

(18) バス事業者の現状

・民間事業者〔九州産交バス、産交バス、熊本電鉄バス、熊本バス〕

乗客数等の推移

	単位	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	対14年度比
乗客数	千人	26,382	25,834	24,490	24,485	24,334	24,299	92.1%
系統数	系統	1,026	995	1,032	916	950	869	84.7%
実車走行キロ	杆	26,812,836	26,503,254	25,719,512	25,880,676	26,298,511	25,871,432	96.5%
期末実在車両数	両	808	813	819	831	831	841	104.1%

バス事業者の収支状況

(単位:千円)

経常	項目	年度						
		平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	対14年度比
収入	営業収益	5,496,095	5,172,310	4,917,318	4,886,563	4,782,932	4,711,637	85.7%
	運賃収入	5,425,484	5,106,825	4,844,121	4,817,631	4,717,028	4,635,825	85.4%
	その他	70,611	65,485	73,197	68,932	65,904	75,812	107.4%
	営業外収益	131,682	137,885	147,324	91,442	85,224	108,391	82.3%
	合計(A)	5,627,777	5,310,195	5,064,642	4,978,005	4,868,156	4,820,028	85.6%
支出	営業費用	6,347,832	5,986,783	5,804,593	5,991,330	6,033,693	6,202,434	97.7%
	人件費	4,044,035	3,790,024	3,605,283	3,631,572	3,512,282	3,498,693	86.5%
	燃料油脂費	557,807	570,682	607,989	607,989	726,408	785,141	150.0%
	その他	1,745,990	1,626,077	1,591,321	1,633,350	1,736,270	1,867,189	106.9%
	営業外費用	288,536	200,965	157,159	143,963	100,611	108,679	37.7%
合計(B)	6,636,368	6,187,748	5,961,752	6,135,293	6,134,304	6,311,113	95.1%	
純損益(A-B)		1,008,591	877,553	897,110	1,157,288	1,266,148	1,491,085	147.8%
収支率(A/B)		84.8%	85.8%	85.0%	81.1%	79.4%	76.4%	90.1%

熊本市の運行費補助金の推移

一般会計補助金(市の一般会計からの繰出金)	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	対14年度比
バス運行補助金	18,231	18,846	70,299	89,615	109,290	127,517	699.5%

・熊本市交通局

乗客数等の推移

(単位:千円)

	単位	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	対14年度比
乗客数	千人	15,592	15,280	13,959	13,302	13,248	12,630	81.0%
系統数	系統	141	138	128	109	107	105	74.5%
実車走行キロ	杆	6,798,631	6,922,370	6,601,741	6,189,671	6,110,674	5,774,780	84.9%
期末実在車両数	両	198	200	191	184	181	172	86.9%

バス事業者の収支状況

経常	項目	年度						
		平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	対14年度比
収入	営業収益	2,097,182	1,977,653	1,936,416	1,841,272	1,759,058	1,667,189	79.5%
	運賃収入	2,012,199	1,898,463	1,862,079	1,768,325	1,690,561	1,604,351	79.7%
	その他	84,983	79,190	74,337	72,947	68,497	62,838	73.9%
	営業外収益	12,568	13,366	32,221	12,947	16,496	11,652	92.7%
	合計(A)	2,109,750	1,991,019	1,968,637	1,854,219	1,775,554	1,678,841	79.6%
支出	営業費用	2,878,518	2,789,835	2,994,228	2,902,605	2,901,709	2,864,052	99.5%
	人件費	2,202,520	2,106,287	2,315,522	2,210,710	2,200,134	2,160,447	98.1%
	燃料油脂費	196,954	198,884	206,541	223,747	245,858	247,007	125.4%
	その他	479,044	484,664	472,165	468,148	455,717	456,598	95.3%
	営業外費用	505,366	524,049	460,823	330,104	244,277	175,183	34.7%
合計(B)	3,383,884	3,313,884	3,455,051	3,232,709	3,145,986	3,039,235	89.8%	
純損益(A-B)		1,274,134	1,322,865	1,486,414	1,378,490	1,370,432	1,360,394	106.8%
収支率(A/B)		62.3%	60.1%	57.0%	57.4%	56.4%	55.2%	88.6%

