

# 駐車場選択が市街地内回遊行動に及ぼす 影響分析-長野市中心市街地を対象として-

山田 匡馬<sup>1</sup>・轟 直希<sup>2</sup>・柳沢 吉保<sup>3</sup>

<sup>1</sup> 学生会員 長野工業高等専門学校 専攻科生産環境システム専攻 (〒381-8550 長野県長野市徳間 716)  
E-mail:21812@g.nagano-nct.ac.jp

<sup>2</sup> 正会員 長野工業高等専門学校 工学科都市デザイン系 准教授 (〒381-8550 長野県長野市徳間 716)  
E-mail:n\_todoroki@nagano-nct.ac.jp

<sup>3</sup> 正会員 長野工業高等専門学校 工学科都市デザイン系 教授 (〒381-8550 長野県長野市徳間 716)  
E-mail:yana@nagano-nct.ac.jp

本研究では中心市街地内における駐車場整備に着目し、来街者の駐車場選択における意思決定メカニズムを解析するとともに、駐車場選択と市街地内の回遊行動の相互関係を明確化させ、回遊を促進される駐車場整備のあり方について模索することを目的とする。

長野市中心市街地内において実施した駐車場選択ならびに回遊行動データをもとに、主目的別の駐車場選択や回遊行動範囲等の集計分析、さらには非集計モデルによる駐車場一回遊行動選択モデルを構築した。買物、娯楽、観光のパターン別にモデル推計した結果、駐車場選択には、来街者の主目的によって駐車場-主目的施設間の許容できる距離には差がみられることが明らかとなった。特に観光主目的としている来街者は、主目的施設から比較的離れた駐車場でも選択する可能性が示された。

**Key Words:** Central city, Parking choice model, Migration behavior model

## 1. 本研究の背景と目的

現在、多くの地方都市で人口減少による少子高齢化やモータリゼーションスパイラルによって中心市街地における賑わいが低下してきている。そこで政府は、地方創成を掲げ、「まち・ひと・しごと創生総合戦略(平成26年)」を定めるなど、地方活性化に力を注いでいる。しかし、人口減少や少子高齢化という歯止めがかからない問題は今後さらに進展し、2050年には人口が約3,000万人低下して9,700万人となり、高齢化率も現在の倍の35%に至るとの推計結果<sup>1)</sup>もある。その結果、医療・福祉等の社会保障への歳出が膨らみ、今後、社会資本整備に対する投資能力は低下していくことが指摘されている。そのような中で、地方都市は集約型都市構造を軸とした政策展開を始めており、既存の交通軸上に拠点を設定し、拠点内の生活利便性と歩行回遊性を高め、まちの魅力を高めていくことが重要な課題となっている。

本研究の対象都市である長野市においては、第二期長野市中心市街地活性化基本計画を主体として、「訪れたくなるまち」「住みたくなるまち」「歩きたくなるまち」「参加したくなるまち」を基本目標に、中央通り歩行者優先道路化事業をはじめ、善光寺周辺街並み環境整備事業等を展開し、中心市街地の魅力向上を図っている。

長野市中心市街地の区域内には長野駅や長野バスターミナルといった公共交通拠点が立地するとともに、JR在来線、新幹線、しなの鉄道、長野電鉄に加えて路線バスや中心市街地循環バス「ぐるりん号」が運行するなど交通機能が充実している。善光寺表参道のほぼ中間地点に位置し、国道19号と交差する新田町交差点は、長野県において信号機・スクランブル式横断歩道・音響装置付信号機が初めて採用された交差点であり、数多くの路線バスが行き交うなど、重要な交通結節点となっている。また、長野駅前には駅ビルを含め大型店舗が集積し、表参道には小規模な個人商店が軒を並べ、善光寺門前には古民家や空き蔵などをリノベーションした個人店舗やカフェが多数立地しているなど、市街地内の様々な拠点が充実し、来街者の目的が多様化してきている。また、交通機能が充実していることで、中心市街地に来る際の来街手段も多様化してきており、来街拠点の効果的かつ効率的な整備の展開が望ましい。中心市街地への来街手段には現在自動車が多く用いられているが、駐車場は虫食い状に点在し、低未利用地となっている箇所が存在するなど、整備の状況に課題が残っている。そして、来街者の回遊行動は、主目的や来街手段、様々な個人属性によって変化すると考えられる。また、市街地内の最初に訪れる拠点によっても、その後の行動は変化すると考え

