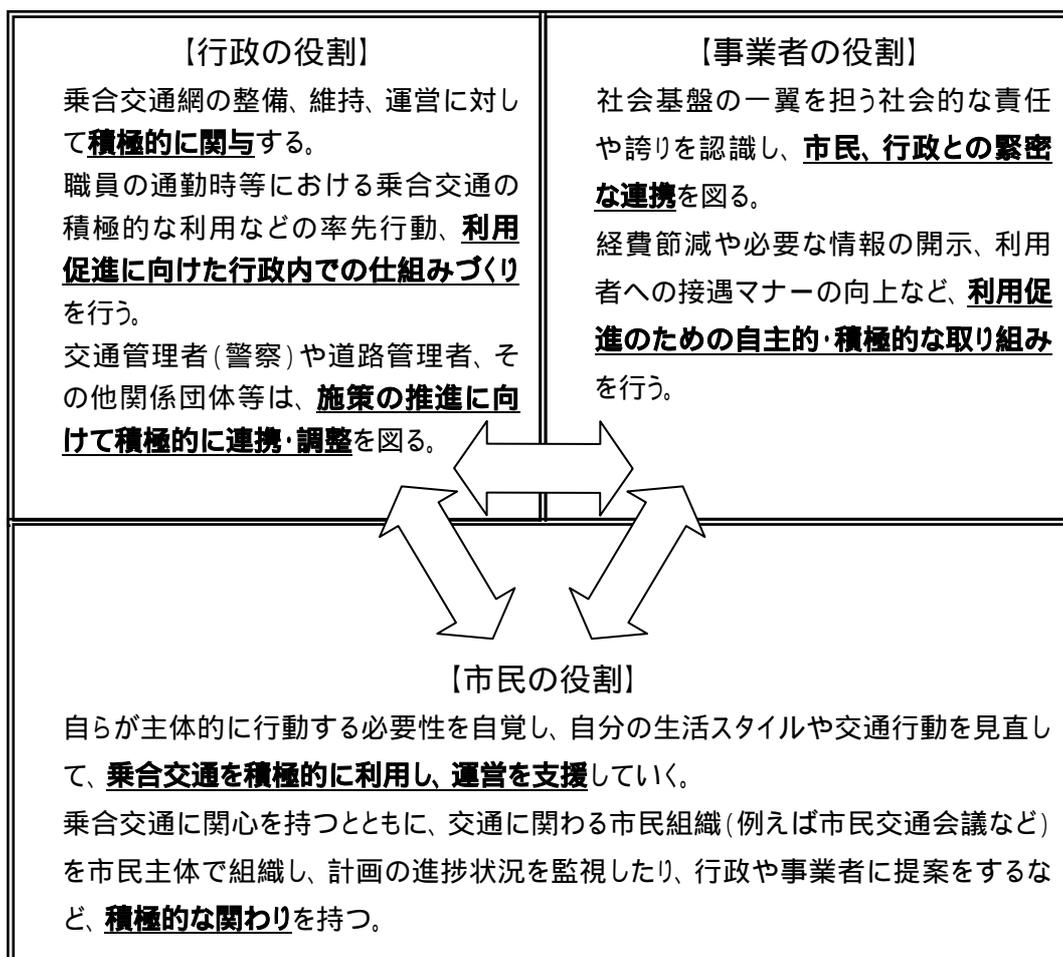


## 2 - 2 乗合交通整備において想定する枠組み

### 1) 全体の枠組み

#### 想定する枠組み

市民、行政、事業者が、それぞれの役割のもとで緊密な連携を図る。  
行政は、乗合交通網の整備、維持、運営に対して積極的に関与する。  
事業者は、市民、行政と緊密に連携しつつ、利用促進のための自主的・積極的な取り組みを行う。  
行政と事業者は、運営・運行面における協調関係の構築を目指す。事業者は、コスト最少化に向けて努力しながら実際にバスを運行し、行政は利用促進に向けた取り組み等を事業者と連携しながら行う。  
市民は、自分の生活スタイルや交通行動を見直し、乗合交通を積極的に利用していくことを基本とする。



