

# 地域公共交通の価値を定量化する

～クロスセクター効果算定のすすめ～

西村和記/株式会社丸尾計画事務所 東徹/一般社団法人システム科学研究所 鷲見真一/特定非営利活動法人 SCOP 近畿運輸局交通企画課  
北村大治/特定非営利活動法人 SCOP 土井勉/一般社団法人グローバル交流推進機構 喜多秀行/神戸大学名誉教授 北陸信越運輸局交通企画課

## はじめに クロスセクター効果が なぜ求められているのか?

地域鉄道・路線バス事業者の8割程度は赤字であり様々な財政支援が行われている。また行政が運行を担っているコミュニティバスなどは財政支援が前提となっている。

財政部局や納税者に、この財政支援が妥当であることを説明することは、政策推進のために不可欠なことである。しかし、これまで地域公共交通を支える意味を定量的に評価する確立された手法がなかった。

そこで我々は、地域公共交通の価値を定量的に測定する方法を考え、実践したところ、財政支出が及ぼす効果が見られることから、それをクロスセクター効果(CSE=Cross Sector Effects)と名付け、その計測に取り組んでいる。



## クロスセクター効果の計測によって定量化する地域公共交通の価値

CSEの考え方は、対象とする地域公共交通が廃線になった際に、別途に行政支援が必要となる商業や医療、通学などの移動を支援する費用(これを分野別代替費用という)を計算し、この金額と現在の財政支出額との差額を把握するものである。この差額がプラスであれば、地域公共交通を維持する方が財政的にも効率的と考えることができる。

### ● 公共交通が関連する多様な分野



## 活用事例 クロスセクター効果と政策決定

右図は兵庫県西宮市のコミュニティバス「さくらやまなみバス」について、運転士確保のために必要となる約3,400万円/年の委託費増額の適否をCSEにより検討したものである。結論として増額してもまだCSEが1,770万円程度あることが明確になった。このことをもって増額の政策決定が行われた。

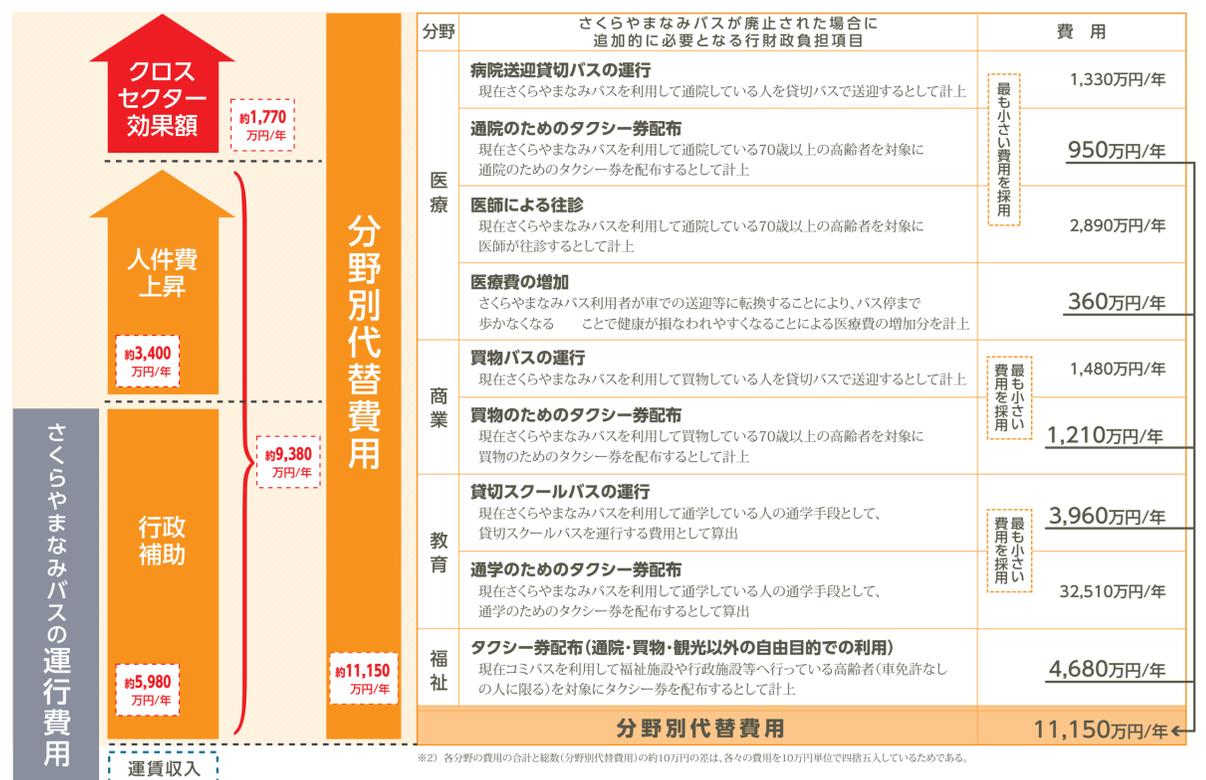
鉄道に関するCSEの算定については、滋賀県にある近江鉄道の事例がある。毎年3-5億円の赤字で運行をしていることで行政からの支援(具体的には上下分離)を行うことが適切かどうかの判断を行う際にCSEの分析を実施した。ここでは廃線することで別途の分野別代替費用が19億円/年以上必要となることが明らかとなり、全線存続の意思決定に寄与することができた。

