

地域公共交通の再生を 一歩進めるための論点

— 地方部のバス・タクシーを念頭にして —

福島大学 経済経営学類

准教授 吉田 樹

(東北運輸局「地域公共交通東北仕事人」メンバー)

1. 「地域公共交通会議」制度から10年・・・

■ 前進したこと

- ◆ 基礎自治体が**公共交通政策へ主体的に関わる「きっかけ」**が生まれ、とくに**乗合事業者との連携**が進んだケースも。
 - ✓ 「どう進めれば良いか分からない」自治体担当者も少なくない
 - ✓ タクシー(乗合タクシー以外)との連携は希薄
 - ✓ 公共交通会議のメリットを理解していない公共交通事業者も
 - ✓ 運輸局・支局と基礎自治体の接点拡大 cf. 都道府県の役割
- ◆ **公共交通計画を策定する意義**は理解されつつある。
 - ✓ 総合事業が存在した時代の「連携計画」と比べ、財政的なインセンティブが見えにくい「網計画」だが、全国で策定が進む
 - ✓ 計画事業が「成果」に結び付くまでの時間差が存在するなかで、計画の評価・改定に向けたモチベーションの維持が鍵
 - ✓ 交通以外の政策分野(例:都市計画・観光・環境・福祉・医療・教育)との連携を担保するための具体的な方略の提示が必要

1. 「地域公共交通会議」制度から10年・・・

■ 多様化する地域公共交通の課題

- ◆ 地方部を中心に、公共交通事業者(バス・タクシー)の疲弊が進む
 - ✓ 乗務員不足, 進まない車両更新

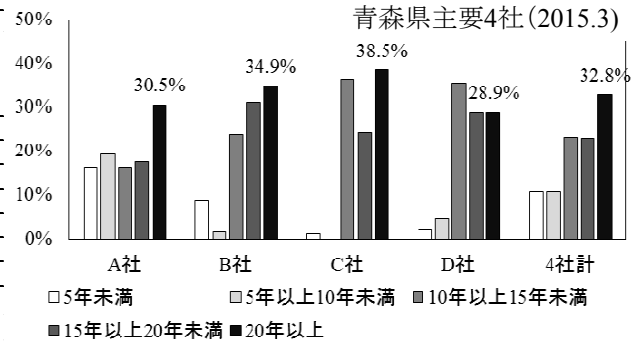
タクシー実働率の低下

県名	交通圏・市名	平成26年度 ^a	平成13年度または平成22年度から平成26年度の平均値 ^b	
			平成22年度	平成26年度
岩手	盛岡交通圏(法人タクシー)	0.79	0.82	0.87
宮城	仙台市(法人タクシー)	0.79	0.84	0.92
福島	福島交通圏(法人タクシー)	0.80	0.83	0.87
	郡山交通圏(法人タクシー)	0.80	0.83	0.90
	いわき市	0.68	0.74	0.86
	会津交通圏	0.68	0.72	0.79
	その他	0.61	(不詳)	

^a 東北運輸局および同福島運輸支局資料より

^b 東北運輸局長公示第18号(2015年6月26日), 第28号(同年8月19日)より

乗合バス車両の高車齢化



運行費の欠損補助を中心とした現行の財政支援制度では太刀打ちできない課題(←内部留保が困難)。『負のスパイラル』の打破+投資的な財政支援+「小さな市場」の働き方創造が不可欠

