

トランジットモールの導入による歩行環境満足度および交通機関に与える影響評価分析

金沢大学大学院自然科学研究科 学生員 ○轟 直希

長野工業高等専門学校 正会員 柳沢吉保

金沢大学大学院自然科学研究科 フェロー 高山純一

1. はじめに

多くの地方都市では、住宅、商業施設、事業所などの郊外立地が進み、中心市街地の都心機能の衰退が顕著になってきている。そこで、中心市街地の活性化を回復させるためには、歩行環境を整備し、来街者にとって市街地内を「巡りやすく」「立ち寄りやすく」することが重要な課題の一つとされている。歩行環境や都心の回遊性の向上に有効な手法としてトランジットモール(以下「TM」と呼ぶ。)の導入などが、地方都市で社会実験として行われ、導入効果を検討している事例¹⁾がある。

長野市においても中心市街地商店街の衰退に対し、中央通りの来街者の回遊性を高め、沿道商店街などの求心力を取り戻すことを目的に、平成16年5月2、3日の2日間、平成17年5月2～4日の3日間、メインストリートである中央通りにおいて、TMが導入された。今後TMなどの歩行環境整備による回遊行動促進策を継続推進するためには、来街者の満足度やTM導入に対する評価、改善継続意向等を明らかにする必要がある。

交通施策導入による中心市街地活性化効果に対する評価分析として、阿部ら²⁾は、TM社会実験を通し、その継続性と充実策および都心活性化に対する有効性について検討を行っている。

以上を考慮し本研究では、長野市中心市街地中央通りで導入されたTM社会実験区間の通行者を対象に、どのような交通行動をしている人がどのような評価をしているのかを明らかにするため、(1)TM導入に対する満足度評価、(2)交通機関利用に対する満足度評価等が、本交通施策の導入による来街者への影響を明らかにする。また、TMの規模拡大による影響についても言及する。

2. アンケート調査の概要

本調査は、TMの導入評価と市街地内バス交通の利用促進及び回遊支援の可能性を分析することを目的とし、以下の項目についてアンケート調査を行った。

表1 調査項目と回収状況

調査項目	配布部数 (上段:H16, 下段:H17)	回収部数 (同左)
・トランジットモールの評価 ・中心市街地の歩行空間について ・トランジットモール導入の賛否 ・トランジットモール導入の条件 ・トランジットモール導入後の来街頻度 ・バス利用の実態 ・交通機関に対する評価 ・巡回バス運行について ・巡回バス、循環バス導入条件	3000 4000	311 520

上表以外に属性調査(住所、性別、年齢等)も行った。

調査票の配布・回収は来街者に直接手渡し、後日、郵便により回収する方法を用いた。

3. トランジットモールの導入評価に関する分析

(1) 歩行環境の満足度評価

TM導入時の歩行者に、市街地全体と、TM導入区間の歩行環境等について満足度の比較評価を行ってもらった。「よい」を2点、「どちらかといえばよい」を1点、「どちらともいえない」を0点、「どちらかといえば悪い」を-1点、「悪い」を-2点とし、5段階評価を行った。平均値を図1に示す。

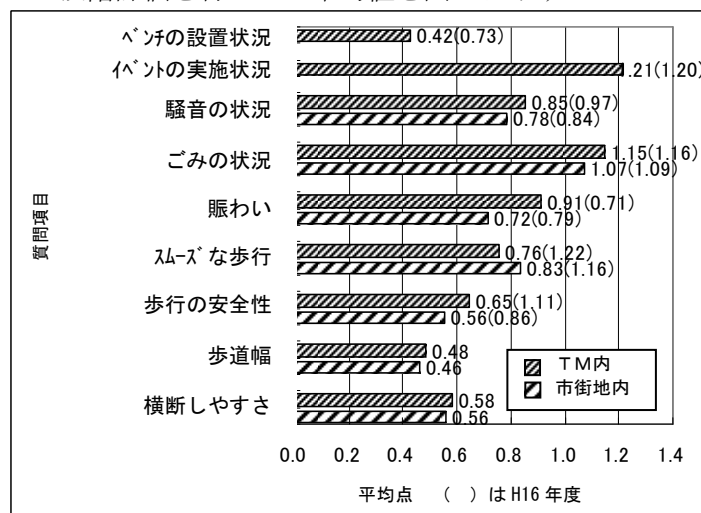


図1 TM導入に対する満足度評価

キーワード 中心市街地活性化, トランジットモール, 歩行者行動

連絡先: 金沢大学大学院自然科学研究科

〒920-1192 金沢市角間町 Tel 076-234-4613 Fax: 076-264-4644

TM 区間内は交通規制が行われていたものの、区間内の信号設定等に大きな変更がなかったため「歩道幅」や「横断しやすさ」は、普段と比較して大きな差は出なかった。「スムーズな歩行」に関しては、H17の歩行量の増加によって歩行快適性が損なわれた可能性がある。しかしながら、総合的に見ても本システムに対する来街者の評価は高い。

