

都心部における歩行者・自転車の空間についての一考察

秋田大学 正 員 清水浩志郎
○ 秋田大学 学生員 本木 正直

1. はじめに

歩行という交通手段は「他のいかなる交通手段よりも範囲が広く複雑」で、「想像力に富み予測が困難」である。(R・フランピラ、G・ロンゴ) 自転車にも同じようなことが言えよう。自動車の速度スケールでは感じ得ない空気を味わえる、ヒトそのものの交通である。それだけにまた、計画に組み入れるには難かしい交通手段であるとも言えよう。即ち、かつて「交通計画」と言えばほとんど自動車交通の計画であった。「人間の回復」とかの風潮もあって、最近ようやく歩行者をより優遇する計画が目立ってきたようであるが、まだまだの感をまぬがれない。自転車についてはなおさらである。

小論では、秋田市を例にとりて、都心部の歩行者と自転車の空間について一考してみたい。

2. 秋田市都心部の問題点

秋田市都心部における歩行者と自転車の問題点を考えてみる。

① 歩行者専用道、自転車専用道がなく、歩行者天国の実施もない。わずかに駅



前金座街、仲小路東端約120m、西端約40m程を歩行者専用としているが、仲小路の場合、広小路-中央通りの車両一方通行循環をスムーズにする目的で閉塞したもので、歩行者のための設定ではない。「指定許可車」が進入して来る。

② 商店街には不連続的な要因(病院、ビジネスビル等)が多く、視覚的にもかしこまり性をそこなっている。

③ 広小路南側歩道は、商店が集中しているため、土曜日曜には歩行者が非常に多い。が、中央通りには少ない。街路的な偏向利用が著しい。(平均歩行密度、広小路140.5人/時・m、中央通り61.8人/時・m)

④ 歩道上には、街路樹、ゴミ箱、看板、バスベイ、放置自転車など非歩行機能が巾をきかし、混雑に拍車をかけている。特に放置自転車は、公営駅前地下駐輪場の完成でやや減ったが、再三にわたる取り締まりにもかかわらずあとをたたない。

⑤ 歩道の多くは「自転車歩行者道」とされ、原則的に真中に引かれた一本の白線を境に分離されていることになっているが、実際は歩行者自転車混然である。広小路の車道北側には自転車専用レーンが設けられているものの、自動車停車帯兼用であり、また商店も南側に多いため、南側歩道上を走る自転車は多い。自転車は車道にあっても歩道にあっても危険な存在となるが、この問題の解決は非常に難かしい。

こうした問題点をふまえた地区全体にわたる歩行者・自転車空間の整備が望まれるが、秋田市では、¹⁾丁度都心部中央を貫く仲小路を歩行者ネットワーク都市軸東西幹線を最も重要と考え、モール化する構想を持っており、その中で、「仲小路モールと、すでに商店街の形成されている広小路、中央通りを幹線とし、これから直角に枝分れる南北の歩行者空間を整備し、(中略)地区全体に歩行者ネットワークを形成する」との基本構想で、本地区の計画を進めている。

また、広小路商店街では独自に「秋田市広小路商業環境整備計画(案)」を進めており、秋田市の歩行者ネットワーク構想との整合を図ることが重要であろう。

3. 秋田市都心部の現況

昭和56年6月19～21日の3日間、広小路において来街者アンケート調査を行った。

最もよく利用する商店街として、67%の人が広小路をあげており(表-1)。その理由として、買物をするための商業機能が優れていると見ているようである(表-2)。また、広小路についての印象で、「良く思っている」項目に、商業的な機能そのものより、街の雰囲気ともいえるべき、景色や活気をあげているのは注目すべきであろう(表-3)。同様に、広小路にこれから欲しいものとして「駐車場」「公衆トイレ」「自転車置場」「ベンチ(喫煙場所)」「待ち合わせ場所」など商業機能よりパブリック機能をあげている。

これから広小路商店街は、秋田市では商店、商品のバリエーションに優れ、公園や公共施設にも近い、快適な商店街であり、今後パブリック機能の充実を望みたい、といった意識で見られているようである。

昭和56年10月11、14日、秋田駅前の自転車駐輪場3ヶ所を、自転車の交通実態調査を行った。

すでにその概要については報告しているが、秋田駅前の自転車利用形態の中に「サイクル・トレイン、サイクル・システムと名づけたパターンが見られる。これは列車を利用するトリップのうち、列車の両端——自宅、駅南と駅、目的地間に2台自転車を

用意して利用するもので、ほとんどが学生の通学目的に使われている。こういった例は大都市にはほとんどなく、秋田市を

はじめとする東北、北陸の地方都市において広く見られる。この利用形態のため、秋田駅前の駐輪場は夜間、休日駐輪型を呈し、休日の買物目的の自転車を受け入れきれない面もある。雨天時の代替交通(バス等)と自転車との所要時間を比較してみると、自動車-バスの関係とは違って、早いかから自転車を利用する、とは一概に言えず(表-4)、やはり自転車の自由度の魅力が大きいと思われる。しかし、秋田駅から学生の目的地である各学校までの経路には細い道が多く、また一方通行規制も多いため、バス利用ではかなり不便になる。従って自転車の利用形態、特に「サイクル・トレイン、サイクル・システム」の分析は、自転車交通自身だけでなく、公共交通システムのあり方を検討する上でも重要であると考えられる。

4. おすび

問題提起にほどまった形であるが、それらを十分に把握し、仲小路モール化を中心とする歩行者ネットワークに、効率的な自転車ネットワークを重ねた個人短距離交通ネットワークの整備は、秋田市都心部をより魅力的につくりかえると思われる。魅力的な街づくりが人々を引きつけ、さらに活気ある街をつくるならば、それがまた街の新たな魅力となり得る。

参考文献； 1) 秋田市 「総合都市交通施設整備計画調査」 p.56, 3

2) 清水、佐藤 「地方中核都市におけるサイクル・トレイン、サイクルシステムについて」

土木計画学研究発表会 p.57, 1

表-1 最もよく利用する商店街

駅前商店街	30%
広小路商店街	67
中央通り商店街	1
大町商店街	2

表-2 広小路商店街を利用する理由

1. 品揃えが豊富である	36%
2. 気に入った店がある	26
3. 交通の便がよい	22
4. 質のよい品が多い	17
5. 流行をとり入れてある	15
6. 勤務、用事の便から	15

表-3 現在の広小路にどのような印象を持っているか
良いと思うこと(best 5)

1. 千秋公園、お堀などが見えて景色がよい	68%
2. 千秋公園、県民会館などの公共施設が近く、利用に便利	65
3. 楽しくウィンドウショッピングができる	52
4. 街に活気があり、楽しい	43
5. 多くの人とすれちがったり、ファッションを見たりできる	42

悪いと思うこと(best 5)

1. 車の騒音や排気ガス	70%
2. 老人や体の不自由な人にとっての歩きやすさについての配慮	64
3. 自家車の駐輪場所	58
4. 疲れたとき休む場所	54
マイカーでの交通の便	54

表-4 雨天時の代替交通と自転車の所要時間の比較

自転車の方が早い	113人(45.6%)
自転車の方が遅い	47(19.0)
わからない	88(35.4)