

プロポーザル方式によるバス事業者選定に関する一考察*

Trials of Scenic Bus Tours Planned by Communities and the Evaluation for the Tours*

原文宏**・大井元揮***・若菜千穂****・佐藤徹也*****

By Fumihito HARA**・Genki OOI***・Chiho WAKANA****・Tetuya SATO*****

1. はじめに

北海道帯広市では、フレックスバスの実証実験、乗合タクシーの実施運行など、新しい公共交通の試行や導入を積極的に行っている。また、このような公共交通システムの改善だけではなく、ポスター、ニューズレター、チラシ、説明会、お試し券等の様々なコミュニケーション活動による利用促進方策を実施している。

さらに、厳しい地方自治体の財政状況の中、一定の公共交通のサービス水準を維持し、コストの低減を図るために、バス事業者の選定方法にもプロポーザル方式を採用した。そのため、従来の乗合バス事業者（路線バス事業者）だけでなくタクシー事業者、貸切バス事業者等にも門戸を開き、求めるサービス水準とコストを提示した上でプロポーザルの提出を求め、利用者等も参画した選定委員会によって事業者を決定している。

帯広市では、現在までに2回のプロポーザル方式によるバス事業者選定を行った。一つは、市街地で実施したフレックスバス（フレ愛りんりんバス）の実証実験における事業者選定。もう一つは農村部の川西地区に導入した乗合タクシーの事業者選定である。

本論文では、これらのプロポーザル方式による事業者選定の手法を紹介するとともに、選定方法の妥当性、課題などについて整理する。さらに今後の公共交通における事業者選定のあり方について、プロポーザル方式を中心に考察する。

2. フレックスバス実証実験の場合

(1) 運行条件とプロポーザルの作成要領

平成15年11月～平成16年9月の約11ヶ月にわたって、帯広市の東地区において、フレックスバスの実証実験を行った。フレックスバスは、予約制で東地区内に設けられた約140箇所の停車ポイントを需要（乗客）のあるところだけを結んで走るDRT型のバスシステムである。

1) 運行条件

本実証実験に関わる運行業務委託についてプロポーザル方式による事業者の選定が行われた。プロポーザルの提出にあたって提示された運行条件は以下の通りである。

運行エリア：帯広市東地区（東住区、柏住区、光南住区）。

運行ルート：東地区2箇所の起終点と市役所を結ぶ「北まわり」「南まわり」の2ルート。

運行方法：乗合型の輸送サービス、2ルートを各1台ずつ、計2台で運行。出発時間のみでの運行時間、予約センターの設置。

停車ポイント：東地区内のほぼ全ての世帯から約100m以内でアクセス可能になるよう設置。

予約センター：要員の配置、利用者の予約、運行経路の決定、連絡などの業務の実施。

運行ダイヤ：各ルート1日14便の運行で、出発時間のみ定める。土日を含めて全日運行。

運賃：1回当たり200円の均一料金（小学生以下100円、6歳未満無料）。高齢者無料パスは利用不可。

使用車両：低床型の小型バス2台を使用（ABS装備で、車いす対応）。車両は事業者が購入し帯広市が5年間リースを前提に必要な費用負担。

事故等の対応：事故時の代替輸送手段の確保、

*キーワード：公共交通計画,市民参加

**正会員,博士(工学), (社)北海道開発技術センター 地域政策研究室長

(札幌市中央区南1条東2丁目11番地 南1条タカハタビル TEL011-204-7107, FAX011-204-7108)

***正会員, (社)北海道開発技術センター 研究員

****正会員, (特)いわて地域づくり支援センター

*****非会員, 帯広市商工観光部商工課

連絡・報告体制の準備。十分な保証可能な損害保険または共済への加入。

業務等の報告：バス運行データ、利用状況の記録と報告、運行収支の実績報告。

以上のような運行条件を提示した上で、プロポーザルの作成について市内のバス協会及びタクシー協会において説明会を実施して周知を図った。

2) プロポーザルの作成要領

プロポーザルの作成要領を表-1に示す。運行方法、経費、運行管理システムと体制は、バス運行上の必須のことである。さらに、実証実験という性格から、運行上の基本的な考え方の中に利用促進方策の提出を求めているほか、実験終了後の本格運行に向けた将来ビジョンの検討を盛り込んでいる。

