

「公営交通の位置づけ、あり方」についての意見

公営交通の位置づけ、あり方について

1. 我々が求めているのは、市民に高度な移動の機会や便利なサービスを提供してくれる公共交通システムであって、その運営が民営であろうと公営であろうと、乗り物がバスであろうと鉄道であろうとタクシーであろうと、基本的には構いません。
2. 公営交通とは、公共交通とセットになっている訳ではないことに注意が必要です。
3. しかし、初期投資が大きい市電や地下鉄などの軌道系交通システムのように、民間では整備ができない場合、軌道や車庫などの施設を公的な財源を使って整備する場合は、公営交通として運営することが一般的でした。
4. しかし、各種の理由で、公営企業は燃料や労働力 1 単位を投入に対して獲得できる利用需要が民営企業より少ないことが明確になりました。たとえば、キロあたりの営業費用は民営が 239 円/km に対して、熊本市営交通は 495 円/km です。
5. その結果、熊本市営交通は年間数 13 億円の純損益を出しており、そのうちの 10 億円あまりを市の一般会計、つまり税金から繰り出しています。
6. 「公共交通だから税金を使っても良いではないか」という意見もあり、その是非は今後、市民の皆さんのコンセンサスを得ていくこと、および現在の公共交通の独立採算性規定の変更が必要です。しかし、その前に無駄を省くことができればそれを試みるのが順序です。その手段の一つが公営交通の民営化であり、世界では一般的ですし、国内でも多くの公営交通が民営化されています。
7. 民営化すると経営至上主義に走ったり、モラルハザードに陥ったりして市民の意向を無視した運行がなされるのではないかという心配があるかもしれませんが、それには幾つかの解決の方法があります。たとえば、路線権を自治体や熊本都市バス会社が把握し、利用者の意向に添ったサービスを行ってくれる民間事業者が路線の運行を依頼する方法です。
8. 急激な民営化は、雇用や民間事業者の準備不足などの問題があるので、数年をかけて、順次、実施していくことが肝要であり、その手始めが来年度初等の本山営業所の面的移譲です。ここで、今後の公営交通の民営化の成否が占われますので、是非とも成功して欲しいと考えています。
9. しかし、公営に比較してより効率的な運行が可能な民営になったとしても、モータリゼーションや都市のスプロール化による需要や密度の低下など、現在の公共交通を取り巻く情勢は非常に厳しいことは明確であり、公共交通はビジネスとしてはなかなか成り立たなくなっています。しかし、公共交通を維持していくことは必要なので、1)利用者にとって利便性の高い交通システムにして利用者を増やすこと、2)それでも、どうしても赤字になる路線には公的補助で支援したり、3)自治体による路線運行、いわゆるコミュニティバスを運行したりしていく必要があります。
10. 現在、バス交通のあり方検討協議会で取り組んでいるのは、まさに上記の 1)であり、かつ事業者にとっても合理的な路線網に再編することです。来年度からは 2)と 3)にも取り組みます。

（団体・役職名） 熊本大学

（氏 名） 溝上章志

公営交通の位置づけ、あり方について

交通は住民生活に必要な社会的機能であり、生活権であります。したがって、交通権は公共性を付与されており、公共交通はこれを保障するものでなければなりません。特に高齢者、障害者、車の免許を持っていない交通弱者の足を確保するという社会福祉でもあります。つまり「都市の装置」とも言える公共交通の整備は行政の重要な任務であり、シビルミニマムとして位置づけられると考えています。また、環境問題やエネルギー問題、市民生活圏の広域化等により、公共交通機関による総合交通体制の確立が求められ、都市政策の重要な課題になっています。

現在のバス乗客数の推移は年々減少傾向にあり、このまま何の施策も施さなければ、バス利用者の減少傾向はさらに進むことが予測されます。

経済性を優先させなければならない民間事業者は、これまでも赤字バス路線を廃止したり、便数を減らしたりしてきていきます。そのことが利便性を低下させ、利用者減に拍車をかけるという悪循環を起こしてきました。

