

中心市街地における目抜き通りのモール化による 活性化効果の検証と環境整備の在り方

—大分市中央通りにおける取り組みを通して—



2.20.WED.

都市計画研究室 0456088 渡辺智子

「中心市街地・・・商業・文化・情報の中心とした都市の活気の象徴」

近年、モータリゼーションの進展による郊外への居住者の増加



各地で中心市街地の衰退



各地域で 中心市街地活性化の動き

- ・大分市では—
県道大分港線(中央通り)において、永続的なモール化を図るため社会実験を試行

本研究の目的

- ・今後のモール化に向けての課題
- ・今後の中央通りの在り方を検討する際の有益な知見の導出

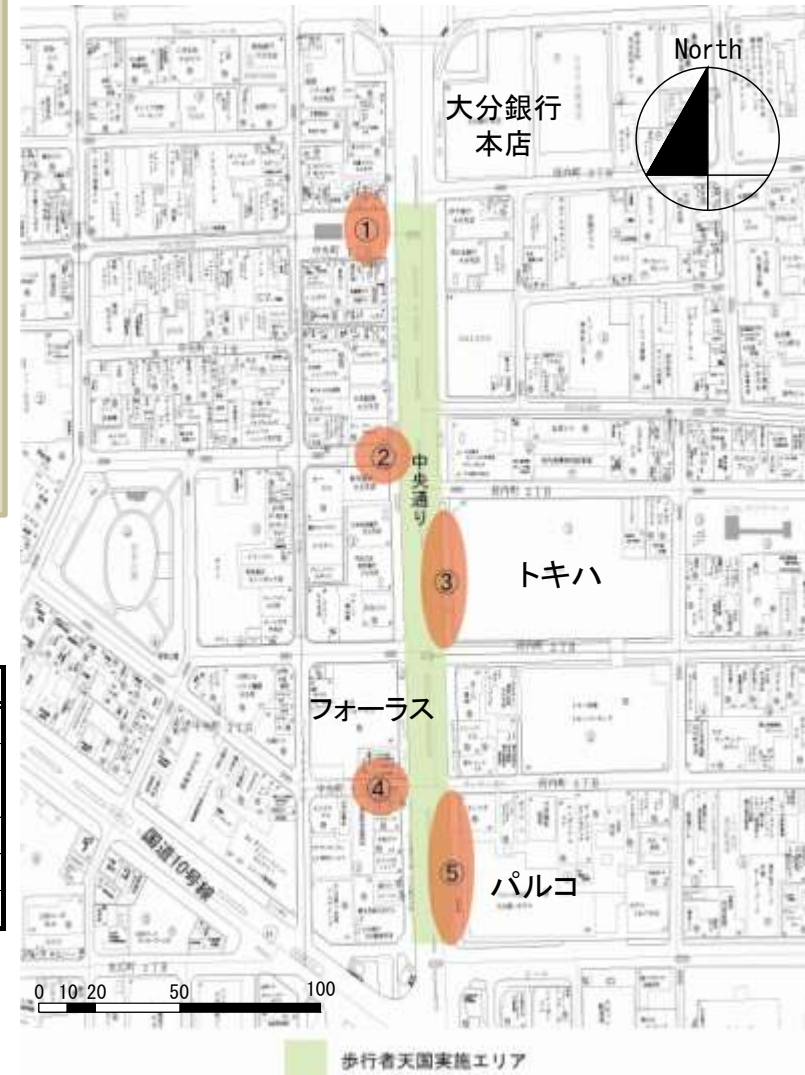
調査方法

- ・中心市街地来街者に対し、アンケート調査
- ・街路空間調査

中心市街地来街者に対するアンケート調査

《歩行者天国実施概要》

実施日 平成19年 11月22日(木)
時間 19:30～21:30
場所 大分市中央通り6車線
交通規制時間 18:50～22:00
通行規制範囲 パルコ前～ガレリアドーム広場前
 までの中央通り(約400m)



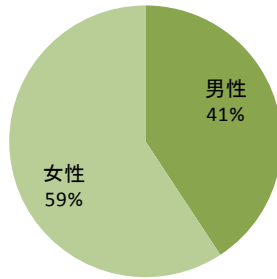
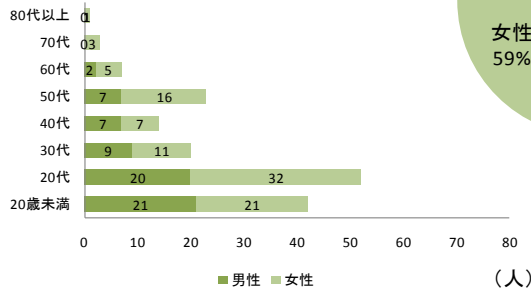
社会実験範囲とアンケート調査ポイント

