

# 過疎地域のバスサービスの 現状と課題

Present Situation and Issues of Bus Service  
in Peripheral Areas

平成15年12月4日

運輸政策研究所

研究員 田邊 勝巳

Researcher Katsumi Tanabe

# 本日の発表内容

## Contents

- 1 . 研究目的とバス事業の概要
- 2 . 過疎地域の現状と交通
- 3 . 自治体バスの具体例
- 4 . 市町村が維持すべき基準
- 5 . バスの効率的な運用方法

# 本日の発表内容

## Contents

- 1 . 研究目的とバス事業の概要
- 2 . 過疎地域の現状と交通
- 3 . 自治体バスの具体例
- 4 . 市町村が維持すべき基準
- 5 . バスの効率的な運用方法

# 研究の目的

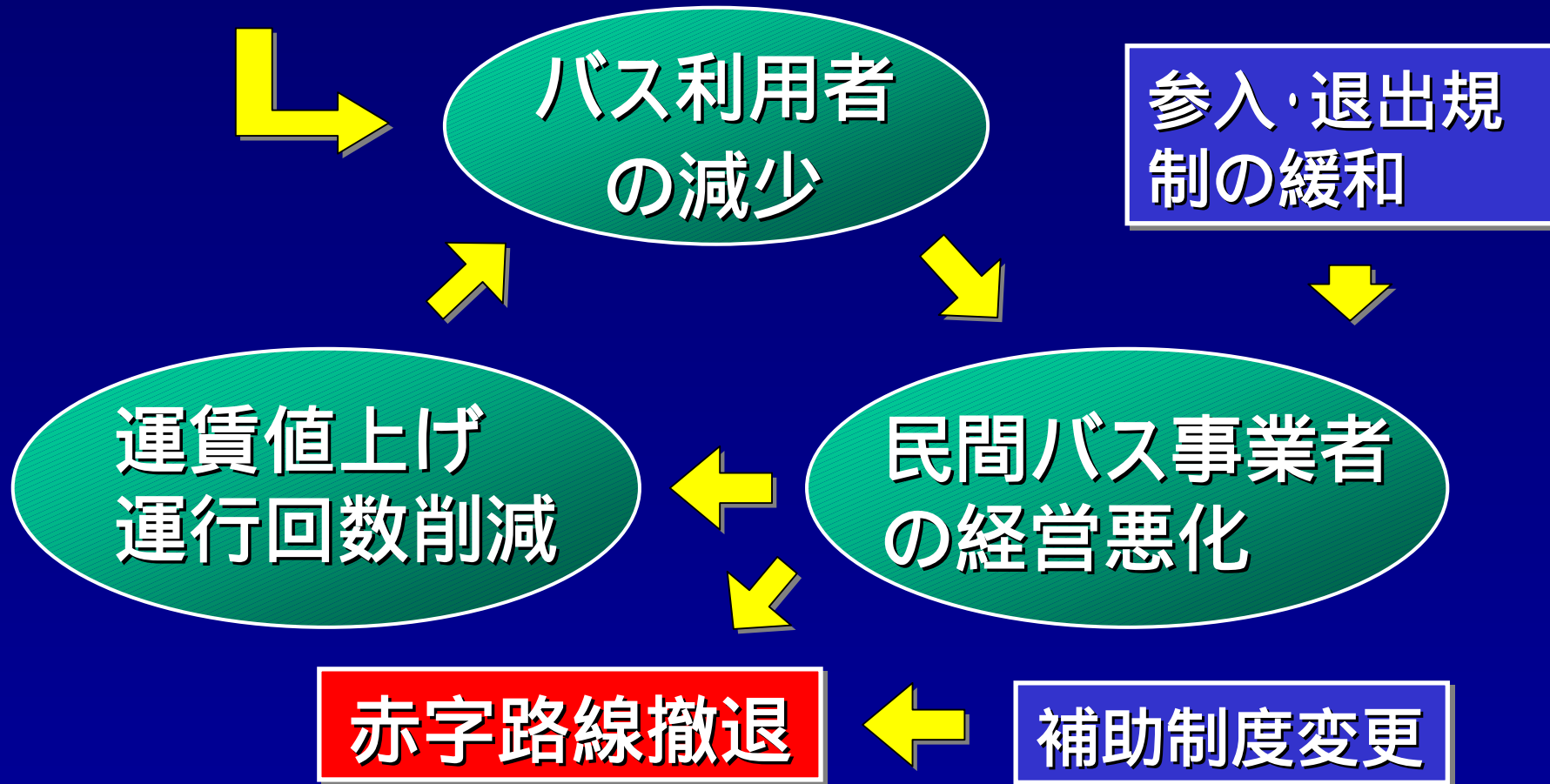
## Purpose of the research

- 過疎地域における交通の現状把握
- 自治体バスの問題点の整理
  - ✓ どの程度まで維持すべきなのか？
  - ✓ どの様にすれば、効率的な輸送ができるか？
- 国や県の役割とは何か？

