



バス110番と地方自治体の公共交通問題

岩手県立大学総合政策学部

元田良孝



(C) Dr. Yoshitaka MOTODA, Institute for Transport Policy Studies, 2007

発表内容

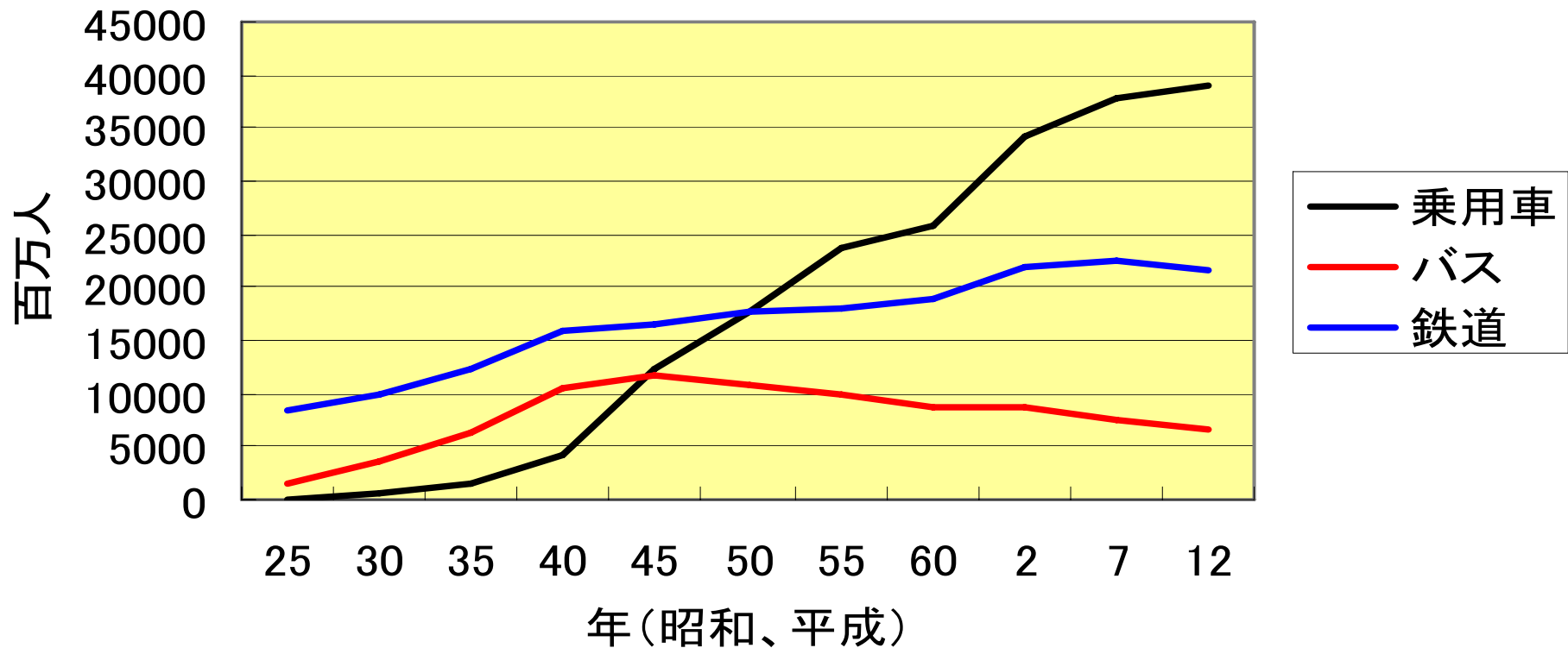
- 背景
- バス110番
- 相談の内容
- 地方自治体の公共交通問題
- エピローグ

