

北海道の都市における中心市街地活性化を目的とした歩行者モールの現状と課題

Status and Subject on malls built for the purpose of downtown revitalization in Hokkaido*

谷口綾子**・原 文宏***・神馬強志****・和田忠幸****

By Ayako TANIGUCHI**・Fumihito HARA***・Tsuyoshi JINMA****・Tadayuki WADA****

1. はじめに

騒音・大気汚染など深刻化する環境問題や、少子高齢化社会の到来とともに、全ての人々が安全で快適に移動する権利を持つという「交通権」の概念が浸透してきた。これを具体化するものの一つとして近年、公共交通により歩行者のモビリティを確保するトランジットモールの社会実験が各地で実施されている。これらは都心部の渋滞緩和や、歩行者中心の安全・快適な街路を取り戻すため、トランジットモール導入を検討するものである。そしてトランジットモールの導入は、同時に、中心市街地活性化の起爆剤となることも期待されている。

一方でモータリゼーションの進展とともに、マイカーでの移動を前提とした郊外型の大規模商業施設が各地で建設され、中心市街地の空洞化が進んでいる。特に地方都市においては、1970年代より中心市街地の商店街に歩行者モールが導入され、車両の通行規制を行う事例が多く見られた。この車両通行規制が中心市街地への求心力を損なっているとして、車両通行規制撤廃あるいは変更する動きが各地で起きている。

このような社会的背景のなかで、各地に存在する中心市街地の歩行者モールがどのような状況にあるのか、どのような方向に進もうとしているのかを把握することは、今後の日本の地方都市のあり方を模索する上で重要になると考えられる。

本研究では、北海道の代表的な4都市の中心市街地に位置する歩行者モールを事例として、モール設置の背景や車両通行規制の存続について現地調査・

ヒアリング調査した結果を取りまとめる。そしてこれら現状を分析し、歩行者モールの導入または車両通行規制撤廃・変更を検討する際の課題を抽出することを目的とする。

2. 調査対象都市とモールの概要

日本国内においては非常に多くの都市でさまざまな形態の歩行者モールが導入されており、全体像を把握することは困難である。よって、中心市街地においてモール存続の是非が検討されている北海道内の代表的な4都市を抽出した(表1、図1)。以下にその概観を述べる。なお、「都市形態」の分類は平成11年度全国パーソントリップ調査の分類に準拠している。

ここで抽出した4つの都市の都市形態は、旭川市が地方中核都市圏、北見市、小樽市、帯広市は地方中心都市圏となっている。設立年は1970年代～1980年代初め、人口は旭川市が約36万人、北見市、小樽市、帯広市は10～20万人の間であった。

積雪寒冷地においては、冬期の集客のためにも歩道における屋根(アーケード)が有効である。今回調査対象とした都市では帯広市広小路が全面アーケード、北見市一番街が歩道のみアーケードとなっており、旭川と小樽では屋根のない歩行者モールであった。ただし、3章(4)に述べるが、帯広市広小路は当初時間規制で歩行者専用モールであったが、車両規制を変更したという経緯のために全面アーケードとなっている。

またモールの延長は旭川市が約1kmと大きな規模である他は、200～300m程度の規模であった。

3. 調査対象都市のモールの現状と車両通行規制の存続について

1972年、歩行者モールを全国に先駆けて導入したのは、旭川市「買い物公園」であった。ここから全国に

*キーワード：歩行者モール，中心市街地活性化，車両通行規制

** 正員，工修，(社)北海道開発技術センター企画部
札幌市中央区南1条東2丁目11 tel.011-271-3028
fax.011-208-1566 e-mail:taniguchi@decnet.or.jp

*** 正員，工博，(社)北海道開発技術センター

**** 非会員，北海道開発局札幌開発建設部道路調査課

表1 調査対象都市とモールの概要

分類	都市形態	都市名	モール名	設立年	総人口 (人)	屋根の 有無	延長 (m)	幅員 (m)
存続	地方中核都市圏 (50万人未満)	旭川市	旭川市 買い物公園	1972	361,501	オープン	1,030	20
形態変更を検討	地方中心都市圏	北見市	一番街	1981	110,787	歩道のみ アーケード	240	15
	地方中心都市圏	小樽市	花園商店街	1975頃	150,311	オープン	300	11
形態変更済	地方中心都市圏	帯広市	広小路	1980	173,430	アーケード	230	20

