

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

日 時 平成21年7月1日(水) 13時00分～15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 審議

③ その他

3 閉会

配布資料

資料1 配席図

資料2 中間提言案

資料3 第4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

(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4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、土井勉（どいつとむ）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、西村委員につきましては、公務のため、15分ほど遅れて来られるということをご連絡頂きましたので、ご報告させていただきます。

また、KBS京都からテレビ撮影のお申し入れがございましたので、ご協力宜しくお願い申し上げます。

では、ご審議頂く前に、平成21年4月で若干人事異動がありましたので、ご紹介をさせていただきます。副市長の由木文彦でございます。

由木副市長

委員の皆様方には、お忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。4月からこちらに参りましたが、京都市の交通は大変な問題だということ、このように有識者の皆様にお集まり頂いて、どうすれば良いのかということをご議論頂いていると思います。私は、今回初めて出席させて頂くわけですが、これまでの議事録は丹念に目を通させて頂きました。本当に大変な問題で、一体なぜこのような状態になってしまったのだろうというところですが、こちらで作成致しました中間報告の骨子案に留まらず、色々な観点からの忌憚のないご意見を頂ければありがたいと思っております。

今日の中間報告の内容を見て頂いて、それを一つの足がかりにして、その上で、国等へ要望をお願いしていきたいと思っております。

私自身、頭の中を整理すると、本会議では、大きく分けて二つのコンセプトがあるように思っております。一つは「現金収支を黒字にすること」で、かつ、その「黒字幅を少しでも大きくすること」であります。もう一つは、「元金返済の繰延の検討」というものだと理解しています。

これから骨子案を、法律に基づく健全化計画に改めて行かなければなりませんので、その過程で頂きましたご意見を反映し、それをベースに組み直しを図って、実現できる計画を作っていかなければならないと思っております。そのために、どうぞお知恵をお貸し頂きますよう宜しくお願い致します。

それから、大変申し訳ないのですが、初めて出席するにも関わらず途中で退席しなければなりません。防災のシーズンであり、国と合同で桂川のシミュレ

ーションを実施する防災訓練があります。そこで、市長の代理を務めなければなりません。中座させて頂きませんが、本日もどうぞ宜しくお願い申し上げます。

吉川企画総務部長

次に、新たに就任した交通局の理事者について、ご紹介をさせていただきます。

次長の出口博一でございます。技術長の安藤隆でございます。

後列でございます。企画総務部増収・増客担当部長の石田敬子でございます。そして、企画総務部長の吉川雅則でございます。

なお、本日の配布資料のほかに、本会議との関わりあいが深い「歩くまち・京都」の取組について、6月23日に広報発表しましたので、その資料も参考までに配付しております。この資料は、「歩行者優先憲章（仮称）」及び「「歩くまち・京都」総合交通戦略中間とりまとめ」でございます。市民からのご意見を募集しております。

それでは、会議の進行につきまして、座長よろしく申し上げます。

飯田座長

早速、審議に入りますが、今回は、これまでの各委員からのご意見を事務局にてまとめた中間提言案について、ご審議いただきます。その内容を確認していただき、お気づきの点や更なるご意見があればご発言いただきたいと思います。それでは、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、座長、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、これ以降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。

資料説明

（事務局一略）

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

飯田座長

それでは、中間提言案について議論を行いたいと思います。資料2をご覧ください。議論の進め方については、まず2の「具体的提言」について項目に沿って議論を行い、次に「前文」、最後に「中間提言案の構成」の順番で議論を進めたいと思います。

まず、「具体的提言」について議論を行いますので資料2の「中間提言案」の3ページをお開きください。

「具体的提言」では、これまで各委員からいただいた「主な意見」とそれをまとめた総論が、箱書きに記載されております。

最初に、「(1) 交通局が取り組むべきもの」ですが、これまでのご意見を3ページから5ページにアの「地下鉄事業の経営健全化について」、イの「市バス事業の経営健全化について」、ウの「両事業で取り組むべき事項」にまとめており、これを一括して審議します。何か、ご意見はございませんでしょうか。

塚口副座長

資料2のP4の収入増加策で、利用者の利用しやすさについてとありますが、まずはそこに関して意見を述べさせていただきます。バスが系統によっては、特定の地域や地点に集中して運行していることがあるので、ダイヤ編成に関しては、パターンダイヤという記載はありますが、系統を増やすのではなくて、系統を少なくして運行を増やすという「少系統多便型」を記載すると分かりやすいと思います。

また、コスト削減策は非常に重要なのですが、そのためには、まず安全面を確保することが大切だと思います。安全面をきちんとチェックした上でコスト削減に言及すべきだと思います。例えば、バス車輛の更新年数を14年から18年に延伸することに関しても安全面のチェックを怠ってはならないでしょう。

