

近年、運輸行政、道路行政をはじめ、まちづくりの計画策定などの場面において、「モビリティ・マネジメント（Mobility Management：MM）」というキーワードを見聞きする機会が増えてきました。本連載では、10回にわたりこの「モビリティ・マネジメント」の基本的な考え方やその可能性について紹介します。

S E R I E S

シリーズ

## 公共交通活性化MM実践講座 第10回

# 北海道における モビリティ・マネジメントの 課題と展望

原 文宏 (はら ふみひろ)

(社)北海道開発技術センター地域政策研究所所長

### 北海道はMMの先進地域

北海道は、MMの我が国におけるフロンティア的な地域である。札幌圏を中心にわが国で最も早く比較的大規模に地域住民や小学生とその父母を対象に、居住地MMや学校MMが行われ、TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）等の開発が進められてきた。

一方、北海道でも高齢者の健康維持や交通事故対策、人口減少下でのコミュニティ維持等の課題が社会問題として顕在化しているほか、地球温暖化対策等の世界的な課題への取り組みも必須となっている。

このような状況の中、公共交通に求められる役割も従来の短時間で移動する機能に加えて、多様な地域づくり、まちづくりを支援する機能も求められるようになり、MMの重要性はより高まっている。

### 公共交通（バス）システムと「流行」

公共交通の利用を促進するにあたって、乗りやすいバスの運行システムや快適な待合い空間が整備されていることは重要であるが、十分な検討が行われずに流行のように導入されるバスシステムがよく見られる。

例えば、「コミュニティバス」の代表が武蔵野市で導入したムーバスである。小型の車両を使い住宅地内の細い道を走る路線バスとして大成功した。その後、全国でコミュニティバスブームが起こったが、武蔵野市のように成功している事例は少ない。また、「循環バス」も導入事例が多い割にうまくいっていない。単にバス路線を循環型にすることによって利用が増えるという保証はないのに導入する事例が後をたたない。

最近では「デマンドバス」である。需要のある時、ある場所だけを運行するシステムで、人口低密度な農村地域を乗合タクシーで運行する事例が増えているが、「とにかくデマンドバスを導入したい」という声をよく聞く。



住宅街を走るムーバス（武蔵野市吉祥寺）

このような「流行」の背景には、自治体の首長、議員、職員やバス事業者等が先進地域や成功事例を視察し、自らの地域の現状をよく理解しないままマネすることがあるのではないか。

地域において求められるバスシステムは、同じような人口規模や土地利用の町であっても千差万別で、単純に成功事例を当てはめても利用されない場合がほとんどである。つまり、地域のバス事業に係わるオピニオンリーダーには、効果的にMMを実施するためにも、バスシステムや公共交通の経営等に係わる基本的な知識やノウハウの取得が重要で、そのような研修の場を道内各地で定期的に開催する必要がある。

### MMの効率的な実施と推進体制

適切なバスシステムを整備し、料金を安くしたとしても、利用者は簡単に増えない。帯広市で行った調査では、新しいバスシステムの導入にほとんどが賛成するが、実際に乗るのはわずかで、バス料金を半額にしたシミュレーション結果でも交通機関選択のバス分担率は2%弱(6.3%→7.9%)の増加であった。

したがって、適切なバスシステムを整備とともに、MMを効果的に実施することが必要である。ただ、MMを実施して劇的に利用が増えるケースもあるが、時間とともに効果は低下してくる。また、マイカー利用習慣の強い北海道で、マイカーから公共交通の利用に自発的に転換させることは時間の掛かる作業である。したがって、MMを継続して実施できる体制を整備して地域全体に公共交通を利用する雰囲気醸成することが重要である。

継続的にMMを実施する中核的な機関として、千歳市公共交通サービスセンターや帯広市のエコバスセンター「りくる」は試行段階ではあるが先進的な事例である。これらの機関では、公共交通の案内、バスマップの作成・配布、学校MMや居住地MM等が行われて

いるが、一定の知識や経験を持った人材の育成や運営費確保などの課題も多く、行政とバス事業者という従来の枠組みだけでなく、住民や企業も含めたまちづくりの視点に立った運営体制の構築が求められる。

### 冬の公共交通とMMの課題

北海道の公共交通やMMを語る上で、他の地域と決定的に異なるのは、冬の問題である。季節によって交通行動やモードを変えることを求められる。冬には、マイカーから公共交通、自転車から徒歩等、交通モードをシフトする。冬期にバス利用が増加する地域が多いが、マイカー(親による送迎を含む)へのシフトもある。マイカーへシフトした人の中には、習慣化して春になってもマイカー利用を続ける人もいる。このような人が毎年累積して増えると、公共交通の利用は進まない。したがって、季節が変わる11~12月、3~4月には、MMや公共交通の利用促進キャンペーンを継続的に実施、マイカーシフトを最小限にする努力が必要である。

また、冬期間は降雪や吹雪による影響で、交通渋滞が夏期より広域化、頻発化し、豪雪や異常降雪時には交通マヒに至る場合もある。このような交通マヒの要因は、気象的な問題もあるが、道路上に放置された車両の影響も大きいといわれている。無理をしてマイカー通勤をした人が運行不能となり放置した車が除雪作業の障害となって交通マヒに至るのである。つまり、豪雪が予想される時にはマイカー通勤を自粛すべきなのに、やめられない人が少しいるだけで町全体が交通マヒに至るといふ、まさに「社会的ジレンマ」である。

社会的ジレンマを解決する基本は人の態度や行動を変えることであり、豪雪時のマイカー通勤の自粛をMMを使ってうながすことは有効である。ただし、緊急時には自発的な行動変容だけでなく、罰則などによる強制力で行動変容をうながすことも必要で、罰則などの構造的方略も含めたMM手法の開発やルール整備が課題である。

#### 参考文献

- (1) 帯広市：平成13年度帯広市バス交通活性化基本計画、平成14年3月
- (2) 谷口綾子、原文宏、村上勇一、高野伸栄：初冬期の積雪による交通行動の変化に関する報告、寒地技術シンポジウム'00論文集Vo16、pp575-578(2000)
- (3) 原文宏、谷口綾子：雪問題と社会的ジレンマ、寒地技術シンポジウム'02論文集Vo18、pp621-624(2002)



猛吹雪で立ち往生する車両(2008年2月24日北海道長沼町)