

# バス事業について

## 【資料編】

2012年6月19日

## バス改革・持続戦略PT

【PTリーダー】 大阪市都市制度改革室 府市再編担当部長 堀 秀司

【PTサブリーダー】 大阪市交通局 経営企画担当部長 岡橋 和成

【アドバイザー】 大阪府・大阪市特別顧問 上山 信一、余語 邦彦

大阪府・大阪市特別参与 太田 薫正、佐々木 潤

# 目次

---

1. バス事業の現状		
・ バス事業の概要	.....	P. 1
・ 市営バスに含まれる事業の性格	.....	P. 4
・ 交通機関別の輸送人員の推移	.....	P. 5
・ 主な歴史	.....	P. 6
2. 経営の課題		
・ 収支構造サマリー	.....	P. 9
・ 収支トレンド	.....	P. 10
・ 人件費削減の取組み	.....	P. 11
・ バスに投入されてきた資金	.....	P. 12
・ 各都市の累積欠損金の推移	.....	P. 13
・ 資金・負債／資本の状況	.....	P. 14
・ 収支比較分析	.....	P. 15
・ 生産性指標	.....	P. 18
・ 路線別収支	.....	P. 19
・ 料金制度	.....	P. 21
・ 走行環境	.....	P. 22
(参考)		
・ 赤バスの取組み	.....	P. 23
・ お客さまからのご意見	.....	P. 24

# 1. バス事業の現状

---

## バス事業の概要①（2010年度）

### 財務状況

- ・これまでの経営健全化の取組みにより、コスト削減や事業規模の見直しを行ってきたが、経常損益では24億円の赤字となっており、累積欠損金は604億円に上っている。なお、地下鉄事業からの財政支援などにより、資金不足は発生していない。
- ・本市一般会計からの補助金24億円（コミュニティ系バス運営費補助16億円を含む。）、地下鉄事業からの繰入金30億円を受けている。
- ・2000～2010年度では、本市からの助成は410億円、地下鉄事業からの財政支援は151億円に上る。

### 路線別収支

- ・一般会計補助金や地下鉄事業からの繰入等を含めた経常損益ベースでは139系統中64系統が黒字となっている。
- ・営業損益ベースでは139系統中3系統が黒字となっている。

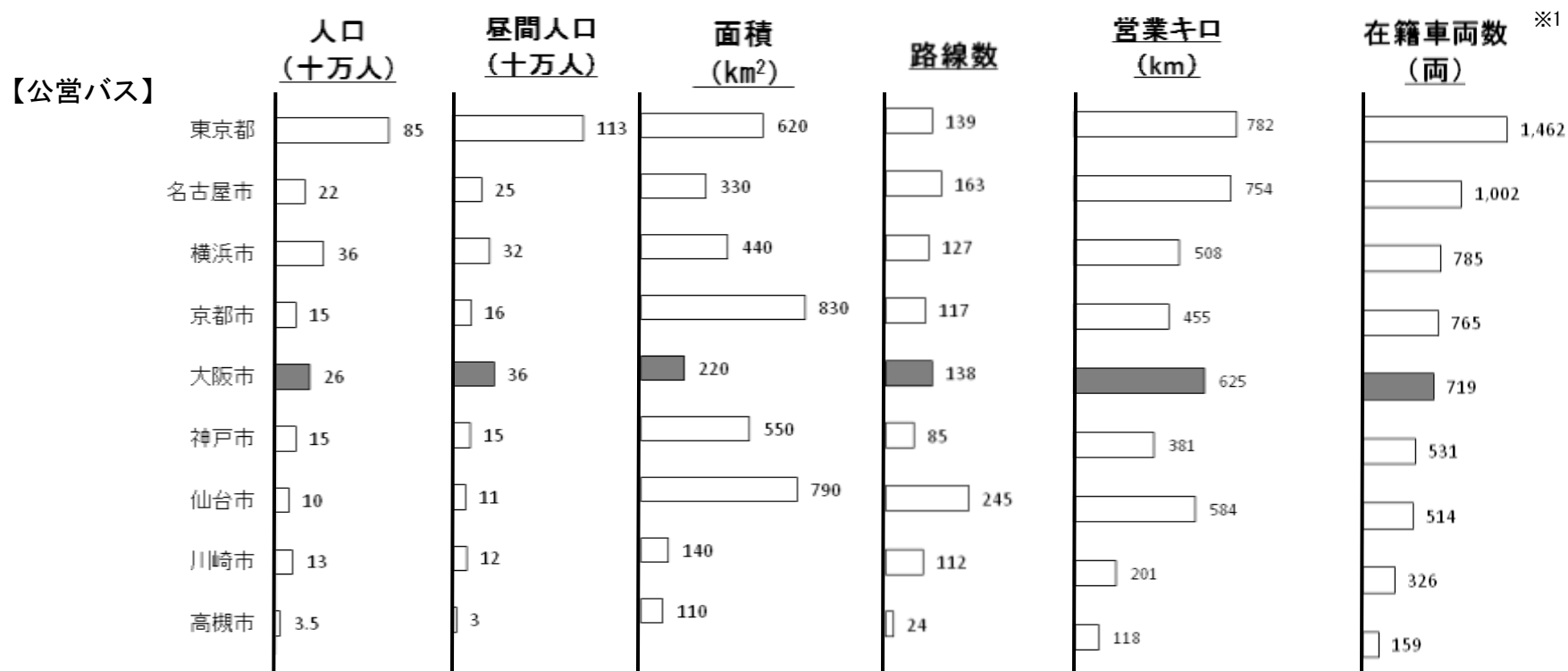
### 生産性

- ・走行キロあたり運送収入は、他の公営事業者と比べ低いものの、民間バス事業者に比べると高い。
- ・コストについては、他の公営事業者、民間バス事業者に比べて高い。
- ・管理委託により、在籍1車当たりの職員数は下がってきている。
- ・職員1人1日あたり走行キロは、民間バス事業者に比べ少ない。

# 1. バス事業の現状

## バス事業の概要② (2010年度)\*

大阪市営バスは、全国の公営バス中で5位程度の事業規模



昼間人口が多い      面積が狭い

・面積に対して長い  
・路線あたりの運行本数が少ないなど  
「薄く広い」サービスとなっている恐れ

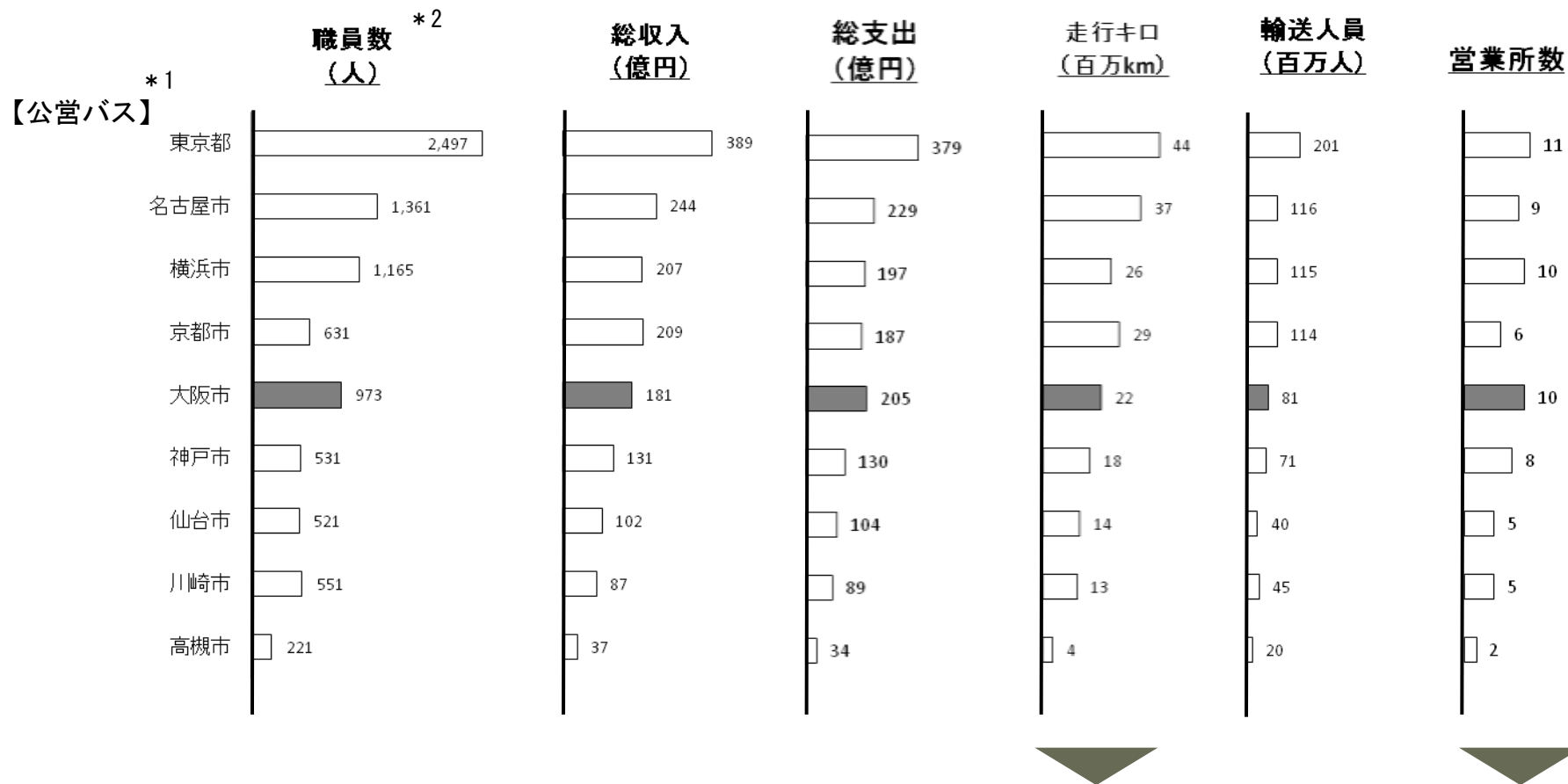
\* 数字は全て概数  
※1 貸切を除く

資料：公営交通事業決算調、2005年度国勢調査  
毎年、国土交通省へ提出している一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価報告書による。