私は、これまで 4 事業者による共同運行を提案してきました。それは、都市内の面的サービスを拡充し、利便性を向上させれば、利用者は増やせるし、そのことによって、社会福祉の観点からも民間企業で維持できない赤字路線を守ることができ、結果、市民に十分なサービスを提供することができます。

しかし、今回の共同運行は、民間 3 社での新会社によるものであり、熊本市も初年度の財政出動しか、現段階では考えていません。

共同運行の目的は、利用者の利便性向上のための路線確保と適正な運行形態を保持し、公共交通の魅力向上と公共性を維持することにある、そのためのバス網の抜本的再編、つまり、既存の路線網の維持だけにとどまらず、理想とする路線網の再構築を行う必要があると考えます。

公営交通は、これまで、公共の福祉の増進という役割を長年担ってきています。この役割は、今後も公営交通に求められる重要な役割であると考えます。前述したように民間では、維持できない路線の運行を担うことと民間交通事業者が、事業そのものを廃止した場合のセーフティーネットとして行政が政策として維持すべきものであると考えます。

これから、しっかりと運行体制については議論していかなければなりません。

（団体名・氏名） 熊本市議会議員 佐々木 俊和

公営交通の位置づけ、あり方について

地方都市におけるバス事業は、地域住民の日常生活を支える公共交通として、特に高齢者や通勤、通学に利用され移動手段として重要な役割を担っており維持が必要である。

しかし、バス事業を取り巻く環境は自家用車の普及や少子高齢化などの影響を受け、利用者の減少が続き、将来的にはバスの事業の存続も危ぶまれる状況となっている。

かかるなか、公共交通の維持方策として、公営バスと運輸サービスの提供内容に差がない民間事業者への事業譲渡により、民間コストでの運営が公営事業主の自治体にとっても財政的に相当のメリットがある。また民間においても、今後同じ土俵で民間同士の路線編成が可能になり、並行して現行の路線網を総合的に見直すことによって、利用者ニーズに対応した柔軟な路線網の編成が出来る。更には定期券をはじめとした乗車券等の共通利用やＩＣカード導入など、効率的かつ充実した運輸サービスの提供により利用促進につなげることが出来る。

なお、民間のコストでどうしても運営できない場合の維持方策として、地域公共交通会議で協議し、コミュニティーバスや乗合タクシーとの連携など、一定の公的支援により利用者サービスの維持を図る。

(団体名) 九州産交バス株式会社

(役職名・氏 名) 取締役社長 山村 啓

公営交通の位置づけ、あり方について

現在、熊本に於ける公共交通機関の輸送人員は、ピーク時の35%程度まで減少し、中長期的には更に減少する事が予想される。

その意味で、公営の高コストを考えると速やかに「官から民」へ移行するべきと考える。

その上で行政として、都市機能としての重要なファクターである公共交通を大所高所で方向付けしてもらいたい。

(団体名) 熊本電気鉄道株式会社

(役職名・氏 名) 代表取締役社長 吉田 朝彦

公営交通の位置づけ、あり方について

熊本市営バス路線の移譲を段階的に進めることにより、近い将来熊本市営交通局はバス事業から撤退し、電車の運行に専念すべきだと考えます。

市営バス路線の民間への譲渡に伴い、熊本市の一般会計から、市営バス事業に補填していた熊本市の財源を民間バス事業の生き残りと効率化の推進を図るために、バスのサブターミナル建設等のインフラ整備に投入すべきだと考えます。

以上

(団体名) 熊本バス株式会社

(役職名・氏 名) 代表取締役社長 北村 博治

公営交通の位置づけ、あり方について

現状のバス事業の経営状況は、自家用車の普及や少子高齢化などの影響を受け、利用者の減少が続き、将来的にはバス事業の存続も危ぶまれる状況となっている。特に、公営バス事業は大幅な赤字運営により、自治体の財政支援も大きくなっている。また、複数のバス事業者が競合して運行し、顧客ニーズへの対応や効率的な運行が行われていない現状である。

