# 歩いて楽しい道路空間の創出を目的としたイベント実施が来訪者行動に及ぼす影響分析 ―岡山市ハレまち通り周辺を対象として―

丸尾　大樹[1]・氏原　岳人[2]・安藤　亮介[3]

[1]非会員　岡山大学大学院　環境生命科学研究科　（〒700-8530 岡山市北区津島中 3-1-1）
E-mail: maruoh@s.okayama-u.ac.jp

[2]正会員　岡山大学学術研究院　環境生命自然科学学域　准教授　（〒700-8530 岡山市北区津島中 3-1-1）
E-mail: ujihara@okayama-u.ac.jp (Corresponding Author)

[3]正会員　前 岡山大学大学院　環境生命科学研究科（〒700-8530 岡山市北区津島中 3-1-1）

岡山市のハレまち通り（旧：県庁通り）では道路幅員減少及び歩道幅員拡張の工事が実施され，2022 年 11 月には一部区間の歩行者天国化，イベント実施，滞留空間の創出が行われた．本稿では，イベント実施時と平常時にて配布したアンケートに基づき，歩行者空間創出を目的としたイベントが来訪者行動にどのような影響を与えているのかを，中心市街地全体を対象にしたマクロ的視点，イベント実施区間のみに着目したミクロ的な視点の両視点から，比較分析を実施し，1) 対象区間では消費金額の高金額帯や長時間滞在の割合が有意に高くなる 2) これらの割合の差は属性によって異なり，バスや自動車での来訪で有意に割合が高くなる 3) 中心市街地全体の消費金額や滞在時間は変化が見られない などが分かった．

***Key Words:*** *pedestrian zone, walkable, visitor behaviors, excursion behaviors*

## 1. はじめに

近年，都市の中心部の衰退は各地方都市に共通する課題となっている．モータリゼーションの進展などにより，都市機能の郊外化が助長され，中心部の求心力や賑わいの低下をもたらしている[注1)]．また，都市空間の整備について，これまでは道路交通道路や広場などの屋外の都市空間における人々のぶらつき，滞留を増加させる快適性の面を軽視してきたことが指摘されており，Appleyard[注2)]は，自動車交通が人間の社会生活に悪影響を及ぼしていることを示したうえで，街路は住みやすく，コミュニティの場として再定義される必要があると述べている．

このような流れの中，近年，わが国では「居心地が良く歩きたくなるまちなか」[注3)]を目標として，ハード，ソフト両面から様々な施策が実施されている．例として，長野市中央通りや松山市のロープウェイ通りがあげられ，これらの通りは車道幅員減少及び歩道拡張を伴う道路空間の再配分が実施された．岡山県岡山市北区に位置するハレまち通り（旧：県庁通りの一部）もその例の一つであり，令和 3 年度に幅員工事が完了した．また，令和 4 年 11 月には歩行者が快適に楽しめる都市空間の創出を目的として一部区間において歩行者天国化の社会実験を実施し，それに合わせてオープンカフェや屋外イベントが実施された．

このような「居心地がよく歩きたくなるまちなか」を目的とした様々な施策が実施される中で，今後の展開に繋げるため，それら施策が全体的にどのような影響を及ぼしているか，またどのような層へ影響を及ぼしているかを評価する必要がある．このため，本稿ではイベント実施日とそうでない平常時での比較を行うことにより，その影響を分析する．

また，施策の来訪者への影響は以下のような項目で確かめられる．

ある程度広い視点（マクロ的な視点）としての回遊行動の変化を見たもの．例えば社会実験日と平常時での来訪者の滞在時間，回遊距離の変化に着目した安藤らの研究[1)]が存在する．本稿では来訪者の中心市街地内全体での行動の変化をミクロ的な変化として分析する．

対象となる区間内など，ある程度狭い区間内での視点（ミクロ的な視点）での変化を見たもの．例えばその場

での活動であるアクティビティの変化を調査した奥平らの研究 [2]が存在する．本稿ではイベント実施区間内での行動の変化をミクロ的な変化として分析する．

来訪者の意識や評価の変化や CVM 等による経済的な評価を訪ねたもの．例えば，社会実験に支払うことのできる税金の上限額を尋ねた武田らの研究 [3]が存在する．

しかしながら，これらの指標は各調査ではこれらのいずれか一つの切り口で語られることが多く，複数の視点から包括的に効果について検証した調査は少ない．また，施策の影響が主にどのような人々に大きく影響しているのかを検証した研究も少ない．

「居心地がよく歩きたくなるまちなか」とは，「滞在性」と「回遊性」を掛け合わせた概念であると考えられるため，これを目的とした施策の影響分析の際に，ミクロ的な視点，またマクロ的な視点双方向からのアプローチが必要であると考えられる．

本稿では，「歩いて楽しい道路空間」の創出を目的としたイベントの実施区間内での来訪行動をミクロ的な行動，中心市街地全体での来訪行動をマクロ的な行動と定義し，その両方の観点からイベント有無の比較を行い，それぞれの影響を分析する．

以上より，本稿の目的は，市街地における歩行者天国化及び付随するイベントの実施が来訪者に及ぼすマクロ的・ミクロ的な影響を，社会実験時と平常時を比較することにより検証することとする．

## 2. 本稿の位置づけ

本稿に関係する研究及び調査として，①歩行者空間創出の社会実験の効果を検証した研究 ②中心市街地での回遊行動に関する研究 ③場での活動（アクティビティ）に関する研究 が存在する．

歩行者空間創出の社会実験の効果を検証した研究に関するものとして，阿部ら [4]は岡山市を対象としてトランジットモール化の社会実験の影響把握や，アンケート調査による課題分析を行っている．また，柳沢ら [5]は長野市の中心市街地で複数回にわたって実施されたトランジットモール導入の社会実験において，トランジットモールの導入が回遊トリップ数や移動距離などの 回遊行動に与える影響を，来街交通手段や目的別に分析し，効果的な歩行環境整備を行うための要因を分析している．安藤ら [1]は岡山市の中心市街地において実施された回遊性向上社会実験に併せてプローブパーソン調査（PP 調査）を実施し，社会実験時と平常時とを比較し，来訪者の来訪交通手段や中心市街地での滞在時間，居住地特性に着目して分析している．木村ら [6]は大阪難波地区の御堂筋で実施された社会実験を対象にして，歩行者の通行・対流を観察・分析している．三友ら [7]は東京都千代田区の大丸有地区での，道路空間活用の社会実験を対象として，可動椅子・可動テーブル利用時における歩行者の滞留時間や構成人数等を把握している．