表-1 プロポーザルの作成要領

基本的な考え方 コンセプト、利用促進策
運行方法、運行ダイヤ等の提案 運行方法、停車ポイント、運行ダイヤ
運行経費の試算
運行管理システムと体制 バス運転手の配置とローテーション 車両の購入計画 運行管理体制、方法 事故、災害発生時の対応 予約センター
将来ビジョン 本格運行、既存路線バスと役割分担等 その他(サービス向上など)

(2) プロポーザルの審査方法と結果

市内の乗合バス事業者、貸切バス、タクシー事業者3者からプロポーザルの提出があり、審査委員会を設置して審査を行った。

審査員は10名で、有識者2名、東地区の事業者3名(スーパー、病院)、住民代表2名(消費者協会、老人クラブ)、帯広市及び帯広運輸支局3名で構成された。実証実験ということから、実験関係者を中心に選定が行われた。

審査方法は、提案があった事業者ごとに30分のヒアリング(説明20分、質疑10分)を実施し、それぞれの審査員が評価を行ったあとで、評価項目ごとに審査委員会で議論を行い、委員会としての全体評価を合議していく方法で行った。

評価項目は、信頼性、安全性、経済性、継続性の

4点を設定した。各評価項目について、3者の提案を比較して優れている、ふつう、やや劣るの3段階で相対的な評価を行った。評価結果を表-2に示す。

表-2 フレックスバス審査結果

チェック項目	A社	B社	C社
信頼性			
安全性			
経済性			
継続性			

審査の結果、総合的にC社が選定された。安全性や経済性などの運行上の基本的な事項には、大きな差はなかったが、予約センターの企画内容がしっかりしていたことと、本格運行への積極的な姿勢が評価された。

(3) 課題と考察

審査後に審査方法に対する意見がプロポーザルの参加企業等から幾つか寄せられた。意見は大きく2点である。

- ・ 審査委員の私見が審査結果に大きく影響する可能性が大きい。
- ・ 事前情報の提供が、十分ではない。

審査方法が審査委員による合議であることから、特定の審査委員の意見が全体の意見に影響を及ぼす可能性はある。ただし、今回の審査課程において特定の委員の影響が強く出た事実は認められないが、このような影響を小さくする工夫は必要である。

また、事前情報の提供であるが、基本的にはバス協会、タクシー協会と同様の説明を全ての事業者を対象に実施している。ただし、フレックスバスのシステム検討の過程で設置していた検討委員会には、路線バス事業者2社及びタクシー協会代表が参加しており、路線バス事業者はシステムの内容を詳しく知っていた。一方、タクシー協会のそれぞれの事業者は、路線バス事業者に比べて、やや理解が十分ではなかった可能性はある。

3. 川西地区乗合タクシーの場合

(1) 運行条件とプロポーザルの作成要領

帯広市の農村部川西地区における路線バスシステムにかわる公共交通システムとして、ドアツードアのDRT型の乗合タクシーを導入するにあたってプロ

ポータル方式による事業者選定が行われた。

1) 参加資格

参加者は帯広市内の交通事業者を対象とし、以下の参加要件を満たすものとした。道路運送事業法の改正により、様々な分野からバス事業に参加する可能性が高まったことから、参加資格を厳密にすることにより、事業遂行能力を求めた。

- ・ 地方自治法施行令167条の4の規程に該当しない者。
- ・ 委託業務等に関して指名停止を受けている期間中でないこと。
- ・ 市税を滞納していない者。
- ・ 必要な旅客自動車運送事業の許可を受けている者又は取得意向があり、平成17年8月までに取得見込みのもの。

