

「フェリオ」開業後における富山市中心商業地の 利用動向とまちづくりに向けた提案

Changes in Consumption and Utilization Patterns after the Opening of the "Ferio" Shopping
Plaza: Suggestions on Town Management in the Central Shopping District of Toyama City, Japan

助 重 雄 久・富山市中心商店街調査グループ
SUKESHIGE Takehisa, Researching Group of
the Central Shopping District in Toyama City

I はじめに

日本の地方都市では、モータリゼーションの進展とともに広い駐車スペースをもつ郊外型商業施設が多数立地した。この結果、地方都市の商業中心は郊外へと移り、中心市街地の衰退が全国的な問題となってきた。多くの地方都市では中心市街地の人口減少や高齢化、中心商業地の衰退が進み、さらに来街者や居住者が減るといった悪循環が繰り返されてきた。

富山市でも郊外のバイパスや環状道路沿いに郊外型商業施設が多数立地した。とくに2000年以降は「ファボーレ」（富山市婦中町）や「イオン高岡ショッピングセンター」（高岡市、2007年9月「イオンモール高岡」に改称）といった大型ショッピングセンターの開業が相次いだ。一方、中心商業地である総曲輪通り・中央通りは来街者の減少に歯止めがかからず、空き店舗も増加の一途をたどってきた。

富山市はこのような状況を改善するために公共交通の活性化による「富山型コンパクトなまちづくり」を都市計画の基本方針として掲げ、その一環として「公共交通の利便性の向上」、「賑わい拠点の創出」、「まちなか居住の推進」を3本柱とした「中心市街地活性化推進計画」を策定した。この計画は2007年2月8日に「中心市街地活性化法(正式名称：中心市街地の活性化に関する法律、2006年改正)」の認定第1号となった¹⁾。

2007年9月21日には総曲輪通り南地区第一種市街地再開発事業により建設されていた「総曲輪フェリオ」（以下「フェリオ」と称す）が開業し、老舗百貨店である大和富山店がキーテナントとして移転、入居した。隣接地には西町・総曲輪地区第一種市街地再開発事業により2005年に完成した「グランドパーキング」と、賑わい創出の拠点となる多目的スペース「グランドプラザ」も整備され、これらが一体となって中心市街地の核を形成した。

中心市街地や中心商業地に関する近年の先行研究としては、滋賀県長浜市・八日市市(現・東近江市)の活性化事業に伴う中心商業地の変容を考察した大迫(2001)²⁾、大阪駅周辺の中心市街地再開発事業地区について土地所有の面からアプローチした小原(2006)³⁾がみられた。しかし、これらは富山市のような地方中核都市を扱ったものではない点で趣を異にする。

一方、地方中核都市の中心商業地を扱った研究としては、富山市における中心商店街の構造変化を商店街核心部と周辺部の差異、単独店と他店舗展開店の経営者意識の差異に着目しながら考察した五十嵐(1996)⁴⁾や岩動(1993)⁵⁾がみられた。岩動の研究では老舗百貨店の移転に伴って生

じた中心商業地の面的拡大に言及しており、富山市の今後のまちづくりを考えるうえで参考となる事例が示されている。地理学における先行研究は、上述の成果をみてもわかるように中心商業地の店舗経営者サイドからさまざまな問題にアプローチしたものや土地利用面での変化を扱ったものが多く、再開発や活性化事業後における来街者の行動パターンや商業施設利用の変化について考察した研究があまりみられない。

そこで本研究では、総曲輪通り周辺で実施した来街者への聴き取り調査をもとに「フェリオ」開業後における来街者の行動パターンや商業施設利用の変化について考察していく。また「コンパクトなまちづくり」に欠かせない公共交通の整備に関しても、来街者の利用交通手段や要望、市街地における自家用車の平均乗車人員調査の結果などをもとに考察し、最後にこれからのまちづくりに向けた5つの提案を試みたい。

II 中心市街地の衰退と再生への動き

1. 1995年以降における中心市街地や中心商業地の衰退

ここでは中心市街地や中心商業地が1995年以降どのような状況におかれてきたのかを、「富山市中心市街地活性化計画」(2008年3月31日変更)⁶⁾に示されたデータをもとに考察する。

1) 人口動態

富山市の中心市街地人口は1995年には27,233人であったが、2006年には24,099人となり11.5%減少した。また富山市の人口集中地区(DID)の人口密度は2000年国勢調査では41人/haであった。この数値は全国の県庁所在都市のなかでもっとも低い。

中心市街地の世帯数は1995～2001年の間ほぼ横ばいで推移してきたが、2002年以降は増加に転じた。一方、1世帯あたりの人員は1995年には2.62人であったが、2006年には2.27人となり13.4%減少した。また中心市街地の高齢化率は1995年には22.9%であったが、2006年には29.1%に上昇した。これらのことから、中心市街地では核家族化が進み、単身あるいは少人数の高齢者世帯が増加してきたことがうかがわれる。

2) 土地利用および地価の変化

富山市の中心市街地では駐車場が急増した。駐車場面積は1992年には27haであったが、2004年には46haとなり70.4%も増加した。増加した駐車場は廃店舗や老朽家屋を取り壊した後の土地利用方法が決まらず、やむを得ず駐車場として利用しているものが大半であった。

中心市街地の地価(国土交通省の地価公示)は1995年には1m²あたり195万円であったが、2006年には1m²あたり40.8万円に下落した。これに伴って中心市街地における土地・建物の固定資産税課税額も下落し、市政運営に必要な財源の確保にも支障をきたすようになってきた。

3) 商業地の変化

中心市街地の小売店舗数(商業統計調査)は1994年には1,995店であったが、2004年には1,480店となり25.8%減少した。小売販売額は1994年には1,973億円であったが、2004年には1,182億円となり40.1%減少した。店舗の業種構成は中心市街地では全体の21%、中心商業地に限れ

