

第 3 回 京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議 議事録

日 時 平成 21 年 3 月 30 日（月） 15 時 00 分～17 時 00 分

場 所 京都市交通局庁舎 3 階大会議室

議事次第 1 開会

2 議事

（1）地下鉄事業の追加説明

① 資料説明

② 審議

（1）市バス事業の経営健全化について

① 資料説明

② 審議

③ その他

3 閉会

配布資料

資料 1 配席図

資料 2 第 3 回 京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議説明資料

資料 3 第 2 回 京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議 議事録

(委員名簿)

氏 名	役 職 等
◎ 飯田 恭敬 (いいた やすのり)	京都大学名誉教授， 社団法人システム科学研究所会長
位高 光司 (いたか こうし)	日新電機株式会社取締役会長， 京都経営者協会会長， 京都商工会議所常議員
上村 多恵子 (うえむら たえこ)	京南倉庫株式会社代表取締役社長， 社団法人京都経済同友会常任幹事
大島 祥子 (おおしま さちこ)	スーク創生事務所代表， 楽洛まちぶら会事務局
川本 八郎 (かわもと はちろう)	学校法人立命館顧問
木田 喜代江 (きだ きよえ)	公認会計士
木戸 美一 (きど よしかず)	近畿労働金庫常務理事兼執行役員京都地区統括本部長
○ 塚口 博司 (つかぐち ひろし)	立命館大学理工学部教授
土井 勉 (どい つとむ)	神戸国際大学経済学部都市環境・観光学科教授
西村 周三 (にしむら しゅうぞう)	京都大学副学長・経済学研究科教授
南 隆明 (みなみ たかあき)	京都駅ビル開発株式会社代表取締役社長， 京都商工会議所常議員， 社団法人京都経済同友会幹事

◎は座長， ○は副座長

(敬称略)

(議事内容)

開会

出口企画総務部長

(司会：交通局 企画総務部長)

本日、皆様方には、年度末の何かとご多忙の中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

ただいまから、第3回「京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議」を開催させていただきます。

なお、本日の会議でございますが、飯田 恭敬座長 西村 周三委員以上の2名の方々につきましては、所用のためご欠席をされておりますので、ご報告を申し上げます。それでは冒頭、葛西管理者からご挨拶させていただきます。

葛西管理者

年度末のお忙しい時にご出席を賜りまして、ありがとうございます。時間も少ない中、簡単にしたいと思いますが、この後、前回の地下鉄のご議論で少し宿題をいただいていた部分をご説明させてもらった後、今日は市バスについてのご議論を賜りたいと思います。今日を終わりますと、地下鉄、市バス、ひとあたりご意見を頂戴したということで、次回には、できれば中間提言に向けたとりまとめのご議論をしていただけたらと思いますので、よろしく願いいたします。それから本題に入る前に少しご報告をさせていただきたいと思います。先般新聞記事で、京都市が設置している「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会のことについてであります。我々交通局もその中の公共交通ネットワーク部会に参画をしていて、他の事業者の方々と、どのようにすれば使いよい公共交通ができるかを、部会の中で議論を重ねて参りました。そのような中、突然新聞に記事が載ったわけですが、その見出しは「交通局、事業から退場」というセンセーショナルなものでありました。「どうなっているのだ」という驚きやご心配を委員の皆様方にはおかけしましたので、簡単に経過だけを説明させていただき時間を頂戴したいと思います。先程も申しましたように我々交通局は、この部会で民間の事業者と共に参画し、何度か議論を重ねてきました。前回の部会の直前、2日前ですが、部会長の方から7つの具体的な項目についてご提案があり、その2日後の部会でこの7つの具体的な提案について1年以内に実施することを約束しなければ退場にするという状況になってしまいました。我々も部会長ともお話をさせていただきましたが、なかなかお考えが変わられないということで、局内で緊急に協議を致しまして、具体的に、「やります」とお答えできるものと、今の状況の中では、1年以内の実施を確約できないという部分と、事前にこの2つの領域に分けて、回答をさせていただいたわけですが、部会の当日、冒頭から不十分だということで退場をお受けするという経過になりました。我々の部長が3人出席しその場に残って、なんとか用意した意見を申し上げたのですが、結果的にあのような形で新聞に報道がされ

たところでは。

ご提案の7つの項目につきましては、我々としてもしっかりと検討し協議をしながら、実現できるのかどうか、あるいは、実現できたとしてもご利用いただく方の視点と、こういう財政状況の時ですから、経営上の視点と両方しっかり見つめながら、どのようにすれば到達点に届くのかの検討を一つずつ真摯に進めていきたいと思えます。また、いろいろとご指導賜りますようお願い致します。簡単ですが経過のご報告とさせていただきます。

出口企画総務部長

それでは会議に入らせていただきます。本日、飯田座長が、ご欠席のため副座長に会議の進行をお願いしております。それでは、塚口副座長、よろしくお願い致します。

塚口副座長

飯田座長が欠席ですので、私の方で議事を進めさせていただきます。不慣れですがよろしくお願い致します。それでは、審議に入りますが、今回は地下鉄事業の追加説明と市バス事業の経営健全化の説明資料が用意されているので、まず、地下鉄事業の追加資料についてご審議いただき、その後、市バス事業の経営健全化のご審議をお願いします。それでは、事務局から地下鉄事業の宿題についての説明をお願いします。

川本委員

審議に入る前に、今、葛西管理者の方からご説明がありました件ですが、私も新聞を見てびっくりした者の一人ですが「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会で審議している総合交通戦略と、私たちが進めさせてもらっている有識者会議で検討していることは、全く無関係ではないだろうと思えます。したがって、私は先程の管理者のご挨拶で安堵したというか、納得したというか、安心しました。片方はもめているわけです。真偽の程はわかりません。部会に出ていないので、新聞記事からしか判断できませんが、あまりうれしいことではないと思えます。我々は有識者会議で経営健全化の会議をやっているわけで、片方で起こっていることについて、有識者会議として、どのような姿勢で、基本的にどういう考え方をもっているのかをはっきりさせておくことが必要だと思っていました。先程の葛西管理者の見解に大賛成です。新聞記事はセンセーショナルですが、ものの受け止め方は、こうして出た以上は、京都市の交通の在り様、交通局の努力について市民がより関心をもつチャンスだと積極的に受け止めたらどうでしょうか。経過がどうだとか、言い過ぎたから、といえぱきりが無い。これで市民が一人でも多く、京都の交通事業、交通問題に関心をもってもらうという具合に我々は前向きに受け止めて、管理者が言われたように、ここに出ている項目のできることは

前向きに交通局も検討していただいて、それを組み入れながら前に行くという基本的姿勢について有識者会議も賛同であるというか、そういう考え方であるというのを共通の認識にしておいていただければどうかと思います。

塚口副座長

非常に適切なお発言をいただき、ありがとうございます。私たちは、交通局がいろいろと事業展開されている事業の経営改善について議論しているわけですが、いろいろと課題もあるし、解決しなければならない問題も公共交通にはあるわけです。葛西管理者が言われたように、実施可能なものは、どこでどういう形で提案されたものであったとしても真摯な態度で受け止める。ただ、出来ないものは出来ないと言わないと云わざるを得ない。せっかく有識者会議という名前をつけてもらっているのだから、皆様のお立場から、それぞれお発言をいただき、次回、中間提言にまとめ、別途、交通戦略策定審議会で審議されていることと共に、市民にオープンにされていくわけですから、見識のある結論を出していきたいと思っております。それでは事務局から、ご説明をお願いします。

