

## 第7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26日(火) 10:00～11:30

場 所：ミューザ川崎シンフォニーホール 研修室2・3

出席者：

<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：太田委員、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：4名

議 題：答申案

議 事：1 開会

2 資料説明・・・・・・・・・・事務局から資料読み上げ

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す。答申案を全文読んでいただきました。

この案に至るまでに、他の委員の方からいろいろご意見を承りまして、それをこの答申案の中に入れるか入れないかということを事務局と私とで議論して、本日の最終版に至っているわけです。その経過を若干申し上げておきたいと思います。

まず、A委員からこういうご意見をいただきました。答申案の中で、「少子高齢化」や「少子高齢化社会」という言葉が出てきます。それから、「高齢化」や「高齢化する」といった動詞としても使われています。これについて、国連、正確にはWHO、いわゆる世界保健機構の定義によると、総人口に占める65歳以上の比率が7%の状態を「高齢化社会」というそうなのです。それから、さらにこの比率が倍の14%になると、これは「高齢化社会」ではなく「高齢社会」といい、さらに21%になると「超高齢社会」というそうです。我が国はというと、すでに21%を超えているということなのですね。ですから、このWHOの定義に従って、「超高齢社会」としたらどうかというアドバイスをいただきました。

答申案の作成当初、「高齢化」や「高齢化社会」というものを非常に常識的な、一般的に

使われるものとして、きちんとした定義のあるものとして考えていませんでした。せっかくそういうご意見をいただいたのだから、「超高齢社会」という言葉を使ったらどうかということを事務局に申しました。ただ、A委員も「高齢化する」といった動詞として用いる場合は、そのままでもいいのではないかとおっしゃっておられましたので、こちらについては、そのままにしてあります。

それから、B委員からこういうご意見をいただきました。これも言葉に関するご意見なのですが、答申案の中で「総合交通政策」、あるいは「総合交通計画」、それから「総合交通施策」という3つの言葉が使われているけれども、この3つはそれぞれ意味が違うということなのですね。私としては、さきほどの「高齢化」、「高齢化社会」と同じように、総合交通「政策」あるいは「計画」の2つの言葉については、いわゆる学会等で広く合意されたような定義はないと思っていて、実際に他の自治体では「計画」と「政策」の両方を使っていたりするのです。ですから、これは「計画」でも「政策」でも、どちらでもいいなと個人的には思っておったのですが、B委員のお考えでは、これは違うということでした。

そこで私も少し興味を持ったものですから、事務局を通じてB委員に3つの言葉の違いを聞いてもらいました。それに対する答えは、政策は「policy」、計画は「planning」、施策は「measure」ということでしたが、これらの意味もまた色々あるのでしょうか、これだけではわからないなど。B委員の意見としては、「総合交通計画」で統一していいのではないかということでしたが、別に「計画」でもいいのですけども、私の個人的な考え方では、「施策」は別にして、日本語としての「政策」と「計画」との違いというものを常識的に考えると、「政策」のほうが上位にあるのではないかと思うのです。「政策」があってから、「計画」ができるのではないかと思うのです。ただ、統一はしたほうがいいと思いましたので、事務局と相談した上で、「政策」、「総合交通政策」という言葉に統一させていただいています。

それから、C委員のご意見です。これは、第6回検討会でも関連したご発言があったかと思えますけれども、この答申案の中では、「経営の改善策」と「お客様サービスの向上策」が対になっています。これは第1次検討会の「まとめ」でもそのように使われているわけですが、「お客様サービスの向上策」、いわゆる「サービス」の中に、「安全性」というものも重要なものとして入れているわけです。

これに対してC委員のご意見は、近年、特に安全性がクローズアップされていることが

ら、「サービスの向上策」の枠の中に「安全性の徹底」とか、「安全性についての向上」というものを入れておかないで、前回の検討会でのお言葉ですと、「交通事業の前提」というか、安全ということを欠いたら事業の存在意義そのものを失うぐらい重要なのだとおっしゃっていたと思うのですが、順番で言えばもっと前のほうに「安全性の問題」というのを独立して論じたほうがいい、というご意見であったと思います。

