

平成 28 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 28 年 9 月 27 日 (火) 10:00~11:30

(場 所) 交通局 3 階 第 2 会議室

(出席委員) 委員 6 名

(事 務 局) 交通局総合企画課

○ 議事・配付資料

- (議 事)
- (1) 第二次鹿児島市交通事業経営健全化計画 (原案) の概要及び本文について
 - (2) 第二次鹿児島市交通事業経営健全化計画 (原案) の目標値及び目標効果額について
 - (3) 第二次鹿児島市交通事業経営健全化計画の策定スケジュールについて

- (配付資料)
- 資料① 第二次鹿児島市交通事業経営健全化計画 (原案) の基本的な考え方
 - 資料② 第二次鹿児島市交通事業経営健全化計画 (原案) の体系
 - 資料③ 第二次鹿児島市交通事業経営健全化計画 (原案)
 - 資料④ 第二次計画における目標値・目標効果額
 - 資料⑤ 第二次鹿児島市交通事業経営健全化計画の策定スケジュール

○ 協議の概要

(1) 第二次化鹿児島市交通事業経営健全化計画（原案）の概要及び本文

委員の主な意見・質疑等	
1	<p>現健全化計画では、7つの重点取組項目において「運行の効率化策」が一番目に来ているが、第二次健全化計画の重点取組項目ではこれが二番目になり、「安全・快適なサービスの提供」が一番目となっている理由は。また、原案P5（2）①「イ. 共同運行解消の検討」とあるが、共同運行により「単独運行より赤字削減が図られた」のであれば、解消することにより赤字が増加するのではないか。</p> <p>（事務局回答）</p> <p>交通事業者として最も重要なのは安全運行であり、次に重要なものは利用者へのサービス向上であると考え。現健全化計画では、前面に押し出して表記はしていなかったが、第二次健全化計画を策定するにあたり、原点に回帰し、安全運行及びサービス向上に関する項目を最初に記載したものである。</p> <p>次に、共同運行についてであるが、現在、共同運行を行っているのは、4番線・7番線・26番線・36番線の4路線である。共同運行については現計画においても、目標効果額を設定しており、第3回の経営審議会において27年度の実績報告を行うが、おおよそ150万円前後の効果、つまり共同運行を行わないよりは赤字縮減になるとしている。但し、共同運行を行っても、赤字であることには変わりはない。来年度以降本格的に協議を始めることになると考えているが、共同運行の相手方と協議をし、利用者の利便性を損なわないなど、ある一定の要件が整えば、路線を相手方に任せてもよいのではないかと考えている。「解消」という文言を使用しているが、現在共同運行している4路線すべてにこの取り扱いをするのか、一部のみになるのかは、第二次計画決定後の相手方との協議により判断することとなる。</p>
2	<p>解消ということで、全てなくなるというように受け取ったが、移譲も含め、路線によってはそのまま残るものもあるということか。</p> <p>（事務局回答）</p> <p>その可能性は否定はできないが、基本的には、共同運行というものは解消という方向で考えている。路線は維持をするが、赤字を出してまで共同運行は行わない、という考えである。</p> <p>運行そのものは残したいと考えている。但し、相手がいる話であるので、十分協議をしてまいりたい。</p>

委員の主な意見・質疑等

3 原案P5(1)②「ケ. ICTの一層の活用」において、スマートフォンなどによる情報提供が求められていると思うが、ここで「研究します。」という表記を用いているのは、第二次計画の計画期間である3年間のうちに実施するという考えなのか。

(事務局回答)

現在も、業者等とも情報交換しているところであるが、費用対効果等を考えると3年間で実施できるかどうかは不明であるが、この情報交換等を通じて、最善の方法を模索していきたいと考えているところである。

現在でも、時刻表の情報はスマートフォンで提供しているところであるが、遅延情報について対応できていないため、業者等からの情報提供を受けて実施の方法を模索していくものである。但し、バスは民間事業者との共同バス停もあるため、バス事業者間で協議が必要になる。このため、今後設置が予定される「協議の場」において、話をしていきたいと考えている。「協議の場」での協議次第では、計画期間である3年間である程度の形が見えてくるかもしれない。

4 事故等による遅延だけでなく、災害時等にどういう手段で目的地に行くかを判断させるためにも、情報提供は重要であると考えられる。次に原案P6の(3)①「ア. 新たな定期券制度等の創設」にシニア定期券の創設とあるが、通勤フリー定期券との違いについて教えていただきたい。

(事務局回答)

現在、市電における通勤定期券は月当たり6,720円で割引率は約70パーセントであるが、これと同額で、全線乗車できる定期券を創設するのが、通勤フリー定期券である。

一方、シニア定期券は、対象を65歳以上と考えており、敬老パスの対象とならない方々にも気軽に市電市バスを利用していただきたいとの考えから、通勤定期券の負担率70パーセントと、敬老パスの負担率1/3の間で料金を検討したいと考えているところである。

