

わが国地方部におけるモビリティの確保のあり方に関する研究 —確保すべきモビリティ水準とその実現可能性を中心に—

渡邊 徹 研究員

1. 研究の背景と目的

人口減少やモータリゼーションを背景に、わが国地方部では地域公共交通が衰退し、自動車を利用できない住民のモビリティ（買い物、通院、習い事などの日常の定期的な外出可能性）が低下している。これに対し、さまざまな取り組みや研究がなされ、モビリティ問題が改善した地域がある一方で、中核都市を含め、問題が改善しない地域もある。

そこで、コンパクトシティ政策が推進される中で、今後、地域の核としてますます役割が大きくなると思われる山梨県甲府市をケーススタディに、住民（特に、モビリティ制約者）の地域交通に対するニーズや、さらなる人口減少、財政制約等地域公共交通を取り巻く今後の環境等を踏まえ、モビリティの確保のあり方を検討する。

2. 山梨県甲府市でのデプスインタビュー

住民はモビリティにどのような制約を受け、政策目標としてどの程度までの解放を目指すべきか、またそのために地域公共交通のサービス水準をどの程度まで向上させるべきか明らかにするため、昨秋、山梨大学の佐々木邦明研究室及び武藤慎一研究室のご協力の下実施したアンケート調査の回答者にデプスインタビューを実施した。対象者は、アンケート調査で「日常の定期的な外出に恒常的な制約を受けている」（日常の定期的な外出を恒常的にあきらめている、減らしている）と回答した方である。

デプスインタビューの結果では、モビリティ制約者は主に非義務的外出（通勤・通学、通院、買い物等の義務的外出を除く外出）に恒常的な制約を受けていることに加え、本源的需要を完全に充足できていない（たとえば、本来は品揃え豊富なスーパーで買い物をしたいところ、コンビニエンスストアで間に合わせている等）。そして、これらの恒常的外出制約からの解放には、バスのサービス水準の向上が必要である他、自由車（自由に利用できる自動車）の保有が有用である。

3. 確保すべきモビリティ水準の実現可能性

自由車の保有は、運転が不可能又は困難な場合にはモビリティの制約からの解放に直接的な効果を期待できないことから、バスのサービス水準の向上に係る実現可能性を検討した。

デプスインタビューの結果では、モビリティの制約からの解放にはバスが毎日6時～20時台まで30分に1本の頻度で運行されることが必要である。そこで、デプスインタビュー回答者が利用し又は利用していた2路線について、個別に上記サービス水準に向上させるために必要な運行経費を試算した。そして、安定性・持続可能性の観点から、運行経費の負担を沿線自治体（おおむね、当該路線の沿線1km圏内の自治体）の全住民に求めた場合の一人あたり負担額を試算したところ、いずれの路線も年間約2千円との結果が得られた。両路線の運賃は100円～700円であり、平均運賃を400円とした場合、沿線の全住民が年間約5回乗車すれば実現可能である。

山梨県では、「エコ通勤トライアルウィーク」といったマイカーからの転換に向けた取り組みを展開しているが、こうした具体的な数字を挙げつつ、利用促進に向け、住民を巻き込む取り組みを粘り強く展開することが重要であると考えられる。一方で、地域公共交通を所与として捉える従前の発想を転換し、住民自ら地域交通のあるべき姿を模索し、実現に向け、主体的に取り組むことも必要であると考えられる。

4. 今後の課題

今後の課題は以下の3点である。

第一に、本報告ではバスのサービス水準の向上に必要な運行経費を単純な前提条件で試算したが、本来は現実に近い条件で試算すべきである。

第二に、サンプル数を確保し、議論を一般化することである。

最後に、バスの自立的存立、サービス水準の向上に向けた具体的な利用促進策の提示である。