

交通行動からみた地方都市における中心市街地の活性化方策

秋田工業高等専門学校 学生会員 ○浅井 翔
 秋田工業高等専門学校 竹内香奈子
 秋田工業高等専門学校 正会員 日野 智
 秋田工業高等専門学校 フェロー 折田 仁典

1. はじめに

近年、多くの地方都市では、中心市街地の活性化が課題となっている。モータリゼーションの進展や郊外型商業施設の立地がその要因として挙げられ、自家用車によるアクセスが中心になっているものと考えられる。しかし、今後の高齢化社会を考慮すると都市機能が集積し、公共交通網の中心である中心市街地が果たすべき役割は小さくない。

秋田市においても秋田駅東西間を連絡する秋田中央道路に中央街区出口の設置や、再開発事業予定地に無料駐車場を暫定的に設置する等の施策が取られている。また、秋田市は県庁所在地であり、周辺の市町村を含めた生活圏の中心である。そのため、秋田駅周辺地域は近郊の市町村住民にとっても重要な役割を担うと考えられる。

本研究は秋田駅周辺地域を対象とし、秋田市とその近郊の男鹿市において訪問行動調査を実施したものである。そこから、秋田駅周辺地域の満足度や中心市街地への訪問行動に影響する要因を把握し、周辺市町村を含めた生活圏の観点から秋田駅周辺地域のあり方を考究することを目的としている。

2. 意識調査の実施と秋田駅周辺地域への訪問状況

本研究では秋田市住民と男鹿市住民を対象とし、意識調査を実施した。調査は直接配布郵送回収方式により実施し、両自治体の600世帯に計1200票を配布した。訪問行動調査の内容は秋田駅周辺地域訪問時に対する満足度・秋田駅周辺地域への訪問状況・自家用車のアクセス条件による訪問意識の変化(秋田市住民のみ)を質問している。秋田市と男鹿市の両自治体から計316票の回答を得られた。

秋田市と男鹿市のいずれにおいても、秋田駅周辺地域へ自家用車で訪問する被験者が多くなっている。秋田駅周辺地域を訪問する主な目的は食料品以外の買い物物が約半数を占めている。一方、男鹿市の被験

者では秋田駅周辺地域の訪問目的を「通院」とする回答が多くみられる。さらに、「通院」と回答した被験者の約4割が公共交通を利用して訪問している。周辺市町村の住民にとって秋田駅周辺地域の医療施設が重要であること、さらに公共交通の重要性も必ずしも低くないことがわかる。

3. 秋田駅周辺地域訪問時の満足度分析

秋田市住民を対象とした秋田駅周辺地域訪問時の総合満足度と個別項目ごとの満足度を図1に、男鹿市住民を対象とした満足度を図2に示す。

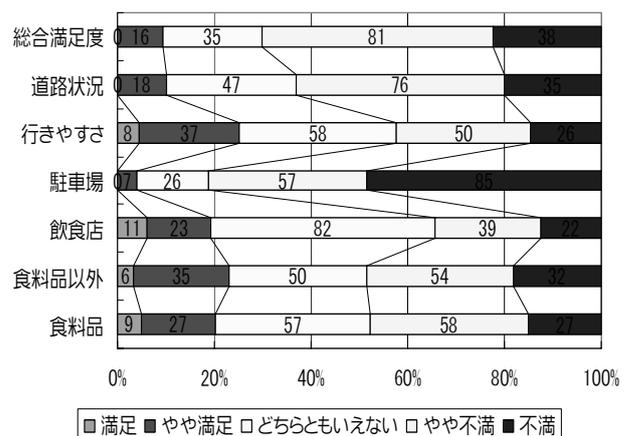


図1 秋田駅周辺地域訪問時の満足度評価(秋田市)

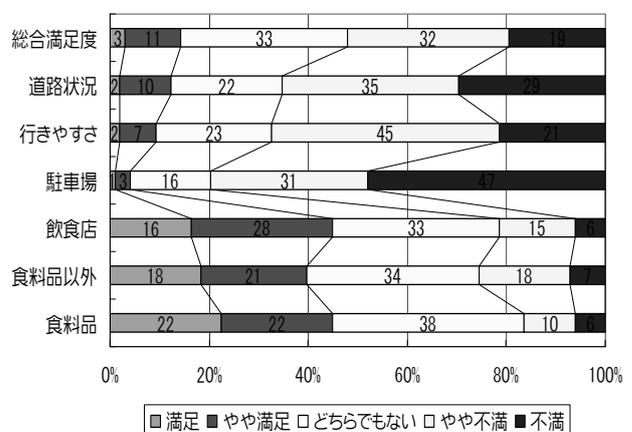


図2 秋田駅周辺地域訪問時の満足度評価(男鹿市)

秋田市民ではいずれの項目も不満とする回答(不満・やや不満)が多く(図1)、特に「駐車場の数や料

金」と「道路状況」では高い割合を占めている。男鹿市を対象とした満足度では商業施設に対する不満の割合は少ないが、「駐車場の数や料金」と「行きやすさ」、「道路状況」を不満とする回答が多い(図2)。

