

## 7. 富山市中心市街地住民の「まちなか活動」の実態と促進可能性に関する研究 ～自転車共同利用システムの活用の観点から～

### A Study on the Actual Situation of “Activities in the Center” by Residents in the Central Area of Toyama City and Possibility to Encourage Them Using Bicycle Sharing System

東京大学工学部都市工学科 03090144 大野 和樹

Toyama City is famous for its compact city policy. On the other hand, the bike sharing system has been introduced in its central area since March 2010, and further use is expected. In this thesis, I conducted a questionnaire survey to residents who living in the city center of Toyama City to clarify their actual travels and activities, and to investigate whether the bike sharing system is effective in improving the attractiveness of the city center and promoting activities. As a result, it turned out residents who living in the city center of Toyama City feel attracted to suburbs than the city center.

Therefore, for promoting its compact city policy, it is necessary to enhance the attractiveness of shops and the place itself in the city center of Toyama City. It was found that improving the bike sharing system and expansion of the area of services available will lead to the promotion of activity behavior and improving the attractiveness of the city center.

#### 1. 研究の背景と目的

富山市では高齢社会への対策として、自動車を利用せずとも徒歩と公共交通で生活に必要な施設にアクセスできるような生活環境の形成を目指し、コンパクトなまちづくりを進めている。「お団子と串」の都市構造をコンセプトに掲げ、公共交通の利便性の向上やまちなか居住の推進などの施策が行われている。

しかし、郊外には買い物や娯楽の施設が多く存在し、中心市街地の魅力の低下につながっていることを考えると、まちなか居住の目指す生活が実現できていないのではないかという疑問は残る。

一方、富山市では2010年3月から、中心市街地内において自転車共同利用システム「シクロシティ富山」(市による愛称は「アヴィレ」)がサービスを開始した。事前登録を行うことで、面的に配置された複数のステーションと呼ばれる自転車置き場から、好きな時に自転車を借り、好きな時に自転車を返すことができるサービスである。日本初の導入事例となったシクロシティ富山には、更なる活用・利用促進が期待されている。そこで、このシステムにより中心市街地の魅力をより向上させ、まちなか居住を推進し住民の生活の利便性を向上させることができないだろうかと考えた。

以上の背景を踏まえ、本研究では、富山市のまちなか居住者が、日常の買い物や飲食などの活動をどこでどのくらいの頻度で行っているか、どこに魅力を感じ、何を重視して活動場所を決めているかといった活動や意識の実態を明らかにする。また、シクロシティ富山のエリア拡大や新たな利用システムの導入が、中心市街地内での移動利便性を高め、中心市街地での活動の魅力を向上さ

せることにつながるかを検討する。

#### 2. アンケート調査の概要

富山市のまちなか居住者の交通行動・生活活動の実態を把握するため、図1の網掛け部の範囲に居住する世帯を対象に、表1に示すアンケート調査を実施した。

市の定める「中心市街地」は図1の実線で囲まれた部分であり、点線で囲まれる中心商業・業務地区を含む一帯を「中心商業地」と本研究では定義した。この中心商業地とロードサイド型の「郊外型店舗」を対比させ、日用品の買い物、その他の買い物、飲食、娯楽の4種の活動をそれぞれどちらでどの程度行っているかを尋ねた。



図1 調査対象区域

400m

表1 アンケート調査の概要

調査日	2011年12月10日(土)～11日(日)
調査対象者	富山市中心市街地内及びその周辺居住者
調査方法	ポスティングにより配布、郵送回収
調査内容	交通手段の保有・利用状況、中心商業地と郊外型店舗への移動の実態、中心商業地と郊外型店舗での活動実態、自転車市民共同利用システムの利用意向について
配布数	1200世帯に2400部(1世帯に2部ずつ)
回収数	247世帯(20.6%)・364部(15.2%)

3. まちなか活動と意識の実態

まず、回答者全体のまちなか活動の実態を把握した。

中心商業地と郊外型店舗のそれぞれへ出かける人の数(図2)を比べると、中心商業地に出かける人のほうがやや多い。中心商業地への来街交通手段には自動車・バイクが4割弱で、自転車と徒歩がそれぞれ25～35%の割合で利用されているのに対し、郊外型店舗への来街交通手段の80%近くは自動車・バイクである(図3)。

