

第2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5月1日(木) 10:00～12:00

場 所：川崎市教育文化会館 2階 第1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】、中村委員、野上委員、
長田委員、弾塚委員、(欠席：松尾委員)

<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：2名

議 題：「川崎市バス事業ニュー・ステージプラン」の取組、次期経営健全化計画の策定及
び計画期間など

議 事：1 開会

2 資料説明・・・・・・・・・・事務局から資料について説明

3 質疑応答・・・・・・・・・・以下のとおり

会議録(摘録)：

【座長】 以上、事務局が用意してくださった資料について説明を受けました。

資料1は、前回の我々の答申を受けた健全化計画のニュー・ステージプランの基本的な骨格です。これは、表の一番左側を見たらわかりますように、大きく2つに分かれております。1つは「経営の改善策」ですね。基本的には、コストをいかに縮減するかという話、特に数値でお金の単位で示すことができるようなものが、主としてここに入ってくる。それともう1つの柱は「お客様のサービスの向上策」、そういうふうに大きく2つに分かれる。

資料1についているプランと実績の比較、主な経営改善の取り組み等々、6ページあたりのところまで、資料4、13ページ以降、民バス等の比較等々は、この資料1に則して言えば、どちらかというと「経営改善策」に関するものだろうと理解していいと思います。

それに対して、お客様のアンケート調査、7ページから9ページあたりは、資料1の後半、中央よりも下の「利用者サービスの向上策」に1つかわる資料と理解をしていただいたらよろしいのではないかと思います。これら全般につきまして何かご意見、あるいは

はご質問がございましたら、どうぞお願いいたします。

【A委員】 7ページのアンケートの結果についてですが、19年11月に実施されたということですが、今回初めてというわけじゃないと思いますが、時系列で、例えば満足なら満足している人が増えたとか、不満なら不満が少し減っているとか、そういったアンケート結果の時系列的な分析というのはやっていらっしゃるかどうか。

すべてを満足にするというわけにもできないと思いますが、不満なら不満でも、減っているということは、それはそれで評価できるし、満足がすごく多くても、満足している人がだんだん減ってきているとか、そういったことなら、それはそれでスポットを当てるべきだろうし、その辺はどんなふうに監視していらっしゃるのか。

【座長】 どうぞ、お答えください。

【事務局】 アンケートにつきましては、今回、こういったはがきの方式を初めてとりまして、ただ、前回の検討会でもお示ししたんですけれども、市政モニターによるアンケート調査を平成15年度に行っております。この辺の結果と今回の結果の分析を始めて、今現在できておりませんが、今後の計画に反映していきたいと考えております。

【座長】 というお答えですが、さらに何かありましたら、どうぞ。

【A委員】 例えばここで運行回数というのが一番不満度が高いというのがあるんですけれども、これを見てもよくわからないのは、どこのエリアで不満が高いとか、そういうのも読み取れないから、そのあたりはどうなのかなということなんですけれども。

【座長】 それは当局では把握していると思いますが、どうぞ。

【事務局】 路線ごとに統計もとれるようになっております。当たり前なんですけれども、運行本数が少なくてお客様が少ないところは、やはり不満が多いということになります。

【B委員】 例えば30分に1本しか走らないとか、そういうところはよくありますね。

そういうところでは、絶対不満がありますね。

【座長】 他にもし関連してご意見がありましたら、どうぞ。

【A委員】 アンケートについては、いま一つよく読み取れなかったという印象があったので質問しました。

次に、5ページの委託の効果ですけれども、ここで、営業所の管理委託の効果額、4億4,000万円でしょうか。この考え方というのがちょっとわかりにくいのですが。

【座長】 根拠ですね。事務局からもう少し詳しく説明してください。

【事務局】 これは、管理委託を行いまして、営業所がなくなりますので、そこにいた乗務員等が減ってきます。退職者不補充で減っておりますので、そのときに減っていることをベースに出した数字で、試算という形で出しております。実際には、例えば管理委託費用ですとか、いろいろな見方があるんですけども、この中では、運転手の削減効果ということで、この数字をお示したところでございます。

【座長】 では、これは「純効果」ではないのですか？

【事務局】 純効果ではないです。

【座長】 本来であれば、なくした代わりに、外部の人に委託したりしているわけで、そうすると委託料を払うわけですから、それを引かないと「純効果」は出ませんね。この数字はそうではないようです。

【A委員】 純効果を見ないと、経営全体としてどうなのか、というところが読み取れないと思いました。

【座長】 ありがとうございます。

ほかにどうぞ、何かございましたら。

【C委員】 気になる点を、いくつか言っておきます。

まず、アンケートに関しては、これは意見ですけれども、今議論があったとおりですが、利用している人がどう思っているかだけではなく、バスを運営する側から見て、潜在需要の方々が何で顕在化しないのか、どう思っているかとか、個人属性をもう少し聞くような形にしないといけないと思います。するからにはもう少し知りたいことをはっきり聞くという形のアンケートにしたほうがいいと思いますので、参考にしてください。

