

公共交通結節性の向上による中心商業地の再活性化策

—群馬県前橋市を事例に—

705-002 五十嵐 靖 指導教員 戸所 隆

Plan of reactivation of center commercial area by advancement
there is public traffic tuberous.

— An example of Gunma Prefecture Maebashi City —

Yasushi IGARASHI

I はじめに

工業社会においては効率や利便性の追求から個別移動に適した自動車利用が増えた。自動車の普及は人流・物流の移動性を向上させ、日本の経済発展に大きく貢献した。しかし自動車とりわけ家用車を中心とする交通体系は、渋滞の発生や環境汚染、交通事故の増加などの都市交通における様々な問題を引き起こした。新しい地域のあり方が求められる中で、家用車中心の交通体系は都市の環境悪化から適合せず、今後は家用車利用に替わる新たな交通システムが求められる。

本稿は前橋を事例として、前橋の構造変容を地理や交通面から検証し、公共交通、とりわけバス交通を中心とした都市交通の再構築や結節性の向上から前橋中心商業地の活性化を目指して研究した。

II 研究対象地域概観

(1) 前橋市の概要

前橋市は東京から半径100km圏内にあり上越線や関越自動車道、また隣接する高崎市からは上越新幹線によって、東京・新潟を結ばれる。また、私鉄上毛電気鉄道が運営する上毛線が中央前橋駅から西桐生駅にまで延びており、旧前橋や大胡、粕川など前橋市の各地区を繋ぐ鉄道路線となっている（第1図）。

産業は畜産業が有名で、農林水産省による平成16年市町村別農業産出額をみても「豚肉」の産出額が全国第5位と非常に高い。現在前橋市では特産物であるこの「豚肉」を利用した豚汁を新

たな名産物にしようとする活動を行われており、「tonton 豚汁」という名称で普及に努めている。

総人口は年々増加を続けており、2005年に多少減少したが2007年1月31日時点では324,644人である。現在前橋市では特例市から中核市への移行に向けて活動している。

(2) 前橋地区の概要

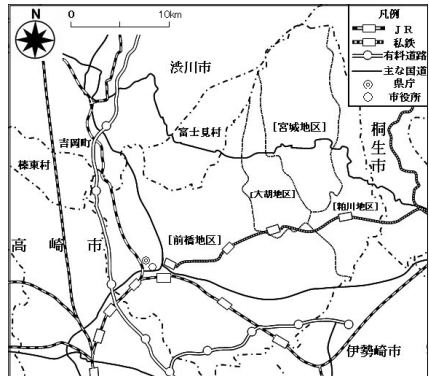
本稿における前橋地区は合併前の旧前橋市域を指す。前橋地区は以前より県庁や裁判所、県立施設が集積し、群馬県における行政の中心的地域である。人口は前橋市人口総数の約90%を占める(第1表)。

図2は平成12年国勢調査に基づく通勤動態である。前橋地区は県全体からの通勤者数が高崎市と並び非常に高く大胡地区・宮城地区・粕川地区からの通勤者数も集中している。

商店数、従業員数及び販売面積は群馬県内で最も高く、年間商品販売額も第2位と高い(平成14年度商業統計調査)。なかでも飲食料点小売業の商店数が最も多く、1,148店舗ある。また飲食料品卸売業の年間商品販売額が県内総数の約44%を占め飲食料品産業が盛んである。

以上のように前橋地区は様々な機能や人々が集中する地区であり、この地域の活性化が前橋市全体の活性化に繋がる。

第1図 研究対象地域概観(筆者作成)

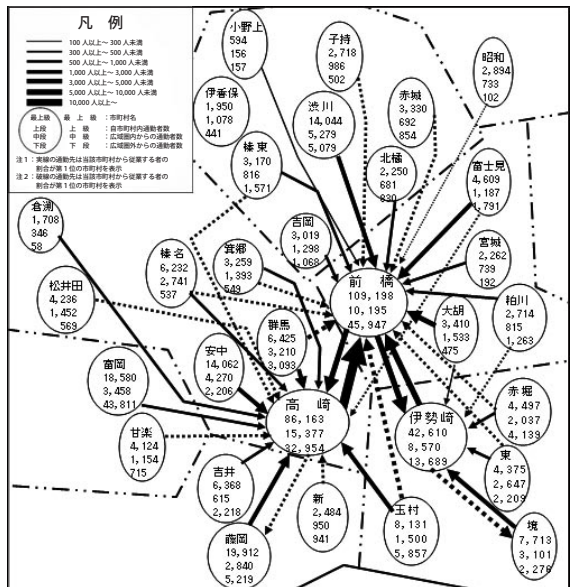


第1表 前橋市地区別人口推移(国勢調査報告書より筆者作成)