調査日種別	通常日	実験日
日にち	平成19年11月21日(水)	平成19年11月22日(木)
時間(予定時間)	17:00～21:00 交通規制なし	18:50～21:00(21:40) 交通規制18:50～22:00
調査員数	23	24
調査ポイント(カ所)	5	5
サンプル数	162	252

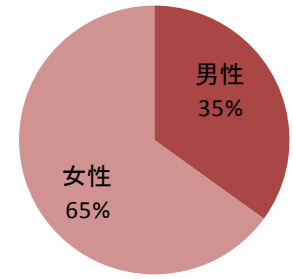
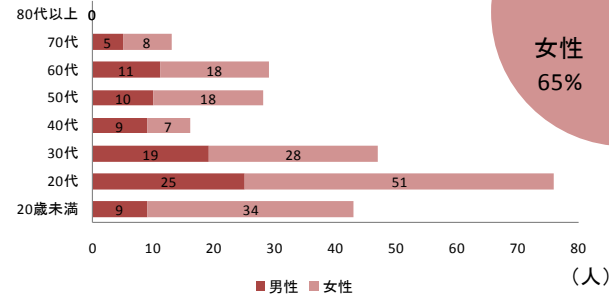
中心市街地来街者に対するアンケート調査

回答者の属性

通常日



実験日



両日共に女性が約6割、また、20代の割合が高い

訪問先の東西間の関係

通常日

	東	西	その他
東	52%	27%	7%
西		24%	3%
その他			19%

(訪問者153人中)

実験日

	東	西	その他
東	33%	37%	15%
西		33%	11%
その他			30%

(訪問者220人中)



	人数	割合	サンプル合計
どこにも行ってない・無回答	9	6%	162

	人数	割合	サンプル合計
どこにも行ってない・無回答	32	13%	252

東西間を往来した来街者の割合が**上昇**(通常日27%→実験日37%)

社会実験により東西間での来街者の往来が増加

中心市街地での使用金額・消費時間

使用金額

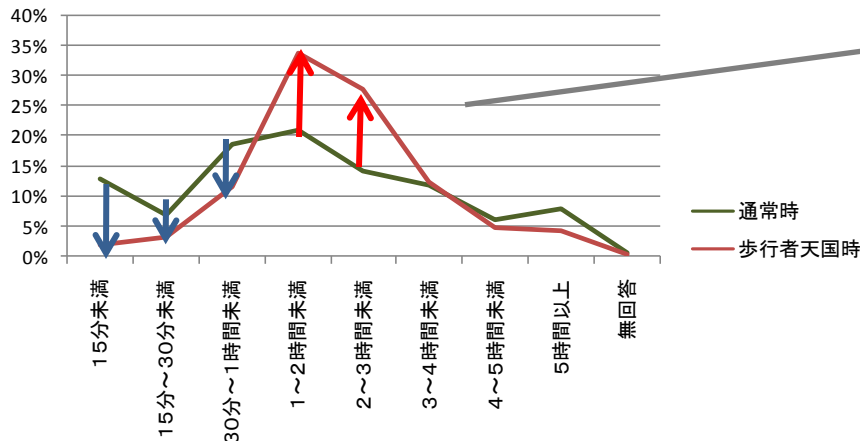
消費額	割合	
	通常日	実験日
千円未満	25%	20%
千円以上～5千円未満	37%	46%
5千円以上～1万円未満	10%	15%
1万円以上～2万円未満	6%	6%
2万円以上～3万円未満	3%	2%
3万円以上～5万円未満	1%	0%
5万円以上～10万円未満	0%	1%
10万円以上～50万円未満	0%	0%
50万円以上	0%	0%
予定なし・わからない	1%	6%
使わない	12%	5%
無回答	5%	0%
合計	100%	100%
単価額(円)	3830	4421

千円未満
25%→20%

千円以上～5千円未満 37%→46%
5千円以上～1万円未満 10%→15%

使わない
12%→5%

消費時間



「15分未満」の減少
「1～2時間未満」、
「2～3時間未満」の上昇

社会実験実施が消費単価の上昇と
滞在時間の延長に影響を与えている

社会実験における普段と比較した中心市街地の評価

「賑やか」(1.39)
 「雰囲気」(1.30)
 「今後実施して欲しいかどうか」(1.25)

