

明日を支える

道総研 建築研究本部

2018

研究・活動報告 ⑤

人口減少・少子高齢化の著しい道内の小規模市町村において、生活利便性の確保のためには外出時の交通手段の確保が重要です。そのため多くの市町村では、中心市街地と郊外、あるいは病院や商業施設のある近郊市町村とを結ぶ乗合バス等の生活交通を提供しています。しかし、生活交通は利用者の減少に伴って赤字額が年々増大しており、維持・存続が難しい



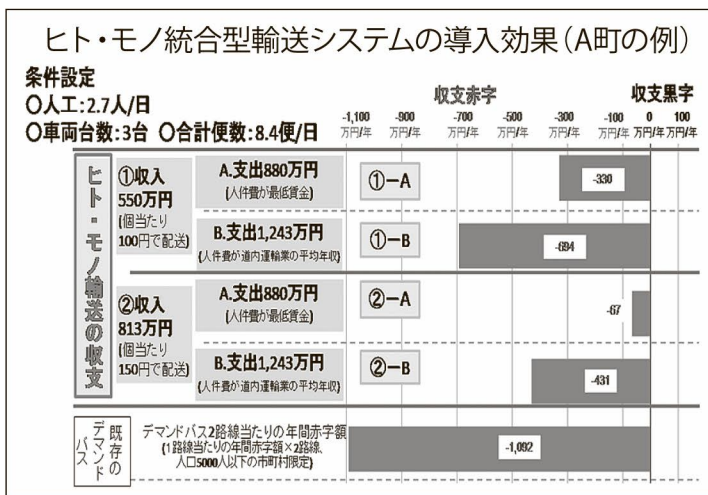
まず、道内の人口5万人以下の市町村を対象に生活交通の運営状況を調査した結果、1路線当たり平均して年間約500万円の赤字であることが分かりました。また、住民を対象に実施したアン

ケースが生じています。このような状況を改善するため、建築研究本部では、地域生活交通に関する研究に取り組んでいます。2016-17年に実施した「地域生活交通の利意向の要因と意識構造に関する研究」では、小規模市町村における持続可能で効率的な生活交通の在り方を検討しました。

小規模市町村の生活交通

北総研地域研究部 地域システムグループ 研究職員 岡村 篤

持続可能で効率的な手法



ケートの結果から、生活交通を持続可能で効率的にするための具体策として次のことが分かりました。

①住民の外出時の行先、時間帯と既存の生活交通の路線やダイヤが対応していないケースが生じており、住民の外出ニーズに沿った運行計画に改善する余地がある。

②生活交通の利用の有無に関わらず、その維持・確保のために地域住民が運行経費の一部を負担し得る可能性がある。具体的には、約7割の住民が運行経費の一部を負担しても良いと考えており、例えば世帯数100-200程度の集落の場合はバス等を1便増便するのに必要な経費の約2割を充足できる。

③住民同士での相乗りの実現可能性については、「運転しても良い」と「送迎してほしい」の意向はともに約3割であり、両者の外出の行先・時間帯は概ね共通していることから、相乗りは現実的な選択肢と言える。17年には、「人」だけでなく「物」の輸送も考慮した地域生活交通に関する研究を行いました。具体的には、小規模市町村内の人・物の輸送を地元企業等が一括して請け負う交通システムを「ヒト・モノ統合型輸送システム」と定義し、その導入効果をいくつかの仮定に基づき試算しました。その結果、通常の生活交通よりも「ヒト・モノ統合型輸送システム」の方が赤字額が低くなり便数や路線数を増やせることが分かりました。

建築研究本部では、これらの知見を実際の地域生活交通に反映することで、住民の暮らしの足の確保や外出促進、地域の活性化等へ貢献したいと考えています。地域生活交通の見直しや新たな事業展開を考えられている道内市町村や交通事業者の方は、お気軽にご相談ください。