

地方部における住民の公共交通維持への負担意識の分析—三重県志摩市を対象として—

○名古屋大学 正会員 杉浦晶子 名古屋大学 正会員 福本雅之
名古屋大学 正会員 加藤博和

1. はじめに

近年、特に地方部において、公共交通機関利用者の減少が著しい。しかし、自家用車を利用できない人を中心に移動手段として重要であることから、その維持方策が全国各地で取り組まれている。

本研究で対象とする三重県志摩市では、市民アンケート調査(平成21年11月実施、後述)によると、回答者の約80%は鉄道・路線バスをほとんど利用しないという結果が得られている。他方で、同市では国・県からも支援を受けて市内路線バス6路線のうち5路線に対して約1億3千万円の補助を実施している(平成20年実績)。今後更に厳しい財政運営が予想される中で、このような補助がいつまでも可能とは限らない。補助がストップすればバス路線の廃止に伴う公共交通空白地拡大の可能性がある。しかし、高齢化の進行によって、自家用車を利用できない住民が増加することも同時に予想され、そのような人々は安心して日常生活を送れなくなる可能性も出てくる。

本研究では、志摩市市民アンケート調査の結果をもとに、公共交通維持への負担に対する考え方に関するデータのクラスター分析を行い、回答者がどのようにグループ分けできるのか検討する。次に、そのグループにおける個人属性別の特徴を分析する。以上により、住民の公共交通維持への負担の意識の構造とその特徴を概観することを目的とする。

2. 志摩市の概要

志摩市は三重県の南部に位置しており、平成16年に阿児町・浜島町・志摩町・大王町・磯部町の旧5町が合併して誕生した。市全域が国立公園に指定されており、阿児・浜島・志摩・大王地域などの沿岸部と、磯部地域などの山間部の地域から構成されている。

平成22年12月の志摩市の総人口は57,421人である。三重県平均に比べると老年人口比率が高く、生産年齢人口比率が低い。産業は、レジャー等の第3次産業が主で、全産業の従業者数の約80%を占めている。従業者の通勤先は、市内が約83%を占めている。

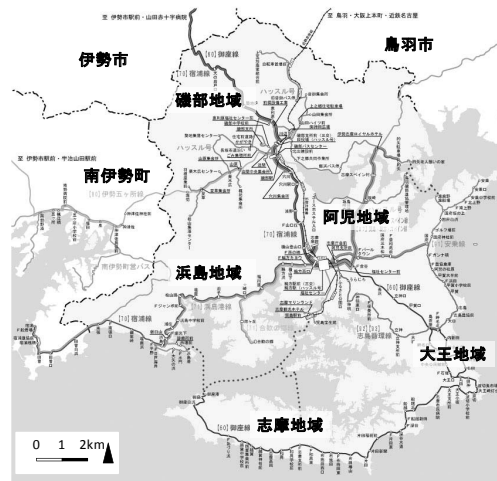


図1 志摩市の公共交通網 (平成21年10月)

志摩市内の公共交通網として、鉄道・路線バス・デマンド交通(磯部地域にある定時・定路線の電話予約運行型の乗合タクシー。各集落内を巡回しており、主に高齢者の利用を想定している)・巡航船がある(図1)。鉄道は近鉄志摩線が南北を通っている。路線バスは三重交通により6路線が運行されている(うち2路線は廃止代替バス)。巡航船は離島と本土の接続のために公営・民営で運行されている。利用者数はいずれも減少傾向にある。

3. 市民の交通行動に関するアンケート調査結果の概要

市民の交通行動の現状を把握するためにアンケート調査(平成21年11月)を実施した。調査対象は16歳以上の志摩市民で、市町村合併前の旧5町の間で配布部数に偏りが生じないように配慮しながら3,000名を抽出した。調査方法はアンケート調査票の郵送による配布・回収による。アンケート実施期間内に寄せられた回答数は1,183通(回収率38%)であった。

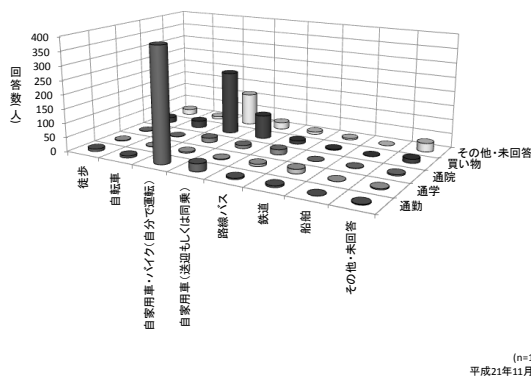
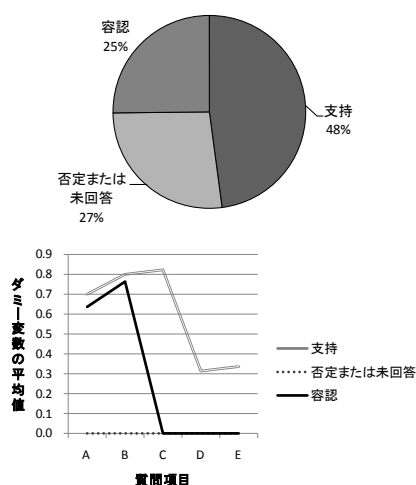


