

対象自治体		函館市					秋田市					岐阜市				
時点		専務職	技術職	運転手	合計		専務職	技術職	運転手	合計	専務職	技術職	運転手	合計		
民間移譲前のバスの事業状況	職員数	22人	9人	71人	102人		35人	5人	233人	278人		26人	119人	145人		
	路線数	38路線	83系統				38路線	120系統				9路線	系統数			
	車両台数	84両	貸切				144両	3両				貸切	5両			
	営業キロ		合計					合計				合計				
実車走行キロ		2,406.991km(市交通局)、8,298.019km(函館バス(株)) 合計10,705.010.9km					228.216km					90.61km				
輸送人員		6,674,764人/年					9,878,512人/年					4,750,707人/年				
民間移譲前のバスの経営状況	経常収入	1,062,680千円/年	その他営業収益	400,472千円/年	合計		1,495,215千円/年	その他営業収益	982,465千円/年	合計		955,893千円/年	その他営業収益	1,507,234千円/年		
	経常支出	1,131,034千円/年	燃料油消費	403,656千円/年	合計		2,412,800千円/年	燃料油消費	477,775千円/年	合計		1,177,170千円/年	燃料油消費	337,394千円/年		
	収支						-409,865千円/年		-467,127千円/年			-12,261千円/年		4,931千円/年		
	一般会計からの繰出金						398,643千円/年					466,967千円/年				
バスの運行補助金							964,602千円/年					-				
背景		最年間にわたる対策や経営努力にも関わらず改善が見られなかったことから、これまでと同様の対策では乗車人員や料金収入の大幅な増加は見込めない。 経営の内部努力には限りがあるため現状の維持存続が民間との経営一元化が、市民のコンサスを得て対策の方向性を決定する。 平成10年1月設置した函館市公共交通検討協議会から、函館バス(株)に経営を一元化すべきという意見書が提出された。(平成11年12月6日)					1941年、民間から権利および施設を譲り受け、秋田県交通局として発足し、1951年に秋田県交通局となったが、道路整備とともにモータリゼーションが進展し、利用者が減少し始め、1960年から経営は赤字になっていった。事業縮小、人件費や運行形態の適正化などによる効率化を図ってきたが、一般会計から毎年10億円前後の財政支援を受けている事業に陥り、慢性的な赤字経営が続き、累積欠損金と不良債権は年々増加して、企業内部の努力は限界となっていた。					市内の公共交通は岐阜バス・名鉄バス(H16.10岐阜バスへ路線譲渡) ・市営バスに加え名鉄の市内電車(H17.3.31全線廃止)が競合、岐阜駅前周辺は非常に過密 ・モータリゼーションの進展により乗客の急減は著しく、ピーク時の1/4以下となる。H10には一般会計からの繰出金が5億円超。 ・H14.2改正道路運送法施行により規制緩和される。市は単独で市営・民営同一の路線維持補助制度を創設し、市営単独への補助を廃止。補助基準が厳しくなったため補助額が減少し、単独での存続が困難となった。				
全面移譲までの経緯		平成13年4月1日 26系統 移管 平成14年4月1日 11系統 移管 平成15年4月1日 1系統 移管					平成8年8月 庁内協議会設置 平成12年1月21日 路線移管に関する基本協定調印 平成12年4月1日 3路線8系統を路線移管 平成13年4月1日 16路線40系統を路線移管 平成14年4月1日 8路線29系統を路線移管 平成15年4月1日 7路線18系統を路線移管 平成16年4月1日 3路線13系統を路線移管 平成17年4月1日 3路線8系統を路線移管 平成18年4月1日 3路線4系統を路線移管し、全路線移管完了					平成15年4月 3路線 平成16年6月 4路線 平成17年4月 2路線 すべて岐阜集合自動車(株)へ譲渡				
移譲を検討した会議体		函館市公共交通検討協議会					庁内協議会					岐阜市公営企業経営審議会				
パターン		1 民間移譲					1 民間移譲					1 民間移譲				
内容		有 有 有					有 有 有					有 有 有				
シミュレーションの考慮		有					有					有				
検討パターン		・運行形態、起終点運行と拠点運行の併用、起終点運行の2ケース ・車両数の設定: 1日当たり走行キロと運行速度、運転手一人平均乗車キロから積算、その他職員は職員数の設定: 運転手は一日当たり走行キロと運行速度、運転手一人平均乗車キロから積算、その他職員は状況を勘案。 ・収入の設定: 平成9年度単価(料金改定: 初年度と5年度目)、広告収入は平成10年度車両一面当たり、各1%アップ、補助金は見込まず。 ・給与の設定: 民間バス積算 ・燃料費の設定: 1日あたり走行キロ2.4km ・支払利息: 年3.0%					詳細不明					現行路線を運営で維持、規模を縮小して存続 無 無 無				
採用パターン		1. 民間移譲					2. 事業から完全撤退し、民間事業者へ引き継がせる民間移管方式					3. 民間バス事業者が路線を移譲				