阿部企画課長

それではいつものようにパワーポイントにてご説明をいたしますので、こちらのスクリーンをご覧ください。恐れ入りますが、副座長におかれましては、座席の移動をお願いいたします。それでは、最初に地下鉄事業の追加資料について、ご説明申し上げます。

資料説明

(事務局一略)

阿部企画課長

また、本日も、ご欠席の委員の方からご意見をいただいておりますので、審議後に、ご紹介させていただきます。以上で説明を終わります。副座長の方にお返ししたいと思います。

塚口副座長

地下鉄事業の資料についてご意見・ご議論いただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

(質疑応答)

南委員

- 前回、欠席して申し訳ありませんが、意見として事務局に申し上げたのですが、資料p4の不良債務のところですが。前回の議事録で木田委員からもご指摘がありましたが、この不良債務という概念は、この場面では元利を返済するために民間から短期借入金で肩代わりしてもらったものが不良債務という概念で表示されていると思っております。この、短

期借入金は一年以内に返済するという条件で、それを積み重ねて 300 億円が借りられており、それをくりかえしていると思います。それが 41 年度に向かって 1,300 億円に膨らんで 60 年に向かって収束するという山です。この 26 年から 40 年にかけてかけ上がっていくプラス 1,000 億というのは民間からの短期借入（短借）ということですが、事実上できないのではないかと思います。私が、もし銀行の頭取の立場であれば、交通局にさらに積み増しして、1,000 億円を貸すということを躊躇することになると思います。不良債務ということを書いてありますが、途中でどこかの民間金融機関が短借としての貸付けを渋れば、交通局の資金がショートして収支が破綻するということの意味するのだと認識していますが、そうではないのでしょうか。

木村部長

- 南委員のご指摘のように、26 年度以降、健全化出資がなくなるということの中で、どうしても資金不足が膨らんでいき、最高で 1,400 億を超える形にかけ上がっていきます。我々と民間金融機関との関係の中で、1,000 億円上がっていくところについて、我々としては、京都市総体としての話をしていくことになると思います。今後、かけ上がっていく 1,400 億円について、できるだけ、今の骨子で、こうなっているが、“山”を少しでも下げようような努力をして、これが大きくなるように努力していくことが必要になってきます。実際には今後、金融機関との協議をしていく過程で詰めていくことになると思います。

西村次長

- 少し補足させてください。第 1 回の会議で、我々の作った骨子の案を説明させていただいた時にいくつかのグラフをお示しいたしました。今、お示しした試算のグラフが健全化計画案骨子に盛り込んでいる内容で、今後の不良債務の一番高い“山”は 1,500 億円になっております。もう一つ、国への要望事項を盛り込んでいるグラフも第一回の会議でお示したところです。そのグラフは、26 年度から 35 年度までの経営健全化出資制度の延長と、金利 3%以上の企業債の借換と二つの国への要望項目を盛り込んだものを試算したのですが、その結果は“山”の一番高いところが約 700 億円から 800 億円くらいに抑えられていました。今、南委員がご指摘されたように、健全化出資の延長やさらなる借換制度ができない場合を示しているこのグラフでは 1,500 億円という大規模な不良債務が生じているため、健全化の絵が描けたということにはならないというのが今の状況です。

南委員

- 私が申し上げたかったのは、我々として資金繰りという構造的な問題、つまり、事業体としての資金手当てをどうするのかの問題があるということです。1,000億円もの資金を貸してくれる貸主が本当にいるのかの議論が別にあるという認識が必要であることを申し上げたかったのです。

塚口副座長

- 事務局の方は、そういうことで認識をいただいていると思いますので、よろしく申し上げます。

上村委員

- 法体系における用語なのでしょうが、「不良債務」という言い方は、非常に誤解を招きやすいと思います。南委員の言われたように、要は資金不足、キャッシュフローの問題だと思いますが、不良債務と言ってしまうと何か一般市民には、不良債権と同じ意味にうけとられ、それが新聞などで一人歩きすると、不良債権と同義語の中で非常に問題が曲解誤解される怖れがあるので、資金不足という言い方の方が現実的だろうと思います。これまでの会議の中でも、資金不足の一つの処方箋としては、収入を上げ、支出を減らし、そして、借入金を長期に繰り延べられるようお願いをしながら、金利を下げるという大きな方向は出ていると思います。それをいかに可能な形で行っていくのか検討していく中で、“不良”という言葉が一人歩きしないようにマスコミ等にも注意させんと、とてつもない、解決のしようのない問題を抱えているというふうに、市民にとって、感情論が先に立つと、解決するのも解決しないことになるので、そこは注意が必要です。
- 先程、川本委員の発言にもありましたように、この後、市バス事業の経営健全化について話があると思いますが、地下鉄も市バスも収入を上げるという点では一体的に考えないと、地下鉄だけが収入が上がって、市バスが下がる、逆に市バスが上がって地下鉄が下がるというのであってもいけません。また先程「歩くまち・京都」の審議会の中で、公共交通の全体なネットワークを利用する中で、他の交通機関も入りながら、部分最適ではなく、全体最適の利便性の良い公共交通のネットワークの利用の仕方における改善点をいくつか提案しておられると思いますので、そういったものも是非、積極的に前向きに採り入れられるものは採り入れることをやりながら、地下鉄だけを、市バスだけを部分的に考えて収入を上げるのではなく、全体的な一体的なところでみていくことが必要です。
- もう一つ、今の審議会の提案の中で、もし改革をすれば、収入というところで、上がるのか下がるのかをシミュレーションすればいいと思います。もしシミュレーションが下がったとしても便利になるのであれば、公共的便益性は少なくともあるので、そこも大事なところですよ。

- 最後に、地下鉄事業で気になるのは、他都市との地下鉄事業者とのコスト比較のところですか。特に、二番目のキロ当たり職員数及び通常給与の比較で人件費は平均的な水準となっていますが、キロ当たりで見るとそうなのでは、平均的かどうかは、わからないと思います。というのは、キロ数の距離が長いところと短いところがあるでしょうし、キロ当たりというところで比較するのが良いのかわからないので、あまり平均的かどうかを最初から決めつけない方がいいような気がします。キロ当たり距離に並べた時にあまりにも前提条件が違いすぎると思うのです。こういう比較の仕方ではなく、別の比較の仕方が必要だと思いますので、こういった断面的な比較の仕方では、決め付けるのではなく、他都市の地下鉄と比較するのなら、もう少し多面的な比較をしないと見えないところがあると思います。

塚口副座長

- 要は比較する時に、どのような指標を取るかによって、何が見えるかが変わってきますから、いろいろな指標を検討しながら比較していただきたいということです。最初に、ご質問のあった不良債務の表現の仕方については、先ほどの上村委員からのご指摘もあるので、改善できるものはしていただきたいと思います。二つ目の質問の地下鉄だけではなくて、あるいはバスだけではなくて、両方を見なければならぬことに関して、事務局より一言ございますでしょうか。

