

# 交通モビリティサービスの視点で 公共交通政策を思考する

平岡 祥孝

今年の一月、ある宗谷管内の道立高校に出張講義に出向いた。ちなみに札幌から稚内への移動に際しては、公共交通機関として空路・鉄路・陸路の利用が可能である。

空路では、ANAが新千歳⇨稚内線に二便運航している。新千歳発一〇時二〇分、一五時二五分であり、所要時間は約一時間である。最終便に間に合わせるためには、遅くとも一五時には新千歳空港に行く必要がある。

鉄路では、札幌⇨稚内間の特急はJR北海道の三本である。札幌発の直行は「宗谷」一本だけであり、しかも札幌発七時三〇分。あと二本は旭川乗換えであり、旭川発一三時三五分「サロベツ1号」と、同二〇時六分発「サロベツ3号」である。JR利用では、遅くとも札幌一八時三〇分発ライラック三五号に乗車しないと間に合わない。

他方、宗谷バス・北都交通の共同運行便は、札幌発七時四〇分、一〇時三〇分、一三時、一五時、一七時、二三時（深夜便）の六便である。言うまでもなく航空・鉄道よりも便数が多い。今回は大学勤務の都合その他で、稚内まで都市間バス夜行便を利用しなければならなかった。JR稚内駅前到着は翌朝五時半過ぎであった。

次に稚内駅前ターミナルから路線バスに乗

り換えて、目的の高校まで行くことになるのだが、路線バスは九時三九分発。その待ち時間は四時間以上であった。ようやく乗車すると、乗客も極めて少なく、外国人観光客が宗谷岬で降りた以降は、数人の状態が続いた。目的地到着は一二時五六分、揺られること三時間余りの「路線バスの旅」となった。

北海道は低密度構造であり、さらに人口減少と高齢化が進行している。自動車運転をしない交通弱者の筆者は三つの観点から、広域分散型社会を支える都市間交通や地域交通の在り方をあらためて考えさせられた。一点目は、道都札幌と地方拠点都市への移動手段は運賃と便数の面から、鉄道から都市間バスに移りつつあるのではないか。二点目は、時間価値を最優先に置かなければ、丘珠空港を中心とした道内航空路線の拡充が必要ではないか。三点目は、地方拠点都市とその周辺市町村との公共交通機関のネットワークが非常に脆弱であることこそ、深刻な問題であると言えるのではないだろうか。

鉄道では路線廃止が進むとともに、乗り換えや減便による利便性の低下が著しい。高規格幹線道路の延伸が鉄道衰退に拍車をかけたとの指摘は誤りである。都市間バスは、鉄道の代替手段あるいは補完的役割を果たしてい

る。都市間バスのモビリティの高度化を図るためにも、札幌圏を含む道央と道南・道東・道北の四圏域を、高規格幹線道路によるネットワーク化を実現しなければならない。ミッドリングの解消は焦眉の急である。

ちなみに札幌⇨帯広、札幌⇨函館のような高需要路線では、共同運行に加えて新規参入もあり、利便性が高まっている。

札幌と道内主要拠点都市を短時間で結ぶとなれば、丘珠空港を核とした航空ネットワークの充実が必要であろう。たとえば、紋別は鉄道もなく、高規格幹線道路も遠軽までしか延伸されていない。丘珠⇨紋別線の復活は優先されなければならないと考える。たとえ防衛省管理空港であっても、丘珠空港の高質的活用に向けて、札幌市や北海道の本気度が問われている。

拠点都市と周辺市町村とのアクセス向上を図るためには、公共交通機関とりわけ路線バスあるいはコミュニティバスの利便性を高めなければならない。各種規制やバス事業者の既得権益が障害となっていては、大胆な交通政策は推進できない。路線バスの維持や再編という狭い発想ではなく、地域（たとえば宗谷管内）におけるモビリティを確保する政策に転換しなければならない。

地域の視点に立つならば、道路政策と交通政策の統合が望まれるのではないだろうか。さらに主張するならば、この一体化した政策経費を地方自治体に配分して、その使途は地方自治体の判断に委ねることだ。地方自治体が自己決定権を持つてこそ、地域主体の地域づくりがはじまる。

へひらおか よしゆき 札幌大谷大学社会学部教授