

鶴岡市中心市街地交通解析業務委託

概 要 版

- | | |
|-----------|------|
| 1. 業務概要 | ・・・1 |
| 2. 計画準備 | ・・・2 |
| 3. 交通量推計 | ・・・4 |
| 4. 調査情報整理 | ・・・9 |

令和8年1月

第1章 業務概要

業務目的

本業務は、第3期鶴岡市中心市街地活性化基本計画に位置付けられている「銀座通り街路整備事業」、「三日町口通り・みゆき通り街路整備事業」の整備方針を策定するための基礎資料として交通量推計実施したものである。

2025年7月30日から一方通行規制解除が実施された川端通りをはじめ、今後の一方通行規制解除による交通流動の変化を踏まえ、銀座通りや三日町口通り・みゆき通りの歩行者空間拡幅等の再整備による、まちなかの賑わいと回遊性に繋がる整備の実施に向けた検討資料を作成することを目的としている。

業務内容

表1 業務内容

項目	単位	数量	摘要
(1) 準備・条件整理	式	1	
(2) 交通量推計	式	1	
ゾーニングの見直し・OD表の作成	式	1	
ネットワークデータの修正	式	1	
現況交通量の再現	式	1	
将来交通量の推計	式	1	仕様:4ケース
(3) 調査情報整理	式	1	

位置図



図2 位置図

表2 委託内容

委託名称	鶴岡市中心市街地交通解析業務委託
委託場所	銀座通り、三日町口通り、みゆき通り
履行期間	自) 令和7年7月24日 至) 令和8年1月30日
委託者	鶴岡市建設部都市計画課 都市計画係 〒997-8601 山形県鶴岡市馬場町9番25号 TEL:0235-35-1315 FAX:0235-25-2059
受託者	いであ株式会社 山形営業所 〒559-8519 山形県山形市双葉町2丁目4番38号 TEL:0236-46-6366 FAX:0236-46-6367

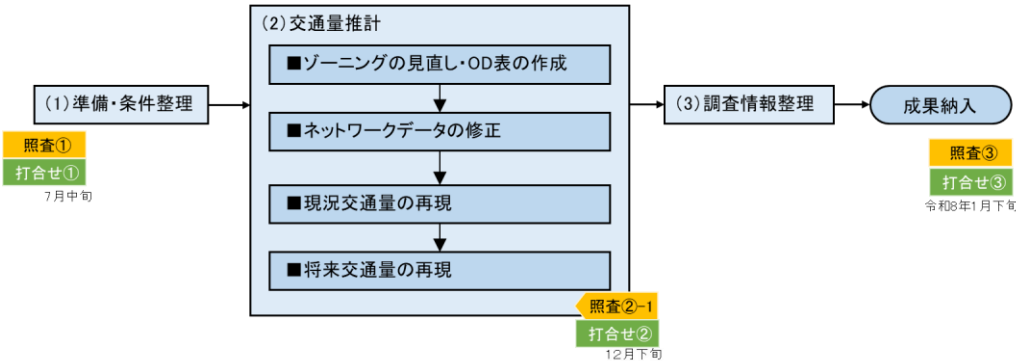


図1 業務フロー図

第2章 準備・条件整理

現地踏査

第1回現地踏査は、川端通りが対面通行化される直前であり、昼間の交通状況を把握した。

第2回現地踏査は、雪の降る12月に実施し、路面状況や交通状況を把握した。

2025年7月29日(火) 川端通り一方通行規制解除直前



2025年12月26日(金) 雪の降る中の交通状況



最新の交通量調査結果

鶴岡市内の交通量は全国同様減少傾向にあり、特に銀座通りでは大幅な減少となっている(平成30年比0.69)。一方、令和5年に拡幅整備された七日町通りでは交通量が増加し、中心市街地の回遊経路として機能している。みゆき通りは令和5年までは増加傾向にあったが、その後減少に転じている。主要地方道鶴岡羽黒線(十日町通り、以下「県道」という)は、七日町通り整備により交通が転換したことで減少傾向となっている。

