

長崎ベイエリア再開発がもたらす交通量など周辺市街地への影響

長崎大学工学部 学生員○田中 祐也
 長崎大学大学院 正会員 後藤恵之輔
 長崎大学大学院 学生員 渡辺 浩平

1. はじめに

長崎市を活力と魅力に満ちた都市として再生するために策定された「ナガサキ・アーバン・ルネッサンス2001構想」は、長崎市のベイエリアに「夢彩都」と「アミュプラザ長崎」という大型商業施設を生み出し、その周辺道路における交通量の増加、商圈や人の流れの変化等が予想される。さらに近い将来、出島バイパスの完成、女神大橋の開通がこれに加わることを考えれば、今後長崎市のベイエリアは、交通を中心として大きく変貌する可能性が非常に高いと思われる。そこで、大型商業施設の開業が交通量、商圈、人の流れにどのような変化をもたらしたのかを調査することにした。

2. 交通量の変化

交通量の変化を調べるため、長崎駅前方面から大波止方面における交通量を調査した。図-2～図-5は長崎駅付近の交差点からアミュプラザ長崎の方へと右折する普通乗用車の各時間帯における交通量の変化を夢彩都開業前後とアミュプラザ長崎開業前後、それぞれの開業前後の日曜日と平日に分けて比較したものである。図-1は調査地点周辺の位置関係を簡略的に表したものである。

当初の予想では夢彩都開業よりもアミュプラザ長崎の開業の方が影響は大きいと思われたが、グラフを見て分かるように、それほど大した違いは無い。これは、夢彩都開業直後はその周辺道路の混雑が予想されたため県と警察の協力のもと、交通規制をしていたことで、駅前付近から右折して夢彩都に向かう車が増えたことが考えられる。また、図-2と図-3、図-4と図-5を比較して分かるように、日曜日ではどちらの開業後も大きな変化が見られるが、平日である水曜日に関してはほとんど変化は見られない。水曜日は平日であるため、仕事関係で車を使う人がいることからこのように変化があまり現れなかったものと考えられ、日曜日にこれだけはっきりとした交通量の増加が見られたことは、やはり大型商業施設の開業の影響が現れたと考えられるのではないかと。

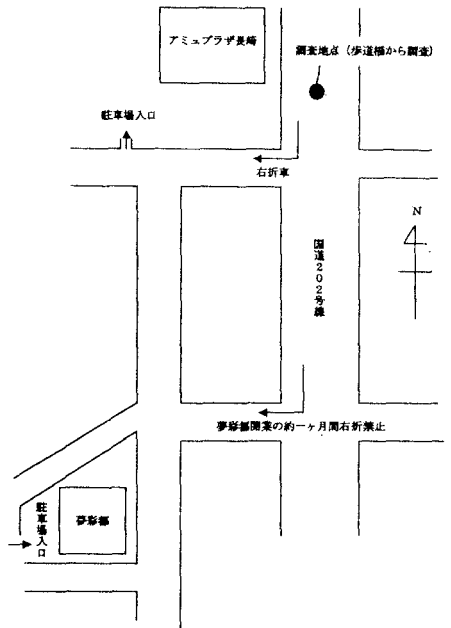


図-1 調査地点周辺の概略図

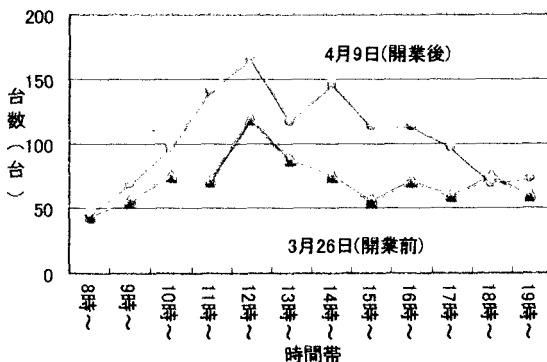


図-2 夢彩都開業前後(日曜日)

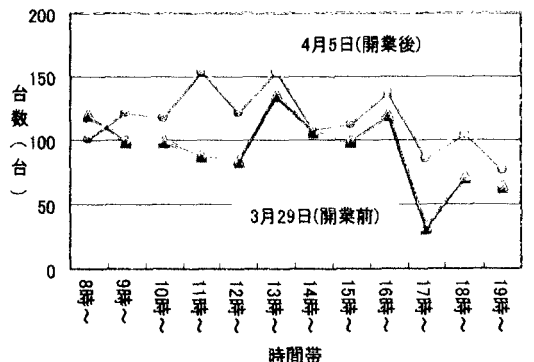


図-3 夢彩都開業前後(水曜日)

