

# 日吉駅西口周辺道路の 一方通行化に関するアンケート

## 調査結果報告

### <調査概要>

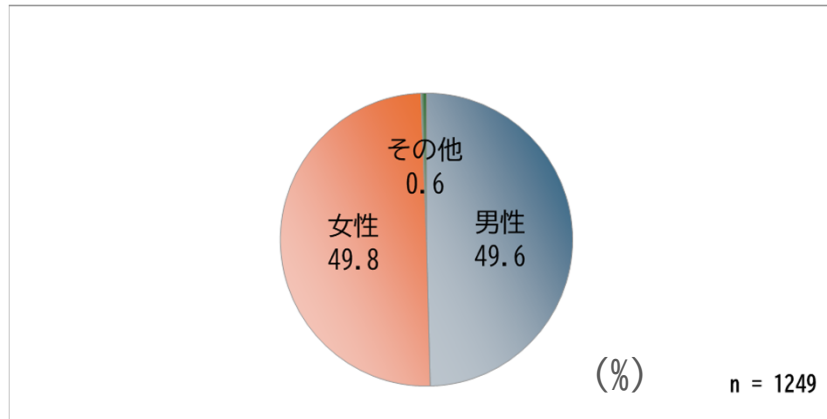
	住民アンケート	事業者アンケート
目的	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用者から見た各路線の評価</li><li>・一方通行化やそれに伴う施策の認知度の把握</li><li>・今度の施策の展開や広報活動への検討</li></ul>	
調査手法	各戸へのポスティング 及び回覧でのWEB回答の案内 ／郵送及びWEB回収	商店会を通じた各事業者への配布 ／郵送及びWEB回収
集計対象期間	令和6年11月25日～令和7年1月15日	令和6年11月28日～令和7年1月15日
回収状況	配布：4,140部＋町内会回覧・掲示 回収：1,260件（郵送662件・WEB598件）	配布：360部 回収：99件（郵送80件・WEB19件）

# 1. 回答者属性【住民】

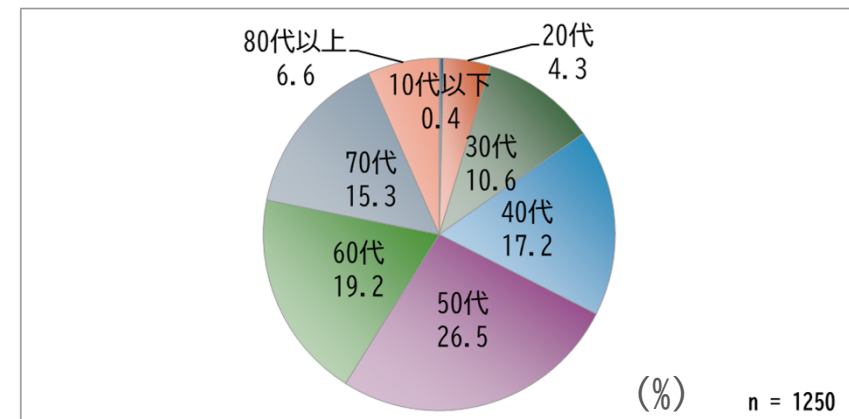
1

- 年代は50代が26.5%で最も多い
- 居住地は一方通行化の対象範囲を含む日吉本町一丁目が最も多い

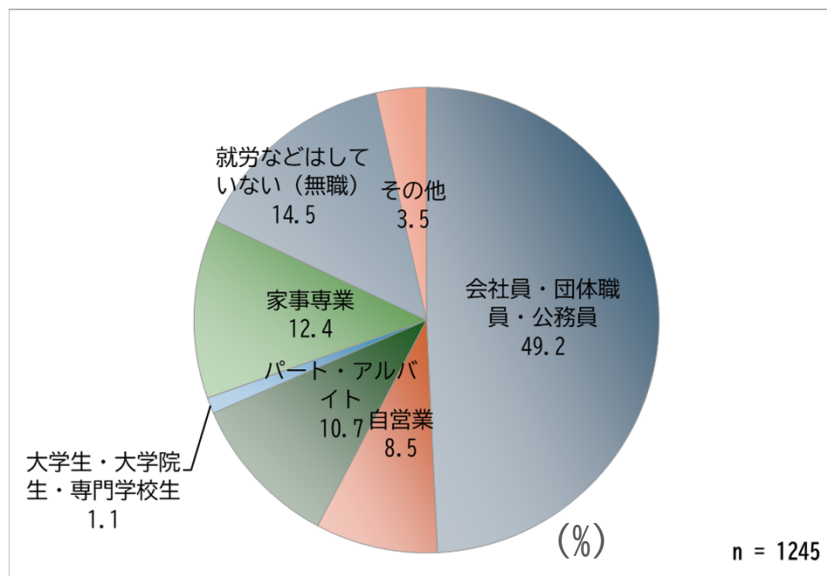
問12 性別を教えてください。



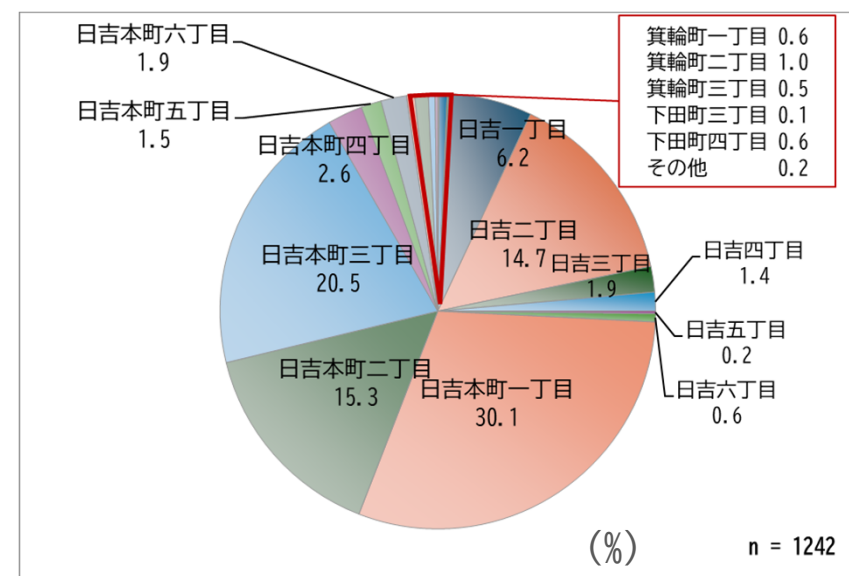
問13 年代を教えてください。



問14 ご職業を教えてください。

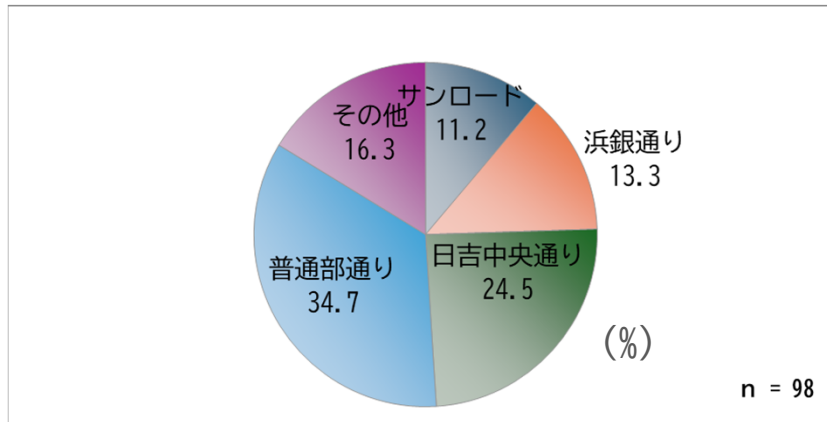


問15 お住まいの地域を教えてください。

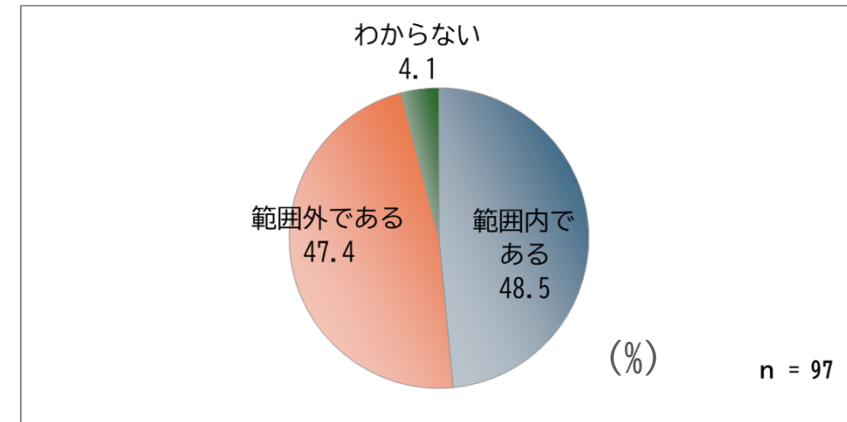


- 普通部通りの事業者が34.7%で最も多く、次いで日吉中央通りの事業者が多い
- 一方通行化の範囲内の事業者と、範囲外の事業者が概ね半々程度となっている
- 事業所の種類はサービス店が36.7%で最も多く、事務所、飲食店と続く