それから、経営改善策と増収策ということで色々なメニューをやられていますが、それを全部受けた結果として乗車料収益がどう変わったかとなっているんですけども、例えば深夜バスというのは本当に効果があったのかとか、平成19年、結構キャラクターの違うことをやっていらっしゃるわけですから、実はこの先、次を考えると、どこを重点的にやるのか、これはもうやらなくていいのかということも含めると、項目ごとで、あるいは路線単位の収益を見ながら、それぞれの項目の評価というのをしていけないといけないのではないかなと思いました。

そして、利用者サービスの向上策という一連のメニューをどう捉えているのか、増収策とは分けて書いてあるから、これで増収をしようということではないと思っていいのか、そうではなく、こういうことをやることによって、バス離れを食い止めようということだ

とすれば、このやったことをどうやって評価するのか。やったからよかった、でいいのか、やったことに対して、どんなプラスを期待してやって、それがプラスだというのは、そこ
のご説明が少しわかりにくい。

向上策のことは全然否定しないし、もっとやってほしいことも幾つもあるんですが、その効果をどう評価すればいいのかが、これはただ「やりました」になっているので、次のとき、進めるときに、どれはもっとやるべきなのか、そこが見極めが難しいという印象を持ちましたので、補足の説明をいただければと思います。

【座長】 ありがとうございます。非常に大事なことを言っていただいたと思います。

【B委員】 つまり、私が冒頭申し上げたように、今までを検証しながら、今回、検討会に課された我々の仕事があるわけです。さらにそれを延ばしてというか、継続しながら何をやるべきかという、その中身をつくるときに、今おっしゃってもらったようなことを、つまり、各項目ごとのメニューというか、そういう物事の効果とか、どれだけ達成されたのかということ、それは別にお金の額で示すことができれば、お金の額で示したらいいし、もし物量で示すことができれば、それでもいいんですが、とにかく、そういうものをできるだけ数値化して示したほうが、次の一手を考える上で非常に重要だと思われるということをおっしゃったと思います。

おそらく、この経営改善策についても諮問書にあったように、さらに新たな経営改善策、これがないかと我々に今回問われているわけだから、そのところについてお答えするか、そういう資料を用意できればお願いします。例えば資料1に色々な項目がありますが、これをさらに細かくして、各項目について、この3年間の実績をできるだけ数値で示していただいたらいいんじゃないかと思います。

【C委員】 評価をしてほしいんですね。

【座長】 そうですね。こういう根拠だからいいということをもってもらいたいとおっしゃったと思います。資料の用意の方、お願いします。

【事務局】 次回、提出させていただきます。

【座長】 ほかにどうぞ。

【D委員】 市営バスの数と民営のバスの数と、どのくらいの比率なのでしょうか。

【座長】 市営バスの車両の数ですか。

【D委員】 ええ、車両の数ですね。それと、臨港バスとか東急とかございますよね、その比率。ほとんど市営バスが多いような気がするんですけども。

【事務局】 市営バスには319両の乗合バスがございます。臨港バスさんもそう変わらないと思いますが、東急と小田急さんは、うちよりも規模が大きいです。台数は今すぐお答えできませんが、シェアとしてお客様の数から考えますと、市バスが4割ぐらいのお客様を運んでいます。

【座長】 民間事業者が6割ですか？

【事務局】 そうですね。市バスが4割程度のお客様ということです。

【D委員】 臨港バスは範囲が狭いような気がするんですけども、そういうことでもないんですね。

【事務局】 市バスは市内全域を走っておりますが、民間さんは大体エリアが決まっていますので、そういったすみ分けというか、そういった状況がございます。

【D委員】 わかりました。ありがとうございました。

【B委員】 公営バスの比率が低いのは珍しいですね。今の値を考えると、他の都市の場合、逆が多いのではないのでしょうか。普通はその地域において、市営バスというのは、運んでいる人間の比でいっても、大多数を持っているのではないのでしょうか。

【事務局】 そうですね。普通、他都市は、市の中心部からドーナツ状に延びるような路線網を有しているんですが、川崎市の場合は民間さんが先に路線を持っていって、その後、工業地帯の発展に伴いまして、議会からぜひ公営バスを持って、そうした需要を賄っていこうということで、昭和25年ぐらいからおくれてスタートしたというのがありまして、民間さんと公営との役割分担というのが自然にできてしまいまして、通常の都市であれば、7割、8割、市の中心部を押さえているんですが、私どものは4割というところでございます。

