

第5回 京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議 次第

日 時 平成22年2月12日（金） 10時00分～12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 資料説明

② 質疑, 意見等

③ その他

3 閉会

配布資料

資料1 配席図

資料2-1 京都市高速鉄道事業経営健全化計画（概要版）

2-2 京都市高速鉄道事業経営健全化計画

資料3-1 京都市自動車運送事業経営健全化計画（概要版）

3-2 京都市自動車運送事業経営健全化計画

資料4 第5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5 第4回 京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議 議事録

別添 「歩くまち・京都」憲章及び「歩くまち・京都」総合交通戦略

「歩く・まち京都」総合交通戦略 京都のまちがかわります。」のミニリーフ

(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 |
| 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

吉川企画総務部長

(司会：交通局 企画総務部長)

本日、皆様方には、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5回「京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議」を開催いたします。

私、司会役を務めます交通局企画総務部長の吉川でございます。よろしくお願いいたします。なお、本日の会議でございますが、飯田恭敬（いいたやすのり）座長、西村周三（にしむらしゅうぞう）委員につきましては、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。また、上村委員につきましては、もう間もなく来られるとお聞きしておりますので、ご報告させていただきます。

本日は、一昨日に発表しました市バス事業と地下鉄事業、それぞれの経営健全化計画を報告させていただきます。これは、一昨年12月に発表しました経営健全化計画案（骨子）をもとに、皆様にこれまでの4回の会議で議論いただき、昨年7月に頂戴しました提言、市会での議論、市民意見を反映させ、さらには個別外部監査や国との協議などを経て、作成したものでございます。

これから2月市会の審議を経て、議決を得た上で、国に報告してまいります。なお、お手元には、本日の配布資料のほか、本会議との関わり合いが深く今回の健全化計画の重要な柱の一つでもあります、1月21日に発表しました「歩くまち・京都」憲章及び「歩くまち・京都」総合交通戦略の資料も参考までに配付しております。また、市民の皆様には周知するためのミニリーフにつきましても配付しております。

それでは、会議の進行につきまして、塚口副座長よろしくお願いいたします。

塚口副座長

皆様、おはようございます。朝早くからお越しいただき、ありがとうございます。本来、飯田座長がご挨拶をされるところではありますが、所用のため欠席ですので、代理を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

今、司会から紹介がありましたように、昨年7月に第4回の有識者会議を終えた後、中間提言という形で、この有識者会議の提案を市の方に提出させていただきました。その後、市の方で各方面からのご意見なども踏まえて、健全化計画を作成された次第です。本日は計画について大所高所からご意見をいただいた後、市議会で議論されるわけですが、皆様のご意見は今後の重要な指針となると思いますので、今まで通り積極的、建設的なご意見をよろしくお願いいたします。それでは早速、審議に入りますが、冒頭、健全化計画案について、事務局から本日の資料の説明をお願いします。

阿部企画課長

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、塚口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。

報道機関の皆様につきましては、ただ今からの事務局の説明及び審議中のビデオやカメラでの撮影はご遠慮下さいますようお願いいたします。その後、撮影の機会があればご案内させていただきます。

資料説明

(事務局一略)

以上で説明を終わります。塚口副座長におかれましては、正面のお席にお戻りください。

塚口副座長

ご説明ありがとうございました。お聞きいただいたように、有識者会議で昨年7月にご提案した内容も反映され、かなり改善された経営健全化計画になっていると思います。国の方の制度の見直しもありましたでしょうし、また市として「歩くまち・京都」の総合交通戦略等々も踏まえて計画が作成されたと思います。これから市議会で本格審議が始まり議論されることとなります。各委員の皆様におかれまして、この計画につきまして、ご意見、ご感想、ご質問等、さらには、市や交通局への注文、激励などを忌憚なくお聞かせいただきたいと思います。本日、一応最終回になると思いますので、各委員から一言ずつご意見をお伺いしたいと思いますので、よろしく申し上げます。

