

待ち合わせに着目した 都市回遊に関する研究

西野貴之¹・星野裕司²・増山晃太³・尾野薫⁴

¹ 学生員 熊本大学大学院自然科学研究科（〒860-8555 熊本県熊本市中央区黒髪2丁目39番1号, E-mail: 137d8825@st.kumamoto-u.ac.jp）

² 正会員 博士（工） 熊本大学大学院自然科学研究科准教授（〒860-8555 熊本県熊本市中央区黒髪2丁目39番1号, E-mail: hoshino@kumamoto-u.ac.jp）

³ 正会員 博士（工） 熊本大学工学部附属革新ものづくり教育センター（〒860-8555 熊本県熊本市中央区黒髪2丁目39番1号, E-mail: masuyama@kumamoto-u.ac.jp）

⁴ 学生会員 熊本大学大学院自然科学研究科（〒860-8555 熊本県熊本市中央区黒髪2丁目39番1号, E-mail: 101d9401@kumamoto-u.ac.jp）

本研究では「待ち合わせ行動」に着目して都市の回遊行動の分析を行う。「待ち合わせ行動」とは「待ち合わせ」とそれに伴う回遊行動である「ついで行動」をあわせた行為と定義する。熊本市中心市街地において待ち合わせと回遊行動についてのアンケート調査を行い、中心市街地における回遊の拠点となる待ち合わせ場所及び待ち合わせに伴う回遊行動の分析を行った。その結果、待ち合わせ場所を抽出し、立地場所や飲食店舗の関係から考察を行うことで、待ち合わせには人々の集まりやすさに起因する待ち合わせと目的地点に起因する待ち合わせがある可能性を示した。また回遊行動を3つのタイプに分類し、「通り抜け」によりついで行動が活性化されることで、都市の回遊性向上の手がかりとなる可能性を示唆した。

キーワード: 待ち合わせ, 都市回遊, 中心市街地

1. はじめに

(1) 背景

近年、ライフスタイルの多様化やモータリゼーションの発達、大型商業施設の郊外進出によって生活圏広域化、地方都市における中心市街地の衰退が問題になっている。中心市街地活性化を図るために、来街者の増加・回遊行動の誘発が有効であるとされているが、特に回遊行動の誘発は来街者の増加と同じ効果を持ち滞在時間の増加も期待できることから、中心市街地活性化に大きく貢献できるとされている¹⁾。

都市の回遊行動に関する研究は数多く存在しており、回遊経路のように軌跡を分析した研究と実際の回遊行動から立ち寄った場所を分析した研究に大別する事が出来る。前者では、齋藤²⁾の地方都市の中心市街地内の歩行者移動に着目し、性別や年代にみる属性による分析を通してその移動特性を明らかにした研究がある。後者では、石川³⁾の地方都市中心市街地において来街者の回遊行動と小規模賃貸店舗展開の視点から街路特性と店舗特性を捉える研究がある。

しかし、回遊経路と場所を合わせて考えた研究は少ない。さらに、都市の中の店舗は時間の変化とともに変わっていくため、都市の構造や都市の中でその場所が持つ特性などにも着目して回遊行動を分析するべきである。

そこで本研究では「待ち合わせ行動」に着目し、都市回遊について分析を行う。「待ち合わせ行動」とは待ち合わせ場所とそれに伴う回遊行動を合わせた行動である。待ち合わせ場所は、周辺の空間や利便性などによって自然発生的に出来た場所であるため、都市構造やその場所が持つ特性の影響を受けた場所であると考えられる。また人々が集まる場所であるため、その実態を把握する事は今後の都市計画の手がかりとなると考える。

待ち合わせに関する研究では、吉富ら⁴⁾の待ち合わせ場所を居心地や明るさなどの「待ち合わせやすさ」で評価し、待ち合わせ場所での待ち合わせ行為の認知のされ方とその認知構造を把握した研究や葛島ら⁵⁾の携帯電話の普及に伴った待ち合わせ行為の社会的な変化を明らかにした研究など、待ち合わせ場所・行為自体に着目した研究は行われているが、待ち合わせを回遊行動の一部として考え、その前後の行動も対象として研究を行っているものはない。

(2) 「待ち合わせ行動」の定義

本研究では「待ち合わせ場所」とそれに伴う回遊行動を「待ち合わせ行動」と定義し研究を行う。「待ち合わせ行動」とは「待ち合わせ場所」から目的地点の飲食店舗に行くまでの回遊である「待ち合わせ」と街に入った地点から「待ち合わせ場所」に行くまでの回遊である「ついで行動」を合わせた行動である（図-1）。

(3) 目的

本研究では待ち合わせの可能性を指摘し、都市回遊に新しい知見を与えるために以下の3つを明らかにする。

- a) 「待ち合わせ場所」を見ることで、都市中での待ち合わせ場所を抽出、回遊行動の拠点となる場所を把握する。
- b) 「待ち合わせ」を見ることで、都市全体の構造などから待ち合わせ場所の分析・考察を行い、都市における待ち合わせを理解する。
- c) 「ついで行動」を分析・考察することで、中心市街地の待ち合わせに伴う回遊行動の実態を把握する。
- d) 「待ち合わせ行動」を分析・考察することで、中心市街地における待ち合わせ場所及び待ち合わせに伴う回遊行動を一体的に理解する。

2. 調査方法

(1) 調査対象

本研究では「飲食目的の待ち合わせ」を調査対象として調査・分析を行った。今日の携帯電話の普及により、人と人とが離れていても携帯電話を使用すればお互いの場所などが容易に把握出来るようになった。そのような場合、ある共有された特定の場所で待つことにより離れている相手と会う事が出来るという、待ち合わせの意味が失われていると考える。そのため、少人数と比較して、相互のコミュニケーションが行われにくいと考えられる大人数での待ち合わせが行われやすい「飲食目的の待ち合わせ」を調査対象とした。

(2) 調査対象地

熊本市中心市街地活性化基本画により商業・業務地区として指定されている通町・桜町地区を研究対象地として調査を行った(図-2)。

対象地は国道3号線や路面電車も運行している県道28号線(電車通り)などの交通量の多い道路を有しており、多くの路線バスが行き交う。また、様々な飲食店や販売店、娯楽施設が立ち並ぶ。

対象地の都市構造を見ると、中心には南北に広がる長いアーケードが通っており、アーケードの全長は約1100mで上通・下通・サンロード新市街の3つのアーケード街がある。アーケード内は周辺と比較すると歩行者交通量が著しく高い場所である⁹⁾(付録1)。

対象地周辺にはバスや市電などの公共交通の駐車場所が数多く配置され、全国最大規模のバスターミナルも立地していることから、公共交通の利便性が高い場所である。また、平成24年度からの市営駐輪場有料化により、上通・下通・新市街等には17カ所の市営の駐輪場が整備されている(図-3)。

