

地域公共交通の導入事業における住民連携に関する一考察
－宮崎県門川町における事例として－

中央コンサルタンツ株式会社福岡支店 正会員 ○小野紘平, 非会員 桶本 孝
門川町役場まちづくり推進課企画政策係 非会員 諸江崇史

1. はじめに

平成26年11月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律¹⁾」が施行され、地方公共団体を中心に、まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保、地域全体を見通した総合的な公共交通網の形成、地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ等、地域毎の実情に応じた創意工夫が進められている。ここでは、基本的な方針の一つに「住民の協力を含む関係者の連携」が掲げられ、先で述べたネットワークの改善と併せ、住民が主体となって積極的・継続的関与を行うことの重要性が明示されている。しかし、需給バランスの均衡が崩れた地域公共交通は依然として厳しい経営環境が続いている。過疎化による人口減少やモータリゼーションの進展により住民の利用意識が遠のいている現状において、いかに地域公共交通と住民の良好な関係を築き、持続可能性を高めた地域公共交通ネットワークを再構築していくか、そのための方法や実践プロセスに関する知見の収集は解消すべき課題の一つといえる。

本研究では、以上の問題意識を踏まえ、住民による積極的・継続的関与の実現を目指しながら地域公共交通の新規導入を実践したプロセスならびにその効用を考察することを目的とする。特に、本事例では乗合タクシーの導入以前に地方公共団体が運営する地域公共交通が存在しておらず、公共の立場から地域公共交通づくりに初めて取り組んだ事例の事業プロセスを述べる。

2.地域概況及び乗合タクシー事業の特徴

門川町の道路網、主要施設、公共交通網を図-1に示す。本事業以前は、地域公共交通として門川駅にJR日豊本線が発着し、国道には延岡市～日向市間の地域間幹線系統(14往復/日)、日向市～美郷町小原間の廃止路線代替バス(4往復/日)が運行していた。しかし、路線バスは主要幹線道路の単線のみであることから、町内の各郊外部は交通空白地域となっており、町中心部への外出ニーズに対応する路線網の不足が生じていた²⁾。

これを受け、門川町ではH26年度に地域公共交通網形成計画を策定し、H27年度以降に乗合タクシー導入検討に着手している。導入検討においては、二段階の

実証運行方式を経て、平成29年10月から名称を改め本格運行に至っている。第1期は運行サービス水準の骨格を検証し、第2期は本格運行を前提に地区毎のニーズに応じた細かな運行内容の調整を行い、その過程で住民との協議・検討を反復的に実施している(表-1)。



图-1 地域概況図

表-1 本事業における住民との関わり

時期・項目	実施内容
H26/10 個別訪問調査等	・地区代表者へのグループインタビュー調査から自家用車を持たない高齢世帯等を把握し、個別訪問調査により具体的な外出実態を把握 〈分析対象〉252 世帯（高齢世帯等）
H27/5 計画立案	・門川町地域公共交通網形成計画を策定
H27/10～11 第 1 期実証運行	・2 ヶ月間の実証運行を実施（5 系統）
H27/12 利用実態調査①	・乗合タクシーの利用実態、生活動向等を調査 〈分析対象〉177 世帯（個別訪問対象者を含む 65 歳以上世帯） 〈方法〉区長を通じた調査票の配布・回収又は 郵送による配布・回収
H28/4～5 地域座談会①	・乗合タクシーのルート・ダイヤ等の運行計画 に関する検討（沿線 22 地区）
H28/10～H29/9 第 2 期実証運行	・1 年間の実証運行を実施（9 系統）
H28/12 地域回覧 開始	・利用目標及び月間利用者数をまとめた目標達 成状況の通知（路線沿線地区を対象） 〈方法〉班回覧等を活用した沿線への通知 （概ね 2 ヶ月に 1 度の頻度で実施）
H29/2, H29/6 試乗体験イベント	・商業施設、病院、警察等との協働によるお出 かけ企画を開催（路線毎に各 2 回）
H29/6～7 利用実態調査②	・第 2 期実証運行後の利用実態調査として、沿 線地区への追跡調査を実施 〈分析対象〉576 票（町在住 65 歳以上） 〈方法〉地域座談会を通じた配布・回収、郵送 による調査票の配布・回収
H29/6 地域座談会②	・乗合タクシーのルート・ダイヤ等の改善に關 する検討（沿線 18 地区）
H29/10～ 本格運行開始	・検証結果を踏まえ町内 8 系統で運行 ・かどっぴータクシーに名称を改め本格運行

3. 事業プロセスの検証

(1) 計画立案時における戸別訪問調査の効用

計画立案に際しては、全43区長へのグループインタビュー調査から公共交通を必要とする高齢世帯等を確認し、個別訪問調査により外出実態や移動時の問題等の把握を行った(表-2)。これにより、外出目的地や頻度、時間帯等の詳細なニーズを居住地と結びつけた情報として把握する事が可能となり、具体的な支援対象を確認したうえで乗合タクシー事業の政策判断がなされている。また、第1期実証運行後は個別訪問の対象者を含めて意見聴取を行い(回収数177世帯)、外出機会の変化では37%が増えたとの回答(図-2)を示し、当初の支援対象に一定の効果が有ったことが確認された。

