

長崎ベイエリア再開発による交通量変化など周辺市街地への影響

後藤惠之輔*・田中 祐也**
渡邊 浩平*

Impact in Traffic Volume and Customers' Behavior in the Neighboring Urban Area after Redevelopment of the Nagasaki Bay Area

by

Keinosuke GOTOH*, Yuya TANAKA**

and Kohei WATANABE*

“Nagasaki Urban Renaissance 2001 Plan” was produced for the purpose of regenerating Nagasaki as a vigorous and attractive city. This plan included construction of the large-sized commercial institutions such as “Yumesaito” and “AMYU Plaza Nagasaki” in the bay area of Nagasaki city. It caused, however, a traffic increase and change in the peoples' flow in the city, especially around Route 202, passing in front of the JR Nagasaki Station, where one of the most serious traffic jam in Kyusyu is shown. In this study, the traffic volume in front of the Nagasaki Station was investigated, before and after opening large commercial institutions, and an increase of right-turns was observed. A large influence in customers' behavior also appears at Hamano-machi, the existing commercial center, after opening of large commercial institutions. The future plan should consider co-prosperity of the existing shopping streets and newly constructed shopping centers, with keeping the traffic volume to a reasonable extent.

1. はじめに

長崎市を活力と魅力に満ちた都市として再生するために策定された「ナガサキ・アーバン・ルネッサンス2001構想」は、長崎市のベイエリアに「夢彩都」と「アミュプラザ長崎」という大型商業施設を生み出した。これにより、その周辺道路における交通量の増加、商圈や人の流れの変化等が予想される。さらに近い将来、出島バイパスの完成、女神大橋の開通がこれに加わることを考えれば、今後長崎市のベイエリアは、交通を中心として大きく変貌する可能性が非常に高い。長崎駅前の国道202号線は九州一と言われる交通量であり、さらなる増加が考えられたため、その地点における交通量調査を大型商業施設のそれぞれの開業前後に行い、比較することとした。

また、長崎市の商業の中心である浜の町は、これら大型商業施設の開業で大きな影響が出るものと思われた。それらの影響を調査し、どのような対応をとるべ

きなのか、今後どういった方向に持っていかなければならないのか、を検討することとした。

そこで1986年に策定された「ナガサキ・アーバン・ルネッサンス2001構想」が、どういった経緯で、またどのような目的をもって計画されたのかを明らかにすることから始める。

2. ナガサキ・アーバン・ルネッサンス2001構想の概要

長崎市は、奥深い入り江と周囲の山間の細長い谷間に形成された街であり、約430年前に1隻のポルトガル船が入港して以来、我が国の貿易・国際交流の拠点として街の基盤が築かれた。さらに明治以降は、大型造船所の立地などにより港湾都市として発展するとともに、市街地の拡大が無秩序に行われ、斜面地への住宅建設も促された。しかし現在、長崎市はこのような市街地の無秩序な拡大の結果として、幹線道路の慢性的

平成13年4月20日受理

* 大学院生産科学研究科 (Graduate School of Science and Technology)

