

(3) 歩行者・自転車・公共交通を中心とした交通体系形成について

①バス走行についての結果と評価

- 交差点手前の停留所が渋滞に巻き込まれやすいため、本町交差点(東進方向)では交差点手前の停留所(関東バス、JR バス)を交差点の先の停留所(東野バス)に移動し臨時停留所としたところ、時刻表に対する平均遅延時間が西進の7分01秒に対し、東進は5分36秒と改善が見られた。
- 今回の社会実験では、規制交差点手前での渋滞によりバス停留所への到着時間は遅延したが、車線規制が行われた中央車線ではスムーズであった。

【バス定時性調査場所 位置図】



区 分	調査地点 1		調査地点 2	
	東進：JR 宇都宮駅方面(西→東)	西進：大谷方面(東→西)	サンプル数	平均遅延時間
午前 11 時台	22 台	3 分 25 秒	26 台	7 分 07 秒
午前 12 時台	21 本	4 分 20 秒	29 本	6 分 17 秒
午後 1 時台	22 本	8 分 19 秒	26 本	7 分 37 秒
午後 2 時台	19 本	5 分 41 秒	22 本	7 分 03 秒
合計/平均	84 本	5 分 36 秒	103 本	7 分 01 秒

- ➡バス会社側からは、停留所付近での車線変更がスムーズにできなかった、規制区間手前での渋滞が激しく遅れてしまったなどの意見があった。

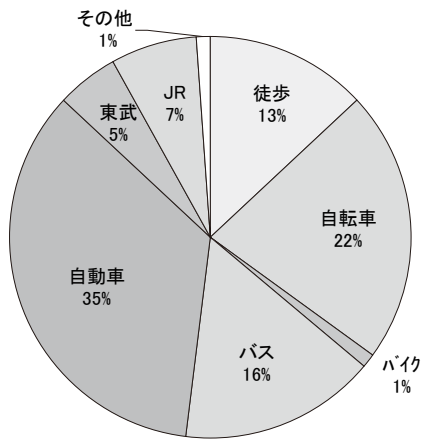
②バス利用についての結果と評価

○来街者アンケートの結果：

- ・ 普段の来街時の交通手段ではバスが 16%だったがイベント当日は 18%に、また自動車+バス(P&BR)も新たに 1%の回答があり、普段よりもバス利用が促進された。
- ・ 来街者で普段の来街時に自動車を使用している方(かつ県内在住者)に、どのような条件が揃えばバスを利用するかを尋ねたところ、「近距離にバス停があれば(26%)」、「料金が安ければ(22%)」、「運行本数が増えれば(21%)」が上位を占め、「時間通りにくれば(定時性)」は 7%と少数であり、利用しやすいバス交通を望んでいる結果となった。
- ・ 大通りの一部をバスと歩行者の空間としたことについて、52%の方がバスの利便性が「良くなった(37%)」、「少し良くなった(15%)」と評価し、「悪くなった(4%)」、「少し悪くなった(3%)」を大きく上回った。【P10 問5-④】

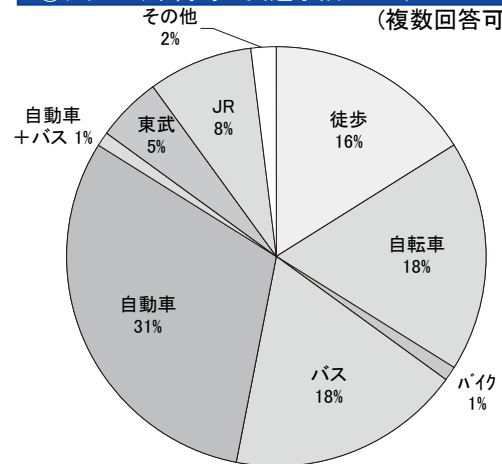
問 2-③. 普段の中心市街地への主な交通手段は何ですか？(複数回答可)

③来街時の交通手段：n=2,283(複数回答可)



