

地域公共交通の民間委託に係る自治体の 入札制度に関する調査研究

平成28年5月18日

国土交通政策研究所

研究官 高久真以子

1. 調査研究の背景と目的
2. 自治体アンケート結果
3. 運行委託の入札に係る現状と課題
4. 運行委託主体選定方法の考察

1. 調査研究の背景と目的

背景

- ▶ 人口減少社会の到来に伴い、地方部を中心に多くの民間交通事業者がサービスを縮小若しくはバス等の公共交通事業から撤退
- ▶ コミュニティバス等の地方自治体が主導する交通システムを導入する必要性が増大
- ▶ 市町村等自治体が運行業務を委託する場合、適切な運行主体を確保することが必要
- ▶ 競争原理の活用により低廉で質の高い交通サービスの維持・向上が図られる可能性

目的

- ▶ 本調査研究では、地方自治体がバス等公共交通サービスを提供するために、地域の実情に応じた適切な運行委託先を選定するために必要な入札等についてアンケート結果に基づき、考察する。

調査内容

- ▶ 全国の地方自治体における運行委託に係る競争入札の実態をアンケート調査した結果を分析し、特色のある9自治体にヒアリングを実施
- ▶ 運行委託先を決定する入札の現状と課題を整理
- ▶ 運行委託主体選定方法の考察

2-1 入札制度の概要

▶ 地方自治体における入札制度の概要（地方自治法第234条）

業務委託 = 「請負その他の契約」（三野2014）

名 称		本調査研究の区分
一般競争入札		単純な価格競争のみの入札
指名競争入札		
総合評価一般競争入札		応札者の提案を促す入札
	企画競争・プロポーザル等 ^{(※2)(※3)}	
随意契約 ^(※1)		一者との随意契約
	一者随意契約	

(※1) 業務委託であっても、公益的配慮が必要な場合もあることから、競争入札が原則ではあるが、具体的状況と行政目標実現との関係を考慮し「競争入札に適しない」事業が具体的にある場合は随意契約によることも可能である(三野2014)

(※2) 企画競争、プロポーザル方式、公募、コンペなどは、何らかの競争が透明・公正な形で行われて契約相手方を確定した上で「その性質又は目的が競争入札に適しないものをするとき」にあたるとして随意契約が行われるということが通例である(市川2015)。

(※3) 国の入札制度においては企画競争、公募、コンペ、プロポーザル、公募型プロポーザル等の名称及びそれぞれの性質による区分が明らかになっているが、地方自治体の入札制度において区分は必ずしも明確ではない。