「今後実施して欲しいか」(1.38)
 「賑やか」(1.20)
 「雰囲気」(1.16)

上位

2006年と2007年の上位3位と下位3位は同じものがあがっている

「狭さ」(0.55)
 「落ち着く」(0.00)
 「休憩所の量」・「歩きやすさ」(0.05)

「落ち着く」(0.00)
 「休憩所の量」(0.13)
 「狭さ」(0.35)

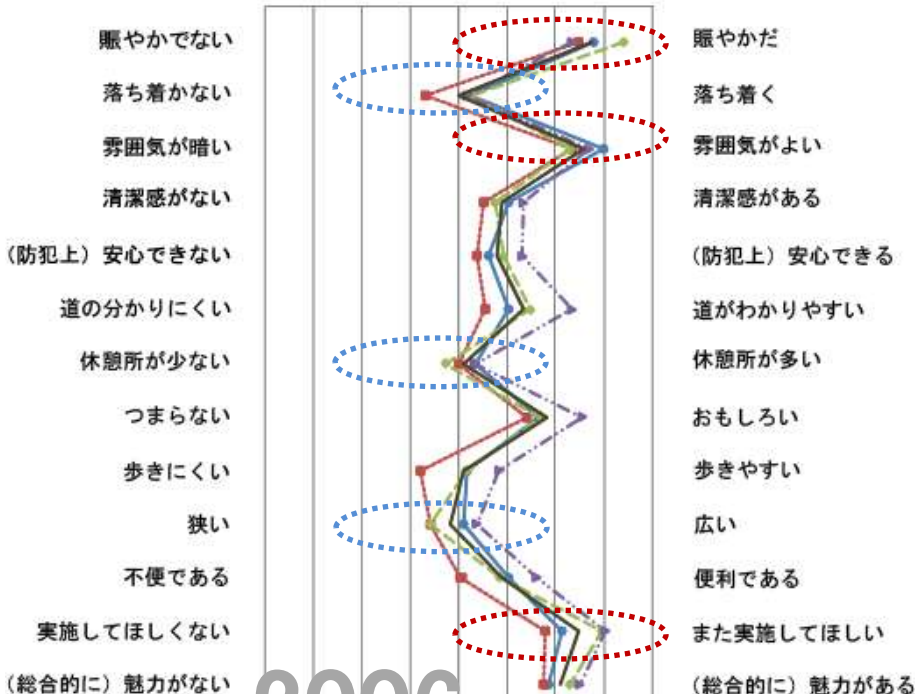
下位

● 20代未満 ● 20代 ● 30~50代 ● 60代以上 — 全体

