

第4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7月8日(火) 10:00～12:00

場 所：川崎市産業振興会館 第2研修室

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、
松尾委員(欠席：中村委員、弾塚委員)

<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：1名

議 題：今後の収支見通し、経営改善策など

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】 ありがとうございました。用意していただいた資料は以上です。

いろいろご意見、ご質問等おありかと思しますので、よろしくお願いします。

【A委員】 確認させていただきたいのですが、1ページ目の表の見方としては、第3回検討会の収支見通しの数値「平成25年で純損益1億3,700万円の赤字、キャッシュフローの不足が17億6,900万円」というのは、問題があるという話でしたか。それとも大体これぐらいならいいだろうという話でしたか。

【事務局】 やはり億を超える赤字ということもございまして、資金不足がここまで膨らんでしまうと、なかなか私どもにとっては重い課題だということでございましたので、それでは何か策はないのかということで、今回、案の1、案の2をお示しさせていただいたものでございます。

【A委員】 それで対策をして、案の2程度の数値であればよいという話なのですか。つまり、議論するときに目標値に対してどういうアプローチをするかというのが必要で、案の2でもまだ目標には達していない、ということでさらに考えましょうという話なのか。

その辺を整理しておかないといけないと思います。

【事務局】 ニュー・ステージプランの中では長期間の黒字を目指してしまして、今、取り組んでいるのですけれども、今回は、経営改善策は管理委託という一番大きな課題を抱えながら、すべてを取り込んだ内容になっております。25年度は3,000万の赤字で抑えたということ。それから資金についても、何とか財政健全化法が適用されないような、20%にならないような数でおさまっておりますのですけれども、これがすべていいということではないと思っています。できれば黒字転換、持続可能性が高い経営に持っていきたいのですけれど、現行、我々が考える中では、非常に高いハードルの経営改善策を盛り込んだ中でも、ここまでですということだと思っております。

ですから、またこれ以上の経営改善策が必要なことも想定しております。

【B委員】 という事務局のお答えですが、今、A委員がおっしゃったことはシミュレーションに関わって、核心をついているのですよ。

要するに3年前の検討会のときは、ある一定の財政期間の中で単年度黒字を目指したわけですね。そういう絵をかいて頑張ってきて、かなりの成果、実績は上げていたと思いますが、いろいろな事情、環境等が変わってきて、国の地方公営企業に対する政策、あるいは本市の行財政改革にかかわるような、先ほどの特別乗車証とか繰入金等々その辺も変化が出てきたという状況を前にして、1年前倒して前の計画を早めて、第2期ということで今回の検討会を持ったというわけです。

燃料費等の非常に大幅な値上がり等々、難しい要因が絡んできてややこしいのですが、2つのシミュレーションをつくっていただいています。私の個人的な意見は、先ほどA委員がおっしゃられたことに関連するのですが、これだけの営業収入、大体80億くらいですね。これに対して、シミュレーション表から申しますと、平成25年の3,000万円くらいの赤字におさまるといふか、変な言い方なのですが、これは0.5%弱にもならない値ですね。ということはシミュレーションとしては、我慢できるところではないかなと思います。

今後もしもいろいろなプラス要因もあるかもしれないし、もちろんマイナス要因もあるかもしれませんが、今の段階では、具体的にそれらを正しく予測することは、なかなか難しいわけですから。それでも「案の2」くらいにおさまるように、交通局として今後さらに努力をしていただければ、基本的には今の体制「地方公営企業としてのバス事業」あるいは言い換えれば「直営」方式というか、この経営形態を抜本的に変えることなくやれる

のではないかと結論を導けるのではないかと思いますですね。

【A委員】 わかりました。

【C委員】 私も数字的なことでいうと、案の2くらいのものが達成できれば、当面のところはいいのかなというふうに思うのですが、ただ、この案の2は、100人規模の管理委託を前提にせざるを得ない案ですよ。ここのところが、やはり今のご説明の中でもありましたけれども、非常に大きな課題だと思っています。3年前の検討会のときと、さらに管理の受委託の状況は変わっていると思いますので、本当にこういった100人規模の管理委託ができるのかどうかということ自体が結構厳しい状況なのかなと。

先日、京都市交通局から管理の受託をしている民間事業者の方と話す機会があったのですが、その中で、数年前に受託を引き受けた当時は、それなりに人も集まることもある程度見込めたし、それこそ100人規模の受託をしているわけですが、今現在だったら多分お断りしていたらうな、という話があったんですね。

やはり京都・大阪近辺でもとにかく人が集まらない。既に引き受けている京都市交通局の受託の部分は、きちんと必要な人数は確保しなければならないので、その民間会社は、そこだけはとにかく確実に人を送り込むわけですね。そうすると、実は本体のほうに少し影響が出始めているという話がありまして。例えばこれ以上、京都市や大阪市が受委託を拡大しようとして、もし自分の会社が引き受けられるかということ、今はおそらくお断りすることになると思うという話をされているんですね。

おそらく、この近辺の民間事業者の状況もそんなに変わらないのではないかなということと考えますと、100人規模の管理委託を前提としているだけに、かなり案2を達成するハードルが高いのだろうなというふうに思わざるを得ないですね。

ですから、管理委託ができなかったという大変ですが、計画どおりには行かなかった場合に案2くらいの収支を達成できるような方法というのは、やっぱり合わせて並行して考えていく必要があるのではないかなと思います。

【座長】 ありがとうございます。

「案2」では、100人規模の管理委託と、それから、15人規模の路線の委譲を前提としているけれども、これが本当に実現できるのかどうか。いろいろ努力してみても、受け皿のこともあるわけですから、なかなか難しいということが生じた場合に、これにかわる方策、他のいろいろなコストの引下げ、あるいは増収策など、とにかくそういう努力をして、同程度の数値を実現するような覚悟が要る、というご指摘だったと思いますけれど

も、事務局の方から何かありますか。

【事務局】 実際に100人規模は、今やっている上平間と規模的に同じなのですが、確かに状況変化がございまして、まだ実際に民間さんにこういった話はしたわけではないのですが、確かにこの関東近辺でも厳しいという話は伺っています。

ただ、我々としてはなるべく短い期間で効果が高いものということで、今回管理委託を選択させていただいたわけなのです。実際に100人が、80人とか50人とかになった場合の対応を、なかなか難しい部分もあるのですけれども、5ページでお示したような、厳しい人件費の見直しですとか、あとはお客様サービスの向上、今後の乗車料収益の増収への努力をやはりしていかなければいけないと思っております。特に路線の見直しとか再開発絡みで、お客様が増えるような方策をやはりとっていかないと我々としてもコスト削減だけではなくて、サービス向上を図りながら事業を運営していくといったものを考えていると思っていますので、次回そういったものを出せばいいなとは思っています。

