

第1回 川崎市バス事業経営問題検討会

(事務局作成)

日時：平成20年3月17日(月) 10:20～12:00

場所：川崎市役所 第3庁舎 18階 大会議室

出席者：

<委員> 太田委員、佐々木委員(座長)、鈴木委員(副座長)、野上委員、長田委員、弾塚委員、
松尾委員 (欠席：中村委員)

<事務局> 交通局長、企画管理部長、自動車部長、経営企画課長、経営企画課主幹、庶務課長、
経理課長、労務担当主幹、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：4名

議題：川崎市バス事業の概要と経営状況、「川崎市バス事業ニュー・ステージプラン」の概要と取組
状況、今後の経営課題など

議事：1 開会

2 座長・副座長選出

3 資料説明・・・・・・・・・・事務局から資料について説明

4 質疑応答・・・・・・・・・・以下のとおり

会議録(摘録)：

【座長】 以上、資料の説明を受けて何かありますか。第1回ということもありますが、どこでも構いません。ご遠慮なく、ご質問あるいはご意見をいただきたいと思います。

【A委員】 私も初めての検討会に参画させていただくということで、今、いろいろとご説明をいただきまして、川崎市さんの市バスの状況を、概観ですけれども、大体理解させていただきました。今回の「ニュー・ステージプラン」でも今、ご説明がありましたように、今の現行制度で公営を維持するという前提の中で考えられるメニューはすべて盛り込まれているのかなと改めて思いました。また、それに沿って、着実にといいますか、各項目の十分、不十分の検証は指数比較等は今日ご提示されていませので、数値目標としての検証はこれからの課題かと思えますけれども、定性的に見た場合、いろいろな部門で考えられる部分に取り組まれているのかなと思います。

ただ、ちょっと触れられていますけれども、これからの構造変化、川崎市さん市ご当局のご事情のウエートがかなり高いように私は理解しました。その部分とお客ニーズに対してどう対応するかは、論点がちょっと違って来るのかなと。経営改善という範疇においては収れんしていくと思えますけれども、その辺の整理が一つ、市庁内の論理といいますか、補助金問題、それと市民ニーズといいますか、規制緩和以降、ニーズが非常に変わってきていると。その辺を今後の議論で1つの示唆として、

整理していく必要があるのかなという感じがしました。

あと一つ、今日は感想的な話でよろしゅうございますよね。

【座長】 はい、どうぞ。

【A委員】 今朝、私がこちらにお邪魔する前に、川崎駅の東口にひとりたたずんで、何気に、お客様の目で上がっておりたり、見ました。一言で言いますと、ここで言うお客様サービスの充実という課題が既に盛り込まれておりますけれども、シビアな言い方をさせていただきますと、現下の状況で、超一等地で、あれだけの施設をおつくりになっている。その施設をほんとうにお客様のために十分に情報提供だとか、施設面で使い切っていらっしゃるのかどうなのか。

掲示一つであっても、そういう目で見ますと、私は喫煙者だから余計そう思うのかもかもしれませんけれども、黄色い「禁煙」「禁止」という非常に大きな横断幕がバス停の乗り場のところに掲げてある。掲げてある裏は何かといったら、貴重なお客様への情報案内の情報が、小さな字で裏にある。それが一部重なっているという部分で……。

ここで社員の意識改革ということでもとめられていますけれども、これはよくなるためにあえてシビアな言い方をさせていただいておりますけれども、これは私自身の問題としてでも常々、お客様への情報提供は経営をやる上で結構大事だと認識しているもので、そういう視点からも申し上げさせていただいています。

掲示一つとっても、案内表示一つをとっても、お客様サービスの一環として、具体策をどこまでやるか。次なる計画で盛り込んでいただいても結構ですけれども、それも一つのお客様への情報提供という部分、お客様へのサービスのあり方の中で、施設面と、もっと言えば、ソフト面も、ドライバーの方の対応等も含めて、もう一回再整理したほうがいいのかなという気が問題意識として……。

