

第2回 公営企業の経営のあり方に関する研究会 議事概要

公営企業の各事業（水道・工業用水道・交通（地下鉄・路面電車・バス・船舶）・電気・ガス）における現状と課題、抜本的な改革の方向性について議論を行った。各委員から出された主な意見は以下のとおり。

（水道事業について）

- 水道事業の現状として、現在、自治体は施設の老朽化対策等に取り組んでいる状況。水道事業の抜本的な改革の検討の方向性としては、広域化が有効な方策として位置づけられる一方、市町村経営原則との関係で広域化の推進が難しい面もあるように見えかねないことから、広域化に関する論点と、都道府県と市町村の役割分担に関する論点を切り離して、その考え方を整理する必要がある。
- 水道事業は住民生活に必要な基礎的インフラである一方、施設の老朽化対策、人口減少に伴う経営悪化の可能性、担い手となる人材の育成など、多くの課題を抱えており、いわば危機的状況を迎えている。そのような認識をより高めていく必要があるし、国としても危機感を高めるような施策を行う必要があるのではないかと。また、経営のあり方のみならず、水道事業の生活インフラとしての存在も視野に入れて検討を行う必要がある。
- 水道事業は、中長期的には5年ないし10年のスパンで経営統合を図っていかなければならないと考えるが、その点、「企業団化などの事業統合に限らず、維持管理業務の共同実施、浄水場などの施設の共同化などの様々な方策について幅広く検討の上、広域連携による経営の基盤強化を推進（用水供給と末端給水の統合は、あくまでも広域連携の一手法）」という改革の方向性では、経営統合について全般的に消極的な印象を受ける。最終的には経営統合による広域化が不可欠と思われ、その方向性についてもう少し強く打ち出すべきではないか。
- 「PPP/PFI 推進アクションプラン」（平成28年5月18日民間資金等活用事業推進会議決定）において政府としてコンセッション事業の推進が掲げられている。水道事業について、事業の公共性の担保やガバナンスの問題などから難しい面もあり、どの程度まで民間に委ねるかは住民や議会の十分な理解が不可欠という点に留意が必要という記述はその通りだが、推進という方向性に見えるような書きぶりが望ましい。
- 厚生労働省の検討会において、水道事業を都道府県の事務として位置づけるとの検討がなされているようだが、こうした考え方は地方自治の原則からすると非常に問題が多い。都道府県と市町村の役割分担から、市町村経営を原則とする現行の仕組みを維持すべきであり、水道事業を都道府県の事務とすることと、抜本的な改革の方向性である広域化の推進とは大きく異なる。
- 広域化の推進に当たっては、例えば水系ごとに複数の市町村が連携することが適切であり、都道府県がいわば「黒衣」として連携の推進に汗をかくことが重要。
- 簡易水道事業について、統合の取組状況や経営の実態について具体的に詳細を把握する必要があるのではないかと。
- 水道の広域化と簡易水道の広域化（統合）ではその意味合いが大きく異なるのではないかと。特に簡易水道は、住民が住んでいる以上、住民生活の基礎的インフラとして事業を継

続しなければならない面があることを考えれば、例えば上水道と簡易水道の統合だけでは必ずしも課題は解決しない。

(地下鉄事業について)

- 地下鉄事業の現状として、新線の敷設は一段落し、これからはその更新が課題となるが、更新のための設備投資等による経営悪化が懸念される。更新に当たってはトンネルの掘削等はないことから、新線の敷設と比較して建設投資は抑制されるものの、車両の更新やバリアフリー化、ホーム柵の新設など、新たに投資が必要となる部分もあり、これらを加味して今後の投資を検討する必要がある。
- 抜本的な改革の方向性として、民間活用を進めることが重要であり、駅の業務の一部を外部委託するなどの取組を行っている。
- 地下鉄は、事業の性質上、初期投資が多額であり、その回収に長期間必要なことから、すぐに抜本的改革の対象とするには難しい面があることは理解する。しかし一方で、今後、人口減による沿線地域の利用者減も確実に予測されることから、長期的な視野に立ち、駅の廃止など改革対象の俎上にのせることも必要ではないか。