【B委員】 そういう印象を持ちましたけれども。その意味では、川崎市はちょっと特殊なのですね。

【座長】 どうぞ、ほかにございましたら。

【E委員】 1つは、利用者サービスの向上策でも増収策でもいいですが、やったことがどれだけ告知されているのでしょうか。市民の方がどれだけご存じなのかが気になります。確かに色々なことをやっているんですけども、実際にそれが利用者なり市民の方にどういう形で広報され知られているのか、使えるような状態になっているのかどうかというあたりです。前回申し上げた路線図などのこともそうですが、やはり全体的なインフォメーションのやり方というのが非常に気になるところです。

例えば、今日この会場までバスに乗ってくる間に、PASMOで1日乗車券が利用できる旨が記載された小さなチラシがぶら下がっていましたが、バスに乗るまで全然わかりませんでした。中扉のところについているものですから、後ろに座って初めて知ったわけです。そうすると、仮に、もう既にPASMOで通常運賃を払ってしまった人が、それを見ても損したと思うだけじゃないかと。だったら、最初からわかっていればそうしたのにといい人がいるかもしれない。そういうところですね。大体、1日乗車券そのものも、2回以上乗ったら1日乗車券でどうですか、という案内はどこかに出ているのかどうか。そういったところが、せっかく色々なことをやっても、それが有効に使われるようになっていないと増収にもつながらないし、意味がないので、その辺の工夫をしていただきたいということが1点です。

それから、アンケート結果の感想ですが、安全運転が求められている、これはある意味当然のことであって、安全運転というのを同じレベルでアンケートに聞くべきなのかどうかという問題もあるかと思います。ですから、アンケートの聞き方自体も、もうちょっと工夫あってもよかったのかなと思った部分があります。

それと、車内アナウンスなどについてのアンケート結果がありましたが、これは本当に感想なんですけど、「ありがとうございました」の実施率が低いというのは実は意外だったんです。多くのところは、とりあえず「ありがとうございました」だけはぼそぼそと言っているというところが多いんですね。そういう点からすると、「ありがとうございました」の実施率が低いのは、資料を見て非常に意外だったんですよ。それで、「発車します。おつかまりください」の実施率はそれなりに高いという結果が出ている。本当かなと思って、今日乗ってみましたら、本当にそうでした。今日のドライバーの方は「発車します。おつかまりください」しか言わなかったです。

安全運転に関連して言いますと、車内アナウンスや接客などと合わせて考えて、私が市バスに乗っていて一番気になるのが、「座ってから発車」というものの実施率が低いということです。実は今日もそうだったんです。わりと高齢の方が乗って、座る前に発車しているんですね。ですから、安全の問題と接客の問題、いろいろ合わせて、まずは座ってから発車の徹底をしていただきたいなということをついでに申し上げておきたいと思います。

それから質問ですが、市のまちづくりのこのパンフレットなり、あるいは先ほどご報告のあった12ページの地域交通への取り組み、ここの部分ですけれども、中身は非常にいいことだと思います。私もこういったことを幾つかの地域でやって、配付したりしている

んですけれども、これはどういう形で市民に知らされているのか。あるいは、市民がこれを受け取って、何らかの意識改革につながるような動きが現在市の中であるのかどうかということと、実際に、住民が主体的に動けるような仕組みづくりというものを市としてやっているのかどうか、この辺について伺います。

【座長】 ありがとうございます。どうぞ、お答えください。

【事務局】 それでは、まずPASMO関係、1日乗車券関係ですが、1日乗車券は車内で売っています。それからPASMOでも利用できます。広報につきましては、車内放送で「1日何度市バスを利用しても400円、便利な1日乗車券、ぜひご利用ください」という放送をしております。また、ホームページ等でもご案内しています。

それで、PASMOに関しましては、なかなか移っていただけないので、カードの1日乗車券をお求めになられたお客様には、先ほど委員がおっしゃっていた、チラシと一緒に渡すという形でやっているんですが、ご指摘がありましたように、降車のところは、見ていただいて、持っている方は次回からご利用していただきたい、という形でございます。また、検討させていただきます。

【E委員】 今のところに関して言うと、川崎市バスは前乗り・前払いですから、乗る前にどんなものがあるかをどうやって知ってもらうかというのは非常に重要なことだと思います。その工夫を是非していただきたいと思います。

【事務局】 まちづくりのパンフレットをどういう範囲で配っているかというのは、まちづくり局に確認します。

川崎市内では現在4カ所の地域でコミュニティバス、大変道路が狭いところ、なおかつ、団地ができて相当たっている。できた当初は若い世代が入っていたところがそのままということで、高齢化が進んで、どうしてもバスがないと生活が不自由というところのためにということで、実は区役所の昔で言う区政推進課が応援をしております、そこで地域の方がグループをつくって、それで企画をして、例えばテストでバスを借りてきて運行してみようとか、そういった実験を何回かやって、現在の段階ではこういう形でもって、今後、事業を進めていくためには、この考え方に沿ってやってくださいという、そういう状況でございます。