木戸委員

感想も含め、少しお聞きしたいことを申し上げます。まず、この間の市バス、地下鉄事業の現状に対して、市長を先頭にして市民に理解を求める訴えをなされている姿勢を評価します。昨年10月の「明日の京都」ビジョン府民交流会」で、市長がパネラーとして参加され、“私の悩み”として、この市バス、地下鉄問題を発言されていたり、今年度の京都市予算の説明の中でも、重点課題の一つとして意識をしながら発信されていることなどを評価するものです。その上で一つお聞きしたいのは、今回の健全化計画の中を見ると、コスト削減策について具体的に削減額が明記されている部分と削減額の明記がなく、「こういった施策をやります」に留まっているものがあります。これらについて、指数化されているものがあれば教えてもらいたいと思います。私の意見としては、ここまで人件費を中心にコスト削減してきて、さらにコスト削減をやっていかなければならない程に厳しい状況の中にあるというのは理解します。民間企業で言われるような“聖域なきコスト削減”を考える時、物件費への切り込みは十分に行ったか、とりわけ物件費の削減努力において「適正価格」というものを意識した追求や交渉を踏み込んで行ってきた

のか等について、確認させていただきたいと思います。

また、京都府との関係についてですが、府からの財政支援もあると聞いていますが、府市協調の立場から更に要望すべきことや課題があればお聞きしたいと思います。

葛西管理者

オール京都市で取り組むため、市長があらゆる場面で、この問題を発信してもらっていると実感していますし、そのことが健全化に結びついていくと考えています。

次に、物件費について、バスは人件費が非常に大きな要素を占めますが、地下鉄は施設産業ですから、人件費というよりは、それ以外が大きな要素を占めます。そのような中で、安全をキープしながら、物件費が適正なところで推移しているのかを、技術担当の職員に檄を飛ばしながら検証しましたが、もう少し踏み込めるところがあると思います。安全を確保しつつ技術を駆使しながら運行するために、一つ一つの大きな契約に踏み込めば、なんとか達成できると思います。

府との関係では、知事と市長の面談などにおいて、府市協調として、新たな支援も求める中で、今回は府の予算を割いていただくことになっています。また、PTPS（公共交通優先システム）設置についても10年程前の西大路通以来、財政難で区間の拡大は実現していなかったのですが、今回、府警の予算で、北大路通から市役所前の河原町通ぐらいままでに装置を付けていただくことになっています。府市協調、また府警との協調もこれまで以上、しっかりとやっていきたいと思います。

土井委員

今回の計画ですが、前回に比べて大変、努力されていると思います。関西の鉄道という枠組みで考えると、1991年、1992年がピークで、それ以降は、ひたすら減少しているという大きな傾向があります。そのような背景の下で、京都市交通局も収支均衡を図るために、この計画を作られたのは努力されていると思います。

もう一点は地下鉄の場合、金融コストが高いということで、金融コストと普通のオペレーションコストを分けて考えた方が良かったと思っていましたが、基本的には、その考えに貫かれているように思います。

収支均衡を前提にいくつかの支援があり、地下鉄の場合は、バスからと市の一般会計から受けるということですが、市も財政が厳しいということですので、今回の計画のポイントは5万人をいかに増やしていくかだと思いますが、それがなかなか見えないところが苦しいところだと思います。それを見えるためにはどうするのかということですが、交通局の努力もさることなが

ら、なかなか伝わらないのがつらいところです。例えば、モビリティ・マネジメント（以下、MM）の話もそうです。実は、右京区で交通局さんにも入ってもらい、MMを3年やっていますが、参加者からは「交通局にこのような便利な切符があるのを知らなかった」、という声が圧倒的です。それは、なぜかという、普段乗っている人は目につきますが、乗っていない人については、自分と関係ない情報は、なかなか頭にも耳に入ってもこないからです。それをなんとかMM的な手法で知ってもらおうということですが、MM的な手法で非常に良いタイミングは、サービスの改善時や構造が変わった時に行うのが非常に効果的です。例えば、先ほどの「シンデレラクロス」ですが、優先順位を上げて、市民に知ってもらう活動をしていくというように、できるだけアピールしやすいこと、努力されていることをベースに、サービスを伝えるようなアピールの仕方の方が良いと思います。

