

4 . 今後の取り組みの方向性

前章までの本社会実験の結果を踏まえ、対象地区において賑わいのある回遊空間形成に資するトランジットモールの実現に向け、今後の検討事項等について整理する。

(1) トランジットモール化検討にあたっての視点

- ・実験結果を踏まえ、対象地区のトランジットモール化について、以下の視点から検討することが必要である。

1) 段階的トランジットモール化の取り組み

- ・実験3にみるように、トランジットモールに伴う対象地区の交通規制により、番町など迂回路となった道路において大きな交通混雑が発生し、現時点では恒久的なトランジットモール化は困難であると考えられる。
- ・一方で、インナーリング道路整備など、実験で目の当たりにした交通混雑を解消する道路等の整備実現は長期になるものと考えられ、これを待ってからトランジットモールに取り組むということでは、実現性は乏しいものと考えられる。
- ・実験2にみるようなセミトランジットモールの取り組みや、フルトランジットモールでも、交通混雑低減に向けた交通誘導の工夫、実施日・時間帯の工夫を施すなど、ソフト的な対応を図る中で、段階的にトランジットモール化を進めることが必要である。

2) 現段階で必要な対象地区のトランジット機能

- ・対象地区のトランジットモール化の主眼は、表通りでの通過交通の抑制と安全で回遊性の高い歩行空間の確保にある。
- ・これを念頭に、対象地区において現状で必要とされるトランジット機能を選択していくことが必要である。
- ・選択した機能を適宜組み合わせることを通じて、現段階で取り組み可能なトランジットモールを実施していくことが必要であり、先述の段階的トランジットモール化の取り組みの第一歩となる。

3) 最終的に目指すべきトランジットモールの形態

- ・段階的なトランジットモール化を目指すにあたって、恒久的なトランジットモール化は選択肢の一つとして持ちつつ、最終形として必要となるトランジットモールの形態を模索していくことが必要である。
- ・これは「表通り」という空間を、交通、憩い・回遊、商的空間などとして、どのように配分し再構築するのかであり、対象地区の将来像が大きく影響してくる。
- ・対象地区において目指すべき商業地のあり方を、商業者をはじめ各関係者の共通認識として明確にする中で、最終的なトランジットモールのかたちについて検討することが必要である。

(2) にぎわいトランジットモールの推進にかかわる個別検討事項

- ・前述の視点を踏まえつつ、にぎわいづくりに資するトランジットモールの推進にあたっての個別検討事項について整理する。
- ・なお、具体的な検討にあたっては、「都心再生市民ワークショップ」での提案を参考に検討していくことが考えられる。

1) 交通環境

交通誘導の工夫

- ・トランジットモールに伴う交通規制は、表通りの混雑をそのまま番町などの周辺道路に移したような形となった。
- ・周辺の交通規制・誘導が普段通りであったこともあいまっての混雑であると考えられ、周辺道路を含めた交通規制・誘導について検討する余地がある。
 - (例) * 信号の現示(三日町・番町・廿六日町の交差点等。後述参考を参照)
 - * ハナミズキ通りの右折レーンの設置
 - * ラッシュ時を避けて交通規制・誘導を行う(時間帯の工夫)

取り組みの定着化

- ・馬場町、番町の交通量の変化にみるように、実験が進むにつれ、混雑が徐々に緩和される状況にあった。
- ・このことから、交通規制がかかることの周知がなされていれば、ドライバーが自ら混雑を回避することに可能性があり、取り組みの定着化を図ることが考えられる。
 - (例) * 定期的に行うなど、交通規制の定常化(例えば日曜日限定)

公共交通利用促進に向けた検討・実施

- ・周辺道路での混雑緩和には、周辺での交通規制・誘導とあわせて、そもそも車両交通量自体を低減化することが考えられる。
- ・その一つの方策として、自動車からバス等の公共交通の利用を促進していくことが考えられる。
- ・自動車利用が定着している中で、公共交通利用促進は困難が予測されることから、持続的かつ長期的な視野にたった取り組みが必要となる。
 - (例) * 環境定期券やエコチケット、パークアンドライドなど、ソフトな利用促進策の検討と複合的な実施
 - * バス利用環境の改善(市民ニーズにあった路線設定や車両のリニューアルなど)