背景

- バス離れ・・・止まらない利用者減少
- 高齢化社会と公共交通の重要性
- バスの規制緩和と自治体役割の変化

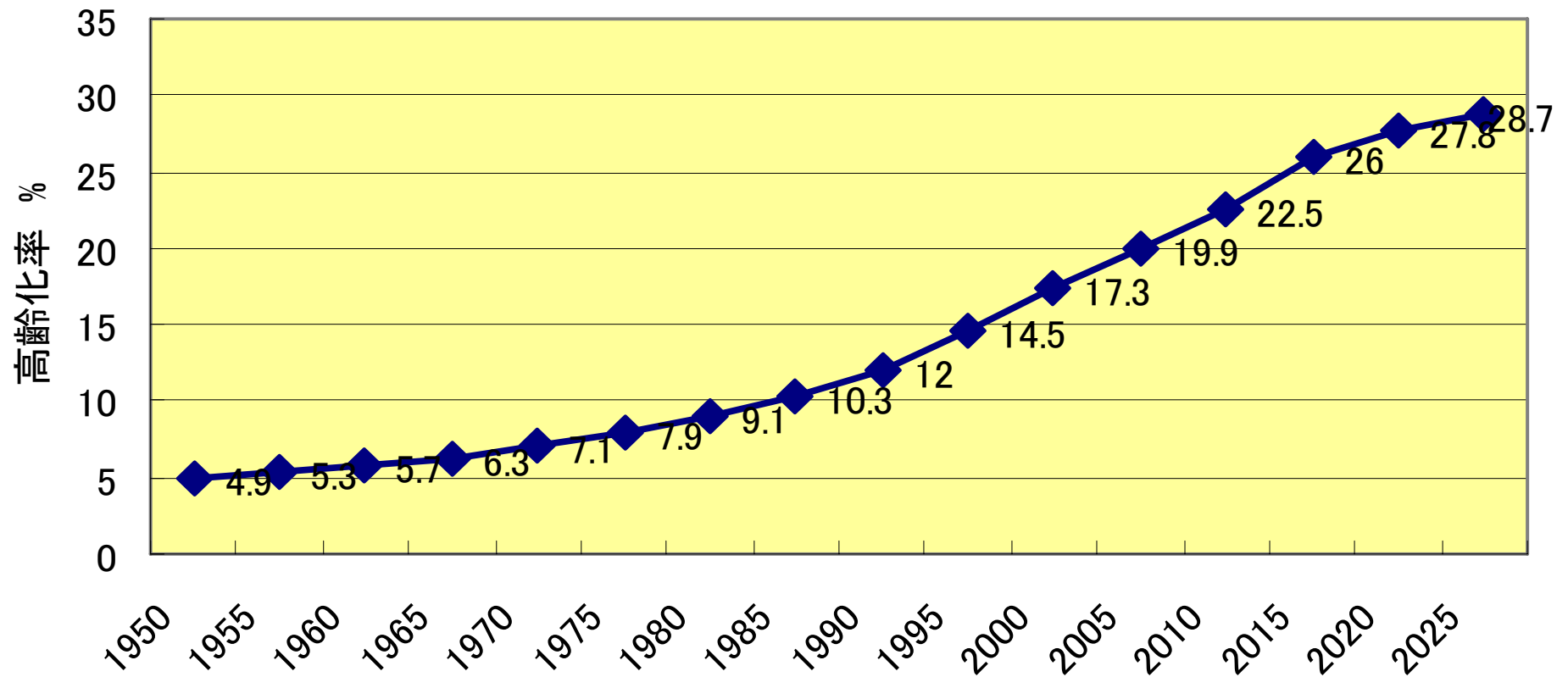
輸送人数の推移

交通機関別輸送人の推移



国土交通省資料から

高齢化社会



厚生労働省資料から 2001年以降は推測値

バスの規制緩和

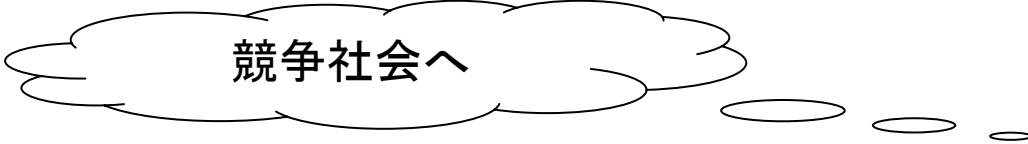
- 道路運送法改正（平成14年2月、平成18年10月）

需給調整規制の撤廃

参入の自由化 免許制→許可制

退出の自由化 許可制→届出制

- 同時に国の補助要件の変更

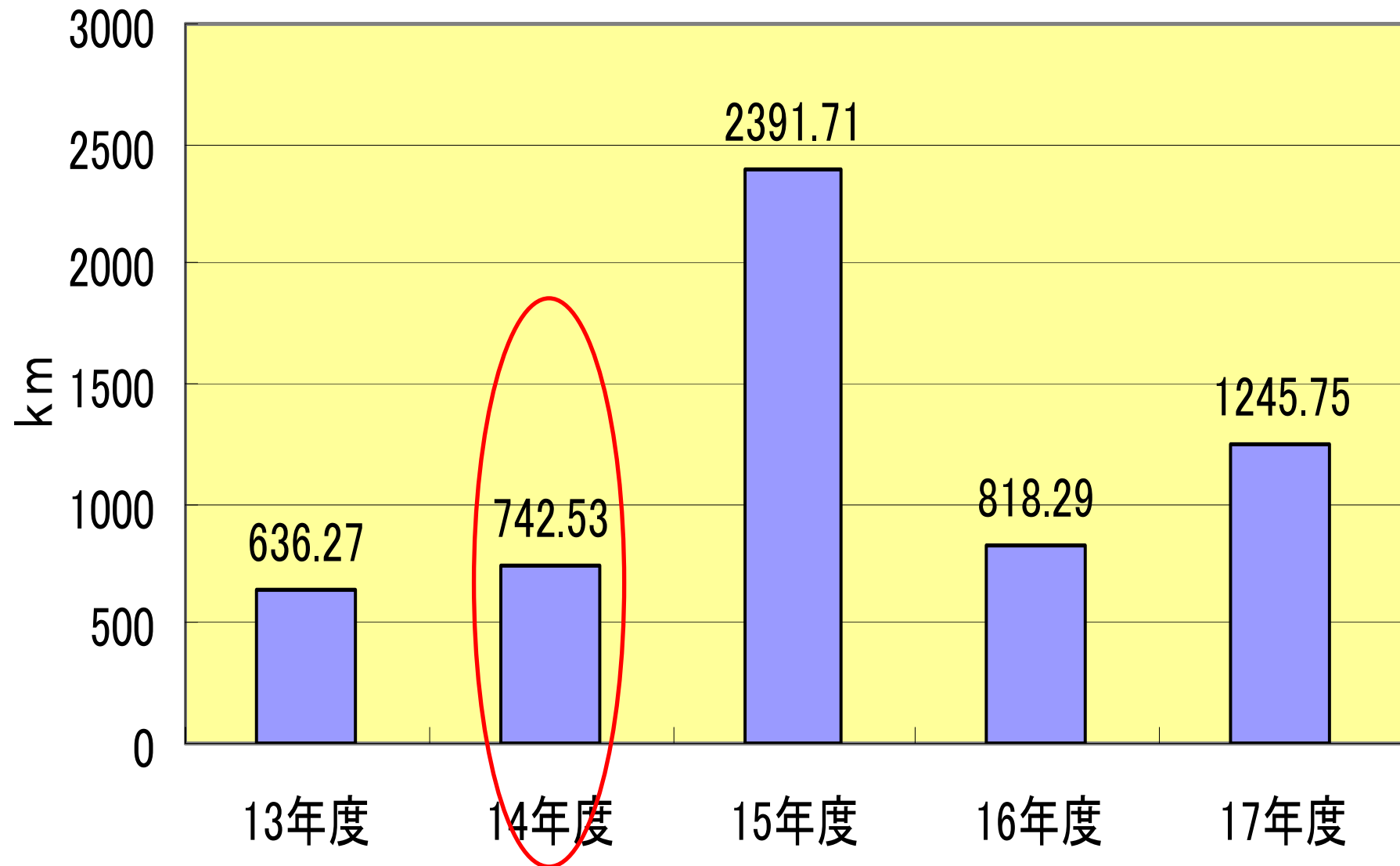


競争社会へ

結果はどうなったか・・・

- 参入は高速バスなど限られた路線
これはこれで問題が・・・
- 地方は赤字路線バスの退出が続出

バス廃止路線延長(東北運輸局管内)



