

第IV部門

都心循環バスによる中心市街地の活性化に関する基礎的考察

明石高専都市システム工学科 学生員 ○久泉 貴詩 正会員 大橋 健一
 明石市土木部道路計画課 宮本健一郎 舟橋 秀和
 (株)丸尾計画事務所 丸尾 哲也 小林 竜二

1. はじめに

モータリゼーションやライフスタイルの多様化による都市機能の郊外分散は、都市が本来持つべき持つ高密度空間としての機能性や効率性を失わせ、都市全体の活力低下に繋がっている。多くの都市では住民の足となる交通手段の確保が難しくなっており、自動車交通に大きく依存した都市を形成している。公共交通の改善によるモビリティ確保とともに、自動車社会から脱却し、持続発展可能な社会を目指す必要がある。

本研究は、明石市をケーススタディとして、中心市街地の実態を把握し、都心循環バスによる活性化策とその効果について検討したものである。

2. 明石市の中心市街地

京阪神都市圏の西端に位置する明石は、重工業の盛んな住宅都市であると同時に、古くから瀬戸内の交通の要衝として栄え、歴史と文化を兼ね備えた都市でもある。人口 30 万人、面積 49km² とコンパクトであるが、スプロールにより郊外の商業的優位性が増大したために、明石市においても郊外部に大型小売店が進出した。また大規模な商業集積地である神

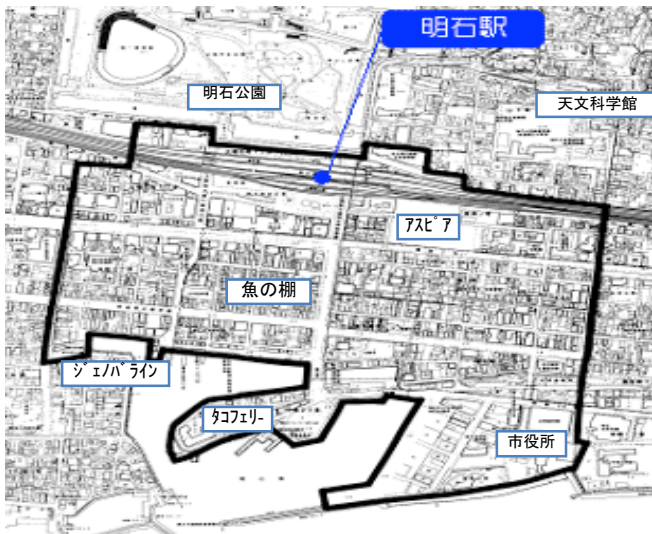


図-1 明石市の中心市街地

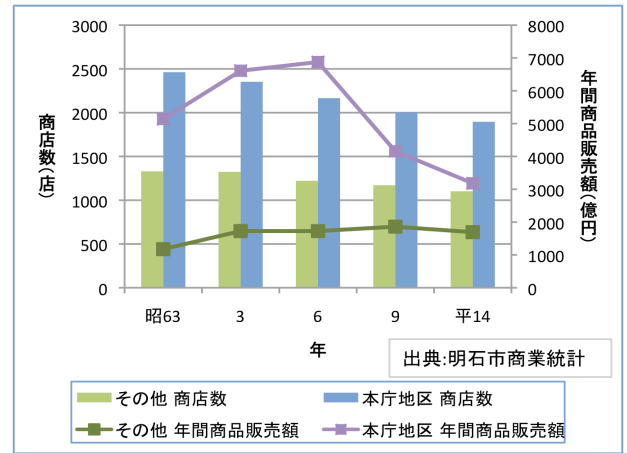


図-2 明石市の商業推移

戸や大阪に近いために、購買力の流出が続いている。図-1 は、中心市街地と活性化区域に指定されているエリア(面積 60ha)である。図-2 に示すように、明石の本庁地区(中心市街地を含む最小地区)では、商店数・年間商品販売額の減少に伴って中心市街地の商業機能の低下が顕著となっている。

3. 都心循環バス

明石市では、中心市街地の利便性を向上させ、来街者の回遊性を増すことなどを目的として、H21年2月から12月までの間の週末(金土日)や祝日に、駅・港・その他観光施設などを連絡する循環バスを実験的に運行している。この都心循環バスは、以前より運行中の「タコバス」という愛称で市民に親しまれているコミュニティバスとは異なるものである。

表-1 都心循環バスとコミュニティバス

都心循環バス	コミュニティバス
<ul style="list-style-type: none"> ・ 来訪者の回遊性増大 ・ 中心市街地内で循環 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民の移動手段確保 ・ フィーダー輸送

4. 社会実験

(1) 概要

循環バス運行に際し、周回対象施設やルートの設定、利用意向を踏まえた事前調査を行った。その後利用実態を把握するためにバス運行中の調査を行った。ここでは、バス運行中の実態調査について報告を行なう。

(2) 調査方法

主要施設利用者については、バスの利用意向・交通状況に関するヒアリング調査を行った。また、バス車内でも同様にアンケート調査を行った。沿線の各事業所に対しても、バスの運行形態や経済効果に関するアンケート調査を行った。表-2 調査の日時と対象

