

宮島東町地区における自動車通過交通の実態に関する考察

広島工業大学大学院 学生会員 ○清田 成毅
 広島工業大学 正会員 伊藤 雅

1. 序論

宮島東町地区は玄関口となる宮島栈橋と観光の中心スポットである厳島神社との間に位置している(図-1)。観光客の多くは「海岸通り」と「表参道商店街」に集中しているが、自動車が通行可能で幅員 4m 前後の「町家通り」において、近年は多くの観光客が訪れており歩車の混合が問題となっている¹⁾。本研究では、宮島東町地区における自動車通過交通の問題に着目して、その通過交通の特性を明らかにするとともに、迂回ルートとして現に活用されている自動車が通行可能な「うぐいす歩道」の通行特性を比較することによって、東町地区における通過交通削減のための知見を提供することを目的とする。

2. 宮島における交通調査の概要

2018 年 11 月 8 日(木)および 11 月 23 日(金・祝)に筆者らの研究室と廿日市市が合同で調査した宮島島内交

交通量調査データ(表-1)を用いて、宮島東町地区の自動車通過交通について考察する。

自動車の通行台数について、11 月 8 日(木)においては(図-2)、西町方面へ向かう町家通りルートの南行は「町家通り入口」の 393 台から「塔之岡隧道」の 263 台へと減少し、宮島栈橋へ向かう北行は「塔之岡隧道」の 250 台から「町家通り入口」の 392 台と増加し、栈橋に近いほど交通量が多くなっている。うぐいす歩道ルートは、南行で 143 台、北行で 164 台が通行していた。

表-1 宮島交通量調査の概要

調査日	平日調査:2018年11月 8日(木) 休日調査:2018年11月23日(金・祝)
調査時間	9:00~17:00の8時間
計測対象	歩行者、動力のない乗物、動力付き二輪車、自動車
計測方法	人手によるカウントおよびビデオ撮影
計測箇所	宮島島内12箇所(うち分析対象は3箇所)



図-1 宮島東町地区の自動車通行可能道路

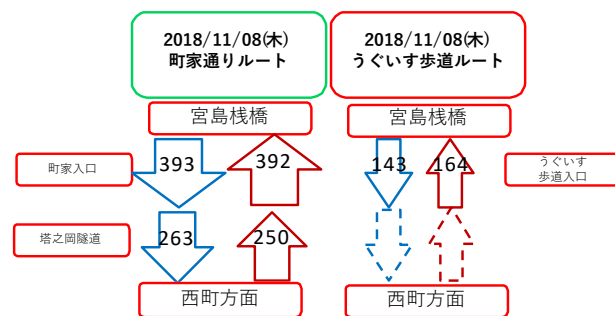


図-2 宮島東町地区の自動車交通量(平日8時間)

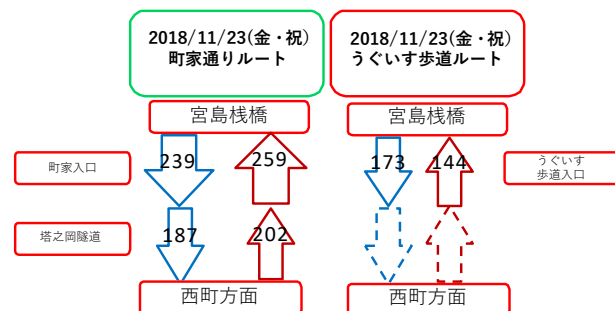


図-3 宮島東町地区の自動車交通量(休日8時間)

キーワード 宮島東町, 観光交通, 自動車交通, 通過交通

連絡先 〒731-5193 広島市佐伯区三宅 2-1-1 E-mail: t.itoh.sn@cc.it-hiroshima.ac.jp

11月23日(金・祝)においては(図-3)、町家通りルートにおいては、平日に比べると南行・北行ともに6割ほどの交通量に減少していた一方で、うぐいす歩道ルートは平日に比べると南行の交通量が増加し、北行の交通量が減少していた。

これらの交通量を、東町発着交通、東町通過交通、東町迂回交通に分別してみると(図-4)、町家通りルートを通行する車両のうち約6~8割が西町方面へ抜ける通過車両であることが分かる。また、西町方面への車両が町家通りルートとうぐいす歩道を選択する割合が6:4程度の割合になっていることが分かる。