委員の主な意見・質疑等	
5	<p>原案P7の(3)②「イ. 施設長寿命化計画の策定」とあるが、施設の維持管理的な目的なのか、それ以外で特別な対応をする考えなのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>これまで、保有している施設について台帳管理はしているものの、どの施設をいつまでにどのような補修をするかというような詳細な計画までは作成されていなかったが、長寿命化計画において、耐震化等の要素も含めて総合的な施設の補修計画を策定することにより、施設の維持管理にかかる費用の平準化と施設の効用を高めていくというものである。</p> <p>また、電車は故障等が起こった場合、バスと異なり、前の車両を追い越すことが出来ないため、利用者に与える影響が大きいことから、電車の架線、電柱、車両など運行に必要なすべての施設についての長期的な補修・整備計画を策定し、安全運行を確保しようとするものである。</p>
6	<p>原案P8に(4)①ア.「協議の場」での協議内容を踏まえた事業見直しの検討にとあるが、「協議の場」について、構成事業者や、スケジュールおよび議題等について、現段階でわかっていることを教えてほしい。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>現在、市に協議の場の設置を要請しており、交通政策部門で検討しているところである。現在、公営交通事業者である交通局と、各民間バス事業者が参加することは確認が取れている。また、議題については、いきなり協議に入るのは難しいと考えられることから、まずは、本市のバス事業全体における課題整理から進めていくのが良いのではないかと話をしているところである。</p> <p>議題等についても、行政側で決めるのではなく、市内のバス事業全体としての課題整理をして、そのうえでテーマを絞るという考え方である。</p> <p>昨年度の審議会における答申の策定において、委員の皆様から頂いた、利用者の視点に立った協議の場での議題等についての意見等は、交通政策課に伝えている。例えば全国共通IC乗車カードやバスロケーションシステムなどについて、協議していければと考えている。現在、事務局となる交通政策課において、構成等を含め検討しているところである。</p>

委員の主な意見・質疑等

7 原案P9の「エ. 災害時の迅速な対応」についてであるが、市営バスのこのような対応についてあまり意識していなかったところである。具体的にはどのような対応をしているのか、教えていただきたい。

(事務局回答)

昨年、桜島の噴火警戒レベルがレベル4に引き上げられたときに、桜島の住民を避難させるため、市営バスを出動させ、避難所まで輸送したところである。このように、交通局も市の一員として災害対策組織上、バスを用いて要避難者を輸送する役割を担っている。

8 桜島では、住民に対し訓練を通して、どこに避難所行きのバスが来るのかは周知されている。これは、一般路線の運行とは別に、災害時に別の車両が出動できる体制があるということか。

(事務局回答)

その通りである。

一番わかりやすいのは竜ヶ水で、梅雨時等に積算雨量が一定の基準を超えると、局に一報が入り、市バスが2台以上で要避難の住民に対応することになっていて、過去にも多くの出動実績があるところである。

また、桜島ももちろんであるが、先般、議会でも議論されたところである原発の30キロ圏内に位置する地点が郡山地区にあるが、そこにもバスを派遣し、訓練を行っている。不測の事態に備え、準備を行っているが、これは市営バスの一つのアピールになると考えている。災害対応については、われわれ公営交通事業者が行わなければ、民間事業者では難しい部分がある。

委員の主な意見・質疑等	
9	<p>観光に関連することであるが、現在、軌道緑化がなされているが、そのことについての記載がないようである。これについてはどのように考えるか。</p> <p>個人的に軌道緑化は素晴らしいと考えているが、ところどころ、芝の状態が良くない箇所も見受けられる。芝の維持補法など等について教えてほしい。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>軌道緑化については当然、維持していくことになる。主管課は公園緑化課になるが、維持管理は交通局において行っているところである。</p> <p>原案のP9「イ(i)環境に配慮した取組みのPR」において「軌道内芝生の維持管理」について触れているところである。もちろん観光という側面を持っているものであるが、環境という面から表記をしているものである。</p> <p>軌道内の芝刈りや水やりは、公園緑化課が実施するものであるが、交通局が委託を受けて行っているところである。交通局は受託事業者としての立場である。</p>
10	<p>P4の「エ. 鹿児島駅前電停の整備」とあるが、JR鹿児島駅の駅舎建替えと一体的に電停の整備を行うということで期待が膨らむが、どういう風に市電との一体化を図っていくのか、具体的なことが決まっているのであれば教えていただきたい。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>今後建替えられるJR鹿児島駅舎に電停を近づけるという計画であるが、この中で、今後JR鹿児島駅舎内にICカード自動積増機を設置して、市電を利用される方の利便性向上を図るとしている。委員の皆様にお送りした資料にも記載されているところではあるが、この自動積増機の設定については再度、必要性を含めて再検討させていただきたいと考えている。記載内容について、修正させていただくことになると思われる。</p>

