

まちなか「ちょい乗り」フェスティバルの開催について*

Introduction of holding a Festival “In town, Just-a-ride” *

吉田敏和**・上村善和***・宮脇英輔****・橋本信義*****

By Toshikazu YOSHIDA**・Yoshikazu UEMURA****・Eisuke MIYAWAKI****・Nobuyoshi HASHIMOTO*****

1. はじめに

平成18年11月13日～16日に名古屋市において、アセアン諸国と日本で2年ごとに開催されている都市交通実務担当者による国際会議「アセアンー日本都市交通セミナー」が開催された。本市では同セミナーの開催にあわせ、市民の都市交通に対する関心を高めるとともに、都心での回遊性の向上を図ることを目的に、社会実験的な要素をもったイベント「まちなか『ちょい乗り』フェスティバル」実施した。

2. イベントの概要

(1) 「ちょい乗り」について

本市の総合交通政策の指針となる「なごや交通戦略」（名古屋市交通問題調査会答申、平成16年6月）において、戦略の4本柱の一つとして「使いたくなる公共交通の実現」が掲げられている。この柱における短期実施施策として「ちょい乗りシステム」が挙げられており、このちょい乗りシステムを都心での歩行支援に資する施策として実施することが提案されている。

ちょい乗りシステムとは、徒歩では遠いと感じるようなちょっとした移動を支援する新しい公共交通のイメージである。

今回のイベントはこの「ちょい乗りシステム」を都心部で実験的に運行し、各種課題の抽出を行うとともに、将来の実現に向け、市民・地元などに対し、「動くパンフレット」にしようとするものである。

*キーワード：地区交通計画、公共交通運用、公共交通需要

**工修、名古屋市総務局交通政策室

(名古屋市中区三の丸三丁目1番1号、
TEL052-972-2212、FAX052-972-4112)

***名古屋市住宅都市局開発調整課

(同、TEL052-972-2739、FAX052-972-4162)

****工修、名古屋市住宅都市局特定交通経営管理室

(同、TEL052-972-2730、FAX052-972-4170)

*****工修、名古屋市住宅都市局街路計画課

(同、TEL052-972-2724、FAX052-972-4160)

(2) イベントの3本柱

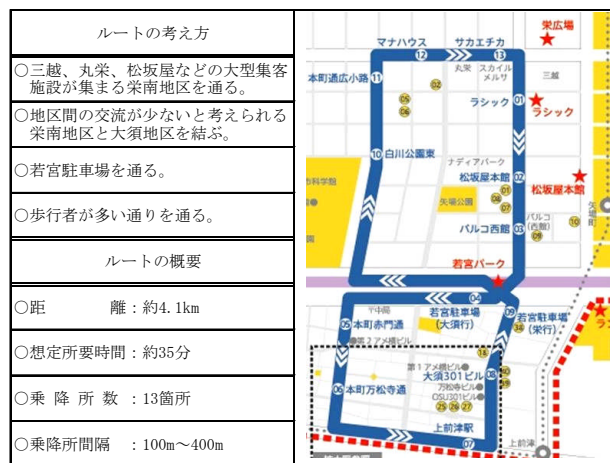
今回のイベントでは先述の「ちょい乗りシステム」の一例として、「ちょい乗りバス」「ベロタクシー」を運行することとした。またこれらの運行と合わせ、市民・地元などとの協働の一環として、当イベントに協賛する企業を募った上、当イベントの広報と協賛企業の紹介を行う広報誌「ちょい乗り☆ナビ」の発行を行った。

これら「バス」「ベロタクシー」「ナビ」の3点を今回のイベントの3本柱とし、イベントとしてまとめあげた。

(3) イベントの内容

a) ちょい乗りバスの運行

運行期間は平日と休日の利用状況を比較できるように週末を含めた3日間とし、アセアンー日本都市交通セミナー実施直前の11/10(金)～12(日)とした。また、運行ルートなどは現地調査や過去のイベントの実施結果も参考にし、以下のように設定した。



図ー1 ちょい乗りバスの運行ルート

バスの乗降所は100～400mと既存バスより短くし、誤乗車防止のため、既存のバス停留所とは別の箇所に設置した。

運行車両については乗降が容易で小回りのノンステップのコミュニティバスを中心に、まちの賑わいを創出するようなトロリー型・ボンネット型なども合わせ、合計9台が走行した。



写真-1 ちょい乗りバスの走行風景

運行開始時間は店舗などの開店時間に合わせ10時とした。終了時刻は過去のイベント時に18時以降の利用者が減少したことから、18時とした。また、気軽に、ちょっとした移動でも使えるよう、運行間隔は5分、料金は無料とした。

なお、全乗客に協力をお願いし、切符を配布回収することでODを時間帯別に把握するとともに、郵送回収によるアンケートを配布した。

b) ベロタクシーの運行

運行期間はちょい乗りバスの運行期間に加え、セミナー開催中も運行し、11/10（金）～16（木）の7日間であった。これまで名古屋で運行していたベロタクシーは定められたルートを行くものであったが、当イベント中は既存運行車両も含めて栄・大須地区を中心と範囲を運行エリアとして設定し、乗車人数・走行距離によらず、一組一乗車300円とした。