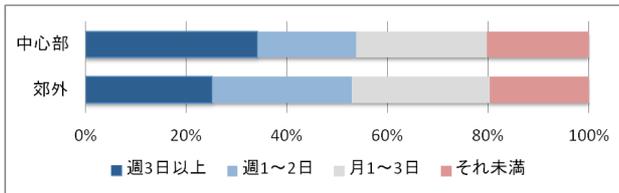


図2 中心商業地と郊外型店舗への来街頻度

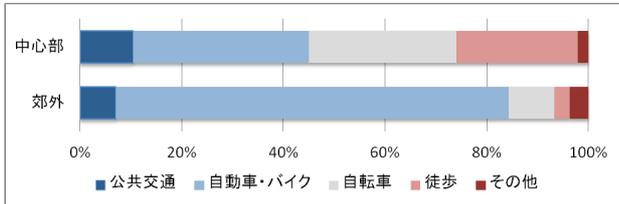


図3 中心商業地と郊外型店舗への来街交通手段

活動場所としての魅力(図4)を比べると、飲食目的(飲食店や喫茶店)では中心商業地のほうが高いが、その他の活動では郊外型店舗のほうが高く、全体として郊外型店舗のほうがより魅力的と認識されていることがわかる。また、「様々な活動を一度に行える」という魅力でも郊外型店舗により魅力を感じる人の割合が高い。

買い物・飲食・娯楽の活動場所を決める際に影響する要因(図5)については、自動車でのアクセスの良さやお店そのものの魅力が影響していると答えた人が最も多い。次いで、自宅からの近さや様々な活動や用事が一度に行えることも強く影響している。公共交通でのアクセスの良さはあまり影響しておらず、公共交通の充実による中心商業地への来街者の増加はあまり期待できない。

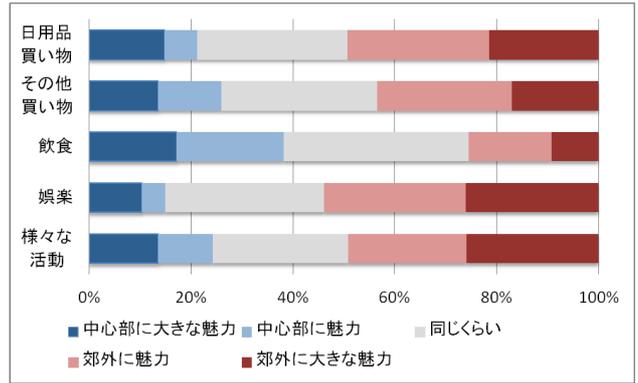


図4 中心部と郊外の、お店や場所そのものの魅力

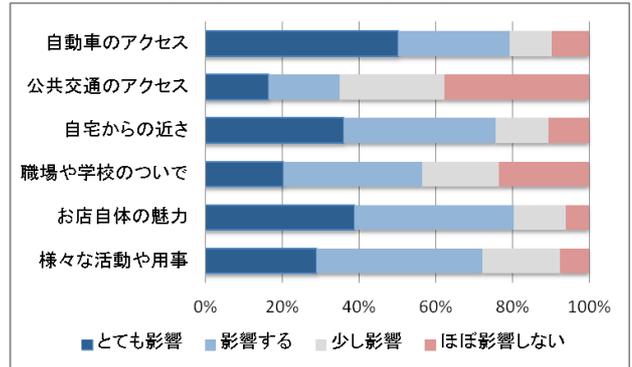


図5 活動場所を決める際に影響していること

次に、自動車の保有状況によって日常の活動や意識にどのような傾向があるかを分析する。

自動車の保有状況別に活動場所決定要因(図6・図7)を見ると、専用の自動車を持っている人は、活動場所を決める際に自動車のアクセスの良さが最も大きく影響しており、支配的な要因となっていることがわかる。それに対して、自分専用、家族共用のどちらの自動車も持たない人は自宅からの近さが最も大きく影響している。またどちらとも、2番目にはお店自体の魅力が影響している。

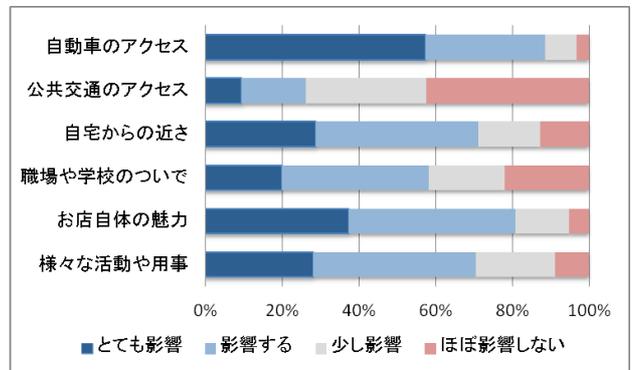


図6 活動場所を決める際に影響していること (自分専用の自動車保有者)

