

一宮市駅前再開発における商店街活性化に関する一考察

名古屋工業大学 学生員○武井千加子

名古屋工業大学 正会員 小池則満

名古屋工業大学 正会員 山本幸司

1. はじめに

一宮市は古くから尾張西北部の中核都市としての機能を果たしてきた。しかし、近年地場産業である繊維産業の低迷、商業業務機能の中心である駅前地区の停滞、さらには名古屋のベッタウン化による昼夜間人口率の低下（88.9%）により、本市のもつ伝統的な独自性、中心性が弱まりつつある。また、市民アンケートによると、一宮市の今後のイメージづくりに必要なものとして「尾張一宮、新一宮駅周辺の都市の顔づくり」を、またこれからのまちづくりのもっとも重要な課題として「尾張一宮、新一宮駅周辺の整備・商業の活性化」を約5割の人が挙げており、ともに第1位である。このことは、市民のニーズからも都心地区の商業業務機能活性化・魅力づくりが、一宮市の都市機能に関する重要な課題であることを示している。そこで、本研究では「商店街の活性化」を取り上げる。

2. 商店街活性化の手法

一宮駅前における問題点として、

①モータリゼーション社会への対応の立ち遅れとして駐車場不足

②日常的な人口流動動線である駅集中動線と商店街アーケードを中心とする買物動線とのズレが挙げられる。したがって、①の対策でもあり、交通の円滑化のために建設中である駅前東地下駐車場を含めた「駐車場整備による影響」、そして②の対策として、動線のズレをシンボルロードを中心とした周辺通りによってつなげる「駅と商店街の融合的活性化」、また駅利用客と商店街利用客を別々に考える、「商店街単独の業務活性化」、の3項目についてそれぞれ検討する。

(1) 駐車場整備による影響

①プラス面

商店街の違法駐車が減り、道路整備促進、集客力の増加につながる。また、現在建設中の駅前東地下

駐車場は、駅と商店街をつなぐ既存の一宮市銀座通り地下公共駐車場とT字型につながるために、今まではアーケード商店街がある東側だけであった車の出入りが、完成後は北側からも可能となり、人と車との混在をかなり解消することができる。（図-1参照）

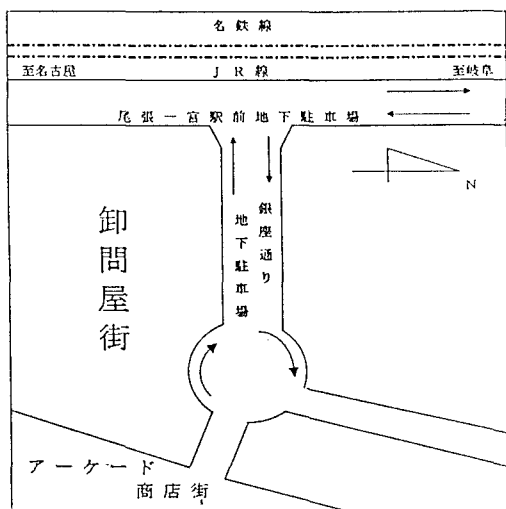


図-1 一宮駅前整備の予定図（概略平面図）

②マイナス面

近年、伝統的な中心市街地における商店街の購買率は年々低下している（一宮市中心市街地における地元購買率は1985年で63.8%、1988年で44.5%、1992年では41.7%）。今後、市民が車を利用することにより、今まで以上に商店街を通過し、郊外大型スーパー、周辺都市に流出する可能性がある。

(2) 駅と商店街の融合的活性化

銀座通り（シンボルロード）は、駅と商店街をつなぐ重要な通りである。鉄道高架関連事業として、西側と東側の広域エリアでの一体的整備が期待されている。鉄道高架化により西から東へと駅を通り抜ける場合、目前にある銀座通りは、一宮市都心部のシンボルロードとして駅側からゲートエリア、くつ

ろぎエリア、文化的エリア、結びのエリアと続き、商店街につながる立ち寄り空間として整備されている。(図-1参照)

ここで融合的活性化の指標として、この銀座通りを含めた一宮駅と商店街周辺の6つの道路を選定し、その通りを経由することによる一宮駅から商店街への接近性魅力分析を考える。都心接近性は各通りにおいて利用客人口と駅との距離から次式によって求める。(図-2参照)

$$\left. \begin{aligned} Q &= \text{TABLE}(x_i) \\ x_i &= p_i / q_i^2 \end{aligned} \right\} (1)$$

