

特集

# 高齢化と公共交通の制約で増加する見込みの地方部の移動困難者への対策について



(株)現代文化研究所 取締役 白木節生

1. 公共交通機関の利便性格差は拡大し、地方ではモビリティ確保が社会問題に

日本は今後中長期的に少子高齢化がより加速し、後期高齢者の増加に伴う移動困難者への対策が社会的課題となる。なかでも地方部は、若年労働力の域外流出が続き、経済活力が低下する中で、公共交通機関も維持が困難になり、移動困難者の問題は深刻化する恐れがある。

現代文化研究所がインターネットモニターを対象に実施した「全国自動車保有ユーザー調査(2286サンプル)」によると、公共交通の利便性に関する現在の満足度は、地域間格差が大きい。三大都市圏は45%以上の人が満足(やや満足含む)しているのに対し、人口10万人未満の都市や町村・郡部では55%以上の人が不満を持っている。(図表1)

また今後10年後の公共交通の利便性変化の予想では、全体では「便利になる」の13%に対し「不便になる(非常に+少し)」は25%と2倍近い。三大都市圏中心部は「便利になる」が27%に対し、人口10万人未満都市や町村・郡部では35%以上が「不便になる」と回答し、今後も

1) 高齢化が進行する中で、なお一層地域間格差が広がることが懸念される。(図表)

図表1

(%)	調査数	現在の公共交通の利便性に関する満足度					公共交通の利便性の変化(今後10年後の予想)			
		非常に満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	非常に不満	便利になる	変わらない	少し不便になる	非常に不便になる
全体	2286	6	20	35	19	21	13	62	13	12
3大都市圏(中心部)	197	20	32	33	9	7	27	59	12	8
3大都市圏(近郊・郊外)	256	9	36	32	15	7	16	71	10	8
政令指定都市(3大都市圏除く)	293	7	27	40	17	10	14	67	14	6
人口30万人以上、県庁所在地	420	9	23	34	21	19	15	64	12	9
人口10万人以上	453	4	14	37	23	22	13	60	14	13
人口10万人未満	448	11	30	22	36	8	8	56	15	20
町村、郡部	219	5	37	17	39	5	5	55	13	27
地方部 20-30代	149	3	9	46	18	23	12	54	17	17
地方部 40-50代	349	9	30	21	40	6	6	57	13	24
地方部 60代以上	169	8	25	22	43	6	6	54	15	24

出所) 現代文化研究所「全国自動車保有ユーザー調査」(2018年3月)、以下の図表2~8も同様

\*注) 図表中の「大都市部」は3大都市圏及び政令指定都市、「地方部」は人口10万人未満都市及び町村・郡部、「中都市」はそれ以外を指す。

2. 海外で浸透する配車サービスより、タクシーのサービス改善にニーズ

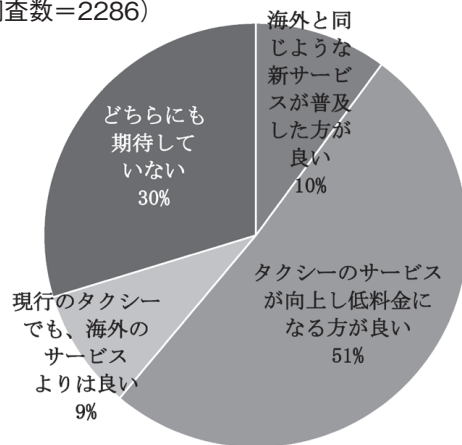
今後、鉄道や路線バスなどの公共交通の利便性が低下する場合、移動に困る人々をどうフォローすべきかが課題となるが、自動車の位置付けはより重要になると思われ、そのあり方について消費者の意識を踏まえ検討したい。

ユーザー調査結果では、海外で利用者が急増しているUberなどの配車サービスと、タクシーがサービスの仕組みを改善することを比較すると、「タクシーの方が良い」と思う人が51%を占め、海外型の配車サービスを望むという回答の10%を大きく上回る。タクシーが整備された日本では安全性への信頼が高いことが背景と思われる。(図表2)

但し、タクシーは乗客の視点からは価格が高いために利用頻度が限られる点がネックであり、調査では3〜5割の価格低下を望む声が多く、料金引き下げが利用頻度を高める条件となる。そのためにはIT技術を生かして需給のマッチング効率を高め空車率を減らし(渋滞、環境