中心市街地での回遊行動に関する研究に関するものとして，氏原ら [8]は岡山市を対象として個人属性を用いた回遊行動の行動要因分析を実施している．また川口ら [9]は熊本市を対象として回遊をグループ分けし，モデルを作成することにより来訪者の回遊・消費行動活性化に向けた提言を行っている．そのほかに神戸市を対象として消費金額などの要因分析を実施した研究 [10]などがある．

場での活動（アクティビティ）に関するものとして，奥平ら [2]は，千葉市のパラソルギャラリーを対象として，フェスタの実施前後において特定区間の歩行者数や移動時間，滞留人数や滞留時間等を調査・分析している．有馬ら [11]は福岡県の代表的な商店街を対象として，商業地街路における店舗・街路環境とアクティビティと行動誘発要素との関係を考察している．さらに，泉山ら [12]は池袋駅東口のオープンカフェ社会実験を対象として，滞在者の行動を飲食，休憩，会話，読書，仕事に着目して調査・分析を行っている．そのほかにも，熊本市における複合施設を対象にアクティビティ調査を行い場所ごとの滞在者特性を考察した阿南らの研究 [13]，グランフロント大阪を対象に公共空間でのアクティビティの通年変化について考察した遠矢らの研究 [14]が存在する．

本稿の特長としては，歩行者空間化イベント実施の影響を 2 時点比較により明らかにしていること，加えてその影響をマクロ的な視点とミクロ的な視点双方向から検証していることがあげられる．

## 3. 対象と調査内容

### (1) 調査対象

岡山市中心部に位置するハレまち通りは，市役所筋から西川緑道公園を経て表町に至る通りである．岡山市の発表資料[注4)] によると，「岡山市中心市街地のおおよそ中心を東西に結び，中心部の賑わいの 2 つの核である“岡山駅周辺エリア”と“旧城下町エリア”を結ぶ通り」であり，15m という幅員の広さから，人中心の魅力を引き出すポテンシャルをもった道路空間であるとしている．

岡山市は，「ハレまち通り歩いて楽しい道路空間創出事業」のハード整備事業として，令和 1 年から 3 年の間に本調査の対象となる区間である西工区（市役所筋から西川緑道公園筋までの区間）の整備を行った．整備前後の道路横断構成の比較を**図-1** に示す．整備内容としては，車道を 2 車線から 1 車線にすることによる歩道の拡張のほか，街路樹の植え替え，連続照明やベンチの設置など

がある．

ハレまち通りの西側区間及び西川緑道公園筋のハレまち通りとの交差点以北（**図-2**）で 2022 年 11 月 27 日（日）に歩行者天国化及びそれに付帯するイベント，加えて「西川ホコテン！」[注 5)]が実施された．その様子を**図-3** に示す．ハレまち通りでのイベントの内容として，ハレまち通り対象区間全体でアーバンスポーツ（ランバイクやスラックライン等）の参加型体験会やショーパフォーマンス，沿道店舗によるテラス営業が実施された．イベントの実施内容を表-1 に示す．本調査の対象として，**図-2** に示す上記のイベントが実施された区間を設定する．

### (2) 調査方法の検討

本調査はイベントが実施された対象区間内での来訪者の行動をミクロ的な行動中心市街地内全体での行動をマクロ的な行動と定義してそれぞれ調査し，加えてそれらを結び付けることを目的の一つとしている．よって，これらの行動を同一人物内で結び付ける必要がある．

ミクロ的な行動の調査は，例えばアクティビティ調査や歩行者量の調査などがあげられ，マクロ的な調査はプローブパーソンデータを用いるものや，さらに解像度を下げればパーソントリップ調査を利用したものが考えられるが，これらの調査から得られたデータではそれぞれの行動間での結びつきを考慮できない．そのため，対象区間での滞在行動と中心市街地全体での回遊行動を同時に調査可能であるアンケート調査を調査手法として採用した．

アンケートの配布は平常時である 2022 年 11 月 20 日とイベント実施日である 11 月 27 日に，対象区間で来訪者に直接配布を実施した．配布部数や回収率など，アンケート調査の概要は**表-2** に示す．11 月 20 日は 236 部の回答，11 月 27 日は 423 部の回答が得られた．回収率は両日をまとめて 43.3%であった．

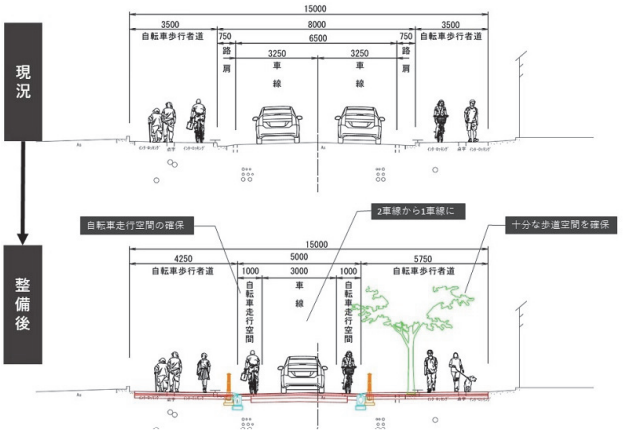



**図-1　県庁通りの整備前後の道路横断面構成**[注 4)]

**表-1　イベント内容**

| イベント名 | | 内容 |
|---|---|---|
| 西川ホコテン！ | | 屋台の出店 |
| | | 子供向けイベントの開催 |
| Parade URBAN SPORTS FES. | 沿道店舗によるテラス営業 | 珈琲やワインの販売 |
| | BMX | 体験会・パフォーマンス |
| | アグレッシブインライン | 体験会・パフォーマンス |
| | ダブルダッチ | 体験会・パフォーマンス |
| | フリースタイルフットボール | 体験会・パフォーマンス |
| | ランバイク | 体験会 |
| | スラックライン | 体験会・パフォーマンス |
| | ドローンレース | 体験会・パフォーマンス |

※いずれも11時～16時に実施

### (3) データの概要

#### a) 回遊行動に関する設問

本稿では回遊行動のことを，「中心市街地内での大まかな来訪行動（マクロ的な行動）」として扱う．




**図-2　対象とする区間と中心市街地**



歩行者天国化＆イベント　　西川ホコテン！　　オープンカフェや露店　　川辺で休憩する人々

**図-3　イベントの様子**

表-2　アンケート調査概要

| | | |
|---|---|---|
| 調査日 | 2022. 11. 20（土） | 2022. 11. 27（土） |
| | 平常時 | イベント日 |
| 調査時間 | 10時～17時 | |
| 調査方式 | 直接配布 | |
| アンケート配布場所 | ハレまち通り（市役所筋～西川緑道公園）<br>西川緑道公園（桃太郎大通り～ハレまち通り） | |
| 調査対象者 | 18歳以上の歩行者・滞在者 | |
| 配布部数 | 523部 | 1000部 |
| | 1523部 | |
| 回収部数 | 236部 | 423部 |
| | 659部 | |
| 回収率 | 45. 1% | 42. 3% |
| | 43. 3% | |
| 調査項目 | ①中心市街地での滞在行動について<br>②ハレまち通りおよび西川緑道公園での滞在行動・評価について<br>③魅力的な通りへの意見について<br>④政策評価<br>⑤個人属性 | |

