

歴史的都市型観光地における交通まちづくりの受容性－川越一番街の取り組み*

Acceptability of transportation scheme for Machidukuri in historical tourist city - Case study in Kawagoe *

室井佑介**・小嶋文***・札本太一****・田宮修*****・久保田尚*****

By Yusuke MUROI**・Aya KOJIMA***・Taichi FUDAMOTO****・Osamu TAMIYA*****・Hisashi KUBOTA*****

1. はじめに

歴史的地区を中心部に持つ都市が、都市型観光地として脚光を浴びるケースが増えている。ただ、そのような都市の中心部では、日常の交通に加え、観光交通の集中により激しい交通渋滞が発生する場合が少なくない。また、歴史的町並みの雰囲気保全や、歩行者の安全性や快適性の担保のために歩行者天国化や一方通行化等の施策が提案される場合が多いが、それらの施策を行うと、渋滞の悪化が懸念されるという理由で、合意に至らないケースが多く見受けられる。

すなわち、このような地区においては、地元住民等の日常的な交通、いわば『ケの日交通』と、観光客の非日常的な交通、いわば『ハレの日交通』が混在しており、どちらか一方のための施策が、他方にとっては好ましくない影響を持つ場合が多いのである。このため、合意形成は非常に困難を極めるのであり、双方が受け入れられる新しい交通コントロールの手法の開発や、意思決定プロセスの工夫が必要になっている。

本研究は、埼玉県川越市での取り組みに基づき、ハレとケの交通の特性を示し、そのうえで、観光客のみならず地元住民にも受け入れられるような交通コントロールの手法を模索する経過を報告するものである。

2. 川越市一番街における交通社会実験

(1) 川越一番街

歴史的町並みの中心である一番街（図－1）は、江戸から明治にかけては商業の中心として繁栄し、多くの人や荷物が往来する目抜き通りだった。近代以前の「目抜

*キーワード：交通管理、TDM

**非会員、工修、鹿島建設株式会社

(山形県鶴岡市三瀬字宮ノ前57-6

E-mail: muroiy@kajima.com)

***学生会員、埼玉大学大学院理工学研究科・日本学術振興会特別研究員DC

****非会員、埼玉大学大学院理工学研究科

*****非会員、川越市都市交通政策課

*****正会員、工博、埼玉大学大学院理工学研究科



図－1 川越一番街

き通り」としての機能を現代でも継続するために、その道を現在の「幹線道路」すなわち都市計画道路に指定した例が全国に多く見られるが、川越一番街もまさにその典型例であり、現在では、県道かつ都市計画道路となっている。一番街を含む中央通り線は、現況幅員がおよそ11mであるが、昭和37年に幅員20mの拡幅決定が行われている。当時の基準では4車線道路であるから、自動車の



図－2 休日の一歩街の現況

ための幹線道路として明確に認定されたことになる。そして、この拡幅は蔵の取り壊しを意味するものであった。

その後、歴史的資産として蔵の存在が認識され、長い議論の結果、平成11年に、都市計画道路中央通り線のうち、一番街の部分だけ11mの幅員に都市計画の見直し（縮小変更）が行われた。あわせて、環状道路の都市計画決定や、一番街周辺の重要伝統的建造物群保存地区指定など、総合的な街づくりが進められてきた。

特に最近では、地元や市による長年の努力が実り、年間約600万人もの観光客が訪れるようになっており、観光地としての地位が不動のものになりつつある。

ただ一方で、観光客の増加によるゴミ問題やマナーの問題などが住民に強く意識されており、「川越の観光地化」を喜ばない住民も少なくない。交通問題もその一つである。

そのようななか、現実問題として、一番街という蔵の通り、別の言い方をすれば幅員11mの県道を、多くの自動車、歩行者、自転車、バスなどが錯綜する状態が続いており、交通問題の解決が次の大きな課題となっているのである(図-2)。

