

第1回川崎市バス事業経営問題検討会会議録(摘録)

日 時：平成24年10月19日(金) 14:00～

場 所：川崎市役所第3庁舎18階 大会議室

出席者：〔委員〕鈴木委員、竹内委員、寺田委員、野上委員、金子委員、川島委員、
橋本委員（欠席：大森委員）

〔事務局〕交通局長、企画管理部長、自動車部長、経営企画課長、
経営企画課担当課長、庶務課長、経理課長、労務担当課長、管理課長、
運輸課長、お客様サービス課長、安全指導課長、その他事務局職員

傍聴者：なし

会議録：

1 開会

2 座長・副座長選出

委員の互選により、寺田委員を座長とした。また、座長の指名により、鈴木委員を副座長とした。

3 諮問

4 議事

《議事(1) 市バス事業の現状について》

(事務局から資料1～4について説明)

【寺田座長】 質問、確認事項等はあるか。

【金子委員】 (資料2) 7ページで、小田急バス、東急バス、臨港バスが、それぞれ比較的短いエリアを運行し、市バスが全体を貫く形で長距離路線を運行しているように見えるが、それぞれの民間バスの路線と市バスの路線の重複区間は相当程度あるのか。

【事務局】 重複区間の運行形態の一つとして、同一の路線を異なるバス事業者が運行する「共同運行」がある。市バスでは4路線あり、(資料2) 6ページの市バスの各路線で示すと、塩浜営業所の③県営埋立線と⑦川崎病院線は、臨港バスとの共同運行、鷺ヶ

峰営業所の⑱新ゆり線は小田急バスとの共同運行、菅生営業所の㉔有馬線は、東急バスとの共同運行である。

このほか、特に川崎区や幸区については、共同運行ではないが民間バスとの重複区間を含む路線が多く、逆に重複区間を含まない単独路線は、登戸駅からカリタス学園までを単独運行している菅生営業所の㉓カリタス線があるが、このような単独運行の形態は少ない。

【金子委員】 共同運行とは、市バスとそれぞれの民間バスが同じ停留所を使いながら、お互いにダイヤを組み合わせるといような運行の仕方で、料金は同じ金額か。

【事務局】 料金は同じ200円である。

【野上委員】 (資料2) 9ページ以降で、決算の状況について記載がある。現在、地方公営企業は会計制度改革の時期を迎えており、平成26年度からその適用が見込まれる。改正内容で言えば、例えば退職給付引当金や賞与引当金制度、バス車両を購入する際の補助金についての取扱いの変更などがあり、将来的には資金不足比率等に影響してくる可能性があるものもあると思われる。事前検討等はどのような状況か。

【事務局】 地方公営企業会計制度の見直しについては、平成24年度からの資本制度の部分と平成26年度からの会計基準の部分の2つに分けられる。平成24年度から見直された資本制度について、剰余金の処分は、これまでの法定義務がなくなり、経営の自由度を高める一方、各公営企業で対応して行くことである。市バス事業会計におけるこの利益剰余金の処分は、平成23年度決算については、そのまま繰り越す処置を行った。

また、資本剰余金については、バス車両などを購入すると国庫補助金や一般会計からの繰入金金を充てる、いわゆる自己資金でない部分については、それを除外して減価償却を行うという、いわゆる「みなし償却」を採用している。資本剰余金の処分に関する法改正への対応については、新たな会計基準の適用により「みなし償却」が廃止される平成26年度までの間は条例を整備し、これまでどおりの会計処理を続けることを考えている。

また、平成26年度から適用される会計基準の中で、御質問いただいた引当金の計上義務による影響は大きいと考えている。また、退職給付引当金については、一般会計と公営企業会計との負担割合について、今後関係局と調整を行う予定である。

退職給付引当金や賞与引当金など、これまで任意規定であったものが義務化され、経

営実態は変わらないが、財務諸表上では大変大きな影響を受けるため、どのように対応するかが今後の課題だと認識している。

【野上委員】 具体的には会議を重ねていく中で質問したいと思うが、持続可能な経営基盤を続けていく体制を検証していくためには、前回の経営問題検討会でも将来収支シミュレーションというのを展開して検討を行ったものと思われるが、そのような実証的な検討もどこまでできるのかが大事な部分になってくる可能性があると考えて伺った。

【事務局】 今後、収支見込を示していきたい。それをどのようにして改善するかが一つのポイントになっていくと考えている。

【寺田座長】 退職金を補正するなどして影響額を算定するというのは難しいことなのだろうか。今の説明を聞くと、退職金を踏まえた収支見込についての説明がないと、少し議論が偏っているというか、情報不足のように感じられるが、その対応は可能か。