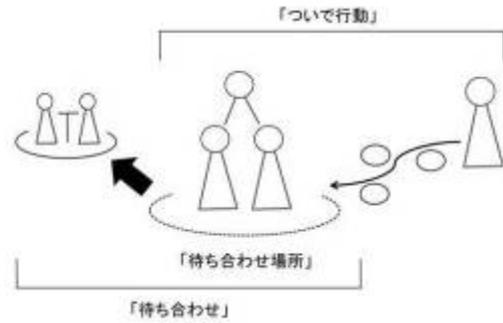


図-1 待ち合わせ行動概念図



図-2 調査対象地



図-3 対象地の都市構造

(3) アンケート方法

熊本大学工学部社会環境工学科の学生に対して、アンケート調査を行った。調査対象者には初めに「一番最近の飲食目的での待ち合わせについてのアンケート調査」と伝え、対象者個人が街の中で行った待ち合わせについて調査用紙に記入してもらった。調査概要は以下に示した(表-1)。調査内容は、基本的な属性データ(性別・出身・来街頻度など)と「待ち合わせ」について(待ち合わせ場所・待ち合わせ時間・待ち合わせ人数など)、「ついで行動」について(来街付帯者の有無・交通手段・回遊経路など)の3つに分類した。本研究はこのアンケート結果を基に分析・考察する。

(4) アンケート対象者属性

以上のアンケート調査により71のサンプルを取得した、そのうち、無回答や質問に正しく答えていないなどの理由により、40が有効サンプルとなった。アンケート結果から対象者の基本属性を以下に示す(図-4)。

(5) 研究の流れ

研究の流れとして3章で「待ち合わせ場所」についての分析を行い、4章・5章では3章の分析を踏まえ「待ち合わせ」「ついで行動」についてそれぞれ分析を行う。6章では3～5章の分析から「待ち合わせ行動」全体を分析し、考察を行う(図-5)。

表-1 調査概要

調査日時	12月7日(金)
調査時間	10:00～10:10(10分間)
調査項目	1. 基本属性 「性別」「年齢」「出身」「滞在歴」「来街頻度」 2. 待ち合わせ 「待ち合わせ場所」「集合時間」「待ち合わせ到着時間」 「待ち合わせグループ属性」「待ち合わせ人数」「飲食店舗名」 3. 回遊行動 「来街付帯者の有無」「街への出発地点」「交通手段・下車場所」 「回遊時間」「回遊経路」「訪問店舗」

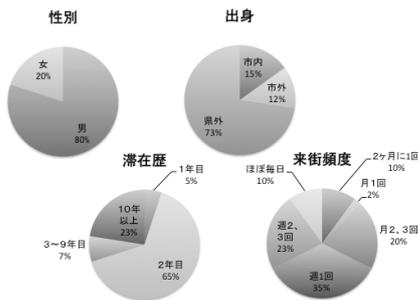


図-4 対象者基本属性

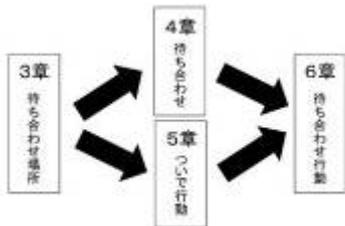


図-5 研究の流れ



図-6 待ち合わせ場所周辺地図

3. 待ち合わせ場所分析

(1) 待ち合わせ場所

本章ではアンケート結果より得られた「待ち合わせ場所」の分析・考察を行う。アンケート結果より待ち合わせ場所としてNew-s 前, PARCO 前, PARCO 裏, ダイエー前, TSUTAYA, セブンイレブン安政町店, カラオケ館前, ドン・キホーテ, 角マック前, スターバックスの10地点を抽出した(図-6)。なお、待ち合わせ場所の名称には通称を用いている。この10地点は全て道路と道路が交差する場所に立地していた。また、10地点中5地点がアーケード内に立地していた。

今回はこの10地点の待ち合わせ場所のうち調査回答が複数あったPARCO前, PARCO裏, ダイエー前, TSUTAYA, ドン・キホーテ, 角マック前の6地点(36サンプル)について分析・考察を行う。

(2) 待ち合わせ場所別分析

アンケート結果から得られた待ち合わせ場所別に待ち合わせ項目について分析を行う。

a) ダイエー前

待ち合わせ場所にダイエー前を選択した人の待ち合わせについてのアンケート項目の統計を示す(表-2)。まず、グループ属性についてみるとサークル間での待ち合わせが多かった。次に待ち合わせ時間については18:00～20:59の間の待ち合わせが一番多かった。ダイエーの営業時間は10:00～22:00である。ダイエー前で行われている待ち合わせはすべてダイエーの営業時間内に行われていた。次に待ち合わせ到着時間では待ち合わせ時刻の0～10分前が多かった。

待ち合わせ人数は20人以上が最も多い結果となった。この事から大規模な待ち合わせで使われる場所である事が分かる。

交通手段についてみると自転車、バスでの来街があった。下車場所としてはバス停では通町筋バス停、駐輪場としては市庁舎駐輪場、上通り駐輪場、下通1丁目駐輪場が選択されていた。

次に、ダイエー前で行われた待ち合わせである24サンプルの回遊経路を重ねあわせた地図を示す(図-7)。この図から訪問された店舗はアーケード内の店舗が多く、待ち合わせ場所であるダイエーの周辺の店舗であった。回遊経路の見てみると、ダイエー前がアーケード内に立地しているためか(図-8)、下車場所からアーケードへ向かって歩き、アーケードを通過して待ち合わせ場所へと行くケースが多かった。

以上の事から、ダイエー前は幅広いアーケード内しているためか、人数の多い大規模な待ち合わせが行われており、回遊経路から待ち合わせに伴う回遊行動は都市全体に及んでいる待ち合わせ場所であった。

表-2 アンケート項目統計 (ダイエー前)

グループ属性		待ち合わせ人数		交通手段	
サークル	13	1人	1	自転車	19
友人	7	2~4人	3	バス	5
その他	4	5~9人	2	バイク	0
計	24	10~19人	3	市電	0
		20人以上	15	計	24
		計	24		
待ち合わせ時間		来街者		下車場所	
10:00~14:00	2	1人	10	通町筋バス停(160m)	5
18:00~20:59	19	友人(1人)	0	熊本城前バス停	0
21:00~22:59	3	友人(2~4人)	10	水道町バス停	0
23:00~朝方	0	友人(5~9人)	1	通町筋電停	2
計	24	友人(9人以上)	1	市庁舎駐輪場(200m)	0
		その他	3	上通り駐輪場(300m)	8
		計	24	新市街第1駐輪場	0
待ち合わせ到着時間		出発地点		下通1丁目駐輪場(60m)	
0~10分前	18	家		市営駐輪場(190m)	1
11~20分前	2	黒髪方面	14	銀座通り駐輪場(270m)	1
21分以上前	0	その他	7	鶴田公園(190m)	1
1~10分遅刻	2	学校	3	TSUTAYA前	0
11分以上遅刻	2	その他	0	キャッスル周辺(310m)	1
計	24	計	24	上通りセブン前(380m)	1
				New=駐輪場	0
				ダイエー周辺	1
				計	24

表-3 アンケート項目統計 (PARCO前)