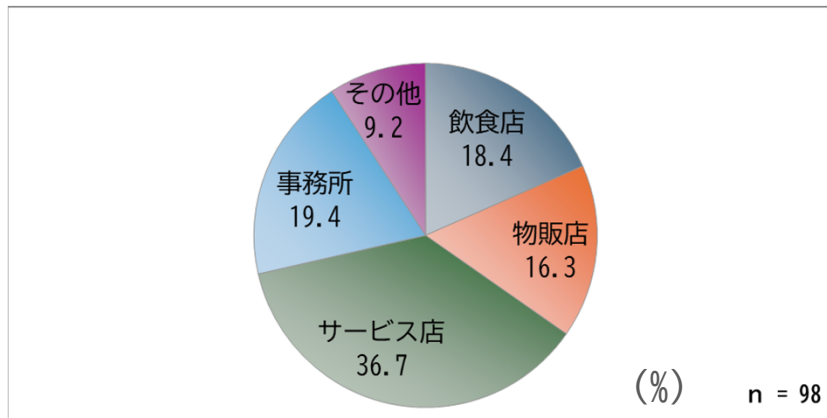
問11 事業所が立地している通りを教えてください。



問12 事業所は、一方通行化計画案において一方通行化を行う範囲内にありますか。



問13 事業所の種類を教えてください。



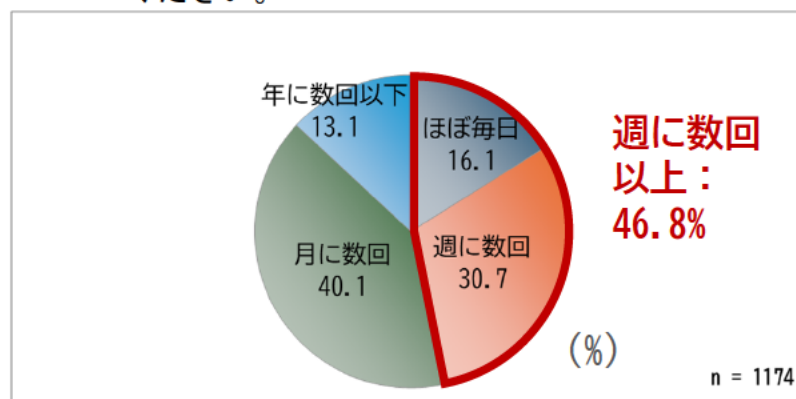
## 2. 各路線の利用状況【サンロード】

3

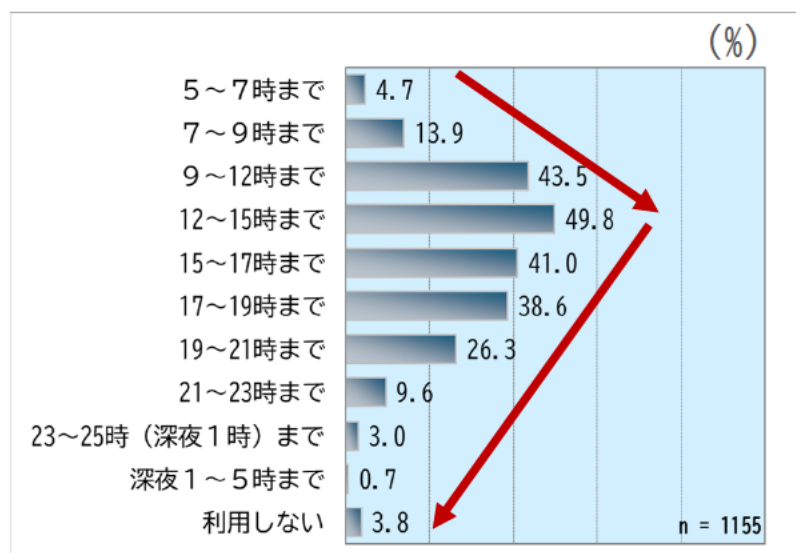
- 週に数回以上利用するのは、住民・事業者ともに半数をやや下回る程度
- 利用する時間帯のピークはいずれも12～15時で、時間帯による変動も類似している

### ＜住民＞

問1 利用する頻度として、最も近いものを選んでください。

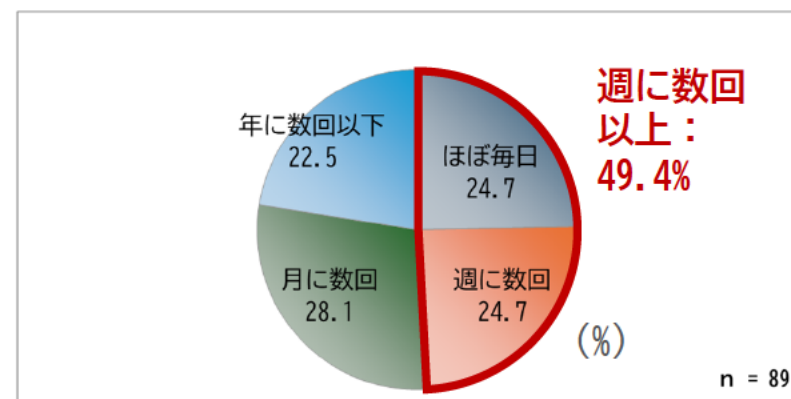


問2 利用する時間帯を選んでください。

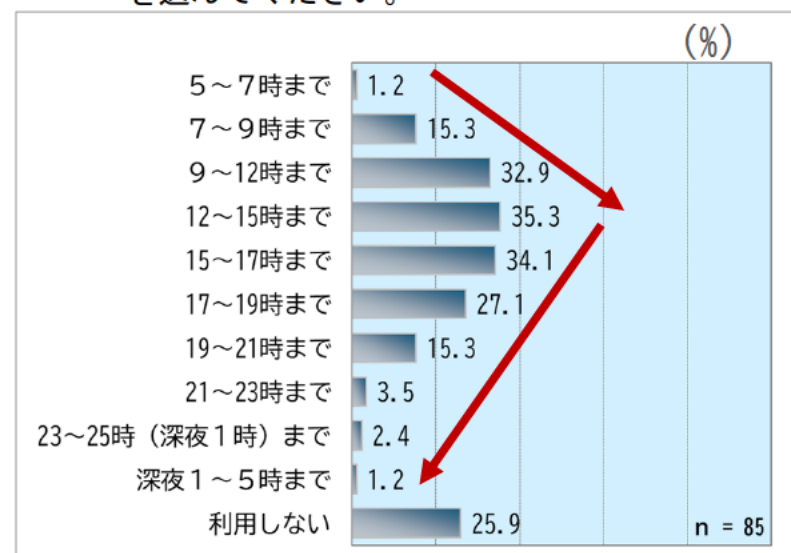


### ＜事業者＞

問1 ふだんの事業活動のなかで、利用する頻度として、最も近いものを選んでください。



問2 ふだんの事業活動のなかで、利用する時間帯を選んでください。



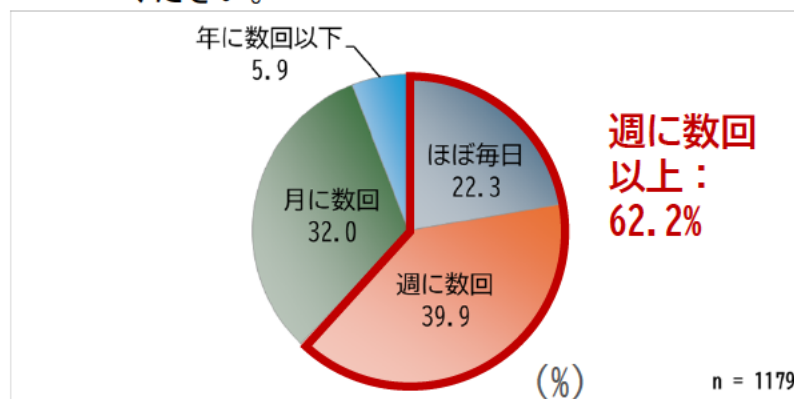
## 2. 各路線の利用状況【浜銀通り】

4

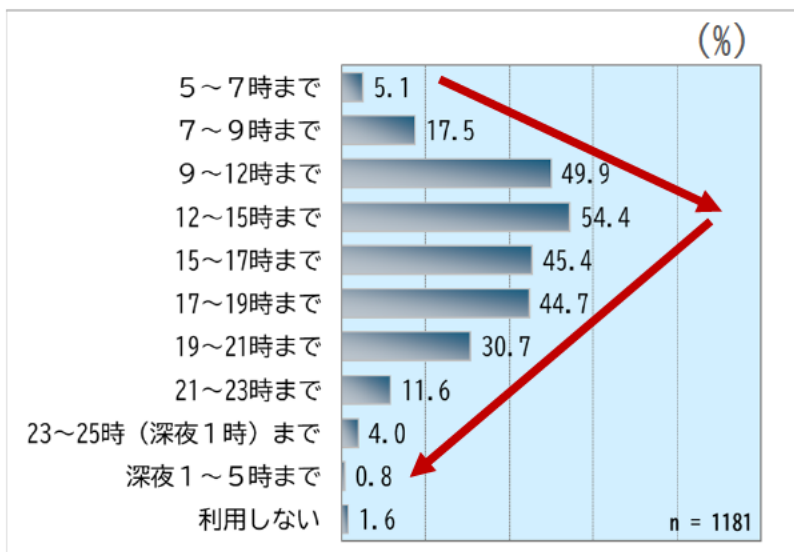
- 週に数回以上利用するのは住民で62.2%、事業者で72.7%
- 利用する時間帯のピークはいずれも12～15時で、時間帯による変動も類似している