(2) 交通社会実験

このような状況の解決に向けて、これまでに川越市では、パークアンドライド実験など様々な取り組みを行ってきた。

市では、中心部の町会長、商業者、交通事業者、警察、県などからなる検討委員会を平成19年に組織し、議論を重ねてきた。

また、川越市と埼玉大学の間で共同研究が継続されており、大規模なナンバープレート調査やそれに基づく交通シミュレーション分析、住民意識調査の分析などを行って、その成果を踏まえて検討委員会で議論する、という取り組みを続けてきた。

その結果、平成21年11月に、一番街を「平日一方通行、休日歩行者天国」とする大規模な社会実験が実施された(図-3、図-4)。



図-3 社会実験パンフレット



図-4 社会実験の様子
(上：歩行者天国、下：一方通行)

以下では、これらの取り組みと連動して実施した各種の調査の結果を用いて、一方通行化や歩行者天国が歩行者などの交通環境に与えた効果や影響について分析するとともに、地元住民の受容性について分析する。

3. 周辺道路への影響分析

歩行者天国や一方通行の実施により、周辺道路がどのような影響を受けるか、主要交差点の渋滞調査と実走行調査によって検証した。

例えば、石原町交差点から市役所前交差点を経て松江町に至る経路の走行時間をみると(図-5)、非渋滞時には5~10数分で行ける距離を、最渋滞時には30分以上かかっていることがわかる。最も混んだのは歩行者天国の11月15日の15時ごろ、2番目が通常日(連休中の日曜日)である9月20日の15時ごろ、3番目が歩行者天国イベント日である9月27日の13時ごろ、それぞれ石原町を出発した車両であった。この図は、グラフの傾きが大きい箇所ほど渋滞していることを意味するが、混雑している時間帯は、石原町から札の辻に至る区間がすでに渋滞していることがわかる。

ただ、この渋滞は、中心市街地全体で生じているわけではないことに注意が必要である。最も混んでいた歩行

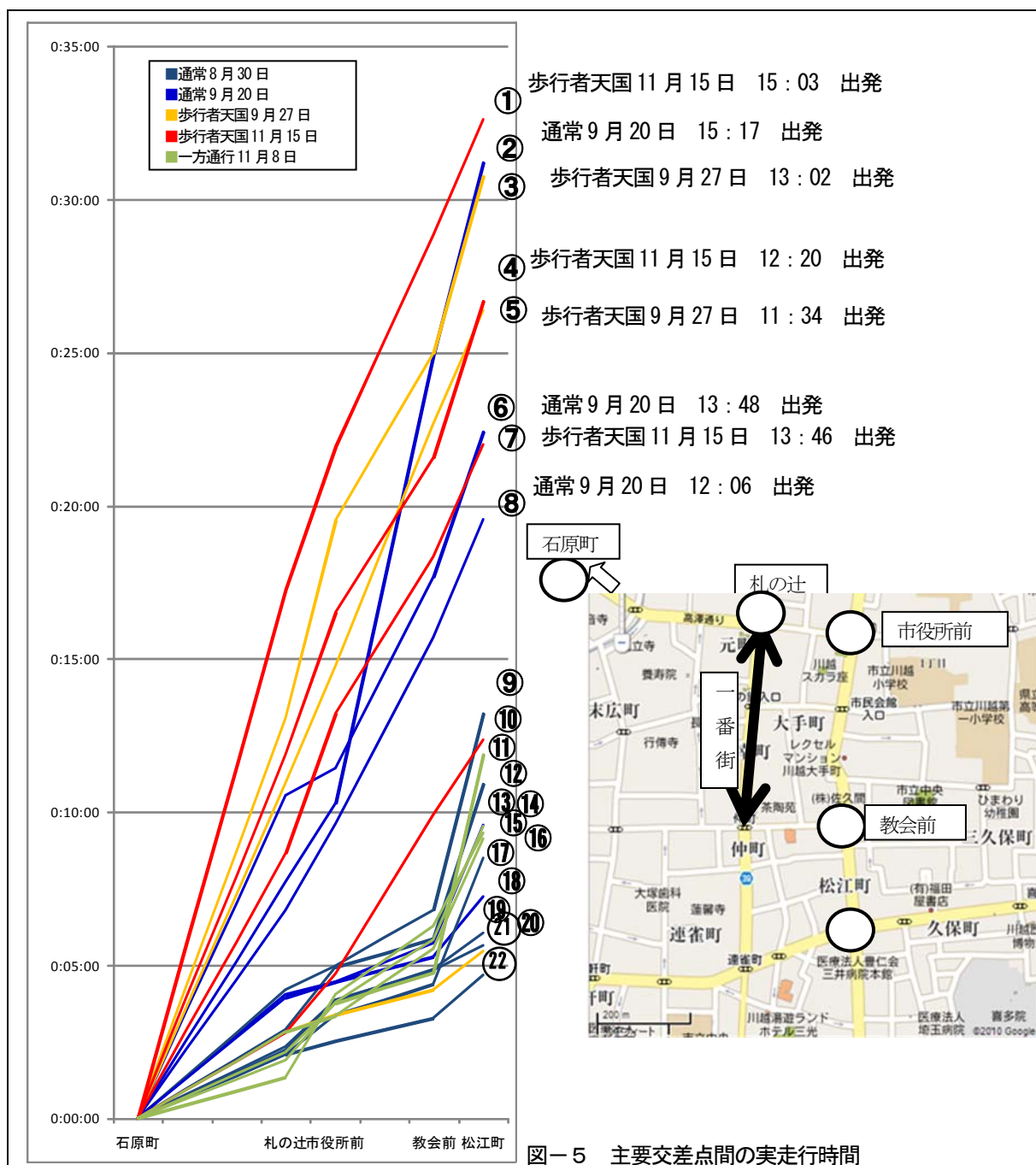
者天国の11月15日15時ごろの状況を見ると（図－6）、渋滞していたのは、日高県道を除けば、石原町から札の辻、市役所前交差点を経て松江町に至る経路の、しかもその方向のみであることが分かる。このことは、後述する観光客と住民の意識の乖離の大きな要因となっている。