これに対して、第6回検討会でA委員は、第1次検討会の「まとめ」の中でそうになっているから、原文というか、前回の資料（答申骨子案）どおりでいいのではないかということをおっしゃったと思いますが、C委員は、これは前回の議事録にも書かれていますが、それはわかるけれども、前回は前回、今回は今回で改めて前に持っていった方がいいのではないかということをおっしゃったと思うのです。それが続いているのですね。

しかし、こういうふうに答申案として取りまとめたのであれば　つまり私と事務局で相談した結果、これまでどおり「サービスの向上策」の中に安全性というものを入れていますから　それはそれで一応了承はしますと。ただし、自分は委員の1人として指摘していて、賛成はしかねるのだから、これについては本日の検討会で一言言いたいというご意見もいただきました。これは当然のことだと思います。この答申の中に取り込まれなくても、議事録というものが残りますし、議事録は公表されますから、その中で、この委員は答申ができるプロセスの中で、このことについては賛成しかねるとか、若干意見があった、異論があったという記録が残るわけですからね。これからご発言をしていただきたいと思いますが、その前に、なぜ私が事務局と相談した結果、「サービスの向上策」の中に留めたのかということ若干申し上げておきたいと思います。

それは、第1次検討会を引き継いでいるということもありますが、それ以外に考えたのは、1つは、第2次検討会においては、「車の両輪」という言い方をしているわけです。まず「経営の改善策」、これはコストの削減、あるいは増収策といったものですが、こうしたお金にかかわる分野の問題に対して、「サービスの向上」、安全性や利便性、時刻表どおりにバスが来るといったものですが、これは対極にあると考えているわけです。つまり例えば、コストを削ろうとして、安全への投資を遅らせたり、削ったりすると事故が起きるわけです。ということは、やはり安全というのは「サービス」の中に入れて、対極として、お金にかかわる「経営改善」があったほうが、色々な問題をより説明しやすいのではないかと思います。

もう一つは、私の個人的な考え方ですが、例えば市の水道事業だって、水の量より安全、

水質というものが非常に重要なわけですね。ですが、実際は、やはり需要とか供給とかいうものがまずあって、そこに水質とかの問題が並んでくる。「水質」とか「安全」だけが特筆して大きく扱われないと思うし、交通事業だけが「安全」をトップに置くというものではないのではないかとこのことを思いました。

こうしたことから、事務局と相談の上、答申案の中では、今までどおり「サービスの向上策」の中に安全の問題を入れることにしたのです。このことについては、機会があれば、また改めていろいろ議論されるべき問題であろうと思います。Ｃ委員、どうぞ。

【Ｃ委員】 「車の両輪」という言葉については、別に何の異論もないので、それはいいのですけども、いわゆる「サービス」の中に、安全という問題が含まれてしまっていることに少しひかかりを覚えたのです。やはり安全というのは、基本的にはサービスを提供する前提になるものであり、ある意味、交通事業者としての決意とでもいうか、そういうようなものであろうと思ったわけです。

そういう意味で、意見として申し上げたのは、安全というものの、あるいは、環境に対する対策のようなものも、いわば交通事業者として、お客様というよりも、まず社会に対する事業の方向性や決意みたいなものの部分であろうと私は考えているわけです。

そうしたことから、独立させたらどうかという話をしたわけであって、基本的な、いわゆる「車の両輪」としてのお金の問題と、それ以外の事業のあり方の問題とを否定するものではありませんので、答申案の構成にあくまで反対するものではありません。ただ、そういう考え方を持っていますので、安全性あるいは環境への取り組みといったものを、今後きちんと、いわゆる川崎市交通局の市民あるいは社会に対する決意表明の形で考えていただければ結構だと思います。そういう意味で、安全性の徹底は、本来的には「サービス向上策」の中というよりは、上位にある大切な問題であろうという考え方を持っていますので、それだけはお伝えしておくと同時に、やはりそういう考え方をすべきであろうと私は思っていますので、申し上げておきたいと思います。

