

過疎地域の構造と 地域住民の行動様式

Current Status of Peripheral Areas
and Transport Behavior of the People

平成16年5月21日

運輸政策研究所

研究員 田邊 勝巳

Researcher Katsumi Tanabe

研究の目的

Purpose of the research

前回の研究報告会

「過疎地域のバスサービスの現状と課題」

供給サイド：自治体バスに関する問題

本日の発表内容

需要サイドの視点なし

- ・ 過疎地域における住民の生活
- ・ 何がナショナル・ミニマムな交通サービスなのか？
- ・ どの程度まで維持すべきなのか？

 地域住民に対する2種類のアンケート

本日の発表内容

Contents of today's presentations

- 1 . 過疎地域における問題点の整理
- 2 . 高齢者の生活様式
- 3 . 過疎地域における交通行動と目的
- 4 . どの程度までバスを維持するのか
- 5 . まとめ

本日の発表内容

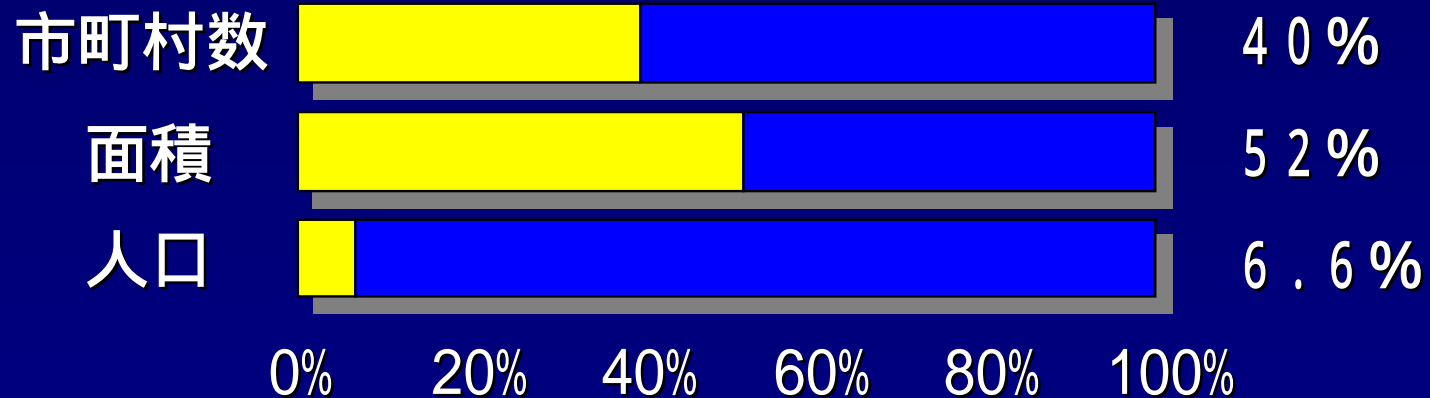
Contents of today's presentations

1. 過疎地域における問題点の整理
2. 高齢者の生活様式
3. 過疎地域における交通行動と目的
4. どの程度までバスを維持するのか
5. まとめ

過疎地域の現状

The features of rural areas

全国値に対する過疎市町村の割合



全人口に占める65歳以上、若年層の割合

	65歳以上	若年層	その他
過疎市町村平均	28.9%	13.6%	57.5%
全国平均	17.3%	20.2%	62.5%

(注) 過疎法の要件を満たす市町村

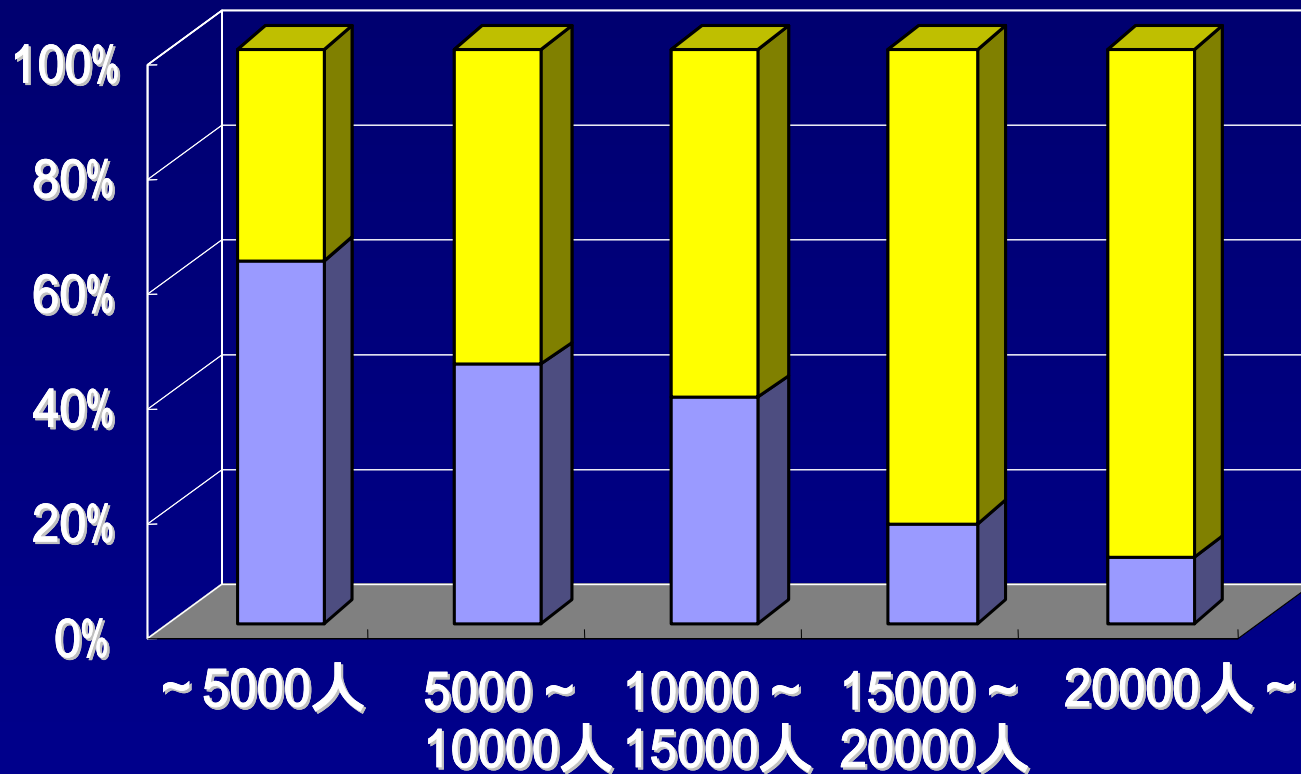
過疎地域の問題構造

The problem structure of rural areas



公共交通の消失 - タクシーの例

Disappearance of the public transport (Taxi)



注) 群馬県・静岡県の町村

■ タクシーがない 町村 ■ タクシーがある 町村

過疎地域の交通(主体別)

Interested parties about rural transports

学生

徒歩、自転車、バイク、
スクールバス

成人

高齢者

(自動車利用可)

自動車

高齢者

(自動車利用不可)

