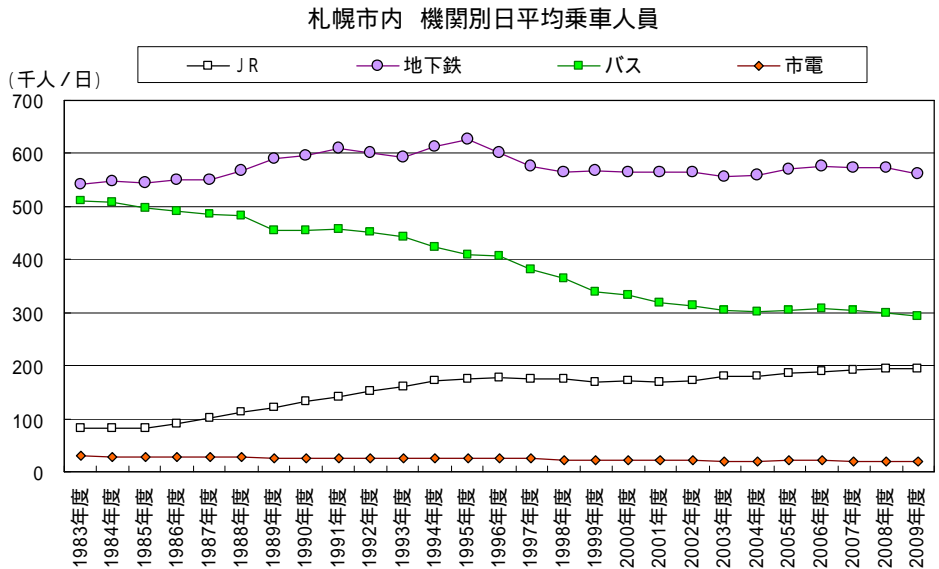


参考資料：公共交通利用から見た地域像と人物像の分析

1. ねらい

札幌市の人口はこれまで大きく増加してきたが、地下鉄の利用人員は横ばいで、路線バスや路面電車の利用者数は減少してきている。



資料：札幌の都市交通データブック 2010

図 1 公共交通の利用者数推移

公共交通の利用促進には、事業者や行政による取り組みだけでなく、市民の協力も必要である。

そのため、バス路線維持は過疎地域特有の課題ではなく、人口が増加している札幌市街地でも生じる問題であることを示し、市民と危機感を共有することが重要となる。

パンフレット等では、典型的な人物像（ペルソナ）を示し、市民に自身のことと置き換えて考えてもらうという手法があるが、「人物像」は、実在しない架空の人物像ではなく、実際の地域分析から浮かび上がる実在する人物像であることが好ましい。

