

少子高齢化を迎える九州の運輸業者と自治体の意識に関する考察*

A Study for Views of Transportation Firms and Local Self-governing Bodies in Kyushu That Face a Society With an Aging and Fewer Children Population*

大枝良直**・縄田真澄***・貞包健一***

By Yoshinao OEDA**・Masumi NAWATA***・Ken-ichi SADAKANE****

1. はじめに

九州は今日まで人口流出が続く地方都市が多い。この人口減少とモータリゼーションの進展により公共交通機関の運営が苦しくなっており、バス路線や鉄道路線の廃止が行われるようになってきている。少子高齢化を迎えて、ますますこのような状況に拍車がかかることが予想される。こうした中、運輸業者はどのようにこれらを考えているのだろうか。また、公共交通機関の運営が苦しいような地域にあっては、自治体は公共交通機関を維持するのにどのように考えているのだろうか。本研究ではこれらの点を考えて、運輸業者、自治体にそれぞれアンケートを行い、少子高齢化を迎えるにあたってどのように考えているのかを明らかにし、これらからの地方の公共交通のあり方を考える基礎とする。

また、少子高齢化を迎える厳しい時代にあって、様々なサービスを考えている運輸業者がいる。その事例も紹介しながら、今後の公共交通のあり方を考察する。

なお、ここで述べるアンケート調査は2007年度版九州経済白書¹⁾を作成する際に行ったものでデータの一部は同白書に掲載されており、その図表は本文中引用番号にて表示している。

2. 運輸企業の認識

平成 18 年 11 月に九州の運輸会社に少子高齢化社会に対応した企業経営に関するアンケート調査²⁾を実施し

*キーワード：少子高齢化、公共交通、路線廃止

**正員、博士（工学）、九州大学大学院工学研究院

(福岡市西区元岡744番地、

TEL092-802-3406、FAX092-802-3406)

***正員、九州経済調査協会

(福岡市中央区大名1-9-48、

TEL092-721-4900、FAX092-721-4906)

****非会員、(有)三ヶ森タクシー

(北九州市八幡西区永犬丸南町2-2-41、

TEL093-611-0814、FAX093-612-9220)

た。

アンケート調査は企業への郵送による発送・回収より行った。

企業の抽出方法は帝国データバンクより、企業リストを入手し、九州・沖縄・山口に本社を構える企業で帝国データバンクの産業分類で、大分類「運輸・通信業」のなかの、「鉄道業」「一般道路旅客運送業」に該当する企業、2005年度の売上高上位500社を抽出した。発送数500社に対して有効回答70社(有効回答率14.0%)であった。

回答した企業は、鉄道関係が3社、バス事業者が9社、タクシー事業者が57社、その他1社であった。

主な質問は少子高齢化を迎えるに当たっての認識、市場の考え方、対策、人材確保等である。

図2-1から図2-7にその結果を示す。図2-1は「少子高齢化の対応は重要な経営課題か」について、図2-2は「将来市場が拡大するか縮小するか」、図2-3は「現時点で市場に質的变化をもたらしたか」、図2-4に「事業所展開等の対策を講じているか(将来)」、図2-5に「サービス内容に関して対策を講じているか(将来)」、図2-6に「人材について現時点で満足しているかどうか(量、質)」、図2-7に「人手不足への対策を講じているか(将来)」についてそれぞれ質問の結果を示す。

図2-1では、約80%の企業が少子高齢化の対応が重要な経営戦略ととらえており、図2-2で84%の企業が市場規模は縮小すると答えている。少子高齢化が企業にとって重要であり、マイナス要因と捉えていることが伺える。

