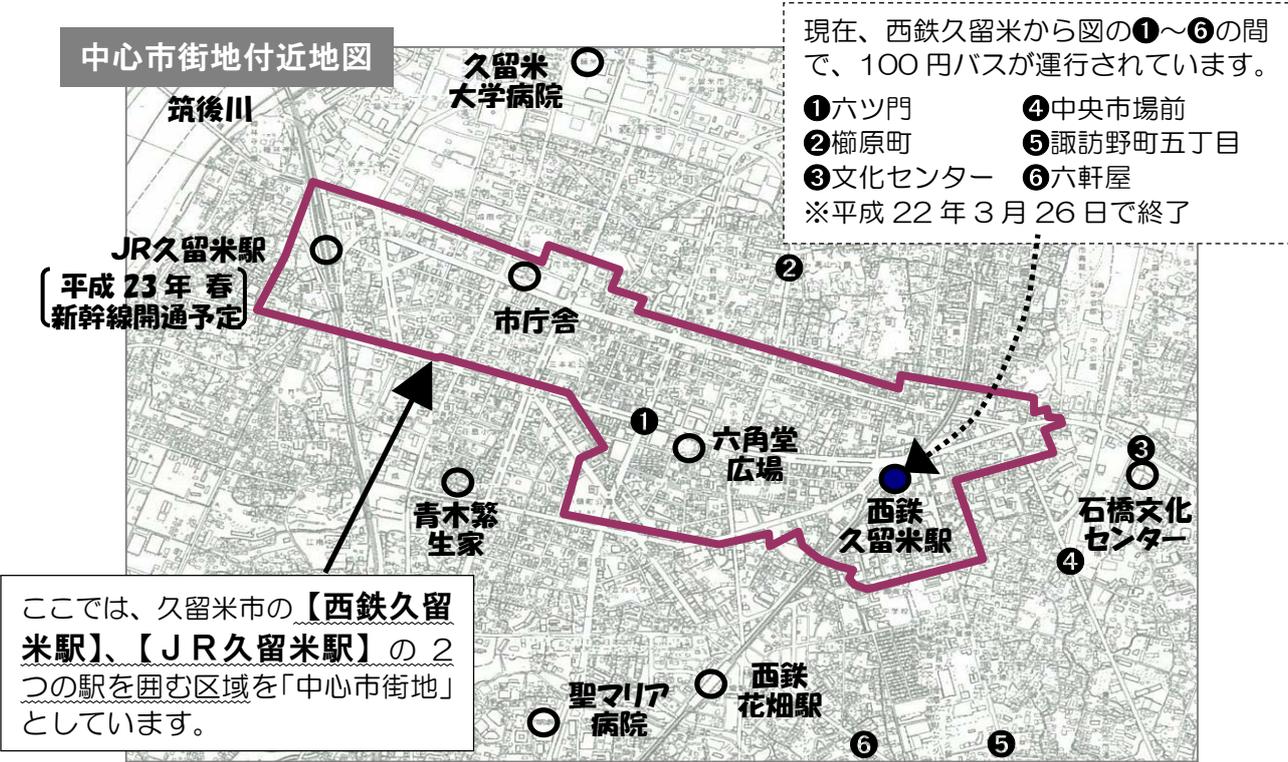


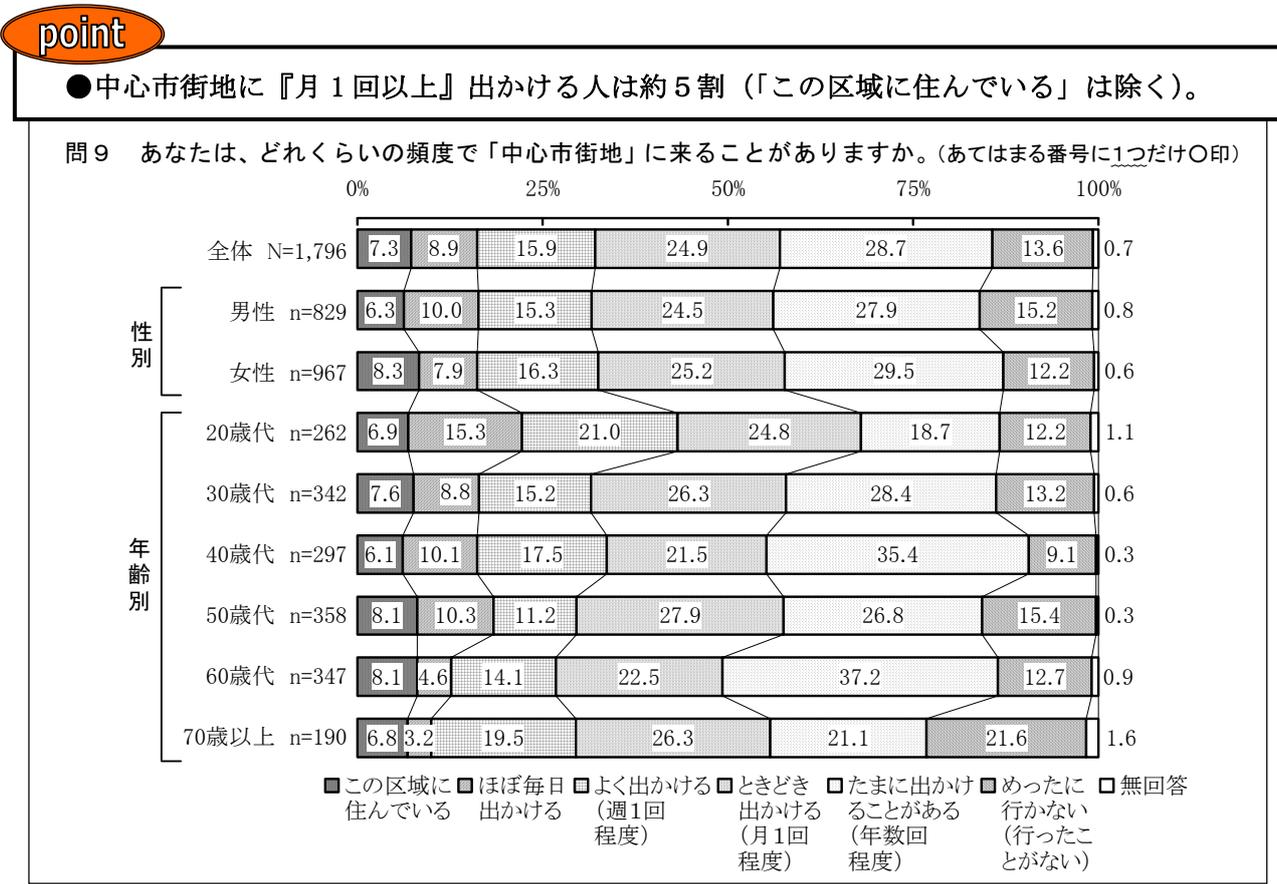
第 3 章 中心市街地の活性化



3-1 「中心市街地」への来訪について

◆月1回以上出かける人は約5割。主な目的は買い物、主な交通手段は自家用車。

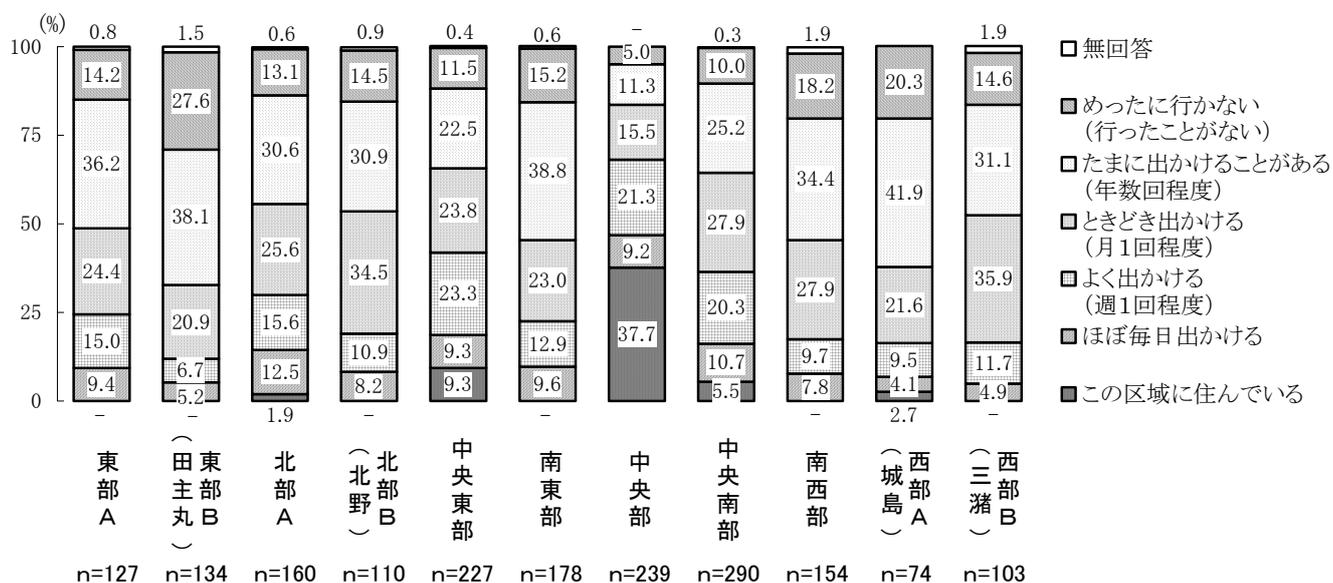
(1) 「中心市街地」への来訪頻度



属性別
特徴

- ・性別でみると、「ほぼ毎日出かける」「よく出かける」「ときどき出かける」を合わせた『月1回以上出かける』人ではほとんど違いはないが、「ほぼ毎日出かける」と「めったに行かない」人は女性より男性の方に多い。
- ・年齢別でみると、『月1回以上出かける』人は、20歳代(61.1%)で最も多く、60歳代(41.2%)では最も少ないが、「たまに出かけることがある(年数回程度)」人は60歳代(37.2%)で最も多くなっている。20歳代では特に、「ほぼ毎日出かける」人と「よく出かける」人が他の年齢層と比較して多い。また、「めったに行かない(行ったことがない)」人は70歳以上(21.5%)で多くみられる。
- ・ブロック別にみると、『月1回以上出かける』人は中央南部や中央東部、北部A、西部B三潺で半数を超えて多い。一方、「めったに行かない(行ったことがない)」人は、東部B(27.6%)と西部A城島(20.3%)で多くみられる。

■ 「中心市街地」への来訪頻度（ブロック別）



(2) 「中心市街地」への来訪目的

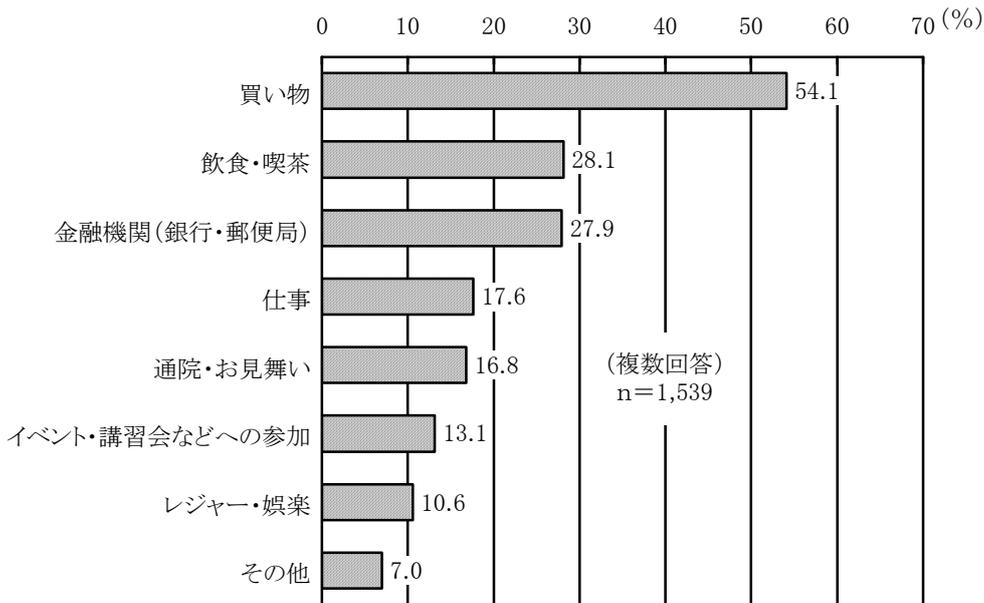
point

- 主な目的は「買い物」が 54.1%。
