

地方都市における中心市街地活性化と鉄道利用促進に関する一考察 ～秋田・福島をケース・スタディとして

JR 東日本 東北工事事務所 正会員 ○久留宮 優佳
JR 東日本 東北工事事務所 正会員 下大藪 浩
JR 東日本 東北工事事務所 鎌田 康嗣

1. はじめに

近年、モータリゼーションの進展により都市部における駅前中心市街地が衰退し、鉄道利用者も減少傾向にある。一方、渋滞緩和・地球環境保護・高齢化社会への対応等から、東北地方の各都市においても、公共交通の利用促進が政策的課題となっており、都市や鉄道の既存ストックを活用した活性化施策が必要とされている。

そこで、都市規模や稠密度の点で類似している福島市と秋田市を対象都市として選定し、駅前市街地と鉄道に関する意向を調査し、中心市街地活性化と鉄道利用促進につながる要因について考察した。

2. アンケート調査の概要

表 1-アンケート実施概要

対象都市	秋田	福島
調査時期	H14.11	H15.01
配布部数	1,600部	1,500部
回収率	75.4%	85.3%
有効回答率	69.3%:1,109人	79.6%:1,194人
回答者性別	男性:784人 女性:312人	男性:904人 女性:272人
鉄道利用頻度	月1回以下:985人 月1回超: 117人	月1回以下:840人 月1回超: 342人

表 2-アンケート質問項目

問1	性別・年代・自宅住所(町名)・最寄駅・最寄駅までの距離 家族構成・家族人数・自動車保有台数・免許保有の有無
問2	勤務先住所(町名)・勤務先の最寄駅・通勤時の交通手段 通勤時の立ち寄り場所(店等)・通勤時の立ち寄り頻度
問3	中心駅(秋田駅・福島駅)・最寄駅にあれば利用したい施設
問4	秋田駅・福島駅近くの中心街に対する評価(本稿3節)
問5	現在の鉄道利用頻度
問6	鉄道に関するサービスについて(本稿4節)

3. 秋田・福島駅近くの中心街に関するアンケート

各項目に対する満足度を、「十分だと思う・満足している」「どちらともいえない」「不足している・不満である」「わからない」の4段階で評価してもらった(図 1)。

雨・風をしのぐことができる施設に対しては両都市とも評価が高いが、秋田では橋上駅・自由通路と商業施設とを直結する歩行者通路(大屋根付き)が設置されており、特に満足度が高い。憩いの施設に対しては秋田では満足

度が高いが、福島では逆に満足度が低い。街中の移動・運搬やアクセス交通手段に関する項目では福島の方が満足度は高く、無料レンタル自転車等の施策効果が現われていると推察できる。情報発信や商品・サービスに関する項目では、「どちらともいえない」「わからない」の回答が多く、中心街の商品やサービスに関する情報が不足していると考えられる。街全体の雰囲気に関しては、「不満」の回答割合が最も高く、また、「不満」と回答した人の方が鉄道利用頻度は少ない傾向にある。

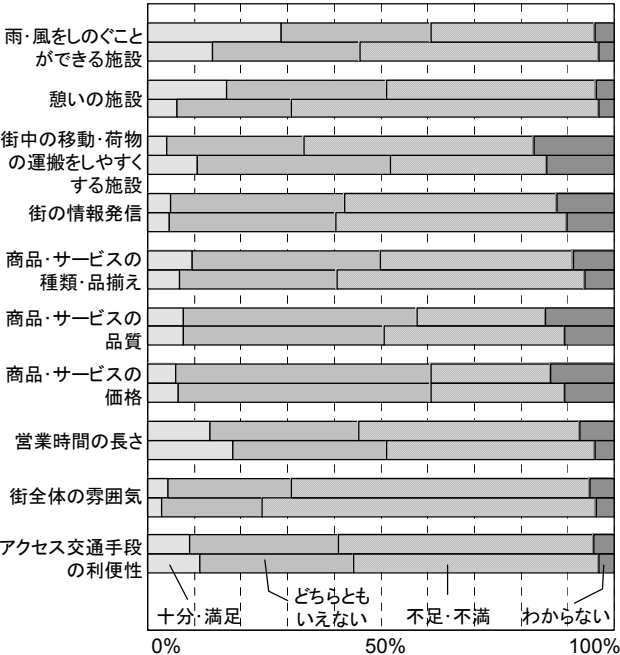


図 1-駅前中心街に関するアンケート結果

(上段:秋田, 下段:福島)

4. 鉄道利用意向に関するコンジョイント分析

1) 分析概要

鉄道に関するサービスとして、I:鉄道駅までのアクセ

表 3-要因と水準

要因	水準		
	①	②	③
I アクセス	バス路線設置	無料駐輪場	自宅近くに新駅設置
II 列車本数	30分に1本	20分に1本	15分に1本
III サービス	駅ビル商品券	ポイントバック	チケット優先予約
IV 駅内施設	秋田 生鮮食料品店	プール	郵便局
	福島 書店	フィットネスジム	銀行
V イグレス	秋田 レンタル自転車	地下道	屋根のあるバスプール
	福島 荷物カートの貸出	地下街	冷暖房のあるバスプール

キーワード: 中心市街地活性化, 鉄道利用促進, コンジョイント分析, 地方都市

連絡先: 〒980-8580 宮城県仙台市青葉区五橋 1-1-1 JR 東日本 東北工事事務所 開発調査室 TEL 022-214-7222

ス改善，Ⅱ：列車本数，Ⅲ：鉄道利用者へのサービス，Ⅳ：駅内の施設，Ⅴ：中心街におけるイグレス改善の5要因を設定し，表3の各施策に対して鉄道利用の頻度が増えるかどうかを聞いた．なお，ⅣとⅤについては，地域の実情等を考慮し，異なる施策内容とした．