2. 『負のスパイラル』を打破するために

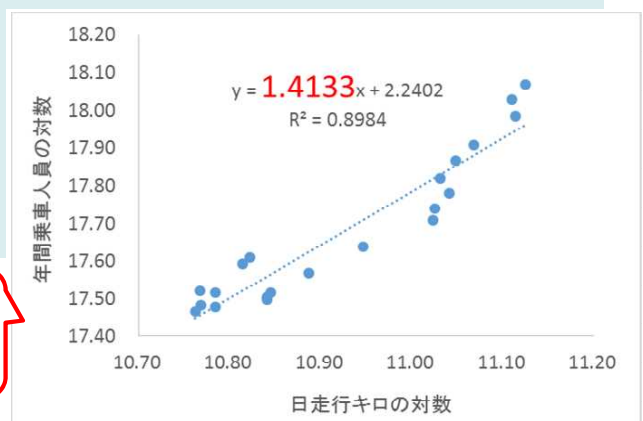
■ 「独立採算原則」がもたらした『負のスパイラル』

- ◆ わが国の乗合バス事業は、**採算部門の収益で不採算路線を維持する「内部補助」**(引き替えに事実上のエリア独占が認められる)が長年継続。2002年(乗合バス事業の規制緩和)までは、**赤字事業者のみに**運行費の国庫補助が投入(独立採算原則)。
- ◆ 乗合バス事業者は「**広く薄く**」路線網を維持する指向(公営バス事業は現在も内部補助の指向が強い)