- 20・30 歳代の若年層は「飲食・喫茶」、70 歳以上の高齢層は「通院・お見舞い」が多い。

【問9で「この区域に住んでいる」「出かける（ことがある）」と回答した人に】

付問1 「中心市街地」に来る主な目的は何ですか。（あてはまる番号に いくつでも ○印）

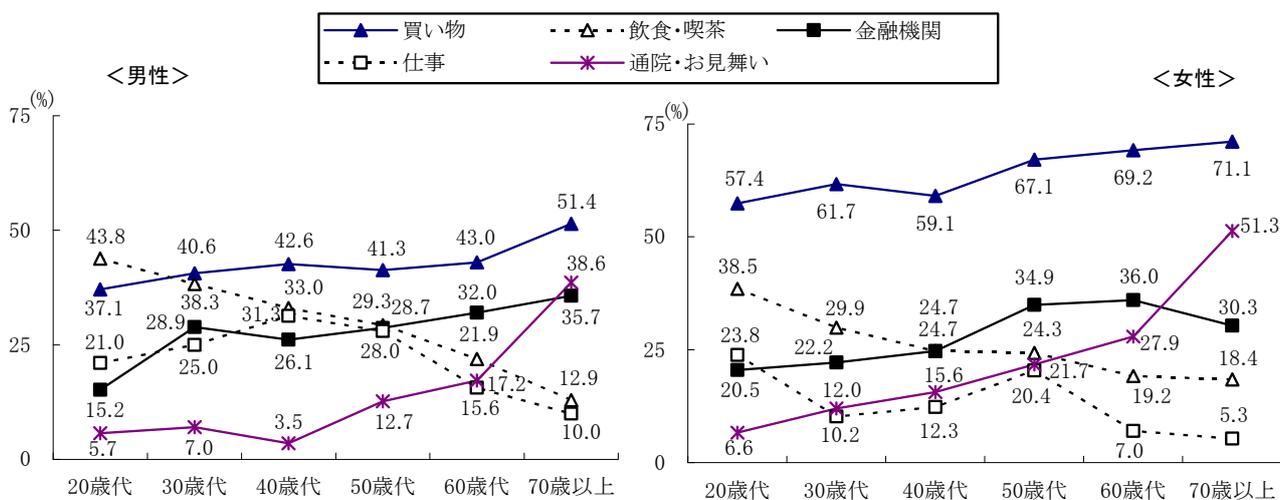
※問9で「この区域に住んでいる」と答えた方は、中心市街地で主に行っていることを選んでください。



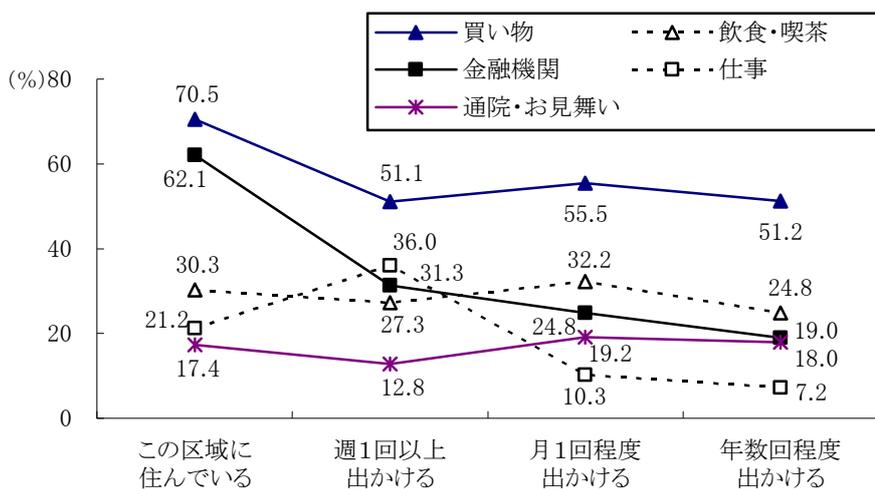
属性別
特徴

- ・性別でみると、男性の目的第1位は「買い物」(42.1%)で、次いで「飲食・喫茶」、「金融機関(銀行・郵便局)」、「仕事」となっている。女性の目的の第1位も「買い物」(63.9%)で、次いで「金融機関(銀行・郵便局)」、「飲食・喫茶」、「通院、お見舞い」となっている。
- ・年齢別でみると、各年代とも第1位は「買い物」だが、若い世代では「飲食・喫茶」や「レジャー・娯楽」、50 歳代では「仕事」、高い年齢層では「通院・お見舞い」や「金融機関」「イベント・講習会などへの参加」も他の年代と比べて多くなっている。
- ・ブロック別でみると、「買い物」の割合は中央部(60.4%)、西部B三潞(59.3%)、西部A城島(57.6%)、北部B北野(57.0%)、中央南部(56.5%)などで高く、北部A(46.4%)や南東部(45.3%)で低い。「飲食・喫茶」は北部B北野(36.6%)や西部B三潞(34.9%)で、「通院・お見舞い」は北部B北野(26.9%)や西部A城島(25.4%)で、「レジャー・娯楽」は西部A城島(20.3%)で高くなっている。