グループ属性		待ち合わせ人数		交通手段	
サークル	0	1人	1	自転車	2
友人	4	2~4人	3	バス	1
その他	0	5~9人	0	バイク	0
計	4	10~19人	0	市電	1
		20人以上	0	計	4
		計	4		
待ち合わせ時間		来街者		下車場所	
10:00~14:00	1	1人	1	通町筋バス停(70m)	1
18:00~20:59	3	友人(1人)	2	熊本城前バス停	0
21:00~22:59	0	友人(2~4人)	1	水道町バス停	0
23:00~朝方	0	友人(5~9人)	0	通町筋電停(20m)	1
計	4	友人(9人以上)	0	市庁舎駐輪場	0
		その他	0	上通り駐輪場(190m)	2
		計	4	新市街第1駐輪場	0
待ち合わせ到着時間		出発地点		下通1丁目駐輪場	
0~10分前	3	家		市営駐輪場	0
11~20分前	1	黒髪方面	3	銀座通り駐輪場	0
21分以上前	0	その他	1	鶴田公園	0
1~10分遅刻	0	学校	0	TSUTAYA前	0
11分以上遅刻	0	その他	0	キャッスル周辺	0
計	4	計	4	上通りセブン前	0
				New=駐輪場	0
				ダイエー周辺	0
				計	4



図-7 回遊経路 (ダイエー前)

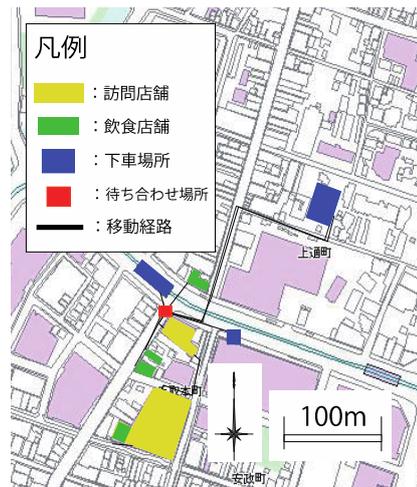


図-9 回遊経路 (PARCO前)



図-8 ダイエー前 (著者撮影)



図-10 PARCO前 (著者撮影)

b) PARCO前

待ち合わせ場所に PARCO 前を選択した人の待ち合わせについての統計を示す (表-3)。

まず、グループ属性についてみると友人間での待ち合わせしか行われていなかった。待ち合わせ時間については先ほどのダイエー前と同じく 18:00~20:59 が最も多い結果となった。また PARCO の営業時間は 10:00~20:00 である。PARCO 前で行われている待ち合わせはすべて PARCO の営業時間内に行われていた。次に待ち合わせ到着時間では待ち合わせ時刻の 0~10 分前が多かった。

待ち合わせ人数は 2~4 人がもっとも多い結果となった。このことから PARCO 前は比較的小規模な待ち合わせで

使われる場所である事が分かる。

交通手段についてみると自転車、バス、市電での来街があり、下車場所として通町筋バス停、熊本城前バス停、上通り駐輪場、通町筋電停が選択されていた。街への出発地点については各方面から来街されている。PARCO 前での下車場所は非常に近い場所で選択されている。次に、PARCO 前で行われた待ち合わせである4サンプルの回遊経路を重ねあわせた地図を示す (図-9)。この図から所々長い移動があるものの、全体的に待ち合わせ場所周辺に回遊経路が集中していることが分かる。これは PARCO 前での下車場所が近かったことと関係していると考えられる。

c) PARCO裏

待ち合わせ場所に PARCO 裏を選択した人の待ち合わせについてのアンケート項目の統計を示す(表-4)。まず、グループ属性についてみると友人間の待ち合わせが行われていた。待ち合わせ時間については 18:00~20:59 の時間帯で待ち合わせが行われていた。また先ほどの PARCO 前同様、PARCO の営業時間は 10:00~20:00 である。PARCO 裏で行われている待ち合わせもすべて PARCO の営業時間内に行われていた。

次に待ち合わせ到着時間では待ち合わせ時刻の 0~10 分前と 1~10 分遅刻のサンプルが見られた。

待ち合わせ人数は 2~4 人、10~19 人の待ち合わせが行われていた。

交通手段についてみると自転車、バスでの来街があった。下車場所としては、バス停では熊本城前バス停、駐輪場としては上通り駐輪場が選択されていた。街への出発地点については熊本市外と学校から来街されている。

次に、PARCO裏で行われた待ち合わせである2サンプルの回遊経路を重ねあわせた地図を示す(図-11)。この図からPARCO裏での待ち合わせの回遊の経路は街全体に及んでいる事が分かる。

d) TSUTAYA

待ち合わせ場所に TSUTAYA を選択した人の待ち合わせについてのアンケート項目の統計を示す(表-5)。グループ属性についてみると友人・サークル間ともに待ち合わせが行われていた。待ち合わせ時間については 18:00~20:59 と 21:00~22:59 で待ち合わせが行われていた。夜遅い時間でも待ち合わせが行われていることは TSUTAYA の営業時間が 9:00~翌 1:00 (金曜・土曜は翌 4:00 まで) である事が関係していると考えられ、実際に TSUTAYA で行われている待ち合わせはすべて TSUTAYA の営業時間内に行われていた。

次に待ち合わせ到着時間では待ち合わせ時刻の 0~10 分前から待ち合わせ場所に到着して待ち合わせを行っていたサンプルが見られた。

待ち合わせ人数は 2~9 人の待ち合わせが行われていた。この事から TSUTAYA は PARCO 前と同じ様に比較的小規模な待ち合わせで使われる場所である事が分かった。

交通手段についてみると自転車での来街で、下車場所としては、上通り駐輪場と TSUTAYA の前に止められている。街への出発地点については熊本市内から来街されている。TSUTAYA の待ち合わせでの下車場所は全て 250m 圏内と近い場所で選択されている。次に、TSUTAYA で行われた待ち合わせである 2 サンプルの回遊経路を重ねあわせた地図を示す(図-13)。この図から TSUTAYA での待ち合わせでは回遊の経路は待ち合わせ場所の周辺で集中している事が分かる。

TSUTAYA の待ち合わせ場所と下車場所が近いという結果から様々な場所からアクセスのしやすい待ち合わせ場所といえる。このように待ち合わせが多かった場所から適切な距離に駐輪場やバス停が設置されていることを見ると、待ち合わせ場所に下車場所からのアクセスのしやすさは影響していると考えられる。

表-4 アンケート項目統計 (PARCO裏)

