

中山間地域における地域公共交通網の計画策定に関する一考察

高知工科大学 正会員 ○土居 貴之
 高知工科大学 正会員 西内 裕晶
 高知工科大学 正会員 重山陽一郎

1. はじめに

平成 19 年の地域公共交通活性化及び再生に関する法律の施行を受けて、地域公共交通確保維持改善事業を導入して独自のフィーダー路線網を構築する自治体が増加している。中には当初の目論見通りに利用者を確保できず、地域の活性化に貢献できていない例も見られるものの、想定以上の利用者を確保できているのみならず、移動手段の整備が地域の活性化に直接つながっている事例も見られるようになってきた。本学地域連携機構でも平成 30 年度現在で、複数の自治体の地域公共交通網の形成を支援している。その際に特に重要視しているのは、自治体の担当者の問題意識や既存の公共交通機関の利用状況、その他社会経済の統計値だけではなく、地域住民の意見を実際に現地に赴いて収集、集約することにより、地域住民の生活圏を考慮した形で運行形態を策定していくことである。

本稿では、上述した地域公共交通網の策定方法を考慮するにあたっての最初の事例となった高知県四万十町で地域公共交通網形成の支援をした事例を紹介する。四万十町の事例を整理することで、「住民の意識にどのような変化をもたらし」、「地元の商店などがどのような恩恵を受け」、「人々の行動パターンにどのような変化をもたらしたのか」を把握し、今後、地域公共交通のあり方を考察するための基礎的な資料とする。

2. 高知県四万十町の概要

筆者が公共交通網形成計画策定を支援したのは、高知県高岡郡四万十町十和地区（旧十和村）である。四万十町は、平成 18 年 3 月に旧窪川町、大正町、十和村の 2 町 1 村が合併してできた町である。町域は東西に 43.7km、南北に 26.5km あり、総面積は 642.09km²（林野 87.1%、田畑 4.8%）と、四国では 3 番目に、高知県では最も大きな区域を有する自治体である。集落の多くは四万十川とその支流沿いに点在し、さらに一部は海岸部にも存在している。2015 年現在の人口は、約 17,000 人、高齢化率は約 42%である。

四万十町において地域公共交通を検討する以前の移動に対する課題は、鉄道も路線バスも利用が少なく、路線バスの乗車密度が 1 人未満の路線が約半数を占めていることや、路線バスの運行に対する補助金の増加、周辺部の過疎・高齢化の進行による移動制約者の増加等、わが国の多くの自治体と同様であった(図 1 参照)。

本稿では、平成 23 年 6 月に試験運行、平成 24 年 9 月から本格運行に移行している四万十町十和地区と大正地区のコミュニティバスを対象として、住民へのヒアリング調査の結果を踏まえた運行計画と確認された利用者の行動や意識の変化について報告する。

3. 地域住民の公共交通に対するニーズ調査

ここでは、対象地区における地域公共交通を策定するにあたって、地域住民に対するニーズ調査を実施した結果を紹介する。調査は意見交換会とヒアリング調査の 2 種類を実施した。意見交換会は、既存の公共交通も含めた移動に対するニーズや地域の実情を把握する。キーワード 中山間地域、移動手段、コミュニティバス、地域公共交通、ヒアリング調査

| バス時刻表 | 期日 | 1便目/2便目 |
|---|----------|---------|
| 平成20年3月15日改正 時刻 行き先 時刻 行き先 時刻 行き先 時刻 行き先 時刻 行き先 時刻 行き先 時刻 行き先 ※上記時刻より多少遅れる場合があります。 ● 日、祝日 → 運休 ▲ 土、日、祝日 → 運休 ■ 日、祝日、学校休 → 運休 | 6月28日(月) | 2人/2人 |
| | 6月29日(火) | 0人/0人 |
| | 6月30日(水) | 1人/0人 |
| | 7月1日(木) | 0人/0人 |
| | 7月2日(金) | 1人/0人 |
| | 7月3日(土) | 0人/0人 |
| | 7月4日(日) | 0人/0人 |

図 1 四万十町十和地区のバス時刻表(左)と乗降者数(右)
 (乗降調査は平成 22 年に実施)

握することを目的として、対象地域に点在するそれぞれの集落で実施した。ヒアリング調査では、調査の目的は意見交換会と同様であるものの、足の不自由な方が集会所に足を運べていないため、後日、個別にお宅を訪問して聞き取りを行った。

その結果、意見交換会においてもヒアリング調査においても、本当に困っている住民は、買い物や通院のための移動手段の確保を切望しているものの、公共交通機関が毎日運行している必要はなく、週に数便でも、利便性の高い(家の近くまで乗り物が来る、乗りたいときに乗れる、料金が一律である等の)公共交通機関があれば、その運行時間に生活を合わせてくれる可能性があるということが分かった。

