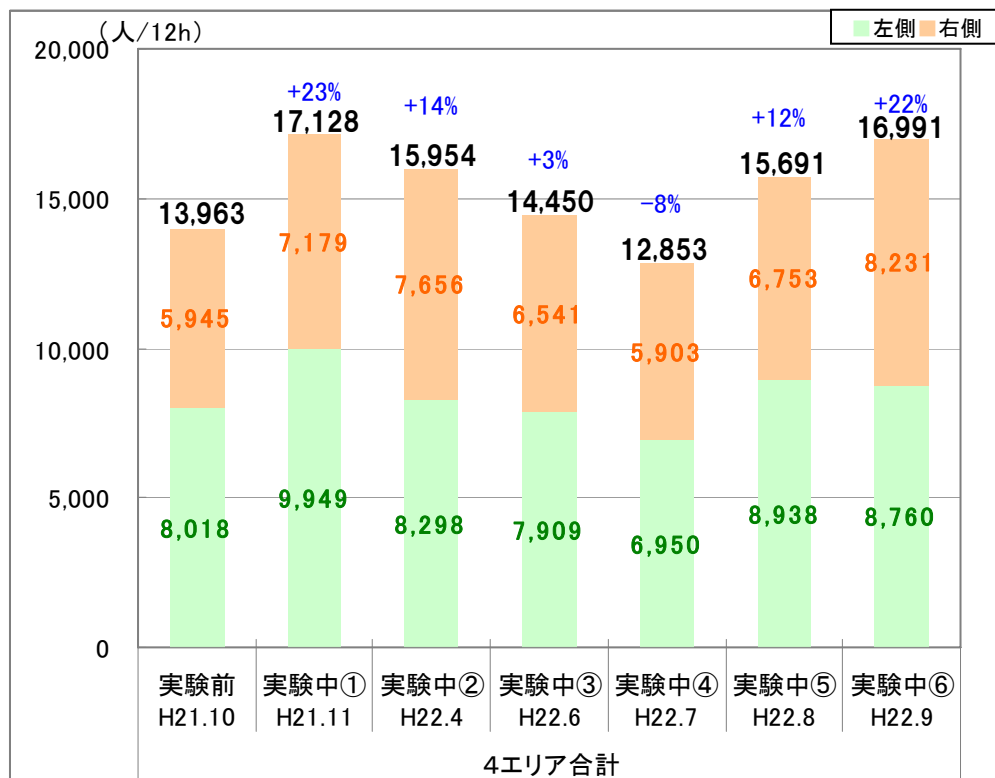
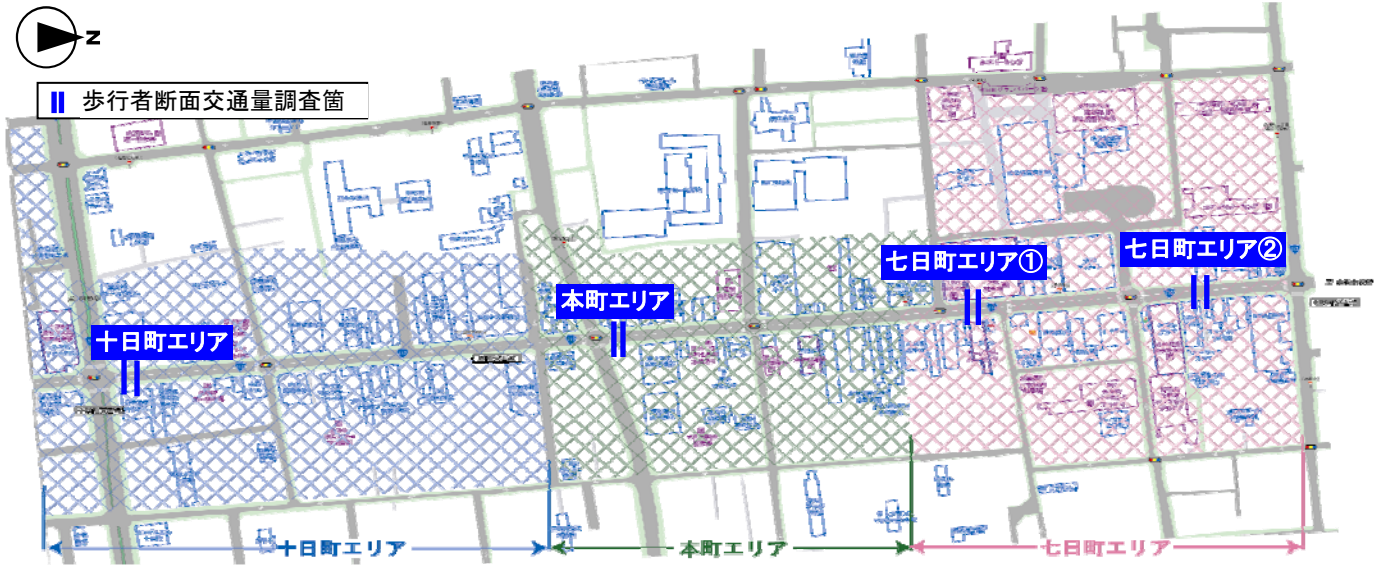
ほっとなる通り(十日町・本町・七日町商店街) 七日町商店街振興組合

事務局長 佐藤 克也 TEL：023-631-6368

# 1. 歩行者交通量（平日）

【別紙1-1】

○ 平日の歩行者交通量は、実験前に比べ増加傾向。22%増加



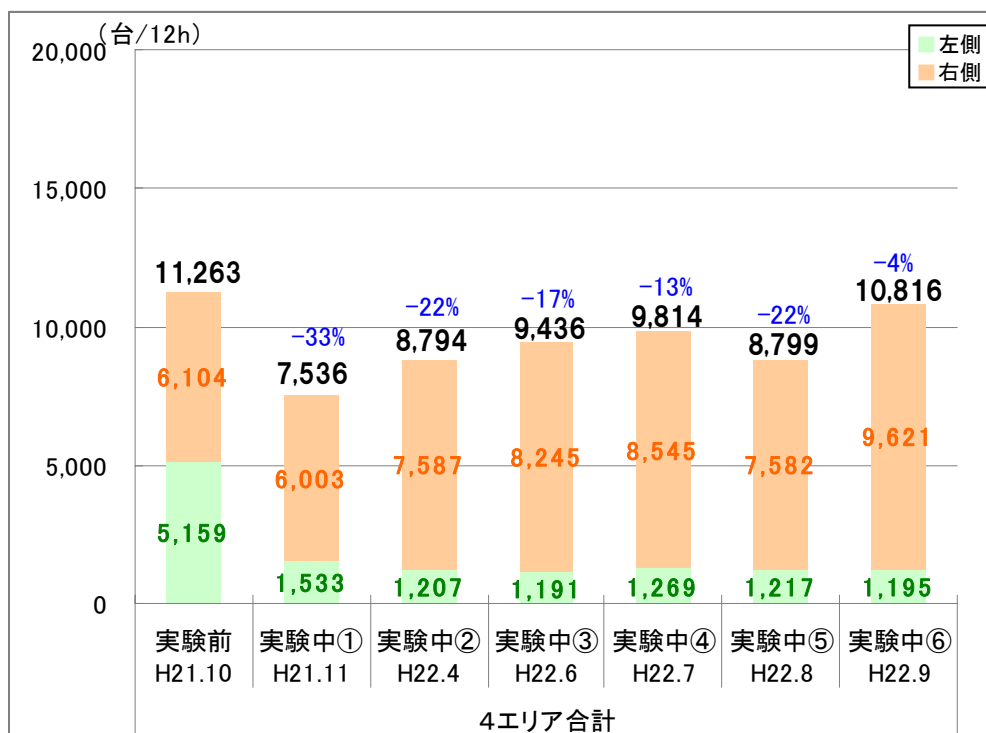
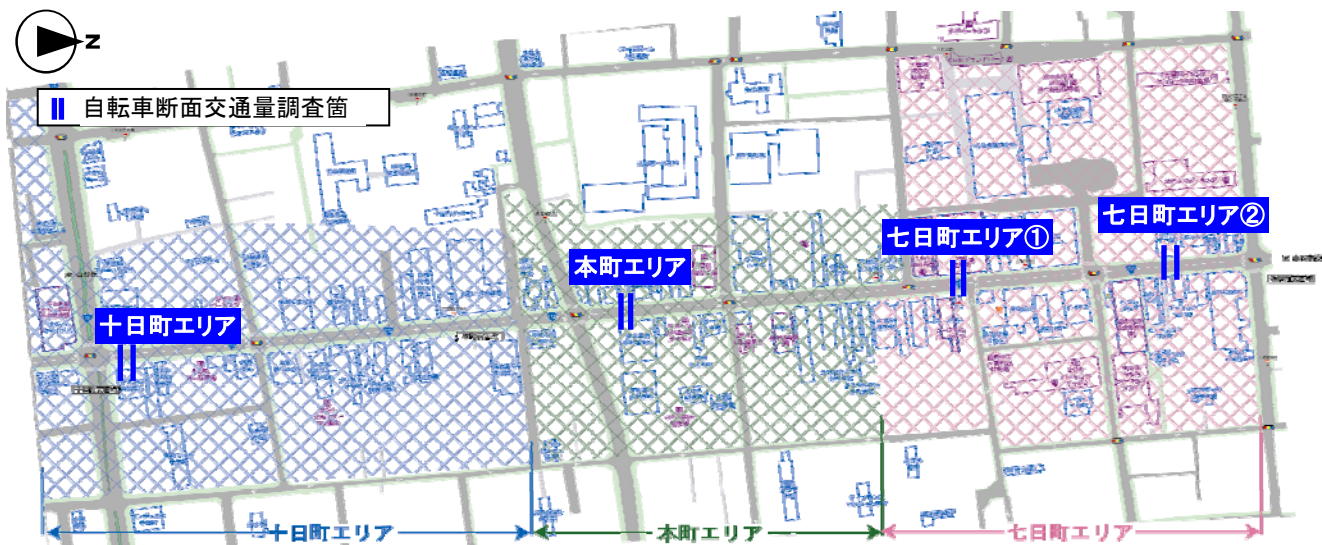
## ■ 調査日時

