

福岡市天神地区における社会実験とフリンジ駐車場 システムの評価

出口, 敦
九州大学大学院人間環境学研究院都市・建築学部門

有馬, 隆文
九州大学大学院人間環境学研究院都市・建築学部門

趙, 世晨
九州大学大学院人間環境学研究院都市・建築学部門

吉田, 宏幸
福岡市総務企画局

他

<https://doi.org/10.15017/20671>

出版情報：都市・建築学研究. 8, pp.1-8, 2005-07-15. Faculty of Human-Environment Studies,
Kyushu University

バージョン：

権利関係：

福岡市天神地区における社会実験とフリンジ駐車場システムの評価

Evaluation on Social Experiment of Fringe Parking System in Tenjin District of Fukuoka City

出口 敦*¹, 有馬隆文*¹, 趙 世晨*¹, 吉田宏幸*²
名古屋泰之*³, 高崎繁行*⁴

Atsushi DEGUCHI*¹, Takafumi ARIMA*¹, Shichen ZHAO*¹, Hiroyuki YOSHIDA*²,
Yasuyuki NAGOYA*³ and Shigeyuki TAKASAKI*⁴

Recently, the city center of Fukuoka City has been confronted with the overcrowding problems such as traffic jam, increasing illegal-parked bicycles and lack of pedestrian space. To solve these problems, the city government and private organizations implemented the social experiment in November and December 2004 including the short-termed fringe parking system in north part of Tenjin District for three weeks to reduce the car traffics going into the city center area. The parking system combined with the free-charge shuttle bus system linking between the parking and the city center. This article shows the results and evaluation of the short-termed fringe parking system, and concludes by pointing out the problems to be solved to manage the useful regular parking system located in the fringe of city center.

Keywords: Traffic management, Shuttle bus, Parking lot, Easement of traffic jam, Fukuoka City

交通マネジメント, シャトルバス, 駐車場, 交通渋滞緩和, 福岡市

1. 社会実験の背景

1.1 天神地区の課題

本稿は, 2004年11月1日~12月31日の間に福岡市天神地区で実施した道路の歩行者専用化やフリンジ駐車場システムの導入, 駐輪場利用促進策の実施等を含む社会実験の内容¹⁾を概説するとともに, 実験の一部として実施したフリンジ駐車場システムの実施内容と利用者の評価を整理し, その効果と課題を考察するものである。

フリンジ駐車場とは, 自動車の流入を抑制したい地区の周辺, もしくは公共交通の駅等の周囲に駐車場を設け, 駐車場と当該地区との間を公共交通等で連絡するなどして駐車場の利用促進を図り, 当該地区に流入する自動車総量の低減を目指す方策である。

福岡市の都心部に位置する天神地区は, 市営地下鉄天神駅, 西鉄大牟田線福岡駅, バスターミナル, バス停留所などが立地し, 交通結節点であると共に, 九州地方を代表する商業, オフィスの集積地区である。しかしながら, 近年では, 交通渋滞の悪化や違法駐輪数の増加などの深刻な問題を抱えるに至り, 交通や公共空間の利用,

管理に関わる問題の解決が求められている。

天神地区における社会実験実施に至る背景となっている近年の地区の主要課題としては, ①違法駐輪の増加, ②交通渋滞・混雑の顕在化, ③郊外店の立地による競争激化, ④大名・今泉等周辺地区との移動しやすさの向上, ⑤南天神駅開設・地下街延伸等への対応, ⑥整備施設群の非効率な利用や利用率の低迷, ⑦自動車への過度な依存からの脱却, ⑧ゆったり過ごしたいニーズへの対応, ⑨犯罪の増加, ⑩マナーの悪化, 等が挙げられる。

1.2 天神地区の交通問題

特に, 地下鉄七隈線や地下街のための工事などの一時的な影響もあるが, 都市高速を利用し, 天神ランプからアプローチする遠方や近郊からの来街者の自動車交通の影響や, 都心部に一極集中する都市構造上, 自動車交通がとりわけ天神地区に集中する傾向にある。このため, 近年では週末などのピーク時における自動車の渋滞が顕在化し, 渋滞による経済損失, 排気ガスによる環境悪化, 渋滞による地区イメージの悪化が懸念されている。道路上では自動車, バス, タクシーの混在による交通混雑, 歩道上では自転車と歩行者の混在による安全性が脅かされる状態が見受けられるようになり, 利便性を確保する一方で新しい交通秩序とルールの構築が求められて

*1 都市・建築学部門

*2 福岡市総務企画局

*3 福岡市都市整備局

*4 西日本鉄道株式会社

いる。

更に、天神地区は、2001年および2003年の調査によると違法駐輪台数において全国ワースト1となっており、違法駐輪対策は、同地区において早急に取り組むべき課題として認識されている。1000台収容の大規模な地下駐輪場や歩道上のサイクルポストなどの設置を進め、指導員を配置するなどの対策を市行政と地元団体が実施しているが、違法駐輪を減らし、快適で安全な環境を創り出して行くには未だ厳しい状況である。