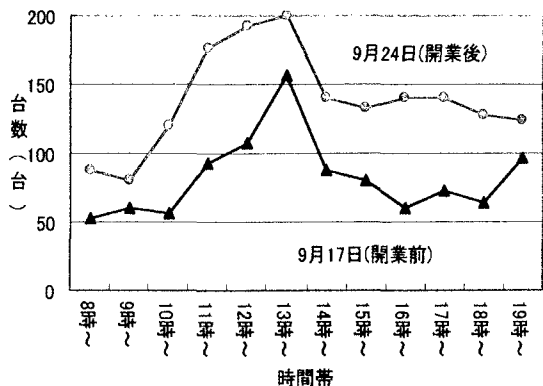


図-4 アミュプラザ開業前後(日曜日)

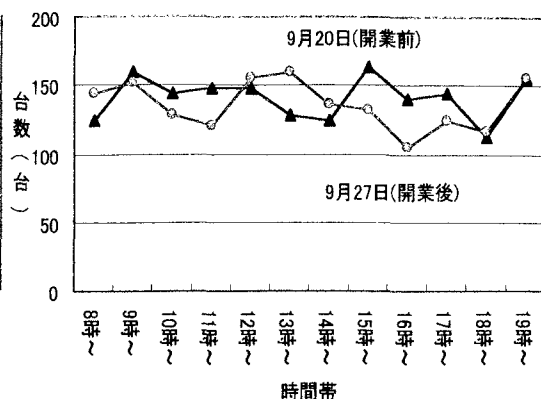


図-5 アミュプラザ開業前後(水曜日)

3. 夢彩都とその周辺商店街

表-1は長崎市の商業の中心であった浜の町商店街とその周辺の13商店街を対象として行ったアンケート調査¹⁾の一部であり、夢彩都の開業から2ヶ月間における客数の変化 表-1 アンケート調査結果(N=254)を聞いたものである。グラフを見て分かるように、およそ三分の2の店

	減った	変わらず	増えた
集客数	66%	30%	4%

舗が「減った」と回答しており、夢彩都開業の影響が現れている。図-

6は夢彩都における月ごとの集客数の変化を表したものである。4月はオープン効果もあって、他の月と比較して倍以上の集客数となっている。このため表-1で示されたように、商店街に対してより大きな影響が出たものと思われる。6月は65万人と落ち込んだが、7月、8月は夏休み、盆の帰省客、花火大会、精霊流しなどの大型行事の影響もあって、それぞれ81万人、78万人とまき返している。その後は低迷しているが、10月に少し伸びているのは、アミュプラザ長崎の開業直後ということもあって、夢彩都-アミュプラザ長崎間に新たな人の流れができたことが原因ではないかと推測できる。

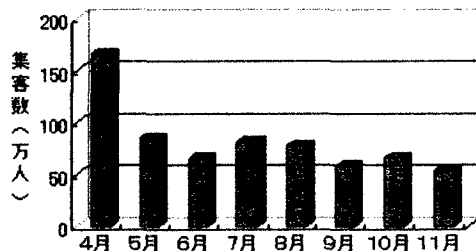


図-6 夢彩都における集客数の変化

4. おわりに

このように大型商業施設の開業はその周辺地域に様々な影響を生み出している。都市環境の悪化、慢性的な交通渋滞等の問題を解決するために策定された「ナガサキ・アーバン・ルネッサンス2001構想」であるためにさらに交通量を増やすようではいけない。今後は大型商業施設の開業で増える交通量をおさえていくとともに、九州一と言われる長崎駅前の交通量の削減を推進していき、さらに出島バイパス、女神大橋の開通による交通の変動にも対応していかなければならない。

また夢彩都、アミュプラザ長崎の開業に伴って、人の流れが変化し、ベイエリアに人溜りができてしまっている。この大型商業施設が進出して来るまでは、浜の町は長崎市の商業の中心であり、歴史的・文化的にもその核を担ってきた。浜の町をこのままにしていると、活性化を失い、衰退してしまう恐れがある。商店街には大型商業施設にはい長所があり、また大型商業施設にも商店街にはない長所がある。さらにベイエリアから浜の町まではそれほど離れていないため、お互いの良さを出し合い、両者の回遊性をもたせることが長崎市における商業の中心としての活性化へとつながっていくのではないかと考えた。このためには、浜の町を安全でかつ安心して買い物ができるようなショッピングモールとして、ベイエリアの方は上述したような交通問題を解消するための交通ターミナルとして、それぞれに機能を持ったエリアとして整備していく必要があるのではないかと考えている。

参考文献

- 1) 長崎県商工金融課；大型店影響調査報告書, P 55, 2000年