

平成 25 年度第 3 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 26 年 2 月 28 日(金)9:50~11:10

(場 所)別館 4 階第 2 委員会室

(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)「鹿児島市交通事業経営健全化計画」の見直しについて

(1)計画見直しの概要

(2)見直し後の計画案

(配布資料) 資料 1 交通事業経営健全化計画の見直し(案)

資料 2 交通事業収支計画

資料 3 鹿児島市交通事業経営健全化計画(見直し案)

資料 4 鹿児島市交通事業経営健全化計画(見直し案)新旧対照表(協議の概要)

(1)計画見直しの概要

	委員の主な意見・質疑等
1	<p>資料説明の中で、長期前受金の戻入という話が出てきたが、どういう内容のものか。 また委託料が増加しているとのことだが、具体的にはどのような部分が増えているのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>地方公営企業では、補助金で購入したものについては減価償却をしなくてもいい、というみなし償却制度というものがあったが、今回の会計制度の見直しにより、補助金で購入したものについても減価償却をすることになったので、費用に減価償却分が上がってくるが、それに見合った分だけ受けた補助金を収入として見ることができるので、これまでどおり、損益に影響は出てこないという形になる。</p> <p>委託料の増加については、委託料の消費税率がアップすること、当初計画の段階ではなかなか詳細なものまで計上できなかったこと、また、解体にかかる費用が増加したこと等がある。</p>
2	<p>電車の利用者は少し増えたりしているが、バスの利用者は毎年段々と減ってきており、大変厳しい状況であることを感じている。今後の見通しもやはり厳しい状況にあると見ていいのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>バスの乗客数は、年度によって少し差があるが、毎年減ってきている。</p> <p>鹿児島市全体としても、パイは段々と減ってきており、それを民営のバスと奪い合っているような状況である。</p>
3	<p>消費税増税や会計制度の見直し、リニューアル事業の費用については、変動要素として挙げているのは分かるが、電車車両の購入は、元々は計画期間内に購入する予定は無かったものを今回新たに追加した、ということか。</p> <p>これは経営的に何かプラスになるとの考えがあったものか。それとも、たまたま更新時期に重なったから追加したというものか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>超低床電車の購入については、新しい電車の整備工場を整備することにより、超低床電車の台数が増えた場合にも対応できる整備環境が整うことから、この時期に古い車両との入れ替えを行うものである。</p>

委員の主な意見・質疑等	
4	<p>適正な人員配置ということで計画の中では数字として改善される、とあるが、嘱託職員の数の割合を増やして効果を上げるということなのか、それとも、人数を増やすということなのか。また、嘱託職員の割合については、割合を4割とする方向に考え方を変えたというわけではなく、環境の変化に合わせて割合を減らしたという理解でいいのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>適正な人員配置については、嘱託職員の数は本局の業務量に対して40%を上限とする、という形で嘱託職員の割合について見直したものである。従来は60%を上限とすることにしていたので、%で見れば嘱託職員が減ったように見えるが、これは、前は北・桜島営業所と中央営業所を合わせた人数の60%を嘱託職員の割合の上限として組んでいたが、管理の受委託を開始したことで、嘱託職員の総体の数が減っており、それに伴い局の職員の数も減ったので、割合の見直しを行ったところである。</p> <p>また、分母・分子が減ったので、嘱託職員の割合を見直すというのが大きな理由だが、嘱託職員を正規職員として採用する制度もあるので、そのような制度を変えない中で、嘱託職員が増え過ぎないように、合理的な職員配置を進めていくための見直しでもある。</p>

(2)見直し後の計画案

委員の主な意見・質疑等	
1	<p>乗客数の推移のグラフを見ると、バスの乗客数がすごく減ってきているのが分かるが、電車やバスのサービス自体は良くなってきているという声はよく聞いている。一方で、民間のバスと運賃を比べると、街の中では初乗りの運賃が30円も違うので、バスに乗るか、市電に乗るか、を選ぶときに、20、30円の違いはかなり大きいのではと思う。他都市でもこのように料金体系がかなり違う様な例はあるのか。民間のバスとの料金の違いについて、交通局の考え方は。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>民間バスが、というよりは、民間の中の1社が一部区間で150円という料金を設定しているわけだが、市電であれば10円高だけなので、市電に乗ろうという方もいると思うが、やはりバス同士であれば、30円安い民間バスの方を利用しようということになるかと思う。</p> <p>他都市の状況については、例えば循環的なバスでは、100幾らというような料金設定をしているところもあるが、バス会社同士で同じ区間で競合して、料金を変えるような例は少ないかと思う。交通局としては、価格競争をすることによって、ただでさえ経営状況が厳しい中お互いに潰し合いになってしまうので、価格競争を仕掛けるようなことは考えておらず、許可をもらった適正な運賃でやっていきたいと考えている。</p>

