

# 自治体バスの運営方法に関する考察\*

## Consideration about the Administration of Public Bus\*

板谷和也\*\*・橋本成仁\*\*\*

By Kazuya ITAYA\*\*・Seiji HASHIMOTO\*\*\*

### 1. はじめに

近年の公共交通に対するニーズの高まりを受けて道路交通法が改定されたことにより、地域の交通を地域の各主体が自ら議論し維持・発展させる枠組みが確立しつつある。今後、この枠組みのもとで地域の交通について議論し、新たな公共交通体系を構築する地域が増加するものと考えられる。

ただ、各自治体が社会的に必要な公共交通について住民や事業者、各団体等と議論・調整しながら運営していくのは、財源やノウハウが不足しているために難しい場合もある。そのため、現状では自治体によって取り組みの姿勢に大きな差がある。また評価や見直しを行いつつながら継続的に運営することがニーズに合ったバスを運行し続けるために必要だが、これも様々な要因があり実際に評価や見直しを行っている自治体は少数に留まっている。

そこで本研究では、愛知県における自治体バスを事例として、評価や見直しの実施状況と運営組織・枠組みや学識者によるサポート、住民参加等との関係をアンケート調査により把握することで、自治体がバスの運営を継続的に行う際に検討すべき課題について考察する。

### 2. 調査概要

本研究では、自治体バスを運行している市町村における調査や評価・見直しの状況について、2008年1月22日から2月8日にかけて愛知県内のバス運行自治体を対象として郵送で尋ねるアンケート調査を実施した。

対象自治体の選定にあたっては、愛知県内の全61市町村のうち、一般住民を対象として単独の市町村が乗合バス路線を運営している47市町村を選定した<sup>(1)</sup>。主な調査内容は表1に示す通りである。回収率は85%(40市町村分を回収)であった。

\*キーワード：公共事業評価法、公共交通計画、自治体バス、モニタリング、事後評価

\*\*正員、博、(財)豊田都市交通研究所

\*\*\*正員、博(工)、(財)豊田都市交通研究所

(471-0026 愛知県豊田市若宮町1-1、

TEL0565-31-7543、FAX0565-31-9888)

なお、アンケートの調査対象に関しては愛知県がまとめた資料<sup>1)</sup>を、質問項目等の構成に際しては中村ら<sup>2)</sup>、喜多ら<sup>3)</sup>をはじめとしたバス運営関連の文献や山崎ら<sup>4)</sup>、磯部<sup>5)</sup>等の既存研究を参考にした。

表-1 主な調査内容



### 3. 調査結果の概要

本調査結果の一部は板谷ら<sup>6)</sup>にまとめられている。それによると、2007年における、愛知県内の自治体のバスに関するデータ収集の実施については図-1の通り、運行データの収集はほとんどの自治体で行われているものの、利用者や沿線住民に対する調査は半数程度の自治体で実施されている程度に留まっていることがわかる。

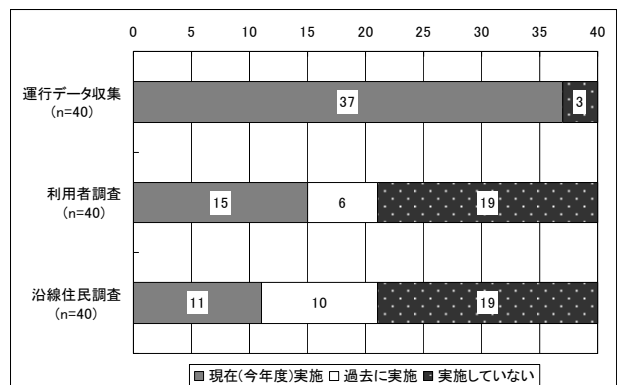


図-1 バスに関するデータ収集の実施状況<sup>6)</sup>

これらの、自治体が収集したデータの使用方法については図-2の通りであるが、一般に公開して広く活用しているという回答は全体の3分の1程度に留まっており、多くは検討会の席上のみでの公開か、あるいは行政内部での資料として用いているのみである。

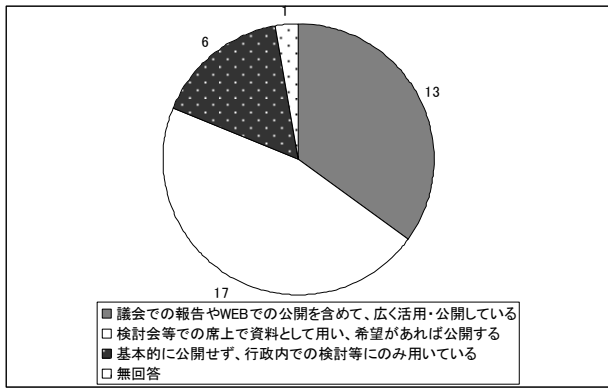


図-2 収集データの利用方法<sup>6)</sup>

また、自治体バスに関する政策の検討にあたっては、図-3 に示すように、地域公共交通会議を組織している自治体が全体の約半数を占めるが、行政内部のみで検討・意思決定を行っている自治体も少なくない。