### <住民>

問1 利用する頻度として、最も近いものを選んでください。

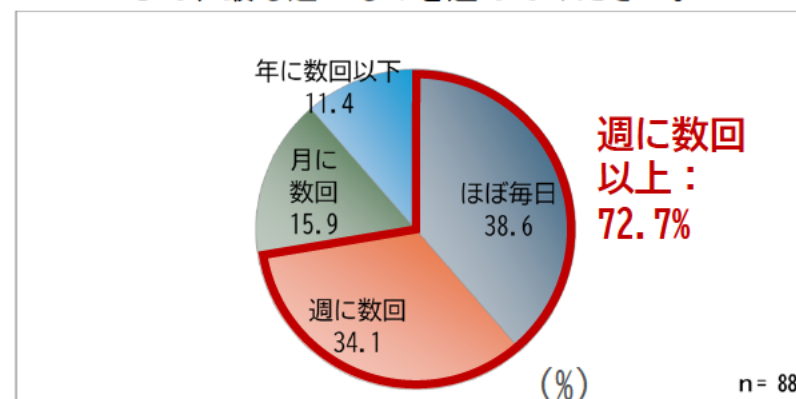


問2 利用する時間帯を選んでください。

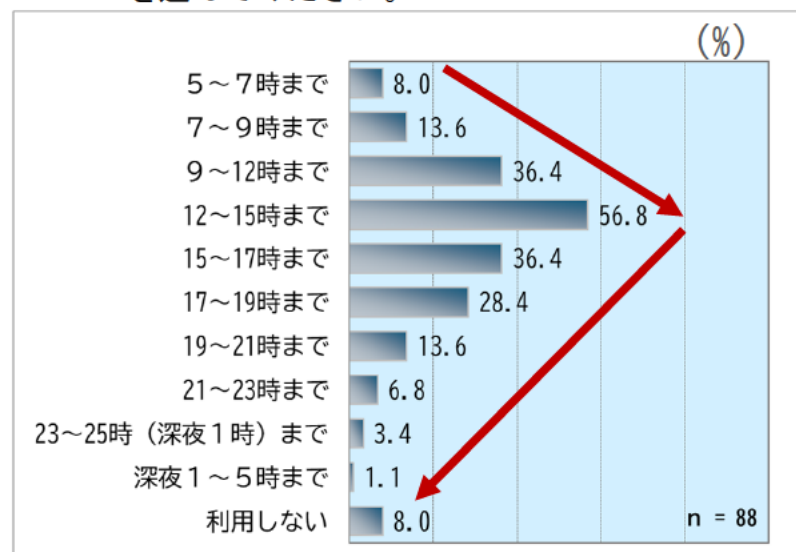


### <事業者>

問1 ふだんの事業活動のなかで、利用する頻度として、最も近いものを選んでください。



問2 ふだんの事業活動のなかで、利用する時間帯を選んでください。



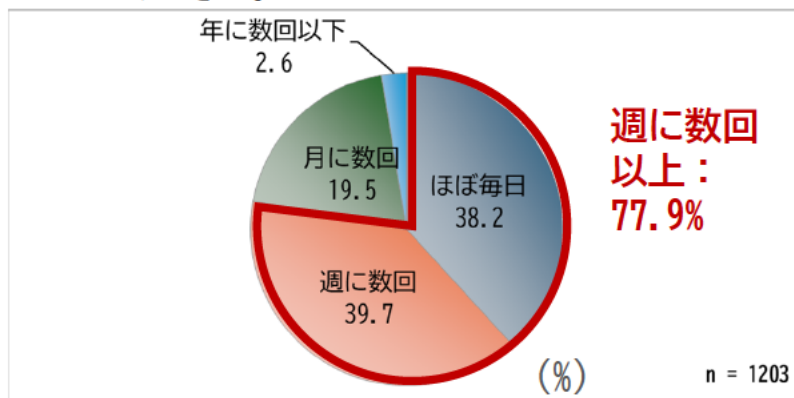
## 2. 各路線の利用状況【日吉中央通り】

5

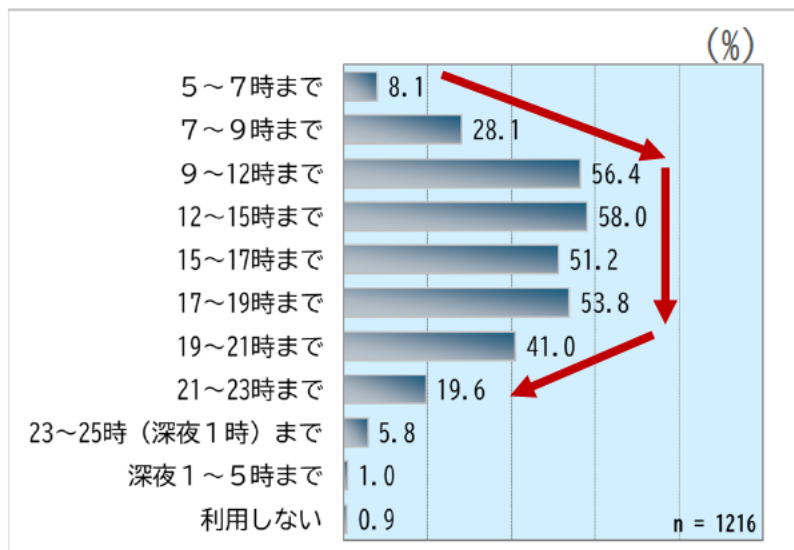
- 週に数回以上利用するのは住民・事業者ともに3/4以上、事業者は「ほぼ毎日」が6割超
- 利用する時間帯のピークはいずれも12～15時で、住民では17～19時まで同等の水準が続くが、事業者は15時以降利用率は徐々に下がっている

### <住民>

問1 利用する頻度として、最も近いものを選んでください。

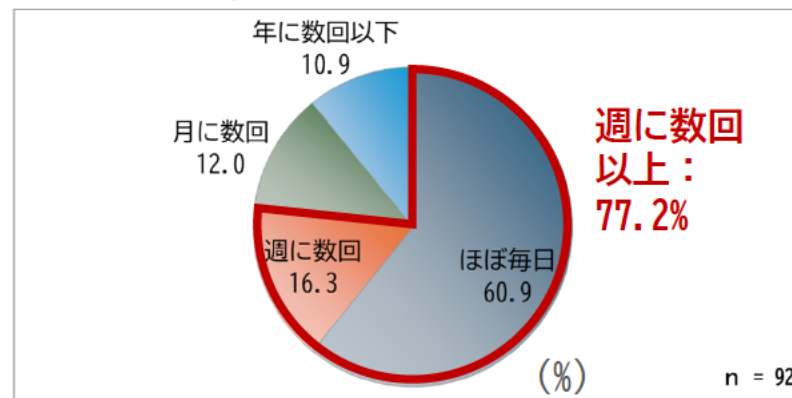


問2 利用する時間帯を選んでください。

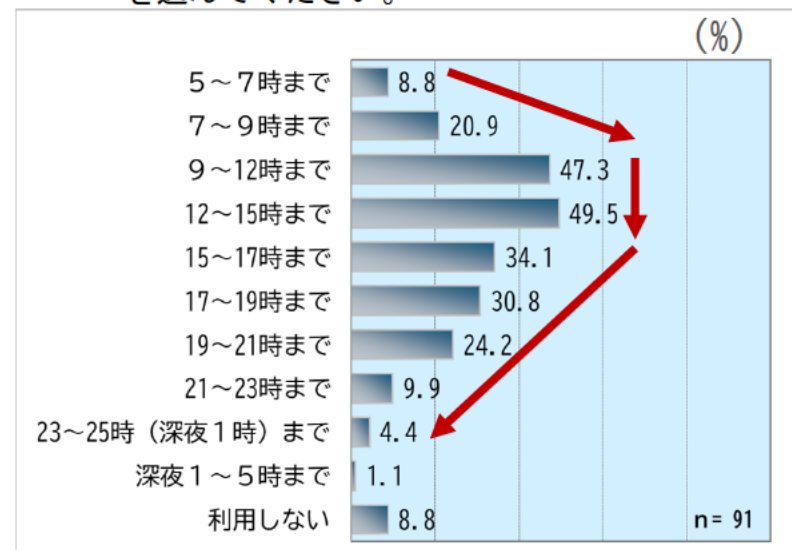


### <事業者>

問1 ふだんの事業活動のなかで、利用する頻度として、最も近いものを選んでください。



問2 ふだんの事業活動のなかで、利用する時間帯を選んでください。





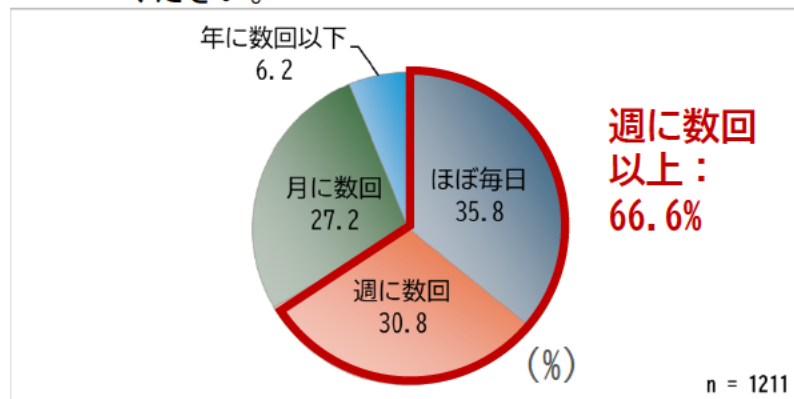
## 2. 各路線の利用状況【普通部通り】

6

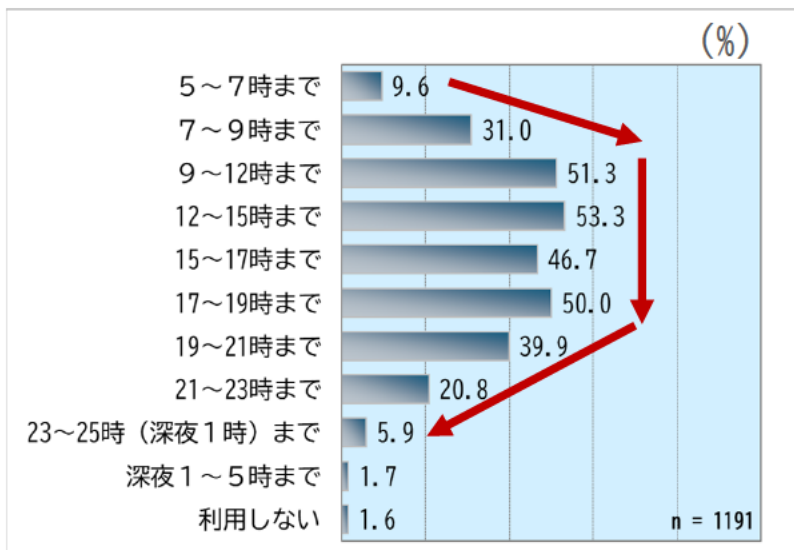
- 週に数回以上利用しているのは住民では2/3程度、事業者では3/4以上
- 利用する時間帯のピークはいずれも12～15時で、住民では17～19時まで同等の水準が続くが、事業者は15時以降利用率は徐々に下がっている

### <住民>

問1 利用する頻度として、最も近いものを選んでください。

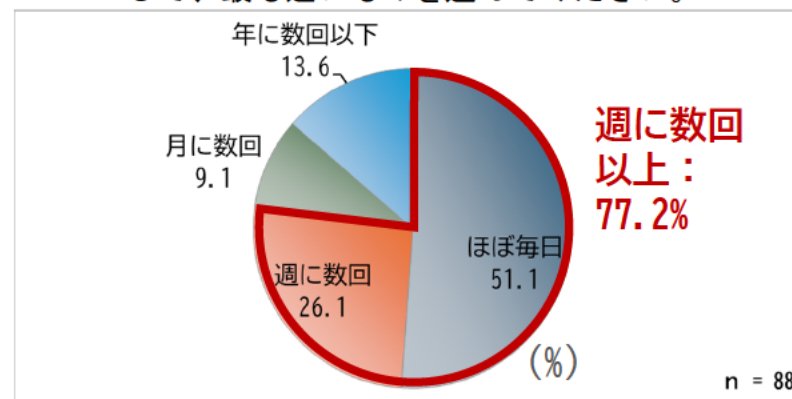


問2 利用する時間帯を選んでください。

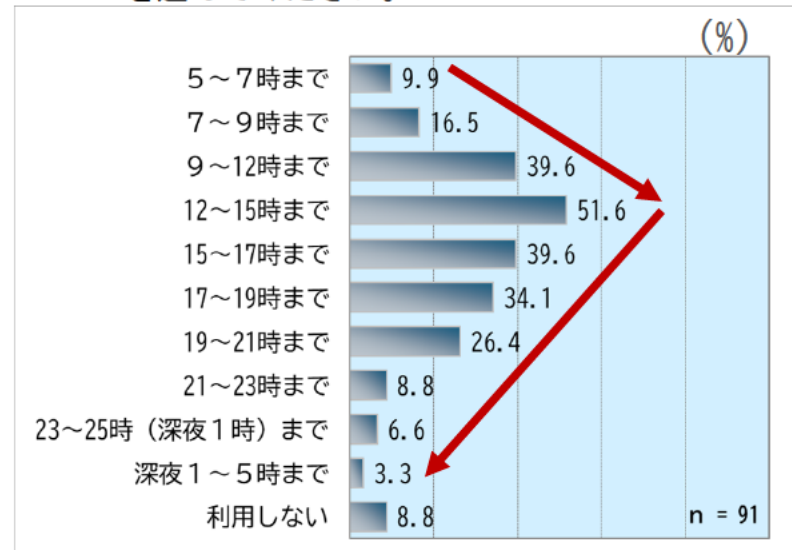


### <事業者>

問1 ふだんの事業活動のなかで、利用する頻度として、最も近いものを選んでください。



問2 ふだんの事業活動のなかで、利用する時間帯を選んでください。



## ■各路線の評価のための質問内容

- 以下の「歩きやすい」～「路上の看板や商品が多い」の8項目について「そう思う」～「そう思わない」の5段階評価（及び「わからない」）する質問を4路線それぞれで実施
- 各路線ごとに現況の道路環境の評価を行い、**歩行環境の向上のために改善すべき事項を整理**した

【住民】問4～問7    【事業者】問3～問6  
 (サンロード・浜銀通り・日吉中央通り・普通部通り)について、ご自身のお考えに最も近いものを選んでください。（それぞれ1つだけ○）

問4 サンロードについて、ご自身のお考えに最も近いものを選んでください。（それぞれ1つだけ○）						
	そう思う	まあ そう思う	ふつう	あまりそう 思わない	そう 思わない	わから ない
歩きやすい	5	4	3	2	1	0
歩行者のための空間が不足している	5	4	3	2	1	0
自転車とぶつかりそうで怖い	5	4	3	2	1	0
自動車とぶつかりそうで怖い	5	4	3	2	1	0
横に広がって歩く歩行者が多い	5	4	3	2	1	0
自動車の運転がしやすい	5	4	3	2	1	0
路上駐車車両が多い	5	4	3	2	1	0
路上の看板や商品が多い	5	4	3	2	1	0