このような状況への対応策として、民間交通事業者が出資し創立した熊本都市バス（株）へ公営バスの路線移譲を行い、熊本都市バス（株）が主体的に民間業者との路線再編や、現行の路線網を総合的に見直しすることによって、利用者ニーズに対応した柔軟な路線網の編成が出来る。更には、定期券をはじめとした乗車券等の共通利用やＩＣカード導入など、効率的かつ充実した輸送サービスの提供により利用者促進を図ることが出来る。また民間コストでの運営が公営事業主である自治体にとっても財政的に相当のメリットがある。

なお、民間のコストでどうしても運営できない場合の維持方策として、地域公共交通会議で協議し、コミュニティーバスや相乗りタクシーとの連携など、一定の公的支援により利用者サービスの維持を図る。

（団体・役職名） 熊本都市バス株式会社

（氏 名） 代表取締役 山内 清宏

公営交通の位置づけ、あり方について

【公営交通バスとしての位置づけ、役割】

市営バスの場合、公営であるが故に、市民（利用者）からの意見等が寄せられることからバス事業に対する意見等が運行等に反映できるだけでなく、議会を通して民意が機能することにより業務の改善が図られてきたと考えられる。

また、運賃制度をはじめ車両や施設、路線やダイヤなどに関する市民の意見を考慮した事業運営を行ってきたばかりでなく、市政、まちづくりと連携した取り組みが可能であり、バス事業全体に共通する市政課題、例えばさくらカード事業やノンステップ車両の導入などの福祉対策や環境対策に直接的に取り組むことはもとより、バス事業者間相互の調整などに取り組んできたところである。

【公営交通バスのあり方】

上記のような取り組みや実績は、市（一般会計）からの補助金による支援によるところも大きく、しかしながら赤字決算続きで市に財政負担を強いてきたことも事実である

バス交通は、都市間輸送と異なり都市内交通は生活交通そのものであり、これからの超高齢社会における市民の移動手段の確保は都市機能を維持していく上で必要不可欠であり、より利便性の高いバス交通が求められる。

過去、バス事業者協働の取り組みも、プリペイドカード事業、交通センターのバース再編やバスの行き先方向幕の統一化などソフト面を中心に行われてきたが、バス路線網そのものについては、事業者間の古くからのすみ分けもあり都心部を中心に路線やダイヤが輻輳して、決して利用しやすいバス交通が構築されているとは言い難い。

したがって、これまでのように事業者間の調整をもって、バス路線網の再編や効率的なダイヤなどの運行体制を整えていくことは限界があるといえよう。

そうした中で、市営バスのあり方を考えるとき、単に市営バスのみでのバス交通のあり方を考えること自体にも限界があり、事業者間の垣根を超え従来の各社の権益にとらわれず利便性の高い運行体制の構築に取り組む必要がある。なおかつ交通局の経営状況は、昨年一部施行された財政健全化法によれば、資金不足比率が158%あり、これを経営改善計画により20%未満にする必要があり、バス事業からの撤退（民間への全面移譲）も視野に入れた中で、バス交通のあり方を考える必要があろうかと考えている。

（団体・役職名）熊本市交通事業管理者

（氏 名）石田賢一

公営交通の位置づけ、あり方について

公共交通は「安く、相応の本数があり、つねに定時運行、さらには乗降しやすい車両、ドライバーのサービスレベルが一定のラインに達している」などを満たすなら、利用者サイドからは一定合格点か。事業主体は民営、公営どちらでも構わない。

交通ジャーナリストの和田山貴夫氏は「バス事業は農耕民族型産業。メンテナンスを怠ると収獲に影響する。事業者は常に情報発信する視点や、社会から信頼される価値を得る努力がともすれば欠けていないか。採算を考えるあまり米作りの苦勞より“食べる人”になりたがっている」と指摘する。

