

平成 29 年度第 3 回鹿児島市交通事業経営審議会

日時	平成 29 年 11 月 2 日 (木) 13 : 25~15 : 00	会場	交通局 3 階 第 2 会議室
出席者	古川会長、林委員、上川路委員、玉川委員、寺山委員、石田委員、金子委員、岩崎委員 (8 名)		
市出席者	交通事業管理者、交通局次長、総合企画課長、経理課長、総務課長、電車事業課長、バス事業課長、総合企画課企画係長、経理課財務係長、バス事業課管理係長、バス事業課運輸係長、バス事業課浜町営業所長 (12 名)		
会次第	1 開会 2 議事 「自動車運送事業の抜本的見直し」について 3 閉会		

会次第 2 「自動車運送事業の抜本的見直し」について

発言者等	協議事項・質疑・回答等
会長	<p>資料の内容は非常に重要な事項であるので、事務局には丁寧に説明してもらい理解を深めていきたいと考えている。本日の審議会は、場合によっては、実際の議論には入らずに資料の理解ということで終了することも止むを得ないと考えている。</p> <p>前回の審議会においては自動車運送事業の抜本的な見直しについて諮問がなされ、事務局から諮問の趣旨について説明があった。その後、今後の審議の進め方について確認したが、基本的には、国の示した方向性に沿って、まずは市営バスの果たすべき使命・役割の検討を行い、その後、市バスの持続可能性を検証し、市バス事業の抜本的な見直し方策の検討やそれに伴う課題・配慮すべき事項について検討を行うという流れで進めていくということであったと思う。</p> <p>それでは、本日の審議に入りたいと思う。</p> <p>市バスが果たすべき役割・使命について協議することとなるが、前回の審議会において委員の皆様より、多岐にわたり資料の要望があったが、それら資料について、事務局より説明していただきたい。かなり量があるため、いくつかに分けて説明していただき、その都度委員の皆様からの質疑を受けたいと考えている。</p>
事務局	(資料に基づき 1 ページから 10 ページまで説明)
会長	10 ページまで説明があったが、何か質問はないか。
委員	鹿児島市公共交通ビジョンは、鹿児島市全体の住民の足の確保や利便性向上などについて記載されているが、このビジョンは、鹿児島市交通局だけで作成したものであるのかそれとも、市の関係課等との協議などを経て作成したものなのか。
事務局	これは、市の交通政策部門において策定したものであり、策定にあたっては、鹿児島市交通局のほか民間の交通事業者や、様々な立場の委員が検討し出来上がったものである。加えて、コンパクトなまちづくりプランについても、都市計画部門が担当して策定したものである。
委員	公共交通ビジョンの策定については理解した。同ビジョンはいい計画となっているが、実施にあたっては、やはり財政上の制約が出てくると思う。特に市営バスのように赤字を抱えている事業者が、同ビジョンに基づく取組を実施することについて、市からの補助というものはないのか。

発言者等	協議事項・質疑・回答等
事務局	<p>この計画は、まちづくりをどうするのか、そしてどのような手段でまちを活かしていくのかというものであり、交通手段として、官民間問わず、かわりを持っていこうというものである。この計画はあくまでも、市営・民営問わず、コンパクトなまちづくりに向けた、公共交通のネットワーク化についての計画であって、市営バスに補助を出したり、市営バスを守るというようなものではないと考える。</p>
委員	<p>民間へ路線を譲渡したりした場合に、譲り受けた民間側としても、厳しい経営状況で運行しているので、市からの補助金を受けて運営してきているのが今までの状況ではないのか。</p>
事務局	<p>鹿児島市交通局としては、単に赤字補填としての補助金は、もらっていないところである。民間事業者においては、市の郊外部や、鹿児島市から大隅半島・薩摩半島に向かう路線を維持するための運行補助をもらっているが、鹿児島市交通局はもらっていない。交通局が市から受けているのは、バス車両購入についてのインフラ整備面の補助金であり、一定のルールの下で受けているところである。他都市においては、赤字補填をもらいながら運行を続けている公営交通事業者もあるが、本市は民間と競合して運行している状況であり、市営バスのみ、市から赤字補填を受けて運行するというのは行っていない。</p>
委員	<p>交通局から路線を譲り受けて民間が運行するとなったら、民間事業者は市から補助金を受けるのではないのか。桜島のバス運行は単独で実施しているのか。</p>
事務局	<p>桜島のバス路線は譲渡をしているわけではなく、鹿児島市営バスが走っているが、運行を南国交通に委託しているという、市営バス路線である。</p> <p>桜島は、旧桜島町から交通局が譲り受けた路線であり、過疎地ということで特別に維持費用の補助金を受けている。東側の黒神口までの路線も含め、桜島地区においては特別に補助等を受けて運行している。</p>
会長	<p>資料の6ページに、コンパクトなまちづくりプランにおける、生活利便施設として地域の拠点という記載があるが、買い物や医療施設、金融機関等を指すのだろうと思われるが、これらについて説明をしていただけないか。</p>
事務局	<p>代表的なものとして、今、会長が言われた通り、店舗、病院、金融機関であるが、そのうち規模はそれほど大きくないものをイメージしており、一方で中心市街地においては、これらの中でも大規模なものを想定していると考えている。</p> <p>生活拠点においては、日常生活に必要とされる規模のものであり、それよりも高度な機能が必要である場合は、交通ネットワークを利用して、中心市街地へ移動するというようなイメージであると考えている。</p>
委員	<p>乗合の小型バスについてであるが、高齢者の方たちから、(ステップが)高いという意見を聞く。低床バスでの対応はできないのだろうか。</p>

