

## 道路アクセスの改善が中心市街地への訪問行動に及ぼす影響

秋田工業高等専門学校環境都市工学科 正 員 ○日野 智  
 (株)プレステージインターナショナル 正 員 竹内香奈子  
 秋田工業高等専門学校環境都市工学科 フェロー 折田 仁典

### 1. はじめに

現在、多くの地方都市では中心市街地の活性化が課題となっている。中心市街地衰退の要因として、モータリゼーションの進展と郊外型商業施設の立地が挙げられる。そのため、公共交通機関の利用促進だけではなく、中心市街地への道路アクセスを向上させる方策も検討されている。

秋田市においても秋田中央道路が建設されており、秋田駅周辺地域の活性化を支援することが期待されている。しかし、秋田中央道路の整備が来訪者の行動にもたらす影響は明らかにされていない。

本研究は意識調査を実施し、秋田駅周辺地域に対する満足度や道路アクセスの変化が中心市街地への訪問行動にもたらす影響を把握することを目的とした。そして、今後の中心市街地活性化方策に考慮すべき要因を考究したものである。

### 2. 秋田中央道路の建設とその効果

秋田中央道路は国道7号線臨海十字路と秋田自動車道秋田中央ICとを結ぶ地域高規格道路である。現在、秋田駅の東西間をトンネルで結ぶ自動車専用道が建設されており(図1)、2007(平成19)年度の暫定開業を目指している。

秋田中央道路建設に伴う効果として、1)秋田市中心部と秋田中自動車道・秋田空港とのアクセス機能

の向上、2)秋田駅東西間の交通渋滞の緩和、3)秋田市中心市街地活性化の支援が挙げられている。中心市街地へのアクセスを向上させるため、トンネルの途中には中央街区出口が設けられている。秋田駅周辺地域への訪問行動にもたらされる影響として、地域への所要時間短縮や道路渋滞の緩和等が挙げられる。その一方で、郊外に立地する商業施設への所要時間が短縮されることも考えられる。

### 3. 意識調査の実施と秋田駅周辺地域への訪問行動

本研究では秋田市民を対象とした意識調査を実施した。調査は2005(平成17)年2月に直接配布・郵送回収方式によって実施し、180票を回収した。調査では秋田駅周辺地域への訪問状況や訪問時の満足度、交通条件による訪問意向の変化等を質問している。

被験者の秋田駅周辺地域への1ヶ月あたりの来訪回数は0~1回・2~3回とする回答が75%を占めている。来訪目的では約半数の被験者が買い物(食料品以外)と回答しており、通勤・通学と買い物(食料品)がそれに次いでいる。来訪時の主な交通手段は自家用車が約8割を占めており、自家用車が駅周辺地域への主な交通手段となっていることがわかる。

### 4. 秋田駅周辺地域訪問時の満足度分析

#### (1) 秋田駅周辺地域に対する満足度

秋田駅周辺地域を訪問した際の総合満足度と個別項目の満足度を図2に示す。いずれの項目も不満とする回答(不満・やや不満)が多く、秋田駅周辺地域に対する満足度は低いものといえる。特に駐車場の数・料金や道路の状況では高い割合を占める結果となった。一方、飲食店の数・種類や行きやすさは満足とする回答(満足・やや満足)の割合が比較的高い。

#### (2) 数量化理論Ⅱ類による満足度分析

秋田駅周辺地域の総合満足度に影響している要因

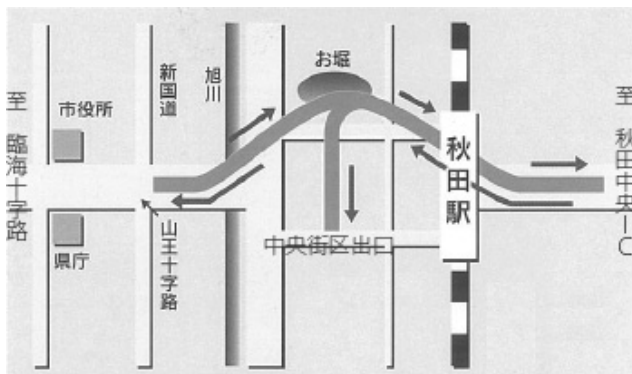


図1 秋田中央道路(暫定区間)の概略

キーワード：中心市街地活性化、意識調査分析、道路アクセス、実験計画法、秋田中央道路  
 連絡先：〒011-8511 秋田市飯島文京町1-1, TEL/FAX (018)-847-6071