すでに発表されている通り、09年3月末で市営バス本山車両管轄の営業が終了、路線、車両とも都市バス会社に移管される。人件費面で明らかに民営と格差があり収支バランスが採れない現状からはやむを得ないし、将来展望で市が交通事業（当面は残るであろう路面電車も含め）から全面的に手を引くのも時間の問題と考える。市が“食べる人”になるのも現状では容認せざるを得ない。

4月から委譲される第1環状線をはじめとする各路線が民営ベースの船場で維持できるなら、むしろ歓迎すべきことだろう。ここで要求されるのが、細かなメンテナンスだ。民営化当初は現行ダイヤが引き継がれるとしても、結果的に採算性を考えると、いつの時点かでのサービスダウンは必至と思われる。

新会社は“いい米を作る”努力が不可欠だ。いかに公共事業とはいえ、赤字でも運行しろなどとは言えない。要は一定のサービスレベルを続けていくために、市は委譲後もきめ細かく新会社の運行を監視、利用促進を呼びかけることだ。補助金も考えねばならぬし、場合によっては運賃値上げを市民に理解してもらう方策も重要と考える。

市は「不採算部門という重荷を切った」に甘んじ、安心してもらっては困る。なるべく早いうちに新たな路線再編、ダイヤの見直しなどを新会社に行ってもらうのが必要だ。より適切なアドバイスができるよう手を打つのは市民への重大な責任と思う。もちろん、私たち委員も含めて…。

(団体・役職名) 公署 市民

(氏名) 中村 弘之

公営交通の位置づけ、あり方について

市内交通は、現在ＪＲ、市電、電鉄、バスの４基幹交通手段が公共交通を構成しており、これに私的交通手段としての車（自家用）、バイク、自転車、徒歩がかかわって交通総システムを形成している。

このうちバスは、市民交通の基幹手段で、その果たす役割も高い物があるがその性質上、同ルート上を重複利用できるという特性上、現在４事業者が競合重複することによって、利用者の減少という個別事業者の弱体化を招いている。

市では、これまで公営事業としてバス事業を行ってきたところではあるが近年の急激なる利用者減等により、その経営状況は赤字体質の常態化による根本的見直しを迫られている。

市民の交通手段の確保という公益性と公共性を守るには、公営私営の別を問わず交通手段の確保を第一とすることが重要である。

私営交通でもそれが果たされる部分は私営交通に移行することが当然であるが、それが果たされない部分を公共で補足することが当然求められるものとする。

しかし、それは公営交通といった直接的な手段としてではなく補助金等の公共政策によっても可能な道であるとする。

（団体・役職名） 公募委員

（氏 名） 杉内 昭夫

公営交通の位置づけ、あり方について

・戦後のこれまでの公共交通機関

戦後の公共交通の経営は、基本的に独立採算制でスタートし、現在までもその考え方を基本としている。それは当時、収支採算が取れていたからである。公共交通機関が未成熟な当時は、たぶん市民の生活移動権を確保するという福祉的な目的から市営バスが誕生したと思われるが、市（自治体）が経営しても黒字になることが確実であったのではないか。また、経済成長が旺盛な当時、民間事業者も含めて乱立気味であったので、業界の健全育成のために、需給調整を基本にした免許制が導入され、平成14年2月まで続いてきた。

今は、当時と全く事情が異なり、公営も含めて交通事業者の殆どは赤字経営である。民間会社で公共交通のために資本を投下する者はいなくなった。できれば市町村ですら手を引きたいところである。今までは、地域の足を守る任務・仕事が、公共交通機関という美名の下にバス・鉄道事業を行う民間会社に任せられていたが、経営が立ちゆかなくなってきた近年、その任務・仕事が、市町村に移りつつある。民間会社が儲けられる分野ではなくなり、住民の生活移動権の確保という福祉の性格を帯びるにつれ、これを担当するのは市町村になってきた。