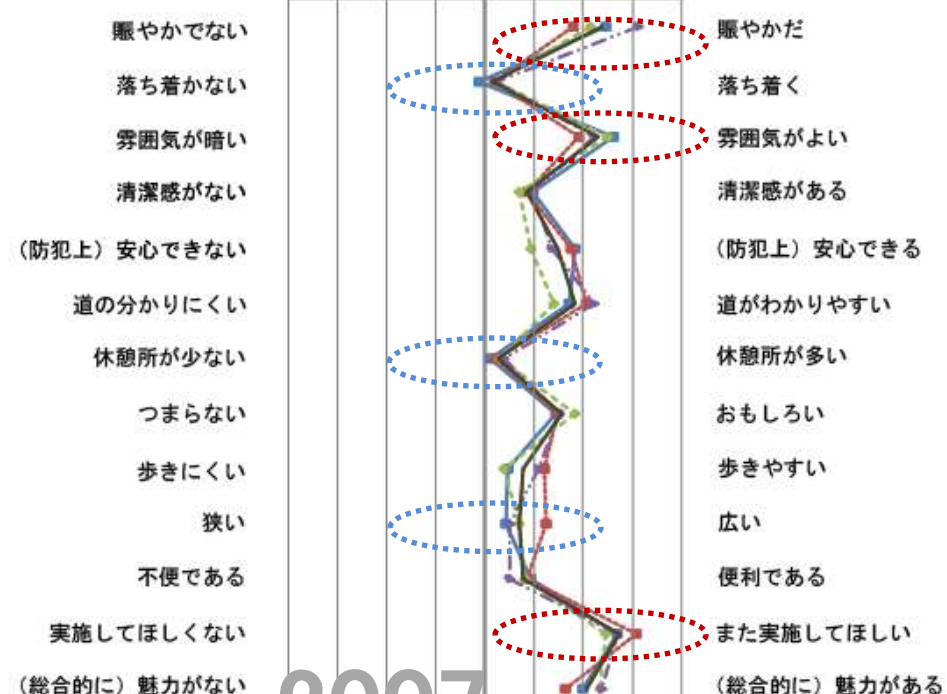
● 20代未満 ● 20代 ● 30~50代 ● 60代以上 — 全体

-2 -1.5 -1 -0.5 0 0.5 1 1.5 2

-2 -1.5 -1 -0.5 0 0.5 1 1.5 2



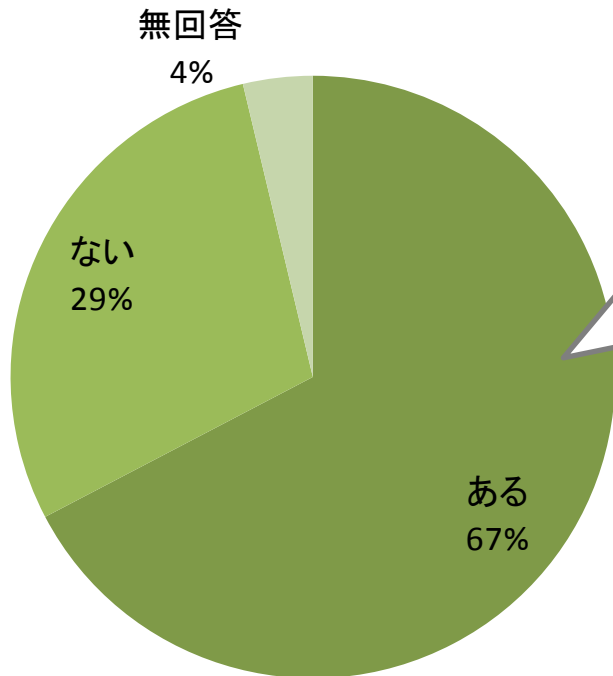
2006



2007

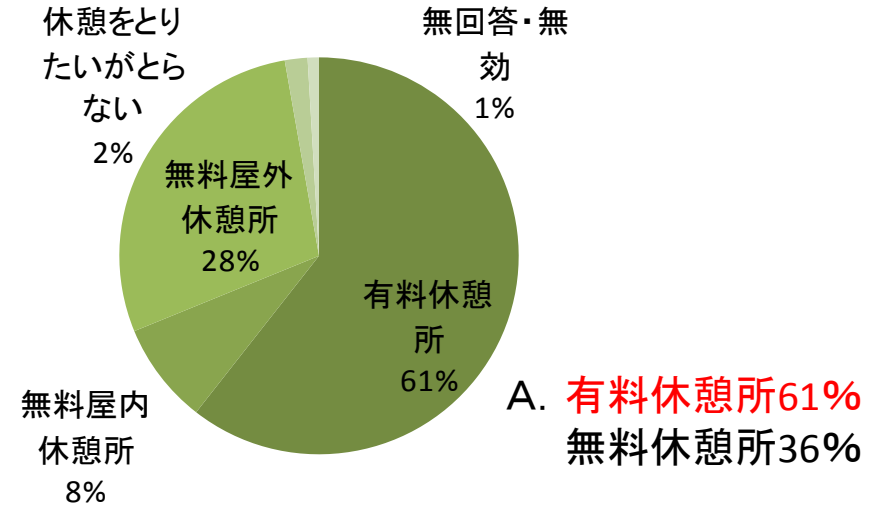
中心市街地における休憩所の選択場所

Q. 中心市街地において
休憩したいかどうか