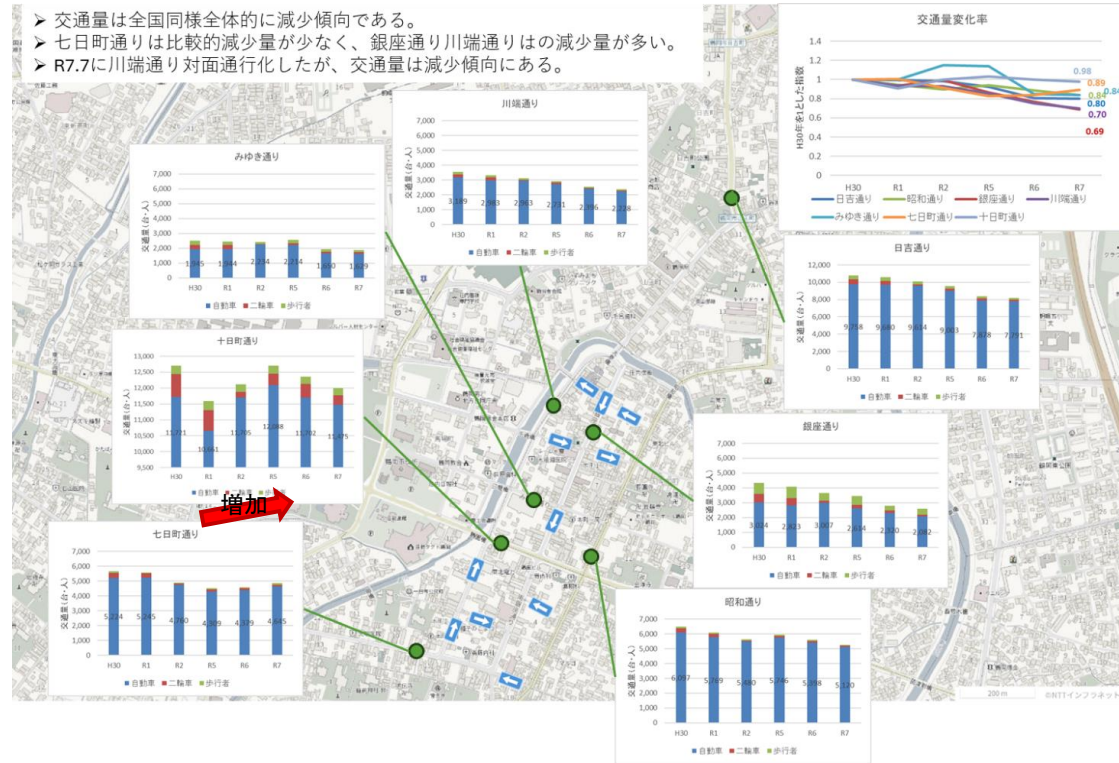


図3 R7交通量調査結果

第2章 準備・条件整理

交通量推計の条件

推計年次:		令和10年
推計ケース数:		5ケース (特記仕様書には4ケースとあるが、今後の市街地計画において必要な2ケースを追加で実施した。これは発注者及び受注者にて協議済みであり本業務内で実施することとした)
使用データ	道路ネットワーク:	東北地方整備局ネットワークデータをもとに、DRMデータ(平成27年次)を用いて作成
	OD:	東北地方整備局ODデータ(平成27年道路交通センサスペース)を基に作成
	ゾーニング:	東北地方整備局Bゾーンデータを基に作成
交通量配分手法:		高速転換率併用分割配分 (東北地方の推計業務で一般的に用いられる手法)

表3 推計ケース一覧

ケース名	条件	対象路線
ケース0	1車線化前	令和10年時点の交通規制適用
ケース1	1路線1車線化	みゆき通りを1車線化
ケース2		三日町口通りを1車線化
ケース3	2路線1車線化	みゆき通り、三日町口通りを1車線化
ケース4	3路線1車線化	みゆき通り、三日町口通り、銀座通りを1車線化
ケース5		みゆき通り、三日町口通り、銀座通りを1車線化 (銀座通りの1方通行規制を解除)

