

地方中枢都市におけるインナーシティ住民の交通需要とMMの可能性

—札幌市東区を事例として—

Possibility of Mobility Management and Transportation Demands of Inner Cities Residents in Regional Hub Cities-The Case Study of East Ward, Sapporo City.

今井 理雄 (駒澤大学応用地理研究所) IMAI Michio (Institute for Applied Geography, Komazawa University)

松本 公洋 (NPO 法人交通まちづくりコンソーシアムゆうらん) MATSUMOTO Tomohiro (NPO Organization, Consortium of Transportation and Town Management 'Youun')

■1 問題の所在

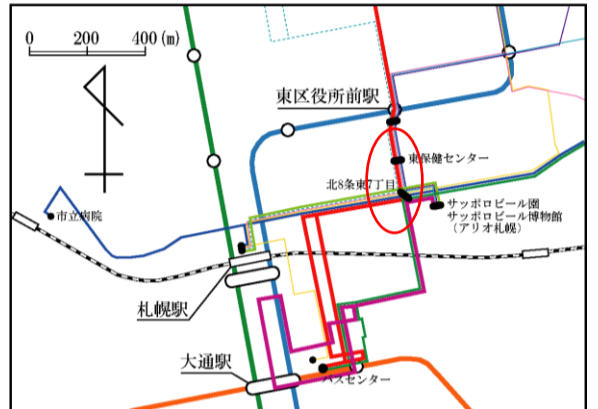
- 札幌市では公営バス事業の民営移管後、路線維持をめぐる課題が顕在化、市民意識にも変化。
- 一方で行政や事業者の対応に大きな変化は見られず、今後の動向は極めて不透明な面も。
- 公共交通の情報提供ツールとしてのバスマップの認識と地域住民の交通行動を把握、分析。

■2 “なまら便利なバスマップ”の概要

- NPO 法人交通まちづくりコンソーシアムゆうらんが作成、無償配布 (2006年～、計9万部)。
- 行政、財団などからの各種助成等により費用捻出。経費面での持続的な発行体制が課題。
- 市内民営バス事業者5社の路線・停留所をすべて記載し、情報の一括提供を試みる。

