

デマンドタクシー利用者と非利用者の比較
による非利用要因の検討
ー黒部市デマンドタクシーを事例としてー

12110095 谷内俊樹

問題の所在

- 中山間地域では人口減少や高齢化が進行
- 若年層の都市部流出により、通勤・通学の需要が減少
- 公共交通機関の縮小により移動手段が制限される
- バス停が遠く、公共交通機関の利用が難しい

このような背景からドア・ツー・ドア方式のデマンドタクシーが多くの自治体で導入されている

研究目的

- デマンドタクシーが導入されているとはいえすべての人が利用しているわけではない
- デマンドタクシー利用者と非利用者を比較し、生活空間の違いを分析
- **利用者、非利用者の生活空間の違いから非利用者がデマンドタクシー利用を選択しない理由を明らかにする**

先行研究

岡村ほか(2020)

中山間地域において、住民の「住み続け意識」と「外出の頻度・手段」の関係を分析

岡村・橋本（2023）

デマンドタクシーなどの生活交通の改善が、高齢者の「住み続け意識」に与える影響を検討

研究対象地域

富山県黒部市

- 人口: 39,155人
- 高齢化率: 32.0%
- 市内の公共交通機関

あいの風とやま鉄道、富山地方鉄道、路線バス

→特にバス路線が未整備なエリアでは、移動手段が限られる

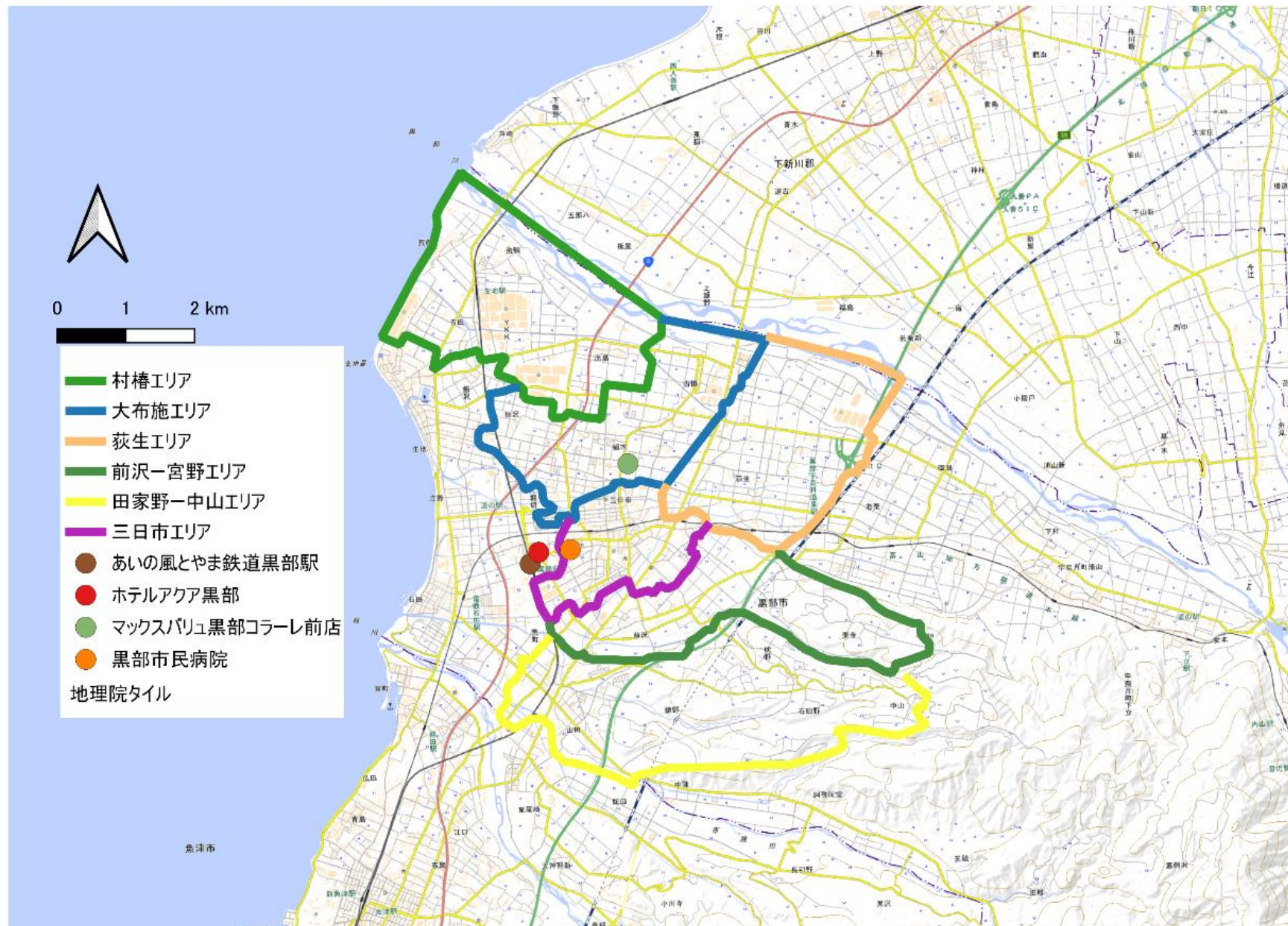
→このため、デマンドタクシーが補完的な交通手段として運行されている

黒部市のデマンドタクシー概要

- ・ **曜日ごとに運行エリアを設定**
 - ・ 月・水・金：田家野-中山、前沢-宮野
 - ・ 火・木・土：村椿、大布施、荻生
- ・ **固定の行き先**（黒部駅、ホテルアクア黒部、マックスバリュ黒部コラーレ前、三日市エリア）
- ・ **利用方法** 事前登録（無料）必須、2時間前までに予約
- ・ **年間利用者**：約2500人