なお、「1車線化」とは1方通行化ではなく、車線区分のない道路(ここでは第4種4級程度を想定した対面通行)とすることをいう。

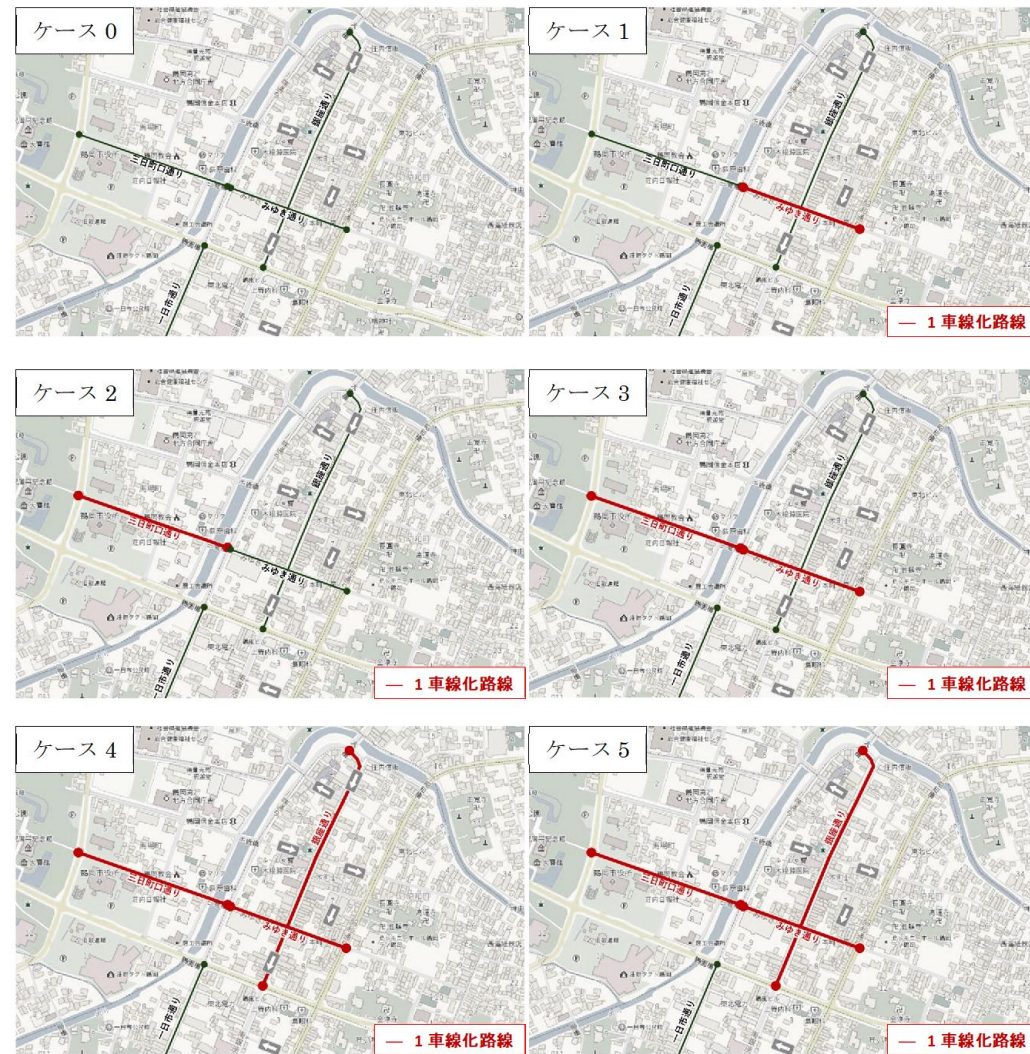


図4 ケース説明図

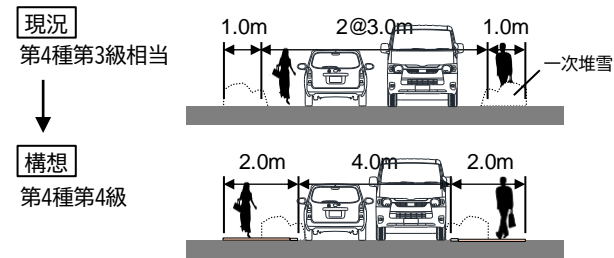


図5 1車線化のイメージ

第3章 交通量推計

ゾーニング

平成27年度道路交通センサスOD調査において設定されているゾーニング(Bゾーン)をもとに、交通量推計の精度を上げるため、調査対象地域の特性を勘案してゾーンを統合あるいは分割して、ゾーニングを設定した。



図6 ゾーン図

OD表

国土交通省作成の平成27年道路交通センサスBゾーンOD表を基に、対象路線周辺を図4でゾーン分割した小地域ごとにODを分割し、本業務で用いる現況ODおよび将来ODを作成した。