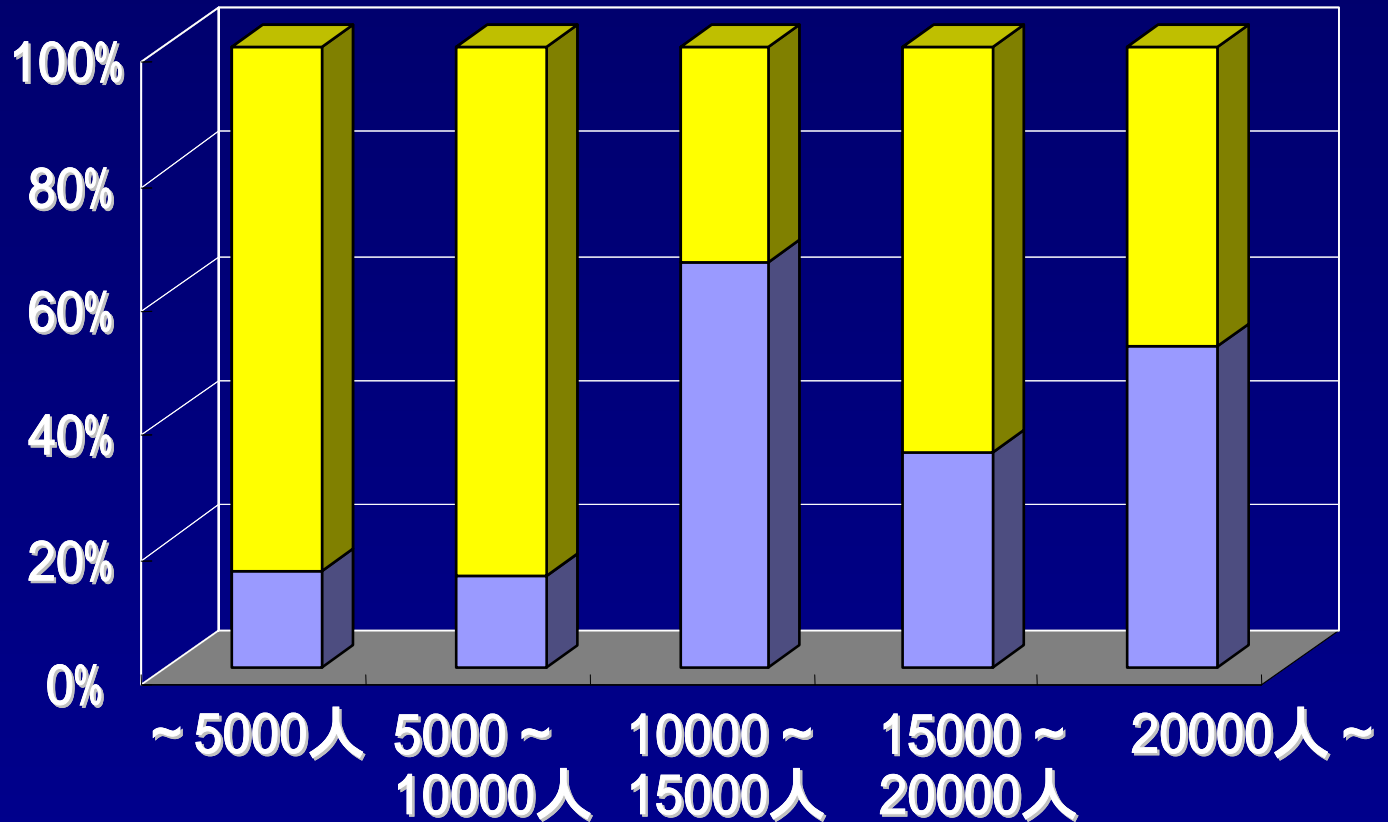
徒歩、自動車相乗り、
公共交通

要介護の高齢者

福祉施設、在宅介護サ
ービス、STS

自治体バス

Local government bus



注) 群馬県・静岡県の町村

■ 自治体バス
がない町村

■ 自治体バス
がある町村

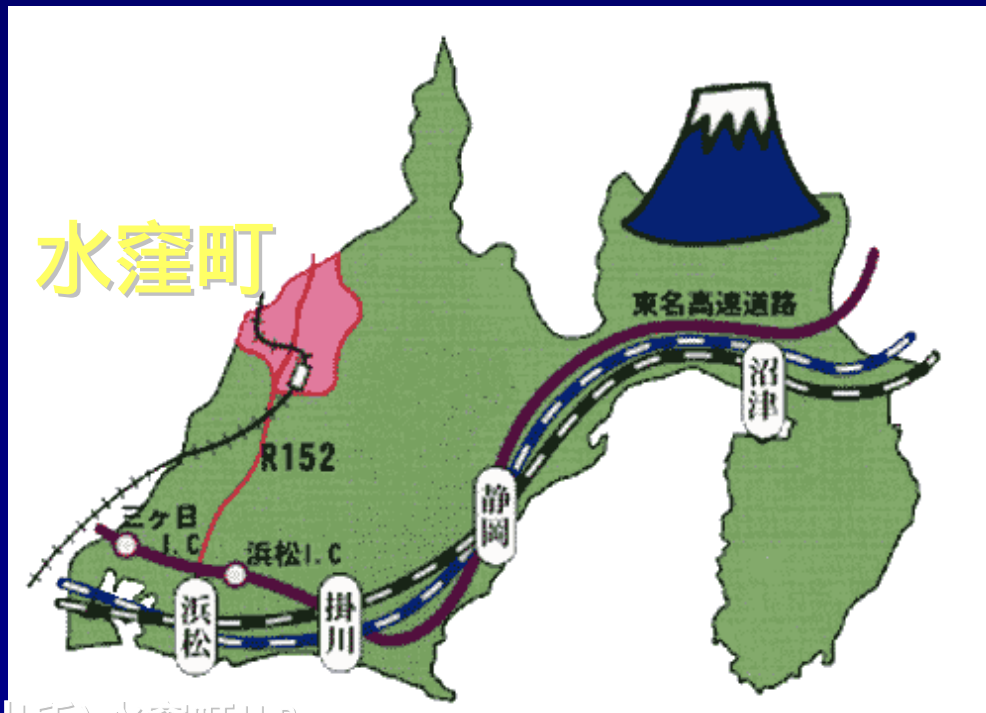
本日の発表内容

Contents of today's presentations

- 1 . 過疎地域における問題点の整理
- 2 . 高齢者の生活様式
- 3 . 過疎地域における交通行動と目的
- 4 . どの程度までバスを維持するのか
- 5 . まとめ

水窪町の概要

The outline of Misakubo town



出所)水窪町HP

	人口	高齢者率	面積
水窪町	3,554人	35.2%	271.3km ²
静岡平均	50,902人	18.6%	105.1km ²

水窪町の人口分布

The outline of Misakubo town



水窪町の商店街
出所) 水窪商工会HP

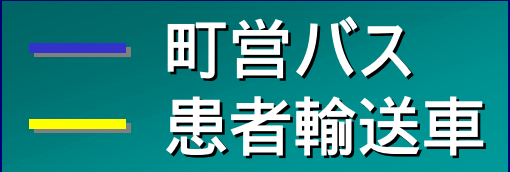
水窪町の人口分布

The outline of Misakubo town



水窪町のバス路線

The outline of Misakubo town



竜戸 155人

大嵐 12人

草木 31人

門桁 71人

水窪町におけるアンケート(1)

The questionnaire in Misakubo town

対象 静岡県水窪町(4地区)

家の中でバスを使う可能性が一番高い人
(42歳～95歳)

