

5. 電鉄の機能強化がまちづくりに及ぼす効果

5-1 熊本中心市街地への効果

電鉄機能強化策が熊本中心市街地へ与える効果は、「中心市街地の現状」に対して、中心市街地の「商店主が中心市街地に求める期待」を踏まえて、「中心市街地の課題」を抽出し、さらには、電鉄機能強化策による転換特性や他地域での事例等を考慮して検討した。

(1) 中心市街地の現状

- ・熊本中心市街地の商店数や商品販売額は、減少傾向にある。
- ・中心市街地では、並木坂沿いや銀座通り沿い、シャワー通り沿いで空き家や空き店舗率が高くなっている。

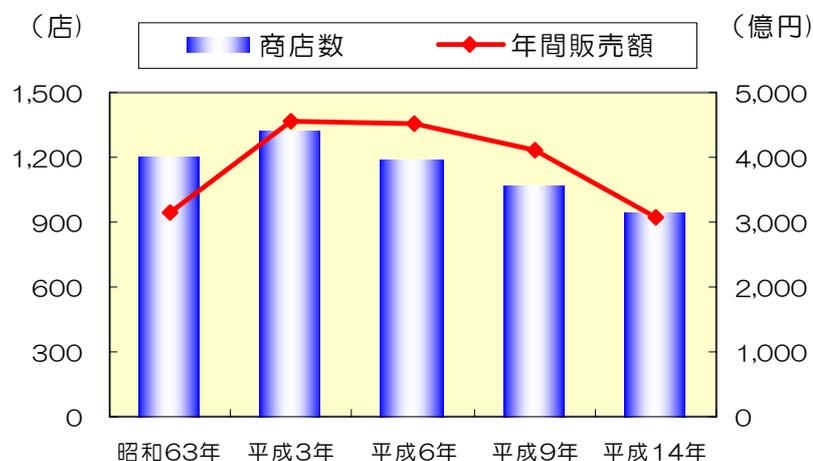


図 5-1 熊本中心市街地商業集積の推移 資料：熊本市の商業（H14 年度）

※中心市街地とは、城東校区、慶徳校区で集計

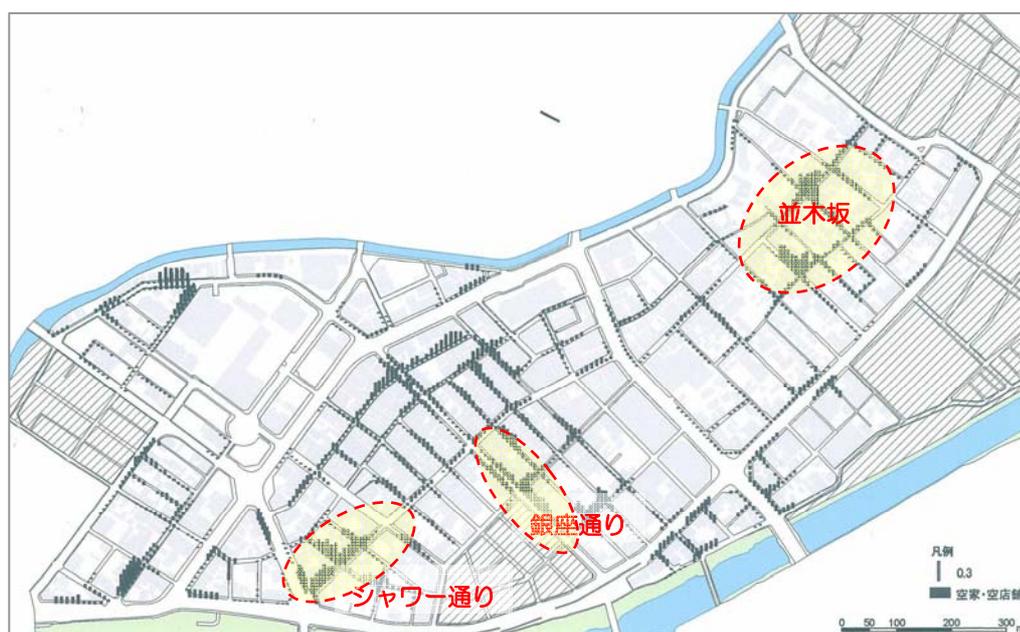
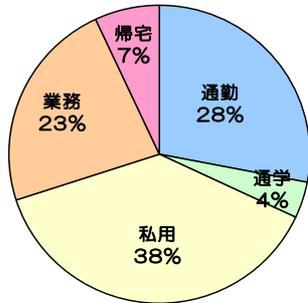


図 5-2 熊本中心市街地の空き家・空き店舗のシェア分布

出典：熊本大学工学部 両角研究室作成

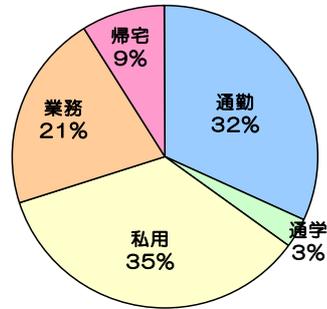
- ・ 中心市街地への来訪目的は、私用が最も多く、交通手段別には自動車が最も多く、自動車への依存が増加傾向にある。
- ・ なお、周辺市町村から熊本市中心部への人の動きは、市中心部からみた南北の周辺市町で減少傾向にある。

S59年



N=165,367(トリップ/日)

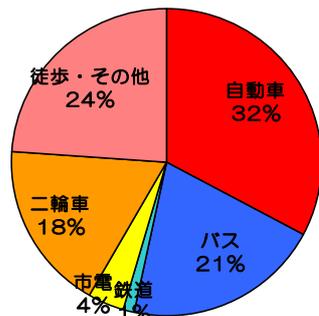
H9年



N=135,106(トリップ/日)

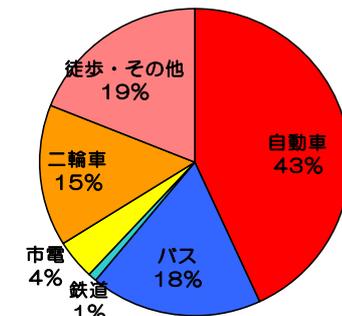
図 5-3 熊本中心市街地への来訪目的

S59年



N=165,367(トリップ/日)

H9年



N=135,106(トリップ/日)

図 5-4 熊本中心市街地への来訪手段

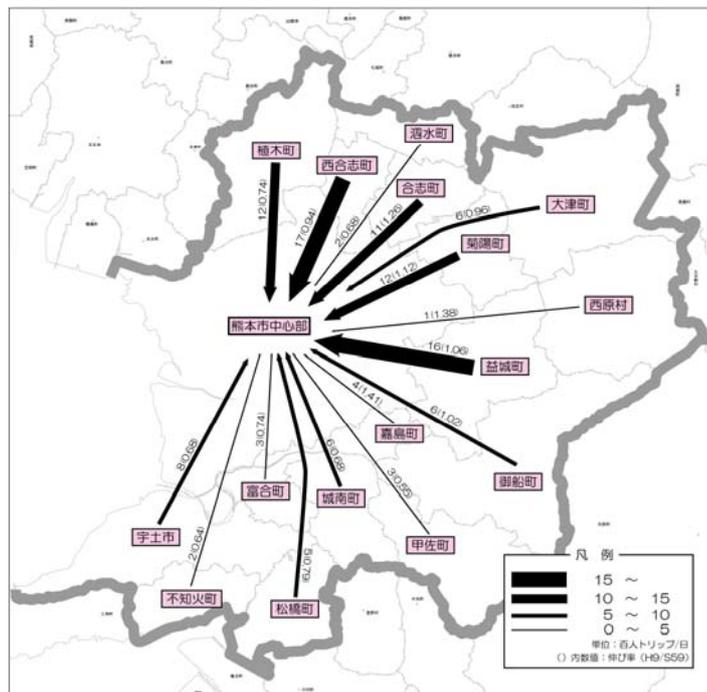


図 5-5 周辺市町村から熊本市中心部への人の動き

資料：第2～3回熊本都市圏PT調査

(2) 店主が中心市街地に求める期待

経済産業省が熊本中心市街地で実施した商業者アンケート調査（H17.2月実施）を基に、商業者が指摘する中心市街地の特性を整理する。

- ・ 商業販売額及び来店者数は、減少傾向を指摘する割合が高く、将来的（3年後）にも横ばい・減少を予想している。
- ・ また、現状の顧客は、市内中心であるが、将来的には周辺地域を含む県内からの来訪者を期待している。

