

令和6年度第2回鹿児島市交通事業経営審議会

日時	令和6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、塚原委員、上仮屋委員、東川委員、奈良迫委員、下赤所委員（9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 局長あいさつ 3 報告事項 (1) 令和5年度鹿児島市交通事業特別会計決算について (2) 市電の事故と対応について 4 諮問 5 議事 「一般貸切旅客自動車運送事業の廃止」について 6 閉会		

会次第 3-(1) 令和5年度鹿児島市交通事業特別会計決算について	
発言者等	協議事項・質疑・回答等
委員	令和5年度収支状況について確認したいので、当初予算との比較を教えてください。
事務局	当初予算と比較して、収入については、バスの運賃改定、人流の回復等により 予算を上回った。費用については、人件費の増や物件費等の高騰があったが、予算と同程度で抑えられ、純損益については、予算よりも若干改善したところである。
委員	バス事業と電車事業ではどうか。
事務局	電車事業については、収益が予算を上回っていることから改善している。バス事業については運賃改定と人流の回復があったことで、(収支的には電車事業と同様に) 予算より改善している。
会次第 3-(2) 市電の事故と対応について	
発言者等	協議事項・質疑・回答等
委員	8月の事故については、点検ミスということなのか。また、レールの点検はどのように実施しているか。
事務局	点検については、毎日目視による巡視点検を行っており、徒歩による点検を1週間に1度実施している。事故当日も点検は実施しており、その際には異常が見つかっていなかった。
委員	お客様に怪我がなかったのは幸いだったが、事故を今後活かしていただきたい。設備の製造年月日、動作回数の基準について教えてください。また、(本来なら走行すべきでない設備の) 密着状態で信号現示をなぜ出したのか、教えてください。しっかり対策がなされていないと同じ事故が起こるのではないかと思う。
事務局	軌道では、設備の動作回数による基準は設けられていないところである。定期検査や巡視点検等によって、交換や更新の時期を定めて計画を立てている。事故が発生した箇所については、緊急対策として直後に当該箇所の改修を行うとともに、同様の施設等の点検を行った。設備の設置については、この8月3日に脱線した箇所は平成2年に設置しており、30年以上経過している。(設備の) 不密着であるのに信号がでたことについて

発言者等	協議事項・質疑・回答等
	ては、同様の箇所を点検し確認したところである。
委員	脱線は重大な事故であるので、システムで対応ができるようにすべきと考える。設備の耐久性については、メーカーの推奨時期等も確認した方がよいかと思う。全国的に脱線事故が発生しており、安全を大切しないといけないということを再認識しないといけないので、安全対策については再点検した結果に基づいて対策を速やかに進めていただきたい。
委員	8月だけでなく10月にも事故が起こったことを考えると緊急対策だけでなく、計画的に早急に整備を行っていただきたい。恒久対策の欄にも記載があるが、できる限り前倒しをして実施する方法を検討していただきたい。
委員	人件費や設備費の削減によって、点検の頻度が少なくなったり、またベテランの整備士のノウハウが失われたりといったことはないか。安全対策に予算が割けなくなったということはないか。
事務局	経費の面から対策が後回しになっていないかのご指摘かと思うが、点検にあたっては手抜きなく対応しているところである。定期的な点検を重ねながら、根本的に早急な改修が必要な箇所については対応するが、予算の関係もあるのでできるだけ早い段階で計画的に対応したいと考えている。
委員	(恒久対策の中で記載のある) 設備の密着状態は乗務員が目視確認することになるのか。定時運行に影響はあるか。
事務局	現在信号の確認はもちろん実施しているが、乗務員がポイントの密着を目視確認するということである。基本的には運行の遅延は発生しないものと考えている。 また、当該事故の設備を検査項目に含めて対応していきたい。
会長	全国のインフラで老朽化等による想定しえない事故が起こる状況になっていることと考えている。他都市でも事故が起こっているので、共通の情報を共有しながら、先んじて対応をとっていただきたい。

会次第5 「一般貸切旅客自動車運送事業の廃止」について

発言者等	協議事項・質疑・回答等
委員	運転士不足が今後も見込まれると思うが、交通局としては、バス事業の継続についてどのように考えているのか。
事務局	バス事業の継続については、自動車運送事業の抜本的見直しによる路線移譲等の事業縮小を実施し、経費削減、増収対策を行ってきたが、運転士不足等により、交通事業全体としてはサービスの維持が難しくなっている。これまでの抜本的見直しに加えて乗務員不足への対応する取組を実施する必要があると考えている。現在、市の企画財政局で、公共交通ビジョン協議会を立ち上げ、地域公共交通ネットワークの再編を含めた利便増進計画の策定に取り組んでいるところだが、各事業者の役割分担について協議会によって詳細設計が行われる中で、公営交通として、福祉の増進も考えながら、交通局がバス事業を継続し、一定の役割を果たしていくものと考えている。
委員	民間事業者への一部路線の移譲したときと状況は異なっていることは理解した。また、交通局が公共交通として引き続き一定の役割を担っていく必要があると理解した。路線の縮小ではなく維持という方針に転換するとのことではどうか。