【A委員】 1つ質問があるのですが、上平間の管理委託の契約はいつまでなのですか。

【事務局】 契約は19年度から始まりまして、基本協定は5年でございます。

【A委員】 23年までですか。その段階でもう一度委託の継続を、形式的に入札すると思うのですが、相手方が嫌だと言われたら困ったものですよ。

【事務局】 確かにそういった場合は困りますけれども、基本的には管理委託については相手方は当然それなりの職員を採用しておりますし、当然契約でございますので、相手にとって損はないというのですかね、必ず利潤が入りますので。そういったことは今は想定はしていないのです。

【A委員】 何となく、事業所の場所からいうとどこのあたりの会社をお願いできそうだというのがあるのですよね。塩浜、井田、鷲ヶ峰とあるのですけれども。頑張るしかないですよ。

【D委員】 いいですか。

【座長】 どうぞ。

【D委員】 純損益は、ある程度プラスマイナスゼロに近いところで、市民の方にご理解いただけたところに仮に置くとすれば、収入を増やして抑えるしかないわけですよ。

【座長】 そうですね。

【D委員】 まず、収入の関係で、平均1.6%、今後のいわゆる増収、期待効果が乗っ

かっていますけれども、市の人口が増えているといいますが、大規模開発もあるようですし、再開発もあるということで、何となく類推はできるのですけれども、1.6%でしたか。17年度から19年度では3.2%、ここ5年くらいで1.6%、今後の見込みを当然見てらっしゃるわけですね、右肩上がりです。これはほんとうに世間一般、大体ダウンサイジングといえますか。加えてこの4、5年を考えると、かなり経済が厳しくなってくる。こんなに増えるのかなというのが1つ。増えるという答えがあればいいんですけれども。そこを明確にしていいただければ、というのが1つあると思うのですね。

支出に関しましては、今議論されているところなのですが、管理の委託を入れなければ、正直言いまして、これまでいろいろやってこられて、私のささやかな経験で申し上げると、これを入れないともっと、要するに、不採算路線を廃止するということと、それから必要人員数をもう一回見直さなければいけないということと、1人当たりの生産性を見直さなければいかんということ、その辺まで踏み込まない限り、私は純損益のプラスマイナスゼロという数字は出てこないような気がするのですよ。これは感覚的な話ですが、定量的な分析はいいと思うのですけれども、感覚的としてそう思ったものから。

だとすればそこまでを、市の交通局の置かれている状況をそこまでメスを入れて大胆に次なる答えを見出していくということまでいくのか、それとも今お示しになっているようないろいろな種々問題があるけれども、管理の委託という中で、1つの収支上の形を見出していくと。実現にはいろいろ課題があるのでしょうかけれども、そういうような気がするものですから。

【座長】 ありがとうございます。2ページの乗車人員の直近の過去数年間における平均伸び率1.6%という値ですが、これを1つの実績と考えた場合に、大体これくらいのは今後もシミュレーションの中でも実現できるのかといったご質問だったのではないかと思います。お答えいただけますか。

【事務局】 はい。こちらに乗車人員、それから乗車料収益をお示しさせていただいております。

私どもが増収を見込んだ際には、ここまでの高い値は用いてございません。

【座長】 そうですか。

【事務局】 半分にしております。まったく同一数字ではやっておりませんが、大体過去の伸び率の半分くらいに抑えております。

また、高齢者につきましては、人口の伸びもあるものですから、やっぱり利用者の方の伸びも多い、収入も多いのですが、それも高齢者人口が確かに増えますが、いずれ鈍化するということでございますので、同じ伸び率を使っているわけではなくて、途中から半分にして、私どもから言えば過大にならないような形で見込んであります。

【座長】 ある意味ではその辺の「入り」の方については保守主義の原則というような見込みでやっているわけですね。「支出」の方については何かコメントできますか。お答えといえますか。

【D委員】 それは結構ですよ。1つは私のささやかな経験で見た場合の印象ということで、意見として受け止めていただけますか。

【座長】 つまり、先ほどのC委員と同じような感じですよ。管理委託が本当にここという「案の2」の規模で実現可能であればいいけれども、可能でない場合に、他に色々なことが必要だということの一環でおっしゃったというふうに理解したらいいと思います。どうぞ。

【E委員】 1ページの資金不足額なのですけれど、これは例えば案2でいくと、23年以降、純損益の方は、ほぼとんとんのですけれども、資金不足のほうはどんどん大きくなっていくということは、この出し方というのは、いわゆる債務の返済スケジュールが入ってくるので、どんどん大きくなっていくということですよ。

そうだとすると、ここについての考え方は、これだけ見ていると、案1だと18億も足りない。案2をもってしても12億も足りないということは、しかもどんどんこれは増えていく一方で減っていく気配が見えないというか、これについてはどういう危機感を持たらいいのか、その辺がちょっとよく見えなくて。企業財務の世界では、こういう形ですとビジネスは立ち行かないのではないかと見られるような状況かなとも思ったのですけれど、それについてはどういうふうに考えていらっしゃるのでしょうか。

それから先ほど増収を見込んでいらっしゃるという話だったのですけれども、今、いろいろ見ていて少し私が勉強不足で逆にご質問したいのは、いろいろな路線の増収が出た場合は逆に行政路線で補助金をもらっているところは補助金が逆に減るとか、そういう可能性というのがあるのかないのか、その仕組みが私もよくわかってないのですけれども、どんな感じなのかなと思いました。

例えば、路線の委譲をすとか、営業所の管理委託をすとかというのがありますけれども、その中でも例えば営業所によっては、1つの営業所で、3ページにあるように、収

支見込み、単一の営業所で5億とか3億とか収支見込みが出ているのですけれども、この収支、例えば路線別ですとか営業所別の収支見込みを出すときには、行政路線の補助金を加味したベースでの収支として見てらっしゃるのか、それともそれは全然別にこの中に入っていないのか。その辺もよくわからなかったのですが。例えばすごく赤字の路線があったとしても、それが行政路線の補助金をもらっていてその結果、黒字であれば別にそれは事業として足を引っ張っているわけではないし、逆に多少の赤字でもその行政路線の補助金がもらえてないのであれば、それは足を引っ張っていることになるし、その辺の管理状況がよくわからなかったので、そういったところも効果的に分析をされて、どこを路線委譲するか、どこを管理委託するかというのを検討していく必要があるのかなとそんなふうに感じました。私の勉強不足もいろいろあるかもしれないので恐縮ですが。

