

能登半島地域における地域生活交通の実態と地域連携方策に関する調査研究

金沢大学 工学部土木建設工学科 非会員 ○ 山下 翔太
 金沢大学 理工研究域環境デザイン学系 フェロー 高山 純一
 金沢大学 理工研究域環境デザイン学系 正会員 中山晶一郎

1. はじめに

近年我が国の多くの地方都市において、過疎化、少子高齢化が急速に進行している。これに伴い各自治体は、医療や福祉、交通などの各種公共サービスの在り方について見直す必要性に迫られている。その一例として、地方都市における地域生活交通は、過疎化やモータリゼーションの進展による利用者の減少と、それに伴う減便や運賃値上げ等のサービス水準の悪化などを受けて、さらに需要低下が進んでいる。

このような現状では公共交通事業を営利事業として成立させることが困難であり、地方自治体による公的補助についても財政が逼迫する中で限界があると考えられる。しかしながら、これから迎えようとしている超高齢化時代において、自動車の運転が難しく、公共交通を利用せざるを得ない移動制約者に対して、移動ニーズに即した利便性のある公共交通の整備が求められている。

そこで多くの自治体では公共交通総合連携計画を策定し、現状を把握した上で問題点を抽出し、その問題点を解決するために様々な取り組みを実施している。本研究の対象地域である能登半島の珠洲市でも、平成20年度に交通社会実験として、利用者の少ない昼間のバスを帰宅用として運行した「おかえりバス」実験（予約制）、協力店で1000円以上の買い物をした住民にバス100円割引券を配布した「おでかけバス」実験などの取り組みを実施している。また、同じく対象地域である能登町では今年度公共交通総合連携計画を策定し、交通社会実験の実施を開始している。

このように、珠洲市や能登町内の路線バスについては様々な対策が行われているが、奥能登地域の主要地域生活交通である「のと鉄道代替バス」（以下「代替バス」と記す）に関してはあまり対策が行われて

いないのが現状である。代替バスは平成17年度に廃止された「のと鉄道能登線」の代替交通であるが、導入から4年が経過し、利用者数も減少傾向にある。そこで本研究では、代替バスの実態をアンケート調査によって把握し、小型車両の導入やデマンドシステム、フリー乗降などのハード面での対策や、市町の域を越えた能登半島地域公共交通総合連携計画の策定など、ソフト面での地域連携方策を提案することで、奥能登地域の公共交通活性化につなげることを目的とする。

2. 対象地域の現状

(1) 人口の現況¹⁾

平成17年10月1日時点の珠洲市・能登町の総人口は39,842人、世帯数は14,179世帯で、平成12年10月1日の国勢調査時に人口43,525人、世帯数14,521世帯であったのと比較すると、5年間で世帯数は2.4%の減少にとどまっているものの、人口は9.2%、3,683人（年平均737人）の減少となっており、厳しい人口減少が続いている。また1世帯当たりの人員（世帯人員）は、平成12年の3.00人から平成17年には2.81人に減少し、核家族化や単身世帯、夫婦世帯の増加が進行している。

年齢階級別人口の割合では、平成17年10月1日の年少人口（0～14歳）の割合は10.6%、老年人口（65歳以上）の割合は36.3%で、珠洲市・能登町の3人に1人は高齢者であることがわかる。また、昭和55年10月1日の年少人口の割合は22.5%、老年人口の割合は14.1%であったのと比較すると、年少人口の割合は約半分減少し、老年人口の割合は約2.5倍増加していることがわかる。このように、珠洲市・能登町は年々少子高齢化が進行しており、平成17年において石川県全体（老年人口20.9%）と比較しても高齢化が進んでいるといえる。

(2) 自動車保有台数²⁾

珠洲市・能登町の自動車保有台数は平成20年3月31日時点で、29,049台であり、そのうち乗用車（軽自動車含む）は19,059台となっている。また、1世帯あたりの乗用車（軽自動車含む）の保有台数は約1.37台（平成17年度）であり、全国平均1.11台（（財）自動車検査登録情報協会 平成19年3月末）と比べて高い水準となっている。このことから、珠洲市・能登町は全国と比較してモータリゼーションが進展しており、自動車への依存が高いことが推測される。

