

4. 今後の取り組みの方向性

前項までの社会実験の調査結果等を踏まえ、宇都宮市大通りにおいて交通機能の整備や中心市街地の賑わいや回遊性の創出などに資するトランジットモールのあり方や実現に向けた検討事項などを整理する。

(1) トランジットモール化の実現に際しての視点

社会実験結果を踏まえ、宇都宮市大通りのトランジットモール化に向けて、以下の視点からの検討が必要である。

① トランジットモール化への柔軟な取り組み

- 今回の2日間の状況を見てみると、交通規制がかかる交差点の手前で渋滞が発生したが、宇都宮市中心市街地の道路特性(格子状・環状)により迂回が円滑に行われたことから、交通処理という視点だけで言えば、現時点でもトランジットモール化の可能性はあると考えられる。
- 更に将来的には、今回迂回路となったいちょう通りの処理能力の高さや更に高めるための整備(宮環迄の延伸整備、宇都宮笠間線ボトルネック部の拡幅整備など)が完了すれば、大通りを代替する東西交通の主軸となることから、通過交通をいちょう通りで処理するという前提のもとであれば、大通りのトランジットモール化の可能性が更に高くなる。
- ただし、大通り沿線の土地利用状況から、休日交通量よりも平日交通量の方が約15%多く、また荷捌き需要なども増加すると考えられることから、円滑な交通処理を念頭に置くならば恒久的なトランジットモールだけではなく、曜日や時間を限定したトランジットモール化やセミトランジットモール化などの検討も実施すべきである。また、今回の社会実験の対象区間を変更した場合など、様々な視点からの導入可能性の検討も必要である。
- 今後は、都心環状線など中心市街地の骨格となる道路ネットワークの整備に積極的に取り組みながらも、現在整備中である県庁前通り拡幅整備の促進、交通量調査結果などを踏まえた各交差点の信号現示の調整、歩行者横断の円滑化など、ハード施策・ソフト施策あわせた交通流の円滑化整備の検討が必要である。

今回、宇都宮大学工学部が事前に行ったトランジットモール化に伴う交通流予測結果と実際の大通り及びその周辺道路網の状況との整合性を検証した結果、交通流解析結果の精度、信頼性ともに高かったため、シミュレーションなどの代替手法を用いて種々のケース(休日・平日、フル・セミのほか対象区間、ルート選定など)について検討を行うことも有効である。

→P86【参考資料 交通流解析手法を用いたトランジットモール化の検討】参照

② トランジットモール化への広い視点での取り組み

- トランジットモール化の主たる目的は市街地の活性化であり、道路を歩行者・自転車とバスなどの公共交通機関に開放することでまちの賑わいを創出しようとするものであり、実際のトランジットモール化を検討する際には、これら目的を明確化するための最終的なトランジットモールの姿(将来イメージ)を具体化した上で、中心市街地におけるまちづくりと公共交通ネットワークの整備を連携・整合させた視点からの検討を進めていく必要がある。

(2) トランジットモール化の推進に係る個別検討事項

前項(1)の視点を踏まえながら、トランジットモールの重要な目途となる街なかの賑わい空間や歩行者の回遊性の創出を推進していくために必要となる検討事項を整理する。

①交通環境・交通誘導への取り組み

- 今回の社会実験の際の七五三参拝渋滞を除いて考えた場合においても、2車線の県庁前通りは渋滞し、4車線のいちよう通りは大きな渋滞は発生しないと考えられることから、道路構造の差や形状の差などによって渋滞度合いが違ったと思われる。
県庁前通りの拡幅整備は必要であるが、現時点では中心市街地へのアクセス意志を持たない通過交通を迂回させるのであれば積極的にいちよう通りに誘導するなど、適正な交通誘導が必要である。
- 今回は約2週間前から周辺部において規制予告看板を設置し、また、実験当日は大通り及び迂回路上に規制告知看板・誘導看板を数多く設置するなどの対応や、広告やチラシなどを配布したことなどが功を奏し、渋滞は発生したものの特に大きな混乱や運転手からの苦情・クレームは寄せられなかった。このことから、運転手が必要とする情報を正確に伝える仕組みや広告等に代わる事前の周知・案内、的確な誘導手法などが必要となる。

②公共交通の利用促進への取り組み

- 規制区間の前後や迂回路上での交通混雑を抑制するためには、計画的な交通規制や交通誘導はもちろんのこと、自動車交通量を低減化していくための取り組みが必要である。
また、上記取り組みは、規制区間及びその迂回路上だけではなく、更に広範囲なエリア(例えば商圈レベル、都市圏レベル)が必要であり、広域から集中してくる自動車交通量全体を抑制しなければならない。
- 自動車交通量を抑制する施策の一つとして自動車交通から公共交通への転換が考えられ、円滑に転換が図られる施策を検討・実施していかなければならない。
現時点では公共交通＝鉄道・バスということになるが、それ以外の選択肢や各種施策の組み合わせなど、導入可能・実現可能な対策を検討していく必要がある。
 - ・パーク&ライド、サイクル&ライド
 - ・新交通システム、LRTの導入
 - ・バス利用環境の向上(オンデマンドバス、低公害型バスなど)
 - ・その他各種IT技術、ソフト対策の導入、その他