【B委員】 区役所レベルで配っているのですか。

【事務局】 そうです。区の職員が主体的に応援をしております。

【C委員】 これはもともとやっていた麻生区とか野川、宮前のあたりの人たちの活動

もベースにしながら、こういうものを実際に配るにはどうすればいいかと、これをつくるだけでも半年、１年ぐらい委員会をずっとやっておりまして、これと本体ができて、基本的には地域で自主的に何か動きたいという方々に配ろうという発想なので、そういう案内もいたしましたし、広報もやりましたね。それで、今お答えいただいたように区役所ベースで、区内で何かやろうという方々は、大抵区役所にご相談されますので、そこでそういうニーズはわかる。そこに対してはアプローチをしていて、今お答えいただいたように、具体的に実験をやったり何なりということで、これができ上がってから、もっと自分たちのところも考えようという動きは加速しつつある。それはちゃんと市のほうで一生懸命モニタリングしていますので、これに関してはちゃんと動いているという認識であります。

【座長】 ４カ所ですか。

【事務局】 北部の高石地区、宮前区の南野川、宮前区の白幡台ですね。それと実際に試験までいっていない有馬の地区があって、そこは道路調査等だけでして、あまり進んでいないんですが、一応３地区と、道路調査をやったのが１地区ぐらいなところでございます。

【座長】 ありがとうございます。

他はいかがでしょうか。どうぞ。

【Ｆ委員】 資料１で、これは行政組織の話なんですけど、平成１９年度にお客様サービス課と安全指導課の２課を増設されたように見えるんですけども、これは改組なのか増設なのかよくわからないんですが、従来からサービスとか安全指導はされていたわけで、これだけ話を聞くと、今どき行政が肥大化しているように見れると、特に現場の労働者にいろいろリストラをかけているところ、何だという話が出ているかもしれない。もし出ていないとするならば、単なる組織変更なのかなという気がしますので、説明の仕方はもう少しお考えになったほうがいいかなと思いました。

次に、ここで何をやるのかという整理の話なんですけれども、行財政改革プランで与えられたので、それを制約として議論するということだけにとどめておくのか、少し違うところで議論するのかということについて教えてほしいんですね。

例えば、これはまた質問なんですけれども、１４ページのところでキロ当たり乗車人員が書いてあって、高齢者外出支援乗車事業等を含むと書いてありますが、これが特別乗車証の見直しと関連しているのかどうかという話です。これは２０１０年に向けて、このような形で、今見えている乗車料収入が減っていくのか減っていかないのかという話が１つ。

もう1つは、民バスさんに比べて、市の収益がキロ当たり10%程度、乗車人員がキロ当たりで5%ぐらい少ないわけで、これは当然市民ニーズに応じて発しているからこういうことになっているわけですね。これに対して市はどう考えているのか。つまり、行政路線等補助金の見直しで全部切るということは、これは切ってもいいと交通局に指示したのか、補助はしないが路線は維持しろという理不尽なことを市長部局は言っておるのかという話で、言われているんだけど、ここの委員会としては言われたことはやらなきゃいけないので、砂をかむ思いで頑張りますという話をするのか、そもそも、言っていることは理不尽なので、そのところは考え直すように言うということを考えるのかというのを、その枠組みを示していただくと、ここでの議論が少しやりやすいのかなと思いました。

【座長】 それはおっしゃるとおりですね。ありがとうございました。

お応えを、事務局お願いします。

【事務局】 市バスのネットワーク自体について、今持っている路線網、その意義については市も認めておりますので、この路線網をただちに削れという、そういったオーダーは出ていないと理解しております。ただ、先ほど、こちらの行革プランの概要にありますとおり、その路線網を維持しているコストについて、やはり今現在進めているニュー・ステージプランは、着実に進めるべきであろうし、さらにそれを推進していいだろうということの中のオーダーではないかと考えておりますので、赤字路線をただちに切ることではないと思います。

営業係数的に言いますと、一番悪い路線で言えば、平成18年度実績で100円もうけるのに292円という路線がございますけれども、こうした路線は病院につないでいるとか、そういう公共施設との接続と、それぞれの役割がありますので、それに応じた形で理解していただいているように思っております。

【B委員】 今後の我々の課題と非常にかかわることで、おそらく私と同じようなことを考えているのではないかと思うので、少し補足しますが、資料2の表に、「国の方策の動き」も入れるべきだと思います。国の政策はどういう変化をしているか、ということ。例えば健全化法の総務省絡みのやつとか、あるいは今の「管理の受委託」の限度が2分の1から3分の2に変わったとか、そういう非常に大きな動き、そういうことがある。

それから、「市の行政部局の動き」としてここに2つあって、「マスタープラン」というものと、今話題になっている「行財政改革プラン」というのがある。この中で交通と非常に絡んでくるのが、中段に書いてあるところの「特別乗車証の見直し」ですね。ほかの自

治体では「敬老パス」と言っているものですが、先ほどの事務局の説明を聞いていると、これだけでなく、「生活保護世帯に対する見直し」も含むようなことをおっしゃったのではないかと、そうですね。

