

# バス事業民営化推進プラン(案)

(大阪シティバス(株)への一括譲渡によるスキームについて)



平成26年11月  
大阪市交通局

# 目次

<b>1</b>	<b>はじめに</b>	1
<b>2</b>	<b>バス事業の民営化及びスキーム</b>	
(1)	これまでの経過	2
(2)	「議会において提起されたバス事業の民営化手法に関する検討について」 をもとにした議会の議論	3
(3)	民営化のスキームについて	4
<b>3</b>	<b>大阪シティバス(株)の経営方針と事業計画</b>	
(1)	経営方針	5
(2)	譲渡時の事業計画	6
(3)	事業計画に基づく収支シミュレーション	7
<b>4</b>	<b>大阪シティバス(株)へ一括譲渡する場合の資産・資本のあり方について</b>	
(1)	資産形成の基本的な考え方	8
(2)	民間からの資本注入	
①	目的と考え方	9
②	資本金	10
③	増資時の株主構成	11
④	パートナー選定	12
⑤	外部資本注入までのフローイメージ	13
<b>5</b>	<b>諸課題に対する解決の方法（民営化基本プラン（案）の考え方に基づく）</b>	
(1)	企業債の取扱いについて	14
(2)	補助金の取扱いについて	15
(3)	債務の処理について	16
(4)	職員の処遇について	17
(5)	市の交通政策について	18
<b>6</b>	<b>スケジュール</b>	19

# 1 はじめに

本市バス事業は、公営での経営が破綻している状況の中、市民・利用者に必要なバスサービスを、将来に亘り持続的・安定的に提供するとともに、より良いサービスとしていく手法は何かといった検討を重ね、平成24年12月に「バス事業民営化基本方針(素案)」を策定し、さらにその後、市民・利用者のお声もお聞きしながら、また、議会での議論を踏まえ、平成25年5月に「バス事業民営化基本プラン(案)」を策定して、民営化の必要性を提起してきた。

議会においても、バス事業の民営化について、市民・利用者にとって重要なバスサービスに関わる課題であることから、丁寧かつ慎重に議論を重ねていただいていた。

さらに、平成26年9月には、「大阪シティバス(株)への一括譲渡」や「段階的譲渡」の課題に対する考え方を整理した、「議会において提起されたバス事業の民営化手法に関する検討について」をとりまとめた議会へ報告し、「大阪シティバス(株)への一括譲渡」に関して前向きな議論をいただいたところである。

このような議論を踏まえ、バス事業については、「大阪シティバス(株)への一括譲渡」によって民営化を実施することとし、具体的な譲渡時の事業計画などを、本推進プラン(案)としてとりまとめたものである。

バス事業は、今後の経営環境を踏まえると、経営悪化の懸念が強いものと考えており、民営化の実現には一刻の猶予も許されないものと認識していることから、本推進プラン(案)でとりまとめた、「大阪シティバス(株)への一括譲渡」について、議会でのコンセンサスを得て早急に議決をいただき、民営化の目的である持続的・安定的なバスサービスの提供を、早期に確実なものとしてまいりたいと考えている。

## 2 バス事業の民営化及びスキーム

### (1) これまでの経過

バス事業の民営化について、市民・利用者が必要不可欠なバスサービスを、将来に亘り持続的・安定的に提供するとともに、より良いサービスとしていく手法は何かといった検討を重ね、市民・利用者のお声もお聞きしながら、また、議会での議論を踏まえ、民営化の必要性を提起してきた。

年月	検討資料	基本的な考え方
H24.12 H25.2	バス事業民営化基本方針(素案) バス事業民営化基本方針(案)	競争性を確保しながら持続的なコストダウンとサービス向上を図るため、運営主体をプロポーザル方式の公募により、より優れた民間バス事業者を選定し譲渡する。
H25.5	バス事業民営化基本プラン(案)	運営主体をプロポーザル方式の公募により、より優れた民間バス事業者を選定する一方、市民・利用者のバスサービス維持に対する不安を払しょくするため大阪運輸振興㈱に一定の規模を譲渡する。
H25.9	バス事業民営化・譲渡の考え方について (大阪運輸振興㈱への譲渡規模の範囲)	大阪運輸振興㈱が不測の事態に備える役割を果たせるよう、最も安定的な経営基盤を確保することを重視しながら、一定の競争性が確保できるよう守口、中津、鶴町の3営業所を随意で譲渡する。

#### 【主な議会議論(H25.3～H26.5)】

##### ○ 一括譲渡

- ・バスは市民の足である。地下鉄と別になるのではなく、グループ会社・子会社化してしっかり守るべき。
- ・グループ経営する中で利益の最大化と路線の維持に対する責任をとってもらふべき。
- ・交通政策の共有や市民の安心の担保、職員の雇用問題などから一括譲渡すべきと指摘してきた。
- ・なし崩し的に一括譲渡といった、競争性の発揮がなされないような手法はとるべきではない。

##### ○ 段階的譲渡

- ・オールリセットして民間譲渡するのではなく、例えば平成26年度に大阪運輸振興㈱及び南海バス㈱にそのまま譲渡すれば良いのではないか。残りは民間委託し、委託後1年間の状況を見て譲渡し、段階的に民営化を図るという安全策をとればどうか。

H26.9月に議論の深度化を図るべく、大阪シティバス㈱への一括譲渡、民間事業者への段階的譲渡について、さらなる論点整理や課題に対する考え方を盛り込んだ「議会において提起されたバス事業の民営化手法に関する検討について」をとりまとめた。