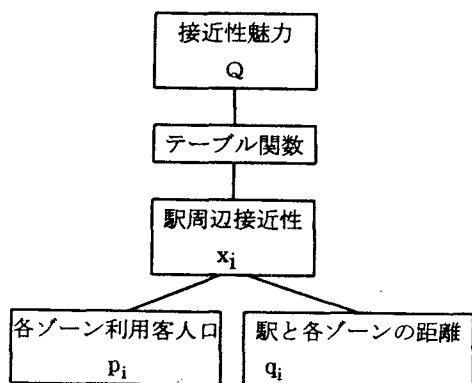


図-2 接近性魅力の構成
(3) 商店街単独の業務活性化

駅利用客と商店街利用客を別に考える場合、駅前商店街は多様な産業の積極的誘導を図り、商業業務の高度集積化を強化する必要がある。また、本市の基幹産業である繊維産業は社会の経済的变化に伴って、その個性が近年薄らぎつつある。したがって、繊維産業ゾーン、繊維団地、駅前商店街を結ぶことによる、一宮市一体での新しい魅力あるまちづくりが望まれる。

ここで、業務活性化の指標として、駅前商店街の集積魅力分析を考える。まず集積魅力を商業業務魅力と利便性魅力に分けて定式化する。このうち商業業務魅力は駅前商店街の購買率から求める。また、利便性魅力は一宮市の各地域の人口と駅前商店街までの距離による都心接近性魅力と、各地域の道路整備状況による自動車利便性魅力とに分けて次式によって求める。(図-3参照)

$$\left. \begin{aligned} R &= \phi_{11} S + \phi_{12} T \quad (\phi_{11} + \phi_{12} = 1) \\ S &= \text{TABLE}(w_j) \\ T &= \phi_{13} U + \phi_{14} V \quad (\phi_{13} + \phi_{14} = 1) \end{aligned} \right\} (2)$$

$$U = \text{TABLE}(y_j)$$

$$y_j = p_j / q_j^2$$

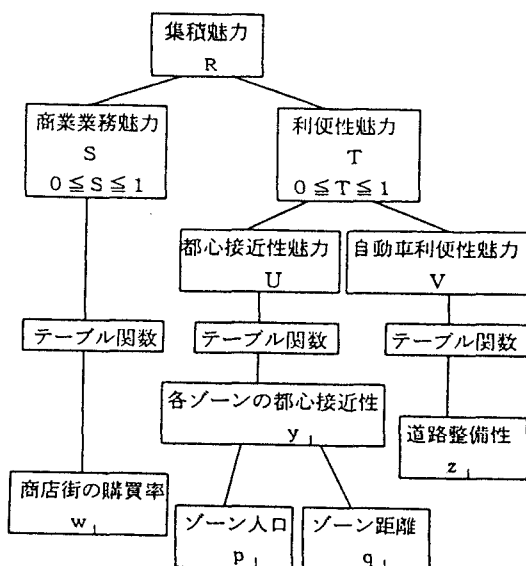


図-3 集積魅力の構成

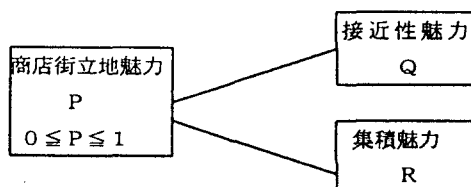


図-4 商店街立地魅力の構成

(4) 総合的評価

図-4に示すように、(2)接近性魅力と(3)集積魅力を総合し、次式によって商店街立地魅力分析を考える。

$$P = \phi_1 Q + \phi_2 R \quad (\phi_1 + \phi_2 = 1) \quad (3)$$

この魅力分析において、駐車場整備による影響は、駐車台数の増加に伴い路上駐車が減少することによる歩道空間の確保、すなわち都心接近性の向上、また自動車利便性の向上につながり、魅力度を大きくする要素であるといえる。

3. まとめ

本研究では、一宮市都心部にあたる駅前周辺の現状を調べた上で、商店街活性化の手法として3項目を提案し、それぞれ検討した。今後、上記で定式化した商店街魅力度分析を行い、総合的評価に導く予定である。