2) 歩行空間

オープンカフェの利用促進

- ・トランジットモール化とあわせて設置されたオープンカフェは、来街者がなかなか座ってもらえない状況にあった。
- ・座らない理由として、季節がそもそもあわないという意見をはじめ、慣れない、座る理由がない、排気ガスなどで座る環境にないなどの意見がみられた。
- ・このような来街者の意見を踏まえつつ、座ってもらえるような仕掛けを検討していく必要がある。

- (例) * イベントの実施、飲食などの利用
* 時期（寒いとそもそも座らない）
* 座ることに適した空間（間近にバスを走行するところが適切か）
* オープンカフェの取り組みを継続する（慣れ。交通規制は別途検討）
* 歩道の段差解消など、歩行空間の一体的利用（将来を見据えればハードでの対応も検討の視野に入る）

歩行者横断への対応

- ・ 普段から斜め横断が多くあり、実験中は走行する車両が少ないことから、横断者が特に目立つ形となった。
 - ・ 本社会実験では幸い事故はなかったが、今後、取り組みを進めていくためには対処が必要となってくる。
- (例) * トランジットモール実施時の自由度が高く、安全な横断方法を検討

3) バス

にぎわい空間にふさわしいバスの走行

- ・ 本社会実験では、バスがカラーコーンで仕切られた直線の走行帯を走行するにとどまり、そのスピードも、実験終盤ではバスドライバーが徐行に協力してくれていたものの、基本的には普段通りであった。
 - ・ 今後はトランジットモールとして、歩行者空間づくりと連携したバスの走行環境づくりを検討する余地がある。
- (例) * 優しいバスの走り方（徐行）
* 走行帯の工夫（蛇行させるなど）

4) タクシー

トランジット機能としてのタクシーの検討

- ・ 本市まちなかにおいては、タクシーは準公共的交通機関としての認知度・依存度が高い状況にある。
 - ・ バスに乗れない人がタクシーを使うとの指摘もあり、トランジットモール化にあたってタクシー利用を含めた交通弱者への配慮が必要となる。
 - ・ そのため、トランジットモールの「トランジット」の機能としてタクシーを検討する余地がある。
- (例) * 降車、配車であれば進入可とする（実験3 - 1の形態）
* タクシー乗り場の設置（後述と含めた検討）

タクシー乗降場の設置検討

- ・ タクシー乗降場として、バス停から離すことで、タクシー・バス双方に円滑な走行が可能となり、タクシー乗り場を設けるべきとの多くの意見がある。
 - ・ トランジットモール化に限らず、普段のタクシー乗降のあり方について検討する必要がある。
- (例) * タクシー乗降場の設置とその運用のルールづくり（普段の設置検討）

5) 荷捌き

配送方法の工夫

- ・実験期間中、特に実験3においては、商店街の店主、配送ドライバーの協力があり、配送トラックによる混雑等はない状況にあった。
 - ・トランジットモール実施はもとより、表通りの交通混雑緩和策として、今後、配送の仕方を工夫していくことも有効と考えられる。
- (例) * 配送時間帯など、配送のルールづくり

荷捌きスペースのあり方検討

- ・本社会実験で設置した荷捌きスペースについては、配送トラックドライバーから概ね良好な意見が得られている。
 - ・一方、共同荷捌き場の有効性については、ドライバーの意見が分かれる結果となった。
 - ・表通りの荷捌きスペースのあり方について、配送方法とともに店主の意向を含めて検討していくことが必要と考えられる。
- (例) * 表通りの配送スペースの形態・配置の検討
* 表通りの配送システム・ルールの検討(共同集配など)