■ 「中心市街地」への来訪目的（性別×年齢別）【上位5位】



■ 「中心市街地」への来訪目的（来街頻度別）【上位5位】



■ 「中心市街地」への来訪目的（ブロック別）

		(%)									
		標本数	買い物	飲食・喫茶	郵便局・金融機関 (銀行・)	仕事	通院・お見舞い	などイベントの参加・講習会	レジャー・娯楽	その他	無回答
全体		1,539	832	433	430	271	259	201	163	107	22
		100.0	54.1	28.1	27.9	17.6	16.8	13.1	10.6	7.0	1.4
ブロック別	東部A	108	50.0	26.9	13.9	23.1	20.4	13.0	14.8	5.6	0.9
	東部B(田主丸)	95	54.7	30.5	9.5	17.9	21.1	18.9	8.4	6.3	-
	北部A	138	46.4	24.6	31.9	19.6	12.3	12.3	9.4	8.7	-
	北部B(北野)	93	57.0	36.6	7.5	18.3	26.9	11.8	16.1	2.2	-
	中央東部	200	56.5	31.5	36.0	16.0	14.5	13.0	8.0	9.5	1.5
	南東部	150	45.3	28.0	21.3	21.3	19.3	13.3	10.0	8.0	2.0
	中央部	227	60.4	24.2	51.1	16.3	17.2	10.6	9.7	7.9	4.0
	中央南部	260	56.9	28.1	34.2	18.5	10.0	13.5	8.8	7.7	1.9
	南西部	123	47.2	25.2	22.8	17.9	20.3	11.4	7.3	4.9	0.8
西部A(城島)	59	57.6	22.0	8.5	11.9	25.4	13.6	20.3	8.5	-	
西部B(三瀧)	86	59.3	34.9	15.1	8.1	14.0	16.3	16.3	1.2	-	

(3)「中心市街地」へ来訪する際の主な交通手段

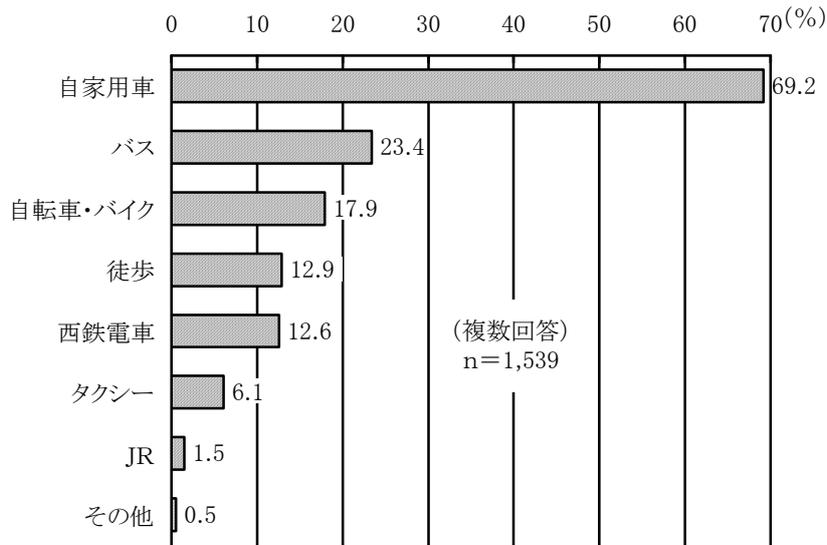
point

- 主な交通手段は「自家用車」(69.2%)が圧倒的に多い。
- 70歳以上では「バス」が38.4%と高い。

【問9で「この区域に住んでいる」「出かける(ことがある)」と答えた人に】

付問2 「中心市街地」に来る主な交通手段は何ですか。(あてはまる番号にいくつでも○印)

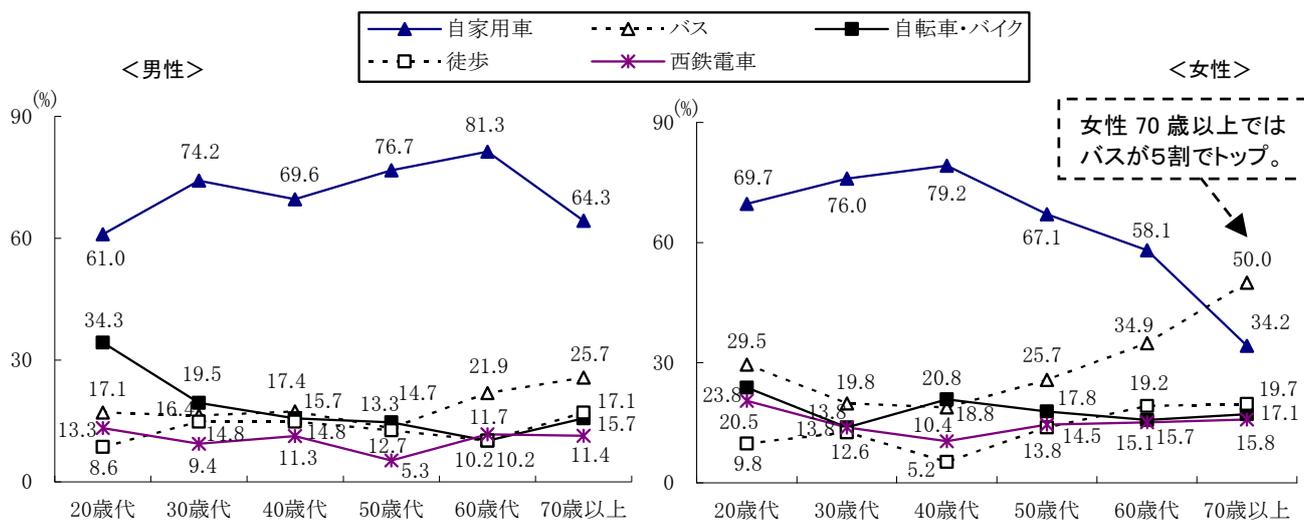
※問9で「この区域に住んでいる」と答えた方は、中心市街地での移動の時に使う交通手段を選んでください。



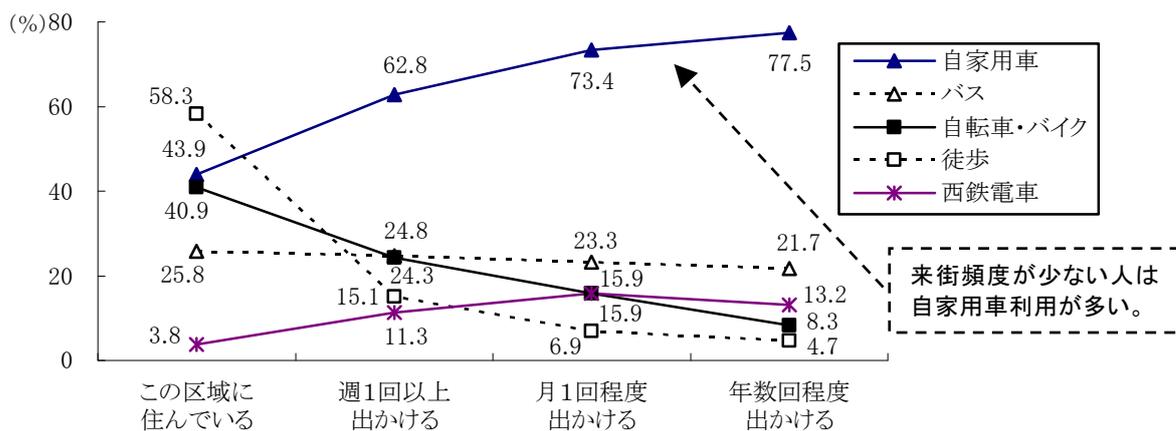
属性別
特徴

- ・性別で見ると、男性・女性ともに「自家用車」(男性:72.3%、女性:66.7%)が第1位。次いで、男性は「自転車・バイク」「バス」が同率で18.0%、女性は「バス」(27.9%)、「自転車・バイク」(17.9%)の順となっている。
- ・年齢別で見ると、「自家用車」の利用は70歳以上(48.6%)では少ないものの、20~60歳代では6割~7割台と多い。また、70歳以上では「バス」や「タクシー」の利用が多くなっている。
- ・ブロック別にみると、中央部や中央南部、中央東部などの中心市街地に近いブロックでは「徒歩」や「自転車・バイク」「バス」「タクシー」などの利用が多いが、離れたブロックでは「自家用車」が7割~8割台と最も多い。また、北部B北野(45.2%)や西部B三瀬(34.9%)では「西鉄電車」の利用も多くみられる。

