

公営バス事業の民間移譲の現況と課題*

A Survey on Challenges in the Transfer of Bus Service from Public to Private Sector*

村野祐太郎**・エムリ ジュリ ハルニス***・溝上章志****

By Yutaro MURANO**・Emri Juli Hamis***・Syoshi MIZOKAMI***

1. はじめに

モータリゼーションや少子高齢化社会の進展に伴い公共交通機関の利用者は減少している。このことが生活交通の維持を困難にすると共に、自治体の財政状況を圧迫する一因となっている。公営交通事業を行う自治体はこれらの問題を解決するために、臨時職員の採用などによる人件費の圧縮な様々な努力を実施してきた。しかし、そのような経営努力にも限界があり、公営バス事業を民間移譲する自治体が多数存在する。熊本市においても、これらの問題を解決するため、熊本市営バスを熊本都市バス株式会社へ順次、移譲しているところであり、2016年までに移譲を完了する予定である。熊本都市バス株式会社とは、熊本市交通局と熊本市内でバス事業を行う民間の3社の共同出資により設立された株式会社である。本論は、熊本市営バスの民間移譲の在り方に反映させることを目的とした公営バス事業の民間移譲に関する調査結果を報告する。

2. 公営バス事業の民間移譲に関する調査

(1) 調査対象自治体と調査方法

調査対象自治体は、1999年以降公営バス事業を民間事業者に全面的に移譲した実績がある自治体、または、今後民間移譲する予定がある9自治体とした。表1に調査に協力して頂いた自治体を示す。人口は、平成17年の国勢調査によるものである。移譲先事業者数を見ると、札幌市・三原市が、3つの事業者に移譲した以外は、1つの事業者に対し民間移譲を実施している。また、広島県尾道市のみが、市が91.67%出資する第3セクターへ移譲しているものの、本調査の対象とした。調査は、調査依頼文及び調査シートを電子メールで送付し、回答し

表1 調査対象自治体

自治体名	人口(人)	移譲完了年	移譲先事業者
北海道札幌市	1,880,863	2004	北海道中央バス じょうてつ JR北海道バス
北海道函館市	294,264	2003	函館バス
秋田県秋田市	333,109	2006	秋田中央交通
岐阜県岐阜市	399,931	2005	岐阜乗合自動車
兵庫県姫路市	482,304	2010	神姫バス
広島県尾道市	114,486	2008	尾道バス(第3セクター)
広島県三原市	104,196	2008	中国バス 鞆鉄道 芸陽バス
山口県山口市	191,677	1999	防長交通
熊本県荒尾市	55,960	2005	九州産交

て頂くという方式を採用した。その他、移譲先事業者と締結した契約書の写しや移譲当時の状況が分かる資料などの提供を依頼した。

(2) 調査内容

本調査は、1) 民間移譲前のバス事業実態、2) 移譲時の背景や検討事項、3) 移譲後のサービス・経営状況、4) その他の4つの大きなコンテンツにより構成されている。表2に本調査の詳細な調査内容を示す。

表2 調査内容

移譲段階	調査内容
民間移譲前	バス事業の状況、及び経営状況
民間移譲時	民間移譲に至る背景 規制緩和に対する当時の認識 移譲を検討した会議体 民間移譲に検討された経営パターン シミュレーションの実施の有無 民間移譲の採用理由 移譲先企業の選定方法 移譲時の課題・契約事項 その他(職員処遇・資産処理 など)
民間移譲後	バスサービスの変化 バス事業の経営状況 公的支援策及び金額 自治体の事業者への関与方法 現在の懸案事項
その他	事業者が路線撤退を申し出た際の対応法 地域公共交通会議の設置状況 法定協議会の設置状況 など

*キーワード：総合交通計画、公共交通計画

**学生員，熊本大学大学院自然科学研究科博士前期課程

***学生員，M.Eng.，熊本大学大学院自然科学研究科博士後期課程

****正員，工博，熊本大学大学院自然科学研究科
(熊本市黒髪2丁目39-1，

TEL:096-342-3541，E-mail:smizo@gpo.kumamoto-u.ac.jp)

