

買物・通院を中心とした地域の移動実態と地域交通づくりプロセスに関する考察

北川博巳¹・天野圭子²

¹正会員 兵庫県立福祉のまちづくり研究所（〒651-2181 兵庫県神戸市西区曙町1070）
E-mail: kitagawa@assistech.hwc.or.jp

²非会員 兵庫県立福祉のまちづくり研究所（〒651-2181 兵庫県神戸市西区曙町1070）
E-mail: amano@assistech.hwc.or.jp

現在、自動車依存によるバスの路線減便や廃止などで地域の交通環境は今まで以上に厳しい現状にある。公共交通を利用して、通勤、通学、買物、通院などを行う高齢者や学生の生活交通問題に対して、バスの見直し、自主運行など地域でも課題を抱えながら解決せねばならない機運が醸成されつつある。一方、このような取組みにおける移動の実態、行政・市民・研究者の関わり、および地域での戦略づくりなど研究者間で議論・共有する必要性も近年感じている。この研究では、移動実態の把握やそれらのデータを元にした交通問題の解決策を模索中している、地域での交通勉強会をフィールドに、買物や通院など移動実態の分析、および地域交通づくりのプロセスを整理する。そして、これらの展開および直面した問題の解決に向けて、研究者と当事者とで取り組む実践研究（アクションリサーチ）との関係について考察することを目的としている。

Key Words : Local Transportation, Personal Trip Survey, Action Research

1. はじめに

都市部への人口流出、人口の高齢化、および人口減少が絡み合っ、全国の大都市以外の地域では急速かつ極端な高齢化を迎え、様々な社会問題が出現しつつある。鉄道およびバスなどの公共輸送手段についても同様に、自動車利用による公共交通利用者の減少、およびバスは需給調整規制の緩和もあって、公共交通の維持が困難な地域が少なくない。これまで、利用が落ち込めば、運賃収入だけでの運行維持が困難となり、市町村など多くの自治体は交通事業者に対して補助金を導入することによって運行を存続していた。しかしながら、公共予算を潤沢に使える社会情勢にない現在では、利用者が少なくなれば、路線バスへの補助は幹線維持だけで精一杯もしくは路線減便や休止となるか、場合によっては路線廃止につながると同時に、交通手段が空白化してゆく。とりわけ高齢者や学生などに代表される、自動車を利用しない・できない市民にとっては移動手段が乏しい環境になり、通院・買物・通学などが困難になれば、その地域での居住そのものが困難となる。その対策として、自治体が独自で代替手段としてのコミュニティバスを提供することが多いが、結局利用者が伸びず、運行コストも高く、運行維持の困難な地域が多い現状にある。ただし、これらの交通手段が提供されなくなれば、高齢者の医療や買

い物など生活面での問題、社会的孤立・孤独の誘発や子供たちの通学手段の確保など様々な問題が出てくるため、社会コストを考えながらこれら交通手段を維持・活性化することは急務である。加えて、高齢ドライバーの増加に伴って、自動車の代替交通手段の必要性も論じられるようになってきた。

これらを背景に、道路運送法を改正して以降、福祉・過疎地・空白地の各種有償運送を可能にしたり、NPOなど市民サイドで移動手段を提供できるようにしたりと様々な可能性を提供しているし、地域交通の活性化のための制度や事業を創設することによって支援を行っている。これら共通する事項として、地方公共団体、とくに市町村が主体的に地域交通に関する計画策定や提案を行うこと、住民と行政の協働による計画づくりなどまちづくりと一体的に実施することが言われている。それに伴って、住民が地域公共交通を計画する、あるいは住民自らが交通手段を運行して移動手段を提供することが可能になったが、関係調整などに困難のある地域については、何らかの支援がないと進展しないこと、地域住民の間で地域の移動問題について解決をしてゆきたい人たちが存在し、市民参加型ですすめたいというニーズはあるものの、ノウハウがないもしくは支援のための制度がないことなど様々な課題を克服してゆく必要もある。

そのためには、地域住民と行政が連携しながら計画づくりから運行に至るまで模索してゆく必要があり、これを支援する制度や手法などニーズはますます高くなってゆくものと思われる。この研究では、地域交通では現状で何が発生し、何を考える必要があるのかについて議論を展開することを目的にしており、これからの地域交通研究に必要な地域での実践研究に向けての形について考察してゆきたい。