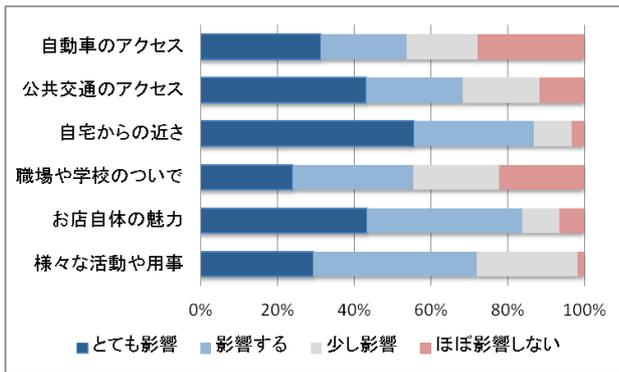


図7 活動場所を決める際に影響していること  
(専用・共用のどちらの自動車も持たない人)

実際の活動の様子を見ると、専用の自動車を持っている人は中心部と郊外を使い分けている人が多いのに対し、自動車を持っていない人の3割近くはほぼ中心商業地で活動している(図8)。

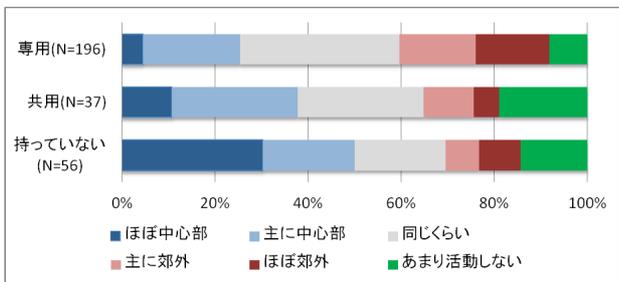


図8 自動車の保有状況別・活動場所によるパターン

#### 4. シクロシティ富山の利用意向

アンケート調査の後半では、シクロシティ富山の料金体系や利用方法の改善時や、ステーションの範囲の拡大時の利用意向の調査を行った。

シクロシティ富山は、中心市街地内での回遊性を高め、中心市街地の魅力を高める手段として有効であると考えられる。実際、中心商業地へ自転車で来街した人は、他の交通手段での来街者に比べ、「様々な活動が行える魅力」を中心商業地により強く感じており(図9)、自転車を利用しやすい環境を整えることは、中心市街地の魅力を高めることにつながると考えられる。しかし、シクロシティの利用経験者はアンケート回答者の3%程度で、十分に活用されているとは言えない。その理由を以下のように考えた。

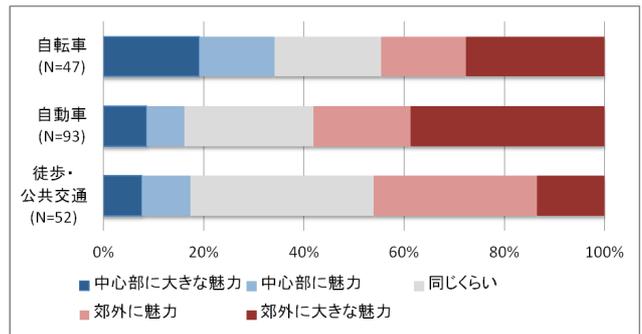


図9 中心商業地への来街交通手段別・様々な活動や用事が一度に行える魅力

現状の料金体系では、最短でも2日利用のパス、または提携宿泊施設でカードをレンタルする形式の1日パスしかなく、1回の利用ごとの利用パスが無い。また、長期の利用パスは12ヶ月以上の利用が必要であり、1か月ごとの利用パスが無い。加えて、事前の登録手続きが必要のため、利用したいその場で利用しづらいシステムである。ステーションのカバー範囲も、中心市街地内に限られており、住宅地までカバーしきれていない。

これらの課題に対して、以下の表中のA案、E案のような1回パス、1か月パスを導入し、短期の利用パスに関しては利用したいときにその場で利用できるシステムであることを想定してもらった。また、ステーションのカバー範囲が拡大した場合を想定してもらい、利用意向を尋ねた。

表2 シクロシティ富山の利用システムの改善案

	課金形態	利用料金	手続きの方法
A案	1回の利用ごとに利用パスを購入	例えば100円	自転車を借りるステーションでクレジットカードによる手続きを行い、パスを発行してもらう
B案	24時間有効な利用パスを購入	300円	
C案	2日間有効な利用パスを購入	500円	
D案	7日間有効な利用パスを購入	1000円	
E案	1ヶ月間有効な利用パスを購入	例えば1500円	事前にWebからクレジットカードの情報などを送信して利用申請を行う
F案	12ヶ月間以上有効な利用パスをまとめて購入	700円/月	

利用システム改善時の利用意向を図10に示す。回答者の約半数が利用の意向を示し、うち半数は利用時に1回ごとのパスを利用したいと回答した。また、1か月パスにも一定数の利用意向がみられた。

