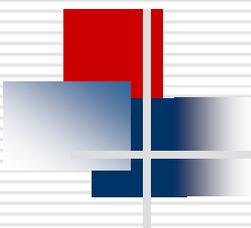


観光と公共交通円卓会議

<中心市街地活性化分科会>

中心市街地の活性化について

2011年11月29日



目次

水俣経済からみた商業の課題

消費流出の要因

中心市街地の再生の方向性

低炭素都市形成の視点から見た水俣の現状

中心市街地の活性化のための方策(案)

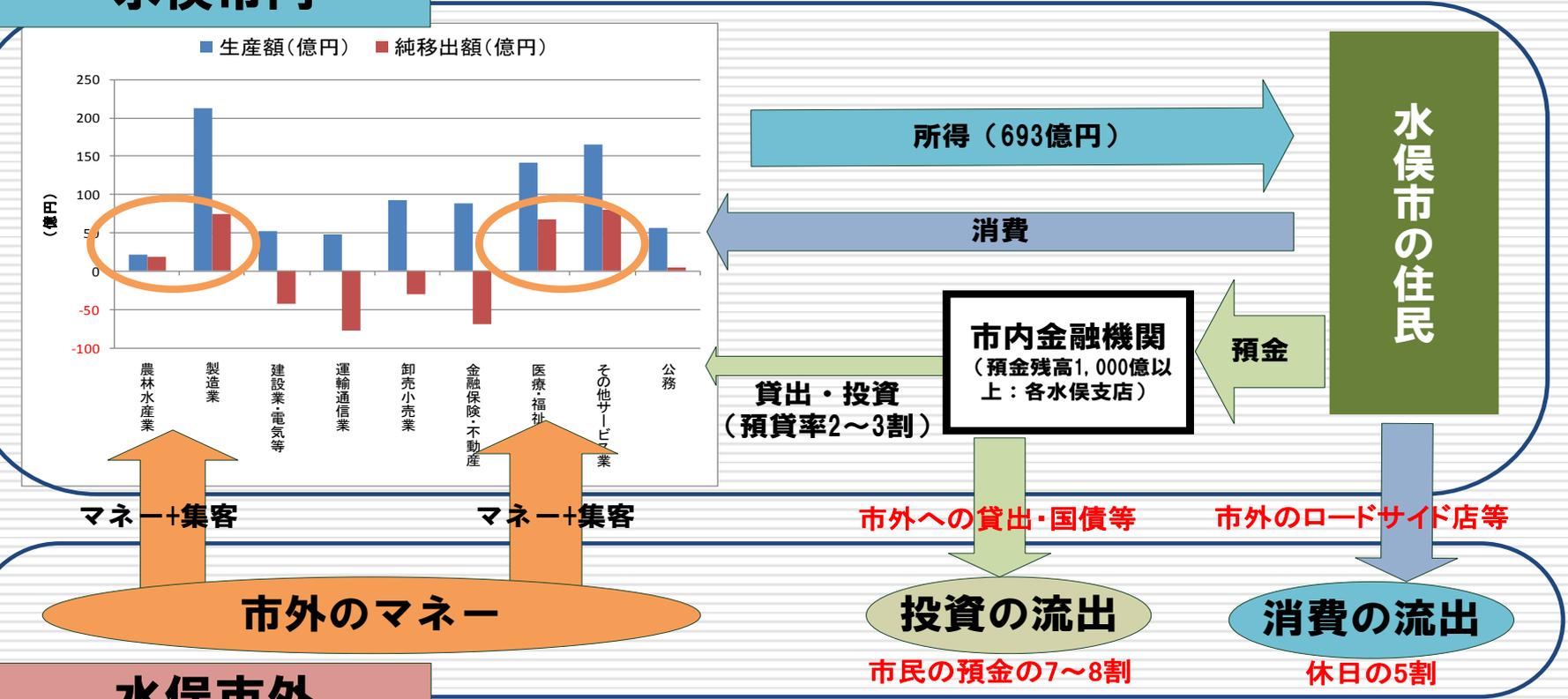
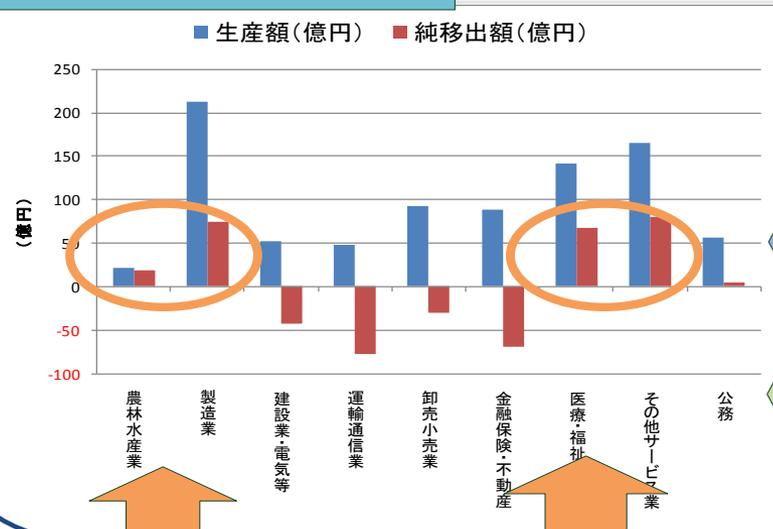
水俣経済からみた商業の課題

- 水俣で得た所得が市外に流出している。出水と比較しても顕著
- 特に、買い回り品は市外での購入が多い
- 周辺で小売販売額が増加しているのは出水の郊外部である。

水俣の地域経済の課題

- ①水俣市外から稼いでいる産業は農林水産業、製造業、医療・福祉等である。
→卸・小売、建設、金融・保険等の産業の所得が少ない。
- ②医療・福祉産業等で域外マネーを獲得しても市外のロードサイド店での消費も多い。医療・福祉施設の集客力（医療センターだけで年間20万人以上）が、中心市街地等での消費に結びついていない。
→マネー（消費）の域外流出
- ③住民が得た所得が地域金融機関を通じて、市外への貸し出し、国債・金融債の購入に充てられている。
→マネー（投資）の域外流出。域内への投資（設備投資等）に回っていない。

水俣市内

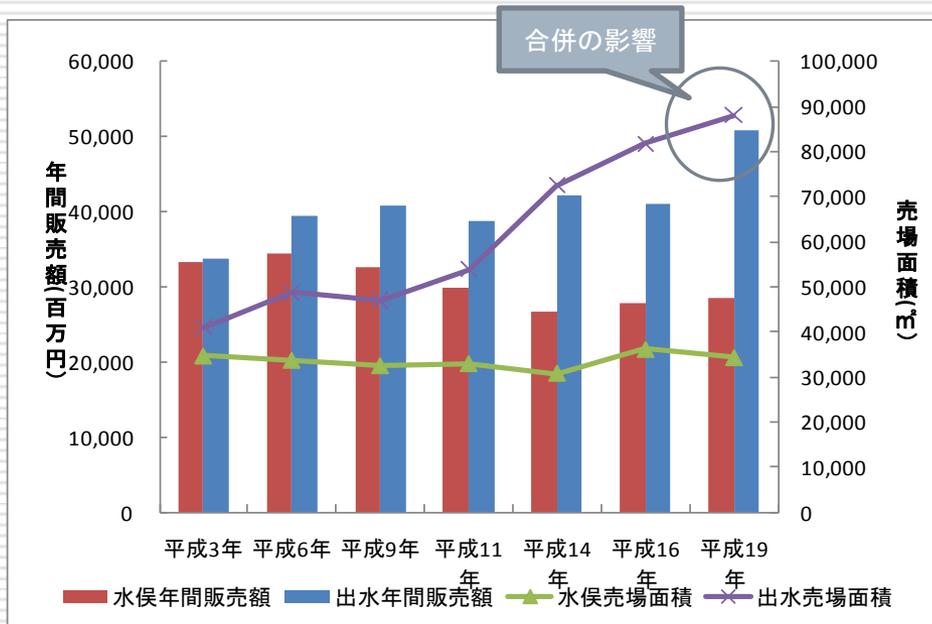


水俣市外

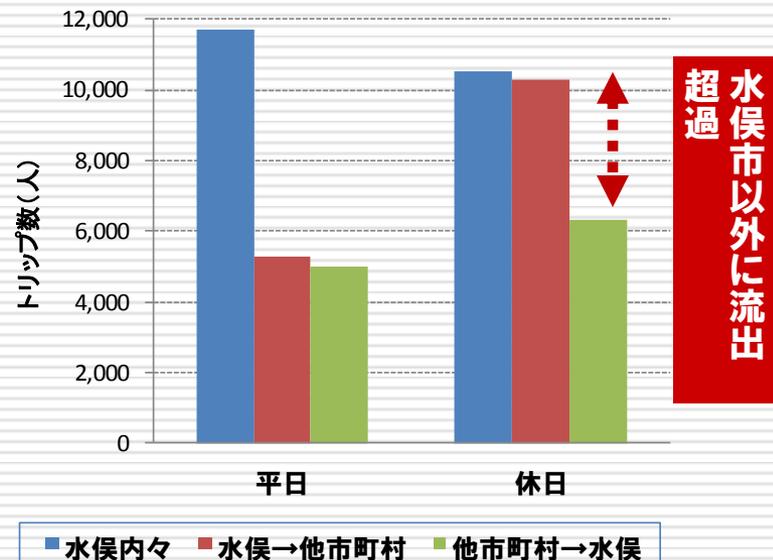
消費の流出①

- 水俣市の小売業の売り場面積は横ばいであるが、年間商品販売額は減少傾向である。一方、出水市では売り場面積、販売額ともに増加傾向である。
- 水俣市発着の買物トリップでは平日では水俣市内々トリップが多いものの、休日では水俣→他市への流出が目立つ。