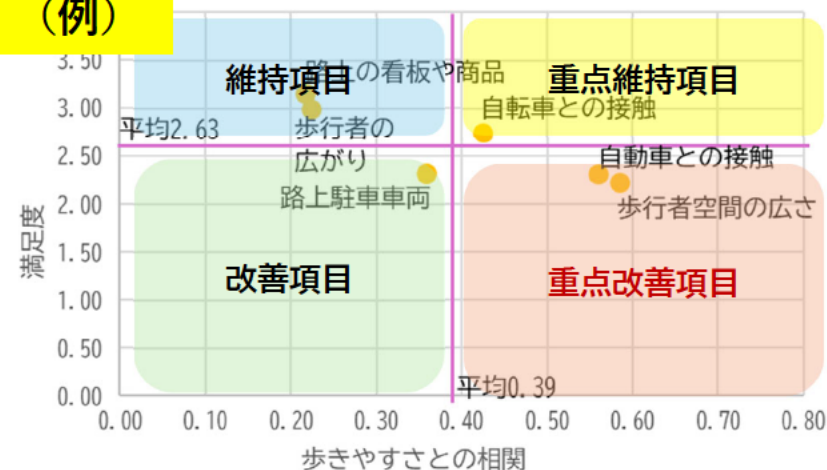
- レーダーチャートのスコアは、各項目の回答を加工し、最もポジティブな回答を5点、ネガティブなものを1点として、「わからない」を除いた回答の平均値となる
- 例えば「歩きやすい」「自動車の運転がしやすい」は「そう思う」を5点、「そう思わない」を1点とし、逆に「歩行者のための空間が不足している」など他の項目は、「そう思う」を1点、「そう思わない」を5点としている
- ピンクの網掛けが4路線のスコアの平均値であり、それよりも外側にある項目は、4路線の平均よりも高い評価と捉えられる

- 住民アンケートをマトリクスを用いた評価で分析する(ポートフォリオ分析による)
- マトリクスの縦軸には、各項目のレーダーチャートのスコア(満足度)を用いる
- 横軸には、各項目の重要さの指標として、「歩きやすさ」との相関係数を用いる
- 縦軸の満足度、横軸の歩きやすさとの相関係数について、各項目の平均値で4つの象限に分割し、各項目の位置づけを示した
- 重点改善項目:**  
重要度は高いが、満足度が低い
- 重点維持項目:**  
重要度、満足度ともに高い

(例)



(例)

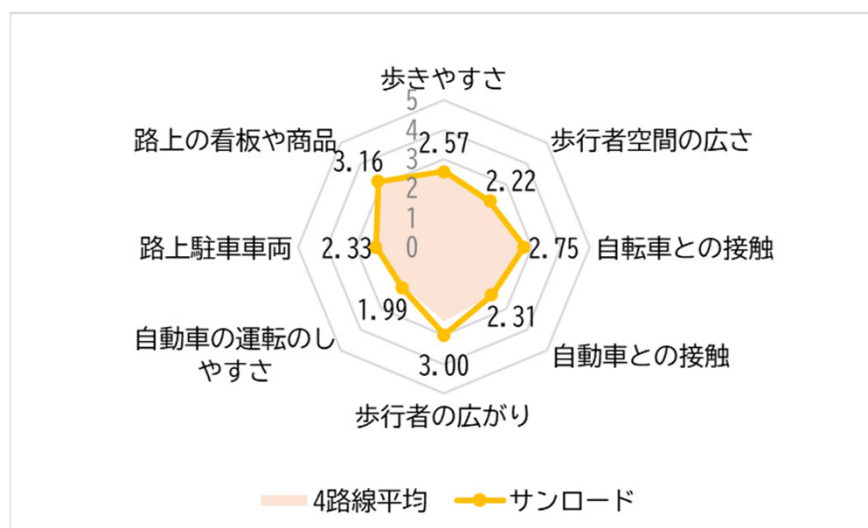


### 3. 各路線の現況の評価【サンロード】

9

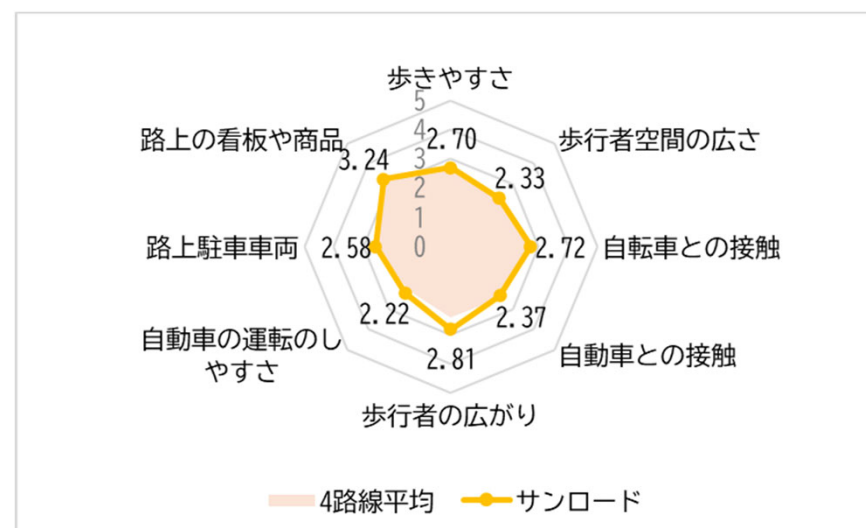
- ・ 住民・事業者ともに満足度が平均以上の項目として、「歩きやすさ」「歩行者の広がり」「自動車の運転のしやすさ」「路上の看板や商品」が挙げられる。「歩きやすさ」「自動車の運転のしやすさ」の満足度は、歩行者や自転車の交通量が他の路線より少ないことによって、相対的に高くなっていると考えられる
- ・ 住民の満足度が平均以下の項目として、「自動車との接触」「路上駐車車両」が挙げられる
- ・ 事業者の満足度が平均以下の項目として、「歩行者空間の広さ」「自転車との接触」「路上駐車車両」が挙げられる

<住民>



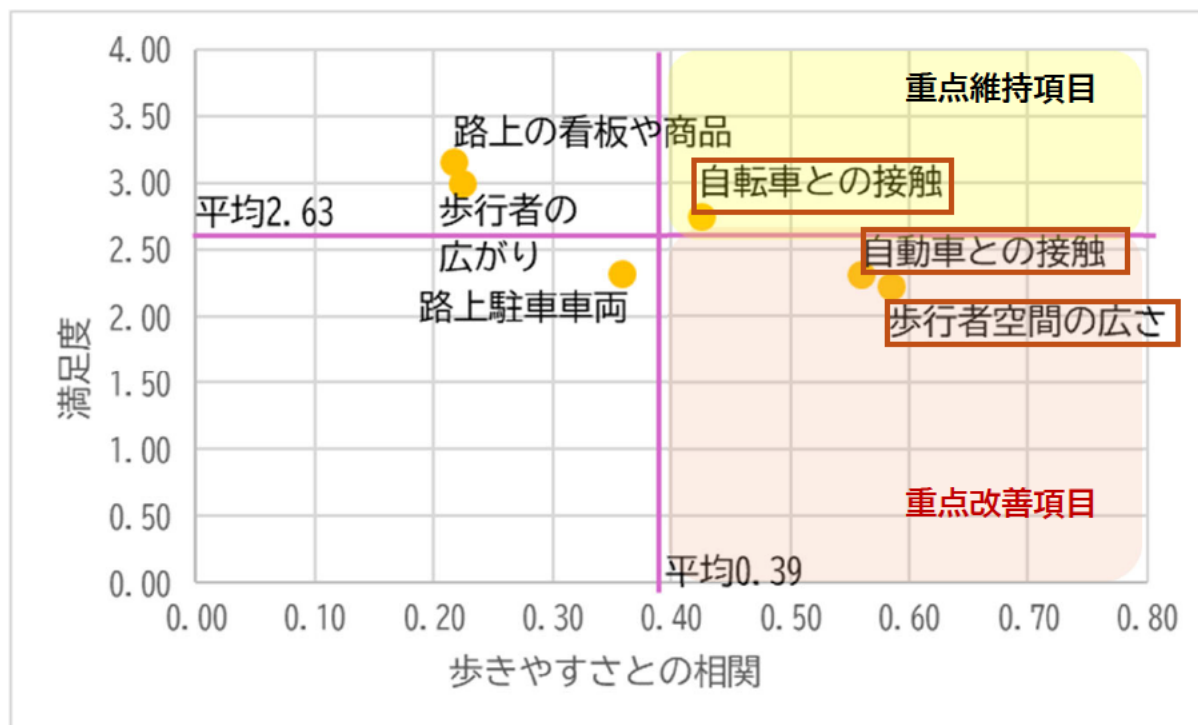
	歩きやすさ (n=1164)	歩行者空間の広さ (n=1170)	自転車との接触 (n=1165)	自動車との接触 (n=1169)	歩行者の広がり (n=1133)	自動車の運転のしやすさ (n=834)	路上駐車車両 (n=1105)	路上の看板や商品 (n=1109)
サンロード	2.57	2.22	2.75	2.31	3.00	1.99	2.33	3.16
4路線平均	2.44	2.22	2.66	2.32	2.53	1.93	2.44	3.09

<事業者>



	歩きやすさ (n=83)	歩行者空間の広さ (n=84)	自転車との接触 (n=81)	自動車との接触 (n=81)	歩行者の広がり (n=80)	自動車の運転のしやすさ (n=74)	路上駐車車両 (n=81)	路上の看板や商品 (n=82)
サンロード	2.70	2.33	2.72	2.37	2.81	2.22	2.58	3.24
4路線平均	2.62	2.43	2.77	2.45	2.43	2.08	2.59	3.14

- 重点改善項目のうち「**歩行者空間の広さ**」は歩行者空間の確保と明示により、「**自動車との接触**」はボラードの設置により改善が期待できる
- 「**自転車との接触**」は重点維持項目であり、自転車が車道を通行するようにマナー啓発等の周知活動が重要である

