

自治体調査による過疎地域のタクシー補助制度の実態分析

徳島大学工学部 学生会員 ○川口 晃生
 徳島大学大学院 学生会員 Ayiguli AINI
 徳島大学大学院 正会員 山中 英生

1.はじめに

過疎地域では高齢者等のモビリティ確保が課題となっている。このため、デマンド型乗合タクシーやコミュニティバス等の移動支援が行われている。しかし、乗合率が低く結果的に個別での利用となっているなど、需要が少ない地域では乗合い運行の効率化が十分でない状況も見られる。個別の需要に応えられ、自宅と目的地をドア・ツー・ドアのサービスが可能なタクシーの活用が期待されている。このため、タクシー料金の一部を補助する制度（タクシーチケット）を導入する地域が多く見られる。今後、高齢者の数が増えていくと思われる過疎地域では、こうした個別輸送のニーズが高まる可能性が高いといえる。そこで本研究は過疎地域自治体が実施するタクシー補助制度の実態と課題を自治体調査をもとに分析し、今後の改善方策について考察することを目的とした。

2.既存研究

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タクシー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おり、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。また Aini ら²⁾はタクシー補助制度とデマンド型乗合タクシーの運行経費分析から乗合方式よりもタクシー補助で多くの地域をカバーすることが経費上効率的であることを示している。この成果を踏まえて、本研究では、タクシー補助制度の実態、持続にあたっての課題を明らかにするため、自治体調査を行った。

3.調査方法

総務省過疎地域市町村等一覧の過疎地域 817 自治体を対象に自治体の WEB サイトに掲載されている補助制度の調査と自治体への調査紙調査を行った。調査紙調査の回答数は合計 325 (回収率 39.8%) でうち、タクシー補助を導入している自治体は 151 自治体、未導入は 174 自治体であった。WEB 情報からは全国 817 の過疎地域のうち 211 の地域(導入率約 26%)で高齢者を対象とした毎年実施されるタクシー利用補助制度の導入が確認できた。地方別の補助制度の導入率を図 1 に示す。四国地方が高く、一方で東北地方で低い導入率となっている。

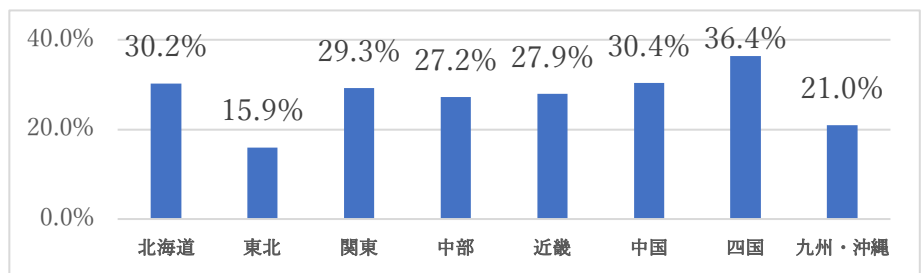


図1 地方別タクシー補助制度の導入率

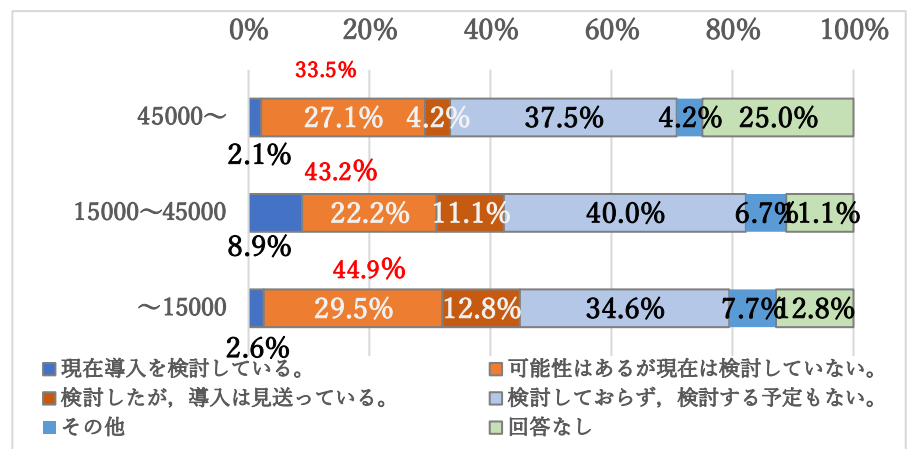


図2 タクシー補助制度未導入地域での検討状況

4.補助制度未導入自治体での検討

タクシー補助制度未導入の自治体のタクシー補助制度の検討状況を図 2 に示す。現在導入を検討している、可

能性はあるが現在検討していない、検討したが導入を見送ったというタクシー補助制度に否定的ではない回答は人口規模が小さい自治体ほど多い傾向にあり、15000人以下の自治体では約45%で見られた。未導入自治体の導入上の課題を図3に示す。最も多いのは財源確保だが、対象者の選定、対象地域の設定、適切な補助額・補助率の設定など技術的課題では人口規模が大きいほど割合が多い。一方、タクシー事業者が存在しない・選定が困難という地域課題は人口規模が小さい自治体で割合が多い。政策的課題が導入上の課題と回答した割合は少なく高齢者の移動支援の政策自体は重要視されていることが分かる。

5. タクシー補助制度導入自治体の分析結果

令和元年度、令和2年度の新型コロナウイルス発災前後の自治体のタクシー補助制度に対する助成総額の変位を図4に示す。減少している自治体が多く見られたが増額している自治体も見られ、特に小規模自治体で多く見られた。