調査方法

- **デマンドタクシー利用者:** アンケート調査 7 名
- **デマンドタクシー非利用者:** インタビュー調査 5 名
- インタビュー調査は、利用者のプライバシー保護の観点から実施できず



黒部市デマンドタクシーの運行エリア（背景図は地理院地図）

デマンドタクシー利用者の調査

- **実施方法:** くろべ交通の協力のもと、**車内アンケート**を実施
- **調査票配布数:** 50部 / **回収数:** 7部 (回収率 14%)
- **質問項目**
 - ①個人属性 (年齢、性別、家族構成、運転免許の有無) 、
 - ② 1 か月あたりの利用回数
 - ③利用目的
 - ④デマンドタクシーがないと生活が不便か
 - ⑤行動範囲が広がったか
 - ⑥総合的な満足度は高いか

デマンドタクシー利用者の調査結果①

・利用者の属性

性別：男性1名、女性6名 **年齢層**：70代5名、80代2名

家族構成

一人暮らし：70代 1名 / 80代 3名

同居世帯：80代1名＋60代2名（1世帯）、80代1名＋50代1名（1世帯）、80代2名＋50代1名（1世帯）

現在住んでいる町内

村椿エリア：3人 前沢－宮野エリア：2人

田家野－中山エリア：1人 大布施エリア：1人

デマンドタクシー利用者の調査結果②

- ・ **1か月あたりの利用回数**

1～2回：2名 3～5回：4名 6回以上：1名

- ・ **利用目的**

通院（7名全員） 買い物（3名） 家族・友人訪問（1名）

- ・ **デマンドタクシーがないと生活が不便か**

7名全員が「そう思う」

- ・ **デマンドタクシーで行動範囲が広がったか**

7名全員が「そう思う」

- ・ **総合的な満足度は高いか**

「そう思う」：6名 「どちらでもない」：1名

デマンドタクシー利用者考察

- ・ **高齢者、特に女性や一人暮らしの人が中心的な利用者**

→ 運転免許を持たない、もしくは返納した人にとって不可欠な交通手段

- ・ **通院が主な利用目的**

→ 医療機関へのアクセス手段として機能

- ・ **サービス満足度は高く、生活するうえで不可欠**

→ 自宅まで送迎してもらえるので移動が楽になっている

デマンドタクシー非利用者インタビュー調査①

・インタビュー調査（大布施エリアの住民2名）

70代女性Kさん

- ・ 自家用車を持っている（すべての移動を車で済ませている）
- ・ 今後の移動手段がある（家族に送迎を依頼する予定）
- ・ そもそも存在を認識していない

80代女性Hさん

- ・ 自家用車を持っている
- ・ 車を運転できなくなった場合は自転車や徒歩を検討

デマンドタクシー非利用者インタビュー 調査②

前沢エリア（60代男性）

- ・ 自家用車を持っている
- ・ 近くに買い物施設や病院があり自転車や徒歩でも生活が可能
- ・ 地域の助け合いがある（車を運転できない人は近所の人を送迎している）

デマンドタクシー非利用者インタビュー調査③

- ・ **村椿エリア 70代男性2人**

- ・ 自家用車を持っている
- ・ 曜日、時間帯の制約が多い→ 利用したい日に運行していない
- ・ 乗り合わせに抵抗感 → 知らない人と一緒に乗ることが苦手
- ・ 「思いやりの文化」が根付いている→ 近所の人が車で送迎し、移動の助け合いをしている

デマンドタクシー非利用者インタビュー調査④

- ・ 長年住み慣れた土地への愛着
- ・ 地域の自然や景観が魅力
- ・ 住民同士の支え合い文化が根付いている

→ 移動の不便さよりも、住環境や人間関係が重要
→ 高齢者にとっての「生活のしやすさ」が確保されている
→ 交通の不便さはあるが、今の生活に満足している

デマンドタクシー非利用者考察

①移動手段が確立されている

- ・ 自家用車の利用 ・ 徒歩、自転車の活用
- ・ 家族や近隣住民による送迎

自家用車が主流で、住民同士の助け合いで移動手段を補完

②デマンドタクシーの利用しにくさ

- ・ 運行エリア・曜日が限定的 ・ 目的地の選択肢が少ない
- ・ 乗り合わせに抵抗がある

③長年住んでいる土地や近隣住民への愛着

結論

- 利用者と比較し、非利用者は移動手段が確立されている
- また、住民同士の助け合いが活発である
- デマンドタクシーの「曜日指定」「目的地の制限」が生活に合わない
- 移動手段が乏しい中で、助け合いの文化が生まれ、地域の歴史・環境への愛着が高まっている
- 不便だが、それ以上に住み慣れた環境や人とのつながりが大切である

参考文献

- 岡村篤 橋本成仁 木多央信 2020. 中山間地域における住み続けの観点から見た外出の重要性評価と生活交通が与える影響. 交通工学論文集 6-2 156-165
- 岡村篤 橋本成仁 2023. 中山間地域における生活交通の改善及び住環境に対する意識が住み続け意識に及ぼす影響—高齢非利用者の意識構造に着目して—. 土木学会論文集 639-651.
- 川崎智也 轟朝幸 西山翔太郎 2015. デマンド型乗合タクシーにおけるイールドマネジメント導入の影響. 交通工学論文集 1-2 149-157