

公営企業経営室関係資料

資料2-1 水道事業における広域化の推進について..... P1

資料2-2 水道事業における災害対策等について..... P5

資料2-3 公営交通事業の経営に当たっての留意事項について..... P11

資料2-4 こども・子育てにやさしい取組について..... P16

### <広域化の推進の背景・効果>

- 人口減少等に伴う料金収入の減少、施設等の老朽化に伴う更新需要の増大等、水道事業を取り巻く経営環境が厳しさを増す中で、水道事業の持続的な経営の確保が求められている。
- 複数の市町村が区域を越え、連携又は一体的に事業に取り組む広域化については、スケールメリットによる経費削減や組織体制の強化等の幅広い効果が期待できるため、積極的に推進
- 広域化の中でも、経営統合は、経営主体が単一となり、施設の統廃合や人員、財源等の経営資源を一元的に管理するため、給水原価の削減、専門人材の確保等、経営基盤を強化する効果。一方、地理的要因等により経営統合の実現が困難な地域においても、施設の共同設置や共同利用等により、更新費用や維持管理費用の削減等の効果

### <「水道広域化推進プラン」の策定> (厚労省と連携)

- 平成31年1月に、「水道広域化推進プラン」の策定について」を発出し、各都道府県に対し、令和4年度までに「水道広域化推進プラン」を策定することを要請
- 平成31年3月に、策定支援のため「水道広域化推進プラン策定マニュアル」を作成・公表
- 令和2年12月に、庁内外における連携体制の構築やシステム標準化・共同化を含むデジタル化推進の検討等、策定に当たっての留意事項を記載した事務連絡を发出
- 令和3年5月に、都道府県の強力なリーダーシップの下で令和4年度までに計画を策定するよう改めて要請する等の事務連絡を发出

### <地方財政措置>

- 広域化に伴い必要となる施設整備やシステム共同化等に要する経費について、1/2を一般会計出資債の対象とし、その元利償還金の60%を普通交付税措置（令和元年度から単独事業を対象に追加するとともに、交付税措置率を50%→60%に拡充）

- 計画策定後、都道府県のリーダーシップの下で計画に基づく広域化の取組を着実に進めるとともに、計画の充実を図っていただきたい。取組を後押しするため、都道府県が実施する広域化の推進のための調査検討に要する経費について、普通交付税措置を講じる（R5～R7）。
- 広域化に伴い必要となる施設整備やシステム共同化等に要する経費には、引き続き地方財政措置を講じる。

# 水道事業における広域化の推進について②

## 水道事業における広域化の更なる推進等について 抄

(令和5年4月25日付け総務省自治財政局公営企業経営室、厚生労働省医薬・生活衛生局水道課水道計画指導室通知)

### 1 プランに基づく取組の推進

水道法第2条の2第2項において、**都道府県は**、その区域内における市町村の区域を超えた広域的な水道事業者等間の連携等の推進その他の水道の基盤の強化に関する施策を策定するとともに、これを実施するよう努めなければならないとされている。

このことを踏まえると、都道府県は、**プランに基づく取組を推進する役割を担うもの**であることから、水道事業者等である市町村等の間の協議に当たって、プラン策定に際して構築した広域化に関する検討体制を活用するなど、**調整機能を発揮することが求められる**こと。その際、プラン策定に引き続き、市町村財政担当課や水道行政担当課、水道事業等を経営している企業局等の関係部局が参加する一元的な体制を継続することが望ましいこと。

**水道事業者等である市町村等は**、都道府県とともに、プランを踏まえて水道事業等の**広域化に係る検討を行い、これを踏まえたアセットマネジメントに取り組む**とともに、**検討結果を令和7年度までの経営戦略の改定の際に反映していただきたい**こと。

### 2 プランの充実等

**都道府県においては**、当該地域の経営条件の変化や広域化に関する具体的な取組の進捗状況等も踏まえつつ、**更なる広域化の取組が考えられないか検討いただきたい**こと。その際、プランの策定時と同様、**広域化の効果をシミュレーションし、比較検討することが重要**であること。その上で、検討の結果を踏まえ、**適宜プランを改定又は水道基盤強化計画の策定を検討いただきたい**こと。プランを策定又は改定した場合にはそれを公表し、積極的に住民に周知を図り、都道府県及び市町村等の議会へ説明するとともに、遅滞なく総務省及び厚生労働省に報告いただきたいこと。

**水道事業者等である市町村等は**、更なる広域化の取組に関する**都道府県の検討等に引き続き御協力いただきたい**こと。

また、都道府県水道ビジョンを未策定の都道府県においては、プランを策定した後、「都道府県水道ビジョン作成の手引き」の広域化に関する記載事項を参考としつつ広域化以外の記載事項も検討し、都道府県水道ビジョンを策定することも検討していただきたいこと。

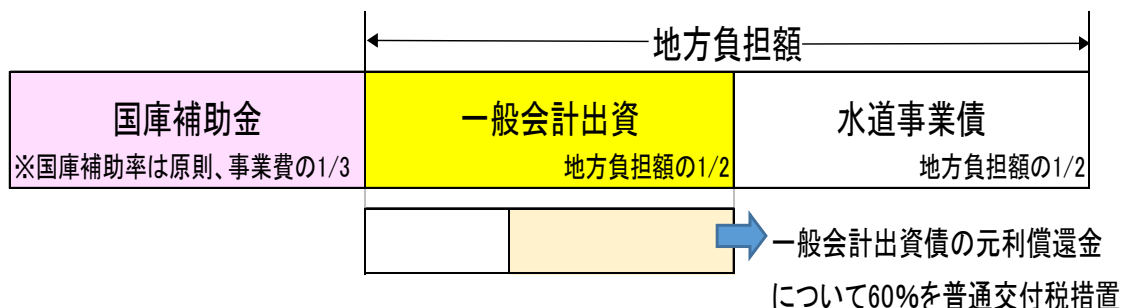
なお、総務省及び厚生労働省においては、各都道府県における取組状況を把握するための調査を行い、調査結果の公表や、都道府県に対する情報提供を予定していること。