2) 運行条件

プロポーザルの提出にあたって提示された運行条件は以下の通りである。

- 運行エリア：帯広市八千代地区、戸蔭地区。
- 運行ルート：八千代地区、戸蔭地区と帯広市中心部を結ぶ。
- 運行方法：乗合型の輸送サービス
- 停車ポイント：起終点となる八千代、戸蔭市街地と帯広市中心部の主要施設以外は、需要の発生地点（利用者の自宅）を結んで運行。
- 運行ダイヤ：各ルート1日4便の運行で、出発時間、到着時間を定める。月～金の運行。
- 運賃：ゾーン制（1000円、700円、500円）、中学生以下半額、就学前自動無料。
- 使用車両：2台を使用。予備車対応を考慮。
- 事故等の対応：事故時の代替輸送手段の確保、連絡・報告体制の準備。十分な保証可能な損害保険または共済への加入。
- 業務等の報告：バス運行データ、利用状況の記録と報告、運行収支の実績報告。

3) プロポーザルの作成要領

プロポーザルの提案内容は表-3のような内容であり、川西地区の唯一の公共交通機関としての姿勢及び、安全で確実な運行に対する体制、実績を問うものとなっている。

運行経費は、業務規模や過去の実績から予め算出した600万円（6ヶ月間）から運賃収入で見込まれ

る100万円を指しひいた500万円を提示し、費用試算の目標を示した。

表-3 プロポーザルの作成要領

川西地区の唯一の公共交通機関としての役割 運行業務に関する基本的考え方、配慮事項
これまでの旅客輸送実績 過去3年間の旅客輸送実績 過去1年間の事故歴と行政処分内容
管理運営体制について 運転者の配置、ローテーションの考え方 車両の配備計画 運行管理体制、方法(事故、災害対応を含む) 運行経費の試算

(2) プロポーザルの審査方法と結果

業務選定委員会の委員は、利用者である川西地区の住民を中心に構成された。内訳は、農業協同組合3名、町内会4名、老人クラブ2名、帯広市2名の計11名である。

審査方法は、提案があった事業者ごとに30分のヒアリング（説明15分、質疑10分）を実施し、それぞれの審査員が各評価項目を点数によって評価し、その合計値によって事業者を選定する。評価項目と配点の内訳を表-3に示す。評価項目や配点については、利用者でもある審査委員と、内容について協議した結果に基づいて決定した。

点数は、審査委員一人当たり100点。各項目の点数の配分については、提案内容に8割、総合評価に2割である。提案内容の中では、特に安全な運行に重点的に配分している。各項目の基本的な配点方法は、非常に優れている（10点）、優れている（8点）、標準（6点）、やや劣る（4点）、問題あり（0点）の5段階である。ただし、事故歴及び行政処分歴の有無については、有0点、無10点の配分となっており、事故・違反には厳しい評価としている。また、運行実績についても同種業務の実績がある

表-4 評価項目と配点

評価項目	評価の着目点	配点		
		項目別	配分	
提案内容	取組姿勢	運行業務に関する基本的考え方	20	10
		業務実施上の配慮事項		10
	旅客輸送実績	10	20	
	事故歴等	事故歴の有無	20	10
		行政処分歴の有無		10
管理運営体制		10	20	
総合評価		20	10	20
合計				100
順位				

(10点)、市内で類似業務実績がある(8点)、管内で類似業務実績がある(6点)、道内での類似業務実績あり(4点)、業務実績なし(0点)の配分になっており、安全運行に配慮した内容である。

プロポーザルに参加した事業者は5社で、内訳は路線バス事業者2社、タクシー及び貸切バス事業者2社、運輸会社1社である。運輸会社はバス事業への新規参入企業である。評価結果を表-5に示す。