そして、両事業で取り組むべき事項に関しては、「ネットワーク機能の強化」とありますが、交通局が市バスや地下鉄を経営している強みは一体化したネットワークでサービスを供給できるということだと思います。そこで、「公共交通のネットワークを最大限に活用する」とありますが、もう少しネットワーク活用に関する具体的な方向、決意などを書いて良いと思います。

上村委員

中間提言を分かりやすくするためには、「現金収支を黒字にする」、そのためにはどうすれば良いのか、どのような具体的方策があるのかを記述するとわかりやすく良いと思います。その上で、収入をどのように増やし経済を減らし、債務をどのように解消していくのかといった流れをもう少し明快にすると良いでしょう。

現金収支を黒字にすれば、新しい方策を出していくこともできるわけです。ひとまず、黒字にするための方策を色々出して、一般会計から回すことを検討、あるいは国へ要望していくという流れを分かりやすく書かなければならないと思います。

これまでの会議では主に数字に関して議論してきたわけなのですが、ここ

にきて、中間提言には具体的な数字が出てきていません。中間提言でも、年間、月間、一日などの単位でも良いと思うので、どれくらい収入を増やして支出を減らすか等、数字の目標を明示して、具体的なシミュレーションが描けるようにしなければならないと思います。そういった内容がないと、どのように改善していくのが少し分かりにくいのではないかと思います。

「主な意見」として、会議で出された意見を出来る限り全て、中間提言に盛り込んでいるのは良いと思います。多様な意見があるということを示しているのだと思うのですが、一つだけ、P9の「国への要望（主な意見）」最後の部分にある「・・・倒産も視野に入れた・・・」の表現で公的機関への「倒産」という言葉は少し誤解を生む可能性があるのではないかと思います。公共性のあるもののお話なので、大胆な発想といたしますか、あり得ない意見というような印象を与えてしまうのではないかと思います。

初めに申しましたように、ひとまず現金収支の黒字化を目指すことを全面に出して、そのための方策をこのように考えておりますという書きぶりが良いのではないかと思います。

飯田座長

広いページに渡ってご意見頂きありがとうございました。とりあえず3ページについてご意見頂ければありがたいと思います。

大島委員

細かいお話かもしれませんが、これまでの内容を踏まえて感じたことを述べさせて頂きたいと思います。

地下鉄の収入増加策について、P3の主な意見の5つめに「京都の良さをもっとPRし、グルメなど京都の新たな魅力を活用したモデルルートを設定、広報することにより潜在的利用を発掘」とありますが、漠然としていますので、もう少し地下鉄を使う動機付けとなる内容を示すなど具体的な内容を記載しても良いかと思いました。

私自身ゼスト御池の取組に関わっていますので、そこに関連させた見方をしてしまうのかもしれませんが、地下鉄に乗るだけではなくて、ゼスト御池のような付随施設と連携することや、その他、地上とも密接に連携する工夫を考えることが大切だと思います。

具体的には、交通局でも色々な沿線マップを作られていますし、歩くまち京都でもミニブックなどが作成されています。色々な主体が魅力的な取組をされているのですが、それらが互いに連携することで、より一層の相乗効果を生むのではないかと感じております。

多様な主体の様々な取組の連携により、地下と地上を結びつけ、一つの京都市内回遊のモデルルートとして具体的に位置付けるというところまで書く

こともできるかと思えます。

次に、バスについてですが、経営健全化計画でも謳われており、かつ、第三回会議においてもお話があったことで、皆様方は内容的には了解だったため話題にならなかったのかと思えますが、中間提言にはバス停の環境向上に関する意見が抜けていると思いました。歩くまち京都の資料にも掲載されていますが、バスに乗ってから降りるまでだけでなく、バスを待つ環境整備についても中間提言で言及してはどうでしょうか。

また、骨子でも書かれていますように、そのバス停環境整備の方法は単にお金をかけて行うのではなくて、例えば広告を取りながら広告収入で整備する等の方法も考えられ、それは既に国内で事例があるようです。調べてみたところ、京都は屋外広告物に関する条例が厳しく表現方法に制約がありますので企業がどれほど動いてくれるかということがあります。しかし、逆に申しますと、まちなみに配慮した広告でもってバス停環境を整備していくということは、京都らしい“おしゃれなバス待ち環境”を誘引する仕掛けになるのかと思えます。そのような可能性を展望した形で掲載してはどうでしょうか。

木戸委員

バスについて、第1回目の会議で平成19年度の実績の話がありましたが、現在74系統運行されており、12系統が黒字で周辺部は赤字であるということだったと思えます。公共交通の役割・使命からすると、不採算だからすぐにその系統を廃止してしまうということでは、市民の生活は守れません。このことは、門川市長も第1回会議のあいさつで言われています。赤字だから廃止ではなく、市民生活の足を確保するという視点を見据えた上で、存続させるための努力と今後に向けた課題の整理が必要だと思えます。

