

地方中核都市（宮崎市）における買物行動特性に関する一考察

宮崎大学工学部 ○ 学 庭瀬雅章
 同 上 正 出口近士
 同 上 正 藤本 廣
 同 上 正 横田 漢

1. はじめに

都市機能に占める商業機能の役割りは重要であり、近年、大店法の改正問題もあり、地域の商業機能の見直しや活性化が課題になっている。また、買物行動はレクリエーション的要素を強く含んでおり、単に商業問題に留まらず、都市基盤の整備（道路空間、歩行空間、駐輪場や駐車場の整備）の観点からも重要となってきた。

特にモータリゼーションの進展に伴って、中心部から郊外へ移設する店舗が少なくなく、中心部の都市的魅力を向上させることが、地方中核都市では重要な課題となっている。本報告は、宮崎市の中心部への来街者を対象にした買物行動のうち交通に関するアンケート調査をとりまとめ、その特性と歩行空間の整備課題について若干の考察を加えたものである。

2. 調査結果

アンケート調査は平成2年7月29日（日）と30日（月）に主要なデパート前および商店街の街頭で聞き取り方法で実施した。

来街者の約73%（平日：約65%）が買物目的であり、商業は都市機能の主要な位置を占めている。また、回答者の約80%（平日）約75%（休日）を女性が占める。

図-1は「利用交通機関」を示したもので、自家用車は約43%（平日：約24%）を占め、バス利用が約25%、自転車利用が約13%（平日：約25%）を占めており、自動車と自転車利用が多いのが特徴である。なお昭和59年のパーソントリップ調査では、自動車の分担率は54.6%を、2輪車は19.2%を示している。

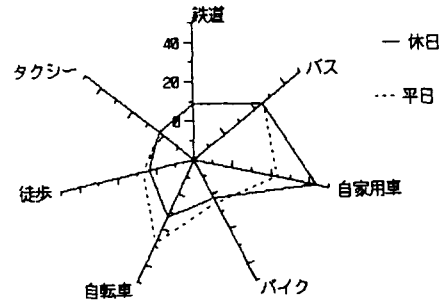


図-1 交通機関分担率(%)

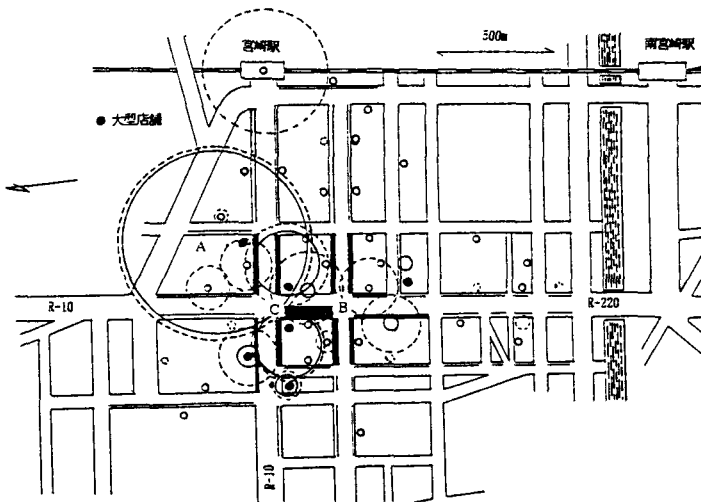


図-2 中心部における降車位置の分布

図-2は来街者の「降車位置と人数」を示したもので、破線は全交通機関、実線は自動車利用者のものであり、半径で相対的な人数の大きさを表わしている。A地区にはデパートの大型駐車場があり、買物特典があることもあって利用者が集中しており、周辺道路においては休日のピーク時には交通混雑を生じている。バスの分担率は25%程度と相対的に低いものの、B地点の周辺に集中しており、ターミナル機能の重要な部分を担っている。一方、この付近は交通量が多く、バスベイの構造と運行経路の改

善により、ピーク時におけるバス停付近の交通混雑の軽減が課題となる。

図-3は「到着時刻」を示したもので、正午を境に2つのピークが見られ、買物行動も他のレクリエーション行動と同様の行動規範に基づいているものと考えられる。休日の平均滞在時間は高年齢ほど短くなる傾向を示している。なお、全来街者の頻度分布は概ね対数正規分布型を示している。

