

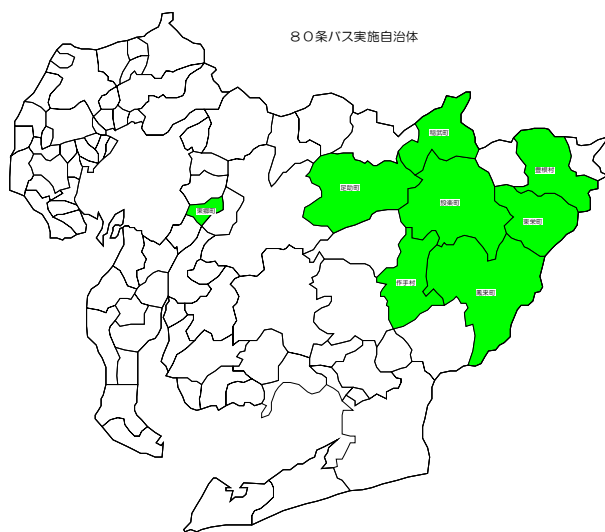


表－1 毎日運行している21条バス

市町村	愛称	路線数	利用者数
春日井市	はあとふるライナー施設連絡線	2	25,413
豊田市	ふれあいバス	2	159,572
	中心市街地玄関口バス	1	69,722
豊田市・足助町	西中金・足助バス	1	25,659
安城市	あんくるバス	6	144,557
江南市	いこまいCAR	6	33,881
稲沢市	ふれ愛タクシー	4	6,424
東海市	東海市循環バス	4	96,223
知多市	コミュニティ交通	2	-
知立市	ミニバス	4	68,468
高浜市	いきいき号	3	29,105
日進市	くるりんバス	5	284,621
田原市	ぐるりんバス	4	110,784
長久手町	Nーバス	8	142,590
東浦町	う・ら・ら	2	101,286
南知多町		1	31,474
額田町		2	11,963
三好町	さんさんバス	2	154,309
小原村	おぼらバス	1	10,606
下山村	しもやま村営バス	1	4,488
旭町	旭町営バス	2	17,070

(3) 80条バス

同様に、80条バスを運行している市町村は、8町村の41路線あり、三河山間部に集中している。そのほとんどは、路線バスの廃止代替バスであるため、対km制の料金体系となっており、日曜日を除いて運行されているケースが多い。



図－3 80条バスを運行している市町村

これ以外に、一宮市の「i-バス」、豊山町の「とよやまタウンバス」のように4条を適用してバスを運行している場合もある。

3. バスの運行に関する公費負担の実態

(1) 公費負担の分類

国あるいは自治体がバスの運行に際し、税金で補助あるいは支援を行うことを、①運行経費、②車

両購入、③施設のカテゴリで分類すると、運行経費に対する支援では、(1)運行委託を行って運行経費と運賃収入との差額を負担、(2)既存の路線バスの欠損額を負担、(3)運行自体を直接行うことにより負担、等がある。車両購入費については、(1)車両自体を購入し、運行事業者が無償貸与、(2)車両の購入費用を補助あるいは減価償却費を委託料として上乗せ、(3)改造費を補助、等があり、施設に対する支援策としては、(1)屋根付きバス停の整備、(2)バスロケーション設備の導入等が考えられる。それぞれ、国、都道府県、市町村の制度の中で、補助率や限度額が設定されているが、市町村が直接運行に関わっているコミュニティバスの場合、運行経費への公費負担については、運行自身が政策的な側面もあり、現状では減少する方向にないのも事実である。

(2) 公費負担の状況

公費負担の状況について、本稿では、①運行経費について検証する。平成14年度における愛知県内の自治体運行バス(本定義については、前述のコミュニティバスの定義に、自治体から欠損額を支援して運行している路線バスを含む)は、表-2に示すように県内56市町村の223路線で、総額約12億円強となっている。1路線当たりでも557万円の支出となっており、春日井市の7,000万円台を筆頭に5,000万円を越える市町村も多い。表-3に示すように、一般会計に占める公費負担割合を見ても、三

表－2 公費負担路線

	市町村数	路線数	公費負担額(千円)
4条適用	5	13	130,809
21条適用	26	100	679,542
80条適用	8	40	144,346
無料	22	70	288,240
計	56	223	1,242,937

表－3 公費負担総額上位市町村

市町村名	公費負担額(千円)	一般会計に占める割合	人口1人当り負担	利用者1人当り公費負担
春日井市	71,884	0.09%	250	313
日進市	68,806	0.40%	980	242
安城市	58,840	0.12%	370	407
豊田市	57,869	0.04%	165	249
小牧市	56,888	0.13%	397	644
飛島村	51,238	1.15%	11,323	629
尾西市	50,000	0.34%	863	420
長久手町	48,255	0.44%	1,114	338
豊根村	40,029	1.80%	28,189	978
刈谷市	34,909	0.08%	264	316

