大村市におけるコミュニティバス導入の中心市街地活性化への影響

長崎大学大学院　学生員○今岡　芳子　長崎大学工学部　学生員　元村　浩之
長崎大学大学院　正会員　後藤恵之輔

1 はじめに

現在、長崎県大村市の中心市街地は、公共交通機関、文化施設、公的機関、業務施設、商業施設等の都市機能が集中・充実している場所であるものの、自家用車の普及や土地が安価である郊外へ生活が変化しており、人口の減少、小売商業の年間販売額の減少が生じている。また、生活路線バスとして市内全域を１つの事業者が運営しているが、路線の約九割が赤字運行であるのが現状である。このため、全バス路線の見直しや、地域密着型バスシステムであるコミュニティバスをも視野に入れた、より市民が目的に応じたバス利用を図る必要が出てきており、現在、市として取り組みがなされている。

そこで本研究では、中心市街地の活性化の一案として、中心市街地の中央に位置している大村中央商店街を含む中心市街地を経由するコミュニティバス路線の運行を考える際、中心市街地へ及ぼす影響についてアンケート調査より検討を試みた。

2 アンケート調査の概要

アンケート調査では、現在利用している交通に関する現状、コミュニティバス導入に関する設問、大村中央商店街に関する設問の３部構成とし、図１に示す各地区（8 地区）において、集落抽出法とインターセプト法にて配布・回収を行った。各地区のアンケートの回答数を表１に示す。

図１　大村市地区区分

表１　アンケート回答数

地区	回答数
松原	29
福重	39
竹松	76
萱瀬	47
西大村	60
大村	63
鈴田	53
三浦	48
合計	415

3 アンケート結果及び解析

中心市街地への影響を検討するにあたり、アンケート結果より回答者の外出状況、コミュニティバスの運行における中心市街地の重要度とそれに伴う大村中央商店街の利用変化を調べた。

3-1回答者の外出状況

まず、外出する際の主な目的とその行き先についての設問より、回答者の外出状況を求めた。ここでは回答者の所在地と目的地によるクロス集計を行った。その結果を表２に示す。

この表からも分かるように各地区共に中心市街地を含む大村地区に目的地が集中している。また、各地区とも目的地の集中している大村地区を除けば、所在地の地区及びその周辺地区にて外出目的を果たしていることが分かる。また、三浦地区については目的地が諫早市に集中しているが、これは大村市中心部よりも距離が近いことが要因であると考えられる。

本アンケートにおいて、週に１回以上バスの利用する人は

表２　回答者の外出状況

単位 (%)

		目的地										
		松原	福重	竹松	萱瀬	西大村	大村	鈴田	三浦	諫早	東彼杵	その他
所在地	松原	19.2	1.3	11.5	0.0	19.2	43.6	0.0	0.0	3.8	0.0	1.3
	福重	5.7	12.9	13.6	2.9	19.3	41.4	0.0	0.0	1.4	0.7	2.1
	竹松	1.4	1.4	30.7	0.7	19.5	35.0	0.0	0.0	2.5	0.0	8.7
	萱瀬	0.8	0.0	11.6	11.6	22.3	51.2	0.0	0.0	0.8	0.8	0.8
	西大村	0.7	2.2	7.1	1.5	38.2	45.3	0.4	0.0	1.5	0.4	2.6
	大村	1.2	4.0	0.8	0.0	11.3	67.6	3.2	0.0	4.5	0.0	7.3
	鈴田	0.0	0.0	2.9	0.0	13.2	60.3	5.7	0.0	11.5	0.0	6.3
	三浦	0.0	0.6	0.0	0.0	5.5	34.8	0.0	9.4	40.3	0.0	9.4

14%と低く回答数が十分でなかったため、交通手段別の外出目的地の評価はできなかったが、この結果から大村市において中心市街地を含む大村地区が中心部としての機能を果たしていると考えられる。