天神地区の最近の来街者の動向として、自動車を利用して来街し、目的施設に最寄の駐車場に乗りつけて、地区内を回遊せずに目的の買い物だけを済まして帰宅してしまう傾向が顕著になっている点も指摘されている。こうした自動車に依存した来街手段の偏重傾向により、本来の都心地区の特性としての、施設が集積しているメリットや相乗効果が失われつつあるとも言える。

2. 社会実験の概要

本社会実験は、『憩いと魅力』の道路文化創造社会実験～天神モデルの形成と発信』として、国土交通省の2004年度「オープンカフェ等地域主体の道活用に関する社会実験」^{注(1)}の採択を受け（申請者：天神モビリティタウン協議会）、実施したものである。その概要は、以下の通りである。

2.1 実施体制

社会実験の実施に当たっては、地元の商業事業者、交通事業者、NPO、福岡市役所、区役所等の行政機関、大学教員等の専門家が参画して天神社会実験実行委員会が2004年7月に設立され、この実行委員会の下に下記の各プロジェクトを担当するプロジェクトチームが設置された。このプロジェクトチームが主体となり、チームを構成する事業者、NPO、行政、さらに大学の教員と学生らが一体となって発案、実施へと活動を進め、本実験はこうしたメンバーの協働作業により実施された。

2.2 目標と目的

近年の天神地区の将来像に関わる構想として、①新・福岡都心構想検討準備会「挑戦する都心」(2004年3月)、②福岡市「自転車利用総合計画」(2004年7月)、③天神モビリティタウン協議会「快適なモビリティの実現に向けて」(2003年5月)、④福岡市「地域再生計画 九州・アジアの賑わいの都『福岡』」(2004年6月)、等があり、社会実験の内容はこうした構想の内容に基づいている。これらの構想も、現在の天神地区が抱える上記の課題の解決や社会のニーズへの対応のために検討されたものであり、本社会実験は、これらの構想の実現に向けて、その内容の一部を実施期間や範囲を限定して実施し、その効果や課題を明らかにすることを目的としている。

社会実験の目標としては、①歩いて楽しい都心への再生、②屋外におけるアメニティ空間の再生、③公共空間における安全快適環境の育成、④歩行者と自動車の共生する都心交通システムの構築、⑤まちづくりの取り組みの自立的運営の確立を掲げている。特に、地区像として、歩くことを基本的とする来街者のアクティビティを想定したサービスの提供や環境整備を進め、歩いて楽しい都心地区形成の実現に寄与することを目指した実験である。

2.3 社会実験の目的

これらの目標に基づく社会実験は、都心地区として過密とコンパクトゆえに生じる課題の解決や公共空間および各種施設の利用方法の改善を官民協働により取り組み、歩行者が快適で安全に回遊でき、ショッピングだけでなく、沿道のお店を眺めながらの散歩、カフェでの休息のひとつ時、友人との食事など、都心ならではの刺激的で快適なライフスタイルを楽しめる都心地区として環境を改善する上での施策の効果を検証することを目的としている。

但し、期間も予算も限定されていることから、具体的な目的として、①道路を利用した憩いの空間創出の効果の検証、②駐輪場の利用促進策と違法駐輪規制強化、一斉清掃の効果の検証、③フリンジ駐車場とシャトルバスの連携システムの利用満足度の検証、④まちづくりの継続的自治的取り組みと運営方法の検証、に焦点を絞り、下記プロジェクトを実施した。また、プロジェクト実施に合わせて、評価等のために様々な調査を実施した(表1)。

2.4 実施プロジェクト

(1) アメニティ再生プロジェクト

期間を限定して実施した対象道路における自動車の交通規制と歩行者専用化(歩行者天国化)が、歩行者数の変化や来街者の満足度への影響を検証し、来街者と歩行者の観点から見た歩行者専用化の効果を検証した。

また、歩行者専用となった道路上でオープンカフェやギャラリーを設置し、ストリートパフォーマンス等を開設することで生み出される憩いの空間としての道路の利用のされ方やその効果を検証する。

一方、歩行者専用化のための自動車交通規制が、周辺道路の自動車交通に及ぼす影響が懸念されることから、周辺道路の自動車交通への影響を合わせて検証した。歩行者専用化は、歩行者交通へのプラス効果と自動車交通へのマイナス影響の両面の側面を持つが、それら両面からの評価を踏まえながら、憩いの空間創出と道路多目的利用の地域活性化策としての有効性と課題を探ることとした。

