

公営交通はどのように変容していくのか

— 都市内バス事業の今後 —



(財)運輸政策研究機構 運輸政策研究所 研究員
Institute for Transport Policy Studies, Researcher

野口 健幸
NOGUCHI Takeyuki

本日の発表内容

- 1. 研究の背景と目的
- 2. 公営バスの現状
- 3. 経営改革の方向
- 4. 民間譲渡の事例分析
- 5. 公営継続の事例分析
- 6. まとめと今度の課題

本日の発表内容

- 1. 研究の背景と目的
- 2. 公営バスの現状
- 3. 経営改革の方向
- 4. 民間譲渡の事例分析
- 5. 公営継続の事例分析
- 6. まとめと今後の課題

研究の背景1

モータリゼーション

少子化

バス利用者数の減少

規制緩和

自治体の財政悪化

経営の悪化

補助金の削減

赤字路線の廃止・事業の存続の危機

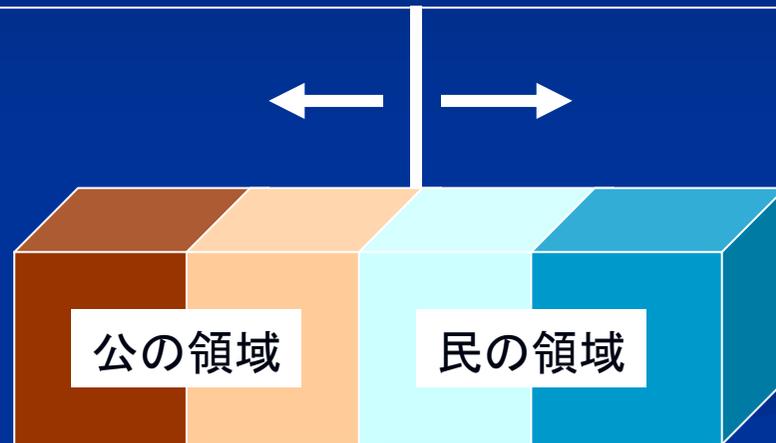
市民の足をどのように確保すべきか？

研究の背景2

- 都市のバスサービスは民間事業者と自治体により提供
- 公営バス事業は非効率、経営改善も実施
- 民間に譲渡するケースも多い
- 効果について検証することが重要
- バスサービスについても新たな手法について探ることが必要（新しい公の役割）

1-1-3 新しい公の役割のイメージ

時代によって「公」の範囲が変化



パブリック・プライベート・パートナーシップ



- ・指定管理者制度
- ・PFI

地方自治体の交通事業について より良い公的関与のあり方を提言

最も変化が表われている地方都市における、

1. 公営バスを民間譲渡した事例及び、公営バスの経営継続の事例を調査し、評価を行う。
2. 事例調査から、成功の要因について分析を行い、将来の方向性を探っていきたい。

本日の発表内容

- 1. 研究の背景と目的
- 2. 公営バスの現状
 - 2-1. 公営バスとは
 - 2-2. 公営バス事業の現状
 - 2-3. 公営と民営との比較
 - 2-4. まとめ
- 3. 経営改革の方向
- 4. 民間譲渡の事例分析
- 5. 公営継続の事例分析
- 6. まとめと今後の課題

バスサービスの種類

当該地方自治体の範囲内が基本

	運行路線の性格	公営バス	民営バス
乗合バス	都市内バス	○	○
	高速バス		○
貸切バス	観光	△	○

実施可能な事業が制限

○: 実施

△: 一部実施

例外) 長崎県交通局は高速バスを運行

公営バスの法律

- 地方自治体の条例で設置（自治体が経営）
- 地方公営企業法：法定8事業のうち自動車運送事業
- 設置目的：企業の経済性、公共の福祉を増進
- 原則、独立採算性（特別会計の設置）

2-1-3 地方自治体のバスサービスの分類

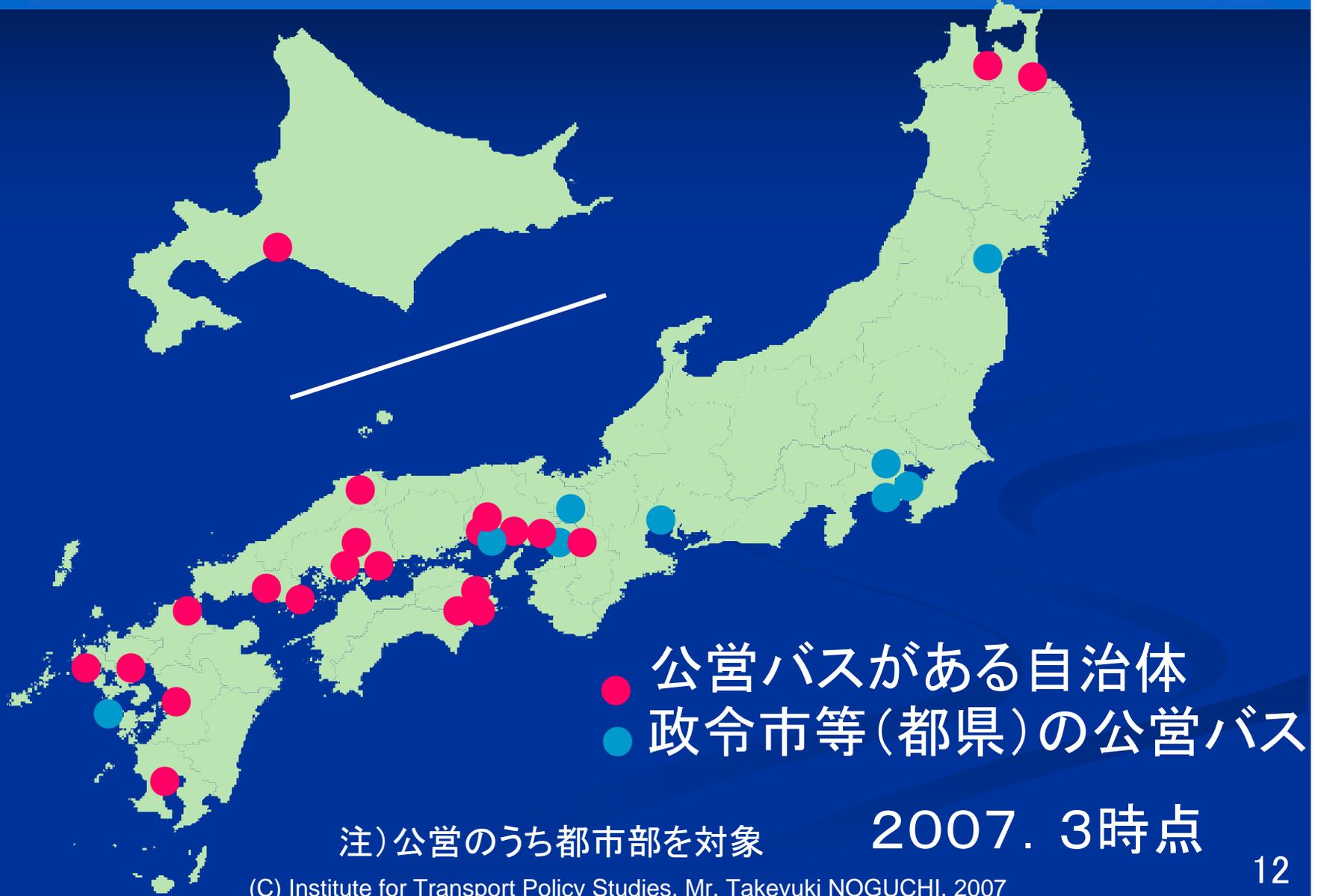
公営バスが基本、民間委託の進行

地方自治体が経営するバスの例

種類	運行形態
コミュニティバス	委託
廃止代替バス	委託
自家用車の有償輸送	委託、直営
スクールバス	委託、直営
福祉バス	委託、直営

コミュニティバス：地方公共団体がバス事業者（4条事業者、21条事業者）に依頼して、地方公共団体の費用負担により乗合旅客を運送してもらうバス

2-1-4 本研究が対象とする公営バスの分布



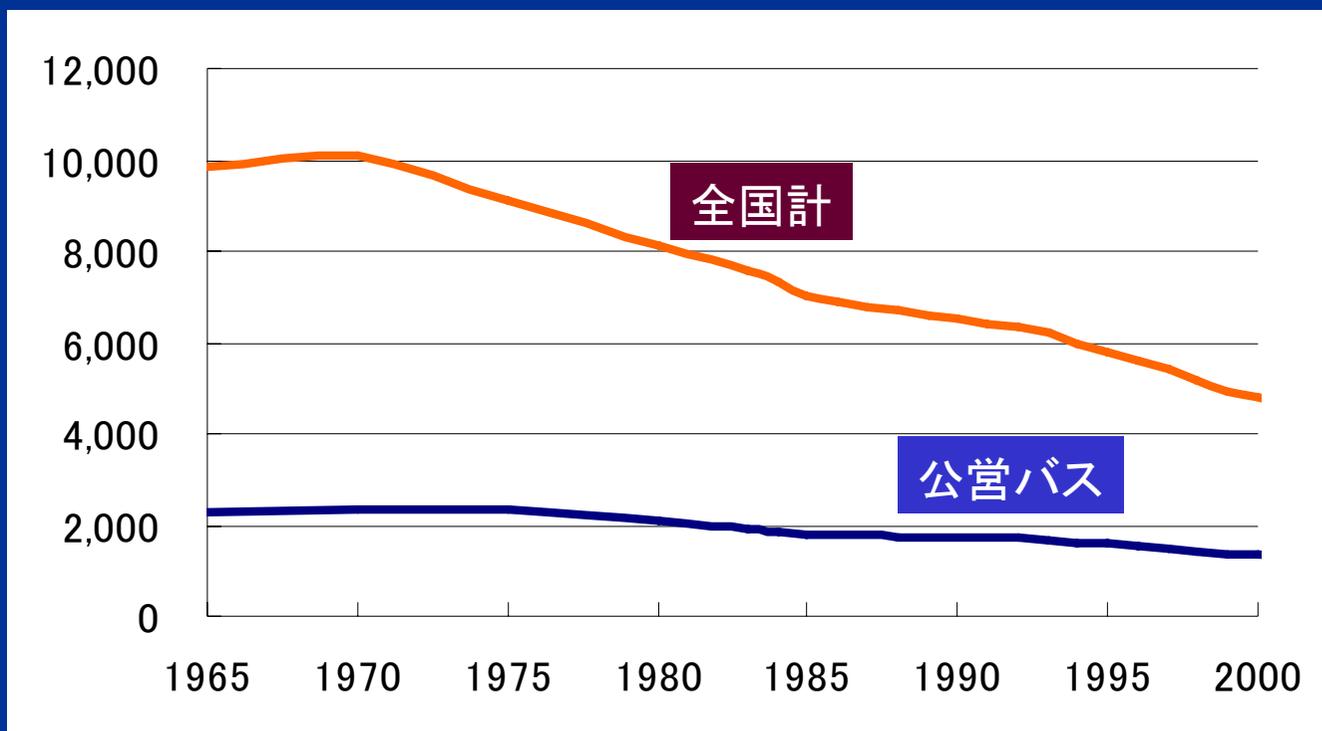
2-2 公営バス事業の現状

2-2-1

乗合バスの輸送人員

全国的にバス利用者の減少

(百万人)

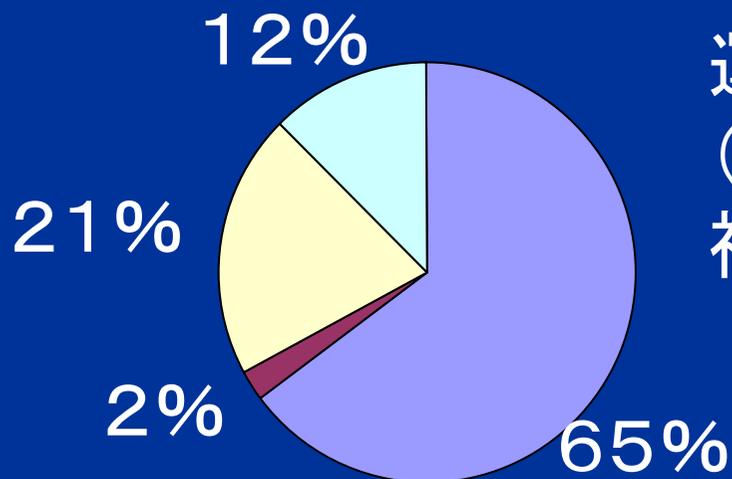


出典) 日本のバス事業から作成

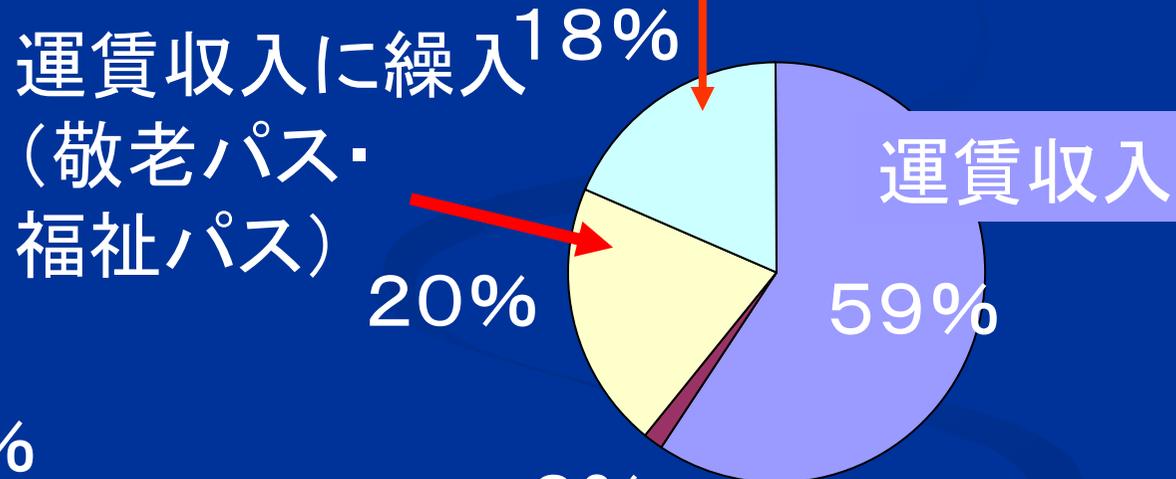
公営バスの収入内訳(2004)

営業収入のうち運賃収入は約60%

政令市等



地方都市



その他収入 2%

出典) 公営企業年鑑
より作成

政令市等: 9団体: 東京都、横浜市、大阪市、名古屋市他

地方都市: 22団体: 徳島市、高槻市、姫路市、北九州市他

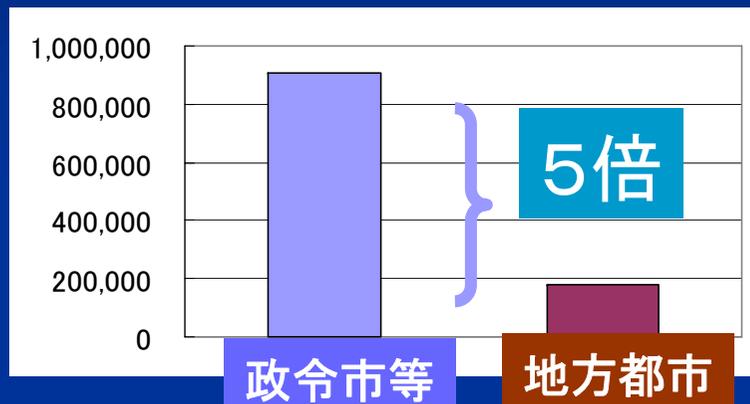
2-2 公営バス事業の現状

2-2-2

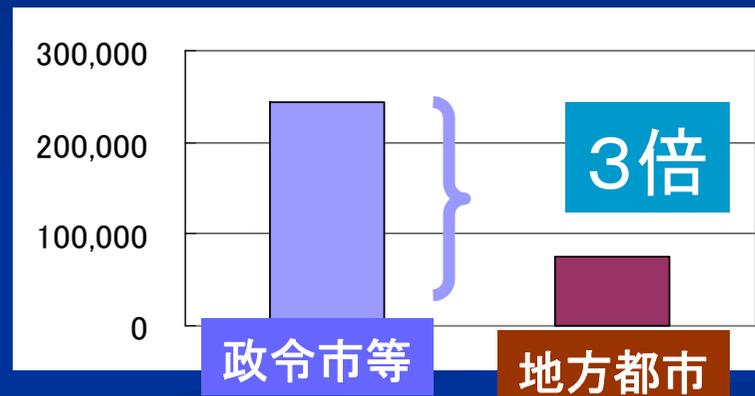
政令市等と地方都市の比較

公営バスを政令市等と地方都市に分けて評価

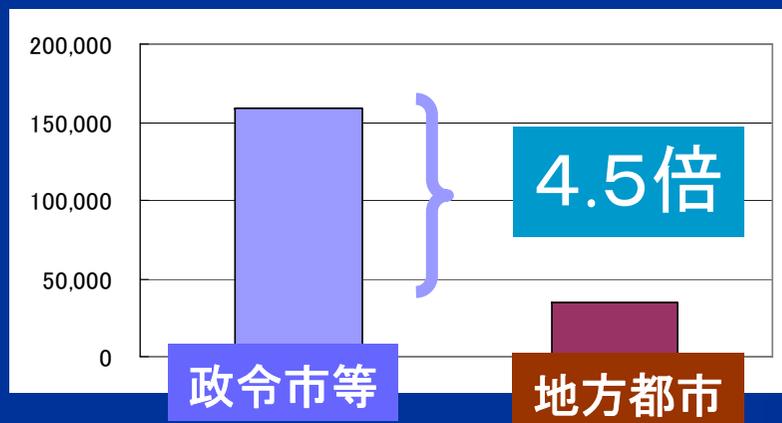
(千人) 輸送人員



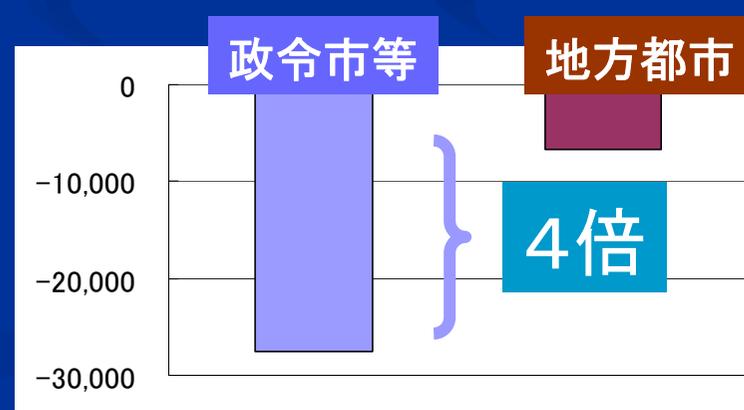
(百万キロ) 走行キロ



(百万円) 営業収益(収入)