規制緩和と地方自治体

- 緩和前

運輸局 ⇒ バス会社・自治体

自治体は補助金の用意だけ

- 緩和後

運輸局 ⇔ 自治体 ⇔ バス会社

何でもやらなきゃならない

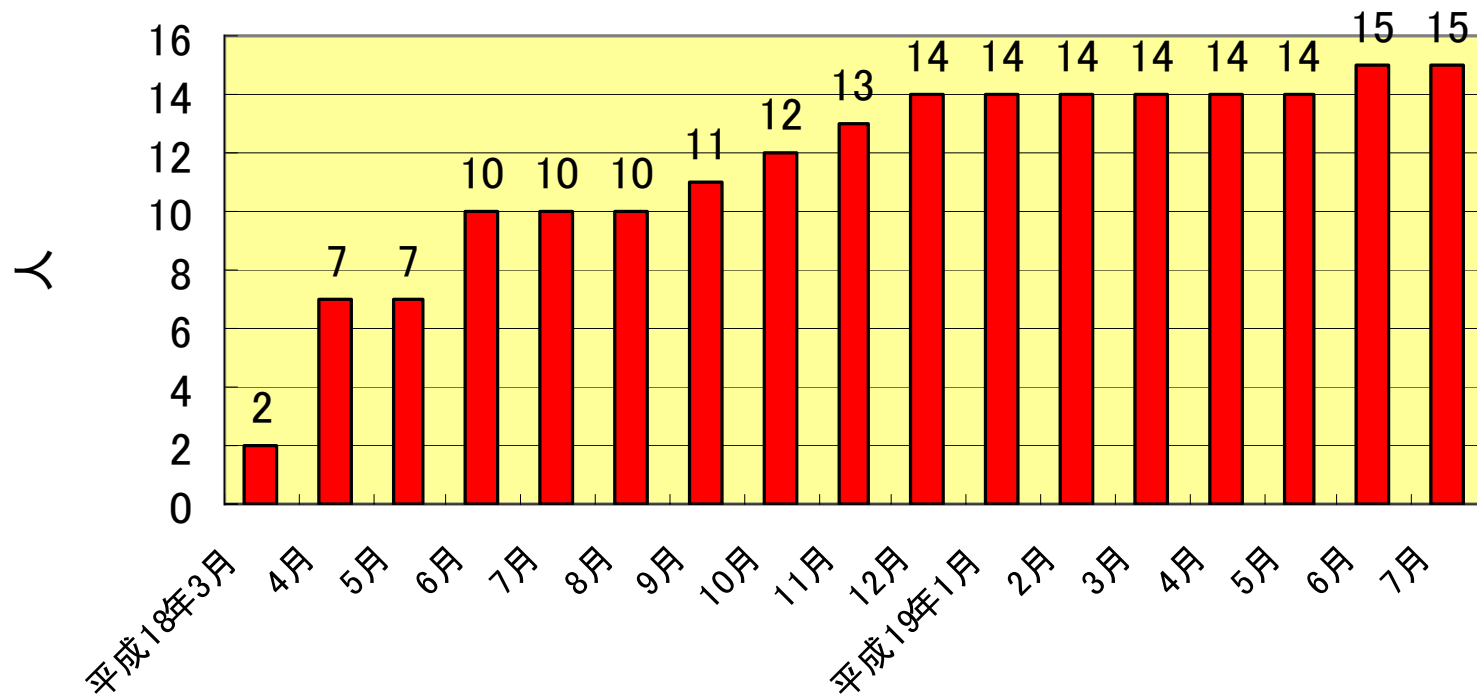
地方自治体のないないづくし

- 経験・ノウハウがない
- 担当者がいない
- 権限がない
- お金がない
- 暇がない
- 教えてくれる人がいない！

バス110番の誕生

- 平成18年3月に元田・宇佐美でスタート

アドバイザー数の推移



バス110番のサービス内容

- 地方自治体公共交通計画策定アドバイス
 - 公共交通計画策定の調査のアドバイス
 - 公共交通の現状評価
 - 他市町村の事例の紹介
 - 外部からの各種プロポーザルの評価
 - その他
-
- 技術的な支援が中心

サービスの方針

- 基本的なアドバイスや紹介
- 原則無料
- 調査などの受託はアドバイザーの判断
- アドバイザーにあまり負担をかけないこと
- 不明の点はアドバイザー間の情報交換