そこで、本資料では特定の地域を例にとり、公共交通の視点から地域分析を行うことで、公共交通利用者数の減少の一因となりうる人物像を描くことを試みている。



図 2 人物像（ペルソナ）の示し方イメージ

2. 地域分析の例：統計区 7017 西区 平和地区

施設配置

平和地区は北の琴似発寒川と南の五天山に挟まれた地区であり、地区内の幹線道路は東西に走る手稲右股通となっている。

戸建て住宅が主な住宅地であり、1970年代から1990年代の建築が多く、2000年以降の建物割合は小さい。

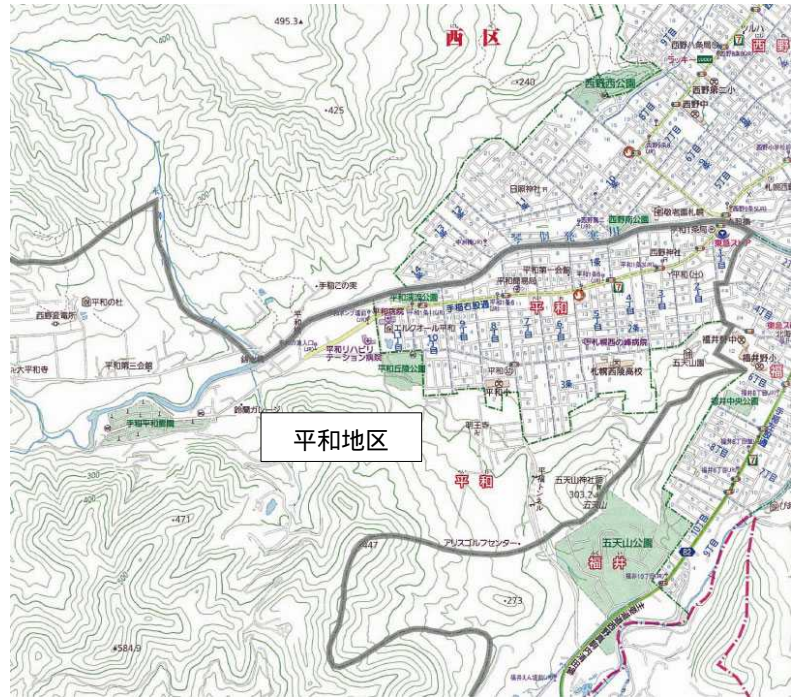


図 3 地区の概況

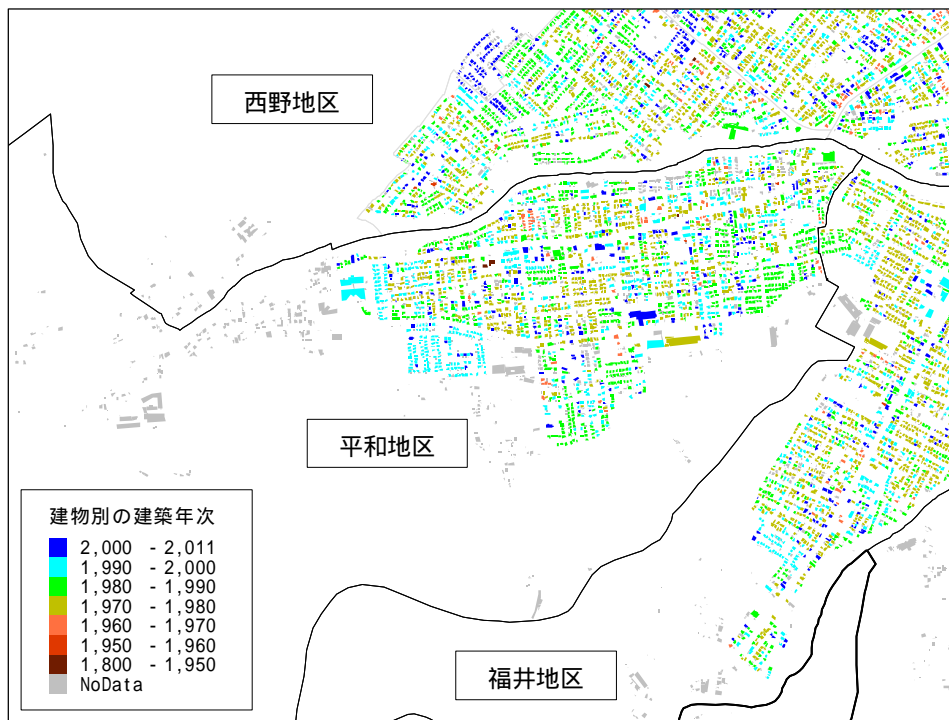


図 4 地区内建物の建築年次

資料：都市計画基礎調査(平成 21 年 3 月末現在)

