第6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8月4日(月) 10:00～12:00

場 所：川崎市教育文化会館 第5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、長田委員、
弾塚委員 (欠席：野上委員、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：1名

議 題：答申骨子案

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)：

～ 座長から答申骨子案の意図について説明 ～

【座長】 以上です。ご質問、ご意見お願いいたします。

【A委員】 非常にうまく流れがとらえられていると思います。特に4番の「市バス事業を取巻くその後の環境の変化」ですが、この辺の分析は、非常に的を射ていると思います。それと、私も以前から言ってきた「管理の受委託」ですが、受委託ありきではないという話がきちんと出ているのが、非常にありがたいと思っています。そういう意味で、全体としてよくまとめられていると思うのですけれども、いくつか気になるところがあります。

1つは3番の「ニュー・ステージプランの評価」の(3)サービス向上・増収策の中に、いわゆるコンプライアンスの推進というのがあって、これは必ずしもサービス向上・増収策という項目の中に埋もれさせる必要はないのではないかと思います。つまり、安全にかかわる問題というのは、今、業界でも一番注目されているところでもありますし、世間一般でもバスに対して、今、一番注目されている問題ですので、新しい項目として(3)か

ら独立させてもよいのではないかと思います。同項目にある「サービスの向上」や「お客様の声の反映」、「提案制度の改善」などとは、中身も若干違うと思いますので。

もう1つは、5番までの書きぶりは非常に独特といたしますか、的を射ているのですが、6番以降はわりと平凡な感じがします。これまでの議論の中で、せっかく色々な、ある意味ユニークな発言も出ていますので、例えば以前にB委員が、お金が足りないのであれば、また、公共交通が環境の負荷が小さいということであるならば、環境のほうからお金を引っ張ったらどうか、という話をされていたと思いますが、そういうことであるとか、あるいは、私も具体的に「車両のコストに関する再検討」みたいな話をしたことがあるかと思えますけれども、そういった、他では出ない、この検討会独特の発言というものをもう少し生かしていただけると、読むほうにも非常に印象が強いのではないかという気がしました。

もう1つは、資料の「市バスが取り組む『お客様サービスの向上策と利用促進策』について」ですが、例えば、「バス車両の多客対応」ということで、「バリアフリー新法に適合したワンステップバス等の導入」と出ています。これは、私には意味がわかりませんが、普通の人が見たときに、「なぜワンステップバスなのか」といった説明が書かれていないと、どういう意味かわかってもらえないのではないかと思います。このように、わかっている人の書きぶりになっているところがありますので、この辺はもう少し、誰が見ても「なるほど、こういうことか」とわかるような文章にしたほうがよいのではないのでしょうか。

【座長】 ありがとうございます。

もし、「安全性」や「コンプライアンス」の問題を独立させるのであれば、やはり(3)の「サービス向上策」とは非常に近い性格なわけですから、(3)に続く(4)として抜き出すという手はあると思います。これは皆さん、いかがでしょうか。

【B委員】 おっしゃるとおりで、違うものは違うカテゴリーに、というのは当然なのですけれども、「ニュー・ステージプラン」の目次に沿っているのであれば、このままでもよいのではないのでしょうか。

【事務局】 ニュー・ステージプランでは、この4つの項目に整理されておりまして、サービス向上・増収策の中に、より広い意味でのサービスということ、接遇改善ですとか、バリアフリーですとか、安全も入っております。この形に整理させていただいたのですが。

【A委員】 ニュー・ステージプランに沿ってということであれば、確かにそれはそう

なのですが、今、安全というものが重視され、これ以降も特に重視されつつあるということからすると、必ずしもこれに準じて評価するのではなく、新たに項目を挙げてよいのではないのでしょうか。

【座長】 それから、6番以降の書き方の中で、今までのユニークな発言や、より具体的な発言などを「骨子案」の中に取り込めていないという話でしたが、先ほどのバス車両のコストの問題など、そういったことは書き込んでいきましょう。

それから、過去のB委員の発言で「ラッピングバス」の話が何回かありましたけれども、それもここにありませんから、さきほどの公共交通の環境保全効果への寄与の話なども合わせて、9番の「公共負担のあり方」に書けるようであれば書きたいと思います。

それから、「資料」についてのご意見、もう少しわかりやすく説明を加えてほしいということですが、これはそのとおりだと思います。

ほかにどうぞ。

【C委員】 まず、(1)バス運行の改善策の一つ目に「路線の委譲」がありますが、普通に市民の方が見たときに「委譲することが改善になるのか」と疑問に思うのではないのでしょうか。もちろん我々にはわかるのですけれども、どういう考えで委譲というものが改善として位置づけられているのか、一言ぐらいあってもよいのかと思います。ニュー・ステージプランの評価のところですから、あまり細かくは書かなくてもよいのかもしれないけれども。

