

過疎高齢集落住民による新たな共助型モビリティの検討

福井大学大学院工学研究科 正会員 ○川本 義海

福井大学大学院工学研究科 学生会員 辻 佑介

(株) オリエンタルコンサルタンツ 非会員 梅田 祥吾

1. 背景と目的

社会全体の人口減少と高齢化が進み、中でもとくに過疎高齢化が進む地方部の中山間地域では、従来のような公共交通サービスの維持存続は利用者の減少あるいは伸び悩みにより大変難しい状況に追い込まれている。そこで路線バスやタクシーのディマンド化や乗合タクシー化、また住民と児童生徒の混乗による通学バスとコミュニティバスの一元化など、現在ある移動手段の小型化、多目的利用へと転換するケースが多く見られるようになってきた。しかしながらこれらの交通さえもいまだ提供されていない真に公共交通空白となっている地域は幹線道路から離れた集落には実に多く残されている。さらにこれらの集落の多くはいわゆる限界集落化が加速しており、運転免許を持たず自由に移動できない高齢者のみならず、運転免許を持ち自身の車で運転できる高齢者にとっても近い将来肉体的、精神的により大きな負担となることは必至である。

そこで本研究では、過疎高齢集落の一つである福井市高須町を対象として、これまで基本的に個々人の裁量にほぼ委ねられてきたモビリティ確保のあり方に依存し続けるだけでなく、集落として保障されるべきモビリティの確保という考え方を提起し、集落住民全体で考え支え合うことを基本とする共助型のモビリティ確保をめざし、その検討に必要な集落の現状把握ならびに共助型モビリティ実現のための要件を明らかにすることを目的とする。

2. 対象集落の概要

対象集落の高須町は福井市中心部より北西約 20 km、高須山（標高 438m）の中腹にあり、豊かな自然に囲まれた人口 111 人、世帯数 46 戸、高齢化率 51%（H21.4）の農山村集落で町内のほとんどが兼業農家である。地理的に周辺集落から離れており、最も近い公共交通機関の京福バス鮎川線の最寄りバス停まで約 7 km、隣接する本郷地区の乗合タクシーも高須町はルートに入っておらず

住民の移動手段は専ら自家用車である。また集落内の小学校は 3 年前に休校となり、集落内には商店や診療所などの生活関連施設はなく、近隣の医院・病院・スーパー、銀行まで約 8km、郵便局まで約 5km といずれも車やバスなどがないと行くことはできない（図 1）。福井市内には同様の環境にあって高齢化率が 50%以上の過疎高齢集落が 36 集落存在するが、その中でも高須町は最も人口が多くまた高齢化率が低いことからモデル地区として今後の動向が注目される集落である。

3. 集落住民のモビリティ実態と意識

高須町住民全員を対象として日常生活での移動実態および意識についてアンケート調査を実施した（平成 21 年 11 月下旬）。配布数 94 票に対し回収率は 61 票であり回収率 64%であった。なお有効票のうち運転する人（36 人）と運転しない人（22 人）の各グループ間でモビリティの相違がどの程度見られるかを明らかにするため、主要目的別（通院、買い物、通勤）に目的地、移動頻度、移動手段、移動時間帯および移動方面について整理した（図 2）。