3. アンケート調査の概要

「のと鉄道能登線」沿線地域（珠洲市・能登町）の住民を対象として、代替バスの導入から約4年半が経過した平成21年11月にアンケート調査を実施した。珠洲市・能登町の一般世帯数の約4分の1にあたる3480世帯を統計区別に無作為に抽出、配布を行い、回収は625世帯で、回収率は18.0%となった。なお、各世帯に2通の調査票を配布したため、最大で2通の調査票が回収され、合計872票の調査票が回収できた。

アンケートでは、代替バスの認知項目、代替バス導入時と現在の利用頻度、利用目的の変化、代替バスの満足度評価などを尋ねた。

4. アンケート結果

(1) 回答者属性

性別は「男性」が45.3%、「女性」が54.7%であった。年齢構成は「60歳以上」が61.9%で、「20歳以下」は3.3%であった。職業別では「有職」が37.2%、「無職」が35.6%、「主婦」が16.0%、「学生」が3.2%となった。また、「自由に利用できる移動手段がある」と答えた人は77.4%にのぼった。

(2) 代替バスの認知項目

図1に代替バスの各項目の認知者数を示す。最寄りバス停に関しては多くの住民に認知されているが、その他の項目は認知度が極端に低くなっており、代替バスの情報をもっと住民に伝える必要があるといえる。

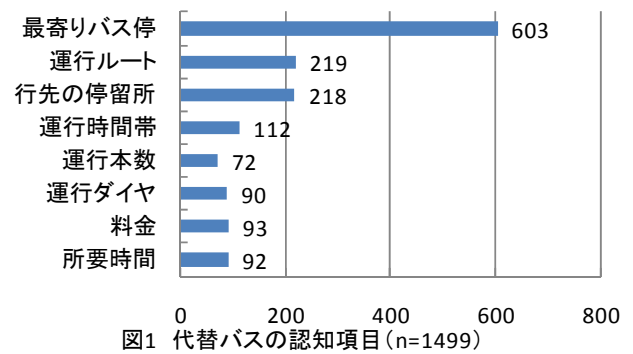


図1 代替バスの認知項目 (n=1499)

(3) 代替バスの満足度評価

図2に代替バスの満足度評価結果を示す。16項目のうち10項目において、普通：3の評価を下回る結果となっている。特に運賃や、運行本数といった項目において評価が低くなっており、サービスの向上を図る必要があるといえる。

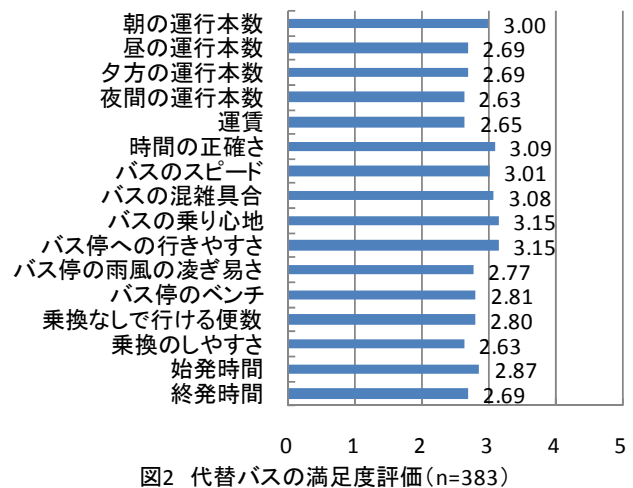


図2 代替バスの満足度評価 (n=383)

5. おわりに

今回実施したアンケート調査により、代替バスの実態について把握することができた。今後、代替バスの総合満足度を決定する要因について数量化理論Ⅱ類を用いて把握したいと考えている。また、小型車両の導入やデマンドシステム、フリー乗降などのハード面での対策や、市町の域を越えた能登半島地域公共交通総合連携計画の策定などのソフト面での地域連携方策の提案を行う必要がある。

参考文献

- 1) 国勢調査各年版
- 2) 石川運輸支局 HP 平成19年度自動車保有車両数（年統計）

<http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/ishikawa/statistics.html>