

IV-48

地方都市における公共交通のインセンティブ政策に対する政策担当者の評価

秋田大学 学生会員 ○小泉 俊二
秋田大学 学生会員 カイル アミル イサハク
秋田大学 正会員 木村 一裕
秋田大学 フェロー 清水 浩志郎

1. はじめに

近年、公共交通の衰退が著しいなか、国内では交通弱者のモビリティ確保を目的とした様々な取り組みが各地で行われている。国外でも様々な交通施策が実施されているが、いくつかの都市では効果が得られているようである。これは国外の施策がパッケージ施策であったり、公共交通利用に対して強制力を持つなど、わが国の施策に比べインセンティブ性に優れているということが考えられる。

そこで本研究では、国内でのインセンティブ施策の展開における課題と国内外で実施している交通施策についての施策担当者の考えを明らかにすることを目的としている。

2. 調査概要

(1) アンケートの概要

以上の観点から本研究では、平成15年1月に「バス（公共交通）施策の展開に関するアンケート調査」をもとに分析を行った。調査対象は東北6県の各市町村であり、回収数254票（市:13.8%、町:60.7%、村:25.5%）、回収率63.66%となっている。このアンケートは、施策担当者が、交通施策の展開における課題の重要度をどう捉えているか、また国内外で実施している交通施策についてどう評価しているかを把握することを目的としている。

(2) 国内における公共交通施策の実施状況

分析の結果、全体の55%の市町村で何らかの公共交通施策を実施していた。施策として多かったのは、コミュニティバスや福祉バスであり、やはり交通弱者のモビリティ確保を目的とした施策が普及しているようである

（図-1）。その他には、おもに廃止代替バスが挙げられている。

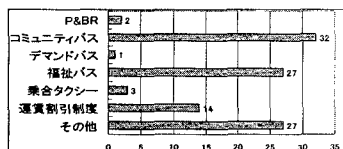
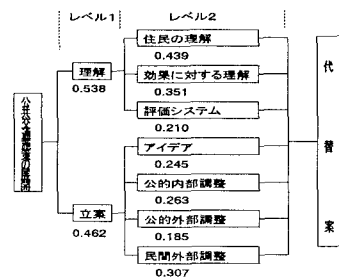


図1 公共交通施策の実施状況

3. 公共交通施策展開における評価構造

施策の展開における課題項目について、アンケートの結果を基にAHP（階層分析法）を用いてそれぞれの重要度の分析を行った。階層図を図2に、課題項目の内容を表1に示す。



注）数字はその項目の重要度を表している

図2 AHP 階層図

まず、階層図レベル1の2項目間の重要度は「理解」が0.538、「立案」が0.462と、ほぼ同程度のウェイトとなった。「理解」におけるレベル3については、「住民の理解」、「効果に対する理解」、「評価システム」の順に高い値となった。「立案」におけるレベル3では「民間外部調整」「公的內部調整」「アイデア」、「公的外部調整」の順に高い値となった。

表1 課題項目の内容

理解	施策の実施には、「住民の理解」や「効果に対する理解」を得ることや、施策に対する「評価システム」の存在が考えられる。
理解	住民の理解 公共交通は、交通不便地域の人々や、交通弱者の人々のためにひつようであり、それにかかる費用への理解を得ることである。
	効果に対する理解 施策実施により期待される効果の多少を理解したうえで、公共交通の現状から施策実施が必要であるということを理解してもらうことである。
	評価システム 施策実施後の効果を評価し、次の施策展開に資する有用な情報を発信できるシステムの存在のことである。
立案	施策内容を検討する際、サービス内容を決定するために国内外の事例から「アイデア」を得ることや、より効果的な施策とするために「内部・外部との調整（公的、民間）」が考えられる。
立案	アイデア 国内外の事例を参考にしたり、地域の状況に即した独自のアイデアを出すことで、既存の制度や慣行にとらわれず、斬新な施策内容を検討することである。
	公的內部調整 都市計画や福祉、教育等と連携して施策を展開することで、単独で検討するより効果の向上が期待される。同じ組織の他の局、部、課と協調することである。
	公的外部調整 施策実施における効果を高めるための、交通管理者や道路管理者など他の公的機関との協力のことである。
	民間外部調整 バス、タクシー、鉄道会社など民間事業者、に、施策に対する協力と理解を得ることである。

4. 国内外の施策に対する施策担当者の評価

本研究では8種類の施策事例（表-2）を設定し、その施策の予想される実施効果と実施可能性について分析を行った。分析では、各施策事例に対して「大いに効果がある」とそれ以外を、それぞれ肯定派、否定派に分けた。図3には肯定派の各施策事例の効果に対する評価と実施可能性の関係を示している。