- 実験前のデータ: H21.10.6(火)7:00~19:00
- 実験中①のデータ: H21.11.25(水)7:00~19:00
- 実験中②のデータ: H22.4.21(水)7:00~19:00
- 実験中③のデータ: H22.6.2(水)7:00~19:00
- 実験中④のデータ: H22.7.21(水)7:00~19:00
- 実験中⑤のデータ: H22.8.25(水)7:00~19:00
- 実験中⑥のデータ: H22.9.29(水)7:00~19:00

※増減は対実験前比(%)

## 2. 自転車交通量（平日）

○ 平日の自転車交通量は、実験前と概ね同等。



### ■ 調査日時

実験前のデータ: H21.10.6(火)7:00～19:00

実験中①のデータ: H21.11.25(水)7:00～19:00

実験中②のデータ: H22.4.21(水)7:00～19:00

実験中③のデータ: H22.6.2(水)7:00～19:00

実験中④のデータ: H22.7.21(水)7:00～19:00

実験中⑤のデータ: H22.8.25(水)7:00～19:00

実験中⑥のデータ: H22.9.29(水)7:00～19:00

※増減は対実験前比(%)

### 3. 全自転車交通量のうち、歩道を走行する自転車の割合（平日）

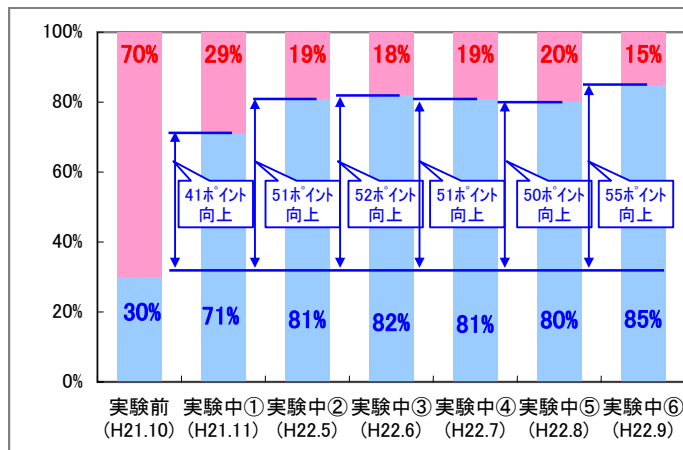
- 実験前は自転車交通量の70%が歩道を走行していたが、実験中では15%に減少。
- 85%が自転車道を利用している。

※自転車通行区分遵守率: 自転車道(レーン)利用交通量/自転車総交通量

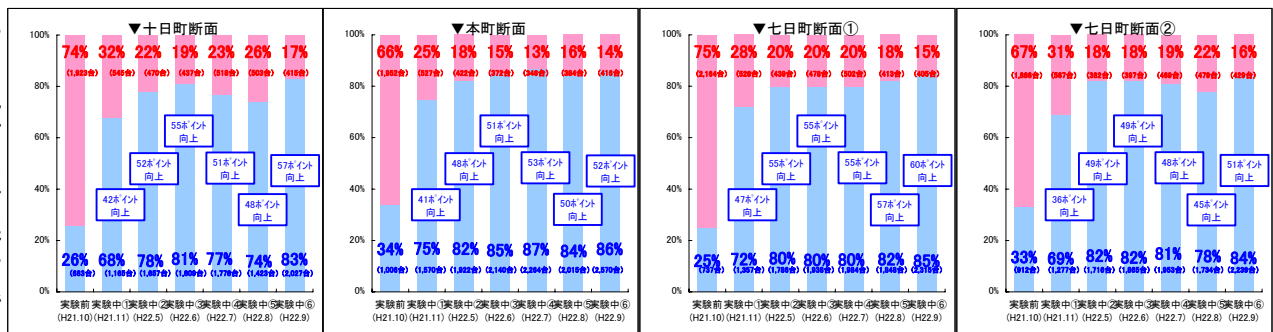
■ 遵守率: 自転車道(レーン)の利用率(%)    ■ 自転車の歩道走行率(%)    ( )内は台数(台/12h)

平日の自転車通行区分遵守率

※増減は対実験前比(%)



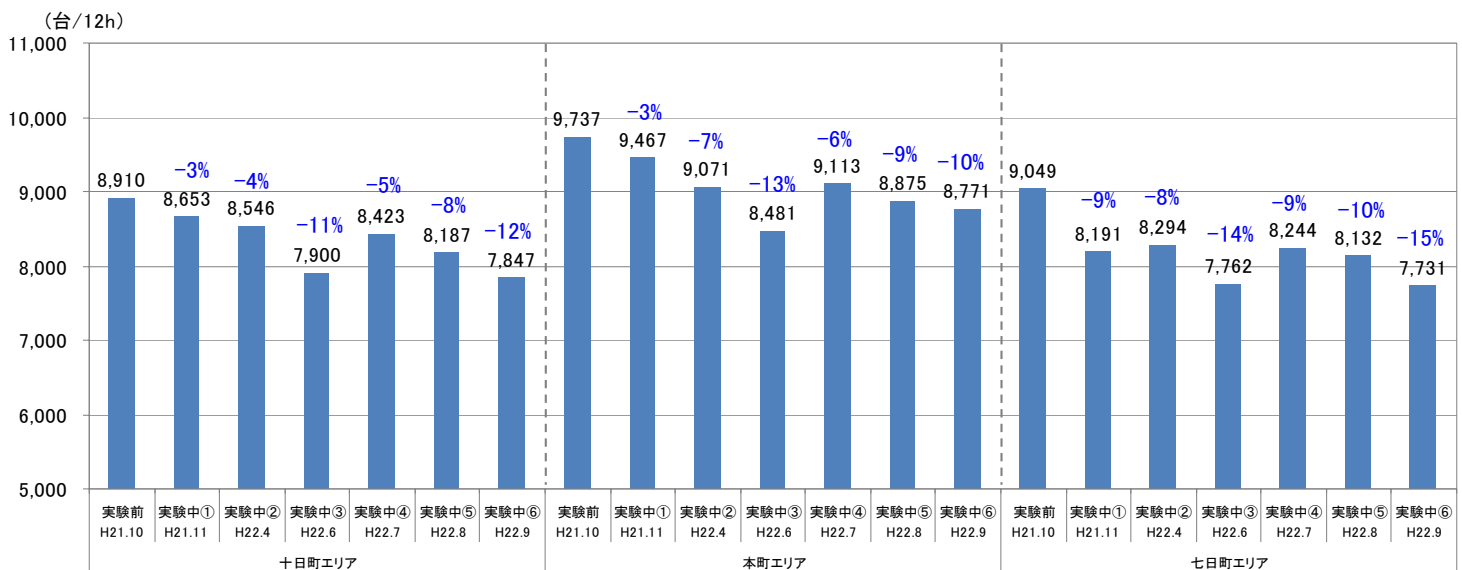
平日通行区分遵守率



※実験前のデータ: 平日【H21.10.6(火)7:00~19:00】  
 ※実験中①のデータ: 平日【H21.11.25(水)7:00~19:00】  
 ※実験中②のデータ: 平日【H22.4.21(水)7:00~19:00】  
 ※実験中③のデータ: 平日【H22.6.2(水)7:00~19:00】  
 ※実験中④のデータ: 平日【H22.7.21(水)7:00~19:00】  
 ※実験中⑤のデータ: 平日【H22.8.25(水)7:00~19:00】  
 ※実験中⑥のデータ: 平日【H22.9.29(水)7:00~19:00】