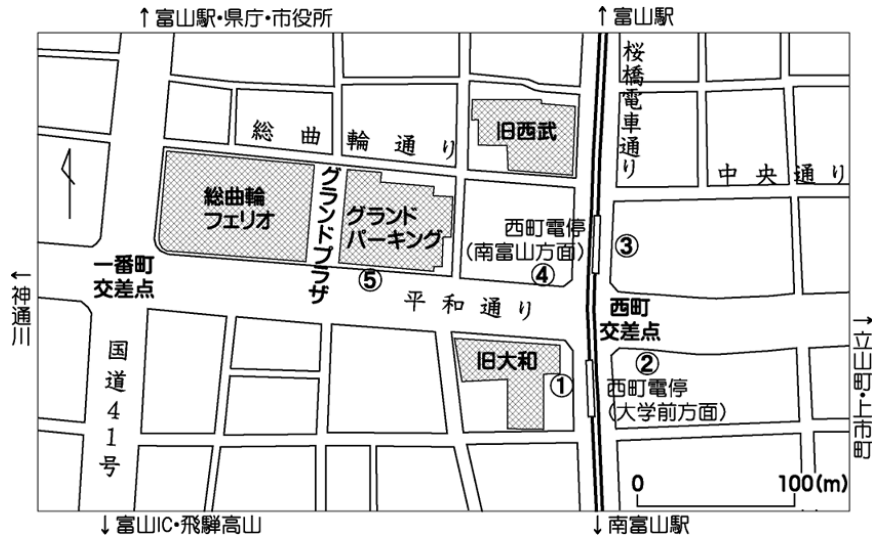


図1 研究対象地域 (助重原図)

ば全体の40%を衣料品、身の回り品販売が占め、生鮮食料品店や飲食店が極度に少なくなった。

中心商業地における日曜日の歩行者通行量(歩行者通行量調査)は1995年には78,212人で、その後も1999年まで7万人台で推移していた。しかし2000年以降は市街地再開発事業地区における店舗の撤去や富山西武閉店(2006年3月31日)の影響もあって歩行者通行量が加速度的に減少した。2006年の歩行者通行量は24,932人で、1995年のほぼ3分の1となった。

2. 写真で見る市街地再生への動き

「中心市街地活性化推進計画」や市街地再開発事業に関しては既にI章で述べたが、ここでは現在までに進められてきた中心市街地再生への取り組みについて、写真を見ながら考察する。なお、写真はすべて助重が撮影したものである。

写真1は「フェリオ」建設中の写真である。再開発工事期間中は総曲輪通り南側の半分近くが工事用のフェンスで覆われており、日中でも薄暗く人を寄せつけないような雰囲気が漂っていた。しかし「フェリオ」の開業は総曲輪通り南側の景観を大きく変えた。「フェリオ」は国道41号と平和通りが交差する一番町交差点の東北角にあり、中心市街地の新たなランドマークとなった。写真2を見ると、建物の新旧、建っている方向が異なるものの、かつてのランドマークであった旧大和富山店のイメージを多分に残していることが感じられる。また、隣接地に天井をガラスで覆った「グランドプラザ」ができたこと、平和通り側のアーケードが取り去られたことから、この一角全体が開放感のあるスペースへと変貌した(写真3)。

「フェリオ」は総曲輪通りから来る人の流れを考慮して北側(総曲輪通り側)に正面出入口が配置されている。また「グランドプラザ」や「グランドパーキング」から来る人の流れを考慮して、東側には1階だけでなく、エスカレーターが接続している2階、エスカレーターと「グランドパーキング」からの空中通路の双方が接続している3階にも出入口が設けられている(写真4)。さらに6階にも「グランドパーキング」からの空中通路が直結している。一方、国道41号や平和通りに面した西側・南側には、総曲輪商店街の入口角と一番町交差点の角に小さな出入口が1か所ずつあるだけで、平和通り側は社員通用口や商品搬入口となっている。



写真1 建設中のフェリオ
(2006年7月20日、グランドパーキングから撮影)



写真2 フェリオ(一番町交差点側)
(2008年11月1日撮影)



写真3 フェリオ(左)とグランドプラザ
(2008年11月1日撮影)



写真4 フェリオ(グランドプラザ側入口)
(2008年11月1日撮影)



写真5 イベントで賑わうグランドプラザ
(2008年11月1日撮影)



写真6 人通りが戻ってきた総曲輪通り
(2007年11月10日撮影)

「グランドプラザ」では、開設以来毎日のように賑わい創出を目的としたさまざまなイベントが行われている。写真5を撮影した2008年11月1日は東海北陸自動車道の開通を記念して富山市と岐阜市の交流イベントが開催され、鵜飼いの実演を見ようと多くの人々が集まっていた。

「フェリオ」の休業日は水曜日(不定休)であるため、総曲輪商店街の店舗もチェーン店等一部を除いて休業日を水曜日に合わせて集客を図っている。「フェリオ」の開業後は総曲輪通りの人

通りも増え、かつての賑わいを取り戻しつつある(写真6)。しかし、人の流れを現場で観察してみると、「フェリオ」に近い総曲輪通り西側に人通りが集中し、富山西武の閉店で核を失った総曲輪通り東側や中央通りとの間に大きな格差が生じていることがわかる。また「グランドパーキング」や平和通り南側の「チューゲキ西町パーキング」に駐車して「フェリオ」に向かい、商店街を通らずに駐車場に戻る人々も少なくない。次章では商店街やフェリオの利用動向等を定量的に把握するために、来街者への聴きとり調査の結果を考察してみたい。

Ⅲ 中心商業地の利用実態調査とその結果

1. 調査方法

聴き取り調査の対象者は、商店街およびグランドプラザへの来街者から年齢性別に関係なく無作為に抽出した。質問項目は表1に示したとおりである。

調査は2007年11月10日(土)終日、2007年11月21日(水)午後、2008年6月22日(日)午前、2008年11月1日(土)終日、2008年11月5日(水)の午後に計5回実施した。このうち2008年6月22日は「街なか感謝デー」で富山市中心市街地の11駐車場が終日無料開放された日であった。また、2007年11月21日と2008年11月5日は水曜日であるが「フェリオ」は営業していた。

2. 回答者の基本属性

1) 性別・年齢

回答者の総数は305名(男性126名、女性179名)であった。年齢別にみると10歳代が26名(8.5%)、20歳代が56名(18.4%)、30歳代が55名(18.0%)、40歳代が57名(18.7%)、50歳代が52名(17.0%)、60歳以上が59名(19.3%)で、10歳代以外はほぼ均等に分散していた。男女別年齢別に示してみると、20~40歳代では男女の差がほとんどないのに対し、10歳代、50歳代と60歳以上では女性が男性を大きく上回っていることが明らかとなった(図2・左)。

