

利用促進・収支改善手法の提案

あすか野自治会地域公共交通検討特別委員会

(太字の提案は3者協議で既に提案されているもの)

行政・交通事業者・利用者それぞれによる取り組み—主体による分類

行政: 行動変容を促すための取り組み「行政による誘導手法」や強制手法・経済的手法

I 経済的インセンティブ・ディスインセンティブを伴うもの

行動変容は呼びかけだけではなかなか達成できないことによる

但し公金支出の対象は確実に効果が見込めるものに

① まずは自治体から一職員の通勤に公共交通機関を利用

義務化もしばしば言われるが困難(実施自治体は皆無?)

他方でノーマイカーデーの設定は効果薄い→通勤手当による誘導

自動車通勤手当の減額(下の例は半減)と自転車通勤手当の増額(駅駐輪場の使用のため)

実例:豊橋市(制度導入後6年で自動車通勤率が61%から36%に)・名古屋市(自動車通勤率25%減)・松本市(本庁勤務者の自動車通勤率が19%に)

一人バスに転移するだけで最低でも年間92340円の増収→効果絶大

通勤時の事故・労災のリスクも減少・バスを使うことにより公共交通の問題を自分事として考える職員が増加する・渋滞の緩和・環境負荷の軽減といったメリットもある
実施した場合には市長(環境省出身)が積極的にアピールして市内事業所への波及も

② 公共交通による通勤に取り組む事業者を入札時に加点(愛知県)・優良事業所の公表

国土交通省もこれを推奨

①の取り組みの民間事業所への波及の一助

指標としては自動車通勤率や社内での具体的な取り組み内容など

③ 生駒駅周辺で買い物・飲食をした人に帰りのバス乗車券(当日限り)を贈呈

(高松市 [今はポイント還元]・遠州鉄道)

以前生駒市で行なっていた**バス乗車スタンプ**(3者協議で提案)の方式もあり

中心市街地活性化、市税収入増、駅周辺の渋滞緩和のメリットも伴う

費用は協力商店・飲食店に一部求めることもできよう

(特に飲酒が可能となる飲食店にメリット?)

④ 奈良交通に全線フリー切符又は生駒市内フリー切符を企画して頂きこれを生駒市ふるさと納税限定返礼品とする(鉄道だが鯖江市・箱根町・関市・福井県・みどり市・勝山市)

【企画切符の調査費・発行経費は一定の条件の下で 1/2 の国庫補助あり(この場合一般販売となる)】

県外の方に効果的→需要創出に加えて市税収入増のメリットも

(特に前者は単価が高くなるので税収も高くなる)

返礼品なので多少価格を高く設定しても大丈夫(この点が一般販売にはないメリット)

奈良交通グッズとの抱き合わせ又はグッズ単独返礼品もよし

生駒市内フリー切符は市議の提案もあったが市外者の需要少ないかも

行政主導で市町村パスを発売している自治体もあるが、成功しているのは観光客の訪れるエリア?→ふるさと納税返礼品でなく一般販売もありうる

⑤ 生駒駅市営駐車場の値上げ(周辺私営と同額に)

但し最初の 30 分無料は継続←駅前道路駐車場の抑制

駅周辺の渋滞緩和のメリットも

II 強制手法を伴うもの

⑥ 平日朝の生駒駅北口に至る市道へのマイカー流入禁止(学園前)

生駒市地域公共交通計画にも記載済

vgl.この点についてのパブコメに対する市の回答

→交通計画=行政計画の位置付けて何ですか?

実施には各方面との調整など少なくない困難があるが、効果は各手法の中でも最大
学園前発着路線の収支に多大の貢献

東生駒駅・生駒駅南口は困難か

⑦ イベントによる需要創出と市主催イベントでの自家用車流入禁止・臨時バスの運行

市による沿線イベント開催(寿大学含む)は 3 者協議でも提案

これにマイカー禁止を組み合わせる

例 1.総合公園でのどんどこ祭り

毎年当日は市道 2 号線は渋滞するのでこれを防止できるメリットも

入場者多数のため臨時バスないし続行便が必要?

