| | |
|---|---|
| 事例No. | 276 |
| 公表年度 | H28 |
| 団体の属性 | 中核市 |
| 団体名 | 広島県呉市 |

| | |
|---|---|
| 事例区分 | 公営企業 |

| | |
|---|---|
| タグ | ・交通事業<br>・組織改革<br>・（行政改革）業務の効率化 |

| | |
|---|---|
| 事例種類 | 民間活用 |

事例内容・タイトル

「呉市交通事業の一括完全民間移譲」

出典

地方公営企業の抜本的な改革等に係る先進・優良事例集

○ 事例名等

| | |
|---|---|
| 事例名 | 呉市交通事業の一括完全民間移譲 |
| 団体名 | 広島県呉市 |
| 事業名（事業区分） | 交通事業（バス事業） |

○団体及び事業の概要

| | | | |
|---|---|---|---|
| 行政区域内人口（人） | 233,167 | 行政区域内面積（㎢） | 352.8 |
| 事業開始年月日 | 昭和16年11月15日 | 営業路線（km） | 245.3 |
| 年間走行距離（km） | 5,528,633.4 | 年間輸送人員（人） | 11,197,374 |
| 在籍車両数（両・台） | 142 | 職員数（人） | 326 |

※表中の計数はH24年３月末時点

1．取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1)取組の背景

交通局では、人件費の削減を始めとする数々の経営健全化策に取り組み、市民の移動手段を確保してきたが、全国的に進展する人口減社会・少子高齢化社会の到来により、乗車人員が毎年減少を続け、運輸収入の大幅な減少により費用を賄うことができない大変厳しい経営状況にあった。

一方、呉市では平成24年度までの「財政集中改革プログラム」を策定し財政健全化に取り組む大変厳しい財政状況にあり、従来どおり一般会計からの繰入金を確保することが困難な状況であったため、呉市の将来の発展のためには交通局への財政負担の軽減が急務であり、そのためにも早急な抜本的改革が必要な状況にあった。

(2)検討を開始した契機・導入過程

平成22年6月の議会協議会において、呉市交通事業の抜本的改革に伴う公営存続の案を2案、民間移譲の案を2案、併せて4案の経営形態をシミュレーションし、議会に提示した。

その後、各案について詳細に検討を重ねるとともに、呉公営交通労働組合等とも協議を重ねた上で総合的に評価した結果、呉市の将来を見据え、呉市民の移動手段を持続的に確保するためには、民間的経営手法を導入することにより、経営の効率化及び市民サービスの向上が図れる「一括完全民間移譲」案の経営形態が最善の選択であるという結論に達した。

| 年 | 月 日 | 内 容 |
|---|---|---|
| 平成22年 | 6月 9日 | 議会協議会で呉市交通事業の経営形態の検討について4案を説明 |
| | 9月 8日 | 議会協議会で民間移譲の方針を表明 |
| | 10月 4日 | 移譲先民間事業者の公募手続開始 |
| | 11月26日 | 呉市バス運行事業者選定委員会でA社を運行事業者に選定 |
| | 11月30日 | 公共交通問題対策特別委員会に運行事業者の選定について報告 |
| | 12月22日 | 呉市及びA社とで基本協定書締結 |
| 平成23年 | 1月13日 | 「交通事業廃止及び民間移譲に関する協定書」及び「交通事業廃止及び民間移譲に関する確認書」を締結(呉市職員労働組合連合会、呉公営交通労働組合等) |
| | 1月14日 | 呉市、交通局及びA社による「呉市交通事業民間移譲プロジェクトチーム」を設置 |
| | 1月25日 | 「呉市交通局職員の雇用及び処遇等に関する確認書」を締結(呉市職員労働組合連合会及び呉公営交通労働組合) |
| | 2月 7日 | 公共交通問題対策特別委員会において、「呉市交通事業の一括完全民間移譲に係る経緯等について」報告 |
| | 3月 1日 | A社が呉市交通局の庁舎6階に移行準備室（専門チーム）を設置 |
| | 6月30日 | 公共交通問題対策特別委員会において、「呉市交通事業の一括完全民間移譲に係る進捗状況等について」報告 |
| | 11月25日 | 公共交通問題対策特別委員会において、「呉市交通事業の一括完全民間移譲に係る諸課題の検討概要について」報告 |
| 平成24年 | 2月29日 | 呉市及びA社とで基本合意書締結 |
| | 3月31日 | 呉市交通事業を廃止 |
| | 4月 1日 | A社が運行を開始 |