3-2 中心市街地の重要度

次に、コミュニティバスを運行するに当たり、中心市街地、大村中央商店街（アーケード内）へ停留所を設ける必要性について調べた。アンケートでは「絶対必要」から「絶対必要ない」までの５段階で停留所の必要性を評価し、集計には AHP（階層化意思決定法）の絶対評価法を用いて重要度を入力、その加重平均を停留所の重要度とした。算出の結果、評価項目の重要度は「絶対必要」0.513、「必要」0.262、「どちらでもよい」0.129、「必要ない」0.063、「絶対必要ない」0.033 となった。この重要度を用いて、回答者全員と各地区ごとの重要度を求めた結果を表３に示す。

まず、中心市街地についての結果を見ると、全体の評価は「必要」0.262 以上であり、各地区でも松原、竹松地区以外の地区では必要以上の評価となった。特に山間部である萱瀬地区は、表２の外出状況において約半数が大村地区を利用しているため評価が高くなったと考えられる。

次に、アーケード内についての結果見ると、全ての地区が「どちらでもよい」0.129 以上であるが、萱瀬、西大村、鈴田地区以外は「必要」0.262 以上の評価を得ることができなかった。これは中央商店街の空き店舗の増加や、同じ大村地区にある大型ショッピングセンターなどが影響していると考えられる。また、大村地区では商店街まで徒歩圏内であるため評価が低くなったと考えられる。これらの結果を踏まえて、今後コミュニティバスのルートを選定する際は、大村地区近隣の地区を結ぶ路線にすることで、中心市街地、特に中央商店街の活性化に効果が期待できると考えられる。

3-3 中央商店街の利用変化

次に、中央商店街の利用変化について見ていくと、中央商店街の利用頻度が少ない人（週１回未満）は 72.8%であった。このうち、「コミュニティバスが導入され中心市街地へ行くバスが便利になれば、中央商店街の利用する回数は増えますか」の設問に、増えると回答したのは 25.1%であった。この結果について、週１回以上利用している回答者（A）、週１回未満の回答者のうちコミュニティバスの運行によって、商店街の利用回数が増えると回答した人（B）と、利用回数は変わらないと回答した人（C）で、停留所の重要度に差があるのか 3-2 の集計方法にて求め、それぞれに F 検定、t 検定を行った。

その結果、（C）のアーケード内の重要度以外は必要以上の評価であったが、検定の結果（C）は（A）、（B）それぞれとの差があることが確認できた。このことからも、交通手段の利便性向上は中心市街地を活性化する１つのきっかけでしかなく、商店街が独自の魅力をもつことが重要になると考えられる。

４ おわりに

今回の解析より、中心市街地の活性化に効果が期待できるコミュニティバスの運行範囲を示し、商店街の利用変化についての考察を行うことができたと考えられる。しかし、今回行ったアンケートでは、部数が十分でなく、同様のアンケートを更に地区を増やして行う必要がある。また、今回は利便性についての評価であったため、交通計画を含め中心市街地の活性化要因を取り入れた解析が必要である。

表３ 停留所の重要度

中心市街地

地区名	全体	松原	福重	竹松	萱瀬	西大村	大村	鈴田	三浦
重要度	0.298	0.251	0.287	0.260	0.364	0.350	0.282	0.305	0.277
標準偏差	0.156	0.165	0.140	0.138	0.144	0.162	0.172	0.148	0.146

アーケード内

地区名	全体	松原	福重	竹松	萱瀬	西大村	大村	鈴田	三浦
重要度	0.251	0.255	0.247	0.206	0.291	0.293	0.223	0.284	0.229
標準偏差	0.155	0.161	0.156	0.138	0.159	0.181	0.155	0.151	0.103

表４ 商店街の利用回答別の重要度

週1回以上商店街を利用(A)		商店街の利用頻度の少ない回答者			
		利用回数が増える(B)		利用回数は変わらない(C)	
中心市街地	アーケード内	中心市街地	アーケード内	中心市街地	アーケード内
0.355	0.319	0.344	0.307	0.266	0.206
0.163	0.162	0.155	0.163	0.143	0.133