(路面電車事業について)

- 路面電車事業や地下鉄事業に共通する必要な施策として、資産の有効活用や増収の取組が挙げられており、これは利用者や収益の増加を図るためのマーケティング的な取組のことだと思うが、公営企業担当部局とまちづくりや都市開発担当部局との密な連携はできているのか。
- 他の交通事業と比較すると、街のシンボルや景観、環境への配慮といった観点から、路面電車を街づくりの一環として位置づけている場合もあり、改革の方向性を検討する際には、経営の面だけでは割り切れない、以上のような観点も考慮する必要がある。
- 公営企業は独立採算が原則である。一方で、公営企業で行う意義を考える必要がある。公共性が高いために事業を行っているが採算性を問われると厳しい、という公営企業があり、こういった事業については収益だけに着目してあり方を検討すべきではないと考える。

(バス事業について)

- バス事業については、民間譲渡後に事業の存続が難しくなるなどの問題が生じている事例もあることから、民間譲渡に当たっては事業者の状況をよく把握した上で検討を進める必要がある。
- 改革の方向性の一つである民間活用による経営の効率化については、管理委託をはじめとする民間活用が順次進んでおり、更に取り組可能な民間活用策を検討するとよいのではないか。
- バス事業を民間譲渡したものの事業廃止となり、再度、住民の要望によって復活させようという動きがあるが、対策協議会での調整が困難となる場合があることに留意が必要。また、住民の声を踏まえ、コミュニティバスやデマンドタクシーへ転換を図った事例もある。総務省においては、関係省庁と連携しつつ、こうした住民の発議を後押しするような施策を行うべきではないか。

- 例えば、都市部や過疎地、中核都市など地域の特性によって、バス事業を公営企業として行う意義はそれぞれ異なるのではないかと。また、民間との競合もある中で、バスの乗務員等の人材の確保についても、経営上の大きな課題の一つとなっているのではないかと。
- バス事業や地域開発事業を公営企業として行っている場合もあれば、コミュニティバスや観光施設事業を一般会計の負担で実施している場合もあり、両者の関係をどのように整理すべきか検討が必要。

（船舶事業について）

- 人口の少ない離島において、船舶事業（フェリー）はまさに住民のライフラインであり、単純に廃止できるものではなく、公営企業として行う重要な意義がある。

（電気事業について）

- 改革の方向性について経営の視点から検討することはもちろんだが、東日本大震災以降の再生可能エネルギーに対する期待の高まりや、どこで作られたエネルギーを購入するかといった選択の多様性など、消費者の価値観の変化にも目を配る必要があるのではないかと。

（ガス事業について）

- 来年4月に予定されているガス事業の規制緩和については、民間事業者の新規参入はあまり見込まれないということだが、代替する民間事業者がいる場合、できるだけ早期に民間譲渡すべきではないかと。

（その他）

- 民営化等抜本的な改革を推進する必要性はある。ただし、改革の意義を正確に理解しないで、かつて土地開発公社を単に廃止し、塩漬け用地を安易に一般会計で引き取っただけという印象の事例もあった。自治体が事業を継続するならば、むしろ公営企業として特別会計の独立採算原則のもと、説明責任を果たしていくことが望ましいケースもあるのではないかと。「公営企業」とは何かをよく考え、事業を一般会計に単に移行しただけの結果とならないよう留意することも必要ではないかと。
- 公営企業のあり方に答えはない。公営企業という枠組みができる前に各事業が始まった歴史的経緯がある。この歴史的経緯があるからこそ、あり方はきれいに切ることができないということを頭に入れて検討する必要がある。
- 昭和41年の公営企業法改正において一般会計から公営企業会計に対する繰出金の基準が創設され、無原則な繰出しは制限されている。こうした制度趣旨から見ても、公営企業は独立採算制を原則としつつ、住民生活に密接なサービスを提供しているという公共性を有する点において、カギ括弧付きの「独立採算」とは言えるのではないかと。すなわち、独立採算と税金の投入という両極及びその間に位置づけられるカギ括弧付きの「独立採算」という視点から検討が必要ではないかと。

以上