

交通移動特性からみた魅力ある名古屋都心づくりに関する研究

学籍番号 23413566 氏名 松林 祐太

指導教員名 藤田 素弘

1 はじめに

名古屋都心は名駅と栄という2つの地区を中心として商業・業務機能の集積が進んでいる。名駅にある名古屋駅には、平成39年にリニア中央新幹線の乗り入れが予定されており、都心は今後も大きな変化を遂げることが予想される。本研究はこの名古屋都心における魅力あるまちづくりについて産官学を巻き込んだ活動を行ってきた「人を惹きつける名古屋都心づくり研究会」（日本都市計画学会）での議論を基に、新しい都心交通施策について考えることを目的として、既存の交通データや、フォーカスグループインタビュー調査（以下、FGI調査）とアンケート調査の2つの調査から得られたデータを分析した。

2 名古屋都心交通の現状

都心交通の現状について明らかにするため、中京都市圏パーソントリップ調査（以下、PT調査）のデータを分析する。本研究では図1の通り、都心を14の地区に分けて分析を行う。

図1と図2より、平成3年と13年の自由目的全手段交通量を比較すると、名駅へ集中するトリップが増加している。自由目的とは買い物や飲食、レジャー等の目的のことである。これは、JRセントラルタワーズの開業など、名駅の商業施設の店舗面積の大幅な増加により、買い物等の目的で集まる人が増えたものと考えられる。一方、名駅から都心の他地区へ向かうトリップは増えておらず、むしろ減少しており、名駅への流入交通量の増加が他地区への交通量の増加には繋がっていないという現状が分かる。

3 都心交通に関するFGI調査

普段名古屋都心地区を利用する人々の感じる都心交通の問題点等を明らかにすることを目的としてFGI調査を行った。主な調査内容は、都心交通に対しての不満や要望、都心の地区ごとの訪問目的やイメージについてであり、座談会形式でお話を聞いた。調査対象は男性5人、女性5人の計10人で、女性は2回に分けて実施した。この調査より、定期券を利

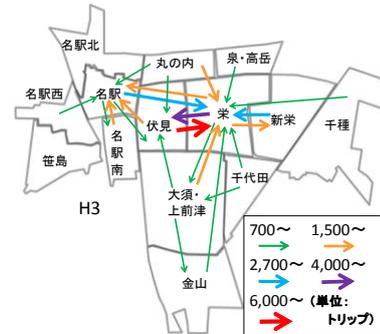


図1：自由目的全手段交通量(H3年)

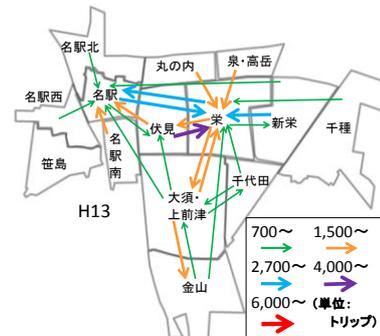


図2：自由目的全手段交通量(H13年)

用したり、一日乗車券を利用したりした場合は買い物等で多くの地区を周遊する一方、毎回料金を支払う必要がある場合は訪問する場所を減らそうと考える人がいるなど、都心での交通移動に料金を支払うことに対しての強い抵抗感が周遊の妨げとなっていることが確認された。

4 名古屋都心における周遊行動特性

PT調査のデータからでは把握できなかった都心利用者の周遊行動の特性を明らかにし、新しい都心交通施策について考えることを目的として、アンケート調査を実施した。主に本学の学生を対象とし、有効回答数は109件であった。図1で設定した14地区を用い、最近の自由目的での都心訪問の際に訪れた地区数を集計した結果を図3に示す。これより、2地区以上訪問している人が35%程度いることが分かる。この人たちが訪問した地区の組み合わせを図5に、都心内での利用交通手段を図6に示す。これ