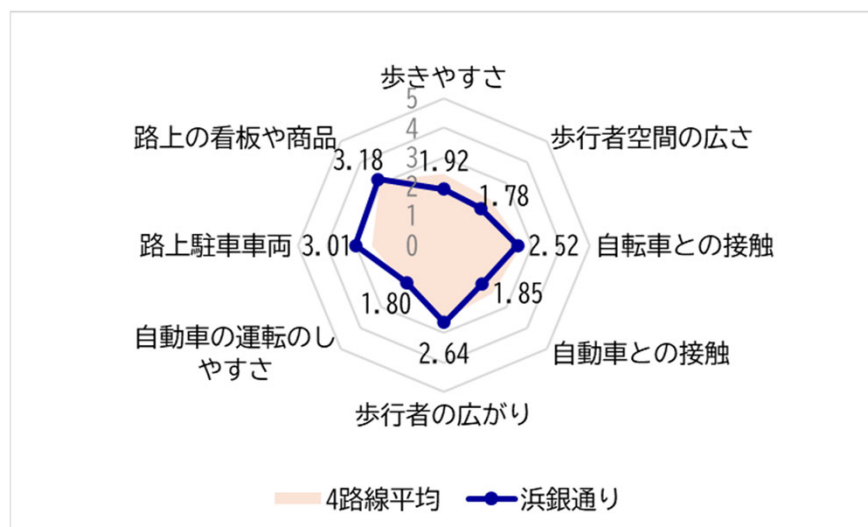


### 3. 各路線の現況の評価【浜銀通り】

11

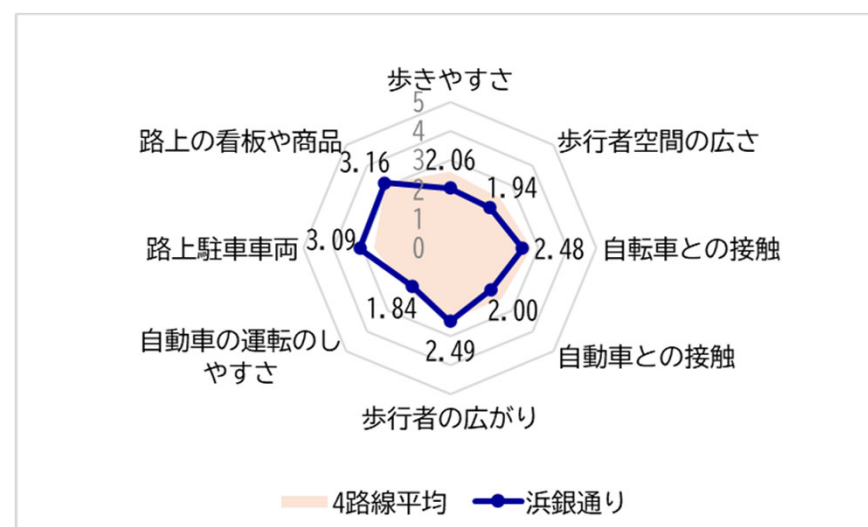
- ・ 住民・事業者ともに満足度が平均以上の項目として、「歩行者の広がり」「路上駐車車両」「路上の看板や商品」が挙げられる
- ・ 住民・事業者ともに満足度が平均以下の項目として、「歩きやすさ」「歩行者空間の広さ」「自転車との接触」「自動車との接触」が挙げられる。
- ・ 上記の結果は、路線バスが相互通行する浜銀通り特有の要因と考えられる。

<住民>



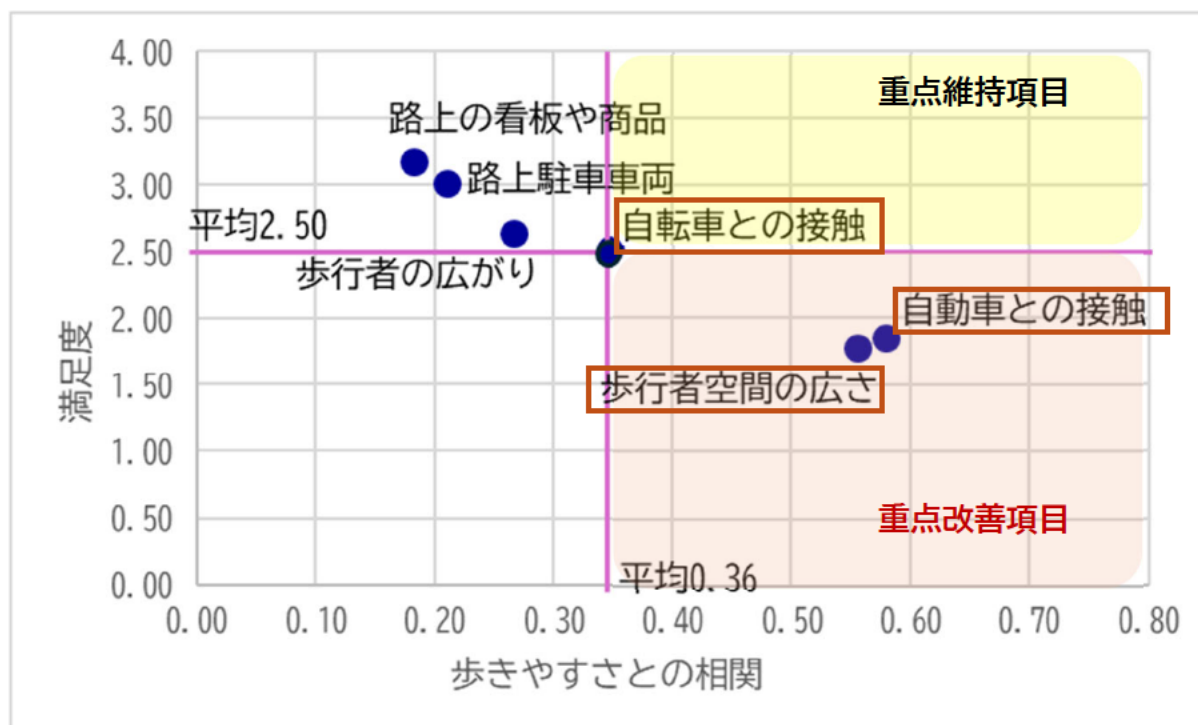
	歩きやすさ (n=1193)	歩行者空間の広さ (n=1209)	自転車との接触 (n=1184)	自動車との接触 (n=1195)	歩行者の広がり (n=1169)	自動車の運転のしやすさ (n=862)	路上駐車車両 (n=1140)	路上の看板や商品 (n=1131)
浜銀通り	1.92	1.78	2.52	1.85	2.64	1.80	3.01	3.18
4路線平均	2.44	2.22	2.66	2.32	2.53	1.93	2.44	3.09

<事業者>



	歩きやすさ (n=89)	歩行者空間の広さ (n=90)	自転車との接触 (n=87)	自動車との接触 (n=71)	歩行者の広がり (n=87)	自動車の運転のしやすさ (n=79)	路上駐車車両 (n=87)	路上の看板や商品 (n=87)
浜銀通り	2.06	1.94	2.48	2.00	2.49	1.84	3.09	3.16
4路線平均	2.62	2.43	2.77	2.45	2.43	2.08	2.59	3.14

- 重点改善項目である「**歩行者空間の広さ**」「**自動車との接触**」の対策として、さらなる歩行者空間の確保や、ポストコーンの設置等を実施することは難しいが、いずれも一般車が一方通行化することにより、一定の改善は期待できる
- 重点維持項目にある「**自転車との接触**」は、重点改善項目に非常に近い位置にあり、**自転車利用時のマナー・ルールの啓発活動**などを通じて満足度を向上させる取組が必要（自動車との接触を避けて歩行者空間に入るときは押し歩きをする、など）



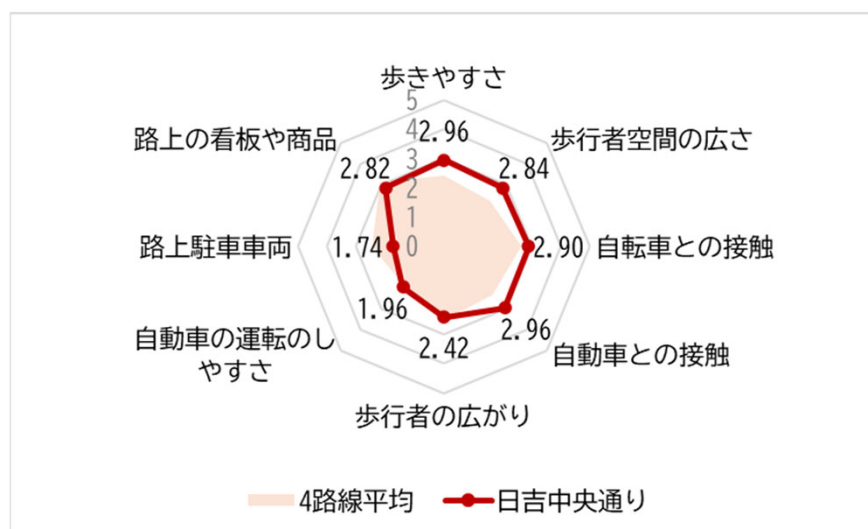


### 3. 各路線の現況の評価【日吉中央通り】

13

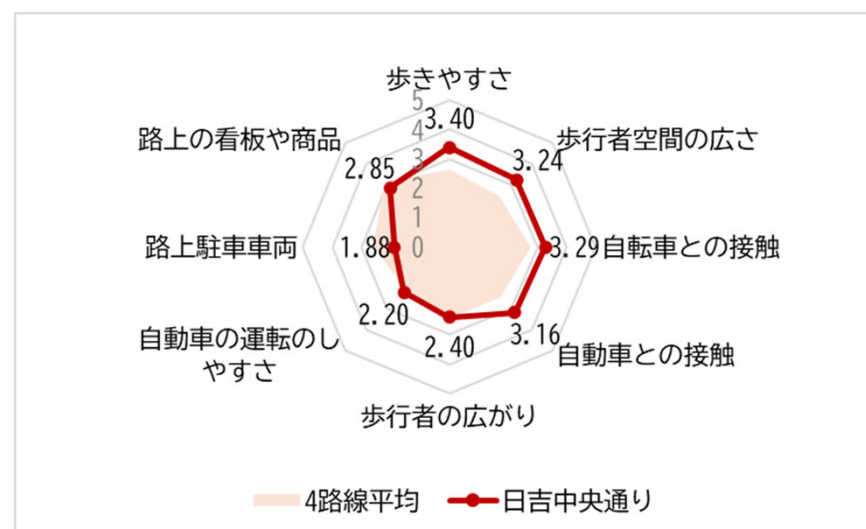
- 住民・事業者ともに満足度が平均以上の項目として、「歩きやすさ」「歩行者空間の広さ」「自転車との接触」「自動車との接触」「自動車の運転のしやすさ」が挙げられる。これはすでに歩道が整備され、歩車分離されているためと考えられる
- 住民・事業者ともに満足度が平均以下の項目として、「歩行者の広がり」「路上駐車車両」「路上の看板や商品」が挙げられる。特に「路上駐車車両」は大きく平均を下回り、これは他の路線より自動車交通量が多く、送迎や荷捌き等で路上駐車する台数も多いことが影響していると考えられる