**大学院修士課程社会開発工学専攻 (Graduate Student, Department of Civil Engineering)

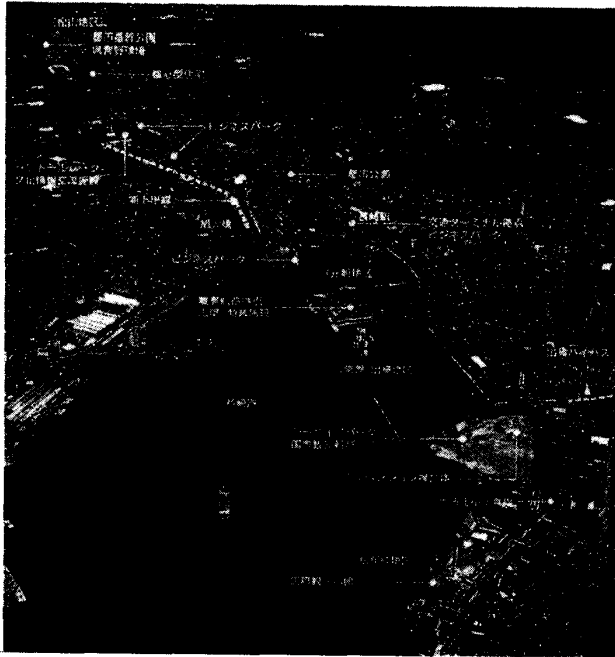


図-1 計画対象地¹⁾

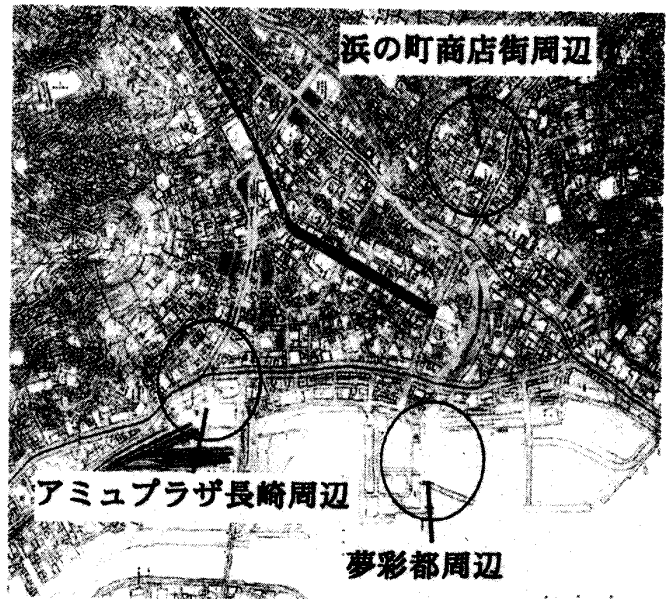


図-2 浜の町とバイエリア

な交通渋滞，都市部の緑地・広場などオープンスペースの不足，文化施設の老朽化などの問題を抱えている。そこで1986年3月，都市機能や都市環境を改善し，活力と魅力に満ちた都市の再生を図る「ナガサキ・アーバン・ルネッサンス2001構想」プロジェクトが策定された。

同構想の計画対象地は図-1に示すように，長崎都市心・臨海地区の松山運動公園から松ヶ枝国際埠頭までの南北5km，約112haの帯状の地帯である。構想ではこれを8地区に分割し，総合的な情報拠点都市づくりを進めている。その計画の一つとして商業施設の設置があり，2000年4月3日には元船地区に「夢彩都」が，同年9月21日には尾上地区に「アミュプラザ長崎」が開業した（図-2参照）。

3. 交通量調査の概要

大型商業施設の開業による周辺市街地への影響を調べるため，長崎駅前前で交通量を調査した。調査方法としては，図-3に示す長崎駅付近の交差点（旭大橋東口交差点）を含めた国道202号線を駅前南口の歩道橋より大波止方面に向けてビデオカメラを写真-1のように設置し，8時から19時までの各時間帯の交通量を測定した。撮影したビデオ映像をもとに，普通乗用車のみの時間交通量を算出した。