【座長】 大きく分けると2つあったかと思いますが、1つはシミュレーションの1ページのところ、一番下「資金不足額」というのがありますが、例えば、「案の2」等々を見ても平成22年、23年あたりから大体同じような額というかちょっと増えていくというか、25年にも大きく増えている、とかですね。これがどうなるのかということと関連して、この「資金不足額」というものの算出の根拠がどうなのか、あるいは年度によって大きく変動するのかということが1つと。もう1つは、今後さらにこれがどういうふうになるのだろうか、収束するとか、ある一定の規模でとどまるのか、あるいは減るのか増えるのか、それについて交通局はどういうふうにこれを見ているのかですね。これはある程度これくらいの金額だったらいいか思っているのか、あるいは減らそうとかどうかですね。一般の民間企業だと資金ショートが出たら大変だという見方からすると、この辺はどうなのかというご質問だと思います。

それからもう1つは、路線の営業係数とかあるいは路線ごとの収支ですね。それと一般会計からの、ある路線によっては補助金というものがあれば、それはどういうふうに加味されているか、ある路線の黒字か赤字かということと、補助金は入っているのか入っていないのかという話。それと3ページの3つの営業所がありますが、その収支の数値とどういうふうに関係しているのかというご質問ですね。どうぞ、お答えをお願いします。

【事務局】 まず1点目でございますけれども、こちらの資金不足でございますが、資金不足というのは私どもの3条予算と言っていますが、収益的収支の損益と4条資本的な収支を通じました最終的な資金のショート額でございます。

4条のほうはこちらにお示しいていませんけれども、基本的には先ほども申し上げまし

たように、バスの購入、そちらに要する経費と考えていただいて結構だと思います。バスを購入する際には、国の補助金、あるいは一般会計からの補助金を充てますし、さらには自己資金がございませんので、企業債、借金を入れます。それでさらに足りない部分を自己資金で充てなければいけないというつくりになっています。

ひとまず国の補助金、一般会計からの補助金、それから企業債があれば当座のお金の工面というのは自己資金だけで足りるわけなのですが、その自己資金の部分がまさしく収入不足というのでしょうか、出ていくほうに足りない部分ということになります。

その足りない部分と収益的収支の損益を通じて、資金不足ができてきます。今後の4条、こちらに出ていないほうの資金不足なのですが、相当の額が出ております。その主な原因というのは、企業債を借り入れた際に、必ず元金、それから利子を返していかなければいけません。その元金償還が非常に高い水準で推移しているというのがあります。平成21年度に41台、22年度に42台買う予定にしております。これが23年以降、31、7、7と台数が落ちていきます。ですので、事業費そのものは減っていきますけれども、元金償還がこの21年から25年にかけては8億円から7億円の間で推移しておりまして、事業費が減ったからといってすぐに元金償還がすっと落ちるわけではないということがございますので、どうしても4条のほうで見えない収入不足が発生していると。それがこの純損益に乗っかるような形になりますので、累積的に資金不足は出てしまうという構造的なつくりになってございます。

この資金不足の額をどう解釈するかということでございますけれども、資金不足の額が営業収益の20%を超えますと、国の健全化法でいうところの経営健全化計画をつくらなければいけないという形になってきます。そうしますと、企業としての独自性、そういったものが非常に問題になってくる。まず、そもそもは企業としての存続性はどうかそこに問われてしまいますので、私どもとしては、そういった健全化法に該当するようなことはまずもって避けなければいけませんし、営業収益の10%を超えますと起債上の制約がかかります。かつては起債は許可制でございましたが、現在は協議制に移行しております。協議手続で済むのですが、やはり一定程度の赤字があつたり資金不足があると、そうはいかないことがございますので、私どもとしては、起債上の問題もさることながら、やっぱり経営健全化法の部分を常ににらみながら企業体としての健全性を確保しなければいけないというふうに考えております。

【B委員】 難しいですね。ですから、国の総務省の枠というか制約というか、その対

象とならないように、綱渡りをしながら各自治体の公営企業は実際やっているというのが実情なのですね。根本的な解決にはなりませんけれども。

【座長】 どうぞ。

【A委員】 この前の資料2だと、資本不足額が19年度、20年度はプラスになっているので、ショートしていないのですね。21年度以降のショートしているところだけ、今回数字が出ているのですけれども。そんな状況であるならば、バスを買わなければいいのでは、という話にはなりませんか。余談ですが、私が今乗っている車が平成元年生まれの車で、この前車検を通したのですけれども、世間はエコカーを買えとあおっておるが、新しい車を買うよりも古い車を使っていたほうがエコじゃないかという気もするので、その辺の話は、総務省が認めてくれる範囲内だったら資金ショートを起こしてもいいっていうのも、そういう考え方をお持ちなのはどうかと。でも、市バスはきれいな車が走っているし、逆に言うとバリアフリー化が進んでいるので、そこら辺の判断はそれなりに高度な判断なので、その辺を含めてどう考えられるかという話と、やはり資金ショートを起こさずにやるべきだというふうにお考えなのか、いや、別に総務省が認めている間は起債してもいいのではないか、というのも判断だし、その辺はかなり高度な判断なので一生懸命やっていただくとして。

ちょっと話が元に戻るのですけれども、収支見込みというのは、企業であれば、これだけ売ります、これだけ営業して頑張って売りますというふうに考えるのか、いや、まあ見込みです、という話なので、しっかり独自性を持ってそれだけ収益を上げていただくという、決意表明だと我々は考えるという話ですね。その資金ショートのほうですが、案1と案2を見比べると、基本的には1億円の収支差、1億円の違いなので、経営努力によって1億円を何とかすると。

コスト削減をするか、お客さんを増やすかという話なので、まあ新しいバスを買って借金を増やすかどうかは置いておいて、それ以外の部分でこの1億円を何とかしましょうという話でありまして、100人規模の委託をできない場合には、他のところで1億円を何とかしますという話ですね。

それで、やはり頑張りましょうということでありまして、2ページ目の一番下のところなのですけれども、毎回言えば何かそのうちなんとかなるだろうという、ラッピングバスの話。ラッピングバスの話はやっぱり、30%が上限で、それ以外は、「川崎市」と書いてきれいなバスを走らせているのだから、市当局から川崎市の宣伝をしているのだから、ラ