2．取組の具体的内容とねらい、効果

(1)取組の具体的内容とねらい

呉市は、交通局の抜本的な改革が必要であることから、市の財政負担が最も少なくサービス向上も可能な「一括完全民間移譲」が最善であると判断し、路線移譲に係る運行事業者にA社を選定、同社と基本協定書を締結した。
(基本協定書の主な項目は、次のとおり)

①運行条件

平成24年4月1日から平成26年3月31日までは、移譲時の路線、運行系統、運行回数、運行時間帯及び運賃制度を維持するものとする。

②乗務員等の採用

交通局の職員のうち、A社へ就職を希望する者の採用については、最大限の努力を行うものとし、採用に当たってはA社の雇用条件で雇用する。

③収支不足に対する対応等

・バス事業経営支援補助金　交通局の各路線を引き継いで運行を開始した後、経費削減やその他の経営努力をしてもなお、当該路線に係る経常収入が経常費用を下回る場合は、予算の範囲内で補助金を交付する。

・バス車両購入費補助金　呉市域を運行するバス車両を更新する場合は、その更新費用について、当分の間、予算の範囲内で補助金を交付する。

・バス事業移行準備金補助金　バス車両の塗装替え費用、ICカードシステムの改修費用など、移譲路線の運行を開始するため必要な経費について、予算の範囲内で補助金を交付する。

④協議の継続

平成26年4月1日以降の路線維持については、公共交通機関としての責任の下で、利用者の利便性を向上させるため、最大限の努力を行うものとし、路線の変更等に当たっては、両者で協議するものとする。

(2)効果

一般会計の負担額(負担金及び補助金)について、交通局を存続した場合の推計値(A)と、民間移譲を行った実績値(B)を比較してみると、4か年合計額で約28億4千万円の削減効果があった。

(単位:千円)

| 区　分 | H24 | H25 | H26 | H27 | 合　計 |
|---|---|---|---|---|---|
| 公営存続推計(A) | 1,786,169 | 1,589,061 | 1,579,787 | 1,295,536 | 6,250,553 |
| 民間移譲実績(B) | 789,785 | 895,853 | 862,258 | 864,338 | 3,412,234 |
| 効果額<br>(B)-(A)=(C) | △ 996,384 | △ 693,208 | △ 717,529 | △ 431,198 | △ 2,838,319 |

3．他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1)他の自治体の参考となると考えられる点

①上手く進んだ理由

呉市交通局は、平成23年度末に事業を廃止した時点で、車両数142両、職員数326人という規模であったため、路線移譲に係る運行事業者の公募を行う際、応募する事業者があるのかとの危惧があったが、結果的に2者からの応募があったことが、一括完全民間移譲を実現するに当たって上手く進んだ大きな要因であると思われる。

②苦労した点

呉市交通局に在籍していた職員のうち、一般会計で採用した者以外の職員(運転士等)の再就職先の確保が課題であったが、移譲先のA社をはじめ、各民間企業や市の外郭団体等に、採用試験の実施等について働きかけた。

移譲時点の平成24年4月1日までに再就職先が確保できなかった職員については、市の特例嘱託職員として採用し、民間企業の採用試験を受験等する際の休暇の付与、再就職に役立つと認められる資格の取得に対する助成、ハローワークと連携した求人情報の提供及び各種相談の受付など、可能な支援を行った。

(2)今後の課題等

効率的・効果的なネットワークの実現を図るため、バス交通の幹線路線及びフィーダー(支線)路線の役割を明確化するとともに、生活交通とA社路線バス等との乗り継ぎ利便性の向上に向けた施策の実施に向け、引き続き検討を行う。

〇問合せ先


| 担当課 | 呉市都市部交通政策課 | | |
|---|---|---|---|
| TEL | 0823-25-3239 | MAIL | kotusei@city.kure.lg.jp |