審査の結果、B社及びC社の評価点が僅差で拮抗していることから、2社だけを対象にした審査委員全員の無記名による投票が行われ9:2でC社が選定された。

表-5 川西地区乗合タクシー審査結果

審査員 事業者												合計	
A	評価	56	56	46	68	56	56	52	46	46	56	50	588
	順位	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5
B	評価	94	96	80	100	88	90	100	88	62	90	94	982
	順位	1	1	2	1	2	1	1	2	4	1	1	2
C	評価	88	80	86	100	96	90	98	94	96	86	80	994
	順位	2	3	1	1	1	1	2	1	1	2	2	1
D	評価	68	72	44	68	56	62	76	62	64	66	54	692
	順位	4	4	5	4	4	4	4	4	3	4	4	4
E	評価	88	84	64	88	76	80	86	82	66	80	74	868
	順位	2	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3

(3) 課題と考察

審査は、点数及び投票によって決定され、特定の委員の意見が審査過程に影響を及ぼすことは、全くなかった。決定後も、審査方法に対する意見や不満は寄せられていないことから、妥当な結果と考えられる。ただ、点数のみで評価することの課題も幾つかみられる。

表-6は、審査員の付けた順位に関する相関係数をまとめたものである。順位に関する審査委員間の相関は非常に高い。唯一審査員 だけは相関係数が

表-6 川西地区乗合タクシー審査結果の順位相関係数

	1	0.955 *	0.87	0.931 *	0.884 *	0.966 **	0.957 *	0.965 *	0.593	0.987 **	0.950 *	
	0.955 *	1	0.746	0.829	0.75	0.879 *	0.926 *	0.869	0.409	0.939 *	0.928 *	
	0.87	0.746	1	0.987 **	0.997 **	0.967 **	0.868	0.924 *	0.717	0.921 *	0.914 *	
	0.931 *	0.829	0.987	1	0.986 *	0.990 *	0.900 *	0.947 *	0.655	0.961 **	0.960 **	
	0.884 *	0.75	0.997 **	0.986 **	1	0.973 **	0.882 *	0.943 *	0.754	0.928 *	0.904 *	
	0.966 **	0.879 *	0.967 **	0.990 **	0.973 **	1	0.949 *	0.980 **	0.69	0.988 **	0.961 **	
	0.957 *	0.926 *	0.868	0.900 *	0.882 *	0.949 *	1	0.972 **	0.717	0.977 **	0.907 *	
	0.965 **	0.869	0.924 *	0.947 *	0.943 *	0.980 **	0.972 **	1	0.779	0.977 **	0.902 *	
	0.593	0.409	0.717	0.655	0.754	0.69	0.717	0.779	1	0.644	0.476	
	0.987 **	0.939 *	0.921 *	0.961 **	0.928 *	0.988 **	0.977 **	0.977 **	0.644	1	0.969 **	
	0.950 *	0.928 *	0.914 *	0.960 **	0.904 *	0.961 **	0.907 *	0.902 *	0.476	0.969 **	1	

* 5%水準で有意

** 1%水準で有意

低く、B社に対する評価においても極端に低い点数と順位を付けている。今回の審査では、順位に大きな影響はなかったが、最高値と最低値を除外して合算したり、平均した値を審査結果とする方が適当と考えられる。

また、今回の場合、乗合事業の実績のある事業者が高い得点が配分されることから、新規事業者が参入しづらい傾向があるほか、違反や行政処分の有無が大きく得点を左右することが考えられる。どこに審査の重点を置くかということは、地域性や自治体の目指すまちづくり目標と整合性を図る必要があり、選定する項目と点数配分に関する合理的な設定方法は、今後の課題である。

4. おわりに

新しい地域交通システムの導入にあたって、複数の事業者が存在し、一定の競争原理が働く地方都市においては、このようなプロポーザル方式で住民参加による事業者選定は、今後、増えてくることが予想される。したがって、プロポーザル方式の方法論としての選定手法と住民参加のあり方については、ある程度、体系だてて整理しておく必要性を強く感じている。

参考文献

- 1) 若菜千穂、原文宏、佐藤徹也：帯広市のフレックスバスの運行システムと適応性、第31回土木計画学研究発表会・講演集、CD-ROM
- 2) 若菜千穂、原文宏、佐藤徹也：帯広市農村部におけるDRT(デマンドバス)の2つ運行システム、第31回土木計画学研究発表会・講演集、CD-ROM