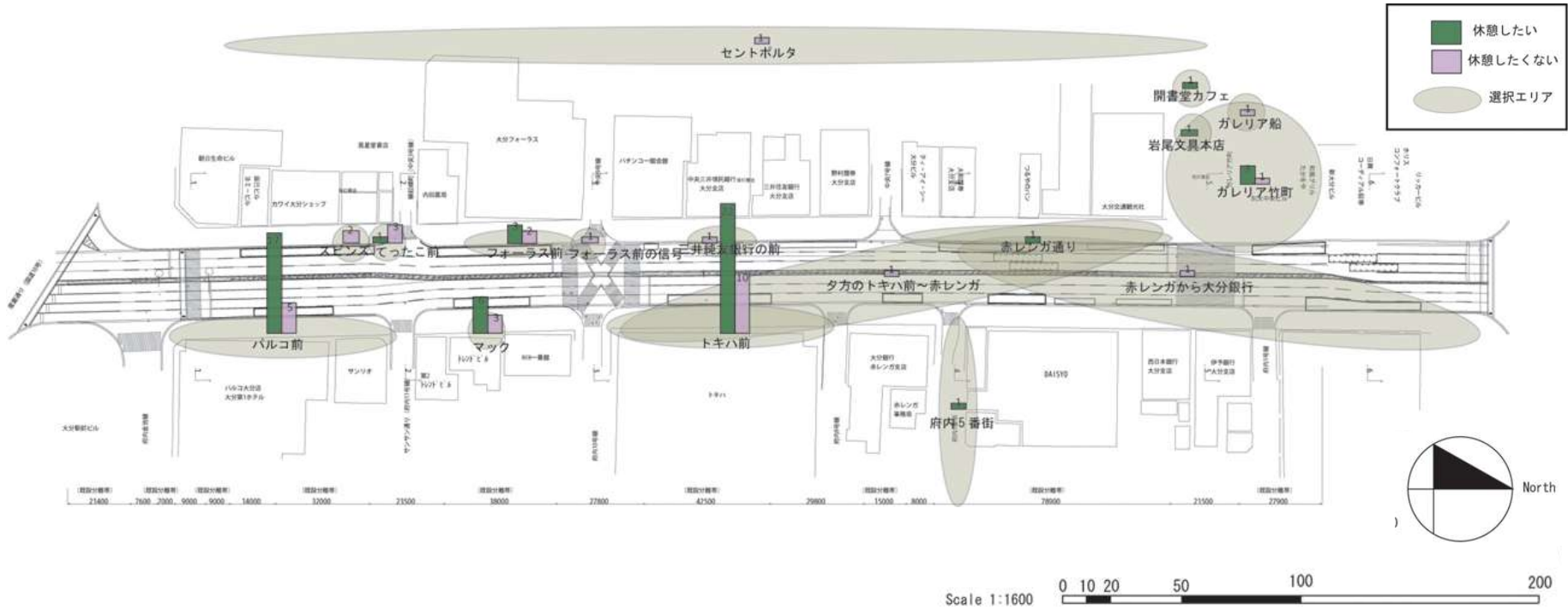


A. 通常日において**67%**が
「休憩をとりたい」

Q. どこで休憩をとることが多いか



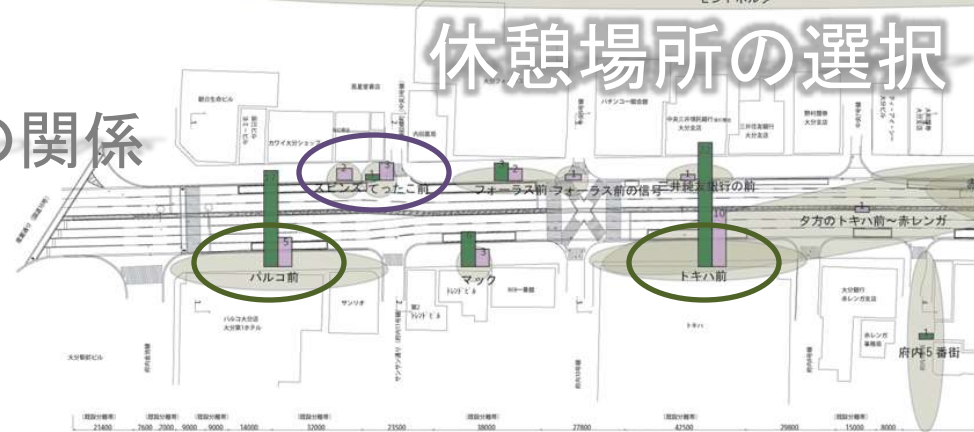
中央通りにおける休憩所の選択場所



- ・「休憩したい場所」→「トキハ前」(22)、「バルコ前」(17)、「マクドナルド前」(6)に多い
- ・「休憩したくない場所」→「スピンズ前」(2)、「てったこ前」(3)、「トキハ前」(10)、「バルコ前」(5)に多い