決定理由		経営収支試算での収支差額と合わせ、厳しい経営環境を考慮した場合、関連事業の展開等経営感覚を発揮できる民間企業が適切と考えられること。また、周辺市町村に路線運行のための施設とノウハウを有していることから、民間移譲が妥当かつ合理的であると判断したため。					当時、市内の路線の約半数を運行していた民間事業者が、路線移管を受け入れる用意があると発言したことが、市民の意向を踏まえ、段階的に民間へ移管していくことを決定。					・民間並みの運行コストの実現が困難 ・一部管理委託の場合、民間と市営のコスト差の説明困難 ・路線補助制度(市単独)だけでは赤字が補填できない ・他都市において民間バス事業者が路線を譲渡した場合、サービス向上など概ね好意的に受け入れられていた 岐阜集合自動車株式会社(民間) 事業者を公募し選考委員会において審査基準に基づき決定(応募事業者1社)				
移譲先		函館バス株式会社(民間)					秋田中央交通株式会社(民間)					岐阜集合自動車株式会社(民間)				
移譲先の選定方法		特定のバス事業者への申し入れによる基本協定書の締結					公共事業改革基本方針に基づく協定					事業者を公募し選考委員会において審査基準に基づき決定(応募事業者1社)				
移譲時の課題		・職員の配置(退職職員の考慮した段階的な職員削減) ・一元化に要する期間(市民の混乱を回避するために必要な移譲期間) ・住民の足の確保方策をどのように行うか					・職員の処遇 ・路線のスムーズな移管 ・移管先の人員体制の問題									
契約事項・条件		・系統の移管後1年間は移管時の系統及び運行回数を基本として運行(1年経過後、バス利用者の利便の確保等を配慮した上で変更する)。 ・出資及び初期投資への支援等一元化にあたっての支援措置					・移管前の路線の維持 ・乗車券、定期券等の運賃制度の引継ぎ					路線の系統、運行回数等の運行計画、運営等を譲渡日から3年間は維持する。				
職員の処遇		配置転換、民間就職、局内異動等を実施。(嘱託職員等のうち、函館バス(株)に就職を希望するものについては函館バス(株)の雇用条件で雇用)					全員を市長部局等へ配置転換					H15～H17までに、現業職場への配置転換のほか、職場換えにより対応				
資産の処理		土地、建物、車両、バス等					土地、建物、車両、バス等					土地、建物、車両、バス等				
設備支援		生活路線維持のための支援(不採算路線に対する補助)、乗務員の育成、一元化開始のための広域経営等の支援					営業所の建物及び施設の有償貸付					土地、建物、車両、バス等				
運行支援		路線数が23路線減少。					移管路線については、原則として移管前の路線、運行回数および始発終の時刻を尊重しながら運行するものとし、具体的な運行方法については別途協議するものとする。これを路線移管等に関する協定書に盛り込んでいたため、基本的には変わっていない。					運行本数が67本、日減少。				
民間移譲後のバスサービスの状況		時点					H16.3.31					H18.3.31				
実車走行キロ		10,363,044.7km					4,681,505km					4,681,505km				
輸送人員		7,974,000人/年					316,880人/年					316,880人/年				
経常収入		2,500,796千円/年	その他営業収益	49,614千円/年	合計		1,043千円/年	その他営業収益	1,273,792千円/年	合計		1,273,792千円/年	その他営業収益	1,273,792千円/年		
経常支出		1,961,795千円/年	燃料油消費	701,561千円/年	合計		554,548千円/年	燃料油消費	143,728千円/年	合計		554,548千円/年	燃料油消費	143,728千円/年		
収支							-394,894千円/年		-394,894千円/年			-394,894千円/年				
バスの運行補助金		448,414千円/年					1,259,050千円/年					1,259,050千円/年				
公的支援		初期投資への支援 874,850千円(H20決算、累計) (出資、移管準備経費、バス車両購入経費等)					地方バス路線維持費補助金 206,757千円(平成20年度) 私有財産賃料の増減 12,431,349円(平成21年度)					路線維持補助金 4路線 約5600万円(H20年度)				
市の関与方法		バス生活路線の確保方策や運行サービスの充実等検討のための協議会の設置					路線の維持に関する補助					路線維持補助制度の維持				
市の考え方		・不採算路線に対する補助 移管時に既存のバス路線をそのまま引き継いだり、赤字額が大幅に膨らむことになったため、今後、郊外部への不採算路線については秋田県が事業主体となるマイタウンバスへ移行し、中央部については秋田中央交通(株)運行してもらうという役割分担のフレームの元に秋田市内のバス路線を維持していくこととしている					移管時に既存のバス路線をそのまま引き継いだり、赤字額が大幅に膨らむことになったため、今後、郊外部への不採算路線については秋田県が事業主体となるマイタウンバスへ移行し、中央部については秋田中央交通(株)運行してもらうという役割分担のフレームの元に秋田市内のバス路線を維持していくこととしている					市内の公共交通を中心的に担う交通手段として、幹線、支線、コミュニティバス等が連携した公共交通ネットワークの確立を目指す。				
