

コミュニティバス事業における行政評価のあり方について

中部大学大学院 学生会員 熊谷勇治

中部大学工学部 正会員 磯部友彦

1. はじめに

近年、行政評価¹⁾に対する関心が高まるなか、わが国での交通施策における評価は道路整備などの施設整備の評価に重点が置かれ、バス事業等の公共交通事業についての評価は有効な方法が見出されてこなかった。

さらに、公共交通事業は公営や民営などの企業体で運営されているものと、行政が直接、行政サービスとして行っているもの（いわゆるコミュニティバス等）に分かれる。なかでも、公営企業の場合、不採算路線からの撤退等、特にバス事業においては、6割が赤字という極めて厳しい状況にあり、これに対し、自治体から補助を受ける等により、運営を継続しているというのが現状である。また、独自の経営方針が取れる民営の場合でも状況は同じで、国や自治体から補助を受けている。このような問題も踏まえると、行政サービスのみならず、公営・民営企業に対する補助事業についても評価対象に含まれるべきものと思われる。現在、行政評価を試行的に実施している自治体もあるが、評価方法が確立されているとはいえない。

そこで本研究ではまず、上述した様々な問題点を追求するため、コミュニティバスを含む公共交通事業への関与における行政評価の実態を調査・整理し、考察を行う。さらに愛知県春日井市が事業主体のかすがいシティバス「はあとふるライナー」を研究対象として取り上げ、今後のコミュニティバス事業における行政評価のあり方について検討していく。

2. コミュニティバス事業における行政評価の実態調査

(1) 調査概要

まず、はじめに、国土交通省が公表している全国のバス再生事例より、導入効果が認められるコミュニティバスの事例を基に、それぞれの事業主体である自治体にコミュニティバスの評価の実施状況について電子メールにてヒアリング調査を行った。ヒアリング調査を行った自治体は8団体でその内回答の得られた自治体は武蔵野市、浜松市、柏崎市、鈴鹿市、津山市、西東京市の6団体である。さらに、これらとは別にコミ

ュニティバスの評価を行っている岸和田市、兵庫県河西市、また、独自のバス事業対策を打ち出している岐阜県、2002年11月30日よりコミュニティバスを導入した春日井市についてもヒアリングや電子メール等により調査を行った。

(2) 調査結果

調査した自治体のうち半数以上の自治体でコミュニティバスについて評価を行っていることがわかった。評価の方法はそれぞれの自治体によって異なるが、全ての自治体に共通して言えるのが、コミュニティバス事業を事務事業²⁾として評価を行っている点である。これには多くの理由が挙げられるが、主な理由の一つとして、コミュニティバス事業自体が補助事業であり、補助金を出している以上は事務事業の一つである、と位置付けているのではないかとと思われる。さらに、独自のコミュニティバス事業対策を打ち出している岐阜県ではコミュニティバス事業を道路整備の代替手段と位置付け、財源に道路特定財源を使うことを明確にしておき、従来の公共事業と同等の位置付けている。そこで、以上のことを踏まえ、各自治体におけるコミュニティバス事業の評価について、評価視点の相違を整理したものが表1である。

(3) 考察

自治体が実施するコミュニティバス事業に対する行政評価において、現状は各自治体とも、コミュニティバス事業を事務事業と位置付け、それぞれ独自の評価方法を実施しているが、共通の評価方法は確立されていない。しかし、それぞれの特色を整理すると、表1のような類型に分類することができた。調査・分類結果より、現在のコミュニティバス事業における行政評価は事務事業という枠組みの中で、表1にあるような評価方法から事業に適したものを選び、もしくは組み合わせることで評価を行っていくべきではないかと思われる。よって実際のコミュニティバス事業を基に、それぞれの類型に当てはめた総合評価の検証を行うため、春日井市の「はあとふるライナー」を評価対象として評価を試みる。