回遊行動に関する設問では中心市街地を分割したメッシュを作成し，それぞれどのメッシュに来訪したか，どのような手段で来訪したか，どのような目的でどのような施設に来訪したかを回答してもらった．加えて，中心市街地までの来訪交通手段についても設問を設定した．

また，中心市街地全体での消費金額や来訪時刻，中心市街地からの出発時刻を回答してもらった．加えて，配布日は中心市街地内で様々な催しが実施されており，中心市街地への来訪はそれらをきっかけとしたものであるかという設問も設定した．主要なイベントとして，岡山市内を一部区間でも運行する路線バス及び路面電車の運賃が無料になる，「路線バス・路面電車運賃無料 DAY」がアンケート配布日（11 月 20 日と 27 日）の両日にわたって実施された．

### b)　対象区間での滞在行動及び評価に関する設問

ここでは対象区間内での消費金額及び滞在時間について尋ねた．また，「まちなかの居心地の良さを測る指標（案）」[注6)]を参考に，居心地の良さの指標として，「3 分間対象区間内の屋外において，3 分以上周囲にとどまったか」という指標を「滞在行動」として尋ねた．加えて，「滞在行動」をとった場合はどのような行動をとったのか（飲食や立ち止まっての会話など），とらなかった場合は，対象区間への来訪は通過のみかそれとも景色や雰囲気を感じることも含まれているかについて尋ねた．さらに，対象区間の空間要素 18 項目に対して 4 段階で評価してもらった．

### c)　個人属性に関する設問

個人属性に関する設問として，「年代」「性別」「職業」「居住地域（郵便番号）」を設定した．年代及び性別の分布を**図-4** に示す．回答者は 50 代，40 代が多く，70 代を除いた各年代で女性の割合が高かった．

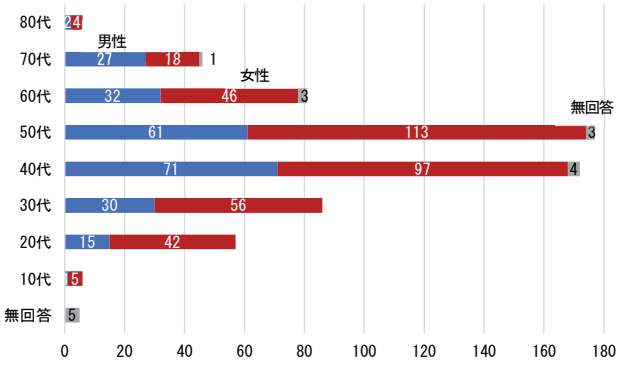



図-4　年代及び性別分布（人）

### d)　分析の流れ

本稿における分析の軸は二つある．一つ目はイベント実施による影響を検証するために，イベントの実施有無での来訪者行動指標の差を分析することである．4 章ではまずは来訪者の来訪交通手段や同伴者の比較を実施し，そののちにイベントの実施区間内でどのような行動指標の変化があるかを比較する．

二つ目はイベント実施区間内でのミクロ的な変化と中心市街地全体でのマクロ的な変化を，二つのスケールから検証することである．4 章ではイベント区間内のみでの行動指標や評価の差異を分析し，5 章では中心市街地全体での変化を分析して結果の考察を行う．

## 4.　イベント実施区間での両日比較に着目した分析結果と考察

本章では，まず平常時とイベント日で属性（来訪交通手段，同伴者）にどのような変化があったのかを示し，属性別に他の要素とクロス集計を行ってそれがどのような要因であるかを考察する．次に来訪者からの評価がどのような項目において変化していたかを示し，イベントの影響を来訪者意識に着目して明らかにし，またイベント内容がどのようなものであったかを確認する．さらに対象区間内での来訪者行動の指標に着目して両日を比較し，イベント実施の影響を分析する．そののちに来訪者の属性に着目して来訪者行動指標の両日比較を実施し，イベント実施の影響が強い層を割り出す．

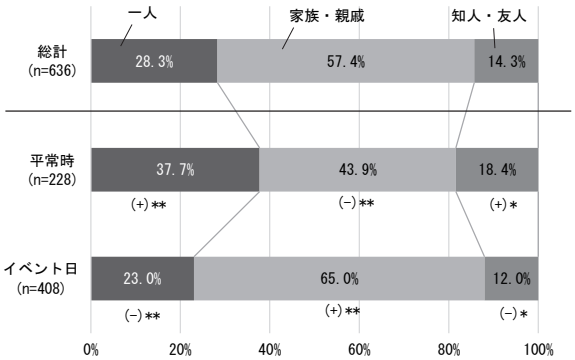
### (1)　交通手段・同伴者の両日比較及び居住地と来訪交通手段の関連性

まず，両日で交通手段及び同伴者でその構成にどのような変化があったかを確認するため，中心市街地への同伴者及び来訪手段の両日比較を実施する．また，参考情報として，各交通手段での来訪が居住地及び同伴者とどのような関連性があるかを確認する．分析手法はクロス集計，独立性の検定，残差分析を用いて実施した．居住

地までの距離の算出は，郵便番号のデータを用い，対象区間の中心点からどの程度の距離にあるかを計算した．

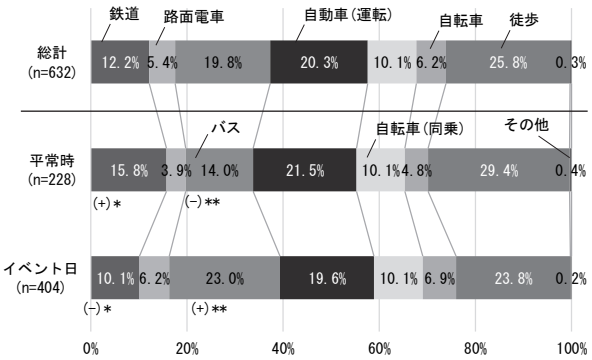
結果は**図-5**，**図-6** 及び**図-7** に示す．また，これによりわかることを以下に示す．