表4 現況OD(H27) 一部抜粋

	1区-1	1区-2	1区-3	1区-4	1区-5	1区-6	1区-7	1区-8	1区-9	1区-10	1区-11	1区-12	1区-13	1区-14	1区-15	1区-16	1区-17	1区-18	1区-19	1区-20	1区-21	1区-22
1区-1	152	67	85	138	69	83	28	64	124	25	67	64	7	7	7	16	16	16	2	2	2	2
1区-2	68	31	38	62	31	37	12	29	55	10	30	29	3	3	3	3	7	7	7	1	1	1
1区-3	85	38	47	76	38	46	17	36	69	14	38	36	4	4	4	8	8	8	1	1	1	1
1区-4	138	62	75	123	62	74	26	57	111	22	61	58	6	6	6	6	14	14	14	1	1	1
1区-5	69	31	38	62	32	38	12	29	56	11	31	29	3	3	3	3	7	7	7	1	1	1
1区-6	83	37	46	75	38	45	15	35	67	13	37	36	4	4	4	8	8	8	1	1	1	1
1区-7	28	13	15	26	13	15	6	11	23	5	13	11	1	1	1	2	2	2	0	0	0	0
1区-8	64	28	36	57	28	35	11	26	52	10	28	27	2	2	2	6	6	6	1	1	1	1
1区-9	124	55	68	111	56	67	24	52	101	20	55	53	5	5	5	5	12	12	12	1	1	1
1区-10	24	10	14	22	10	13	5	10	20	4	10	10	1	1	1	2	2	2	0	0	0	0
1区-11	67	30	38	61	31	37	12	29	55	10	30	29	2	2	2	7	7	7	1	1	1	1
1区-12	64	29	36	58	29	36	11	27	53	10	29	28	2	2	2	7	7	7	1	1	1	1
1区-13	7	3	4	6	2	3	1	2	6	1	3	2	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
1区-14	7	2	3	6	2	3	1	2	5	1	2	2	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
1区-15	7	2	3	6	2	3	1	2	5	1	2	2	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
1区-16	7	2	3	6	2	3	1	2	5	1	2	2	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
1区-17	15	7	8	13	7	8	3	6	12	2	7	6	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0

表5 将来OD(R10) 一部抜粋

	1区-1	1区-2	1区-3	1区-4	1区-5	1区-6	1区-7	1区-8	1区-9	1区-10	1区-11	1区-12	1区-13	1区-14	1区-15	1区-16	1区-17	1区-18	1区-19	1区-20	1区-21	1区-22
1区-1	70	71	53	88	43	52	19	41	79	16	43	41	5	5	5	9	9	9	1	1	1	1
1区-2	71	71	53	88	44	52	19	41	79	17	43	41	5	5	5	9	9	9	1	1	1	1
1区-3	53	53	41	68	33	40	13	31	61	11	33	32	3	3	3	8	8	8	1	1	1	1
1区-4	88	88	68	109	54	67	22	50	98	20	53	51	6	6	6	12	12	12	2	2	2	2
1区-5	44	44	33	54	28	33	11	26	49	9	28	26	2	2	2	6	6	6	1	1	1	1
1区-6	52	52	40	66	33	40	13	31	60	11	32	31	3	3	3	7	7	7	1	1	1	1
1区-7	19	19	14	22	11	14	5	10	21	3	11	10	1	1	1	2	2	2	0	0	0	0
1区-8	41	41	31	50	25	31	10	23	45	9	25	23	2	2	2	5	5	5	0	0	0	0
1区-9	79	79	61	99	49	60	20	45	89	18	49	46	5	5	5	11	11	11	1	1	1	1
1区-10	16	16	11	20	9	11	4	9	18	3	9	9	1	1	1	2	2	2	0	0	0	0
1区-11	43	43	33	53	28	32	11	25	49	9	27	25	2	2	2	6	6	6	1	1	1	1
1区-12	41	41	32	51	26	31	10	24	47	9	26	24	2	2	2	6	6	6	1	1	1	1
1区-13	5	5	4	5	2	2	1	2	4	1	2	2	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
1区-14	3	4	3	5	2	2	1	2	4	1	2	2	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
1区-15	3	3	3	4	2	3	1	2	4	1	2	2	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
1区-16	3	3	3	4	2	3	1	2	4	1	2	2	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
1区-17	9	9	7	12	6	7	2	6	10	2	6	6	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0

第3章 交通量推計

現況・将来ネットワークデータの作成

現況交通量配分結果と平成27年度センサス交通量の値を比較した結果、対象路線沿線市町の相関係数は0.97であり、十分な現況再現性を確保しており、現況再現が妥当であると考えられる。

下図には周辺路線の現況交通量配分結果と平成27年センサス交通量比較を示す。対象路線周辺における再現性は-20%~+20%の誤差(緑色)が集中しており、中心市街地周辺の再現性が確保されたものと判断できる。

当該地域の状況を再現するための工夫

推計対象路線は道路交通センサス対象路線ではないため、平成27年センサスとの対比に加え、鶴岡市が実施した交通量調査結果を用いて精度確保を補完した。令和7年9月に実施された調査結果を活用し、調査箇所12か所において再現性が確認できた。なお、平成27年ベースに対して、調査年の違いに対応するため、東北地方整備局によるOD交通量の伸び率を用いてOD表を直線補完し、令和7年時点の現況交通量推計を実施して検証を行った。