<住民>



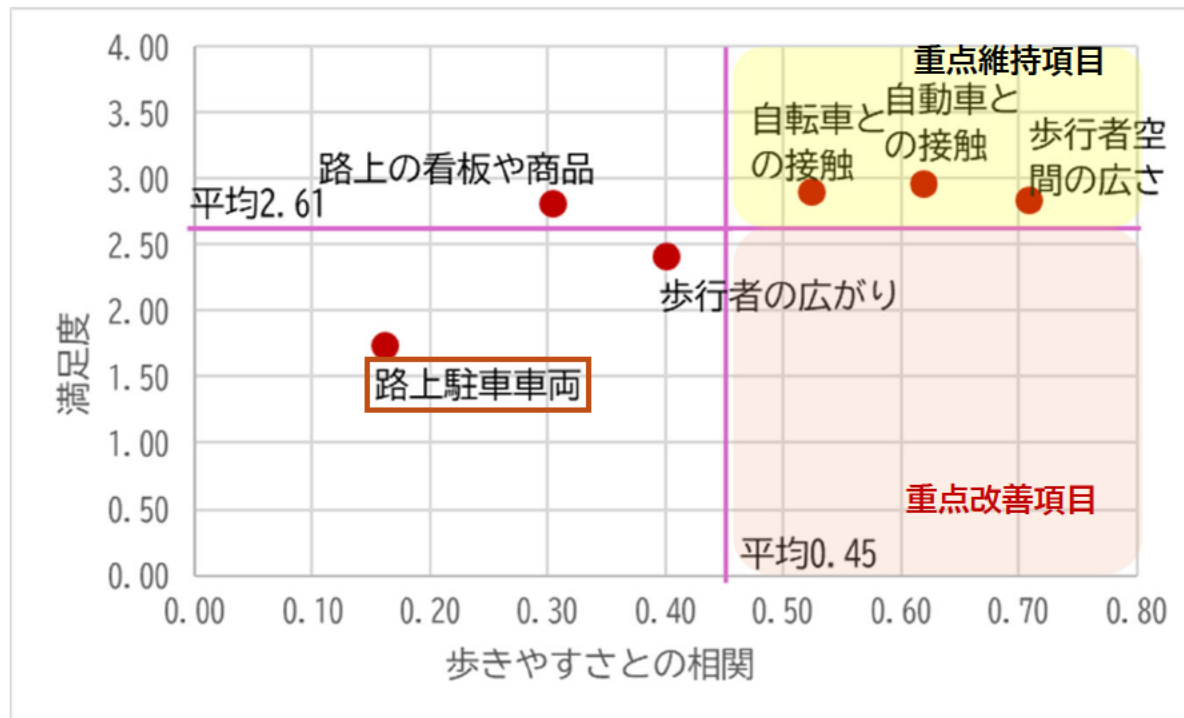
	歩きやすさ (n=1211)	歩行者空間の広さ (n=1209)	自転車との接触 (n=1195)	自動車との接触 (n=1201)	歩行者の広がり (n=1198)	自動車の運転のしやすさ (n=878)	路上駐車車両 (n=1179)	路上の看板や商品 (n=1168)
日吉中央通り	2.96	2.84	2.90	2.96	2.42	1.96	1.74	2.82
4路線平均	2.44	2.22	2.66	2.32	2.53	1.93	2.44	3.09

<事業者>



	歩きやすさ (n=92)	歩行者空間の広さ (n=90)	自転車との接触 (n=91)	自動車との接触 (n=75)	歩行者の広がり (n=91)	自動車の運転のしやすさ (n=82)	路上駐車車両 (n=89)	路上の看板や商品 (n=88)
日吉中央通り	3.40	3.24	3.29	3.16	2.40	2.20	1.88	2.85
4路線平均	2.62	2.43	2.77	2.45	2.43	2.08	2.59	3.14

- 歩道が確保されていることから、歩きやすさとの相関が大きい項目はいずれも満足度が高く、**重点改善項目に入らない**
- 「路上駐車車両」は、歩きやすさとの相関は低いものの、満足度が低い。日吉中央通りでは事業者の荷さばきや送迎等による車両の乗り降りに利用されることが想定されるため、利用者への周知やマナー啓発等が重要と考えられる

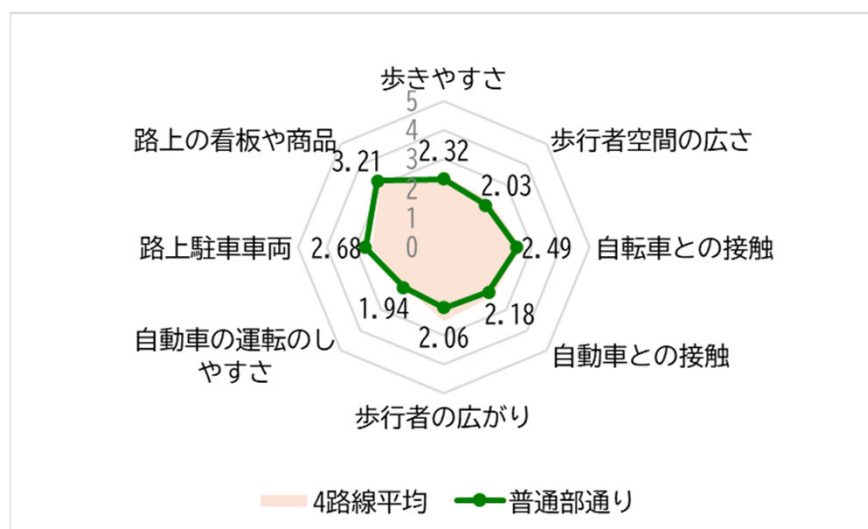


### 3. 各路線の現況の評価【普通部通り】

15

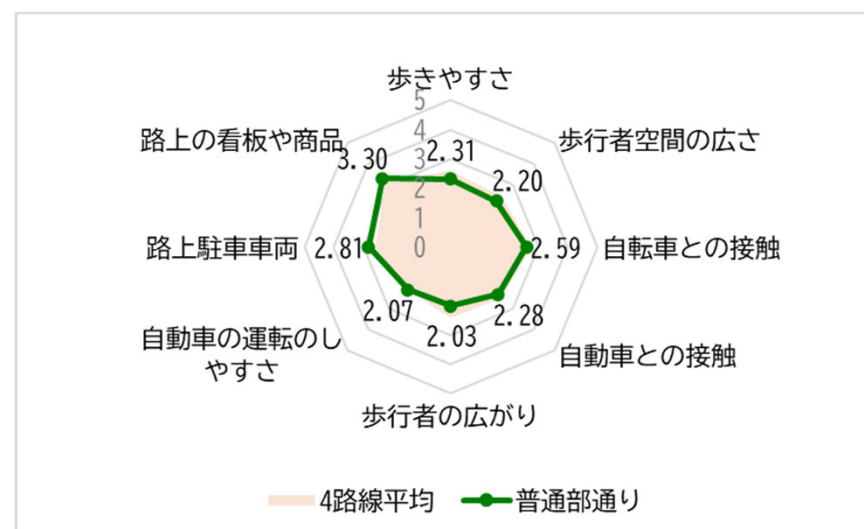
- ・ 住民・事業者ともに満足度が平均以上の項目として、「路上駐車車両」「路上の看板や商品」が挙げられる。これは電柱などの構造物が多く、空間的な余裕がないことで路上駐車等が抑制されているためと考えられる
- ・ 住民・事業者ともに満足度が平均以下の項目として、「歩きやすさ」「歩行者空間の広さ」「歩行者の広がり」が挙げられる

#### <住民>



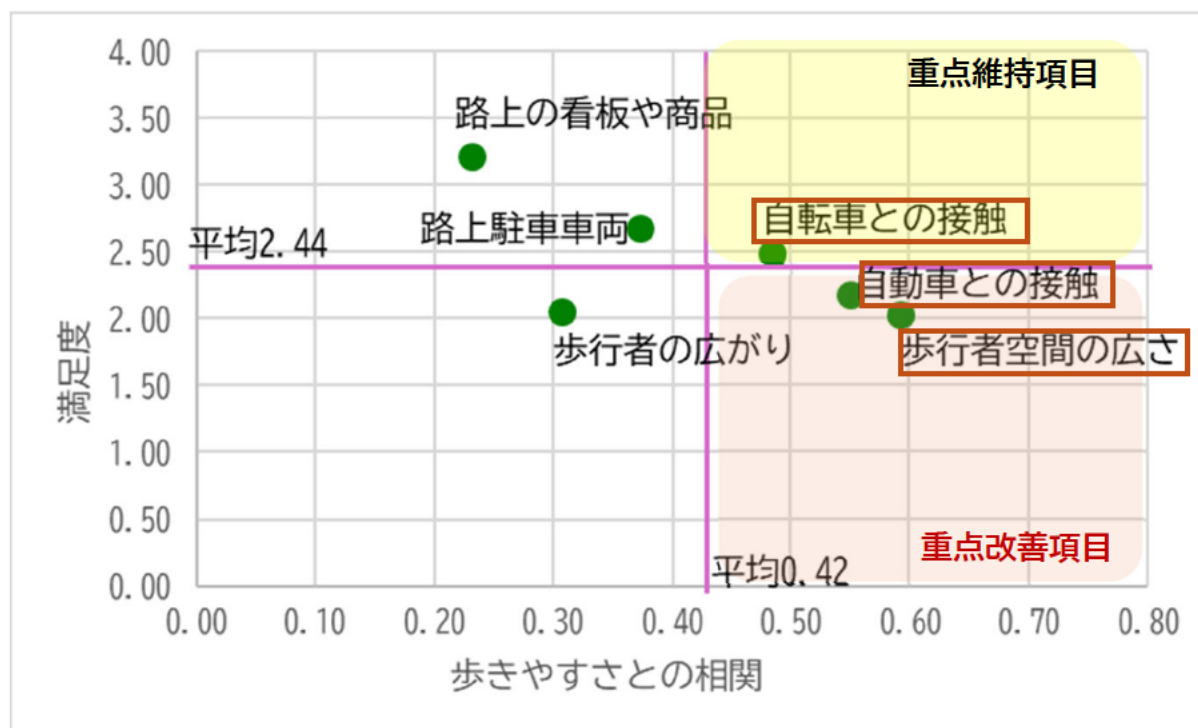
	歩きやすさ (n=1203)	歩行者空間の広さ (n=1203)	自転車との接触 (n=1186)	自動車との接触 (n=1198)	歩行者の広がり (n=1186)	自動車の運転のしやすさ (n=857)	路上駐車車両 (n=1145)	路上の看板や商品 (n=1144)
普通部通り	2.32	2.03	2.49	2.18	2.06	1.94	2.68	3.21
4路線平均	2.44	2.22	2.66	2.32	2.53	1.93	2.44	3.09

#### <事業者>



	歩きやすさ (n=87)	歩行者空間の広さ (n=89)	自転車との接触 (n=87)	自動車との接触 (n=71)	歩行者の広がり (n=72)	自動車の運転のしやすさ (n=82)	路上駐車車両 (n=72)	路上の看板や商品 (n=87)
普通部通り	2.31	2.20	2.59	2.28	2.03	2.07	2.81	3.30
4路線平均	2.62	2.43	2.77	2.45	2.43	2.08	2.59	3.14

- 重点改善項目のうち「**歩行者空間の広さ**」は歩行者空間の確保と明示により、「**自動車との接触**」はボラードの設置により改善が期待できる
- 「**自転車との接触**」は重点維持項目であり、自転車が車道を通行するようにマナー啓発等の周知活動が重要である