③歩行空間の利用促進への取り組み

- 大通りに配置した休憩所・オープンカフェは常に利用されており、配置場所や演出などの工夫で有効に利用されることが証明できた。課題としては天気や気温に左右されずに利用されるための工夫や事故防止など、快適性や安全性の確保に向けた対策を検討する必要がある。
- 二荒山神社前の交差点は東進・西進ともに時間あたり約2,000人の歩行者・自転車交通量があり、また、南北方向の横断歩行者数も各種イベント間の行き来がかなりの数であったことから、今回実施した信号現示の調整や警備員の配置のほか、歩行者の安全確保に向けた対応策を検討する必要がある。
- また、自転車交通についても、増加した歩行者と錯綜してしまった問題や路上駐輪の問題などが発生してしまったことから、駐輪場の配置や誘導看板等の設置による円滑な誘導方法等についての検討が必要である
- 高齢者や障害者の方々の来場数が今後は増加していくことを考慮すれば、全ての人々が安心して安全に利用できるよう道路や公共交通のバリアフリー化をさらに推進していく必要がある。

④中心市街地の魅力づくりへの取り組み

○今回の社会実験では、大通りの交通規制とともに道路空間を活用した各種イベントが開催され、歩行者数の増加や賑わいの創出などの効果が得られた。しかしながら、将来的に道路空間の一部を有効利用しても、沿道の魅力が乏しければ現在の中心市街地の姿に戻るだけであるため、今後とも行政サイドによる中心市街地活性化施策の展開はもちろん、地元商店街や関係団体などが一体となった魅力づくりが必要である。

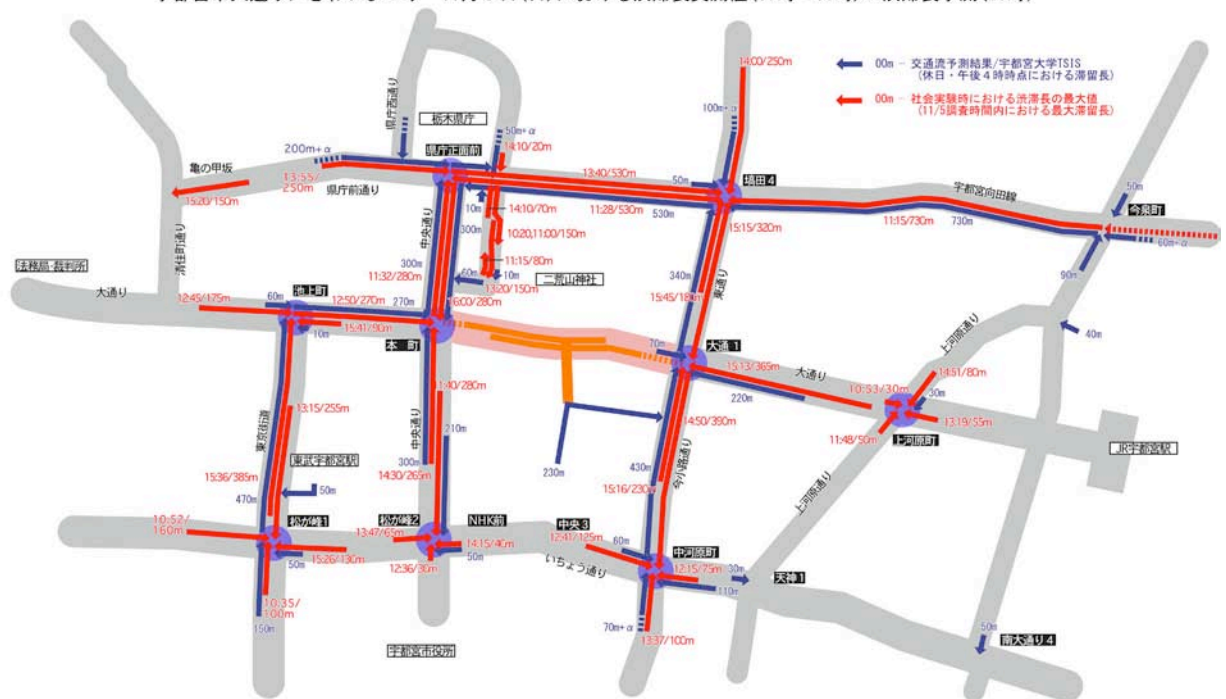
○今回の結果を踏まえ、商店街関係者を中心に他のイベント等と連携したトランジットモールの継続的な実施に対する要望が多く寄せられている。今後とも自動車交通の円滑な誘導や公共交通の活用など、明らかになった課題への対応等の検討や関係機関等との協議調整を行いながら、トランジットモールを活用した中心市街地のにぎわいづくりについて検討していく必要がある。

【 参考資料 交通流解析手法を用いたトランジットモール化の検討 】

区分	トランジットモール	セミトランジットモール	区間・延長等の変更
休日	既往シミュレーション 検証済み(11/5)	既往シミュレーション の活用	既往シミュレーション の活用
平日	シミュレーション作成・検証 新規作成必要	新規作成シミュレーション 設定変更で対応可能	新規作成シミュレーション 設定変更で対応可能

《 社会実験時の渋滞長と交通流解析による渋滞長予測との比較・検証 》

宇都宮市大通りにぎわいまつり 11月5日(日)における渋滞長実測値(10時～16時)×渋滞長予測(16時)



■社会実験時の渋滞長調査結果と宇都宮大学による交通流解析結果(TSIS/Netsim)との比較結果

■渋滞箇所及び渋滞長とも概ね合致しており、交通流解析の精度や信頼性が実証された。ただし交通流解析は、来街のピーク時間である午後3時台を再現しているが、堀田4→大通り→中河原、池上町→松が峰1、県庁正門前→堀田4などの南進・東進渋滞(帰宅目的)は予測より早く発生していることになる