

過疎地有償運送の現状と課題に関する一考察

近畿大学工業高等専門学校 正会員 中平 恭之
 豊橋技術科学大学 正会員 廣畠 康裕
 豊橋技術科学大学 正会員 松尾幸二郎
 近畿大学工業高等専門学校 学生会員 ○榎本 光樹

1. 本研究の背景と目的

我が国では、大都市圏への人口の集中によって、地方部での過疎化・高齢化が深刻な問題として顕在化している。地方部のバス事業は、人口の減少によるバス需要量の低下や利用離れなどにより、経営的に厳しい状況となっている路線も少なくない。そのため、不採算路線からのバス事業の撤退や運行本数の減少などが相次ぎ、公共交通のサービス水準が低下した。これらを背景として、多くの自治体では、公共交通のサービス水準を向上させるために、廃止された路線の代替的手段としてコミュニティバスの運行を開始した。しかし、過疎地のようにバス需要の少ない地域では、乗車人数が少なく、運行経費が財政を圧迫し、継続的な運行を維持できない地域も存在した。これらの問題に対して、いくつかの地域で導入されたのが過疎地有償運送である。

本研究では、過疎地有償運送が運行されている三重県熊野市を対象として、熊野市が実施した過疎地有償運送に対する住民意識のアンケート調査データをもとに、過疎地有償運送の現状と課題を把握することを目的とする。

2. アンケート調査の概要

過疎地有償運送に対する住民意識アンケート調査は、熊野市が過疎地有償運送の運行開始前後の2009

表-1 アンケート調査の概要

実施年	配布数	回収数	回収率	調査方法	調査対象
2009年	932	772	83%	各区長への訪問配布訪問回収	世帯
2010年	456	428	94%	郵送配布郵送回収	世帯
2011年	453	412	91%	郵送配布郵送回収	世帯
2012年	1286	528	41%	郵送配布郵送回収	個人
主な調査項目					
個人属性					
移動手段の有無	性別、年齢、住所、職業				
最寄りの公共交通機関について	運転免許の有無、自由に使える交通手段の有無				
普段の外出について	最寄りの公共交通機関までの距離、移動手段				
過疎地有償運送の利用について	外出目的、外出頻度、目的施設				
過疎地有償運送の利用について	利用の有無、利用満足度、利用の継続意向、改善点、非利用理由				
過疎地有償運送の料金について	初乗り運賃について、加算運賃について				
その他	過疎地有償運送に対する意見				

年～2012年の4年間行ったものである。アンケート調査の概要は表-1に示す。

3. 過疎地有償運送の概要

過疎地有償運送は、NPO法人「のってこらい」によって、熊野市北部の中山間地域に位置する五郷町と飛鳥町の一部で運行されている。両町ともに高齢化率は40%を超え（五郷町50%、飛鳥町44%：平成26年10月現在）、人口も年々減少傾向にある。この過疎地有償運送は、事前に会員登録すれば、希望日時を電話にて予約し、自宅まで迎えに来る。運行エリアは、表-2に示すように熊野市の中山間地域に限定され、中心市街地には路線バスによる乗り継ぎが必要となる。利用料金は、タクシー料金の1/2以下となるように初乗り1.5kmまで300円とし、以降1kmごとに50円を加算している。なお、待ち時間は無料となっている。

図-1に示すように、運行開始後の平成23年度は、会員数約190人、乗車人数約1,800人/年であったが、平成25年度には、会員数134人、乗車人数約1,400人/年と減少傾向にある。運行のために登録された車

表-2 過疎地有償運送の概要

運送の区域	五郷町、神川町、育生町、紀和町の全域、飛鳥町の一部
運賃	初乗運賃：1.5kmまで300円、加算運賃1kmごとに50円
協力体制	五郷町全地区の区長、五郷町婦人会、五郷町老人クラブ
使用車両	4台
運転者	6名

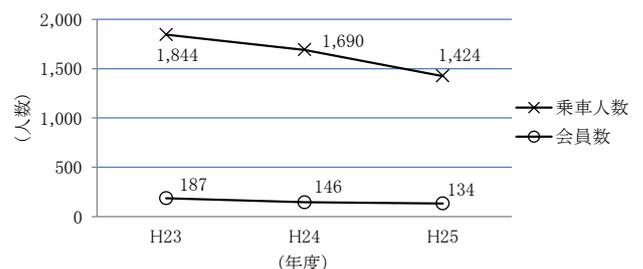


図-1 過疎地有償運送の会員数と乗車人数

両は4台あるものの、普段使用される車両はほぼ1台である。そのため、運営状況も年々厳しくなり、現在の運営状況では、継続的な運営が困難な状況にある。現在では、運行エリアの拡大や様々な乗車促進策などを検討している。

