

経営改革の4方式



「秋田市交通事業調査・検討報告書」では、将来の経営形態として、「市直営方式(A案)」「民間移管方式(B案)」「間接経営方式(C案)」「一部運営委託方式(D案)」という4つの方式が提案されています。これら4案の特徴などを、下の表にまとめてみました。それぞれの案について、経営採算性、市の財政負担、公共交通機関としてのサービスの維持、新しい事業方式の早期実現の可能性、平成13年度から予定の規制緩和(バス事業への参入の自由化にともなう競争激化など)への対応、交通局職員の処遇問題への対応の容易さ、運行路線などの見直しのしやすさといった面からの比較検討も行っています。

経営の形態	A 案 市直営方式(現行のまま)	B 案 民間移管方式	C 案 間接経営方式	D 案 一部運営委託方式	
経営の方法	現行の経営形態でバス事業を継続する方式。バス事業の経営・運営は、これまでどおり交通局が行います。	交通局を廃止(バス事業から撤退)し、民間のバス事業者に路線や資産を引き継ぐ方式。大幅赤字路線を存続させる場合には、市が民間バス事業者に委託費を支払って運行します。	市が全額出資する新会社を設立する方式。市は新会社の最大の株主となります。大幅赤字路線を存続させる場合には、市が新会社に委託費を支払って運行します。	交通局を存続させながら、大幅赤字路線などを民間会社に運営委託する方式です。経営・運営には交通局が直接関わります。委託路線などは、市が決定します。	
バス路線	基本的に、現在の路線をそのまま維持します (将来的には、バス事業の長期ビジョンを作成するなどして、路線や運行形態などについて抜本的な見直しを行います)				
市の負担	約96億4千万円	約12億5千万円	約16億5千万円	約81億7千万円	
各方式の特徴	長所	公共サービスの維持が容易 職員の処遇問題への対応が容易	経営採算性に優れる バス以外の事業展開も可能 路線の抜本的な見直しが可能	経営採算性が高い バス以外に多角的な経営が可能 公共サービスの維持が容易 経営環境の変化への対応が容易	公共サービスの維持が可能 職員の処遇問題への対応が容易
	短所	独立採算は不可能 企業的な経営体への転換は難しい 運行路線の見直しは難しい	公共サービスの維持に不安 早期に民間への移行が実現できるとは限らない 職員の処遇問題が課題	職員の処遇問題が課題	市の財政的負担が大きい 移行に時間がかかる可能性も 路線の見直しが難しい

「市の負担」は、新方式に移行後10年間の補助金と委託費の試算合計額です

報告書では、利用者のニーズや状況の変化に柔軟かつ迅速に対応でき、バス事業やバス事業に関連した事業はもちろんのこと、バス事業を補完できるような多角経営も展開できる「間接経営方式」のC案がもっとも優れていると評価しています。

市直営方式(A案) 補助金なしでは経営が成り立ちません。また、仮に市が赤字を補てんする場合、市の年間負担額は現在とあまり変わりません。そのため、経営の改善という目標は達成できません。さらに、今後経営改善を進めるうえで重要な評価項目である「規制緩和への対応」「運行路線などの見直し」についても、最も低い評価になっています。

民間移管方式(B案) 「経営採算性」や「市の財政負担」「運行路線などの見直し」の3つの評価項目で高い評価となっており、短期的な経営採算性に評価のウエイトをおいた場合には、最も優れた案といえます。ただし、「公共サービスの維持」や「事業方式の早期実現の可能性」「職員の処遇」の3つの評価項目では最も低い評価となっています。

間接経営方式(C案) 「経営採算性」と「市の財政負担」の2つの評価項目で高い評価となっているほか、「規制緩和への対応」では最も高い評価を得るなど、長期的にみた場合、この方式が最も経営安定性に優れているといえます。また、「公共サービスの維持」の点でも高い評価となるなど、4つの案のなかでは最もバランスのとれた案という結果になりました。

一部運営委託方式(D案) A案と同様に、補助金なしでは経営が成り立ちません。また、仮に市が赤字補てんをする場合、市の年間負担額は、A案と比べれば若干軽くなるものの、10年間の平均で年間約8億円となることから、経営の改善は達成されません。また、「規制緩和への対応」や「運行路線などの見直し」など、経営の改善を進めるうえでの重要な評価項目においても低い評価となっています。そのため、長期的にみても経営改善の見通しは得られません。

調査の結果

この調査の結果、赤字路線の見直し、市営存続か民間移管か、といった問題については大きく意見が分かれています。

速運行の方法、赤字路線の見直し、市営存続か民間移管か、といった問題については大きく意見が分かれています。

- ① 十年以内に補助金を全額削減し、単年度収支を黒字にする
 - ② 現行の路線をそのまま維持する
 - ③ 職員数の削減と給与水準の引き下げを実現可能なものとする
- と設定しました。そして、この目標の達成に向けて、様々な角度から経営改善のシミュレーションを行いました。
- その結果、現行の公営企業方式によるバス事業については、現在運行されている路線の維持を前提にすると、大幅赤字路線を民間に委託したり、給与水準

を引き下げたり、職員数を削減するなどしても、年間十億円を超過する補助金を完全に、あるいは大幅に削減することは難しく、経営改善という目標の達成はきわめて困難であるとの結論に達しました。

そこで、将来の経営形態として、現行の「市直営方式」を含め、「民間移管方式」「間接経営方式」「一部運営委託方式」という、上の表で示した四つの方式を提案しています。

そして、これらの経営形態について、経営収支のシミュレーションや比較検討などを行い、市の負担や長所、短所などを表のとおりまとめました。

市民生活に密着しているバス事業

改革のために ご意見・提案を

ご意見などはこちらへ!!

バス事業に対するご意見やご提案を募集しています。郵送、ファクス、インターネットによるメールなど、文書で企画調整課内の行政改革推進本部へお寄せください。

〒010-8560 秋田市山王一丁目1番1号
FAX(866)2405
gyoukaku@city.akita.akita.jp

市議会の交通事業調査特別委員会でも改革案を検討中です。

このたびの調査による改革案は、便利で安全、低料金のバスが、健全な経営に支えられ、元気に市内を駆け巡り、誰にも大いに活用されるといった交通社会をめざすものです。