発言者等	協議事項・質疑・回答等
事務局	<p>乗合バスは大型、中型、小型の3種類に区分されており、小型バスは「ポンチョ」という低床の車両もある。これは開発が最近であり、交通局でも2台保有している。</p> <p>市の交通政策課が、不便地対策として、旧5町を中心に運行している「あいばす」については、次の車両更新時には低床車両にすることができるのではないかと思う。一方で、昨年度から交通局が小原地区と小野地区で「あいばす」運行を開始しているが、この車両はライトバンであり、現状ではこのタイプの低床化は難しい状況であり、今後の技術開発を見守りたい。</p>
委員	<p>9ページ目の地域公共交通網の将来像について伺いたい。将来的に、中心市街地や副都心を設定し、その中で支線として例えば、団地核から地域生活拠点を結んでいく形を想定していると思うが、この場合、現行のバス路線のように、団地核から地域生活拠点を超えて中心市街地まで行くというようなものを考えているのか、それとも団地核と地域生活拠点を結ぶ部分だけを路線バスが担うというものであるのか現時点で分かっていることがあれば教えてほしい。</p>
事務局	<p>その点については現時点で具体的に決まっているものはないと思われる。あくまでもイメージということであるが、住宅地が点在し、人口密度が減っている状況では、これまでのようなバス路線の運行は継続していくことが困難となるため、ある程度まとまっているところは幹線が通り、団地核等と地域生活拠点を結ぶものを支線としているようである。将来のまちづくりにおける人口の分布によるところが大きいですが、人が住むところを結んだ結果として、最終的に中心市街地まで行く路線というのも可能性としてはあるかもしれないが、現時点ではイメージとして幹線と支線とを分けて考えていただくこととしている。</p>
事務局	<p>なんとなくであるが、緑で示される集落核を結ぶ点線はコミュニティバスや乗合タクシーをイメージし、団地核等を結ぶ実線は乗合バスを中心とした路線であろうと考えられる。ピンク色は路線バスや市電、フェリーなどをイメージしこれを幹線としている。これで見ると、路線バスは市内中心部と団地核、集落核を、幹線または支線で結ぶ一つの交通手段として位置づけられているというのはわかる。</p>
委員	<p>フィーダーバスのようなものをイメージしているということか。</p>
事務局	<p>そうである。</p>
会長	<p>他に無いようであれば、次に資料の11ページから20ページについて事務局より説明をお願いしたい。</p>
事務局	<p>(資料に基づき11ページから20ページまで説明)</p>

発言者等	協議事項・質疑・回答等
会長	20ページまで説明があったが、何か質問はないか。
委員	<p>11ページにある路線別収支の状況を見ると、総走行キロ当たり営業費用による収支は赤字で、「平均費用」が1キロメートル当たり419.08円と出ている。一方16ページの南九州ブロックの運送原価に引き直した収支がほぼ黒字で、これを見ると「運送原価」が1キロメートル当たり255.76円ということになっているが、「平均費用」と「運送原価」の差が何であるのか、また、なぜこんなに違うのかわかれば、教えていただきたい。</p>
事務局	<p>「平均費用」と「運送原価」の中身は同じである。「運送原価」は国土交通省に実績を提出する際に民間を含めて統一して使用する表現であるが、算出方法は「平均費用」と同一である。</p> <p>南九州ブロックにおける「運送原価」255.76円は、熊本・宮崎・鹿児島の間事業者においてバスを1キロ運行するための人件費、燃料費等すべての費用が255.76円ということである。</p> <p>交通局の「平均費用」は、管理の受委託に係る費用も含めて、同様の計算を行った場合419.08円ということになっているが、これには大きく2つの要因があると考えている。一つは人件費である。南国交通に運行委託をしている路線に係る人件費は、民間とほぼ同額であるため、(それ以外の路線に係る)交通局の職員の人件費が高いことになるが、先ほども説明があったように、局職員は民間に比べて、3割～4割程度高い状況にあるというものである。もう一つは、公営企業ということで運行便数がある程度確保する必要があり、供給量、つまりタイヤの本数が多く、それだけ費用をかけているということである。この二つが「運送原価」の差になっていると考えている。民間であれば、乗客の減少に対しては、早々に減便等の対応が実施できると思うが、公営企業であればそのような対応が簡単には実施できないことから、運送原価も高くなり、255.76円と419.08円の差が生まれている。</p>
委員	<p>できれば、具体的な内訳を次回示していただきたい。どの部分で差が出ているのかわからないと分からない。</p> <p>過去を振り返ると、支出が収入を上回って、累積欠損が膨らみ、資産を処分することで穴埋めをしてきたことで現在に至っているのであろうと思う。収入と支出のバランスが取れていない状況では、今後も同じように累積欠損が蓄積していき、しかも処分する資産もなくなっている状態であれば、税金で穴埋めをするしかない。</p> <p>運送原価に明らかな差があっても、これが、公共性の観点から必要性があるものであれば、(税金による穴埋めも)一つの結論であると考えられる。</p>
事務局	<p>民間の255.76円の内訳は出せないが、交通局の内部の内訳は出すことはできる。後で説明する今後の収支状況を見ていただければ、この部分もある程度明らかになるものと考えている。後で資料を見ていただければわかることであるが、実は人件費のトータルが運送収入を上回っている状況である。交通局はこのままでは、数年後には路線の廃止もしくは事業の廃止をしなければならないような状況まで追い込まれていることを申し上げているが、一方で、公共交通ビジョンやコンパクトなまちづくりプランを見ていただくとわかるように、まちづくりには公共交通は欠かせないとなっている。</p> <p>民間も経営は苦しいところではあるが、先ほどの資料にもあったように、交通局の路線を民間が運行すれば黒字になるというシミュレーションである。</p>
委員	<p>決して、人件費の削減を訴えるつもりはない。民間との差がわかり、採算がとれるラインに近づけていけば、組織や路線の維持も可能になると考えている。</p>
事務局	<p>交通局の職員の人件費は、市の職員に比べて23%ほど低いものとなっており、これ以上上げることは不可能であると考えている。</p>

