

## 令和4年度第2回鹿児島市交通事業経営審議会

|      |  |    |             |
|------|--|----|-------------|
| 日時   | 令和4年11月28日(月) 15:00~16:30  | 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、上仮屋委員、東川委員、永山委員、前田委員<br>(7名)  |    |             |
| 市出席者 | 交通事業管理者、交通局次長(総合企画課長)、総務課長、経営課長、電車事業課長、バス事業課長  |    |             |
| 会次第  | 1 開会<br>2 局人事異動紹介<br>3 交通局長挨拶<br>4 報告<br>(1) 令和3年度鹿児島市交通事業特別会計決算の概要<br>(2) 令和4年度市電・市バス乗車実績等(4月~9月・速報)<br>(3) 事故等調査委員会の開催について<br>(4) 令和4年6月以降の主なトピックス<br>5 議事<br>(1) 市営バスの運賃の上限変更認可申請について<br>6 閉会 |    |             |

### 会次第4-(1) 令和3年度鹿児島市交通事業特別会計決算の概要

| 発言者等 | 質疑・回答等  |
|------|---|
| 委員   | 令和2年度決算と比較してどのような状況であるか。営業費用の増減については、路線移譲の効果もあると思うので、人件費と経費に分けて説明いただきたい。  |
| 事務局  | <p>両年度とも赤字であるが、両事業合計で赤字額は3億6700万円ほど減少した。主な理由としては、新型コロナウイルスの影響が縮小したことや、自動車運送事業の抜本的見直しの効果による費用の減等によるものと考えている。</p> <p>資金の状況は、2年度末の1億9400万円から2億1000万円に増加をしているが、特別減収対策企業債を4億3260万円借り入れた結果であり、引き続き厳しい状況で、5月以降毎月、支払資金不足等が生じ、一般会計から一時的な借り入れを行ったところである。</p> <p>人件費については市長部局等への出向による削減、経費についても車両台数の減による費用削減があったが、燃料費については、総購入量は減少したものの、燃料高騰により増額となった。</p> |

### 会次第4-(2) 令和4年度市電・市バス乗車実績等(4月~9月・速報)

| 発言者等 | 質疑・回答等   |
|------|--|
| 委員   | 概ね85~6%まで回復してきたということであるが、利用者の方たちは、定期、定期外でどのような特徴が出てきているのか。   |
| 事務局  | <p>移譲路線分を除いた元年度比で、定期は約93%で、通勤・通学客は戻ってきているものの、生活様式の変更等により一定の公共交通離れが見られる。</p> <p>定期外は約84%で、敬老パスも定期外に含まれるが概ね85%となっており、インバウンドや観光客の減少の影響がまだ残っていると考えている。また、敬老パス利用者にも、外出控えの傾向がまだ強く見られる。</p> |

会次第 4-(3) 事故等調査委員会の開催について

| 発言者等      | 質疑・回答等  |
|-----------|---|
| 委員        | 今年、市電だけでなく市バスの事故も多かったという印象がある。事故の後の乗務員への安全教育はどのようにしているのか。   |
| 事務局       | 年 4 回乗務員への研修を行っており、その中で、ドライブレコーダー画像を活用して事故の発生原因等を分析して周知し、再発防止に努めている。事故を起こした乗務員に対しては添乗指導を行っている。  |
| 委員        | 6 月と 9 月という短期間で同じような衝突事故が起きている。人間なので完全にゼロにはならないと思うが、人に頼らない部分のハード的な安全対策は考えているのか。   |
| 事務局       | 路面電車車両の追突防止システムは今のところないので、今後の課題と考えている。  |
| 委員        | 運転手の方も安全運転に努めていると思うが、運転技術が巧みな方、無事故の方への表彰制度はあるのか。  |
| 事務局       | マスタードライバーや 5~15 年間の無事故者に対し、年 1 回表彰している。   |
| 事業<br>管理者 | 事故が多いのではないかとのご指摘もいただいたが、本年 9 月の事故は、6 月の事故を受けて再発防止策等を講じている最中の事故であった。機器整備等で事故発生を抑制することももちろん重要であるが、最終的には乗務員の注意力に頼らざるを得ない部分が現時点では多い。短期間で 2 度事故を発生させたことは、極めて残念であり、責任を感じている。事故翌日の点呼の際、厳重に注意して運転するよう個々に指導したところである。 |

