

コメント

「過疎地域における公共交通サービスの効果的な提供と維持基準」

鳥取大学 喜多 秀行

コメントの構成

1 . 過疎地域の生活交通サービスの現状

- ・ バスはあまり必要とされていない？
 - “ 気兼ね ” の存在
 - “ 意識下 ” にある潜在的ニーズ

2 . 「どの程度」まで公的部門が責任をもって交通サービスを提供すべきか？

- “ 活動水準 ” に着目した生活交通のサービス評価
- 都市計画・地域計画との整合性

3 . “効率的な提供”とは何か？

- “ 受け手 ” が消費したサービスの量で評価
- 同一のサービスをより少ない投入資源で：PFIの枠組み
- 需要側，供給側における “ 集約 ” が鍵

1. 過疎地域の生活交通サービスの現状

バスはあまり必要とされていない？

- 他人の手を煩わす移動には“気兼ね”があり，自分で自由に行う移動とは異なる．

→ “不要不急”の移動は他人には頼みづらい：

ex. 社交，楽しみとしての買い物等

- 自動車利用者(自分で運転)と非利用者では不要不急トリップに差違あり（ex. 平賀町での調査）

平賀町における生活実態調査の概要

調査対象

宮崎耕輔他：公共交通のモビリティ低下による社会参加の疎外状況，土木計画学研究・講演集，No.29

自動車を自由に利用できるかどうかによる
社会参加状況の違いが顕著に表れる

高齢者を対象

調査方法

被験者が高齢者であることを配慮して、

グループインタビュー方式

(調査員 2 名に対して被験者 3 名)

青森県南津軽郡平賀町の概要



ひらか

人口
約23,000人

平賀町における生活実態調査の概要

調査内容

- アクティビティ・ダイアリー調査（1週間の行動）
- 病院バス等現在の輸送サービスに関する感想
- 被験者の属性

本研究の特徴

- 被験者属性
免許有無のみではなく
 - 自分で自由に使える自動車を持っているか
 - 送迎をしてもらえるか(気楽に頼めるか)
- アクティビティ・ダイアリー調査
 - 1週間の行動
 - 「いつ、誰と、どうやって（交通手段）、何のために（目的）、どこに（目的地）」の視点で調査

平賀町における生活実態調査の概要

- 平成15年8月25日(月)～27日(水)の3日間
- 平賀町30自治会から15自治会を抽出
- 性別、免許有無が偏らないように抽出

調査日時	町会名	被験者数(人)								
		男性			女性			計		
		免許あり	免許なし	計	免許あり	免許なし	計	免許あり	免許なし	計
平成15年8月25日(月) 13:00～15:00	小国	4	1	5	0	4	4	4	5	9
	柏木町	4	3	7	3	4	7	7	7	14
	大光寺	4	0	4	0	4	4	4	4	8
平成15年8月26日(火) 9:00～11:00	切明	4	0	4	0	4	4	4	4	8
	町居	6	1	7	3	2	5	9	3	12
	館田	3	1	4	1	3	4	4	4	8
平成15年8月26日(火) 13:00～15:00	葛川	7	1	8	0	0	0	7	1	8
	唐竹	6	0	6	2	4	6	8	4	12
	松崎・館山	1	1	2	0	3	3	1	4	5
平成15年8月27日(水) 9:00～11:00	岩館	3	2	5	1	3	4	4	5	9
	新屋	4	2	6	1	4	5	5	6	11
	大坊	5	1	6	1	8	9	6	9	15
平成15年8月27日(水) 13:00～15:00	新館	3	1	4	0	3	3	3	4	7
	尾崎	4	1	5	3	3	6	7	4	11
	小和森	2	2	4	2	2	4	4	4	8
計		60	17	77	17	51	68	77	68	145

