



# バス事業民営化基本方針 (素案)

平成24年12月  
大阪市交通局

# 目次

1	はじめに	1
2	民営化の目的・意義	
(1)	現状認識	2
(2)	民営化の目的・意義	7
3	民営化の基本方針	
(1)	基本方針	9
(2)	バス路線の再構築	10
(3)	民営化後の運営主体について	15
4	諸課題に対する解決の方針	
(1)	路線の委ね方について	16
(2)	譲渡時の路線・ダイヤ・料金等のバスサービスについて	17
(3)	企業債の取扱いについて	18
(4)	補助金の取扱いについて	19
(5)	資産の取扱いについて	20
(6)	債務の処理について	21
(7)	職員の処遇について	22
(8)	大阪市の交通政策について	23
(9)	まとめ	24
5	今後のスケジュール	25

# 1 はじめに

大阪市においては、市営バス事業について、乗車人員の減少傾向が続く厳しい状況が続いていることなどから、これまで数度にわたる経営健全化に取り組んできたが、平成23年度では、経常損益で昭和58年度以来29年連続で赤字となっており、一般会計や地下鉄事業会計から繰入を受けても資金不足が生じるなど一層厳しい状況となっている。また、営業損益では140系統中1系統のみが黒字であり、現状のままでは将来にわたってバス事業全体を維持することができない状況にある。

このような状況の中で、大阪市においては持続可能な輸送サービスを確保するため、民間にできるものは民間に任せ、事業の効率的な実施を図るべく民営化の検討を進めることとし、大阪府市統合本部に「バス改革・持続戦略PT」が設置され、特別顧問や特別参与の指導・助言を得て事業の分析や課題の抽出等が行われた。

平成24年6月19日に開催された第14回大阪府市統合本部会議においては、同PTからの最終報告を受けて、大阪府市統合本部から、バス事業については「地下鉄事業とは完全分離して運営、かつ民営化」との基本的方向性（案）が示された。

この基本的方向性（案）については、7月市会（臨時会）における交通水道委員会において報告・議論されたほか、9月・10月の公営・準公営企業会計決算特別委員会においても様々な議論が行われたところである。

交通局においては、基本的方向性（案）の方針を受けて、8月に民営化推進室を設置し、改めて民営化に向けた具体的検討を進め、このたび、民営化の目的・意義、課題の具体的解決策やスケジュールなどを取りまとめた「バス事業民営化基本方針（素案）」を策定したところである。

この素案についても、様々なご議論をいただいたうえで、平成25年度予算を上程する時期に民営化基本方針（案）としてとりまとめたいと考えている。

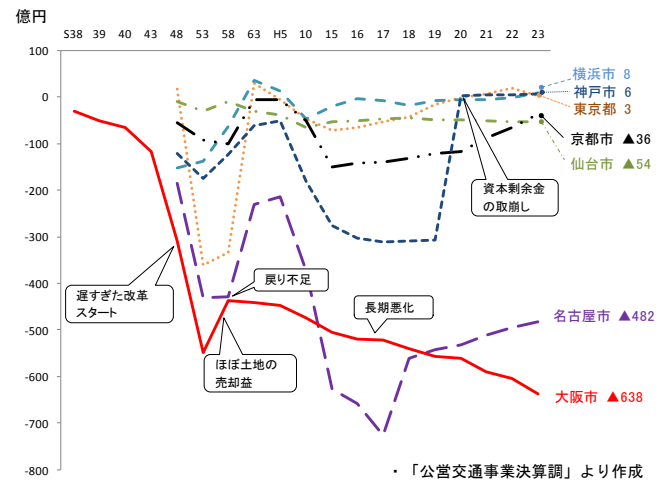
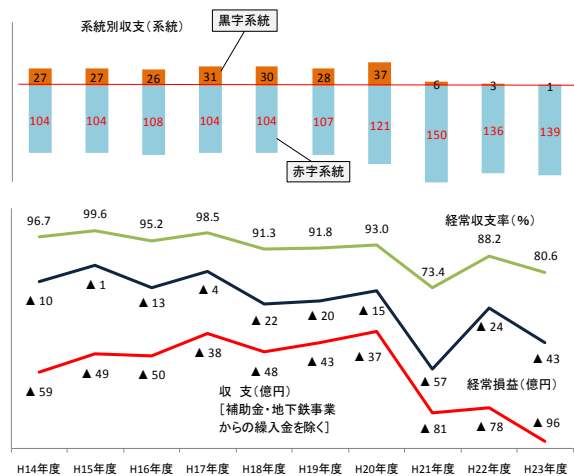
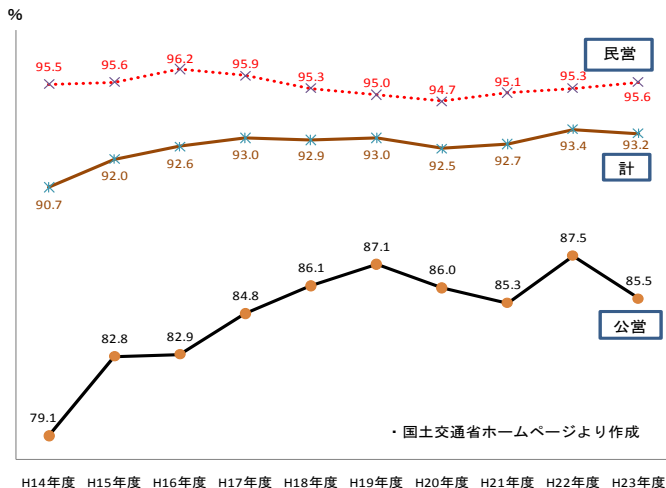
# 2 民営化の目的・意義

## (1) 現状認識

### ① 乗合バス事業の意義と経営状況

バスは、高齢者を含めた市民の足として重要な役割を果たしているが、全国の乗合バス事業の経常収支率は100を下回る厳しい経営状況となっており、行政が一定の支援を行いながらバス路線の維持を図っているところである。

大阪市バス事業においても、一般会計からの補助などを受けながら運営を行っているが、平成23年度決算で43億円の経常赤字となっており、昭和58年度以来29年連続の赤字となっている。また、累積欠損金が638億円にのぼり、資金不足も発生するなど、公営企業として破綻状態にあり、現状のままでは必要なバス路線を維持することが困難な状況にある。