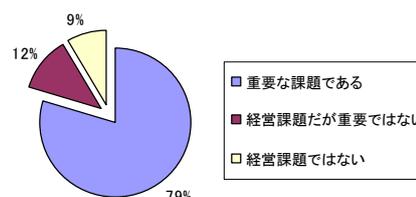


図2-1 少子高齢化は重要な経営課題

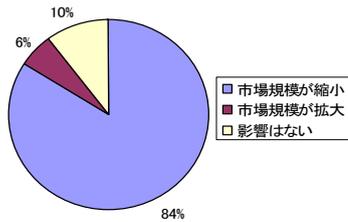


図 2-2 市場規模の縮小か拡大

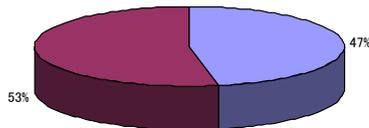


図 2-3 市場の性質の変化

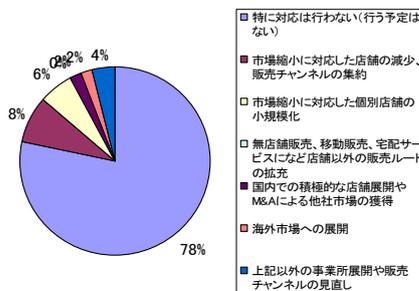


図 2-4 事業所等の展開

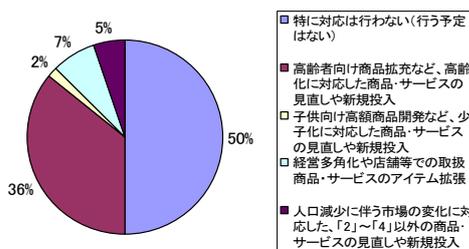
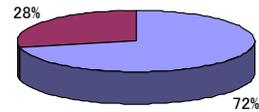


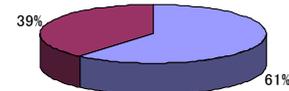
図 2-5 サービス内容への対策

図 2-3 では現時点で市場に質的变化がもたらされたかについてはほぼ半分の企業が質的な変化はあると答えている。

図 2-4 では将来事業所展開等の対策をとっているかについて 78%の企業が対応を行わないと答えている。店舗等の縮小・集約、あるいは拡大・事業展開についてはあまり積極的でないのが伺える。将来の時点でわずかながら海外市場への展開を考えている企業があるが、これは九州を観光地としてとらえ、海外からの客を呼び込むこと考えているものと思われる。このことはいくつかの



(a) 人材の量について



(b) 人材の質について

図 2-6 人材について

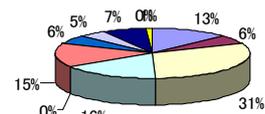


図 2-7 人材確保の対策

企業に直接インタビューを行ったときに伺ったことである。

図 2-5 では将来におけるサービス内容としての対策については 50%の企業が特に対応を行わないと考えている。

現状では高齢者向けのサービスを行っているとした企業は 23%であったが、図に示すように将来において 36%の企業が(13%の伸び) 高齢者向けのサービスを考え、このサービスへの注目度が高いことが伺える。

サービスについて対策を考えている具体的な内容は、(1) 高齢者向けの運賃、商品の開発 (2) 障害者向けのサービス(介護、福祉タクシー)、(3) 料金体系の見直し、(4) 安全輸送とサービス(乗務員)の徹底等がある。このなかで(1)を上げている企業が多く、高齢者向けの運賃見直し、観光や御用聞きなどの新たなサービスを考えている運輸事業者がいた。