全体
145
サンプル

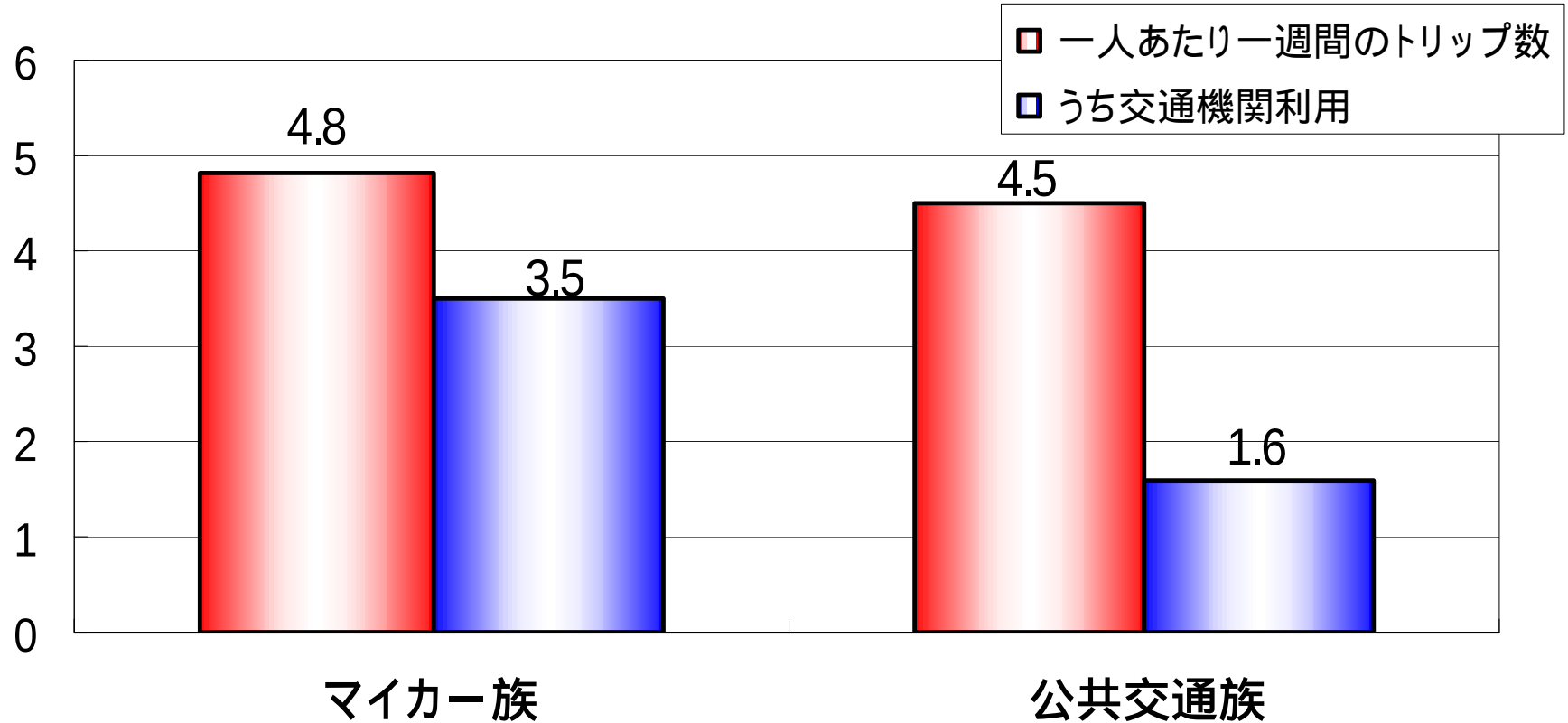
生活実態調査結果

被験者の属性により、以下のように分類