【事務局】 はい、そうです。

【B委員】 そういうものが絡んでくる。ということは、結局、それはF委員が心配なさって、これは交通局にとっては減収になるだろうと思われるわけですね。この部分は、お年寄りが無料で乗っているように見えるけれども、それは表面上だけの話であって、その部分のものは福祉から交通局の財布にお金が入っているのですから、それは乗車料収入の一部として。それが見直しいかんによっては減ってくるだろう。そのことは、今後の交通局の財政というか、経営そのものに非常に関係があるわけです。だから、当然、我々のこれから議論すべき範囲に入ってくるというのが私の答えの1つです。

もう1つは、「行政路線等の補助金の見直し」というのは、資料2の中段に書いていますが、これもそういう「行政改革絡み」のところから出てきたことがやはり交通事業の経営とか、交通事業の財布に影響することですよね。それも当然かかわってくる。そういう外部からの交通事業をめぐる厳しい環境の変化があるわけです。その中で、21年度から25年度の5年間、どういう交通事業の経営の絵をかけるかということを我々はやらなくてははいけないわけですね。

もう1つ加えておけば、先ほどの「市民のアンケート調査の結果」等々も、やはりここに加わるべきものだろうと思います。それを受けてニュー・ステージプランをレビューしながら、次期経営健全化計画をつくるわけです。計画は、交通局がつくるものであって、我々がつくるものではないのですが、これをつくるための、答申を我々がつくるわけですね。それが我々、経営問題検討会の仕事であるわけです。

要約すれば、交通事業をめぐる環境が、「国の政策」あるいは「市全体の政策」「行政改革」をはじめとして、そういうものを受けているわけです。その新しい環境の変化のもとで、これからの交通事業のあり方、特に経営はどうあるべきかということが、諮問書の中の「新たな経営改善策」という諮問事項の1つだろうと思うのですね。

それと、今の現行のニュー・ステージプランへの評価、これも非常に絡んでくる。それから、資料1の後半にあった「お客様サービスの向上策」、これも議論しなくてははいけない非常に大きなテーマだろうと思います。

それと、諮問書の第1項目の中に、ニュー・ステージプランの評価と今後の方向性につ

いてとありますが、「今後の方向性」というのは、ちょっと切り離して考えてよい項目ではないかと思います。というのは、これはそういう新しい事業環境のもとで、今後の5年間の収支を見通した場合に、交通事業の収支はどうなるかということをシミュレーションしないといけないわけですよ。そのシミュレーションは当局でやってもらいたいと思いますが、その場合に、さっきの敬老パス等々の見直しによって、どれだけ減収が増えるのだろうとか、そういういくつかの前提を置かなくてはいけないので、なかなか難しいと思いますが、場合によっては、幾つかのシナリオをつくってもらってもいいかなと思っているのです。前提条件が非常に厳しい場合とか、もう少し緩い場合とか、あるいはその2つでもいいけれども、中間的な場合とか、幾つかの前提を、こういう条件になった場合、5年後の収支はこうなるといったシミュレーションを色々やってもらいたいのです。

神戸市も同じようなことを去年やりましたが、地下鉄も含めて4年もので一応現行の体制のもとで収支がつくなえるというシミュレーションの結果を出したわけですね。それについて、審議会にかけて合意を得られたので、現行の体制のもとであと4年間は一応やれるなという結論を得ているわけです。川崎市においても「今後の方向性」というのは非常にそれと絡んでくるものだと思うのです。ニュー・ステージプランの目標に「平成21年度収支均衡予算を編成する」と書いていますが、5年後に本当に収支均衡というのが保てるというプランは描ければ、現行の「直営」のもとでもまだやろうといえやれるかもしれないけれども、もし、それでもものすごく赤字が出るとかいう、見通しが非常に暗くなった場合は、現行体制そのものを、もっとドラスティックに変えなきゃいけないという議論も必要になってくるかもしれないですね。今すぐするかしないかは別にして、あとの5年のうちに。

ですから、シミュレーションの結果いかんによっては、そういうことまで含んだ答申を書かざるを得ないことになるかもしれない、だから、シミュレーションというのは非常に重要だと思います。それも1つのテーマになるというか、我々に課せられたものだと思います。

【F委員】 次回以降、議論するときに、前提条件というものをしっかりしていただきたいということなんです。ただ、私が前々から申し上げているのは、公営バスというか、民バスも含めてなんですけれども、公共交通で独立採算にしろという考えがそもそも間違っていて、それなりの公共の負担というのは必要であると思うんですね。全体の流れとして、税金を使うなという流れがあるのですが、ある程度のことは、理念とか考え方とこ

ろで言っておいたほうがいいなと私は思っているんですね。

14ページにキロ当たりの乗車人員がありますが、平均すると4人しか乗っていないということですよ。5人以下のところはバスには向かない、民間がやっていけるのは、そもそも15人以上乗っていないやいけないということを考えると、そもそも、今、バスの運営というのは独立採算でやるのがほとんど不可能な状況になっているわけですよ、川崎市においてすら、という形ですよ。