例 2.はばたきでの市主催大規模イベントでの臨時バスの運行

(これは自家用車禁止は無理か)

⑧ 公共交通機関沿線への居住誘導(熊本市・益城町等)

熊本市では、居住誘導による交通事業者の増収効果を年 2.3 億円と見込んでいる

加えて都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画を策定すると居住誘導区域内での
駐輪場整備に国庫補助(事業費の 45%)が受けられる

課題:居住誘導区域外での開発行為等は届出義務が課せられるのみで誘導手法としては弱い

Ⅲ 経済的支援

⑨ 市による継続的な財政的支援制度の導入(県内含む多数の市町村で実施)

国の新制度が利用できる場合にはこれを補完するものとして

奈良交通に安んじて運行をして頂くための基盤となると共に市内の多数のバス便ニュータウンの市民に安心を与える→他地域のようなバス便エリア衰退を防ぐ

市民税・固定資産税確保のメリットも(前者は生駒市の歳入1位)

⑩ 市内を走行するバスの購入補助(西宮市等多数の市町村で実施)

上下分離の思考

ノンステップバスだと国との協調補助となる バリアフリー化のメリットも

※:バリアフリー基本構想を策定すれば奈良交通は県の補助を受けられるにも拘らず

生駒市は南生駒駅地区でしかしていない→こちらの努力を

ちなみに現在南生駒駅発着のバス路線はない→生駒市は対象なし

奈良市は JR・近鉄奈良駅でバリアフリー基本構想を策定

→両駅発着の多数のバス路線が対象となっている

課題:国の補助はノンステップバスと通常バスの価格差に対するもの

→通常バスを購入する場合と比較すると奈良交通の負担軽減にならない

→ノンステップバス車両購入費全体(の1/2)が補助される県補助の方がよい

⑪ 沿線商店・飲食店・企業にバス車内広告出稿やバス停ネーミングライツの呼びかけ

③と組み合わせるのも効果的(協力商店・飲食店に出稿を求める)

生駒市も継続的に市の施策等について広告出稿

従来も奈交サービスによる営業はあったが特に沿線にターゲットを絞りつつ、市にも協力を求める(バス停ネーミングライツの呼びかけ主体は奈良交通だろう)

Ⅳ 環境整備によるバス運行の品質向上

⑫ 公共交通優先システム(PTPS)の導入(千葉市・徳島市・静岡市・浜松市・名古屋市・金沢市・川西市・岐阜市・藤沢市・横須賀市・松山市・西武バス・朝日自動車・福島交通沿線等多数)

定時性が確保され乗車促進効果は高い(警察庁の全国複数地区での調査結果によれば10%以上の所要時間短縮率)

警察との調整もあり手間コストはかかるが実績多数

- ⑬ 小明寺垣内バス停への駐輪場の設置・図書館駐輪場のバス利用者への開放(多数の自治体で実施)
バス停利用圏域を拡張できる 3者協議でも提案(白庭台エリア)
- ⑭ バス停隣接商業施設駐車場・駐輪場のバス利用者への無料開放要請(岡山市・仙台市・八王子市・徳島市・甲府市)
駅の駐車料金は高いので一定の需要はあると思われる
協力施設でのシーカ持参者に対する割引も併せると協力施設への見返りも見込める
- ⑮ 専らバス便のみの市施設(はばたき・山麓公園・総合公園・やすらぎの杜等)でのイベントはバス時刻を意識して開催時間を設定
加えて同所でのイベントパンフレットには必ずバスの時刻表も掲載することとする

V 呼びかけ・意識醸成

行動変容を促すためにはこれも有効・但し効果は限定的なのでⅠ～Ⅳによることが適当でない内容のものに限るのがよい

- ⑯ 市内事業所に対しノーマイカーデーの呼びかけ(多数の自治体で実施)
熊本県・福島県・福井県・鹿児島県(登録制)や以前の大阪市(ノーマイカーフリーチケット)では同日に割引乗車券を発売して乗車促進→ノーマイカーデーが一般市民にも浸透
「お得にバスに乗れる日」
商工会に呼び掛けるなど組織的に
課題:割引乗車券は需要創出につながらず単なる値引きに公金を投入するおそれもある
ので先行自治体の調査は必要
福井県や鹿児島県は自動車通勤者に限定・これであれば純粋な需要増になるがより尊重されるべき日常のバス通勤者との公平性は・