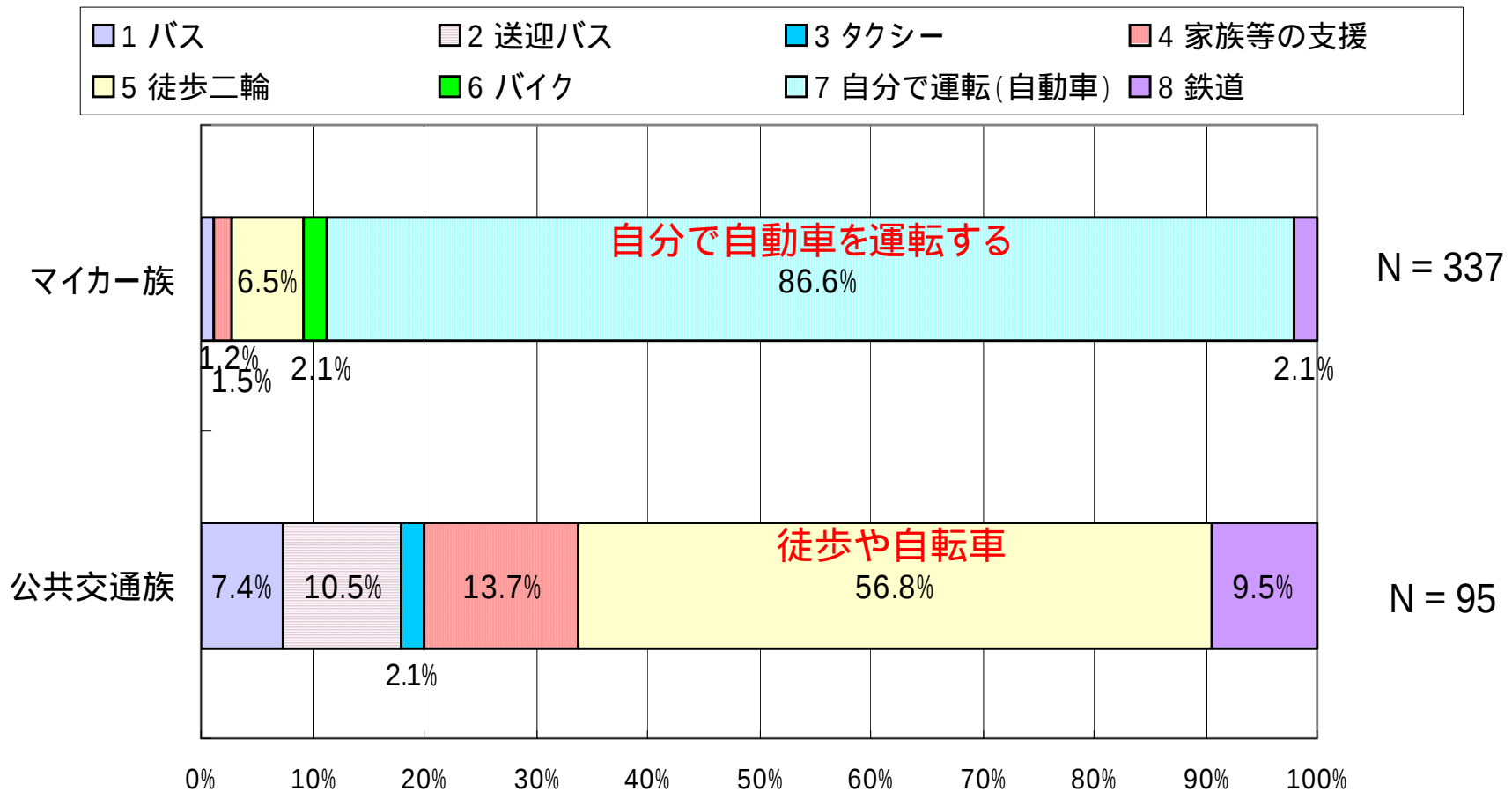
	自動車の運転	送迎依頼
マイカー族	○	-
送迎族	×	○
公共交通族	×	×

● 一人あたり一週間のトリップ数

一人あたり一週間トリップ数(回 / 週)