水俣市・出水市の小売業の年間販売額と売り場面積の推移



水俣市発・着の乗用車による買い物・観光等の移動回数



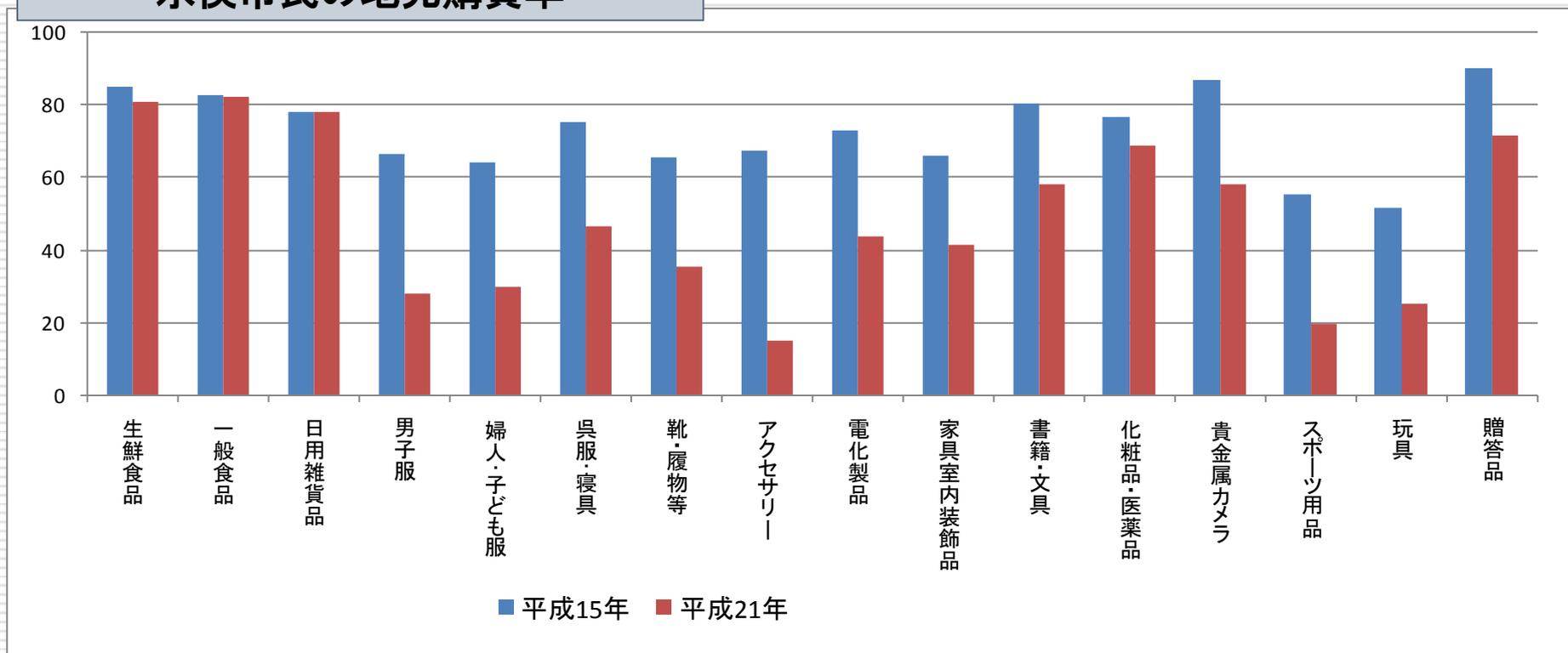
道路交通センサス起終点調査から作成

資料) 経済産業省「商業統計表第3巻産業編(市区町村)」
 ※出水市は平成18年に旧高野尾町、旧野田町と合併

水俣市の商業の現状②

水俣市の地元購買率は、生鮮食品、一般食品、日用雑貨品等の最寄品では80%程度と比較的高いが、男子服、婦人・子ども服、アクセサリー、電化製品、スポーツ用品、玩具等の買回り品で低下。

水俣市民の地元購買率



資料:熊本県「平成15年、平成21年度熊本県消費動向調査」

水俣市の商業の現状③

- 品目別に買い物場所を見ると、食品、呉服・寝具、贈答品など水光社の吸引力は強いものの、男子服、婦人・子供服、電化製品、家具室内装飾品等は出水市が多くなっている。
- 靴・履物・傘等、及び貴金属カメラ・メガネで、地元商店街の比率が比較的高い。また、書籍・文具、アクセサリ、化粧品・医療品で通販・インターネット販売の比率がやや高くなっている。

表 品目別の買い物場所（％）

資料：熊本県「平成21年度熊本県消費動向調査」

商品名	水俣市内								県内			県外		店舗外	
	商店街	水光社 (本店)	水光社 (分店)	エムズ シティ	ロッキー	コスモス	コンビエ ンスストア	その他	熊本市	八代市	その他 県内	出水市	その他 県外	通販・イン ターネット販 売	宅配・ 訪販他
生鮮食品	2.6	20.7	25.1	12.8	11.3	2.3	0.2	6.1	0.4	1.5	1.6	9.7	2.4	0.0	3.2
一般食品	0.5	19.3	24.4	11.3	16.0	5.3	1.4	4.2	0.5	1.4	1.5	9.2	2.0	0.1	3.1
日用雑貨品	0.4	25.0	5.8	9.8	21.4	14.6	0.4	0.6	2.6	3.3	0.7	11.3	2.3	0.1	1.8
男子服	0.0	23.7	1.1	0.0	0.5	0.0	0.0	2.6	12.5	12.0	1.2	32.3	6.2	4.3	0.8
婦人・子ども服	5.2	18.6	0.0	0.2	0.3	0.0	0.0	5.5	14.7	17.2	2.4	19.7	7.7	7.5	0.9
呉服・寝具	0.0	37.2	2.8	0.0	0.0	0.0	0.0	6.4	3.6	16.4	0.3	16.1	5.3	9.1	2.8
靴・履物・傘等	11.4	21.8	0.0	0.2	0.2	0.4	0.0	1.5	15.5	16.3	0.6	19.5	8.1	4.5	0.0
アクセサリ	0.0	8.6	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	6.3	29.4	16.0	1.4	10.3	14.6	13.2	0.0
電化製品	1.6	3.3	0.0	32.3	0.0	0.0	0.0	6.6	3.0	3.7	0.6	43.6	0.7	4.9	0.0
家具室内装飾品	6.4	17.5	0.0	14.3	1.4	0.0	0.0	1.8	6.1	9.7	0.7	33.2	3.5	3.6	1.8
書籍・文具	6.5	10.8	0.0	31.5	1.2	0.3	2.9	4.9	6.9	7.2	0.3	10.7	4.9	11.7	0.3
化粧品・医薬品	3.6	15.3	0.0	1.1	11.1	26.8	0.0	10.6	4.4	1.7	0.2	5.3	2.0	13.3	4.4
貴金属カメラ・メガネ	29.7	4.7	0.0	5.8	0.0	0.0	0.0	17.9	6.8	2.9	1.6	21.8	0.8	8.2	0.0
スポーツ・レジャー用品	3.1	8.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.9	11.5	39.3	2.0	17.7	4.1	6.0	0.0
玩具	0.0	17.6	0.0	4.4	1.2	0.0	0.0	2.0	11.2	31.2	3.6	21.2	4.8	2.8	0.0
贈答品	4.9	51.1	0.1	1.3	0.6	0.0	0.0	13.7	9.1	4.2	0.3	5.1	2.2	4.4	2.9