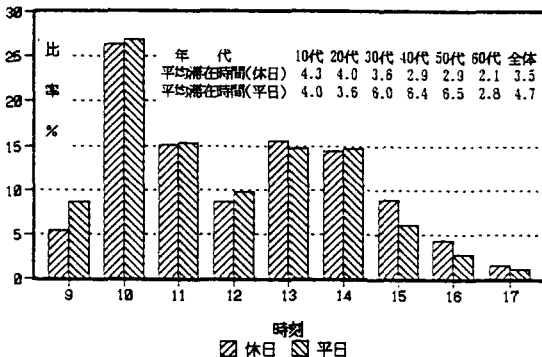


図-3 到着時刻の分布と平均滞在時間

表-1 機関別・年代別の買物歩行距離 (m)

年 代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	全体
鉄 道	1733	1698	1631	917	2081	938	1611
バ ス	997	789	710	855	652	578	793
タクシー	1424	1064	—	731	1314	—	930
自家用車	1231	1077	800	699	735	869	899
バイク	1361	1127	1420	323	790	—	920
自転車	1040	1300	—	1043	465	702	1002
徒 歩	667	927	235	470	638	605	638
平 均	1198	1079	855	723	732	692	939
(買物以外 平均)	1141	954	810	870	890	820	1008

表-1は、休日の買物目的の来街者の歩行距離 (m)である。平均値でみれば、滞在時間と同様に高年齢になるに従って距離が短くなっている。自家用車利用者で消費者の中心となる30才～50才の女性の平均歩行距離は700m～800mであり、単純にその半分の駐車場から目的地までの距離とすれば、約350m～400m程度となる。自転車利用者の全体平均の歩行距離は、利用者の大半が10代であることから、約1,000mと相対的に長い。このことは、中心地の近隣に駐輪場を整備した場合、その利用が期待できることを意味している。

図-2中の黒の太い線は、C地点におけるアンケート回答者の歩行経路であり、10代がその中心であることもあり、広域的な回遊性が見られる。

図-4は自転車とバイクの「新規駐輪台数」¹⁾である。なお、駐輪(滞留)台数は15時のピークにおいて、自転車が約3,300台、バイクが約800台であり、早朝には約1,000台の自転車と200台のバイクが道路空間に放置されている。平日における8時の約150台と9時の約350台が通勤で、休日の約50台(8時)と約150台(9時)が事業者利用、10時は事業者と一般来街者利用で、それ以後は主に一般来街者の自転車と考えられる。

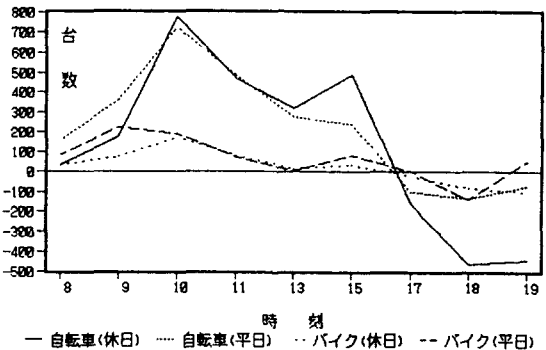


図-4 2輪車の新規駐輪状況

3. まとめ

今回の調査結果によれば、中心部への自動車交通の近接性を保つためには、350mの距離をめぐらした位置に、ゆったりとした駐車スペースをもつ規模の大きい駐車場を確保することが重要となる。

さらに、歩道空間の快適性・安全性を阻害している自転車の駐輪問題については、一例として、

- 1) 自転車防止条例の制定による放置車の撤去
- 2) 駐輪場の整備による来街者と通勤者の自転車の収容
- 3) 附置義務条例の制定による通勤自転車の収容などの改善策が必要と考えられる。

なお、本報告は中小企業庁等の補助を受けて宮崎商工会議所が「宮崎市商業近代化基本計画」策定のために実施した調査の一部をとりまとめたものであり、関係各位に深謝の意を表します。

[参考資料]

- 1) 宮崎市商店振興連合会：宮崎市商店街駐輪実態調査(平成2年3月、8月実施)