

業務目的

地域公共交通においては、コンパクトシティの実現、高齢者等の移手段の確保等の観点から、その充実が求められているが、近年、民間事業者の事業運営に任せきりでは地域公共交通ネットワークの維持が困難な状況となっており、今後、地方公共団体と民間事業者が協力してその維持・充実を図ることが重要となっている。本業務においては、民間事業者を主体とする我が国の地域公共交通のメリットを生かしつつ、地域公共交通における官民の役割分担を再定義し、民間の能力を最大限活用しつつ官民連携手法を活用する上での課題を整理し、その方策の検討を行った。

業務内容

第Ⅰ章 業務の概要

1. 業務の目的
2. 業務の内容

第Ⅱ章 国内事例調査

1. 調査の目的
2. 国内事例の調査結果
3. まとめ

第Ⅲ章 海外事例調査

1. 調査の目的
2. 海外事例の調査結果
3. まとめ

第Ⅳ章 ケーススタディの実施

1. 調査の目的
2. 富士市の現況及び公共交通に関する取組みの状況
3. 富士市におけるケーススタディの結果
4. まとめ

第Ⅴ章 地域公共交通における官民連携手法の検討等

1. 官民連携手法の基本的な方向性
2. 官民連携手法の検討
3. 官民連携手法の導入に向けた課題の整理
4. 地方公共団体や事業者を対象としたガイドライン案(骨子)等の作成

検討結果概要

【国内事例調査】

・国内7都市の事例調査結果を踏まえ、都市規模に応じた3つに類型化を行い、現状・問題点と官民連携の主な課題を整理した。

	大規模都市(主に政令指定都市)	中規模都市(主に中核市、特別市等)	小規模都市
現状・問題点	・都心部等の採算地域において多数の事業者が参入。路線の輻輳、事業者ごとの停留所の設置などの問題が発生しているが、民間事業者の独立採算による自主運行が主体であり、行政がバスの運行計画に関与しにくい状況。	・都心部等の採算地域では、民間事業者による自主運行が主体であり、行政がバスの運行計画に関与しにくい状況。 ・郊外部等の不採算地域では、赤字補填に依存。行政による直営化(コミュニティバスへの移行等)も進行、行政負担が拡大。 ・赤字路線への補助について、市町村合併前の基準による補助金支給が継続。年度単位の赤字補填のため、利用促進等に対するインセンティブが不十分。	・不採算地域でのバス運行が多く、赤字補填に依存しており、行政負担が拡大。 ・事業者の撤退により、ほぼ全域を行政直営に転換せざるを得ないケースも発生。 ・既存のバス路線の需要が縮小する一方、大型商業施設と連携した新しいサービスが出現するなど、多様な地域資源を活かしたサービス導入の動き。
官民連携の主な課題	1)採算地域における利便性向上のための官民連携スキームの検討・導入	1)採算地域における利便性向上のための官民連携スキームの検討・導入 2)不採算地域における利便性向上のための官民連携スキームの検討・導入 4)事業者間の補助配分ルールの見直し、事業者に対するインセンティブの付与	2)不採算地域における利便性向上のための官民連携スキームの検討・導入 3)官の事業リスクの分担(官民の役割分担の見直し) 5)多様な既存資源を生かした新たなサービスや運営スキームの導入

【海外事例調査】

・イギリス、ドイツにおける官民連携手法の動向について現地調査(ロンドン、フランクフルト、フライブルグ)を実施した。

1)2)官民連携スキーム	3)官民の役割分担(官のリスク分担)	4)補助金配分・インセンティブ
○イギリスの地方都市では、規制緩和による参入規制の撤廃によって過当競争等の弊害が発生、コスト削減からサービス向上へ転換するなかで、事業者と公的機関とのボランタリーな協定締結(契約方式は進展せず)や、 ○イギリス、ドイツともに、官民のパートナーシップを中長期的に担保するしくみの導入を推進。	○ドイツ・フライブルグでは地域公共交通の利用促進のための官民連携によるサービス向上の取組みや、行政主導によるインフラ等の環境整備のしくみづくりを展開。 ○イギリスの地方都市では、これまでの事業者への助成金を行政によるインフラ整備に振り替える動き(BBA(Better Bus Area))。	○ロンドンやフランクフルト等の大都市では、公募による競争入札導入によるコスト削減とともに、モニタリングシステム導入によるサービス品質の確保・改善へのインセンティブ付与、運賃・補助金の配分基準の明確化・透明化(フランクフルト)等を推進。

検討結果概要(続き)