「歩くまち・京都」と具体的にこの計画を実現していくのは、すごく大事なことだと思います。そのためには市民や観光客の人たちに自動車から公共交通に転換してもらわなくてはいけないということだと思います。その際、当然ながら意気込みと気合は大事なのですが、当然予算も必要です。その予算が、あまりよく見えないのが泣きどころです。例えば、地下鉄に対してバスの会計から生活支援や車両購入の少なからぬ予算が地下鉄に入られますが、そのうちの何がしかを公共交通利用促進の枠組みで、5万人増加を実現していくために使えるようにしていく方が、結果として収入がアップして、支援のやり方としても、社会的な構造を変えていくという意味でも役に立つお金になるかもしれないと思います。また、コスト削減も大事なことで、たまたま某交通局でも似たような話をさせていただく機会があるのですが、現場の人と話していると、コスト削減への協力は惜しまないですが、ただ、現場のスキル、例えば車両整備のスキルなどが、どんどん消えていく可能性があります。人が少ないので、異動が頻繁になり、スキルが残らないで結局、調達コストが上がって行って、結果的にコスト削減になっていない可能性があります。職員のモチベーションを高めたり、働きやすい労働環境を作っていくのは大変重要です。コスト削減のチャンネルに入ると、どうしても下ばかり見てしまい、できるだけお金を出さないということになるのですが、それは大事だとしても、モチベーションを高めることや、明るい未来を提示していくのは、リーダーの皆さんや私たちもそういう使命を担っているかもしれない、ものすごく大事なことだと思います。

結局、オペレーションコストは、なんとか比較的うまい時期に収支均衡が図れるけれども、最終的に資本コストは厳しいという問題を考えると、実は京都市交通局だけじゃなくて、日本の地下鉄事業や公共交通事業も同じよう

なところですが、最終的には、資本コストは大変なので、京都市は大変力のある交通事業者なので、上下分離的な仕組みを考えて、資本コストをいかに落としていくのかを、あらゆる機会を設けて、国に対して問題提起や議論をしていかれると良いと思います。また、京都市からもされても良いと思います。

木田委員

感想レベルですが、よくここまでまとめられたと素直に評価させていただきたいと思います。過去何回かこれに対する議論をしてきましたが、はじめはかなり部分的なもので心配でしたが、今日の計画は総合的に各方面から検討されていると思います。

ただ、今日は短い時間の説明なので、抽象的にまとめた報告となっていますが、どのようにすればこのようになるのかの裏付けの数字があると思います。ぜひとも、それをきちっとまとめて、これから実際にやっていただく実績と比べて評価できるような、「ここまでいっていたら、この問題については成功している、改正に向かっているんだ」というふうなことが把握できるような形にまとめ、毎年それを見直していただきたいと思います。何年後かに実際とは乖離していたというのでは困るので、ぜひ毎年フォローをしていただきたいと思います。あくまでも議論の末、議会も通してもらう計画ですので、できるだけこの線でいけるように頑張ってはもらいたいのですが、計画は変更があっても不思議ではないとある意味では思いますし、計画通りに、うまくいかない場合は、次の手を考えていただけたらと思うので、見直しをしっかりとさせていただきたいと思います。

数字を扱っていますので、いつも数字の話になりますが、定量的な問題と定性的な問題があって、その定性的な問題がやがて数字のところにはね返ってくると思います。単なるコスト削減だけを追っていくと収縮していつてみずばらしい形になりやすいと思いますので、これも注意は必要だと思われます。