【座長】 ありがとうございました。ほかにありますでしょうか。

【事務局】 実はＤ委員からご意見をいただいております、１３ページの「今後の経営の方向性」、下から９行目ですが、「資金不足額が約１２億７，７００万円にとどまり、営業収益の２０％を超えないため、財政健全化法が適用されない見通しとなる」という表現をさせていただいておりますけれども、Ｄ委員のほうから、もう少し詳しくといいますか、内容としては、７ページに、財政健全化法のご説明をさせていただいておりますけれども、

要は「20%を超えた場合には、経営健全化計画の義務づけといったものがある」ということですが、7ページの下の方、「今後の収支見通し」の中でも、そういった表現をさせていただいておりまして、繰り返しになるのですけれども、そういったことを書いたほうがわかりやすいのではないかというご意見があったのですが、事務局のほうで、前のほうでご説明しておりますので、ここでは省略というか、そういった形にさせていただきたいというお話はさせていただいております。

【座長】      そうですか。ご理解いただきましたでしょうか。

【D委員】      これは13ページに「財政健全化法が適用されない」という言いまわしがありまして、実際、これは正確な言いまわしなのかなと思ひまして、事務局さんに検討いただければ、ということでご連絡しました。その結果、7ページのほうで説明しているので、ということでした。

【座長】      なるほど、前段である程度説明していますからね。

【D委員】      これだけ見ますと、財政健全化法自体は、厳密に言えばどこの地方公共団体にも適用されて、ここで言いたいことは、「財政健全化法に基づく健全化計画を作成しなければならない企業体にはならない」ということですが、ここでは少し簡単な言い方で、「財政健全化法が適用されない」というご説明でしたので、それはそれでよろしいのではないのでしょうかということに納得いたしました。

【座長】      そうですか、ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。

【C委員】      今のことに関連して、少しよろしいですか。

1つひっかかったのは、財政健全化法による経営健全化計画の策定が義務づけられることによって、どんなマイナスがあるかということがこの文章の中だけでは少しわかりにくいので、答申は答申としていいのですけれども、一般に説明する場合には、なぜ健全化団体にならないほうがいいのかというところの説明は必要かと思ひました。

つまり、これは私の理解ですが、健全化法が適用された場合には、交通局で考えるお客様サービスだとか、あるいは市の交通体系の中での市バスのあり方だとかということよりも前に、とにかく収支改善のための施策を経営改善計画としてやっていかなければならない。いわばそういう意味での自主独立性といったことが非常に低下してくるであろうと。そういうことにならないためにも、健全化の適用団体にはならないほうがいいということであろうと思うので、その辺の流れというか、そういう説明ができていたほうがいいなと思ひました。

そういう意味で、１３ページについては、財政健全化法というのがどういうものであって、これを超えるとどうなるかというのは前のところでわかるのですが、それでどういうマイナスがあるかというところが不足しているので、「財政健全化法が適用されない見通し」が、なぜその見通しがいいのかというあたりが少しわかりにくいと思いました。

【Ｄ委員】 財政健全化法のターゲットになる２０％を超えてしまうということは、相当資金的に苦しい状況ということは明らかなのですけども、１３ページで説明されているように、財政健全化法の２０％を超えない見通しであったとしても、「健全性は十分とは言えない」のだと。それで、「さらなる増収努力とコスト削減を図ることを前提に、この収支見通しを一応認めた」と。そして、「さらに自助努力すべき」とありますが、この辺が非常に重要といいますか、私はこれが絶対に必要な文言だと思っていたところです。この収支見通しだとしても、決して楽ではないということが言えていれば、健全化法を適用されるとういう問題があるとかということの前に、ここでかなり大事なことが言えているのではないかと思うのです。

