

前橋工科大学 ○学生会員 山口 章吾
前橋工科大学 正会員 湯沢 昭

1. はじめに

今日、地方都市で最も深刻な問題とされているのが中心市街地空洞化である。モータリゼーションの進展と共に公共交通機関の衰退や郊外型大型店舗の進出が著しく、この郊外型大型店舗の進出は消費者の買物行動を変化させた。このような状況の中で各地方自治体は、コミュニティバスの運行を始める例が多くなってきている。

本研究で対象とする前橋市でも、コミュニティバス推進委員会が中心となって、平成 14 年 6 月 7 日よりコミュニティバス（以下マイバス）の運行を開始した。導入目的としては、公共交通活性化とバス路線網の補完。公共交通を利用するライフスタイルの提案。中心市街地内外の利便性の確保や活性化。中心市街地の魅力のひとつとして。交通弱者への新たな移動手段の提供。大気汚染の基である自動車交通の CO₂ 削減、などが挙げられる。また、マイバスの運行される中心市街地（銀座通り）では、全国でも数少ないバストラジットモールが導入されており、有害な排気ガスが少ない CNG（圧縮天然ガス）を燃料に使用しているという特徴がある。

本研究では、以下のことを目的とする。マイバスの実態調査により利用状況を把握し、運行当初との実績を比較し検討する。移動量・立ち寄り率などの回遊行動を把握することによって、市街地の現状を明確にし、活性化のための課題を検討する。

2. 調査概要

（1）沿線住民実態調査

マイバスが運行されている沿線住民の利用実態やマイバス認知度などからマイバス運行による影響を考察し、運行当初との変化を明確にするため、アンケート調査を実施した（平成 15 年 5 月 30、31 日）。調査概要を表 - 1 に示す。

表 - 1 マイバス沿線住民実態調査の概要

調査対象	マイバス沿線住民
調査方法	直接配布・郵送回収方式
調査内容	個人属性・日常の交通行動・マイバス認知度・体験きつぷの利用目的など
配布枚数	1000枚
回収	232枚回収・回収率23.2%

表 - 2 マイバス利用実態調査の概要

調査対象	マイバス利用者
調査方法	直接配布・郵送回収方式
調査内容	個人属性・利用目的・回遊行動・中心市街地での使用金額など
配布枚数	494枚
回収	215枚回収・回収率43.7%

（2）利用実態調査

マイバスの利用実態を把握し比較するために利用者を対象として、利用実態調査を実施した（平成 15 年 6 月 15 日～9 月 7 日）。また、市街地来訪者には、市街地での回遊行動についても答えてもらった。本研究での回遊行動調査は、中心市街地内を 9 の街区に分割し、街区間の移動と立ち寄り率、ステップ数や滞在時間について調査を行った。調査概要を表 - 2 に示す。

3. マイバスの利用実態と課題

（1）アンケート結果

図 - 1 は、マイバス利用者の年代と目的を示したものである。年代では、運行当初より 70 歳代以上が 35% から 42% となり、当初の導入目的である高齢者のモビリティ確保を十分に達成していると言える。また、利用目的では買物がマイバスの特徴という結果には変わらないが、高齢者の利用割合からも分かるように、通院目的の利用者が増えたことがわかる。

（2）運行開始からの利用実態と変化

図 - 2 は月別の一便平均利用者数である。前橋市の目標とする一便平均利用者数が 10 人であり、まだ目標を達成しているとはいえないが、もっと認知度を高めれば、これから利用者数が増える可能性も十分ある。そのためにも、無料体験乗車など積極的に行い、マイバスをいろいろな人に知ってもらう機会を増やすことが必要である。

