

IV－ 2 3 歩行者専用跨線橋設置に伴う交通環境の変容について

秋 田 大 学 正 員 清水浩志郎  
秋 田 大 学 正 員 木村 一裕  
秋 田 大 学 学 生 員 ○高橋 一

1. はじめに

地方都市において、駅および鉄道を境界とした市街地の土地利用に違いが見られ、都市計画上の問題となっている。この状況の緩和のため、秋田市では昭和63年4月に中心市街地である秋田駅前と、住宅地である駅東地区のアクセス向上策として、歩行者専用跨線橋（愛称：Weロード、以後「Weロード」と称す）を建設した。Weロード周辺には駐車場、駐輪場、バス停留所が整備され、現在1日の通行量が約6000人、駐車場利用台数は休日約300台、平日約100台、駐輪場利用台数は約800台と利用者が多い。

本研究では、Weロード完成に伴う交通流動の変化から、Weロード利用者の利用特性および利用意識、周辺施設の整備方向を把握することを目的としている。

2. 調査の概要

Weロード利用者の利用特性、利用意識を把握するためにアンケート調査を行なった（表－1）。調査票は、個人属性、Weロード完成前後における交通手段の転換状況、Weロードおよび周辺施設の利用意識より構成されている。

表－1 調査概要

|      |                                                          |
|------|----------------------------------------------------------|
| 調査対象 | Weロード利用者                                                 |
| 調査方法 | Weロード利用者に調査票を配布し、回収箱を設け、後日回収した。                          |
| 回収状況 | 配布数3514票 回収票716票<br>有効票621票(平日321票、休日300票)<br>有効回答率17.7% |
| 調査期間 | 昭和63年10月6日(木)、9日(日)<br>16日(日)、17日(月)                     |

3. Weロード利用状況

Weロード利用者のWeロードに対する「全体的な満足度」は84.2%であり、そのうち「所要時間の短縮」をあげた人の割合が77.8%と多く、利用者の大部

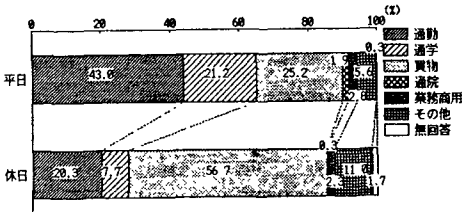
分は、利便性の高さを感じている。また約8割の人が内装、採光の良さ、通路の広さなど、通路内の環境の良さを感じており、このことは心理的な部分に大きく作用される歩行交通において重要である。

平日、休日別にみた利用目的を図－1に示した。平日、休日とも通勤、通学、買物で全体の約8割を占めるが、平日では通勤、休日では買物の構成比が高くなっている。

Weロードの完成前後の利用圏域の変化を、図－2に示した。完成後は徒歩が増加し、また圏域が拡大していることから歩行者の利便性が向上していることがわかる。バスは完成後、圏域がWeロードから遠い地区に限定して分布しており、利用者が減少していることがわかる。自転車においては利用者は減少しているが、圏域において目立った変化は認められない。

完成後の交通手段の変化を表－2に示した。完成前のモードが自転車の人の駐輪場所は、17.6%が駅前の路上駐輪であり、Weロードおよび付属施設の駐輪場設置は、駅周辺の路上駐輪の減少に効果をあげていることがわかる。

