

まちなかストリートデザイン実証試験の実施結果について

1. 実証試験の目的

○中心街ストリートデザイン事業

当市中心街のメインストリートである国道340号三日町・十三日町区間の街路について、まち歩きや商行為等の多様な活動が展開され、居心地が良く歩いて楽しい「ひと」中心の空間づくりを目指すもの。

○実証試験

街路整備や空間使いの方向性を定める「ストリートデザインビジョン」の策定に繋げるため、国道340号三日町・十三日町区間の車道の一部を歩行・滞在空間に振り分けた場合の車両交通への影響を調査するとともに、沿道の空地も含めた空間において様々な活動を試験的に展開することで、その効果を検証することを目的として「みちニワ」と銘打って実施したもの。

2. 実証試験の実施概要

○期 間 令和5年8月31日（木）～9月11日（月）の12日間

※規制期間：令和5年8月29日（火）～9月12日（火）

○実施区域 国道340号 廿三日町交差点～三日町交差点

○主 催 八戸市

○実施内容

- ・車道3車線のうち北側の1車線を規制し歩道を車道側へ1～2m程度拡幅
- ・歩道や沿道空地に人工芝やベンチ等で滞在空間やフリースペースを8箇所設置
- ・弁当販売等の露店、キッチンカーの出店（計13事業者）
- ・大道芸やストリートライブ、ものづくりワークショップ等のアクティビティの実施
- ・遊具を配置した子ども向け遊び場空間の設置

○事業費 20,000千円（社会資本整備総合交付金活用、国補助率1/2）

3. 実証試験の様子



滞在空間（十三日町）



露店（十三日町）



子ども向け遊び場空間（十三日町）

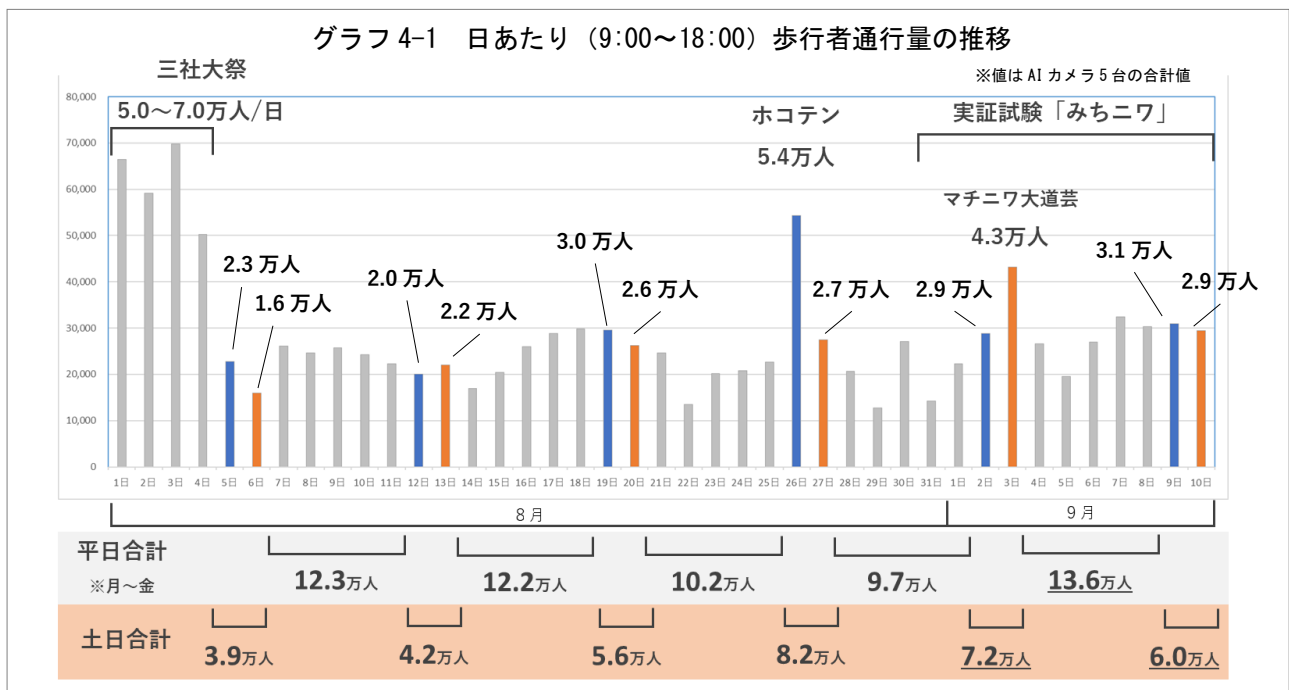


ストリートライブ（三日町）

4. 効果検証結果

（1）AI カメラ※による歩行者通行量調査

- 調査方法：定点 AI カメラで画面内を通過した歩行者数を自動計測
- 調査期間：8月1日～9月10日の9:00～18:00
- 調査地点：三日町及び十三日町の計4地点5台（廿三日町交差点～マチニワ前）