2. 地域居住者の移動の実態

(1) 地域の中のバス利用者の実態の一例

近年、市町村主催の地域交通会議や各種運営協議会などで実態調査やアンケート調査をもとに議論されることが行われてきているが、地域との実践研究も増えている。その中で必ず議論されることが、どのくらいの人が現在バスを利用して、高齢者の移動実態はどの様になっているのかについて客観的なデータがないため分からないということが挙げられる。筆者らは現在兵庫県をフィールドに県内地区で調査活動を実施しているが、近年は自治体、および地域の自治会が協力してくれることもあって、多くのデータを得ることができた。現在はこれらのデータを選択しながら、地域交通の実践に取り組んでいるところである。

現在進行中のプロジェクトの一例では、町全域で1548人、対象となった16歳以上の57%の町民から有効な回答が寄せられたが、その多くは自動車を利用している。また、60歳代以上からは送迎による自動車利用の割合が高くなり、その次に利用する交通手段がバスであり、年齢とともにその割合が高い。また、集落による差もあり、同じ町内でもバス路線の有無によって自動車利用の形態が違う。

同地区では年齢別の移動目的は学生は通学、生産年齢人口では通勤が多い一方で、70歳以上になると買物と通院が多い状況となり、80歳以上はミニデイサービスへの通所も増加している。さらに、この地区では最寄りのかかりつけ医はないため、通院先は数キロメートル離れた場所まで行く現状にある。また、食料品購入はチェーン型のスーパーマーケットの利用が多い。

これらのことを鑑みると、地区や年齢によって利用する交通手段が違うこと、高齢者は運転しない・できない人口が若年層と比較すると多く、通院と買物交通需要は高いが、周辺に医療機関や買物施設がないため、送迎を主に移動している。ただし、次の交通手段としてはバスの利用は多い。

つぎに、バスの利用であるが、今回は人口の6割近くの住民データが入手できたことから、人口による拡大を行い、実際のバスの利用者数を推定した。実はバス事業者でも利用者データを調査していることはあるが、詳細

な把握ができていないことが多い。今回の調査では、地域のバス利用率の推計は人口2698人中140人程度、人口の5.7%位の人が利用しているのではないかと推定できた。ただし、これについても地区によってその割合が違うが、ある程度の物差しにはなった。上記はアンケートでは主な交通手段に何を使っているのかを聞いて集計した結果であるが、つぎに、バスを利用する頻度を聞いたところでは、全体で600人くらいがバスを利用していると回答している。ただし、毎日の利用は13人程度しか存在していないが、週単位、月単位、年単位での利用を集計するとおよそ600人程度になることから、毎日運行には限界があり、生活を合わせる工夫や情報提供なども重要なことが判明した。

これらを考慮すると、平日昼間の主な利用者が高齢者であると想定すると、通院や買物を毎日している可能性は少ない。また、日中送迎してもらえる人がいない時はバスの利用もあり得るが、毎日ではなくどのような頻度で運行をすべきかについて議論のポイントができたことが調査のポイントである。

さらに、バス停までの歩行は加齢とともに近くても行けないと回答する割合が高くなり、自主運行など何らかの手だてを求めている傾向も分かり、地域交通の戦略上のポイントについても把握できた。

(2) 地域における通院と買物ニーズの一例

つぎに、通院と買物ニーズの調査結果の一例を示す。こちら兵庫県内の自治体でアンケートを実施したが、行政の協力を得て、ニュータウン地区および市街化調整区域に居住する高齢者を対象に有効回収数646人、有効回収率65.1%の調査を実施した¹⁾。食料品購入時の交通手段は、自分で運転していくと答えた者が84.4%で最も多く、次いで家族が運転(7.0%)、自転車・バイク(5.6%)が主であり、路線バスや電車を利用すると答えた者は全くいなかった。運転しない又は免許なしの回答者は、家族が運転する車を利用するという者が44.5%で最も多く、次いで自転車・バイク(28.9%)、徒歩(15.7%)と続く。運転する人に比べて徒歩による移動は多いが、路線バスや鉄道を利用するという者はほとんどいなかった。通院の交通手段に関する調査結果では、自分で運転する車で通院すると答えた者が82.7%で最も多く、次いで家族が運転する車(6.5%)、自動車・バイク(5.0%)で、タクシー(0.3%)や路線バス(0.1%)を利用する者はほとんどいなかった。運転しない又は免許なしの者では家族が運転する車を利用するという割合が43.8%で最も多く、次いで自転車・バイク(23.5%)、歩き(12.4%)と続き、鉄道(2.6%)や路線バス(2.6%)を利用する者はわずかでタクシー(10.5%)の約4分の1であった。このほか、衣料・日用品の購入についても同様の傾向となっていた。

