

H27地域協働研究（地域提案型・前期）

RN-14「盛岡市の中心市街地の活性化に寄与する交通まちづくりとLRTの導入」

課題提案者：もりおか交通まちづくりLRTフォーラム

研究代表者：総合政策学部 宇佐美誠史

研究チーム員：戸舘弘幸、佐藤秀公、成島英史、加藤勝（もりおか交通まちづくりLRTフォーラム）

<要 旨>

本研究では、地域の可視化したいテーマとして、盛岡の中心市街地と郊外部の訪問目的や魅力を、さらには現段階での盛岡へのLRT（次世代型路面電車システム）の導入のふさわしさを魅力を取り上げた。その結果、①LRT導入都市が地価の減少割合が少ない可能性が示唆され、②盛岡市の一部のエリアの住民に配布したアンケートからは、中心市街地と郊外の魅力の違いや、LRTが盛岡に相応しく、魅力があるということを見ることができた。

1 研究の概要（背景・目的等）

人口減少社会の中、県都盛岡市がそのポテンシャルを生かし、広く市民、県民、県内外、国内外からの来街者に都市サービスを提供し、盛岡市自体の都市環境が向上する好循環を作り出すべきと考える。そして、中心市街地を走る路線バスの非効率と環境負荷、バス運転手の高齢化や担い手不足という問題がある。

そのためには、交流人口増に寄与し、高齢者等をはじめ全ての人にやさしいまちづくり、環境負荷の軽減を念頭に、まちづくりの骨格をなす都市交通のあり方を見直し、幅広いコンセンサスを得る必要がある。

そのような中、都市の魅力、利便性向上や環境負荷低減などのために先進国で次々とLRT（Light Rail Transit、次世代型路面電車システム）整備が進んでいたり、国内においてもLRT化を進めている都市が出てきていたりする。

ILC誘致や台湾など海外からの観光客を増やしていくためにも、盛岡のまちづくりにも、骨格をなす交通のあり方を見直し、国際標準としての公共交通機関であるLRTを代替案の一つとして検討してもよいと思われる。

本研究の提案者である、もりおか交通まちづくりLRTフォーラムは、「市街地の再生・活性化、人と環境に優しいまちづくりに寄与する」ことを目的として、これまで約10年間活動してきた。先進事例の視察、毎年開催している公開討論会、毎月の勉強会、地元事業者やまちづくり団体との意見交換など。昨年度は、この活動に影響を受けた地元事業者が、LRTをふまえた中心市街地活性化策を盛岡市に提言したことや、県議会などでもLRT整備に関して質問が出たりするなどの動きがあった。

これらのことから、今の時期だからこそ、LRT 整備に関して調査研究をおこなう必要性や重要性が、十分にあると考えられる。

国内でLRT化が進んでいるところは、もともと路面電車などの軌道系の交通を有していることが多い。もともと都市内に軌道系交通を有していない宇都宮のLRT計画は大変珍しい事例である。そのような中、盛岡においても、バス路線を再編してバスも含めて、サービスの質を向上させることのできるLRTを検討することは、

そのこと自体が他の都市の参考になると思われる。

2 研究の内容（方法・経過等）

上記の背景から、本研究では以下の項目を実施した。

- (1) LRTや路面電車を有する都市を対象に、地価の推移を把握し、地価に与える影響を検討。
- (2) 県都盛岡市にふさわしい都市交通についての意向を把握するために、盛岡市民を対象に街の魅力を測るようなアンケート調査を実施。
- (3) 市民や関係する事業者等を巻き込んでのこまめな勉強会、公開討論会等の開催。

3 これまで得られた研究の成果

(1) LRT等導入都市における地価の変化

都市の魅力を探るときの重要な指標として公示地価がある。公示地価は土地取引の価格設定に大きく影響を及ぼす。そこで、LRTや路面電車が導入されている都市と各都道府県の県庁所在地の公示地価の推移を調べ比較することで、全国の傾向と導入都市の傾向が異なることを示したい。仮説は、各都道府県の公示地価の推移の程度よりも、導入都市の推移の程度が高いということである。

表1は、LRTや路面電車導入都市と県庁所在地の公示地価の変化（H27/H20）を見たものである。平成20年の地価を平成27年においても保っているか上回っている県庁所在地は、全体の8.7%の市だったのに対し、LRTや路面電車導入都市においては10.0%だった。同様に平成20年に対して比率が0.9以上だったのは、前者が50.0%、後者が60.0%だった。0.8以上だったのは、前者が69.6%、後者が75.0%だった。以上のことから、導入都市の方がより地価を維持していることがわかる。言い換えると、都市の魅力を維持しているのではないだろうか。