表1 社会実験において実施した調査事項

実験プロジェクト	調査事項	調査日	主な内容
アメニティ再生プロジェクト	1 来街者に関する満足度調査	・11月13日(土) ・11月14日(日) (13:00~20:00)	・天神での回遊性について ・歩行者天国実施について ・自転車関連快適性向上について ・天神への不満や望ましい姿等
	2 オープンカフェ利用者数調査	・11月13日(土) ・11月14日(日) (ただし一部のカフェ除く)	・カフェ利用者数の把握
	3 オープンカフェ出店者の満足度調査	・11月12日~30日	・出店者の満足度、継続意向
	4 警固公園活性化に向けたアンケート	・11月25日 ・11月27日 (16:00~21:00)	・利用頻度、目的、印象について ・カフェや公園の利用方法について ・今後の警固公園のあり方について
	5 カフェ利用者へのアンケート結果	・11月13日(土) ・11月14日(日) (13:00~20:00)	・カフェ利用の満足度、改善点 ・出店の許認可について
	6 サザン通り歩行者へのアンケート結果	・11月13日(土) (13:00~16:00)	・サザン通りの歩きやすさ
	7 サザン通り歩行に関する通過時間調査	・11月6, 13日(土) (14:00~14:10) (16:00~16:10)	・歩行者の歩行軌跡と通過時間
	8 サザン通り歩行者通行量	・11月6, 7日 ・11月13, 14日 (10:00~18:00)	・歩行者数の変化
	9 カフェ利用時間の調査結果 (サザン通り・プロント・フカヤカフェ・ 平和楼前・岩田屋本館前)	・11月13日(土) ・11月14日(日) (13:00~14:00)	・ビデオ撮影による利用時間調査
	10 アイマーカーレーダー装着者による歩行実験 ビデオレーダーによる定点観察調査	・10月16, 17日 ・11月11, 12日 ・11月13, 14日	・来街者の注視や認知の変化分析 ・来街者の行動変化
安全快適環境プロジェクト	11 駐輪場利用者数の変化	・11月15日~12月31日	・利用者数把握
	12 周囲での駐輪対策の効果	・10月27日 ・11月30日 (10:00~11:00)	・違法駐輪台数の変化
	13 警固公園ゴミ問題に関する意識調査	・11月13日~12月25日	・ゴミのポイ捨て数 ・灰皿設置の満足度
交通システムプロジェクト	14 天神地区でのフリンジパーキング意識調査	・11月6日(土) ・11月13日(土) (13:00~18:00)	・フリンジパーキングの知名度 ・今後の利用条件について
	15 フリンジパーキング利用者数調査	・11月1日~21日 (9:00~23:00)	・利用者数の変化
	16 フリンジパーキング利用者アンケート調査	・11月1日~21日	・天神地区での行動について ・フリンジ駐車場と天神間のアクセスについて ・フリンジパーキングの利用意向
交通調査	17 歩行者数調査	・11月6日(土) ・11月13日(土) (13:00~18:00)	・来街者数の変化 ・地下街も含め25地点で調査
	18 自動車交通量調査	・11月6日(土) ・11月13日(土) (13:00~18:00)	・断面交通量 ・交差点方向別交通量 ・渋滞長調査
	19 トラック、タクシー等違法駐車調査	・11月6日(土) ・11月13日(土) (13:00~18:00)	・時間毎に明治通り、西通り、きらめき通り、渡辺通りの違法駐車数の変化

具体的実施内容としては、①11月13日（土）、14日（日）の正午～22:00の間に、天神2丁目の一部の道路を歩行者専用化（歩行者天国）し、一帯におけるオープンカフェ等の休憩施設の設置、アートギャラリーの設置、およびストリートパフォーマンス等を実施し、②11月6日（土）～28日（日）の間に、公開空地および警固公園におけるオープンカフェ、ベンチ等の休憩施設の設置、アートギャラリーの設置等を実施した。

(2) 安全快適環境プロジェクト

大型駐輪場の3時間無料化、放置自転車の撤去を組み合わせ、駐輪場の利用促進策と取り締まり規制強化の組み合わせによる効果を検証する。歩行者天国化の時期に合わせ、自転車利用総合計画にある「押しチャリロード」を適用して、注意喚起による反応を確認した。合わせて、一斉清掃と落書き消し等の活動による環境美化の効果を検証した。

具体的には、①11月1日（月）～12月31日（金）の期間に、地区内の大型駐輪場4箇所における日中を含む時間帯の2～3時間以下の利用時間に対する駐車料金の無料、および放置自転車の撤去等を実施し、②11月7日（日）～28日（日）の期間に、歩行者専用化実施道路で

の不法占拠物の撤去、公園（警固公園）の清掃活動の強化等を行った。

(3) 交通システムプロジェクト

天神北地区の既設の大規模駐車場に協力を仰ぎ、フリンジパーキングとして位置づけ、無料シャトルバスサービスや百貨店買い物による無料化を組み合わせたフリンジパーキング・システムを提供し、このシステム利用者の行動・意識や課題を明らかとすることとした。実施内容の詳細は後述の通りである。

(4) 事業運営プロジェクト

オープンカフェのテーブル、イス、パラソル等のセットを店舗に貸し出し、カフェの設置による売り上げの一部を運営費に回すこととし、国土交通省の補助金を有効に活用しながらも、地元企業等の協賛金による運営費の補助を仰ぎ、公的資金に過度に依存しない地区の自立的運営の可能性を探ることとした。