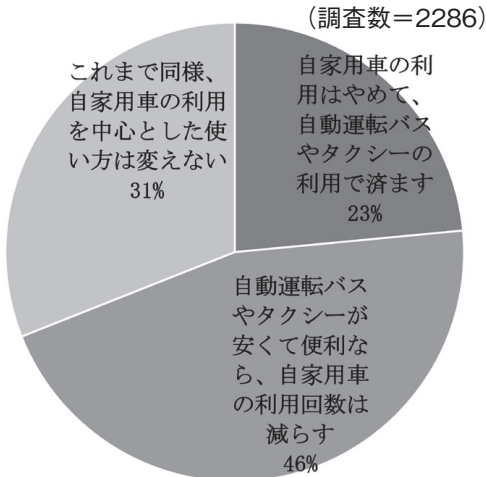
負荷、運転手労務環境も改善)、需要の増減に応じて価格も柔軟に変動させるような合理的な仕組みの整備が課題となる。

図表2. 海外で人気のスマートフォンで呼び出し一般のドライバーが有償で送迎してくれるサービス(Uberなど)と、タクシーが同様な仕組みにサービスを改善することへの指向(調査数=2286)



高齢で車を運転できなくなった人への割安タクシー定期券を提供している自治体も一部ある(北九州市など)が、そうした対策は、「是非あつた方が良い」は38%、「まああつた方が良い」を併せると85%と非常にニーズは高い。特に、中都市や地方部の高齢者は、9割以上の人が見込んでいる。自治体とタクシー業界双方の貢献が期待される。

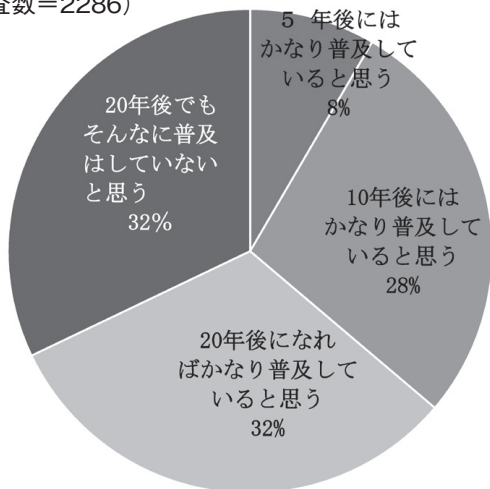
図表3. 自動運転バスやタクシー普及時の自家用車の利用への意向(調査数=2286)



3) 自動運転のバスやタクシーが実現した場合の自家用車の利用へ影響については、「自家用車の利用はやめる」は23%と、全体の1/4で保有減少に影響する可能性。また「自動運転バスやタクシーが安くて便利なら、自家用車の利用回数は減らす(利用は続ける)」は46%で、自家用車の整備需要や買い替えサイクルに影響する可能性。両者を併せると7割近くの人で影響が出る可能性がある。(図表3)

3. 自動運転のバスやタクシーが普及すれば自動車ビジネスは大きな構造変化を迫られるが、実現性には限定条件が強くなる見込み

図表4. 完全自動運転車の普及に関する予想  
(調査数=2286)



一方で、自動運転のバスやタクシーが広く普及した場合には、低コストでの移動が可能となり、移動需要が活性化するプラス要素も大きいと考えられ、トータルとして自動車ビジネスは大きな構造変化を迎えると想定される。

但し、完全自動運転車の実現性については、「20年後になればかなり普及する」「20年後もそんなに普及していない」との見方が各32%を占め、20年後に実現可能な道路インフラ条件でも「高速道路」や「走行車両が少ない過疎地の広い道路」以外では、まだ懐疑的見方が多い。(図表4・5)

また自動運転車は低速限定になる可能性が高く、その場合に個人用途では6割の人で利用意向がない一方、「自動運転車イス」のような低速を前提とした新モビリティには60代以上の人の6割以上で関心があり、かつ購入許容額も30万円以上で約7割、50万円以上で4割強と、ビジネスとしての潜在性が高いという調査結果となった。