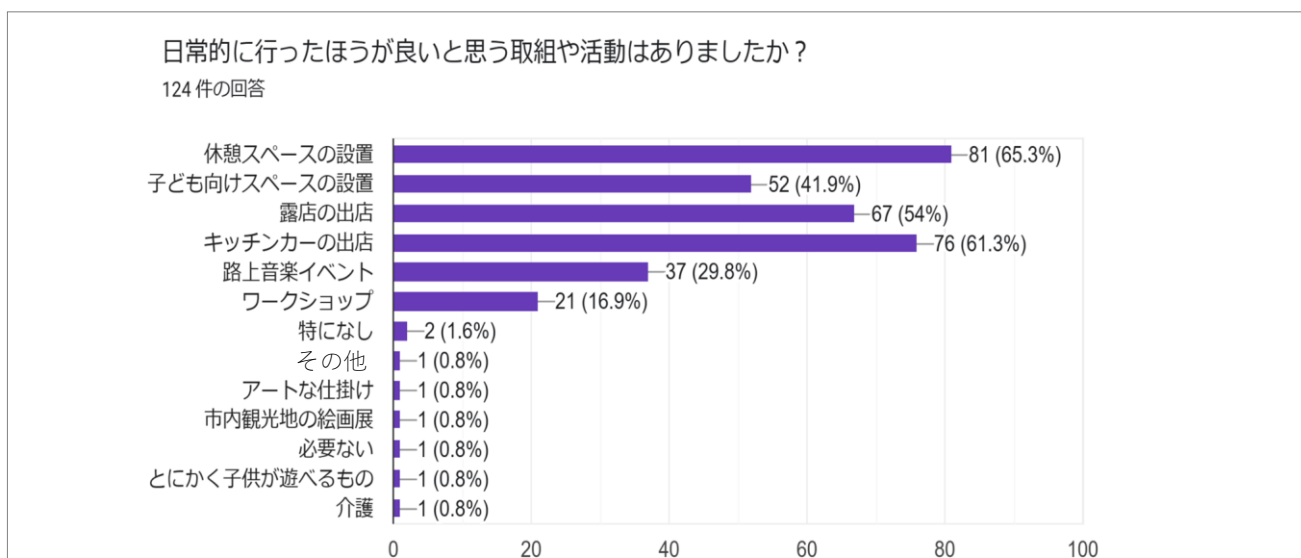
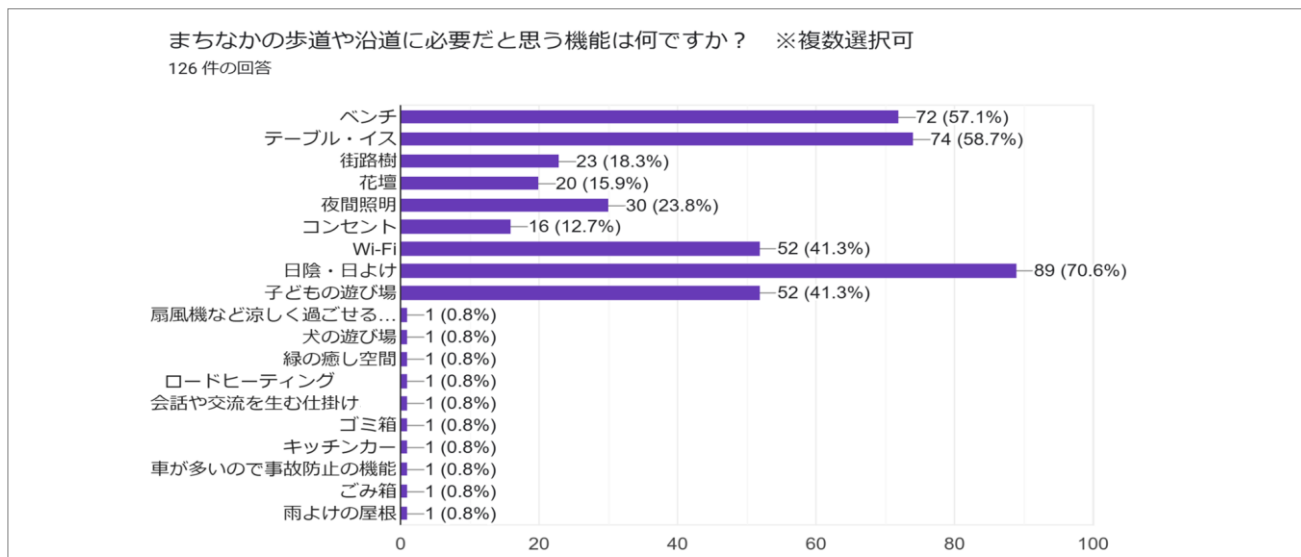
