2013.10.11 : 平成25年第２回定例市会（９月議会）（第６日）　本文

◯13番（上原みなみ君）　みんなの党神戸市会議員団の上原みなみです。

私は，本日，３問の質問を通告させていただいておりましたが，時間の関係上，１問に集中して質問をさせていただきます。

神戸市営地下鉄についてお伺いいたします。

ここ最近，市営地下鉄の民営化を政策に掲げる人がいる一方，市営地下鉄の民営化が不可能だという人もおられ，議論されることが多くなっています。しかし，それらの政策が本当に市民利益を追求した議論であるのか，神戸市が役所のためではなく，市民のための行政機関であるべき観点から質問をさせていただきます。

まず，９月20日の決算特別委員会にて，河井交通局長は，市営地下鉄西神・山手線を企業価値の指標であるＥＢＩＴＤＡを用いて試算した1,200億円で売却した場合，地下鉄事業の企業債残高1,890億円からの差し引き690億円の企業債が残り，これを海岸線のみで運営すると，単年度のランニングコストマイナス５億円，企業債の元利償還が10億円と，年間15億円の資金不足が発生するため，単独で借り入れ不可能な地下鉄海岸線では15億円の赤字を毎年一般会計からの繰り入れで賄うことになり，かえって市民負担がふえるという趣旨の答弁をされています。

しかし，この1,200億円という売却価格の試算は，平成24年度決算をもとに行われており，非常に違和感を覚えました。交通局が企業価値の指標として用いたＥＢＩＴＤＡは，営業損益プラス減価償却費で算出されますので，営業損益が向上するほど企業価値は上がります。それを，企業損益を好転させるためのコスト削減や乗客をふやす努力，その見通しを考慮していないＥＢＩＴＤＡを用いた売却価格を試算することは，今後の営業努力を何ら反映せず議論しようとしていることと同じです。

地下鉄事業の民営化の議論を行うに当たっては，適正な企業価値，売却想定価格の算出のもとに議論が行われるべきです。この際，今後の民営化の可能性をきちんと議論するためにも，コストカットなど，今後の経営努力や乗客増対策を具体的に反映した精緻な売却価格を試算し，公表すべきだと考えますが，御見解をお伺いいたします。

（「議長」の声あり）

◯交通局長（河井正和君）　西神・山手線のまず企業価値の考え方から御答弁申し上げます。

私，委員会で示しましたＥＢＩＴＤＡからの簡易な時価総額と申しますか，企業価値の算出ですけども，これは本来，民営化するということであれば，本来的には詳細な資産査

定をやりまして，例えば，今，大阪市が１億 5,000 万円ほどかけて資産査定をやられていますけども，そういうふうなことをした上で民営化できるかどうかということなんですけども，その見通しがなければ１億 5,000 万をかけてということはとてもできませんので，簡易なキャッシュフローからの企業価値の算定で答弁を申し上げました。

委員が御指摘されたように，今後の経営に向けまして，経営改善あるいは乗客増対策，当然一層強化する必要がありまして，また，その結果により営業損益が改善するということになりましたら，企業価値は当然のことながら上がってまいります。

しかしながら，現実にこの先を見てみますと，西神・山手線を見ますと，まず少子・超高齢化でなかなか乗車人員が今後伸び続けることが難しい，あるいは開業後 36 年を受けまして，いよいよ車両等の大規模な更新が近づいてきておると。そういう上に，今御提案のようなコストカットであるとか，何らかの乗客増対策など，将来の経営改善対策としての不確定要素を現時点で入れて試算するということは，私どもは企業価値の評価をゆがめることになりかねませんので，それは少し危険な算定になると。そういうことが現実になったときに，あるいは確かなものになったときに改めて算定すべきと考えております。

以上でございます。

（「議長」の声あり）

◯13 番（上原みなみ君）　企業価値というのは，経営者にとって非常に高く算定したいものであるはずです。私なりに考えてみた試算例を紹介した上で，再質問をさせていただきます。

例えば，神戸市営地下鉄西神・山手線の正規職員の給与額を２割削減し，現在委託がおよそ半数にとどまっている駅員を全て委託した場合，さらに１割人件費がカットできると仮定しますと，これらによって 14 億円の支出が削減でき，ＥＢＩＴＤＡは 168 億円の増加，売却想定価格は 1,368 億円に上がります。この金額で西神・山手線を売却した場合，市営地下鉄の企業債残高は 522 億円で，残った海岸線のみの運営では，給与削減を２割としても人件費マイナス２億円が見込めます。したがいまして，コスト削減前のランニングコストのマイナス５億円がマイナス３億円に好転します。