2-2 地方自治体へのアンケート調査（概要）

対象自治体：全自治体（1,963自治体）

都道府県 = 47、市 = 790、町 = 745、村 = 183、東京都の特別区 23、政令市内の区 = 175

対象交通モード：陸上地域公共交通

鉄道 路面電車 バス（路線バス コミュニティバス 福祉バス スクールバス 乗合タクシー）

二種類のアンケートを実施

アンケートA 当該自治体が公共交通の運行委託を実施しているか等を確認

アンケートB アンケートAで「はい」と回答した自治体の実施している事業毎の実態調査

アンケートAの主な調査項目

- ▶自治体が運行委託を実施している件数（モード別）
- ▶運行委託を実施した効果の有無、効果の具体的内容
- ▶運行委託を実施するにあたっての課題

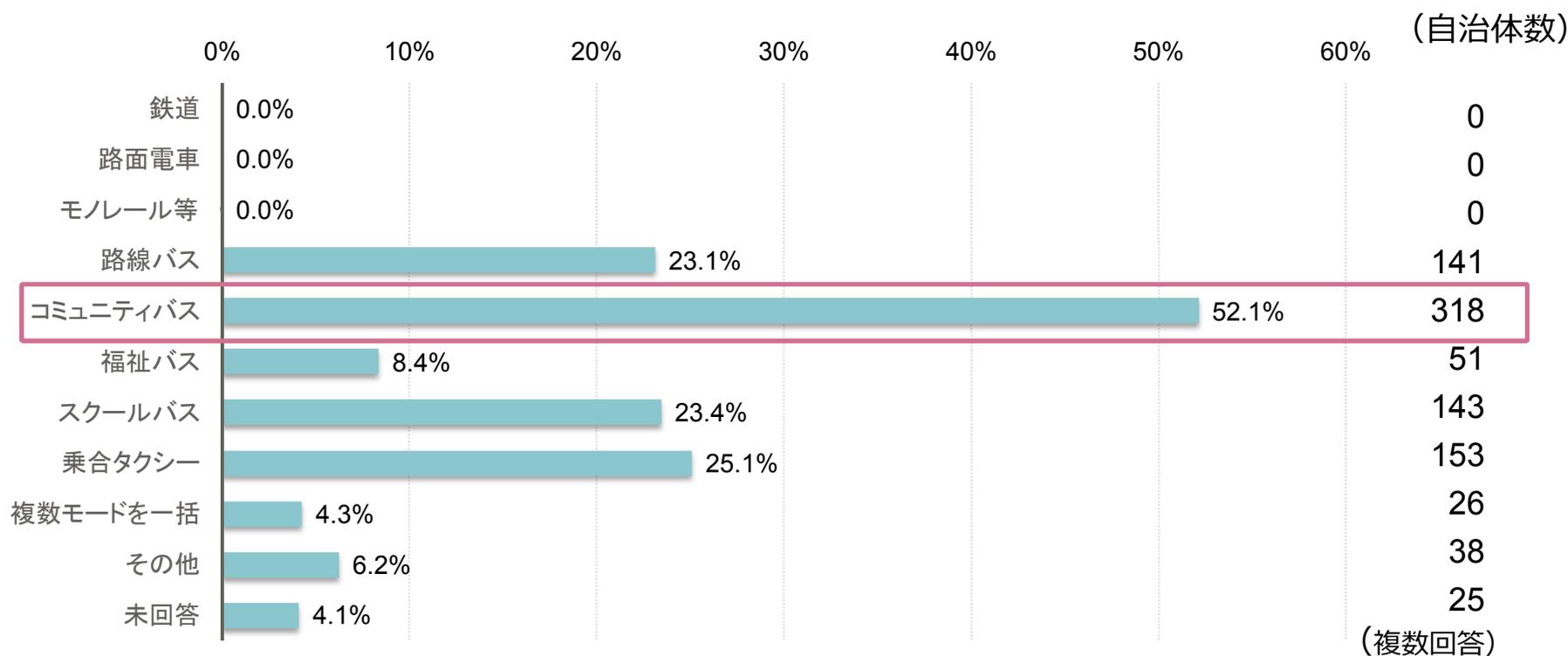
アンケートBの主な調査項目

- | | |
|----------------|-----------|
| ▶事業のモード（複数も含む） | ▶入札参加資格 |
| ▶委託先決定手法 | ▶契約金額設定方法 |
| ▶事業の一日の利用者数 | ▶応札者数 |
| ▶対象の範囲（路線数等） | ▶運行事業者の評価 |

