

青森市自動車運送事業の現状と課題

令和2年6月30日
青森市企業局交通部

目次

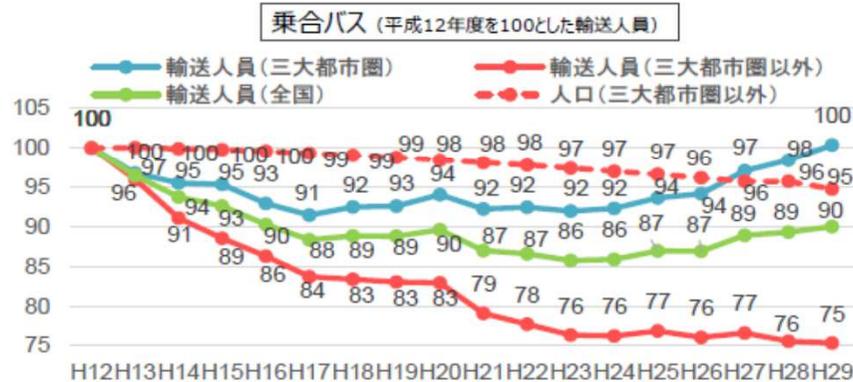
1 乗合バス事業の状況	
(1) 全国の路線バス事業の現状	… p.1
(2) 地方部の乗合バス事業の収支状況	… p.2
(3) 公営乗合バス事業の事業者数、走行キロ数、利用者数の推移	… p.3
2 青森市自動車運送事業の経営状況	
(1) 事業概況の推移（路線数・系統・ダイヤ数・実車キロ数・利用者数・路線別収支）	… p.4
(2) 人口、利用者数、乗車料収入の推移	… p.5
(3) 運賃改定の経緯	… p.6
(4) 一般会計繰入金の推移	… p.7
(5) 職員数と職員給与費の推移	… p.8
(6) 営業費用の状況	… p.9
(7) 収支状況と資金不足の発生状況	… p.10
3 想定される経営環境の変化	
(1) 人口の推移と将来人口推計（青森市）	… p.11
(2) 利用者数、乗車料収入の推計	… p.12
(3) 乗務員の運行体制について	… p.13
(4) バス車両老朽化への対応、施設・設備の老朽化への対応	… p.14
(5) 収支シミュレーション（現状維持パターン）	… p.15
(6) 高齢者など交通弱者の交通手段の確保とニーズに応じたサービス提供	… p.16
(7) 「安全・安心」への対策強化	… p.17
(8) まちづくりとの連携	… p.18
4 環境変化要因の影響と関係性	… p.19
5 経営課題	… p.20

1 乗合バス事業の状況

(1) 全国の路線バス事業の現状

- 路線バス事業の輸送人員は軒並み大幅な下落傾向であるが、特に地方部の減少は激しい。
- 路線バス事業者の全国の約7割の事業者が赤字。
- 2007年度以降で13,991kmが廃止。これは、全国のバス路線合計約40万kmの3.5%程度に相当。

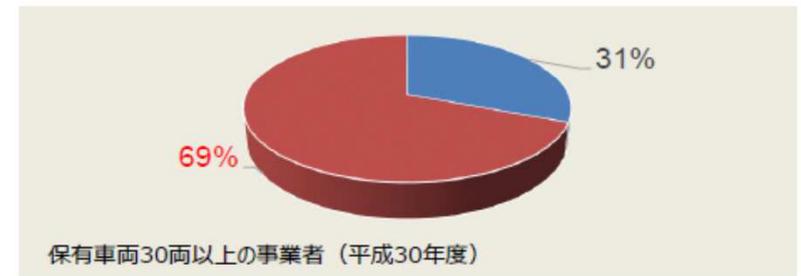
バスの輸送人員の減少



※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
 (出典)「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省総合政策局作成

バス事業者の赤字割合

- 一般路線バス事業者の約7割の事業収支が赤字



(出典)国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

路線バスの廃止路線キロの推移

年度	廃止路線キロ
2007年度	1,832
2008年度	1,911
2009年度	1,856
2010年度	1,720
2011年度	842
2012年度	902
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
計	13,991

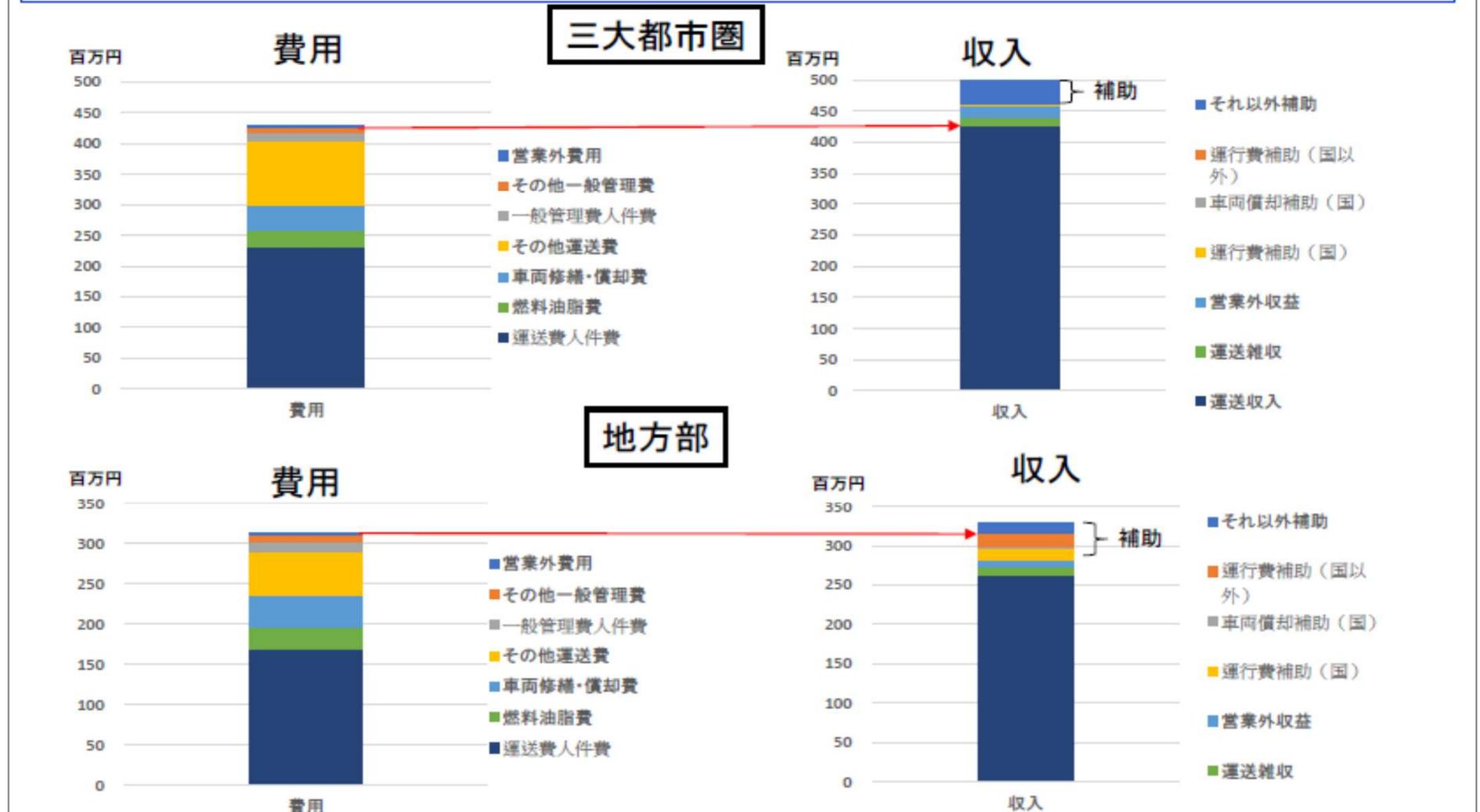
※高速バス・定期観光バスを除く、
代替・変更がない完全廃止のもの

※出典：令和元年9月9日開催 交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会会議資料：地域交通をめぐる現状と課題（国土交通省総合政策局地域交通課）より抜粋

1 乗合バス事業の状況

(2) 地方部の乗合バス事業の収支状況（保有車両30両以上事業者）

- 三大都市圏では補助金なしでも費用をまかなえている。
- 地方部では国の運行費の補助でもまかないきれず、自治体等の補助でようやく黒字化のめどが立つ状況。



※出典：令和元年9月9日開催 交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会会議資料：地域交通をめぐる現状と課題（国土交通省総合政策局地域交通課）より抜粋

1 乗合バス事業の状況

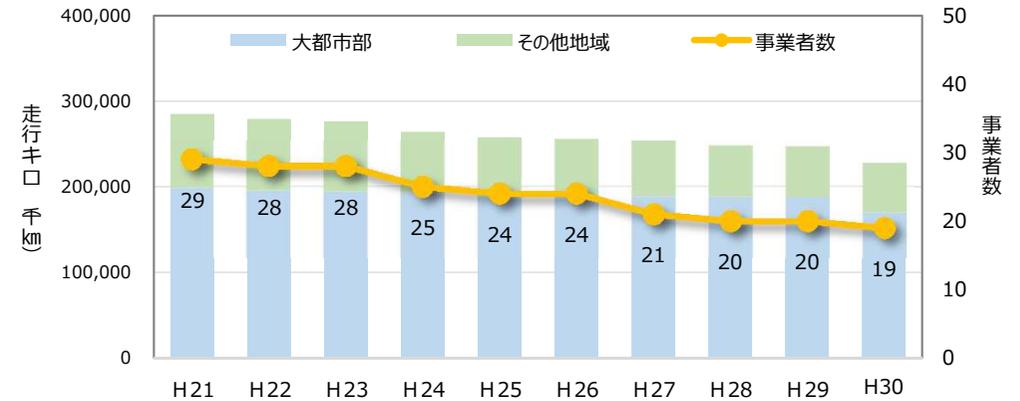
(3)公営乗合バス事業の事業者数、走行キロ数、利用者数の推移

- 公営乗合バス事業者数 …… 民営化等により減少傾向 (H21:29事業者 → H30:19事業者)
- 公営乗合バス ○大都市部 …… 走行キロ数 ⇒ ほぼ横ばい 利用者数 ⇒ 増加傾向
- その他地域 (地方部) …… 走行キロ数、利用者数 ⇒ 減少傾向

