

第4章

多摩・島しょ地域の自治体の 政策対応

第4章

多摩・島しょ地域の自治体の政策対応

本章のまとめ

- 多摩地域の自治体は、交通政策において「交通空白地の解消」と「交通弱者の生活の足の確保」を重視している。反対に、「交通渋滞の緩和」や「温室効果ガスの削減」のような、都市型の交通政策の項目はあまり重視されていなかった。
- 多摩地域ではコミュニティバスの運行が盛んだが、民間バス路線への運営費補助は限定的であるほか、補助を出していない民間バス路線への関与の遅れが課題である。
- 地域公共交通計画について、策定意向を持つ自治体が多いものの、実際に策定済みである自治体は少数にとどまる。
- 多摩地域の^{ちゅうみつ}稠密な人口密度が公共交通を事業として成立しやすくしており、多摩地域の自治体の人口1人当たり公共交通運営費補助額は全国平均よりも低い。しかし、多摩地域の自治体は、国庫補助や国の財政措置の対象外であり、自治体負担が重くなっている。
- 多摩地域のコミュニティバスは、1日1台当たりで見るとデマンド交通よりもかなり多くの利用者を運んでおり、自治体が支え続ける意味のある、効率的な交通手段である。一方、受託競争の導入が遅れており、いっそうの運行コスト削減努力が課題となっている。

本章では、担当者が自らの自治体の取組の相対的な立ち位置を把握できるよう、多摩・島しょ地域の自治体の政策対応を整理する。

本章執筆のために、多摩・島しょ地域の39自治体を対象にアンケートを実施した（2024（令和6）年9月）。その結果、多摩地域から30自治体中30自治体、島しょ地域から9自治体中8自治体の回答が得られた。

第1節では、各自治体が重視する政策を知ることができるほか、課題認識が似た自治体を探し出して参照するのに役立てられる。第2節では、自治体の公共交通政策の現状を紹介している。第3節では、自治体の交通弱者対策の方針を紹介している。第4節では、自治体の運行する公共交通（コミュニティバス）の現状を、さまざまな統計分析から明らかにしている。

■留意事項等

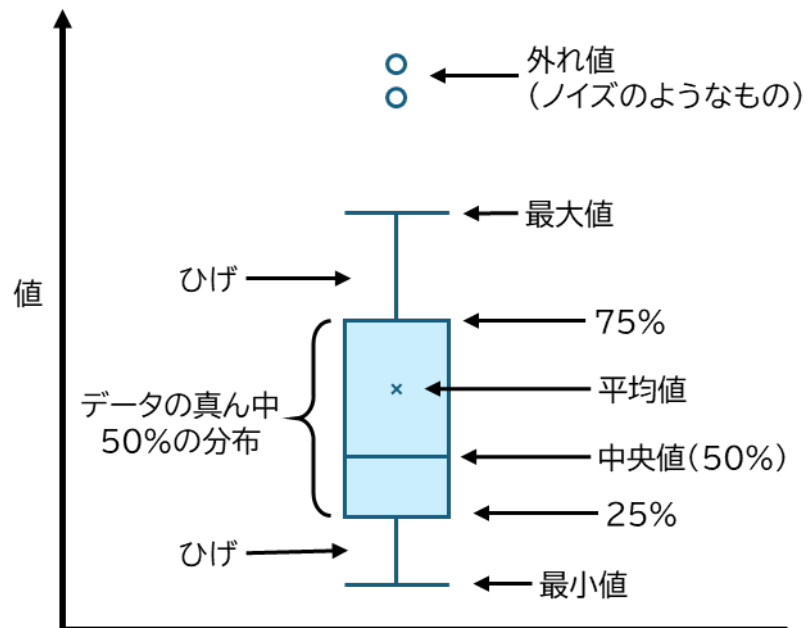
図表中のNはその設問の回答者数を、「SA」は単一回答、「MA」は複数回答、「FA」は自由記述回答を指す。

集計にあたり、四捨五入の関係等で単一回答の設問について各選択肢の回答割合の合計が100%でない場合がある。

複数回答の設問について、回答比率の合計が100%を超える場合がある。

※ 箱ひげ図について

本章では、一部「箱ひげ図」を用いて分析している。箱ひげ図とは、平均値だけでは分かりにくい、データの分布を見るのに適した表現の形式であり、その見方は下図のとおりである。



4-1. 交通政策において重視する政策目的

各自治体が交通政策において重視する政策目的を尋ねた。多摩地域では「交通空白地の解消」と「交通弱者の生活の足の確保」と回答した自治体が多かった。反対に、「交通渋滞の緩和」や「温室効果ガスの削減」のような、都市型の交通政策の項目はあまり重視されていない。

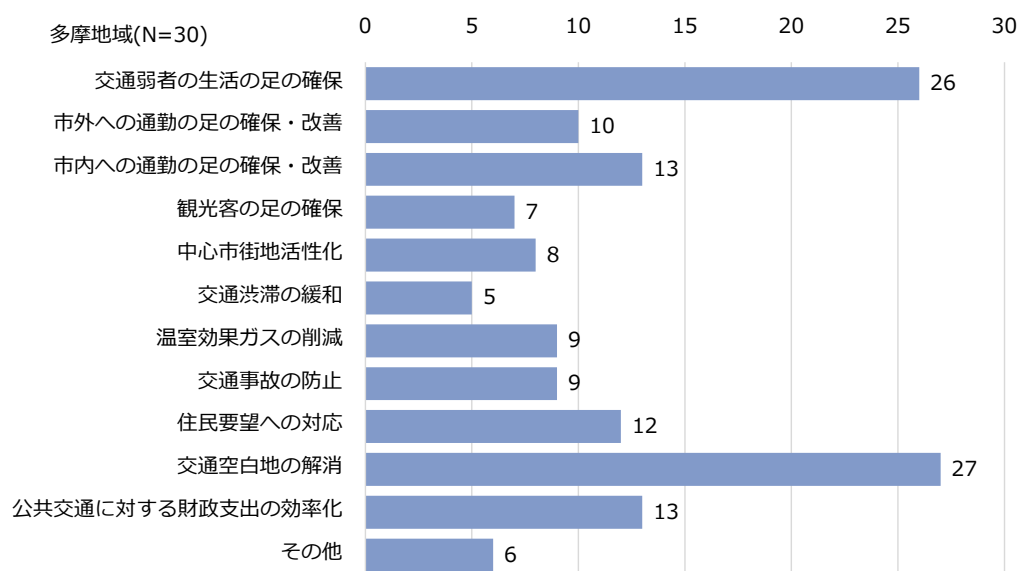


図 4-1 交通政策において重視する政策目的(多摩地域)【MA】

島しょ地域も概ね同じ傾向だったが、多摩地域と比べると「観光客の足の確保」を重視する自治体の割合が相対的に多かった。

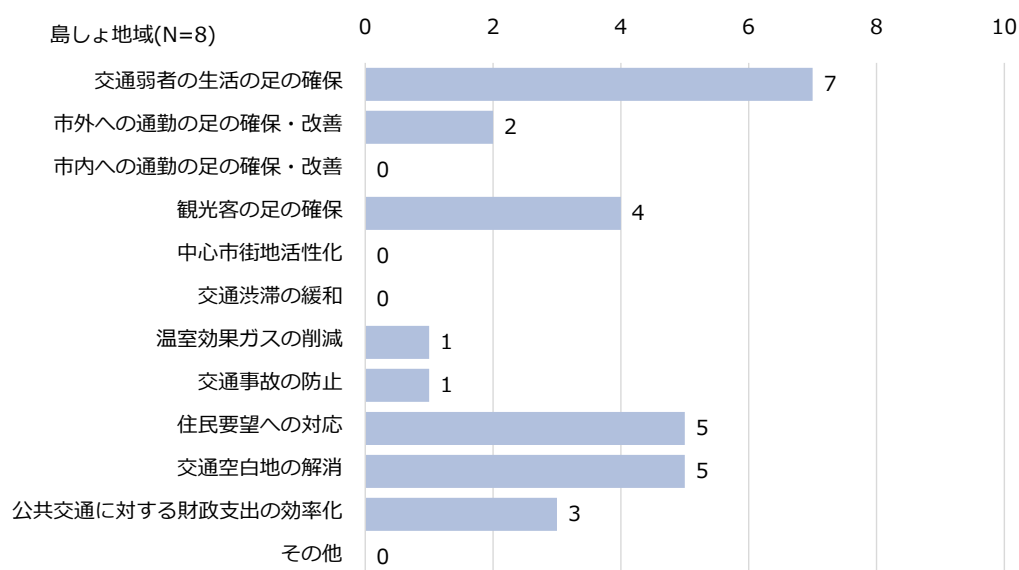


図 4-2 交通政策において重視する政策目的(島しょ地域)【MA】

各自治体の具体的な「交通政策として重視する政策目的」は下表のとおりである。担当者は下表をもとに、重視する政策目的が似た自治体を探することができる。

表 4-1 各自治体が交通政策において重視する政策目的(多摩地域)【MA】

	交通弱者の生活の足の確保	市外への通勤の足の確保・改善	市内への通勤の足の確保・改善	観光客の足の確保	中心市街地活性化	交通渋滞の緩和	温室効果ガスの削減	交通事故の防止	住民要望への対応	交通空白地の解消	公共交通に対する財政支出の効率化	その他	その他詳細
八王子市	◎					●		○		★	○		
立川市	●									★	◎		
武蔵野市	●				◎				○	★			
三鷹市	●	○	○	○	○	○	○	○	○	★	◎		
青梅市	○	○	○	○						●		★	
府中市	●									★	◎		
昭島市	●									★			
調布市	◎											★●	1位：基盤となる公共交通の維持確保, 2位：利便性・生産性・持続可能性等を高める
町田市	★	○	○				◎			●			
小金井市	★	○	○				○	○	○	●	◎		
小平市	★									●			
日野市	●								◎	★	○		
東村山市					◎					★	●		
国分寺市									◎	★		●	公共施設へのアクセス
国立市	◎									●	★		
福生市	★				○			○	●	◎			
狛江市	★	◎	○					○	○	●			
東大和市										★			
清瀬市	○		○	○			◎	★	○	●	○		
東久留米市										★		●	子育てしやすい環境づくり、介護を受けない元気な高齢者を増やす
武蔵村山市	●	◎	○				○			★			
多摩市	◎	○	○	○	○	○	○	★	○	●	○		
稲城市	●		◎							★			
羽村市	○	○	○		○		○		○	○			
あきる野市	★									◎		●	公共交通の利用促進に向けた意識啓発
西東京市	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
瑞穂町	★	◎	○	○	○	○	○	○	●	○	○		
日の出町	★												
檜原村	★		◎							●			
奥多摩町	★			◎							●		

★ 1位
● 2位
◎ 3位
○ そのほかで重視する政策

表 4-2 各自治体が交通政策において重視する政策目的(島しょ地域)【MA】

	交通弱者の生活の足の確保	市外への通勤の足の確保・改善	市内への通勤の足の確保・改善	観光客の足の確保	中心市街地活性化	交通渋滞の緩和	温室効果ガスの削減	交通事故の防止	住民要望への対応	交通空白地の解消	公共交通に対する財政支出の効率化	その他	その他詳細
大島町	★									◎	●		
利島村	★								◎	●			
新島村	★			◎						●			
神津島村	◎			●						★			
御蔵島村		★							◎		●		
八丈町	★			●			○	○	◎		○		
青ヶ島村	●	◎							★				
小笠原村	●			◎					★	○			

★ 1位
 ● 2位
 ◎ 3位
 ○ そのほか
 で重視する
 政策

4-2. 多摩・島しょ地域における公共交通政策の現状

(1) 自治体がこれまでに実施している公共交通政策

多摩地域では、26 自治体がコミュニティバス・自治体運営バスを運行している。一方で、類似の政策である「民間バス路線への欠損補助の実施」は5 自治体にとどまったことが特徴的である。これについては第3章で述べたように、多摩地域の自治体は民間路線バスとは別に独自でコミュニティバスを運行していることが背景にあると考えられる。次に多かったのは「鉄道・バスの交通結節点整備」と「バス停整備」である。国土交通省が「輸送資源の総動員」として推奨する「送迎バスの一般混乗」に取り組んでいる自治体はなかった。

