

第IV部門

限界的な地域における公共交通確保方策の事例研究

大阪市立大学工学部 学生員 ○竹田 裕稀
 大阪市立大学工学研究科 正会員 吉田長裕

大阪市立大学工学研究科 正会員 内田 敬

1. 背景・目的

近年、高齢化、人口減少が進む中で、マイカー利用も困難な住民が増加している。特に、高齢化率が高く、人口減少が進んでいる「限界的な地域」における公共交通確保方策の必要性が高まっている¹⁾。

本研究では、先行事例である京丹後市や総社市と、現在、実証実験が行われている和泉市南横山地区のデマンド交通を事例として研究する。各事例の工夫を把握し、限界的な地域での公共交通確保方策の在り方に関する基礎的知見を得ることが目的である。

2. 研究計画

本研究の流れは大きくは三軸に分けられる。(図1)

- ① 法制度の調査
- ② 先行事例調査（京丹後市、総社市）
- ③ 南横山地区に関する調査

先行事例や南横山地区を調査し、事例毎の工夫をまとめ、また法制度のあるべき姿を考察する。

3. 法制度の調査

公共交通確保手段の一つである公共交通空白地有償運送²⁾に関わる法は次の2つがある。

- ①道路運送法³⁾: 運営協議会, 地域公共交通会議
- ②活性化再生法⁴⁾: 法定協議会, 地域公共交通再編実施計画

2 制度あるものの、②の法定協議会は①の運営協議会を兼ねることも可能とされている。柔軟な法的枠組みともいえるが、各自治体での具体の適応においては標準化されていないのが実情である。

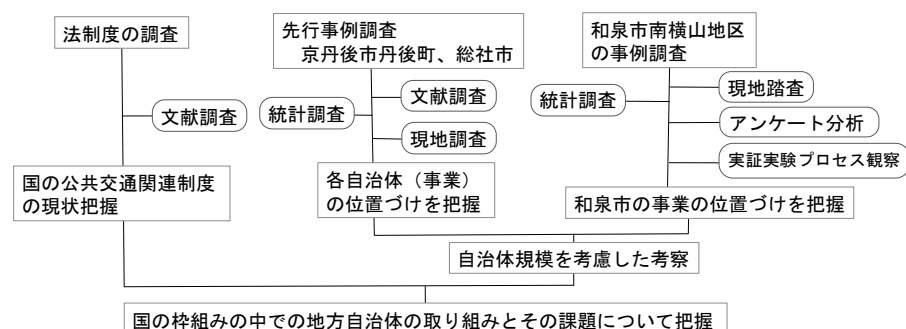


図1 研究フロー

4. 先行事例調査

(1) 京丹後市丹後町「ささえあい交通」

京丹後市では「ささえあい交通」のみでなく、貨・客・サービスの輸送を行う EV タクシー、上限200円バスなどが運行されている⁵⁾。京丹後市丹後町の「ささえあい交通」は平成28年5月から始まった UBER を使ったデマンド交通であるが、UBER に関する法律がないため国家戦略特区として行われている⁶⁾。

京丹後市丹後町の現地調査(2018年1月10日,11日)を行った結果を以下に記す。利用者からは便利だと評価されているが、乗車は丹後町内、降車は京丹後市全域のみ可能というシステムは外部からの利用者にとってはわかりにくいものである。また、ドライバーのボランティア精神によって成り立っているが、オンライン時間が朝8時から夜8時までと拘束時間が長い体力的に厳しいのが現状である。

(2) 岡山県総社市「雪舟くん」⁷⁾

岡山県総社市では平成22年に交通手段に関するアンケートを実施し、地域公共交通会議や市議会などで協議した結果、新生活交通「雪舟くん」が導入された。導入にあたり、路線バスは継続・減便・廃止するものにわかれ、コミュニティバスは廃止されている。

運行は市とバス・タクシー事業者との共存共栄方式で行われており、1人300円で利用できる。総社市の事例は事業者と自治体がそれぞれの果たす役割を認識しあって協議した結果といえる。

5. 南横山地区に関する調査

(1) 地区の位置づけ

和泉市全体の高齢化率は23%とそれほど高くないが、南横山地区においては4割近くあり、過疎地である丹後町と同程度の高齢化率や人口規模である「限界的な地域」といえる(表1参照)。

(2) 住民意識

2010年～2011年に行われたアンケート⁸⁾の結果を使い、住民のデマンド公共交通に対する意識について再分析を行った。再分析は、和泉市の北・中部、南部の二つに分けて行ったアンケート結果を高齢者世帯と、非高齢者世帯にデータを分けてクロス集計を行った。(図2)その結果、北・中部の非高齢者世帯と南部で設問12の「広報賛成」の点数が高くなり、地域背景から地域交通に対する関心の違いがあることがわかった。