それから、その下の「不十分だった項目」ですが、この4行を読むと「非常に頑張った」と読めてしまいます。もし書くのであれば、何がどう不十分だったのか、だから次にどうするのか、というところにつながるように書いたほうがよいと思います。さきほどの「コンプライアンスの推進」の話もそうですが、4ページでは実施できた、頑張りましたとあるのに、5ページでは事故削減目標は未達成とあります。これは、私の理解でいくと、交通局の運転手さんはものすごく頑張っているのだけれども、色々あって未達成だった、ということだと思ってしまうのですが、こう書いてしまうと、努力不足だったみたいに思えてしまいますよね。そうではないのだらうと思いますので、自分たちの側にまだ非があるのだというところであれば、書けるところは書いたほうがよいと思いますが、そうではないところは無理して書かなくてもよいのではないかと思います。

次に、9ページの4行目あたりに「民営バスではできない公営交通ならではのサービス水準」という言葉があって、すごく引っかかっているのですが、もともと民営バスと競争

して、相手をつぶすとか、そういう発想でやっているわけではないですよ。むしろ民営バスにはそれぞれのエリアがあって、場所によっては共同運行してバランスをとって行くわけですよ。そのときに、なぜ「民営バスではできない」ということをわざわざセクションの冒頭に言わなければいけないのかよくわからないのです。読む人によっては、喧嘩を売っているように読めてしまうので、もう少し違う日本語があるのではないかと思います。それから、類似の表現で、10ページの下から5行目にも「民営バスとは異なる…」とありますよね。このスタンスは人によって違うのかもしれませんが、私としては川崎の様子を見ている限り、非常に上手にバランスをとってやっていける素地があるし、やっていらっしゃるし、そういう方向でこれからもうまくやっていくのだろうと思っていたので、少しこれは書き過ぎているのではないかと思います。

また、これも類似のもので、12ページの「総合交通政策の策定」のところですが、総合交通施策における公共交通として、その中にバスがあって、その中で先ほどから申し上げているように、地域的なものとか色々な経緯があって、民営バスと市バスがあるということだと思うのですが、それと公営バスとしての意義というのをどう書き分けていくのか。私としては、もし川崎市が総合交通政策をつくるのだったら、市のバスというのは全体でこうなのだ、というのがまずあって、そのうち市バスが担うところ、民営バスが担うところはこうだ、というのが出てくるのだと。

【座長】 そうですね。

【C委員】 そうであるのならばかまわないのですが、「位置づけを明確にし、公営バスとしての意義に応じて」というところがこれでよいのかどうか、少しご説明いただければと思います。ぱっと読むと少し引っかかってしまうなと思いました。

【座長】 なるほど。ありがとうございました。

まず、3ページの冒頭に路線の委譲の話があるけれども、これは「バス運行の改善策」なのか、というお話でしたが。

【B委員】 バス運行による収支改善策、ということですよ。

【座長】 そうですね。ですから、ここに書いてもよいけれども、書くのであればもう少し説明を加えて、なぜこれがこういうことなのか、ということですよ。

そうでないと、普通に考えれば、時刻表の見直しとか、利便性の向上とか、そういうことが「運行の改善」だと思いますからね。

【C委員】 B委員がおっしゃったとおり、収支の改善策ということであればよいので

すよね。書き方を「2路線を委譲してこれだけ収支を改善しました」といった感じにすればよいと思います。

【B委員】 そうなのですが、の不十分だった項目のほうは、サービス水準のことが書かれていますので、視点、見方をしっかり提示されて、書き分けたほうがよいと思いませんね。

【座長】 ありがとうございます。

今も関連した話がでましたが、不十分だった項目の書き方については、もう少しわかりやすく書いたほうがよいというご意見のとおりではないかと思います。

それから、「民営バスとは異なる市バスの独自性」というような表現についてのご意見ですが、これについて、何か事務局としてはコメントとかありますか。

【B委員】 過去の検討会でも、サービススタンダードの議論のときに同じような話がありましたね。「民バスと競争するという姿勢が出過ぎ」という話。そんな話をモデレートされている部分はあるのですけれども、この表現の見方については、少し議論が分かれると思うのです。