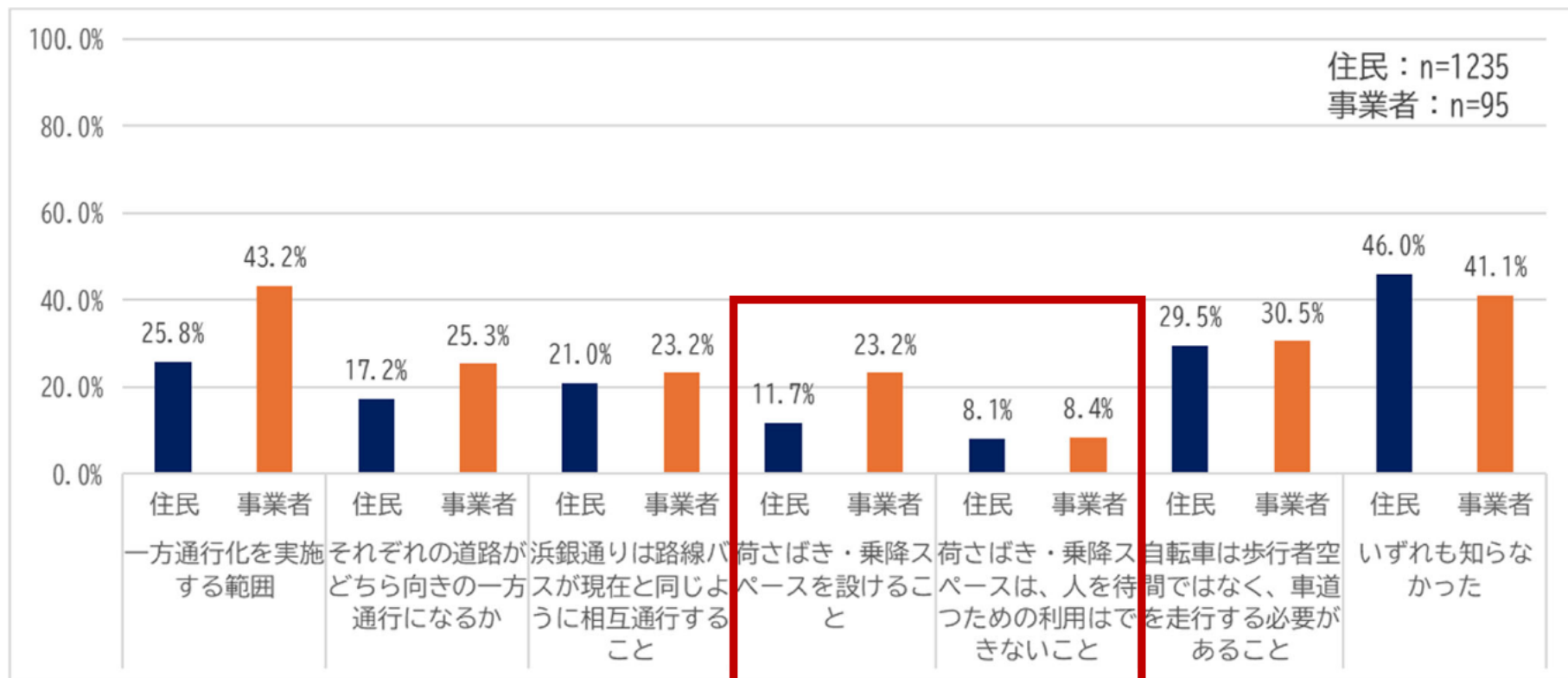
## 4. 一方通行化の本格実施と関連する施策の認知度

17

- 住民はすべての取り組み内容の認知度が30%以下であるため、引き続き一方通行化の取り組みを広く伝えていく必要がある
- 事業者は住民より各項目の認知度が高く、これは一方通行化範囲内の回答者の割合が住民より高いことや、商店会を通じ社会実験への協力を呼びかけてきた経緯などが影響していると考えられる。ただし事業者においても、いずれの項目も認知度は50%以下となっている
- 事業者の中でも、荷さばき・乗降スペースに関する2つの項目の認知度は他の項目より低く、事業者にスペースの存在や、使い方を周知していく必要がある

【住民】問8 【事業者】問7

一方通行化の計画案について、このアンケートを受け取る前にご存じだったことを選んでください。

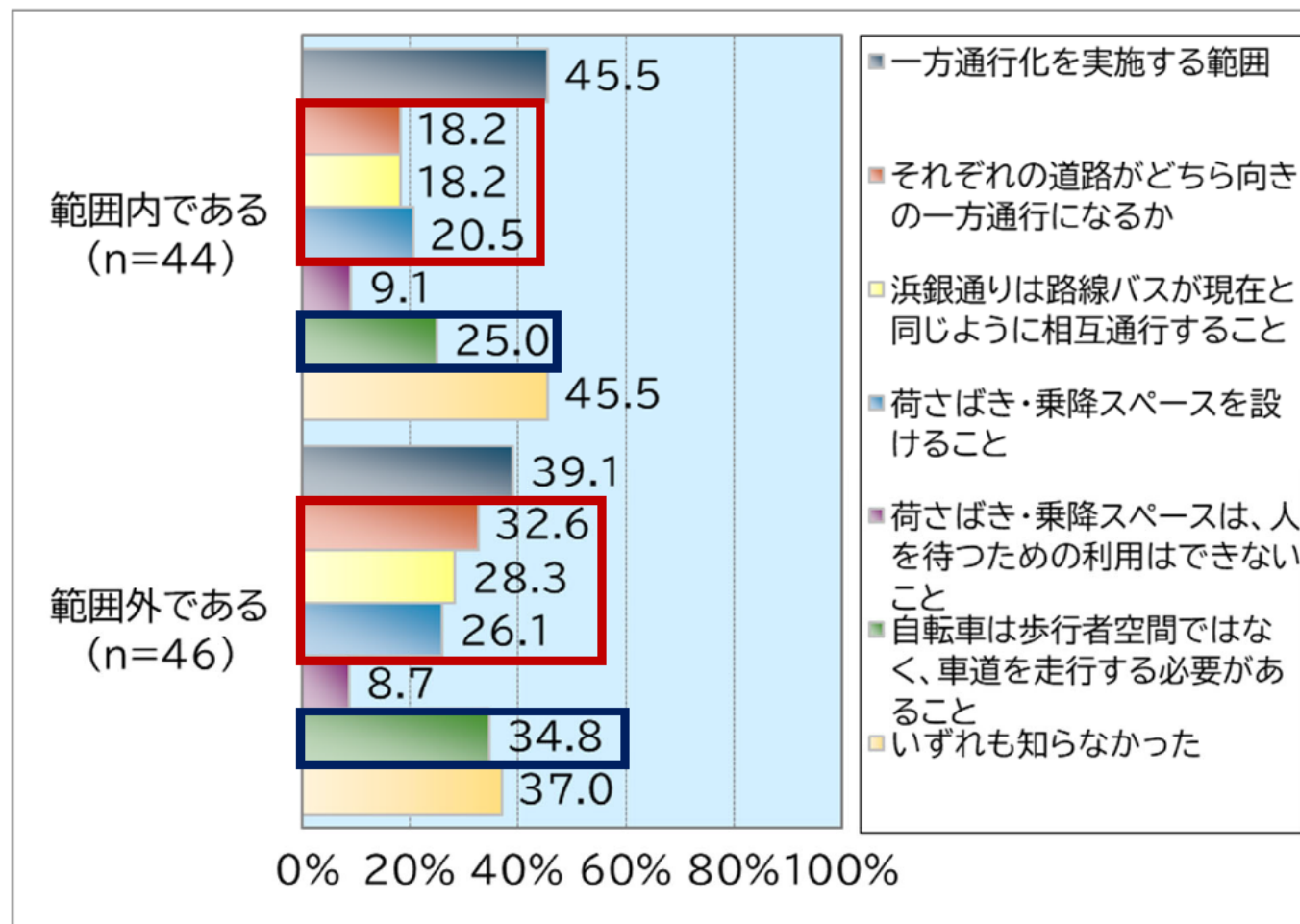




- 「一方通行化を実施する範囲」「荷さばき・乗降スペースは、人を待つための利用はできないこと」以外の項目は、一方通行化の範囲内の事業者よりも範囲外の事業者の方が認知度が高いが、いずれも50%にも届いていない

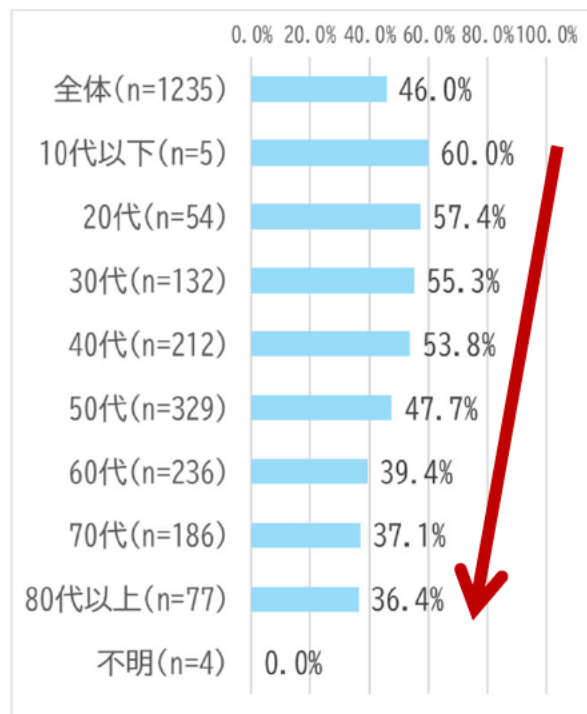
問7 一方通行化の計画案について、このアンケートを受け取る前にご存じだったことを選んでください。

問12 事業所は、一方通行化計画案において一方通行化を行う範囲内にありますか。

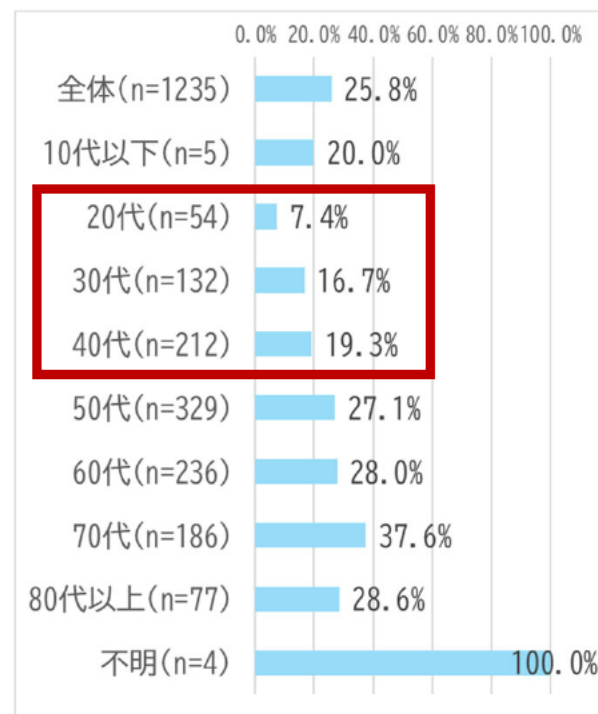


- 年代別に見ると、**若い世代ほど「いずれも知らなかった」の割合が高い**
- 若い世代は回覧や口コミなどを通じて社会実験の取組を知る機会が無かった、最近転居してきたため知らなかったなどの理由が考えられる
- 交通安全上の影響が大きく、優先的に周知すべきと考えられる**「一方通行化を実施する範囲」や「それぞれの道路がどちら向きの一方通行になるか」**に関する認知度は、**20代～40代で全体平均を下回っている**

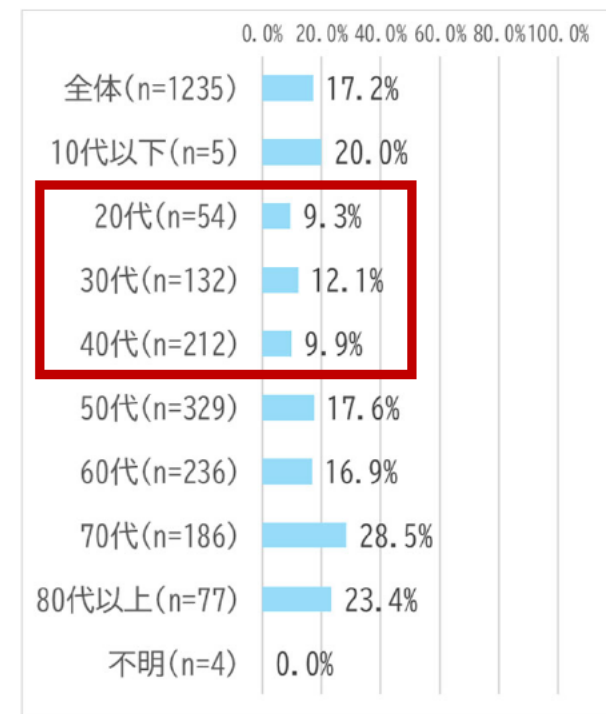
問8 一方通行化の計画案について、このアンケートを受け取る前にご存じだったことを選んでください。



