

《平成19年3月26日午後3時 市役所9階議会大会議室にて開催》

★ 開会

苫小牧市公営企業等調査審議会開会（委員20名中18名出席。条例による審議会開催の定足数を満たしている。）

★ 岩倉市長挨拶

苫小牧市公営企業等調査審議会の開催にあたり、一言お礼とご挨拶申し上げます。委員の皆様におかれましては、本日、お忙しい中ご出席をいただき、誠にありがとうございます。

本日は、市営バス事業の新たな経営5カ年計画につきまして、説明させていただき、平成24年度における市営バス民間移譲にいたる今後5年間の経営方針等につきまして、ご理解を深めていただきたいと考えております。

昨年10月の本審議会においてもお話をさせていただきましたが、市民の足を守っていくためには、民間事業者への経営移譲しか道はないとの判断から、平成19年度より、本計画による財政健全化を図りながら、少しでも不良債務を減らす努力をしていきたいと考えております。

本日は、特に諮問事項はございませんが、市営バス事業の経営5カ年計画について、委員各位のご意見を賜り、今後の市政運営の参考にさせていただきたいと考えているところであります。

以上簡単ではございますが、審議会の開催にあたりましての挨拶とさせていただきます。

★ 説明

【関会長】

交通部より自動車運送事業5カ年計画等について説明を受け、そのあと質問などの時間をとりたいと思います。それでは、説明をお願いします。

【交通部長】

それでは、まず初めに「自動車運送事業会計新経営健全化5カ年計画の収支状況」についてご説明いたします。

この計画は、平成14年度から18年度までの5カ年間の計画でございます。

平成18年度はこの計画の最終年度でございます。収益的収入は、16億1,367万3千円、収益的支出は15億3,491万9千円で、差し引き7,875万4千円の黒字となる見込みでございます。

資本的収入は6億1,979万8千円、資本的支出は7億2,373万1千円でございます。長期借入金残高は5億9,361万5千円となる見込みで、計画と比較して1億4,082万3千円、計画を上回る解消額となる見込みでございます。

次に「新経営5カ年計画」についてご説明いたします。

この計画は平成19年度から23年度までの5カ年計画でございます。この計画における基本方針から説明いたします。この計画は、平成24年4月の民間移譲を前提とした経営改善計画であり、具体的には8項目の具体的施策を実施することをその柱としています。

1番目は、現在実施しています管理の受委託を19年度以降も継続し、昨年10月に開設された駅前市立病院線を含む現行43交番、バス37両の委託を継続するものです。

2番目は39名の正規運転手の嘱託化などを行うことにより、人件費の圧縮を図り、不良債務の削減を図るというものです。

3番目は正規運転手の配転を伴う手法について、嘱託化以外の手法なども同時並行で検討していくというものです。

4番目は路線の効率化と市民生活に密着した路線編成を進め、乗り合い収入の安定的確保を図るというものです。5番目における増収策とあわせ、今後5年間の事業運営をスムーズに行っていくために、常に路線の効率的運行を意識し、新たな増収策を打ち出していかなければならないと考えます。

そのほか3つの施策を進めることを本計画の基本方針といたしました。

次に具体的な計画数値の考え方について説明いたします。

本計画では、現行の路線数、系統数、交番数を基本とし、その継続を前提とし、バス料金も維持継続します。また、給与費につきましても現行制度の継続を前提としています。

次に職員の処遇についてですが、平成19年度からの正規運転手の嘱託化等により、一般会計等他部局への配置転換等を行っていきます。

嘱託職員についても、24年度までの間、時間をかけてその処遇について取り組んでいきたいと考えております。

財政計画についてですが、収益的収入及び支出は平成16年度及び17年度決算、18年度の決算見込みをベースに策定しております。資本的収入及び支出につきましては、今後のバス事業の運行に支障のない資本投下を勘案し、策定しております。

本計画を進め、平成23年度末には、約3億7千万円まで不良債務を圧縮していく予定であります。

以上、簡単ではございますが、本計画の説明を終わらせていただきます。

【質疑】

武田委員

不良債務が減らされるのは良いことだが、事業損益自体が改善されていないのはどうか。

交通部長

14年度からの経営健全化計画において、長期借入金を解消してきたわけですが、我々としては収入を増やすというのが柱であって、全国的に利用者が減少する中、増収策に対して努力をしてきました。また、支出を減らすための努力もしてまいりましたが、嘱託化を進めるなど、さらに努力をしていきたいと考えています。