図 2-6 では人材確保について尋ねているが質(61%)、量(72%)とも満足していないのが伺える。

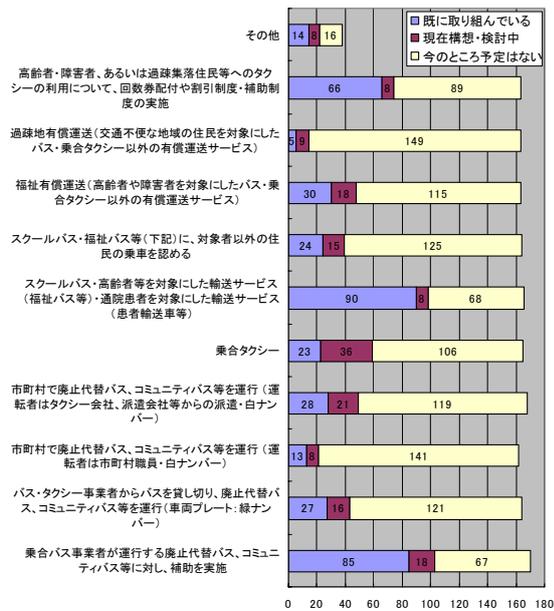


図3-1 移動手段確保に向けた取り組み¹⁾

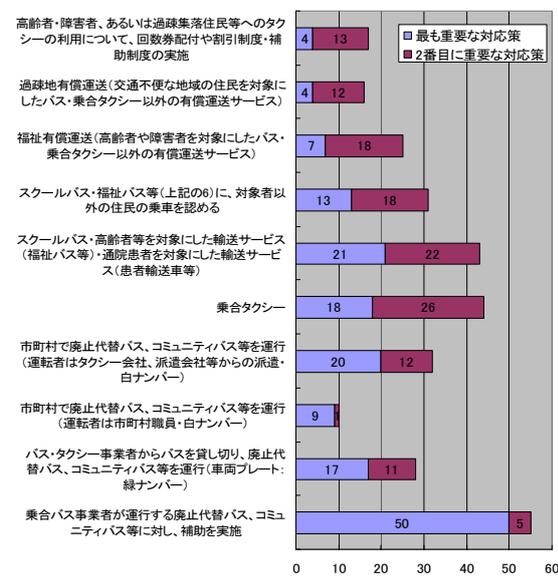


図3-2 移動性確保のために今後重要となる対応策¹⁾

図2-7からは人材確保への対策として、高齢者の活用（31%）、女性の活用（16%）、中途採用の拡充（15%）などを企業は考えていることが伺える。

総じて、少子高齢化について企業の認識は高いものの、その対策においてはあまり積極的ではない企業が多い。また考えている企業では将来におけるサービスの重点は高齢者対策が挙げられる。

3. 自治体の認識

バス路線廃止などで地方の公共交通は住民の足としての機能を十分果たせなくなっている。少子高齢化を迎えればますますその傾向が強くなることが懸念され

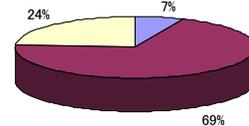


図3-3 財政支出についての考え方¹⁾

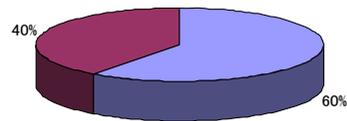


図3-4 住民負担についての考え方¹⁾

る。

民間輸送機関が撤退した後の公共交通機関の形態は、路線廃止代替バス、コミュニティバス、乗合タクシーなどがあり、運営も民間に補助・委託、自治体自身などの様々な形態がある。また、利用対象者を高齢者・障害者、学生、一般客などに分けているケースがある。

そこでどのような移動手段を確保しようとしているのかを調べるために平成18年11月に九州・山口の自治体に公共交通機関の維持についてアンケート調査¹⁾を実施した。

九州山口の323市町村にアンケート用紙を郵送にて配布・回収を行った。有効回答数は179市町村であった。

図3-1は移動手段確保への取り組みについて質問した結果を示したものである。①高齢者・障害者への回数券配付や、割引制度などの利用者に対する補助、②事業者に行方を委託・補助、③高齢者（福祉バス等）・学生（スクールバス）のみを対象とした運行が自治体では多い。

図3-2には今後の移動手段確保のために今後重要性が高まる対応策について「もっとも重要な対応策」、「2番目に重要な対応策」について質問した結果を示す。

このなかで、「もっとも重要な対応策」として図2-1に対応する②事業者に委託・補助（「乗合バス事業者が運行する廃止代替バス、コミュニティバス等に対し、補助を実施」）が一番多くなっている。