・地域振興に寄与する公共交通機関として

公共交通の利用者が減りすぎて採算が取れなくなり、存続も大きな問題となった結果、福祉的な分野のテーマから、バスなどを残さなければならないという、別の局面となった。長く見て10年ほど前までは、バスの維持運営などは福祉のテーマの外にあったが、最近では福祉の中にテーマが移りつつある。こうした流れの中で、赤字でも要るものは要るという考え方が定着してきた。

昨年、10月に「地域公共交通の活性化・再生に関する法律」が施行された。これは、地域の生活交通の活性化・再生と観光客の移動手段の確保、環境保護、大きくいえば地域振興において公共交通機関の果たす役割、多様な社会的意義が再認識された証でもあると思われる。国においては、地域振興の観点から、地域で創意工夫がなされた独自の取り組みを促すため、当該法律の支援制度の充実に意を配しているところである。

・欧州に見るこれからの公共交通機関

ところで、欧州では、マイカー利用に押され、公共交通機関が一時期皆無となったが、改めてその社会的意義、まちづくりの装置としての機能が再認識され、LRT・BRTを初めとした工夫を凝らした公共交通機関が有効活用されていると聞く。そこでは、自治体は交通計画・運行計画を策定、利用促進活動を行い、運行は入札等で民間事業者へ運行委託、当然に発生している欠損は公的補助でまかなうという形態のようだ。欧州では、マイカー利用との融合で、基本的に公共交通機関の維持運営は独立採算では困難であるが、公共交通機関の果たす役割が地域振興、まちづくり、公共福祉にも寄与するという帰結に達したところから、出てきたものであろうか。

・熊本市域でのこれからの公共交通機関

ところで、熊本市域には既存の民間バス事業者が 3 社も営業しており、加えて、市営バス路線の移譲先として、また、熊本市域のバス交通経営を一元的に行ってもらいたいという期待感から、昨年 12 月、熊本都市バス会社が誕生している。市域において、バス交通のダイヤ・路線において改善の余地があるにしても、このようにバス輸送サービスの供給サイドが充実している状況では、市民の足、生活移動権を守るという目的から、熊本市自らバス交通を運行する意義は、もはや薄れていると言わざるを得ない。さらに、その経営が過大な赤字となっており、一方の民間バス業界には需要創出、経営補強の必要性が求められている状況では、熊本市域において公営企業がバス事業を営むという体制は改める時期にある。ただし、市営バス路線を全面的に民間事業者に移譲するに当たっては、交通局職員の処遇については丁寧に対処してもらいたい。

熊本市においては、市営バス路線の熊本都市バス会社への移譲、既存バス会社の市域での運行に関して、今まで述べてきたことを参考に、民間 3 社の理解を得つつ、公共福祉の確保や持続的で利便性の高いバス交通の維持という観点から、欧州などの先例を参考に、次表のイメージで運行計画、運営・利用促進、運行に関する各主体の役割を調整し、都市バス会社への一元的な運行（経営）の方向性で収束させるとともに、交通局（バス交通）の維持運営で今までに培ったノウハウを活かして、具体化に努めていただきたい。

具体的には、熊本市では市営バス路線を都市バス会社へ全面的に移譲を検討するものの、交通計画（路線、便数、ダイヤ等の運行計画）を策定、運営・利用促進活動を都市バス会社とともにやり、運行は都市バス会社が実施することについて、都市バス会社との間で確認、欠損は公的補助でまかなうという方向性で努力していただきたい。ここで問題となるのが、市域でこれまで運行を続けている既存バス会社との関係であるが、これについても段階的にこの枠組みに取り入れることについて関係者の理解を得、都市バス会社による一元的な運行を模索して欲しい。