2-3 運行委託の現状

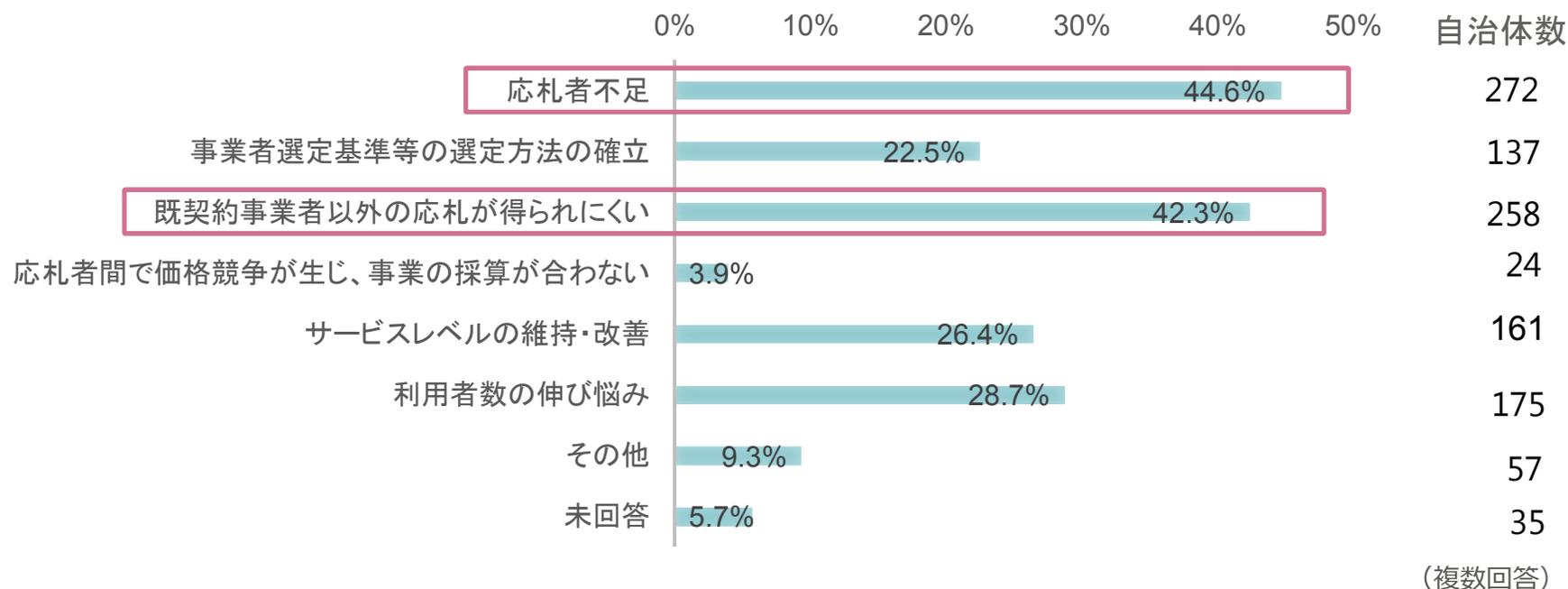
- ▶ 全自治体 (1,963自治体) のうち有効回答数は 1,078自治体 (54.9%)
- ▶ 地域公共交通の民間事業者への運行委託を実施している自治体は 610自治体 (60.3%)
- ▶ 上記610自治体のうち、具体的な事業ごとについての有効回答があったのは 552自治体 (90.5%) 対象事業数は 1,616件

▶ 運行委託を実施しているモード **コミュニティバス**の運行委託件数、割合が最も高い



2-4 入札の課題認識

- ▶ **応札者不足等が最も多く、利用者数の伸び悩み、サービスレベル、選定方法の確立がそれに続く形となっている**



- ▶ **参加資格（地域要件） 有 50% 無 30%**

- ▶ **応札者不足と地域要件の関係性**

地域要件ありの平均応札者数 **1.7社**

地域要件なしの平均応札者数 **1.5社**

2-5 モードと入札形式

- ▶ 全事業の入札形式としては「一者との随意契約」が最も多い (759件)
- ▶ 「応札者の提案を促す入札」はコミュニティバス及び乗合タクシーでは若干多いがそれでも 22% (116件)、23% (54件) に過ぎない

	単純な価格競争のみの入札	応札者の提案を促す入札	一者との随意契約	合計
路線バス	84	27(11.4%)	124	235
コミュニティバス	157	116(22.2%)	254	527
福祉バス	12	4(8.0%)	34	50
スクールバス	254	20(4.9%)	133	407
乗合タクシー	29	54(23.1%)	151	234
複数モードを一括	8	3(8.8%)	23	34
その他	13	6	40	59
未回答	0	0	0	0
合計	557	230(14.9%)	759	1546

2-6 入札形式と利用者人数 (全モード)

- ▶ 1日の利用者数が**50人未満**の事業の件数が**全事業の57.3% (873件)**を占める
- ▶ 1日の利用者が50人未満でも「**応札者の提案を促す入札**」を採用している事業は**89件 (10.1%)**存在し、利用者人数の増加に伴い「**応札者の提案を促す入札**」の割合は増加する傾向が見られる