#### 4. 自動車交通量（平日）

○ ほととなる通り断面の自動車交通量は、十日町で約12%、本町で約10%、七日町で約15%の減少



■ 調査日時

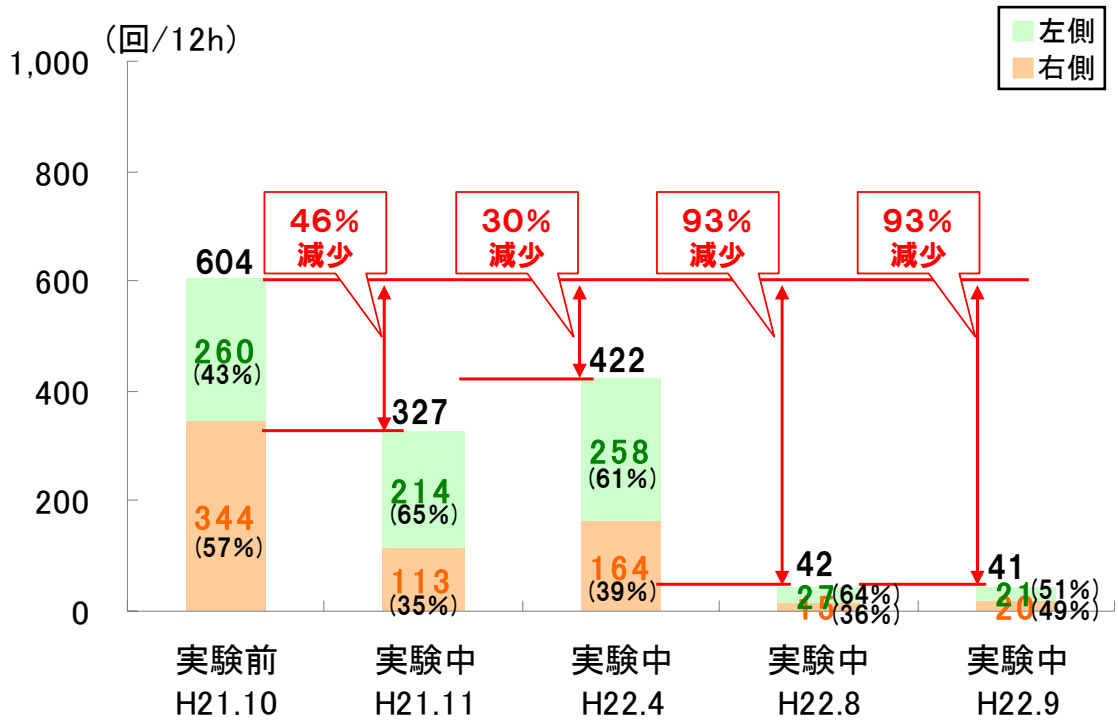
- 実験前のデータ: H21.10.6(火)7:00~19:00
- 実験中①のデータ: H21.11.25(水)7:00~19:00
- 実験中②のデータ: H22.4.21(水)7:00~19:00
- 実験中③のデータ: H22.6.2(水)7:00~19:00
- 実験中④のデータ: H22.7.21(水)7:00~19:00
- 実験中⑤のデータ: H22.8.25(水)7:00~19:00
- 実験中⑥のデータ: H22.9.29(水)7:00~19:00

※増減は対実験前比(%)

## 5. 自転車と歩行者の危険な錯綜回数（平日）

○実験前の歩道での歩行者と自転車の錯綜回数604回/12hが41回/12hと約9割減少。

※錯綜回数は歩行者と自転車がすれ違う際に、どちらかが回避する行動を取った回数。



### ■調査日時

実験前のデータ: H21.10.6(火)7:00～19:00

実験中のデータ: H21.11.25(水)7:00～19:00

実験中のデータ: H22.4.21(水)7:00～19:00

実験中のデータ: H22.8.25(水)7:00～19:00

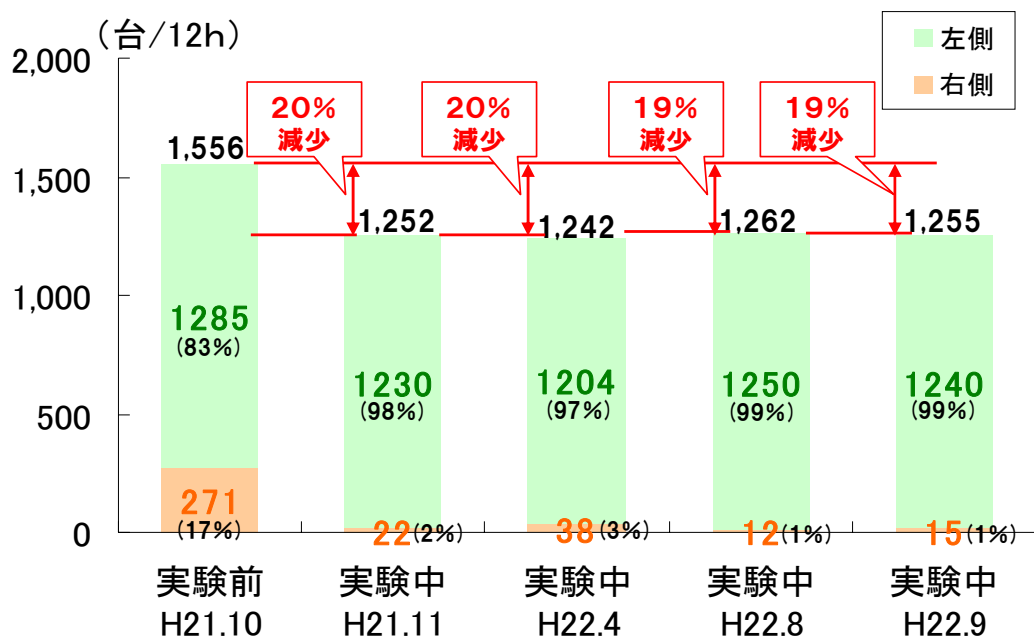
実験中のデータ: H22.9.29(水)7:00～19:00

※増減は対実験前比(%)

## 6. 路上駐車車両台数（平日）

○ほっとなる通り1km区間における路上駐車車両台数は、実験前の1,556台/12hが1,255台/12hと約2割減少。

※路上駐車車両台数は、通常運行のバスや荷捌き用駐車車両を含みます



### ■調査日時

実験前のデータ: H21.10.6(火)7:00~19:00

実験中のデータ: H21.11.25(水)7:00~19:00

実験中のデータ: H22.4.21(水)7:00~19:00

実験中のデータ: H22.8.25(水)7:00~19:00

実験中のデータ: H22.9.29(水)7:00~19:00

※増減は対実験前比(%)

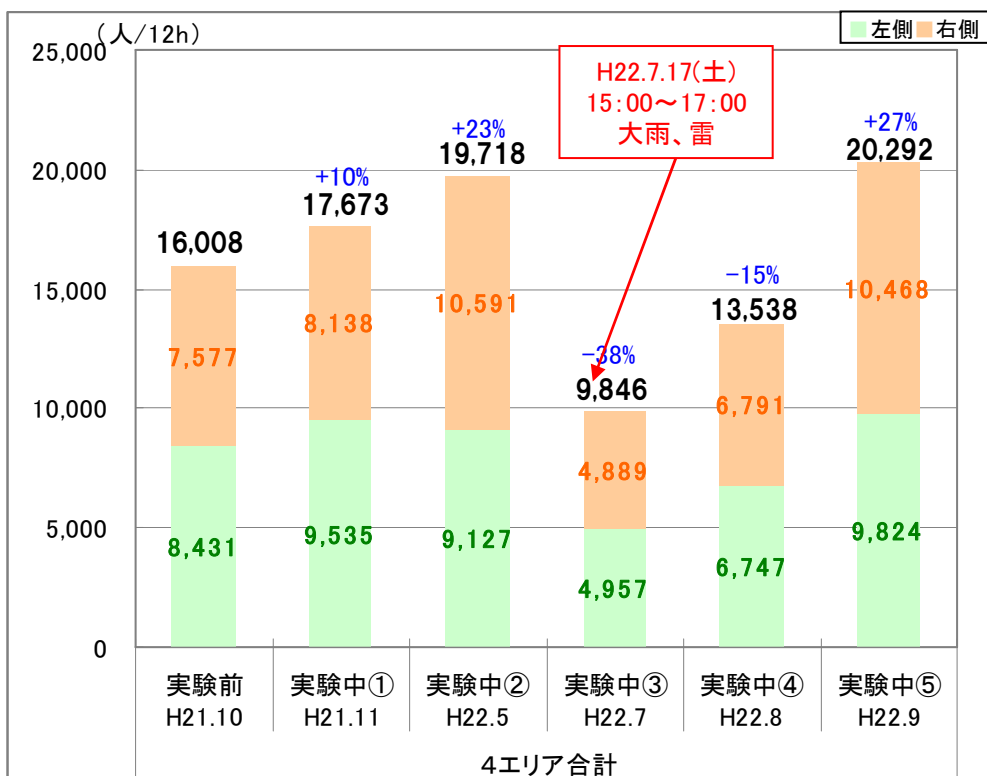
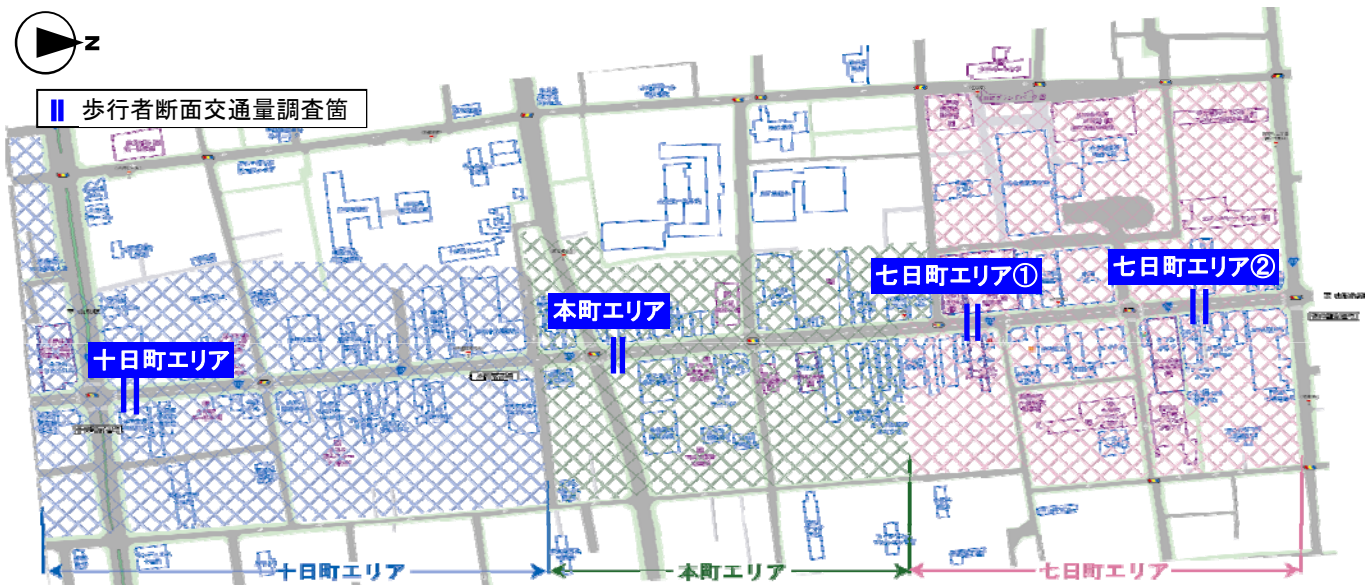
# 1. 歩行者交通量（休日）