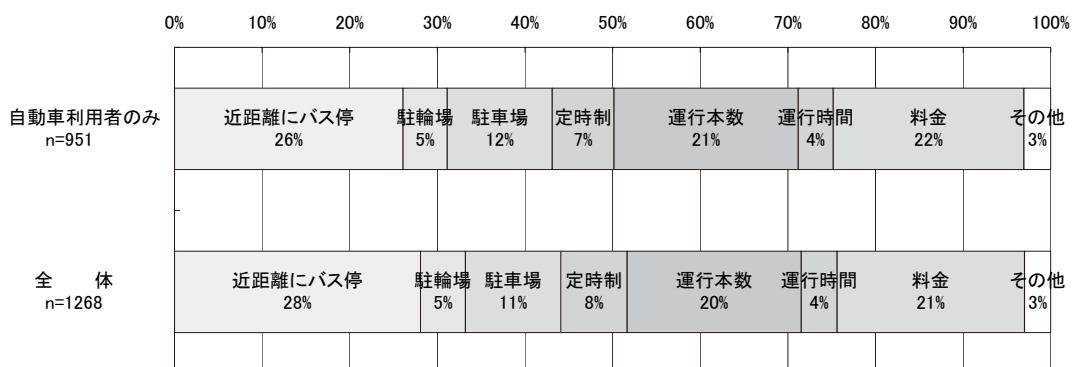
問 3-③. 今日の中心市街地への主な交通手段は何ですか？(複数回答可)

③(当日)の来街時の交通手段：n=2,044(複数回答可)



問 4. 中心市街地への交通手段で自動車を回答した方にお聞きします。
どのような条件が揃えばバスを利用しますか？(2つまで)

①バス利用条件(栃木県のみ)



➡バス事業者へのアンケートの結果、通常の週末に比べてバス利用者が「多かった」、「少なかった」、「概ね同じだった」に各 1 社ずつが回答した。

③交通事業者からの評価

○交通事業者へのアンケートの結果：

- ・ 普段のバス・タクシー利用者の年齢層は「高齢層」と「特定できない」だが、イベント当日は普段バス・タクシーを利用しない「家族連れ」や「若年層」が増えた。
- ・ 通常の週末と比較した利用客数や運賃収入額の増減については、利用客数に対する回答と運賃収入に対する回答は各社とも整合し、利用客数・運賃収入ともに「多かった」1社(バス事業者1社)、「少なかった」2社(バス事業者1社、タクシー事業者1社)、「概ね同じだった」2社(バス事業者1社、タクシー事業者1社)であった。
- ・ 今回のイベントの印象は、「良い試みだ」が60%、「どちらとも言えない」が40%で、「良い試みではない」は回答なし。

- ➡ イベント開催などによるにぎわいの創出は、各年齢層に対してバス・タクシーの利用機会を増加させる効果があった。
- ➡ 中心市街地での賑わいが復活し来街者が増加すれば、バス・タクシーの利用者増進につながる事が交通事業者にも認識された。
- ➡ 今回の社会実験ではタクシーについても一般車両と同じ交通規制としたため、役割などを確認することが出来なかったため、トランジットモール化に伴うタクシーの役割分担等について今後検討する必要がある。

④シャトルバス、P&BR・C&BR 利用についての結果と評価

○今回はパーク&バスライド(P&BR)やサイクル&バスライド(C&BR)の仕組みを取り入れた結果、実施箇所からの利用者数は普段の利用者に対して2倍強となった。

○シャトルバス、P&BR・C&BR 利用者アンケートの結果：

- ・ 利用した上での感想として、バス停の近くに駐車場・駐輪場があることの便利さを80%が評価しており、今後駐車場・駐輪場が整備された場合には、「ほぼ毎日利用する(8%)」、「たまに利用する(75%)」と高い期待を寄せている。
- ・ 利用した人の街中での滞在時間は、来街者の通常の平均滞在時間2時間38分に対し、約20分長い2時間58分であった。
- ・ 利用しようと思ったきっかけは、「渋滞がひどくなると思ったから」が39%と最も高く、市街地へのアクセス性などを考慮したことを示している。

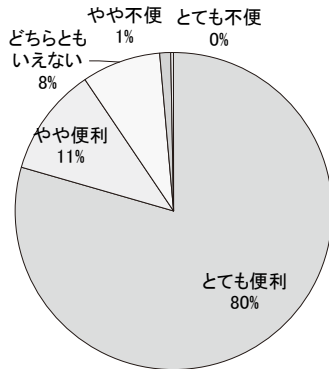
【 シャトルバス、P&BR・C&BR 利用状況 】

区 分		10月15日(日)	11月4日(土)	11月5日(日)
		利用者数	利用者数	利用者数
シャトルバス	東武・鹿沼インター	138人	239人	302人
	東武・大心堂	120人	376人	376人
	FKD	123人	234人	199人
	計(増加率)	381人	849人(223%)	877人(230%)
路線バス (P&BR・C&BR)	西中丸(足銀駒生)	47人	71人	63人
	駒生町(ハーマン)	13人	17人	22人
	ベルモール前	46人	83人	62人
	市営球場入口(アピタ)	21人	48人	18人
	競馬場通り	4人	7人	5人
	計(増加率)	131人	226人(173%)	170人(130%)
合 計(増加率)		512人	1,075人(210%)	1,047人(204%)