4. アンケート調査データの分析結果

(1) 個人属性の概要

2009年から2012年の年齢構成比を図-2に示す。回答者の半数以上が60歳代以上であった。職業構成比は、各年とも「無職」の割合が最も高く、60歳代以上では「無職」の割合が他の年代よりも高いことが分かった。

(2) 免許の有無と移動手段について

年齢階層別の運転免許の保有状況は、60歳代では約8割、70歳代以上では約5割の者が保有しており、そのうち実際に運転しているものは、60歳代で約8割、70歳代以上で約5割であった。普段自由に使える移動手段の構成割合を図-3に示す。自動車が約60%以上と最も多く、次いで約15%が徒歩のみだと回答している。70歳代以上になると、移動手段が「徒歩のみ」であると回答した者が約3割であり、高齢になるにつれて移動手段が確保できない傾向にあることを把握した。

(3) 過疎地有償運送の利用について

過去の過疎地有償運送利用経験を図-4に示す。アンケート回答者の2割程度しか、利用していない

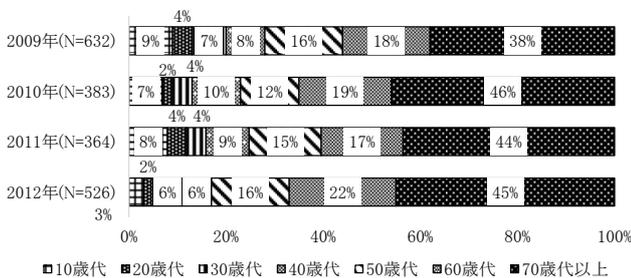


図-2 年齢構成比

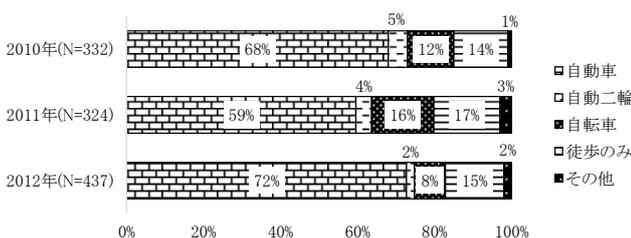


図-3 普段自由に使える移動手段

ことがわかる。利用者の7割以上が60歳以上であり、高齢になるにつれて普段の移動手段の確保が難しくなることから、利用割合が高くなる傾向にあると思われる。非利用理由としては、「ほかに移動手段がある」が最も多く約80%であり、「運行エリアが限定されている」や「料金が安い」がそれぞれ5%程度であった。

次に、過疎地有償運送利用者の利用満足度を図-5に示す。「満足」が50%以上であり、「どちらかといえば満足」を合わせると、約80%あることから利用者の満足度は良好だと考えられる。不満と回答した利用者の自由記述設問を見てみると、運行エリアが限定されていることに対する意見が多かった。また、利用者の今後の利用意向は、8割以上が「今後も利用する」と回答している。

5. 本研究のまとめ

本研究では、過疎地有償運送の課題を把握するため、住民意識アンケートデータを用いて分析を行った。分析の結果、普段自由に使える移動手段の確保が困難な高齢者の利用が多いものの、年々会員数や利用者が減少し、運営状況が厳しくなりつつあることを把握した。また、「運行エリアが限定されている」といった意見が多く、「運行エリアの拡大」が重要な検討課題であることがわかった。更に、対象地域の人口が年々減少傾向にあることから、継続的な運行を行うためには、高齢者以外の利用促進も検討しなければならないことを把握した。

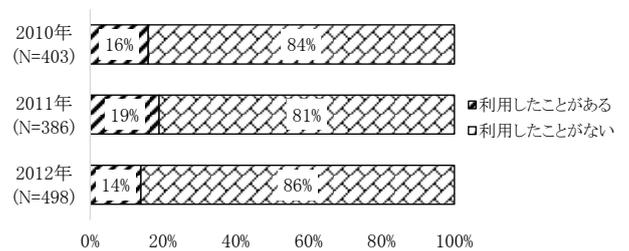


図-4 過疎地有償運送の利用経験

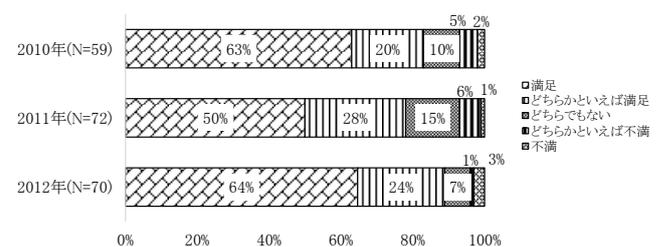


図-5 利用者満足度