表1 LRTや路面電車導入都市と県庁所在地の公示地価の変化

実施日時	プログラム内容		
価格比			
H27/H20	1以上	0.9以上	0.8以上
県庁所在地	8.7%	50.0%	69.6%
LRT等導入都市	10.0%	60.0%	75.0%

(2) アンケートから考える盛岡の魅力とLRT

盛岡市の中心市街地や郊外の魅力の違い、日常の使い分け、県都盛岡市にふさわしい都市交通についての意向を把握するために、次のようなアンケートを行った。調査対象は盛岡市内に居住している方で、中心市街地やその周辺部、郊外部の各家庭に対して、ランダムに700票をポスティングにて配布した。調査時期は2015年12月19日から2016年1月11日で、249票の有効回収があった(有効回収率35.6%)。調査項目は主に、①日々の盛岡の中心市街地(内丸・大通・菜園)や周辺部(青山)、郊外(松園・緑が丘・黒石野・本宮・山岸)へのお出かけの頻度や交通手段、目的、②盛岡の中心市街地や郊外の魅力、③LRTの魅力についてである。

特に、郊外部と中心市街地について、それぞれ訪問する目的や魅力の違いを見たり、盛岡にLRTが相応しいかどうかを見る。なお、LRTを知らない人のために、それを説明する用紙を配布している。

