

歩行者の回遊状況からみた駐車場勢圏に関する研究*

～高崎市を事例として～

Parking Zone Concerning to Pedestrian Excursion in Local Regional Core City*

赤松宏和**・松下直哉***・中川義英****

By Hirokazu AKAMATSU**・Naoya MATSUSHITA***・Yoshihide NAKAGAWA****

1. 研究の背景と目的

経済状況や商業状況、ライフスタイルの変化に伴い、中心市街地と呼ばれる、旧来の商業集積地区のあり方を考えていくことが重要な問題となっている。かつては商都として繁栄した、群馬県高崎市においても中心市街地の空洞化が進んでいる。

自動車普及率の高い高崎市では、買い物目的の自家用自動車を受け入れる駐車場の整備が必要であるとの観点から、中心市街地地区における駐車場誘導システムの導入や、大型駐車場の建設などを実施してきた。また、商業施設に対しても様々な事業補助を実施し、自治体における歳出総額のうち、商工費の占める割合は群馬県で一番となっている。

しかしながら、今なお中心市街地は衰退傾向にある。モータリゼーションへの対応が中心市街地を維持するということがいえなくなった現在、どのようにして中心市街地から人、そして賑わいが去ってしまったのか、これから中心市街地がどのような存在でなければならないのかを考え直す必要がある。

本研究では、高崎市が定めた中心市街地にある6つの駐車場において、利用者の回遊調査をもとに駐車場勢圏を把握し、併せて、現在の商業特化地区の範囲を明らかにすることを目的とする。

2. 高崎市中心市街地活性化基本計画の概要

2.1. 人口推移について

中心市街地活性化基本計画書においては、中心市街地の活力の低下、衰退の原因として、市全体の

*キーワード：回遊状況，駐車場勢圏，地方中心都市

**正員，工修，早稲田大学理工学部土木工学科助手

(東京都新宿区大久保3-4-1, 51-15-11A,

TEL03-5286-3398, FAX03-5272-9975)

***学生員，早稲田大学大学院土木工学専攻修士1年

****フェロー，工博，早稲田大学理工学部土木工学科教授

人口が増加しているにもかかわらず区域内の人口は減少し、就学する児童の比率も低下し、年齢構成では極端に高齢化が進んでいることを深刻に受け止める必要があると指摘している。

公共施設の利用効率を含む集積の利益がメリットである中心市街地の人口の減少と少子高齢化の問題に対応するためには、中心市街地への居住を政策的に促進する必要があると指摘している。

2.2. 商業環境について

高崎市が実施した市民アンケート調査より、高崎市民が中心市街地へ行かなくなった理由のすべてが中心市街地の商業環境の魅力不足にあるというわけではないものの、それがかなりのウエイトを占めていることは否定できないと指摘している。

2.3. 税制問題について

中心市街地の土地にかかる固定資産税は、収益性の高い活用かどうかに関わらず一定である。したがって、収益性の低い活用をしている土地所有者にとっては、高い土地価格の評価に基づく課税は、その負担がとりわけ重く感じられると想定される。しかも、かつての地価急騰時代の影響が現在まで残っているため、税負担の重さは中心市街地活性化に複雑な問題を投げかけていると指摘している。

2.4. 公共交通機関の低利用と衰退

高崎市中心市街地活性化基本計画書においては、かつて経済成長が続き、地価が上昇を続けていた時期に、モータリゼーションの進展と相まって集客性の高い公共施設や、通勤通学者の多い施設等の郊外への新設や移転が多く見られた。最近では大型店舗の郊外立地が多く、これらが要因となって、公共交通機関の利用率が低下し、不採算路線の廃止や本数