# 1. バス事業の現状

## バス事業の概要③（2010年度）

大阪市営バスは、全国の公営バス中で5位程度の事業規模



\*1 2010年度末現在、全国に28の公営バス事業者がある

\*2 正規職員数。委託等の状況により大きく増減する

資料：公営交通事業決算調、2005年度国勢調査

毎年、国土交通省へ提出している一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価報告書による。

路線や車両はあるが、走行キロは少ない。

面積・車両数に対し多い。

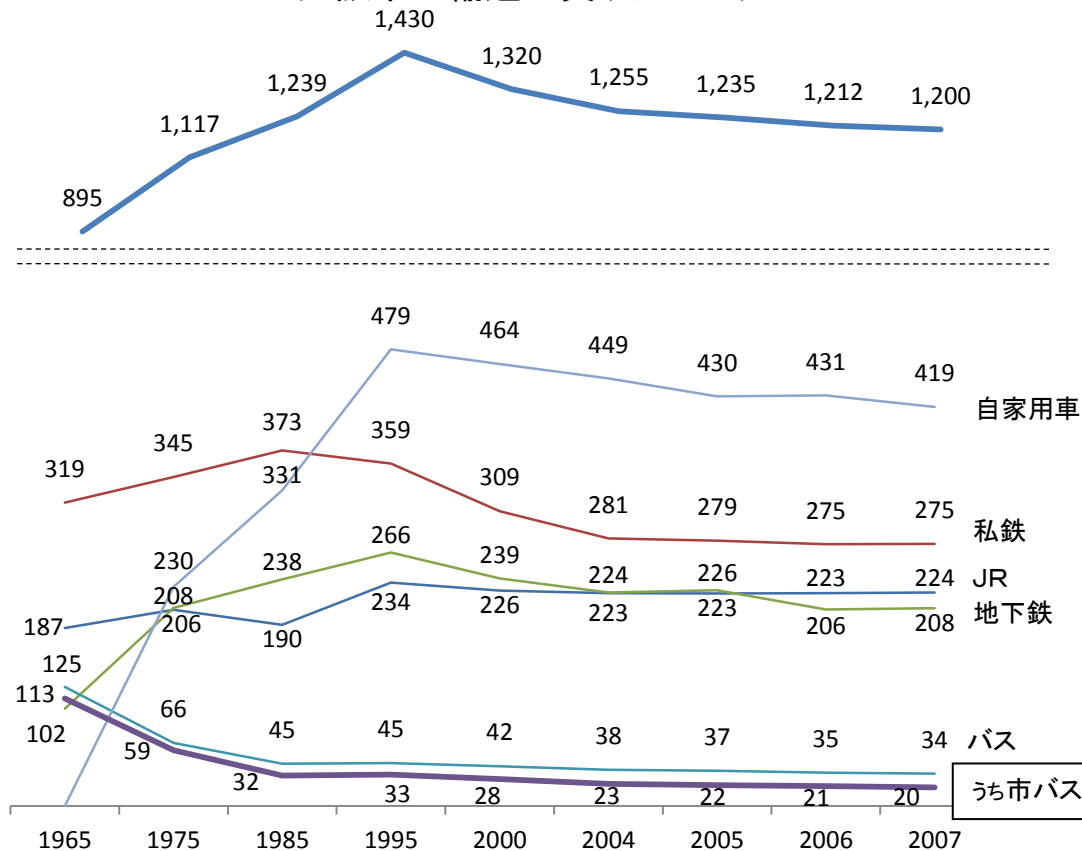


# 1. バス事業の現状

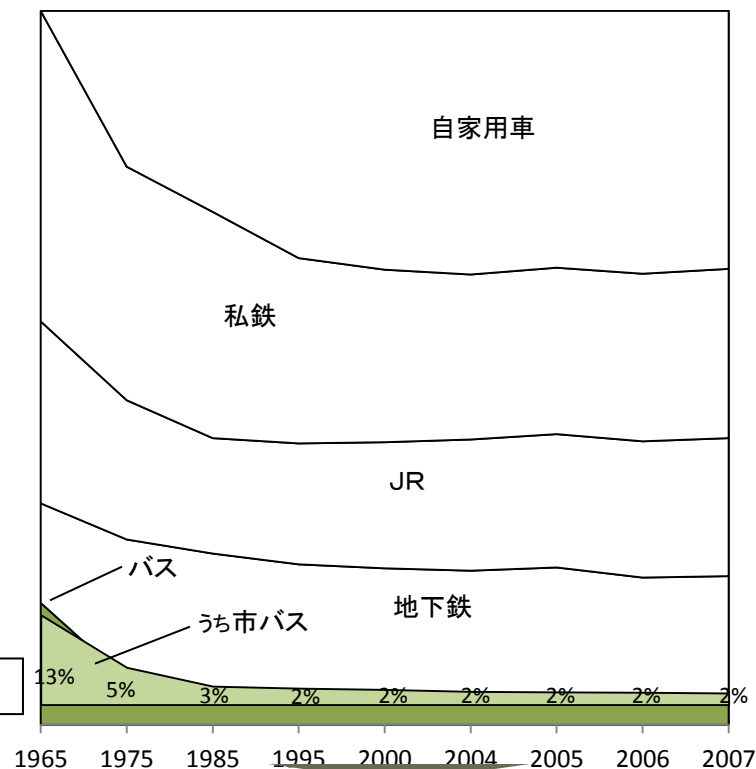
## 交通機関別の輸送人員の推移

バスの需要は、地下鉄網の整備や自家用乗用車への転換が進んだため、低迷を続けている。

大阪市の輸送人員(万人/日)



全体輸送人員に占める各交通機関の割合



※自家用車の1965年については、データが無いため、輸送人員を0としている  
資料:平成21年度 交通統計年報・都市交通年報

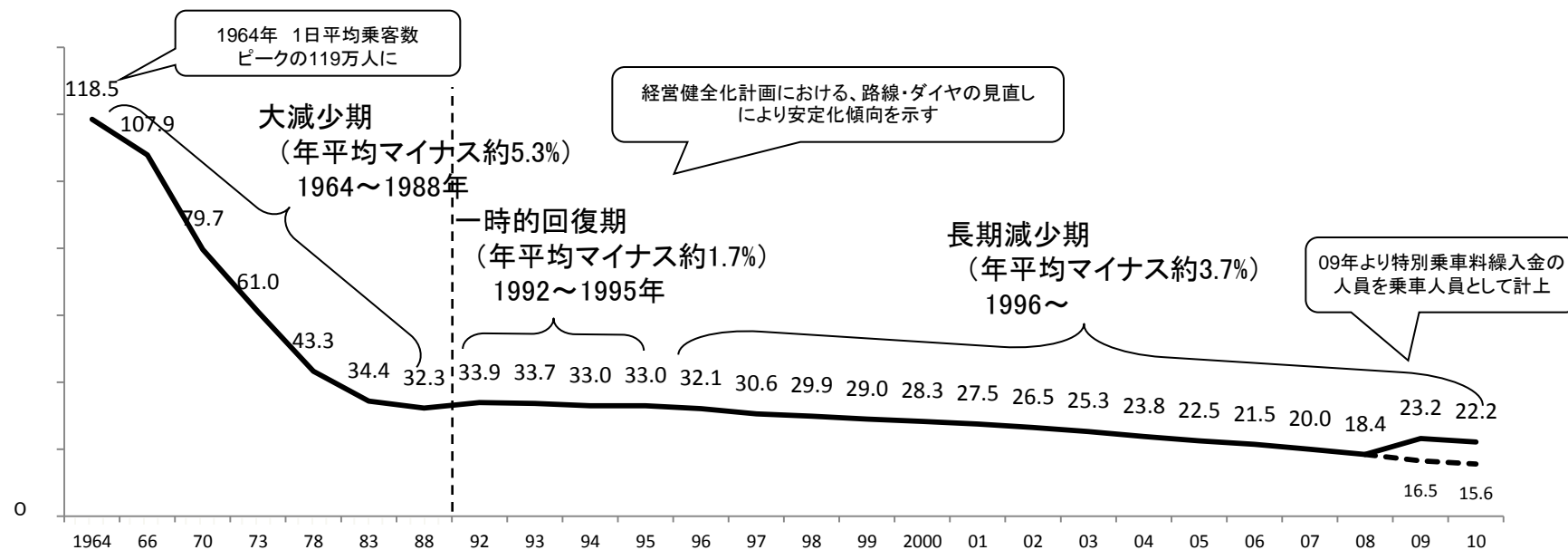
・地下鉄が拡大  
・自家用車が拡大

# 1. バス事業の現状

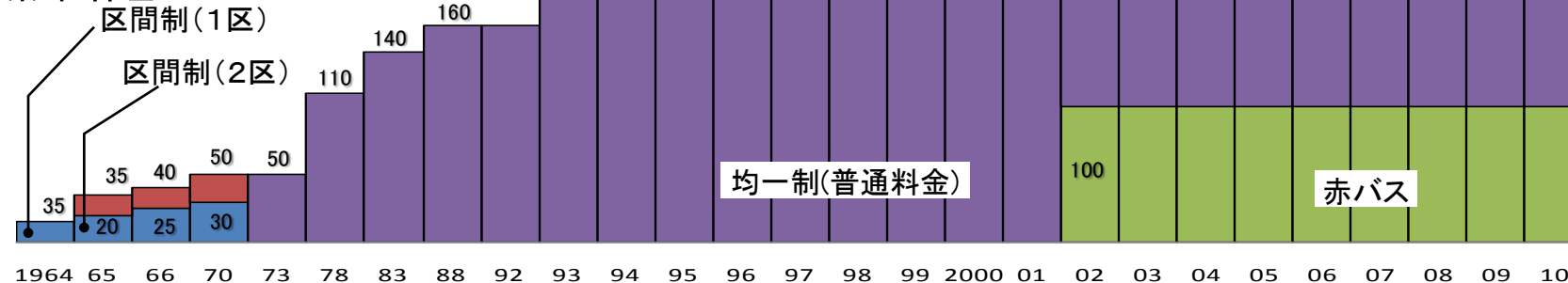
## 主な歴史①

利用者数は、他の移動手段（自家用自動車、鉄道、自転車など）への移行、情報化や少子高齢化などに伴う利用者の減少、景気低迷による影響など社会経済情勢の変化により大幅に減少している。

利用者数(乗車人員) (万人 / 日)