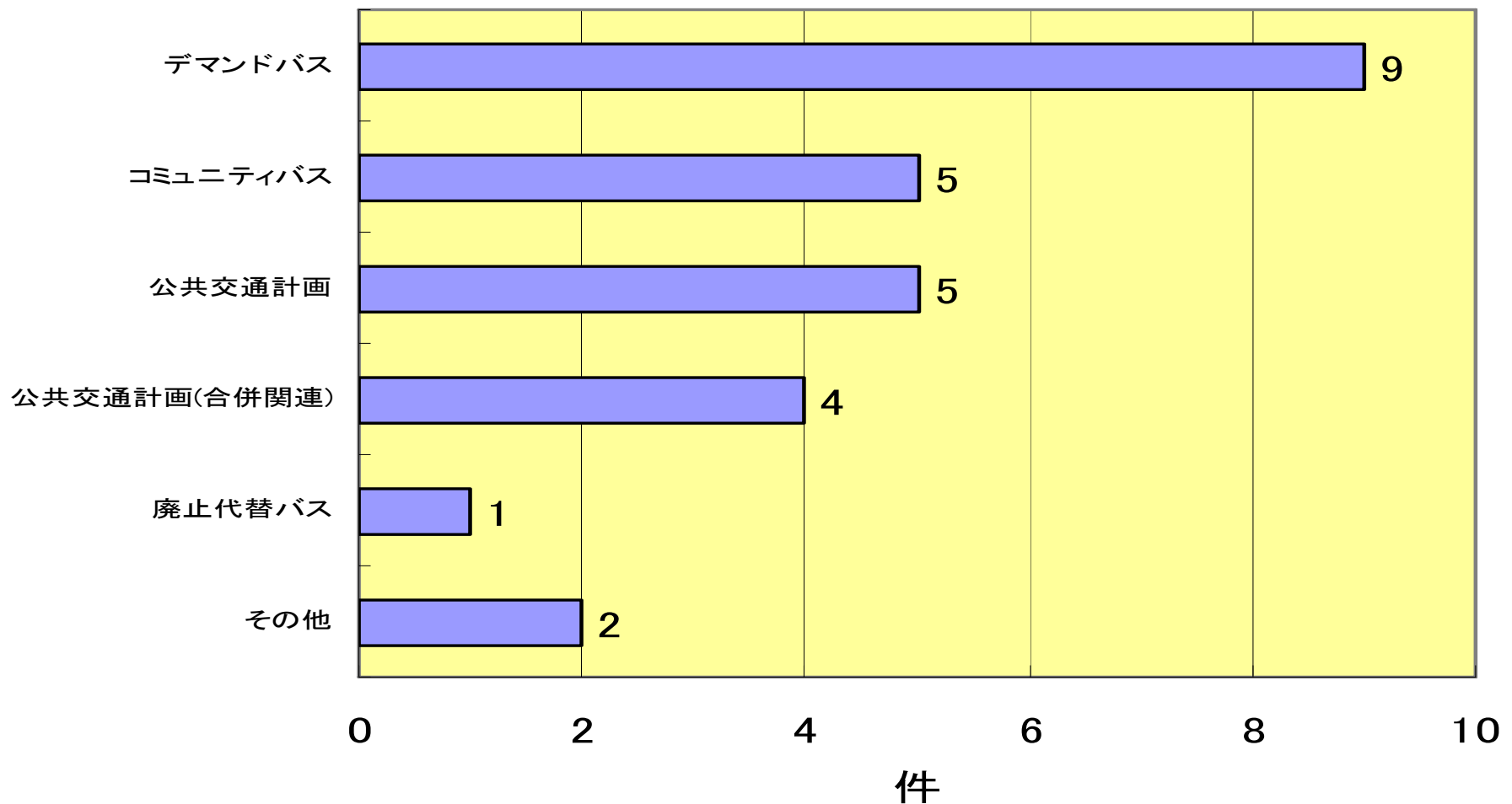
- 法律の無料相談のようなもの

アドバイザーのリスト(7年7月現在)

氏名	所属
秋山哲男	首都大学東京大学院都市環境科学研究科都市システム科学専攻教授
尾崎晴男	東洋大学工学部環境建設学科教授
加藤博和	名古屋大学大学院工学研究科都市環境学専攻准教授
木村一裕	秋田大学工学資源学部土木環境工学科教授
高野伸栄	北海道大学大学院工学研究科北方圏環境政策工学専攻准教授
高山純一	金沢大学大学院自然科学研究科環境科学専攻教授
武山泰	八戸工業大学工学部環境建設工学科教授
徳永幸之	東北大学大学院情報科学研究科人間社会情報科学専攻助教授
出口近士	宮崎大学工学部土木環境工学科准教授
山田稔	茨城大学工学部都市システム工学科准教授
山中英生	徳島大学大学院ソシオテクノサイエンス研究部教授
湯沢 昭	前橋工科大学工学部建設工学科教授
若菜千穂	NPOいわて地域づくり支援センター常務理事
元田良孝	岩手県立大学総合政策学部教授
宇佐美誠史	岩手県立大学総合政策学部助手