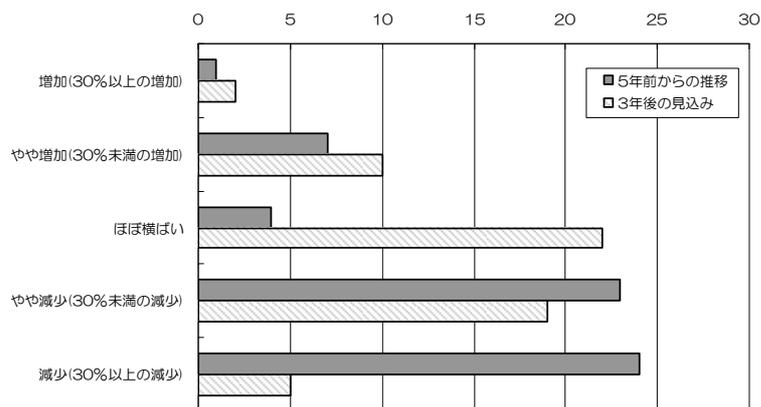


図 5-6 売上高の推移と見込み

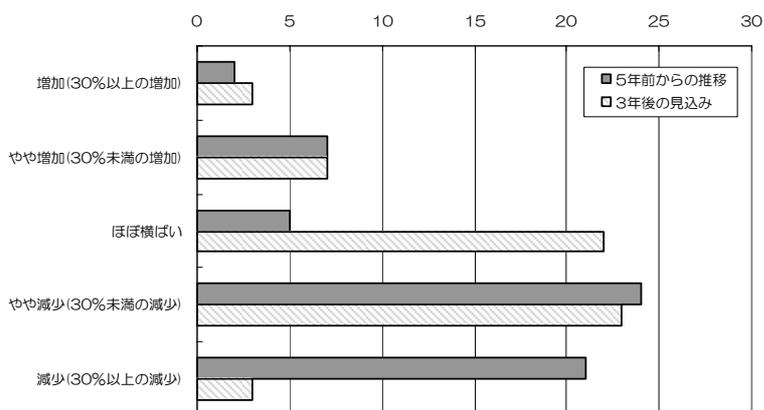


図 5-7 来店者数

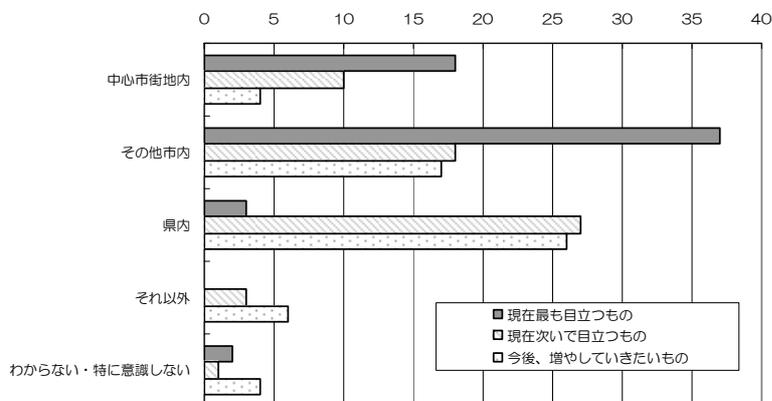


図 5-8 顧客の居住範囲（現在と今後増やしたい点）

参考：経済産業省調査

（第3回検討委員会；参考資料）

- ・顧客の年齢層は、現状、20～39歳の中間年齢層中心であり、将来的にも増やしていきたいと考えているが、高齢者の来訪にも期待している。
- ・来店時の交通手段は、自家用車が最も多く、今後も期待をもつものの、自家用車での来やすさには、問題を指摘（中心市街地の弱みを感じている）している。
- ・一方、公共交通機関での来やすさには中心市街地の強みを感じており、将来的にも期待が持てる交通手段と認識している。

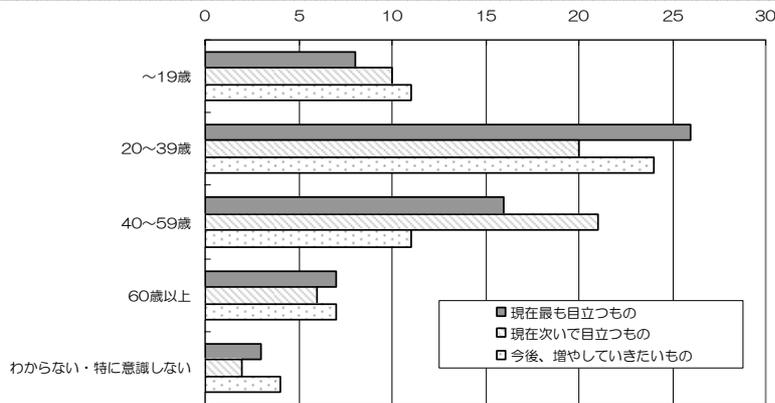


図 5-9 顧客の年齢層（現在と今後増やしたい点）

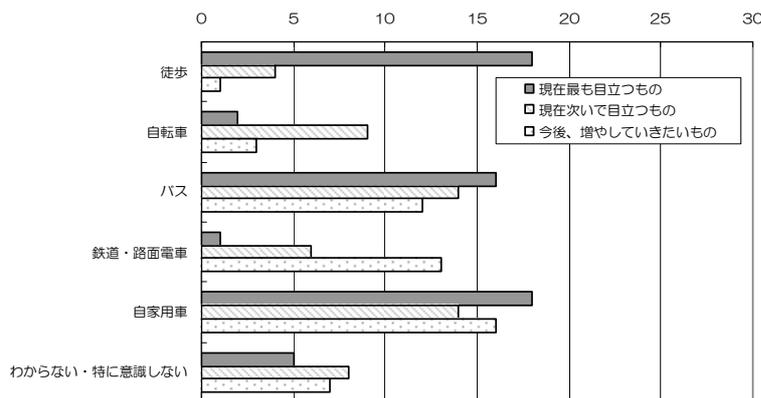


図 5-10 顧客の来店手段（現在と今後増やしたい点）

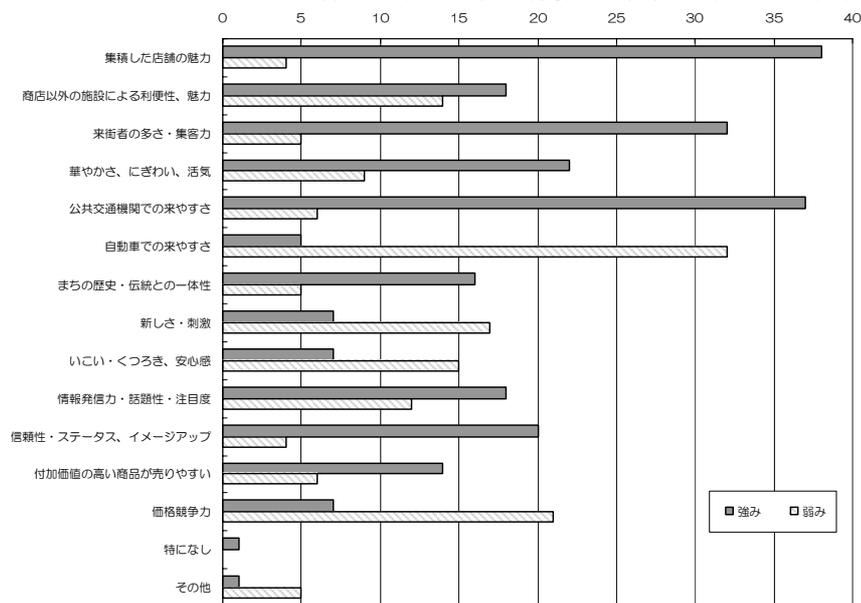


図 5-11 中心市街地の強み・弱み（それぞれ複数回答）

参考：経済産業省調査（第3回検討委員会；参考資料）

(3) 中心市街地の課題

- ・ 中心市街地の活性化（商品販売額の増加等）に向けては、周辺地域からの来訪、特に、減少傾向にある南北の周辺市町からの来訪増が求められる。
- ・ また、周辺市町からの来訪者増加を図るには、現状の中間年齢層の来訪に加え、高齢者の来訪が必要である。
- ・ さらに、来訪者の来訪手段では自動車による来訪の抵抗感もあり、鉄道や路面電車等の公共交通機関による来訪者増を促す必要がある。

中心市街地の現状

- ・ 並木坂沿いや銀座通り沿い、シャワー通り沿いで空き家や空き店舗率が高くなっている。
- ・ 来訪目的は私用が多く、手段別では自動車への依存が高まっている。
- ・ 市中心部への南北の周辺市村からの流動は減少している。

商店主が中心市街地に求める期待

- ・ 商業販売額及び来訪者数は、将来的にも横ばい、減少を予想している。
- ・ 現状の顧客は市内中心であり、周辺地域からの来訪者の増加を期待している。
- ・ さらには、現在の中間年齢層の来訪者に加えて、高齢者の来訪の増加にも期待している。
- ・ 自家用車での来やすさには中心市街地の弱みを感じており、将来的には公共交通機関にも期待している。

中心市街地の課題

- ・ 中心市街地の活性化（商品販売額の増加等）に向けては、周辺地域からの来訪、特に、減少傾向にある南北の周辺市町からの来訪が必要である。
- ・ また、周辺市町からの来訪者増加を図るには、現状の中間年齢層の来訪に加え、高齢者の来訪が必要である。
- ・ さらに、来訪者の来訪手段では自動車による来訪の抵抗感もあり、鉄道や路面電車等の公共交通機関による来訪者増を促す必要がある。

