



# 松江で交通まちづくり を考える



## 第32回EST創発セミナー 人口減少社会に負けない交通まちづくり

平成28年9月29日



筑波大学社会工学域  
谷口 守

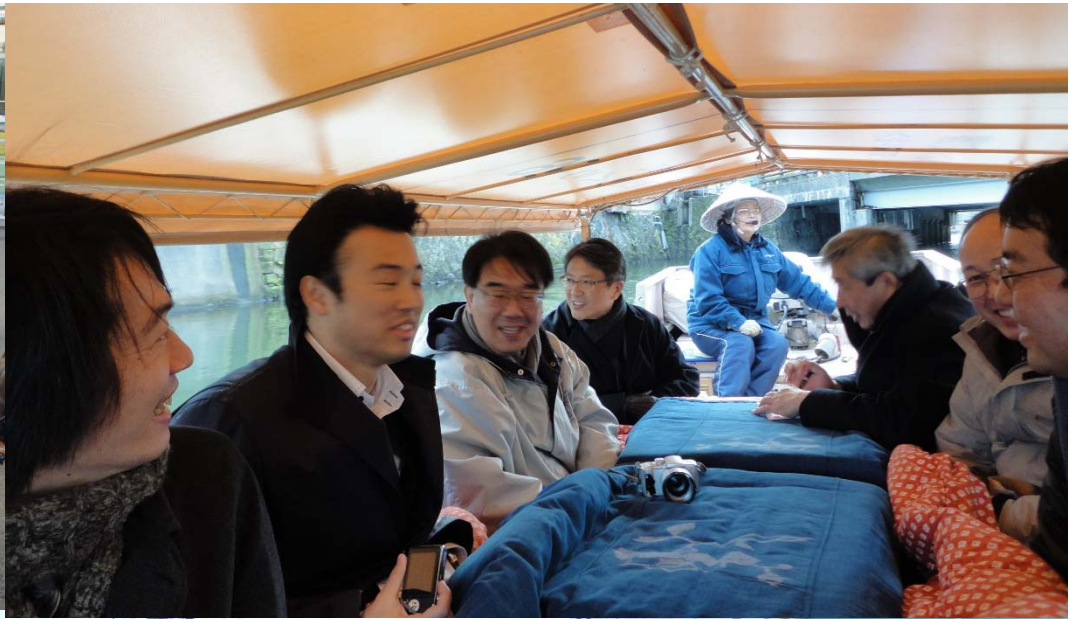
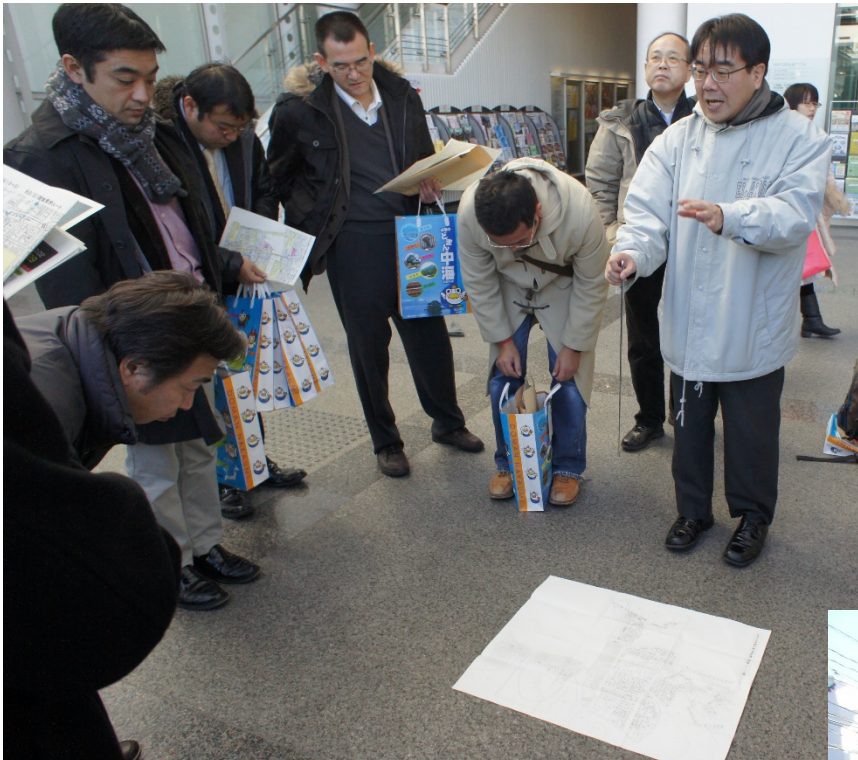


# 松江とのかかわり

- 1) くにびき通り渋滞対策(H.16)
- 2) 松江市の交通体系とまちづくりを考える懇談会(H.20～)
- 3) 松江市職員研修会(地域交通とまちづくり)(H.20)
- 4) 松江市の交通とまちづくりを考えるシンポジウム(H.22)
- 5) 松江市の人口減少による都市構造リスク発生に関する調査研究(H.22)
- 6) 縁結び交通まちあるきワークショップ(H.24)







# このところの人口減少の状況

- 松江 1年で  $-0.3\%$
- 秋田県 1年で  $-1.26\%$
- 島根県 1年で  $-0.8\%$

? 5年で  $-16\%$

??? これから5年で  $-25\%$



# 問題なのは



- 単なるコーホート分析。機械的に減少を延長したらそうなるのは当たりまえ。
- 減少・消滅を煽ることで「優れた人材は流出する」  
➢ 過当競争を煽る。

# 松江だから

- やる価値がある
- できる
- 他のまちが見ている
  
- 市民が協力してコツコツ続けられるという点で日本一(仕事が丁寧)



## □松江市でのノーマイカーの取り組み

10  
年  
間  
の  
継  
続  
的  
な  
取  
り  
組  
み  
を  
実  
施

### 事業所の方々と連携したクルマを控える取り組みの経緯

- ・平成18年度 行政職員対象のMM実施、一畑電車利用促進MMの実施  
※MM…モビリティ・マネジメント=クルマを控える取り組み
- ・平成19年度 事業所を対象とした「まつエコ宣言」の展開  
☞組織的プログラム、個別の働きかけによる自発的な職場交通プランの策定を依頼
- ・平成20年度 職場交通プラン策定事業所の拡大  
☞「はじめよう！通勤でまつエコ」ホームページ開設

- 平成21年度 松江市一斉ノーマイカーウィークの実施 (第1回)
- 平成22年度 // (第2回)
- 平成23年度 // (第3回)
- 平成24年度 // (第4回)
- 平成25年度 // (第5回)
- 平成26年度 // (第6回)

この間、バス100円、民間事業者とのタイアップ、参加事業所表彰制度の創設、秋の全国交通安全運動との連携、まち歩きモニター事業など様々な施策を展開

- ・平成27年度 松江市一斉ノーマイカーウィークの実施 (第7回)  
平成27年9月21日～9月30日

- ☞「バスまつり」に市民会議ブースを設置し、ノーマイカー運動の啓発活動「路線バスの旅」企画の実施  
「バス乗ってみませんか事業 (バス乗り方教室)」とのタイアップ

# ノーマイカーウィークの継続実施と拡がり



松江市一斉

## ノーマイカーウィーク



平成23年

10/17(月)~10/21(金)

たまには **クルマ** を  
**休んで** みませんか？

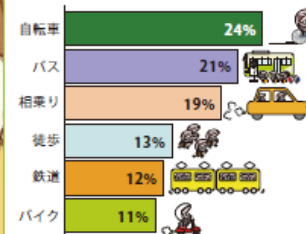
クルマからのCO<sub>2</sub>削減や交通渋滞の緩和、バス・鉄道の利用促進に向けて、  
過度なクルマ利用を見直すきっかけづくりの取り組みです。  
地球にエコ カラダにエコ おサイフにエコな取り組みには是非ご参加ください。

・ノーマイカーウィーク期間中、市内14箇所でパーク  
&ライド駐車場・駐輪場が、無料でご利用できます！  
※詳しくは裏面をご覧ください。



昨年のノーマイカーウィークでは  
約100事業所、延べ3,200人が参加！  
マイカー以外の通勤をしました。

■マイカーからの転換交通手段



(事業者アンケートより、N=2297)

詳しくはホームページをご覧ください。

通勤でまつエコ で 検索 または

<http://www.city.matsue.shimane.jp/jumin/koutsu/matsueco/matsueco.html>

主催：松江市、松江市公共交通利用促進市民会議、鳥根県、国土交通省中国地方整備局松江国道事務所、  
国土交通省中国運輸局鳥根運輸支局、松江商工会議所、(社)鳥根県旅客自動車協会

共催：一畑バス(株)、松江市交通局、日ノ丸自動車(株)米子支店、西日本旅客鉄道(株)米子支社、一畑電車(株)

後援：まつえ北陵工業、まつえ南陵工業、青友製菓工業、まつえ環境市民会議、松江市交通安全対策協議会、鳥根県警察本部、松江警察署、松江市内会、自治会連合会、松江市公民館長会、  
一畑電気鉄道(株)、資合鳥根、鳥根県交通運輸局警務組合協議会、共同通信社松江支局、時事通信社松江支局、朝日新聞松江支局、読売新聞松江支局、毎日新聞松江支局、  
中国新聞社、日本経済新聞社松江支局、山陰中央新報社、鳥根日日新聞社、新日本新聞社松江支社、NHK松江放送局、山陰中央テレビ、日本海テレビ、エフエム山陰(朝日系)

## 目的

- ・クルマを控える移動のきっかけづくり
- ・個人に実際に体感してもらう
- ・その後の継続につなげる
- ・効果の計測とフィードバック
- ・「まつエコ宣言」事業所の活性化

## 呼びかけの実施

- ・市内の360事業所への働きかけ
- ・商工会議所のネットワークも活用
- ・バス利用促進地区(約1,500戸)への働きかけ



## ■ 連携体制

### 松江市一斉

**主催：** 松江市、松江市公共交通利用促進市民会議、島根県、国土交通省中国地方整備局松江国道事務所、国土交通省中国運輸局島根運輸支局、松江商工会議所、(社)島根県旅客自動車協会

**共催：** 一畑バス(株)、松江市交通局、日ノ丸自動車(株)米子支店、西日本旅客鉄道(株)米子支社、一畑電車(株)

**後援：** まつえ北商工会、まつえ南商工会、東出雲町商工会、まつえ環境市民会議、松江市交通安全対策会議、島根県警察本部、松江警察署、松江市町内会・自治会連合会、松江市公民館長会、一畑電気鉄道(株)、連合島根、島根県交通運輸産業労働組合協議会、共同通信社松江支局、時事通信社松江支局、朝日新聞松江総局、読売新聞松江支局、産経新聞松江支局、毎日新聞松江支局、中国新聞社、日本経済新聞社松江支局、山陰中央新報社、島根日日新聞社、新日本海新聞社松江支社、NHK松江放送局、山陰中央テレビ、日本海テレビ、BSS山陰放送、エフエム山陰(順不同)

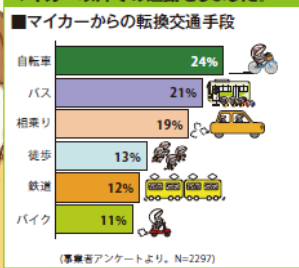
たまには **クルマ** を  
**休んで** みませんか？

クルマからのCO<sub>2</sub>削減や交通渋滞の緩和、バス・鉄道の利用促進に向けて、過度なクルマ利用を見直すきっかけづくりの取り組みです。  
地球にエコ カラダにエコ おサイフにエコな取り組みに是非ご参加ください。

・ノーマイカーウィーク期間中、市内14箇所パーク  
&ライド駐車場・駐輪場が、無料でご利用できます！  
※詳しくは裏面をご覧ください。



■マイカーからの転換交通手段



詳しくはホームページをご覧ください。

通勤でまつエコ で 検索 または

<http://www.city.matsue.shimane.jp/umin/koutsu/matsueco/matsueco.html>

**主催：** 松江市、松江市公共交通利用促進市民会議、島根県、国土交通省中国地方整備局松江国道事務所、国土交通省中国運輸局島根運輸支局、松江商工会議所、(社)島根県旅客自動車協会

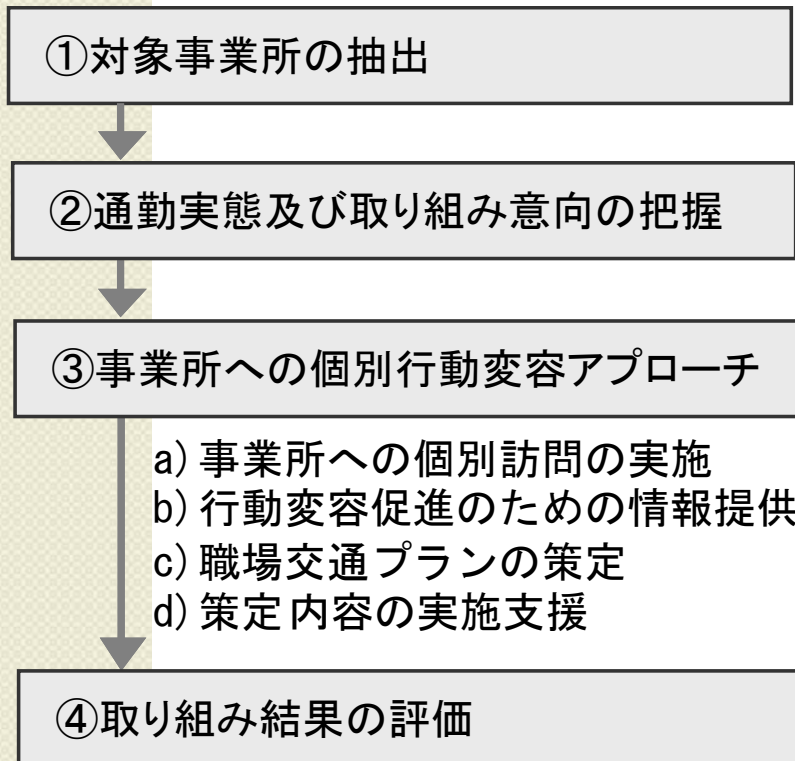
**共催：** 一畑バス(株)、松江市交通局、日ノ丸自動車(株)米子支店、西日本旅客鉄道(株)米子支社、一畑電車(株)

**後援：** まつえ北商工会、まつえ南商工会、東出雲町商工会、まつえ環境市民会議、松江市交通安全対策会議、島根県警察本部、松江警察署、松江市町内会・自治会連合会、松江市公民館長会、一畑電気鉄道(株)、連合島根、島根県交通運輸産業労働組合協議会、共同通信社松江支局、時事通信社松江支局、朝日新聞松江総局、読売新聞松江支局、産経新聞松江支局、毎日新聞松江支局、中国新聞社、日本経済新聞社松江支局、山陰中央新報社、島根日日新聞社、新日本海新聞社松江支社、NHK松江放送局、山陰中央テレビ、日本海テレビ、BSS山陰放送、エフエム山陰(順不同)

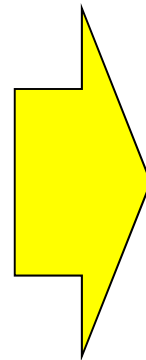
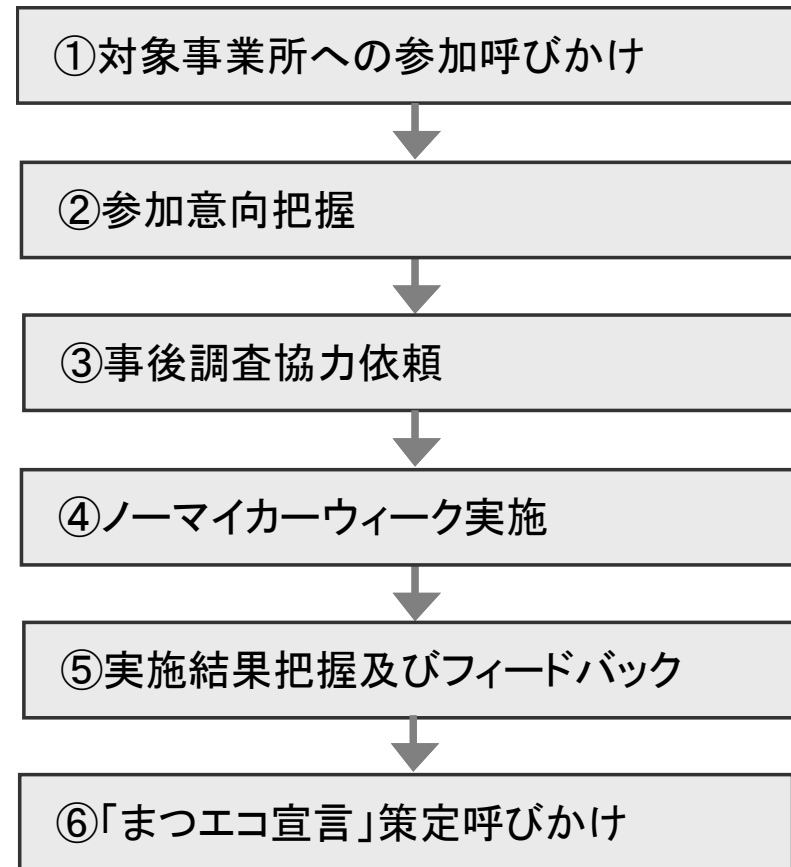
主催は、  
行政(国・県・市)＋  
「松江市公共交通利用  
促進市民会議」  
平成23年度から、さらに  
＋「松江商工会議所」  
＋「(社)島根県旅客  
自動車協会」

## ■ 職場MMの実施手順

### ▼ 基本実施手順



### ▼ ノーマイカーウィーク実施以降の手順





# 展開のコンセプト

できることから、できるペースで、できる人から！

- ①企業個別へのアプローチ(都市の特性を考慮:大企業少ない)
- ②自立的な職場交通プランの検討を促す仕組みづくり
- ③「できることから、できるペースで、できる人から」を共に探す
- ④ハードルを高くしない。できると思わせる。
- ⑤「相手の立場」の考慮と柔軟な対応  
(きめこまやかな、先を読んだ気配り。相手は本業ではない)
- ⑥「横並び意識」の刺激
- ⑦マーケティングとターゲティング
- ⑧コミュニケーションの継続
- ⑨自転車を押す

# Step 1: 意向調査アンケート



## 実施内容

- 企業の通勤実態や取組状況、今後の取り組み意向について把握
- 今後の企業の窓口となる担当者を把握

## ツール

### ◆依頼文

アンケート  
回答依頼



- 依頼元は商工会議所など企業が所属する団体の名称を使用
- アンケートの宛先は「企業宛」（部署名書かず）
- 企業にとって最適な対応部署を検討する機会となることを狙う

### ◆アンケート票

現在の通勤実態や  
取り組みを把握



- 賛同意向と、通勤実態（自動車利用者数、始業時間等）を把握
- 次のステップで企業にメニューを提案する際の基礎情報に
- この段階では多くの企業が意向を即断できない点を考慮し、意向を尋ねる選択肢は「興味がある」など中間的なものを設定
- 少しでも意思のある企業を取りこぼさないよう

