

年度	第3回検討会での見通し					案1（左記に加えて乗車人員増と燃料費増を見込んだ）					案2（左記に加えて管理委託・路線委譲を見込んだ）					
	H21	H22	H23	H24	H25	H21	H22	H23	H24	H25	H21	H22	H23	H24	H25	
収入	営業収益	7,693	7,726	7,758	7,790	7,824	7,738	7,795	7,835	7,875	7,916	7,738	7,795	7,835	7,875	7,916
	（うち運輸収益）	7,485	7,519	7,551	7,583	7,617	7,531	7,588	7,628	7,668	7,709	7,531	7,588	7,628	7,668	7,709
	営業外収益	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436
	（うち一般会計繰入金）	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301
	特別利益	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
計	9,130	9,164	9,195	9,228	9,262	9,176	9,232	9,272	9,313	9,354	9,176	9,232	9,272	9,313	9,354	
支出	営業費用	9,431	9,551	9,357	9,218	9,304	9,490	9,632	9,454	9,300	9,398	9,490	9,594	9,170	9,194	9,288
	（うち退職給与金）	575	675	379	258	481	575	675	379	258	481	575	675	379	258	481
	営業外費用	95	98	102	101	91	95	98	102	101	91	95	98	102	101	91
	特別損失	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	計	9,529	9,653	9,463	9,323	9,399	9,589	9,734	9,560	9,405	9,492	9,589	9,697	9,276	9,299	9,383
純損益	△ 399	△ 489	△ 267	△ 95	△ 137	△ 413	△ 502	△ 288	△ 92	△ 138	△ 413	△ 464	△ 4	14	△ 29	
資金不足額	△ 237	△ 798	△ 1,132	△ 1,341	△ 1,769	△ 251	△ 825	△ 1,179	△ 1,385	△ 1,815	△ 251	△ 787	△ 857	△ 956	△ 1,277	

出典：川崎市交通局『第4回 川崎市バス事業経営問題検討会』（2008年07月08日）資料、ただし強調・網掛け等は当会。

前年度資金不足額+当年度純損益	△ 726	△ 1,065	△ 1,227	△ 1,478		△ 753	△ 1,113	△ 1,271	△ 1,523		△ 715	△ 791	△ 843	△ 895	
↑と当年度資金不足額との差額 (B)	△ 72	△ 67	△ 114	△ 291		△ 72	△ 66	△ 114	△ 292		△ 72	△ 66	△ 113	△ 292	
運輸収益増加額（前年度比）		34	32	32	34		57	40	40	41		57	40	40	41
運輸収益伸び率（前年度比 %） (A)		0.45%	0.43%	0.42%	0.45%		0.76%	0.53%	0.52%	0.53%		0.76%	0.53%	0.52%	0.53%
営業費用（退職給与金を除く）	8,856	8,876	8,978	8,960	8,823	8,915	8,957	9,075	9,042	8,917	8,915	8,919	8,791	8,936	8,807
同 増加額（前年度比）		20	102	△ 18	△ 137		42	118	△ 33	△ 125		4	△ 128	145	△ 129
同 伸び率（前年度比 %）		0.23%	1.15%	-0.20%	-1.53%		0.47%	1.32%	-0.36%	-1.38%		0.04%	-1.44%	1.65%	-1.44%
委託・委譲効果として見込まれている額											0	38	284	106	109

疑問点1 燃料費上昇が強調されているものの具体額は示されておらず評価ができない。具体額を開示するとともに、燃料費が重要課題であるならそれを抑制する努力をすべきである。

第4回の試算では最近の燃料費の上昇傾向を考慮し上積みして見積もっているというが、それだけ燃料費が懸案になっているという割りには、その具体額が明示されておらず、決算の公開情報を見てもやはり燃料費の具体額が示されていないため、これでは燃料使用抑制による経費削減可能性などを評価することができない。燃料費が懸案ならば、過去実績および今後の見積もりにおける営業費用中の燃料費相当部分の数値を開示すべきである。

また、事務局および検討会委員からは燃料費そのものの抑制方針については全く示されなかったが、たとえば CNG 車を積極導入することや、BRT (Bus Rapid Transit) やバス専用レーンの導入拡大、「エコドライブ」の徹底、および食用油の廃油活用を検討するなど、各種環境施策の選択肢があり、これらはいずれも、直接あるいは間接に燃料費を抑えることにもつながるものである。今後の経営において燃料費が重要視されているなら尚のこと、こうした施策の活用を一層積極的に推進することも検討されるべきと考える。

疑問点2 乗車人員増による増収割合の見積もり、燃料費上昇による乗用車等から公共交通への乗り換えを算入すべき。

第4回資料では、過去3年間の実績として乗車人員の伸びが年平均1.6%、それによる乗車料収入の伸びが平均**0.75%**であったとされている。それに対し今後の増収は年率**0.5%**程度で見込まれているが、下ぶれを避けるために控えめに見積もったとしても少なすぎるのではないかと懸念される。後述するように、今後はむしろ過去数年の増加傾向を上回っても不思議はない状況である。

前段のとおり、今年に入り燃料費上昇傾向が強まっているが、路線バスの主な競争相手は「マイカー」やオートバイ等の私的輸送手段であることから、燃料費上昇は費用負担増と同時に公共交通の利用者増という正の効果ももたらすはずである。実際、たとえば東京都内の路線バスの輸送人員の伸び率が今年1～3月だけで4.7%増加したと報じられている（日本経済新聞2008年07月02日）。5月以降はガソリン価格の上昇幅がさらに大きくなっているため、今後はこれ以上に公共交通の利用が進む可能性もあり、事務局の試算は正確でないおそれがある。

そもそも試算の前提となる乗車人員の具体的な予測値が示されていないことが評価を難しくしているため、これらを具体的に示すとともに、たとえば今年前半（1～6月）の輸送人員速報値を評価するなどの手法により、燃料費上昇に伴う乗車人員の増加も予測して算入すべきである。

また、試算では年間1～4億円の損失が見込まれているが、これは年間63～250万人の乗車料収入に相当し（市バスの乗客単価実績が約160円）、年間乗車人員実績(H18)の1.25～5%相当となる。仮に東京都の4.7%増が市バスにも当てはまるのであれば、現在見込まれている損失の大部分を帳消しにする大幅増加である。むしろ、実際に乗客増が認められる場合は、今後のサービス水準維持のための増発等が必要になることも考えられるが、それを見込まずに業務委託などを行った場合にはサービス水準の改善どころか現状維持も困難になるおそれがあり、直近の実績速報値を用いての再検討は必要不可欠と考える。