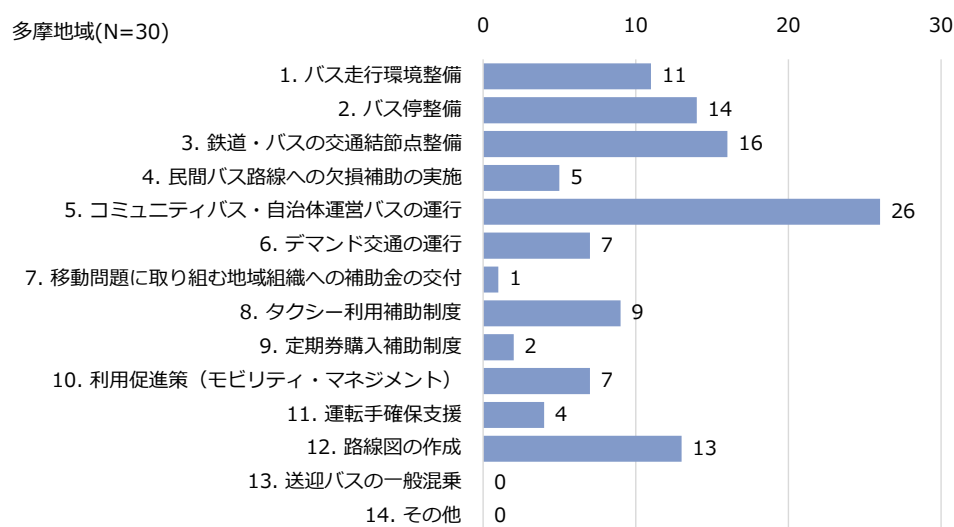


図 4-3 自治体がこれまでに実施している公共交通政策(多摩地域)【MA】

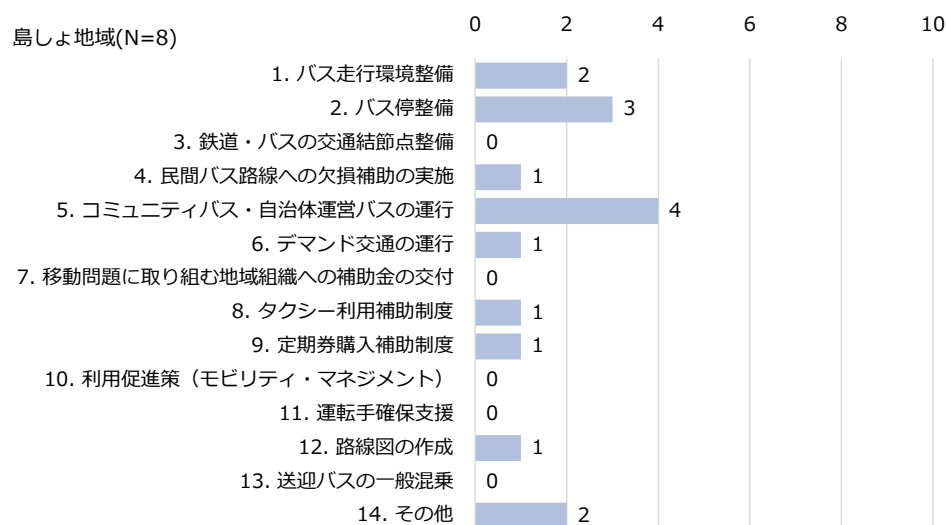


図 4-4 自治体がこれまでに実施している公共交通政策(島しょ地域)【MA】

(2) 自治体の民間バス事業者との関係

多摩地域において、民間バス事業者と繰り返し意見や情報を交換している自治体は25自治体だった。また、民間路線バスのサービス水準の現状把握や、民間バス事業者から民間バス路線の廃止・減便の情報提供・申請を受けている自治体も多いことから、多摩地域の自治体は民間路線バスに対して高い関心を持ち、また、民間バス事業者との連携も図っているといえる。一方、補助金を拠出していない民間バス路線の路線網や本数について、民間バス事業者と協定を結ぶ形で関与している自治体はなかった。また、民間バス事業者の系統別輸送実績報告書を入手しているのは3自治体だけだった。このことから、補助金を拠出していない路線の関与の面では立ち遅れているといえる。

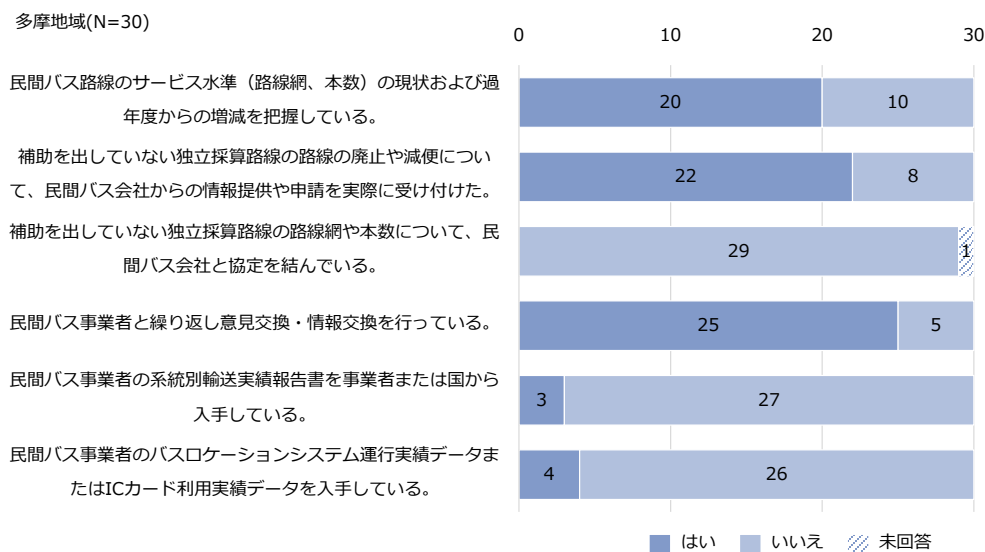


図 4-5 民間バス事業者との関係(多摩地域)【SA】

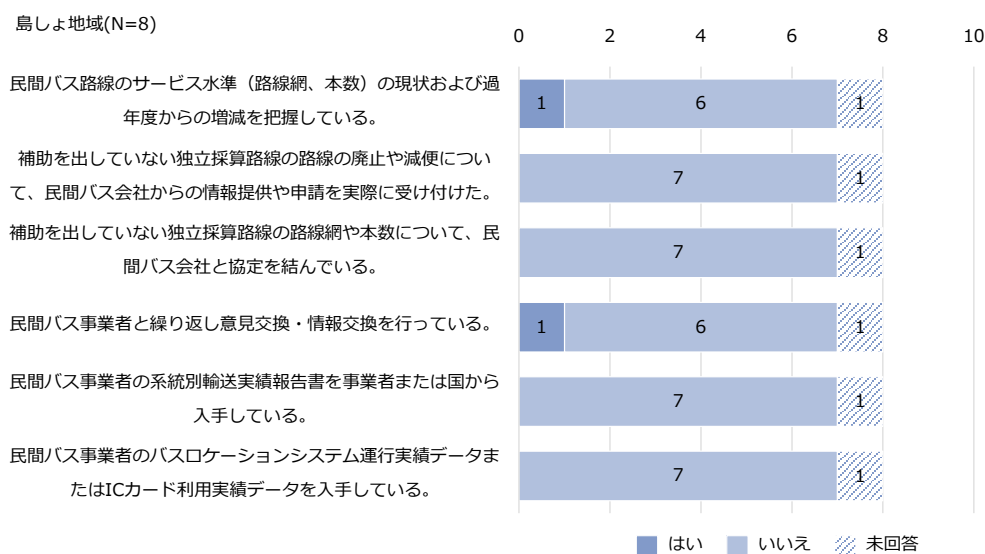


図 4-6 民間バス事業者との関係(島しょ地域)【SA】

(3) 自治体の交通計画の策定状況・策定意向

多摩地域において、「都市・地域総合交通戦略」を策定済みの自治体は3自治体のみだったのに対し、「地域公共交通計画」を策定済みの自治体は8自治体、策定予定ありを含めると策定意向があるのは20自治体に達した。同時に、上記2つの国の示す計画体系に当てはまらない独自の交通計画の策定も活発で、10自治体が策定していた。

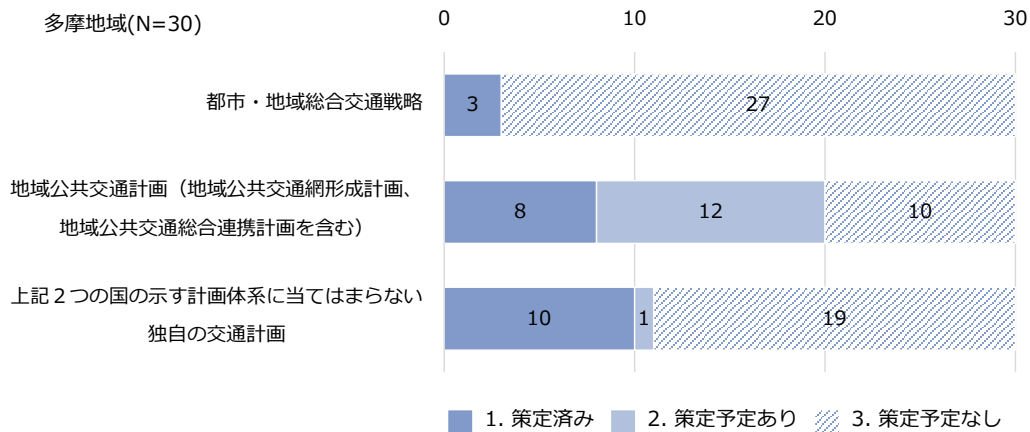


図 4-7 交通計画の策定状況または策定意向(多摩地域)【SA】

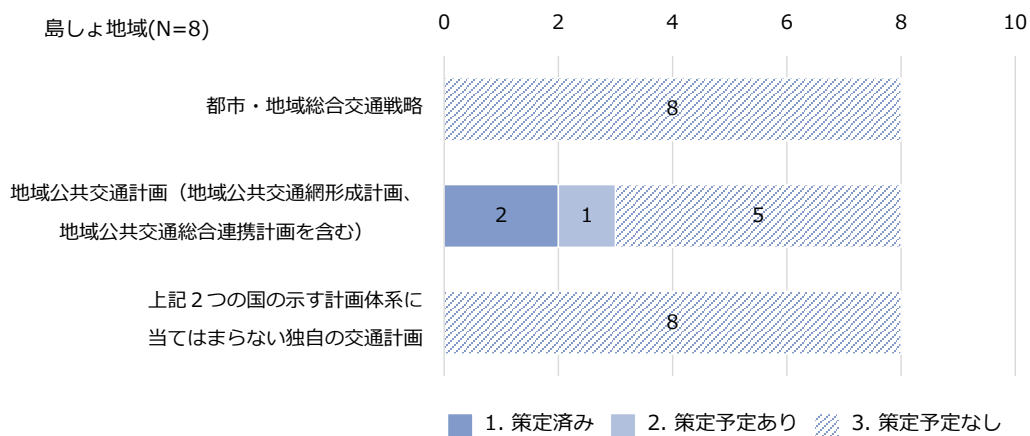


図 4-8 交通計画の策定状況または策定意向(島しょ地域)【SA】

(4) 自治体の地域公共交通に関する会議体設置状況

多摩地域では、「地域公共交通会議」のみを設置しているのは11自治体あるのに対し、「法定協議会」のみを設置しているのは2自治体、両方を兼ねた会議体を設置しているのは13自治体だった。何らかの形で公共交通に関する会議体を設置している自治体は27自治体に及んだ。多くの自治体は、コミュニティバスの運行をきっかけに会議体を設置したものと考えられるが、公共交通に対して高い関心を持っていることが推察される。

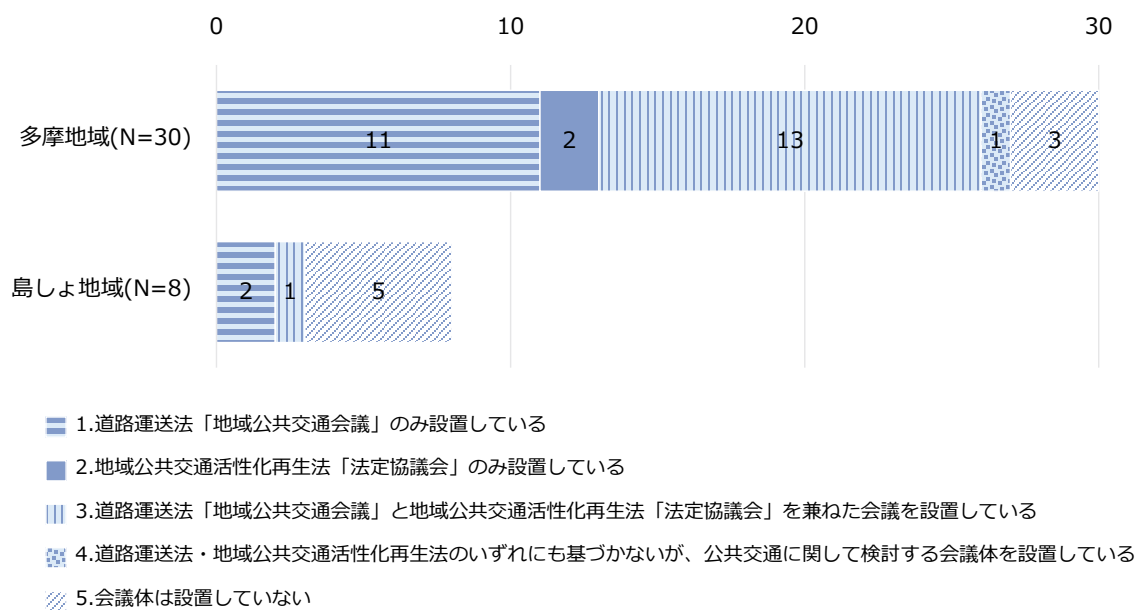


図 4-9 地域公共交通に関する会議体の設置状況【SA】

(5) 自治体の公共交通予算の現状

多摩地域における、公共交通等の移動手段に関する人口1人当たりの自治体の予算額（公共交通運営費補助額）は、平均値で2,130円、中央値で831円であった。これは全国³⁶の平均値4,405円、中央値2,138円と比較すると低い金額である。公共交通は人口密度が高ければ高いほど商業的に成立しやすい性質の産業だが、多摩地域の^{ちゅうみつ}稠密な人口密度が、実際に公共交通を事業として成り立たせやすくしており、公的支出が抑えられていることを示しているとみられる。公的支出が抑えられていることは、一方では好ましいことであり、他方では必要な水準まで支出を増やす余地がまだあるともいえる。