ほんとうに垣間見た状況で、非常に失礼な言い方をして申しわけないんですが、感想として、今日は申し上げさせていただいたところです。一応、初めて参画させていただくということで、感想じみた話で恐縮ですけれども、ひとつ、よろしくどうぞお願いいたします。

【座長】 ありがとうございます。ただいまの感想と謙遜なっておっしゃいましたが、ご意見に対して、何か事務局や当局側からコメントあるいはお答えがございましたら、どなたからでもどうぞ。

【事務局】 ご意見ありがとうございます。停留所につきましては、とにかく禁煙といいますが、お待ちになっているお客様から、喫煙に対する相当の要求がございます。今、一番目立つところということでやっておりますけれども、ご意見をいただきましたので、もう一度点検させていただきまして、また、お客様に対する必要な情報をどう発信していくかということで考えさせていただきたいと思います。

【座長】 ありがとうございます。ほかに何かございましたら、どなたかどうぞ。

【B委員】 じゃあ、よろしいですか。

【座長】 どうぞ。

【B委員】 基本的に思っていることは、やはり川崎市はロケーションとして決して悪い場所ではないということです。今回提示されている利用者数などの数字を見ましても、減ってきたという傾向は確かにあるにしても、決して利用者が少ないわけではない。潜在需要も含めたら、相当な需要はある場所だということだと。ですから、やはり利用者向けのサービスをきちんとしていく、あるいは、利用者のほうに近づいていくということを考えていけば、需要そのものは解決できるんだろうと思うんです。ですから、そういう意味でいうと、決して地方バスの論議などと違いまして、希望のない話ではないわけです。

しかも、これから高齢化社会ということで、高齢者が増えていくわけですが、これが地方の議論ですと、地方の高齢者は既に免許を持ち、車で移動していますから、車で移動するという習慣を持ったまま、高齢者になるわけです。ところが、やはり川崎あたりのロケーションになりますと、必ずしもみんながマイカーを使っている人たちではない。そういう人たちが高齢者になっていくわけです。そういう意味では、やはり公共交通に対する依存度も、決して高齢化社会に伴って低くなることはなくて、やはり公共交通に対するニーズは高まっていくのは間違いない。

地方でもそういう言い方はするんですけれども、地方ですと、現実的にはなかなか公共交通の利用者になってくれないのが、残念ながら現実ですけれども、川崎あたりの場合ですと、やはり高齢化社会、イコール公共交通への依存度の上昇ということにある程度つながっていく話だろうと思うんです。そういう意味でも、やはり今後、バスに対するニーズはある程度確保されていくことであろうし、また、社会的な要請といえますか、そういったものは間違いなく高くなっていくものだと思います。ですから、基本的な考え方として、利用者そのものから求められているものは非常に大きいんだということは念頭に置いておく必要があるんだろうと思います。

それで、今、いろいろご説明いただいた中で、もちろんコストの削減とか、それは必要なことだろうと思いますけれども、どの辺までそれができるかというあたりになると、いろいろと難しい問題もあるだろうと思います。例えば公営交通はコストが高いということはよく言われるわけですが、民営と全く同レベルまでどれだけ持っていけるか、これもまた非常に難しい問題はあるだろうと思います。

今、逆に、民営が実際の給与レベルをかなり下げてしまった段階にありますから、どちらかというと、今のところはまだまだ目立ちませんが、これからは非常に低い給与レベルになってしまったことによる問題、課題がおそらく民営の側に出てくると思うんです。というのは、例えば現場の士気の低下とか、あるいは帰属意識の低下とか、実際に民営のバスは今、非常に乗務員が集まらない、入ってきてもすぐやめてしまうといった状況があって、昔のバス乗務員というものに対する、ある意味誇りといえますか、そういったものは非常に薄れてきている状況にある。そこまでやってしまうことが正しいかどうかという問題があるわけです。

