

広島市郊外住宅団地の生活交通に関する研究

— 黄金山地区乗合タクシーを事例として —

M122394 中尾正俊

1. 研究背景と目的

わが国における本格的な住宅団地開発が始まった時期は、戦後のベビーブーマーが家族を持ち始めた時期と重なる。広島地域では、同時期に開発許可を受けて開発された5 ha以上の団地数は169カ所となっており、そのうち、小規模団地が76カ所を占めている。道路幅員が狭く、道路勾配もきついなどの悪条件により、バス無し団地が多くその数は78カ所となっている。また、高齢化率が30%を超える団地が57カ所ある。一方、少子・高齢化による人口減少に伴い、団地内の食料品スーパーマーケット撤退が相次いでいる。自動車の無い高齢者は、体力低下により徒歩での買い物や、通院などが困難になってきた。「買い物難民」と言われる状況になってきている。住宅団地の生活交通や買い物・通院の救済策として、団地内を運行する「乗合タクシー」が4カ所の地域で導入された。しかし、導入から3年余り経過したが、その利用者が減少傾向にある。なぜなのか。その傾向が著しい南区の黄金山地区乗合タクシーに焦点を当てて論考する。

2. 先行研究レビュー

広島市郊外の住宅団地形成の特徴は、山肌の斜面を造成した傾斜地にある。このため、団地の勾配も急斜面となる。先行研究では乗合タクシーの運営や組織・補助金の問題などを扱った内容が多い。勾配の問題や乗り場までの距離の問題などについて具体的な数値化した調査研究は見あたらないように思われた。このため、本研究ではそれらについて極力数値化するとともに、状況をわかりやすい表現方法にして、黄金山地区の乗合タクシーの事例研究を通して検証することにした。

3. 研究方法

本研究のリサーチクエスチョンは、開業以来利用者が年々減少傾向にあるのはなぜなのか。標高約100mの急傾斜地に造成されている黄金山地区住宅団地形成の特異性が災いしているからなのか。また坂道がきつく歩行困難であるからなのか。近年、65歳以上の高齢化が進んできているにも拘らず、交通弱者救済の乗合タクシーの利用者はなぜ減少するのか。それらを検証する方法として、アンケート調査と対面聞き取りを行い、問題点を抽出する方法を取った。

4. 分析方法

乗り場までの坂道の状況や距離の問題について分析

するために、具体的な数値化を図ったアンケート内容の結果から、利用回数と年齢との関係についてクロス集計などによりその関連性を分析した。また、アンケート調査の補完的調査として、利用者や、その他関係者へも対面式聞き取り調査を実施した。特に乗合タクシー運転手への聞き取りで、利用者減少要因の一つであると思われる、高齢の利用者がある日突然に利用しなくなるというものだった。これは死亡とか病気・入院などが主な理由だった。このことは今後利用者の高齢化に伴い、減少要因が益々増える要素の一つである。

5. 分析結果

アンケート結果から判明したことは、自宅から乗合タクシー乗り場までの距離も150m以内が大部分であり、坂道のきつさも利用への大きな抵抗となることではないことが判明した。利用者の多い性別では女性で、年齢別や利用回数では70歳～80歳代が最も多く、次に多いのは65歳～68歳の団塊世代である。以後は少子化の影響で減少する年齢構成となっている。

6. 研究成果と今後の課題

今後乗合タクシーを運営するに当たり、懸念されることは、団塊世代が利用者年代になるまでに数年の断層が生じることと、第2次ベビーブームに生まれた年代が利用者年齢になるには、後約20年かかる。今後の利用者増加には期待が出来ない人口構成になっていることが判明した。また、今後の課題としては、利用者増加が期待できない今後について、乗合タクシーそのものの存在をどう位置づけるのか。維持存続が難しい局面に立たされている。しかしながら、他にも「福祉タクシー」、「介護タクシー」、「福祉有償運送タクシー」など類似した輸送手段がある。ただし、目的と運営方法がまちまちである。今後の超高齢社会になっていくうえで、統一的な運用方法の整理や法的制度の確立が求められる。その際、乗合タクシーもそれらに類する交通手段として認知出来れば地域の大事な生活交通が維持できるのではなかろうか。地域や行政がどう取り組むか、その方向性が重要な局面に来ていると言えるであろう。