

## 平成22年度第2回鹿児島市交通事業経営審議会 会議概要

### (日程・場所・出席者)

(日 程) 平成23年2月2日(水) 13:00~14:00

(場 所) 市役所東別館9階特別中会議室

(出席者) 委員9名

(事務局) 交通局総合企画課

### (会議の次第・配付資料)

- (会次第) (1) 平成21年度鹿児島市交通事業特別会計決算の概要  
(2) 平成22年度鹿児島市交通事業特別会計の主な取り組みと収支状況  
(3) その他

(配付資料) 平成22年度第2回鹿児島市交通事業経営審議会資料

## (協議の概要)

(1) 平成 21 年度鹿児島市交通事業特別会計決算の概要

(2) 平成 22 年度鹿児島市交通事業特別会計の主な取り組みと収支状況

委員の意見・質疑等	
1	<p>損益勘定と資本勘定があるが、損益勘定は、運賃収入とガソリン代等の損益の関係であり、資本は、資産的なものということか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>損益勘定が、実際の収入を得て、費用を出すというものであって、資本勘定は、資産として残っていくようなものである。</p>
2	<p>PC枕木はどのようなものか。</p> <p>また、脇田4号踏切道の部分の説明であった、鋼管ゴム被覆型弾性構造踏切とはどういうものなのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>PC枕木とは、コンクリート枕木である。</p> <p>鋼管ゴム被覆型弾性構造踏切とは、ゴム質でクッションがよく、車が踏切を走行するとき振動、騒音が軽減される素材である。</p>
3	<p>平成21年度の特別利益は何か。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>甲突川沿いの交通局用地を売却したものである。</p>
4	<p>22年度のバス購入費用が8両で2億4千万円とあるが、一番高い大型ノンステップハイブリッドバスは1両幾らか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>大型ノンステップハイブリッドバスが、3,000万円強であり、新長期適合バスは約2,500万円、中型バスは、約1,800万円である。</p>
5	<p>バス車両はすべて新車で購入しているのか。中古を買うということはないのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>中古は排出ガス規制の関係で、排気ガス規制をクリアしていない部分があるので、ノンステップバスや天然ガスの車を購入している。</p>

	委員の意見・質疑等
	<p>また、新長期適合バスも、国土交通省の排気ガス規制をクリアしている。</p> <p>経営的には厳しいものの、環境にやさしい新型車両を購入していることから、中古車両を購入する計画はない。</p> <p>また、大型のノンステップハイブリッドが500万ぐらい高いが、国の環境対策で補助対象となることもあり、ノンステップのハイブリッドとか天然ガス車をできるだけ入れようと取り組んでいるところである。</p>
6	<p>中古車を民間に払い下げしていないのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>20年過ぎて70万kmから80万km走った車で、鉄くずのような状態であり、払い下げできるような状態ではない。</p> <p>その20年過ぎて70万kmから80万km走った車を買換えているところである。</p>
7	<p>21年度と22年度の比較で、電車の経常収入計が22年度は約2億2千万増え、自動車も1億6千万程度増え、全体で3億8千万ぐらい増えているが、増収要因は何か。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>21年度に比べ、22年度は収入が増えているが、21年度は、新型インフルエンザの関係や三越の閉店などに伴い、収入が大変落ち込んだ年度である。22年度については、収入の新たな要素が特にあるわけではないが、22年度は21年度落ち込んだ分が、20年度に近い形で回復してくるという期待を込めた予算を計上し、現在、執行に取り組んでいるところである。</p>
8	<p>21年度の決算の「その他の事業」の中に、バス運行情報提供システム導入効果調査があるが、この結果はどうなったのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>バス運行情報提供システムについて、19年度から21年度まで3ヶ年調査を行った結果、初期費用が約3億5千万、ランニングコストが1千万程度かかるということが分かった。</p> <p>また、電車には電車運行情報システムがあるが、このシステムの買い替え時期もくるので、電車との連携をどうするのかという課題もある。</p> <p>一方、市内には他の民間バスも運行しているので、できれば全市的な見地から導入した方がよいのではないかという意見もある。</p> <p>今後、県や市の動向を踏まえながら、導入の是非について検討していきたい。</p>