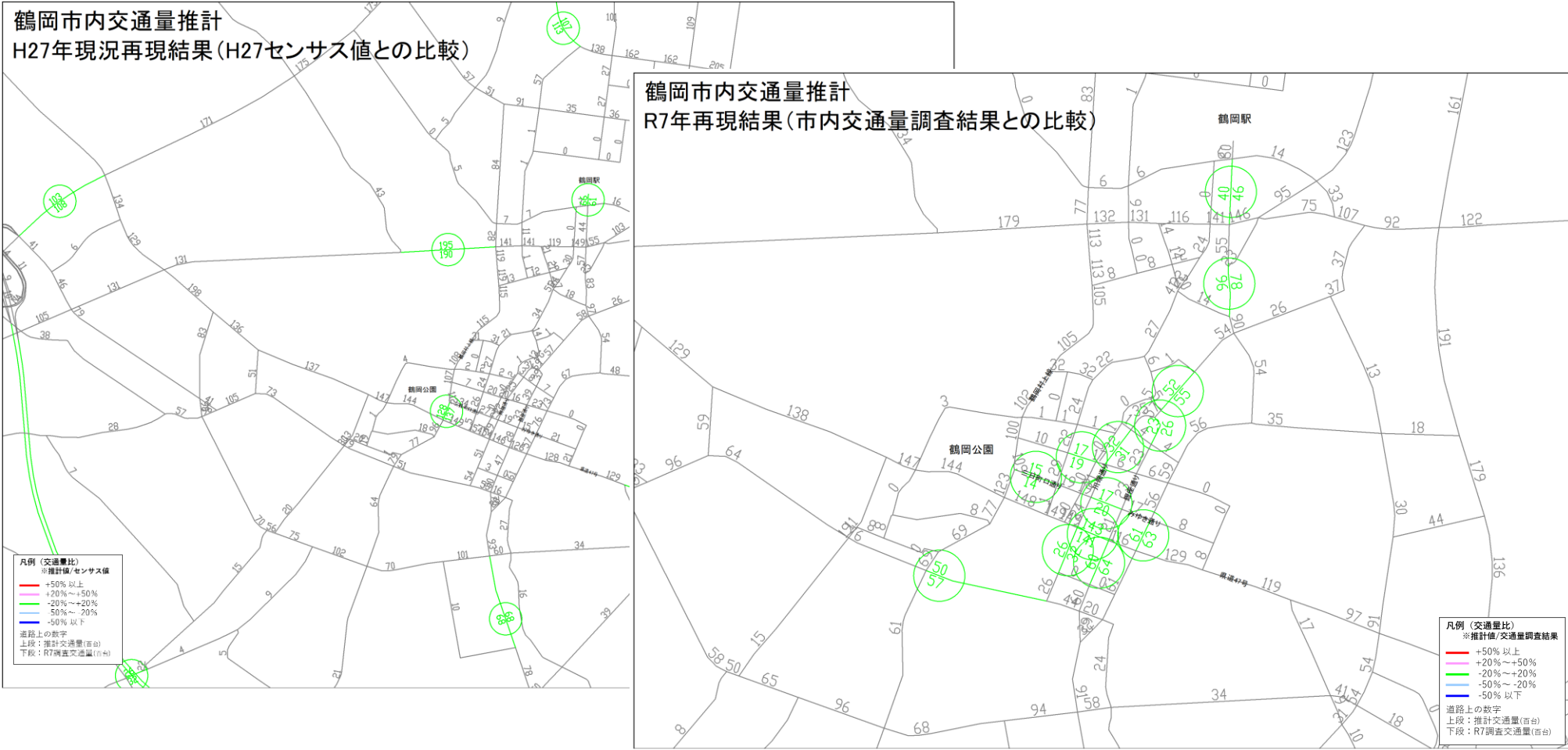


図9 現況再現結果比較図

第3章 交通量推計

将来交通量推計結果(概要)

将来交通量推計では、何れのケースも「1車線化」を条件としているため、対象路線の交通量(交通容量)が減少し、減少分が周辺路線へ転換することとなる。このため、推計結果を評価する上では、主要渋滞箇所を擁する県道(主要地方道鶴岡羽黒線)への影響が重要なポイントとなる。

将来交通量推計結果の概要

ケース1:	みゆき通りの交通量が2,000→500台、延長線上の三日町口通りが1,700→1,000台と減少。県道の変動はR7交通量調査と比較して2%増。
ケース2:	三日町口通りの交通量が1,700→100へ減少、延長線上のみゆき通りや並行路線の県道には影響なく交通量の変動が見られない。
ケース3:	みゆき通り、三日町口通り共に交通量が0~400台と減少。並行路線の県道は500台程度増加、R7交通量調査と比較して3%増。
ケース4:	一車線化対象路線は100~900台と減少。それぞれ並行路線も川端通りが500台、県道が700台増加、R7交通量調査と比較して5%増。
ケース5:	ケース4よりも若干県道の交通量が減少するが、銀座通りの交通量が増加するため、銀座通りの混雑度が約0.2%増加し0.4%となる。