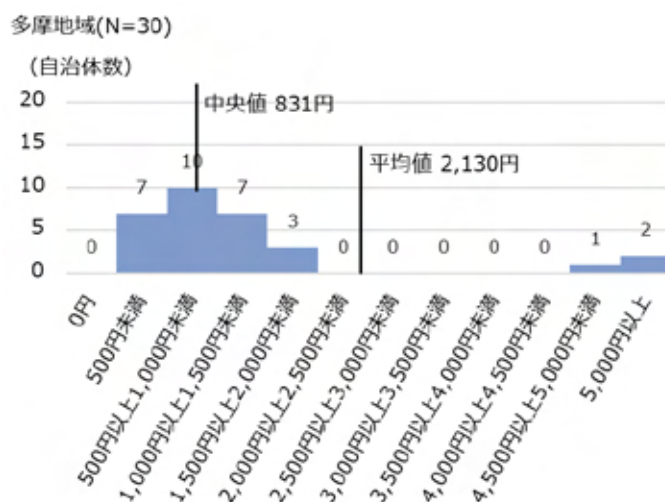


図 4-10 人口1人当たり公共交通運営費補助額(多摩地域)

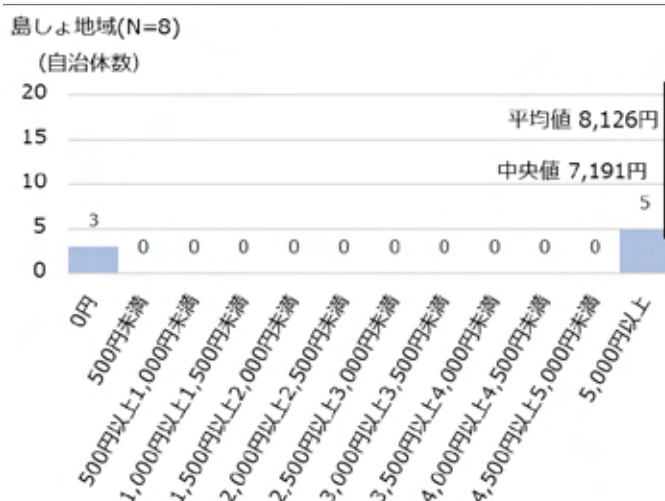


図 4-11 人口1人当たり公共交通運営費補助額(島しょ地域)

³⁶ 山本卓登・何功が2023（令和5）年4月に無作為抽出した全国300市町村を対象に実施し154市町村から回答を得た調査による。

人口が少ない・人口密度が低い自治体では、人口1人当たりの公共交通運営費補助額が高くなり、特に人口1万人未満・人口密度1,000人/km²未満の自治体では突出して高くなった。人口が少ない・人口密度が低い自治体ほど、公共交通の利用者も少ないため不採算となりがちで、多くの公的資金を要していることを示しているとみられる。

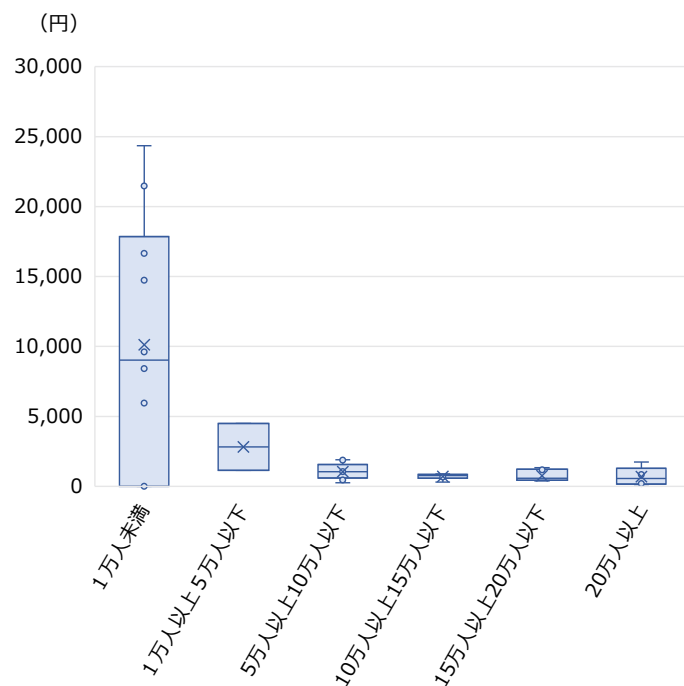


図 4-12 人口規模別 人口1人当たり公共交通運営費補助額(多摩・島しょ地域合計)

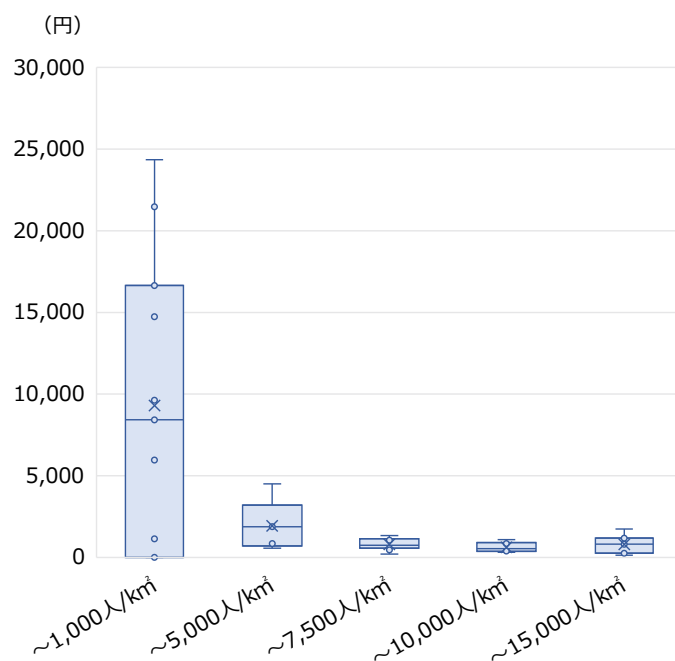


図 4-13 人口密度別 人口1人当たり公共交通運営費補助額(多摩・島しょ地域合計)

多摩地域において、公共交通運営費補助額が各自治体の2023年度予算に占める割合を集計すると、中央値0.18%、平均値0.27%であった。ほかの分野に比べると相対的に支出額は少ない行政領域だといえる。

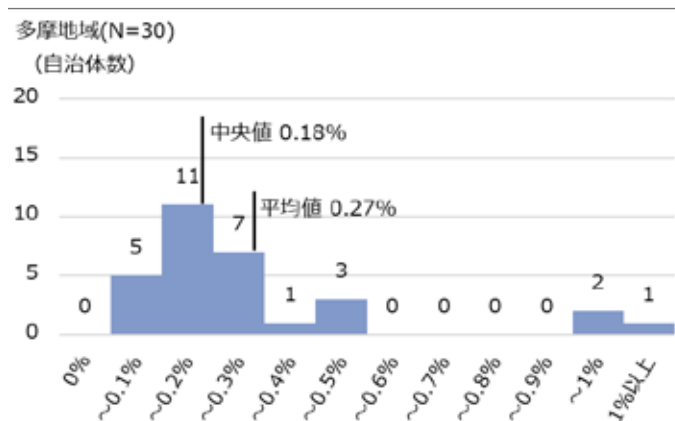


図 4-14 公共交通運営費補助額が2023年度予算に占める割合(多摩地域)

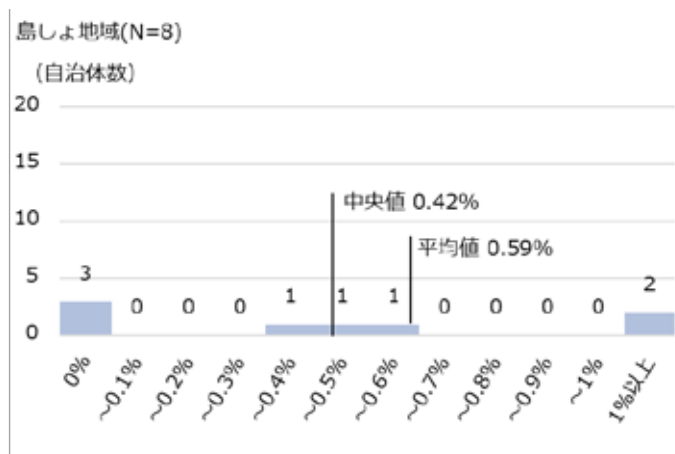


図 4-15 公共交通運営費補助額が2023年度予算に占める割合(島しょ地域)

人口が少ない・人口密度が低い自治体では、公共交通運営費補助額が予算に占める割合が高くなる傾向が見られ、人口1万人未満・人口密度1,000人/km²未満の自治体では平均0.7%前後に達した。人口が少ない・人口密度が低い自治体ほど、公共交通が不採算になりやすく、より高い割合の公的資金を要していることを示しているとみられる。

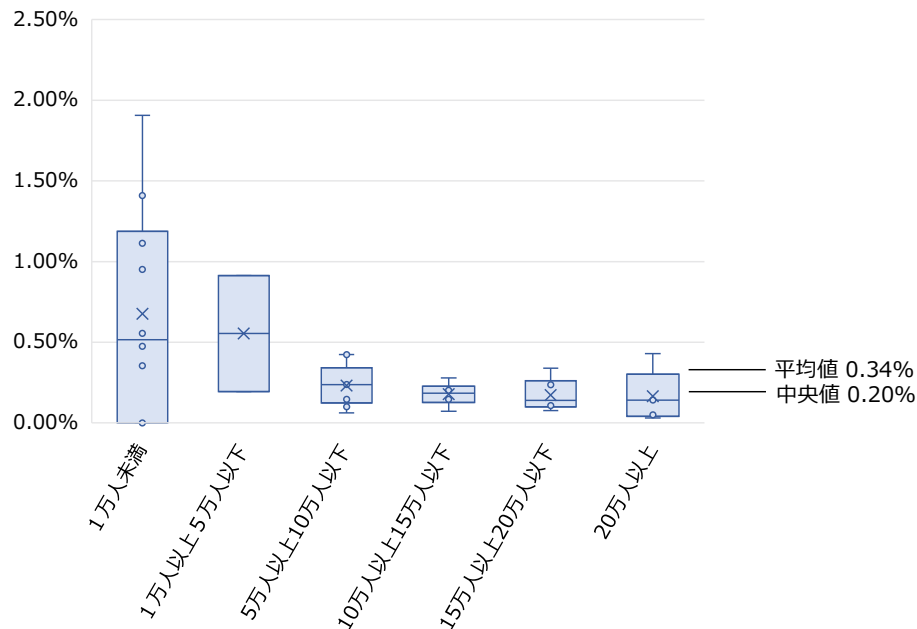


図 4-16 人口規模別 公共交通運営費補助額が 2023 年度予算に占める割合(多摩・島しょ地域合計)

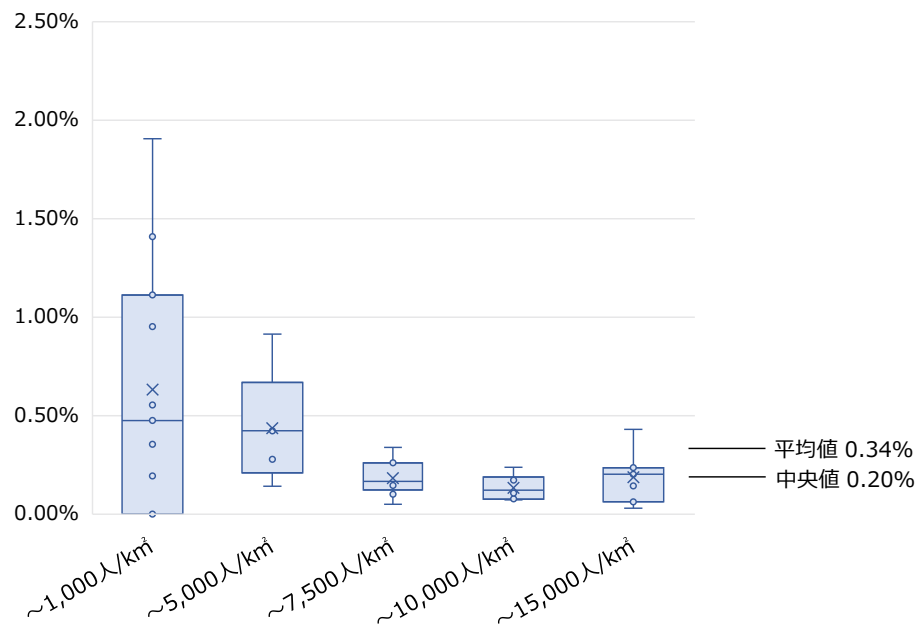


図 4-17 人口密度別 公共交通運営費補助額が 2023 年度予算に占める割合(多摩・島しょ地域合計)