# 路線バスの需要動向

## Trend of demand for bus service

自動車交通の進展



# 乗合バス事業の制度変更

The outline of deregulation of local bus service

## 平成14年2月 乗合バス事業の規制緩和

- 参入・退出及び運賃規制が緩和
- 国土交通省の補助制度の変更
  - ✓ 同一市町村内を運行するバス路線が補助対象外に

民間事業者 不採算路線からの撤退

市町村がバスサービスを提供する必要性

# 本日の発表内容

## Contents

- 1 . 研究目的とバス事業の概要
- 2 . 過疎地域の現状と交通
- 3 . 自治体バスの具体例
- 4 . 市町村が維持すべき基準
- 5 . バスの効率的な運用方法











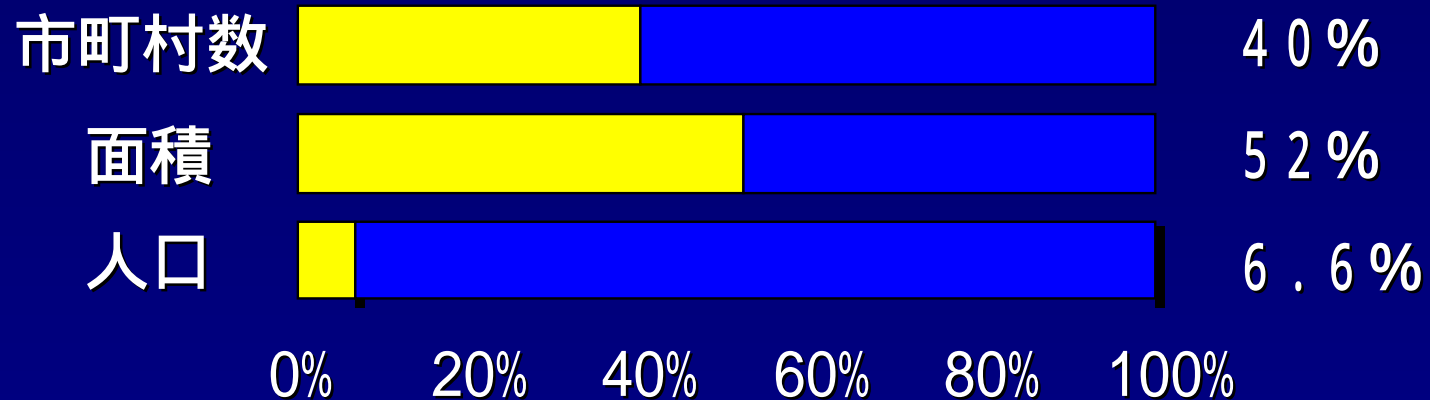




# 過疎地域の現状と問題

The features of a depopulated area

全国値に対する過疎市町村の割合



(注) 過疎地域自立促進特別措置法  
(過疎法) の要件を満たす市町村

## 過疎地域共通の問題

地域経済の停滞(自治体の財政力の弱さ)

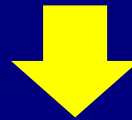
貧弱な社会資本・公共交通

人口減少(若年層の流出と高齡化)

# 過疎地域の高齢者の交通行動

Traffic patterns of Elderly people

- 高齢者(特に女性)は免許保有率が低い
  - 高齢になる程、自動車の運転自体が困難
  - 目的地までの距離が長く、険しい
- 自動車が使えない



## 自動車やバスが無い場合

- 家族・知人の自動車で送迎
- タクシー、バイク、自転車、徒歩
- 外出回数を減らす、移動しない

民間バス路線が撤退

自治体バスが必要

# 本日の発表内容

## Contents

- 1 . 研究目的とバス事業の概要
- 2 . 過疎地域の現状と交通
- 3 . 自治体バスの具体例
- 4 . 市町村が維持すべき基準
- 5 . バスの効率的な運用方法