全国の乗合バス事業 (保有車両30両以上)の経常収支率の推移

大阪市のバス事業の経営状況の推移

各都市の累積欠損金の推移

## 2 民営化の目的・意義

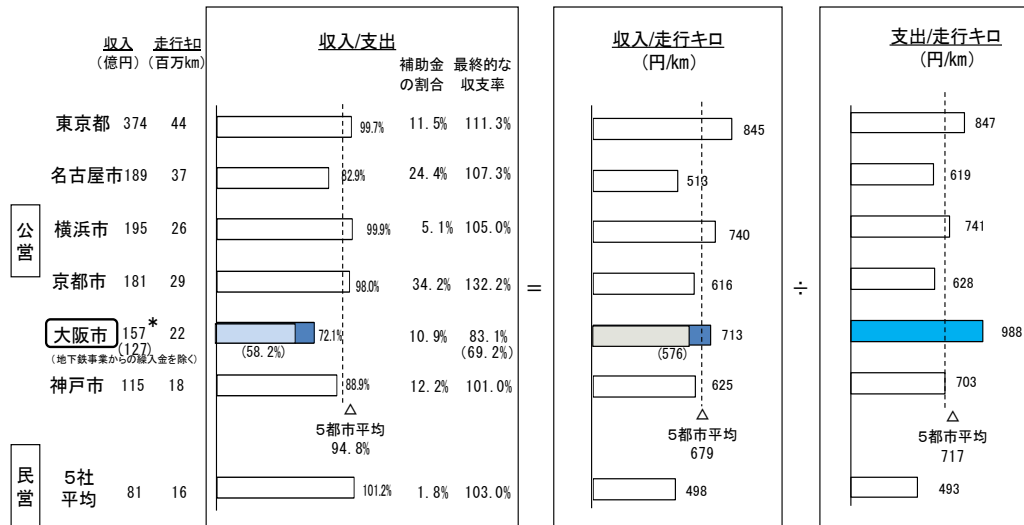
### (1) 現状認識

#### ② 公営企業体の限界

バス事業では、これまで公営企業としても管理委託の拡大や給与カット等により、過去10カ年で職員数を約900人、退職金を除く人件費を約90億円削減するなど経営健全化に取り組んできたものの、他都市や民間バス事業者に比べてコストが高く、また、民間バス事業者に比べて職員数が多い。このため、稼働率が低くなっており、依然として運営が非効率となっている。

#### 収支比較分析(2010年度)

大阪市バスは他都市や民間に比べコストが高い



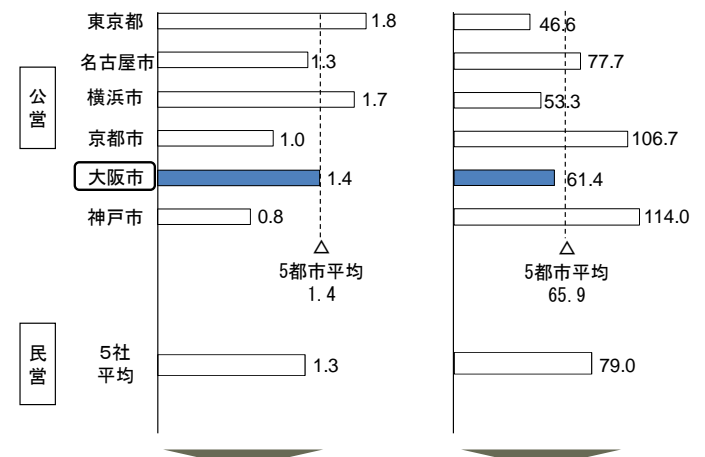
公営平均より約23%、民間平均より約29%利益率が低い

地下鉄事業からの繰入金を除くと、公営平均を下回る

支出が突出して多い

#### 生産性指標 (2010年度)

民間に比べ人数が多く、稼働率が低い  
在籍1車当り職員数\* (人/両)



民間に比べ人数が多い

走行キロが少ない  
...民間の78%程度

\*: 補助金除く

資料: 毎年、国土交通省へ提出している一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価報告書による。

\*: 職員数には運転手以外に、事務・技術・技員・その他を含む

資料: 毎年、国土交通省へ提出している一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価報告書による。

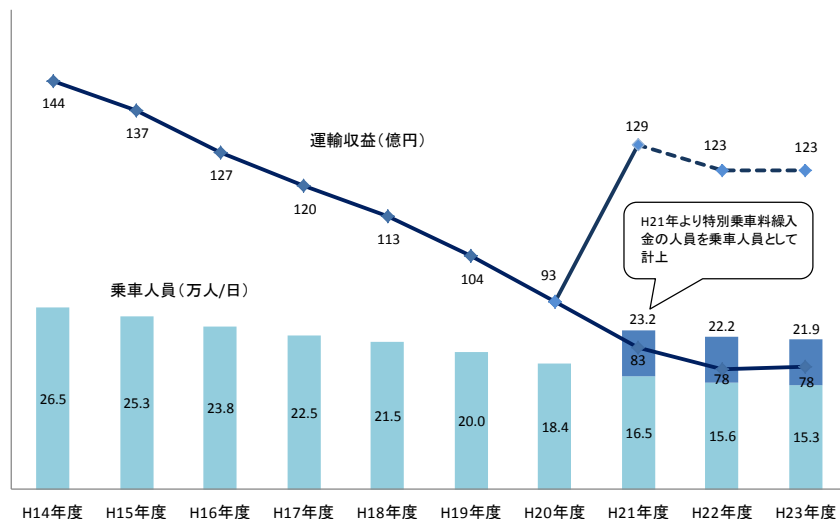
## 2 民営化の目的・意義

### (1) 現状認識

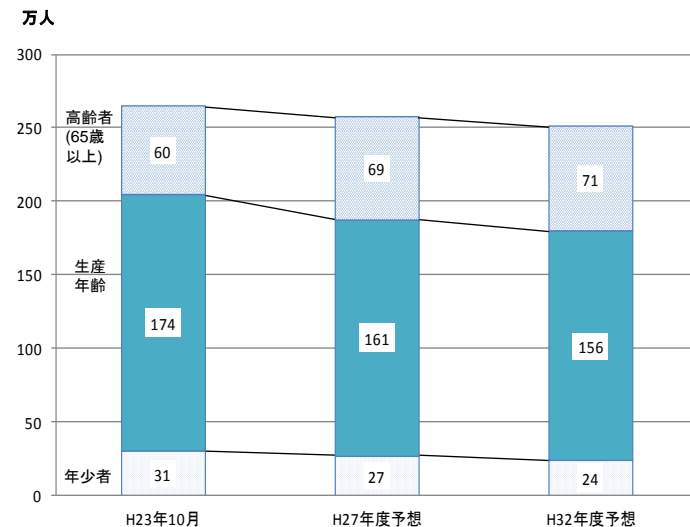
#### ③ 乗車人員の推移

バス事業の乗車人員は、景気の低迷や、鉄道や自家用自動車など他の移動手段への移行等により大幅に減少しており、過去10年間で乗車人員は約4割、運輸収益は約5割減少している。今後についても、乗車人員の減少が見込まれることや、平成26年度には特別乗車料繰入金制度の見直しが予定されるなど、厳しい経営環境が見込まれる。

