

2020年度 CSIS 共同研究

No. 984

中心街と鉄道駅周辺地区の連携による歩行者の回遊性向上に関する研究 城下町13都市を対象として

報告書

2020年05月

研究代表者

九州大学大学院芸術工学研究院/准教授/高取 千佳

共同研究員

九州大学芸術工学部環境設計学科 /学生/川上 祥季

CSIS教員

相 尚寿

結果、商業施設集積は「道路幅員」のみならず、「町人地」が有意に影響し、城下町都市の商業の中心であった街路については、現代においても商業集積状況に影響していることが定量的に示された。道路幅員による影響を詳しく見ると、有意な値が出なかった高知市を除くと、前橋市・静岡市が道路幅員と相関がないことも特徴的である。また、富山市・金沢市・福井市・名古屋市・熊本市では正の相関が出ている。また、駅からの近さによる商業分布への影響の有無については、金沢市、福井市、前橋市については正の相関があり、駅周辺地区に商業集積が偏る傾向にある。一方で、名古屋市・静岡市・高知市は負の相関があり、駅よりも城下町由来の中心市街地であった範囲に多くの商業が現在でも集積する傾向にあることが分かった。このような背景として、商業集積の有無に、戦災により焼失した区域の分布状況がその後の商業集積状況にも影響を与えたことが考えられる。戦災により焼失した区域で、都市基盤としての幹線道路が優先的に整備された結果、幹線道路や高幅員道路沿いの商業が集中したことも一因と考えられる。こうした仮説を検証するために、対象都市の中で戦災を受けていない唯一の都市である金沢市と、金沢市と駅から城郭までの中心市街地の距離に近い熊本市の2都市を比較対象として選定した。

5. 2都市における研究結果

2都市に対し、街路類型と商業詳細用途の特化係数の分析を行った結果、まず金沢市ではどの街路においても均等に商業施設が分布する傾向が見られた。「商業併用住宅」では、幅員が比較的狭い街路に、「商業施設」では、どの分類の街路にも集積する傾向にあった。「宿泊施設」は武家地、寺社地において広幅員化や新設された街路に、「娯楽施設」は形状が維持された街路周辺に集積する傾向にあった。一方、熊本市では城下町時代から形状を維持している街路に商業が集積する傾向が明らかとなった。さらに商業施設の中でも「商業併用住宅」では、特にこの傾向が顕著に表れていた。

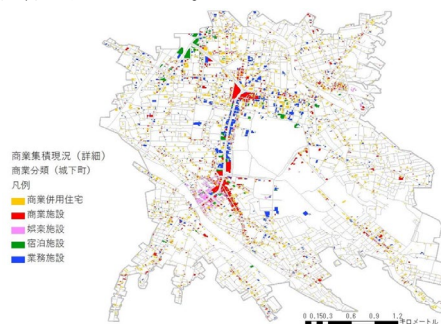


図-1：金沢市の商業集積状況

このように金沢市(図-1)と熊本市(図-2)において傾向の差が表れたのは、戦災被害の有無が要因の一つと考えられる。熊本市において、戦災で焼失した範囲、街路の残存度、商業集積の分類を比較すると、「商業併用

住宅」は、戦災による被害を受けていない区域に多数立地している。これに対し、金沢市では、対象地域の広範囲に「商業併用住宅」が散見される。このことから戦災で被害に遭った区域には新設された道路が多く商業集積が集中したと考えられ、戦災の有無も都市中心部における商業集積の分布傾向の要因の一つとなっていることが明らかとなった。

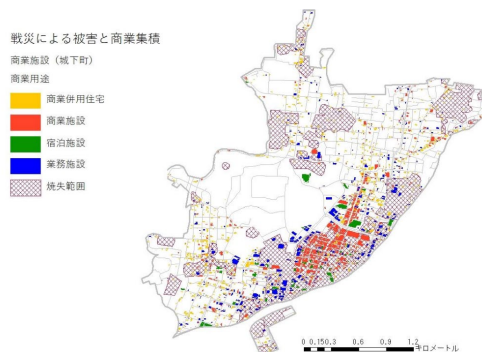


図-2：熊本市の商業集積状況と戦災被害状況

6. 結論

城下町を起源とする都市の今日の商業施設の面的な集積要因として、「駅からの距離」「道路幅員」のみでなく、「城下町の町人地」が大きく影響することが分かった。さらに都市による要因の差異があることが明らかとなった。その要因として戦災の有無を取り上げ、城下町由来の街路の形状や幅員を含めた詳細分類と商業用途別の立地状況の比較を行った結果、戦災に遭わなかった金沢は全体の街路に均等に商業が分散する一方、熊本市では、戦災で焼失した範囲で街路の広幅員化が行われた街路において、「商業施設」が、「戦災による被害のない街路」に「商業併用住宅」がまとまって分布する傾向にあった。このように、城下町由来の都心中心部においては、商業詳細用途の集積・分散に戦災の有無が大きく影響していることが分かった。パーソントリップ調査の結果、城下町から発展してきた金沢市の中心部では徒歩・自転車の利用が70%を占めていることが明らかとなった⁶⁾。これは、都市中心部において多様な魅力を持つ街路が分散することにより、歩行者の選択肢が増え、結果として全体の回遊性向上につながっていることが考えられる。

参考文献

- 1) 対馬銀河・吉川徹・廣岐亮(2017),駅との位置関係からみた地方都市中心市街地のにぎやかさを分析する手法の開発と適用,日本建築学会技術報告集,23(54),pp.667-670.
- 2) 安藤亮介・氏原岳人(2018),プローブパーソンデータを用いた中心市街地における歩行者中心の都市空間創出の影響分析,都市計画論文集,53(2),pp.162-171.
- 3) 関口達也・貞広幸雄・秋山祐樹(2012),住宅地から商業集積の形成過程とその要因に関する研究,都市計画論文集,47(3),pp.301-306.
- 4) 野中勝利・佐藤滋(1994),城下町を基盤とする最初の都市計画街路網の計画手法,日本建築学会計画論文集,46,pp.121-131.
- 5) 国土交通省,都市交通調査・都市計画調査,パーソントリップ調査,パーソントリップ調査の実施都市一覽,https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000031.html,2020.7.閲覧 2020.3 最新更新日
- 6) 金沢都市圏総合都市交通計画協議会(2009),「人と環境にやさしい魅力ある都市づくりをめざして」<http://www.pref.ishikawa.jp/toshi/person2009/kanazawa%20ptH21.9.11/img/panfall> (最終閲覧日 2020.11.26)