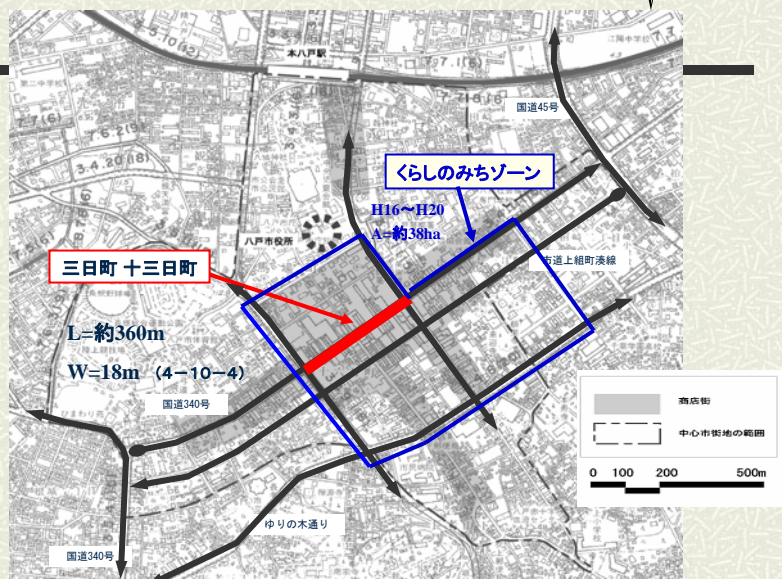


# 八戸市都心再生にぎわい トランジットモール社会実験

青森県 八戸市

平成18年1月19日

## 位置図



## 八戸市都心再生にぎわいトランジットモール社会実験 経緯

国土交通省の公募	H17年 3月 4日	国土交通省ホームページ
社会実験の受付期間	4月 1日～4月28日	
県土整備事務所と打合せ	4月 5日	道路管理者に対する実験概要の説明（了解を得る）
八戸警察署と打合せ	4月 8日	実験概要の説明及び交通規制の指導を受ける（了解を得る）
<p>八戸市は、毎月交通規制をかけていわゆる歩行者天国を実施している                      で、出来るだけ市民に不便をかけないように時期を考えて欲しい。                      実験については意見はあるものの、9月25日（日）ににぎわいストリート                      実行が開催されるので、この日を含めた実験期間を設定するのが望ま                      しいとの意見。</p>		
県土整備事務所と打合せ	4月27日	概要について協議が整う
八戸警察署と打合せ	4月27日	概要について協議が整う
八戸市の応募	4月28日	東北地方整備局にて実験内容等申請
第一次選定の内示	6月17日	東北地方整備局から通知
国土交通省でプレス発表	7月 5日	国土交通省ホームページ上でも公表
予算の確定	7月 5日	予算確定の通知
第一回連絡協議会	7月26日	実験開催日を決定 9月25日～9月30日
委託等の内容打合せ	7月28日	国土交通省から委託契約書案・仕様書案等が送付
第二回連絡協議会	8月19日	実験内容の検討
第三回連絡協議会	9月 5日	調査内容の検討
委託契約締結日	9月 9日	東北地方整備局長
道路使用許可日	9月13日	八戸警察署長
道路占用許可日	9月15日	八戸県土整備事務所長
社会実験	9月25日～30日（6日間）	
ヒアリング	10月21日、11月2日、9日、10日	（タクシー・バスドライバー、商店主）
第四回連絡協議会	12月 1日	調査結果の中間報告
第五回連絡協議会	H18年 1月27日	社会実験の最終報告書の取りまとめ

## 連絡協議会の構成

<b>委 員</b> 17人	八戸中心商業街区活性化協議会（会長他）	4人
	地元商店街組合理事長	2人
	バス会社・タクシー協会	3人
	八戸商工会議所（運輸交通部会長）	1人
	青森県（道路課、県土整備事務所）	2人
	八戸市（担当課長）	5人
	<b>オブザーバ</b> 5人	青森県八戸警察署（交通官、担当係長）
	八戸商工会議所（業務部長）	1人
	地元商店街組合（事務局長）	2人
<b>事務局</b> 8人	市・商工会議所（担当課）	8人