問4. C&BR(サイクルアンドバスライド)もしくはP&BR(パークアンドバスライド)を利用した感想をお聞かせください。

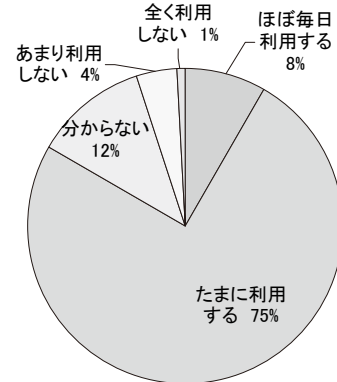
①バス停の近くに、駐輪場や駐車場があることは、便利ですか？

①便利さ:n=342



②今後、駐輪場や駐車場が整備された場合は、利用しますか？

②利用意向:n=344



➡シャトルバス、P&BR・C&BRを利用することにより、駐車時間等を気にせずに街中に滞在できることや市街地の渋滞を気にせず気軽に来街できることなどが効果として期待できる。

⑤シャトルバス、P&BR・C&BR利用者からの評価

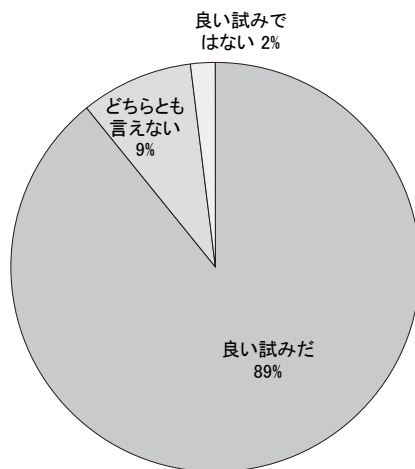
○シャトルバス、P&BR・C&BR利用者アンケートの結果:

- ・今回のイベント開催を知らなかったのはわずかに4%弱と、ほとんどの方が事前にイベント内容や渋滞可能性などを踏まえた上でシャトルバス、P&BR・C&BRを利用した。
- ・シャトルバス利用者は普段の381人に対し2日間平均で863人(2.26倍)、P&BR・C&BR利用者は普段の131人に対し2日間平均で216人(1.65倍)であった。
- ・今回のイベントの印象も89%の方が「良い試みだ」との印象であり、「良い試みではない」と答えた方は2%にすぎない。