	1970年	1980年	1990年	2000年	2005年
前橋地区	233,632	265,169	286,261	284,155	281,889
大胡地区	9,733	11,948	13,700	16,461	16,932
宮城地区	7,825	7,835	8,017	8,336	8,530
粕川地区	9,416	10,282	10,630	11,513	11,302
計	260,606	295,234	318,608	320,465	318,653

第2図 群馬県央の通勤動態

(出典:『ぐんまの交通』より)



第3図 前橋中心商業地概要図（筆者作成）

Ⅲ 前橋市中心商業地の盛衰と交通の変遷

(1) 前橋市中心商業地の構造変化

前橋中心商業地は南側に国道50号線、西側に国道17号線、東側に主要地方道路（前橋～赤城線）、北側に広瀬川というように四方を道路と河川によって明瞭に区分された地域であり、約500m四方（25ha）の商業地である。この前橋中心商業地は九つの商店街で構成されていることから「Q(9)のまち」とも呼ばれる。

前橋中心商業地は1980年代より地価の高騰とともに、相次いで大型店舗が営業撤退した。近年では2004年に前橋西武店（LIVIN）が、2005年には前橋西武店の別館として設置されていたWALK館が撤退し、現存の大型店舗は地元企業であるスズラン本館及び別館のスポーツ館のみである。

さらに地価高騰と大型店舗の撤退と時期を同じくして1976年から1985年の間に中心商業地及び周辺地域の人口が急激に減少し、現在まで減少し続けている。このような地価高騰や大型店舗撤退・人口減少はバブル期に一致する。1990年の中心商業地の最高地価は2,150,000円/㎡であり、これより郊外化が進行し、中心部の衰退がはじまった。

中心部の機能は衰退したが、最近の地価動向を見ると2006年の最高地価は1990年時の10分の1（255,000円/㎡）である。地価下落の影響か一旦減少した人口が千代田町二丁目・南町二丁目・文京町二丁目といった中心商業地に比較的近い地域で多少増加してきている。千代田町二丁目はスズラン本館及びスポーツ館に近く、南町二丁目は駅の南口に近い。さらに文京町二丁目では広大なダイハツ車体工場跡地に2007年3月にショッピングモール「けやきウォーク前橋」がオープンする。このように商業機能が集積し交通の便がよい、比較的 center部に近い場所に人口が集中しはじめている。

ところで前橋中心商業地を活性化する際に重要となる地点は撤退したLIVINやWALK館などの中心商業地南東部分の機能を回復することにあると考察する。

中心商業地の通行量および最高地価点の変遷をみると、中心商業地の最高地価点が現在のスズラン本館から旧WALK館へとほぼ垂直に南方へと移動している。また平成18年の通行量調査結果から、歩行者の通行量がWALK館付近に増加がみられた。平成18年の通行量調査の平日と休日を比較すると、平日のほうが全体として通行量が多いという結果が出ている（第2表）。平日での人の移動が多いということから通行の目的が中心商業地の南部に位置するJR前橋駅等の周辺施設