地域公共交通会議であるかどうかを問わず、外部メンバーを含む協議会等を組織して、そこで意思決定まで行っているのが 18 自治体と全体の半数近くに上っており、行政側が協議会等のサポートに徹しているところが多くなっていることが分かる。一方、外部のメンバーを含む協議会等を組織しながらも意思決定は行政内部で行うという回答をしたところが 10 自治体あり、協議会等は行政内の意思決定に対して参考意見を与えるのが主目的、という状況のところも少なくないことが分かる。

また、そもそも外部のメンバーによる意見を聞かず、行政内部で検討・意思決定に関わる全てを行っているところも 9 自治体あった。

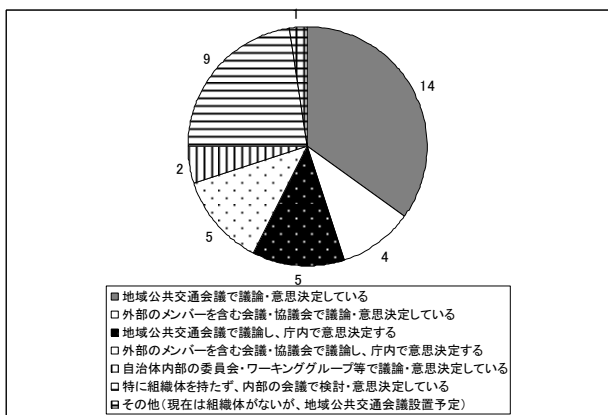


図-3 政策議論の場<sup>6)</sup>

図-3 で、行政外部のメンバーを含む協議会等を組織している自治体は 29 市町村(設置予定含む)であった。これらの会議の公開状況を図-4 に示す。住民のためのバスについて議論する場である以上原則として公開すべきと考えられるが、人数制限をしたり自治体居住者のみ傍聴可能との制限をする自治体も見られる。また公開しない自治体も存在する。

「限定公開」と回答した自治体のうち 5 自治体は「人数制限」であり、実際には希望者全員が膨張可能になっているところも少なくないようである。また、公開していないところに関しては、「前例なし」「規定がない」「理由は特にないが過去に公開したことがない」といった、後ろ向きの理由が目立った。

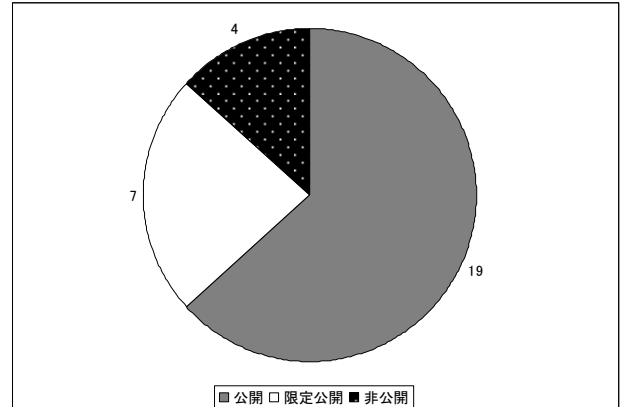


図-4 協議会等公開状況

さて、「外部メンバーを含む協議会等」を組織している自治体が全体の 7 割ほどを占め、自治体バスに関わる政策検討に際して外部の意見を聞くのが行政における主流になりつつあると考えられるが、その「外部メンバー」には学識経験者はどの程度含まれているのだろうか。

そこで図-5 に外部メンバーを含む協議会等における学識経験者の有無を示した。バスの運行に際しては行政内部、地元以外の第三者の視点からの意見も重要と考えられるが、学識者による視点を検討に生かしている自治体は全体の 3 分の 2 程度に留まっている。

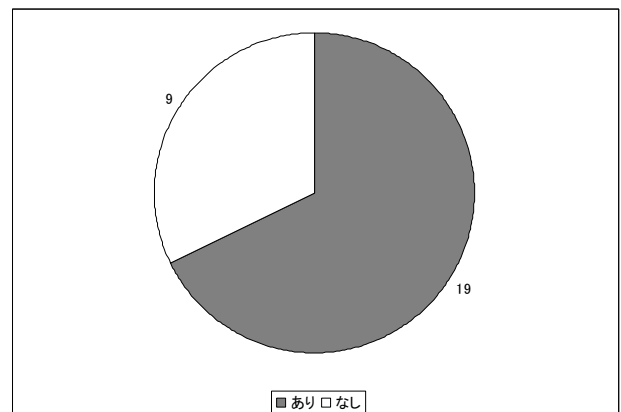


図-5 学識者有無

愛知県は中京都市圏の中心であり、他の多くの県と比べると学識経験者の数も多いと考えられるが、中には一人で 4~6 自治体のメンバーを兼ねている事例もある。バスに関して専門的な知識を持つ学識経験者が、今後の自治体バス運営自治体では必要不可欠になると考えられるが、現状では少数の大学教員の負荷が重くならざるを