4. 住民意識の意識および観光客の意識・行動

（1）アンケート調査による意識分析

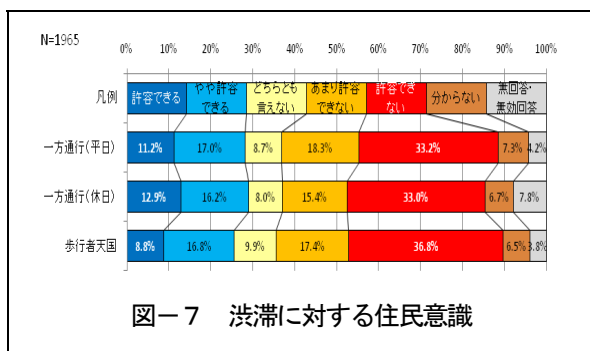
アンケート調査は歩行者を対象としたものと住民を対象としたもの2種類を実施した。

住民意識調査は、社会実験の終了直前に、一番街周辺の21町会の、原則としてすべての住宅、および一番街



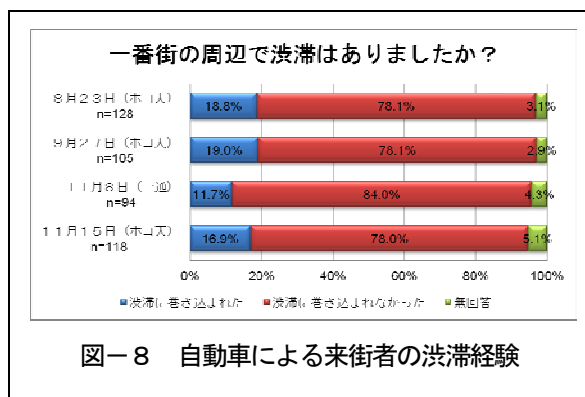
に近い町会内の商店を対象として実施した。ポスティングによる配布を行い、郵送で回収した。期限までに回答のなかった世帯には、計2回にわたる督促調査を実施した。最終的には、配布対象の6134世帯のうち、32.0%の1965世帯から回答を得た。