10%未満

10%以上20%未満

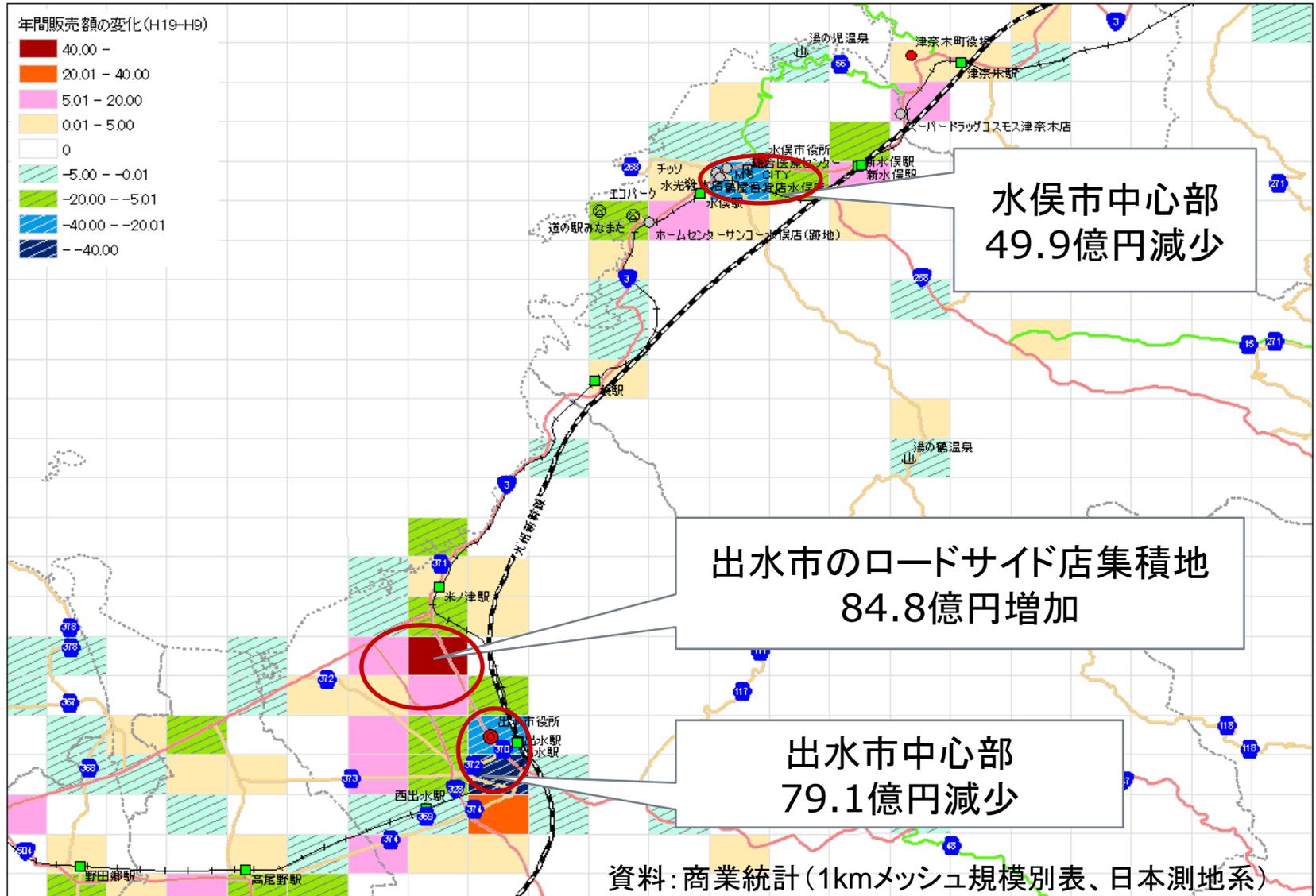
20%以上30%未満

30%以上40%未満

40%以上

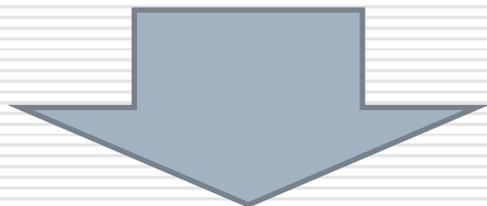
小売業販売額の地区別変化

図 平成9年－平成19年の小売業年間商品販売額(億円)の変化量



消費流出の要因

- ①モータリゼーション(自動車依存)の進展
- ②人口(居住地)の核散化

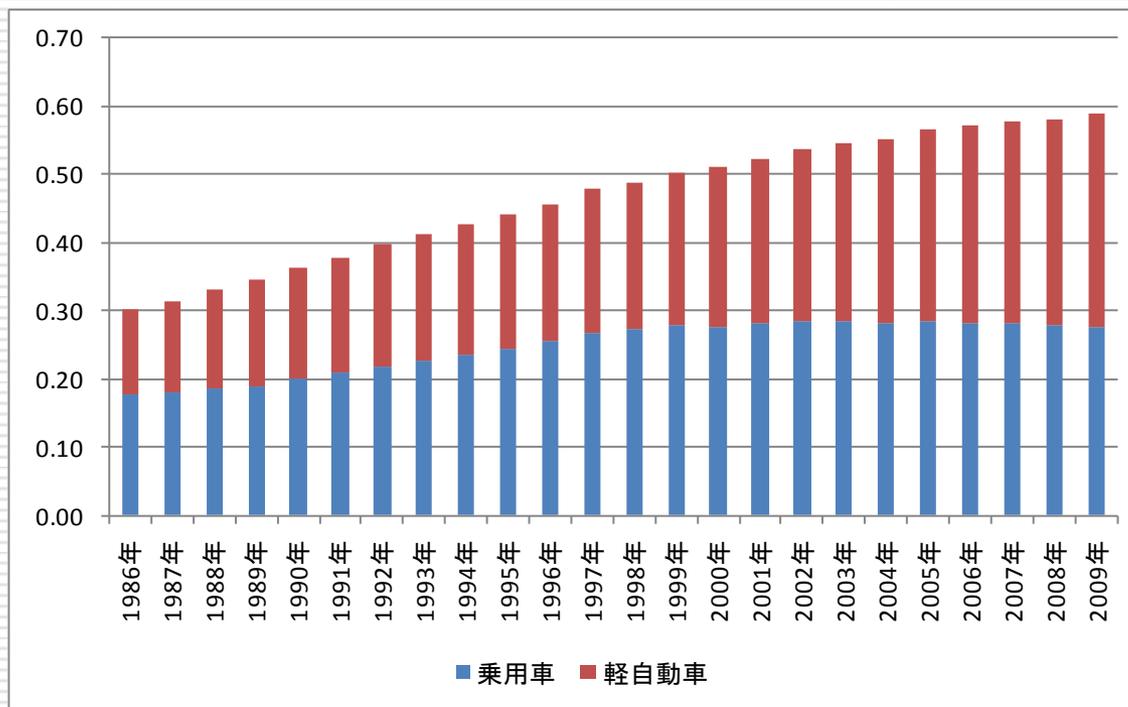


- ・我が国全体に共通する問題である。
- ・水俣は他の都市と比較すると特に悪い方ではないが、完全に悪くなる前に施策を講じる必要がある。

モータリゼーション(自動車依存)の進展

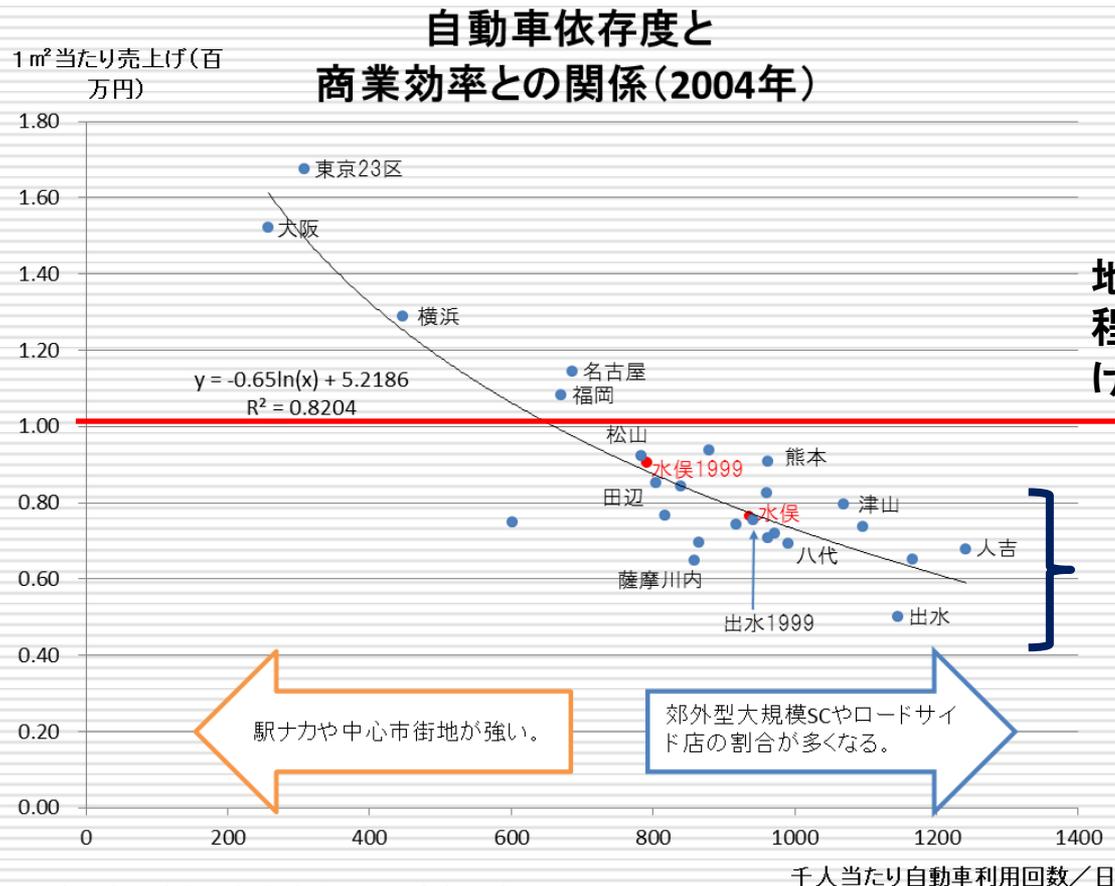
- 自動車依存の進展によって、日常生活の通勤、買物、業務等の様々な移動がドア・ツー・ドアで可能になり、鉄道、バス等の公共交通に依存しない生活様式になってきている。
- それにより、住宅や企業が公共交通周辺に立地するメリットが低下し、拡散型の都市構造に転換している。

水俣市の一人当たり自動車保有台数の推移



自動車依存度と商業効率

- 1㎡当たりの売上げは、自動車依存度が高くなるほど低くなる、すなわち、商店街一店舗当たりの売上げが下がる。
- 水俣では、99年から04年にかけて、自動車依存度の上昇とともに1㎡当たりの売上げが減少。



地方都市でもこの程度までは引き上げが可能か

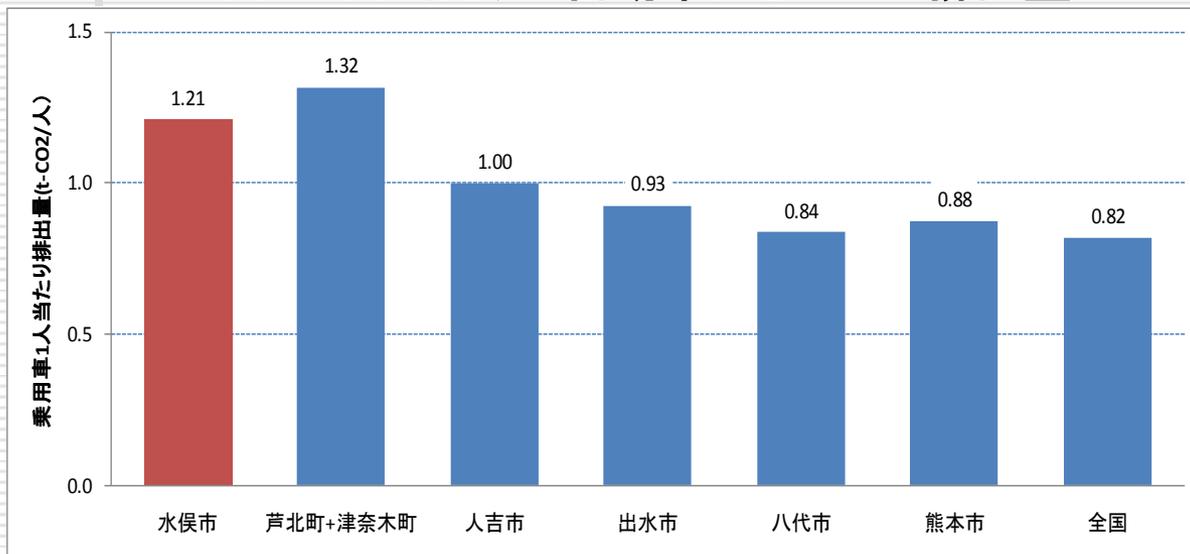
近似曲線からのばらつきは、その都市の所得・物価水準、店舗の魅力等によるものと考えられる。