西村次長

- 市バスと地下鉄のネットワークが我々交通局の商品で、この両方が相乗効果を発揮してお客さんを増していき、全体として、公共交通の利用が進んでいくというのが、目指すべき姿でありと取り組みを進めています。ただ、これまでのお客さんの増減経過を見ますと、地下鉄の完成や延伸に応じてバスの路線を一部縮小して、地下鉄のお客が増えた分、バスのお客が減るということで、両事業あわせて60万人超というところでずっと推移してきているのが大きな流れです。こうした大きな流れの中、京都市内の交通全体における地下鉄及び市バスが担っているシェアは、横ばいの状況が続いています。
- もう一つ、「歩くまち」の審議会の話がありましたが、会議のねらいは、上村委員がご発言された「全体最適」、つまり全ての公共交通の利用を増すことにより、市バス・地下鉄も増え、さらに民鉄もJRも民間バスも増えることを目指していくことだと思います。ただ、この協議会でも、短期的に地下鉄の経営が非常に厳しい中で、お客を増やすために、我々がさらに投資することは難しい経営状況にあります。その中で審議会での議論

はどちらかというと、利便性の向上によって総パイを増やしていこうという方向になっており、そのような立場からの意見に対して、交通局として消極一辺倒は良くないが、この厳しい経営状況で何を今後どのように進めていくべきかの舵取りが難しいというのが現況です。

塚口副座長

- 規制緩和直後に公共交通を公営で運営する必要があるのかどうかの議論があった時に、市バスの経営は交通局ですべきであるという結論に至りましたが、この理由として地下鉄と市バス事業との連携を掲げています。考え方としては、全体を最適化するのが当然、必要になってきますが、短期的な施策として、どこまで踏み込めるかは、少し違う視点が必要になってくるのも事実だと思います。我々は地下鉄とバスを別々に見るのではなく常に全体を見るという姿勢をもちつつ、地下鉄が一層大きな問題を抱えているので、それをいかにクリアしていくかという視点も同時にもたなければいけないところが、審議会と若干、我々のスタンスの違いだと思います。

上村委員

- 一度、シミュレーションは必要だと思います。少しの投資で大きな効果を生むのであれば、多少、投資することに対して市民も含めて納得するでしょうし、かなりのものをつぎ込まなければならないとなれば、もう少し時間をかけてとなるでしょう。一度、やはり審議会で出されたものをベースに、全部をシミュレーションし切れるものではないかもしれませんが、一つの仮定を置きながら、いくつかのパターンで収入と支出を見て、その上で判断をしてはどうかと思います。

位高委員

- 今回のこの計画ですね、いろいろな不確定要素があり、交通局も大変だろうと思いますが、一つ頭に入れておいていただく必要があるのは、今はデフレですが、世界的に資金が増える中、近い将来かなりのインフレになる怖れがあります。また、南委員の言われた資金調達の問題もあると思います。あとは、運賃の改定が本当にできるのか、乗客が増えるのかの不確定要素がありますので、そういうことをいろいろ想定したシナリオをいくつか作っておかないと、いけないのではないのでしょうか。これでいけると思っていると少し危険が大きいように思いますので是非いくつかシナリオを考えていただく必要があります。
- また、具体的には、先程の各都市のコスト比較ですが、経費が京都市の場合多いですね。これがその次の頁の二つの理由を入れても、大した額ではなく、経費 69 万円の説明にはならないですね。他に何か大きな理由があるのでしょうか。経費は削減できる可能性のある項目なので、もう少し

内容を分析して削減することを考える必要があると思います。

土井委員

- 経費もそうですが、キロ当たり人件費を公営交通事業者だけで比較されていますが、これで良いのかどうか、いささか気になっております。一度、民鉄の人件費も参考にご確認いただいたらどうかと思います。民鉄といえどもピンからキリまでありますので、皆さん方が、よしと思うところを選ばれて、関西で中心にやられているところをお比べになってはどうでしょうか。経費は、地下鉄と民鉄とは違うかもしれませんが、人件費なども多分、だいぶ違うと思うので、比較されてはどうでしょう。
- 指標化しないで単に人件費という見方だけでは、なかなか比較しても判らないのです。例えば、利用者数と人件費の関係や、乗客一人当たりどれくらいのかかっているのかを指標化することで意味のある比較ができると思います。
- 運賃改定の前後で、乗客数があまり変わっていないということですが、一つには皆さんがご努力されている成果だと思えますが、過去の民鉄のデータでも、運賃改定した年は利用者数も大きな変化がなく売上げが上がり、次の年も上がるのですが、数年経つと下がっていくのです。定期を中心に減少は時間とともに表れるわけです。それはコスト価格競争力というのが、他のものが勝って、客が逃げていく。ですから、1年目ですが、他の条件があまり変わらないということなので、この推移を見守っていくことが大事だと思います。また、民鉄はもう10年以上も運賃改定をしていません。運賃改定は是非慎重に考えていくべきだと思います。

塚口副座長

- いろいろな指標を見ることでの的確に示されるようなものを工夫していただければと思います。

位高委員

- 一部の人も議論したのですが、運賃は上げるもの、というのを基本前提としているところがありますが、市民に聞いたアンケート調査では、運賃を下げたい、という意見もあります。それで、一つ二つ提案したいのですが、例えば、地下鉄の一駅や二駅を思い切って100円とか120円に下げたら乗客数が増えるのではないかという気もします。もちろん反論もあると思いますが、実際に市民がどういう行動を起こすか、わかりませんから、どこかのタイミングで実験してはどうかと思います。この前の高速道路の1,000円で、クルマが増えました。安さに対して敏感に反応しています。私も家族も京都市内をあちこち歩きますが、220円が高いと思っているわけではないのですが、家族に言わせると高いので、一駅、二駅な

ら歩くというのです。安いと実感できる金額なら乗る可能性もあると思います。

- 企業では、社員に会社負担で定期券を出すのですが、その時に一番安いルートで、社員に許可します。例えば地下鉄が高くなると、地下鉄を選ばなくなります。そういう意味からも競争力をなくしていきます。値上げは、客が逃げていく、かなりのファクターになるので、慎重に考えるべきではないかと思います。

塚口副座長

- 非常に厳しいご意見だろうかと思います。交通局に体力がある時は、そういう実験をやっていたらと思います。今は、それが可能かどうか難しい面もあると思いますが、実際問題、料金を下げれば、お客さんが増えるだろうし、全体として収益の向上につながる可能性もあると思いますから、ご意見としては、当然あって然るべきだと思います。

川本委員

- 位高委員の意見にある実験をどこかで試してみようかと思います。私は宇治に住み、京滋バイパスの近くなのですが、大学の琵琶湖キャンパスへ行くのに京滋バイパスがない間は、かなり時間がかかりました。最初は片道900円で、初めて乗ったときは貸切状態でありました。公団は何をやっているかと思いましたが、そのうちに半額になり、凄く利用が増えました。100円なら誰も来ないが、50円にしたら3倍も5倍も来た方がずっと儲かるのは、はっきりしています。私は、位高委員の考え方を消してはいけないと思います。全面的には難しいかもしれませんが、どこかで検討してはどうかと思います。
- もう一つ、考え方の問題で、JRの福知山線の脱線事故問題です。4年経っても深刻です。公営交通は人の命にかかっているという認識が国民に弱いと思います。人の命を運んでいるのだから、少々高くてもよいのではないかという見方も一方ではあります。公営交通の人の命を守る尊さと実際にかかる費用効果についての理解も必要だと思います。
- もう一つは、土井先生から出していただいた資料（先進国都市鉄道の運営費に対する補助金支出）によりますと、「日本の地下鉄は運賃収入で自立経営しなければならない」とあり、これは冷厳なる事実ですが、この有識者会議というのは、いろいろと議論しながら、交通局の方で、具体的に計画案を策定していただく中で、南委員の言われたように、かなり政策に弾力性をもたせないと危ないと思います。同時に、京都市民や国民が公共交通について、どういう考えで学んでいくのが重要です。
- 神戸の震災の際、テレビを見てみると、まるで兵庫県知事や神戸市長が地