その後、平成26年9月～10月の、交通水道委員会や平成25年度公営・準公営企業会計決算特別委員会において集中的に議論がなされた。

## 2 バス事業の民営化及びスキーム

### (2) 「議会において提起されたバス事業の民営化手法に関する検討について」をもとにした議会の議論

#### 【検討資料の概要(課題の解決に向けた考え方)】

##### ○ 一括譲渡

大阪シティバス(株)への一括譲渡は、「競争性の発揮」によるサービス改善やコスト削減、交通インフラの活性化にリスクがある。  
⇒次善の策として、すでに市場で「競争性」を発揮している民間事業者から、経営陣だけでなく「資本注入」という具体的な形で最大限経営に参画してもらい、結果として「競争性の発揮」に比肩するサービス改善やコスト削減を実現し活性化を図る。

##### ○ 段階的譲渡

職員の段階的な転籍や財政効果の遅延といった課題がある。  
⇒現在大阪シティバス(株)に委託している営業所をそのまま譲渡し、二段階目に民間事業者への公募譲渡などを行うことで、職員は二段階目で一齐に転籍することとなるほか、二段階目も早急に進めることで早期の財政効果の発揮が期待できる。

#### 【平成26年9月～10月の、交通水道委員会、平成25年度公営・準公営企業会計決算特別委員会、第3回定例会一般質問における主な意見】

##### ○ 一括譲渡

- ・民間事業者の出資率は33%以上にして、特別決議を単独で阻止できる状態が必要。
- ・大阪シティバス(株)は、民間バス事業者並みの運行コストの水準を実現しており、外部資本の注入によって経営ノウハウをさらに取得するなら、市バスの後継事業者になることは現実的なスキームといえる。
- ・サービス維持に対する不安への担保をいかにとるかという視点で、バスと地下鉄の一体的な経営、グループ経営を目指すべき。
- ・市民の足を確保し、市民サービスに供するという視点で資本を導入することが重要である。大阪シティバス(株)が民間バス会社に限りなく近く、経営体力を備えた会社に早くなってほしい。
- ・大阪シティバス(株)への一括譲渡は外部資本の注入という考え方で現実的な議論に十分なり得る。
- ・大阪シティバス(株)への一括譲渡を一貫して主張してきた。交通局や市長もその考えを示している。我々も今まで以上に前向きに検討させていただきたいと考える。
- ・民営化の実現に向けて、大阪シティバス(株)の確実な経営改革の実行と、民間事業者からの資本注入や経営陣の参画を図りつつ一括譲渡し、地下鉄が親会社として一体で経営していくスキームについて、会派のコンセンサスを得つつ進めている。

##### ○ 段階的譲渡

- ・転籍条件の違いなどにより、労働条件の調整などに時間を要することや、給与水準、労働条件に格差が生じるといった課題がある。

- ・一括譲渡に関する民間事業者からの資本注入や、大阪シティバス(株)の経営改革の進捗状況などの議論が中心に行われた。
- ・段階的譲渡は、職員の転籍条件などの調整すべき課題が多い。

## 2 バス事業の民営化及びスキーム

### (3) 民営化のスキームについて

- バス事業の民営化スキームについては、平成25年2月に「大阪市自動車運送事業の廃止に関する条例案」の上程後も、民営化基本プラン(案)を基に時間をかけて様々な議論・検討を行ってきた。
- その中で、「バスサービスの維持に対する安心の担保」や「地下鉄と一体的な経営」の観点から、大阪シティバス(株)への一括譲渡に対するご意見がなされていた。

- 大阪シティバス(株)は、平成25年9月策定の経営改革計画の着実な取組みにより経営能力は一変しており、既に民間事業者並みのコスト構造を実現している。
- また、民間事業者から社外や常勤の取締役を招へいし、経営体制を強化している。
- 今後、さらに経営改革が進むことで、一層の経営基盤の強化が期待できる。

- 平成26年9月～10月の、「交通水道委員会」や「平成25年度公営・準公営企業会計決算特別委員会」での議会議論では、民間事業者からの経営陣の参画や資本注入が前提ではあるが、大阪シティバス(株)への一括譲渡を評価する意見が多くなされた。

以上の議会での議論を踏まえるとともに、

- 市民・利用者のバスサービスの維持に対する安心の担保
- 地下鉄とのネットワークの一体性や連携
- 職員の転籍条件などの雇用の対応

という3つの観点から、民間からの経営陣の参画、資本注入を行い、より民間事業者に近づけていくという前提で大阪シティバス(株)へ一括譲渡する。

なお、民営化の基本方針や路線・サービスの維持方策については、平成25年5月に策定した民営化基本プラン(案)の考え方に基づくものとする。

## 3 大阪シティバス(株)の経営方針と事業計画

### (1) 経営方針

市バス事業の一括譲受後、大阪シティバス(株)では、下記を「経営方針」として取り組むこととする。

#### 1 安全確保

- 「安全はすべてに優先する」という方針のもと、経営トップが主体的に関与し、運輸安全マネジメントを推進する。

#### 2 路線の維持とサービス向上

- 民営化基本プラン(案)に掲げる「バス運行にかかる協議体」に参画し、引き継いだ路線・サービスを維持する。
- お客さまの需要をきめ細やかに把握するとともに、高齢者や外国人観光客の対応のための昼間時間帯の増便などさらなる運行サービスの向上を目指す。
- 他バス事業者との共同運行など、市域外への路線拡大の検討を進めていく。