相談の分類

相談内容



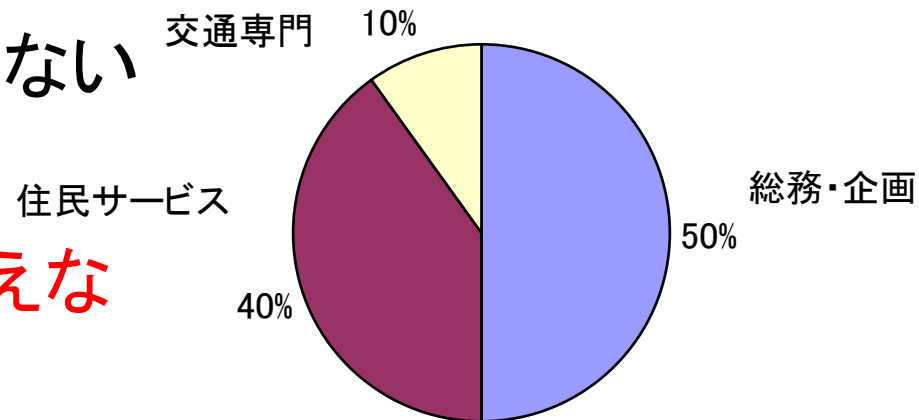
相談の担当部署（市区町村）

- 総務・企画部門、住民サービス部門が大半

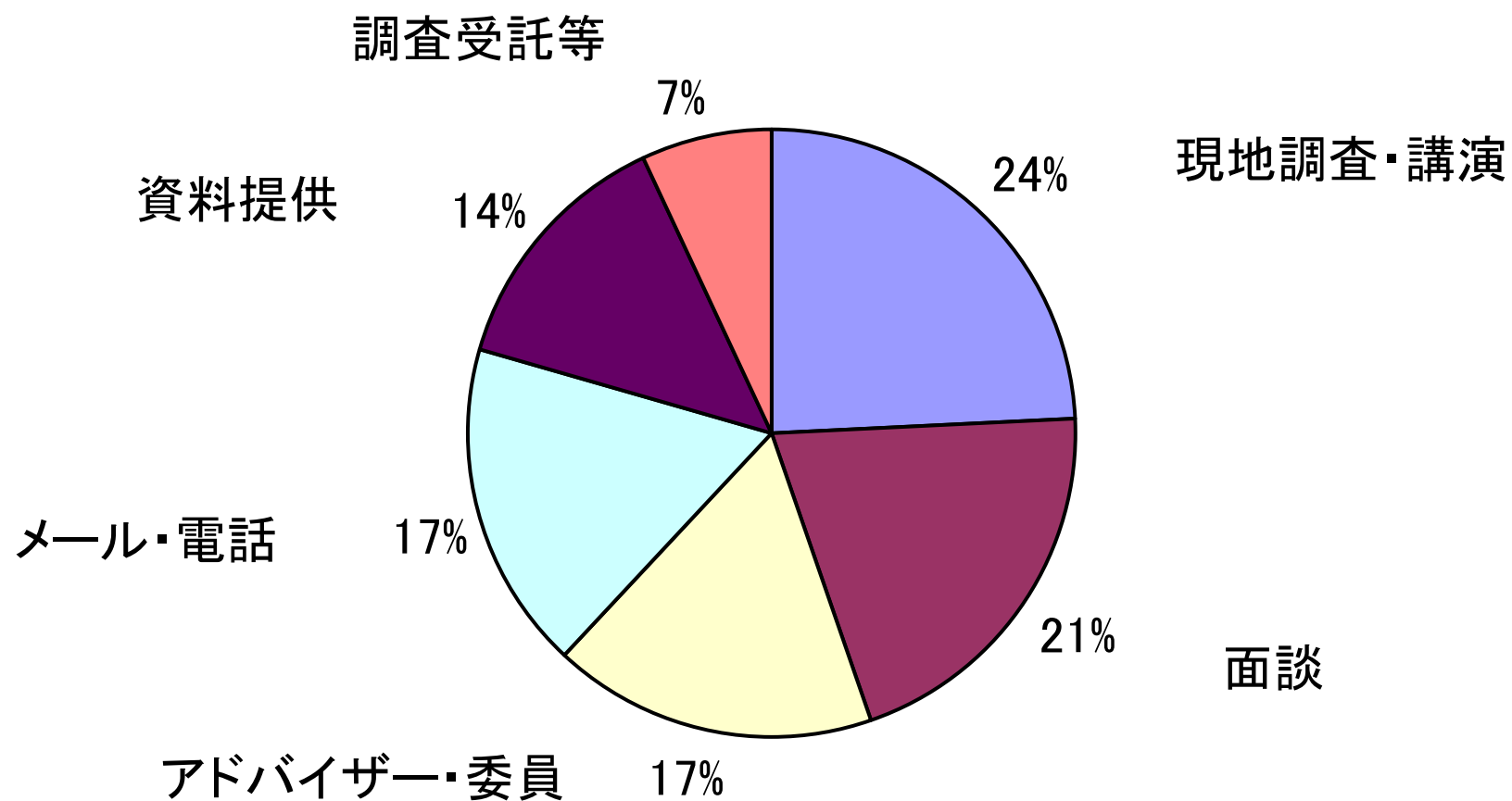
相談部署（N=20）

- 交通専門部署は少ない

- 専門性は高いといえない



相談への対応



地方自治体の問題

- 技術力の問題
- 成功事例に飛びつく
- 路線の評価軸は採算だけ？赤字補填要求に対する「武器」がない
- 市町村合併に伴う問題
- 特有な課題（デマンドバス）

技術力の問題

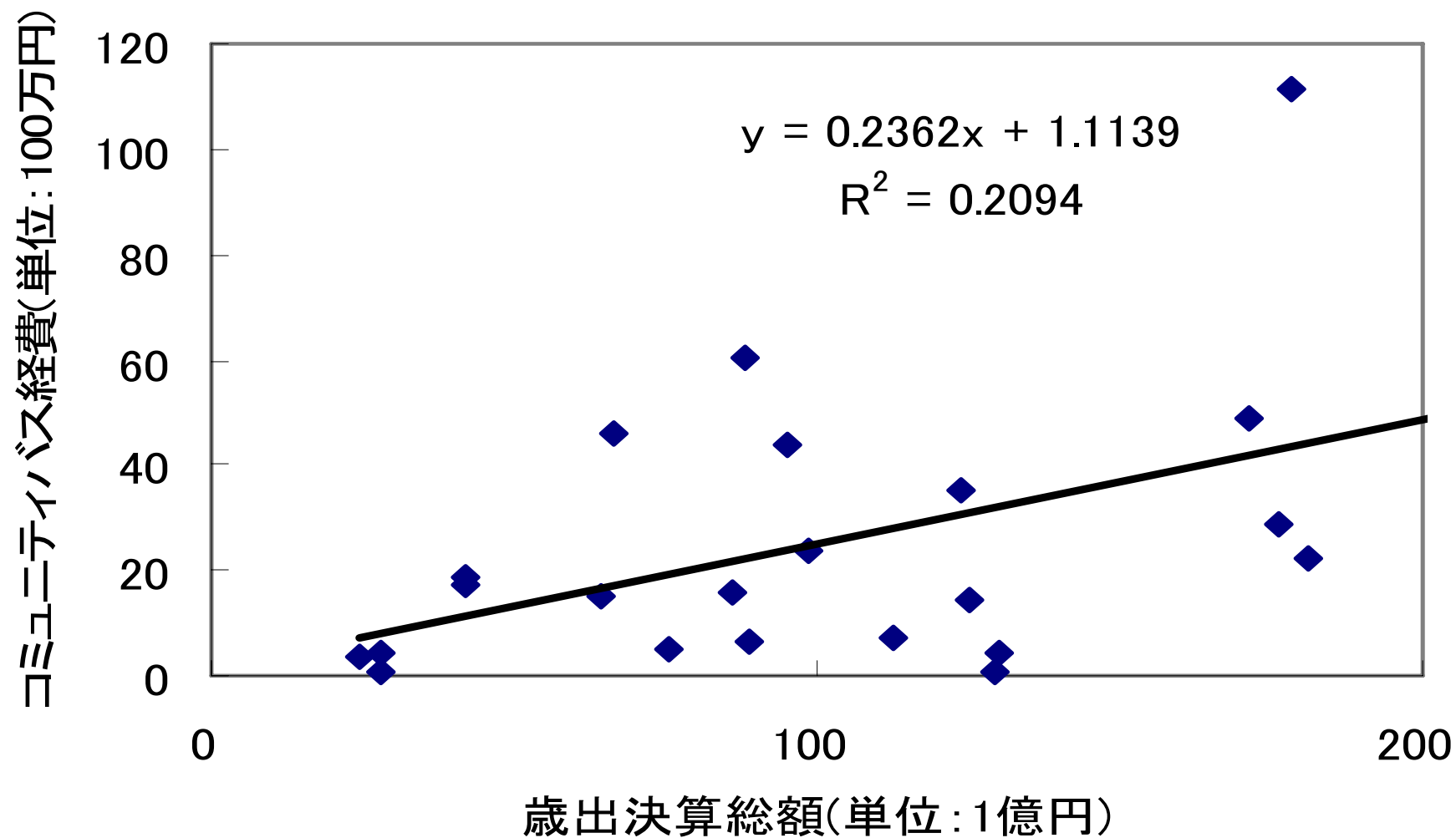
- 技術の担当者は極少
- 経験と勘に頼る人が多い(丸投げも)
- 既存データが活用されていない(国勢調査等)
- 現況調査→需要予測→路線計画という流れが理解されていない
- アンケート調査の計画・実施技術に問題
バス利用者限定、利用意向調査鵜呑み

