

那覇市中心市街地活性化のための国際通りへのトランジットモール導入の取り組み*

Efforts on Introduction of Transit-mall to Kokusai Street for Vitalization of Naha City Center*

福田敦**・比嘉司***・金城一也****・梅原隼*****

By Atsushi FUKUDA**・Tsukasa HIGA***・Kazuya KINJO****・Jun UMEHARA*****

1. はじめに

那覇市の中心市街地は、戦後一貫して国際通りを軸として発展してきたが、相次ぐ大規模商業施設の郊外への出店などによって、1985年頃から店舗数などが年々減少しており、他の多くの地方都市と同様にその活性化が課題となっている。このような状況に対して、那覇市、地元通り会、商工会議所などが中心となり、様々な対策が検討された結果、国際通りを魅力ある空間とするためにトランジットモール化する案が検討されるに至った。そして、その実施可能性・導入効果を検証する目的からトランジットモール導入社会実験が提案され、数回の社会実験を行った結果、週一回ではあるが定期的に実施することが、ほぼ決定した。

本稿では、中心市街地活性化を目指してトランジットモールの導入に至った経緯と本格導入に向けて行われてきた社会実験での検討内容、そして今後必要な取り組みについて述べる。

2. 国際通りトランジットモール化への経緯

(1) 中心市街地と国際通りの現状

前述の通り、那覇市中心市街地の衰退は、他都市と同様、大きな土地利用構造の変化の中で多年に渡って進行してきた。那覇市商業統計などによれば、1979年から

1994年の間に、那覇市全体に占める中心市街地における年間販売額、売り場面積、従業員数の割合は急速に低下している。このような構造的な問題に加えて、交通環境の低下がこの問題に拍車を掛けている。国際通りの場合、代替となる道路が無いため郊外部からのバス路線の多くが集中し、一日に延べ2,000台のバスが通る上、沿道小売店舗への搬入車両が増加したため慢性的に交通渋滞が発生し、自動車でのアクセスを難しくしている。更に、この渋滞によって騒音と排気ガスによる大気汚染が悪化しており、歩行環境も大変悪い状況にある。

(2) 改善に向けての取り組み

このような状況に対して、那覇市、各通り会、商工会議所などが様々な改善策の検討を行ってきたが、1994年度に那覇市国際通り商店街振興組合連合会が策定した「那覇市国際通りショッピングモール事業計画」が契機となり、ショッピングモール導入が検討されるようになった。この事業計画案では、国際通りの魅力を高めるために、さまざまな形でのモール化が検討され、将来的にはフルモールとすることが望ましいが、当面は公共交通が通行できるセミモールとする案が実現可能な案として提案された。これを受けて1997年9月には那覇市国際通り商店街振興組合連合会の中にグレードアップ委員会が発足し、モール化を進める環境を整えるために1999年から電線地中化、グレードアップ事業、リノベーション事業が始まり、歩道拡幅と段差の排除、街路樹整備、オーニング(可動式のひさし)の設置が進められた。

なお、ショッピングモールの導入に関しては、これと平行して1995年から検討が進められ、1999年に策定された「那覇市都市計画マスタープラン」において「地域の顔、生活の場となる道作り」として商店街道路のショッピングプロムナード化の推進として同様の考え方が位置づけられた。また、同じ年にまとめられた「那覇市中心市街地活性化基本計画」でも、「歩く道路空間としての活用」が取り上げられ、その方策として歩行者天国の導入として同様の考え方が示されている。

これらのショッピングモール化の動きとは別に、以前より国際通りに歩行者天国を導入したいとする要望がホテル組合などから出されていた。国際通り商店街振興組

*キーワード：中心市街地活性化、トランジットモール

**正員、博(工)、日本大学理工学部社会交通工学科

(千葉県船橋市習志野台7-24-1 739D,

TEL047-469-5355, FAX047-469-5355)

***非会員、那覇市国際通り商店街振興組合連合会

(沖縄県那覇市牧志3-2-10那覇市ぶんかテンプス館3F,

TEL098-863-2755, FAX098-869-6182)

****正員、(株)中央建設コンサルタント調査部

(沖縄県浦添市宮城5-12-11,

TEL098-877-4390, FAX098-876-2661)

*****学生員、日本大学大学院理工学研究科

(千葉県船橋市習志野台7-24-1 739C,

TEL047-469-5355, FAX047-469-5355)