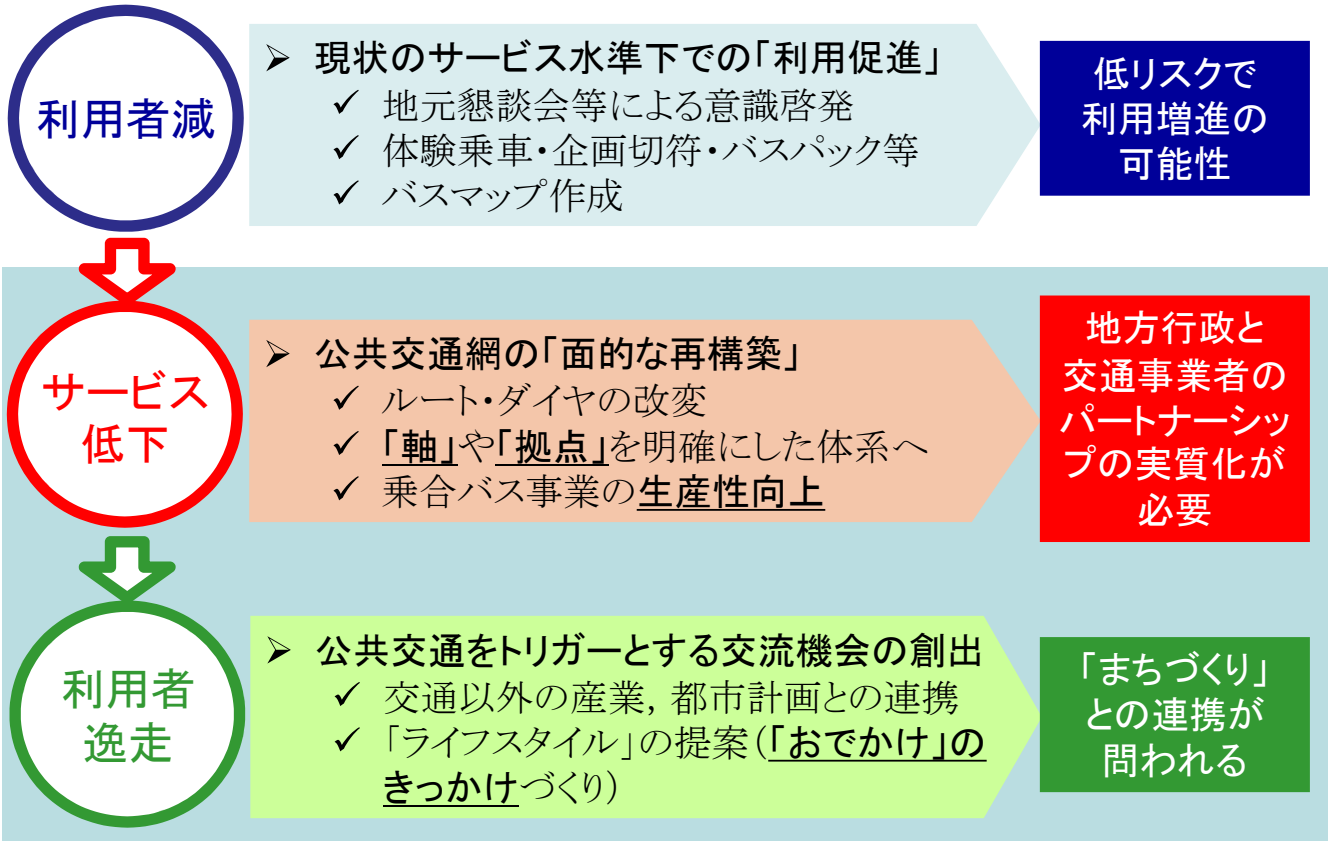
⇒ **生産性の低下**

- ◆ **サービス水準**(路線網×便数÷走行キロ)の低下が利用者の逸走を招く『**負のスパイラル**』に陥る

1993年度(地下鉄南北線開業翌年)以降
仙台市バスは、サービス水準を1%低下させると、利用者は1.4%逸走している・・・



2. 『負のスパイラル』を打破するために



3. 公共交通網の「軸」を設定する

■ 地方部の「不採算路線維持」に関する論点

◆ 不採算路線を「単に」運行費補助で維持するという図式では「事業者頼み」or「行政丸抱え」の二分論から脱却できず、行政と事業者のパートナーシップは生まれない。

➤ 不採算路線が「くらし」と「おでかけ」に貢献するか(=「正便益不採算」)という発想が不在

◆ 多くの利用者が見込める区間でもそうでない区間でも「同じ便数」で運行されるバス路線の不思議

➤ 生産性が向上しない一因

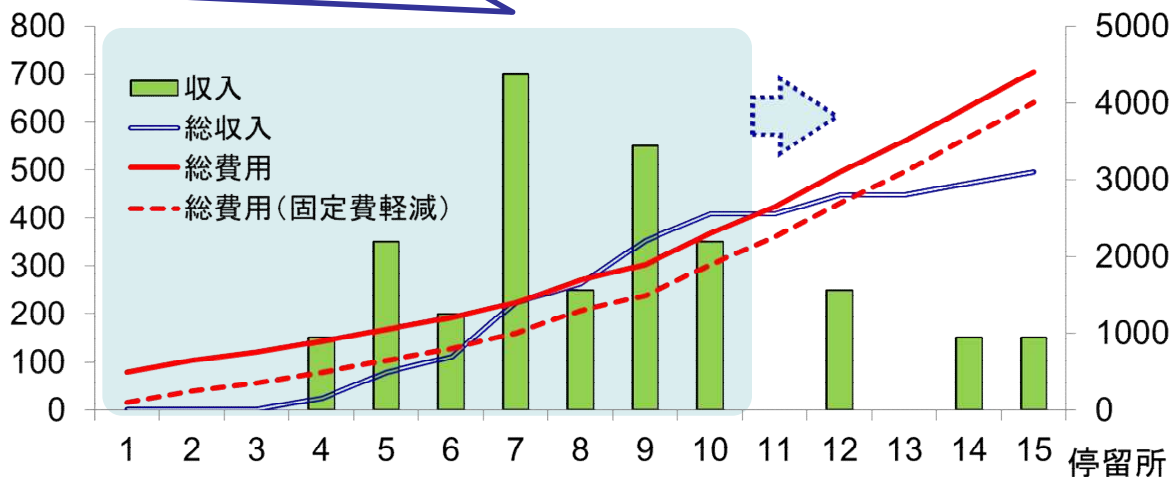


3. 公共交通網の「軸」を設定する

■ 乗降実態から「パートナーシップ」を考える

事業性確保可能領域

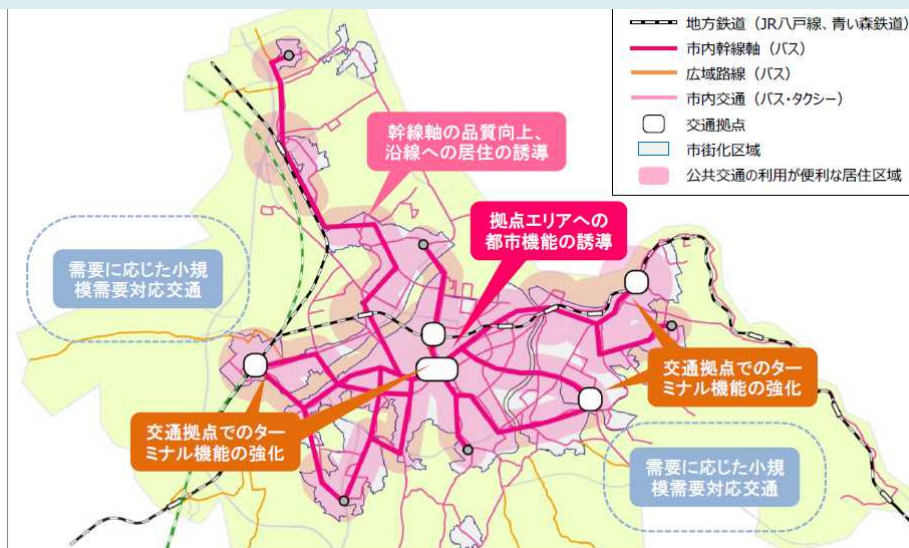
- 事業者の創意工夫を担保し、**集客性の向上を図る領域**（上下分離施策で事業性確保可能領域は変化）
- 行政（協議会）による「調整」が有効（交通調整や不採算路線との結節）
- 交通軸としての品質向上策（高頻度運行、パターンダイヤ化、走行路円滑化、支払方式高度化等）を講じる場合、行政が関与し、事業者と協働



3. 公共交通網の「軸」を設定する

■ 八戸市網計画における「幹線軸」の明示