#### 3 市政策との連携

- 市の交通政策や地下鉄とバスのネットワーク構築について、市バス事業を継承した事業者として積極的に連携・協力する。

#### 4 自立経営の実現

- 民間の経営能力、営業能力を取り入れ、持続的な自立経営を実現する。
- 路線バスにこだわらず様々なバスサービスの展開のほか、営業所などのスペースを有効活用するなど多様な事業展開を検討する。
- 労使相互の信頼による安定的な労使関係を実現する。

### 3 大阪シティバス(株)の経営方針と事業計画

#### (2) 譲渡時の事業計画

譲渡時に交通局が運行している路線・サービスについて、空白期間を設けることなく、大阪シティバス(株)が運行する。

【H26.11.1現在】

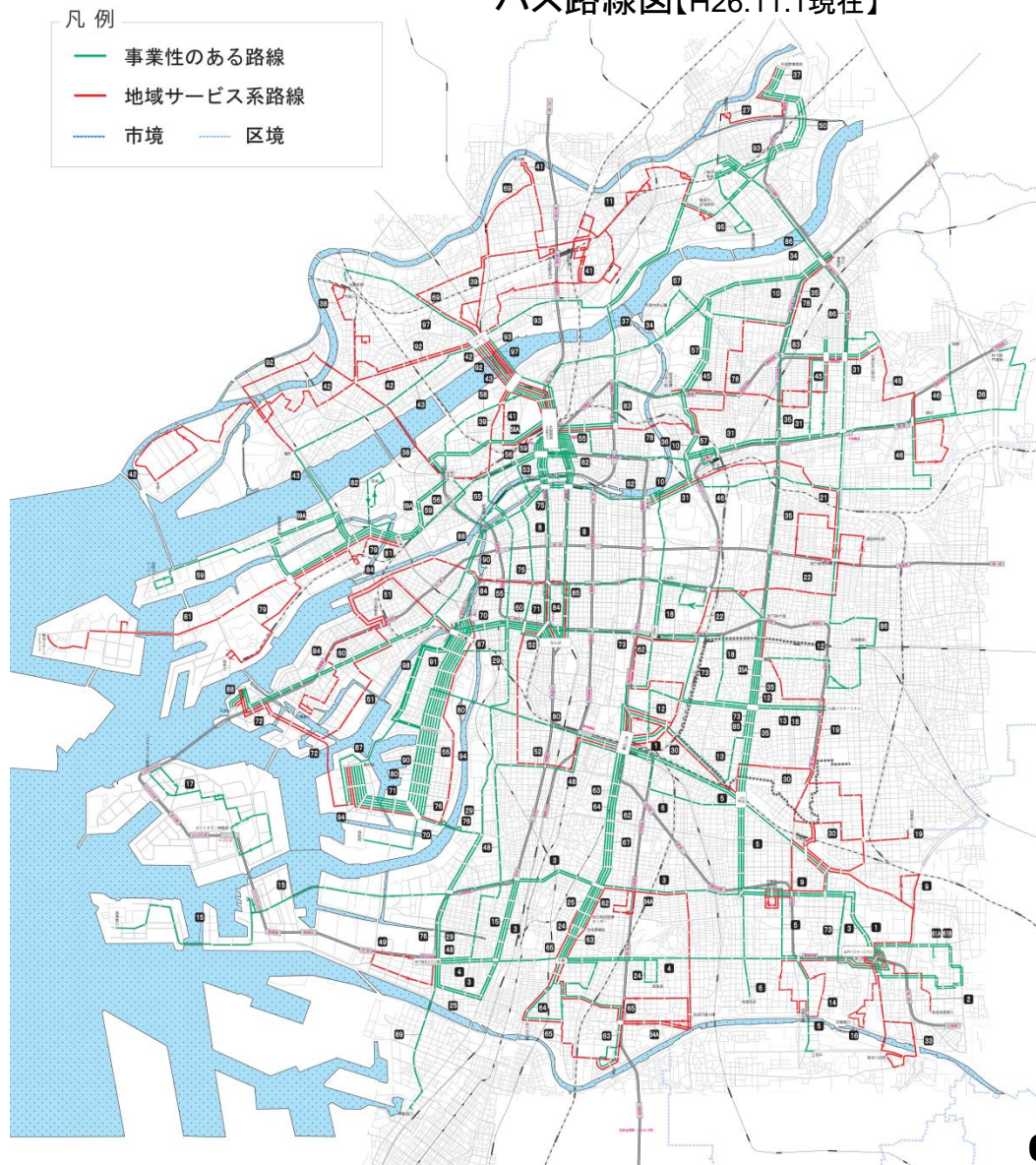
譲渡する路線	
事業性のある路線	58系統
地域サービス系路線	29系統
合計	87系統
走行キロ(1日平均)	46,415km
営業キロ	441.3km
停留所数	986カ所

事業性のある路線 : バス事業者の独立採算による運行によって維持する路線。  
 地域サービス系路線 : 民間バス事業者並みのコストでも採算性の確保が困難であるが、市が支援を行いながら維持する路線。

使用する主な施設		
営業所	7営業所	住吉、守口、中津、住之江、井高野、鶴町、西島
バスターミナル	6カ所	大阪駅前、北巽、住之江、出戸、なんば、野田阪神
操車場	4カ所	大阪駅西、阿倍野北、天保山、西船町
転回地	11カ所	阿倍野東、杭全、榎木橋、中島公園 ほか

使用するバス車両		(単位:両)							
営業所		住吉	守口	中津	住之江	井高野	鶴町	西島	合計
車両数		81	99	85	72	49	84	60	530
全車両ノンステップバス									

