

理事（**向山好一**） 民主党の向山です。午前中の議論を聞いておまして、やはり争点が絞られてきておりますので、重複している点がたくさんございます。ある意味ではそれを補強する形で、また、ある質問ではそれと正反対の立場で質問させていただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

まず、バス事業の経営の健全化、このことについてお伺いしたいと思います。

この経営健全化計画というのは、13 年度に収支均衡を図っていくというその大きな目標を掲げて、交通局の労使挙げて、本当、職員 1 人 1 人がその気になって一生懸命その達成に向けて努力をされているという姿は私もよく目に 伺っています。いろんな P R チラシをまいたり、あるいはいろんなイベントに、土曜日、日曜日、本当に動員されてですね、一生懸命乗客増を図っていくと、そういう職員の皆さんの姿勢というのは本当に敬服するところでございますけども、しかし残念ながら、この 12 年度決算の数値を見ても現実には厳しいと言わざるを得ないということになってます。18 億円の赤字、そして累積欠損金が 216 億円と、そういう数値はですね、だんだんよくなっているのかな、よくなっているんだったらいざ知らず、赤字やらもうやはり増加しているという、そのトレンドを見ましても、残念ながら 13 年度の収支均衡を図っていくというその健全化計画、これは、破綻という言葉を使ったら失礼かもしれませんが、不可能に近いということになってきておまして、ここで一度ですね、やはり当然、14 年度以降は経営環境はより厳しくなるわけですから、その 13 年度に向けての健全化計画を、一回やはり検証・分析して、次のステップをどうしたらいいんかということを考える時期に今さしかかっているんじゃないかというふうに思います。

経営健全化計画は、ご存じのとおり、3 つの大きな柱があったと、1 つは乗客増を図っていくと、28 万 5,000 人という 1 日の乗客を確保していくという 1 つの柱、そしてコストダウンを図っていくと、トータルとして経営基盤を強化していくこと、この大きな 3 つの柱の一体どこが達成できなかったのかと、そういったやっぱり細かくちょっと分析して行って、今後のバスの経営健全化に向けて、改善していくべきところは改善していかねりゃいけないんじゃないかと思えますし、その意味で、13 年度を目標とした経営健全化計画の次のフェーズって、ステップというか、14 年度以降の経営健全化計画、こういうのは、今、交通局として考えていらっしゃるのかどうか、その点をまず局長にお伺いしたいと思います。

そしてあわせて健全化計画の大きな、今、構造的な問題点となっております収支上の問題、ご存じのとおり、午前中にもありましたけども、営業収益が 12 年度で 153 億円に対して人件費が 160 億円かかっていると、要するに売り上げよりも人件費の方が高いという、その構造的な問題、これを一体どう考えていらっしゃるのかということでありまして。このまま当然、それをそのままにしておいたら、収支均衡なんか図ることはどだい無理な話でありまして、これを一体どうされるのかと。今、ちまたでは、一番政治的に今受ける言葉が、聖域なき構造改革、これが本当に日本じゅうを席卷しているわけですけども、人件費というある 1 つの聖域、このことについてもメスを入れられるおつもりがあるのかどうか、その辺を局長のご見解をお伺いしたいというふうに思います。

2 点目、これも午前中からありました市バス路線の再編成について、これは交通事業審議会、

こういう審議会がありまして、市民の皆さんも含めて、各界のいろんな幅広い意見を聞いて、その答申を受けて、そして議会で決める。そういう1つの大きな手続を経て市バス路線の再編成というのを進めてきたわけでありまして。そして、13年度の地下鉄海岸線の開業に合わせる以前から、11年度、12年度から、ある意味で進めてきた路線の再編成であるんですけども、どうも地下鉄海岸線が開通した以降、その再編成の動向というか今後の方向がどうも怪しくなっているというふうな印象を受けざるを得ません。

そこで、もう1度ちょっとお聞きしたいんですが、そういつて、そのバス事業を本当に守るんだと、市民の貴重な大切な足であるバス市バスをですね、これからも事業として成り立たせていくんだというような強い前提の上で市バス路線の再編成があったにもかかわらず、まあ言うたら、廃止してみたら不便やったと、そやから復活してくれと、そういうことは、どうも身勝手、私に言わせたら、無責任じゃないかなというふうに思わざるを得ないわけですけども、局長として、そういう市バス路線再編成についての今後の動き、このことについてどう考えていらっしゃるのか、もう1度確認したいというふうに思っています。

