

—

山梨大学 工学部 正 花岡利幸

○山梨大学 工学部 正 川井利光

山梨大学大学院 学 鯉淵 彰

1. まえがき

都市施設を特性づけるものの一つに圏域があり都市には多くの圏域が認められる。現在のところ、圏域の把握は都市計画的見地からの施設の立地を計画する際に必要な情報を提供すると考えられ、交通計画の見地からは、あまり論じられていないと考えられる。従来の交通計画は自動車をいかにして能率よく走行させるかということがその中心的課題であった。自動車の走行に注意を集中することは、都市計画の基本的な居住環境の面の目的をゆがめ、あるいはあいまいにするまいかあると考えられる。自動車の走行のための道路があるべき位置すなわち日常生活における安全性と利便性を考慮した道路網を決定するために、日常生活が営まれ、日常活動が行なわれている日常交通の実態を把握することが非常に重要であると考えられるので、管理者によって決定される通学圏（小学校区）を除いて都市施設のうちの商業集団、駅、公園についての利用状況（誘致圏）を調査した。また、都市の交通には強者（自動車）と弱者（徒歩、自転車）の対立が大きな問題となっていることから誘致圏を交通手段別（徒歩、自転車、二輪車、自家用車、バス）に把握した。最後に人口20万程度の中小都市である、地方中心都市としての甲府市と大都市（名古屋市）周辺の人口急増都市としての春日井市を比較し、商圏からみた地方都市の特徴を明らかにした。

2. 都市施設の利用実態と分析

(1) 調査の種類と内容

実態把握のために①生活圏行動調査（平日・休日のパーソナリティ調査）と②交通環境調査（居住地の住宅事情およびその周辺の交通環境）の2種類の調査を実施した。

(2) 調査の方法

対象地域（春日井市）を41ゾーンに分割し、対象地

域の全小学校、全中学校の小学2年および5年生、中学2年生の生徒を通じてのアンケート用紙の配布、記入依頼によるものである。サンプル数は生活圏行動調査の場合、5259枚（世帯）、交通環境調査の場合16,178枚（人）、抽出率は、ともに8.7%であった。

(3) 居住地—施設起終点(OD)表の作成

調査結果より春日井市内の8つの商店街（鳥居松、勝川、味美、鷹来・桃山、坂下、高蔵寺、高蔵寺N.T.内、国鉄春日井駅周辺）について全交通手段および交通手段別について平日、休日の居住地—商店街買物OD表を作成し、また、春日井市内の国鉄中央線の5つの駅（勝川、春日井、神領、高蔵寺、定光寺）および名鉄小牧線の3つの駅（味美、春日井、牛山・岡内）について、平日の居住地—駅通勤OD表を作成した。

(4) 施設別誘致圏の設定

居住地—施設起終点(OD)表に基づいて、別途、居住地—施設間の直線距離を算定し、距離—誘致客累積分布曲線を作成する。この図において、便宜的に、90%の利用客の誘致距離をもって各施設の誘致圏とする³⁾。なお、春日井市においては、都市施設のうち公園についてのデータがえられなかったため分析ができなかった。