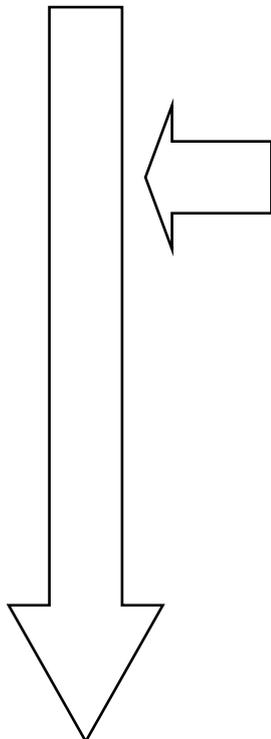
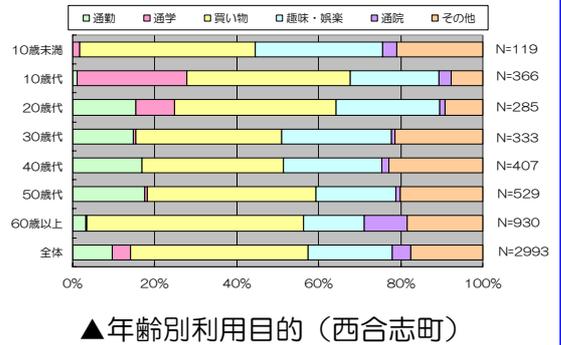
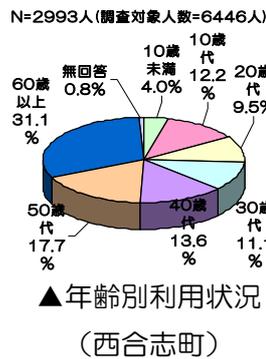
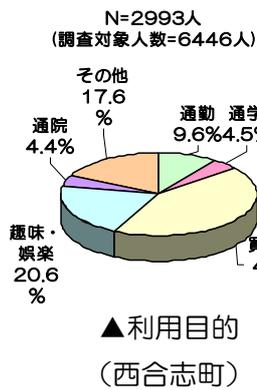
(4) 電鉄機能強化策が中心市街地に与える効果

①電鉄機能強化策による自動車から熊本電鉄への転換者の特性

- ・熊本電鉄を利用して、熊本中心市街地へ「買い物」や「娯楽・食事」目的で来訪する人が増加する。
- ・また、現在の熊本電鉄の利用者の約3割が60歳以上の高齢者であるため、高齢者の私用目的による利用者が増加する。

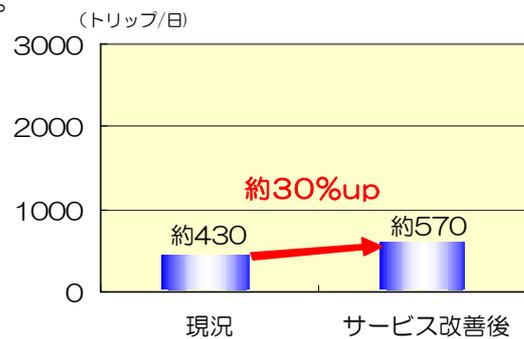
現状の熊本電鉄利用者特性

- 熊本電鉄の利用目的は、「買い物」が約4割と最も多く、次いで「娯楽・娯楽」が約2割。
- 年齢別では、「60歳以上」の利用者で約3割を占め、その目的は「買い物」が多い。



電鉄機能強化策によって・・・

- 私用目的の熊本電鉄利用者が約30%増加すると予測されるため、熊本電鉄を利用して中心市街地へ「買い物」や「娯楽・食事」目的で来訪する人が増加すると考えられる。
- また、高齢者（60歳以上）のさらなる利用促進が期待され、高齢者の中心市街地への「買い物」目的等の来訪者が増加すると考えられる。



▲私用目的の自動車から熊本電鉄への転換率
資料；熊本電鉄調査結果（別途調査）

電鉄機能強化策による転換者の特性

- 「買い物」や「娯楽・食事」目的の来訪者の増加
- 世代としては、高齢者の私用目的の来訪者の増加

②公共交通機関を利用した中心市街地等の活性化事例

- ・中心市街地へ公共交通機関を利用した場合は、自動車で行く場合と比較して、渋滞の回避によるアクセス時間の短縮や定時性の確保、さらには空き駐車場を探すための徘徊時間がなくなることで、滞在時間が増加し、利用店舗数の増加が期待される。
- ・交通不便地域等の解消により、外出の誘発や外出頻度の増加、さらには、商業施設においては、来街者の増加や売上増加が期待される。
- ・公共交通機関のサービス向上により、活動箇所数や活動時間割合が増加し、満足度や再来訪の意向が高まることが期待される。

<各地の分析事例>

●福岡天神フリンジパーキング社会実験

福岡市天神地区における交通渋滞の緩和を目的として、都心部周辺駐車場からバスを運行し、天神地区へ訪問してもらう、フリンジパーキングの社会実験を実施した結果、以下のような効果が得られた。

天神での滞在時間が「増えた」が75%、さらには、利用店舗数が「増えた」が61%となり、大きな天神地区の賑わい拡大効果をもたらした。

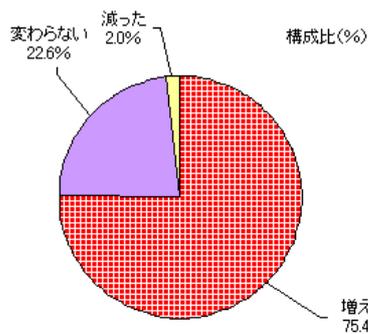


図 5-12 滞在時間の変化

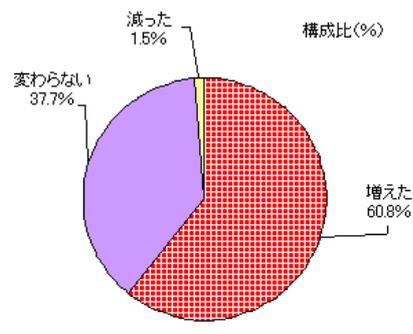


図 5-13 利用店舗数の変化

出典：「第3回 福岡のみちを考える勉強会」資料、天神社会実験実行委員会 HP

●金沢ふらっとバス

石川県金沢市に、交通不便地域におけるモビリティ向上や高齢者の日常的な足の確保、さらには、中心市街地へのアクセス改善と活性化を目的に、コミュニティバスを導入し、以下のような効果が得られた。

- ・「便利になり外出が増えた」が60%を占め、特に高齢者は68.7%となっている。
- ・ルート沿線の商店街及び主要商業施設において、「使うお金が増えた」が51%となっている。

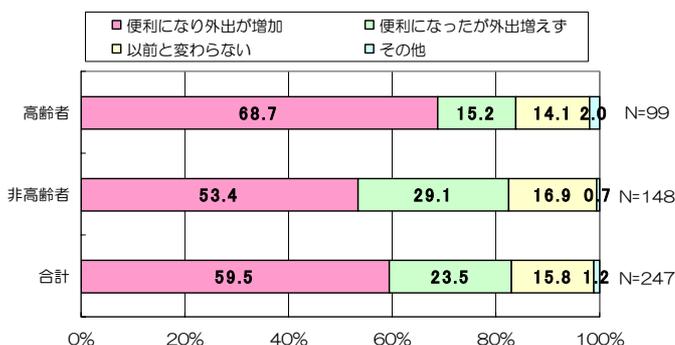


図 5-14 外出の利便性と外出頻度の変化

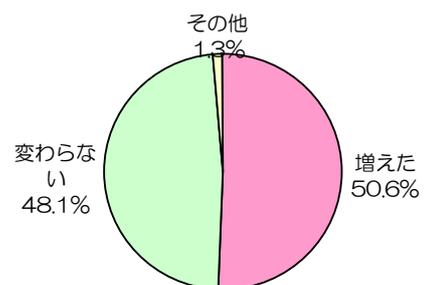


図 5-15 消費金額の変化

資料：金沢市交通政策課 HP 等

●京都市休日交通体系調査データを用いた行動 - 意識モデル分析

京都市内の休日観光客の行動特性データを用いた分析事例では、以下のような結果が得られている。

- 自動車利用者は、公共交通機関等の利用者よりも、活動箇所数が少ない
- 活動時間割合（京都での総滞在時間にしめる移動以外の時間の割合）も低く、かつ、再来訪の意向も低い

<分析結果事例>

i) 分析の目的

- ・京都市内の休日観光客の行動特性と個人属性や移動手段との関係を明らかにする。特に、利用手段によって行動特性に違いが見られるかどうかを検討する。
- ・観光地の魅力や観光行動の変化に関係する意識データとして、今回の旅行に関する満足度、再来訪の意向等のデータに着目し、上述の個人属性や移動手段、行動特性とこれら意識データとの関係を明らかにする。
- ・以上の検討をもとに、自動車流入規制に代表される需要調整策を実施した場合の観光交通への影響について、定性的に考察する。

ii) 分析結果

- ・市内を自動車で移動する人は、そうでない人に比べて活動箇所数が少なく活動時間割合が低い。このことは、京都市内において観光スポットでの観光をより多く、長い時間楽しむという観点から見た場合、自動車による移動が必ずしも有利でないことを示している。
- ・活動箇所数、総時間、活動時間割合といった行動特性が、満足度や再来訪の意向に正方向に影響している。すなわち、「たっぷり時間を使って、たくさんの観光地をゆったりと観光した人は、満足度が高く、かつ、また来ようと考えている」ということが確認できた。また市内を自動車で移動する人はその他の人と比較して、上記の行動特性の違いを考慮した上でなお、再来訪の意向が低いという結果が得られた。
自動車利用者のなかでも道路の渋滞や駐車場の問題を体験した人は、そうでない人に比べて活動時間割合が少なく、満足度や再来訪の意向も低かった。
- ・観光地への自動車流入規制が実施された場合、京都への観光を取りやめると答えた人は自動車利用者の約2割であった。また再来訪の意向が高い人ほど自動車流入規制によっても観光を取りやめず、他の手段、時間帯に来てくれる可能性が高い傾向にあることが確認できた。
但し、どのような理由で自動車を利用したかによって、自動車流入規制への対応が異なる可能性がある。特に運転しなかったから自動車を利用したと答えた人は、活動箇所数が少なく活動時間割合も低いが高満足度は高い。また再来訪の意向が高いにもかかわらず、自動車流入規制を実施した場合には来訪を取りやめるという結果が得られた。

iii) 考察

- ・自動車流入規制等の施策の影響としては、まず道路混雑の緩和によってバス・タクシーのサービス水準が向上することにより、公共交通機関利用者の活動箇所数や活動時間割合が増加し、満足度や再来訪の意向が高まることが期待できる。特に女性や高齢者、遠くから泊まり掛けで来ている人は、自動車より公共交通機関を利用する傾向にあるので、自動車流入規制等の施策はこれらの人にとってよい政策であるといえる。