## 実施結果

- ・回収率が半数以上
- ・回答全企業に、何らかのメニューに「興味あり」の回答。
- ・但し、メニューについては  
クルマの利用を控えるものは回答は皆無

## 企業の反応

- ・エコ通勤取り組みの必要性を感じる。
- ・ただし、クルマ通勤を控えるメニューは難しい。

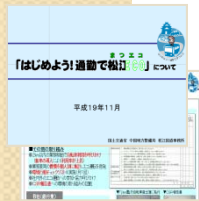


### 実施内容

- 各企業を訪問し、取り組み趣旨の具体を説明し企業の詳細な意向を把握
- 企業の意向を踏まえ、各企業が取り組めるメニューを提案

### ツール

#### ◆趣旨説明資料



- 取り組みの必要性、効果を社会・都市圏全体の視点と、個人の生活の視点から訴求

#### ◆メニュー表



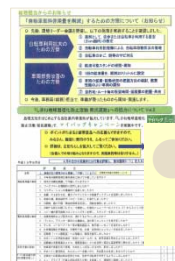
- 取組のメニューと併せて、松江の他企業の事例やを紹介
- 「できることから、できるペースで、1社1人からでも」のコンセプト。少しの取り組みからでも意義があること。

#### ◆まつエコ宣言



- 後に提出をお願いする旨を伝える
- ➔実効性のある取組を期待していることを訴求。

#### ◆他社の好事例ツール



- 具体的取組をイメージさせる

#### ◆通勤交通変容啓発ツール



### 実施結果

- ・企業と議論しメニューを提案した結果、「まつエコ宣言」のメニューに挙げた。
- ・多くの会社が他社の動きに敏感に。継続的な情報提供を求められた。

### 企業の反応

- ・何かできるかも。
- ・「他社が気になる。教えて欲しい」
- ・難しいと思うけど検討はしてみる



### 実施内容

- 検討状況の確認と具体取組の決定支援のための情報提供
- 「まつエコ宣言」の提出の正式依頼

### ツール

#### ◆啓発パンフレット



※状況によりStep1で配布

#### ◆まつエコ宣言記入キット

(依頼文・宣言書・好事例集・  
メニュー表・返信用封筒)



- 「できることから」取り組んでもらうきっかけとして、とりかかりやすい「エコドライブ」の情報を提供。
- 企業担当者が朝会等で従業員に説明・配布することを想定。(リーフレットは朝礼の台本としての使用を念頭)
- 従業員の興味とやる気を高めるため、社会的意義だけでなく、個人のメリットとして、年間の経費節減を記載

- 宣言書を書いてもらうことにより実施意欲を高めるため、企業の検討結果を具体の取り組みとして記載してもらう。
- 記入例として、「晴れた日だけでも・・・」「春・夏だけでも・・・」「●●部において・・・」等まずはできる範囲の取り組みで良いことが分かるよう工夫。

### 実施結果

- ・啓発パンフレットを持参した翌日(2回目の訪問)に、「まつエコ宣言」を提出した企業があった

### 企業の反応

- ・具体的に取組むメニューを決めたい。
- ・忘れていた。そろそろ考えなければ。

# Step 4: 取り組みの「宣言」



## 実施内容

- 企業から「まつエコ宣言」を受領し、企業が宣言した取り組み内容を確認
- 各企業の取り組み実施を支援するためのツールを作成し、配布
- 事業所の担当者のすべきこと（≒して欲しいこと）を支援

## まつエコ宣言分析と支援のポイント

### ◆内容分析の観点 ◆対応と支援策

・社内周知はどのように進める？

・社内周知ツールの作成支援

・誰がいつどのようなメニューを実行？

・不明瞭な点の明確化

・メニューは実行可能？

・具体的な実行策を提案

宣言受領

分析

● 従業員に**宣言内容**と**具体的取り組み**を周知する**ポスター**を作成

● **企業との対話**（訪問・電話）を継続実施

● **宣言メニューの実施**を、**ツールの提供**や**実施方法の提案**により支援。

◆ **業務移動の自転車移動支援ツール**  
事務所からの2km圏を图示（自転車貸出簿の貼付用等）

▼まつエコ宣言  
社内周知用ポスター（例）

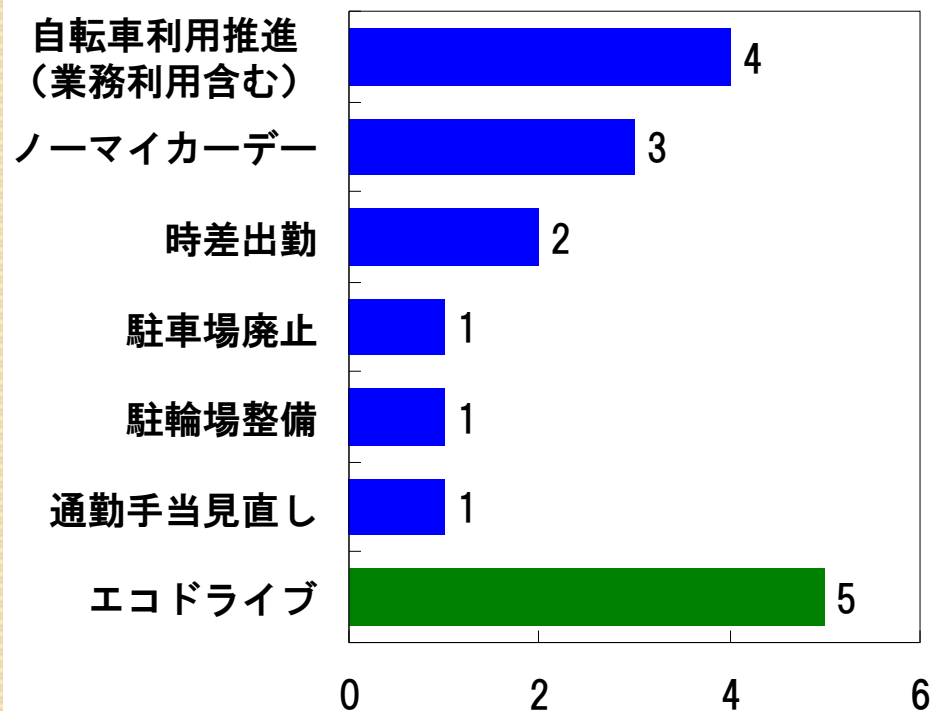


# 行動変容の検証 企業はどのようなメニューを宣言したか？

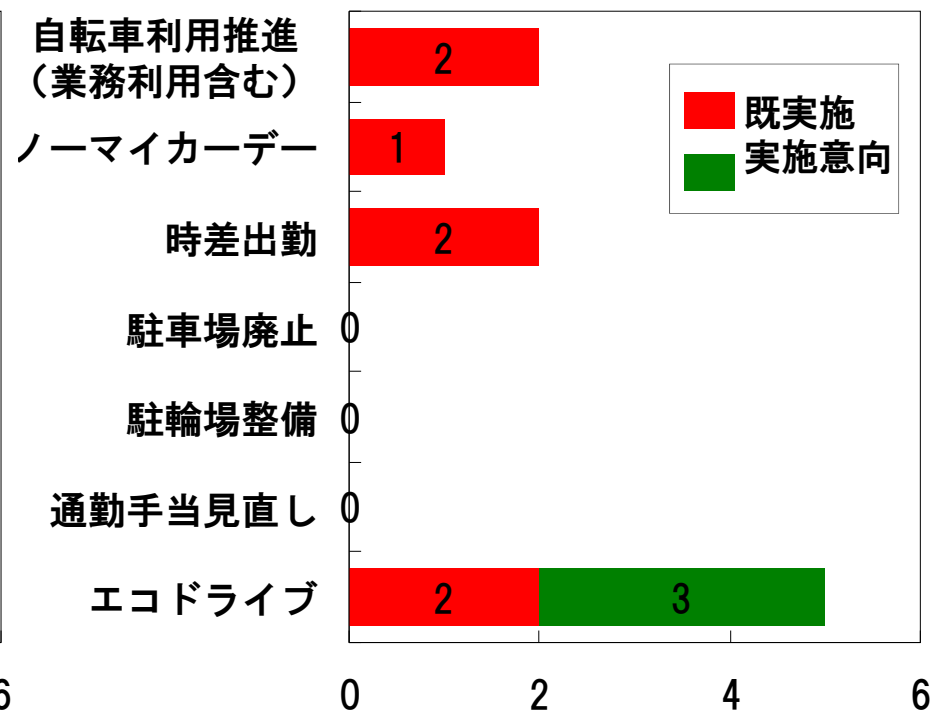


- クルマ利用を控えるメニューを多くの企業が宣言
- 多くの企業が「エコドライブ」を宣言  
(CO2削減でまずは「できることから」+「もう1つ何か」の有効性)

## ◆各社の宣言メニューの内訳



## (比較：呼びかけ前の意向)



※平成19年度末時点での状況



## 参加事業所数・延べ参加者数の推移

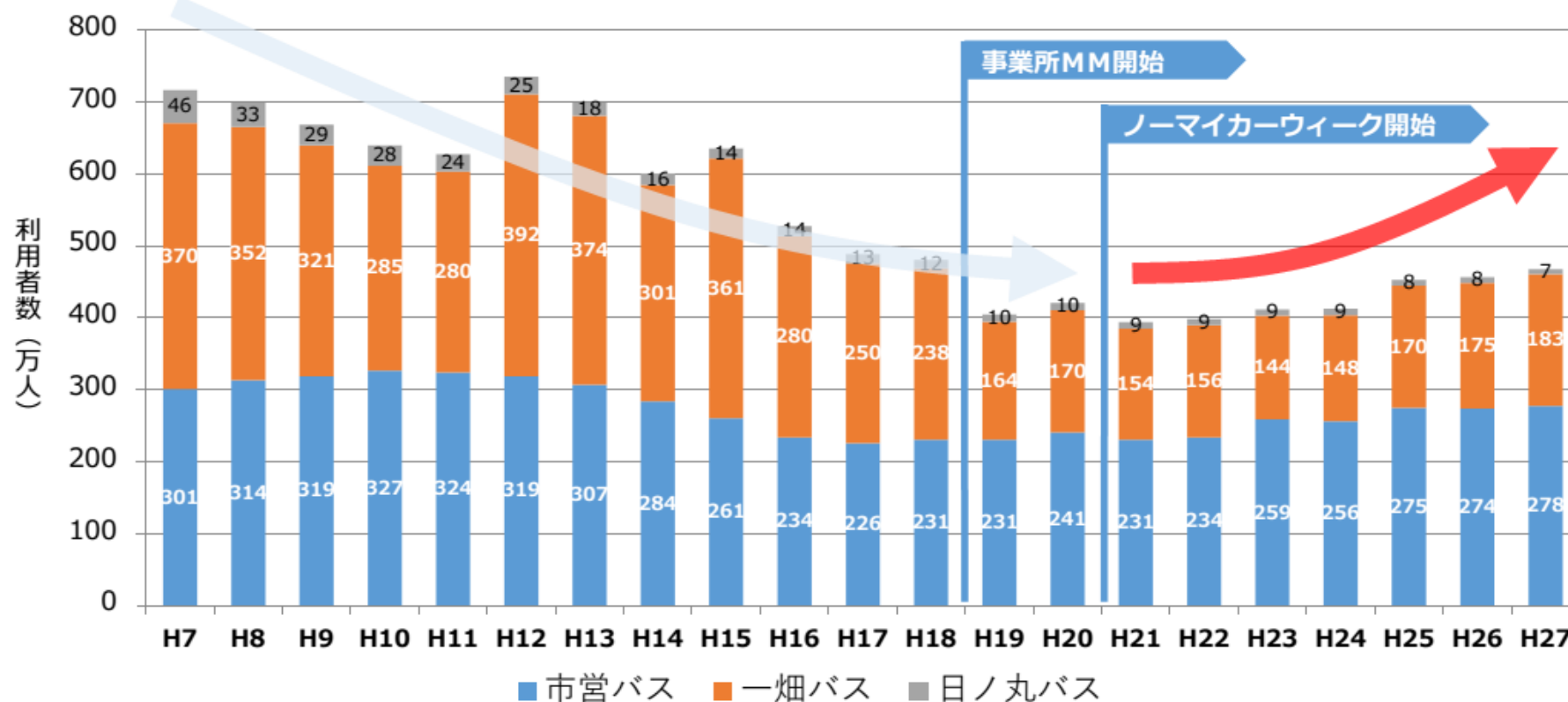


(出所)松江市 歴史まちづくり部 都市政策課 交通対策係:平成27年度 松江市一斉ノーマイカーウィーク、事後アンケート結果

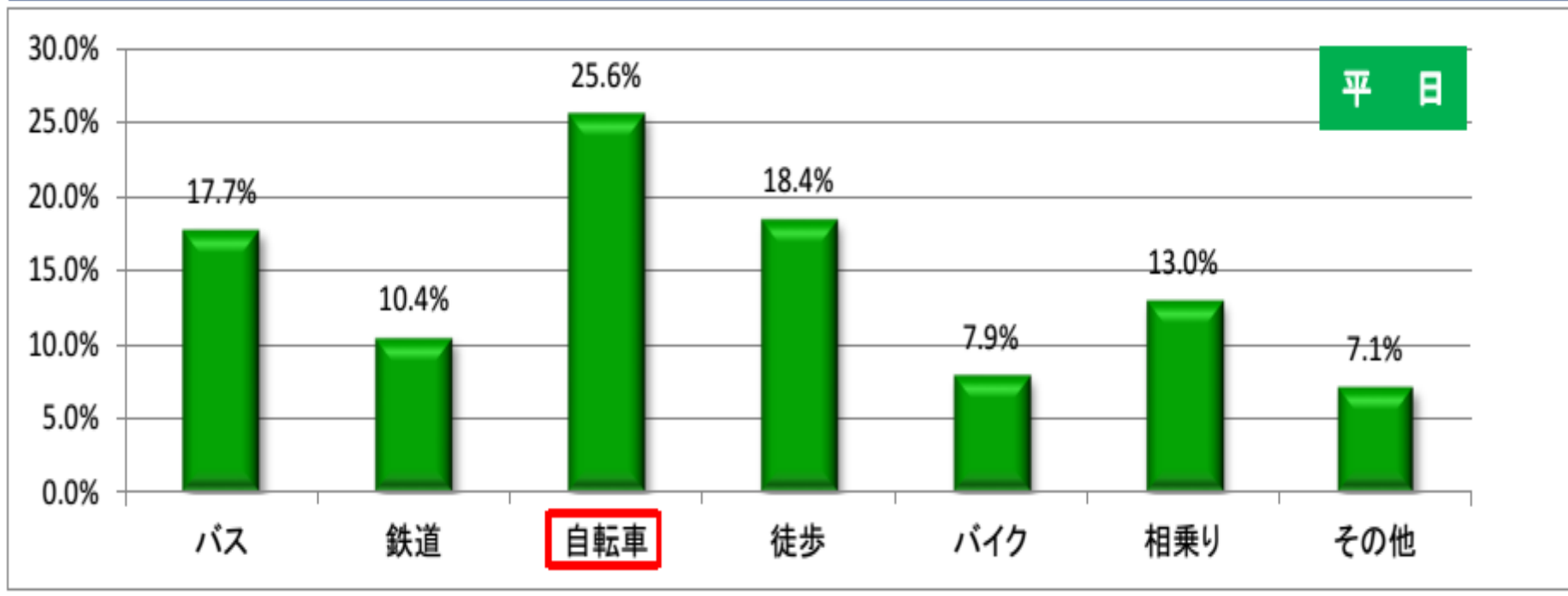
## □松江市でのノーマイカーの取り組み

### 10年間の継続的な取り組みの結果

- ・公共交通（路線バス）利用者が**減少から増加に転じる！**
- ・人口減少が進む社会でも、「意識」と「行動」を変えることで、社会資本の維持が可能に！ **住んで誇れる共創社会・松江の実現！**



