事例No.	275
公表年度	H28
団体の属性	中核市
団体名	兵庫県尼崎市

事例区分	公営企業

タグ	・交通事業 ・組織改革 ・（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

「兵庫県尼崎市営バスの民営化」

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	兵庫県尼崎市営バスの民営化
団体名	兵庫県尼崎市
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）	452,185	行政区域内面積（㎢）	50.7
事業開始年月日	昭和23年3月8日	営業路線（km）	97.4
年間走行距離（km）	4,383,439	年間輸送人員（人）	12,592,945
在籍車両数（両・台）	130	職員数（人）	100

※表中の計数はH28年3月19日時点



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

尼崎市営バス事業は、費用削減や収入増加策を行うことで経営改善を図ってきたものの、市の実施する高齢者市バス特別乗車証制度において、平成22年10月に利用者の一部負担の導入に係る改正があったこと等により経営が大きく悪化した。そのため、将来にわたって市民にとって必要なバス交通サービスを確保するといった観点から、市営バス事業を民営化することにより、民間事業者のもつ経済性や広域性等を発揮させて市の財政負担の軽減を図るとともに、さらなる利便性の向上を図っていくこととした。

(2)検討を開始した契機・導入過程

年度	月	庁内の動き・会議体等	市民説明等	（参考） ※ 資金不足比率
21	－			5.93%
22	10	高齢者市バス特別乗車証の利用者一部負担の導入（健康福祉局）		18.21%
	11	第1回バス交通検討会議（庁内検討組織）（全8回）		
23	8	第8回バス交通検討会議 「持続可能なバス交通サービスの方向性」をまとめ		17.26% （一般会計から経営支援補助金3億5,000万円を繰入）
	10		「持続可能なバス交通サービスの方向性」に関する市民説明・意見交換会（全6回）	
	11	第1回公営企業審議会（全9回）		
	2 ～3		市民アンケート調査（無作為抽出 3千人）	
24	5		今後のバス交通サービスについての市民説明・意見交換会（全6回）	18.48% （一般会計から経営支援補助金1億1,000万円及び民営化補助金4,600万円を繰入）
	7	第9回公営企業審議会 「完全民営化が妥当である」と答申		
	12 ～1		「市営バス事業の民営化に向けた取組方針（素案）」に係るパブリックコメント	
	1		「市営バス事業の民営化に向けた取組方針（素案）」の市民説明会（全6回）	
	2	「市営バス事業の民営化に向けた取組方針」策定		
25	11 ～12	移譲事業者の公募		9.36% （一般会計から民営化補助金2億8,200万円を繰入）
	3	移譲事業者の決定		
26	－			－ （一般会計から民営化補助金2億5,600万円を繰入）
27	10	市営バス事業廃止関連条例案可決（9月議会）		－ （一般会計から民営化補助金12億4,600万円を繰入）
	10	移譲事業者と路線移譲の協定を締結		
	3	移譲事業者へ路線を移譲、市営バス事業廃止		

※ 経営支援補助金は、公営企業における資金不足比率の早期健全化基準20%を超えないよう繰り入れたもの。

※ 民営化補助金は、市営バス事業の民営化に伴って生じる一時的なコスト（交通局職員の希望退職に伴う退職手当や累積不良債務解消など）について、交通局の経営状況ではその負担が困難なことから繰り入れたもの。

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

① 基本的な考え方（「市営バス事業の民営化に向けた取組方針」より抜粋）
- 将来にわたって、市民にとって必要な路線等バス交通サービスを確保していくことを基本とする。
- 市民、利用者の利便性の向上等民営化のメリットが発揮されるよう努める。
- 財政負担の軽減を図るとともに、移行コスト等一般会計への影響も十分考慮する。

② 移譲の条件等
- 運行条件：移譲から3年間（平成30年度末まで）は、移譲時の路線、運行回数等サービス水準を維持する。ただし利用者の利便性の確保等合理的な理由のある場合には、別途提案のうえ協議できる。
- 選定方法：学識経験者等を構成員とする選定委員会を設置し、公募型プロポーザル方式により選定
- 評価項目：経営基盤の安定性、安全・安心な運行体制、路線運営に係る経営方針、収支計画の健全性、市民サービスの維持・向上の実現性、事業経営に係る効率性（市財政への影響）
- 移譲日：平成28年3月20日

(2)効果

① 市営バスでは経営難により装備できていなかったICカードシステムについて、移譲事業者のICカードシステムを拡大することで、全てのバス車両でICカード対応を実現することができた。（高齢者市バス特別乗車証のICカード化を含む。）

② 移譲事業者の既存市内路線の運賃(220円)を、民営化を契機として移譲路線の運賃(210円)に合わせて値下げすることができ、市内運行事業者4社全ての運賃が210円となった。また、移譲事業者は、市営バス事業の民営化に向け、市内路線を運行する他社とIC定期券の共通利用の開始や始終発時刻の拡大など、利用者の利便性の向上に大きく努めた。
③ 市は、移譲路線のうち、移譲事業者の経営努力をもってしても経常収支が赤字となる路線を対象に補助金を交付することとしているが、今後の市の財政負担は軽減される見通しである。

(単位:千円)

年度	交付先	対象期間	路線補助金	基準内繰入	合計
25	交通局	H25.4.1～H26.3.31	316,271	53,729	370,000
26	交通局	H26.4.1～H27.3.31	317,978	52,022	370,000
27	交通局	H27.4.1～H28.3.19	324,201	45,799	370,000
	移譲事業者	H28.3.20～H28.3.31	6,576	−	6,576
28	移譲事業者	H28.4.1～H29.3.31	(上限) 199,772	−	199,772

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 交通局保有のバス車両については全て無償譲渡とし、移譲後においても全路線のノンステップバスでの運行を継続することとした。また、移譲事業者は今後もノンステップバスで車両更新等を行うこととした。
バス車両以外の交通局保有資産については、次のとおり取り扱った。
・バス事業に使用する停留所、上屋、備品等:無償譲渡
・バス事業に使用する土地、建物:有償譲渡
・上記以外のもの:一般会計へ所管換え
② 交通局に在籍する職員の処遇については、各職員の能力や適性を見極めるとともに、個人面談を通してそれぞれの意向を踏まえた結果、次のとおりとなった。(平成28年3月時点の処遇対象者合計55人)
・市長部局等へ転籍 27人
・希望退職 28人(うち移譲事業者へ再就職 5人)
③ 交通局における管理の受委託の受託会社(市の出資団体)については、少なくとも5年間は、運行委託の事業量を維持するよう、移譲事業者と尼崎市で協定を締結した。将来的には、市が株式を持たずに完全に独立した民間企業として事業を行うことが望ましいため、同社は平成32年度を目途に経営改善に取り組んでいるところである。

(2)今後の課題等

平成29年3月策定予定の地域交通計画に基づき、利用者の移動目的などに対応したネットワークへの改編やバスの行き先表示、運賃や運行ダイヤなどの利用環境の改善を図り、地域が支える持続可能なバス交通に係る取組を進めていく。
なかでも移譲後4年目以降のバスネットワークや乗車料制度については、データの検証や事業者からの提案も踏まえ、引き続き検討・協議していく必要がある。

○問合せ先

担当課	尼崎市企画財政局 ひと咲きまち咲き推進部 まち咲き施策推進担当		
TEL	06-6489-6147	MAIL	ama-machi@city.amagasaki.hyogo.jp