【野上委員】 専門的な部分もあるが、退職金は今までは現金主義会計であり、支給したときに費用という形になっていたが、新しい制度では、一般の会社の処理に近づいて発生主義となる。これは退職したときに一気に費用化するのではなく、費用として引当て、先に計上していくという形になる。例えば職員の中には、他の局から交通局に配属されたり、あるいはその逆であったり、退職するタイミングが交通局であったなど、そのような扱いをどのようにするかということも課題になるとと思われる。

【竹内委員】 (資料2) 8ページで、乗合バスと貸切バスの事業があり、例えば車両数でもかなりの差があるが、貸切バスが5両あることによってどれだけの収益に貢献し、どれだけの生産性が上がっているのか、あるいはこの5両があるがゆえに余計なコストがかかっているとか、規模を拡大していくともっといいことがあるとか、貸切バスと乗合バスの収益の何らかの指標、あるいは費用の生産性の指標などがあると、今後貸切バス事業と乗合バス事業の割合をどのようにしていくかというところなどの一つの指針になり得ると思う。

【事務局】 貸切バス事業に関する資料は、次回以降に提出していきたいと考えている。

【寺田座長】 市バスにおいて貸切バスというのはどのようなことをしているのか。

【事務局】 主要な輸送の内容としては、一番大きいのは競輪輸送であり、競輪場と川崎駅間の輸送、これが貸切バス事業の4分の3である。その他は小学校等の社会科見学等の輸送である。

【川島委員】 （資料1）5ページのお客様サービスの向上について、私が乗っているバスの中に、ギャラリーバスという、車内に小学校の子供の絵を貼ったバスがある。それが沿線の小学校でとても評判になり、親御さんや子供との会話が進み、絵を見るためにバスに乗るということもあった。資料を見ると御幸線という路線のようであるが、この沿線はマンションや一戸建てなど、急速に人口が増えている地区で、このような取組は地域の活性化に大きく貢献していると思う。バスに乗ると文字ばかりの掲示物が多い中、このようなコミュニティに貢献するものも利用者の心を和ませられるのではないかと思う。

【事務局】 こちらの（資料1）5ページにあるように、ここではサービスを2つに区分している。1番目は事業者としていかにお客様を安全に輸送するかであり、2番目はお客様が快適にご利用いただけるサービスという、お客様目線を取り入れるべき事項の中で、今のようなご意見を参考に今後御議論を進めていただきたいと考えている。

【川島委員】 沿線の史跡名所について、大きいところは皆知っていると思うが、そのようなところの公園の写真やポスターを貼って、桜の季節はその停留所で下車して公園を見学するコースを紹介するなど、コミュニティを大事にした事業を実施したほうがいいと思う。

【事務局】 今後そのような御意見を踏まえながら、また事務局からもこの検討会で提案し、御審議いただきたい。

【竹内委員】 今のような御提案はそれほどコストがかからないものだから、非常によいものとする。

今の話と別であるが、私が気になっているのは、諮問事項の2と諮問事項の3は必ずしも独立していないということである。つまり、安全は最優先なので別として、お客様によりよい品質の高いものを与えるということは、通常、すればするほどコストはかかる。ということは、諮問事項の2の趣旨に反する。逆に諮問事項の2を優先すると、少なからずお客様サービスの質の向上に影響するから、実際にはこの2つというのはどういうバランスをとるか、今後、議論になると思う。甘い言葉を言うのは簡単であるが、両方を満足させるということが難しいということは、あらゆる議題で共通のものとして認識しておく必要があるのではないかと思う。

【事務局】 公営バス事業における公の役割として、前述のコミュニティも大切にしながら、一方で事業者として、諮問事項2にある市民の足を確保していく上での経営改善と

いうのは進めていかななくてはならない。御意見のとおりには相反することではあるが、諮問事項2及び3のバランスについて今後議論を重ねて行くことによって、方向性を考えていきたい。

【竹内委員】（資料3）について、例えば4ページの重点施策の2で、「市バスならではの高品質なサービススタンダード」を構築するという言葉があるが、何をもって「市バスならではの」と言っていたのか、それが実現できたのか。後にあるダイヤ改正、バス停留所施設について、例えば他のバス会社には負けないといった意味であればわかるが、これからこの言葉を今後も使おうとするときには、どのような意味で使っているのかを明確にしないと、甘い言葉を雰囲気だけで言うのは危険であると考え。もし以前の会議でこのような事業が「市バスならではの」であるというものがあるなら知りたいし、そうでなければ、今後どのような言葉を使っていくのかを注意しなくてはならないと考える。