武田委員

確かに、人件費が減少しているのはわかるが、乗合収入が減るのであれば、それに見合った人件費の削減をするべきではないか。

交通部長

借金を減らす努力をしているわけですが、運転手だけではなく、総体的に経費削減の努力をしていきたいと考えています。

鈴木委員

民間移譲後も一般会計からの繰り入れを考えているのでしょうか。

交通部長

24年4月から民間へ移譲するわけですが、路線については、現行路線を維持することを考えています。そのときに長期借入金残高は3億7千万となる計画ですが、何らかの形でその不良債務を処理して移譲することになります。その方法としては、一般的には資産を売却するなどの方法が考えられます。また、市立病院線についてですが、確かに一般会計から繰り入れしておりますが、この路線に限らず市内全路線を継承していくことになるので、路線の維持については、市として交通確保対策をどうしていくかという考えによることになります。

鈴木委員

単年度では黒字となっていますけれども、受け入れる民間会社によっては運賃値上げの可能性もあるのではないのでしょうか。

交通部長

他市においてもいろいろな事例はありますが、現時点の考え方では、現在の条件が維持されたまま移譲することを考えています。

田中委員

嘱託運転手はどういう方が採用されているのでしょうか。また、エコ通勤については、具体的にどういう計画をもって推進していくのでしょうか。

交通部次長

これまで嘱託運転手の募集については、大型2種の免許をもっている方で、何らかの経験がある方が応募してきているのが現状です。というのは、採用に当たっては実技があるので、実際に免許だけを持っている方を採用することは難しく、今後も同じような方を採用していくことになると思います。

それから、エコ通勤の具体的計画についてですが、昨年10月から毎週水曜日だけ運転免許証を見せればどの区間でも100円で乗れるという制度を実施していますが、曜日の拡大等についても検討をしています。また、事業所単位で通勤定期をある程度の数をまとめて申請していただければ、さらに割引するというところも検討しているところです。

中村委員

エコ通勤の市職員への働きかけはあるのでしょうか。

交通部次長

実は、事業所単位では、市役所の一般会計が一番多く利用しています。まだ、検討段階ではありますが、できれば民間会社の事業所さんに多く利用していただきたいと考えています。

中村委員

民間移譲時に資産の処分はどのように検討しているのでしょうか。

交通部次長

この問題は非常に重要であると認識しています。今考えているのは、資産は移譲する民間会社がそのまま使っただけかと考えています。その際には、無料というわけにはいきませんので、それ相応の価格で引き取っていただいて、収入として得たいと考えています。

鈴木委員

路線によって、運行する回数に差があるので、路線の収支状況もあると思うが、改善することを考えていただけないのでしょうか。

交通部次長

路線によっては運行が少ない路線がありますが、乗車調査をした上で、利用の少ない路線は縮小せざるを得ない状況にあります。路線やダイヤの見直しは、まだ、移譲まで5年間ありますので、利用者の利便性を追及していき、一番いい状況を作って移譲することが理想でありますので、今後も利用者の声を聞きながら努力していきたいと考えています。

鈴木委員

沼ノ端線が、橋の工事が終わり4月1日から路線変更すると聞いているが。

輸送課長

4月1日にダイヤ改正を行う予定ですが、明野南通りの橋の架け替えが終わりましたので、もとの路線に戻したいということです。

加藤委員

沼ノ端、勇払の住民が、市立病院移転によりなくなったアイビープラザ方面への路線を作ってほしいという要望があるのですが、どうでしょうか。それから、市立病院の待ち時間が長く2時以降のバスを増便してほしいという要望が多いので、ぜひお願いをしたいと思います。

輸送課長

勇払沼ノ端線についてですが、当初から市立病院があるということで迂回した経緯がありました。そのときに、まっすぐ駅方面へ行く利用者が8割でありましたので、市立病院が移転した時点で、もとの姿にもどしたものであり、現時点で変更する考え方はもっていません。ただ、勇払沼ノ端線の利用者から多くの要望があった場合には、全く検討しないというわけではありません。

それから、市立病院線については、まちかどミーティング等でも多くの要望をいただきましたが、4月1日のダイヤ改正から、午後5時まで延長したいと考えています。

山口委員

一般会計からの繰り入れは民間移譲後も考えているのでしょうか。

交通部次長

現在、5億7千万ほどの繰り入れをしていますが、その内訳として、市立病院線へ約1,100万円、法律で定めている費用で約600万円、勇払迂回路線分として約1,100万円、そのほかに特別利益として赤字補填分3億7千万円をいただいています。これが、民間移譲後は、公営企業を対象とした繰り入れや特別利益はなくなります。そこで考えられる一般会計からの繰り出し金は、路線を維持するための赤字路線に対する補助ですが、現在の5億7千万よりはかなり少なくなるものと考えており、だからこそ、民間への移譲の意味があるものと考えています。

