

中心市街地のトランジットモール化が都心アクセス交通に及ぼす影響に関する研究*

- 福井駅前電車通りを事例として -

A Study on the Effect of the Traffic Access for Central Urban District by the Transit Mall*

- In case of "FUKUI EKIMAE Train Street" -

川本 義海**・松井 達也***・本多 義明****

By Yoshimi KAWAMOTO **・Tatsuya MATSUI ***・Yoshiaki HONDA ****

1. はじめに

福井市の中心市街地は、JRをはじめ東西南北に伸びる郊外鉄道（京福電気鉄道、福井鉄道）、また路線バスといった公共交通の一大結節点となっている。一方で自家用車により日常的に中心市街地へアクセスする交通が多く、中心市街地であっても郊外同様、公共交通に比べむしろ車優勢の状況にある。車への過度の依存は人々の活動を施設の立地条件に恵まれた郊外部へ分散し、競合の末に中心市街地は郊外との競争に敗れることは必至であろう。

中心市街地は本来、高密かつ多様な機能を有する高次空間として位置づけられるものであり、これまでのように車を中心とした状況下では将来的に環境問題さらには高齢化により危惧される交通安全上の問題等を一層深刻化することが予想される。今後は中心市街地の再整備に合わせて都心へのアクセス交通についても十分議論、検討する必要がある。

そこで本稿は、平成 13 年 10 月 12 日から 11 月 4 日の 24 日間、中心市街地において歩行者優先の街路空間を創出するものとして実施された福井駅前電車通りのトランジットモール等社会実験（トランジットモール...17 日間、セミモール...7 日間）を事例として、車中心の地方都市の中心市街地において自動車交通を一部規制・誘導した場合に周辺交通に及ぼす影響を明らかにする。また車の代替交通手段の状況について検討し、中心市街地の街路空間の一部改変を念頭においた交通アクセスのあり方とその可能性について考察するものである。

*キーワード：公共交通計画、交通評価、TDM

**正会員 博(工) 福井大学工学部建築建設工学科
(910-8507 福井市文京 3-9-1, TEL 0776-27-8763, FAX 0776-27-8607
E-mail: ykawanot@anc.anc-d.fukui-u.ac.jp)

***学生会員 福井大学大学院工学研究科
(910-8507 福井市文京 3-9-1, TEL 0776-27-8763, FAX 0776-27-8607
E-mail: tatsu.1520@hotmail.com)

****加会会員 工博 福井大学工学部建築建設工学科
(910-8507 福井市文京 3-9-1, TEL&FAX 0776-27-8608
E-mail: yoshiaki@anc.anc-d.fukui-u.ac.jp)

2. トランジットモール時の都心交通

トランジットモール実験時（以下、「TM」という）の都心交通は表 - 1 のとおりである。マイカーについては一部アクセスが制限され、公共交通である鉄道・バスについては通常どおりもしくは臨時便で対応した。

表 - 1 実験時における都心への交通アクセス環境

【交通手段】

自家用車（マイカー）：

- ・駅前電車通りを通行止めとし、周辺の駐車場の利用を促進
- ・郊外に無料の専用駐車場を 4 箇所設置し P&R を促進

バス・タクシー：

- ・電車通りの通行止めに合わせて、その直近部に臨時のバス・タクシー乗り場を設置
- ・コミュニティバス「すまいる号」は鉄道軌道上を走行可とし、通常のバス停を使用

自転車：

- ・トランジットモール内に臨時駐輪場を設置(200 台分)

路面電車：

- ・「すまいるトラム」を 2 系統毎時 2 本でシャトル運行。運賃 100 円、1 日フリーパス 500 円。期間中、何回でも乗車できる「実験バス」を 1,000 円で発売
- ・だるまや西武前・福井新駅に仮設電車停留所を設置

【交通規制・誘導等】

- ・一般車は駅前電車通りを含む歩行者優先ゾーン内は終日通行禁止。ただし、荷捌き車両のみ 20 時から翌朝 10 時に限り通行可(一部適用外)
- ・路面電車と主要幹線道路が交差する大名町交差点(5 枝)の信号現示の変更
- ・駐車場への誘導案内板の配置・事前告知
- ・警備員・係員の配置(電車通り、P&R 駐車場)

3. 多様な交通アクセスへの転換可能性

車から公共交通への転換可能性を検討するため、TM 前後の利用交通手段、利用意向といった公共交通へ転換するための条件を明らかにする。ここでは TM 前に都心部への来街者、TM 後に郊外ショッピングセンター来店者およびパネルデータとして都心部への来街者の一部を対象としてアンケート調査を行なった。

(1) 公共交通利用の実態と意向

図 - 1 はパネルデータをもとにした実験に伴う来街者の利用交通手段の変化をみたものである。事前調査で交通

手段として車を利用していた人の約 4 割ならびに徒歩・自転車の約 3 割が公共交通に転換したことにより、公共交通利用の割合は約 4 割から約 5 割に増加した。これは TM 実験中に運行されたすまいるトラムに対する人々の関心が高く、公共交通を利用する人が増えたためと考えられる。また福井市が実施した調査結果(図 - 2)からも同様のことがいえる。公共交通利用者は、実験前と比較して平日では 36%から 42%、休日では 25%から 40%に増加した。また通常(TM 以前)に車で都心部へ訪れた来街者のうち、TM 中において平日では 17%、休日では 25%が公共交通に転換したことが明らかとなった。