バス路線図【H26.11.1現在】





### 3 大阪シティバス(株)の経営方針と事業計画

#### (3) 事業計画に基づく、平年度ベースの収支シミュレーション

【前提条件】

➢平成26年9月に議会へ示した、「議会において提起されたバス事業の民営化手法に関する検討について」に記載。

- ・収入:将来推計人口や、敬老優待乗車証制度の見直しによる影響を加味して試算。
- ・費用:当局の平成25年度乗合バス標準原価ベースから、大阪シティバス(株)への委託における営業費用キロあたりコスト相当分を算定(618円/km)して試算。

(単位:百万円)

項目	※1 事業性のある路線	※2 地域サービス系路線	合計
営業収益	9,812	1,033	10,845
運輸収入	9,640	1,002	10,642
その他収入	172	31	203
営業費用	8,615	1,690	10,305
営業損益	1,197	▲657	
※3 地域サービス系路線補助金	—	657	
差引	1,197	0	1,197

※1 バス事業者の独立採算による運行によって維持する路線。

※2 民間バス事業者並みのコストでも採算性の確保が困難であるが、市が支援を行いながら維持する路線。

※3 市の交通政策部門が所管する、不採算の地域サービス系路線に対する補助金。

# 4 大阪シティバス(株)へ一括譲渡する場合の資産・資本のあり方について

## (1) 資産形成の基本的な考え方

- ・平成25年5月策定の民営化基本プラン(案)では、バス営業所等の土地・建物は当面貸付、また、バス車両は貸付または有償譲渡としていた。したがって、事業譲渡にあたり必ずしも新たに資産を取得することを条件とはしていない。
- ・当初から大きな資本金を設定することは、配当政策や資本政策上課題がある。また、現時点では潤沢な資金を有していないため、当初は民営化基本プラン(案)どおり貸付からスタートし、内部留保を集積して自己資本に切り替えていく。
- ・譲渡当初は、土地・建物やバス車両といった資産は取得せず、市から借り受けるため、資産取得にかかる費用は必要ないが、事業開始当初に必要な運転資金の確保が必要な際には、金融機関からの借り入れ等により資金調達する。

大阪シティバス(株) 貸借対照表(H26.3.31現在)

(単位:百万円)

資産の部		負債の部	
科目	金額	科目	金額
流動資産	802	流動負債	216
現金・預金	530	固定負債	146
売掛金	242	負債計	362
その他	30		
固定資産	69	純資産の部	
有形固定資産	9	資本金	10
投資その他の資産等	60	利益剰余金	499
		純資産合計	509
資産合計	871	負債・純資産合計	871

### 【事業運営に必要な資産の対応】

土地・建物等	▶	当面は貸付による対応
車両	▶	当初は貸付からスタート (内部留保を集積して自己資本に切り替えていく)
停留所	▶	交通局が所有するものは、無償譲渡(※)

※ 無償譲渡

現行のバスサービス維持のために必要不可欠かつ他事業への活用や転売が困難であることなどを考慮し、無償譲渡することで円滑な移行を進める。

大阪市自動車運送事業 財産明細書(H26.3.31現在)

(単位:百万円)

	金額	説明
(資産の部)	18,178	
有形固定資産	18,177	
土地	4,927	営業所、BT等
建物	8,301	営業所、BT等
構築物	622	電照標識、金属式標識等
車両	3,023	バス車両530両等
機械装置	1,220	車庫等の機械設備
工具、器具及び備品等	70	整備関係機器類
建設仮勘定	14	営業所建物等
無形固定資産	1	
ソフトウェア	1	

## 4 大阪シティバス(株)へ一括譲渡する場合の資産・資本のあり方について

### (2) 民間からの資本注入

#### ① 目的と考え方

##### 【資本注入の目的】

一括譲渡により事業者が複数存在しないなかでは、競争性の発揮によるサービス改善やコスト削減、交通インフラの活性化にリスクがあるため、市場で競争性を発揮している民間事業者から、経営陣だけではなく「資本注入」という具体的な形で最大限経営に参画してもらうことで課題の解決を図っていく。

##### 譲渡時の 資金調達

- ・当初は営業所等の土地・建物やバス車両などの資産を取得せず、事業開始に必要な資金は金融機関からの借り入れ等に対応し、内部留保を集積して自己資本に切り替えていくため、増資による資金力強化の必要はない。

##### 増資の 目的

- ・増資は資金力を得ることが大きな目的ではなく、第一に資本構成を変えることである。

##### 増資の タイミング

- ・大阪シティバス(株)に530両規模もの乗合バス事業の経営実績がない中、民間事業者の立場からは、譲渡時点で株主のコンセンサスを得て、資本注入を判断することは難しい面もあることから、着実な経営実績を出したうえで適時に外部資本を注入する。
- ・その間に大阪シティバス(株)も経営理念や方針をよりブラッシュアップし、着実に経営実績を上げながら同社の経営に、より最適なパートナーのあり方を検討する。


- ・当初は、「市(地下鉄)出資100%」で運営する。
- ・民間事業者の参画意欲が働く経営実績を出したうえで、適時に外部資本の注入(増資)によって資本構成を変更する。
- ・民間事業者からの経営陣や資本の注入により優れた民間ノウハウを取得することで、同社の成長性や発展性をより一層高め、大都市にふさわしく、市民・利用者により利便性の高いバスインフラの提供を目指す。

## 4 大阪シティバス(株)へ一括譲渡する場合の資産・資本のあり方について

### (2) 民間からの資本注入

#### ② 資本金

- 4(1)の「資産形成の基本的な考え方」から、譲渡と同時に資本を強化する必要性が低いことも踏まえ、当初は現在の資本金(1,000万円)でスタートする。
- 将来の民間資本の注入による増資時の資本金は、
  - ・企業として、社会的な信用力を保持する観点も考慮する必要がある。
  - ・関西民鉄系列のバス会社の資本金をみると、大半は1億円とされている。
  - ・一般的に資本金が1億円以下の場合、税制上のメリットもある。