(百万円) 営業利益



出典) 公営企業年鑑より作成

(C) Institute for Transport Policy Studies, Mr. Takeyuki NOGUCHI, 2007

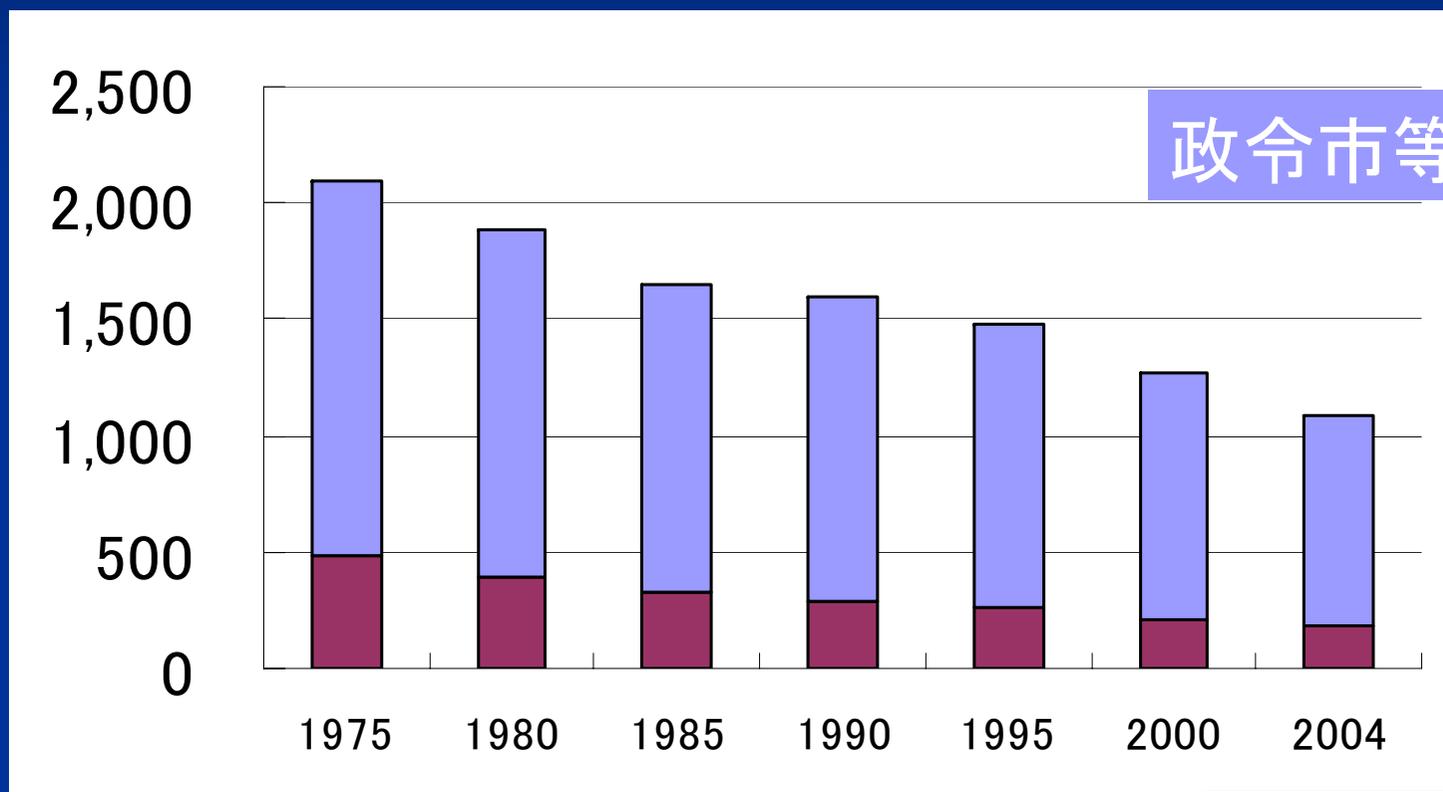
2-2 公営バス事業の現状

2-2-3

公営バスの輸送人員

輸送人員は減少傾向

(百万人)



政令市等

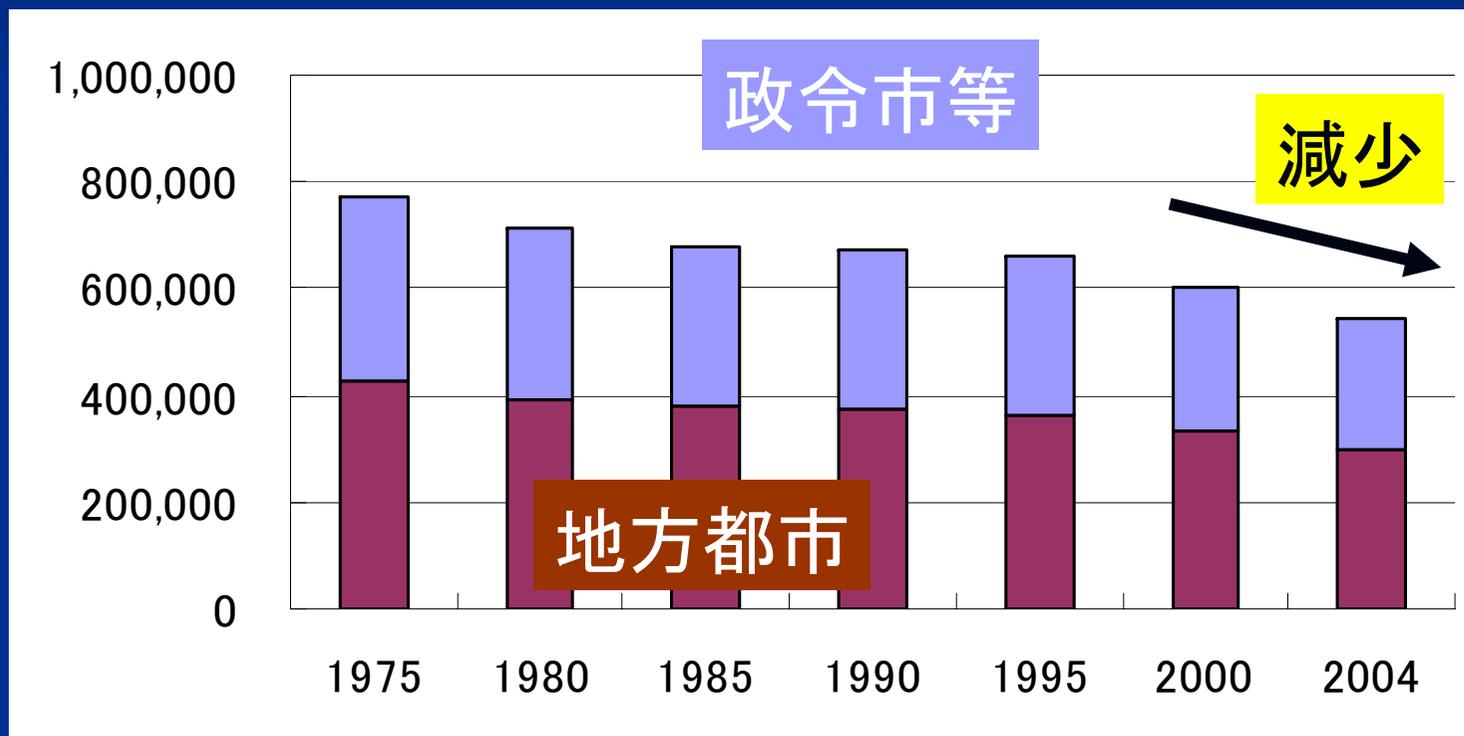
地方都市

出典) 公営企業年鑑より作成

公営バスの走行キロ

1995年以降、走行キロを削減

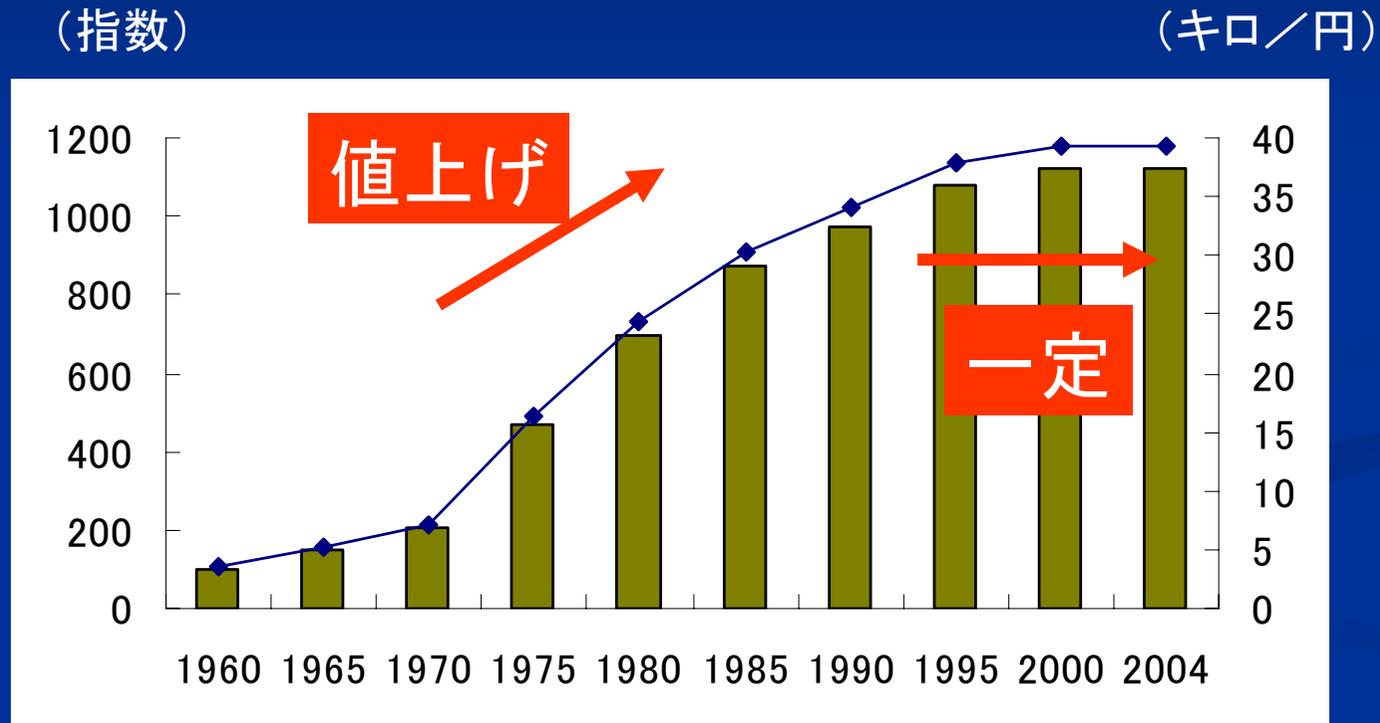
(千キロ)



出典) 公営企業年鑑より作成

バス運賃の値上げ

1995年頃を境に運賃値上げ抑制



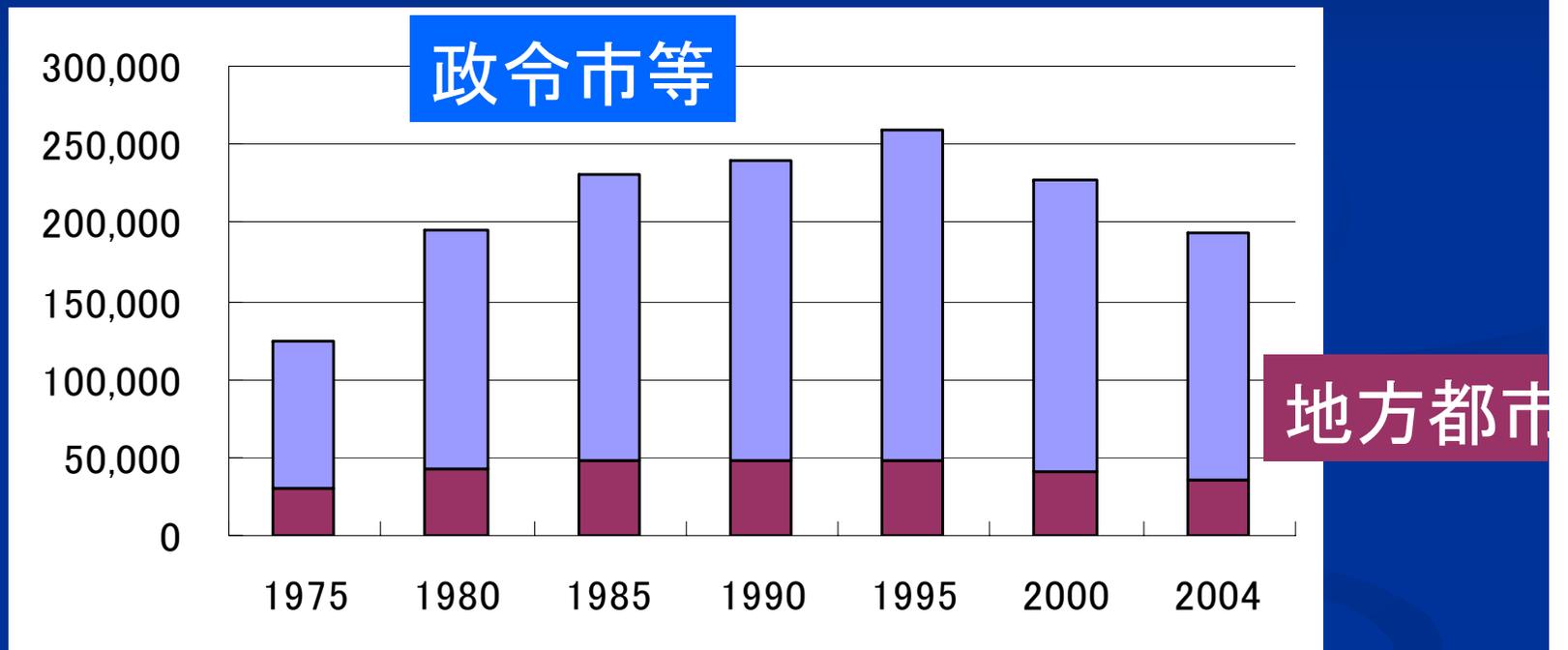
指数: 1960年を100とする

出典) 数値でみる自動車(2006)

公営バスの営業収入

1995年以降、運賃値上げ抑制により
営業収入も減少

(百万円)

