

桜島フェリーの運賃等の改定について（答申）

平成31年1月16日
鹿児島市船舶事業経営審議会

1 船舶事業の現状と運賃改定の必要性

桜島フェリーの現行運賃は、消費税（地方消費税を含む。以下同じ。）率引き上げに伴って改定された平成26年4月以降、5年近くが経過したものであるが、この間、船舶事業を取り巻く状況は大きく変化してきており、27年度から3年度連続で純損失が生じるなど、極めて厳しい経営が続いている。

収入面では、東九州自動車道の延伸等や桜島の火山活動などの影響により、27年度の営業収益は対前年度比で約15%落ち込んだ。また、28年度以降は、国内外からの観光客の増加等により、旅客数・車両数ともに前年度を上回っているものの、依然として東九州自動車道の延伸等の影響が続いており、営業収益は26年度の水準までは戻っていない。今後も桜島・大隅地域の人口減少や少子高齢化の進行が予想され、32年度*1のかごしま国体開催など一時的な増収要素はあるものの、運航収益の増加は見込みにくい状況にある。

一方、支出面では、27年度及び30年度に運航ダイヤを見直すとともに、28年度には第十三櫻島丸を売却し6隻体制から5隻体制とするなど費用の縮減を進めたものの、桜島港の施設整備に伴う減価償却費の増加や船舶燃料価格の変動による影響等があり、営業費用は増加傾向にある。そして、今後も桜島港の施設整備が進むことなどで相当額の費用の増加が見込まれる。

船舶事業は、桜島地域と市街地を結ぶ生活航路・通学航路であるとともに、薩摩・大隅両半島を結ぶ海上交通機関として重要な役割・使命を担っている。

また、桜島地域へのアクセスとして、本市の観光振興と地域の活性化に寄与するとともに、災害発生時には、救難船舶としての役割を果たすこととしている。

しかしながら、このような経営状況が続くと34年度には年度末資金残高がマイナスに転じ、37年度には資金不足比率が地方財政健全化法の経営健全化基準*2である20%を上回ることが予想され、運航ダイヤの大幅な合理化等が避けられなくなり、現行のサービス水準が大きく低下、さらに厳しい状況が続くと、船舶事業の継続さえも困難になる恐れがある。

このようなことから、桜島地域の住民をはじめとする多くの方々が利用する公共交通機関として、将来にわたって安定的な経営を進めるためには、総括原価方式による運賃改定等を行い、経営の健全化を図らなければならない。

*1元号については改元が予定されているが、本答申においては便宜上「平成」を継続使用。以下同じ。

*2地方財政健全化法第23条で、公営企業の資金不足比率が政令で定める数値（20%）以上である場合は、経営健全化計画を定めなければならない。当該計画では、最小限度の期間内に資金不足比率を経営健全化基準未満とすることを目標として、経営健全化の基本方針や資金不足比率を経営健全化基準未満とするための方策等を定めなければならないとされている。

2 運賃等改定案

地方公営企業である桜島フェリーは、利用者に提供する輸送サービスの対価である運賃等により維持されるという基本的なルールのもと、東九州自動車道の延伸や人口減少といった事業を取り巻く環境の変化を踏まえ、29年度に見直された船舶事業経営計画における経営健全化の取組み等を考慮しながら運賃等の改定案について検討を行った。

(1) 総括原価方式による運賃等改定

運賃等の改定は総括原価方式^{*1}によることとされており、原価計算期間を31年10月から36年3月までの4.5年間^{*2}とし、運賃等の改定を行わない場合の財政収支計画に基づき見込まれる35年度末の累積欠損金が約19億2,500万円となることから、これを解消するために、基礎となる改定率を21.57%と算出した。

なお、原価計算期間は、事業の合理的な見通しが可能な期間を基本に、他の公共事業の原価計算期間等を踏まえて設定したこと、また、改定率は、当該期間内に収支を改善し、累積欠損金を解消するものであるということが確認されたことから、審議会においても妥当であるものと判断した。

^{*1}地方公営企業法第21条で、地方公共団体は地方公営企業の給付について料金を徴収することができることとされ、その料金は、公正妥当なものでなければならず、かつ、能率的な経営の下における適正な原価を基礎とし、地方公営企業の健全な運営を確保することができるものでなければならぬとされている。