委員の主な意見・質疑等	
2	<p>バスの乗客数は毎年減少傾向にあって、今後も高齢化が進む中で何もしないで現在の水準をずっと維持していくという事はありえない。特に郊外の団地では高齢化が進んでいて、バスに乗る方も減っているという状況にある。</p> <p>だからといって、赤字路線をどんどん廃止していく訳にもいかないの、例えばお年寄り自宅からバス停まで歩いていくのが億劫だからとか、帰りに荷物が増えて大変だから、等の理由でバスに乗らない方もいると思うので、バス停を増やしたとしても、同じ道路を通るのだから、ちょこちょこ停まる分にはそんなにコストは増えないだろうし、お年寄りも利用しやすくなるのではと思っている。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>現在でも一部の区間では、高齢者が手を上げて、自由に乗り降りできる区間がある。</p> <p>全部の地域にそのような対応を広げていくというのは、安全上の問題など、クリアしなければならない問題も多い。</p>
3	<p>県外から来られた方や県外から鹿児島に赴任している方と話をすることで、鹿児島島の印象を聞くと、とにかく鹿児島にはたくさんのバスがいるが、スカスカに空いているバスがやたらと走っている、という話を聞くことがある。</p> <p>一気に入れ替えをすることは大変だが、少しずつでもコンパクト化していけば、燃費も向上するので、検討して欲しい。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>効率的な運行を行うというのは、私どももかねてより取り組んでいるところだが、一部の路線に民間のバスも、市営のバスも集まってくるような傾向が見られるなど、交通政策的な面もあるため、全市的な取組みで解決を図っていく必要があるかと考えている。</p>
4	<p>最近個人の観光客が増えている中で、個人の観光客が観光バスでなく路線バスで市内を回ろうとしたら全然わかりにくいと思うので、なかなか人にお勧めできない。</p> <p>観光や出張で来られた方が、もっとバスに乗りやすいような案内をすとか、市内観光をする時に、観光バスでなくても路線バスでも色々な場所に観光に行けるような工夫をすることを、増収対策や、乗客数の減少を食い止めるような対策として考えていただきたい。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>増収対策については、大変厳しい経営状況にある中、電車事業を含め、交通局として、今後の在り方について検討してまいりたい。</p>

	委員の主な意見・質疑等
5	<p>谷山方面はほとんど市営バスが走っておらず、これは市電が谷山まで走っていることから市電とのバランスを考えてのことと思うが、時間帯によってはもう少しバスの本数を増やせないか。</p> <p>また、中央駅前経由の市電の増便については、中央駅前経由の本数を増やすことで、現在の一系統の本数は減らされるのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>谷山周辺のバス路線については、以前に財政再建団体に指定された時に、経営の合理化を図り、路線等の削減を行ったところであり、増便や路線の新設については、経営上の効率や採算性を考えると、今すでに鹿児島交通がネットワークを持っているので、今後の新たな参入は難しいのではないかと考えている。</p> <p>中央駅経由の電車増便については、施設の移転に合わせて今後電車のダイヤについて見直すが、現在の利用動向としては中央駅経由の便の需要が増えており、電車施設の移転に伴い中央駅経由の便数が増えることによって、さらに谷山から鹿児島中央駅への利便性が高まるのではないかと考えている。</p> <p>一方で、第一系統については、現在の5～6分間隔で運行させる体制は維持していきたいと考えている。</p>
6	<p>利用者が減るのを防ぐということと、利用していない方に利用していただくようにするという話は、全く別次元の議論であるという話を以前させていただいたことがある。接遇をいくら頑張っても、普段乗っていない方に乗っていただくための効果としてはものすごく弱い、ということが言えるし、現状を変えるためには、抜本的に何かを変えるという決断をしなければならない時が必ず来るのではないかと、例えば、電車とバスの乗り換えを行う時に、乗り換え後には、残りの距離に応じた料金だけを支払えばいいようにするとか、どこかに結節点を設けて、そこでの乗り換えが億劫にならないような街づくりをするとか、そういう議論が必要になるのではないかと、という話だった。</p> <p>この件については、過去にも議論したことがあるとの話だったが、健全化計画の期間内ということではなく、次につながるようなものを何か温めておく、研究しておく必要がある、また、現在はそういう状況にあるのではないかと、という印象を持っている。</p> <p>さらには、バスと電車の結節だけでなくそこに自転車を入れた方が、はるかに観光面でも、市民の利便性という面からもはるかに効果が大きくなると考えているので、今後の対策の一つとして研究してもらいたい。</p>