グループ属性		待ち合わせ人数		交通手段	
サークル	0	1人	0	自転車	1
友人	2	2~4人	1	バス	1
その他	0	5~9人	0	バイク	0
計	2	10~19人	1	市電	0
		20人以上	0	計	2
		計	2		
待ち合わせ時間		来街者		下車場所	
10:00~14:00	0	1人	1	通町筋バス停	0
18:00~20:59	2	友人(1人)	0	熊本城前バス停(410m)	1
21:00~22:59	0	友人(2~4人)	1	水通町バス停	0
23:00~朝方	0	友人(5~9人)	0	通町筋電停	0
計	2	友人(10人以上)	0	市庁舎駐輪場	0
		その他	0	上通り駐輪場(250m)	1
		計	2	新市街第1駐輪場	0
待ち合わせ到着時間		出発地点		計	
0~10分前	1	家		下通1丁目駐輪場	0
11~20分前	0	黒髪方面	0	市電駐輪場	0
21分以上前	0	その他	1	銀座通り駐輪場	0
1~10分遅刻	1	学校	1	銀田公園	0
11分以上遅刻	0	その他	0	TSUTAYA前	0
計	2	計	2	キャッスル周辺	0
		学校	1	上通りセブン前	0
		その他	0	New-s駐輪場	0
		計	2	ダイエー周辺	0
				計	2

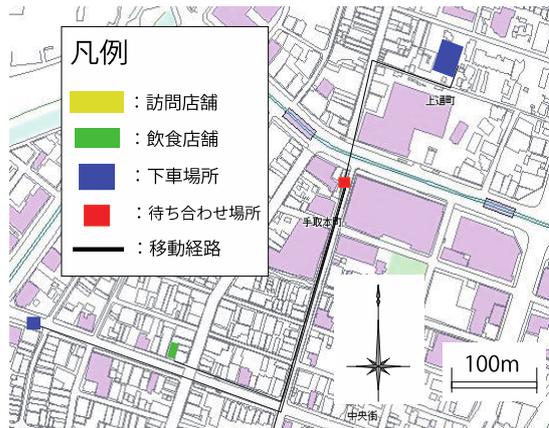


図-11 回遊経路 (PARCO裏)



図-12 PARCO裏 (著者撮影)

表-5 アンケート項目統計 (TSUTAYA)

グループ属性		待ち合わせ人数		交通手段	
サークル	1	1人	0	自転車	2
友人	1	2~4人	1	バス	0
その他	0	5~9人	1	バイク	0
計	2	10~19人	0	市電	0
		20人以上	0	計	2
		計	2		
待ち合わせ時間		来街者		下車場所	
10:00~14:00	0	1人	0	通町筋バス停(100m)	0
18:00~20:59	1	友人(1人)	1	熊本城前バス停	0
21:00~22:59	1	友人(2~4人)	1	水通町バス停	0
23:00~朝方	0	友人(5~9人)	0	通町筋電停	0
計	2	友人(10人以上)	0	市庁舎駐輪場	0
		その他	0	上通り駐輪場(250m)	1
		計	2	新市街第1駐輪場	0
待ち合わせ到着時間		出発地点		計	
0~10分前	2	家		下通1丁目駐輪場	0
11~20分前	0	黒髪方面	1	市電駐輪場	0
21分以上前	0	その他	1	銀座通り駐輪場	0
1~10分遅刻	0	学校	0	銀田公園	0
11分以上遅刻	0	その他	0	TSUTAYA前(0m)	1
計	2	計	2	キャッスル周辺	0
		学校	0	上通りセブン前	0
		その他	0	New-s駐輪場	0
		計	2	ダイエー周辺	0
				計	2

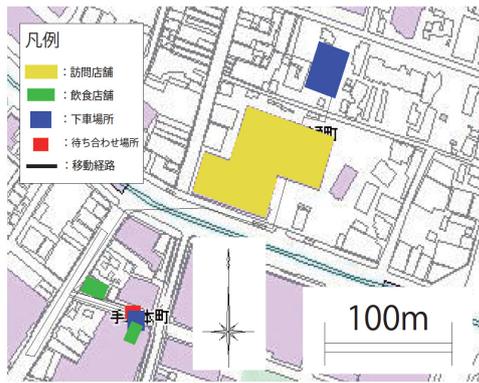


図-13 回遊経路 (TSUTAYA)



図-14 TSUTAYA (著者撮影)

表-6 アンケート項目統計 (ドン・キホーテ)

グループ属性		待ち合わせ人数		交通手段	
サークル	0	1人	0	自転車	1
友人	1	2~4人	0	バス	0
その他	1	5~9人	0	バイク	1
計	2	10~19人	2	市電	0
		20人以上	0	計	2
		計	2		
待ち合わせ時間		来街者		下車場所	
10:00~14:00	0	1人	2	通町筋バス停	0
18:00~20:59	0	友人(1人)	0	熊本城前バス停	0
21:00~22:59	0	友人(2~4人)	0	水道町バス停	0
23:00~朝方	2	友人(5~9人)	0	通町筋電停	0
計	2	その他	0	市庁舎駐輪場	0
		計	2	上通り駐輪場	0
待ち合わせ到着時間		出発地点		下通1丁目駐輪場	
0~10分前	1	家		新市街第1駐輪場(140m)	2
11~20分前	1	黒髪方面	2	下通1丁目駐輪場	0
21分以上前	0	その他	0	市営駐輪場	0
1~10分遅刻	0			銀座通り駐輪場	0
11分以上遅刻	0			鶴田公園	0
計	2			TSUTAYA前	0
				キャッスル周辺	0
				上通りセブン前	0
				New-s駐輪場	0
				ダイエー周辺	0
				計	2

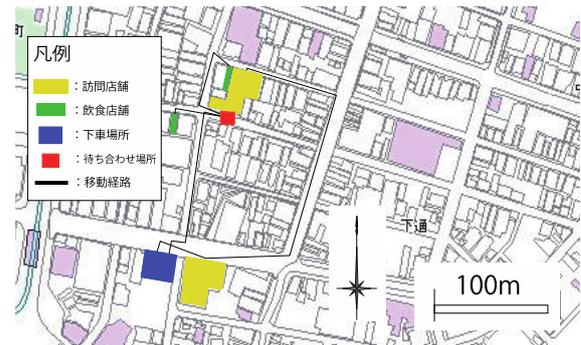


図-15 回遊経路 (ドン・キホーテ)



図-16 ドン・キホーテ (著者撮影)

e) ドン・キホーテ

待ち合わせ場所にドン・キホーテを選択した人の待ち合わせについてのアンケート項目の統計を示す(表-6)。まず、グループ属性についてみると友人間、その他(バイト同僚)での待ち合わせが行われていた。待ち合わせ時間については23:00~朝方の時間帯で待ち合わせが行われていた。これは周辺の飲食店の営業時間に関する事が考えられる。実際にドン・キホーテで待ち合わせを行って飲食を行った店舗の営業時間は18:00~翌8:00、18:00~翌8:08であった。また夜遅い時間でも待ち合わせが行われていることはドン・キホーテの営業時間が11:00~翌6:00である事が関係していると考えられる。

次に待ち合わせ到着時間では待ち合わせ時刻の0分~20分前から到着して待ち合わせを行っていた。待ち合わせ人数は10~19人の待ち合わせが行われていた。この事からドン・キホーテは比較的大規模な待ち合わせで使われる場所である事が分かった。

交通手段についてみると自転車、バイクでの来街があり、バスや市電での来街は見られなかった。これはドン・キホーテで行われた待ち合わせが深夜の時間帯であることや、街への出発地点が黒髪方面からの来街であるので、黒髪方面を通るバスのバス停が近くにないことや市電の電停が近くにないことでバスや市電での来街が見られなかったことが考えられる。

