

| 順序 | 発 言 者 | | 答弁を求める者 | |
|----|-------|-------------|---------|--|
| | 氏 名 | 会 派 名 | 関 係 局 長 | |
| 9 | 山 下 要 | 自 民 党 市 議 団 | | |
| | | | | |

発言の要旨

| |
|--|
| <p>1 行政手続のオンライン化について</p> <p>(1)行政手続のオンライン化の目的</p> <p>(2)本市の全ての行政手続の数、そのうちオンライン化する手続の考え方と数</p> <p>(3)「自治体の行政手続のオンライン化に係る手順書」が示すシステム整備等の方向性と本市の取組について</p> <p>①マイナンバーカードを用いるオンライン手続（マイナポータル）</p> <p>②①を除く全ての手続、そのうち地方公共団体情報システムの標準化の対象基幹 20 業務に係る手続</p> <p>③マイナポータルからの申請データを申請管理システムに取り込んで格納する機能構築や、申請管理システムと基幹システムの接続の状況（その目的、効果を含む）</p> <p>(4)市民のオンライン手続の利用状況</p> <p>(5)教育・保育関係手続きオンライン化促進事業について</p> <p>①マイナポータルからの保育所等の利用申込みの状況と利用率が低い理由</p> <p>②事業の経緯と効果（利用者・行政）</p> <p>(6)行かない市役所促進建築行政オンライン化事業について</p> <p>①事業の経緯と効果（利用者・行政）</p> <p>②利用率向上のための取組</p> <p>(7)行かない市役所促進新電子申請システム導入事業について</p> <p>①対象となる手続の概要</p> <p>②市民の利用促進のための工夫</p> <p>(8)業務効率化にとどまらず業務改革（BPR）の徹底を</p> <p>2 高付加価値なインバウンド観光地づくりについて</p> <p>(1)地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり（国の取組）について</p> <p>①取組の概要（ウリ・ヤド・ヒト・コネ・アシの意義を含む）</p> <p>②地方への高付加価値旅行者の誘致に向けた課題と施策の方向性</p> <p>③モデル観光地の選定について</p> <p>ア．鹿児島・阿蘇・雲仙エリアが選定された理由と経過</p> <p>イ．国の集中的な支援内容</p> <p>(2)鹿児島・阿蘇・雲仙エリアの取組について</p> <p>①九州ボルケーノツーリズム協議会と本市等の役割</p> <p>②同協議会が作成したマスタープランの概要</p> <p>③エリア全体の高付加価値旅行者消費額の現況（令和元年）と目標値（9年度末）</p> <p>④マスタープランに基づく支援のスキーム</p> <p>⑤支援後（10年度以降）の持続的な体制</p> <p>⑥鹿児島エリアにおける取組内容と成果並びに7年度の取組（ウリ・ヤド・ヒト・コネ・アシごとに）</p> |
|--|

(3)本市としての課題認識等について

①ウリについて

- ア. モデル観光地の取組から見えてきた本市のウリとは何か。関係者間の共通認識はあるか
- イ. 本市がこれまでに造成した体験コンテンツ等の活用状況
- ウ. 課題認識

②ヒトについて

- ア. 本市がこれまでに育成した多言語ガイド等の活用状況
- イ. 課題認識

③ヤド・コネ・アシに関する課題認識

(4)課題解決に向けた本市の取組の方向性

3 交通事業について

(1)交通事業経営計画の見直しの現状、今後の取組内容及びスケジュール

(2)軌道事業（市電）について

①経常収支の悪化について

- ア. 経常費用の比較（令和元年度・5年度～7年度）と増加理由
- イ. 8年度以降、市電の黒字化は見込めるのか

②料金改定（値上げ）について

- ア. 過去5年間に市電の料金改定を行った他都市名と改定内容
- イ. 本市の市電を大人 230 円（市バスと同一料金）に改定した場合の営業収入の増加見込額と経常収支の見込み（7年度予算ベース）

(3)自動車運送事業（市バス）について

①「自動車運送事業の抜本的見直し」について（平成30年答申）に基づく一部路線の民間移譲等を通じた経営改善効果について（27年度決算額・令和6年度決算見込額の比較）

ア. 経営の健全性について

- a. 経常収支比率（経常収益／経常費用×100）
- b. 流動比率（流動資産／流動負債×100）
- c. 累積欠損金比率（当年度未処理欠損金／営業収益×100）

イ. 経営の効率性について

- a. 走行キロ当たりの収入（（営業収益＋営業外収益）／実車走行キロ）
- b. 走行キロ当たりの運送原価（（営業費用＋営業外費用）／実車走行キロ）
- c. 走行キロ当たりの人件費（人件費／実車走行キロ）
- d. 乗車効率（延べ人キロ／（年間走行キロ×平均乗車定員数））

②主な経営改善の取組の1つである管理の受委託（北営業所）の現状と対応について

- ア. 北営業所の委託による経費削減効果
- イ. 北営業所管内の路線の引き戻し要請の状況と対応（7年度）
- ウ. 9年度以降の再契約の可能性
- エ. 今後の対応方針

(4)今後の事業経営について

- ①8年度に両事業合わせた収支均衡が実現する見通し
- ②市電は、経営計画見直しに当たり料金改定を検討すべき
- ③市バスは、市バス路線のみの再編に安住せず、第二次公共交通ビジョン改定等を通じてさらなる路線の民間移譲・統合を図るなど経営改善を加速化すべき