られるため、まずは来街者が中心市街地内に来る際に、どのような要因で来街拠点が選択されているのかを明らかにすることが、その後の回遊行動を考えるうえで重要である。そこで本研究では自動車を使用した来街者がどのように来街拠点を選択するのか、その要因を明らかにするとともに、その後の回遊行動を一連の行動と捉え、来街-回遊を一体的に表現できる非集計行動モデルの来街-回遊統合モデルへの発展を目指す。結果をもとに、今後の整備施策への提言を目指す。

## 2. 本研究の位置づけ

拠点選択、特に駐車場選択に関する既往研究としては、三輪らは、離散-連続選択モデルを適用し、駐車時間を考慮した駐車料金を説明変数として駐車場所選択モデルを構築している。この結果、駐車場所選択行動や駐車管理施策の詳細な分析には、離散-連続選択モデルに基づく駐車場所-駐車時間選択行動のモデル化が適切であることが示されている。

また、中心市街地の回遊行動に関する既往研究としては、木下らは回遊行動指標である市街地内でのトリップ数、総移動距離、滞留時間を来街手段別、利用駐車場別で分析し、都心における歩行空間計画及び整備のための歩行特性に関する知見をいくつかまとめ、来街手段が回遊行動に及ぼす影響について分析を行っているものの、中心市街地内への来街手段選択要因までは言及されていない。湯本らは、来街者を対象として、目的達成度、ノード間距離、観光魅力集積度および公共交通利用抵抗を導入した逐次意思決定市街地内回遊行動モデルの基本モデルを Nested Logit Model により表現するとともに、施設満足度を導入した回遊行動モデルを構築している。

来街拠点選択から回遊行動までを一連の流れとして考慮している研究としては、藤澤らは来街-回遊統合モデルを Nested Logit Model を構築し、整備効果のシミュレーションを行った。しかし、主目的別に構築したモデルの精度の低さや、回遊継続等を考慮したモデルへの発展など、課題も残っている。

そこで本研究では、これまでに構築された来街-回遊統合モデルを見直し、新しい変数の導入を検討することで精緻化を図り、来街-回遊統合モデルの発展を目指す。

## 3. 中心市街地内回遊行動実態調査概要

### (1) 中心市街地の実態

分析の対象としている長野市中央通りは、JR 長野駅から善光寺に至る長野市中心市街地の軸を担うメインス

トリートであり、古くから市民や観光客で賑わっており、善光寺の表参道として発展してきた。しかし、長野市内における道路整備及びモータリゼーションの進展に伴う、住宅・商業施設・事務所などの郊外進出に加え、人口減少による超高齢化が影響し、中央通りおよび周辺地区の賑わいが低下してきた。TOIGO およびもんぜんぶら座等の複合商業施設の位置する長野銀座では、12 時間歩行者量が 1983 年には 6 万人/12 時間であったのに対し、2013 年には 2 万人/12 時間までに減少しており、歩行者通行量調査からも中心市街地の衰退は明らかである。

長野市では、平成 19 年に「長野市中心市街地活性化基本計画」（以下、「第一期計画」）を策定し、「もんぜん都市ながの」をテーマとして中心市街地の活性化に取り組み始めた。旧基本計画の成果をいかしつつ、これまでに終えた善光寺表参道を中心とした各拠点を「点」から「線」として結び、「面」へとまちを育む事を目指した基本計画である。つまり、整備の終了した既存のストックを有効に活用して回遊性を高めることで、より広い範囲にわたる街歩きの促進が課題となっている。2015 年 3 月末歩行者優先道路化事業等の大型ハード整備が終了し、それらの整備効果を的確に評価し、ソフト面の充実と合わせて、今後の事業展開に活かすことが重要となっている。

