

大 野 商 工 会 議 所

機関名	大野商工会議所		
所在地	福井県大野市元町 1 2 - 1 1		
電話番号	0 7 7 9 - 6 6 - 1 2 3 0		
地域概要	(1)管内人口 4 万人	(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 6 商店街	(2)会員数 約 2 5 0 商店	
	(3)空店舗率 1 2 . 3 %	(4)大型店空き店舗 1 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		

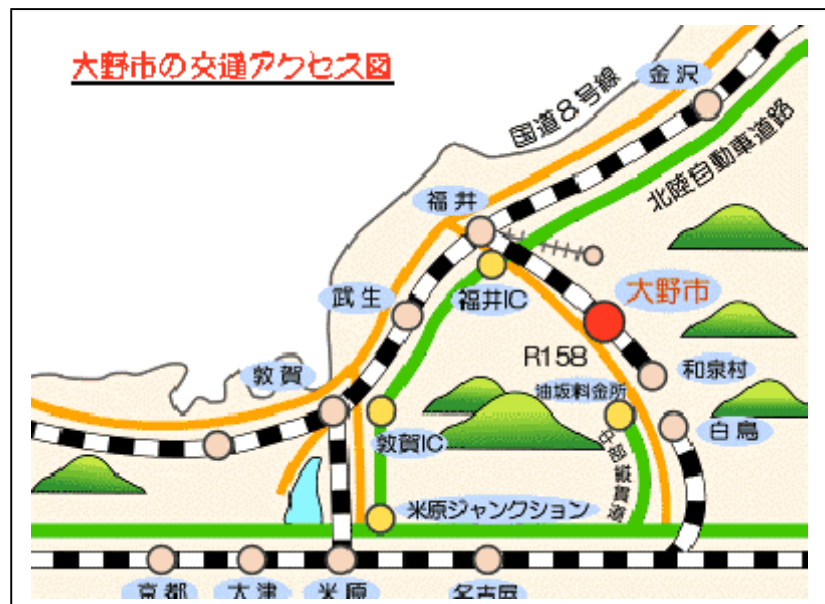
【事業名と実施年度】

平成 12 年度 駐車対策事業 無料駐車場、無料循環バス
 総事業費 19,000 千円

【事業実施内容】

1. 背景

人口 4 万人で公共交通が少ない当市は、車中心の社会構造であるが、中心商店街の大半の商店にとって自店の努力による駐車スペースの確保は困難であり、また公的駐車場設営のための用地確保も容易ではない。また、郊外から中心商店街への公共交通アクセスが悪いことも中心部への買物客の減少傾向に拍車をかけている。加えて、郊外への



の大型店の出店により、中心部の商業は益々厳しい状況となり空洞化が進んできている。

このような状況のもと、安心できる商店街での買い物環境づくりのために、商店街の駐車場のあり方及び交通アクセスのモデル的な事業を実施により将来の方向性を探ることを目的として事業を実施した。

2. 事業内容

(1) 商店街無料駐車場事業

商店街内の空き地や月極駐車場を買物客用駐車として借上げ、買物客を無料解放して

買物客買物の利便性を図る。

- ・借上期間 平成 12 年 7 月 20 日～平成 13 年 3 月 31 日
- ・借上箇所 9 箇所 42 台
- ・借上駐車台数 1 箇所あたり 3～10 台

(2) 商店街循環バス事業

バスをチャーターし中心商店街内、公共施設、路線バス停留所、公共駐車場等を結ぶ料循環バスを実験運行する。無料循環バスの運行にあたっては、上記駐車場との関連性を十分配慮するとともに、本市における中心商店街活性化の基本的方向性に準拠するよう、運行のルート、期間、時間帯、回数などについて条件設定を変えて以下により実施した。

- ・事業運営：特別委員会及び作業部会を設置の上実施
- ・運行期間・ルート

実験事業 1：「恐竜エキスポ 2000」の開催に合わせて実施し、観光やイベント客を商店街に誘引する手段としての有効性や効果を研究した。(期間：平成 12 年 7 月 20 日～平成 13 年 9 月 17 日)

実験事業 2：商店街の来街誘引効果の研究と合わせてスポット的に行なう恒例商店街イベントに対しての誘引効果を研究する。(期間：平成 12 年 10 月 1 日～11 月 19 日)

実験事業 3：当地域は降雪地帯であり冬季期間における交通・駐車対策は避けて通れない問題である。冬期間近隣地域からの来街者の足を確保することで集客を高める手段として、本事業の有効性と効果が発揮されるものと思われ、重点的に事業を実施し、その有効性や効果などを研究し以後の基礎資料とする。(期間：平成 12 年 12 月 1 日～2 月 28 日)

【 効 果 】

1. 商店街無料駐車場事業

商店街内に買物客の駐車場を確保することにより商店街のイメージアップや買物客の利便性向上に効果があった。また、各商店街の中では、その効果により本事業終了後も引き続き、新年度において商店街単独で駐車場を確保して、買物客の利便性と集客に自らが努力する姿勢が出てきた。

1 日平均 17 台の利用があり、利用率としては平均 40%と低かったものの、消費者が安心して買物が出来る環境を提供できたと思われる。消費者からは駐車違反等を気にせずゆっくり買物が出来るとの声も多くきかれた。

(利用実績) 延べ駐車台数 4,347 台



第 2 回無料循環バス

2. 商店街無料循環バス事業

3つの実験事業に取り組み、それぞれにおいて貴重なデータが得られた。

実験事業1：広域的イベントに合わせて実施し市内商店街と観光スポットを巡るルート設定したことにより当市を訪れる観光客の利用もあり、観光面においても成果が得られた。

実験事業2：日常の商店街への買物客の利便性を図ることに加えて商店街イベントに対する効果を測定したが、特にイベント時の利用率は高くバスを利用することによる、交通の緩和や駐車対策にその機能が発揮された。

