

令和3年度第2回鹿児島市交通事業経営審議会

日時	令和3年10月28日(木) 10:00~11:20	会場	交通局3階 第2会議室
出席者	古川会長、松枝委員、江口委員、碓山委員、石田委員、永山委員、前田委員(7名)		
局出席者	交通事業管理者、交通局次長、総合企画課長、総務課長、経理課長、電車事業課長、バス事業課長		
会次第	1 開会 2 交通局長の挨拶 3 報告 (1) 令和2年度鹿児島市交通事業特別会計決算の概要 (2) 令和3年度市電・市バス乗車実績等 (3) 令和3年度の主なトピックス 4 議事 「鹿児島市交通事業経営計画(令和3年度見直し)」素案(案) 5 閉会		

会次第3-(1) 令和2年度鹿児島市交通事業特別会計決算の概要について

発言者等	協議事項・質疑・回答等
委員	特別減収対策企業債について、借入先、利率、償還期間など詳しく教えてほしい。 3億3,000万円借入を行ったとのことだが、何か基準があるのか。
事務局	<p>特別減収対策企業債とは、公営企業における新型コロナウイルス感染症拡大防止のための取組に伴う利用者の減少等により発生又は拡大すると見込まれる公営企業の資金不足額について、特例的に発行できるとされた地方債である。</p> <p>借入額については、対象経費が令和2年度の資金不足額の見込み額とされたことから、昨年度の11月時点で作成した決算見込みにより、算定した金額で申請を行った。</p> <p>借入先は、地方公共団体金融機構であり、地方公共団体の事業に対して長期低利で資金を融通することを目的とした全地方公共団体が出資している法人である。</p> <p>償還年数は元金3年据え置き15年償還で、実質元金を返すのは12年間であり、令和6年度からの償還となる。利息については今年度から償還している。利率は今回の借入分については0.2パーセントである。</p>
委員	利息については、交通局だけで負担するのか。市から補助があるのか。
事務局	市からの支援については、利子負担の軽減に要する経費として総務省の繰出し基準に償還利子の二分の一については、市から補助ができるとされており、今年度も予算に15万4,000円ほど計上している。
委員	主な事業の中で、唐湊停留場が車いす対応になったとのことであるが、まだ対応していない電停はどこか。また今後のスケジュールはどのようになっているか。
事務局	全35停留場のうち30停留場が車いす対応となった。残りの5停留場は、高見馬場(2系統)、加治屋町、荒田八幡、鴨池、工学部前(上り)の停留場である。これらについては、拡幅する必要があるが、そのためには道路管理者との協議が必要となるため、道路整備に伴って行う計画である。今の段階では、市や県の道路管理者と協議を続けていくという状況である。
委員	令和2年度決算について、元年度決算と比較してどのような分析を行っているか。
事務局	<p>令和元年度決算については、経常損益で軌道事業は1億4,900万円の黒字、自動車運送事業が7億3,400万円の赤字、両事業合計で5億8,500万円であった。</p> <p>2年度については、新型コロナウイルス感染症拡大による乗客数の減により軌道事業は、平成11年度以来の赤字となり、自動車運送事業は、路線委譲の効果もあり、元年度よりは赤字の額は減少したが、5億8,700万円の赤字を計上した。</p> <p>また、年度末の資金残についても、元年度末で6億2,800万円であったが、2年</p>

発言者等	協議事項・質疑・回答等
	<p>度末では、特別減収対策企業債の3億3,000万円を借り入れた上で1億9,400万円に減少するなど、非常に厳しい状況であった。</p> <p>毎月の支払資金にも不足が生じる見込みであったため、令和2年11月から3年3月まで、毎月一般会計から一時的な資金借り入れも行った。</p>

会次第3-(2) 令和3年度市電・市バス乗車実績等について

発言者等	協議事項・質疑・回答等
委員	乗客数から友愛パス、運輸送収益から敬老・友愛パス負担金を除いている理由はなにか。
事務局	<p>乗客数、運輸送収益については国に報告しているが、その報告では運賃の自己負担がない友愛パスの乗客については運輸送収益とレベルを合わせるために乗客数に含めないこととなっている。</p> <p>また、収益から敬老・友愛負担金を除いているが、負担金は、会計上運輸送収益には含まれず、雑収益で計上するため、除いて国に報告している。</p>
委員	市バス、市電ともに令和3年の9月のみ前年度を下回っている理由はなにか。
事務局	8月から緊急事態宣言や、まん延防止重点措置が適用されたこと等から、9月は特に落ち込みがあったため、昨年度より悪くなったと考えられる。