休憩場所の選択

休憩場所の選択と空間構成要素の関係



休憩要素が多ければ休憩したいと指摘されるとは限らない

中央通りにおける歩行空間の空間構成要素

	休憩したくない						休憩したい						
	スピンズ・てったこ前	大分フォーラス前	パチンコ一銀前	赤レンガ通り前	ガレリア竹町北側通り	合計	大分バルコ	マック・ファミマ前	トキハ本店前	大分赤レンガ館前	パチンコDAISYO前	大分銀行本店前	合計
プランター	1	2	0	3	2	8	0	0	2	0	0	1	3
樹木	7						4	5	4			3	24
植栽柵	7						5	3	3			4	25
ベンチ	13						5	7	2			5	24
街灯	4	5	5	4	5	19	6	3	3	1	5	3	21
信号機	1	0	0	1	2	4	1	1	2	0	2	0	6
スピーカー	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	2	0	5
ポスト	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	2
電話ボックス	1	1	1	0	3	6	2	1	3	2	1	1	10
モニュメント・像	1	0	0	1	1	3	1	0	0	1	0	0	2
水飲み場	0	1	0	1	0	2	0	0	0	1	0	0	1
指定喫煙所	1	0	1	1	1	4	1	0	1	0	1	1	4
ごみ箱	1	1	0	1	1	4	0	1	1	0	0	1	3
バス停	2	2	0	2	1	7	0	1	2	1	0	2	6
バス停降り場	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2
タクシー乗り場	1	0	2	1	0	4	0	0	0	0	1	0	1
駐輪場	5	2	5	3	3	18	0	0	0	0	2	0	2
違法駐輪	0						0	2	3			1	8
案内板	0						1	2	0			2	6
合計	45						29	27	28			24	155

