

週末における都心来訪者の活動・交通特性の分析

広島大学大学院国際協力研究科 学生員 ○杉浦祐二

広島大学大学院国際協力研究科 正会員 張 峻屹

広島大学大学院国際協力研究科 正会員 藤原 章正

広島大学大学院国際協力研究科 学生員 日下部達夫

1. はじめに

モータリゼーションの進展に伴って、郊外にも人間の生活や経済活動を合理的に行うためのシステムを取り込むことが可能になった。それが原因で、地方都市では賑わいが郊外へ分散し、都心の機能が衰え、都心の空洞化が問題視されるようになった。これによって、中心部の商業活動の衰退、昼夜間人口・従業員数の減少などの問題が生じている。

しかし、都心は都市生活を支えるために非常に重要な役割を担っているので、多くの都市で都心の活性化を図る努力がなされている。今後、魅力・活力・賑わいに満ちた都心を創り出すために、来訪者数を増やすことが都心活性化の中で大きな課題となっている。

そこで本研究では、週末における都心来訪者の交通行動や活動状況、またそれらの関連性に着目し、広島市を事例にその実証分析を通じて、交通の側面から都心活性化の可能性について検討する。

2. 都心来訪者を対象としたアンケート調査

本研究では、広島市都心部 ①を取り上げ、週末における来訪者の都心での回遊行動（交通行動・活動状況）の実態を把握するため、アンケート調査を実施した。アンケート調査の概要を表1に示す。

また本調査では、都心の特徴である、①昼間人口と夜間人口の差が大きい、②商業やオフィスなどの業務機能が高密度に形成されている、ということから、対象地域を図1のように設定した。約1km四方の大きさである。

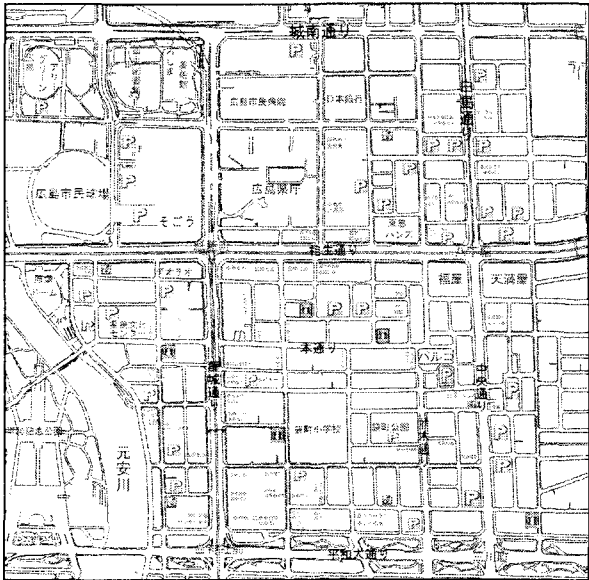


図1 対象地域

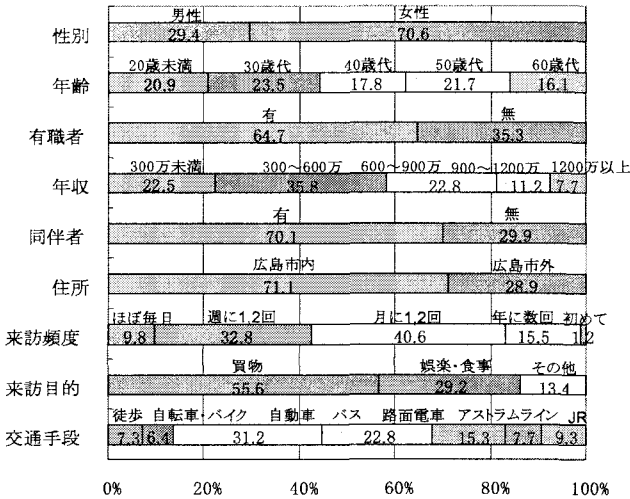


図2 回答者属性

今回の調査で得られた全562の回答者属性を図2に示す。ほとんどの来訪者が消費活動を目的としていたことがわかる。また、あらゆるアクセス交通手段のサンプルを得ることができた。

3. 都心来訪者の回遊行動の実態把握

アンケート調査で得られたデータから、(1)交通行

表1 アンケート調査の概要	
調査日	2004年11月13(土)、14(日)
調査地域	広島市中区における商業中心地区 (紙屋町・八丁堀周辺の約1km四方で囲まれた範囲)
配布枚数、回収枚数、回収率	1885枚、562枚、30%
調査項目	①個人属性(性別、年齢、来訪頻度etc.) ②当日の行動内容(都心アクセス交通機関、都心部滞在時間etc.) ③当日歩行した経路(訪問した施設も記入) ④当日訪問した施設での行動(滞在時間、消費金額etc.) ⑤当日歩行した経路を選択した理由 ⑥当日歩行した通りの歩行環境