	委員の意見・質疑等
9	<p>建設改良費が21年度、22年度も6億程度あるが、毎年これくらい必要なものであるのか。</p> <p>また、企業債償還金があるが、21年度、22年度で、5億程度償還する計画であるが、どれくらいで減らしていくのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>企業債については、後年度の方々も恩恵を受けるため、単年度に終わる事業に企業債を充当するものではなく、後年度の方々の料金も負担してもらうという部分も含めて、償還年数が決まっている。</p> <p>建設改良費については、軌道改良等が一段落してくると、大きなものはないと思うが、センターポールの架線の耐用年数という問題もあるため、整備計画を考えないといけない。また、電車は、新車で購入すると、7000形の大きなものが約2億2千万であり、新しいものを購入した方がよいのか、台車はそのままで上の方、車体のみ更新していく車体更新であると1億円程度と、半分ぐらいで済む。従って、将来的なメンテナンスも含め、新しいものでいくのか、車体改造でいくのか見極めないといけない。</p> <p>バスの購入費も3千万程度かかり、毎年度10両程度更新していく予定である。また、現有の台数をみると、余裕のある車両をもっていないので、故障になり、タイヤに支障をきたす恐れがあることを考慮すると、購入については、修繕費のことでもあることから、慎重に見極めながら、計画的に購入していかなければならないと考えている。</p>
10	<p>交通局の職員は増えていないのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>バス運転士が退職した部分については、正規職員を雇用するよりも嘱託の運転士を雇用している。雇用関係として、その関係がいいことなのかと言われると疑問の部分はあるが、経営的な部分で言うと、正規職員を雇用するより、嘱託の方が人件費が抑制されることから、嘱託職員を雇用しているところである。</p> <p>電車については、電車の免許を持たないといけないことから、嘱託職員化は難しい。</p> <p>バスの場合、大型2種の免許をもっていればよいが、電車の場合、路面電車の免許をもっている方が、なかなかいないため、今後退職者が増えてくると、電車の運転士については正規職員で、免許を取得させるために講習等の経費が必要であることから、ある程度まとまって採用しないとけないと思っている。</p>

委員の意見・質疑等

11

物事を変えていくとき、大きな事をやらなければならないということと、小さな事を積み重ねていくという二つの軸があると思う。今回の資料には、大きなものがでてきていると思うが、小さなものの積み重ねも検討していかないと物事は見えてこないと思う。

平成22年度の取り組みの中で、空調機器の更新が2両あるが、1両あたり800万以上の経費をかけて更新していくということであるが、我々は安いか高いかも分からないが、例えば民間の業者がやるのであれば、どのくらいの金額が相場であるのか。

入札制度の問題があるので、仕方ないとか、そのあたりの分析があれば教えてほしい。

また、資料に現れてこないものとして、現場力ということがある。現場の力が強くないと提案などが中々上がってこない。すなわち、改善が進まないということがある。一方では、嘱託職員の活用ということもあり、相反する二つのことに対する考え方を教えてほしい。

(事務局回答)

空調については、電車の上に空調装置を載せており、他の電源装置と併せて組み込んである。以前、より経費を抑えるため検討したところ、改造費が嵩んでしまうことが分かった。電車という特殊な構造上、特定の企業の空調しか対応しないという部分もある。

現場力については、バス運転士の場合、嘱託職員の方が、多くなっている現状があり、どこまで嘱託化すればいいのか、答えが有って無いようなものであるが、労務管理や勤務労働条件等を考えた場合、ある程度限界に近いのではないかと考えている。

電車もバスも、乗務員がお客さんの動きやニーズはよく分かっているため、職員提案制度を活用するなど、できるだけ現場の声を拾いあげていこうと努力している。