

令和 7 年度第 2 回鹿児島市交通事業経営審議会

日時	令和 7 年度第 2 回鹿児島市交通事業経営審議会	会場	交通局 3 階 第 2 会議室
出席者	古川会長、小山委員（副会長）、松枝委員、江口委員、上仮屋委員、東川委員、奈良迫委員、津江委員（8 名）		
市出席者	交通事業管理者、交通局次長（総合企画課長）、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 2 交通局長の挨拶 3 報告 事故等調査委員会の結果について 4 議事 (1) 鹿児島市交通事業経営計画（令和 7 年度見直し）素案 (2) 鹿児島市交通事業経営計画（令和 7 年度見直し）策定に向けたスケジュール 5 閉会		

会次第 3 事故等調査委員会の結果について

発言者等	協議事項・質疑・回答等
○委員	再発防止策等に運用の変更とあるが、操作は人が行うものであるため、早期に設備の改修が必要であると考え。実施予定の項目の設備改修は、いつごろになるのか。
●事務局	改修が可能という確認自体は、業者からとれているが、現時点で時期は未定。
○委員	予算の関係もあると思うが、早期に改修を行ってほしい。
○委員	事故発生後の代替バス運行は、人流等スムーズに対応できたのか。
●事務局	電車事業課からバス事業課に連絡があり、待機乗務員によりすぐに対処することができた。両課とも特段苦情はなく、スムーズに対応できたものと考えている。
○委員	実際に今回の事故に遭遇し、代替バスでの利用を求められたが、スムーズな誘導を受けられたと感じた。
○委員	どちらかが押さなければ発生しなかった事故ということで、非常に可能性が低い事故であったということか。また、当日は混雑していたのか。
●事務局	様々な条件が重なり発生した事故である。これまでになかった事案であり、局としても想定していなかったもの。どこかで起こる事故であったと考えている。事故当時はすべて在線していた状況であり、入駅する前にボタンを押下してしまったことにより生じた。

会次第 4-(1) 鹿児島市交通事業経営計画（令和 7 年度見直し）素案

＜PO＞：委員会提出資料（素案）におけるページ番号

発言者等	協議事項・質疑・回答等
○委員	＜P3＞ 軌道事業の経常損益について、「経常収益は増加傾向にある」と記載されているが、来期以降、大幅な赤字を見込んでいる状況と整合が取れないのではないかと。この記載では、読み手に良い方向で進んでいると誤解をさせるのではないかと。
●事務局	費用についても触れるなど、誤解を与えないように記載を改めることとしたい。

○委員	<P27> 市電の運賃改定については、170 円から 30 円上げて 200 円にする案が示されているが、先の 10 年間をみたとき、財政状況は根本的に改善しない。今の案よりも多少なりとも改定幅を上げる検討が必要ではないか。
○委員	<P17> 経営基盤の強化についての目標指標に掲げている 3 つの目標は、経営改善につながる指標であるか。「施策一覧」の「基本目標 3 経営基盤の強化」に位置づけられる人件費の抑制、光熱水費の抑制、施設等の長寿命化等の各種施策に関連するものを目標指標にすることも検討されたい。
●事務局	削減目標について、再度検討して指標をお示ししたい。その際には、経営基盤の強化について、直接関係するものを、できるだけ指標化できるようにしたい。
○委員	<P6> 路線バスの営業係数で特に高数値の谷山線や宇宿線等は、JR と競合しているのではないか。朝晩はともかく、日中の便については、再検討の必要性があると感じる。
●事務局	これらのフィーダー路線※については、谷山線でわずかに競合部分もあるが、基本的には駅や電停での乗り換えを前提とした路線であり、競合はしていないものとする。今後の運行については、地域公共交通ネットワーク再構築の方針も踏まえ、検討していきたい。 (※幹線の鉄道駅やバス停からさらに延びる支線的な路線のこと)
○委員	<P6> 路線バスでの他事業者との競合状況は。
●事務局	3 号線や中心市街地で競合している部分もあるが、路線移譲により、かなり解消されているものとする。
○委員	<P2> 他都市の状況等も踏まえ、オフピーク時の料金等、段階的な料金設定により増収は図れないか。広告媒体についても時間ごとに表示を変える等、効果的な方法はないか。車体窓やつり革など広告として更に活用できるものがないか。
●事務局	段階的な料金設定については、他都市の実施状況なども確認し、まずは、勉強・研究を行ってまいりたい。時間ごとの広告設定については、紙媒体では、広告内容を時間ごとに変えていくのは難しい。広告の切り替えがしやすいデジタルサイネージ等での活用を検討したい。広告を活用して、市民が楽しめる空間がつかれないものか、若手職員を中心に検討させたい。また、車体窓等への広告掲出については、安全運行に支障のない範囲で検討していきたい。
○委員	<P2> 増収対策について、「効果的な広告媒体を新たに設定しない限り、今後、大幅な増収を見込むことは難しいものと考えられる」とあるが、デジタルサイネージについては、予算的にも負担が大きいのではないか。また、費用はどこが負担することになるのか。
●事務局	デジタルサイネージについては、広告を表示するパネルは局の負担で設置し、表示する中身については、広告取次人の負担となる。コストもかかる広告媒体だが、まずは今後電車車内に設置予定のデジタルサイネージの広告について、費用対効果を見定めていきたい。