次にドン・キホーテで行われた待ち合わせである2サンプルの回遊経路を重ねあわせた地図を示す(図-15)。この図から全体的に待ち合わせ場所周辺に回遊の経路が集中している事が分かる。

f) 角マック前

待ち合わせ場所に角マック前を選択した人の待ち合わせについてのアンケート項目の統計を示す(表-7)。まず、グループ属性についてみるとサークル間の待ち合わせが行われている場所であった。待ち合わせ時間については18:00~20:59で待ち合わせが行われていた。この場所も角マックの営業時間が6:00~翌3:00(土曜のみ24時間)で営業時間内に待ち合わせが行われていた。

次に待ち合わせ到着時間では待ち合わせ時刻の0~10分前と1~10分遅刻であった。待ち合わせ人数は5~9人と10~19人の待ち合わせが行われており、中規模な待ち合わせで使われる場所である事が分かった。

交通手段についてみると自転車での来街があり、バスや市電での来街は見られなかった。街への出発地点については黒髪方面の来街であった。バスや市電の来街が見られないことや黒髪方面での来街は、ドン・キホーテと

同じ状況であり、黒髪方面を通るバスのバス停が近くないことや電停が近くないことでバスや市電での来街が見られなかったことが考えられる。下車場所としては市庁舎駐輪場、新市街第1駐輪場が選択されていた。街への出発地点については黒髪方面からの来街であった。

次に、角マック前で行われた待ち合わせである2サンプルの回遊経路を重ねあわせた地図を示す(図-17)。

この図から回遊経路がアーケード上にあることが分かる。この結果は同じくアーケード内の待ち合わせ場所であったダイエー前と共通している事から、待ち合わせの場所が待ち合わせに伴う回遊行動に影響していると考えられる。

表-7 アンケート項目統計 (角マック)

グループ属性	待ち合わせ人数	交通手段
サウクル	2	自転車
友人	0	バス
その他	0	バイク
計	2	市電
		計
待ち合わせ時間		下車場所
10:00~14:00	0	通町筋バス停
18:00~20:59	2	熊本城前バス停
21:00~22:59	0	水通町バス停
23:00~朝方	0	通町筋電停
計	2	市庁舎駐輪場(560m)
		上通り駐輪場
待ち合わせ到着時間		新市街第1駐輪場(110m)
0~10分前	1	下通り1丁目駐輪場
11~20分前	0	市営駐輪場
21分以上前	0	銀座通り駐輪場
1~10分遅刻	1	稲田公園
11分以上遅刻	0	TSUTAYA前
計	2	キャッスル周辺
		上通りセブン前
		New's駐輪場
		ダイエー周辺
		計
		2

4. 待ち合わせ分析

(1) 待ち合わせ場所と飲食店舗

ここでは、待ち合わせ場所から飲食店舗までの「待ち合わせ」についての分析・考察を行う。待ち合わせを行う場合、一般的に目的地である飲食店舗を設定した後待ち合わせ場所を選定する。このことから、都市における待ち合わせを分析する際に待ち合わせ場所と飲食店舗との関係が重要であると考えられる。

待ち合わせ場所別に飲食店舗までの距離を集計した表を以下に示す(表-8)。この表から、PARCO裏・ダイエー前・角マック前が比較的飲食店舗までの距離が遠く、PARCO前・TSUTAYA・ドン・キホーテが飲食店舗までの距離が近い待ち合わせ場所であった。

(2) 待ち合わせ分類

今回の調査で抽出した待ち合わせ場所を立地場所から2つに分類した。

表通り : 街の顔であるアーケードに立地している
待ち合わせ場所

裏通り : アーケードではない場所に立地している
待ち合わせ場所

これにより、PARCO前・ダイエー前・角マック前を「表通り」の待ち合わせ場所、PARCO裏・TSUTAYA・ドン・キホーテを「裏通り」とした。この結果と前節の飲食店舗との距離を分類した結果を組み合わせた表を以下に示す(表-9)。この結果からダイエー前や角マックなどの「表通り」で飲食店舗の距離が遠い待ち合わせとドン・キホーテやTSUTAYAなどの「裏通り」で飲食店舗の距離が近い待ち合わせがあった。前者は交通量の多いアーケードに立地している事から人々の集まりやすさに起因した待ち合わせであると考えられる。後者は飲食店舗の距離が近いことから目的地である飲食店舗までの行きやすさに起因した待ち合わせであると考えられる。また、

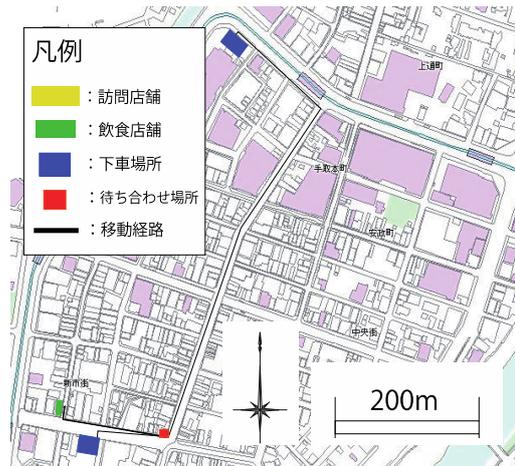


図-17 回遊経路 (角マック)



図-18 角マック (著者撮影)

表-8 飲食店舗距離 (待ち合わせ場所別)

飲食店舗間距離	ダイエー前	PARCO前	PARCO裏	TSUTAYA	ドン・キホーテ	角マック前
200m以上	7	0	2	0	0	0
150m~200m未満	4	1	0	0	0	2
100m~150m未満	5	0	0	1	0	0
50m~100m未満	7	2	0	0	1	0
0m~50m未満	1	1	0	1	1	0
計	24	4	2	2	2	2

「表通り」で飲食店舗の距離が近い待ち合わせであるPARCO前は人々の集まりやすさと飲食店舗までの行きやすさの両方の特性を持つ待ち合わせだと考える。「裏通り」で飲食店舗の距離が遠い待ち合わせであるPARCO裏については考察出来なかった。今回のアンケート調査で

回収出来たサンプル数が少なかったため、サンプル数が増えるにあたり、属性に傾向が表れたり、飲食店舗が近距離の店より遠距離の店の方が多くなったりと様々な事が考えられるので、今後さらに調査を行い分析・考察していく必要がある。

5. ついで行動分析

(1) 回遊タイプ分類

ここでは交通の下車場所から待ち合わせ場所までの「ついで行動」についての分析・考察を行う。アンケート結果の40サンプルを訪問店舗、移動経路から回遊行動のタイプを以下の3つに分類した。

- a) 直行型：待ち合わせ前に訪問した店舗が無く、待ち合わせ場所へ直接移動している
 - b) 非直行型：待ち合わせ前に訪問店舗が無く、街を回遊した後、待ち合わせ場所へ移動している
 - c) 店舗訪問型：待ち合わせ前に店舗へ訪問し街を回遊した後、待ち合わせ場所へ移動している
- 本章ではこの3つの回遊タイプについて分析を行う。