- ◆ 「中心街ターミナル」を起点に、12区間を「幹線軸・準幹線軸」に設定。10～20分（準幹線は30分）間隔の運行維持を表明し、沿線と鉄道駅周辺を「公共交通の利用が便利な居住区域」と表現。
- ✓ 事業者間・系統間で「一体的な運行計画の設定」を求める。



3. 公共交通網の「軸」を設定する

■ 八戸市網計画における「幹線軸」の明示

- ◆ 「中心街ターミナル」を起点に、12区間を「幹線軸・準幹線軸」に設定。10～20分（準幹線は30分）間隔の運行維持を表明し、沿線と鉄道駅周辺を「公共交通の利用が便利な居住区域」と表現。
 - ✓ 事業者間・系統間で「一体的な運行計画の設定」を求める。



幹線軸の「存在感」を高め、「人流」の増進を図り、
①ネットワークの生産性を向上させ、②地域内経済循環を
高めることにつなげる・・・「コンパクト+ネットワーク」

3. 公共交通網の「軸」を設定する

■ 八戸駅線の共同運行化・・・「競争から共創」の契機に

- ◆ 八戸駅⇄中心街（三日町）間を運行する、2事業者22系統の運行計画を八戸市の調整下で一体的に設定し、「生産性の向上」と「分かりやすさ・便利さ」の両立を目指す共同運行化を実現。

【運行ダイヤの比較】 * 八戸駅発平日時刻

（従前） 9:03* 9:17 9:28* 9:31* 9:40 9:43* 9:46* 9:59
⇒ 2社が **112.5往復／日**を運行

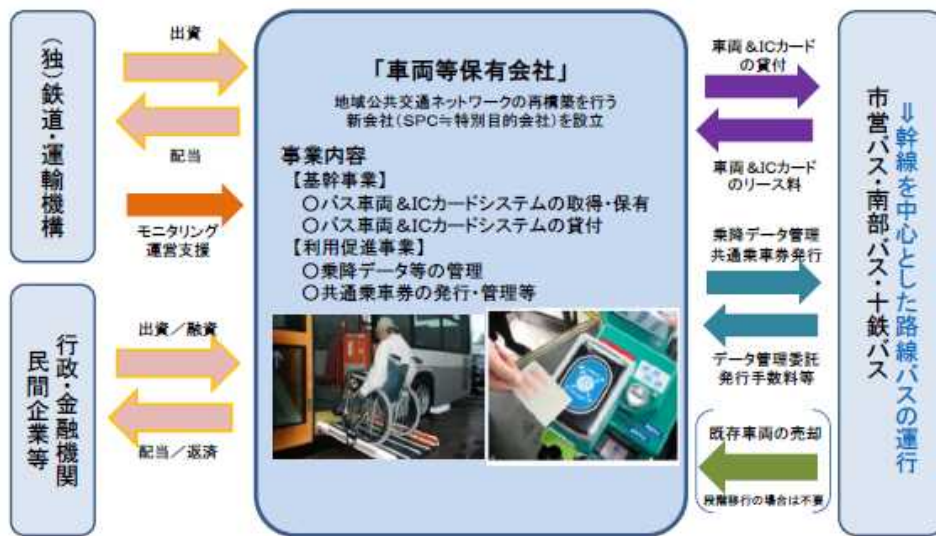
（現在） 9:00 9:10* 9:20 9:30* 9:40 9:50* 10:00
⇒ 2社が **90.5往復／日**を10分間隔で運行（08年4月～）
⇒ 2社の **定期券共通化+のりば共通化**