■ 「中心市街地」へ来訪する際の主な交通手段（性別×年齢別）【上位5位】



■ 「中心市街地」へ来訪する際の主な交通手段（来街頻度別）【上位5位】



■ 「中心市街地」へ来訪する際の主な交通手段（ブロック別）

		標本数	自家用車	バス	自転車・バイク	徒歩	西鉄電車	タクシー	JR	その他	無回答
全体		1,539	1,065	360	276	199	194	94	23	8	24
		100.0	69.2	23.4	17.9	12.9	12.6	6.1	1.5	0.5	1.6
ブロック別	東部A	108	79.6	32.4	6.5	1.9	2.8	4.6	1.9	0.9	-
	東部B(田主丸)	95	86.3	24.2	2.1	1.1	3.2	-	5.3	2.1	3.2
	北部A	138	73.2	24.6	10.9	4.3	16.7	5.1	-	-	0.7
	北部B(北野)	93	75.3	6.5	6.5	2.2	45.2	4.3	-	1.1	-
	中央東部	200	59.0	40.0	29.0	19.0	2.5	10.0	-	0.5	2.5
	南東部	150	75.3	36.7	8.7	1.3	0.7	6.0	-	1.3	1.3
	中央部	227	49.8	23.8	38.8	40.5	2.6	7.0	1.3	-	2.2
	中央南部	260	60.0	19.2	28.5	20.8	16.9	9.6	1.5	0.4	1.2
	南西部	123	85.4	11.4	4.9	0.8	19.5	4.1	5.7	-	2.4
西部A(城島)	59	84.7	10.2	5.1	1.7	22.0	3.4	-	-	-	
西部B(三瀧)	86	82.6	3.5	4.7	-	34.9	1.2	2.3	-	2.3	

3-2 100 円バス区間の延長について

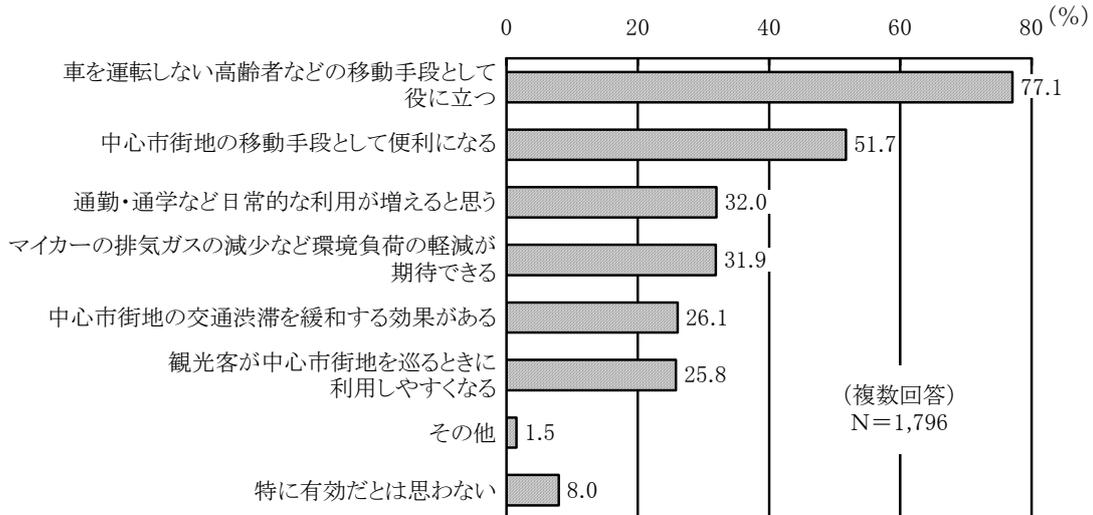
◆税金の補助をしても『運行すべき』という意見が約半数

(1) 100 円バス区間延長による利点

point

- 「車を運転しない高齢者などの移動手段として役に立つ」が 77.1%で最も多い。次いで「中心市街地の移動手段として便利になる」が 51.7%。

問 10 あなたは、100 円バスの区間を延長すると、特にどのような利点があると思いますか。次の中からあてはまるものを いくつでも 選び、番号に○印をつけてください。



属性別
特徴

- ・性別でみると、「車を運転しない高齢者などの移動手段として役に立つ」は、男性(74.1%)より女性(79.6%)でやや高くなっている。
- ・年齢別でみると、「通勤・通学など日常的な利用が増えると思う」は 20~40 歳代で割合が高い。
- ・ブロック別にみると、「中心市街地の移動手段として便利になる」は東部A(59.1%)や中央部(58.2%)で高い。また、「特に有効だとは思わない」が東部B(13.4%)と南西部(12.4%)でやや高くなっている。

■100 円バス区間延長による利点 (性別×年齢別)

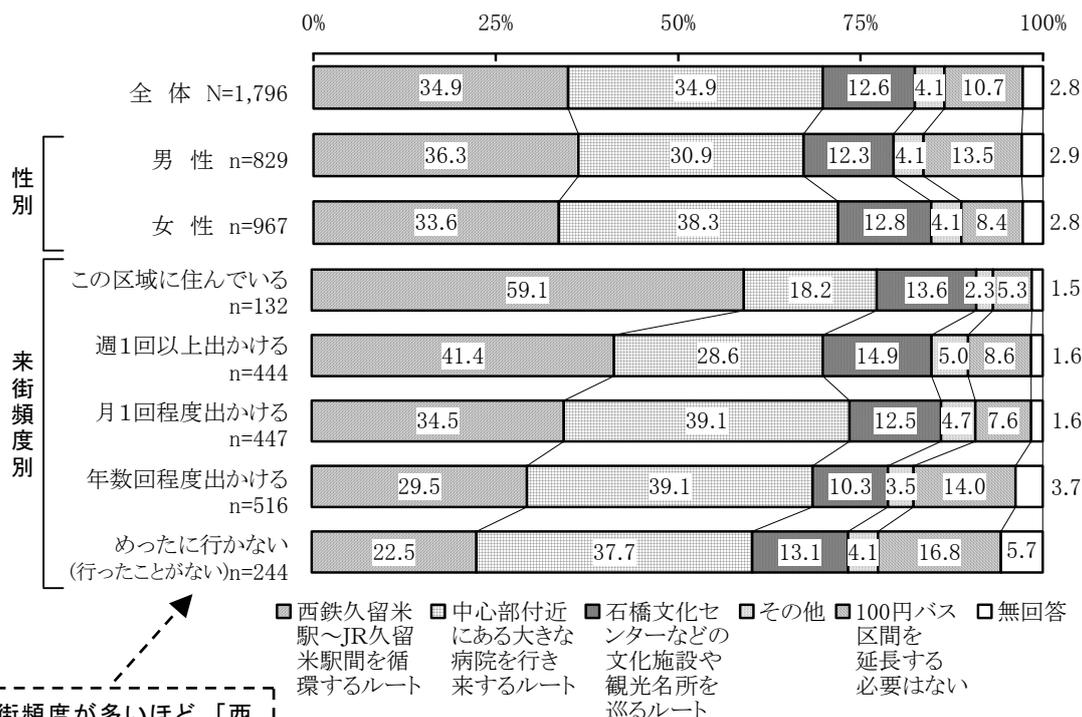
		標本数	役に立つ	便利になる	日常的な利用が増える	環境負荷の軽減が期待できる	交通渋滞を緩和する効果がある	観光客が利用しやすくなる	その他	特に有効だとは思わない	無回答
全体		1,796	77.1	51.7	32.0	31.9	26.1	25.8	1.5	8.0	1.4
性別×年齢別	男性:20歳代	119	68.1	48.7	45.4	31.9	21.0	31.1	2.5	10.9	0.8
	男性:30歳代	145	75.2	49.0	40.0	20.0	18.6	22.1	0.7	9.7	1.4
	男性:40歳代	129	79.1	58.9	34.1	29.5	30.2	29.5	1.6	7.0	-
	男性:50歳代	182	72.5	50.0	28.0	30.8	28.0	22.5	2.2	9.3	0.5
	男性:60歳代	158	75.3	47.5	26.6	31.6	28.5	19.6	2.5	13.9	1.3
	男性:70歳以上	96	74.0	43.8	26.0	41.7	35.4	32.3	1.0	10.4	3.1
	女性:20歳代	143	79.7	64.3	39.9	35.0	24.5	35.0	0.7	4.9	1.4
	女性:30歳代	197	71.6	54.3	37.1	35.0	25.9	27.9	1.0	5.6	1.0
	女性:40歳代	168	84.5	51.8	41.1	34.5	25.0	25.0	0.6	4.8	-
	女性:50歳代	176	80.1	54.5	24.4	29.0	27.3	24.4	1.7	5.1	2.8
	女性:60歳代	189	83.1	48.1	20.1	32.3	24.9	22.2	2.1	8.5	1.1
	女性:70歳以上	94	79.8	45.7	21.3	35.1	26.6	22.3	1.1	7.4	6.4