【座長】 読み手によって感じ方が異なりますからね。

【B委員】 そうなのですけれども、そこで私はそれに関連して1つ質問したいのですが、これは答申ですよね。答申というのは本来諮問文と対応しているわけで、誰に出すのかという話なのです。

【座長】 それは市長ですね。

【B委員】 ですので、市長さんに対して出す場合に、市バスというものはどういうものかということ意識させるとすると、民バスとの間のことに関して、公営バスの重要性を強調するような形で書いてあるのかとも思うのですが、一方で、市長ということは市民の代表ですので、市民全体がお読みになる場合に、法人も企業市民としてあるとすると、民バスさんに対してどうやって配慮するかという話もあるので、少しご検討されたらよいかなというふうに思いますが、私には喧嘩を売っているようには読めなかったです。

【座長】 おとりになる内情も色々あるのでしょうかけれども、もう少し文章として検討してみましよう。

ほかにどうぞ。

【B委員】 6ページに財政健全化法のことを書いてありまして、20%を超えた場合、経営健全化計画の策定が義務づけされるということですがけれども、これは義務づけされた

らいけないのだということが前提の文章なのですね。これは本当にそういうことでよいのか、ということなのですから。

【座長】 色々な制約があって、締めつけられますからね。

【B委員】 その辺の説明は、市長に出す文書なのでよいのかとは思うのですが、それを受けて11ページの8番に「資金不足額が約12億7,700万円となり、財政健全化法が適用されない見込み」と書いてあるのですけれども、これは12億円資金ショートが生じるけれども、財政健全化法が適用されないのでよかった、ということなのですかね。財政健全化法が適用されないことが目標のように読めるような気がしまして。

【座長】 どこの自治体でも、これに引っかかると不名誉ですからね。色々制約がかかりますし。

【B委員】 バス政策、公共交通政策としては、それは本心ではないような気がしまして、文章化するとき少し手を加えていただければと思いました。

【座長】 確かに少しわかりにくいですね。

【B委員】 それから、7ページに新たな管理委託の手法について書かれていますが、これは具体的にはどのようなことでしょうか。

【事務局】 現在、管理の受委託は民間委託でやっております、基本的にはそれをベースに考えておるのですが、子会社をつかって、そこにある程度の人間を採用するという手法も、検討の1つかと思っています。

【B委員】 なるほど、わかりました。とするならば、それは具体的に書かれたほうがよいかもしれませんが、刺激が強すぎますかね。

【座長】 あまりこのこと自体については、議論していませんからね。

【事務局】 子会社をつくることを決心したということではなく、他都市で実際におやりになっているので、そういった手法も今後考えていくべきではないかと考えております。

【B委員】 わかりました。

それと、9番の「公共負担のあり方」と、10番の「総合交通政策の策定」ですけれども、おそらくこれは順番が逆だと思うのです。まず、総合交通政策の話があって、それが確固としたものになった後に、市がどれだけの負担をすべきかという話なので、9番と10番の順番は逆のほうがよいのではないかと思います。ただ、それはマクロからの接近なので、本来交通政策というものがあって、その中で公共交通政策を位置づけて、バスのありようというような順番だとすると、そういう順番のような気がするのですけれども、む

しろそうではなくて、マイクロというか、ミクロのほうから、市バスの話を考えながら順番に上がっていくとすると、この順番かなという気もいたしますが。

【D委員】 私はこの順番でよいと思います。マクロとかミクロの話というよりも、実行可能性の観点からいったら、9番は市の中でおさまる話ですが、10番はやろうと思ったら県とか色々なものが巻き込まれるわけですから。「それができないと公共負担はできない」と言われると困るので、9番を先に持ってきているのです。

【B委員】 わかりました。

それから、10ページの最後に、この前お話しした駐輪場関連のことが少し書いてありまして、今、D委員もおっしゃった総合交通政策とも絡む話なのですが、これは市長への答申であるとする、市長部局がやるべきことを、もう少しバスのことを考えなさい、そんなに冷たくしてもよいのですか、ということも含めて書いたほうがよいような気がするのですよね。ここには、まちづくり施策との連携という話になっているのですけれども、お金は使わなくても、色々工夫できることがあるような気がするのです。書き方は難しいと思うのですが。バスの視点から書いていると、バスのほうが連携しましょうという話になるのですけれども、市のほうから見たら、市の政策がバスに協力しましょうという書きぶりになりますよね。本来、市長が読むべき文章としては、どうなのでしょう。その辺が非常にわかりづらい、書きづらいところがあると思いますけれども。