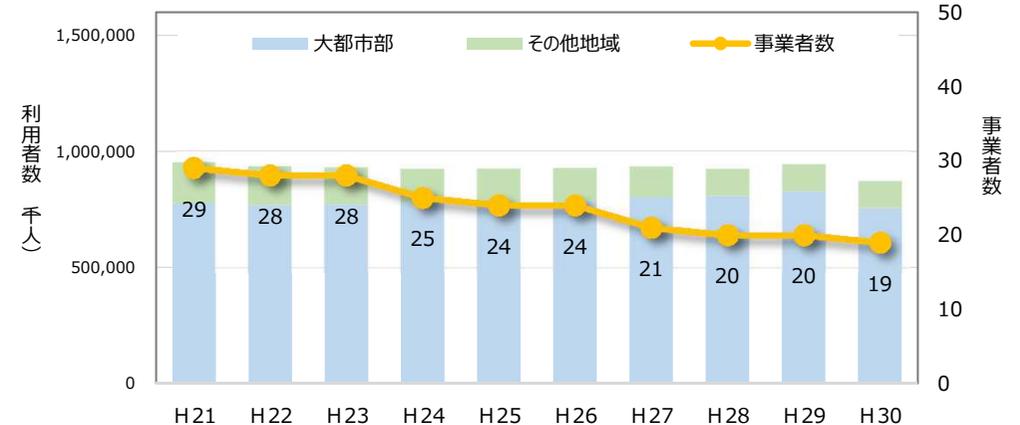
①公営バス事業者一覧 (平成30年度)

No.	運営都市名	事業開始年月日	在籍車両数 (乗合分) 両	走行キロ (年間乗合分) 千km	輸送人員 (年間乗合分) 千人
1	青森市	T15. 3. 6	141	3,383	7,382
2	八戸市	S 7. 10. 1	118	3,757	6,831
3	仙台市	S17. 8. 21	480	13,465	38,527
4	東京都	T13. 1. 18	1,485	41,926	233,121
5	川崎市	S25. 12. 15	344	13,018	50,347
6	横浜市	S 3. 11. 10	807	24,718	123,619
7	名古屋市	S 5. 2. 1	1,008	36,144	128,403
8	京都市	S 3. 5. 10	818	32,072	132,894
9	高槻市	S29. 2. 25	164	4,364	20,297
10	伊丹市	S24. 2. 12	93	2,857	14,972
11	神戸市	S 5. 9. 16	514	17,261	66,879
12	宇部市	S20. 1. 1	64	2,289	2,279
13	松江市	S 4. 4. 1	57	1,906	2,840
14	徳島市	S 4. 3. 31	23	646	1,660
15	北九州市	S 4. 6. 15	95	3,192	5,704
16	佐賀市	S11. 10. 10	71	2,504	3,254
17	長崎県	S 9. 3. 24	357	14,403	16,001
18	佐世保市	※H31.3月末に、佐世保市交通局を廃止→西肥バスに移管し、一部させばバスが運行			
19	鹿児島市	S 4. 12. 28	206	6,286	10,412

②公営乗合バス事業の事業者数と走行キロ数の推移



③公営乗合バス事業の事業者数と利用者数の推移

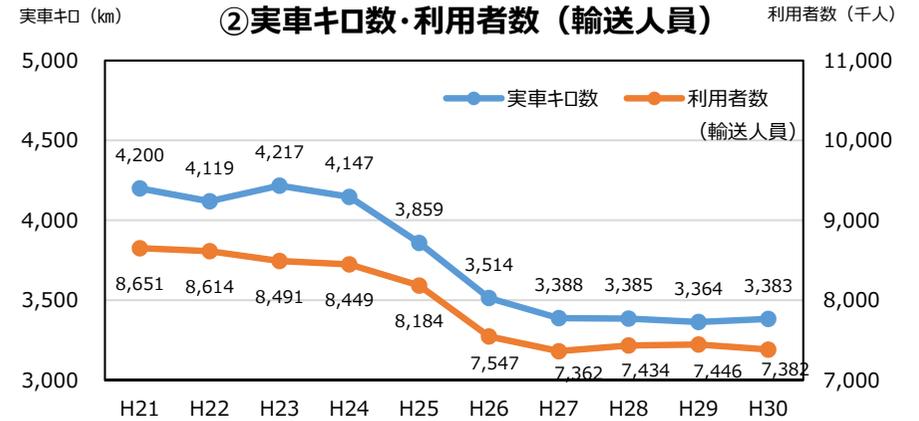
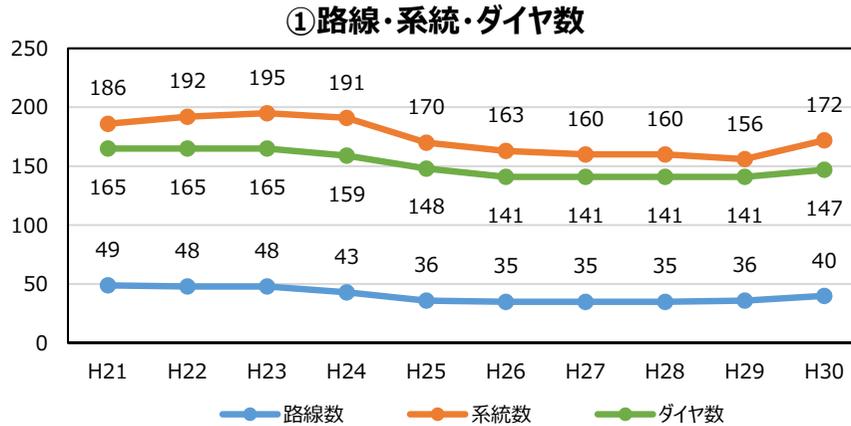


※出典：公営交通事業要覧 (平成26年2月)、公営交通事業要覧 (平成31年2月)、平成30年度公営交通事業決算調 (一般社団法人公営交通事業協会 出版)

2 青森市自動車運送事業の経営状況

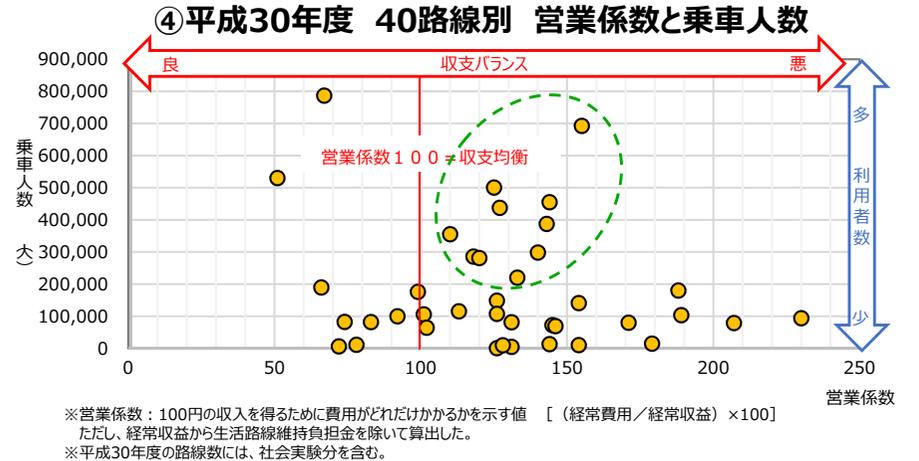
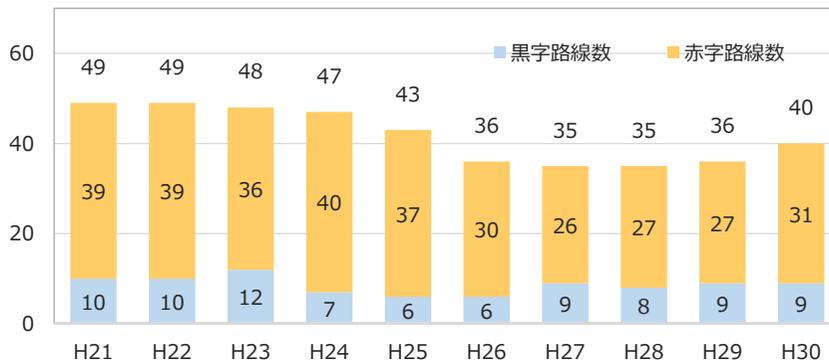
(1)事業概況の推移（路線数・系統・ダイヤ数・実車キロ数・利用者数・路線別収支）

- 人口減少等に伴い路線・系統数などの事業規模は縮小傾向 ⇒ 平成26年度からは事業規模を概ね維持
- 平成30年度 …… 社会実験運行実施により路線、系統、ダイヤ数が増加
- 利用者数（輸送人員） 平成21年度→平成30年度比較 1,269千人(14.7%) 減少



