



平成17年度 卒業論文

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 —



背景

背景
目的

中心市街地の衰退 …… 複合的な要因

モータリゼーションの急激な進展

中心部の人口の減少

公共施設の郊外流出

全国画一的な大型店舗の進出商業施設の集積など



都市の「顔」となる時間消費型の中心市街地の再構築

事例

歩行者
通行量

TM
実験

目的

現況の中心市街地における交通網のあり方および、市街地内の交通実態の把握による
施策(トランジットモール)の効果と課題

断面
交通

総括課
題

- ・ヨーロッパやアメリカのトランジットモールの調査
- ・全国交通社会実験の調査・分析
- ・大分市における交通の現況把握(中心部全体、中央通り)

全国で交通社会実験は国土交通省の公募、各自治体により実施

背景
目的

国土交通省の公募による交通社会実験は平成11年から平成15年まで67事例

事例

歩行者
通行量

TM
実験

断面
交通

総括課
題

分類	数
中心市街地における歩行空間づくり	32
パークアンドライド	10
情報提供システム	7
福祉・高齢者対策やバス利用の促進	5
自転車利便の促進	6
寒冷地における雪即対策	3
自動車の速度対策	2
料金・その他	2
合計	67

数量化Ⅲ類を用いて分析

□ カテゴリースコア

背景
目的

事例

歩行者
通行量

TM
実験

断面
交通

総括課
題

変数	値	count	I 軸	レンジ	II 軸	レンジ	III 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	
TMORFM	0	18	-1.05879	2.420	-0.56314	1.287	-0.83192	1.902
	1	14	1.36129		0.72403		1.0696	
駅関係	0	23	-0.48797	1.735	0.05639	0.201	0.8301	2.951
	1	9	1.24702		-0.14411		-2.12138	
内部交通	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	
空間演出	0	17	0.2937	0.627	-1.53094	3.266	0.80007	1.707
	1	15	-0.33286		1.73507		-0.90676	
ハードorソフト	0	6	-2.34997	2.892	0.55902	0.688	-0.71725	0.883
	1	26	0.5423		-0.129		0.16551	
歩道幅員	0	10	-1.52877	2.224	-2.05169	2.984	-0.26561	0.386
	1	22	0.6949		0.93258		0.12079	
固有値			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	