(2) 運行計画検討時における地域座談会

第2期実証運行から、住民との直接的な対話の機会として設けた地域座談会(22地区、319名)(写真-1)が、住民のなかから利用意識の高い住民を招集する機会となった。運行計画に必要な詳細な外出実態を利用見込みの高い住民から直接確認できる場として機能し、運行内容に対する地域の意思決定の場として活用した。さらに、運行直前には地域座談会に参加した区長等により、他の住民に利用を呼びかける行動が喚起された。

(3) 運行継続水準の明示と定期的な利用通知

平成28年12月から、地域公共交通会議で検討した運行継続基準をもとに、利用目標と月間利用状況を沿線地区に班回覧等を活用して周知し、概ね2ヶ月毎に定期的な通知を継続している(H29.9までに計6回実施)。通知を実施した4路線のうち1路線は顕著な利用の増加(図-3)が確認され、路線存続目標の明示が住民同士で呼びかけ合って利用する行動を喚起したことが沿線住民への聞き取りから確認された。

(4) 運行期間中の試乗体験イベント

運行期間中は、公共交通の利用習慣が少なかった住民に向けて試乗体験イベントを実施した(H29.2は計6回実施、52名参加)。関心の低さが懸念されたことから参加の動機付けに外出の楽しみとなるイベントを併せて企画したため、商店や病院、市場、警察といった町内施設と乗合タクシーとの連携を生み出す機会となった(写真-2)。参加者からは企画の満足感及び今後の利用意向に関する意見、乗合タクシーで楽しく皆と外出できたのでまた利用したい等の意見が得られ、乗合タクシーを使って出かけた経験が楽しみとして記憶され、次なる利用への意識付けにつながることが示唆された。

4. おわりに

本稿は、乗合タクシー導入事業全体のプロセスから住民との関わり方を分析し、住民との直接的な関わりが本事業に及ぼした効用について考察した。本考察は、一部の住民を対象とした個々の調査結果から示唆される効用を示している。今後は、町全体を調査範囲とする意識調査等から、地域公共交通網の広がりや利用促進の反復による公共交通利用の意識・行動変容の要因について明らかにしていく必要があると考える。

表-2 個別訪問調査の概要

調査方法	直接面談方式での聴き取り調査（コンサル職員、又は区長による戸別訪問調査）
調査時期	平成 26 年 10 月 31 日～11 月 25 日
対象	252 世帯（グループインタビュー調査より把握）
質問項目	個人属性 居住地、年齢、世帯構成、自動車・運転免許の保有状況、免許返納意志
	外出実態 外出目的・具体的な外出先、外出頻度、外出の多い曜日、外出する時間帯、日常の外出手段
	意向 公共交通に求める内容、外出時に生じている問題

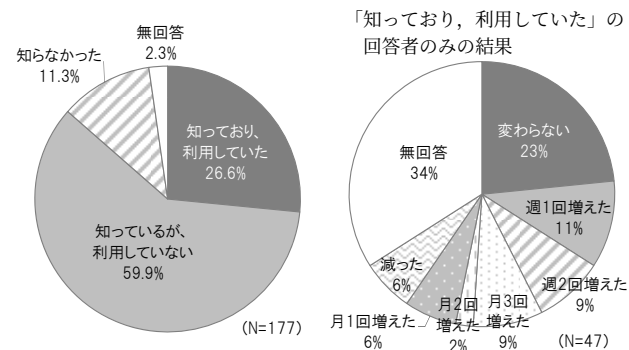


図-2 実証運行後の意見（左：利用状況，右：外出機会）



写真-1 地域座談会の様子

写真-2 商店での企画風景

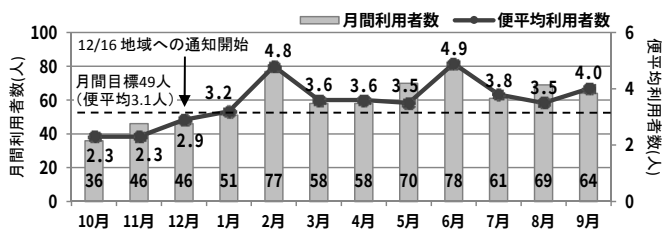


図-3 中山・五十鈴線の月間利用者数の推移 (H28実績値, 週1日・4便/日運行)

参考文献

- 国土交通省 (2014): 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律 (平成26年法律第41号)」, <http://www.mlit.go.jp/common/001061407.pdf>, pp.1 - pp.30
- 宮崎県門川町 (2014): 門川町地域公共交通網形成計画, <http://www.town.kadogawa.lg.jp/live/data/2123.pdf>, p20