公共交通運営費補助額の内訳を集計した。その結果、多摩地域では、コミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通など、自治体が関与する乗合自動車交通の運営費が65.7%を占めた。一方、民間路線バスへの運行補助は9.6%と少ない。

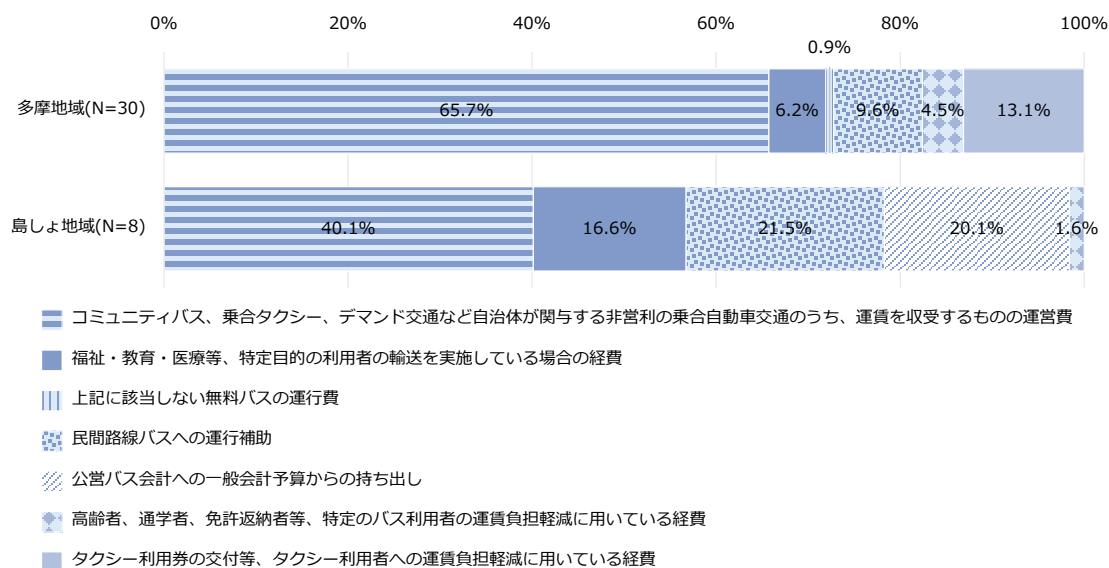


図 4-18 全自治体の公共交通運営費補助合計額の内訳比率

自治体が公共交通政策に活用した国と東京都の財政措置を尋ねた。その結果、多摩地域では、国庫補助や国の財政措置を活用している自治体はほとんどなかった。全国調査³⁷では、1、2に相当する「地域公共交通確保維持事業」の活用率が50%弱、「4. 地方バスに関する特別交付税措置」が60%弱に達していることと比べると対照的である。多摩地域の自治体は、国庫補助や国の財政措置の対象から外れており、自治体負担が重くなっていることがうかがえる。一方、「東京都持続可能な地域公共交通実現に向けた事業費補助金」の活用率は相対的に高かった。

³⁷ 山本卓登・何功 2024 年「市町村における地域公共交通政策の財源認識と運用の実態：市町村アンケートを基に」（交通学研究第 67 号）

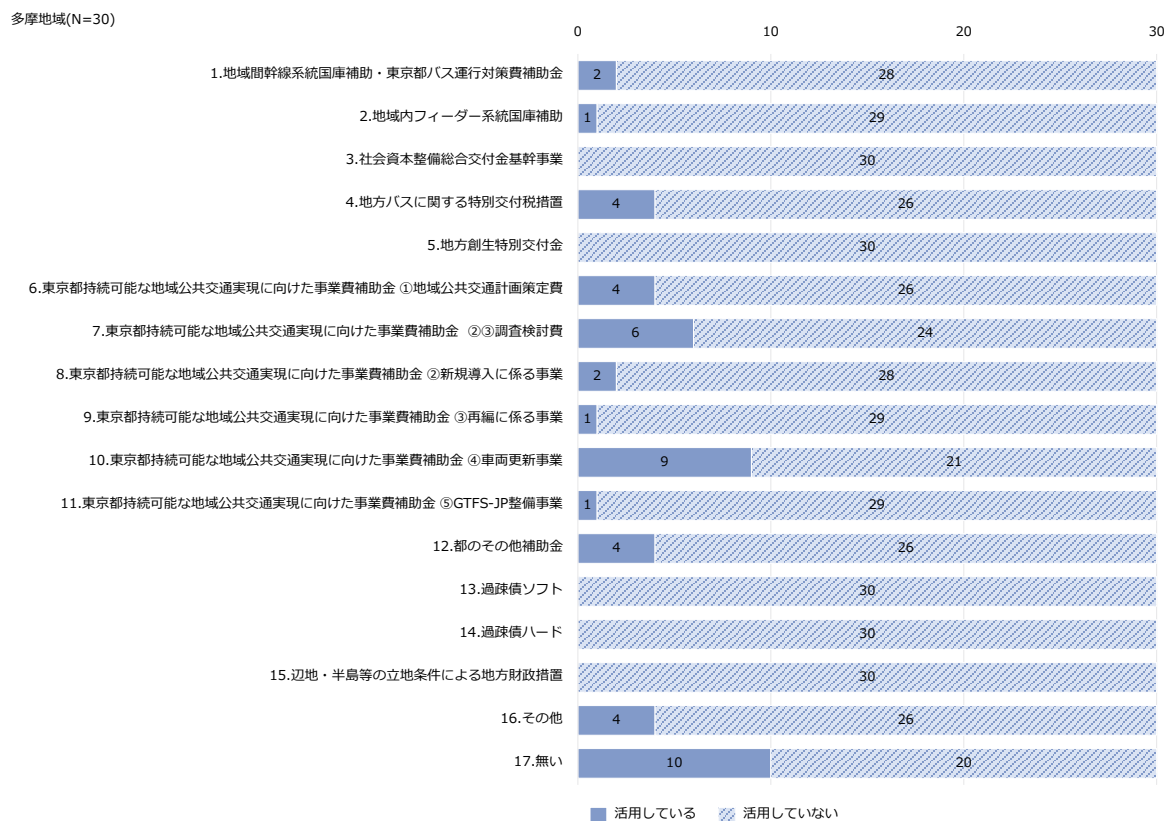


図 4-19 令和5年度、公共交通政策に活用した国と都の財政措置(多摩地域)【MA】

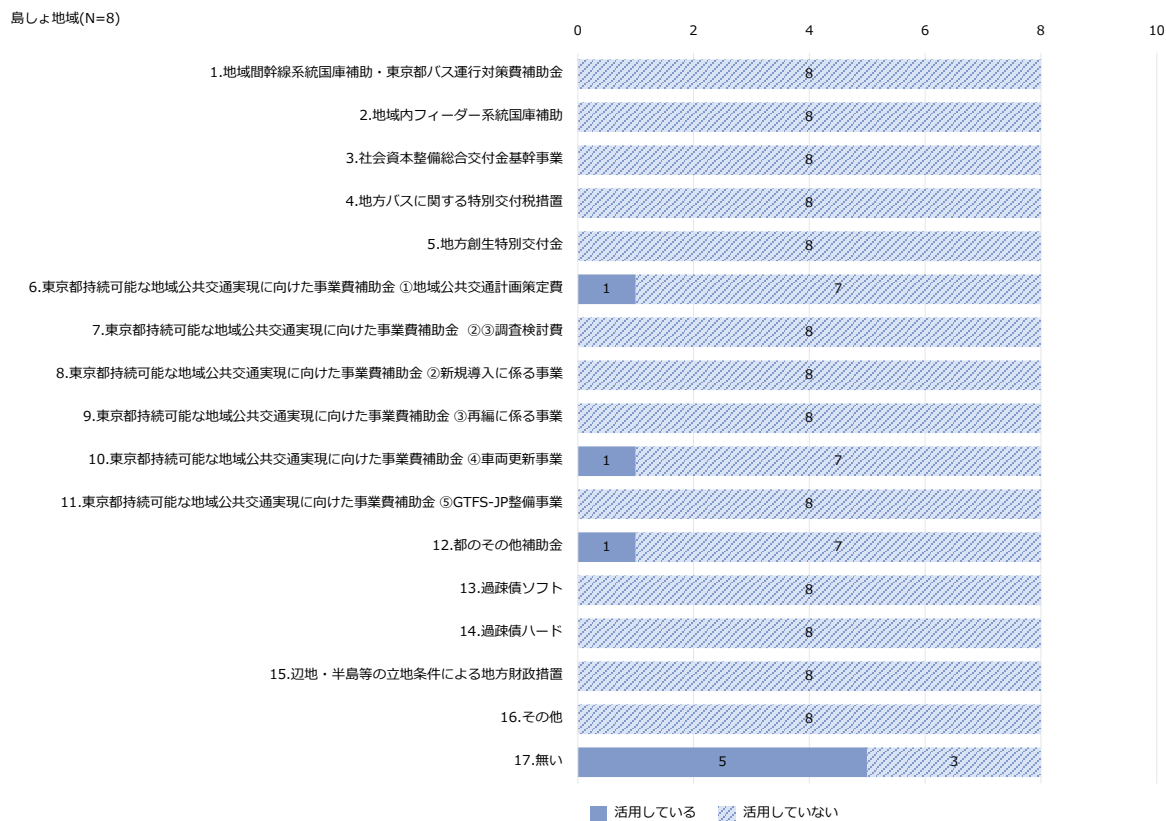


図 4-20 令和5年度、公共交通政策に活用した国と都の財政措置(島しょ地域)【MA】

地域公共交通に関する国と都の財政措置の活用状況を尋ねた。多摩地域では、地方バスに関する特別交付税について、「国に申請を行っており、かつ、収支バランスを考慮して政策の立案をする際に特別交付税の措置額を算入している」は3自治体にとどまった。一方で、「知っているが、対象となる支出が無い」「知らなかった」との回答が多数を占めた。国の制度趣旨のとおり財政措置を活用している多摩地域の自治体はごく少数にとどまっており、国の制度趣旨が自治体へ周知徹底されることが重要だと考えられる。

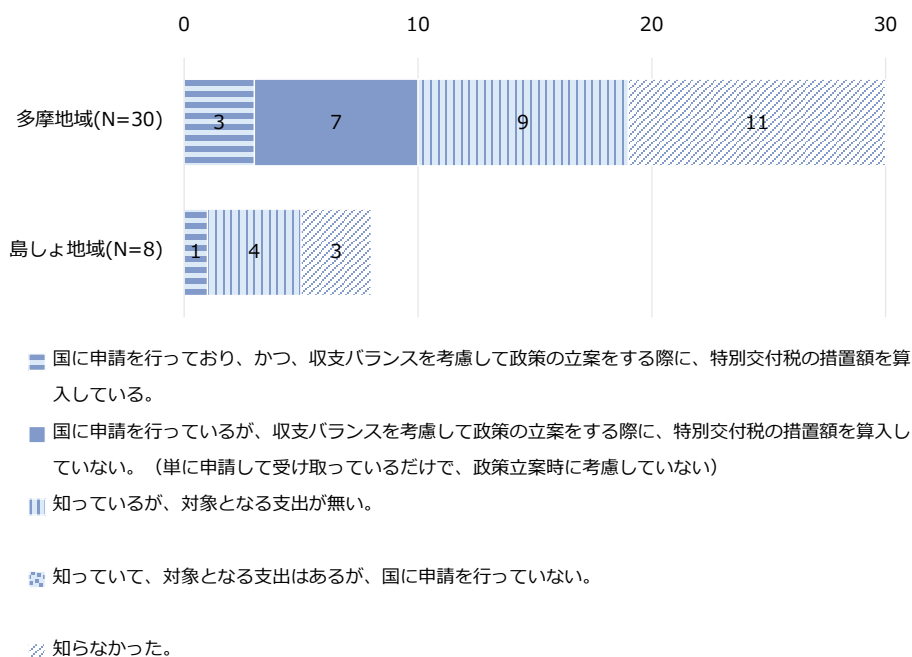


図 4-21 地方バスに関する特別交付税措置の活用状況【SA】

多摩地域では、地域間幹線系統国庫補助・東京都バス運行対策費補助金については、「知っているが、補助対象地域ではない」「知らなかった」との回答が多数を占めた。多摩地域の自治体からはあまり重視されていないことを示している。

