

平成 23 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 10 月 17 日(月)13:30~15:00

(場 所)市役所東別館特別中会議室

(出席者)委員 7 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 22 年度鹿児島市交通事業特別会計決算の概要について

(2)鹿児島市交通事業経営健全化計画重点取組項目等の平成 22 年度実施状況について

(3)鹿児島市交通事業経営健全化計画重点取組項目等の平成 23 年度上半期実施状況について

(配布資料)資料 1 平成 22 年度鹿児島市交通事業特別会計決算の概要

資料 2 鹿児島市交通事業経営健全化計画重点取組項目等の平成 22 年度実施状況

資料 3 鹿児島市交通事業経営健全化計画重点取組項目等の平成 23 年度上半期実施状況

別 冊 平成 22 年度鹿児島市交通事業特別会計決算書

別 冊 事業概要

(協議の概要)

(1)平成 22 年度鹿児島市交通事業特別会計決算の概要

委員の主な意見・質疑等	
1	<p>資料 1 ページの「(1)併用軌道改良」と「(2)専用軌道改良」について、具体的にどのような事業であったのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>木枕木から PC 枕木に、また、レールを重いもの(37kg/m→50kg/m)に替える工事であり、このことにより、振動、騒音を抑える効果がある。なお、専用軌道部分は 22 年度で事業完了し、併用軌道部分は、軌道緑化事業に合わせ、24 年度に完了する予定である。</p>
2	<p>資料 2 ページの「営業収益」「営業外収益」と 1 ページの数字が少しずつ違う理由は何か。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>1 ページは決算の数字であるため、税抜で表示しているが、2 ページは、税込である健全化計画と比較するため、税込の数字に直している。今後は、表の見方について注釈を入れるようにしたい。</p>

(2)鹿児島市交通事業経営健全化計画重点取組項目等の平成 22 年度実施状況

委員の主な意見・質疑等	
1	<p>最近、行政評価に関しては、何を実施したかの“アウトプット”ではなく、どのような効果があったのかという“アウトカム”が大事となってきており、また、課題でもある。22 年度の実施状況については、全ての項目で「実施」になっているが、評価という意味では、どのように捉えているのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>22 年度の重点取組項目の目標効果額は「0百万円」であるが、23 年度以降は、各年度に目標効果額が設定されていることから、達成度については数字で評価できるようになると考えている。</p>

	委員の主な意見・質疑等
2	<p>健全化に向けた 22 年度の取り組みについては、数字には表れにくいものがあると思うが、手応えはどうか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>22 年度の取り組みについては、年度の終盤に取り組んだ項目も多く、ご指摘のとおり、具体的に数字として効果が出ていないものが多いが、例えば、利用者の反応で言えば、モニター通信には、苦情等の通信もあるものの、賞賛のご意見も次第に増えてきており、また、カゴシマシティビューや定期観光バスを利用された観光客等からも多くの賞賛の声をいただいている。</p> <p>ハード面でのバリアフリー対応も含めて、少しずつ効果が出ているのではないかと考えている。</p>
3	<p>資料 6 ページの 15 番「市職員等への働きかけ」について、市職員で通勤に市電・市バスを利用していない人がどのくらいいるのか。そして、これまでどのような働きかけをして、どのくらい定期券が増えたのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>市の環境部門によるアンケート調査によると、市電・市バスを通勤手段とする職員は、約13%であり、公共交通機関での通勤が難しい理由として、「通勤時間が増加する」「勤務地までの路線がない」「乗り換えが必要である」「便数が少ない」「最終バスの時刻が早い」等が挙げられている。このため、市内の WAN を活用し、市電・市バスの利用促進、交通局商品の PR に関する呼びかけを市職員全員に行ってきたところであるが、そのことによる目立った効果は把握していないところである。</p>
4	<p>資料 6 ページの 16 番「商店街団体への PR 及び連携」について、WeLove 天文館協議会が実施したイベントに協力したということであるが、収支や PR 活動の意味については、どのように評価しているのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>割引運賃と正規料金との差額については、WeLove 天文館協議会にご負担いただいていることから、交通局として収支は赤字となっていない。交通局としては、市電の良さを再認識していただく良い機会と考えていることから、電停や電車車内にポスターを掲示する等、積極的に広報に努めたところである。</p>