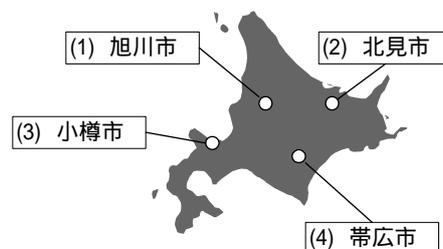


図1 調査対象都市の位置

(2) 北見市「一番街」

北見市一番街においては、駅前の歩行者専用モールの車両交通規制変更要望が商店街から提出され、平成13年度に市街地活性化施策の一貫として存続の協議がなされているところである。

この歩行者専用モールの当初の導入背景としては、駅前地区開発事業の一環としての大規模小売店舗の進出がある。これに対抗するためショッピングモールを含めた商店街近代化事業を検討した、という経緯となっている。一番街の構造的な特徴は、冬期や雨天時の歩行者の利便性、快適性を増すために、歩行者用街路の両端(店舗側)に約4mのアーケードを設けたことである(図2)。中央の約7mは、散策・休憩・イベントなどに利用できるスペースとなっている。

導入当時、自動車交通の処理についての対策は、案内標識設置以外実施されていなかった。また、隣接する二番街商店街においては、一番街同様の断面構造であるが、一番街が歩行者専用のフルモールであるのに対し、二番街は一方通行規制で車両通行可能なセミモールとなっている。周辺には、徒歩3分圏内に民営の駐車場が4つある。

モールの導入当初は売り上げも増加し、お祭りやイベントの露店スペースとしても利用され、それなりの整備効果があった。しかし経済状況の悪化・郊外型の大規模小売店舗の進出などにより、近年は売り上げが低迷している。現在、一番街商店街組合より、二番街のように商店の前に停車できるように車両通行規制を撤廃して欲しいとの要望が出ている。これに対応するため、商店街、行政、学識経験者等で構成される検討会を設け、市民の意見等をアンケート調査中である。

(3) 小樽市「花園商店街」
小樽市花園銀座商店街は昭和初期から続く小樽

波及したアーケードを含む歩行者モール設置ラッシュは、1980年代まで続いた。しかしながら1990年代初頭からの経済的低迷や、大規模商業施設の郊外進出による都心部空洞化などにより、既に設置済みの歩行者専用モールの自動車通行可能にする事例も増えている。ここでは3章で述べた4つのモールの現状と車両交通規制などの存続計画の有無、経緯などについて、資料収集、現地調査、行政と商店街へのヒアリング調査結果をまとめる。

(1) 旭川市「買い物公園」

旭川市の買い物公園は、日本で社会実験が初めて実施された伝統あるモールである。モールの規模も大きく旭川市を印象づける施設であることから、リニューアル計画はあっても車両通行規制撤廃に向けた大きな動きは見られない。

導入に際してはトランジットモール化も検討されたが、費用がかさむことなどから実現に至らなかった。また、自動車交通の処理をモール導入によって変えた経緯は特に無いとのことであった。買い物公園周辺は国道や道道が格子状に配置されており、道路は今のところ充足していて、自動車交通に支障があるとは捉えられていない。また周辺には民間の駐車場が60カ所設置されており、2,168台収容可能となっている。

2000年3月に旭川市中心市街地活性化基本計画が策定され、買い物公園のコンセプトが提案された。これに基づき、ロードヒーティングを含む路面整備、ストリートファニチュアの整理と再配置、電線地中化、駐輪スペースの確保などの事業をすすめており、平成14年度完了予定とされている。

市を代表する広域型の商店街である。時間限定の車両通行規制が実施されているが、近年の景気停滞や郊外型大規模小売店の進出などを背景に、商店街活性化を目的とした車両通行規制の変更要望が商店街から提出され、様々な検討を行った結果、平成14年度を目標に工事着工することとされている。

現在の車両通行規制は11:00～22:00の間、立て看板等によるもので、細街路からの流入車両や荷さばき車両の一部が違法駐車するなど既に形骸化しており、必ずしもルールが守られていない状況にあった。また全国的に有名なすし屋街に隣接しているにもかかわらず駐車場が少なく、細街路が多いため、自動車での来街には不便であった。