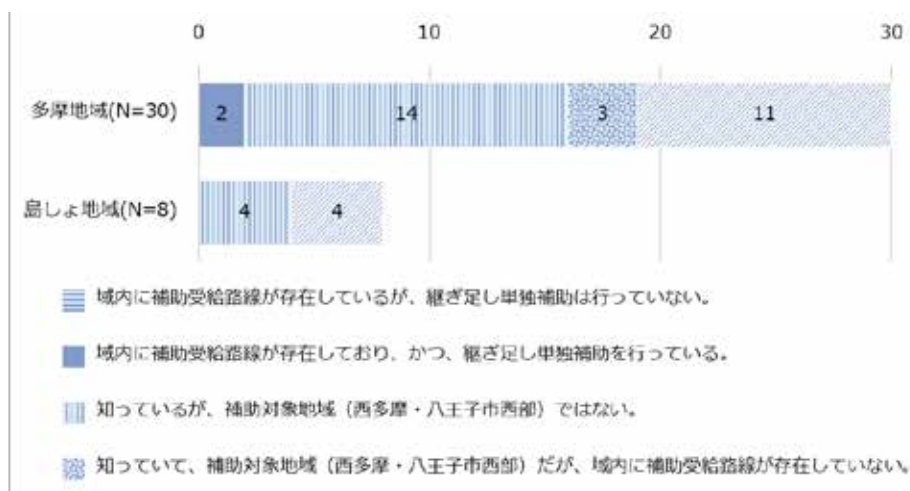


図 4-22 地域間幹線系統国庫補助・東京都バス運行対策費補助金の活用状況【SA】

市町村向けの補助制度である国（国土交通省）の地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金について、多摩地域では知名度は高いものの「補助対象となるサービス・事業が無い」との回答が多かった。

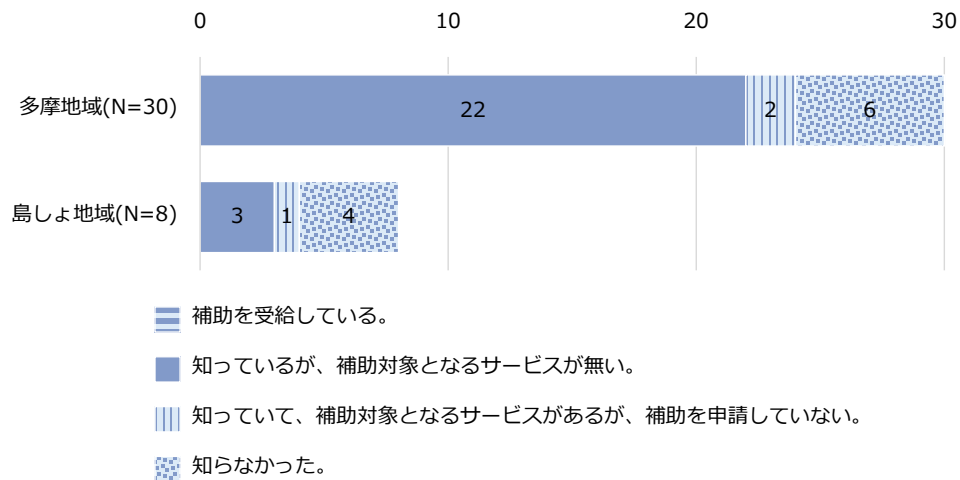


図 4-23 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用状況【SA】

東京都持続可能な地域公共交通実現に向けた事業費補助金について、多摩地域の活用率は、ほかの補助制度・財政措置に比べて高かった。

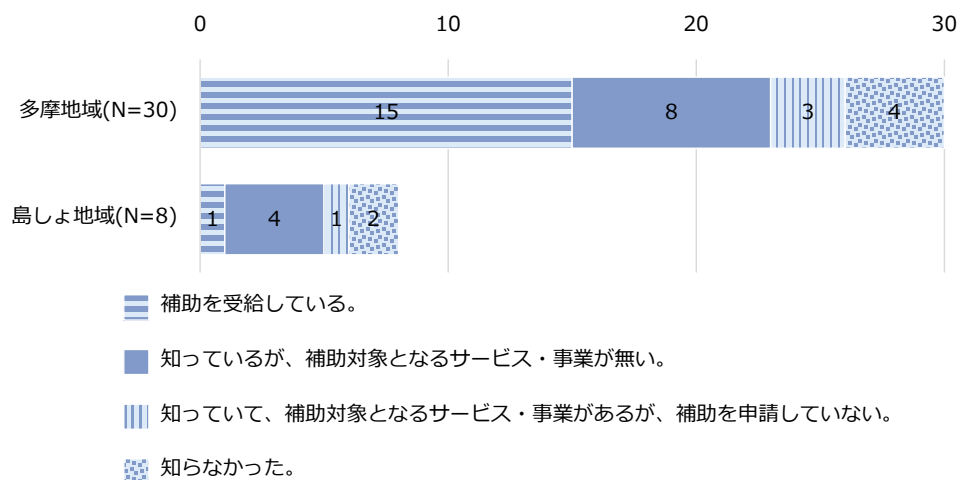


図 4-24 東京都持続可能な地域公共交通実現に向けた事業費補助金の活用状況【SA】

4-3. 自治体の交通弱者対策の方針

(1) 住民の移動実態の把握状況

交通弱者対策をするためには、住民の移動実態を把握する必要がある。多摩地域では、次頁の図の各移動目的について、住民の移動実態を把握している自治体は約半数にとどまった。多摩地

域のように、各方面への交通が発達し、住民の移動が複雑な地域では、住民の移動実態の把握が難しい可能性がある。そのため、データや既存統計資料（国勢調査・PT調査）の活用が望ましい。第3章第1節では、多摩地域全域を対象にしたPTデータの分析を行っている。

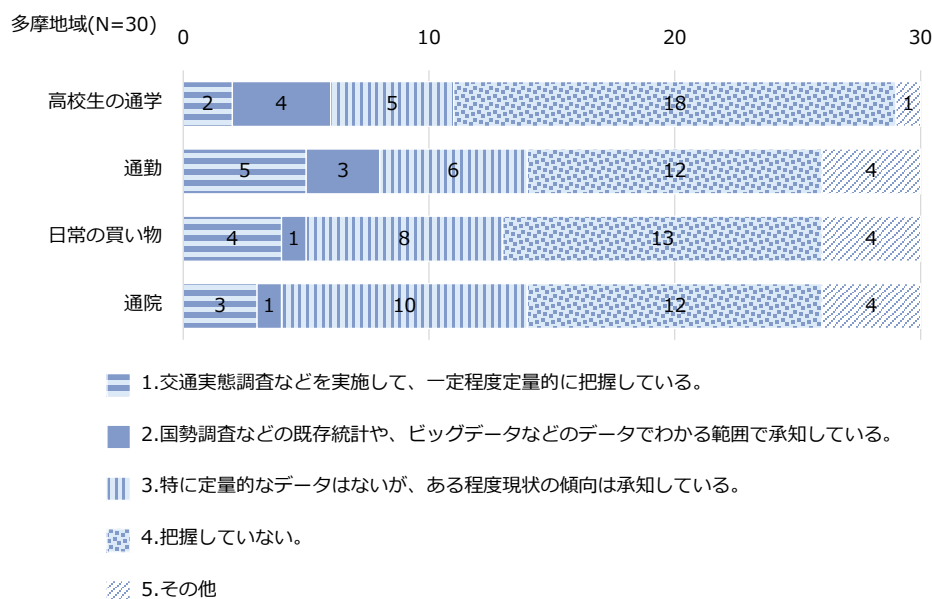


図 4-25 住民の移動実態の把握状況(多摩地域)【SA】

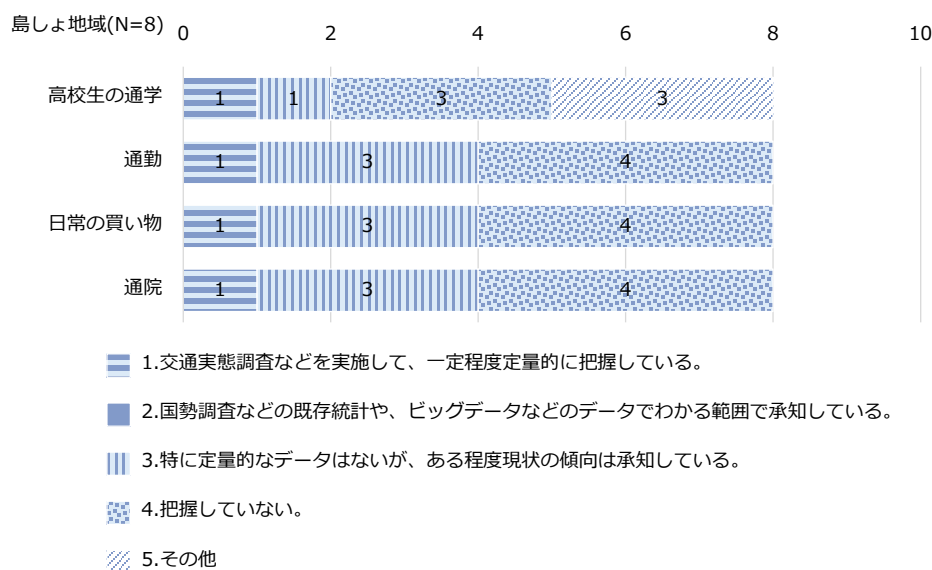


図 4-26 住民の移動実態の把握状況(島しょ地域)【SA】

(2) 交通弱者問題への対応方針

交通弱者問題への対応方針を尋ねた。多摩地域では、「過去の一時点または現時点で走っている鉄道・バス路線の維持」の回答が12自治体と最多だった。また、既存サービスにとらわれずに包括的な方針を立てている自治体（交通弱者に対して、最低限度またはマイカー利用者並みの生活

行動の機会を提供する)は6自治体と少数だった。自治体が前面に立たない方針の「住民が自主的に地域の足の問題を解決しようとする取組に対して支援する」という回答は4自治体あった。

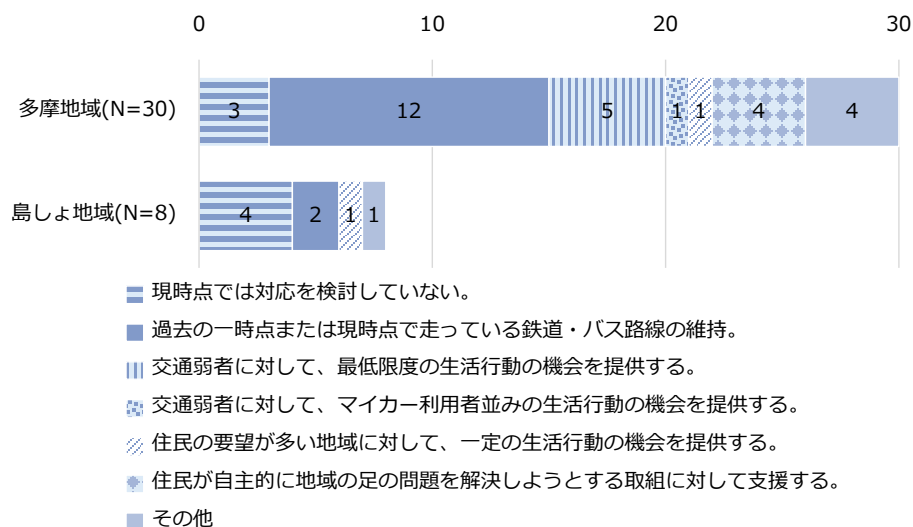


図 4-27 交通弱者問題への対応方針【SA】

【参考】「その他」の内容

- ・〇〇市コミュニティバスによる移動手段の確保
- ・個別案件として必要に応じて都度検討
- ・交通弱者に特定した対応はしていないが、現在策定中の地域公共交通計画の中で検討する可能性があるものと考えている
- ・社会福祉協議会で車に代わるカートの貸出を行っている
- ・対象者に応じた施策の実施により公共交通利用者を拡大する

(3) 社会的サービスをどのように特定しているか

事業者の路線撤退や減便に対し、自治体として対応するためには、社会的サービス（不採算ゆえに民間独立採算では供給されないものの、交通弱者の生活の足を確保するために行政が確保する必要のあるタイプの公共交通サービス）を特定する手続きが必要である。これは、交通弱者の生活の足として行政が確保する必要があるサービスを定義づけるということである。このことについて、多摩地域では、「特定していない」との回答が16自治体と半数以上に達し、この点の検討が立ち遅れていることが明らかになった。6自治体は収支率・利用者数を指標にするという形で、不採算だがそこそこ利用が多いサービスを維持しようとしていた。