大島委員

感想とご報告と提案をしたいと思います。感想ですが、今回の計画は構成が前回に比べてシャープでわかりやすくなったので、その分、説得性が増したのではないかと思います。

報告ですが、昨年クリスマスに交通局の皆さんと楽洛まちぶら会との共催で、駅デコ（駅のデコレーション）という取り組みを実施しました。烏丸線と東西線の結節点にあたる烏丸御池駅で、クリスマスムードを盛り上げようということで、プロジェクターを使って、京都らしい映像を駅のホーム2箇所投影するという取り組みをしました。限られた時間での準備・開催であったために告知が十分にできず、わざわざ改札を通過して観にくる人は残念なが

らおられなかったと思うのですが、地下鉄を利用して偶然見られた方は、立ち止まってごらんいただく方もおられました。特に、お子さん連れやカップルの方に喜んでいただけたのではないかと思います。通常は移動だけで利用されるプラットホームが、交流空間、アートを鑑賞する空間として演出できたのではと感じています。

ただ、反省することもあります。単にイベントをするだけではなくて、改札をわざわざ通る理由を作らなければならないし、かつ一つの駅で終わるのではなく、例えば烏丸御池の次は市役所前という形で駅を乗り継いでいくという仕掛けも必要です。単に入場するためだけにお金を払って改札をくぐるのではなく、「見に来て良かったね、乗って得をした」というふうに感じていただけるようなことが必要だと思いました。1日5万人増客というのは相当大変なことだと思いますので、いかに数字を達成するのかについては、こつこつとイベントを重ねるだけではなくて、ダイナミックな展開も必要なのではないかと感じました。

これはエールになるのか、手前味噌になるかわかりませんが、一つのエピソードをご紹介すると、楽洛まちぶら会では一昨年よりゼスト御池さんと協働して地下空間を活性化しようという取組みをしています。当初、ゼスト御池にある4箇所の広場は閑散としていましたが、そこを市民空間として活用しようと、いろいろ提案を込めてイベントをしたのですが、その結果、多くの方がゼスト御池に足を運ぶようになり、今では毎週末広場は市民の多様なイベントで利用され、多くの方が集まっています。しかしそれが直接売上につながるかという点必ずしもそうになっていませんので、さらにそこには何らかの仕掛けが必要だと思いますが、継続して開催することで、人が集まるという空間作りという面では成功しています。つまり、継続していくことが大きな力になっている、ということだと思います。

提案ですが、今回、プロジェクターを使って、空間を演出するということをやったのですが、新しいメディアを考えていく上でも有効的なツールではないかと思いました。これまで使っていない白い壁を広告媒体として使っていく、かつ映像として使っていくということについては、所有資産の有効活用というところで、大いに一つの手法として活用できるのではないかと思います。駅ナカビジネスは単に空いている場所をテナント誘致として活用するというだけではなく、広告なども含めて新しく活用していくということを含めて、資産を有効活用してもらいたいと思います。

上村委員

今回の計画案を見て良かったと思うのは、非常に現実的で前向きな、冷静さを取り戻した書き方になっていると思います。これまでの会議でも申し上

げてきましたが、“赤字”という言葉がひとり歩きして、経常収支、累積欠損金、累積資金不足、償却前損益というものが全部混同してしまって、非常にヒステリックな印象を与えていたと思います。もう少し冷静になって等身大で市バスの問題と地下鉄の問題を受け止める必要があったと思います。この計画案を見る限りにおいては、混同を防ぎながら作成いただいていると思います。そういう意味では、基本である収入をいかに上げ、支出を抑え、そして財務構造の問題、債務の期間の問題、金融の問題、金利の問題等の一つずつ、国との調整等において困難な局面もあったらうと思いますが、努力をされた結果だと思います。そして、もう一つ、政権の政策が変わったのも借り換えができて、追い風となったと思います。

この計画案のバックには大きなバックデータがあると思いますが、これからの推移も含めて、わかりやすくするためには、鉄道のところで言えば、P15に載っています健全化実施前と実施後の表がありますが、これだけでは、いきなり収益から出発の数字で、あまりにも結果のところだけを言い過ぎだと思います。どれだけ収入があり、支出がどうかという数字を入れてもらった上で、経常損益あるいは現金収支までもっていかないと、少しわかりにくいと思います。バスも同じです。まずは収入のところから出発しないと見えてこないのです、ぜひ加えてもらいたいと思います。