赤字路線補填要求

- バス会社任せが多い（経費はブラックボックス）
- 路線ごとの調査分析が不足
- 評価軸が採算のみ
- 自治体がいくら負担したらよいか基準がない

新たな研究テーマ！？

自治体バスと財政規模(北東北)



赤字補填とモラルハザード

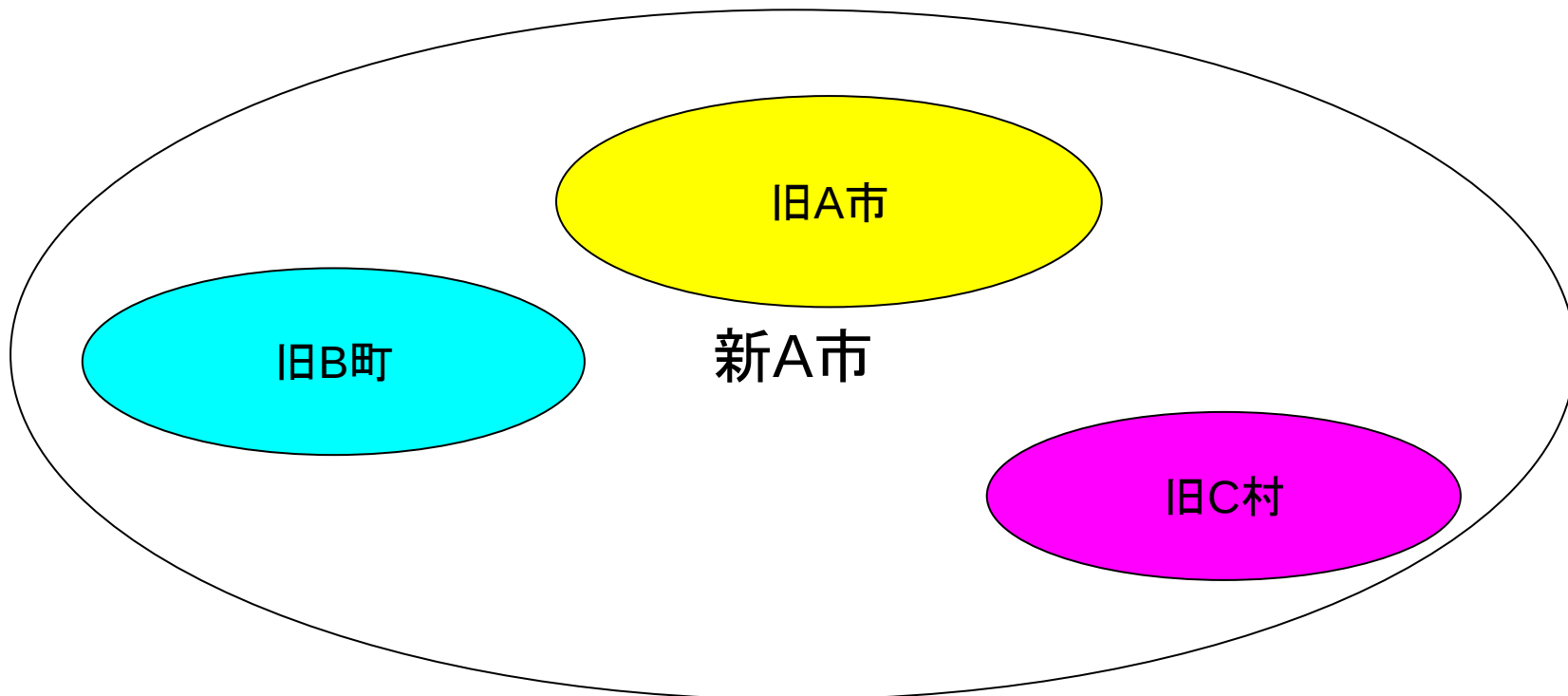
- 努力をしなくてももらえる補助金
- 努力をすると削られる補助金
- 努力のインセンティブがない
- 赤字補助金の仕組みを変えるべき
改善したら別の補助金を＋(N県)
赤字の9割までしか出さない(旧N市)

