

# 地域公共交通活性化セミナー 2014 IN 福岡 事例発表総括

2014年02月21日

大分大学経済学部 大井 尚司

## 発表のまとめ 水俣市

- **路線バス再編 + コミバス化による諸問題**  
既存路線との価格・路線・補助の調整  
区間の変更(乗客の少ない区間の回送化  
や路線変更)  
価格設定の単純化、色分けしたバス
- **新幹線開通、空白地対策といった時代変化**  
→ 補助メニューの活用、乗合タクシー導入
- **担当者の少ない中で今後の見直しをどうするか**

# 発表のまとめ 日置市

- 過疎地域と人口集中地域の共存、市町村合併後の交通体系再編
- 廃止代替バス(路線バスの12路線が赤字、赤字補てん)・コミバス・乗合タクシーに加えて**空港リムジンバスも地域交通の重要な位置づけ**
  - ←2006年の某社バス網再編と県補助制度が効いた？
- 事業者から補助金の金額の上限設定の提案  
補助金のモラルハザード
- モードの組み合わせは効果があるか？

2013.11.19

## 発表のまとめ 三ヶ森タクシー

- 「タクシー」の特性とは
  - 「コンビニ」みたいに小規模・多頻度・需要対応
  - 価格設定・収入の決定要因
- 公共交通として使える要素がある
  - 他モードとの組み合わせ
  - ルートを決めなくてよい
  - ピークとオフピーク
- 固定観念を壊すと・・・
  - 定期券、割引切符の発想
  - 相乗り、データ活用

## 考えておくべきポイント

- モードの「適材適所」
- アクターの「適材適所」
- ここまでいったら「目的」をみなくなるようになるので注意

# モードの適材適所

- **モードは実は多様**

路線バス、コミバス、乗合タクシー、デマンドタクシー、スクールバス、…

+ 鉄道、通常のタクシー、空港リムジン、高速バスだって使っていけないわけではない

- **組み合わせも実は多様**

一つの輸送手段にこだわらない

時間価値 = 通勤者で「約5分で200円」(費用便益分析マニュアルより)

## アクターの「適材適所」

- **アクターは実は多様**  
バス会社、タクシー会社、自治体、住民、有識者(第三者)
- **実は何が問題なのか**  
= **アクター、特に自治体と交通事業者の「考える人」不足**(これがないから間に合わせや短期的視点になってしまう)
- **アクターに対する「知識不足」は克服すべき**  
動ける範囲(動き)、コスト(決定方法)、補助の仕組み、労働条件、...

ここまでいいたら「目的」を見なくなることが一番危ない

実は一番見るべきは「目的」と「ユーザー」

:ここを「くすぐれる」か

水俣市:

「営業所」が先の路線網から「どこに行っているか」

三ヶ森タクシー:

定期券(タクシーの使い方、負担の仕方)

日置市:

乗合タクシーとコミバスの乗り継ぎの実態

空港リムジンバス

ユーザーに「遅延」しない「地縁」交通を創るべき



## 確保維持改善事業の「こころ」

- ちゃんと「まちをどうしたいか」を考えているか
- 「補助をもらうため」が目的化していてひどい結果が多い
- PDCAを回しているのか(次のステップを見た動きをしているか)
- 「あし」を創ることがまだ目的化している例が多い
- 「自治体」「先例」の枠にこだわっている  
評価するとひどい！ = 何とかならないか？  
… 評価のやり方をきちんとマニュアルで見せれば、最初から考えるのではないか

## 改善のポイント

- じっくりと評価・反映したい  
2年ごとにした(毎年でもいい)
- 次期ネットワーク計画へ反映することを前提にしている
- 評価スケジュールの変更
- コミバス・デマンドにこだわらない(鉄道もタクシーも何でもやっていい)
- 計画・評価で何を見るのか必要なデータをリスト化