 増資時の資本金は概ね1億円とする。

#### <参考>

##### ① 民間バス会社の資本金

西日本ジェイアールバス(株):21億1千万円  
阪急バス(株) :6億9千万円

南海バス(株):1億円  
近鉄バス(株):1億円

京阪バス(株):1億円  
阪神バス(株):9千万円

##### ② 税制上のメリット

- ・資本金が1億円以下の場合、法人事業税において外形標準課税が適用されない。
- ・資本金と資本剰余金の合計額が1億円以下の場合、法人市民税の均等割額が少なくなる。  
(1事業所につき、資本金1千万円超15万円、1億円超40万円)

- ・当初は資本構成を変更せず、資本強化の必要性も低いため、資本金は現在の1,000万円でスタートする。
- ・将来の増資時の資本金は、多くの民間バス会社と同様に概ね1億円に設定する。

## 4 大阪シティバス(株)へ一括譲渡する場合の資産・資本のあり方について

### (2) 民間からの資本注入

#### ③ 増資時の株主構成

##### 議決権保有割合と株主の権利・権限等

議決権保有割合	株主の権利・権限等
3%以上 (100分の3以上)	総会招集請求権・役員解任請求権・業務財産検査役選任請求権・会計帳簿閲覧請求権がある。
20%以上 (5分の1以上)	連結決算上は関連会社となり、出資した会社の損益が連結決算として加算されるため、経営上の責任を果たす目的から、取締役などが派遣されることがある。
33%超 (3分の1超)	株主総会の特別決議を単独で阻止できる。
50%超 (2分の1超)	株主総会の普通決議を単独で成立させられる。

##### 【特別決議】

発行済株式総数の過半数を有する株主を定足数とし、出席株主の議決権の3分の2以上の多数によって決められる。定款の変更・解散・合併など、特に重要な事項の決議に行われる。

##### 【普通決議】

発行済株式総数の過半数を有する株主を定足数とし、出席株主の議決権の過半数によって決められる。取締役・監査役の選任や計算書類の承認などの決議事項に行われる。

##### 議会における 出資比率の 議論

平成26年  
9月～10月  
交水委員会  
決算委員会


- ・民間事業者の出資率は20%以上と整理されているが、33%以上にして特別決議を単独で阻止できる状態は、出資者には最低でも必要ではないか。
- ・51%と49%では議決権が全然違う。市民の足を確保し大阪市民のサービスに供する視点は忘れず、資本導入すべき。
- ・地下鉄としっかり一体性を保つ必要があることから、地下鉄を運営する親会社が、相応の株式を保有する必要がある。

増資時の出資比率は、バスサービス維持に対する市民・利用者の安心・安全への担保、地下鉄とのネットワークの一体性や連携性の維持を勘案し、地下鉄のグループ会社として**交通局(もしくは地下鉄新会社)**が過半数の株式を保有するものとする。