調査日は，夢彩都開業（2000年4月3日）とアミュプラザ長崎開業（2000年9月21日）の前後での，平日及び休日とした。その結果，交通量はそれぞれの商業施

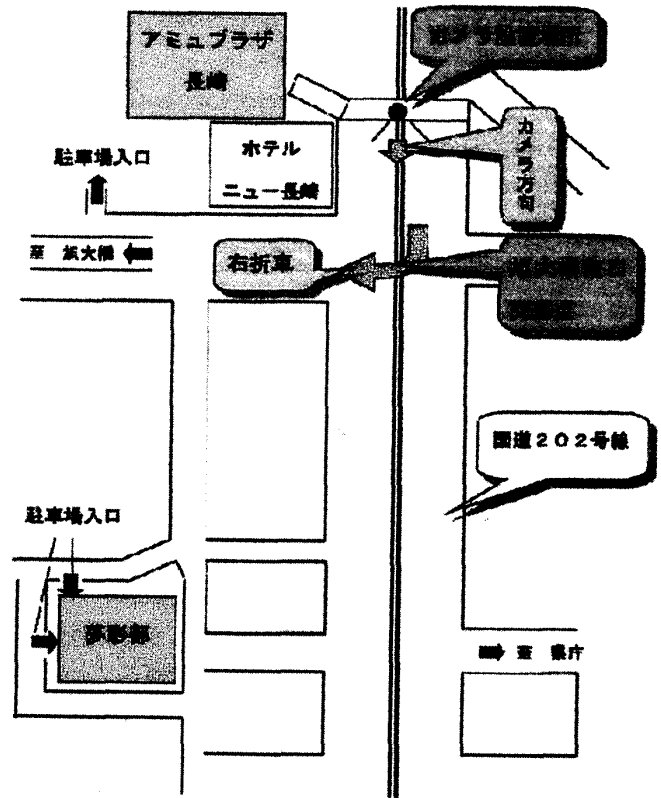


図-3 調査地点及びカメラ位置

設開業後の方が開業前よりも増加していた。その中でも特に変化の大きかったのが「右折車」である。図-4から図-7は，商業施設の開業前後の日曜日と平日に分けて，交差点において右折する普通乗用車の各時間帯の交通量を比較したものである。

4. 交通量調査の結果および考察

図-4及び図-5より，「夢彩都」開業前後での交通量

の比較から、日曜日と水曜日の両方で開業後が開業前を上回っている。それぞれの曜日ごとに詳しく比較すると、日曜日では交通量が18時で開業前の方が多くなっているが、その他では開業後が開業前を上回り、最大で72台の開きがあった。日曜日で大きな交通量の差が生じているのは、買い物に行くという消費行動の表れであり、「夢彩都」開業の影響と考えられる。水曜日に関しては、8時以外の時間帯では開業後が開業前を若干上回っており、これも「夢彩都」開業の影響であると考えられる。

図-6と図-7は、「アミュプラザ長崎」開業前後の比較を行った結果である。図-6より、日曜日では全体的に交通量が多くなっている。これは、「アミュプラザ長崎」の開業による交通量の増加である。水曜日に関しては、図-7にみられるように15時前後の交通量が多い。この原因として、開業前の調査日である9月20日はプレオープン日であり、開店時間が15時であるため、その時間帯の交通量が増加したと考えられる。その他の時間帯では、大きな交通量の変化は見られない。

ここで、各施設を開業前後の水曜日で比較すると、図-5および図-7より開業前は各時間帯で全体的に多くなっている。一方、開業後の各時間帯の交通量では差

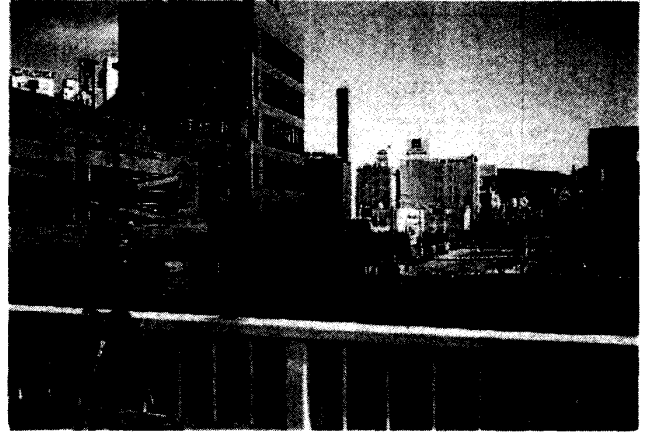


写真-1 調査状況

は生じていない。このため、「アミュプラザ長崎」では、開業前後であまり変化がなかったと考えられる。両施設の開業後の交通量を比較すると、「アミュプラザ長崎」開業後の方が多いが、これは「アミュプラザ長崎」開業時にはすでに「夢彩都」は開業しているためである。つまり、「夢彩都」の利用者がほとんど変化せず、「アミュプラザ長崎」の利用者が新しく加わったために生じた交通量の増加であると考えられる。夢彩都開業によって増えた交通量は、「アミュプラザ長崎」開業時でも同じように推移し、これに「アミュ