表2 事例とその施策内容

事例1 フライブルグ1	パーク&ライドを行っており、駐車場は市の中心部へ行くほど値段が高く、市外は無料もしくは無料同然になっている。また、格安料金で全ての公共交通機関に共通して利用可能、貸し借り自由など利用範囲の広い地域環境定期券が導入されている。
事例2 フライブルグ2	マイカー放棄を目指した団地「フォーボー団地」があり、団地内には小学校や商店などがあり、多くの日常のまかないを団地で済ませることが出来る。マイカーに代わる「足」としてカーシェアリングがあり、これに加入すれば地域環境定期券がおまけにつき、さらには電車の半額カードを各世帯に1枚配布している。
事例3 クリチバ	都市マスタープラン作成検討時に、バス路線網を考慮にいており、さらに都市の構造、土地利用計画、施設がその路線網と整合している。そのため、バスの車体の色や各路線網の役割が明確に区分されている。また、低運賃、乗降しやすいチューブバス停など、とても利用しやすいシステムになっている。
事例4 ポータランド	ダウンタウン内の約2km2にわたる区域の運賃を無料とし、料金を払ったときにもラケットに明記された時間内であれば、無料で何度でも乗降可能というシステムになっている。
事例5 武蔵野市	交通空白地域：交通不便地域の解消、交通弱者のモビリティ確保を目的としたコミュニティバス「ムーバス」を運行している。ムーバスは具体的な施策内容の検討段階において、専門家や利害関係者をも施策推進過程に取り込んだり、数値的な市民の交通状況とニーズの分析を行っている。
事例6 横浜市	土日、祝日に限り、「通勤定期券」、「全線定期券」を持っている人と同伴の家族は、何人でも割引運賃で乗車可能。保護者一人につき6歳未満の小児は2人まで無料といった内容の環境定期券制度を実施している。
事例7 中条村	中条村・・・それまでのスクールバス、福祉バスを「地域交流バス」「地域振興バス」として運行している。これらのバスは、従来の利用対象者だけでなく、一般住民も一律200円で利用可能だが、福祉バスに無料で乗車していた65歳以上の方は新たに200円を負担することになった。
事例8 その他	バス料金を低めに設定し、バスを利用しやすくするとともに、バスを利用することによって楽しみを覚えるようなサービスにより利用促進を促す施策があるとする。

実施可能性をみると、事例8が最も高くなっている。この理由として、この施策に関しては民間外部との調整以外、他の施策に比べて課題の解決が容易であるということが考えられる。次に効果をみると、事例3が最も高くなっている。これは、都市計画との統合によるバス運行の効率化が大いに期待できると判断されたことが理由として考えられる。

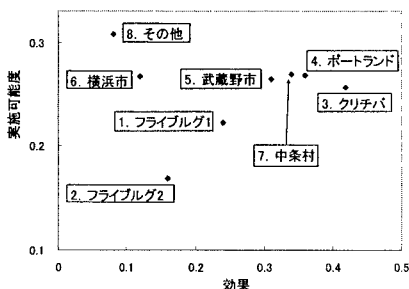


図3 施策事例における実施可能性と効果の関係

5. 施策展開における課題の評価

事例の実施可能性に大きく影響するものとして課題の解決度が挙げられる。図4は、階層図のレベル2

に対する肯定派、否定派の評価を示している。このうち、「住民の理解」「効果に対する理解」についてはほとんどの事例において肯定派と否定派の評価に差があった。これは、肯定派の方が意欲的な考えを持っていると判断でき、そのことが課題の解決度の評価に反映した結果と考えられる。

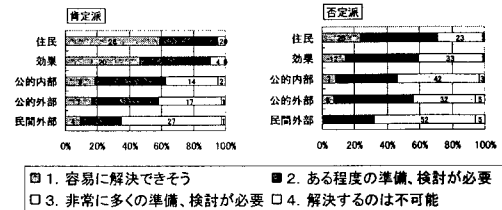


図4 事例5における課題の評価

これに対して、「公的內部調整」「公的外部調整」「民間外部調整」の3つは、肯定派、否定派の評価に大差はなく、ほとんどの事例で解決度が低い結果が出た。しかし、肯定派の評価について国内と国外の事例を比較すると多少の差がみられた（図-5）。これは、つまり国内の事例に関しては既に調整を行っている場合もあるため、その経験の差の影響もあると思われる。しかし、多少の差はあるにせよ解決するには非常に難しい課題であることに変わりはなく、実施可能性が低い事例はこのことが原因となっていると考えられる。

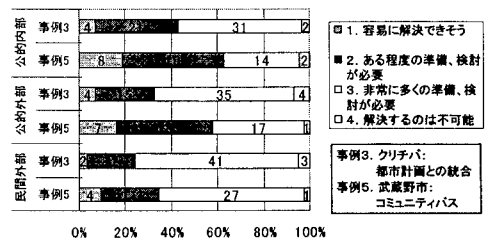


図5 事例3、事例5における「公的內部調整」「公的外部調整」「民間外部調整」の評価

6. まとめ

本研究では、国内でのインセンティブ施策の展開における課題について、その重要度と解決度に着目して分析を行った。その結果、施策実施に大きな影響を与えている課題として、「他組織との調整」が挙げられることが分かった。今回は地方都市を対象として研究を行ったが、今後の課題としては、大都市圏のデータも分析し、広範囲における総合評価が必要であると考えられる。