これをどう見るかで、4人だったらみんなミニバスにしまえという話とはならないわけで、もちろん、ピークもあるし、オフピークもあれば、人がたくさん乗っている路線、乗っていない路線もある中で、おしなべて言うと、4人しか乗っていないということですよ。それをどう考えておくのかはやはり重要だと思うんですね。

それでも路線というのは、いつもは自転車で、雨が降ったときだけバスに乗りますという人も多いわけですよ。雨が降っているときだけ、200円のところ、雨が降ったら500円とか、そういうことをやっちゃいけないのが公共交通で、雨が降ろうが降らまいが、ある程度座席を、キャパシティーを持って走っているというのが市民にとって安心なわけですよ。そういうものを全部独立採算でやれというのは、私はそもそも間違っていると思っているんですね。なので、もちろん、市長部局からのオーダーはオーダーとして、もう少しちゃんと公共交通のことを考えてもらって、何でもかんでも基準外繰り出しはゼロにしますよというのが必ずしも正しいことではないということを、言ってもいいと思うんです。

【B委員】 事務局は答えにくいと思いますから、私から申し上げますが、F委員がおっしゃったことも、もし皆さんの合意が得られれば、答申の中に書いていいと思うのですよ。どういう状況というか、論理のつながりの中で書くべきかということ、先ほど私が申し上げた、もしシミュレーションをやって、現行の体制のもとにおいて持続可能性がないということになったとき、そのときには、普通は、経営形態を変えとか、(間接形態にするとか、公設民営にするべきだとか、)そういう議論が1つありますよね。だけど、もう一方で、今おっしゃったような、今の地方公営企業法で言う「独立採算制」の考え方自体も見直す必要があるのじゃないかとか、そういうことを少しにおわせてもいいかとも思う。

それから、「評価」とか「検証」とか言うけれども、そのときも従来型のというか、つまり、「赤字が出ているから経営が悪い」というべきなのか、単にそういう評価でいいのか否か、私は個人的に、近年そのような考え方も非常に問題があるということを言っているの

です。特に公営企業に対しては、もっと他に、例えば「非経済的」な要素も入れて評価するべきであると思うからです。個人的には、そういうことを少し「答申」の最後のほうで書いていてもいいのではないかなと思っていますけれども。もし合意が得られれば。

【F委員】　つまり、交通局は誰かという、バスを運行するプロなわけですね。バスを運行するプロが誇りを持って仕事をして、安全に人々を運んでいる。それはプロとしての仕事なわけですが、それ以上のものを求められる、ともかく我慢して走り続けるとか、理不尽なことを言われた場合、運行のプロの仕事じゃない部分に関しては、行政に対してもちゃんと申し上げなきゃいけない部分がおそらくあると思うんですね。なので、交通局としては、バス運行のプロとして徹底的に努力はいたしますという部分はちゃんと努力をするということです。それに基づいてシミュレーションをちゃんとやる。

それで余部分に関しては、申すべきことは市長部局に申すべきであると思うんですね。やはりこれから、高齢者に優しいバスというのは当然なんですけれども、それでも、都市部でバスに乗っている方の主力は、通勤の方とかが結構いらっしゃると思うんですね。団塊の方がリタイアして、少子高齢化の影響は結構きいてくるので、そのときにどう考えておくのか。バス路線があるということとか、バスが走っていることは非常に重要だと思うんですね。そうじゃなきゃみんなタクシーに乗ればいいという話になっちゃうので、そうじゃない部分をバス当局としてもしっかり確立しておいたほうがいいと思います。

【座長】　ありがとうございます。他に何かございますか。

【C委員】　14ページですが、市バスと民バスとの平均が違うということは、走っている場所も違うからというご説明でしたが、では、これは適正な差なのか、もう少し縮められるのか、考察が要と思います。

例えば同じような人口密度のところを同じようなサービスレベルで走っているけれども、市バスのほうが収益が低い場合、それは何が理由なのか、逆にそうじゃないのかとか。

また、お答えの中で、100円稼ぐのに二百何十円という路線のことをおっしゃっていましたが、別にそれを100円にすべきとは言いませんが、では、何円がいいのか。今の二百何十円でいいのか。それはよく頑張っていると見るのか、路線単位での分析と、この差をどう見るかという考察がいろいろあると思います。

乗車人員も同じで、民間ではこれでも多分黒字のものもあるだろうと思うから、そんなに悲観的な数字でもないように見えました。年間乗車人員と年間キロで割っているからだ

と思うんですけども。では、この数字の差はネグリジブルスモールなのか、有意なことがあるのか、それは何か努力をすべきことなのか。以下のグラフも全部同じですが、そこが読めないといけないと思います。