一方で、今後、高齢者人口の増加が予想されており、バスによる輸送サービスに対して社会的に一定のニーズがあると見込まれることから、持続可能なバスサービスを提供できる仕組みの構築が急務である。



バス事業の乗車人員及び運輸収益の推移



大阪市の将来の人口推計

・平成23年10月は大阪市計画調整局ホームページ「年齢別推計人口」より作成(年齢不詳を除く)  
・平成27、32年の予想は国立社会保障・人口問題研究所『日本の市区町村別将来推計人口』(平成20年12月推計)

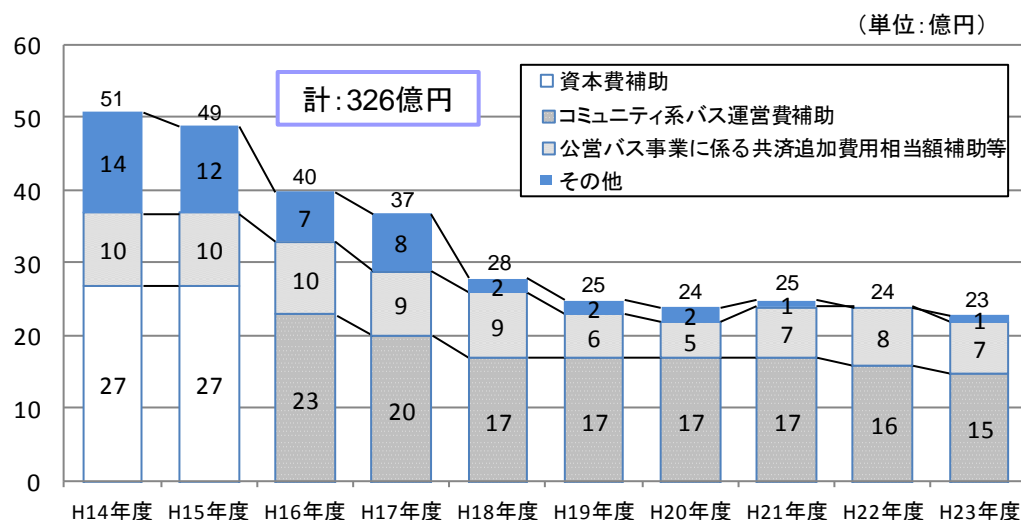
## 2 民営化の目的・意義

### (1) 現状認識

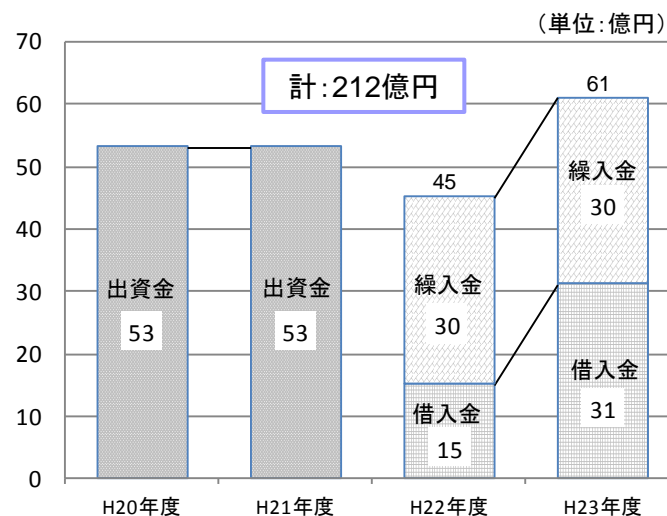
#### ④ 大阪市の財政負担の推移等

平成23年度決算では、バス事業に対し、一般会計から補助金として23億円、過去10カ年では、累計326億円が繰り入れられてきたが、大阪市の財政状況が非常に厳しい状況にあるなか、バスサービスの維持方針について抜本的な改革を実施し、大阪市の財政負担を縮減していく必要がある。

また、地下鉄事業からは、平成23年度決算では、繰入金30億円、借入金31億円、あわせて61億円の財政支援を受けており、平成20年度からの累計では、出資金も合わせると212億円の財政支援を受けている。これらの支援を受けてもなお、平成23年度決算では運転資金を確保できない状況となっており、これ以上の債務の拡大を抑制し、早急に財務リスクの解消を図る必要がある。



大阪市からバス事業に投入されてきた資金



地下鉄事業からバス事業に投入されてきた資金

## 2 民営化の目的・意義

### (1) 現状認識

#### ⑤ まとめ

- ・ 昭和58年度以来29年連続の赤字となり、資金不足も生じる状況
- ・ 民間バス事業者と比べ生産性が悪い  
⇒ 「公営企業」として、管理委託の拡大等、様々な経営努力に取り組んでいるが、経営破綻状態にあり、「公営企業」のままではサービスの持続性に限界が来ている
- ・ 依然として乗車人員が減少傾向にあり、今後とも高齢者を含めた移動手段の確保が必要

