

佐賀市中心市街地における回遊行動と魅力について

佐賀大学大学院工学系研究 学生会員 江頭 尚幸
 正会員 外尾 一則
 佐賀大学理工学部 非会員 富岡 稔

1. 研究の背景と目的

佐賀市は、人口17万人、面積104k m²の佐賀県の県都である。現在、北部側への市街化の進展による既存都心部との遠隔化および、郊外部の幹線道路沿道における大規模商業施設の開業、さらに、都心部における駐車場の不足などにより、都心部における活力が低下している。本研究では、来街者に焦点を当てる。来街者の回遊性の向上により街の魅力は増し、同様に魅力が増すと回遊性が向上すると仮定し、現状での来街目的別・交通手段別の回遊行動、佐賀の街で来街者が感じる魅力を把握する。そして回遊と魅力との関係について明らかにしていく。

2. 研究対象地域の設定

研究の対象とする中心市街地の設定は、佐賀県と佐賀市によって設定されたもの注1)を用いる。(図-1)

3. 来街目的別の来街頻度とグループ化

アンケートにおいて来街目的を予想されるであろう10の項目に分けた。次に、10の来街目的を「街に魅力を感じて来ているか」「来なければならぬ来ているか」という点から4つのグループに分類した。4つのグループは、A(家事・買物)、B(出勤/登校/業務/帰社/帰宅)、C(食事・社交・娯楽)、D(通院/塾・習い事)という風に構成されている。来街頻度も、1.毎日、2.休日を除く毎日、3.週に1・2回、4.月に1・2回、5.年に1・2回、6.はじめて、の6つに分類した。A~Dの4グループの来街頻度の割合(図-2)から、グループBの2.毎日(休日を除く)で占める割合が60%と高く、中心市街地には業務的な場としての側面も持つことが分かる。全体的にグループAの占める割合が高いことも分かる。また意外にもグループAでの構成比(図-3.1)で3、4、5における割合が80%を占め、最寄り品だけでなく、買回り品目的での来街者も少なくないという事が分かった。

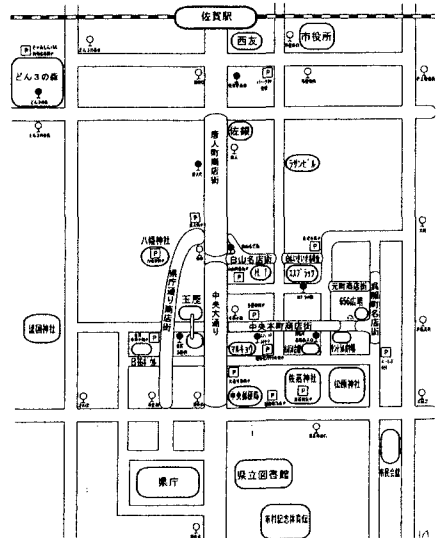
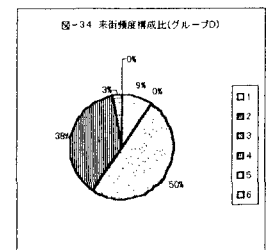
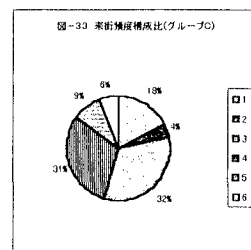
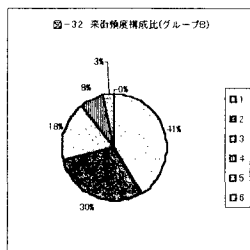
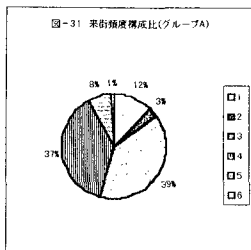
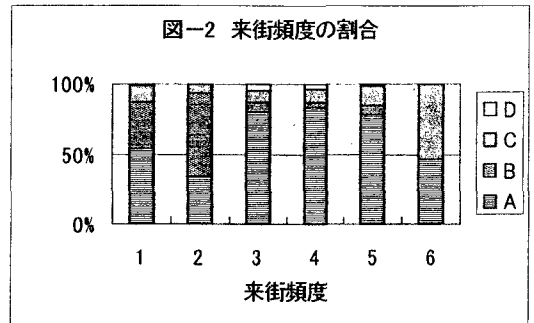