駅ナカや中心市街地が強い。

郊外型大規模SCやロードサイド店の割合が多くなる。

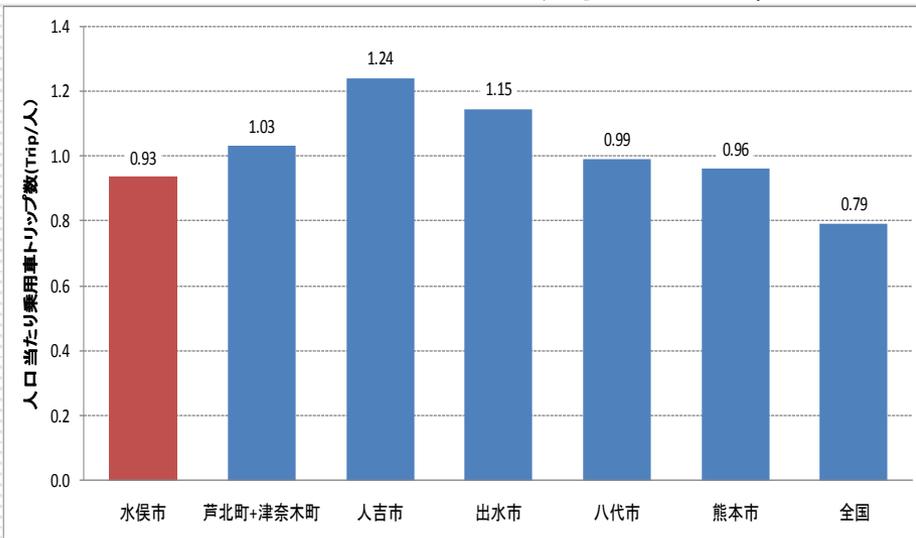
交通(自動車依存)

