

## 都市近郊の限界的な地域における公共交通確保方策の事例研究

大阪市建設局 正会員 ○竹田 裕稀  
 大阪市立大学工学研究科 正会員 内田 敬

## 1. 背景・目的

近年、高齢化、人口減少が進む中で、マイカー利用が困難な住民が増加している。特に、高齢化率が高く、人口減少が進んでいる「限界的な地域」における公共交通確保方策の必要性が高まっている<sup>1)</sup>。

本研究では、デマンド交通の先行事例である京丹後市と、平成29年度後半に実証実験が行われた和泉市南横山地区を事例として研究する。各事例の工夫を把握し、限界的な地域での公共交通確保方策の在り方に関する基礎的知見を得ることが目的である。

## 2. 対象事例の位置づけ

表1に示すように和泉市全体の高齢化率はそれほど高くないが、和泉市南部の山間部に位置する南横山地区においては4割近くあり、京丹後市丹後町といった過疎地と同程度の高齢化率や人口密度である「限界的な地域」といえる。

対象とする「限界的な地域」とは、人口減少や高齢化が進み、過疎地と同程度の状況ではあるものの、法制度上は過疎地と認められず、また公共交通機関も十分といえない地域としている。都市部には市の統計的には過疎地とはならないが、地区単位でみたときに上記のような地域が存在し、今後都市部の高齢化が進むとともに都市部の抱える問題になると予想される。

## 3. 法制度

公共交通空白地と呼ばれる地域での公共交通確保方策に係る協議の場(協議会)などに関連する法は、次の2つがある。

①道路運送法<sup>2)</sup>: 運営協議会, 地域公共交通会議

②活性化再生法<sup>3)</sup>: 法定協議会

加藤<sup>4)</sup>は多くの自治体が②の法定協議会と①の運営協議会を兼ねた協議会(二法定協議会)を設置しており、運営協議会の役割も兼ねる(自家用有償運送についても取り扱う)ことで、地域のあらゆる移動手段を網羅できるとしている。

また、活性化再生法の下で、地域公共交通再編実施

表1 各事例地域の人口と高齢化率(H29)

	和泉市		京丹後市	
	全体	南横山	全体	丹後町
全年齢(人)	186,179	907	55,054	5,316
65歳以上(人)	43,940	360	19,421	2,160
高齢化率(%)	23.60	39.69	35.28	40.63
人口密度(人/km <sup>2</sup> )	2,190.3	71.76	109.9	81.83

計画に基づいた事業は、補助金を受けることも可能である。

これら法制度を活用したものとして、地域公共交通会議を活用した岡山県総社市の事例がある<sup>5)</sup>。また活性化再生法の枠組みで公共交通を確保しようとしている事例として、和泉市南横山地区のデマンド型交通実証実験がある。

一方、京丹後市では合併前の旧町ごとに様々な公共交通を確保しているが、丹後町においては特区制度を用いることによりUBERのシステムを活用し、デマンドタクシーを導入している。

道路運送法や活性化再生法があることで、公共交通計画に関して柔軟な法的枠組みがあるとも言えるが、各自治体での具体の適応においては標準化されていないのが実情である。

## 4. 先行事例：京丹後市丹後町「ささえあい交通」

京丹後市では「ささえあい交通」のみでなく、貨客・サービスの輸送を行うEVタクシー、上限200円バスなどが運行されている<sup>6)</sup>。京丹後市丹後町の「ささえあい交通」は平成28年5月から始まったUBERを使ったデマンド交通であるが、UBERに関する法律がないため国家戦略特区として行われている<sup>7)</sup>。

「ささえあい交通」は、NPO法人「気張る!ふるさと丹後町」が運行しているデマンドタクシーである。利用者からは便利だと評価されているが、乗車は丹後

町内、降車は京丹後市全域のみ可能というシステムで、外部からの利用者にとってはわかりにくいものである。

現地ヒアリングを行ったところ、ドライバーは地元住民であり、ボランティア精神によって成り立っているが、オンライン時間が朝8時から夜8時までと拘束時間が長い体力的につらいとのコメントを得た。

## 5. 南横山地区

### (1) 住民意識

2010年～2011年に行われたアンケート<sup>8)</sup>の結果を使い、公金支出を伴う公共交通に対する住民意識について再分析を行った。再分析は、和泉市の北・中部、南部の二つに分けて行ったアンケート結果を高年齢世帯と、非高年齢世帯にデータを分けてクロス集計を行った(図1)。その結果、北・中部の非高年齢世帯と南部で設問12の「広報賛成」の点数が高くなった。この結果に関しては、北・中部には元々コミュニティバスはあるが利用者が高齢者中心であること、南部においては公共交通が不足しているといった地域背景から地域交通に対する関心の違いがあるようにみられた。