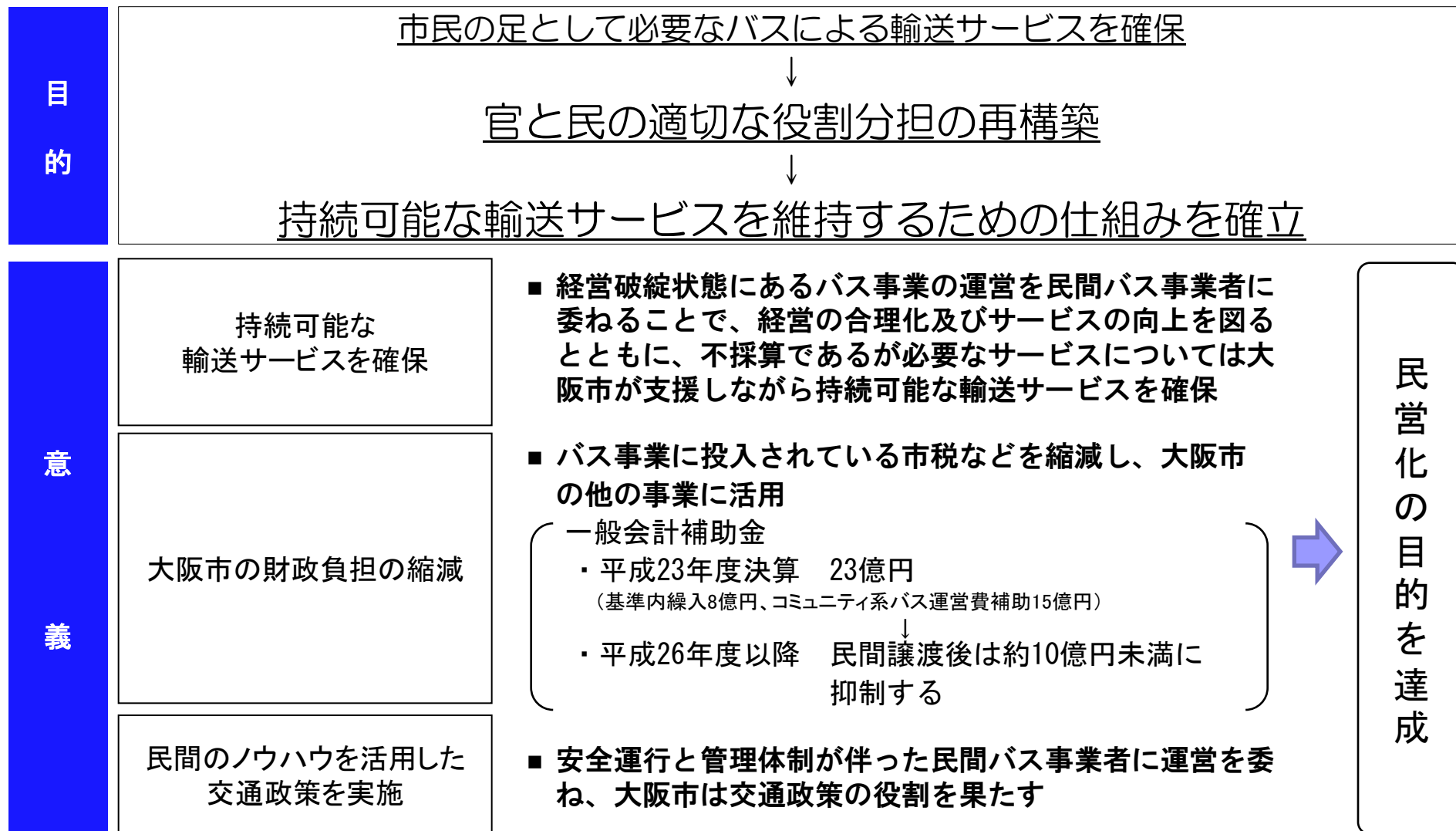
- ・ 大阪市の財政状況は厳しい状況にあり限られた財源を効率的・効果的に活用し、財政負担を縮減していく必要がある  
⇒ バス事業への税投入を縮減し、他の市民サービスに活用

市民の足として必要なバスによる輸送サービスを確保するためには、現状のままではバスサービスの継続性に限界がある



## 2 民営化の目的・意義

### (2) 民営化の目的・意義



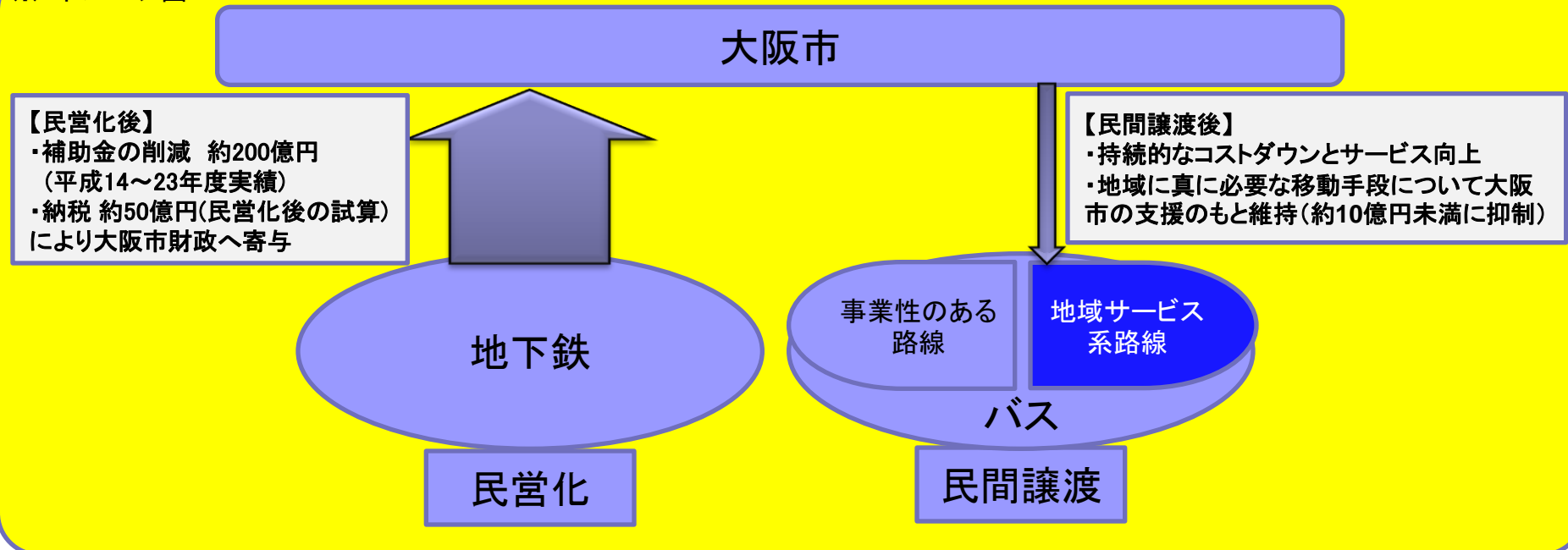
## 2 民営化の目的・意義

### (2) 民営化の目的・意義

#### ※ バス路線の維持及び官民の役割分担に基づく体制の確立について

バス事業と地下鉄事業は、企業としてはそれぞれ独立した事業であることから、地下鉄事業は民営化し「税金を使う組織から、納める組織へ」となることで大阪市財政へ寄与し、またバス事業については、官と民の役割分担を再構築することによって、バスとして必要な路線を維持する仕組みを確立し、民間バス事業者に運営を委ねることで持続的なコストダウンとサービス向上を図りながら、「事業性のある路線」については自立経営を目指し、「地域サービス系路線」については、民間事業者のノウハウを活用することで財政負担を抑えつつ、大阪市が支援を行い維持していく。