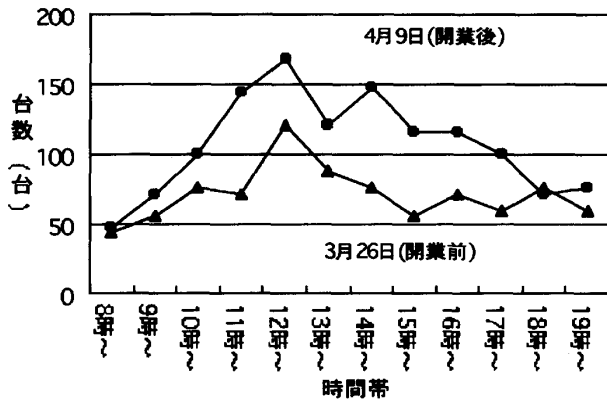


図-4 夢彩都開業前後の交通量 (日曜日)

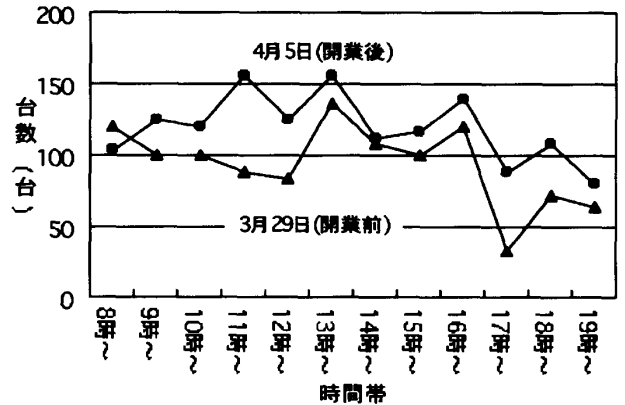


図-5 夢彩都開業前後の交通量 (水曜日)

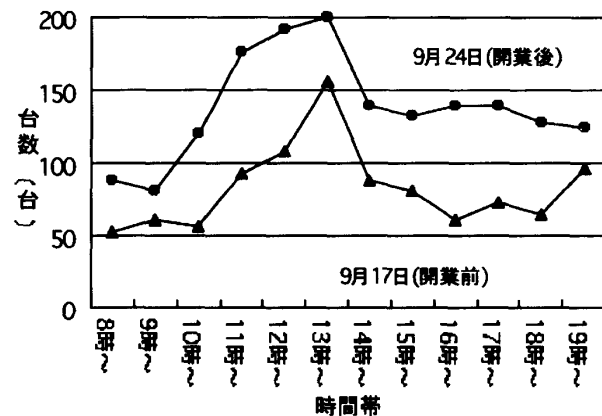


図-6 アミュプラザ開業前後の交通量 (日曜日)

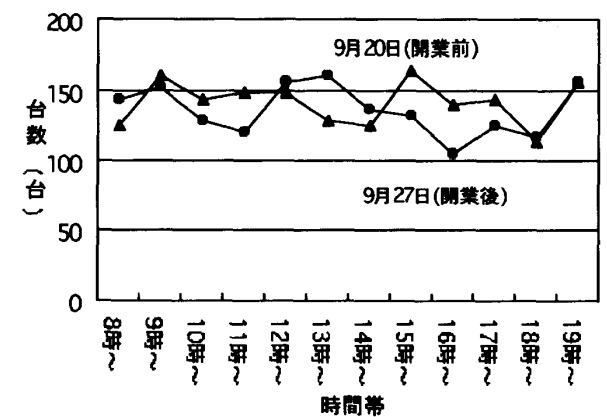


図-7 アミュプラザ開業前後の交通量 (水曜日)

