

# 過疎地域における住民主導の交通システムに関する研究 過疎地有償運送事例の検討を通して

Study on the transportation system  
under the residential initiative in underpopulated areas

2007年3月修了 社会文化環境学専攻

学籍番号 56840

氏名 堀 智尋 (Hori, Chihiro)

指導教員 原田 昇 教授

キーワード：交通弱者，過疎地域，自家用車有償運送

## 1. 研究の背景と目的

高度成長時代に進展したモータリゼーションは特に地方部において、公共交通機関の衰退をもたらし、自動車依存型の社会構造をつくりだした。こうした社会においては、自動車を自由に使えないことが、その人の外出回数の減少を引き起こすばかりか、外出の断念や、ひいては社会的排除にまで繋がる恐れがある。

特にいわゆる過疎地域においては、近年の規制緩和によって不採算バス路線が次々と撤退し、公共交通の空白化がすすんでいる。また、少子高齢化と人口減少が都市部よりも著しい傾向にあり、家族の自動車に同乗するという外出手段すら利用できない場合がある。そこで本研究では、過疎地域において自家用車の利用に制限のある人々の足を継続的に確保するために、最近登場してきた自家用車による輸送サービス（以下、「過疎地有償運送」）について検討する。

具体的には、各地における運行事例の実態を把握することで現状を明らかにし、さらに、運行実施地域の住民意識調査によって、サービスに対する認知・評価と運営へ

の参加協力意思を測った。

## 2. 「過疎地有償運送」の定義と運行概要

過疎地有償運送とは、一言で言えば『交通機関空白の過疎地において、自治体以外の団体による非事業用車を用いた有償運送』である。厳密に言えば、タクシー等の公共交通機関によっては移動制約者や住民等に十分な輸送サービスを確保できないと自治体が認めた地域において、市町村が主体となった運営協議会を設置するという条件を満たせば、自治体以外の団体でも道路運送法第79条の登録によって、有償運送事業を実施することができる。

項目	条件
運送主体	NPO法人 または 地方公共団体主宰のボランティア組織
運送対象	住民及びその親族 地域内施設の利用者 地域内に反復的用務を有する者
運転者	普通第二種免許を有することが基本。 または、地域の交通状況等を考慮し、十分な能力及び経験を有していること
運送対価	営利に至らない範囲 (タクシーの概ね2分の1程度が目安)

利用にあたっては、利用したい日時を前もって運送主体に予約することで、その日時に出勤できる登録ドライバー（住民等）に出勤依頼が届き、都合がつけば予約成立となる。当日にはドライバーが利用者宅まで自家用車で迎えに来て、目的地まで乗せ、利用料を徴収する。これが一般的な有償運送の流れである。

### 3. 全国での運行事例と実態

筆者の調査によると図1のとおり 2007 年 1 月時点で、全国各地でおよそ 30 の地域が過疎地有償運送を導入・運行している。

表1 過疎地有償運送の一般的要件

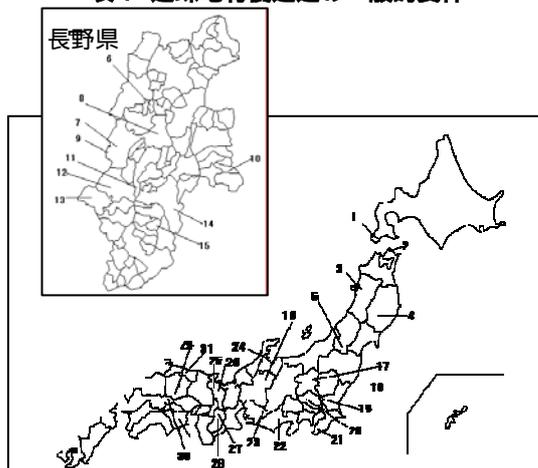


図1 過疎地有償運送実施市町村(07.1)

これら運送事例に取材して運行概要を整理し、運送主体、運行方法、利用者対象者要件などから以下のような分類を試みた。

分類	運行形態	利用対象者	運送主体
	D to D	地域住民	NPO 等
	D to D	身体不自由	社協
	定時定路線	地域住民	NPO 社協等
	バス停 - 利用者宅	地域住民	NPO

表2 運行実態による分類試行

それぞれの分類型を、運行の目的と形態から以下のように定義した。

#### 型：「タクシー類似型」

有償運送制度が確立する以前には、いわゆる「白タク」として摘発の対象となっていた運行の形態である。外出の目的・目的地（運行範囲内で）・時間（運行時間内で）について、最も自由度が高い。