図2 外出目的と交通手段

図2は最も多い外出の目的とその際の交通手段である。通学と通院には鉄道・路線バスの利用が見られるが、通勤・買い物・その他の目的では、自家用車を利用する住民が多い。

4. 公共交通維持のための負担に関する意識分析

公共交通の維持のための負担に関連する質問項目に階層的クラスター分析(ウォード法)を適用し、回答者のグループ分けを行った(図3)。使用した質問項目は図3のA)～E)であり、いずれの項目もそう思う(またはややそう思う)と回答した回答者に1、それ以外の回答をした回答者に0を付けてダミー変数を作成した。そのダミー変数にクラスター分析を適用し、5個の質問項目から個人が公共交通維持への負担に対する意識の集約化を行いグループ分けを行う。分析の結果、公共交通維持への負担について a) 支持(負担を支持し、将来的な負担増を肯定)、b) 容認(負担は支持するが、将来的な負担増を否定または不明)、c) 否定または未回答(負担を支持しないまたは不明)の3グループに分類することができた。支持と容認を合わせると73%が公共交通維持の負担に肯定的と考えられる。



質問項目 (回答はダミー変数に変換)

- A) 鉄道・バスが赤字の場合、税金を投入しても維持した方がよい。
- B) 鉄道・バスの維持に国や自治体に取り組むのであれば、多少の税負担はやむを得ない。
- C) 鉄道・バス維持のために負担金を支払うことが求められたら、支払ってもよい。
- D) 市は公共交通へ経費を増額しても利便性の向上を目指すべきである。
- E) 路線バスの維持・確保のための県費支出は維持・確保だけでなく改善を進めるべきなので、今より多く支出してもよい。

図3 階層的クラスター分析の結果(公共交通維持負担への考え方)

次に、得られたグループ分けと個人属性(性別、年代、職業、家族構成、居住地域)との関係を検討する。その手順は、まず各グループに所属している回答者を個人属性別に集計し、その構成比を計算する。その上で、全体の構成比と各グループの構成比との差の検定(一部従属

のある場合)を行った。その結果、年代に関する項目で有意差が検出された。公共交通維持への負担を支持するグループの30代の回答者の構成比は全世代の構成比と比較して有意に低い。また、公共交通維持への負担を否定または未回答のグループの20代・30代の回答者の構成比は全世代の構成比と比較して有意に高い(表1)。このことから、特に20代・30代の若年層は公共交通維持への負担へ否定的な考え方を持つ傾向があると推察できる。この一因には、20代・30代の若年層は「鉄道・バスが廃止されたら今住んでいる場所では生活できないと思う」という質問に対し「全くそう思わない」「そう思わない」と答えた回答者の構成比が33%で、全年代の44%よりも低いことから、若年層は鉄道やバスが生活のために必ずしも不可欠なものと感じていない傾向にあることが考えられる。

表1 構成比の差の検定

		20代	30代	全世代
構成比	a)支持	39.7%[1.54]	39.3%[2.06*]	48.1%
	b)否定または未回答	37.2%[-2.20*]	35.2%[-2.30*]	26.5%
	c)容認	26.9%[-0.06]	28.2%[-0.41]	25.6%

注) []内はt値で、*は5%有意

5. まとめと今後の課題

本研究では、市民アンケート調査結果を用いて、公共交通維持のための負担に関する意識の検討を行った。クラスター分析の結果、アンケート回答者は支持・容認・否定または未回答の3グループに分類でき、支持・容認を合わせると73%が公共交通維持への負担を容認していることがわかった。次に、これらのグループ分けの個人属性による特徴を回答者全体と各個人属性の構成比の差の検定により検討した。その結果、20代・30代の若年層は公共交通維持のための負担をすることに否定的な考え方を持つ傾向にあることが分かった。これは若年層が鉄道・バスなどの公共交通が生活にとって必要不可欠なものであるという意識が低いことが一因と考えられる。以上から、志摩市における今後の公共交通維持関連施策の実施にあたっては、若年層の理解を高める働きかけを行っていくことが重要となることが示唆される。

謝辞 本研究の実施にあたり、アンケート調査等、志摩市の協力を得た。ここに記して謝意を表する。

参考文献

- 1) 志摩市：志摩市生活交通計画, 2010. 3.