これらを2003年に実施した類似調査(図2・右)と比べてみると、①2003年にはほとんど来なかった30~50歳代が来街するようになったこと、②10歳代では男女の数が逆転していること、③全般的に女性の来街者が増えたこと、などがわかる。双方の調査はサンプル数が異なるため一概には比較できないが、中心商業地が「若者向けの街」から「誰もが訪れる街」に、「女性の足が向きにくい街」から「女性の足が向く街」に変貌を遂げたと考えてよいであろう。

2) 回答者の居住地

合併後の富山市は広域にわたるため「a. 旧富山市中心部」、「b. 旧富山市北部(水橋・四方・豊田など)」、「c. 旧富山市西部(神通川以西)」、「d. 旧富山市東部(新庄・山室など)」、「e. 旧富山市南部(草島環状線・大町~掛尾町より南)」、「f. 旧婦負郡(婦中・八尾・山田・細入)」、「g. 旧上新川郡(大沢野・大山)」の7区域に分類して選択肢を設定した。このうち旧富山市域のa、b、d、eに関しては境界がやや曖昧であるが、各区域の境界には鉄道路線、主要道路があるうえに、生活圏でもおおよその線引きがなされているため、大部分の回答者は躊躇せずに該当エリアを選択した。回答者が選択に迷った場合は居住地の町名を教えてもらった。また、富山市以外の県内在住者は具体的な市町村名を回答してもらった。

表1 調査項目

総曲輪商店街の利用実態に関する聴き取り調査

[性別] a. 男 b. 女

1. 失礼ですが、あなたは何歳代ですか？
a. 10歳代 b. 20歳代 c. 30歳代 d. 40歳代 e. 50歳代 f. 60歳以上
2. お住まいはどちらの方面ですか？
a. 旧富山市中心部 b. 旧富山市北部(水橋・四方・豊田など) c. 旧富山市西部(神通川以西)
d. 旧富山市東部(新庄・山室など) e. 旧富山市南部(草島環状線・大町～掛尾町より南)
f. 旧婦負郡(婦中・八尾・山田・細入) g. 旧上新川郡(大沢野・大山)
h. 富山市以外の富山県… [] 市・町・村 i. 他の都道府県… []
3. 総曲輪フェリオができてからこの商店街にくる機会は増えましたか？(ひとつだけ回答)
a. 以前はまったく来なかった b. 増えた c. 減った d. 変わらない
4. 今日総曲輪にきたおもな目的は何ですか？(複数回答可)
a. フェリオでの買い物 b. フェリオ以外での買い物 c. グランドプラザでのイベント
d. ウィンドウショッピング e. その他 []
5. フェリオ以外の店舗(商店街)ではどのような店を利用しますか？(複数回答可)
a. 衣類(服) b. 小物・アクセサリ c. 飲食店 d. 薬品・化粧品 e. CD・DVD
f. その他 [] g. フェリオ以外は利用しない
6. 今日は何人できましたか？また、2人以上の場合はどなたと来られましたか？
a. 1人 b. 2人(夫婦で・家族で・友人と・彼氏または彼女と)
c. 3人以上(家族で・友人と・その他 [])
7. 今日はどのような交通手段で来られましたか？
a. 徒歩 b. 自転車 c. 自家用車 d. 地鉄バス e. まいどはやバス
f. 路面電車 g. その他 []
8. 中心市街地の交通体系整備にあたって必要だと思われるのは次のどれですか？(複数回答可)
a. 市内電車の環状線化 b. ライトレールと市内電車の接続 c. 駐車場の料金値下げ
d. 路線バスの増便・値下げ e. 駐輪場の増設 f. その他 []

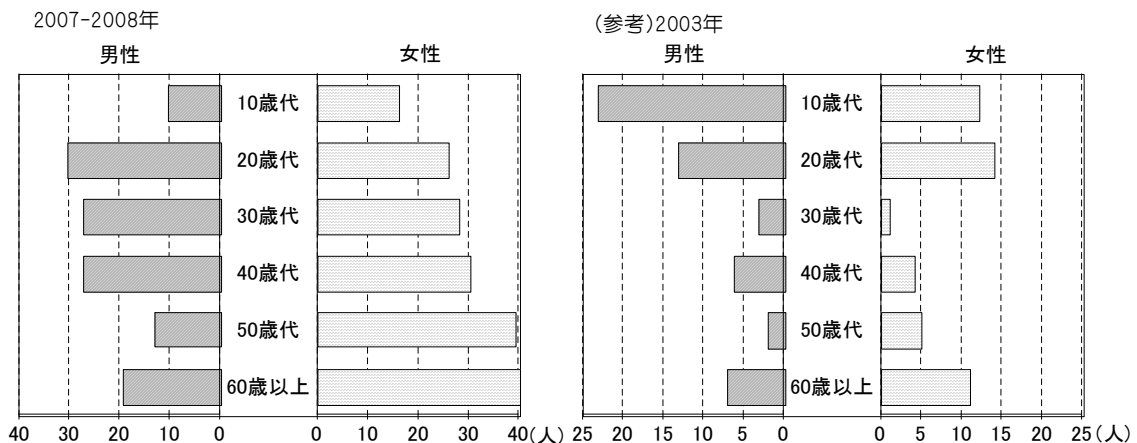


図2 男女別年齢別来街者数(聴き取り調査をもとに作成)

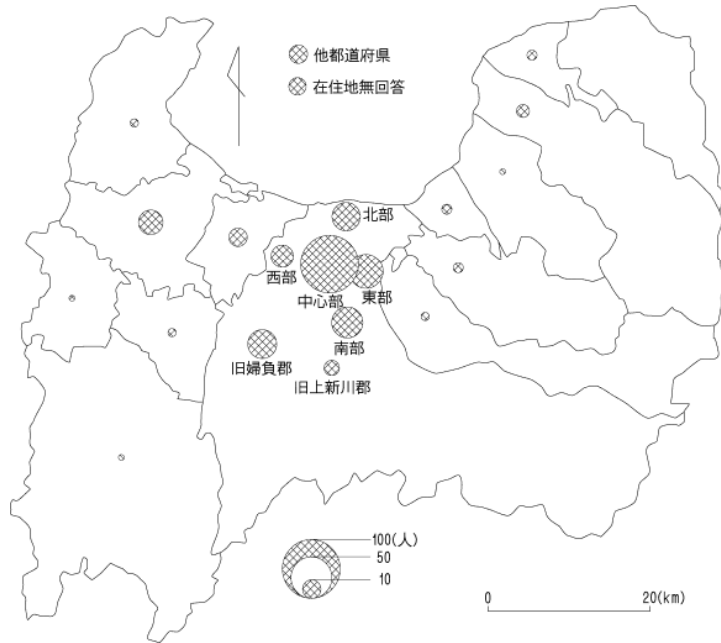


図3 在 住 地 別 回 答 者 数
(聞き取り調査をもとに作成)