2017 年には、第二期計画までの基本的なコンセプトを継承した「長野市中心市街地活性化プラン」を長野市が独自に策定している。特に権堂再生地区に関する見直しについては、御開帳を目標とした事業の完了や北陸新幹線延伸等により、まちなかの街並みや状況に変化があるということ、再生計画策定後の活動による地区や商店街の課題が顕在化しているなどの背景がある。

2015 年 3 月の北陸新幹線延伸によって、長野駅が終着駅から途中駅となり、長野市中心市街地観光への影響も懸念されていることから、長野新幹線の北陸延伸における長野市観光への影響調査が株式会社インテグテクノスフィアによって行われている。新幹線運行区間の首都圏と北陸圏双方の来街意向は高いものの、長野市への来街意向も依然として高いという結果が得られた。しかし、長野市の観光については訪問する観光地に偏りがみられるなど、観光上の課題も明らかになっている。

### (2) アンケート調査の概要と配布・回収状況

中心市街地回遊行動実態を調査するにあたり、アンケートを行った。主要調査項目の概要と配布・回収状況を表-1 および表-2 に示す。

長野市中心市街地来街者を対象として、来街・回遊行動実態調査を行った。本調査は、自動車をういた来街者を対象に調査票を直接配布し、後日郵送にて回収する方法を採用した。対象地域内の回遊性を高め、より広い範

表-1 主要調査項目

| 項目   | 概要                |
|------|-------------------|
| 来街目的 | 出発地点, 所要時間, 主目的   |
| 拠点選択 | 利用駐車場, 選択理由, 駐車料金 |
| 回遊行動 | 回遊ルート, 立ち寄り施設     |
| 個人属性 | 属性, 来街頻度          |

表-2 配布・回収状況

|         |                                      |
|---------|--------------------------------------|
| 実施日     | R.3.7/19,20 (月・火)<br>7/22,23 (木・金/祝) |
| エリア     | 長野市中心市街地                             |
| 配布場所    | 対象駐車場 (図-1, ①~⑬)                     |
| 対象者     | 長野市中心市街地来街者                          |
| 配布数 (部) | 3,000                                |
| 回収数 (部) | 732                                  |
| 回収率 (%) | 24.4                                 |

表-3 各駐車場の特性

| 駐車場番号 | 昼間料金 (h/円) | 駐車容量 (台) |
|-------|------------|----------|
| ①     | 300        | 430      |
| ②     | 200        | 430      |
| ③     | 400        | 380      |
| ④     | 200        | 39       |
| ⑤     | 300        | 95       |
| ⑥     | 200        | 587      |
| ⑦     | 100        | 130      |
| ⑧     | 100        | 39       |
| ⑨     | 300        | 49       |
| ⑩     | 250        | 56       |
| ⑪     | 250        | 222      |
| ⑫     | 300        | 40       |
| ⑬     | 300        | 198      |

圏にわたる街歩きの促進が課題となっており, 本調査では表-1 に示す来街ならびに回遊行動実態を明らかにすることを目的としている。また, 配布・回収状況は表-2 に示す通り, 3,000 部を配布し, 回収部数は 732 部, 回収率は 24.4%であった。配布は 2021 年 7 月の平日と休日それぞれ 2 日間行った。自動車利用の来街者に絞って調査を行うため, 配布場所は長野市中心市街地の主要な駐車場 13 箇所にて配布した。中心市街地の概要と各駐車場の位置を①~⑬として図-1 に示す。また, 各駐車場の基本的な特性を表-3 に示す。