(2) 希望する 100 円バス区間の延長ルート

point

●「西鉄久留米駅～JR久留米駅を循環する」、「大きな病院を行き来する」ルートがともに 34.9%で多い。

問 11 中心市街地を走るバスについて、どのような 100 円バス区間の延長（ルート）が、あったらいいと思いますか。（あてはまる番号に1つだけ○印）



来街頻度が多いほど、「西鉄久留米駅～JR久留米駅間を循環」の割合が高い。

属性別特徴

- ・性別でみると、女性は「中心部付近にある大きな病院を行き来するルート」を、男性は「西鉄久留米駅～JR久留米駅間を循環するルート」の延長を最も望んでいる。
- ・年齢別でみると、「西鉄久留米駅～JR久留米駅間を循環するルート」は年齢が上がるほど割合は低くなり、「中心部付近にある大きな病院を行き来するルート」は年齢が上がるほど割合は高くなる傾向にある。
- ・ブロック別にみると、「西鉄久留米駅～JR久留米駅間を循環するルート」は中央部で54.8%と特に高い。「中心部付近にある大きな病院を行き来するルート」は北部Bや西部A城島で4割を超えて高く、中央部で21.3%と最も低くなっている。また、「100円バス区間を延長する必要はない」も東部B田主丸(16.4%)、東部A(15.7%)、南東部(15.2%)でやや多くみられる。

■希望する 100 円バス区間の延長ルート（性別×年齢別、中心市街地への主な交通手段別）

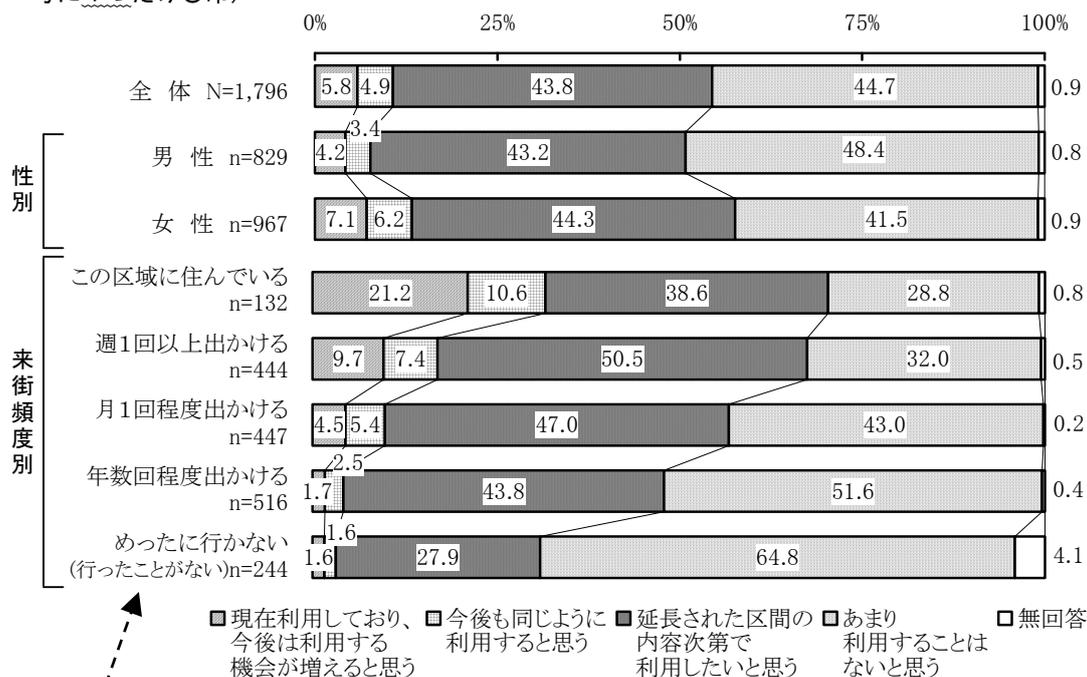
		標本数	米西 駅鉄 間久 を留 循環 する J R 久留 米	病中 院心 を部 行付 き近 来に ある ル大 久き 留な	る文 ル化 ト施 設 や 観 光 名 所 を 巡	石橋 文化 センター 観光 塔など の	そ の 他	す1 る0 必0 要円 はバ ないス 区 間 を 延 長	無 回 答
全体		1,796 100.0	626 34.9	626 34.9	226 12.6	74 4.1	193 10.7	51 2.8	
性別 × 年 齢 別	男性:20歳代	119	39.5	30.3	16.8	3.4	10.1	-	
	男性:30歳代	145	38.6	31.7	10.3	2.1	13.8	3.4	
	男性:40歳代	129	43.4	26.4	10.9	4.7	13.2	1.6	
	男性:50歳代	182	38.5	30.8	10.4	6.0	12.1	2.2	
	男性:60歳代	158	30.4	29.7	13.3	3.8	18.4	4.4	
	男性:70歳以上	96	25.0	38.5	13.5	4.2	12.5	6.3	
	女性:20歳代	143	44.1	27.3	14.0	4.2	8.4	2.1	
	女性:30歳代	197	38.1	32.5	11.7	4.6	11.7	1.5	
	女性:40歳代	168	33.3	42.3	14.9	4.2	4.8	0.6	
	女性:50歳代	176	28.4	42.6	14.8	2.3	8.0	4.0	
女性:60歳代	189	29.1	41.8	9.5	6.9	9.5	3.2		
女性:70歳以上	94	27.7	44.7	12.8	1.1	6.4	7.4		
通 手 段 別	へ中 の心 主市 な街 交地	車利用のみ	695	29.6	38.3	12.1	3.5	14.0	2.6
	車利用とその他(公共交通、徒歩等)	370	41.6	33.5	11.6	5.4	7.0	0.8	
	車利用なし・公共交通(タクシー含)利用	280	43.2	30.4	14.3	3.2	6.1	2.9	
	徒歩、自転車・バイクのみ	162	50.0	23.5	15.4	6.2	3.7	1.2	
	その他、無回答	32	18.8	46.9	3.1	3.1	15.6	12.5	

(3) 100円バス区間が延長された場合の利用の有無

point

- 「今後利用する機会が増える」「今後も同じように利用する」を合わせて10.7%。
- 「内容次第で利用したい」「あまり利用することはない」がともに4割強と意見が分かれている。

問12 中心市街地の100円バス区間が延長された場合、あなたは利用したいと思いますか。(あてはまる番号に1つだけ○印)



来街頻度により利用意向の差が大きい。

属性別特徴

- ・性別で見ると、「あまり利用することはないと思う」は女性(41.5%)より男性(48.4%)の割合が高い。
- ・年齢別で見ると、「延長された区間の内容次第で利用したいと思う」は20歳代で50.8%と最も高い。また、「あまり利用することはないと思う」は30歳代(52.9%)で5割を超えて高くなっている。
- ・ブロック別に見ると、「延長された区間の内容次第で利用したいと思う」は中央部(49.0%)と東部A(48.0%)、中央東部(47.6%)、中央南部(47.2%)で高く、一方、「あまり利用することはないと思う」は東部B田主丸(63.4%)や北部B(58.2%)、西部A城島(58.1%)で高くなっている。

■100 円バス区間が延長された場合の利用の有無

(性別×年齢別、中心市街地に行く目的(複数回答)別、中心市街地への主な交通手段別)