# 自治体バスの運行形態

Type of local government bus

## 道路運送法による自治体バスの分類

**4条バス** : 一般乗合免許による運行

**過疎地域の主流**

**21条バス** : 貸切バスの乗合許可による運行

**80条バス** : 自家用自動車の有償輸送による運行

**民間事業者に運行を委託**

## 自治体バスの運行に対する財政支援

**特別交付税**

**自治体バスの運行経費に対して80%を補助**

**都道府県独自の補助制度**



静岡県  
Shizuoka

佐久間町

長野県

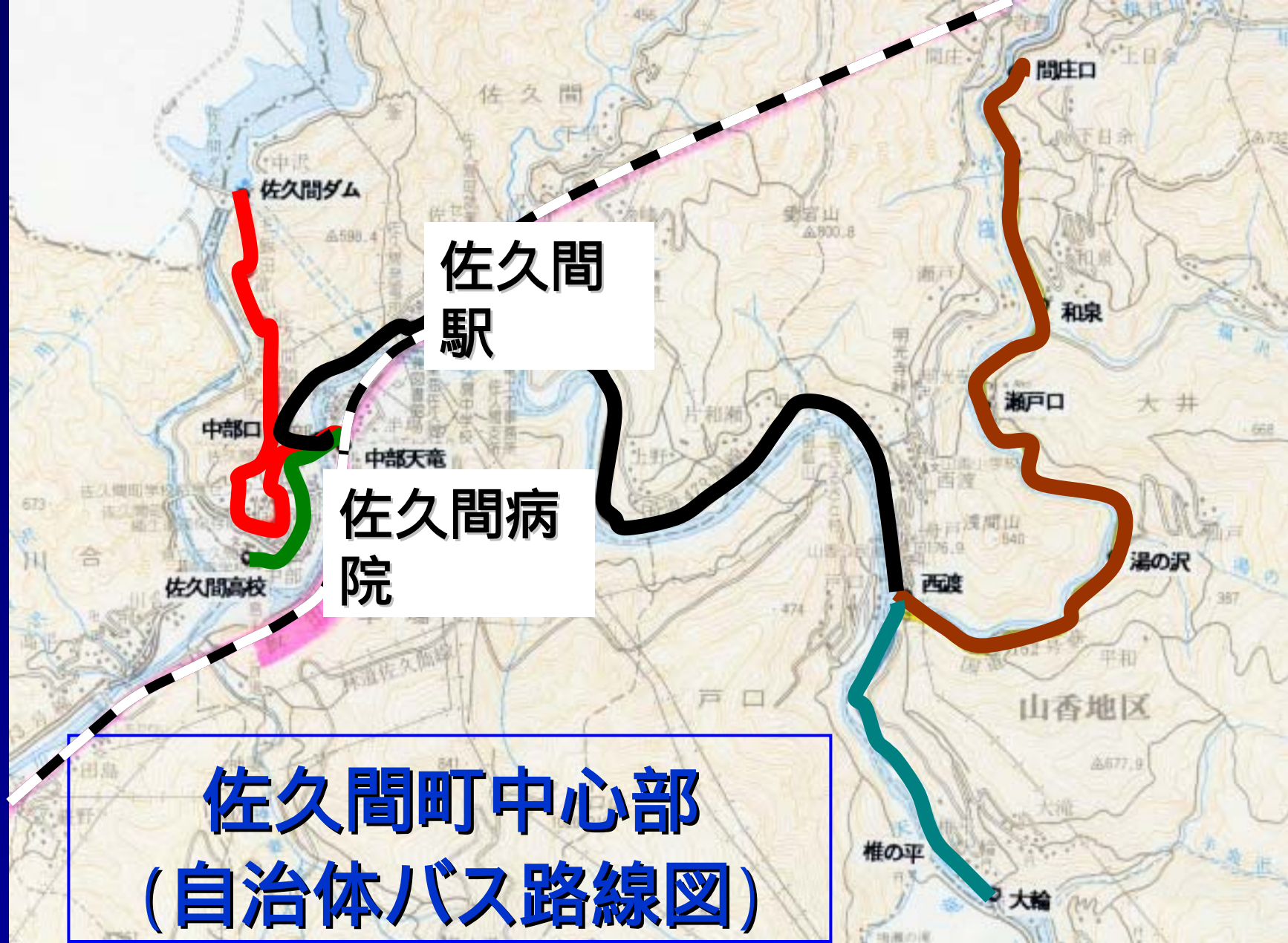
山梨県

神奈川県

佐久間町HPより



	人口	高齢者率	面積
佐久間町	6,008人	(39.4%)	168.5 km <sup>2</sup>
静岡平均	50,902人	(18.6%)	105.1 km <sup>2</sup>



# 佐久間町の公共交通

## Public transport in Sakuma town

佐久間町は様々な公共交通手段がある

	運賃	対象利用 者	備考
自治体バス	有	全員	町中心部のみ
スクールバス	無	学生	文部科学省
医療バス (へき地患者輸送車)	無	全員	厚生労働省
福祉バス (無償旅客自動車運送)	無	全員	各地区週1回、1日3 往復