## 中心市街地の現状

1. 中心市街地の商業機能の衰退
2. 市街地再開発準備組合の解散
3. 回遊性が乏しく、賑わいの広がり欠如
4. 通過交通が多く混雑
5. バスターミナルが無く、乗り換え利便性が低い
6. インナーリング構想はあるが具体化していない
7. 毎月のイベントの開催に併せ、歩行者天国を実施

4月～10月の日曜日（月1回程度）

8. 三社大祭を始め、各種お祭りのメイン会場

## 三日町 平常時



午前10時頃の状況



荷捌き状況

## 八戸市の中心市街地における主な動き

### ●インナーリング構想

都心環状幹線道路(インナーリング)の整備構想 昭和61年3月

八戸市総合都市交通施設整備計画調査 平成2年3月

### ●中心市街地活性化基本計画 平成12年3月

### ●くらしのみちゾーンへの登録 平成15年6月

### ●都市計画マスタープラン 平成16年3月

### ●全国都市再生モデル調査 平成16年6月

### ●都心地区再生プロジェクト事業計画 平成16年8月～

10の施策を策定、内一つが三日町十三日町モール化の検討

### ●都心地区再生市民ワークショップ 平成16年11月～

三日町十三日町モール化の検討をテーマの一つとして、市民と検討中

平成17年12月市民ワークショップから提言を受ける

## 実験の目的

1. 交通環境の変化を把握
2. 3つの実験パターンから最適なパターンを模索
3. 賑わいの創出
4. オープンカフェ（会所場づくり）の設置

「平成16年度全国都市再生モデル調査」



数種類の実験パターンの実施

効果的で実現可能な施策展開につなげていく



「連絡協議会と市民WSでの検討を継続」

## 実験内容

期 間 9月25日(日)～30日(金) 6日間

時 間 11時～19時

実験パターン 実験 1 フルモール 25日  
(歩行者天国)

実験 2 セミトランジットモール 26日  
(3車線→2車線に規制)

実験3-1 フルトランジットモール 27・28日  
(配送トラック、タクシー進入可)

実験3-2 フルトランジットモール 29・30日  
(バスのみ可)

## 周知方法

1. 市広報紙(9月号掲載→8月20日以降各世帯に配布)
2. 街頭でのチラシ配布(8月28日)
3. 立て看板での周知(9月10日)  
中心市街地19カ所、周辺1km以内の幹線道路9カ所
4. 地元FM局に出演し実験のPR(9月13日) (八戸エリア)  
以後毎日朝夕2回実験のお知らせを放送
5. 道路交通情報センターによるお知らせ(AMラジオ)
6. 地元紙に広告(9月20日)、新聞折り込みチラシ(9月23日)  
にぎわいストリートフェスティバルのチラシに組み込み



## 調査内容 1

### ◎定量的調査

- 自動車交通量の調査 周辺道路5ポイントの自動車交通量調査
- バス交通の調査 バスの定時制調査、対象地区内のバスの所要時間
- 歩行者交通量調査 実験区間4ポイントの歩行者交通量調査
- 歩行者活動調査 オープンカフェ利用者数調査
- 路上停車車両数調査 対象地区での配送トラック、タクシー、一般車の路上停車数の調査

## 調査内容 2

### ◎定性的調査

- 来街者アンケート調査 来街者の街頭、店舗での満足度調査
- 関係者ヒアリング調査 実験評価についてヒアリング  
商業者  
配送トラックドライバー  
バスドライバー  
タクシードライバー