【事務局】 「市バスならではの」とは、私たちの地域が市バスと民間バスが複雑に重なり合ってバスネットワークを維持している中で、公としてできるもの、例えばバス停留所の施設について、民間バスでは標識のみのところが多い中、市バスでは上屋と呼ばれる屋根を建てて、ベンチを設置して雨天時も含め、待っていただいている時も快適な空間を提供しようとしているというのが1つ。また、私たちの運転手は公務員であり、民間バスの運転手より少し給料が高いということは昨今よく言われているが、高いことが悪いというのではなく、高いなりにお客様に対するサービスを提供していこうという気持ちを表したものである。次の議題では次回からの進め方について説明するが、現行の経営健全化計画「ステージアップ・プラン」の重点施策ごとに今まで実施してきた取組の総括と、今後の方向性という点で、一つ一つの議論をお願いしたいと思うので、その中でもう一度この表現を含めて、説明をしたいと考える。

【寺田座長】 確かにステージアップ・プランの中の表題で出ているので、色々と取れるような言葉はこの委員会では使わないようにしたい。

【金子委員】（資料3）4ページ、路線の再編、ダイヤ改正のところで、新設や延伸のケースだけが紹介されているが、この間に路線の廃止や縮小もあったのか。

【事務局】 平成18年に東急バスへ2路線を委譲したケースがある。

【金子委員】 路線をそのままにして運行を委譲したということか。

【事務局】 その通りである。

【金子委員】 委譲にあたって、何か条件などはあったのか。通常、市バスが運行している路線は、民間バスは採算が取れないところが多いと考える。だから民間バスに委譲したとしても、市バスと同条件で運行を継続することは難しいこともあり得るのではないかと考える。例えば2～3年間は現状のままで運行するが、その後は見直すといったような、条件付きで委譲したのではないか。

【事務局】 委譲した2路線については、1路線は、東急バスと共同運行している路線であり、運行回数が半々という状況であった。もう1路線は、市バスの運行が1に対して東急バスが4から5という割合で運行していた路線であり、輸送力は東急バスが多く担っていた路線であった。実際の委譲に当たっては、当分の間、運行回数を維持することについて協議させていただいた。

【寺田座長】 例えば（資料4）の一番最後の部分について、あるいは他の資料でも言えることだが、平成24年度も既に上半期が終わっているのに、速報でも暫定でも構わないので、何らかの情報があると良いと思う。例えば経路ミスの発生状況はどうなっているのかなどは知りたい。

P D C Aサイクルという点では、5カ年計画の最終年だけに目標があり、その前の年に議論しているので、最初からP D C Aがうまく回るようになっていないような懸念がある。そのようなことを少しでも補うためにも、この先、不完全でも直近のところまで数値を示していただきたい。平成24年度上半期の経路ミスは減っているのか。

【事務局】 経路ミスの発生状況は平成24年10月18日時点で18件であり、本年度は昨年度39件の半分を目標としておりというのはやや厳しいが、全体的に見ると減少傾向にあり、努力している状況である。

【寺田座長】 平成22年度に比べて23年度は半減したというのと、24年度まで含めて落ちついてきているというのでは違うと思うので、やはり直近のデータを出していただきたい。

【鈴木副座長】 これまでの推移を見ると、乗車人員の推移がほぼ横ばいで推移していることや、1日当たり13万人もの乗車人員がある状況を見ると、全国的に見てそんなに悪い状況ではない。私が普段接している地方のバス事業の状況などに比べれば、かなり

優良な状況が続いていると言える。それは、川崎市というロケーションに恵まれていることも原因であると思うが、それならば、今後、川崎市のバス事業に対するニーズもそれなりにある地域で、市バスはどのようなネットワークを担っていくべきなのか、今後の市バス路線の目標について明らかにしていかなければならないと考える。

この次の経営健全化計画の5年間の中で何を目指していくのか、つまり根本的な目標というか、諮問されているこの3点についてはその通りと思うが、市バスがバスを動かすということについて何を目指していくのかという議論を、まず掲げておく必要があるのではないかと考えていることが1点目である。

2点目は、資料の見方の問題で、例えば（資料2）10ページに収支構造の図で費用と乗車料収入を見たときに、乗車料収入として82.8%を占めているというのは、そんなに悪い数字ではないが、そのうち高齢者外出支援事業あるいは特別乗車証という川崎市の施策により実施しているもので、交通局だけで決められない外的要因が強い部分が含まれていて、仮にこれらを除くと乗車料収入は60%程度となり、乗車料収入の割合としてはいい数字にはならなくなる。