福祉バス

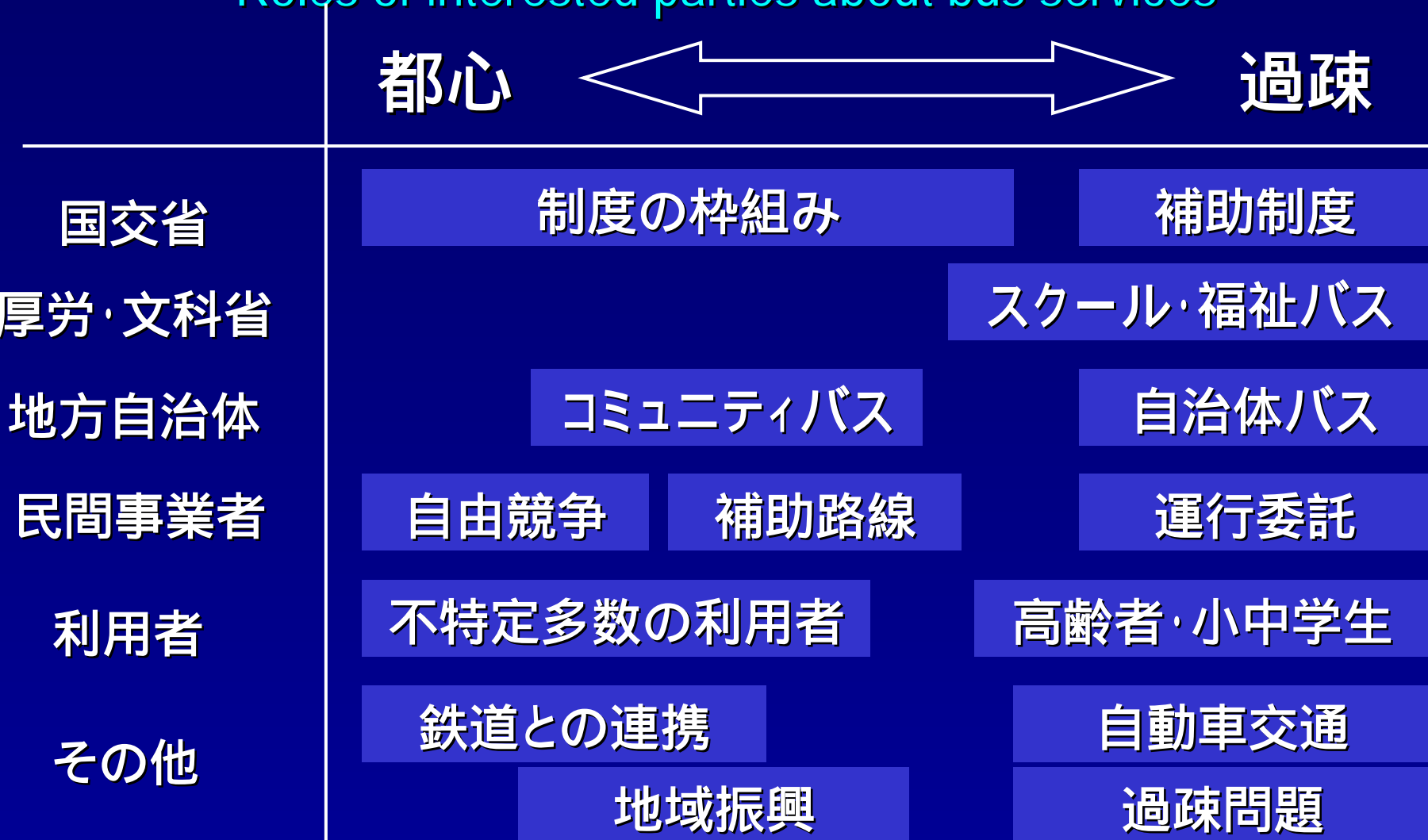
医療バス

スクールバス

(自治体バスに  
比べ、広範な  
地域を運行)