□期間中にマイカーから転換された他の交通モード

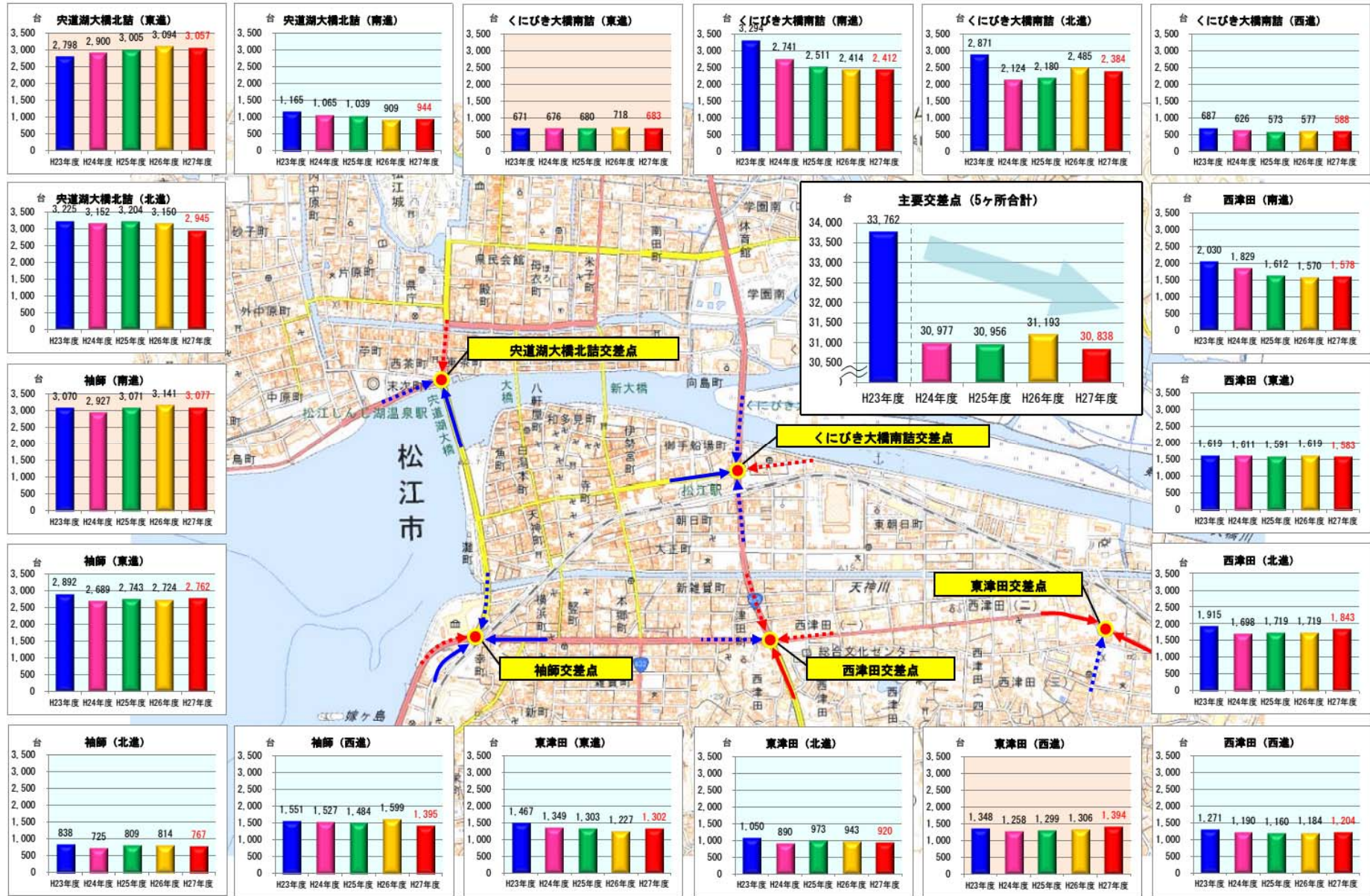


(出所)松江市 歴史まちづくり部 都市政策課 交通対策係:平成27年度 松江市一斉  
ノーマイカーウィーク、事後アンケート結果



別図1 【通常時の市内主要交差点の交通量の経年変化(朝ピーク時間帯7時~9時)】

単位:台

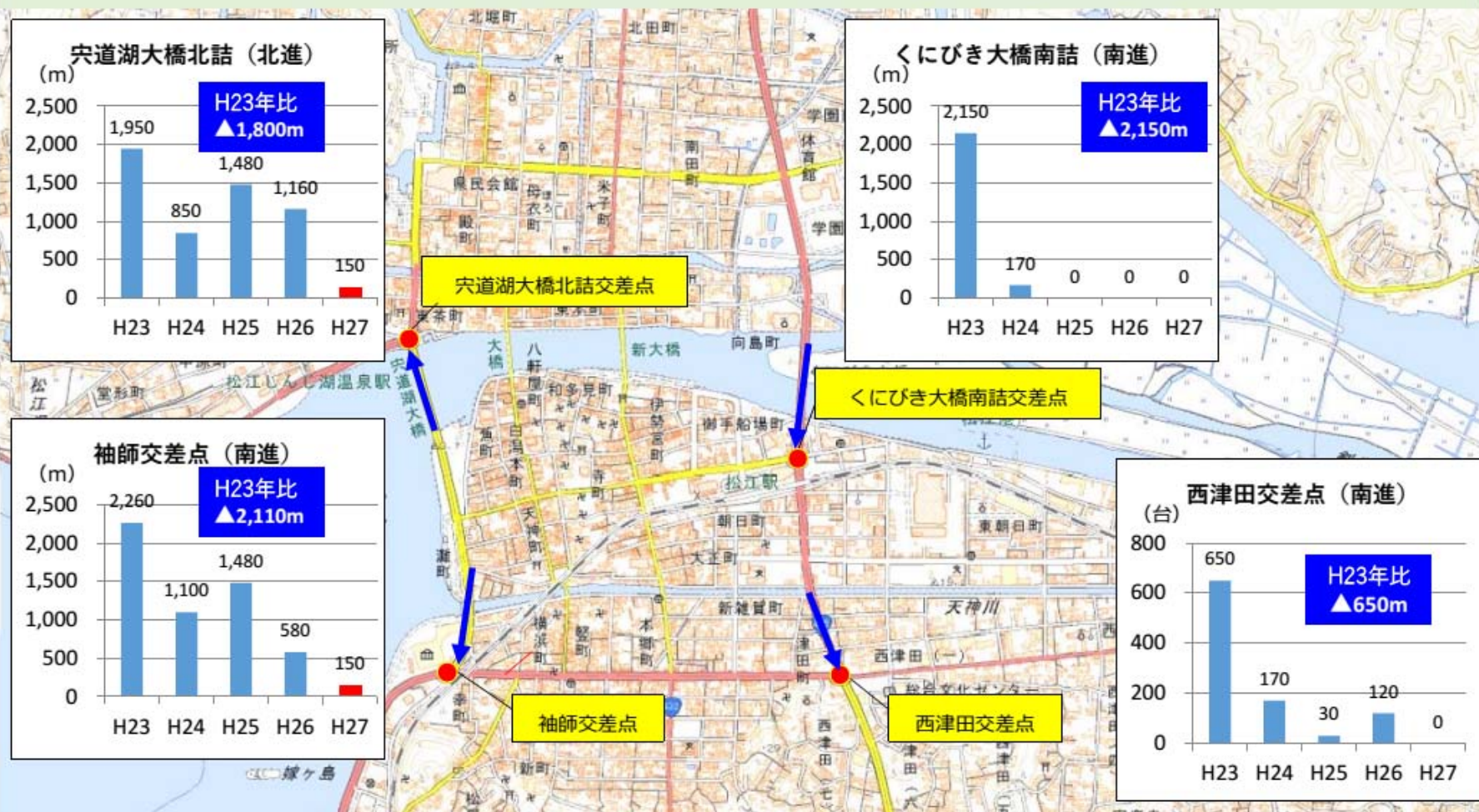


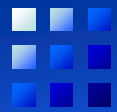
【凡例】※地図上の矢印:H27年/H26年比 ← 5%以上悪化 ←.....0%~5%未満悪化 ← 前年同数(横ばい) ←.....0%~5%未満改善 ← 5%以上改善 ※グラフ背景:H27年/H23年比 悪化 改善



## □松江市でのノーマイカーウィークの効果②（継続の効果）

ノーマイカーの取り組みを継続して実施することで、  
 普段の通勤時間帯（朝7時～9時）の**最大渋滞長も減少**しています！





## ■ 行動変容状況の分類(定義)

ノーマイカーウィーク時の通勤行動の変容状況から分類

### 【定着】

- ・通常時もノーマイカーウィーク時も「**クルマ以外**通勤」

### 【転換】

- ・通常時は「**クルマ**通勤」
- ・ノーマイカーウィーク時は「**クルマ以外**通勤」

### 【固定】

- ・通常時もノーマイカーウィーク時も「**クルマ**通勤」





# ノーマイカーウィークによる行動変容状況に着目した分析(3)

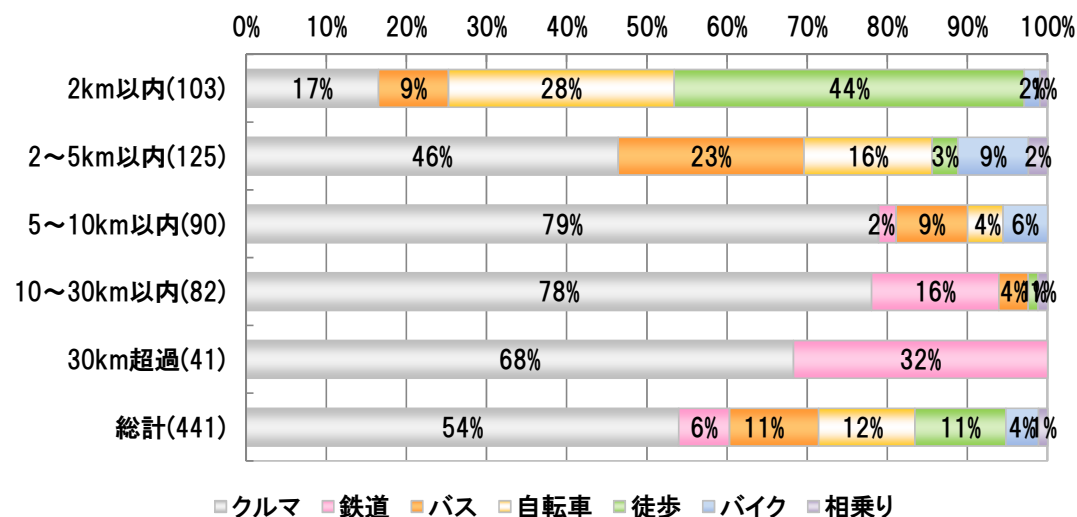


## ■通勤交通の実態

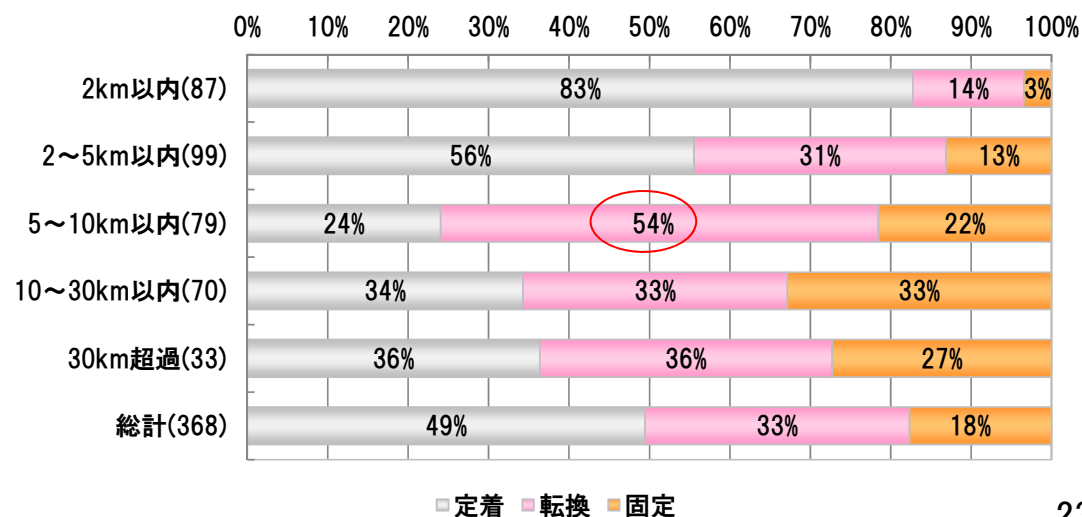
- クルマ利用者が54%
- 5～30km以内でクルマ利用が約80%
- 徒歩は2km以内
- 自転車は5km以内
- 鉄道は10km以上

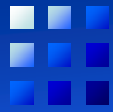
- 2km以内「定着」が83%
- 5～10kmでは「転換」が54%
- 10～30km以内まで距離が長くなるほど、「固定」の割合が高くなる

### ▼通勤距離別交通手段構成比(通常時)



### ▼通勤距離別行動変容状況



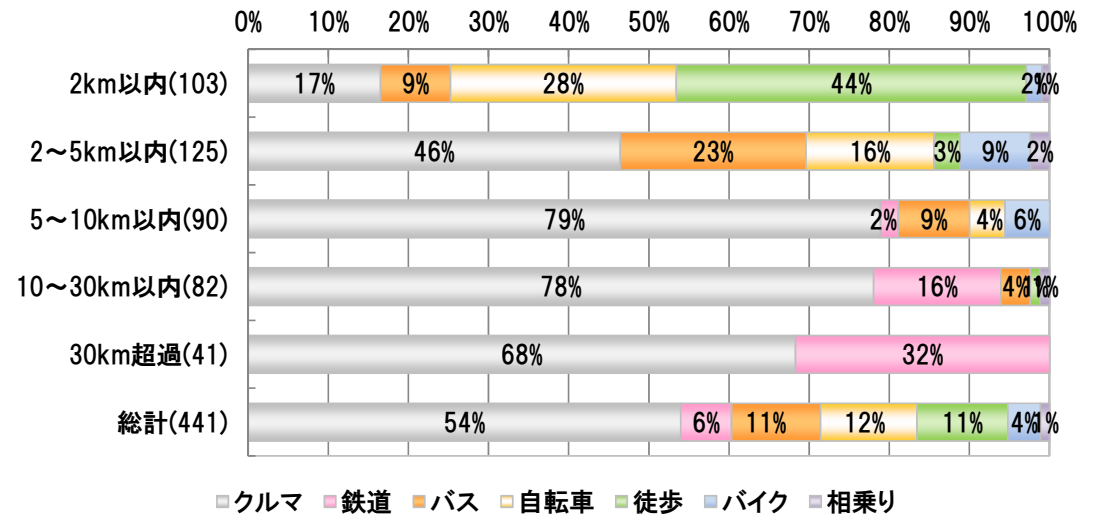


# ノーマイカーウィークによる行動変容状況に着目した分析(4)



## ■ 通勤交通の実態

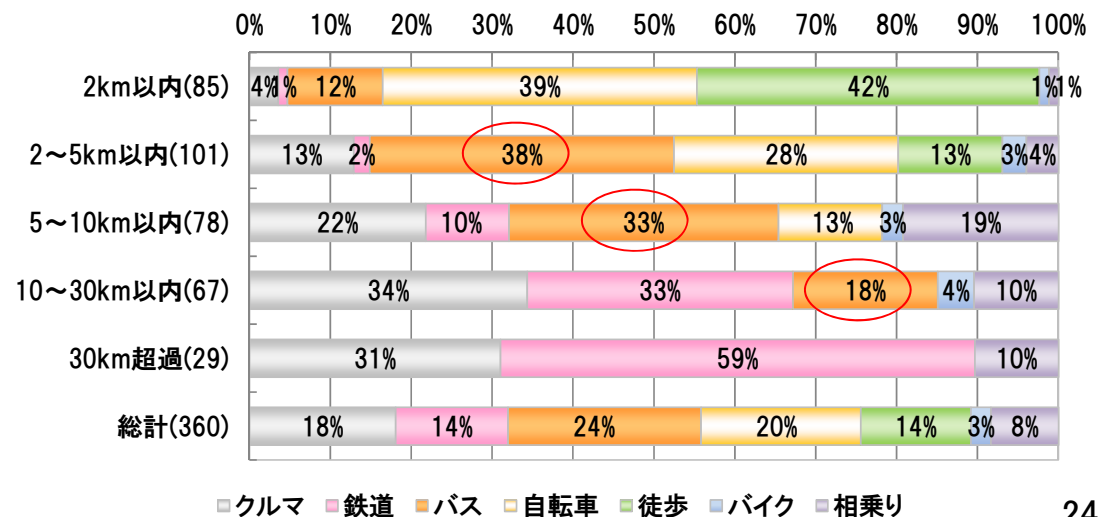
### ▼ 通勤距離別交通手段構成比(通常時)



- ・10km以内まで自転車の割合が主に増加
- ・2~30kmでバスの割合が増加
- ・5~10kmでは相乗りの割合が19%

➡ 定着に向けたターゲット

### ▼ 通勤距離別交通手段構成比(ノーマイカーウィーク時)



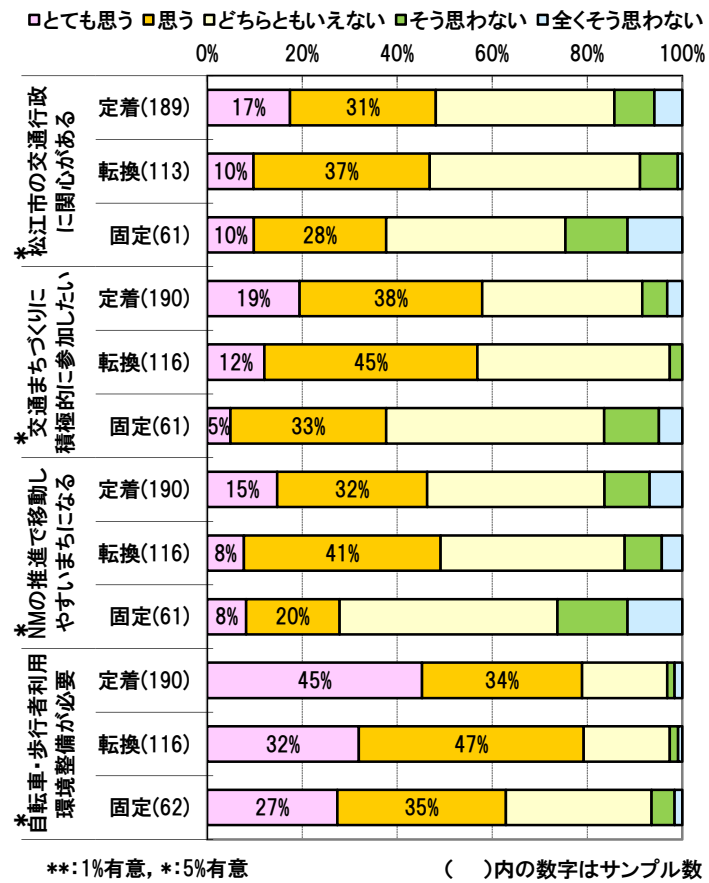
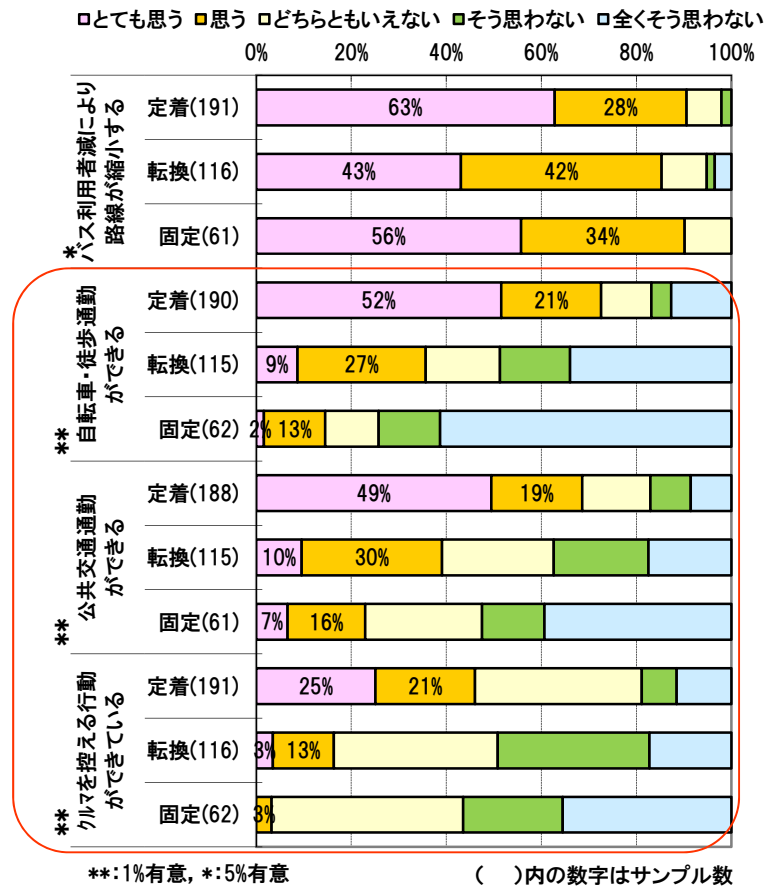


# カーシェアリングによる行動変容状況に着目した分析(6)

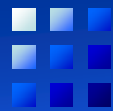


## 行動変容状況と交通・移動に対する意識

・「定着」は、クルマ以外の通勤利用可能性やクルマ利用抑制行動の自覚が高い



➡ 利用可能性、クルマ利用の抑制行動をより意識させることが重要

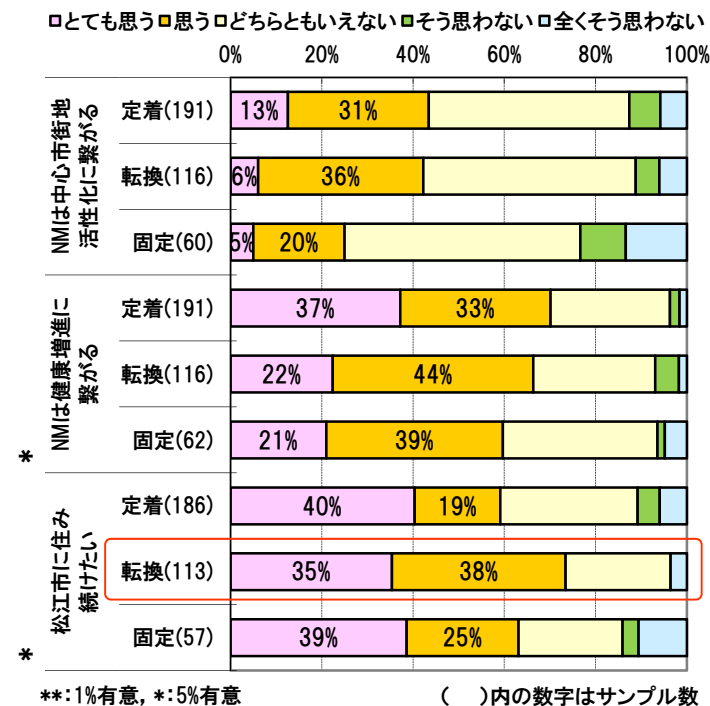
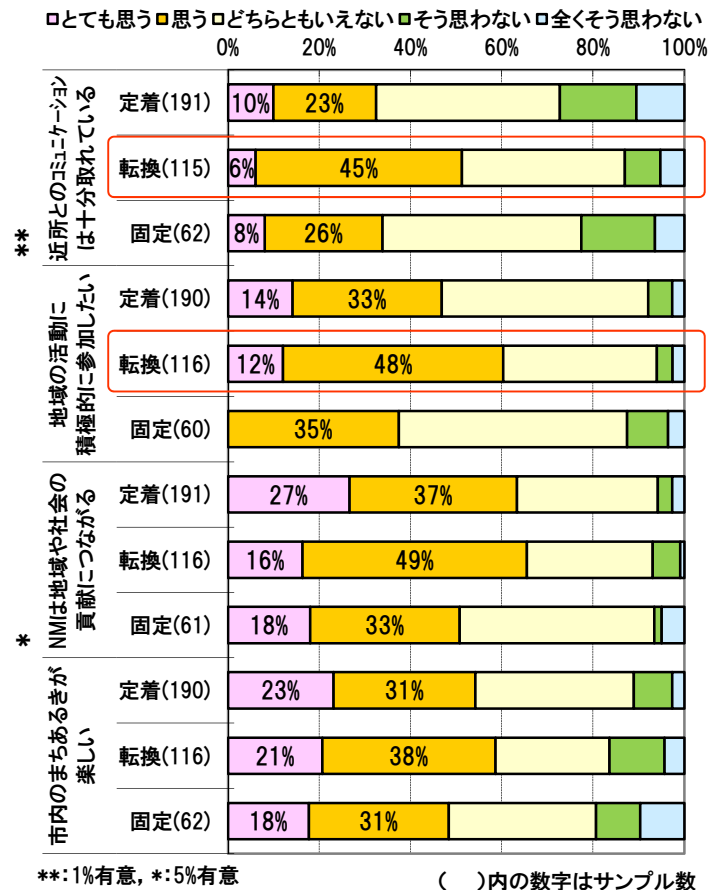