合連合会、那覇市、商工会議所などが、数回に渡り来街者を対象にアンケート調査を実施したところ、歩行者天国の月1回以上の実施に賛成した回答者は何れも全体の約8割に上った。これを受けて、国際通り商店街振興組合連合会の中に「国際通り歩行者天国導入検討委員会」が組織され、那覇市、商工会議所と共に第2・第4日曜日を歩行者天国にする案を提案し、最終的には2000年4月から毎月第4日曜日 13:00～21:00 に実施することで決定した。しかし、県警から全面的に自動車の乗り入れを禁止するのは、あまりにも地域交通への影響が大きいとの指摘があり、実施には至らなかった。

一方、那覇市では最低限バスなどの運行を行うトランジットモールの導入を提案しており、県警もこれについては理解を示していた。

3. トランジットモール導入社会実験

(1) トランジットモール導入社会実験の背景

この様な流れの中で、トランジットモールの導入の機運が高まったが、実施に当たっては、モール内でバスを運行するので、その場合の安全性や他の交通への影響など実施可能性を検証する必要があるとの認識が生まれ、トランジットモール導入社会実験が企画された。これが、国土交通省道路局が取り組んでいる社会実験に採用され、実験に至った。

(2) 実験の概要

トランジットモール導入社会実験はこれまでに4回実施されており、その概要は表-1に示す通りである。

第1回のプレ実験では、本社会実験の実施に向けてモール内でのトランジットバスの走行の安全性を確認すると共に、通行規制が周辺交通へ与える影響の程度、来街者の利用特性などの基本的な情報を収集した。国際通り

内を走行するトランジットバスの前後には三輪バイクの誘導員を配置し、安全性には細心の注意を払った。

第2回では、第1回の結果を踏まえて、トランジットモール導入の影響を網羅的に把握するために、国際通りにおける環境改善の影響、トランジットバスの利用状況、来街者の交通行動の評価、地域交通への影響など、多方面での調査を実施した。更に、モール内でのタウンモビリティの利用実験も行った。なお、第1回でトランジットバスの安全性が確認されたため、三輪バイクによる誘導は省略し、車両から音楽を流し警告する方法とした。なお、第1回と第2回の実験の目的は、トランジットモールの実施可能性の検証であったため各店舗やNPOなどによる販売促進やイベントは積極的に実施しないよう働きかけを行った。

第3回では、本格実施への熟度を高めるため他地域との連携の強化できるようトランジットバスの路線を見直すと共に、運行をバス会社に委託し、料金を徴収した。また、国際通り側から商品の搬入がなくなる問題に対応するために荷捌きの実態を調査し、付近の時間貸し駐車場7箇所の14駐車スペースを借り上げ、荷捌きスペースとして提供し、その可能性を検証した。更に、レンタカー利用者の駐車場への案内誘導なども実施した。都市計画マスタープランや中心市街地活性化事業計画では、歩行環境の改善と同時に駐車場整備による自動車でのアクセス性の改善が活性化の重要な柱とされており、トランジットモールを導入した場合、当然自動車の通行は制限され、自動車によるアクセス性は低下する。そういう意味で、社会実験では自動車によるアクセス性への影響を確認し、改善策を検討することが重要となった。

第4回目は、本格実施を見据えて自主的に行った実験である。経費や労力などを出来る限り省力化し、トランジットモールの交通規制区間、実施時間帯、トランジットバス路線、交通誘導員の配置などを本格実施に相応し

表-1 国際通りで実施されたトランジットモール導入社会実験の概要

社会実験	実施日	実施時間	運行バス路線	トランジット走行形式	安全確保策	一般交通対策
第1回 (プレ実験)	2002年 1月27日(日)	12:00～18:00 (12:30～17:30)	トランジット:3.3km, 2台 外周バス:5.0km, 2台 料金:無料	中央相互通行 擦違い場所:むつみ橋, 計1箇所	セイフティーコーン:900 前後三輪バイクによる誘導, 誘導員による交通整理	タクシーベイ: 3箇所 横断箇所: 3箇所
第2回	2002年 8月31日(土) 9月1日(日) 9月7日(土) 9月8日(日)	12:00～18:00 (12:30～17:30)	くもじルート:2.8km, 1台 おもろまちルート:5.0km, 3台 ひめゆりルート:4.6km, 4台 料金:無料	中央相互通行 擦違い場所:松尾・むつみ橋・牧志, 計3箇所	セイフティーコーン:400 プラランター:500 音楽による警告, 誘導員による交通整理	タクシーベイ: 3箇所 横断箇所: 4箇所
第3回	2003年 11月21日(金) 11月22日(土) 11月23日(日)	14:00～20:00 (14:30～19:30)	国際通りルート:5.5km, 3台 天久ルート:8.1km, 3台 若狭ルート:6.2km, 3台 料金:1乗車100円	片側車線相互通行 擦違い場所:久茂地・松尾・むつみ橋・牧志, 計4箇所	セイフティーコーン:380 音楽による警告, 誘導員による交通整理	タクシーベイ: 3箇所 横断箇所: 4箇所
第4回 (試行実施)	2005年 3月13日(日)	12:00～18:00 (12:30～17:30)	トランジットバス:小型バス3台 シャトルバス:小型バス2台 料金:1乗車100円	片側車線相互通行 擦違い場所:久茂地・松尾・むつみ橋・牧志, 計4箇所	セイフティーコーン:300 音楽による警告, 誘導員による交通整理	タクシーベイ: 2箇所 横断箇所: 2箇所
実施計画	2007年3月以降 毎週日曜日	12:00～18:00 (12:30～17:30)	トランジットバス	片側車線相互通行	カラー舗装 セイフティーコーン プラランター (検討中)	(検討中)