【座長】 そうですね。健全化法云々というのは、国との関係というか、これができる前は、一般会計は一般会計、公営企業会計は公営企業会計だったのですが、それが一体として連結ベースでいろいろ考えようみたいなことを言い出して、だんだん国からの引き締めが非常に厳しくなっていて、だから今おっしゃったように、この法律が適用される適用されないに関係なく、本来、バス事業としては当然厳しいわけですし、それは２３ページの収支見通しが第４回検討会に資料として出たときに、各委員からそういう意見があったと思います。この見通しで一応いけると思うけれども、それでも相当頑張らないと厳しいのだということ、検討会としては、一応これを認めるけれども、さらに見える努力、見えない努力を頑張らないといけないと。そうでないと、当面の「改善型地方公営企業」として続けていくことは、非常に難しくなるのではないかと、というぐらいまではある程度言っていたと思います。

それから、Ｃ委員がおっしゃっていたことと関連して、事務局と文章を調整しているときに、いわゆる公営企業としての自由度が失われてくることについて、私は「制約」という言葉を使い、「この法律に引っかかると非常に制約が増してくる」というようなことを書いたと思うのですが、この答申案には「制約」という言葉が入っていませんでした。おそらく事務局としては対国との関係等もあって「制約」という言葉を使いたがらなかったのかと思いますけれども。

【E 委員】 2点ほど申し上げておきます。

ひとつは、4ページ中段の(3)のタイトルが「サービス向上・増収策」となっていますが、私は一貫して「サービス向上」と「増収策」は一つの文章というか、言葉として一緒にはならないと言ってきました。先ほどの「車の両輪」からも明らかですが、「増収策」というのはお金の問題です。対して「サービス向上」はお金とは違う問題なのだから、これは同じ一行の文章の中には入りっこないのです。第1次検討会でも同じようなことを言ってきましたから、そのときの答申にはこういう文章というか、文言はないはずですが、それが、どうしてここに入ったのか、事務局に確認したところ、「これは『ニュー・ステージプラン』に入っている」という説明を受けました。実際に入っているのですが、「ニュー・ステージプラン」は我々の目を通っていないのですよ。我々は答申をつくって当局に預けましたが、検討会は常設ではありませんから、実行計画として当局がニュー・ステージプランを作ったときには、我々の検討会はすでになかったわけです。

ですから、「ニュー・ステージプラン」も私のところに送られてきたとは思いますが、「サービス向上・増収策」などという文章になっている。ここから違っていると個人的には思いましたが、そのときはもう検討会はないわけですから、意見は申し上げませんでした。それがそのまま引き継がれているのですね。だからこれは、私は個人的には受け入れることはできない。おかしいと思うのです。その証拠に8ページ、「サービス向上策」と対になるべき「経営改善策」として「増収策のさらなる推進」と書いてあります。

それからもうひとつ、これは別に、それほどおかしいかどうかはわかりませんが、15ページからの「まとめ」に、「本検討会では、『ニュー・ステージプランの評価と今後の経営の方向性』さらに、『新たな経営改善策及びお客様サービスの向上策』について・・・」と書いてあります。これに対して私の意見は、「ニュー・ステージプランの評価」については、第3章でやっているわけです。それから、第6章の「経営改善策」と、対の第7章「お客様サービスの向上策」を第2次検討会のメインとしてやってきました。ただ、第8章の「今後の経営の方向性」については、メインというふうには全然とらえていないわけです。つまり、第2次検討会では、事業の方向性というか、「改善的地方公営企業」、現行の制度そのものをどうするかという議論は、できるだけというか、あえてしないようにしてきたのです。というのは、現行の制度を前提としながら、なおいろいろ改善できることがあるであろうと。そこをもう少しやっていこうと。それは先ほどD委員がおっしゃったことの延長線上なのですね。