人口

平和地区の人口推移をみると、昭和 50 年代に人口が急増し、平成 7 年までは堅調に人口増加していたが、以降人口はほぼ横ばいとなっている。

平成 17 年時点の年齢別構成をみると、55～59 歳（団塊の世代）の割合が特に多く、今後急速な地域人口の高齢化が予想される。

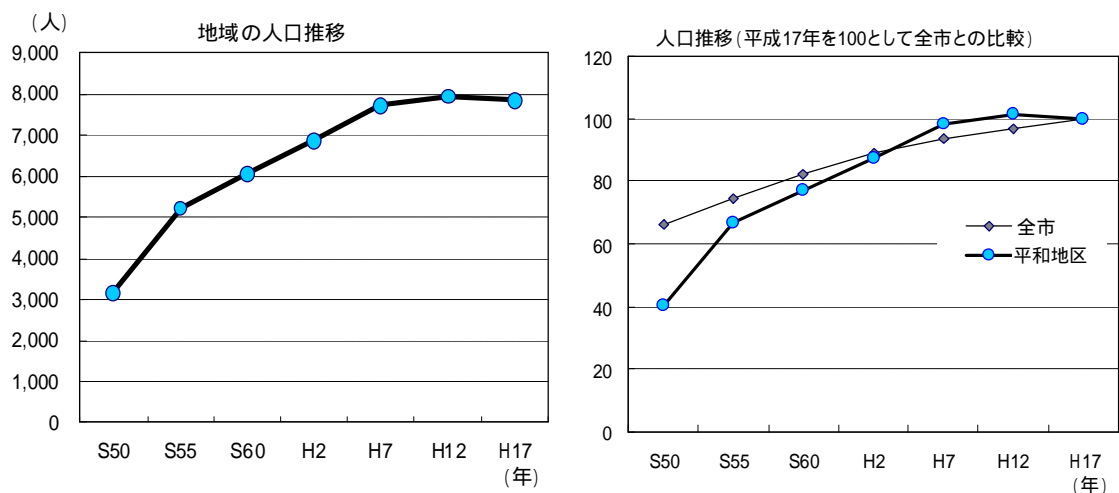


図 5 地区内人口の推移 (左：人数、右：平成 17 年を 100 として)

資料：「札幌市の人口 (国勢調査結果に基づく統計区別人口)」より

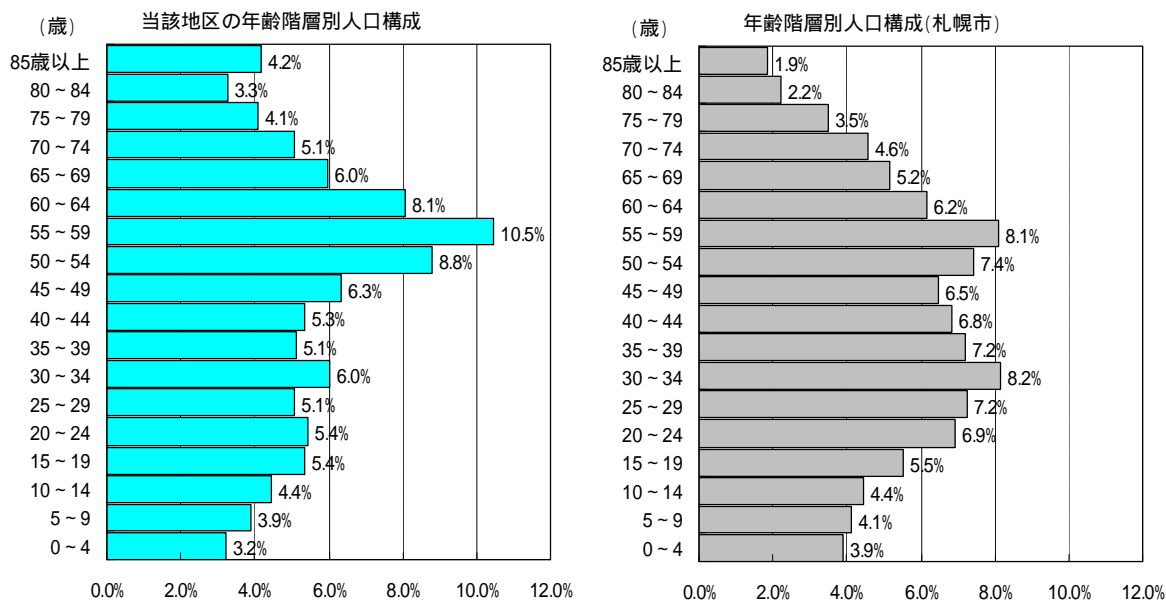


図 6 地区内人口の年齢構成 (左：平和地区、右：全市)

