

第3回 市営バス事業あり方検討会議（会議録）

日 時：平成27年5月12日（火）13：30～15：00

場 所：特別会議室A

議 事：1 第1回、第2回会議の整理

2 今後の経営上の課題と解決手法

①安全・安心な運行の確保 ②収入の確保 ③路線の再編

④人材の確保 ⑤経費の削減

○印：委員、専門アドバイザー

□印：事務局

議事1、2

【安全安心な運行の確保】

○ノンステップバスの導入とバス停環境の整備は独自に行っていくのか。それとも様々な補助金等を活用しながらやっていくのか。

□現在も補助金等は活用している。今後も様々な制度を活用していきたい。

○市においても交通戦略で、バスの高機能化、バス停環境の整備で助成を行っている。交通事業者は対象になるが、予算化等については、協議が必要である。

○不採算路線には経費のかからない小型のバスなど運行できないのか。

□若松北西部の第一路線で小型バスの運行を行っている。フィーダーバスの導入では、小型バスを導入することは十分考えられる。

○市営バスで、事故による損失、本来事故がないとかからない費用というのがどのくらいあるのか。

□修理代で年間約300万程度、自動車保険料で約800万円、総額1100万円である。

【収入の確保】

＜ＩＣカード乗車券の相互利用化について＞

○ＩＣカードについて、導入には企業債を活用することが可能ではないか。

□企業債については、活用の可否を確認し、今後できれば活用したい。

○ＩＣカードの相互利用化は行うべき。アンケート調査では、否定的な意見は無いのではないか。

○アンケート調査で、ＩＣカードの移行ということであれば賛成が多いのではとの意見があったが、意外とそうでもないのではと思っている。

隣接民間バス事業者のカード等を導入すると手数料等の経費が必要となり、ひまわりカードのプレミア率が下がる可能性がある。プレミア分が減少するが、相互利用できるようなＩＣカードを望むのか、プレミア率が維持された現在のカードを望むのかなどアンケート調査では、聞いても良いのではないか。

○方向性としてはＩＣカードの共通化、相互利用化は必要。全国レベルで見ても共通化が進んでいるため、耐用年数との絡み、市民の意向などを慎重に判断し、決断してはどうか。

- ＩＣカードについては、企業債の活用、償還等を入れた収支試算が必要である。
- ＩＣカードについては、企業債の発行、システムを改修した場合の経費など、可能な範囲で試算する。またそれに伴うデメリットなども分析して整理をする。その上で住民の皆さんのご意見を伺うことも含めて検討していくのではないかな。
- 新たな企画乗車券をＩＣカードとして作成するとシステム改修に経費がかかるが、購入者の行動をデータとして取れるというメリットもあるので、ＩＣカード相互利用化の検討と合わせて検討すべきである。

＜附帯事業について＞

- 貸切バスに限らず、路線バスにしても人材確保が課題であり、あえて競争が厳しい受託事業を受託し、運転者を割り当てるのではなくて、足りないところに割り当てるという考え方もあるのではないかな。
- 利益が出る事業に資源を投資しようということは一つの考え方であり、今後検討はしたい。
- 貸切事業で運転者が足りないから確保が必要だが、確保しても、閑散期であれば余ってしまうことがあるのではないかな。
- 貸切バスはシーズンによって大きな波があるので、工夫が必要である。

＜値上げなど負担増になる取り組みについて＞

- 今後、運賃の値上げのようなことは想定しているのか。
- 仮に、今後の計画を策定するということになれば、今の計画と同様に、５年計画で、３年後に見直すこととなると思っている。今の状況で、少なくともこの期間中に運賃を改定し値上げするというのは、現時点では考えにくいと思っている。
- 若松北西部第２、第３路線の見直しは、丁寧に考えないといけない。経験を活かす必要がある。

＜利用促進について＞

- 健全経営のため、一番大事なのは利用促進であり、利用者減少の歯止めをかけることが非常に大きなところであり、難しいところ。全国的に進んだ取り組みなど成功例はないのか。
- 北海道の民間バス事業者で、４０億円赤字を抱えていたが、バス停の２００ｍ周辺の一軒一軒を回って、なぜ利用しないのか、どこが問題なのか等を聞きながら信頼関係を作って事業を立て直したという事例はある。
- その事例では、何が改善されてどのような効果があったのかを見ないといけない。

＜福祉優待乗車証、通学支援便など公営企業としての役割について＞

- 経営は厳しいが、経営改善をしながら地域の住民のために貢献していくというところがあるのではないかな。
- 福祉優待乗車証、受託事業など、公的な色彩を持った仕事をしているが、公営企業としてやっていることをどういう風に説明できるかを議論しないといけない。

一方では交通事業について採算性を厳しく問われている立場も理解できる。では、どこまでならやれる、あるいはやるということを決めていく必要がある。

- 交通局が公営企業であることによって事業をやっている。あるいは、公営企業であるという性格にも配慮しながら事業をやっているということを説明しなければいけない。実際に公的な事業をどこまで必須要件として組み込むのか組み込まないのかなどを盛り込まないといけない。
- どうすれば市民の納得を得られるか。市営バス事業に関していえば、若松区及び八幡西区を中心として、地元利用者の方々の理解を得られるかというところにかかっている。
- 公営企業の役割としてあげられるのは、不採算路線を維持していること。ふれあい定期と福祉優待政策。
- 基準外の繰出金については、収入の確保ではなく、課題の一つとして、公営企業としての地元貢献を項目の一つとして掲げ、市から基準外の繰入金はもらわなくても、経営環境が厳しい中、自前の経営努力で不採算路線を維持していくなど公営企業として地元貢献を行っていくことを打ち出した方が良いのではないか。