## 4 大阪シティバス(株)へ一括譲渡する場合の資産・資本のあり方について

### (2) 民間からの資本注入

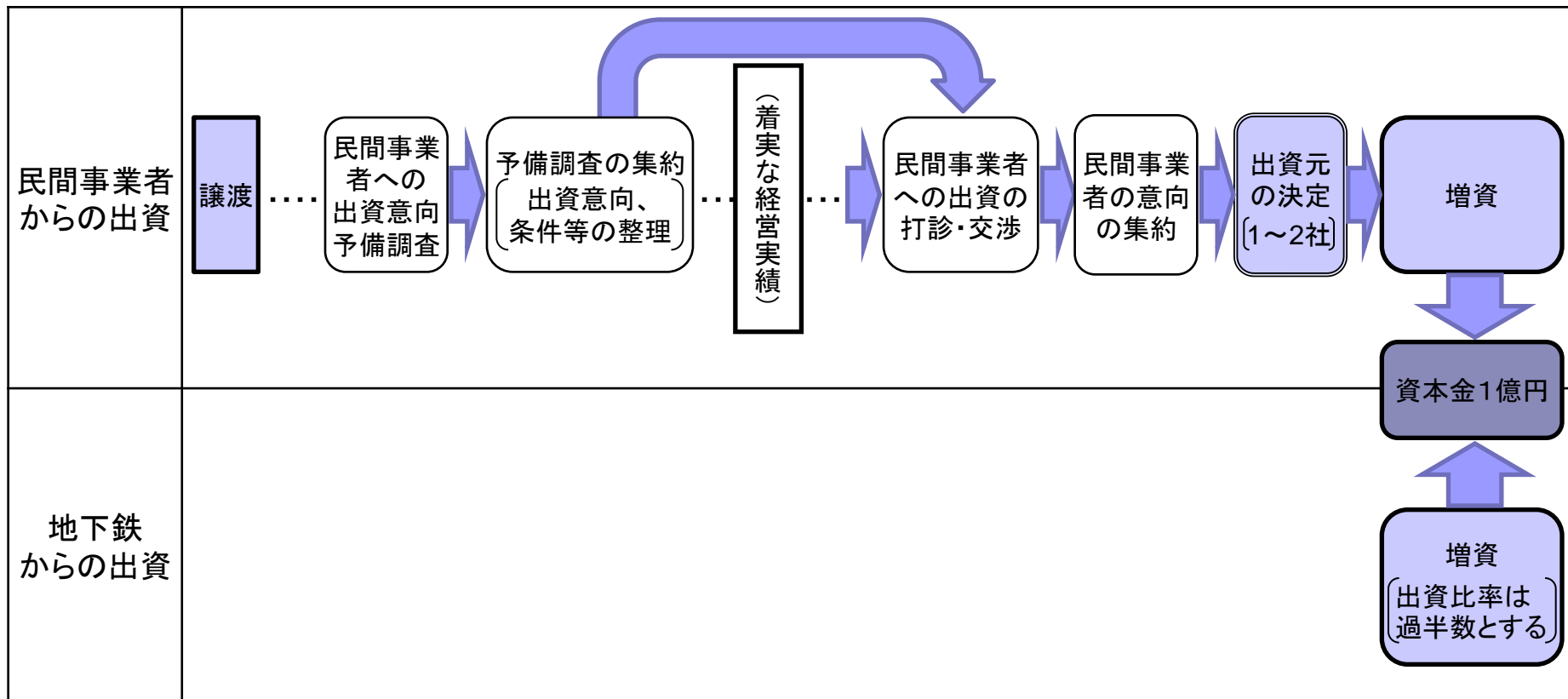
#### ④ パートナー選定

選定の視点	<ul style="list-style-type: none"><li>➢大阪シティバス(株)の経営理念や方針、また、公共交通事業者としての責務について、将来に亘り共有していただけること。</li><li>➢大阪シティバス(株)の経営に責任を持って参画していただけること。</li><li>➢経験・知識などの面から優れた人材を、経営陣に派遣していただけること。</li><li>➢長年に亘り、公共交通事業者としての責務を果たされ、健全な経営をされていること。</li><li>➢バス会社の場合、一定の事業規模で経営されており、また、貸切や長距離など、幅広く事業展開をされていること。</li><li>➢バス経営に関するシナジー効果をより期待する観点から、本市域周辺で運営実績があること。</li><li>➢より市民・利用者のサービス向上が期待できるよう、鉄道との連携が期待できること。      など</li></ul> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;"></div> <div style="border: 1px solid black; background-color: #e6e6fa; padding: 10px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 80%;"><p>交渉先として、市バスエリアとネットワークを接し、バス会社を系列に持つ鉄道事業者(又は系列のバス会社)が考えられる。</p></div> <p>※ なお、大阪シティバス(株)において、経営理念や方針をよりブラッシュアップし、着実に経営実績を上げながら同社の経営に、より最適なパートナーのあり方を検討する。</p>
パートナー数	経営責任を明確化するため、1～2社が望ましいと考える。

# 4 大阪シティバス(株)へ一括譲渡する場合の資産・資本のあり方について

## (2) 民間からの資本注入

### ⑤ 外部資本注入までのフローイメージ



## 5 諸課題に対する解決の方針（民営化基本プラン（案）の考え方に基づく）

### (1) 企業債の取扱いについて

#### ① 現状・課題

- ・平成26年度末で約80億円の企業債残高。
- ・公営企業を廃止する場合は、公営企業として発行した企業債の取扱いについて、関係先(国、借入先)と協議が必要。また、繰上償還を行うこととなれば、財源の調達や補償金(概算4億円)の支払いの可否について協議。

#### ② 関係先との協議

- ・国や借入先との協議の結果、約定上、民間への路線譲渡であれば、原則、国や借入先が繰上償還を求めることとなり、この場合は補償金の支払いは不要。

#### ③ 対応方針

- ・繰上償還が可能な企業債については、繰上償還を実施。
- ・市場公募債（表中④）については、発行要項において繰上償還ができない旨明記されているため、関係部局と協議。
- ・償還時の資金工面としては、現有する資産を可能な限り活用したうえで、「三セク債」（16頁参照）の発行も考えられるが、地下鉄の資金を活用し、市民負担が生じないようにする。

バス事業の企業債残高と補償金の概算  
【平成26年度末】

(単位：億円)

借入先別名称	残高	補償金
①財務省借入金	15	1
②郵貯・簡保管理機構借入金	36	2
③地方公共団体金融機構借入金	14	1
小計	65	4
④市場公募債	13	—
⑤銀行等引受債	2	—
小計	15	—
合計	80	4



## 5 諸課題に対する解決の方針（民営化基本プラン（案）の考え方に基づく）

### (2) 補助金の取扱いについて

#### ① 現状・課題

- ・ バリアフリー車両・低公害車両の購入やバスロケーションシステムの整備などの財源として、国・府・市から受け入れた補助金のうち、平成26年度末時点で資本剰余金に81億円計上されている。
- ・ 公営企業の廃止に際して、補助金の返還を要するかが課題。

#### ② 関係先との協議

- ・ 関係機関との協議や通達等から、「耐用年数を経過していない固定資産を有償譲渡や有償貸付等する場合は、譲渡額等に補助率を乗じて得た額の補助金等を返還する必要がある」と考えられる。

#### ③ 対応方針

- ・ 耐用年数を経過していない固定資産を有償譲渡や有償貸付等する場合は、これまで受け入れた補助金の一部については返還する。  
（概算 国 3億円・府 1億円・市 1億円）

貸借対照表における資本剰余金のうち補助金  
【平成26年度末】

（単位：億円）

所管	名称	金額	
国	国土交通省	住宅市街地総合整備補助金 （営業所、バスターミナル、停留所等）等	7
		地域公共交通確保維持改善事業費補助金 （車両、バスロケ、車両機器等）等	24
	総務省	再建公営路面交通事業バス購入費補助金	12
	経済産業省等	天然ガス自動車普及事業急速充填所補助金等	2
小計		45	
府		車両購入費補助金	7
		運輸事業振興助成補助金	6
小計		13	
市	地域公共交通確保維持改善事業費補助金 （車両、バスロケ、車両機器等）等	23	
小計		23	
合計		81	

