

題目	北九州市枝光地区における自立的なコミュニティ交通の取り組み
著者	早稲田大学 勝田正文 小野田弘士 永井祐二 井原雄人

1. 研究目的

北九州環境首都リサーチセンターは、北九州市の「環境首都」実現に向けての先進的な取り組み等を研究対象として、評価分析、指標づくりから実証・実験的な研究活動や環境教育の実践研究まで多角的・多面的なアプローチを行っている。北九州市では、2015年まで北九州スマートコミュニティ創造事業として公的資金の補助を受けて、八幡東区東田地区を中心としたスマートコミュニティの構築を行ってきた。また現在では、補助金終了後の自立的な様々な取り組みが行われている。本年度は、この取り組みと連携して、東田地区に隣接する枝光地区における自立的なコミュニティ交通のあり方について検討を行った。

2. 北九州市におけるコミュニティ交通の現状

北九州市では、コミュニティ交通を「おでかけ交通」と称し、市内の8つの地区で運行している。おでかけ交通事業は、バス路線廃止地区やバス路線のない高台地区、高齢化率が市の平均を上回る地区などにおいて、地域住民の交通手段を確保することを目的としている。北九州市は日本最大のバス事業者である西鉄バスや合併以前からの支援バスなど比較的にバス交通に恵まれた地域であったが、近年の利用者減少の影響を受け、休止や廃止が進んでいる。

これらの事業は、地域住民自らが交通手段を確保するとの立場で、地域住民、交通事業者、行政がそれぞれの役割分担のもとで、採算性の確保を前提として、相互が協議・調整を行い、連携して取り組む事業であるとされてきた。しかし、各地区とも利用者は高齢者が中心であり、その大半の路線は運賃収入だけでは採算を確保できず、厳しい運営状況にある。

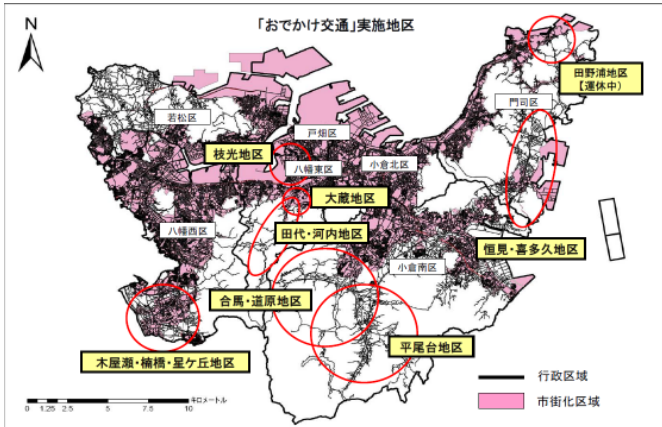


図1 おでかけ交通の実施地区

こういった現状の中で、運行地区の一つである枝光地区における枝光やまさか乗合タクシーのみが、唯一採算性が確保されている路線である。

枝光やまさか乗合タクシーは、2000(平成12)年10月より試行運行を開始し、これまで10年以上の期間に渡り地元のタクシー会社(事業主体:株式会社光タクシー)が持続的に地域の生活交通の運行を担っている。その運行の目的は、地域住民のお出かけ機会の支援を考え、外出ニーズに応える地域交通の対策を講じることであり、まちづくりのための交通戦略の一環として行われている。

採算性を確保するために、利便性向上のため利用者とのタウンミーティングによる路線・ダイヤの変更はこれまでも行われてきた。しかし、地域全体の高齢化の進行により、人口そのものが減少しており、ひいては利用客が年々減少している。このため現状のままで、採算性を持続的に確保することが困難となってきている。

3. 採算性確保のための取り組み

そこで、一般的な乗合タクシーが、一般乗用旅客自動車運送事業で運行されているのに対して、地域住民を会員と捉えて、交通事業者から地域が車両を貸し切る形で、一般貸切旅客自動車運送事業による運行を行い、運行経費の削減を行う取り組みを行った。採算性を把握する際に乗合事業では、一人あたりの運賃を基に算出することになるが、貸切事業では車両一台の時間当たりの貸切料金を基に算出することとなる。

このことから、貸切事業における採算性は以下の式で表すことができる

$$\text{【平均利用者数} \times \text{平均距離} \times \text{平均周回数} \times \text{料金} \leq \text{貸切料金】}$$

枝光やまさか乗合タクシーの乗車人数は1.3人/km程度あり、ルート平均距離4.0km、平均周回時間は15分/ルートとなっている。これに1乗車あたりの運賃150円と運行時間および年間走行日数を乗ずることで、交通事業者は時間当たり3,120円の収入を得ていることが分かった。

これに対して、光タクシーにおける同サイズの車両の貸切料金は33,000円/日となっており、乗合タクシーは1日10時間の運行時間であるため、このままでは採算性を確保することが困難であるという結論が得られた。

そこで、利用客の主な目的地となる商店街からの協賛金や広告料等の収入(680,000円)を得ることで、時間当たりの収入は3,347円となり、採算性が確保される。

商店街からの協賛金などの手法は、他地域でのコミュニティ交通でも例がみられるが、商店街の活性化効果が定量的でない上に、路線の維持にどの程度の費用が必要なのかがあいまいとなり、十分な資金を確保できていない事例が多い。これに対して本取り組みでは、まず交通事業者が法制度の範囲内で運行経費の削減を行い、さらにその結果で不足する資金を定量的に示すことで商店街からの協賛金確保を容易としていることに特徴がある。

このように、利用者からの運賃収入、事業者の運行経費削減、影響を受ける地域からの協賛金の3つが協力することで採算性を維持したコミュニティ交通の運行ができることが分かった。

4. 今後の展開

しかし、この枝光地区での事例は、数少ない成功例であり、この知見を市内の別地区のおでかけ交通や他地域にも展開することで、持続可能なコミュニティ交通構築のモデルを展開することが可能となる。

そこで、枝光地区の取り組みを他地域へも展開するために、前述の光タクシーの他に、北九州地区で事業を行っている三ヶ木森タクシーおよび全国最大のタクシー事業者である第一交通産業株式会社と連携して、タクシー事業者によるコミュニティ交通ネットワーク研究会(タクコミネット)を組織した。

タクコミネットでは、枝光地区のような交通事業者としての取り組みだけでなく、まちづくりの中で交通事業者が果たす役割を多角的に検討していく予定である。

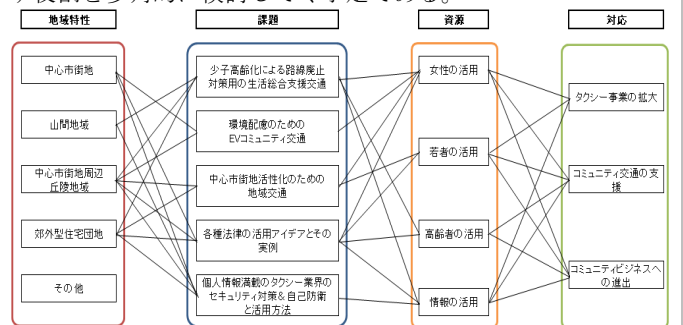


図2 タクコミネットにおける検討内容