導入自治体における利用者や議会からの改善の要望では「一人当たりの配布枚数の増加要望」の割合が最も多くこれは人口規模が小

さいほど回答割合が多い結果となった。次に「対象者範囲の拡大」が多く、これは人口規模が大きいほど回答割合が多い結果となった。しかし、コロナ禍後に希望が生じた項目では人口規模の小さい自治体では平常時と同じく、「一人当たりの配布枚数の拡大要望」の割合が多くなっているが、人口規模が大きい区分では「利用可能エリア・区間の拡大」の要望割合が多くなった。これは公共交通で行っていたところへ、タクシーを使いたいという要望が生じていることが予想される。

6. 今後の課題

制度改善方向に関する自治体意向の分析結果は講演時に発表するが、タクシー事業の多角化や交通保険などの方向を指摘している。なお、高齢者以外を対象としたタクシー補助制度を実施する市町村に対しても調査を行うことで、今後の持続可能性の検討に繋がると考える。人口減少による人材不足やタクシー事業者の減少の対策には、町内だけでなく、国や県との連携により、効率的な行政サービスが必要であると考えられる。また今回は、新型コロナウイルス発災時の調査を行ったが、今後は新型コロナウイルスが終息した後の調査が必要であると考えられる。

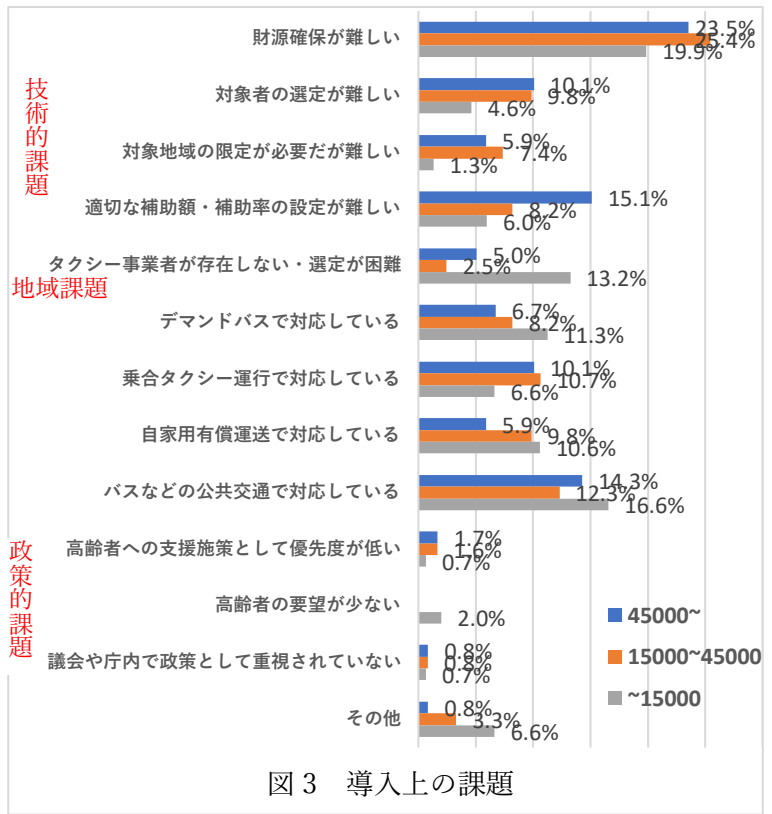


図3 導入上の課題

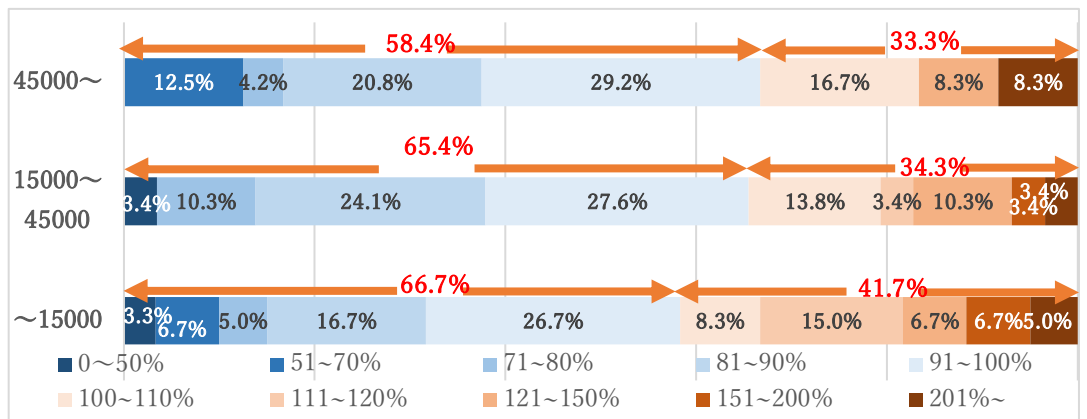


図4 新型コロナウイルス発災前後の助成総額の増減

【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 2) Ayiguli Aini, Hideo Yamanaka, Megumi Ishio and Nami Shimada : PLANNING OF FLEXIBLE TRANSPORT SERVICES FOR RURAL AREA CONSIDERING OPERATION COST 土木学会論文集 D3 (土木計画学)，Vol.75, pp. 1_779-1_785, 2019