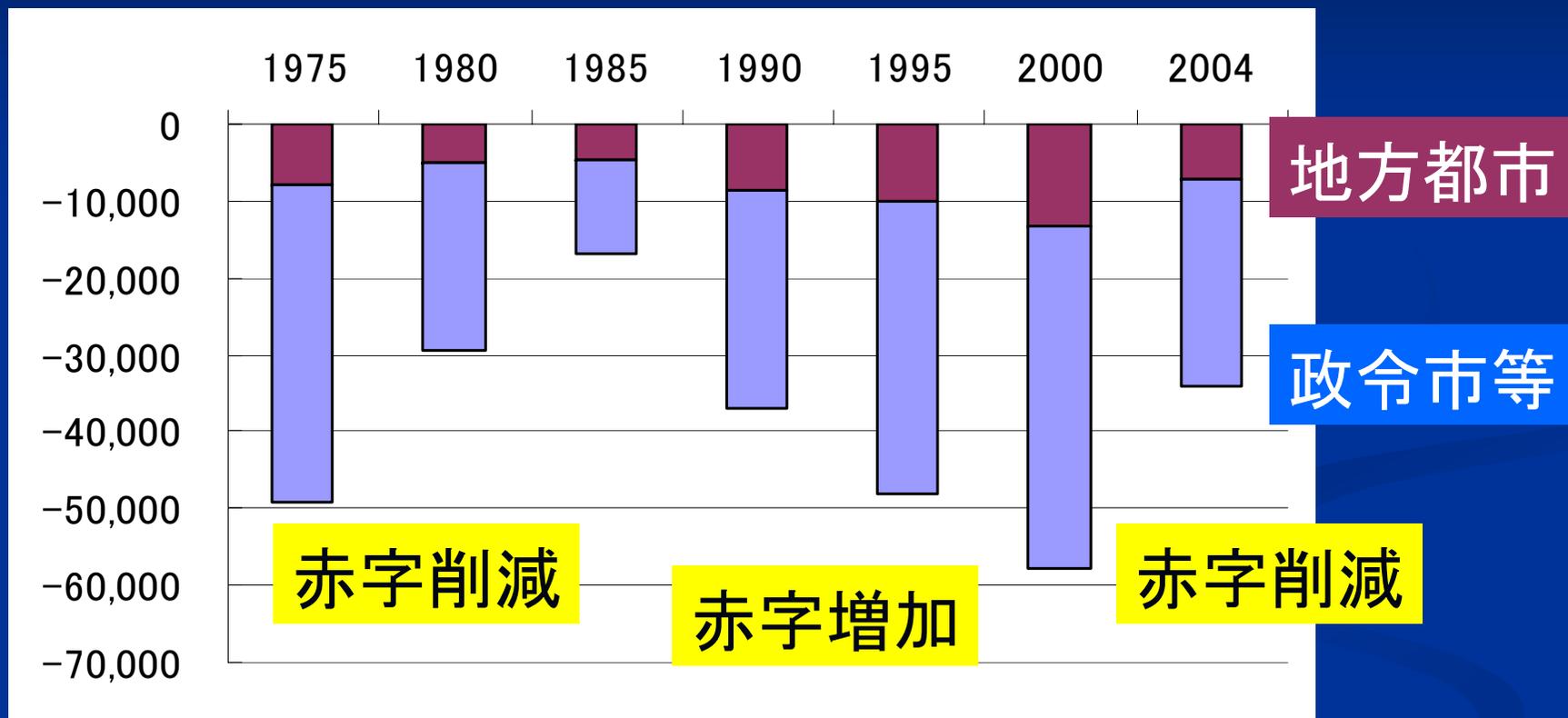


出典) 公営企業年鑑より作成

2-2 公営バス事業の現状

2-2-7 公営バスの営業利益

(百万円)

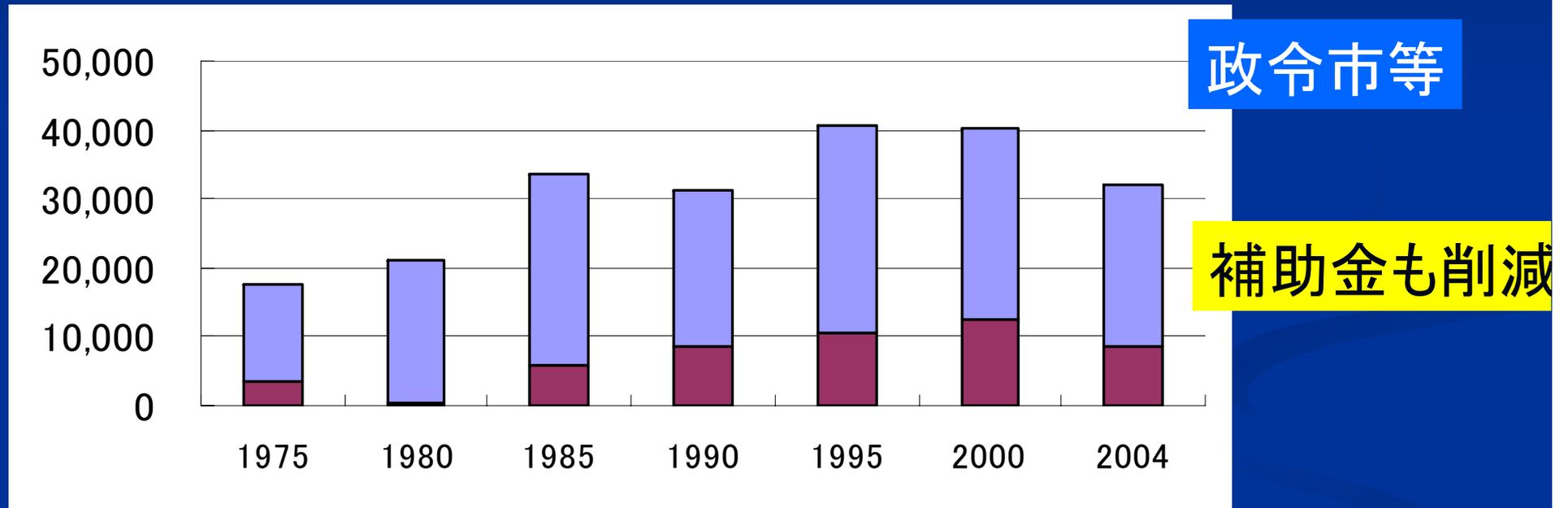


出典) 公営企業年鑑より作成

公営バスへの補助金

赤字が増加すると補助金も増加

(百万円)



注) 敬老パス・福祉バスへの助成は含まない
財政再建等の一時的な補助は含めない

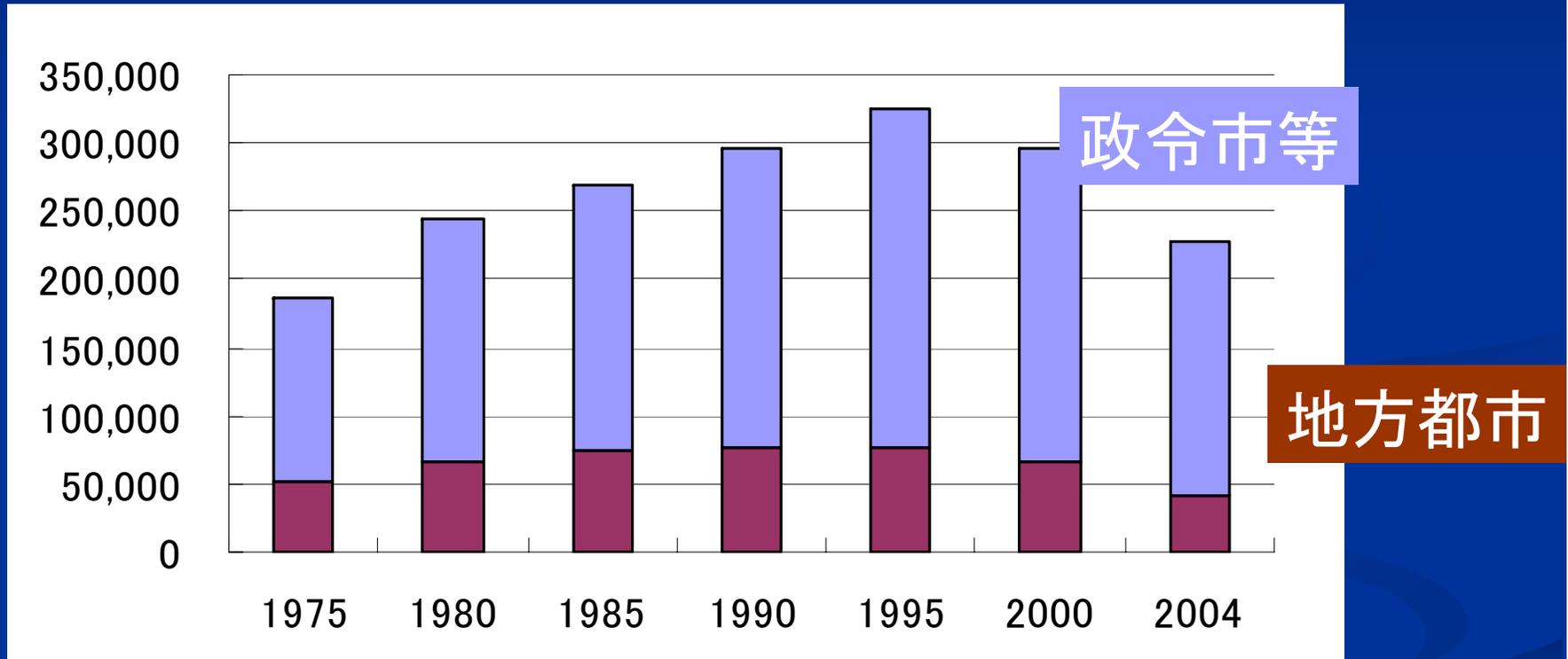
地方都市

出典) 公営企業年鑑より作成

公営バスの営業費用

(百万円)

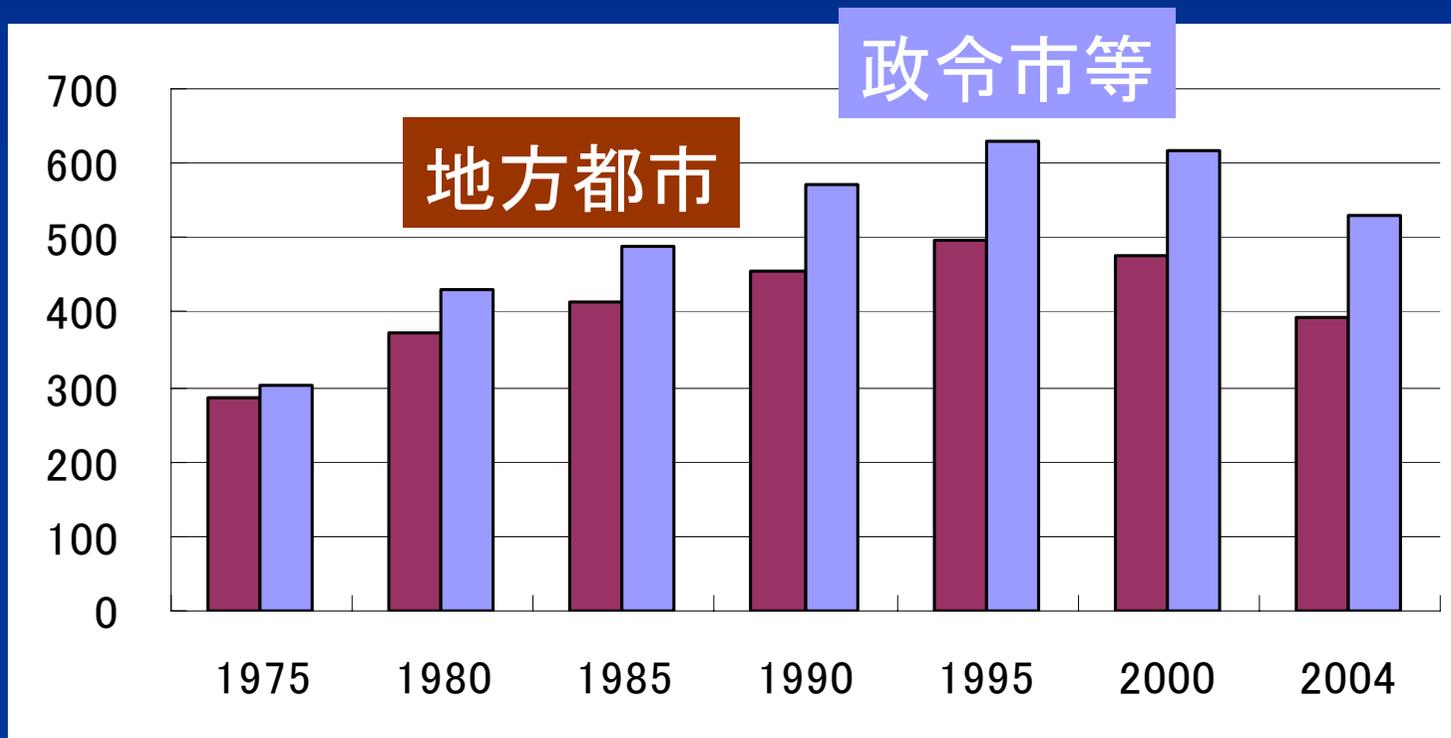
1995年以降費用の減少



キロ当たり人件費

1995年から減少が始まり
2000年以降、大幅に減少(嘱託職員の採用)

(円)



人件費比率は約7割(公営)

注)退職金給与及び福利厚生費を含む

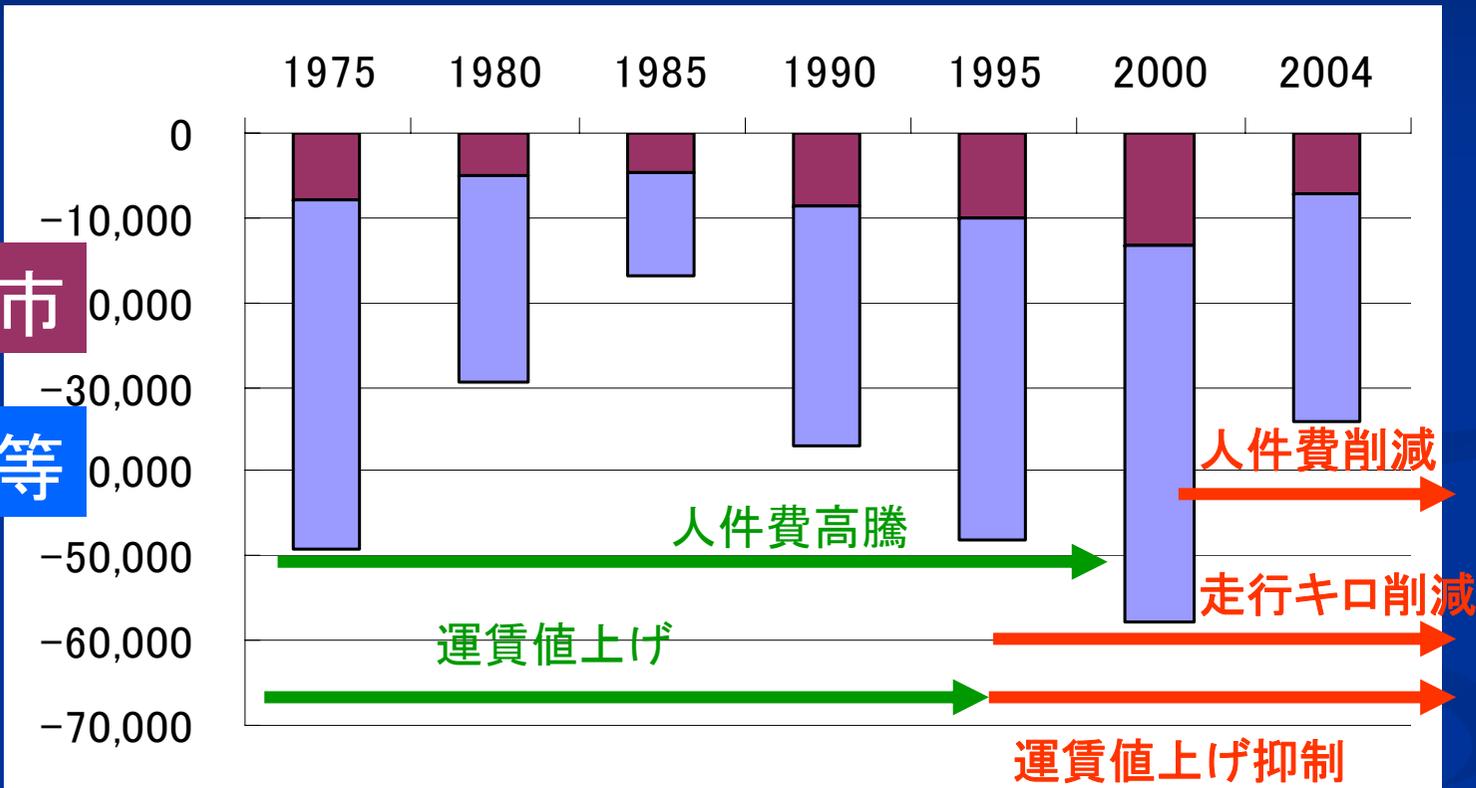
出典)公営企業年鑑より作成

公営バスの営業利益

短期的には改善

(百万円)