表3 民間移譲前のバス事業実態

対象自治体		秋田県市						三鷹市						荒尾市							
市の概況		人口(千人)	高齢化率 男(%)	人口密度				人口(千人)	高齢化率 男(%)	人口密度				人口(千人)	高齢化率 男(%)	人口密度					
		333.109人	21.1%	905.67/km ²	3678人/km ²			104.196人	26.1%	471.029/km ²	2212人/km ²			55.960人	26.8%	57.159/km ²					
通勤通学時の利用交通手段		自家用車	乗合バス	鉄道・電車				自家用車	乗合バス	鉄道・電車				自家用車	乗合バス	鉄道・電車					
		57.2%	7.3%					47.0%	3.6%					65.3%	2.7%	7.4%					
公共交通事業者		秋田中央交通、羽後交通						中国バス、鶴岡バス、JR西日本						JR九州							
		JPN東日本						JR西日本						JR九州							
		H12331						H19331						H16331							
バス事業状況	職員数	事務職	技術職	業務職	運転手	合計		事務職	技術職	業務職	運転手	合計		事務職	技術職	業務職	運転手	合計			
		35人	5人	5人	233人	278人		3人	2人	4人	22人	31人		3人	0人	4人	14人	17人			
	路線数	路線数	系統数	35路線	120系統			路線数	系統数	9路線	33系統			路線数	系統数	22系統					
	車両台数	乗合	貸切	合計				乗合	貸切	合計				乗合	貸切	合計					
		144両	3両	147両				18両	0両	18両				15両	1両	16両					
バス経営状況	営業キロ			228,219m						108,48km						81,2km					
	営業走行キロ			477,427km						756,690km						465,697m					
	施設人員			98,7852人/年						1,087,712人/年						584,152人/年					
	乗客収入 (千円/年)	運賃収入	その他乗客収入	営業外収益	合計			運賃収入	その他乗客収入	営業外収益	合計			運賃収入	その他乗客収入	営業外収益	合計				
		1,495,915	281,782	892,465	739,442			335,950	3,718	38,201	378,869			136,595	3,818	112,385	252,871				
	経常支出 (千円/年)	人件費	燃料油消費	その他要項費用	営業外費用	合計		人件費	燃料油消費	その他要項費用	営業外費用	合計		人件費	燃料油消費	その他要項費用	営業外費用	合計			
		2,412,799	117,414	477,775	21,860	3,029,848		222,040	26,614	44,570	34,744	327,968		181,030	9,234	34,282	2,573	227,119			
	収支 (千円/年)			-270,366						9,908						25,752					
	繰出金 運行補助金 (千円/年)			957,277,000						90,500						0					
				0						5,196						76,586					

3. 民間移譲に対する自治体の検討状況

(1) 民間移譲前のバス事業実態

本論では、秋田市・三原市・荒尾市を対象として調査結果を分析した結果を示す。表3に民間移譲前のバス事業の実態をまとめたものを示す。バス事業状況とバス経営状況のデータは、民間移譲前年度のものである。

まず、民間移譲前のバス事業の状況を分析する。経常支出の合計額を実車走行キロで割ることにより、キロ当たりの営業費用を算出することが可能である。その結果、秋田市営バスのキロ当たりの営業費用は約 646 円/km、三原市営バスは約 433 円/km、荒尾市営バスは 487 円/km となった。平成 12 年時点で民間企業のキロ当たり営業費用は 350 円前後されている²⁾ことを考慮すれば、公営バス事業者のキロ当たりの営業費用は高いと言わざるを得ない。これは、主に運転手の人件費などに大きな差があるためである。

次に、民間移譲前の経営状況を分析する。なお、記載されている運行補助金には県・国からの運行補助金は含まれていない。秋田市営バスは 957,277 千円/年の一般会計からの繰り出し金、三原市営バスは 90,500 千円/年の一般会計からの繰り出し金と 5,196 千円/年の運行補助金、荒尾市営バスは 76,586 千円/年の運行補助金を各々受けている。これらの補助額は、経常収入の営業外収益の欄に組み込まれている。その結果、秋田市の経常収支は 270,386 千円/年の赤字、三原市は 9,908 千円/年の黒字、荒尾市は 25,752 千円/年の黒字となった。三原市と荒尾市の経常収支は黒字であるが、一般会計から多額の繰り出し金を受けていることを考えれば、経営が危機的狀態にあったと言えよう。