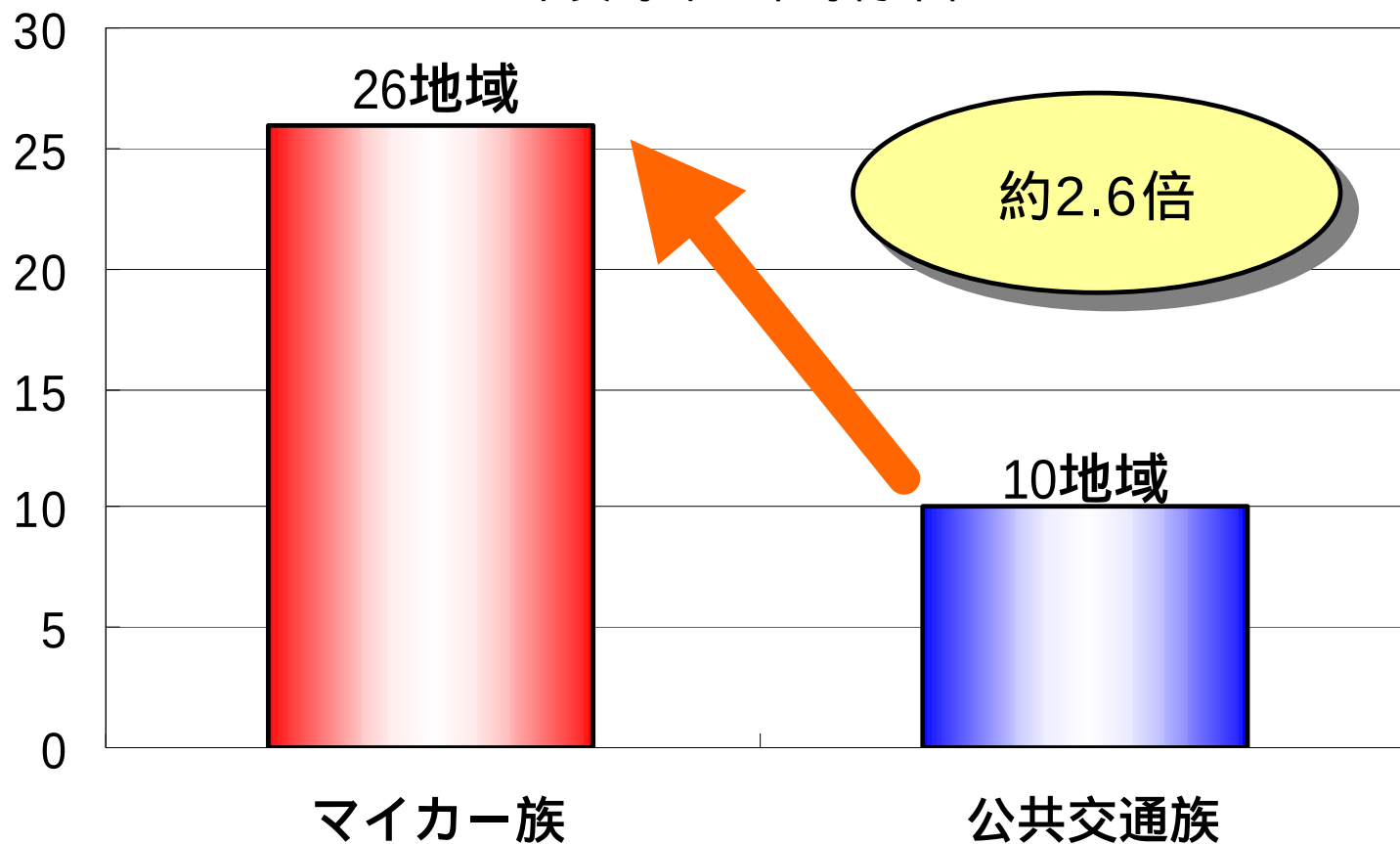


● 交通手段

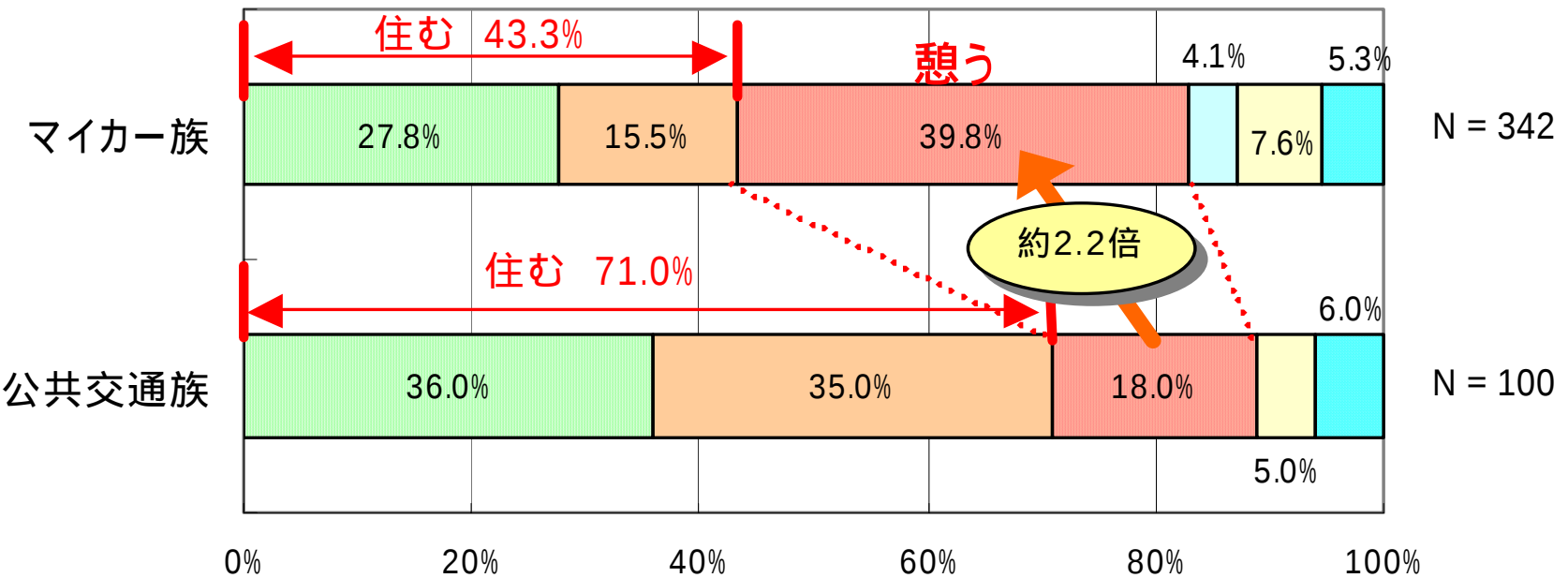


● 一人あたり1週間の行先地域数

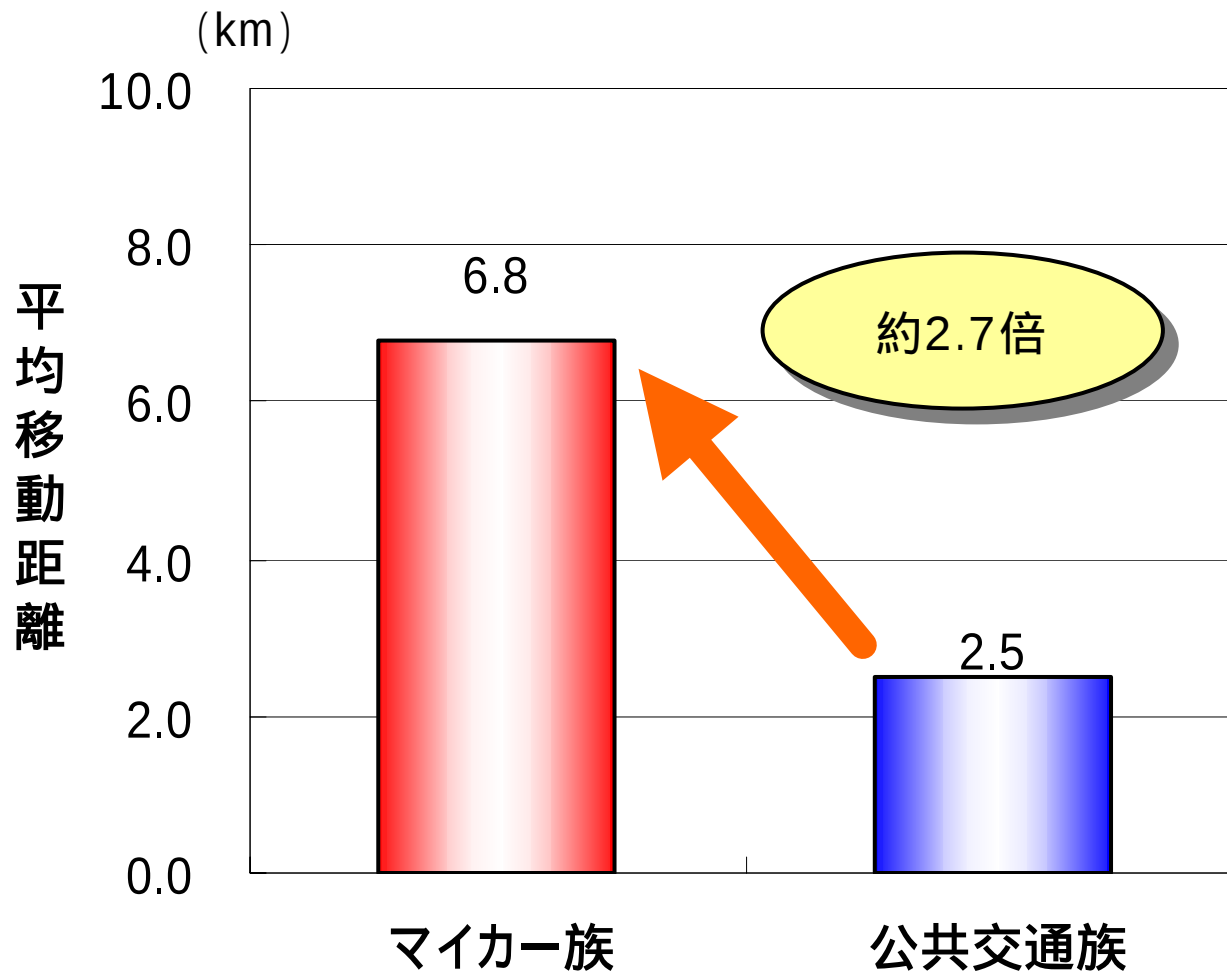
平賀町内：自治会単位
平賀町外：市町村単位



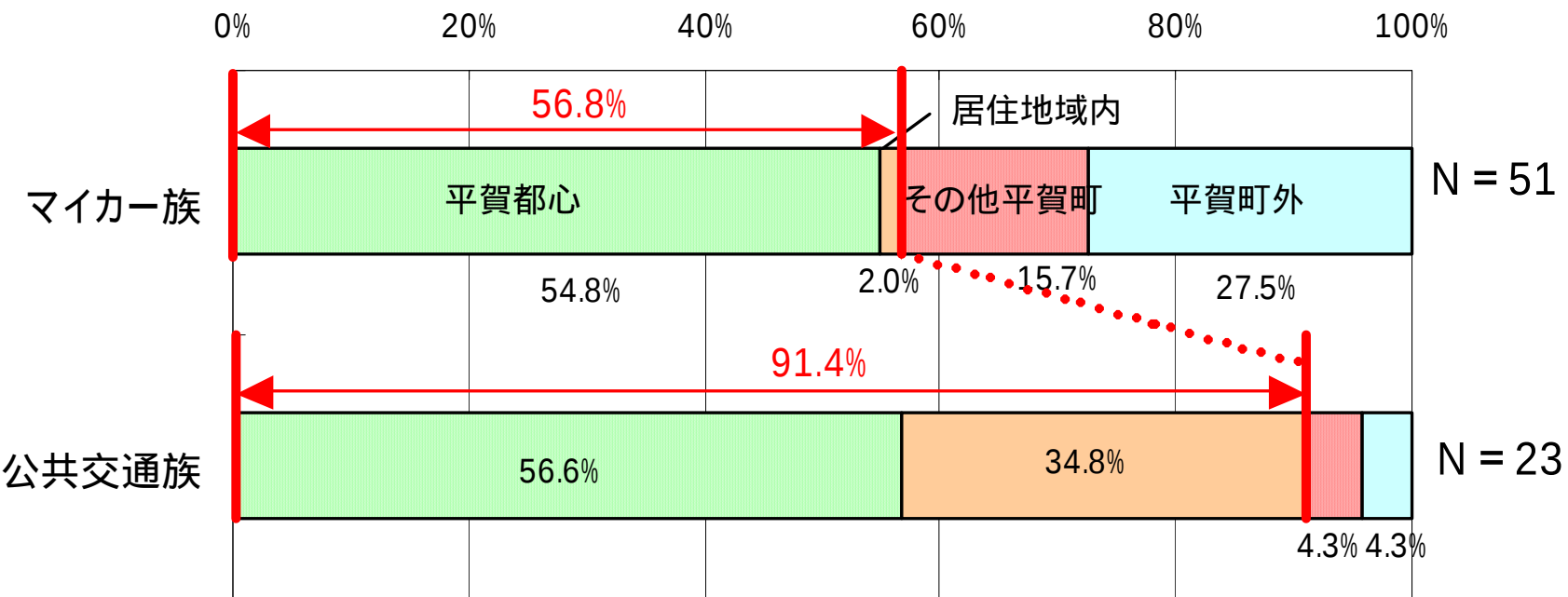
住む (買物)
 住む (通院)
 憩う
 学ぶ
 働く
 送迎



● 買物目的の平均移動距離



● 買物目的の行先地域構成



研究成果

平賀町において、自動車利用の有無による社会参加の疎外状況が確認された。

娯楽など「憩い」を目的にした外出の割合に差がある。

自動車を自由に利用できる人：全体の約40% (1位)