3. フリンジ駐車場システムの実施内容と結果

3.1 実施内容

11月1日（月）～21日（日）の3週間に渡り、連続して9:00～23:00の間に、天神地区の北側に立地する駐車場3箇所（図1、表2）を同駐車場の所有者および管理者の協力のもとに、フリンジ駐車場として指定した。指定したフリンジ駐車場の利用者（同乗者を含む）に、駐車場から天神地区までのバス無料往復券を配布した。そのうち、エフパーキング北天神（図1）からは駐車場利用者に限定したシャトルバスを15分間隔で運行し、同駐車場利用者には無料で乗車できることとした。

また、天神地区の3つの百貨店（岩田屋、大丸、三越）のいずれかで5,000円以上買い物した場合には、フリンジ駐車場の駐車場代を5時間まで（エフパーキング北天神は最大24時間まで）無料とした。実施期間中の利用者にはアンケート調査を実施し、利用上の問題点を検証することとした。天神北地区には、都市高速道の天神ランプがあり、遠距離から来街する自動車の通過地点であり、そうした都市高速道路利用者の駐車場利用を見込んで実施した。

広報としては、社会実験全体の広報パンフレットの配布や新聞記事としての掲載の他、九州自動車道と都市高速道路が連絡する福岡インターチェンジで通知紙面を配布するなどした。

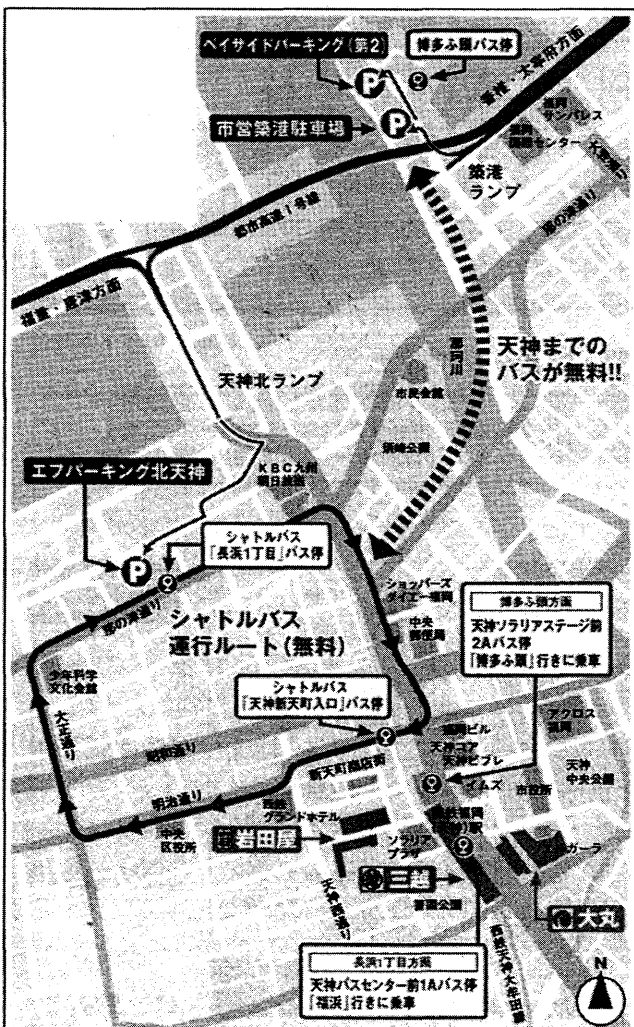


図1 フリンジパーキングの位置とシャトルバスのルート

表2 フリンジ駐車場の指定駐車場の現状

	駐車場名	駐車台数	現行料金体系	最寄の都市高速ランプ
1	市営築港駐車場	362台	100円/30分	築港ランプ
2	ベイサイドパーキング	320台	150円/30分	同上
3	エフパーキング北天神	777台	100円/30分 (1,000円/24h)	天神北ランプ

3.2 利用者数

(1) 利用者数の傾向

実験期間中（21日間）の総利用台数は1,028台、総利用者数は2,288人であった（表3）。休日の1日平均利用台数は102台/日、平均利用者数は238人/日であり、平日は平均利用台数が26台/日、平均利用者数は44人/日であった。特に、休日と平日の利用台数の差に開きが大きくなった。利用者は買い物目的の来街者が中心なために、休日が多くなっている。

地区別の利用者数を見ると、築港地区の2駐車場に比べ、長浜地区のエフパーキング北天神の利用が総利用台数の80%と非常に多くなった（表2）。期間中のピークとして、道路の歩行者専用化の実験（アメニティプロジェクト）が開催された11月13、14日の利用者数が最も多い結果となった。