以上ことから、民間移譲に至る前のバス事業は、民間事業者に比べるとキロ当たり営業費用が非常に高コストであり、多額の補助金を受けている状況であった。

(2) 民間移譲時の検討事項

a) 移譲を検討した会議体

表4 移譲を検討した会議体

秋田市	会議体名	庁内協議会
	行政参加	○
	事業者参加	×
	市民参加	×
	学識者参加	×
三原市	会議体名	交通事業検討会議（庁内組織） 交通事業調査特別委員会（議会）
	行政参加	○
	事業者参加	×
	市民参加	×
	学識者参加	×
荒尾市	会議体名	荒尾市交通事業検討会（庁内組織） 公営企業再建特別委員会（議会）
	行政参加	○
	事業者参加	×
	市民参加	×
	学識者参加	×

移譲を検討した会議体を取りまとめたものを表4に示す。3都市とも庁内組織や市議会に移譲を検討しており、利用者である市民などが不在の状態で議論が行われた。このように、移譲を検討する会議体に市民や学識者が不在の状態で議論が行われている実態が明らかになった。市民や学識者を交えて検討を行ったことが確認できたのは、わずかに4自治体であった。

b) 検討パターンと経営シミュレーション

表5に3都市が検討した経営パターンとそのシミュレーションの実施状況をまとめたものを示す。検討パターンの欄をみると、3都市とも複数の経営パターンを検討し、民間移譲を選択していることが分かる。荒尾市の「民間が運行しない路線を行政政策で運行」とは、道路運送法78・79条を根拠にした運行方法である。

民間移譲を実施することにより、将来の経営状況をあらかじめ掴み、民間移譲の効果額などを推定しておくことは重要なことである。シミュレーションの有無の欄を見ると秋田市と三原市がシミュレーションを実施していることが分かる。全体としては、移譲後のシミュレーションを実施した都市は、約半数の4市であった。シミュ

表5 検討パターンとシミュレーション

検討パターン	秋田市				三原市				荒尾市			
	公営堅持	民間移譲	市が全額出資の新会社設立	一部運行委託	公営堅持	民間移譲			民間事業者へ全線開放し、民間が運行しない路線を行政政策で運行	民間移譲		
シミュレーションの有無	有	有	有	有	有	有			不明	不明		
前提条件の考え方	詳細不明	詳細不明	詳細不明	詳細不明	詳細不明	詳細不明						
採用パターン	民間移譲				民間移譲				民間移譲			
決定理由	当時、市内の路線の約半数を運行していた民間事業者が、路線移管を受け入れる用意があると発言したこと、市民の意向を踏まえ、段階的に民間へ移管していくことを決定。				民間事業者と比較し、走行キロ当たり経費が最大1.7倍の開きがあり、今後多額の交通事業会計繰出金を継続して支出していくことは、市の財政状況を鑑みても望ましいものではないため。							

レーションの前提条件については、民間のシンクタンクについて依頼しているため等の理由のため両市とも詳細不明であった。結果として、シミュレーションの前提条件を明らかにできたのは函館市と尾道市のみであり、具体的にはどのような検討が行われたのかは不明である。また、民間移譲の決定理由を見てみると、三原市はシミュレーションによる財政面での結果を重視していることが分かる。

c) 契約時の課題

表6に3都市が契約時の問題として挙げたものを示す。表を見ると3都市とも職員の処遇を挙げている。その内容は、交通局正規職員の計画的削減・その後の配置、臨時職員の処遇が主なものである。ほぼ全ての自治体で、正規職員については、市役所内での配置転換もしくは定年退職などで対応している。一部に民間への再就職も見られた。臨時職員については、移譲先の事業者に必要な限り採用してもらう、もしくは移譲先の事業者への再就職を希望するものを採用するという対応が最も多かった。その際の条件は、移譲先事業者のものとなるが、市交通局時代の経験を考慮するとされる。また、三原市は臨時職員を期間満了に伴って全員解雇とし、臨時職員には再就職を斡旋している。職員の処遇問題の他には、移譲中や移譲後の住民の足の確保方策、財政上の問題などが重