地方都市
政令市等



出典) 公営企業年鑑より作成

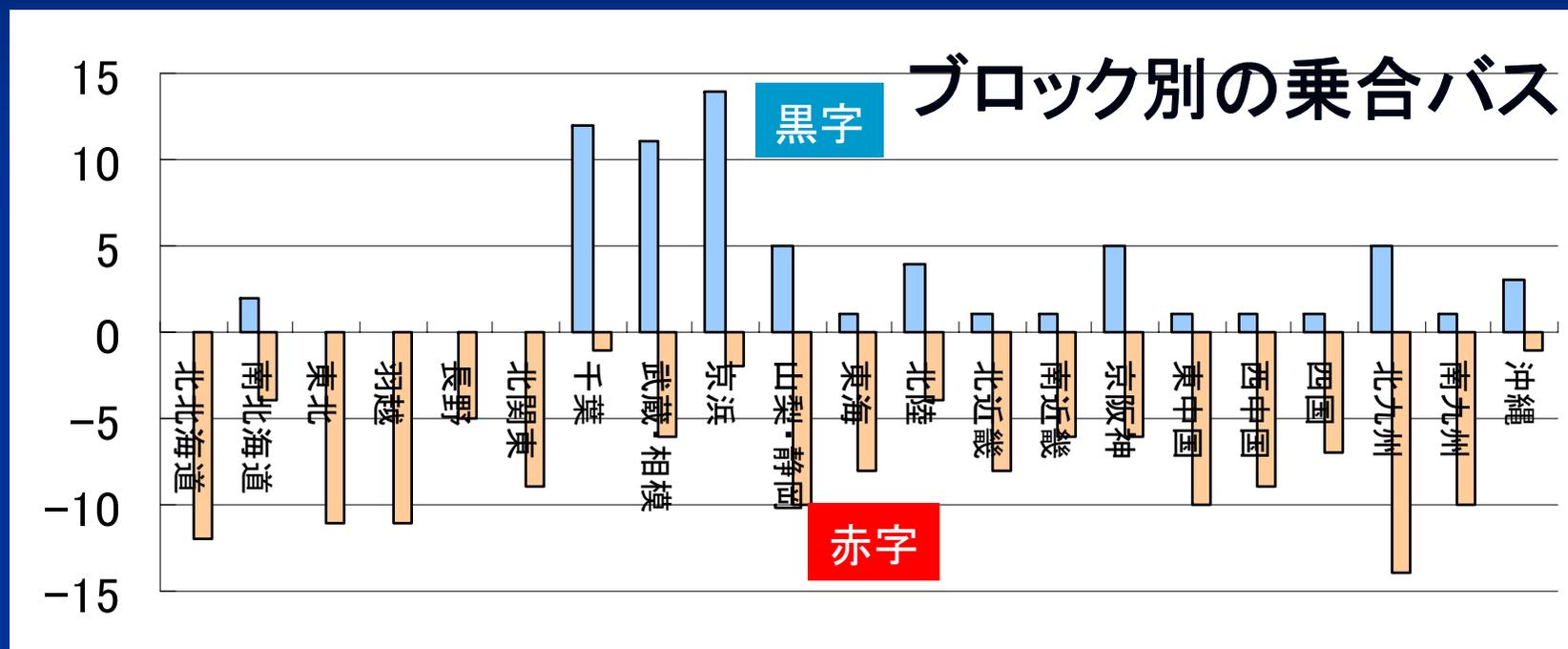
2-3 公営と民営との比較

2-3-1

民間事業者の経営状況

会社数

地方都市は赤字が多い



黒字は大都市圏の一部
都市間(高速)バスによる利益

黒字: 66社、赤字: 150社

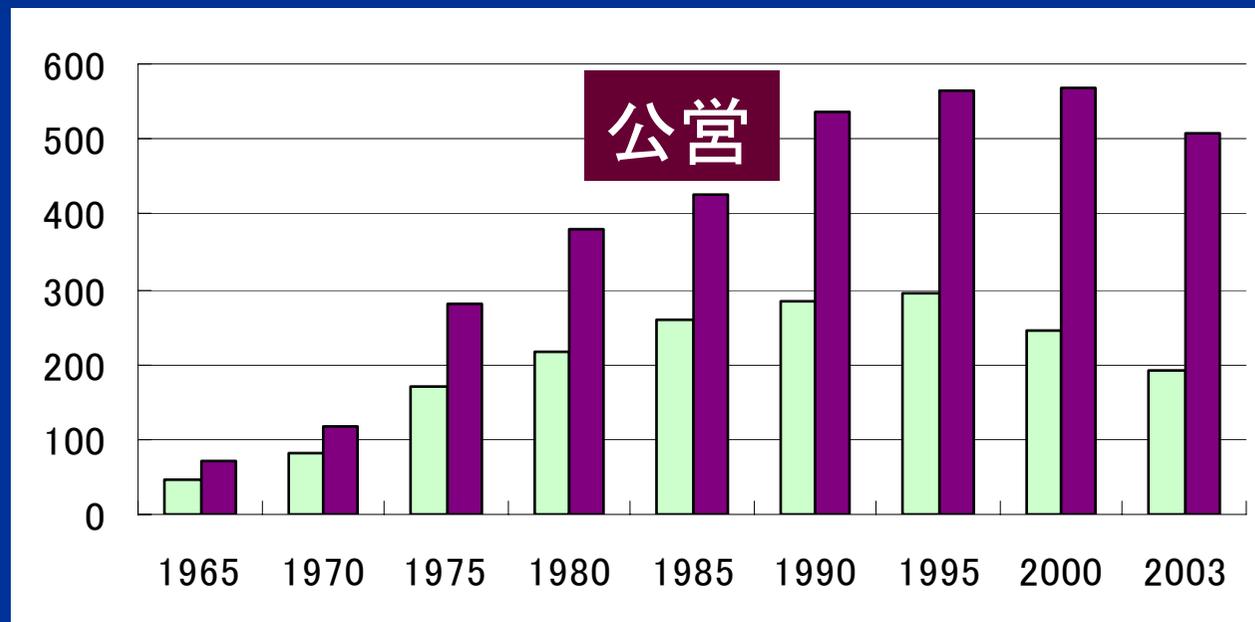
出典) 日本のバス事業から作成

2-3 公営と民営との比較

2-3-2 公営と民営とキロ当たり人件費の比較

長期的に公営の高い人件費

(円)



費用にしめる人件費割合は約7割(公営)

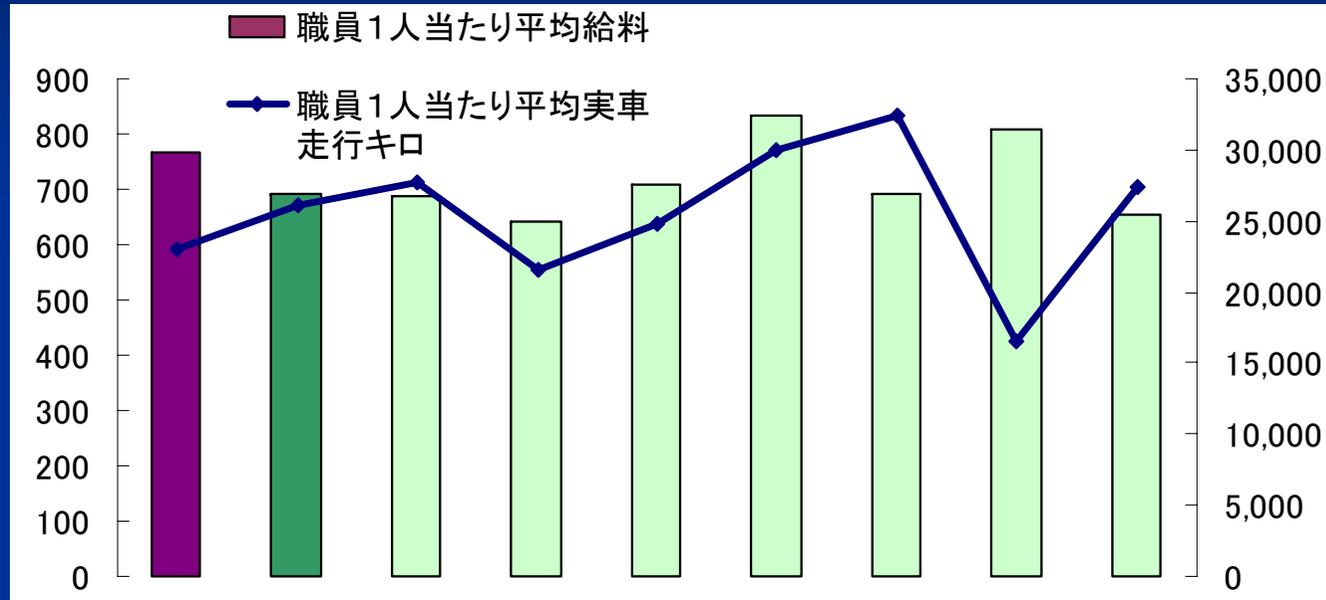
出典) 数値でみる自動車

2-3 公営と民営との比較

2-3-3 公営バスと民営バスとの比較

給料(千円/年)

走行キロ(千キロ/年)



公営 民営
平均

民営

走行キロはまだ
公営の方が低い

基本給7%削減、手当全廃、夏
休廃止

公営:横浜市交通局、民営:同一ブロック内の民間7社

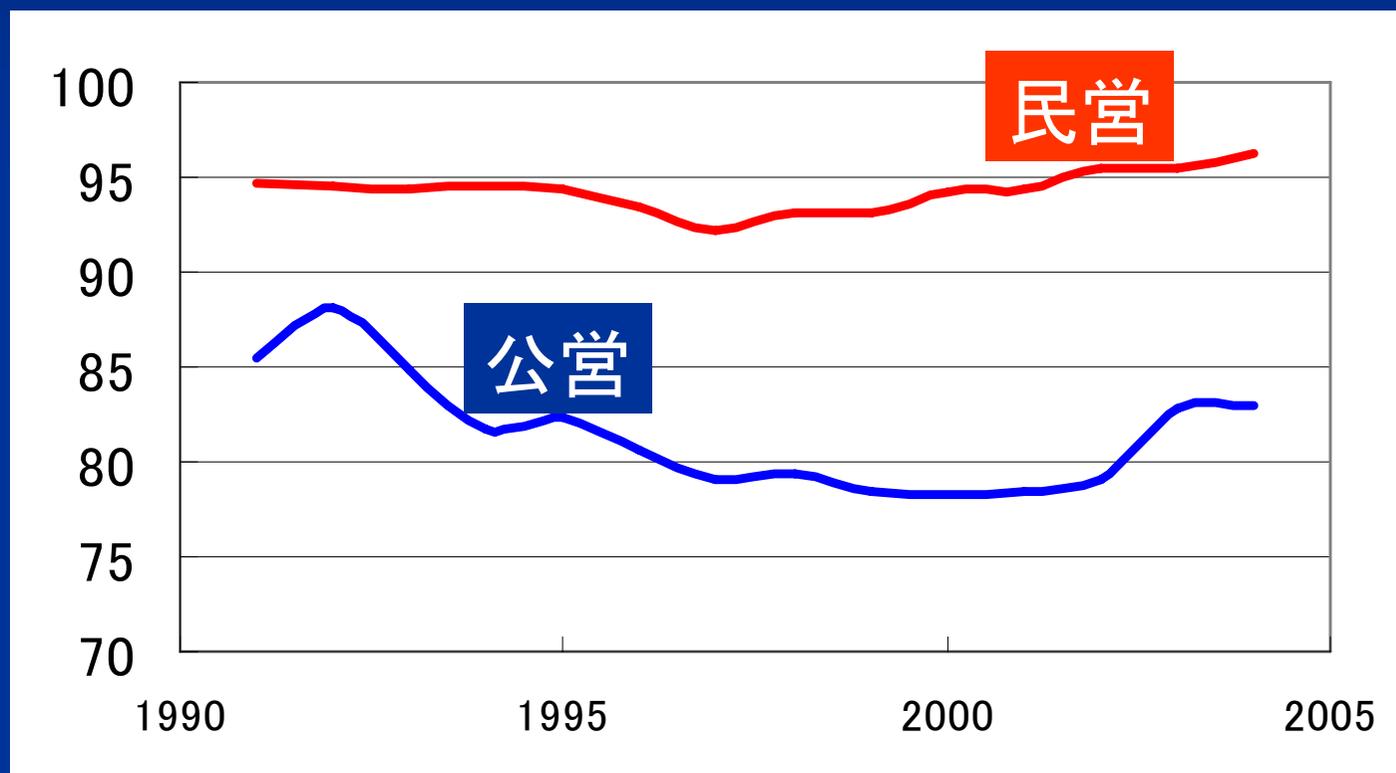
出典)横浜市交通事業
のあり方検討委員会

(C) Institute for Transport Policy Studies, Mr. Takeyuki NOGUCHI, 2007

2-3 公営と民営との比較

2-3-4 公営と民営との収支比率の比較

(%) 1990年以降、ずっと公営の方が低い収支比率



保有車両台数30両以上の253社

出典) 日本バス協会

2章のまとめ：公営バス事業

- 民間バス事業は大都市を除いて経営は苦しい
- 公営の方が民間より営業収支が悪い
- 1995年以前は、人件費の高騰や利用者の減少に対し、運賃値上げや補助金に頼っていた
- 近年、公営バスでも経営努力
- 1995年以降、利用者の減少分を運賃値上によって対応することが困難
- 1995年以降、走行キロや人件費を削減
- 公営バスの経営改善の必要性

本日の発表内容

- 1. 研究の背景と目的
- 2. 公営バスの現状
- 3. 経営改革の方向
 - 3-1. 総務省による支援
 - 3-2. 公営バスの経営改革の選択
 - 3-3. 公営バス事業を民間に譲渡した都市
 - 3-4. バス事業の公的関与の増加
 - 3-5. 公営バスの変容の可能性
 - 3-6. 調査対象都市
- 4. 民間譲渡の事例分析
- 5. 公営継続の事例分析
- 6. まとめと今後の課題

3-1

総務省支援による再建

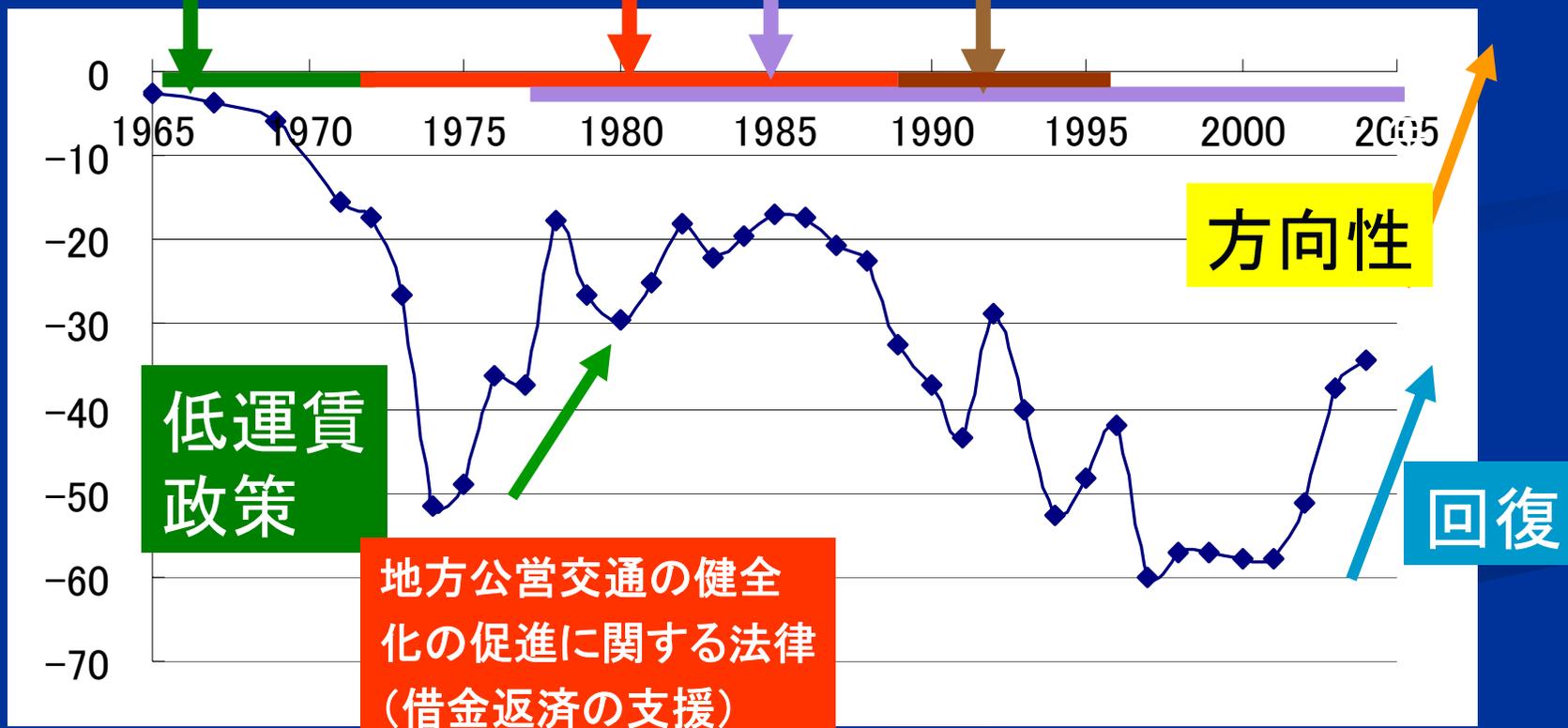
公営バス
の
営業利益
(10億円)