震を起こしたかのように責任を追求していましたが、こういう発想は賛成し難いのです。市民も主体的に考えていく在り様を考えないといけないと思います。先の日本と外国の補助金支出の考え方の差で何が言いたいかというと、交通に対する基本的な考え方が日本と外国では違うのです。どこが違うのか、どういう考え方が正しいのかを市民も国民も学んでいかなければいけないと思います。基本的な考え方を付録文書でも良いので、この会議として出していただきたいと思います。

土井委員

- これだけ見たら、外国は手厚いということになるのですが、基本的に歴史的背景も含めて、公共交通が社会のインフラと社会的に認知されているからなのです。日本では企業がやっており、企業なら、補助しなくても儲けたらよろしいとなります。前回欠席させていただいた際に、資料を出させていただいたのですが、もともと日本では、鉄道事業は儲かるところからスタートしています。国策で官鉄が造られ、民鉄はそれ以外の大都市部では儲かるところを中心に敷設されてきました。民間企業として結構優良な企業が多く、プロ野球の会社もあり、補助を入れることもなかったわけです。彼らのビジネスモデルは、私も元阪急電鉄の社員ですが、基本的にレールを敷いた時に、土地を買って、その土地の値上がり益を内部化して経営をしていくというやり方をしていました。諸外国は、全くそういうことをやっていなくて、まさに人々を運ぶためのインフラでした。
- もっと重要なことは、諸外国では、都市の中で、何を大事な交通機関と考えているかです。「歩くまち・京都」でも考えられていますが、まず都市の中では歩くこと、次に自転車や公共交通（都心なら公共交通、自転車ということになりますが）を大事して、最後にクルマということになります。だから当然、クルマよりも鉄道に補助を入れることが、然るべきという市民的合意があるという背景があります。残念ながら日本では、まだそこまで公共交通に対して共通認識している状況ではありません。だから、地下鉄・バスの赤字が問題になるのです。少なくとも京都の公共交通は、企業がやっているにしても、人々を安全に確実に、特にクルマが運転できない人が多いので、そういう人たちが、きちんと移動できることを保障するために、何らかの形で公が支える仕組みを作っていかなければならないのです。有識者会議の中できちんと位置づけて、国に対して健全化出資の先延ばしも含めて、京都は考えているので、ぜひ支援してくださいと言っていく方が、経営が苦しいから支援してくださいというのとは全然違います。それを市民も応援しているという形を作っていくことが大事だと思います。

塚口副座長

- 確かに日本の鉄道事業は収益事業で、儲かるところから始まっているところが随分違いますね。私たちは地下鉄，市バスの経営健全化を図っているところですが，目先の問題を一つ一つ解決するとともに，大きな理念として公共交通はどうあるべきかを，できれば提言の中に入れていければと思います。
- 市バスを含めた公営交通の話にもなっているので，地下鉄関係でご発言があれば伺いますが，もしなければ後程，全体を通してご意見をお伺いしたいと思います。

阿部企画課長

- 市バスの経営健全化の前に，飯田座長からのご意見をご報告させていただきます。
- 国への要望については，①経営健全化出資債の延長，②金利負担の軽減，③償却期間の延長による資金手当をお願いすることはもとより，地下鉄が地球環境の改善に不可欠な乗り物であるということを打ち出し，公共交通優先の地域づくりを行うための財源を求めていってはどうか。
- 諸外国では公共交通機関のサービス改善に国の財源を活用していることも踏まえ，我が国においても，現在，活用方策が検討されている道路財源を，公共交通優先のまちづくりに，さらにその柱となる地下鉄事業の経営安定のために，投入していただくことを有識者会議として提案したい，という飯田座長のご意見をご披露させていただきました。

塚口副座長

- 道路特定財源をどういうところに使うかですが，交通関連のサポートは重要なことで，目的にも反していないと思いますので，座長からのご意見，結構ではないかと思います。

南委員

- 飯田座長からの今の道路財源のご意見は非常に興味深い議論ですが，古都京都を守るために高速道路を地上には造らず，地下に造ったのが地下鉄になったというような切り口の理屈を，道路財源をもらうために付けられないものでしょうか。要するに地下に高速道路を造り，たまたま線路を敷いたのだというような少し屁理屈になるのですが。

土井委員

- 元々，高速道路をなぜ造るかという点，平面道路が混雑しているから縦に積むということです。平面道路の幅員できない分を上積みすることで整備するのです。それと同じ理屈は，地下鉄があることによってクルマの渋滞緩和の効果があるわけで，それが道路を新たに造るのに見合うだけの補助

	<p>やその効果を高めるために維持をする費用に対しての補助をもらってもおかしくないという理屈は十分、可能ではないかと思います。</p>
上村委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 東西線を造る時に、南委員の言われた理屈で、一部すでに道路特定財源は入っているので、それをもう少しオペレーションしていく中でも、その範囲を増やして欲しいという言い方はできるかもしれません。
塚口副部長	<ul style="list-style-type: none"> ● そういった見方も理論武装した上で、活用できるものは活用しようということでしょうか。
川本委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 地下鉄というのは道路緩和策との関係で、そういう趣旨で補助が出ているのだろうけれど、では札幌はどれくらい出ているのか、福岡はどれくらい出ているのか。京都との比較ではそうなのか。私は古都京都という特徴があると思います。他都市と同じにしてもらっては困るのです。日本文化の中心です。だから高速道路をしないのでしょうか。京都市民は、不便を感じながらも我慢しているのです。だから他都市と同じ率の補助だと不満ですね。そういうことを調べて国に対しても要求していかなければいけないと思います。
塚口副部長	<ul style="list-style-type: none"> ● 高速道路の議論にまで広げると少しまた議論が発散するように思いますが。
西村次長	<ul style="list-style-type: none"> ● 一言だけ申し上げます。今この会議でいただいた意見をご提言いただく中で、市としても国に対して要望していきたいと思います。
塚口副座長	<ul style="list-style-type: none"> ● 続きまして、市バス事業の経営健全化の議論に移りたいと思います。それでは、市バス事業の資料について、説明をお願いします。
阿部企画課長	<ul style="list-style-type: none"> ● 再び、市バス事業の経営健全化について論点別の資料をパワーポイントにてご説明をいたしますので、正面のスクリーンをご覧ください。恐れ入りますが、副座長におかれましては、座席の移動をお願いいたします。
資料説明	<p>(事務局一略)</p>
塚口副座長	<ul style="list-style-type: none"> ● それでは、市バス事業の経営健全化について、地下鉄の時と同様、それぞれの論点別にまとめていただいておりますので、それに沿って議論を進め

ていきます。時間が限られていることから、1つの論点ごとに、20分程度でお願いしたいと思います。まず、論点1の「収入増加策」についてご審議いただきたいと思いますのですが、ポイントは、「増客が谿れる系統やダイヤの編成とは」、「定時性を向上させるためには」、「マイカーから市バス利用への転換を促進するには」の3つです。添付された資料は、「旅客数の見込み方」と「市民アンケート」です。これについて、ご意見・ご議論いただきたいと思います。よろしくお願いします。