(2) 回遊タイプ別分析

a) 直行型

待ち合わせ前に店舗を訪問せずに下車場所から待ち合わせ場所へ直接移動している直行型のついで行動についてのアンケート項目の統計を示す(表-10)。まず、来街者についてみると1人で来街しているという回答もあるが、友人(2~4人)で来街した回答が一番多かった。この結果から、複数人と来街した際は待ち合わせ場所へ直接移動する傾向が見られた。また出発地点は家から出発する回答が多かったが、他の項目も回答があった。

待ち合わせ前回遊距離については200m~500m未満の回答が多かった。直行型は下車場所から待ち合わせ場所まで直接移動した場合なのでバス停、駐輪場から200m~500mの間に待ち合わせ場所が多いことが分かる。

次に街までの交通手段は自転車を利用している人が多かったが、バスで来街した人は全員店舗訪問せずに直行型となった。これはバス停が街の中心部に位置しているため、店舗に立ち寄らずに直接待ち合わせ場所に行く事が考えられる。下車場所は上通り駐輪場や市庁舎駐車場、通町筋バス停を利用する人が多かった。これらの場所は街の中心部に位置しているため、下車場所から様々な場所にアクセスしやすく、頻繁に利用される事が考えられる。

b) 非直行型

待ち合わせ前に訪問した店舗が無く、街を回遊した後、待ち合わせ場所へ移動している非直行型のついで行動についてのアンケート項目の統計を示す(表-11)。このタイプは、サンプルが1つしか得られなかった。しかし、待ち合わせ前に店舗を訪問していないにもかかわらず、

表-9 待ち合わせ分類 (サンプル数)

立地	遠距離	近距離
表通り	ダイエー前(24) 角マック前(2)	PARCO前(4)
裏通り	PARCO裏(2)	ドン・キホーテ(2) TSUTAYA(2)

表-10 アンケート項目統計 (直行型)

来街者	人数	待ち合わせ前回遊距離	人数	下車場所	人数
1人	11	500m以上	2	通町筋バス停	6
友人(1人)	3	200m~500m未満	20	熊本城前バス停	1
友人(2~4人)	12	0m~200m未満	5	水道町バス停	0
友人(5~9人)	0			通町筋電停	1
その他	1			市庁舎駐輪場	3
計	27		27	上通り駐輪場	8
		交通手段		新市街第1駐輪場	2
出発地点		自転車	19	下通1丁目駐輪場	1
家	18	バス	7	市営駐輪場	1
黒髪方面	6	バイク	0	銀座通り駐輪場	1
その他	0	市電	1	鶴田公園	1
学校	3	計	27	TSUTAYA前	0
その他	0			キャッスル周辺	0
計	27			上通りセブン前	1
				New-s駐輪場	0
				ダイエー周辺	1
				計	27

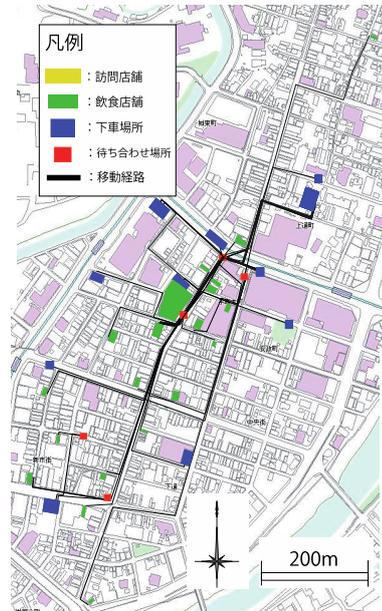


図-19 回遊経路 (直行型)

街を回遊していることから、ついで行動を考察する上で非常に参考となるサンプルであると考え、ここでは詳細に分析を行う。

まず、来街者についてみると友人(1人)で来街していた。また出発地点については家から出発する回答であった。待ち合わせ前回遊距離については200m~500m未満であった。交通手段は自転車由来街しており、下車場所は街の中心部の路上に駐輪していた。

非直行型は下車場所から直接待ち合わせ場所へと移動している直行型に比べて下車場所から待ち合わせ場所を回遊しているという点で、非常に興味深いサンプルであるといえる。

アンケート調査より得られた回遊経路を示す(図-20)。この図から自転車由来街している対象者が下車場

所として待ち合わせ場所に近い場所を選択しているにもかかわらず、待ち合わせ場所には直接行かず、アーケード内を回遊した後、待ち合わせ場所へ戻っていることが読み取れる。このように待ち合わせ場所に行く前の行動は都市の回遊行動をみる上でとても興味深い行動である。特に今回のサンプルは店舗に訪問する事なく回遊しているという行動は街を歩く楽しさを表した行動と考えられる。

しかし、今回の調査では、この1サンプルしか取得する事は出来なかった。このような行動が増えることが中心市街地の回遊性向上に大きく貢献すると考える。

c) 店舗回遊型

店舗訪問型のついで行動についてのアンケート項目の統計を示す(表-12)。まず、来街者についてみると1人で来街した回答が多かった。また、直行型では複数人で来街する人が多かったが、複数人と来街するより1人で来街した方が店舗に立ち寄る傾向が高い。

また、出発地点については黒髪方面の家から出発する回答が多いが、他の項目でも回答がみられた。この事は直行型にもみられた傾向である事から、街への上り下りや街へからの行動とは影響しないと考えられる。

待ち合わせ前回遊距離については500m以上の回答が多く回遊距離が長かった。また、店舗に訪問している唯一のタイプである事から、店舗訪問型はついで行動が豊富なタイプだといえる。

次に街までの交通手段は自転車を交通手段としている人が多く、バスを使って街に行く人はいなかった。下車場所は上通り駐輪場や市庁舎駐輪場を利用する人が多かった。これらの場所は直行型でも利用されている事から、ついで行動には下車場所には影響しないと考えられる。

次にアンケート調査より得えられた店舗訪問型の10サンプルの回遊経路を重ねあわせた地図を示す(図-21)。この図から訪問された店舗はアーケード沿いの店舗が多い事が分かる。また、訪問した店舗の特徴として、店舗に入った場所と出た場所が別の場所である「通り抜け」がある店舗を訪問している事が10サンプル中4サンプルでみられた。今回の調査で待ち合わせの前に「通り抜け」されていた店舗はNew-s、PARCO、ドン・キホーテの3店舗で、いずれも今回の調査で待ち合わせ場所として利用されていた場所であった。

(2) 回遊タイプ別待ち合わせ場所分類

3章で抽出した待ち合わせ場所を5章で分類した回遊タイプ別に分類した(表-13)。直行型のみ待ち合わせ場所が大半を占める中、非直行型・店舗訪問型がみられた待ち合わせ場所はダイエー前・TSUTAYA・ドン・キホーテの3地点だけであった。PARCO前や角マック前などは下車場所が待ち合わせ場所の近い事や下車場所がアーケード沿いにある事によってアーケードを通る事が多くな