- イベント実施日は「家族・親戚」との来訪割合が有意に高く，一人や「知人・友人」との来訪割合が有意に低い．これはイベント自体が子供向けのものも多く，ターゲット層が家族であったためと考えられる．
- イベント実施日は「バス」での来訪割合が有意に高い．しかしながら，「鉄道」での来訪割合は有意に低い結果となった．これは，鉄道を利用する人が減少したという訳ではなく，バス・路面電車を利用する人々が増えたためであると考えられる．**図-7** を確認すると，「家族・親戚」での来訪は，「バス・路面電車」での来訪の割合が高く，「鉄道」での割合が有意に低い．イベントはメインターゲットが家族であったことも踏まえると，「家族・親戚」との来訪と「路線バス・路面電車運賃無料 DAY」や実施イベントとの親和性が高く，これらが来訪交通手段の割合に作用して，来訪交通手段について平常時とイベント日で有意差が生じたと考えられる．




カイ2乗検定　p<0.001
残差分析　**p<0.01 *p<0.05 (+)割合高い (−)割合低い

**図-5　同伴者両日比較**



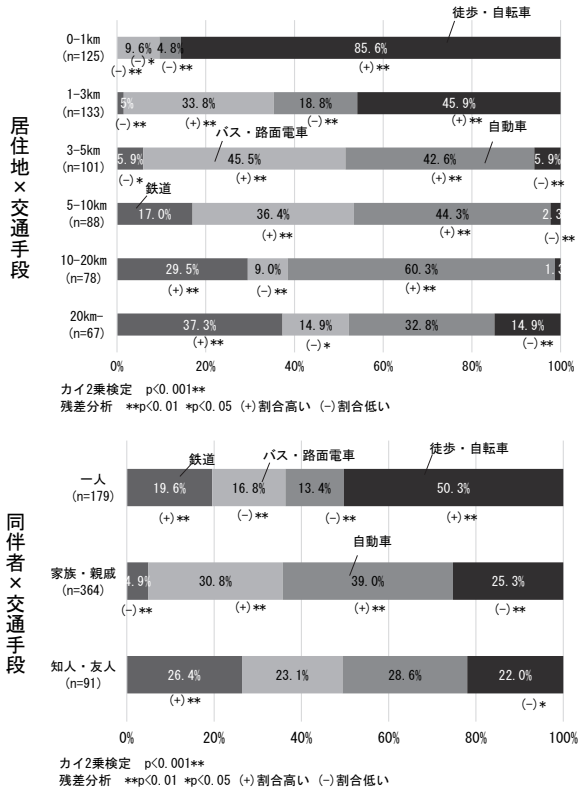

カイ2乗検定　p=0.0272
残差分析　**p<0.01 *p<0.05 (+)割合高い (−)割合低い

**図-6　来訪交通手段両日比較**

### (2)　対象区間内での滞在行動及び評価の両日間比較

#### a)　評価比較

次に，イベントの正の効用として，両日の空間評価の平均値及びマン＝ホイットニーのU検定にて，有意な差が得られたかどうかを**表-3** に示す．ここで，この評価は回答者に 4 段階で評価を訪ねたものを点数化したものであり，平均値が大きい（4 に近い）方が，評価が高いと考えることが出来る．結果として，イベント日では全体的に評価平均値が高い傾向がみられ，歩行者天国化による影響だと考えられる，「信号や道路により歩行を妨げられない」，「反対側の路肩・歩道へアクセスしやすい」，「車や自転車の通行が気にならない」項目，加えて机や椅子などが多く設置された結果だと考えられる




カイ2乗検定　p<0.001**
残差分析　**p<0.01 *p<0.05 (+)割合高い (−)割合低い




カイ2乗検定　p<0.001**
残差分析　**p<0.01 *p<0.05 (+)割合高い (−)割合低い

**図-7　交通手段別の居住地距離・同伴者比較**

**表-3　対象区間への評価平均値比較**

マン=ホイットニーのU検定 *:p<0.05 **:p<0.01

| | | 平常時 | イベント時 |
|---|---|---|---|
| ① | 信号や道路により歩行を妨げられない** | 2.81 | 3.31 |
| ② | 歩道が十分に広く、他者に通行を妨げられない | 3.01 | 3.05 |
| ③ | 反対側の路肩・歩道へアクセスしやすい** | 2.67 | 2.92 |
| ④ | 道がデコボコしておらず、平坦で歩きやすい* | 3.11 | 3.26 |
| ⑤ | 街路樹や植え込みなどの緑がある | 3.37 | 3.49 |
| ⑥ | デザイン性の高い椅子やモニュメントがある* | 2.66 | 2.84 |
| ⑦ | 建物の高さやデザインが統一されている | 1.98 | 2.10 |
| ⑧ | 車や自転車の通行が気にならない** | 2.17 | 2.69 |
| ⑨ | 座ることのできる設備がある** | 2.75 | 2.98 |
| ⑩ | 日影がある* | 2.76 | 2.91 |
| ⑪ | 公共交通機関でアクセスしやすい** | 2.68 | 3.12 |
| ⑫ | 駐輪場、駐車場が近くに整備されている | 2.59 | 2.68 |
| ⑬ | 魅力的な店舗がある | 2.50 | 2.59 |
| ⑭ | 様々な種類の店舗がある | 2.64 | 2.73 |
| ⑮ | 多くの人で賑わっている** | 2.56 | 2.99 |
| ⑯ | イベントが開催されている** | 2.59 | 3.30 |
| ⑰ | わくわくする空間（通り）である** | 2.39 | 2.66 |
| ⑱ | 総じて、魅力的な通りである** | 2.59 | 2.82 |

赤字：有意に評価が高い

「座ることのできる設備がある」が 1%有意で高い評価となっていた．また，「多くの人でにぎわう」「わくわくする空間である」などの雰囲気に関連する項目の平均値も有意に高くなっていた．これはイベント実施により人々の賑わいやわくわくする空間を形成できているためと考えられる．また，総合的な評価として設定した，「総じて魅力的な通りである」という評価も，有意に高い評価となっていた．

逆に，「店舗」に関する項目や，「他者に通行を妨げられない」といった項目は有意差が認められない．これはイベントの特性上，店舗は飲食の出店が数店舗増えただけであったこと，イベントにより人通りが多くなり通路が広くなっても他者に通行を妨げられる機会はそれほど減少しなかったためや普段の状態から十分に広い空間であり歩行を妨害されないためであると考えられる．

b) 単純比較

本項では，対象区間での「一人当たり消費金額」「滞在時間」「滞在行動」及び「来訪目的」の単純な両日比較を実施する．ここで，「一人当たり消費金額」とは，「家族・親戚」での来訪の際にはグループ全体での支出を尋ねており，その際に一人当たりの支出額として回答された金額をグループ人数で除したものを採用している．また，「滞在行動」とは 3 分以上対象区間の屋外でその周辺にとどまったかどうかを定義として尋ねている．加えてそのような行動がなく対象区間を通過する際にも，ただ通過するためか，景色や雰囲気を感じながらの通過であるかには違いがあると考えたため，それらの比較も実施する．結果を**図-8** に示す．これによりわかることを以下に示す．