市バスの置かれている現状から、市民にどのように需要を喚起するようなアピールを行うか等が重要になってくると思えます。

上村委員

市バスの収入増加策について、第二回会議でも発言しましたが、市バスと地下鉄の一体的な利用を促進するとき、交差点における停留所の設置場所が問題になってくると思えますが（分設停留所の問題）、統一的な設置はできないのでしょうか。今は、同じ地理的名前でありながら、別の場所にバス停がある場合も見かけますし、大変分かりにくい状態になっていると思えます。

又、四条通では、とにかくどの市バスも入り込み、路線が多くて、地下鉄への乗換を前提とした効率的な運行ダイヤになっていないと思えます。そこで、是非、地下鉄に連動したバス路線ネットワークの抜本的な再編成に関する記述を追加してほしいと思えます。

位高委員

地下鉄の収入増加策で、駅ナカビジネスについて記述がありますが、ビジネスには投資が必ず伴うので、しっかりとした事業計画と共に投資計画も含めた記載が必要だと思います。

木戸委員

今までの議論で触れていなかったのですが、事前に事務局へ質問していた件についてお伺いしたいと思います。九州の佐賀交通がバスネットワーク網（市バス運行の利点を活用）を使って社会的な犯罪防止のための移動 110 番のような取組を行っていると聞きました。詳しい内容を知らなかったのですが、一度、事務局に調べて頂きたいと申し立てまして、その内容によっては、何か参考になることがあれば良いかと思っておるのですが、どのような状況でしょうか。

出口次長

教えて頂いた佐賀交通について調べて参りました。市営の佐賀交通が、110 番移動サポーターというものを設け、市バスの横面にステッカーを貼り付け、警察との連携を取るようなことがあれば、市内を回る市バスに通報が届くサービスを開始されたということでした。

市バスが運行している中で、実際のところ、運転手への周知等運用には難しい部分もあるらしいのですが、一体となって取り組んでいくということで頑張っていらっしゃるようでした。調査に時間がかかってしまいまして申し訳ありませんでした。

飯田座長

まだ、ご意見はあるかと思いますが、次の P6 の「(2)市民とともに市を挙げて取り組むもの」も内容的には関係してきますので、ここからの審議をお願いしたいと思います。資料の 6 ページをお開きください。

これまでのご意見を 6 ページから 8 ページにアの「都市構造や交通施策のあり方」、イの「市民への意識付け、市民に求めること」、ウ「府警や関係機関に求めること」、エの「一般会計の支援」、オの「地下鉄の運賃制度」にまとめております。これを一括して審議します。何か、ご意見はございませんでしょうか。

川本委員

交通問題から入っているため、このような書きぶりになるのかもしれませんが、あまり賛成ではありません。

というのが、まず、京都市の特徴は、歴史、伝統、文化、観光、ものづくりに秀でた部分にあり、それがあからこそ、京都は国内のみならず、世界有数の都市だと思います。そのため、冒頭の部分で、二行目後半、「その地下鉄事業の安定的な運営や有効な活用のためには、まちづくりの理念を含めた



飯田座長

都市経営の視点から、地下鉄の沿線に施設を整備するなど、全市的に積極的政策を打ち出し、取り組んでいくことが不可欠である」とありますが、私は、京都が歴史都市であり、文化都市であることを踏まえるともっと創造的なことを書いていかなければならないと思います。創造していくことに、交通の赤字の克服が融合していかなければならないのです。

良い街を創造して行くためには、あるものでやりくりしていくというのではなく、良い、新しい物を創って世界に発信していくというスタンスが欠かせないのです。そういう面での大胆な投資は必要だと思います。既にあるものだけでやりくりして進めていてもだめだと思います。

つまり、「地下鉄の沿線に施設を整備するなど」とありますが、京都の持つ文化を有効に活用・発展させるという意味での施策を具体化させれば良いわけで、そこに交通の問題を融合させて赤字も克服できれば良いのです。

基本的な姿勢として、世界に冠たる京都を発信していくという中に、今回の赤字克服なども融合していくというように書いて頂けたらと思います。

川本委員は、毎回今のご発言のようなスタンスでお話してくださっています。実は、私も同じような意見を持っています。

世界で交通計画が成功している都市は幾つかありまして、以前にも紹介したことがあります。すべてまちづくりの理念と一体化して成功しているのです。例えば、ソウルでは自動車交通の渋滞問題があったし、ストラスブルでは都心の再開発進行問題、ブラジルのクリチバでは都市膨張の抑制がありました。これら、全ての都市でまちづくりの理念が掲げられており、それを市長が訴えて、そうして選挙で当選して、それを正に実行しているのです。日本における交通政策はほとんどの場合が後追いの進められていくため、なかなか問題が解決できない状況になっているのだと思います。