1966年
(5年間)
第一次再建

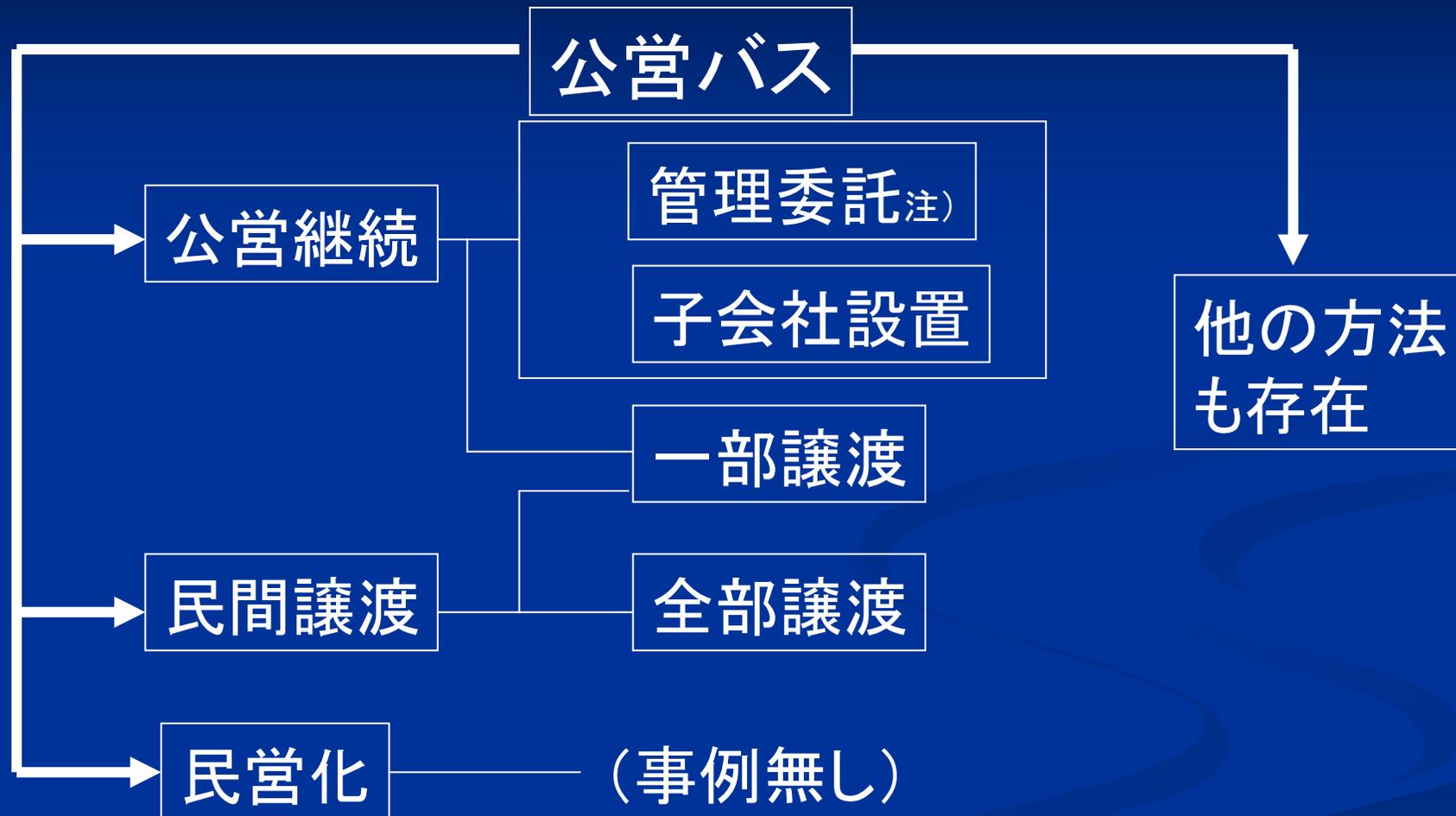
1973年(15年間)
第二次再建

1981年~(現在も
適用)準用再建

1988年(7年間)
路面交通事業
経営健全化(通達)



公営バスの経営改革の選択



管理委託:利用者に対する運送責任、路線設定に伴う営業権、使用車両、収入等は、委託元(交通局)に帰属させたまま、運転業務、運行管理業務、整備管理業務を一体として委託するもの

3-3 公営バス事業を民間に譲渡した都市

1965 新居浜市
1966 笠間市
1968 出雲市

1986 浜松市
1989 倉敷市

1999 山口市
2001～03 函館市
2003～04 札幌市
2003～05 岐阜市
2004～05 荒尾市
2001～06 秋田市

民間に譲渡した自治体
(年:民間に譲渡)

1960

1980

現在

民間譲渡の決定 三原市

バス事業の公的関与の増加

民間譲渡



公的関与

民間譲渡？

地方自治体でバスの運行

1965 新居浜市
1966 笠間市
1968 出雲市
1986 浜松市
1989 倉敷市

現在

新居浜市 1路線
笠間市 3路線
出雲市 33路線
浜松市 2路線
倉敷市 3路線



公的関与1)

2005 松江市
民間事業者の
撤退(意向)

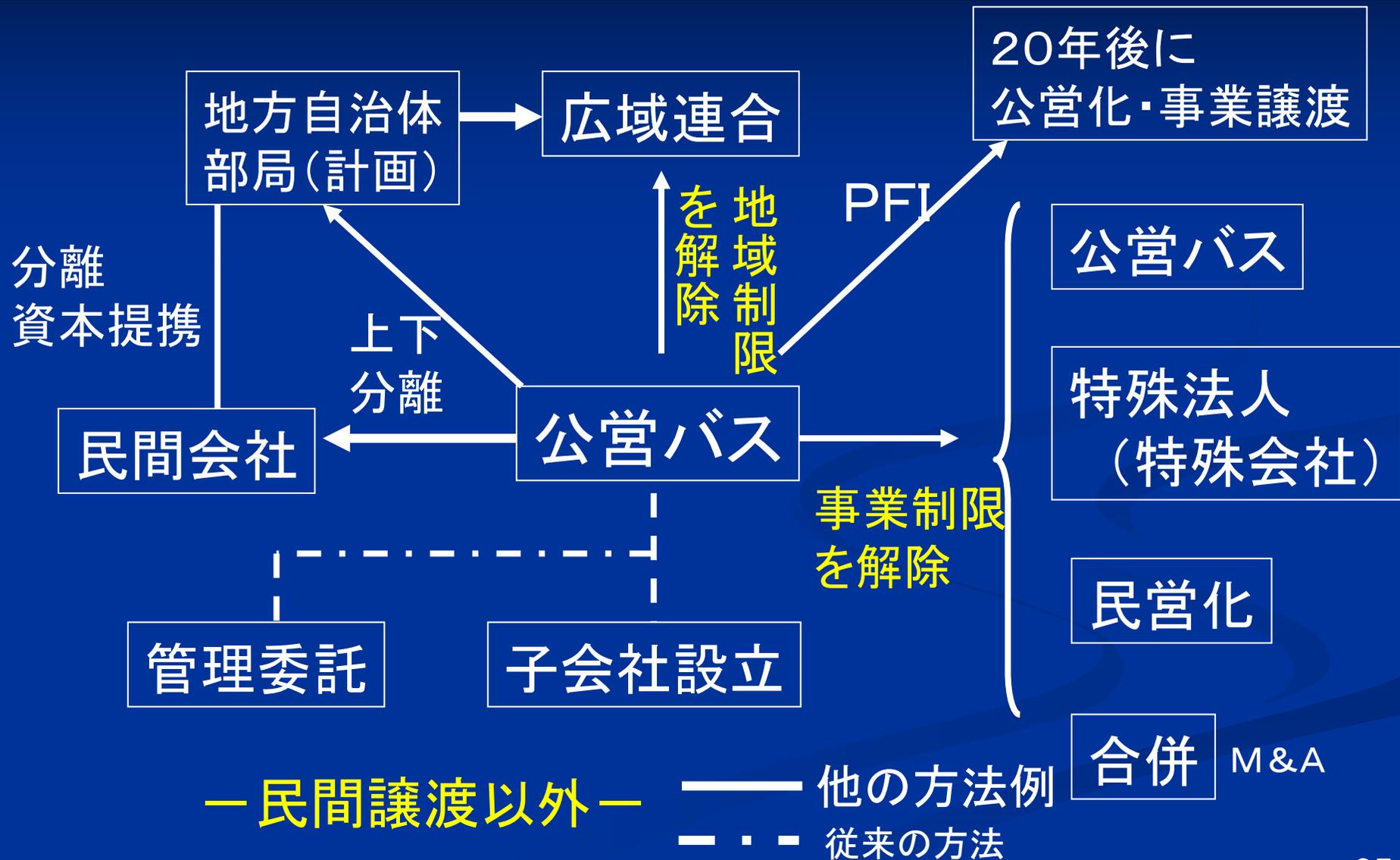


2007 松江市
公営バスがバス事業を吸収

出典) Meyer (1993)
「going private」

3-5

公営バスの変容の可能性の例



— 民間譲渡以外 —

調査対象都市

公営継続
(民間譲渡・
民営化の方針
から変更)

1989 尾道市
1989 徳島市

2006 佐賀市
2006 横浜市

調査対象

民間譲渡

1986 浜松市
1989 倉敷市

1999 山口市
2001~03 函館市
2003~04 札幌市
2003~05 岐阜市
2004~05 荒尾市
2001~06 秋田市

本日の発表内容

- 1. 研究の背景と目的
- 2. 公営バスの特徴
- 3. 経営改革の方向
- 4. 民間譲渡の事例分析
 - 4-1. 分析の視点
 - 4-2. 分析都市の概要と譲渡条件
 - 4-3. 民間譲渡の背景
 - 4-4. 民間譲渡のプロセス(函館市)
 - 4-5. 効果の分析
 - 4-6. 評価

- 何故、民間に譲渡したのか
- どのような条件で民間に譲渡したのか
- 民間企業は何故受け入れたか
- 利用者にとっては良い選択か
- 民間譲渡は成功か、失敗か

4-2 分析都市の概要と譲渡条件

4-2-1

分析都市の概要

	山口市	函館市
人口(人)	約10万人	約28万人
面積(km ²)	約120km ²	約67km ²
譲渡年	1999	2001~02
交通局の 車両(台)	26	84



民間譲渡の条件

	山口市	函館市
譲渡年	1999年	2001年～2002年
譲渡先	防長交通	函館バス
バス路線の廃止条件	当面の間維持 2001年路線再編を目的	1年間は維持 2003年路線再編を目的
行政の支援	小郡町から敬老パスの 交付(約4千万円) 引継ぎ費用1億円	出資金2千万円 5年間で8億円(車両費) バスロケ設備費
行政財産の使用	営業所の賃貸 約1千万円/年	営業所2カ所を10年の間 無償使用

* 1路線だけ2003年に譲渡

4-3

民間譲渡の背景

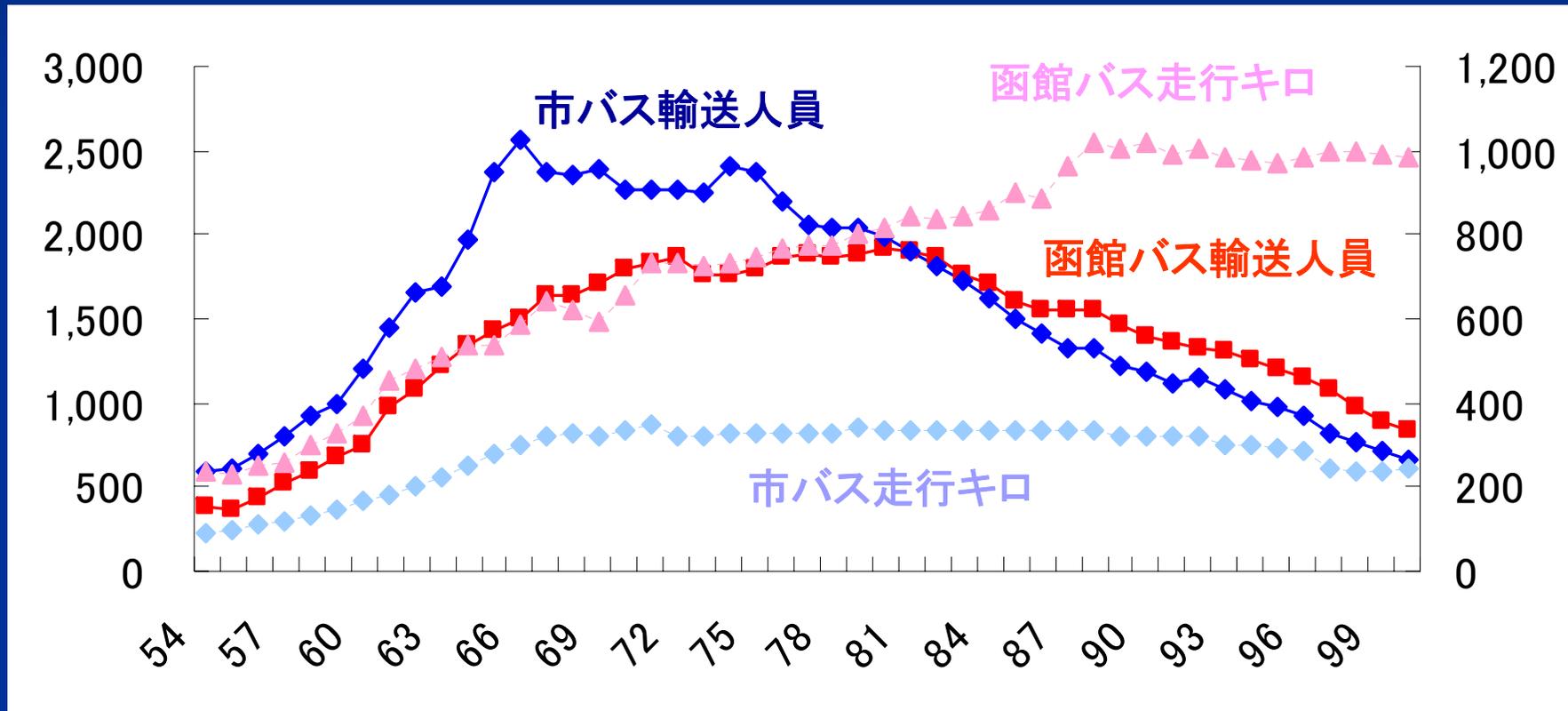
	山口市	函館市
問題点	都市間バスを公営で行う意義が十分でなかった	人口減少やマイカー利用が進み、1地域に2社での共存が疑問だった
路線の競合	(本数が少ないが) 民間事業者と競合	市営は市内 函館バスは市内と郊外 路線は競合、競争(民業 圧迫)
公営交通の 合理化	民間並給料、実質 30%削減(基本給1 2%削減等)	昇給停止、勤務時間延長、 手当削減、(休暇未消化)

4-4 民間譲渡のプロセス

4-4-1 函館市でのバス走行キロ

輸送人員(万人/年)

走行キロ(万キロ/年)



出典) 函館市交通局資料及び函館バス資料から作成

4-4-2 函館市の民間譲渡のプロセス

1999年4月 市長の当選(選挙公約「バス事業の一元化」)



4-4 民間譲渡のプロセス

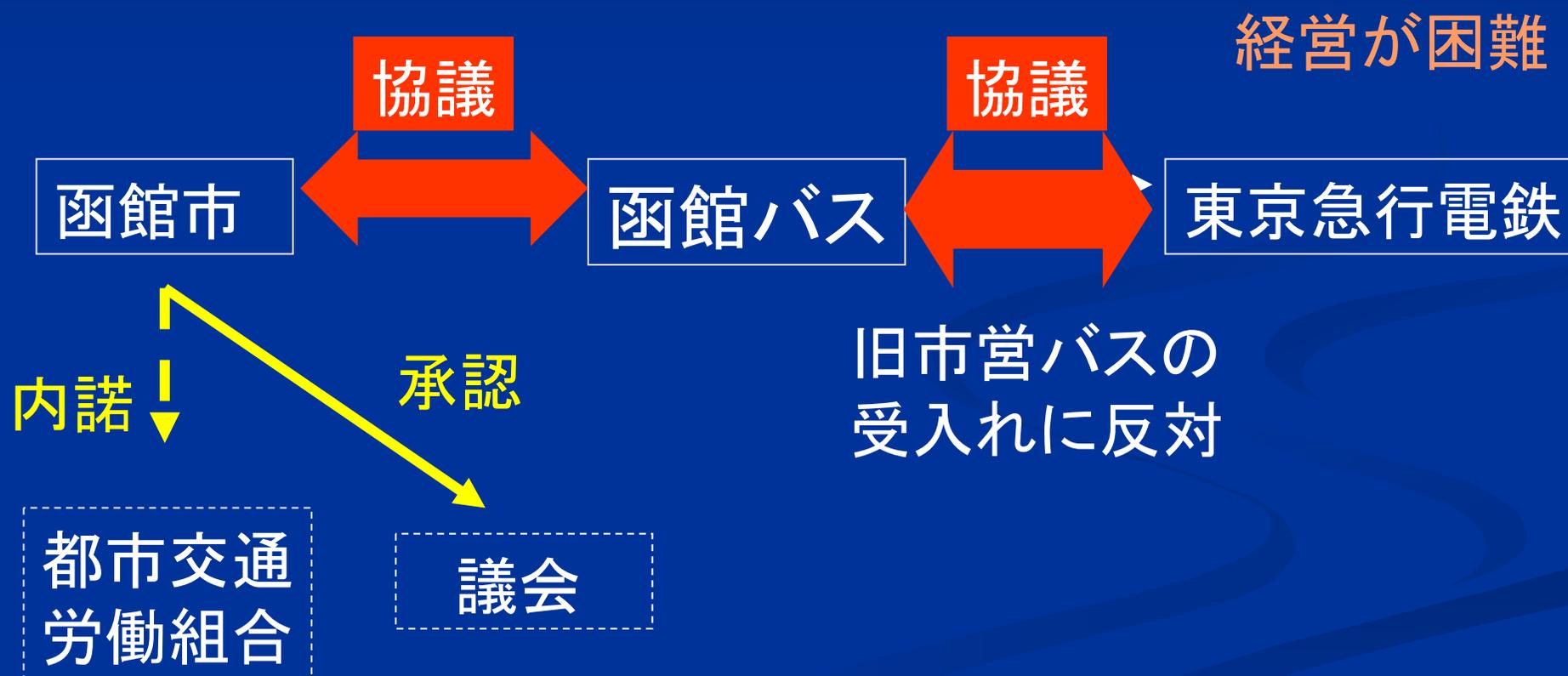
4-4-3 函館市の民間譲渡のプロセス2

(2000年4月7日)