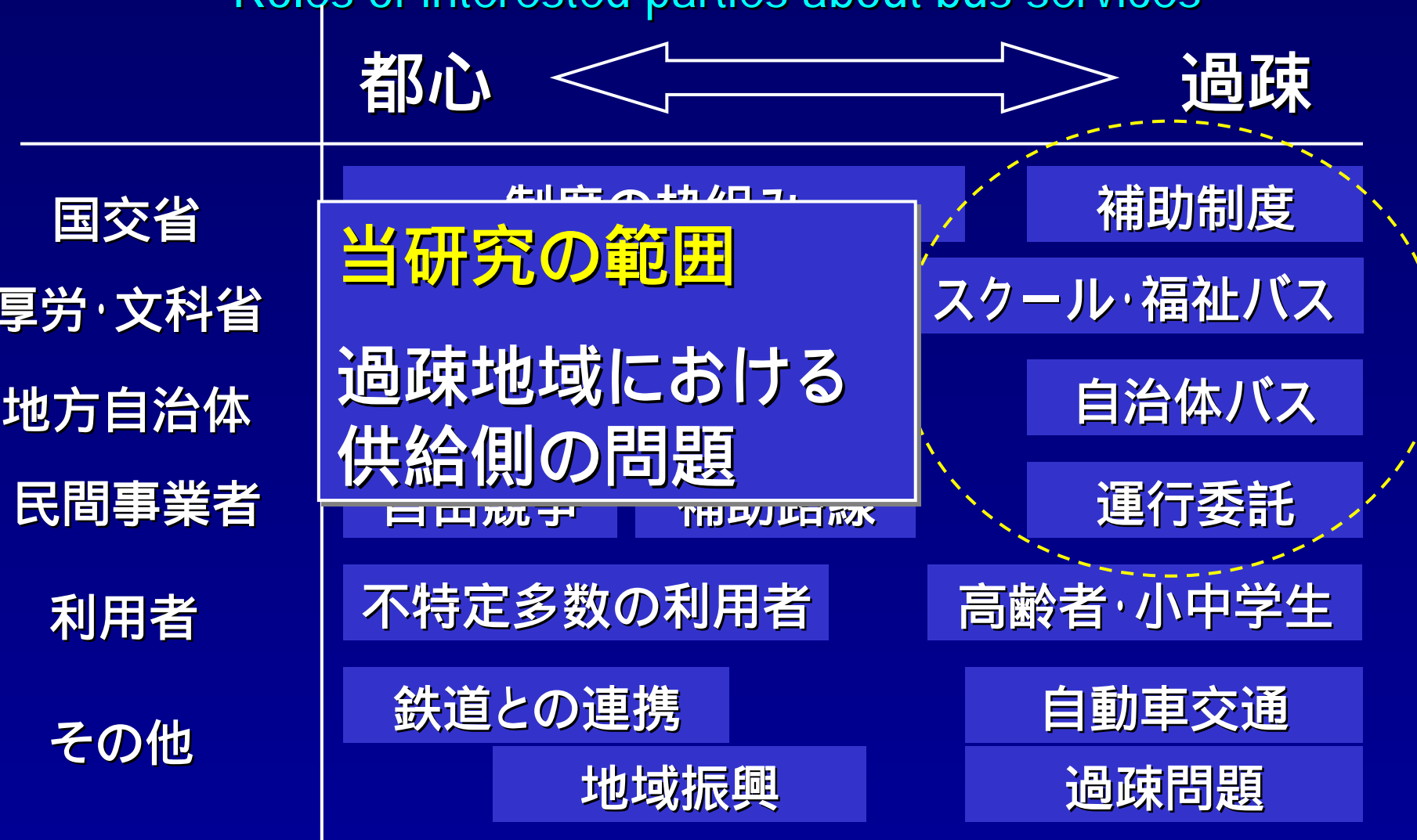
# バス関係者の役割と当研究の範囲

## Roles of interested parties about bus services



# バス関係者の役割と当研究の範囲

Roles of interested parties about bus services



# 本日の発表内容

## Contents

- 1 . 研究目的とバス事業の概要
- 2 . 過疎地域の現状と交通
- 3 . 自治体バスの具体例
- 4 . 市町村が維持すべき基準
- 5 . バスの効率的な運用方法



# 自治体バスを巡る問題(1)

## Problems about local government bus

### バスサービスの水準の問題をなぜ論じるのか

- 地域によって必要なサービスは異なる
- 自治体は維持すべき基準を設けていない
- 多くの自治体では廃止された路線のサービス(路線・運賃・運行回数)をそのまま引き継ぐ