乗車料金

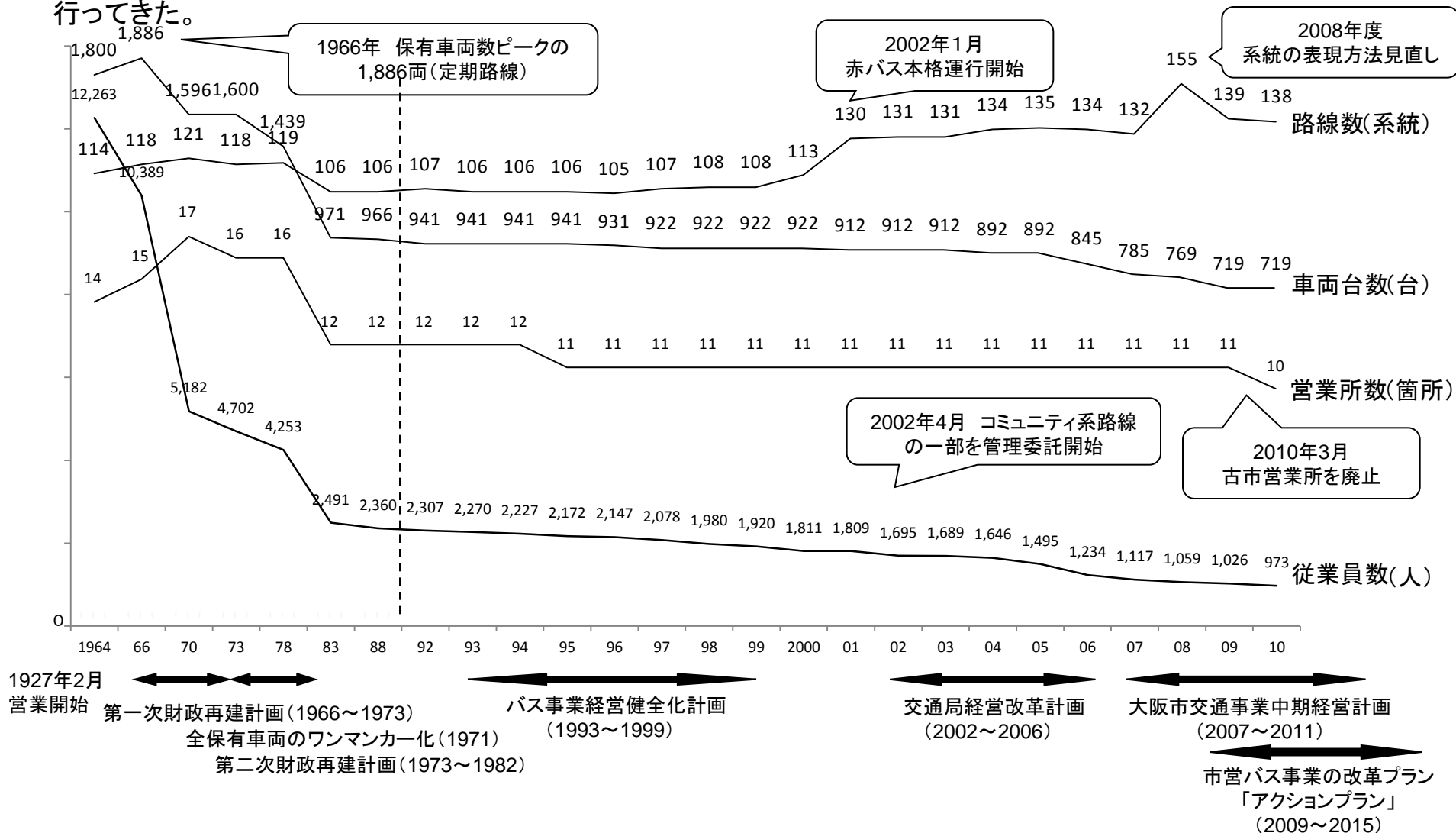




# 1. バス事業の現状

## 主な歴史②

これまでの経営健全化の取組みにより、バスはその事業規模を大きく縮小、既存の枠内ではかなりのリストラ努力を行ってきた。



# 1. バス事業の現状

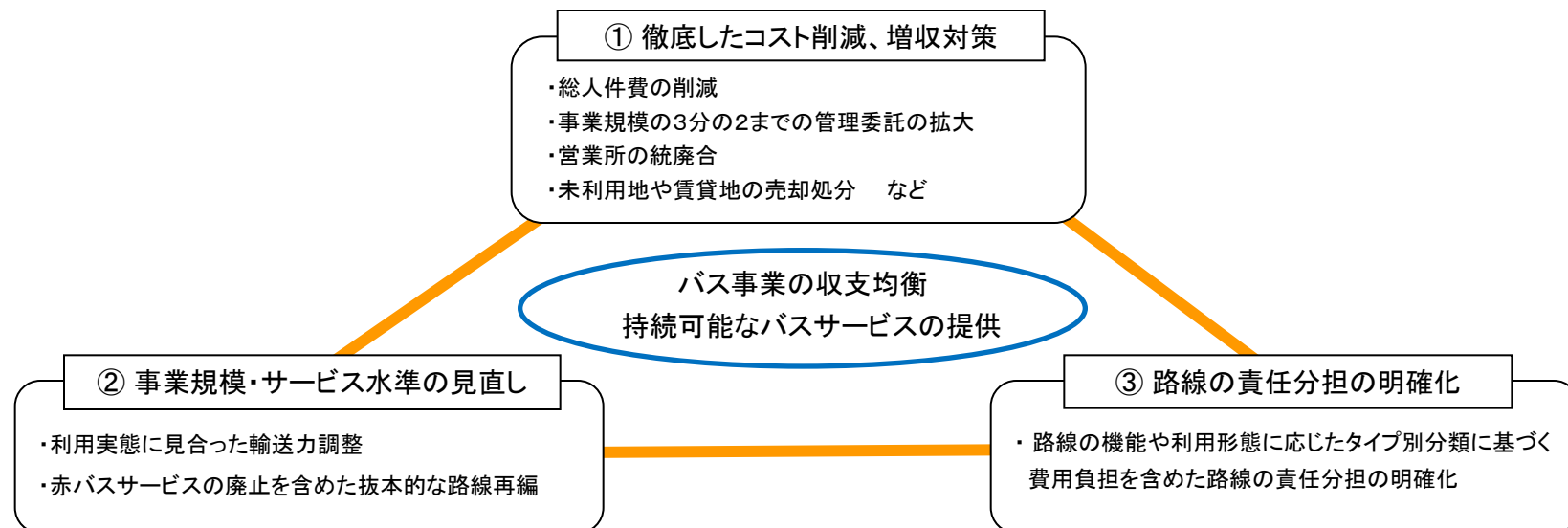
(参考) 市営バス事業の改革プラン「アクションプラン」

## 策定の経緯

- 市営バス事業は、これまで数度にわたる経営健全化の取組みを実施してきたものの、乗車人員の減少傾向に歯止めがかからないことなど、慢性的な赤字が続いていることから、2008年4月に外部の専門家で構成する「市営バスのあり方に関する検討会」を設置し、抜本的な検討を進め、同検討会の提言をふまえるとともに、市会での議論や市民・利用者のご意見などを勘案し、2010年3月に市営バス事業の改革プラン「アクションプラン」を策定した。

## 基本的な考え方

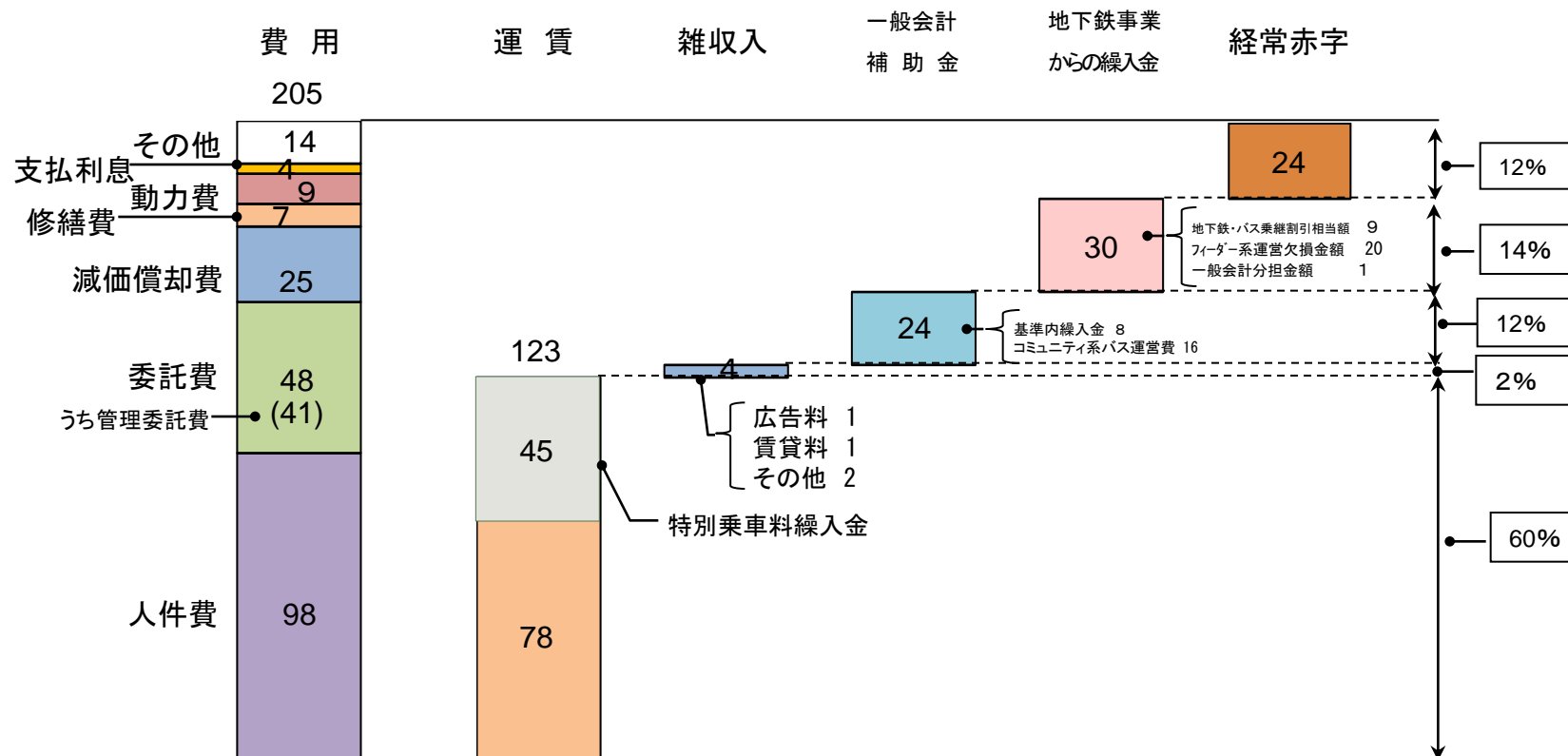
- 将来にわたって持続可能なバスサービスを提供するため、「①徹底したコスト削減、増収対策」、「②事業規模・サービス水準の見直し」、「③路線の責任分担の明確化」の3つを柱とする経営改善方策に取り組むことにより、2015年度までに収支の均衡を図る。