	単純な価格競争のみの入札	応札者の提案を促す入札	一者との随意契約	合計
50人未満	296	89(10.1%)	488	873(57.3%)
50-100人	113	41(16.0%)	101	255
100-500人	126	74(22.6%)	128	328
500人以上	11	26(38.2%)	31	68
合計	546	230(15.1%)	748	1,524

2-7 契約年数① (全モード)

▶ 入札形式と契約年数 **2年未満は58%、5年以上は8%** (バスの法定耐用年数は5年)

入札形式	単純な価格競争 のみの入札	応札者の 提案を促す入札	一者との随意契約	件数
1年未満 (12ヵ月未満)	59	24	163	246
1年以上2年未満 (単年度契約を含む)	181	50	418	649
2年以上3年未満	127	45	19	191
3年以上4年未満	96	50	22	168
4年以上5年未満	34	19	9	62
5年以上10年未満	41	34	27	102
11年以上15年未満	2	1	11	14
16年以上20年未満	1	0	3	4
20年以上	1	0	5	6
未回答	15	7	82	104
合計	557	230	759	1546

▶ **長期継続契約について** 平成16年に長期継続契約の対象となる契約の範囲を拡大

「電気、ガス若しくは水の供給若しくは電気通信役務の提供を受ける契約又は不動産を借りる契約
その他政令で定める契約」 (地方自治法第234条の3)

「翌年度以降にわたり物品を借り入れ又は役務の提供を受ける契約で、その契約の性質上翌年度以降にわたり契約を締結しなければ当該契約に係る事務の取扱いに支障を及ぼすようなもののうち、**条例で定めるものとする**」 (地方自治法施行令第167条の17)

▶ 平成16年までは単年度契約しかできなかった。現在は条例を定めれば複数年度での契約が可能。

2-8 契約年数② (複数年契約の理由)

▶ 2年以上の複数年契約を実施している572件の理由の内訳

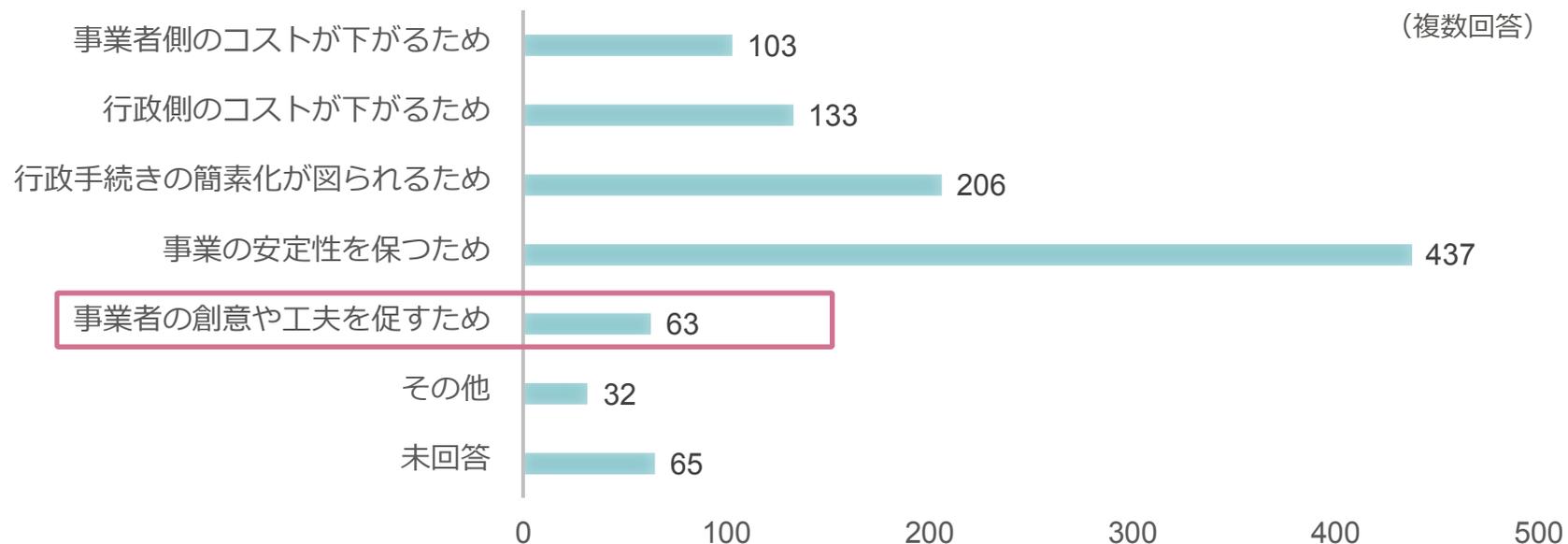
「事業の安定性」を志向した回答が全事業件数の75%を超える (437件)