の削減などサービスの縮減が見られ、これからの環境共生型の都市づくりにとっては望ましくない低利用と衰退の悪循環に公共交通機関が陥っていると指摘している。

3. 回遊行動調査について

3.1. アンケートの概要

中心市街地を訪問する買い物客の回遊状況を把握するため、2002年2月24日(日、晴天)に、下記に示す6つの駐車場においてアンケート調査を実施した。アンケート調査は、各駐車場利用者が中心市街地での目的を済ませ、駐車場に戻ってきたところでアンケート用紙を調査員が手渡しし、後日、料金受取人払い方式で郵送回収した。配布数は1,239通で、308通回収(回収率25%)であった。

表1. 調査対象駐車場及び回収状況

調査場所	管理者	収容台数	配布枚数	回収枚数	回収率
a 市営中央駐車場	高崎市	250	47	12	25.5%
b ウエストパーク1000	高崎市整備公社	1,000	253	43	17.0%
c 高崎駅西口駐車場	高崎市整備公社	351	196	35	17.9%
d 高島屋駐車場	民間	142	300	81	27.0%
e 立駐パーク500	民間	500	363	113	31.1%
f ふるかわパーキング	民間	692	80	23	28.8%
全駐車場合計			1,239	307	24.8%

対象駐車場の選択については、木下¹⁾らによって実施された高崎市駐車場利用者回遊行動の調査で対象とされた駐車場の中から、回遊行動が活発な駐車場として「高島屋駐車場」と「パーク500」の2つを選択した。回遊行動が活発でない駐車場として「高崎駅西口駐車場」と「市営中央駐車場」の2つを選択した。また、その他の駐車場として「ウエストパーク1000」と「ふるかわパーキング」を選択した。「ウエストパーク1000」は、2001年に新設された都市計画駐車場であることから選択した。また、「ふるかわパーキング」は、中心市街地中心部から比較的距離があるが、高崎駅東口地区の駐車場利用者の回遊状況の把握を行うために選択した。

3.2. アンケートの回収結果

回答者の立ち寄り場所(複数回答)について見ると、ほとんどの回答者は「スズラン高崎店」「高島屋高崎店」等の大規模商業施設に立ち寄っている。しかしながら、回遊行動はあまり活発でない。この理由として、調査時期が2月末(商売の世界では閑散期)であったことがあげられる。また、1度の訪問で、