熊本市の運行費補助金の推移

一般会計補助金(市の一般会計からの繰出金)	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	対14年度比
バス運行補助金	0	0	58,095	62,169	72,485	73,039	-

(運行補助制度の変遷)

本市では、昭和59年度から路線バスの運行補助を開始した。平成15年度までは、補助対象系統を本市が運行を依頼していた系統に限定していた。平成15年度の九州産交(株)の再建問題を契機に、平成16年度からは補助対象を一般系統(バス事業者が独自に運行している系統)に拡大し、17年度には、市が運行依頼する系統について赤字全額を補填することとした。

(検証)

乗客数等の推移

民間事業者の乗客数は、平成14年度と比較して8%の減となっている。また、実車走行キロは、収支改善のための合理化などから3%の減になっている。

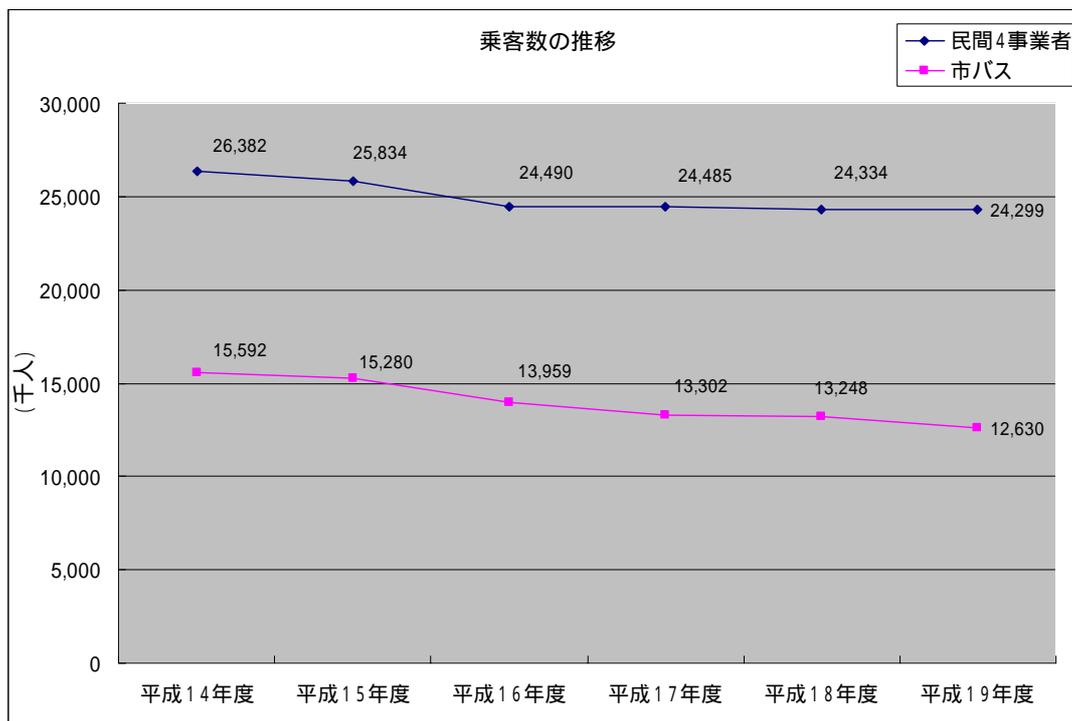
バス事業者の収支状況

収入については民間公営とも利用者数の減少に伴い収益が落ち込んでおり、支出については、燃料油脂費が大幅に増加している。これらの要因により収支率が悪化している。また、交通局においては、人件費が経常収入を上回っている状況である。