資料：「札幌市の人口 (国勢調査結果に基づく統計区別人口)」より

公共交通網

平和地区には JR バス路線があり、平和地区と地下鉄発寒南駅を結ぶとともに地下鉄琴似駅、JR 琴似駅とも接続している。平和 1 条 5 丁目から発寒南駅まではバス乗車 18 分、地下鉄琴似駅は 22 分、JR 琴似駅までは 25 分である。

バスの便数は、片道 82 本/日であり、朝ラッシュ時には約 5 分間隔で運行されている。

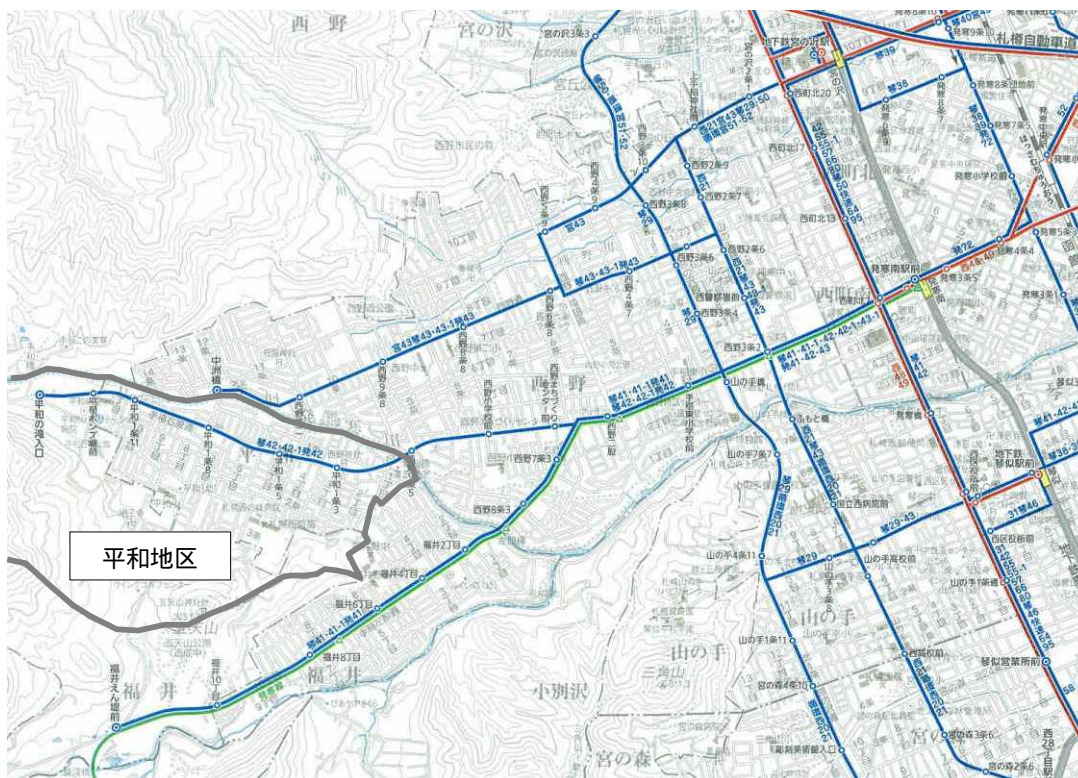


図 7 平和地区と周辺のバス路線網

資料:「札幌・交通地図バスルートマップ(2007年現在)」より

人の動き

平和地区の交通発生集中量（地区を発着する延べ人数の総和）を見ると、発生集中量全体は1.3倍に伸びているにもかかわらず、バス伸び率は0.7倍、地下鉄0.8倍、JR0.9倍と公共交通利用が減少している傾向にある。