問6. 中心市街地で行われている「大通りにぎわいまつり」についておたずねします。

②大通りの道路空間を利用した「大通りにぎわいまつり」の印象はどうか？

②大通りにぎわいまつりの印象:n=350

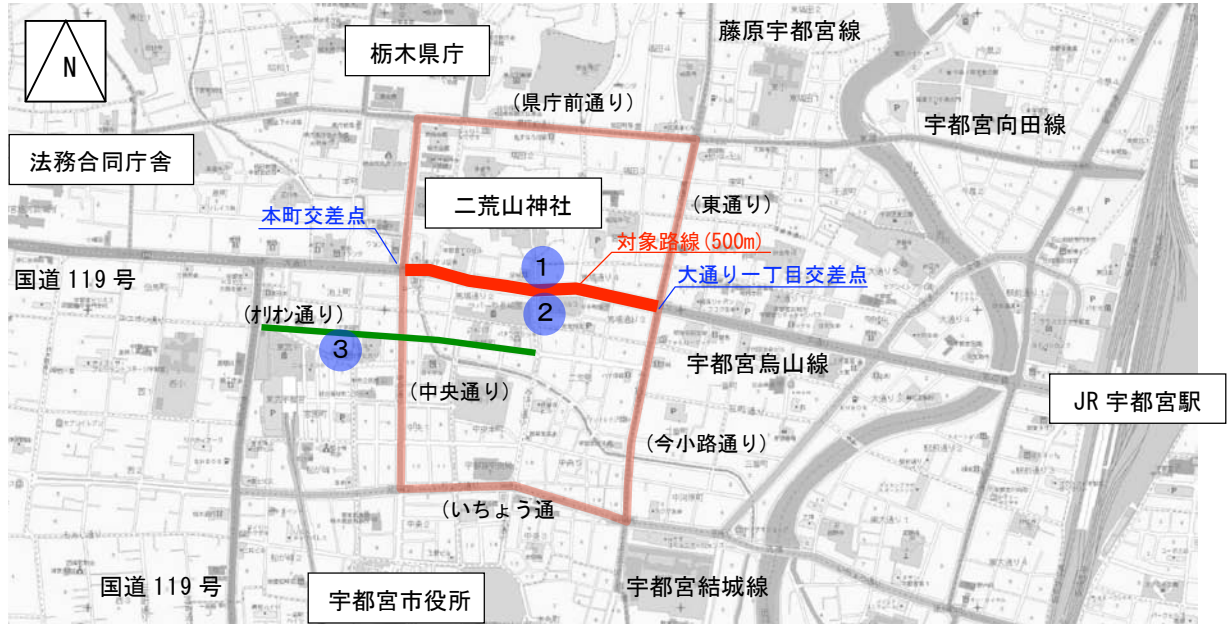


➡シャトルバス、P&BR・C&BRを利用して来街し、イベントを楽しめたという満足度が高かったことを示す。

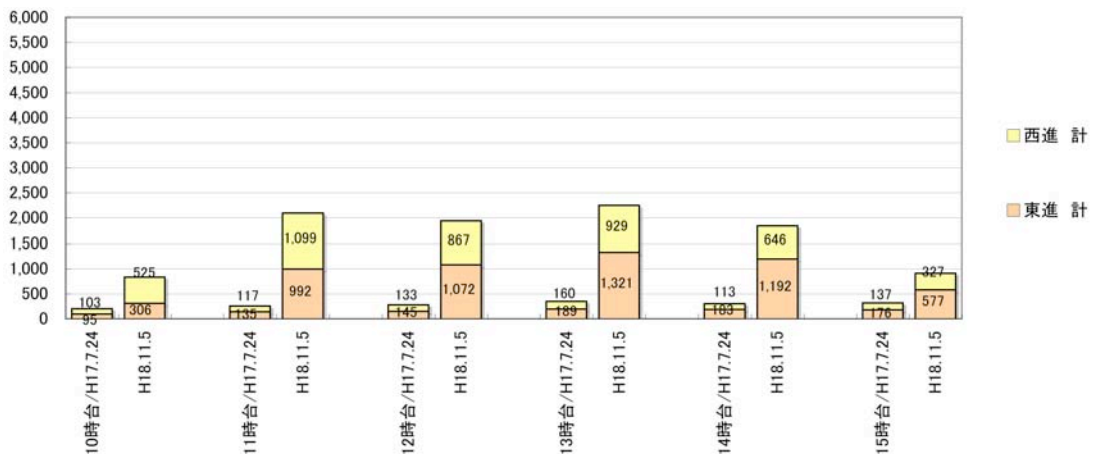
⑥大通り歩行者・自転車交通量についての結果と評価

○今回は餃子祭りやミヤ・ジャズ・イン 2006 などのイベントが共催されており、大通りでは普段の 5～10 倍に相当する 2,000 人/時の歩行者・自転車交通量となったが、車線規制された道路がイベント空間や歩行者空間として活用されたため、歩道上での事故や怪我はなかった。