【別紙1-2】

○ 休日の歩行者交通量は、実験前に比べ増加傾向。27%増加



歩行者断面交通量調査箇所



### 調査日時

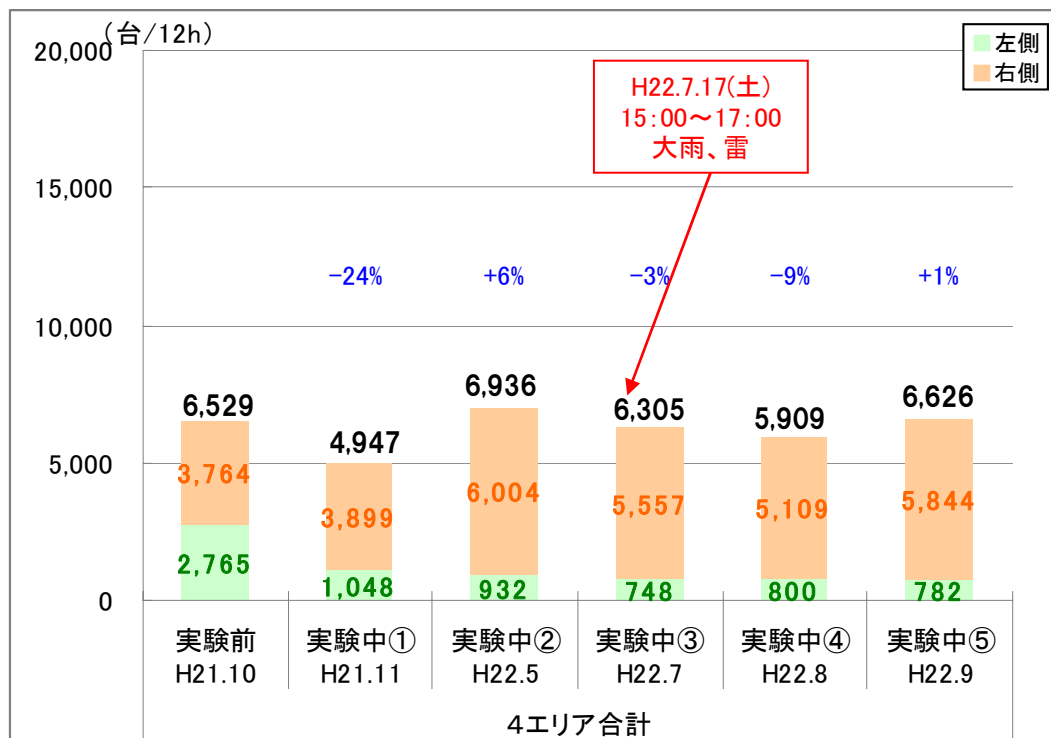
- 実験前のデータ: H21.10.4(日)7:00~19:00
- 実験中①のデータ: H21.11.29(日)7:00~19:00
- 実験中②のデータ: H22.5.16(日)7:00~19:00
- 実験中③のデータ: H22.7.17(土)7:00~19:00
- 実験中④のデータ: H22.8.22(日)7:00~19:00
- 実験中⑤のデータ: H22.9.26(日)7:00~19:00

※増減は対実験前比(%)



## 2. 自転車交通量（休日）

○ 休日の自転車交通量は、実験前と概ね同等。



### ■ 調査日時

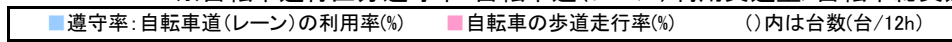
- 実験前のデータ: H21.10.4(日)7:00～19:00
- 実験中①のデータ: H21.11.29(日)7:00～19:00
- 実験中②のデータ: H22.5.16(日)7:00～19:00
- 実験中③のデータ: H22.7.17(土)7:00～19:00
- 実験中④のデータ: H22.8.22(日)7:00～19:00
- 実験中⑤のデータ: H22.9.26(日)7:00～19:00

※増減は対実験前比(%)

### 3. 全自転車交通量のうち、歩道を走行する自転車の割合（休日）

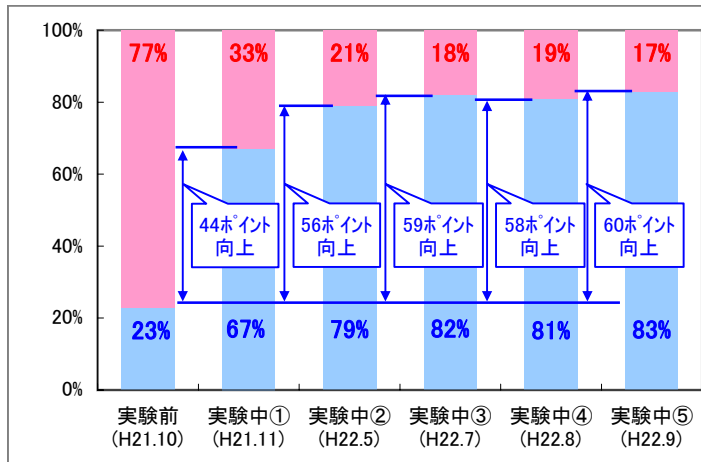
- 実験前は自転車交通量の77%が歩道を走行していたが、実験中では17%に減少。
- 83%が自転車道を利用している。

※自転車通行区分遵守率: 自転車道(レーン)利用交通量/自転車総交通量

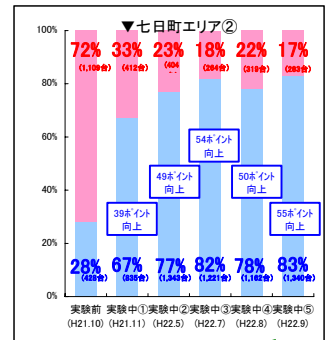
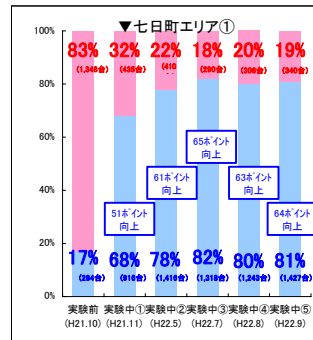
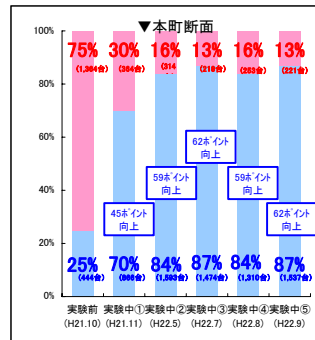
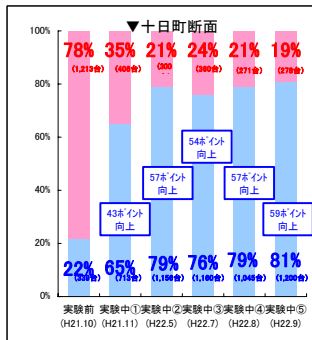


休日の自転車通行区分遵守率

※増減は対実験前比(%)