在住地別の回答者数は、旧富山市中心部が100名(32.8%)ともっとも多く、以下は旧市東部35名(11.5%)、旧市南部29名(9.5%)、旧婦負郡25名(8.2%)、旧市北部24名(7.9%)、高岡市18名(5.9%)、旧市西部15名(4.9%)、射水市10名(3.3%)の順であった(図3)。県外在住者は10名(3.3%)で、帰省やビジネスのほか視察のために来街した商工関係者も含まれていた。

3. 集計結果とその分析

1) 来街機会の変化

図4は回答者が商店街に来る機会の増減を尋ねた結果である。回答は「以前はまったく来なかった」が28名(9.2%)、「増えた」が156名(51.1%)、「減った」が5名(1.6%)、「変わらない」が116名(38.0%)であった。「以前はまったく来なかった」と「増えた」を合わせると184名(60.3%)は来街機会が増えたことになる。

年齢別にみると、30歳代～60歳以上では「増えた」が50%を上回っていた(表2)。とくに60歳以上では「以前はまったく来なかった」と「増えた」を合わせると76.3%にも達しており、4人のうち3人は来街機会が増えたことになる。一方、10歳代、20歳代では「変わらない」がそれぞれ46.2%、51.8%を占め、「増えた」を上回った。10～20歳代の多くは以前から来街していたものと考えられる。以上の結果は、10～20歳代より30歳代～60歳以上の新規来街者が多いことを示しており、ここからも「若者向けのまち」から「誰もが訪れるまち」への変貌が読みとれる。

2) 来街目的

図5は来街のおもな目的を尋ねた結果を示している。回答数は「フェリオでの買い物」が154、「その他」が51、「ウインドウショッピング」が41、「グランドプラザでのイベント」が37、「フェリオ以外での買い物」が28で、「フェリオでの買い物」が圧倒的多数を占めた。「その他」の具体的内容としては「仕事」、「習い事、学校説明会」、「七五三の祝い」などが目立ったが、「散歩」、「通り抜けるだけ」という回答もあった。これらの結果をみると、「フェリオ以外での買い物」は

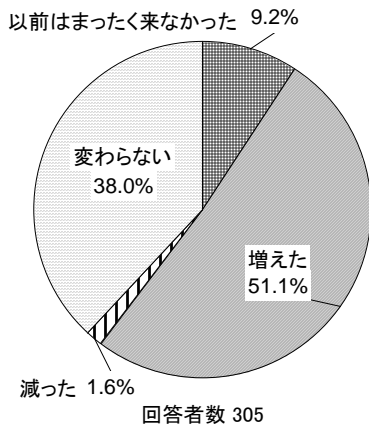


図4 来街機会の変化
(聞き取り調査をもとに作成)

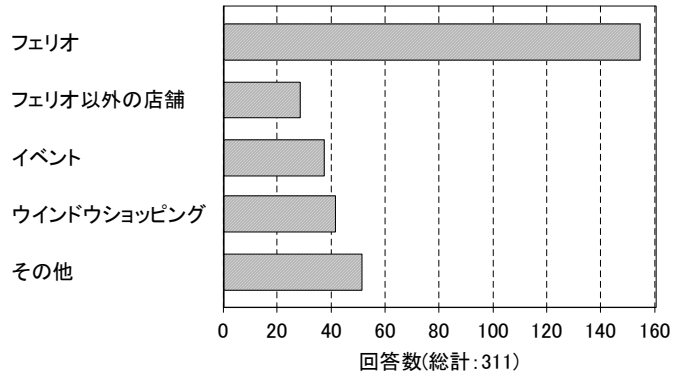


図5 来街のおもな目的
(聞き取り調査をもとに作成)

表2 年齢別にみた来街機会の変化

	10歳代		20歳代		30歳代		40歳代		50歳代		60歳以上		全体	
	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率
以前はまったく来なかった	3	11.5	6	10.7	4	7.3	6	10.5	4	7.7	5	8.5	28	9.2
増えた	11	42.3	21	37.5	28	50.9	30	52.6	26	50.0	40	67.8	156	51.1
減った	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.8	3	5.8	1	1.7	5	1.6
変わらない	12	46.2	29	51.8	23	41.8	20	35.1	19	36.5	13	22.0	116	38.0
合計	26	100.0	56	100.0	55	100.0	57	100.0	52	100.0	59	100.0	305	100.0

資料:聞き取り調査による

表3 年齢別にみた来街目的

	10歳代		20歳代		30歳代		40歳代		50歳代		60歳以上		全体	
	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率
フェリオでの買い物	9	34.6	27	47.4	27	47.4	27	46.6	33	63.5	31	50.8	154	50.5
フェリオ以外での買い物	4	15.4	9	15.8	5	8.8	5	8.6	3	5.8	2	3.3	28	9.2
グランドプラザでのイベント	0	0.0	3	5.3	12	21.1	6	10.3	8	15.4	8	13.1	37	12.1
ウインドウショッピング	6	23.1	11	19.3	6	10.5	5	8.6	5	9.6	8	13.1	41	13.4
その他	7	26.9	7	12.3	7	12.3	15	25.9	3	5.8	12	19.7	51	16.7
合計	26	100.0	57	101.8	57	100.0	58	100.0	52	100.0	61	100.0	311	100.0

資料:聞き取り調査による

5つの選択肢中で最下位であったのに加え、ウインドウショッピングや散歩、通り抜けといった既存店舗での消費には直接結びつかない回答も目立つ。

「フェリオでの買い物」は各年代で多かったが、とくに50歳代では63.5%にも達した(表3)。一般的に、50歳代は給与所得がもっとも高い年代であることから、比較的高額な商品を揃える百貨店での買い物を目的とするケースが多いものと考えられる。一方、「フェリオ以外での買い物」は年齢が若いほど高い割合を示した。10~20歳代は若者向けの既存店舗での買い物を目的として来街するケースが多いといえよう。