ですから、私は、もちろん相当程度の努力をする必要はあると思いますが、ある程度のレベルのところはやはりあって、それに見合った、お客さんに対する、あるいは市民に対する市バスの役割なりサービスなりを、それなりの給与体系に見合ったものとしてとらえてもらえるようなレベルに高めていく必要があるんだろうなと思っています。

もう一つ、これは支出にも関係してくることですけれども、おそらく路線の中で、これから一番要検討になるのが、多分、行政路線と言われている路線のあり方ではないかなと、今の説明をお聞きしていて感じました。この行政路線というものが果たしてどこまでほんとうに必要な路線なのかというあたりを、やはり市民のレベルで少し見直してみる必要があるんじゃないのかなと。

これは最後の19ページの基準外繰入金の問題にかかわってくることですけれども、行政路線そのものがほんとうに必要なのかどうかという検討、どこまで必要なのかどうかという検討をすると同時に、逆に、今度は市民ニーズの変化に対応した市バスサービスの提供にかかわってくることですが、もしかしたら、もっと違ったところで必要な路線がありはしないか、あるいは必要なサービスがありはしないかと、この辺をこれからちょっと検討していく必要があるのかなと感じております。

それから、A委員からありましたインフォメーションについては、私もインフォメーションについてはわりとうるさい人間なので、川崎駅前などについてもいろいろと申し上げたいことはございますけれども、個別にあれしていると今日はあれなので、また改めて申し上げたいと思います。

今日、このマップをいただきました。前の委員会のときにもちょっと申し上げたんですが、こういうマップがあるのはいいんですが、これがどの程度行き渡っているかという問題がある。市民が一体、これをどの程度持っているのか、知っているのか。こういうものはやはりある程度行き渡らないと意味がないんです。

それから、このマップそのものはいろいろな情報が入っているんですが、実際に自分が乗りたい路線を調べようと思ったときの使い勝手が果たしてこれはいいかどうかというと、私は前のマップのほうが使い勝手はよさそうだなという気がします。つまり、これは全部こうやって広げて、こう開かないと、路線図が見えない。そうすると、例えばバス停で、今、自分がどこにいて、これから行きたいところへ行くのにどうしたらいいかというのを、こうやって広げて見ることが果たしてできるかどうかという問題です。

ですから、これそのものはあっていいんですが、やはり私はもう少し、実際に現場で見て使えるようなマップが別途必要なんじゃないのかなと。それをもっと多くの人が手にできるような状況に持っていく必要があるのではないかなと。インフォメーションについてはいろいろありますが、今はこれをいただいて感じたことを申し上げました。以上です。

【座長】 ありがとうございます。3点あったかと思いますが、一番最後のマップについて何か事務局からありますか。どれぐらい普及というか、行き渡っているんですか。

【事務局】 昨年の暮れに1万部つくりまして、現在、7,500ほど、各区役所等で配布している

ところ。残りは2,000ちょっとです。前回のものよりは見た感じがちょっときれいなものですから、評判は非常に高く、はけぐあい非常にいいというふうに区役所なんかでは言われています。

【座長】 それから、2点目におっしゃった、現行路線の見直しというか、特に行政路線絡みの話ですが、その辺がほんとうに必要なかどうかということ、それとは別に、新たに路線が必要とされていないかどうかとかそういうような、市民の交通流動というか、調査等を踏まえ、あるいはいろいろ要望とかもちろん議会を通してもある、議員を通してもあるかもわかりませんが、路線等の見直し等に絡んで、その辺のところは、局内では今までどういうふうになっているのでしょうか。

【事務局】 路線に関しましては、前回の経営問題検討会の中でも一定の方向性が出ましたので、それを受けまして、内部的にも具体的な検討を進めている経過がございます。もう一つは、外部環境の問題でございまして、例えば新たな道路が整備されたりとか、あるいは駅前開発等に伴いました駅前広場の整備というような状況を受けての路線の見直しも必要な状況になってきております。