**<参考：平成 17 年度 都心地区再生市民ワークショップによる
三日町・十三日町のトランジットモール化にかかわる提案>**

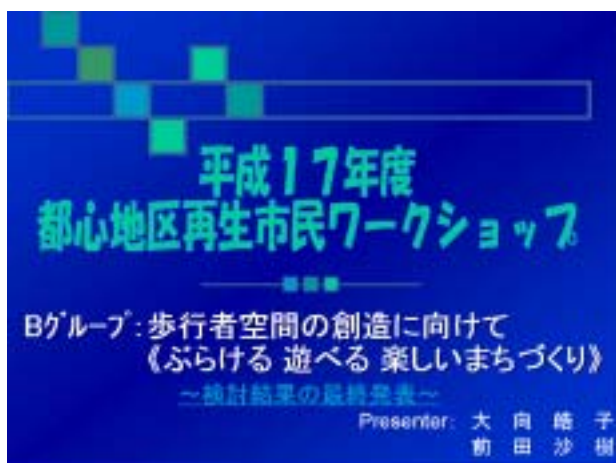
- ・「都心地区再生市民ワークショップ」は、平成 16 年 8 月に公表された「都心地区再生プロジェクト事業計画書（～都心地区再生に向けての 10 の施策～）」をもとに、市民参加型により、本市中心市街地（都心地区）の活性化に向けた実践的な取り組みを検討することを目的とし、平成 16 年度から実施されている。
- ・このワークショップでは、活性化にかかわる 6 つのテーマごとに検討を進めており、その一つ「歩行者空間の創造に向けて（ぶらける遊べる楽しいまちづくり）」では、三日町・十三日町のトランジットモール化を含めた、歩行空間に重点をおいた都心地区の交通環境について検討を行っている。
- ・平成 17 年度におけるワークショップの最終報告会（平成 17 年 12 月 17 日（土）開催）において発表された、当テーマの検討成果を以下に示す。

～提案内容（最終報告会プレゼンテーション資料より）～

提案の概要

- ・「歩行者空間の創造に向けて（ぶらける遊べる楽しいまちづくり）」のテーマにおいて、
 「三日町、十三日町については、周辺道路の通行方法や、信号処理方法の工夫によって中心街に入ってくる車両をコントロールし、また車道と歩道の段差をなくすることにより歩行者優先の道路（セミトランジットモール化）の実現が可能ではないか。」
 との提案がなされている。

最終報告会発表の風景



1



2

平成18年度の検討テーマ
『インナーリング道路のあり方とモール化の可能性』

インナーリング道路 → 中心市街地における道路交通の
排除など、望ましい交通手段の
確保を図ることを目的とする。

むずかしい!

モール → 街路樹、新路灯、花壇、案内板、ベンチ
などのストリートファニチャーを配置する
など、歩行者の快適性の確保・向上を
重視し、滞在する時間を伸ばして商店街
の活性化を図ることを目的とする。
また、一般の自動車交通を排除し、バス
・路面電車など公共交通機関を配置する
ことにより、歩行者の安全と交通手段の
両方を確保したものをトランジットモールという。

3

新テーマ
『歩行者空間の創造に向けて』

サブテーマ
ぶらける 遊べる 楽しいまちづくり

↓

**ぶらぶら歩いて 遊べる
楽しいまちをつかっていこう**

4



5

「ぶらける 遊べる 楽しいまち」
になるためには

まちづくりの
「コンセプト」

- 人とのふれあい
- 遊みのある
住居スペース
- 憩いや楽しい場などを
創って楽しむまち
- 中心部らしさ
(文化・個性・景観)
- 町並みの景観

時間はかかるが、徐々に
愛されるまちに変わっていく

6

第5回以降の活動

「にぎわいストリートフェスティバル」
(9月28日、9月29日)
「八戸市街心再生にぎわいトランジットモール社会実験」
(9月28日～9月30日)
での交通状況や実験の結果を解説

課題

- ・自動車との共存? 排除?
- ・公共交通利用者の利便性向上のためには?
- ・「ぶらける、遊べる」まちになるためには?

