

市バス事業において今後課題となる項目

1 今後の管理の受委託について

(1) 平成30年度末の契約更新の状況

- 管理の受委託とは、京都市が路線、ダイヤ、運賃の決定に責任を負いつつ、市バスの運転、運行管理、および整備管理業務を一体で民間事業者へ委託する運営方式であり、現行の契約期間が平成30年度末に終了することから、先般、次期受託者を選定しました。
- 全国的なバス運転士や整備士不足等を背景に、各事業者から提案のあった委託料は増加しており、来年度の委託料は従来と同規模の委託車両数と比較すると、現行契約から25%程度増加する見通しです。また、九条営業所には応募事業者がなく、梅津営業所についても委託車両数を減じるため、従来と同様の市バスの運行を確保するため直営規模を拡大して対応します。

【市バス営業所の体制】

○平成30年12月現在

営業所	直 営	委 託	
横大路	—	111両	阪急バス(98両), エムケイ(13両)
洛 西	—	104両	近鉄バス
九 条	114両	66両	京阪バス
梅 津	102両	80両	西日本ジェイアールバス
西賀茂	107両	—	
錦 林	—	45両	京都バス
烏 丸	89両	—	—
合 計	412両 (50.4%)	406両 (49.6%)	委託料 約50億円 (406両分)



○平成31年3月見込

営業所	直 営	委 託	
横大路	—	111両	阪急バス(98両), エムケイ(13両)
洛 西	—	104両	近鉄バス
九 条	135両	45両	京阪バス
梅 津	116両	66両	西日本ジェイアールバス
西賀茂	107両	—	
錦 林	—	45両	京都バス
烏 丸	89両	—	—
合 計	447両 (54.6%)	371両 (45.4%)	※委託料は、従来と同規模の委託車両数(406両)と比較した場合、25%程度増加する見通し

平成32年3月には、
直営180両、委託0両

【他都市における委託状況】

	仙台市	東京都	横浜市	川崎市	名古屋市	大阪市	神戸市
委託比率	49.7%	16.9%	18.4%	35.1%	34.5%	56.6%	47.8%
受託事業者	JRバス東北 宮城交通	はとバス	横浜交通開発	川崎鶴見臨港バス 相模神奈交バス	名鉄バス 三重交通	大阪テバス 南海バス	神戸交通振興 阪急バス 神姫バス

※ 上記委託比率は、各都市が公表している自動車運送事業の「経営比較分析表」(平成28年度)の「管理の委託割合」の数値です。

(2) 今後のあり方について

- 今回の受託者選定に伴い、委託料や直営の人件費が増加することとなりますが、市民の足としての役割を果たしていくため、確定した新たな体制により、平成31年度からの5年間は、市バスの現状の路線をしっかりと運行していきます。
- 一方、次回の契約更新である2024年度（平成35年度）末までに、事業を取り巻く状況がさらに変化する可能性もありますが、これらの経営環境の変化にも的確に対応していく必要があります。これまで管理の受委託が果たしてきた役割や成果を考慮しながら、まずはバス運転士や整備士の人材確保という大きな課題に対応したうえで、受託先である民間事業者と密に情報共有・連携を図りながら、市バスの運営に必要な体制をしっかりと確保できるよう、取り組んでいきます。

《参考》管理の受委託に関する今日的課題

【管理の受委託によるメリット】

- ・ 京都市が路線、ダイヤ、運賃の決定に責任を負いつつ、民間事業者並の低コストでの運営が可能となる。

◎試算：直営経費と委託料との比較（平成30年度）

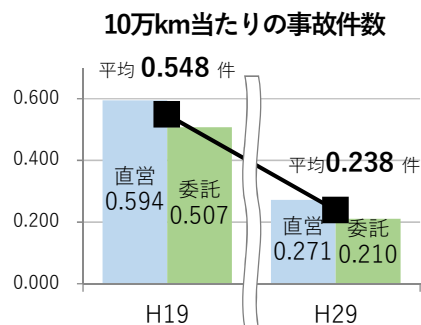
直営で運営した場合 のコスト A	委託料 B	差額（効果額） A - B
約70億円※1	約50億円※2	約20億円

（上記試算の前提条件）

※1 平成30年度に民間事業者に委託している事業規模分を交通局が直営で運営した場合に必要と見込まれる費用（バス運転士、整備士の人件費は、生涯平均人件費を用いて試算）

※2 平成30年度の管理の受委託に係る委託料の総額

- ・ 直営と委託または委託事業者間の切磋琢磨により、接遇面や運転技術の向上など、市バス事業全体での資質向上につながる。



これまではなかった課題が顕在化

- ・ 全国的にバス運転士や整備士の人材が不足している影響により、民間事業者において労働力を確保することが困難になっており、管理の受委託の公募に際しても応募意思を示す事業者がいなくなるリスク
- ・ 仮に受託者がいない場合には、交通局が直営化して市バスの運行を担っていかないと、御利用いただいている多くのお客様に影響が出る可能性