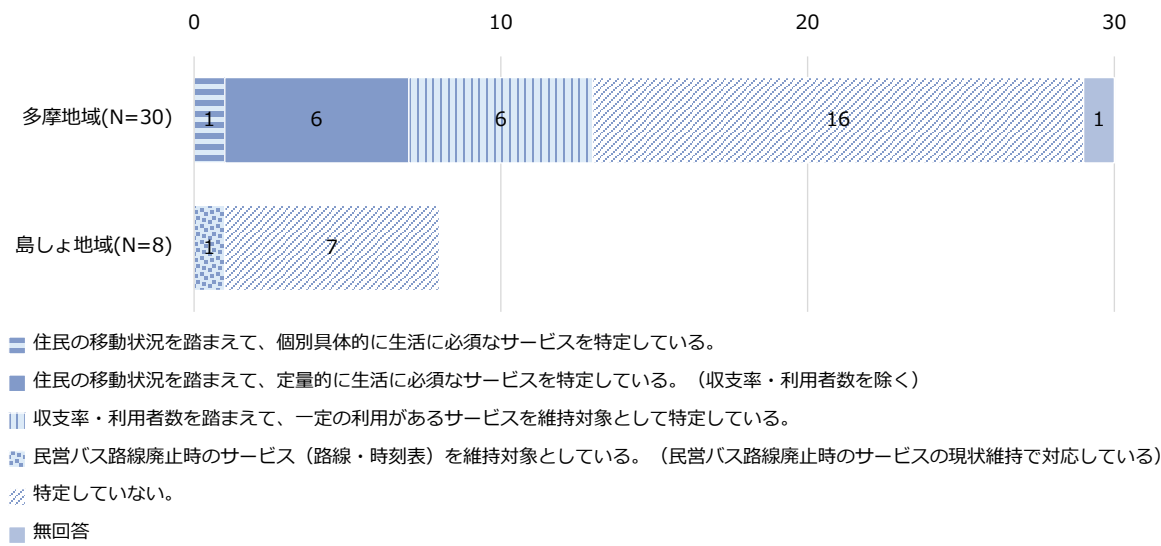


図 4-28 社会的サービスをどのように特定しているか【SA】

4-4. 多摩地域の自治体が運行する公共交通の現状

アンケートでは、多摩地域の自治体が運行するコミュニティバスのデータも収集した。その結果、108 本のコミュニティバスのデータが得られた。本節はこのデータを分析した結果である。なお島しょ地域については、運行環境が大きく異なるため、調査対象から除いた。

※以下の調査結果で回答したコミュニティバス系統の本数が 108 とならないものは、該当の設問について未回答のサービスがあるためである。

(1) 利用状況

バスやデマンド交通のような乗合自動車交通は、1 日 1 台単位でコストが発生する交通手段であり、1 日 1 台で何人の利用があるかが重要な指標の 1 つである。アンケートから判明した 1 日 1 台当たり利用者数のヒストグラムは図 4-29 のとおりである。この観点から多摩地域のコミュニティバスを見ると、デマンド交通の輸送限界と指摘される 1 日 1 台 25 人をほとんどのバスが上回っており、デマンド交通よりも効率よく住民の移動需要に込えている。一方で、運賃 200 円前後の場合の採算ラインとなる 1 日 1 台 400 人を上回っているコミュニティバスは少なく、平均値は 209 人、中央値は 169 人だった。これらのことから、多摩地域のコミュニティバスは採算面では苦しいものの、デマンド交通よりも効率的に利用者を輸送できていることから、自治体が支え続ける意味のある交通手段であるといえる。

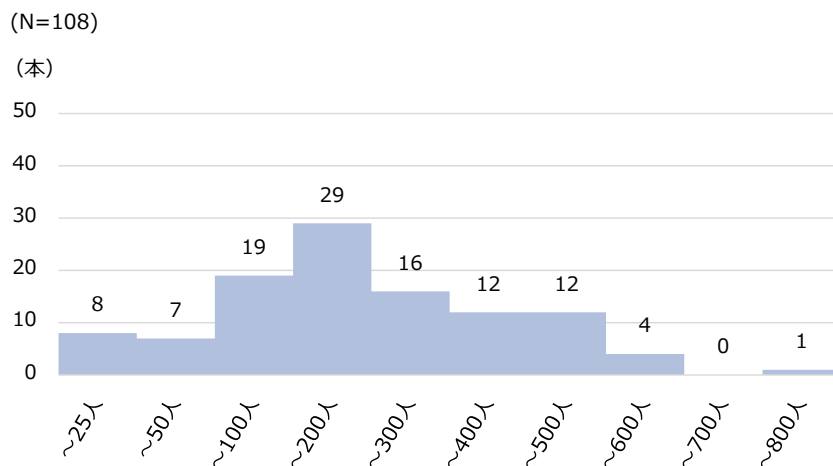


図 4-29 多摩地域のコミュニティバスの1日1台当たり利用者数

(2) 単位コスト

本項では、多摩地域のコミュニティバスの単位コストを明らかにする。

前項で、乗合自動車は1日1台単位でコストが発生する交通手段と述べたが、1年1台当たりのコストで見ると、平均値は2,117万円であり、ヒストグラムは図4-30のとおりである。

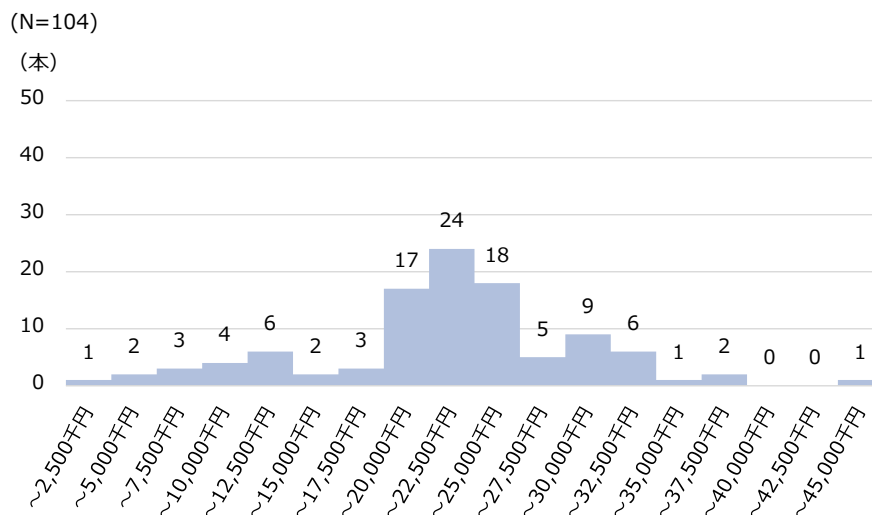


図 4-30 多摩地域のコミュニティバスの1年1台当たりコスト

1年1台当たりコストは、運行日数が多いか少ないかによって左右される。そこで、1日1台当たりのコストで見ると、平均値は61,365円であり、ヒストグラムは図4-31のとおりである。

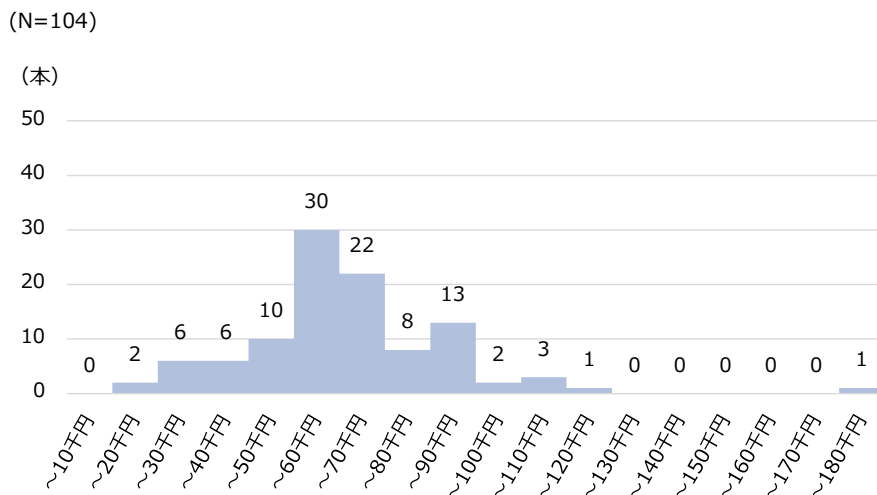


図 4-31 多摩地域のコミュニティバスの1日1台当たりコスト

1日1台当たりコストは、走行キロが長いか短いによって左右される。図4-32のヒストグラムを見ると、1日1台がこなす実車走行キロ³⁸にはある程度の幅がある（平均118km）。実車走行キロが短ければ運行に要する燃料費や人件費も少なくなるため、1日1台当たりコストも低くなる。したがって、乗合自動車の単位コストを最も公平に把握する指標の1つが、走行キロ当たりコストである。これは回送距離を含まない、実車走行キロ当たりコストとすることが望ましい。

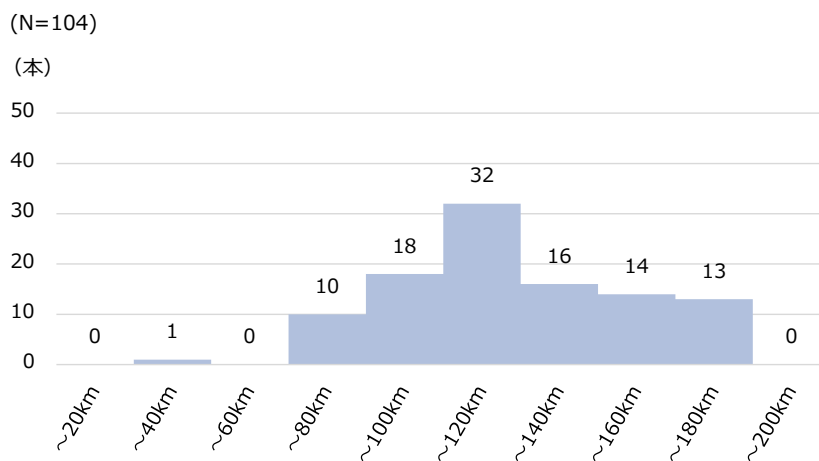


図 4-32 1日1台当たり実車走行キロ

多摩地域のコミュニティバスの実車走行キロ当たりコストは加重平均 522 円である。図 4-33 のヒストグラムを見ると、1年1台当たりコストや1日1台当たりコストよりもばらつきが小さいことが分かる。実車走行キロ当たりコストは、自治体が調達するバスサービスの「価格水準」であり、読者も、自らの自治体が運行するコミュニティバスの実車走行キロ当たりコストを図 4-33 のヒストグラムに当てはめることで、要するコストが相対的に高いか安いかを知ることができる。

³⁸ 回送状態の走行距離を含めないで、営業状態の走行距離だけを集計したのが「実車走行キロ」である。

なお、多摩地域を含む「武蔵・相模」ブロックの民間路線バスを含む平均コストは、2023年度で617円であり、多摩地域のコミュニティバスの「価格水準」は民間路線バスよりも安くなっていると評価できる。

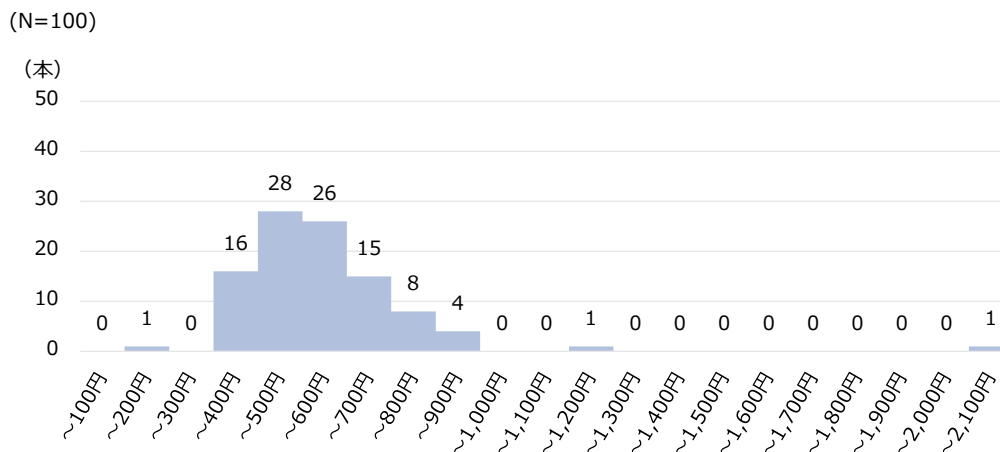


図 4-33 実車走行キロ当たりコスト

(3) サービスの調達手法とコスト水準の関係

以下、自治体が調達するバスサービスの「価格水準」である実車走行キロ当たりコストを、さまざまな側面からクロス集計で分析を加えていく。

多摩地域のコミュニティバスのうち、79.6%の路線が道路運送法に定める協議路線³⁹だった。

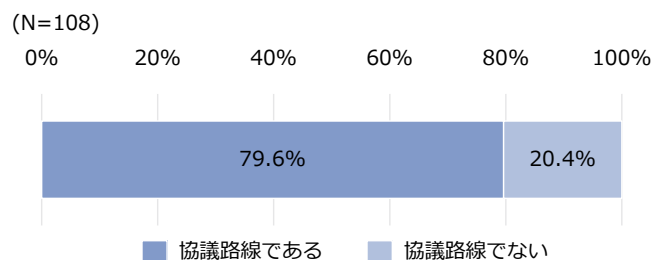


図 4-34 協議路線かそうでないか【SA】

次に、協議路線であるかどうかで実車走行キロ当たりコストを集計した。平均値は、協議路線が548円、協議路線でない路線が565円だった。また、両者の間でt検定を行ったが、両者の差は統計的に有意ではなかった。