# 2. 経営の課題

## 収支構造サマリー (2010年度、単位:億円)

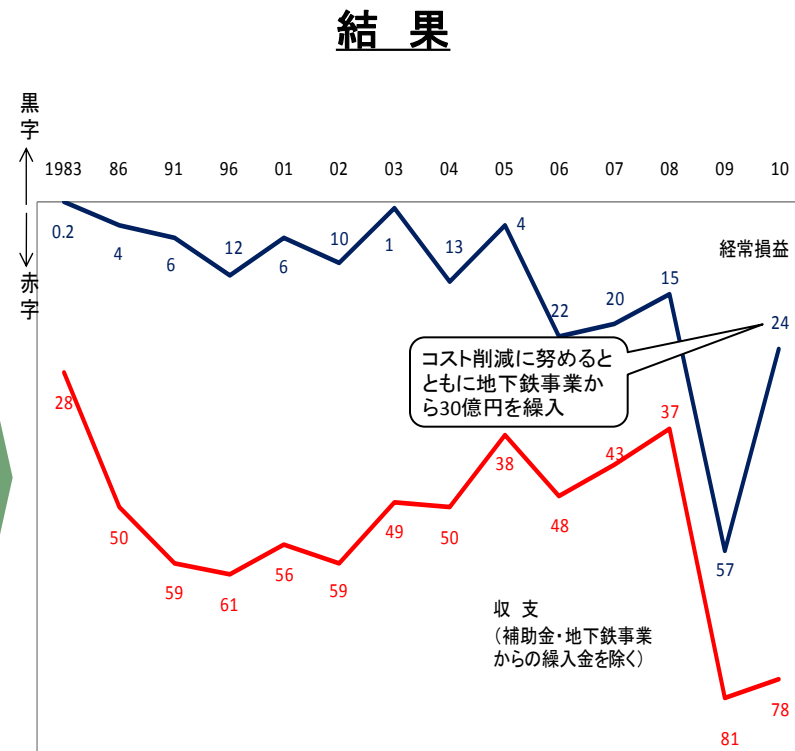
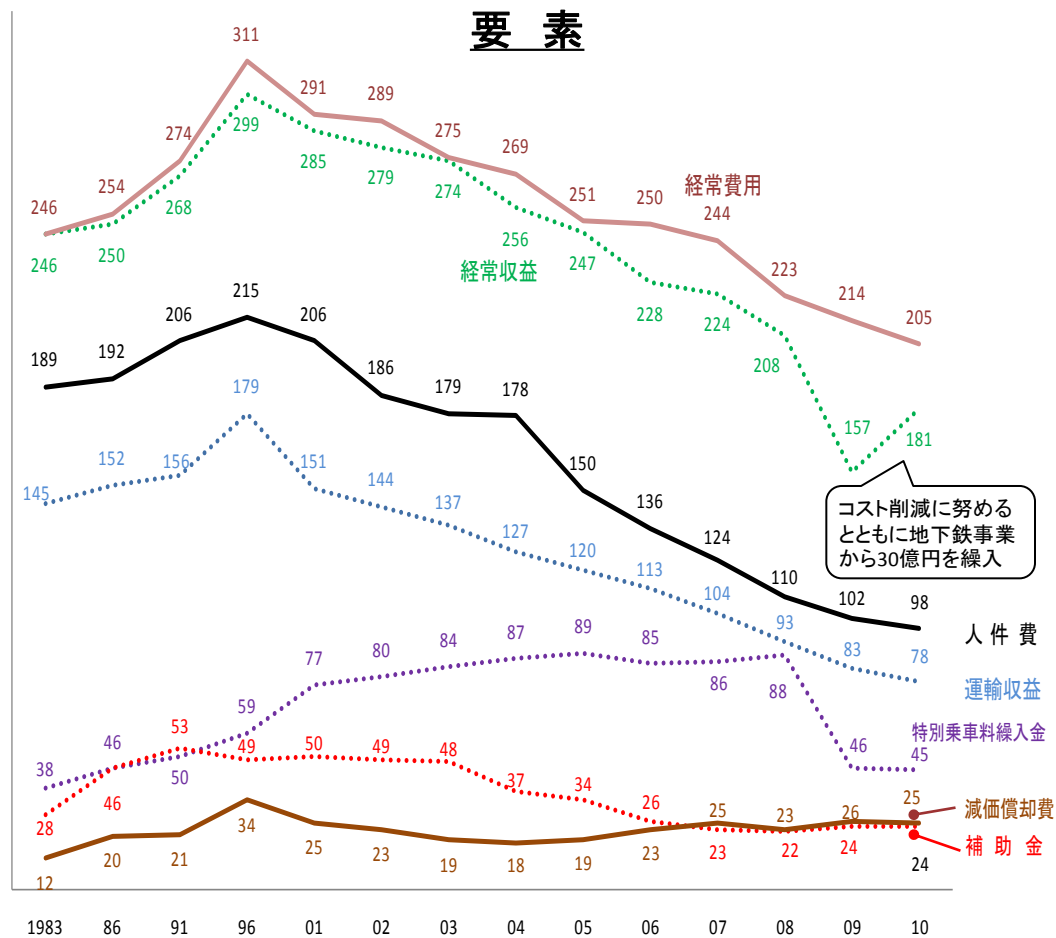
- ※ 特別乗車料繰入金について、敬老パスのICカード化に伴い、2009年度から利用実績に応じた繰入に変更
- 地下鉄事業からの繰入金について、2010年3月に策定した市営バス事業の改革プラン「アクションプラン」における路線の責任分担の考え方に基づき、2010年度から繰入を実施



\* 本市福祉行政の観点から、70歳以上の市民の方々の市バス利用に対する乗車料金の減免(敬老優待パス)等に対して、それに相当する額を一般会計から繰り入れているものである

# 2. 経営の課題

## 収支トレンド(単位:億円)



\* 2009年度から特別乗車料繰入金は運輸収益に含まれるが、ここでは外数にしている、  
資料: 大阪市交通局決算数値

## 2. 経営の課題

### 人件費削減の取組み

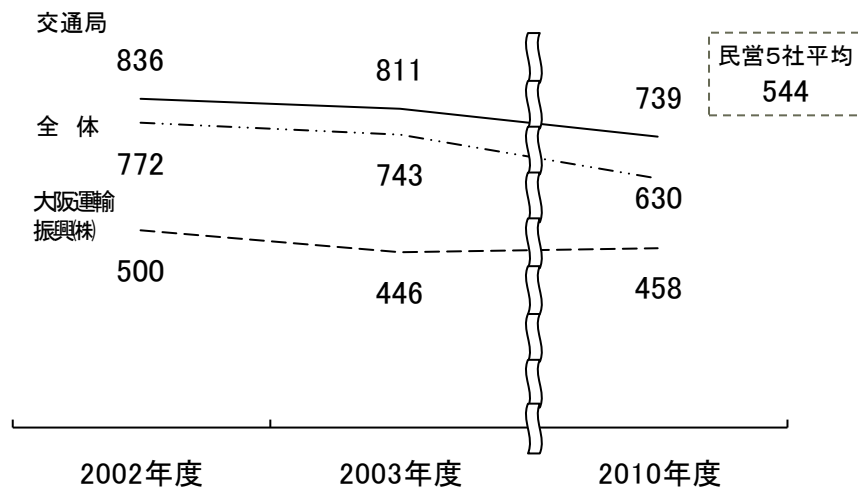
#### ◇ 管理委託の拡大

管理委託とは、路線・サービス設計の権限を交通局が有したまま、運転業務、運行管理業務、整備管理業務を一体として別会社に委託するもの（道路運送法第35条）

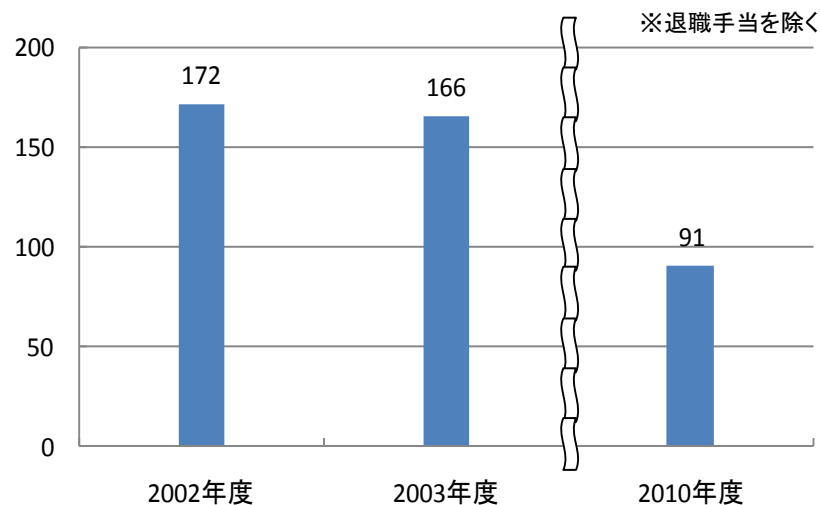
- ・ 2002年4月からコスト削減方策の一環として実施。これまで法令上の上限であった事業規模の2分の1まで拡大を進めることなどにより、総人件費の縮減に努めてきた。
- ・ 2008年2月には、国土交通省通達の一部改正により、一定の要件を満たすことを条件に、委託範囲の上限が事業規模の3分の2まで拡大された。

⇒ 2010年度末現在、10営業所のうち5営業所を委託。委託比率は46.3%（333両/719両）

バス運転手の平均年収の推移（単位：万円）



バス事業の総人件費の推移（単位：億円）



資料：大阪市交通局・監理団体決算数値  
毎年、国土交通省に提出している一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価報告書による。

## 2. 経営の課題

### バス事業に投入されてきた資金(単位:億円)

		2000	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	2000~10 計
助 成	市※1	54	53	51	49	40	37	28	25	24	25	24	410
	府	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0	1
	国	2	3	2	2	3	3	2	2	2	1	0.5	22.5
特別乗車料繰入金		75	77	80	84	87	89	85	86	88	46	45	842
合 計		131.1	133.1	133.1	135.1	130.1	129.1	115.1	113.1	114.1	72.1	69.5	1,275.5

地 下 鉄 政 事 業 支 援 か ら	繰入金											30	30
	出資金									53	53		106
	借入金											15	15
	計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53	53	45

公 債 関 係	借 入	17	14	8	25	16	22	26	18	25	21	12	204
	返 済	29	29	27	25	20	21	22	24	29	31	35	292
	残 高	253	238	219	219	215	216	220	214	210	200	177	
	利 息※2	9	8	7	7	6	6	5	5	5	4	4	66