	調査期間	調査対象
事前調査	H20.10月	主要施設利用者
実態調査	H21.9月	主要施設利用者、バス利用者、バス沿線事業所

(3) バス利用者数の推移

バスの利用料金は運行当初の200円から半額に値下げされ、利用者数が増加した。料金は利用者数に大きく影響している。昼間の便の利用者が多く、通勤や業務以外の自由目的のトリップである。

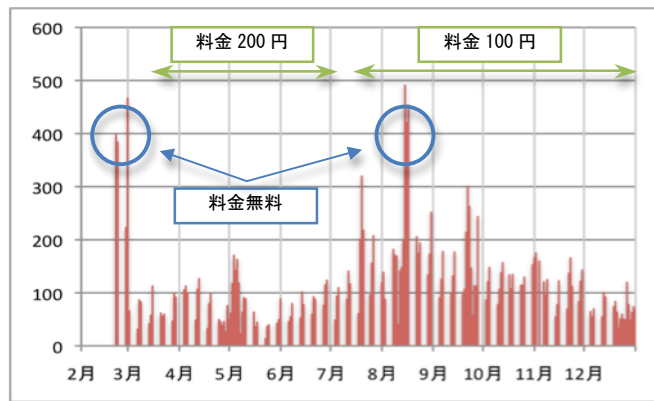


図-3 バス利用者数の変化

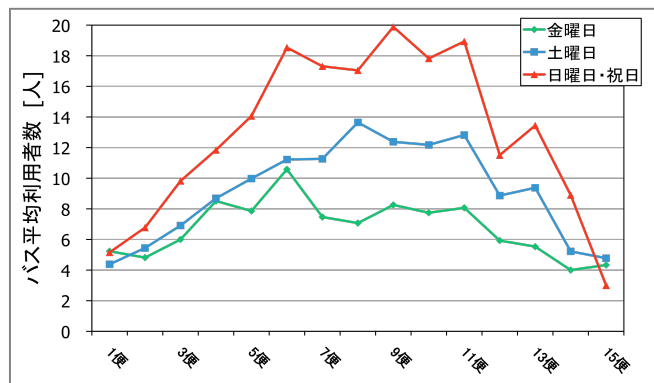


図-4 便別の利用者数

(4) 滞在時間

中心市街地の滞在時間は、バス運行前と比較して51分増加している。都心循環バス運行により、回遊性が向上し、中心市街地の滞在時間は増加している。

表-3 バス利用者の滞在時間の変化

	運行前	運行中	時間差
平日	135分	199分	64分
休日	157分	199分	42分
全日	148分	199分	51分

(5) 回遊性

バス運行前は、明石駅と魚の棚商店街との間に交

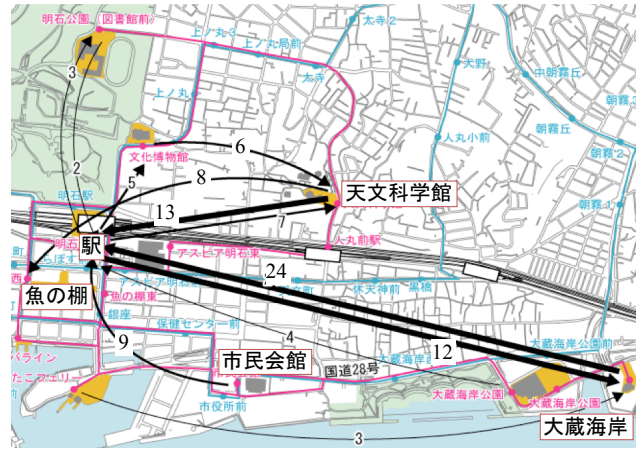


図-5 バス利用者の交通分布

通が集中しており回遊性に欠けていたが、バス運行により、天文科学館や市民会館、大蔵海岸などの交通が増え、回遊性は増大している。

(6) 社会的便益と事業効果

都心循環バスによる事業効果には、利用者の直接的便益に加えて、以下のような社会的便益も考えられる。

表-4 循環バスの事業効果

自動車からバスへの転換	観光客増加・回遊性向上
<ul style="list-style-type: none"> 健康増進便益 交通事故減少便益 移動費用変化便益 移動時間削減便益 ※1 環境改善便益 税収増加便益 	<ul style="list-style-type: none"> 観光消費増加便益

※1 中心市街地までの自動車利用トリップが公共交通に転換し移動時間が短縮したことによる便益

5. まとめ

都心循環バス利用の実態は当初の期待ほど多くはないが、バス運行により中心市街地の利便性は向上しており、回遊性が増している。また、バス利用への転換には様々な間接効果も期待でき、循環バスが住民に認知され、交通手段として根付いていけば、より大きな効果が期待できるものと思われる。

なお、対象とした中心市街地はバスサービスからみて十分な広さを有しておらず、主要施設は運行に効率的な配置となっていなかった。また、広報活動や事前PR、運行時の掲示や案内を行っていたが、利用者にはあまり認知されておらず、十分な効果はなかった。ルート選定では、既存路線バスとの競合を避けているが、今後は、路線バスと一体化し、利用頻度の低いバス停の集約などにより周回時間の短縮を図り、より利便性を高めた収益性の高いサービスにする必要がある。