

バス110番と自治体のバス問題

1. はじめに

平成14年2月の道路運送法の改正で路線バスの参入撤退が原則自由になった。政府の規制緩和の一環で、競争原理を生かすことで利用者の利便性が図られるはずであった。しかし地方ではこれを機に赤字路線からバス事業者の撤退が相次ぎ、皮肉にも利用者にとって更なる不便が生じてしまった。路線バスが撤退すると住民からは存続の声が出てくるが、これに応えられるのは市町村しかない。しかしそれまでほとんどの市町村は直接バス事業に携わることが稀で、担当部署も人も、お金もノウハウもない状態でバス政策の矢面に立たされることとなった。

筆者は規制緩和の前から地方のバス研究を行ってきたが、知識と経験のなさから税金が無駄遣いされ、しかも無駄であることを自覚もできない市町村に憂慮してきた。また市町村から様々な相談を受けるようになり、適切なアドバイスの不足を痛感した。こうした背景から平成18年3月に同僚の宇佐美助手とバス110番を立ち上げ、ボランティアでアドバイスを行っている。ここではバス110番と、市町村が陥りやすい問題について紹介をしたい。

2. バス110番

バス110番の行うサービス内容とよくある問題点は次の通りである。

(1) 公共交通計画策定のアドバイス

市町村合併で新たな公共交通計画を作成する市町村が多くなっている。しかし何から手をつけていいのかわからない。

(2) 公共交通に関する調査のアドバイス

公共交通に関して調査しようと思ってもどうやっていいかわからない。やみくもにアンケート調査をしてしまう。

(3) 公共交通の現状評価

現在走らせているコミュニティバス（自治体が運営するバス）の改善を求められている。赤字があるのはわかるが何を持ってよしとするのか分らない。

(4) 他市町村の事例紹介

同じような条件で悩む他の市町村を参考としたいがどこに何があるかわからない。断片的に聞いた事例を鵜呑みにしてしまう。

(5) 外部からのプロポーザルの評価

様々な業者が高価なシステムなどを営業に来るが、専門的なので効果があるものかどうか判断できない。

全国の市町村を対象にサービスを行うため、表に示すバス関係の学識者に協力を依頼し、参加していただいている。

表 バス 110 番名簿

氏名	所属	電話番号
秋山哲男	首都大学東京大学院教授	042-677-2360
尾崎晴男	東洋大学工学部教授	049-239-1393
加藤博和	名古屋大学大学院准教授	052-789-5104
木村一裕	秋田大学工学資源学部教授	018-889-2368
高嶋裕一	岩手県立大学総合政策学部准教授	019-694-2818
高野伸栄	北海道大学大学院准教授	011-706-6205
高山純一	金沢大学大学院教授	076-234-4613
武山 泰	八戸工業大学工学部教授	0178-25-8097
徳永幸之	宮城大学事業構想学部教授	022-377-8349
出口近士	宮崎大学工学部准教授	0985-58-7329
西山敏樹	慶応大学大学院講師	044-580-1565
山田 稔	茨城大学工学部准教授	0294-38-5176
山中英生	徳島大学大学院教授	088-656-7350
湯沢 昭	前橋工科大学工学部教授	027-265-7362
若菜千穂	いわて地域づくり支援センター常務理事	0198-44-2411
元田良孝	岩手県立大学総合政策学部教授	019-694-2732
宇佐美誠史	岩手県立大学総合政策学部助手	019-694-2830

3. 市町村の抱える問題点

いままでに相談のあった中からいくつかの問題を紹介し、他山の石としていただきたい。具体例をあげると差支えがあるので、やや抽象的な表現になっていることをお許しいただきたい。

(1) バス運行の目的不明

廃止されるバスの代替となると、バスの運行存続そのものが目的となってしまう。利用者が少なく赤字で悩んでいる事例は多いが、では需要予測では何人乗る予定だったのですか、と聞くと殆どが沈黙してしまう。営利法人であるバス事業者の主目的は利益を得るためである。しかし自治体がバスを運行する主目的は利益ではない。赤字は確かに好ましいことでないが、黒字にならなければやめてしまうという問題なのだろうか。例えば高齢者福祉をしても税収が増えるわけではなくその意味で赤字だがやめていいのだろうか。

自治体のバスには高齢者の移動手段確保、公共交通空白地帯の解消など必ず行政的な目的があるはずである。誰を何のために運ぶのでバス路線を設置しているのか、「そもそも論」が脆弱である。極端な話であるが高齢者の移動が目的であるとした場合、高齢者が1人しか住んでいなかったら乗客は1人でいいのである。