4-4 民間譲渡のプロセス

4-4-4 函館市の民間譲渡のプロセス3



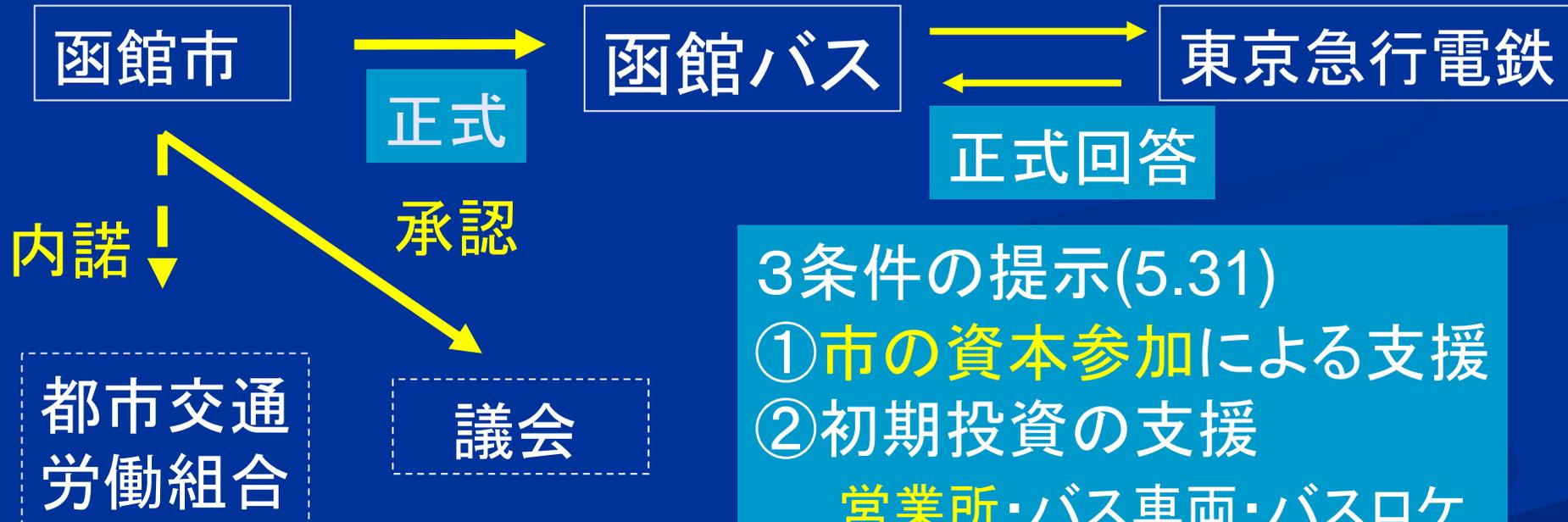
4-4 民間譲渡のプロセス

4-4-5 函館市の民間譲渡のプロセス4

(2002年5月31日)

市営バスの
民間譲渡申し出

相談



3条件の提示(5.31)

- ①市の資本参加による支援
- ②初期投資の支援

営業所・バス車両・バスロケ

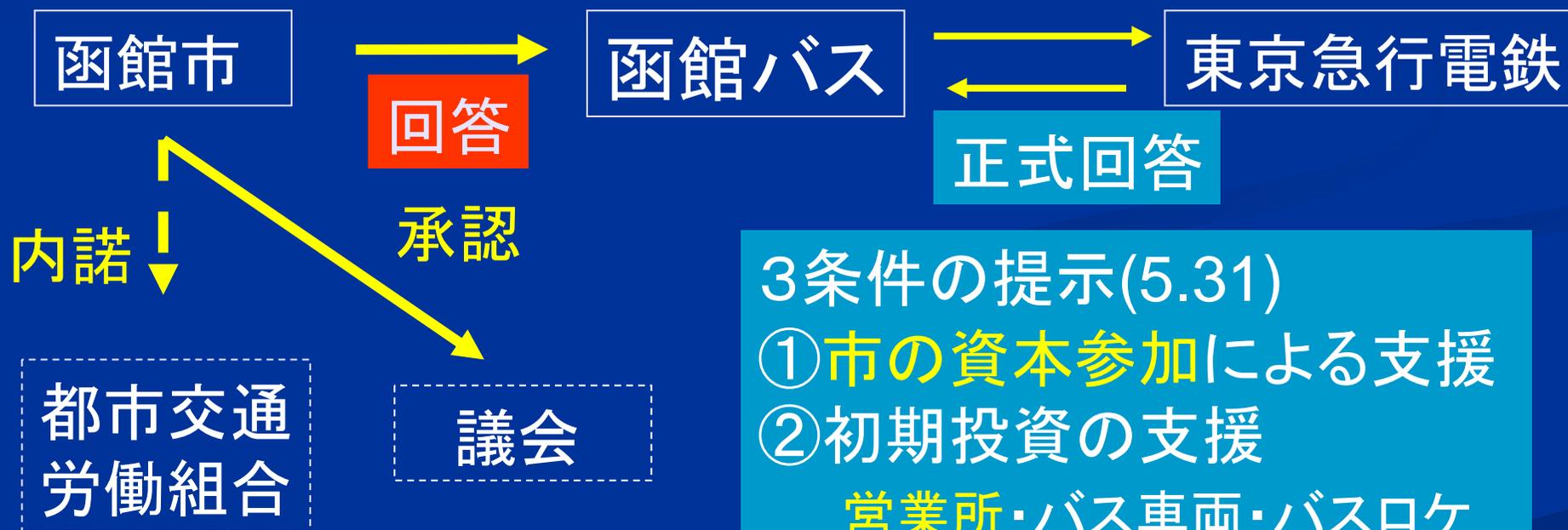
- ③不採算路線の運行支援
(実際は行われなかった)

4-4 民間譲渡のプロセス

4-4-6 函館市の民間譲渡のプロセス5

(2002年6月20日)

函館バスの要望
を十分汲み取る



3条件の提示(5.31)

- ①市の資本参加による支援
- ②初期投資の支援
営業所・バス車両・バスロケ
- ③不採算路線の運行支援
(実際は行われなかった)

4-4 民間譲渡のプロセス

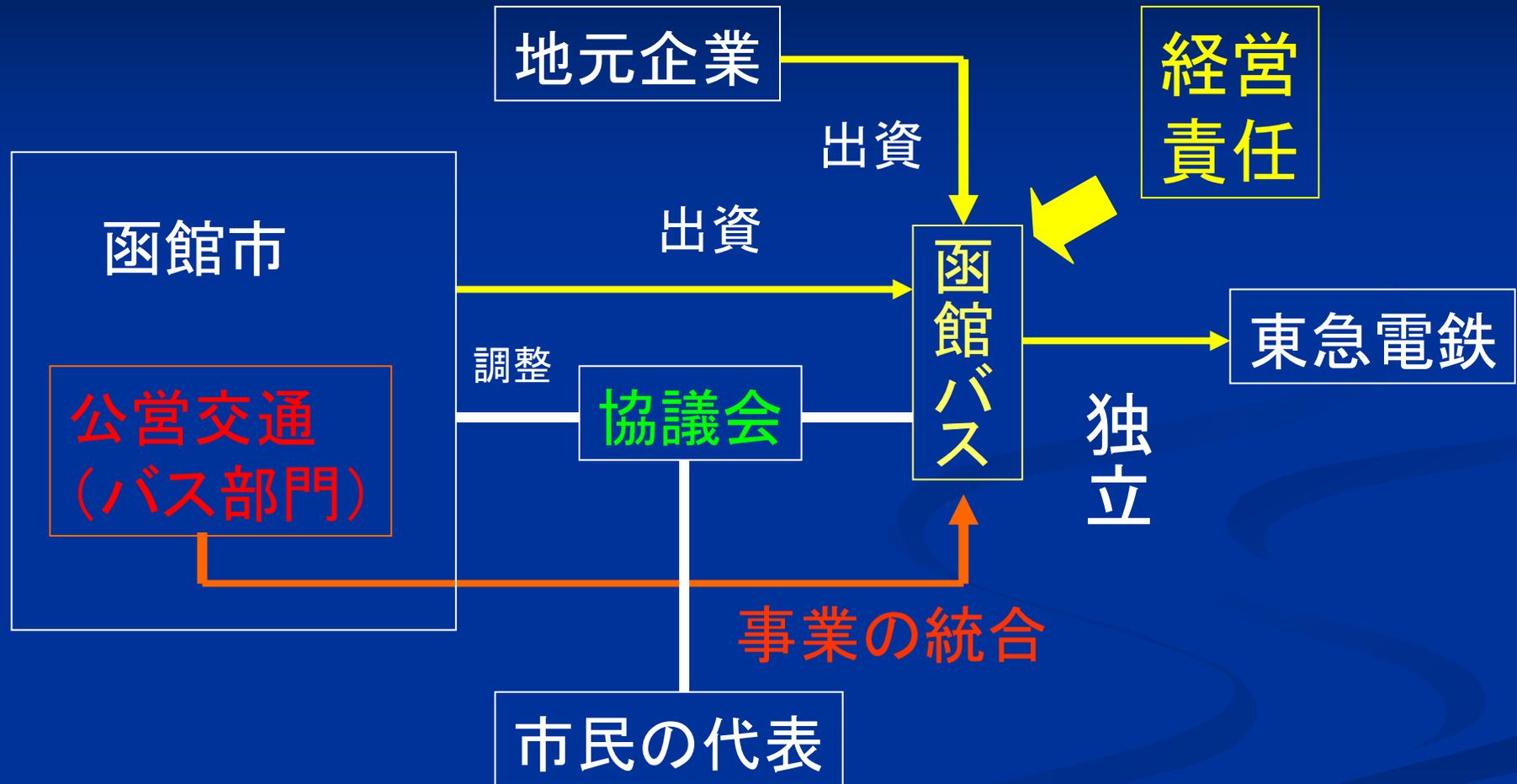
4-4-7

函館バスの株主の変化

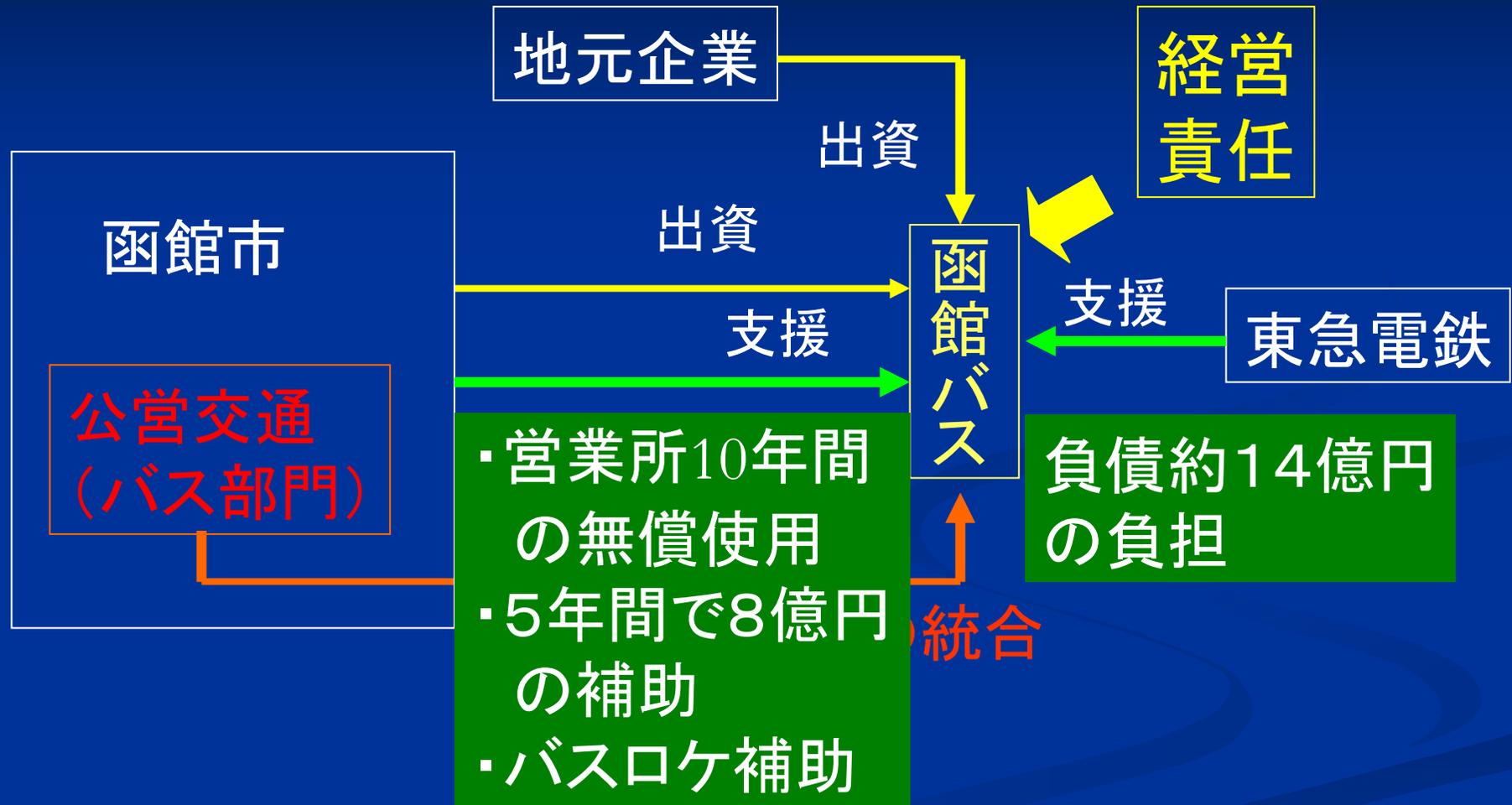
日付	出資金の変化	株主の変化
1963. 7	7600万円	
2000. 6	(市の回答)	→ 東京電鉄が 52%が所持
2001. 3	東急電鉄の増資により13億9600円	
2001. 7	負債処理に伴い 2500万円に減資	<div style="border: 1px solid white; padding: 10px;"> <p>株主(地元企業と市)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・函館三菱ふそう 3000万円 ・函館市 2000万円 ・エスイーシー 1700万円 ・函館日野自動車 1500万円 </div>
2001. 9	1億4500億円に 増資 →	

出典)函館バス資料

4-4-8 函館バスの資本金とバス事業との関係



函館バスへの支援



函館バスの自立

- 当初、函館市は公営バスを函館バスに譲渡し、事業を一元化することを考案
- 函館バスは、バス事業だけを譲渡されても、経営の持続が困難と判断
- バス事業の存続の条件を市と東急電鉄が理解
- 市の出資が低い理由は、函館バスが経営責任を持つことを明確化するため
- **大手資本から独立し、地域で自立する方法**
- **地方自治体の出資型**

4-5-1 民間譲渡前後の変化の調査項目

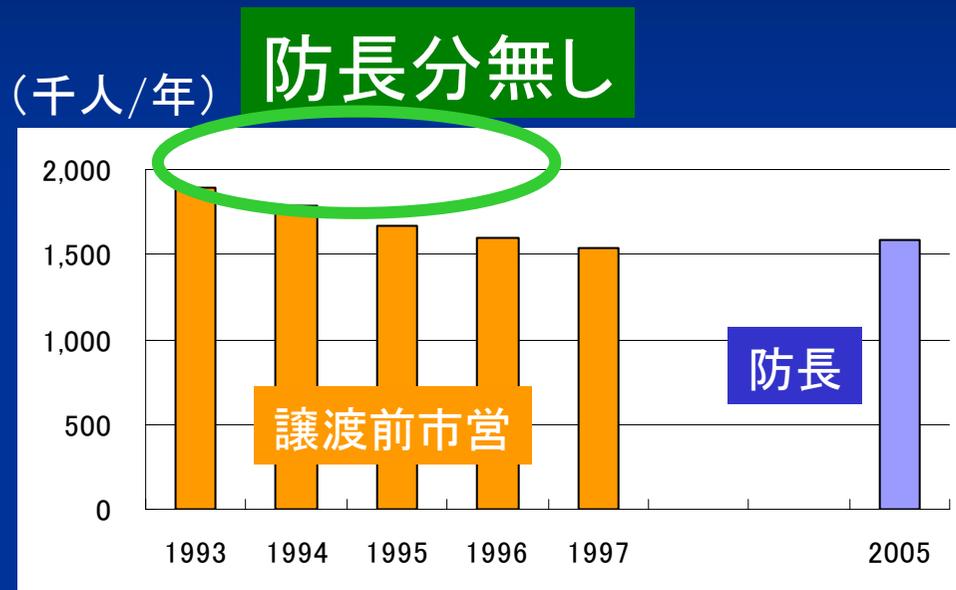
①利用者	利用者数
②バスサービス	ネットワークの維持 新設、廃止、 ルート変更 運賃(変更無し)
③市の財政負担	負債の処理 職員の配転・処遇 事業者への支援
④事業者の経営	営業利益