現在、私どものほうで、それらの、特に外部環境に伴う対応については積極的に対応していこうということで計画を進めているところでございます。北部のほうにおきまして、新たに道路が拡幅整備されまして、バスの運行が可能になる。それによって、その地域の利便性が非常に高くなるというような地域があるところにつきましては、あと一、二年後になりますけれども、道路整備に合わせて、新たな路線の設定をということで既に準備を始めているところでございます。

また、小杉という、今、新しく、非常に開発が進んでいる地域がございまして、駅前広場の整備等も進んでおるところがございまして、こういったところを受けまして、近くのエリアから新たな路線の乗り入れをすることによりまして、その地域の利便性を高めていくということも今、内部では検討させていただいております。

一方では、ご指摘がございましたように、行政路線のあり方をどうしていくかという問題も大きな課題かとは認識しておるところですが、一概に廃止するという簡単な形では進められないと私どもも認識しております。委員からご指摘がございましたように、ほんとうにその地域にとってその路線が必要なのかどうかということを今、慎重に見きわめをさせていただいているところでございます。

基本的には、単に廃止するということではなくて、その地域にとって、どういう路線のあり方が最もよろしいのかという観点から、廃止にとらわれずに、例えば路線の方向性を見直してみたりとかいうことの中でカバーする手段を講じた上で、全体の路線をどう調整していくか、考えてまいりたいと思っております。こちらのほうも、まだ成果という形が出てきている路線はございませんけれども、先ほど申し上げた、新しい路線の設定との絡みの中で調整をしてまいりたいという状況で、準備段階というのが現状かと考えております。

【座長】 ありがとうございます。まだいろいろあるかと思いますが、路線の見直しの話は、おそらく次回以降、サービス水準の向上等の施策の中できっと議論になるだろうと思います。

【C委員】 今のことと関連して、私がちょっとお尋ねしたいのは、19ページの「経営課題」の

2に「基準外繰入金のさらなる縮減」というものがある、そのところに行政路線等補助金等と書いてあるんですが、これは今の「ニュー・ステージ プラン」の最終年度の平成21年度までの措置であって、それ以降については、本市は財政状況が厳しいから、さらなる見直しを図ることとしているとなっています。

これは今のお話と関係するんですが、一般会計のほうは「苦しいから、できるだけ削りたい」と言ってくるわけですね。それに対して交通局としては、今の路線、行政路線と言われるものが、「市民のニーズを反映しているから、それは困る」とか、交渉というかそういうようなものをやりながら、22年以降はどうなるかということは決まるんでしょうか？ これに関する考えを聞きたいというか、事実をお聞きしたいんです。一般会計と交通局との間の関係というか、折衝というかがあって、ただ一方的に、いわゆる財政主導でこういうことがどんどん決まってくる、行財政改革プランという、そちらで決まってくるものなのか、この辺はどうなんだろうというところをお尋ねしたいんですが。

【事務局】 前回答申をいただきました中に、いわゆる市で負担するものと、バス事業者として交通局が負担するものとしっかり明確に負担割合、負担区分を整理しなさいという答申をいただきまして、それで、今回、行政路線の補助金について整理をさせていただきました。

まず、対象となる路線を、いわゆる公共施設の接続路線といわゆる地域の生活を確保するための路線という形で分けまして、それぞれの対象路線については、これまで、路線別の収支の状況等は財政当局ともお話をさせていただいておりまして、現行の路線を基本に、いかにこの路線を維持していくかという視点で、路線については、財政当局とはあまり議論をせずに、大体合意を見ているという形です。「この路線は赤字だからやめましょうよ」といったようなことは現在の段階ではございません。