## ◆実験1 フルモール実験(歩行者天国)

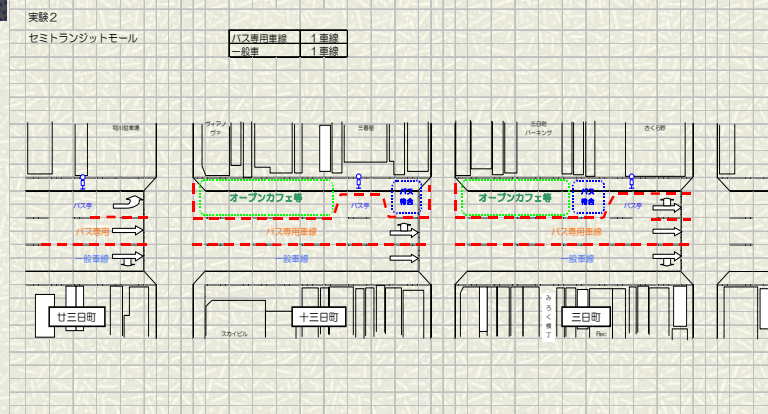
•実施日9/25 天候:曇り時々雨

台風の影響で時折雨が降る肌寒い日となったが、「にぎわいストリートフェスティバル」での様々なイベントが12時から17時まで行われた。

交通規制に伴う周辺道路への影響として、夕方の番町での混雑、迂回するバスなどの右折待ちによるハナミズキ通りの混雑などがみられた。

しかしながら、これまでも「にぎわいストリートフェスティバル」では、三日町・十三日町を歩行者天国にする交通規制を行ってきたこともあり、実験当日も周辺道路で大きな交通混雑はみられない状況だった。

## 実験2 26日 セミトランジットモール (月)





セミトランジットモールの  
状況とオープンカフェ  
26日

車線規制とオープンカフェ

右側車線を走行しない通過車両



◆実験2 セミトランジットモール実験

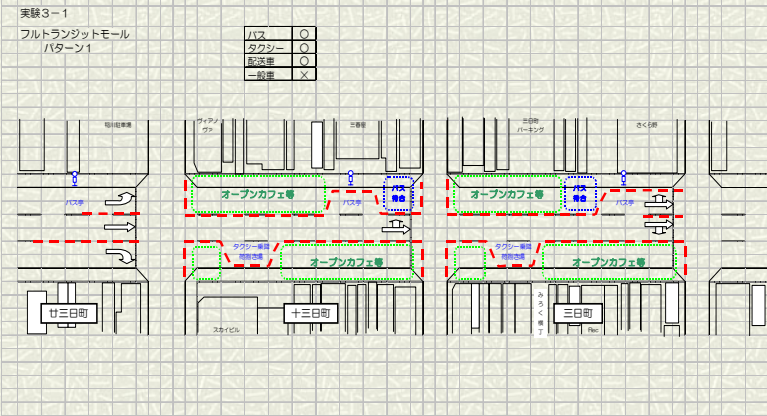
・実施日9/26 天候:曇り

普段から、三日町・十三日町は駐停車する車両をさけるため、中央車線を走行する車両が多く、交通規制が大きな影響とならなかったことが伺える。

風が強くて肌寒く、また、初めての試みということもあり、オープンカフェはあまり利用されていなかった。

交通規制に伴い、三日町・十三日町は3車線から2車線に車線を減少したが、交通混雑はみられなかった。また、周辺道路でも大きな混雑はなかった。

実験3-1 27日(火)~28日(水)  
フルトランジットモール パターン1



フルトランジットモール  
&オープンカフェ 28日

バス・タクシー・配達車可

徐々に利用され始めた  
オープンカフェスペース



荷捌きスペース

十三日町



### ◆実験3-1 フルトランジットモール実験 (バス・タクシー・配送車)

- 実施日9/27 天候:晴れ
- 実施日9/28 天候:晴れ

交通規制に伴い、三日町・十三日町に進入できない一般車両が迂回したために、番町やハナミズキ通りで交通混雑がみられた。

また、廿三日町の交差点で交通規制に即した車両の振り分けを行ったため、夕方のラッシュ時などに、当交差点を先頭にした混雑がみられた。

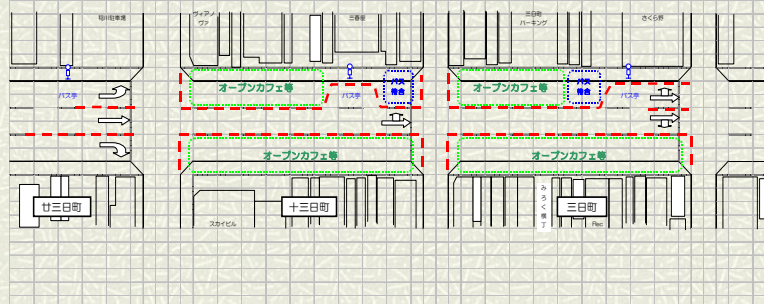
バス停に停めるバス以外の車両は、実験開始から徐々になくなるなど、交通規制区間に設置した荷捌き場やタクシー乗降場が有効に利用される状況がみられた。