## 5 諸課題に対する解決の方針（民営化基本プラン（案）の考え方に基づく）

### (3) 債務の処理について

#### 一般会計との貸借の整理について

##### ① 現状・課題

###### ○ 一般会計長期借入金

- ・第1次再建計画（昭和41～48年度）期間中に借入れ 47億円
- ・第2次再建計画（昭和48～57年度）期間中に借入れ 15億円

##### ② 対応方針

- 一般会計長期借入金は、地方公営企業の廃止の際、「法の適用の廃止」（地方公営企業法施行令第6条）に基づき決算処理を行い、同時に資産や負債を含めて処理を行う。

#### ※ バス事業における企業債・退職金などの資金調達について

支払時の資金工面としては、現有する資産を可能な限り活用したうえで、「三セク債」の発行も考えられるが、地下鉄の資金を活用し、市民負担が生じないようにする。

#### （参考）「三セク債」（第三セクター等改革推進債）

- 公営企業の廃止（特別会計の廃止）を行う場合に必要となる以下に掲げる経費が対象。
  - ・施設及び設備の撤去並びに原状回復に要する経費
  - ・地方債の繰上償還に要する経費
  - ・一時借入金の償還に要する経費
  - ・退職手当の支給に要する経費
  - ・公営企業型地方独立行政法人の設立に際して必要となる資金その他財産の出えんに要する経費
  - ・国又は地方公共団体から交付された補助金、負担金等の返還に要する経費
- 当初は平成25年度末までの時限措置であったが、総務大臣の承認を受けた地方公共団体について、平成28年度まで三セク債の起債発行を可能とする経過措置を講ずることになった。
- 本市においては、平成26年5月31日までに、これまでに民営化に向けた経緯を記した計画書を総務大臣に対して提出し、同年7月18日付けで承認された。

## 5 諸課題に対する解決の方針（民営化基本プラン（案）の考え方に基づく）

### （4）職員の処遇について

#### ① 現状・課題

- ・ 交通局の廃止に伴い職員は退職することとなるため、一括して退職手当の支払いが必要となる。
- ・ 大阪シティバス株への事業譲渡に伴い、同社に職員の転籍を図る必要がある。

#### ② 対応方針

##### 《基本方針》

職員の処遇については、労働組合と互いに責任ある立場のもと、将来の職員の給与・労働条件にかかわることとして十分な意見交換や協議を行い、課題の解決を図っていく。

※ 平成25年1月16日の団体交渉において、労働組合と民営化に向けた協議を進めていくことについて合意。

- ・ 大阪シティバス株の労働条件等を示しながら、職員への十分な説明や意向調査のもとに円滑な転籍を図る。
- ・ このほか、早期退職制度・配置転換などを活用した雇用対策も行う。

# 5 諸課題に対する解決の方針（民営化基本プラン（案）の考え方に基づく）

## (5) 市の交通政策について

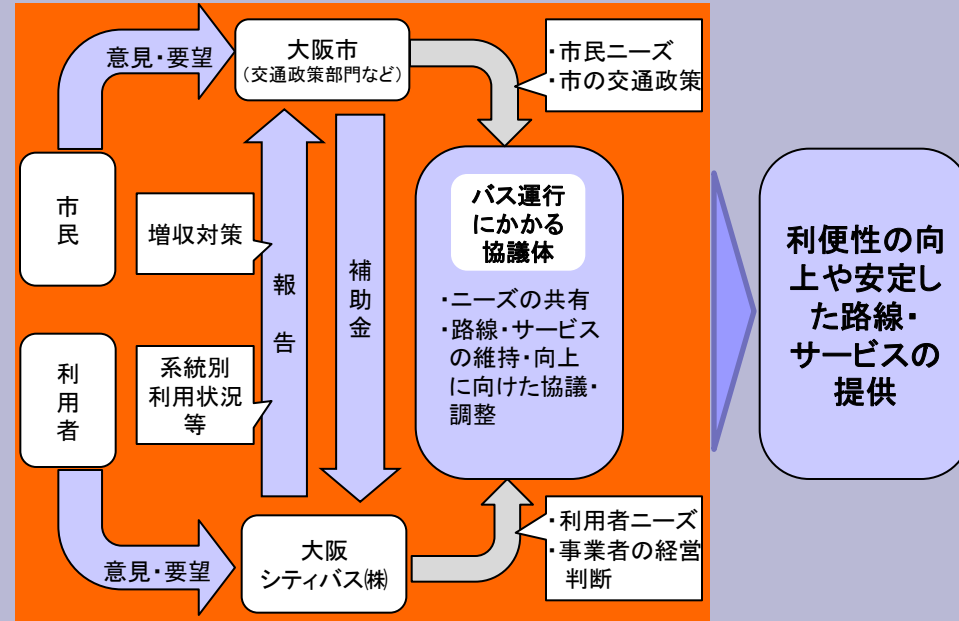
### 新たな交通政策部門の役割

- ・ 市の交通政策の観点から、路線のあり方について検討する。
- ・ 平成26年度以降の新たな地域サービス系路線の維持・確保に伴う、補助事業を所管する。
- ・ 市の交通政策を大阪シティバス(株)と共有しながら路線・サービスを維持・向上していくため、協定を締結して「バス運行にかかる協議体」を設置し、協議・調整を行う。
- ・ 譲渡路線の運行状況をチェック・評価し、それを公表するとともに、大阪シティバス(株)にフィードバックすることにより、路線・サービスの維持・向上を確実なものとする。