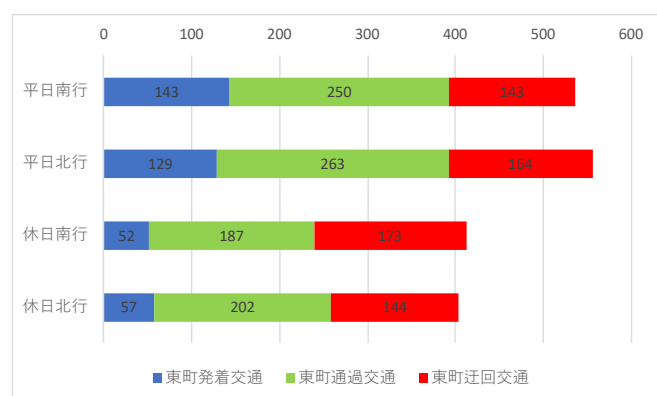


図-4 町家通りの通過交通（8時間交通量）

3. 車種別にみた通行特性の比較

宮島栈橋と西町方面を行き来する自動車交通の特性を把握するために、町家通りルート「塔之岡隧道」とうぐいす歩道ルート「うぐいす歩道入口」における通過車両の車種を「宅配自動車・運搬車」、「自家用車その他」、「タクシー等旅客車」、「旅館送迎車」の4種類に分類整理する。

図-5に町家通りとうぐいす歩道の各ルートの平日・休日別車種構成を示す。町家通りにおいては、平日・

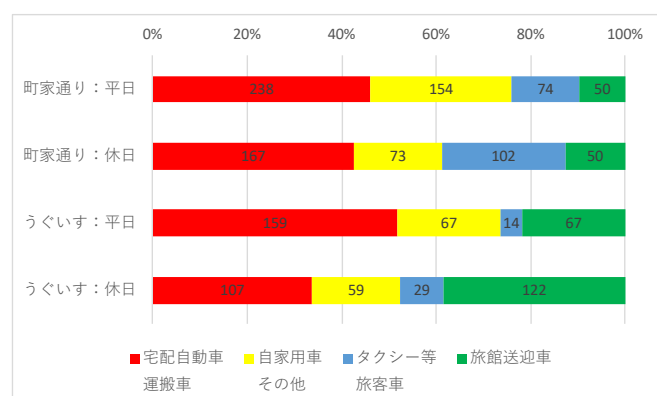


図-5 各ルートの車種構成（8時間往復交通量）

休日ともに「宅配自動車・運搬車」が最も多く、2番目に多いのは平日が「自家用車その他」、休日が「タクシー等旅客車」となっていた。一方、うぐいす歩道においては、平日は「宅配自動車・運搬車」が最も多く、2番目に多いのが「自家用車その他」と「旅館送迎車」、休日は「旅館送迎車」が最も多く、2番目に多いのが「宅配自動車・運搬車」と、ルートによって、また平日・休日によって車種構成が異なる傾向が見られた。

4. 東町地区通過交通の削減のための考察

(1) 「宅配自動車・運搬車」の削減

「町家通り」において最も通行台数が多い運送系の車両については、現状でも「うぐいす歩道」を通行している車両もあることから迂回通行は可能であると考えられる。東町地区のみの配送と西町地区のみの配送に分離したり、地区別の共同配送を行うなどして「塔之岡隧道」を通行する車両を削減する対応を検討する必要がある。

(2) 「自家用車その他」の削減

「町家通り」の平日において2番目に通行台数の多い自家用車系の車両については、現状でも「うぐいす歩道」を通行している車両もある。迂回ルートの方が800mほど遠回りにはなるが、地元住民に協力を求めることが必要である。

(3) 「タクシー等旅客車」の削減

「町家通り」の休日において2番目に通行台数の多い旅客輸送系の車両については、現状でも「うぐいす歩道」を通行している車両が少なくながらも存在している。迂回ルートの方が遠回りとなるためタクシー料金の考慮が必要であるが運行事業者に対応を求めることが必要である。

(4) 「旅館送迎車」の削減

旅館等の送迎車については、現状でも「うぐいす歩道」を通行している車両がかなり多く存在しており、町家通りを通行する車両は少ない状況である。さらに、宿泊事業者に協力を求めて減らしていくことが必要である。

参考文献

- 1) 岩崎秀俊・清田成毅・伊藤雅：宮島東町地区における歩行者流動の実態と歩車分離の可能性の検討，第60回土木計画学研究発表会，講演番号23-03，2019年12月。