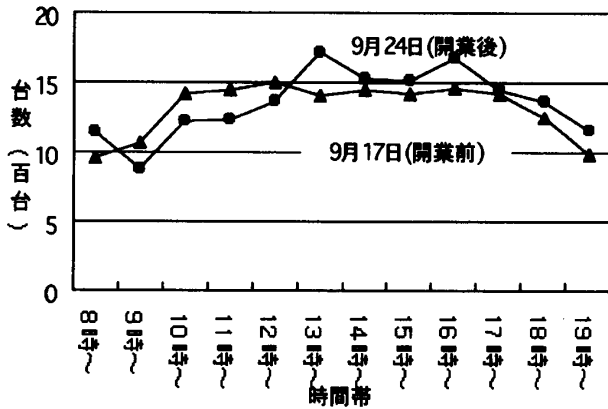


図-8 長崎駅前から大波止方面への交通量 (日曜日)

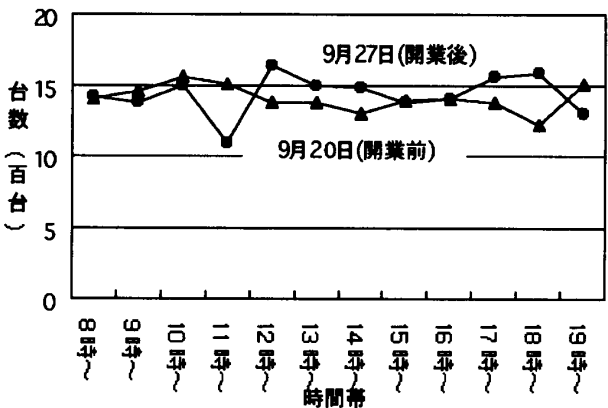


図-9 長崎駅前から大波止方面への交通量 (水曜日)

プラザ長崎」を利用する自動車が増加したことにより、図-7に示す各時間帯の交通量の増加に繋がったと考えられる。

また、開業前後の日曜日で交通量を比較すると、図-4および図-6より、両施設いずれにおいても同様の傾向を示しているが、「夢彩都」開業後では14時に2回目のピークとなった以降は減少している。「アミュプラザ長崎」開業後では、同時刻以降の交通量は、ほぼ横ばいに推移している。これは「アミュプラザ長崎」が開業したことで、交通量が減りにくくなったためと考えられる。また「夢彩都」開業前後のそれぞれの交通量は、「アミュプラザ長崎」開業前後と比べて、各時間帯で全体的に少ないことが分かる。これは、「夢彩都」開業前から「アミュプラザ長崎」開業後に至るまで、徐々に交通量が増えていることを示している。

これらの結果より、調査地点での右折車の増加が認められ、「夢彩都」という大型商業施設の開業及び同「アミュプラザ長崎」の開業が、その周辺道路での交通量増加に影響を及ぼしたことが明らかとなった。

図-8は、「アミュプラザ長崎」開業直前・直後の日曜日の交通量を比較したものである。図-9は同じく水曜日について比較したものである。いずれの場合にお

いても午後の交通量は、開業直後の方が開業直前を上回っていることが分かる。これは「アミュプラザ長崎」の開店時間が10時であることが影響していると考えられる。

図-9において、開業後の11時に交通量が一旦減少しているが、その後の時間帯は開業前よりも少なくなることはなかった。さらに上述したように、夕方の交通量が少しではあるが増加傾向であることが分かる。また、開業前の交通量は、最高値と最低値の差がそれほど大きく開いておらず、一定した交通量となっている。図-8は日曜日についてであるが開業後の交通量は午前中にはほとんど変わらないものの、12時から13時にかけて急に伸び、その後は開業前を上回り続けている。

また、「アミュプラザ長崎」の駐車場入り口は2つあるが、開業時は混雑が予想されたため、駐車場出入り時の右折禁止をしていた。駐車場はアミュプラザ施設外でも、すぐ近くの長崎魚市跡地、JR貨物敷地(計720台)などを臨時駐車場として用意し、周辺道路に警備員ら約100人が交通整理に当たったということである。これらのことから、大型商業施設がその周辺道路に影響を与えたことが分かる。

