

岡山市都心部におけるトランジットモール社会実験と住民の評価

The Experiment of Transit Mall in Okayama City and the Evaluation by Residents

阿部宏史*, 牧野浩志**, 栗井睦夫***, 波多野吉紀***

by Hirofumi Abe*, Hiroshi Makino**, Mutsuo Awai*** and Yoshinori Hatano***

1. はじめに

わが国の地方都市の多くで深刻化している中心市街地の空洞化に対処していくためには、都心部に立地する施設の魅力度を高めていくとともに、歩行者環境や公共交通の利便性を向上させ、都心部の回遊性を改善していくことが必要である。また、都心居住者の高齢化を考慮すれば、歩行者や公共交通を優先した街づくりは急務と言える。

トランジットモールは、「商店街の自動車を排除して、歩行者専用空間としたショッピングモールに、路面電車や LRV、バス等の路面を走行する公共交通機関を導入した空間」¹⁾であり、都心部の歩行者環境や回遊性を改善する有力な手法として、欧米諸国を中心に多数の導入事例がある。わが国では、平成 11 年 3 月 15 日～28 日に浜松市都心部でトランジットモール導入に関する大規模な社会実験が行われたが²⁾、これ以外にも、岡山市・西川緑道沿い(平成 10 年 11 月 29 日)³⁾、福山市・宮通り(平成 11 年 11 月 5 日～7 日)などの実験例がある。

本研究で取り上げるトランジットモール社会実験は、平成 11 年 11 月 28 日(日)に岡山市都心部の「県庁通り」において実施され、都心の自動車交通に与える影響、トランジットモールに対する住民意識などが調査された。本研究では、トランジットモールの来街者、周辺住民、及び沿道事業所に対するアンケート調査結果を中心として、今回のトランジット

キーワード：歩行者交通計画、意識調査分析

*正会員 工博 岡山大学環境理工学部

〒700-8530 岡山市津島中 3-1-1, Tel. 086-251-8849,
Fax. 086-251-8866, E-mail:abel@cc.okayama-u.ac.jp

**正会員 工修 建設省中国地方建設局

〒730-8530 広島市中区上八丁堀 6-30
Tel. 082-221-9231, Fax. 082-227-1066

***正会員 ㈱エイトコンサルタント

〒700-8530 岡山市津島京町 3-1-21,
Tel. 086-252-8917, Fax. 086-252-7509



図1 岡山市都心部とトランジットモール実施区間

モールの評価と今後の継続に向けた課題を検討する。

2. 岡山市都心部の概況と再生への動き

岡山市は人口約 63 万人の地方中核都市であり、都心部には図 1 に示す「表町周辺」と「岡山駅周辺」の二つの都心核がある。このうち、表町周辺は、岡山城の旧城下町としての歴史・文化性を備えた都心核であるのに対し、岡山駅周辺は JR 岡山駅を中心として形成され、オフィスビルや大型商業施設の並ぶ近代的イメージの都心核となっている。

岡山市都心部は、上記の二つの核を中心として発展してきたが、現在では人口や業務・商業施設の郊外流出が進み、空洞化が深刻化している。特に、表町周辺は小規模店舗で構成されるアーケード街が中心であり、最近の消費者ニーズの多様化やマイカーによる買い物客の増加に十分対応できていないことから、商業機能の衰退が著しい。

岡山市は、都心空洞化に対処するために、平成 9 年に策定した岡山市都市計画マスタープラン⁴⁾の中で、都心部を人間優先の生活空間として再生すること基本方針とする「生活交流都心まちづくり構想」を提案した。また、同市が平成 11 年 3 月に策定した「中心市街地活性化基本計画」⁵⁾の中では、「人と環境にやさしい都心の再生」を目標として、歩行者の視点

