

熊本市におけるバス事業の
運行体制に関する意見書
(中間答申案)

平成 2 1 年 5 月

熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会

目 次

1	はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
2	バス事業を取り巻く現状・・・・・・・・・・・・・・・・	1
3	バス事業者の現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・	2
	（1）民間事業者	
	（2）熊本市交通局	
	（3）バス事業者キロ当たりの営業費用	
	（4）バス事業者の給与比較	
4	バス運行に関する課題と方向性・・・・・・・・・・・・・・・・	4
	（1）運行体制に関するバス路線の課題と対策案	
	（2）運行体制に関するバスダイヤと対応策	
5	市交通事業会計について・・・・・・・・・・・・・・・・	6
6	公営交通の位置づけ、あり方について・・・・・・・・	7
7	熊本市におけるバス事業の運行体制及び市バスの あり方について・・・・・・・・・・・・・・・・	8

1 はじめに

熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会は、平成20年5月、将来にわたって利便性の高いバスサービスを提供できる交通体系の確立に向けて、望ましいバスサービス水準及び市営を含めたバス事業の運行体制のあり方について検討するため設置された。

平成20年5月21日の第1回協議会を皮切りに、これまで5回の協議を経て、バス路線網再編及び利用促進策を盛り込んだ熊本市地域公共交通総合連携計画の策定、熊本市におけるバス事業の運行体制、公営交通の位置づけ・あり方について協議検討を行っている。

本協議会は、熊本市(以下「市」という。)の審議会等に位置付けられており、熊本市におけるバス事業の運行体制のあり方、方向性について、平成21年度末に熊本市長に答申するものであるが、市交通事業は経営改善が見込まれないため「財政健全化法」に基づき今年度中に「経営健全化計画」を策定しなければならないことから、市バス事業のあり方について早急に方向性を示す必要があるため、意見をとりまとめ中間答申を行うものである。

2 バス事業を取り巻く現状

熊本都市圏の路線バスの利用者数は、この20年間で半減し、ここ10年間でも3割近く減少している。一方、高齢社会の進展により路線バスをはじめ公共交通機関の果たす役割は益々重要なものとなっている。

市では、昨年度まで市営バスを含め4事業者が運行し、事業者間競争の中で、その経営は大変厳しく、利便性向上による利用者増を図るための投資〔ICカード、ノンステップバスの導入等〕もできない状況にある。

このような中、市ではバス事業全体の採算性の向上を図るとともに、効率的な運行を目的として、民間バスと競合する市営バス8路線について平成16年から民間3社へ移譲を進めてきたが、抜本的な改善には至っていない。

一方、民間事業者においては事業者の枠を超えたバスサービスを提供する仕組みづくりを構築するため、平成19年12月、「熊本都市バス株式会社」を民間3社共同で設立、これに呼応し市はバス路線網再編の中心的な役割を担う熊本都市バス株式会社へ、本年4月、上熊本営業所本山車庫管轄の7路線を移譲したところである。

また、バス事業者に対する市の運行補助は年々増加し、中でも市交通局への一般会計からの繰出金が毎年10億円を超える状況となっている。

このように、バス事業が衰退を続ける中、将来にわたって利便性の高いバスサービスを提供できるバス交通体系を確立するためには、効率的なバス路線網の構築と市営バスを含めた運行体制のあり方を見直すことが急務となっている。

3 バス事業者の現状と課題

(1) 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	千	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)

年度	項目	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
		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	
経常収入	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%
経常支出	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	726,408	785,141	836,552	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)	-	-	-	-	-	-	-
バス運行補助金	18,231	18,846	70,299	89,615	109,290	127,517	699.5%

(2) 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	千	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

年度	項目	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
		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	
経常収入	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%
経常支出	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)	1,213,200	1,220,400	1,249,100	1,062,600	1,050,300	1,033,400	85.2%
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〕

- ・ 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。

〔現状と課題〕

・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、市交通局においては、人件費が経常収入を上回っている状況である。