(2) 成功事例の鵜呑み

武蔵野市のムーバスは1995年にスタートして以来コミュニティバスの成功例として全国の注目を集めてきた。循環型、小型バス、バス停間隔の短縮、100円均一料金など当時としては斬新なアイデア満載であった。これは大いに評価している。だが形だけ真似た奇妙な路線バスが全国に蔓延し、空バスの山を作っていることは嘆かわしい。ある農村部で1周2時間で、1日数本の循環バスがあったので乗ってみた。住民は「いつ着くか分からない」といって敬遠しているバスである。みごとな貸し切り状態で乗客は私しかいなかった。

武蔵野市のムーバスがあのような形態をとったのには合理的な理由がある。循環型にしたのはムーバスの運行する吉祥寺駅周辺は一方通行が多く、往復の路線ができなかったからであり、小型バスにしたのは道幅が狭く大型バスが入れなかったからであり、バス停間隔を短くしたのは人口密度が高く需要が多かったからであり、100円にしたのは1周4.2kmの短い路線であったからである。先に述べたバスはすべての点でこの条件を満たしていなかった。

トルストイの小説アンナ・カレーニナには「幸福な家庭は同じようであるが、不幸な家庭はそれぞれである」と述べられている。コミュニティバスは反対で、「失敗したコミュニティバスは同じようであるが、成功したコミュニティバスはそれぞれ違う。」とでも言えようか。その土地の条件を考えずに形だけ真似たコミュニティバスは成功するとは思えない。

(3) 補助金の無駄使い

筆者も元役人であるから、予算はすべて年度内に使い切る役人の習性は理解しているがあまりにも弊害が大きいのではないかと思う事例がある。市町村単独の予算は厳しい査定を内部で受けるが、外から取ってくる補助金には甘い。補助金で予算があると高価なものでも飛びついてしまう、というより予算枠が大きい場合簡単に枠まで積み上がるのでむしろ歓迎であろう。

例えば補助金でバスを購入する場合、予算が多いと特注して作ったり外国の車両を輸入したりする。ところが特注車はシステムとしての完成度が低く、乗り心地が悪かったり、維持費にお金がかかったりする。外国車両は自然条件の厳しい日本の風土に合っていないので、夏はエアコンの容量が不足し、冬は雪で車体の腹を摺ってしまい運行ができなくなる。部品も取り寄せなので時間とお金がかかる。

また補助金があるので高額なシステムを購入するケースでは何に役立つかよく理解しないままセールストークに乗せられ、導入したはいいものの、あとで様々な維持更新費用がかかることに驚く。

例え地元負担のない補助率100%の補助金であっても高価なものは高い維持管理費が必要となってくるが維持管理費に補助金はつかない。役所には減価償却の考えがないので、古くなっても買い替えができない。

(4) 人事異動の問題

役人には人材の活用・育成、癒着の排除、士気の向上などのため数年に一度の人事異動は不可欠である。だが、せっかくバス政策に精通した担当者も数年で交代することになる。先に述べたようにバス事業には制度的、技術的なノウハウが必要なばかりか、住民、国、都道府県、バス事業者、タクシー事業者などとの複雑な調整が必要になる。このようなノウハウは残念ながら短期間での引き継ぎは難しい。大きな自治体であれば専門部署を用意し、担当者を複数配置し仕事の途切れがないように人事計画を立てられるが、小さな自治体では難しい。このため、担当者が交代したら事業も後退といった事例も多い。担当者の移動先にバスの仕事も移管という「裏技」を使う自治体もあるが長続きできない。

マニュアルを作成して、素人でもそこそこの仕事ができる体制が必要と考えており、現在作成中である。

4. おわりに

バス 110 番も開設以来ほぼ 3 年となった。この間に遠く九州や四国からも、人口数千人の過疎自治体から東京の特別区まで相談が来るようになった。様々な相談が寄せられている。1 地方大学が始めたサービスとしてこれだけの反響があるとは正直思ってもいなかった。筆者らが徒手空拳で始めたボランティアサービスであるが、全国各地から依頼があり反響の大きさに驚いている。バスに関して自治体で困ったことがあれば気軽に相談してほしい。連絡先は表の電話番号か、以下のメールアドレスである。

motoda@iwate-pu.ac.jp