

過疎地域におけるタクシー利用補助制度の実態分析

徳島大学 学生会員 ○間嶋 仁樹
 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 AYIGULI AINI

1. はじめに

過疎地地域では、規制緩和等により民間バス事業者の撤退や高齢者の進展によって、交通手段を持たない高齢者のモビリティ確保が課題となっている。自治体によるデマンド型乗合タクシーやコミュニティバスの運行による移動支援が行われているが、ドア・ツー・ドアサービスの提供ができないことから利便性が低く、乗合率が低迷した利用となっているなど、移動需要が少ない過疎地域では乗り合い輸送サービスがむしろ非効率となる状況がみられている。そこで、個別需要に応えられドア・ツー・ドアが可能なタクシーを活用する方法として、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）が導入されている過疎地域が多く見られる。今後、さらなる高齢化・人口減少が進み、移動困難者数自体が減少し、かつ分散的な居住が進むと思われる過疎地域では、一層個別輸送へのニーズが増す可能性が高いといえる。そこで、本研究は過疎地域におけるタクシー利用補助制度の実態と課題を明らかにすることを目的とした。

タクシー補助に関して、偉士大ら¹⁾は、交通弱者の移動支援策として導入されている補助制度の現状とあり方について分析している。タクシー補助制度は、制度を実施している環境にもよるが、導入市町村ではデマンド型輸送等の輸送提供型のサービスに比べて、低コストで実施されていることを明らかにした上で、一般市民を対象に行ったアンケートの結果から、市民はタクシー補助に対して基本的には反対しておらず、必要な人を限って必要最低限の範囲で補助を行うことを求めているとしている。

この成果を踏まえて、本研究では、タクシー利用補助制度の効果、実態、持続可能性の課題を明らかにするため、自治体への調査・分析を行った。

2. タクシー利用補助制度の自治体調査

本研究では、過疎地域に指定される市町村を対象にHPを確認し、高齢者を対象としたタクシー利用補助制度の導入有無の調査を行った。この結果、全国817の過疎地域の内、304の地域で高齢者を対象としたタクシー利用補助制度の導入が確認できた。地方別の補助制度導入率を図1に示す。中国・中部地方での導入率が高く、およそ半数の市町村で導入されていることがわかる。

次に、導入が確認された市町村に対し、メール等によって実態および課題に関する質問調査を行った。その結果143自治体から回答を得た（回収率47%）。

3. タクシー利用補助制度の分析結果

補助の方法としては、交通困窮者の移送支援を目的として条件対象者の申請時に補助する制度と、免許返納後の支援や交通事故防止を目的として免許返納時に補助する制度に分けられる。免許返納時に補助する制度には、申請時1回限りのものと数年間補助がもらえるものがあることがわかった。次に、回答のあった市町村を高齢化率によって3つに分類し、分析を行った。1年間の最大補助額について比較したものを図2に示す。高齢化率の高い地域ほど10,000円を超える補助額の制度の割合が大きくなっており、高齢化率の低い

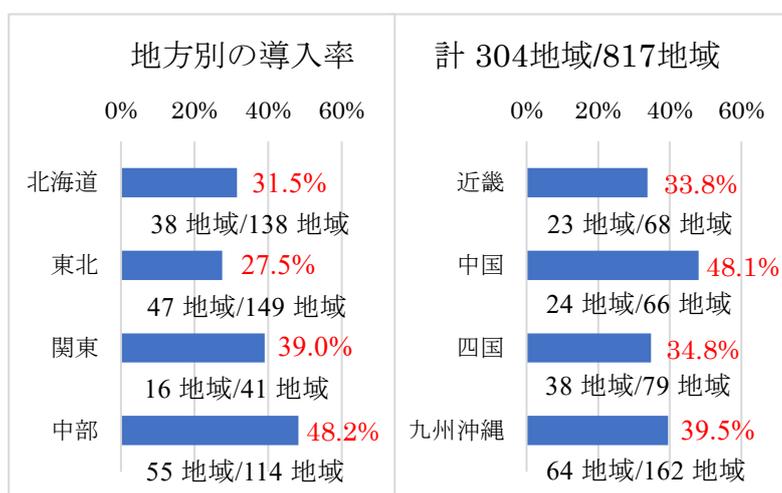


図1 地域ブロック別のタクシー補助制度導入率

地域に比べ手厚い補助がされていると考えられる。一方で、高齢化率 37%以下の地域では最大 100,000 円以上の補助を受けられる制度もありが、平均額としては 2 万円程度と高い自治体と変わらない。補助額の大きなものは利用目的や条件が限定されているものが多い傾向がみられた。

