

地方都市における時間消費型中心市街地の再構築
主要交通網について

正会員 野田 絢子*
同 佐藤 誠治**
同 小林 祐司***
同 姫野 由香****

地方都市 中心市街地再生 交通
社会実験

1. 研究の背景と目的

近年まで中心市街地は、その地域における商業や行政の中心地として発展し、社会的活動の中心として大変重要な役割を担っていた。しかし、現在中心市街地の衰退は地方都市にとって深刻な問題になっている。その問題の1つに中心市街地における歩行空間の魅力の乏しさがあげられる。そこで本研究では、交通の面から時間消費型中心市街地の再構築について研究を行う。まず、国土交通省の公募で実施された交通社会実験の事業を類型化して把握し、交通ネットワークの現況を分析し当該地域における歩行空間の改善に向けて有用な知見を得る。具体的には、以下の事項を目的とする。

- ・ 交通社会実験の分類
- ・ 交通社会実験で実施された事業メニュー
- ・ 交通ネットワークのあり方を探る

2. 中心部における交通社会実験の実態

現在、全国では国土交通省の公募や各都道府県、市町村により交通社会実験が実施されている。ここでは、国土交通省の公募による交通社会実験 67 事例について分析する。国土交通省の公募による交通社会実験は大きく 8 つに分類することができる。そのうち、「中心部における歩行空間づくり」32 事例と全体の約 5 割を占め、中心市街地における歩行空間づくりの関心の高さがうかがえる(表1)。

表1 全国 67 事例の分類

分類	数
中心市街地における歩行空間づくり	32 (47.8%)
パークアンドライド	10 (14.9%)
情報提供システム	7 (10.4%)
福祉・高齢者対策やバス利用の促進	5 (7.5%)
自転車利用の促進	6 (9.0%)
寒冷地における季節対策	3 (4.5%)
自動車の速度対策	2 (3.0%)
料金・その他	2 (3.0%)
合計	67

また、「中心部における歩行空間づくり」32 事例について、内部交通、郊外からのアクセス交通手段、賑わい空間の創出などのデータを用いて数量化 類分析を行った(表2)。相関係数 0.4 以上、累積比 0.5 以上を目標に第 軸まで採用した。第 軸をトランジットモールとハード整備の軸、

第 軸を自動車対策による歩行者空間確保の軸、第 軸をロケーションと内部代替交通の軸と解釈した(表2, 図1)。図1 カテゴリースコアプロット図を示す。

表2 カテゴリースコア

変数	値	count	軸	レンジ	軸	レンジ	軸	レンジ
県都	0	15	0.95697	1.801	-0.8274	1.557	-1.01822	1.917
	1	17	-0.84439		0.73006		0.89842	
	0	18	-1.05879		-0.56314		-0.83192	
TMORFM	1	14	1.36129	2.420	0.72403	1.287	1.0696	1.902
	0	23	-0.48797		0.05639		0.8301	
	1	9	1.24702		-0.14411		-2.12138	
駅関係	0	9	-1.34704	2.819	1.07082	2.924	-1.11196	7.678
	1	8	-1.17992		-1.85314		0.85951	
	2	13	1.47213		0.29518		-0.76922	
	3	2	1.21246		0.67522		6.56564	
郊外車	0	19	-0.77462	1.907	0.86493	2.129	0.24971	0.615
	1	13	-1.13213		-1.26412		-0.36497	
	0	17	0.2937		-1.53094		0.80007	
空間演出	1	15	-0.33286	0.627	1.73507	3.266	-0.90676	1.707
	0	6	-2.34997		2.892		0.55902	
ハードソフト	1	26	0.5423	2.892	-0.129	2.984	0.16551	0.883
	0	10	-1.52877		-2.05169		-0.26561	
歩道幅員	1	22	0.6949	2.224	0.93258	2.984	0.12079	0.386
			0.30424		0.23303		0.19788	
相関係数			0.56079		0.48814		0.44484	
累積比			0.22872		0.40201		0.54592	