市バスとのネットワークの強化、これはぜひ、お願いしたいと思います。5万人増客は、正直、そんなに簡単ではないと思いますし、マイカーから公共交通へどのように誘導していくのかは、これから、まだまだ知恵の必要なところだと思います。

塚口副座長

P15の表などは、事務局の方で、もう少し内容がわかるようにできるのでしょうか。

葛西管理者

今いただいた視点を踏まえながら説明をする中で、資料を出させていただきたいと思います。

南委員

今回の計画の前段で飯田座長と塚口副座長がまとめられた有識者会議の提言P1, 2の総論は、地下鉄、市バスのあるべき論の総論を明確に書かれており、今回だけではなく、今後も交通局の存立する基本的な理念だと思います。非常に簡潔ですが、今までの議論の中味をとりまとめていただいた大切な文章だと思います。

その中では、都市計画と公営交通との問題や、今まで長期債務を返すことと事業が継続することが、あまりにも短期的なものとして捉えられてきてい

たが、そうではないのだということが指摘されていて、議論のベースに置くべきことだと思います。

もう一つは、上村委員の指摘にあるように、健全化計画として収入と支出が出ていない収支表というのは非常に奇異に感じます。もちろん議会や団体交渉もあるので、細かいところは出たくないところもありかもしれませんが、これが計画かと思います。私が議会側なら資料の追加を求めます。市民にどのように出すかが不明です。

金利の問題でP13 にありますが、今回 5%以上の高い金利で事業を継続していることについて何らかの手立てがされたということですが、事業体としてみれば、3%以上、4%以上という、合わせて 760 億円もある長期の債務についても高い金利ですから、これからも 0.5%でも 1%でも下げる努力が必要だと思います。

誰に向けてどう言えばよいかわかりませんが、先ほどありました上下分離の観点で論じるものなのか道路特定財源の使い方の中で地方の公共交通機関のインフラに追加的に出してもらい、長期債務を肩代わりしてもらおう議論ができるかどうか、別の視点からあるのではないかということです。

なお、一般会計の方に肩代わりされているので、一般会計の収支は苦しくなるだろうと思います。

位高委員

まずは感想ですが、最近よく地下鉄や市バスのことがマスコミに出ますので、市民に対して、この問題の認知度が上がって、施策をされる際、やりやすくなってきているのかと思います。

質問ですが、国に対しての義務は 10 年後に目標を達成すれば良いのでしょうか。それとも毎年、経過報告が必要なのでしょうか。

葛西管理者

今回、全体の像を示したわけですが、国には毎年、予算、決算等を報告していきます。

位高委員

毎年報告されるということは、毎年の目標値があつて、それに対して達成できたかどうかという報告になるのでしょうか。

葛西管理者

そのようになると思います。次に、先ほどの南委員からのご質問ですが、今回、委員の皆さんにお配りした議案説明書は、計画のシナリオ編であり、法律ではこれに加え、収支も明らかにすることが求められています。従って、議案では、各年度の数字を明らかにし、議案説明書と合わせて市会に提出しておりますので、各年度の目標値との整理をした上で、議論されることにな

ります。

位高委員

企業には、よく中期計画、長期計画があり、案ができると半分ぐらい済んだ気がするのですが、今回は収入の問題にしてもコスト削減の問題にしてもたくさんのテーマがあるので、どういう体制、どういうシステムで対応するのが一番重要だと思います。それが、今の説明では見えないと思います。本当に難しい問題もありますし、これでうまくいくのかと思います。先ほど、木田委員の指摘にありましたように、実績を評価できるような、どういう体制でどういう結果になったのかという実績フォローの仕組みが必要です。場合によっては、計画の作り直しもあるぐらい、難しいアイテムが含まれていると思います。