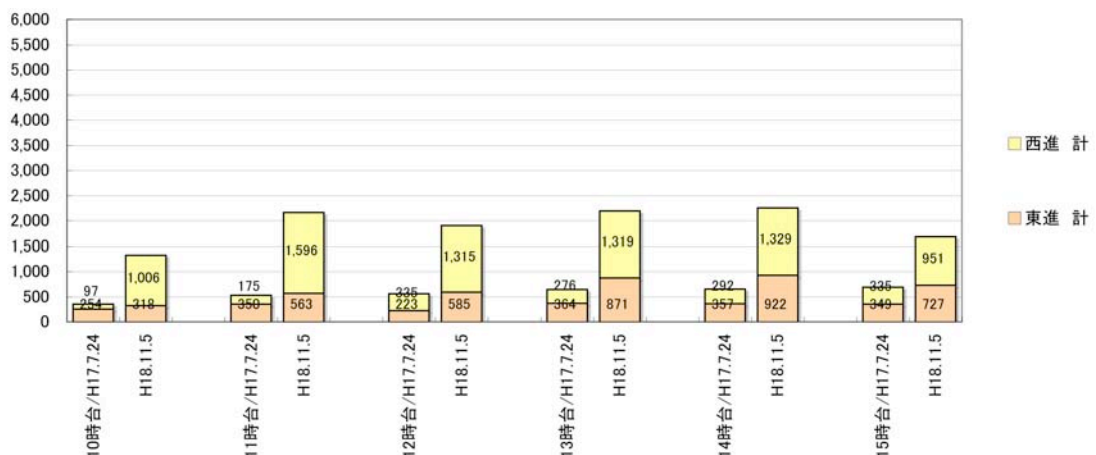
【歩行者交通量調査場所 位置図】



・調査地点 1：大通り/北歩道上[旧上野百貨店前(馬場通り 4 丁目)]



・調査地点 2：大通り/南歩道上[パルコ宇都宮店前(馬場通り 3 丁目)]



- 二荒山神社前の交差点では、横断時には両側4箇所に警備員を配置して信号待ちの安全確保を行なうとともに、信号現示を調整して歩行者横断時間を普段より14秒(24秒→38秒)長くし、歩行者交通量の増加に対応した。
 - 来街者アンケートでも大通りの一部を歩行者空間としたことについては、「良くなった(37%)」、「少し良くなった(23%)」、あわせて60%の方が歩きやすさを評価した。【P10問5-④】
 - 対象路線の両端の交差点(本町・大通り一丁目)ともに、歩行者・自転車交通量の増加が見られたが、県警・誘導員の協力により安全かつ適正に処理され、歩行者・自転車交通量の増加による事故等は見られなかった。
- ➡歩行者のみならず自転車による来場者も多く見られたため、歩行者との輻輳の問題や路上駐輪などが見られた。会場周辺に無料駐輪場・誘導看板等も設置して対応したが誘導しきれない部分もあったため、有効な誘導方法等についての検討が今後必要である。

⑦滞留空間・休憩空間の利用状況についての結果と評価

- 大通り上に設置された休憩所、オープンカフェは、各イベントブースをつなぐ位置に配置され、また、食べ物や軽食などを販売するブースが隣接したため、常に満席状態であった。
 - 安心して快適に利用されるための工夫として、休憩スペースとバス走行レーンとの仕切りに緑色のカラーコーン・カラーバーを用い、観葉植物の鉢植えを配置するなど、ほどよい目隠しと落ち着いた空間の演出を試みた。
 - 一部の出店ブースでは、飲食物を販売したがイスやテーブルを用意しなかったため立ったままや歩道段差部分などに腰かけて飲食するなどの状況が見られたが、イベント・まつりらしい開放的な雰囲気でもあった。
- ➡大通り上の滞留空間としては、バスの排気ガス等の影響もあったと思われるが、設置位置の工夫、演出の工夫などが上手く作用したため休憩空間として有効に利用された結果となった。