3つ目、これはバスへの低公害車の導入についてでございます。これも午前中にも質問がございました。局長も、そのときには、やはりバス事業としても、環境保全、そういう大切な役割を担っているということは発言されていらっしゃるんですが、私も委員会で何回もこれは指摘していることですので、もう1度申し上げさせていただきましたら、神戸市の市バス、その中で、いわゆる低公害車、これが導入されているのがCNGが5台あるいはハイブリッド2台、合計7台、これを他都市、特に近隣都市と比較しましたら、京都市が25台、これは在籍車両数の3.3%あるいは大阪市、これは全体で92台、これは同じように10%、神戸市が今7台で1%というその数値と比べたら、大きく今、水をあけられているわけでありまして。

午前中に、そのDPFのお話がありましたけども、今、なかなか検証段階というか、本当にSPMが除去されるかどうかということら辺までは確定してないということもお話があったんだしたら、そしたらもう既に、そういう不純な排気ガスは出ない。特にCNGバス、これについて一体どういうふうに今後普及をさせようとしていらっしゃるのか、お伺いしたい。特に局長もご存じのとおり、21世紀がことし始まって、国で大きな今動きが出てきていると。経済産業省・国土交通省・環境省、この3つの省でアクションプランというのを立てて、CNG車、これを10年後に1,000万台にしようというような大きなプランを立てていらっしゃるったり、小泉総理が所信表明で公用車を全部低公害車にするというような発言があったり、今流れとして非常に低公害車に対する社会的要請というのが強くなっている。そういうことを前提にして、今どういうふうにお考えなのか、ちょっとお伺いしたいというふうに思います。

4点目は、バスの定期券の割引率についてお伺いいたします。これも2年前の委員会でも私、発言させていただきましたが、そのときも割引率を引き上げたら売り上げ減になっていくというようなお話で、余り、消極的な発言でございましたけども、果たして本当に売り上げ減だけで売り上げ減しか残らないのかどうかということをもう1度考えていただけないかなと。要するにやはり何事も商売はそうですけども、やっぱりお得意様というのは大切にせんとですね、まあ言うたら、一見さんばかりを追い求めとっても、足元をすくわれると、そういうことがやはり商売の鉄則であるわけですから、今、通勤定期券が30%、これが本当に魅力あるもんかどうか。週休2日制とか、そういう余暇が休日がふえる社会的流れと合ってるのかどうか、そういう

ことをもう1度考えるべきじゃないかな。あるいはやっぱりリピーターという意味で、月々定期券を買うけども、2カ月後にはちょっと割引率がふえるとか、あるいは、ちょっと局長、午前中におっしゃってたようなポイント制度で何か特典があるとか、そういう何かのインセンティブ策、そういうのがないかどうかお伺いしたいのと。特に申し上げたいのは、通学定期、これが今40%、ご存じのとおり、来年度から学校5日制になって、より、土曜日はもう学校へ行かないという生徒が多くなって来るわけですから、大人並みの料金を本当に学生に課していいのかどうか。通学定期も40%を何とか見直す時期に来てるんじゃないかなと、そういうふうに思いますので、その辺のご見解をお伺いしたいというふうに思います。

それでは5点目、次は、地下鉄の経営の健全化についてであります。これも本会議とか、きょうの午前中で、地下鉄海岸線の乗客が1日平均3万6,000人という、ある意味ではショッキングな数字が出ているわけですけども、やはり地下鉄海岸線というのは、ある程度予想しとったけども、それ以上にやはり厳しい経営環境にあるなというふうに思わざるを得ません。そしたら、やはり山手線が、それに上乘せして、より厳しくなるということは、地下鉄全体が本当に破綻してしまうということになってしまいますので、その山手線の経営健全化について1点お伺いしたいと思います。

今、1,100億円という膨大な累積欠損金を抱えていらっしゃる。しかし、山手線を考えたら、当然そこに沿線に住宅が張りついて、商業施設がそこで誘致されて、市税とか、あるいは経済効果とか、そういう神戸市全体には物すごい恩恵を与えているわけですから、地下鉄事業だけで、そういう数値1,100億円というのは、すごい数字でどうしようもないというふうには僕はいかないと思います。これを上回るだけの経済効果、ひょっとしたらあるんじゃないかというふうに思いますけども、現実として、それやっぱり残っていると。そして、特にその中で、やはりの企業債の償還の金利負担、これはやはり経営を圧迫しているというふうに思います。