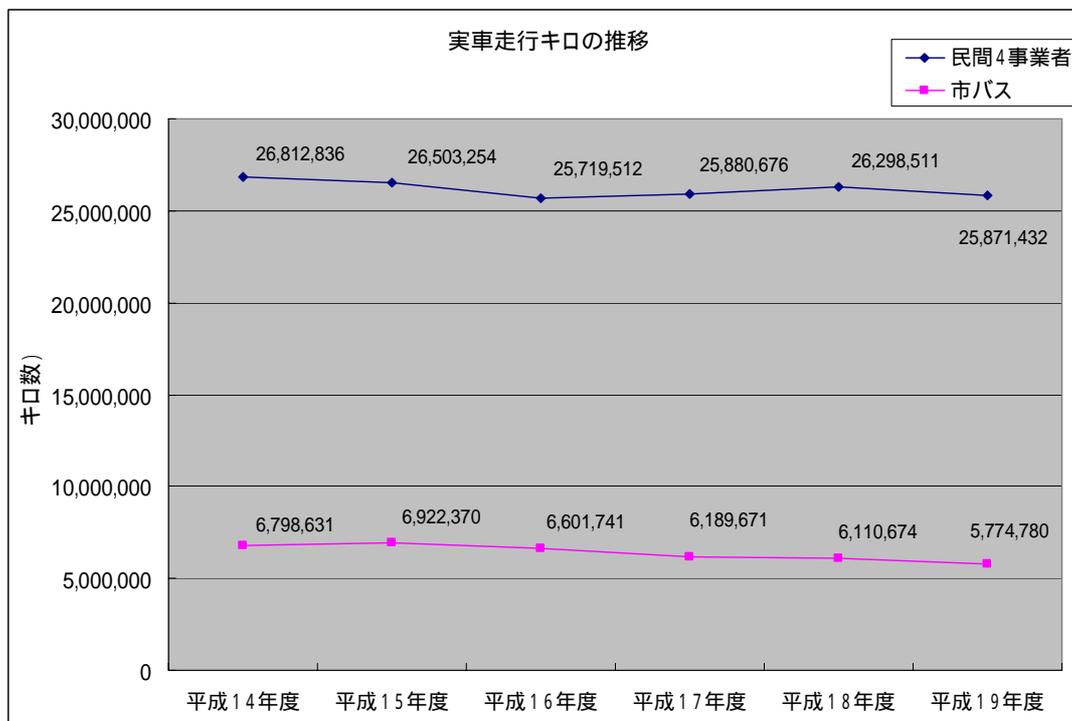
熊本市の補助の推移

熊本市の補助金は、民間事業者、市交通局ともに赤字増に比例して増加傾向にある。また、交通局においては、一般会計補助金(市の一般会計からの繰出金)が単年度で10億円を超えている状況である。

