



令和6年1月24日

鹿児島市船舶事業管理者
船舶局長 有村 隆生 殿

鹿児島市船舶事業経営審議会
会長 山本 一哉



「桜島フェリーの運賃等改定」について（答申）

鹿児島市船舶事業経営審議会は、令和5年9月27日付船総第153号で諮問のありました標記の件について、これまで慎重に審議を重ねた結果、下記のとおり答申します。

記

船舶事業については、財政見通しによると、現行の運賃・料金制度を維持したままでは、今後の事業運営が困難となることが想定されることから、経営の健全化を図り、持続的な事業運営を推進するため、運賃・料金制度の改定が必要である。

なお、運賃等の改定にあたっては、以下の意見及び要望事項に留意しながら対応されたい。

1 改定の必要性について

船舶事業は、桜島・大隅地域の人口減少や東九州自動車道延伸等の影響に加え、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、輸送量及び収益が大幅に減少するとともに、燃料費や物価高騰による費用の増加により資金不足が生じるなど、極めて厳しい経営状況が続いている。

桜島フェリーは、桜島・大隅地域の住民にとって欠かすことのできない生活航路であり、また、県全体の観光にとって重要な航路であるとともに、災害時には救難船舶としての役割も担っていることから、今後とも、その維持に努めなければならない。

これまで減船による運航体制の見直しや人件費の削減に取り組まれてきたところではあるが、現行の運賃・料金制度のままでは、資金不足比率が経営健全化基準を超え経営健全化団体に陥ることが危惧され、将来的には、事業運営の継続が困難となることが想定される。

このようなことから、昨今、重油価格等も高騰する中において、一定程度の値上げ、価格転嫁はやむを得ないと考えられ、経営の健全化を図り、持続的な事業運営を推進するため、運賃等の改定を行う必要があると判断した。

2 改定内容の妥当性について

令和元年度の改定と同様に累積欠損金の解消を行う改定では、大幅な改定率となり、逸走率（運賃値上げにより利用者が減少する割合）が高くなること、利用者負担が大きくなることから、経営計画期間内の資金収支を均衡させ、事業運営に資金面で支障のない範囲とする今回の改定は、合理的であり現実的であると判断した。

また、改定額については、収支シミュレーションや他の船舶事業者・高速道路の料金設定等を踏まえると、価格競争力等の観点から総体として妥当であると判断した。

3 桜島地域住民への配慮について

桜島フェリーは、桜島地域住民にとって生活航路として、欠かすことのできない移動手段であることから、桜島地域住民への一定の配慮は必要である。

一方、海上運送法上、桜島地域住民など特定の利用者に限定した運賃設定や割引制度を設けることはできないとされている中で、桜島地域の高齢化率や通学航路等としての役割を踏まえ、シニア定期を新設することや通学定期・普通自動車等回数券の割引率を拡大することは、桜島地域住民の負担軽減に繋がることから、妥当であると判断した。

また、審議会としては、桜島地域において軽自動車の保有率が高いという特性を考慮し、当初の改定案から軽自動車等の回数券の割引率をさらに拡大すべきと判断した。

4 要望事項

(1) 夜間運航について

桜島フェリーは、通勤・通学、物流や救急医療を支える役割のほか、災害時には救難船舶としての役割も担っている。

夜間運航については、昭和59年から導入されたところであるが、令和4年度決算における試算では、年間約8,800万円の赤字となり、経営に与える影響が大きいことから、今後、その在り方について検討されたい。

(2) 増収対策及び経費削減について

県や市等と連携した観光客誘致に向けた取組や桜島へのイベント誘致等により、桜島フェリーの利用促進を図るなど、さらなる増収対策に努められたい。

また、経営の根幹である安全運航を基本に、引き続き、経費削減に取り組み、経営改善に努められたい。

(3) 桜島地域住民等への説明について

運賃等の改定については、桜島地域住民や利用者の理解が得られるよう、積極的な情報提供と十分な説明に努められたい。

(4) 財源の確保について

桜島フェリーは、桜島地域と市街地のみならず、薩摩・大隅両半島を結ぶ海上交通機関として、観光振興や救難船舶など重要な役割を担っていることから持続可能な事業運営を推進するため、市からの繰入金はもとより、国・県等の公的補助の確保に努められたい。

以上