4-5 効果の分析

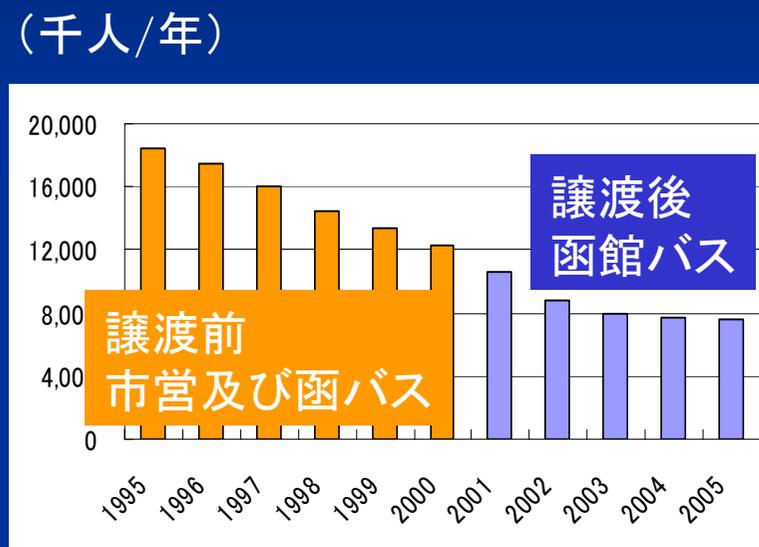
4-5-2

バス輸送人員の推移

山口市交通局と防長交通



函館市交通局と函館バス



輸
送
人
員
↑
年代 →

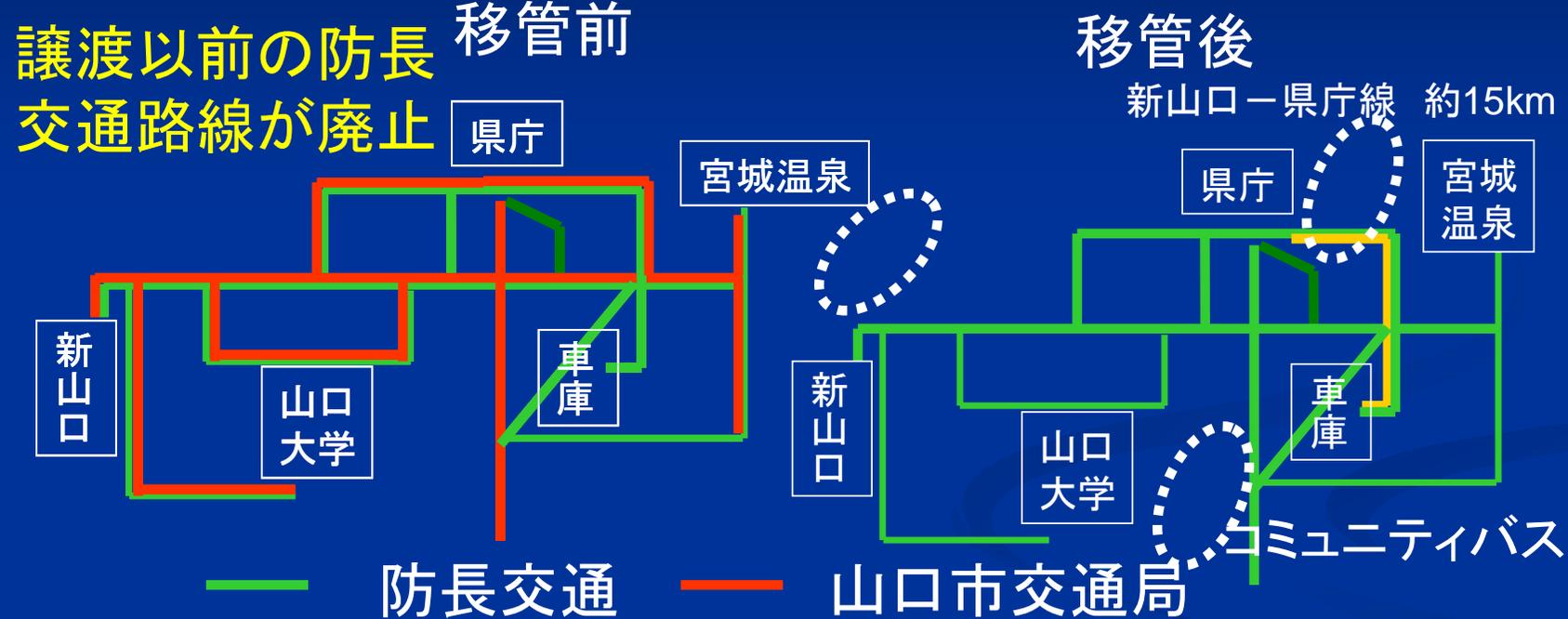
利用者の減少から維持

出典) 各交通局及び各事業者の資料

(C) Institute for Transport Policy Studies, Mr. Takeyuki NOGUCHI, 2007

4-5-3 山口市のバスサービスの変化

バスネットワークの維持(走行キロ1%減)

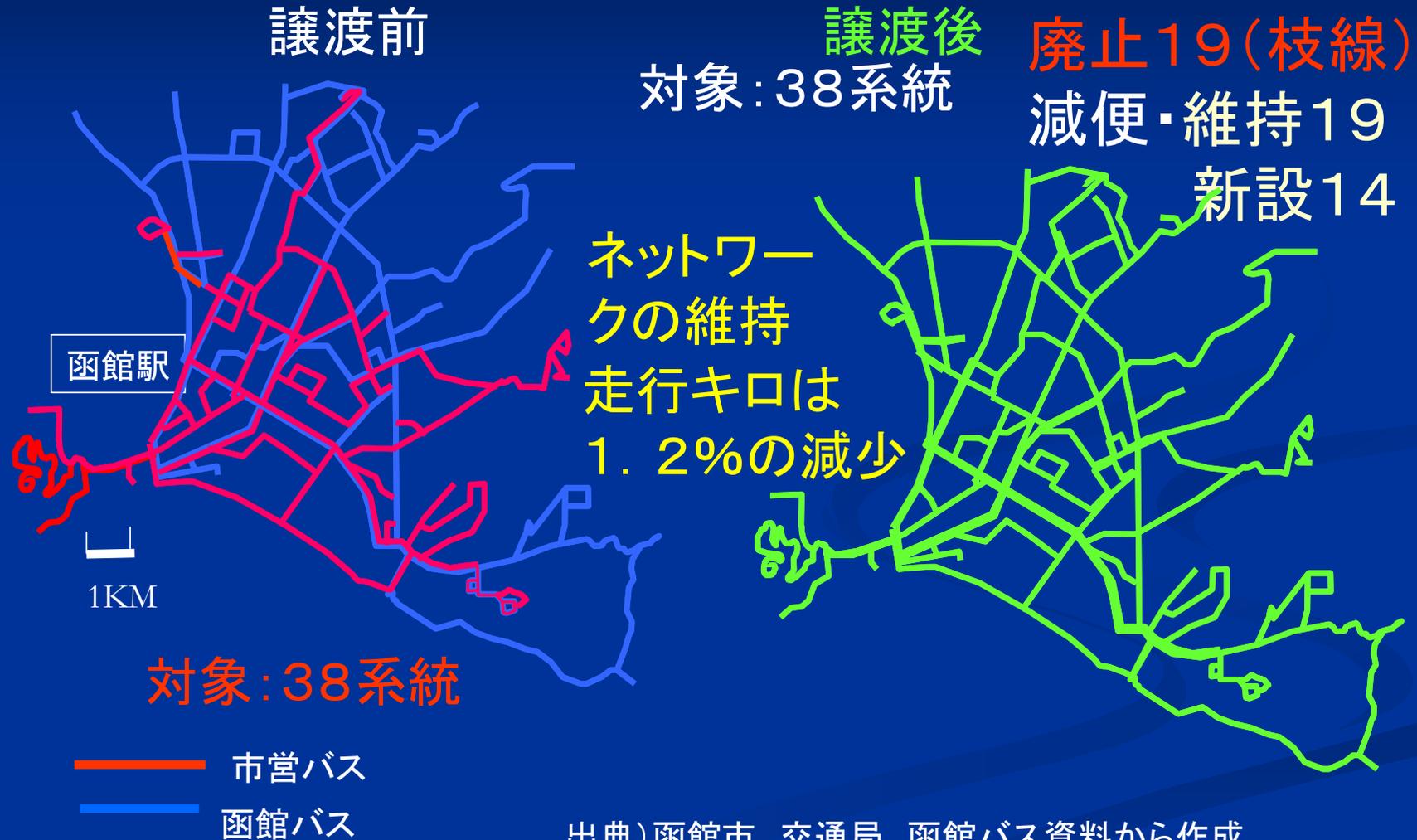


	1998年の 防長バス	1998年 市営バス	2006年の 防長バス
新山口-県庁	7	32.5	31.5
県庁-車庫	0	9.5	1

出典)防長交通
及び山口市
交通局資料
から作成

4-5 効果の分析

4-5-4 函館市のバスサービスの変化



出典) 函館市、交通局、函館バス資料から作成

負債の処理

	山口	函館
負債額	約15億円	約35億円
処理方法	自治体(一般会計)で処理	自治体(一般会計)で10億円を処理、残金は軌道事業の中で毎年2億円ずつ返済

出典) 山口市及び函館市資料から作成

職員の処遇

	山口市	函館市
正規職員	26	80
嘱託・臨時職員	32	25

全員
配転か
就職

- ・正規職員は自治体に配転
山口市ではバスガイド1名が防長交通に転籍
函館市では2人が軌道事業に配転
- ・嘱託職員及び臨時職員はバス会社に就職
一部は他の民間会社に就職(市が斡旋)

出典)各市へのインタビュー調査

4-5-7 民間譲渡後の市から事業者への支援

	山口市	函館市
敬老パス	制度の継続 隣接市町村が交付開始: 約4千万円を追加	制度の継続
助成金		5年で8億円
引継費用	1億円	
営業所	約1千万円／年で賃貸	2営業所を10年間無償使用
その他		出資金

* 生活路線への補助は制度変更による理由であるため割愛した 58
 (C) Institute for Transport Policy Studies, Mr. Takeyuki NOGUCHI, 2007

市の財政負担

(単位:億円)

	山口市	函館市	
①譲渡前の交通局の赤字及び市の補助金の年平均額	2.8	4	
②譲渡後に事業者に補助した金額の年平均額	2.4	1.6	
①－②	0.4	2.4	減少
職員の配転費用	0.8	4	
職員の配転費用を考慮	－0.4	－1.6	

注) 山口市の計算は敬老パス分を含み、
コミュニティバスは計算に含めなかった

①は生活路線への補助を除く

出典) 各市及び事業者の資料から作成

事業者の経営

経営は厳しい

	防長交通 (山口市)	函館バス (函館市)
バス事業区域	山口県の東部	北海道の南部
会社の経営	営業赤字2千万円	営業赤字5億円
当該管轄内	赤字(詳細は公表不可)	市内路線で利益は計上しないよう経営(経費節減)
その他		旧営業所の賃貸事業(バス事業)

民間譲渡の評価

	山口市	函館市
利用者	減少傾向から横ばいに推移	
バスサービス	バス全体のネットワークは維持 不採算路線で減便 増便した路線有り	バス全体のネットワークは維持 1社となった事で需要に応じたバスサービスの実行 19系統を廃止(枝線) 14路線を新設 路線で増便減便あり
	走行キロ1%減	走行キロ1.2%減

民間譲渡の評価2

	山口市	函館市
市の財政負担	<p>財政負担は減少 配転した職員の人件費の見方により負担額の変化 負債約15億円は一般会計で処理</p>	<p>財政負担は減少 配転した職員の人件費の見方により負担額の変化 負債は一般会計で10億円を返済、残りは軌道事業の中で市が補助して返済</p>
事業者の経営	<p>会社全体では営業赤字2千万円、当該営業所は赤字（詳細不明）</p>	<p>会社全体では営業赤字5億円、市内路線は収支均衡、今後利用者減少を予測</p>

本日の発表内容

- 1. 研究の背景と目的
- 2. 公営バスの現状
- 3. 経営改革の方向
- 4. 民間譲渡の事例分析
- 5. 公営継続の事例分析
 - 5-1. 分析の視点
 - 5-2. 分析都市の概要
 - 5-3. 公営継続の背景
 - 5-4. 公営継続のプロセス
 - 5-5. 効果の分析
 - 5-6. 評価
- 6. まとめと今後の課題

分析の視点

- 民間譲渡にほぼ決定しかけたが、公営バスを維持した自治体が存在：尾道市と徳島市
- 公営交通内部で激しい変化が発生した可能性大（公営交通の体質改善）
- どのようにして経営改善を図ったのか
- 利用者にとっては良い選択か
- 公営継続は成功か、失敗か

5-2

分析都市の概要

	尾道市	徳島市
人口	約9万人	約27万人
面積	110km ²	191km ²
公営継続年	1989年	1989年
交通局の車両台数(台)	57	124



背景(公営交通の危機)

	尾道市	徳島市
問題	市財政の逼迫 非効率の是正 10億円の負債処理	バス路線の競合 非効率の是正 16億円の負債処理及び 今後増大の予想
路線の競合	民間バス会社と一 部競合	市営は市内中心 徳島バスは市と郊外 路線の競合、競争
経営計画前 の交通局の 経営	自治体は交通局の合理化案を計画したが、交 通局の経営赤字額は減らなかった	
路線の競合	一部競合	共通乗車制

公営継続の経営改善の経緯

交通局内部から計画発案と実行

	尾道市
1987	市議会が民間譲渡を提案
1987	市長選挙(選挙の争点)市長は公営継続
1989	交通局による経営改善計画(再建計画)の提案と決定
1994	累積債務解消

	徳島市
1988	有識者委員会が民間譲渡を答申
1989	市長は民間譲渡の意向市長選挙(選挙の争点)
1989	交通局による経営改善計画の提案と決定
1996	交通局による路線縮小計画と負債処理計画
2005	累積債務解消

出典)尾道市交通局及び徳島市交通局資料から作成

勤務条件の変更内容

給料の削減と労働時間の延長：現在も継続

	尾道市	徳島市
基本給等の削減	3.5%削減	ボーナス1.2ヶ月削減
給料表の変更	行政(二)	行政(二)
定期昇給等の凍結	4年間	3年間
休日の削減	特別休暇廃止	年末年始休暇廃止
労働時間延長	週休1日	労働時間延長(20分)
手当の廃止	ほぼ廃止	ほぼ廃止
その他	嘱託職員の採用	

出典)尾道市及び徳島市資料から作成

公営継続の調査項目

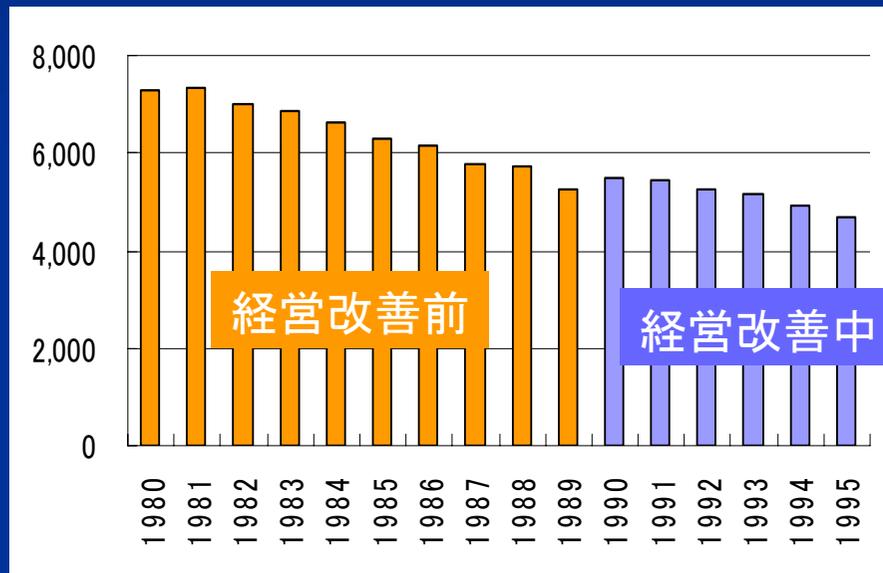
①利用者	利用者数
②バスサービス	ネットワーク維持 新設、廃止、 ルート変更 運賃
③市の財政負担	負債の処理 職員の配転・処遇 経営改善の内容
④経営	経営内容