調査方法: 各地区ごとに回覧板で配布・回収

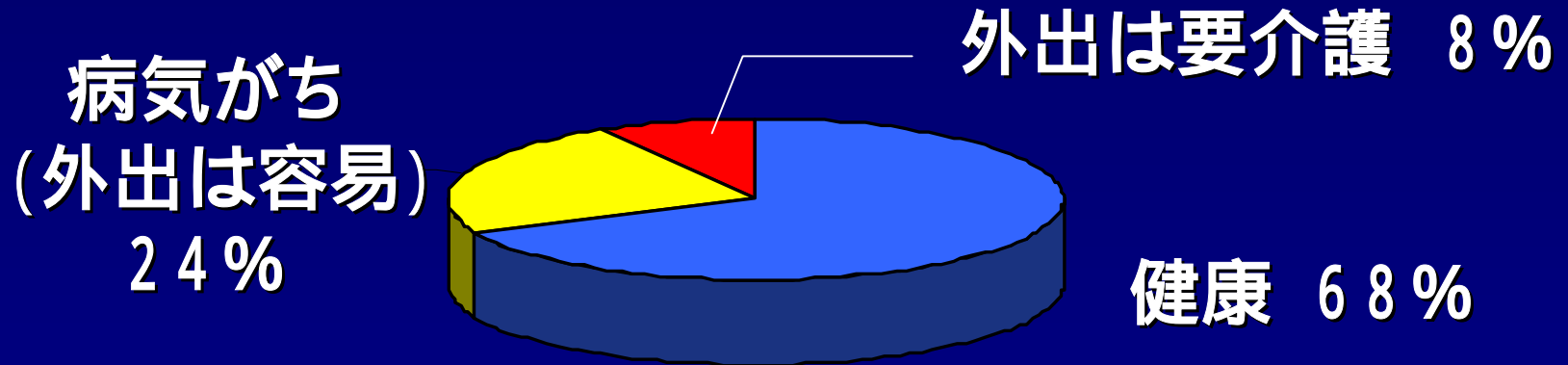
調査期間: 4月16日(金)～4月22日(木)

回収数 92 (遠隔地集落48 近郊集落44)