5. 夢彩都の周辺商店街集客数への影響

表-1は長崎県が2000年7月に長崎市の中心商店街とその周辺の商店街を対象として行ったアンケート調査結果²⁾から、本研究に関連する項目について抽出・解析したものであり、各店舗での「夢彩都」の開業から2ヶ月間における集客数の変化を示したものである。表-1のように、回答のあった店舗の約3分の2が集客数が減ったとしており、「夢彩都」開業の影響が現れて

表-1 アンケート調査結果 (N=254)

集客数	減った	変わらず	増えた
回答店舗数	66%	30%	4%

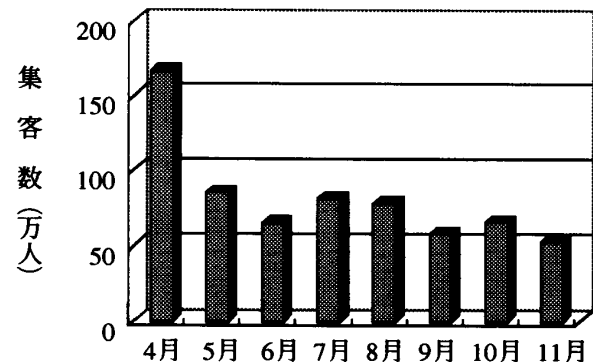


図-10 夢彩都における集客数の変化

いる。

図-10は「夢彩都」における月別の集客数の変化を表したものである。4月はオープン効果もあって、他の月と比較して倍以上の集客数となっている。このため表-1で示されたように、商店街に与えた影響は大きいと考えられる。6月は65万人と落ち込んだが、7月、8月は夏休み、盆の帰省客、花火大会、精霊流しなどの大型行事の影響もあって、それぞれ81万人、71万人と巻き返している。10月の若干の集客数の増加については、「アミュプラザ長崎」の開業直後であるため、「夢彩都」-「アミュプラザ長崎」間に新たな人の流れができたためと考えられる。

先に述べた交通量調査で、「右折車」の増加が認められたことは、大型商業施設の開業に伴い買い物客の流れに変化が生じたことを示唆している。このため、周辺市街地である浜の町を中心とした商店街へ影響が現れたと思われる。

6. おわりに

今回の交通量調査結果より、「夢彩都」、「アミュプラザ長崎」の開業に伴って交通量の増加が認められた。このことは、現在再開発が進められているベイエリアへの人の集中が促されたためであり、表-1や図-10の結果からもそのことが裏付けられている。このように大型商業施設の開業に伴う周辺地域への影響を交通量から把握することができた。また、「夢彩都」、「アミュプラザ長崎」などの大型商業施設の開業に伴って、長崎市中心部における新たな人の流れが発生し、ベイエリアに人が集中する結果を引き起こしていた。このことは、大型商業施設が周辺市街地へ影響を与えてい

ることを間接的に示していると言える。

「ナガサキ・アーバン・ルネッサンス2001構想」は、都市環境の悪化、慢性的な交通渋滞等の問題を解決するために策定されたものである。しかし、大型商業施設など大型施設が設置されることで、交通量が増加することは当然のことである。今後は交通量の抑制並びに周辺商店街との共存のため、既存商店街・大型商業施設それぞれの特色を生かした再整備が必要である。その一つの解決策として、既存の商業の中心地であった浜の町は安全でかつ安心して買い物ができるようなショッピングモールとして、ベイエリアは上述したような交通問題を解消するための交通ターミナルとして、それぞれ特色を生かした機能を持ったエリアとして整備していく必要があると考える。また、浜の町からベイエリアまでは、距離的にはさほど離れていないため、人の動線が出来つつあることを生かして、長崎市中心部に回遊性を持たせた商業圏を構築していくことが、長崎県の商都である長崎市中心部の活性化に繋がると考える。

最後に、九州一と言われる長崎駅前の交通量の増加を抑制するために、出島バイパス・女神大橋の建設も進められており、今後のベイエリアが長崎市内で果たす役割は、商業・交通両面において重要であることを強調しておく。

参考文献

- 1) 長崎県土木部都市計画課都市整備室提供資料；ナガサキ・アーバン・ルネッサンス2001構想。
- 2) 長崎県商工金融課；大型店影響報告書，p. 55，2000。