# 水道広域化に関する事業に係る地方財政措置【上水】

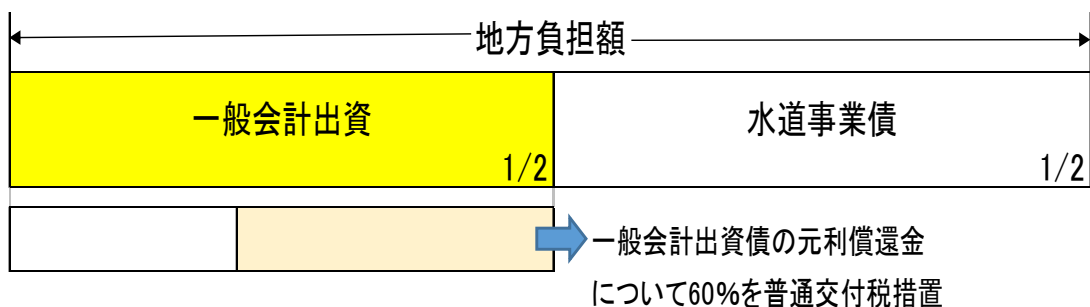
## 【地方財政措置の概要】＜国庫補助対象事業及び地方単独事業が対象＞

多様な広域化を推進するため、国庫補助対象事業及び都道府県の策定する「水道広域化推進プラン」に基づき実施される連絡管等の整備、集中監視施設の整備、統合浄水場等の整備及びシステムの統合等、広域化に伴い必要となる地方単独事業に要する経費の一部に対して地方財政措置を講ずるもの。

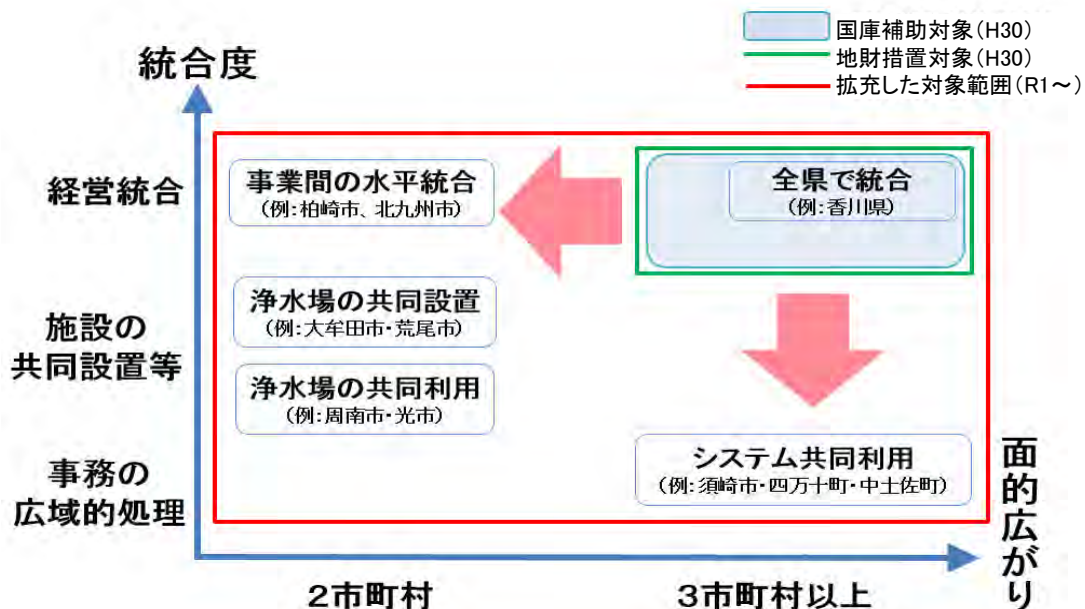
### （国庫補助対象事業）



### （地方単独事業）



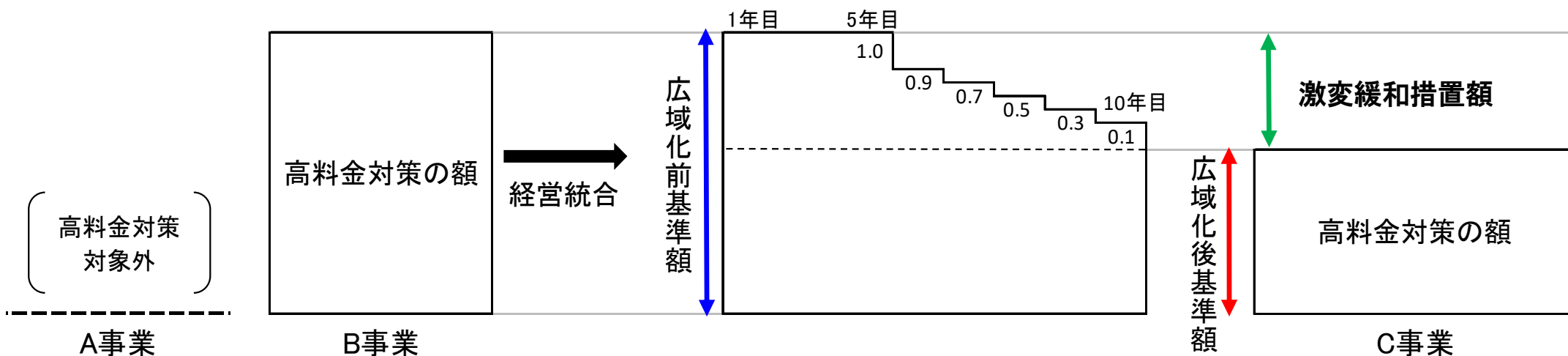
### （地方財政措置の対象となる広域化のイメージ図）



# 広域化に伴う高料金対策の激変緩和措置（R元年度～）

## 【地方財政措置の概要】

水道事業が市町村の区域を越えて経営統合を行った場合、統合前の事業に係る高料金対策の措置額が減少または皆減する可能性があるため、広域化を推進する観点から、令和元年度以降、市町村の区域を越えて経営統合を行った団体を対象に統合後の高料金対策の額が、統合前の事業がなお統合前の区域をもって存続した場合に算定される額を下回る場合、激変緩和措置として統合前後の差額に対し、統合の翌年度から10年間、地方財政措置を講じるもの。（6年目以降、段階的に縮減）



※毎年度把握する資本費等により算定

[一定率]

1～5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目
1.0	0.9	0.7	0.5	0.3	0.1

(H21創設、H26・R1・R6延長) &lt;補助及び単独が対象&gt;

- 延長を重ねる中で、これまで耐震化事業に取り組んできた団体は、過去の平均事業費(通常事業費)が上昇し上積事業費が生じづらくなることから、上積事業費について、算出の基礎として管路更新率を用いることとした上で、「全国平均管路更新率」又は「当該団体の実績管路更新率」のいずれか低い方により算出する方法に変更し、5年間延長する。
- なお、供給単価が全国平均未満の団体については、比較的経営基盤が安定していることから、実績管路更新率により算出する方法とする。