要な検討課題として挙げられており、3都市の例では、路線のスムーズな移譲、利用者の利便性の確保が住民の足の確保方策に該当し、市独自の補助金交付要綱の制定、財政支援、初期投資経費の扱いが財政上の問題に該当する。

d) 契約内容

表7に3都市の契約内容をまとめたものを示す。

民間移譲期間は、秋田市7年間、三原市2年間、荒尾市2年間であり3都市とも複数年間にわたっている。一括全面委譲を実施したのは2都市のみであり、他の都市は全て複数年かけて移譲を実施している。この理由について荒尾市は、「市役所内・移譲先企業双方での人事上の問題と移譲先企業での車両配車の問題があるため一括移譲を採用しなかった」と回答した。

契約事項・条件については、3都市とも移譲前の市交通局のサービスレベルを維持することを条件としている。第3セクターに移譲した尾道市以外の都市は全てこれと同じ条件を契約で行っている。明確な維持期間を設定している場合は、全て3年以内の期間が設定されていた。明確な期間を設定しなかった都市は、秋田市を含め2都市存在した。明確な期間を設定しなかった都市では、このことが原因で事業者との間に対立が生じている。三原市は、サービスレベルの保証期間を設定した理由を「利用者の混乱を防ぐため」、「3年の間に、路線バスの利用に係る現状と課題を調査し、市内バス路線再編計画（仮称）を策定するため」と回答している。サービスレベルの保証期間を設定することに加え、三原市は赤字補填と路線引継ぎ補助金、荒尾市は30円/kmの追加的補助と路線引継ぎ補助金を実施している。このように契約事項の中に移譲先企業への支援を組み込んでいる都市は多い。移譲先企業への支援については、後で述べる。

最後に資産処理について分析する。資産処理については、無償貸与、無償譲渡、有償貸与、有償譲渡に対して

表6 契約時の課題

	移譲時の課題
秋田市	・職員の処遇 ・路線のスムーズな移譲 ・移譲先の人事上の問題
三原市	・職員の処遇 ・市独自の補助金交付要綱の制定
荒尾市	・職員の処遇 ・財政支援 ・初期投資経費の扱い ・利用者の利便性の確保

表7 契約内容

移行期間	秋田市 7年間				三原市 2年間				荒尾市 2年間			
契約事項・条件	・移管前の路線の維持（原則として移管前の路線、運行回数および始発の時刻を尊重しながら運行する） ・乗車券・定期券等の運賃制度の引継ぎ				・3年間は移譲時のサービス水準を維持 ・完全移譲後3年間まで移譲対象路線の赤字額を市が全額補填 ・路線引継ぎ補助金の交付				・2年間はサービス水準を維持 ・通常の運行補助に加え30円/kmの補助金を交付 ・路線引継ぎ補助金の交付			
資産の処理	土地	車両	バス等		土地	車両	バス等		土地	車両	バス等	
	有償貸付	有償貸付	車齢10年以上は無償譲渡、それ以外は査定額で有償譲渡	標柱は無償譲渡。待合所は44棟を無償、15棟を有償譲渡（減価償却により算出）	有償貸与	JR等第三者の所有施設につき、該当なし	有償譲渡（簿価・残存価格）	無償譲渡	有償貸与	有償貸与（一部無償あり）	産交バス並びに中古車業者へ売却	無償譲渡
その他					旧交通局倉庫および車庫を有償貸与とし、洗車機等土地に付属する機器等は、貸与先が維持管理費を負担することを条件に使用を認めた。				移譲前に老朽化したバス停上屋改修			