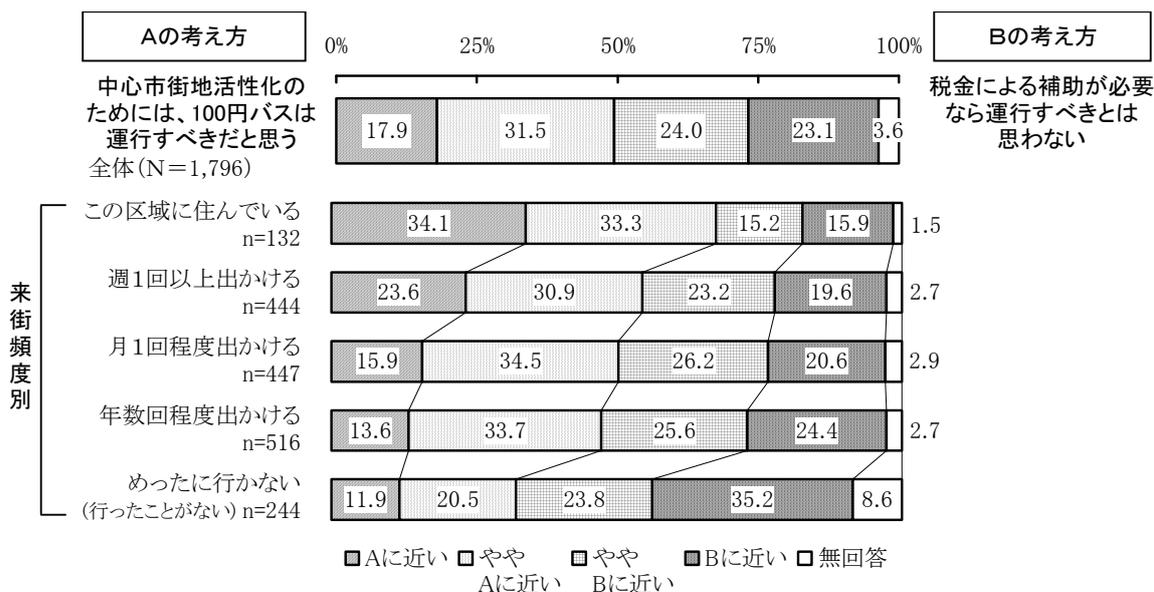
		標本数	え後現 るとは利 思う用す する機 機会が 増今	す今 後とも 思うじ うよう に利 用	う次延 第長 でさ 利れた 用た区 した間 いの内 と思容	なあ いと 思うり 用す るこ とは	無 回 答
全体		1,796 100.0	104 5.8	88 4.9	786 43.8	802 44.7	16 0.9
性別 × 年 齢 別	男性:20歳代	119	3.4	4.2	47.9	43.7	0.8
	男性:30歳代	145	0.7	3.4	43.4	52.4	-
	男性:40歳代	129	5.4	4.7	42.6	47.3	-
	男性:50歳代	182	4.4	1.1	40.7	52.7	1.1
	男性:60歳代	158	4.4	3.8	40.5	50.0	1.3
	男性:70歳以上	96	8.3	4.2	46.9	38.5	2.1
	女性:20歳代	143	9.1	8.4	53.1	28.7	0.7
	女性:30歳代	197	5.6	3.6	37.6	53.3	-
	女性:40歳代	168	4.2	4.8	42.9	48.2	-
	女性:50歳代	176	8.0	5.7	43.2	42.6	0.6
女性:60歳代	189	9.5	6.9	45.0	37.0	1.6	
女性:70歳以上	94	6.4	10.6	47.9	30.9	4.3	
目的 別 (中 心 市 街 地 に 行 く 複 数 回 答)	買い物	832	8.5	6.9	48.7	35.7	0.2
	飲食・喫茶	433	8.5	6.5	46.0	38.6	0.5
	レジャー・娯楽	163	7.4	9.2	48.5	35.0	-
	仕事	271	6.3	8.1	44.6	40.6	0.4
	通院・お見舞い	259	11.6	6.9	43.6	37.1	0.8
	金融機関(銀行・郵便局)	430	10.7	7.9	46.7	34.7	-
	イベント・講習会などへの参加	201	8.0	7.0	48.3	36.3	0.5
	その他	107	5.6	4.7	44.9	43.9	0.9
	無回答	22	18.2	-	40.9	36.4	4.5
通 手 段 別 (中 心 市 街 地 へ の 主 な 交 通 手 段)	車利用のみ	695	1.2	1.4	39.6	57.6	0.3
	車利用とその他(公共交通、徒歩等)	370	6.2	5.9	56.2	31.4	0.3
	車利用なし・公共交通(タクシー含)利用	280	20.4	14.3	47.1	18.2	-
	徒歩、自転車・バイクのみ	162	7.4	6.8	53.1	32.7	-
	その他、無回答	32	-	3.1	31.3	56.3	9.4

(4) バス運行事業者に対する税金による補助について

point

- 『運行すべき』(49.4%)と『運行すべきとは思わない』(47.1%)が拮抗。
- 中心市街地への来街頻度が多いほど『運行すべき』の割合が高い。

問 13 100円バス区間の延長を行う場合には、バスを運行する事業者に対して、市が税金で補助を行うことが想定されますが、あなたは、このことについて次の〔A〕、〔B〕どちらの意見に近いですか。
(あてはまる番号に1つだけ○印)



属性別特徴

- ・性別でみると、「Aに近い」と「ややAに近い」を合わせた『運行すべき』という意見は男性 51.3%、女性 47.8%で、「Bに近い」と「ややBに近い」を合わせた『運行すべきでない』は男性 45.4%、女性 48.5%となっている。
- ・年齢別でみると、『運行すべき』は70歳以上(54.7%)と50歳代(52.0%)で5割を超えている。一方、『運行すべきでない』は30歳代で53.2%と唯一5割を超えて高い。
- ・ブロック別にみると、「Aに近い」意見は中央部で25.5%と特に高い。また、『運行すべき』は中央部(57.3%)や中央南部(55.2%)、北部B北野(52.7%)で高い。一方、『運行すべきでない』は西部A城島(59.4%)や西部B三瀬(53.4%)、東部A(51.2%)などで高い。

■バス運行事業者に対する税金による補助について (性別×年齢別)

		標本数	+A に近い	A に近い	近 やや いや A に	近 やや いや B に	B に近い	+B に近い	無 回 答
全体		1,796	887	322	565	431	414	845	64
		100.0	49.4	17.9	31.5	24.0	23.1	47.1	3.6
性別 × 年齢別	男性:20歳代	119	52.9	12.6	40.3	28.6	16.0	44.6	2.5
	男性:30歳代	145	47.5	17.2	30.3	25.5	25.5	51.0	1.4
	男性:40歳代	129	53.5	21.7	31.8	19.4	24.8	44.2	2.3
	男性:50歳代	182	53.3	17.0	36.3	17.0	24.7	41.7	4.9
	男性:60歳代	158	44.9	23.4	21.5	24.1	27.2	51.3	3.8
	男性:70歳以上	96	58.4	24.0	34.4	19.8	16.7	36.5	5.2
	女性:20歳代	143	45.5	11.9	33.6	27.3	25.2	52.5	2.1
	女性:30歳代	197	42.2	11.2	31.0	28.9	25.9	54.8	3.0
	女性:40歳代	168	45.8	12.5	33.3	31.0	20.8	51.8	2.4
	女性:50歳代	176	50.6	18.2	32.4	24.4	20.5	44.9	4.5
	女性:60歳代	189	52.9	24.9	28.0	21.2	21.2	42.4	4.8
	女性:70歳以上	94	51.0	25.5	25.5	17.0	25.5	42.5	6.4