# ホームページによる行動変容状況に着目した分析(7)

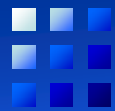


## 行動変容状況とまちづくり等に対する意識

- 「転換」は、「近所とのコミュニケーションの充実」、「地域活動への積極的参加」、「松江市への継続居住」への意識が特に高い





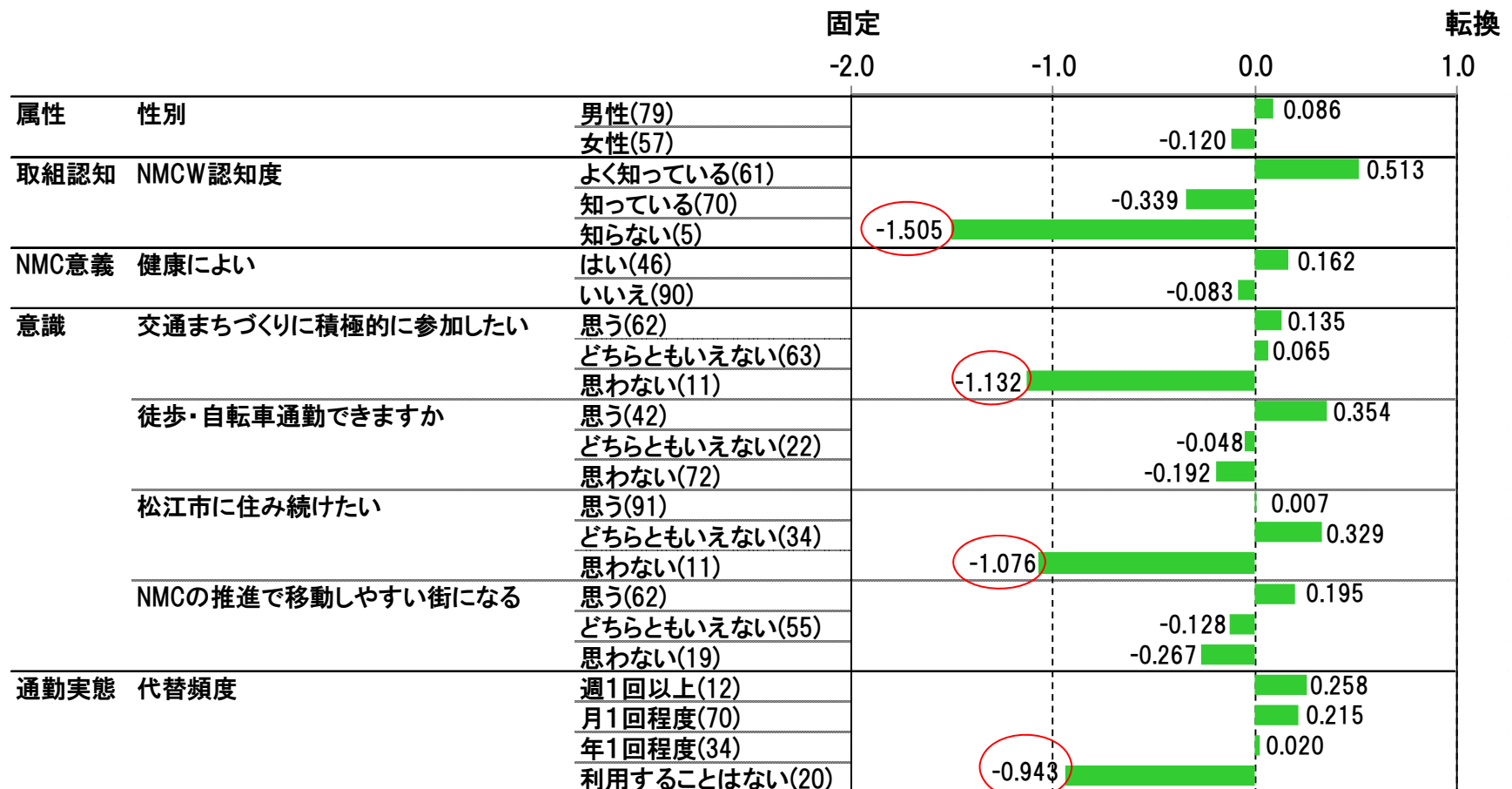


# ノーマイカー通勤への転換・定着要因の分析(1)



## ■ 数量化Ⅱ類による転換要因の分析(転換－固定)

- ・判別の中率:81.6%、相関比:0.4138
- ・「ノーマイカーワーク認知度」、「松江市に住み続けたい」の順に影響が大きい



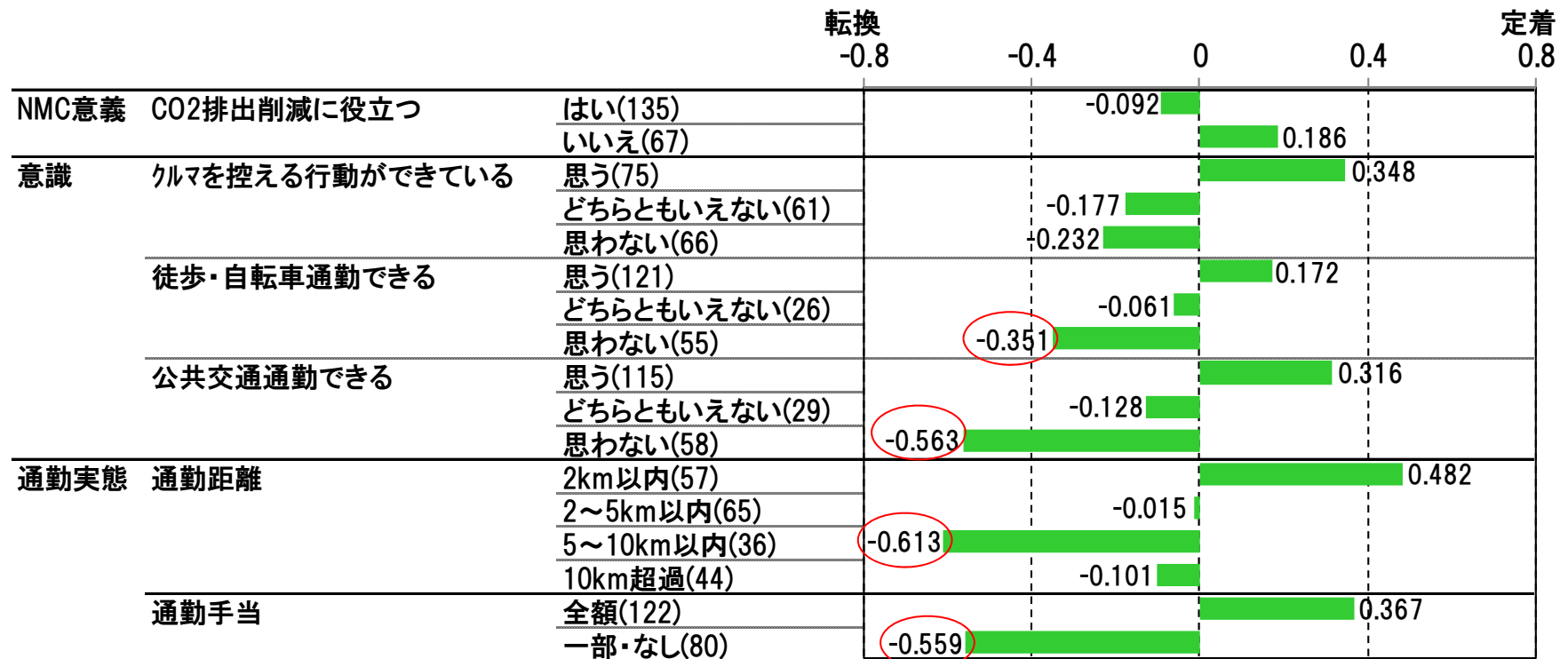


# ノーマイカー通勤への転換・定着要因の分析(2)



## ■ 数量化Ⅱ類による定着要因の分析(定着ー転換)

- ・判別の中率:87.6%、相関比:0.5123
- ・「通勤距離」、「通勤手当」、「公共交通利用可能性」の順に影響が大きい



➡ 会社制度面、公共交通等サービスレベル向上による、利用可能意識の向上

松江市のノーマイカーの継続的な取り組みは、  
全国的に評価され、動向が注目されています。



JCOMM  
(日本モビリティ・マネジメント会議)  
マネジメント賞を受賞しました!

松江都市圏では、渋滞などの諸問題解消に向けて、市民や事業所の皆様の協力のもとに取り組んだ「ノーマイカーウィーク」などが高く評価され、社団法人日本モビリティ・マネジメント会議より表彰されました。今後も皆さまのご協力をよろしくお願ひします。



JCOMMプロジェクト賞・受賞プロジェクト



# ソーシャル・キャピタル (社会的関係資本)の強さ

E3M (Matsue - Mobility - Management)  
- 「ひと」「まち」「モノ」の縁結び  
大江市公共交通利用... 国土交通...  
務所調査設計課・島根運輸支局...  
・交通政策課、都市計画課... 電車...





## 松江市公共交通利用促進市民会議委員名簿

【委員】		(敬称略)	
No.	要綱別表に定める所属	役職等	氏名
1	市民(一般公募)		田中 隆一
2	市民(一般公募)		陶山 郁也
3	市民(一般公募)		永見 繁徳
4	市民(一般公募)		品川 はるか
5	松江市公民館長会からの選出者	法吉公民館長	渡部 浪子
6	松江市町内会・自治会連合会からの選出者	常任理事	久保田 明雄
7	松江市高齢者クラブ連合会からの選出者	女性委員長	佐々木 和子
8	松江市身障者福祉協会からの選出者	事務局長	研谷 昭
9	松江市コミュニティバス利用促進協議会連絡会からの選出者	会長	石倉 知樹
10	路線バスの利用促進を進める地元組織からの選出者	委員	家島 滋
11	松江商工会議所からの選出者	女性会副会長	伊瀬 孝子
12	連合島根松江隠岐地域協議会からの選出者	交通労連島根県支部長	佐々木 弘臣
13	一般社団法人松江観光協会からの選出者	観光ボランティアガイドの会 会長	三島 花子
14	まつえ環境市民会議からの選出者	代表	瀬崎 輝幸
15	島根県高等学校PTA連合会からの選出者	事務局長	勝部 昌幸
16	学識経験者	島根大学法文学部 准教授	飯野 公央
17	学識経験者	松江工業高等専門学校 副校長	浅田 純作
18	一般社団法人島根県旅客自動車協会からの選出者	専務理事	板垣 良典
19	一畑バス株式会社からの選出者	乗合部 次長	井上 和広
20	日ノ丸自動車株式会社からの選出者	取締役支店長	細田 正人
21	松江市交通局からの選出者	運輸課長補佐	藤原 誠
22	西日本旅客鉄道株式会社からの選出者	総務企画課長	和田 昇司
23	一畑電車株式会社からの選出者	運輸部 次長	山崎 浩
24	隠岐汽船株式会社からの選出者	七類営業所 次長	新宮 稔
25	国土交通省中国運輸局島根運輸支局からの選出者	首席運輸企画専門官	西山 龍司
26	国土交通省中国地方整備局松江国道事務所からの選出者	計画課長	高崎 修
27	島根県松江県土整備事務所からの選出者	維持第二係長	原田 英司
28	松江市都市整備部管理課からの選出者	都市整備部次長	安達 良三
29	島根県松江警察署からの選出者	交通第一課長	渡邊 哲

【事務局】		
No.	要綱別表に定める所属	氏名
1	歴史まちづくり部	部長 藤原 亮彦
2	歴史まちづくり部	次長(都市政策課長) 永田 明夫
3	歴史まちづくり部都市政策課交通対策係	係長 柳浦 広光
4	歴史まちづくり部都市政策課交通対策係	主任 岩崎 信也
5	歴史まちづくり部都市政策課交通対策係	副主任 森脇 秀平
6	歴史まちづくり部都市政策課交通対策係	副主任 安部 耕太郎



## 電車やバスを 便利に利用するための冊子

クルマばかり利用していると、  
電車やバスに乗ることを「不安に」感じてしまいます。

「どのバスに乗ればいいんだろう？」  
「運賃はいつ払えばいいんだろう？」  
などと考えているうちに、乗ること自体が  
面倒になってしまうかもしれません。

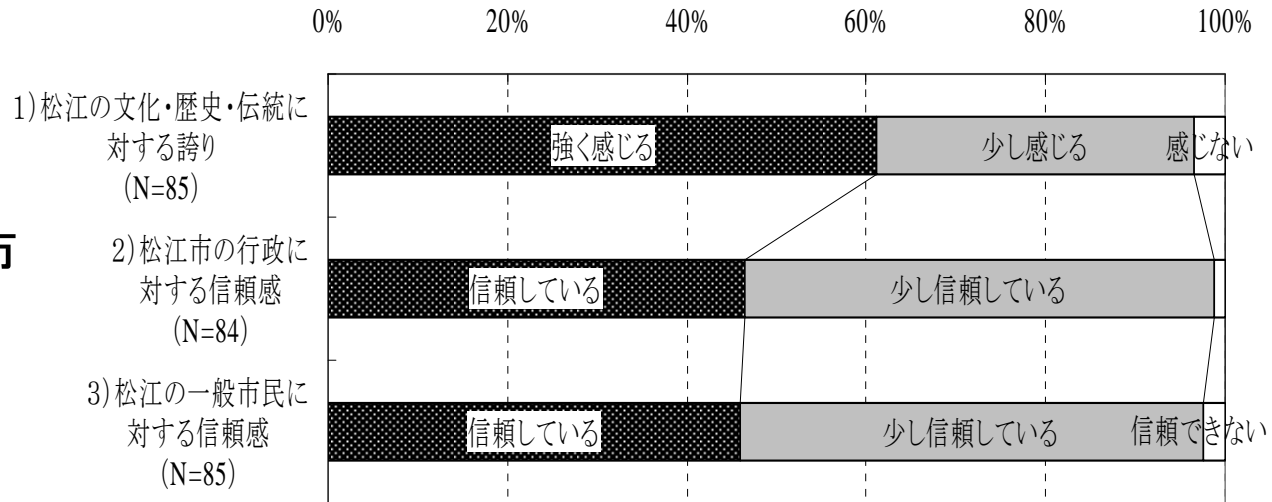
でも、乗り方や目的地までの時間・運賃がわかり、  
うまく使いこなすことができれば、  
経済的で、とても便利な移動手段になります。

ここでは、電車やバスを便利に利用する方法を  
ご紹介します。



松江市公共交通利用促進市民会議  
(事務局：松江市地域・交通政策課)

## 松江市



## 歴史都市 X市

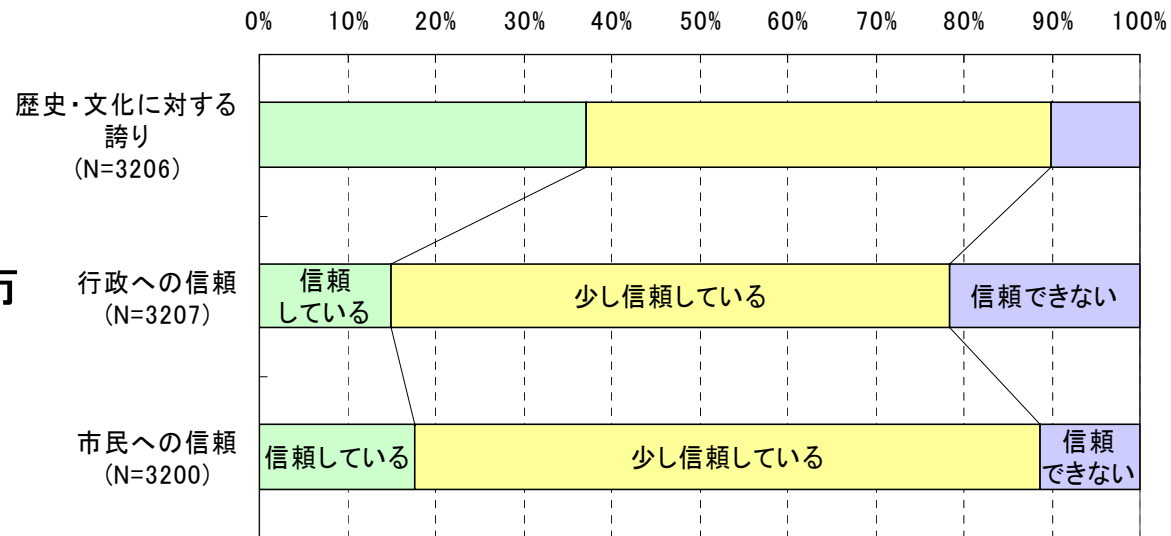
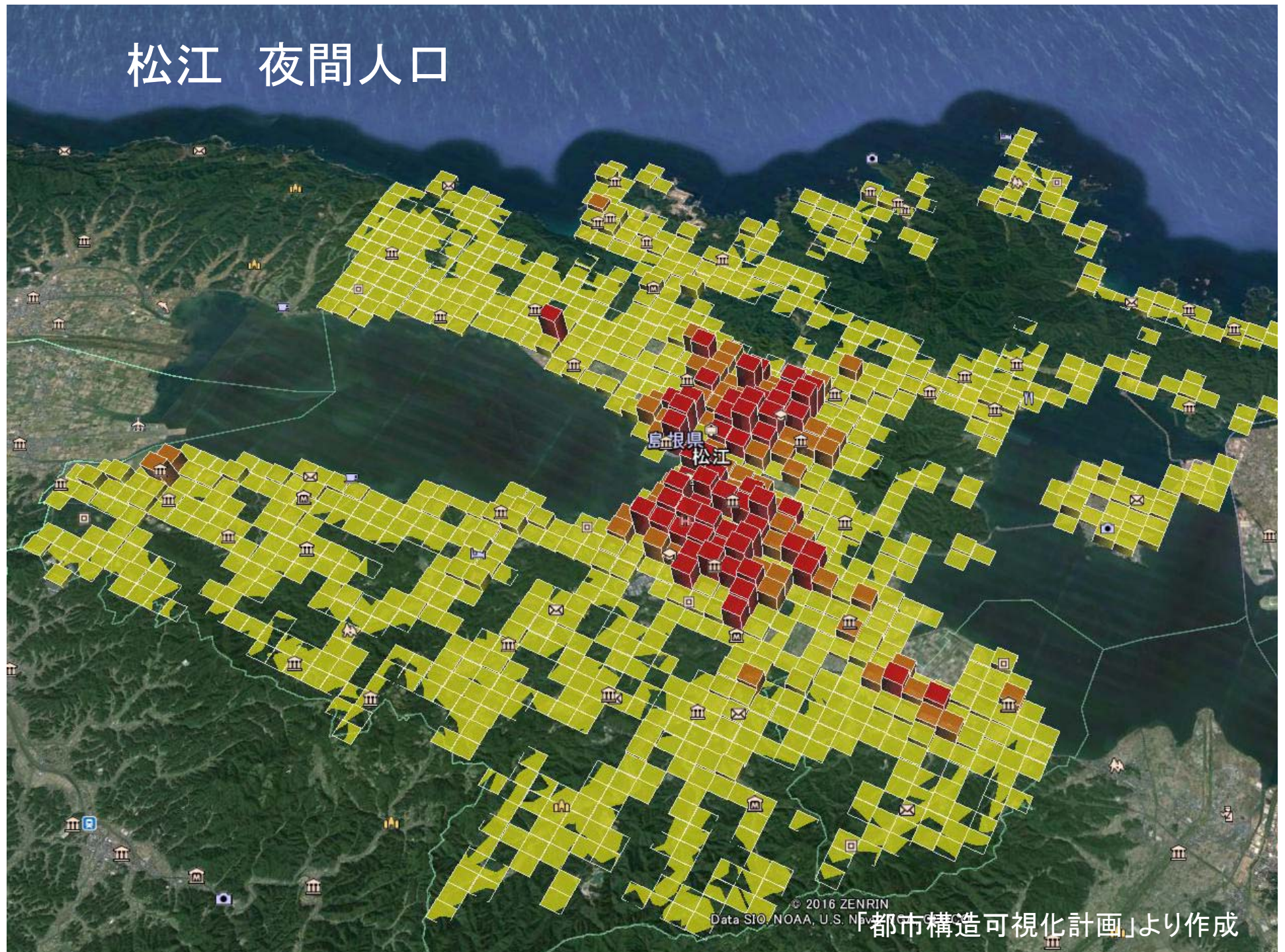