ッピングバスの半額でもいいから、川崎市からラッピングバス費用をぜひいただくように交渉いただきたいという話が一つと。

【座長】 それは何回か聞いていますから、わかっています。それは一般会計との関係をどこかで書くときに、そういうことを書いたらいいと思います。

【A委員】 それからもう1点、実は別件で建設局所管の放置自転車対策の話をするのですが、駐輪代のプライシングをどうするかというときに、私が建設局のほうに言っているのは、今のところ、条例で駐輪代の上限を決めているのですね。それで、費用がコストに合うように料金設定をするというふうに条例をまず変えて、少し弾力的にすべきではないかと。それで、建設局の方も、今度、実は特に東口のバリアフリー化をするそうなのですが、バリアフリー化すると、みんな自転車を駅前まで持ってきて、放置してしまうと、で、何とかしなければいけないという話をしているのですけれども、そのときに、ぜひ、東京の足立でしたっけ、金にかかるのだけれども、自転車を地下にこうやって収納するのをつくるのですけれども、2億円くらいかかるのですって、1個つくと。

それで、そのコストをちゃんと払ってもらうようなプライシングを考えているのですが、そのときに、やっぱり建設局ともしっかり話していただいて、まず、問題は、雨が降るとバスに乗るけれども、雨が降らないと駅前まで自転車で来て放置していく、何とかしなければいけない話なものですから、ぜひそっちの方と協力していただきたいのですけれども、私が今考えているのは、駅より少し離れたところにちゃんと駐輪場を作って、そこからバスに乗った場合には割引をするなど、その辺の連携で増収を図っていただくことを、私のほうもやりますけれども、ぜひ連携をとってやっていただきたいということですね。

【座長】 ある意味の増収対策にはなると。

【A委員】 そうですね。

【座長】 建設局とのいろいろな協力関係を密にしてやってくださいという話ですね。

【事務局】 その件は、今建設局が主体となりまして、交通局はメンバーで入っておりまして、お話があった東口の再編、バリアフリー化に合わせて、放置自転車対策をどうしようかという課題がございまして、特に我々バスに与えられた命題というのは、今先生がおっしゃたように、一つはどこかに大きな駐輪場をつくって、そこからシャトルバスで運行してはいいのかなと。それによって放置自転車がなくなるとともに、我々にとっても増収につながりますので、そういった対応の検討を始めております。あと、日中の買い物のお客様に対して、例えば商業者といったもののタイアップの中で検討できないかという、

そういった課題をいただいております。

【座長】 先ほど、資金不足額についての説明がありましたが、それに対して、何かさらにあるかどうかということと、路線のほうの問題。

【事務局】 補助金につきましては、ニュー・ステージプランの中で財政当局等と調整いたしまして、一定の補助スキームが決まっています。ニュー・ステージプランの中では、最終年度、21年度の我々が完全に経営改善を行った後のコスト、一方で、収入についても一定の収入を見込んだ形になっておりますので、その中で、算定については、例えば、路線の委譲はすべて終わった結果でなっておりますので、その中で収入が若干増減したとしても、補助金額は一定という形でつくられております。

【E委員】 このシミュレーションでは除外というふうになっていますが。

【事務局】 この中では現行の補助スキームの中で動かしております。

【E委員】 各路線のその資金不足額を補助するというのが基本ですよ。そうすると増収すればだんだん路線の補助金も減っていく、と。

【事務局】 実態はそうなのですが、最終年度を見込んだ中で、ある程度増収を見込んだ数字で置いておりますので、それが達成されればもらえなくなってしまうのですが、今は固定という形でつくっています。

【事務局】 いずれにしても、収支をとんとんにすれば内部留保、減価償却も含め、出てきますので、やはり単年度収支を均衡させることが前提となっておりますので、やはり何らかの手当てをやっていかないと、車は買いかえはできない。

【座長】 また先ほどのことと関連して、車両の購入計画というのは、大体7年くらいでかえているのですか。

【事務局】 今は自動車NOx法がありますので、どうしても12年で自動的に車検が切れるようになっております。平成21年度からさらにポスト新長期の規制がありますので、またそれに合わせた購入もしていかなければいけませんけれども、今現在のNOx規制の法律が今後どうなるか、やはり強制的にこの関東一円では買いかえをしないといけな、いわゆる車検が紙切れになってしまう。ところが、地方に行くとそれは非常にいい車なのですね。関東の中では、こういう大都市圏では、排ガスでよくないと言われているのですが、我々としては使えないという状況なので、今現在の法律のままですと、もっと大事に使えるでしょうけれども。

ただ、これだけ環境に関して注目を浴びている中では、また、新たな規制の中で買い替えを迫られるだろうという形で、やはりそれに合わせるために収支均衡して、内部資金を留保して、買い替え、いわゆる減価償却相当は常におさえておけば、起債の償還もできる。とにかく収支均衡をしていないと、どうしても減価償却費が内部留保できませんので、どんどん資金不足がたまっていることは事実なので、ここに案１にしても案２にしても、それだけのものをなんとか、案１であれば１億円程度、案２であれば３０００万円というのは、さらに追加策を講じてやはり努力していかなければならないということだろうと思います。

【Ｂ委員】 個人的には、現行の制度そのものがよくないのではないかと思いますけれどね。大体、その環境というのを非常に重視することのために、まだ使えるような車を買いかえなければいけないのですから。本当は環境の方の予算から、交通局の財布の中に入れるべきだと思うのですよ。公共交通に対して、現行の車両を購入するときの国の補助制度なども、本当は、今後はかなり変えなくてはいけないと思いますけれどもね、個人的には。その辺もいろいろ書こうと思えばいくらでも言えるのですよ。ところが今の制度は一応そのままという、そのもとで議論するから非常にややこしいのです。

【Ａ委員】 使える中古の車を高く売ってください。

【座長】 それはありますよね。

【事務局】 大分引き合いがございまして、昔非常に安い値段で売っているのですけれども、入札をするようになってきたので、非常に高い値段で売れるようになっている。

【Ｂ委員】 販売、営業、売る努力が報われるのですよ。神戸市のケースでも、同じようなことがあるのですよね。

【Ｃ委員】 車両に関連して、ぜひ今の中古の件は、東京の「右にならえ」はしないでいただきたい、ぜひ地方に車を回していただきたいと思います。今、地方事業者は、東京が売らなくなってしまったので、出物がなくて困っているのです。やはり、公営交通の車というのは非常に使いやすい車であって、もう一つは、きちんと整備がなされているので評判がいいのですよ。ですから、川崎の車はぜひ地方へちゃんと売っていただきたいなと思います。

それで、資金不足額の中でその車両購入に占める部分が大きいのだとすれば、車両の本当の意味での必要台数であるとか、あるいは、車両価格そのものにかかわってくる部分の考え方を、もう一回検討してみる必要があるのではないかな、と思います。例えば、今現