その中で、具体的に赤字の部分の一体幾らで補てんしていくのかという部分がちょうど協議の主なテーマとなりました。現在、約11億7,000万円の行政路線等補助金の算定に当たっては、収入については、その時点で、平成18年度予算をつくる段階で決めさせていただいたんですけれども、今後の見込みは本当に今でも不透明なんです、まだその段階ではやや下がるんじゃないかといったような見込みで算定しておりました。支出については、交通局が行う「ニュー・ステージ プラン」で経営改善を行った後の姿ということで支出を算定して、その収入と支出の差を11億7,000万円という形で整理いたしました。

今後、当然、今ご議論がありましたように、路線そのものについても、さまざまな市民からの要望等もございますし、それからまた、新しい都市計画道路ができればといったような状況もございますので、対象となる路線についても見直さなくてははいけない。それから、やはり金額の部分についても、今までの「ニュー・ステージ プラン」を前提に算定しておりましたので、その算定方法について、もう一度、財政当局とも議論していかなくてははいけない、ということが我々は課題と考えております。

【Ｃ委員】 なるほど。要するに、例えばコストについては、プランに合うものを超えて、さらに民間並みと言ったらちょっとあれですけども、そちらの方向に非常に近づけたようなコストを前提として、それと収入がありますよね。その差額部分については、一般会計から面倒を見ましょうと。そういうふうに、もし２２年度以降もとれば、あるいは合意があれば、行政路線等補助金は、現行よりも、あるいは今までよりもそれほど大きく減らないんじゃないかとも見られますけれども、そういう考え方は甘いんですか。

ついでに、私がこの経営課題を見させていただいて感じたのは、こういう見方については事務局はどういうふうにお考えでしょうか。というのは、特に経営課題の３番目、市民ニーズの変化に対する云々と書いてある。そこで、高齢者の進展とか、路線バスの役割はますます重要になっていると書いてあるわけですね。次の行は、だから、利便性の向上等、それから、市民のニーズが多様化、そういうニーズに対して的確に答えていく必要があると言っているわけね。

しかも、その下の４の第１行目、「今後も安定的な……」安定的なというのは、つまり、私の解釈では持続可能な市バス事業のサービスだと思うんですが、そういうものを提供するためにそれは必要なんですね。一方で、そういうことを言っているながら、一般会計からの交通に対しての締めつけとか、縮減がどんどん行われている。それは矛盾しませんか。一方では、高齢化を控えて、路線はますます重要だよと言っているわけだね。そういうことは、つまり、公共交通の持っている役割は十分、認識しているわけです。言っているながら、他方においては、お金のほうでは、一般会計のほうの事情ももちろんあるんですが、削らざるを得ないということがずっと見えますよね。

それで、一番最後のあたりの、増収に向けた取り組みとか、運行経費、より多く収益を増やすような施策を考えなさい、あるいは、今までのバスの経費にかかる経費をより減らしなさいと。それが一層の経営改善なのかというと、あまりにも狭いと私は思うわけです。公共交通が非常に重要な役割を果たしていることは認識しているんだから、そうしたら、それを、やはり市バスという、非常に重要な市民の移動手段が、今後も経営的に持続可能になるように、別に財政当局のお金をくれというだけではなくて、もっといろいろな、多様な考え方とか手法を用いて、やっぱり公共交通である市バスをサポートするいろいろな体制づくりとか、そういうようなものが必要なんではないかなと。

そうすると、前回の答申の最後に書いた、いわゆる総合交通政策が必要なわけです。あれで押しつければ、一方で、財政主導で補助金あるいは負担金等を削りたいということに対して、総合交通政策はそれに対抗できるフィロソフィーを持っているんです。ところがなかなかそれができていない。別に川崎ばかりでない。必要だということはいつも言うんだけど、日本のほとんどの自治体でそういうものができていない。

だから、その辺はお聞きしていませんが、もしかしたら既につくられつつあるのかもわかりませんが、そちらのほうをできるだけ早目につくっていく。さっきの行政路線でもみんな同じなんです。そこに総合交通政策の中で、行政路線がどう位置づけられるとか、あるいはもちろん民バスも含んで、