- 「消費金額」では 3,000 円までの消費金額帯の割合が有意に高い．これはイベントにより食品を提供する店が多くなっていたため，この金額帯の割合が高くなったと考えられる．
- 「滞在時間」ではイベント日では 30 分より長い滞在の割合が有意に高くなっており，10 分以下が有意に低くなっている．
- イベント日では滞在行動をとる割合が高くなっている．加えて，「景色や雰囲気を感じるため」の通過の割合も有意に高くなっている．これにより，対象区間内において，滞在行動をとりたくなるという「居心地の良さ」やただの通過ではなく遊歩したいと思えるような「歩きたくなる」要因をイベントの実施が支持していると考えられる．

さらに，対象区間内において，平常時とイベント時でのニーズの変化を確認するため，両日でどの滞在内容に変化があるかを比較した．結果を**表-4** に示す．イベント時に，平常時と比較して 10 pt 以上割合が高くなっているものを赤字，逆に 10 pt 以上割合が減少しているものを青字にて示す．これを見ると，「腰掛ける」「飲食」などの滞在に関するものやイベント参加などの項目は大きく割合が高くなっている一方で，「ウインドウショッピング」や「建物や景色などを見る」といった行動の割合は低くなっていることが分かる．

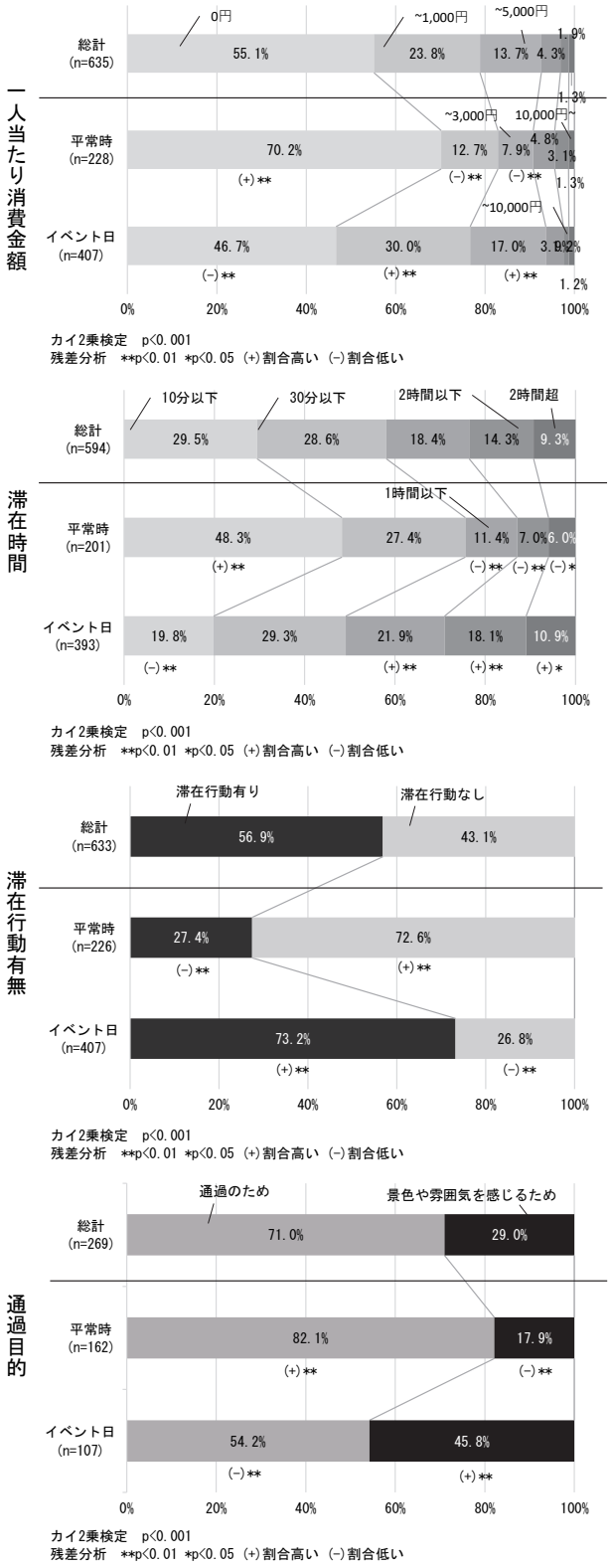



**図-8　対象区間内での来訪行動指標比較**

### c) 属性別両日比較

a)項の分析により，「消費金額」「滞在時間」には両日を比較して有意に差があるということが分かった．しかしながら全体的にイベントが影響することが分かったものの，その属性により影響の度合いは異なると考えられる．そこで，来訪交通手段別，また同伴者別に，「使用金額」と「滞在時間」で両日比較を実施して，イベントの実施がどの層に大きな影響を与えているかを分析する．結果を**図-9**，**図-10**，**図-11** 及び**図-12** に示す．

結果として，交通手段別の分析では「バス・路面電車」及び「自動車」での来訪でいずれもイベント日で「0 円」が有意に低い結果となり，消費行動がある割合が高くなる結果となった．また，滞在時間においても「10 分以下」の滞在，つまりただ通過するだけの来訪の割合が低い結果となった．その一方で，「鉄道」での来訪は有意差が出ず，また「自転車・徒歩」での来訪は有意差が認められたものの，「1,000 円以下」程度の支出が少ない割合が高く，5,000 円を超える支出の割合が低くなっていた．ただし，滞在時間は有意に長いことは確認できる．

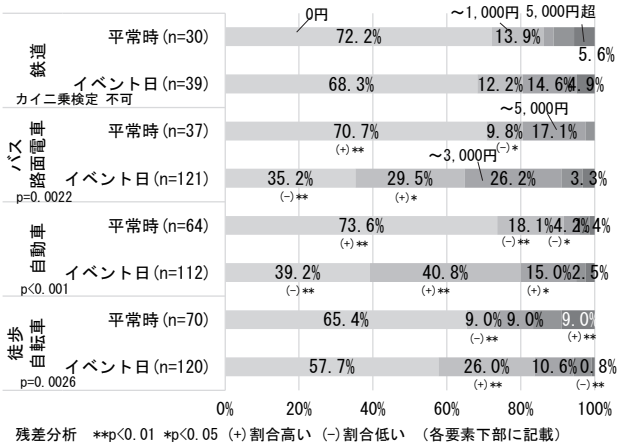
同伴者別の分析では，「家族・親戚」の場合のみ有意差がみられ，イベント日で消費行動の割合が高く，滞在時間が長くなる傾向が見て取れる．「一人」「知人・友人」では両日間で有意差は確認できなかった．