道路混雑に対する住民の意識をみると、一方通行、歩行者天国とも、半数近くの人が、「許容できない」、「あまり許容できない」と回答している。



歩行者アンケート調査は、交通規制を行っている一番街を通行する歩行者を対象に実施した。回答ブースを設け、その場で回答してもらう形式である。

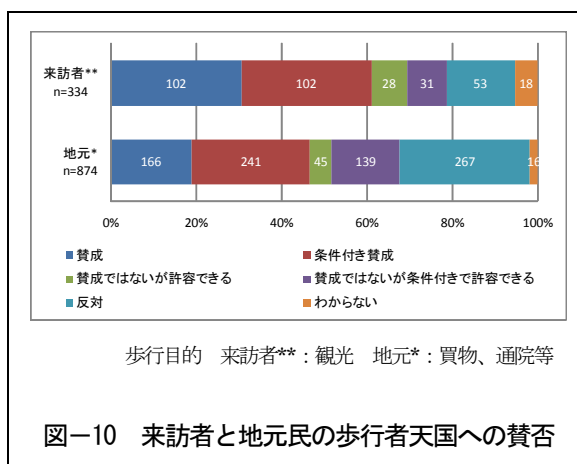
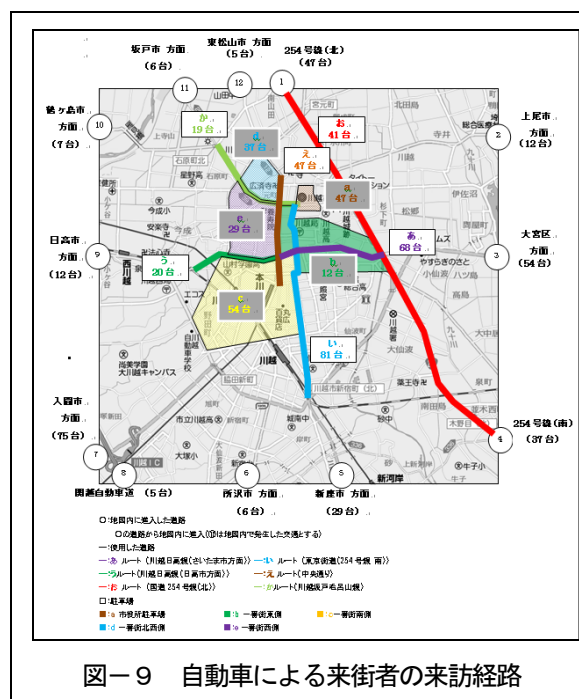
一番街に来街するまでの渋滞について聞いたところ、ほとんどが渋滞に会ってないことが分かった(図-8)。



自動車による来街者に、川越中心部までに経路を地図で記入してもらったところ、図6に示す渋滞経路(石原町一札の辻一市役所前一教会前一松江町)を使って来街した人はわずか19人に過ぎず(図-9)、その結果として、車での観光客の多くが渋滞に遭遇しないですんだものと考えられる。

逆にいえば、この限られた経路で渋滞に遭遇しているのは、ほとんどが市民が中心であると考えられ、日常的に習慣的に使用している経路をそのまま使っていることが、この経路の渋滞の発生要因であると推察できる。この渋滞経路は、一番街が歩行者天国化された際のバスの迂回路でもあることから、住民の多くが渋滞を強く意識することとなってしまった。

結果として、歩行者のうち、来訪者(観光を目的とする人)の約6割が歩行者天国を支持する一方で、地元



民(日常の買い物や通院を目的とする人)の賛成は5割弱にとどまっており、3割強が明確に反対の意思表示する結果となっている(図-10)。

ただ、少なくとも渋滞という面に関しては、市民ドライバーへの的確な案内・誘導を行うことにより、この経路の渋滞緩和ができる可能性があることが示唆されており、住民の意識も改善する余地は残されている。

5. まとめ

従来は「ごく普通の街」だった都市が、歴史的資源の発掘や育成により、多くの観光客を集めるようになる場合、それに対する市民の意識はまことに複雑なものとなる。そうした感情や日常生活をまもりながら、観光客にも満足してもらえる交通環境を作るにはどうすればよいのか。川越の挑戦はこれからも続くことになる。

本論文の作成にあたり、多大の協力をいただいた検討委員会や川越市の皆様に深く感謝の意を表する次第です。