に立った都心交通体系の整備、都心連携軸の強化などを打ち出している。

一方、岡山市の経済団体である岡山商工会議所も、平成6年3月に「人と緑の都心1kmスクウェア構想」⁶⁾を作成し、「路面電車環状化構想」、「文化公園都心都市構想」、「都心コーナー4拠点開発構想」などの都心再生プロジェクトを提案している。

以上のように、岡山市では官民を上げて都心再生に向けた動きが高まっており、今回の県庁通りトランジットモールも、行政機関、経済界、及び市民団体の緊密な協力の下で実施された。

3. トランジットモール社会実験の概要

岡山市のトランジットモール社会実験に際しては、3行政機関（建設省、岡山県、岡山市）、4経済団体（岡山商工会議所、岡山経済同友会、岡山市表町商店街連盟、岡山青年会議所）、及び3市民団体（岡山街づくり連絡協議会、路面電車と都市の未来を考える会、岡山・地域づくり交流会）で構成される「県庁通りトランジットモール実行委員会」が組織され、企画と実施に当たった。

社会実験の日時は、平成11年11月28日（日）10:00～15:00（但し、モールの準備及び撤収作業のため、一般車両の通行止めは9:00～16:00）であり、図1に示した岡山市都心部の東西幹線街路である「県庁通り」の約600mの区間がトランジットモール化された。県庁通りは東向き二車線の一方通行街路であるが、社会実験の当日は、二車線のうち北側車線を公共交通（バス及びタクシー）の通行帯、南側車線と歩道を歩行者専用とし、一般車両の通行を禁止した。また、集客力の向上や歩行者環境の改善を目的として、オープンカフェ、イベントなどを実施するとともに、低床式の都心循環バスも運行された。

実験当日は天候に恵まれ、県庁通り近隣の公園でフリーマーケットが開催されたこともあって、トランジットモールは多数の人出で賑わった。

4. トランジットモールによる自動車交通への影響

県庁通り周辺での交通渋滞の発生は、社会実験の実施において最も危惧された問題であった。しかし、

都心部の主要7交差点・74方向で、社会実験実施日と通常の日曜日（平成11年12月12日（日））に実施された交通量調査結果によれば、社会実験当日に、平常時に比べて10%以上の交通量増加が見られたのは12方向のみであり、他の62方向については交通量に変化なし、或いは交通量が減少していた⁷⁾。従って、トランジットモール実施に起因する大きな交通渋滞は発生しなかったと言える。

5. トランジットモールに対する関係者の評価意識

(1) 調査の概要

トランジットモールの実施は、都心部の歩行者環境や公共共通の利便性を改善する反面、一般車両の通行規制によって、周辺の自動車利用を阻害する。従って、トランジットモールの定期的な実施に際しては、関係者の合意が不可欠である。今回の社会実験では、トランジットモールの実施効果を検証し、今後の継続に向けた課題を探るために、トランジットモールへの来街者、周辺居住者、沿道事業所の三者に対するアンケート調査を実施した。

来街者に対するアンケート調査は、平成11年11月28日のトランジットモール実施日に聞き取り調査によって行い、131名の回答者を得た。沿道事業所と周辺居住者に対するアンケート調査は、社会実験実施の数日後に調査票を被験者に直接配布し、12月10日を締切日として郵送による回収を行った。回収数は、周辺居住者65票（回収率32.5%）、沿道事業所63票（回収率63.6%）であった。

(2) アンケート調査項目

アンケート調査票の質問項目は以下の通りである。

- ・回答者の個人属性（性別、年齢、職業など）
- ・トランジットモール実施に関する周知度
- ・トランジットモール実施による影響
- ・トランジットモールに対する評価
- ・トランジットモールの継続と拡大に対する賛否
- ・今後のトランジットモール充実に向けた施策