回答してもらっている。3 都市とも土地とターミナル施設は貸付、車両とバス停は譲渡を実施している。これは他の都市もほぼ同様である。資産の貸与・譲渡価格を考察する。秋田市は、車両とバス停の譲渡価格は安価に設定されている。減価償却とは、使用または時間の経過による土地を除く固定資産の価値の減少を、決算期ごとに一定の算出方法により費用として算入することである。三原市と荒尾市においても、車両とバス停の譲渡価格が安価に設定されている。このように、車両とバス停を無償もしくは安価で移譲先事業者に提供するという傾向が全体的みられた。事業者は、移譲される路線運行に車両などの初期投資が必要であり、これを自治体が支援する目的があるためである。

e) 民間移譲に伴う移譲先企業への支援

表 8 に両市の移譲企業への支援内容をまとめたものを示すなお、表には市から通常の赤字路線に対する運行補助は記載されていない。表を見てみると、3 都市とも資産処理に伴う初期投資への支援を実施している。これは、交通局の資産を安価もしくは無料で移譲先事業者に提供することにより、移譲先事業者の初期投資への負担を軽くするものである。同じ目的の支援として、路線引継ぎ補助金の交付による初期投資への支援がある。これに加えて、三原市は、移譲後 3 年間の赤字補填を実施している。これは、完全移譲後 3 年間は、市交通局当時のサービス水準を維持することを市民に確約するための措置である。荒尾市は 30 円/km の追加的補助を実施している。これらは、移譲対象路線の収支を補助金により支援するものである。その他にも、調査対象都市の中には、事業者の経営基盤強化などの目的で予め決められた額を直接交付する形式の支援がいくつか見られた。

つまり、民間移譲に伴う移譲先事業者への在り方は以下の 3 つに大きく分けられた。1 つ目は、初期投資への

表 8 移譲対象企業への支援

	支援内容
秋田市	・資産処理に伴う初期投資への支援 ・市有財産の賃貸料の減額
三原市	・資産処理に伴う初期投資への支援 ・移譲後 3 年間の赤字全額補填 ・路線引継ぎ補助金の交付
荒尾市	・資産処理に伴う初期投資への支援 ・通常の補助金に加え、30 円/km を交付 ・路線引継ぎ補助金の交付

表 9 累積欠損金・不良債務の処理

都市名	処理方法
秋田市	一般会計からの資金を繰り入れ、累積赤字を処理
三原市	交通局用地の一部を売却し、累積赤字を処理
荒尾市	一般会計からの資金を繰り入れ、債務を処理

支援である。これは、資産処理を利用したものと路線引継ぎ補助金の形をとるものから成る。2 つ目は、移譲対象路線の収支を補助金という形で補助するものである。3 つ目は、移譲先事業者に直接補助金を交付する形式のものである。

f) 累積欠損金・不良債務の処理

自治体が累積欠損金・不良債務をどのように処理したかについての自由記述式の回答を表 9 に示す。秋田市と荒尾市は、一般会計から資金を繰り入れ累積赤字を処理している。三原市は、交通局用地の一部を売却し累積赤字の処理に充てていることが分かった。その他、「処理せずに交通局を閉鎖した」や「累積欠損金は特になし」などの回答も見られた。

4. 民間移譲後のバス輸送サービス

a) バスサービスの変化

民間移譲後の 3 都市のバスサービスの動向を表 10 に示す。三原市は、サービスレベルを 3 年間変更しないという契約を事業者とむすんでおり、平成 23 年 3 月 31 日まで民間移譲対象路線のサービスレベルが維持されるので表 10 には記載していない。また、移譲した路線だけのデータを収集することが困難という理由で、不明と記載されている項目が多い。秋田市のサービスレベルの変動を見てみると、路線数が 38 路線から 29 路線に減少している。秋田市については、移譲路線のサービス変更は行わないという契約（具体的な期間設定なし）を締結していたものの、移譲した路線のうち郊外部の路線の赤字が大きくなり、経営を圧迫してきたため、郊外部の路線を廃止した。また、運賃も初乗り運賃を 20 円値上げし、基準賃率も 3 円 50 銭値上げしている。荒尾市については、路線数が 22 路線から 5 路線に 17 路線減少し、営業キロと実車走行キロも当初より各々 50.65 km、315,689km 減少している。これは、移譲先事業者が市内路線を対象に大幅な路線の再編を実施したためである。以上のことから、両市では民間移譲後にサービスレベル