#### 2011年3月末の貸借 対照表

- ・企業債 177億円
- ・借入金(一般会計) 62億円
- ・借入金(地下鉄) 15億円
- ・累積欠損金 604億円

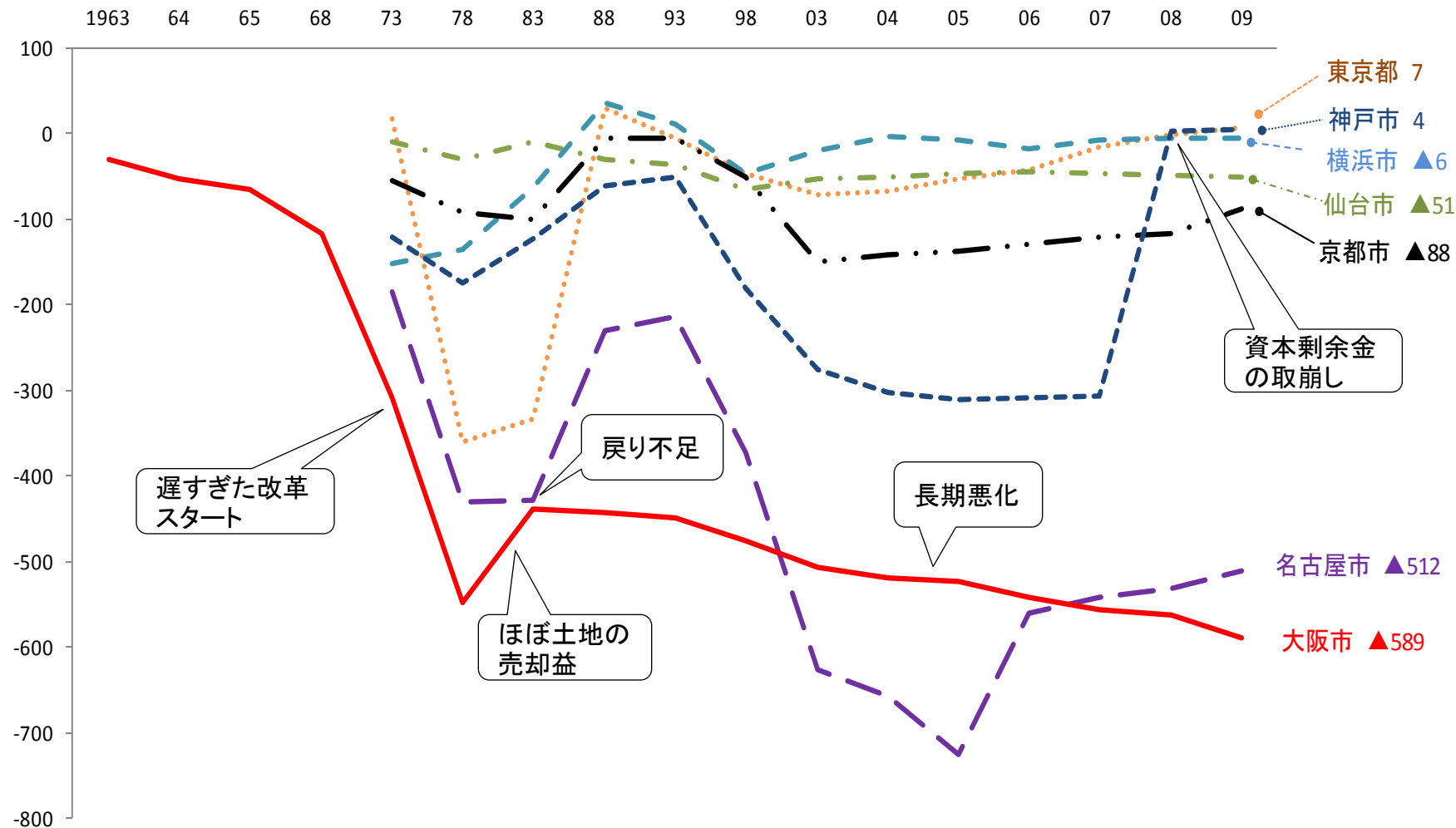
※1 市助成金は、損益勘定、資本勘定の合計額

※2 利息には、一時借入金利息及び企業債取扱諸費を含む。

# 2. 経営の課題

## 各都市の累積欠損金の推移(単位:億円)

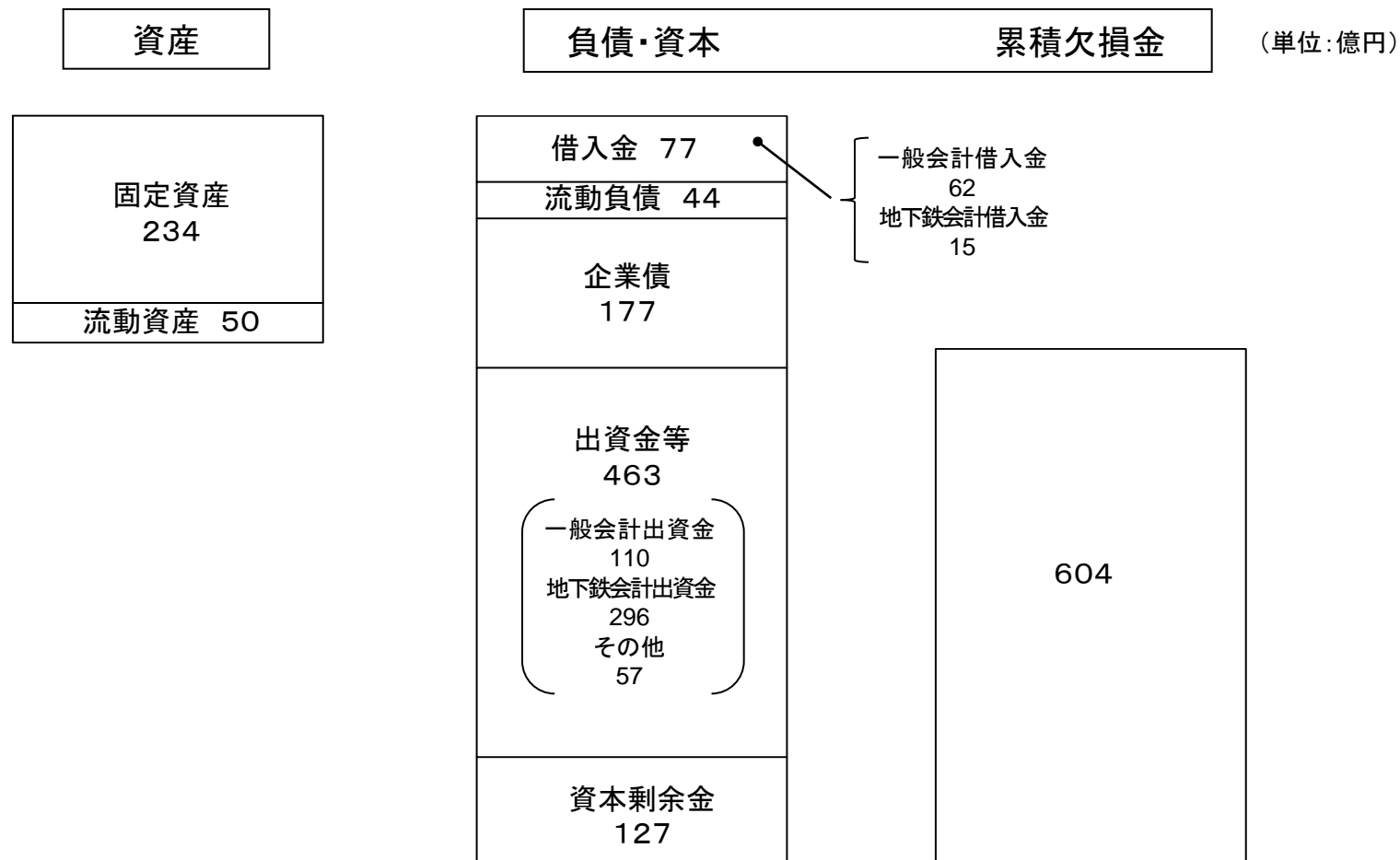
第二次再建後、累積欠損金残高は改善が不十分であり、巨大な欠損金が継承されてきた



## 2. 経営の課題

### 資産・負債／資本の状況(2010年度末)

バス事業は、一般会計や地下鉄事業から多額の財政支援を受けているものの、赤字が続き多額の累積欠損金が生じている。

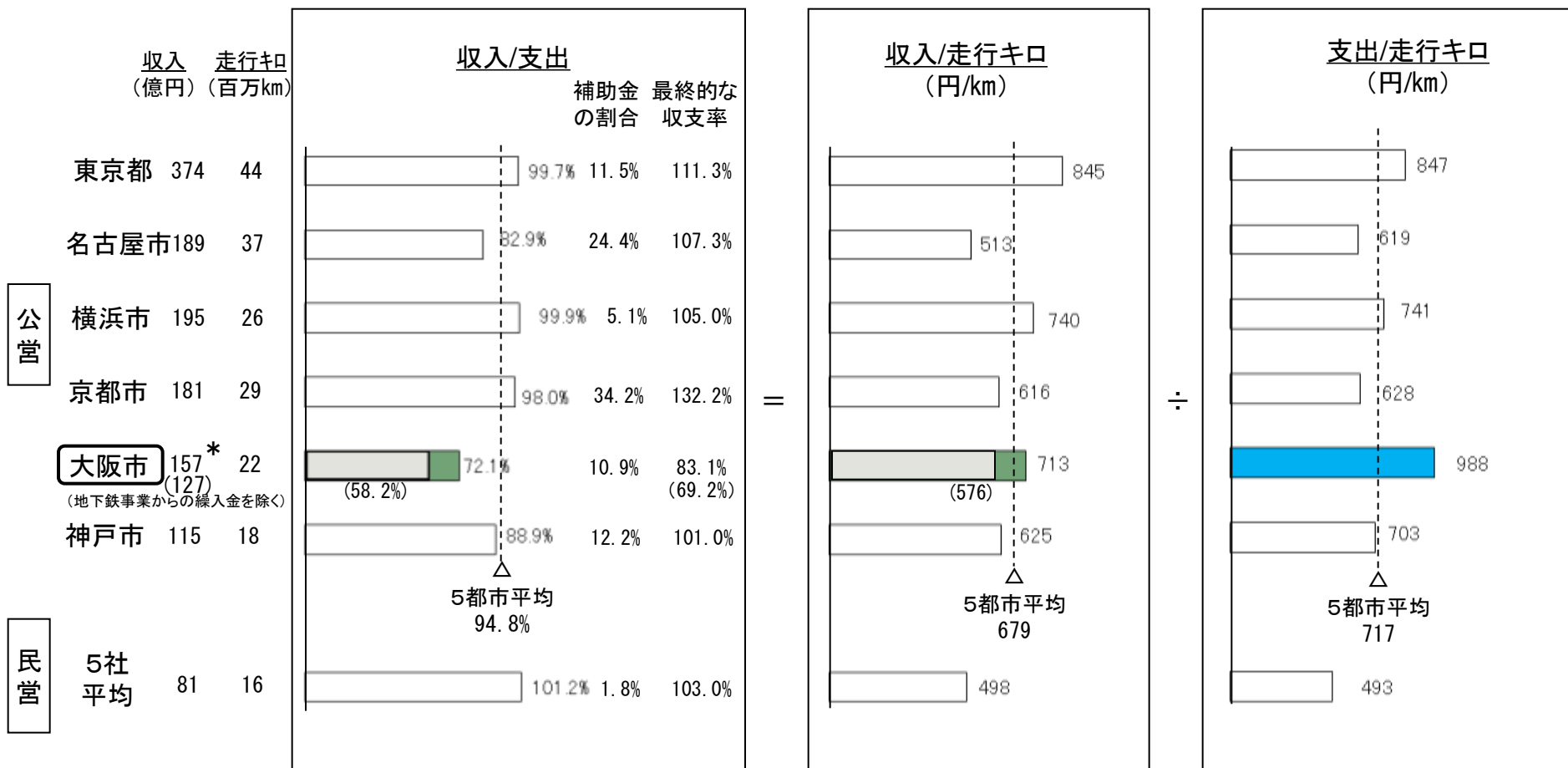




# 2. 経営の課題

## 収支比較分析①(2010年度)

大阪市バスは他都市や民間に比べコストが高い



