

## (株)まち・みらい多賀城

機関名	株式会社まち・みらい多賀城		
所在地	宮城県多賀城市中央2丁目5番1号		
電話番号	022-389-9137		
地域概要	(1)管内人口 6万2千人	(2)管内商店街数 6商店街	
事業の対象となる商店街の概要	(1)商店街数 1 商店街	(2)会員数 10(58) 商店	
	(3)空店舗率 6.3%	(4)大型店空き店舗 1 店 (長崎屋多賀城店 H14.9 閉店)	
商店街の種類	1.超広域型商店街 2.広域型商店街 3.地域型商店街 4.近隣型商店街		

### 【事業名と実施年度】

平成 13 年度	駐車対策	バスの運行
	総事業費	16,001 千円

### 【事業実施内容】

#### 1. 背景

多賀城市中心市街地には市役所や多賀城駅などがあり、地域の生活拠点機能を有している反面、公共交通機関によるアクセスが不便であるため、中心商店街への集客面において支障を来している現状にある。

そこで、平成 12 年度策定の中心市街地活性化基本計画(市)及び TMO 構想に基づき将来的に TMO(同社)が事業主体となることを想定した上で、本市中心部と全市域との接続性を強化すると共に、低運賃の実現及び機動性・定時性の向上を図ることで、多賀城駅利用者(バスアイランド)のみならず中心市街地全体の来街者の増加を図ることで中心市街地の活性化を促進する。



多賀城市街図

#### 2. 事業内容

##### (1) 路線の見直し

平成 8 年から市の単独補助を受けて宮城交通(株)が運行している路線について、バス利用空白地域をカバーしつつ、利便性の向上を図るため、より利用しやすい路線及び停留所を設定する。

( 2 ) ダイヤ編成の見直し

実験前の1日6往復12便(休日は10便)をほぼ倍増の11往復22便(休日は20便)とし、日中の増便と最終便の時間延長を図ることで、中心市街地内への集客力の強化及び滞留時間の増大を目指す。

( 3 ) 運賃の見直し

道路運送法に基づく路線及び運賃設定の中で、特に運賃については競合路線の低運賃に対応するため、法規制内での最大限の低減化を目指し140円～540円を初乗り100円、50円刻みで最大500円までの運賃設定とすることで利便性の向上を図る。

( 4 ) 検討委員会の設置

同社が事務局となり、行政(多賀城市、七ヶ浜町)・商工会・バス事業者等による検討委員会を組織し、運行内容・車内調査結果及び各月運行実績の分析・整理、事業効果及び今後の取り組み等について検討・協議する。

( 5 ) 実施報告書の作成

市民バス実験運行の事業成果を整理し、次年度以降の実験及び本格運行に向けた課題等について報告書としてまとめる。

【 効 果 】

平成12年度および同13年度上半期の多賀城東部線と下期の実験運行(ユーアイバス)との実績比較では、実験前は輸送人員、運賃収入の月平均がそれぞれ約3,000人、655千円だったのが、実験では約4,700人、950千円と1.5倍前後に急増し、かつ実験期間中はほぼ右肩上がり増加した。

このことはダイヤ数が倍増したことによる選択肢の増加、運賃の低減化と50円刻みの利用し易さおよび一部ルート変更による住宅団地への乗り入れによって、潜在需要を喚起したものである。

また、実験期間中に増加し続けたという事実は、ユーアイバスが徐々に認知度を増したことを示しており、特に12月に一挙に運賃収入100万円を超えたことは、12月1日に始めて「市政だより」(広報多賀城)「町制だより」(七ヶ浜町)を全世帯に路線図・時刻表を配布したことが大きな要因となっていることがうかがえる。



市民実験運行バス（ユーアイバス）

### 【課題・反省点】

一般に、鉄道に比べバス事業者側からの利用者へのPRが弱く、そのことによってバスの認知度は必然的に低くなる。

しかし、一概にバス事業者だけの問題とは言えず、鉄道を主体としたわが国の公共交通体系の歴史とモータリゼーションの急速な普及が、鉄道ダイヤに翻弄されつつ、同時に車と同じ道路を走行しながら専用レーンがないがために定時性を確保しきれないバスに対する、利用者側からの信頼性の低さが根本的な原因ではないか。そういう意味ではまさしく日本の都市問題まで言及しなければならない大きな問題である。

一方で高齢化が急速に進み、高齢社会を目前にした現在、いわゆる交通弱者も比例して増加していく中で、公共交通機関としてのバスの役割は大きくなるだろう。いや、かつて横浜国立大学の中村文彦助教授が本市中心市街地活性化基本計画策定時の講演の中で言われたように「最初にバスありきではなく、交通機関として必要な手段を選択することが大切である」との言葉を借りれば、機動性のある「中間的」な公共交通機関のあり方を模索する必要がある。それがタクシーあるいはジャンボタクシーなのか、小型・中型・大型バスなのか、ひょっとしたら船なのか。

いずれにしても、今回の実験で明らかになった各種データ、例えば乗客密度8人/1台強、多賀城駅を核とした中心部の集客力の高さ、少なくとも1時間に1本は必要であろうダイヤ編成、競合路線との低運賃化競争、中心市街地での各種都市施設の構築、そして何よりも安全性と定時性の確保などが、将来どのような交通機関を選択するかの重要な要素となる。

さて、今回の実験では、輸送人員及び運賃収入が大幅に上昇し、さらに増加傾向にあるものの、決して採算性のある事業でないこともまた事実である。

この事業が国庫補助と2市町補助によって成立している中で、交通面だけの行政サービスという観点のみならず、中村助教授曰く「高齢者がバスを活用してどんどん外に出ることで医療費は確実に減少する」という福祉行政の側面からも、単に採算性の確保だけを目的とし

たバス運行ではないこともまた事実である。

従って、将来の本格運行に向けて、少なくとも国庫補助に依存しない実験前の2市町負担額のみで運行できる事業形態が望ましく、その意味では今回の実験だけでは本格運行には踏み切れるだけの実績は得られなかったため、その中でも幸い増加傾向が続くバス利用者のさらなる需要拡大と潜在需要の掘り起こしに向けた新たな運行状態を模索する必要がある

【 関 連 U R L 】

(株)まち・みらい多賀城	<a href="http://www5.ocn.ne.jp/~m-mirai/">http://www5.ocn.ne.jp/~m-mirai/</a>
多賀城市	<a href="http://www.city.tagojo.miyagi.jp/">http://www.city.tagojo.miyagi.jp/</a>
多賀城市商工会	<a href="http://www.tagojo.miyagi-fsci.or.jp/">http://www.tagojo.miyagi-fsci.or.jp/</a>