表 10 サービスレベル変化

	秋田市			荒尾市		
	移譲前	移譲後	増減量	移譲前	移譲後	増減量
路線	38	29	-9	22	5	-17
営業キロ	228,216 km	不明	不明	81.2 km	30.55 km	-50.65 km
実車走行キロ	469,150 km	不明	不明	46,857 km	15,016 km	-31,841 km
運行時間帯	不明	不明	不明	7時台～19時台	不明	不明
運賃	初乗り:140円 基準賃率:39円30銭	初乗り:160円 基準賃率:42円80銭	初乗り: +20円 基準賃率: +3円50銭	初乗り:140円	初乗り:141円	変化なし

がかなり低下した。

このように、サービスレベルの保証期間を設定していても、その期間後に事業者により路線の撤退やエリア全体での路線再編が実施されることが他都市でも見られる。移譲後も、地方自治体として市民に対してバス輸送サービスの担保を行い、運行事業者に対してコミットするかが重要な課題である。

b) 民間移譲効果額の推定

民間移譲直前・直後で、両市が事業者を支払った補助金額の推移を図1に示す。移譲後の補助金額とは、移譲された路線に対して支払われた補助金額である。また、国と県から支給される補助金額は含んでいないが、移譲対象路線の収支に対する補助金額は含んでいる。3都市とも民間移譲後は補助金額が減少している。これは、主に運転手などの人件費が低下したことによるものである。

(千円/年)

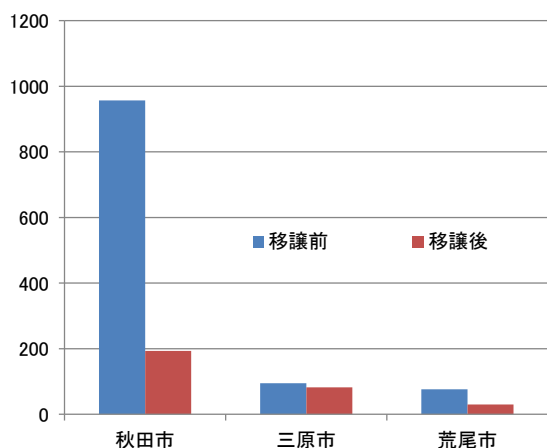


図1 移譲前後の補助金額

表-11 民間移譲効果額

	秋田市	三原市	荒尾市
効果額 (千円)	764,242	13,435	46,196

特に秋田市の補助金の減少額は大きく、移譲前の約9億6,000万円から移譲後には約2億円となり、約80%も補助金額の削減がなされた。三原市と荒尾市においても、約14%、60%の補助金額の削減がなされた。

この差が民間移譲後の効果額である¹⁾が、ここで注意すべき点は、累積赤字解消のために要した経費や資産処理に伴い移譲先事業者に貸し出した資産の賃貸料などを反映していない点である。表11に3都市の民間移譲の効果額を示す。表から秋田市では約7億6,000万円、三原市では約1,300万円、荒尾市では約4,600万円の効果額があったものとする。補助金削減に伴う民間移譲の効果は全ての都市で見られた。

c) 民間移譲後の事業者への関与の在り方

都市規模や民間移譲の行い方などにより効果の大きさに差はあるものの、民間移譲により行政としては財政効果を得ることが可能である。しかし、民間移譲後多くの場合、路線撤退や路線再編などのサービスの変更が行われる。これらのことから、民間移譲実施後に自治体が運行事業者と緊密に関わり、地域の公共交通をマネジメントし、地域の足を守ることが求められる。自治体が地域公共交通のマネジメントをするための枠組みとして、2006年の道路運送法改正により設置が可能になった地域公共交通会議や2007年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の制定により設置が可能になった法定協議会がそれに当たる^{3), 4)}。表12に3都市のこれらの組