平成13年度の「小樽花園銀座商店街活性化計画(案)」の策定においては、TMO計画に基づいて委員会が設置され、WSが開催されるなど合意形成を図る手続きが活発に実施された。その結果、商店街特性からマイカー利用客の利便性向上を図ることを優先し、現状の車両通行の時間規制を一方通行規制に変更して、顧客用駐車場の整備を行うことが提案された。併せて歩行者環境の向上も図るため、ロードヒーティング更新や歩車分離のコミュニティ道路(図3)を整備し、荷さばき場所と時間の自主規制も行うこととされている。

(4) 帯広市「広小路」

帯広市広小路は大正時代から露店組合として活発な活動を行うなど、伝統ある商店街である。既にアーケード(図4)のみ残して11:00～20:00の時間車両通行規制を変更し、一方通行規制で自動車通行可能となっている。

広小路では、1955頃から店舗毎に簡易アーケードを設置しており、これを統合した鉄骨アーケードを

設置したのが1959年であった。1970年代には、イベントなどで車両通行規制を行い、盆踊りや七夕祭り、街路を公園化したフラワーストリートを実施するなど市民の憩いの場とされていた。1974年、帯広広小路商店街近代化計画書が策定された。これは二階歩廊を中心とし、吹き抜けや熱帯植物園を配した斬新な提案であったが、予算上の制約から実現は見送られた。

1977年、商店街の活性化を目的に11:00～20:00の時間限定で車両通行止め規制が実施された。この間、商店街で様々なイベントを企画したが、交通管理者の規制等により、商業振興を目的としたアーケード利用は困難を伴う一面もあったとされている。

そして郊外型大規模商業施設の台頭による売り上げ減少などを背景に、1992年、帯広広小路商店街活性化事業計画に基づき、車両通行止めを解除し、終日一方通行の車両規制となり、現在に至っている。最近ではライブハウスがテナントとなるなど、若者が集まる新しい動きが期待されている。

4.まとめ

(1) 調査結果のまとめ

4章に示した歩行者モール導入と車両交通規制撤廃の背景と現状を表2にまとめた。

歩行者モール導入当時の背景として、人間性回復や商店街活性化が最初に掲げられているが、周辺交通への配慮から、どの事例においてもモールを横断する車道や信号機は導入以前のまま残していた。

また、これら4つの歩行者モールに共通しているのは、郊外型大規模商業施設の台頭や社会経済の低迷などにより、中心市街地が空洞化し商店街の売り上げが低迷しているという現状である。道路に面した専門店が並ぶ商店街で買い物を楽しむ風景は、個

