

浜松市におけるトランジットモールの社会実験

The Social Experiment on Transit Mall in Hamamatsu City

久保田 尚*, 野中忠夫**, 鈴木弘之***, 高橋勝美****, 島田敦子*****

by Hisashi Kubota, Tadao Nonaka, Hiroyuki Suzuki, Katsumi Takahashi, Atsuko Shimada

1. はじめに

(1) 中心市街地の現況と課題

浜松市は、人口約 58 万人を擁する静岡県西部 100 万都市圏の中核都市として発展しているが、人口のスプロール化、モータリゼーションの進展、郊外立地型工場を中心とする就業活動、大型店の郊外出店等により、中心市街地の商業活動シェア（商店数、販売額、売場面積）は、昭和 57 年～平成 6 年の 12 年間で 1～4 ポイント低下している。また、賑わい状況を示す休日の歩行量も、平成 3 年～6 年の 3 年間で 3 割減少している。

中心市街地は、浜松駅や商業・娯楽等の高次都市機能が集積する市及び都市圏の「顔」であり、第 3 回西遠 PT 調査では、これらのストックを活かした 3 つの地域連携軸の交流拠点として位置づけている。従って、中心市街地の魅力を向上し、来街者が安全・快適に過ごせる空間をつくることによって、中心市街地を活性化させることが急務である。

(2) 中心市街地交通管理計画の推進経緯

そこで、昭和 58 年に官民が一体となった「中心市街地交通管理計画推進懇談会」が発足され、昭和 60 年に「交通管理計画（トランジットモールの導入を含むゾーンシステム計画）」を策定し、以後ゾーンシステムの構築に向けた一般車両の通行規制やモール化等の路面整備を推進し、現在外周道路の一部区間の整備とトランジットモールの導入を残すのみとなってきた。（図 1）

(3) 実験のねらい

「トランジットモール」とは、商店街等の通りにおいて、一般車両の通行を原則的に禁止し、歩行者とバス等の公共交通だけが通行できるようにした歩行者専用のモールである。

浜松市の中心市街地を活性化するためには、以下の 3 つの基本目標を実現化することが必要であり、トランジットモールの導入はその一方策である。

- ①人が集まりたくなる魅力づくり
- ②歩行者を重視した空間づくり
- ③多様な交通手段でアクセスしやすいシステムづくり

しかし、トランジットモールの導入はわが国で初めてのため、市民や関係機関の不安・疑問に応えられなければ推進することは困難である。そこで、本実験では以下の 2 つを大きなねらいとした。

- ①トランジットモールを実際に体験してもらい、市民及び関係機関の周知と理解を得る。
- ②実験結果を踏まえ、導入に向けての課題や改善点を明らかにする。

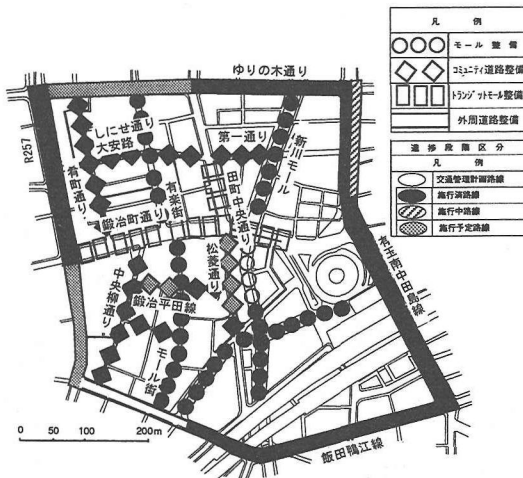


図 1 交通管理計画の進捗状況

キーワード：トランジットモール、社会実験、地区交通計画、意識調査分析

* 正会員 工博 埼玉大学大学院理工学研究科生物環境科学専攻 (〒338-0825 埼玉県浦和市大久保 255 番地、TEL(048)858-3554、FAX(048)855-7833)

** 浜松市都市計画部 (〒430-8652 静岡県浜松市元城町 103 番地の 2、TEL(053)457-2371、FAX(053)457-2345)

*** 工博 (財) 計量計画研究所 都市・地域研究室 (〒162-0845 東京都新宿区西谷本町 2 番 9 号、TEL(03)3268-9926、FAX(03)5229-8081)

**** 正会員 工修 (財) 計量計画研究所 交通研究室

***** (財) 計量計画研究所 都市・地域研究室

2. 実験方法

(1) 実験までの協議経緯

本実験の計画・実施を行うため、建設省、運輸省、警察、静岡県、浜松市、地元関係者等によって構成される協議会【委員長：久保田尚（埼玉大）】を設置し、平成9～10年度の2ヶ年調査・検討した。