また、主な公営バスの比較のグラフとありますけれども、それぞれ状況は違いますから、あまり意味を感じないんです。何かそろえて比べたら、川崎市交通局のすぐれているところが見えたり、あるいは、ちょっとまずいところが見えてくるんですが、これは、給与の話は別として、バスのサービスにかかることに関しては、この比較表で何を言えがいいのかというのがよくわからない。やるのであれば、地域に対してこういうサービスを出すと、それなりに反応してお客さんが乗ってくる、ここのメカニズムの中にまずいことがあるのか。あるいは、そのバックとして収支計算するときの費用構造の上で、やっぱり直すところがあるのか。では、そこを直したらこれぐらいまだいきますよ、というぐらいの計算をしていかないと、このグラフは生きないし、そういう形をしないなら、あまりこういうものは意味がないんじゃないかと思います。

【座長】 参考程度かもしれませんが、何かお答えがあったら、どうぞ。

【事務局】 乗車料収益等につきましては、先ほどもお話ししたんですけども、市バスは最後に運行開始したという経緯がございまして、どうしても赤字路線というんですか、もともと民間さんがやらなかった路線が多いために、その結果がこういった形で出てくるのだと思っています。

【C委員】 それを例えば沿線人口密度、GISのデータがありますから、それで比べて低いところを走っている、その差に比べて結構乗っている、とかを分析しないといけなかなと思います。

【事務局】 そうですね。その分析はできていない状況でありますけれども。

【座長】 2つほど宿題といいますか、もう少し分析を深めるように言われたと思いますが。

【事務局】 そうですね。分析はまたこれから検討していきます。

【座長】 あるいは、民バスと比べて差があるとしても、その差の分析というか、どれぐらいまでだったら接近というか、もう少し差を少なくできるのかということも、できれば言ってもらいたいみたいなことをおっしゃったかと思いますが、次回以降、経営改善策等々の議論の機会がまたあるでしょうから、できればそういった資料も入れてください。

あと何かございますでしょうか。どうぞ。

【E委員】 収支の議論というのは、必要は必要なんです。度外視してという話にはならないので。収支をなるべく相つぐなわせるようにするということは、1つは続けていくための方策でもあるし、もう1つは、それを度外視してしまうと、みんな何も考えなくなってしまう。考えなくても回ってしまうことになりますから、それはやっぱりまずいと思うんです。ただF委員がおっしゃるように、収支の話だけで結論づけるようなことはすべきではないと私も思っています。

それで、結局、赤字になっている部分をどうするかという話なんですけれども、1つは、実際に赤字で走っているその路線が本当に必要なかどうかという議論を地域ときちんとすべきだと思うんですね。必要ないのであれば、はっきり言えばやめればいい話なんです。必要であるならば、どういうふうにみんなが責任を持ってやっていくのか。それは、単純に、今までのように市が赤字に出た部分を満額埋めていくということだけではないと思いますし、そういう中で、市長部局にはどういう役割を果たしてもらおうのかという議論になっていくんだろうと思うんですね。

その中には、コミュニティバスなどの問題だけではなくて、やっぱり地域の住民そのものにも、赤字で生活路線的に走っているものについて、地域はどういうふうにかかわっていくのかという話も出てくると思います。そういう形の議論の中で、今までの行政路線等の補助金というもののあり方というのを見ていくべきものであって、本当は、今こういう状況だから、こういった形の補助金はやめていきましょうという財政的な議論ではないのだと思うんです。そういうところのあり方というのを、こちらとしても意見を出していくべきなのかなと思って今の話を聞いておりましたので、一言申し上げました。

【座長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【F委員】 ラッピングバスの話ですけれども、以前、話をお聞きしたときに、市バスは景観条例か何かの関係でラッピングできる台数が、パーセンテージで制限されているという話があったかと思います。私は今でもこういった台数制限などは変な話だと思っているのですが、その制限はまだあるのでしょうか。

また、経営改善策の中で多様な経営資源の有効活用とありますが、ラッピングバスとか広告系の話が入りますよね。今回、ベンチをたくさん設置するといった話がありますが、そこにも広告がつくなり、他都市では1万円出すと自分の名前を入れてもらえとか、そういうことをやっていますけれども、そういう増収のこともぜひ考えていただきたいと思

います。

【座長】 それは自治体によって色々政策があると思いますが。

【F委員】 そうではなく、景観のために制限を課すというのであれば、それは財政当局からお金をもらうべきだと私は思っています。

【座長】 バス部局としては、そういう考えもありますね。

何かお答えありますか？

【事務局】 ラッピングバスですけれども、屋外広告物条例の改正によりパーセンテージが上がりまして、従前の20%から、現在は30%まで可能となっております。

【座長】 全体の台数の30%ですか？

【事務局】 全体の台数です。しかしながら、色々営業活動をしておるんですけれども、30%いっぱいにはまだなっておらず、大変難しい状況です。

【座長】 企業側の業績悪化が影響しているのかもしれませんが。

【事務局】 ベンチの設置につきましては、お客様の利便性のためにということで今まで少々やってきたんですけれども、今年は一気に増やそうということを出しております。しかし、広告をつけるということは、同条例の関係でできません。