い形に見直した。一方で、国際通り内の百貨店と協力し、1,000円以上の買い物客にトランジットバス無料乗車券を配布したり、各店舗にワゴンサービスなど行ってもらう、トランジットモールを販売促進に繋げる取り組みも行った。

(3) 他交通機関および他地域の連携強化

第1回の社会実験では、トランジットバスを国際通り内だけで運行する方式とし、既存バス路線との乗り継ぎを考え、国際通り周辺を周回する外周バスを運行した。しかし、乗換え回数が多くなり不便が生じたため、第2回以降では、第1回の結果から地域との連携、既存バス路線との乗換えを考慮した路線設定とした。

第3回ではトランジットバス路線を最も広域に展開させた。このときのトランジットバス路線図を図-1に示す。第3回では隣接地区との連携、開業したモノレールとの連携を強化するために、国際通り北側地区との連携を図った。トランジットバス路線を国際通りから大きく離れた競合関係にある那覇新都心へ延ばすことは社会実験の目的から逸脱するのではという危惧もあったが、来街者の利便性と地域連携を優先する観点から導入することとした。結果的には、この天久ルートは最も利用が多く来街者の評価が高かった。

第4回は本格実施を意識して路線を設定した。第4回のトランジットバス路線図を図-2に示す。トランジットバスは国際通り内を往復する形とし、また第3回で評価の高かった新都心とのシャトルバスを運行した。本格実施の際には、この国際通り内を往復するトランジットバスを運行することを予定しており、シャトルバスについては現在検討中である。

4. 社会実験の結果

(1) 来街者数の変化と商店の売り上げへの影響

各社会実験における推定来街者数を図-3に示す。定期的に実施されている那覇市中心商店街通行量調査から換算した来街者数と比較すると、各社会実験時はこれを上回る来街者があったことがわかる。特に休日ではトランジットモールが実施されていない場合よりも1.5倍以上の来街者数となった。

一方、実験日毎に商店の売り上げについてアンケート調査をしたところ、売り上げが上がった商店は全体の9.8%~44.0%と実施日によって大きく異なった。業種別では飲食関係で売り上げが増加したとの回答が多く、反対にその他の業種では売り上げが減少したとの回答が多かった。特に、レンタカーで来街する観光客などを主な顧客とする商店などで、売り上げに対する影響を懸念する声が多く聞かれた。



図-1 第3回トランジットバス路線図



図-2 第4回トランジットバス路線図

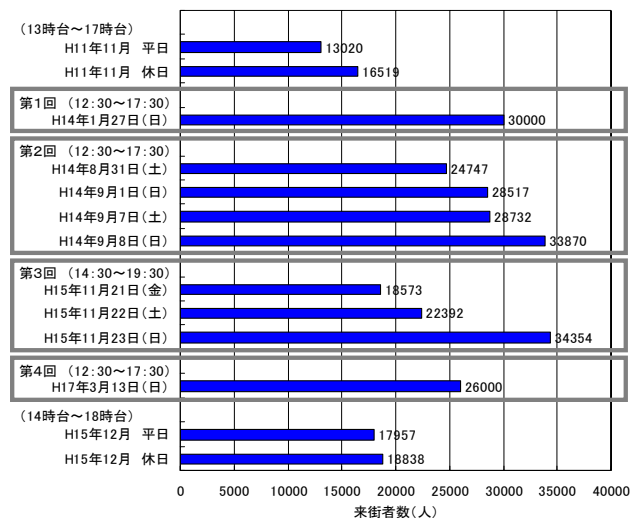


図-3 国際通りにおける推定来街者数の推移

(2) 周辺交通への影響

各社会実験時には国際通り周辺での渋滞発生状況を調査した。その結果、土日に行った実験では渋滞の発生はなかったが、唯一平日に実験を行った第3回のH15年11月21日(金)には渋滞の発生が確認された。この日は、雨天であったこともあり、渋滞が迂回した既存バス