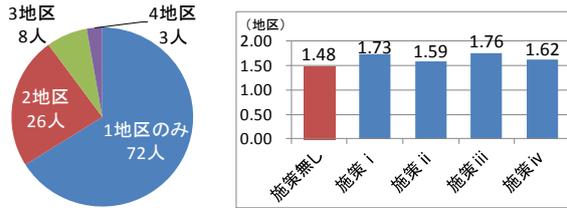


図 3：訪問地区数

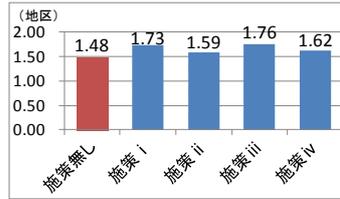


図 4：平均訪問地区数

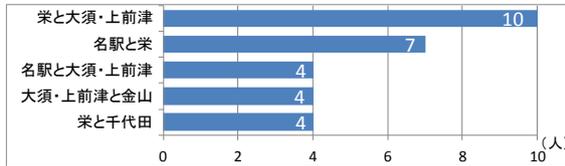


図 5：訪問地区の組み合わせ

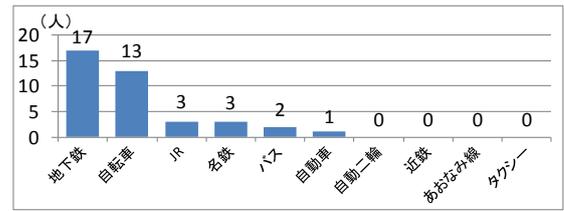


図 6：都心内移動の交通手段ごとの利用人数

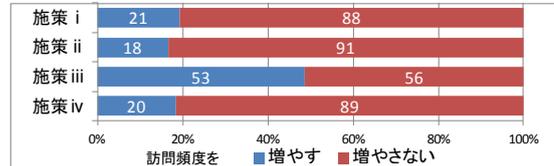


図 7：施策実施後の訪問頻度

らより、都心を周遊する人は栄と大須・上前津や名駅と栄を併せて訪問し、周遊時には地下鉄や自転車を利用していることが分かる。

5 料金施策の実施が周遊行動に与える影響分析

アンケート調査ではさらに、都心交通の料金に関する 4 つの施策を設定し、仮にそれらが実施された場合に、人々が都心での訪問地区を増やすか、都心への訪問頻度を増やすかという 2 点について分析を行った。4 つの施策は施策 i 「IC カード上限運賃施策」、施策 ii 「100 円バス施策」、施策 iii 「地下鉄 100 円施策」、施策 iv 「JR・名鉄・近鉄と地下鉄・市バスとの乗継割引施策」というものを設定した。これらを実施した場合の平均訪問地区数を図 4 に、都心への訪問頻度を増やすかどうかを図 7 にそれぞれ示す。これらより、施策 iii を実施した場合に平均訪問地区数が最も多くなり、訪問頻度を増やす人も多い。この施策は図 8 に示すゾーン内の地下鉄運賃を均一 100 円とするものである。

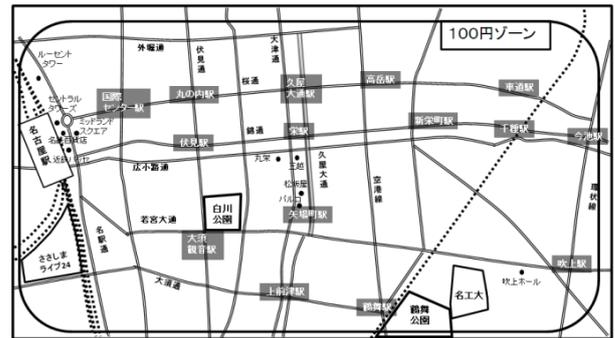


図 8：100 円ゾーン

表 1：訪問地区増加モデルと訪問頻度増加モデル

| 訪問地区増加モデル(施策 iii) | | | | 訪問頻度増加モデル(施策 iii) | | | |
|---------------------------|--------|-------|-------|---------------------------|--------|-------|-------|
| 説明変数 | 係数 | 有意確率 | オッズ比 | 説明変数 | 係数 | 有意確率 | オッズ比 |
| 名駅・栄訪問ダミー | 4.445 | 0.000 | 85.18 | 自転車利用ダミー | -1.203 | 0.015 | 0.300 |
| 訪問地区数 | -1.787 | 0.021 | 0.168 | 昭和区居住ダミー | 1.852 | 0.004 | 6.375 |
| 地下鉄利用ダミー | 1.532 | 0.013 | 4.627 | 県外居住ダミー | -2.087 | 0.011 | 0.124 |
| 定数 | -0.185 | 0.841 | 0.831 | 定数 | 0.296 | 0.303 | 1.344 |
| 的中率 (%) | 85.3 | | | 的中率 (%) | 68.8 | | |
| Nagelkerke R ² | 0.461 | | | Nagelkerke R ² | 0.229 | | |
| サンプル数 | 109 | | | サンプル数 | 109 | | |

施策 iii を実施した場合に訪問地区を増やすとした人を 1、そうでない人を 0 とした訪問地区増加モデルと、訪問頻度を増やすとした人を 1、そうでない人を 0 とした訪問頻度増加モデルを構築し、表 1 に示す。これらより、名駅と栄を併せて訪問しようとする人はこの施策を利用し、昭和区居住の人はこの施策で訪問頻度を増やす一方、自転車を利用している人や県外居住の人はこの施策では訪問頻度を増やさないという傾向があることが分かった。

6 まとめ

本研究では、まず、PT 調査データより名駅へ集中する自由目的のトリップは増加している一方、それ

が都心他地区へのトリップの増加に繋がっていないことを明らかにした。FGI 調査からは、都心での交通移動に料金を支払うことに対する強い抵抗感が周遊の妨げとなっていることが確認された。また、アンケート調査では、設定した 4 つの施策のうち、都心内の地下鉄を 1 乗車 100 円とする施策が最も周遊地区数や周遊頻度を増やす効果があり、名駅と栄を併せて訪問しようとする人や普段あまり多くの地区を周遊していない人、昭和区居住の人に対してはこの施策が特に有効であるということが分かった。

今後の課題としては、FGI 調査とアンケート調査は共に 20 代を主な対象としたため、調査対象者の年齢層を広げて実施する必要があるほか、施策の影響については、訪問地区や訪問頻度以外の指標でも分析を行い、新しい施策のあり方を考える必要がある。