

中心市街地回遊行動における利用手段の実態と回遊支援システムに関する選考意識分析

長野工業高等専門学校 正会員 柳沢吉保
金沢大学工学部 正会員 高山純一
長野工業高等専門学校 ○轟 直希
金沢大学工学部 学生員 柳澤友樹
金沢大学工学部 学生員 藤原恵介

1. はじめに

近年、長野市をはじめとする多くの地方都市の中心市街地では、自動車利用の増加と大型小売店舗の郊外への進出によって、来街者が減少傾向にある。さらに来街者が、市街地内を巡る機会も減少し、中心商店街の衰退などの問題が深刻化している。中心市街地の魅力向上のための、商業施設の再生に加え、来街者の市街地内回遊行動を支援するシステムの導入が急務であり、そのためにも、市街地内での人々の行動を把握する必要がある。

本研究では、長野市中心市街地での人々の行動実態調査と回遊空間や都市施設整備に関する選好意識調査も行い、中心市街地活性化を進めていく上で大きな要素とされる、市街地への「来街行動」、市街地内での「回遊行動」「滞在および購買行動」が行われる要因を明らかにする。

2. 来街回遊行動調査の概要

来街・回遊・購買行動の調査項目を表1に示す。

表1 調査項目

	調査項目
来街・回遊・購買行動	・来街時の交通手段、所要時間、運賃 ・回遊行動として起点となる施設・場所 ・市街地内で訪れた場所（施設名）、目的、使用金額、滞在時間、移動手段 ・帰宅時の交通手段、所要時間、運賃
回遊の順	・地図に記入（中心市街地地図に、立ち寄り施設、移動したルートを記入してもらう。）
交通支援システムの選好意識	・駐車場整備について ・道路整備について ・駐輪場の整備と自転車の共同利用システムの導入について ・巡回バスの導入について ・循環バスと鉄道・路線バスの接続性について
その他	・属性調査

調査日は平成15年11月8日（土）、11月19日（水）の計2回行った。中心市街地を通行している人々に直接手渡しして、後日郵送で回収するという

方法をとった。回収状況を表2に示す。

表2 調査票の配布・回収状況

配布日時	H15 11/8（土）	H15 11/19（水）
配布部数（部）	1000	500
回収部数（部）	219	82
回収率（％）	21.9	16.4

3. 来街回遊行動特性

(1) 来街手段ごとの回遊手段

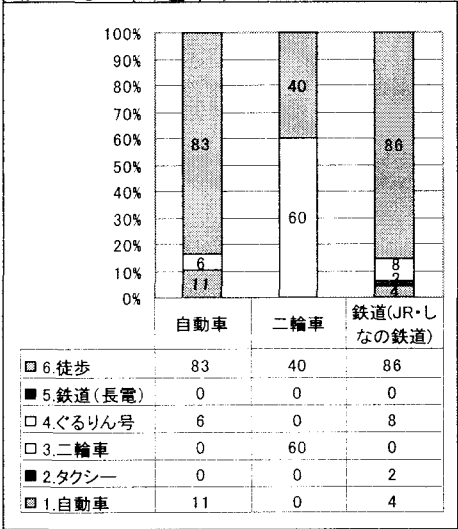


図1 来街手段（自動車、二輪車、鉄道）別回遊手段

自動車が来街手段の場合、回遊手段は、そのまま自動車を利用する、あるいは、ぐるりん号に乗り換える来街者も存在するが、大半は、徒歩により回遊している。市街地内を自動車で回遊することや、他手段への乗り換えには抵抗があることがわかる。

二輪車で来街した場合、回遊手段は、そのまま二輪車を利用している場合が多いことがわかる。市街地内を気軽に回遊しやすいこと、遠距離移動でも徒歩より抵抗が少ないこと、駐輪しやすいことなどが考えられる。回遊行動を支援する手段として有効であると考えられる。

公共交通機関が来街手段の場合も、徒歩による回遊行動が多く、他手段への乗り換えに抵抗があると考えられる。ただし、ぐるりん号を含む公共交通手段での回遊行動も14%ほどある。これは、JR 長

野駅が市街地の南端にあるため、市街地内の移動距離が長くなる可能性もあり、公共交通機関での回遊の可能性が高い。ただし、長野電鉄、路線バスによる来街では、ほとんどが徒歩による回遊になっている。これは、中心市街地内にこれらの駅または停留所が複数存在し、目的地に近いところまで直接到達できることが原因と考えられる。

以上より、長野市市街地内では、多くの来街者が徒歩で回遊している。徒歩の場合、回遊行動範囲がある程度限られる可能性があるため、回遊行動範囲を広げる手段の導入を考える必要がある。