【C委員】 7番は「交通局が何をするか」ということですよ。ですから、今先生がおっしゃった話は、市バスをよくするために、川崎市でいえばまちづくり局や建設局もこういうふうにあることができるのではないか、ということがどこにも書かれていないということですよ。

【D委員】 そうなのです。ですからそれは、総合交通政策のところを書いたらよいのではないかなと思っていました。

【C委員】 ただ、さきほどの順序からいくと、総合交通政策の前の段階でも、例えば、まちづくり局が環境的な空間整備をするところでもう少し何かできるかとか、あるいは建設局が都市計画道路の整備をしていく中でバスともう少し連携することはできないかと。そうすると、バス停付近に駐輪場もつけれないかという話は、総合交通政策の一段前になるのではないかと思います。これは、9番と10番の間ぐらいに入るのではないのですかね。

【D委員】 今のことは、7番の中で書いてもよいですよ。

【C委員】 書いてもよいのですが、7番ですと交通局が主体になりますよね。

B委員の意図は、おそらく市の中の別の部局なり、もう少し違うところからバスに向きなさいよ、というメッセージを出せないかということだと思いますので、7番ではないのではないかと思います。

【B委員】 もし、今、D委員がおっしゃったように、10番の総合交通政策は県なども含める広いものだとすると、そうではなくて、市が独自でバスに関してもう少し何か取り組む、というような話なのですが。

【D委員】 色々、バスに協力とか支援をしなければいけないという話ですね。

【B委員】 あるいは、市長から警察署長に、信号システムをもう少しバスに優しいようにするべきだとか、そういう働きかけをするという話は、9番と10番の間に少しあってもよいかもしれないと思うのです。

【D委員】 そうなると、新しい項目をどういうふうに立てていくかですが、書くのが大変ですね。

ですから、今の7ページの駐輪場のことでいえば、その辺でバス事業としても、もちろん主体的に色々やるけれども、それをさらに市全体でバックアップするようなことも必要だ、という認識をさらっと書いたらよいのではないかと思います。他にも色々な項目について、停留所の話もそうでしょうし、そういうことを要請して、市のほうが協力すべきだと書いてもよいわけですよ。この答申は交通局が出すのではなく、我々、検討会が出すわけですから。

【B委員】 そういう意味では、政策提言の場合、誰がやるかといいますか、主体というものが重要ですので、私は項目立てして強く言いたい気はするのですけれども。

【D委員】 お気持ちはわかりますが、ただ、独立の項目を書くとなると、同じ市の中の交通局なわけですから、交通局に対して一般市長部局が色々バックアップや協力をするのは当たり前の話であって、それを書こうと思うと、色々な項目について書かなければいけないのではないですかね。

【B委員】 それもありますね。あるいは、そういう答申の場合は、相手部局のほうの、一応、内々のご承諾も必要なので、色々面倒な話になりますかね。

【D委員】 それは別に、そこまで考えなくてもよいと思いますけど。我々は自由に言ったらよいと思います。

【A委員】 新たな項目を立てないでということであれば、10番の「総合交通政策の

策定」の1ポツの最後のところで「まちづくりや福祉、環境施策などと密接な関係がある」と述べているわけですから、これに関連づけて、総合交通政策の策定というのをあまり狭い意味でとらえず、次のポツあたりで今おっしゃったようなことを入れていくという方法もあるのではないのでしょうか。C委員がおっしゃったように、やはり7番のところは交通局の取り組み部分なので、7番に持っていくよりは落ちつきがよいかと思います。

【C委員】 今、A委員がおっしゃったように、総合交通政策の策定としてしまうと、やはり狭い意味になってしまうので、市全体の総合的な取り組みというのを大枠にして、それぞれの部署の話であるとか、あとは、総合政策のこともきちんと書くということでしょうか。

【座長】 両方を書けるような表題にすると...それがよいかもかもしれませんね。少し考えてみましょう。

【D委員】 ついでに少し申し上げておきますと、10の総合交通政策のところに書いていないことがあるのですね。それは市バスのことしか書いていなくて、やはり、総合交通政策とかまちづくりとかが絡めば、これはもう、広く公共交通全体と言いますか、つまり、JR、民鉄、民バス、そういうものを全部ひっくるめた、そういうものの調整や協力体制が必要だということなのです。「マイカーに対して」というようなことが欠けているのではないかなということ。それから、やはり、さきほどの県とか一般市長部局等々の連携とか協力というのが必要だということ。この2つのことが書かれていない感じがしたのですね。

