

提 言 書

うるおいの環境都市部会

テーマ : 高齢者のための交通網のあり方について

I. 研究の背景と動機

内閣府の調査によれば、全国の昨年10月時点での全人口に占める65歳以上の割合（高齢化率）は、23.3%である。平成47年には33.4%となり、72年には39.9%になると推定されている。岡山県は25.3%（平成23年10月1日 国勢調査）であり、新見市は35.6%（今年3月31日）となっている。全国や岡山県全体に比べても、高齢化が進んでいることが分かる。市内をさらに細かく見ると、大佐大井野・豊永佐伏・足立・豊永宇山ではすでに50%を超えており、いずれも市内中心部からは、かなり離れた地域であることがわかる。

こうした若年層が少ない地域にあって、冠婚葬祭の進行や道路の整備・夏祭りなど、地域活動に欠かせないのが高齢者である。こうした高齢者がいきいきと活動を続けるためには、引きこもりにならず、外に出かけ積極的に他人と接触することが大切である。高齢者の孤独死がメディアで報道されることがあるが、これは他人と接触する場面が減り、引きこもりとなり、やがて気力が失われてしまうことが一つの原因と考えられている。

我々の部会が、「交通網のあり方」をテーマとして取り上げたのは、「外出の機会を保障する交通手段（バス）の運行は、高齢者が暮らすために欠かせないことであるが、十分な利用がされておらず、その現状を明らかにする必要がある。そして、どのような点を改善すると利用され易くなるのか提言の必要がある」と考えたためである。

II. 現状をあきらかにするために

(1) アンケート調査の目的と方法

そこで今部会では、まず実態を明らかにするためにアンケート調査を行った。身近な交通手段としてのバスが、「どのような人がどのように利用しているのか」、「利用されていないとすると、どう改善すると利用が高まるか」をアンケート内容の中心に据えた。アンケートは、市内全体の傾向を反映する可能性が高いと思われる哲西町大野部地区を選び試行的に実施することとした。この地域は、高齢者が166名で、①一定の客観的な数値を得るうえで適当であること、②高齢化率が43.6%と高率であり市内の傾向を先取りしていること、③地域内に交通手段であるバスが運行されており、あまり利用されていない実態があることが選んだ理由である。

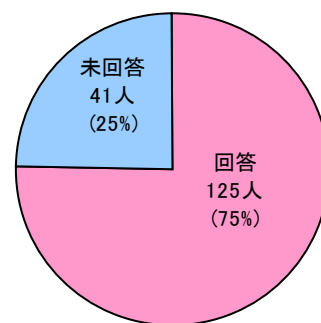
(2) 実施方法

大野部地域は3地区から構成されているが、それぞれの集会に参加し、アンケートの趣旨説明を行った後に記入をしていただいた。欠席者には、郵送により配布、また、地域の世話人の方に訪問していただき、配布等を行った。

(3) アンケートの結果について

対象は65歳以上の166名であり、そのうち回収は125名（回収率75.3%）であった。【図1】

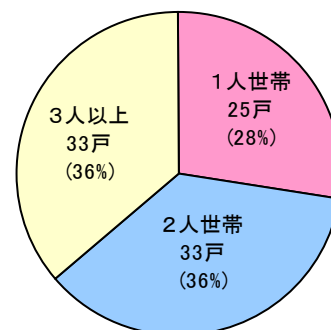
【図1】 回答者



○アンケート調査から分かったこと

1) 地域内91世帯のうち、1人世帯は25戸、2人世帯33戸であり全体の64%が2人以下の世帯となっている。【図2】

【図2】 世帯の人数

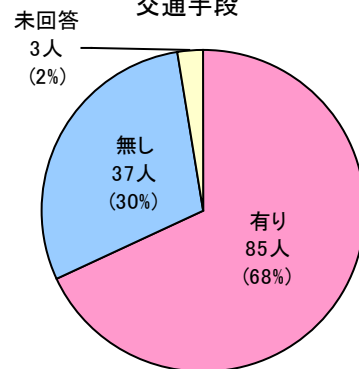


また、高齢者だけで生活している世帯が43戸（47.3%）あり、半数に近い。

2) 運転免許証を持っていない人が、125名中48名（38%）と1/3以上である。女性や高齢になる人ほど多い。

3) 外出のための自由な交通手段を持たない人は、37名と30%を占めている。【図3】

【図3】 外出のための自由な交通手段



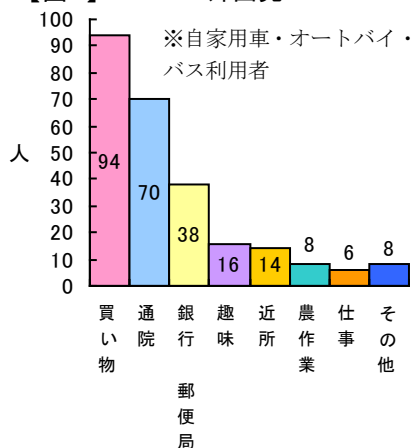
4) 自家用車・オートバイ・バスを利用している人の目的は、買い物94人・通院70人・銀行や郵便局38人などが多くを占めている。趣味での外出は16人と比較的少ない。【図4】