なお自動運転のバス・タクシーにはメリットを期待する声が多い一方で、地方部では「無人の乗り物は何かあった時を考えると、不安が大きい」が35%あり、

図表5. 20年後までの完全自動運転車の実現の可能性について

調査数	可能性				
	高い	ある	難しい	無理だと思	わからない
2286	28	42	11	7	14
都市部の混雑する主要幹線道路	7	32	31	16	14
住宅地から幹線道路までの間道路が複雑な設計	5	25	35	21	15
住宅地から幹線道路までの間道路が計画的な設計	7	35	27	17	15
走行車両が少ない過疎地の広い道路	12	43	17	13	15
走行車両が少ない過疎地の狭い道路	8	31	28	18	15

図表6. 自動運転のバス・タクシーが走ることへの見方

調査数	地方部で走ること			都市部で走ること		
	移動に不便な良	交通手段が大きい	無人の乗り物は何か	利用者が増えれば、道路が狭い	社会が安全で便利に増えれば、良	どちらともいえない
2286	42	35	24	42	24	33
759	36	40	24	39	27	34
108	44	43	14	42	30	29
293				44	31	25

70代以上の人や女性で懸念が強い傾向。都市部でも「利用者が増えれば、道路混雑がさらに加速し、社会にとってはかえってよくない」と見る人が24%で、大都市部ほど懸念もみられる。(図表6)

**4. 住民互助型のライドシェアは、自動運転バス・タクシーより評価が高く、生活支援サービスへの拡張性も期待**

地方部では財政的に公共交通の整備に限界が予想されるが、住民の元氣な人が移動に困る人を安い費用で輸送する住民同士の配車サービスが提供されることには、地方部の60代以上では82%の人があればよいと考えており、またそのサービスをWEBでリアルタイムに需給のマッチングができる仕組みにすることを有意義と見る人は9割近い。

地方部では、自動運転（無人）のバスやタクシーと、住民同士の助け合いの人的な送迎の仕組みのどちらが現実性や有効性が高いと思うかについては、「助け合いの人的送迎サービス」が42%と多く、「自動運転（無人）のバスやタクシー」の21%の2倍の反応率となっている。（図表7）

また互助的な配車送迎サービスと併せて、地域内の助け合いを各種生活支援サービス（有償）にまで拡張することを有意義と思う人の比率も、地方部の60代以上では77%と多い。

図表7. 自動運転バス・タクシーと住民同士の助け合い送迎のどちらが現実性や有効性が高いか

調査数	助け合いの人的送迎サービス		自動運転（無人）のバスやタクシー	
	有効性が高い	どちらの現実性や有効性が低い	有効性が高い	どちらの現実性や有効性が低い
全体	42	19	21	18
大都市 60代以上	48	16	24	12
中都市 60代以上	45	17	23	15
地方部 60代以上	46	21	18	15

**5. 地方部で深刻化する移動困難者対策は様々なメニューの活用が必要に**

以上見てきた調査結果も踏まえ、今後移動困難者の社会的課題が大きくなる地方部における対策の方向性を整理する。

まずは官民の協力によるオンデマンド方式のコミュニティバスやタクシーが基本として重要になるだろう。その際に、貨客混載やスクールバス・病院送迎などもミックスした合理的な仕組みの整備が進むだろう。

また公助の余力が少ない、又はタクシ

ーも少ないなどの地域では、住民互助型の有人ライドシェアの仕組みの機能を高めるべきであり、そのプラットフォームが出来れば生活全般の支援システムへの拡張も可能性があるだろう。

無人運転のバスやタクシーも、条件を満たしたエリア限定、かつ低速の条件で導入されていくと想定する。

但し、無人走行が可能なエリアは低人口密度の地域に限られ、全国の保有市場のボリュームから見た比率は軽微にとどまるだろう。また自動運転の導入にはインフラ整備や免許制度条件の検討なども必要となる。

なお低速走行で十分な「自動運転車イス」のような潜在ニーズが高い新モビリティの開発も、是非望まれる。

また人口密度が低下するほど、住民の生活を支える複合的機能を備えたワンストップ型拠点が、利便性の面でも採算性の面でも有効度を増してくると想定される（車販売・整備・給油・送迎・物流サービス等を含む）。

なお同一県内に過疎化が進む自治体を抱える所は非常に多く、この問題は全国共通の課題とも言えるだろう。