市民の足である市バスの運行を守っていけるよう、受託事業者と密に情報共有・連携を図りながら、次回の契約更新である2024年度（平成35年度）に向け、必要な対応をとっていきます。

《参考》主な公共交通の10万km当たりの有責事故件数(H28実績)

東京都：0.72件，大阪市：0.61件，神戸市：0.45件

（注）公表されている事故件数と走行距離を基に算出

2 事業を担う人材の確保・育成

(1) 背景

- 全国的なバス運転士や整備士不足の傾向
- 今後の管理の受委託のあり方次第では、従来の委託規模を縮小し、一定部分を直営化していく可能性



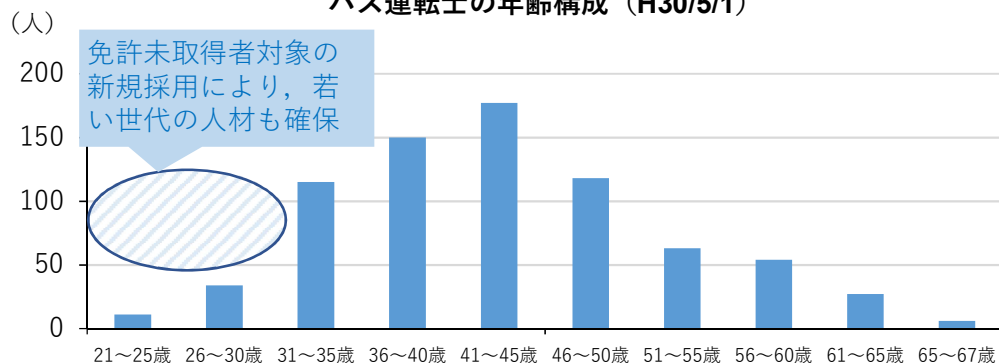
今後人材不足がより深刻となることを見込まれる厳しい状況の中で、必要な人材を安定的に確保していくことが求められます。

(2) 人材確保に係る現在の取組

(バス運転士)

- 平成29年度
 - ・ 大型二種免許未取得者を対象とした新たな採用試験の実施
 - 平成30年度
 - ・ 大型二種免許取得者を対象とした採用試験の年齢要件緩和
 - ・ 大型二種免許未取得者を対象とした採用試験に新たな試験区分を導入
- 合格後に各自で免許を取得してもらい、採用後に交通局が費用負担する方式

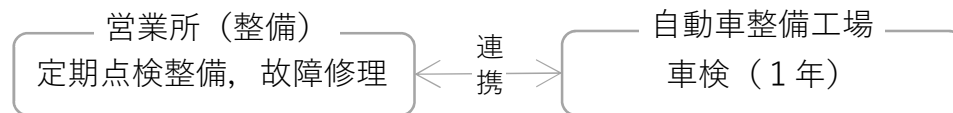
バス運転士の年齢構成 (H30/5/1)



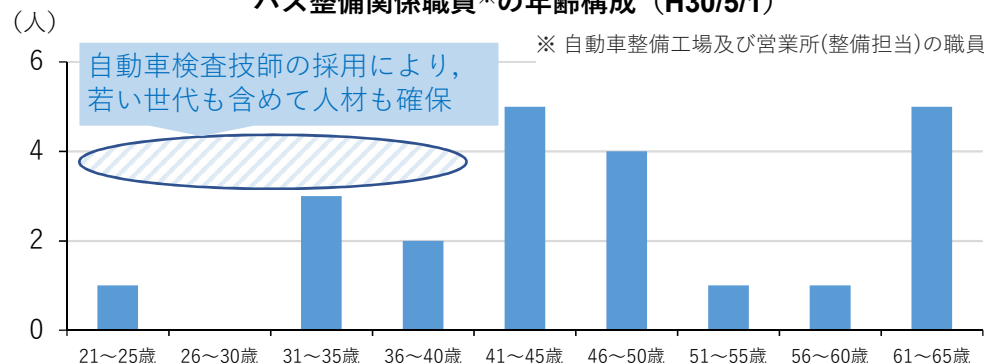
(整備士)

- 平成30年度
 - ・ 2級以上の自動車整備士資格を有する「自動車検査技師」の採用試験を実施（平成22年度以来の採用再開）

《現行の市バスの整備部門の体制》



バス整備関係職員※の年齢構成 (H30/5/1)



(今後の方向性)

- バス運転士については、今後も予想される大型二種免許保有者の減少を踏まえ、平成29年度から導入している大型二種免許未取得者を対象とした採用試験による採用者枠を拡大するなど、バス運転士を育成することに重点をおいて人材を確保していきます。
- また、整備士については、知識や技能を有するベテラン職員から若い世代の職員にノウハウを伝えることができるよう、職員の年齢構成を踏まえ、計画的な採用により人材を確保していきます。