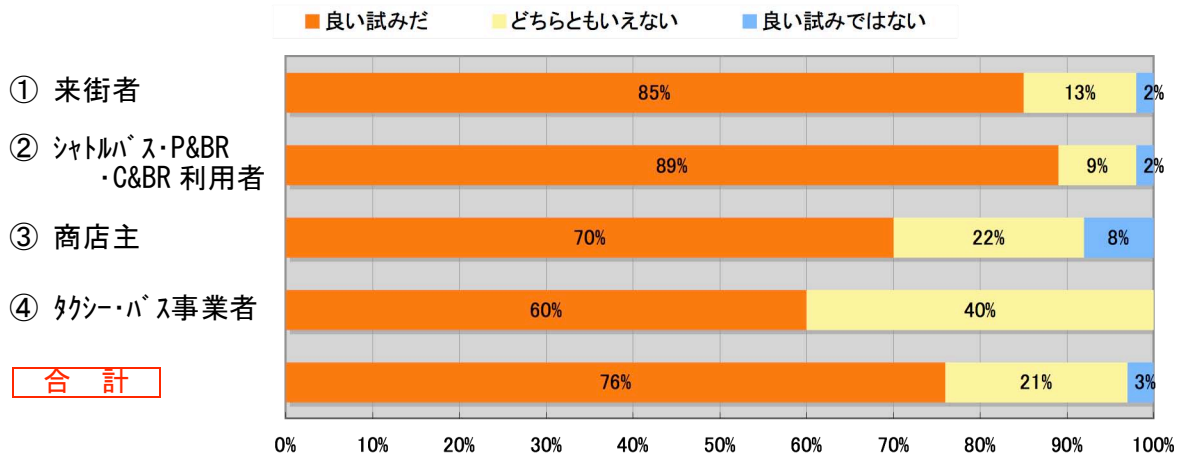
(4) 来街者・商店主・交通事業者による評価について

①にぎわいまつりについての評価

- 大通りの道路空間を利用した「大通りにぎわいまつり」の印象については、合計で約76%の方が「良い試みだ」と回答されており、逆に「良い試みではない」が3%と極めて少数となっている。
- 対象者別に見ると、「良い試みだ」と回答された割合が高い順に、シャトルバス・P&BR・C&BR利用者、来街者、商店主、交通事業者の順となっている。

【 にぎわいまつりについての評価 】

n=2,260 (来街者=1,855、P&BR・C&BR・シャトルバス=350、商店主=50、事業者=5)



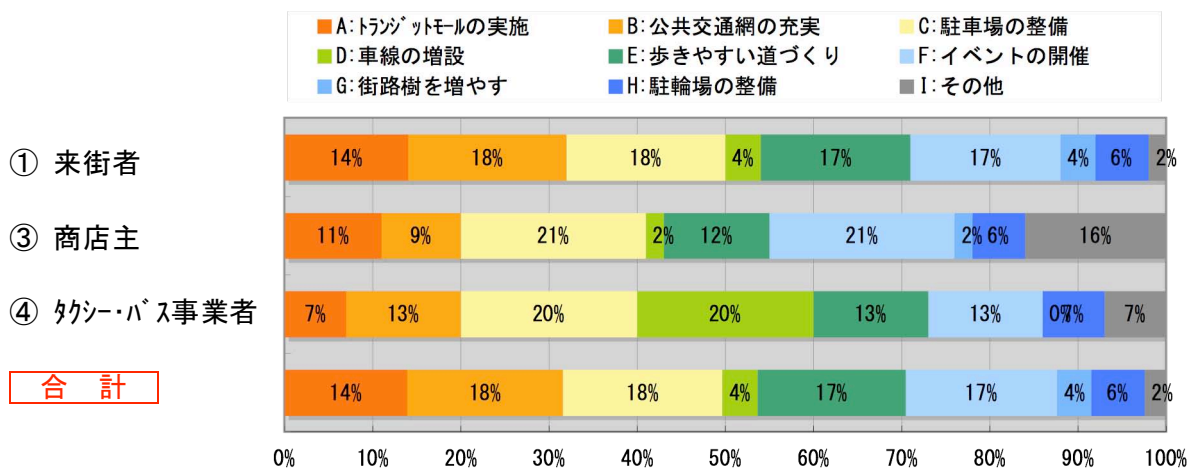
➡ イベントに参加し楽しめた来街者からの評価は高く、集客や売上げなどが関係する商店主・交通事業者からは来街者の評価よりも低くなっている。

②必要な取り組みについての結果

- 「今後、中心市街地を魅力的にしていくためにどのような取り組みが必要だと思いますか？」という問いに対して、対象者別にどのくらい必要だと思われるかについて、必要だと思ふ取り組みを、必要だと思ふ順に3つ選んだものの合計を割合で見た結果は、以下の通りである。

【必要な取り組みについての結果】

n=4,368 (来街者=4,213、商店主=140、事業者=15)



- 対象者別に、必要だと思う取組み(第1位～第3位の合計割合)の多いものは、
- ・来街者 = B:公共交通網の整備(18%)、C:駐車場の整備(18%)
 - ・商業主 = C:駐車場の整備(21%)、F:イベントの開催(21%)
 - ・交通事業者 = C:駐車場の整備(20%)、D:車線の増設(20%)
- となっており、3者ともにC:駐車場の整備を必要な取組みだと回答している。
- また、C:駐車場の整備と同率で一位となっている取組みを見ると、来街者はB:公共交通網の整備、商業主はF:イベントの開催、交通事業者はD:車線の増設がそれぞれ必要であると答えており、それぞれの立場によって求める取組みが違ってくる。
- ➡「B:公共交通網の充実」が、対象者別にどのくらい必要だと思われるかについて見ると、来街者から最も求められているのに対し、商店主からはあまり求められておらず(駐車場の整備やイベント開催が求められている)、また、交通事業者からも求める声は高くなかった(駐車場の整備や車線の増設が高い)。
 - ➡来街者と交通事業者の考え方に相違が見られる。