S3-19

学生による富士宮市の交通まちづくりの提案 - 地域活性化プロジェクトの報告 -

A Proposal of Transportation City Plan for Fujinomiya city A Report of Revitalization for Commercial area

宇田川俊一¹,吉川翔太郎¹,村松賢吾¹,大嶋一貴¹,小川智寿¹,城下純哉¹,橋本翔太朗¹,井村大介¹,中川智裕¹,村瀬佑馬¹,柳橋正隆¹,藤原步¹,宇佐美勇太¹,折本祐平¹,松本大地¹,小早川悟²

*Syunichi Udagawa¹, Syoutarou Yoshikawa¹, Keigo Muramatsu¹, Kazuki Ohsima¹, Tomohisa Ogawa¹, Junya Shiroshita¹, Shotaro Hashimoto¹, Daisuke Imura¹, Tomohiro Nakagawa¹, Yuma Murase¹, Masataka Yanagihashi¹, Ayumu Fujiwara¹, Yuta Usami¹, Yuhei Orimoto¹, Daichi Matsumoto¹, Satoru Kobayakawa²

1.はじめに

交通まちづくり工房では、「地域活性化プロジェクト」、「国際まちづくりプロジェクト」「セグウェイプロジェクト」の3つのプロジェクトがあるが、今年度は地域活性化プロジェクトの活動を報告する。交通まちづくり工房の地域活性化プロジェクトでは、富士宮市役所および地元商店街の協力を得ながら、富士宮市の中心市街地を対象に交通実態調査や商店街調査を実施してきた。特に、富士宮市の商店街で毎月実施されている「十六市」の日とそれ以外の日の歩行者および自動車の交通量調査などを実施した。その結果をもとに、学生による富士宮市の交通まちづくりの提案を行った。本稿では、これまでの富士宮市での取り組みと富士

本稿では,これまでの富士宮市での取り組みと富士 宮市の商店街の活性化のための提案,ならびにその成 果の発表について報告する.

2. 富士宮市における商店街の状況

富士宮市は,静岡県の北東部に位置し,人口約12万5千人の地方都市である.市内には,全国1300余りの浅間神社の総本宮となる浅間大社や、その浅間大社に隣接している「お宮横丁」と呼ばれる観光スポットが整備されている.富士宮市の商店街は,富士宮駅の北側に位置しており,商店街連盟に加盟している西町,宮町,神田,中央,本町通り,駅前通りの各6つの商店街で成り立っている.駅前通り商店街では,毎月16日に「十六市」というイベントを行い,露店を出したりするなどの商店街活性化の努力を行っている.

一方,富士宮駅の南側には,平成13年に大型ショッピングセンターが建設され,多彩な品揃えと大型駐車場の整備などにより富士宮市外からの来訪者を集める

など非常集客力の大きな施設となっている.そのため, 既存の商店街や周辺の交通に大きな影響を与えている.

3. 富士宮市における交通調査

社会交通工学科では、「交通現象解析 I」という科目のなかで、平成 18 年より富士宮市において合宿形式の交通調査の演習を行ってきている。その際には、交通量調査、地点速度調査、駐車調査、旅行時間調査、車両番号照合調査を実施して富士宮市内の交通状況の実態把握を行っていた。今回の交通まちづくり工房の活動では、これらの交通調査のデータに加えて、地域活性化プロジェクトの学生が何度も富士宮市を訪れて、「十六市」の日や休日における歩行者交通量等の調査を実施してデータを収集した。

4. 実態調査からみた商店街の状況

(1)商店街の店舗数の推移

図1は,商店街における店舗数の推移を示したものである.これをみると,すべての商店街で店舗数が大きく減少していることがわかる.平成23年と平成7年のデータを比べると15年間で約60%も減少しており,店舗の数が半減していることがわかった.

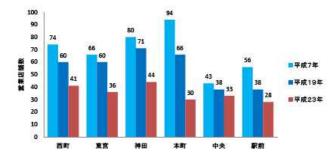


Figure.1 Number of Retail Shops in Commercial area

また、商店街の方々を対象に実施したヒアリング調査では、「工場がなくなり、労働者の商店街利用がなくなった」、「市が何も商店街を活性化させる気がない」、「商店街のやる気がない」といった声が聞かれ、商店街が衰退している現状にある.

(2)歩行者交通量の実態

十六市の日とそれ以外の日の商店街における歩行者 交通量を調査した.その結果,十六市の日には、それ 以外の日に比べて、10 倍以上の歩行者があり,十六市 の集客力は非常に大きいことがわかった.さらに,商 店街までの利用交通手段を調べた結果,約4割が徒歩 で約3割が自動車で来ていることがわかった.その一 方で,公共交通機関を利用している人はわずかに1割 しか存在しておらず,富士宮市内の公共交通の利便性 が低いことがわかった.

5. 富士宮市における商店街活性化の提案

富士宮市における交通実態調査を踏まえ,商店街の活性化のための提案を行った.そのコンセプトは,「Compact CITY」とし,富士宮市の商店街の中心軸を創り,それに合わせてコンパクトなまちを創ることを考えた.「Compact CITY」の「CITY」は,それぞれ「Connection(つながり)」,「Invite(迎える)」,「Touch(ふれあい)」,「Youth(元気良さ)」の頭文字と対応させた.

「Connection (つながり)」では,新駅から浅間大社

まで直結の参道となる商店街を新設することで、都市軸をはっきりさせ、市の顔となるエリアを創出することを考えた、「Invite(迎える)」では、浅間大社を中心とした軸をつくるために富士宮駅を移設することとし、新駅前のバス停を通勤時間帯以外は商店街の中に設置することで、商店街に人を引き込むことを検討した、「Touch(ふれあい)」では、観光客と市民のそれぞれが効率よく街を回遊できるようにし、「Youth(元気良さ)」では、十六市で若者向けのイベントを実施したり、集客が見込めるイベントと連動して実施することで、元気のよい、活気のある商店街を創ることを提案した・

6. おわりに

今回検討した富士宮市における中心市街地活性化のための提案を「第43回土木計画学研究発表会」の期間中(5月28日(土)・29日(日))に開催された「第6回公共政策デザインコンペ」に出展した.交通まちづくり工房の学生にとっては,初めての学会参加ということもあり,残念ながら優秀賞を受賞することはできなかったが,多くの方々から質問や意見を聞くことができ,大きな刺激になった.なお,富士宮市の都市計画課の方々が学生からの提案に興味を示しており、10月17日(月)に市長や市役所職員および市民の方々に対し,交通まちづくりの提案を発表する予定となっている。このような活動を通じて,実際の交通問題に気づく能力,改善案を社会に還元する能力を養うことができたと考えている.



Figure.2 Proposal of Compact CITY Plan for Fujinomiya City