

商店街組合による中心市街地循環型交通の導入検討における考察

株式会社オリエンタルコンサルタンツ 正会員 ○野谷 将準
 株式会社オリエンタルコンサルタンツ 正会員 澁田 優美
 株式会社オリエンタルコンサルタンツ 正会員 藤原 尚
 株式会社オリエンタルコンサルタンツ 非会員 富安 浩

1. 目的

高松市では、市及び関係機関が協力して中心市街地の活性化を図るため基本計画を策定し、活性化の取組が進められてきました。また、丸亀町商店街においては「人が住み、人が集うまち」をコンセプトに約 20 年をかけて市街地再開発事業に取組など多くの事業を実施しています。一方、丸亀町商店街は、鉄道駅から距離があることから交通アクセスの問題が大きいとの認識をもち、車社会への対応として駐車場整備を進めてきましたが、公共交通機関であり、四国の玄関である高松駅と商店街を直接結ぶ機能がなかったため、市により平成 13 年から高松駅と中心市街地を循環する「市街地循環バス」の試験運行が開始されました。試験運行は 3 年間継続されましたが、利用が増えず、継続できないこととなりました。それを受けて、丸亀町商店街で独自事業として市街地循環バスを検討し、当時の商店街振興組合のリーダーは強い思いもあり運行が継続されました。その後、中心市街地の高齢化が進行する中で新たなニーズとして中心市街地の市民が回遊できる交通手段が求められる状況となり、商店街が運行する「市街地循環バス」の運行区域の拡大が検討されることとなりました。

本稿では、中心市街地における人口動向と公共施設・商業施設等の目的地施設の分布など基礎的な情報の整理と、中心市街地の地域住民アンケート調査などによるニーズ把握を行い、中心市街地における生活の足となり、地域の活発な交流を促進する新たな「市街地循環バス」の導入に向けた調査・分析について論じます。

2. 中心市街地の現状と地域住民アンケート調査

(1) 中心市街地の現状

中心市街地の現状は、人口動向については丸亀町商店街が立地する中央通りよりも東側の地区（福岡町、松島町等）及び西側の地区（浜ノ町、扇町等）が 3000 人以上と多く分布しており特に 65 歳以上の高齢者においては寿町、古馬場町等の中央通りに 50%の割合、中央通りより東側、西側についても 30%以上と全体的に多く分布しています。



図1 公共施設・生活利便施設立地状況

公共施設や商業施設等の分布状況は、中央通りに密集しており、福岡町 1・2 丁目、錦町 1・2 丁目、番町 2 丁目などとの施設数の格差が大きい。商業施設は、瓦町駅や昭和町駅周辺に多く立地、病院は中央通りから西側にかけて多く立地し、診療所は東側に多く立地している。

(2) 地域住民アンケート調査

中心市街地における東西方向において、新たなバス利用者のニーズを把握するため、中心部に住む住民（中央通りの地区は除く）1400 世帯を対象にポスティングによるアンケート調査を実施しました。

中心市街地において運行している循環バスは、瓦町駅、高松駅を含む中央通りを通り東西方向に循環する運行ルートが脆弱している。しかし、番町、幸町等の中央通りより西側の住民がイオン高松東店の立地する東側への利用希望があることなど東西方向を繋ぐルートのニーズが多いことがアンケート結果により明らかになりました。

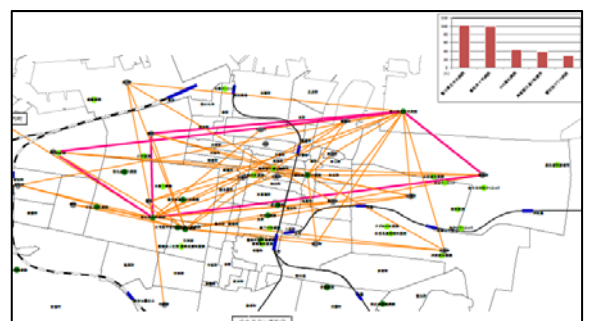


図2 住民の利用施設ニーズ図

更に、平成 26 年 3 月に朝日町 1 丁目に移転された県立中央病院や香川県庁横に位置する高松赤十字病院への利用ニーズも多いことから、東西方向を循環するバスの必要性は伺えました。

また、多くの住民から現在運行する「市街地循環バス」に関して、運行区域が高松駅から丸亀町商店街までの非常に狭い範囲であることや、バスの始発時刻が遅く、終了時刻が早いことなどの意見が挙げられました。