秋田駅周辺地域訪問時の総合満足度に影響している要因を明らかにするために外的基準を総合満足度、アイテムを個別項目の満足度とした数量化理論Ⅱ類による分析を行った。

数量化理論Ⅱ類による個別項目のレンジ値をみると(図3)、秋田市住民では「飲食店の数や種類」・「駐車場の数や料金」・「道路状況」が秋田駅周辺地域の総合満足度に影響しており、男鹿市住民では「駐車場の数や料金」・「行きやすさ」が影響している。秋田・男鹿市民のいずれにおいても、総合的な満足度を向上させるためには自家用車によるアクセスが重要といえる。

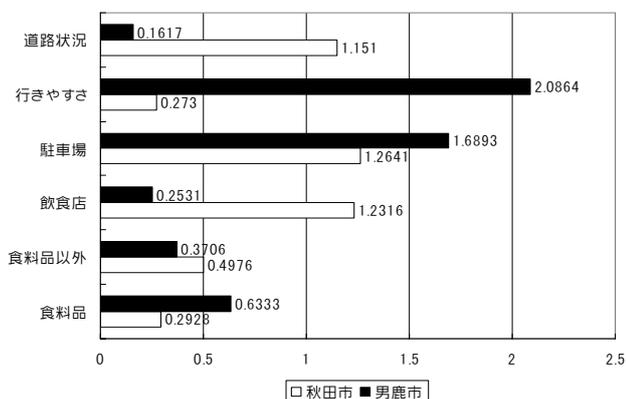


図3 個別項目のレンジ値

4. 秋田駅周辺地域への訪問意識分析

本研究では実験計画法を用い、秋田駅周辺地域への訪問意識を分析する。変動要因には渋滞・所要時間などの5つをそれぞれ2水準ずつ設定した(表1)。なお、所要時間等の水準は秋田中央道路の開通による時間短縮効果を想定したものである。設定した要因をL16直交表に割り付け、郊外型商業施設との比較で秋田駅周辺地域の訪問回数が増加するかを秋田市住民のみに質問している(表2)。

分散分析の結果(表3)から、駐車場料金の設定が秋田駅周辺地域への訪問意識向上に大きく寄与することが明らかとなった。一方、所要時間の短縮等はほとんど寄与していない。すなわち、秋田市住民の秋田駅周辺地域の訪問意識を向上させるためには駐車場料金の設定が重要といえる。

表1 変動要因の種類と水準

変動要因	第1水準	第2水準
A: 季節	夏	冬
B: 渋滞	現状	緩和する
C: 所要時間(駅)	現状	10~20分程度短縮
D: 所要時間(郊外)	現状	15~25分程度短縮
F: 駐車場料金	有料	無料

表2 直交表による割付と回答状況

票種	A	B	C	D	F	回答率
1	夏	現状	現状	現状	有料	0%
2	夏	現状	現状	短縮	無料	77%
3	夏	現状	短縮	現状	無料	79%
4	夏	現状	短縮	短縮	有料	0%
5	夏	緩和	現状	現状	無料	84%
6	夏	緩和	現状	短縮	有料	0%
7	夏	緩和	短縮	現状	有料	23%
8	夏	緩和	短縮	短縮	無料	82%
9	冬	現状	現状	現状	無料	50%
10	冬	現状	現状	短縮	有料	5%
11	冬	現状	短縮	現状	有料	7%
12	冬	現状	短縮	短縮	無料	89%
13	冬	緩和	現状	現状	有料	17%
14	冬	緩和	現状	短縮	無料	71%
15	冬	緩和	短縮	現状	無料	85%
16	冬	緩和	短縮	短縮	有料	17%

表3 分散分析表

要因	変動	自由度	分散	分散比	寄与率
A	2.03	1	2.03	—	—
B	56.92	1	56.92	—	—
C	131.80	1	131.80	—	—
D	0.41	1	0.41	—	—
F	4423.80	1	4423.8	47.78	81.52
AxB	219.52	1	219.52	2.37	2.39
AxC	274.56	1	274.56	2.97	3.43
誤差項	803.29	8	100.41	—	—
e'	1111.08	12	92.59	1.000	—
残差					12.76
全体	4614.96	15			

5. おわりに

本研究の結果から、中心市街地の活性化には駐車場サービス水準が重要な要因であることが明らかとなった。しかし、中心市街地活性化のために必要とされる方策は駐車場のサービス水準向上だけではなく、自家用車によるアクセス機能の向上は中心市街地活性化を支援するための方策といえる。例えば、秋田市住民の満足度向上には飲食店の数や種類を充実させることが重要であり、通院を目的とする男鹿市住民の4割が公共交通を利用している。長期的な視点から生活圏を含めたその都市における中心市街地が有すべき役割や機能を明確とした上で、どのような方策を講じるべきかを検討する必要がある。