

第14回産官学フォーラム（東京海洋大学、08/01/29）
「地域に根ざした新しいバス交通を目指して」

今後の「乗合バス事業」と 「路線バスサービス」に関する私見

人と環境にやさしい「持続可能な」交通のかたちを明らかにし、
実現のための“現場で役立つソリューション”を提案する！

名古屋大学大学院環境学研究科
(地域公共交通プロデューサー)
加藤博和

Think Globally! 一所懸命
適材適所 Act Locally!
Nagoya Univ. HAYASHI, KATO, & ALPKOKIN Lab.

地域公共交通プロデューサーとして

-「利便性が高く費用の安い公共交通実現」を「現場で」目指す-



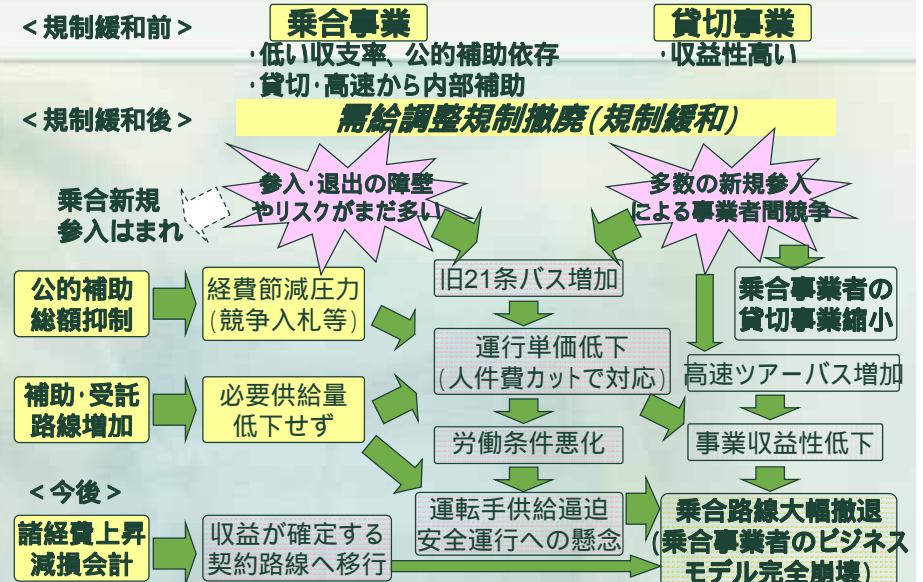
(株)コミュニティタクシー
「市之倉トライアングルバス」
(岐阜県多治見市、4/2運行開始)
中心地と周辺部を結ぶ会員制デマ
ンドバス(区域運行許可)。地域公共
交通会議の議決を経て、市の時限補
助により運行。企業協賛も得て独立
採算をめざす(だから真っ白)

生活交通バス
「千秋ふれあいバス」
(愛知県一宮市、11/1運行開始)
長らく公共交通空白となっていた地
域において、市の支援の下、住民協
議会が路線計画を立案し、運行協賛
企業も開拓して実現。市内ではもう1
路線も同時に運行開始