在で、塩浜営業所は車両数 96 両ということですがけれども、では、今の塩浜のダイヤを全部確保するのにほんとうに 96 両、予備を含めて必要なかどうかという検討を真剣にやり直してみることも必要ではないでしょうか。

それからもう一つは、車両の仕様を決めるときに、ずっと従来の慣例のままで、前回どおり、前回どおりでやっていないかどうかということです。というのは、今ノンステップバス、いわゆる標準仕様がありますので、標準仕様は満たしているわけですがけれども、ある一定の項目をクリアすれば標準仕様になりますので、その他に、実際には各事業者の仕様が入っているのですよね。私が見たところ、川崎市の市バスの車両は、他の公営交通よりは特殊仕様は少ないだろうと思ってみてはいるのですがけれども、それでもやっぱり川崎市交通局仕様というのがあるのではないのでしょうか。

これは静岡県のある民間バス会社の話ですが、全部仕様を見直して、これが本当にうちだけの仕様なのか、それとも他のいわゆる共通部品を使ってやっているものなのかというのを、全部精査をしまして、自分の会社の仕様だけのものを普通の標準的な部品に切りかえていったら、1 台当たり 100 万円近く落ちているのですよね。そうすると、40 台買えば 4000 万円落ちるわけですよね。それに、先ほどの車両数が本当に適正かどうかという検討を加えていくと、年間で数千万落ちる可能性が出てきますので、そういった精査を少ししてみる必要があるのではないかなと思います。

【B 委員】 当然やるべきことだと思いますね。台数と 1 台当たりの購入価格をできるだけ標準仕様にすればするほど、それだけ車両の購入費は下がるわけです。もちろん、いくつかの自治体、団体間で共同購入みたいなものもあるのでしょうか。そういう契約はないのですか。単独でやっているのですか。

【事務局】 今、とりあえずありますのは、何ととっても、補助金をもらう前提の標準仕様というものが、そうしないと補助金が下りないという部分がありますので。あと、八都県市の中での環境低公害等の仕様があります。その辺はあるのですがけれども、基本的には、先生のおっしゃったそれぞれの業者の独自仕様という部分もやはり若干は残っているところです。それからあと、予備車についてもいろいろ今委託とかがございまして、それが終わった後、予備車の見直しというのもやはり必要なものだとは思っております。

【B 委員】 車両といえば、リースというのはないのですか。

【事務局】 制度としてはございます。川崎市はどうしても朝の通勤時間帯のお客が多くて、そこに人と車両を投入しておりますので、その見合ったダイヤ数について車両数

が決まってくると。ただ、当然、今後お客様の需要動向を見極めながらダイヤを見直す中で、車両を落とすとかいう方法は検討したいと思います。どうしても朝時間帯が集中しております。

【A委員】 さきほどの駐輪対策の話ですが、それで移ってもらうのはいいのですけども、ますますピークが膨らんで、それに対応して車を増やすという話になってしまうと、なかなか難しいのは難しいのですよね。

次にお聞きしたいのですけれども、この管理委託をしていて、それに対してコントロールといいますか、委託管理業務量の増加とか、運行管理の徹底等々の、この辺の課題というのはかなり出てきているのですか。例えば利用者側からご不満とかあるのでしょうか。

【事務局】 実際に19年度から委託を始めまして、当然私どもの市バスというところで走っていただいているわけなのですが、お客様の苦情ですとか、事故は市バスに比べて若干多いような状況がございまして、その辺は改善するように指導しております。そういった部分も含めて、業務量が増えているという部分はあります。

【B委員】 の運行管理の徹底というのは？

【事務局】 現行のダイヤを守っていただくために、私どもには市バスナビというのがございまして、当然、出庫時間などがすべて把握できるのですね。これを活用しながら、サービスを低下させないように徹底していきたいという考えであります。

【C委員】 ちょっとその話題が出ましたので、最後に蛇足で言おうかなと思っていたことなのですが、前回の会議の後、私、委託路線に乗ってみたのですね、まだ乗ったことがなかったので。それで、ごくふつうに見ていたら、ちょっと不思議だなと思われる光景がありましたので、報告しておきます。当然、臨港グリーンバスのドライバーさんが運転しているわけですね。そうすると、井田営業所の市バスとすれ違ったとき、知らん顔をしているのですよ。ところが臨港バスとすれ違ったときに、こうやって手を挙げるのですね。やはり、これはふつうにお客さんの立場から見ているとね、変な光景なのですよ。別にそれを是正してくれというわけではないのですけれども、ちょっとやっぱり変だなと思われてしまうと、一体市バスは今どうなっているのだろうということになってしまうので、申し上げておきます。

【F委員】 それにちょっと関連して、私は今臨港バスと、それから市営バスさんの両方利用させていただいているのですけれどもね、やっぱり臨港バスの運転士さんというのは、言ったらいけないのですが、あいさつをあまりしないのですよね。

【座長】 そうなのですか。

【F委員】 ええ。私は乗るときは「お願いします」、降りるときは混んでいても「お世話さまでした」と、必ずあいさつはするのですけれども、臨港バスの運転士さんは何も言ってくださらない。逆に市バスは、たいてい声をかけてくださって、それがだいが増えていっているようですね。

【座長】 市バスのほうがいいそうです。

【F委員】 ここに高齢者の人口の伸びを踏まえて、というのがありますが、私は今の高齢者が一番多いのではないかと思うのですよ。これから伸びる見込みというのは、どこかであれしたかと思うのですけれど。

【座長】 根拠があるのか、ということですね。

【事務局】 市が何年か前に、将来人口予測調査をやっておりました。私どもの部局ではないのですけれども、他の部局でやっていましたので、その数字を見ますと、まだ高齢者の方が伸びていく、ただし、鈍化する。いつまでも高い伸びではなくて、やっぱりある程度のところでおさまってくるという動きがございましたので、私どものこの計画期間の中においては、それは特に大きな影響を及ぼさないのかなと思っております。

【座長】 なるほど。

【F委員】 人口が増えても乗る数というのはあまり変わらないということかもしれないですね、高齢者の人口が増えても。今でも乗る人は乗りますけれども、全然乗らない人もありますからね。八十幾つでも自転車専門の人もいますしね。

【A委員】 団塊高齢者はバスに乗ってくれるのか、というのがありますね。

【C委員】 乗る習慣がない可能性があるのですよ。

【A委員】 まあそれは営業努力のお話で。

ぜひ労働組合等々に交渉していただくときに、これは国の政策がおかしいと思うのですけれども、バスの世界も競争させて切磋琢磨してという話はいいのですけれども、同じ労働者なのだから、やっぱり運転士さん同士は会社が変わっても仲よく声かけしてね、という。

