

(5) 調査結果のまとめ

i 道路路空間を活用した中心市街地のにぎわい創出について

①大通りにぎわいまつりの開催状況

- 大通りにぎわいまつりには、地元商店街を中心に、20 団体、36 店舗の参加があった。
- 大通りにぎわいまつりの来場者数は、同日に開催した餃子祭りの二荒山神社会場を含め、11 月 4 日(土)が約 4 万人、11 月 5 日(日)が約 5 万人、延べ約 9 万人の来場者数となり、予想をはるかに上回る賑わいとなった。
- また、餃子祭りや宮の市、ミヤ・ジャズ・イン 2006 と同日に開催されたことにより、馬場通りやオリオン通りなども含め、中心市街地全体に回遊性が生まれた。

②来街者からの評価

- 来街者アンケートの結果から、今回のイベント開催を 87%の方が事前に知っており、明確な来街目的を持って足を運んだうえで 85%の方が「良い試みだ」との印象だったということは、非常に高い満足度だったと評価できる。(因みに「良い試みではない」は 2%)【P25 問 5①, ③】
- 大通りの一部をバスと歩行者の空間にしたことについては、バスの利便性に対して 37%、歩きやすさに対して 37%、街のにぎわいに対して 55%、中心市街地の魅力に対して 35%の方がそれぞれ「良くなった」と答えている。この 4 項目については「少し良くなった」も含めると全て 50%以上となり、特に街のにぎわい(78%)に寄与したと答えている。【P25 問 5④】

ii トランジットモール化(車線規制)による自動車交通や商店街への影響について

①大通り交通量についての結果と評価

- 今回の社会実験はトランジットモールでの実施であるため、規制交差点でどのように交通量に変化したかを見ると、池上町交差点から本町交差点へ向けての交通量(東進流入)は普段の概ね 5~6 割となっていた。また、西進方向の上河原交差点から大通り一丁目交差点に向けての交通量(西進流入)は普段の 5 割前後と大幅な減少となっている。【P54 交差点 4. 5】
- これは、宇都宮市の中心市街地の道路網が大通りを中心として格子状に構成されており、対象区間の手前で迂回できる幹線道路があることや、事前の告知等 PR が周到に行われていたことなどに起因するものであり、誘導や PR を確実に行えば大通りにおいても車線規制が可能であることを示している。
- なお、本町交差点、大通り一丁目交差点では渋滞が発生し最大渋滞長がそれぞれ 270m(池上町交差点との連続渋滞は 445m)、365m となったが、これら渋滞に対する事務局・本部への苦情や問い合わせなどはなかった。【P64 最大渋滞長】

②周辺道路交通量についての結果と評価

- 特に県庁正門前交差点東側の八幡山公園通り線交差点を起点とした七五三参拝渋滞が午前 10 時台から発生し、午前 11 時台には県庁前通りの渋滞長が最大(1, 500m 超)となったが午後にかけて収束していった。【P65 渋滞箇所位置図/11 時台】
4 車線のいちょう通りでは目立つ混雑は発生せず、市役所前交差点で 12 時台に約 15%交通量が増加するが、その他の時間帯は普段の交通量と同等で渋滞長も最大で 65m だった。【P56 交差点 8, P64 最大渋滞長】
- 南北方向の幹線道路では、迂回交通量の流入により交通量が増大すると思われたが、前述したように数カ所の迂回路を利用することにより一路線に集中しないため、交通量的には多くても 2~3 割の増加にとどまっている。【P54 交差点 3. 4, P55 交差点 5. 6】】
- なお、上記迂回路渋滞に対する苦情や問い合わせなどもなかった。
- イベント当日が七五三参拝の特異日となり、普段は二荒山神社駐車場への主要アクセスとなる大通りが交通規制された影響を県庁前通りが受け渋滞したが、その他の幹線道路は迂回路としての役割を果たしており、特にいちょう通り(4 車線)のキャパシティの高さが証明された。【P64 最大渋滞長】

③商店主からの評価

- 商店主アンケートの結果から、通常の週末に対して今回のイベント開催中の来客数が「多かった」と回答した商店は53%、「少なかった」と回答した商店は16%あり、業種や購買客層などによる差が出ていると見られる。また、同じく売上げ額については、「多かった」が45%、「少なかった」が19%となり、人出とともに増加した来客数と売上げ額が必ずしも整合しないことがわかる。(業種別に見ると、飲食店では来客数・売上げ額ともに普段より「多かった」は90%であったが、販売店では来客数が「多かった」が45%、売上げ額が「多かった」が35%であった)【P35問1,2】
- 商店主アンケートの結果から、今回のにぎわいまつり開催に対して70%の方が「良い試みだ」との印象をもっており、「良い試みではない」は8%であった。これを大通り沿道の中心商店と周辺商店に分けてみると、中心商店では74%、周辺商店では57%が「良い試みだ」と回答しており、イベント会場との距離に応じて印象に差が出ていることがわかる。【P36問4】

