

歩行者優先型交通計画の導入による市街地回遊行動の促進効果に関する調査分析
ー長野市中心市街地のふれ愛花通り導入効果分析ー

長野工業高等専門学校 正会員 柳沢吉保
金沢大学大学院 正会員 高山純一
長野工業高等専門学校専攻科 ○轟 直希

1. はじめに

地方都市の多くは、住宅、商業施設、事業所などの郊外立地が進み、都心機能が衰退する傾向にあり、これら中心市街地問題への対処が急務となっている。交通施策による対処では、歩行環境や公共交通の利便性を改善し、市街地での回遊性を高めることが課題となっている。交通施策導入による中心市街地活性化効果に対する評価分析として、阿部ら¹⁾は、岡山市で導入されたトランジットモール社会実験を通し、その継続性と充実策、および都心活性化に対する有効性について検討を行っている。前川ら²⁾は、鶴岡市のイベントで導入されたP&BRを対象に、駐車&回遊型行動の観点から、P&BR利用者のイベント滞在時間、P&BRの利用意向、および今後の改善方法の検討がなされている。しかしながら、交通施策導入による回遊行動促進効果を評価するには、市街地内の駐車場、駅などの市街地内行動拠点へのアクセス特性、市街地内の歩行空間整備および公共交通などの回遊行動支援システムが市街地内行動特性に与える影響を検討しなければならない。

以上を考慮し本研究では、平成16年5月2,3日に長野市中心市街地中央通りで導入された「ふれ愛花通り(歩行者優先型交通計画)」歩行者を対象に、(1)来街および回遊手段、(2)ふれあい花通りの満足度、(3)歩行者数および滞在時間、(4)回遊行動範囲の拡大効果など、本交通施策の導入による回遊行動へ及ぼす影響を明らかにする。なお、本調査分析は、長野市都市計画課の協力を得て行われた。

2. ふれ愛花通り導入の概要

(1)ふれ愛花通りの目的と実施概要

ふれ愛花通りとは、平成 16 年 5 月 2,3 日に長野市中心中央通り東西後町を中心としたセントラルスクエア(オリンピック表彰式会場、以下CS) 周辺地区において実施された歩行者優先型交通計画であり、“歩いて楽しいまちづくり”を目指して行われた。

長野駅から善光寺までの参道である中央通りの約350m で交通規制を行い、公共交通以外通行禁止とした。一部路上やCS では地元商店街が中心となり、屋台やイベントなどを行った。実施区間は図4に示す。

(2)調査の概要

本調査は、ふれ愛花通りの導入効果と、市街地内バス交通の利用促進および回遊支援の可能性を分析することを目的とし、以下の調査項目についてアンケート調査を行った。

表 1 調査項目と配布・回収状況

質問対象	調査項目	部数(部)
ふれ愛花通り	・ふれ愛花通りの評価 ・中心市街地の歩行空間について ・中心市街地のショッピング空間について ・トランジットモール導入の賛否 ・トランジットモール導入の条件 ・トランジットモール導入後の来街頻度	174
バス交通	・バス利用の実態 ・ワンデーパス導入の賛否 ・巡回バス運行について ・バス交通の実態 ・パークアンドライドの賛否 ・巡回バス、循環バス導入条件	137

上表以外にも属性調査(住所、性別、年齢、職業、来街頻度、どのようなグループで来たか、自由に使える車について)も行った。ただし、今回はふれ愛花通り歩行者データの分析に絞ることとする。

3. ふれ愛花通りの導入評価に関する分析

(1)市街地来街手段と回遊行動手段

ふれ愛花通り導入前後の歩行者の来街手段を図1に示す。導入後の来街手段は、自動車、鉄道の利用率が高いことから、導入後は遠方からふれ愛花通り区間へ来訪する傾向が現れている。