5) バス利用者は31人（25%）、利用しない人77人（62%）である。【図5】

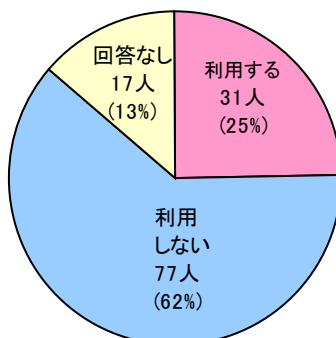
利用しない人は、家族の送迎（26人）や自家用車（54人）を交通手段としている。（重複回答）

6) バスを利用するうえでの改善点として挙げているのが、①接続の悪さ・待ち時間の長さ・便数の少なさ58人、②バス停までの距離が遠い11人、③外出が不安8人、④乗降口の段差4人、⑤運賃が高いは1人である。【図6】（重複回答）

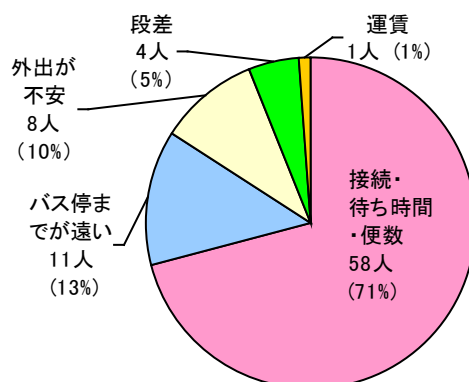
【図4】 外出先



【図5】 バスを利用していますか



【図6】 バス運行の改善点(重複回答)



(4) アンケート調査による意見・要望

- ・交通の便が悪く住民は通院に困っている。タクシーで通院すると往復4,700円かかる。是非改善して欲しい。
- ・昨年9月に備中町～野馳駅のバスがなくなり不便。いまや子どもや弟に頼んで乗せてもらっている。タクシーを頼むこともあるが、年金暮らしには大変
- ・デマンドバスはめんどくさい

(5) アンケート調査結果による課題

- 1) 大野部地域は、高齢者だけの世帯が半数近くを占めており、外部と交流するための交通手段は特に重要だと思われる。
- 2) 運転できない人が予想以上に多く、自由に外出の手段を持たない人が30%いるということは、互助的・公共的な交通手段の必要性が高いことを示している。外出を保障する交通手段の確保は避けて通れない。
- 3) バスの利用は生活に直接関わる通院・買い物で使う割合が多い。このことは、逆に言うと、バスなどの公共交通手段を奪われると、直接生活の危機を招くことになる。
- 4) 自家用車の運転ができる人を除けば、家族の送迎に頼っている人が多い。家族が近くにいない場合は、大変不便を感じているのではないかと予想される。
- 5) 大野部地区のバス利用率は、1便あたり0.9人と大変少ない。その原因が他の交通機関との接続や、待ち時間が長い、便数が少ないなどに現れていると考えられ、これらの原因を解消する方法が求められる。
- 6) バスの乗降の際の段差に困る人が4人いるが、その段差の解消は、利用者が求めれば（車体に手助けが必要な人は声をかけて欲しいことを表示しておく）、運転手がステップを用意するなどの方法で解決可能だと思われ、早急な対応が待たれる。
- 7) 哲西地域には、デマンド型が導入されているが、「めんどうだ」という声が2名ある。このうち連絡することが「めんどうだ」という人には、その方法を伝え、気軽に利用できるように援助する必要がある。また、目的地に直接向かわないことで時間がかかることから「めんどうだ」と感じている人には、多くの人に乗ることで安い料金での運行が可能であることを、理解してもらうよう説明する必要がある。

Ⅲ. 課題及びその改善策

アンケート結果から見えるのは、予想していた以上に高齢者だけの世帯が増加している現状があり、そのことを背景として、公共的交通手段がより必要となっているにもかかわらず、利用されていない現実である。利用を進めるためには、公共的交通網を充実することで、交通手段を持たない空白地域を無くすことはもちろん重要であるが、地域の人自分たちの交通手段だという親近感をもち、使い易いものにしていく必要がある。また、新見市のバス関連事業には、現在約1億3800万円が支出されているが、これ以上市財政を圧迫しないという点や既存のタクシー会社への経営を圧迫することを避けながら、公共的交通網を充実する必要がある。