「グランドプラザでのイベント」は30歳代で高い割合を示し、50歳代、60歳代がこれに次いだ。逆に10~20歳代はイベントに対する関心が薄かった。この結果は、調査実施週に行われていたイベントが子どもたちのアトラクションや特産品販売を主体とした地域交流イベントで、関心

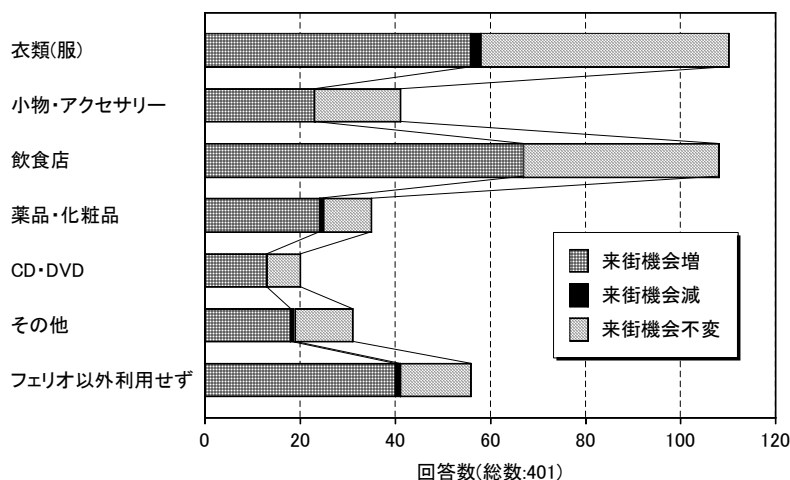


図6 「フェリオ」以外の利用店舗（聴き取り調査をもとに作成）

の対象が子どもたちを見に来る両親や祖父母、地域特産品を好んで買う中高年齢層に限られていたことによるものとも考えられる。

3) 「フェリオ」以外の店舗利用

図6は回答者が「フェリオ」以外の店舗をどの程度利用したのかを示している。回答数は「衣類(服)」が110、「飲食店」が108、「小物・アクセサリー」が41、「薬品・化粧品」が35、「その他」が31、「CD・DVD」が20の順であった。また、「フェリオ以外利用しない」も56を数えた。「フェリオ以外利用しない」は他との重複回答があり得ないので、回答者数も56名とみなせる。つまり、全回答者305名中56名(18.4%)は周辺の既存店舗をまったく利用しなかったと考えてよい。

図6には来街機会の増減と店舗利用の関係も示してある。これをみると、選択肢にあげたすべての業種で「来街機会増」⁷⁾と回答した者を客として取り込んでいることがわかる。なかでも「衣類(服)」(衣料品店)は来街機会が増えた者と以前からの来街者の双方を取り込んでいる。また、飲食店は来街機会が増えた者をとくに多く取り込んでいる。一方、来街機会が増えた者のなかには、「フェリオ以外利用しない」者も多いことがわかる。

以上の結果と「来街目的」の結果を併せて考察すると、「フェリオ」開業の波及効果は商店街にある既存店舗すべてに及んではいるものの、大きな恩恵を受けている衣料品店、飲食店とそれ以外の店舗との間には開きがあることが明らかになる。また、「フェリオ」以外には立ち寄らない者や消費に直接結びつく行動をとらない来街者も少なくないことがわかった。

4) 来街時の人数・同伴者

表4は来街時の人数や同伴者について示したものである。これをみると、土・日曜日は2人連れが51.6%、3人以上が24.9%を占めており、全体の4分の3が2人以上で来街していた。一方、水曜日は1人で来街した者が57.1%を占めていた。2人で来街した場合の同伴者は、土・日曜日だと「夫婦」が39名でもっとも多く、次いで「友人」、「家族」(父母、子ども、兄弟姉妹など)、「カップル」の順となった。水曜日は「友人」が13名でもっとも多く、次いで「夫婦」、「カップル」、「家族」の順となった。3人以上の場合は曜日には関係なく「家族」が多数を占めた。

表4 来街時の人数・同伴者

来街人数	土・日曜日		水曜日		計	
	人数	比率	人数	比率	人数	比率
1人(回答者のみ)	51	23.1	48	57.1	99	32.5
2人連れ	114	51.6	31	36.9	145	47.5
夫婦で	39		9		48	
家族と	19		2		21	
友人と	23		13		36	
カップル	15		4		19	
その他・関係無回答	18		3		21	
3人以上	55	24.9	5	6.0	60	19.7
家族で	47		4		51	
友人と	5		0		5	
その他・関係無回答	3		1		4	
人数無回答	1	0.5	0	0.0	1	0.3
	221	100.0	84	100.0	305	100.0

資料:聴き取り調査による

5) 来街時の利用交通手段

図7は回答者が来街時に利用した交通手段を示したものである⁸⁾。回答数は「自家用車」が182、「徒歩」が51、「地鉄バス」が23、「自転車」が22、「路面電車」が21、「その他」(JR、タクシー等)が5、「まいどはやバス」が3の順で、自家用車が圧倒的多数を占めていた。一方、「まいどはやバス」は料金が100円均一であるにもかかわらず十分に活用されているとはいえなかった。

また、表5は利用交通手段を在住地別に分類したものである。これをみると、中心商業地に近い旧市中心部では「徒歩」、「自転車」の比率が高く、旧市北部と南部は「自家用車」の比率が旧市の他地域に比べて高かった。旧市北部は富山ライトレールの開通に伴って西町・総曲輪まで直通するバスが廃止されたこと、旧市南部は①地鉄上滝線やバスが通っているものの運行本数が少ないこと、②鉄道・バス路線から離れた住宅地多いことなどが自家用車への依存に結びついていると考えられる。

6) 交通体系整備に向けての課題

図8は今後の交通体系整備に向けての課題(要望)を回答者にあげてもらった結果である⁸⁾。回答数は「駐車場の料金値下げ」が131、「ライトレールと市内電車の接続」が74、「路線バスの増便・値下げ」が72、「市内電車の環状線化」が60、「駐輪場の増設」が46、「とくにない」(無回答を含む)が23、「その他」が18の順であった。自家用車で来街した者が多いことを反映して、「駐車場の料金値下げ」に対する要望がもっとも多かった。