日本でも市長がマニフェストに掲げて、それを訴えられて、実行していけば解決していくというようには思うのですが、しかし、現段階では成功都市のように理念を明確に打ち出すことが出来ないから、現状の範囲の中で何が出来るかということをもとめられており、それ故に、訴える力が弱いのではないかと個人的には思っております。

これで当面凌いで、理念に向けて、抜本的なシステムの改革に繋いで行くのが実行可能な考え方ではないかと思えます。

確かに、日本の他都市でも大体は今回のような内容になっています。世界の先進的な新しいシステムが書かれていないことに個人的には少し物足りなさを感じています。

もう一つ、重要なことですが、「歩くまち・京都」総合交通戦略からかけ離

れた記載は難しいと思います。それらとの関係についても、どのようにすれば良いか考えていかなければならないと思います。

木田委員

この報告書の位置付けはどのようなものなのでしょう。ポイントがややぼやけてしまっているように思います。

現金収支の黒字化のためにはどうするのか等、具体的に数値化されていないので「こういうところにも気を付けなければならない」という程度の内容がいくつも書かれているという状態になってしまっているのではないのでしょうか。

ただ、報告書の位置づけとして、具体的にどうしようかというところまでは記載しないというのであれば、それはそれで良いのかもしれませんが、次に出てくる経営健全化計画ではしっかり書き込んでもらえているということであれば、そのように理解させていただきますがよろしいでしょうか。

葛西管理者

事務局で計画案骨子を作成し、それに、有識者会議で違った角度からのご意見を頂くことで内容を充実させ、次へのステップである計画案の策定に繋げて行こうと考えております。本会議でのご意見は大きなサジェスション（提案）として捉えております。

西村委員

上村委員のご発言にあったP9の「倒産も視野に入れた」の意見についてですが、これは私の発言です。この発言の意図としましては、全体として問題の認識が甘いと強く感じていることがあります。

この部分は、P9の一番下にある文章に関係しています。ただ、「倒産」の表現は確かに誤解を招くと思いますので、事務局と相談の上、変更していきたいと思います。そして、ここで一番大事なものは、むしろ、その一番下にある文章です。

まず、国は要望をしても聞いてくれないものと認識しています。今、橋本知事や東国原知事が声を大にして様々な主張をしておりますが、その背景には、今まで地方が一生懸命に色々な努力をしても、国は何も聞いてくれなかったという問題への思いが垣間見えます。その一つの例が地方財政健全化法です。パワーポイントの資料ではさらっと書いておられますが、これは実は大変重要な法なのです。資料のP13には、9月の市会において、地方公共団体財政健全化法に基づく経営健全化団体に該当することになるとあります。つまり、この状況のままであれば、京都市はかつての夕張市のようにいわゆる財政再建団体となる可能性が高いということです。

そういった意味では、より国に要望する必要があるというように思われる

かもしれません。しかし、国はほとんどの場合、要望など聞いてくれないのが現状です。

上村委員の仰った最初の意見には、大変賛成です。まずは、現金収支の黒字化を達成することが先で、それをせずして国に要望など、一体何を言っているのだというのは当然でありましょう。しかし、一生懸命に経営健全化の努力をして、現金収支を黒字にしても、次は、そこに10倍、100倍に値するような金利負担がのしかかってくるのです。

そこで、むしろ、報告の内容としては、そういった説明を前にもってくる方が、説得力があるのではないかと思います。表現の問題として、努力しなければならぬことを書くのは当然ですが、こういったことに一生懸命取り組みれば、あとはなんとかなるといふ幻想を与える報告は、個人的にとっても辛いです。そこで、せめて、P9の二つの意見は残して欲しいと思っているのです。

「倒産も視野にいれた」という点については、欠席していたこともあり、今回、適当な表現で載せて頂けませんでした。文章の意図としては、例えば民間企業であれば、これだけの大きな借金をかかえれば会社は倒産します。そして、倒産すれば、貸している債権者は最終的にその借金をチャラにする（白紙に戻す）こととなります。つまり、債権者が取り立てに来て、財産を取って行ってもまだ借金が残っていれば、仕方がないのであきらめるしかないという状態です。

京都市など自治体の場合、そういう状態に当たるのが財政再建団体であります。しかし、今、倒産してしまう方が本当は楽なのに、そうさせてくれないのが国です。つまり、これほどの借金を抱えて、倒産もできない状況で、低金利に替えたくても替えられず、それでも借金を返せと言われ続けている状況が非常におかしいということをここでは言いたいのです。そういうことを、表現は事務局と相談するとして、内容としては是非入れて欲しいと思っているのです。