資料提供：東京工業大学大学院理工学研究科 藤井聡助教授

③電鉄機能強化策が中心市街地に与える効果

- 熊本電鉄の機能強化に伴い、中心市街地への来訪者の増加や再来訪の意向が高まり、中心市街地の活性化が期待される。
- また、中心市街地へのアクセス強化に伴い、高齢者の外出頻度の増加が期待され、中心市街地への私用目的の来訪者増加が期待される。
- さらには、電鉄機能強化策に伴い、来訪者の乗り換え抵抗の削減や、LRT 導入による電停の低床化による車両との段差解消など、熊本県が目指すユニバーサルデザインのまちづくりに貢献する。

中心市街地の課題

- ・中心市街地の活性化（商品販売額の増加等）に向けては、周辺地域からの来訪、特に、減少傾向にある南北の周辺市町からの来訪が必要である。
- ・また、周辺市町からの来訪者増加を図るには、現状の中間年齢層の来訪に加え、高齢者の来訪が必要である。
- ・さらに、来訪者の来訪手段では自動車による来訪の行き詰まり（駐車容量の不足等）もあり、鉄道や路面電車等の公共交通機関による来訪者が必要である。

電鉄機能強化策による転換者の特性

- ・熊本電鉄を利用して、熊本中心市街地へ「買い物」や「娯楽・食事」目的で来訪する人が増加。
- ・また、現在の熊本電鉄の利用者の約3割が60歳以上であるため、高齢者の私用目的による利用者が増加。

中心市街地等の活性化事例

- ・中心市街地へ公共交通機関を利用し行くことで、滞在時間の増加や利用店舗数の増加が期待される。
- ・交通不便地域等では、外出の誘発や外出頻度の増加を招く。
- ・公共交通機関のサービス向上により、満足度や再来訪の意向が高まることが期待される。

中心市街地に与える効果

- ・熊本電鉄の機能強化に伴い、中心市街地への来訪者の増加や再来訪の意向が高まり、中心市街地の活性化が期待される。
- ・また、中心市街地へのアクセス強化に伴い、高齢者の外出頻度の増加が期待され、中心市街地への私用目的の来訪者増加が期待される。
- ・さらには、電鉄機能強化策に伴い、来訪者の乗り換え抵抗の削減や、LRT 導入による電停の低床化による車両との段差解消など、熊本県が目指すユニバーサルデザインのまちづくりに貢献する。

5-2 西合志町及び沿線地域への効果

電鉄機能強化策が西合志町及び沿線地域へ与える効果は、「西合志町及び沿線地域の現状」に対して、西合志町及び沿線地域の「道路交通及び生活基盤の整備状況」を踏まえて、「西合志町及び沿線地域の課題」を抽出し、さらには、電鉄機能強化策による転換者^{※1}の特性や西合志町及び沿線地域の将来像を考慮して検討した。

※参考資料 1 より

(1) 西合志町及び沿線地域の特性

①人口及び高齢化率の推移

- ・西合志町の熊本電鉄沿線では人口が増加しており、特に三ツ石～御代志間では増加が顕著に見られる。
- ・御代志駅や新須屋駅周辺では高齢化率が高く、御代志駅以北でも高くなっている。

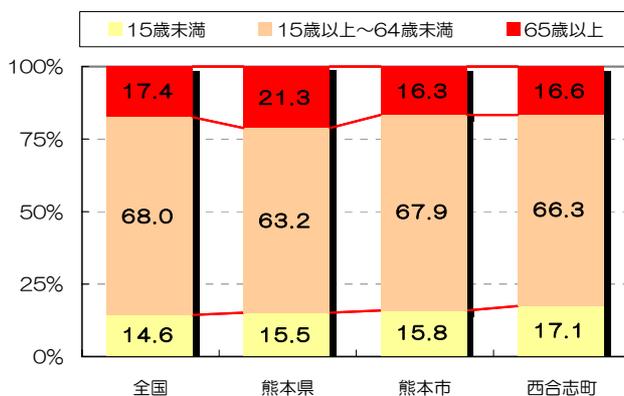


図 5-16 全国及び熊本県内の人口構成(H12年)

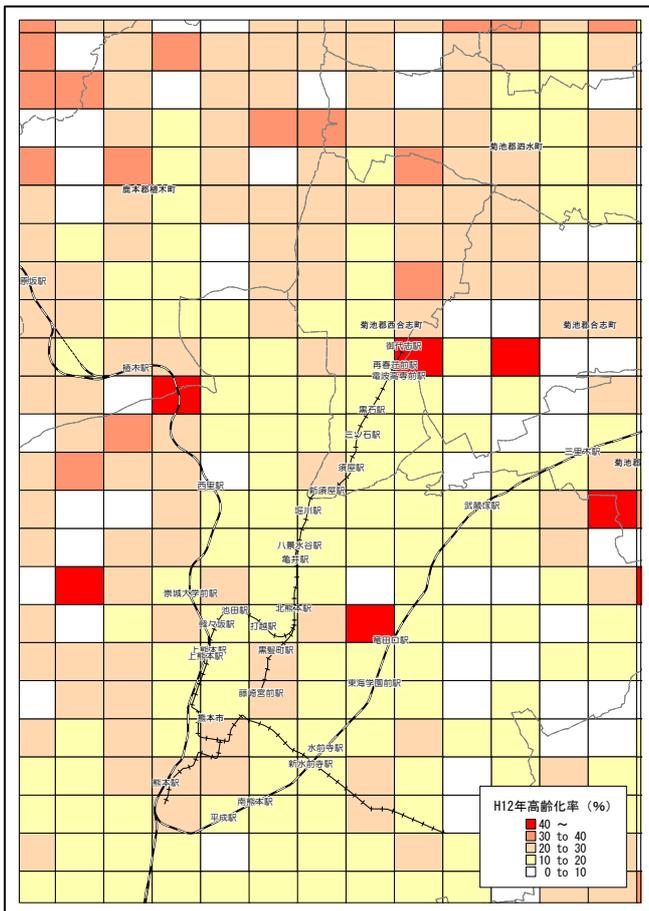
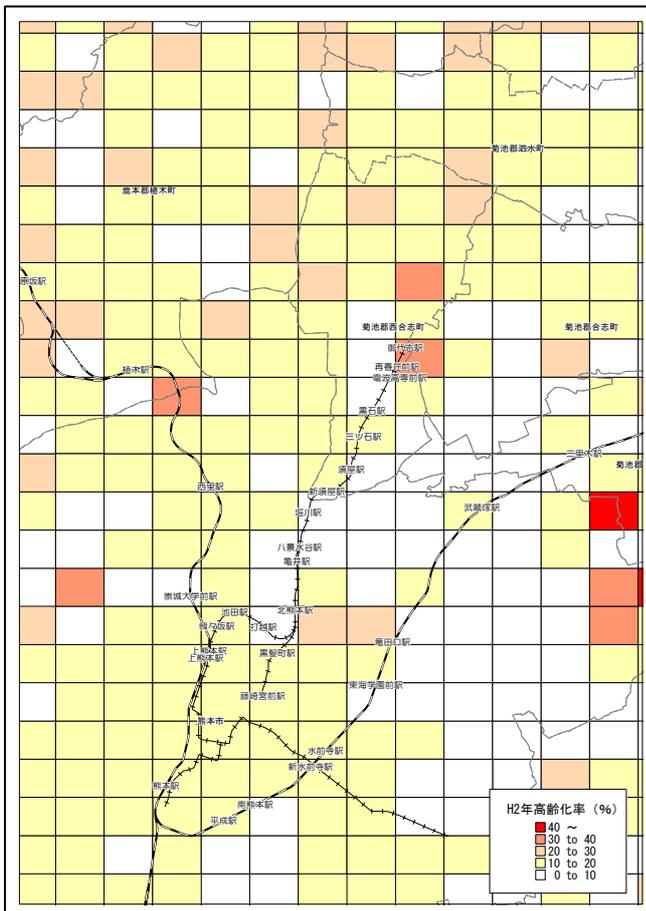


図 5-17 熊本電鉄沿線の人口推移 (H12年/H2年)

図 5-18 熊本電鉄沿線の高齢化率 (H12年)

②西合志町及び沿線地域の流動特性

- ・ 周辺市町村から熊本市内全体への人の動きは、S59年からH9年までの14年間で約5割増加しており、特に、植木町や西合志町、合志町などの都市圏北部や、菊陽町や益城町などの都市圏東部からの動きが多くなっている。
- ・ 西合志町の通勤通学者の就業地、もしくは通学地は熊本市が約42%と最も多く、増加傾向にあり、一方、西合志町での通勤通学者は減少傾向にある。