調査項目 1週間の外出行動、個人属性

回答者の健康状態

Health conditions of elderly people



平均年齢: 68歳

【厚生労働省の調査】

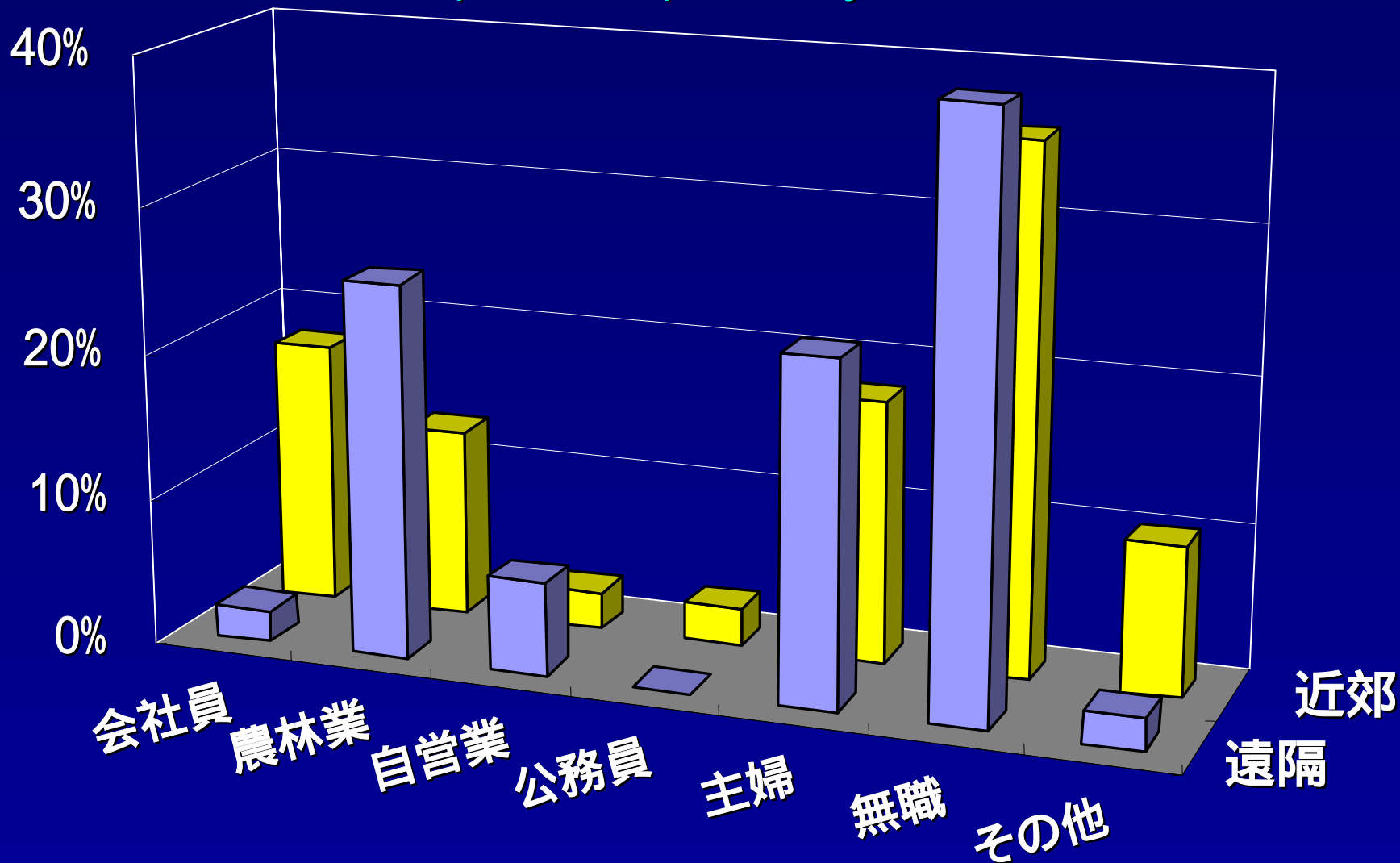
65～75歳人口に占める要介護者の割合 4%

75歳以上人口に占める要介護者の割合 26%

少なくとも75歳まで、多くの高齢者は元気

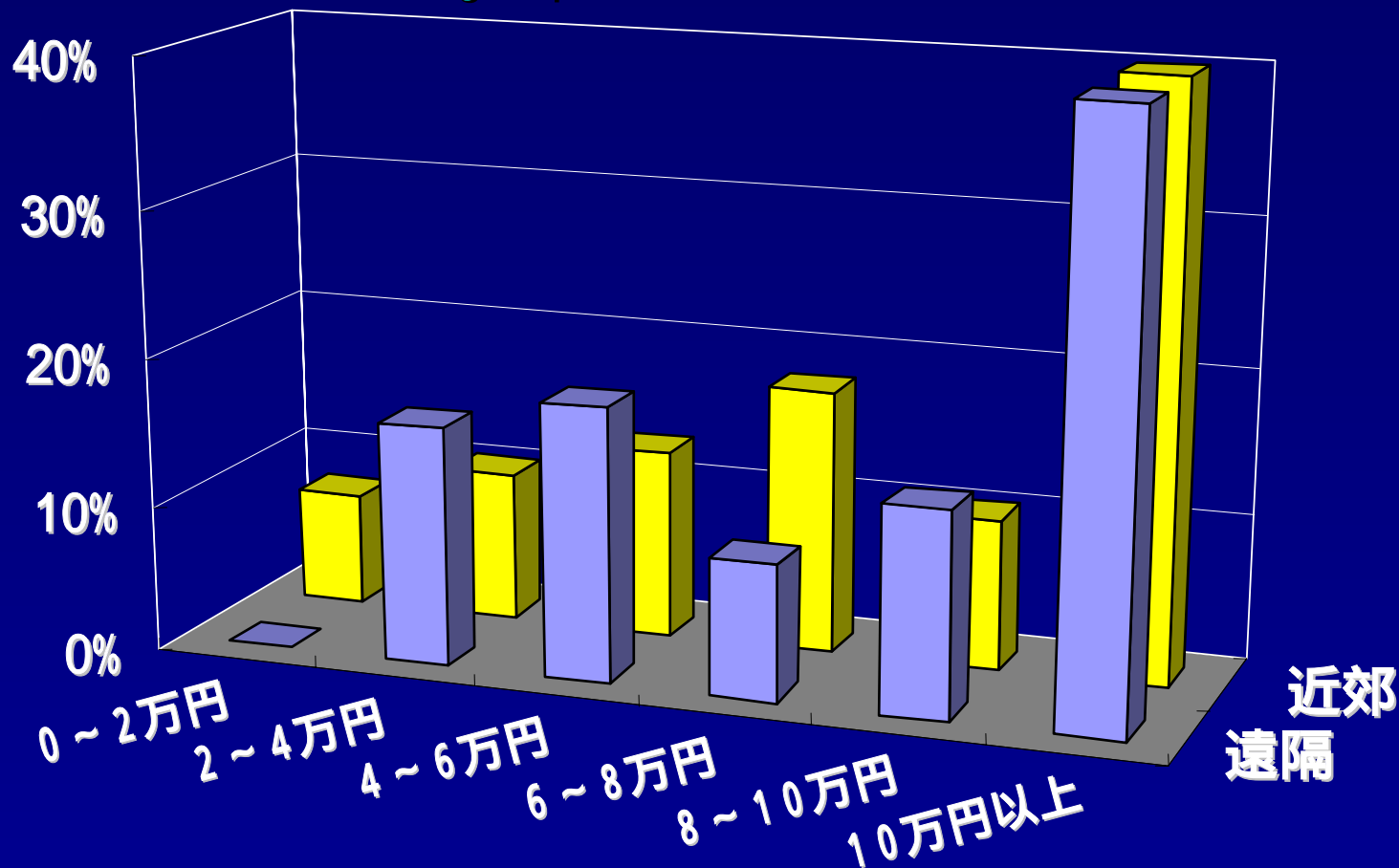
近郊・遠隔集落別の職業構成

Occupation composition by colonies



1ヶ月の生活費

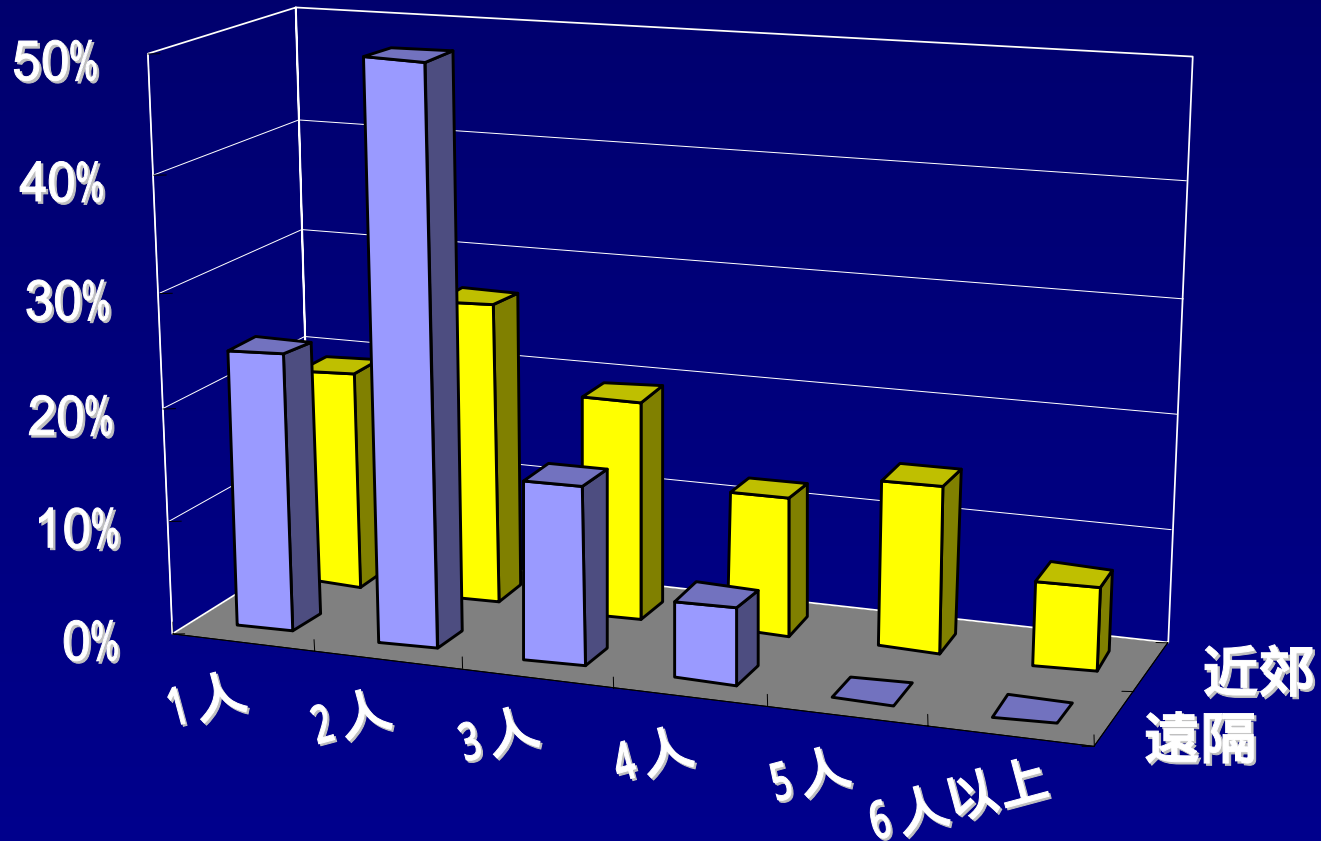
Living expenses for one month



高齢者世帯の多くが基礎年金に頼っている

世帯の構成人数

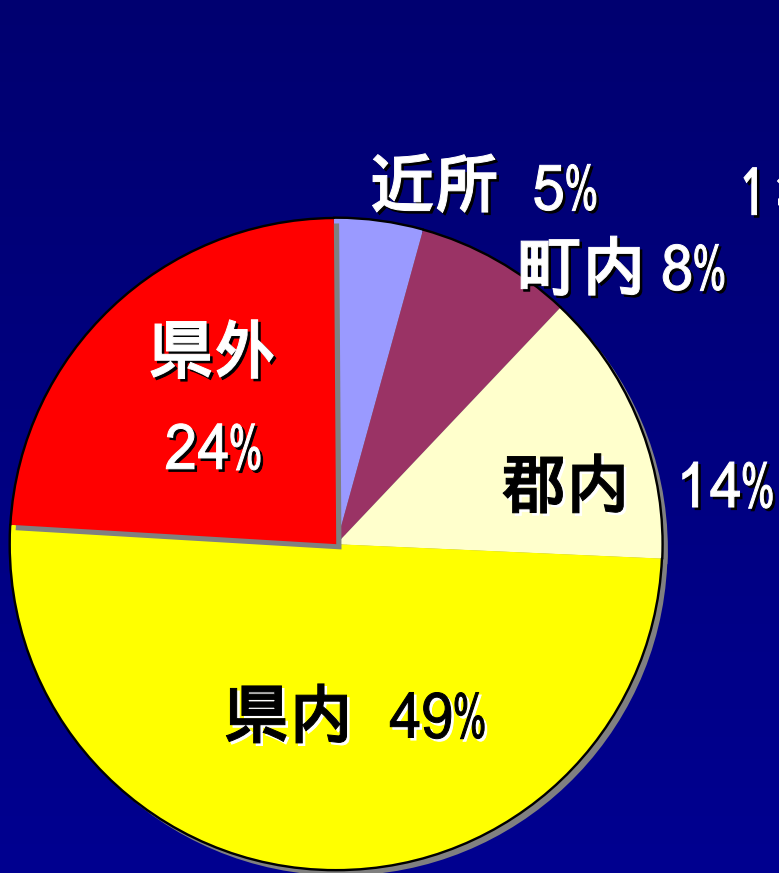
Average number of people per household



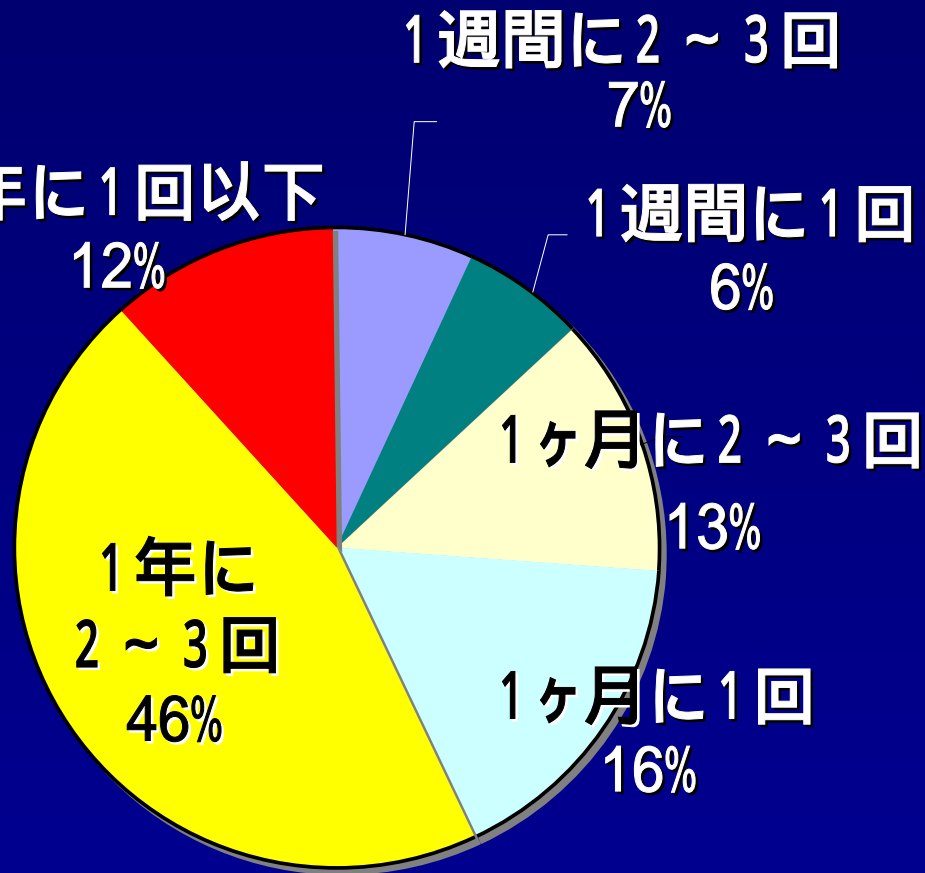
平均世帯員数: 遠隔 2.04人 近郊 3.05人

別居子の居住地・帰省回数

Separation children's place of residence



別居子の居住地



別居子の帰省回数

離れた集落に高齢者が住む理由

The reason why elderly people live in rural areas

離れた集落に住む精神的メリット

- ・ 親戚や友達の家が近接
- ・ 先祖の畑を守り、作物の成長を見守る精神的充足

町の中に住む経済的デメリット

- ・ 高齢者の多くは農業に従事し、所得は僅か
- ・ 中心部に移住する金銭的負担が高い

現在の生活への満足度が高い

今後の生活での心配「健康」「介護」「病気」「孤独」

本日の発表内容

Contents of today's presentations

- 1 . 過疎地域における問題点の整理
- 2 . 高齢者の生活様式
- 3 . 過疎地域における交通行動と目的
- 4 . どの程度までバスを維持するのか
- 5 . まとめ

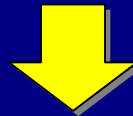
データ集計の仕方

How to add up dairy data

(アンケート記入例)

4月16日(金)

8			9			10			11		
←			←			←			←		
バス			病院			買い物			自動車		
			(診療所)			(商店)			(息子)		