最後に、効率的に行政目標を達成するために、自ら車両、運転士、営業所等の実行手段を有しておく必要性はなく（ノンアセット型行政として）、結果として、市民のための公共福祉の確保や持続的で利便性の高いバス交通の維持を確保できれば、熊本市の役割は果たせることになると思われる。

運行計画策定	運 営、利用促進	運 行
・熊本市	・熊本市、 ・民間バス会社（都市バス会社）	・民間バス会社（都市バス会社）

（注）次の用語は、「地域の自立的発展のためのモビリティ確保に向けた検討の手引き（国土交通省 政策統括官付 参事官室 平成 20 年 3 月発刊）」より引用。

①運行計画策定：【サービス内容立案】導入地域、路線、バス停、時刻表（運行間隔、

時間帯)の検討・決定

- ②運営・利用促進：【サービス内容の管理、費用とその負担の管理】事業の運営に係る費用の管理を行う主体（団体）の組織化、費用負担、地域住民の意識啓発
- ③運行：【サービス実現のための車両・人の配置】車両の運行

公営交通の位置づけ、あり方について

- ・公営バスがあり続ける必要性はないものと思慮する。

理 由

- ・全国的に見ても、公営交通のないところが多数有る。

・公営のキロあたり経費を単純に民営に置き換えると、現状の公営のバス路線をそのまま民営に移譲した場合でも、相当の収支改善になり、市の一般会計からの補填も圧縮されることが容易に想定できる。

・公営がなくなり完全民営になると、その後が「どうなるか解らない」、「赤字の場合、勝手に廃止される」等を心配される向きもあるが、県内各地をみると、基本的に民営は、赤字補填があれば自身から廃止を言い出すことはほとんどない状況である。

・また、もし廃止する場合でも「バス対策協議会への通知」が必要であり、道路運送法上は、廃止6ヶ月前までの届出を必要としている。
(その間に、代替策の検討が可能。)

・更に言えば、地域のニーズに対応した交通のあり方等を検討する場として、「地域公共交通会議（熊本市におけるバス交通のあり方検討会議）」が設置されており、その協議により、補填をもらっても民営が運行しないというようなところを「市の政策（福祉等）」として運行（その一手段として公営交通）を検討すればよいのではないか。

＊民営についても、現行の路線や運行計画（運行ダイヤ）等を各社毎ではなく、全社的視点に立って整理・再編等を行うことにより、より効率的な運行体系にすることが必要。

公営交通の位置づけ、あり方について

公営企業のあり方については、県においても、社会経済情勢の変化や厳しい経営環境を踏まえて「熊本県行財政改革基本方針」を策定し、経営の効率化、活性化に取り組んでいるところである。同指針に基づいて、公営交通事業の意義・役割を検討すると、大きく「行政の直営として都市内の安定的な輸送サービスの維持、提供（運行）を行うことが出来る」という点と「行政が推進するまちづくりの観点から一般行政と一体となった企画・運営が出来る」という点があることが考えられる。

このうち、「安定的な輸送サービスの維持・提供」という観点に関して、当検討協議会の対象となっているバス事業について考えてみると、公営バス事業は、道路運送法上、一般乗合旅客自動車運送事業として、民間バス事業と全く同様に取り扱われていることから、公共交通そのものとしての役割は民間事業と特段の区別はないものと考えられる。したがって、当該事業への評価は、民間事業によってサービスが提供される場合と同列に、輸送の安全の確保や利便性の確保を踏まえた上で論じられるべきであり、直営方式に限定せず、民営事業者への委託・補助等も含めた上で、行政サービスのあり方として最も効率的な方策を選択していくものと考えられる。

次に、「まちづくりと連携した企画・運営」という観点については、事業そのものの採算性ではなく、行政が目指す政策の展開に欠かせないものであるといった観点から評価されるべきものであると考えられるが、福岡市をはじめとして、公営バス事業が存在しない都市においても、行政によるまちづくりが進められる中でバス交通が機能している例もある。いずれにしても、公営交通の位置づけやあり方については、民間活力の状況も勘案した上で、熊本市が目指すまちづくりの方向性を踏まえて検討されるべきものであると考える。