得ない状況となる可能性が高い。

さて、当然ながら協議会等の外部メンバーとは学識経験者だけではない。地元の住民や団体代表、事業者や他行政体等の様々な関係者によって協議会が構成されると考えられる。ここで重要な視点の一つが住民を始めとする利用者の立場である。協議会等に住民代表が出席するのは当然としても、他の方法でバス政策に関わることのできる体制が望まれる。表-1には、住民参加の方法について、各自治体に自由に回答してもらったものを筆者の視点からまとめている。なおここでは、一自治体が複数の手段を回答した場合にはそれぞれを一つの意見とカウントしているため、全ての意見の合は29となるが、29自治体が回答したという意味ではない(19自治体から回答を頂いている)。

表-1 住民参加の方法

協議会の設置・参加	5
地域公共交通会議委員の一般公募	4
ワークショップ(公共交通マップ作成)参加	1
提言書	1
アンケートへの回答	1
意見公募	5
団体代表等を通じた間接的な意見	3
他の会議での意見表明	2
行政要望	6
住民が参加する機会はない	1

住民が主体的に自治体バス政策に関わる機会を設けたものとしては、協議会のメンバーとして参画することや、自治体内の特定の地域におけるバス政策を話し合う協議会の設置を認め自治体はそのサポートをするなどの例がある。また、公共交通に関わるワークショップへの参加や、アンケートや提言書等、直接ではないが間接的に行政側に意見を表明する機会を作っているところもある。

これ以外では、バスのみに関わる意見募集でなく、一般的な自治体行政への意見表明や、地域の区長会や地域会議等の出席者に対して意見を伝える等の形が目立った。これらは、即ち行政側では利用者の意見を直接収集することはしないということであり、住民参加の方法としては十分ではないと考えられる。さらには、住民クレームが多くなってきたら対応するとか、あえて「住民参加の機会はない」とわざわざ回答した自治体もあり、基本的に住民や利用者の意見を収集することを軽視している自治体が少なくないのではないかと考えられる。

#### 4. おわりに

以上、自治体バスの政策検討に関して簡潔に取りまとめた。今回の調査によると、自治体バスを運行している自治体のうちで、利用者や沿線を対象とした意識調査を

行っているところは全体の半数程度であることと、自治体バス政策の検討に際して外部のメンバーを含めないかたちで行っているところが3割ほど存在しているといえる。愛知県の自治体バスに関する行政側の意識を調査した先駆的な研究<sup>7)</sup>によれば、2000年以降に運行開始したコミュニティバスでは、2003年までに利用者意識調査を実施したところが全体の7割を占めていたとされるが、今回の結果は当時から些か後退していると言わざるを得ない状況である。

自治体バスは、採算ベースに乗らないが、社会的に必要とされる公共交通と考えられる。自治体バスがそのようなものであるならば、住民意見を把握する努力は各自治体にとって欠くことのできないものではないだろうか。もちろん意識調査や意見収集は手間のかかるものではあるが、よりよいバスを実現させるために各自治体にはいっそうの努力を期待するものである。

なお本研究は、協議会のデータの取得状況や公開状況について住民参加を中心に速報的に取りまとめたものである。発表当日は、より詳細な分析をもとにした考察を加える予定である。

#### 注

(1) 調査対象自治体のうち4市(岡崎、一宮、豊田、新城)では合併の影響もあり複数の自治体バスが運行されている。それぞれ調査や評価の方法が異なるため、各市を代表するバス(まちバス、iバス、とよたおいでんバス、Sバス)に関して回答してもらった。

#### 参考文献

- 1) 愛知県地域振興部交通対策課：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、愛知県、2007
- 2) 中村文彦監修：コミュニティバスの導入ノウハウ：現代文化研究所、pp148-159、2006
- 3) 喜多秀行ら編：バスサービスハンドブック、土木学会、pp361-379、2006
- 4) 山崎基浩、伊豆原浩二、福島利彦、石川要一：バス交通サービス提供における行政判断基準の設定、第24回交通工学研究発表会論文報告集、pp229-232、2004
- 5) 磯部友彦：コミュニティバス事業における利用者評価一日進市の公共施設巡回バスを事例に、都市計画論文集、Vol40、pp 523-528、2000
- 6) 板谷和也、橋本成仁、三村泰広、瀬尾和寛：自治体バスにおけるモニタリング・事後評価のあり方に関する研究、土木計画学研究・論文集、Vol.25、投稿中
- 7) 山中裕喜、松本幸正、久保陽一：愛知県内におけるコミュニティバス運行状況の経年的変化と自治体担当者の意識に関する研究、土木計画学研究・講演集、Vol.28、講演番号175、2003