ですから、今のことも関連して、もう少しこの辺を、表題ももっと広くして、一般市長部局からの交通事業に対する支援とか協力体制をもっと強化すべきだということと、総合交通政策と、2つのことをあらかわすような表題にするとかですね。そういうふうに改めてみたいと思います。

【A委員】 11番の「まとめ」、14ページの最後のポツのあたりにも、今のことはもう一度触れられる話かという気がしますけれども。

【座長】 あわせて考えてみましょう。

ほかにどうぞ。

【B委員】 D委員のご提案の14ページの経営審議会の話ですけれども、私はよいことだと思います。ただ、具体化する場合には、位置づけ、つまり権限と責任の話が絡んでくると思うのです。しかも常設というと、専任のスタッフがいるのかどうかも含め、審議会委員というのがどういう位置づけなのかとか、色々な議論があるような気がするのです

ね。

【D委員】 今、B委員がおっしゃったことで、権限を具体的にしようと思えば、例えば、神戸市では既に何十年もやっていますから、ああいうところの先進事例を見たらよいと思いますね。

それから、キーは諮問機関ですから、常設の場合は予算、決算が必ず出ますね。ですから、年2回ぐらいは必ず集まります。そのほかにもし運賃の値上げとか、今回のような事業の方向性とか、中長期の問題とかがあると集合がかかりますね。メンバーは神戸市の例を挙げますと、かなり大きいです。20～30人いるのではないのでしょうか。そして、自治体によって違いますが、議員を入れているところがあります。例えば尼崎市では、議員が正委員として数人入っています。神戸市の場合は、議員は参与となっています。正委員ではないから挙手はできないのですね。発言はしてもよいですけども、少し弱い立場で議員が入っています。つまり、市民の声を参考程度に聞けるようにということですね。私は、入れるのであればそのほうがよいと思います。そのほかにも正委員には、学識経験者や消費者の色々な団体、労働組合関係とか、あるいは商工会議所等の関係とか、まちづくり、社協の方とか、色々入っています。これは諮問機関ですから、何か問題を与えられたときに、それに対して意見をまとめてお答えします。もし、非常に難しそうで、全員集めて議論をするのが大変な場合などは、専門部会や小委員会もつくることができます。あるいは、審議会以外のメンバーをお招きして、ヒアリングというか、何かそこでプレゼンテーションしてもらうような機会も持てます。

【B委員】 そうなのですが、この文章の前半のものは、管理の受委託のみに関する第三者委員会ですよ。

【D委員】 そうです。評価委員会ですね。

【B委員】 それに対して、後半のものは、バス事業の経営に関して審議するのですよね。

【D委員】 そうです。もっと広い意味ですね。

【B委員】 D委員がおっしゃった、議員さんが入っている場合というのは、経営の問題では、むしろバス事業全体とか、公共政策みたいな部分もあったりして、つまり、仕事の範囲がかなり負担のような気もするのですよね。そういう意味では審議という言葉は少し強いのではないとか、経営だけでよいのかとか、いや、むしろ経営だけに絞ったほうがよいのかとか、色々なことをこの文章を見て考えたのですね。そういう意味では外部の

チェック、あるいは市民の声の反映とか、色々な目的があるのだと思うのです。管理の受委託に関していうと、かなりテクニカルなものを外部から意見を聞きましょうという話ですし、経営審議会になると、もう少し広いような気もして、それがあまりにも広すぎると問題のような気もしまして。その辺のイメージを少し固めたほうがよいのか、あるいは固めないほうがよいのかという、外部の意見を聞く機会を色々な方式で取り入れるべきですというような、あるいは外部の意見等のノウハウなのですかね。ノウハウの取り入れなのか、意見の取り入れなのか、その辺、少し整理されたほうがよいかなと思いました。

【座長】 この「審議会」という言葉を入れる、入れないはどうですか。経営をとるかとらないかにしても、要するに審議会的なものが要るのではないか、というようなことをここに書くことについてですけれども。

【B委員】 審議会のイメージが人によって違うのではないですかね。

【C委員】 「情報を絶えず外部に公開し、審議する」ということは必要だと思います。ただし、それを「常設の」とか「経営審議会」と言ってしまうと、B委員がおっしゃったように、人によってイメージが狭く、しかも、ぶれるような気がするのですよね。ですから、例示として言うか、あるいはそれを言わないで「公開審議をするような仕組みが必要である」くらいにしておいたほうがよいかなと思いました。

【座長】 それがよいですかね。では、ここはそういうふうにしましょうか。

もしほかになければ、本日はこれで終わりたいと思います。

どうもありがとうございました。