中心市街地内に立地する他の駐車場を利用しているサンプルも38(回答者の12%)見られた。

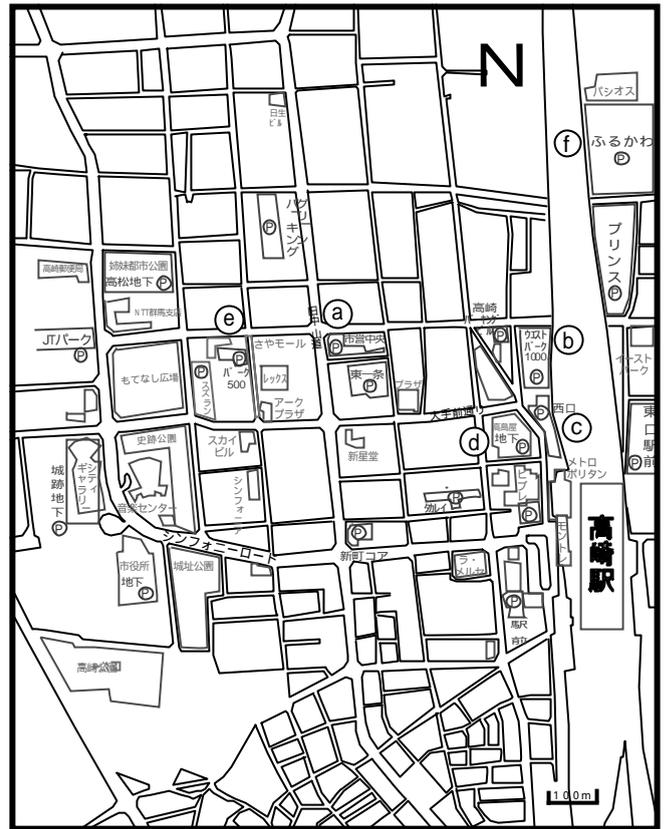


図1. 調査対象駐車場の位置図

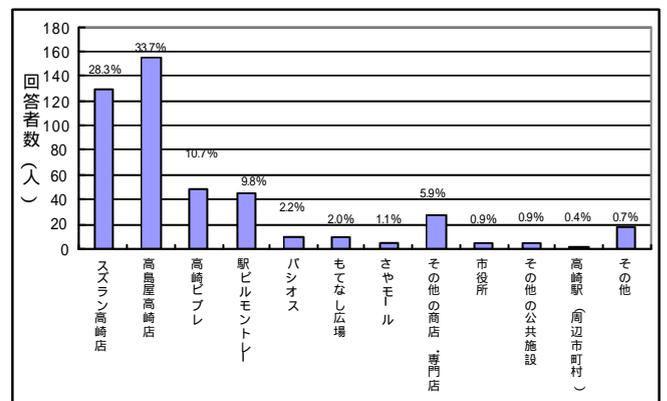


図2. 回答者の立ち寄り施設(M.A.)

滞在時間に関しては、「~2時間以内の滞在」の割合が最も多く約45%を占めた。逆に「5時間以上の滞在」は5.5%しか見られなかった。

駐車場選択理由に関しては、「目的地に近い」が全回答の84%を占め、「料金廉価」「空車が多い(入庫時間が短い)」を選択理由としてあげた回答者は非常に少なかった。

このことから、自動車利用来訪者の回遊行動は消極的で滞在時間が短いということが分かった。

4. 駐車場勢圏の分析

4.1. 駐車場別回遊行動の把握

各駐車場の勢圏（各駐車場利用者が回遊行動を行う範囲と定義する）を明らかにするために、経路調査票のデータを交差点 GIS としてデジタルデータ化し GIS データを用いて分析した。なお、国道 354 号線より北側・県道 29 号線より西側・県道 31 号線より南側・県道 12 号線より東側についても、あまり回遊行動がないことから対象外とした。



図 3. 全体の交差点通過状況

図 3.より、駅ビルモンレーと高島屋の間の通り（駅前通り）と大手前通りの交差点の通過者数が多いが、さやもーる商店街や中央銀座商店街の交差点、さらに比較的歩行空間が整備されているレンガ通りやシンフォニーロードの交差点の通過者数はそれほど多くないことがわかった。

次に、駐車場毎の交差点通過状況の把握を行う。



図 4. 市営中央駐車場の交差点通過状況

市営駐車場に関しては、大手前通り（南側）・旧中山道（東側）・国道 354 号線（北側）・高崎城跡のお堀（西側）で囲まれたエリアが勢力圏であることが分かる。特に、駅前通りで、交差点通過がほとんど観測されていないこと、逆に、中央銀座で交差点通過数が見られることが特徴である。



図 5. ウェストパーク 1000 の交差点通過状況

ウェストパーク 1000 は、高島屋・駅ビルモンレー・ビブレ・スズランが特約駐車場に指定していることもあり、西はスズランあたりまで交差点通過が見られる。

また、駐車場利用者の年齢層は 20 歳台と 30 歳台が多く、全体の 65%を占めていた。つまり、新設された駐車場のため、年齢層が高い世代にあまり存在が認知されていないと思われる。



図 6 高崎駅西口駐車場の交差点通過状況

高崎駅西口駐車場については、ウェストパーク 1000 と同様に、西はスズランあたりまで交差点通過が見られる。また、高島屋と駅ビルモンレー利用の方がほとんどであり、駅前通りに集中している。ウェストパーク 1000 と比較すると、砂賀町の交差点で通過が観測されるのが違いである。