第 I 軸 トランジットモール・ハードの軸

第 II 軸 自動車対策による歩行者空間の軸

第 III 軸 ロケーションと内部交通の軸

□ クラスタ分析

背景
目的

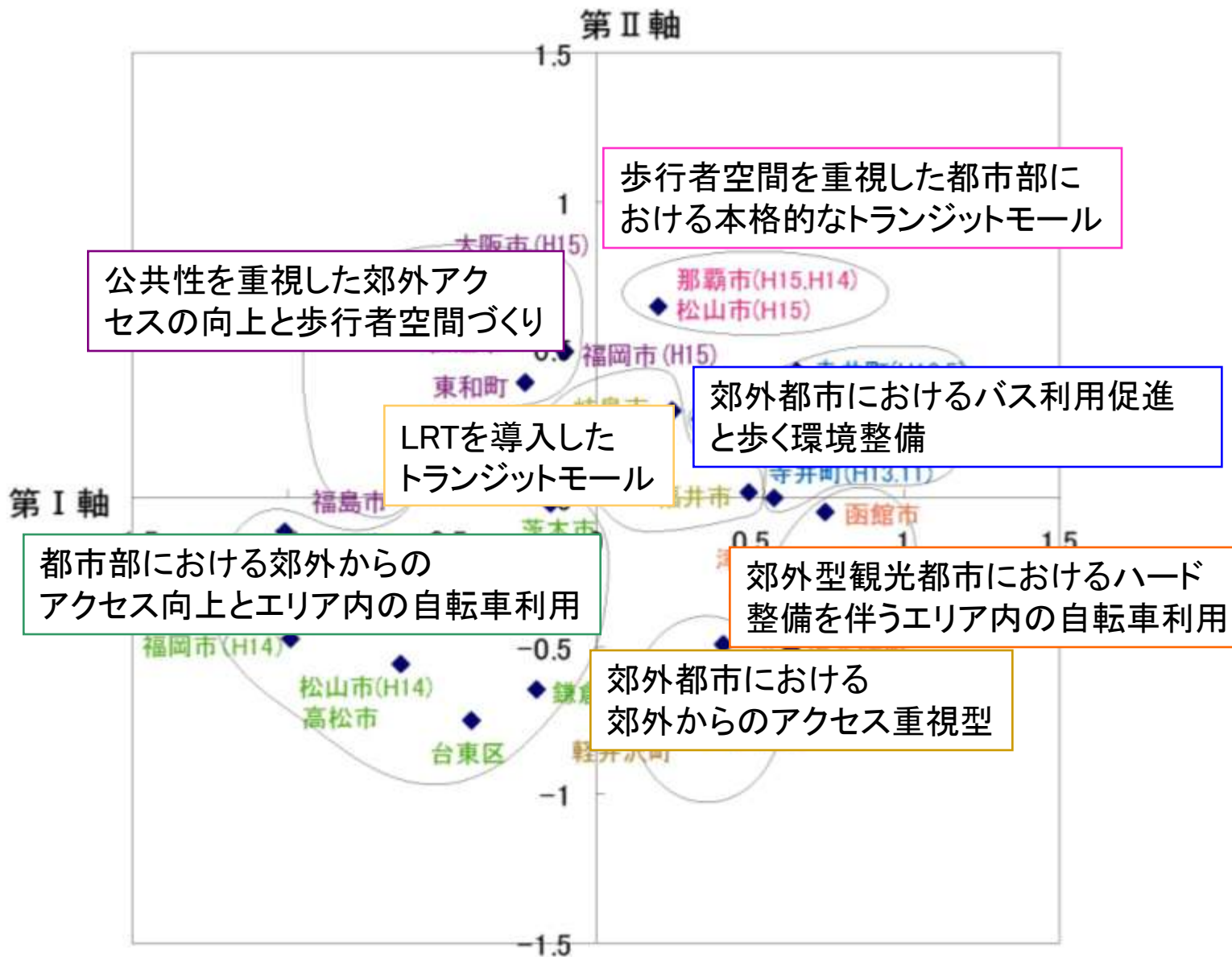
事例

歩行者
通行量

TM
実験

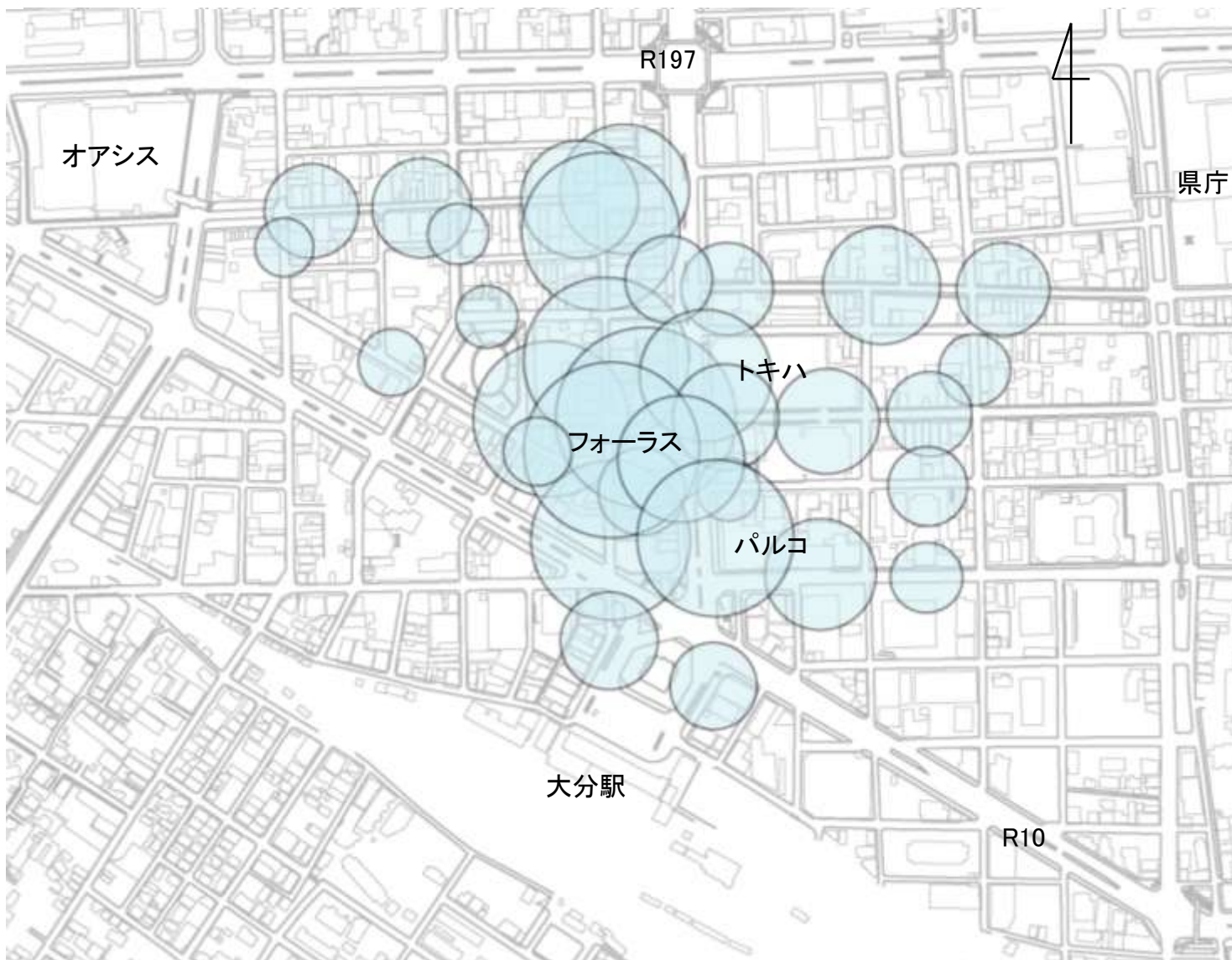
断面
交通

総括課
題



歩行者通行量

平日15:00-19:00



背景
目的

事例

歩行者
通行量

TM
実験

断面
交通

総括課
題

トキハ、パルコ、フォーラス前で歩行者通行量が最も増加

□ 中央通りのトランジットモール化 (2005.11.8)

一般車両進入禁止、信号のサイクル変更

賑わい空間の創出…大分土曜市の出店、音楽ステージなど

背景
目的

事例

歩行者
通行量

TM
実験

断面
交通

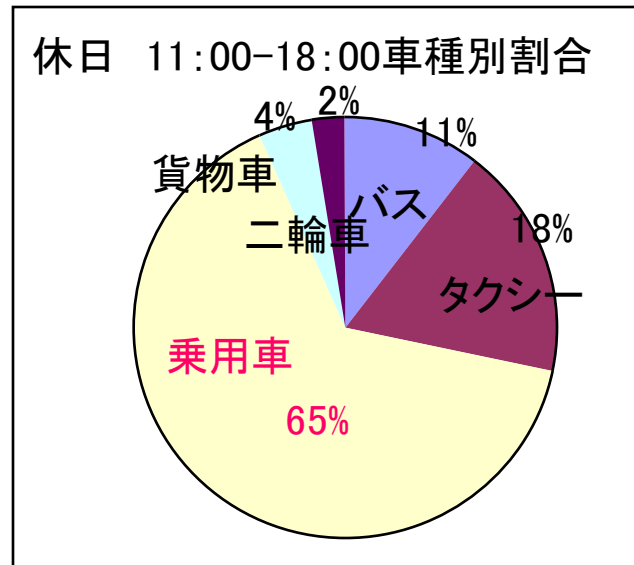
総括課
題

地点NO.	調査地点 2004.11.6(通常時)	通行量					単位(人)
		西向き SUM	東向き SUM	東西SUM	標準偏差	増加率	
4	ガレリアドーム広場	1142	1018	2160	35.6	-	
17	中央町フォーラス北	3152	3010	6161	397.1	-	
18	中央町晃星堂前	549	609	1158	125.8	-	
(a)	ガレリア前横断歩道	-	-	-	-	-	
(b)	トキハ前交差点	-	-	-	-	-	
(c)	パルコ前交差点	-	-	-	1.6~2倍	-	

地点NO.	調査地点 2005.10.8(TM時)	通行量					単位(人)
		西向き SUM	東向き SUM	東西SUM	標準偏差	増加率	
4	ガレリアドーム広場	2326	2202	4528	4438.2	1.996	
17	中央町フォーラス北	4465	4463	8928	13479.5	1.562	
18	中央町晃星堂前	990	1118	2108	14983.0	1.604	
(a)	ガレリア前横断歩道	2252	2160	4412	15952.5	-	
(b)	トキハ前交差点	7127	6997	14124	17490.7	-	
(c)	パルコ前交差点	2031	1801	3832	24112.3	-	