公共交通のバスはどういう役割を果たすのかというようなことが、そちらのほうから何か言ってもらえれば、持続可能性は、現行の体制でもなお十分やっていけることになるのではないかと私は思うんです。これは非常に難しい問題ですけども、もし何かあったら、どうぞお考えを聞かせてください。

【事務局】 1点目のいわゆる財政負担と市バス事業の役割との関係ですが、我々は意識して、次の健全化計画といいますか、「ニュー・ステージプラン」以降のものを検討する中で、こちらに書かせていただいておりますように、いわゆる我々の市バスの役割は今後も重要になってくるだろうということで、ますます希望も需要もどんどん増えるという認識であります。そういったところは庁内的にも十分理解していただいているし、これに市としてもしっかりこたえていかなければいけないことかと思えます。

ただ、そこに財政支出をするときに、その運営の効率性といいますか、先ほどお話しさせていただきましたように、その路線から入る収入とそれに係る支出の部分で、その足らずマイを補てんするような形で行政路線等補助金は入っておりますので、支出のほうで、効率性という点で、ほんとうに民バスと同じような計算をしてしまうと、これはとても大変な差になってしまうかと思いますが、その辺のところをいろいろ配慮して、前回のときには、いわゆる「ニュー・ステージプラン」が、例えば人件費を一定率削減するという前提で定めておりますので、そのベースで算定をしたと。そうすると、やはりどこかで効率性を証明といいますか、我々交通局としても、しっかり経済性を考えて運営していきますよといったような姿勢が必要だろうという問題意識を持っております。

【C委員】 その点はわかります。つまり、一般会計からの負担金とか補助金等がいただけるということをやいことにして、やはり公費縮減のインセンティブというか、そういうものがそがれてはいけないと思います。だから、それは十分重要だと思います。

【座長】 どうぞ。

【D委員】 今回初めてなものですから、次回以降、問題の設定をどういうふうにしてもらうかということにもかかわりますので、二、三、少しお話をさせていただきますが、一つは、今、座長からもありましたけれども、ミッションがやっぱりちょっと難しくて、この手の諮問というのは、交通局長からの諮問だと、ある程度枠が決まっています、その中で議論をしやすいんですけども、市長からの諮問なので、市長からの諮問という以上、財政当局のことも少しは気配りしなければいけないのねという形ですね。ですから、国の審議会でも、局長から出ている諮問なのか、大臣から出ている諮問なのか、総理大臣から出ている諮問なのかによって枠組みが随分変わってきてしまいますから、そういう意味では、ここの委員会でもどこまで枠を動かせるのかという話はある程度かためていただいて、私たちが意見を言うべき範囲を少し決めていただく必要があると思うんです。

そのときには、やはりどうしても期間のパースペクティブというんですか、5年後を見るのか、3年後ぐらいを見るのか、それとも即座にやりたいものを見るのかによって、話がちょっと違ってくると思いますので、10年後の課題、5年後の課題、2年後の課題を分けて、その中で我々がどこを議

論すべきかということを示唆していただくと、話がわかりやすくなると思います。

それで、やはり10年ぐらい先を見ると、もちろん財政の問題もありますが、今は基準内とか基準外とか言っていますけれども、10年後にほんとうに、例えば高齢化が進んで、金利が上がって、国も国債費の金利支払いができなくなり、そうすると、基準内というものの基準を急に総務省が変えて、バタバタバタッというようなことも全くないとは言えないわけです。

そう考えますと、いつまでも基準内というものがちゃんとあるのかどうかも含めて考えますと、公共交通としての市バスのあり様をやはりしっかり固めておく議論がおそらく必要だと思うんです。そのところまで骨太の話を少しはしなければいけないのかなとは思っているんです。

