

中心市街地活性化をめざしたフリッジパーキング整備と回遊空間整備に関する計画論的研究

立命館大学工学部	正会員	春名 攻
東海旅客鉄道(株)	正会員	和気 秀晃
立命館大学大学院	学生員	古城 貴彦
立命館大学大学院	学生員	江島 好輝

1. はじめに

本来、中心市街地とは「職・住・学・遊」の機能が高度に集積され、地域の中で最も活力のある中心的な役割を持った地区である。しかしながら、近年のモータリゼーションの進展による都市機能の分散化、ライフスタイルの変化によるニーズの多様化、中心市街地の老朽化等の原因によって、中心市街地の空洞化や交通渋滞・事故等の交通問題が全国各地で大きな問題となっている。中心市街地の活性化にあたっては、中心市街地における総合的な回遊環境の改善と商業・サービス業機能の充実という両者の整合性を図るとともに、それらを互いに連携させることによって相乗効果を生み出すように、各種事業を一体的・有機的に推進することが重要である。特に、交通施設整備は、都市・地域の発展や活性化といった目的のもとで行われるさまざまな施設整備・開発の結果、量的・質的に変化する交通需要を効果的かつ効率的に処理し、地域における交通状態が利便性・快適性・安全性といった面でドライバーや道路周辺住民にとって問題とならない状態に保たれているよう、整合性を図った形で進める必要がある。また、中心市街地整備においては、自動車流入を規制し、歩行者を優先した、魅力ある回遊環境を備えた空間整備を行うことが重要であると思われる。

2. 本研究の概要

先に述べたような課題を解決し中心市街地の活性化を図るために、運輸交通基盤システムと中心市街地を形成する商業・サービス業施設の一体的整備を検討する必要があると考えられる。また、その運輸交通基盤システムの方策として、フリッジパーキングシステムの導入が考えられる。

そこで本研究では、滋賀県草津市を対象として、中心市街地への自動車交通の流入抑制をめざしたフリッジパーキングシステム整備にともなう、回遊空間整備

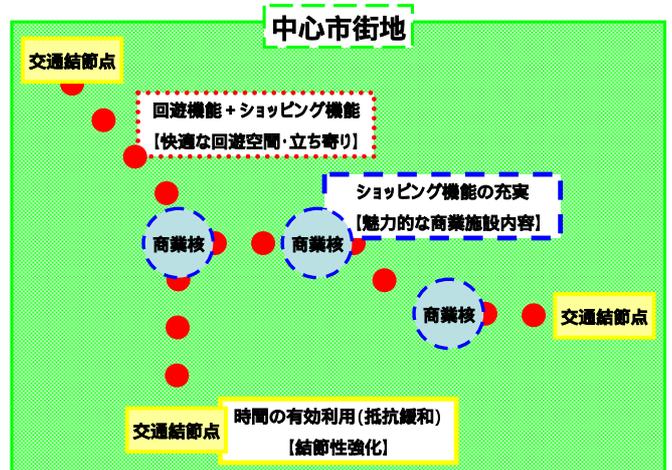


図1 中心市街地活性化イメージ

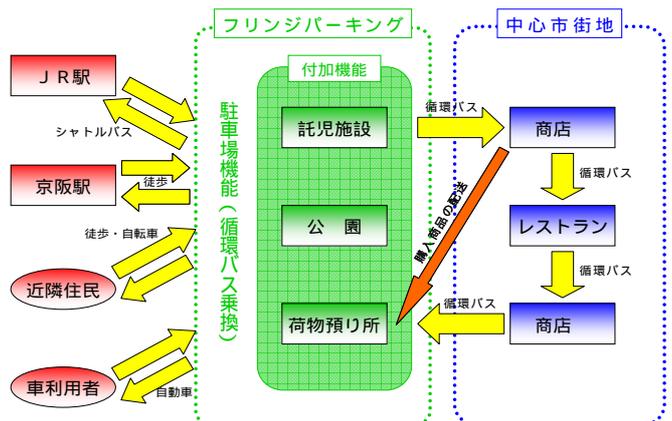


図2 フリッジパーキングシステム概要

計画案についての構想を行うこととした。なお、中心市街地の一体的整備イメージ案を図1に示す。また、フリッジパーキングシステムの概要を図2に示す。

3. フリッジパーキング導入効果の分析

フリッジパーキングシステム導入による中心市街地での消費活動への影響を分析するために、既開発のシミュレーションプログラムを用いることとした。本研究では、無料循環バス・シャトルバスと手荷物配達サービスを設定するものとした。その結果、中心市街地における消費金額および平均回遊回数が増加すると算定できた。これは、地域内での徒歩及び公共交通機関での回遊回数が増加し、平均滞在時間が増加したこ

キーワード 中心市街地活性化、フリッジパーキング、回遊環境整備

連絡先 〒525-8577 滋賀県草津市野路東 1-1-1 立命館大学工学部都市・地域計画研究室 TEL077-561-2736

とによるものと考えられる。

フリンジパーキング整備および運営においては、商業施設での消費増加による増収分の一部を受益者負担としてフリンジパーキング整備・運営費用とすることで、公共負担を軽減することができると考えられる。また、中心市街地での売上増加は、公共にとっては税収の増加をもたらす、また都市生活の魅力が向上することで公共的要望・要請の充足に繋がるものと考えられる。