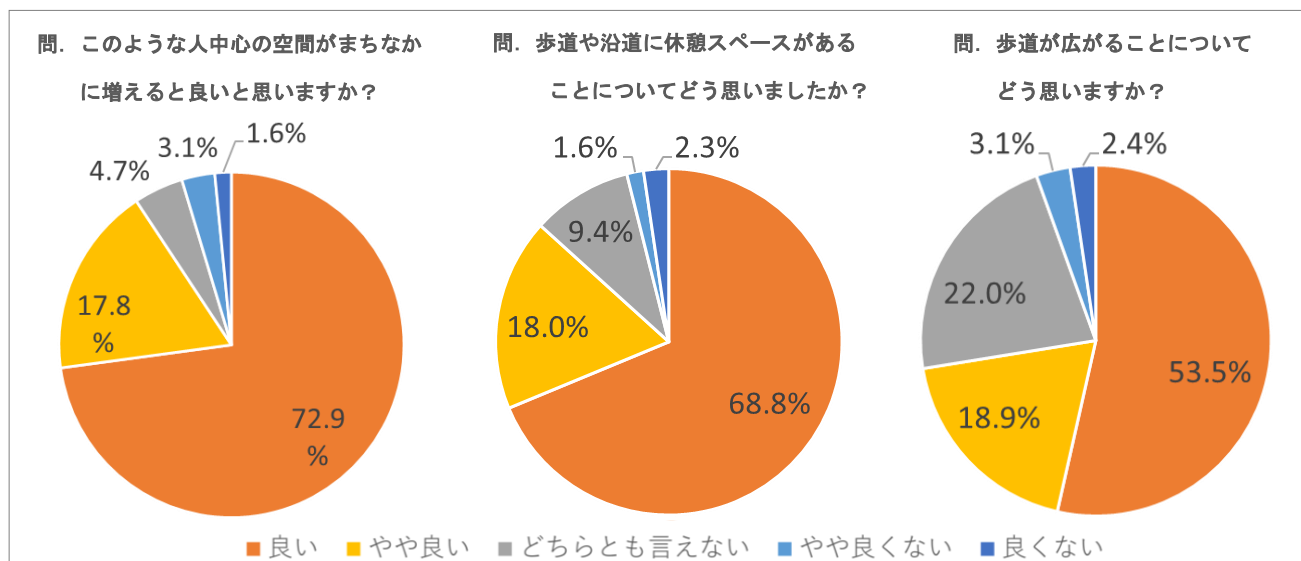