人口1人当たりの自動車からのCO2排出量

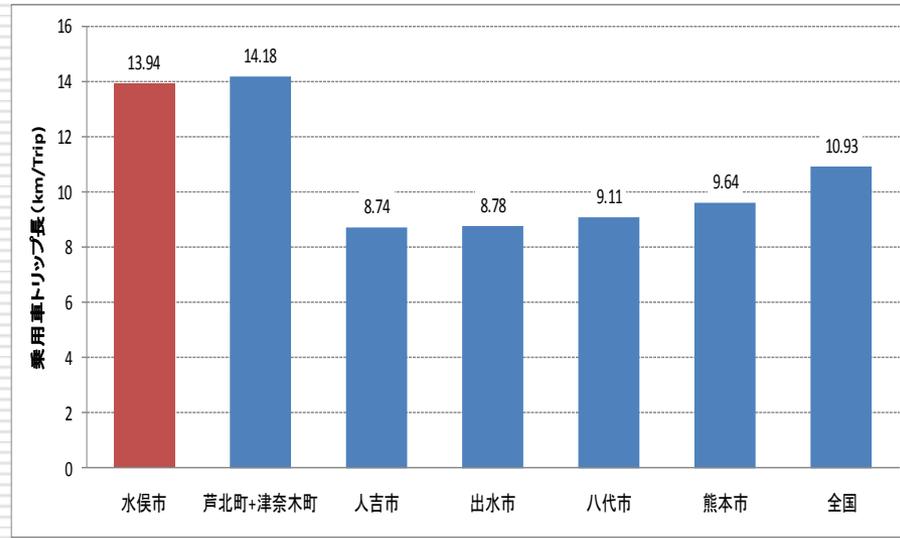


- 水俣市の一人当たり自動車CO2排出量(旅客)は、比較的多い。
- 特に、一回当たりの利用距離が長い。

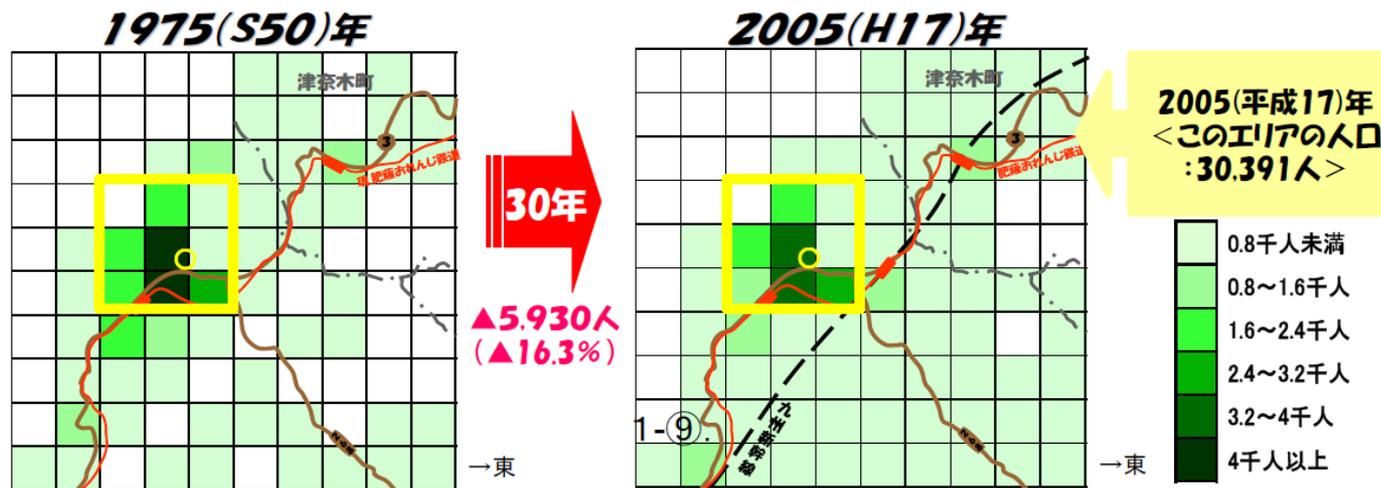
人口1人当たりの自動車トリップ数



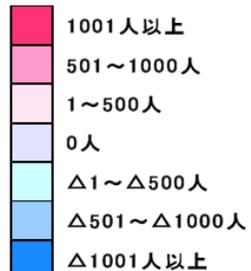
自動車のトリップ長の比較



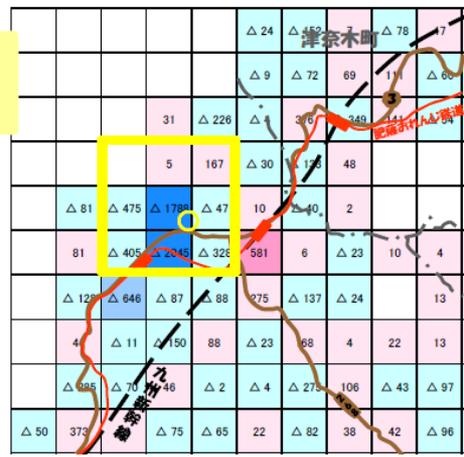
水俣市の人口集中地区の推移



1975(昭和50)年
このエリアの人口:36,321人>



<国勢調査により作成>

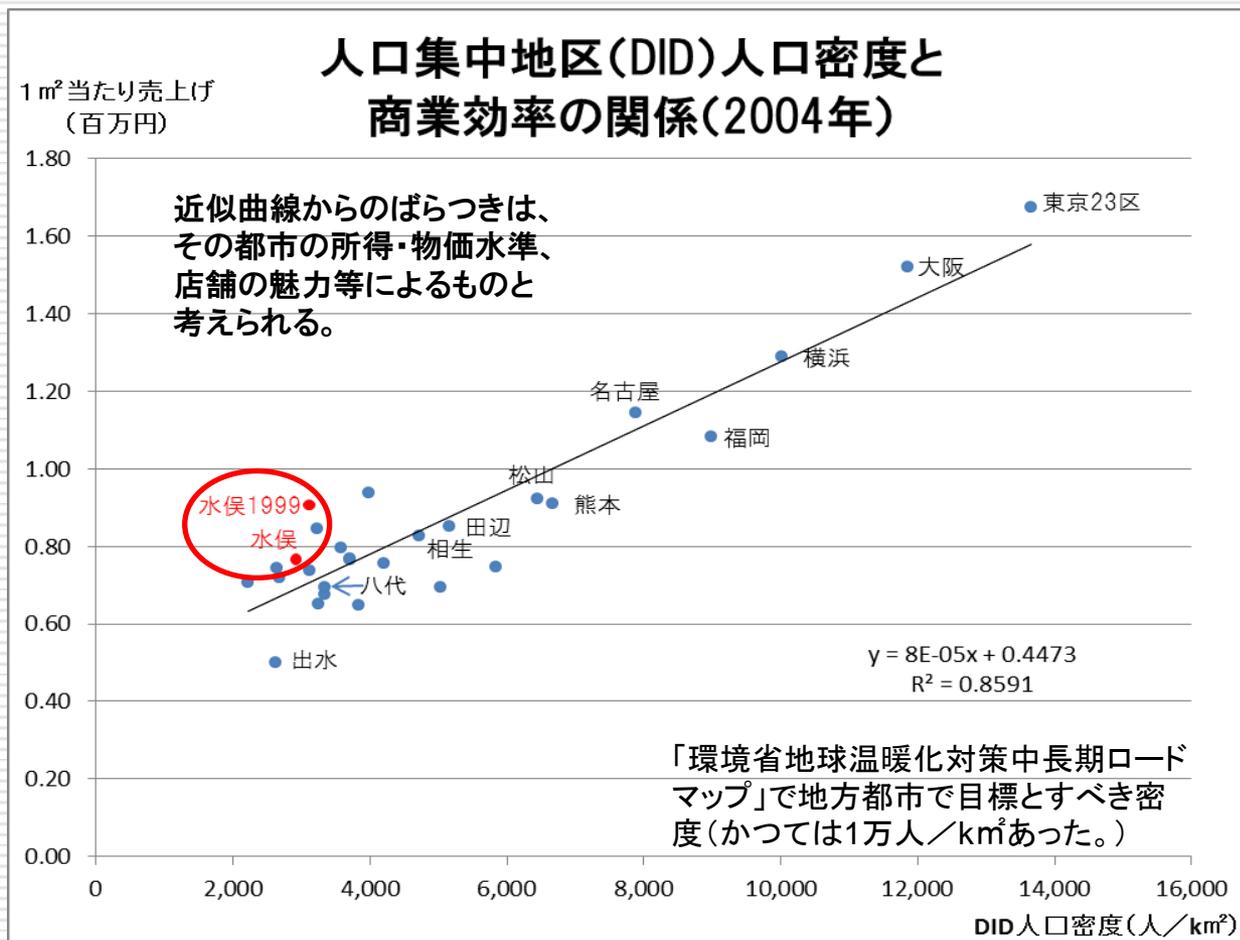


大西委員(株)日本政策投資銀行)提供資料

□ 平地が少なく、比較的コンパクトなまちと考えられているが、中心部の人口が減少し、スプロール化が進んでいる。

市街地の人口密度と商業効率

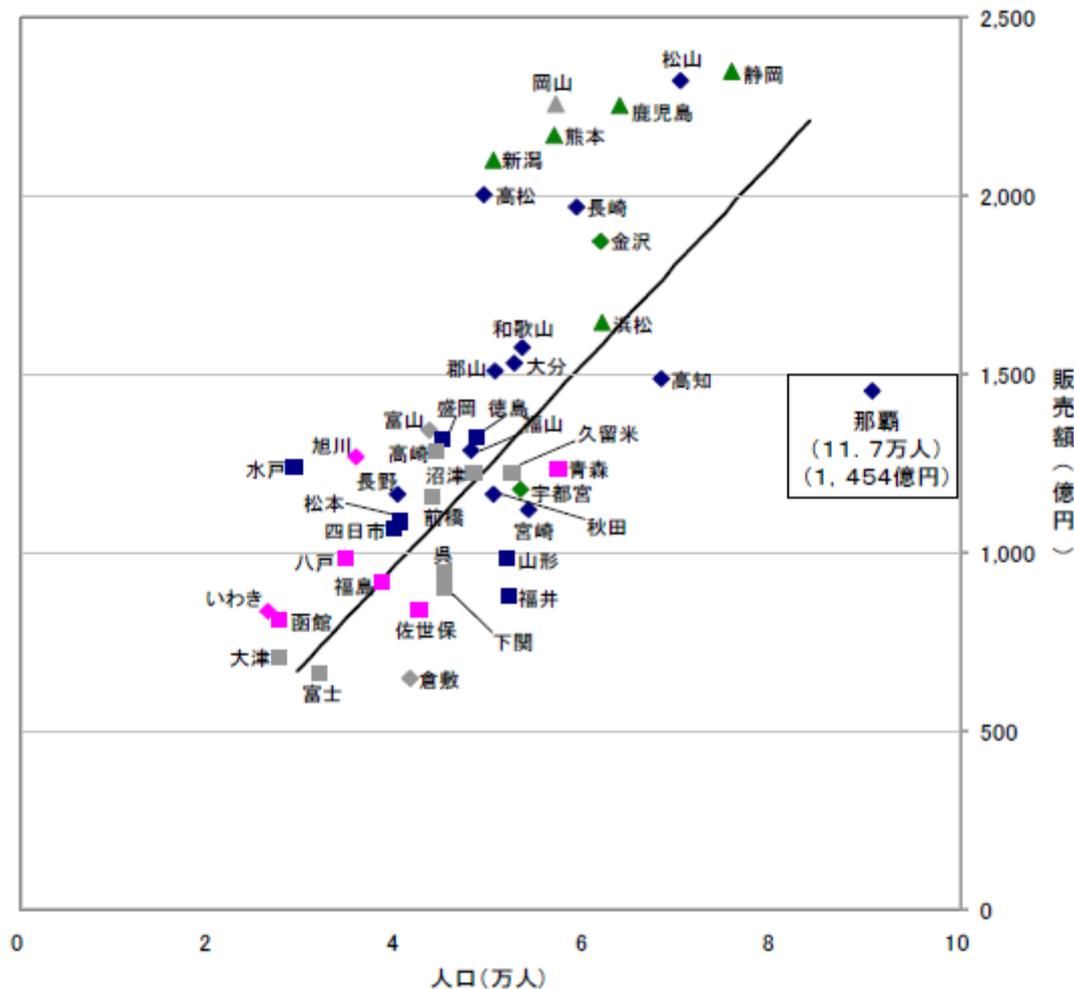
- 1㎡当たりの売上げは、市街地(人口集中地区)の人口密度と比例関係。
- ただし、人口集中地区には実際に住民がいない工業用地なども含まれるため、水俣のような工業用地が多い地域では、人口密度が低くなる傾向にある(工業用地を除いた人口密度では、水俣の04年は、ほぼ近似曲線上にある)。



都市の中心部の人口密度と小売業販売額の関係

□ 市中心部の人口密度が高いほど、販売額が大きい。

三大都市圏以外の都市における中心部(3km四方の範囲)の人口密度と販売額



		都市圏人口			都市圏内に他の核都市を有するもの
		100万人以上	50~100万人	50万人未満	
都市人口	50万人以上	▲	▲	▲	▲
	30~50万人	◆	◆	◆	◆
	20~30万人	■	■	■	■

※三大都市圏(東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)以外の地域における人口20万人以上の都市を対象として集計。

※市中心部(3km四方)の人口と販売額を集計。

※都市と都市圏の人口はH12年の国勢調査のデータを集計。

※販売額は、平成14年度の商業統計のデータを集計。

中心市街地の再生の方向性

①中心市街地の魅力向上(次回の円卓会議の検討テーマ)

≒ 次頁ミクロ・アプローチ

②コンパクトシティ≒集約型都市構造

≒歩いて暮らせる街への転換≒低炭素都市

(今回の円卓会議の検討テーマ)

≒ 次頁マクロ・アプローチ

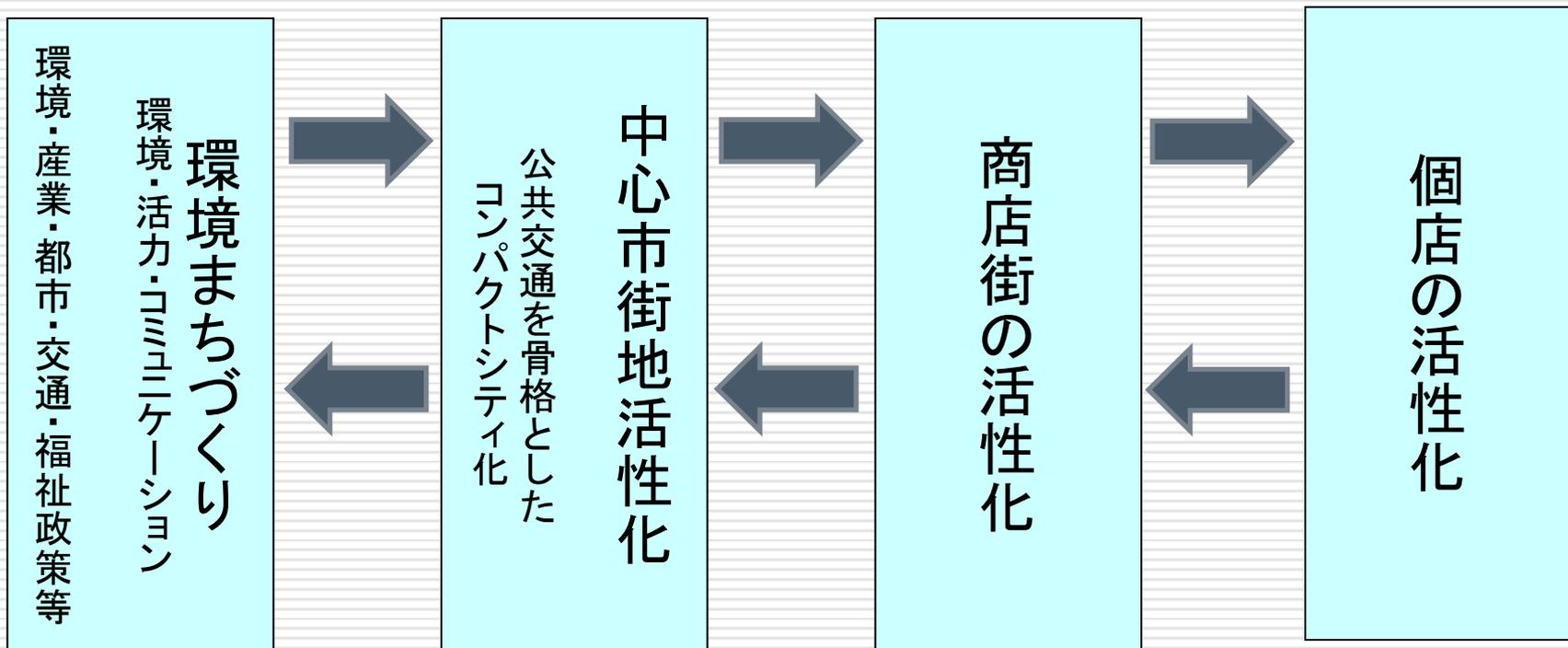


公共交通機関の利便性を向上させ、都市構造をコンパクトにすることで、中心市街地への集客を増加させる。

→国全体の方向性と合致する。

中心市街地活性化のアプローチ

マクロ・アプローチ(環境まちづくりの視点)



来訪者の増加

販売額の増加

まちのにぎわい創出

ミクロ・アプローチ(経営的な視点等)