へ移動するための通過点として利用されているためである。今後はこの通行者たちを引き止めるような魅力ある施設を WALK 館付近に設置する政策が必要となる。

(2) 群馬県の交通の変遷と中心商業地への影響について

a. 自家用車利用の増大と乗合バス利用の減少

自動車交通の拡大は環境及び資源保護など

からみると大きな問題がある。

第2表 中心商業地の通行量調査結果

		平成19年(自)		平成19年(木)		平成19年(日)		平成19年(水)	
		曜日		曜日		曜日		曜日	
		平日	土曜	平日	土曜	平日	土曜	平日	土曜
No.1	スズラン別館前	歩行者	2,274	2,143	2,915	1,977			
		二輪車	1,113	1,842	1,380	1,453			
		合計	3,387	4,085	4,295	3,430			
No.2	ロッテリヤ前	歩行者	4,518	3,882	4,950	3,521			
		二輪車	735	1,471	918	1,081			
		合計	5,253	5,353	5,868	4,602			
No.3	マルエ酒店前	歩行者	3,890	2,984	4,348	4,001			
		二輪車	447	834	483	720			
		合計	4,337	3,818	4,831	4,721			
No.4	WALK館西側	歩行者	799	1,079	804	1,015			
		二輪車	435	712	428	833			
		合計	1,234	1,791	1,232	1,848			
No.5	旧らくようカメラ前	歩行者	408	488	320	334			
		二輪車	422	604	400	532			
		合計	830	1,092	720	866			
No.6	ダイモン花店前	歩行者	720	780	700	578			
		二輪車	1,089	2,118	1,384	1,283			
		合計	1,809	2,908	2,084	1,861			
No.7	小町前	歩行者	380	889	554	513			
		二輪車	979	499	323	434			
		合計	13,193	1,388	882	1,227			
合計		歩行者	13,193	11,994	14,391	12,187			
		二輪車	4,621	2,030	5,592	6,239			
		合計	17,814	20,024	19,983	18,426			

(出典：前橋商工会議所資料より)

群馬県は自動車の保有台数・免許取得率ともに非常に高く、交通事故の発生状況は歩行中や自転車乗車中の高齢者が交差点およびその周辺で自動車の過失による事故が多発しており、一つの事故で複数人が負傷している(第3表)。

第3表 群馬県における主な事故発生原因

全事故 (23,485件)		死亡事故 (149件,152人)	
原因 (違反)	別件数 (率)	原因 (違反)	別件数 (率)
安全運転義務違反(わき見運転など)	13,087件(55.8%)	安全運転義務違反(わき見運転など)	53件(35.6%)
一時不停止	3,474件(16.0%)	最高速度違反	29件(19.5%)
信号無視	1,011件(4.3%)	通行区分違反	20件(13.4%)
交差点安全進行義務違反	885件(3.8%)	歩行者妨害	13件(8.7%)
優先通行妨害	607件(2.6%)	交差点安全進行義務違反	8件(5.4%)

(出典：群馬県交通安全教会連合会『安全運転必携』より)

反面、自家用車の利用が高まるなかで公共交通、とりわけ乗合バスの利用率は低下した。その要因は、自家用車利用増大によって道路整備が進み、それにより更なる自家用車が増大するとともに自家用車の道路容積率が飽和状態になることにより発生した渋滞などで乗合バスが定時運行できなくなったことや、利用者減少による運賃を引き上げなどである。そのため現在の乗合バスのほとんどの路線は赤字経営であり、自治体などの補てんによって賄われている状況である。

b. 前橋地区の鉄道

前橋地区には JR の両毛線・上越線と私鉄である上毛電気鉄道の上毛線の三つの鉄道路線が存在する。この三つの路線にはそれぞれ異なる機能が存在する。

JR 両毛線は前橋市外の隣接する市町村である高崎市や伊勢崎市などへの接続性を高める路線であり、JR 上越線は先にも述べたように東京方面と新潟方面という日本国土の太平洋側と日本海側を結ぶ重要な路線である。また上毛線は駅舎などの施設が県の登録有形文化財や群馬県近代化遺産として指定されており北桐生駅は関東の駅百選にも選ばれている。上毛線は古くから前橋と桐生との間を結び、以前は絹糸や織物などの貨物輸送に使われた路線で、上毛線は単純な旅客輸送の路線

ではなく、群馬県における歴史的な価値を有する路線であるといえる。

c. 公共交通の新しい動き

昨今、日本全国の自治体でコミュニティバスが次々に導入されている。群馬県でも伊勢崎市の無料バスをはじめ、太田市や館林市の周辺地域にも路線が設けられるようになった。コミュニティバスは衰退した公共交通の代替交通であるとともに、中心市街地の活性化や市民の交通ニーズに合わせた地域密着型のバスである。