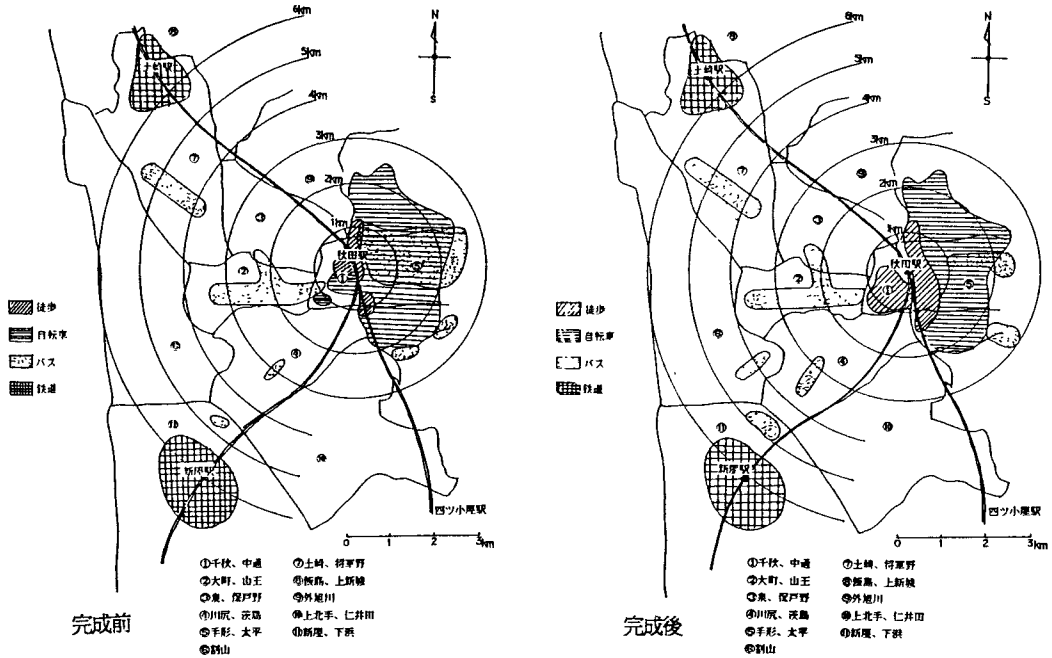
図－1 平日、休日別のWeロード利用目的



表－2 完成後の交通手段の変化 < >内は構成比

| 完成前のモード      | 完成後のモード・パターン              |             |
|--------------|---------------------------|-------------|
| 自転車<br><33%> | 自転車=徒歩<41%><br>徒歩=バス<7%>  | 徒歩=徒歩<20%>  |
| バス<br><16%>  | 徒歩=バス<30%><br>バス=バス<13%>  | 徒歩=徒歩<24%>  |
| 自動車<br><11%> | 自動車=徒歩<52%><br>徒歩=徒歩<13%> | 自転車=徒歩<13%> |

図-2 Weロード完成前後のモード別の利用圏域



完成前のモードがバスの人は完成後、より利便性の高まった他の交通手段に転換する割合が多い。Weロード完成前、バスは駅東地区から駅を迂回して秋田駅西口へ運行していたが、完成後は新しく設置された秋田駅東口の停留所を経由し西口へ接続するようになった。このため直接西口にアクセスするバスに利便性を感じている人、交通手段がバスに限定されてる人にとっては、時間および料金の負担が大きくなっている。またバス利用者の約60%が運行時間、路線、本数に対して不満を感じており、バス利用者拡大には、この問題を含めたサービス水準の向上が必要である。

完成前のモードが自動車の人は、完成後にはWeロードを利用することから、中心市街地への自動車流入量はそれだけ減少することになる。完成後の自動車利用者の約40%を「キ・アト・ライト」が占める。駅前に自動車以外出するより、徒歩交通に利便性の高さを感じている。「キ・アト・ライト」の主な目的は買物(46.2%)、通勤(28.2%)である。

完成前のいずれのモードも、完成後のモードパターンに「徒歩＝徒歩」がみられ、駅前まで直線距離

では短い、Weロード完成前は、駅ビル並びに鉄道を迂回しなけりばならなかった地域の住民にとって、Weロードは大変効用が高いと思われる。

以上より、Weロード設置により駅東地区住民の交通の利便性が高まり、駅東地区から自動車および自転車の流入交通が減少し、駅前および中心市街地の交通環境が改善されたことが把握できる。

#### 4. むすび

本研究では、駅裏地区から中心市街地へのアクセス路として建設された歩行者専用跨線橋(愛称: Weロード)の利用状況、利用意識、また設置にともなう効果について分析した。その結果、中心市街地の交通環境が向上し、駅東地区住民の中心市街地への交通の利便性が高まったこと、また現在の駅東地区のバス運行に改善余地があることが把握できた。

最後に、調査にご協力いただいた皆様、ならびに本研究を進めるにあたり、貴重な御助言および御指導をいただきました、秋田市都市計画課、秋田市交通対策課、秋田市交通局の各位に、ここに記して深くお礼申し上げます。