川本委員

膨大な赤字を生んでいる京都市の地下鉄問題を地下鉄政策と市バス政策だけで解決しようとする発想自身に疑問をもっています。都市政策、都市計画の中に交通政策をどう位置づけるかという基本的姿勢が門川市長には弱いと思っています。しかし、この有識者会議ではそのようなことを議論の前提にせず、地下鉄をどうするか、市バスをどうするかという議論しかしてこなかったのです。きつい言い方ですが、私に言わせれば“繕い政策”。その中でも、よくがんばってきたと思います。

特に大事なものは、国との関係で努力していただけてきましたが、簡単に言いますと、運賃改定が一回減った、または改正を少し遅らせた程度という印象をもっています。私としては、なぜ、運賃改定を早く出さないのかと思います。利用者は自ら運賃を払うことで、最大の関心をもつのです。運賃が改定されることで、市当局は責任を感じるわけです。だから、交通政策を改善しようと思うと腹を痛めずして改定はできません。「運賃改定に動揺するな、大胆に提起せよ」、そうすれば、責任と今後の方針が確実にあって、緊張感が出てきます。私は交通局長以下が、緊張感をもたずして改定はできないと思います。そういう意味では、木田委員の指摘されたように、きちっとした報告が要ると思います。報告を分析し、どこに欠陥があって、どこを直すのか、誰に報告するのかを明確にして、直すべきところは早く手を打たなければいけないと思います。

位高委員の指摘にもありましたように、計画案の中にある駅周辺施設の改善はまさに都市政策です。どこの部局で誰が考え、どうするのか、そういう体制を組んでいかないと“絵に描いた餅”になります。言うことも書くことも易しいですが、実際にやるには、相当大変なことです。計画案を具体的にやっていく厳しさが大事だと思います。

塚口副座長

今の川本委員のご発言についてですが、私は京都の交通政策が都市政策の中で位置づけられていないとは思っておりません。むしろ「歩くまち・京都」総合交通戦略などは、かなり斬新なものだと評価しています。この点について交通局より何かお答えいただければと思います。

葛西管理者

最後のご意見はかなり強烈でした。要は、確実に、一つ一つを見える形で進めていき、その時々、柔軟にやっていくという覚悟があるのかという、ご指摘であったと思います。さらに、交通局で、まちづくりができるのかということではありますが、この一・二年の間、我々だけが、もがいてきたのではなく、市長の前で関係部局とも調整しながら、進めてきました。おそらく、これまでの市政で、公共交通が政策の芯になることはあまりなかったと思います。我々は、地下鉄やバスを運営していく中で、「このまちをどうしていけばよいのか」を一方では当事者として提案し、総合力を結集して取り組んでいきたいというのが今の心境です。厳しいご意見もいただきましたが、一段一段上がっていきたいと思います。

塚口副座長

各委員から激励と今後の進め方についてのご発言もありましたので、最後に、いくつか、お答えいただける部分があればと思います。あるいは、委員に対するご質問でも結構です。

葛西管理者

先ほど、南委員からのご発言にもありましたが、骨子を作るまでの段階では、やはりどうしても公営企業の公営の方に随分、シフトしてしまいます。その意味では、一定の国の基準やルールの中で、「いつまでに返済しなければならない」ということが中心になる中で、「生き続けるために、どういう診断をしなければならないか」というサジェスション（提案）を多くいただきました。先ほど、現金収支の黒字という話がありましたが、あれが黒字になったら元金を返していける体質になり、一方で、企業の話聞かせていただく中で、借金していても利息が払える体質なのに、なぜ慌てて借金の元金を返すのかという話もいただきました。我々自身、かなり大きな発想の転換を迫られました。そんな中で、我々がどれぐらい真剣に仕事をしていたら、民間の金融機関にお金を貸していただけるのかも検証し、その範囲の中で、国に何を求め、一般会計には何を求めるのか、さらには我々として何ができるのかをまとめた結果がこの計画であります。