^{*2}一般的に原価計算期間は最長で5年となるが、消費税率改定が年度途中の10月であることから4.5年とした。

(2) 一般旅客定期航路に係る運賃

各運賃については、船舶事業の財政状況等を踏まえ、基礎となる改定率をベースに、他の船舶事業者の運賃体系なども参考に改定額、改定率等について審議した。

審議の中で、大人1人の旅客運賃が市電の170円や市バスの特殊区間1区の190円よりも高くなることは、市民の負担感が大きいので、改定額の200円より10円引き下げて190円としてはどうかとの意見があった。

これに対して、改定額は現行の運賃に基礎となる改定率を乗じ、1円単位を四捨五入して設定することを基本としており、改定額を引き下げることは収入不足になること、また、桜島地域など地元の方や高い頻度で利用する事業者などは、他の交通事業者と比べて割引率が高い定期券（通勤55%引き、通学85%引き）や回数券（旅客約16.7%引き、軽自動車や普通自動車などの車両約28.6%引き）など割安な運賃で利用する人が多いこと、さらには、観光客などもキュート（市電・市バス、サクラジマアイランドビューなどに乗り放題で1日券1,200円）等の割安な運賃で利用する人が増えてきていることの説明があり、審議会においても総体として妥当であると判断した。

また、車両運賃については、他の船舶事業者や高速道路会社の料金改定の動向等も議論となったが、現時点で特段の動きはないことが報告され、審議会においては桜島フェリー運賃改定後、一定期間の利用者減の可能性が見込まれるものの、収支均衡の観点から妥当であると判断した。

(3) 旅客不定期航路に係る料金

各料金については、受益者負担の原則を踏まえ改定額、改定率等について審議した。

審議会では、各事業の現在の収支状況について議論があり、貸切船は経費を賄えるだけの十分な収入があるが、納涼観光船は準備から原状回復までの負担が大きく、29年度には運航日数の見直しを行ったものの、現状では不足額が大きいとのことで、料金の見直しは妥当であると判断した。

(4) 回数券、定期券、各種割引

割引の種類については、現行通りとしたいとのことで、これについては了承し、船舶事業の財政状況や他の事業者の状況等を参考に、回数券等の割引率などについて審議した。

通学定期券は、他の船舶事業や市電・市バス等と比べると割引率がかなり大きいですが、16年の市町村合併時に桜島地域の学生の通学航路としての役割を担うことから、相当の割引率を設定し、現在も継続しているとのことであり、回数券については、旧桜島町時代に実施されていた「自動車航送料助成事業」及び「自家用自動車通勤費助成事業」を市町村合併時に廃止し、代替措置として回数券の割引制度の拡充を行ったとのことで、いずれも現行の制度を維持することは妥当であると判断した。

(5) 実施時期

実施時期は、消費税率の引上げに合わせて31年10月1日とするとの想定で、この適否について審議した。

審議会では、交通局など他の公営企業の料金改定の検討状況をお聞きしたが、現時点(30年12月)で対応方針は未定であるとのことであった。

しかしながら、船舶事業の財政状況を鑑みると、消費税率の引上げにかかわらず運賃等の改定は必要で、これを先送りすることで、さらに大幅な運賃等の引上げや、船舶事業そのものの合理化が必要となることが予見されることから、31年10月1日の実施は妥当であると判断した。

(6) 運賃等

別紙のとおり

3 その他審議事項

桜島フェリーの運賃等の改定についての諮問に関連して、審議会では次のことについても議論を行った。

(1) 老朽化した船舶の更新

老朽化した船舶の更新については、35～36年度に第十五桜島丸（平成7年竣工）の代替となる船の建造が想定されていることから、新船建造に対する考え方について確認したところ、桜島フェリーでは、これまで就航から25年程度で新船に更新してきたが、厳しい経営状況を踏まえ、従前以上に保守整備に努め、使用年数を延長することとしており、大規模修繕が必要と想定される直前の30年目まで、既存船を使用する考えであるとの説明があった。

また、近年建造した船の仕様では建造費用等が高額となることから、既存船より小型の船舶を建造してはどうかとの意見があり、新船の仕様は、最大の収益源である車両の積載能力を考慮して二層積とするが、詳細については費用対効果等を踏まえて今後検討するとの見解が示された。

(2) 運航収益以外の収益

広告収入など運航収益以外の収益増の取組みについて確認したところ、桜島港施設整備の進捗を踏まえ、新たな看板等の設置について各方面に営業を行うほか、30年度に導入したデジタルサイネージの広告媒体として活用についても提案していくとの説明があり、あわせて、運賃等の改定に際しては、全体の料金の整理も必要との見解が示された。