また渋滞対策として公共交通に乗り換えるかという質問に対する回答を事後アンケートと郊外 SC でのアンケートで比較したところ、日常的に中心市街地に訪れている人の約 70%が「乗り換えてもよい」、またアンケート回答者の半数以上が自動車利用者であった郊外 SC でのアンケート結果においても、約半数の人が「乗り換えてもよい」と考えていることがわかった。

以上のように、公共交通に対する利用意向は見込めることが確認できたことにより、車中心の地方都市においても公共交通指向型の交通体系への転換を図ることは可能であると考えられる。

(2) 低床式電車利用の潜在需要

実験中運行された「すまいるトラム」が今後運行される場合、来街者の約 80%が利用意向を示した。中心市街地までの利用交通手段別にみても、条件付きではあるもののほとんどが利用意向を示している。公共交通利用者では

9 割以上、自動車利用者においても 8 割以上が「すまいるトラム」が実現した場合、利用する意向があることが明らかとなった(図 - 3)。「すまいるトラム」のような低床式路面電車を運行することによって、車からの転換を図るのみならずその他の利用者も増やす可能性を秘めていると考えられる。

また中心市街地来街者については、公共交通へ転換する条件(図 - 4)として、「運行区間の拡張」が 54%、次いで「運行本数の増加」が 38%といったようにハード整備中心の要望が多いのに対し、郊外 SC 来店者については、「料金が安い」が 35%、次いで「サービスシステムの充実」が 30%といったようにソフト施策中心の要望が多いことが特徴的である。両者に共通する指摘としては、「定時性」「利用状況毎に値段を変化させる」「公共交通・自動車それぞれの便利な点を組み合わせる」といったことが指摘された。期間中の各種割引乗車券については、利用者の 56%が「割安」と好評であり、公共交通利用促進を考える上で十分に検討に値する施策と考えられる。

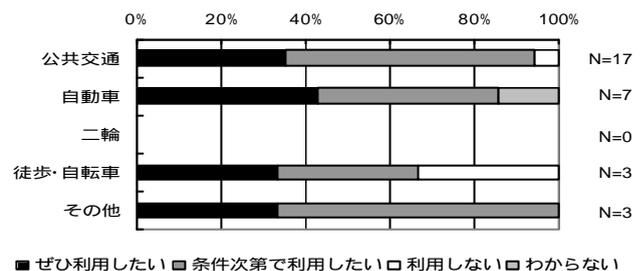


図 - 3 低床式路面電車の利用意向

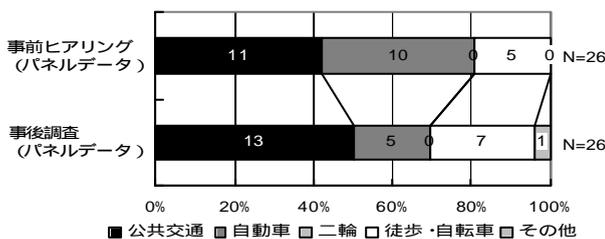


図 - 1 来街者の利用交通手段

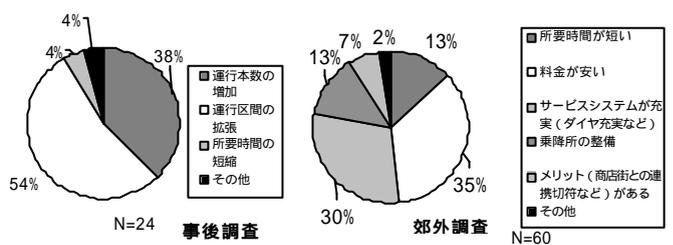


図 - 4 公共交通への転換条件

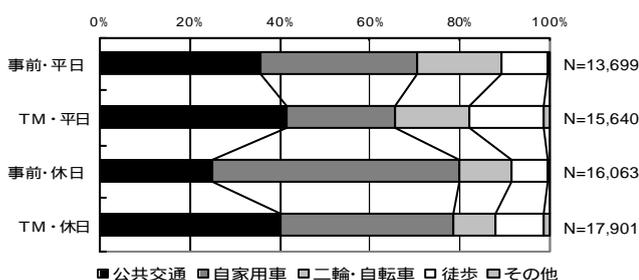


図 - 2 来街者の利用交通手段

4. おわりに

中心市街地には歩行者優先の空間が望まれており、その実現化のためには中心市街地への交通アクセスを見直すべきである。しかしながら市街地から車をすべて排除するのではなく、車によるアクセスも同時に確保すべきであること、また公共交通の諸条件を改善することにより、一部車から公共交通への手段転換が期待でき、過度の車依存状況から脱却できる可能性を示した。