北海道の地方郊外地域におけるモビリティサービスの在り方の一考察

○船木 雪乃（小樽商科大学大学院）
森橋 温登（小樽商科大学）
平沢 尚毅（小樽商科大学）

Consideration on the ideal way of mobility service in suburban areas of Hokkaido.
Yukino FUNAKI (Otaru University of Commerce Master’s Course),
Atsuto MORIHASHI (Otaru University of Commerce),
Naotake HIRASAWA (Otaru University of Commerce)

1. はじめに

現在、CASEやMaaSといったモビリティ概念が生まれており、これらの技術を用いて現状の交通課題を解決する新たなモビリティサービスの構築が求められている。これに関し国土交通省は、“地域の課題は都市の規模や立地等により大きく異なり、それに合わせた課題対応策が求められる”とし、モビリティ施策における地域別モデル検討の必要性を示している¹⁾。

筆者らはこれを基に、北海道の地方郊外地域において新たなモビリティサービスを構想することを最終目標としている。この論文では、その前提として自治体が現段階でどのような公共交通サービスを提供しているかを明らかにしていく。各自治体の対応とそれぞれの背景を考察することで、北海道の地方郊外におけるモビリティサービスの課題を考察した。

2. 北海道地方郊外での提供サービス

はじめに、自治体が提供している各種公共交通サービスがどの程度、日常生活を支援しているのかを調査した。表1は公共交通に関する報告書²⁾をもとに利用目的を分類したものである。この分類から自治体の公共交通が、どの程度、生活を支援しているのかを調査した。

調査対象は地方行政の分類³⁾を参考に、平成31年時点で人口1万人未満、高齢者率31.7%以上、1人あたり歳入が1,070千円以下の道内市町村と設定した。その結果、対象となったのは25市町村であった。調査は、地域の情報から交通結節点近辺に対象とするサービスがあるかどうかを確認した。

調査の結果、習い事と日常業務の支援が夜間帯と頻度の面で十分でない自治体が多いことがわかった。しかしながら、その他の日常生活の支援は実施されていた。そのため、公共交通を利用でき

る限りでは、全ての地方郊外地域では住民の生活行動は保障されていることがわかった。

表 1 公共交通利用の目的と支援内容	
目的	支援内容
通勤	7～9時、18～19時の時間帯に公共交通手段があること。
通園/通学	7～9時、15～18時の時間帯に交通手段がある、またはスクールバスがあること。
習い事	放課後から学習塾終了時間帯の15時～22時台まで交通手段があること。
業務	業務時間帯の9～16時に交通手段が一時間おきにあること。
通院	最も規模の大きい病院まで、所要時間90分以内で移動する交通手段があること。
買い物	(ショッピングモール) やスーパーまでの交通手段があること。
手続き	役場までの交通手段があること。
食事・社交・娯楽等	路線バスが2路線以上運航しており、地域の交通網が充実していること。
大都市での娯楽	所要時間120分以内で最寄り的大都市へ移動できる交通手段があること。

3. ラスト/ファーストワンマイル問題施策

前章の調査結果を踏まえ、交通結節点から離れた住民に対して、どのような交通支援がなされているのかを調査した。いわゆるラスト/ファーストワンマイル問題である。この問題に対する施策について、国土交通省による調査⁴⁾を参考にして、次の4つに分類した。

- ①地域内循環
- ②デマンド運行
- ③自宅前送迎
- ④その他

次の図1は、対象となる25自治体を実施している施策の割合を調査したものである。

図1 モビリティサービス施策別割合比較

調査の結果、最も多くの自治体が提供するモビリティサービスの機能は、路線バスのように地域内を循環し交通網を拡充させる地域内循環機能で、60%の自治体が運営していた。

次に多かったものは、利用者の予約に応じて運行するデマンド運行であり、48%の自治体が運営していた。自宅前送迎を行うモビリティサービスを運営していた自治体は36%であり、デマンド運行と並行して運用していた。その他の施策には、病院やショッピングセンターへの移動を支援するものがあった。

一方、どの施策もとっていない自治体は24%あった。

以上のように基本の公共交通を補完して、より細やかに生活を支援する施策の実施には、自治体によって差があることがわかった。

単一の政策を実施する自治体は24%であり、複数の施策を実施する自治体は52%であった。一方、何もしない自治体は24%あった。

これらの自治体の差を分析した結果、次のような事がわかった。

- ・単一政策の自治体より、複数政策の自治体の方が、人口及び歳入が多い。
- ・施策を実施していない自治体は他と比べて人口及び歳入が少ない。
- ・施策を実施していない自治体は他と比べて高齢率が3.43%低い。
- ・施策を実施していない自治体の歳入は他と比べて約17%少ない。

・政策を実施している自治体の95%が、国が実施する何らかの公共交通関連事業計画に則り補助金を受け取っている。

・補助金を受け取っていない自治体は、地域福祉の一環として医療巡回バスのみを運行している。

以上の結果から、自治体の基本的な公共交通を補完する施策の背景には、自治体の財源と人口構成が影響を与えていることが推測された。

一方、地域財源は、国の補助制度に依存しているところがあり、必ずしも、地域が自立して運用する制度でないことがうかがえた。

4. まとめ

北海道の地方郊外地域における公共交通サービスについて調査を行った。その結果、全ての自治体で、基本的な生活を実施できる公共交通があることがわかった。一方、交通結節点から離れた住民へのサービスは自治体によって差があり、その背景には、地域の財源や人口構成から影響されることが推測された。地域において継続的に交通施策を運用していくためには、国の補助金に頼らない新たな事業モデル、すなわち新たなビジネスモデルをもとにしたサービスが必要であることを確認することができた。

参考文献

- 1) 国土交通省：“地域別モデルの検討について”，<https://www.mlit.go.jp/common/001268824.pdf>, 2019, 2020/05/31最終閲覧。
- 2) 国土交通省関東運輸局交通政策部交通企画課：“公共交通における効果的なニーズ把握に関する調査報告書”，https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/kassei_saisei/tyousa/needs_29_3.pdf, 2017, 2020/05/31最終閲覧。
- 3) 総務省：“平成31年版地方財政白書”，市町村の規模別財政状況，https://www.soumu.go.jp/menu_seisaku/hakusyo/chihou/31data/2019data/31czb01-10.html#p0110, 2019, 2020/05/31最終閲覧。
- 4) 国土交通省：“アンケート調査及び市町村ウェブサイト調査によるコミュニティバス等リスト”，<https://www.mlit.go.jp/common/001193366.pdf>, 2017, 2020/05/31最終閲覧。