地元説明は、平成9年12月～平成11年1月の14ヶ月間、浜松市が商店界連盟や自治会等に対して約30回の説明を行った。

警察協議は、平成10年3月～平成11年1月の11ヶ月間、浜松市と警察間で約20回の協議を行った。

(2) 広報活動

本実験の実施、交通規制の内容、通過交通の迂回路、中心市街地駐車場への誘導等を広く市民にPRするため、以下の広報活動を行った。

- ・ポスター：7,000枚
- ・チラシ：3,000枚
- ・市の広報誌：広報はままつ2月号、4頁
- ・横断幕、案内板等

(3) 実験概要

① 実験期間

本実験の周知と交通の安定化を考慮し、3月15日（月）～28日（日）までの2週間とした。

② 施工計画

本実験は、中心市街地のメインストリートである鍛冶町通りの鍛冶町交差点～伝馬町交差点までの270m区間を対象とした。

道路幅員36mの内、車道を現行の6車線から2車線に変更し、新たに確保された歩道部分に人工芝を敷き、バスベイ4箇所と荷捌きスペース2箇所を確保した。（図2）

(4) 交通規制内容

鍛冶町通りの交通特性に対応し、3つの時間帯に分けた交通規制を実施した。

① 7時～12時：バス優先規制

朝の通勤・通学時間帯におけるバスの円滑な通行を確保するため、区間内は路線バス専用道路とした。但し、枝道からの荷捌き車両と地区内車両は通行可とした。

② 12時～19時：トランジットモール規制（図3）

午後の歩行者が増える時間帯における歩行者の安全性と快適性を確保するため、区間内は歩行者用道路とし、バスは徐行運転を行った。また、路線バス以外の車両は全て進入不可とした。

③ 19時～7時：夜間規制

夜間は歩行者が少ないため、区間内への一般車両の進入を可とした。

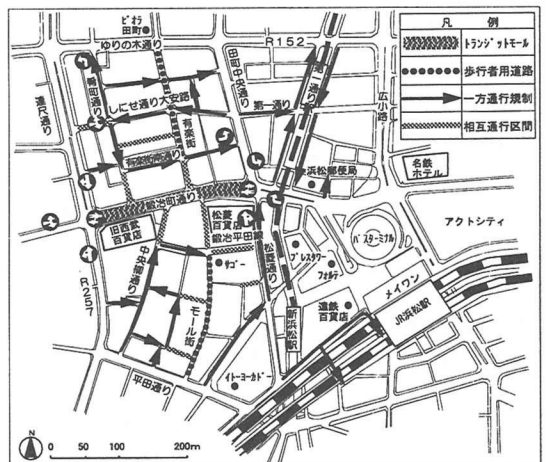


図3 トランジットモール規制（12時～19時）

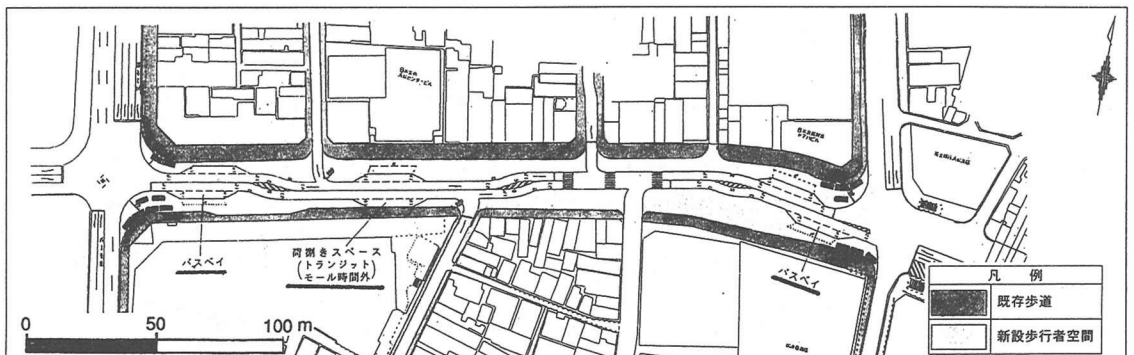


図2 トランジットモールの施工計画

3. 関連調査の実施概要

本実験は全国初の試みであるため、多角的視点から関連調査を行った。(表1)

特にアンケート調査については、各層のトランジットモールに対する意識を把握するため、5種類のアンケート調査を行った。(表2)