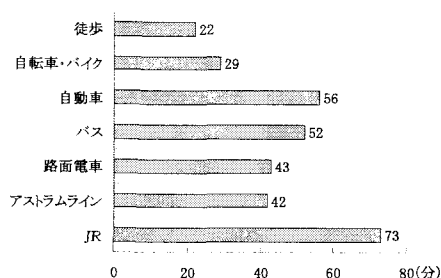


図3 アクセス交通手段別の都心平均所要時間

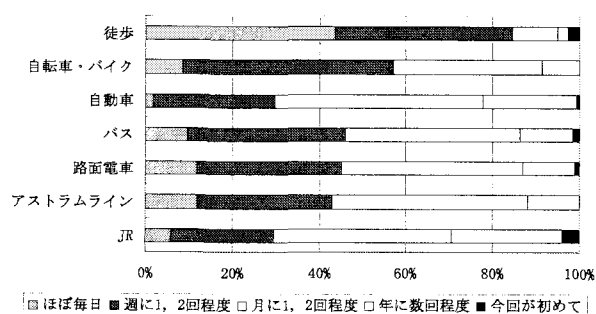


図4 アクセス交通手段別の都心来訪頻度割合

動特性、(2)交通行動と活動状況の関連性、(3)活動状況特性、の3つの項目における分析結果を示す。

(1) 交通行動特性

自動車よりも公共交通機関（JRを除く）の方が都心部までの所要時間が短く（図3）、都心来訪頻度が多い（図4）。また、都心部までの所要時間が短いほど都心来訪頻度が多いことも確認できた。つまり、アクセスの向上が都心来訪頻度の増加をもたらすと考えられる。

(2) 交通行動と活動状況の関連性

アクセス交通手段別の都心での活動状況を表2に示す。自動車よりも公共交通機関の方が、滞在時間は長いが回遊距離は短い。これは、自動車で来訪すると、駐車料金や、駐車場まで戻る必要があるといった制約が原因であると考えられる。一方で、訪問施設数はそれほど変わらないといったように、アクセス交通手段によって活動状況は異なり、それに伴った政策が必要である。

例えば、滞在時間を増加させるためには、駐車料金に関する取り組みや、パークアンドライドのようなシステムの構築、料金割引制度、新規の路線設定、バスレーンなどのサービス改善施策の実施といった、自動車から公共交通機関に転換させることが有効であると考えられる。

表2 アクセス交通手段別の都心での活動状況

アクセス交通手段	滞在時間	回遊距離	訪問施設数
徒歩	160	1967	2.7
自転車・バイク	256	1829	3.7
自動車	204	1767	3.7
バス	219	1706	3.9
路面電車	228	1748	3.8
アストラムライン	229	1597	3.3
JR	276	1969	4.4

単位：分 単位：m 単位：箇所

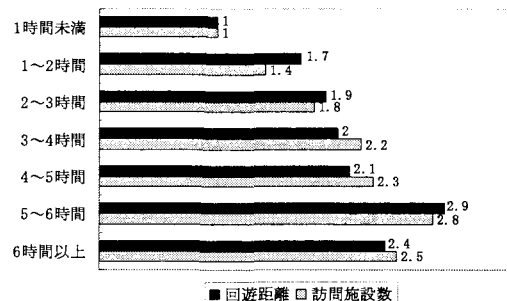


図5 滞在時間別の回遊距離と訪問施設数の関係

(3) 活動状況特性

滞在時間が増加するにつれて、回遊距離と訪問施設数が同じような割合で増加している（図5）。このように3つの指標はすべて関連しており、1つの指標の増加が他の2つの増加にもつながるといえる。

一方で、滞在時間のあるピークを境に回遊距離と訪問施設数は減少している。これは、長い時間滞在すると、疲れなどによって休憩や食事に要する時間・回数が増加するからであるということも確認することができた。つまり、休憩や食事を目的として1箇所に長時間滞在するために、訪問施設数・回遊距離が減少するといえる。

4. おわりに

本研究では、広島市都心部を取り上げ、週末における来訪者の都心での回遊行動の実態を分析した。広島市都心部を訪れる際に、公共交通機関でなく自動車を利用する人の滞在時間は長いが回遊距離は短いことや、公共交通機関の中でもJRは特に違う特徴があるなど、各アクセス交通手段によって活動状況は異なり、それに伴う政策が必要であることがわかった。また、滞在時間、回遊距離と訪問施設数の間に関連性があることもわかった。

参考文献

- 1) 杉恵頼寧, 牧野浩志, 佐藤俊雄(2002): 広島の都心戦略・交通戦略, 中国地方総合研究センター。