【座長】 先ほどのあいさつのお話ですね。

【A委員】 やっぱり、働くものの連帯というのは、ここで言う話ではないかもしれないのですけれども、必要のような気がするのですよね。運転士さんは運転士さんでね。

【D委員】 請け負った仕事をいただいている立場で続けますけれども、やっぱりご指摘の面は現象としては間々いろんな形で文句は出ているのでしょうけれども、結局、管理

の受委託のスキームか、そもそももう制度的にはよりコストを下げるということでやっているわけで、受託側からいえば契約社員の方を中心にして、一応モラルアップというかモラルを維持するために、インセンティブを与えるために正社員をやっていくという中で、受託側もすっきりした人事管理制度というのが、ちょっとあいまいな部分は正直言っていると思うのですよ。一般的に見ましてもね。そういう中で御当局からお仕事をいただいているわけですね。御当局も受託、請け負ってもらって発注側もコストを下げないと意味がないわけで、そこにまあいろんなシビアな点があるのですけれども。そういう制度に加えて、今度ドライバーさんが絶対不足だ、その取り扱いする中で、需給関係が逼迫してくるでしょう。だからこの5年目がどうなるか、厳しくなるでしょうけど、一方ではタクシーの規制緩和がちょっと揺り戻しの発想が出てくるとなれば、また需給関係が変わってくるのかもしれないけれども。

いずれにしろ、今のその管理委託制度が唯一絶対ではないと思いますし、発注する側も受託する側もよりお客様に喜んでいただくような形で、さらに制度の改善というのをやっていかないと、今のままで規模の拡大だとか、お金の問題だけでやっていると、困るのはお客様かなというところがなくはない。そういう側面が出てくるのかな、という気がしないでもないですけどね。それは、発注側と受託側の次のステージとしては、その辺を意識して受託契約を結んできちっとやるということかもしれません。手を挙げる挙げないというのも、挙げたほうがいいんでしょうけれど、なかなか挙げないという、現象としてはいっぱいありますよね、正直言って。見て見ぬふりすることもあるでしょうし。結局そのツケは何かといったら、お客様に行ってしまうわけですね。そういうところがちょっと制度的にあるのかなという気がします。本来内在している欠陥かもしれません。これも意見です。

【座長】 ありがとうございます。

【B委員】 今日、この問題検討会も4回目ですけども、今の管理委託の範囲の問題というか、先ほどの3ページでしたか、中ほどに営業所の管理委託の要件緩和のところで、管理委託の2分の1から3分の2に拡大、というふうに書いていますが、必ずしも当局も、ぎりぎりいっぱいここまでやろうということではないだろうと思いますし、ここでの各委員さんのご意見も、私が今まで理解というかお聞きしている範囲内では「ここまでやれ」という積極論よりも、むしろどちらかというと「慎重に」というか、そういうご意見が多かったのではないかなというふうに理解をしてきましたが、大体そういう理解で正しいで

すよね。ですから、今D委員がおっしゃっていただいたことは、大体他の委員さんも共有しているのではないかなと思いました。

あと、先ほどのこの同じ3ページの、A委員がお聞きしたと関係するのですが、この営業所の管理委託の課題のところの、 のあたりのところと関連して、申し上げたいことが一つあるのですが、それは、仕事を委託する当局側と委託を受けるほうの受け皿、というか民間会社の間の関係で、委託した仕事はきちとなされているとか、いろいろなところがあるわけですね。その辺をずっと追跡というかトレースしていかなきゃいけない。というのは市民にとって非常に重要なサービスですからね。これが、公が直接やっているのと同じように、受けたほうも民間会社がきちとやったださらないと困るわけですね。その辺の管理業務ということなのでしょうけれど、それが増えているとか、運行管理の徹底とかいうことを言っていますが、これは基本的には今までは恐らく川崎市の場合は、当局対民間会社、受託会社という構図でこれまでやってきたと思うのですね。

ところが、私の経験しているところ、神戸市などの例では、すでに数年前から第三者である我々がそこに入って行って、評価をしようと、つまり重要な仕事を民間に任せているのだから、それを当局と民間会社だけでやるのではなくて、第三者の我々、利用者とか、市民がもう少し目をそこに、第三者の目を働かせるような場が必要だという議論になったのです。これは審議会でもなりました。数年前から神戸市は恐らく、私の理解では他に先駆けていっていたと思いますが、「評価委員会」というのをつくっています。これは20人くらいのメンバーからなっていて、年1回か2回集まります。それで、受託会社から出される色々なデータや、当局から出てくるデータを基に、分析・議論します。つまり「事故の数」から始まって、それから「苦情」の件数やその内容なども全部出ますね。そういうことについていろいろ議論をして意見を言うだけでなく、その評価委員会のメンバーと、委託をした、例えば阪急ですとか、そういう営業所まで視察に行くのですね。それで、その現場を見るとか、仕事の始めに運転士のアルコールチェックの様子とか、持ち帰った運賃ボックスはどういうふうに収受されるのか、というようなことも見せてもらいます。

それから、神戸市の場合は、年間に2回くらいですか、一日乗車券、フリーパスみたいなものをいただくわけです。それで我々メンバーが好きなときにどの路線に乗るかわからないわけですね。覆面していますから。だから評価委員が、時間のあいたときに、都合がつくようなときに、いろんな路線に乗ったりして、実際乗車体験をしてみるわけです。すると先ほどの運転士さんのアナウンスがどうかとか、急ブレーキとか急発進とかはない

か、アイドリング・ストップは本当にやっているかとか、全部チェックリストがあって、我々がチェックするわけですね。そしてそのチェックしたものを事務局に提出して、評価委員会で後日改めて議論する、あるいは受け皿のほうの民間会社に問題があればそちらのほうに伝えてもらう、ということもやっています。

そういうことを本市もやったらいかがでしょうか。そんなに大きな負担にはならないと思います。去年、今年度ですか、大阪市も始めました。神戸市の色々な例を学んで、やるという話を聞いています。恐らくもう動いているのじゃないかなと思いますけれども。関東はどういうふうになっていくかよくわかりません。私が知る限りでは、関西ではもう2つは動いていますね。これは非常に重要だと思います。

