

1. 第1回会議では、途中で退席いたしまして、申し訳ございませんでした。また、第2回目におきましても、欠席させていただくこと、申し訳なく思っています。

意見を申し述べる機会が2回も欠落することになりますので、現在手元にある資料をもとに、簡単に意見（主に地下鉄に関して）を述べさせていただきます。資料の読み込みが浅く誤解など多々ある点につきましては、ご寛恕いただければ幸いです。

2. 有識者会議の議論の着地点について

自由に意見を述べることで、市あるいは交通局がその意見を元にプランなどを作成される場なのか、会議として意見を取りまとめ「提言」を行う場なのかで討議の仕方が変わってくると思います（会議として、諸提案に関する政策判断を行う議論を行うかどうか？だと思いますが）、その点を確認させていただければ幸いです。

3. 公共交通の赤字＝不採算について

新線建設をして経営として黒字化するというビジネス・モデルのルーツは1910年に小林一三が阪急電鉄で創設（鉄道敷設と、開発利益を不動産事業等で回収する）したものです。それが我が国の経済成長とうまく重なり、行政からの補助なしで民間企業が鉄道を延伸（実際には様々な補助制度がありますが）して経営を継続することができた理由です。このビジネス・モデルが優れているだけに、鉄道経営の常識（＝利益がでることが当たり前）になっています。

しかし、公営交通では、新線建設（新線建設に関する補助制度はありますが）による開発利益（用途地域の変更や地価上昇、人口定住、諸施設の立地など）は内部化できず運賃収入（沿線の人口や施設立地による利用者増加が開発利益の内部化ですが）とそれに関する付帯収入しかありませんから、利益どころか収支均衡も困難なことは、いわば当然のことです。交通局がディベロッパーであれば新線延伸のめぼしい土地を事前に取得して、状況を見ながら売却することができれば良いのですが。

そこで、一般会計からの支援のロジックとして、例えば固定資産税評価の上昇額を新線効果（一三モデルに対応）として、その 40%程度（新線建設に対する公的補助部分を除く）は交通局に還元されても良いと考えられます。

#### 4. 地下鉄検討の目標

収支均衡など様々なことが気になりますが、地下鉄検討の目的は「持続可能な公共交通サービスの提供」だと思います。

そうした視点から以下の意見を述べたいと思います。

#### 5. 資本コストとオペレーションコストの対策を分けて検討する

健全化策（資料 4 の p.11）では、コスト削減策で、様々な費用削減策が示されているが、「ともかく大変なので費用を減らす」という印象があります。

まずは資本コスト削減策とオペレーションコスト削減策を分けて考える必要があると思います。

資本コストは大変に大きな金額ですから、これで経営計画が大きく左右されます。その議論は極めて重要なのですが、資本コスト削減には公的な支援が不可欠になりますから市民的（あるいは国民的）な納得が必要となります

その納得を得るためには、オペレーションコストが適正なものだという認識を得ることが重要になります（職員の人件費のために、公的資金を投入するのではない…などですね）。そして、オペレーションコスト削減策こそが、交通局の知恵とノウハウが発揮できる部分です。

まずは、オペレーションコスト削減策を明確にした上で、不足分について資本コストからの支援を得るといった組み立てが必要だと思います。

#### 6. オペレーションコスト削減策

ここで書くと煩雑になりますから、簡単にポイントだけ。

まず経営分析ができるように指標を算出する。

○乗務員数（乗務員総人件費）/列車走行<sup>キロ</sup>

○営業担当職員数（営業担当職員数）/乗客数

等々…。委託している分も内数で把握できるようにする。

などの指標を算出して公営だけでなく規模が類似の民鉄等複数の他社と比較して、京都市交通局の現状を整理するとともに、**想定される標準的なコストを把握**する。あまり時間をかけることはできないと思いますから、取り敢えずのデータは「鉄道統計年報」などで公表されているものでも良いと思います。

こうして出した民鉄を含めた標準的なコストに比べると何がどれだけ高いのかがわかります。それを標準的なコストにするための方策として委託や人件費の抑制（p.10にあるように「100人以上の削減を目指す」では根拠に乏しいように思います）があると思います。

現在の「健全化計画（案）」は他社との比較がないので、コスト削減の努力に関する判断ができないと考えられます。

この結果削減によって費用（p.8 の下のスライドにある）が経費と人件費の合算 131 億円以下になることを先ずは市民や議会にきちんと開示することが必要になります。

こうしたオペレーションコスト削減に、運輸収入等収入との差額（p.8 の下のスライド）131 億円に対して、さらに上積みできることとなります（オペレーションコストと収入の差額は収支均衡として±0とする）。

この**上積み分を含めて資本コスト低減化対策に回す**。

以上の内容も積極的に公開する。

## 7. 資本コスト削減策

既にご承知のことかも知れませんが、ここでは書けません。機会があればお話できればと思います。

## 8. 運賃改定を織り込むこと

現在、阪急で河原町～大宮が 150 円、河原町～長岡天神が 220 円に比較すると現在の地下鉄でも、かなりの割高感があります。

地下鉄の必要性が周知され、納得されれば運賃改定は可能かも知れませんが、他の民鉄と比較すると実際に改定が何度もできるとは考えにくいです。

計画からの**運賃改定を織り込むことは再考**することが必要かと思います。

あるいは、**運賃政策を抜本的に変更**してICカード保有者は安く、紙のチケットは高く（例えばロンドンの地下鉄ではオイスターカード保持者は紙にチケットよりも格安で利用できる、というような方策。これはカード保有者を増やすという名目ですが）、することで結果的には市民は安価で、市外からの方は相対的に高い運賃負担となる方策などの工夫の方が良いかも知れません（これについてはアイデアレベルで書いています）。

## 9. 利用者増加策と総合交通政策の必要性

極めて重要（どちらかと言うと、私はこちらが専門）ですが、計画案で3点の施策と「京都力」で平成30年度までに5万人増加というのは、達成できれば良いのですが、これだけでは難しいかと思えます。

地下鉄利用者を増やすためには、もちろん、全くに新規利用者の増加を図ることも重要ですが、より重要なことは既に他の手段で外出している人たちの利用交通手段の転換を促すことです。

そのためには、ダイヤ、運賃、バリアフリーなどサービス水準の向上が不可欠ですが、それは、他の手段からの転換を狙うものである必要があります。具体的にはクルマ、自転車から公共交通への転換方策です。

「歩くまち京都」を実現するためには、**クルマ、自転車などから公共交通への転換を促す「総合交通政策」に取り組む必要**があります。

ですから、**他局・他公共交通事業者とも連携し、全市的に公共交通への転換施策**を展開する必要があります。

これの内容につきましても長くなりますので、詳細は省略させていただきます。

最後に：

文書では書けないことが多々あることをご承知いただければ幸いです。

また、先ずは意見をお知らせすることが重要と思い、移動中に文書作成していますので、誤字脱字など失礼な点が多くあると思いますが、ご寛恕ご容赦下さい。