

都市計画実習 都市経済班 「回遊型のペデづくり」	担当教員 河端瑞貴 TA 長沢大介
◎大濱道徳 ○樺嶋直紀 谷口史門 薄井宏行 山本純 沖原敦司 林利充 菊田譲 安英伸	

1.動機

本学の立地するつくば市は人口約 20 万人の茨城県南の拠点都市である。

しかし、市の都心地区と位置付けられているつくばセンター地区は、20 万都市の中心市街地であるにもかかわらず、人口相応の賑わいが感じられない。

一方で、つくばセンターは交通のターミナルであり、大規模商業施設も集積している。またつくばエクスプレス(TX)の終着駅も開業し、センター地区への更なる集客が期待される。

以上からこの地区には、つくば市の経済を更に活性化させる経済ポテンシャルが存在していると考えられる。

2.背景

研究学園都市を縦貫するペDESTリアンデッキ（通称ペデ）は筑波大学から赤塚公園までのつくば公園通り（約9キロ）を中心に全長48キロ（筑波大学部分は除く）にも及ぶ。しかも、多くの部分で車道と立体交差しており、歩行者が安全に、かつ快適に歩けるよう設計されている。そして多くの公共施設、商業施設がこのペデ沿いに設置されている。

このように大規模で広範囲に及ぶ歩行者専用道路は例を見ない。このペデこそ、つくばのメインストリートと呼ぶに相応しいのではないだろうか。

しかし一方で、施設は不連続に配置されており、その距離も近くはないため、通過交通が多いのが現状である。

つくば市の経済活性化のためには通過性だけでなく、回遊性も兼ね備えたペデに転換していく必要がある。



図1: 実習対象区間

3.目標設定

活性化している街とは賑わいのある街ではないだろうか。そこで我々は回遊性に着目して、目標を設定した。

目標 歩きたくなるペデを作り、人を各施設に引き付け、回遊させることで経済活性化を図る！

回遊性とは目的だけで完結せずに、目的外の施設などにも立ち寄ることである。回遊性が増すことで歩行者が消費活動を行う施設数が増え、経済活性化が図れる。

4.回遊性サイクルモデル

その街での回遊性が増すということ、つまり歩行動線が増えるということは、どのような効果を生み出すだろうか。私たちはまず、「回遊性(歩行動線の数)」、「その街の魅力」、「その街の歩行者数」という3つの要素に着目して互いの関係性を考えた。

- ①「回遊性(歩行動線の数)」は、「いろいろと街を回る」という楽しみが存在しているということなので、市民の街に対する魅力に影響を与える。
- ②「街の魅力」は、その街の歩行者の数に影響を与える。

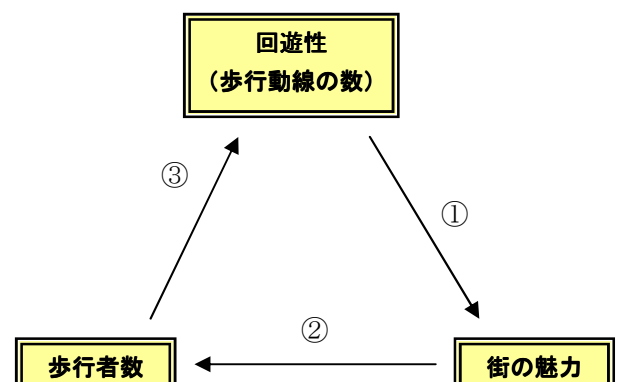


図2: 回遊性サイクルモデル

- ③「街の歩行者数」は、その街の中にできる歩行動線
の数に影響を与える。

これらの関係性を図にすると上図のようになる。このようにこれらは正のサイクルが生まれるのではないだろうかと考えた。このサイクルより、「街の回遊性」は「街の魅力」に、ひいては「街の歩行者数」に影響を与えるものであると考えられる。

5. 藤沢市における回遊性向上の事例

神奈川県藤沢市自由通路の歩行者数は多いにもかかわらず、駅近接地区への歩行者は急激に減少している。歩行者減少の大きな要因は、歩行者の多くが近隣の大型店に集中しているためである。市街地全体を活性化させるには、歩行者の行動範囲を分散・広げることが不可欠ではないのかという見解から、回遊性を向上させることで市街地の経済活性化を図るという実験が行われた。この実験では、藤沢駅前のペデストリアンデッキにオープンカフェを設置し、そこでは地域事業者の協賛による地元名産品のサービスも行った。道路空間での回遊性を向上させることによって、その街の経済活性化を試みた事例の一つである。

6. 経済活性化の指標

回遊性サイクルモデルによる経済活性化を示す。

ここで言う経済活性化とは、販売額つまり消費額の増加のことを指す。販売額に直接影響を与えているのは、消費者ではないだろうか。つまり、販売額の増加は、消費者に成りうる歩行者の増加によって経済活性化を示せるだろうという考えのもと、指標を立てた。

■ 街の歩行者通行量と年間販売額の関係 (タカハ都市科学研究所 HP より引用)