オープンカフェは、天候に恵まれたこともあり、徐々に利用が増える状況がみられた。

### 実験3-2 29日(木)~30日(金) フルトランジットモール パターン2

実験3-2  
フルトランジットモール  
パターン2

バス	○
タクシー	×
配送車	×
一般車	×





フルトランジットモール  
&オープンカフェ 29日

バスのみ

トランジットモール化された状況



◆実験3-2 フルトランジットモール実験(バスのみ)

- 実施日9/29 天候:晴れ
- 実施日9/30 天候:晴れ

実験3-1に引き続き、一般車は、三日町・十三日町に進入できない一般車両により、番町やハナミズキ通りで交通混雑がみられたが、実験3-1開始時に比べ、大きな混雑にはならなかった。

また、廿三日町の交差点を先頭にした混雑も実験3-1開始時に比べ少なくなった。

当該実験では配送車やタクシーも三日町・十三日町に進入できず、タクシーの進入を制限した影響などがみられた。

オープンカフェは、認知度も上がってきたこともあり、実験3-1に比べさらに利用が増える状況がみられた。

## 実験結果の概要 1

### ◎交通規制に伴う交通混雑の状況

実験1 大きな混雑は無し(周辺)

歩行者天国によるイベント開催が定着

実験2 大きな混雑は無し(実験区間)

路上駐車車両等で通常でも2車線の走行に慣れている

実験3 廿三日町交差点では交通混雑が発生(周辺)

周辺道路では迂回車両により信号のある交差点で慢性的に閉塞する箇所があった

## 実験結果の概要 2

### ◎オープンカフェの利用状況

・なかなか座ってもらえない状況にあったが、日に日に人数は増加した

→ 各個店との連携不足

### ◎アンケート調査から利用しない理由

・座る理由がない

・恥ずかしい

・座る環境にない(排気ガスで環境が悪い)

→ 地域柄慣れていない



### 実験結果の概要 3

#### ◎来街者の満足度

- ・トランジットモールが活性化に「役立つ」との評価が「役立たない」の評価を上回る
- ・歩行空間やバスの利便性は良くなったとの評価が多くみられた
- ・自動車の利便性や周辺道路での交通環境については、悪化したとの評価だった

### 実験結果の概要 4

#### ◎商業環境への影響

- ・実験3では買い物客が店先まで車で来られないことなどから、商売としてはマイナス影響であったという意見が多かった
- ・しかし、本実験は有意義な取り組みであり、改善を図りながら次の施策展開に結びつける必要があるとの意見でまとめられた
  - 商店街としてのルールづくり
  - 荷捌き所の検討



## 実験結果の概要 5

### ◎バスの走行環境への影響

- ・実験3は、一般車や路上駐車がなく、走りやすかったとの評価
- ・通常見られるバス停留場付近でのバスとタクシーの混雑はなく、円滑な走行ができたとの評価
- ・交通規制に伴う交通混雑が実験区間直前であったものの、これを要因とする大きな遅延はなかった

## 実験結果の概要 6

### ◎配送トラックへの影響

- ・実験3-1での荷捌きスペースが使い勝手が良かったとの評価
- ・実験時間中の集配は、周辺道路に停めて台車等で配送したとの意見が多くあった
- ・また、午前11時前に配送を終わりにする、車をいつもより小さくしたなど、工夫がみられた
  - 他の通行車両に配慮したルールの確立
  - 配送基地などによる集配システムの検討

## 実験結果の概要 7

### ◎タクシーへの影響

- ・実験中、利用客を拾えず、売り上げにマイナスの影響がでた
  - ・基本的に実験区間に入れなかったため、周辺道路を流し営業した
  - ・高齢者や障害者等の利用者への配慮から、トランジットモールであってもタクシーの降車や配送は出来るようにすべきとの意見が出た
- タクシー乗り場の設置の検討  
→ 流し営業の自粛

## まとめ

### トランジットモール化への今後の展開

- 実施日の限定、定期化するなどの段階的な取り組み
- タクシー利用者が多いため「トランジット」の機能として求められる交通手段の検討 ○
- 周辺道路を含めた適切な交通規制・誘導の検討 ○
- 歩車道の段差を解消し、歩行者空間を活用した回遊の創出 ○
- 各商店が荷捌きスペースを保有していないため、各商店及び荷捌き車は、配送時間や配送方法を定めるなどの検討が必要