・乗客数の推移

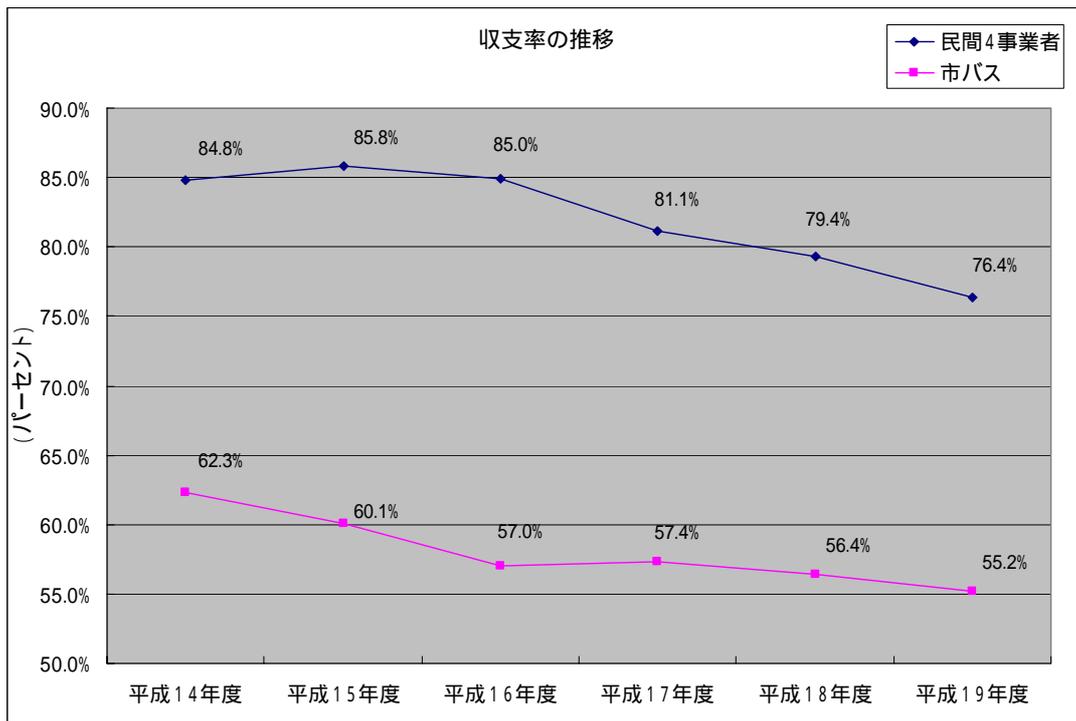


・実車走行キロの推移



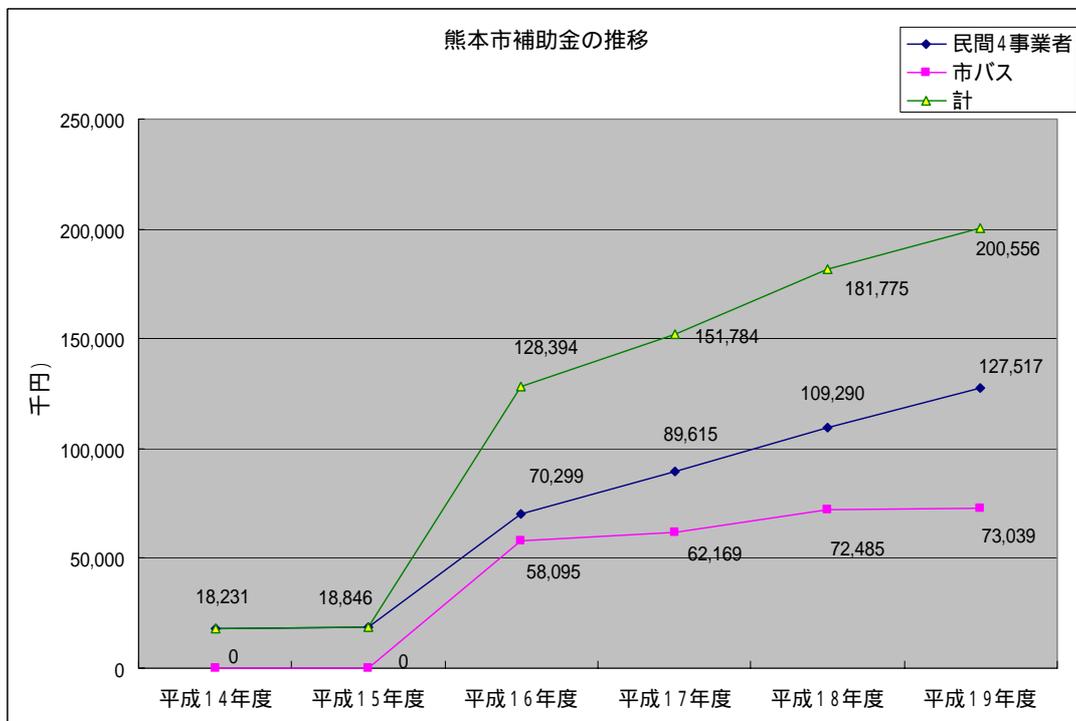
実車走行キロとは、路線バスの1年間の走行キロ

・収支率の推移



収支率とは、経常収入を経常費用で割った値

・熊本市補助金の推移



上記の熊本市補助金以外に交通局においては、市の一般会計からの繰出金が単年度で10億円を超えている状況

3. 各種計画について

(1) 熊本市第6次総合計画(案 抜粋)