- 路線別収支状況 …… 全路線に占める赤字路線の割合 平均79%程度 ⇒ 赤字路線が占める割合が大きい

③ 路線別収支（黒字・赤字路線数）の推移



2 青森市自動車運送事業の経営状況

(2)人口、利用者数、乗車料収入の推移

■平成21年度→平成30年度比較 人口減少・少子高齢化の進行や自家用車の普及により減少傾向

○人口：△6.9%

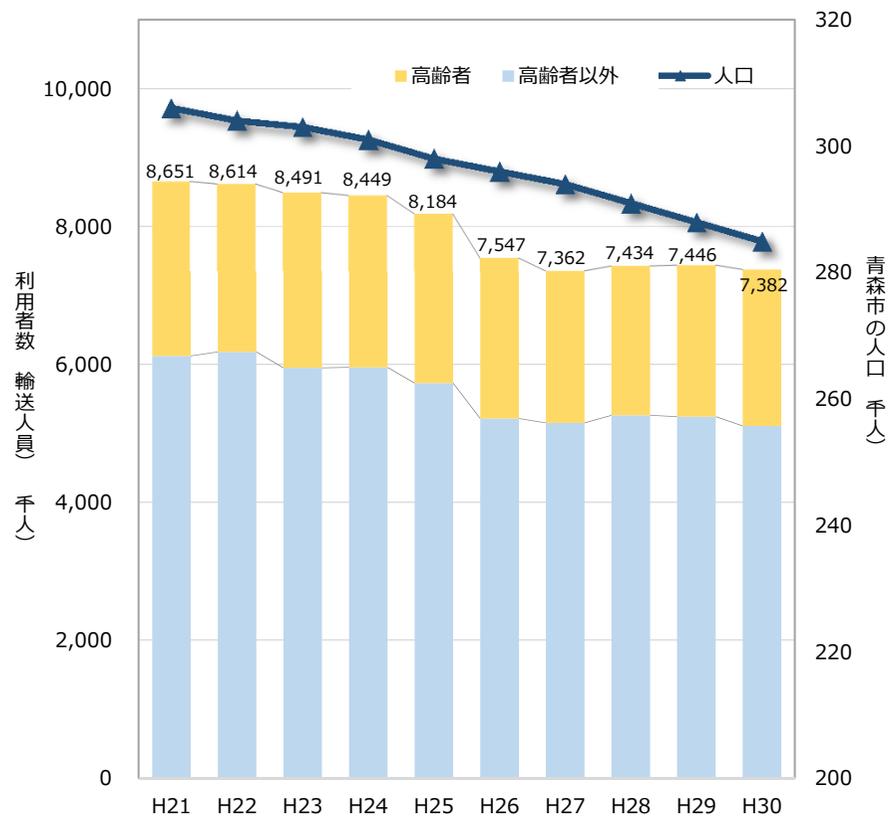
○利用者数（輸送人員）：△14.7%

○乗車料収入：△13.8%

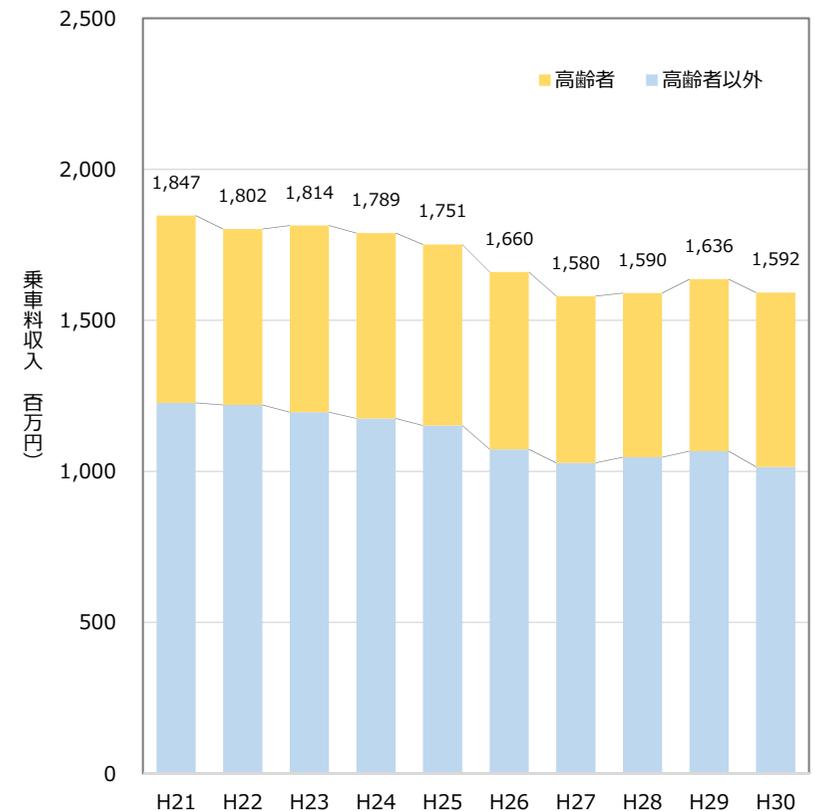
※平成24年度から平成26年度までの間、段階的に市営バスの13路線を市民バスへ移行したことなどにより利用者数（輸送人員）が減少