【ケーススタディ】

・静岡県富士市での以下の2つのケーススタディを実施し、官民連携の具体的手法や実現化のための課題を整理した。

ケース	【CASE-1】長期的視点による補助金配分ルールの見直しと必要な投資財源の確保	【CASE-2】企業バス等との連携による効率的な路線再編	
官民連携の主な課題	1) 2) 官民連携スキームの検討・導入	・採算性に関わらず市内の全路線・ネットワークを対象 ・事業者と行政のパートナーシップによる協議会方式が適切(協定締結による)	・協定締結による自主運行、行政直営による委託化の2ケースを想定
	3) 官民の役割分担の見直し	・共通目標達成のための官民の役割分担の検討(行政・事業者それぞれの利用促進、行政財産の有効活用の可能性)	・協議会方式を前提にした、官民の役割分担を検討
	4) 補助金配分ルールの見直し、インセンティブの付与	・補助金の長期的な担保(5年程度) ・利用促進・投資等に対する補助金を配分	・市の補助金と企業の協力の配分ルールを検討
	5) 多様な既存資源を生かした新たなサービスや運営スキームの導入	—	・企業バスやターミナルを活用した官民連携による新規路線の具体案を検討
	VFM	・収支改善によって事業者の欠損額が削減、長期的な財政負担額の削減効果が期待。	・財政負担削減の可能性はあるが、限定的。
実現のための課題	・補助金配分変更に対する事業者の理解 ・補助金の客観的な配分基準づくり ・計画進捗等を管理するしくみづくり(マネジメントシステム)	・事業者等の巻き込み ・事業者の財務・運行データの入手 等々	

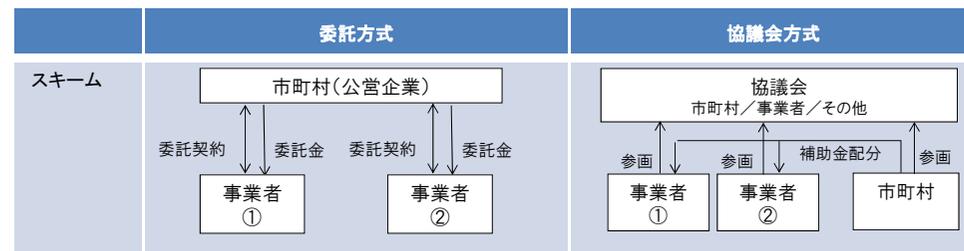
【官民連携手法の検討等】

■今後の官民連携手法の基本方針

・地域全体の交通ネットワークを対象に、官民連携によって中・長期的な共通目標を設定したうえで、路線再編計画の策定、および目標達成のための官民の役割分担を行い、実施の成果を検証し、サービスの改善につなげるという、マネジメントサイクルに基づいた「目標管理システム」導入が必要。

■官民連携スキーム

・基本的な官民連携スキームとして、「委託方式」と「協議会方式」を検討。  
・大規模都市や中規模都市等の民間事業者による自主運行を中心とする地域では、「協議会方式」による協定締結によって役割分担や配分ルール等を担保。行政主体の地域、および事業者の自主運行を中心とする地域でも不採算地域においては「委託方式」も検討。  
・ネットワーク全般に対しては「協議会方式」を導入し、一部の郊外路線・エリアについては「委託方式」を取り入れるなど、両者を組み合わせることも想定。



■官民の役割分担(委託方式、協議会方式とも)

・行政は市民の啓発やインフラ整備、事業者は宣伝・営業活動の展開など、官民の役割分担を明確化。  
・停留所等の設備やバス車両、操車場やターミナル等について行政資産を活用(小規模自治体等)。

■補助金配分・モニタリング(委託方式、協議会方式とも)

・事業者による利用促進策や新規投資等に対するインセンティブを付与するため、役割分担や成果に応じて補助金等を支給・配分する手法への転換が望ましい。  
・事業者に対するモニタリングが重要。指標としては、乗降客数や収入といったアウトカム指標と、サービス品質や営業努力等のアウトプット・プロセス指標等を検討。  
・サービス品質やプロセスの評価については、その取組みに対して一定のファンドから資金を配分することとし、事業者によるサービス改善や営業努力へのインセンティブとすることが考えられる。

⇒以上の検討を踏まえ、地方公共団体や事業者を対象として、協議会方式を導入する場合を想定した「ガイドライン案(骨子)」および「標準的な協定(案)」を作成。

検討結果結論

・公共交通需要が比較的大きい大規模・中規模都市において、路線再編等のプラン策定やサービス品質評価・モニタリングの試行、官民の役割分担や補助金配分等のルールづくりをモデル的に推進し、先進事例、成功例を創出していくことが求められる。