ですから、それがどうしてもできない、現行の制度ではもう行き詰まってしまったと。そのときに初めて、今後の方向性、つまり経営形態を変えとか、そういう大きい議論にしなければいけない。第1類型、第2類型、第3類型の議論をしなければいけない。だから、第1次検討会ではもちろん触れましたけど、第2次検討会はそれをベースに引き継いでいますから、できるだけこの問題には触れたくないなと初めから思っていました。そのところがあるものだから、前述の「まとめ」の文章は、『『ニュー・ステージプランの評価』と、『新たな経営改善策とお客サービス向上策』』というのであれば非常にすっきりするのですが、ここに「今後の経営の方向性」という言葉を入れられると、確かに諮問書の中にこの言葉はあるのですが、それほどこの問題を今回議論したわけではないですから、あまりここのところは言いたくないなと個人的には思っております。その辺が少し気になりますが、また機会があれば、そのときに修正したらいいのではないかと考えています。

【座長】 ほかにありますでしょうか。

【C委員】 細かいことで申しわけないのですが、14ページの「公共負担のあり方」の真ん中辺のところに、「行政路線の位置づけや」の後、「公共交通のバス路線の定義づけ」とあるのですけれども、文章として非常にわかりにくいのですが、砕くとどういう意味なのか。

例えばこれが「公共交通としての」という言い方になっていけば、別に文章として問題ないわけですけども、「公共交通のバス路線の定義づけ」というのが、文章として少し変だなということです。

【事務局】 「公共交通としてのバス路線」でよろしいですか。

【座長】 それがいいですね。

【C委員】 ええ、それでしたら意味も通じるし、わかると思います。

【座長】 それでは、もしほかになければ、今のところを修正した上ですが、お手元に出させていただいております答申案を我々の検討会としての答申としてお認めいただけますでしょうか。よろしいですか。

(「はい」の声あり)

【座長】 ありがとうございます。それでは、今ご指摘のあった箇所を修正して、我々の答申としたいと思います。本当はこの場で市長さんをお招きして、お渡しできたらいいのですが、市長さんもお忙しいですし、我々は我々の都合でこの会議の時間を設定してい



ますから、両者がうまく合うことはできず、この場でお渡しできなくて申しわけないのですが、改めて副座長とご一緒に、市長さんにお渡しする機会を持ちたいと思います。

【事務局】     ただいま答申をまとめていただきまして、ありがとうございました。佐々木座長、鈴木副座長、そして委員各位に御礼を申し上げます。

お話がありましたように、今年３月半ば以降、集中的にご審議いただきまして、本日まとめていただきました。これまで、私ども交通局におきましては、第１次検討会でいただきました答申によりまして、先ほど来、議論にございましたニュー・ステージプラン、労使一体となって、職員一丸となって経営改善に努めてまいりましたが、今日の社会のさまざまな環境変化が出たということで、今後とも持続可能な市バス事業に向けては一刻の猶予もない状況にございます。それゆえ、今回検討会でご議論いただいたわけでございます。

今回いただきました数多くのご意見につきまして、早急に新しい経営健全化計画をまとめまして、また、交通局職員が一丸となって、経営改善、それから安全・正確・快適なより一層のバス事業の提供について努めてまいりたいと思います。

皆様方には、今後とも何かとご指導いただくことになろうかと思いますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。このたびはありがとうございました。

【座長】     ご丁寧なごあいさつをいただきまして、ありがとうございました。

それでは、私のほうからも一言、皆さんにお礼のごあいさつを申し上げたいと思います。

委員の皆さんには、非常に広いご見識とご判断に立たれて、非常に有益なご意見をいただきました。おかげをもちまして、このような形で答申という形を整えることができました。厚くお礼を申し上げます。

また、会議の運営についても、いろいろご協力をいただいたことに対しても、お礼を申し上げたいと思います。

本日ご欠席の委員の方には、事務局のほうから、ぜひ１人１人に対してお礼を申し上げておいていただきたいと思います。

それから、事務局に対してもご協力いただいたことに対してお礼を申し上げたいと思います。

それから、毎回、非常に熱心に傍聴の方にご参加いただいて、この場をかりて敬意を表したいと思います。今後とも川崎市のバス事業の良きサポーターとなっていただきたいと思います。期待をしております。

どうもありがとうございました。