## 【対象事業者】

前年度末時点で経営戦略を策定している末端給水事業者（令和8年度以降は、前年度末時点で「改定」している事業に限る）

## 【対象経費】

対象事業者が実施する水道管路(国庫補助の対象となる管種に限る。)の耐震化に要する経費

## 【地方財政措置】

- 対象経費に、当該団体の管路更新率が、基準更新率※を上回る割合を乗じて算出した上積事業費の1/4(一般対策分)、又は1/2(特別対策分)を限度として、一般会計からの出資の対象とする。

※全国平均管路更新率(R2～4年度の平均)又は当該団体の実績管路更新率(R2～4年度の平均)のいずれか低い方

※供給単価が全国平均未満の団体は、実績管路更新率を基準更新率とする

## &lt;特別対策分の対象団体要件&gt;

供給単価が全国平均以上であり、次の要件①又は②を満たす団体

①経営条件が厳しいこと:有収水量1m<sup>3</sup>当たり資本費が全国平均の2倍以上

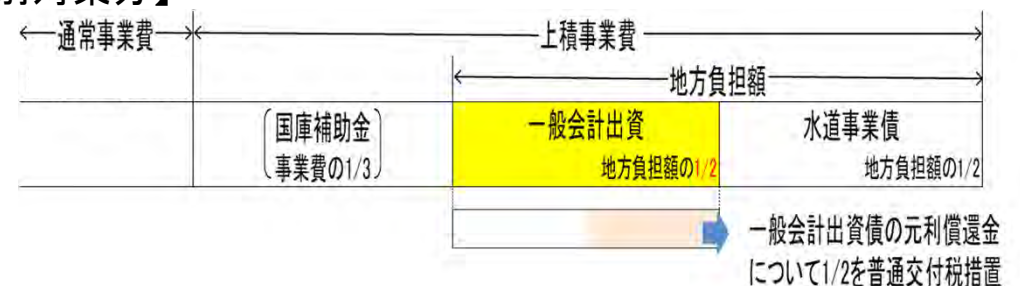
②管路更新負担が大きいこと:有収水量1m<sup>3</sup>当たり資本費が全国平均の1.5倍以上かつ有収水量1m<sup>3</sup>当たり管路延長が平均の2倍以上

- 当該一般会計出資のための起債の元利償還金について、普通交付税による措置(1/2)を講ずる。

## 【一般対策分】

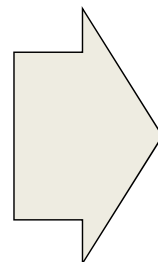


## 【特別対策分】



# 水道管路耐震化事業に係る地方財政措置の延長に伴う見直しについて

	現 行
適用期間	R 1 年度～ R 5 年度
対象事業者	前年度末時点で経営戦略を策定している末端給水事業者
対象経費	水道管路の耐震化に要する経費
地方財政措置	<p>対象経費のうち、通常事業費（H27～29年度の平均事業費）に上積みして実施する事業費の1/4（一般分）、又は1/2（特別対策分）を限度として、一般会計からの出資の対象とする</p> <p>当該一般会計出資のための起債の元利償還金について、普通交付税による措置（1/2）を講ずる</p>
特別対策分の対象要件	<p>供給単価が全国平均以上であり次の要件①又は②を満たす団体</p> <p>①経営条件が厳しいこと：有収水量1m<sup>3</sup>当たり資本費が全国平均の2倍以上</p> <p>②管路更新負担が大きいこと：有収水量1m<sup>3</sup>当たり資本費が全国の平均1.5倍以上かつ有収水量1m<sup>3</sup>当たり管路延長が全国平均の2倍以上</p>



	見 直 し 後
適用期間	<u>R 6 年度～ R 10 年度</u>
対象事業者	<p>前年度末時点で経営戦略を策定している末端給水事業者</p> <p><u>※ R 8 年度以降は、経営戦略の前年度末時点での「改定」を要件とする</u></p>
対象経費	水道管路の耐震化に要する経費
地方財政措置	<p>対象経費に、<u>当該団体の管路更新率が、基準更新率※を上回る割合を乗じて算出した上積事業費の1/4（一般分）、又は1/2（特別対策分）を限度として、一般会計からの出資の対象とする</u></p> <p><u>※全国平均管路更新率(R2～4年度の平均)又は当該団体の実績管路更新率(R2～4年度の平均)のいずれか低い方</u></p> <p><u>※供給単価が全国平均未満の団体は、実績管路更新率を基準更新率とする</u></p> <p>当該一般会計出資のための起債の元利償還金について、普通交付税による措置（1/2）を講ずる</p>
特別対策分の対象要件	<p>供給単価が全国平均以上であり次の要件①又は②を満たす団体</p> <p>①経営条件が厳しいこと：有収水量1m<sup>3</sup>当たり資本費が全国平均の2倍以上</p> <p>②管路更新負担が大きいこと：有収水量1m<sup>3</sup>当たり資本費が全国の平均1.5倍以上かつ有収水量1m<sup>3</sup>当たり管路延長が全国平均の2倍以上</p>

# 上積事業費の算定式

**【算出式】** R6 上積事業費 = R6 管路耐震化事業費 × { (R6管路更新率 - 基準更新率) / R6管路更新率 }  
 (R6年度の場合) ※ (R6管路更新率 - 基準更新率) がマイナスの場合は「0」とする

## 【上積事業費算定例】～供給単価全国平均以上の団体の場合～

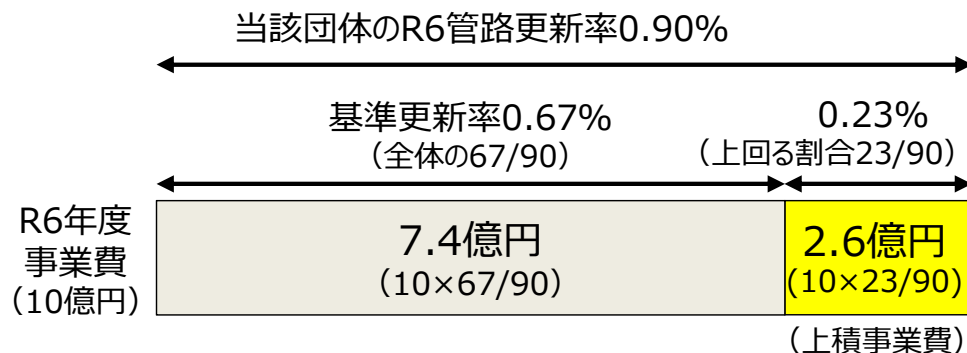
### ● 基準更新率の決定

- ① 全国平均管路更新率：0.67%
  - ② 当該団体の実績管路更新率：0.80%
  - ③ 当該団体のR6管路更新率：0.90%
- ①又は②いずれか低い方を「基準更新率」とする  
 → 0.67%