大島委員

- 収入増加策イコール利便性向上と直結すると思うので、その点から考えてみたいですが、私は平素、バスの敵とされているであろう自転車で移動しています。これは、なぜかといいますと、自転車は、ほぼ目的地までの所要時間が読めるのです。しかしバスは必ずしもそうではありません。アンケート結果でバスの定時性運行というニーズが高いことが出ていますが、時刻表どおりにバスが来るというよりかは、何分でそこに行けることが読めないというのがあって、なかなか利用しづらいというのがあると思います。やはり定時性をどう確保するかが大事だと思いますが、不幸なことに、これは交通局の頑張りだけでは難しいと思いますし、バスに乗っていて感じるのはマイカーがなかなか入れてくれないとか、バス停に駐車場のようクルマが停まっているとか、走行環境の悪さが定時運行を妨げていると思うのです。先ほどから議論になっているとおり、公共交通として公共性が大事だという認識が市民の間で共有できるのであれば、例えば、バスレーンを徹底させるのは難しいのでしょうか。警察と協力して、バスレーンについては、特にクルマが集中する時間は、警察と協力して徹底して違法駐車・停車をなくしていくという具合にセットで考えないと、走行環境の整備は難しいのかと利用者の視点から感じています。

塚口副座長

- ご発言のとおりですね。p5の下から二つ目に関連したことが記載されていますが、追加で事務局の方でご発言がありますか。

岡崎部長

- 現在、交通局で行っております走行環境に関する取組みの事例ですが、例えば専用レーンの確保等ですが、京都府警さんと連携している事柄ですが、毎月第三金曜日の車の増えてくる17時～19時の時間帯に四条通や河原町通、西大路通という大きな通を順番にある程度、区間を決めて、交通局、京都府警本部、市の関係局と連携して、各バス停にも人が出て、バス停周辺の駐車の遠慮をお願いするとか、京都府警ではパトカーによる駐車禁止や専用レーンの指導をマイカーに呼びかけることを行っています。

それ以外にも、専用レーンのPRチラシを作成し、運転免許試験場にも置いてもらい免許更新時にPRしてもらう方策を行っています。

大島委員

- そういうことをやっておられることは知りませんでした。京都市内も広いので全体的に網羅的にやるのは難しいのですが、知らなかったということはイコールあまり効果がないのかなという気もしました。

前田理事

- 補足ですが、道路渋滞でどうしても遅れるというだけで放っておくだけではなく、所要時分をきっちり見て、その実態に合わせてダイヤを組むことでより運行実態に合わせて定時性を確保するようにしています。ちなみに一運行ごとの延着時分を調べていますが、一運行ごとに平均で2分以内というところであり、終点で計りますと、1分43秒とかの数字になり、かなり改善しているという状況です。

木戸委員

- 収入増加策については、私は一回目、二回目の会議で申し上げていることに尽きますが、地下鉄との関係で言いますと、私もやはり、中間答申をまとめる時に、公共交通は市民の財産であるという理念というか、この有識者会議で取りまとめる際に、「公共サービス憲章」のような形でも取り入れられないかと思います。先程の諸外国の例でもありましたが、私が聞いた限りでは、公共交通は「市民の財産」という認識がアメリカでは明確に根拠づけられているようです。従いまして、アメリカとは歴史の違いもありますが、市民と一緒に公共交通の役割を真剣に考えることを通じ、公共交通は「市民の財産」であることを明確にすればいいと思います。その上で、前回も申しましたように「マイカーから公共交通へ」の施策を更に推し進めていくことが必要と考えます。その際に、車社会が引き起こす社会的損失を市民に訴えていくこと、地下鉄とバスとの連携を、国への要望事項等を明確にした上で、個々の政策について議論していくことが必要ではないでしょうか。

木田委員

- 市バスは、まちの中心では交通渋滞の原因になっていると思います。収入増加策では、顧客を増やすのが一番に挙がっていますが、場所的にどこでもって増やすのを整理する必要があると思います。何よりも交通機関としては、軌道の上を走る交通機関が、确实でもあります。四条通は、仮に京都市経営のものでなくても、「阪急」にでも「京阪」にでも、そこを肩代わりしてもらうのは一案です。むしろその方がコスト削減にもつながると思うので、もう少しきめ細かく整えて、無理矢理市バスを利用してもらう

土井委員

という発想は控えた方が良いのではないのでしょうか。

- 利用促進の話で、お手元に資料がいつていると思いますが、右京区役所で取り組んだ、クルマから公共交通に転換しましょうというモビリティ・マネジメントの取組みの冊子です。ぜひ、交通局の乗客増加策にもモビリティ・マネジメントという言葉を入れてもらえればと思います。先程いろいろキャンペーンの事例も紹介されていますが、キャンペーンも大事だと思いますが、キャンペーンで人の行動が変わったら、これほど楽なことはいないのです。人の行動を変えるためには、それなりに様々な取組みをしなければならぬということで、今回は、公共交通を利用するための情報提供等をさせていただいて、地域の人々とも話をし、どうすれば転換できるのか考えてもらいました。交通局の皆さんにも絶大なご協力を得まして、当日、出てきていただいて、クルマから公共交通へ転換するのが環境にも健康にも良いことを見ていただいたのがお手元の資料です。自分のCO2発生量が計算できるようになっていますので、ご体験ください。
- こういう取組みの中で気付いたが、交通局の様々な企画切符の取組みが地域にあまり知られていないのが実態なので、どうやって知ってもらうのが重要になってきます。
- 中間提言をまとめるという話もありますので、私なりに利用者増加やコスト削減の考え方を整理したパワーポイントを作りましたのでご覧いただけたらと思います。

(資料1 経営健全化を目指すための基本的スタンス)

- さきほど、利用者を増やすために、なかなかお金を使いにくいという話がありました。ここでは地下鉄のことですが、これを「資本コスト」の低減と名付けたのですが、これが地下鉄ではすごく重く、さきほど、南委員のお話しもそうだったと思いますが、500億円から1,000億円をどうするかという話です。こちらの方に一生懸命頑張るとい話も大事ですが、実際に地下鉄を動かすというオペレーション問題とは実は一緒でないという考えをした方が良いのではないかと思います。資本コストの低減というのは実際には金融をどうするかという問題です。もう一つは、バスを動かし、それから地下鉄を動かし、コストを削減し、収入を増やしていくのは、オペレーションの問題だと思います。私は交通の問題を専門にやっています。オペレーションの問題については、当然ながらコストを削減し、削減したコストで利用促進のための投資を行い、利用促進により、さらに収入が上がれば、資本コストの低減のサポートができるというふうに構造を整理して考えた方が良いのではないのでしょうか。資本コストの話と利用促進

の話とコスト削減の話の3つを並行して考えると、膨大な赤字の前に、利用促進に必要な投資ができないという、なんだか訳がわからない話になるので、まず大きく二つの分野に分けて考えましょう。

- データを出来るだけきちんと分析しましょう。また、契約のやり方を変えることで随分、コスト削減ができます。利用促進と利便性の向上については、観光の話が良く出ますが、非日常的な観光の話と日常的交通の話は別ですから、出来るだけ、まず日常的な市民の人たちが利用しやすいものを作る。それに加えて非日常的なものをどう増やしていくかが大事だと思います。

(資料2 利用促進の目標は)

- これは地下鉄ですが、バスは7,000人増やすということですが、さきほど、木田委員も言われましたが、どのような方策で利用者を増やすのかということですが、具体的な何を増やすかという施策とリンクしないと、決意だけになってしまって、PDCA(計画<Plan>、実施<Do>、監視<Check>、改善<Action>)という事業活動のサイクル)の結果に対する評価が働かないということになりかねないのです。