一方、「市内電車の環状線化」、「路線バスの増便・値下げ」、「ライトレールと市内電車の接続」をあげた者も少なくなかった。これらの回答は市が推し進める公共交通活性化への期待とも受け取れるが、「路線バスの増便・料金値下げ」に関しては施策の不十分さを訴える声も多く聞かれた。また「駐輪場の増設」が多いことは、グランドプラザの地下駐輪場が来街者に十分認知されていないことを示しているといえよう⁹⁾。

表6は交通体系整備に向けての課題を在住地別に分類したものである。これをみると、「ライトレールと市内電車の接続」は、恩恵を直接受けることができる旧市中心部、旧市北部で比率が高かったが、「市内電車の環状線化」についてはとくに比率の高い地域がなかった。一方、路面電車の恩恵を受けられない旧市東部、旧市西部、旧郡部では「路線バスの増便・料金値下げ」に対する要望が多かった。とりわけ旧市東部は自家用車で来街している回答者が多いにもかかわらず、「路線バスの増便・値下げ」が「駐車場の料金値下げ」を上回った。

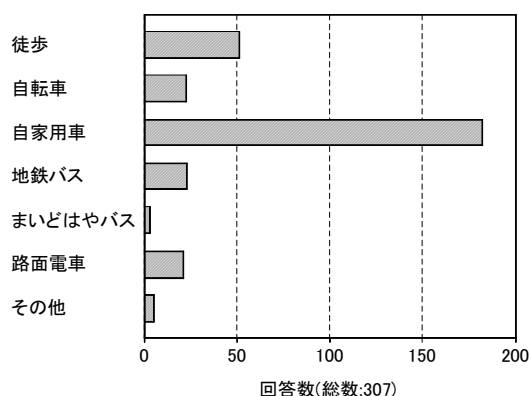


図7 来街時の利用交通手段
(聞き取り調査をもとに作成)

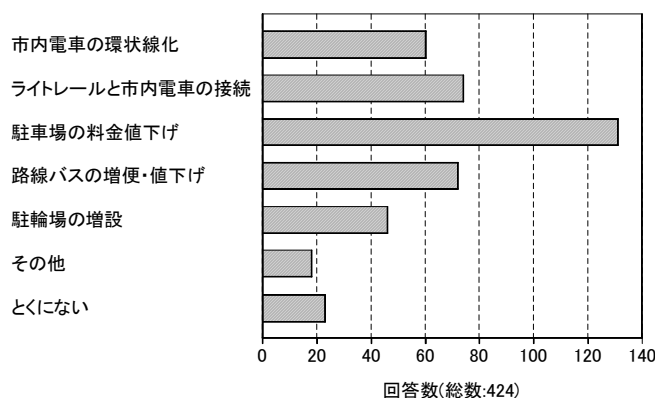


図8 交通体系整備に向けての課題
(聞き取り調査をもとに作成)

表5 来街時の利用交通手段(在住地別)

	旧市中心部		旧市北部		旧市西部		旧市東部		旧市南部		旧婦負郡		旧上新川郡		富山市以外		他都道府県	
	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率
徒歩	33	33.0	1	4.2	1	6.7	3	8.6	2	6.9	2	7.7	1	14.3	4	6.8	4	40.0
自転車	13	13.0	2	8.3	0	0.0	2	5.7	1	3.4	0	0.0	0	0.0	3	5.1	0	0.0
自家用車	37	37.0	18	75.0	10	66.7	23	65.7	21	72.4	18	69.2	4	57.1	47	79.7	4	40.0
地鉄バス	8	8.0	1	4.2	1	6.7	4	11.4	2	6.9	3	11.5	2	28.6	1	1.7	0	0.0
まいどはやバス	3	3.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
路面電車	5	5.0	2	8.3	3	20.0	2	5.7	3	10.3	3	11.5	0	0.0	1	1.7	2	20.0
その他	1	1.0	0	0.0	0	0.0	1	2.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	5.1	0	0.0
	100	100.0	24	100.0	15	100.0	35	100.0	29	100.0	26	100.0	7	100.0	59	100.0	10	100.0

注:住所無回答の1名は対象外とした。

資料:聞き取り調査による

表6 交通体系整備に向けての課題(在住地別)

	旧市中心部		旧市北部		旧市西部		旧市東部		旧市南部		旧婦負郡		旧上新川郡		富山市以外		他都道府県	
	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率	人数	比率
市内電車の環状線化	22	16.5	4	11.4	4	16.7	8	12.5	7	17.1	4	11.8	0	0.0	9	12.5	2	18.2
ライトレールと市内電車の接続	28	21.1	11	31.4	4	16.7	8	12.5	5	12.2	5	14.7	1	10.0	8	11.1	4	36.4
駐車場の料金値下げ	31	23.3	11	31.4	10	41.7	16	25.0	15	36.6	13	38.2	4	40.0	31	43.1	0	0.0
路線バスの増便・値下げ	20	15.0	4	11.4	5	20.8	17	26.6	8	19.5	9	26.5	3	30.0	5	6.9	1	9.1
駐輪場の増設	18	13.5	3	8.6	0	0.0	10	15.6	3	7.3	1	2.9	2	20.0	8	11.1	1	9.1
その他	4	3.0	1	2.9	1	4.2	4	6.3	2	4.9	1	2.9	0	0.0	4	5.6	1	9.1
とくにない	10	7.5	1	2.9	0	0.0	1	1.6	1	2.4	1	2.9	0	0.0	7	9.7	2	18.2
	133	100.0	35	100.0	24	100.0	64	100.0	41	100.0	34	100.0	10	100.0	72	100.0	11	100.0