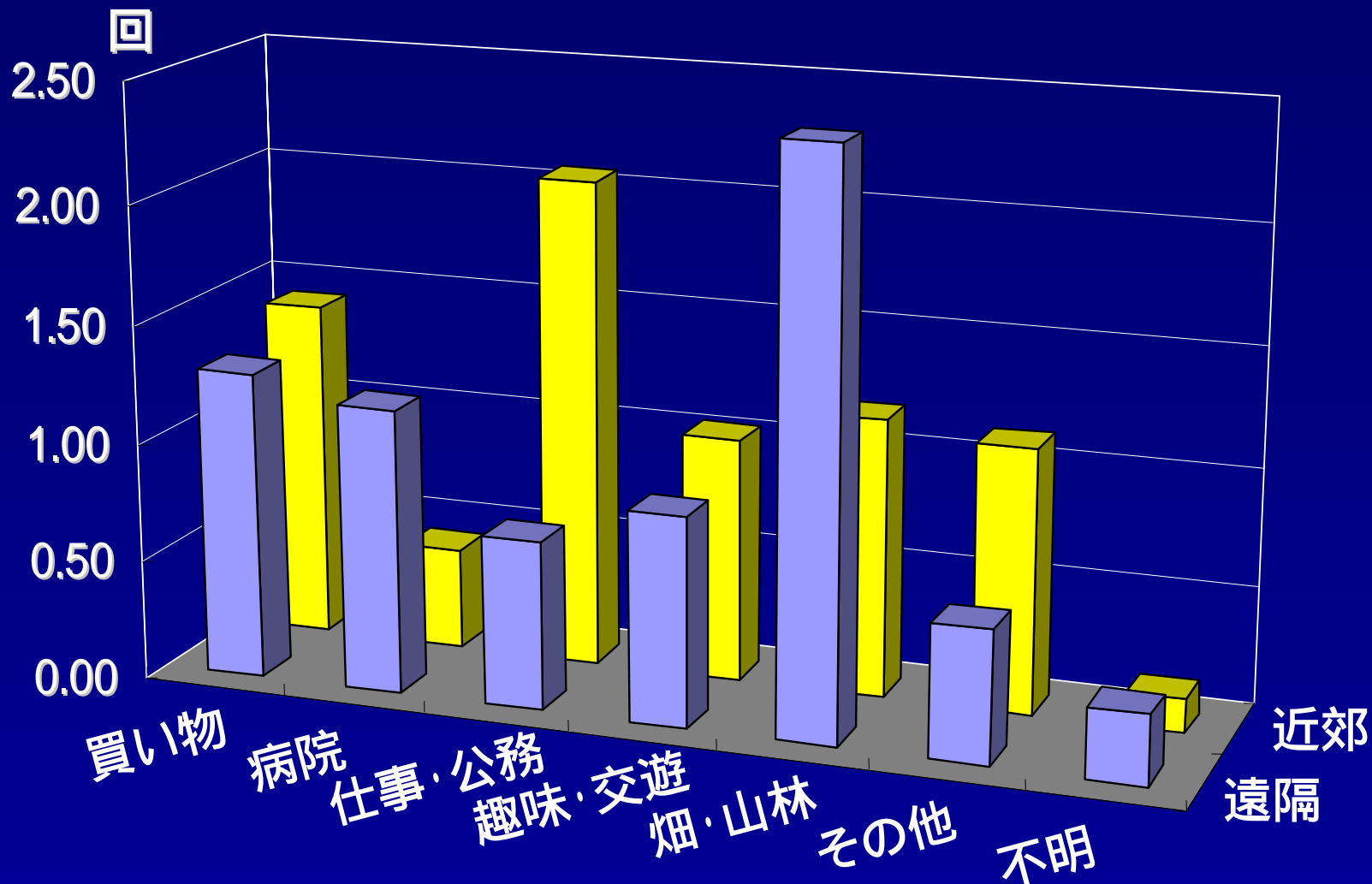


- ・ 外出手段 : バス 1回 自動車 1回
- ・ 外出目的 : 病院 1回 買い物 1回

*** 1週間分空白のシートは無効回答**

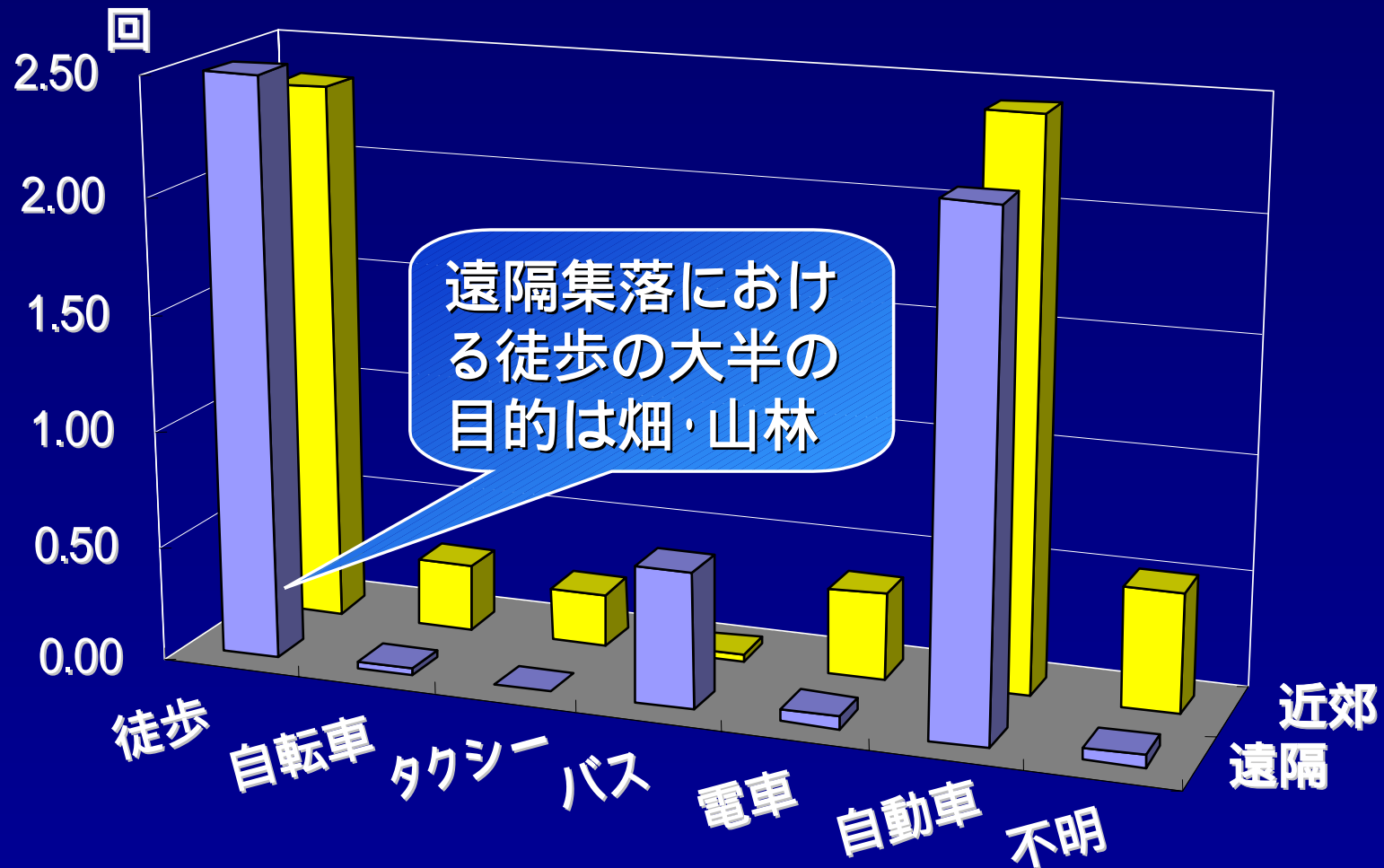
1週間の目的別・外出回数(複数回答)

The number of times of going out for one week (purpose)



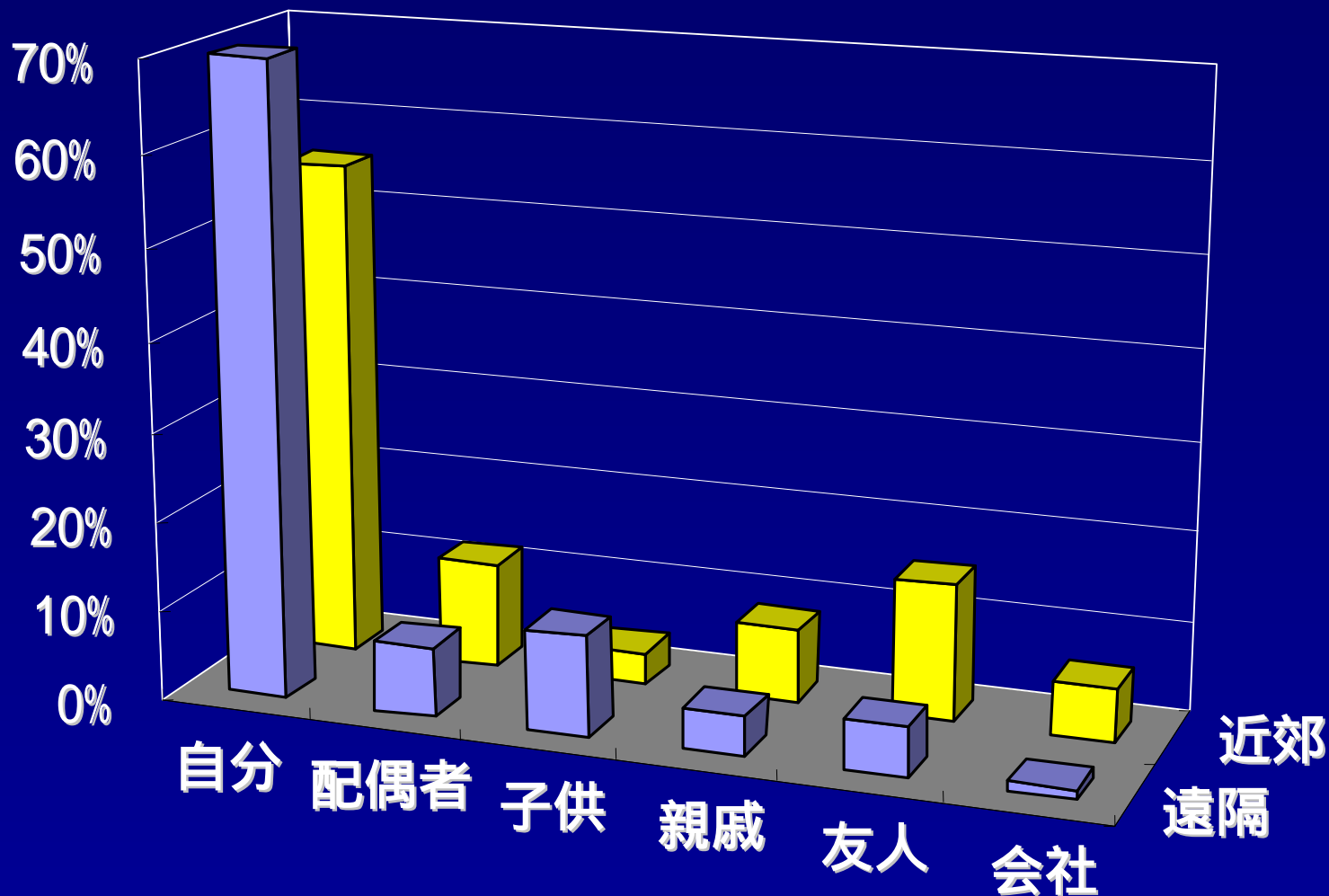
1週間の手段別・外出回数(複数回答)