会次第3-(3) 令和3年度の主なトピックスについて

発言者等	協議事項・質疑・回答等
委員	24時間乗車券について、どのような形で告知を行っているか。
事務局	市民のひろばや局のホームページ、電車・バスの車内ポスターの掲示などを行い、周知を図っている。

会次第4 「鹿児島市交通事業経営計画（令和3年度見直し）」素案（案）について

発言者等	協議事項・質疑・回答等
委員	通勤の時間帯に市電を利用しているが、現在感染症対策として具体的に行っていることはなにか。
事務局	窓開放による車内換気や全車両の消毒、運転席周辺に感染防止フィルムの設置をしている。また、乗務員については、出庫時の検温や手洗いうがいを徹底しており、乗客へは、席エチケットのご協力や車内での会話は控えてもらうようにアナウンスをしている。
委員	運賃の見直しや、経費の削減などを行い、令和11年に収支均衡を見込んでいるとのことだが、バス事業の地域での再編成など検討しているのか。
事務局	<p>この計画は、今後も公営交通事業の役割を果たし続けていくためのものであり、さらなるバス路線の民間移譲については今のところ考えていない。また、共同経営は、独占禁止法の時限的な緩和によって、路線の再編や重複路線のダイヤ調整、廃止などが事業者同士で直接話し合い、実施することが可能となっているが、本市においては、路線移譲を行ったため、事業者のエリアが結果的にすみ分けされ、競合状態が一定程度解消されたと考えている。また、民間事業者の意向を踏まえると、共同経営の実現可能性は低い。</p> <p>財政見通しの作成においては、様々なシミュレーションを行ったが、人口減やコロナ</p>

	<p>禍によるインバウンドの状況を踏まえると当分の間、前の状況に戻るの難しいと考えている。</p> <p>また、現在、自動車運送事業の抜本的見直しについて、路線移譲は完了したが、人員の余剰を抱えており、解消に2年ほどはかかり、土地の売却等も数年先になる。このような状況を考慮しながら、費用削減も徹底的に検討した上で、運賃値上げを盛り込んだことにより、11年度に収支均衡する計算となったところである。</p>
委員	<p>財政見直しについて、どのような部分の費用削減を行い、令和3年度から4年で約4億円の削減となっているか。</p>
事務局	<p>大きな費用削減としては、路線ダイヤ見直しの検討、それに伴う職員の時間外勤務の削減、定期観光バスの廃止等による人員削減、また、バスの路線移譲に伴う見直しの中で、余剰職員を市長事務部局に異動させることで、人件費等を削減している。</p>
委員	<p>財政見直しの算定条件に、「人口ビジョンに基づく沿線人口の推移予測やコロナ禍を考慮して」とあるが、具体的にはどのようなシミュレーションを行ったのか。</p>
事務局	<p>「人口ビジョンに基づく沿線人口の推移予測」については、運輸・運送収益のうち、現金やICカード利用などの定期外旅客収益の試算にあたっては、人口減少に伴う減を見込むこととし、第6次総合計画の基本構想に示されている人口ビジョンの中で、令和2年度の人口から令和13年度の人口を比較して、その下げ幅を年数で割った率を乗じている。</p> <p>定期については、軌道事業、自動車運送事業どちらも、沿線の人口の動向を参考にした。これは、平成25年度から市全体の人口は落ちているが、特に市電の定期利用については25年度以降コロナの影響が出る前の30年度までは、増えている状況であったことなどによる。</p> <p>軌道事業については、沿線の45カ所の町・丁目の25年度から元年度までの人口の推移が増加傾向であったことからそのまま伸ばしている。ただし、令和5年度から上がり幅は下げている。</p> <p>バスについては、沿線の133カ所の町・丁目の人口が減少傾向となっていたため、毎年減少していくと試算をした。</p> <p>コロナの影響については、令和8年度には影響がなくなるとして試算をしている。令和2年度から3年度の回復傾向が非常にゆるやかであるため、急激な回復は見込めないとして、2年度から3年度の1年間の回復率をそのまま伸ばすと、8年度に100になるという見込みになったため、各年度5パーセントずつ回復していくという試算をした。</p>
委員	<p>収益的収支が令和11年度に均衡を見込んでいるが、資金収支としては、この期間持ちこたえられるという認識でよいか。</p>
事務局	<p>資金収支については、資金不足比率が20パーセントを超えると経営健全化計画を立てることとなっており、20パーセントを超えないような形で計画を立てたいと考えている。</p>
委員	<p>収支均衡で利益は出さなくてもいいが、資金不足比率が20パーセントに抵触しないようしていただきたい。それを満たす計画という前提において、令和4年度までに大幅なコストカットを行うが、それでも資金不足比率20パーセントになる恐れがあるため、</p>