■3 調査対象地域の概要

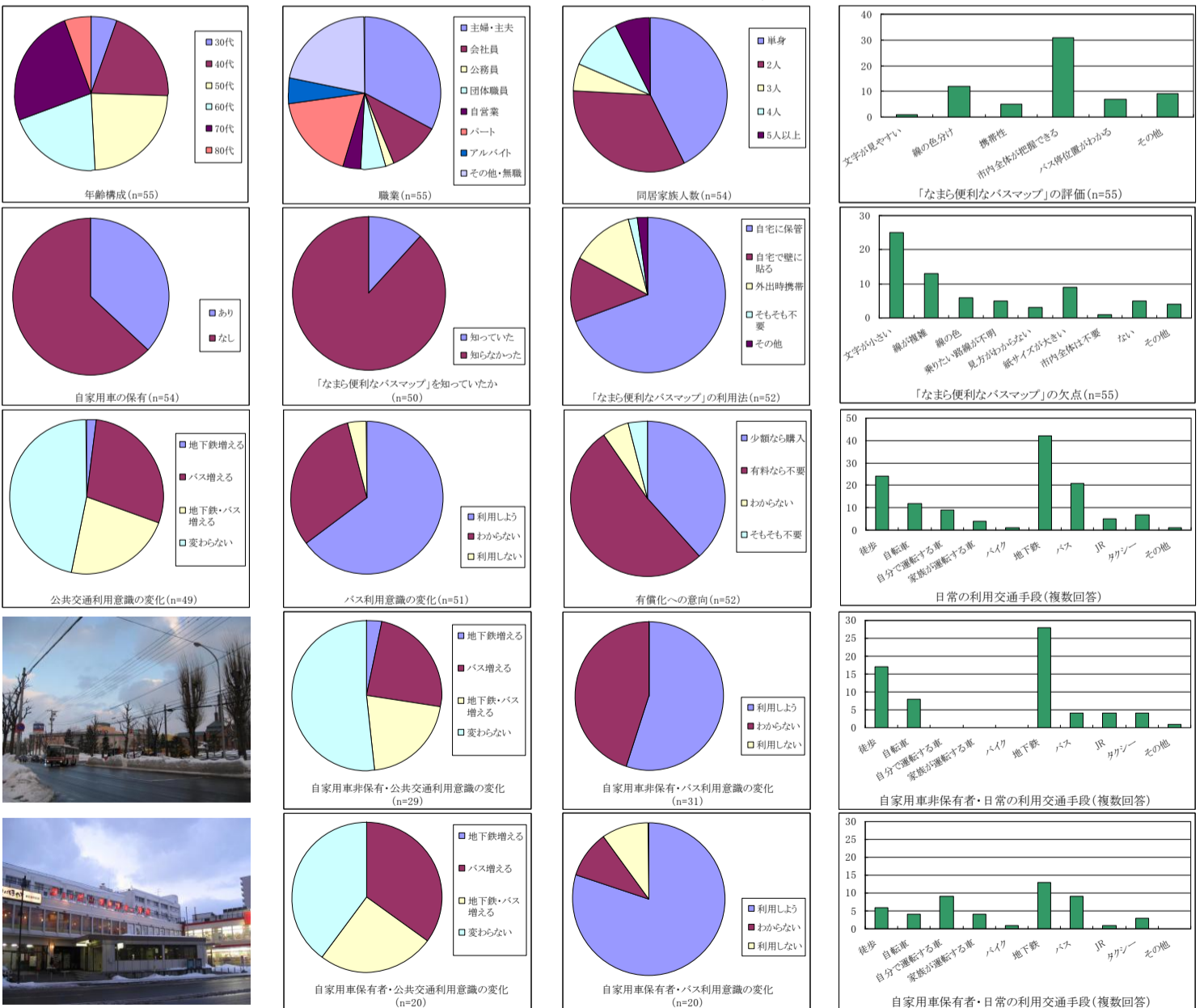
- 札幌市東区・通称光星地区 (地下鉄東豊線東区役所前駅から500m圏、札幌駅から1km圏)。
- 従来都心直通のバス路線が複数存在し、運行便数も多数確保されていた地域。現在でも公共交通利便性は高い。
- 全市、東区平均に比べ、当該地区の高齢化率は必ずしも高くない。生活保護世帯率は高い。



(調査地域内におけるバス路線の現状)

■4 アンケート調査

- バスマップとアンケート用紙を2011年1月末、1000通投函。おもに郵送回収。有効回答数55通 (回収率5.5%)。
- 有償化について、有料なら不要が半数、少額なら購入という回答のうち支払額100円が多数。
- 自家用車保有の有無に関わらず、移動行動の変化意思に差異なし。保有台数も背景にあるか。
- 総じて公共交通 (地下鉄) が至近距離で利用可能なことと、商業施設が近隣にあることが影響。
- 生活水準、経済環境も利用交通手段に影響。公営住宅の駐車場環境も背景に。
- 高齢者でも地下鉄利用に抵抗はない。一方でバスのわかりにくさの指摘、新たな発見の例も。



■5 総括

- 地下鉄開業から20年以上が経過し、従来バス路線が利用しやすかった地域でも地下鉄利用が圧倒的に優勢。
- 自家用車が保有しにくい環境でもあり、周辺の地域住民に比べ、公共交通利用が地域住民に根付いている。
- 自家用車保有世帯でも少なからず公共交通利用が見られ、自家用車利用方法は限定的か。
- 公共交通に関する情報提供ツールの必要性は認識されているが、地域住民の価値判断は多様。
- 生活環境、経済環境が良好とはいえない世帯が多い地域でのMM実施効果は未知数。
- 様々な条件で市内他地域との比較や、具体的なMM試行も検討課題。