しかし、そこは理念として語る部分であって、それを現実に落とす場合には、先ほど、前回の答申のところでもやりましたけれども、一般会計と企業会計の役割分担という話が出てきて、一般会計の役割分担の範囲まで、ここでは議論すべきでもあるし、できない部分もあるんだろうと思うんです。

なので、前回の場合、一般会計とこちらの企業会計の役割分担という話になったんですけれども、本来はその前の段階で、公共交通の市バスとしての役割がおそらく議論としてあったと思うんですけれども、それが単に会計の話まで落ちてきている。会計の話がある意味では矮小化されてしまっているんです。

しかし、それは制度として仕方がないので、10年後を語る場合には、おそらくそういうものを全部、いろいろな議論を取り払って、いろいろ入れるんでしょうけれども、この委員会のミッションとしては、おそらく5年ぐらい先を見ていると思いますので、どこまで議論することができるのか、あるいはどこまで議論しなければいけないのかを次回までに整理していただくと、そうすると、私たちも議論しやすいのかなと思います。

それで、ちょっと細かい話ですけれども、今日いただいた資料は17年度、18年度までの話と19年、20年の話を、資料として、予算と決算の話で分けてきているものですから、実は18と19を比べると、随分違っているわけです。それは業務委託の話が入っているものですから違ってきていると思うんですけれども、業務委託の効果等について、特に次回、どういう効果が出ているのか、それをどう評価するのかという基礎的なものを提示していただきたいということです。特に18年度と19年度の違いということ、それが重要になってくるのかなと思います。

それから、やはりどうしても、費用構成の中で、人件費が77%、まあ、バス事業はそういうものですが、そうなってくると、賃金、労賃関係の話がどうしても出てきてしまうんですが、しかし、それは公務員制度の中でいじれるものといじれないものがどうしてもありますので、どこまで議論していいのかということを、それもやはりちょっと私たちに次回のときに示してほしいんです。

例えば交通局全職員の夏季休暇5日間の取得を制限したら経営削減になりましたというのはどう解釈していいんだかよくわからなくて、もっと休暇をとるなど言えということのかと、やっぱりそういう問題じゃないと思うんです。ILOの議論もあるわけですし、私たちはやっぱり働く者としての矜持も

持たなければいけないし、労働の再生産のためにもちゃんと休暇をとって、翌日頑張ろうという気にもならなければいけないという話になりますと、その辺の話はやはり微妙な部分もありますので、ここの中でできる話の部分を少し限定していただいて、次回に準備をしたいと思います。ちょっと申し上げました。

【座長】 大きく3つあったかと思います。一番大きな問題は、一番最初に、ミッションとおっしゃったと思いますが、つまり、これから第2回以降、我々が検討会で議論するときに、一般会計絡みのところまで話を波及というか、やってもいいのかどうかという話。そうでなくて、交通局というか、1つの作用というか、そのところはある程度枠を決めて、議論をやるのかという話。その辺を事務局から、次回の冒頭でいいかなと思いつつ、その辺の話をしてほしいと、それが1つ。

もう一つは、やはり今後のことを考える場合に、当面というか、すぐやれることはもちろんあるでしょうし、それから、4年か5年後ぐらいの時間の幅の中でやるべきこと、それから、もっと長い、10年とか、そういうような時間軸というか、それによっても議論の中身がいろいろ違ってくるといふか、議論をやる余地が違ってくると思いますが、その辺のところの、そちらが求めている時間がどれぐらいかということをお求めおられるかということですね。5年か6年と思いますが、その辺のところ。

もう一つ、最後におっしゃったところは、人件費が非常に大きなポイントに、特に経費との絡みでポイントになってくる。そのときの管理一部委託の、委託の効果、これをどうふうに見るか。これは我々に課せられた宿題の1つである「ニュー・ステージプラン」の評価と分析のところにも絡むと思いますが、その辺の効果の見方というか、それと、最後におっしゃった、その辺はちょっと大きな話ですけれども、その辺の休暇絡みの、ILO絡みの話ということ、それも、それぞれの議題、ここでの議題のときにおっしゃっていただいたらいいかなと思いますが、もし今、何か言いたいことがあればどうぞ。