・市補助金の推移

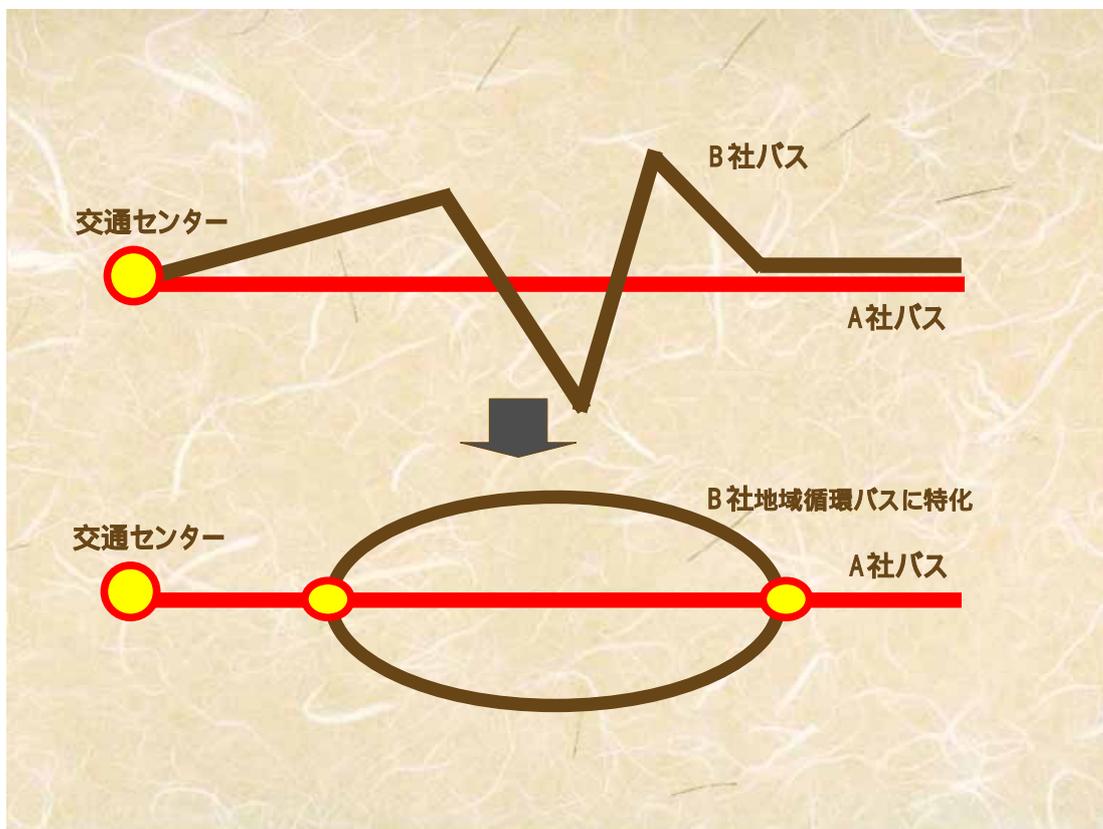
市の補助金は、民間事業者、市交通局ともに赤字増に比例して増加傾向にある。また、市交通局においては、一般会計補助金（市の一般会計からの繰出金）が単年度で10億円を超えている状況である。

・営業費用と月平均支払額

市交通局の月平均支払額は民営事業者平均の約2倍となっており、この差がキロ当たり営業費用に影響していると考えられる。

4 バス運行に関する課題と方向性

(1) 運行体制に関するバス路線の課題と対策案



〔課題と方向性〕

一般路線が競合する現在のバス路線の例であるが、B社を利用するほうが交通センターへ行く場合、非常に効率が悪いことが分かるが、地域循環バスを導入するとともに乗継の利便性を高め、A社のバスとつなぐことで効率のよい路線とすることが出来る。