#### 4. 来街者の来街特性分析

回遊行動実態調査の集計結果を基に, 主目的ごとに来

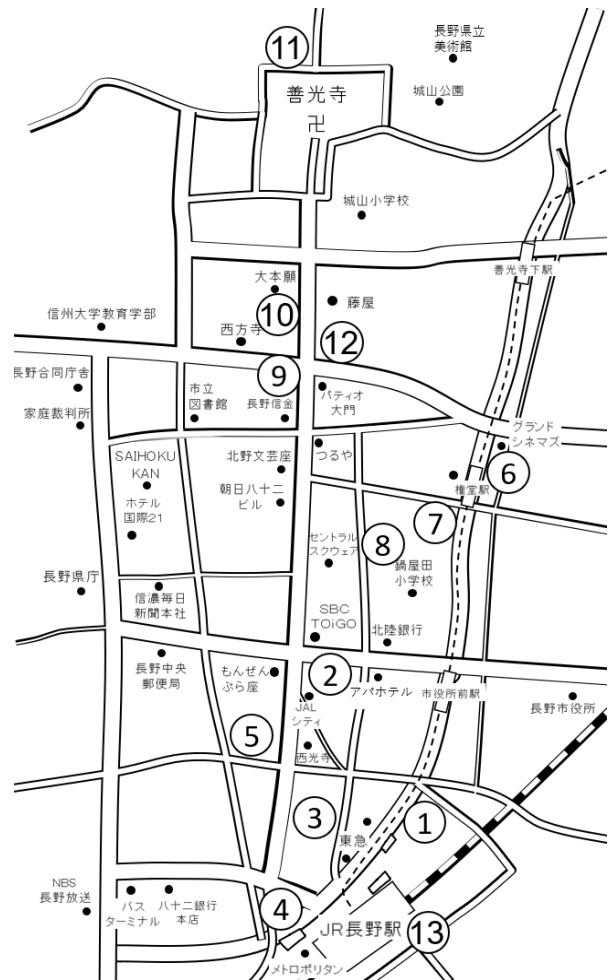


図-1 長野市中心市街地内概要図

表-3 駐車場選択割合

| 駐車場番号 | 選択割合 (%) |       |       |
|-------|----------|-------|-------|
|       | 買い物      | 娯楽    | 観光    |
| ①     | 32.41    | 4.81  | 4.35  |
| ②     | 0.46     | 23.07 | 0     |
| ③     | 44.91    | 3.84  | 0     |
| ④     | 4.17     | 0     | 1.45  |
| ⑤     | 4.17     | 2.88  | 1.45  |
| ⑥     | 0        | 57.69 | 1.45  |
| ⑦     | 0        | 3.84  | 0     |
| ⑧     | 1.39     | 0     | 2.90  |
| ⑨     | 0.93     | 0     | 0     |
| ⑩     | 0        | 0.96  | 5.80  |
| ⑪     | 0        | 0.96  | 73.91 |
| ⑫     | 0.43     | 0.96  | 8.70  |
| ⑬     | 14.8     | 0.96  | 0     |

街拠点選択割合を算出した。結果を表-4 に示す。買い物主目的では, 百貨店へのアクセスが良い①と③の駐車場で 75%以上選択されており, 多くの来街者がこの百貨

店を回遊ルートに含んでいると考える。娯楽主目的では大通りへのアクセス性が良く、娯楽施設が隣接している②と映画館が隣接している⑥が多く選択されている。観光主目的では、長野市中心市街地の主要な観光施設となる善光寺の北に位置する⑩が約 74%と多くを占める結果となった。

#### 4. 来街者ならびに中心市街地歩行者回遊行動のシナリオと分析フレーム

##### (1) 回遊行動モデル

来街者は居住地を出発し、まず中心市街地の駐車場に到着、その後、目的達成のためにいくつかの施設を巡り、その後帰宅すると仮定する。この回遊行動を、「(来街) 拠点選択行動モデル」, 「中心市街地内回遊行動モデル」の 2つのモデルにより表現する。中心市街地内歩行者回遊行動のシナリオを図-2 に示す。

中心市街地内への来街者は、居住地(宿泊地等も含む)を出発し、来街拠点(駐車場)を選択する( $h \rightarrow i$ )。次に、来街者は第一立ち寄り施設を選択( $i \rightarrow j$ )し、その後回遊を継続する、または回遊を終了する(帰宅する)を選択し、回遊を継続するのであれば、目的を達成するために次の目的施設に向かい( $j \rightarrow k \rightarrow l$ )、回遊を終了するのであれば、再び来街拠点を再選択し、帰宅する( $l \rightarrow i$ )と仮定する。これを、中心市街地回遊行動のシナリオと定義し、続いて各段階の行動を説明するモデルの定義を以下に述べる。