### ● R6管路耐震化事業費が10億円の場合の上積事業費

⇒ 「R6管路耐震化事業費」× { (R6管路更新率 - 基準更新率) / R6管路更新率 }

⇒ 上積事業費 = 10億円 × { (0.90 - 0.67) / 0.90 } = 2.6億円



## 【参考：現行制度の課題と見直し後の考え方】

### <現行>

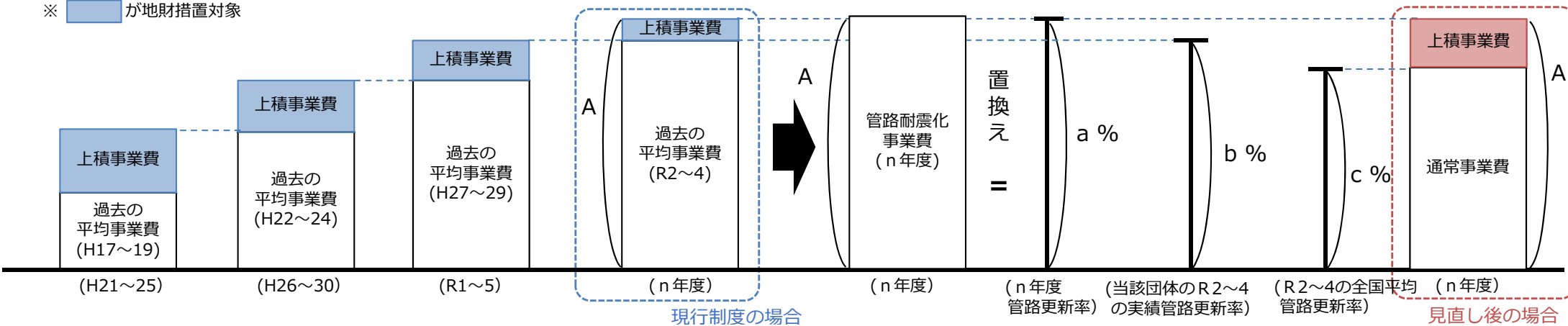
- 当該団体の過去の平均事業費を基準とすることから、  
しっかり取り組んできた団体の上積事業費が生じづらくなる。

### <見直し後>

- 上積事業費の算出の基礎として管路更新率※を採用。
- 当該団体の過去の更新率 (b%) と全国平均 (c%) のいずれか低い方を基準とする。(供給単価が全国平均未満の団体はb)
- 上積事業費 = A × { a - (bとcのいずれか低い方) } / a

※ 管路更新率：全水道管路のうち当該年度に更新した管路延長の割合

※   が地財措置対象



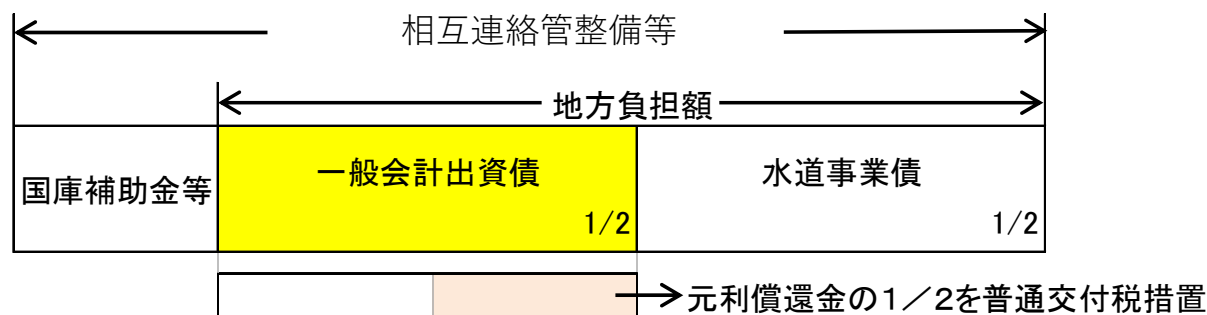


# 水道事業における災害対策等について(相互連絡管整備等、基幹水道構造物耐震化)

【地方財政措置の概要】 <国庫補助対象事業及び地方単独事業が対象>

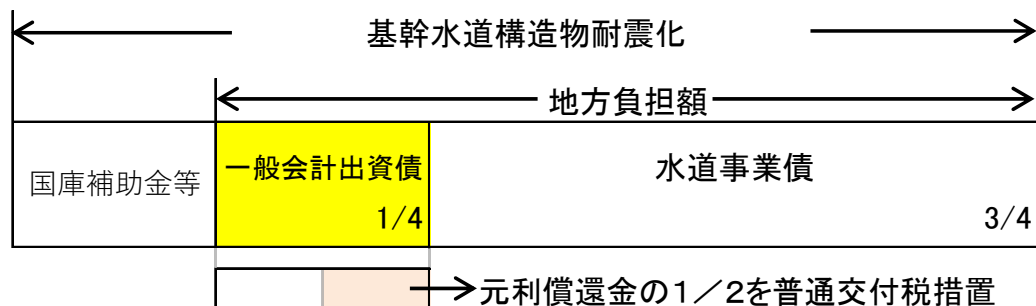
## 相互連絡管整備等(H7～)

送・配水管の相互連絡管等の整備事業、配水池能力の増強事業、緊急遮断弁の整備事業、応急給水槽の整備事業及び自家発電設備の整備事業(更新・改築事業を除く。)



## 基幹水道構造物耐震化(H21～)

浄水場、配水池等の基幹水道構造物の耐震化事業(更新・改築事業を対象。ただし、耐用年数経過施設の更新・改築事業は除く。)



# 水道事業における災害対策等について(土砂災害対策・浸水災害対策)

## 【地方財政措置の概要】<国庫補助対象事業及び地方単独事業が対象>

住民生活に不可欠なライフラインである水道施設の土砂災害・浸水災害対策をより一層推進するため、土砂災害・浸水災害対策に必要な施設の整備に要する経費の一部に対して地方財政措置を講じるもの。