■平成27年度～平成30年度は、利用者数（輸送人員）、乗車料収入ともに、概ね横ばい

①人口、利用者数（高齢者・高齢者以外）の推移



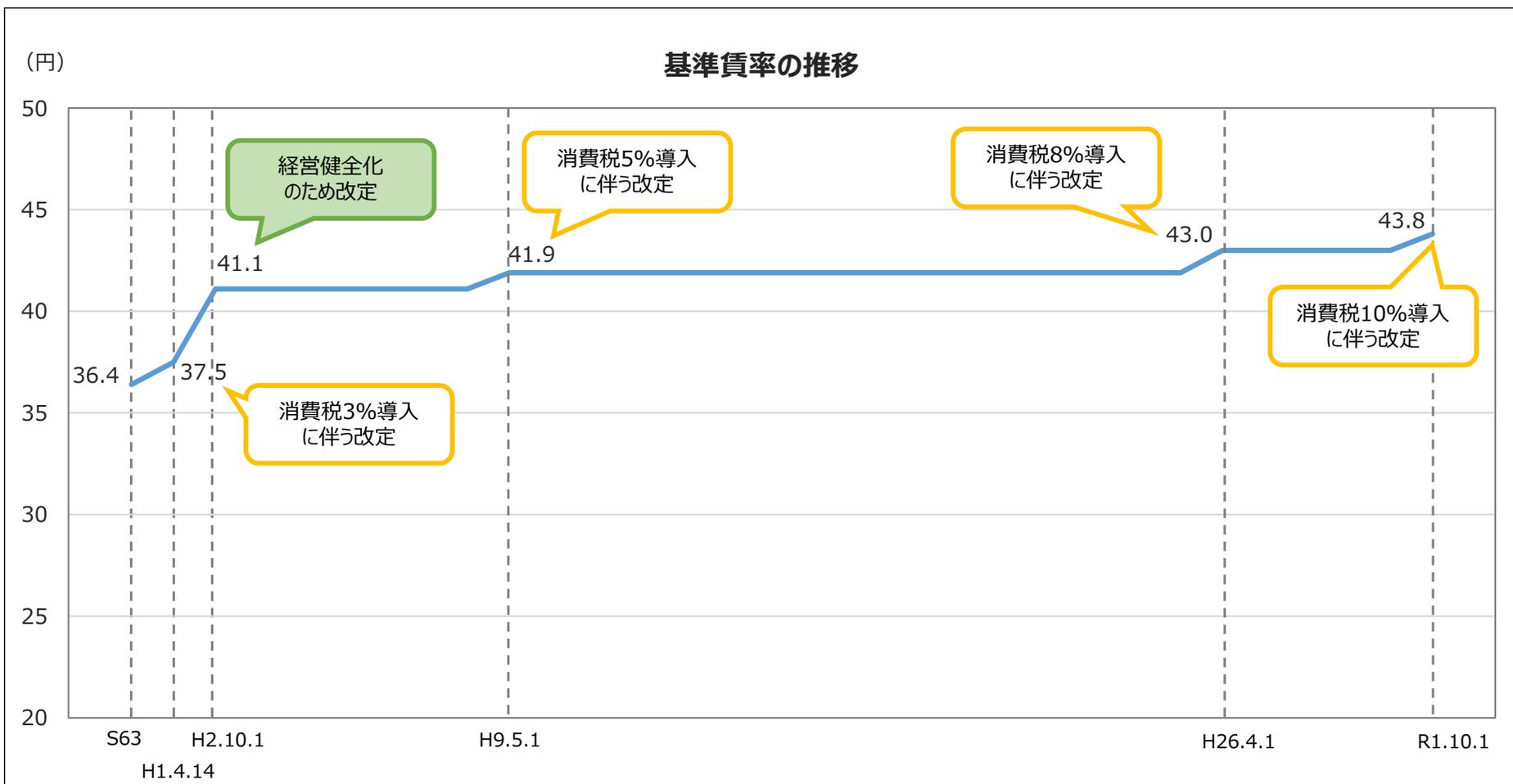
②乗車料収入（高齢者・高齢者以外）の推移



2 青森市自動車運送事業の経営状況

(3) 運賃改定の経緯

- 平成2年10月1日以降 消費税増税に伴う改定以外は行っていない。
⇒ 運行の効率化などの様々な経営改善の取組を行うことにより、運賃水準を維持

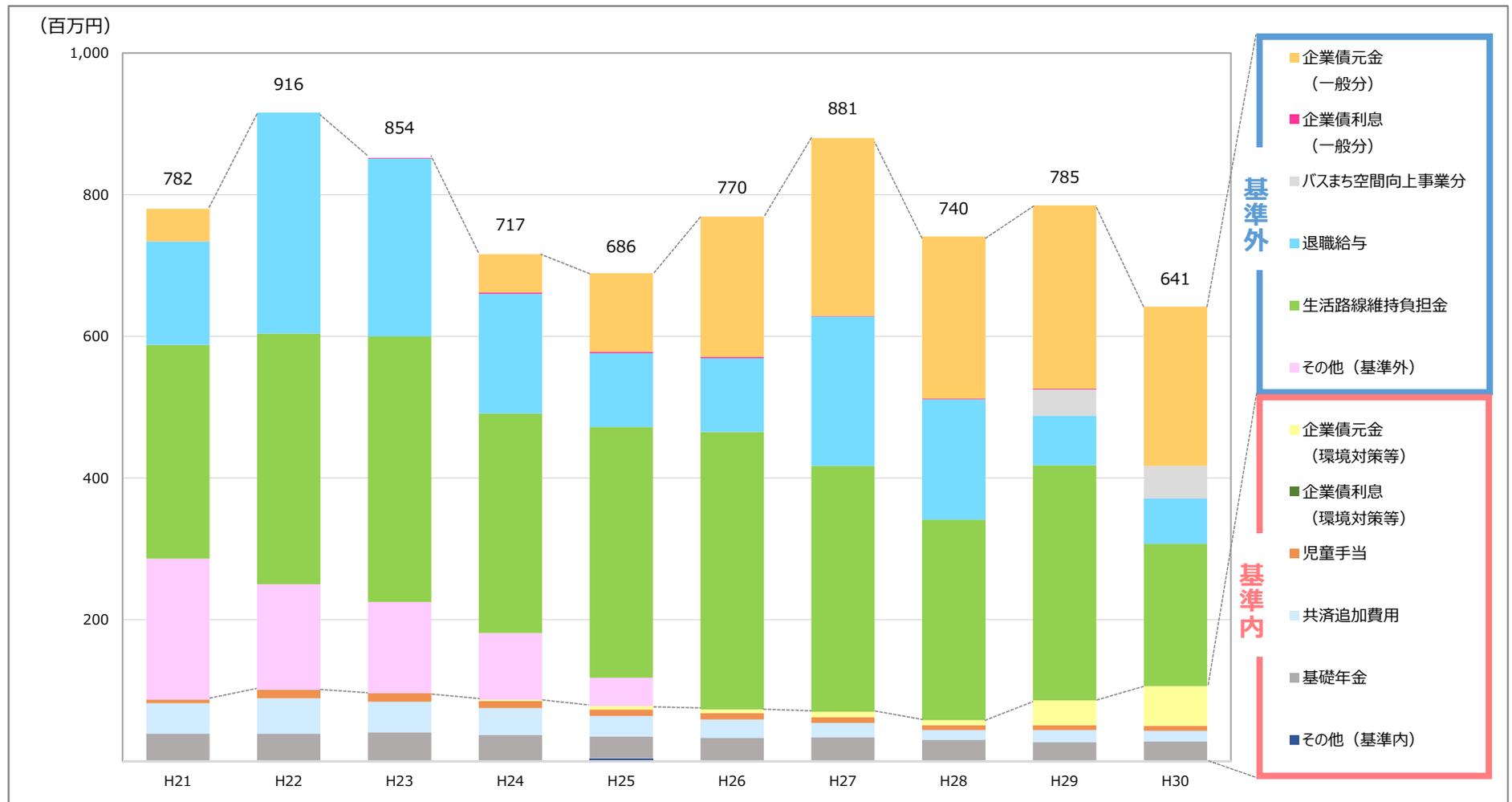


※基準賃率・・・1kmあたりの賃率のことで、運賃を算出する際の基準となる額

2 青森市自動車運送事業の経営状況

(4) 一般会計繰入金の推移

- これまで様々な経営努力を進めてきたものの、利用者減に伴い乗車料収入が減少傾向にあるなど、厳しい経営状況が続いているため、一般会計から多額の基準外繰入金による支援が行われている。
- 平成23年度から平成29年度までの間、一般会計からの生活路線維持負担金に臨時支援分が追加されたことにより経営改善が進み、平成29年度には資金不足が解消されたことから、平成30年度からは通常の支援となっている。

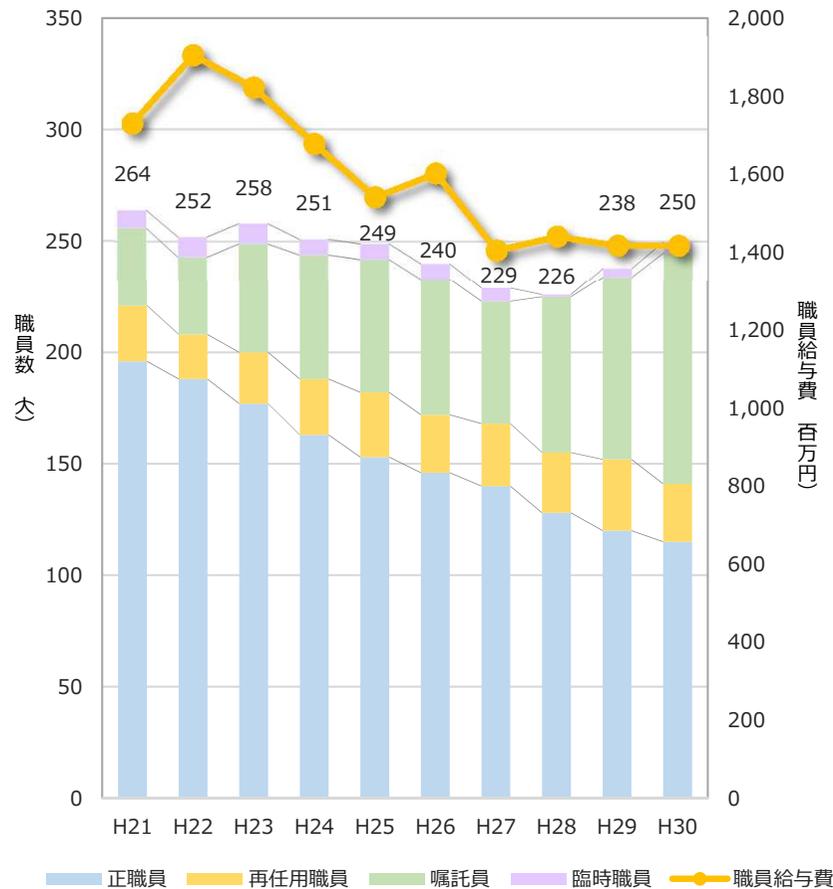


2 青森市自動車運送事業の経営状況

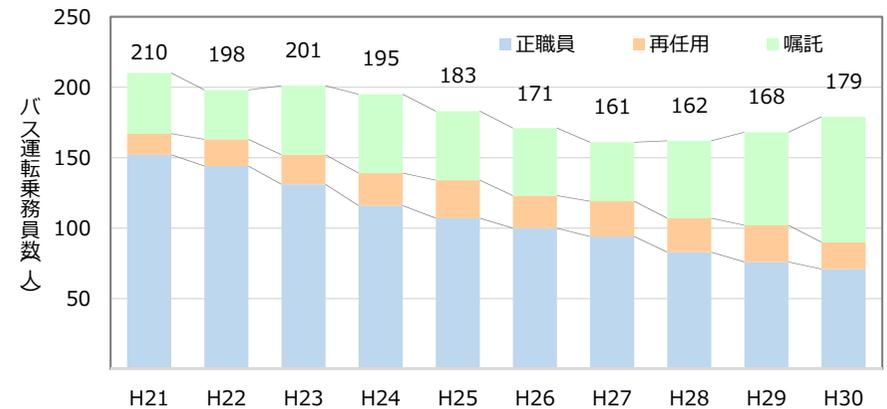
(5) 職員数と職員給与費の推移

- 職員数 …… 路線数など事業量の減に加え、バス運転乗務員の確保が難しい状況により減少傾向
- 平成29年度以降、運行委託のダイヤ数が減少したことから、直営運行体制を確保するためバス運転乗務員の増員を図った
⇒平成30年度はこれまでと比較して一定程度確保
- バス運転乗務員 …… 正職員の退職者不補充を継続 → 嘱託員によって不足分を補充 ⇒ 職員給与費削減
- バス運転乗務員の高齢化の進行 …… 事故発生リスクが増大