表1 調査項目と実施状況

調査項目	調査実施日					備考
	試行前 ¹⁾		試行中 ²⁾		その他	
外周道路等の交通実験調査	平日	休日	平日	休日		・8交差点
外周道路交差点交通量/渋滞長	○	○	○	○		
周辺道路断面交通量			○	○	H7調査	・3断面
地区内交通実験調査			○	○	H9調査	・8箇所 ・天候不慮のため3/27(土)再調査
歩行者交通量			○	○		・5断面
地区内道路断面交通量	○	○	○	○		・5路線
河内橋き車等の路上駐車実験	○	○	○	○		・8箇所
河内橋き車乗客数		○		○		
回遊行動・意識調査				○	郵送回収	・5箇所
来街者の目撃行動・意識アンケート					試行期間中に実施	
意見箱によるアンケート					試行期間中に配布し、試行後に回収	
地域住民アンケート					5/24	
商店・事業所アンケート					5/19	
駐車場経営者アンケート						
事業者ヒアリング調査						
パズ運転手ヒアリング					5/24	
タクシー運転手ヒアリング					5/19	
河内橋き車両運転手ヒアリング				○		
商店主ヒアリング				○		
既存データの収集					3月1ヶ月 3/11から1ヶ月	
駐留台数						
駐車場在庫台数						

* 1：試行前調査【平日】平成11年3月11日(木)：雨一時曇(休日)平成11年3月14日(日)：晴のち曇
* 2：試行中調査【平日】平成11年3月18日(木)：晴(休日)平成11年3月22日(祝・月)：晴、但し台風並みの強風

表2 各種アンケートの調査概要

調査名	調査対象	回収状況	
		回収数	回収率
来街者アンケート(来街者1) *1	3/22(祝・月)の来街者	1,109	37.0%
意見箱によるアンケート(来街者2) *2	本部サイトに設置された意見箱に投函	470	—
地域住民アンケート	中心市街地周辺の自治会住民	1,239	41.5%
商店・事業所アンケート	中心市街地周辺の商店・事業所	328	42.5%
駐車場経営者アンケート	中心市街地周辺の駐車場経営者	14	41.2%

* 1：来街者1の内、浜松市在住 782 票 (70.5%)
* 2：来街者2の内、浜松市在住 252 票 (53.6%)

4. 調査結果

(1) トランジットモール実験に対する評価

(a) トランジットモールに対する周知度の向上

平成10年6月の浜松市広報展アンケートと本実験の来街者及び地域住民アンケートを比較すると、「トランジットモールの内容を知っていた」の回答率(周知度)が約10%から45%に伸び、広く市民に知られるようになった。(図4)

(b) トランジットモールに対する評価が高い来街者

トランジットモールに対する評価(空間の利用の仕方、交通規制内容、歩行環境)は、相対的に来街

者が高く、地域住民や商店・事業所が低かった。(図5)

来街者の評価が高いことは、トランジットモールの導入が中心市街地への来街リピートを増やす可能性を持っている。

(c) 歩行回遊性や歩行環境の改善への期待

トランジットモール化されたことにより、車両の減少や自由横断が可能になった(12時～19時)こと等を理由に、来街者の約60%、地域住民の約45%が「鍛冶町通りが横断しやすくなった」と答えており、トランジットモールは南北地域の分断解消に寄与することが期待される。(図5)

また、実験中の交通量を用いて排ガスを算出したところ、トランジットモール内は一般車両の通行が

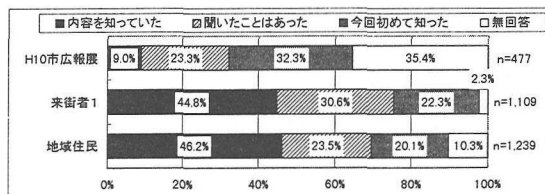
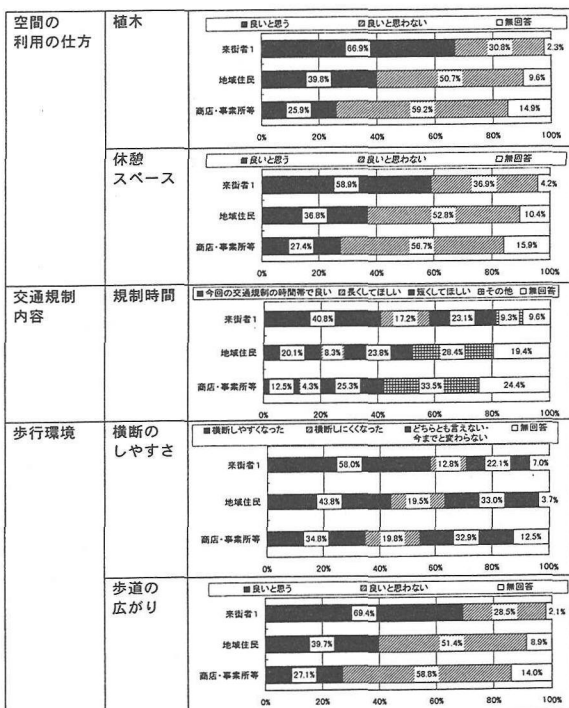