ちょっとお聞きしましたら、7%を超える高金利が全体の2,400億円の企業債の中で410億円と、全体の17%を占めてるということになっています。この低金利時代で7%というのは、本当に、まあ言うたら現実離れた数字でございまして、これをですね、例えば3%の金利に借りかえられたとしたら、それだけで17億円という赤字は吹っ飛んでしまうわけですから、これを何とかですね、やはり低金利の今の現実に合ったような債券に借りかえできないものかと。これは聞くところによったら、国の制度はこの経営状況等見て、神戸市の地下鉄事業は当てはまらなくなったと、借りかえができなくなったというふうにもお聞きしてるんですけども、しかし、こういう厳しい状況になったら、そんなこと言うてる場合じゃないんで、国へ働きかけるなり、あるいは同じような状況にある他都市と力合わせて、やはり現実離れた7%というのをですね、金利負担を和らげるような対策、これが必要じゃないかと思っておりますので、そのあたりのお考えもお聞きしたいというふうに思ってます。以上です。

井村交通局長 向山理事のご質問にお答えをさせていただきます。

まず、市バス事業の経営健全化計画についてでございます。

健全化計画の達成見込みにつきましては、午前中からもいろいろご審議いただきましたが、経営改善の財政効果ということでは、13年度に収支均衡をとるということで計画してございますが、バスでは、その計画上の72億円であります。あるいは地下鉄でも計画上の33億円を見込んでご



す。他都市につきましては、こういうやり方と、もう1つは、区間、距離によって割引率を決めておるといふところもございますが、我々としましては、ほぼ、ほかの都市も割引率については同じようなものではないかなというふうに思っております。

なお、ご指摘のありました学生さんの問題につきましても、今では学期定期券というようなことで、1学期、2学期、3学期と、それぞれ幾らというふうなことで決めさせていただいております。これで何とかご利用をいただけたらというふうに思っております。それから、割引率そのものの見直しにつきましても、ご指摘のありましたように、減収等の課題がございますので、慎重に検討をしていく必要があるのではないかなというふうに考えてございます。ただ、今回、海岸線の開業に伴いまして、地下鉄では新たに地下鉄の全線定期券を新たに発売をいたしましたり、あるいは地下鉄のゾーン定期券を発売をさせていただいたり、海岸線も山手線も両方乗れるという定期券の2WAYサービスを実施させていただいたりというふうなことで、何とかお客さんの利便性の向上に努めてまいっております。そういうことで、例えばでございますが、今後、バスの定期券を一定の地域内はどの系統のバスでも乗りおり可能なことにできないかどうか、あるいは地下鉄の今やっておりますゾーン定期券の範囲を拡大できないかなというようなことも含めて、乗客増対策という一環の中で考えていきたいなというふうに思っております。

先生、お話のありましたように、定期券購入者の方は非常に貴重な長期のお客さんでございます。そういうことで、通勤定期券を継続的に購入いただいておりますお客さんに、謝恩を目的といたしますか、午前中もちょっと申し上げました、全国的にも珍しい取り組みということで、定期券の有効月数分、1年間と考えてございますが、押印していただいた方に抽選でUラインカードなどが当たるようなサンクスキャンペーンを10月1日から実施をしたいというふうに考えてございます。いろいろ定期券の拡大等につきましては、今後とも何かとご意見ちょうだいしながら、前向きに考えてまいりたいというふうに思っております。以上でございます。

中前交通局参与 私の方から環境についての対応関係についてご説明申し上げます。

先生ご指摘のとおり、確かに他都市、特に東京、川崎、横浜いうところにつきましては、こういう対応関係というのは確かに比率的にも多うございまして、進んでるということが言えると思います。そういう意味では、東京を中心にしたところは非常に対応がよく進んでおって、それを挟んで西と、一部札幌、仙台、東北が低いとは言えるんじゃないかなと思います。西の方では、そうは言いながら、大阪では約10%ということで進んでいるんじゃないかなというのが総合的な評価だろうと思います。

私どもの今までの取り扱いとしましては、平成3年度にハイブリッドバスを導入いたしまして、3年、5年とそれぞれ1台ずつを入れてまいりました。平成6年にはCNGを1台導入をいたしまして、基本的には運行しておりましたんですけども、当時のCNGというのは、やはり能力的にも随分問題がございまして、山坂では随分上がりにくいと、それから充てんするについて一遍の充てんでは、なかなか1日の走行を十分満足できないというようなところもございまして、以後、この12年に4台入れたわけでございますけれども、12年までの6年間は、いろいろ実施のレベルで問題あったというようなことで手控えておったところでございます。