会次第 4-(4) 令和 4 年 6 月以降の主なトピックス

| 発言者等 | 質疑・回答等  |
|------|---|
| 委員   | 市電クレジットカード非接触型決済導入実証実験について、運賃決済は交通系 IC カード全国相互利用サービスが主流で一般的だと思うが、あえてクレジットカードを選んだ理由について教えていただきたい。  |
| 事務局  | 今までも、交通系 IC カード全国相互利用については、特に県外から来られる方々等からご要望をいただいております。検討してきましたが、高額な費用等から導入できていないところである。その一方で、クレジットカードタッチ決済を利用した交通機関の決済が世界約 580 都市で進められており、国内でも実証実験等が広がってきている。このような状況に加え、交通系 IC カードと比較して導入経費が抑えられることを考慮して、共同企業体と実証実験を開始したところである。 |
| 委員   | 実証実験のシステム開発や車載機器の設置費用について、共同企業体が負担して下さるとのことであったが、その代わりに、こちらから出す情報等はあるのか。  |
| 事務局  | 利用データについては、こちらがシステム管理会社からいただいております。改めてこちらから情報を出すことはない。乗降データのほか、クレジットカード会社の方から、利用者の属性や乗降前後の消費活動も含めて分析した結果について、個人を特定できないかたちでいただく予定となっている。   |

|     |   |
|-----|---|
| 委員  | 開始からまだ一ヶ月経たないがこの間の利用実績と、市電残り 30 両への整備をどう考えているのかについて教えていただきたい。   |
| 事務局 | 11 月 24 日、先週木曜日の時点で、累計で 2851 件、48 万 2100 円の利用となっており、直近の 1 週間、18 日から 24 日では、平均で平日が 141.9 件、土日祝日が 160.5 件の利用となっている。<br>現在は、乗車する車両によってはタッチ決済できない場合もあり、利用者にとっては不便な状態であることから、財源の問題もあるが、今後、残りの 30 両にもできるだけ早く導入し、タッチ決済を利用しやすい環境を整えて参りたいと考えている。 |
| 委員  | 感想であるが、新型花電車が今年走りだして、小 2 の孫と 3 回見に行ったが、おはら祭が終わってもまた見に行きたいと言うぐらい、子どもにとって印象深かったのだと感じた。電停で少し停車して下さって写真を撮ることもできた。おはら祭の雰囲気を変えて感じる事ができた。今後も続くことを願う。<br>それから、車内のチャギントンのペーパークラフトを小学生が手に取っていく姿を見て、電車に親しみを持てるような効果があり、色々な面で努力していると感じた。            |
| 委員  | 昔の花電車は西鉄の車両を使用していたが、新型花電車はどの車両を使用しているのか。昔の花電車はとても古い型であることが PR になっていた。それから、音楽が 20 時頃は止まっていたが、以前からか。  |
| 事務局 | 最も古い 501 号と同じ型の 504 号を利用している。音楽は、今年度の途中から鹿児島駅前 19 時 45 分で止める運用となった。   |

会次第 5-(1) 市営バスの運賃の上限変更認可申請について

| 発言者等 | 質疑・回答等  |
|------|---|
| 委員   | 単なる値上げではなく、色々仕組みを考え直した抜本的な見直しというところでは、非常に考えをめぐらされたのだと思うところである。<br>230 円という価格を設定した根拠は。また、交通事業経営計画の見直しにおいては 13% の収入増を見込まなければ収支が均衡しないということであったが、見直し時点では燃料や物価の高騰については盛り込まれていなかったと思う。これらの高騰を織り込んでの価格か。   |
| 事務局  | 230 円という額の設定の根拠は、令和 3 年度の利用データを基に増収率を試算したところであるが、210 円では 5.8%、220 円では 10.9%、230 円では 16.16%、240 円では 21.1% となったことから、経営計画上の 13% 所増収と照らし合わせ、230 円を設定したところである。また、他都市の均一制運賃の価格が 210 円から 230 円であり、多くの公共交通事業者がこのコロナ禍等を受け、運賃改定を検討している状況等もあるため、230 円が妥当であろうと考えたところである。<br>ご指摘の通り、この 230 円については、物価高騰を盛り込んでいないところである。今回の物価高騰は、ウクライナ情勢が発生した後の急激な変化であり、この先を見通すことは極めて難しいと考えている。また、燃料等の高騰については、国・市から一定の支援をいただけることもあるため、今回の 230 円には盛り込んでいない。 |
| 委員   | 主な運賃区分の令和 3 年度の利用割合は、140 円が 7%、190 円が 65%、220 円が 13.3%、250 円が 5.2% とのことであったが、これらに定期利用者は含まれるのか。乗継割引の利用割合はどうなっているか。全線定期化や乗継割引の拡充によって、多く利用される方ほどこの改正の恩恵を受けることができ、賛同も期待できる。全体的には値上げであるが、おそらく、たまに利用されるだけの方は、あまり重荷に感じないのではないか。  |