4. 回遊手段と中心市街地活性化

(1)回遊手段ごとの立ち寄り施設数

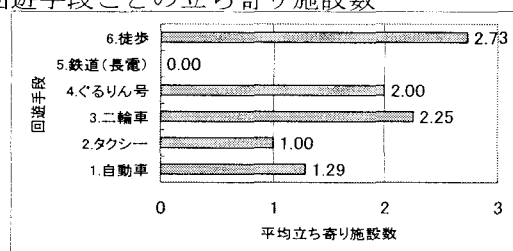


図2 回遊手段別立ち寄り施設数

図2より、徒歩の立ち寄り施設数が多いことが分かる。徒歩の場合、他手段への乗り換え抵抗がないため、複数の施設を巡りやすいことを示している。二輪車は街中の移動性が高く、駐車抵抗も少ないので、立ち寄り施設数も多いことがわかる。一方、自動車やタクシーは、駐車抵抗も大きいことから目的地がかなり絞り込まれ、立ち寄り施設数も少なくなっていると考えられる。ぐるりん号利用による立ち寄り施設数が比較的多いことから、回遊手段として有効であり、市街地活性化へ寄与する可能性が高いと考えられる。

(2)回遊手段ごとの滞在時間

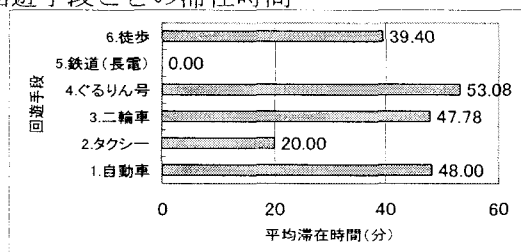


図3 回遊手段別滞在時間

図3より、徒歩での回遊は、各施設に気軽に立ち寄るため、1つの施設での滞在時間は少ないと考えられる。しかし、他の交通手段を使う場合は、他への移動抵抗があるため、ある程度目的が絞られると考えられ、1つの施設での滞在時間は長くなる

可能性が高い。

(3)回遊手段ごとの使用金額

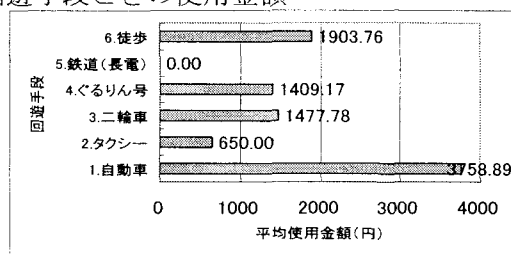


図4 回遊手段別使用金額

図4より、自動車で回遊する場合は、大きな買物をして運搬しやすいことと、駐車料金支払うため、使用金額も多くなっている。ぐるりん号や自転車は、今回、使用金額は高くはないが、移動目的にもよると考えられる。徒歩の場合は、行動範囲が限られているとしても、たくさんの施設に立ち寄るため、1ヵ所での使用金額は少なくてもトータルすると、使用金額はやや高くなると考えられる。

5. 徒歩による立ち寄り施設

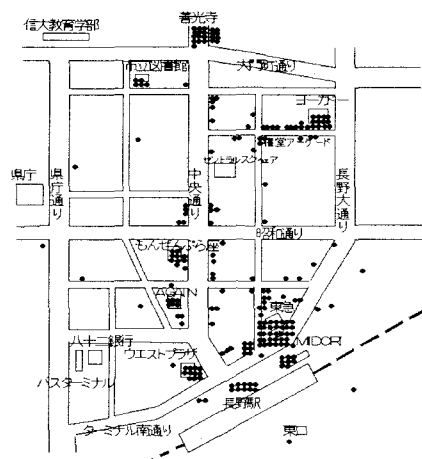


図5 回遊手段別移動範囲(徒歩の例)

図5より、徒歩で回遊する場合、立ち寄り施設数は、駅前、権堂、善光寺に集中している。集計結果では、限られた範囲で、多くの施設に立ち寄っていた。また、自動車や公共交通機関を利用すると、駐車場や停留所付近で広範囲に回遊していた。

6. おわりに

(1)長野市中心市街地内の回遊手段の多くは徒歩であり、回遊行動範囲が限定されていた。

(2)循環バスは、広範囲に回遊でき、立ち寄り施設数も多いため、回遊支援手段としての可能性がある。

(3)今後の課題として、回遊行動の支援には自転車や循環バスの高度利用が必要である。

(4)回遊行動を支援するための回遊空間や都市施設整備に関する選考意識についても分析する。