(3) アンケート調査の集計結果

(a) 被験者の個人属性

表1に、各アンケート調査における回答者の個人

属性の集計結果を示す。来街者調査では、被験者の年齢階層が偏らないように配慮したため、多様な年齢からのサンプルが得られている。周辺居住者の年齢階層は高齢者に偏っており、都心部における高齢化の進展が表れている。また、沿道事業所の回答者には、若い年齢層が多い。性別に関しては、周辺居住者の女性比率が63.1%と高くなっている。

(b) 周辺環境と自動車利用への影響

表2は、周辺居住者と沿道事業所に対して、周辺の渋滞、環境への影響、及び自動車利用への影響を質問した結果である。周辺道路の渋滞と周辺環境については、周辺居住者と沿道事業所の20%~30%程度が「かなり悪化した」あるいは「悪化した」と答えているが、「影響なし」と「どちらでもない」の合計に比べると小さな割合である。なお、環境悪化内容の多くは、トランジットモールと同時に開催されたイベントによるゴミと騒音の問題であった。

「自動車利用への影響」は、周辺居住者では「支障あり」とする割合が4.6%と低いのにに対して、沿道事業所は27%とやや高い割合になっている。しかし、沿道事業所についても、「影響なし」、「どちらでもない」、「利用せず」の3選択肢を合計した61.9%を大きく下回っており、自動車利用への影響はあまり深刻ではなかったと思われる。

(c) トランジットモールに対する評価

トランジットモールに対する評価は、歩行者環境、公共交通、賑わい、イベントの内容等に関する個別評価項目と全ての個別項目を考慮した総合評価について、「良い」、「どちらでもない」、「悪い」の3段階で質問した。

表3は、回帰分析によって、個別評価項目の重要度を分析した結果である。偏相関係数より、来街者と沿道事業者は、当日の集客に関する項目((4)と(7))を重視していることがわかる。周辺居住者は賑わいに対する係数値がマイナスになっており、他の2主体とは異なる傾向を示している。

表4は、主な個別評価項目と総合評価について、回答者の割合を集計した結果である。ほとんどの項目において、沿道事業所の評価は、来街者及び周辺居住者に比べて低い傾向が見られる。沿道事業所は、トランジットモールの実施によって営業活動に直接の影響を受けたため、評価が厳しくなったものと思

表1 アンケート調査回答者の個人属性

個人属性	カテゴリー	来街者	周辺居住者	沿道事業所
性別	男性	45.0%	35.4%	55.6%
	女性	55.0%	63.1%	42.9%
	無回答	0.0%	1.5%	1.6%
年齢	10才未満	21.4%	0.0%	0.0%
	20才代	27.5%	4.6%	33.3%
	30才代	12.2%	3.1%	25.4%
	40才代	16.0%	13.8%	17.5%
	50才代	9.2%	21.5%	15.9%
	60才代	6.1%	24.6%	6.3%
	70才以上	6.9%	32.3%	0.0%
	無回答	0.8%	0.0%	1.6%

表2 トランジットモール実施による影響

影響項目	カテゴリー	周辺居住者	沿道事業所
周辺道路の渋滞	かなり悪化	3.1%	11.1%
	悪化した	16.9%	17.5%
	どちらでもない	32.3%	31.7%
	影響なし	33.8%	33.3%
	無回答	13.8%	6.3%
周辺の環境	かなり悪化	3.1%	9.5%
	悪化した	16.9%	14.3%
	どちらでもない	27.7%	28.6%
	影響なし	46.2%	42.9%
	無回答	6.2%	4.8%
自動車利用への影響	支障あり	4.6%	27.0%
	どちらでもない	10.8%	6.3%
	影響なし	23.1%	28.6%
	利用せず	52.3%	27.0%
	無回答	9.2%	11.1%