発言者等	協議事項・質疑・回答等
事務局	お質しのとおり。
委員	バス事業全体を継続していくうえでの課題は何か。
事務局	持続可能で安定的な運営を行っていくためには、収支の改善とともに、運営に必要な人員体制の整備が課題。特に、運転士として長い間勤めていただき、将来的には運行管理者を担っていただける若い世代の運転士の雇用と育成が必要である。
委員	貸切バスについて、鹿児島県はバス会社が多く、またバスの台数が多い中で、需要が多いのは修学旅行シーズン等に限られる。公営企業が貸切バス事業を継続することの需要が無くなりつつあるのでないか。過去の状況と比較すると、貸切バスツアー等も無くなっているし、鹿児島県を訪れる観光客の大多数は個人客であることを考慮すると、貸切バス事業の廃止は妥当ではないかと考える。
委員	運転士不足の中で、貸切バス事業を廃止して、路線のバスの維持に注力することは合理的と考える。バス運転士を増やすことで路線の維持が可能になると考えており、バス運転士の現状を確認したいが、年齢構成別、また正規、非正規の職員の人数を示せるか。
事務局	本年4月1日において、バス運転士の全体数が87名、平均年齢は52歳で、年齢層は20歳代が2人、30歳代が5人、40歳代が26人、50歳代が37人、60歳代が17人となっている。正規職員は大半が40歳代後半から50歳代で、40歳未満がない。また、会計年度任用職員が、60歳代が11人いる一方で、20歳から30歳代の若年層が7人ということで、正規職員に比べ年齢層が幅広くなっている。
委員	会計年度任用職員は毎年更新という理解でよいか。
事務局	お質しのとおり。
委員	(会計年度任用職員のみ採用していることについては) 運行を維持するために、毎年人数をそろえることに注力した結果との印象を受けるがどうか。
事務局	乗務員の実績を考慮し、任用を継続している。
委員	正規職員と非正規職員の給与待遇に差はあるか。
事務局	非正規職員は、正規職員よりは給料が低い基準になっている。処遇改善の面については、会計年度任用職員も期末勤勉手当の対象となっている。
委員	安全運行が第一であり、正規職員が年齢を重ねていく中で、運行管理者の確保が必要。今の状況だと若い世代が違う職業につくということも考えられるので、将来にわたりバス事業を継続していくためにも、若い世代の運転士の確保に努めるとともに、現在働いている運転士に安心して長く働いていただけるように、現在及び今後の人件費を含んだ経営計画の見直しを考えながら、給与引き上げのための収支改善や取組を進めていただきたい。
委員	貸切バスを廃止することは抜本的な改革にはならない。会計年度任用職員が職員になれるようなシステムも作らないといけない。経験がある職員に留まっていただくように賃金等待遇改善が必要だと思う。2種免許取得の支援など、しっかりと待遇面の対応をしていただきたい。安全が第一であると思うので、働く側の意見も聞いていただいて、事業を実施していただきたい。貸切バス事業について、休止ということは検討できないか。一度廃止としてしまうと復活は難しいと思うので、廃止については疑問に思う。