### 【対象事業】

#### ○土砂災害対策

土砂災害警戒区域における土砂流入防止壁その他土砂災害対策に必要な施設の整備事業（更新・改築事業を除く。）



土砂流入防止壁のイメージ

#### ○浸水災害対策

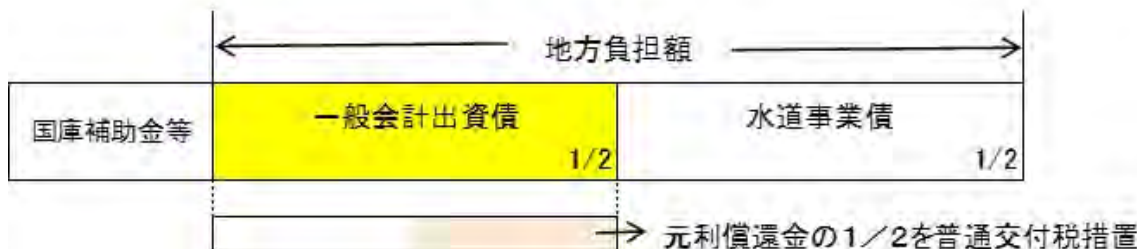
津波浸水想定区域、洪水浸水想定区域、雨水出水浸水想定区域、高潮浸水想定区域等における防水扉、止水堰その他浸水災害対策に必要な施設の整備事業（更新・改築事業を除く。）



浸水災害対策のイメージ

### 【スキーム】

(国庫補助事業)



(地方単独事業)



# 水道事業における災害対策等について(水質安全対策)

## 【地方財政措置の概要】 <国庫補助対象事業及び地方単独事業が対象>

公共用水域の汚濁に起因し、人の健康に障害を与えるおそれのある物質や、病原性原虫による汚染等に対応するための、水質安全対策に関する事業について、地方財政措置を講じる。

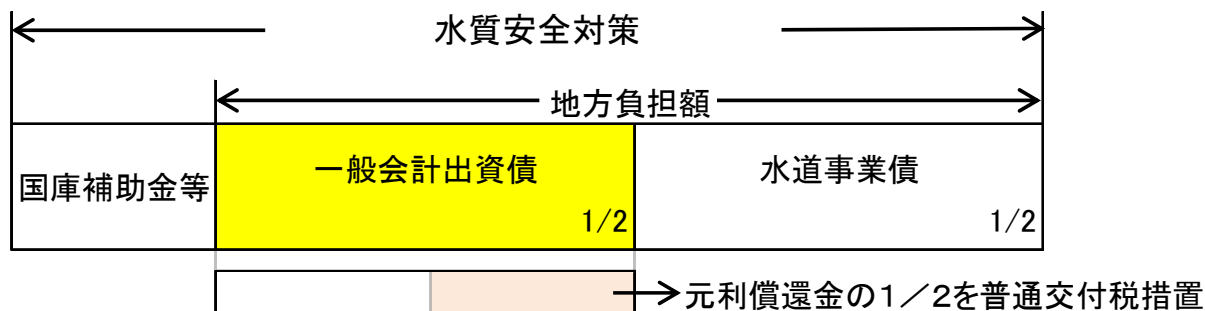
## 【対象事業】

公共用水域の汚濁に起因する物質等を除去するために行う浄水場の施設整備事業のうち次のいずれかの要件を満たすものに係る事業

- (a) 水源水質について、トリハロメタン、有機フッ素化合物(PFOS又はPFOAに限る。)等人の健康に障害を与えるおそれのある物質の濃度が、人の健康を保持するのに必要なレベルを超えている、又は超えるおそれがあること。
- (b) クリプトスポリジウム等の病原性原虫による汚染に対処するためのろ過施設又は紫外線処理施設を整備する場合において、水源水質中に大腸菌、嫌気性芽胞菌若しくはクリプトスポリジウム等が検出されたことがあること又は取水施設の上流等に糞便の処理施設等(し尿処理施設、下水の処理施設又は家畜糞尿の処理・貯留施設)が存在し、それらが検出されるおそれがあること。

ただし、地表水の水を原水とする浄水場において紫外線処理施設のみを整備する場合にあっては、ろ過施設(急速ろ過、緩速ろ過、膜ろ過等)を備えていること。

## 【スキーム】



総 財 営 第 2 号  
令和 6 年 1 月 22 日

関係都道府県総務部長  
(財政課・市町村担当課扱い)  
関係都道府県交通事業管理者  
関係指定都市財政局長  
関係指定都市交通事業管理者 } 殿

総務省自治財政局公営企業経営室長  
( 公 印 省 略 )

#### 公営交通事業の経営に当たっての留意事項について

サービスの提供に必要な施設等の老朽化に伴う更新投資の増大、人口減少に伴う料金収入の減少等により、公営企業をめぐる経営環境はその厳しさを増す中であって、各地方公共団体は、公営企業の経営環境の変化に適切に対応し、そのあり方について絶えず検討を行うことが求められています。

この点、令和 5 年 5 月、新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けが 5 類に変更されるとともに、コロナ禍で大きく落ち込んだ公営企業全体の料金収入は令和 4 年度決算において概ねコロナ禍前の水準を回復していますが、特に公営交通事業については、テレワークの普及等の新型コロナウイルス感染症を契機とした行動変容の影響を受け、コロナ禍前比で 1 割以上の減収が継続するなど構造的な課題を抱えています。

公営企業の中長期的な経営の基本計画である経営戦略については、令和 7 年度までに改定することを要請しておりますが、特に公営交通事業においては、こうした構造的な課題に対応するため、早急に経営改善に努める必要があります。

各地方公共団体におかれては、これらの趣旨を踏まえ、下記の点に御留意の上、公営交通事業の経営改善に取り組まれるようお願いいたします。

各都道府県におかれては、貴都道府県内の市町村（指定都市を除く。）等に対しても、この旨を周知いただくとともに、適切な御助言をお願いいたします。

本通知は、地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 245 条の 4 第 1 項（技術的な助言）に基づくものです。