第8章

第3節 利便性の高い公共交通体系の確立

だれもが快適に移動できる公共交通体系を構築する

現状と課題

少子高齢社会の進展や地球温暖化等の環境問題の深刻化から、人や環境にやさしい公共交通の役割がますます重要となっています。

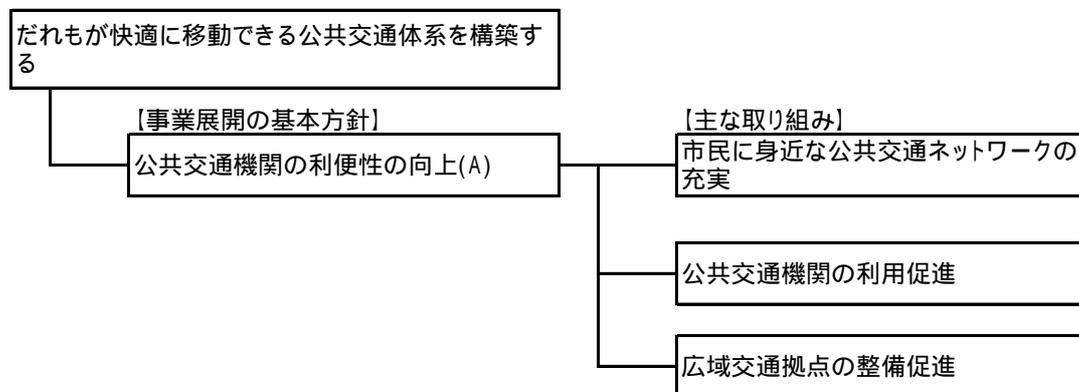
これまで本市では、バス専用レーンや公共車両優先システムなど、様々な公共交通利便性向上策を講じてきましたが、依然として、バスや路面電車などの公共交通の利用者は減少傾向にあり、また過度に依存している自動車交通による交通渋滞等が問題となっています。

今後は、鉄道や市電、バスの利便性の向上を図り、公共交通機関の利用を促進することで、だれもが快適に移動できる公共交通体系を構築する必要があります。

基本方針

公共交通機関の利便性を高め、利用を促進します。(A)

施策の体系



【市民に身近な公共交通ネットワークの充実】

バス路の路線網や運行体制のあり方、路面電車の延伸等に関する検討を踏まえ、利便性の高い公共交通網の構築を目指します。

中心市街地、JR 熊本駅、JR 新水前寺駅などにおける公共交通機関相互の結節性を高めます。公共車両優先システムの充実による所要時間の短縮や、利用しやすい運行ダイヤの編成など、利便性の向上を図ります。

バスの路線維持を行うための支援を行うとともに、交通不便地域の解消、地域の活性化を目的としたコミュニティバス、デマンドタクシーの導入・充実に努めます。

【公共交通機関の利用促進】

市民等に対して、自家用車から公共交通機関への利用転換を促進します。

公共交通機関で相互に利用できる利便性の高い IC カードの導入検討を進めます。

事業者と連携し、パークアンドライドなどの取り組みを進めます。

【広域交通拠点の整備促進】

駅や空港、港などの広域交通拠点の整備促進やアクセス機能の強化を図ります。

(2) 熊本市中心市街地活性化基本計画(抜粋)