公営平均より約23%、  
民間平均より約29%利益率が低い

地下鉄事業からの繰入金を  
除くと、公営平均を下回る

支出が突出して多い

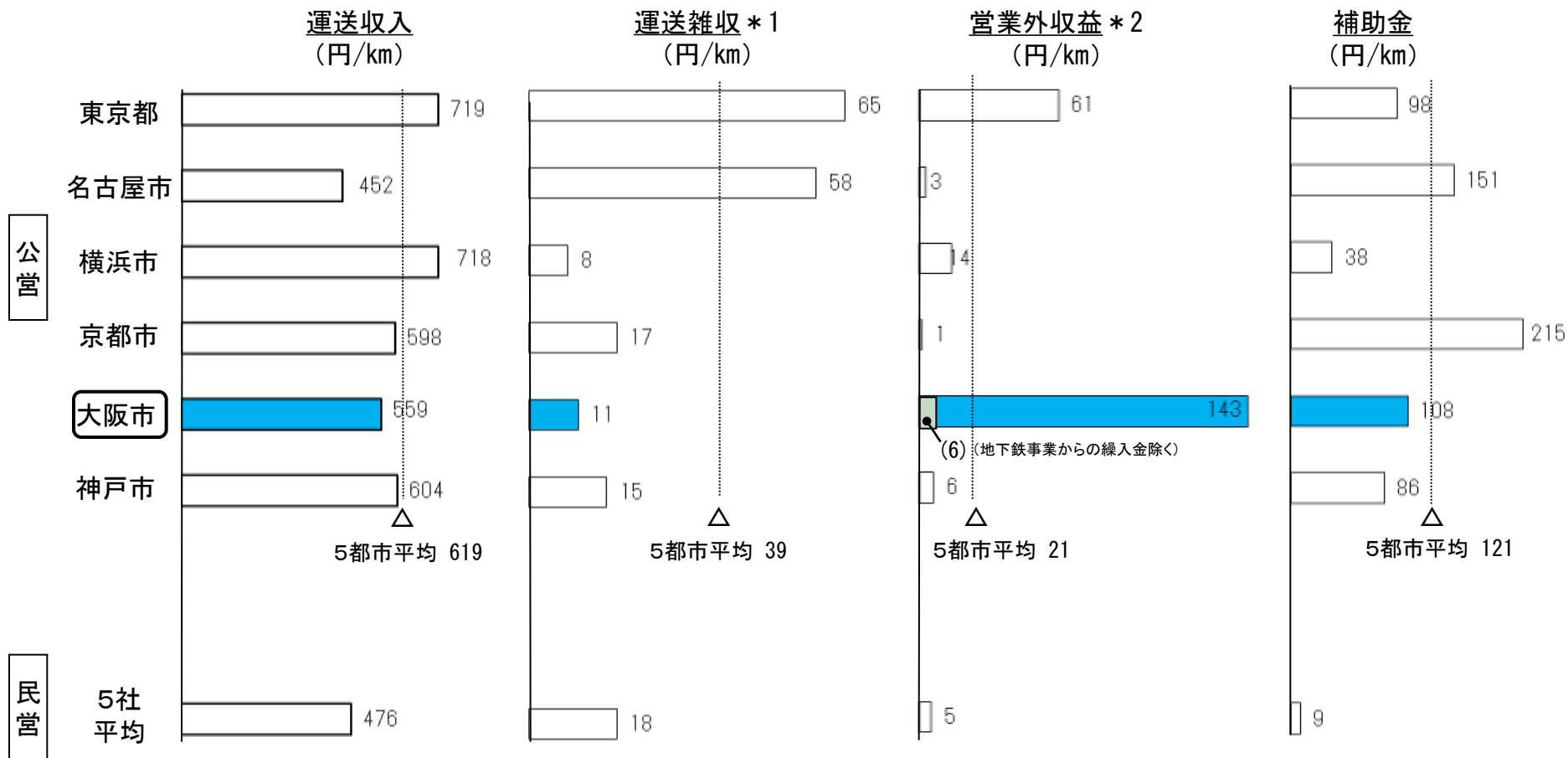
\*: 補助金除く

資料: 毎年、国土交通省へ提出している一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価報告書による。

# 2. 経営の課題

## 収支比較分析② 収入比較(2010年度)

運送収入は民営に比べ高い



注: 年間総収入 = 「運送収入」 + 「運送雑収」 + 「営業外収益」 + 「補助金」

\* 1: 運送雑収の内訳は、賃貸料、広告料、損害補填金、雑収入である

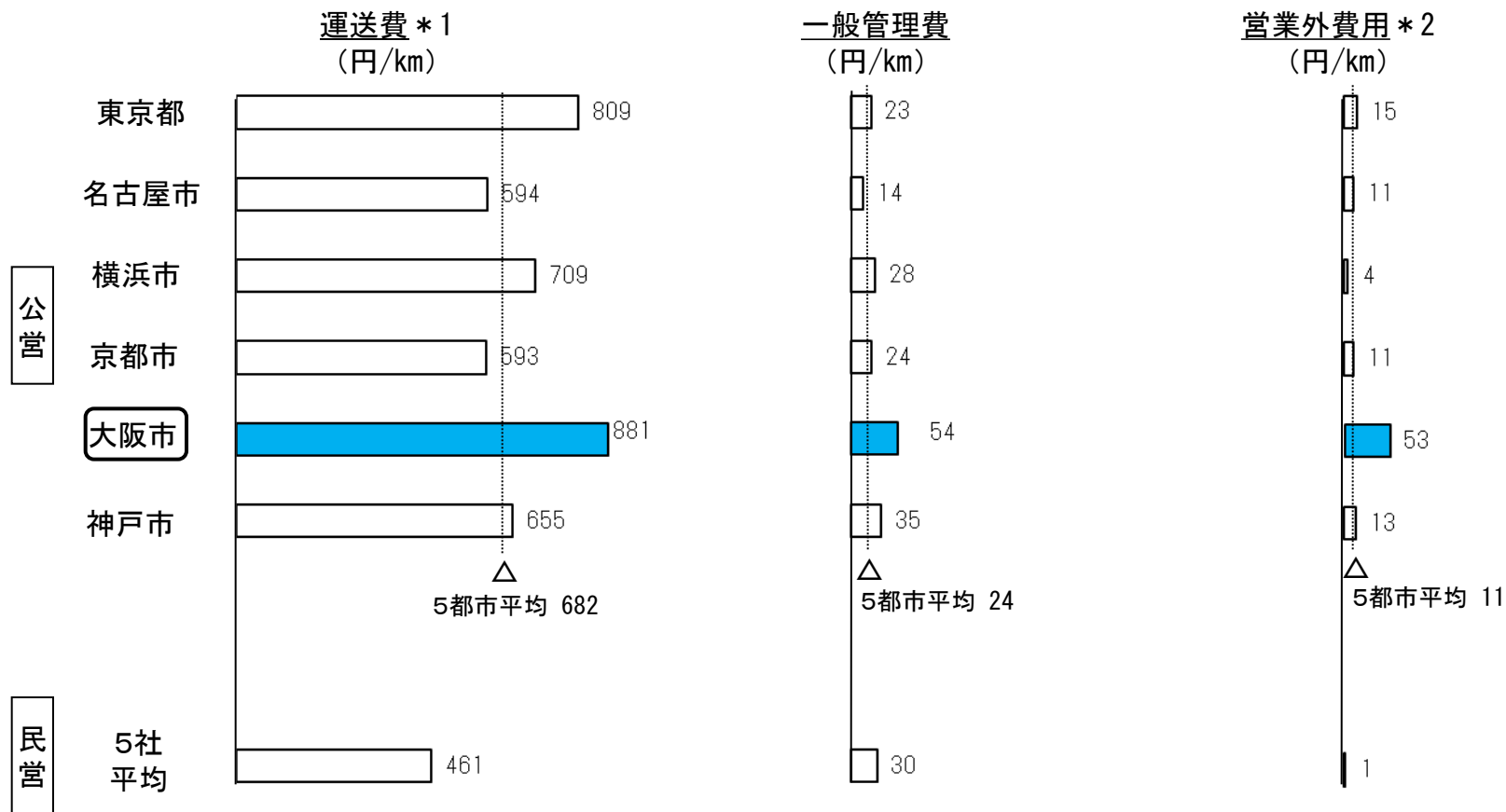
\* 2: 営業外収益の内訳は、受取利息及び配当金等である。

資料: 毎年、国土交通省へ提出している一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価報告書による。