(2) 天神地区駐車需要に対する削減効果

フリンジ駐車場システムの導入によって、天神地区中心部の駐車場が満車の際に空き駐車場を探す「徘徊交通」や道路上での「空き待ち車両」が減少し、渋滞緩和につながることを期待される。今回の実験の段階で、実験期間中の利用実績から日常の天神地区内部の駐車需要の削減効果を試算すると、休日における天神1・2丁目地区の10:00～15:00の間の駐車場の入庫台数(3,083

台)に対し、同時間帯のフリンジ駐車場の入庫台数は、1%程度を占めるという結果が得られた。更に割合を高めるためには、対象駐車場を増やし、PR等に務めるなど、より市民や来街者に浸透させていく必要がある。

4. アンケート調査の結果

4.1 フリンジ駐車場利用者アンケート

(1) 利用者の傾向

1台当たりの平均乗車員数は、2.1人で、1人が24.0%、2人が最も多く47.0%であった。平日に比べ、休日の員数がやや多くなっている。乗車員数が1人のケースは、休日が15.1%であるのに対し、平日では38.2%となっている。

駐車場の割引利用率は、77.0%で平日、休日に差は見られなかった。

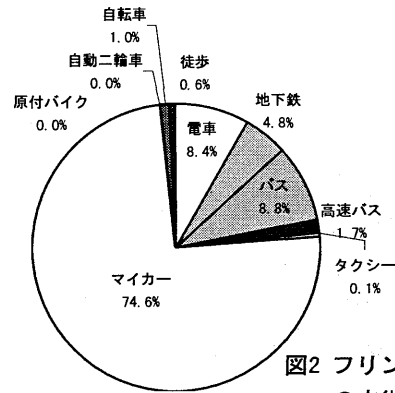


図2 フリンジ駐車場利用者の通常時の来街交通手段

表3 フリンジ駐車場の利用者の実績

日時	合計					築港地区					長浜地区				
	利用台数	利用者数				利用台数	利用者数				利用台数	利用者数			
		参加	大人	小人	幼児		合計	参加	大人	小人		幼児	合計	参加	大人
11月1日(月)	23	31	3	0	34	9	14	2	0	16	14	17	1	0	18
11月2日(火)	28	42	0	0	42	8	15	0	0	15	20	27	0	0	27
11月3日(水)	104	198	20	18	236	27	56	7	0	63	77	142	13	18	173
11月4日(木)	35	58	0	2	60	8	13	0	1	14	27	45	0	1	46
11月5日(金)	23	41	0	3	44	7	14	0	3	17	16	27	0	0	27
11月6日(土)	72	126	16	21	163	20	35	5	8	48	52	97	11	13	115
11月7日(日)	93	181	14	31	226	20	39	6	8	53	73	142	8	23	173
11月8日(月)	25	41	2	0	43	5	7	2	0	9	20	34	0	0	34
11月9日(火)	19	31	2	1	34	3	6	2	0	8	16	25	0	1	26
11月10日(水)	23	41	0	4	45	5	9	0	0	9	18	32	0	4	36
11月11日(木)	22	37	0	1	38	4	6	0	0	6	18	31	0	1	32
11月12日(金)	33	54	0	3	57	4	6	0	2	8	29	48	0	1	49
11月13日(土)	131	244	18	32	294	21	38	5	8	51	110	206	13	24	243
11月14日(日)	159	306	47	42	395	46	88	21	11	120	113	218	26	31	275
11月15日(月)	28	47	1	5	53	3	4	0	1	5	25	43	1	4	48
11月16日(火)	26	36	0	0	36	4	7	0	0	7	22	29	0	0	29
11月17日(水)	27	36	1	3	40	1	1	0	0	1	26	35	1	3	39
11月18日(木)	25	36	0	8	44	2	3	0	1	4	23	33	0	7	40
11月19日(金)	29	48	0	4	52	3	6	0	0	6	26	42	0	4	46
11月20日(土)	80	148	8	13	169	13	27	2	5	34	67	121	6	8	135
11月21日(日)	77	159	12	12	183	19	44	5	4	53	58	115	7	8	130
合計	1,082	1,941	144	203	2,288	232	438	57	52	547	850	1,503	87	151	1,741

通常時の交通手段は、マイカーが約75%、公共交通利用者は約24%、であった(図2)。福岡市外からの利用者は、電車からの転換利用者が多くっており、市営築港駐車場・ベイサイドパーキングでは、福岡市外からの利用者が多いため、電車からの転換が多くなっている。

(2) 滞在時間等への影響

フリッジパーキング利用者へのアンケートによると、福岡市内居住者の利用が58%、市外が42.2% (うち福岡県外は7.2%) であった(図3)。利用者の平均滞在時間は4.4時間で、5時間以上滞在した利用者は29%であったが(図4, 5)、その半数が市外居住者で、遠方からの来街者の方が、比較的滞在時間が長くなる傾向が見られた。フリッジ駐車場利用者の約75%が天神地区での滞在時間が従前より増加したと答え、約60%が天神地区での利用店舗数が従前より増加したと答えている。