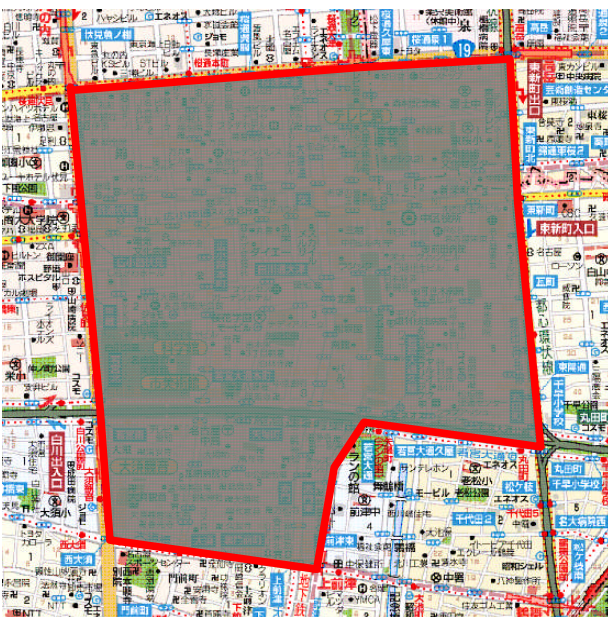


図-2 ベロタクシー運行エリア図

また、地元百貨店などの協力を受け、公開空地などに

「ベロステーション」と呼ばれるベロタクシー待機所兼乗り場を設け、流しタクシーを拾うほか、同ステーションからの乗車を可能とした。



写真-2 ベロステーション

さらに、携帯電話を利用した事前予約システムを整備し、事前予約による配車を可能とした。加えて、GPS機能付き携帯電話を活用することで、一部ベロタクシーの位置情報の管理をするとともに、その走行経路を把握した。

各ベロタクシーの運行・利用状況は各ドライバーが記録することで把握した。また、バス利用者と同様に、全利用者にアンケートを配布した。

c) ちょい乗り☆ナビの発行

今回のイベントの内容を紹介するとともに、「ちょい乗りシステム」の運行への地域の参加を考えるきっかけとなるよう、協賛企業を募集し、各企業からの特典の紹介や特典利用クーポンを掲載した。



図-3 ちよい乗り☆ナビ

3. イベントの結果

(1) ちよい乗りバス

運行初日は平日であったこともあり、利用者は963人に留まったが、翌土曜日は1,508人、最終日の日曜日は2,167人と徐々に増え、3日間の合計は4,638人に達した。

運行状況は14時頃までは各日とも順調だったものの、それ以降は道路渋滞による遅れが発生し、5分間隔での出発や、1周35分での運行ができなかった。特に日曜午後は混雑が激しく、20分以上間隔が空くことや、1周1時間近くかかることもあった。

切符の回収結果からは次の乗降所までの利用などの短距離利用、栄地区と大須地区間の移動、トロリー型などに乗車した観光目的と考えられる周回利用が多いという結果が得られた。今回は無料運行であったが、アンケート結果では有料でも利用するという回答が66%に上った。

(2) ベロタクシー

利用者は7日間で518組、932人であった。内訳は男性288人(31%)、女性510人(55%)、子供134人(14%)と、女性の利用が多かったことが特徴として挙げられる。

乗車方法はベロステーションからの乗車が51%、流し利用が43%であったのに対し、事前予約システム利用者は6%に留まった。同システムについてはトラブルもなく運営できたが、事前周知期間が十分でなかったこと、予

約受付を乗車2時間前までとしたことで直前の予約ができなかったことなどにより、利用が伸びなかったものと考えられる。

ODは大津通沿いの南北の利用が約半数と、非常に多かった。移動時間は5分～15分の間が多く、距離にすると0.5km～1.5km程度と推測される。

乗車理由は「乗ってみたかった」というような興味目的によるものが82%、「疲れたから」など実用目的によるものが18%であった。「見られて恥ずかしい」「寒い」といった感想も多く、実用目的による利用を増やすことが利用者を増やす方法の一つであると考えられる。

(3) ちよい乗り☆ナビ

協賛の募集はイベントエリア内の商店街を通じて行い、40店舗からの協賛が得られた。この協賛企業の紹介やイベントの内容などを「ちよい乗り☆ナビ」としてまとめ50,000部印刷し、協賛・協力店舗で事前配布するとともに、一部地下鉄駅の情報誌のラックに設置した。

協賛店舗では大手ファーストフード店などで大量に配布していただくなど、広く市民の手に渡る良い機会を提供していただいた。また、イベント期間中はベロステーション等で手配りも行った。

終了後に協賛店舗に対して行ったアンケートによると、一部の飲食店を除き割引等の特典利用が思ったより少なかったとの感想もあったが、また協力したいとの感想を多くいただいた。

4. おわりに

本イベントではバス・ベロタクシーとも多くの方にご利用いただくとともに、ちよい乗り☆ナビも多くの方に手に取っていただくことができた。市民の方の関心は非常に高く、現地スタッフに対し、「とても楽しかった」「便利だった」「今日で終わるのはもったいない」「またやってほしい」など、好意的な感想が多数寄せられるなど、高い評価をいただけたのではないかと考えられる。

また、今回のイベントで特徴的だったことに、インターネットを媒体とした報道や、バス愛好家や一般市民の「ブログ」などによる「口コミ」がさかんに行われたことがあげられる。中には記載ミスのあるものをそのまま引用しているものなどもあり、特に問題は発生しなかったものの、ネット上で記載されているものに対して注意を払う必要があると考えられる。

最後に、今回のイベントの開催に際しては地元始め多くの方にご協力をいただいた。関係者にこの場をお借りしてお礼を申し上げますとともに、今回のイベントでの賑わいが今後も続くよう、魅力あるまちづくりを進めていきたい。