さらに，2015 年には，地下鉄海岸線中央市場前にイオンがオープンする予定です。来場者数見込みは年間 750 万人，従業員は 2,000 人から 3,000 人で，通勤範囲は芦屋から姫路とお聞きしましたので，3,000 人の従業員全員が三宮・花時計前と中央市場前を往復すると考えた場合，乗客収入は定期券価格で試算すると年間およそ３億円の増収です。

また，イオンへの来場者の多くはファミリー世帯で，自家用車を利用すると予想されますが，10 月７日の産業港湾委員会にて，休日は来場者の 20%が，平日は 17%が鉄道やバスを利用するという見込みを示されました。仮に，年間来場者見込みの 750 万人のうち２

割が地下鉄海岸線を利用した場合，およそ７億円の乗客収入が見込め，従業員と来場者を合わせて２年後には 10 億円の収益増となります。

ここで，海岸線の人件費削減２億円と乗客収入の増加見込み 10 億円を合わせて 12 億円を平成 24 年度決算で試算されたランニング赤字５億円に足しますと，７億円の黒字となります。この時点で，企業債の償還金が 10 億円であっても，単年度収支不足は３億円となります。そこで，この３億円の赤字を解消するためにふやさないといけない乗客数を計算しますと，定期券の場合，１日 6,300 人となり，往復利用で考えると１日 3,150 人と，それほど高いハードルではないことがわかります。

このように，今すぐ民間売却が無理だとしても，市民や利用者にとってメリットの大きいと思われる地下鉄事業の民営化に向けて，むしろ民営化が可能な水準にまで経営指標を向上させようと逆算で目標値を掲げ，交通局の経営目標としてはどうでしょうか。

最初から無理と決めつけるのではなく，決して絵そらごととまでは言えない目標だとも思いますので，民間から買ってもよいと思われるような優良路線へと目標を持って改革をしていくべきと考えますが，御見解をお伺いいたします。

（「議長」の声あり）

◯交通局長（河井正和君）　委員の計算モデルでるる説明されましたので，私，対抗する意味はないんですけども，私なりの私どもの考え方を説明させてもらいます。

まず，西神・山手線で駅務員等の委託の推進と言われましたけども，これ，対象が 374 人おりますので，これで 20%ということになりますと，確かに数字上は 6.4 億円が計算されます。

しかし，実は駅務員というのは単に駅務員で終わらないんです。駅務員をやって経験を積めば，その次に車掌になるんです。車掌の経験を積めば，運転士になるんです。これを，全てを養成するような形で，ピラミッドで最低必要な駅務員数というのが出てまいりまして，現状からの委託拡大は，これは不可能というふうに考えております。

それから，海岸線の一律 20%は，計算されまして，委員は２億とおっしゃいましたけども，私どもの計算では 73 人が対象ですので，1.4 億円になります。

一番大きく開いていますのは，イオンのことですので，これは少し詳しく説明させてもらいたいと思います。

私も，９月の 19 日にイオンの開発担当者にお会いしまして，地下鉄との直結通路をつくりましょう，あるいは一番近いところに改札を持ってきましょうと。私からさらに，従業員はぜひとも地下鉄利用を徹底してほしい，また地下鉄利用によるエコショッピングも検討してほしい，いろいろ協議させてもらいましたけど，そういう意味では非常に私どもも期待は大きく持っております。

しかしながら，今言われているイオンの試算の数字をそのまま適用していいかどうか，ここが実は私どもとしては経営者としてしっかり考えないけないところだと思っています。

御案内のように，神戸は，平成22年でしたか，パーソントリップ調査の結果が出ていますけども，自由目的での車利用率が極めて高い土地であります。大体大阪の約３倍ぐらい，そういう自由目的で出られるときにマイカー利用があります。そういう意味では，現実にまずどこまで来街者に地下鉄を利用していただけるかというのが，少しイオンさんの言われている数字に心配があるということです。

それから，この５月に実は中央市場と全く同じような規模でイオンさんが大阪ドームシティということでオープンされまして，あそこの最寄り駅があるんですけども，あそこの乗客がちょうどほぼ一日5,000人，往復でふえておるんです。私どもは，そういうことからしますと，例えば，来街者の２割であるとか，17%とか，そういうことよりは，やはり現時点では１日当たり往復5,000人程度を見込むのが妥当ではないかというふうに思っています。

それから，来街者で，あるいは従業員でどれくらいの収入がふえるか，これ，非常に大切です。これ，単価を幾らに見込むかというのは非常に難しゅうございます。

しかし，例えば，利用区間は恐らく多くは200円区間であるハーバーランドから中央市場に乗られると思います。それから，従業員の方が定期を利用されれば，単価は１カ月定期で35%の割引，６カ月定期では41.5%の割引になります。さらにお子さんは半額で乗れますし，日曜日や夏休み等は無料と，こういうことになりますので，私どもとしては，今の海岸線の１人当たりの利用者の平均単価が124円でございますので，これに１日5,000人をかけまして，年間で計算しますと２億3,000万ほどになりますので，やはりそういう見込みを立てるのが経営を預かる者として適切かというふうに考えております。そういうことで計算しますと，私どもでは，人件費で1.4億円，増収で2.3億円の3.7億円の効果というふうに今のところ試算をしております。