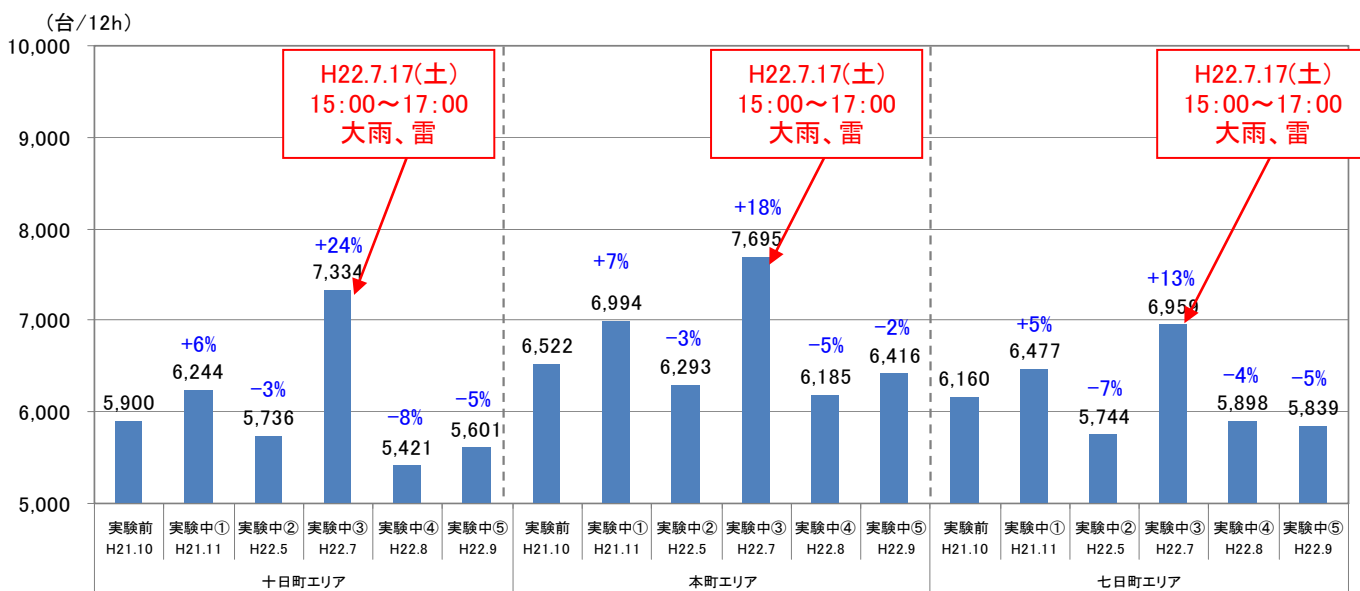
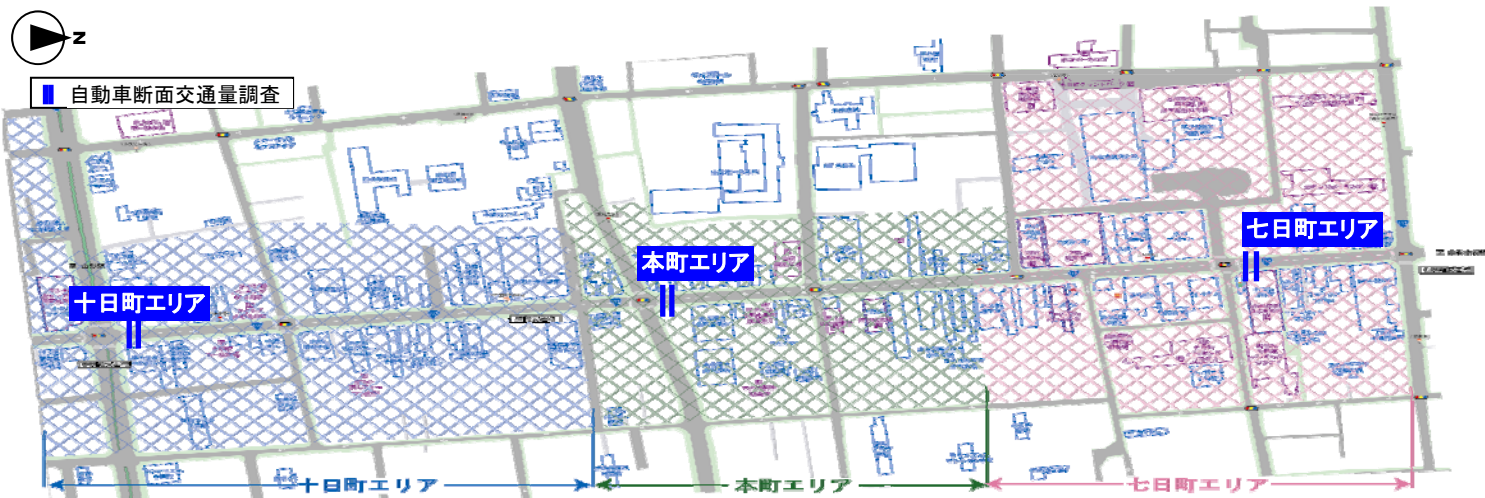
平日通行区分遵守率



※実験前のデータ: 休日【H21.10.4(日)7:00~19:00】  
 ※実験中①のデータ: 休日【H21.11.29(日)7:00~19:00】  
 ※実験中②のデータ: 休日【H22.5.16(日)7:00~19:00】  
 ※実験中③のデータ: 休日【H22.7.17(土)7:00~19:00】  
 ※実験中④のデータ: 休日【H22.8.22(日)7:00~19:00】  
 ※実験中⑤のデータ: 休日【H22.9.26(日)7:00~19:00】

#### 4. 自動車交通量（休日）

○ ほっとなる通り断面の自動車交通量は、十日町で約5%、本町で約2%、七日町で約5%の減少



#### ■ 調査日時

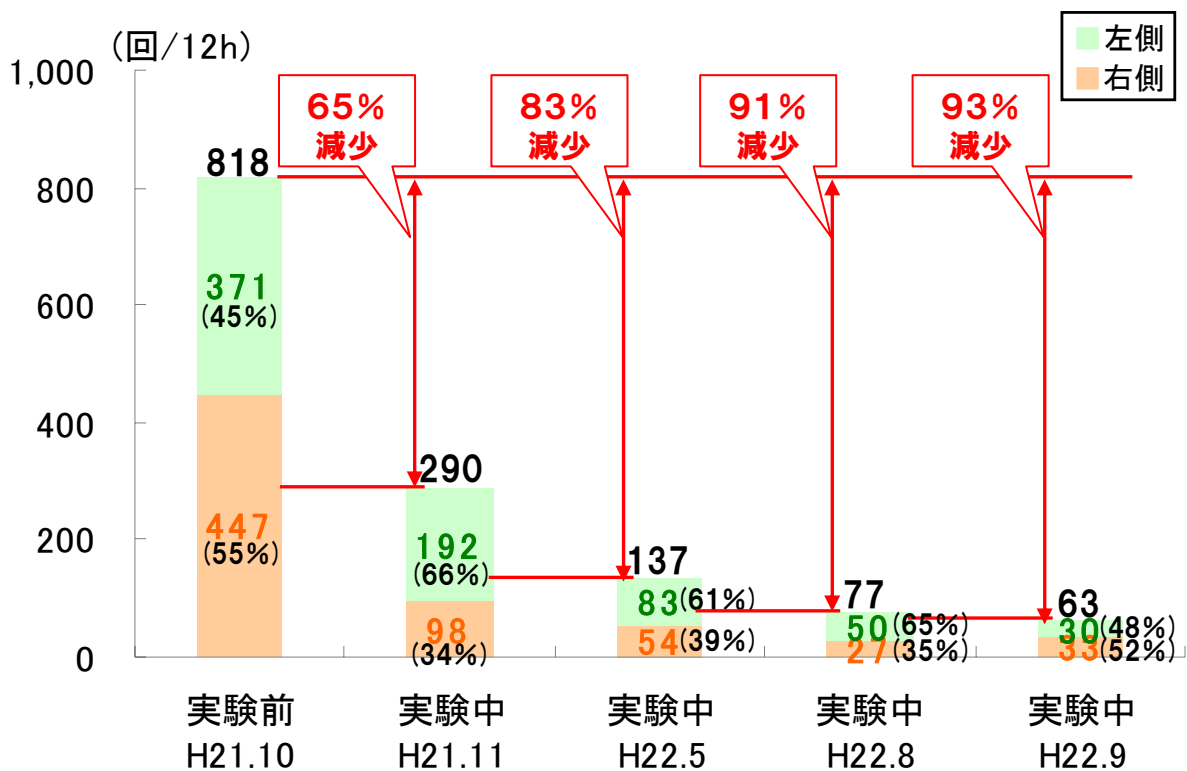
- 実験前のデータ: H21.10.4(日)7:00~19:00
- 実験中①のデータ: H21.11.29(日)7:00~19:00
- 実験中②のデータ: H22.5.16(日)7:00~19:00
- 実験中③のデータ: H22.7.17(土)7:00~19:00
- 実験中④のデータ: H22.8.22(日)7:00~19:00
- 実験中⑤のデータ: H22.9.26(日)7:00~19:00

※増減は対実験前比(%)