これらの結果，加えて**図-5**，**図-7** で示した結果により，今回のイベントの実施は「家族・親戚」との親和性が高く，「家族・親戚」は「バス・路面電車」や「自動車」での来訪割合が高いため，「路線バス・路面電車運賃無料 DAY」の影響も重なって，「バス・路面電車」や「自動車」での来訪に対して有意に影響を与える結果になったと考察できる．

**表-4　滞在内容比較**

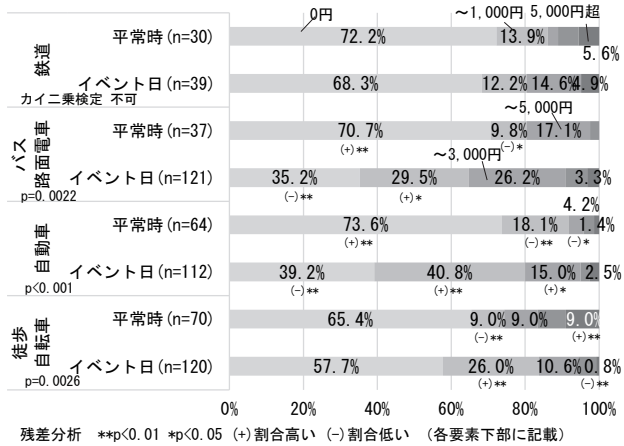
| | 平常時 (n=62) | | イベント日 (n=298) | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 選択数 | 選択率 | 選択数 | 選択率 | 選択数 | 選択率 |
| 1．ベンチや段差に腰掛けた | 19 | 30.6% | 126 | 42.3% | 145 | 40.3% |
| 2．飲食をした | 24 | 38.7% | 152 | 51.0% | 176 | 48.9% |
| 3．ウインドウショッピング | 14 | 22.6% | 20 | 6.7% | 34 | 9.4% |
| 4．本や雑誌等を読んだ | 0 | 0.0% | 5 | 1.7% | 5 | 1.4% |
| 5．建物や景色等を見た | 26 | 41.9% | 67 | 22.5% | 93 | 25.8% |
| 6．勉強・仕事・作業をした | 3 | 4.8% | 3 | 1.0% | 6 | 1.7% |
| 7．（立ち止まって）会話をした | 15 | 24.2% | 65 | 21.8% | 80 | 22.2% |
| 8．スポーツ・遊びをした | 4 | 6.5% | 22 | 7.4% | 26 | 7.2% |
| 9．写真・動画を撮った | 17 | 27.4% | 76 | 25.5% | 93 | 25.8% |
| 10．イベントに参加した | 4 | 6.5% | 57 | 19.1% | 61 | 16.9% |
| 11．パフォーマンス・演奏を見た | 2 | 3.2% | 208 | 69.8% | 210 | 58.3% |
| 合計 | 128 | 206.5% | 801 | 268.8% | 929 | 258.1% |

赤字：10ポイント以上増加　青字：10ポイント以上減少



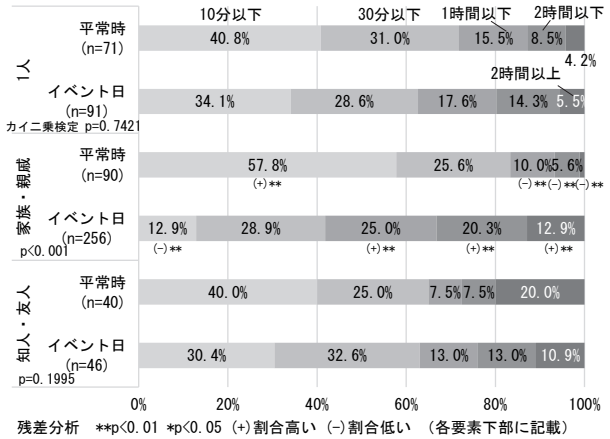

残差分析　**p<0.01 *p<0.05 (+)割合高い (−)割合低い （各要素下部に記載）

**図-9　来訪交通手段別消費金額の両日比較**



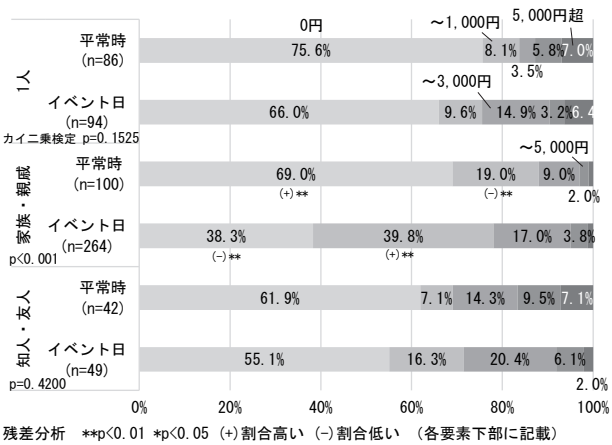

残差分析　**p<0.01 *p<0.05 (+)割合高い (−)割合低い （各要素下部に記載）

**図-10　来訪交通手段別滞在時間の両日比較**




残差分析　**p<0.01 *p<0.05 (+)割合高い (−)割合低い （各要素下部に記載）

**図-11　同伴者別滞在時間の両日比較**




残差分析　**p<0.01 *p<0.05 (+)割合高い (−)割合低い （各要素下部に記載）

**図-12　同伴者別滞在時間の両日比較**

## ５．中心市街地全体に着目した分析結果と考察

本章では中心市街地全体での両日比較を実施する．比較する指標として，中心市街地全体での「消費金額」「滞在時間」「立ち寄りか所数」を用いる．ここで，消費金額の算出は**4 章(2)**と同様であり，立ち寄りか所数は回遊性の指標として扱う．結果を**図-13** に示す．

結果として，3 つの指標すべてにおいて両日に差はないという結果になった．このことから，イベント実施の有無は割合的にみると，消費や滞在時間，立ち寄りか所数には影響しない可能性が高い．これは，各来訪者で予算や滞在できる時間がある程度決まっており，それを大きく超過することはないからであると考えられる．

しかしながら，この結果はあくまでも構成割合を見たものであり，ボリューム（来訪人数）については言及できない．イベント開催により中心市街地に来訪する人が増えることを示すことができれば，各来訪者の予算などは変わらずとも，中心市街地に経済や賑わいの面で良い影響を与えると考えられる．また，イベント時はそれ自体を目的に来るため，中心市街地内の回遊が逆に上昇しない可能性も考えられたが，実際には平常時と差がない結果となった．