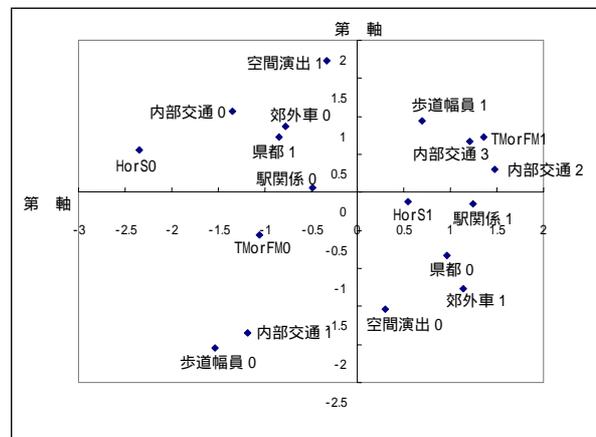


図1 カテゴリースコアプロット図

サンプルスコアをデータにクラスター分析(ユークリッド距離,Ward 法)を行い、32 実験には「歩行者空間を重視した都市部における本格的なトランジットモール型」「郊外型観光都市におけるハード整備を伴うエリア内の自転車利用型」「LRT を導入したトランジットモール型」「都市部における郊外からのアクセス向上とエリア内の自転車利用型」「公共性を重視した郊外アクセスの向上と歩行者空間づくり型」「郊外都市における郊外からのアクセス重視

型」「郊外都市におけるバス利用促進と歩く環境整備型」の7分類あることがわかった(表3,図2)。

表3 数量化 類分析結果

	第1軸	第2軸	第3軸
第1クラスター	0.200	0.650	0.210
第2クラスター	0.707	-0.288	0.027
第3クラスター	0.370	0.155	1.300
第4クラスター	-0.634	-0.323	0.125
第5クラスター	-0.349	0.501	-0.239
第6クラスター	0.120	-0.727	-0.317
第7クラスター	0.523	0.233	-0.587

TMハードの軸 車対策による歩 ロケーションと内
行者の空間軸 部交通の軸

図4 にサンプルスコアプロット図を示す。全体の傾向として、多く実施されたのは第4クラスター：都市部における郊外からのアクセス向上とエリア内の自転車利用型と第5クラスター：公共性を重視した郊外からのアクセス向上と歩行者空間づくりである。



図4 サンプルスコアプロット図



写真1 国際通りトランジットモール



写真2 御堂筋オープンカフェ

3. 全国調査について

2. 中心部における交通社会実験のクラスター分析の結果をもとに全国調査(7市町村)を実施した。第3クラスターと第6クラスターは、大分市が郊外都市ではないこと、LRTが導入されていないので調査を実施していない。表4に調査を行った7市町村で実施された事業メニューを示す。どの都市でもさまざまなプロモーション活動が実施されており、情報発信が大切であることがわかる。次に賑わい空間づくりとして大道芸、イベントなどを実施している市町村が多い。一般車両が進入禁止の場合は、パー