※ イメージ図



# 3 民営化の基本方針

## (1) 基本方針

### ① お客さまに混乱をきたさない円滑な民営化

- サービスが途切れることのないように民間バス事業者へ移行
- 路線、運行回数、料金、敬老優待乗車証制度などは原則として一定期間譲渡時の水準を継続しながら、民間バス事業者のノウハウを活用することによりサービスの向上を図る  
→【課題】民営化の手法、バス路線(事業性のある路線、地域サービス系路線)の公募条件

### ② 市民負担の最小化

- 現有する資産を最大限債務の処理に活用し市民負担の最小化を図る  
→【課題】債務の処理・職員の処遇・退職金・資産の取扱い

### ③ さらに市民サービスの向上

- 競争性を担保しながら持続的なコストダウンとサービスの向上を図る
- 区長がニア・イズ・ベターの方針のもと、民間事業者を活用し、財政負担を極力抑えつつ市民サービスの向上を図るため、既存の鉄道やバスサービスを最大限活用しながら地域の実情に合わせた移動手段を検討  
→【課題】区長の路線検討にあたってのサポート

### ④ 大阪市の交通政策の再構築

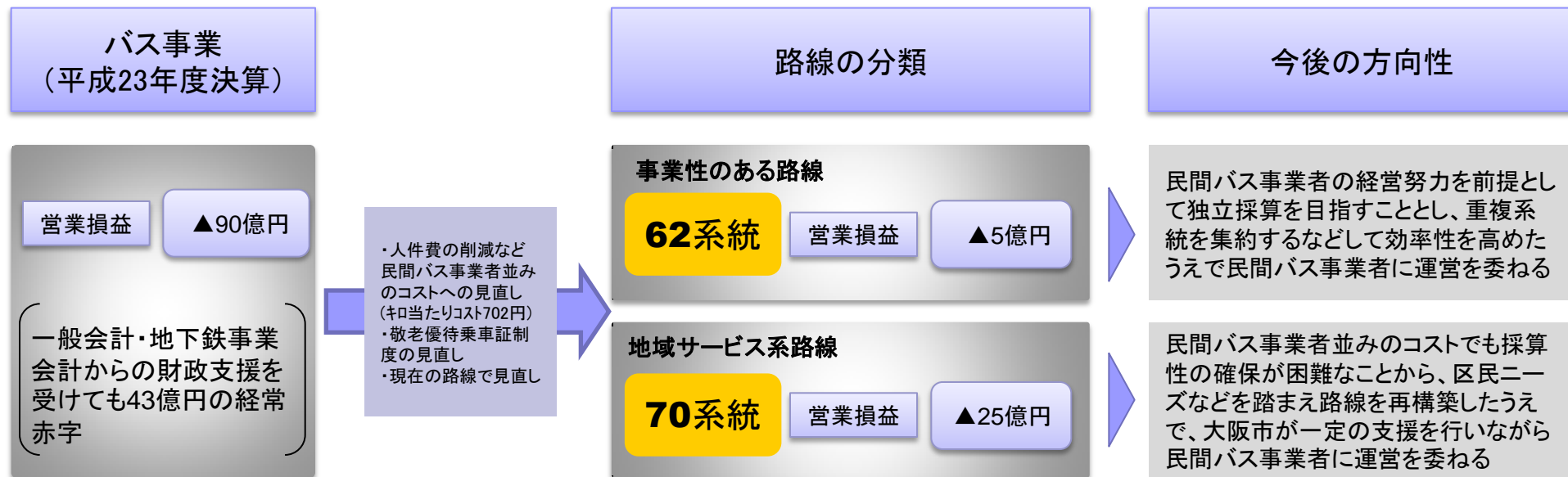
- 大阪市の交通政策部門が路線譲渡先の民間バス事業者とともにバス運行にかかる協議体を設置し、バスサービスの維持・向上について協議・調整
- 路線の民間譲渡後も、民間バス事業者の協力のもと効率的・効果的な公共交通ネットワークを形成できるよう、大阪市の交通政策部門を再構築  
→【課題】交通政策にかかる新たな体制の構築

# 3 民営化の基本方針

## (2) バス路線の再構築

### ① 路線の分類

バス事業は公営企業として経営破綻状態にあり、今後も持続可能な輸送サービスを提供するためには、競争性を担保しながら持続的なコストダウンとサービスの向上を図る必要があることから、大阪府市統合本部から示された「基本的方向性（案）」の路線分類を踏まえ、民間バス事業者の経営努力を前提として独立採算を目指す「事業性のある路線」62系統と、採算性の確保が困難である「地域サービス系路線」70系統に分類し、「事業性のある路線」については、採算性の確保ができる路線であるため、重複系統を集約するなどして効率性を高め、たうえで民間バス事業者に運営を委ね、「地域サービス系路線」については、区民ニーズなどを踏まえながら効率的で利便性の高い路線に再構築したうえで、大阪市が一定の支援を行いながら民間バス事業者に運営を委ねる。



