

中心市街地における来街手段別消費行動分析

愛媛大学 学生会員 ○呉恭宏 愛媛大学 正会員 吉井稔雄
愛媛大学 正会員 高山雄貴

1. 背景・目的

松山市は積極的に自転車利用推進の取り組みを行い、自転車利用を推奨している¹⁾。例えば、同市大街道商店街周辺では駐輪場整備など対策が進められている。また、環境省の地球温暖化対策とまちづくりに関する検討会は、地球温暖化対策を促進することで、空洞化した中心市街地を活性化できるとの提言²⁾をまとめた。一方で、商店街の商店経営者は、自転車利用の来街者に比べ乗用車利用の来街者の方が消費金額が大きいと考えているため、乗用車の利用に不便を強いてまで自転車利用を推進する施策には否定的である。しかし、香川ら³⁾によって、特定の地域においては両者による消費金額の差異はないとの報告がなされている。

そこで、本研究では両者の消費行動に関する知見を得て、自転車道整備など松山市大街道周辺の道路空間配分を考える際の基礎資料とすることを目的とし、アンケート調査を行い、来街手段別の消費行動について分析する。

2. 調査概要

本研究では、大街道商店街周辺への来街者を対象として、消費行動アンケート調査を実施した。その調査概要については表1に示す。本調査のアンケート項目は以下の通りである。なお、実施日における天候は午前中が曇りで、午後は晴天であった。

(1) 来街者の属性

年齢、性別、職業、家族構成、住居エリア

(2) 来街状況

来街頻度、来街手段（複数回答可）、所要時間、
同伴者・同伴者数

(3) 来街目的・利用実態

来街目的（複数回答可）、消費金額

表1. 調査概要

実施日時	11月6日(日)10:00-16:00
対象者	高校生以上の大街道来街者
調査地点	大街道商店街入口付近、三越駐車場出入口付近 駐輪場出入口付近、三越入口付近
調査方法	路上配布郵送回収方式
配布枚数	800部
回収枚数(回収率)	357部(45%)

3. 調査結果

本稿では、調査項目の中から、「来街手段」、「1日の消費金額」、「来街頻度」、「滞在時間」、「郊外の店舗の利用頻度」の項目に関する分析結果を示す。なお、大街道商店街利用者と大街道商店街に隣接するデパートである三越の利用者では、それぞれ買い物目的等が異なることが考えられる。このため、大街道利用者を三越利用の有無に分けて分析を行う。

(1) 来街手段別消費金額

まず、消費金額と来街手段との関連性を把握するため、来街手段別消費金額の平均値を調べる。結果については表2に示す。

表2. 来街手段別消費金額の平均値

来街手段 利用者	乗用車	自転車・ オートバイ	その他	計
三越非利用者	11,029 (18人)	6,852 (36人)	8,980 (36人)	8,538 (90人)
三越利用者	51,199 (127人)	28,756 (41人)	23,870 (67人)	21,798 (235人)
計	46,212 (145人)	18,515 (77人)	18,666 (103人)	11,547 (325人)

(人): サンプル数

ただし、同表では消費金額0円の回答者については集計の対象から除外した。結果に示すように、三越における消費行動の有無に関わらず、乗用車で来街者の消費金額の平均値が自転車・オートバイの来街者の

値に比べ大きい値を示した。

次に、三越非利用者の来街手段別消費金額別回答分布を表3に示す。乗用車以外での来街者の多くが2,000円未満との少ない消費金額であることが分かる。

表3. 来街手段別消費金額別人数

来街手段 消費金額	乗用車	自転車・ オートバイ	その他
-999	10 (40.0%)	24 (50.0%)	21 (42.9%)
1,000 -1,999	3 (12.0%)	15 (31.3%)	13 (26.5%)
2,000 -4,999	8 (32.0%)	6 (12.5%)	8 (16.3%)
5,000 -9,999	3 (12.0%)	1 (2.1%)	4 (8.2%)
10,000-	1 (4.0%)	2 (4.2%)	3 (6.1%)
計	25 (100.0%)	48 (100.0%)	49 (100.0%)

(%) : 来街手段別消費金額別人数の割合

(2) 三越非利用者の滞在時間

松山市は、大街道商店街の一部の駐輪場において2時間に限り駐輪料金を無料化する施策を行っている。そこで、自転車・オートバイで来街する三越非利用者に対する調査結果を用いて、上記の施策の効果について検討する。三越利用者は三越駐輪場を利用することが出来るので、自転車で来街した三越非利用者の滞在時間を調べる。結果を表3に示す。表より、三越非利用者の50%以上が、大街道に2時間以上滞在していることが確認できる。調査結果より、この施策による2時間の無料化は約半数の自転車来街者に対して十分な時間ではないと考えられる。

表4. 自転車・オートバイでの三越非利用者の滞在時間別人数

	人数
60分未満	7 (17.1%)
60分以上 120分未満	11 (26.8%)
120分以上	21 (51.2%)
未回答	2 (4.9%)
計	41 (100.0%)

(%) : 滞在時間別人数の割合

(3) 高額消費者による郊外の大型店舗への来訪頻度

次に、三越非利用者、三越利用者のそれぞれに対して、郊外の大型店舗の来訪頻度について質問し、得られた調査結果を以下に示す。なお、大街道商店街の商店経営者が関心のある高額消費者の消費行動を調べるため、高額消費者のみ分析対象とした。当日5,000円以上を消費した来街者を高額消費者として取り扱う。そして、高額消費者の郊外の大型店舗への来訪頻度別人数を表5に示す。結果に示すように、大街道利用者のうち郊外の大型店舗を月に2~3回程度以上利用する人は多い。このことより、来街者が都市商店街と郊外の大型店舗とを必要に応じて使い分けしている可能性があると考えられる。

表5. 郊外の大型店舗への来訪頻度別人数

来訪頻度	三越非利用者	三越利用者
ほぼ毎日	0 (0%)	5 (3.4%)
週に1~4回程度	3 (21.4%)	31 (20.9%)
月に2~3回程度	2 (14.3%)	31 (20.9%)
1ヶ月に1回程度以下	7 (50.0%)	63 (42.5%)
行ったことはない	1 (7.1%)	17 (11.5%)
未回答	1 (7.1%)	1 (0.7%)
計	14 (100.0%)	148 (100.0%)

(%) : 来街場所別来訪頻度別人数の割合

4. まとめ

本研究では、商店街の来街者に対して、アンケート調査を行った。その結果、乗用車による来街者の方が他の来街手段を利用した人よりも大きい等の結果を得た。

参考文献

- 1) 石井朋紀：まちづくり交通計画～愛媛県松山市～，特定非営利活動法人 環境ネットワーク埼玉 埼玉県地球温暖化防止活動推進センター事業報告書，2010年
- 2) 環境省地球環境局：「地球温暖化対策とまちづくりに関する検討会」報告書，2007年
- 3) 香川太郎 藤井聡：商店街における来訪手段と出費金額の関係についての実証分析 土木計画学研究・論文集，vol. 25, pp293-298, 2008年