行政側のメリットとなる「入札手続きの簡素化」を挙げたのは35.7%(206件)

行政側の「コスト削減」を挙げたのは23.1% (133件)

事業者側の「コスト削減」を挙げたのは17.9% (103件)

事業者の運営の工夫や努力を促すことを理由としたものは、わずか11.0%(63件)



2-9 契約金額の設定 (全モード)

▶ 事業者に支払う金額の設定方法

入札結果等に基づきあらかじめ金額を固定する場合は全体の**52.7%**

利用者人数、運賃収入等による変動制を採用している件数は**40.1%**

事業者に支払う金額の設定方法	件数	(%)
契約前に自治体が設定した金額 (固定)	186	(11.5%)
入札結果に基づく金額 (固定)	665	(41.2%)
予め定めた金額がなく、利用者人数や運賃収入に基づいた金額 (変動)	159	(9.8%)
予め定めた金額があり、運賃収入や補助金等を差し引いた金額 (変動)	408	(25.2%)
単価契約を締結し、運行状況 (回数・時間・距離等) に応じた金額 (変動)	82	(5.1%)
事業者と協議して決定 (随意契約等)	38	(2.4%)
その他	33	(2.0%)
未回答	45	(2.8%)
合計	1616	(100%)

▶ 収支が赤字だった場合の対応

赤字補填はしない (事業者で対応) **38%**

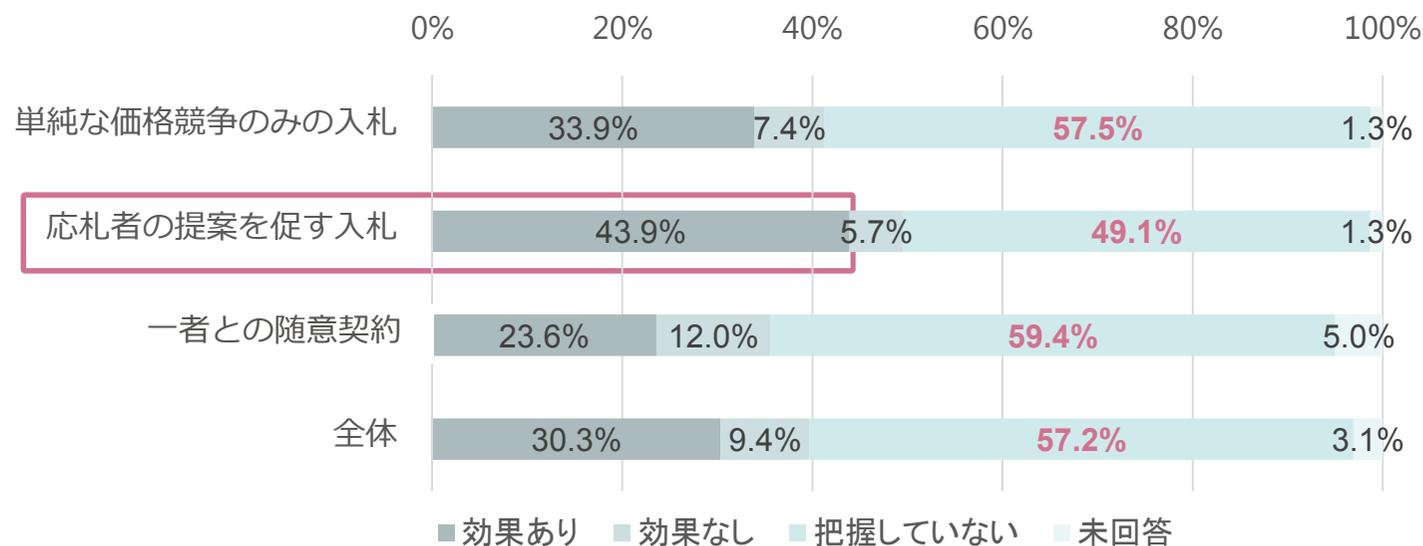
自治体が補填 **38%**

2-10 事業委託効果の把握 (全モード)

