

第5回バス産業勉強会 議事概要

開催日時：平成21年2月13日

会場：国土交通省10階共用会議室B

事務局より資料説明、事業者からの取組状況の説明の後、質疑応答及び意見交換。
主な事項は以下の通り。

- 鹿児島県内の平成18年の民間路線の大規模撤退においては、一義的には各市町村が存廃を判断。県の役割は、存続する場合の県からの補助金交付の判断、6ヶ月以内に限られている存廃手続きのタイムキーパー。
- 鹿児島市内では、既存の市バス路線に民間事業者が新規参入し競争している路線があるが、市バスは民間事業者では担えない赤字システムを市の一般会計からの補助で維持しているとの主張に対し、民間事業者は、民間がやれば十分にドル箱路線になるとの考え。
- 鹿児島市内の民間参入については、民間事業者が「官から民へ」との主張により、運賃も引き下げて参入しているが、市バスは市の補助によりノンステップバスの導入が進んでおり、また、多少の赤字を出しても減便しないだろうとの信頼感から市バスを支持する利用者もあり、市バスの存廃問題では両方の意見が分かれている。
- 東京都交通局は、人件費カットなどの経費削減を行っているものの、営業ベースでは赤字。東京電力株の配当金やバイオディーゼル燃料の試行導入に係る環境局からの補助など営業外収入により経常ベースで黒字。
- 東京都交通局の経営戦略は「都民生活に不可欠な公共交通ネットワークを赤字路線も含め維持していく」こと。この他、公営交通として、民間バスより安い運賃でサービス提供、ノンステップバスや最新排ガス規制適合車の積極的導入を進めている。
- コミュニティバスは、首長の公約で導入されるケース、中心市街地活性化のために導入されるケース、合併市町村の公平性や一体性のために導入されるケースがあるが、全額自治体補助で採算度外視の社会福祉政策として導入される場合、持続可能性について疑問が生じる。

- 自治体はコミュニティバスのことだけを考え、路線バスは事業者まかせで赤字補助をしているだけ。相互の接続、ネットワークの維持などの観点がおろそかになっている。

- 自治体もバス事業者もお互いプロとして、住民が何を望んでいるのかをくみ上げ、税金の食い合いにならないよう前向きな議論を展開すべき。国の「地域公共交通活性化・再生総合事業」は地域の議論が主体的に行われるための非常によい制度。