4. 策定した四万十町十和地区、大正地区のコミュニティバス路線網

前章で述べた意見交換会とヒアリング調査を踏まえて、四万十町十和地区ならびに大正地区では、図2に示すようなコミュニティバス路線網を構築した。策定した運行計画の特徴としては、各集落に対して週1回の運行とするが1日あたり4~5便を確保、JRへの乗り継ぎや買い物を意識したダイヤを設定、運賃は一律100円とした点である。また、本格運行後も毎年1回を目安に利用者懇談会を開催している。

策定した計画によりコミュニティバスのサービスを本格運行し、その後の1年間の利用状況を整理すると、十和地域の各路線の平均利用者は1日あたり10人から25人の乗降者が確認でき、各集落で5人から12人程度が日常の足としてコミュニティバスを利用していることが分かった。一方で、大正地区においては、4路線中2路線の1日あたり平均利用者数は約2人と利用が低迷する結果となった。これは、当該地区の利用者の生活圏が、コミュニティバス路線網で接続したJRの駅(土佐大正駅)付近ではなく隣町の中心地である窪川駅であることが要因と考えられ、地域住民の生活圏に応じた路線網の設定が重要であることが分かる。

また、本格運行開始後には、「週に一度の外出が生活習慣になった」、「モーニングや買物が新たな交流の場になっている」、「みんなで利用するため、車内でのおしゃべりが楽しい」といった声も聞かれ、きめ細かな運行計画により、地域住民の足が確保され、それが活用されている事例となったと言える。

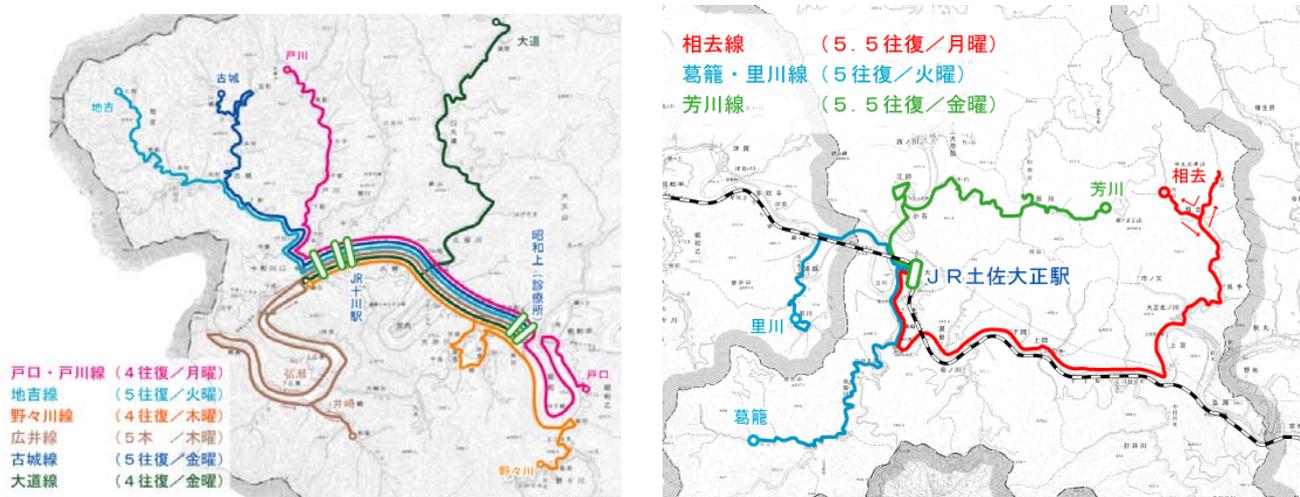


図2 四万十町十和地区(左)と大正地区(右)におけるコミュニティバスの路線網

5. おわりに

本稿では、中山間地域の住民の移動手段確保のため、地域住民の声を現地で広くきめ細かに収集、集約することにより地域公共交通網を計画し、実際に地域住民の生活パターンや移動に対する意識を変えさせながら地域交通も活性化することができた事例を紹介した。本稿で紹介した地域においても、引き続き住民のニーズや課題を収集しながら運行計画を改善する必要があるものの、今後、他の地域での地域公共交通網の形成計画のあり方を考えていくための基礎的な知見が整理できたと言える。

今後は、地域住民の生活圏を踏まえた移動手段の確保のあり方をより広域に捉えることにより、中山間地域における移動手段の確保のあり方を考えていく必要がある。