## 5. 自転車と歩行者の危険な錯綜回数（休日）

○実験前の歩道での歩行者と自転車の錯綜回数は818回/12hが63回/12hと約9割減少。

※錯綜回数は歩行者と自転車がすれ違う際に、どちらかが回避する行動を取った回数。



### ■調査日時

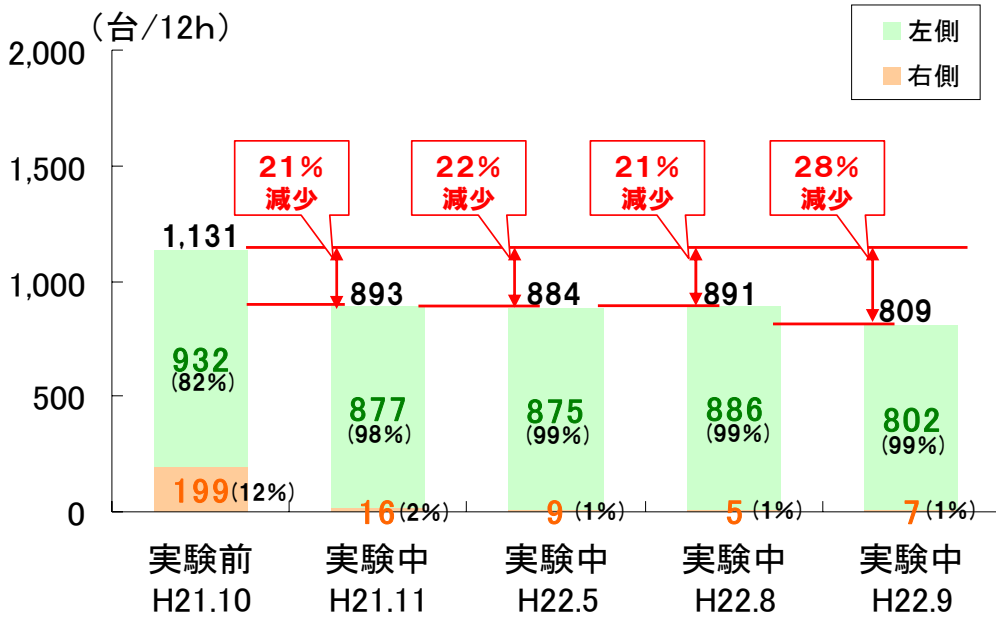
実験前のデータ: H21.10.4(日)7:00～19:00  
 実験中のデータ: H21.11.29(日)7:00～19:00  
 実験中のデータ: H22.5.16(日)7:00～19:00  
 実験中のデータ: H22.8.22(日)7:00～19:00  
 実験中のデータ: H22.9.26(日)7:00～19:00

※増減は対実験前比(%)

## 6. 路上駐車車両台数（休日）

○ほっとなる通り1km区間における路上駐車車両台数は、実験前の1,131台/12hが809台/12hと約3割減少。

※路上駐車車両台数は、通常運行のバスや荷捌き用駐車車両を含みます



### ■調査日時

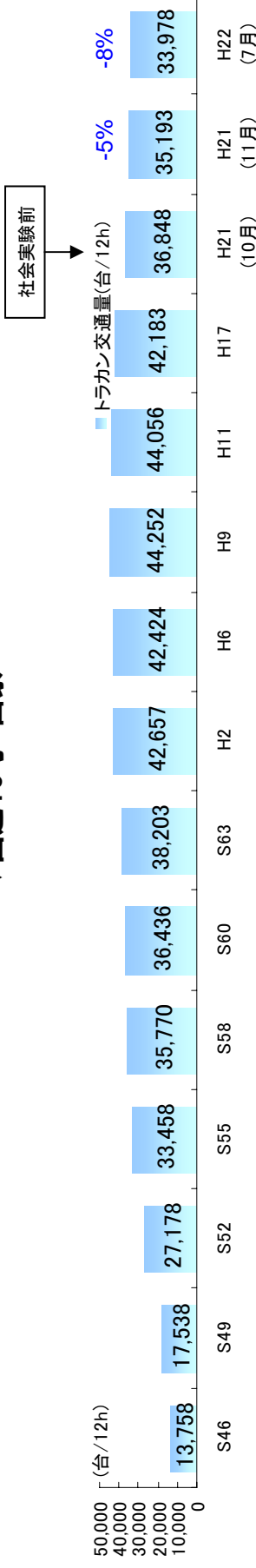
実験前のデータ: H21.10.4(日)7:00～19:00  
 実験中のデータ: H21.11.29(日)7:00～19:00  
 実験中のデータ: H22.5.16(日)7:00～19:00  
 実験中のデータ: H22.8.22(日)7:00～19:00  
 実験中のデータ: H22.9.26(日)7:00～19:00

※増減は対実験前比(%)

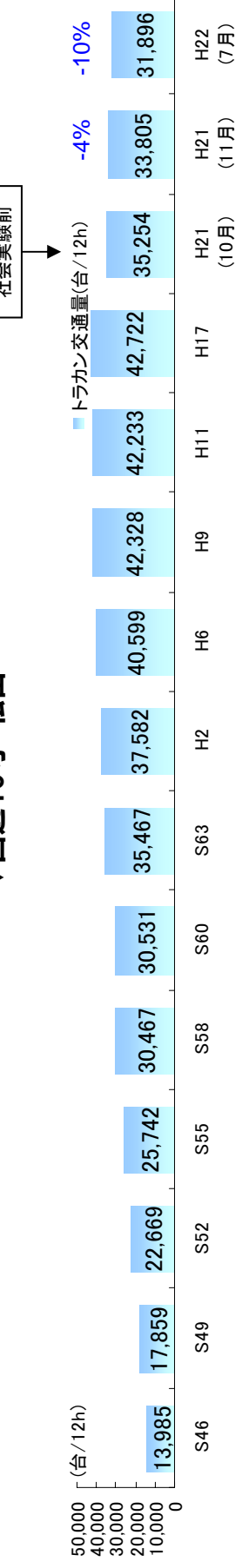
# ○過年度からの交通量推移

参考：国道13号の交通量(平日)

▼国道13号 山家



▼国道13号 松山



国道13号 山家

国道13号 松山

※S46～H17：道路交通センサス (No,1048)  
(観測地点：山形市山家二丁目)

※H21：県警トラカンデータ

※S46～H17：道路交通センサス (No,1047)  
(観測地点：山形市松山一丁目)

