

遅い交通とまちづくり ～中心市街地における都市改変事業の取り組み～

愛媛県松山市都市整備部都市政策課 主幹 石井朋紀

・講演のポイント

今後進展する少子高齢社会や環境問題に対応するまちづくりとして、本市ではコンパクトなまちづくりを進めることとしている。このまちづくりの形成には、市内中心部において「歩いて暮らせるまちづくり」を実現する必要があるが、実現のために非常に重要な歩行者、自転車と言ったいわゆる「遅い交通」に対する調査解析手法は従来のパーソントリップ調査では、経路、正確な移動時間等のデータが取得できないため、GPSを利用したプローブパーソン調査を実施し、客観的な解析を行った。また、中心部に残された、最後の空間である道路の機能再配分、都市空間の改変事業の際、現在の道路空間において、住民のライフスタイルが確立し、また商店も現状に合わせた商売を行っていることから、プローブパーソンデータにより、より具体的に歩行者動線や回遊性、病院や商店と言った都市機能施設へのアクセス等の改善について説明する資料となり、合意が得られやすいものとなった。

・講演後の論議等

熊本市において、ちょうどパーソン調査およびプローブパーソン調査を実施している最中で、モニター集めに苦労しているとのことであった。本市では、国土交通省松山河川国道事務所と協力し、数年前から渋滞予測等に使用するため、プローブパーソン調査を行い、モニターを募っていたことから、パーソン調査に伴う、プローブパーソン調査に対するモニターの抵抗感が少なくモニターが多く集まったこと、また1カ月におよぶ日常の行動データが取得できたこと等、調査に対する環境を整えていたことが非常に効果的であった。

また、費用に際しても、国の支援を受け、非常に安く調査できた。近年、スマートフォンのアプリも開発され、ス

マートフォンを利用したプローブパーソン調査ができるようになってきていることから、より多くのデータを安く取得できるようになってきている。ただ、スマートフォンを所有していない高齢者等は、GPSロガーを貸し出してデータ取得する必要がある。

・今後の活動計画等

本市では、「歩いて暮らせるまちづくり」の実現に向け、遅い交通のネットワーク整備、適切な沿道施設の配置、沿道プログラム、さらには公共交通の利用促進を行っている。

沿道施設配置には、歩行者ネットワークと歩行者の媒介中心性の解析が必要となるが、民間施設の配置に対する客観的評価が可能であるため、商業施設や病院等の誘致に対してもこれらのデータを使っていきたいと考えている。

また、自動車交通に対する街路等道路整備においては、従来から費用対効果に対するマニュアルがあり、対外的な説明が容易であったが、遅い交通に対しては、渋滞損失等が無い場合、効果発現の数値的評価が曖昧で、整備に対して説明が難しかった。

しかしながら、今後、コンパクトなまちづくりを進めていく上で、自動車道、歩行者道、自転車道、公共交通のサービス水準の向上に対して財政的制約の中で、行政は一貫性を持った説明を市民、議会等に行っていく必要に迫られていることから、プローブパーソン調査とその解析を用いてそうした説明が可能になることが望まれる。

・その他

地方都市では、自動車交通への依存度が高く、公共交通のサービス水準を向上させても、一定の自動車移動は必要となることから、中心部におけるフリンジパーキングの配置計画にも、プローブパーソン調査を利用することが可能である。

歩行者の利用経路