表3 回帰分析による評価要因の分析結果

評価項目	来街者		沿道事業所		周辺居住者	
	標準偏係数	偏相関係数	標準偏係数	偏相関係数	標準偏係数	偏相関係数
(1) 歩きやすさ	0.128	0.190	0.115	0.225	-0.091	-0.429
(2) 歩車分離帯の設置	0.098	0.149	0.205	0.463	0.392	0.872
(3) バス、タクシーの利便性	0.107	0.158	0.114	0.296	0.320	0.842
(4) 通りのにぎわい	0.222	0.313	0.496	0.761	-0.361	-0.807
(5) 路上の飾付け	0.123	0.172	0.261	0.526	0.532	0.883
(6) イベント等の催し物	0.169	0.216	-0.389	-0.588	0.049	0.195
(7) 屋台などの出店	0.295	0.345	0.796	0.830	0.156	0.432
(8) 沿道店舗の営業状況	0.222	0.287	-0.111	-0.278	0.492	0.862
自由度調整済みR ²	0.576		0.882		0.960	
サンプル数	130		27		24	

(注) 分析には、SPSS CATREG(最適尺度法による回帰分析)を使用した。

表4 トランジットモールに対する評価

評価項目	評価主体	サンプル数	良い			どちらでもない			悪い		
			割合	割合	割合	割合	割合	割合	割合	割合	割合
通りの歩きやすさ	来街者	131	32.8%	32.1%	35.1%						
	周辺居住者	31	38.7%	38.7%	22.6%						
	沿道事業所	36	16.7%	44.4%	38.9%						
通りの賑わい	来街者	131	60.3%	26.0%	13.7%						
	周辺居住者	31	59.4%	31.3%	9.4%						
	沿道事業所	36	41.7%	30.6%	27.8%						
イベント等の催し物	来街者	131	47.3%	34.4%	18.3%						
	周辺居住者	33	24.2%	39.4%	36.4%						
	沿道事業所	36	16.7%	38.9%	44.4%						
総合評価	来街者	131	57.3%	34.4%	8.4%						
	周辺居住者	33	24.2%	54.5%	21.2%						
	沿道事業所	36	27.8%	38.9%	33.3%						

(注) 集計には無回答を除くデータ(サンプル数参照)を用いた。

われる。しかし、「通りの賑わい」は41.7%の事業所が「良い」と判断しており、トランジットモールによって人通りが増えたことに対しては良い評価を与えている。

(d) トランジットモールの継続に対する賛否

表5は、今後のトランジットモール継続に関する意向を4種類の選択肢を用いて質問した結果である。

来街者、周辺居住者、沿道事業所ともに「土・日・祝祭日のみトランジットモールとすべき」の選択率が最も大きい。また、各主体とも何らかの形でトランジットモールの継続を求める意見が半数以上を占めている。しかし、沿道事業所は「自動車交通に影響があるので不要」が27%を占めており、県庁通りのトランジットモール化による自動車利用への障害が継続反対の大きな理由になっている。

表6は、周辺居住者と沿道事業者に対して、都心活性化に対するトランジットモールの有効性を質問した結果である。両主体ともに、トランジットモールの有効性を否定する意見は少ない。

以上の集計結果より、沿道事業所は、来街者及び周辺居住者に比べてトランジットモールの実施や継続に対してやや消極的な態度となっているが、都心活性化に対する効果については肯定的である。反対意見の多くはモール実施時の車利用の障害やイベントに伴う環境問題に起因しているもので、これらの問題に対応することにより、トランジットモール継続に関する関係者の賛同を得ることは可能と思われる。

(e)トランジットモールの充実策

表7は、今後のトランジットモール充実に関する施策を7種類の選択肢によって尋ねた結果である。来街者、周辺居住者、沿道事業所ともに、「緑や花の充実」、「歩道の改良、ベンチ設置」といった歩行者環境の充実を求める意見が多い。また、来街者と沿道事業所は、「飲食・休憩施設の充実」や「ショッピング空間の充実」を求める意見も多く、集客力の向上に重点を置いた施策を必要としている。