##### a) 来街拠点選択行動モデル

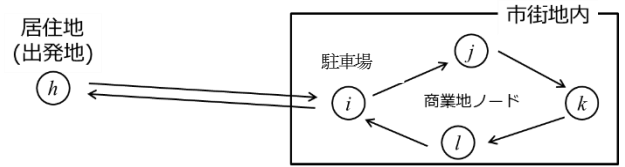
本モデルは、来街者が中心市街地へと来訪する際に、どの駐車場を選択するかを駐車場の主要な特性等を用いて明らかにする。

##### b) 来街拠点-市街地回遊モデル

本モデルは来街拠点を通過後、中心市街地内の回遊ルートをいくつかの回遊パターンという形で明らかにする。本研究では、はじめに a)を非集計行動モデルである Logit Model を用いて主目的ごとに構築し、それぞれの特性を比較しながら駐車場を選択する際に重要視される要因について考察していく。その後、来街拠点選択から b)の市街地内での回遊行動を図-3 のような Nested Logit Model を用いて構築し、どの変数が影響を及ぼしているのかを分析する。

##### (2) モデルの定式化

市街地内における来街拠点選択行動モデルの構築を試



ここで、 $j$  は第一立ち寄り施設、 $k=1,2,\dots,K$  は回遊ノード、 $l$  は、回遊終了ノードとする。

図-2 中心市街地内歩行者回遊行動のシナリオ

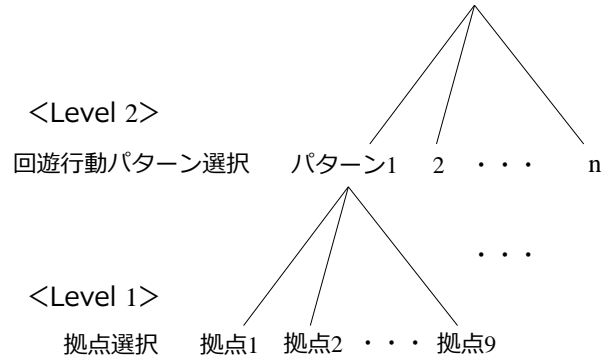


図-3 拠点選択-回遊行動パターン選択のネスト構造

みる。拠点選択行動においては、各来街拠点(駐車場)がもつ駐車容量や料金等の特性や、目的としている施設へのアクセス性が大きく影響していると考えられる。そのため、今回は拠点選択の説明変数として、各来街拠点から主目的施設までの距離と駐車容量を導入し、非集計行動モデルである Logit Model を用いて構築する。なお、モデルは来街者が主目的として多く選択していた「買い物、娯楽、観光」の 3つの主目的ごとに構築し、それぞれの結果を比較していく。

拠点選択行動モデルの定式化を行い、拠点選択の効用関数を以下に示す。

$$P_i = \frac{\exp(V_i)}{\sum_h \exp(V_h)} \quad (4.1)$$

$$V = \beta_1 \cdot D + \beta_2 \cdot C \quad (4.2)$$

ただし、

$D$ : 主目的施設までの距離 (m)

$C$ : 駐車容量 (台)

$\beta$ : 効用パラメータ

来街-回遊統合モデルについては、上記の来街拠点選択行動モデルをベースに、Nested Logit Model を用いて構築を目指す。回遊パターン選択部分のモデルを定式化したものを、以下に示す。