そうした点を考慮しながら、利用者が使いやすいバス（タクシー）の運行方式はどのよ

うなものか。希望する時間に利用し難く、路線から離れて空白地域をつくりやすい「定時・定路線方式」は、改善にはつながらない。「デマンド・エリア方式」であれば、希望に近い時間に送迎ができ、家の近くから目的地まで運行できる。次に、計画・運営と運行をどこが担うかという点から考えてみると①NPO有償運送方式②市運営有償運送方式の2つの方法が考えられる。

① NPO有償運送方式（NPOは地域住民で組織した団体）

計画・運営はNPOなどの組織が行う。運行（運転業務・車両整備）もNPOが行う。運行エリア内で希望する人が会員となり会費を拠出し、行政からの一定の支援を受けながら実施する。エリアの範囲の確定や料金、資金確保・既存のタクシー会社の圧迫回避などを考えながら計画・運営する。また、バス（タクシー）の運転手の確保や利用率向上のために、地域内の啓発を継続的に行う。行政は、NPOの立ち上げを支えるだけでなく、その円滑な運営を行うためにアドバイスなどを行い支援する。

この方式の長所は、「我がバス（タクシー）」という意識が住民に生まれ、利用率向上につながり易いという点や市財政を大きく圧迫しないという点である。しかし、資金や運転手の確保など困難な面があり、地域の協力体制により、その差が生じ易い。

② 市運営有償運送方式

計画・運営も運行も市が行うこととなり、料金以外の収入はほとんどなく、経費の大部分は市の負担となる。NPOに比べると安定した財源であり地域差も少ない。しかし、市財政の負担は大きく、NPO有償運送方式と比べると、「自分たちのバス（タクシー）」という意識は低く、利用率を高めることは難しい。住民の要望が反映する運営会議などの工夫を行う必要がある。

また、市財政の負担が増大すれば、ふれあい送迎バス及び市営バスの廃止の可能性がある。

上記①と②であるが、どちらも長所と短所がある。NPOと行政などが協議体をつくり、計画・運営したり、民間タクシー会社などに運行を委託したりするなどの方法も考えられるが、いずれを採用するにしても、市民の公共交通利用の協力なしには問題は解決しない。そこで、行政と市民に分けて提言する。

IV. 提言

（1）行政に対して

新見市は、すでに路線・系統ごとに利用率など詳細な調査をし、『「交通空白地域の減少に向けて、デマンド交通運行地区の拡大を進めてまいります。」「今後、昨年の新見地域の一部や哲西地域に続き、哲多地域についても、利用者の事前予約で運行するデマンド型に移行する予定です。』（平成24年度行政地区総代会）』という方針を明らかにしている。他方、低利用路線の見直しについて「乗車密度0.5人未満の路線・系統及び乗降調査において平均利用者数1人未満の便を中心に利用状況を調査し、実質的な回送便、恒常的な通学便を除いては、1人未満の便は原則的に廃止または曜日運行とする」（同）とある。「空白地域の減少」といいながら、他方「原則廃止ないし曜日運行」と

いう厳しい内容となっている。

このような厳しい状況の中で、利用者の立場に立った運行を実施し、ひいては利用者増につながりが期待できないものかという観点から、**デマンド型・エリア運行の導入**が望ましいと考える。エリア運行であれば、ドア・トゥー・ドアとなり空白地域の解消となる。また、デマンド型ならば希望の時間での送迎ができ、待ち時間が減り利便性が高まる。ただ、実施にあたっては、経費の問題、市内タクシー業者を圧迫しないための工夫や運行管理するオペレーターを雇用するなどさまざまな問題がある。

もちろん、デマンド・エリア型になり、利便性が向上しても大幅に利用率が高まると安易に考えることはできない。「バス（タクシー）を利用して出かけることは、地域で豊かに生活していくには不可欠だ」ということを地域の共通意識とし、「自分たちのバス（タクシー）である」という思いを市民が共有しないと利用者は増えない。そのために、計画・運営に利用者の意見が反映できるような仕組みが必要である。その中で、行政は、市民に現状を伝え、問題点を提示し、どのような方式を採ることが要望に沿うことになるかともに考えてほしい。

(2) 市民のみなさんに対して

公共・交通手段の確保は、外出や他者との交流の機会を増やすことにつながり、このことが、豊かな地域生活をする上で大変重要な要素となっていることをまず確認していただきたい。そして、一方その交通手段を確保するための市財政支出には限度があり、必要だと訴えてみても利用率が悪ければ、廃止されるのはやむをえない状況だという点も考慮していく必要がある。

その上で、「自分たちのバス（タクシー）」をどう確保するか、利用者を増やすにはどのような方法が良いかという協議を地域から始め、市と協働しながら実際の運行につなげていただきたい。