なお、紙面の都合上、分析で用いた既開発のシミュレーションモデルの詳細とその他についての説明は割愛することとするが、表1にその概要を示すこととする。

表1 行動モデルにおける各行動等の要因

空間レベル	行動・意志決定項目	算出方法	影響要因
地区訪問	地区訪問確率	効用による確率式	アクセシビリティ(所要時間)(分)、目的別売り場面積(m ²)、目的別売り場面積の集積度(%)
	地区訪問交通手段	ロジットモデル	年代(セグメント)、所要時間(分)、移動コスト(円)、手荷物運搬(ダミー)、自動車保有(ダミー)
	地区到着時間(時刻)	近似式	時刻
	地区退出条件(時間の場合)	近似式+分布式	時間帯別地区平均滞在時間(分)、地区到着時間
	地区退出条件(消費金額)	分布式	目的別消費金額
	地区退出条件(消費時間)	分布式	目的別消費時間
地区内回遊行動	行動目的決定	確率式	時刻
	訪問施設決定	ロジットモデル	年代(セグメント)、居住地(セグメント)、距離(km)、目的別売り場面積(m ²)、新規立地性(ダミー)、占有面積(m ²)
	移動交通手段	ロジットモデル	年代(セグメント)、移動所要時間(分)、移動コスト(円)、手荷物運搬(ダミー)、自動車保有(ダミー)
	立ち寄り	ロジットモデル	年代(セグメント)、移動所要時間(分)、目的別売り場面積(m ²)、新規立地性(ダミー)、占有面積(%)、サービス実施(ダミー)、露店(ダミー)
施設内行動	施設内滞在時間(分)	近似式+分布式	トリップ回数、訪問施設到着時刻、目的別売り場面積(m ²)、施設の階数、施設内の業種数
	施設内消費金額(円)	近似式	年齢、施設滞在時間(分)

4. 関連する回遊環境整備および商業施設整備の

同時的検討に関する考察

フリンジパーキング導入および手荷物配達サービスを行った場合、中心市街地への自動車流入が緩和され、商業施設の売上が増加すると算定された。しかし、交通はそもそも「現象」であり、市街地に整備される商業・サービス業自体が魅力的であることが必要である。また、来訪者が楽しんで、空間を回遊できるよう十分に考慮した上で、施設整備、商業・サービス業整備、また回遊路の整備を同時に検討することが望ましい。例えば、地区訪問行動レベルでは、フリンジパーキングの利用を誘発する魅力的な付帯施設を導入すること、地区内回遊行動レベルでは、歩車分離を進め、徒歩または公共交通で回遊できる空間整備を行うことが望ましいと考えられる。また、商業施設内容の更新においては、中心核的商業施設と商店街をより一体的に再構成・再配置することが望ましいと考えられる。

5. 中心市街地活性化をめざした回遊環境整備の考察

既往研究による「魅力的幹線道路沿道景観整備」構想方法において、道路景観構成要素のうち、「補車道の幅員」、「電柱」等の6要素が利用者の満足度に大きく関連しているとしている。(表2)

表2 景観構成要素のデザイン因子と水準

因子	水準	水準1	水準2	水準3
歩車道幅員		歩道が広い	歩道も車道も普通	車道も広い
植栽の位置		中央分離帯	歩車道境界	歩道
樹木		高木	中木	高木+低木
照明の種類		低ボール	一般ボール	ハイマスト
電柱		電柱あり	防護柵と一体化	電柱なし
建築物		高さをそろえる	壁面線を指定する	屋根の形状・勾配等をそろえる

中心市街地活性化をめざした回遊空間整備においては、上記要素の構成内容を検討すると共に、回遊を支援するムービング・ウォーク、回遊バス、シャトルバス等の代替移動手段の整備を行い、来訪者の快適性・利便性の向上を図ることが必要であると考えられる。また、回遊することが目的の一部となるような小・中規模の商業・サービス業施設を導入することで、立ち寄りによる消費の増加すると考えられる。さらに、ウィンドウショッピングや観光の要素を取り入れることで、回遊を楽しむことのできる空間として整備することができると考えられる。

6. おわりに

本研究では、中心市街地活性化の観点から、フリンジパーキング導入により滋賀県大津市中心地区に与える影響を分析し、併せて、回遊空間整備計画案の構想を行った。

今後の検討課題として、フリンジパーキング利用者を誘発するための付帯施設導入を検討するとともに、回遊環境整備の検討および商業施設内容の構成内容の見直しを検討し、その導入効果を分析することが必要である。さらに、通勤・通学等の平日利用を考慮した整備内容の検討を行う必要があると考えられる。また、これらを踏まえた、シミュレーションプログラムの改良・構築を行うことが必要である。

【参考文献】

山田幸一郎氏;”中心市街地への訪問者行動の活性化を考慮した都市整備計画に関する方法論的研究”、立命館大学大学院博士論文、2001

山本香緒理氏;”滋賀県大津市国道1号を対象とした「魅力的幹線道路沿道景観整備」構想方法に関する実証的研究”、立命館大学理工学部卒業論文、2004