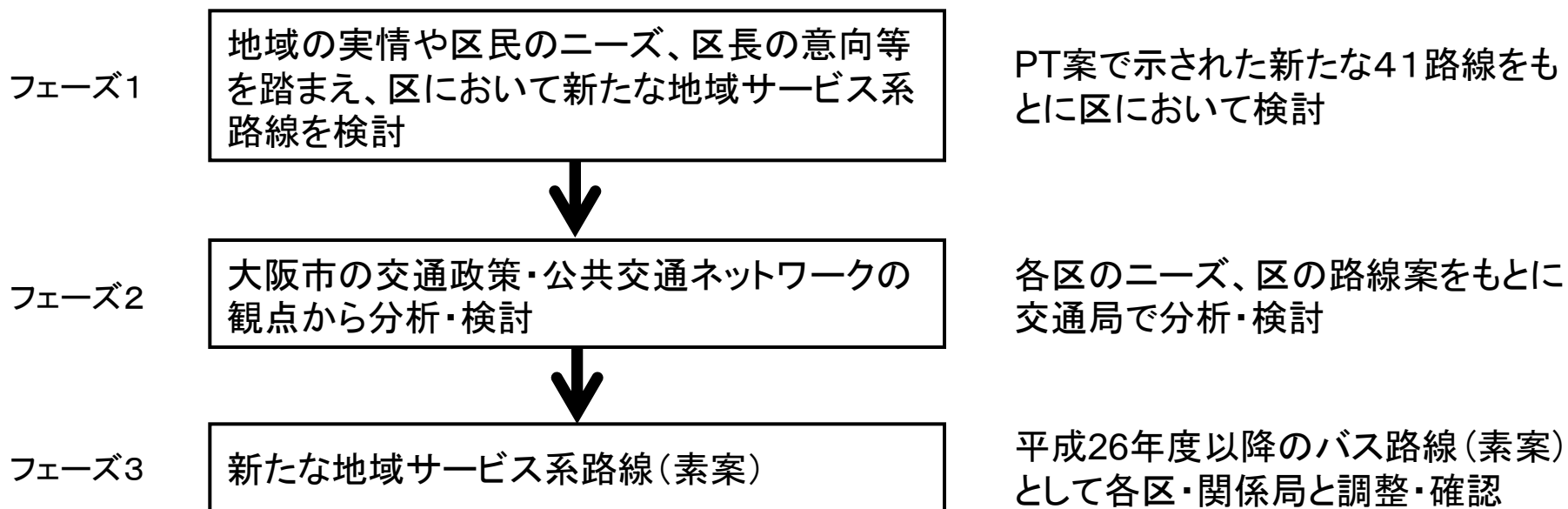
### 3 民営化の基本方針

#### (2) バス路線の再構築

##### ② 路線の再構築

###### ア 基本的な考え方について

- 事業性のある路線については、民間バス事業者の経営努力を前提として独立採算を目指す路線であり、重複系統の集約等を行いながら、効率的な運行を行う。
- 地域サービス系路線は、民間バス事業者並みのコストでも採算性の確保が困難な路線であるが、日常生活への密着度が高く地域住民にとって必要性が高い路線であることから、区長支援タスクフォース及びバス改革・持続戦略PTから示された新たな路線案をもとに、交通局など関係局が検討をサポートしながら各区において検討を行うとともに、大阪市の交通政策や公共交通ネットワーク（区をまたがる移動ニーズへの対応など）の観点から検討を加え、効率的で利便性の高いバス路線に再構築を行う。



### 3 民営化の基本方針

#### (2) バス路線の再構築

##### ② 路線の再構築

##### イ 見直しの視点

- ・ 都心へのアクセス
- ・ 利用者数、利用動向及び路線の定着度
- ・ 地下鉄や私鉄など、他の交通機関の活用
- ・ 既存のバスサービスとの重複を避ける
- ・ 交通不便地域の有無
- ・ 道路幅員や交通規制の状況
- ・ 区民ニーズ  
など

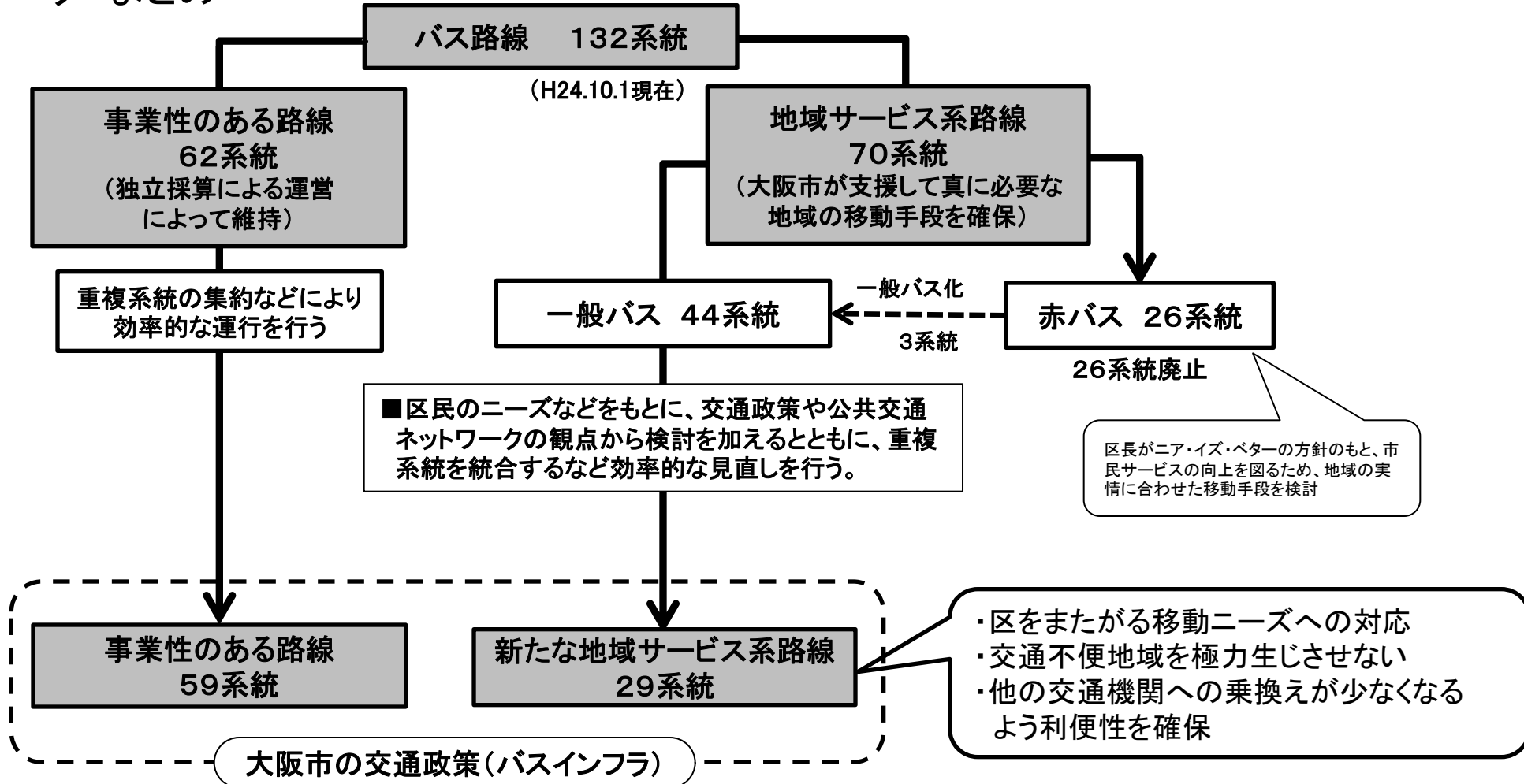
大阪市の交通政策や公共交通ネットワークの観点から必要と考えられるバス路線と、区長がニア・イズ・ベターの方針のもと、民間事業者を活用し、財政負担を極力抑えつつ市民サービスの向上を図るために実施する施策との役割分担を明確にしながら、総合的に判断しバス路線を再構築する。