発言者等	協議事項・質疑・回答等
委員	貸切バスの運転士は、路線バスと兼務になるのか。休止とする場合と廃止とする場合の、(予算の面と業務量の面で) 逼迫度は異なるものか。経営環境及び人員の関係が厳しい状況だと理解はしているが。
事務局	貸切バスの運転士は兼務している。年間の平均で、1日に2名程度、貸切バス業務に従事している。多いときは6名程度であり、給与面において、貸切バスの廃止に伴い、人件費が削減されるわけではない。休止であろうと廃止であろうと、その点では変わりがない。貸切バスの運転士を路線バスに充てることによって、路線バスの業務が完全に充足されるわけでないが、委託路線の引き戻しもあり、同時に運転士の募集もかけることにより人員の確保を強化しながら、路線バスの安定運行に努めたい。経費面について、想定では貸切バスを売却したいと考えている。
事務局	貸切バス事業は長い歴史のある事業であり休止についても局内で十分検討したが、路線バスの状況は今後も変化していくこともあり、一旦休止した事業に対して車両を維持してまた元に戻すことは難しい面もある。断腸の思いで諮問をしたところである。
委員	貸切バスの車両を、路線バスの車両として転用できるのか。
事務局	基本的に路線バスに転用することはできない。
委員	<p>民間の一般企業が目線で見ると、公営交通として求められていること、一番大切なこと、また、市民の皆様の足として優先すべきことは現在運行している一般路線の維持だと考える。貸切バス事業の廃止はやむを得ないのではないかと。</p> <p>バス運転士の雇用の確保については、現在在籍している会計年度任用職員を正規職員として採用する等の対策をとっていただきたい。</p>
委員	貸切バス事業については、公営交通として継続していく必要があるか、民間の受け皿があるのであれば民間で対応してもらえばよいと思うし、競争が働くことで民間の収入が上がる可能性があると考え。先程から意見が出ているように、公営交通として路線を守っていく、また人員を確保するためには賃金の問題があると考え。賃金を上げるためにどうすべきかを検討する必要があると思う。そのためには収益の確保が必要であるし、例えば、ラピカプレミアムの問題があると思うが、路線を維持することによって地域の交通を守ることが必要になると考える。
委員	バスジョブという厚生労働省の免許取得支援制度があったが、交通局は利用した実績はあるか。
事務局	交通局では特段利用していないが、民間のバス会社では免許取得の支援をしていたことは聞いている。免許取得後に離職したケースもあったとは聞いているところであり、特に利用していない。一方で、一般会計で移住者に対して免許取得支援の制度を実施しており成果を確認していきたいところだが、交通局としても対策を何も考えていないわけではなく、可能ならば実施したいが、経営面からも総合的に勘案した上で、実施していない。
会長	今後、運転士が足りない中で、効率的な路線やダイヤへの見直しにも取り組んでいく必要があると思うが、現在はどのような対策を行っているのか。
事務局	路線ダイヤの見直しについては、現状、ラピカのデータやお客様の声、乗務員からの情報を考慮し、年に2～3路線ダイヤの見直しを実施している。令和6年度においては、路線やダイヤの見直しの効率化を図るため、バス運行データ分析ツールの導入に取り組んでいる。今後、データ分析の結果等を踏まえながら、ダイヤ等の改正を適宜適切に

発言者等	協議事項・質疑・回答等
	実施してまいりたい。
委員	路線の移譲をし、管理の受委託について引き戻しがあったことについて、交通局の見解を教えてほしい。
事務局	管理の委託については、当時の判断もあったと思うが、5年間ごとの契約であり、3期目になる。契約当初から委託先の事業者と協議しながら実施したところであるが、当時想定しえなかった乗務員不足、コロナの影響もあり、通常の契約で言えば契約どおりの対応をお願いしたいところだが、コロナ禍で世間の動きも変わっている中で、対応が難しいところを、再三協議をしながら対応をしている状況である。委託の在り方については、考え直さなければならない部分もあるかと思う。当時と比べて環境は激変している。
委員	修学旅行のシーズンやクルーズ船が入ってくる時の対応について、他民間事業者と協議はしているか。
事務局	市内のバス事業者も存在している中で、交通局の貸切バスの規模は小さな規模であり、特段大きな影響はないのではないかとのご意見をいただいている。県内にも事業者がいることから、交通局が担っていた部分については、民間で対応いただくことになるかと思う。
委員	貸切バスの運転士の貸し借りは発生するか。
事務局	発生しない。
委員	交通局の貸切バスは県外に行くこともあるか。バスガイドを必要としないのか。
事務局	県外に行く場合もあるが、学校の部活の遠征等で使うことが多く、バスガイドを必要としないことが多い。
会長	様々なご意見をいただいたが、当審議会としては、交通局が路線バスの運転士不足という課題に直面する中、貸切バス事業を廃止することはやむを得ないものとして、答申書を提出したいと考えるが、皆様いかがか。
委員	(異議なし)
会長	本日頂いた意見等を踏まえて、今後、私と事務局で答申案を作成してまいりたいと思う。

会次第5 (答申の手続及びスケジュールについて)

発言者等	協議事項・質疑・回答等
	(質疑なし)

その他

発言者等	協議事項・質疑・回答等
委員	バス事業の抜本の見直しに係る取組については、コロナ禍の影響や運転士不足など、平成29年度の答申以降の経営環境の変化を踏まえた取組への転換が必要ではないか。
事務局	前回、経営計画の見直しを実施した令和3年度時点と現在では経営環境が変わってきており、コロナによる利用の形態の変化、想定しえなかった物価の高騰等もあり、当時とは違った状況になってきている。また、安全対策等速やかに対応を図らなければなら

発言者等	協議事項・質疑・回答等
	<p>ない課題も見えてきたことから、これらを踏まえた事業の検討とともに、経営計画の財政見通しや各施策の見直しが必要であると認識している。</p>
<p>会長</p>	<p>今後、経営計画の見直しをすることで理解した。</p>
<p>事務局</p>	<p>交通局としても計画の次回の見直し時期を、予定していた令和8年度から前倒しして実施することを検討している。</p> <p>本日のご指摘を踏まえ、今後、見直しの時期の前倒しする方向でさらに検討を進め、年度内を目途に見直しの内容やスケジュールを整理したうえで、改めて経営審議会の場で報告させていただきたい。</p>