³⁹ 道路運送法第九条第4項で定められた運賃制定手続きによるバス路線が「協議路線」で、主にコミュニティバスにおいて運送原価と関係なく運賃を制定する際に用いられる。地域の関係者による協議で運賃を定めることとしているため、「協議路線」と称される。

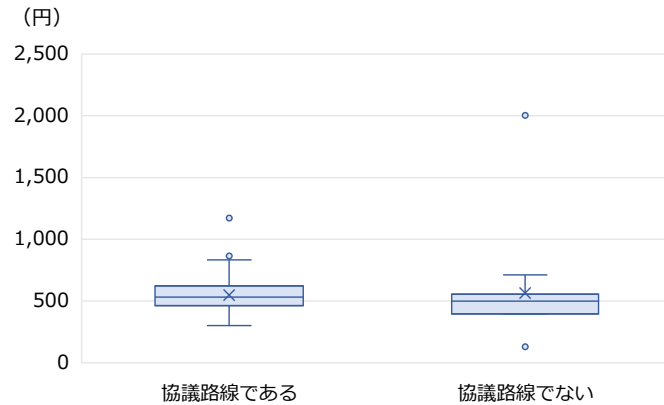


図 4-35 実車走行キロ当たりコスト 協議路線かどうか別【SA】

※t 検定とは、2つのグループの平均値を比較する際に、その差が偶然なのか、又は実質的に差があるのか（統計的に有意な差といえるか）を統計学的に判定する手法である。統計学では多くの場合、5%以下の確率でしか起こらないという結果が出たとき（これを5%有意という。）に、それは偶然ではなく意味のある結果だと考える。

コミュニティバスの受託事業者が、2002（平成14）年の需給調整規制廃止後に新規参入した事業者かを調べたところ、規制廃止前から乗合バス事業を営む事業者による運行が88.9%であった。

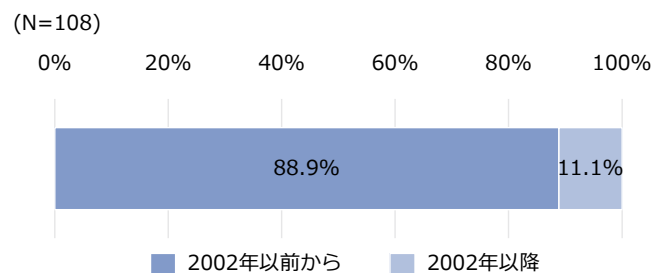


図 4-36 受託事業者は 2002 年以前から乗合バス事業を営んでいる事業者か【SA】

受託事業者が需給調整規制廃止後に新規参入した事業者かどうかで実車走行キロ当たりコストを集計した。平均値は、規制廃止前の既存事業者が 564 円、廃止後の新規参入事業者が 407 円だった。また、両者の間で t 検定を行ったところ、両者の差は 5%有意であった。コミュニティバス受託市場への新規事業者の参入促進は、コストを押し下げる効果がある可能性が示唆される。

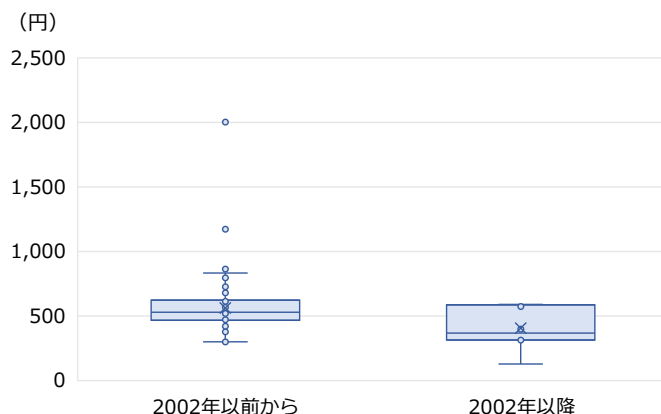


図 4-37 実車走行キロ当たりコスト 2002 年以前から
乗合バス事業を営んでいる事業者か別【SA】

受託事業者との契約方式について、競争入札を採用しているサービスは存在しなかった。65.7%が随意契約であり、総合評価プロポーザル方式は26.9%だった。また、随意契約以外の選定手法において、入札した事業者数の平均は1.2社だった。契約期間も尋ねたが、無期限または1年契約がほとんどを占め、いずれも既存事業者に有利な契約期間となっていた。無期限では他社に参入機会がなく、1年契約では新規事業者は投資を回収できない恐れがあることから参入をためらわせる。多摩地域のコミュニティバス市場では、競争の導入が立ち遅れていることがうかがえる。

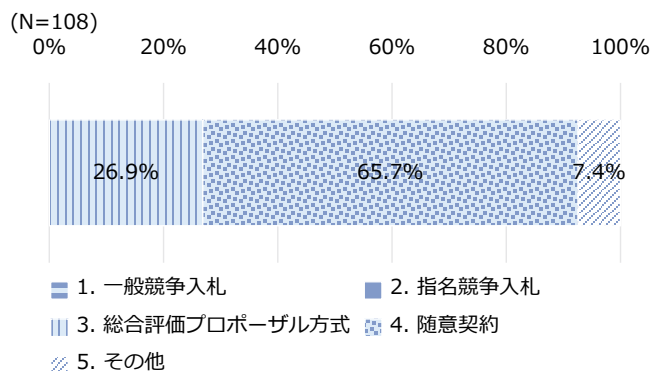


図 4-38 運行事業者との契約方式【SA】

受託事業者との契約方式別に実車走行キロ当たりコストを集計した。平均値は、総合評価プロポーザル方式が520円、随意契約が571円、その他が511円だった。また、随意契約と総合評価プロポーザル方式との間でt検定を行ったが、両者の差は統計的に有意ではなかった。

実車走行キロ当たりコストが極端に高い事例は随意契約に見受けられる。随意契約をする場合は相場を知って対応することが重要である。

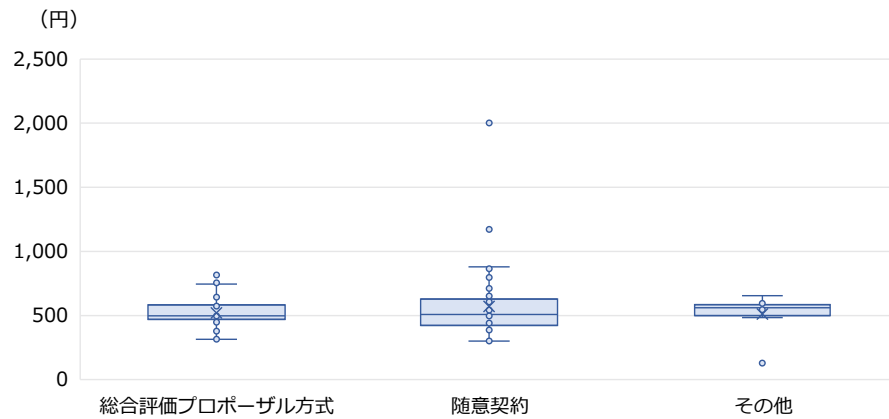


図 4-39 実車走行キロ当たりコスト 運行事業者との契約方式別【SA】

運行経費の設定方法を見ると、入札価格や価格交渉によるものは存在せず、83.3%が事業者側で要した実際のコストの追認、5.6%が事業者の運送原価×実車走行キロと、いずれも事業者の要した実際のコストに基づいた設定方法だった。一般に、これらの方法はコスト削減圧力が働かず、補助額の節約には不利になる。

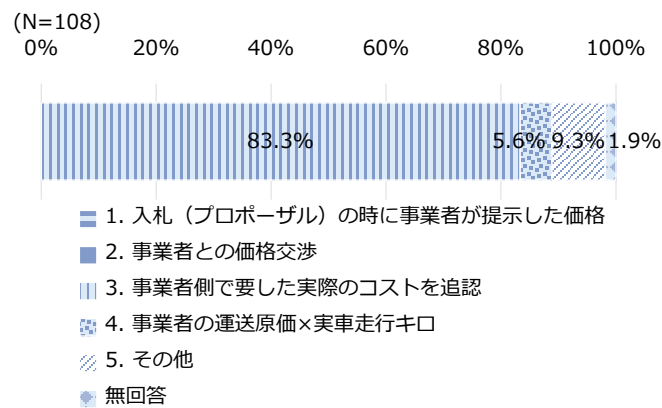


図 4-40 運行経費または補助額の設定方法【SA】

参考までに、運行経費の設定方法別に実車走行キロ当たりコストを集計した。平均値は、事業者側で要した実際のコストを追認が 548 円、事業者の運送原価×実車走行キロが 535 円、その他が 588 円だった。

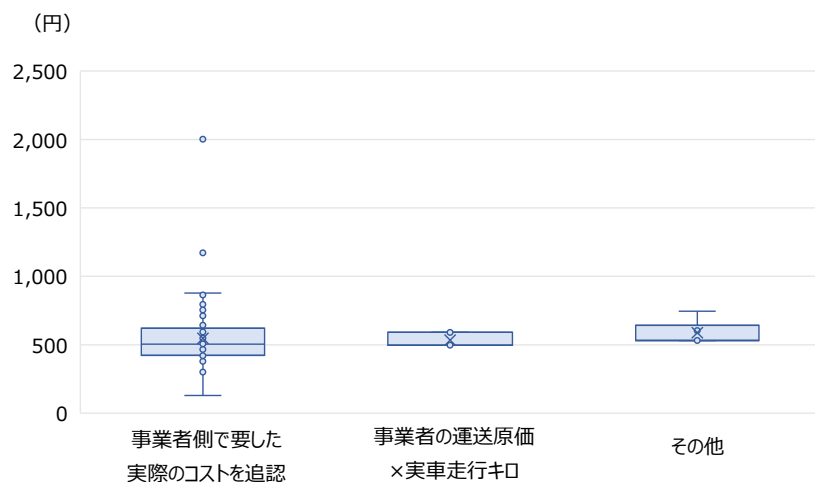


図 4-41 実車走行キロ当たりコスト 運行経費の設定方法別【SA】

運行委託契約か補助金支出かのどちらによるものかを見ると、95.4%の路線が補助金支出によって運行されていた。なお、運行委託契約によるサービスが少なすぎるため、平均値の差は示さない。

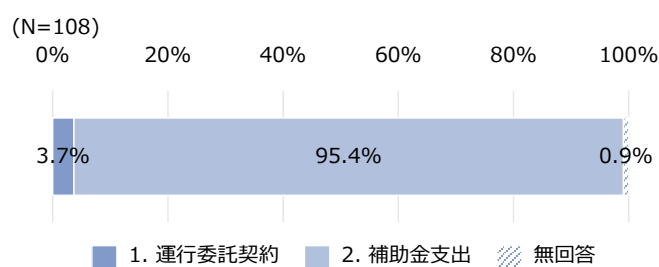


図 4-42 運行委託契約か補助金支出か【SA】

事業者への委託費または補助金の支払い方を見ると、欠損補助が80.6%に上った。エリア独占事業者への交付を前提とした支払い方が主流となっており、競争促進や補助額の節約には不利になっていると思われる。欠損補助・総費用契約・純費用契約の説明は第5章第8節をご覧ください。

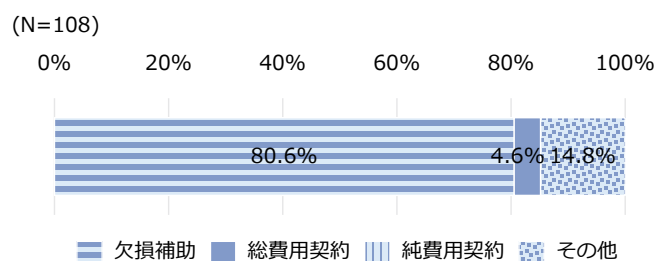


図 4-43 事業者への委託費または補助金の支払い方【SA】

補助金の支払い方別に実車走行キロ当たりコストを集計した。平均値は、総費用契約が478円、欠損補助が557円、その他が531円だった。総費用契約と欠損補助との間でt検定を行ったところ、両者の差は1%有意であり、総費用契約には補助金削減効果がある可能性があることが推測された。