代わりに、甲府市におけるデータ⁴⁾を用いて、商圏、駅誘致圏と同様の方法で、公園別の全交通手段の誘致圏を求めた。

(5) 施設の誘致圏の特性把握

① 商圏について

商圏の特性をみてみると以下のことがわかる。

ⅰ) 全交通手段の商圏については、すべての商店街について、平日よりも休日のほうが大きく、休日のほうがより遠くまで買物に行くことがわかる。

ⅱ) 徒歩の商圏は0.2~1.5kmである。

ⅲ) 自転車、二輪車の商圏は1.3~2.5kmである。

ⅳ) 自家用車の商圏は全交通手段の商圏に比べてかなり大きく、商店街により、平日の場合、1.6~4.4km、休日の

の場合、2.0～6.2kmとかなり変化がみられ、平日に比較して休日のほうが、国鉄春日井駅周辺の商店街を除いて、かなり大きくなっている。

りバスの商圈は、かなりの変化があり、バス路線の有無が関係しているように思われる。

② 駅勢圏について

駅勢圏の特性をみてみると、以下のことがわかる。

1) 商圈の場合と同様に、徒歩の駅勢圏は0.8～1.5kmとかなり小さく、変動も少ない。

2) 自転車・二輪車の駅勢圏は、商圈の場合に比較して、かなり大きくなっている駅もある。

3) 名古屋の中心部に直結していない名鉄小牧線の駅勢圏は名古屋の中心部に直結している国鉄中央線の駅勢圏に比較してかなり小さくなっている。このことは、名鉄小牧線の輸送能力が小さい反面、通勤者が家に最も近い駅で選ぶのではなく、職場までの時間が最も少なくしてすむ駅を選択するという現象を示していると考えられる。

4) 自家用車の駅勢圏は、商圈の場合と同様に全交通手段の駅勢圏に比べて、かなり大きい。

りバスの駅勢圏は、商圈の場合と同様に変化が非常に激しく、バス路線網の有無と密接に関係していると考えられる。

③ 公園誘致圏について

公園誘致圏の特性をみてみると次のことがわかる。

1) 公園の誘致圏の設置基準に比べて、90%誘致圏はかなり大きくなっており、都市公園の未整備を示していると考えられる。

④ まとめ

都市施設誘致圏の値は、都市によっても異なると考えられるし、交通手段別の誘致圏は、相互に影響しあうと考えられる。

3. 商圈よりみた地方都市の特性把握

大都市周辺の人口急増都市の春日井市の商店街誘致圏と地方中心都市の甲府市の商店街誘致圏を比較して地方都市の特性をみた。

小売商業集団の発展過程および類型も商店街の組織の有無、商店街の形態、商店街の共同経済事業、枝店舗、歩行者専用道路・緑地等、主要販売商品の種類、

商圈の7つから規定した表の商圈から春日井市、および甲府市の小売商業集団の発展過程を分類すると、春日井市の場合、鳥居松、高蔵寺商店街は混合型商店街に近づくつつあり、勝川、鷹来・桃山、坂下、国鉄春日井駅周辺商店街は近隣型商店街に近く、味美、高蔵寺N.T.内商店街は萌芽型商店街であり、春日井市の各商店街は、まだ未発達段階にあるといえる。

一方、甲府市の場合、駅前通り、県庁前・オリオン通り、春日町・銀座・桜町・常盤町商店街は地域型商店街であり、朝日町通り商店街は混合型商店街と地域型商店街の中間にあり、伊勢町商店街は混合型商店街であり、善光寺商店街は近隣型商店街に位置しており、春日井市の商店街に比べて甲府市の商店街は高度に発展した段階にあることがわかる。

この両市の商店街発展段階の違いは、春日井市の場合、中部圏の住宅都市として位置づけられており、近年、人口増加は年1万人にも達し、急激に都市化している都市であり、この急激な人口増加に商店街の形成が追いつかない状況にあり、また、買廻品の買物は名古屋ですまされればよいと考えられ、名古屋に近いことが商店街の形成にデメリットとなっている。その結果、春日井市には、市の中心部たる繁華街がないという問題を呈している。

一方、甲府市は山梨県の中心部に位置し、人口増加は非常になだらかであり、古くから山梨県の中核機能の場として位置づけられ、その結果、商店街の形成も古くから進み、ここ数年、大型店舗の進出、店舗面積の拡大が相次いでおり、商店街はかなり発展した段階にある。

(図、表は当日、スライドで示す。)

4. 今後の課題

誘致圏の現状を分析してきたが、誘致圏を社会的、経済的、交通施設の要因でモデル化し、将来の誘致圏をもとにして、交通計画(道路網計画)、都市計画に適用することが、これからの課題である。

参考文献

1) 奥平耕造：都市工学読本

2) アキマツ・レポート

3) 春日井市交通需要対策調査研究会 中商報告書；昭和52年

4) 広域市町村圏振興整備構想研究報告書；昭和51年3月

5) 甲府地域商業近代化報告書；昭和49年3月