実験事業3：冬季間の積雪による交通対策と買物客の来街の利便性を狙いに実施し、降雪により雪の多かった1月中旬から2月にかけて利用者があり当初予想の通りの効果はあったと思われる。

無料循環バス事業の成果は、単に利用者・買物客が増えたといったこと以外に、地域内の公共交通機関が不足している小都市が事業を取り組む場合、既存の路線バスとルート調整・利用客の待ち時間の解消(一方向でなく内外回り)・利用の広報・降雪など不測の事態への対応など様々な課題も提供された。

(利用実績)

実験事業1： 期間中の利用者 2,074人(期間：平成12年7月20日～平成13年9月17日)

1日の運行時間回数	運行時間：平日	午前8時～午後7時45分まで
	休祭日	午前7時～午後7時45分まで
	運行本数：平日	12本(1時間に1本)
	休祭日	16本(45分に1本)

実験事業2： 期間中の利用者 1,816人(期間：平成12年12月1日～11月19日)

1日の運行時間回数	運行時間：平日	午前8時～午後6時35分まで
	休祭日	午前8時～午後6時35分まで
	運行本数：平日	11本(1時間に1本)
	休祭日	11本(1時間に1本)

実験事業3： 期間中の利用者 1,954人(期間：平成12年10月1日～平成13年2月28日)

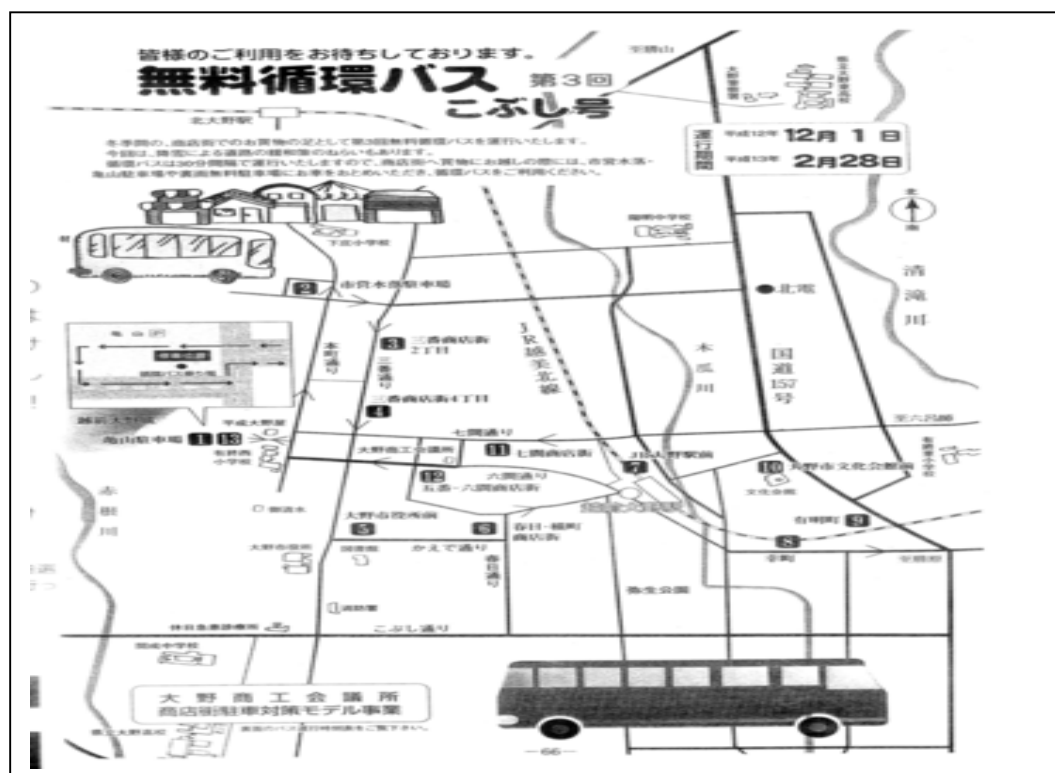
1日の運行時間回数	：平日・休祭日	午前8時～午後5時30分まで
運行本数	：平日・休祭日	20本(30分に1本)

【課題・反省点】

1. 商店街買物バス運行に当たっては、関係官庁への届出・認可等や地元業者の選定や合意などかなりの作業や期間を要するので、事業に着手する場合関係官庁への照会や先事例の情報収集など十分な事前準備が必要と思われる。

(1)バス会社に対して運行委託・費用・停留所等についての合意

- (2) 関係官庁への届け出や認可申請
2. 運行を行なう際は、商業環境に対してどのような形態や運行方法が適しているか充分見極める事は必要。
 3. 商店街買物バスを将来的にも実施する場合、その費用負担をどうするのか。
 - (1) 運行費用がかなりの額になりその捻出をどうするのか。
 - (2) 利用者に対して有料にするのか無料にするのか。
 4. 運行コースをどう設定するのか
 - (1) 既存の路線バスとのバッティング回避
 - (2) 運行コースに郊外店舗を入れるかどうか。
 5. 利用者の利便性や促進をどう図るか。
 - (1) 待ち時間の解消をどうするか。
 - (2) フリーバスの導入は出来ないか。
 6. 運営主体をどこにするのか。
 7. 商店街が売上に結びつける仕掛けが出来るか。
 8. 商店街のイメージアップや利用促進を図るための広報をどうするのか。
 9. 買物バスだけにこだわらず、福祉バス等と整合をどう図るか。



【 関 連 U R L 】

大野商工会議所 <http://www.ohnocci.or.jp/>