①中心市街地や郊外の魅力について

図1、2に郊外・中心市街地の魅力と感ずるものを示す。中心市街地は魅力あるものが多くある一方、郊外は駐車場・大型店が特に高いことがわかる。

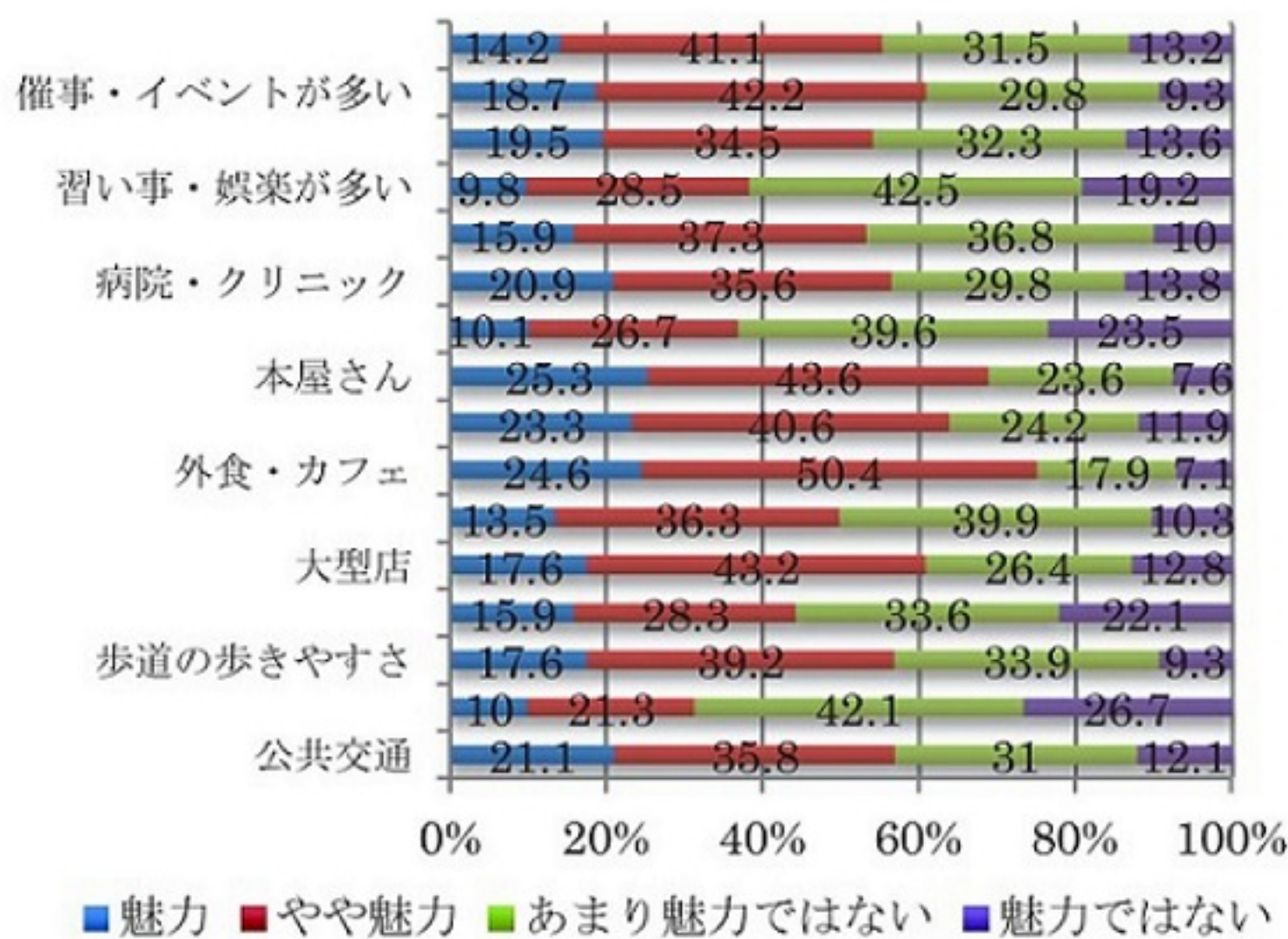


図1 中心市街地の魅力と感ずるもの

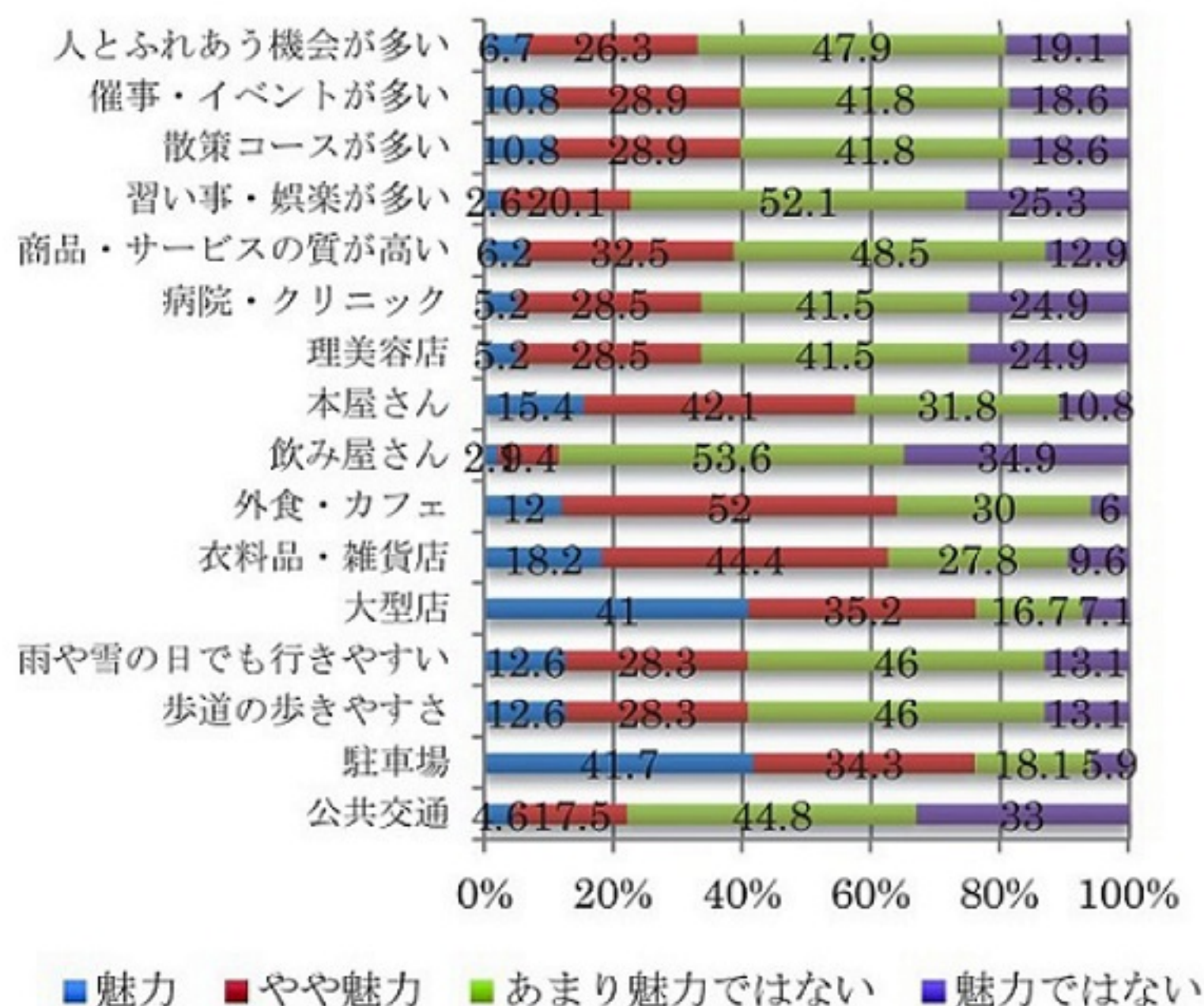


図2 郊外の魅力と感ずるもの

②盛岡の交通としてのLRTの魅力

図3に盛岡の中心市街地にLRTが走ることに魅力を感じるかを示す。とても感じる、感じる、やや感じると答えた人が8割を超えている。図4に盛岡の中心市街地はLRTにふさわしいかを示す。とても相応しい、相応しい、やや相応しいと答えた方が8割を超えている。