発言者等	協議事項・質疑・回答等
委員	<p>前回の資料を見ると、交通局職員の給料は市職員の77%となっているようである。</p> <p>このような中で、路線を移譲するということになった場合は、移譲を受ける民間事業者は路線の維持が可能なのか。民間事業者が自分たちで運転士を採用して、運行することができるのなりたいが。</p>
事務局	<p>民間事業者の実態について申し上げますと、今、大型二種を取る人が非常に少なく、大型二種保有者の高齢化もすごく高く、55歳以上の方が7割を占めるという状況である。このため人が足りない状況であるが、どのようにしているかという、市内の民間交通事業者では、希望者を採用し、給与を支払いながら、免許を取得させているとのことである。</p>
委員	<p>今回、市バス事業の経営状況に関する資料をいただいたが、初めの段階は、市バスの果たすべき使命や役割を考えるということであったため、それを考えるにあたり、現在市バスが取り組んでいることを具体的に説明していただき、それを踏まえてその取組を継続していくのか、規模を縮小していくのか、強化していくのかを判断した方が良いのではないかと思っている。環境面についての取組や福祉についての取組、観光についての取組などを、可能であれば個々に説明をしていただきたい。</p>
会長	<p>今挙げられたものに加えて、災害に係る取組についても加えてほしい。</p> <p>また、一般の路線バス以外にも、「あいばす」やその他デマンドバスなどの運行のやり方にも種類があると思うが、将来的な事業見直しについてのヒントになるかもしれないので、これらについても説明していただきたい。</p> <p>確認や資料の要望等については他にないか。</p>
委員	<p>営業収入（を増やすための）営業努力ということで、考えておられるものがあるかと思うので、示していただきたい。</p>
委員	<p>先ほど他の委員も言われたが、民間事業者の運送原価の平均と、市営バスの運送原価の差の理由には、人件費というのが一つあると思うが、それ以外にこういった要因があるのかというのを、民間のデータは確認ができないということで難しい部分もあるかと思うが、可能であれば示していただければありがたい。</p>
事務局	<p>全国レベルのものであれば、もしかするとあるかもしれないので、探してみたい。</p>
委員	<p>「路線別収支の状況」の中で、28番、30番、31番線以外は赤字となっているとあるが、それぞれの番線の運行本数の比較がない。28番線などは本数が少ないのではないかと思う。</p> <p>また「ダイヤ改正の内容及び効果」について、減便したから効果がでたのか、乗客数が増えたから効果がでたのかがはっきりしないがこれは減便の効果ということではよろしいか。</p>

発言者等	協議事項・質疑・回答等
事務局	<p>資料を見ていただくと、例えば24番線は約9千7百万円程度の赤字路線である。それを今回のダイヤ見直しにより、他の赤字路線を含めて2千3百万円程度の効果としたが、これは、赤字額と比べると費用削減額が少ないと感じるかもしれないが、効果があるのは事実である。便数について言えば、委員の方が言われたとおり、30番線などは一日2便しかない路線である。そのあたりも含め、路線の特徴みたいなものも整理してみたいと思う。</p>
会長	<p>以上で本日の議事を終了する。</p> <p>製本された資料がお手元にあるが、多岐にわたる資料を準備した事務局は大変だったと思う。今回、要望のあった資料も次回準備をしていただくことになるが、本日のように時間をかけて説明していただき、理解を深めるべきと考える。</p>