図 松江のソーシャル・キャピタル形成傾向

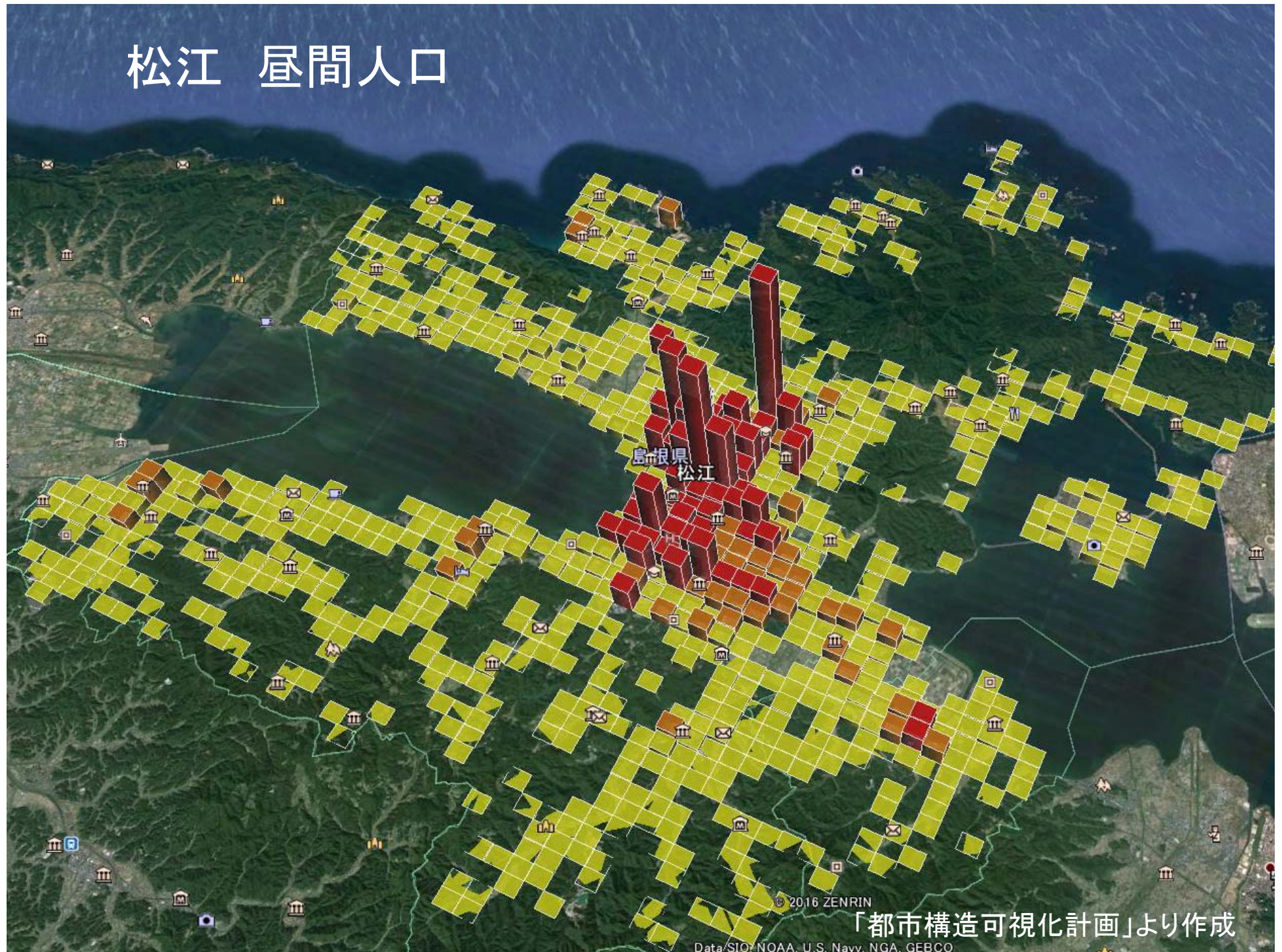


# 松江 夜間人口





# 松江 昼間人口



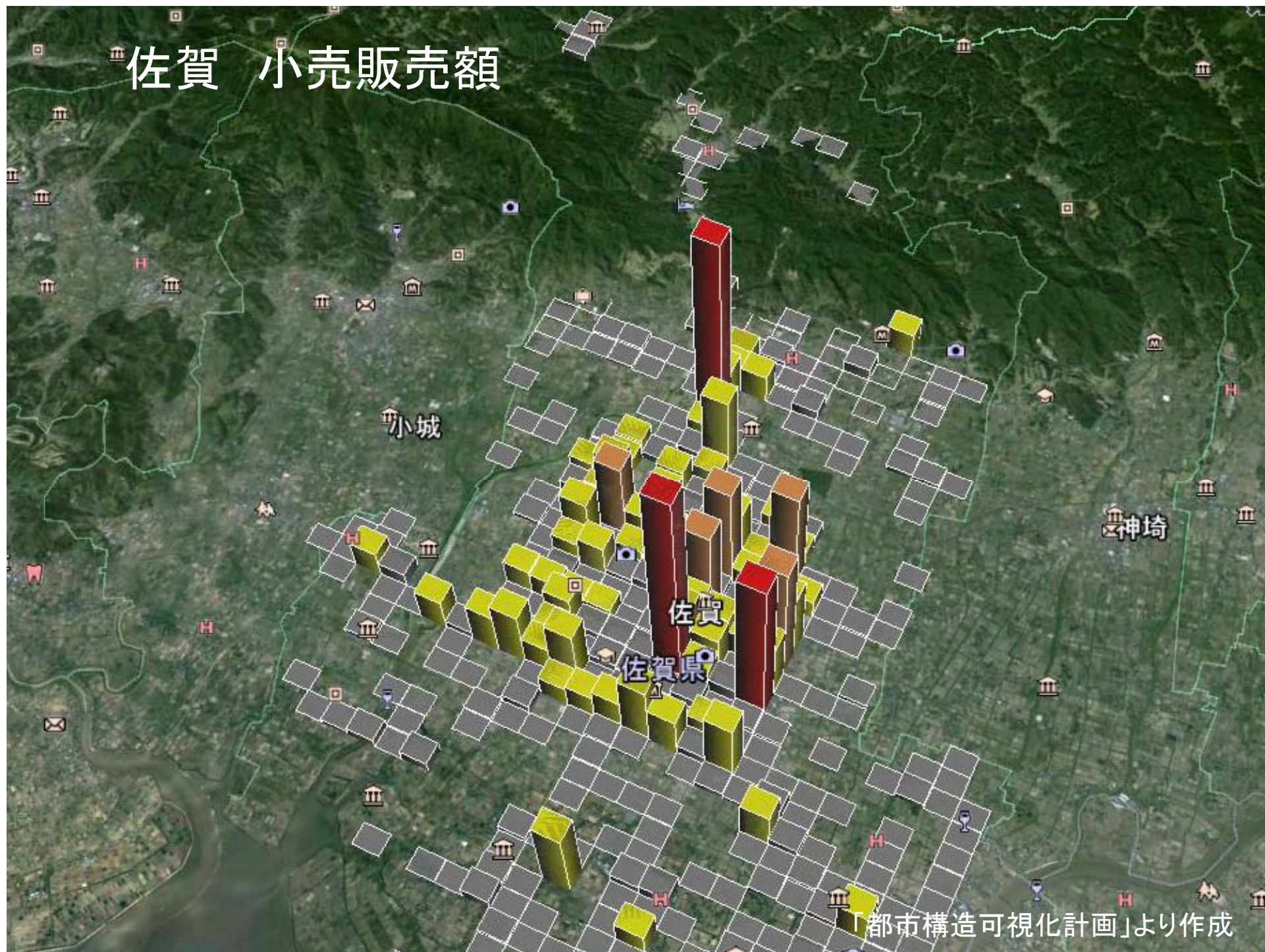


# 松江 小売販売額





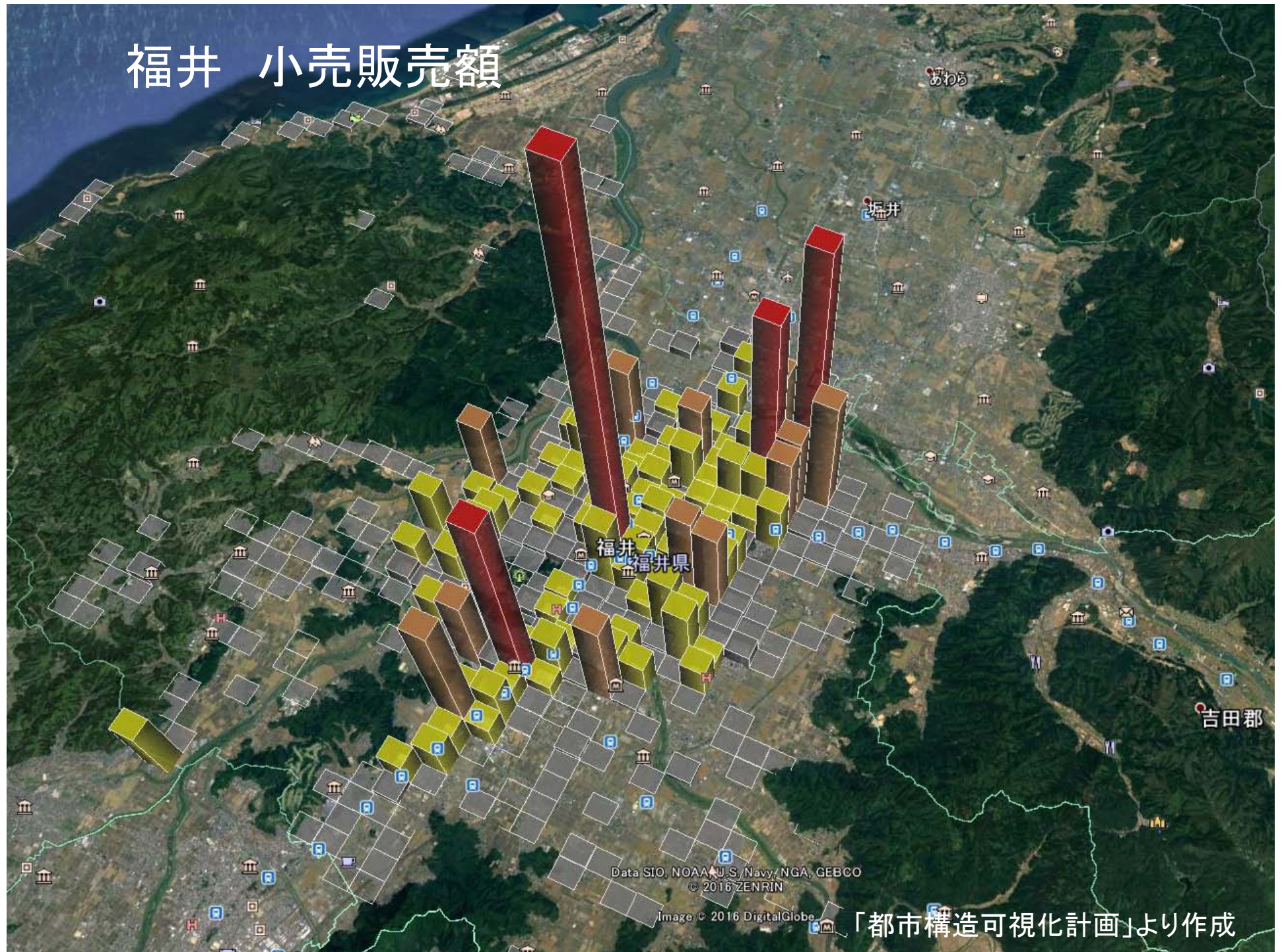
# 佐賀 小売販売額



「都市構造可視化計画」より作成



# 福井 小売販売額



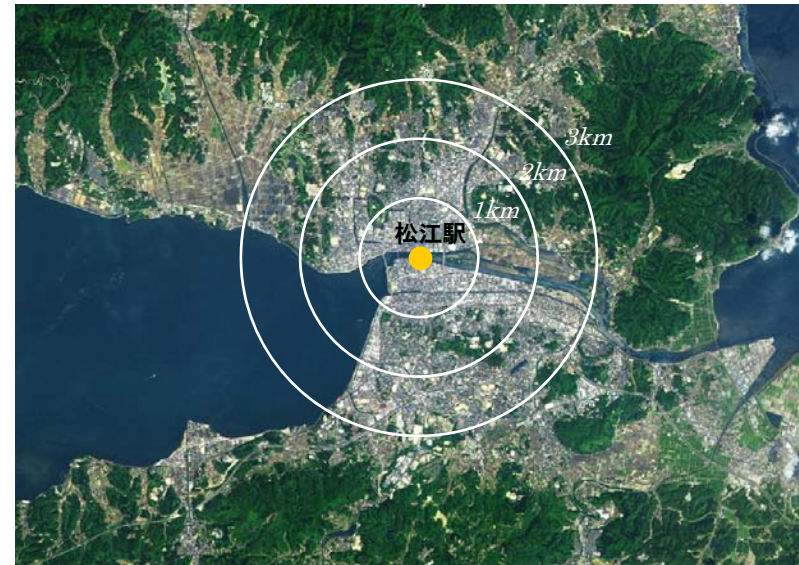
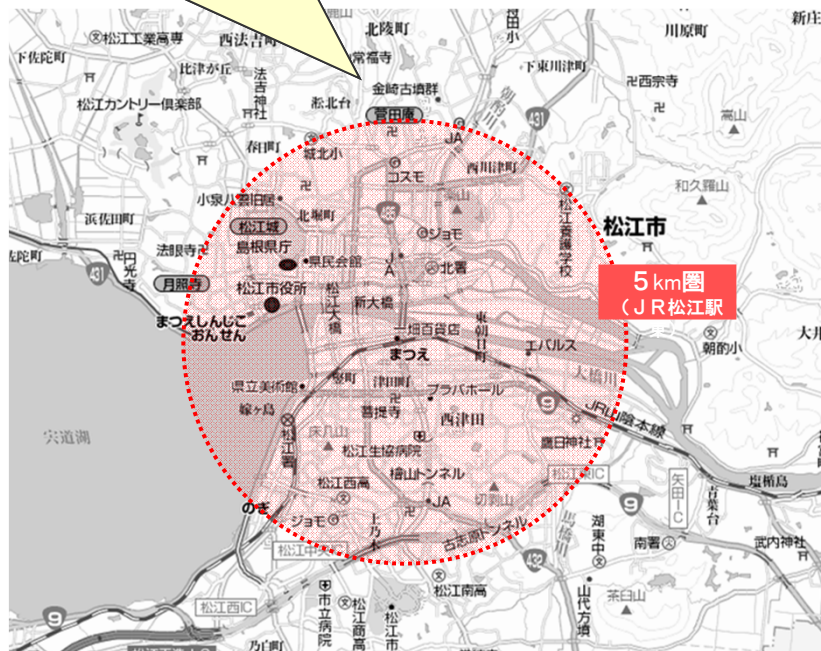


# 松江市の特徴

- ・都市構造がコンパクト
- ・大規模事業所が少なく、中小事業所が多数。

## ■事業所の立地状況

事業所数: 約1,350事業所  
(市内事業所の約69%)  
従業者数: 約46,700人  
(市内従業員数の約72%)



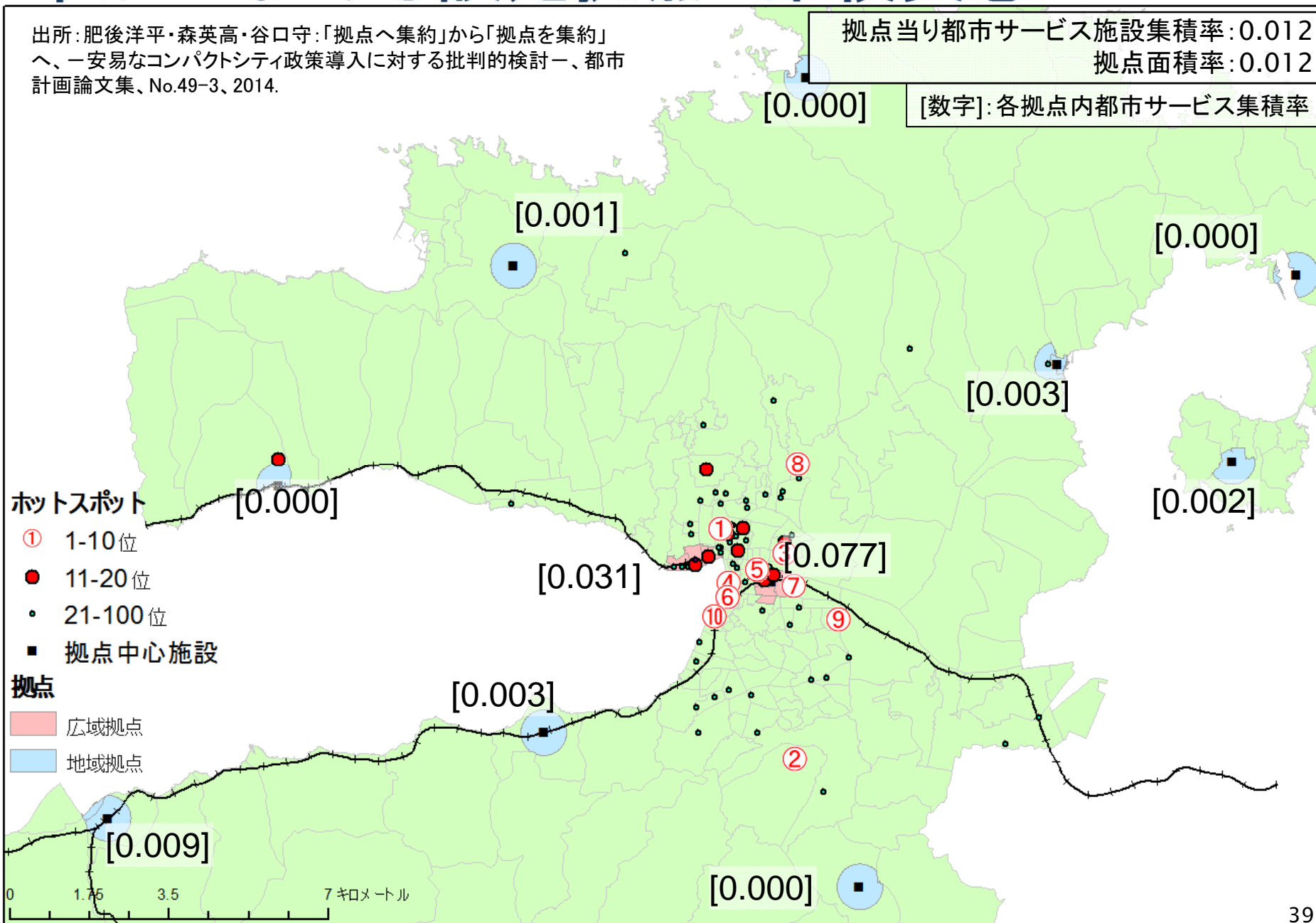
※従業員が10人以上の事業所の事業所数および従業者数(資料: H13事業所・企業統計調査)

# 松江における設定拠点と集積実態

出所: 肥後洋平・森英高・谷口守: 「拠点へ集約」から「拠点を集約」へ、一安易なコンパクトシティ政策導入に対する批判的検討ー、都市計画論文集、No.49-3、2014.