(3) シャトルバスの利用

無料バスに関しては、フリッジ駐車場と天神間の移動

は、90%以上の利用者が無料バスを利用し、約5%が徒歩であった(図6)。仮にアクセスバスを有料化(100円)した場合に利用するかという質問に対しては、フリッジパーキングを「利用する」とした回答が38%、「利用しない」が34%、「分からない」が28%であった(図7)。

(4) リピータ

3週間の実験期間に2回以上利用した人は、12.6%に上り(図8)、長期間実施した場合に、利用頻度が高まる可能性を示唆している。また、利用者全体の福岡市内居住者比は57.6%であるのに対し、複数回利用した人は、福岡市内居住者が67.2%と多かった。

(5) 今後の利用意向

今後の利用に関しては、「今後も利用したい」との回答が59%、「改善して欲しいところはあるが、また利用したい」が40%と、99%の利用者から今後も利用したいとの意向を得た(図9)。居住地別では、県外の79.0%が今後も利用すると答え、福岡市外が59.8%、今回のフ

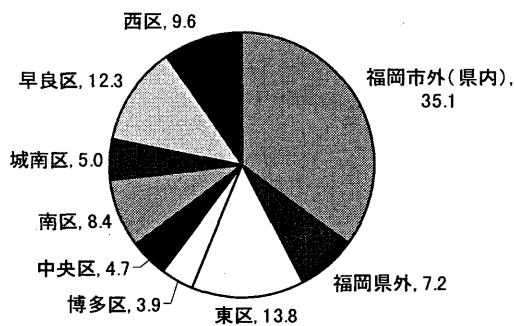


図3 フリッジ駐車場利用者(回答者)の居住地の割合(%)

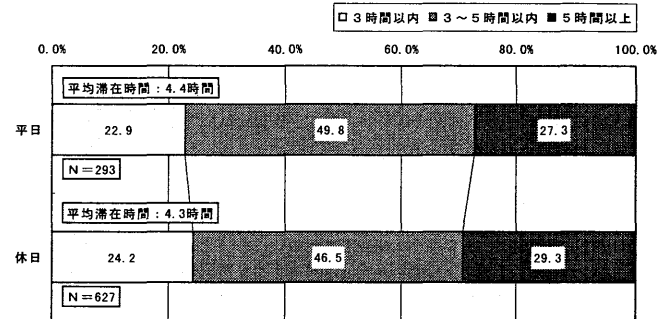


図4 平日・休日別のフリッジ駐車場利用者(回答者)の滞在時間

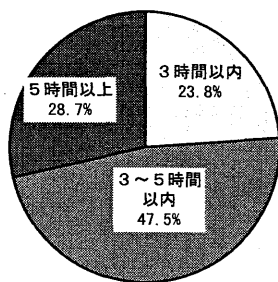


図5 フリッジ駐車場利用者(回答者)の滞在時間の割合

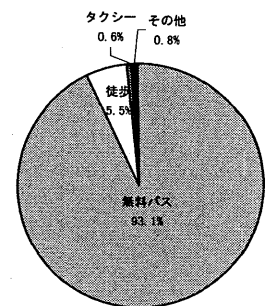
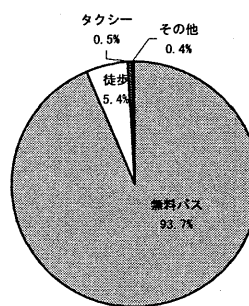


図6 アクセスマETHOD (左: フリッジ駐車場→天神 右: 天神→フリッジ駐車場)

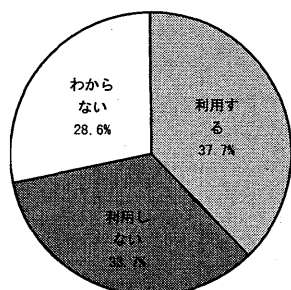


図7 アクセスバスが有料の場合の利用意向

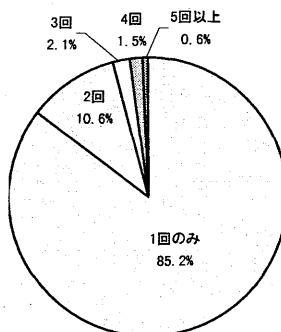


図8 フリッジ駐車場利用者のリピート率

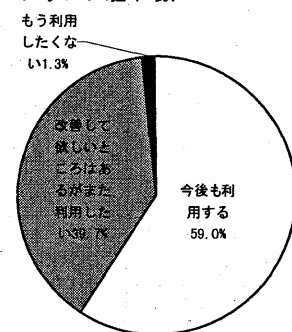


図9 フリッジ駐車場の今後の利用意向

リンジ駐車場に自動車アクセスし易い区である早良区(64.1%)、東区(60.8%)で利用意向の高い割合であった(図10)。

但し、改善点として、「駐車料金割引サービスの対象小売店舗の拡大」、「駐車料金割引サービスを受けるための買物額の低額化」、「フリンジ駐車場の箇所数の拡大」を望む声が多かった(図11)。