3～5年で実現できる方策の検討

7



8

社会実験に対する意見等

○車両の通行状況

- ・ハナミズキ通り、通町通りが混雑していた。
- ・実験後になると、渋滞が少なくなった。

○オープンカフェなどの利用状況

- ・実験期間は平日ということもあり、利用者が少なかった。
- ・座っているすぐ脇をバスがスピードを落とさずに通るので、席も着いて座っていらなかった。

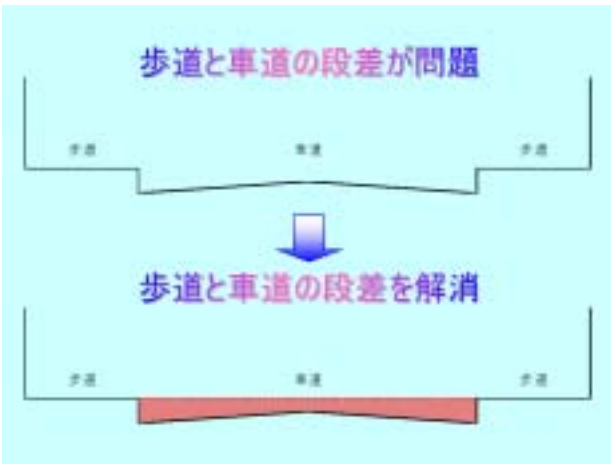
○市民の声

- ・オープンカフェは提案としてはいいが、設置場所は歩道のほうが車両との距離があって安心できる。
- ・冬期間や夜間は必要ない。
- ・実験の目的などが、周知徹底されていなかった。

9



10



11

まとめ

- ・歩道の車道と歩道の段差を解消
- ・バス待避所、タクシー乗降場、荷置き車庫駐車所の設置
- ・路上ペイントの工夫
- ・周辺道路へのセ折レーンの設置や、周辺道路の一方通行化、あるいは一方通行の解除
- ・右折矢印標号や、歩車分離式標号の設置

歩行者優先の道路の実現
(セミランジットモール化)

12

一般車両の通行を制限する一帯

常に歩行者優先道路一帯時には一般車両の通行も可能

一般車両の通行可能期間

月曜日から金曜日	土・日曜日		12月1日から2月28日
	15時から17時の間	17時から19時の間 (日本酒の消費量)	
○	○	×	○

《ぶらける 遊べる 楽しいまちづくり》
3~5年をめどにセミランジットモール化の実現

13

おわり

ご静聴ありがとうございました

14

< 参考：番町交差点の交通量 >

- ・番町交差点について、平常時 10 月 19 日（水）15 時～16 時の 1 時間の全方面交通量を以下に示す。
- ・当該交差点は、実験 3 実施時には下図流入部 a が閉塞することがあり、この交差点を先頭に番町では慢性的な交通混雑がみられた。
- ・実験 3 の交通量を調査した 9 月 28 日（水）[実験 3 - 1]、9 月 29 日（木）[実験 3 - 2] において、15 時～16 時の時間帯は交通量のピークの一つとなっている。

～実験 3 実施時の番町交差点の混雑～

- ・下図 c d 方向が青である間、三日町交差点は基本的に赤（本八戸駅通り方向）であることが多い。そのため、本八戸駅方面から来て三日町交差点で信号待ちをする車両が番町交差点・三日町交差点間に滞留することになる。a b 方向が青になっても、これら滞留車両により a 方向から右折できる余地がほとんどなく、そこへ a 方向からの右折車両が数台続くと、当該交差点は流入部 a が閉塞することになる。

～改善方策の例～

- ・上述の混雑改善のため、交差点流入部 a に右折車線を設けるなど考えられるが、通りの幅員は 7m 程度であり拡幅を必要とする。
- ・下表の通り平常時流入部 a の交通量は 262 台となっている。これは実験 3 実施時の番町の交通量と大きく変わらないが、平常時に当該交差点が混雑する状況はみられないことから、信号処理の仕方によっては番町の混雑をある程度緩和することが可能になるものと考えられる。
- ・上記を考慮し、取り組みやすいソフト的な改善方策としては、なるべく、番町交差点・三日町交差点間に滞留車両を生じないように、三日町交差点の本八戸駅通り方向の青時間を長くする。

現状で、番町交差点では c d 方向の青時間が a b 方向に比べ 2 倍以上長い。そのため a b 方向の青時間を長くとり、流入部 a からの車両の捌く台数を増やす。

などが考えられる。

番町交差点の平常時の交通量

調査実施日 10 月 19 日（水） 15：00～16：00 （単位：台/1 時間）

面 番号	a			b			c			d		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
台数	74	157	31	85	91	29	42	128	7	100	287	158
(計)	262			205			177			545		

(現示 時計による計測)