平日の歩行者通行量は、試験前と比較し1～2割程度増加。休日の人出は、マチニワで実施したイベントとの相乗効果もあり全体的に回遊性の向上が見られた。

※中心市街地活性化基本計画の指標である歩行者通行量については、現行の第三期計画期間の令和5年度まで目視での調査を実施してきたが、詳細な人流を把握する目的で中心街12地点にAIカメラを設置し、令和5年8月に運用を開始。（詳細は別紙参考資料のとおり）

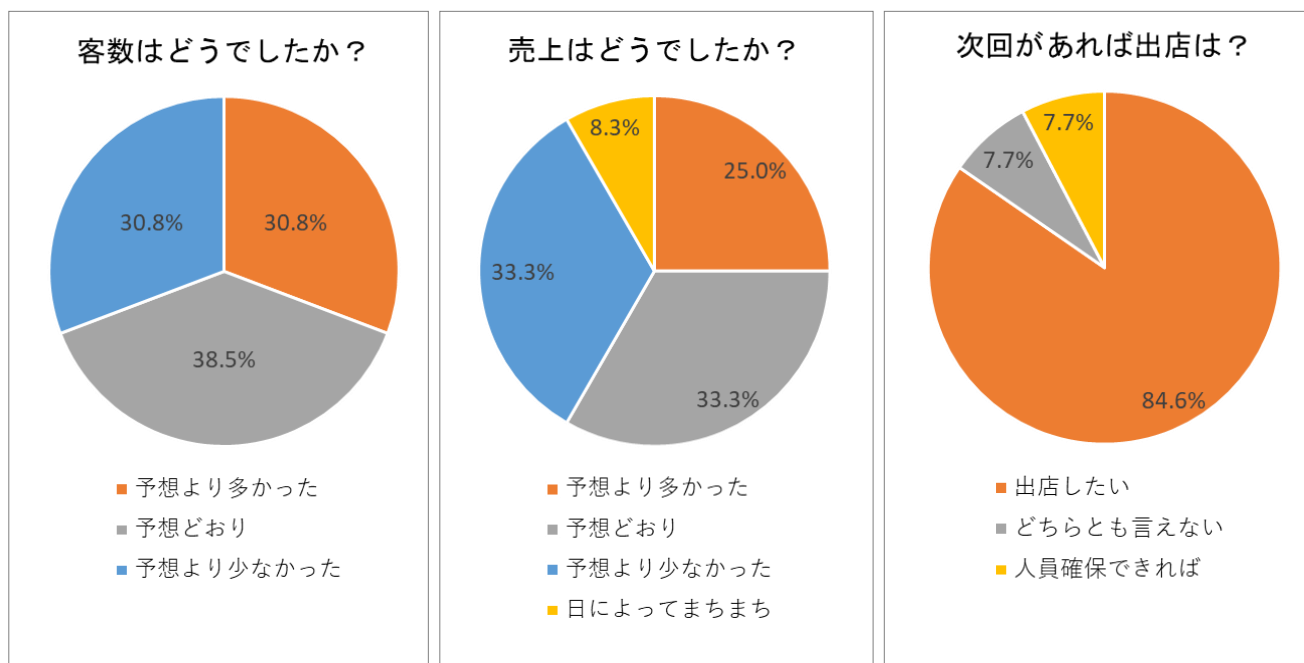
(2) 来場者アンケート

滞在空間の設置、街路等の空間を活用したアクティビティ効果を把握することを目的に、来場者を対象に、実証試験の印象等に関するアンケート調査を実施した。(回答数：129 件)

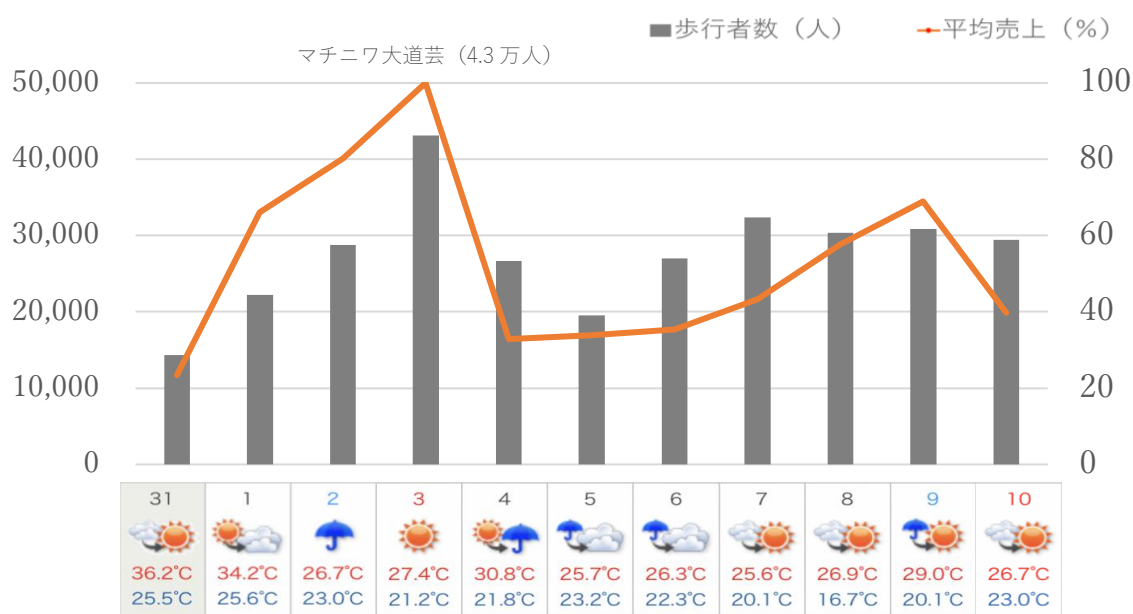


(3) 出店者アンケート

出店者のニーズと売上状況を把握する目的で、露店またはキッチンカーで出店した事業者を対象にアンケートを実施した。(回答数：13 件)