(資料3 京都市の将来人口の構造は厳しい)

- これは京都市の将来人口、国立社会保障・人口問題研究所が2008年12月に出した日本の各都市の将来人口の推計結果なのですが、京都市の人口147万人が2030年には134万人に減少するということですが、公共交通にとって、最も重要な年齢層は生産年齢人口です。15歳から64歳までの人口が、これからどういうふうに推移するかというと、2005年には100万人くらいあったのが2010年には96万人に減るように、5年ごとに4万人から5万人減ってゆきます。2015年以降は、ちょっとずつ減りは少なくなります。地下鉄、バスにとって大きな逆風が想定されます。

(資料4 地下鉄バスの利用特性 月別利用者数)

- これに対して私たちは何ができるかを考えてみましょう。地下鉄、バスの利用特性を考えると、これも公表されているデータですが、地下鉄とバスについて月別の変動を18年4月から19年3月までを示すデータです。地下鉄というのは、結構「定期利用」があります。「定期」は、夏休みは減りますね。ところがバスについては、「定期外(普通券や回数券)」が多く、この赤い線は「その他」ですが基本的に敬老パスです。逆に「定期」はすごく少なく夏休み、冬休みに減っていることからバスの定期で多いのは、学生です。要するに、バスは観光客や高齢者の乗り物になっています。このデータから、地下鉄は観光利用をもっと分担できるだろうということがわかります。バスは逆に通勤などの定期利用がやりやすいような方策を

考える必要がありそうです。

- 高速道路 1,000 円化は実は観光客に対して非常に大きな影響を与えます。クルマで京都に来ましょう、あるいは京都はクルマで行きにくいので、他の観光地に行きましょうということになると、この数字が随分変わる怖れがあります。これも逆風効果になります。

(資料5 バス・地下鉄への転換可能量の把握)

- どこから利用者の増加を図るのかを考えていくと、少し古いデータですが、2000年のパーソントリップ調査があります。クルマからいったいどれくらい公共交通に転換する可能性があるのかを計算してみました。京都市内が目的地の不要不急の自動車利用で 93,000 トリップ、トリップとは一回行くということです。仮にこの 0.5%バスや地下鉄に転換すると 5,400 トリップがバスや地下鉄を使用してもらう可能性があります。0.5%どうやって転換してもらえるかを考えることが大事です。どこの地域の人たちが、どうやって動いているかを分析することで対象を絞っていくことで、転換を働きかけるやり方がわかってくるでしょう。漠然と利用促進と言うのではなくターゲットを絞って施策を展開するということです。

- 二つ目には、送迎での自動車利用は公共交通への転換が期待できます。特に高齢者の送り迎えは送迎する人も、される人も大変なので、そういう人たちが公共交通に転換してもらうために、使いやすいサービスを考えることが必要です。次に、位高委員や川本委員が言われていた運賃を 100 円にしたらお客さんが増えるかもしれないというのは、きっとこれだと思うのですが、自転車からバスへの転換可能性ですね。京都市都心だけ計算したのですが、上京、中京、下京、東山の路上、道路上に駐輪している放置自転車的なものが一日にだいたい 4,300 トリップくらいです。そのうち仮に 20%がバスか地下鉄に転換してもらえれば、1,700 回くらいの利用ができる。この転換のためには 220 円の運賃では高いですから、3 バス停間位は 100 円にすると転換が可能かもしれません。実験する場合、どれくらいの人たちが転換してもらえるかを想定して、ふさわしい所に、ふさわしい路線を決めて、ふさわしい区間を決めて実験をすれば、実験に対する実証ができると思います。

(資料6 利用促進策の具体化)

- こういうことを考えると、どういうところを転換してもらうかを明確にすることで利用促進をやる。一つは当然ながらクルマからの転換ですが、地域によっては、クルマの利用を制限することも不可欠なので、これは「歩くまち・京都」と連携してやっていく。ロンドンとかシンガポールでは、都心流入規制ということで、クルマの都心進入は課金（プライシング）さ

れますね。日本はどうかと言うと、実はクルマは課金されなくて、乗り換える度に料金が上がる公共交通側がプライシングをやっている。お客さんが増えないのは当たり前ということになりますので、公共交通事業者間の連携が必要になります。公共交通のネットワークの機能性向上ということで、ダイヤ、運賃、路線、施設の快適化や利用促進、先程のモビリティ・マネジメント、モビリティデザイン、こういうものと、地域の人たちとの連携やどれだけの人が転換可能かといったデータの分析、それにふさわしいデザインを作り上げる。それから、コストをどう削減するという3つの掛け算をやっていくことによって、利用促進がかなり明確になると思います。

- そのためには、交通局に交通計画を作るチームをぜひ作っていかねばと思います。交通局の皆さんの中には力のある技術者も多いので、この計画の中にある給料を下げるのも尊い話ですが、下げていくだけでは夢がないし、先が見えません。特に若い人を育成するためには明確に目標を見つけて、それに対して、議論をしていくことが大事です。交通計画チームについては微力ながら私もそういうお手伝いをできるかもしれません。そこで利用促進とコスト削減を具体的に語っていけばどうかと考えています。

塚口副座長

- 収入増加策を中心としたご提案でした。若干時間が押していますので、事務局のコメントは最後にまとめてうかがいます。収入増加策について、ご発言はありますでしょうか。

川本委員

- 例えばJRの東京駅山手線の通勤時は、2分30秒間隔で電車が入ってきます。故障したらどうなるのかと思うくらいに出しているわけです。言葉は悪いかもしれませんが、儲かる時は儲かる所で儲けているわけです。そうしないと採算が取れません。3人、5人しか乗っていないバスを回しても赤字になるに決まっています。そういう意味では、市バスでも黒字路線はどこか調べて、黒字路線をもっと黒字にする観点が必要だと思います。そうしなかったら僻地で困っている人の保障ができません。重点的に黒字にするところを黒字にする必要があります。木田委員と少し意見が異なりますが、四条河原町は確かにタクシーに乗っている時は、バスは邪魔ですが、逆に言うと、バスが占拠するくらいもっと邪魔したら良いのです。それくらい黒字になる路線はタクシーやマイカーが敬遠するくらいに、徹底的にバスを走らせるというような観点がいると思います。

塚口副座長

- その件については、交通局でも、いろいろと議論をされていまして、昔、市電が走っていた外郭線の内側は黒字ですが、外側になると赤字になると

西村次長

- 交通局では儲かるところを走らせるという方針はもっており、黒字路線の増強や、儲かる区間だけ臨時便や急行便を走らせる取組はしていますが、そもそも全体として黒字の路線は少ないのです。赤字路線の対応については、今まで地下鉄を伸ばしたときに、周辺地域の山科や岩倉からの市バスを撤退し、民間に一元化することをやってきましたが、現在は、公営バスとしての役割として周辺の赤字路線も市民の足を守るという姿勢で、生活支援路線補助金を一般会計からもらって維持しています。それを今後どうしていくかが経営上の課題であり、苦しんでおります。