これまで、「交通局が努力します、市民も努力します、みんなで頑張りますのでなんとかしてください」と国にお願いするのがひとつのパターンでした。しかし、結局のところ、国は何もしてくれないということが分かったのです。だからこそ、橋本知事も地方の声を聞いてくれないと怒っているのです。今は大事なタイミングなので、少数意見でも構いませんが、個人的には、当提言において国への要望を前に持ってくるのが良いと思うのです。

そして、もう一つとても重要な点ですが、P7の下、「主な意見」にある「一般会計からの支援は不可欠であるが、全国一悪い財政状況になった現状について、過去の原因を客観的・冷静に分析したうえで、真摯に反省すべき」と

いうのも私の意見です。そして、その上に書かれている「エ 一般会計の支援」の枠内ですが、この意味はわかりますでしょうか？ここでは、頑張って金利負担以外の黒字を出せば、その分だけは地下鉄の支援に使おうということが書かれています。そうすると、先ほどのお話にあるような投資なんてとんでもない話である、ということがここに書かれています。大前提として、まずは信じがたい借金をどうするかが先決で、それが少しマシになれば、少しがんばって投資をしていきましょうというお話がなければ夢はないですよということなのです。

下の「真摯に反省」の意見ではもっと過激なことを申し上げております。それは、前文のところで、地下鉄建設費の高騰がバブル期と重なったから今の状況になったということが書かれています。本当にそれだけでしょうか。多大な借金の大変さを考慮して途中でやめることもできたはずですが。それをしなかったのはなぜか、その理由も含めて、過去の反省、責任問題としての言及は、当時の市長の名前まで書くかは別として本報告書において明示すべきだと思います。

地下鉄も大変ですが、一般会計も大変なのが現状です。つまり、一般会計も大変なので地下鉄に財源を回すことが基本的にはできないのは承知の上ですが、市バスで努力をしたらその分を一般会計から地下鉄へ少し回して欲しいという表現になっています。実は、これとセットで考えなければならない問題が先ほども申しました地方財政健全化法なのです。これはとても重要な話で、日本中の公立病院が倒産に追い込まれているのもこの法律のためです。つまり、これまでは、公営企業と一般会計は別立てでそれぞれの借金について議論をすれば良かったのですが、今はセットで考えなさいという法律になっているのです。なので、こちらが赤字だから一般会計から資金を回すということが出来ない状況になっているのです。そのあたり表現をもう少し変えて書いて頂きたいと思います。

塚口副座長

P7 についてですが、確かに財政は危機的であり、過去の反省をしなければならぬという話は分かるのですが、過去の反省をする場合にひとつ忘れてはならないことがあると思います。それは、東西線を含めて、地下鉄が今の市民生活にどれだけ役に立っているかを十分に分析せずして、反省するのではなくて、役立っている部分をしっかりと定量的、客観的に説明したことも含めて、反省すべき点は反省していくべきだと思います。

P9 には賛成ですが、この結論に至る中間報告をいかに活用するのが良いか考える必要があります。国へ要望していくのは必要ですが、どれ程必要か等考え、戦略的に要望していかなければならないと思います。国への要望をどこま

で出していくのか。どのように進めて行くのかといったところを、事務局で十分に議論して欲しいと思います。

川本委員

西村委員と少し姿勢が異なるのだが、東西線は政府が命じたのではなく、京都市が自ら決めたものです。そのような経緯でもって、京都市が自らこの多大なる赤字を克服するということなくして、どう国と戦えますか。

何としてでも赤字を克服するという決意とそのための努力が必要でしょう。それが私の基本的な考え方です。

P2の文章には不満です。第2段落目の「しかしながら・・・」の文章は、京都市の姿勢が問われる文章になっているのです。地下鉄をつくったことを正々堂々と言った上で、赤字だから頑張って一生懸命努力しますと繋いでいるにもかかわらず、その赤字克服には国の助けが不可欠で、なければお手上げなのだと言っています。つまり、白旗を揚げながら戦うと声高に叫んでいてもだめなのです。それはとてもおかしい状態です。

国にも責任はありますが、支援に関係なく一生懸命戦うべきでしょう。赤字が克服できないのだから、国が何とかしてください、そうでなければ困ります、といった戦い方ではいけないでしょう。

京都市は京都市ならではの強みを活かして頑張れば良いのです。その努力のための要望をすれば良いのです。頑張るけれども赤字の克服が無理だからなんとかしてくれ、という姿勢での要望ではいけないのです。

西村委員

川本委員に反対の意見と言われておりますが、実はまったくの同意見なのです。そうであれば、今の順序で結構ですので、最後の「国への要望」という部分の書き方を変えて、「国の姿勢の合理性」といったことを書く方が良いです。また、私の先ほどの話では少し内容が混ざってしまっておりましたが、京都市の責任はまず大前提です。市長だけでなく、選んだ市民も責任があると言っても良いぐらいだと思っています。