(2) 公共交通機関の利便性の増進の必要性

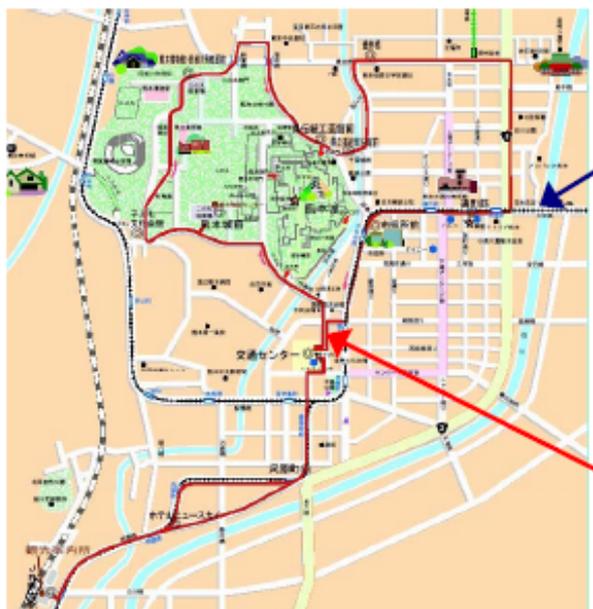
中心市街地の現状を踏まえ、人々が活発に交流し、誰もが気軽に訪れ、城下町の魅力があふれるまちづくりを目指すという中心市街地活性化のための基本方針を達成するために、「公共交通機関の利便性の増進」として以下の施策を今回の中心市街地活性化基本計画に位置づけるものである。

○目標3 「誰もが気軽に訪れることができるまち」

市電の利便性向上策やバス網再編などの検討を行うとともに、路面電車優先信号システムや超低床電車を導入することで市電の輸送力を向上し、鉄道高架化により踏切を除去することで交通の円滑化を図り、併せて、駐輪場の整備などにも取り組み、誰もが気軽に訪れることのできるまちづくりを推進する。

【記載事業】

- ・ 地域創造支援事業 路面電車優先信号整備事業
- ・ 地域創造支援事業 熊本城築城400年記念事業(周遊バス購入・運営費)
- ・ JR鹿児島本線外1線連続立体交差事業
- ・ 熊本都市圏交通問題対策事業
- ・ 〔仮称〕市街地再開発等事業(桜町地区)
- ・ 低床式路面電車導入事業
- ・ (仮称)市電の利便性向上対策事業
- ・ 駐輪場整備事業