### 【バス運行にかかる協議体の設置】

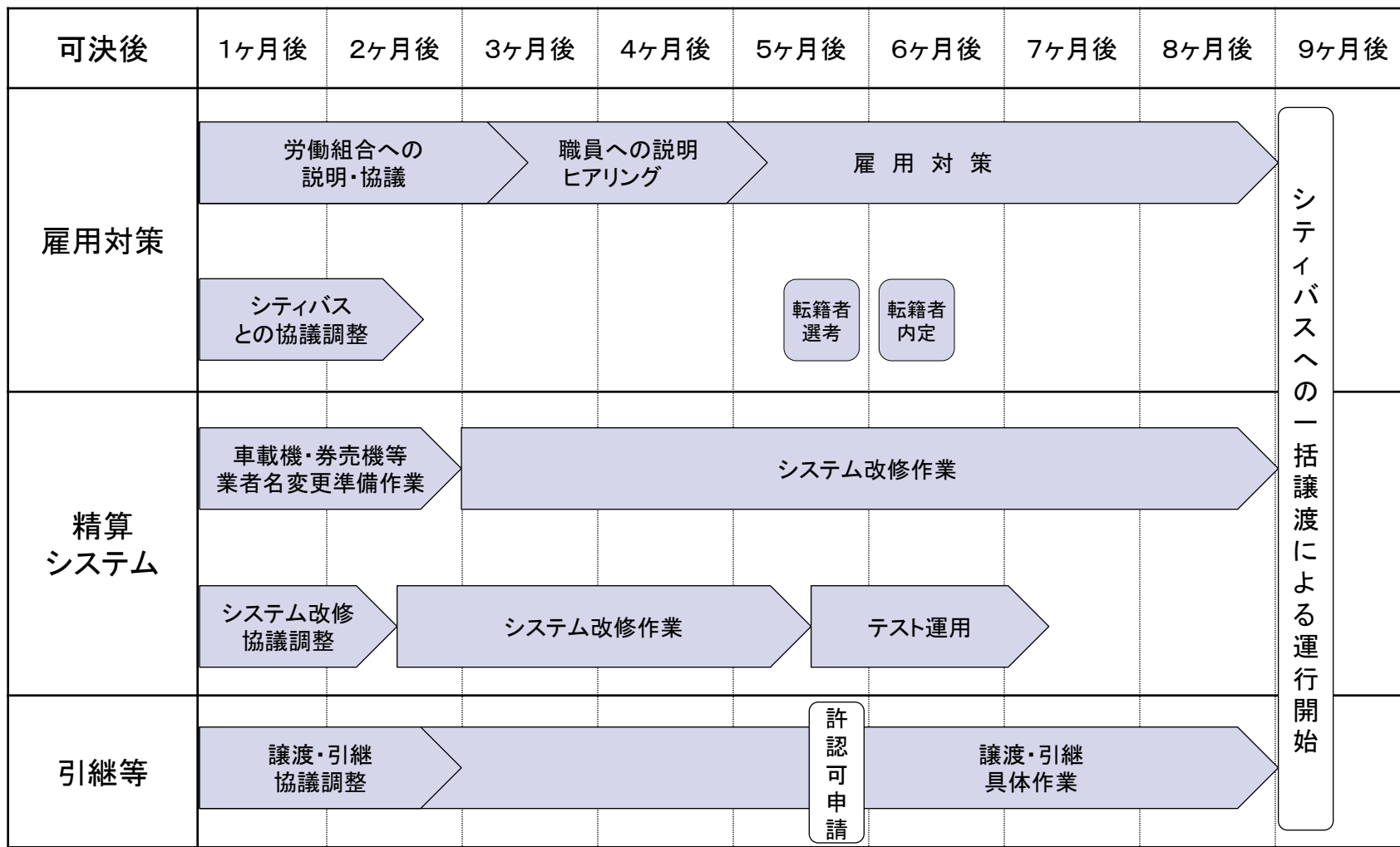
設置	大阪シティバス(株)と協定を締結し設置する。
目的	<p>市における交通政策を大阪シティバス(株)と共有・連携し、市内における路線・サービスの維持・向上を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大阪シティバス(株)との連携を円滑に進めていくため、協議・調整する場の設置を明確にする。</li> <li>・ 協議体を設置して、交通政策部門と大阪シティバス(株)それぞれの役割・責任を認識することにより、路線・サービスの維持・向上のための協議・調整をより円滑に進め、その取組みを確実にする。</li> </ul>
主な協議調整事項	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 市民・利用者の意見・要望に関する事。</li> <li>(2) 路線・サービスの維持に必要な施設などの使用に関する事。</li> <li>(3) 路線・サービスの維持に必要な補助金に関する事。</li> <li>(4) バスの利便性向上や情報発信等の官民協働の取組みに関する事。</li> <li>(5) バスの利用促進に向けた方策に関する事。</li> <li>(6) その他、路線・サービスの維持・向上にかかる取組みに関する事。</li> </ol>
組織体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市の交通政策部門</li> <li>・ 大阪シティバス(株)</li> </ul>

### 一 路線・サービス維持確保スキーム



## 6 スケジュール

事業の廃止に関する条例案の可決後における、基本的なスケジュール。



※早期の民営化を図るため、安全性やサービス性に影響を及ぼさないことを前提とし、大阪シティバス(株)と連携しながら期間の短縮を検討する。