市町村合併にかかわる問題

- 旧市町村間のサービスレベル調整
- 旧市町村間を結ぶバス路線

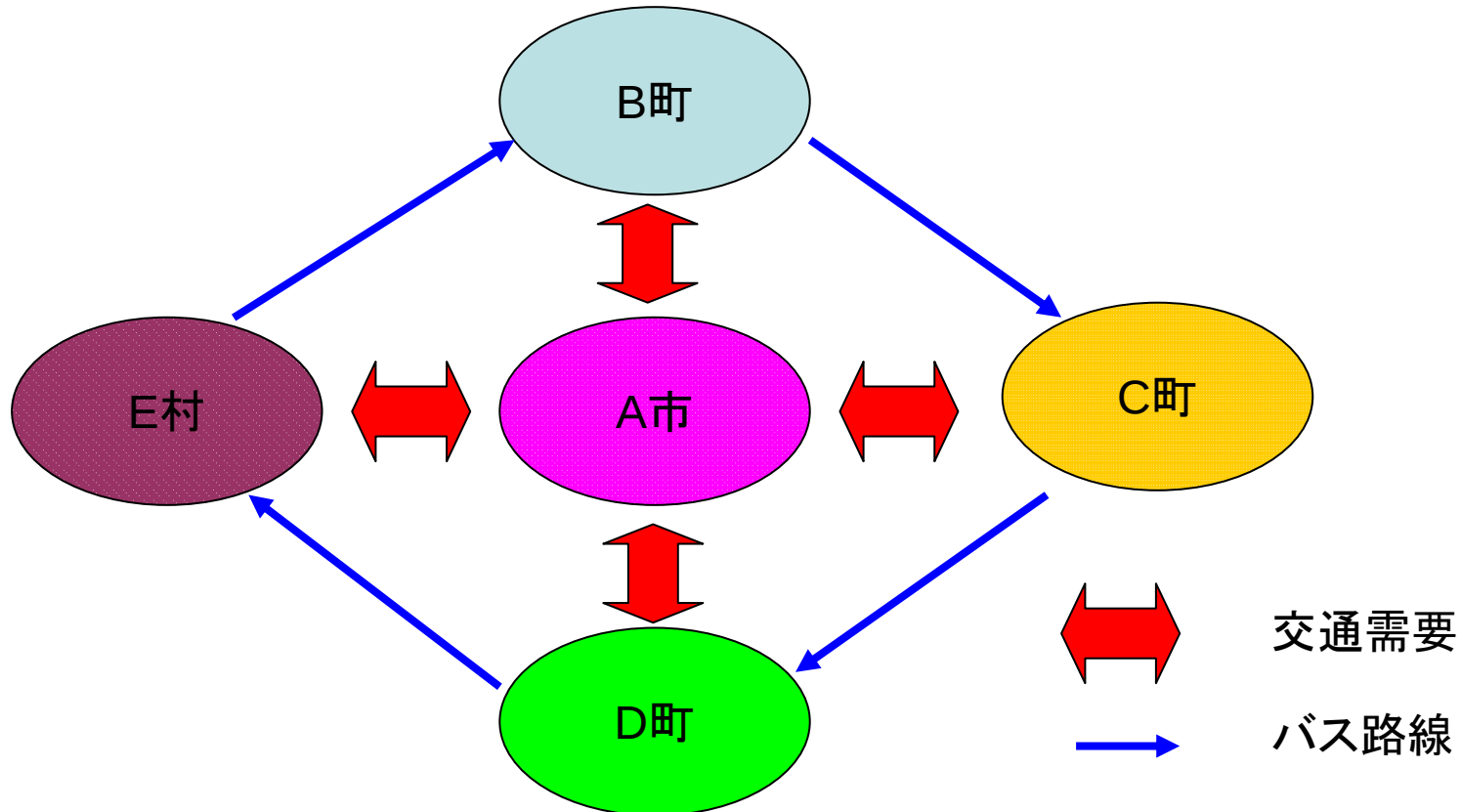
旧市町村間のサービスレベル調整

- 運賃、システム、路線数などバラバラ
- 調整する？、しない？



旧市町村間を結ぶバス路線 —「串刺しバス」の悲劇—

- 旧市町村間を一体化するはずの路線だが・・・
- 需要がなく空のバス





デマンドバス



デマンドバスとは？

- バスとタクシーの間の交通機関
- 需要に応じて運行されるバス
- タクシーの利便性とバスの経済性を調和
- 米国の学生が考案したとされる
- 日本では昭和40年代後半に関西で導入されるも、需要増で路線バスに変更して解消
- 赤字バス路線撤退後の交通機関として最近注目される

デマンドバス＝ITの幻想

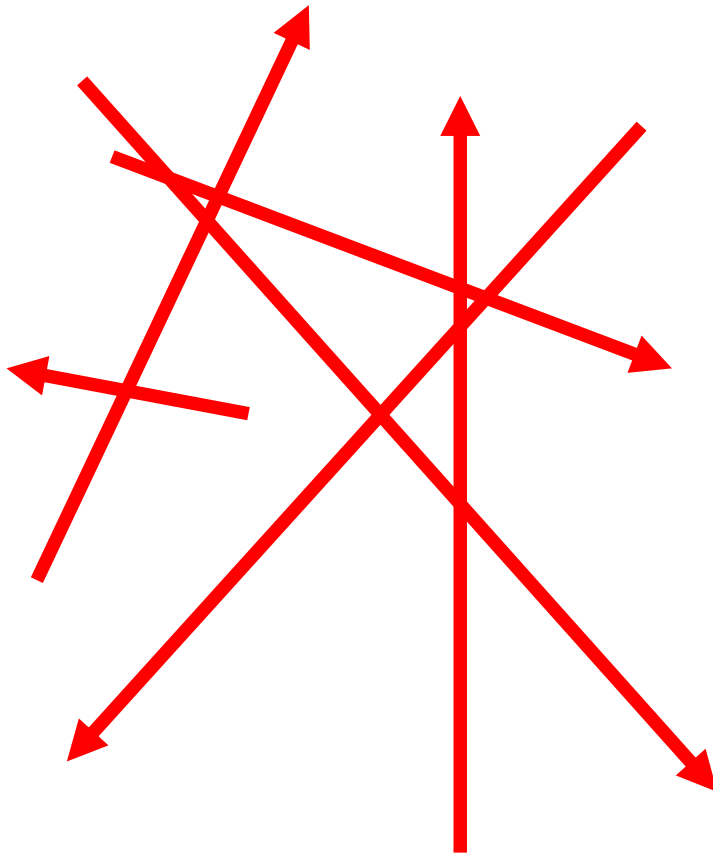
- ニーズよりシーズ先行
- ITはすべての場合必要なのか？
- 無駄な機能と高コスト・・・交通の専門家が作成？
- マニュアルでの実績（300人以上／日）
- タクシー会社の機材・ノウハウで十分（実績あり）
- ITが必要な程需要→デマンドバスより路線バス