（団体・役職名）熊本県地域振興部交通対策総室長

（氏 名）高田 公生

公営バスの位置づけ、あり方について

○ 公営バスについて

全国の公営バスは、明治や大正時代に建設された路面電車を補完するために発足されたものが多く、私たちの経済活動や社会参加などに欠くことのできない移動手段を担ってきました。

戦後も民間バス事業者を含め、公営バスは、都市基盤を支える有効な移動手段のひとつとして機能していましたが、高度経済成長に伴う自家用車の普及によって、バス利用者は減少し、バス事業者のコスト削減による運行本数の削減などの悪循環から利便性の低下を招き経営悪化をもたらすとともに、とりわけ公営バスにおいては、民間バスに比べ人件費のコスト割合が高いことや住民福祉の観点から不採算路線の運行を余儀なくされることなどから、赤字経営が常態化しています。

このような状況の中、民間と競合する公営バスは、事業の撤退や縮小を行っている都市が多く、札幌、函館、秋田、浜松、岐阜、倉敷、尾道、三原、山口、出雲、新居浜、荒尾の各都市において路線の全面移譲による事業廃止が行われるなど、41事業者あった公営バスも現在では29事業者となっています。

本市においても、乗合バスの利用者数は昭和44年をピークに減少の一途をたどり、現在の利用者は昭和44年当時に比べ約1／3と低迷し、ノンステップバスの導入やさくらカード事業などの福祉対策をはじめ、オムニバスタウン事業によるバスロケーションシステムの導入などのように、バス利用者数の増加に向けた様々な取り組みも利用者低迷の大きな歯止めとはなっていない状況です。

今後は、乗合バスを中心とした公共交通機関が危機に陥っている現状を踏まえ、市民の移動手段を確保するために、これまで公営バスが担ってきた公共の福祉という基本理念を維持しながら、市民にとって利便性が高く、効率的なバス交通システムを検討していくなかで、本市の公営バスのあり方を考えていく必要があります。

○ 市バスについて

前回の協議会でご説明いたしましたとおり、本市の交通局においては、経営の健全化判断比率である資金不足比率が、経営健全化基準（20％）の約8倍（158％）となっており、新財政健全化法の経営健全化企業に該当することから、平成21年度中に経営健全化計画の策定が義務付けられております。

このことから、市営バスの存続について、民間への全面移譲を含めた方向性を検討する必要がある、バス路線網再編に伴います効率的な運行体制を検討していく上でも、早い段階で市バスの方向性を決定する必要があります。

○ 熊本都市圏のバスサービスの方向性について

本市では、4つのバス事業者が周辺市町村を含め、地域の身近な交通手段として、その

役割を担ってきましたが、バスサービスの現状は、市民にとって利便性の高いものとはなっていないのが実情です。

分かりづらい路線や不便なダイヤであったり、バス利用者の減少などによる経営難から民間バス路線においては廃止や縮小が続き、市バスにおいても前述のとおり、大きな赤字を抱えています。

そこで、バス交通のあり方検討協議会では、バス路線網・ダイヤの再編やバス利用促進策などの最適なバスサービスを検討し、社会実験を実施しながら検証を行っていくとともに、市バスのあり方をふくめ、再編後のバス路線網を効率的に運営していくための運行体制を検討していくことで市民にとって利便性の高いバス路線網の構築を目指しています。

本市といたしましては、民間バス事業者3社が総意のもとで設立されました熊本都市バス株式会社に、バス事業者間の実務的な連携協力体制のリーダーとしての役割を担っていただき、バスサービス全体のオペレーションを行っていただきたいと考えておりますとともに、行政といたしましては、この仕組みを支援しながら市民の移動手段を確保してまいりたいと考えています。

（団体名・役職名） 熊本市
（氏 名） 村 上 博 一