<PRについて>

- 路線図は、地図の上に落とすと密度感も分かり、市街地や住宅密度が薄いところ、路線の状況が非常に分かりやすい。
- 若松区民が月に2回乗れば改善する、あと1回でも2回でも乗れば、収支が改善してサービスも維持できるというような見せ方が必要ではないか。バスでのPRは、バス利用者には効果があるが、北海道の民間バス事業者の事例のように、どうやって乗ってない人にPRしていくかが大事である。見やすい路線図などPRしていけば、利用促進にも繋がっていくため、地道な努力も必要である。
- バスに乗っていない人に見ていただく努力が必要である。市営バスが、きめ細かく走っている所の人あまり興味が無く、若松区東部や北部の人は市営バスしかないからこそ大事である。そこが、もしかしたら存在意義なのかもしれない。どういうやり方が説明するときに効果的かということを考える必要がある。

【路線の再編】

- フィーダーバスの導入で、どのように利便性が高まると考えているのか。フィーダーバスの導入によって、例えば江川小の周辺の見直しで運賃が上がったようなことが、フィーダーバスの導入についてはあるのか。
- 現在の路線網は、市民の要望等から複雑となり、系統が100系統ある。そのうち、約22系統は、1日1本しか運行していない。大型バスで運行しており、幹線とフィーダーをつなぎ、乗り継げば、運行効率が良くなる。それから、幹線の運行本数は増加できると考えている。ただ、乗り継ぐ場合に、今の運賃体系では直通運賃より高くなるため、何らかの利用者負担を抑える施策を考える必要がある。

- メリットは、幹線部分は本数が増えて、便利になる。フィーダーについては、今までと同程度は確保できるように、小型化しつつ維持するということか。
- デメリットは、乗り換えの手間がかかる。料金が上がるのであれば、具体的にどれくらい上がって、どれくらい待つのかなどを示さないと、住民に説明できない。
- 例えば隣接民間バス事業者系の軌道事業者がＩＣカード化され、隣接民間バス事業者との乗り継ぎで、同じグループの中だからＩＣカードにポイントで還元する取り組みをやっている。ＩＣカード化が実現すればそういった施策も打てるのではないか。
- 幹線とフィーダーで、一番大事なのは、乗車密度である。乗車密度の薄いところは小型化して今と同程度の便数を維持する。もしくは、経費が削減できるのなら本数を増やす。そういった検討はこれから行うと思うが、分析が大事である。
- 具体的にフィーダーバスを入れて路線網を再編することも今後５年間で実現していくと考えているのか。また、具体的な提案をしてから地元と議論するのが１、２年必ずかかると思うが、それはいつの段階でやろうとしているのか。
- 現在のところ、具体的なスケジュールはない。
- 路線の見直しについては、現在の計画の部分（若松北西部地域）をしっかりと、丁寧にやる必要がある。
- 地域に説明するために、分かりやすい資料が必要である。丁寧にまた密に説明しなければいけない。
- 市営バスの見直しについては、地域でも結構心配している。受け止め方が若松区民にも差がある。若松東部や北部の方は若松市営バスの時代の方が多く、西部は新しい人であり、分かりやすい説明は必要である。

【人材の確保】

- 技能職の交流とかは何か考えがあるのか。
- 現在、人事交流でという形で、毎年ではないが、運転者の中で希望する者、それから市で募集をしている者でマッチングが出来れば行っている。例えば、平成２７年４月１日では２名ほど学校の校務員に出向という形で人事交流をしている。
- 正規職員の採用について、市の状況も踏まえ将来的なことも考慮して、採用を考えた方が良いのではないか。
- 正規職員を採用する一番大きな目的は、運行管理者の確保であり、採用を再開して１５人の正規職員を採用したが、このうち８名は、運行管理部門で、乗務以外の業務を行っている。今後、市とも協議しながら検討していきたいと考えている。

【経費の削減】

- 経費削減のメニュー等については、どうなっているのか。
- 例えば嘱託化、給与の１０％カットなど大きなものはメニューとしては出尽くしているとも思っている。そのため、新しいメニュー的にはなかなか難しいと考えている。引き続き経費削減に取り組んでいく必要はある。

【今後の対応】

○8月頃に報告書をまとめるが、それ以降の計画なり、報告がまとまった後、事務局としてはどのように考えているのか。

□交通局としては、平成28年度からの5ヵ年計画を策定させて頂きたいと考えている。8月頃に検討会議の報告書をまとめて頂き、報告書を基に交通局として次の5ヵ年計画のたたき台を作ろうと考えている。それからパブリックコメントを行い、計画の案を固め、出来れば来年の2月議会に報告をしたい。そして、来年の4月には新計画でスタートという心積もりをしている。