#### 記

##### 1 経営改善の取組の必要性

地域公共交通は、地域住民の日常生活や社会経済活動の基盤として不可欠な存在であり、その中で、地下鉄、バス、船舶等の公営交通事業は大きな役割を果たしている。

しかしながら、これら公営交通事業を取り巻く経営環境は長期的な人口構造や地域構造の変化によりその厳しさを増すばかりでなく、令和 2 年度には新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う行動制限により利用者が減少したことで、これらの事業は料金収入の大幅な減少に直面し、大部分の事業者が赤字に陥ることとなった。

令和 3 年度以降、料金収入は徐々に回復してきたものの、テレワークの普及等の行動変容が進んだこともあり、新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けが 5 類に変更された後も、旅客需要はコロナ禍前の水準まで回復していない。さらに、今後も旅客需要はコロナ禍以前の水準に戻ることはないとの見方もあることから、公営交通事業は、新たな構造的な課題を抱えることとなったと言える。

また、令和 2 年度以降、地方財政法（昭和 23 年法律第 109 号）に定める資金不足額が拡大を続けている中であって、令和 5 年度までは、新型コロナウイルス感染症に伴う減収により拡大する資金不足額に対し発行できる「特別減収対策企業債」により資金繰りの安定化を図ってきたが、今後はその償還負担が生じてくる。

公営交通事業においては、このような経営環境の変化を踏まえた経営改善の取組を早急に進めることにより、経営の持続可能性を確保していく必要がある。

##### 2 経営戦略の改定・更なる取組の推進

公営企業の中長期的な経営の基本計画である経営戦略については、令和 7 年度までの改定を要請しているが、特に公営交通事業においては、上記のような著しい経営環境の変化に対応する必要があることから、未改定の事業については、速やかに改定に着手することが重要である。

その際、計画期間内に収支均衡（法適用事業においては純損益、法非適用事業においては実質収支の黒字化）を図るとともに、資金不足額の解消見込年度を示すことが求められる。

また、既に経営戦略を改定した事業にあっても、新型コロナウイルス感染症の影響による経営環境の変化に合わせた経営改善の取組は、不断に検討する必要がある。

新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けが 5 類に変更された後の状況を踏まえ、各年度の子算編成等を通じ、更なる取組を進めるべきである。

なお、経営戦略の改定・更なる取組の推進に当たっては、議会・住民に対して分かりやすく公表・説明し、理解を得ながら進める必要があることに留意すべきである。

##### 3 具体的な経営改善の取組

新たな経営改善の取組の実施に当たっては、先行して経営改善に取り組む団体の事例も踏まえ、次の視点に沿って、所要の検討を行うことが望ましい。

#### (1) 環境変化後の旅客需要に見合った業務量の見直し

地域における公共交通網の持続可能性を確保するためには、住民の旅客需要とその変化を的確に把握する必要がある。長期的な沿線人口の構造変化はもとより、テレワーク等の普及が与えた影響や、新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けが5類に変更された後の動向、インバウンドの見込みなどを分析し、旅客需要を楽観視することなく、的確に見積もること。

その上で、見積もった旅客需要に応じて速やかに輸送量を見直し、次いで、長期的な視点に立って、職員体制、保有車両などの経営資源のあり方を見直すこと。

また、業務量の見直しに当たっては、経営に要する固定的なコストを削減することも重要である。この点、抜本的な改革により業務そのものを見直すほか、DXに積極的に取り組むことが有効であることから、積極的に検討すること。

(取組例：ダイヤの見直し(便数縮減)、路線の再編成、輸送量に見合った職員体制見直し、保有車両の見直し、業務システムのクラウド化、ワンマン運転、営業所統廃合)

#### (2) 運賃・料金制度の見直し

鉄道運賃・料金制度については、交通政策審議会「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」の中間とりまとめ(令和4年7月)において、当面取り組むべき対応の一つとして「総括原価」の算定方法を見直すべきとされたことを踏まえ、国土交通省において、本年度内に、収入原価算定要領の改定が予定されている。

その中で、持続可能な鉄道輸送サービスに資する投資を促進するための減価償却費等の算定方法や、公営地下鉄における事業報酬の対象拡大等の見直しが検討されている。

公営企業の料金は、一般的に、健全な経営を確保する上で必要な資金を企業内部に留保するため、適正な率の事業報酬を含ませることが適当であるが、今般の改正により、公営地下鉄事業者についても、民間鉄道事業者と同様、事業資産に一定の報酬率を乗じた額を総括原価に計上できる(配当相当分を除く。)ようになる見込みである。

公営交通事業においては、鉄道事業以外の事業も含め、上記の趣旨を踏まえ、資金不足や繰越欠損金が生じ、必要な財政負担について十分な合理化を行ったとしても収入で賄うことができないと認められる事業は、速やかに運賃・料金を見直しを検討すること。

(取組例：運賃改定、ICカードポイント付与・割引切符割引幅の縮減)

#### (3) 附帯事業の活性化

民間交通事業者は、長期的な交通需要の減少を踏まえ、広告・流通・不動産・情報通信等の関連事業に積極的に取り組んでいるが、公営交通事業においても、本来の事業で

ある交通事業のほかに、相当因果関係を持ちつつ附帯して経営される事業に取り組むことが可能である。

なお、相当因果関係とは、附帯事業が本来の事業と事業の性格上密接な関係にある場合のほか、本来の事業に係る土地、施設等の資産、知識及び技能を附帯事業が有効活用する関係にある場合、本来の事業の実施により生じる開発利益に着目して附帯事業を行い、開発利益を本来の事業の健全な経営に資するため吸収する関係にある場合のいずれかに該当する場合を指し、広範な事業が含まれる。十分な採算性を有すること等を前提として、附帯事業に積極的に取り組むこと。

附帯事業の検討を行う際には民間の取組を参考にするとともに、その実施に当たっては民間の資金・ノウハウを活用することが有用である。また、附帯事業の検討・実施に当たっては、後述の「経営・財務マネジメント強化事業」等を活用するなど、積極的に民間の視点からのアドバイスを受けることが望ましい。

このほか、地域公共交通はまちづくりの一環をなすことから、まちづくり部局と十分連携を図り、都市機能の向上に資するよう取り組むことが重要である。特に、駅やターミナル周辺の開発が計画されている場合は、交通事業も参画し、まちづくりに貢献するとともに、健全な経営に資するため開発利益を吸収することが望ましい。

(取組例：デジタルサイネージ広告設置、不動産貸付、駅ナカ店舗区画増設、駅ビル開発)