そのように努力して積み上げてきたものなので、一年ごとに実績を示しながら、どこが活性化し、どこが予想以上に停滞しているのかを常に検証しながら、最終目標に到達していきたいと思います。今回、大きな資金が短期に

土井委員

入りますので、なんとかシナリオが成り立つベースができました。また、我々自身、もっと乗ってもらうために、大小さまざまなアイデアを出しながら、また、駅周辺にどうすれば人に来ていただけるかを考える中で、少なくとも何年後かに評価されるような地下鉄にしていきたいと思います。

また、市民の皆さんへのご報告ということについては、各年度、最低限、市会で予算、決算を審議いたしますし、常任の委員会もあり、いろいろな形で、それぞれの時点で発信していく機会はあると思います。他の方法も勘案し、現状をきっちりと示しながら進めていきたいと思います。

各委員の皆さんのご意見には共感するところがたくさんあったのですが、川本委員の指摘にあった都市政策の中で位置づけるというのは、誠にそのとおりだと思います。なぜかという、人が動くというのは、電車に乗るのが目的のマニアの人はいるかもしれませんが、普通はある目的のために乗るわけですから、出発地と到着地の間の都市の関係が明確でないと、どういう手段を選ぶかの関係も実は曖昧になってしまいます。例えば、人々が公共交通を使いやすい都市にしていくこと自身が、公共交通の利用を促進することになると思いますから、まさに都市政策をやっていくのはすごく大事です。

地下鉄の話を少しすると、地下鉄が通ったら当然、固定資産税が上がります。その固定資産税で上がった分は本来、民間企業ならその利益を「地下鉄株式会社」は内部化できたかもしれませんが、しかし、公営ということで、用途地域が変わって、都市づくりができたとしても、その分の果実は地下鉄に入れられなかったという仕組みがあるので、ちょっとかわいそうなところだと思います。でも、それは今までバラバラで行われてきたから問題があるわけです。地下鉄があることで、さまざまな利益が実際には京都市には、たくさんあるわけです。例えば、固定資産税が上がるような仕組みをどんどん作っていく中で、お互いに一般会計を助け、あるいは、地下鉄の財政を助けていくという正のスパイラルになんとか近づけていくよう、もっと話をしましょうというのが、ここで言われていることだと受け止めています。

この中で出ていなかったことが一つあると思います。「5万人をなんとか増やしましょう」という非常に大きな話を地下鉄とバスだけでやりましょうというような印象が強いのですが、例えば京都には他にもたくさんの鉄道事業者があるわけです。例えば、昨日も東京から帰ってきたのですが、東京駅にポスターが貼ってあって、それを見て、鉄道を使って京都に来る方が増えていると思います。JR東海だけではなくて、たくさんの鉄道事業者やバス事業者が京都市にあるわけですから、そういう人たちとの連携がうまくいけば、その人たちのパイも増えます。結果的に、地下鉄が5万人増えるという仕組

塚口副座長

をもっと作っていければ良いと思います。つまり連携の目配せを、していくというのが、京都の公共交通のリーダーである京都市交通局の役目ですから、皆さんに声をかけていく使命も大きいと思います。

たとえ話ですが、神戸市交通局では現状分析の下、エコファミリー制度に取り組んでいます。まさに環境の時代ということで、教育委員会ともうまく連携して、親同伴であれば小学生二人まで無料という制度です。5年経ち、毎年100万人くらいの利用があります。そのまま京都市がまねをしていいかどうかは確認しなければなりません、京都市で、どういうところに公共交通のミッシングリンクがあるのかデータ分析した結果を基に、他の公共交通とも一緒になって、利用者を拡大していくことも必要だと思います。

そういう意味では、先ほど大島委員の言われた細かいことを重ねることも大事ですし、京都市全体で取り組んでいくことも大事だと思います。

最後に、非常に有意義なご意見をいただきましたと思っています。この会議でも地下鉄の利用者をいかに増やしていこうかというところに最初の着眼点がありましたので、周りの鉄道事業者とのネットワークの強化、そういうところは、この中では敢えて言及してきませんでした、当然、必要なことありますので、今後そのような視点をもって、京都の公共交通ネットワーク全体を見ていくという重要なお指摘であったと思います。