低床式路面電車

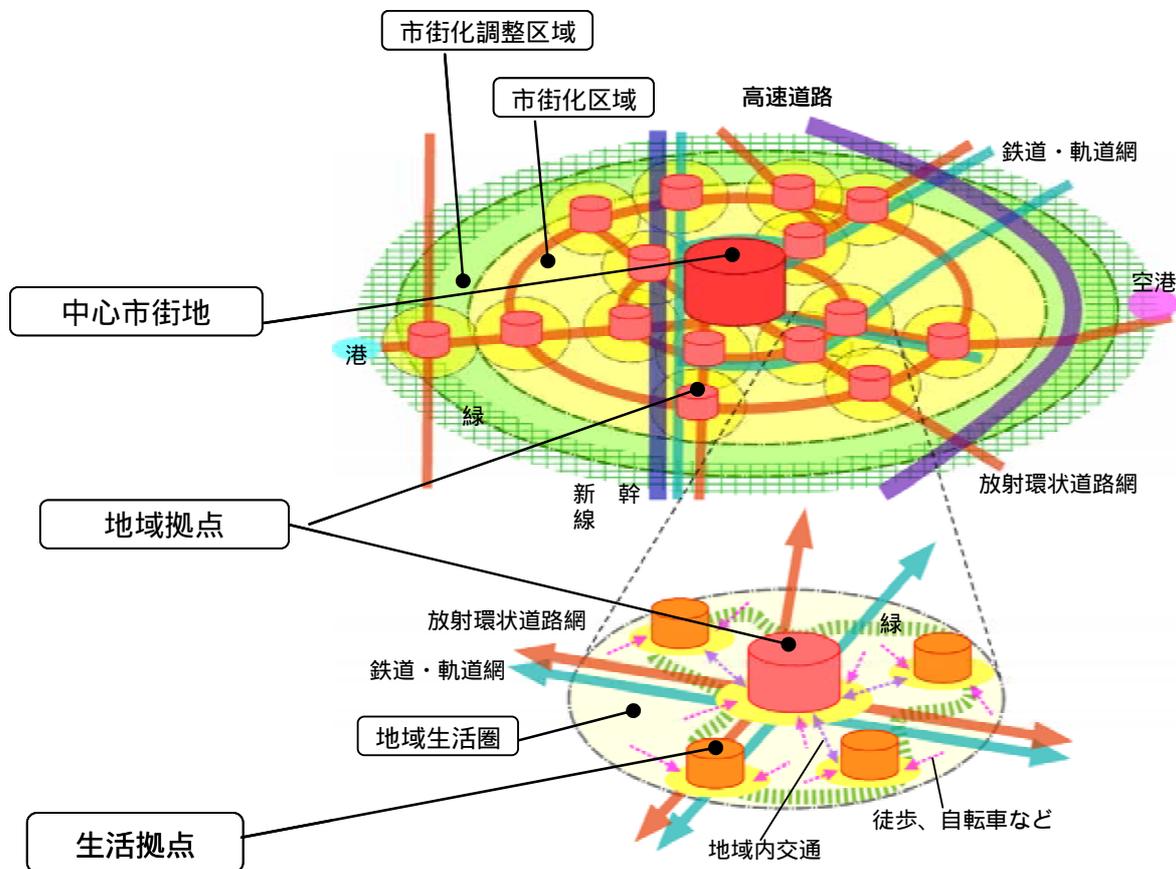


熊本城周遊バス



(3) 熊本市都市マスタープラン(案 抜粋)

都市空間の構成方針「多核連携の都市機能」



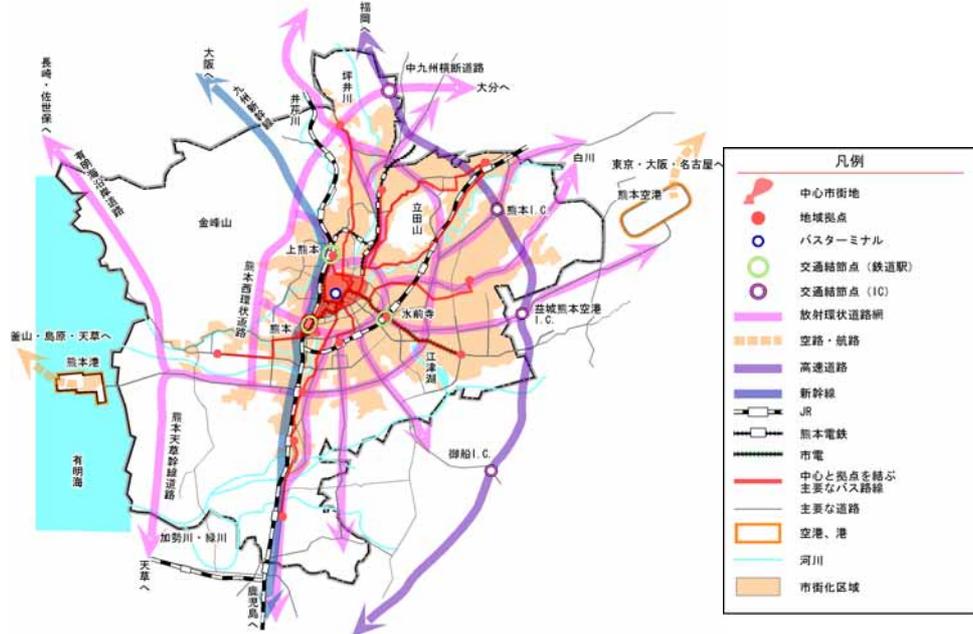
資料：第4回熊本市都市マスタープラン策定委員会資料

熊本市では、将来においても暮らしやすい都市の実現のため、潤いのある自然環境の中で、高次都市機能の集積した中心市街地と市民の暮らしを支える生活機能の充実した地域拠点が公共交通を中心とした軸で結ばれるまとまりのある都市空間の構成を目指している。