# 3 民営化の基本方針

## (2) バス路線の再構築

### ② 路線の再構築

ウ まとめ





# 3 民営化の基本方針

## (2) バス路線の再構築

### ② 路線の再構築

#### ウ まとめ

	分類	系統数	営業キロ
現 状	事業性のある路線	62系統	294.6km
	地域サービス系路線	70系統	387.0km
	事業全体	132系統	588.3km
平成26年度以降 路線案	事業性のある路線	59系統	293.7km
	地域サービス系路線	29系統	207.0km
	事業全体	88系統	407.4km
差 引	事業性のある路線	▲3系統	▲0.9km
	地域サービス系路線	▲41系統	▲180.0km
	事業全体	▲44系統	▲180.9km

平成26年度以降路線案





### 3 民営化の基本方針

#### (3) 民営化後の運営主体について

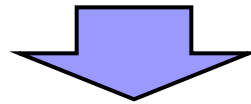
大阪市の  
交通政策  
(バスインフラ)

##### 事業性のある路線

市域全体のバスサービスの維持に関わることから交通政策部門が主体となって、運行や施設使用などについて事業者間の調整を行う。

##### 地域サービス系路線

ニア・イズ・ベター（補完性・近接性の原理）の観点から地域のニーズを束ね検討し、交通政策部門が主体となってとりまとめ、予算措置や事業者の選定を行い輸送サービスを確保。



運行事業者の選定にあたり、大阪市の交通政策の実現や財政負担の軽減につながるような民間バス事業者からの提案があれば、事業性のある路線、地域サービス系路線の公募を一体的に行うことも検討

# 4 諸課題に対する解決の方針

## (1) 路線の委ね方について

主な項目	譲渡手法	一括譲渡	分割譲渡
路線・ネットワーク		<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線の設定が容易</li> <li>・事業規模の強みを生かした提案が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エリアごとに多様なサービス展開が期待できる</li> <li>・エリアをこえる路線設定について事業者間を調整</li> </ul>
料金		<ul style="list-style-type: none"> <li>・統一的な運賃体系の設定が容易</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・統一的なサービス水準を設定できるよう乗継割引などについて事業者間を調整</li> </ul>
競争性の担保 (公募時)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・規模の経済性を確保した上での競争が期待できるとともに、事業規模が大きいため、体力のある事業者による競争が期待できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業規模がコンパクトであり、多くの公募事業者の参加と多様な提案が期待できる</li> </ul>
大阪市財政 (財政負担の軽減)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・「事業性のある路線」と「地域サービス系路線」の一体的な運営により、財政負担の軽減が期待できるが、譲渡後は独占によりコスト競争力が働かない可能性もある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エリアごとに「事業性のある路線」と「地域サービス系路線」を合わせたサービス維持となり一括で運営するより財政負担が大きくなる可能性があるが、譲渡後は事業者間の競争によるコスト低減も期待できる</li> </ul>
職員の処遇		<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業規模が大きく雇用の確保が期待できる</li> <li>・均一の労働条件となり、雇用先による不公平が生じない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・複数社による雇用先の確保が期待でき、転籍の選択肢がある</li> </ul>
施設の利用や維持管理 (バスターミナルなど)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存のシステム類の活用が容易</li> <li>・一元的な管理が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の共用などについて事業者間を調整</li> </ul>

- ・一括譲渡の場合は統一的なサービス設定等が容易だが、分割譲渡の場合でも事業者間の調整を行いながら対応することは可能と考えられる。
- ・いずれの場合でも、市民・お客さまサービスの向上に向け、競争性を担保しながら事業者の選定を行う。

※ 公営企業を前提とした「管理委託の拡大」については、路線・サービス水準などを行政が決定できるものの、大阪市の財政負担が軽減できないことなどから、民営化の目的・意義の達成を見込むことが難しい。

## 4 諸課題に対する解決の方針

### (2) 譲渡時の路線・ダイヤ・料金等のバスサービスについて

#### 基本的な方針

- 交通局が運行している路線を廃止し、同時に運行事業者が路線運行を開始することにより、サービスの空白期間を設けることなく、引き続きお客さまに対する輸送サービスを確保
- 鉄道との乗継ぎの利便性の向上に向けた取組みや、地域の特性に応じたより利便性の高い輸送サービスを提供

#### 運行事業者

- 現在乗合バス事業を営み、市営バス営業所の事業規模や安全運行・管理体制など、乗合バス事業を運営する能力のある事業者

#### サービス水準の維持・向上

- 譲渡後一定期間は、原則、譲渡時の路線・運行回数・料金・敬老優待乗車証制度について維持するとともに、民間バス事業者のノウハウを活用しながらサービスの向上を目指す
- 大阪市の交通政策部門が路線譲渡先の民間バス事業者とともにバス運行にかかる協議体を設置し、バスサービスの維持・向上について協議・調整

## 4 諸課題に対する解決の方針

### (3) 企業債の取扱いについて

バス事業の企業債残高と補償金の概算  
【平成23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	43	1
②郵貯・簡保管理機構借入金	69	5
③地方公共団体金融機構借入金	26	1
小計	138	7
④市場公募債	14	—
⑤銀行等引受債	4	—
小計	18	—
合計	156	7

#### ① 現状・課題

- ・平成23年度末で156億円の企業債残高  
(平成25年度末予定 約102億円)
- ・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り扱いについて、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7億円)の支払いの要否について協議

#### 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、一般会計と協議
- ・資金調達の手段として「三セク債」(21頁参照)の活用が考えられるが、現有する資産を可能な限り活用し、資金を調達

# 4 諸課題に対する解決の方針

## (4) 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23年度末時点で資本剰余金に89億円計上されている
- ・ 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け等する場合は、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け等する場合は、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)

平成23年度末貸借対照表における  
資本剰余金のうち補助金

(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	28
	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	1
小計		48	
府		車両購入費補助金	6
		運輸事業振興助成補助金	6
小計		12	
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	29	
計		89	

# 4 諸課題に対する解決の方針

## (5) 資産の取扱いについて

### 財産明細書

(平成24年3月31日現在)