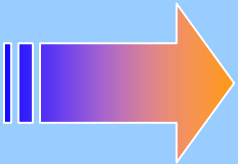
自動車を自由に利用できない人：全体の約18%

自動車を自由に利用できない人の行動のバリエーションが少ない。

買物や通院などの生活上必要な用事が約70%を占める。

買物先が居住地内と町の中心部に限られている。

等



平賀町で疎外を受けている人が町の高齢者の約25% (1,600人) と推測される。

1. 過疎地域の生活交通サービスの現状

バスはあまり必要とされていない？

●(1) “ 気兼ね ” の存在

- 他人の手を煩わす移動には“気兼ね”があり，
自分で自由に行う移動とは異なる．
 - “不要不急”の移動は他人には頼みづらい：
ex. 社交，楽しみとしての買い物等
- 自動車利用者(自分で運転)と非利用者では不要不急
トリップに差違あり（ex. 平賀町での調査）
- 社会参加の保障．社会的阻害の回避
- 現在は，“病院で社交も”している状況
 - ex. 鳥取県泊村（グラウンドゴルフ発祥の地）
高齢者がGG場に集まった結果医療費が大きく低下

1. 過疎地域の生活交通サービスの現状

●(2) “意識下”にある潜在的ニーズ

- 人は“できないこと”は考えない傾向にある。
- “意識下”にあるものは、本人にもわからないことが多い。
- “できないこと”は“したいと思わなかった”ように考え、ストレスを回避することが少なくない。
 - 認知的不協和
- このような移動制約下では、制約がない状態の自己の行動を想像し表明することは容易ではない。
- その一方で、“こんな活動をもう少しすることができれば”というのは日常的に考える。
- 状況の改善を追いながら徐々に発掘していく、というスタンスをとるべき。