グラフ 4-2 出店店舗の 1 日あたり平均売上と歩行者通行量の推移



※平均売上は 9 月 3 日を 100% として割合で表示

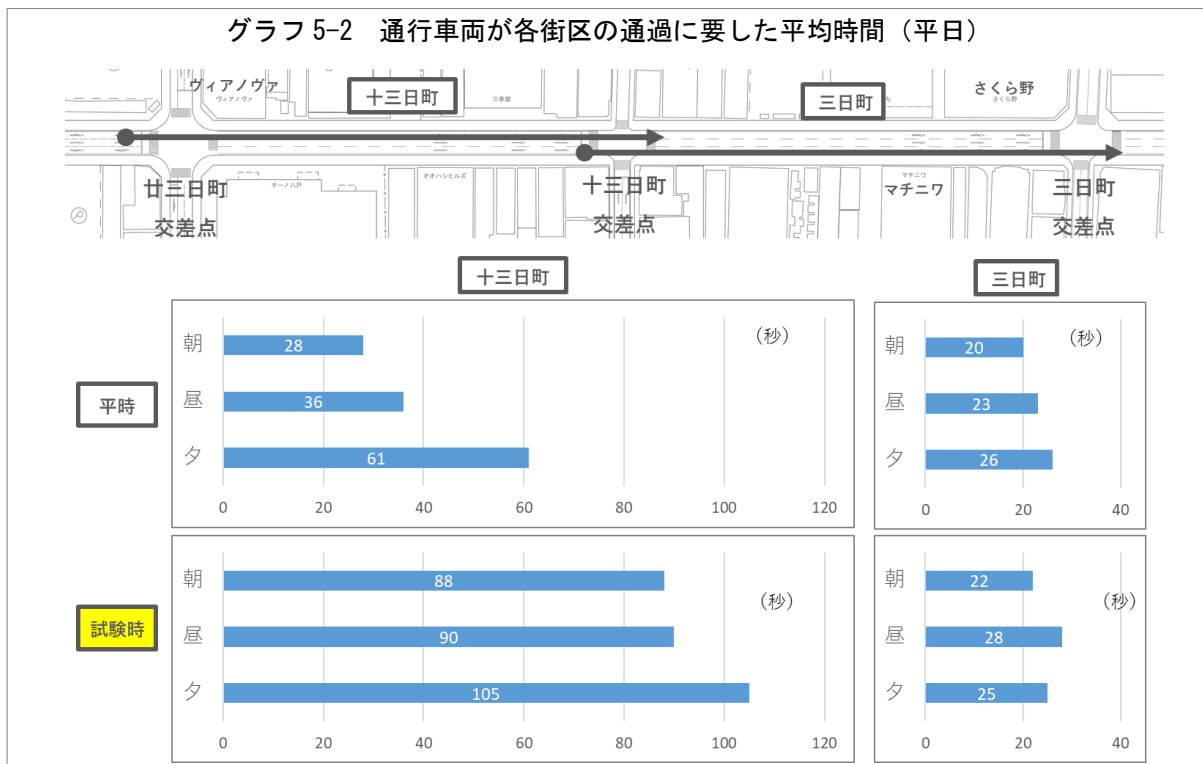
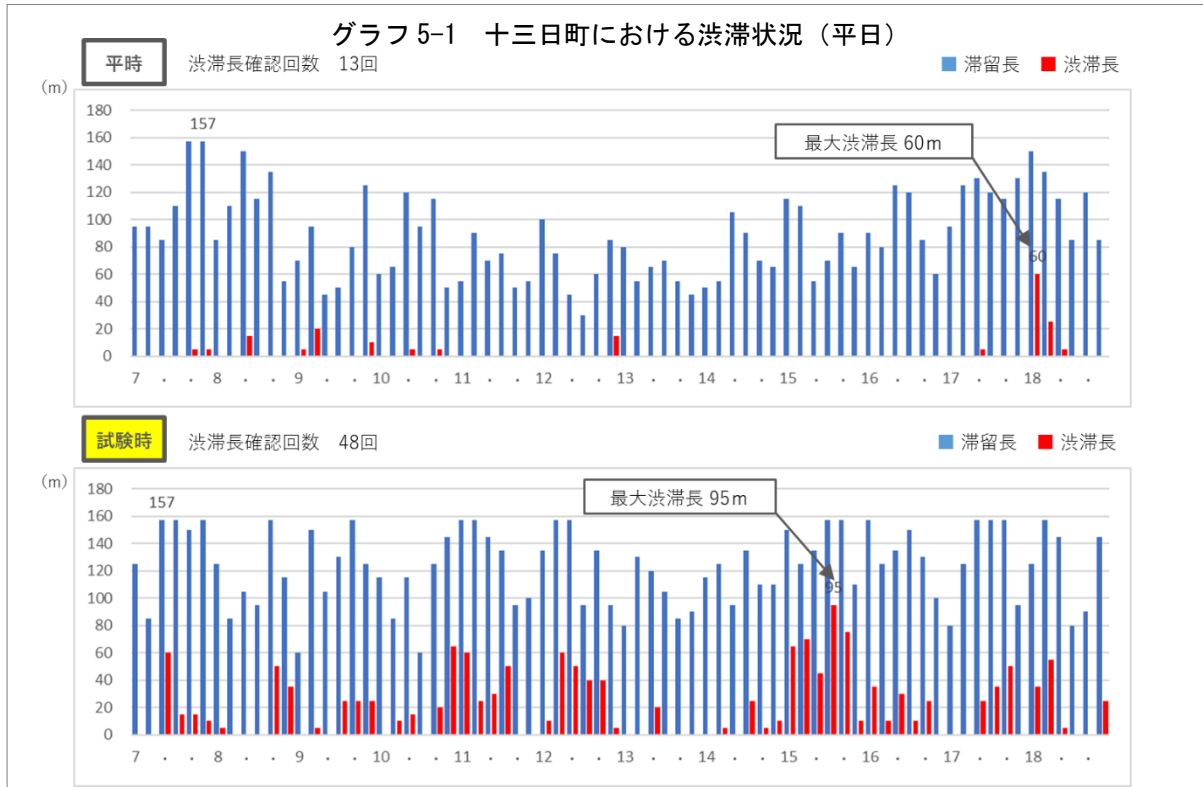
出店日や出店場所によって客数や売上の状況に対する評価は分かれたが、8 割以上が「次回があれば出店したい」と前向きな回答をしており、「人の流れを知る良い機会となった」、「お店を知ってもらいきっかけとなった」といった声もあった。また、売上金額と歩行者通行量に高い相関が見られた。