④荷捌き状況についての評価

- 荷捌きへの対応としては、事前から大通り沿道の事業所・商店主に対して交通規制時間外(規制前・規制後)の集配を依頼していたためか、混乱等の問題は発生しなかった。
- 後日のアンケートで「配送や荷捌きはどのように対応されましたか」の質問に対しては、配送時間を前後にずらした、別の日に配送を依頼したなどの対応・工夫をしていただき、また、事前に情報を知っていたので問題なかったという声も多かった。ただし、配送業者からは、前側の道に止めて台車を使用した、オリオン通り南側から配送した、とにかく時間が大幅にロスしたため謝罪しながら配送したなどの意見もあった。その他、問題提起として、雨の場合の対応、駐車場との距離の問題などがあげられた。【P39問7】
- 当日は臨時荷捌き所を設置したが、利用頻度は少なく、アンケートに書かれているように商店側での工夫や対応で問題なく処理していたようであるが、配送業者側からの意見・要望なども参考とする必要がある。

⑤大気環境についての結果と評価

- 大気環境調査結果では、今回のトランジットモールによる明確な差異は見られなかったが、来街者アンケートを見ると自動車での来街が4%減少している。【P77①・②i~v, P23問3③】
- 環境負荷の削減に向けては、広範囲なエリアでの自動車利用の抑制と公共交通の利用促進が必要であり、トランジットモールの導入とあわせた公共交通ネットワークの整備が必要である。

iii 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

- 普段の大通りを走行するバス運行数は、関東バス、JRバス、東野バスの3社により1日1,000本/片側と非常に多く、かつ、バス停が数多く設置してあるために、停留所での停車待ちや追い越しなどに伴い錯綜した運行状況となっており、現状では交差点手前に位置するバス停留所では信号待ちの渋滞に巻き込まれて遅延するなどの問題があった。
- 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と思われるが、車線規制が行われた中央の車線を走行して交差点を直進で通過したため交差点の通過時間自体はスムーズであった。また、交差点手前の停留所位置も渋滞に巻き込まれやすい環境にあるため、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、直進で交差点を通過しスムーズに停留所に到達できたなどの改善が見られた。(西進の平均遅延時間7分01秒に対して、東進の平均遅延時間5分36秒)【P73⑤】
- ただし、バス会社側からの意見として、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。【P48問7】

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からは、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%回答があり、普段よりもバス利用が促進されたことを示している。【P23問3③】
なお、バス事業者へのアンケート結果からは、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」が各1社ずつの回答となっている。【P44④】
- 同じく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ている。【P24問4①】
- さらに来街者に対して、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%)」と評価しており、「悪くなった(4%)」、「少し悪くなった(3%)」を大きく上回った。【P25問5④】

③交通事業者からの評価

- 交通事業者アンケートの結果から、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」だけであるが、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」が増えたという結果が出ており、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といえる。【P46問3①②】
- 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ており、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)となっている。【P45問1,問2】
- 交通事業者から見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%であり、「良い試みではない」は回答なしだったことから、交通事業者としても、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ということが認識されたと思われる。【P46問4】
- なお、今回の社会実験ではタクシーについても一般車輛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ことから、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

- 今回はデパートやショッピングセンター等の協力をいただき、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られ、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。【P75】
- 利用者アンケートの結果からは、シャトルバス、P&BR・C&BR を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%の方が評価しており、今後駐車場・駐輪場が整備された場合には、ほぼ毎日利用するが8%、たまに利用するが75%と高い期待を寄せている。【P32問4①②】
- また、シャトルバス、P&BR・C&BR を利用した人の街中での滞在時間を聞いたところ、来街者の通常の平均滞在時間が2時間38分であるのに対し、シャトルバス、P&BR・C&BR 利用者の平均滞在時間は2時間58分と約20分長くなっている。【P22問3②, P30問2②】
- シャトルバス、P&BR・C&BR を利用した人にバス・シャトルバスを利用しようと思ったきっかけを聞いたところ、「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などを考慮した方が多かったことを示している。【P31問3③】
- 上記の内容から、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

- 利用者アンケートの結果から、今回のイベント開催を知らなかったのはわずかに4%弱であり、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 を利用したものと思われる。(シャトルバス利用者は普段が381人に対し2日間平均で863人/2.26倍、P&BR・C&BR 利用者は普段が131人に対し2日間平均で216人/1.65倍)【P33問6①, P75】
- 今回のイベントの印象も89%の方が「良い試みだ」との印象を持っており、「良い試みでない」と答えた方は2%にすぎず、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ということになる。【P33問6②】

⑥大通り歩行者・自転車交通量についての結果と評価

- 今回のイベントとあわせて周辺では餃子祭りやミヤ・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発生しなかった。【P71調査地点1,2】
- 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、60%の方が歩きやすさが「良くなった(37%)」、「少し良くなった(23%)」と評価した。【P25問5④】
- 特に、二荒山神社前の交差点はイベントの人出が交差するポイントとなったため、横断時には両側4箇所警備員を配置し、信号待ちの安全確保も同時に行った。さらに、南に延びるバンパ通りがイベント開催のため車両通行止となり車両の出入りが無いことから、信号現示を調整して横断時間を普段より14秒(24秒→38秒)長くしたことも、歩行者交通量の増加に対応できた要因である。【P12写真14】
- ただし、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。会場近辺に無料駐輪場・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。
- 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。