3. 中心市街地における公共交通の潜在需要の検討

新たな「市街地循環バス」の検討に当たっては、地域住民アンケート調査結果を分析し、各地区における潜在需要者数及び潜在利用回数を算出しました。「市街地循環バス」の潜在的な需要層は、地域住民アンケート調査での設問において、運転免許や自由に利用できる自動車を持っておらず、送迎を頼める人がいない人との回答を行った市民（自由に移動手段を持っていない市民）を利用可能性のある者として潜在需要者とししました。

分析結果によると公共交通利用者の潜在需要のある者は、19.8%と比較的高い割合となった。ただし、調査回答者の半数以上が 60 歳以上であり、20 歳代、30 歳代、40 歳代の回答割合が非常に低かった影響も大きいと考えられる。そのため、60 歳代以上の地域住民を主なターゲットとし、地区の 60 歳以上人口に潜在需要の割合をかけて潜在需要者数を算出しました。

4. 新たな市街地循環バスの需要検討

新たな市街地循環バスの需要検討は、新ルートによる新規需要者と既存利用者の継続利用を別々に算出し、合計値を需要量とししました。

新ルートによる新規需要者は、前項の分析結果による各地区の潜在需要を基に、運行ルート及びバス停の設置位置から半径 300m のバス停圏における面積カバー率で算出した需要量を算出しました。また、現在運行しているルートでバス停ごとの利用者数を基に、新たな運行ルートで同一バス停の利用が可能なバス停利用者数を算出し継続的な需要量とししました。これらの合計値を新たな市街地循環バスの需要量とししました。

5. 新たな市街地循環バスの利用促進の検討

中心市街地における目的地施設や地域の潜在需要を基に新たな市街地循環バスの運行を実施する予定であるが、ルートを変えて運行するだけでは市民に利用していただくことが難しいと思われます。そのため、新たな市街地循環バスの運行を開始する前から市、自治会、運行ルート上の施設などと連携し、運行ルート・運行時刻表など運行に関する情報提供を行い、周知を図る。運行後も商店街が運行するバスとの利点を活かし、タイアップイベント、スタンプラリーなど利用を喚起する取組を年間通じて実施していくことが求められます。

また、バス運行は利用者数に関わらず運行費用は変わらないため、利用者数の少ない時間帯や曜日などを活用して利用者の家族や普段バスを利用しない人をターゲットに低負担や無料で利用してもらうフリーミアム戦略を検討し、バスを利用する習慣づくり、低負担や無料以外の時間帯・曜日の利用へとつなげるなど長期的な利用者の拡大を図る新たな利用促進策の検討が重要です。

6. おわりに

人口減少・高齢社会が進行し、人口密度が低下していく中で、近年新聞等で言われた「買い物難民」などのように日常生活に必要な買い物ができないなど生活を揺るがす諸問題の発生が懸念される。そうした中で持続可能な都市を目指し、交通事業者だけでなく、様々な主体が地域住民の移動や生活サービスを提供できるエリアマネジメントの取組が、今後のまちづくりを支えていくことが予想されます。高松市は「多核連携・集約型環境配慮都市（多核連携型コンパクト・エコシティ）」を将来都市構造として描いており、様々な主体が地域、都市を支えるコンパクトシティが実現できれば、これまで以上に日本全国、世界に注目される都市となります。

	運転免許	車を保有	送迎
マイカー利用者	○	○	○
	○	○	×
送迎で移動をする者	○	×	○
	×	○	○
公共交通潜在需要者	×	×	○
	○	×	×
	×	○	×
	×	×	×

表 1 公共交通潜在需要者

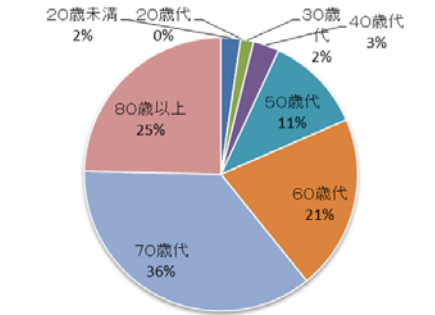


図 3 公共交通の潜在需要者の年齢構成

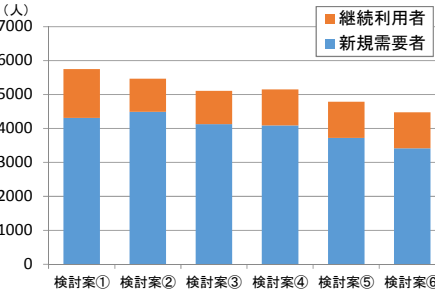


図 41 検討案における需要想定