低炭素都市の主な特徴

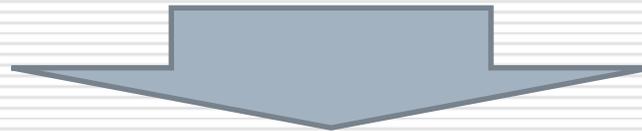
① 市街地の人口密度が高い

- ◆ 中心市街地の商圈(特に徒歩・自転車利用者)の人口が多い。
- ◆ 商圈人口が多いと、中心市街地の商店街活性化につながる。

② 公共交通が便利、自動車依存度が低い

- ◆ 公共交通利用者の方が自家用車利用者より、目的地滞在時間が長く、消費総額が多い。
- ◆ 自動車を利用する場合でも、電気自動車等の環境配慮型車を活用する。

③ 公共施設が徒歩、自転車、公共交通で利用可能な中心部にある

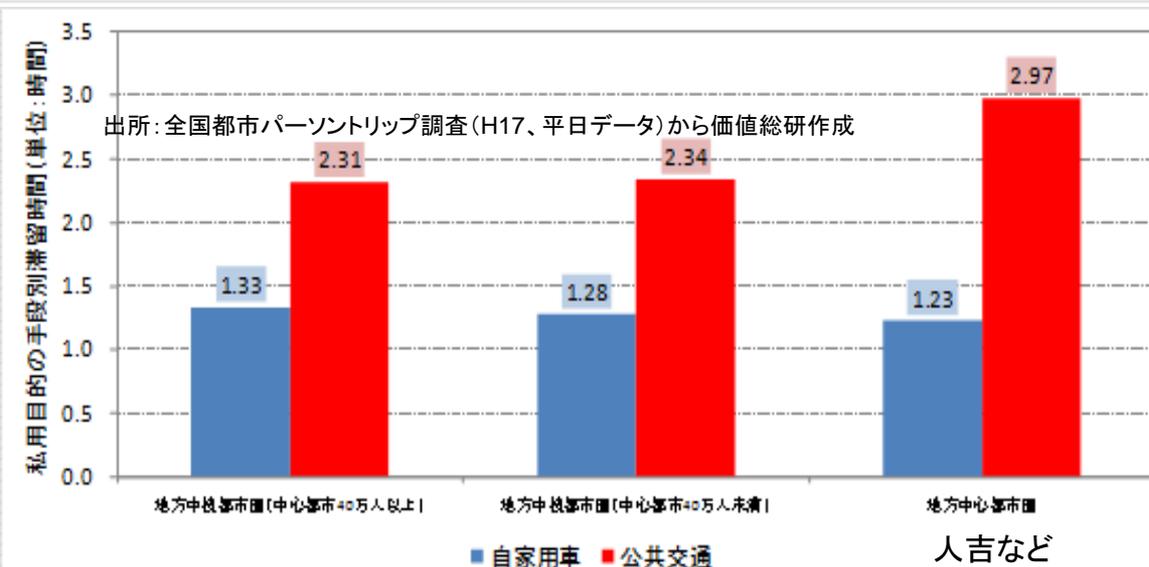


環境まちづくりは、中心市街地の基礎体力を上げる

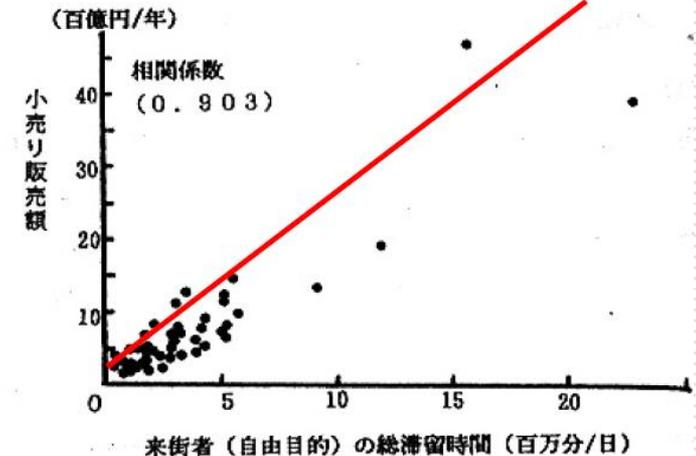
交通機関・滞留時間と消費額の関係

- 来街者の滞留時間が長いほど、消費額(小売販売額)が大きい。
- 買い物、観光などの私用目的の手段別(自家用車、公共交通)の滞留時間を比較すると、どの都市規模でも公共交通の滞留時間は自家用車の滞留時間に比べて長い。
- 消費拡大のためには、公共交通での来訪を促す取組が必要。

私用目的の手段別滞留時間(単位:時間)

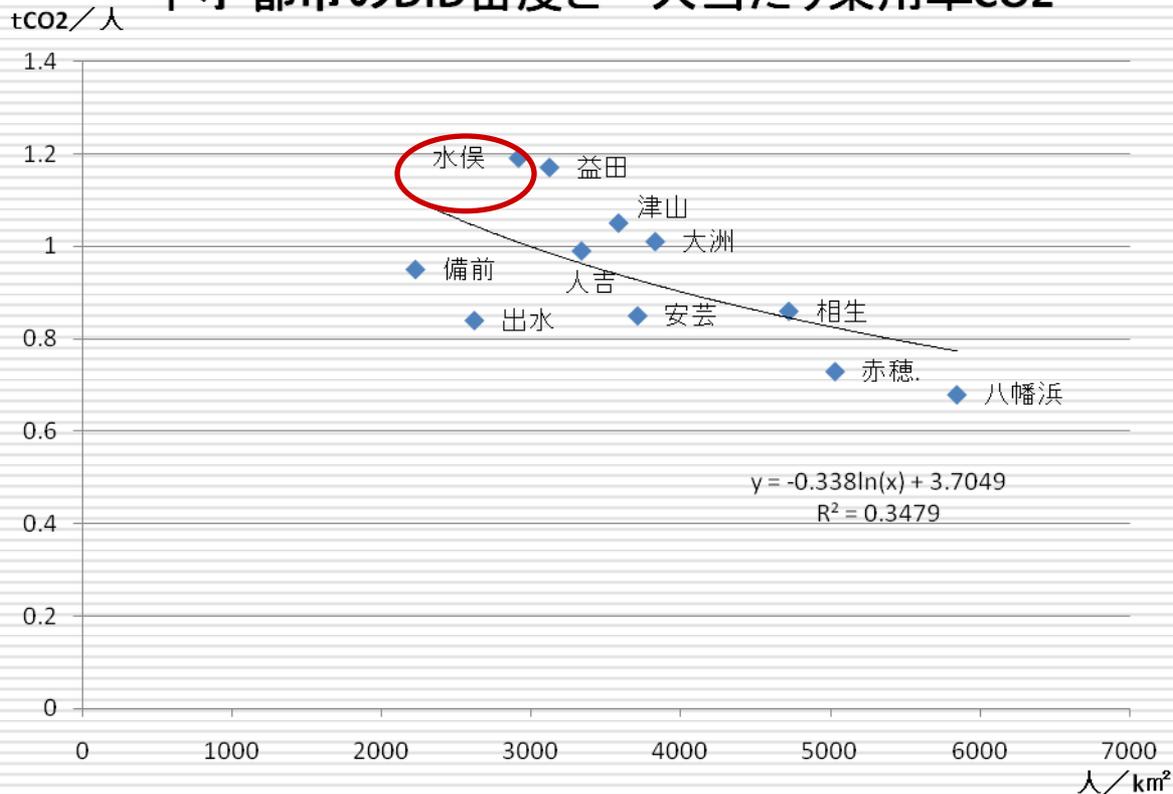


滞留時間と小売り販売額

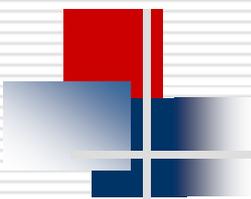


市街地の人口密度と自動車CO2排出量

中小都市のDID密度と一人当たり乗用車CO2



- ❑ 市街地(人口集中地区:DID)が拡散すると一人当たりの自動車(旅客)の排出量は、増加することが知られている。
- ❑ 水俣市の市街地は、同規模の都市の中でもスプロールが進み、市民の自動車依存も大きい。
- ❑ 高齢者や障がい者でも暮らしやすい、歩いて暮らせるまちづくりのためには、コンパクトシティ施策が不可欠。

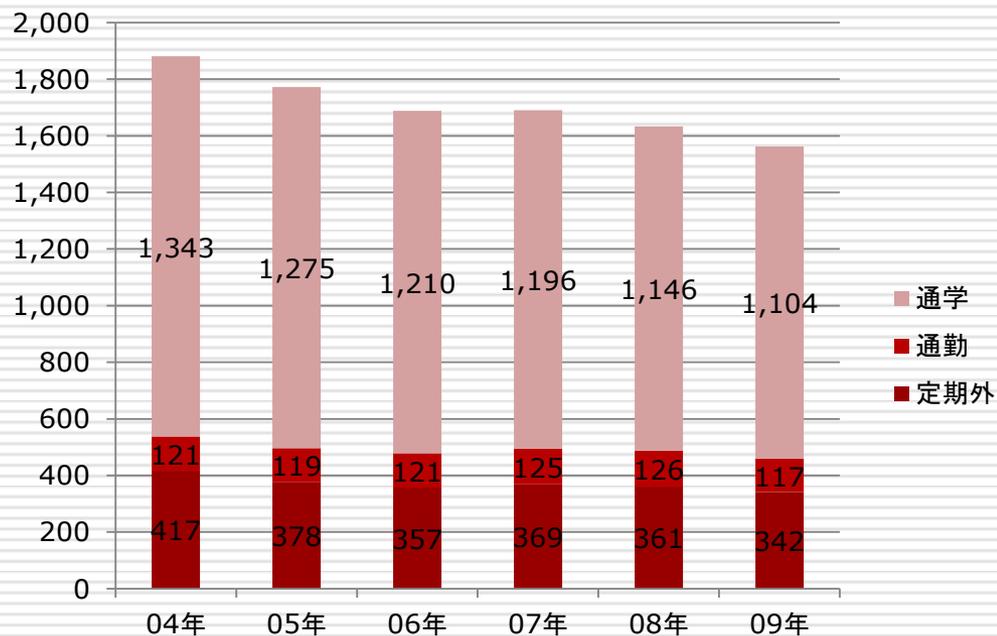


低炭素都市形成の視点から見た水俣の現状

- **公共交通機関の利便性が低く、自動車移動を代替する交通手段にはならない。自動車の利便性には勝てない。**
- **このままやっても公共交通機関を骨格としたコンパクトシティは構築は難しい。**

交通(肥薩おれんじ鉄道)

肥薩おれんじ鉄道輸送人員(千人)