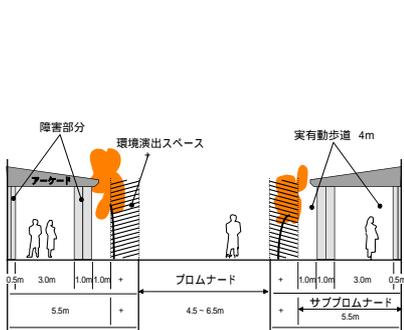


図2 北見市一番街商店街の現況街路の断面図

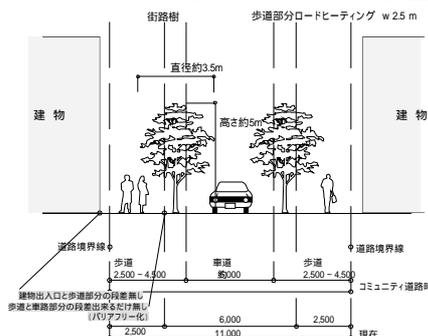


図3 小樽市花園銀座商店街活性化計画(案)街路の断面図

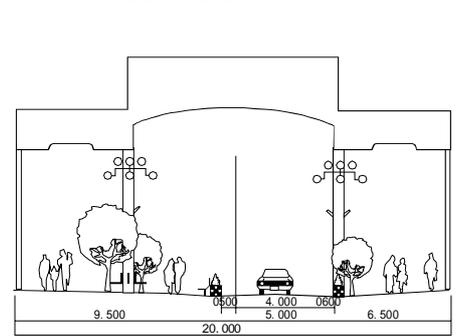


図4 帯広市広小路商店街の現況街路の断面図

表2 調査対象都市のモールの現状と車両通行規制の存続

分類	都市名	モール名	モールの導入背景と現状	車両通行規制	車両規制存続について	モール存続期間
存続	旭川市	旭川市 買い物公園	都市のアメニティを重視し、モータリゼーションに対応する人間性回復、街の新しい魅力づくりを目的に建設された。	車両通行不可	存続：改築計画あり	-
形態変更を検討	北見市	一番街	「商店街活性化」 近隣に大手の大規模小売店進出が決まり、その競合策として計画された。しかし郊外型大型店の出店などにより、商店街への来街者が減少し、車両通行規制変更を検討中。	車両通行不可	存続検討中：車両通行可にする計画あり	-
	小樽市	花園商店街	「商店街活性化」 しかし消費者ニーズの多様化、大型店の出店、居住人口の減少などの商業を取り巻く環境の変化により、商店街への来街者が減少し、車両通行規制変更を検討中。	車両通行不可 (11:00～ 22:00)	存続検討中：車両通行規制(時間)を変更し、一方通行規制にする計画あり	1975年頃～ 2002年(予定)
形態変更済	帯広市	広小路	「商店街活性化」 しかし物販を含むイベントには道路を使えないという警察の規制や郊外型大型店出店により車両通行規制を変更し、一方通行規制導入。	一方通行規制 (以前は 11:00～20:00 車両通行不可)	撤廃：車両通行規制を撤廃し、一方通行規制済み	1980年4月26日～1987年10月

性豊かな街づくりに重要な役割を果たすと筆者らは考えるが、地方の中心市街地においては、必ずしも消費者に歓迎される形態ではなくなっているのかもしれない。

さらに旭川市買い物公園を除く、3つの歩行者モールでは、いずれも車両通行規制を変更することを検討しており(帯広市広小路は検討後に変更済み)、その背景や車両通行規制を一方通行規制に変更する点が類似している。車両通行規制の変更は、いずれも中心市街地活性化を目的とした地元商店街の要望によるものであるが、設置当初は商店街活性化の切り札として登場した歩行者モールが、設置要望を出した当事者から撤廃要望を出されるという状況が見受けられる。

(2) 地方都市における歩行者モールの課題

以上の結果を踏まえ、地方都市の中心市街地における歩行者モールの課題を以下に整理した。

商店街環境改善の必要性

歩行者モールはあくまでもインフラであり、それが中心市街地活性化の対策として機能するか否かは商店街の集客力にかかっている。歩行者モールによって、中心市街地活性化が成功するためには、個性的で魅力的な商店街を目指して商店街自身が努力することが前提条件となる。

道路環境改善

歩行者モールは何らかの形で自動車通行規制を行うもので、歩行者街路の歩行環境・大気環境などは改善されるが、周辺地区のそれはかえって悪化する可能性もある。よって来街車両による周辺地区の

交通環境悪化を防止するため、案内・誘導看板や駐車場を設けるなどの配慮が必要となる。また交通円滑化の視点からも、荷さばき車両や通過交通の問題を処理してから車両通行規制を行うべきである。

さらに本研究における調査結果では特に問題とされていないが、自動車での来街者を前提としない中心市街地形成も、交通渋滞や環境問題緩和の視点から検討を要すると思われる。

関係機関との調整・合意・連携

今回調査対象とした車両通行規制変更を検討中(または変更済み)の3つのモールでは、いずれも商店街、市民、交通管理者、自治体が参画する検討会を開催し、それが機能していた。歩行者モール導入の是非を円滑に検討するためには、事業の計画段階から内容を公表し、商店・商店街・周辺住民・道路管理者・交通管理者・自治体・来街者などの関係者が参画できる場を設け、誠実に議論を積み重ねて合意形成することが必要条件となる。

本研究では、車両通行規制変更を検討中の地方都市における歩行者モールを中心に調査を行った。都市規模は異なるが、北海道の道都、札幌市の中心市街地においても、地元商店街からの要請に伴い、国道のプロムナード歩行者天国を実施している。短期間ではあるが、よさこいソーラン祭りや市民音楽祭など、市民に根付いた地域密着型のイベントとなっている。今後の課題としては、中心市街地の歩行者モールが街の一部として機能し車両通行規制が受け入れられている事例を収集して、成功要因を分析することが挙げられる。