表12 マネジメント組織設置状況

	秋田市	三原市	荒尾市
民間移譲に伴い会議体	○	○	○
設置年	2007年	2007年4月1日	2005年6月1日
会議参加者	行政	○	○
	事業者	○	○
	市民代表	×	×
	学識者	×	×
地域公共交通会議の設置	○	○	×
設置年	2007年	2008年8月6日	
会議参加者	行政	○	
	事業者	○	
	市民代表	○	
	学識者	○	
路線廃止を申請された場合に議論を行う場と考えているか	(広域路線が廃止される場合): ○ (市内路線が廃止される場合): ○	(広域路線が廃止される場合): ○ (市内路線が廃止される場合): ○	
法定協議会の設置	○	○	×
設置年	2007年	2009年3月18日	
会議参加者	行政	○	
	事業者	○	
	市民代表	○	
	学識者	○	
路線廃止を申請された場合に議論を行う場と考えているか	(広域路線が廃止される場合): × (市内路線が廃止される場合): ×	(広域路線が廃止される場合): ○ (市内路線が廃止される場合): ○	

組織を示す。3 都市とも民間移譲に伴い新たな組織を設置していることがわかる。参加者をみると事業者は 3 都市とも参加しているものの、三原市と荒尾市では市民と学識者が参加していない。このうち秋田市は、このことを民間移譲の契約書に明記していることを確認した。秋田市以外に契約書に明記していることを確認できたのは 1 都市のみであることから、契約書へ新たな会議体の設立を記載した自治体は少ないと言える。これに加え、秋田市と三原市は先に述べた地域公共交通会議と法定協議会も設置をしている。他の自治体でも、多くの自治体が事業者・市民・学識者が参加する何らかの組織を形成していることが分かった。また、「路線廃止を申請された場合に協議を行う場として認識しているか」という問いには、両市とも地域公共交通会議をそのような組織として認識している。また、三原市は法定協議会もそのような組織として認識していることがわかる。

4. おわりに

民間移譲を実施した都市、または実施予定の都市に対して公営バス事業の民間移譲に関する調査を実施した。その分析の成果を以下に挙げる。

- 1) 民間移譲前のバス事業の経営状況の分析により、公営バス事業者のキロ当たり営業費用は、民間事業者と比較して非常に高コストであることが分かった。また、運行に対する補助以外に一般会計からの多額の繰入金により、経営が成り立っている。
- 2) 民間移譲時の分析により、次のようなことを明らかにした。民間移譲を検討する会議体は、行政・市民・学識者などが不在で議論される場合が多々あることが分かった。また、移譲方法に対する検討シミュレーションを実施している都市は少ない。移譲時には、職員の処遇・住民の足の確保方策・財政上の問題などが課題となる。契約内容については、ほとんどの自治体がサービスレベルの保証期間を設け、急激なサービスレベルの変化を回避している。その一方で、移譲先事業者に対して、初期投資への支援・移譲対象路線への追加的補助・直接的な補助金交付などの形で支援を実施している。
- 3) 民間移譲後の分析では、財政的には補助金の削減という効果を得ることができるが、多くの自治体ではサービスレベルの低下を招いていることが分かった。この事態に対応するため、多くの自治体が、事業者・市民・学識者などを交えた会議体を形成している。

今後は、地域のマネジメントを行政が積極的に行うことを可能にする民間移譲時の契約とはどのようなものであるのか、行政が得る民間移譲効果額と民間移譲後のサービスレベルの変動をどのように評価するのかという 2 点に取り組みたい。

参考文献

- 1) 社団法人公営交通事業協会：公営交通事業における民間的経営手法の導入に関する調査研究，pp. 30 -41, 2006.
- 2) 社団法人公営交通事業協会：規制改革の社会における公営バス事業の経営に関する調査研究会報告書，pp. 7 - 8, 2004.
- 3) 加藤博和・福本雅之：市町村のバス政策の方向性と地域公共交通会議の役割に関する一考察，土木計画学研究・講演集，No. 34, pp. 3-4, 2006.
- 4) 加藤博和・福本雅之：地域公共交通計画の策定・実施方法に関する一考察～地域公共交通の活性化及び再生に関する法律をいかに活用するか？～，土木計画学研究・講演集，No37, pp. 2-4, 2008.