5. 車両交通への影響調査の結果

(1) 渋滞状況調査結果

三日町では渋滞がほぼ確認されなかったが、平日の十三日町では試験時において断続的な渋滞※が発生したことで、車両が街区を通過するために要した時間が増加した。なお、試験期間中に発生した渋滞に関する意見が計 21 件寄せられた。

※ 1 回の青信号中に交差点を通過できなかった車列の長さを表す「渋滞長」が観測された場合を渋滞と定義



(2) 十三日町区間において発生した渋滞の分析

実証試験では北側の車線（バス停側）を交通規制したが、南側の車線（旧チーノ側）に断続的に荷捌き等の車両が停車したため、走行可能な車線が中央の1車線のみとなる状況となった。

これにより十三日町交差点の1時間あたり交通処理能力が約400台に低下し、車両の流入量を下回ったことが渋滞発生との主な原因と推察される。

なお、走行可能な車線が2車線確保されている場合の状況を調査したところ、1時間あたりのピーク時交通量533台を上回る約600台の交通処理能力を有することが確認された。

1車線の状態での交通処理能力は

青信号1回で 1時間あたりの青信号の回数は 1時間あたりの交通処理能力は

$$14 \text{ 台通過} \times 27.7 \text{ 回} = 388 \text{ 台}$$

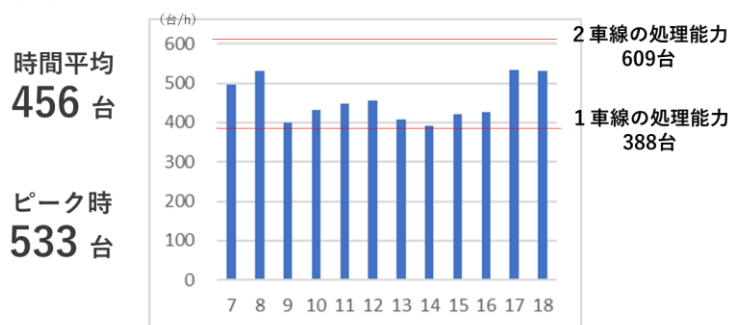
