

過疎地域における個別輸送サービスの実態と課題に関する研究

徳島大学 学生会員 ○島田 奈実
 徳島大学大学院 正 会 員 山中 英生
 徳島大学大学院 学生会員 Aygul AINI

1. はじめに

過疎地では交通手段を持たない高齢者等の生活のためにモビリティの確保が課題となっている。このため、平成 18 年の道路運送法の改正で、地域住民の生活維持に必要な輸送をバスやタクシー事業によっては提供されない場合に自家用車を用いて有償で運送できる「自家用有償旅客運送制度」の創設などが行われた。公共交通空白地において住民等の移動手段を確保するために市町村、NPO 法人等が自家用車を使用して、営利を目的としない妥当な範囲内の有償で輸送を行うもの、また、時間も比較的制限がないタクシーの料金の一部を補助する制度（タクシーチケット）が行われている地域も多く見られる。今後、人口減少の進展にともなう、過疎地域ではますます高齢者が分散して居住するようになることから、こうした個別輸送サービスへのニーズが増加する可能性が高いといえる。そこで、現在実施されている公共交通空白地有償運送における個別輸送サービスの実態と課題を明らかにし、それらの事業の持続可能性について検討することを目的とした。

2. 既存研究

若菜ら¹⁾は、過疎地有償運送が新しい公共的な交通手段となる可能性について検証することを目的とし、導入事例から導入条件と課題について明らかにすると述べている。過疎地有償運送は地域内に民間事業者によるバスやタクシーが存在しないことが基本的な条件となり、バスのフィーダー輸送としての役割を担っている。導入条件と課題としては、①既存の公共交通との調整、②運送主体の確保と運行管理経費の軽減、③ドライバーの確保、④運賃の適正な設定、⑤事故補償問題の解決の 5 点に整理できるとしている。それぞれの課題を解決し、過疎地有償運送を公共的な交通手段として機能させるためには、地方自治体の支援や協力が必要であると同時に、地域に対するボランティア意識、地域貢献の意識が、ドライバーや運送側にも、利用者側にも重要となると述べている。

3. 調査方法

本研究では公共交通空白地有償運送(旧過疎地有償運送)の制度のもとで「ドア・ツー・ドア型」サービスを提供している団体をインターネット等から抽出し、表 1 の 7 団体の調査を行った。現地でのヒアリング、メールを用いたが、一部メールでの回答ができないところには、電話で調査を行った。

表 1 調査対象とした公共交通空白地有償運送

行政区域	運営主体
徳島県上勝町	NPO 法人ゼロ・ウェイストアカデミー
徳島県美馬市木屋平地区	NPO 法人こやだいら
徳島県那賀町	那賀町社会福祉協議会
愛媛県八幡浜市	NPO 法人にここ日土
愛知県豊根村	豊根村シルバー人材センター
長野県中川村	NPO 法人ふるさとづくり・やらまいか
京都府京丹後市	NPO 法人気張る！ふるさと丹後町

4. ヒアリング調査結果

ヒアリング調査結果より、公共交通空白地有償運送の特徴を整理したものを、表 1 に示す。サービスの内容は NPO 法人等の団体により異なることが明らかになった。料金は、タクシーと同じように「距離当たりいくら」と決められている場合が多い。ドライバーについて、登録

表 2 公共交通空白地有償運送の特徴

運行区域		運行時間		会員登録	
該当地域のみ	乗降車が該当地域であれば区域外輸送可能	運行可能時間が決まっている	柔軟対応可能	該当地域住民のみ	観光客も利用可能

しているドライバーの年齢の幅は広く、若い世代のドライバーは仕事をしながら休日に地元のために協力している場合が多い。メインで運行を行っているドライバーは高齢であり、また限られた人であるのが現状である。運営について、市町村等から補助金を受けている事例は一部であることが明らかになった。

5. ヒアリング調査の分析結果

ヒアリング調査により得られた会員規模について分析を行った。高齢化率（該当地域の人口に対する高齢者の割合）と会員率（該当地域の人口に対する会員数の割合）の関係を図1に示す。高齢化率が高くなると会員率は高くなるといえる。徳島県木屋平地区では医療機関等と連携をとり通院輸送サービスを実施しており、木屋平地区住民にとって欠かせない存在になっており、他の事例に比べて高齢化率に比して高い会員率となっている。今後、高齢化が進み、通院需要が高まれば、他の地区でも会員率が多くなることが予測される。