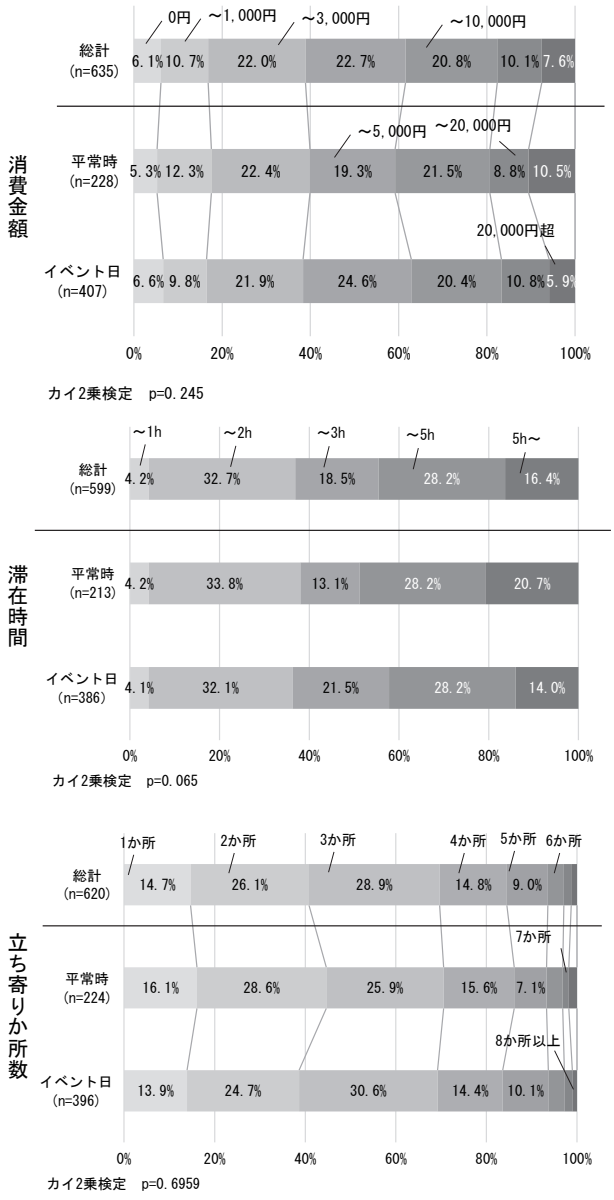



**図-13　中心市街地全体での来訪行動指標比較**

## ６．まとめ

本稿では，岡山市ハレまち通りにて実施された歩行者天国化及びそれに付随するイベントを対象にして，来訪者に対してアンケート調査を実施し，対象区間内での指標（ミクロ的な視点）と中心市街地全体での指標（マクロ的な視点）から比較分析を実施することにより，その影響を検証した．得られた結果を以下に示す．

1) イベント実施日では「路面電車・バス」や「自動車」での来訪割合が高くなり，また家族・親戚との来訪割合も高くなる．これはイベントの対象が子供のものも多かったため，家族連れが増えたと考えられる．また，来訪交通手段は居住地距離や同伴者との関連性があり，「家族・親戚」では「路面電車・バス」での来訪割合が高かった．

3) 本稿で対象とする区間に対する来訪者の評価平均の両日間の差を見ると，全体的にイベント時のほうの評価が高まることが分かった．しかしながら，項目によってその大小に差があり，「信号や道路により歩行を妨げられない」「反対側の路肩・歩道へアクセスしやすい」や賑わいに関する評価が特に高くなっていた．また，「店舗」に関する項目など，有意差がみられない項目も存在した．これらは歩行者天国化及びイベント実施の内容による効果と関連付けられる．

2) イベント実施区間では「消費金額」，「滞在時間」，「滞在行動アリ割合」，「通行目的」すべてにおいて平常時に比べて割合が高い結果となった．そのため，「居心地が良く歩きたくなるまちなか」にイベントが寄与していることが示唆された．また，その影響がある属性は異なり，来訪交通機関ごとに集計すると，「路面電車・バス」と「自動車」での来訪において，対象の区間での消費金額・滞在時間は有意に高くなることが分かった．しかしながら「鉄道」や「自転車・徒歩」での来訪にはそれほど影響しないことも分かった．同伴者別の集計では「家族・親戚」との来訪でのみ有意差が認められ，イベント日で購買行動があり，滞在行動が長い傾向が見られた．これらはイベントの内容や同時開催の「路線バス・路面電車運賃無料 DAY」と「家族・親戚」との来訪の親和性が高かったためであると考えられる．

4) 中心市街地全体での来訪行動という，マクロ的な視点からの指標の変化を見ると，「消費金額」「立ち寄りか所数」「滞在時間」において有意な差がないことが分

かった．これは各人・グループにおいて予算や滞在できる時間が前もって決まっているからであると考えられる．しかしながら，これはあくまでも割合であり，イベントをきっかけに中心市街地へ来訪する人も多いと考えられるため，イベントによるボリュームの増加が期待できる．

**謝辞**：本研究の成果は岡山市の受託事業により得られたものである．記して謝意を表する．

**NOTES**

注1) 国土交通省：中心市街地活性化のまちづくり，https://www.mlit.go.jp/crd/index/index.html，2023 年 10 月最終閲覧

注2) Appleyard, D. (1980) ‘Livable Streets: Protected Neighborhoods?’, The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science, 451(1), pp. 106–117.

注3) 国土交通省：「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり～ウォーカブルなまちなかの形成～，https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000072.html，2023 年 10 月最終閲覧

注4) 岡山市：県庁通り歩いて楽しい道路空間創出事業について，https://www.city.okayama.jp/shisei/0000007329.html，2017 年 11 月，2023 年 9 月最終閲覧

注5) 岡山市：西川緑道公園筋歩行者天国「ホコテン！」https://www.city.okayama.jp/kankou/0000007281.html，2023 年 9 月，2023 年 9 月最終閲覧

注6) 国土交通省：まちなかの居心地の良さを測る指標(案)，https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_fr_000009.html，2021 年 8 月 17 日最終閲覧