河山間部に位置する豊根村では、1.8%であり、人口1人当たりでも28,000円もの税金がバスに対する支援として使われている。また、利用者1人当たり公費負担額が1,000円近くになっているため、利用者が負担する金額と合わせると1回（往復）の交通費が3,000円近くになってしまう。このような状況では、気軽に移動できる環境とは言い難い。

### (3) 21条および80条バスの目標水準

愛知県内のコミュニティバスのうち、料金を徴収しているバスについて、運行経費に対する収入の比率を図-4に示す。全運行経費に占める平均値は、21条バスで21.8%、80条バスで33.3%である。

収支率が40%を超える事例は、6例であり、そのうち100円の均一運賃で運行しているのは、豊田市玄関口バスと三好町さんさんバスの2例しかない。この両者の事例に共通するのは、①タクシー会社に運行を委託することにより運行費用の削減を図っている。②シャトル形式で路線が直線状、③駅、病院、ショッピングセンターをルートに持つ、ことである。利用者の利便性に即した運行を行うことにより、100円という安価な運賃でも相当の収益が見込める好事例となっている。

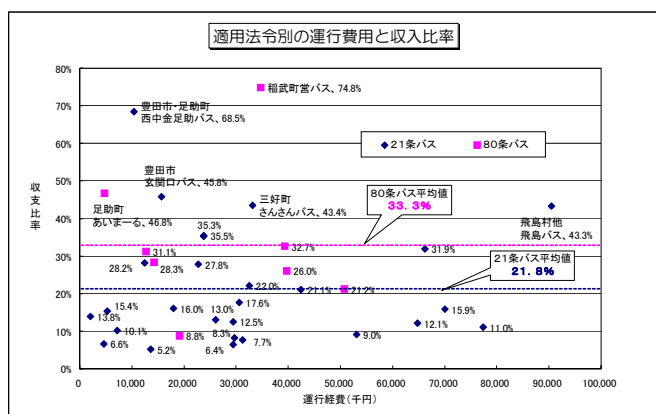


図-4 21条バスと80条バスの収支比率

豊田市ふれあいバスが運行を始めるに当たって、豊田市が地元のバス運営協議会に提示したのが、収支率50%の確保である。協議会は、運賃収入に加え、定期券の販売により目標を達成しよう様々な努力を

行っているが、現状では38%程度の収支率となっている。

したがって、目標水準としては、収支率40%の確保が愛知県内における当面の目標として設定できる。

### (4) 公費負担削減のモデル

公費負担を削減するためには、単純に考えて運賃収入を増加させるか、運行委託料を節減するかわれかである。現行のサービス水準を変更しないで運行経費を節減することは容易でない。したがって、収入を増やす方策として、①利用促進策により利用者数を増加させる、②運賃を値上げして収入の絶対値を増やす、③無料の対象者を減らし、適正な費用負担を求める、④定期券、サポーター制度などで地域住民全員の負担を求める、等が考えられる。

ここで、本稿では、無料対象者に着目する。愛知県内のコミュニティバスのうち、小学生以下を無料としているのは7市町、中学生以下が1町、中学生以下と65歳以上の高齢者が4市町であり、旧愛知郡の日進市、豊明市、東郷町、長久手町が該当する。

公費負担を軽減するために、利用者を年齢層別の利用率を用いた簡単な式を使用し試算する。

地域内に居住する人がバスを利用すると仮定し、 $i$ を年齢として、 $r_i$ を利用率、 $p_i$ を人口、 $c_i$ を料金、 $Pa$ を定期券等の売り上げ（一定と仮定）すると、収入 $P$ は以下の式で表現できる。

$$P = \sum_{i=0}^{100} r_i p_i c_i + Pa \quad (1)$$

実際の利用者を $R$ として、利用者の年齢別構成比を $q_i$ とすると次式が成り立つ。

$$r_i p_i = q_i R \quad \text{ただし} \quad \sum_{i=0}^{100} q_i = 1 \quad (2)$$

中学生以下と65歳以上が無料というのは(1)式において $c_0 \sim c_{15}$ 、 $c_{65} \sim c_{100}$ が0ということである。