(3) バンカーサーチャージの導入

これまで幾度か議論のあったバンカーサーチャージについて、今般導入を検討してはどうかとの意見があり、改めて確認したところ、収益確保に一定の効果はあるものの、原油価格に連動して短期間で運賃を変えることは、運賃を上げ下げするごとにシステムや案内板、印刷物等の変更が必要となり、その度ごとに相当の経費を要すること、利用者への周知が煩雑になることなど導入には様々な課題があるとの見解が示された。

(4) ETCの導入

高速道路等で普及しているETCシステムについて、導入の可能性を尋ねたところ、高速道路等の料金は乗車人員に関係なく、車両サイズで5区分と簡単なものであるが、桜島フェリーの車両航送運賃は、車両長をメートル単位で設定するとともに、同乗者の人数を別途運賃に加えるなど、料金体系が大きく異なっており、高速道路の料金体系に合わせるためには、桜島フェリーの料金体系の抜本的な見直しが必要なこと、また、料金所等の改修や導入後の運用に相当の経費を要することなどから、導入は容易ではないとの見解が示された。

4 答申にあたっての要望事項

- (1) 船舶事業の経営にあたっては、鹿児島市などと連携した国内外へのPRや、各面からの利用者サービスの向上により集客性を高めるとともに、利用動向等の分析により最適なダイヤを構築することで、機会ロスを減らすとともに、経費の縮減にも努められたい。
- (2) 運賃等については、船舶事業経営計画の見直しや中期財政計画の策定等の機会を捉えて、最新の利用動向や財政状況を踏まえて原価計算を行い、地方公営企業として適正な運賃等の設定を行うこと。これらについては、情報公開の観点からも、利用者の理解が得られるように積極的なPRに努められたい。
- (3) 桜島フェリーは、地域交通の一端を担う重要な社会基盤であり、利用者負担の軽減を図るために、国等の公的補助が拡充されるよう関係機関への要望に努められたい。
- (4) 審議の過程でも明らかになったように、現在の船舶事業の経営は極めて厳しい状況にある。このことについて、職員一人ひとりが強く認識し、危機感を共有するとともに、船舶事業経営計画の中で新たに定めた『「安全で快適な運航」を推進し、事故ゼロを目指します』など3つのビジョンの実現に向けて、一丸となって取り組まれたい。

(別紙)

○ 定期航路運賃一覧

改定日：平成31年10月1日

(1) 普通旅客運賃

① 桜島～鹿児島航路

区 分	現 行	改定後
大 人	160円	200円
小 児	80円	100円

② よりみちクルーズ船航路

区 分	現 行	改定後
大 人	500円	600円
小 児	250円	300円

(2) 自動車航送運賃

① 桜島～鹿児島航路

車 長	現 行	改定後
3m未満	880円	1,070円
3m以上 4m未満	1,150円	1,400円
4m以上 5m未満	1,600円	1,950円
5m以上 6m未満	1,970円	2,390円
6m以上 7m未満	2,200円	2,670円
7m以上 8m未満	2,910円	3,540円
8m以上 9m未満	3,690円	4,490円
9m以上 10m未満	4,510円	5,480円
10m以上 11m未満	5,330円	6,480円
11m以上 12m未満	6,110円	7,430円
12m以上	710円	860円

※12m以上については、12m未満の額に1mまでを増すごとに上記の額を加算した額

② よりみちクルーズ船航路

車 長	現 行	改定後
3m未満	1,220円	1,480円
3m以上 4m未満	1,490円	1,810円
4m以上 5m未満	1,940円	2,360円
5m以上 6m未満	2,310円	2,800円
6m以上 7m未満	2,540円	3,080円
7m以上 8m未満	3,250円	3,950円
8m以上 9m未満	4,030円	4,900円
9m以上 10m未満	4,850円	5,890円
10m以上 11m未満	5,670円	6,890円
11m以上 12m未満	6,450円	7,840円
12m以上	710円	860円

※12m以上については、12m未満の額に1mまでを増すごとに上記の額を加算した額

(3) 手荷物運賃

種 類		現行	改定後
受託手荷物		20円	30円
特殊手荷物			
自転車等		110円	130円
原動機付自転車		220円	270円
二輪自動車	125cc超750cc未満	330円	400円
	750cc以上	440円	530円