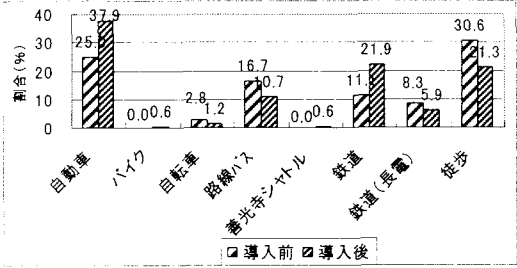


図 1 市街地来街手段利用率

マイカーやバス、自転車などを含めた全手段のうち、回遊手段は、導入前が 90.4%、導入後は 92.7%が徒歩で

あった。導入前後とも徒歩による回収行動が多く行われていることがわかる。わずかではあるが、ふれ愛花通り導入によって、徒歩への転換に効果が現れている。

(2) ふれ愛花通りの満足度評価

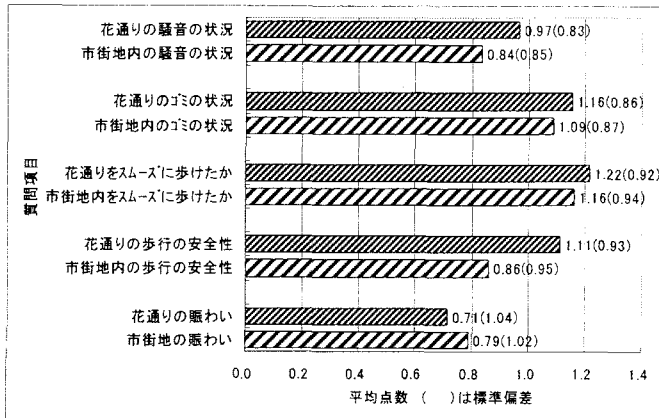


図2 ふれあい花通り満足度評価

歩行環境に関する質問項目に対して、満足度を+2(満足)~-2(不満)点を与えてもらった結果を図2に示す。歩行者優先型交通計画による一般車両の規制効果により、「スムーズな歩行」「歩行の安全性」などの歩きやすさの評価は比較的高く、他の地区と比較してもよい結果が得られた。とくに「歩行の安全性」は、他地区と大きな差があった。

(3) 歩行者数の比較

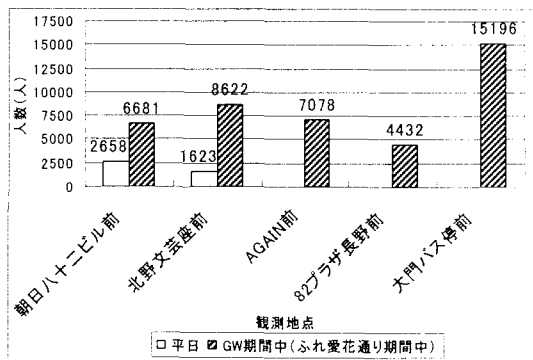


図3 歩行者数比較

ふれ愛花通り導入後は、歩行量が増加していることがわかる。歩行者の流れが変わり、実施区間への来訪者が増加したことと、交通規制がされたことから、マイカーから徒歩への転換が行われたと考えられる。

(4) 滞在時間の比較

平均滞在時間は導入前が38分、導入後が40分であった。本結果は、ふれ愛花通り実施区間のみの滞在時間を集計したものではないが、導入前に比べ若干増加している。これは本イベントが来街者の回遊だけ

でなく、滞留にも効果があると考えられる。

4. ふれ愛花通り導入による回遊行動促進効果分析

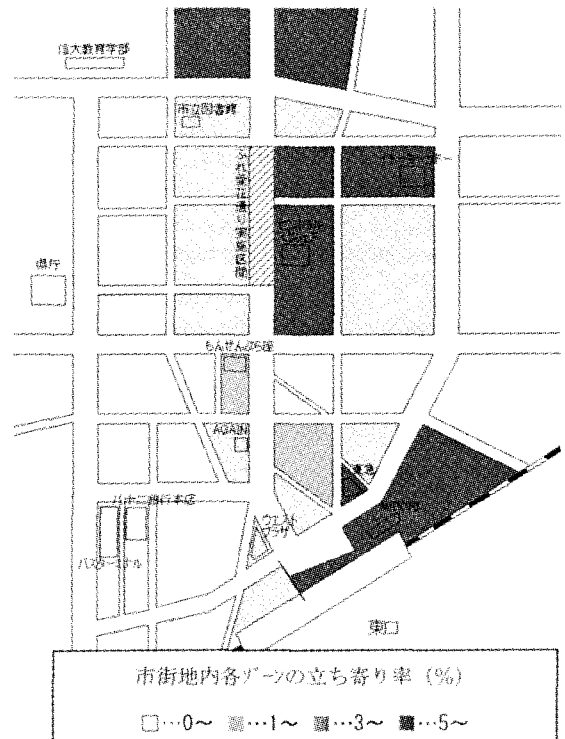


図4 ふれ愛花通り期間中の各ゾーン立ち寄り率

市街地内施設の立ち寄り行動は、市街地内全体のうち約30%が、ふれ愛花通り周辺で行われており、ふれ愛花通りの導入による徒歩回遊効果が現れていることがわかる。また、導入前(図略)と比較すると導入後は、回遊範囲が広がっていた。本施策は、徒歩回遊圏を拡大させる効果もあることがわかった。

5. おわりに

本調査分析による、歩行環境の向上が回遊行動に与える影響に関する知見は以下の通りである。

- (1) 市街地回遊行動では、駐車→徒歩回遊あるいは、駅→徒歩回遊行動での枠組みで検討する必要がある。
- (2) 歩行者優先型交通計画の導入によって、歩行の安全性の面で他地区との差が現れた。
- (3) 魅力ある歩行空間の整備は、歩行量の増加だけでなく、滞在時間の増加、回遊行動範囲の拡大など、中心市街地の活性化に影響を与える結果が得られた。

詳細な調査分析結果は発表時に示す。

<参考文献>

- 1) 阿部、牧野、栗井、波多野：岡山市都心部におけるトランジットモール社会実験の評価と課題、第20回交通工学研究発表会論文報告集, pp.97-100, 2000.10
- 2) 前川、饗庭、浅野：中心市街地における「駐車&回遊型」交通システムの提案とその可能性—山形県鶴岡市山王商店街交通社会実験を事例として—、第37回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.805-810, 2002