しかし、こういった事態になって、なんとかそれを改善しようと思ったときに、国がまた無茶を言ってきているという表現のストーリーに仕立てるのは方法として良いと思います。そこで、先ほど申しました意見を一部ここで変更致します。

位高委員

「はじめに」の部分ですが、全体の考え方のポイントとなる部分なので、タイトルを変更した方が良いと思います。

この会議に参加して率直にとっても驚いたのは膨大な赤字です。その問題の重大さが分かるようにもっと率直に表現してはどうでしょうか。

そこで、この「はじめに」部分を例えば「総論」として、この部分を二つに分けてはどうでしょうか。一つは財政状況（巨額の赤字）を簡潔に記載し、市民に広く知らせる。そして、もう一つで京都市の特徴等を述べる。そうすることで、財政の危機的状況を浮き彫りにできるし、それをしなければならぬと思います。

川本委員

冒頭の部分に関連しまして、「はじめに」の中段で、「さらに京都市は進取の気風に溢れた町衆の誇りと伝統が、地域の隅々まで脈々と息づく「自治と自立のまち」とあるのですが、これは本当ですか。どうしようもないところもあるのに、どうしてこのような立派な文章を書くのですか、というところが率直な意見です。例えば文末を、「・・・というまちでありたいものである」なら納得できるのですが、こんなに素晴らしいまちである、と断定されたら、そのような立派なまちと市民ではないだろうと思うのです。

実態と目指すものが余りにも乖離してはいけないと思います。目指すものをしっかり書いていかなければいけないです。これでは市民を甘やかしてしまうことになると思います。この際、市民にも責任があることに気づかせるべきでしょう。市民は議員を選出するが、京都市よりも行政区を重んじる議員はたくさんいます。正にセクショナリズムが京都市の政策の邪魔をしていると思うし、そういうことも考慮して、もう少し辛口も入れて欲しいと思います。

飯田座長

その部分は、なかなか書きぶりは難しいでしょうが、さらりと書くようにして頂きましょう。

南委員

P1の2段落目で伝統的な町並みや美しい都市景観の保全と景観を活かしたまちの創造が使命であるからこそ、敢えて高速道路を選択せずに地下鉄整備を行ったとありますが、その選択が今日の赤字に繋がっていることを提示すべきだと思います。そのような観点からも、「はじめに」のタイトルは変更すべきであると思います。

また、P9で、「倒産を視野に・・・」とありますが、企業を再建するには、債権債務で言えば、95%の債権を切って再建していきます。その自由がないということはどう認識するのかということろです。そのことに関して、「倒産も視野に入れて」と言っておられるのだと思うし、またそれが、長期債務をどうするのかという議論に繋がるのだと思います。中間提言案をみたときに気になったのは、長期債務の取扱いについて、減債していくのか、それとも借り換え制度を新規で作ってもらって解決していくのかについて、今の書き方

では、長期債務は長期的に要望していくものとして論点提示に留まり棚上げされているように思います。単年度では致し方ないので、当面、できる範囲で泳いで行こうかという書き方になっていると思いますがそれで良いのでしょうか。

飯田座長

この会議での一番大きな課題は、1,500億円もの巨額の債務をどうするかというところだと思います。西村委員のお話にありましたが、本当は借り換えが一番良いのですが、それをさせてもらえません。できないなら、倒産するしかないということになります。そういった中で、第三の方法はあり得るのでしょうか。

西村委員

地方財政健全化法が今後どの程度、法改正なしに進むかというところに困ります。そこは私もよくわかりません。

地下鉄の話は極端に言うと京都市だけのことなので、不合理ですが、国も取り上げてくれないのが実情です。公営企業会計と一般会計を一緒にするというところに、反省点があります。一般論として、「倒産も視野に入れて」は言い過ぎているので、P9の下部に書かれているように、地方財政健全化法の見直しを含めて公営企業の負担を見直す議論にしていくのが良いと思います。

川本委員

世の中には多くの不合理なことがあります。そういった不合理なことは変えていかねばならないし、そのためにしっかり要望して戦わなければならないと思います。ただ、国の不合理なところはしっかり訴えて正すべきだと思いますが、基本は、自らの努力が先であるというスタンスが大事だと思います。

大島委員

額から言うと、とても小さな話ですが、増収部分についての話は重要だと思っています。P7で、「市民への意識付け、市民に求めること」とありますが、市民が利用することが応援に繋がるという意識づけが大切だと思います。

地下鉄を「市民の足」として積極的に利用する「移動文化」を育むこと、つまり、市民が地下鉄を習慣的に使いたくなる工夫が必要だし、そういったムーブメントを作ってきたらと謳っていくことが大切だと思います。