通院については運転の有無が通院先の広域性を左右しているが、通院曜日は最寄りの医院や病院の診療時間を

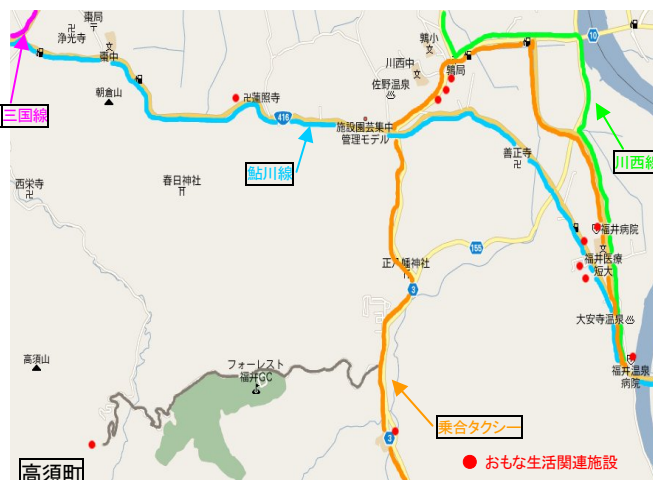


図 1 高須町の位置と交通環境および周辺施設

キーワード 過疎高齢集落、共助、住民の主体性、モビリティ

連絡先 〒910-8507 福井市文京 3-9-1 Tel&Fax 0776-27-8763 E-mail yoshimi@u-fukui.ac.jp

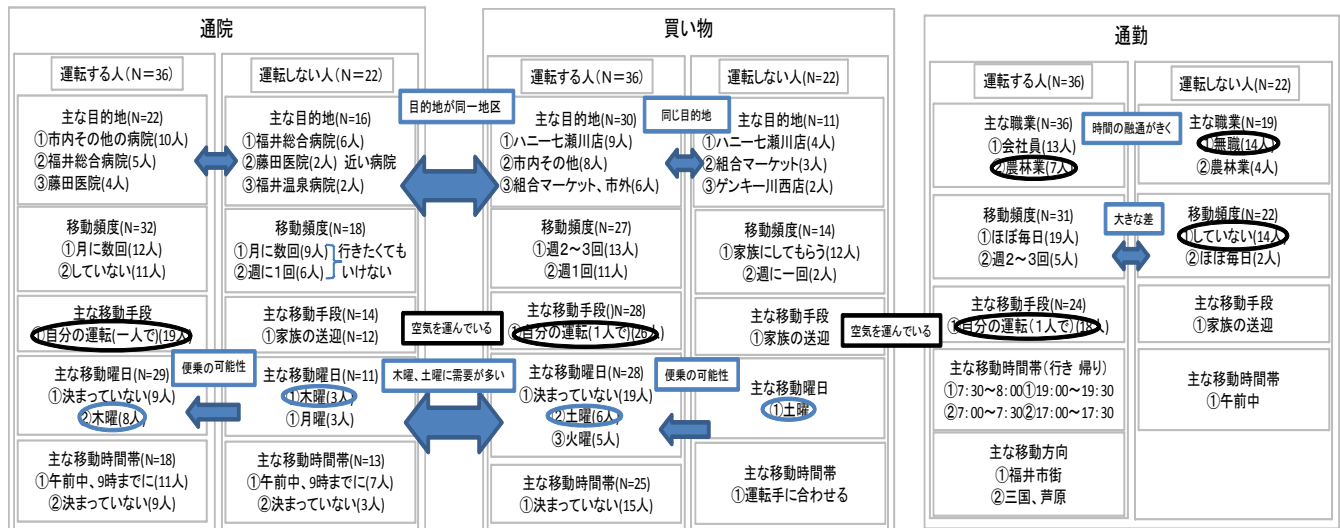


図2 集落住民の移動実態

反映して運転の有無によらず木曜、また午前中の移動が比較的多くなっている。買い物についてはやはり運転の有無が行き先の広域性を左右しているものの、最寄りのスーパーが多く土曜が多いことが特徴である。通勤については通院や買い物とは大きく異なり、運転の有無は通勤の有無とほぼ連動しており、運転の有無が決定的な要因となっている。またこれは運転の有無による目的別外出時間でみた場合、通院はそれぞれ約6時間と約4時間、買い物ではともに約3時間、通勤では約12時間と7時間という結果からも裏付けられた。

また住民が自身のモビリティに対しどのような気持ちを抱いているかについてみると、不便は感じているものの以前から交通空白地であり、周辺の公共交通の影響(恩恵)をこれまで直接的に受けてこなかったために、外的要因によって移動環境が悪化しているとはとらえていないようである。もちろん周辺の既存乗り合いタクシーの運行ルート延長導入を望む声も聞かれたが、地理的特性なども踏まえると集落住民がこれまでそれぞれで対応してきたモビリティをどのように集落全体独自で保障できるかという共助型のモビリティ確保に取り組むことが望ましいという基本的な方向性は確認できた。

4. 共助型モビリティの要件

過疎地域において検討、実践されている各地のモビリティ確保の事例調査結果より、交通需要の絶対量が少ない中で住民の足を確保しようとした場合、「需要のきめ細かな把握」「複数用途を兼ねた乗合」「車両の小型化」「ドア・ツー・ドアのサービス」といった4点がおもな必要

条件と考えられる。先に把握した集落住民の移動実態から現状として前者の2点はおおよそ整理できたが、残る2点については将来に向けた移動ニーズ、希望もふまえてさらに詳細調査する必要がある。

なおアンケート調査において把握できた集落の課題および集落に必要なものについてみると、「病院や買い物に行くのが不便」「身近に買い物できる場所がない」「冬期の道路凍結や除雪」といった要素が挙げられており、「自宅から病院への便利な交通」「自宅から買い物先までの交通」が集落にあればよいという結果が示されている。また新たな移送サービスの必要性について、「今すぐ必要」が最も多く、運転する人であっても「今後必要」と回答する人がほとんどであり、その頻度は週2回から3回程度が最も多かった。よってこれらのことを十分勘案し、めざすべきモビリティ像を集落住民同士が共有・共考し、具体的な取り組みを開始することが求められる。

5. 結論

過疎高齢集落において新たな未来志向の共助型モビリティの確保をめざすための基礎的な要件ならびに集落住民のモビリティ実態を明らかにした。今後は集落住民が主体的にモビリティを計画、管理運営できるようにするための要件の検討、調査内容および情報と意識の共有化方法を探っていくことが重要となる。

本研究は、平成21年度科学研究費補助金(若手研究(B)課題番号21760399)により実施しているものである。