やトランジットバスの運行だけの影響とは断定できなかったが、渋滞の発生によってトランジットバスの運行自体が大きく影響を受けた。

(3) 駐車場利用者への影響

前述の通り、自動車によるある程度のアクセス性の確保がトランジットモール導入の鍵と考えられる。第1回の社会実験では国際通り周辺の時間貸し駐車場で利用者が減少した。そこで、第2回において駐車場利用者が駐車場までに利用した経路を調査した。この結果、国際通り内に4箇所横断できる箇所を設けたにも関わらず、南北へ移動する場合は大きく迂回していること、目的が明確でない来街者は駐車場の位置がわからず来街そのものを諦めている可能性が高いことがわかった。特に、観光客がレンタカーで来街する場合は地理に明るくなく駐車場へ到達できないと考えられ、第3回では空港付近のレンタカー店に調査員を配置し、駐車場情報とトラベルプラン法による誘導を試みた。残念ながら、多くの観光客は車を借りる時点で具体的な行動計画を立てておらず、適切に誘導できなかった。

(4) 荷捌き車両への影響

国際通りでは多くの車両が路上で荷捌きを行っている。第3回社会実験時の事前調査では、H15年11月16日(日)に269台、17日(月)には1,065台の荷捌き車両を計測した。前述の通り、第3回では時間貸し駐車場を荷捌きスペースとして提供した。しかし、これを利用した荷捌き車両は3日間で延べ66台しかなく、多くの車両が実験実施時間前に駆け込みで荷捌きを行っていた。

5. 本格導入とそれに向けた他の取り組み

これまでの4回の社会実験の結果を受けて、H19年度からトランジットモールを本格導入する計画である。これまで実験結果から決定された暫定的な実施計画の内容は以下の通りである。

- ① 実験の際の来街者数や周辺交通への影響を考慮し、実施日と時間帯は毎週日曜日12:00~18:00とする。
- ② トランジットバス路線は、まず国際通り内を往復する路線から導入し、その他の路線については今後段階的に導入を検討していく。
- ③ 実験では国際通り内のバス走行車線をカラーコーンやプランターで区分したが、実施毎の準備作業などを省力化するため、カラー舗装での対応を検討中である。さらに、トランジットモールを導入する上で残された具体的課題に対する対策の検討や商店の販売促進に向けて以下のような取り組みを行っている。

(1) 既存バス路線の迂回ルートの検討

4回の社会実験では既存バス路線を大きく迂回させたため高齢の利用者が乗り継ぎ出来ないなどの問題が発生した。そこで、ゆいレール開通で通行が可能となった久茂地川沿いの街路にバス路線を迂回させる案を検討中である。この街路は国際通りの近くをほぼ並行しており利用者にとって分かりやすいと想定されているが、この街路への出入りで大型バスが右左折できるかが問題となっていた。そこで平成18年2月28日に走行実験を行い、右左折が可能であることを検証した。

(2) トランジットバスと運行方法の選定

社会実験では、トランジットバスとして既存の路線バスや福祉バスを借りて使用したが、本格実施に当たっては専用のバスを購入するかどうか、またその場合誰がどのような形で運行するか大きな課題となっている。この点に関しては、現在関係する路線バス会社なども含め検討を行っている。

(3) オープンカフェ事業

トランジットモール実施時に賑わいを創出するための取り組みとしてオープンカフェの実施が企画されている。H17年11月には1週間、国際通り沿道でオープンカフェを開催し、集客への影響などを検証した。同時に、各店舗によるワゴンセールなどの実施についても検討中である。

6. おわりに

本稿では、那覇市中心市街地の活性化を目的に国際通りへの導入が計画されているトランジットモールの概要と導入に向けた取り組みについて整理した。

トランジットモールの導入に関しては、歩行者と同じ空間にバスを通行させることの安全性に対する懸念や他の交通や商業活動への影響に対する懸念などがあったが、社会実験を重ねていくことで、住民や利用者、関係機関の理解を得ることができ、より実現可能な形へ昇華させることができた。

一方、本来の目的である中心市街地の活性化に関しては、来街者が大幅に増加することは確認できたが、これが必ずしも全ての業種の売り上げ増加に結びつくわけではなく、また天候などの影響も受けることが確認された。商業的に成功するためには、各店舗の個別の取り組み、近隣商店街やTMOとの協力などを含め、トランジットモールを核としてどのような活性化を目指すのか、まちづくりの視点からの取り組みが不可欠であると考えられる。