昨年、12年に4台CNGノンステップを入れさせていただきまして、一方では充てん所が市内少なかったんですけども、現在3カ所というようなことで、充てん所も非常に不十分ではござ

いますけれども、ふえてきつつあったという背景の中で、また技術的にも、先ほど言いました馬力の問題、それから1回充てんをいたしますと、大体ほぼ1日入れかえしなくても走れるというような状況下でできるような、一応技術的な改善もなされたというようなことで導入をしてまいりました。そういった意味では、他都市に比べて遅かったというのは、私ども神戸市固有の問題として、基本的には十分運行できなかつたという背景があったと、一応言い逃れといいますが、言いわけではないんですけれども、そういう背景があったと認識をいたしております。

一方、私どもとしては、このCNGを拡大していくというようなことで基本的には考えたいと思うわけでございますけれども、委員ご指摘のように非常にコストが高いというようなところ、それから、一方で充てん所がやはり基本的には3カ所しかない、8営業所全体で全部賄うという意味では、随分回送ロスも出てまいるというようなこともございまして、一挙に進まない。

それからもう1点、高くなる背景には、昨今、CNGの納入メーカーといいますが、大体バリアフリーとの関係でノンステップバスとほぼ対に売り出しているというような傾向もございまして、基本的にはそれと一体的に利用していく、これが望ましいことなんですけど、ひきょうそれが値段にはね返ってくるというようなこともございまして、非常に経済的に難しいというような側面があります。またもう1点、ランニングですけれども、従来の軽油に比べまして、大体今の1キロ当たりの走行でいきますと、大体1.56倍ぐらいの、基本的には費用負担が生じます。

そういったことを考えますと、先行都市では、全体の環境政策と交通事業とあわせた形でなされている事例が多々ございまして、私どもも関係局とよく調整をさせていただいた上で、やはり我々としては、一方では、県内ではこういう低公害対応としては、バス事業者としては非常に比率は少ないんですけれども、我々一歩先に行ってるんじゃないかという自負も持っておりますから、引き続きそういう対応をやっぱりとっていくというようなことでいきたいと考えておるところでございます。以上でございます。

藤村交通局長 事業の関係の情報の収集についてでございますけども、私ども、公営交通事業協会あるいは10都などで、常々予算要求あるいはその他の制度等につきまして情報交換をするなり、今後ともやっていきたいということで思っておりますので、よろしくお願いたします。

理事（**向山好一**） 市バスの経営健全化について、本当に難しい問題が山積しておりまして、これといって本当に妙案がないと、それは、やはりお互いそれぞれがやはり知恵を出し合って、そしてやはり市民の協力・理解を得ながら進めていかなければいけないというふうに思いますし、やはり何ていうか、やっぱり痛みを分かち合うというんですかね、そういうことをその視点というか、そういうのは大切じゃないかというふうに思いますんで、いつまでもバスが本当に市内を走れるように努力していただきたいと思えます。

それから、低公害車の導入については、今も情報はしっかりと入手しながらやっていくということでございます。何か聞くところによったら、経済産業省は今100億円ぐらいの高額の充てん所を充実させるというような枠の拡大とか、あるいは国土交通省は30億円の自治体の低公害車の導入のための概算要求をしているとか、そういうのもありますし、ワールドカップ、これを開催地には、きょうも午前中に3,000から4,000人のピストン運転せなあかんというふうなお話ありましたけども、その会場と、そういう使用交通機関を結ぶアクセスバスは、すべて低公害車にし

なさいというような、命令かどうかはよう知りませんが、そういう新聞記事もございます。神戸も当然、来年の5月末からね、グリーンスタジアムで3試合あるわけですから、それが1つの低公害車導入の1つのきっかけになるかもしれませんので、そのあたりの施策、これは国はどのような補助をしてくるのか知りませんが、それを活用するとか、そういうこともあるんじゃないかというふうに思います。

もう1つ、やはり中前参与もおっしゃってましたけども、交通局だけで1つの企業会計をやっている交通局だけの問題じゃないというのは私もよく認識しています。環境政策との関係、環境局あるいは企画調整局と、市全体の方向と非常に密接に関係しますんで、私も総括の質疑の中で、そういうこともやはり明らかにしていきたいと思えますけども、やはりそういう中でも、やっぱり交通局のやっぱり姿勢というのがね、市全体を引っ張っていくというようなことがやっぱり必要不可欠ですから、そういう交通局の決意というのもぜひとも強く望んでいきたいというふうに思います。

以上で質問を終わりたいというふうに思います。