注:住所無回答の1名は対象外とした。

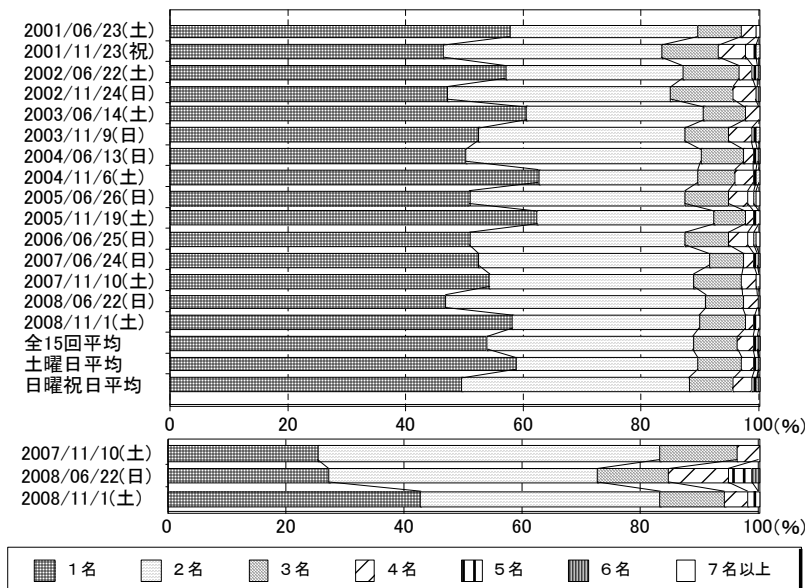
資料:聞き取り調査による

IV 自家用車の乗車人員調査の結果と考察

1) 調査方法

自家用車の乗車人員調査は2001～2008年の間、6・11月に西町交差点で定期的に行ってきた¹⁰⁾。この調査では調査地点の前を右から左に通過していく自家用車(3・5ナンバー)に何人が乗っているかを確認し、人数別に台数を記録した。調査時間帯は各回で若干前後したが、11～12時台の30分間とした。調査地点は交差点の四隅(図1の①～④)に設定した。

2007年11月、2008年6・11月には「グランドパーキング」入口でも同様な方法で調査を実施した。「グランドパーキング」には入口が1か所しかないため、図1の⑤に調査地点を設定することで30分間に入場したすべての自家用車をカウントした。



上：西町交差点、下：グラントプラザ入口

図9 西町・グラントプラザ入口における自家用車の乗車人数別比率
(各回30分間の実地調査により作成)

表7 自家用車の乗車人員調査結果

西町交差点			
調査実施日	台数	乗車人員	1台あたり
2001/06/23(土)	711	1,111	1.56
2001/11/23(祝)	679	1,217	1.79
2002/06/22(土)	841	1,351	1.61
2002/11/24(日)	734	1,270	1.73
2003/06/14(土)	594	897	1.51
2003/11/9(日)	557	931	1.67
2004/06/13(日)	690	1,126	1.63
2004/11/6(土)	680	1,041	1.53
2005/06/26(日)	665	1,129	1.70
2005/11/19(土)	732	1,084	1.48
2006/06/25(日)	665	1,129	1.70
2007/06/24(日)	739	1,179	1.60
2007/11/10(土)	858	1,372	1.60
2008/06/22(日)	858	1,237	1.44
2008/11/1(土)	695	1,075	1.55
15回総計	10,698	17,149	1.60
土曜日総計	5,111	7,931	1.55
日曜祝日総計	5,587	9,218	1.65

グラントパーキング入口			
調査実施日	台数	乗車人員	1台あたり
2007/11/10(土)	114	222	1.95
2008/06/22(日)	99	219	2.21
2008/11/1(土)	175	317	1.81
総計	388	758	1.95

資料：各回30分間の実地調査により作成

2) 結果と考察

西町交差点を通過する自家用車は土曜日か日曜・祝日かによって若干の変動があるものの、どの回の調査でもおよそ6割が1人乗車、3割が2人乗車であった(図9)。この比率は調査開始後8年間を経ても大きな変化がなかった。1台あたりの平均乗車人員は土曜日が1.55人、日曜日が1.65人、15回の調査の平均が1.60人であった(表7)。土曜日の平均が日曜日に比べて低いのは、通勤や業務のために自家用車に1人で乗る者が多いためと考えられる。

「グラントパーキング」入口では、西町交差点に比べて2人以上乗車している自家用車の比率が高かった。とくに2008年6月22日(日)は、①「街なか感謝デー」の無料開放で駐車場の混雑が予想されたこと、②ガソリン価格が高騰し1リッター160円程度であったことから相乗りでの来場者が増え、1台あたりの平均乗車人員はこれまでの調査で最高の2.21人を記録した(表7)。しかしガソリン価格が下落した2008年11月1日(土)には1人乗車が42.9%に達し、1台あたりの平均乗車人員も「グラントパーキング」入口では最低の1.81人とどまった。

V 結びにかえて一よりよいまちづくりに向けた5つの提案一

本研究では、総曲輪通り周辺で実施した聴き取り調査をもとに「フェリオ」開業後における来街者の行動パターンや商業施設利用の変化について考察してきた。また、公共交通の整備に関しても、来街者の利用交通手段や要望、自家用車の乗車人員調査の結果をもとに考察してきた。本章ではこれまでの考察をふまえて今後のまちづくりに向けた5つの提案を試みたい。

1) 老若男女が利用できる商業施設の立地促進

「来街目的」の項でも述べたように、「フェリオ」は比較的所得が高い中高年がおもな購買層で

あるのに対し、商店街の既存店舗は10～20歳代の若者がおもな購買層となっており、集客面で両者に乖離が生じている。こうした乖離を解消するためには老若男女が利用でき、集客力も高い商業施設を商店街に誘致することが必要と考えられる。

例えば、金沢の近江町市場や沖縄の牧志公設市場のような市場は、生活の場だけでなく観光の場としても老若男女を問わず人気がある。また「ユニクロ」は誰もが着られる衣料品を販売することで幅広い年齢層から支持されており、近年では中心商業地のデパートや空港・駅にも店舗を展開している。「ユニクロ」は商店街の衣料品店と競合するのでは？という心配もあろうが、商店街の衣料品店を好む若者たちは「ユニクロ」にはない服を買うために来ているはずである。市場や「ユニクロ」に限らず、幅広い人気を集める庶民的施設を旧富山西武や旧長崎屋跡に誘致して「フェリオ」との間に人の流れを生じさせれば、商店街全体の活気が増すであろう。