表-5 来街回遊統合モデルパラメータ推定結果

| 変数名                           | パラメータ                               |                                      |                                      |
|-------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
|                               | 買い物                                 | 娯楽                                   | 観光                                   |
| Level 1                       |                                     |                                      |                                      |
| 主目的施設までの距離<br>(m) : $\beta_1$ | $-5.25 \times 10^{-3}$<br>(-7.763)  | $-5.48 \times 10^{-3}$<br>(-8.768)   | $-2.83 \times 10^{-3}$<br>(-6.865)   |
| 駐車容量<br>(台) : $\beta_2$       | $0.390 \times 10^{-3}$<br>(0.757)   | $0.265 \times 10^{-3}$<br>(0.869)    | $-0.320 \times 10^{-3}$<br>(-0.366)  |
| Level 2                       |                                     |                                      |                                      |
| 所要時間 (分) : $\beta_3$          | $-0.553 \times 10^{-9}$<br>(-0.981) | $-0.487 \times 10^{-10}$<br>(-0.686) | $-0.255 \times 10^{-11}$<br>(-0.328) |
| ログサム変数 : $\lambda$            | 0.428<br>(16.383)                   | 0.398<br>(7.584)                     | 0.491<br>(2.740)                     |
| 尤度比                           | 0.360                               | 0.277                                | 0.281                                |

表-3 クラスタ分析結果

| クラスター数 | P 値      |          |          |
|--------|----------|----------|----------|
|        | 買い物      | 娯楽       | 観光       |
| 3      | 0.268987 | 0.258127 | 0.334605 |
| 4      | 0.170062 | 0.171876 | 0.224822 |
| 5      | 0.222076 | 0.203953 | 0.144009 |
| 6      | 0.222076 | 0.189742 | 0.202771 |

表-4 来街拠点選択モデルパラメータ推定結果

| 変数名                               | パラメータ                               |                                    |                                    |
|-----------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
|                                   | 買い物                                 | 娯楽                                 | 観光                                 |
| 主目的施設<br>までの距離<br>(m) : $\beta_1$ | $-7.53 \times 10^{-3}$<br>(-10.202) | $-6.30 \times 10^{-3}$<br>(-8.441) | $-4.38 \times 10^{-3}$<br>(-9.519) |
| 駐車容量<br>(台) : $\beta_2$           | $2.03 \times 10^{-3}$<br>(3.685)    | $8.69 \times 10^{-3}$<br>(9.742)   | $-2.25 \times 10^{-3}$<br>(-1.477) |
| 尤度比                               | 0.514                               | 0.730                              | 0.612                              |

$$P(l) = \frac{\exp\{V(l) + \Lambda_k\}}{\sum_l \exp\{V(l) + \Lambda_{k'}\}} \quad (4.3)$$

$$\Lambda_k = \lambda \cdot \ln \left[ \sum_{k'=1} \exp(\bar{V}_{k'}) \right] \quad (4.4)$$

$$V = \beta_3 \cdot T_a \quad (4.5)$$

ただし、

$\Lambda$  : 合成変数 (ログサム変数)

$\lambda$  : スケールパラメータ (ログサムパラメータ)

$V$  : 効用関数

$T_a$  : 所要時間 (分)

回遊パターンの算出方法については実態調査の回遊ルートをもとに、主目的ごとに非階層のクラスタ分析を適用した。クラスタ数は P 値を用いて最も整合性の高いものを採用する。各主目的別のクラスタ分析結果を表-3に示す。結果より、買い物・娯楽主目的では 4 パターン、観光主目的では 5 パターンに分類することができた。これらの回遊パターンを Nested Logit Model に適用してモデルを構築する。また、回遊パターンを視覚的に把握できるようにするために、分析結果を平均化したものの色分けを行う。サンプル数の関係上、全てのクラスタごとに色分けをすることが難しいため、主目的ごと、色分けが可能であったクラスタについて色分けを行った。結果を図-4.5,6に示す。

## 5. モデルパラメータの推定と考察

### (1) 拠点選択行動モデル

拠点選択行動モデルのパラメータ推定結果を表-4に示す。結果より、いずれの主目的でも  $\beta_1$  の符号が負で出ていることから、主目的施設までの距離が短いほどその駐車場が選択されやすいことを示している。主目的ごとに比較をすると、買い物主目的のパラメータが他主目的よりも大きいことから、主目的施設までの距離を特に重視している傾向にあると考えられる。また、観光は他主目的よりも小さいのは、主目的施設だけでなく、周辺の回遊も楽しむ観光特有の回遊行動が結果に反映されている可能性がある。 $\beta_2$ の結果を見ると、観光主目的の符号が負で出ているが、t 値が低く出ておりモデルに対してはあまり有効に働いていない結果となった。買い物と娯楽の符号は正で出ており、駐車容量が大きいほど選択されやすいことが示された。比較すると、娯楽のパラメータの方が大きい結果となった。これは主要な娯楽施設の周辺には大規模な駐車場が隣接している傾向にあるためだと考えられる。