スクランブル交差点 断面交通

調査方法 定点観測(ビデオ)
 時間 11:00-18:00
 ビデオ設置地点 大交セントラルビル屋上



背景
目的

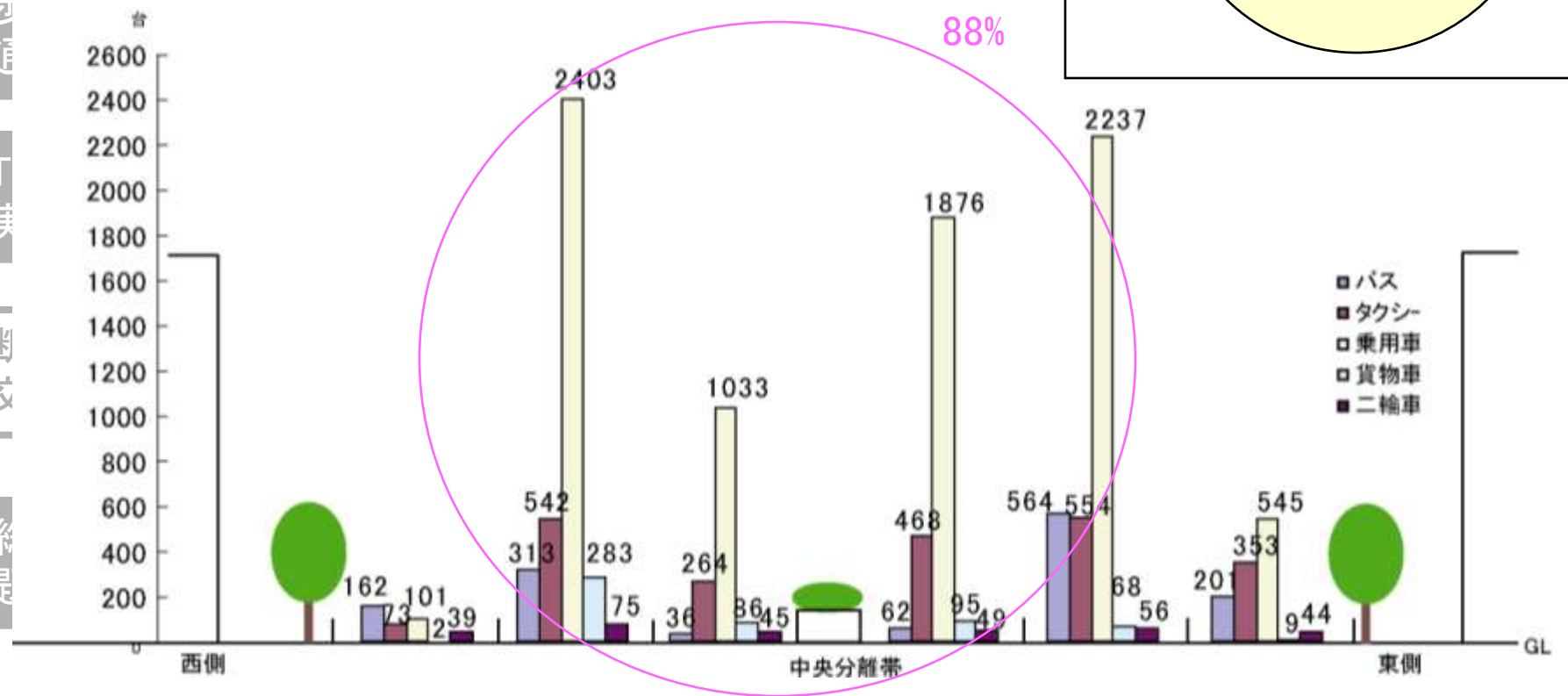
事例

歩
道

丁
実

関
交

終
是



背景
目的

全国交通社会実験の分析

- ・本格的トランジットモール —— 那覇市、松山市

研究の
フロー

大分市交通の現況把握

- ・歩行者通行量は中央通りを中心として西側に集中している

事例

- ・スクランブル交差点の断面交通乗用車が65%を占める

歩行者
通行量

トランジットモール社会実験

- ・中心市街地活性化につながる可能性は十分にある
- ・トランジットモールの有効性については今後さらに複数回、様々なパターンの社会実験を実施し効果を検証していくことが必要

断面
交通

TM
実験

総括
課題

END