【A委員】 B委員のおっしゃることはそのとおりで、やはりちょっと10年後くらいの先のことを考えて、公共交通と公営交通の話というのをどう考えていくかがやはり重要だと思うのですが、たまたま川崎市さんの場合は、自らバスを走らせてらっしゃいますけれど、それ以外に民間の乗合バス3社が走らせているわけですね。それで、基本的には規制緩和しながら、独立採算だ、という流れが続いてきたものの、今後やはり人口が減少しながらその中で環境問題があって、公共交通をどうしていくかという枠組みの中で、川崎市の現業局としての交通局とは別の視点で、公共交通政策をどうするか、というものを市長事務部局のほうでもやはり少し考えていただく必要がありますね。私はよく川崎市のことはわからないのですけれども、公共交通政策の部局というのはあるのですか。

【事務局】 まちづくり局の、交通計画課というところがございます。

【A委員】 交通計画課ですか。ぜひその交通計画課のほうで、少し将来を見据えた形で、バスをどう位置づけていくのかというのをよく考えていただいて、交通局含めて4つの会社を競争しながらやれという話なのか、それとも協調しながら公共交通全体としてどういうふうに4事業者を支えていくか、という発想を後々やはり、独立採算では無理で、公共交通というのは、先ほどありましたけれど、ピーク期に非常に大きなキャパをつくって、昼間はアイドリングさせなきゃいけないような、そもそも交通とはそういうものですよ。その中で市民の足を支えていくときに後々にはやはりいろんな形で公共のほうで事業者を助成していかなければいけない構造になっていくのですよね。そのときのスキームみたいなものをぜひ考えていただくことを、まちづくり局のほうに真剣に考えていただきたいですね。川崎市はわりと状況が、まだ問題が顕在化するのは先なのですけど、地方等々で、C委員はいろんなところを見ていらっしゃると思うのですが、公共交通の崩壊

と公共交通のサポートのやり方というのを、恐らくいろんなところで模索しているはずなのですね。その辺のことをぜひそっちのほうで、しっかり川崎市はどうあるべきなのかというのを見すえたことをぜひやっていただく。その一方で、こちらのほうの市バスとしては、市バス自身はこうやって質を高めて、体質をスリム化して、筋肉質になっていって、後々どういう役割を担っていくのか、公共交通体系の中で、市バスがどういう役割を担っていくかというのを、受けられるような体制にしていくという、若干市の中で緊張関係なのかかもしれないですけどもね、市バスの話と、公共交通の計画の話は。健全な緊張関係と協調関係を構築していくためにもいろいろ、やはり単に経営だけの話ではないですからね。

【座長】 ありがとうございました。

【B委員】 今の、非常に重要な問題、いわゆる総合交通体系とか、総合交通計画とか言われているもの、そういうものを早急につくって、その中での市バスの位置づけというのか、どういう役割を演じていくのかということが非常に重要です。できるだけ早くそういうものをつくっていくべきだと思います。この辺のことは、一つの市営の交通事業の独立採算とか経営健全化を超えている話ですよね。もっと広い立場からこれを見るという話ですから、今のようなお話は、一般会計との関係とか、市全体の「まちづくり」との関係とか、恐らくそれは次回予定している、冒頭に申しました、「サービスの水準の向上」とか、「質の向上」等々の話のもう一つ後に、両方ひっくるめて、さらに足らない議論があるだろうというときに必ず出てくる問題ですよね。ですから、もちろん我々が「まとめ」をするときに必ず今の問題は入ってくるべきものだろうというふうに思います。そのほかに何があるか、という話も「まとめ」の段階に入ったときには、また皆さんに聞かなければいけないと思いますけれども。前回の検討会の「答申」にも書きませんでしたっけ。

【C委員】 書いてあったはずですよ。

【B委員】 大体言っていることは言っているのだけど、なかなか実際にはやってくれないのですよね。

【A委員】 難しいですよ。

【B委員】 難しいですよ。そう簡単にはいかない。川崎市だけではできないのでしょいうね。JRも走っているし色々入っているから。県も加味して変わらなければいけないし、非常に大変なですよ。だからどこの自治体でもできてないのですよね、日本では。

【A委員】 その話が直近にわれわれと関係するところで難しいのは、路線の委譲とい

う考え方ですよ。今一応新しい道路運送法のモデルでは、路線は事業者が自由に張れることになっていて、委譲の概念というのが非常に難しいわけで、ですから法律的に見ると、委譲するということは、市バスがやめて、ほかのバス会社が走っている、その場合そのうち他の受けたバス会社さんが、やっぱりこの路線の形がちょっとやりづらいからって変えたときに、それを市はストップできないわけですよ。既に委譲した路線ですからね。その委譲というものの位置づけみたいなものが、なかなか利用者側から見た場合と、委譲された側から見た場合と、市の交通政策の中での位置づけというのがなかなか難しいので、経営サイドとしては、委譲するということはある意味、切り離すということなのだけれども、受けたほうと利用者側が後々それをどこまでサービスが同一レベルで担保されるのかというのは、実は市当局を離れた話になってしまうのです。それは、委譲した時点で、それは、本来は公共交通政策の分け方の中で、それなりに目配りは補足しなければいけないのだらうと、そういうことですね。

【座長】 ほかに何かございますでしょうか。

どうぞ。

【D委員】 収支が悪くて営業係数が悪い路線をとってくださいと言っても会社としてもいただけない話になってしまうでしょうね。でも市民の足として必要だとすれば、どういうスキームで維持するというのは、やっぱり一般会計なり、別の次元からのアシストがないと答が書けないですよ。特に民間の事業者もこれから先を考えますのに、かなりだんだんこの採算の悪い路線から切っていくかざるを得ないと思いますよ。料金改定はある程度やるとしても、そんなに路線も持っていられない。どうしても絞っていくかざるを得ないという状況がくる。一方では、市民生活というか、生活するためはまだ必要性っていうのは、ごく少数の方の足を守るという姿勢が明確になってくるでしょうから、今A委員がおっしゃったように、これは一般会計というか、市長事務部局のご判断でしょうけど、何かやっていかないと、たしかに、だんだんそういう部分がより明確になってきているような気はいたしますね。われわれも経営サイドから言いますと、余裕がなくなっています。この運賃改定という問題が、なかなか単純には答えられないですけれども。

本当にこのオイルが上がったときに、これもかなり異常な上がり方をしていますし、これはそんなに下がるとは思えない、まあある程度織り込んでいらっしゃるのでしょうけど、そういうことも議論になっていくでしょうけれど、運賃という部分とのかかわり合いで、企業努力はぎりぎりまでやらなければいけない、もう民間並みと遜色ないところまで持つ