### (2) 来街回遊統合モデル

パラメータ推定結果を表-5に示す。結果より、主目的施設までの距離は符号が適切に出ており、距離が短いほど

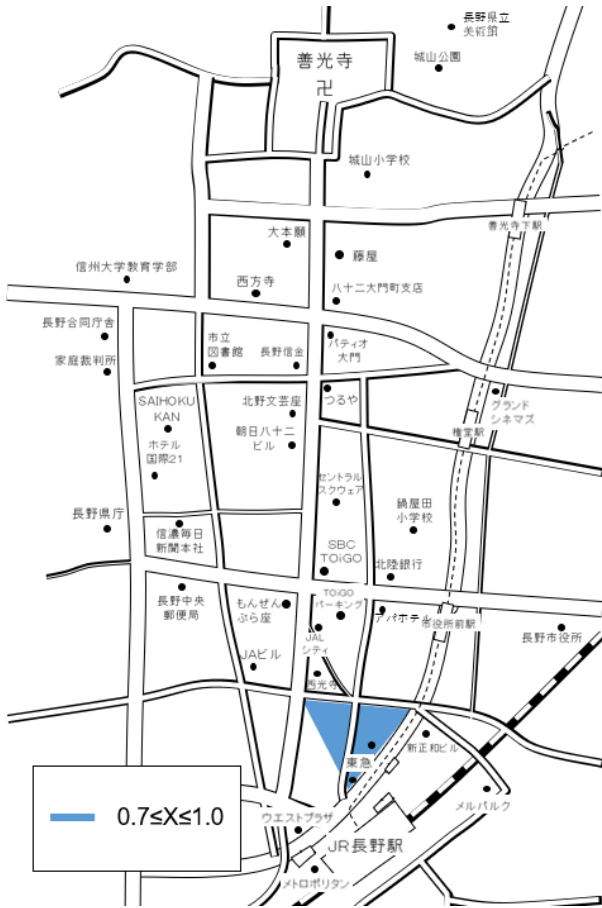


図4 回遊パターンの可視化（買い物）

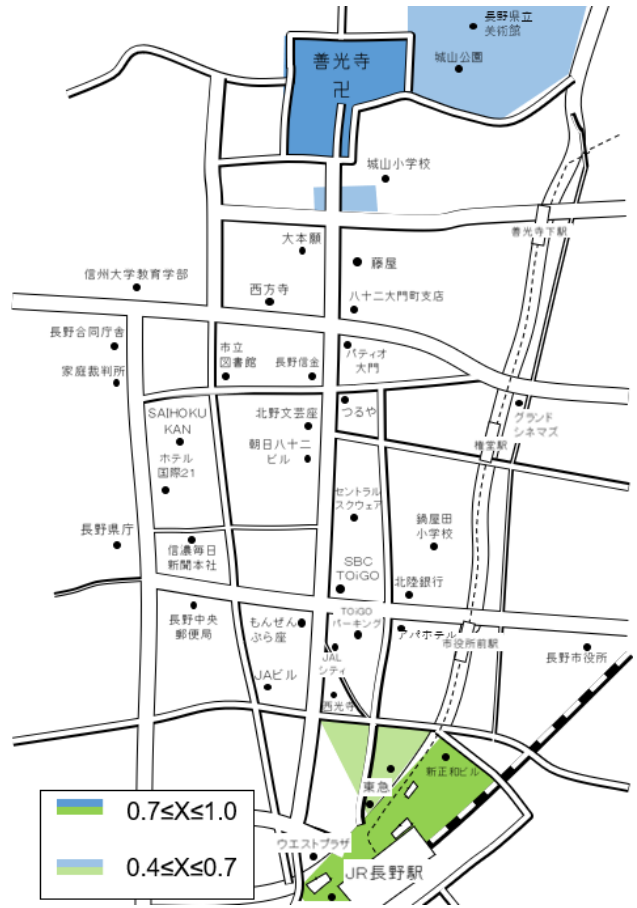


図6 回遊パターンの可視化（観光）



図5 回遊パターンの可視化（娯楽）

選択されやすいことが示された。パラメータを比較しても、拠点選択行動モデルと同様の傾向が見られた。駐車容量では買い物と娯楽においては符号が適切であるものの、全ての主目的で  $t$  値が低く出ており、モデルに対して有効に働いていないという結果となった。所要時間についても  $t$  値が低く、モデルに対して有効に働いていないという結果となった。これらの変数に定数項を加えたモデルでもパラメータ推定を行ったが有意な結果は得られなかったため、変数の導入の見直しが必要である。尤度比についてはすべての主目的で 0.2 を超えているものの、全体的な精度としては不十分であるため、モデルの再構築が必要である。

## 6. あとがき

本研究にて得られた知見を以下に示す。

- (1) 買い物・娯楽・観光を主目的としている来街者を対象として、主目的施設までの距離、駐車容量を導入した拠点選択行動モデルを Logit Model により表現した。
- (2) 拠点選択行動モデルを主目的ごと構築することで、それぞれの比較が可能となり、特徴を明らかにすることが可能となった。

- (3)主目的施設までの距離, 駐車容量に加え, 出発地から中心市街地までの所要時間を導入した来街-回遊統合モデルを Nested Logit Model を用いて表現した.

## 7. 今後の課題

- (1)現在の拠点選択行動モデルでは変数を 2 つしか導入していないため, 拠点選択に関連する変数を検討し, 導入する必要がある.
- (2)来街-回遊統合モデルの精度が非常に低く, 回遊を表現する変数が非常に乏しいため, モデルの再構築が必要である.
- (3)回遊行動を表現する指標として, 中心市街地に立地している施設に着目した変数や, 来街者の個人属性も考慮した変数の導入を検討している.

## 参考文献

- 1) 三輪富生, 山本俊行, 森川高行: 駐車場所-駐車時間選択行動への離散-連続選択モデルの適用と駐車料金施策分析, 日本都市計画学会 都市計画論文集 No.43-1 2008 年 4 月
- 2) 木下瑞夫, 牧村和彦, 山田晴利, 浅野光行: 歩行回遊行動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考察, 都市計画 232 Vol.50 No.3, pp.86-95, 2001
- 3) 湯本耀大, 武藤創, 轟直希, 柳沢吉保, 高山純一: 施設評価意識を考慮した歩行者回遊行動モデルの構築, 平成 29 年土木学会中部支部研究発表会, 2018.3
- 4) 藤澤翔平: 中心市街地を対象とした駐車場選択を考慮した来街-回遊統合モデルの検討, 令和 2 年度 長野工業高等専門学校 特別研究論文 2021.3
- 5) 長野市 HP: 第二期長野市中心市街地活性化基本計画
- 6) 長野市 HP: 長野市中心市街地活性化プラン

(?)

## An Analysis of the Impact of Parking Lot Choice on Migration within the city - The Case of central Nagano City - Kyoma YAMADA, Naoki TODOROKI and Yoshiyasu YANAGISAWA

The purpose of this study is to analyze the decision-making mechanism of parking lot selection by visitors, to clarify the interrelationship between parking lot selection and urban circulation behavior, and to explore how parking lots can be developed to promote circulation.

Based on the data on parking lot selection and circulation behavior in the central area of Nagano City, we conducted an aggregate analysis of parking lot selection and circulation behavior by main purpose, and constructed a model of parking lot - circulation behavior selection based on a non-aggregate model. The results of the model estimation by shopping, recreation, and sightseeing patterns revealed that the acceptable distance between the parking lot and the main purpose facility varies depending on the main purpose of visitors. In particular, visitors whose main purpose is sightseeing may choose a parking lot that is relatively far from the main purpose facility.