▶ 入札形式と事業委託の効果 (全モード)

事業委託の効果을把握している事業は全体で**42.8%**にすぎない

「応札者の提案を促す入札」の場合は「効果あり」の比率が他の入札形式に比べて高い傾向がある



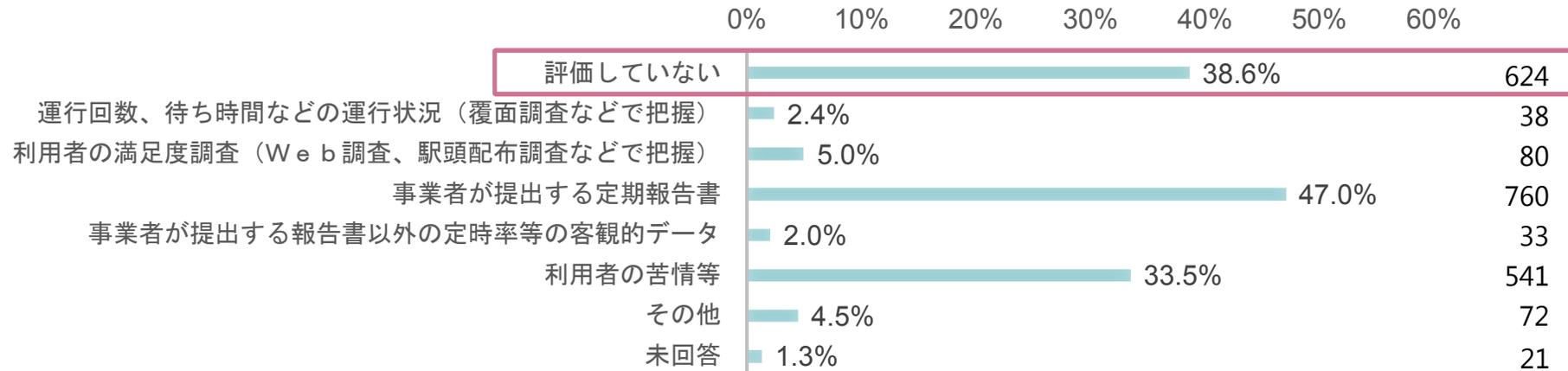
▶ 事業委託の効果の内容 (事業委託の効果があったと回答した事業は147件)

行政負担額の減少が71件、利便性の向上が66件

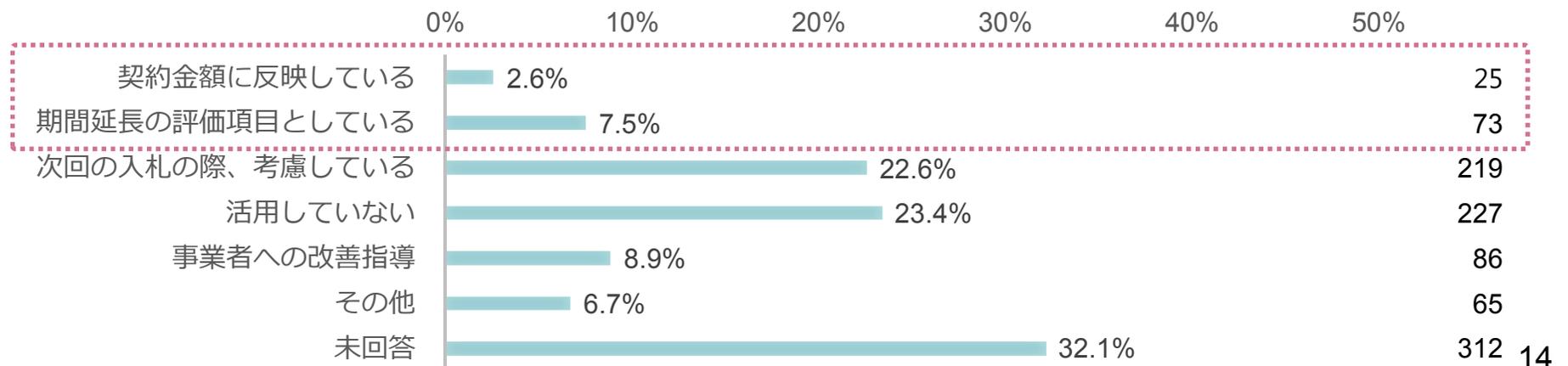
利用者数の増加、利用者満足度の向上を意識しているのは**20件程度**に過ぎない