表-11 アンケート項目統計(非直行型)

来街者		待ち合わせ前回遊距離		下車場所	
1人	0	500m以上	0	通町筋バス停	0
友人(1人)	1	200m~500m未満	1	熊本城前バス停	0
友人(2~4人)	0	0m~200m未満	0	水道町バス停	0
友人(5~9人)	0			通町筋電停	0
その他	0			市庁舎駐輪場	0
計	1			上通り駐輪場	0
				新市街第1駐輪場	0
				下通1丁目駐輪場	0
				市営駐輪場	0
				銀座通り駐輪場	0
				鶴田公園	0
				TSUTAYA前	1
				キャッスル周辺	0
				上通りセブン前	0
				New-s駐輪場	0
				ダイエー周辺	0
				計	1

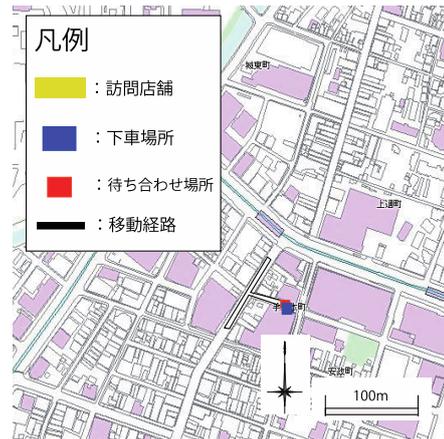


図-20 回遊経路(非直行型)

表-12 アンケート項目統計(店舗訪問型)

来街者		待ち合わせ前回遊距離		下車場所	
1人	4	500m以上	5	通町筋バス停	0
友人(1人)	0	200m~500m未満	0	熊本城前バス停	0
友人(2~4人)	1	0m~200m未満	3	水道町バス停	0
友人(5~9人)	1		8	通町筋電停	0
その他	2			市庁舎駐輪場	0
計	8			上通り駐輪場	4
				新市街第1駐輪場	1
				下通1丁目駐輪場	2
				市営駐輪場	0
				銀座通り駐輪場	0
				鶴田公園	0
				TSUTAYA前	0
				キャッスル周辺	1
				上通りセブン前	0
				New-s駐輪場	0
				ダイエー周辺	1
				計	8

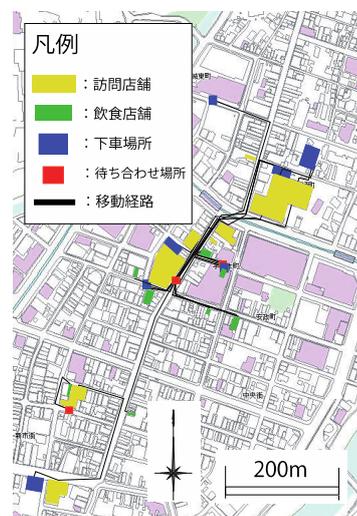


図-21 回遊経路(店舗訪問型)

り「通り抜け」が行われにくい事が考えられる。ダイエー前はアーケード内の待ち合わせ場所であるが下車場所がアーケードから離れた場所にあるため店舗の訪問や街の回遊がみられたと考える。この結果から、「ついで行動」には回遊の始点である下車場所と回遊の終点である待ち合わせ場所の位置関係が重要であるとする。

6. 「待ち合わせ行動」分析

(1) 回遊タイプ及び待ち合わせ分類

本章では3～5章で行った分析を基に「待ち合わせ行動」について分析を行う。4章で分類した待ち合わせ分類(表-9)と5章で行った回遊タイプ別待ち合わせ場所分類(表-13)を組み合わせた表を以下に示す(表-14)。この表から、ドン・キホーテやTSUTAYAなどの目的地点までの行きやすさに起因した待ち合わせは非直行型や店舗回遊型の回遊行動がみられ、それ以外の待ち合わせでは直行型の回遊行動が多くみられた。これは目的地点までの行きやすさに起因した待ち合わせでは、待ち合わせ場所から目的地である飲食店舗までの行きやすさを重視して考えられたため、交通の下車場所から待ち合わせ場所までの距離が長くなり、その間に街を回遊したり、店舗に訪問するなどの行為がみられる可能性が高くなったと考える。

7. おわりに

本研究での成果を以下にまとめる。

- 「待ち合わせ場所」を見ることで、熊本市中心市街地における待ち合わせ場所10地点を抽出し、その中の6地点について分析を行い待ち合わせの実態を把握した。
- 「待ち合わせ」を見ることで、「待ち合わせ」には人々の集まりやすさに起因した待ち合わせと目的地点までの行きやすさに起因した待ち合わせがある事が分かった。
- 「ついで行動」を分析・考察することで、回遊行動の3つに分類し、店舗訪問型から訪問された店舗の特徴として、店舗に入った所と出た所が別の場所である「通り抜け」行動を発見した。
- 「待ち合わせ行動」を分析・考察することで、目的地までの行きやすさに起因した待ち合わせは人々の集まりやすさに起因した待ち合わせより店舗を訪問したり、街を回遊する可能性が高くなる事を示唆した。

今後は、調査方法の改善や都市のネットワーク構造との比較検討することで、「待ち合わせ行動」について深く考察し、中心市街地の回遊性向上について研究を進めていきたい。

表-13 回遊タイプ別待ち合わせ場所分類

場所 \ タイプ	直行型	非直行型	店舗訪問型	計
ダイエー前	18	0	6	24
PARCO前	4	0	0	4
PARCO裏	2	0	0	2
TSUTAYA	0	1	1	2
ドン・キホーテ	1	0	1	2
角マック前	2	0	0	2

表-14 回遊タイプ及び待ち合わせ分類 (サンプル数)