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繋ぐ位置に配置されたため、また、食べ物や軽食などを販売するブースが隣接していたため、常にイスに腰掛ける人が絶えなかった。【P13 写真 20, 21, 22】
- 更に今回の実験では、安心して快適に利用していただくための工夫として、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、また観葉植物の鉢植えを配置するなどして、ほどよい目隠しと落ち着いた空間の演出を試みたことが良かったと思われる。【P17 写真 45, 46】
- 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掛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。【P13, 14 写真 23, 24, 25, 26】
- 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。

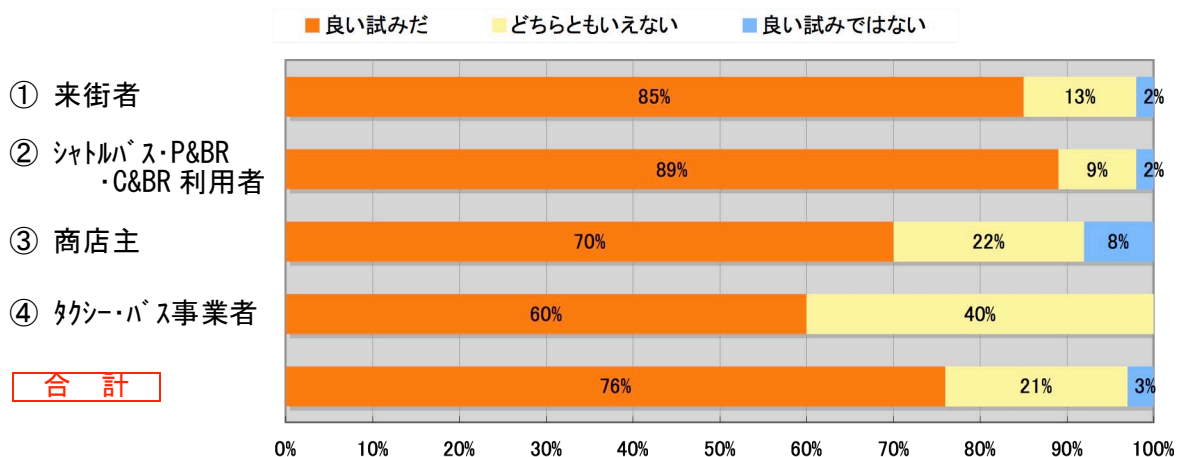
iv 来街者・商店主・交通事業者による評価について

① にぎわいまつりについての評価【P25問5③, P33問6②, P36問4, P46問4】

- 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 (89%)、来街者 (85%)、商店主 (70%)、交通事業者 (60%) となっており、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。

【 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)

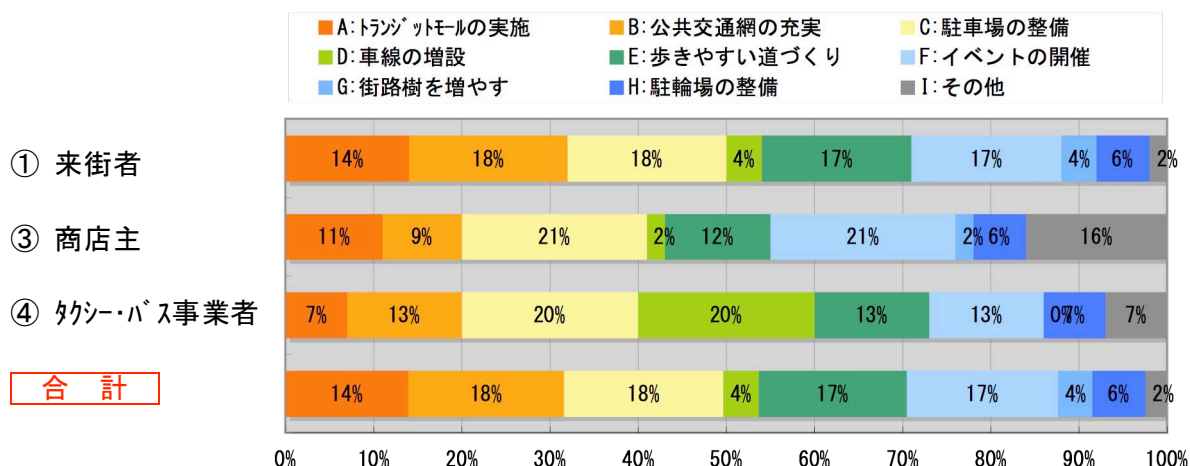


②必要な取り組みについての結果【P27問7②, P37問5, P47問5】

○「今後、中心市街地を魅力的にしていける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、必要だと思う取り組みを、必要だと思う順に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、必要だと思う取り組み(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り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り組みを見ると、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り組みが違うことがうかがえる。

○「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てみると、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)ということで、来街者と交通事業者の考え方に相違が見られる。