- ⑰ シンポジウムの開催による市民・行政の交通問題の意識化と役割意識の醸成
(多数の自治体で実施)
行動変容の前提となる意識の醸成
内容を変えて毎年開催もよし←意識は薄れていく

- ⑱ 小中学校で生駒市の公共交通を考える出前授業の実施(金沢市・帯広市・広島市・富山市・御殿場市・北海道中央バス)や公共交通利用促進パンフレットの配布(多数の自治体で実施)
趣旨は⑰と同様 若いときにすることに意義がある

- ⑱ 生駒市転入者に転入届時にバス路線図やシーカ、奈良交通 HP を案内するパンフレットを配布・市役所に常置(仙台市・浜松市他)
 鉄道と異なりバスは住民以外には分かりにくい(市町村アンケートでバスを利用しない理由として挙げられることも少なくない)
 ネットは関心がないとアクセスしない
 シーカ購入希望者への奈良交通駅窓口の案内も
- ⑳ 全市施設での最寄りバス停の時刻表掲出
 現在でも一部では実施?
- 21 市ホームページやいこまちでの公共交通利用の呼びかけ
 (これが現在生駒市で実施されている唯一の手法?)
 分かりづらいと生駒市議会でも不評
 →自治会に市作成乗車促進ポスターを回覧依頼(甲府市)
あすか野 2 路線沿線の観光地の案内(3 者協議で市提案・自治会によるアピールを提案していたが沿線外からの集客には市のアピールの方が効果的)
今後は①～⑳の市による各種施策を実施する際に HP やいこまちで大々的に宣伝することにより、これら施策の効果アップに寄与する一周知・情報発信が重要
- 22 地域公共交通協議会への参加は公共交通機関によることを協議会で申し合わせ
 委員に自分事として公共交通問題を考えさせるきっかけとする
 クルマで来てバス路線の廃止問題を審議—ブラックジョークです
 充て職以外の地域委員・公募委員は公共交通利用者であることを条件にすることも

交通事業者:提供サービスの高品質化による需要喚起

但し**増収が第一の目的・サービス改善は増収の手段であって目的ではない**

←便数含む現状形態の路線運行の持続可能性確保が住民にとっても最大の関心事

→たとえ利用者に有益であっても単なる減収策はとるべきではない

他方で「損して得をとれ」も必要

そのためのコンセプト

- ・ターゲットを明確に
- ・既存利用者は確実に確保する一方、新規利用者を他の交通モード等から奪い取ることを意識した手法の採用(両者は異なる) 「敵はマイカー」
- ・できるだけ既存リソースを利用すると共に値下げはそれを上回る収益が確保される目途を立てた上で対象を絞って
- ・期間・路線を限定して効果を測定した上で本格実施(固定化するものでないことを周知)

←先行成功事例あるものの個々の路線における効果は未知数のため・減収となつては本末転倒

① バス乗り継ぎ割引の導入(多数の社局で導入)

乗り継ぎの負担増大・抵抗による全区間自家用車への逸走の防止

同一路線での乗り換えは除く(割引で往復できてしまい単なる減収に・大阪市バスはそれ)

課題:シーカのシステム改修が必要なので他の手法と異なり試行が困難

② 末端区間で低額運賃の導入

生駒駅-東生駒駅で 150 円、あすか野町内バス停相互間で 100 円バスの実施

これにより末端区間の輸送密度を向上させる→新たなコスト増はなし

あすか野南循環の活性化・町内交流の活性化のメリットも

今でもあすか野町内のみの利用者は存在・高齢化のため短距離でも定額運賃導入すれば需要増が見込める

東生駒駅はバリアフリーでないため、フラットなバスであれば生駒東生駒両駅間をバスで利用する需要は見込める(こちらは鉄道運賃との関係からワンコインでなく 150 円で十分)