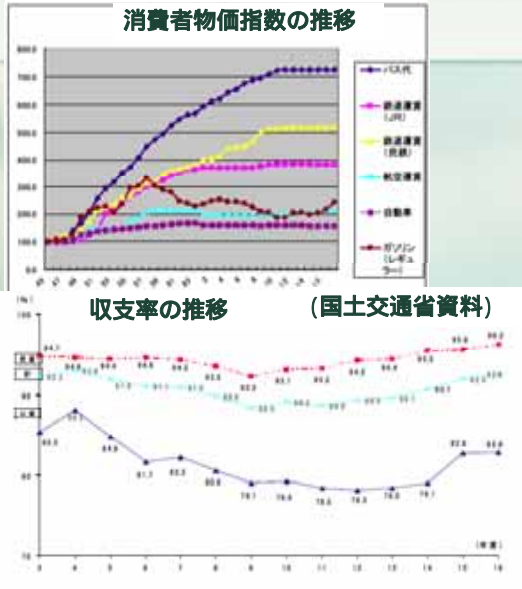
地域公共交通関係者のいま

- **何をしてよいか分からない事業者**
 - 労働供給不足、燃料高騰、バリアフリー、NOx・PM、補助・委託料低下と
いった逆風にもまれるばかり
 - 交通空白解消、交通事故・飲酒運転対策、EST、地域活性化といった
順風に乗る提案が何もできず(極限までリストラし、考える余裕なし)
- **意欲低下が著しい輸送産業従事者**
 - 安い給料、薄れる使命感
 - 職場の魅力がない結果、人不足と高齢化
- **見た目の低コストに走る市町村**
 - 実用ではなく“パッと見”で判断する傾向(コミバス流行は典型)
 - 「役に立つ」という発想で交通体系を考える土壌がない(やっかいもの、
あってもなくても大差ない)
- **モラルハザードを脱しない住民・地域**
 - 全国的には「お願い型」のまま
 - 情報が伝わっていないければ参加など無理(バスの地域協議会など)
- **補助金の出し方が分からない国・都道府県**
 - 現場を見ていない(公共交通を路線図と表で評価する)
 - 自分たちの持つ制度が何をもたらしているかを考える想像力がない

路線バスサービスを巡る状況のまとめ



乗合バス事業の運賃と収支率の推移



乗合バス事業の運賃原則:
「総括原価方式」
 (運行経費 + 適正利潤) を負担できる運賃設定
 → モータリゼーション進展下でこれを続けた結果、運賃改定と乗客逸走のスパイラルに陥る
 → **欠損補助を条件とした運賃固定化(高止まり)**
収支率90%台で推移
…まともな事業とは考えられない
 → さらに、積算単価切り下げと価格競争で経費削減圧力強まる

乗合バス事業者の経費削減努力と労働条件

走行キロ当たり	459.81円	→	374.61円	人件費削減は総原価削減を上回る(燃料費等他経費は増加)
運送原価(全国)	(1997)	19%減	(2005)	
うち人件費とその割合	336.33円	→	219.44円	運転手は減っておらず、非運転手の削減と賃金カットで対応
	73.1%	35%減	58.6%	
	(1997)		(2005)	
運転手賃金(全産業平均:100)	107.7	→	92.0	
	(2001)	16.9%減(全産業2.7%減)	(2006)	

- 運転手の労働時間は全産業平均比で22%も多い
 - 大型二種免許所持者の39.0%は65歳以上(普通一種では10.5%)
- 今まではこの努力で路線維持ができたが、そろそろ限界
 経営者・労働者のモチベーションも奪われた

今後のバス事業経営条件の悪化要因

- **運転手供給の減少**
 - 運送収入低下・他経費上昇のため、人件費を上げられない
 - **常に運転手不足**。労働条件悪化と人不足・モラル低下の悪循環に
 - 高齢運転手が多い。安全性に懸念
 - すでに、**運転手の数で運行可能規模が規定される時代**に
- **諸経費の上昇**
 - 燃料費、車両費(パリフリ、NOx・PM法対応)、安全対策
 - 運賃値上げに追い込まれる事業者も
- **減損会計の導入**
 - 経常赤字の事業に関わる資産について、その価値を減じる会計制度
 - もともと収支率100%未満を前提に、公的補助(通常は特別利益として計上)を前提とする地方のバス事業は、すべて減損が適用され、**バランスシートが悪化(債務超過になる場合も)**
 - 事業者の対応: 公的補助を経常利益として計上、もしくは、欠損補助方式から委託契約方式に変更
 - しかし、**補助をもらっても赤字が出る**(ex. 欠損全額補助でない、キロ単価が平均より高い)場合には、**路線撤退**(最悪の場合営業所単位で**余儀なくされる**)

自治体がいい計画を考えても、担い手がない時代に

乗合事業と路線バスサービスはデカップリングできるか?

- 運転手不足によって供給量が限定されるため、**自治体が公共交通空白対策を行うと、利用者の多い乗合路線がカットされる構図**に
 - 最も分かりやすい方策…**公的補助範囲拡大**によって全路線を公共部門が丸抱えし、**バス事業者を運行請負業者化**
 現行の労働条件では運転手・管理部門職員の量とモチベーションの確保が困難
 (プロポーザル・インセンティブ入札を導入しても人件費カット策でしか対応できないのが事業者の現状)
品質確保のため、補助額は増加せざるを得ない
 公共部門が利便性の高い路線網を提案し実現できる能力があればよいが、現状(補助路線やコミバス等)は心もとない
- デカップリングするのではなく、路線バスサービスを活性化させるアクターに脱皮させられないか?

私案：乗合バス事業から「地域公共交通プロバイダー事業」への脱皮

単なる運行事業者からの脱皮

→「地域公共交通ソリューションを企画・提供することが企業価値」という意識への転換(現場を持つことの強みを付加価値に変える仕組み)。

次善の策として、運行业務に徹し、企画専門会社(コンサル?)とのJV方式?