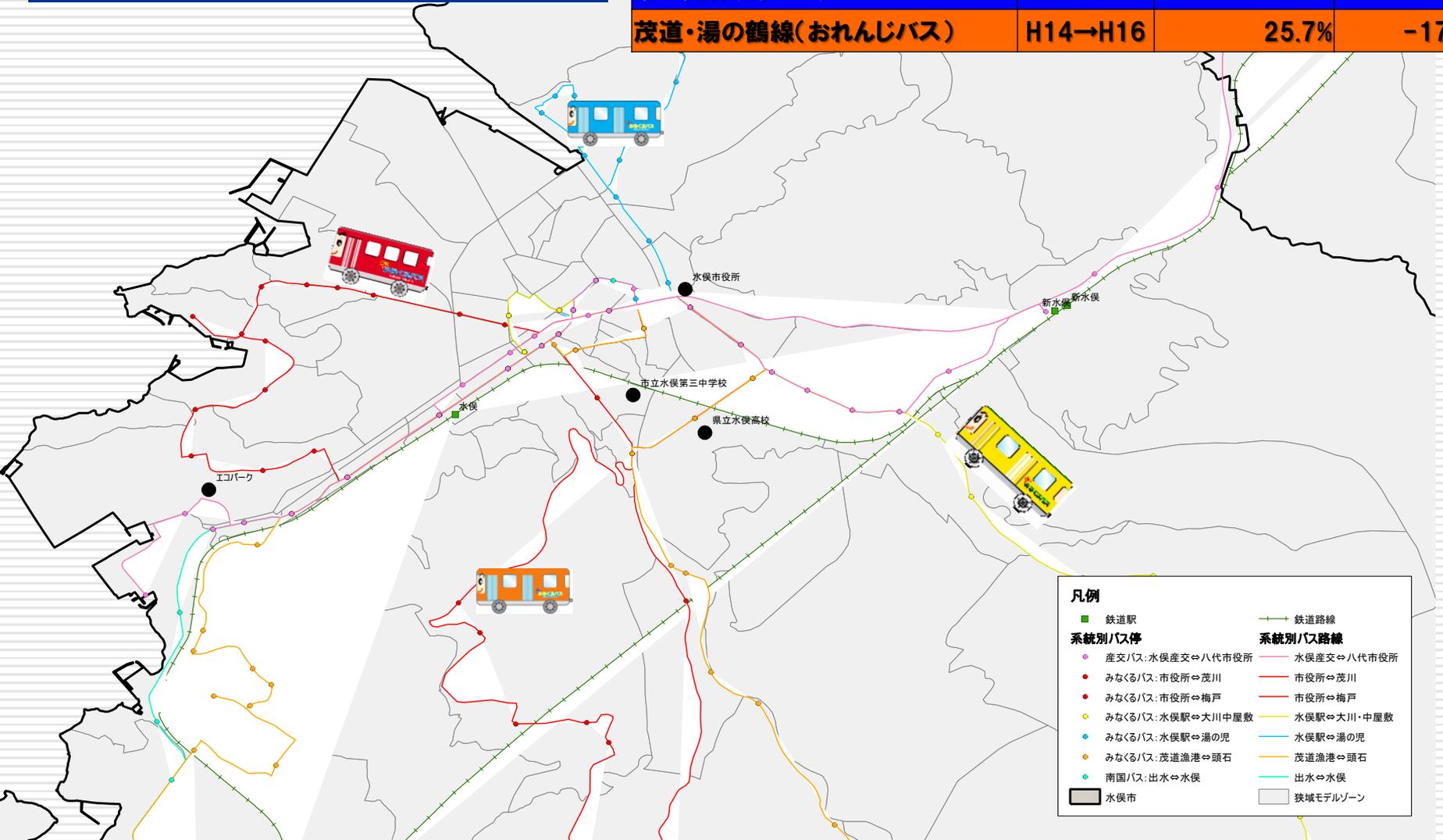


- 肥薩おれんじ鉄道(九州新幹線並行在来線)の利用客は、沿線人口の減少等によって、年々減少。
- 09年に古木社長が就任し、台湾、韓国等への営業活動等を積極的に行った結果、10年度は定期外収入が、前年比を上回る傾向が続く。ただし、新燃岳の噴火、原発事故の風評被害によって、11年2月以降、大幅な落ち込み。
- 新幹線と平行しているため都市内輸送の役割が期待されるが、元来都市間輸送の役割が大きかった旧鹿児島本線であるため、駅間距離が長い。

交通(みなくるバス)

同一路線でみなくるバス(コミバス)に切り替えた場合、補助金額が減少し、輸送人員が増加している。

		年間輸送人員	補助額
茂川・梅戸港線(赤バス)	H14→H16	52.0%	-50.0%
大川線・中屋敷線(黄バス)	H17→H19	-7.8%	18.4%
湯の児線(青バス)	H18→H20	20.6%	-48.2%
茂道・湯の鶴線(おれんじバス)	H14→H16	25.7%	-17.5%



公共交通機関の衰退

○肥薩おれんじ鉄道乗降者数

○九州新幹線乗降者数

年度	利用者数	対前年比	年度	利用者数	対前年比
H15	17,466	開業3月のみ	H15	22,007	開業3月のみ
H16	357,341	-	H16	299,135	-
H17	345,099	-12,242	H17	303,450	4,315
H18	320,592	-24,507	H18	313,750	10,300
H19	310,732	-9,860	H19	314,560	810
H20	298,578	-12,154	H20	313,748	-812
*H16.3月開業			H21	312,354	-1,394

・肥薩おれんじ鉄道は平成16年3月の開業以来、沿線自治体等による利用促進・活性化策にも関わらず乗降客は減少。

○路線バス乗降客数(コミュニティバス「みなくるバス」)

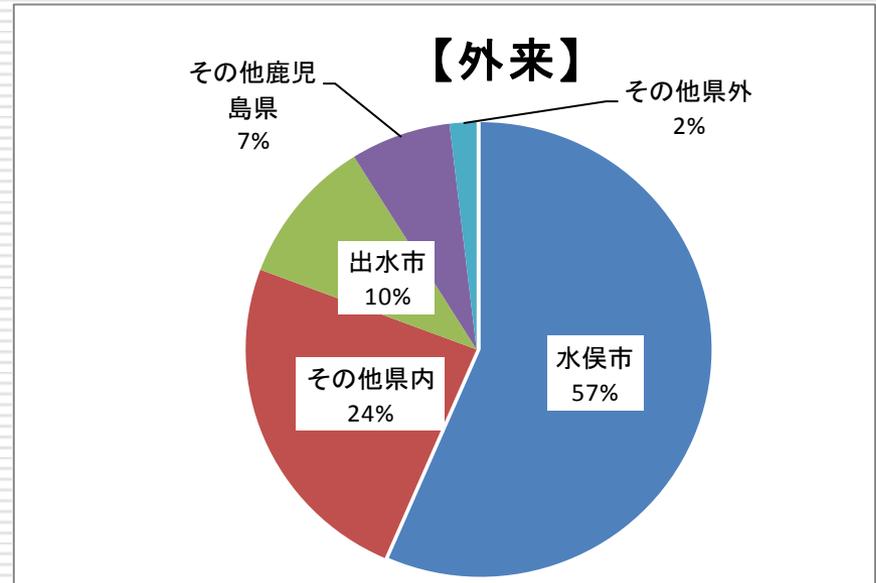
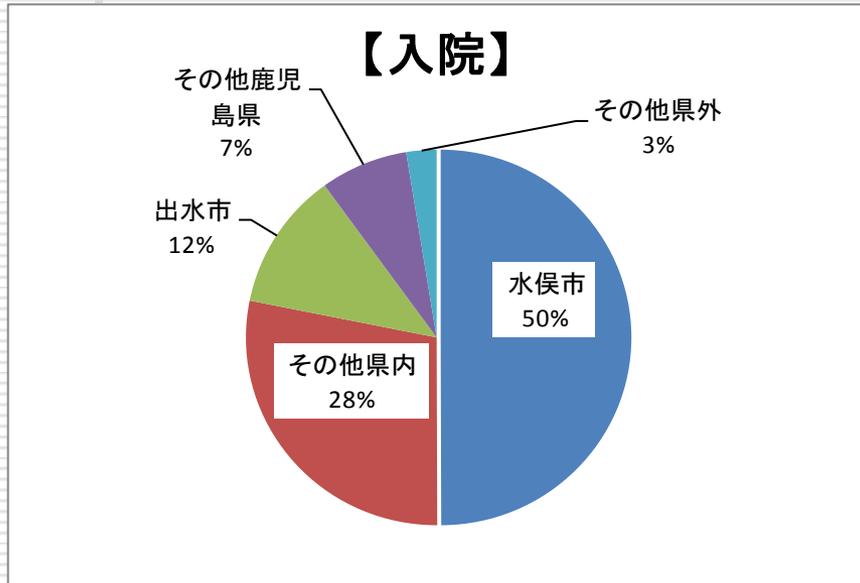
年度	利用者数	(内みなくるバス)	みなくるバス開始日	対前年比
H15	573,132	14,475	H15.1月(茂川・梅戸港線)	-
H16	559,265	19,387		-13,867
H17	540,572	17,829		-18,693
H18	480,881	44,760	H18.1月(大川線・中屋敷線)	-59,691
H19	461,163	75,624	H19.1月(湯の児線)	-19,718
H20	461,179	110,225	H20.3月(茂道・湯の鶴線)	16
H21	434,512	134,090		-26,667

・路線バスについても平成15年1月より路線バスをコミュニティバス「みなくるバス」として順次運行を開始しているが、乗降客の減少に歯止めがかからない状況。



水俣市立総合医療センターの集客力

市立総合医療センターの地区別患者の割合



資料: 国保水俣市立総合医療センター「国保水俣市立総合医療センター経営改革プラン」(平成21年3月)より作成

名称	運営主体	病床数
水俣市立総合医療センター	水俣市	417 [※]
みずほ病院	(医)正仁会	180
岡部病院	(医)岡部病院	149
水俣病院	(医)旭会	200
水俣協立病院	(医)芳和会	60
白梅病院	(医)啓愛会	114
明水園	水俣市社会福祉事業団	65
淵上病院	(医)すえひろ会	100
病床数(病院)計		868
※許可病床数(うち53床は休床中)		網掛けは中心市街地に立地