## 2. 経営の課題

### 収支比較分析③ 支出比較(2010年度)

全分野で費用が高い



注:年間総支出=「運送費」+「一般管理費」+「営業外費用」

\*1:「運送費」=「人件費」+「運行経費」+「その他経費」

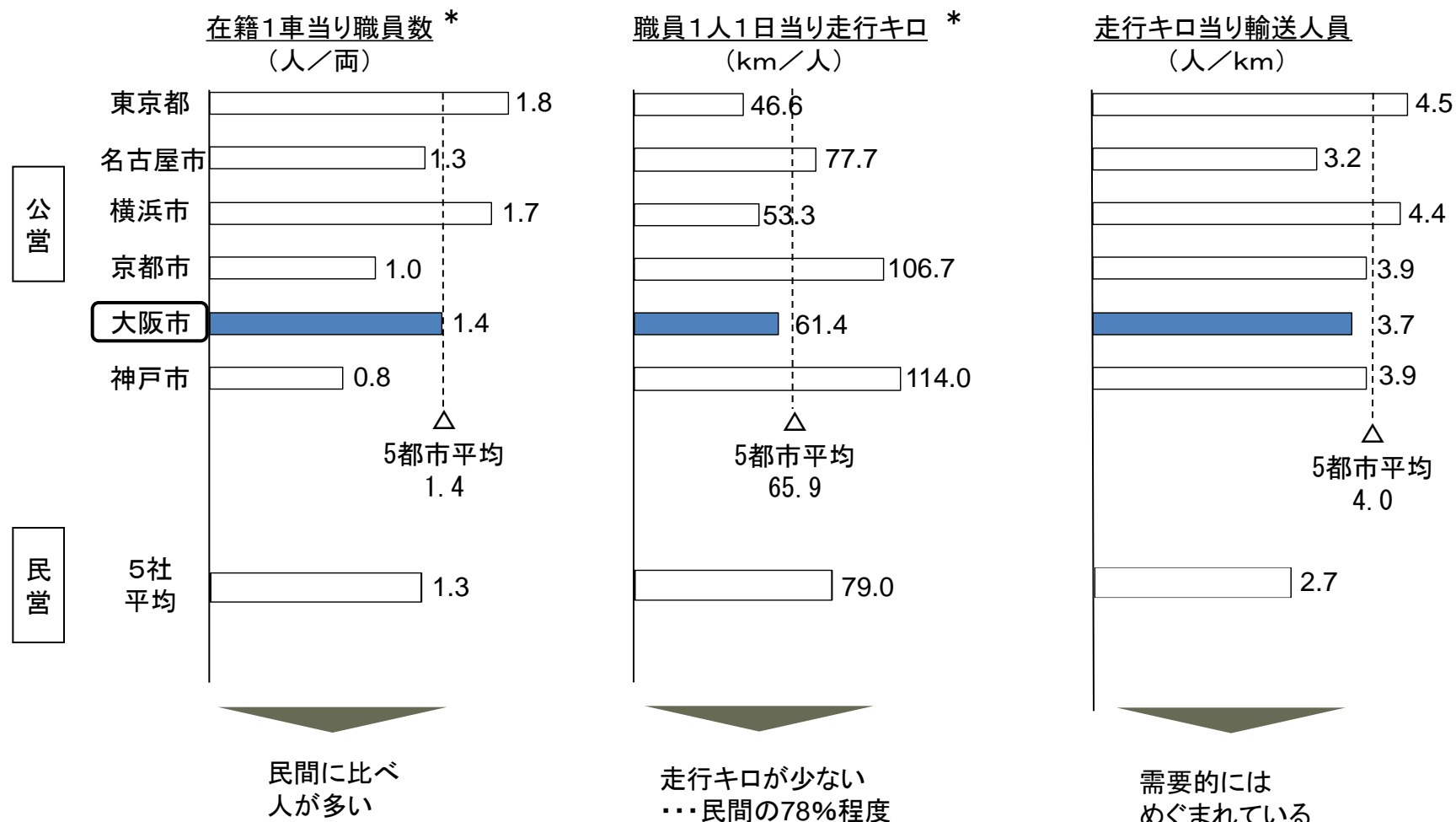
\*2:営業外費用の内訳は、金融費用、その他である

資料:毎年、国土交通省へ提出している一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価報告書による。

## 2. 経営の課題

### 生産性指標（2010年度）

民間に比べ人数が多く、稼働率が低い



\* : 職員数には運転手以外に、事務・技術・技工員・その他を含む。委託等の状況により大きく増減する。  
資料：毎年、国土交通省へ提出している一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価報告書による。

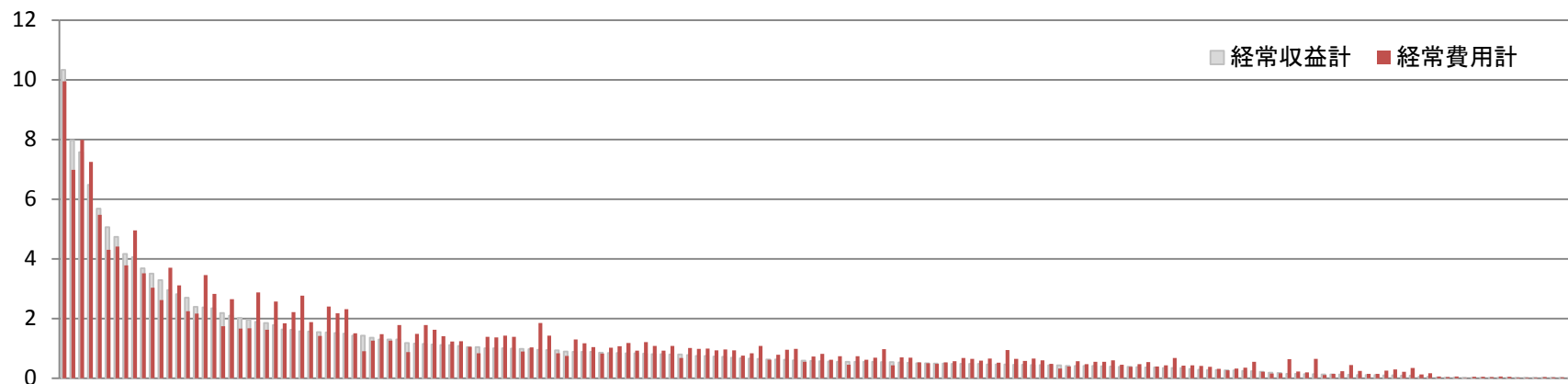
## 2. 経営の課題

### 路線別収支① (2010年度 経常損益ベース)

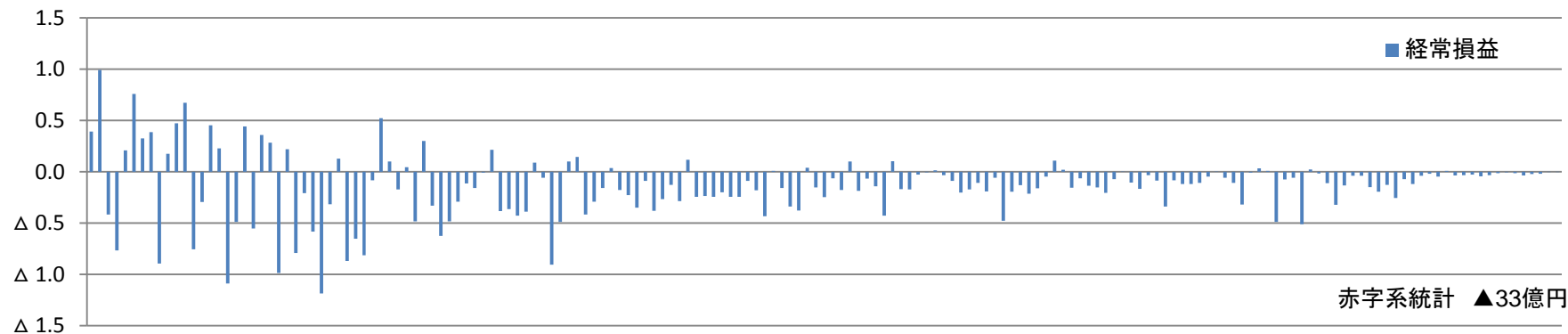
路線毎にはばらつきがあるものの十分な需要がなく、採算性の確保が困難な状況にある系統が多い。

黒字の系統は139系統中64系統

収入と支出(億円)



経常損益(億円)