拠点当り都市サービス施設集積率: 0.012  
 拠点面積率: 0.012

[数字]: 各拠点内都市サービス集積率





# 対象都市

- ▶ 全国の様々なタイプの都市を分析する必要  
 ⇒ 全国PT調査において、過去5回の調査すべて選定されている都市で、東京区部を除く39都市

大都市圏核都市	札幌	仙台	千葉	横浜
	川崎	名古屋	京都	大阪
	神戸	広島	福岡	北九州
大都市圏周辺都市	塩釜	所沢	松戸	春日井
	堺	奈良	呉	
地方圏都市 (人口25万人以上)	盛岡	郡山	宇都宮	岐阜
	金沢	静岡	徳島	高知
	熊本	鹿児島		
地方圏都市 (人口25万人未満)	弘前	湯沢	山梨	上越
	海南	松江	安来	今治
	南国	人吉		

# 分析対象・手法

## ●都市サービス施設

- ▶ **経済センサス-基礎調査**:「町丁・大字別集計」
- ▶ 日本標準産業分類に基づく農林水産業を除く全事業所

## ●対象拠点

- ▶ 都市マスにおいて、**商業・業務の集約を想定した拠点すべて**

## ●拠点エリアの設定手法

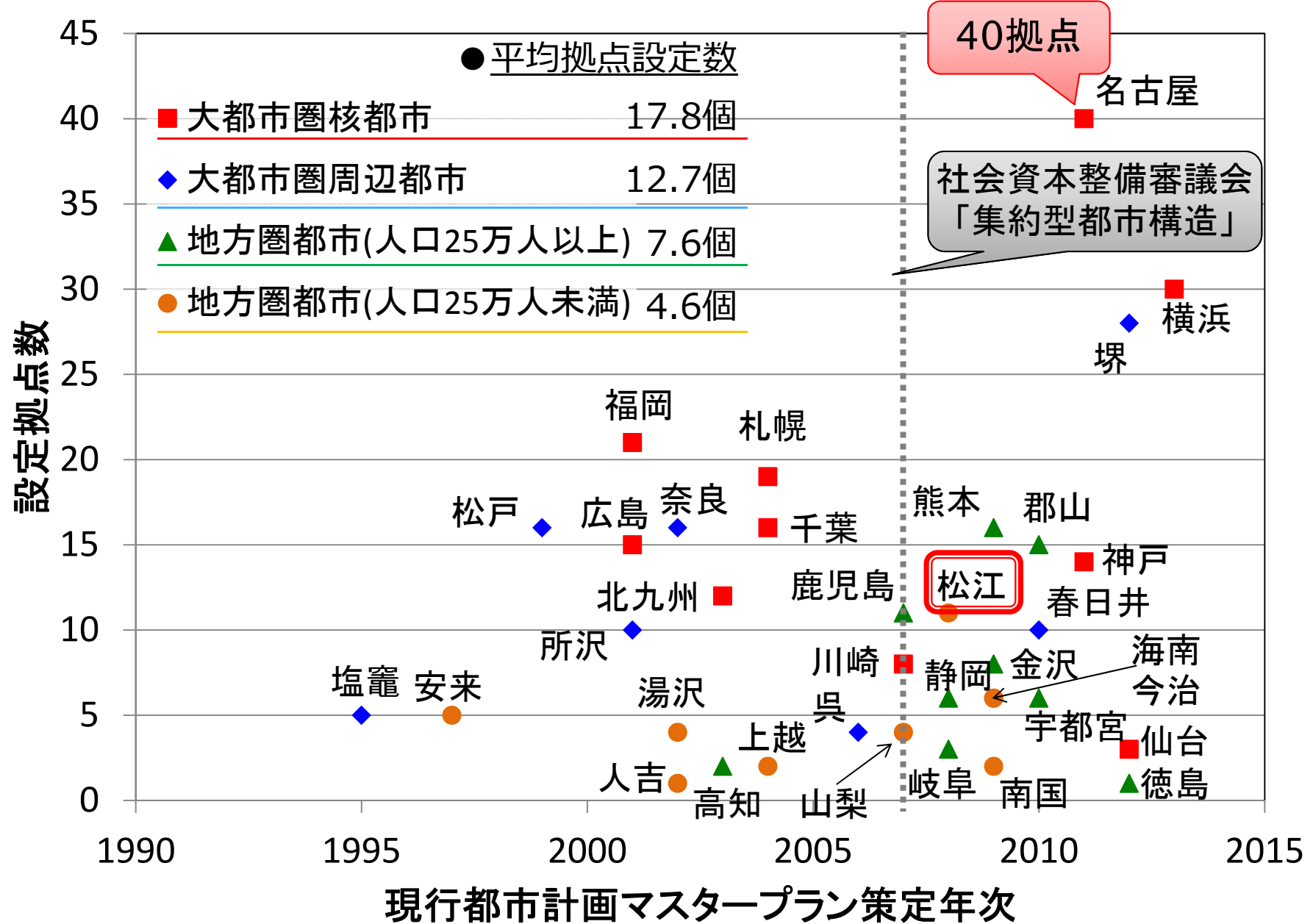
- ▶ 中心は、拠点範囲内の鉄道ターミナルと設定  
⇒存在しない場合は、行政機関の支所など
- ▶ 中心施設から半径500mの円を想定し、その円に該当する町丁目を対応させ、拠点エリアとする

**拠点面積率**=(拠点エリアの総面積)/(都市計画区域面積)

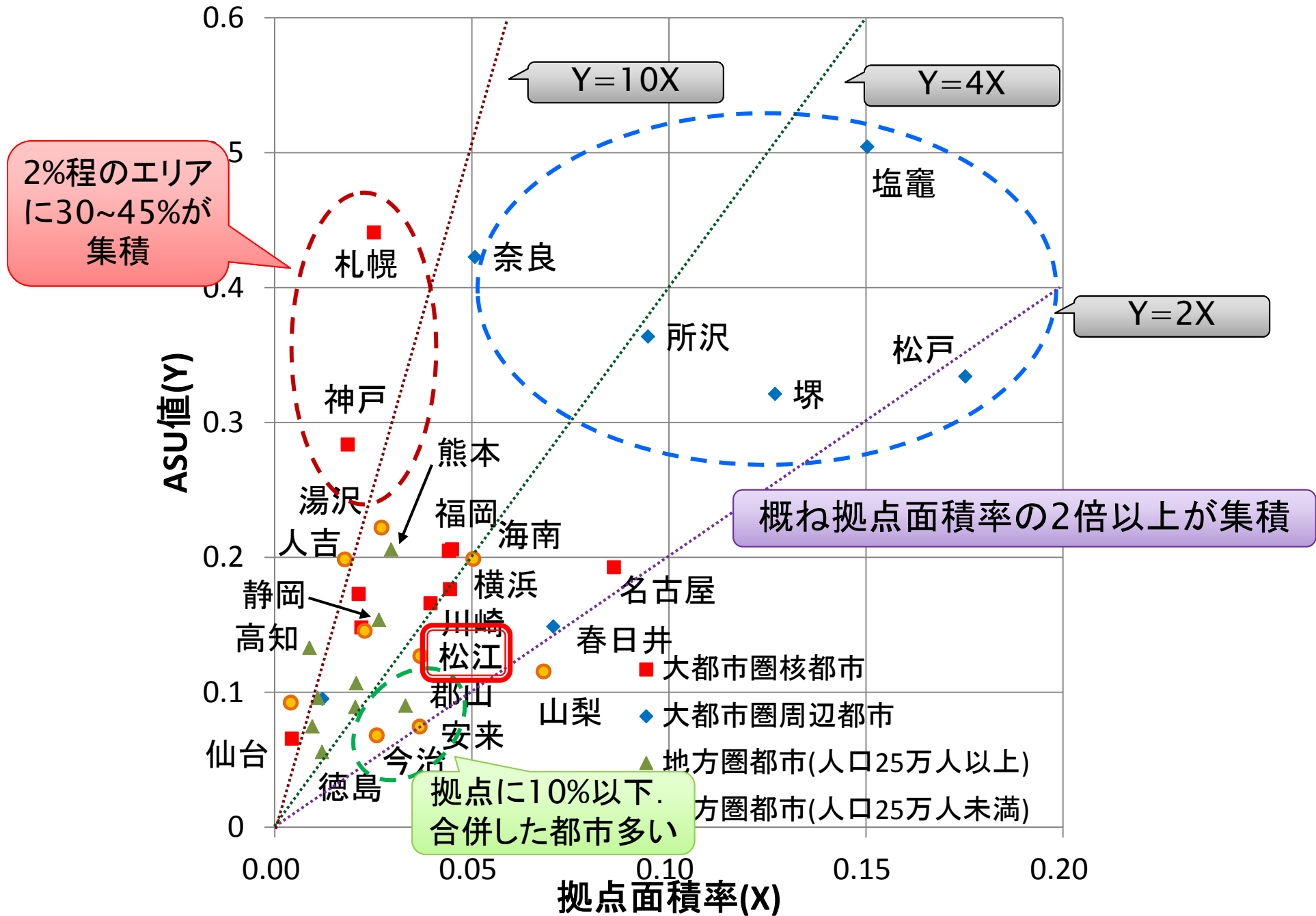
**ASU値\***=(拠点内都市サービス施設数)/(都市全体の都市サービス施設数)

※【**Agglomeration Rate of Service Facilities in Urban Core Areas**】

# 都市計画マスタープランに見る拠点設定数



# 拠点面積率とASU値の比較





# 何が生活拠点に必要なか

## 徒歩圏にあって欲しい施設 (宇都宮市調査より)

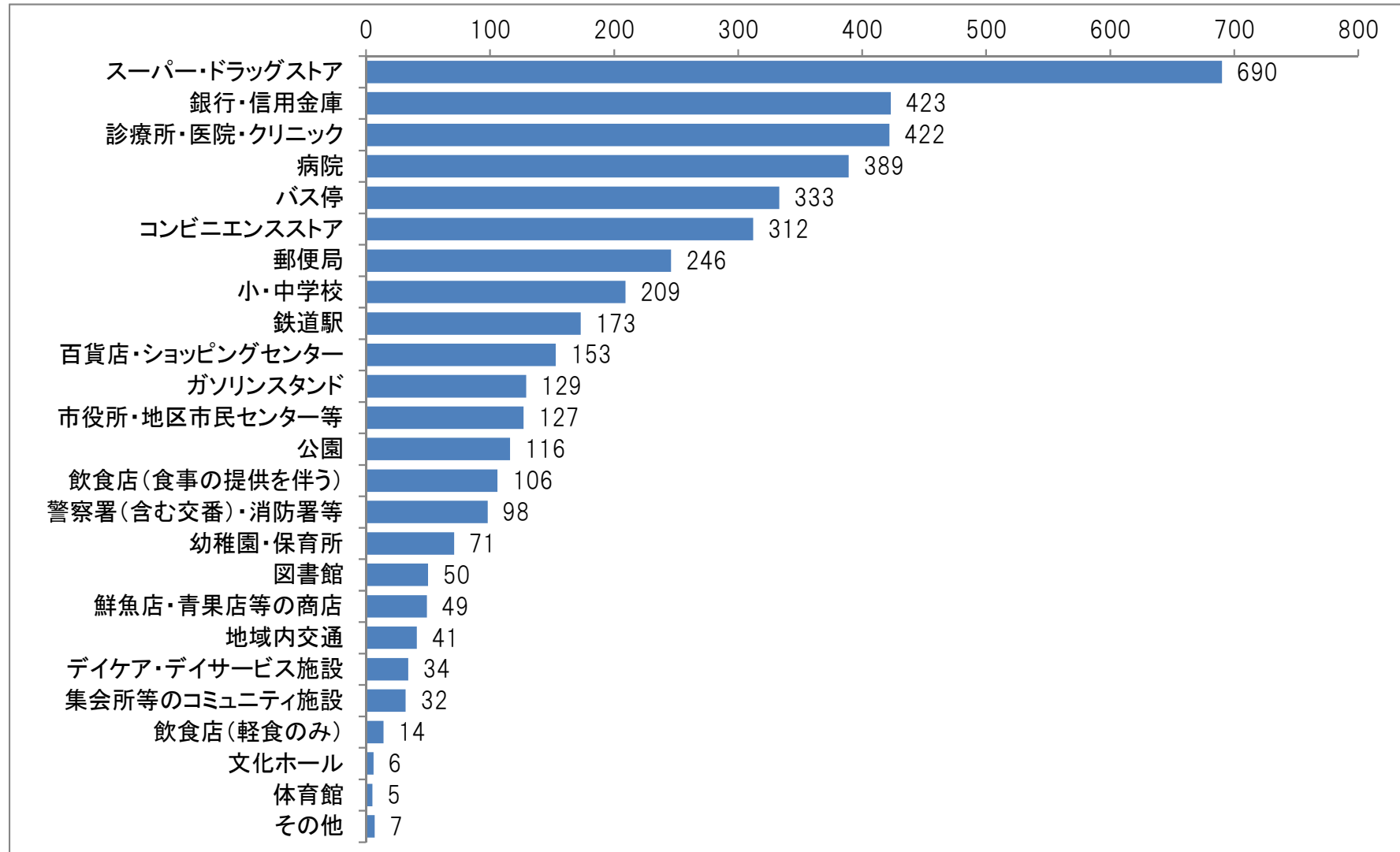
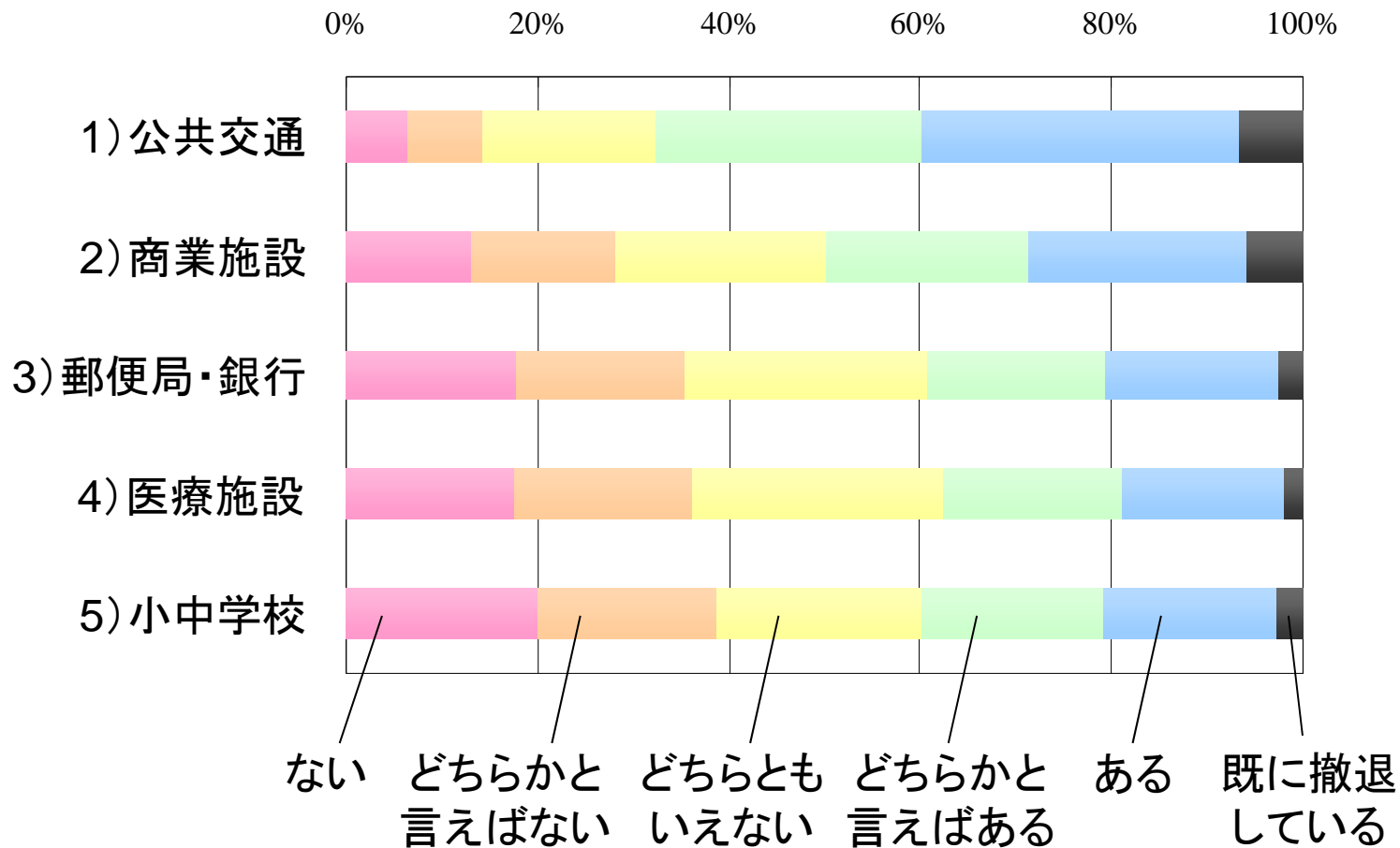