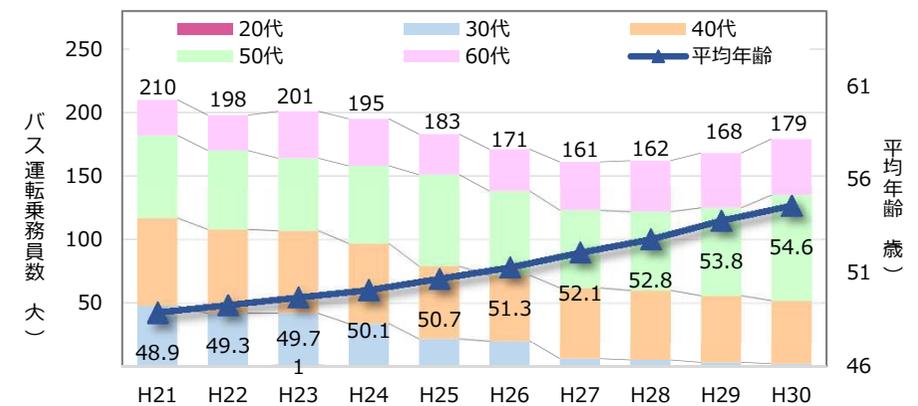
① 職員数と職員給与費の推移



② 職員区分別バス運転乗務員数の推移



③ 年齢別バス運転乗務員数の推移



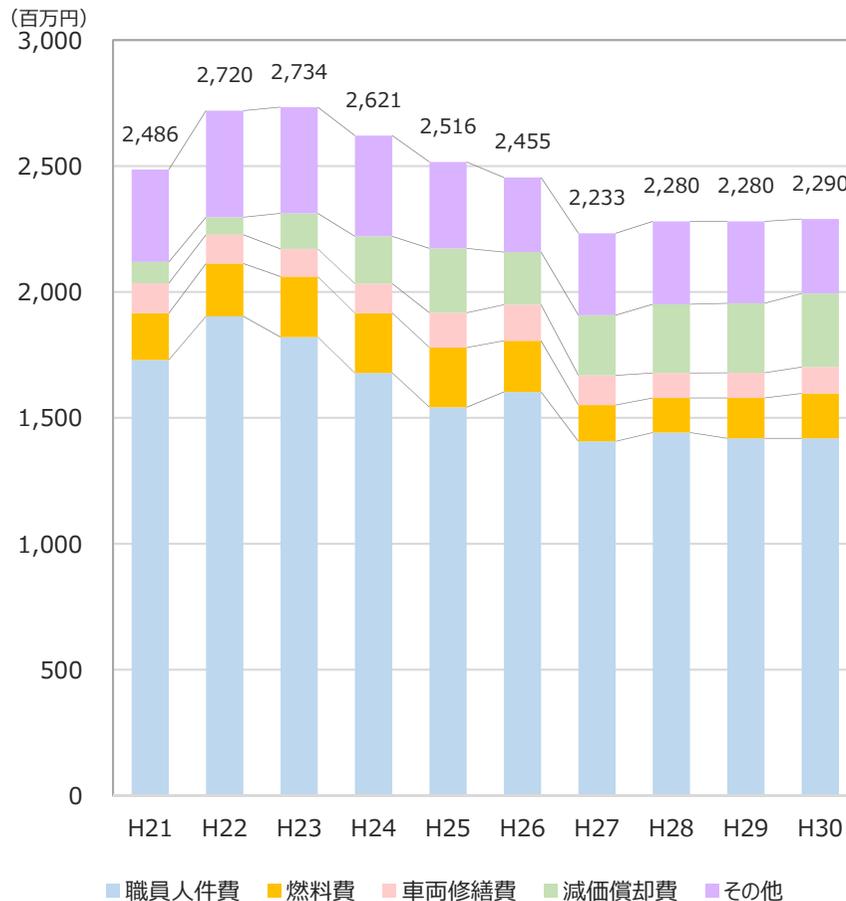
※バス運転乗務員数は年度末の数値

2 青森市自動車運送事業の経営状況

(6) 営業費用の状況

① 営業費用の推移

- 営業費用 減少傾向
営業費用のうち、最も大きな割合を占めるのは人件費
⇒退職者不補充の継続により減少傾向



② 管理の受委託（運行委託）の実施状況

- 本市では、管理の受委託の割合が、他事業者と比較すると低い
 - ・本市：ダイヤ単位での委託
 - ・他市：営業所単位など委託規模が大きい単位での委託

公営バス事業における管理の受委託の実施状況（平成29年度）

- 公営バス事業者 全20事業者
 - … うち管理の受委託実施事業者 12事業者（60%）

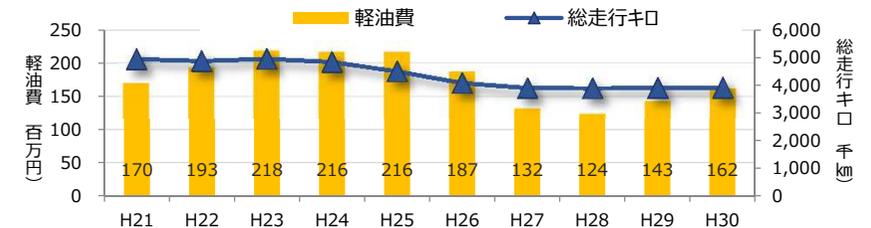
- 管理の受委託実施割合
本市：7.8% 公営バス事業者：平均38.4%

※管理の受委託割合：年間走行キロ又は在籍車両数に対する管理の受委託の割合のうち低い方の値

③ その他の経費

(a) 燃料費

社会的事情などによる単価の変動により運行コストへの影響が大きい



(b) 車両修繕費

- ・近年は老朽化している車両を少しずつ更新 ⇒ 平均車齢の低下
- ・一方で更新基準の18年超の車両等も残存 ⇒ 高額な修繕の発生



2 青森市自動車運送事業の経営状況

(7)収支状況と資金不足の発生状況

① 経常収支状況の推移

【平成21年度→平成30年度 比較】

- 収益 利用者の減少等による営業収益の減
⇒経常収益 △475百万円 (△18.1%)
- 費用 バス運転乗務員の退職者不補充などによる経費抑制
⇒経常費用 △388百万円 (△14.4%)

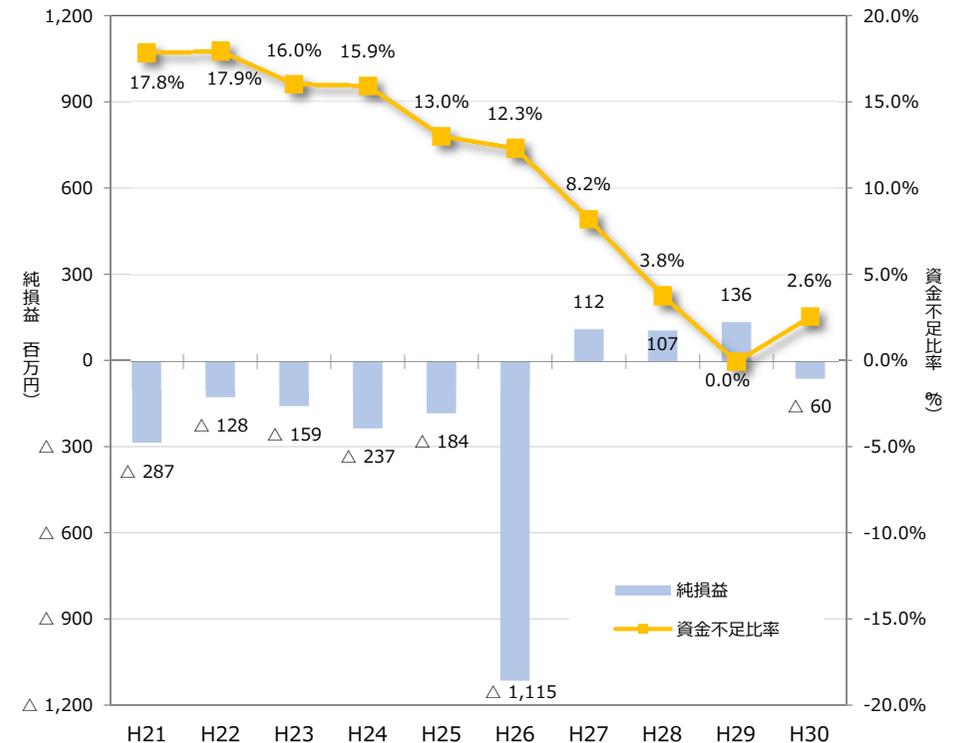
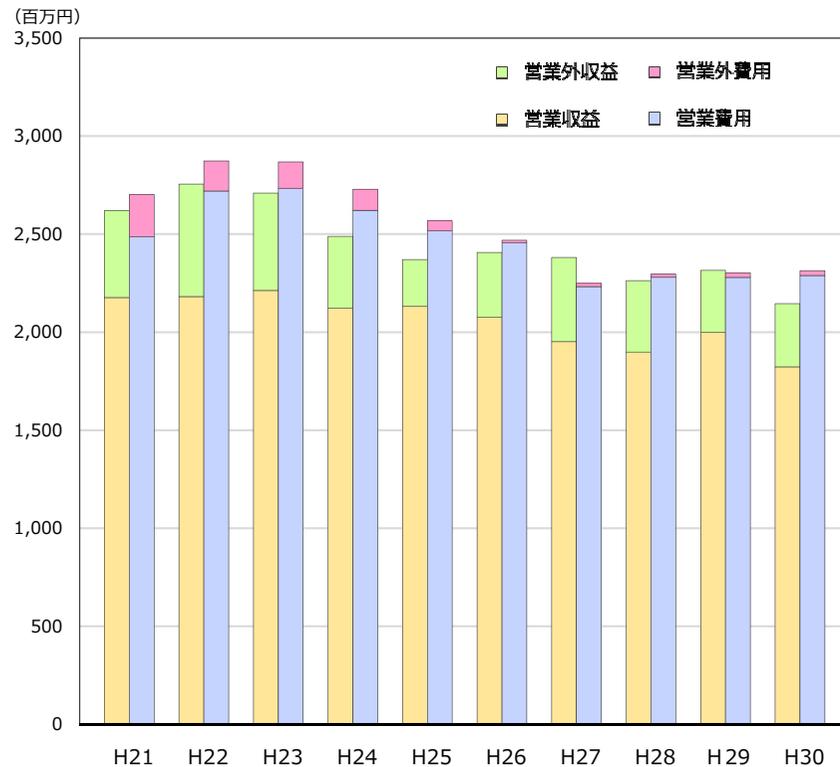
※平成24年度から平成26年度までの間、段階的に市営バスの13路線を市民バスへ移行する等したため、収入・支出ともに減少している。

② 純損益と資金不足の発生状況

- 平成18年度から連続して純損失が生じていたことなどから、平成23年度「青森市自動車運送事業経営改善計画」を策定
⇒路線の見直し等による運行の効率化や退職者不補充の継続等を実施
⇒一般会計から臨時的な追加支援（基準外繰入）

平成27年度から平成29年度は純利益を計上し、平成29年度には資金不足を解消（平成30年度からは通常支援）

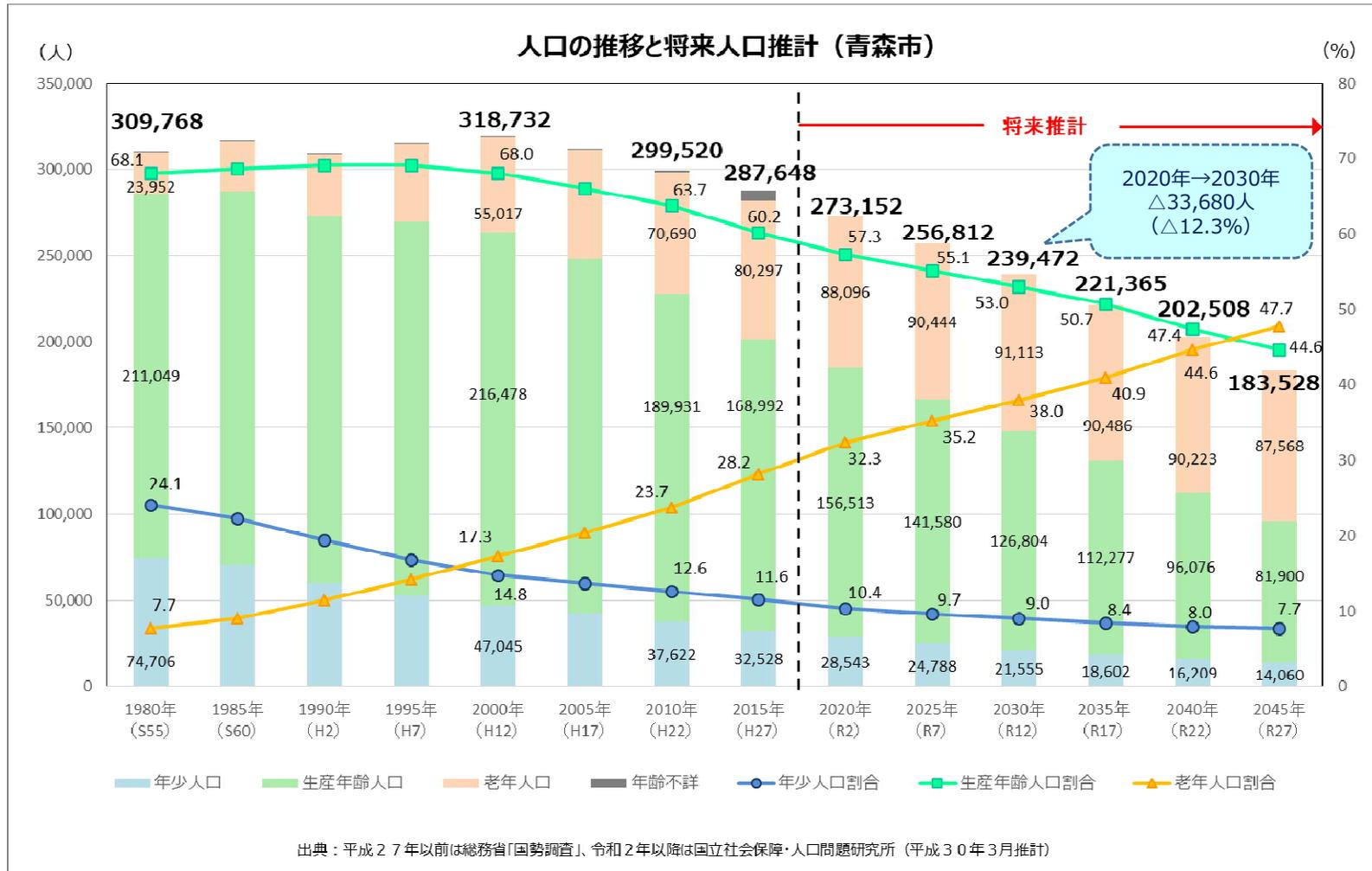
※平成26年度において多額の純損失を計上しているのは、会計基準の見直しに伴い、過年度分の退職給付引当金等約11億2,730万円を特別損失に一括計上したことなどによるものである。