○委員	<P6> フィーダー路線等、現状路線の課題分析は局で行うのか。市の交通政策（地域公共交通ネットワーク再構築）の中でコンサル等がついて行われるのか。議論はどのようなになっているか。
●事務局	分析については、局内ではバス運行データシステムを使用し、行っているところ。市の交通政策の方でも業者が入り、他事業者の意向も踏まえ、路線の再構築について検討をしているところである。
○委員	<P26> No57. 浜町車庫について、「貸付」の文言が入っている理由は。
●事務局	元々、委託に伴い不要となるスペースについて売却するという方針であったが、資材置き場として利用をしており、現状売却が可能な範囲が限られていること、また、今後駐車場等での活用方法も考えられることから、「貸付」を加えたところ。
○委員	<P27> 運賃改定について、単に運賃改定をするというかたちではなく、安全投資のために必要であるという背景をきちんと示すべき。
●事務局	具体的取組の運賃改定にもあるとおり、「安全対策とともに利便性向上」を図るかたちで掲載をしているところ。勿論、改定については、別途周知・理解を求めていると考えている。
○委員	<P27> 自動車運送事業の赤字が続く中、市電単体でみたとき、他都市と比べても運賃は安いと考える。そのような中、市電運賃を見直していくことは制度的に難しいのか。
●事務局	市電の運賃改定については、8年8月を検討している。改定額については、他都市の路面電車で均一料金を採用している事業者の平均額が206円であり、それを踏まえて決定したところ。
○委員	<P1> 基本方針からSDG'sの推進についての項目が消えているのはどうしてか。SDG'sは目指さないということか。厳しい経営状況の中、何が根本的に悪いのか、利用者目線で分かりやすく示してもらいたい。
●事務局	前回の見直しについて、各施策・取組がSDG'sの方針と整合していることの確認が取れており、今回の見直しにおいては、一部追加した取組もあるが、全体としてSDG'sとの整合を確認する作業は終了していることから、今回の計画見直しの柱としては位置付けていないところである。 また、見直しの趣旨にもあるように、人件費の増や物価高騰など、現経営計画の策定時と比べて、経営環境が大きく変化している現状を見ていただく、人員確保や施設等の整備などの課題に取り組むため見直しを行うとしている。
○委員	<P16> 基本目標の(1)運輸安全マネジメントの推進について、「調査等に取り組めます」としているが、「再発防止策」等、記載した方がよいのではないか。
●事務局	調査後の改善に向けた取組について、記載を改めることとしたい。

○委員	<p17> 経費節減に向けて、交通局としても真剣に努力していると分かるような指標を定めた方がよいのではないか。経費節減に努め、運賃も値上げし、それでも赤字なので市からの補助が必要という形が見えると、市民も理解しやすいのでは。
○委員	<P27> 運賃改定について、改定案で段階を踏んでいる理由は。利用者目線で、改定に次ぐ改定は理解が得られにくいのではないか。
●事務局	運賃改定額については、均一料金の平均である 206 円や、他都市の例で改定額が大きいもので一度に 30 円上げる改定を行っている状況を踏まえ、200 円ということで案をお示しした。経営努力をしていく中で、人件費等の状況を踏まえ、運賃改定が避けられない状況となれば、その度に理解を得て、検討を行ってまいりたいと考えている。
○委員	<P27> 運賃改定について、高齢者など改定の影響を大きく受ける方もいるため、段階を踏んで理解を得ていくことについては賛成である。
○委員	<P27> バスの運賃改定について述べると免許返納者や学生等、収入が決まっている方も多く乗られると思う。その意味でも段階を踏んで改定をしていくことは賛成である。
○委員	<P27> 激変緩和のためにも、段階を踏むことについては、賛成である。以前、市電等でみた「年間あと 2 往復を」のように、苦しい経営状況をもっと広く周知しては。市民・利用者が経営改善に向けてどのように貢献できるのか、ということについても示してほしい。
○委員	ふるさと納税の仕組みを活用して、交通局の増収を図ることはできないか。用途を限ったうえで、納税する等の仕組みがないか。
●事務局	ふるさと納税については、市の一般会計を通じての支援となる。過去、建設局でクラウドファンディング型ふるさと納税を利用し、軌道緑化が実施された例があるため、制度的に可能か含め、交通局でも検討していきたい。
○委員	海外の例では、無料日での利用促進や、前後どちらからでも乗降可能な電車がみられる。そういった施策は、交通局での検討になるか。交通政策の分野に意見を述べるべきか。
●事務局	現在、こども無料日は年 3 回設けられているところ。ご意見については、交通局に寄せていただいて構わない。

会次第 4-(2) 鹿児島市交通事業経営計画（令和 7 年度見直し）策定に向けたスケジュール

発言者等	協議事項・質疑・回答等
	（質疑なし）