(2) 歩行環境の満足度評価分類および相関分析

歩行環境評価項目についてクラスター分析を用いて表2のように3分類し、個人属性のどのような要因と相関が強いのか数量化Ⅱ類を用いて明らかにした。相関の高かった来街頻度との関係を以下に示す。

表2 歩行環境満足度評価クラスター分析結果

グループ	満足度評価平均点（抜粋）			意向	割合（%）
	賑わい	スムーズな歩行	イベント		
①	1.75	1.5	1.5	高評価	28.8
②	0.6	0.75	1.3	中評価	42.9
③	0.5	-0.5	0.75	低評価	28.8

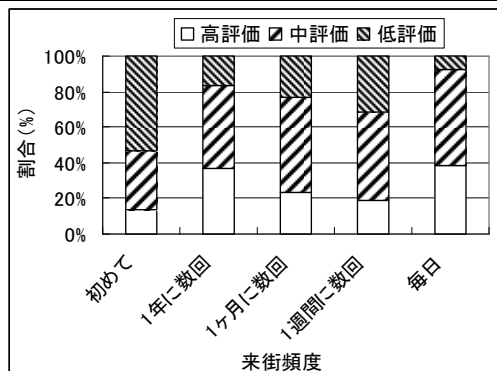


図2 来街頻度別歩行環境に対する満足度評価

来街頻度別に見た歩行環境満足度評価では、来街頻度が低いほど評価が低いことが分かる。また、来街頻度が高いほど、若干評価が高くなっていることが分かった。これは、頻繁に訪れる来街者が平常時に比べ歩きやすくなったため、比較的高く評価したためであると考えられる。また、居住地別では比較的近距离であるほど高評価であることが分かった。

4. 交通機関利用に関する来街者の意識評価

(1) 交通機関利用に及ぼす影響評価

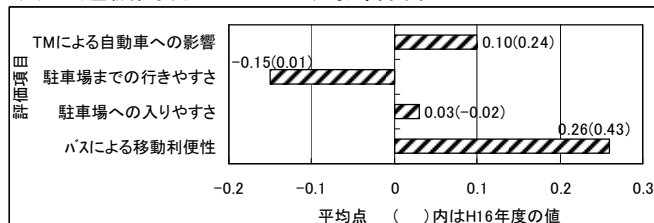


図3 交通機関に対する影響評価

交通規制による自動車への影響については、H16年度とH17年度ともに不満に思うほどではない。しかし、駐車場までの行きやすさについてH17年度は

多少支障があったことを示している。TM 区間長がH17年度は約800mに延長されたため、中央通り沿線ゾーン内の駐車場へのアクセスにTM区間長に伴う迂回行動が生じたためと考えられる。バスによる移動性も昨年と比較し、評価が下がっている。TM区間が延長され、区間内でのバス誘導に時間がかかったことなど、バスが区間内で滞留していたことが原因のひとつと考えられる。

(2) 満足度評価の分類および相関分析

交通機関利用に対する満足度評価項目についてクラスター分析を用いて表3のように3分類し、個人属性のどのような要因と相関が強いのか数量化Ⅱ類を用いて明らかにした。最も相関の高かったトリップ数との関係を以下に示す。

表3 交通機関利用評価クラスター分析結果

グループ	満足度評価平均点（抜粋）			意向	割合（%）
	バス利便性	駅までのアクセス	自動車への影響		
①	0.6	0.8	1.0	高評価	18.8
②	0.45	-0.05	-0.1	中評価	57.7
③	-0.75	-1.6	-0.3	低評価	28.5

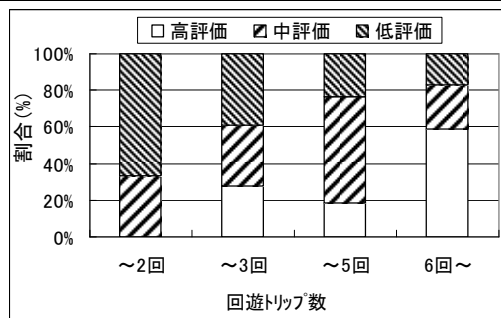


図4 トリップ数別交通機関利用に対する影響評価

回遊トリップ数別に見た交通機関利用評価では、比較的回遊トリップ回数が多いグループほど、TMによる交通機関へ影響は少ないと評価していた。一方、トリップ回数が少ないほど評価が低い傾向にある。また、来街頻度別では、頻度が高いほど高評価であることがわかった。

5. おわりに

本調査分析によって明らかとなった知見を示す。

(1)歩行環境の整備は、70%以上が比較的高く評価しており、来街頻度が評価に影響を与えることが分かった。(2)交通機関利用の満足度は、駐車場関連でやや低い結果となった。また、回遊トリップ数により評価が分かれた。(3)TMの改善継続意向については、講演時に発表する。

<参考文献>

1) 阿部, 牧野, 栗井, 波多野: 岡山市都心部におけるトランジットモール社会実験の評価と課題, 第20回交通工学研究発表会論文報告集, pp.97-100, 2000.10