The number of times of going out for one week (transport mode)



だれが自動車を運転したか？

Kinds of car drivers



自家用車の同乗行動について

Riding with other people

かなりの高齢の方も自分で自動車を運転

自動車の相乗り

- ・ 遠隔地では「身内」、近郊集落では「友人・会社」
- ・ 身内以外の自動車に乗りにくい

事故が心配

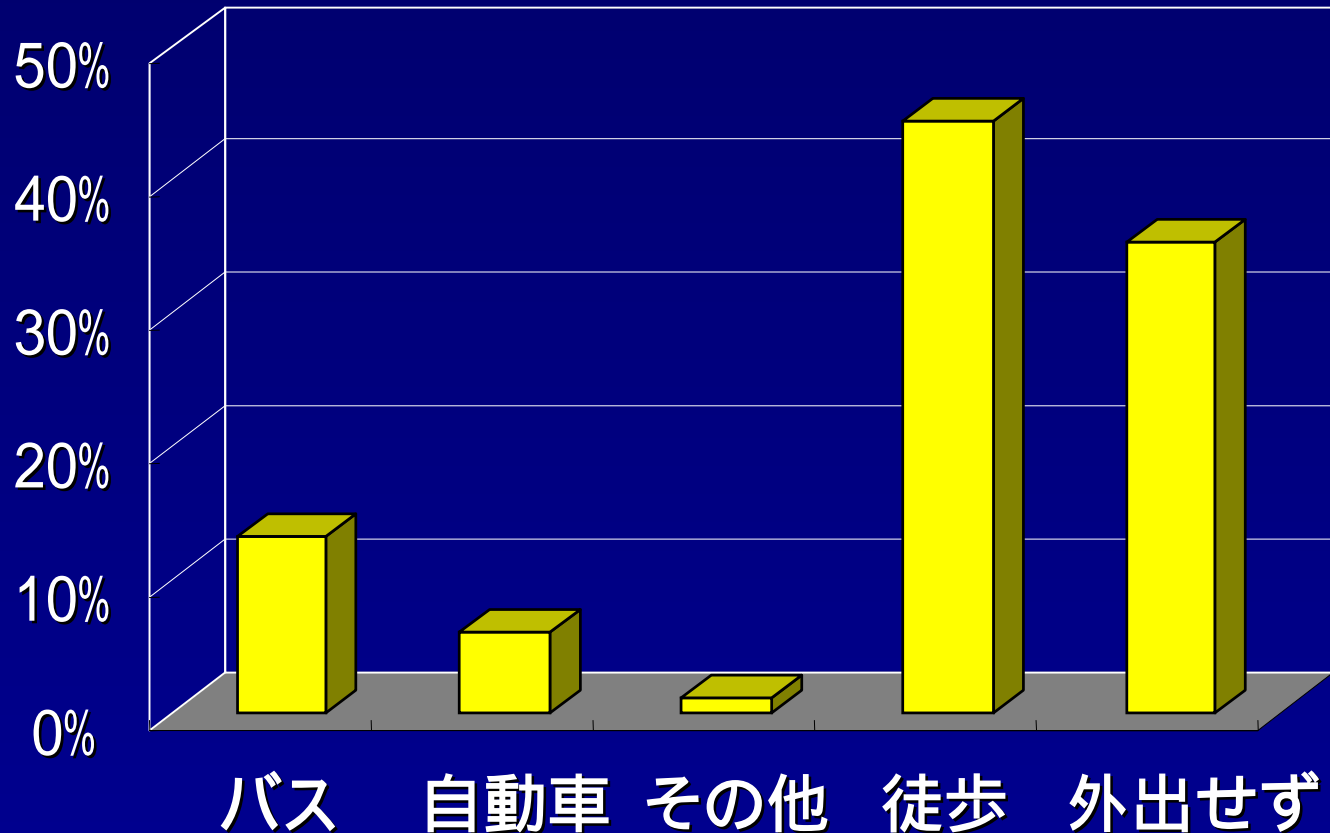
頻繁に頼む気兼ね

「病院は平日」 運転を頼む人の負担

… 特に同居者でない人、通勤者

自宅に自動車が無い場合(遠隔集落)

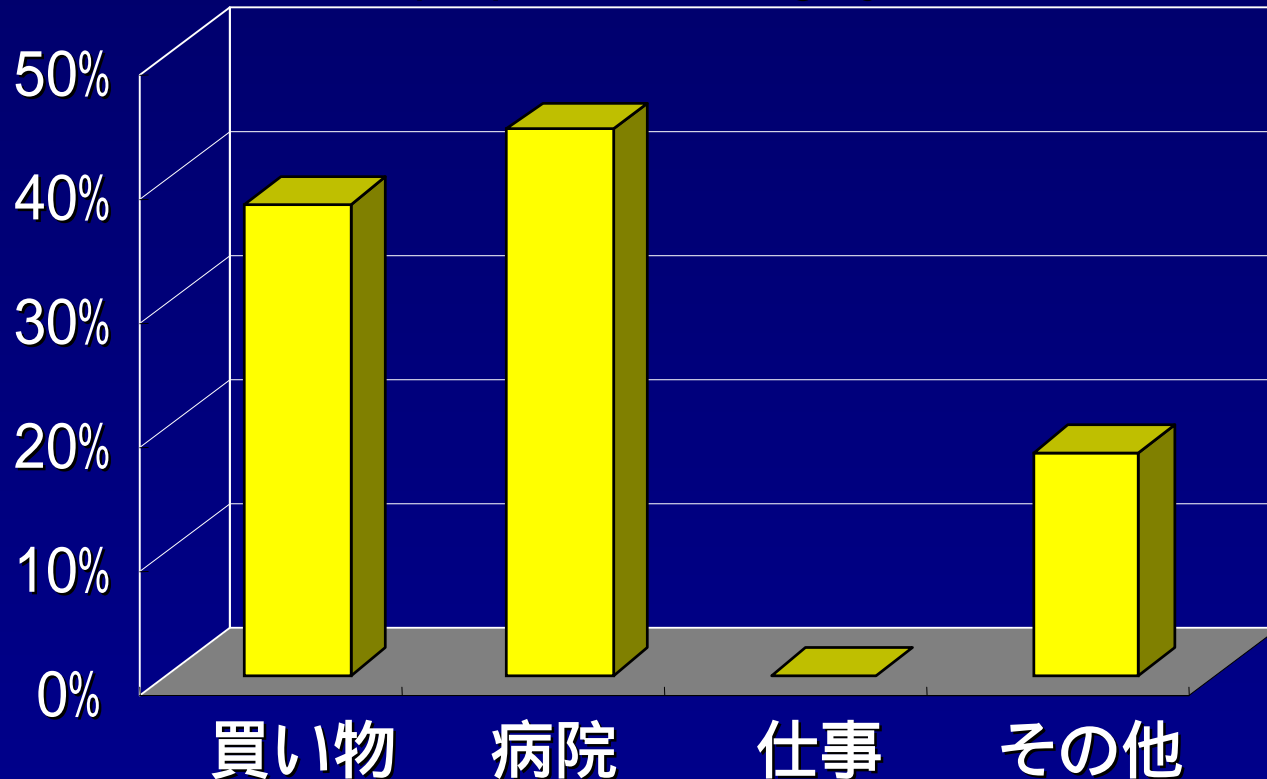
Travel pattern without having car



週1回、バスにのって中心部へ

バスの主な利用目的(遠隔集落)

Main purpose traveling by the bus



- ・ 病院に行く「ついで」に買い物
- ・ 近郊集落でバスを利用した人・・・無し

バス利用者の属性(遠隔集落)

