

過疎地域における公共交通サービスの維持方策としての需要マネジメント

鳥取大学工学部 正会員 福山 敬

1. はじめに

過疎地域においては絶対的交通需要が極めて小さく、公共交通サービスを維持して行くことは容易ではない。しかし、公共交通サービスは住民の移動可能性を保証するという意味で極めて重要な役割を担っており、可能な限り公共主体によるその存続が望まれている。ここでは、過疎地域における公共交通サービスの維持問題に関して供給マネジメントと需要マネジメントという観点から考察する。

2. 公共交通サービスの維持：

供給マネジメントと需要マネジメント

多くの過疎地域では路線バス事業という形態で公共交通サービスが提供されている。しかし、過疎地域において単独で採算がとれるバス路線は極めて少なく、公的資金による外部補助やバス事業者による(企業)内部補助という供給サイドのマネジメントを通じて不採算路線を維持している例が少なくない。しかしながら、この種の補助金策においては多くの非効率性を発生させている場合が多く、内部補助も効率性や負担の公平性という点で多くの問題を抱えている。また、このような供給サイドのみに着目した維持政策は住民の交通属性や個人属性の多様性を反映することができない。補助金政策が地域外補助もさることながら地域住民による多大な税負担に支えられていることを鑑みれば、(潜在的)利用者や地域の特殊性を踏まえてきめ細かな対応が必要であることは明らかであろう。

公共交通サービス維持に関する需要サイドからの政策として、公共交通サービスの利用者のサービス選択と個人属性の両方に関して差別化可能なユーザー補助金政策や、個人属性の差異に依存した税・補助金(所得移転)政策が考えられよう。利用者の選好を反映できるこのようなユーザー(需要)マネジメントは、過疎地域の公共交通サービス需要を拡大し、地域の社会的厚生を改善する可能性があると考えられる。

3. おわりに

ここでは、過疎地域における公共交通サービスの維持方策として供給に関する施策と共に個人属性に対応したユーザー補助や税(所得移転)等の需要サイドからのマネジメントが重要であることを指摘した。なお、

過疎地域のバス補助金制度の有効性に関する研究として本講演集内の「過疎地域におけるバス補助金制度の有効性に関する研究」(曾衛紅, 福山敬, 多々納裕一, 小林潔司)を参考されたい。

公共交通からみた地域の評価

鳥取大学工学部 正会員 高梨 誠

私自身、交通計画という分野において主に公共交通の利便性に着目した交通網および地域の評価分析を中心に研究を進めているため、TDMについてはまだまだ勉強不足である。ここでは、私なりに考えるTDMを柱とした「次世代の交通計画のための計画技法に関する研究」への関連性と具体的な研究内容について簡単に紹介する。

そもそも、鳥取は人口が最も少ない県であり、「地方」「田舎」といった表現が妙にしくりくる地域でもある。交通環境を見ても、人が生活を営む上で交通行動をとらない日はないといった時代であるにもかかわらず、特に公共交通に関しては不便さを強いられている。ただ、感覚的には分かっている、それがなぜ不便なのか、不便さの程度はどれくらいなのかを知らない状況が続いており、公共交通のサービス水準が明確に示されていない。そこで、我々は利用可能な交通機関と運行スケジュールに着目し、都市間の交通利便性に大きな地域格差が存在することを定量的かつ継続的に評価してきた。これらの格差が利便性に及ぼす影響を十分考慮することが重要であるが、そのような評価手法はまだ確立されていない。従来より、基盤整備の結果としてのハード面からの評価が多く、公共交通のリンクそのものを比較する傾向にあった。そこではサービスの量に着目しており、利用者が得ているサービスの満足度やサービスの質には触れていなかった。

そこで、利用者の交通選択に影響を及ぼす要因を考慮できる新たな公共交通の利便性評価指標とそれを分析するためのモデルが必要となる。具体的には、利用者の属性(性別、年齢、職業など)を考慮した上で、移動目的や彼らを取りまく環境の中で最も高い効用をもたらす交通機関を選択すると仮定し、選択確率を考慮した上で利便性の最も高い移動手段の効用を算定する。ここで提案する指標は利便性の差を定量化したものであり各地域間のアクセシビリティの差といえる。交通総所要時間、運行頻度、運賃を変数とし、ランダ