	委員の主な意見・質疑等
5	<p>良い取り組みであれば、次に繋げていくべきであるし、逆に成果が出ないのであれば、対策や対応が必要である。41 項目の重点取組のうち、どれを継続し、どれを見直すべきか、評価し、整理しておく必要がある。</p>
6	<p>資料 9 ページの 31 番「惰行運転の徹底」について、21 年度に比べ、22 年度の使用電力量が増加している。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>専用軌道において、10 箇所に惰行運転を促す標識を立てる等、周知の徹底を図っているところである。ビール電車や貸切電車の運行本数も増え、昨年度からすると、走行距離が伸びており、それに伴い、使用電力量が増えたが、1km 走行当たりの使用電力量はあまり変わっていない。</p>
7	<p>資料 10 ページの 37 番「バス停、電停の上屋整備の推進」について、利用者数の多いバス停から整備するのか。以前から武小前のバス停は上屋がない状態である。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>交通局は、市の単独路線であるバス停上屋を整備しており、武小前バス停などの共同路線のバス停については、県バス協会によって、新設、補修等の対応がなされているところである。</p>

(3) 鹿児島市交通事業経営健全化計画重点取組項目等の平成 23 年度上半期実施状況

委員の主な意見・質疑等	
1	<p>資料3ページの 2 番「運行路線やダイヤ等のバス路線見直し」について、減便が中心であることについては、経費節減ということで理解できるが、一方で、減便による利用者離れを危惧している。説明文に「経済性と公共性のバランスに基軸をおいて」とあるが、どこにポイントを置き、判断をしているのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>平日と土日祝日の利用者数を比較した場合、確実に土日祝日の利用者数は少なく、また、土曜日と日祝日を比較した場合、日曜・祝日は更に少ない状況である。</p> <p>平日は、通勤、通学でのご利用があり、また、土曜日も通勤でのご利用があることから、たとえ経済性の悪い路線であっても、市民生活への影響を考慮した場合、平日、土曜日は減便しにくい状況である。一方、日曜、祝日については、利用者が少ないことから、早朝便や夜遅い便など、市民生活に影響の少ない時間帯を中心に減便したところである。</p>
2	<p>資料7ページの 21 番「各面からの PR 活動推進」の中の健全化計画キャッチフレーズの広報シールについては、いろんな議論があったと思うが、「赤字解消に向けて」の表現は交通局側の発想、であり「環境配慮」を掲げる等、表現の工夫があったのではないかと。その方が、利用者は素直に捉えるのではないかと。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>キャッチフレーズについては、経営健全化のためには、まず交通局の努力が大事であることは勿論であるが、市民の皆さんにも交通局の厳しい経営状況をご理解いただいた上で、できる範囲でご協力いただきたい、との気持ちを込めて、このような表現としたものであることから、ご理解をお願いしたい。</p>

委員の主な意見・質疑等	
3	<p>資料 15 ページの 5 番「パークアンドライドのあり方」については、どのような構想を持っているのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>パークアンドライドについては、例えば、喜入方面から自動車で来られる方が、谷山で自動車を駐車場に停めて、市電に乗り換えられることを想定している。</p>
4	<p>22 年度は、目標効果額の数字がないため、効果を数字で示す必要はないが、23 年度以降は、目標数値があるため、効果を具体的に数字で上げる必要があると思われるが、次回の報告のあり方は、現時点でどのように考えているのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>23 年度以降は、目標効果額を設定していることから、効果額や達成率について、数字で具体的に示したいと考えている。</p>