委員の主な意見・質疑等	
11	<p>一点意見を言わせていただきたいが、最近の地方経済等を見ても、しばしばインバウンドという言葉がカギになっているように思う。原案には「観光客」という言葉は出てくるが、インバウンド、外国人観光客となると、少し異なるアイデア等が必要になるのではないかと考える。そこで、「インバウンド」ということを原案に取り入れるかについて、皆様の意見を伺いたい。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>確かにインバウンドについては、英語圏だけでなく、その他の国々からの観光客も含めた対応が必要であると考えている。</p> <p>原案においては、P4の下に「カ. 案内表示の充実」とあるが、今年度中に電車の車内案内表示を、外国語表記に対応させること等により充実を図ることとしている。次期計画の計画年度である29年度以降に関しては、電停等の案内表示について外国語表記を含めた見直しが必要であると考えている。現在は外国語表記を充実させるという記載をしているが、この中でインバウンドのことも盛り込んでいくのが良いかもしれない。</p>
12	<p>P5「ケ. ICTの一層の活用」とあるが、個々の部分に関連付けられる可能性が高いと考える。重点的に取り組めば、かなりの部分はカバーできると考える。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>今年度、定期観光バスと観光電車「かごでん」にフリーWi-Fiを整備することとしている。これから局のホームページに接続できるよう設定し、外国語表示の観光案内が閲覧できるようにすることを考えている。</p>
13	<p>P6「グッズ販売の推進（拡充）」について、今のインバウンドとも関連があるが、現在、どのような場所で販売しているのか、外国の大型クルーズ船も多く寄港するマリポートで実施しているのか。また、主要デパートは、外国人観光客が立ち寄るコースにもなっているが、グッズは置いていたりするのかなどについて、次回会議の時に示しいただきたい。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>現在、アミュプラザ、ドルフィンポート、中央駅周辺のローソンにグッズを置いているところであるが、マリポートでは販売を行っていない。現在の実施状況については、次回お示しさせていただきたい。</p>

委員の主な意見・質疑等	
14	<p>P 5 「ア. 抜本的な路線、ダイヤの見直し」にある「IC 乗車カードシステムの乗降データ」とはどのようなものか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>ラピカ等の IC 乗車カードを車載の IC カードリーダーライタにタッチすることにより蓄積されるデータであり、乗車した区間の電停名や時間帯等がわかるものである。年齢まではわからない。</p>
15	<p>IC 乗車カードの利用者の割合はどのようになっているか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>回数券利用と定期券利用を含めて約 6 割というところである。残りの 4 割については過去に潮流調査をしており、この調査結果に基づく係数を乗じることにより利用者数を推計しているところである。</p>
16	<p>P 5 「ア. 抜本的な路線、ダイヤの見直し」に利用者アンケートとあるが、増収を考えるのであれば、現在利用していない非利用者へのアンケートが有効ではないか。学生等を集めて、座談会方式で話をしてもらうなどの方法も考えられる。</p> <p>団塊の世代が一定の年齢に達する中で、自動車の運転をしなくなることが予想される。若い人だけでなく、高齢者もターゲットとしたアンケートの実施も有効と思われる。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>非利用者へのアンケート実施は非常に難しいと考えている。また、実施したいアンケートの一つに、競合路線において市営バスを選んでいただくための調査を考えており、バス停において降車した利用者やバス停の近隣の方に実施することを想定している。</p>
17	<p>P 4 「(iv) リフト付き貸し切り観光バスの導入」があるがどのようなバスのことか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>大型のハイデッカー車で、普通座席の状態から、最大 4 台車いすのまま乗車していただけるスペースに変更できるものである。リフトがついていることにより、乗降も車いすのままスムーズに行うことができる。2020 年の国体の後にある身体障害者スポーツ大会を見据え、導入を行おうと考えている。</p>

委員の主な意見・質疑等	
18	<p>「オ. 全国交通系 IC カード利用の検討」については、いつごろという導入についての目安があるのか。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>先般、実施に係る費用の見積もりを取ったところであるが、市電車両と観光バスに導入するとした場合 4 億超、全バス車両に導入するとなると 7 億の導入費用がかかるほか、Suica 等による利用額の 5%を負担しなければならず、導入したいところではあるが、現行のラピカの 1 割のプレミアやポイント等の継続を考えると、地域カードは残しながらの導入となるが、高額な導入経費を考えると、交通局単独での導入は不可能ではないかと考えている。他の交通事業者等と費用を出し合って導入して行けないか、協議の場等で協議していきたいと考えている。</p>

(2) 第二次鹿児島市交通事業経営健全化計画（原案）の目標値及び目標効果額

委員の主な意見・質疑等	
1	<p>目標効果額について、「広告収入の拡大」とあり、29年度から31年度まで伸び続けているがこの背景について教えてもらいたい。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>新たな広告を実施することを考えている。このため29年度は4月から実施することは困難であり、10月頃からの実施を考えていることから、初年度は額が少なく、その後は年間を通した効果額及び年次的な拡充を考えて効果額を見込んだところである。具体的な内容であるが、今年度と30年度に新型の超低床電車を導入する予定であることから、これにより、現在の最新車両であることで車体広告を実施していなかったユートラムⅡが一代古くなることから、これに車体広告を行うこと等を検討しているところである。</p>

(3) 第二次鹿児島市交通事業経営健全化計画の策定スケジュール

委員の主な意見・質疑等	
	質疑なし