本来なら必要とされるサービスが提供されていない可能性

# 自治体バスを巡る問題(2)

## Problems about local government bus

- バスの路線延長を拡大し、運行回数を増やすことは、費用をかければ、容易に実現可能



費用とサービス水準はトレードオフの関係

サービスが充実しているから「成功」とは言えない

「どの程度まで自治体がサービスを供給すべきか」  
を考えることは重要だが、非常に難しい問題

# 公平性の一つの考え方

One concept of fairness

## スタンダードアプローチ

ある基準を定めた上で、それを実現する最も費用のかからない方法を選択

(例) 地球環境問題

- 基準を決めれば、費用は容易に評価可能
- 「福祉の問題だから、効率性は無関係」と考えるのは社会全体にとって非効率

客観的な公平性の基準をどう設定すればよい？

# 客観的な基準の提案(1)

## Suggestions as to fairness standard

### 完全な平等 Equity

全ての集落にバス路線が通っている

理想的ではあるが、現実的な指標とは言い難い

---

### 利用可能性 Availability

普段は利用していなくても、いざという時に利用可能な交通手段があること

例) 10世帯以上ある集落には、バス停が徒歩10分圏内

# 客観的な基準の提案(2)

## Suggestions as to fairness standard

### 支払い可能性 Fare Affordability

料金が経済的な範囲内で支払い可能であること

(例) バスが無い市町村の場合、タクシーで病院まで行くことができるが、往復1万円かかる

### 移動のし易さ Accessibility

移動時間や待ち時間を含めた移動のし易さ(一般化費用)が一定以内であること

(例) 無料の患者輸送車が隔週1回やってくる

**絶対的な基準はない      多基準の評価**

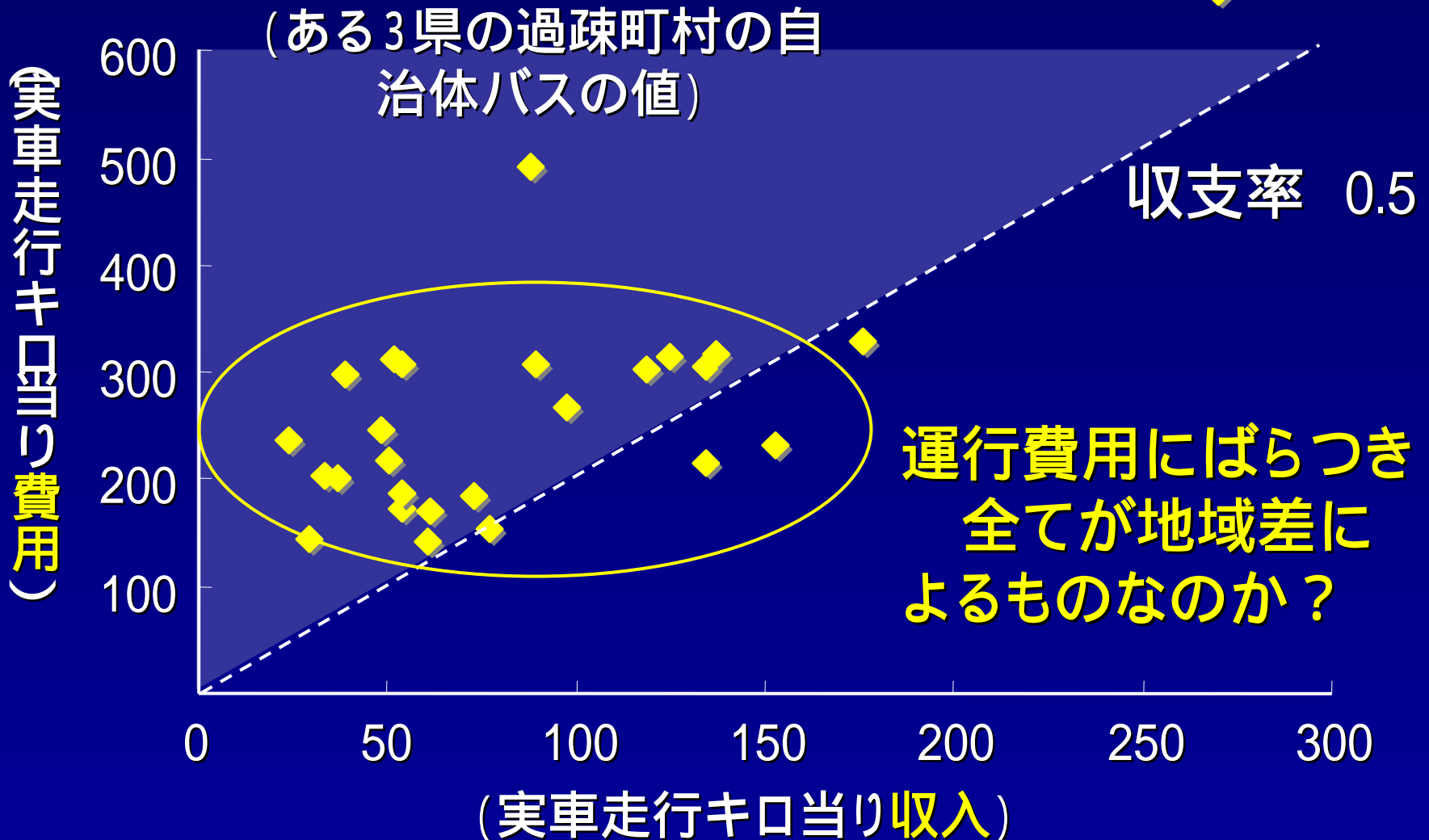
# 本日の発表内容

## Contents

- 1 . 研究目的とバス事業の概要
- 2 . 過疎地域の現状と交通
- 3 . 自治体バスの具体例
- 4 . 市町村が維持すべき基準
- 5 . バスの効率的な運用方法