6. まとめ

今回のトランジットモールは平成11年11月28日(日)の1日のみの社会実験であったが、今後の継続に向けた以下の課題を明らかにすることができた。

- ①トランジットモールの評価は、来街者が高かったのに対して、沿道事業所と周辺居住者はやや低くなる傾向が見られた。この原因として、自動車利用の障害、ゴミ、騒音等の環境問題が挙げられる。
- ②トランジットモールの継続に関しては、来街者と周辺居住者では土・日・祝祭日に実施を求める意見が多く、これに次いで常設トランジットモール

表5 トランジットモールの継続に対する賛否

トランジットモール継続の賛否	来街者	周辺居住者	沿道事業所
常設トランジットモールとすべき	30.5%	26.2%	15.9%
土・日・祝祭日に実施すべき	44.3%	41.5%	28.6%
イベント時に実施すべき	20.6%	13.8%	17.5%
自動車交通に影響があるので不要	2.3%	9.2%	27.0%
その他	1.5%	4.6%	7.9%
無回答	0.8%	4.6%	3.2%

表6 都心活性化に対する有効性

都心活性化に対する有効性	周辺居住者	沿道事業所
活性化に役立つ	44.6%	54.0%
どちらとも言えない	41.5%	31.7%
活性化には役立たない	10.8%	12.7%
無回答	3.1%	1.6%

表7 トランジットモールの充実策(複数選択方式)

トランジットモールの充実策	来街者	周辺居住者	沿道事業所
緑や花の多い空間とする	47.7%	38.5%	34.9%
歩道の幅や段差を改良し、ベンチなどを設置して、歩きやすい道とする	60.2%	52.3%	52.4%
自転車の通行をしやすくし、乗り捨て可能なレンタサイクル基地を設ける	18.2%	18.5%	11.1%
都心循環バスや路面電車を通して、交通利便性を高める	23.9%	29.2%	15.9%
自動車によるアクセスを良くするために、近隣に駐車場を整備する	20.5%	16.9%	28.6%
オープンカフェなどの飲食・休憩ができる憩いの空間にする	56.8%	29.2%	46.0%
沿道の大型商業施設を生かした、お洒落なショッピング空間にする	35.2%	29.2%	42.9%
その他	1.1%	1.5%	6.3%

を求める意見が多かった。また、継続に反対する意見は10%以下であった。周辺事業所も同様な傾向であったが、継続に反対する意見が27%程度見られた。

- ③トランジットモールの改善策に関しては、花や緑の増加、段差の解消、ベンチの設置など、歩行環境の改善を求める意見が多かった。また、沿道事業所では、ショッピング空間としての充実を求める意見も強かった。

最後に、資料提供、調査等にご協力いただいた県庁通りトランジットモール実行委員会、並びに岡山大学環境理工学部の学生諸氏に謝意を表します。

<参考文献>

- 1) (社)交通工学研究会・TDM研究会編著：渋滞緩和の知恵袋、TDMモデル都市・ベストプラクティス集、(社)交通工学研究会、p.165、1999年。
- 2) 久保田・野田・鈴木・高橋・島田：浜松市におけるトランジットモールの社会実験、土木計画学研究・講演集、No.22(1)、(社)土木学会、pp.527~530、1999年。
- 3) 路面電車と都市の未来を考える会編：路面電車とまちづくり、学芸出版社、1999年。(http://www.okayama-moc.go.jp/whatsnew/mall_2.htm/を参照。)
- 4) 岡山市：おかもま都市マスタープラン、1997年。
- 5) 岡山市：中心市街地活性化基本構想、1999年。(http://www.city.okayama.okayama.jp/を参照。)
- 6) 岡山商工会議所：人と緑の都心1kmスクウェア構想、岡山商工会議所、1995年。(http://www.optic.or.jp/okayama-cci/を参照。)
- 7) 荒島茂樹：県庁通りトランジットモール実験、エスブラナーD、No.54、p.23、(株)INAX、2000年。