経営を預かる者として，慎重に試算した数字で申し上げましたけども，委員が言われましたように，少しでも御指摘のような状況に近づけるよう，今後とも経営努力をしっかりやっていきたいと思っております。

（「議長」の声あり）

◯13番（上原みなみ君）　人件費のことについてお伺いいたしますが，今問題としている神戸市営地下鉄職員の基本給も政令指定都市の鉄道職員の平均と比べると年間 52 万円も高くなっています。ランニングコストで赤字が出る路線を抱えながら，なぜ，他都市より高い人件費を削減しないのか，運営経費を下げる努力をせず，市債発行や一般会計からの補助金に頼るという市民負担を強いる行為を優先している経営姿勢自体が問題ではないで

しょうか。
　続けてまいりますけれども，福岡市――地下鉄総費用に占める職員給与費率というのがありまして，それが神戸市と福岡市でそれぞれ何%なのか，御存じでしょうか。
　（「議長」の声あり）

◯交通局長（河井正和君）　まず，労務職の１人頭の単価ですけども，これは午前中，副市長からの答弁もありましたけども，政令市中位程度の給与水準を目指すということで，例えば金額で言いますと，平成 24 年度，私どもの地下鉄職員の平均年額 791 万円，25 年度見込みが 763 万円です。政令市中位としては，私どもは 728 万まで減額をしたいというふうに目標を定めております。この目標が達成すれば，大体今より 2.8 億円ぐらい人件費が下がるというふうになります。
　なお，福岡市の件については，私は存じておりません。
　（「議長」の声あり）

◯13 番（上原みなみ君）　赤字路線を抱えながら，なぜ，政令市中位の人件費で満足されるのか，本当に疑問に思います。
　福岡市の交通事業職員の平均年収というのは，751 万円と神戸市より高いんですけれども，平成 24 年度地下鉄の単年度損益が６億円の黒字です。総費用に占める職員給与費比率は 15.5%，一方で海岸線ではマイナス 60 億円，西神・山手線を含めた地下鉄全線でも７億円の赤字を出している神戸市の総費用に占める職員給与費比率は 38.8%です。福岡市より 2.5 倍も高い点について，どのようにお感じになりますか。短くお願いします。
　（「議長」の声あり）

◯交通局長（河井正和君）　できるだけ政令市中位の金額に早く，そういうふうにしたいと思います。
　それ以外に，これまで駅業務の委託化――あるいは地下鉄であれば，海岸線は全線ですし，山手線も７駅，業務委託化していまして，そういう委託のほうでも総人件費の削減という意味では相当効果を上げております。
　また，現職同士を比べると今高いという御指摘を受けまして，また総費用に対する比率が高いということについては，これはやはり問題として受けとめなければならないと思っ

ております。
（「議長」の声あり）

◯13番（上原みなみ君）　ちなみに，東京メトロと神戸市営地下鉄の経営状況を比較されたことはありますか。
東京メトロは，単年度損益が450億円の黒字です。そんな優良企業の社員の平均年収は733万円なんです。神戸市交通局の労務職員の年収とほとんど変わりません。
東京メトロと神戸市営地下鉄の違いはどこにあるのか。例えば，地下鉄車両の購入費や工事費などを比較するなどの調査・研究をされたことはありますか。
（「議長」の声あり）

◯交通局長（河井正和君）　建設費に関しましては，今，当面特にそういう計画も持っていませんけども，それぞれの路線の形態であるとか，例えば，地下の深さがどうであるとか，あるいは，今，例えばリニアでやっていますけども，海岸線，そういう少し小さい海岸線のようなものであるとか，いろいろありますので，一律に比較するのは少し無理があるんじゃないかなと思います。
（「議長」の声あり）

◯13番（上原みなみ君）　本当に経営合理化を進める気があるなら，神戸市当局が自主的に，やはり民間企業に人件費や経費などを聴取して，そして神戸市交通局の経費が最小限であるのかどうかを検証し，検討するはずだと思います。
今回の答弁で明らかになったように，利用者より職員を大事にするという，民間企業とかけ離れた発想は，経営者としてはあり得ないと思います。
市民の暮らしを守り，発展させること，市民の負担をできるだけ減らすことが市長及び職員の使命だと考えます。市民の負担を軽減し，市民の利益を考えるなら，地下鉄海岸線を民営化できる水準に持っていくよう目標値を定めることは当然のことだと考えます。