2車線の状態での交通処理能力は

青信号1回で 1時間あたりの青信号の回数は 1時間あたりの交通処理能力は

$$22 \text{ 台通過} \times 27.7 \text{ 回} = 609 \text{ 台}$$

これに対し

平時における交通量は

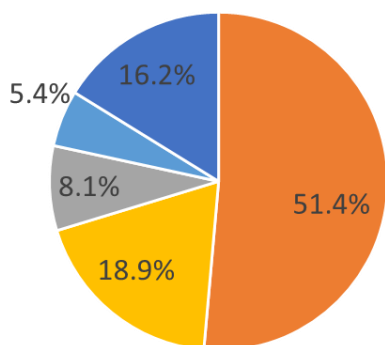


渋滞状況（十三日町）

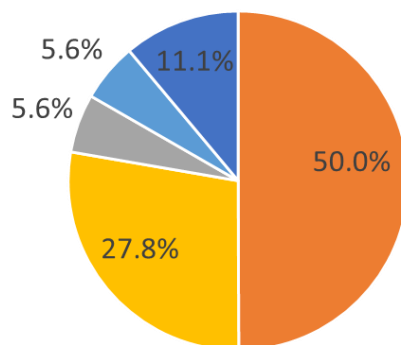
6. 沿道関係者向けアンケート

11月15日に沿道関係者を中心とした第8回勉強会を開催し、実証試験の結果を共有した上で、実証試験に対する印象やストリートの将来像を考える上で大事にしたい事項等に対してアンケートを実施した。（回答数：38件）

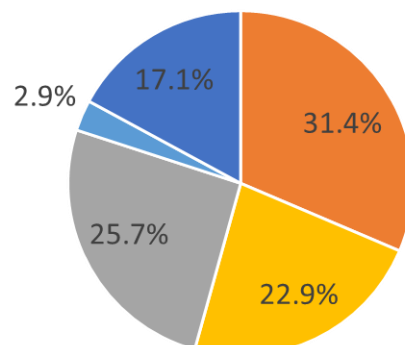
問. このような人中心の空間がまちなかに増えると良いと思いますか？



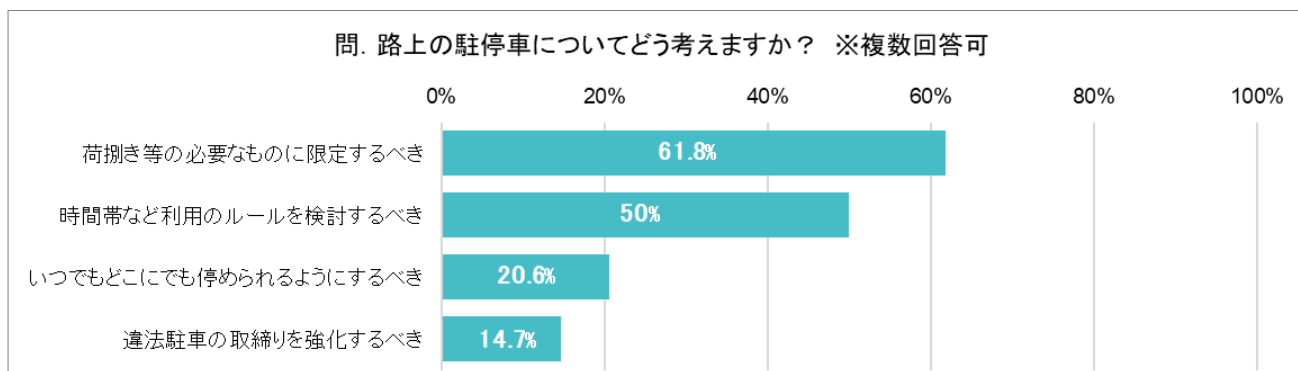
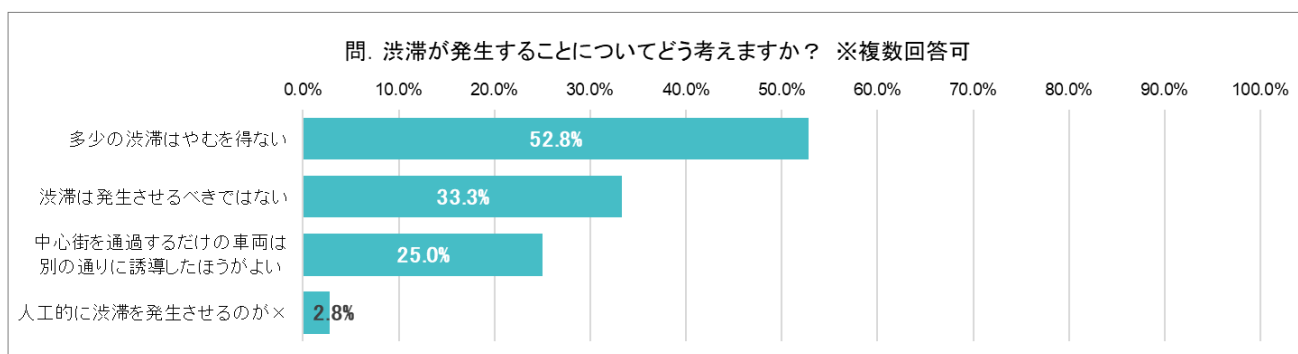
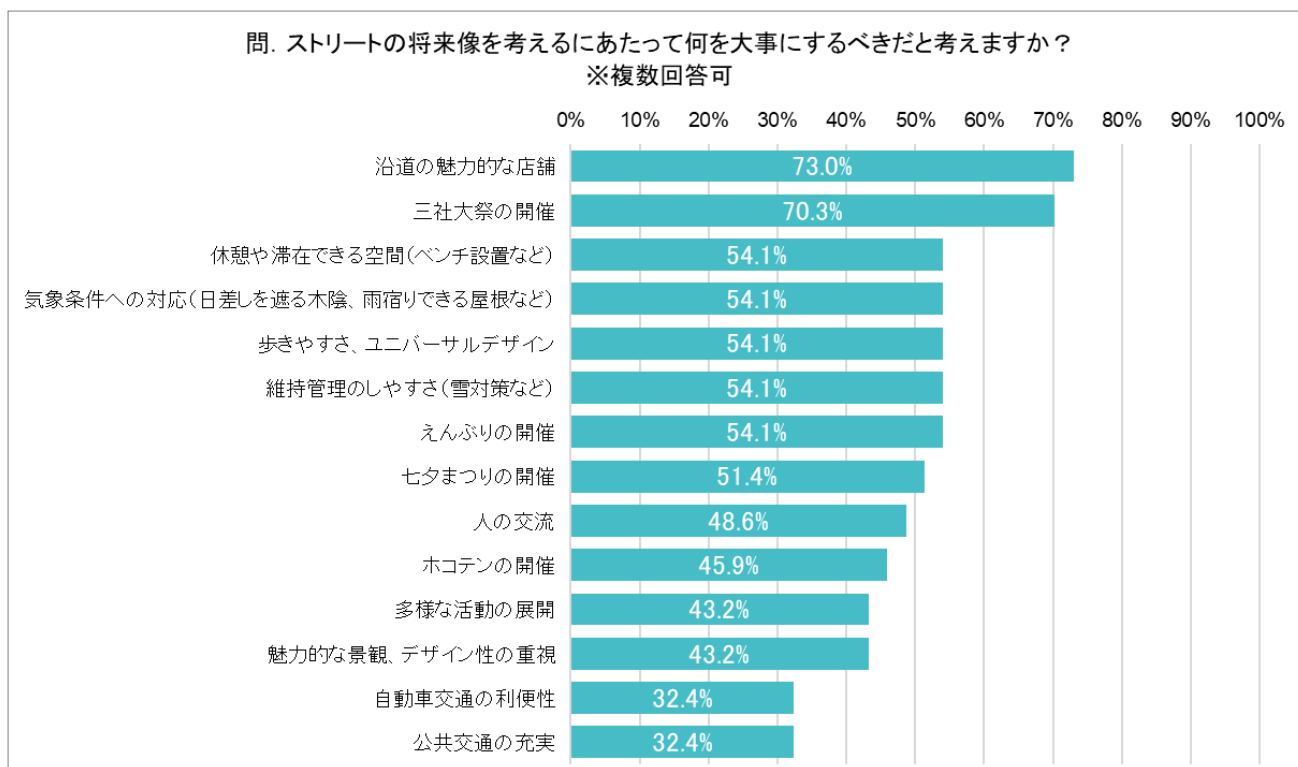
問. 歩道や沿道に休憩スペースがあることについてどう思いましたか？