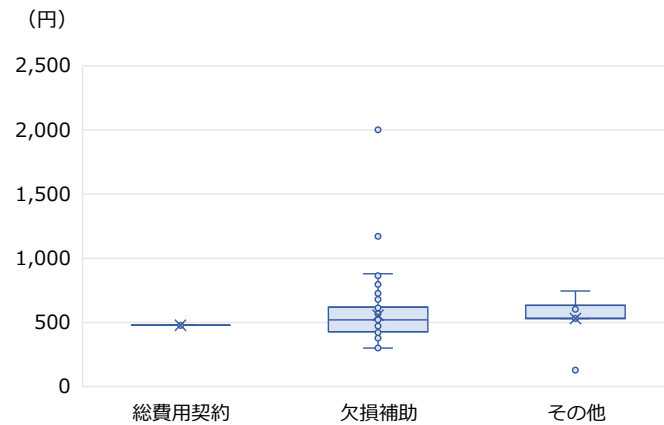


図 4-44 実車走行キロ当たりコスト 補助金の支払い方別【SA】

主に使用するバスの定員を見ると、小型バスである定員 30～39 名の車両を使って運行している路線が半数以上を占め、マイクロバスなど定員 20～29 名の車両を使って運行している路線が約 24%だった。

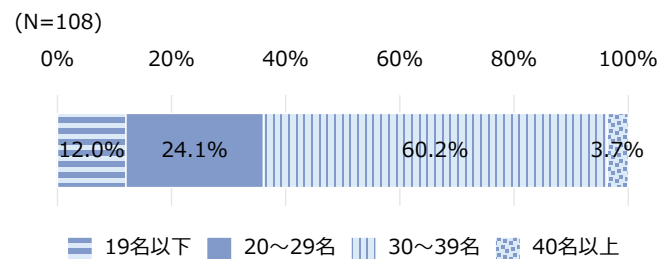


図 4-45 主に使用するバスの定員【FA】

バスの定員別に実車走行キロ当たりコストを集計したところ、概ね、車両サイズに比例してコストが増加する傾向が見て取れた。ただし、車両を小さくすると、輸送効率が下がるため、コスト削減効果以上に採算が悪化する可能性があることに注意が必要である。

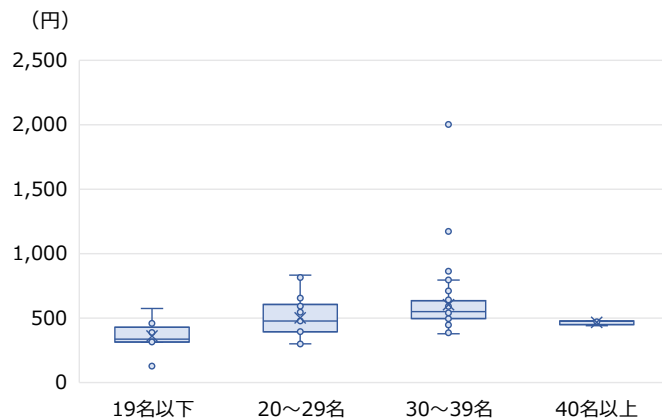


図 4-46 実車走行キロ当たりコスト バスの定員別

(4) 利用者1人当たりコスト

自動車を用いて住民を輸送する行政サービスの効率性を見るためには、利用者1人をどれぐらいの費用をかけて運んでいるかが重要な指標となる。

多摩地域のコミュニティバスの利用者1人当たりコストは、平均値1,239円、中央値388円だった。極端に高額なサービスがある影響で平均値は高めにでており、中央値の方が実際に近い。ヒストグラムは下図のとおりで、600円以下にボリュームがある。デマンド交通の場合、効率の良い事例でも1人当たりコストは1,000円を超えていることから、利用者1人当たりコストの面で見て、コミュニティバスはデマンド交通よりは効率的に住民を輸送していることが分かる。

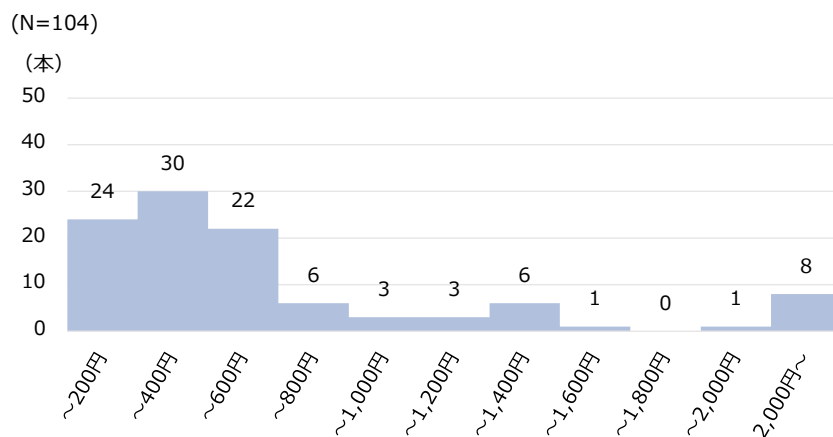


図 4-47 1人当たり運行経費のヒストグラム

利用者1人当たりコストは、バスの1日1台当たりコストを利用者でシェア（割り勘）した結果である。このことを反映して、1日1台当たり利用者数と1人当たりコストの散布図は、反比例の曲線を描く。より多くの1日1台当たり利用者数を獲得することが、利用者1人当たりコストを押し下げることにつながる。

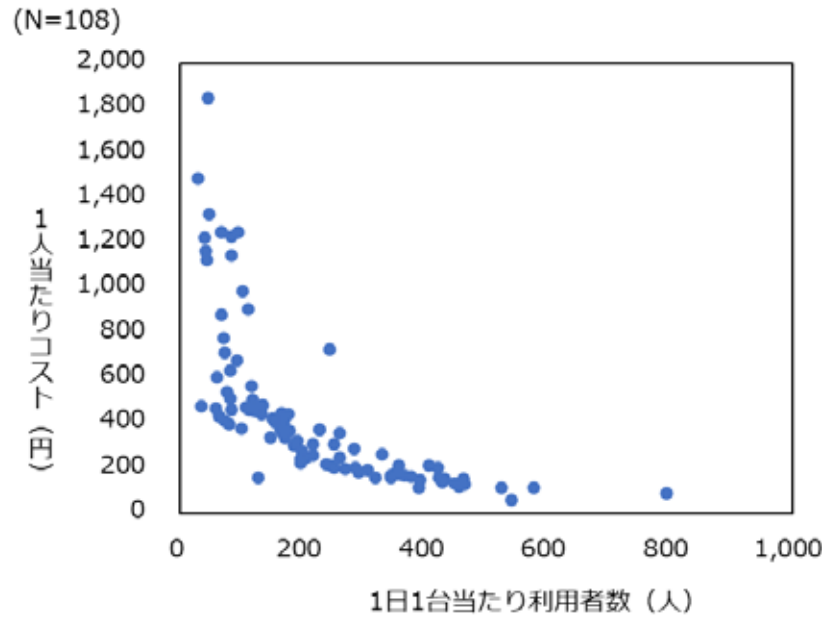


図 4-48 1日1台当たり利用者数と1人当たりコストの散布図

(5) 収支

収支は、そのサービスがどれだけ採算がとれているか、言い換えれば、どれだけ市場原理に近い形でサービスを提供できているかを示す指標である。

ここで注意が必要なのは、行政にとっては、収支が高いほど良いとはいえないことである。収支が悪いことは、そのサービスは民間事業者からは供給されないため、むしろ行政が負担して供給する必要性が高いことを意味する。また、収支率は運賃水準によって大きく影響を受けるため、輸送効率を見る指標としては適切でない。行政は、一般に収支に着目することが多いが、サービスの必要性は収支とは関係なく上位目的に照らして判定し、効率性については利用者1人当たりコストで見極めることが求められる。

図 4-49 を見ると、多摩地域のコミュニティバスの収支については、多くのサービスが 60% 以下であり、民営独立採算では供給されないタイプのサービスとなっている。

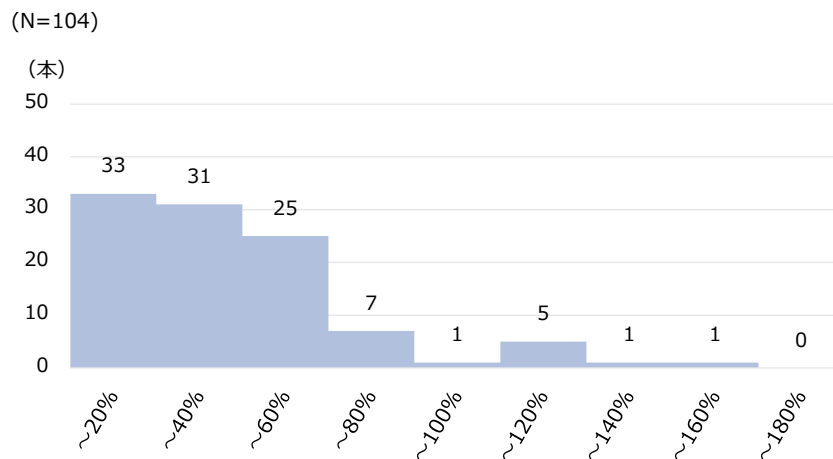


図 4-49 多摩地域のコミュニティバスの収支率

1日1台あたり利用者数と収支率の関係を見ると、かなり明確な比例関係が見て取れる。民間路線バスの採算ラインである1日1台あたり400人を超えるサービスの中には、実際に収支率100%を満たしているサービスも存在している。一方、1日1台あたり400人を超えているのに収支率100%を満たしていないサービスは、民間路線バスより運賃水準が低いことが影響している可能性がある。図4-50では、利用者1人当たり運賃収入が100円を下回っているサービスを赤色の点でプロットしたが、青色の点とは回帰直線が異なっている傾向が見て取れる。

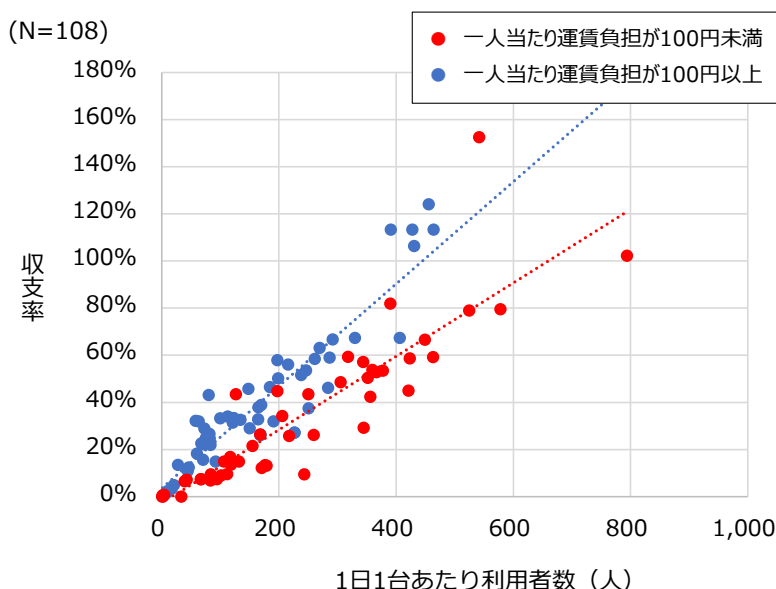


図 4-50 1日1台あたり利用者数と収支率の散布図

ここで、利用者1人当たり運賃収入の分布を見ると、平均値は110円、中央値は101円である。75円～100円に分布の山があり、民間路線バスに比べ運賃水準がかなり低いことがうかがえる。

ここでいう利用者1人当たり運賃収入は、運賃設定額ではなく、1年間の運賃収入を1年間の利用者数で割った数値で、定期券や高齢者割引・小児運賃等の影響をすべて足しこんだ1人当たりの平均運賃収入を意味する。

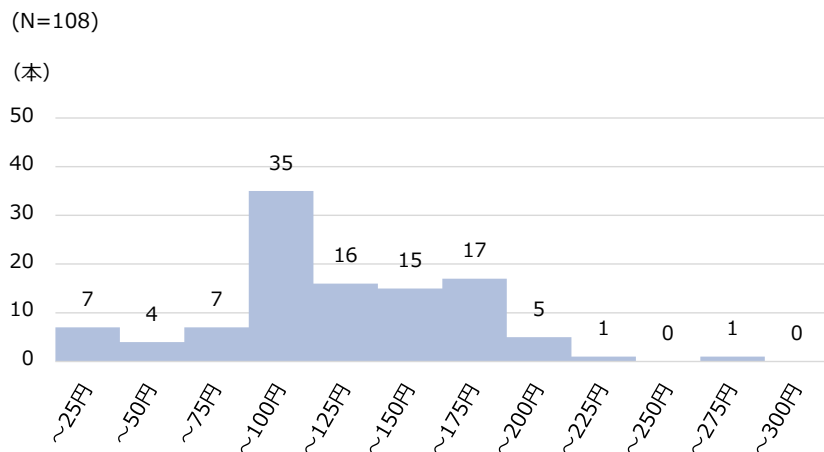


図 4-51 利用者1人当たり運賃収入