キーワード：コミュニティバス 回遊行動 活性化 公共交通計画

連絡先：前橋工科大学工学部建設工学科
〒371-0816 群馬県前橋市上佐鳥町 460-1

TEL/FAX 027-265-7362

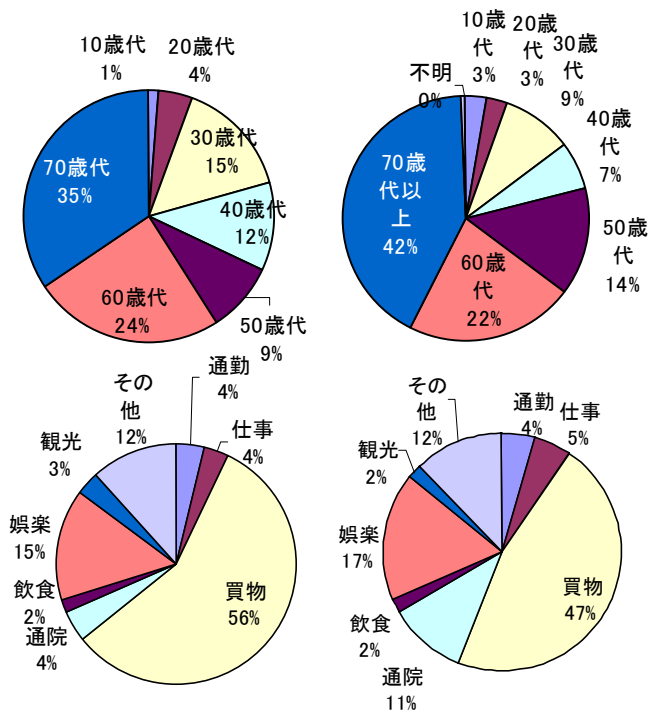


図 - 1 利用者の年代と目的（運行当初:左、現在:右）

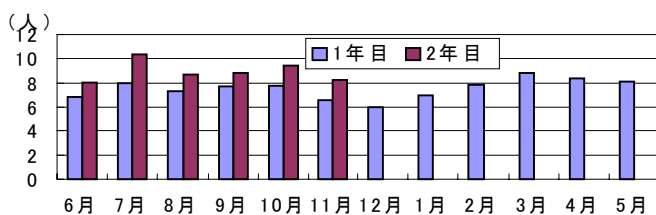


図 - 2 月別の一便平均利用者数

4．中心市街地における回遊行動調査結果と課題

中心市街地活性化のためには、来訪者の行動を把握することが重要であり、中心市街地におけるステップ数、移動量と立ち寄り率を調査することにより、中心市街地の改善すべき問題点を考える。

図 - 3 は、ステップ数を表したものである。本研究でいうステップというのは、目的の変化あるいは街区の移動があった場合を1ステップと定義している。平均ステップ数はマイバス 3.91、自動車 4.37 となり、3 ステップと 4 ステップの行動で帰宅する人が半数以上という結果になった。また、中心市街地での平均滞在時間は両方とも約 120 分となった。

マイバス利用者を対象に中心市街地における街区ごとの移動量と立ち寄り率を算出した(図 - 4)。立ち寄り率は、街区 ① が 93.9%と飛びぬけて大きい値をとり、次いで街区 ⑧ の 24.2%となっている。さらに、移動量も街区 ① を中心に広がっており、街区 ① から街区 ⑧ の移動が 10%以上と高い割合を示している。移動量、立ち寄り率共に街区 ① に強い影響を

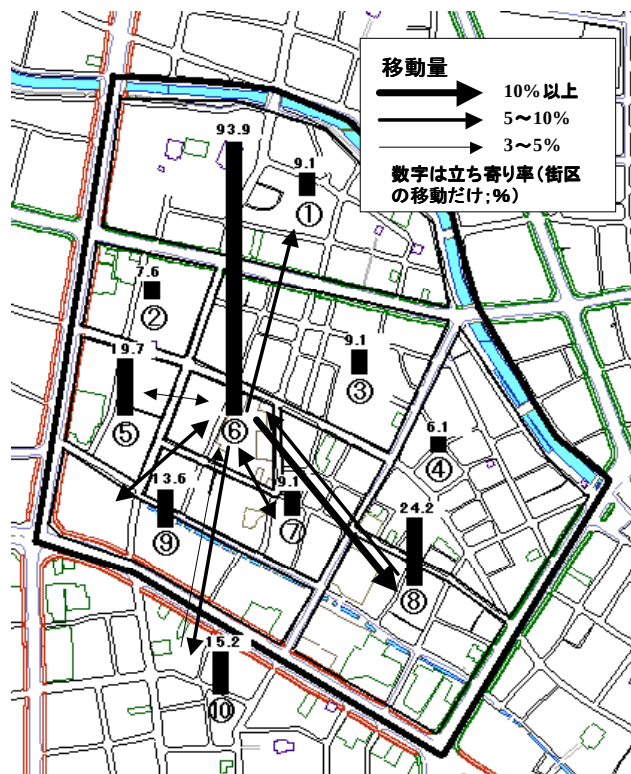
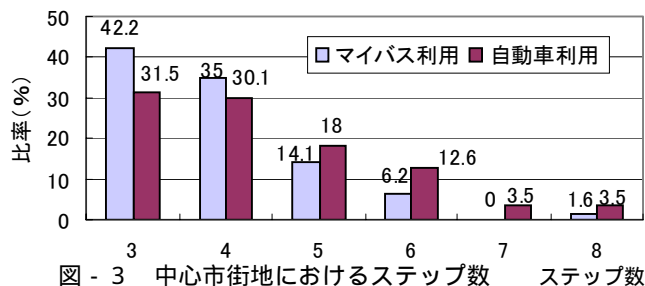


図 - 4 移動量と立ち寄り率（マイバス利用者）

受けていることが分かる。街区 ① には大型店舗スズランがあり、中心市街地を訪れた人は必ずと言ってよいほど街区 ① を回遊する。

5．おわりに

マイバスの利用者として、ますます高齢者の利用率が高くなり、やはり買物目的の利用者が多く、マイバスの特徴であり、中心市街地の活性化に効果があると言える。

マイバス・自動車共に中心市街地におけるステップ数（回遊行動）が少なく、マイバスの利用実態からも分かるように、ある特定の商業施設に利用者が依存しすぎており、移動量・立ち寄り率共に大型店舗を中心に回遊していることがわかった。

今後の展開として、さらにマイバスの認知度を高めること、高齢者だけでなく、若者層をどのように増加させるかが重要な問題の一つである。そのためにも、快適な空間、市街地の魅力向上が必要である。