ベンチ13

ベンチ5

ベンチ2

合計45

合計29

合計28

街路環境

快適性

設備

休憩に関連するイス等の設備は必要である

イスに関する項目22

しかし、その要素数が多すぎることは狭さや落ち着きのなさに繋がり休憩行為の妨げになっている

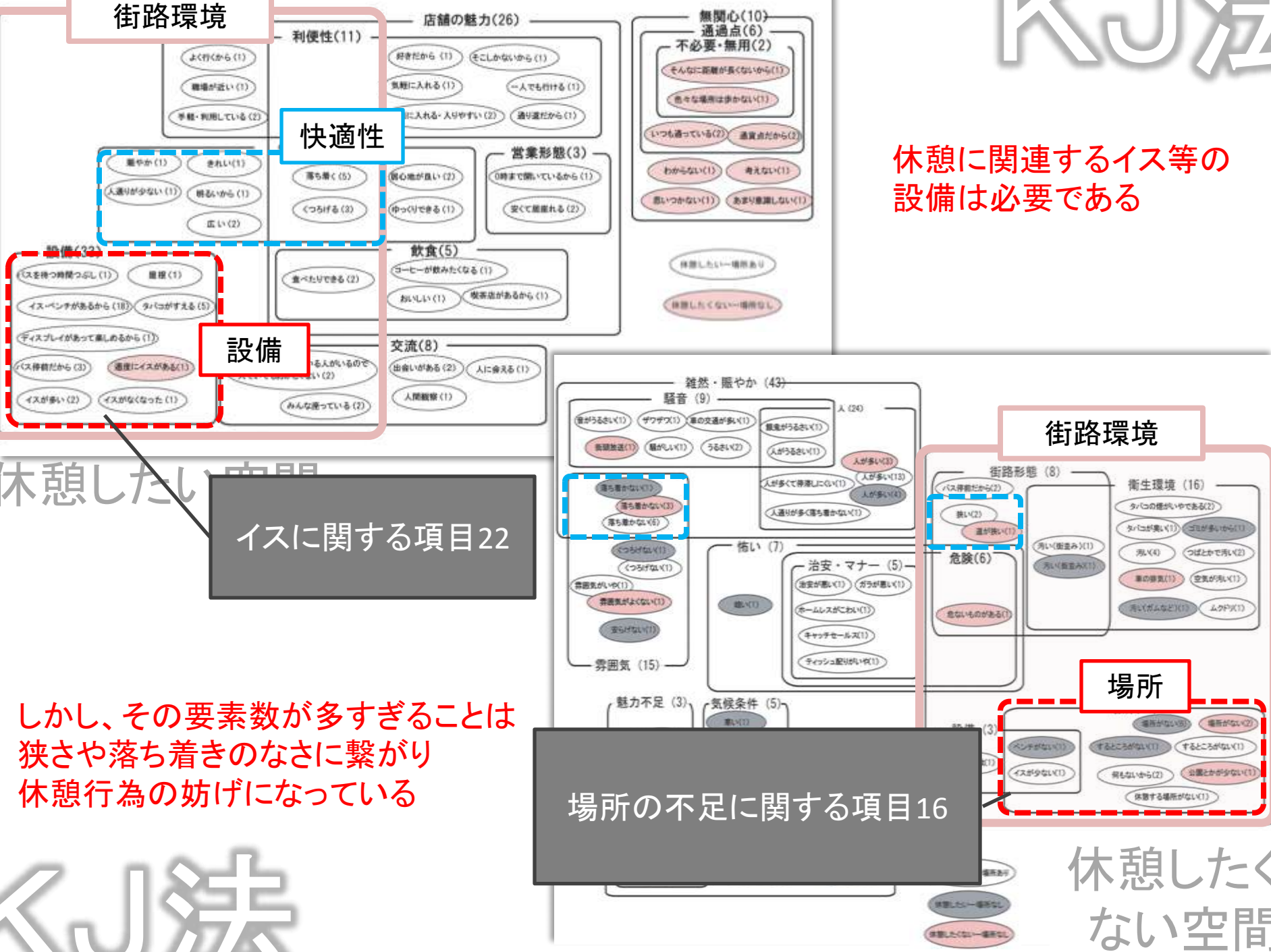
場所の不足に関する項目16

街路環境

場所

休憩したくない空間

休憩したい空間



- ・社会実験は 中心市街地活性化に効果を挙げている
(滞在時間の延長、消費額の増加)
- ・フルモールは 中心市街地における東西の往来を促進する効果がある
- ・休憩したい来街者は半数以上だが そのうちの6割は有料休憩所を利用
- ・現在の中心市街地に休憩所が不足していることがわかる
- ・KJ法により 詳細な空間評価の構造を整理できた
- ・街路空間調査とアンケート調査から 密でない適切な要素数の配置と 他者の存在を感じることができる空間づくりが 休憩空間には重要である

END

3. 現在の中央通りについてお聞かせください。

3-1 中央通り(バルコ前から大分銀行本店前まで)で、最も当てはまる場所をお答えください。
また、その理由をお聞かせください(ない場合は、「なし」とお答えください)。

(例) 歩きたい。 場所 (フォールス手前・てったこ前付近)。
理由 (人通りが多く、にぎやかだから) など。

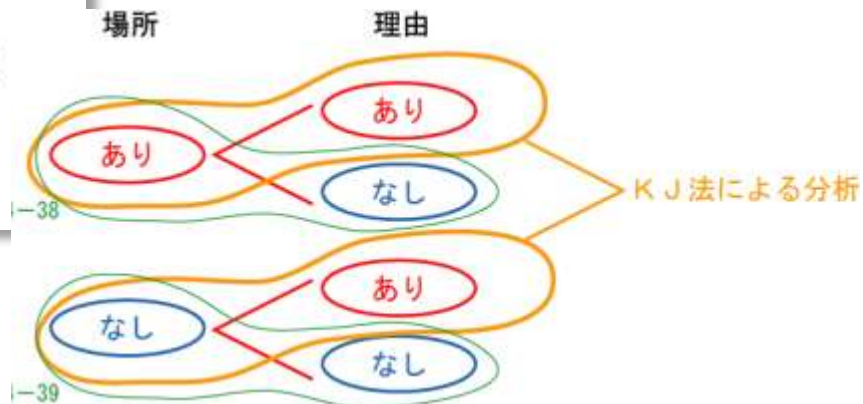
(1) 歩きたいと感じる。 場所 ()。
(歩いてよい) 理由 ()。

(2) 歩きたくないと感じる。 場所 ()。
(避けたい) 理由 ()。

(3) 休憩したいと感じる。 場所 ()。
(休憩してもよい) 理由 ()。

(4) 休憩したくないと感じる。 場所 ()。
理由 ()。

場所の特定に関わらず、理由をKJ法により分析



(「理由あり」において)

	場所あり(特定場所による回答)	場所なし(特定場所なしの回答)
休憩したい	休憩したい—場所あり	休憩したくない—場所なし
休憩したくない	休憩したくない—場所あり	休憩したい—場所なし