図4 トランジットモールに対する周知度の変化



※来街者1 (n=429)、地域住民 (n=722)、商店・事業所等 (n=328)

図5 トランジットモールに対する評価の比較

規制されるため、NO_x が 20%前後、CO₂ が 70%以上低減したことから、トランジットモールは沿道環境の改善に寄与することも期待される。(図6)

(2) トランジットモール導入に向けての問題・課題

(a) 天候等の影響による賑わい不足

本実験における休日の8地点歩行総量は平成9年度調査の10%減となったが、休日の天候不良、西武デパート跡地の再開発工事等、多くのマイナス要因が重なったため、本実験だけではトランジットモールが賑わいに寄与するかどうかは判断できない。

但し、天候が良好で、西武跡地の再開発が完成すれば、平成9年時点の歩行量より約40%の増加が試算された。(図7)

(b) 自動車利用におけるアクセス性の低下

地域住民、商店街、駐車場経営者の半数が「普段と比べて駐車場への行き方が遠回りになった」と答えている。(図8)

また、荷捌き場所が遠回りになったことや店から遠くなったこと等を理由に、商店・事業所の約65%が「荷捌き業務に支障があった」と答え、荷捌き運転手の約45%が「集配に要する時間が長くなった」と答えている。

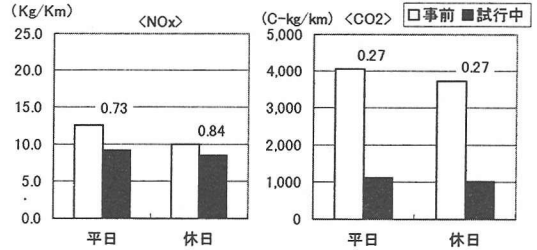
このように、本実験では自動車利用による中心市街地へのアクセス性(駐車場、荷捌き)の低下が指摘されているため、中心市街地全体における車回しについて検討し、駐車場への適切な案内・誘導や荷捌きの工夫によるアクセス性の確保が必要である。

(c) 外周道路の早期整備

本実験では、鍛冶町通りを通行していた交通の一部が、これと並行するゆりの木通りや飯田鴨江線に迂回したため、若干の交通渋滞が発生した。アンケート調査でも「トランジットモール整備だけでなく外周道路等の整備も合わせて進めてほしい(18%)」「道路渋滞がひどくて迷惑した(16%)」という意見が多く、外周道路の早期整備が必要である。

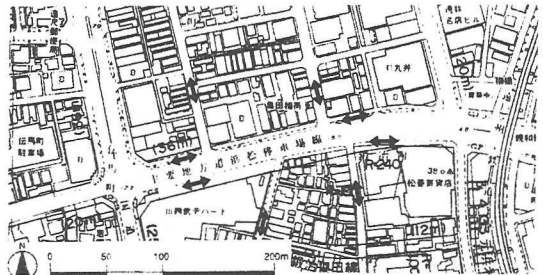
(d) トランジットモールの規制内容に対する意見

トランジットモールの規制時間帯等については、来街者、地域住民、商店・事業所、バス事業者など立場によって意見が分かれているため、今後検討していく必要がある。(図5)



注)グラフ中の数字は試行中/事前

図6 トランジットモールによる排ガス削減量の試算



	トランジットモール	8地点歩行総量	／事前
事前調査 (H9.10.19実測値)	無し	84,630	—
試行調査 (H11.3.27実測値)	有り	76,623	90.5%
晴天推計値	有り	85,340	100.8%
再開発完成推計値 (晴天推計値に加算)	有り	119,740	141.5%

図7 8地点歩行総量(休日)の比較

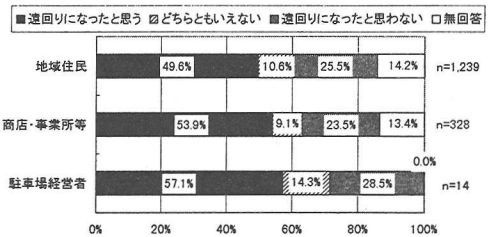


図8 駐車場へのアクセス性

5. まとめ

本実験は、天候不良や西武跡地の再開発工事等、多くのマイナス要因が重なったため、本調査結果だけでトランジットモール導入の是非を判断することは困難である。

しかし、本実験によってトランジットモールを現実のものとして示し、多くの可能性と課題を浮き彫りにした意義は大きい。

今後は、本実験を契機とした地元と行政のパートナーシップが不可欠であり、浮き彫りにされた可能性と課題を継続的に検討していくことが重要である。