多核連携の都市構造の実現のため、市域及び都市圏全体の拠点である商業・業務・文化など様々な機能が集積する中心市街地と行政・商業など生活サービス機能が充実した地域拠点を中心とした複数の地域生活圏が形成されます。

そして、地域拠点と中心市街地は、利便性の高い鉄・軌道やバスなどの公共交通で結ばれ、地域拠点相互も公共交通や幹線道路で結ばれます。

都市の骨格構成（交通軸）

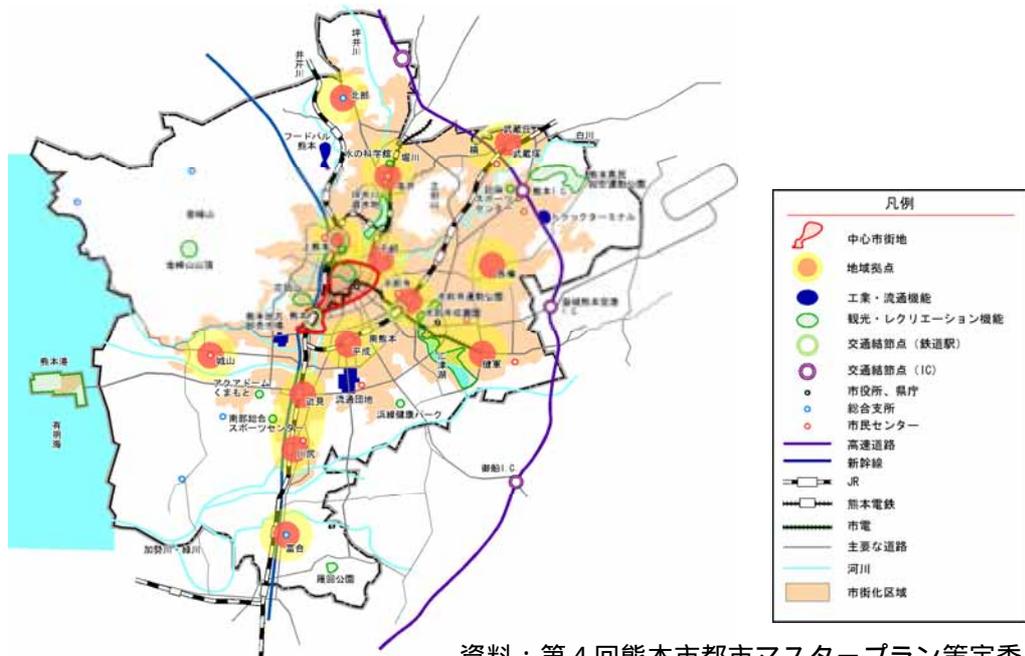


都市の骨格構成（交通軸）は、鉄・軌道網やバス網、道路網により、円滑な都市活動と利便性の高い都市生活とが確保できるような体系的な都市骨格の確立をめざしている。

鉄・軌道網は、九州新幹線鹿児島ルートの中線開業にあわせて、JR鹿児島本線及び豊肥本線などの鉄道軸との円滑な結節を促進します。また、鉄道軸との円滑な結節を図りながら、市街地の交通の広がり即した軌道軸の形成をめざしている。

バス網は、中心市街地と地域拠点を結ぶ主要なバス路線の強化やバスターミナルの機能向上を図り、利便性の向上をめざしている。

都市の機能配置（拠点）



資料：第4回熊本市都市マスタープラン策定委員会資料

都市の機能配置（拠点）は、中心市街地と拠点における都市機能の維持・更新と新たに効果的な集積をめざしている。

水前寺、長嶺、健軍、上熊本、子飼、城山、平成・南熊本駅周辺、近見、北部総合支所周辺、堀川・亀井駅周辺、楠・武蔵ヶ丘、川尻地区及び富合総合支所周辺地区は、地域拠点として、商業機能をはじめ公共公益機能や各種の都市機能の維持、集積を図る。