次に、会員数とドライバー数の関係を、図2に示す。豊根村は、37人と多いが内11人は社会福祉協議会の職員であり、一般ドライバーは26人である。全体として会員数の数～10%のドライバー数である。確保に関しては、上勝町では地域の人で紹介で新規ドライバーが定期的に補充されている他、木屋平地区もドライバーの課題はないとしている。新規の利用者が少なく、限定者の利用のため、配車や輸送の効率性が高くなっていることも特徴であった。

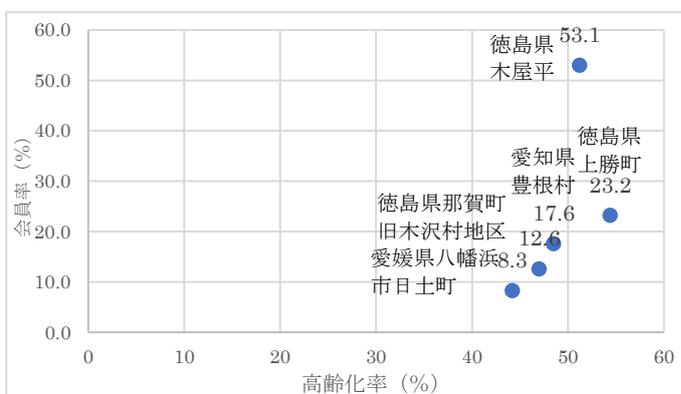


図1 高齢化率と会員率

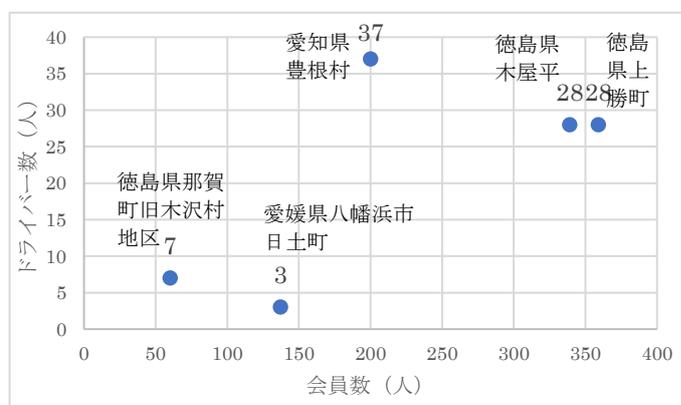


図2 会員数とドライバー数

6. 今後の持続可能性と課題

●今後の持続可能性

こうした輸送サービスに頼る地域では、サービスの持続が重要となる。他の事業による収益があるNPOや社会福祉協議会では、配車サービスは他業務の付帯業務として提供されており、タクシー料金の半額程度の利用料でドライバーが確保できる場合は、経営上の運営は問題ない状況となっている。このようにNPO法人等でも収益業務とのバインドが可能であれば運送収益で事業継続できるが、公共組織のボランティア的な付帯事業としてサービス提供を行う団体自体の持続が前提となる。また、他の公共交通機関が運営している地域では、乗り継ぎ等の接続がスムーズとなるような運送（バスやJRのダイヤの見直し、公共交通空白地有償運送で駅やバス停に定刻に迎えに行く）の開発が重要となっている。

●今後の課題

ドライバーについてはヒアリングした団体で現時点では、順調に確保できているが、運営側もドライバーも高齢化が進んでおり将来不安がある。市町村から補助金を得ている団体ではその継続も課題として挙げられている。丹後町ではUberアプリを利用して配車の効率化が進められているが、高齢者へのスマートフォンの普及が課題となっている。今後は運営側の調査に加えて、利用者、ドライバーの意向調査が必要と言える。

参考文献

1) 若菜千穂・広田純一：過疎地有償運送の導入条件と課題，土木計画学研究・講演集，Vol.33，2006