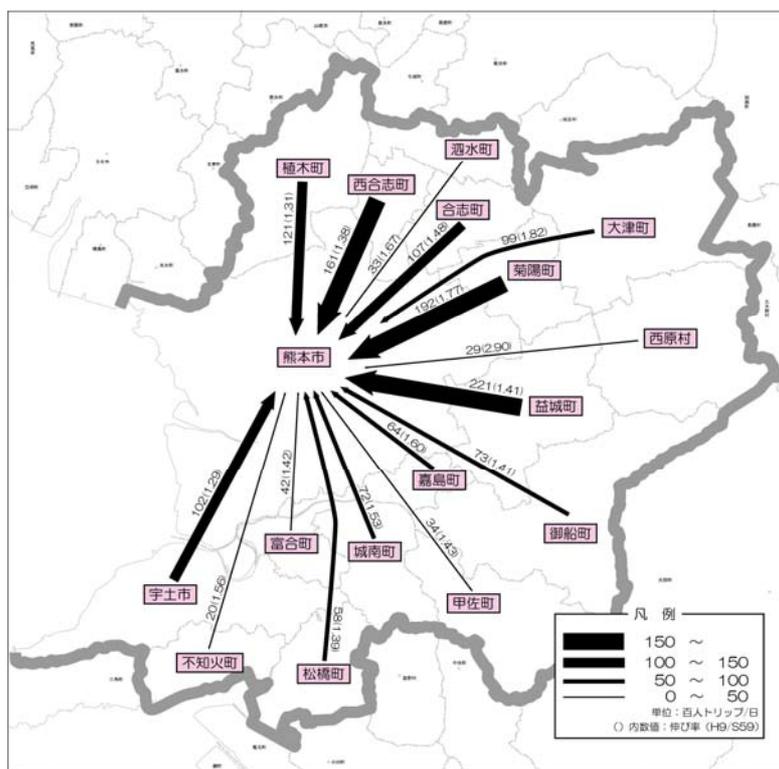


図 5-19 周辺市町村から熊本市への人の動き (全目的・全手段)

資料：第2～3回熊本都市圏PT調査

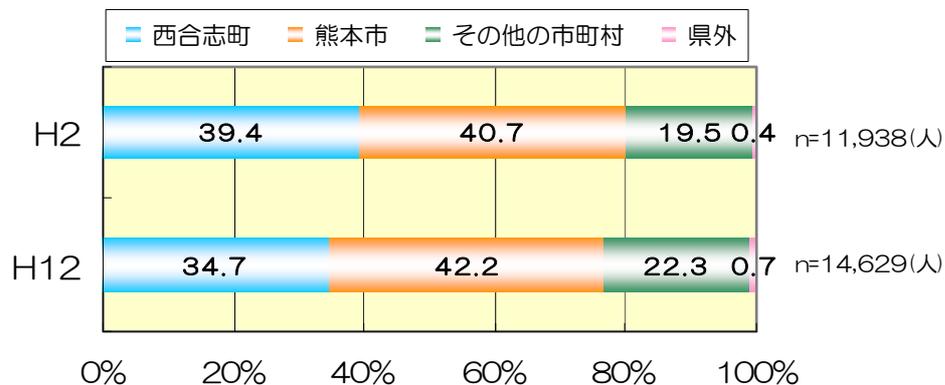


図 5-20 通勤・通学地域の推移

資料：国勢調査

③西合志町の商業特性

- ・西合志町の商店数、及び年間販売額は減少傾向にある。
- ・西合志町の商業圏としては、食品や日用雑貨などの身の回り品の商店が多く、衣料品等の嗜好品の購買は、熊本市や他町の大型店に購買流失している割合が高くなっている。

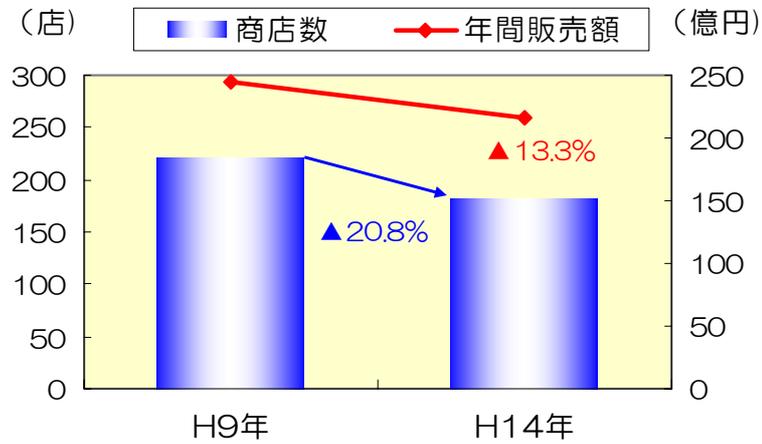


図 5-21 西合志町の商店数及び年間販売額の推移

資料：熊本市の商業（H14 年度）

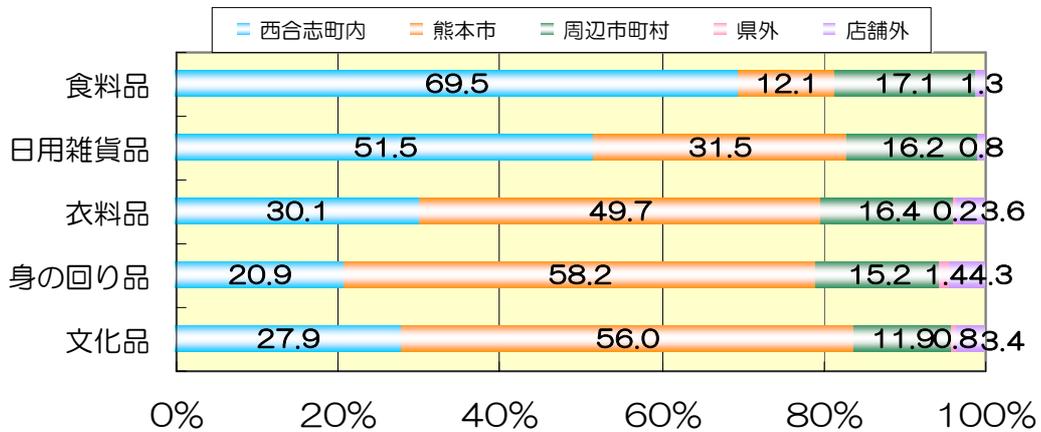


図 5-22 西合志町の商圈

資料：熊本県購買実態調査（H9 年）

(2) 西合志町及び沿線地域の社会基盤整備状況

①公共交通機関の整備状況

- ・バス路線は、国道 387 号や熊本電鉄沿線に集中しており、周辺地区（野々島、合生、上生）では、公共交通機関の空白地帯が存在する。
- ・熊本電鉄は 6 時～20 時の運行にあり、朝夕ピーク時で 15 分間隔（4 本/時）、昼間時で 30 分間隔（2 本/時）で運行されているのに対して、市電は平均 3～5 分間隔で運行されている。