デマンドITシステムの主な機能

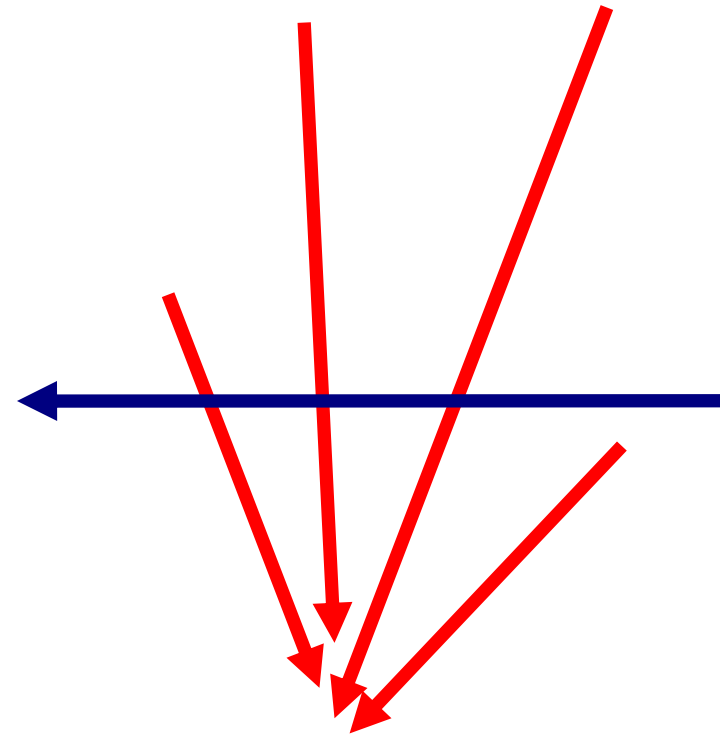
- 経路選択
- バス位置把握(GPS)
- CTI(電話と地図の連携)
- 配車
- バスと基地局の通信
- ナビゲーション
- 乗車の記録

経路選択（現実のODは単純）

システムが想定するもの



実際の人の動き



不要な機能

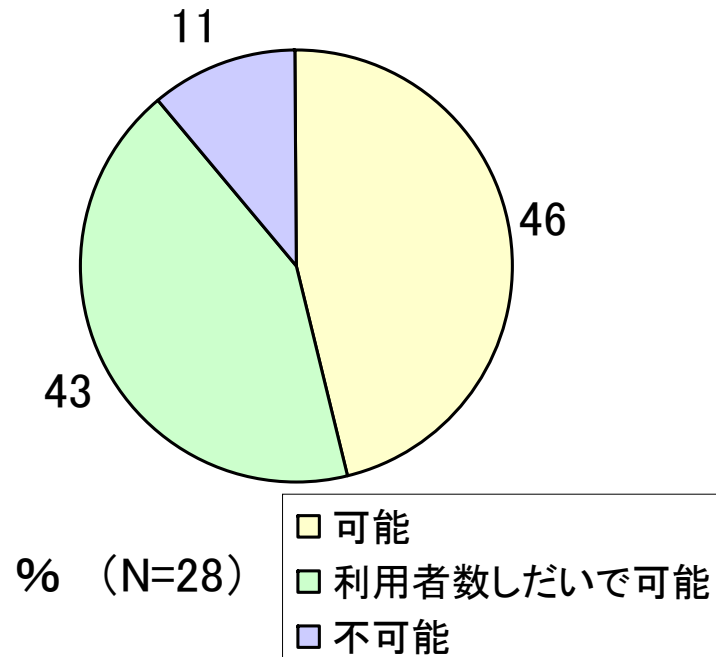
- ~~GPS・・・タクシー会社保有~~
- ~~CTI・・・タクシー会社保有~~
- ~~配車・・・台数が少ない場合が多く不要~~
- ~~通信・・・タクシー無線で十分~~
- ~~ナビゲーション・・・タクシー運転手に必要？~~
- 記録・・・残る

(デマンドバスの殆どがタクシー会社委託)

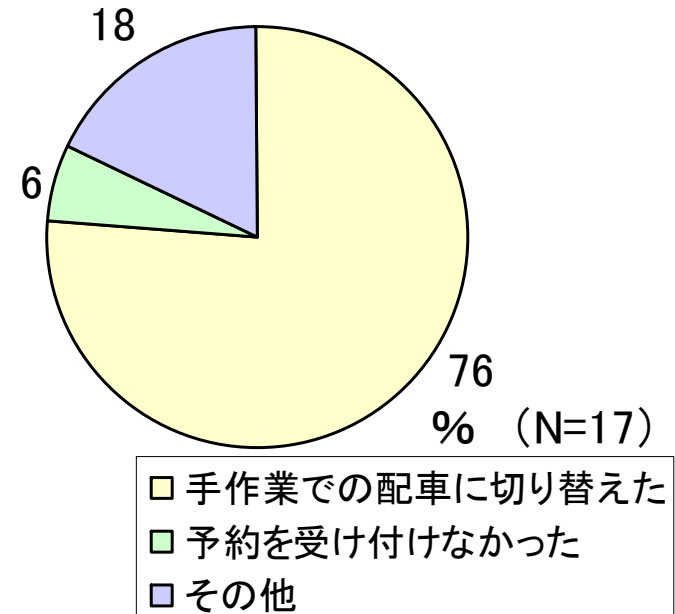
ITの必要性

(デマンドバス調査から 宇佐美・元田07)

手作業での可能性



システム故障時の対応



手作業で可能、実際している！

コンサルタントの育成

- ポテンシャルは十分の建設コンサルタント
- 営業不足・・・市町村担当者は存在すら知らない
- 確かに儲けにはならない
数千万円(建設関連)→数十～数百万円(バス関連)
- 将来の投資、社会貢献として積極営業すべき

デマンドバス計画マニュアル案

—「教科書」が必要—

- 調査編
- 計画編
- 運営編
- 手続編
- 事例集

職員の資質向上

- 最終的には自治体職員の資質と意欲
- 成功しているところは担当者の熱意と努力
- 人事異動の影響をどうするか

おわりに

- ニーズの多さに驚き
 - 交通の専門家のアドバイスの欠落
 - 公共交通の解は市町村ごとに
 - 全国相手の困難さ
 - 良質なコンサルタントの育成
 - マニュアルの作成
-
- 技術だけでは不足・・制度の勉強も必要