ケース名	ケース0：一車線化前					ケース1：みゆき通り一車線化					ケース2：三日町口一車線化				
位置図															
通り名	川端	銀座	みゆき	三日町口	県道	川端	銀座	みゆき	三日町口	県道	川端	銀座	みゆき	三日町口	県道
交通量調査結果	3,139	2,561	2,004	1,402	14,114	3,139	2,561	2,004	1,402	14,114	3,139	2,561	2,004	1,402	14,114
交通量:台/日	3,300	2,100	2,000	1,700	14,100	3,300	2,100	500	1,000	14,400	3,300	2,100	2,000	100	14,100
交通量比率	1.05	0.82	1.00	1.21	1.02	1.05	0.82	0.25	0.71	1.02	1.05	0.82	1.00	0.07	1.00
混雑度:%*	0.34	0.21	0.21	0.17	1.09	0.34	0.21	0.17	0.11	1.11	0.35	0.21	0.20	0.05	1.09
走行速度:km/h	30.0	30.0	30.0	30.0	22.5	30.0	30.0	25.0	30.0	22.5	30.0	30.0	30.0	25.0	22.5
大型混入率:%	3.4	3.1	5.3	5.3	3.7	3.4	3.2	5.0	5.8	3.8	3.4	3.2	5.3	3.4	3.7
ケース名	ケース3：みゆき+三日町口通り一車線化					ケース4：みゆき+三日町口+銀座通り一車線化					ケース5：みゆき+三日町口+銀座通り一車線化(一方通行規制解除)				
位置図															
通り名	川端	銀座	みゆき	三日町口	県道	川端	銀座	みゆき	三日町口	県道	川端	銀座	みゆき	三日町口	県道
交通量調査結果	3,139	2,561	2,004	1,402	14,114	3,139	2,561	2,004	1,402	14,114	3,139	2,561	2,004	1,402	14,114
交通量:台/日	3,300	2,100	400	0	14,600	3,800	900	400	100	14,800	3,600	1,200	300	0	14,700
交通量比率	1.05	0.82	0.20	0.00	1.03	1.21	0.35	0.20	0.07	1.05	1.15	0.47	0.15	0.00	1.04
混雑度:%*	0.34	0.21	0.13	0	1.12	0.40	0.21	0.14	0.02	1.14	0.38	0.21	0.09	0	1.14
走行速度:km/h	30.0	30.0	25.0	25.0	22.5	30.0	25.0	25.0	25.0	22.5	30.0	19.9	25.0	25.0	22.5
大型混入率:%	3.4	3.2	5.3	0.0	3.8	3.7	5.3	4.8	0.0	3.8	3.7	5.1	4.4	0.0	3.8

*一般的に用いられる混雑度は交通センサで設定している混雑度であるが、本業務で用いている混雑度は推計交通量/推計設定交通容量Qmaxであるため、一概に比較は行えないことに留意が必要である。

第3章 交通量推計

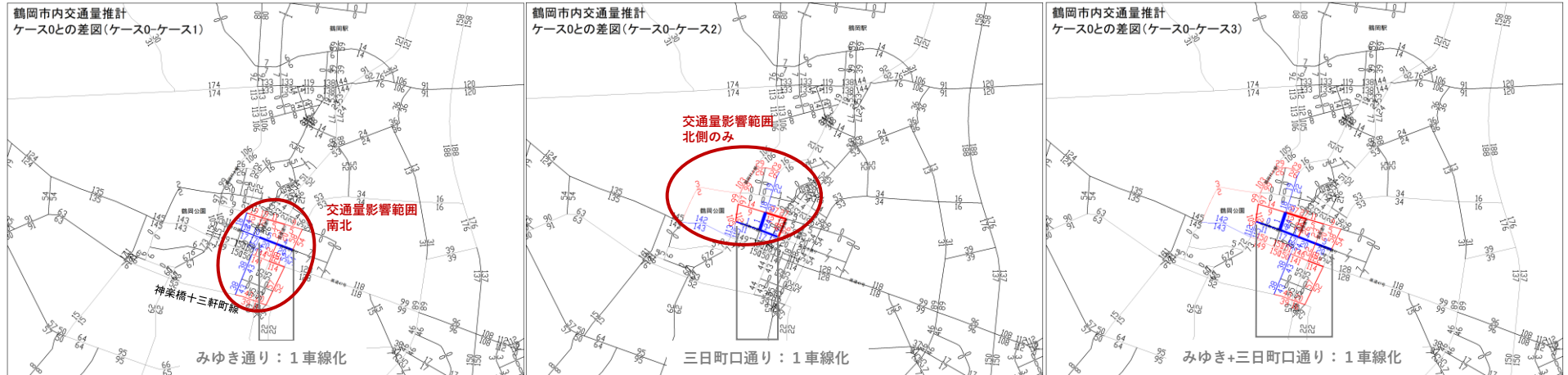
将来交通量推計結果(交通量の増減)