乗合バス(路線バスサービス提供)事業を「コミュニティ・ビジネス」へ

魅力ある事業 魅力ある職場
バスサービス市場、労働市場の活性化
費用効率的な公的補助施策

これを可能とする新たな事業モデル構築が急務
そのためには、事業者の「クセ」「ツボ」を理解する必要

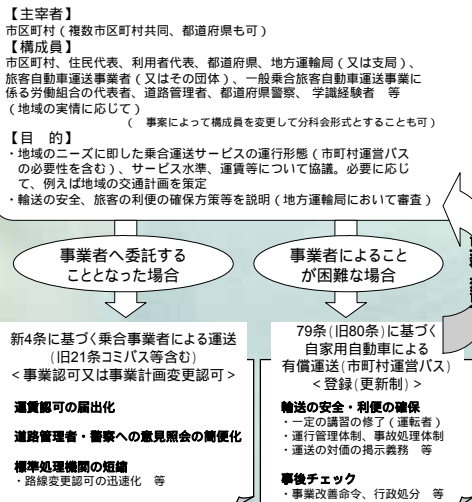
「なぜ公共交通への公的補助が必要か」を議論する場が地域に必要

- 需要者(地域・自治体)と供給者(交通事業者)との意思疎通
- 受益と負担の関係について共通認識を持ち、費用効率的で地域活性化に資する生活交通確保のあり方を議論(日本版LTP)
- 具体的な実施方策を契約・以上のプロセスで事業者を育てる
→ 地域公共交通会議(改正道路運送法)や、新協議会(地域公共交通活性化・再生法)の役割

- 公的補助の位置づけ:「経費への補助」から「サービス提供の付加価値への対価支払い」へ
- 事業者選定:コンペ・プロポーザル導入による、路線企画のアウトソーシング。インセンティブの明確化

ステークホルダー会議としての地域公共交通会議

地域公共交通会議



市町村が地域公共交通のガバナンスをとるための組織

「面倒くさい制度ができた」「こんな制度は機能しない」と言われることもあります...

- 地域公共交通戦略の内容と具体的な実施方法を関係者で議論できる場
- 手続き簡略化・弾力化のおまけもある(特区のようなもの)
- 現場(利用者・住民代表、運転者代表)の参画と公開原則によるPDCAサイクル
→ 活用するか否か?
- 市町村・事業者の意欲と目的意識が試される

協議路線(新4条、79条)

- 地域が欲しいと思えば国の基準を超えられる!
■ 運賃・停留所・ダイヤ設定や事業者選定の自由度と、許可手続きの簡略化を保証(旧21・80条と同等)
→ 4条 / 21条 / 80条、あるいは一般路線 / 廃止代替 / コミバスという(区分の根拠もなく、現場としてはどうでもよい)従来区分を無意味化。「協議路線か否か?」のみに一本化
→ 補助制度の根本的変更が迫られる
- みんな(採算路線も含め)協議路線になってしまう?
・ それでもよいのではないか
- 4条一般路線の見直しにも活用可能(隠れた大きな狙い)
- 事業者にとっても、自治体・地域に喜ばれ(て乗客も増やせ)る停留所増加や経路変更が容易になるメリット
- 路線バス・コミバス・DRTを問わず、公共交通網をコーディネートすることで、地域公共交通戦略実現ツールとしての活用も期待
→ 事業者と地域が同時に育っていく方法

「志」を高く持つことが生き残りにつながる

- 移動制約者向けと称する公共交通機関は、移動制約者しか乗らないばかりか、その移動制約者にとっても不便
「クルマから客を奪う」「自分たちのまちに来てもらいたいから運行する」「バスを使ったライフスタイルを提案する」「我々が地球環境を救う」という高い志を掲げる
- 地域公共交通プロバイダー事業は、事業収益性を考えれば全く割に合わないが、地域を活性化させる一種のNPOととらえれば、それが生み出す社会的便益は大きい
この重要な役割を担う自覚とやりがいを事業者が持つるようになるための、自己改革と社会システム変化をどのように行うか？
ソリューション提供の方法論とは？

加藤博和

検索

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

公共交通戦略立案やコミバス・DRT導入、路線バス改編などに各地の現場でボランティア参加しています。意識を共有できる方々と仕事できることを期待しております！

東海3県の路線バス情報のページ

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/bus/index.htm>

東海3県（愛知・岐阜・三重）の路線バス情報、特に、山間地域のバス・過疎バス・自治体運営バスなど、メジャーなメディアでは分からない情報を重点に提供