2) 「共通駐車サービス券」の見直し

現在の「共通駐車サービス券」は商店街の店舗や大和で一定額を超える買い物をした場合に発行される。しかし支給基準は店舗によって異なり、無料駐車時間も駐車場によって異なる場合がある。また複数店舗での買い物額を合算して1枚のサービス券をもらうことはできないため、特定の店舗で支給基準を満たす買い物をした客は他店舗に行かない可能性が高い。

こうした問題点を解消するためには、サービスに加盟する全店舗で基準を統一し、購入額の多少にかかわらず金額に比例した駐車ポイントを付加することが望ましい。こうしたサービスを展開するためにも、一部店舗やグランドパーキングで社会実験が行われている”Passca”の利用範囲を全店舗や駐車場に広げる必要があるだろう。

3) 「街なか感謝デー」を「あい(愛)のりの日」に

IV章で考察したように、富山市街では約9割の車が土日祝日でも1人乗りか2人乗りで、1台あたりの平均乗車人員も路上で1.60人、「グランドパーキング」入口で1.95人にすぎない。「グランドパーキング」は630台収容可能であるが、1台あたりの乗車人員が1.95人だとすると満車時で1,229人にしかない。しかし1台に4人乗れば2,520人になり、1,291人も増える。

相乗りの増加は駐車場の利用率向上だけでなく、駐車待ち渋滞の解消、地球温暖化ガスの排出量削減、そして中心商業地への来街者増加にも結びつく。「街なか感謝デー」でも単純に駐車場を無料にするのではなく、「あい(愛)のりの日」を設定して相乗りの車に限定した無料サービスを促進してはどうだろうか。

4) 路線バスの運行間隔の平均化

「富山型コンパクトなまちづくり」では、鉄道路線のほかに良質なバス路線沿いでの新たな開発を支援する方向性を打ち出している。しかしバス路線の整備は路面電車に比べて遅れており、このことがバスに対する要望の多さにも結びついているといえる。

路線バスに関してもっとも大きな問題は、富山市中心部に向かうバスの運行間隔のばらつきが大きい点である。例えば有沢・速星方面のバス路線は、富山駅前発の場合ほぼ等間隔になるよう設定されているが、終着地点が八尾鏡町、山田役場前、国立富山病院などまちまちである。この

ため、折り返しとなる富山駅前バス停の時刻は土日祝日夕方の有沢バス停で、…16:46、17:07、17:19、18:25、18:55…となっており、運行間隔に著しいばらつきがみられる。17:19のバスを逃した人は、おそらく中心市街地に買い物や食事に行く気にはならない。「良質なバス路線」にするためには、行政からもバス会社に適正なダイヤ設定を働きかけていくべきであろう。

5) 平和通りのトランジットモール化

西町交差点から一番町交差点にかけての平和通りでは、2009年末の開業を目指して路面電車の環状線化工事が始まっている。この付近は現在右折帯を含めて6車線あるが、土日祝日には「グランドプラザ」と向かいの「チューゲキ西町パーキング」に出入りする車が両端の2車線に並んでしまう。そこに環状線ができると、同じ路上に通過する車、駐車場待ちの車、路面電車がひしめき合うことになり、交通の混乱が避けられない。こうした混乱を避けるためには西町交差点～一番町交差点間を通過する車両の流入を抑制する必要がある。将来的にはトランジットモール化して、商品搬入や駐車場の出入り以外は原則として自家用車を入れないようにすべきであろう。

本稿は地域学部科目「地域地理学Ⅱ」、「問題発見演習」、「地域システム演習Ⅰ」の一環として実施した現地調査をもとに作成した。現地調査および結果のとりまとめ・分析、提案の作成に加わった学生は以下のとおりである(学年は2009年1月現在)。

金田泰人・藤井義孝(2008年3月卒業)、東野竜也・岩田浩之・小柳良公・中谷内剛(地域学部4年)、伊東貴史・岩田悠佑・岡部祐樹・勝島靖啓・チョウセイ・富田将基・幅 聡史・濱林佑輔・半沢幸多・晦日博之(地域学部3年)、亀谷仁美・小早川毅・佐伯紘太郎・高田 南・中井 優・中井 拓・永森将也・西田啓祐・沼田周平・早水達哉・松井勝人・松谷雄太・南 竜斗・村竜之介(地域学部2年)

現地調査では多くの来街者の方々にご協力いただいた。ここに記して深く御礼申し上げる。

注および参考文献

- 1) 富山市中心市街地活性化基本計画パンフレット、富山市中心市街地活性化推進課ホームページによる。なお、青森市も富山市と同時に認定第1号となっている。
- 2) 大迫孝士、活性化事業にともなう都市中心商業地の変容—滋賀県長浜市・八日市市を事例として、京都地域研究、15(2001)、57-76
- 3) 小原文明、土地所有からみた大阪駅周辺地区の形成と変化、人文地理、58(2006)、504-520
- 4) 五十嵐篤、富山市における中心商店街の構造変化—経営者意識との関連性も含めて、人文地理、48(1996)、46-59
- 5) 岩動志乃夫、都心商業地の景観変容、『都市の環境と生活』(田中廣滋・山中 進編著)、(1993)九州大学出版会、pp. 111-133
- 6) 「富山市中心市街地活性化基本計画」は、以下のサイトにてPDFファイルで公開されている。
<http://www7.city.toyama.toyama.jp/policy/plan/shigai/index.html>
- 7) 「来街機会の変化」で「以前はまったく来なかった」と回答した者も含む。
- 8) この設問では当初、総曲輪付近まで利用してきた最終交通手段のみを尋ねる予定であったが、例えば奥田地区から来た人の場合は「富山駅北口までライトレール→駅から総曲輪まで徒歩」、「富山駅北口まで徒歩→富山駅前から西町まで路面電車」など多様な移動パターンが考えられるため、複数の交通手段を利用した場合はすべての手段を1つとしてカウントすることにした。
- 9) 地下駐輪場はグランドプラザ南端の平和通り側からエレベーターで地下に下りる構造になっており、総曲輪通り側からではエレベーター乗り場が見えにくい。地下駐輪場の存在を知らない人たちは旧大和の正面や側面の臨時駐輪場に駐輪しているため、不便を感じているものと思われる。
- 10) 2006年11月は交差点北西角のマンション建設工事に伴い交差点の一部が立入規制されていたこと、スクランブル交差点廃止に伴い斜め横断部分でも工事が行われていたことから調査を中止した。