表1 コミュニティバス事業における行政評価の類型

評価視点の相違による類型	評価の方法	評価方法の内容(例)	評価に用いる項目(例)
a. 効率化の側面からの評価	事業の実績による定量的評価	従来の事業と現在の事業の乗車実績や、運営コストの数値を用いて評価。	乗車実績、運営コスト、効率性
b. 他の公共サービスとを比較して、必要性や効率性を評価	他の公共サービスの実績との比較による定量的評価	利用者1人あたりに要する運営経費を計算し、それを運営経費と比較し、また、使用料などの受益者負担の割合を比較して、効率性、有効性を確認。	(他の公共サービス)、運営経費、受益者負担、効率性、有効性
c. 他の公共事業との比較	公共事業の代替手段としての比較評価	公共交通事業を、道路の新設、拡幅事業などの公共事業の代替手段とし、これらを比較することで効率性、有効性を評価	(公共事業の代替案)、効率性、有効性
d. 目標を設定し、その達成度合いによる評価	目標とその達成度に着目した業績評価	目標設定を行い、その中で事業の成果を測る具体的な数値目標をあらかじめ設定する。事業実施後に設定した目標がどれくらい達成できたか、また、達成できなかったとすれば、どこに問題があったかを確認。	数値目標の設定、利用者数、交通不便地域の解消、行政支出の抑制、モビリティ確保
e. 市民の満足度による評価	住民ニーズに対応した評価	市民の満足度を測るいくつかの指標を考え、その数値により評価。利用者のみならず、非利用者の効果も評価に組み込むことができる。	顧客満足度、CVM

3. 「はあとふるライナー」の運行経緯

「はあとふるライナー」は春日井市が従来行ってきたバス事業を見直し、2002年11月30日より貸し切り代替バスとして新たに運行を開始したものである。その見直し内容は「病院循環線」（旧市内循環バス）の均一料金化、「施設連絡線」（旧施設連絡バス）の路線見直しと有償化に加え、新規路線としてバス空白地域となったJR中央線沿い南側（JR春日井駅－高蔵寺駅間）に「地域連絡線」の運行である。本研究では以上を踏まえ「地域連絡線」を対象を絞り調査を行うこととした。「地域連絡線」の運行形態は以下の通りである。

表2 「地域連絡線」運行形態

実施時期	2002年11月30日～
運行日	毎日運行 (年末年始以外)
車両数	1台
バス停数	20ヶ所
運行コース	JR春日井駅－高蔵寺駅間を巡回
乗車料金	一律大人200円 子供100円(※)

※幼児・障害者は無料。さらに原則としてバスカード・各種乗車券の使用は出来ないが、現在70歳以上の方で医療機関に通院するためバスを利用する方のみ、こぶき乗車券が利用できる。

4. アンケート調査について

(1) 調査概要

住民へのサービス提供という観点から、市民満足度や利用者・非利用者の効果を把握するため、平成15年11月18日（火）から23日（日）の6日間、JR中央線沿い南側（JR春日井駅－高蔵寺駅間）地域住民1400世帯にアンケート調査票を配布した。回収結果としては12月8日現在、回収枚数448枚、回収率は32%である。

(2) アンケート調査結果

アンケート結果では住民意識と必要性を主に聞いておりその結果より、住民意識では将来の移動手段になる、必要性では将来の自分が利用するかもしれないので必要と思っている人が多いことがわかった。

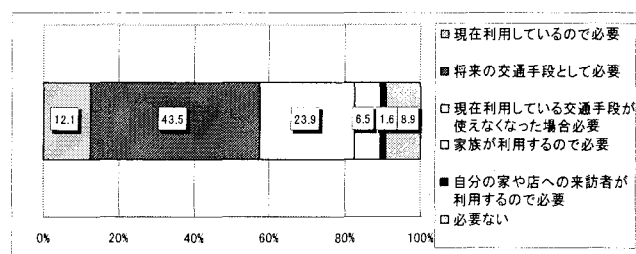


図1 「地域連絡線」の必要性

5. まとめ

本研究では各自治体における評価視点の相違を整理すると表1のような類型に分類することが出来た。そして、類型に当てはめた総合評価の検証を行うため、春日井市の「はあとふるライナー」について評価を試みた。市民満足度や利用者・非利用者の効果を把握するためのアンケート調査を行い、その結果、利用者・非利用者を問わず、存在意義を認めていることがわかった。よって、利用者数でのみ評価を行うのではなく多角的に評価を行う必要があると考えられる。今後は利用実績や他事業との比較等、表1の類型に照らし合せた総合評価を試みる。

【参考文献】

- (1) 総務省:「平成13年度地方公営企業決算の概況」
http://www.soumu.go.jp/c-zaisei/kouei/pdf/gaikyo_13.pdf
- (2) 国土交通省:「全国バス再生事例」
http://www.mlit.go.jp/jidosha/topics/bus_saisei/bus.html
- (3) 春日井市:「春日井市のバス交通のあり方に関する調査」平成14年3月

注)

- 1) 行政評価とは、行政の活動である政策・施策・事務事業について、一定の基準、指標を持って妥当性、成果を判定するものである。
- 2) 事務事業とは、施策目的を達成するための具体的手段となるもので、予算事業に留まらず、自治体が関与するすべての仕事が相当する。