それでは時間にもなりましたので、このあたりで終えさせていただきたいと思いますが、最後に一言申し上げさせていただきますと、この健全化計画につきましても、ほぼ全員の皆様が、いろいろと努力をして、それなりにまとまっているというような評価をいただけたのではないかと思います。ただその中で、もう少し明らかにしていった方が良い部分もあります。例えば収入と支出の関係ですが、このあたりについては、今後、議会等の中でも議論されると思いますが、そういうところで、市民の皆さんによりわかりやすく説明をいただければと思います。

それからコスト削減というのは限界に近いところまでやっていただいていると思うのですが、今後のポイントとしては、5万人増の利用者を、どこをターゲットに、いかに増やしていくかということだと思います。例えば「まったく使わない」という人たちに「年何回かでも」という形で掘り起こしていく、あるいは「使わないわけではないけれど、それほどたくさん使わない」という人に「もっと使っていただく」とか、いろいろと選択があると思いますので、そのあたりのことも検討いただき、市民の協力も得ながら、ぜひ5万人増を進めていただければと思います。

私の役目はこのあたりで終えさせていただきたいと思いますので、事務局

よろしくお願いいいたします。

阿部企画課長

長時間にわたりましてありがとうございました。最後にあたりまして、由木副市長より御礼のご挨拶をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいいたします。

由木副市長

各位の皆様、本当にありがとうございました。5回にわたり有識者会議を開催させていただきまして、今日ご報告させていただきました健全化計画を、議会に提案できるところまで漕ぎ着けることができました。いろいろな見地からご意見をいただき、今日は所用のため参れませんが、市長からは、くれぐれも皆様に御礼を申し上げるようにと申し付かっております。

私自身、この計画を国と協議をする過程で足を運ぶ際に、皆様にいただいた意見が、この計画案をきちんと整理して説明する上で、非常に役立っております。例えば上村委員よりお話がありましたように、債務を金利の部分と元本の部分に分けて考えるとか、事業の存続を前提に考えるとか、いろいろな面で、頭の整理をさせていただくのに、大変、助かったという思いがあります。

もう一つは、いろいろ我々がお願いする中で、国からも「いったい誰がそのようなことを言っているのか」という言われた際に、「市民の声の代表として有識者会議の皆様からこのような意見をいただいています」と使わせていただきました。そういう意味でも、大変ありがたかったと思います。

また、提言や本日いただきましたご意見にもありましたが、健全化計画以外の部分や前提となる考え方など、いろいろな面でもご意見をいただいています。本日いただきましたご意見も含め、全体を皆様からいただいたご提言として、まとめさせていただきます。有識者会議をこういう形で行うことは、今日で最後となると思いますが、今後も地下鉄の健全化を図ることが大きな目標としてありますので、それに向けて全力で取り組んでいきたいと思っております。

あくまで計画はスタートなので、計画の実現やフォローは、きちんとして参ります。誰が責任をもつかということについては、門川大作市長が責任をもつということに尽きると思います。今後、市全体を挙げて計画の実現に向けて、全力で取り組んでいきたいと思っておりますし、それから何よりもまちづくり、都市政策の中で、きちんと実現していくことを健全化計画や提言の冒頭でも述べていただいておりますし、本日、お配りしている「歩くまち・京都」総合交通戦略の中でも「交通とまちづくり」について整理しています。

私自身も全国のまちづくりを見ていて、交通政策とまちづくりは同じよう

阿部企画課長

であって、違うところもあり、いろいろ難しい面もありますが、京都においては、この二つを両輪として、一体として進めていくのが、大切だと思います。そういう意味でも全力で取り組んで参ります、という決意を述べさせていただきます、御礼の言葉とさせていただきます。

本当に長い間、ありがとうございました。これからもご指導、ご支援をいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それではこれで閉会とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。