#### 型：「福祉移送型」

社会福祉法人が運送主体となって、介護保険など既存の枠組みのなかで、福祉サポートの一環として行っている形態の運送である。実質的には「福祉有償運送」を「過疎地有償運送」登録のもとで行っている。

#### 型：「バス型」

定時定路線バスによって、地域住民を輸送する形態である。車両は必ずしも大型のものではなく、輸送量の要請にあわせている。路線バスの廃止を契機に、「過疎地有償運送」登録によって NPO 等が「代替バス」を運行しているといえる。

#### 型：「バス端末型」

バス停と利用者自宅の間の輸送を担う最末端手段である。バス停から自宅へという「帰宅」方向のみの運行事例と、バス停へのアクセス、バス停からのイグレスいづれの場合にも利用可能な事例の両方がある。

運行形態によって事例を分類してみると、同じ「過疎地有償運送」登録のもとでも、その対象や運行の目的が様々であることが分かる。「過疎地有償運送」という「制度」そのものをうまくつかって、地域の実情やニーズにあった運行形態が模索されているのが現状のようである。

#### 4. 桐生市黒保根町における住民意識検討

過疎地有償運送が、住民のニーズにあった輸送を目指し、さらには住民をその担い手とすることを前提とする以上、地域の住民全体が、その利用や運営について潜在的な関係者といえる。よって、運行についての住民の認知や評価、協力意思といったものの把握が、この輸送サービスの継続性を考える際に不可欠であるといえる。

そこで、実際に過疎地有償運送を実施している地域のなかから、NPO 法人によって型の移送サービスが行われている群馬県桐生市黒保根町を選び、地域住民を対象とした調査を行った。調査項目は表3の通りである。

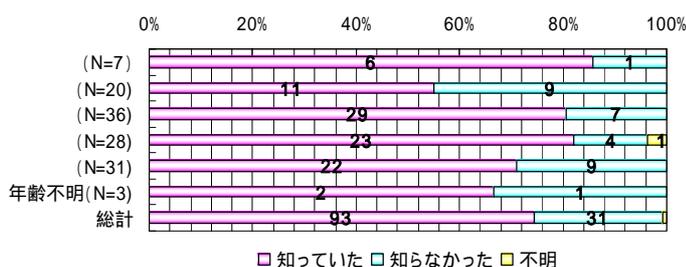
表3 世帯、個人それぞれへの質問項目

世帯への質問	個人への質問
居住地区	自家用車利用可能状況
家族の人数・年齢	有償運送の認知有無
自家用車保有台数	利用経験・必要性認識
免許保有者数	便利点・不満点
	運営に協力する意思
	協力困難理由

質問票は196世帯に訪問配布および訪問回収（一部郵送回収）し、93世帯・125人から回答を得た。

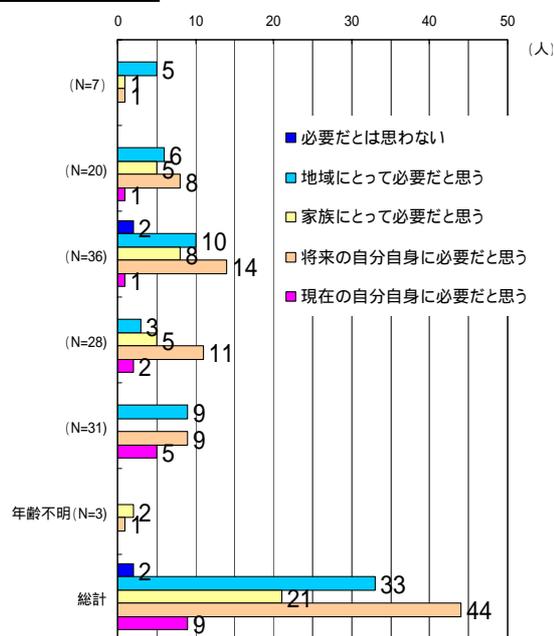
#### サービスの認知

図2 移送サービス実施についての認知



NPO 法人移送サービスの運行について、回答者全体としては、74.4%が運行について知っている。実年齢層（50～59歳）（ ）と前期高齢者層（60～74歳）（ ）では、認知率が80%超の一方で、中年層（35～49歳）（ ）では認知率が55%であり、移送サービス利用の可能性の高い後期高齢者層（75歳以上）（ ）では、30%の人が実施について知らないという結果となった。