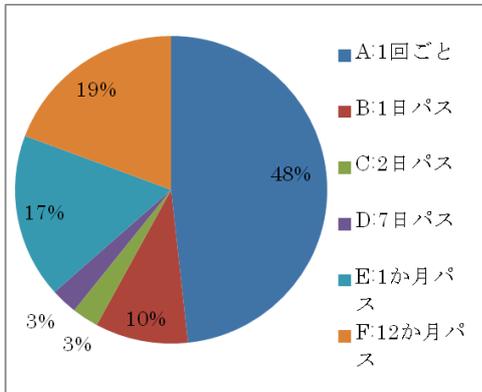
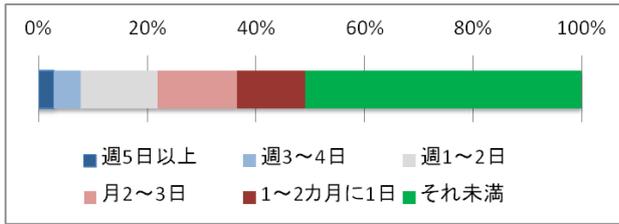


図10 利用システム改善時の希望利用頻度(上)と希望利用パス(下)

ステーションの範囲を拡大した場合については、32%の人が条件によっては利用したいと答えた。また、エリア拡大により、中心商業地や郊外での活動の様子がどのように変化するか尋ねたところ、中心商業地への来街頻度や活動頻度が増加すると回答した人が30~40%ほどで、中心商業地の活性化には一定の効果があると考えられる(図11)。ただし、郊外での活動が減少すると回答した人は20%弱であった。

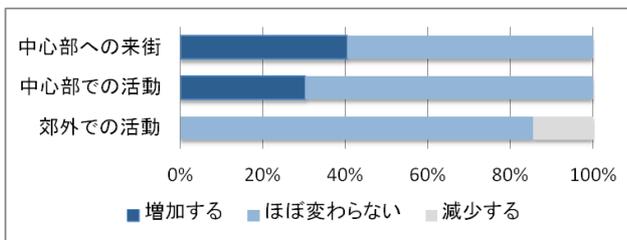


図11 エリア拡大時の来街・活動頻度の変化

改善時・エリア拡大時に利用の意向を示した人には、現状で中心商業地への来街頻度が高く、中心商業地内で訪れる場所の数も多く、徒歩で来街しており、勤務先が中心商業地内で、年齢層が低く、中心市街地内に居住しているなどの特徴がみられた。また、中心商業地への来街頻度が多いか、就業地が中心商業地内の人のほうが、長期のパスへの利用意向が高かった。

## 5. まとめと今後の課題

### 5.1 結論：まちなか居住者の活動

まちなか居住者の多くは郊外型店舗により魅力を感じ、

実際に住民の半数以上は週1日以上郊外で活動しており、自宅からの近さより場所自体の魅力や自動車の利便性が重視されていることが明らかとなった。このことから、まちなかでの活動を促進するためには、中心市街地の場所としての魅力を高めていくことが不可欠と考えられる。また、中心商業地へ自転車で来街する人が中心商業地の「様々な活動が一度に行える魅力」をより強く感じていることから、自転車共同利用システムがより利用しやすくなることはこの魅力の向上に寄与すると期待される。

### 5.2 結論：シクロシティ富山の今後の展開

仮想の利用システムの利用意向では、1回ごとに利用パスを購入するシステムの利用意向が高かった。回答者の3%しか利用経験が無い現状を踏まえると、利用意向を示した全体の50%の回答者が皆利用するとは考えづらいが、ステーションで利用パスを購入してすぐに利用できること、1回ごとに利用パスを購入するシステムを導入することにより、利用者は一定数増加すると考えられる。また、1か月ごとに利用パスを購入するシステムにも利用意向が見られることから、12ヶ月以上の定期パスという現行システムでは、冬季の利用可能性が下がることがネックとなっている利用者がいると考えられる。

ステーションの範囲を住宅地にまで拡大した場合、32%の人が利用意向を示した。シクロシティのエリア拡大により、中心商業地の活性化にはある程度の効果があると考えられるが、郊外型店舗から中心商業地への目的地の転換を促すことはあまり期待できないことも示された。

### 5.3 今後の課題

本論文の調査では、通勤・通学、買い物や飲食、娯楽などの生活の一部の実態を取り扱い、社交目的や余暇活動などの活動実態を取り扱っておらず、生活の全体を把握したわけではない。今後高齢化が進み、社交や余暇活動の時間の割合が大きくなると予想されるため、今後も分析を行う必要がある。

シクロシティに関する調査では、仮想の利用システムの利用意向を尋ねることで、どのような課題があるのかを明らかにした。このシステムの導入を実現するためには、実現可能な料金設定や利用方法のもと、天候や荷物・同乗者の有無などを踏まえた定量的な分析を行っていくことが必要である。