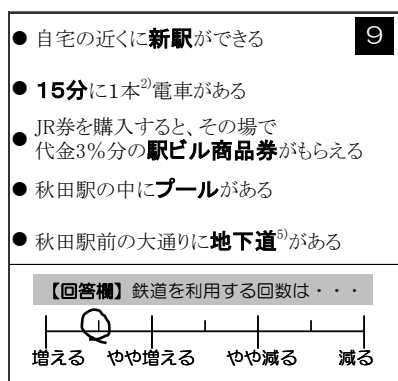


図2—回答欄の例（秋田）

2) 全体の傾向

コンジョイント分析により得られた各回答者の部分効用値について，平均値と標準偏差を求めた(図3)．

各施策とも分散が大きく，どの施策も必ず鉄道利用促進に結びつくというものではないことが分かるが，平均的には[ポイントバック割引]・[新駅設置]・[15分に1本の列車頻度]等の施策が高い評価を得ている．また，輸送関連サービスの改善と比較して，駅内店舗の充実やイグレスに関する施設の改善は，あまり重要視されていない．例えば本アンケート問2において「書店」は，50%以上の人が「最近一ヶ月の間に立ち寄った」と回答しているが，効用値は低く，立ち寄る場所が駅にあるからといって，鉄道を利用するとは限らないことが分かる．

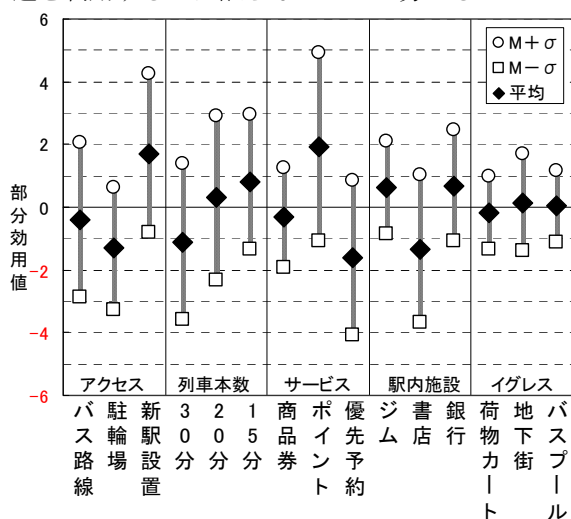


図3—部分効用値の平均値と標準偏差(福島)

3) 鉄道利用頻度との関係

鉄道利用頻度が「月1回未満」と「週1回以上」のグループに分けて分析を行った(図4)．

アクセス改善と列車本数の重要度が二つのグループで反転している．「月1回未満」グループでは，[新駅設置]等のアクセス改善に対する重要度が高く，そもそも近くに駅がない，あるいはアクセスする手段がないから鉄道を利用しない人が含まれていると考えられる．一方，「週1回以上」グループは，むしろ鉄道ダイヤの利便性に敏感であり，列車本数の増加が利用拡大に効果的であることを示している．

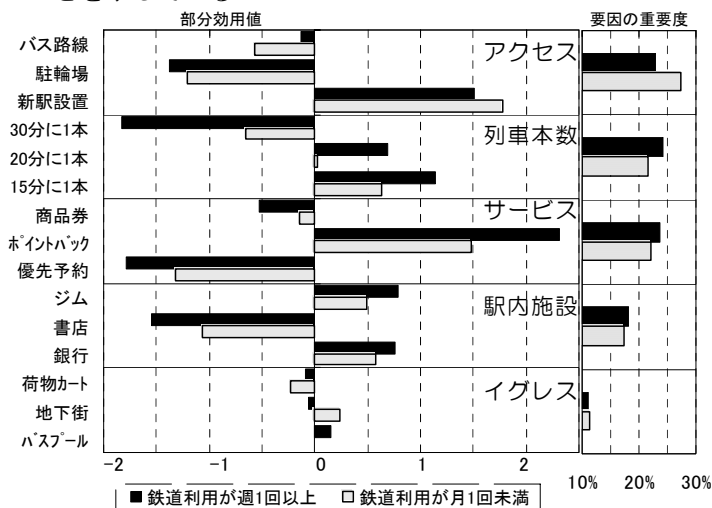


図4—各水準の部分効用値と重要度(福島)

鉄道利用者へのサービスについては，鉄道利用頻度に関わらず[ポイントバック割引]が高く評価されており，実質的に運賃が割引になるサービスが望まれていることが分かる．イグレス施策の重要度は低いが，[地下街]のように，むしろ鉄道利用頻度が少ない人に望まれている施策もあることが分かった．

なお，秋田に関しても，ほぼ同様の結果を得た．

5. おわりに

本稿は現在の鉄道利用者に対して従来のサービスの可否を問うのではなく，ほとんど鉄道を利用しない地方都市住民に対して，駅前中心街や鉄道に関する意向を調査した．結果，単純に利用頻度の高い施設を駅に設置したり，駅前交通施設を充実させるといった施策よりも，街や商店街の雰囲気をよくしたり，割引制度等の公共交通利用インセンティブ施策が望まれており，鉄道利用を促進させる可能性があることが分かった．

本結果を踏まえ，都市の気象条件の違い等を考慮した上で，同種の調査を他都市へ展開し，今後の地方都市における施策展開に寄与できれば幸いである．

【参考文献】久留宮・村上・下大衛；東北地方の各都市における鉄道利用促進に関する一考察，2003 東北支部技術研究発表会講演集