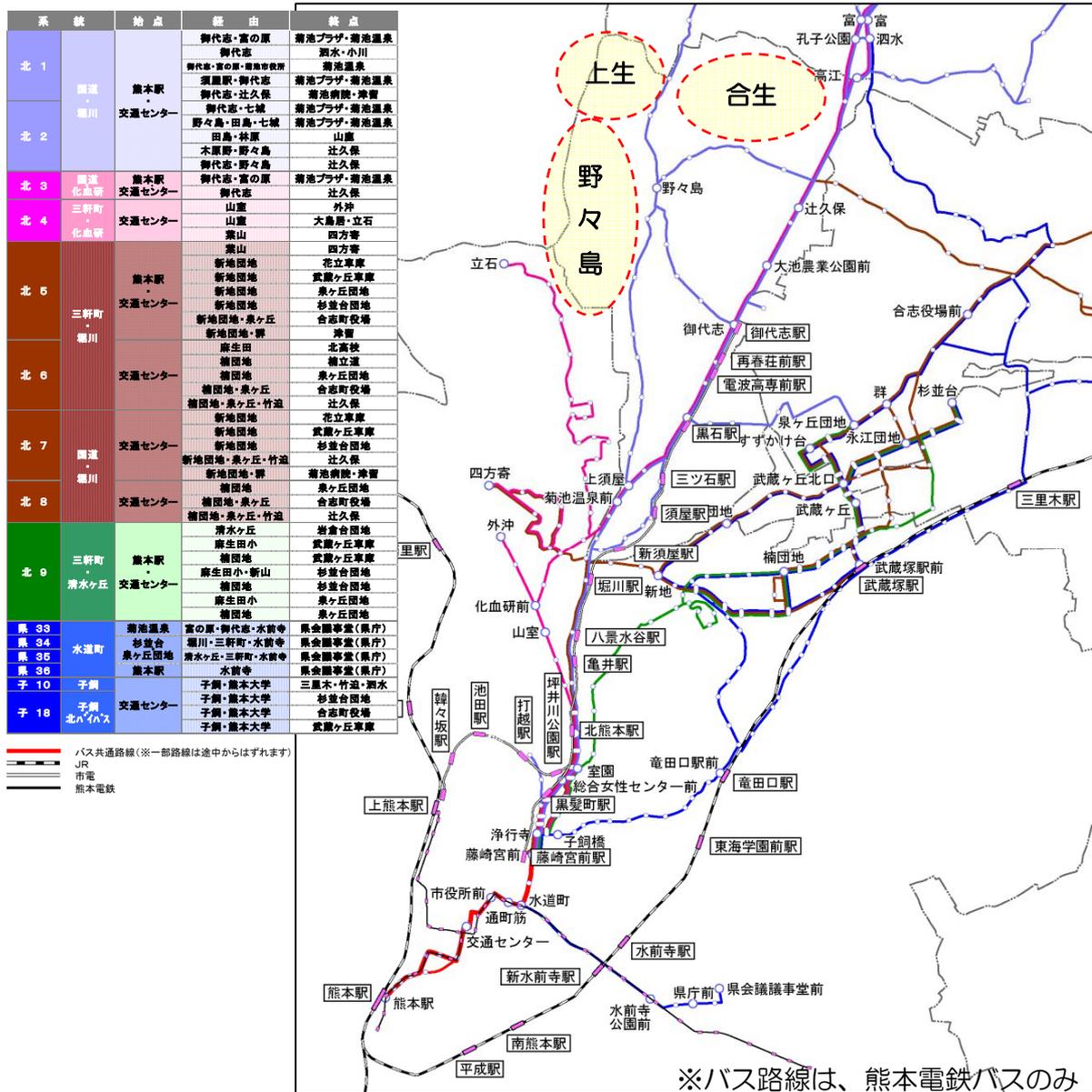


図 5-23 西合志町及び沿線地域の公共交通機関の路線網

表 5-1 熊本電鉄の平日の運行状況

始点	終点	総運行本数	備考欄
御代志駅	藤崎宮前駅	38(北熊本駅着3本含)	7,17時台に最大4本、8,16,19時台各3本、その他2本
藤崎宮前駅	御代志駅	38(北熊本駅発2本含)	7,8,17,18時台に最大4本、16時台各3本、その他1or2本

※藤崎宮前駅～北熊本駅間のみの運行は除く

- ・運行時間
御代志駅始発；6:55、藤崎宮前駅終発；20:25
(市電の平日の運行状況)
- ・朝ピーク時（8 時～9 時）；片方向最大 22 本運行
- ・昼間時は片方向 16～18 本運行

資料提供；熊本電気鉄道株式会社

②道路交通の整備状況

- ・熊本電鉄の御代志駅～新須屋駅間は国道 387 号と、新須屋駅～北熊本駅間は（主）熊本菊鹿線と並行しているが、これらの道路は 2 車線道路となっている。
- ・また、新須屋駅周辺では、国道 3 号北バイパスが交差する計画となっている。
- ・熊本電鉄沿線地域の道路の混雑度は、下図の 4 地点全てで交通需要が交通容量を上回っており（混雑度 1.0 以上）、（主）熊本菊鹿線や国道 387 号（泗水町上高江付近）では上昇傾向にある。

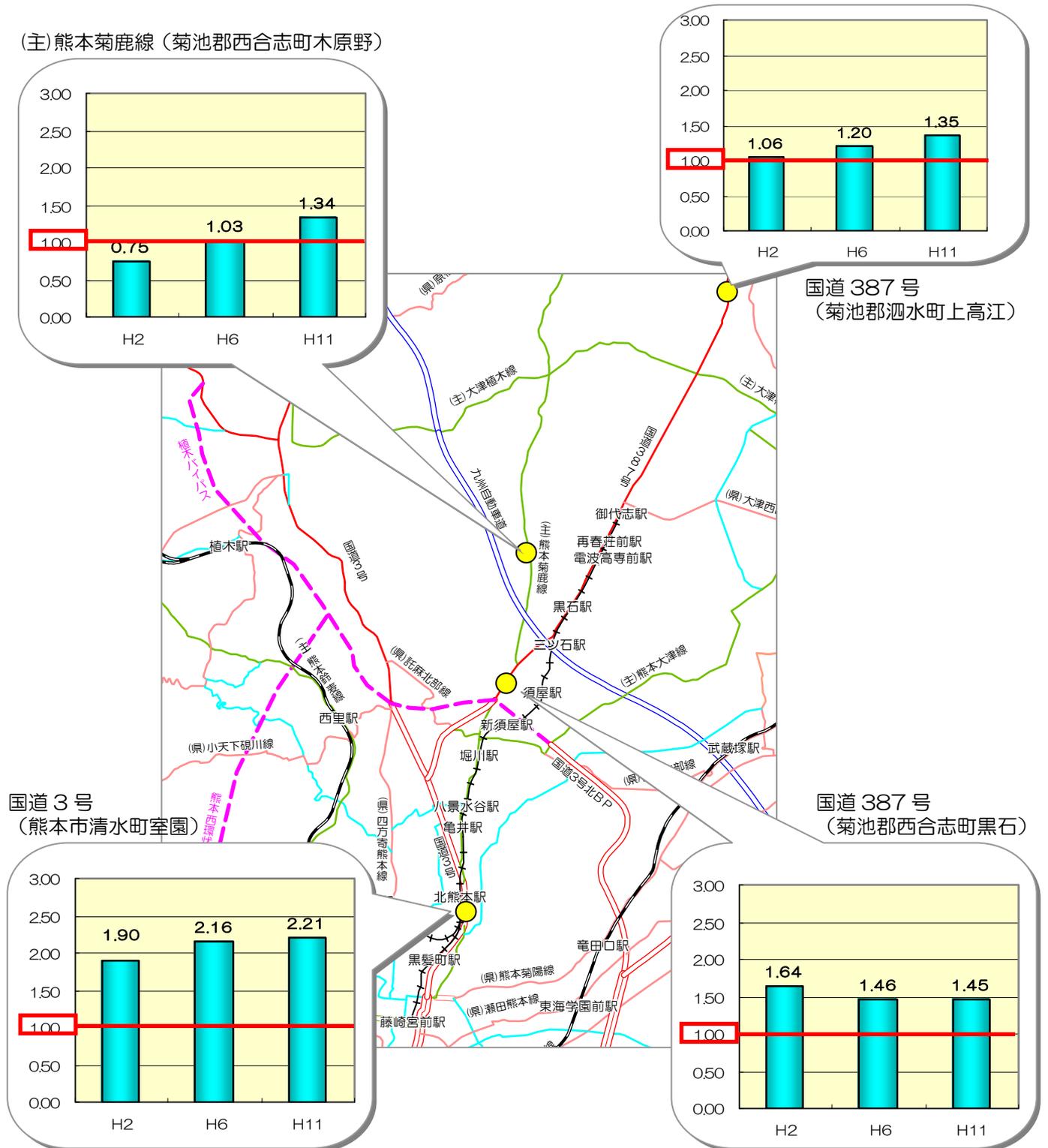


図 5-24 西合志町及び沿線地域の道路交通網と混雑度

資料：道路交通センサス調査結果

③生活基盤の整備状況

- ・第3次医療施設は西合志町には存在せず、最も近いところで熊本市中心部に立地する国立熊本病院や熊本大学病院である。
- ・百貨店や大型ショッピングセンター（売り場面積 10,000m²以上）の施設は西合志町には存在せず、熊本市や菊陽町に立地している。
- ・高等学校は、西合志町には熊本電波工業高専しか存在せず、高校生は熊本市や菊池方面へ通学しなければならない。