## 2) 行政と事業者の枠組み

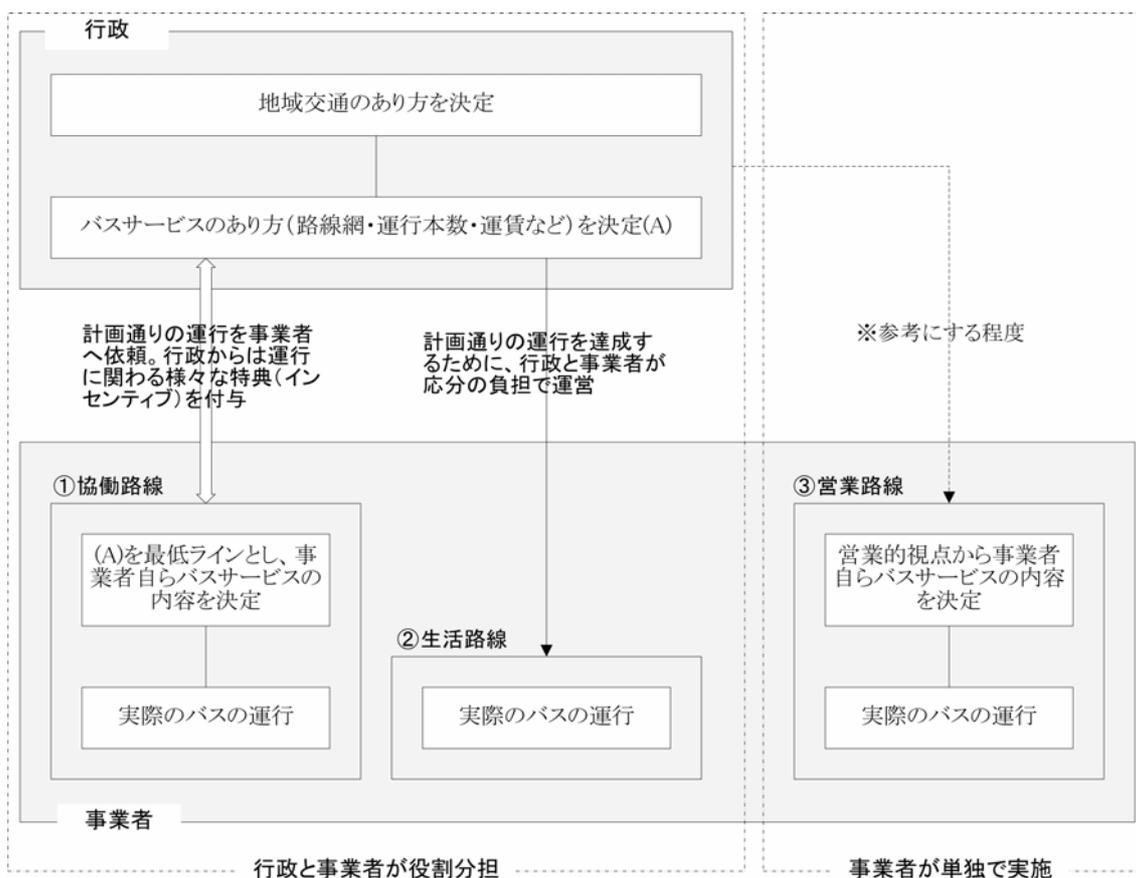
### 行政と事業者の役割分担

行政は、「**最も効率的に質の高いサービスを市民に提供**」することを**最優先課題**として捉え、事業者と適切な役割分担を行うことを基本とする。

**地域交通のあり方やバスサービスのあり方(路線網、運行本数、運賃など)は、事業者からの情報提供を受けつつも、行政が主体となって決定する。**

**市内の路線を3種類(協働路線、生活路線、営業路線)に分類し、それぞれの路線の利用実態等に即した形で、計画、運営、運行の各段階において、行政と事業者が役割を分担する。**

### 行政と事業者の役割分担の形態



- ①協働路線:(A)を最低ラインとして、事業者自らがサービスを決定し運行する路線。行政側からは運行に関する様々な特典(インセンティブ)が与えられる。
- ②生活路線:(A)の達成に向け、行政と事業者が応分の負担で運営し、事業者が運行する路線。
- ③営業路線:(A)の内容によらず、事業者が営業的視点から自主的にサービスを決定し運行する路線。

行政と事業者の役割分担の内容( 協働路線、 生活路線について)

	行政	事業者
計画	地域交通のあり方、バスサービスのあり方(路線網・運行本数・運賃など)を決定する。	必要な助言および情報提供を行う。
運営	<p>&lt; 協働路線<sup>1</sup>&gt;                      計画したバスサービス水準の達成を条件に、運営を事業者へ依頼する。                      依頼する事業者に対しては、停留所の改良や駅前広場や公共スペースの優先利用など、運行に係わる様々な特典(インセンティブ)を付与する。</p>	<p>&lt; 協働路線<sup>1</sup>&gt;                      自社の規模や車庫の位置等を考慮して、運営・運行に協力するか否かを判断する。                      行政が計画したサービス水準を最低ラインとして、自らバスサービスの内容を決定する。</p>
	<p>&lt; 生活路線<sup>1</sup>&gt;                      路線に対する市民の意識や利用意向、および運行経費削減に向けた事業者による取り組みを考慮した上で、計画したバスサービス水準を達成するため、行政と事業者が応分の負担で運営する。                      最も効率的に質の高いサービスを提供可能と考えられる事業者を選定し、役割分担を行う。</p>	<p>&lt; 生活路線<sup>1</sup>&gt;                      自社の規模や車庫の位置等を考慮して、運営・運行に協力するか否かを判断する。                      運行経費削減に向けた自助努力を行うことを前提に、行政と事業者が応分の負担で運営する。</p>
運行	<p>&lt; 協働路線、 生活路線 &gt;                      利用者満足度や運行内容に関する調査を実施し、計画通りの運行がなされているかをモニタリングする。</p>	<p>&lt; 協働路線、 生活路線 &gt;                      コスト最少化に向けて努力しながら、実際にバスを運行する。                      車両および人員を管理し、安全運行に努める。</p>