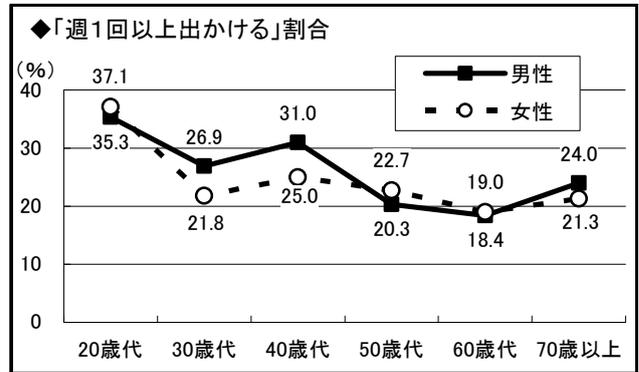


—— 中心市街地の活性化について ——

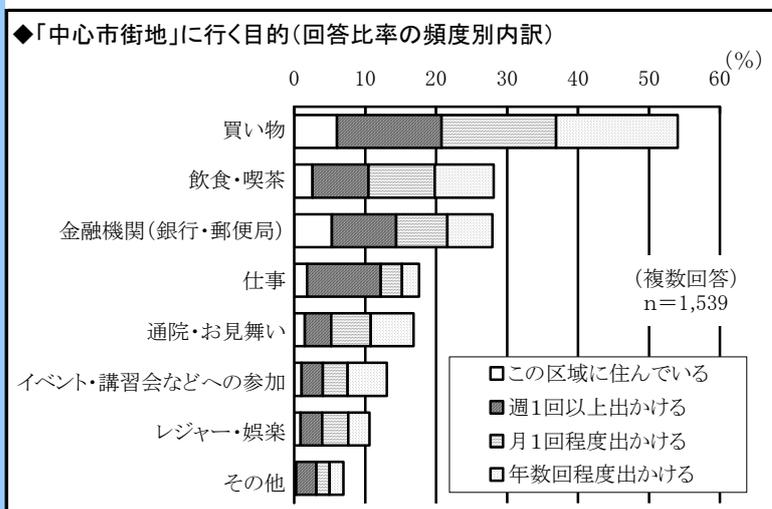
■中心市街地へ「週1回以上出かける」市民の行動に注目

中心市街地への来訪頻度からみてみよう。「めったに行かない」は 13.6%で、「たまに出かけることがある（年数回程度）」が 28.7%、「時々出かける（月1回程度）」は 24.9%となっている。このなかで、一方、「ほぼ毎日出かける」と「よく出かける（週1回程度）」を合計した 24.8%が「週1回以上出かける」という、比較的頻繁に中心市街地へ来訪している市民と考えることができる。本章では、「週1回以上出かける」市民に焦点を当て、中心市街地活性化のための「100円バス」事業拡充の実現可能性について検討する。100円バス拡充の議論は、「週1回」程度の来訪者が実際に交通機関として利用するかどうか、事業経営上一番重要な問題であって、それなしには持続可能な交通システムとはなりにくい。「月1回」程度の利用、あるいは観光客の利用を前提にしての議論では、多額の助成制度が想定されるからである。

「週1回以上出かける」という区分でみると、性・年齢別では、女性 20 歳代で 37.1%、男性 20 歳代で 35.3%と 20 歳代の若い世代できわめて高く、男性 40 歳代 31.0%が続いている。高齢者層では、男女とも 60 歳代より 70 歳以上の方が高いことが注目される。



どのような目的で来訪しているのでしょうか。全体では「買い物」が高く、「飲食・喫茶」、「金融機関（銀行・郵便局）」の2項目が同程度で並ぶ。性・年齢別では、「買い物」は女性の 50 歳以上で高く、「飲食・喫茶」は若年層、「金融機関」は男性の 60 歳以上、女性の 50～60 歳代で高くなっている。また、「通院・お見舞い」は 70 歳以上できわめて高い。

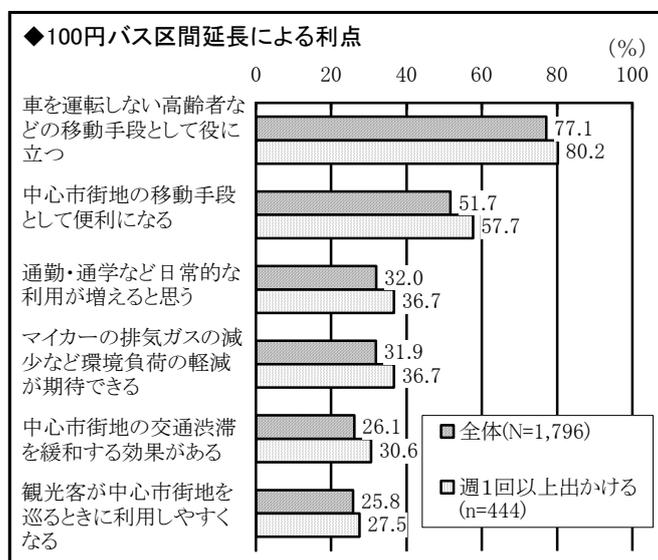


なお各項目の回答者のうち「週1回以上出かける」という人の占める割合は「仕事」が最も高く、全体ではトップの「買い物」や「通院・お見舞い」を目的とする来訪者の最頻値はいずれも「年数回程度」にある。来訪の主な交通手段をみてみよう。「自家用車」(69.2%)が最も多く、「バス」(23.4%)、「自転車・バイク」(17.9%)

と続いている。性・年齢別では、「自家用車」は男性は60歳代(81.3%)や50歳代(76.7%)、女性は40歳代(79.2%)や30歳代(76.0%)で高い。反対に低いのは、女性の70歳以上(34.2%)と60歳代(58.1%)、男性20歳代(61.0%)である。「バス」は女性の70歳以上(50.0%)や60歳代(34.9%)、20歳代(29.5%)で高い。一方男性の50歳代以下、女性の30歳代、40歳代で20%以下の利用実態である。「自転車・バイク」は20歳代(男性34.3%、女性23.8%)で高い。

これを「週1回以上出かける」という区分で見ると、「自家用車」は62.8%、「バス」は24.8%、「自転車・バイク」は24.3%である。全体の傾向と比べて、「自家用車」が6ポイントの減少、「バス」は変わらず、「自転車・バイク」が6ポイントの増加となっている。

■100円バス区間延長は日常的な利用が見込まれる



現行の100円バスの区間延長の利点について尋ねた結果をみてみよう。「車を利用しない高齢者などの移動手段として役に立つ」が77.1%と最も多く、「中心市街地の移動手段として便利になる」、「通勤・通学など日常的な利用が増えると思う」を含めて、「交通利便性」に関わる項目が高くなっている。「マイカーの排気ガスの減少など環境負荷の軽減が期待できる」、「中心市街地の交通渋滞を緩和する効果がある」といった「環境問題対応」に関わる項目が続き、「観光客が中心市街地を巡るとき

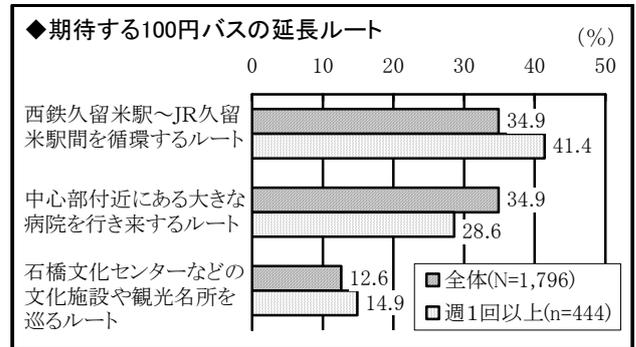
に利用しやすくなる」という「観光政策」に関わる項目まで、「いくつでも」という複数回答方式とはいえ、多様で広範な利点が指摘されている。「特に有効だとは思わない」は8.0%にとどまる。こうした結果からは、「区間延長の利点」に関しては市民の賛成が得られているとみなすことができる。

これを「週1回以上出かける」という区分で見ると、全体の傾向と比べて、どの項目も高くなっている。なかでも、「中心市街地の移動手段として便利になる」、「通勤・通学など日常的な利用が増えると思う」、「マイカーの排気ガスの減少など環境負荷の軽減が期待できる」の3項目は、5ポイント以上高くなっている。

それでは、どのような延長ルートを期待しているのだろうか。「西鉄久留米駅～JR久留米駅間を循環するルート」と「中心部付近にある大きな病院を行き来するルート」の2項目が同じ34.9%で並んでおり、日常的な利用や病院への移動利用にニーズが集まっている。「100円バス区間を延長する必要はない」は10.7%である。性・年齢別では、「西鉄久留米駅～JR久留米駅間を循環するルート」は女性20歳代(44.1%)や男性

40 歳代（43.4%）で高く、「中心部付近にある大きな病院を行き来するルート」は女性の 40 歳以上、「100 円バス区間を延長する必要はない」は男性 60 歳代で高くなっている。

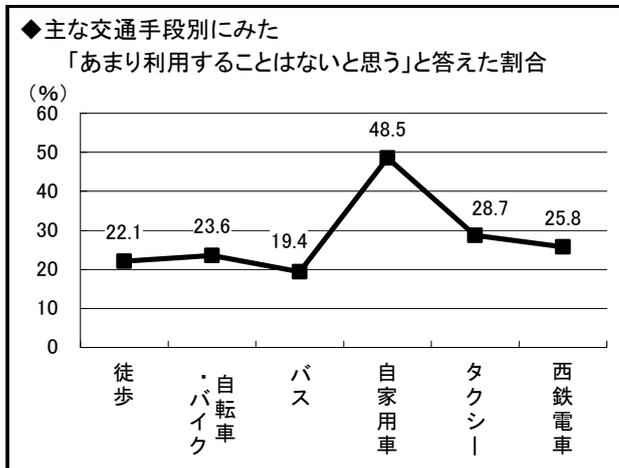
「週 1 回以上出かける」という区分で見ると、上位 2 項目は市民全体の意向では同率であったものが、「西鉄久留米駅～JR久留米駅間を循環するルート」の方が 13 ポイントも高いという結果をみている。「週 1 回以上出かける」という人の利用増大が 100 円バス事業の成否のカギとすれば、特にニーズの高い日常的な利用の延長ルートの検討は意味がある。