ここからは小さい話なので中間報告に載せるかは別なのですが、地下鉄を使いたくなる工夫としては、例えば、梅雨や冬等自転車や自動車よりも地下鉄をお勧めし易い時期にお得に利用できる利用月間などを設けてみたり、他にも、よく使われる方法ですが、地下鉄にまつわるちょっと良いお話を募集

して親しみを持ってもらったり色々なことが考えられると思います。

塚口副座長

中間報告の構成に関わるのですが、「はじめに」を「総論」などという意見がありますが、総合交通戦略との関係を考慮する必要があると思います。

土井委員から、交通の視点と、財政の視点があるという意見がありましたが、本会では、財政からのまとめが中心になっています。

総合交通戦略があるため、本会における交通からの切り込みが弱くなっており、長期的な交通計画の在り方等までは載せず、財政再建に直接関係するところだけの記載に留めたいといった雰囲気があるように思います。しかし、もう少し交通に関する議論があっても良いのではないかと感じておりますので、少しご検討頂ければありがたいと思います。

上村委員

京都は中心部に高速道路を選択しなかったことを強調すれば良いと思います。敢えて歴史や景観を守っていくための選択だったと言って国に交渉すべきでしょう。

また、長期的に検討していく償却期間の繰り延べの制度創設等、制度とセットで考えることで可能になることもあると思います。例えば、どこを買い取ってもらうかは具体的ではないのですが、地下鉄の一部を国に買い取ってもらうことなどが考えられると思います。

当面重点的に要望すべきとなっているトンネルの耐用年数の延長は、具体的な策ですし、重要だと思います。さらに、耐用年数をさらに延ばすことを要求してもいいと思います。

現金収支を黒字化すれば、様々な絵が描けます。例えば、アイデアとしては、地下鉄市民債を発行してそれを永久債にして、料金割引などの特典をつける方法も考えられると思います。

いずれにしても、とにかく、現金収支を黒字にするのが第一歩です。膨大な赤字とはいえ、絶望的になる必要はないわけですし、まずは年間何%を目標にするか等具体的な数字を示して黒字にさえ持って行ければ、更なるアイデア・知恵を出し合えると思います。

出口次長

現金収支の目標ですが、計画案骨子で具体的方策を最初に示しており、現金収支は、平成22年度で黒字になる見通しです。

ただ問題としては、地下鉄・バス事業に関する法律の詳細な面で未だ総務省からの指示がないため、どのように資金不足額を見込んでいくかが決まらない状態であることです。ただ、現金収支をできるだけ早く黒字化して、その黒字の幅を増やして行きたいという思いは、もちろん強いのでがんばっ



ていきたいと思います。

飯田座長

事務局から、土井先生からのご意見をご紹介をお願いします。

(土井先生の意見紹介)

阿部企画課長

頂きましたご意見をご紹介させていただきます。まず、地下鉄の運賃改定については次のようなご意見を頂いております。

マイカーでの移動費用を試算してみると、取得費、税金や車検修繕費などの維持費、ガソリン代や保険などの代金まで含めて、1トリップ 350 円程度である。

バスだけなら1トリップは220円なので安いですが、これも2人乗車すれば上回ってしまう。すでにこんなに高いのに運賃改定すれば、公共交通利用者の減少につながる。マイカーとの価格差が大きくなることで競争力をなくしていつてしまう。

また、鉄道などに乗り換えるとすぐに400円を軽く超える。マイカーの都心乗り入れ規制でプライシングを行うことが諸外国で取り組まれているが、我が国では、都心に入るために公共交通の乗り換えにより支払料金が高くなる。公共交通側がプライシングをしていることになり、これ以上の運賃改定は自分たちの首を絞めかねない。

地下鉄財政が深刻なのはわかるが、昨今の状況で運賃改定は困難。5%の値上げを行うよりも、それに匹敵する増客を図る努力が必要。

そのためには市民に対して、値上げが良いのか、あるいは値上げ相当分についてもっと利用してもらうのがいいのかという切り口で聞いてみることも必要。

次に、増収増客の取組についてのご意見でございます。

市バス500円カードについて、観光客はとてよく知っていて有効に利用しているが、市民にはまだまだ知らない人も多い。とても便利な商品なのだから市民向けの周知がもっと必要。

定期券を買える場所が少ない。せめて太秦天神川など案内所くらいまで拡大して、利便性の向上を図るべきだ。

増客の取組は実験的に進めることも必要。その際には、交通局や行政だけが行うのではなく、市民参加も求めて実施する必要がある。そうすることで、増収にならない実験はきちんと点検して中止することも可能となり、自由度の高い実験ができる。たとえば、放置自転車対策やバス路線の再編など他の施策と連携し、運賃値下げの実験を行うことなどが考えられる。