3 想定される経営環境の変化

(1)人口の推移と将来人口推計（青森市）

青森市の人口推計 … 10年間（R2年～R12年）で12.3%減少 ➡ その後も人口減少の進行が見込まれている。



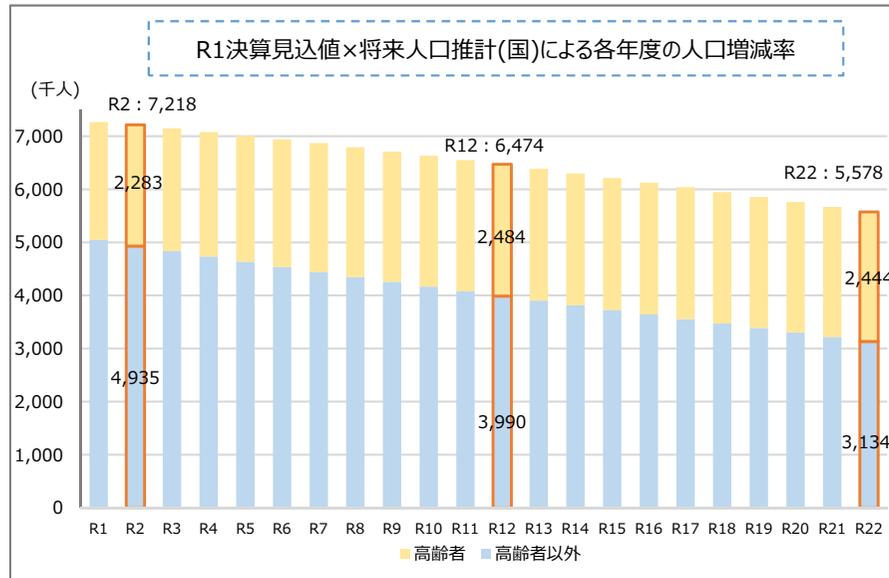
3 想定される経営環境の変化

(2)利用者数、乗車料収入の推計

①利用者数の推計

▼人口推計による利用者数見込（令和2年度→令和12年度比較）

利用者数 △744,296人（△10.3%）
 令和2年度：7,217,811人 ⇒ R12年度：6,473,515人



推計条件：R1利用者数（決算見込）に、人口推計の各年度の人口増減率を乗じて算出した。
 ただし、高齢者（70歳以上）については、70歳以上の人口推計の人口増減率を使用し、高齢者以外については、70歳未満の人口推計の人口増減率を使用した。

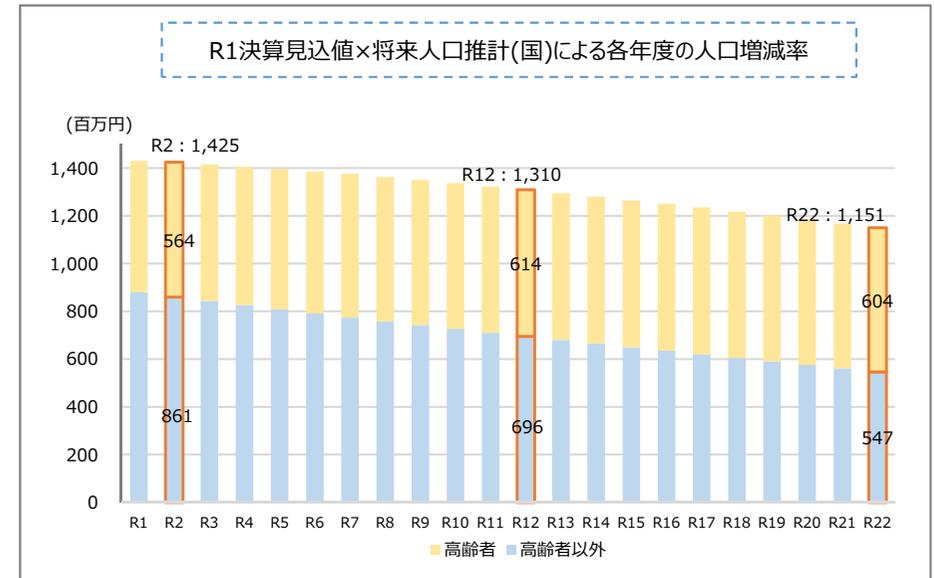


バス利用者減少

②乗車料収入の推計

▼人口推計による乗車料収入見込（令和2年度→令和12年度比較）

乗車料収入 △115,137千円（△8.1%）
 令和2年度：1,425,179千円 ⇒ R12年度：1,310,042千円



推計条件：R1乗車料収入（決算見込）に、人口推計の各年度の人口増減率を乗じて算出した。
 ただし、高齢者（70歳以上）にかかるワンコイン・フリーパス収入及び福祉負担金については、70歳以上の人口推計の人口増減率を使用し、高齢者以外にかかる乗車料収入については、70歳未満の人口推計の人口増減率を使用した。



乗車料収入減収

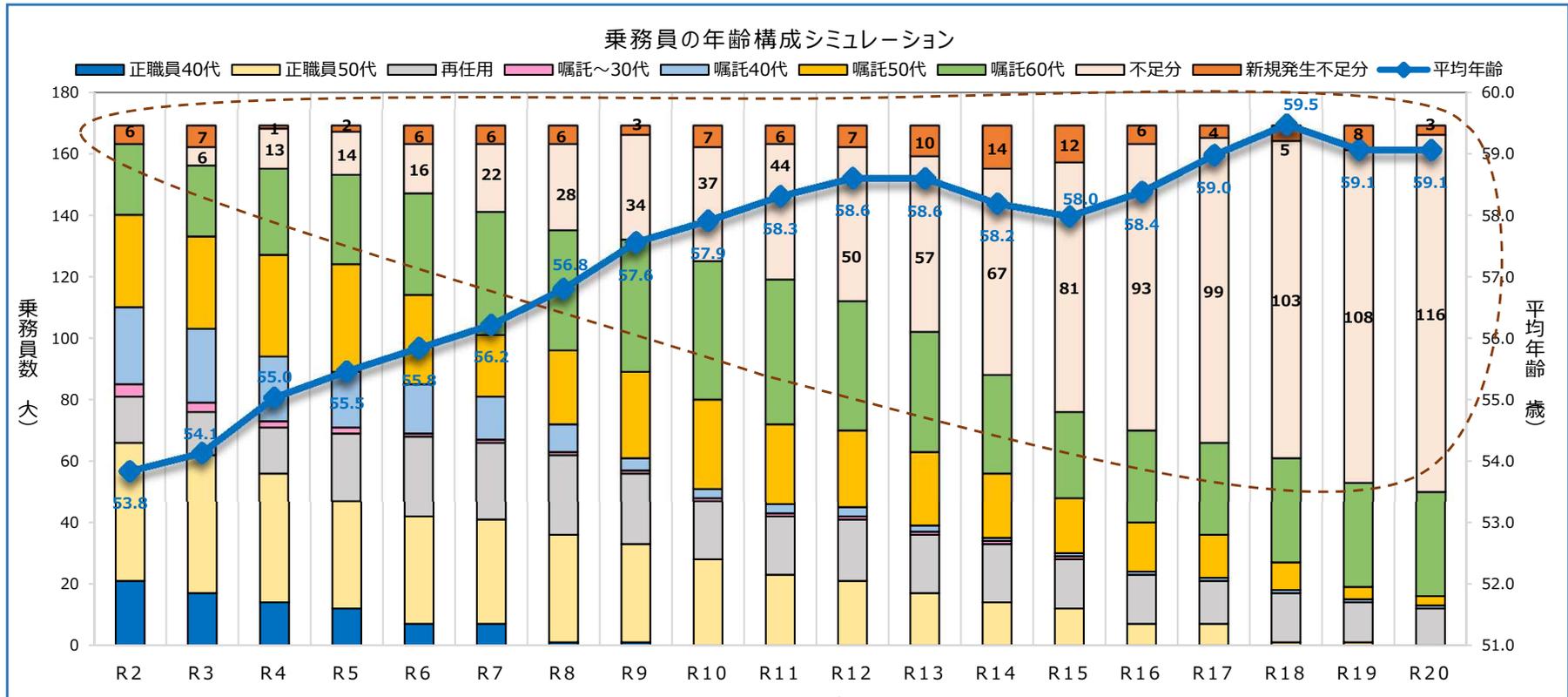
3 想定される経営環境の変化

(3)乗務員の運行体制について

- ①現在の体制を維持するためには、毎年、一定の補充が必要。
- ②嘱託乗務員による補充のため、早期離職リスクの発生。
- ③サービスレベルを維持するためには、適切なノウハウ等の継承が必要。
- ④平均年齢の上昇により、健康起因事故の発生リスクの増加。