【事務局】 まず1点目のスパンとありますが、ミッションの件については、我々のイメージとしては、やはり「ニュー・ステージプラン」に続く次の健全化計画を我々はにらんでおりますので、大体5年程度が一つの目安だと思いつつ、もう一度確認をさせていただいて、次回、冒頭にでもご説明させていただきたいと思いつつ。

それから、例えばいわゆる委託の効果ですが、こちらについても、先ほど来の資料では、これまでこういう取り組みをしてきましたということをご報告させていただいておりますが、その結果が、今後の収支はどうかといったようなのは当然お思いになるかと思います。それらも含めまして、次回以降までに整理して、ご報告をさせていただきたいと思っております。

夏休みの件ですが、18年度は交通局の全職員は一応返上しました。ただ、19年度については、管理職は夏休みをとるのは返上して、そのほかは戻しております。まず、夏休みを返上した心ですが、一つは経営が大変厳しい中で、みんな、そんなときに休暇をとるよりも頑張って働こうよという意識

です。

あとは、現実問題、夏休みをだれかがとると、かわりにバスを動かさなければいけませんので、時間外手当を支給して、かわりの運転手が乗るといったようなことになるということで、それを夏休みを返上することによって、そういった時間外手当が節減できるというような考え方が当時ございました。

ただ、１９年度にやめたのは、労使交渉の中で、一定の給与の見直しについて、段階的に下げるということで、合意を見ることができたということで、それが一つあるということです。もう一つは、やはり安全運転、安全運行の確保という点で、職員の健康管理を改めて考えた場合に、夏季休暇は非常に重要だと再認識しまして、今年は戻しております。ただ、「ニュー・ステージ プラン」につきましては、これはすべて付与するかどうかは、一応、それを削減した付与をプランの中で定めておりますので、また我々としては今後、検討しなくてはいいかなと考えております。

【座長】 あまり時間がないのですが、他に何かございましたら、どうぞ。

【Ｅ委員】 私、１０ページと１２ページの決算の数字を見ておりまして感じたのは、営業費用は、人件費が減っているとしても、営業費用としてはほとんど減っていないというか、１７年度と２０年度を比較すると、むしろ経費が倍ぐらいに増えているということは、これは営業費用の中身が大幅に入れかわっていくという、管理環境が大幅に変化していくという段階と読み取りました。

こういう環境のときは、思わぬ経営リスクというかそういうものも出るかもしれないので、そういった当たりを十分留意して、経営に当たらなければいけないんだろうなと、そのあたりの課題がもしかすると今後の話し合いの中で出てくるのかなと感じました。感想ですが。

【座長】 ありがとうございました。

その辺について、次回以降、おそらく、もっと深く議論になろうかと思いますが、今日の段階で何かございますか。

【事務局】 Ｅ委員がおっしゃったのは、多分、２０年度から上平間の営業所が全面委託になりますので、その委託料がボンと増えている形。片方で、人件費は段階的に下がってくるという状況で、我々も委託をする開始の時期等についても、年次的なものを慎重にやらせていただいております。

変換期にリスクがあるというのは我々もほんとうに心配しておりまして、具体的に申し上げますと、委託することによって、余剰人員が大幅に生じてしまうようなことがないような、計画的な委託化に努めてまいりまして、それがようやく平成２０年度に全面委託という形でと考えております。こうした部分も、また次回以降、資料でご説明できるようにいたしたいと思います。

【座長】 それでよろしいですか。

【Ｅ委員】 はい。

【座長】 他に意見等がなければ、本日はこれで終了したいと思います。

【委員一同】 結構です。

【座長】 それでは、これで会議を終了します。ありがとうございました。