#### (4) 経営形態の検討

民間事業者が代替可能な地域では、公営企業としてサービス提供を行う必要性について採算性や路線維持の必要性等の観点からの見直しを行い、民間への事業譲渡等の選択肢を含め検討すること。民間事業者の経営状況等により全路線の譲渡が難しい場合であっても、路線単位で民間譲渡を検討することが考えられること。

その際、サービスをより効果的・効率的に提供する観点から、民間委託、上下分離、第三セクターの活用など、民間の資金・ノウハウの活用を幅広く検討すること。

このうち第三セクターについては、民間企業と同様の機動的・効率的な経営手法で、地方公共団体が直接実施するよりも効率的にあるいはユニークな形で行うことが可能になる場合がある。

例えば、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)に基づく軌道運送高度化事業(上下分離による軌道事業の実施が可能)において、第三セクターが軌道運送事業者となり、予算・財務・契約、職員定数・人事・給与などの面でより自律的・弾力的な経営に取り組んでいる事例があるほか、地下街や駅ビルの運営など地下鉄事業に関連する事業を第三セクターが担っている事例もある。

(取組例：バス路線の民間移譲、バス路線の運行委託、地下鉄駅の業務委託、成果連動型民間委託契約方式の導入、軌道運送高度化事業(上下分離)、第三セ

クターによる地下街・駅ビル運営)

(5) 地域公共交通の確保・維持

地域公共交通の確保・維持に向けては、公共交通事業だけでなく、地域の公共交通ネットワークの再構築の枠組の中で一般行政部門その他の関係機関や地域住民との密接な連携のもとに検討すること。

この点、地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律(令和2年法律第32号)(いわゆる独占禁止法特例法)により、利便性の高い地域交通サービスの実現を図りつつ持続可能性を高めるため、国土交通大臣の認可によりカルテル規制を適用除外し、官民の交通事業者間の連携を図る共同経営が可能となった。令和4年には、公営事業者と民間事業者の共同経営の初となる事例が開始され、重複路線における運行一元化、需要に応じた供給量の適正化、運転間隔の平準化及び新たな路線の共同運行が実施されている。民間事業者が運行する地域では、独占禁止法特例法の活用を含め、地域公共交通の確保・維持について積極的に検討すること。

(取組例：一般会計(コミュニティバス)への路線移譲、バス路線の共同経営)

(6) 施設・設備の最適化

(1)で見積もった旅客需要の変化を踏まえ、長期的な視点をもって投資額の合理化(ダウンサイジング、スペックダウン等)に取り組んだ上で、長寿命化・更新を計画的に行うことにより、財政負担を軽減するとともに、投資と財源の均衡を図ること。また、コロナ禍において投資を抑制した事業が見られるが、その結果として今後の投資時期に偏在が発生するようであれば、適切に平準化を行うこと。

その際、安全・安心の確保への投資を最優先としつつ、DXや地域の脱炭素化、こども・子育てといった政策課題への対応に、優先順位をつけて取り組むこと。

DXについては、「デジタル田園都市国家構想総合戦略」(令和4年12月23日閣議決定)において、交通分野等のデジタル化の取組を推進することとされており、業務効率化、経費削減、住民サービスの向上等を通じて、持続的な経営の確保に資するものであり、一層推進していく必要がある。

地域の脱炭素化については、「脱炭素成長型経済構造移行推進戦略」(令和5年7月28日閣議決定)において、公営企業を含む全ての事務及び事業について、地域脱炭素の基盤となる「重点対策」に取り組むこととされている。さらに、エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律(昭和54年法律第49号)により、一定規模以上の輸送事業者には、非化石エネルギーへの転換に関する中長期計画の作成が義務付けられ、非化石エネルギーへの転換の目標を、国が定める目標(バスについては2030年度までに保有台数の5%を非化石エネルギー自動車へ更新、鉄道については

2030年度における使用電力の59%を非化石エネルギー化)を目安として設定し、実現に向けて取り組む必要がある。

こども・子育てについては、「こども未来戦略」(令和5年12月22日閣議決定)において、鉄道やバスなどにおけるベビーカー使用者のためのフリースペース等の設置や分かりやすい案内の促進とともに、公共交通機関等において、妊産婦や乳幼児連れの方を含め、配慮が必要な方に対する利用者の理解・協力を啓発する取組を推進することとされている。

(取組例：AIを活用したメンテナンス、LED照明化、省エネ車両・設備)

(7) 公債費負担の抑制・平準化

特に地下鉄事業においては、過去に発行した資本費平準化債、資本費負担緩和債等の元金償還が多額となり、資金不足額の増加が見込まれる。

資本費平準化債は、減価償却費を上回る企業債の元金償還金について発行できる公営企業債であり、今般の対象拡充を踏まえ、公債費負担を適正な水準の料金収入等で賄える程度に平準化することで、資金不足額の縮減を図ることができる。

資本費負担緩和債は、未利用、低利用の施設に係る企業債の利子について発行できる公営企業債であり、将来の料金収入等で償還すべきものである。資本費負担緩和債の償還が多額となっている団体は、収支相償(黒字化)にとどまらず、一層の経営改善に取り組むこと。

また、令和2年度から令和5年度までの間に発行された特別減収対策企業債については、今後順次償還が本格化することとなるため、発行事業は、計画的に償還を進めるとともに、償還原資を確保するため一層の経営改善に取り組むこと。

(8) 経営状況の「見える化」

路線ごとの収支状況を「見える化」するなど、幅広い情報提供を行い、議会・住民の参画の下、路線継続の必要性や経営のあり方の議論を行うこと。

特に、バス事業においては、「経営比較分析表」を活用し、経年変化や他団体との比較等の分析を行うことが有用であること。

(取組例：営業係数の公表、経営状況の積極的な広報)

4 地方財政措置等

公共交通事業等の経営安定化を支援するため、令和6年度より、以下の地方財政措置を講ずることとしている。

(1) 交通事業債(経営改善推進事業)の創設

経営戦略等に基づく経営改善実行計画及び収支計画を策定して経営改善に取り組む団体の資金繰りを円滑にし、経営改善を促進するため、令和6年度から令和8年度まで

の間、交通事業債（経営改善推進事業）を創設することとしている。

交通事業債（経営改善推進事業）の対象事業は、地方財政法に定める資金不足額が生じている交通事業のうち、経営戦略を改定済又は改定に着手済の事業としている。

また、その発行対象経費は、資金不足額及び経営改善の実施に必要な経費とし、経営改善効果額を限度に発行できることとしている。

なお、経営改善効果額は、経営改善実行計画に基づく経営改善の取組毎の収支改善見込額に効果年数を乗じた額の合計額とし、効果年数は最大で5年としている。

（2）資本費平準化債の対象拡充

公営企業会計の適用の進捗を踏まえ、公債費負担を適正な水準の料金収入等で賄える程度に平準化できるよう、資本費平準化債の発行可能額の算定において、過去に発行した資本費平準化債の元金償還金を新たに算定対象に加えることとしている。