最後のご意見でございますが、

モビリティ・マネジメントを、全市を挙げて積極的に行うことで、公共交通の利用促進を市民に強く働きかけることが必要。

以上、土井委員からのご意見でした。

飯田座長

ありがとうございます。

「はじめに」の部分、そして構成について他に意見はありますか。その他全体に関わるお話もあればお伺いしたいと思います。

西村委員

質問ですが、新聞で観光の審議会を確認したのですが、観光政策との関わりがあまり見られないが、どのような状況なのでしょう。

出口次長

京都市全体の動きとしては、大きな目標でありました観光客 5 千万人を突破しまして、新しく観光の審議会も立ち上げました。交通局も下部の部会に参画しています。この審議会は、スタートしたばかりですが、観光に関しては商工会議所や京都府と協力して進めて行くつもりでおります。そういった意味で、観光との関連性も必要であると思います。

南委員

私は一方の当事者として、商工会議所の観光産業特別委員会で活動しているのですが、ポスト 5 千万人をどうするかという議論があります。今、鉄道、バスを使って市内観光地に入って来られるように、交通局、JR、京阪、嵐電などでは昨年春から積極的に提携し取り組んでいます。例えば、南禅寺に行くのに、山科で乗り換えた方が早いなどといった内容です。バスやタクシーだけでない市内観光地への入り込み方のアピールを現実的にやっております。

飯田座長

(まとめ)

様々な内容に関してご審議頂きましたが、要するに、この有識者会議が開催された理由は、債務が膨大すぎるというところから始まっています。そのため、提言でもその部分については、もっと全面に出して書く方が良いのではないかといったご意見があったかと思いますが、正にそのように思います。

ただ、もちろん、財政を健全化させるということは重要なのですが、やはり地下鉄やバスが京都という都市で非常に大きな役割を果たしているということを見ると、利用者にとってより利便性の高いものを作って収入をあげ、また、経費をカットしていくという努力をしなければならぬですし、それに関して、市民に呼びかけ理解を得て、同時に協力してもらおうというような内容になれば良いと思います。

利用促進策についてはもっとドラスティックな方法もありますが、現行の制度の枠組みの中では難しい面もありますので、今できる範囲で可能なことを当面のところ進めて、次の段階として、制度の改変を見据えたドラスティックな方法でもって改善を図るということも考えていかないといけないと思います。

経営健全化法の部分に関しては、まだ国からの詳細な指示がないため書きぶりが難しいところではあります。

今後、中間提言については、本日、各委員からのご意見をもとに、事務局に整理をして頂いて、塚口副座長と私とで相談をして、とりまとめたと考えております。西村先生にもご助言頂くこともあるかもしれませんが、宜しくお願いします。

そのようなところで、みなさま、ご異議ございませんでしょうか。

(異議なし)

ご異議がないようですので、私と副座長とで取りまとめていきたいと思えます。本日の議事はこれにて、終了とさせていただきます。事務局に進行をお返しします。

吉川企画総務部長

長時間に渡りましたご審議、ありがとうございます。最後に、葛西管理者から、一言ご挨拶をさせていただきます。

葛西管理者

長時間ありがとうございます。

本日で第四回目を迎えて、色々のご意見を頂きながらなんとか中間提言のベースを作ってみました。我々の考えを超える様々なご意見を頂くことができました。

今日、頂いたご意見をこの中で消化しきれぬかも知れぬ、またご相談をさせていただきます。有識者会議を開催致しました経緯としては、まず多額の負債をどうするか、局内で色々考えたときに、もっと違う観点からご意見を頂ける場を作って、最終的な事業計画にしていきたいというところからでございます。

最初は、正直なところ、お叱りのお言葉も随分頂きまして、本当に大変だと思っておりましたが、何度かご審議頂く中で、私どもが到達できない視点をたくさん頂くことができました。庁内での議論では、今の限界点を知りながら、どう身を削るかを考えるので精一杯でしたが、一般企業の経営では利子を返せる体力があるのなら、なぜ無理をして債務を返すのかということな

ど、制度内において、他にどのような可能性があるのか等々考えられるようになりました。これに基づきシミュレーションをし直すことが必要と思います。本会議でのご意見を、出来る限り吸収して提言をまとめ、これを活かして計画案を策定していきたいと思っております。

平成 22 年 2 月には経営健全化計画を策定して進めていかねばならないという中で、有識者の方々には、さまざまなお知恵を貸していただいたことは随分意味のあることでございます。

国や市の要望に向けて、何とか見通しをつけて、我々の地下鉄・市バスは京都のために作ったのですから、それが生きるまちづくりにつなげていくため、生き残っていかないといけないと思います。また今後ともご意見をよろしくお願いします。

吉川企画総務部長

これにて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。