次に、公共交通利用の発生集中量について目的内訳を見る。

通勤目的では発生集中量自体は増加しているが、公共交通利用は微増にとどまっている。

通学目的では発生集中量自体は微増しているが、公共交通利用は大きく減少している。

私用目的では発生集中量自体は大幅に増加しているが、公共交通利用は大きく減少している。

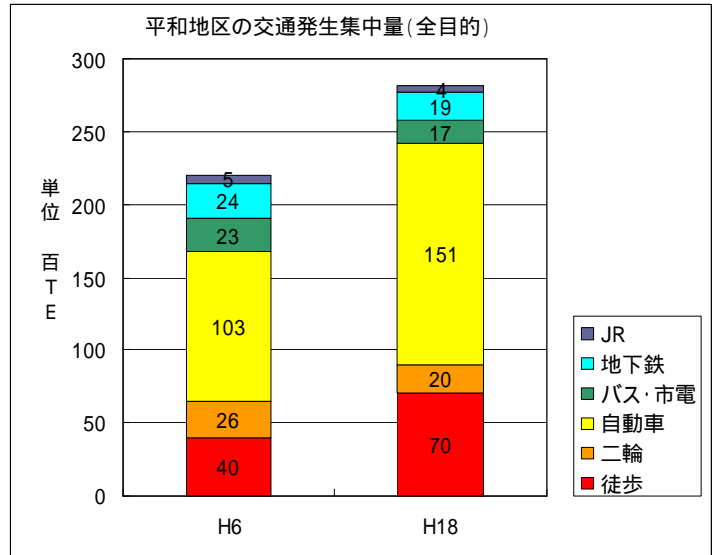


図 8 平和地区の「代表交通手段別」交通発生集中量
資料:道央都市圏パーソントリップ調査

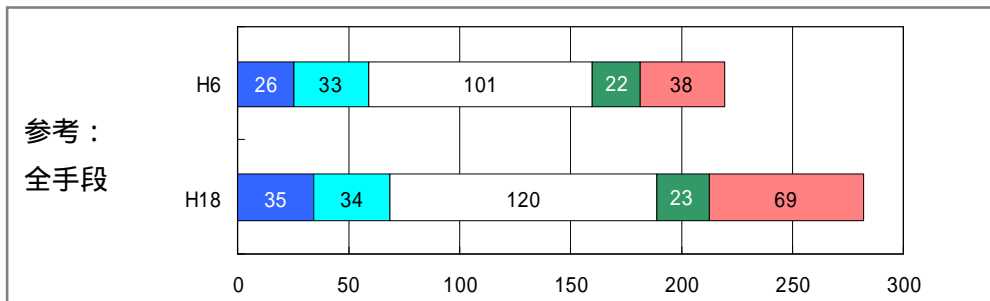
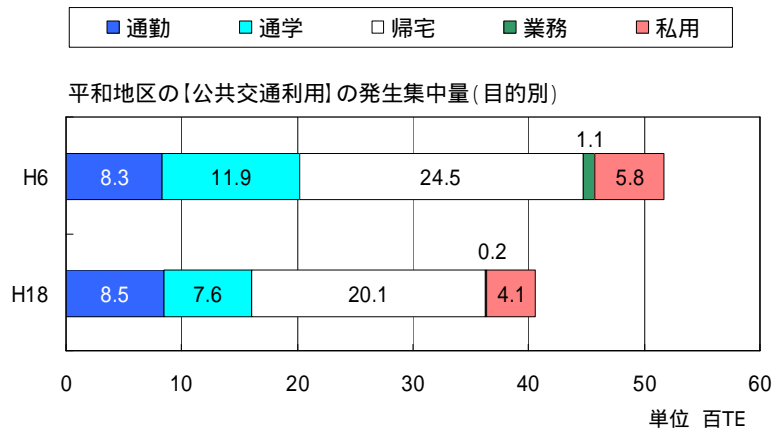