その他		(経費等)利用者の減少に伴う周辺市町村および合併した地域とを結ぶ路線の維持・確保(対応方法、不採算路線に対する補助)					路線維持補助制度の維持					市内の公共交通を中心的に担う交通手段として、幹線、支線、コミュニティバス等が連携した公共交通ネットワークの確立を目指す。				

[illegible]

対象自治体		岩国市					八戸市				
		H20.2.21(共同運行前)					H20.2.21(共同運行前)				
民間移譲前のバス事業の状況	時点	乗務員	技術員	乗務員	運転手	合計	乗務員	技術員	乗務員	運転手	合計
	職員数										
	路線数	路線数	系統数	系統数			路線数	系統数	系統数		
民間移譲後のバスの経営状況	車両台数	乗合	貸切	合計	間		乗合	貸切	合計	間	
	営業キロ										
	実車走行キロ										
民間移譲前のバスの経営状況	輸送人員										
	経常収入	運賃収入	その他営業収益	営業外収益	合計	千円/年	運賃収入	その他営業収益	営業外収益	合計	千円/年
	経常支出	人件費	燃料油脂費	その他営業費用	合計	千円/年	人件費	燃料油脂費	その他営業費用	合計	千円/年
民間移譲の経緯	収支										
	一般会計からの繰出金										
	バスの運行補助金										
民間移譲の経緯	背景	貸切収入が「市営バス経営健全化プラン」を収入見込みを下回ったことなどにより、交通事業会計の収支は改善されず、平成19年度の純損失額は約7,936万円、平成21年度中に新会社を設立し、旅客自動車運送事業の経営状況を改善すれば10年未満で償還不足が生じ、乗合バス事業の経営が困難になると予想される。					・八戸駅～中心街(三日町等)間は、旧平均約150往復程度(平成17年度時点)も運行されている市内バス路線におけるいわば幹線的区間。 ・事業部3社(市営・南部・十穀)が各々の営業方針により独自に運行計画を立案していることから、供給過剰ともいえる非効率な運行実態。				
	全面移譲までの経緯	平成22年度 新会社が旅客自動車運送事業を開始できる よう、平成21年度中に新会社を設立し、旅客自動車運送事業の経営許可申請を中国運輸局へ提出できよう準備					(共同運行化までの経緯) ・平成19年3月に「八戸市公共交通再生プラン」策定 ・平成19年度に「八戸駅線の共同運行化」の実現に向け、バス事業者へ参画を要請し、専門家及び都市政策課の調整のもと、具体の協議 ・平成20年4月より共同運行化を実施				
	移譲を検討した全額体	バス事業者、市担当課、指導助言専門家					バス事業者、市担当課、指導助言専門家				
検討パターン	パターン	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
	内容	交通局の分営化					共同運行				
	シミュレーションの有無										
民間移譲の経緯	前提条件の考え方										
	採用パターン	1.交通局の分営化					1.共同運行				
	決定理由	「コストの最適化を図るとともに、バス事業者サービスの向上を目指して、交通局が出資する新会社を設立、連携してバス事業サービスの市民へ安定的に提供できる体制を作るため、交通局の分営化を推進					・地元利用者はもちろん観光客等に対しても「わかりやすさ」や「つかいやすさ」を十分に考慮した各種サービスの向 策等について協議 ・指定大橋線由・田面木線由の2経路でのダイヤの標準化を柱とする八戸駅線の共同運行を実施				
民間移譲後のバスの経営状況	移譲先										
	移譲先の選定方法										
	移譲時の課題						運行経路の調整、運行ダイヤの標準化調整、共通定期券制度の調整、駅間他路線の運行調整、バス時刻表の統一化調整、バス行先表示の共通化調整、八戸駅前バス乗り場の再編調整				
民間移譲後のバスの経営状況	契約事項・条件										
	職員の処遇	退職及び会計間異動による正社員の減員に対しては、新規の職員採用は行わず、分営化で設立する新会社への委託業務の拡大等に対応					土地	ターミナル等	車両	バス停等	バス停等
	資産の処理										
民間移譲後のバスの経営状況	設備支援										
	運行支援										
	その他										
民間移譲後のバスの経営状況	時点	乗務員	技術員	乗務員	運転手	合計	乗務員	技術員	乗務員	運転手	合計
	職員数										
	路線数	路線数	系統数	系統数			路線数	系統数	系統数		
民間移譲後のバスの経営状況	車両台数	乗合	貸切	合計	間		乗合	貸切	合計	間	
	営業キロ										
	実車走行キロ										
民間移譲後のバスの経営状況	輸送人員										
	経常収入	運賃収入	その他営業収益	営業外収益	合計	千円/年	運賃収入	その他営業収益	営業外収益	合計	千円/年
	経常支出	人件費	燃料油脂費	その他営業費用	合計	千円/年	人件費	燃料油脂費	その他営業費用	合計	千円/年
民間移譲後のバスの経営状況	収支										
	一般会計からの繰出金										
	バスの運行補助金										
民間移譲後のバスの経営状況	公的支援										
	市の関与方法						バス事業者間の調整役				
	市の考え方										
民間移譲後のバスの経営状況	その他										
	その他										
	その他										