2-1-1 事業者の事後評価とその活用

▶ 事業者の評価を実施していない事業 624件 (38.6%)



▶ 評価を実施している312件のうち、評価を活用して契約金額に反映しているのは25件に過ぎない 期間延長の際の評価項目としているのも73件にとどまる



3. 運行委託の入札に係る現状と課題

▶ 入札形式

利用者人数の多寡に関わらず、一者との随意契約が多い。

▶ 契約期間

2年未満の短期の契約が58%を占める。5年以上の契約は8%である。

▶ 委託に伴う効果の把握

委託に伴う効果を把握している事業は43%にとどまる。効果を把握している事業であっても「利用者数の増加、利用者満足度の向上」を意識するのは20件程度でしかない。

▶ 事業者に対する事後評価

事業者の事後評価を実施していない事業が38%にのぼる。満足度調査、覆面調査等を実施して積極的に評価を実施している事業は5%以下である。

▶ 事後評価の活用

事後評価を実施している事業のうち、契約金額に反映したり、契約の更新、期間延長の際の評価項目として積極的に活用しているものは1割程度にすぎない。

4. 運行委託主体選定方法の考察

- ▶ 6割以上の自治体が地域公共交通の民間事業者への運行委託を実施しているが、公共サービスの適切な水準の確保のためには、入札を事業者の創意工夫を促す形式にすることが重要
- ▶ 事業の規模に応じた入札形式を検討することも必要ではないか
- ▶ 応札者の増加を図るためには事業の安定性を高めることが必要であり、契約期間の見直し等の対策を講じるべきではないか
- ▶ 応札者の増加を図るためには、事業者への支払金額を「運行状況及び利用者人数等に応じて変動」させるなど、事業者の経営インセンティブを高める工夫を検討すべきではないか
- ▶ 事業者への事後評価を積極的に実施することも大切である



(参考) 地方自治体へのヒアリング例

愛知県小牧市（149,540人）	
モード	コミュニティバス
事業名	こまき巡回バス運行事業
事業開始時期	平成10年
一日の利用者数	500人～1,000人
契約期間	3年以上4年未満
委託先の変更	あり（平成17年4月）
委託先選定方法	当初、指名競争入札 平成27年からプロポーザル形式
金額の設定方法	実績に応じた額（経費から運賃収入を差し引いた額）の支払い（固定）
応札状況	地元事業者一社
車両の保有 保守費用	事業者が保有、保守費用も負担
運転手の雇用	事業者それぞれの雇用
課題	事業者が赤字を被らない金額設定のため、利用促進やサービス向上等のインセンティブを持たせにくい

高知県仁淀川町（5,543人）	
モード	コミュニティバス
事業名	仁淀川コミュニティバス
事業開始時期	平成19年
一日の利用者数	50人未満
契約期間	2年間（毎年審査会を実施）
委託先の変更	なし
委託先選定方法	指定管理者制度（公募型プロポ）
金額の設定方法	予め定めた金額から運賃収入及び補助金等を差し引いた額（変動）
応札状況	地元事業者一社
車両の保有 保守費用	車両（大小16台）は自治体の保有 保守費用は事業者が負担
運転手の雇用	事業者の雇用
課題	車両の更新 応札者不足 利用者数の伸び悩み