現金支払のみとすることによりシステム改修を不要とすると共に、既存のゴールドパス使用者から得られる収益は減少しない(もともと半額なので本定額運賃の方が高い)、さらにこれらの区間のみの利用者は従来はあまりみられない

→実は減収は殆どなく、新規利用者の分だけ増収となる

ワン・ツーコインだと訴求力絶大

課題:ラッシュ時は定時性確保のため外した方がよいかも

③ 土日祝日には大人に同伴する同居子供は 100 円均一

多くのバス事業者(約 200 社局)で行われている環境定期券と異なる点

定期券の所持者の利用が増加してもそれ自体は増収とはならない

大人 1 名の運賃は頂くことにより子供運賃を安くするのが異なる

何故同居子供運賃を安くするか?—マイカー対策(多人数だと運賃かさみクルマにしてしまう)→多少損をしても家族丸ごとバスに乗る方が増収

但し利用者の多くは 190 円、220 円区間なので訴求力に欠けるかも

→小田急電鉄・神奈川中央交通・東急バス・小田急バス・京王バス(後 2 者は夏・春休みのみ)のように思い切って 50 円(子供 2 人目からなど・環境定期券と異なり大人 1 名が同乗しているなのでこの分の収益は確保できる)

子供分はシステム改修回避のため現金のみとする

中学生を対象に含めることも検討材料

④ 高校大学生向け市内(中心部)乗り放題パスの発売(西鉄バス・旭川電気軌道。なお西武バスは学生向けに全線定期)

福岡市は月 6000 円 導入により高校大学生の定期利用者数が 2.6 倍

主に通勤経路を利用する社会人と異なり高校大学生はアルバイト・交遊などで利用路線が限定されないことに着眼したもの・生徒学生閑散期の対策にもなる

(また社会人でこれをするとう価格弾力性が学生より低いので減収のみになりうる)

新たな金額式定期券との相違:生徒学生が長期休暇を考慮して購入できる

課題:導入するなら生駒市より奈良市、奈良市でも福岡市ほど生徒学生数は多くない

→福岡ほどの劇的増加が見込めるか?

⑤ 中学生向け夏休み乗り放題パスの復活

導入理由は④と同様 高校大学生が乗らなくなる閑散期の需要創出

⑥ 沿線商店・飲食店とタイアップしてシーカ持参者に割引・併せて車内広告の勧誘

コンセプトは行政の③と同様 クルマでなくバスを選ばせるには経済的誘因も必要
行政によるものであるが京都市・神戸市で実施

相乗効果による広告勧誘も効果的(えちぜん鉄道) 行政の③と併せるとより効果的

定期券持参者にはサンマルク、ミスタードーナツ、近商ストア、近鉄百貨店の割引(1%でもよし)または kips カードへのポイント付与も

⑦ 事業所・高校に対する定期券の一括購入制度の導入(南海バス・豊鉄バス・会津バス等。

北海道中央バスは割引も)

これを発展させて、行政の②で認定された優良事業所に対しては一括購入定期の割引(1%程度)も(類例として西鉄バス・岡電バス)→優良事業所認定へのインセンティブ

⑧ やまと号利用者に当日路線バス半額券配布の復活・半年以内に再乗車する場合の 1%割引券を購入時に窓口で配布・往復割引の導入

後 2 者はリピーター確保のため(競合他社もネット購入で同様の制度を導入している)

←高速バス利用者は価格比較に熱心な層

前者は路線バス兼業のアドバンテージを活かす

⑨ 奈良公園・西ノ京 1day pass の 100 円値上げ

それでも 3 回乗車すれば元を取れるのは変わらないので販売減はないと思われる

現状は他社の同種フリー切符と比べても格安

趣旨:日頃から奈良交通を利用しているのではない観光客にも一定の負担を求め、以て

地域インフラの確保に資する

利用者(自治会):積極的利用とその誘導

現状維持を望む利用者が積極的に乗るのは当然なのでそれ以外の需要喚起策を中心に

① 利用促進運動(昨年 10 月中旬から実施)