問. 歩道が広がることについてどう思いますか？



■ 良い ■ やや良い ■ どちらとも言えない ■ やや良くない ■ 良くない



7. 今後の予定

実証試験やアンケートの結果を踏まえ、中心街のメインストリートに求められる役割として「何を重視すべきか」の視点をもって方針案（街路整備や空間使い）を作成し、引き続き沿道関係者を対象とした勉強会を開催し意見交換を実施するほか、交通事業者やお祭り関係者等の多様な関係者の意見も伺いつつ多くの方に理解の得られるビジョンの策定を目指す。（令和6年1月に第9回勉強会を開催予定）

(参考資料)

AI カメラを用いた歩行者通行量の把握について

毎年 10 月の平日と休日 1 日ずつ、三日町 4 地点・十三日町 4 地点・花小路 3 地点の計 11 地点において目視による歩行者通行量調査を継続して実施してきたが、調査が年 1 回であり、周辺でのイベントの開催状況や天候等に調査結果が左右されるといった課題があった。

目視による歩行者通行量調査結果（直近 5 ヶ年）



令和 5 年 8 月に運用を開始した AI カメラは、中心街計 12 地点の歩行者通行量をリアルタイムで常時観測することで、イベントの有無や天候、その他の要因に左右されずに、中心市街地活性化を推し量る指標として通年のデータを取得できるほか、施策や事業の効果検証に用いることが可能となる。