そこで、上記4市町において、無料対象者を少なくし、収支率を向上させるために、簡単な予測を

表-4 4市町の状況

市町名	愛称	運賃	運行経費	運賃収入	市町村負担額	利用者数	収支率
豊明市	ひまわりバス	100円	31,288	2,420	28,868	102,814	7.7%
日進市	くるりんバス	100円	77,340	8,534	68,806	284,621	11.0%
長久手町	Nーバス	100円	53,035	4,780	48,255	142,590	9.0%
東郷町	じゅんかい君	100円	19,156	1,687	17,469	58,776	8.8%

表-5 玄関口バス利用者年齢層

年齢層	推定利用者数	構成比
15歳未満	918	0.8%
15~64歳	64,283	59.3%
65歳以上	43,160	39.8%
総計	108,361	100.0%

行う。表-4にバスの状況を示す。

これら市町における利用者年齢構成が未調査のため、他の事例で調査したデータを参考に推定を行う。未就学児のみ無料の豊田市玄関口バスでは、利用者調査より、年齢層別の利用者数を推計すると表-5の通りとなり、平成15年度の収支率が77.7%であるので、上記の条件で運行すれば46.0%まで減少する。

したがって、4市町で約40%と推定される有料でも乗車すると考えられる65歳以上の利用者から運賃100円を徴収すると、表-6のように改善する。

表-6 有料化後の収支率予測

市町名	収支率(前)	増加収入	運賃収入	収支率(後)
豊明市	7.7%	4,110	6,530	20.9%
日進市	11.0%	11,380	19,914	25.7%
長久手町	9.0%	5,700	10,480	19.8%
東郷町	8.8%	2,350	4,037	21.1%

#### 4. 公費負担に対する住民合意形成

##### (1) パブリックコメント制度

行政が施策や計画を実施する際に、近年取り入れられつつあるのが、パブリックコメント制度である。施策の意志決定を行う前に住民に意見を聞く方法として、国や地方自治体では、広報誌、ホームページなどを活用し実施している。愛知県内では10市3町が要綱などを設け実施している。

##### (2) 豊田市生活交通確保基本計画策定時におけるパブリックコメントの実施

豊田市では、平成15年度に「豊田市生活交通確保基本計画」を策定した。この計画は、公共交通空白地域の解消を図るために、新規にバスネットワークを設定するものである。この計画の策定時に、計画に対する自由な意見とともに、①鉄道・バス空白地域を解消するための取り組み、②バスの運行に

表-7 パブリックコメントの実施方法と結果

チラシ配布数	128,000部
配布方法	広報とよたに折り込みで全戸配布
他の方法	市のホームページ、こえの広報、支所・出張所等で縦覧
期間	平成16年2月15日～3月15日
意見の提出方法	折り込みはがき、電子メール、ファックス
回収	はがき 134、封書 3、電子メール 7、ファックス 4 計 148 件
有効	133 件
無効	15 件

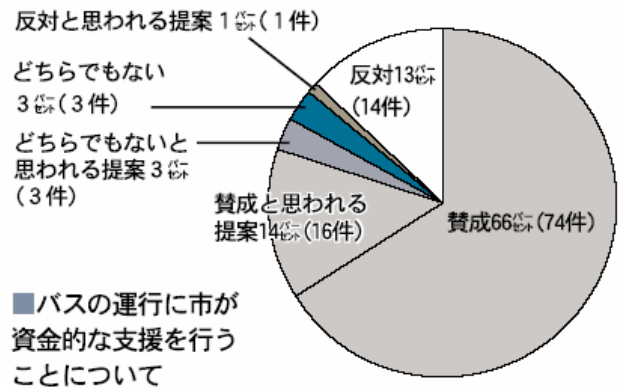
市が資金的な支援を行うこと、③地域が主体となって運行を行うこと、についてパブリックコメントを実施し市民の意見を聞いている。実施方法と結果を表-7、図-5に示す。また、寄せられた意見のうち②資金的支援についての結果を図-6に示す。この結果から、

意見を述べた市民の2/3がバスに対する資金的支援は必要と考えていることがわかる。しかし、サンプル数やこのような取組自体の事例が少ないので、今後の展開に期待するところである。

図-5 折り込みチラシの表紙



図-6 結果



#### 5. まとめと課題

愛知県内におけるコミュニティバスの収支比率を適用条文別等で分析することにより、経費の75%以上が公費負担となっている実態が明らかとなった。本稿では公費負担軽減のための一方策を示したが、目標値を定めて、それを実現するための方策を検討し、住民への情報提供、合意形成も含めて、参加型の公共交通システムの構築が今後の課題であろう。

##### 参考文献等

- 1) 愛知県企画振興部交通対策室  
愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について 平成15年5月
- 2) 加藤博和ホームページ  
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/bus/index.htm>
- 3) 豊田市ホームページ  
<http://www.city.toyota.aichi.jp/>