**REFERENCES**


1) 安藤亮介，氏原岳人：プローブパーソンデータを用いた中心市街地における歩行者中心の都市空間創出の影響分析-来訪者の交通行動と居住地特性に着目して-，都市計画論文集，vol.53 No.2，pp161-171, 2018. [Aando, R. and Ujihara, T. : Influence of Creation of Space for Pedestrians in Central Urban Area by Analyzing Probe Person Data -focus on Traffic Behavior and Residence Characteristic-, *Journal of the City Planning Institute of Japan*, Vol.53, No.2, pp 161-171, 2018.]
2) 奥平純子，郭東潤，馮瑶，斎藤伊久太郎，北原理雄：仮説環境によるアクティビティ生成に関する研究，日本建築学会計画系論文集，第 73 巻，第 623 号，pp.161-167，2008. [Okudaira, J. Kawak, D. Feng, Y. :Saito, I. and Kitahara, T. : A Study on the Activity Brought About with a Temporary Setting in Public Space, *J.Archit. Plann., AIJ*, Vol.57 No.623, pp161-167,2008.]
3) 武田裕之，加賀有津子：街路空間利活用に向けた賑わい創出事業に対する経済価値分析，日本建築学会計画系論文集，80 巻，715 号，pp. 2063-2070，2015. [Economic Value Analysis of the Bustle Creating Projects toward Utilization and Application of Street Space, *J.Archit. Plann., AIJ*. Vol.80 No.715, pp. 2063-2070, 2015.]
4) 阿部宏史，栗井睦夫：岡山市中心部における交通社会実験の成果と課題，都市計画論文集，Vol.36，pp55-60，2001. [Abe, H. Awai, M. : Results and Future Issues on the Experimental Schemes of Transportation for the center of Okayama City, *Journal of the City Planning Institute of Japan,* Vol.36, pp55-60, 2001.]
5) 柳沢吉保，高山純一，滝澤諭，轟直希：中心市街地来街者による街路空間満足度の潜在意識構造を考慮した歩行者優先街路の整備評価，都市計画論文集，Vol.45-3，pp55-60，2010. [Yanagisawa, Y., Takayama, J. Takigawa. and S., Todoroki, N., Evaluation of Pedestrian Priority Space on the Pedestrian’s Subconsciouness Structure in the Central Urban District, *Journal of the City Planning Institute of Japan,* Vol.45-3, pp55-60, 2010.]
6) 木村優輝，嘉名光市，蕭 耕偉郎：大阪難波地区・御堂筋の道路空間再編社会実験区間における通行・滞留行動の実態，日本建築学会技術報告集，28 巻 70 号， pp. 1471-1476，2022 [Kimura, Y. Kana, K. and Sho, K. : A Study on Pedestrian Behavior in Social Experiment Section of Midosuji Boulevard in Namba, Osaka, *AIJ J. Technical Des.,* Vol.28 No.70, pp1471-1476, 2022.]
7) 三友奈々，岸井隆幸：道路空間の車道部における歩行者の滞留に関する考察，都市計画論文集，Vol.51 No.3，pp161-167，2022. [Mitsutomo, N. and Kisii, T. : Time-Spending Behavior by Pedestrians in the Public Spaces, vol.51 No.3,pp161-167, 2016]
8) 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 49 巻 3 号 p. 801-806，2014. [Ujihara, T. Abe, H. Irie, K. and Arikata, S. : Actual state analysis of excursion behavior between two commercial areas with different characteristic in city center, *Journal of the City Planning Institute of Japan,* Vol.49 No.3, pp.801-806, 2016.]
9) 川口 彩希，位寄 和久：熊本市中心市街地来訪者の回遊行動の変化に関する研究，日本建築学会計画系論文集， 81 巻 719 号 p. 101-108, 2016. [Kawaguchi, S. nad Iki, K. Comparative Analysis on Rambling Activities of Visitors into the City Center, *J.Archit. Plann.,* Vol.81 No.719, pp101-108, 2016.]
10) 小谷通泰，寺山一輝：都心商業地域における歩行者による回遊行動の実態と要因分析-神戸市都心部を対象として-，都市計画論文集，52 巻 3 号 pp. 239-246, 2017. [Odani, M. and Terayama, K. : Analysis of Factors Influencing Pedestrian Behavior in Shopping areas of the City Center, *Journal of the City Planning Institute of Japan,* Vol.52 No.3, pp.239-246, 2017.]
11) 有馬隆文，大木健人，出口敦，坂井猛：商業街路における行動誘発要素と歩行者のアクティビティに関する基礎的研究，日本建築学会計画系論文集，第 73 巻，第 623 号，pp.177-182，2008. [Arima, T., Oki, K., Deguchi, A. and Sakai, T : The Relationship between the Action Trigger elements and Pedestrian’s Activities on Shopping Streets, *J.Archit. Plann., AIJ,* vol.73, No.623, pp.177-182, 2008.]
12) 泉山塁威，中野卓，根本春奈：人間中心視点による公共空間のアクティビティ評価手法に関する研究，日本建築学会計画系論文集，第 81 巻，pp.2763-2773, 2016. [Izumiyama, R., Nakano, T. and Nemoto, H. : The Activity Evaluation method of Public Space by the human Oriented Perspective, *J.Archit. Plann., AIJ*., vol.81 No.73

0, pp2763-2773, 2016.]
13) 阿南陸，星野裕司：連続した外部空間における集会観察を用いた利用者行動分析，都市計画論文集，Vol.55，No.3，pp.1394-1401，2020. [Analysis on Behavior of Users Using Circulating Observations Survey in Connected Open Space, *Journal of the City Planning Institute of Japan,* Vol.55 No.3, pp1394-1401, 2020.]
14) 遠矢晃穂，嘉名光市：公共空間における利用者アクティビティの通年変化に関する研究，都市計画論文集，Vol.54，No.3，pp.375-382，2019. [Tooya, A., Kana, K. and Hisao H., Study on the yearly change of users in public space, vol.54, No.3, pp.375-382, 2019]

# ANALYSIS OF THE IMPACT ON VISITOR BEHAVIOR OF EVENTS AIMED AT CREATING ENJOYABLE ROAD SPACES FOR WALKING A CASE OF HAREMACHI DORI STREET, OKAYAMA CITY

Hiroki MARUO, Takehito UJIHARA and Ryosuke ANDO

Haremachi-dori St. (formerly Kencho-dori St.) in Okayama City was made a pedestrianization, and events were held to create a space for pedestrians to stay and relax in November 2022. In this paper, based on questionnaires distributed both during the event and during normal times, we conducted a comparative analysis of the impact of events aimed at creating pedestrian space on visitor behavior from both a macro perspective covering the entire central city area and a micro perspective focusing only on the event section, and found that the following results were obtained 1) The proportion of visitors who spend high amounts of money and stay for long periods of time is significantly higher in the targeted section. 2) The difference in these proportions differs by attribute, and the proportion is significantly higher for visitors who come by bus or car. 3) There is no change in the amount of money spent or time spent in the entire central city area.