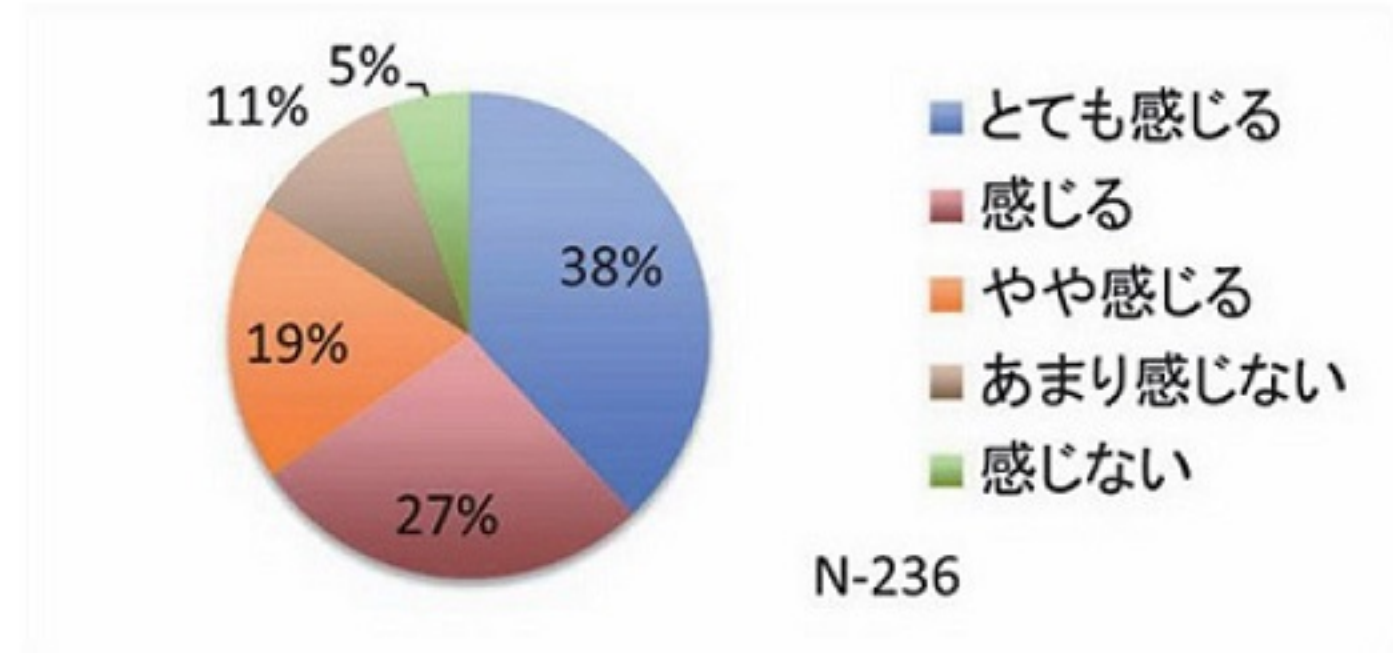


図3 盛岡の中心市街地はLRTに相応しいか

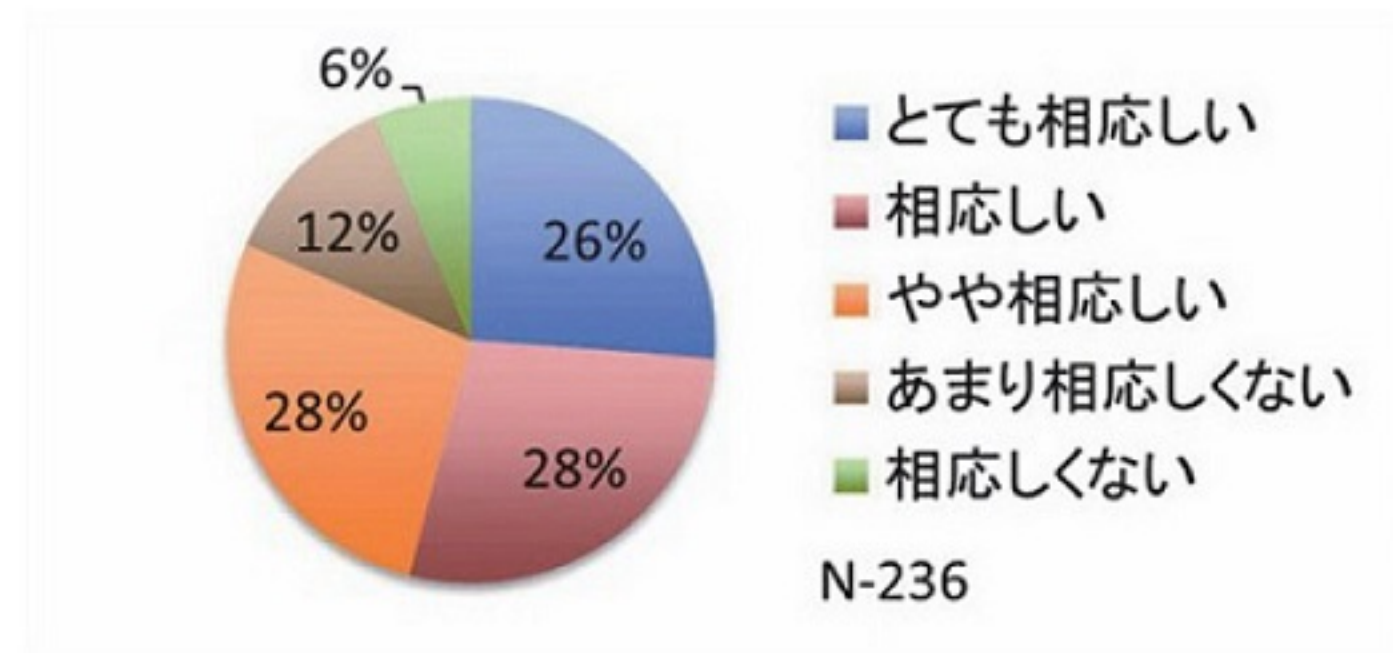


図4 盛岡の中心市街地はLRTに相応しいか

- 他に、アンケートから得られた主な結果を示す。
- ・郊外へのアクセス手段は車が圧倒的に多い。
 - ・中心市街地へのアクセス手段は車が約40%と郊外よりはるかに少ない。その代わりに、路線バスでのアクセスが26%と郊外の倍以上多くなっている。
 - ・来訪目的や魅力について、郊外は大型店や駐車場がかなり多い。しかし、中心市街地においては、カフェ、病院、飲み屋さん、本屋さんなど多くの項目で指摘されている。
 - ・中心市街地と郊外の両方で充実してほしいものとして、公共交通に対する指摘が多い。中心市街地では、アクセスのしやすさや歩きやすさが求められている。

4 今後の具体的な展開

平成28年2月に、新規LRT建設が始まった宇都宮市の佐藤市長をお招きし、一般市民を聴衆とした公開討論会を実施した。ここで、本調査研究の結果を披露している。

これらの成果をSNS、ホームページなどで広く公表しつつ、29年度に入り、引き続き、盛岡のまちづくり団体や地元事業者などとの勉強会を続けている。9月で終了となる盛岡バスセンターもLRTとかなり密接な関係があることから、この件についても、勉強しているところである。

盛岡に即LRTをという流れは様々な調整を伴うため難しいかもしれないが、一定のポテンシャルを持っていることは示すことができていると思われる。他事例の進捗を伺いつつ、協力者のネットワークづくりを地道におこなっていくことで、盛岡の血流がさらに良くなっていくことを期待したい。