・中心市街地には多くの医療機関が立地し、来院者を集めている。

・特に医療センターは年間外来者数

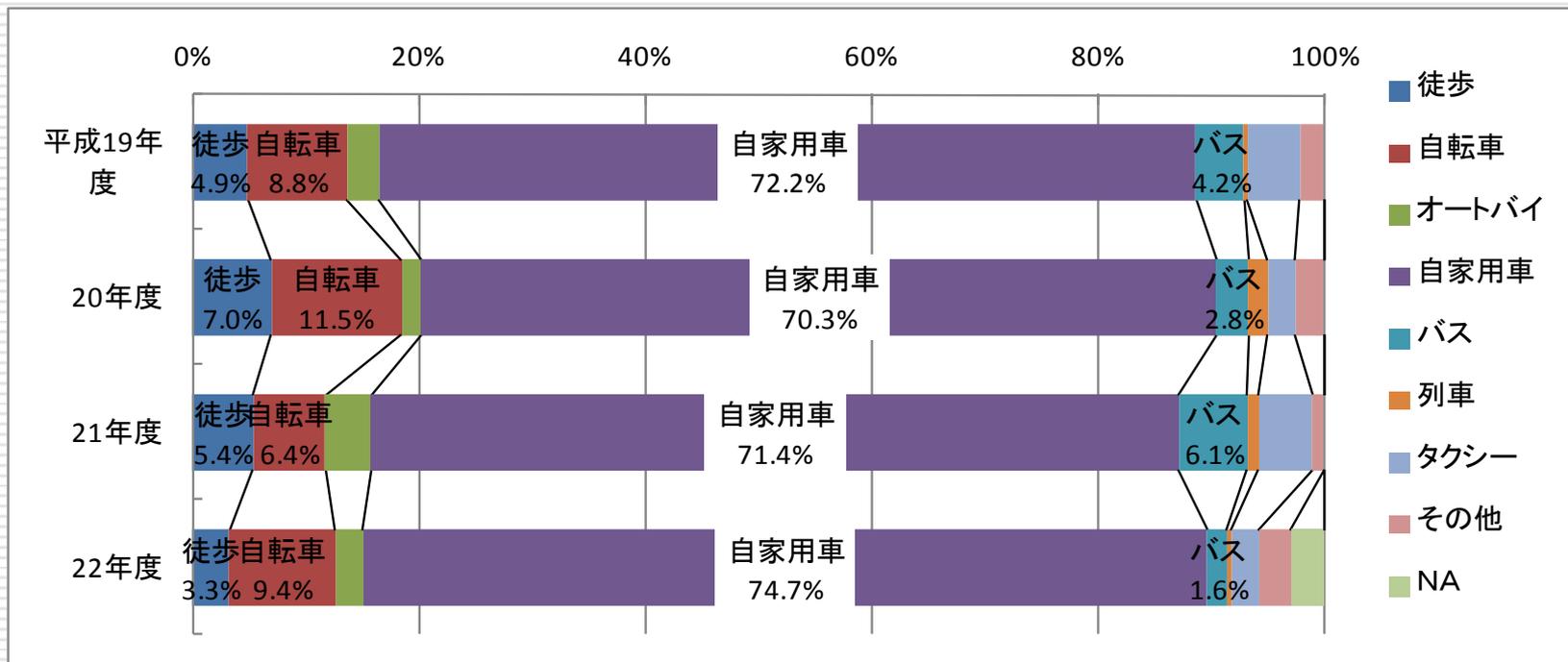
20万人(湯の児と湯の鶴の合計値を上回る)市内屈指の集客施設。

・市外4割、出水市等県外が2割と域外マネーの獲得拠点となっている。

水俣市立総合医療センターへの交通手段

- ❑ 医療センターへの来訪者は、7割以上が自家用車であり、バスでの来訪は5%程度、列車の利用は1%程度である。
- ❑ 自家用車での来訪は街での滞留時間が短く、中心市街地の消費には結びついていないと考えられる。

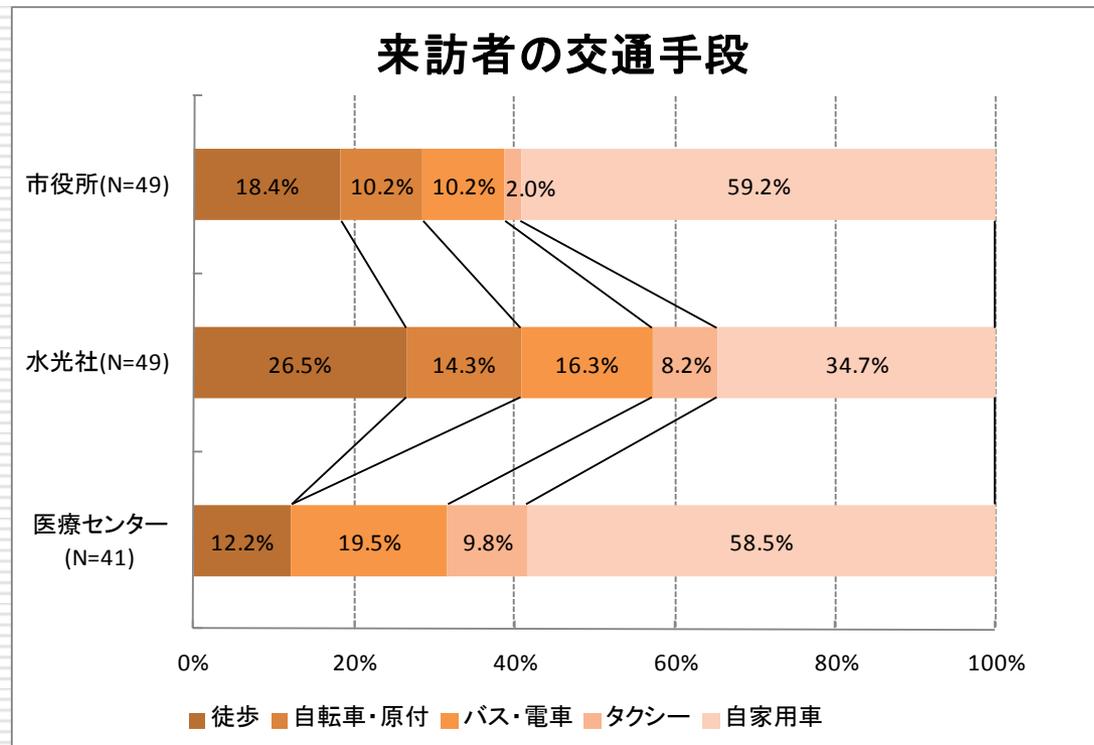
図 市立総合医療センターへの交通手段



資料:「医療センター外来患者満足度調査」より作成

市内集客施設への交通手段

- 平成13年度の調査では、水光社への来訪者の交通手段は、徒歩・自転車等が40%程度、バス・電車が16.3%を占め、自動車利用は34.7%に過ぎない。
- 医療センター来訪者についても、バス・電車利用が19.5%と、前頁平成19年～22年度調査(バス5%程度、列車1%程度)に比べて、公共交通機関の利用率が高い。
- 調査対象者が少なく、調査方法も異なるため単純な比較はできないが、平成13年度から平成22年度の間、自動車への依存が一層が進んだものと考えられる。



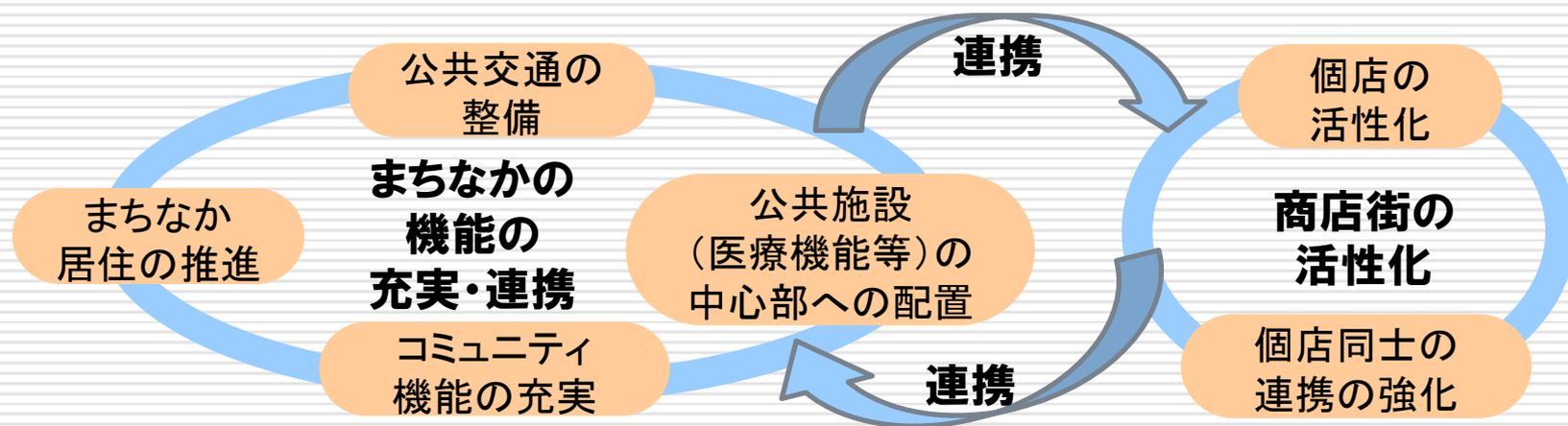
水俣市「水俣市コミュニティバス導入調査検討報告書」(平成14年3月)より

水俣の現状と解決の方向性(案)

環境まちづくりからの中心市街地活性化の視点	水俣の現状	解決の方向性	具体策
市街地の人口密度が高い	DID人口密度は、工場用地が多い関係もあるが、3,000人/km ² を切って低い。 特に、中心部の人口減少が著しい。	都市計画の見直し 街中居住の推進	<div style="background-color: #00a651; color: white; padding: 10px; border-radius: 15px;"> <p>単独では限界があるため、商店街、公共交通、公共施設等の連携が重要</p> <p>関係者で知恵を絞って、協力して実施。</p> </div>
公共交通が便利、自動車依存度が低い	自動車依存度は増加傾向。特に、移動距離が、他の自治体に比べて長い。 公共交通の利用者は、みなくるバスが比較的健闘しているが、減少傾向。	肥薩おれんじ鉄道、みなくるバス等の公共交通、自転車の利便性の向上	
集客施設、コミュニティ施設が中心部にある	総合医療センターをはじめ、比較的大きな病院が中心部に立地し、市外からの集客に貢献。 しかし、自家用車での来場が多く、商店街への波及効果は少ないと考えられる。コミュニティ施設も商店街との結びつきは弱いと考えられる。	医療センター等の利用者の商店街への誘導 小規模コミュニティ施設の商店街内への立地	

中心市街地活性化のための方策

□ 単独では限界があるため、商店街、公共交通、公共施設等の連携が重要



中心市街地を構成する
各機関が連携

中心市街地の活性化を実現

連携方策

□公共交通機関、医療機関、商店街、住民の連携が必要。

ソフト面での連携方策

ハード面での連携方策

連携方策への取り組み

短期的な連携方策（すぐに取り組む連携方策）

中期的な連携方策（5年以内に取り組む連携方策）

長期的な連携方策（時間をかけて取り組む連携方策）