まちの歩行者数とまちの年間販売額とに関係がみられる。
つまり、歩行者流の増大によって、売上額は増加すると考えられる。

しかし、道幅や交通障害など
街路の特性が持つ限界を超えたときは、却って少しずつ減少して行く傾向をもっている。

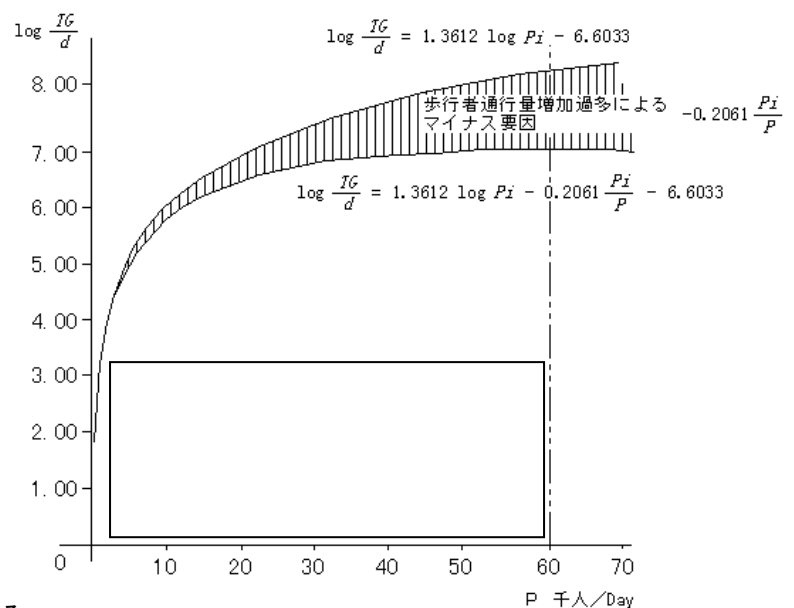
以上、

- ・歩行者数と回遊性に関係がみられる
- ・歩行者数と販売額に関係が見られる

ことから、

回遊性と経済活性化に関係が見られる

ことが言える。



P i : 歩行者通行量 (人/日)
d : 商業市街地における T G を発生した街路延長 (m)
T G : その街路に接する施設からの小売商業販売額 (万円/年)
P : 中心市街地 30ha 内街路における歩行者通行量 P i の平均値
B : 相統税路線価

図3: 歩行者・完売額関係図

7.土浦市における回遊性サイクルモデルの実証

ここで回遊性サイクルモデルにおける比較的身近な実証例として、土浦市を例に挙げる。

土浦市は茨城県南地域の中心都市として栄えていたが、近年の不況のため衰退が顕著である。平成9年、再開発事業の最重要プロジェクトとして、URALAが建設された。しかし、相次ぐ大型店の閉店、商店街の衰退により駅周辺の歩行動線は駅とURALAを結ぶものだけになってしまった。

表1. 土浦駅前の歩行者数の推移(市役所資料)

	平成 13 年	平成 14 年	増減率(%)
歩行者数	75937 人	73950 人	-2.61%

市は土浦駅前の 23 地点で毎年7月の第2日曜に1日の歩行者の延べ人数を調査している。

全体的に歩行者数が減少しているが、駅から遠い地点ほど歩行者数の減少が顕著である。

表2. 土浦市の店舗数と販売額の推移(統計つちうら)

	平成 11 年	平成 14 年	増減率(%)
店舗数	2244 店	2022 店	-9.89%
販売額	6955 億円	5463 億円	-21.45%

店舗数、販売額ともに減少している。販売額の減少率が著しい。

以上より、土浦市では右図のような負のサイクルが発生していると言える。これにより、回遊性は弱まり経済は衰退する。

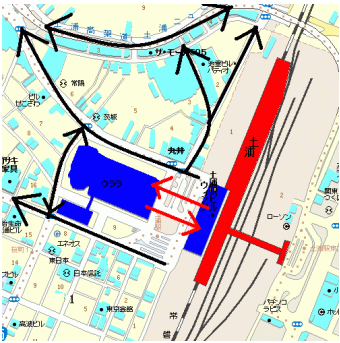


図4:土浦駅前の歩行動線

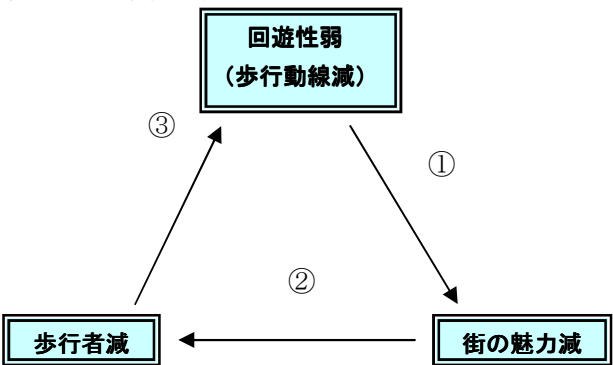


図5:土浦市における衰退のサイクル

以上の例より、ペデ周辺地域でも回遊性のサイクルによって経済活性化を図れるのではないかと考える。

ペデ周辺地域は以下のような現状である。

8.ペデ周辺地域の現状

～ペデ周辺の施設の特徴～周辺施設の調査、街頭アンケートから～

今回の対象地域であるペDESTRIANデッキ(以下ペデ)周辺を実際に調査し、現在どの地域にどんな施設があるのか地図上に示した。

上の調査から、センター地区以外ではペデ沿いに施設が少ないことがわかった。

5月6日、7日に行ったペデに関する街頭アンケートからは、つくば市に足りない施設についての回答で、センター地区・松見地区・竹園地区の3地区で地区別に集計したところ、次のような結果が得られた。