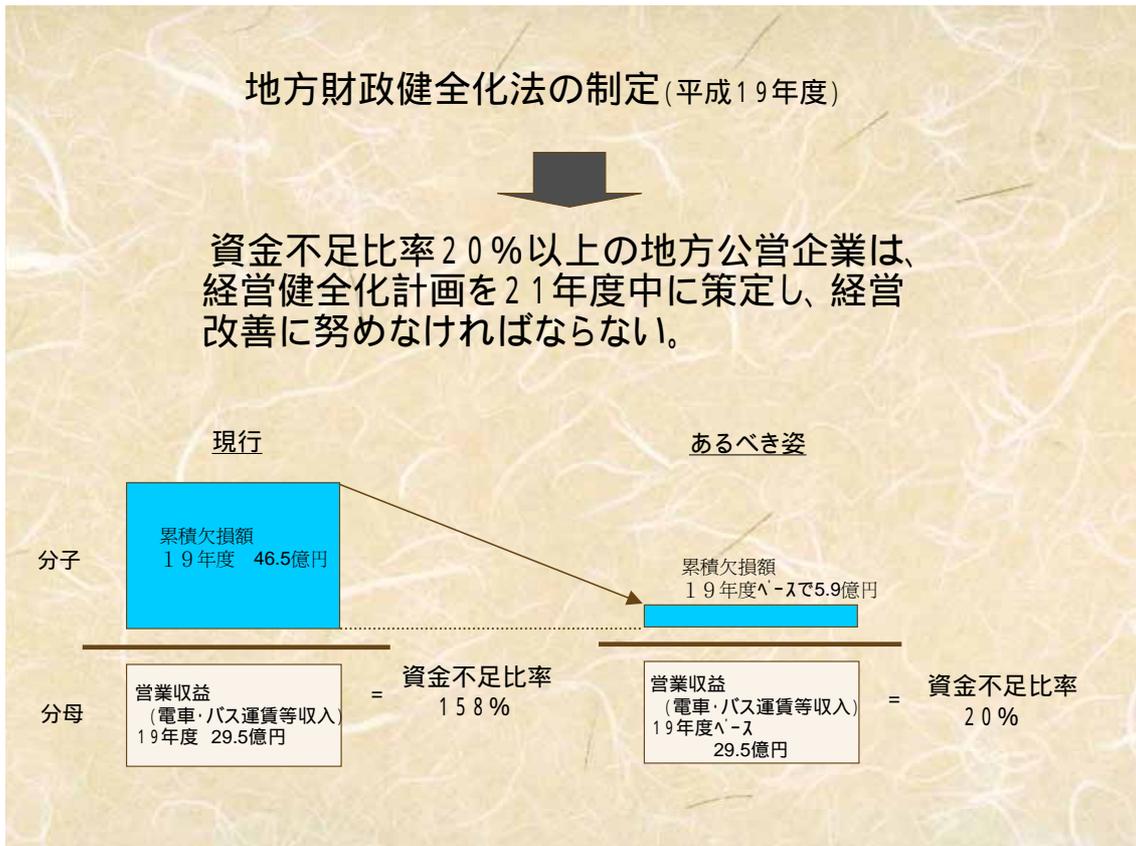
(2) 運行体制に関するバスダイヤと対応策



〔課題と方向性〕

交通センターから一定の区間を競合する2社のダイヤの状況であるが、交通センターを他社便より4分以内に発車しているバスが4便となっており、利用者にとっては利便性が悪く、効率の悪い状況となっており、事業者間の連携・協力体制が必要となることがわかる。

5 市交通事業会計について



〔現状と課題〕

市交通事業においては、現在、経営の健全化判断比率である資金不足比率---資金不足比率とは、累積欠損額などの資金不足額を運賃収入（単年度）で除したもの---が、平成19年度末で経営健全化基準（20%）の約8倍（158%）で20年度も改善が見込まれないことから、平成21年度中に経営健全化計画の策定が義務付けられ、経営改善に努めなければならないこととなっている。

6 公営交通の位置づけ、あり方について

平成21年1月30日に開催した第4回協議会において、「公営交通の位置づけ、あり方」について協議した。以下、委員からの意見について、その要旨をまとめた。

【公営交通は必要ないという意見】

- ・ 公営バス事業を民間バス事業者に移譲することにより、自治体にとって財政的に相応なメリットがある。民間でどうしても運行できない場合は、補助金等の公的支援により維持する必要がある。
- ・ 公営交通の高コストを考えると、速やかに「官から民へ」移行するべきである。
- ・ 市営バス事業については、段階的に路線移譲することにより、バス事業から撤退すべきである。撤退により必要でなくなった一般会計からの繰出金については、インフラ整備に充てるべきである。
- ・ 市交通事業の経営健全化の観点から、バス事業からの撤退も視野に入れた上で今後のバス交通のあり方を考える必要がある。
- ・ 民間バス事業者で運行できる部分については、民間バス事業者で行い、運行できない部分については、公営で補うべきであるが、それは、直接公営で運行する必要はなく、民間バス事業者に対して補助金を支出して運行してもよい。
- ・ 熊本市においては、民間バス事業者が充実しているので、市自らがバス事業を運行する意義は薄れてきている。市交通局は、過大な赤字を抱えており、経営健全化が求められている状況では見直す時期にある。
- ・ 市による直営方式に限定せず、民間バス事業者への委託、補助等を含めた上で、バスサービスのあり方について最も効率的な方策を選択していくべきである。