(4) 小荷物運賃

種 類	現行	改定後
10kg以下	20円	30円
10kg超20kg以下	40円	50円
20kg超30kg以下	60円	70円

(5) 定期旅客運賃

種 類		現行	改定後
通勤 (大人)	1カ月	4,320円	5,400円
	3カ月	12,960円	16,200円
通学 (大人)	1カ月	1,440円	1,800円
	3カ月	4,320円	5,400円
通学 (小児)	1カ月	720円	900円
	3カ月	2,160円	2,700円
その他旅客	1カ月	3,030円	3,780円
	3カ月	9,080円	11,340円

(6) 定期特殊手荷物運賃 (1カ月)

種 類		現行	改定後	
自転車	通勤 (大人)	8,280円	10,080円	
	通学 (大人)	5,400円	6,480円	
原動機付自転車	通勤 (大人)	12,240円	15,120円	
	通学 (大人)	9,360円	11,520円	
二輪自動車	125cc超750cc未満	通勤 (大人)	16,200円	19,800円
		通学 (大人)	13,320円	16,200円
	750cc以上	通勤 (大人)	20,160円	24,480円
		通学 (大人)	17,280円	20,880円

(7) 回数旅客運賃 (36枚綴り)

区分	現行	改定後
大人	4,800円	6,000円
小児	2,400円	3,000円

(8) 回数自動車航送運賃

① 6枚綴り

車 長		現行	改定後
	3m未満	4,400円	5,350円
3m以上	4m未満	5,750円	7,000円
4m以上	5m未満	8,000円	9,750円
5m以上	6m未満	9,850円	11,950円
6m以上	7m未満	11,000円	13,350円
7m以上	8m未満	14,550円	17,700円
8m以上	9m未満	18,450円	22,450円
9m以上	10m未満	22,550円	27,400円
10m以上	11m未満	26,650円	32,400円
11m以上	12m未満	30,550円	37,150円

② 42枚綴り

車 長		現行	改定後
3m以上	4m未満	34,500円	42,000円
4m以上	5m未満	48,000円	58,500円

(9) 回数特殊手荷物運賃

種 類		現行	改定後	
自転車	50枚綴り	3,300円	3,900円	
原動機付自転車	11枚綴り	2,200円	2,700円	
	36枚綴り	6,600円	8,100円	
二輪自動車	125超750cc未満	11枚綴り	3,300円	4,000円
		36枚綴り	9,900円	12,000円
	750cc以上	11枚綴り	4,400円	5,300円
		36枚綴り	13,200円	15,900円

(10) 運賃の割引

現行通りとする。

○ 不定期航路料金一覧

改定日：平成31年10月1日

(1) 乗船料金

クルーズ船の運航時間	区分	現 行	改定後
2時間以内	大人	1,000円	1,500円
	小児	500円	750円
	ファミリー	2,400円	3,600円
2時間を超え4時間以内	大人	2,500円	3,000円
	小児	1,250円	1,500円
4時間を超え6時間未満	大人	4,000円	4,800円
	小児	2,000円	2,400円

(2) 貸切料金

種 類	現 行	改定後
2時間以内（基本料金）	425,250円	440,000円
2時間を超え3時間以内（加算）	180,740円	187,010円
3時間を超え4時間以内（加算）	340,200円	352,000円
4時間を超え5時間以内（加算）	425,250円	440,000円
5時間を超え6時間未満（加算）	467,780円	484,010円

(3) 乗船料金及び貸切料金の割引
現行通りとする。

鹿児島市船舶事業経営審議会

職 名	氏 名	役 職 等
会 長	はぎの まこと 萩野 誠	鹿児島大学法文学部 教授
副 会 長	よしだ みつえ 吉田 ミツ江	鹿児島市地域婦人会連絡協議会 顧問
委 員	いしだ のりゆき 石田 則行	連合鹿児島地域協議会 事務局長
委 員	いまむら あきよ 今村 明代	鹿児島国際大学経済学部 教授
委 員	しおみつ よしこ 塩満 芳子	鹿児島市女性団体連合会 理事
委 員	しのざき かずとし 篠崎 和敏	日本旅行業協会九州支部鹿児島地区委員会 委員長
委 員	はまうえ ごういちろう 濱上 剛一郎	鹿児島県経営者協会 専務理事
委 員	つるだ ひろし 鶴田 宏	市民代表
委 員	ながえ たけお 永江 猛夫	市民代表