2. 「どの程度」まで公的部門が責任をもって交通サービスを提供すべきか？

(1) “活動水準”に着目した生活交通のサービス評価

- “生活交通サービス = 従来型路線バスサービス” or “従来型路線バスの撤退 = 生活交通の廃止” と短絡しているのではないか？
- “バスサービスという観点から生活を見る”のではなく、“生活という観点からバスサービスを見る”べき。
 - （従来型バスを含む）どのような形態のサービスが最適かを考えるべき。
- ミニマム論を論じる場合も、“従来型路線バス”だけを取りあげてその中で議論するのではなく、“生活交通”について、あるいは“活動水準”について議論すべき

2. 「どの程度」まで公的部門が責任をもって交通サービスを提供すべきか？

派生需要としての交通：

サービスの提供者と需要者が異なる地点にいる

需要側が提供側に出向く

提供側が需要側に出向く

両者が近接立地する



Ex. 物を購入する

対面販売

通信販売*

買い物に行く

移動販売

商店開設

バス

タク

送迎

* “人”の移動と“物”“情報”の移動を分離

2. 「どの程度」まで公的部門が責任をもって交通サービスを提供すべきか？

(2) 都市計画・地域計画との整合性

- 便利な生活を実現するために集合して居住する（都市化を図る）空間：市街化区域
- 市街化区域と市街化調整区域でサービス保障水準に差違を設けることがあってよい。
- 交通の便利さの程度の違いでメリハリのある土地利用に誘導

3 . “効果的な提供”とは何か？

(1) “サービスを必要としている人” (受け手) に ,
“必要な種類のサービス”を選択的に提供しているか

- 「コミュニケーションは受け手がする」



「サービスは , 受け手が消費してはじめて価値を持つ」

→ 利用されていないサービスは , 存在しないのと同じ

- 「発信主義」 → 「到達主義」

- “受け手”は誰か？

→ “移動制約により活動が阻害され , そのことにより問題が生じている人” ,

→ 受け手を見出すことがまず大事 .

3 . “効果的な提供”とは何か？

(1) “サービスを必要としている人” (受け手) に ,

“必要な種類のサービス”を選択的に提供しているか

- “誰がどのようなサービスを必要としているか”は本人が一番よく知っている . (あるいは“下流”ほどよくわかる)

→ 「自己調達」 「自己調達支援システム」

- サービスが需要者に到達することにより事業者も恩恵をうけるフィードバックシステムの確立が重要

→ 「自己調達」

- 特に補助を受けている路線は , 発信主義では何も改善されない

→ より多くの受け手により高品質のサービスを提供するように機能するインセンティブシステム

3 . “効果的な提供”とは何か？

(2) 同一のサービスをより少ない資源で提供できるか。

1) より高い生産性の実現

- 生産性 = サービスの生産量 / 資源の投入量
- 運行環境 + 技術

3 . “効果的な提供”とは何か？

(2) 同一のサービスをより少ない資源で提供できるか

2) バスサービスは“PFI”のフレームで考えるとよい

「PFI」：最適な役割分担

地域住民へのサービス提供に責任を持つ主体の明確化

自治体：住民の生活を保障するプロ，保障水準に関して
社会的合意を形成し設定するプロ

保障水準：サービス対象者(路線)，
サービス項目とその水準(品質)

事業者：所与の環境条件，保障水準の下で効率的なサービスを提供する技術を持つプロ

- ・それぞれのサービス構成要素について，得意な方が役割を担うのが効率的．

3 . “効果的な提供”とは何か？

(2) 同一のサービスをより少ない資源で提供できるか

2) バスサービスは“PFI”のフレームで考えるとよい

- “企業が補助を受けて存続”と“市町村が企業に運行委託して存続”との違いは何か？
- “経営判断”or“提供するサービスの質の選択”を行う権限が自治体と企業のどちらにあるのか．
- “企業が補助を受けて存続”させる場合においても，補助金額に見合うだけの“決定権”は自治体にあるはず．
- 現状では“おまかせ”で補助しているケースが少なくない．
→ 「品質協定」

3 . “効果的な提供”とは何か？

(2) 同一のサービスをより少ない資源で提供できるか .

2) バスサービスは“PFI”のフレームで考えるとよい

- 補助金額に見合うサービスの質の確保
- 品質-補助金額比率が高まるようなインセンティブ契約
- 適切な品質協定を結ぶためには品質向上に要するコストをきちんと把握していることが求められる .