■自家用車からバスへの転換などによる新規バス利用者の増大は難しい

100 円バス区間が延長された場合の利用意向では、「延長された区間の内容次第で利用したいと思う」が 43.8%、「あまり利用することはないと思う」が 44.7%という結果である。

明確に「利用することはない」と答えた人に注目してみよう。性・年齢別では、男性の 30・50・60 歳代、女性 30 歳代で 50%を超える高率である。反対に、女性の 20 歳代や 70 歳以上で低くなっている。「週 1 回以上出かける」という区分では 32.0%と、



全体より約 13 ポイント低い。来訪の交通手段別では、「自家用車」が約 5 割と高く、反対に、「バス」、「自転車・バイク」、「徒歩」が 2 割程度で低い。「自家用車」の利用率は、男性 50～60 歳代、女性 30～40 歳代が高かったが、そのこととの関連が現れている。特に、利用率が 81.3%と最も高かった男性 60 歳代が、「100 円バス区間を延長する必要はない」で最も高く、「あまり利用することはないと思う」でも 50%という高率となっていることに

注意したい。このように、現在「自家用車」を利用している人のバス転換が難しい以上、100 円バスの利用増大のカギは現在「バス」を利用している人の意向にある。ところが、「バス」は「現在利用しており、今後は利用する機会が増えると思う」、「今後も同じように利用すると思う」の合計 29.7%が既に利用しており、新規の利用増にはつながらない。結局、「延長された区間の内容次第で利用したいと思う」の 50.8%がどのような行動選択をするかで 100 円バス事業の持続可能性が決定されるということになるが、この選択肢自体が実際の利用行動を意味するものではなく、現在の状況においては、新規利用者の増大はかなり厳しいことが予想される。

■100円バス事業の拡充計画の見通しについては慎重な議論が必要

先に、現行の100円バスの区間延長の利点について尋ねた結果に基づき、「交通利便性」「環境問題対応」といった理由からそれなりに評価されていると結論づけた。新規利用者の増大の現実性がかなり厳しいことから、事業拡充に向けてはバス事業者への「市の税金での補助」が不可欠になる。このことについて、市民はどのように考えているのだろうか。

「A 市街地活性化のためには、100円バスは運行すべきだと思う」、「B 税金による補助が必要なら運行すべきとは思わない」という2つの相反する意見を提示し、その賛否を尋ねた。その結果は、「Aに近い」と「ややAに近い」を合計した「運行賛成派」は49.4%、「Bに近い」と「ややBに近い」を合計した「運行反対派」は47.1%とほぼ拮抗した。しかし、「Aに近い」、「Bに近い」と明確な意志を示した人は「反対派」の方が約5ポイント高い。

性別でみると、男性は賛成、僅差ではあるが女性は反対に傾くという基本的な姿がうかがわれる。性別・年齢別でみると、「運行賛成派」は男性の70歳以上で最も高く、女性では、50歳を境に50%を超えている。これに対し、「運行反対派」は、女性の20~40歳代、男性の60・30歳代で50%を超えている。同じ60歳代でも、男性は「運行反対派」の方が6ポイント高く、女性は「運行賛成派」が8ポイント高いということが興味深い。そして、男性は70歳以上になると「運行賛成派」が60歳代から13ポイントも急増する。現在は「自家用車」の運転が可能な60歳代も、加齢にともない運転が難しい状況になるようだ。

現行の100円バスの区間延長の利点について尋ねた結果で、「車を利用しない高齢者などの移動手段として役に立つ」が「中心市街地の移動手段として便利になる」を26ポイントも上回って、第1位になっていた。60歳代と70歳以上の男性の意識の「ズレ」は、100円バス事業への期待に関わる市民ニーズの象徴的な反映である。

100円バス事業の目的をどのように設定するかによって、事業助成への市民の合意形成が大きく変わる。高齢者等「交通弱者」への福祉的サポートだけではなく、CO₂削減などの環境問題への取り組みも考慮した、100円バス事業を含めた今後の公共交通のあり方については慎重な議論が必要といえよう。

		賛成派	反対派
全 体		49.4	47.1
性別	男 性	51.3	45.4
	女 性	47.8	48.5
性別×年齢別	男性:20歳代	52.9	44.6
	男性:30歳代	47.5	51.0
	男性:40歳代	53.5	44.2
	男性:50歳代	53.3	41.7
	男性:60歳代	44.9	51.3
	男性:70歳以上	58.4	36.5
	女性:20歳代	45.5	52.5
	女性:30歳代	42.2	54.8
	女性:40歳代	45.8	51.8
	女性:50歳代	50.6	44.9
	女性:60歳代	52.9	42.4
	女性:70歳以上	51.0	42.5

分析者から ひとこと

久留米市の中心市街地問題の特徴は、鉄道事業の歴史的な展開の結果、国鉄(現JR)久留米駅と西鉄久留米駅という2つの交通結節点を作り出されていること、県都福岡市との交通網の整備とその高速化により久留米商工業の「集客力」が衰退してきたことにある。こうした課題への取り組みは、平成 11 年に策定された「旧久留米市中心市街地活性化基本計画」に引き継がれ、平成 23 年春の九州新幹線全線開業に向けたJR久留米駅周辺整備、六ツ門地区の六角堂広場整備、西鉄久留米駅東口の都市景観形成、賑わい施設「市民交流サロン」整備などの事業を実施してきた。

久留米市は、平成 20 年3月に、「人に優しいスローライフが輝く街」をキャッチフレーズとする「久留米市中心市街地活性化基本計画」を策定、活性化事業の第2段階に入った。新しい基本計画は、「市民活動が活発に行われる街づくり」「高齢者や子育て世代が安心して住みやすい街づくり」という2つの基本方針を具現化するために、「市民活動による賑わいのある街」「多様なサービスが受けられる利便性高い街」「便利な生活環境のもとで住み続けたい街」の3つの目標を提示している。既に、旧基本計画の下でも平成 15 年に整備された「六角堂広場」が年間 16 万人を集客、「NPOや市民グループの活動が活発化し、高齢者に優しい仕組みづくりや空き店舗を活用した生涯学習の場づくりなどが行われ、新たな街づくりの一面を切り開いた」と総括されている。個別事業評価では、「市民交流サロン」「市民活動サポートセンター」の整備による「賑わい」の創出、チャレンジショップ「くるKURU畑」の開設による新規商業者育成、TMO(街づくり会社)と市民グループの連携による「六ツ門大学」運営など、街づくりの多様な担い手の育成がはかられている。

平成 18 年、国の社会資本整備審議会は答申

を行い、「人口減少・超高齢化社会を迎える中で、都市圏内で生活する多くの人にとって暮らしやすい集約型都市構造を実現するための『都市構造改革』が必要であり、手法として都市計画制度により広域的都市機能の適性立地を図るとともに、街なか居住の促進や公共公益施設の集約立地支援を『選択と集中』の観点から行う等、多様な都市機能集約のための誘導支援と体制の整備を進めていくことが必要」とうたった。これにより、同年、中心市街地活性化法等が改正され、新たな視点に基づく中心市街地活性化のまちづくり、すなわち「コンパクトなまちづくり」が提案された。そのキーワードは、「アクセスしやすい『まち』」「賑わいある『まち』」「歴史や個性を活かした『まち』」である。そして、「コンパクトなまちづくり」は、「生活者の利便性向上」「持続可能な都市の運営管理」「環境負荷の低減」などの効果を生むと考えられている。中心市街地活性化のまちづくりにあたっては「推進に関わる各主体」の役割が重要である。地権者や商業者、市民やNPO、民間企業、交通事業者など、多様なまちづくり主体がどのような役割を果たしていくか、行政主体ではない市民協働(パートナーシップ)型の事業推進体制が不可欠となっている。久留米市では、中心市街地の衰退がかなり厳しい状況にあることは市民にも十分認識されている。市民が自らできることは何か、今次基本計画が「市民活動が活発に行われる街づくり」を基本方針に掲げた意義は大きい。

JR久留米駅と西鉄久留米駅をつなぐ中心市街地の都市軸は、市民にとって「スローライフが輝く街」を基本理念に、誰もが移動しやすく過度に自動車に頼らないまちづくりを進めるにあたって、「アクセスしやすい『まち』」の範域でもある。

久留米市総合計画にうたう「地力と風格のある都市」づくりの現代的課題が、市民一人ひとりに問われている。