ケース1のみゆき通りを一車線化すると南北(神楽橋十三軒町線)に影響がするが、三日町口通りを一車線化すると北側のみの影響であることがわかる。ケース5はケース4よりも交通量の影響範囲が広く鶴岡村上線の北側まで影響しており、おそらく銀座通り→昭和通りと轉換している。

ケース1：みゆき通り一車線化

ケース2：三日町口一車線化

ケース3：みゆき+三日町口通り一車線化



ケース5：みゆき+三日町口+銀座通り一車線化
(一方通行規制解除)

ケース4：みゆき+三日町口+銀座通り一車線化

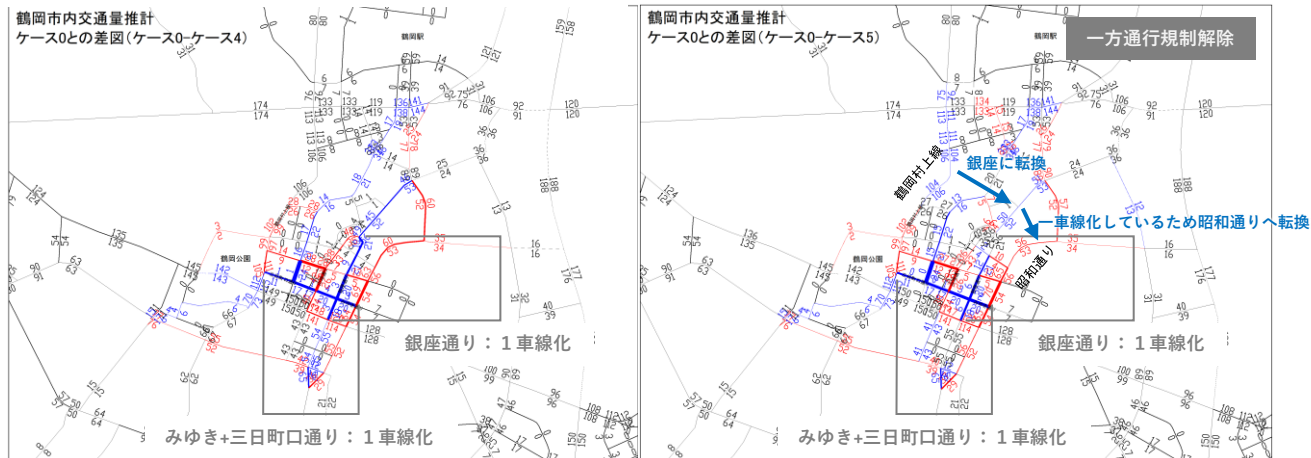


図10 ケース0との交通量差図

第4章 調査情報整理

歩行空間整備の基本方針と県道への負荷配慮

①歩行回遊ネットワークおよび安全な歩行空間の拡大についての基本的考え方▷▷

中心市街地の賑わい創出には、三日町口通り・みゆき通りによる歩行者ネットワークの拡充が望ましい。

銀座通りを賑わいの中心地とし、三日町口通り、みゆき通りの東西軸が回遊性向上に寄与すると想定されるため、安全安心に通行人の歩行空間が必要となる。なお、鶴岡駅から銀座通りまでの歩道も主要な回遊ルートとなっている。