# 自治体バスの実車走行キロあたり費用・収入

## Cost per revenue km of local government bus



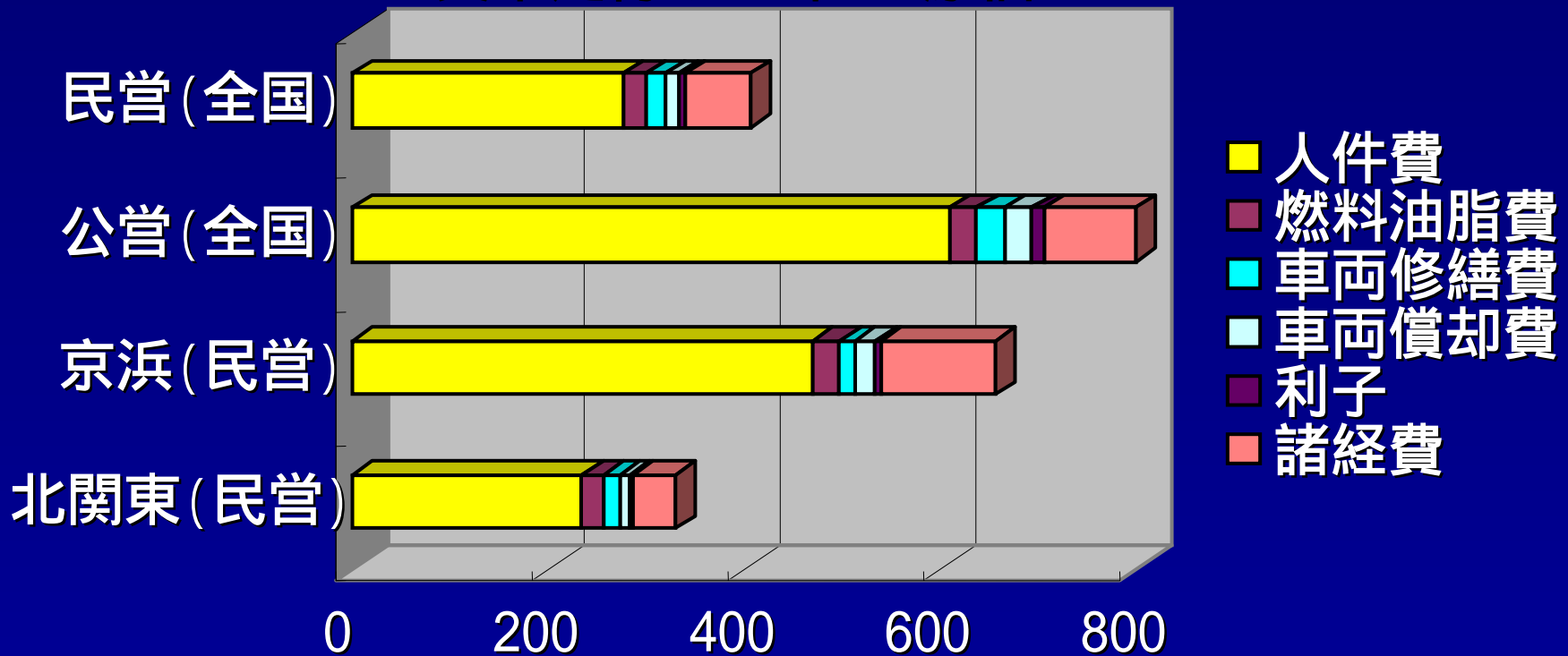


# バスの費用構造

## Cost structure for bus companies

大部分は**人件費** 人件費の高さが総費用を決定

実車走行キロ当たり原価



# 費用差が生じる要因

The reason for the cost difference

費用はサービス水準とのトレードオフだけではない

直営か民間委託か  
委託企業による差 } **人件費**と大きく関係

■ 大手バス会社は高く、中小バス会社は安い

委託方法・契約条件によるもの

■ 事業者選定方法(随意契約か入札)の違い

■ 利用車種の違い

■ 地元の雇用優先

各市町村の工夫次第で費用を抑えることができる

# 費用を削減する方法(1)

## The method of reducing costs

佐久間町HPより

### タクシー事業者の活用

レンタカー会社・運送会社



- 大型(2種)免許取得で、タクシー会社利用可能
- バス事業者より安い委託料
- タクシー会社は多くの過疎地域で存在

- 本業のタクシー収入が減る反発
- 収入減を見込み、非常に高額な委託料を請求
- 経営基盤が弱く、事業撤退・倒産のリスク

# 費用を削減する方法(2)

## The method of reducing costs

過疎地域の交通弱者のトリップ目的は固定的  
**通学と病院と買い物**

\* 不特定目的な利用の多い都心部との大きな違い

## **スクールバス、患者輸送車**

- 従来は教育・医療目的以外の利用が認められず
- 近年、一般住民の利用が条件付きで認められた
- 有償輸送も可能

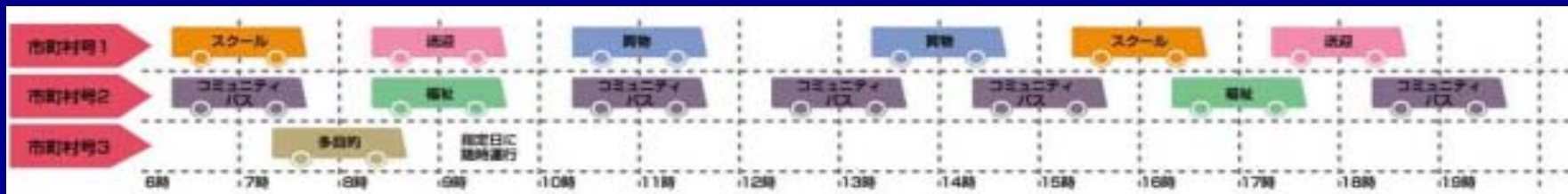
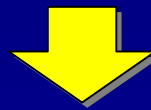
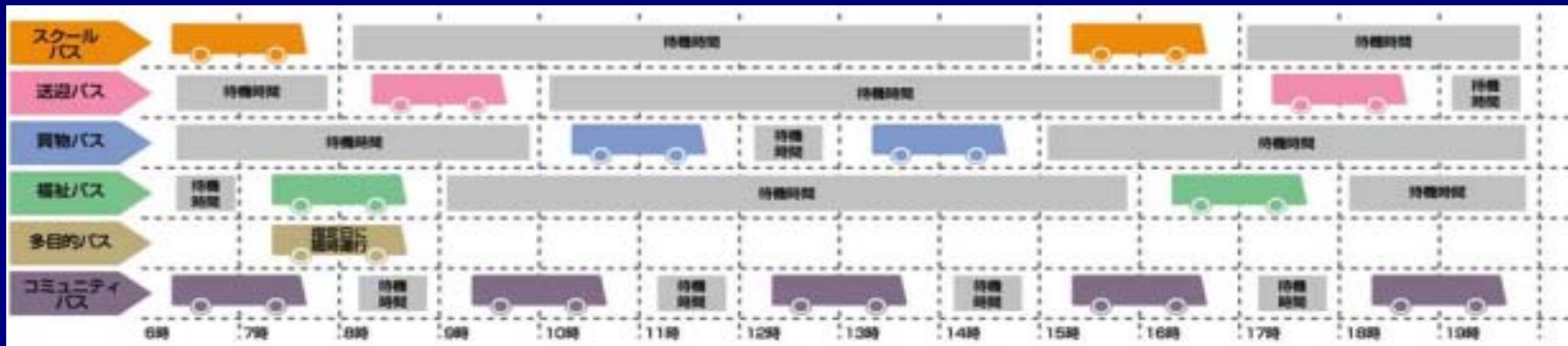
