

路線バスの健全経営をめざして 新しい経営形態を考えられています



朝夕にはたくさんの通勤・通学客を乗せて続々とターミナルを出発する市営バス

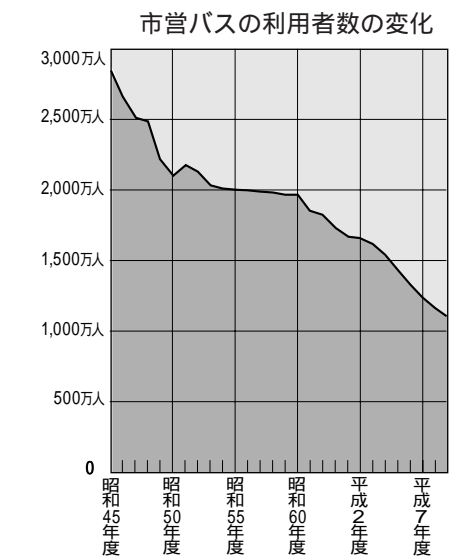
歯止めのかからない乗客減少のため、きわめて厳しい経営状況にある市営バス。

累積赤字が十三億円にものぼる経営危機を開き、市民の足としてバスの運行を維持していくため、市では、現行の経営形態のほか、三つの新しい経営方式案を考え、検討を進めています。できるだけ多くの市民のみなさんの論議・提言を得ながら、結論を見いだしたいと考えています。バスを存続していくためにはどのような経営形態が好ましいか、市民のみなさんのご意見をお寄せください。

経営難の バス事業

マイカー社会の進展により、バス利用者は減少の一途をたどっています。路線が不便、料金が意外に高いなどの理由のほか、マイカー利用の増加が交通渋滞を招き、乗合バスの定時定速走行を難しくしたため、利用者の減少に拍車がかかりました。バスの年間利用者は、昭和四十四年度の約三千万人をピークに、平成九年度には約一千万人にまで落ち込んでいます。経営不振の第一の理由はここにあります。

もちろん、この間に交通局も経営改善に努めてきました。運賃を改定しながら、その一方で、高齢者などが乗りやすい低床バスや全車冷房の導入、バスの接近表示によるイライラ待ちの解消、路線の拡大など、乗客サービスの向上に努めました。さらに、昭和六十二年からの十年間で、職員数を四百八人から三百二十一人に削



減するなど、リストラも行ってきました。こういった努力にもかかわらず、収入はいぜん下降線をたどり、平成九年度には、黒字路線がなくなり、累積赤字も約十三億円に達しました。そして、経営を支えるため、交通局の年間収入の三分の一近くにあたる約十億円の補助金を、毎年、市の一般会計から注ぎ込まざるを得ない状態になっています。

行政改革の 視点で

バス事業の赤字を市の一般会計からの補助金で補てんするよくな状態が今後も続けば、ますます市の財政を圧迫し、他の市政施策を円滑に展開していくことも難しくなってしまう。

この調査では、まず、利用者が減ったとはいえ、地方都市においてバスが果たす役割は依然として大きなものがあることを再評価。特に、お年寄りなど交通弱者の移動手段や交通渋滞の緩和対策、環境との調和対策として、バスの持つメリットは無視できないものとしています。また、地下鉄やモノレール、新交通システムなどを持たない地方都市の場合、路線バスが最も有効かつ現実的で、必要不可欠な公共交通システムと位置づけています。

そのため、交通局の経営改革案を検討するにあたっては、利用者である市民に、バスが無くなるような不安を与えないように配慮しました。また、現行の路線バスが維持され、利用者に不便をかけないこと、補助金を

減するなど、リストラも行ってきました。こういった努力にもかかわらず、収入はいぜん下降線をたどり、平成九年度には、黒字路線がなくなり、累積赤字も約十三億円に達しました。そして、経営を支えるため、交通局の年間収入の三分の一近くにあたる約十億円の補助金を、毎年、市の一般会計から注ぎ込まざるを得ない状態になっています。

そのための、行政改革の視点からも、市をあげて経営改善に取り組んでいます。

存続前提に 経営改革の調査

市では、平成八年・九年の二年間にわたりバス事業の今後のあり方について詳細な改革検討を行い、「秋田市交通事業調査・検討報告書」をまとめました。

投入しなくても運営できる低コスト体制をめざすこと、さらに、これまで交通局に支出していた補助金を、将来は高齢・少子社会への対応やまちづくり、教育文化、市民自治などの発展のために投入すべきことなども前提として調査を進めました。

調査は、最初に、交通局の経営実態を、新潟運輸局管内の民営バス会社などと比較することから始めました。

この結果、収支比率、人件費割合、職員一人あたりの営業収入など、いずれを取っても劣るとの結果がでました。また、給与水準やバス一台あたりの使用人員などで他を上まわるなど、運営コストが高いとの結果がでました。

この調査の過程で、商工関係者や大学教授、報道関係者などに、経営的視点から、路線バスの必要性や事業のあり方を問うアンケート調査も併せて行っています。大勢を占めた意見としては、「利用者の増加は今後も見込めないと覚悟すること」「利用者が少なくとも路線バスは必要であること」「マイカーからバスへの転換は現実には困難なこと」「運賃値上げや事業縮小には反対」などでした。ただし、乗客増加策や定時定



接近表示も乗客サービス向上の一環