4.2 天神地区の駐車場利用者アンケート

社会実験期間中に、天神地区の駐車場利用者(フリンジ駐車場を利用しなかった方)へのアンケートも実施した。その結果は、フリンジ駐車場の社会実験のことを知っていた人は全体の32.4%にとどまったが、フリンジ駐車場を今後「利用したい」、「条件次第では利用したい」と回答した人が76.8%と多数を占めた(図12)。

フリンジパーキングを利用したくない理由としては、「駐車場から天神までの移動が面倒」、「天神まで時間が

かかる」、「荷物が重い」、「短時間しか天神にいない」といった意見が多かった。

4.3 利用者アンケートから見た課題

フリンジ駐車場の利用者のアンケート等からみた課題として下記の点が挙げられ、本格実施に向けての留意事項として今後の検討を要する。

(1) フリンジ駐車場立地の留意事項

長浜地区駐車場の利用が多く、築港地区の利用が少なかったことから、フリンジ駐車場は天神地区から比較的近く、アクセスバスで10分程度の距離に立地している駐車場が望ましく、フリンジ駐車場からバス停(あるいは駅)までのアクセスが便利である点が求められる。あるいは、天神までのアクセス手段としては、軌道系交通手段の利用も考えることが必要である。

今回の実験では、天神の北側だけにフリンジ駐車場を設けたため、南方面から中心部を通過してフリンジ駐車

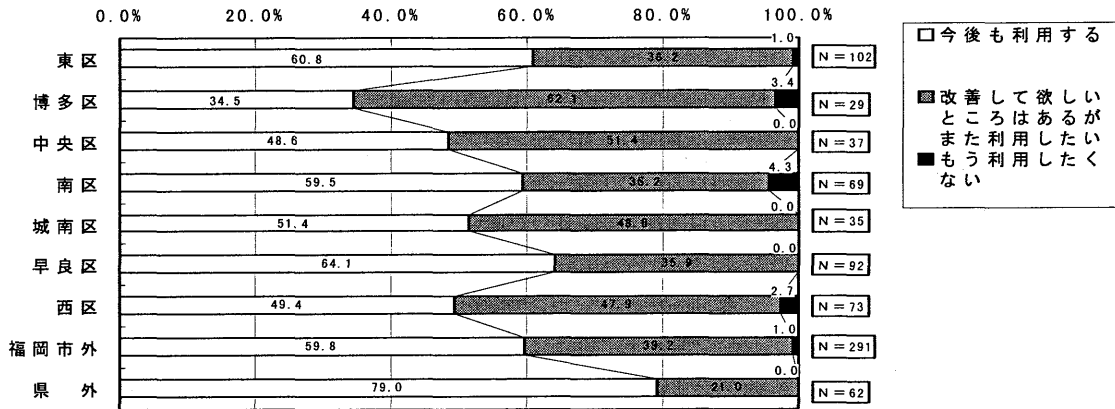


図10 居住地別の今後のフリンジ駐車場利用意向

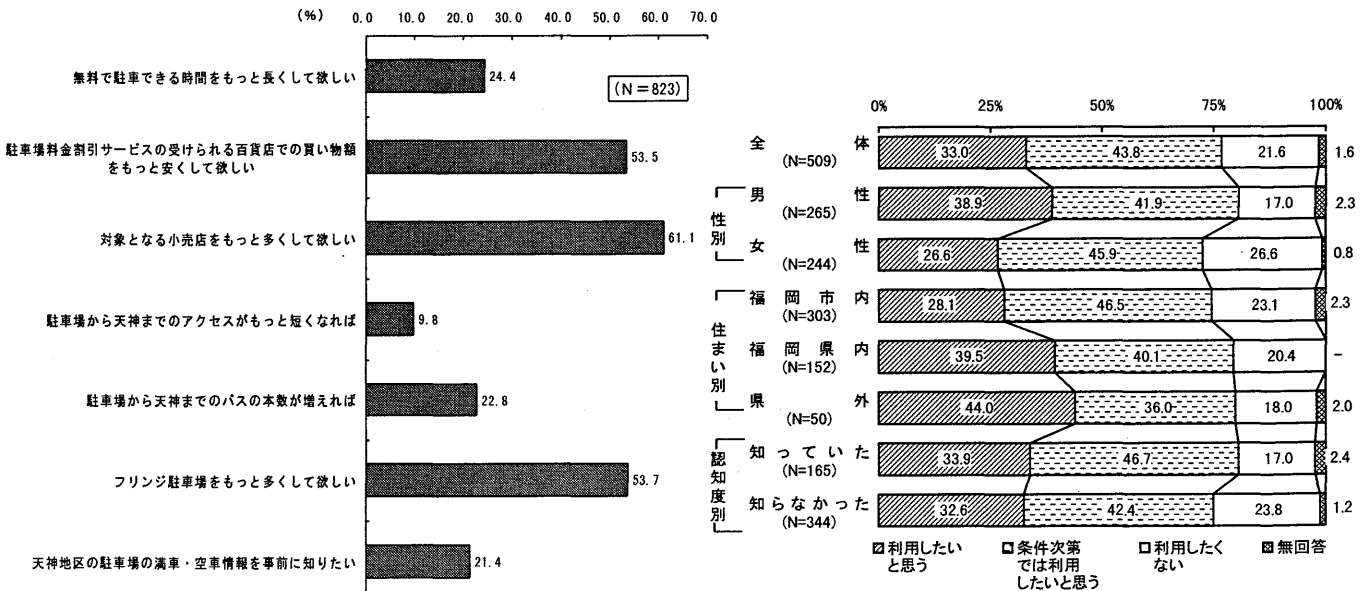


図12 性別、住まい別、認知度別に見た今後のフリンジ駐車場の利用意向

図11 フリンジ駐車場に関して改善してほしい点

場を利用しているというケースもあったようだ。東・西・南方向からも利用しやすいフリンジ駐車場の立地が望まれる。フリンジ駐車場への案内福岡市内の地理に不案内な人に対して駐車場までの案内を充実させることが重要である。

(2) アクセスバスの運行の留意事項

フリンジ駐車場と天神間のアクセスがスムーズであること、バスの定時性を保つことが重要で、バス待ち時間を苦痛にさせない工夫が必要である。バス停に屋根を設置、駐車場でバス到着時間が分かるようにするなどの工夫も求められる。

更に、荷物が多い人、幼児連れの人のための工夫も必要である。アクセスバスが有料化された場合の利用意向は、今回の利用者の40%程度である。特に、家族利用者などは、アクセスバスの費用負担が大きくなるため、配慮する必要がある。アクセスバスの適正な料金設定や料金割引の仕組みが求められ、アクセス交通手段の頻度が確保されていることも重要である。

(3) その他の留意事項