図 9 平和地区の「目的別」交通発生集中量（上段：公共交通利用、下段：全手段）

資料:道央都市圏パーソントリップ調査

地域の概況（まとめ）

平和地区は 1970 年代から 1990 年代にかけて建てられた戸建て住宅が主体の地域である。居住者の年齢構成では団塊の世代の割合が特に高い傾向があり、今後急速な高齢化が予想される。

バス路線は最寄り駅である発寒南駅だけでなく琴似駅と JR 琴似駅にも接続しており、ピーク時には 5 分間隔で運行されるなどバスサービスレベルは高い。

しかし、通勤・通学・私用といずれの目的においても公共交通を利用する割合が低下している。

通学や私用目的では公共交通利用者数の減少が平成 18 年時点で現れている。また、通勤での公共交通利用は平成 18 年時点では未だ減少していないが、団塊の世代が定年を迎えることで、減少に転じることが予想される。

以上のとおり、現状ではバスサービスレベルが高い地域であるが、今後公共交通利用者数がいっそう減少していった際、サービスレベルが維持されるか疑問であり、高齢者の足の確保の問題が懸念される。

3. 地域住民の人物像（ペルソナ）想定

<人物像の概要>

- ・ Aさん（男性・65歳）は35年前、結婚を機にこの地域にマイホームを建てた。
- ・ 大通に本社がある会社に40年間勤務していた。当時はバス・地下鉄を乗り継いで通勤していたが、一昨年に退職。マイカーは1台保有。いって健康で自分が高齢者との実感は無い。
- ・ 現在、妻（60歳、運転免許非保有）と二人暮らし。
- ・ 娘（33歳）は5年前に結婚退職し、現在は専業主婦。隣の区のマンションに住んでおり、4歳と1歳の孫がいる。
- ・ 息子（31歳）は本州で勤務。独身。
- ・ 孫の子守のため、2日に1回、娘のマンションへ妻を送迎している。



【10年前のAさん家の暮らし・交通】 バス：1.7TE/日

Aさん本人	通勤（毎日×往復）：	バス 地下鉄 大通
Aさん妻	買い物（二日に1回×往復）：	徒歩 スーパー
	習い事（週に1回×往復）：	バス X
A+妻	買い物（週に1回×往復）：	自動車 大型店（大通や郊外店）
Aさん娘	通勤（毎日×往復）：	自動車 Y
Aさん息子	通学（毎日×往復）：	大学にやや近いアパート 夏：自転車、冬：バス 大学

【現在のAさん家の暮らし・交通】 バス：0TE/日

Aさん本人	送迎（二日に1回×2往復）：	自動車 娘のマンション
	私用（二日に1回×1往復）：	自動車 どこか
Aさん妻	買い物（二日に1回）：	娘のマンション 自動車同乗 郊外大型店
	習い事（週に1回×往復）：	娘のマンション 地下鉄 X
A+妻	買い物（週に1回×往復）：	自動車 郊外大型店
Aさん娘	買い物（二日に1回×往復）：	自動車 郊外大型店

【将来の“困った”シナリオ ~バス路線廃止・大幅減便後~】

元気だったAさんですが、急病で×病院に入院。大事には至らなかったが、入院中介護が必要で、Aさんの妻が看病に通うことになった。

Aさん妻は免許を持っていない。

×病院へは車なら20分だが、その方面へのバス路線は数年前廃止されてしまった。バス・地下鉄・バスと乗り継いで行くと、待ち時間もあり2時間かかってしまう。

娘に送迎してもらおうこともあるが、娘も子育てとパートで忙しく、なかなか都合が合わない。タクシーは高くて利用しづらい。