食料品購入は、食料品を購入する人の8割が商店まで買いに出かけているが、地域によっては、宅配サービスの利用が多かった。また、商店までの移動方法は、自分で運転が半数を超え、次いで徒歩が20.8%、同居家族が運転14.2%、バス利用が民間バスとコミュニティバスを併せて1割程度である。

医療受診は、回答者のうち定期的な通院をしている者は全体の約2割である。通院の方法は、自分で運転41.0%、徒歩26.8%、同居家族が運転12.9%、バス利用1割弱と商店へ出かける時と似た傾向である。

買物、通院と移動手段、および時間について調べたところ、大半が家から30分圏内での移動である。特に、自動車利用のニュータウン居住者は10分内の移動が多いことが特徴であった。市街化調整区域を運行するバスは1時間以上かかるケースもみられ。また、通院は買い物よりも所要時間が一般的に長く、30分以上の通院が割合として高かった。

これらの結果より、居住地域ごとに詳細に考慮する必要がある、買物についてはある程度の宅配・個配・行商などのサービス供給がどの程度可能であるか、また通院については在宅医療や遠隔的なアプローチもどのくらい可能なのかについて考察してゆく必要がある。

(3) 運転と居住地域の課題

これらの調査や地域との話し合いの場でも、加齢に伴う身体機能や認知機能の低下により、運転に不安を感じている高齢運転者や交通事故を心配する家族等周辺の者が多数存在することから、免許返納に関しては関心が高い。ただし、地域居住の継続性のための移動手段の確保は選択に大きな影響を与え、公共交通の充実度や目的施設への近さが返納を促進する大きな要因であることも確かである。いづれの地区においても自家用自動車かなりの割合で使われている一方で、今後の代替手段のあり方が示唆されている。

3. 調査結果と地域交通の反映

このような調査活動によって、地域での交通実態と需要は分かるが、結果の反映とどのような選択をするかについても重要であり、次にプロセス管理が重要となってくる。現在では最初の事例の地区では当初は地区住民、自治体職員、研究者の集まりとして議論を展開し、調査を実施した結果、路線バスの見直しと活性化のための取組みが大事であると認識ができた。また、地域の中での重要な拠点や施設などがある程度明らかになったので、現在は交通事業者も交えて路線バスの見直しをしているところである。ただし、調査結果でも明らかになったが、

毎日の利用が少ないことについては未だ課題も多く、曜日指定しての運行についても提案はしているが、町政課題も多い。また、事業者からの要望もあり、バス停の整備なども課題として残っている。現在の課題としては、路線バスの補助メニューとしてはそろっているが、運行を支援できるような予算の枠組みが中々取られていないことが課題である。

4. まとめ

この研究では、地域交通づくりに携わったいくつかの事例をもとに、地域住民の協力の下で調査を実施し、その傾向から今後の地域づくりの方向性を見いだすことが重要であることを議論したため紹介した。ここでは、地域での交通勉強会をフィールドに、買物や通院など移動実態の分析、および地域交通づくりのプロセスを整理したことになるが、今後どのように進めてゆくか、研究として何をアピールするかについては、アクションリサーチの概念が重要ではないかと感じている。主に福祉・保健分野、教育分野など地域での実践的な活動と研究をリンクさせることは重要であり、調査研究の成果としてこれまでのノウハウを活かすことは地域交通づくりの研究としては非常に重要だと思われる。

ただし、この領域は多様なステークホルダーが考えられるため、必ずしも上手く進展するものでもない。交通事業者も民間企業である以上は一定の意見があり、まちづくりの中でどのように進めてゆくかについては未だ対話を要する。よって、このような形でプロセス管理を進め、とりまとめ、結果としてどのようなことになったかを明示するような研究手法についても確立せねばならない。

最後に遠距離の医療機関の往復や買物などの日常行動について移動交通手段に頼ることが多いが、交通手段だけを整備しても限界がある。そのためには、都市部・郊外・人口低密度地域・過疎地などの施設配置のあり方、土地利用や開発手法などについて、その効果研究を展開し、具体的なコンパクトシティやコンパクト居住について考察を深めてゆく必要がある。この時に移動と生活の質の概念のもとで議論を展開する必要が新たに生じてくるものと思われる。

参考文献

- 1) 天野圭子, 北川博巳: 高齢者の食料品購入と医療受診における行動調査, 土木計画学研究講演集, No. 45, 2012