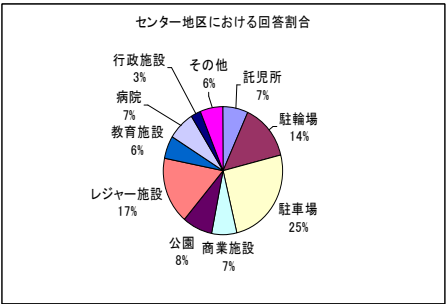


図6:ペデ周辺に足りないと思われる施設(センター地区)

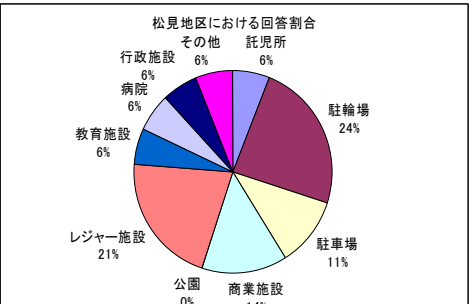


図7:ペデ周辺に足りないと思われる施設(松見地区)

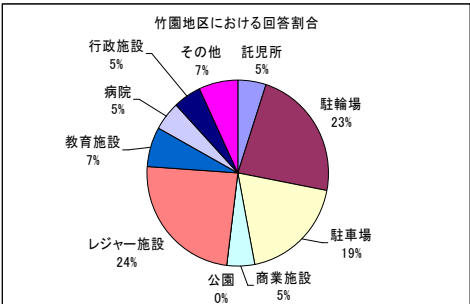


図8:ペデ周辺に足りないと思われる施設(竹園地区)

また、街灯の少なさや、道の凸凹、木の剪定、アクセス方法、案内標識が欲しい等のペデの環境に関する回答が多く得られた。

問題点→これらのことから、ペデに人が集まりにくいという問題点として、ペデの知識の少なさやペデ環境の改善に注目。

改善策→ペデの道や景観に関する環境の改善、各施設へのアクセスや道の明確化、休憩所などのペデに人が集まる魅力ある施設の設置が重要であると考えた。

9.ペデ周辺地域での経済活性化

・現状調査より今のペデ周辺地域には回遊性が見られない。

…センター地区以外でペDESTリアン沿いの商業施設数が少なく、種類も地域ごとに異なる。センター地区では駐車場不足の声が多く、センター地区までは車で移動が多いことが分かる。これらにより回遊性が生まれにくい現状にあると言える。

TX開通効果との関連

センター地区の大きな経済ポテンシャルとしてTX開通によるペデ上の歩行者増加が期待できる。

TXの開通により駅を行き来する人が増える可能性は高い。駅に向かう、駅から様々な施設へ行く際の交通手段としてペデの利用度は高くなると考えられるだろう。また電車開通によって市外からの来街者の増加も予想できる。

今現在見られない回遊性を発展させていくことによって、ペDESTリアンという「メインストリート」をつくば市の大きな魅力の1つとして、その魅力で人々を引き付けてさらに回遊性を高めるという好循環をもたらすことは可能ではないだろうか。またTX開通によって市外にもつくば市の情報は伝わりやすくなり、回遊性を高め魅力あふれる街並みによって市外からの来街者の増加も見込める。

よって我々はペデの回遊性を高めるための計画を提案・検討し、ペデ周辺地区の経済活性化を図っていこうと思う。

10. 計画案

回遊性を持たせるためには、地域におけるハード面の連続性とソフト面の連携性が重要であると考えられる。8章におけるペデ周辺地区の現状把握・市民への街頭アンケートを踏まえ、私たちが現段階で考えている計画案は、以下のようなものである。

● ハード面でのペデ周辺地区の連続性の強化

- ・ オープンカフェや露店の設置
- ・ ペDESTリアンの景観の向上(花壇の整備、木々の定期的手入れのシステム)
- ・ ペDESTリアンの快適性の向上(トイレ・ベンチの設置・増加、路面の改修、街灯の強化)

● ソフト面でのペデ周辺地区の連携性の強化

- ・ 定期的なイベントの開催(フリーマーケット、スタンプラリーの実施)
- ・ ペデ周辺地区の魅力のPR強化
- ・ 施設間での協力・連携の強化

11. 最終発表に向けて

今後私たちは、最終発表に向けて、

- ・ 活性化に向けた具体的計画案の詳細な検討
- ・ 現在のペデ周辺地区の歩行者数、つくばの販売額の調査
- ・ 将来の歩行者数・販売額の推測と、計画案の評価・分析

を中心に活動していく予定である。