表-1 アンケート調査概要

調査対象	松江市居住者(高校生以上) の住民台帳より無作為抽出
配布・回収方法	郵送配布・郵送回収
調査実施時期	2010年3月5日～4月2日
配布部数	10,000
有効サンプル数 (回収率)	4,189 (41.9%)
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市サービス別: 撤退可能性認知</li> <li>・都市サービス別: 撤退による影響度認知</li> <li>・普段の交通行動</li> <li>・公共交通に対する意識</li> <li>・自動車利用可能性</li> <li>・個人属性(性・年齢)</li> </ul>

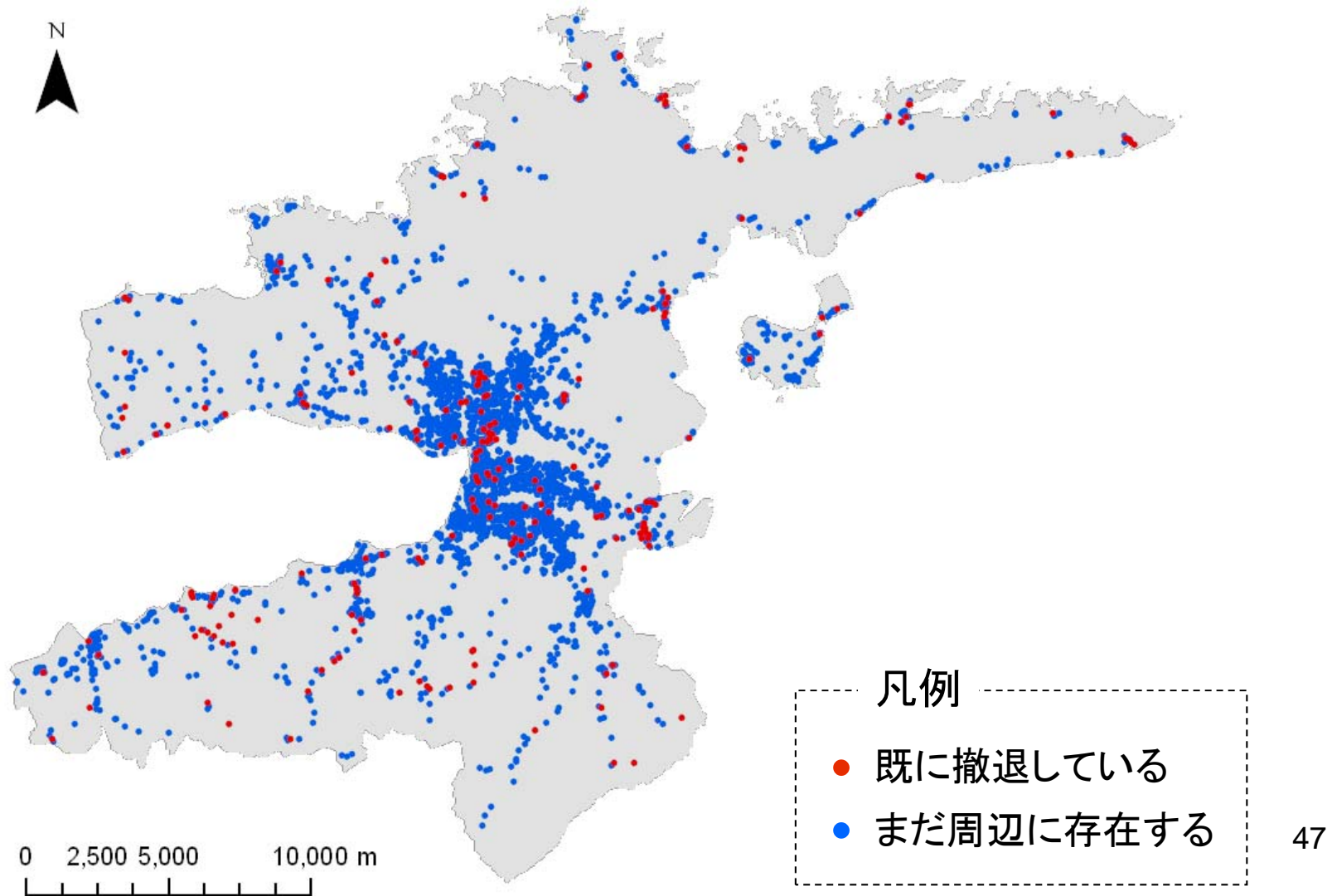
## ◎都市サービス別にみるリスクの認知状況

### ○都市サービスの撤退可能性認知(主観にはバラつきが)



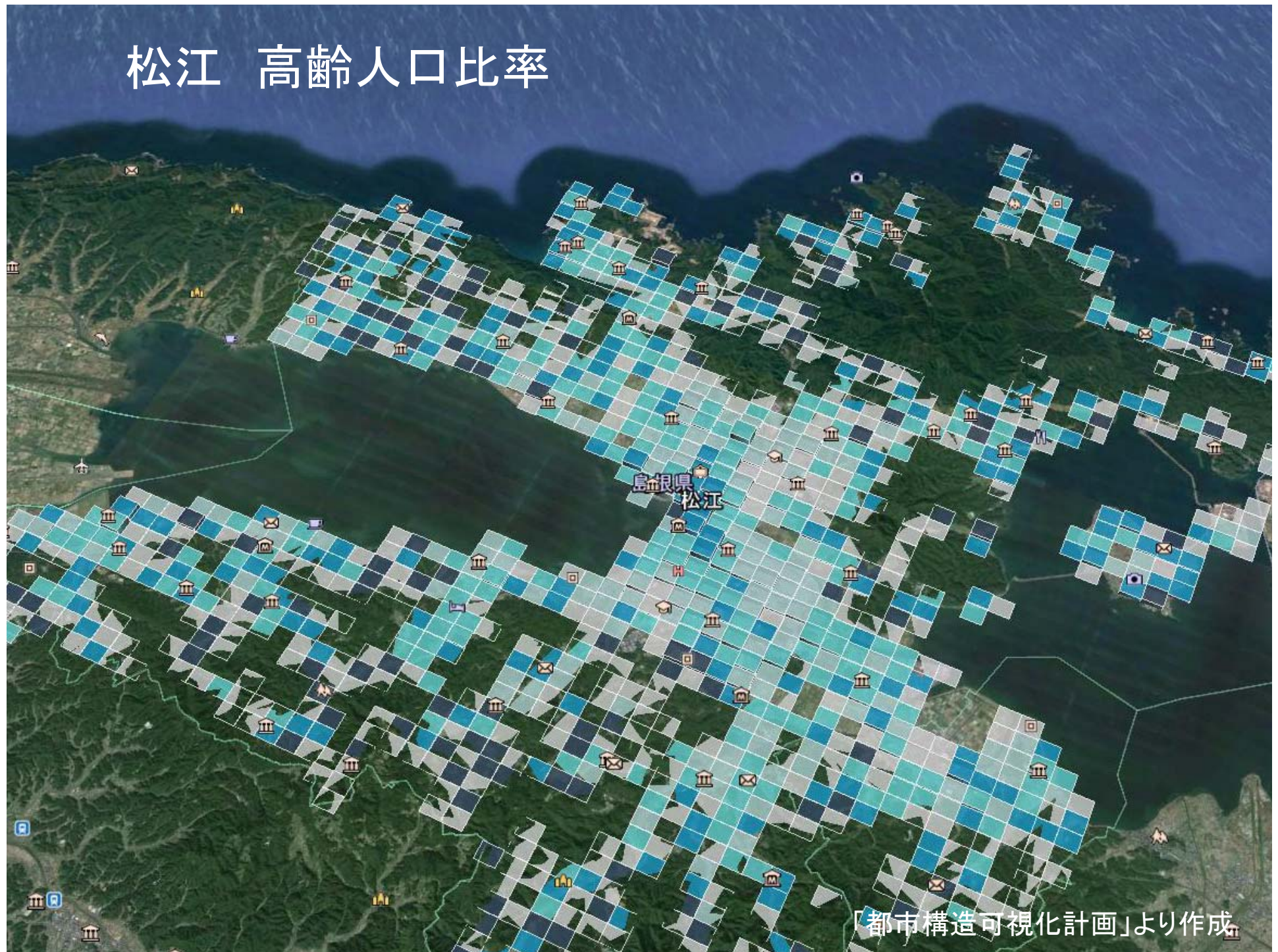
## ◎都市サービス別にみるリスクの認知状況

### ○商業施設に関する都市構造リスクの認知状況





# 松江 高齢人口比率



「都市構造可視化計画」より作成





## 将来 都市像

中心市街地と郊外の生活拠点に暮らしの機能を集めながら、  
お互いを便利な『公共交通の軸』で結ぶまちづくりを目指します。

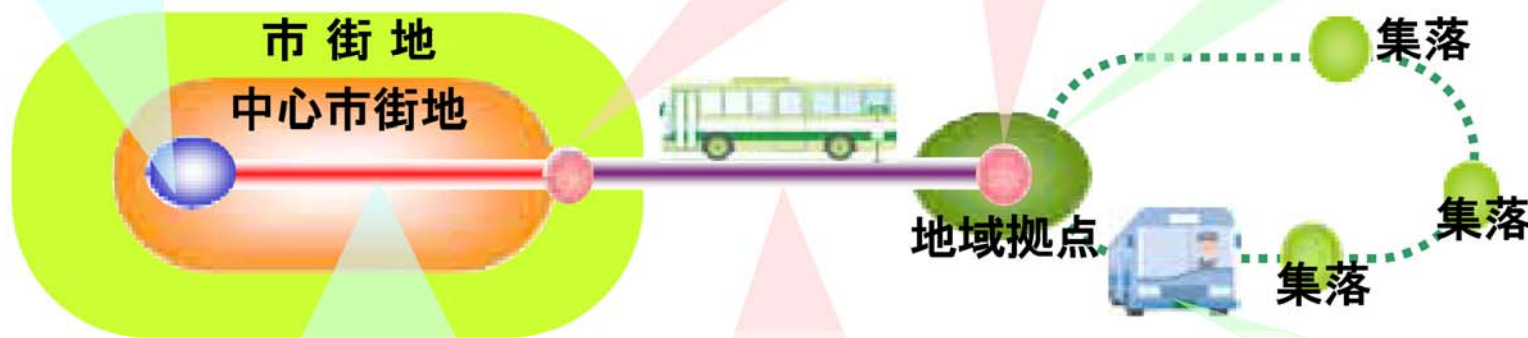
### 高次な都市機能



### 気軽に利用できる便利な乗換え 【パーク&ライド】



### 暮らしが便利になる 機能



誰もが使いやすい便利な公共交通  
バリアフリー、定時性、適切な料金



中心市街地と地域拠点を結ぶ便利な公共交通



生活拠点と集落を結ぶ  
便利な公共交通



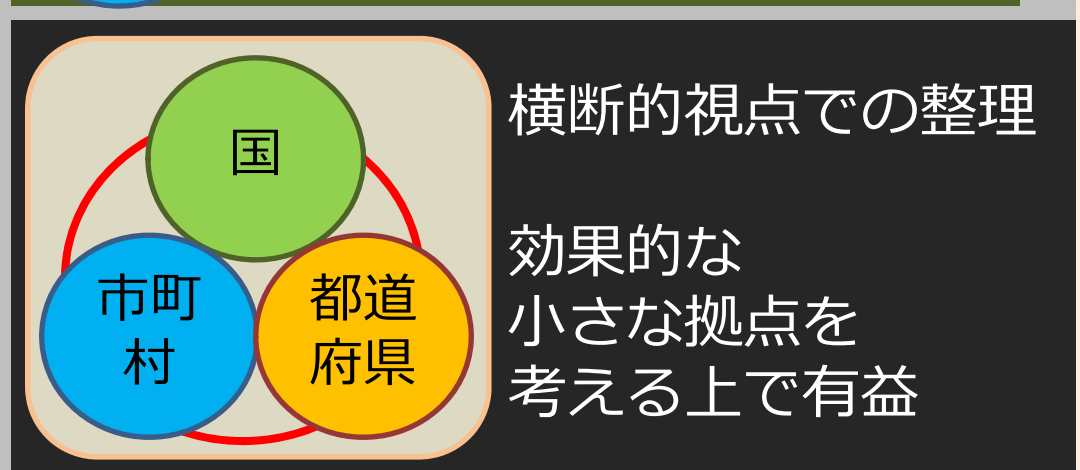
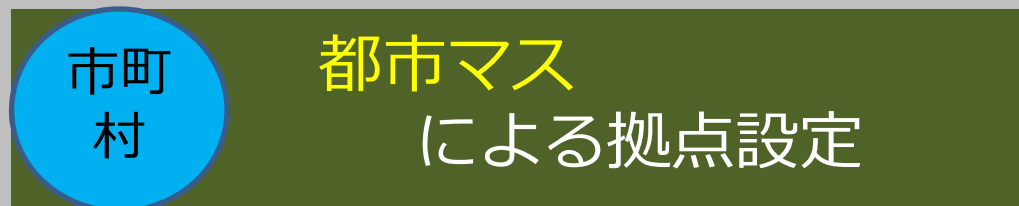
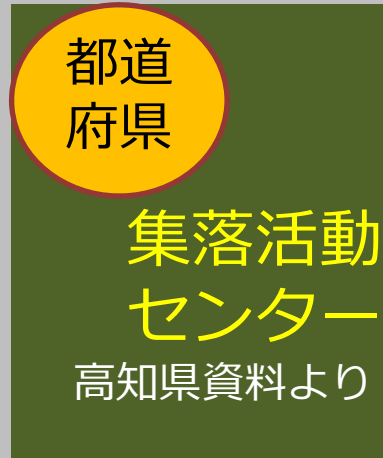
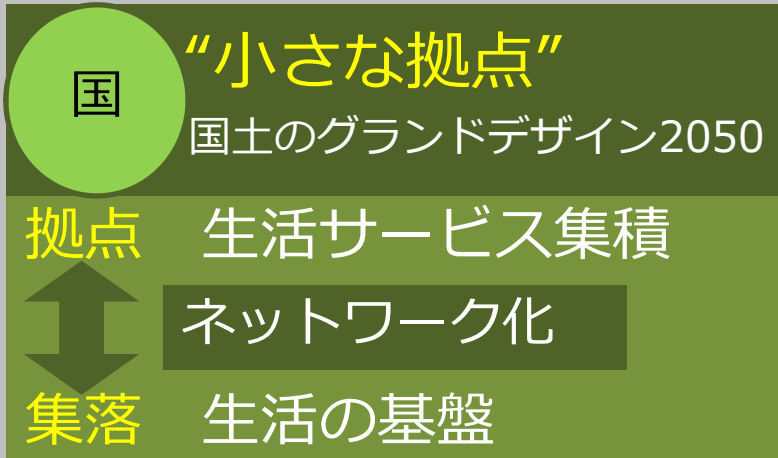


美保関町民バスターミナル



# 小さな拠点を考える

人口減少・少子高齢化時代



# 調査対象事業・計画

指定者		事業・計画名	分析対象小さな拠点例	N (重複有)
国	国土交通省	小さな拠点づくり事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>岡山県新見市哲西周辺(道の駅)</li> <li>広島県東広島市小田周辺(廃校活用)</li> </ul>	30
	総務省	集落ネットワーク圏事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形県川西町吉田周辺(集会所)</li> <li>兵庫県宍粟市千種町鷹巣周辺(廃校活用)</li> </ul>	5
都道府県	高知県	集落活動センター推進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>高知県四万十市大宮周辺(廃施設活用)</li> <li>高知県梶原町松原周辺(集会所)</li> </ul>	14
	和歌山県	過疎集落再生・活性化支援事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>和歌山県白浜町市鹿野周辺(役所支所)</li> <li>和歌山県有田川町板尾周辺(診療所)</li> </ul>	13
市町村		都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>熊本県人吉市人吉駅周辺(鉄道駅)</li> <li>愛媛県今治市玉川周辺(役所支所)</li> </ul>	44

全国PT調査過去5回全てで調査対象の41都市・地域から「地方部」を抽出

## 地方部に位置する都市名

弘前	盛岡	湯沢	郡山	宇都宮	上越	岐阜
金沢	山梨	静岡	海南	松江	安来	徳島
今治	高知	南国	熊本	人吉	鹿児島	

104地区  
を選定

# 分析に用いる変数

説明変数		データ出典	
商業	a1) スーパー数	電子電話帳	
	a2) 食料品店数		
	a3) コンビニ数		
飲食	b1) 飲食店(レストラン等)数		
	b2) 飲食店(酒場)数		
	b3) 飲食店(軽食)数		
医療	c1) 薬局・薬店数		
	c2) 医療機関数		
業務	d1) 銀行・信金数		国土数値情報
	d2) 郵便局数		
	d3) 警察消防数		
	d4) 行政機関数		
文教	e1) 公民館・集会所数	電子電話帳	
	e2) 図書館数		
	e3) 中学校数		
	e4) 小学校数		
	e5) 幼・保育所数		
	e6) 都市公園数		
交通	f1) 鉄道駅数	国土数値情報	
	f2) バス停数		
	f3) 国道有無ダミー	国交省HP「道の駅案内」	
	f4) 道の駅有無ダミー		
	f5) GS数		
土地 利用	g1) 市街化調整区域ダミー	各都市の都市計画区域	
	g2) 用途指定ダミー	マスタープラン	
h)	拠点人口密度	国土数値情報	
i)	拠点内全会社・法人数	電子電話帳	



# 4章 設定された小さな拠点の現状とその特徴

クラスター分類による類型ごと主成分得点平均値

類型		機能集積軸	鉄道駅軸	文化施設軸	教育施設軸	道路軸	行政機能軸	市街化調整区域軸
A	地方中心拠点	○ 5.1	○ 0.8	○ 0.3	○ 0.3	▲ -0.4	▲ -0.6	▲ -0.8
B	市街化調整区域拠点	○ 0.0	○ 0.1	○ 0.6	○ 0.6	○ 0.0	○ 0.1	○ 1.8
C	鉄道駅中心型拠点	▲ -0.3	○ 2.9	▲ -0.5	○ 0.8	○ 0.4	○ 0.3	▲ -0.4

○...正の値(1以上は拡大) / ▲...負の値(-0.5未満は拡大)

A.地方中心拠点  
海南駅(和歌山)



C.鉄道駅中心型拠点  
山梨市駅



B.市街化調整区域拠点  
玉川(愛媛)



# 4章 設定された小さな拠点の現状とその特徴

## クラスター分類による類型ごと主成分得点平均値

類型	機能集積軸	鉄道駅軸	文化施設軸	教育施設軸	道路軸	行政機能軸	市街化調整区域軸
D 旧町村中心型拠点	○0.3	▲-0.5	○1.0	▲-0.9	○0.6	○1.1	○0.3
E 道路型拠点	▲-0.2	○0.1	○0.2	▲-0.3	○1.7	▲-1.4	▲-0.5
F 公的施設型拠点	▲-0.3	▲-0.3	▲-0.3	○0.5	▲-0.5	○0.6	▲-0.5
G 低集積拠点	▲-0.2	▲-0.3	▲-0.3	▲-0.5	▲-0.2	▲-0.6	○-0.0

○...正の値(1以上は拡大) / ▲...負の値(-0.5未満は拡大)

E.道路型拠点 道の駅美山(京都)



15/1/4撮影



googlemap

G.低集積拠点 旧初瀬小(高知)