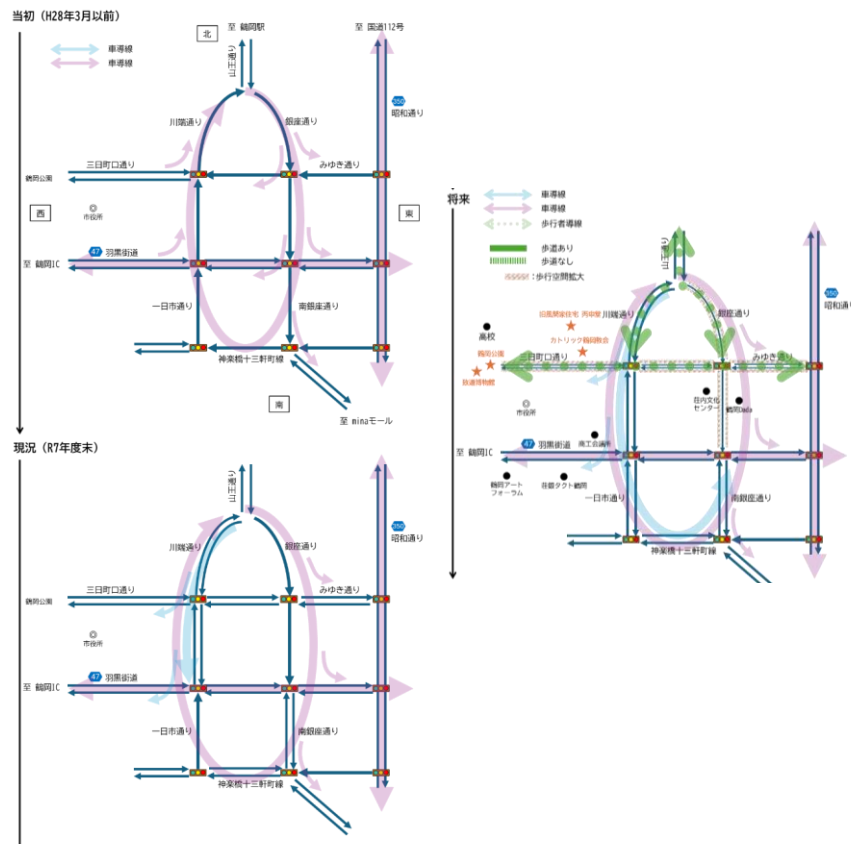


図12 車のネットワークおよび歩行者のネットワークの経年変化図

②県道への影響を踏まえた整備順序(案)

▷▷

三日町口通りの1車線化が最も県道への影響が少ないが、最も影響が多きい3路線同時でも交通量の変動は5%増の推計である。但し、将来予測の不確定さや事業進捗上も短期間同時に実施することは困難と考えられるため、県道への影響が少なく、かつ、合理的な歩行空間ネットワーク拡充が図られる区間を先行することが望ましいといえる。

(注)前提条件として、一日市通りが対面通行として整備した後の整備方針の順序である

整備順序(案)	考え方
1 + 2 三日町口通りおよびみゆき通りのうち川端通り～銀座通り間	銀座通り～鶴岡公園への歩行回遊性を向上 県道への影響が小さい
3 みゆき通りのうち銀座通り～昭和通り間	みゆき通りの歴史的価値を活用した歩行ネットワークの拡充
4 銀座通り	現況で一定の歩行空間を有している

1車線化のパターンと県道への影響

1車線化のケース	県道の交通量比
三日町口通り	1.00
みゆき通り	1.02
みゆき通り+三日町口通り	1.03
みゆき通り+三日町口通り+銀座通り	1.05

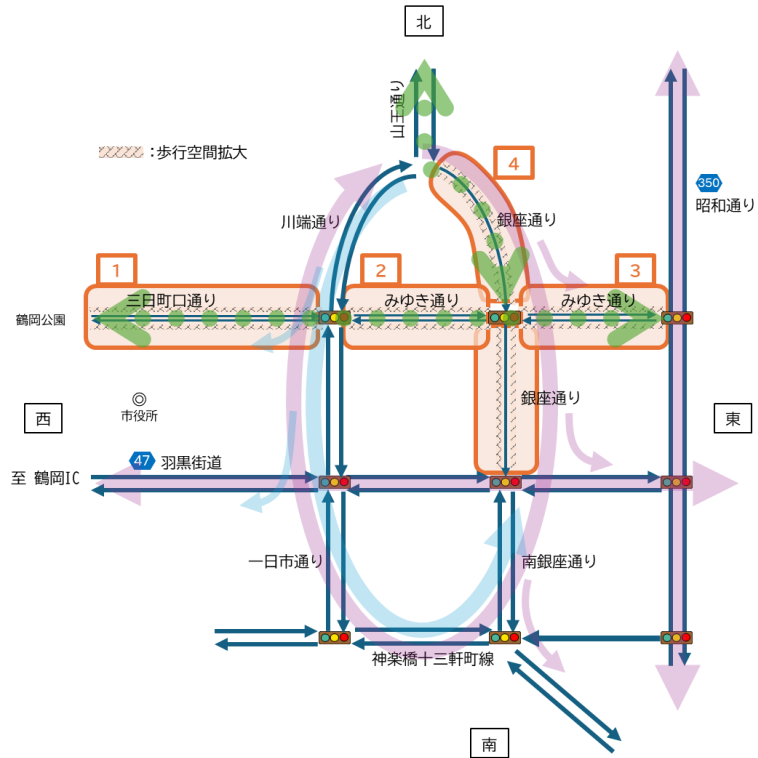


図13 1車線化優先整備順位(案)