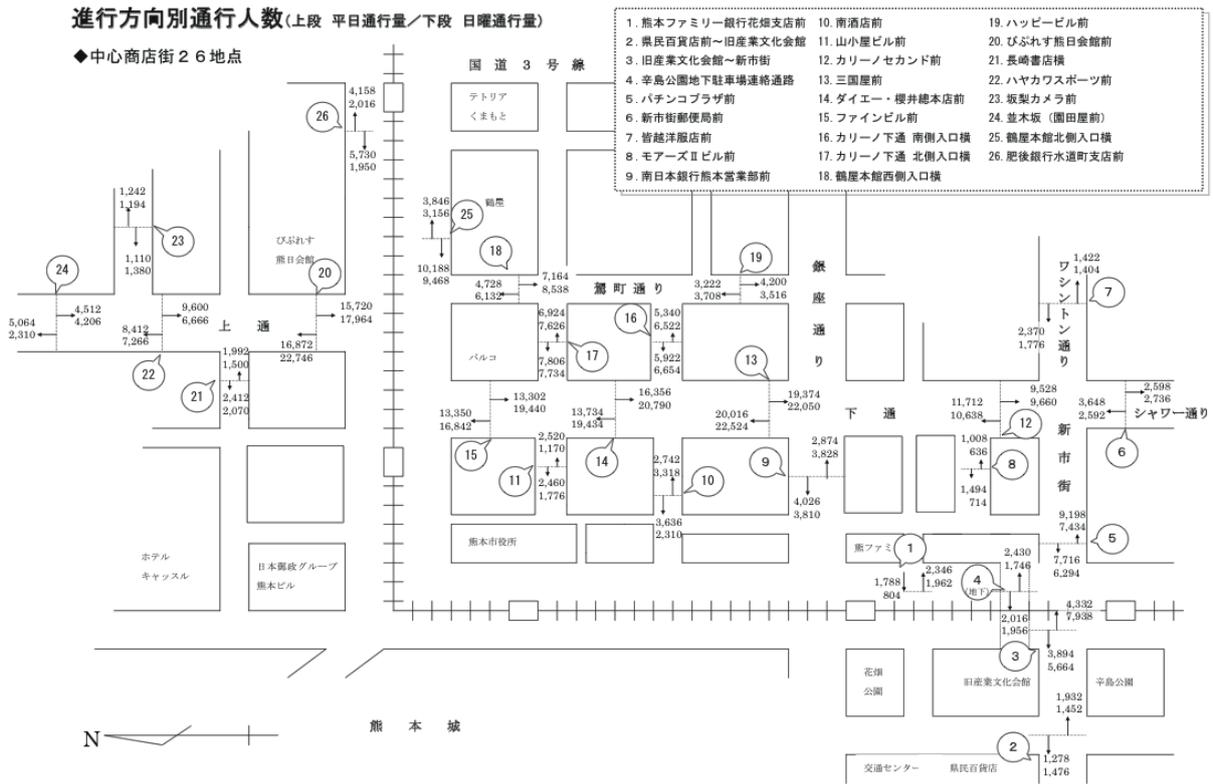
距離 立地	遠距離	近距離
表通り	ダイエー前(24) 【直:75% 非:0% 店:25%】 角マック前(2) 【直:100% 非:0% 店:0%】	PARCO前(4) 【直:100% 非:0% 店:0%】
裏通り	PARCO裏(2) 【直:100% 非:0% 店:0%】	ドン・キホーテ(2) 【直:50% 非:0% 店:50%】 TSUTAYA(2) 【直:0% 非:50% 店:50%】

※直…直行型 非…非直行型 店…店舗回遊型

参考文献

- 宮本佳和, 湯沢昭: 土地利用変化からみた中心市街地の将来予測と回遊行動の現状把握- 前橋市中心市街地を事例として-, 日本都市計画学会都市計画論文集, No. 39-3, pp. 661-666, 2004
- 齋藤充弘, 木下康之: 歩行者交通に着目した地方都市中心市街地の利用形態について- いわき市平中心市街地を対象として-, 日本都市計画学会都市計画論文集, No. 44-1, pp. 11-19, 2009
- 石川宏之: 地方都市中心市街地における来街者の回遊行動と小規模賃貸店舗の展開に関する研究- 青森県八戸市中心市街地を事例として-, 日本都市計画学会都市計画論文集, No. 44-3, pp. 193-198, 2009
- 吉富良輔, 中村芳樹: 待ち合わせにおける行動と場所の認識, 日本建築学会学術講演梗概集, D-1分冊, pp. 815-816, 1996
- 葛島知佳, 高柳英明, 木村謙, 山口有次, 渡辺仁史: 携帯電話が変化させる空間に関する研究- 待ち合わせについての研究-, 日本建築学会学術講演梗概集, E-1分冊, pp. 1049-1050, 2000
- 商店街交通量調査結果報告書, 熊本商工会議所, pp. 20, 2012

付録1 中心市街地歩行者交通量



付録2 アンケート調査用紙

一番最近の飲食目的での待ち合わせについてのアンケート調査

No.

1. 個人属性について

Q1 性別 男 女 Q2 年齢 歳 Q3 学年 年(熊本歴 年)

Q4 出身 熊本市内 熊本市外 熊本県外

Q5 来街頻度 初めて 年に1回 半年に1回 2ヶ月に1回 月に1回
月2,3回 週に1回 週2,3回 ほぼ毎日 その他()

2. 待ち合わせについて

Q6 待ち合わせ場所名 Q7 待ち合わせ時間 Q8 待ち合わせ場所到着時間

6. 7. 8.

Q9 待ち合わせグループ属性 サークル 友人 その他()

Q10 待ち合わせ人数

Q11 飲食店舗名(待ち合わせ後、最初に飲食を行った店舗の名前)

10. 約 人
 11.

3. 回遊行動について

Q12 誰と来街したか 一人 友人(人) その他()

Q13 出発地点 学校 家(住所:) その他()

Q14 交通手段、交通下車場所(駐輪場所、バス降車場所、市電降車駅など)

例 14. バス、通町筋 14.

Q15 回遊時間(街に到着した時間から待ち合わせ時間まで)

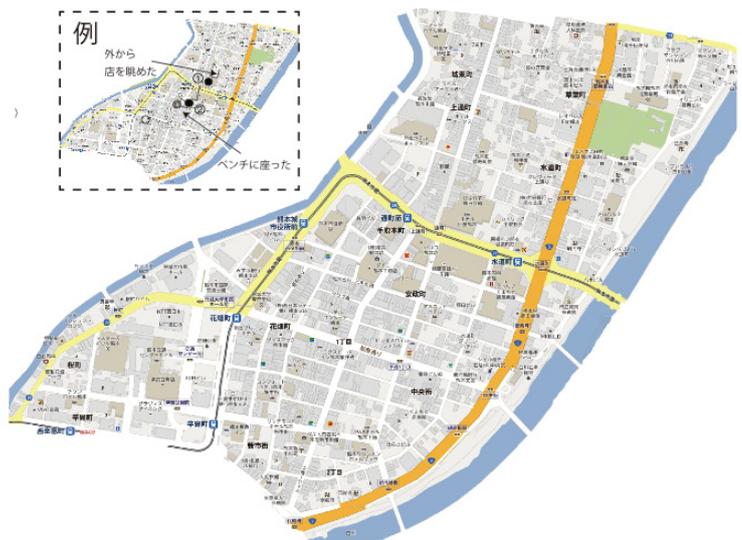
15. 約 時間 分

Q16 回遊経路(徒歩になった場所から飲食を行った場所まで)を地図に書き込んでください

また、例を参考にしながら、地図に訪問店舗場所・待ち合わせ場所を書き込んでください

(徒歩になった所から待ち合わせ場所までの経路を実線・ 待ち合わせ場所から最終到着地点までの経路を破線・

訪問店舗の場所を黒丸(横に訪問店舗順に番号を記入)・● 待ち合わせ場所を二重丸・◎ 最終訪問店舗を白丸:○)



Q17 訪問店舗について(滞在時間、そこでの行動)下の表に出来るだけ詳しく書き込んでください。なお、表には書けない行為(外から店を覗いた、ベンチに座った等)は上図中に書き添してください

番号	滞在時間(分)	行動(例:行く予定はなかったが雰囲気の良いお店を見つけたのでなんとなく寄った。)
1		
2		
3		
4		
5		
6		