コミュニティバスの導入は在来のバス路線の縮小を引き起こすきっかけをもたらす一方、廃止されたバスの路線の復活を生み出す。なぜこのように相反する事態が起こるのか。

コミュニティバスはあくまで代替交通である。しかし、在来バスの機能まで奪うことがある。例えば伊勢崎市は無料の市内循環バスを導入したが、この無料化により在来のバスの撤退に繋がった。逆に太田市や館林市は段階的に路線を拡大していくことにより、市民の公共交通への期待を増大させ、市内を循環するコミュニティバスでは補えない外部への移動性の高まりから廃止された路線の復活をもたらした。前橋地区にも市内循環バスの「マイバス」が運行されている。各交通機関との機能分担を図りつつ、利用者にとってわかりやすい交通体系を構築することが重要である。

d. 公共交通衰退による中心商業地への影響

自家用車利用が増大することにより、公共交通は著しく衰退した。上毛線は年々乗車数が減少しているが、沿線の各市町村が共同で資金を補てんするなどして存続に力を入れている。また上述のように乗合バスにも多くの補てんがある。このように公共交通が衰退し、自家用車の利用が大きくなることにより、中心商業地では駐車場の確保が必要とされた。しかし、中心商業地の近くで営業が開始される「けやきウォーク前橋」や中心商業地から約5kmに位置する高崎市の「イオン高崎」などをはじめとする大型店舗の駐車場台数は中心商業地の総数よりも多く、群馬という自家用車利用が高い地域の特性から、中心商業地の一層の衰退が懸念される。

IV 公共交通再活性化による中心商業地の再生

(1) 公共交通網結節性の向上

中心商業地は前述のように群馬県の市町村との繋がりをもつ両毛線と、前橋市の各地区を接続する上毛線がある。また市内循環バスであるマイバスや、前橋駅を中心として群馬県全域に向けて放射状に設置された既存の乗合バスが存在する。今後はこれらの公共交通の各特性を用いて、機能分担を図りつつ結節性を高めていくことが、中心商業地に人を集めることに繋がる。

(2) 利用者の立場に立った公共交通

公共交通の利用は年齢や性別などを問わず、広くさまざまな人が利用できるような交通でなければならない。しかしながらバス交通などは路線図や各停留所の概要、運賃などの各種情報が不明瞭であり、また運賃の決算システムも不便である。今後は利用者にとってわかりやすい路線図の設置、各停留所の周辺情報や運賃の明瞭にし、その支払い方法の改善が求められる。またマイバスなどのコミュニティバスを住宅街、例えば利根川を挟んだ元総社地区や JR の前橋駅の南側の住宅街などの人の多い地域へと路線を拡張させ、住民に最も身近な公共交通として利用しやすい状況を作り出すことも重要である。

(3) 中心商業地の回遊性の確保

公共交通の結節性の向上による都市交通の移動性の向上及び情報提供による公共交通の利用者本位のあり方について述べてきたが、いくら交通の結節性が向上しても、中心商業地に魅力がなければ、やはり人は集まらないだろう。今後は交通と商業の結節性の向上と、中心商業地の内部の回遊性確保による地域全体の活性化が必要となる。中心商業地は、通行量の多い WALK 館の施設利用や中央前橋駅の歴史的資産を生かし、広瀬川河畔の緑地利用による交流空間の創出が必要であろう。そしてスズランの本館及びスポーツ館を利用し、以上の四つの地点を核として中心商業地の内部回遊性を高めていかなければならない。

V おわりに

前橋市中心商業地周辺に各公的機関が密集し、県庁・市役所、県民会館や県立図書館ならびに前橋中央郵便局などが立地している。そのような重要地点の核である前橋中心商業地の衰退はスラム化などにより前橋市の中心機能の低下を招き、人が集まらない地域になりかねない。

今後は前橋中心商業地が各公的機関の中心地点であるということに着目して活性化を図っていくべきである。各公的機関との連絡性を高めていくために、停留所の距離間隔が短い市内循環バスを利用し、今後は住宅地などの人の多い地域に路線を延長し、さらに群馬県全域においても重要な行政地域である前橋市の外部への移動性を高めるために他の公共交通と機能分担をしつつ結節性を高めていくことによって人々との交流を生み出し、活性化を図る必要がある。