### (2) 実証実験

実証実験プロセス観察として、和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会(法定協議会)への参加、市役所ならびにドライバーへのヒアリングを行った。

和泉市南横山地区デマンド型交通実証実験(道路運送法第21条に基づき運行)は、2018年1月から3月に行われた。形態はデマンド型乗合タクシーである。

南横山地区においてデマンド交通が差し迫って必要ではないが、今後の展開としてデマンド交通を考える必要性があったことから、地方創生交付金を活用して実施されたものである。さらに、実証実験の結果も踏まえ、和泉市では地域公共交通網形成計画の策定を進めることとされている。

デマンド交通実証実験は「タックン」という愛称で運行された。サービス地区には南海バスも運行しているため、路線バスの運行時間帯と被らない時間帯での運行に限定された。運行時刻表に基づき、利用者からの予約があった便のみ運行するシステムである。予約は電話予約であり、運行便数は平日5便、休日4便で、1ルートが設定された。

利用者からは便利だと評価されているが、ドライバーへのヒアリングの結果、拘束時間を問題点にあげており、住民にとって便利なものを追求するばかりでは

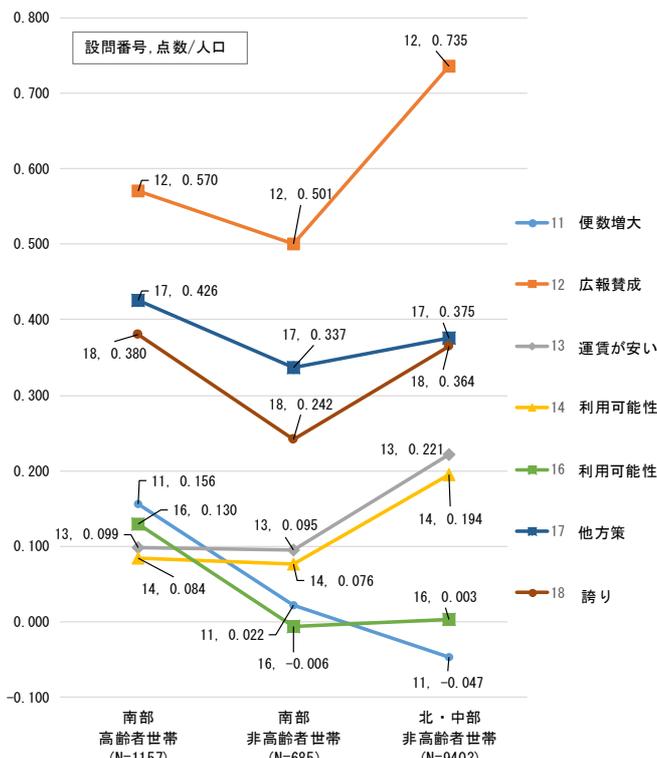


図1 地域・世帯種類別のアンケート結果と点数

事業の継続が難しくなることが考えられる。

## 6. おわりに

南横山地区には南海バスなど複数のバス路線が走っているため、わかりやすい体系にまとめることを考える必要がある。そのためには、総社市の例のように事業者の撤退を認めることや、京丹後のように住民たちで公共交通を維持する意識や覚悟が必要である。また国は、加藤<sup>4)</sup>も指摘する、自治体の積極的な協議による特区型の提案に対し寛容であることが求められる。

最後に、ヒアリングに協力いただいた和泉市役所担当者様と、ドライバーの方に感謝いたします。

### 参考文献

- 1) 地域公共交通に関する最近の動向等  
<https://www.mlit.go.jp/common/001134509.pdf>
- 2) 道路運送法  
[http://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/jigyotaxi/jyoyo/hourei\\_HP/RoadTransportLaw.htm](http://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/jigyotaxi/jyoyo/hourei_HP/RoadTransportLaw.htm)
- 3) 公共交通の活性化及び再生に関する法律  
[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000055.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000055.html)
- 4) 加藤博和: 変化する公共交通関連制度を現場で活用するために, 交通工学, Vol.52, No.2, pp.11-17, 2017.
- 5) ソフトウェア HP 総社市新生活交通「雪舟くん」とは  
[http://www.city.soja.okayama.jp/kotsu/kurasi/shin\\_seikatu\\_koutuu/shin\\_seikatu\\_koutuu\\_towa.html](http://www.city.soja.okayama.jp/kotsu/kurasi/shin_seikatu_koutuu/shin_seikatu_koutuu_towa.html)
- 6) 京丹後市のさまざまな公共交通施策について  
<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/1611kenshuu05.pdf>
- 7) 京都府京丹後市で「さえ合い交通」がスタート  
<https://www.uber.com/ja-JP/blog/kyotango/>
- 8) 倉嶋祐介, 内田敬: コミュニティバスの維持と公的支援に対する市民意識に関する研究, 第33回交通工学研究発表会論文集, pp.569-574, 2013.