※ H21：県警トラカンデータ

1. ほっとなる通りを往来する方々に直接ヒアリングを行い、1,000票を収集

- ほっとなる通りを往来する方々に直接ヒアリングを行い、平日は484票、休日は516票、2日間合計で1,000票を収集しました。

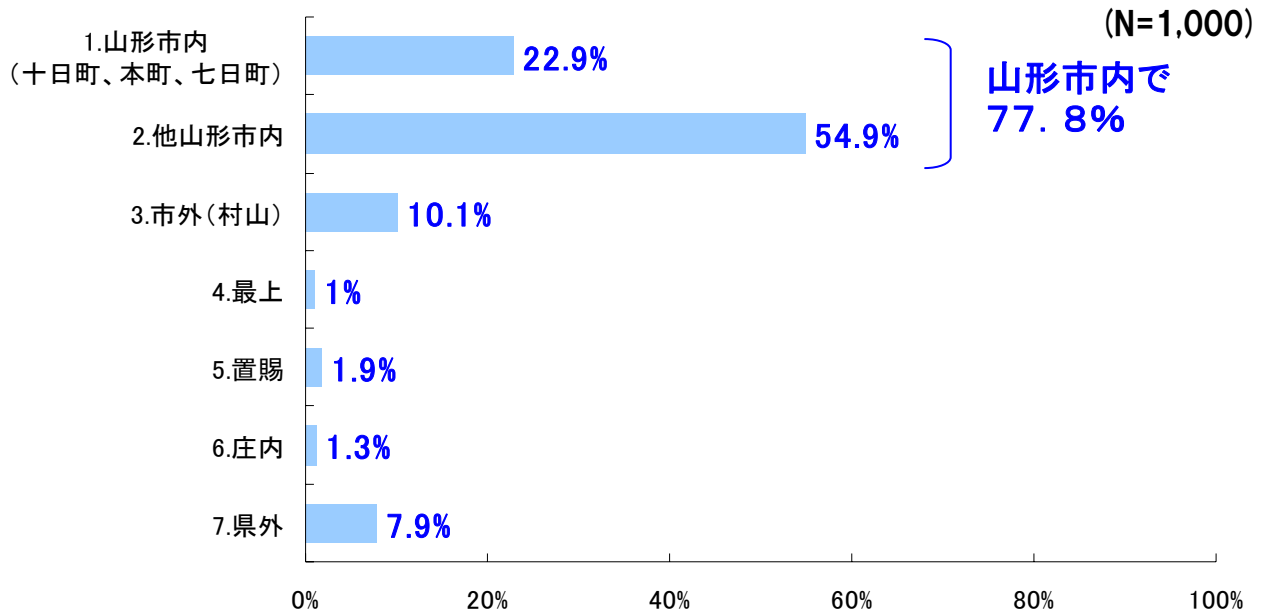


・平日調査 (9月17日(金)実施) = 484票  
 ・休日調査 (9月19日(日)実施) = 516票  
 ⇒ 合計: 1,000票

## 2. 回答者の約78%が山形市在住の方

- ほととなる通り沿線(十日町、本町、七日町)在住の方=22.9%  
この他の山形市内在住の方=54.9%  
⇒山形市内在住の方計=77.8%

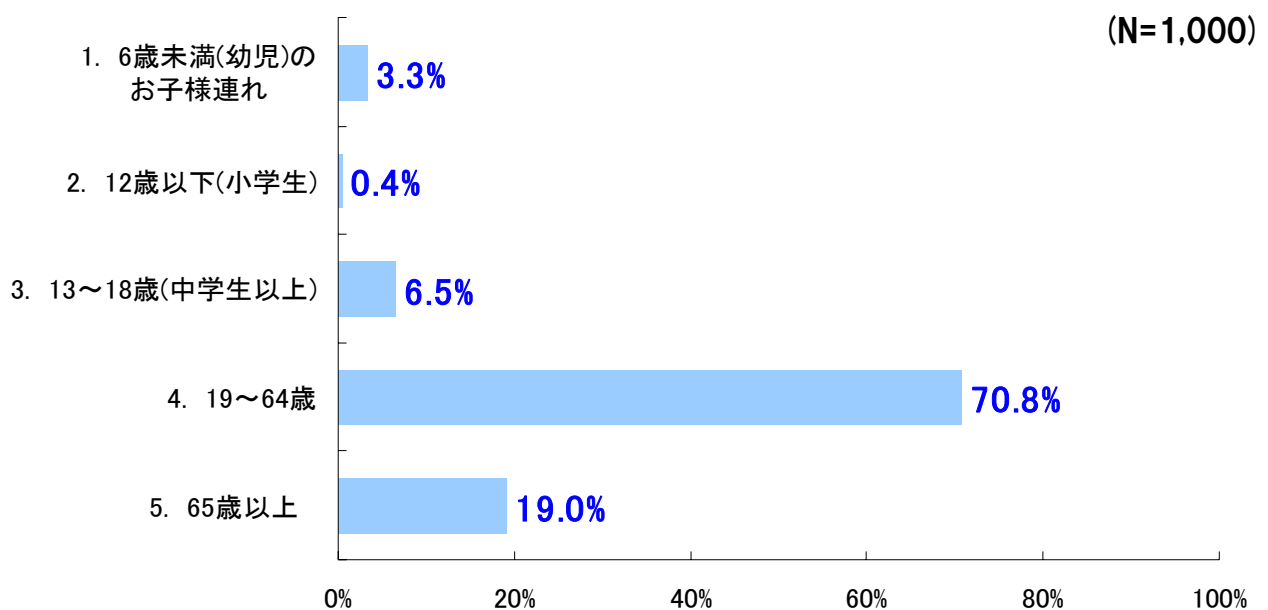
### 問1. 本日はどちらからいらっしゃいましたか？お住まいの地域を教えてください。



## 3. 回答者の約71%が19歳～64歳の方

- 回答者のうち、全体の70.8%が19～64歳の方  
6歳未満のお子様連れの方の年齢層は全て19～64歳

### 問2. 年齢についてお聞きします。(1.の方は2つに○をお願い致します)

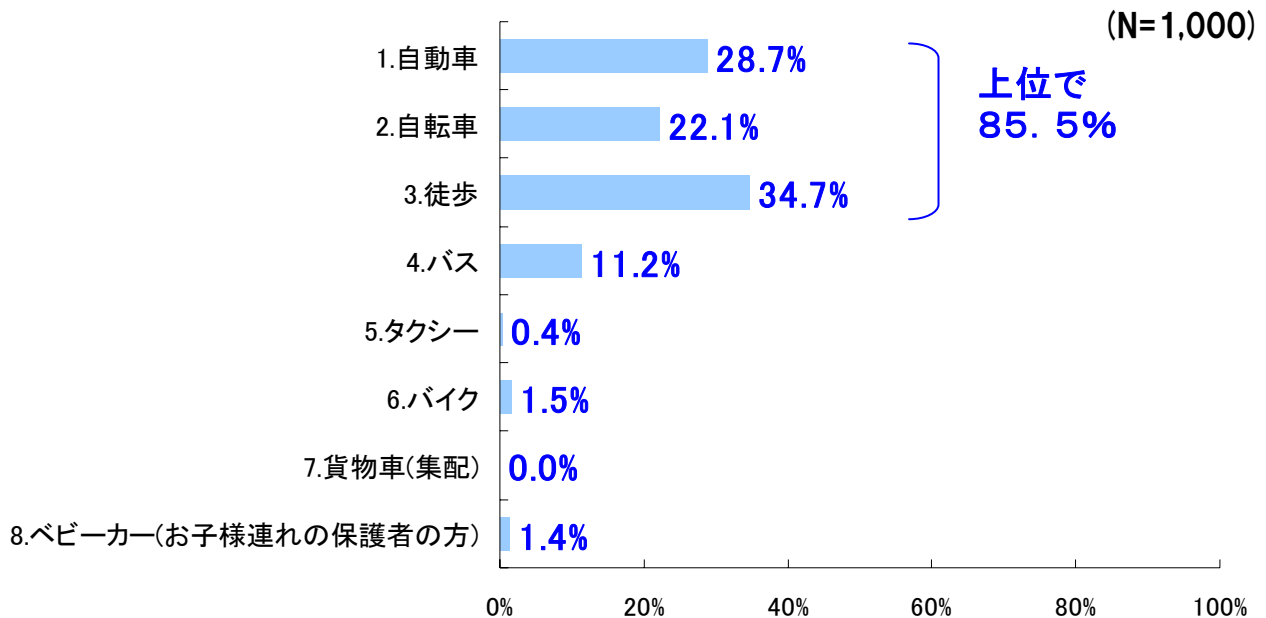




#### 4. 回答者の来街交通手段で最も多かったのは、『徒歩』で34.7%

- 回答者のうち、『自動車』で来街された方=28.7%
- 『自転車』で来街された方=22.1%
- 『徒歩』で来街された方=34.7%

#### 問3. 本日はどのような交通手段で来街されましたか？

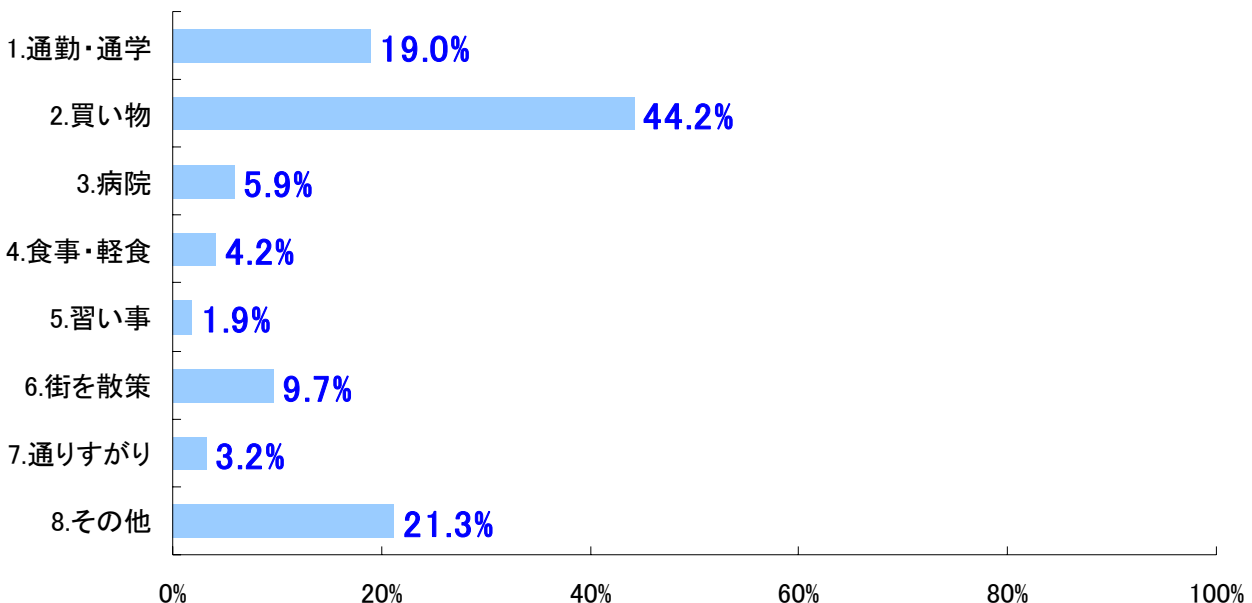


#### 5. 回答者の来街目的として最も多かったのは、44.2%で『買い物』

- 回答者のうち、『買い物』目的で来街された方=44.2% (最多)
- 『通勤・通学』目的で来街された方=19.0%
- 『その他』目的(業務、イベント、用事など)で来街された方=21.3%