したがって、基礎的な乗車料収入としての見方でこの図を使うこと自体は問題ないが、交通局で手がつけられない外的要因のあるものについて、別立てにした見方というものも並行して見ておく必要があるのではないかと考える。そのことによって本当に市バスの努力なり、あるいは今回の諮問の中にもあるようなサービスの向上なり、あるいは経営改善ということで、状況が変えられるものとそうでないものを切り分けた議論も必要と考える。

3点目として、（資料2）17ページの図では、路線別の黒字、赤字の程度又は、営業係数が提示されている。市バス路線には、行政路線として川崎市が市民生活等で必要と判断し、補助金等を交付している路線がある。それは最終的に収支ゼロになると見て、それを除いた補助金が入らない部分だけで、営業係数がどの辺までだったら黒字の部分でカバーできるのかといった目安があると、今後どの部分をどのように改善したらいいかという議論の時に1つの目安になると思う。例えば営業係数の分布状況を見ながら、この辺までなら赤字路線を黒字でカバーできるといった図が出てくるといろいろなことが見えてくると考える。

【事務局】 1点目の市バスが今後、次の5年間で何を指すか。次の事項でも説明するが、次の第2回で、まず市バスとしての役割について整理したものを資料として提出す

る予定であり、公営バスとしての市民の足の確保についてから始めていきたい。

次の経営健全化計画も、単に直近の5年間ではなく、長い期間を見据えた中での5年間として何を実施していくかという観点で考えている。

2点目について、(資料2)10ページにあるように、収入構造における乗車料収入の割合は現在、特別乗車証まで含めると82.8%であるが、御意見のとおり、対外的な影響によって変わるところは別々にして見た方が良く考える。資料のデータは平成23年度でありほとんど影響はないが、特別乗車証制度が変わり始めており、平成24年、平成25年と影響が大きく出てくる。それにより経営が悪化してくるということを考えると、今後の収支見込みとしては非常に厳しくなっていくと思われる。そのような状況で厳しくなってから手を打つのではなく、事前に見越して先手を打って行くため今回のプランを作って行きたいと考えているので、現在は特別乗車証があるから良いとせず、今後の影響を見据えて考えていきたい。

3点目について、路線別収支は赤字路線が非常に多く、黒字路線が6路線のみという状況であるが、決して赤字だから切るという考えではなく、民間バスでは運営できない赤字路線も、市民の足としての確保という役割があるので、いかに黒字路線と併せて運営するかというのも課題である。

また、一般会計から交付されている行政路線補助金等については、以前に一般会計である川崎市と、バス事業者としての交通局との間で負担について明確にした。それから5年間経過したので、次期経営健全化計画に向けて見直しする必要があると考えている。

【橋本委員】 利用者の立場の意見として、私が普段利用する路線は、東急バスと市バスが共同運行をしており、10年から15年ほど前までは、市バスの運転手は言葉遣いが乱暴だったり、運転が荒かったりと疑問に思うことが多々あったが、この数年は運転手の教育がきちんとされていると感じる。心遣いが感じられたり、丁寧だったり、最近では運行の遅れもそれほどなく、運転手が非常に丁寧に運転していると実感する。出発時の声掛けや、着席するまで発車を待つ等、細かい気配りが目につくようになり、数年前まではこのようなことはなかったのではないかと考えている。遅れずにかつ気配りを忘れないで運行してもらえると、利用者にとっても非常に助かる。

市バスには女性の運転手はいるのか。

【事務局】 塩浜営業所に在籍している。

《議事(2) 今後の検討会の進め方について(資料5)》

(事務局から資料5について説明)

【竹内委員】 進め方の内容については異論はないが、今後気をつけなくてはならないこととして、国会で継続審議となって一進一退を繰り返している交通基本法の行方である。仮に来年9月までに可決成立した場合、影響を受けざるを得ないのではないかと。そこで何らかの法律が成立したときに、経営問題検討会で議題とする内容が変わる可能性があるため、常に政治情勢を見守る必要があると考える。実定法ではないので、現状から大きく変わることはないが、基本的な考え方について触れられると、次期経営健全化計画の表現が変わっていくことも考えられる。

【事務局】 (資料5) で今後の検討会の進め方を示したが、臨機に対応したい。

【寺田座長】 川崎市には公共交通のマスタープランにあたるものはあるか。

【事務局】 川崎市総合都市交通計画をまちづくり局で担当しており、今年度中に取りまとめられる予定である。

【寺田座長】 検討状況の進捗によって内容が変わる可能性もあるが、基本的にステージアップ・プランの重点施策をベースとして、検証と新たな経営改善やサービス向上などについて検討を進めていきたいと考える。

5 閉会

— 以上 —