# 類型別施設存在確率 (その1)

A. 地方中心拠点  
海南駅(和歌山)

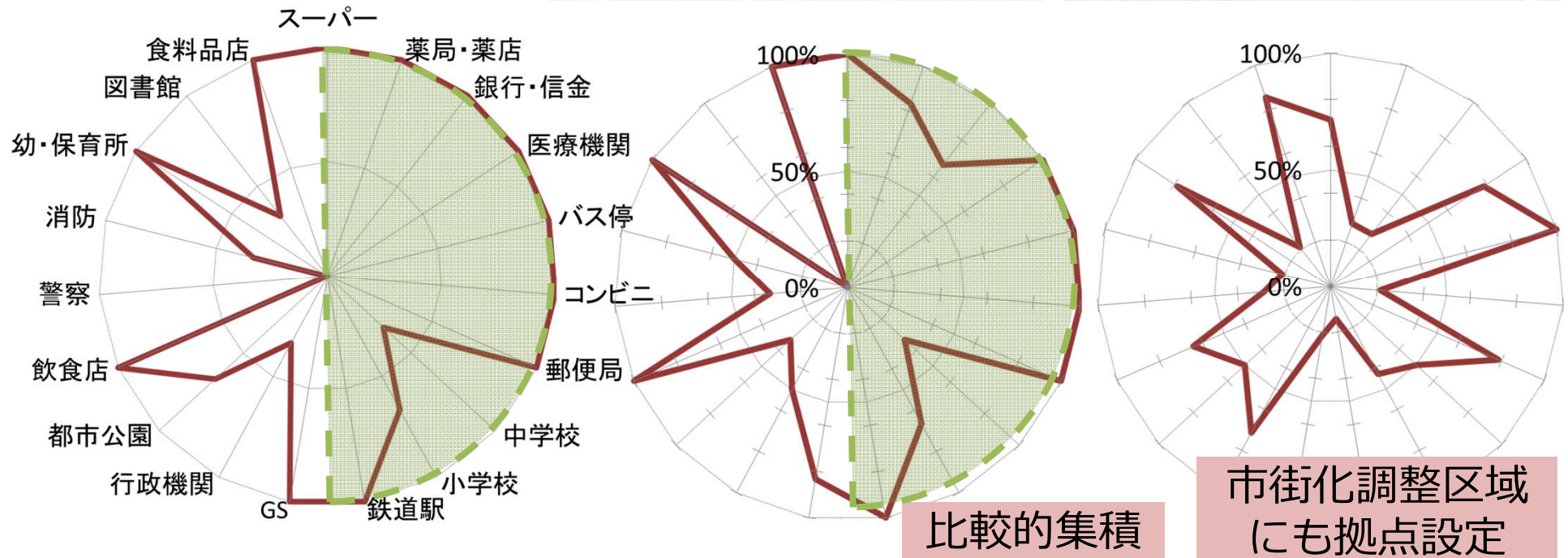


googlemap

B. 生活駅中心型拠点  
山梨市駅



D. 市街化調整区域型拠点  
玉川(愛媛)



高需要度順 住民アンケート「実際に何が必要とされるか」宇都宮市(2014)より

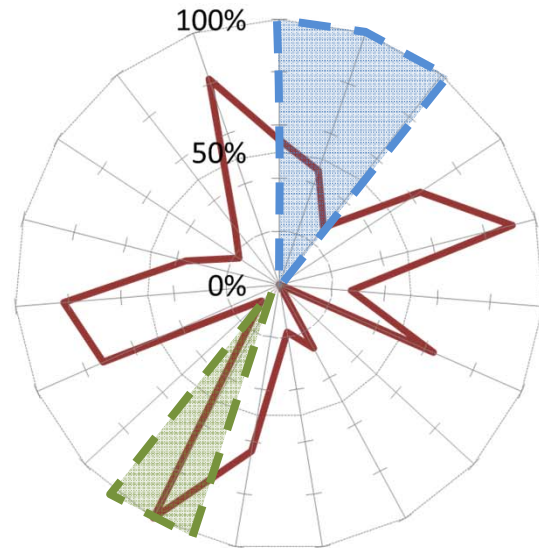


# 類型別施設存在確率 (その2)

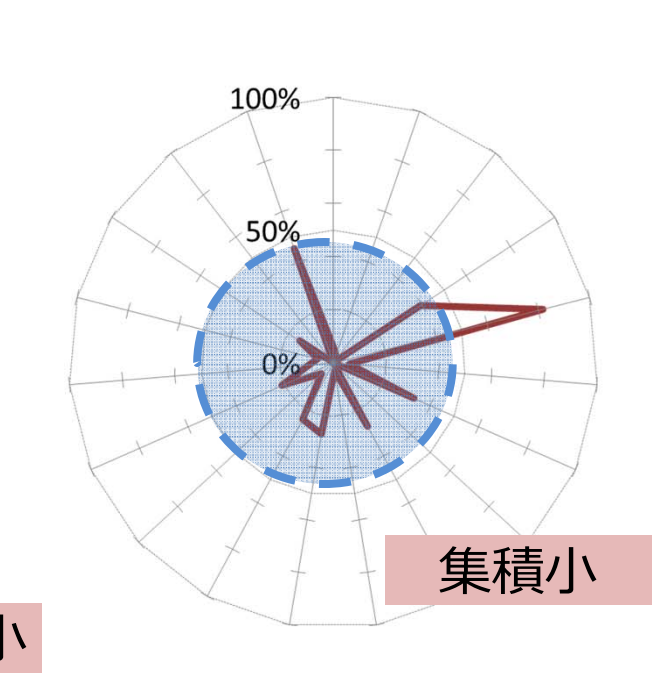
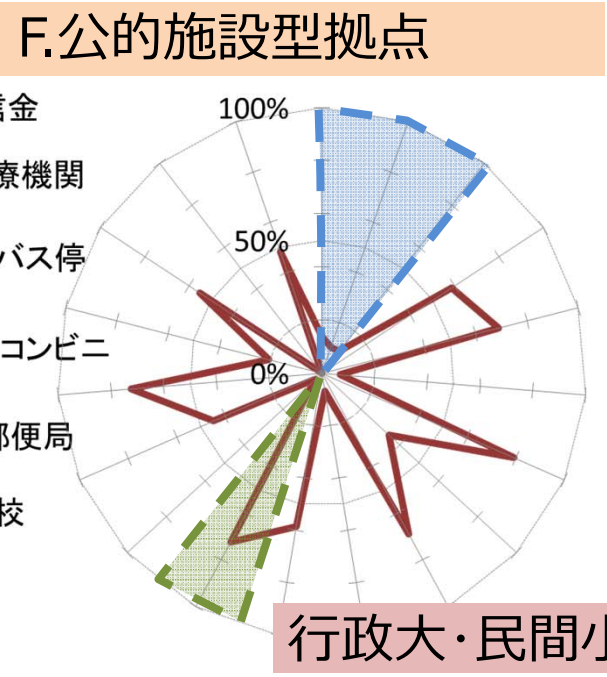
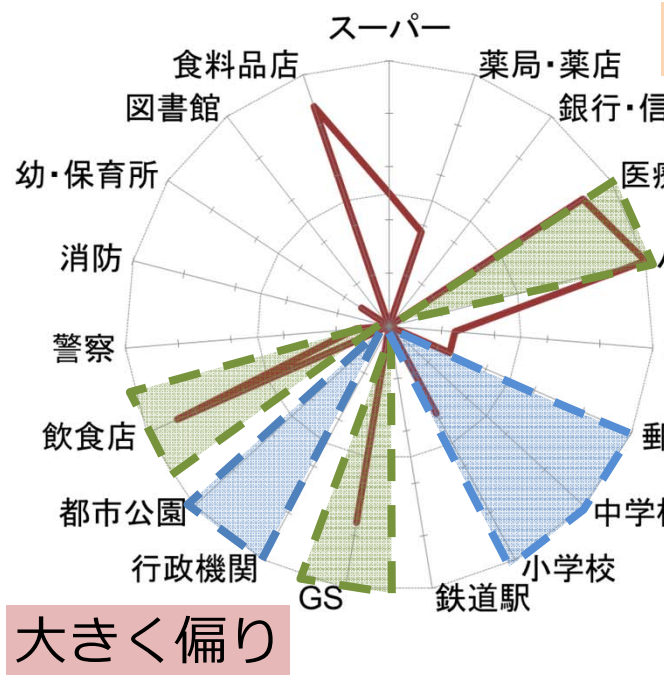
E. 道路型拠点  
道の駅美山(京都)



D. 旧町村中心型拠点



G. 低集積拠点  
旧初瀬小(高知)



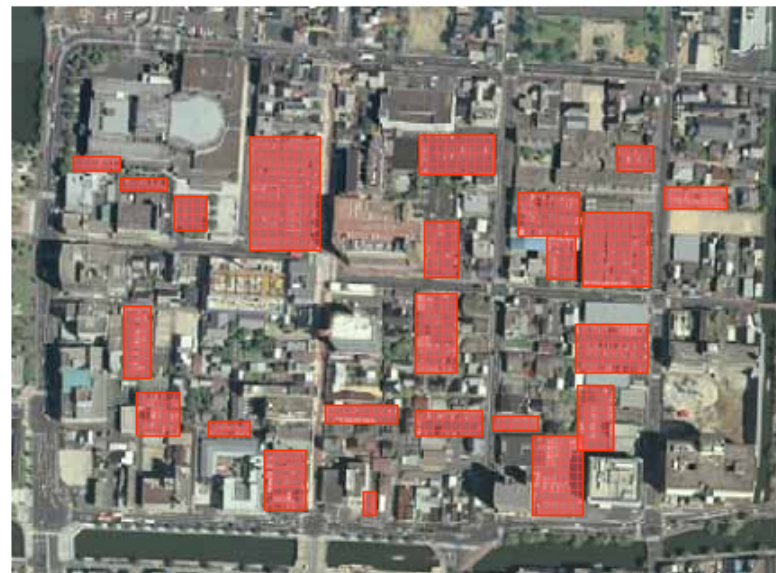
### 3. 中心市街地の空洞化①

#### 駐車場の増殖

昭和50年



平成20年



#### 低未利用地(空き地、空き家、駐車場)の増大

S63: **1.8ha**

2.3倍に増加!

H17: **4.1ha**

出典：松江市中心市街地活性化基本計画（平成20年）



# 英国カーディフ 都心に駐車場を集中













# 少ない需要なら、それらをまとめることを考える タテ割りの打破 移動販売+郵便+バス+医療+...



<http://www.rosevilla-mito.org/health/index.html>



# タウンコンシャスなネット & ネットコンシャスなタウンの重要性

富永透見・星野奈月・谷口守：都市の賑わいを生むO2O効果発現可能性の検討、都市計画論文集、No.50-3、2015.

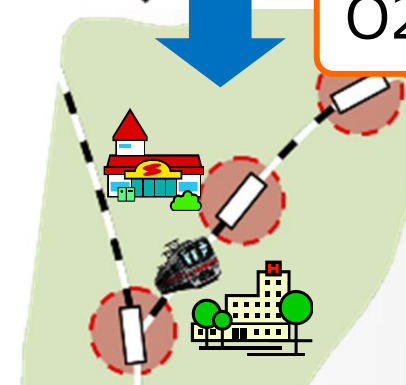
## 東京都の人気スポット・ランキング

順位 チェックイン数 ファン数 アイコン

宴会・グルメ情報検索サイト



O2O



## 来店来訪施策



O2O



cyber space



real space



real&cyber space

まちなかへ誘導する仕組みは？

ポケモンGO応用!?



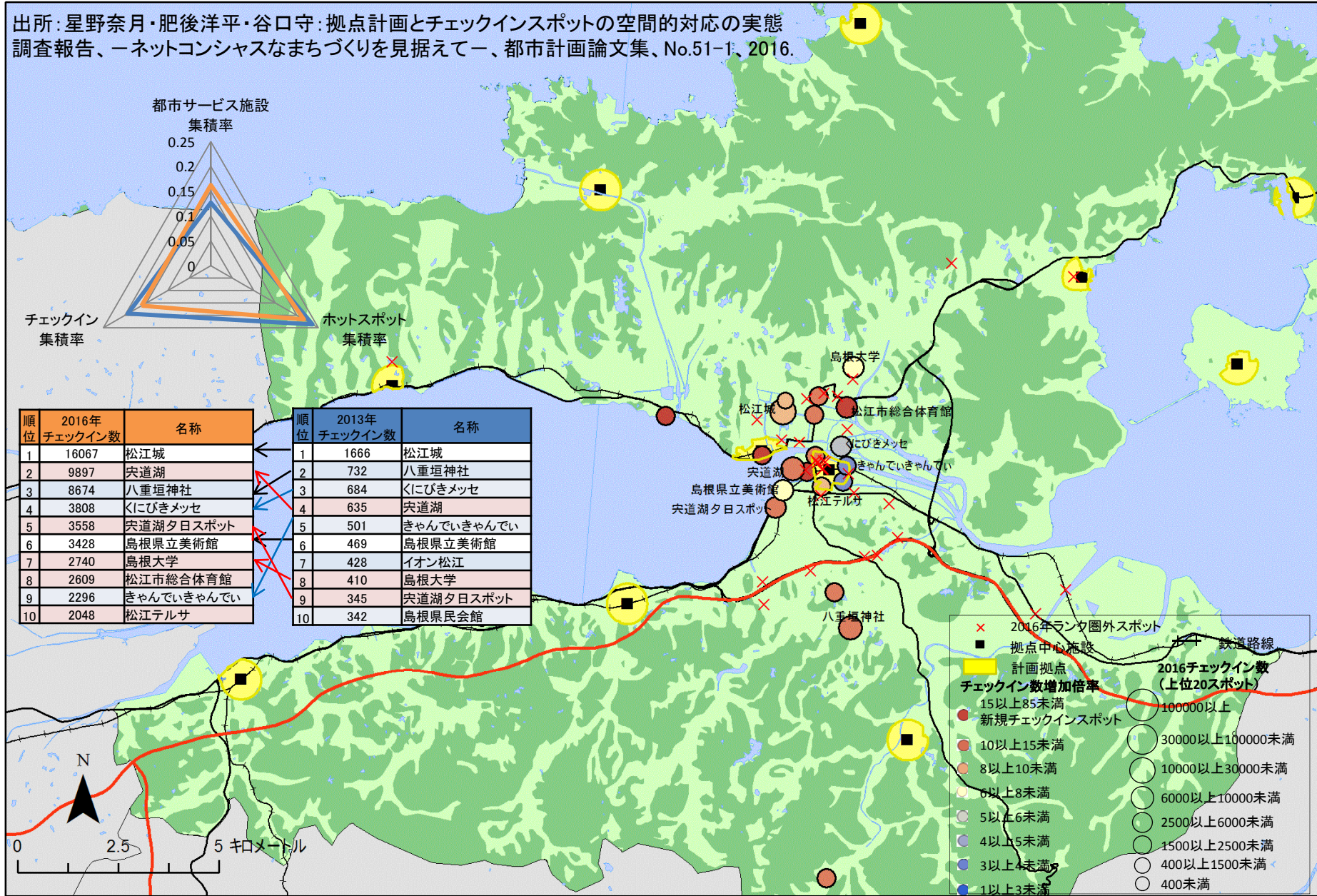
<http://img1.cna.com.tw/Japan/Photos/JpnNews/201301/20130118163030.jpg>

cyber spaceとreal space両方の長所を生かしたまちづくりを



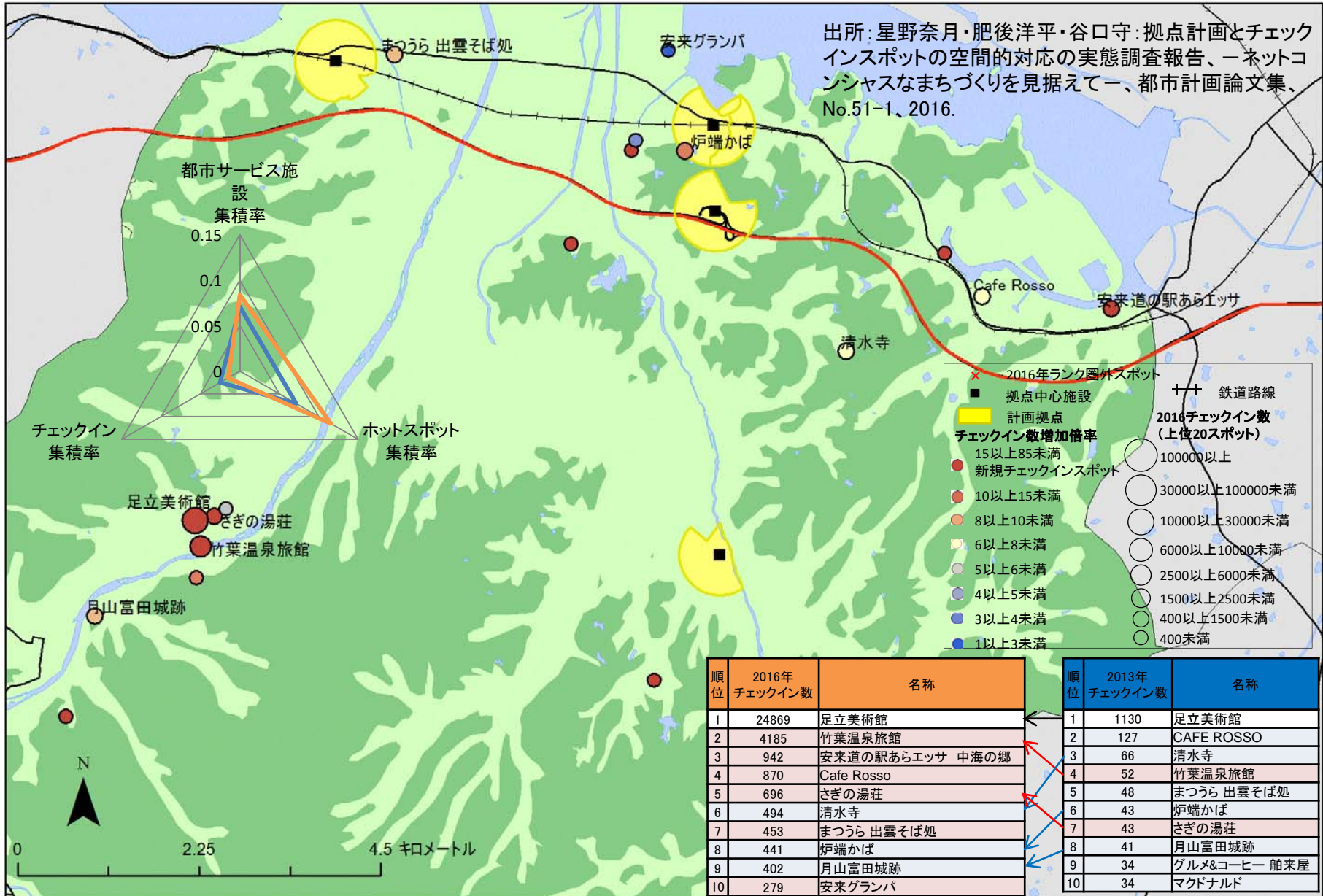
# 松江におけるチェックインスポット変化の実態

出所: 星野奈月・肥後洋平・谷口守: 拠点計画とチェックインスポットの空間的対応の実態  
調査報告、一ネットコンシャスなまちづくりを見据えてー、都市計画論文集、No.51-1、2016.





# 安来におけるチェックインスポット変化の実態



人口減少に負けない地域

= 進化的に安定な地域  
(松江都市圏にぴったり)

発想源: 進化的に安定な戦略

タカ 対 ハト の生き残り戦略





野井がさし

ご清聴  
ありがとう  
ございました

各種カート  
ショッピング  
リホ払い・分割OK  
女性の方もご安心  
0120-88  
柏駅東口徒歩4分