<全国的な傾向>

- 第二種大型自動車運転免許保有者 … 15年間で約20%減少
- 自動車運転業務の人手不足が年々深刻化
- … 有効求人倍率は全職業平均の約2倍



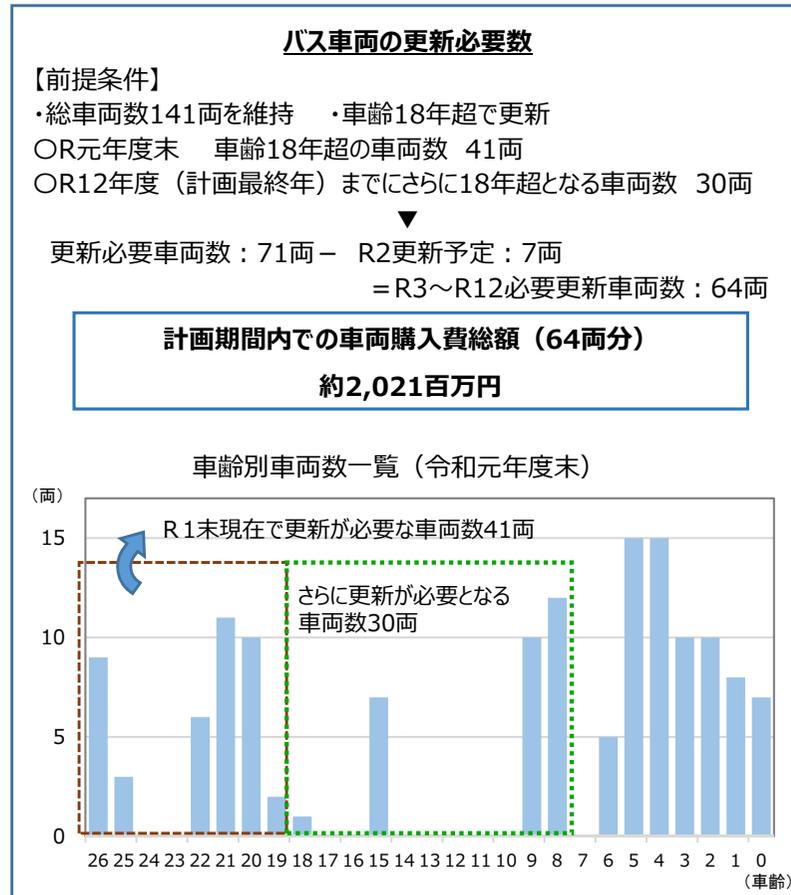
【前提条件】
 ・R2年度ダイヤ数（夏・直営131ダイヤ）での必要数169人を維持とした場合
 ・正職員→再任用→嘱託員として、現在所属の乗務員は67歳まで在籍する
 ・補充人員は嘱託員とし、採用時の年齢は過去3年の採用時平均年齢51歳とする

乗務員の人材不足・高齢化の中、安定した体制維持が危惧される

3 想定される経営環境の変化

(4)バス車両老朽化への対応、施設・設備の老朽化への対応

①バス車両老朽化への対応



②施設・設備の老朽化への対応

	施設・設備名	取得年月日	概算額 (税込)	備考
1	運賃箱、精算機の新硬貨、新紙幣対応		(59百万円)	
2	無線機		(48百万円)	一部は無線設備規則改正により2022年12月までに交換必要
3	西部営業所給油施設地下タンクコーティング	1985年3月19日	9百万円	消防法に基づき40年経過（2025年）までに対応必要
4	西部営業所（整備工場、付帯設備含む）	1985年3月25日	620百万円	規模縮小による改築を想定
5	給油施設（西部営業所）	1985年3月19日	19百万円	老朽化による更新を想定
6	東部営業所ボイラー設備	1999年11月25日	15百万円	老朽化による更新を想定
7	運賃箱（141両分、精算機含む）	2013年～2018年	439百万円	磁気カード廃止等を想定
8	行先表示器（141両分）	2011年12月28日	52百万円	
9	ドライブレコーダー	2020年（予定）	38百万円	
合 計			1,299百万円	※()書きについては、現在精査中

■計画期間以降（R13～）に更新等が想定される主な施設・設備等
 ・東部営業所（整備工場、付帯設備含む） ・東部営業所給油施設地下タンクコーティング ・車両洗車機（両営業所）



厳しい経営状況の中、多額の投資的経費が見込まれる



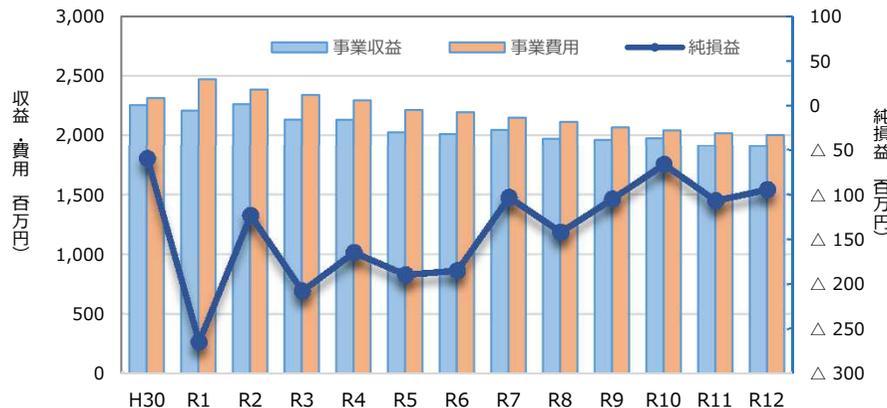
3 想定される経営環境の変化

(5)収支シミュレーション（現状維持パターン）

①収支シミュレーション

【試算条件】

- 乗車料収入 R1：決算見込 R2：当初予算額 R3以降：推計値
- 一般会計繰入金：現行ルールで試算
ただし、生活路線維持負担金（経営健全化分）を除く
- 人件費：乗務員は退職者不補充を継続（補充は会計年度任用職員）
その他人件費・・・R2当初予算をベースに現人員により試算
- 運行委託：R2年度見込ダイヤ数（夏7ダイヤ、冬10ダイヤ）を継続
- 減価償却費等：車両購入 毎年度7両として試算
- その他経費：R2当初予算ベースで試算
ただし、年度間での増減額が見込めるものは反映

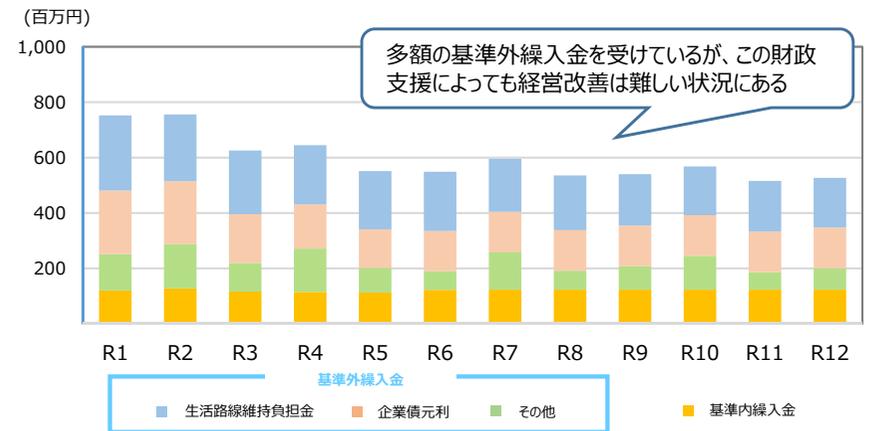


改善傾向にあるものの収支均衡は困難

②一般会計繰入金シミュレーション

現在、国の基準に基づく繰入金（基準内）のほかに、市独自ルールに基づき、車両購入等に係る企業債償還分、退職手当支給分、赤字路線の80%相当分などの繰入金（基準外）を受けている。

現状のルールによる試算では、毎年5億円以上の繰入金となる見込



◇青森市財政プラン（2019～2023）より

- ・社会保障費が年々増加（高齢化率：H17:20.4%→R7:34.3%）
- ・多くの財政需要（病院事業会計繰出金・青森駅周辺整備など）
- ・本市の財政は、毎年度の予算編成で財源不足が生じ、この財源不足を財源調整のための基金の取崩しによって補う状況

一般会計の財政状況も厳しい中、将来的にも多額の支援が必要

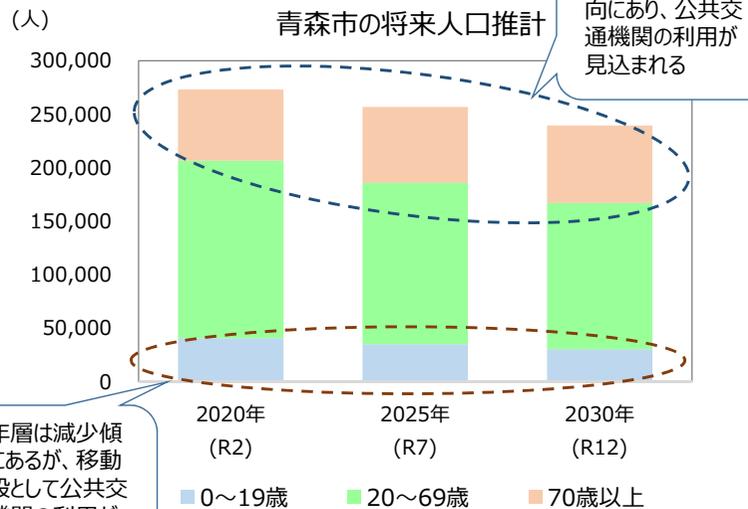
3 想定される経営環境の変化

(6) 高齢者など交通弱者の交通手段の確保とニーズに応じたサービス提供

① 高齢者など交通弱者の交通手段確保の必要性

少子高齢化の進行に即した公共交通機関としての役割が求められている。

公共交通機関に依存せざるを得ない、高齢者や若年層の移動手段を確保していく必要がある。



② 高齢者の生活・外出特性に配慮したサービス提供

高齢化の進行により、高齢者の方の利用が増加することが見込まれる。

高齢者の「生活特性」、「移動特性」、「移動におけるニーズ」への配慮

高齢者の方が安全・安心・快適に利用できる環境整備の必要性の高まり

③ 障がい者の利用に対する合理的配慮の提供

障害者差別解消法が平成28年4月から施行され、事業者には障がい者に対する合理的配慮の提供が義務づけられた。

現在、障がい者の一定の利用があり、今後一層、**障がい者の方が利用しやすい環境づくりが求められている。**

全利用者における障がい者の割合 **16.2%**

<令和元年度4~12月実績>

社会要請

福祉施策

交通弱者の交通手段確保

高齢者や障がい者の方に対応した安全・安心・快適な利用環境の充実

3 想定される経営環境の変化

(7)「安全・安心」への対策強化

①安全な輸送サービスの確保（安全運転）

他のバス事業者において、繁華街での路線バスの重大事故などが発生しており、全国的に報道されるなど、輸送サービスの安全に対する社会的な関心や要請が一層高まっている。

また、乗務員の高齢化が徐々に進行していることから、健康起因事故の発生リスクの増加が危惧される。

②自然災害への対応

東日本大震災の経験と教訓を踏まえ、乗客・乗務員の安全を確保するとともに、公共交通機関としての運行の確保のために、防災意識を持ちながら将来の災害に備えていく必要がある。