「いずれも知らなかった」の割合  
(年代別)



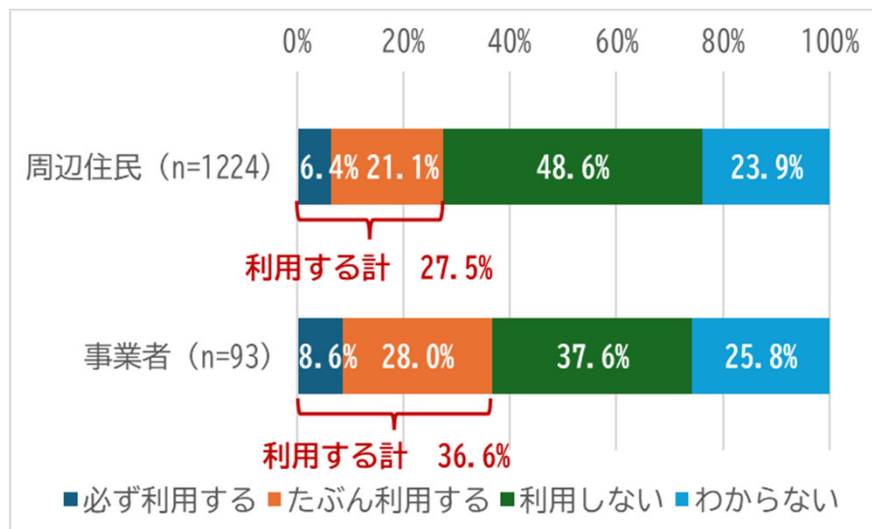
「一方通行化を実施する範囲」認知度  
(年代別)



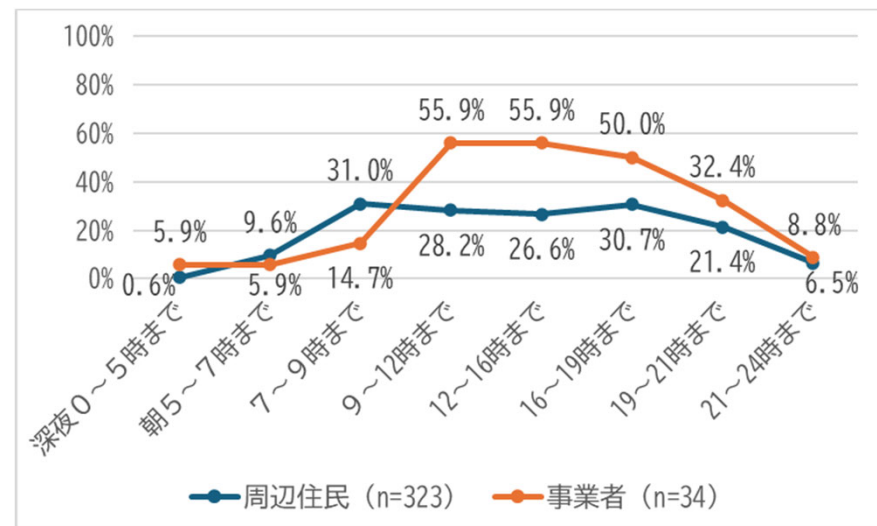
「それぞれの道路がどちら向きの一方通行になるか」認知度(年代別)

- 周辺住民、事業者いずれも「わからない」の回答が1/4程度を占めており、実際に設置されたものを見ないと判断できないと考えている層が一定程度いると考えられる
- 荷さばき・乗降スペースを利用する時間帯は、周辺住民では朝夕の送迎の時間帯と見られる「朝7～9時まで」「16～19時まで」がピークで、その間の「9～12時まで」「12～16時まで」についてもそれに近い水準である
- 事業者は「9～12時まで」「12～16時まで」がピークとなり、「16～19時まで」もピークに近い水準である
- 「9～12時まで」「12～16時まで」「16～19時まで」は、両者の利用ニーズがピークか、それに準ずる時間帯であり、一般車による送迎と、事業者による荷さばきで利用多くなることが想定される

【住民】問9 【事業者】問8  
各通り（浜銀通りを除く）に設置される、荷さばき・乗降スペースを利用すると思いますか。



【住民】問10 【事業者】問9  
荷さばき・乗降スペースを何時ごろに利用すると思いますか。

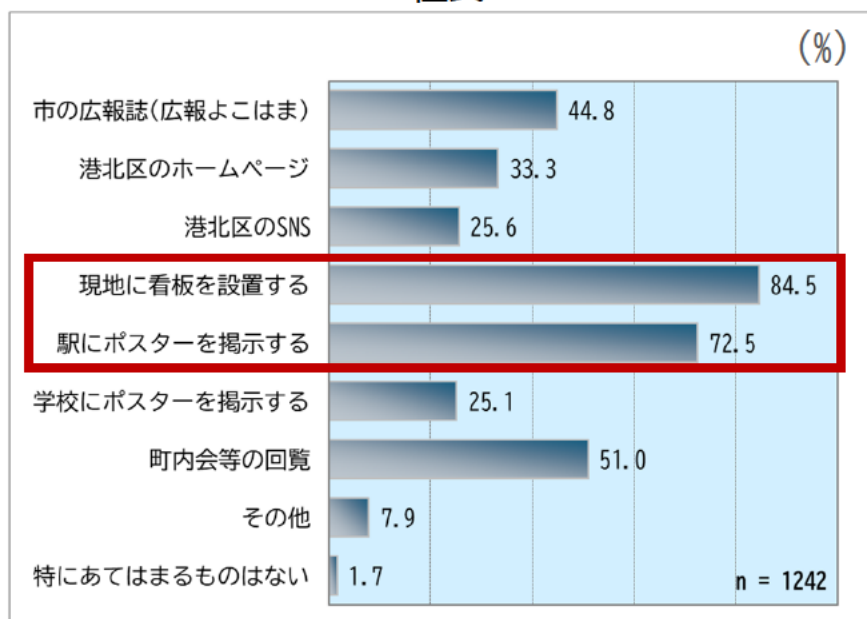


- 周辺住民・事業者ともに「現地に看板を設置する」は80%以上で、最も効果的と認識されている
- 「駅にポスターを掲示する」が2番目に高くなっている
- 上位2つは、自然に情報が目に入るような性質の媒体であり、「町内会等の回覧」「市の広報誌」「港北区のホームページ」のように自主的に開いて読む、検索するなどの行動を取らないと情報が入ってこないものよりも伝わりやすいと認識している人が多いと考えられる

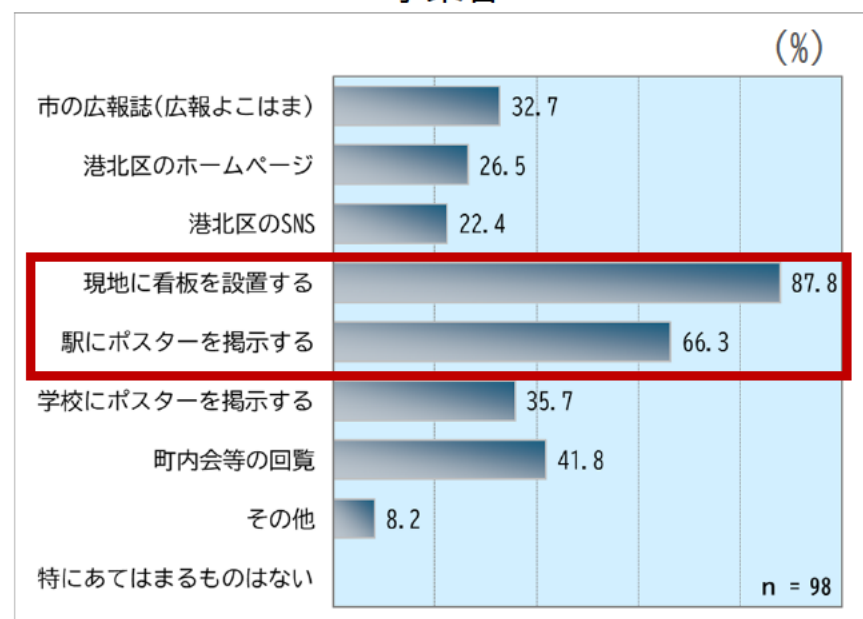
【住民】問11 【事業者】問10

一方通行化を本格的に実施する前に、どのような方法による周知が効果的だと思いますか。

<住民>



<事業者>



分類	代表的なご意見	ご意見に対する考え方
取組に対する ご提案・ご要望	一方通行化は終日でなくともよいのではないか	所轄警察署との協議において、時間帯を限定した場合、規制が切り替わる際に混乱が生じることが懸念されることから、一方通行化規制は終日実施する計画としています。
	一方通行化する範囲を広げてほしい	関係機関との協議により、まずは小さな範囲で効果を確認すべきとのことから実施範囲を決定しています。規制変更による効果などを見極めて今後の取組の参考とさせていただきます。
	一方通行化によって車のスピードが上がるのではないかと	一方通行化にあわせて道路に屈曲部を設けるほか、道路上へのポストコーンの設置や路面標示を行うことにより、スピードを抑制する取組を行う計画です。
	自転車を一方通行化規制の対象から外してほしい	自転車は、道路交通法では軽車両に位置付けられていること、また、今回は歩行環境の改善のための取組であることから、自転車も一方通行化の対象として車道を走行していただきますよう、ご理解・ご協力をお願いいたします。
	普通部通りの朝7時～9時の通行止めの規制は変更しないのか	所轄警察署との協議により、普通部通りの通行止め規制は変更しないことから、日曜・休日を除いて朝7時～9時の時間帯は引き続き車両通行止めとなります。
路上駐車に ついて	駐車禁止の取り締まりを強化してほしい	路上駐車対策として、「荷さばき・乗降スペース」を設けるとともに、看板の設置やチラシの配布などにより、利用者に対してルールの周知やマナー啓発を行います。また、所轄警察署とも連携をとりながら路上駐車の改善に向けて取り組んでいきます。
	塾などのお迎えの時間帯は路上駐車が多く、歩きづらい	事業者様を通じて送迎に来る方に路上駐車をせず、待機する際は近隣の駐車場などを使うよう働きかけるとともに、看板の設置やチラシの配布などによるマナー啓発活動に取り組んでいきます。
バスの通行について	バスは浜銀通りを通らずに、綱島街道を通ってほしい バスの相互通行は危険ではないか	歩行環境の改善のため、バスの経路変更なども含めて、事業者様と協議しましたが、運行時間の増大やバス利用者の利便性低下などの事業者様の影響が大きいことから、他の方法で安全性の向上を図ることとしました。
歩行者マナーについて	道幅が狭く、人通りも多いのに、歩行者が横に広がっていて歩きづらい	横に広がって歩かないことや、歩道の無い道路では右側通行をすることなどのマナーについて、看板の設置やチラシの配布などで啓発していきます。