

松江商業地におけるポネルフ社会実験に関する基礎的研究

中電技術コンサルタント(株) 正会員 ○山崎 俊和
 松江市 安井 春海
 中電技術コンサルタント(株) 正会員 周藤 浩司

1 はじめに

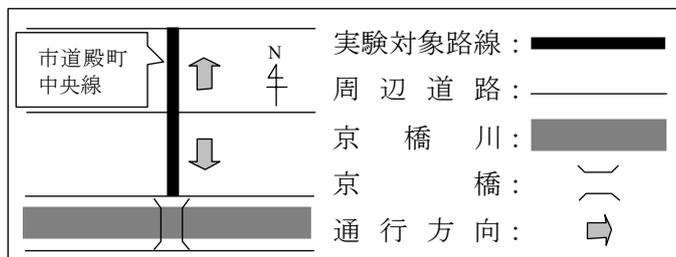
松江市の中心市街地は、市街地の急速な郊外化などから空洞化が進み、その対策が急務の課題となっている。このような中で市内中心部殿町地区では核店舗であったデパートの移転により、殿町地区全体の活気が失われかけており、商店街道路の電線類地中化、1車線化、一方通行化による歩行環境の改善と、また一方では共同立替えによる商店街のリニューアルを推進することで、地域の活性化を図る必要があった。松江市ではこの計画の影響を把握するため、道路空間を実験的に再現する社会実験の実施を計画し、平成11年度建設省道路局が公募した「松江商業地ポネルフ実験」として、全国6地域のうちの1地域として選定された。

本稿では、「松江商業地ポネルフ実験」の概要及び交通調査、意識調査の結果を紹介する。

2 社会実験概要

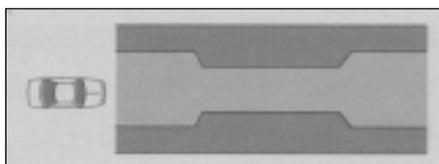
社会実験は、1999年10月11日～11月14日に行い、道路形状を変更することで、最適な道路形状を、交通調査、意識調査等により把握した。道路形状は、舗装面に白線を塗布することで表現し、歩道上にプランター、地中化機器類の仮設ユニットを配置した。以下に実験の主な内容を紹介する。

(1) 交通規制：一方通行化



(2) 平面構造

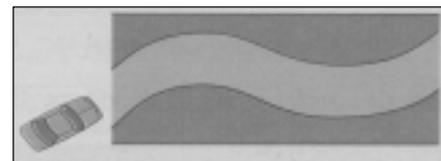
① 第1クール(10/11～10/17実施)：狭さく構造



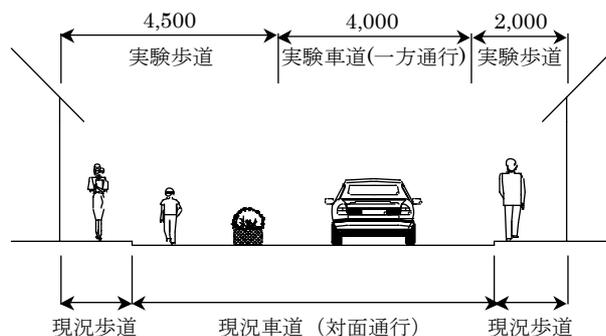
② 第2クール(10/25～10/31実施)：片側歩道拡幅構造



③ 第3クール(11/8～11/14実施)：スラローム構造



(3) 横断構造(例：スラローム構造時)



(4) その他

店舗や事業所へのサービス車両のための駐車帯(共同荷捌き場)を設置し、歩行者、通行車両への影響の変化を調査した。

3 交通動態分析

(1) 交通量調査

- ① 周辺道路((主)松江・鹿島・美保関線)の平日の交通量は、実験前と比べ何れのクールも約300(台/12h)程度増加となった。これは、一方通行化された実験対象道路からの迂回車両によるものと考えられるが、増加率は1%程度と周辺道路への一方通行化影響は低いと考えられる。
- ② 休日の交通量には、ほとんど影響していない。
- ③ 実験対象道路の中央交差点の交通量(南北断面)は、実験前の1/2～1/3程度に減少した。これは、一方通行化により、対象道路への通過交通が排除されたものと考えられる。

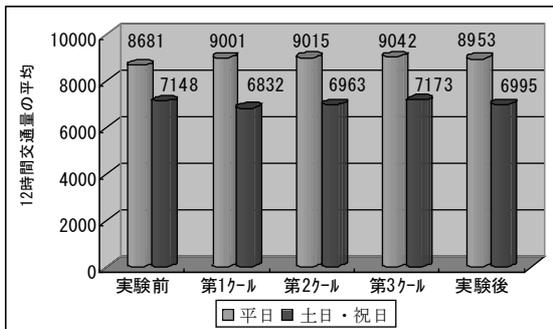


図 (主)松江・鹿島・美保関線 博物館前交差点 (南進方向交通量)