【効果】 両事業者ともに「乗客増」「黒字化」達成（2008年度）
（乗車人員） 135万4千人 → 144万1千人 乗客 6.4%増
（収支） 1,567万円の「赤字」 → 2,556万円の「黒字」

4. 「幹線軸」維持のインセンティブ

■ 「基幹バス」におけるバス版「上下分離」構想 (八戸市網計画)

- ◆ 幹線軸のうち、沿線人口や観光流動の増加が見込まれる区間を「基幹バス」に位置づけ、交通事業者の事業性を確保しつつ、低床車両の購入・保有 (青森県はノンステ率ワースト) + ICカードの導入・運営 + マーケティングを一体に行う新会社の設立を構想



5. 公共交通網の「拠点」を創り出す

■ 核店舗のターミナル化 (岩手県北上市「まちなかターミナル」)

- ◆ 市街地の核店舗 (百貨店) 周辺に点在した停留所を集約し、市内の全路線が停車する運行経路に再編。
- ◆ 店内に「接近表示」を配置しターミナル機能を付加。



「ここに来ればバスの乗れる」という「頼れる停留所」を「人の集まる場所」に結びつけて考える・・・「拠点」の作り方

6. 広がる「ニッチ」・・・「小さな交通」の期待

■ 「小さな交通」の今日の特徴・・・ICT高度化のなかで

① 「ニッチ」は広がる

- ◆ 少子高齢化、核家族化、都市の外延化、人口減少
 - ✓ 在来の地域公共交通を利用できない市民は少なくない。
- ◆ 「幹線」の質向上を図るほど、「ニッチ」対応は重要になる。
 - ✓ 幹線＋支線の再編は生産性の向上が強く指向

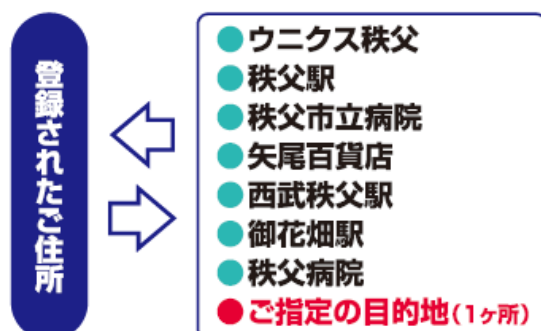
② 「つくる人」と「つかう人」の接近

- ◆ 原初的には、地域・市民参画型の交通サービス(ボトムアップ)
 - ✓ 地域の実情・特性に応じて、移動手段の確保策を市民とともに「**選択する**」仕組みを構築する自治体も増加。
- ◆ 近年(今後)は、ICTの高度化により「**相乗りマッチング**」の可能性が拡大するなかで、タクシー産業にも変化が求められる。(顧客が選ぶ、顧客を選ぶ)

7. 「小さな交通」とタクシーの可能性

■ 「回数券タクシー」実証実験の概要(2014.3～2015.12)

- ◆ ちちぶ定住自立圏(1市4町)内の自宅等から、下記7地点のみ利用可。**会員制**。券面料金は、自宅等から**最も遠い地点の距離制運賃の半額**(100円未満切り上げ)とし、**すべて同運賃**で利用可。
- ◆ 運行主体(秩父丸通タクシー)のメーター運賃と券面料金との差額を実験経費*で補填。 *交通エコモ財団「ECOMOバリアフリー研究助成」



◎例えば・・・(秩父市山田よりご利用一例)

秩父市山田	1,500円	通常1,970円	ウニクス
秩父駅	1,500円	通常1,880円	秩父市立病院
矢尾百貨店	1,500円	通常2,150円	御花畑駅
西武秩父駅	1,500円	通常2,150円	秩父病院

*料金は秩父市山田一丁目からの計算です。

平均28.5%お得!