(単位:百万円)

	金額	説明
(資産の部)		
有形固定資産	( 42,592 ) 22,562	
土地	( 25,063 ) 5,033	営業所10カ所、バスターミナル等
建物	8,568	営業所10カ所、バスターミナル等
構築物	1,091	電照標識786基、金属式標識1,189基、 シェルター209基、日除テント940基等
車両	5,890	バス車両710両等 ・一般 627両 ・小型 83両
機械装置	1,857	車庫、工場等の機械設備
工具、器具及び備品等	107	整備関係機器類、公用車等
建設仮勘定	16	営業所建物等

※上段( )は、土地のみを平成24年相続税路線価を基に算出した時価評価額

### ① 現状・課題

資産については、土地、建物のほか、バス車両や停留所上屋、標柱などの有形固定資産が平成24年3月31日現在で226億円(簿価価額)

仮に、土地の評価を平成24年の相続税路線価を基に算出すると評価額は251億円となり、有形固定資産で、426億円

現有する資産を最大限債務の処理に活用し、市民負担の最小化を図る。

### ② 対応方針

土地・建物	有償による譲渡又は貸付け
停留所	交通局が所有するものは、協議により運行事業者へ譲渡
車両	有償譲渡
その他	必要な手続、地元調整等については、運行開始までに運行事業者が対応する

### ③ もと軌道敷について

#### i) 現状・課題

もと軌道敷(路面電車の軌道跡地)

・路面電車廃止後、国道・府道・市道の各道路として、一般交通の用に供されている土地 119万8,453㎡ 簿価 28百万円(※)

(※) 昭和63年に公示価格と相続税路線価を参考に算出(宅地として評価し、認定道路評価基準(△90%)に基づいて減額)した価格に、昭和63年から平成24年の行政区別・用途地域別公示価格の変動率を乗じた試算額は391億15百万円になる。

(参考)一般会計からの繰入額 335億円

- 1 路面交通事業の第一次財政再建計画時(昭和44~48年度): 市道部分に対し一般会計から資産運用益として54億円
- 2 第二次財政再建計画時(昭和49年~57年度): 国道指定区間部分に対し一般会計から資産所管替填補金として225億円
- 3 再建計画以降(昭和58年~60年度): 国道指定区間外部分に対し一般会計から資産所管替填補金として56億円

・軌道法では、軌道敷地は道路管理者が道路の新設又は改築の為必要がある場合に無償で道路敷地とすることができる旨の規定がある

※軌道法(T10.4.14法律第76号)(抄) 第九条 道路管理者道路/新設又ハ改築ノ為必要アリト認ムルキハ軌道経業者ノ新設シタル軌道敷地ヲ無償ニテ道路敷地ト為スコトヲ得

#### ii) 対応方針

関係部局と所管換えについて協議

## 4 諸課題に対する解決の方針

### (6) 債務の処理について

大阪市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」について、関係部局と処理方法を協議

※ 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

「三セク債」の活用が考えられるが、大阪市での借入れとなることから、現有する資産を可能な限り活用し、資金調達を行う。

(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うえんに要する経費
- ・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

##### ■ 発行は平成25年度末まで



## 4 諸課題に対する解決の方針

### (7) 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。
- ・ 職場確保の観点から、民間バス事業者へ路線譲渡する場合、譲渡先へ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。

- ・ 退職手当については、職員の円滑な退職及び転籍のために退職一時金などを検討し、「三セク債」（21頁参照）の活用が考えられるが、現有する資産を可能な限り活用し資金調達を行い退職時に支払う。
- ・ 公募条件として譲渡先での必要職員確保の観点から、当局職員の再就職の確保の協力及び対応を譲渡先へ求める。
- ・ 譲渡先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雇用対策を行う。



## 4 諸課題に対する解決の方針

### (8) 大阪市の交通政策について

#### ① バス運行にかかる協議体の設置

##### i) 現状・課題

これまで交通局が一元的にサービスを提供してきたが、民営化後についても大阪市の交通政策を譲渡先事業者と共有しながらバスサービスを維持・向上していく必要がある。

##### ii) 対応方針

大阪市の交通政策部門の再構築を図るとともに、同部門の主導により譲渡先事業者とともにバス運行にかかる協議体を設置し、バスサービスの維持・向上について協議・調整を行う。

＜参考：他都市のバス路線等の協議体の事例＞

【呉市】呉市バス運行協議会を設置し、各路線の運行・利用状況、廃止や減便の申し出がある路線の取り扱い等について協議。

【明石市】明石市地域公共交通会議において協議し、路線バスサービスの定期的な効果検証と改善施策の実施により、路線バスサービスの維持・向上を図る。

#### ② 施設利用の取り扱い

##### i) 現状・課題

複数の民間バス事業者がバスターミナル等の施設を共用する場合には、施設の利用方法や維持管理費・使用料等について民間バス事業者間で調整が必要となる。

##### ii) 対応方針

大阪市の交通政策部門がイニシアチブを取り、施設利用等について民間バス事業者間の調整を行うことにより、お客さまの利便性の維持・向上を図る。

## 4 諸課題に対する解決の方針

### (9) まとめ

#### 解決策

##### 企業債の取扱いについて

- ・繰上償還ができない企業債を除き、繰上償還を実施。
- ・償還財源として三セク債の活用を検討する。

##### 補助金の取扱いについて

耐用年数を経過していない固定資産を有償譲渡等する場合は返還する。

##### 債務の処理について

民営化時に一括して清算する。

##### 職員の処遇について

- ・交通局退職時の退職手当の支払いと職員の雇用の確保を図る。
- ・労働組合と十分な意見交換や協議を行い、課題の解決を図る。

##### 交通政策の再構築 について

大阪市の交通政策部門の再構築を図るとともに、同部門の主導により譲渡先事業者とともにバス運行にかかる協議体を設置し、バスサービスの維持・向上について協議・調整を行う。

# 5 今後のスケジュール

- ・「バス事業民営化基本方針（素案）」については、市会での議論を踏まえたうえで、平成25年度の予算審議を行う際には、「基本方針（案）」を報告し、再度議論をいただいたうえで、設置条例の廃止（公の施設の廃止）の議決をいただく。
- ・平成25年度以降、議決に基づき、事業者の公募、選定を行い、事業をスムーズに譲渡できるよう引継ぎ作業を行う。
- ・平成25年12月には、法に基づく、路線の廃止、新規免許の申請を同時に行う。
- ・平成26年4月から民間バス事業者におけるバスサービスを開始する。