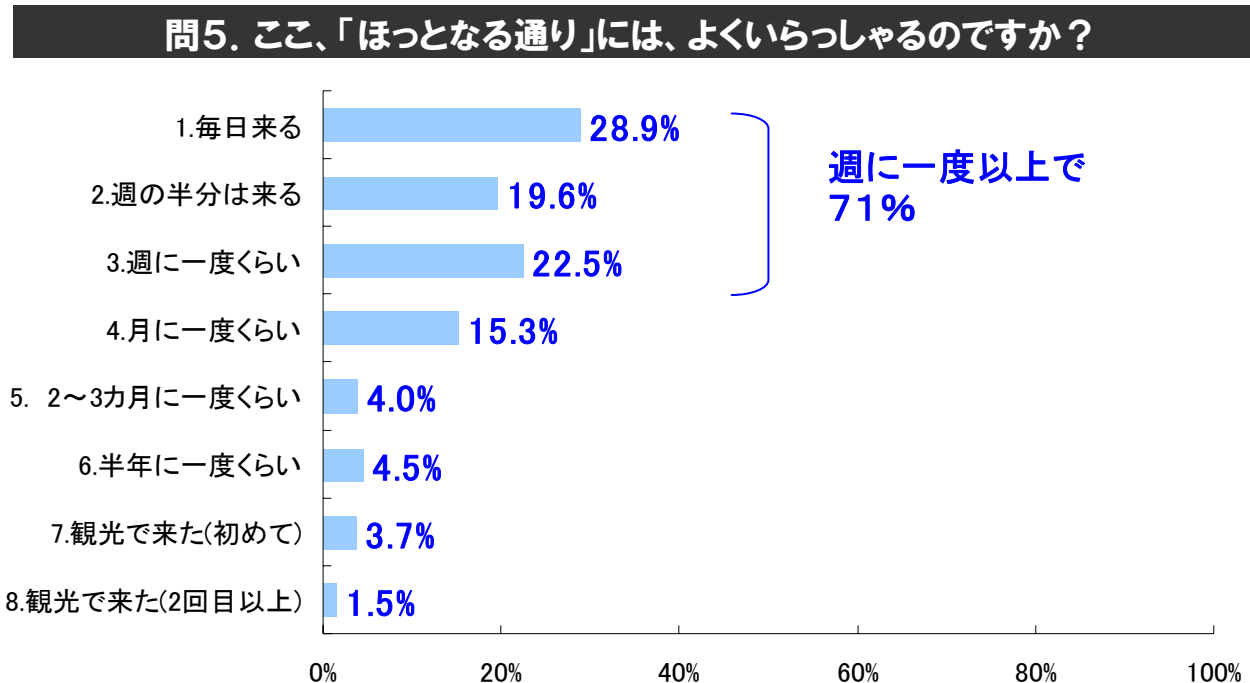
上位で 84.5%

#### 問4. 本日はどのような用件で来街されましたか？



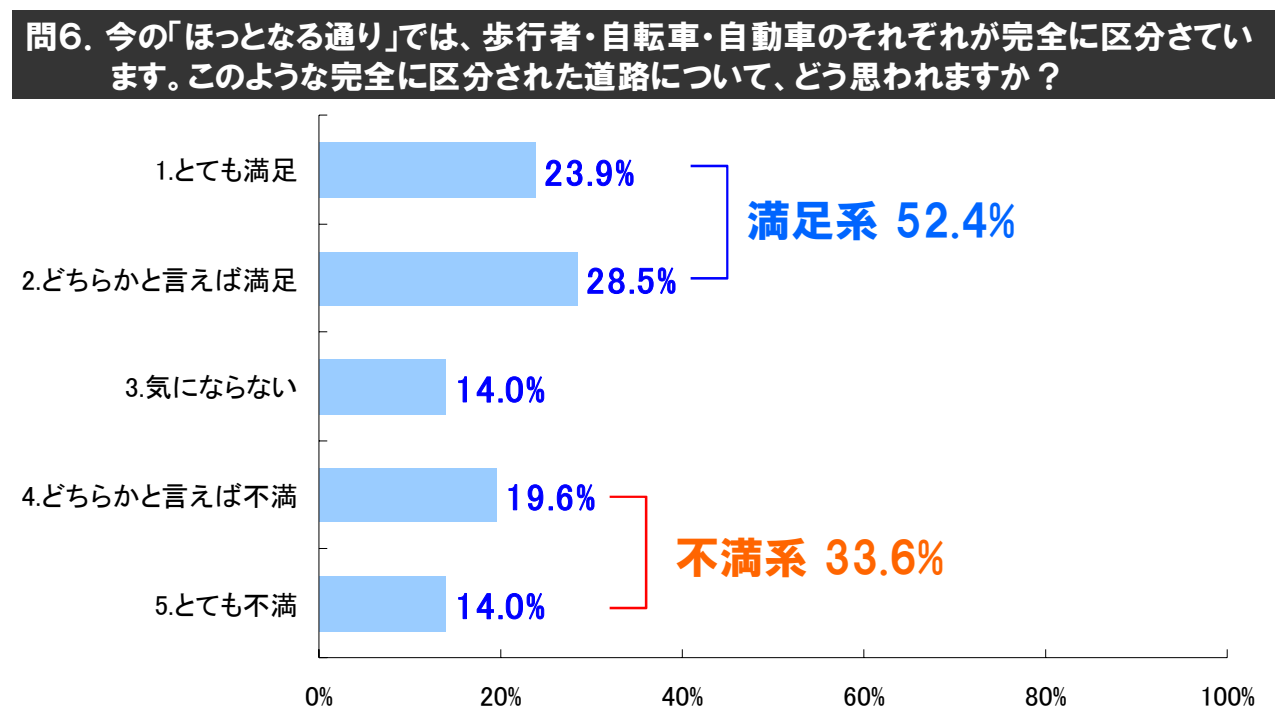
## 6. 回答者の約71%が『週に一度以上』来街される方

- 回答者のうち、『毎日来る』と回答された方=28.9%  
『週の半分は来る』と回答された方=19.6%  
『週に一度くらい』と回答された方=22.5%



## 7. 道路区分に対する満足度は、満足系回答が52.4%、不満系回答が33.6%

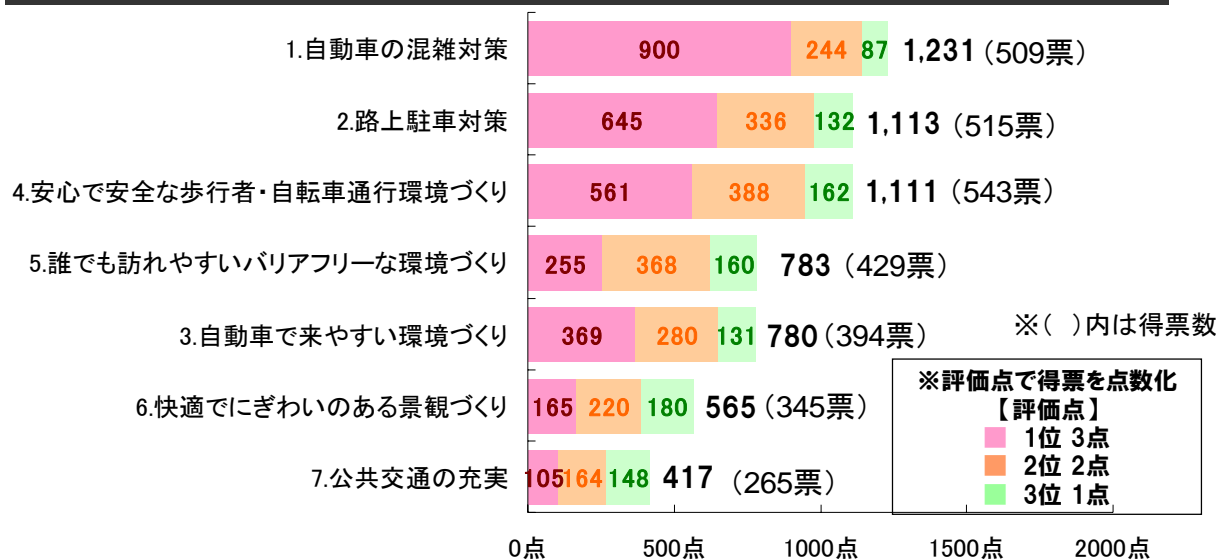
- 満足系の回答割合(とても満足orどちらかと言えれば満足)=52.4%  
気にならない=14.0%  
不満系の回答割合(とても不満orどちらかと言えれば不満)=33.6%



## 8. 回答者が最も重要な対策とされているのが、『自動車の混雑対策』

- 1位:自動車の混雑対策=1, 231点 ※回答者が3つ選んだ順位を評価点で重み付け
- 2位:路上駐車対策=1, 113点
- 3位:安心で安全な歩行者・自転車通行環境づくり=1, 111点

問7. 今後「ほっとなる通り」をより快適に、訪れ易くするために、何が重要だと思いますか？以下の項目の中から、特に重要と思われるベスト3について、あなたの考える1位、2位、3位を教えてください。



## 9. 自転車道設置による通りの使い易さでは、自転車道肯定系回答が53.7%、否定系回答が29.8%

- 自転車道肯定系の回答割合(良くなったorどちらかと言えば良い)=53.7%
- 変わらない=16.5%
- 自転車道否定系の回答割合(悪くなったorどちらかと言えば悪い)=29.8%

問8. 自転車道設置前と今を比べて、自転車道の設置よってこの通りの使いやすさ、訪れ易さは良くなりましたか？ それとも悪くなりましたか？