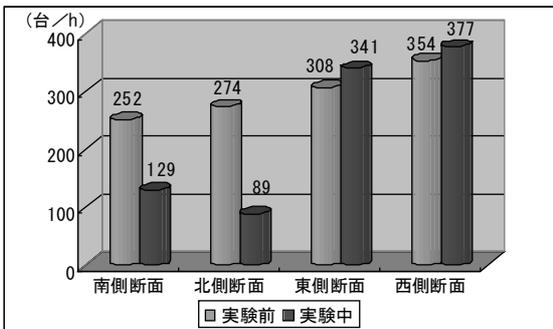


図 中央交差点交通量 (AM8:00~AM9:00)

(2) 速度調査

- ① 車両平均速度は、北進、南進方向ともに、実験前とほぼ同じであった (実験前±3km/h 以内)。
- ② これは交差点間距離が短いこと、実験前より車道幅が広がったことで、今回実験で期待した速度低減効果が抑制されたものと考えられる。

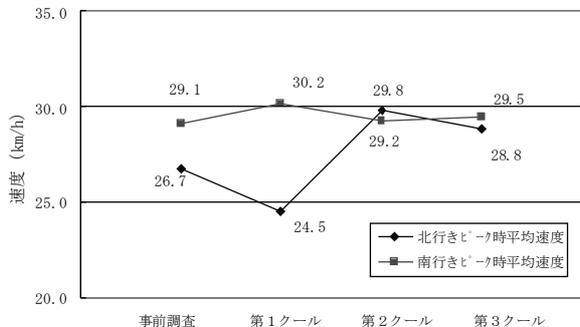


図 車両速度推移

(3) 荷捌き調査

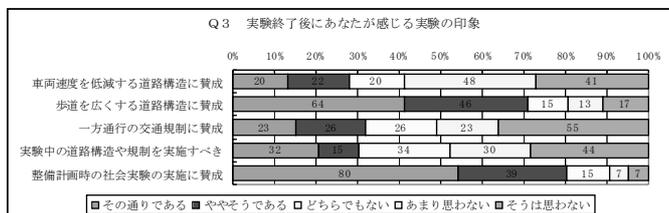
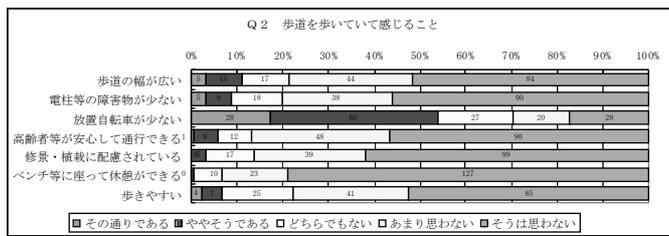
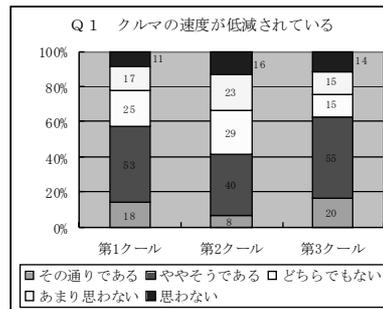
- ① 共同荷捌き場は概ね商店街の荷捌きに利用されていたが、一般車両の駐停車も見られた。
- ② 荷捌き場の利用により、歩行者、一般車両への障害、及び荷捌き作業員の安全性が高まったと考えられる。

4 アンケート分析

(1) 住民意識

- ① 速度低減効果は、第1クールと第3クールで約6割の人が低減効果があると考えており、第2クールについては、約4割の人が低減効果があると考えているという結果となった。(Q1)

- ② 現状歩道構造に満足していない人が多く、歩道幅員、障害物 (電柱等)、修景、段差、休憩箇所などの改善が求められている。(Q2)
- ③ ボンエルフ実験に対する意見は、歩道を広くすることには賛成が多く、実験中の構造や一方通行はやや賛成が少なかった。(Q3)
- ④ 今回の社会実験のような住民参加型の取り組みが整備計画の段階で実施されることについて、大半の人が賛成であった。(Q3)



5 おわりに

一連の実験への取り組みをとおして、地域住民の参加、実験から事業化への合意形成は、十分に図ることができた。さらに、地元のまちづくりに対する意識も非常に高まり、地元と一体となった良い道路づくりを実施する環境が整ったものと考えられる。また、対象道路の一方通行化の交通規制については、交通調査結果から周辺道路への影響も少ない結果となった。

現在、殿町中央線では社会実験の結果から最終的に選定されたスラローム構造の道路で、順次整備が進められているところである。今後は、道路整備後に同様の調査を実施して、社会実験時との比較など整備の評価をフォローアップしていくことが必要と考えられる。