今回の社会実験では3百貨店の買い物客を駐車場料金割引サービスの対象としたが、対象店舗の拡大を望む声が多く(図10)、駐車場料金割引サービス対象小売店舗の拡大も求められる。また、携帯電話やホームページ等を活用したフリンジ駐車場の情報提供の拡大も必要である。

5. 社会実験の成果と課題

5.1 施策の組み合わせによる天神モデルの効果

「憩いの場」の創出と回遊の仕掛けは、自動車交通対策や違法駐輪対策と組み合わせることで初めてその効果が発揮できるとの考えの下で今回の社会実験を行った。結果的に、歩行者天国やオープンカフェの設置だけでなく、違法駐輪対策、フリンジ駐車場システムといった3つの施策が相互に関連し、本稿では、その一部を提示したに過ぎないが、その相乗効果を実験を通じて検証することができた。

今回の社会実験の成果の最も重要なポイントは、これらの施策群を単独で実施したのでは、その効果が限定的であるのに対し、一体的に組み合わせることで同時期に実施することによって、組み合わせた施策の相乗効果を図ることができる総合的なまちづくり方策の効果を提示できた

点にある。

更に、清掃・美化、自転車対策、アート、イベントといったそれぞれ異なる分野のまちづくり活動を担う主体間の協力と連携が、まちの環境改善と魅力向上の社会活動に総合的な力をもたらした点も重要なポイントである。

5.2 フリンジ駐車場の効果と本格実施への課題

現在、天神地区においては、中心部から少し離れた天神3・4丁目で駐車場の大部分が空車であるにもかかわらず、中心部(天神1・2丁目近辺)では昼間時間帯に多くの駐車場が満車となっている状況が頻繁に見られる。このため、中心部では空き駐車場を探す「徘徊交通」や道路上での「空き待ち車両」が渋滞原因のひとつとして問題となっている。フリンジ駐車場は中心部の駐車需要を削減させる施策であり、実験を通じて実際に利用した利用者の意向調査等から渋滞緩和策としての可能性を検証することができた。

本格実施に当たっては、駐車場の立地、規模、中心部へのアクセス手段の確保の課題に加え、駐車料金割引サービスやアクセスバスの料金割引など、地域の商業事業者、駐車場管理者、交通事業者の協力と合意形成が不可欠となる。

また、本社会実験が3週間と短期間であったにもかかわらず、2回以上の利用したリピータが12.6%と多かったこと、天神中心部の駐車場利用者のうち本社会実験を知らなかった人が70%に上り、その4分の3の人が、今後フリンジ駐車場を利用したいと答えているアンケート結果等を勘案すると、本格実施に向けては、PR等による市民や来街者への浸透は極めて重要であると言える。

注

- (1) 国土交通省道路局ホームページ
<http://www.mlit.go.jp/road/demopro/>
(2005年6月時点)を参照。

参考文献

- 1) 天神社会実験実行委員会『『憩いと魅力』の道路文化創造社会実験 - 天神モデルの形成と発信』2005年2月

(受理：平成17年6月9日)