【B委員】 例えば、富山のライトレールなんかはベンチに小さい名前というか、そんなに景観上あまり影響のないようなものをやっておりますが、それもいけないのですか。

【事務局】 今のところ広告をつけていいという整理ができていない状況です。

【F委員】 市民の募金でつくるとかはどうですか？

【座長】 寄附ですか？

【F委員】 ヨーロッパに行くとそのようなベンチが置いてあります。

【事務局】 交通局の場合は「川崎市交通局」という形でベンチに名前を入れています。また、町会やロータリークラブ等から寄贈していただくものがあるんですけれども、その場合は、交通局が寄贈者か、どちらかの名前しか入れられないのです。

先日、バス停留所上屋については、同条例の規制から外していただき、広告付き上屋ができたのですが、ベンチは今も規制されている状況です。

【C委員】 資料の表では、広告付き上屋は試験設置で終わっているように見えるんですけれども。

【事務局】 今年度から本格的に始めたいと、現在打合せをしているところです。

【C委員】 広告付き上屋の場合は、業者が維持管理をするため、局の費用が発生しな

いということで理解しているんですけども、ベンチの維持管理は誰がするのでしょうか？

【事務局】 交通局です。

【Ｃ委員】 その費用はこれからまた発生するんですね。ここから先は個人的意見なんですけれども、本来、歩道がある道路であれば、ベンチというのは道路整備の中でやるべきであって、道路財源の話は言いませんけれども、とにかく道路整備の一環として歩行者の、特に高齢者に歩いてもらうためには、１００メートル間隔ぐらいでベンチが要るということとはわかっているのは事実ですし、どんどんベンチをつくればいいというのを道路の人たちか建設の人たちにやってもらって、皆さんがご苦労される必要は全然ないというのが私の気持ちです。

【座長】 交通局にとっては非常にいい応援のメッセージですけども。

【Ｃ委員】 バスに乗るためだけではなく、街中にもっとベンチは要るということです。

【座長】 そうですね。

どうぞ。

【Ｆ委員】 ラッピングバスの話ですけども、２０％が３０％、大いに結構なことですけども、これを裏返してみると、７０％は川崎市と書いて走っているわけですね。この７０％の部分は、川崎市がラッピング料を払ってもいいと私は思います。

【座長】 どうぞ。

【事務局】 Ｆ委員が先ほどおっしゃった、お客様サービス課、安全指導課の新設につきましては、組織的には拡大という形になりますけれども、人員的には拡大させておりません。サービス課につきましては、それまでの交通局の職員には「お客様」という概念が大変乏しく、あくまでも乗客で、お客様という意識が全く感じられなかったので、それを認識してもらうため、また、大変多くの苦情、お問い合わせ等がございますので、ワンストップサービスのできたということで、新設したものです。

それから、安全指導課も同様で、従前は事故対応といいますか、事故係的なものはあったのですが、安全運行に関して、特段、組織的に乗務員を指導するとか、営業所の業務を行うというところがありませんでしたので、新設したものです。これについて、現場の職員がどうこうという問題はないと認識しております。自分たちばかり締めつけてということは、職員も申しておりません。

【Ｆ委員】 わかりました。うまく説明していただけるようになっていけばけっこうです。

【座長】 他に何かございますか。

【E委員】 いずれ今後の検討会の中で出てくるのかもしれませんが、平成16年度の検討会のときに路線ごとの状況がかなり詳細に収支を含めて資料があったと思うんですが、できれば今回も同様の資料を出していただくと具体的な議論もできるかなということと、もう1つは、前の検討会の頃と現在との路線ごとの変化、この辺がわかるような資料があればありがたいなと思いました。

今日の議論の中でも、赤字の路線をどうするかという話の検討ということもございますので、できれば、そういった路線ごとの資料をいずれかの段階で出していただけるとありがたいと思うんです。

【座長】 ありがとうございます。

今おっしゃっていただいたのは、「経営改善策」の中に路線の見直しというのがありますが、これを議論するときに、路線ごとの収支を含めて色々実証的なというか生のデータを見せていただきたいということと、平成16年度の検討会のときに同じようなことを1回やっていると思いますが、そのときから3年が経過していますから、大きな変化があるような路線については、特にピックアップして資料をつくってもらいたいということかと思いますが、よろしくお願いします。

【事務局】 平成16年度の検討会のときに、営業係数と路線別の乗車人員、乗車料収入、走行当たりの乗車料収入や補助金の関係の資料をお出ししていますので、同じようなものをつくりたいと思います。

【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、以上で今日は終わりたいと思います。ご議論いただいて、どうもありがとうございました。