ていく、でもその前に足らない部分はお客様の運賃という世界か、行政路線であれば補助金という制度をもらうか、それしかないわけでした。そういう運賃という問題に今回触れるのがいいのか。まあ収支改善という部分で、これでやっていけるのであれば、運賃という問題はいいのですけれども、そういう市民のご負担ということも、それなりに、やることをきちんとやるということを前提にして、もしも健全経営をやって、市民の足を今後とも守っていくということが前提であれば、必要経費を運賃という部分で、ちょっと触れるようなことも必要になってくるのかなという気もちょっとするのですけれど、今、路線は、運賃問題は全然そこに核として残っていないですよ。頑張ろうだけの話ですよ、2000円でね。

【事務局】 軽油の問題は、全国的な傾向で、他の公営交通のお話をうかがっているのですけれども、皆さん危機感はかなりお持ちなのですが、今すぐ自分のところから運賃どうこうという提案というのはお考えになっていないみたいですね。収入の状況をよく見たい、というご意見なのです。それが大勢でございます。

【A委員】 我々は一応第三者機関なので、形式的に、じゃないのかもしれないですけども、やはり、その飛行機がサーチャージ通っているわけですよ。考えてみれば飛行機の方が会社数が少なくて、独占力があるところが、正々堂々と運賃値上げというやつで、サーチャージで実質的には値上げしているわけですよ。だけど、ある程度厳しい状況とか公共交通のところでは、本来はコストが上がっているものを反映できないような状況になっているわけですね、公共交通という名のもとにおいて。なので、そのところ、本来は、まず運賃のありようみたいなものは見直しの議論がどうしてもほんとうは必要なのです。それは一斉値上げすると、これまたカルテルだとか言って怒られてしまうのですけれども、2000円が2100円なり、2200円になるというのは、ある程度少し議論をしないとイケないのだろうと思うのですよ。

そのためにはやはり理論武装が必要で、この前ちょっとタクシーの話をすごく聞いて思ったのですけれども、大体タクシーなんてローカル交通なのになぜ物価安定政策会議（国の会議）が東京のタクシーの値上げがどうのこうのということを言うのが本来いいのかどうかというのはあるのですけれども、やはり20年くらい前に比べて、物価のCPIに占めるタクシーの比率って2分の1以下になっているのですよ。で、今バス運賃も恐らく、CPIに占める割合って低下してきていて、そういう意味ではその物価に対するインパクトは昔に比べて小さいはず、にもかかわらず昔と同じように規制をやるのか。あるいは、

規制緩和という競争のもとで、運賃は低廉に抑えておかねばいけないのか。いや、コストを反映させて上げるべきかもしれない。しかし、いや、環境問題で、そういうことはしてはいけない、それならば環境問題という全体の問題なので、それをどう考えるのか。

軽油とか、ガソリンの値段が上がって、今ガソリンの値段って大体倍になりますよね。倍になったということは、国税当局から見ると、ガソリンにかかっている消費税は倍になっているわけですね、税収が。これまでは大体5000億くらいだったのが、恐らく今年1兆円くらいになるはずだと。ガソリン代が上がってみんな庶民は困っているのに、実は税当局は物価が上がった分だけガソリンにかかっている消費税が上がってうはうはしているとも言える、そういうものって、歓迎する議論って恐らくあるかもしれない。恐らくいろんな側面が、今後公共交通というものによって出てくるので、それはやっぱり別途目配りをする必要があるのだと思うのですよね。ちょっと、この話から随分飛んでしまうのですけれども。

【座長】 確かに飛んでしまいますね。そろそろ終了の時刻なのですが、大きな話が出てきてしまいました。

【C委員】 ただ、やっぱり運賃をどうするか、どう考えていくかっていうのは、触れなければならない問題だろうと思います。やはり、基本的に収入は運賃から上がるわけですから、それを経費やなんかとのバランスの中でどう考えていくか。実際に改定するかどうかはともかくとして、経営改善という中で運賃をどういうふうにこれから見ていくかというのは、やはり議論する必要のある問題だろうと思います。

【B委員】 いろいろ難しい問題であります。運賃の改定を前提に立ち上げた検討会ではないわけですから、個人的には、今回はあまり触れたくないですね。では、我々の最終的な「まとめ」の中に、それについて全く触れないかどうかというのは、なお議論の余地があるというか、我々が次回「サービスの水準」の話をして、その後「まとめ」に入っていかなければいけないと思っていますが、その「まとめ」の骨子案を文章化していくときに、これだけ油の値段が上がっているという段階で、たとえば「経営健全化」絡みの話の中で、コストを削るとか、そっちのほうの努力はもちろん非常に重要だと思います。それから増収努力も必要だけれども、それと合わせて全体のバスの運行にかかわる経費の中で、油にかかわる費用が占めるウエートがどれくらいであって、それがどれくらい上がったときに耐えられないというか、そういうことはあり得る、みたいな書き方はできないことはないと思うのですね。それはすぐに値上げをしようとか、そういう議論を我々の「ま

とめ」の中で書くことではない、というふうに思っております。私は個人的にはそれくらいのところまでとめたいなと思っておりますけれども、その辺のところは文章化するときに、また皆さんのお考えをいただきたいというふうに思っています。

今回は「サービスのスタンダード」の話に絞ってやりたいと思います。もしそれで時間が余れば、もう一回、「経営健全化」の話についてもご意見いただいてもいいかなと思いますが、主なところは「サービスの質的な話」ですね。いかに向上させるかとか、利用者の声をどういうふうに吸い上げるかとか、経営に反映させる仕組みとか、その辺の話です。それで、サービスの話のときは、特にできるだけ「数値目標的なもの」を持って行って、今はこうだけど、5年間でこういうところまでは努力をしたい、いろいろ始発の話も終発、時刻表の話もあるし、それからラッシュアワーとか、オフピークの時間帯における便数の何分おきにバスが来るのか、そういう点でもどういうふうにしたらいとか、いろいろあり得ると思いますね。それから、JRの時間、特にラッシュアワー等々の時間とか、終発、終電車の時間が変わってきたら、それに合わせてこっちのバスの、駅につなぐバスをできるだけ利用者の利便に合うように直すとか、いろいろなことがあり得ると思います。かなり具体的な話になってきますが、それ非常に重要だと思います。具体的なところは具体的なままでまとめていったほうが、市民の方がお読みになるときによくわかってもらえるし、我々がどういうことをやったのかということも理解していただけるのではないかと思います。ですから、この「サービス」の話はできるだけ具体的な数値を出したり、いろいろ路線についても、できればいろいろ市民の方のご意見をいろいろ承りながらやっていきたいというふうに思っています。

【座長】 それでは、時間もまいりましたので、他にないようでしたら本日はこれで終わりにさせていただきたいと思います。

どうもありがとうございました。