なお、資本費平準化債の償還期間については、対象償却資産の平均残存耐用年数以内としているほか、償還確実性等を収支計画において確認できるものを同意等の対象とすることとしている。

また、令和3年度に総務省と地方公共団体金融機構の共同事業として創設した、団体の状況や要請に応じてアドバイザーを派遣する「経営・財務マネジメント強化事業」については、令和6年度も引き続き実施することとしている。外部有識者による検討会等を設置している団体であっても、実務レベルにおいて別に交通事業の専門家のアドバイスを受けることは有意義であると考えられることから、積極的に活用されたいこと。

（参考）公営交通事業者の経営改善の取組事例

項目	取組	事例
環境変化後の旅客需要に見合った業務量の見直し	輸送量の見直し	ダイヤの見直し（便数縮減） 路線の再編成
	経営資源のあり方を見直し	輸送量に見合った職員体制見直し 保有車両の見直し
運賃・料金制度の見直し	固定的なコストの削減	業務システムのクラウド化 ワンマン運転 営業所統廃合
	運賃料金	運賃改定
附帯事業の活性化	割引制度	ICカードポイント付与の縮減 割引切符割引幅の縮減
	効果的な広告	デジタルサイネージ広告設置
	遊休資産の活用	不動産貸付
経営形態の検討	まちづくりと連携した取組	駅ナカ店舗区画増設 駅ビル開発
	民間への事業移譲	バス路線の民間移譲
	民間委託	バス路線の運行委託 地下鉄駅の業務委託 成果連動型民間委託契約方式の導入
	上下分離	軌道運送高度化事業（上下分離）
地域公共交通の確保・維持	第三セクター	第三セクターによる地下街・駅ビル運営
	一般行政部門との連携	コミュニティバスへの路線移譲
施設・設備の最適化	独占禁止法特例法	バス路線の共同経営
	DX	AIを活用したメンテナンス
経営状況の「見える化」	地域の脱炭素化	LED照明化 省エネ車両・設備
		営業係数の公表 経営状況の積極的な広報

# 交通事業債（経営改善推進事業）の創設

テレワークの普及等の影響を受け、コロナ禍前比で1割以上の減収が継続するなど構造的な課題を抱える交通事業について、改定経営戦略等に基づき策定する計画により、適切に経営改善に取り組む団体の資金繰りを円滑にし、経営改善を促進するため、「交通事業債（経営改善推進事業）」を創設する。

## 【対象事業】

地方財政法に定める資金の不足額が生じている交通事業のうち、経営戦略を改定済又は改定に着手済の事業

## 【発行対象】

改定した経営戦略等に基づく経営改善実行計画、収支計画を策定して経営改善に取り組むことを要件とし、その経営改善効果額を限度に、①及び②について発行可能とする。

- ① 資金不足額（流動負債－流動資産）
- ② 経営改善の実施に必要な経費

### 【経営改善の取組例】

- 運賃料金制度見直し
- 民間バスとの共同経営
- 駅ナカビジネスの拡充

### 【必要な経費の例】

- プログラム改修
- ICカードシステム負担金
- 調査費用

## 【経営改善効果額の算定方法】

経営改善の取組毎の「収支改善見込額×効果年数（最大5年分）」の合計額

※1 本交通事業債の発行初年度の前年度における減価償却前経常損益が黒字の事業に限り、活用前年度までに開始した取組も対象とするが、効果年数の算定において、既に経過した年数を控除する。

※2 前年度の減価償却前経常損益が赤字の事業は、当該赤字額に5を乗じた額を合計額から控除する。

経営改善効果額 算定例(※1)	単年度 効果額(A)	効果継続 年数(B)	経営改善 効果額(A×B)
R6実施: 運賃料金制度見直し	3	5	15
R4実施: 駅ナカビジネスの拡充	10	3	30
<b>R6起債限度額</b>			<b>45</b>

【発行期間】 令和6年度～令和8年度

【一般会計繰出】 なし



こども・子育て政策については、令和5年12月に政府全体の基本的な方針等を定めた「こども大綱」並びに取り組むべき政策強化の基本的考え方を取りまとめた「こども未来戦略」を閣議決定し、政府を挙げて総合的に推進しているところ。その中で、公共交通機関等におけるベビーカー使用者のためのフリースペースの設置や分かりやすい案内等を促進することとしている。

### こども大綱（令和5年12月22日閣議決定）

#### 第4 こども施策を推進するために必要な事項

#### 2 こども施策の共通の基盤となる取組

#### (5) こども・若者、子育てにやさしい社会づくりのための意識改革

（前略）子育て当事者が子どもと一緒にいるときに感じた不便や周囲に求める理解や配慮に関する調査結果を踏まえ、（中略）、公共交通機関等における妊産婦や乳幼児を連れた家庭に対する分かりやすい案内や妊産婦や乳幼児を連れた家庭への配慮に関する利用者の理解・協力の促進など、様々な取組を通じて子どもや子育て当事者を社会全体で支える気運を醸成していく。

### こども未来戦略（令和5年12月22日閣議決定）

#### Ⅲ. 「加速化プラン」～今後3年間の集中的な取組～

#### Ⅲ-1. 「加速化プラン」において実施する具体的な施策

#### 4. こども・子育てにやさしい社会づくりのための意識改革

○ また、鉄道やバスなどにおけるベビーカー使用者のためのフリースペース等の設置や分かりやすい案内の促進とともに、公共交通機関等において、妊産婦や乳幼児連れの方を含め、配慮が必要な方に対する利用者の理解・協力を啓発する取組を推進する。

公営交通事業においても、「こどもファスト・トラック」等の取組について」（令和5年5月25日付け総務省自治財政局公営企業経営室事務連絡）及び公表している事例集も参考にしながら、更なる取組を推進していただきたい。

#### 【取組例】



子育て応援スペース  
（東京都交通局）



鉄道車両のフリースペース  
（福岡市交通局）



ベビーカー利用に関する  
キャンペーンポスター