|     |   |
|-----|---|
| 事務局 | <p>利用割合は定期も含めて算出している。</p> <p>乗継割引は、令和3年度はバスとバスが1%、バスと電車が3%程度で、乗継割引の拡充によって収入が大きく減ることはない。乗継割引を利用される方が増えた場合は、新たな利用が増えたものと考えられる。</p>  |
| 委員  | 乗継割引はラピカの利用者に限られるのか。  |
| 事務局 | <p>現行も乗継割引の適用を受けられるのはラピカ利用者のみであり、拡充後も同様であるが、市電で実証実験しているクレジットカード決済をバスにも導入できた際には、同様の割引を受けられるようにしたいと考えている。</p> <p>また、クレジットカード決済では、ラピカと異なる、例えば月の上限運賃を設定することにより、定期と同様のサービスを受けられるといった新たなサービスも検討できると伺っているので、バスに導入する際には検討したい。</p>                     |
| 委員  | 190円の利用者が65%を占めるということで、多くの方が値上げに該当することから、やはり利用離れが危惧される。どのように考えているか。   |
| 事務局 | 現行運賃との改定差額によって価格帯ごとに増減があるものと考えているが、全体としては1.5%の減を見込んでいる。一方で、乗継割引の拡充と全線定期化により、新たな利用の掘り起こしも期待している。   |
| 委員  | <p>全体としては理解できるが、お年寄りも含めた近距離の利用者のご意見もしっかりと聞くことが大切ではないか。</p> <p>もう1点、熊本などで取り組まれている共同経営による調整等は考えていないのか。</p>  |
| 事務局 | 原則は、同じ地域で事業展開をする複数のバス事業者が話し合っって路線再編し、或いは運行時刻の設定、運賃の設定等をする行為は、独占禁止法の規制対象となっており、熊本はその独禁法の適用除外の特例を受けた上で共同経営を行っている。私どもとしては、今現状ではそこまでは考えていないところである。  |
| 委員  | 自分も市バスを利用するが、車と比べ、駐車場代を考えると、個人的には高いとは感じなく、妥当な金額と考える。あとは民間事業者との競争の問題もあるが、サービスの向上や乗務員教育をきちんとしていけばよいのではないか。  |
| 委員  | 先ほど高齢者の話が出たが、私も敬老パスを利用するが、170円が50円になり、ちょっと申し訳ないと感じるぐらい安くなっている。もし値上げされても、その値上げ幅はかなり軽減される。中には値上げは本当に困るという方もおられるかもしれないが、冷静に考えて、億を超える赤字の中で、いつまでもこのままで経営が続くはずがないと考える。桜島の方など、本当に安くなる部分もあるので、説明して全体的な理解を得た上で、少し負担していただく必要があるのではないか。                  |
| 委員  | <p>金額については逆に、物価高騰等の中で本当に大丈夫であろうか、と心配になるぐらいである。ただやはり値上げに忌避感を持つ市民もおられると思うので、乗継割引の拡充などについてポジティブに広報することが重要であると考えます。</p> <p>また、乗継で安くなるとしても、ダイヤが乗継に配慮されていない場合、とてもがっかりと思うので、現行ダイヤを確認し、使いやすいように必要な見直しを行ってほしい。乗継のできるバス停は全てか。それとも高見馬場などポイントが限られるのか。</p> |
| 事務局 | <p>60分以内の乗継であれば、全バス停が対象となる。往復で乗車しても適用される。現行の運賃よりもお得に乗車できる方法もあるので、併せて積極的に広報していきたい。</p> <p>ダイヤについては、利用データも見ながら、特に乗継が多いポイントの便を増やすなど改善を図っていきたい。</p>   |

|     |  |
|-----|--|
|     | <p>乗継割引の拡充により、乗り継ぎ文化というものが醸成をされてくれば、将来的には路線の効率化もできるようになり、経営改善だけでなく、より便利なダイヤも提供できるのではないかと考えている。</p>   |
| 委員  | <p>運賃体系の見直しの目的のひとつとしてシステム開発などのコスト抑制があるが、具体的に削減できるコストは何か。</p>   |
| 事務局 | <p>先ほど、クレジットカード決済の将来的なバスへの導入検討についても触れたが、現行の複雑な運賃体系のままでは、相応のシステム開発も必要になるが、均一制運賃の導入により開発費も抑制できると伺っている。バス車内にある整理券発行機も不要となるほか、運賃表示器も簡素化できる。</p> <p>また、運賃に関する問い合わせ対応や定期券発行などの事務の軽減にもつながる。</p> |