この他、地域公共交通計画における評価指標としての活用や交通政策担当が福祉や教育などの部局の人たちと移動について意見交換する素材など多様な活用事例が増加しつつある。

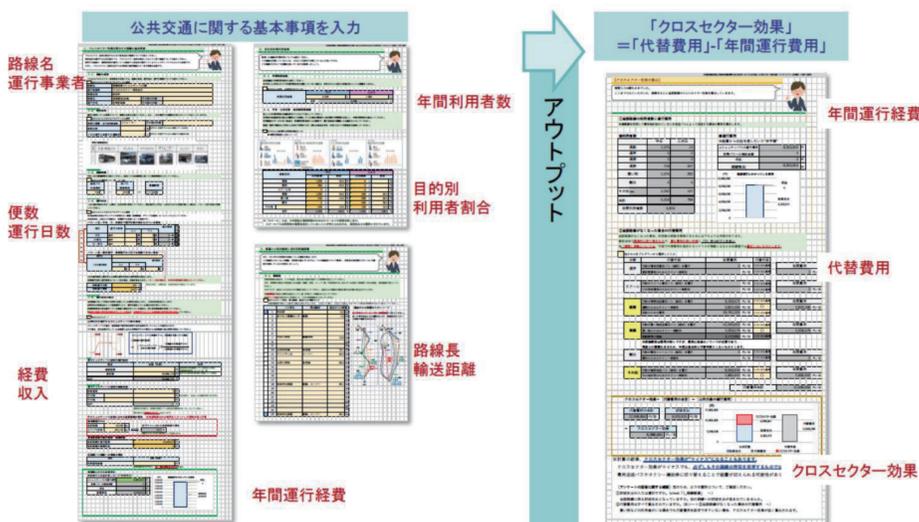
### 【その他の算定実績など】

- 福崎町コミュニティバス「サルビア号」
- 福崎町・姫路市の連携コミバスふくひめ号
- 加西市の鉄道・バス(北条鉄道、路線バス、コミュニティバス)
- 尼崎市の路線バス
- 西脇市コミュニティバス
- 奈良市東部の路線バス・コミュニティバス
- 洲本市の路線バス・コミュニティバス
- 「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」  
〔(第2次)交通政策基本計画〕「交通政策白書(令和2年度)」  
「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」等に記載

### ● 兵庫県西宮市のコミュニティバスのクロスセクター効果算定



### ● 北陸信越運輸局で検討された簡易算出ツール



## おわりに 次のステップに向けて



クロスセクター効果研究会  
https://www.facebook.com/groups/860767114523183/people

- ① CSE算定方法のより洗練化が期待されるので、この点についての工夫を行う。
- ② おおよそのCSEを把握したいというニーズもある。左図は北陸信越運輸局で検討された簡易算出ツールである。こうした方法の開発も重要である。
- ③ 行政部門以外におけるCSEの把握方法についても研究したい。
- ④ 公共交通の整備効果をCSEで把握する方法の検討。
- ⑤ 定量化できないCSEについてもエピソードとして分析していく。
- ⑥ 様々なCSEのデータに関係者の協力を得て集積し知見を深める。

以上の活動を行うクロスセクター効果研究会を立ち上げたので、注目をお願いしたい。