図-1 研究対象地域



4. グループ別における佐賀市に対する魅力の差

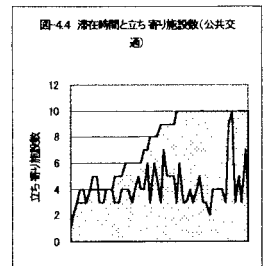
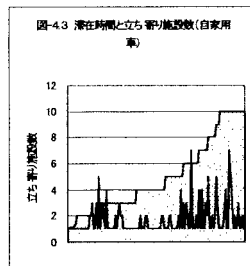
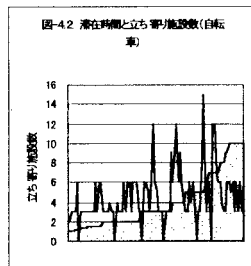
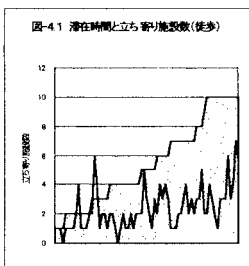
来街者に対して中心市街地の魅力要因として①「交流、ふれあいの場」、②「お店、商品の種類」、③「町並みの景観」、④「歩きの楽しみ」、⑤「ゆとり、憩い、遊びの場」、⑥「流行、情報の場」、の6項目を設定して5段階の評価による結果を各項目ごとの平均値で表し、前に述べた4つのグループ別に比較した(表-1)。全体としてみるとAとCの評価がBよりも高くなっていることが分かる。これは、来街目的が自発的なA・Cのグループが街に対してよい印象を持っているのだと推測される。さらにCに関して言えば、項目の①、⑤、⑥において他の3グループより高い評価を示している。このことから、Cのグループは目には見えない街のよさ、つまり街の心理的な魅力を感じているのだとすることが出来る。

表-1 来街者頻度

	①	②	③	④	⑤	⑥
A	2.755	3.063	3.061	2.977	2.611	2.525
B	2.376	2.839	2.944	2.908	2.462	2.459
C	2.953	2.868	2.925	2.896	2.822	2.726
D	2.285	2.407	2.679	2.821	2.214	2.25

5. 来街手段別の回遊行動の特性

滞在時間(面グラフ)と、立ち寄り施設数(折れ線グラフ)との関係を図に表す(図-4.1~図-4.4)。来街手段を徒歩、自転車、自家用車、公共交通(JRと路線バス)の4つに限定し、それぞれの関係を見た。図から分かるように、立ち寄り施設数は自転車において、グラフの振幅の差が最も激しいものとなっている。これは、佐賀市において自由度の高い自転車を利用しやすいことが分かる。自家用車では、振幅の幅が立ち寄り施設数1から2のところに集中している。これは、自家用車で来街者の行動がワントリップであるということを表している。また、滞在時間は、面グラフの面積が広いものほど長く、歩行者・公共交通において長く滞在していることが分かる。特に公共交通では、長時間の滞在が一番多い。これに反して自転車、自家用車の利用者の滞在時間は少ない。行動の自由度の違いであると思われる。



6. まとめと展望

今までの結果から、「街に魅力を感じて来ている」と仮定したA・Cのグループは、「来なければならずに来ている」と仮定したB・Dのグループより街の魅力要因に対する評価が高いことが分かった。このことはA・Cの来街行動が何らかの魅力を感じての行為によるものであると推察される。滞在時間と立ち寄り施設数の面から回遊をとらえると、交通手段別の滞在時間と立ち寄り施設数には明確な差が見られ、回遊性の違いが現れた。魅力要因をより高く評価したAとCの来街目的と、各交通手段との関係から魅力要因と回遊の関係をより詳細に分析していくことが今後の課題である。

注1) 佐賀都市圏総合都市交通体系第2回技術検討部会 (H12.9.20)