自治体自ら運営するよりもノウハウを持つ事業者に任せコスト削減を図ろうとしていることが伺える。

「2番目に重要」を考慮すると乗合タクシー、福祉バス・スクールバスへの関心が高くなっている。

表 4-1 割引制度のモニター結果

| モニター | 種類 | 性別 | 年齢 | 利用回数 | 基本単価 | 使用前利用 推定回数 ^{*)} | 主な目的 |
|------|-----|----|----|------|------|-----------------------------|------------|
| 1 | 定期 | 女 | 69 | 44 | 590 | 30 | 通勤 |
| 2 | 定期 | 女 | 67 | 56 | 830 | 20 | 知人の介護 |
| 3 | 定期 | 女 | 71 | 61 | 1310 | 20 | 夫の入院先への病院 |
| 4 | フリー | 女 | 73 | 63 | 590 | 30 | 母の介護、買物、娯楽 |
| 5 | フリー | 女 | 65 | 82 | 750 | 40 | 母の介護、買物、娯楽 |
| 6 | フリー | 女 | 74 | 79 | 590 | 40 | 通院、買物、娯楽 |
| 7 | フリー | 女 | 78 | 46 | 590 | 40 | |
| 8 | フリー | 女 | 72 | 58 | 590 | 20 | |
| 9 | フリー | 女 | 67 | 55 | 590 | 20 | 通院 |
| 10 | フリー | 男 | 81 | 60 | 590 | 20 | 通院、買物、娯楽 |

*)回数はモニター客の過去のチケット利用回数や回数券利用より推定

自治体の財政負担についての自治体の考え方を図 3-3 に示す。ほとんどの自治体 (69%) が現状の財政支出で維持していくことを考えている。また、24%もの自治体が削減せざるを得ないと考えている。

自治体の住民負担への考え方を図 3-4 に示す。60%の自治体が住民の路線維持のための応分負担はやむを得ないと考えている。

今後、自治体の公共交通機関との係わり合いは強くなっていくことが考えられるが、自治体は自主運行よりも委託・補助を考えており、財政支出については、消極的かつ住民への応分負担を考えている自治体が多いことが伺える。

4. 企業の新たなサービス¹⁾

ここでは少子高齢化に対してユニークなサービスを行っている九州の運輸事業者の例をとり上げ紹介する。

北九州市にある (有) 三ヶ森タクシーは様々なサービスを提供しているが、その中に高齢者向けの割引制度がある。この割引制度は 2 種類あり、定期券とフリーパス券である。

定期券は特定地点区間をフリーで乗降できるもので 1 ヶ月定期とし、割引率は 30%である。

また、フリーパス券は顧客が決めた運賃内での乗降がフリーとなるもので、定期と同じ 1 ヶ月単位で、割引率 20%としている。

2004 年 3 月から本格運用を始めているがおおよそ利用客は 10 人/月程度である。

この運用に先立って試験的に 3 ヶ月ほど高齢者に対してモニターを行った。その結果を表 4-1 に示す。定期利用者は 3 名、フリーパス券利用者は 7 名であり、9 名が女性、1 名が男性である。

主な利用目的は通院、介護、買物、娯楽等である。

表中、使用前利用推定回数とは、モニターになってもらう前のチケット利用回数、回数券の利用状況から 1 ヶ月の利用回数を推定したものである。

明らかにこの割引制度利用後、利用回数は増えており、その効果が出ていると考えられる。

また、過去のバブル期を過ぎた現在通常のタクシー業務でもっとも利用頻度が集中するのは午前 10 時から 12 時の間でその目的の多くは通院である。昼以降や夕方のビジネス客の利用は減っている。

このシステムの利用客は通院以外にも買物や娯楽などに利用しているが、その利用時間は主に昼以降になっており、サービスを行う側としても十分対応可能になっている。

5. おわりに

少子高齢化を迎えるにあたって九州は本州よりも大きな影響を受けることが予想される。交通に関しても地方の公共交通機関の維持が大変困難な状況になることは十分予想されることである。九州の運輸企業、自治体にアンケートを行い、少子高齢化への対策等を調査した。

運輸企業については、少子高齢化への認識は高いものの、対応について考えていない企業が多く見られた。また、対応策としては高齢者向けのサービスを考えている企業が多い。

自治体では、運輸企業が撤退した後の公共交通機関の維持としては、事業者へ委託し補助を行うことを考えているところが多い。また、財政負担を重く感じている自治体が多い。

運輸事業者の中には色々なサービスを考え提供しているところがある。ここでは、タクシーの高齢者への割引制度を紹介したが、少子高齢化を迎えるにあたって十分適用可能なサービスであると考えられる。

参考文献

- 1) 九州経済調査協会：「人口減少時代の到来と地域経済」、九州経済白書、2007。