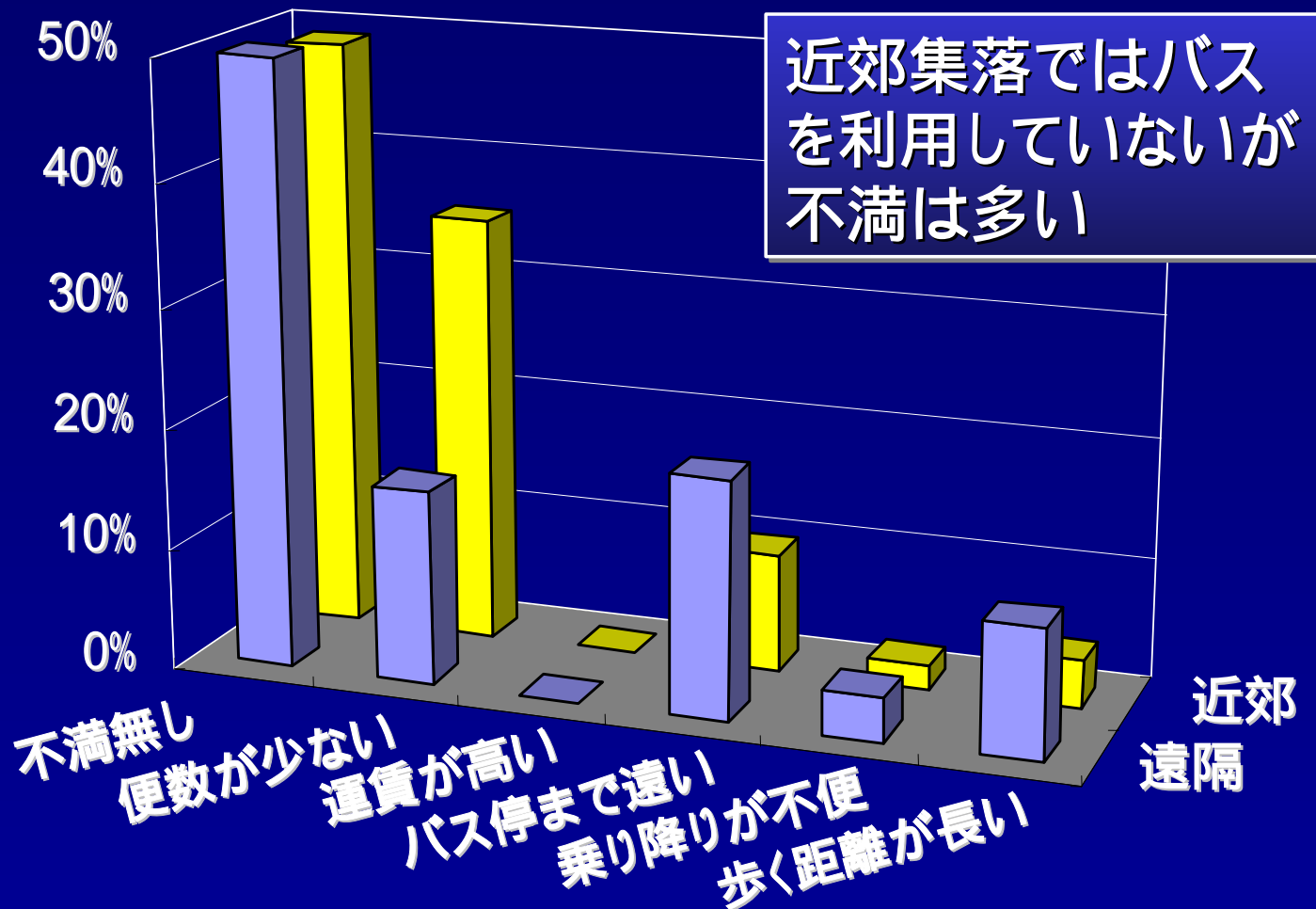
Bus user's attributes

	年齢	病気	世帯員数	自動車保有	生活費が6万円以下	バス停まで20分以上
バス利用者	75.2	42%	1.7	47%	47%	42%
バス非利用者	68.0	34%	2.3	72%	27%	31%

別居子の帰省回数については大きな差無し

自治体バスに対する不満(複数回答)

Dissatisfaction to the local government bus



水窪町における交通行動 - 小括(1)

Travel patterns in Misakubo Town

過疎地域での移動・・・自動車、徒歩中心

- ・ 自動車

移動時間が短く、多様な場所、他市町村へも移動可能

- ・ 町営バス

移動時間が長く、水窪町の中心にしか行けず

【中心から1～2km離れた集落】

- ・ 徒歩や自転車、タクシーで容易に移動可

バスは主要な選択肢に入らない

水窪町における交通行動 - 小括(2)

Travel patterns in Misakubo Town

【中心から10km以上離れた集落】

- ・ 町の中心まで遠く、徒歩は無理
- ・ タクシーは非常に高い（門桁地区：往復1万円）
- ・ 宅配・行商は、積極的に利用されていない
- ・ 頻繁に近所の畑へ外出

	自動車 運転可	自動車運転不可	
		同乗頼める	同乗頼めない
近郊			
遠隔			交通弱者

自治体バスの必要性

Necessity for local government bus

遠隔地集落に住む高齢者は自ら好んで、もしくは
経済的理由で、現在の場所に居住

特に自動車を「利用できない」高齢者が深刻

最低限の医療・福祉を享受する**足は必要**

ナショナル・ミニマムとして、自治体バスは必要
自治体や同居家族にとってもメリット

本日の発表内容

Contents of today's presentations

- 1 . 過疎地域における問題点の整理
- 2 . 高齢者の生活様式
- 3 . 過疎地域における交通行動と目的
- 4 . どの程度までバスを維持するのか
- 5 . まとめ

自治体バスに関する問題

Issues of providing the local government bus

自治体バスを始める契機 民間バス路線が撤退

- ・ 既存路線をそのまま継続

営利的サービス = 乗客が多い

- ・ 既存路線以外の地域でも潜在的ニーズ有り

1人しか住んでいない地域までバスが必要か？

「サービス水準の向上」と「費用」はトレードオフ

線引きの必要性

コンジョイント分析の概要

The outline of Conjoint analysis

バスの利用者の要望

「運行頻度が高く、バス停が近い」 運営費が高い
バスを普段利用していない町民は、

どの程度のバスサービスを望んでいるか？

どの程度、税金を払って良いと思っているのか？

コンジョイント分析

仮想評価法 (CVM) の一種

評価対象の価値を属性単位で評価可能

水窪町におけるアンケート(2)

The questionnaire in Misakubo town

対象 静岡県水窪町

水窪区、神原区(中心部)、

バスを使う可能性の低い世帯を対象

調査方法: 郵送配布・郵送回収

調査期間: 4月23日(金)

回収数 107 (回収率53.5%)

調査項目 コンジョイント分析、個人属性

コンジョイント分析の結果

Result of Conjoint Analysis

多くの町民は自分がバスを使わない場合でも、一定のバスサービスの存続を望む

【最適な組み合わせ】

運賃	100円 (割引あり)
1便あたり最低乗車人数	2人
支払ってもよい税金	500円 / 年

現在よりも安い運賃、同様なサービス水準、より多くの税金を支払って良い

本日の発表内容

Contents of today's presentations

- 1 . 過疎地域における問題点の整理
- 2 . 高齢者の生活様式
- 3 . 過疎地域における交通行動と目的
- 4 . どの程度までバスを維持するのか
- 5 . まとめ

まとめ

Conclusion

ナショナル・ミニマム

遠隔地集落から病院までの足の確保

AccessibilityよりもAvailability

「週2便でも」病院へのアクセス確保が重要

・・・10～20年で少人数の遠隔地集落は消滅

過疎地域・・・集落も分散、集落の中でも世帯分散

ミニバス、自動車で広範囲をカバー

ワンストップで医療・福祉・買い物ができる施設整備

以上で発表を終わります
ご清聴ありがとうございました