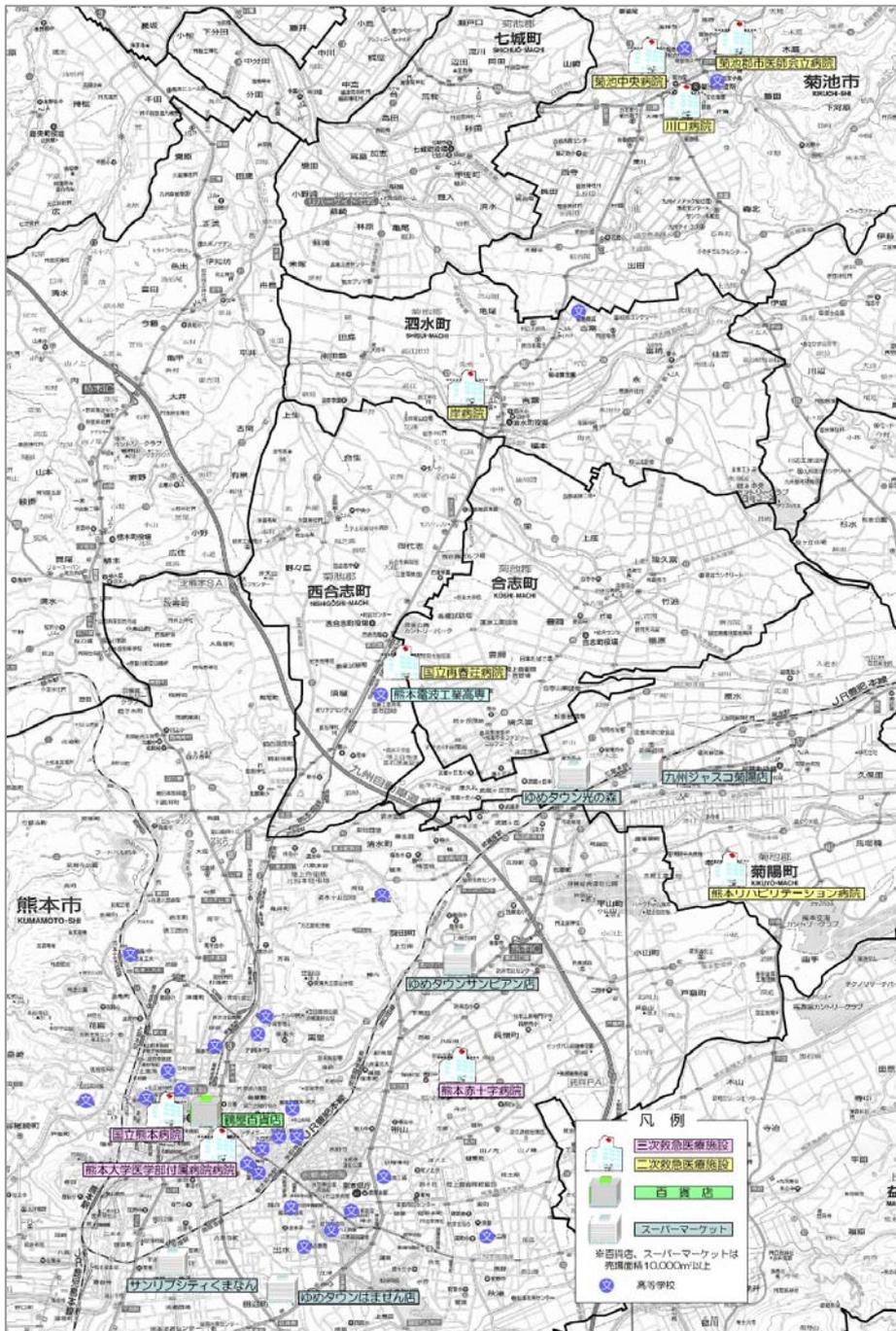


図 5-25 西合志町及び周辺市町の社会基盤整備状況

資料：熊本県保健医療計画（第4次）、図説 九州経済（2005）

- 第一次救急医療施設：休日・夜間などにおいて比較的軽症の救急患者を診療する施設
 第二次救急医療施設：手術、入院治療を必要とする重症患者を担当する施設
 第三次救急医療施設：心筋梗塞、脳卒中、頭部外傷など一刻を争う重篤救急患者の救命医療を担当する施設

(3) 西合志町及び沿線地域の課題

- ・西合志町内での購買力を高める等の地域の魅力を向上させる生活基盤の整備が必要である。
- ・依存関係にある熊本市への道路交通のサービス水準は低く、連携強化に向けたアクセス交通や手段等のサービス向上が必要である。

西合志町及び沿線地域の現状

- ・人口が増加するとともに、高齢化も進展している。
- ・通勤通学者の就業地や通学地は熊本市が最も多く増加傾向にあり、熊本市との結びつきが強い。
- ・西合志町内での衣料品等の購買が弱く、熊本市や他町の大型店に流失しており、商店数及び年間販売額は減少傾向にある。

道路交通の整備状況

- ・公共交通機関の空白地帯が存在する。
- ・熊本電鉄のサービス水準は、市電などに比べて低い。
- ・沿線地域の道路では、交通需要が交通容量を上回り混雑が発生しており、上昇傾向にある。

生活基盤の整備状況

- ・第三次医療施設が近くには存在しない。
- ・百貨店や大型ショッピングセンターが存在しない。
- ・高等学校が、熊本電波工業高専しか存在しない。

西合志町及び沿線地域の課題

- ・西合志町内での購買力を高める等の地域の魅力を向上させる生活基盤の整備が必要である。
- ・依存関係にある熊本市への道路交通のサービス水準は低く、連携強化に向けたアクセス交通や手段等のサービス向上が必要である。

(4) 電鉄機能強化策が西合志町及び沿線地域に与える効果

① 電鉄機能強化策による転換者の特性

- ・電鉄機能強化策（フィーダーバス化）によって、御代志地区や須屋地区では一日の利用者数が増加すると予想され、その内、高齢者の「買い物」目的や、学生の「通学」目的の利用者が増加すると期待される。

○ (参考) 熊本電鉄機能強化策による転換量の推定

出典：熊本電鉄調査結果（別途調査）

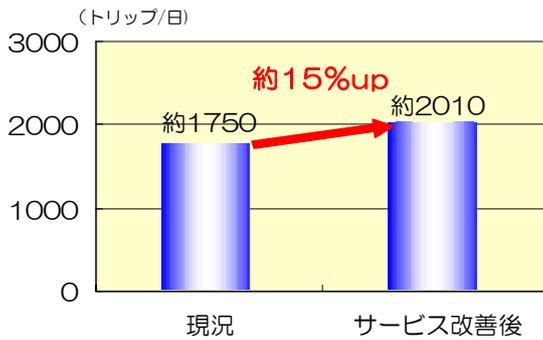


図 5-26 通勤通学目的の自動車から熊本電鉄への転換率

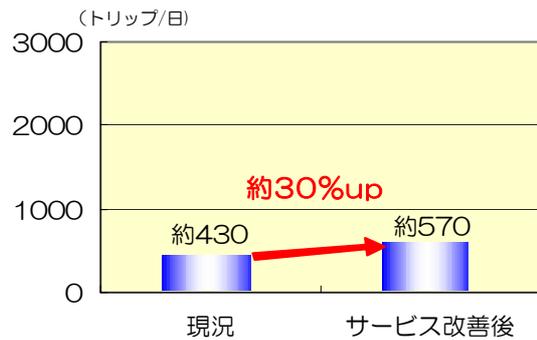


図 5-27 私用目的の自動車から熊本電鉄への転換率

○ (参考) バスフィーダー化による需要予測

出典：熊本電鉄調査結果（別途調査）

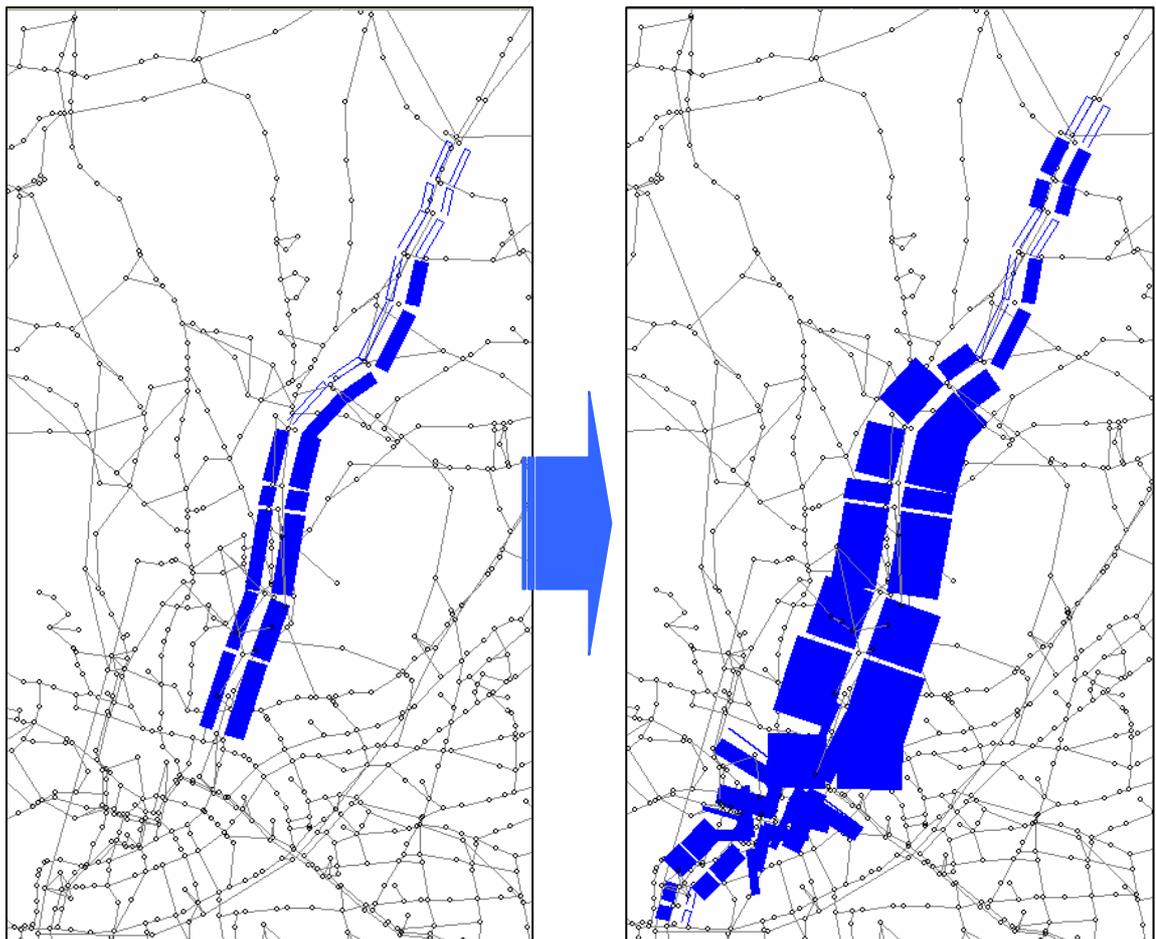


図 5-28 フィーダーバス化による需要予測結果

②西合志町及び沿線地域が目指す将来像

- ・西合志町が目指す将来像は、4つの柱と6つの基本施策からなり、「立地環境を生かした産業の振興」の一つとして、熊本電鉄と連携した店舗の集積や周辺環境整備を目指している。
- ・特に、御代志駅周辺では、駅前商業地区の創出を目指している。

