地方都市の中心駅と中心商店街の賑わいと繋がりの関係性に関する研究

横浜国立大学 大学院都市イノベーション学府 学生会員 ○松本 崚太郎
横浜国立大学 都市イノベーション研究院 正会員 松行 美帆子
横浜国立大学 都市イノベーション研究院 正会員 中村 文彦
横浜国立大学 都市イノベーション研究院 正会員 田中 伸治
横浜国立大学 都市イノベーション研究院 正会員 有吉 亮

1. 序論

近年,地方都市中心市街地の衰退は,地方都市の利便性・魅力の低下や環境負荷増大等,近年の大きな課題の一つとなっている.一方で,まちづくり 3 法の影響による大規模商業施設の中心市街地内進出や,駅ビル再開発により中心駅[注1)]の重要性が増し,中心市街地内の商業集積が変化している都市もある.既存の中心商店街[注2)]は他商業集積に来街者が奪われる恐れがある一方で,他商業集積の強い集客力の恩恵を受けることも期待できる.そのため今後中心市街地内エリア間の往来促進の取り組みが必要となる.

既往研究では,氏原ら(2014)[1)]のエリア間を往来する来街者の特性を明らかにした研究や,辰巳ら(2013)[2)]の JR 博多シティの開業によるエリア間回遊の変化についての研究があるが,アンケート等による来街者の現状把握にとどまっており,エリア間往来の視点から中心市街地の賑わい[注3)]への影響は明らかにされていない.そこで,本研究では中心市街地の賑わいに対し繋がり[注4)]指標の関係性を明らかにした上で,各都市の特性,共通点から提言を行う.

2. 研究対象地と指標の選定

三大都市圏ではない,中心駅と中心商店街が離れている,県庁所在地レベルの人口規模の 3 つの条件を基に,盛岡・山形・水戸・宇都宮・前橋・新潟・富山・金沢・岐阜・岡山・広島・下関・高松・松山・長崎・熊本・鹿児島の 17 都市を選定した.

次に,賑わいと繋がりの各指標を表 1 に示す.

年間販売額・売場面積では,市区町村全体に対する中心市街地の割合を用いる.この 4 指標を用いた主成分分析の第 1 主成分を合成指標とした.

繋がり指標の公共交通の利便性については,国土交通省の評価手法[3)]を参考にし,特に空間的アクセシビリティはバス停・電停へのアクセスのしやすさ,運賃アクセシビリティはバス・路面電車の 100 円あたりの移動可能距離を市区町村の課税対象所得の状況で補正したものである.年間販売額・売場面積・買回品店舗数の差は,中心駅と中心商店街の規模に大きな差がある場合,来街者の立ち寄るエリアに偏りが現れ,エリア間往来が減少すると推察し選定した.

表 1 賑わいと繋がりの指標

賑わい指標	繋がり指標
来街人口	距離
年間販売額	運行頻度
売場面積	空間的アクセシビリティ
買回品店舗数	運賃アクセシビリティ
	年間販売額・売場面積 買回品店舗数の差

3. 賑わいと繋がりの各指標の関係性

各指標間で相関分析を行った.その結果,表 2,図 1・2 に示すように賑わい合成指標に対し,運行頻度との間に強い,運賃アクセシビリティとの間に弱い正の相関が見られた.これら相関関係は因果関係とは言い切れないことに留意しておく必要がある.また,都市の選び方によって相関の強さが異なるため,都市を類型化することで詳細な考察ができると考え,クラスター分析を用いて類型ごとに分析を行うこととした.

表 2 賑わい指標と繋がり指標の相関係数（抜粋）

相関係数R	来街人口	年間販売額	売場面積	買回品店舗数	賑わい合成
運行頻度	**0.67****	**0.56***	**0.42**	**0.78****	**0.71****
運賃アクセシビリティ	**0.24**	**0.33**	**0.25**	**0.28**	**0.32**