利用者や議会からの改善の要望について比較したものを図 3 に示す。利用回数・交付枚数の増加といった補助内容の拡充を求める声が多く、約 50%を占めている。高齢化率別では、高齢化率の低い市町村ほど要望が多くなっていることが明らかになった。実際に改善を検討・実施している市町村も 20%程度見られた。

なお、人口に対する補助券配布者の割合は平均 3.6%程度であり、人口一人当たりの公的負担額は平均 293 円程度であった。高齢化率別で比較してみると、特に、高齢化率の低い地域ほど配布者割合・公的負担額が共に小さくなる傾向にある。タクシー利用補助制度は比較的公的な負担が少ない制度と言える。

4. 今後の持続可能性と課題

●今後の持続可能性

高齢化の進む過疎地域において、高齢者のモビリティ確保のためには、タクシー利用補助制度のような取り組みが必要になると考える。また、バスの整備や乗合タクシーの運営に比べ比較的 low コストで実施することができる。今後の持続可能性としては、利用回数・交付枚数の増加などの補助内容の拡充を求める声が多いことから、住民の需要に応じて制度の改善を行う必要がある。また、制度利用者が少ない市町村も一部あることから、制度の見直しや周知強化など柔軟に対応を行うことで、過疎地域に住む高齢者のモビリティ確保につながる施策とする必要がある。

●今後の課題

補助制度によって高齢者のモビリティ確保に貢献することができるが、過疎地域においてタクシー事業者の存続が大きな課題となる。タクシー補助制度による利用者増加が経営に寄与すると考えられるが、経営状況が厳しく持続が難しい地域ではタクシー利用補助制度の導入が難しい地域もある。そのような地域では、ボランティア有償運送など他の取り組みの導入必要性が高くなると考える。

今回の調査では、高齢者を対象としたタクシー利用補助制度のみに注目した。今後は、調査が行えなかった市町村への追加調査や、利用者の意見を調査・分析し、改善策を検討していく必要があると考える。

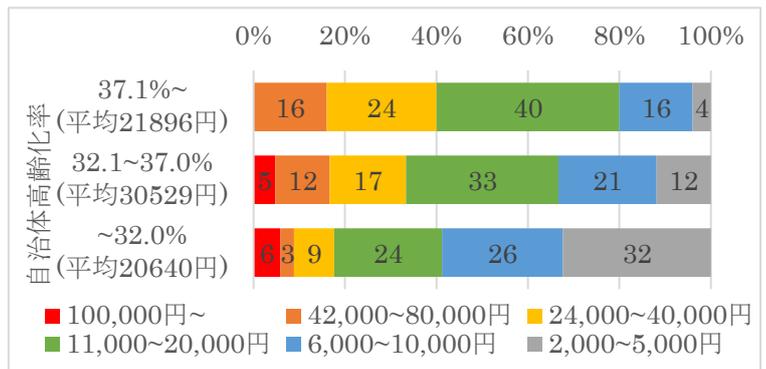


図 2 年間最大補助額の比較

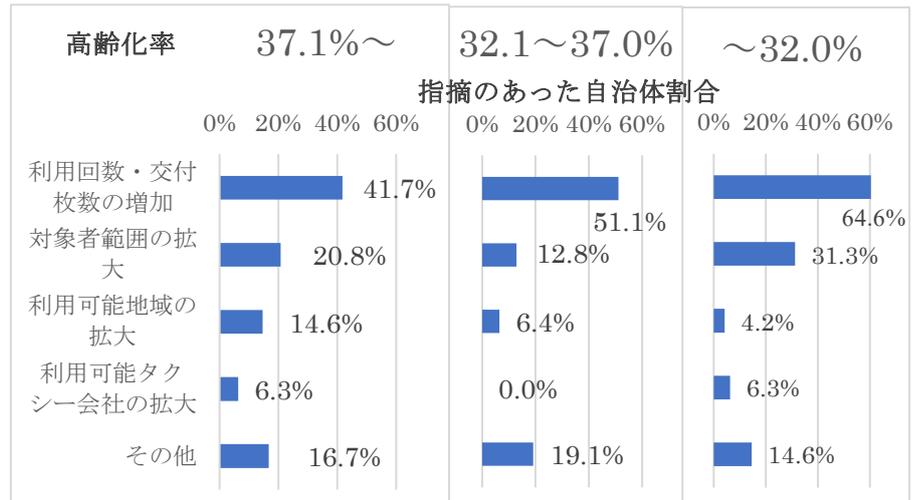


図 3 タクシー補助制度への改善要望

【参考文献】 1) 偉士大恵美・山中英生・真田純子：過疎地域におけるタクシー補助制度の実態とあり方，土木学会論文集 D3（土木計画学），Vol. 69, No. 5（土木計画学研究・論文集第 30 巻），2013