図3 サービス必要性の認識



35歳以降、老後の移手段として自動車以外のものが必要であるという認識が高まるといえる。この地域では74歳までの時点でも未だ多くの方が自家用車を自分運転しており、高年になっても有償運送の需要が潜在化している現状があるといえる。

とはいえ、総合的に見ると「将来の自分自身」または「地域にとって」必要なサービスであると考えている人が70%を超えており、現状では利用をし

なくとも、その存続を支持する層が大きいといえる。

### 協力意思と協力困難理由

図4 運営協力意思

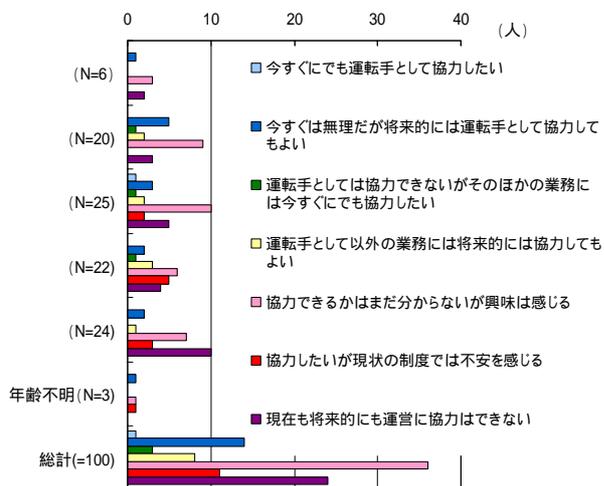
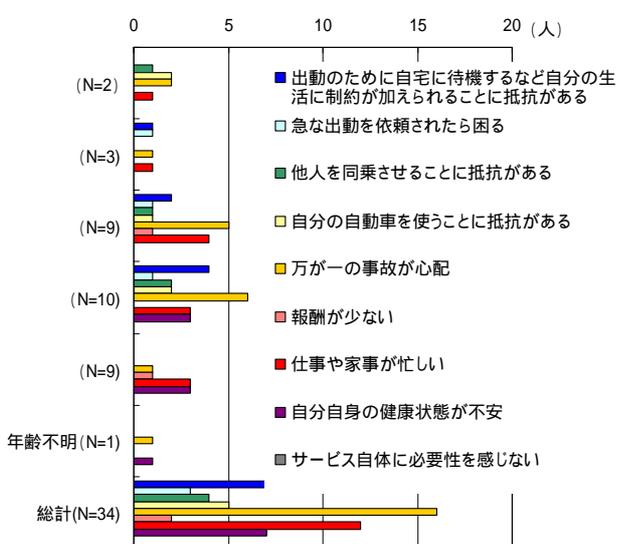


図5 協力困難理由



回答者全体としては、「今すぐにも運転手として協力したい」と「今すぐは無理だが将来的には運転手として協力してもよい」の、あわせて15人(12%)にドライバーとしての協力意思を認めることができた。ただし、現実に必要なのは「今すぐに」協力してくれる人を常に確保することである。

今回確認できた12%程度の潜在的スタッフが、仕事や家事の合間にも運営に協力できるような仕組みを導入していくことが必要である。

### 5.まとめと今後の課題

本研究においては、「過疎地有償運送」が、その運行要件は制度として機能しつつ、運行実態としては多様な展開を見せていることが明らかとなった。地域条件と「相性の良い」交通手段を「有償運送」要件の範囲で選択し、展開していくという流れがみえてきている。しかし有償運送の歴史自体がまだ浅いこともあり、ひとつの事例のなかだけでは情報の蓄積が少ない。さらに、有償運送を実施している各地域の横の連携はなく、他地域がどのような工夫や経験を有しているのかをお互いに知らないというのが実状である。様々な展開や新しい試みを、過疎地域間で共有化し、有償運送の発展を図っていくために、地域間で情報を交換するネットワーク構築が今後の課題のひとつである。

また、現在の過疎地域においては、高齢者層も日常的に自動車を運転している。つまり、潜在的利用者が多いにもかかわらず、自家用車を利用できない人以外の需要が顕在化しにくいという状況にある。彼らが「できればもう自動車を運転したくない」という気持ちになったときに、選択可能な代替手段として過疎地有償運送が機能することが望ましい。

今後は、これまでの「交通弱者のための外出手段」という枠をこえ、自動車運転のできる人にとっても、自動車に代わって利用できる選択肢のひとつとしての地位を獲得していく方向性へのシフトも必要である。