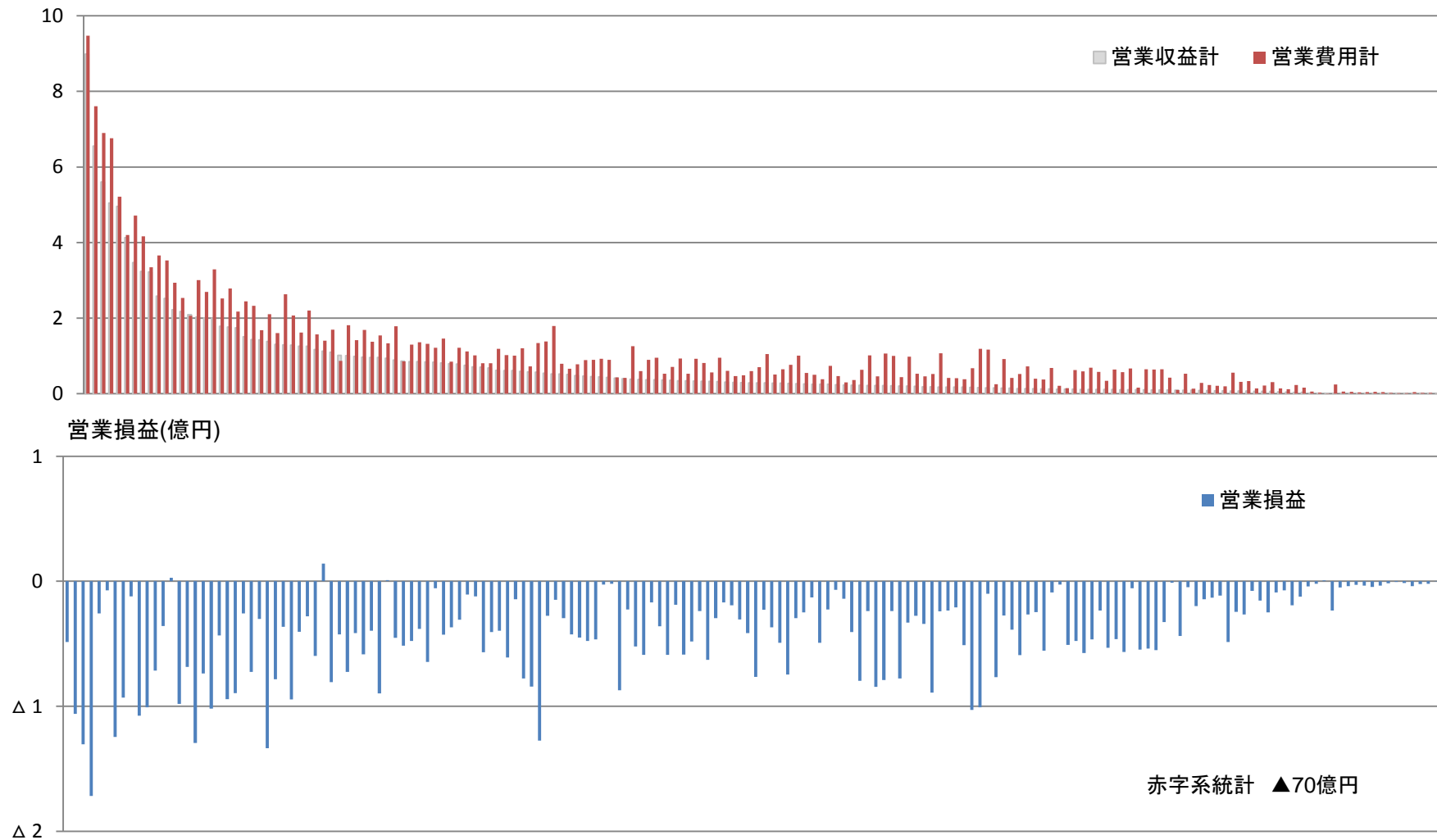


## 2. 経営の課題

### 路線別収支② (2010年度 営業損益ベース)

黒字の系統は139系統中3系統

収入と支出(億円)



## 2. 経営の課題

### 料金制度

#### 1人あたり運送収入と料金制度の比較

(単位：円)

	大阪		仙台	東京	川崎	横浜	名古屋	京都	神戸	大阪除く 公営計	民営 5社計
1人あたり 運送収入	151.7	154.7	172.1	159.4	159.3	164.6	143.7	153.9	156.8	157.2	173.8
料金制度	均一制 200円 赤バス 100円	赤バス除	対キロ区間制 150円～1110円 中心部 170円 一部 100円	均一制 都区内 200円  対キロ区間制 多摩地域 170円～620円	均一制 200円	均一制 210円  一部 対キロ区間制 170～230円	均一制 200円   バス-バス乗継割有 (カード・IC 2台目割引)	均一制 220円  一部 対キロ区間制 150円～500円 特殊区間制 160円～290円	均一制 200円  一部 対キロ区間制 160円～480円	—	特殊区間制  対キロ区間制
	バス-バス乗継割有 (2台目無料)			バス-バス乗継割有 (IC 2台目割引)			バス-地下乗継割有 (カード・IC)	バス-バス乗継割有 (カード 2台目割引)	バス-バス乗継割有 (カード 2台目割引)		
	バス-地下乗継割有		バス-地下乗継割有 (現金・カード)					バス-地下乗継割有 (連絡普通券・カード)	バス-地下乗継割有 (カードのみ)		

- ・都市部をカバーしている公営事業者は、均一制(200円前後)を採用している。
- ・大阪市の1人あたり運送収入は、その他の公営事業者に比べ、3.5%少ない。
- ・関西の民間事業者は、特殊区間制・対キロ区間制を採用している。

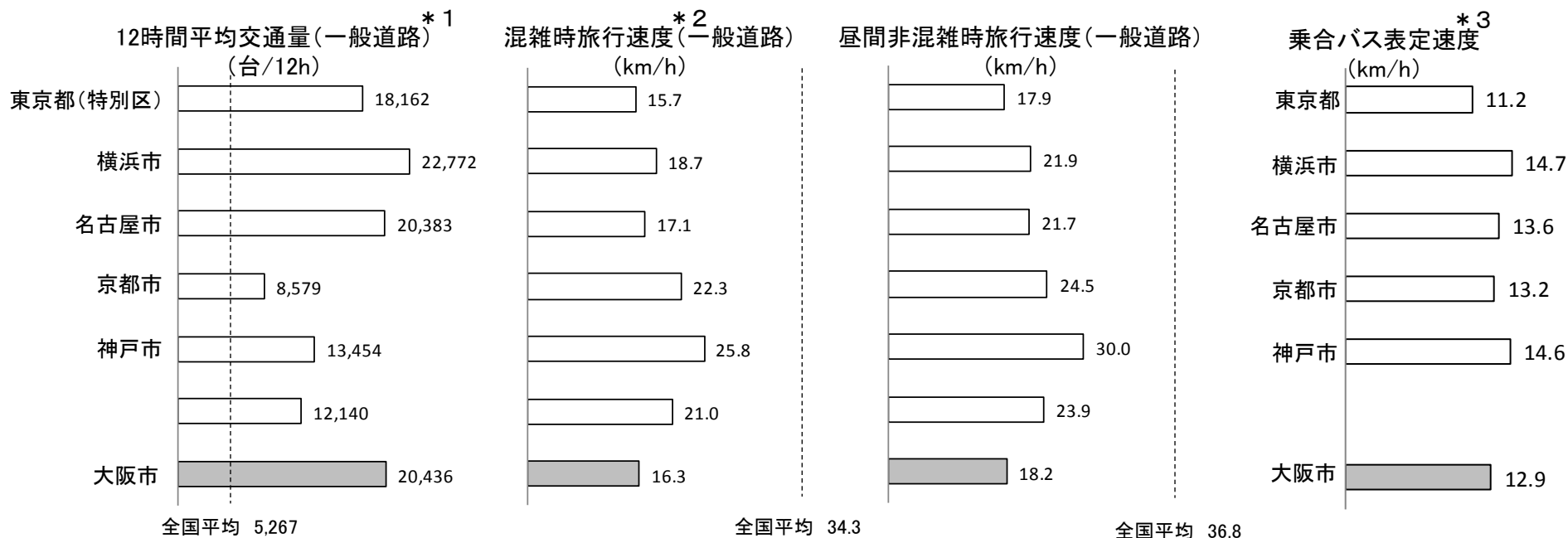
資料：公営交通事業決算調

毎年、国土交通省へ提出している一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価報告書による。

## 2. 経営の課題

### 走行環境

大阪市は平均交通量が多く、道路が混雑しており、混雑時旅行速度・昼間非混雑時移動速度は、東京都(特別区)に次ぎ低く、全国平均の半分以下である。



大阪市は平均交通量が多い。

大阪市は東京都(特別区)に次ぎ、旅行速度が低い。  
全国平均の半分以下。

バスの表定速度においても  
同様の傾向

\* 1 12時間平均交通量：午前7時～午後7時までの平均交通量（調査地点を通過する車の台数の平均）

\* 2 旅行速度：道路を走行する自動車の平均速度。信号待ちや交通渋滞による停止を含む。

\* 3 都市名は各都市交通局を示す。計数は2010年度。

資料：平成22年度道路交通センサス、 公営交通事業協会資料



# (参考)

## 赤バスの取組み 赤バスの概要

### ■ 導入の経緯

小型ノンステップバスによる  
新しいバスサービスの試行  
(2000年5月～)

5行政区5路線  
(浪速・淀川・城東・平野・西成区)

◆ 試行の状況  
◆ アンケート調査結果  
◆ 潜在需要調査の結果

行政主体との考えのもと、区役所をはじめ、  
本市関係局と協議・連携

コミュニティバス「赤バス」  
運行開始 (2002年1月～)

18行政区21路線  
(小型ノンステップバス70両)

### ■ 導入時のコンセプト

地域に密着したバスサービスとして、通勤・通学とは異なる日常的な移動ニーズ(買い物、通院、行政手続きなど)に対応する

#### ① 路線・運行ルート

- 福祉・公共施設、商店街、病院など、地域住民の日常生活に密着した施設を連絡
- 地域内での移動利便の向上を図るため、原則、行政区内で完結
- バスサービスの重複を避けるため、一般バス等との並行区間を少なく設定

#### ② 乗車料金

- わかりやすく、気軽にご利用いただけるよう、大人 100円(小児50円)のワンコイン運賃

#### ③ 運行時間帯

- 9時～19時の運行時間帯

#### ④ 運行ダイヤ

- 平日・土曜・休日とも同じ、1時間に2～4回の等間隔のわかりやすい運行ダイヤ

#### ⑤ 停留所

- よりきめ細やかなサービスの提供を図るため、停留所間隔については、一般バス(約400m)よりも短い間隔(赤バス単独区間は約200m)を目指す
- 一般バスと区別された、専用のわかりやすいデザイン

#### ⑥ 使用車両

- 道路環境等からこれまでバスの運行が困難とされてきた地域でのサービスの提供を図り、高齢者や車いす利用者も楽に乗降できるよう、フルフラットタイプの小型ノンステップ車両(車いす用スロープ板装備)を使用

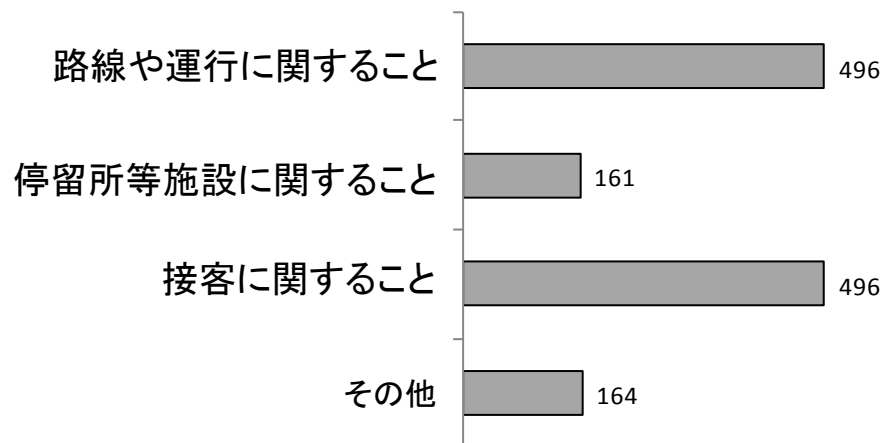


# (参考)

## お客さまからのご意見

平成22年度 お客さまからの意見総数 4,131件

バス事業へのご意見 1,317件



### <苦情>

- ・時刻表より早くバスが発車
- ・言葉遣いや接客態度
- ・急発進・急ブレーキ

### <要望>

- ・赤バスの存続
- ・運行間隔の均一化や増発
- ・恒常的に遅延する系統でのダイヤ見直し
- ・停留所での整列乗車

### <その他>

- ・運転やマイク放送が丁寧とお褒めのお声
- ・東日本大震災への支援を支持するお声