1 協働路線では、運行に関わる直接的な経費については行政側が負担をしない。また、生活路線では行政側の負担をできるだけ軽減するよう、利用促進を図る。

参考資料: INTA 公共交通分科会発表資料(横浜国立大学大学院 中村教授)を参考に作成。

役割分担を行う際の行政の考え方

行政は、「**最も効率的に質の高いサービスを市民に提供**」することを**最優先課題**として捉え、事業者と適切な役割分担を行うことを基本とする。

事業者との役割分担にあたっては、市内の路線網を一括して単独の事業者に運行委託する場合と、競争原理を働かせ、路線や地域毎に複数の事業者に委託する場合との**利点や欠点・課題等を十分に審議**する(表 2-1)。

その上で、行政として、最も効率的に質の高いサービスを市民に提供できる形態を判断し、事業者と役割を分担することとする(P.9 に事業者へ運行を委託したり、委託内容を更新する場合に確認する諸条件を記載)。

ただし、事業者との契約制度の構築や情報共有の仕組みの確立、経験の蓄積等には一定の時間を要することが想定されるため、**当面の間は、市内での運行実績を有する既存事業者との連携・役割分担を基本**に考える。

なお、**個別路線の事業や契約・委託内容等は固定したものとはせず**、事業の継続性も考慮しつつ、**一定の期間(1年ないしは3年等)ごとに見直しを行うこと**とする。

表 2-1 想定される役割分担の利点、欠点・課題

	市内の路線網を一括して 単独の事業者に運行委託する場合	路線や地域毎に 複数の事業者に委託する場合
利点	<p>黒字路線と赤字路線の収支を一括して管理するため、赤字路線の運行に黒字路線による収入の一部が充てられることが期待され、市全体でみれば経費が安価となる可能性がある。</p> <p>運営、運行に関わる各種事務手続きや調整に要する手間が省略出来る。</p>	<p>事業者間に競争原理が働くため、路線や地域によっては、現在よりも高いサービス内容(運行頻度や運行時間帯、運賃など)が確保される可能性がある。</p> <p>運行経費とサービス内容を、異なる事業者間で比較することが可能となる。</p>
欠点 課題	<p>運行経費に対するサービス内容の妥当性を検証することが難しい。そのため、事業者との一定の信頼関係を構築し、運営・運行に関わる各種情報を常に共有しておく必要がある。</p> <p>行政と事業者との契約が不調に終わった場合、市内の路線網全体から事業者が撤退するという最悪のシナリオも想定される。</p>	<p>事業者が運行に興味を示さない路線や地域では、運営、運行面で行政のより深い関与が求められる。運行にあたって黒字路線の収入を見込むことが難しいため、行政負担が過大となる可能性がある。</p> <p>サービス内容や乗り継ぎ、その他運営面について一定の質を確保するため、行政が主体となって事業者間で調整を行う必要がある。</p>

事業者へ運行を委託したり、委託内容を更新する場合に確認する諸条件

【運行委託契約、契約更新の場合の確認事項】

- (1) 事業の経済性について
  - 1) 年間運行経費
    - ・路線網、運行本数に基づいた年間の運行経費(内訳も含む)
    - ・コスト低減に向けた具体的な取り組み内容
  - 2) 運行計画
    - ・市が提示するバスサービスのあり方に基づいた具体的な運行計画
- (2) 事業の実現性・継続性について
  - 1) 運行に向けた工程管理
    - ・路線の運行や改変を行う場合の申請手続き、バス停の設置、その他のスケジュール
  - 2) 料金収受について
    - ・路線間を乗り継ぐ場合の乗り継ぎシステムの提案(システム導入の可否、乗り継ぎ方法、割引額など)
    - ・機器設置費用の負担方法等(必要な場合)
  - 3) 運行管理について
    - ・車両基地の位置、規模、回送費用、回送時間など
    - ・緊急時への対応(雨天時、災害時など)
  - 4) 操車能力について
    - ・道路混雑時、イベント時等への対応
    - ・運行の安定化(定時性の確保)に向けた取り組み
  - 5) 利用促進の方法について
    - ・利用促進に向けた具体的な取り組み内容
    - ・各種システム導入の可否(特定施設利用者への割引、商店街とのタイアップなど)
- (3) 緊急時への対応について
  - ・事故、故障時など不測の事態が発生した場合の対処方法など
- (4) 安全確保について
  - 1) 安全確保への取り組み
    - ・安全確保へ向けた具体的な取り組み内容
    - ・高齢者や身体障害者への対応、乗務員の社内教育体制
  - 2) 快適性の確保
    - ・小型車両など車両特性に対応した運転講習の実施など
- (5) 環境への配慮、その他について
  - 1) 環境への配慮について
    - ・運行に関わる騒音、振動、大気汚染等に対する対策
  - 2) 要望・クレーム処理について