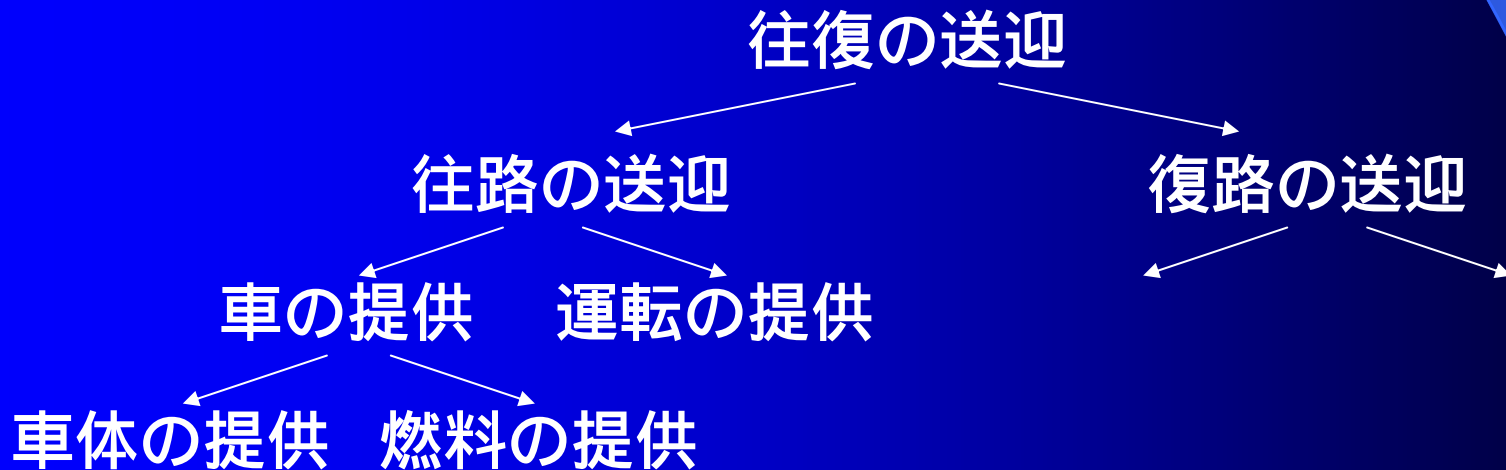
3. “効果的な提供”とは何か？

(3) 過疎地域（需要低密地域，供給低密地域）では「専用」を追求することは得策でない。

1) サービス提供側に着目

- 単独ではサービスの提供に至らない“断片的な素材”を“編集”して，ひとまとまりのサービスに“仕立て上げる”

Ex. 集落からグラウンドゴルフ場への移動手段がない



3 . “効果的な提供”とは何か？

(3) 過疎地域（需要低密地域，供給低密地域）では「専用」を追求することは得策でない．

1) サービス提供側に着目

- 単独ではサービスの提供に至らない“断片的な素材”を“編集”して，ひとまとまりのサービスに“仕立て上げる”
 - 大企業型（必要な資源をすべて内部に保有）ではなく「組合格」（必要な資源を持ち寄る）が得策．
- {
- 地域が保有する断片的素材は地域により異なる．
 - 保有する断片的素材の活用するための工夫も地域により異なる．



より具体的な状況を知っているのは当該地域

- 編集や活用には技術が必要
- 「サービスの分解・編集技術」, 「既存未利用資源の活用」が鍵
- 国の役割のひとつは「技術開発」「システム開発」の援助,
- 技術開発の持つ外部性→外部経済を内部化するしくみの整備
ex. 公益サービスに関わるビジネス特許

3 . “効果的な提供”とは何か？

2) サービス消費側に着目

- 種類ごとにサービスを提供する（専門店化）のではなく、なるべく多種類のサービスを一括して提供する（コンビニ化）方向で考えるとよい．→ 複数サービスのまとめ上げ
- 「範囲の経済性」の追求
 - ex. 自治体が関与する輸送の一括委託（個別単独では採算が合わない）
 - ex. 同一事業者がタクシー部門とバス部門を保有（既によく見受けられる）
- “時間”，“空間”に関して集約することも効果的
 - ex. 学校の始業時刻をずらし，数校の生徒を1台のスクールバスでさばく．

まとめ

- 自治体が主体的に「生活交通マスタープラン」を策定する。
- 住民の活動水準に着目し，それを実現する手段のひとつとして生活交通のサービス提供水準を（地区別に）設定する。
- 上記のサービス提供水準を最も効率的に実現する生活交通システム（← 運営形態等を含む）を設計する。
- 以上の検討を適切に行うための計画・設計技術を蓄積する。