**市町村が保有する車両の有効活用が可能**

# 費用を削減する方法(3)

## The method of reducing costs

民間事業者に一括委託

効率的かつ経済的な一括運行が可能に



出典: C社資料より

# 市町村の問題

Local government's own problems

全ての市町村が効率的な運行をしている訳ではない

## 情報の問題

- 担当者が費用を減らす、利用者を増やす、魅力的なサービスを提供する手段を知らない
  - ✓ スクールや福祉バスの混乗を知らない
  - ✓ 委託費用が高いのか安いのか知らない
  - ← バスの専門家では無く、他の仕事と掛け持ち

セクショナリズム 市町村内でも部門間で協調できない

その他 一部集落のみ運行すると、他地区で反発

# 特別交付税の問題

## Special local allocation tax

### 効率的な運行を目指さない理由の一つ

#### メリット

- 補助金と違い煩雑な行政コストがかからない
- 自治体の裁量権が大きい

#### デメリット

- どんなに非効率な運用をしていても、経費の8割が自動的に補填されるので、自治体の費用削減インセンティブが乏しい
- 交付税措置を受けている認識がない



# 国・都道府県の役割

## MLIT and prefecture's role

### 情報の収集と効果的な提供

- ✓ 担当者の個人的な人間関係で情報収集 限界
- ✓ 他の市町村ではどの程度まで、どのような方法でサービスを提供しているか、情報を集め、**効果的に**ガイダンス

### 関係主体間の連携

### 運行改善インセンティブを持つ補助制度

- ✓ 市町村バス担当者が関係者に「説明しやすい」よう、効率性を高める補助金給付の条件

# 当研究の今後の課題

## Future tasks

### ■ 地理的条件・地域差の考慮

- ✓ 鉄道駅の有無
- ✓ 同一市町村内に病院・学校があるか
- ✓ 人口・集落の分散

### ■ 路線による費用差の計量的分析

### ■ 客観的な公平性指標の考察

### ■ 諸外国の過疎交通政策サーベイ

以上で発表を終わります  
ご清聴ありがとうございました