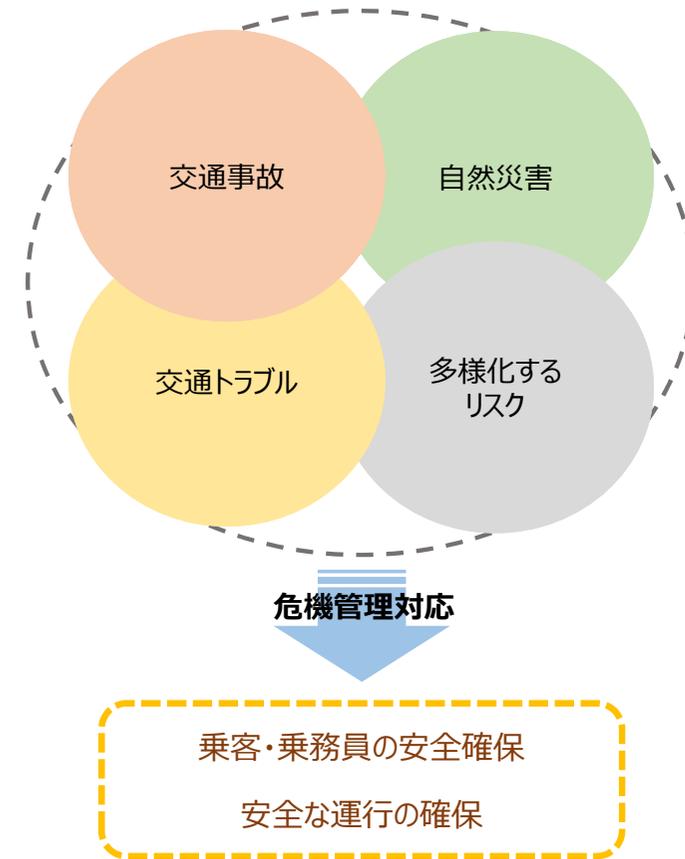
また、全国各地で大雨などによる自然災害が発生しており、異常気象の発生リスクに対して備えていく必要がある。

③交通トラブルへの対応

「あおり運転」などの悪質・危険運転が社会問題化しており、運行の安全確保・事故対応のための対策を強化する必要がある。

④多様化するリスクへの対応

新型インフルエンザや新型コロナウイルス等の感染症、テロやバスジャックなど、多様化するリスクに対して備えておく必要がある。



「安全・安心」への対策強化が求められている

3 想定される経営環境の変化

(8) まちづくりとの連携

①青森市地域公共交通網形成計画との連携

■公共交通ネットワークの基本的な考え方

公共交通機関相互が連続して機能し、面的に、**効果的に結ばれた持続可能な公共交通ネットワークの形成**を図る。

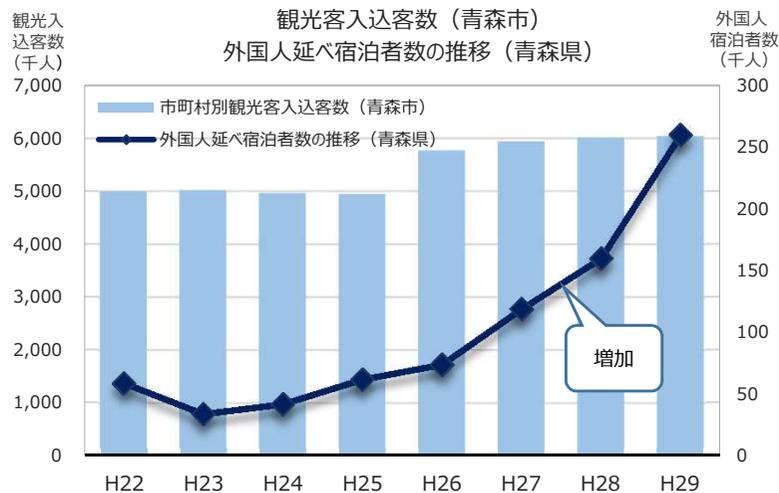
■バス路線の役割

今後の人口減少や土地利用の変化に対応しつつ、**より利便性の高いバスネットワークの形成**が必要である。

②市の施策等との連携

(a)外国人を含む観光客等への対応（観光施策との連携）

インバウンド対策や観光客等をターゲットにした利便性向上の取組が必要



(b)環境施策との連携

エコで賢い移動方法を選択するライフスタイル「スマートムーブ」の取組により、公共交通機関の利用などを促進

CO2排出量が少ない移動手段 = 公共交通機関の利用促進

CO2排出量削減・地球温暖化対策・渋滞緩和・自動車事故抑制など

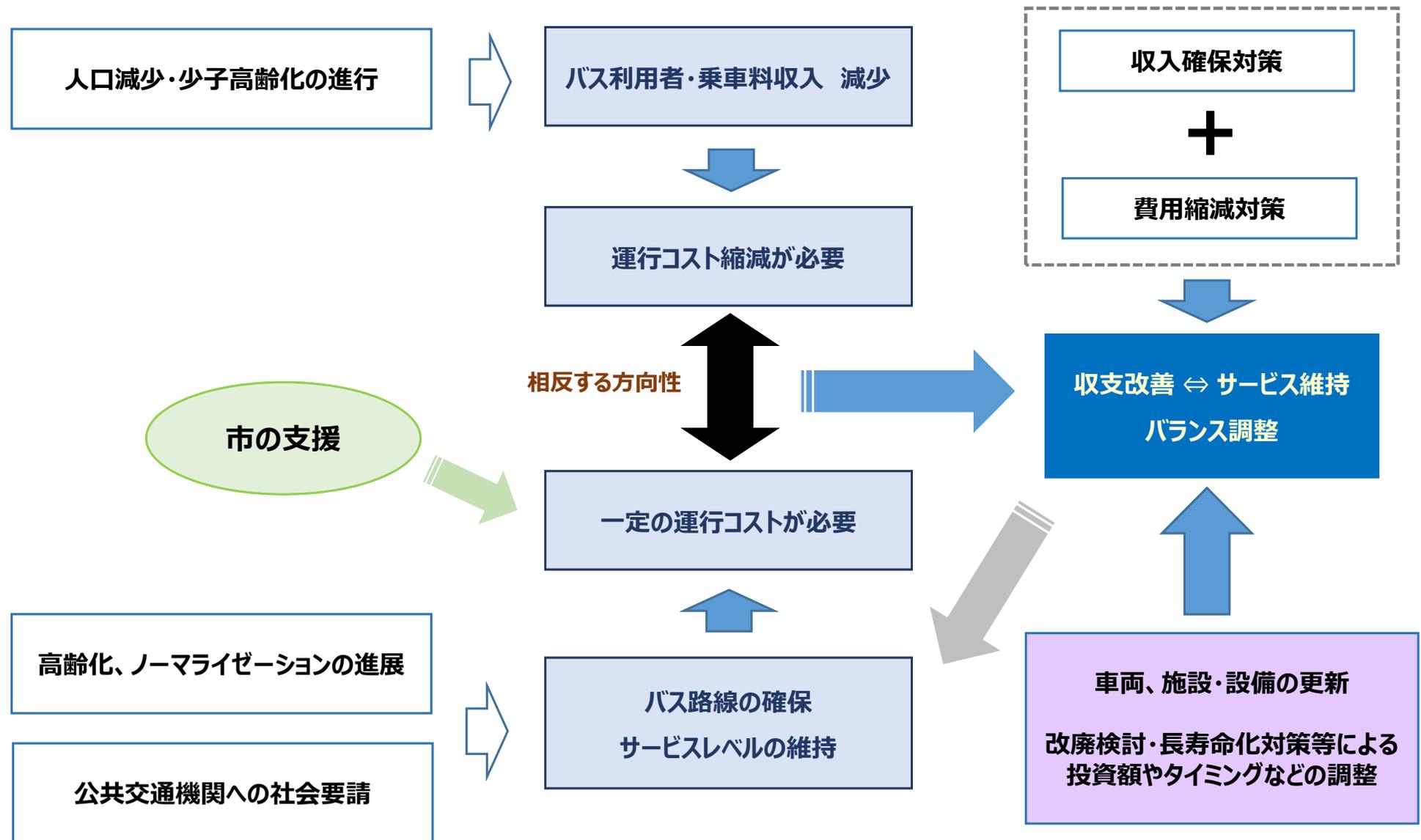
(c)情報通信技術の進展への対応

情報通信技術の進展に伴い、交通サービスの利便性向上に向けた取組が活発化

新技術の検討状況や先進事例等の情報収集を進め、対応を検討していくことが必要

域内交通ネットワークの確保・まちづくりと連携したサービスの提供

4 環境変化要因の影響と関係性



5 経営課題