7. 「小さな交通」とタクシーの可能性

■ 「回数券タクシー」実証実験への参加理由（複数回答）

- ◆ 高頻度群では「**移動手段に困っていた**」ことを挙げた回答が相対的に多く、誰かに薦められて会員となった回答は有意に少ない。
- ◆ 利用経験者（高頻度群（1.1回／月以上利用）＋低頻度群（それ未満））は、未利用群と比べて、「安い料金で利用できる」だけでなく「**同じ料金で利用できる**」ことを理由に挙げた回答が有意に多い。

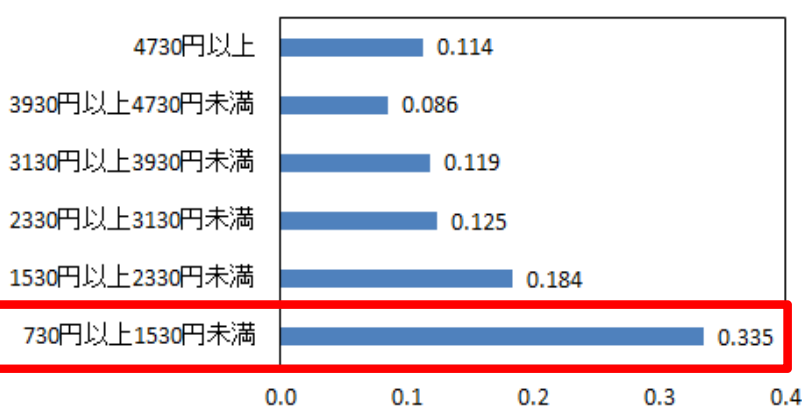
実証実験の参加理由	高頻度群 (n=22)	低頻度群 (n=17)	未利用群 (n=28)
移動手段に困っていた +	40.9%	11.8%	28.6%
安い料金で利用できる *	63.6%	58.8%	28.6%
同じ料金で利用できる *	31.8%	35.3%	3.6%
家族等に薦められた **	27.3%	76.5%	53.6%
広報で知った	13.6%	11.8%	7.1%
ホームページで知った	0.0%	5.9%	3.6%
ポスター等を見た	27.3%	17.6%	17.9%

** p<0.01, * p<0.05, + p<0.15

7. 「小さな交通」とタクシーの可能性

■ 「回数券タクシー」実証実験への参加理由（複数回答）

- ◆ 同一区間の「最小メーター運賃」を6階級に分け、各階級における実際のメーター運賃の変動係数（→散らばり）を求める。
- ◆ **近距離・低運賃帯**では、変動係数が相対的に高く、**乗車のたびにメーター運賃が大きく異なる傾向**。これが背景となり、**定額**であることが利用経験者に評価されたと考えられる。



運賃の事前決定が
タクシーの選択性
を拡げる・・・「生活
交通」としてのタク
シーの可能性や働
き方が見えてくる。

8. さいごに・・・地方部が直面しつつある課題

■ 5年前からの外出状況の変化(南相馬市と山形市の比較)

- ◆ 原発事故による避難指示区域を抱えた南相馬市(n=1,599)は、未再開の目的地施設や市内公共交通があるなかで、**高齢者の外出意欲の低下が顕著**となり、外出頻度が減少する傾向。

年齢層	行きたい場所が少なくなった		外出頻度が減少した		外出がおっくうになった	
	南相馬	山形市	南相馬	山形市	南相馬	山形市
35～44歳	40.9%	5.3%	18.3%	10.7%	12.9%	8.0%
45～54歳	41.1%	25.8%	34.2%	26.9%	24.0%	22.6%
55～64歳	38.5%	11.1%	33.0%	28.2%	28.0%	16.2%
65～74歳	41.1%	16.2%	41.3%	30.0%	28.0%	13.1%
75～歳	41.0%	26.1%	54.3%	48.7%	41.7%	30.4%
	(n=1,473)	(n=530)	(n=1,473)	(n=530)	(n=1,473)	(n=530)

人口減少下の小規模自治体で「目的地」や「モビリティ」が十分に提供されない状況に置かれた場合「交流機会の減少」が顕著になる可能性