自治会掲示板・バス停にポスター掲示、回覧板による全住民への呼びかけ

この種の取り組みはしばしば先細りするので、期間を区切って注目を喚起しつつ取り組んでいる

昨年「この 3 か月が勝負です」

今年「現状のバス運行が確保されているのは 1 年だけです」

ポスターも期間毎に新しいものに変え、回覧もその都度行なっている

② 夏祭りの景品に回数券を復活

来年度の予算に盛り込む方向で検討中

無料でもらえるので需要の先取りに留まらず需要増が見込める

③ 文化祭等の自治会行事での貸し切りバス利用の復活

来年度の予算に盛り込む方向で検討中

コロナ後は…自治会主催・奈良交通企画によるあすか野住民向けのバスツアーはどうでしょう

④ バス停時刻表の全戸配布(近隣では神功自治連合会等が実施)

奈良交通 HP にもあるが高齢者には存在が知られていない・また一々検索は手間

→紙媒体が重要 奈良交通が作成したものか自治会が作成したものを配布

昨年の減便により一層重要性が高まっている

ちなみに松本市は自治会によるバス時刻表や利用促進ポスターの作成等の利用促進策に上限 10 万円の補助

今後ダイヤ改正の都度発行←ダイヤ改正のたびにバス停で困っている人がいる※

※:あすか野町内バス停は自治会が委託を受けて鉄道駅のように直前には新ダイヤを並べて貼ることも検討の余地あり(奈良交通社員がこれをするのは 2 回赴くことになり大変)

⑤ バス利用に特典ある商店・飲食店の案内マップを作製し全戸配布

行政の③・交通事業者の⑥と連動

⑥ 市や奈良交通による上記施策を自治会でも回覧板等で積極的に広報(3 月は CI-CA plus)

利用者への周知・情報発信が効果アップにつながる

⑦ 公共交通問題に専門的に取り組む特別委員会を設置(昨年 11 月)

あすか野自治会では特別委員会は重要問題についてのみ設置される機関と位置付けられている(前回の設置は平成 29 年)

バス問題に関する住民の意見を集約すると共に公共交通問題を利用者の視点で自ら考えていく場として設定し、利用促進の方策を提案し自治会に対し市や奈良交通に提出する要望を建議する

行政・交通事業者と異なり利用者の行動は前 2 者の取り組みのアウトプットとしての側面もあることには留意が必要

番外 検討を要する手法

・ スタンプラリー

市議会で議員も提案・鉄道各社では実施

観光地が沿線にある他市町村と異なり生駒市はバス停の周りは商業施設か住宅

→バスに乗ることのみが目的となり、準備の手間の割に効果があまり見込めない

バスマニアくらい? 富雄庄田線ならば意義がある?

バスでスタンプラリーを実施する例として松本市一観光

Vgl.観光アピールによる需要喚起—あすか野 2 路線には効果見込めず

・ 通学定期券補助

市議会でも提案あり

公金支出に見合う需要増が見込める形での内容の検討が必要

←既存利用者のみが受け新規がないと需要増の観点からは意味なし

・ 市や自治会負担による 1 日バス 100 円デー

3 者協議で市提案 他市の市町村でも実施例あり

しかし 1 日 100 円の経費は大きい

→恒常的な需要創出のために公費等を投入した方が効果的では

そもそもバス問題は日常の交通手段の確保が課題だったはず

成功例:松本市「バス DAY まつもと」—渋滞を引き起こすような大規模イベントの日に会場

乗り入れ規制・臨時駐車場の設置・100 円バスを組み合わせることにより 1 日の利用者数を通常の 2~3 倍に

しかし生駒市では前述のどんどこ祭りくらい これはマイカー規制だけで十分

→成功例がどこでも通用するとは限らない(国土交通省の挙げる失敗類型の一)

前述のスタンプラリーと同じ

→住宅地路線という特性を踏まえた検討を一通勤通学客の確保が第一

- ・ バス停バスロケーションシステムやバス停上屋整備への助成

交通事業者にも一定の負担が生じるので奈良交通の体力が改善してから？
システム維持費用もかかる

早期の実施は交通事業者に負担が生じない形での制度設計が必要と思われる

- ・ 試験増便

3者協議で提案(記録はされていない) 費用負担の割合が課題