$^{*}p<0.05$ $^{**}p<0.01$

キーワード：中心市街地,地方都市,エリア間往来,賑わい,繋がり

連絡先:〒240-8501 神奈川県横浜市保土ケ谷区常盤台 79-5 横浜国立大学交通と都市研究室 TEL 045-339-4039

© Japan Society of Civil Engineers

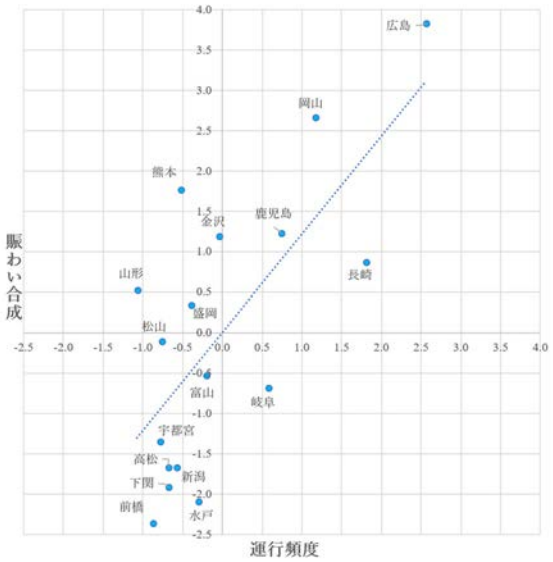

図 1 賑わい合成―運行頻度の散布図

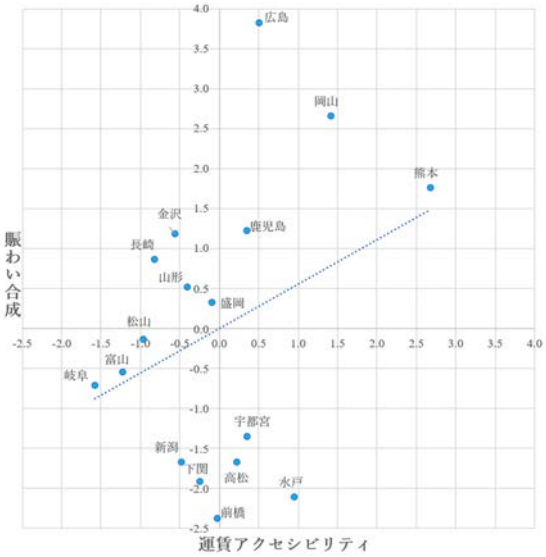

図 2 賑わい合成―運賃アクセシビリティの散布図

4. クラスター分析による都市の類型化

賑わい合成（対郊外）,運行頻度,運賃アクセシビリティの指標を用いたクラスター分析の結果,CL1：公共交通の担う役割が相対的に小さい公共交通低効果型（水戸・宇都宮・前橋・新潟・下関・高松）,CL2：運賃面での利用抵抗が高い相対的高運賃型（富山・岐阜・松山）,CL3：賑わいと公共交通のバランスがとれている安定型（盛岡・鹿児島）と隣接自治体や都市の地理によって影響される周辺環境被影響型（山形・金沢・長崎）,CL4：商業集積の偏りの大きさや中心商店街へのアクセス手段の多様さによるエリア間低往来型（熊本）,CL5：公共交通利便性が高く賑わいが最も大きい中心市街地活性型（岡山・広島）の 5 つに類型化できた.

また,各類型の考察より,賑わいを高めるにあたり,各都市固有の条件下で公共交通施策が効果的になる場合とそうでない場合があると考えられ,以下の 8 つの条件にまとめられる.

1) 運賃が割高である　2) 運行頻度が不足している
3) 一定以上の都市規模を持つ
4) 自家用車依存が低い　5) エリア間距離が長い
6) 市街地面積が大きい
7) 地形的条件（傾斜等）が厳しい
8) 中心駅・中心商店街両方に十分な商業集積がある

5. 結論と今後の課題

賑わいに対して公共交通の運行頻度・運賃アクセシビリティが関係することが明らかになり,これらの公共交通施策が有効となる条件を導出できた.また,都市の状況をこれらの条件と照らし合わせ,公共交通施策による影響が有効であるかの判断材料として活用できると考えられる.具体的には,まず運賃や運行頻度の課題を確認し,その上で 3)～8)の条件にあてはまる程公共交通施策の効果が期待できる.

今後,様々な都市規模での検討や,新型コロナウイルスによる買い物行動や公共交通利用の変化を考慮した分析が必要となる.

脚注

注 1）中心駅：都市の玄関口となる代表駅

注 2）中心商店街：中心市街地活性化基本計画等で示される商業集積の大きい代表地区

注 3）賑わい：中心市街地自体の持つ力のこと

注 4）繋がり：中心駅～中心商店街の来街者往来の促進要素

参考文献

1）氏原岳人・阿部宏史・入江恭平・有方聡,“二極の特性の異なる商業エリアを有する中心市街地内の回遊行動の実態分析―岡山市の中心市街地を事例として―”, 都市計画論文集, Vol.49 No.3, 2014 年 10 月

2）辰巳浩・堤香代子,“福岡市都心部における休日の回遊行動に関する研究―JR 博多シティの開業にともなう回遊行動および意識の変化―”, 都市計画論文集, Vol.48 No.3, 2013 年 10 月

3）国土交通省, 地域公共交通の「サービスのアクセシビリティ指標」評価手法について（試算と活用方法）第 2 版, https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000068.html, 閲覧日：2021 年 3 月 25 日

© Japan Society of Civil Engineers