図 7 高島屋駐車場の交差点通過状況
高島屋駐車場については、高崎駅西口駐車場と同

じような勢力圏になっている。ただし、高崎駅西口駐車場と比較すると、利用者の年齢層は比較的高くなっていることが分かる。また、他施設への立ち寄り是非常に少なく、さらに、滞在時間も、ほとんどが2時間以内になっている。



図8 パーク500の交差点通過状況

パーク500に関しては、高崎城跡のお堀（西側）と大手前通りで交差点通過が観測される。つまり、市営駐車場と似たような勢力圏を持つと言えるが、中央銀座の交差点通過が少ない。この理由としては、スズランは食料品等の買物が主目的となる大規模商業施設であり、中央銀座と商品構成等が競合していることが理由であると考えられる。また、他施設への立ち寄り是非常に少なく、さらに、滞在時間も、ほとんどが2時間以内になっている。

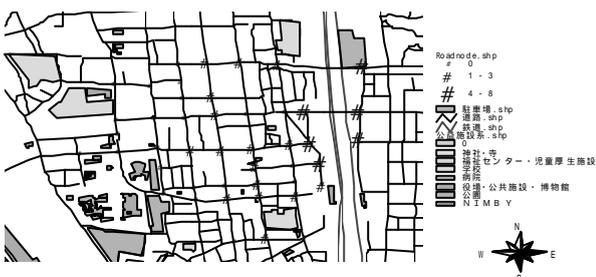


図9 ふるかわパーキングの交差点通過状況

ふるかわパーキングについては、他の駐車場と比較すると、通過が観測された交差点数が多くなっている。つまり、回遊が非常に活発であることが分かる。また、滞在時間も他の駐車場と比べると長い。

この理由としては、料金設定が非常に安いことと、国道354号線が立体交差事業によって、利便性が高まったことが挙げられる。なお、中心市街地の商業施設従業者が、月極駐車場として利用しているケースが多いとのヒアリング結果も得られた。

4.2. 駐車場のグループ化

調査した6つの駐車場は、3つのグループに分けられることがわかった。第1は、「ウエストパーク1000・西口駐車場・高島屋駐車場」であり、主に駅前から須賀町・新町を中心とした駐車場勢圏を持つグループである。第2は、「市営駐車場・パーク500」であり、主にスズラン周辺（鞆町・宮元町・中紺屋町）で駐車場勢圏を持つグループである。第3は、「ふるかわパーキング」であり、駅東口で駐車場勢圏を持つグループである。

4.3. 商業特化地区の範囲

商業特化地区（買い物客が回遊を行う地区）の範囲は、大手門通り（北側）と高崎城跡のお堀（西側）、シンフォニーロード（南側）、線路（東側）で囲まれる約30haであることが明らかになった。つまり、買い物客と行政が考える中心市街地のサイズは大きく異なっていると考えられる。

5. まとめ

駐車場利用者への回遊行動調査を行ったことにより、各駐車場勢圏及び駐車場を3つに分類することができた。また、商業特化地区の範囲は、大手門通り（北側）と高崎城跡のお堀（西側）、シンフォニーロード（南側）、線路（東側）で囲まれる約30haであることが明らかになった。

安定成長期における都市基盤整備は、誰もが納得のいくものでなければならない。納得が得られれば、投資することへのコンセンサスも得られやすく、他都市との競争にも耐えうる都市基盤整備を進めることが可能となり、中心市街地の衰退に歯止めがかかるのではないかと考えられる。

今後の課題としては、繁忙期及び通常期での調査の実施、また、シンフォニーロード以南の駐車場や高崎駅東口の駐車場を調査対象とすることで、さらに、高崎市の駐車場勢圏を明らかにすることである。

参考文献

- 1) 木下瑞夫, 牧村和彦, 山田晴利, 浅野光行: 歩行回遊からみた地方都市における都心歩行者空間計画に関する一考察「都市計画」No232 pp86 - pp95
- 2) 高崎市中心市街地活性化基本計画「音楽と花風景のまち」, 高崎市, H12.03