上村委員

- 土井委員のご意見である交通チームを別に作って、きっちり、いろいろとデータを分析しながらやるのは大賛成です。この会議は、ご指摘のように金融チームと交通チームとの議論が、ごっちゃになっていると思います。しかしながら、これは一連に絡むところもあります。当然、金融を考える場合でも、収入を上げ、コストを削減し、金利を下げ、またこれからの動きも確保し、せめてそういったもので収支を合わすところまでもっていかないと、資本コストの削減の可能性の話が狭まりますのでそこは大事なところですが、問題を分けて考えて、最後のところで合わせていくのが大事だと思います。
- 全体を通じてですが、今日は国への要望や国からの補助金を受けるという議論が多かったのですが、そればかりには頼れるとは思えませんので、例えば「利付き地下鉄債」を作ってはどうかとか、市民自らが金融に対して何かできるようなことを考えていくのはどうでしょうか。全部が全部、国への要望とお願いベースで出来るとは思えませんので、金融チームで民間の金融手法をもう少し駆使して研究する必要があると思います。そのためにも交通チームの方が姿を出せないと、今のように収支で赤字であると、なかなか良い金融手法が使えないという裏腹の関係があると思います。
- 具体的な話ですが、先程、木田委員の発言にもありましたように、四条通はバスが邪魔と言われましたが、バス路線図を見たらなるほどと思いました。皆さん見てください。全部のバスが四条通と河原町通を通っているわけですね。高野の方から来るのも河原町通から四条通を通る、また高雄の方からも四条通を通っています。ですから、四条通は団子状態になってい

ます。路線で見ても縦横合わせて十いくつあります。横はものすごく多いです。市バスの乗換えの問題があって、利用者から見れば時間の余裕があり、定時性を確保しなくても良い方而言えば、遠い所から乗って、いつかはちゃんと目的地に着けばという場合は、今の市バスはとても利用しやすいと思います。そうではなくて、早く目的地に着きたい場合は、四条通は四条通でシャトルのように往復し、河原町通は河原町通でまたシャトルのように往復しているところで乗り換えられる方が、絶対的な時間数は短いと思います。市民アンケートを見ていると、乗換えの少ない方が良いということがあったりしていますが、これも交通チームでもう一度、このような感覚的なアンケートの結果だけでなく、もっと客観的データの中でいろいろなものを分析して解を見つけてもらえればと思います。

塚口副座長

- 四条通を通るバスが多いというのは、四条通を通過するバスの収益性が高いということが基になっていて、交通局は、なかなか外しにくいというのが現実的なところでしょう。ただ、路線図を見て、四条通に路線が集中しているのも事実で、これについてはかなり昔からの課題で、今後どうしていくかは依然として残されている課題です。
- 論点2 コスト削減策について事務局のご提案について、もしご意見がありましたらお願いします。特に管理の受委託につきましましては民間事業者に運営を依頼すればコストが削減されるという説明を私たちは受けてきましたが、現状を見直しますと p9 のようなコスト比較になっているとのことです。この辺りについて、どうお考えでしょうか。半数程度を管理の受委託にしていますが、3分の2程度まで拡げの方が良いのか、あるいは、民間に委託すれば安全性が低下するわけではないですが、職員の士気とかそういうことを含めて、現状を維持する方が良いのか、このあたりについてご意見があればいかがでしょうか。

木戸委員

- 私は現行の2分の1体制を維持していくべきだと思います。これは、1回目の時に申しましたディーセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）の視点から、さらに拡大するとなると、安心安全が重要となるこの仕事を担っていく人の士気とか仕事の達成感をトータルで考えると、2分の1を超えて更に委託を拡大するのはどうかと思います。

川本委員

- どういう観点で2分の1か3分の2にするかという問題だと思います。一般的に公務員は企業の人間よりサービス精神が乏しいと思います。京都市でも今は交通局が頑張ってくれていますが、以前は酷かった。私の若い頃

には、市バスの運転手に好感を持ったことがありません。ところが、企業へ行ってみれば受付一つ対応が違います。企業の人たちのお客に対する態度、行動をこの間、交通局は、かなり頑張ってくれたと思います。今、京都市の交通局の運転手を悪くいうことは聞いたことがありません。むしろ評判が良いのです。だから、この提案の中の一つの柱として入れて欲しいのは交通局の職員政策、教育政策の進展・到達点を評価すべきだし、さらに高めていく必要があると思います。職員のしつけ、態度や教育が非常に重要だと思います。こういうことがコストの問題や受委託の問題に間接的に大きい影響を及ぼすと思います。そのような観点で2分の1か3分の2かを考えるべきです。

土井委員

- 管理の受委託が出てきたのは、元々、全国的に公営交通の人件費が高い、サービスが悪いということで、規制緩和における切り札のような所がありました。管理の受委託を進めていきたいと思いますという改善型公営交通というものが、公営交通経営の一つの着地点でありました。ところが、管理の受委託は、基本的にはドライバーの人件費コストに民間と公営で大きな差がある時に確かに効果があるわけですが、差が縮まれば、効果がなくなるわけですね。要するに、時間稼ぎの政策です。時間稼ぎの間に本当は大事なことをやらないといけないのに、受委託をやると、ちょっと経営がマシになったということで、安心して終わってしまうのです。ですから、管理の受委託を拡げていき、時間を稼いだ時に、何をやるかの議論なしに単に拡大するというのは意味がありません。少なくとも、どうしても3分の2にやらなければならないという状況が発生した時に、その間に何をするかを決めた上でやればよいわけで、基本的には今のままでも十分だし、もしかすると直営部分を増やしていく方が、サービス向上、安全性の確保、持続的な公共交通を実現する上で適切だと考えます。

木田委員

- 単なる質問ですが資料 p 10 の管理の受委託と直営コストの比較のグラフがどうしてこのような線が描けるのかの説明をお願いします。

西村次長

- このグラフでは橙色の線が委託で、青色の線が直営で運営した場合を示しています。橙色の線の動きは、これから委託を拡大する場合で、職員の配置替えができないので、退職した人を委託に振り替えるという形で進めることとなります。この試算では、22年度から受委託を拡大していく想定をしていますので、22年度から橙色の線は受委託の拡大に連れてだんだんと増えていき、28年度には全車両の3分の2の規模まで到達し、そこから先

はずっと同じコストになります。一方、青色の線は受委託を拡大せずに若年嘱託運転士を採用した場合にどのようなようになるかの試算です。交通局では若年嘱託という制度で新しい職員を採用しているのですが、初年度の一人当たりの人件費は年間 470 万円であり、その後段々、定期昇給で上がっていきます。したがって、退職までの通算の平均年収は約 650 万円となります。順次、退職者に代えて採用を進めることにより、実際に必要な額で試算しました。試算結果では、32 年度まで、直営の人件費の方が委託する額よりも低いという状態で、そこから直営の人件費が上がっていきますので、途中では直営の方が高くなります。ただ 48 年度ぐらいがピークになり、その後には 30 年程度で職員が退職を迎え、新たな職員を採用することにより、人件費が安い職員が増えるため直営の人件費が低下していきます。さらに、もう少し進みますと 52 年度あたりで、また、直営の人件費の方が安くなります。この表では、実際にどれだけのコストがかかるか試算したので、人件費の新陳代謝により、青色のラインが波打っているような状況になります。

土井委員

- さきほどの資料の説明で気付きましたが、営業所ごとに管理の受委託をやっていないのですね。コストを削減するとしたら営業所単位で受委託をやらないと管理コストが二重にかかる可能性があるのでは、それは今後、直していかれた方がよいと思います。