ク&ライド、レンタサイクルによって郊外から中心部へのアクセス、また対象地内での交通アクセスが考慮されている場合が多いことがわかった。

表4 交通社会実験事業メニュー

実施された事業メニュー		第1CU	第2CU	第4CU	第5CU	第7CU	計	計
		那覇	湯布院	札幌	大阪	枚方	寺井	
バス	バス走行レーン	1	0	0	0	0	0	1
	片側集約	1	0	0	0	0	0	1
	バスベイ(バスターミナル)	1	1	1	0	0	0	4
	循環バスまたはシャトルバス	1	1	0	0	0	0	3
タクシー	バス位置情報システム	1	1	0	0	0	1	3
	タクシーベイ	1	0	1	0	0	0	3
	乗り合いタクシー	0	0	0	0	0	0	0
	ペロタクシー	1	0	0	0	0	0	1
荷捌き	荷物ゾーン	1	0	1	0	0	0	2
	荷物時間	1	0	0	0	0	0	1
交通規制	一般車両の進入制限	1	1	0	1	1	1	5
	進入制限時間	1	1	0	1	1	1	5
	速度規制	1	0	0	0	0	0	1
	対象地外でのその他交通規制	0	0	0	0	1	0	1
自転車	レンタサイクル	0	0	0	0	0	1	1
	レンタサイクル(乗り捨て可)	0	1	0	0	0	1	2
	自転車走行レーン	0	0	0	0	0	0	0
TDMなど	パークアンドバスライド	0	1	0	0	0	1	2
	パークアンドバスライド駐車場	0	1	0	0	0	1	2
	パークアンドレールライド	0	1	0	0	0	0	1
	パークアンドレールライド駐車場	0	1	0	0	0	0	1
	サイクルアンドライド	0	0	0	0	0	0	0
	サイクルアンドライドの駐輪場	0	0	0	0	0	0	0
賑わい空間の創出	休憩スペース(オープンカフェ)	1	1	0	1	0	0	3
	スリットコートナー(彫刻、噴水、ベンチ、樹木)	1	0	1	0	0	0	2
	ギャラリー	1	1	0	0	0	0	2
	大道芸	1	1	0	1	1	0	4
プロモーション活動	子供の遊び場	1	0	0	0	0	0	1
	パレード	0	0	0	1	1	0	2
	露店	0	0	0	0	0	0	0
	その他イベント	0	1	1	1	1	0	4
その他	新聞	0	1	1	0	1	1	5
	テレビ・ラジオのコマーシャル	1	1	0	1	1	1	5
	市報	1	1	1	0	1	1	5
	ホームページ	1	1	1	1	1	1	6
	ワークショップ	1	1	1	0	1	1	5
	タウンウォッチング	0	0	0	0	0	0	0
道路形状	その他	1	1	1	1	1	1	6
	ボンエルフ	0	0	0	0	0	0	0
	ハンブ	0	0	0	0	0	0	0
	狹窄	0	0	0	0	0	0	0
	カラーコーン	1	0	1	1	0	1	4
	プランター	1	0	1	0	0	1	3
	その他	0	0	1	0	0	1	2
	洗滌	0	0	0	0	0	0	0
	駐車場	0	1	0	0	0	1	2
	その他	0	0	0	0	0	0	0
歩道拡幅	カラーコーン	0	0	0	0	0	0	0
	プランター	0	0	0	0	0	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0

4. 総括

全国交通社会実験は平成11年から平成15年まで67事例あり、そのうち48%は中心市街地における歩行者空間づくりであった。また、中心市街地における歩行者空間づくり32事例を与条件により数量化 類分析を用いたところ「トランジットモールとハード整備の軸」「自動車対策による歩行者空間確保の軸」「ロケーションと内部代替交通の軸」の3軸あることがわかった。クラスター分析の結果67事例は7つに分類できることが明らかとなった。各クラスターの代表的な実験について詳細に調査した結果、プロモーション活動が重要であり、賑わい空間については多くのメニューが採用されていることがわかった。

* 写真1 那覇市より提供

* 写真2 大阪市より提供

(参考文献)

- 1) 国土交通省道路局ホームページ <http://www.mlit.go.jp/road/>
- 2) 交通計画集2 中心市街地の再生と交通計画 太田勝敏、岡並木、高田邦道、山本雄二郎著 1997年 地域科学研究会
- 3) 交通計画集3 公共交通の整備、利用促進の方策 太田勝敏、岡並木、高田邦道、山本雄二郎著 1997年 地域科学研究会
- 4) 交通計画集8 「交通」の社会実験と市民参加 太田勝敏、岡並木、高田邦道、山本雄二郎著 1997年 地域科学研究会

* 大分大学大学院工学研究科博士前期課程

** 大分大学工学部福祉環境工学科建築コース 教授・工博

*** 大分大学工学部福祉環境工学科建築コース 講師・工博

**** 大分大学工学部福祉環境工学科建築コース 助手・工博

* Graduate Student Master's Course, Graduate School of Eng., Oita Univ.

** Vice President, Oita Univ., Dr. Eng.

*** Assistant Professor, Dept. of Architecture, Faculty of Eng., Oita Univ., Dr. Eng.

**** Research Associate, Dept. of Architecture Course, Faculty of Eng., Oita Univ., Dr. Eng.