山口委員

民間移譲後も、交通弱者対策として、路線を維持していただくようお願いしたい。

佐藤委員

費用圧縮によって利用率低下につながる部分もあるのではないのでしょうか。また、5年間同じ料金でいくのか、値上げも考えているのか、エコ通勤で100円乗車ができるのであれば、同程度の料金で運行することも可能なのではないのでしょうか。

交通部次長

これからの5年間は、料金値上げは考えておらず、ここで値上げをすればますます利用者減につながるという考えです。また、コスト縮減についてですが、効率運行はもちろんですが、この計画においては、人件費を圧縮してコストを縮減することを柱にしています。ワンコインバスによる収入減という意見もありますが、収支的に同程度であったとしても、バスの乗る機会を増やすということも大切な施策であると考えています。

佐藤委員

今のバスでは非常に利便性が悪いので、分かりやすい料金体系にすることも必要ではないかと思えます。それから、東側の人口増に伴い、今の路線をそのまま走るのかということもあるが、無理をして財政計画をつくるために、利用者計画としては疑問があるがどうでしょうか。

交通部長

全国的な問題であります。利用者のニーズが多様化しており、私どももできるだけ対応できるよう努力しています。今後も利用者の声を聞きながら、できる範囲で要望に答えるよう努めることしか方法はないと考えていますので、今後も努力していきたいと思えます。

佐藤委員

駒澤大学までの路線を考えても、駅からの直通は1路線しかなく非常に時間がかかるため、急行バス等を導入することも考えられないでしょうか。

交通部次長

駅から駒澤大学への路線は5路線ありますが、委員さんをご存じないということは、PR不足や路線の組み方などに問題があると思えます。そういったことも含めて、できる範囲の中で工夫をしていかなければならないと考えております。

加藤委員

急行バスの導入についてはどうでしょうか。

輸送課長

過去に急行便を運行したことがありますが、苫小牧にはバスレーンがないので、結果的に5分程度しか変わらず、利用者増も見られなかったので、効果はないと思われま。

鈴木委員

バスの便数には非常に地域差があるので解消できないでしょうか。また、イオンのシャトルバスは、非常に利用者が多いのですが、市営バスとの関係をどのように考えているのでしょうか。

輸送課長

バスの便数の地域差については、ダイヤ改正時に一番悩む問題であります。東西に長いまち形状から、いろいろな場所から出発するバスがまちの中心部に集まってくるということで仕方がないという実態があります。また、環状バスの運行要望もありますが、なかなかお答えできないということで歯がゆい思いをしておりますが、こういう実態からやむを得ないということでございます。

交通部次長

イオンバスと同じ路線は日の出町線ですが、前年と比較すると約19%利用が減少しています。これは間違いなくイオンバスの影響だと考えていますが、こういう状況になったとしても、路線は確保しなければならないものと思えます。イオンバスの利用が多いということは、利用者のニーズに対応できているということなので、こういう事例も参考にしながら、今後の利便性確保に努めてまいりたいと思えます。

佐藤委員

このまちは東西に長いという話をするが、そういう話ではなく、まちの形状にあわせた交通対策を講じる必要があるのでは。

交通部次長

苫小牧市の特徴であり、それに伴う交通政策が必要であると思います。また、人口の移動等もあり、長いスパンで全体の公共交通を考えていかなければなりません。それで、今、総合計画の策定作業をしているところであり、その中でもやっていきたいと考えておりますので、ご意見をいただければと思います。

成田委員

民間に移譲したら赤字路線は切り捨てられるのではないのでしょうか。また、高齢者にとってはバス停まで歩くのも困難であるので、住宅街を通る路線の確保もお願いしたい。

交通部次長

地域の交通弱者のための足を確保することは自治体の責務であります。ですから、仮に民間会社ができないということになれば、市が確保することになりますので、そういったご心配はないと考えております。

それから、住宅街の運行についてですが、道路の幅がなければ物理的には難しいですが、それ以外の道路については、住宅や利用者を見ながら、利便性の良い路線を工夫していきたいと思います。

菊地委員

民間へ移譲に伴う職員の処遇についてですが、嘱託化する運転手の年齢はどのくらいの方を対象としているのでしょうか。また、職員の配転や組合との協議はどうなっているのでしょうか。

交通部長

労働組合との関係については、この5カ年計画についても労働条件等にかかわることから、協議をしているところであります。

それから、職員の処遇についてですが、これまでも一般部局のいろいろな職場への配転をしているので、可能であると考えております。また、今いる運転手は44歳以下であり、年齢の上から順番に嘱託化していくので、運転手の配転についても問題はないと思います。嘱託運転手については、基本的には1年契約ではあるが、その処遇等については、今後、いろいろな方法を検討していきたいと思います。

★ 閉会

【関会長】

それでは長時間にわたりまして、皆様方にご協力をいただきまして、まことにありがとうございました。以上をもちまして、終了させていただきます。ありがとうございました。