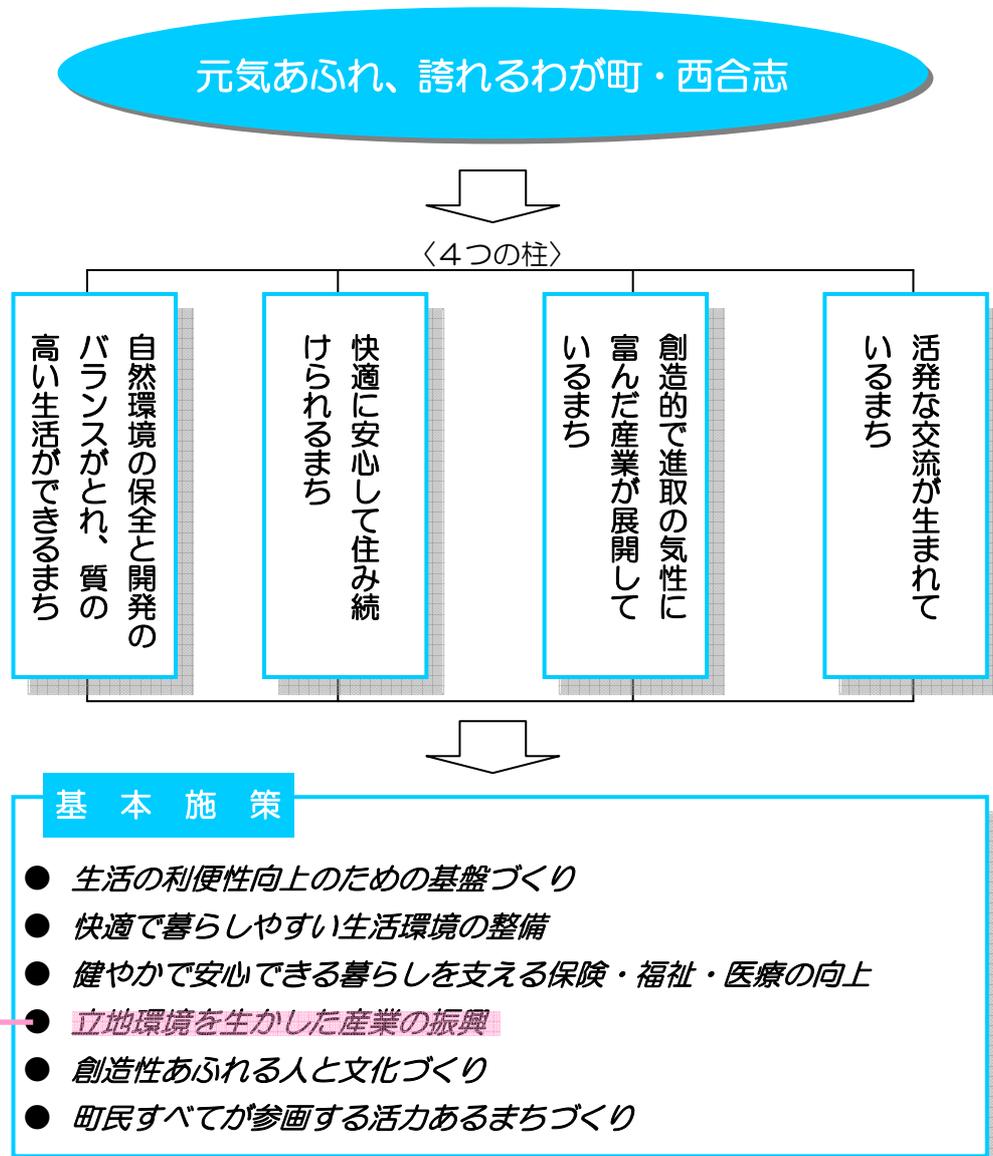


図 5-25 西合志町振興総合計画

商業振興計画

- ・商工会と連携をとり、既存店舗の協業化などを進めて、町の核となる商店街づくりを推進するとともに、商店街活性化計画づくりに取り組みます。
- ・市街化区域への編入が進められる熊本電鉄御代志駅一帯を土地区画整理と一体となった「新商業集積地」と位置付け、熊本電鉄などと連携して、店舗の集積や周辺環境整備を図ります。
- ・個別商店の経営合理化・近代化や地元商店による共同店舗化、協業化を進めたり、制度資金の積極利用など、指導助言していきます。

③電鉄機能強化策が西合志町及び沿線地域に与える効果

- 熊本電鉄の利用者増に伴い、駅周辺へ人が集まり、熊本電鉄駅と一体となった魅力あるまちづくりに貢献する。
- 熊本市へのアクセス手段の一つとなる熊本電鉄の機能強化に伴い、熊本市までのアクセス時間の短縮や、バス交通等の削減による道路交通の混雑緩和などによる、熊本市中心部への連絡性の向上等が期待される。

西合志町及び沿線地域の課題

- ・西合志町内での購買力を高める等の地域の魅力向上が必要である。
- ・依存関係にある熊本市への道路交通のサービス水準は低く、連携強化に向けたアクセス交通や手段等のサービス向上が必要である。

電鉄機能強化策による転換者の特性

- ・電鉄機能強化策によって、御代志地区や須屋地区では一日の利用者数が増加すると予想され、その内、高齢者の「買い物」目的や、学生の「通学」目的の利用者が増加すると期待される。

西合志町及び沿線地域の将来像

- ・熊本電鉄と連携した店舗の集積や周辺環境整備を目指している。
- ・特に、御代志駅周辺では、駅前商業地区の創出を目指している。

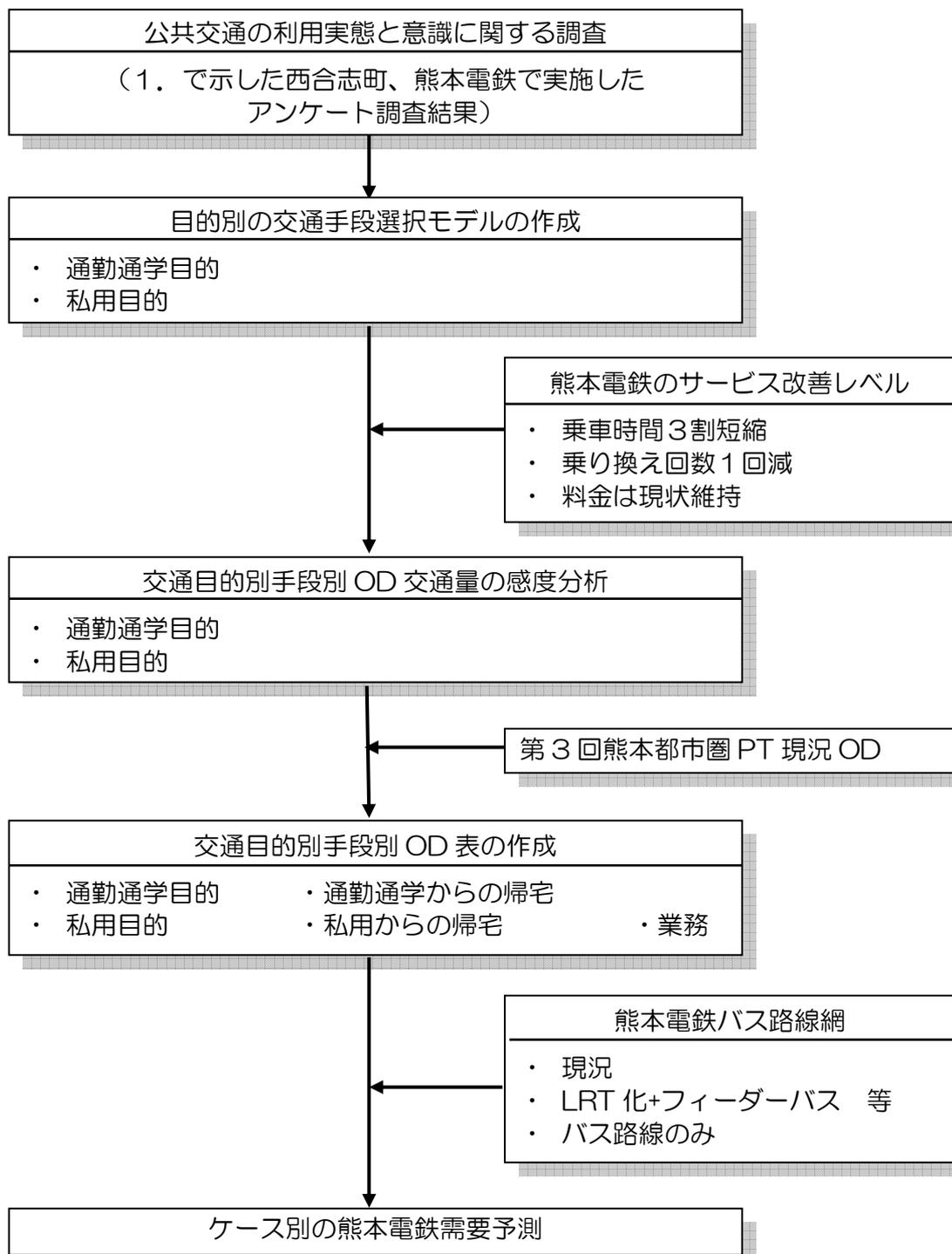
西合志町及び沿線地域の効果

- ・熊本電鉄の利用者増に伴い、駅周辺へ人が集まり、熊本電鉄駅と一体となった魅力あるまちづくりに貢献する。
- ・熊本市へのアクセス手段の一つとなる熊本電鉄の機能強化に伴い、熊本市までのアクセス時間の短縮や、バス交通等の削減による道路交通の混雑緩和などによる、熊本市中心部への連絡性の向上等が期待される。

(参考資料5-1) 熊本電鉄調査結果：熊本電鉄の需要予測結果

熊本電鉄で実施している調査の需要予測結果について以下に示す。

(1) 需要予測の全体フロー



▲ 全体フロー