	<p>令和5年度に運賃値上げの見直しをするという、現在のビジョンはそのような理解でよいか。</p>
事務局	<p>この先確かに厳しいが、資金不足比率20パーセントにならないよう、資金面の対策を検討しているところである。</p> <p>また、資金不足比率20パーセントを超えると、再建団体として指定を受けることとなり、交通局は、過去2回再建団体、準用再建団体として立て直しを図っている。仮に20パーセントを超えると3回目となるため、それは避けたいと考えており、様々な手立てを講じていきたい。</p>
委員	<p>運賃の見直しと同時に、利用者の利便性を図るような策を検討してほしい。例えば、キャッシュレス決済の検討など。引き上げのタイミングと同時に利用者のメリットがあるようなことも検討していただければ。</p>
事務局	<p>全国交通系ICカードの導入については、初期費用の問題や敬老・友愛パスをどうするか、民間事業者の意向など、課題が多くある。しかし、ラピカも導入から15年以上経過し、老朽化している状態である。最近の状況としては、ラピカの老朽化の問題について民間事業者とも共通認識を図ったところであり、今後は民間事業者や市の関係部局とも連携しながら、検討していきたい。</p> <p>また、QRコード決済やクレジット決済など、新たな技術開発の動向も見極めながら、総合的に検討していきたい。</p>
委員	<p>コストカットについて、人員削減ではなく異動という形での対応をするとのことであったが、運転手の方はどのような形で異動となるのか。</p>
事務局	<p>自動車運送事業の抜本の見直しに伴い、バス運転手については、令和2年4月から清掃事務所など市長事務部局等への出向、局内で電車事業課への配置換えを行っている。</p>
委員	<p>概要版P11の「基本目標2」「基本目標4」と「SDGsゴール10不平等をなくす」、「基本目標3」と「SDGsゴール5ジェンダー平等」との関係性について教えてほしい。</p>
事務局	<p>国が地方向けに「地方創生SDGs取組達成度評価項目」を設定しており、これらの項目の内容と関連づけている。</p> <p>「SDGsゴール10不平等を無くす」については、「バリアフリーな施設、交通機関の拡大等を含む老若男女を問わず、子どもから大人まで」という記載があり、No.17「低公害・低床型車両の運行」やNo.20「市電停留場等の改修」に結び付けている。</p> <p>「SDGsゴール5ジェンダー平等を実現しよう」のターゲットとしては、「女性が活躍しやすい職場環境の整備や在宅勤務等の働き方改革」等があり、No.55「働き方改革等の推進」に結び付けている。</p>
委員	<p>「電停ネーミングライツの導入」について、条件やどのような使用のされ方を想定されているのか。また、導入について、どのくらいの収益を見込んでいるか。</p>
事務局	<p>条件は今後検討していく。現時点では、副呼称を一定期間つける権利を売却することを考えており、元の電停名は残し、利用者が混乱しないように条件等を検討したい。</p> <p>収益については、他都市で同様のネーミングライツがあり、1か所年間90万円ほど見込んでいるようであり、本局でも一か所につき、年間90万円から100万円を目指したいと考えている。</p>

その他

発言者等	協議事項・質疑・回答等
委員	この経営計画に沿って実施していくとなると、職員の意識が大事となる。 職員と労働組合としっかりと意識をあわせて、目標に向かっていくのが大事であると考えてるので、そのようにお願いしたい。