【公営交通は必要であるという意見】

- ・ 公営交通は、公共の福祉の増進という重要な役割を担っていることから、民間では維持できない路線の運行を担うことや民間事業者が事業そのものを廃止した場合のセーフティネットとして、行政が政策としてきちんと関与していくべきである。
- ・ 公営交通は、特に高齢者や自動車を持たない人等、住民の交通権を守るため、地域での公共交通システムの維持について大変重要な意義がある。公営交通については、コスト面だけで判断するのではなく、働く人々の待遇も含め検討する必要がある。また、安全性や将来的な持続性についても考慮しなければならない。

7 熊本市におけるバス事業の運行体制及び市バスのあり方について

バス交通の最大の目的は、利用者本位の運行サービスを提供することで、住民の移動手段を確保することにある。

しかしながら、バス利用者の減少により、事業者の経営状況は極めて厳しく、不採算路線においては路線の維持が困難になるとともに、バス事業の存続そのものも危惧される状況となってきた。

中でも市交通事業は、多額の累積欠損額を抱え、市の一般会計からのバス事業に対する補助金は年間約10億円にも及んでおり、法に基づく経営健全化計画を平成21年度中に策定することを義務付けられている。

また、複数の事業者が運行しており、競合する路線では、利用者の利便性より収益増加の視点で運行ダイヤが組まれ、事業者間の調整が十分ではないため運行間隔が不均等であるなど、必ずしも住民にとって利用しやすい環境にはない。

このような現状を改善するためには、公営、民営を問わず抜本的な改革が必要である。

その方策の一つとして市バス事業を民間事業者に全面移譲することが考えられる。このことは、民間事業者の経営体力を強化するとともに、市交通事業の経営健全化の早期実現にも繋がり、ひいてはバス事業全体のサービスの向上を図る有力な方策と思われる。

また、市バス事業への市からの補助金を削減できることになり、その財源を市域全体のバス利便性向上のための施策等に活用することが期待できる。

ただし、この全面移譲にあたっては、市バス事業が担ってきた民間では維持できない不採算路線の運行や、民間事業者が事業そのものを廃止した時のセーフティネットとして、行政が民間事業者に適切に関わり、互いの協力のもと、その役割を果たしていくことが不可欠である。

また一方で、複数の事業者が存在し、各事業者がそれぞれ独自に運行する現状では所期の目的は達成することは困難であると考えられることから、今後、民間事業者の枠を超えて共同で設立された「熊本都市バス株式会社」を中心に、運行体制の再編を図ることが重要である。この取組みにより、バス事業者の連携による運行管理の一元化や需要に見合った運行ダイヤの設定など、利用者の利便性向上と経営の効率化が期待できる。

このような、市バス事業の早急な移譲や、その受け皿となる熊本都市バス株式会社を中心とした運行体制の再編は、昨年度策定した「熊本市地域公共交通総合連携計画」を着実に進め、利便性の高いバス路線網や利用促進策などを実施し、今後の高齢社会にも呼応できる持続可能なバスシステムを構築していく上で極めて有効であると考えられる。

この結論に至るまでに、本協議会で出された意見の多くは、「バス交通を市民の手軽な

移動手段として存続させることが重要であり、そのためには公営交通という直接的な手段によらなくとも民間事業者が代替し効率的な運行を行うとともに、行政はバス交通サービスが低下しないよう適切に関与していけばよい」というものであった。

一方で「市バスのあり方はコスト面だけで判断するのではなく、公共の福祉の増進の担い手、バス事業の安全性及び持続性からの視点も踏まえて判断すべき」というものもあった。

なお、今後は熊本都市バス株式会社に移譲した上熊本営業所本山車庫管轄7路線の検証をはじめ、本市における望ましい運行体制、これに係る行政の適切な役割のあり方について具体的に検討していく必要があることを申し添える。