(3) 現地調査

南横山地区でのデマンド交通の走るルートや、地区の現況を知るために現地調査(2017年7月16日,8月13日,27日)を行った。南横山地区にて路線バスなどは運行しているが本数は少ないため、自家用車持ちの家が多いのが現状であることがわかった。

(4) 実証実験プロセス観察

実証実験プロセス観察は以下を行った。

- ①法定協議会への参加：2017年8月29日,11月6日
- ②役所へのヒアリング：2017年11月27日
- ③運転手へのヒアリング：2018年2月1日

法定協議会への参加、役所へのヒアリングから実証実験は、地方創生交付金を活用し、道路運送法21条に基づき運行していることがわかった。南横山地区の取り組みは、現法の枠組みの中で公共交通を維持しようと工夫しているといえる。しかし運転手へのヒアリングの結果、拘束時間を問題点にあげていた。

5. まとめと今後の課題

南横山地区には南海バスなど複数のバス路線が走っているため、わかりやすい体系にまとめることを考える必要がある。そのためには、総社市の例のように事業者の撤退を認めることや、京丹後の「ささえあい交通」のような、行政に任せきりにせず住民たちで公共交通を維持する意識や覚悟が必要である。国は、加藤⁹⁾も指摘する自治体の積極的な協議による、特区型の提案に対し寛容であることが求められる。

今後は、始まったばかりである南横山地区の実証実験の結果を評価し、工夫をまとめることが課題である。

最後に、本研究を進めるうえで、実証実験に関するヒアリングにご協力いただいた和泉市役所の担当者様に感謝いたします。

表1 事例地域の高齢化率・人口密度

	和泉市		京丹後市		総社市 (H29)
	全体 (H29)	南横山 (H29)	全体 (H27)	丹後町 (H29)	
全年齢 (人)	186179	907	55054	5316	68579
65歳以上 (人)	43940	360	19421	2160	18938
高齢化率 (%)	23.60	39.69	35.28	40.63	27.61
人口密度 (人/km ²)	2190.3	71.76	109.9	81.83	323.49

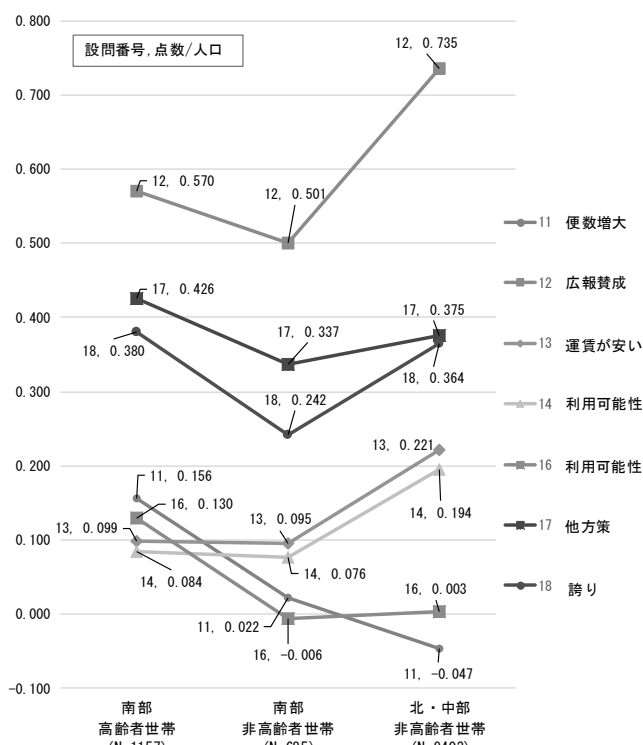


図2 地域・世帯種類別のアンケート結果と点数

参考文献

- 1) 地域公共交通に関する最近の動向等
<https://www.mlit.go.jp/common/001134509.pdf>
- 2) 交通空白地有償運送について
http://www.pref.okayama.jp/uploaded/life/466138_3270076_misc.pdf
- 3) 道路運送法 国土交通省 HP
http://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/jigyo/taxi/jyoyo/hourei_HP/RoadTransportLaw.htm
- 4) 公共交通の活性化及び再生に関する法律
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000055.html
- 5) 京丹後市のさまざまな公共交通施策について
<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/1611kenshuu05.pdf>
- 6) 京都府京丹後市で「ささえあい交通」がスタート
<https://www.uber.com/ja-JP/blog/kyotango/>
- 7) ソフトウェア HP 総社市新生活交通「雪舟くん」とは
http://www.city.soja.okayama.jp/kotsu/kurasi/shin_seikatu_koutuu/shin_seikatu_koutuu_towa.html
- 8) 倉嶋祐介, 内田敬: コミュニティバスの維持と公的支援に対する市民意識に関する研究, 第33回交通工学研究発表会論文集, pp.569-574, 2013
- 9) 加藤博和: 変化する公共交通関連制度を現場で活用するために, 交通工学 Vol.52 No.2, pp.11-17, 2017