5-5 効果の分析

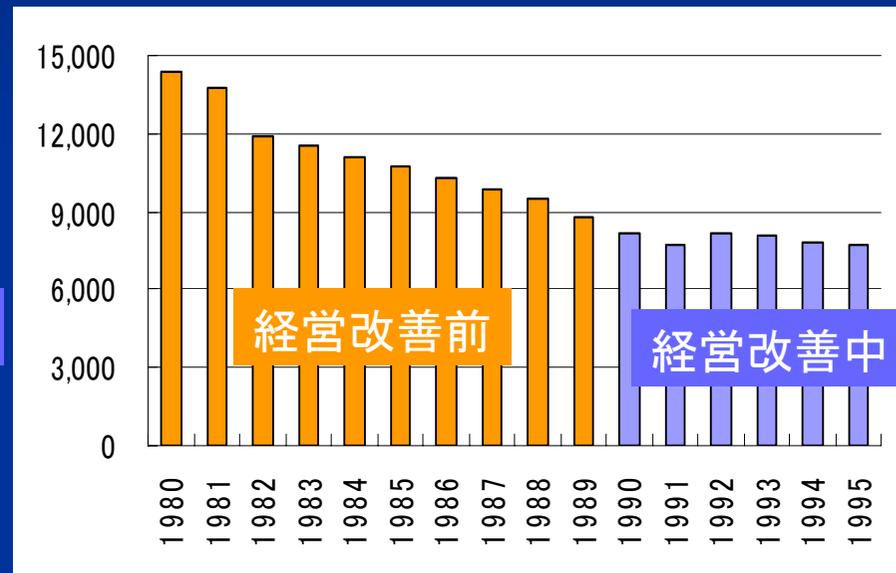
5-5-2

バス利用者数

(千人/年) 尾道市交通局



(千人/年) 徳島市交通局



↑ 輸送人員
→ 年代

利用者の減少から維持

5-5 効果の分析

5-5-3

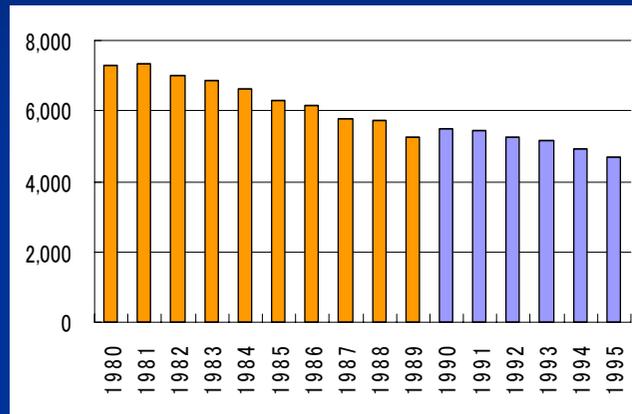
経営改善の利用者の推移

輸送人員

↑ 年代
→ 経営改善中

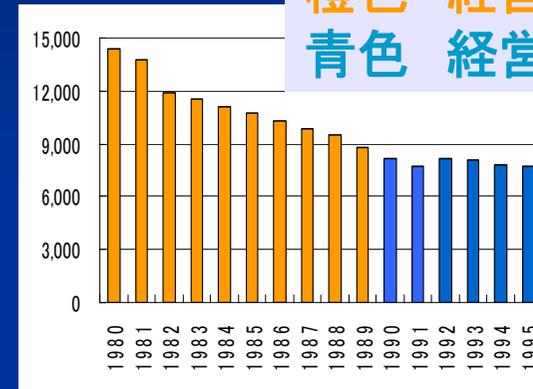
尾道市交通局

(千人)



徳島市交通局

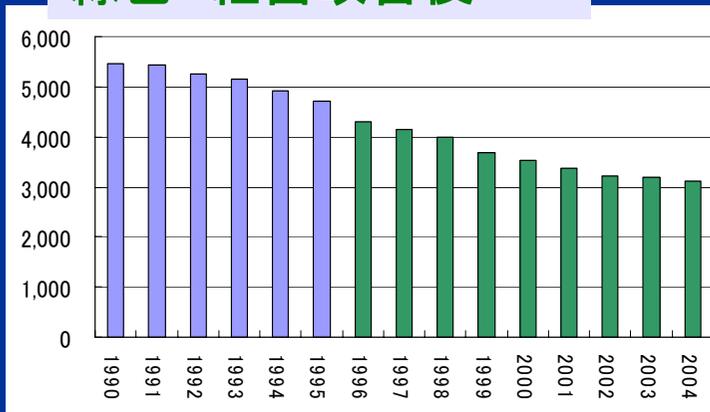
(千人)



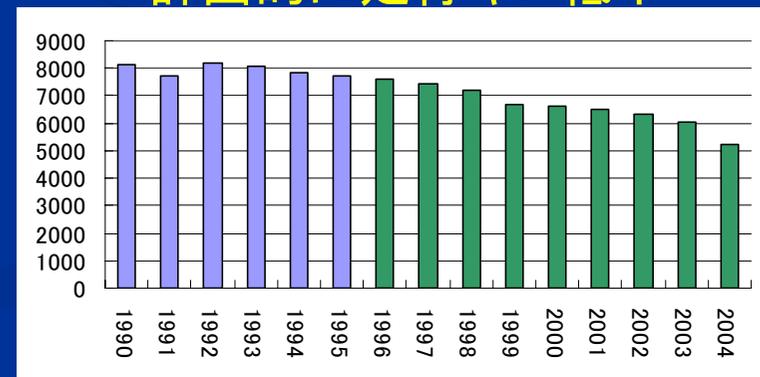
橙色 経営改善前
青色 経営改善中

経営改善後

青色 経営改善中
緑色 経営改善後



利用者減少を予測
計画的に走行キロ低下

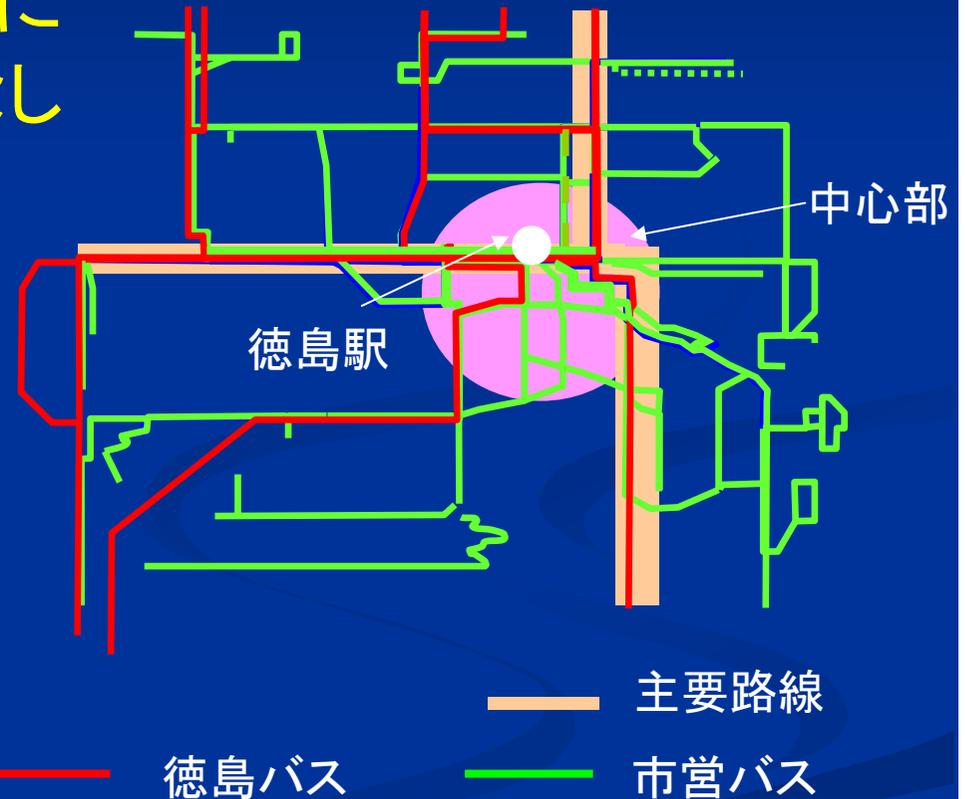
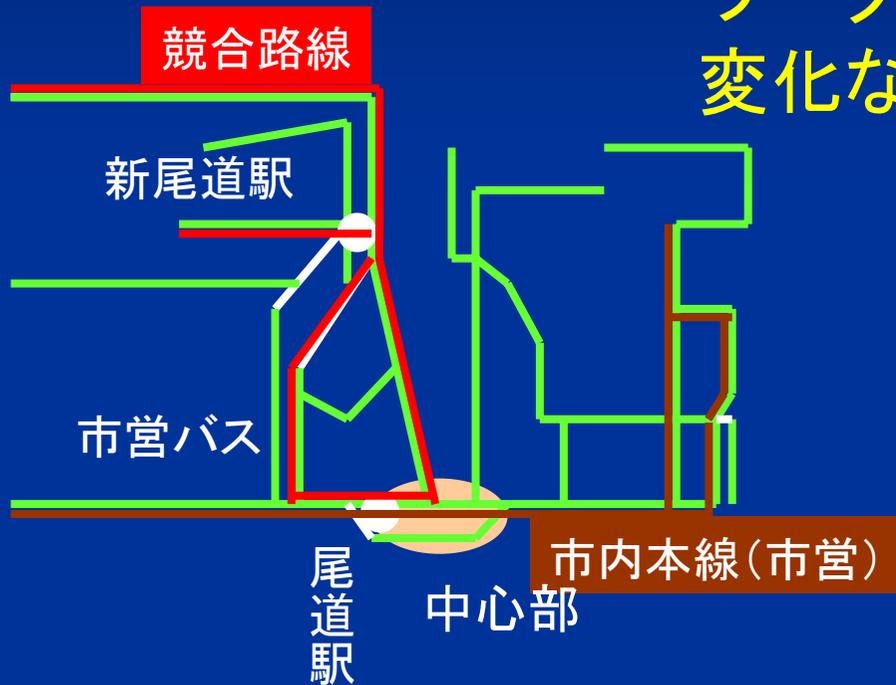


バスサービスの变化

尾道市

バスネット
ワークに
変化なし

徳島市



走行キロ 10%削減

走行キロ 23%削減

負債の処理

	尾道市	徳島市
負債額	約14億円	約35億円
処理方法	一般会計 7億円 国 7億円	一般会計 22億円 車庫売却費 13億円

出典)尾道市及び徳島市資料から作成

職員の配転及び処遇

	尾道市	徳島市
市長部局への配転	11	31
勧奨退職・希望退職	0	34
職員数の変化	83→72	251→186

* 57歳以上が勧奨退職の対象

市の財政負担

(単位:億円)

	尾道市	徳島市	
①改善前の市からの補助金 及び交通局の赤字	0.5	8	
②改善中の市からの補助金	0	4	
①－②	0.5	4	減少
職員の受入れ・退職費用*	0.5	2.8	
職員配転費用込み	0	1.2	減少

②には経営改善前の営業利益の赤字分を含む

* 生活路線補助は除く

* 退職金及び市町部局への給料を含む、また勸奨退職分の退職金は6年で発生したとして処理

継続後の経営

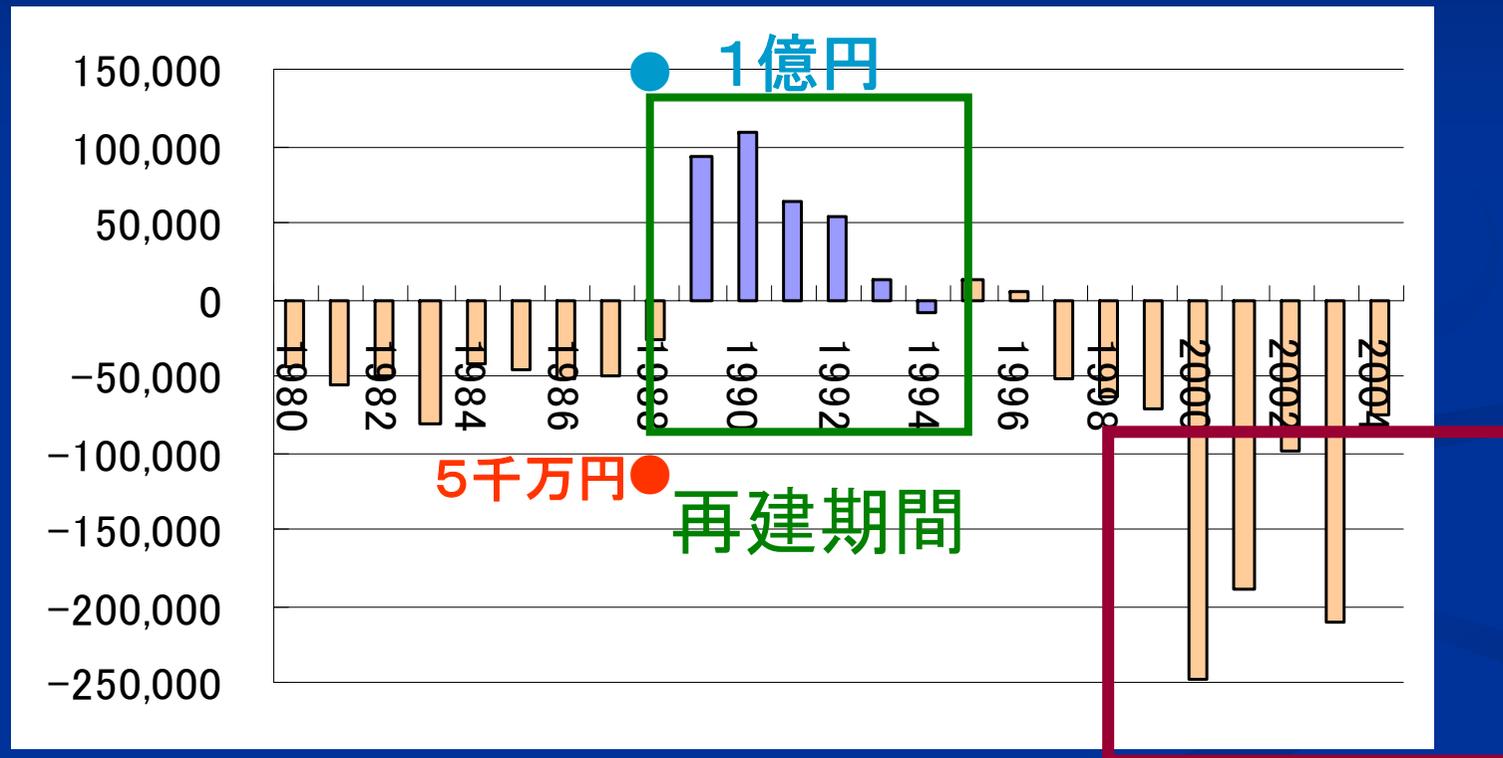
	尾道市交通局	徳島市交通局
収支	営業利益黒字の 達成字	経常収支黒字の 達成 (計画よりも9億円の縮減)
増収策	路線の開拓 付帯事業	観光事業の収入

尾道市交通局の取り組み

経営期間中の営業黒字達成

(千円)

営業利益



経営悪化

出典)尾道市交通局資料から作成

貸切規制緩和など

公営継続の評価1

	尾道市	徳島市
利用者	減少から横ばいに推移 改善後期に減少(敬老パスの一部利用負担の開始)	減少から横ばいに推移
	経営改善後、利用者数が減少、	しかし、経営改善後、利用者数が減少(予測の範囲)
バスサービス	バス全体のネットワークは維持 路線増便、新設、一部で減便、 車両走行キロは10%削減	バス全体のネットワークは維持 共通乗車制を採用して競争を回避 車両走行キロは23%削減

公営継続の評価2

	尾道市	徳島市
市の財政負担	財政負担の減少 負債は市と国で返済 市職員を自治体に配転	財政負担の減少 負債は市と交通局(車庫売却)で返済 市職員を自治体に配転
経営	営業黒字 基本給削減、手当廃止、 労働時間延長 嘱託職員の採用	経常黒字、勸奨退職 基本給削減、手当廃止、 労働時間延長

尾道モデル: 公営交通の他事業進出型

- ・都市内バス事業と他事業との両輪
- ・市の支援(民業圧迫回避)

本日の発表内容

- 1. 研究の背景と目的
- 2. 公営バスの現状
- 3. 経営改革の方向
- 3. 民間譲渡の事例分析
- 4. 公営継続の事例分析
- 6. まとめと今後の課題

尾道市	徳島市	山口市	函館市
-----	-----	-----	-----

<全体>

- ・減少傾向から横ばいに推移

<個別事例>

- ・公営継続の場合、経営改善中には、若干、利用者数の増加傾向の時もあった
- ・公営経営改善終了後、減少傾向が大きくなった例

尾道市

徳島市

山口市

函館市

<全体>

- ・バス全体のネットワークは維持

<個別事例>

- ・公営継続した都市では、大幅な減便を実施
- ・民間譲渡した函館市では、路線の廃止と新設が多い
- ・函館市では2社競合から1社となった事で、
需要に応じたバス路線を計画し運行
- ・車両走行キロについて、公営維持の2都市では減便
等により大幅に車両走行キロが減少
- ・但し、民間譲渡した都市では既に車両走行キロを削減

6-3

民間譲渡と公営継続の比較評価(事業者の経営)

尾道市

徳島市

山口市

函館市

<個別事例>

- ・公営維持した尾道市のみ営業黒字を達成
- ・その他は赤字で市から補助
- ・函館市では市内路線では収支均衡

6-4 民間譲渡と公営継続の比較評価(市の財政負担)

尾道市

徳島市

山口市

函館市

<全体>

- ・大きな差は見られない

<個別事例>

- ・公営維持の方がやや自治体の財政負担を軽減している
- ・但し、譲渡に伴い、職員を一般部局に配置換えをしているので、新規採用職員の有無により、自治体負担額の考え方が変わる

①尾道モデル

付帯事業に関する地方自治体と交通局との連携

②函館モデル

民間バス会社への自治体からの出資

尾道モデルの適用可能性

本業と他事事業との両輪
他事業への進出

項目	団体
観光事業への進出	多数
旅行業への進出	多数
高速バスへの進出	長崎県交通局 岩国市交通局

それでも民間
と比べると
実施事業が限定

問題点：議会の承認

函館モデルの適用可能性

バス会社が自治体から出資を得る方法

バス事業者は自治体が筆頭株主でない場合を望む

株式比率 50%未満	株式比率 50%以上
函館バス ふらのバス 瀬戸内海交通 はとバス	能美バス

- 公営バスの経営改善に向けて多くの都市で様々な取り組みがなされている。
- 各地の試みは地方自治体の支援を受けつつ、事業者が経営の自立を目指している。
- 公営か民営かの選択だけではなく、多様な連携を構築していくこと。
- 様々な形態

皆様からのご意見をお待ちしております