資料2

公営バス民間移譲に関する他都市調査結果

1. 調査の目的

熊本市のバス事業に関して、今後の望ましい運行体制の検討に向けた基礎資料の収集

平成21年度調査の流れ

- 他地域における事例収集
- 本山営業所移譲路線の検証
- 運行スキーム等の検討
- 運行体制の方向性の検討
- 路線網再編経営収支シミュレーション

2. 調査の方法及び対象者

調査方法

◆ 対象者に依頼文及び調査票を送付し、電子メールで回答

調査対象者

◆ 公営バス事業を民間事業者等に全面移譲、あるいは予定の自治体（全15自治体）

【移譲済自治体】
札幌市、函館市、秋田市、浜松市※、岐阜市、倉敷市※、尾道市、三原市、山口市、出雲市※、新居浜市※、荒尾市

【今後、移譲等を予定】
姫路市、岩国市、八戸市

※移譲時期が古く調査への協力が困難との回答

3. 調査内容

◆ 民間移譲前のバス事業について

・バス事業の状況（職員数、路線数、車両台数）
・バス事業の経営状況（営業キロ、輸送人員、収支、補助金等）

◆ 民間移譲の経緯等について

・背景、経緯
・検討した会議体
・検討パターン（直営、独立行政法人、第三セクター、民間へ移譲）
・検討パターンに対するシミュレーションの有無及び前提条件の考え方
・採用パターン及び決定した理由
・移譲先の選定方法
・移譲時の課題、契約事項・条件
・その他、職員の処遇、資産の処理、設備支援や運行支援

◆ 民間移譲後のバス事業について

・バスサービス（路線、運行本数、運行時間帯等）の変化
・バス事業の経営状況の変化（輸送人員、収支、補助金）
・公的支援策及び金額

◆ その他

4. 調査結果

① 全面移譲に至った背景

・バス利用者の減少による一般会計からの繰出金の増加
・一般会計からの繰出金10億円前後：秋田市、尾道市、三原市、山口市
5億円前後：函館市、岐阜市、荒尾市、姫路市

② 全面移譲までの経緯

・複数年かけた段階的な路線の移譲

③ 検討パターン及びシミュレーション

・多くの都市が「直営堅持（現状）」と「民間移譲」について検討
・函館市：「公営への一元化」、「第3セクター等の設立」
・秋田市：「市が出資する新会社に経営移管」、「赤字路線のみを民間委託」

・多くの都市でシミュレーションは実施されていない
（函館市）
・運行形態/起終点運行と拠点運行の併用、起終点運行
・車両数、職員数、収入、給与、燃料費、支払利息　　等

4. 調査結果

④ 採用パターンと決定理由

・多くの都市が民間へ全面移譲
（尾道市：第三セクター設置、岩国市：交通局の分営化、八戸市：共同運行）
・決定理由：人件費等の削減による運行コストの削減、民間のノウハウ活用

⑤ 移譲先と選定方法

・民間全面移譲：地元のバス事業者1社（札幌市と三原市は3社）
・選定方法　　：特定事業者への打診等が多い
※公募を行った都市でも応募事業者は1社

⑥ 移譲時の課題

・職員の配置転換 →
・路線のスムーズな移管
・資産の処理　　等 →

・市長部局や局内他部局への配置転換
・一部、嘱託職員等は民間事業者に就職

・土地、ターミナル
：有償貸与もしくは期限付き無償貸与
・車両、バス停等：有償or無償譲渡

4. 調査結果

⑦ 移譲時の契約事項・条件

・多くの都市で、移譲後1～3年間は現状のサービス水準維持を明記
・移譲路線に対する新たな補助制度の制定
・初期投資等への支援

・設備支援
：営業所等の建物の有償貸与、
機器等の改修費の補助　など
・運行支援
：不採算路線への補助、広報経費など

⑧ 移譲後のバスサービス

・路線数、運行本数が減少している都市も存在（函館市、岐阜市など）
※現時点では、移譲後の補助期間が多く存在

⑨ 移譲後のバスの経営状況

・多くの都市で移譲後の詳細な経営状況は把握されていない
・バスの運行補助金は、契約期間のため多くの都市で増加傾向

⑩ 市の関与方法及び考え方

・多くの都市が路線維持に対する補助制度のみ
・路線やサービスを変更する際に行政と事業者が協議する場を設置

5. 熊本市の運行体制の検討にあたって

◆ 民間バス事業者4社＋熊本市＋市民といった観点を踏まえた望ましいあり方に関する検討

⇒ 民間バス事業者＋熊本市の明確なスキーム

⇒ 需要予測と経営シミュレーションの融合

◆ 民間事業者の経営努力を引き出す契約事項・条件の検討

⇒ 補助金への過度な依存の回避

⇒ インセンティブの適切な付与

◆ 持続的かつ適切な関与方法の検討

⇒ 運行状況を詳細に監視し、適切な判断・評価を実施

⇒ 一定の権限を有する機関の設置

⇒ 役割分担のフレーム構築（路線全体or不採算路線等）