西村次長

- 今も、管理の受委託は 2 分の 1 の規模で実施しているのですが、営業所ごとに小分けを行い、委託契約をしているところもあります。今の土井先生からのご指摘は、A 営業所の半分と B 営業所の半分をそれぞれ委託と直営で運営しているよりも、例えば A 営業所を直営ばかりにし B 営業所を委託ばかりにした方が、管理に要する職員が減るということです。それについては、今回の計画案骨子でコスト削減を図るために、今の管理の受委託 2 分の 1 体制で管理の受委託の再編成を盛り込んでいます。再編成の試算をするにあたっては、ある営業所で受委託を拡大し、また、ある営業所では直営を拡大するという再編を想定した試算となっています。先生からのご指摘の点についてはしっかりとやっていかなければと思っています。

塚口副座長

- 論点 3 の一般会計からの補助金について何かご指摘がありますでしょうか。また、全体を通してどういうところからでも結構ですが、どうぞお願いします。

阿部企画課長

- 欠席者の方のご意見で論点1に関わると思いますが、西村委員からのご意見をご報告させていただきます。
- マイカーから公共交通機関へ転換する施策を積極的に進めるべきである。
- この取組みは、全市的に取り組むべき課題である。一方で、マイカーの抑制と合わせて市バス・地下鉄をはじめとした公共交通機関の利便性向上策も進めるべきである。この施策は、双方連携して実施すべきものとする。

南委員

- 話が戻って恐縮ですが、管理の受委託を2分の1にすべきか3分の2にすべきか、何の尺度もなく、議論をしています。昔、国鉄時代には、地方を切るか、切らないかの大議論がありましたが、その時は断面交通量で一定の基準を作って、それ以下は鉄道としては使命を終えているから、バスに転換すべきだという意見で全国5,000キロをバス転換していただいたわけです。受委託の議論はそういう議論でもなく、2分の1が正しいのか3分の2が正しいのかは、評価のメジャーがないので議論に馴染みません。

位高委員

- 土井委員の意見で、交通チームに特に若い人を入れて、議論するのは非常に良いことですし、こういう形でいろいろと戦略を立案していただければと思います。それから、バスについては、定時性が最大のポイントだと思います。これがもし、かなりの確率で実現すれば、利用する人の考えもプラスになると思います。定時性をどう確保するかについて、かなり集中した議論をしたら良いと思います。その時にいろいろな制約があってもダメだということもあるでしょうが、今すぐ実現できないとしても、状況が変われば実現できることもあります。これを全国に先駆けて京都が実現したら凄いと思います。ですから、定時性というのは、バス問題で検討すべき最大の問題だと思います。
- 話は少し変わりますが、京都は5,000万人の観光客が来ており、圧倒的に観光客が多い都市です。その中で財政は厳しいし、交通も厳しいとなると、観光は本当に産業振興に役立っているのか疑問が生じてきます。もし観光が、都市財政に影響しないのであれば、政策を考え直さないといけないと思います。私は、そうではなくて、観光客は、本当はありがたいと思うのですが、それを活かし切れていないところに問題があると思います。それが検討の課題です。

南委員

- 今の5,000万人の観光客は寄与しているのかという質問ですが、私は商工会議所場で議論しているのですが、3,700万人の日帰り客と1,300万人

の泊り客で構成されています。3,700万人の日帰り観光客が本当に京都に寄与しているのかという議論に帰着すると思います。

大島委員

- 新規にお金をかける提案をしたくないので、お金がかからないのであればという前提ですが、ポケロケは接近情報ですが、行き先までの所要時間を示すことはできないのでしょうか。高速道路に乗っていると、何処どこまで概ね何分というのが出るように、例えば京都駅から金閣寺まで行こうと思ったら、この現時点の時間であれば、だいたい何分で行けるというポケロケの先の情報があれば、利用者心理としては、バスを使うと思います。

塚口副座長

- 旅行時間の予測については、道路関係は高速道路を中心に一般道路でも普及してきました。バスについては、一応、タイムテーブルもあるわけで、先程の事務局から説明いただきましたように平均的に見ればそれ程、遅れはないとの状況ですが、事務局どうでしょうか。

岡崎部長

- 今、具体的にこれをこうしますとまでは至っていないのですが、ご指摘いただきました、目的地までかかる目安は大切な要素だと思っています。それをいかにして利用者にお知らせするかが課題であると認識しています。ただ、反面あまり知らせ過ぎて支障が出た場合の返りも大きいので、市民の方の理解もどこまでいただけるかも含めながら、検討していきたいと思っています。

塚口副座長

- この辺りで私の方からいくつかまとめさせていただきます。それ以降にご意見があれば、事務局に寄せていただきたいと思います。もちろん、私が少しまとめさせていただき後に本日、この場でご意見をいただいても結構です。順不同で申し上げます。

①公共交通システムは、市民の大事な財産であることから、他の都市にはない特色をもつ京都という都市で、市民の財産をいかに活用するかの理念を記載すべきである。

②ここには、いろいろな提案があるが、将来のことなので、必ずしも定まったシナリオ通りというわけではないので、いくつかのシナリオを作って幅をもった議論としてまとめていくべきではないか。

③地下鉄・バスの両事業を検討しているが、当然のことながら、市の公営交通は地下鉄とバスが連携しているところに強みがあるので、サービス向上策を両方みて考えるべきである。その中で可能性があれば試

行してみてもどうか。

- ④管理の受委託に関しては、2分の1を3分の2にするかというのは根拠を明確にして議論するのが難しいのだが、民間と交通局の賃金格差が大きい時には有効だが、縮まると効果がないかという意見もあった。総合的に考えると、今後拡大するという方向ではなく現状維持という意見が多かった。
- ⑤金融面あるいは交通面というそれぞれの視点から問題を整理するという視点が必要という認識である。
- ⑥バスは道路混雑を引き起こす原因という意見もあるが、バスの定時性を高めるにはマイカー抑制策も同時に考えないといけない。TDM 施策のようなマイカー抑制策を大上段に構えると、経営健全化で検討するには時間がかかるので、TDM については同時に展開する必要がある施策として記載する。
- ⑦交通局の職員が努力しているという発言もあったし、職員の教育政策を評価する意見があったことにも留意したい。

塚口副座長

- 皆様のご発言は議事録として残りますし、その中から事務局がより適切なものを選択してもらえればと思います。さらにご発言がなければ、事務局にお返ししたいと思います。

土井委員

- うまくまとめていただきまして、ありがとうございます。金融チームと交通チームを分けるというよりは、交通チームは交通局の皆さんでできることだと思いますし、それをやっていくことが皆さんの足腰を強くしていくことにつながるので、できれば早目にとりかかっていたらと思います。

木田委員

- 最初に川本委員から発言がありました審議会との関係ですが、どういう議論がされて何が問題となったのか十分わかりませんが、当委員会とも共通の課題はあるはずなので、座長、副座長レベルで検討していただき、それを踏まえた上で、うまくまとめていただきたいと思います。

塚口副座長

- 中間報告をまとめる上で、何がしかの有識者会議としての見解を示さなければならぬと考えています。

南委員

- 交通局の職員に対する評価だけで終わるのではなく、それをベースにもっと利用者に愛されるようなことを目指すべきだということが、川

本委員の真意だと思います。

塚口副座長

- そのとおりです。言葉足らずだったと思います。

塚口副座長

次回は中間提言案の審議になると思います。さらにご意見があれば事務局にご提案いただければと思います。事務局にお返しします。

出口企画総務部長

長時間にわたりありがとうございました。第4回の会議については、後日日程調整の上、詳細な日時、場所について、委員の皆様には事務局から通知させていただくことと致します。また、副座長からありました追加の意見の事務局への連絡につきましては、恐れ入りますが、来月13日までにご連絡をくださいますようお願いいたします。

塚口副座長

これにて、閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。