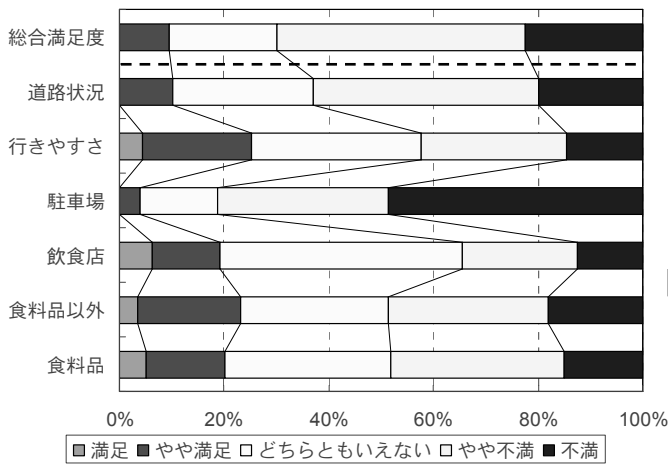


図2 秋田駅周辺地域訪問時の満足度評価

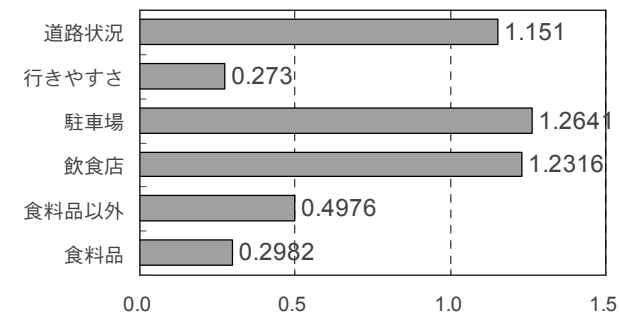


図3 個別項目のレンジ値

を明らかとするため、外的基準を総合満足度、個別項目の満足度をアイテムとした数量化理論Ⅱ類による分析を行った。数量化理論Ⅱ類におけるレンジを図3に示す。駐車場のレンジが1.26と最も大きく、飲食店と道路状況がそれに次いでいる。これらに対する満足度は低く、総合満足度を向上させるためにはこれらの改善が重要である。

5. 秋田駅周辺地域への訪問意識分析

(1) 変動要因と水準の設定

本研究は実験計画法を用い、秋田駅周辺地域への訪問意識を分析する。変動要因として5つを選択し、それぞれに2水準を設定した(表1)。なお、所要時間等の水準は秋田中央道路の開通を想定したものである。これらの変動要因をL<sub>16</sub>直交表にわりつけ、秋田駅周辺地域への訪問回数が増加するかを質問した。各票種における割付と増加とした回答の割合を表2に示す。

(2) 分散分析による訪問意識の把握

秋田駅周辺地域の利用回数が増えるとした回答に対し、分散分析を行った結果を表3に示す。「F：駐車場料金」の寄与率が81.5%と非常に大きい。一方、秋田中央道路の整備効果となる「B：渋滞状況」や

表1 変動要因の種類と水準

変動要因	第1水準	第2水準
A：訪問する季節	夏	冬
B：秋田駅周辺地域の渋滞	現状と同様	緩和される
C：駅周辺地域への所要時間	現状と同様	10～20分短縮
D：郊外商業施設への所要時間	現状と同様	15～25分短縮
F：駐車場の料金	有料(現状)	無料

表2 直交表による割付と訪問回数増加の回答率

票種	A	B	C	D	F	回答率
1	夏	現状	現状	現状	有料	0%
2	夏	現状	現状	短縮	無料	77%
3	夏	現状	短縮	現状	無料	79%
4	夏	現状	短縮	短縮	有料	0%
5	夏	緩和	現状	現状	無料	84%
6	夏	緩和	現状	短縮	有料	0%
7	夏	緩和	短縮	現状	有料	23%
8	夏	緩和	短縮	短縮	無料	82%
9	冬	現状	現状	現状	無料	50%
10	冬	現状	現状	短縮	有料	5%
11	冬	現状	短縮	現状	有料	7%
12	冬	現状	短縮	短縮	無料	89%
13	冬	緩和	現状	現状	有料	17%
14	冬	緩和	現状	短縮	無料	71%
15	冬	緩和	短縮	現状	無料	85%
16	冬	緩和	短縮	短縮	有料	17%

表3 分散分析表

要因	変動 S	自由度 f	分散 V	分散比 F <sub>0'</sub>	寄与率 ρ
A：季節	2.03	1	2.03	-	-
B：渋滞状況	56.92	1	56.92	-	-
C：駅所要時間	131.80	1	131.80	-	-
D：郊外所要時間	0.41	1	0.41	-	-
F：駐車場料金	4423.80	1	4423.80	47.78	81.52
A×C	219.52	1	219.52	2.37	2.39
B×D	274.56	1	274.56	2.97	3.43
e：誤差項	803.29	8	100.41	-	-
e'	1111.08	12	92.59	1.000	-
残差					12.67
全体	4614.96	15			

「C：駅周辺地域までの所要時間」、「D：郊外商業施設までの所要時間」等の要因はほとんど寄与していない。すなわち、秋田駅周辺地域への訪問意識を高めるためには駐車場料金の設定が重要となる。

6. おわりに

本研究における分析の結果、秋田駅周辺地域への来訪者数を増加させるためには駐車場料金が重要な要因であることが明らかとなった。また、飲食店の数や種類の充実、道路状況の改善が訪問者の満足度を向上させるために必要となる。道路状況については秋田中央道路の建設による改善が期待される。すなわち、道路アクセスの改善だけでは中心市街地活性化には不十分であり、これらの要因を考慮した方策を講じることで訪問意識と来訪者の満足度を高めていくことが必要である。