

令和2年度第2回青森市自動車運送事業運営審議会 会議概要

- 【日 時】 令和2年11月17日（火） 13：30～14：50
- 【場 所】 アピオあおもり 2階 大研修室2
- 【出席者】 井上隆会長、柳谷章二副会長、葛西房子委員、神山昌則委員、竹山美虎委員、千葉敏彦委員、藤原浩平委員、平岡弘志委員、竹内慎司委員
- 【欠席者】 船木久義委員
- 【事務局】 中川公営企業管理者、赤坂部長、工藤次長、今課長、菅原主幹
- 【会 議】 (仮称) 青森市自動車運送事業経営戦略 (2021-2030) について

会議概要

(1) (仮称) 青森市自動車運送事業経営戦略 (2021-2030) について

資料に基づき事務局より説明。

○委員

経営戦略のまとめをみて、令和12年度には資金不足比率0%になるのか疑問を感じる。青森市の色々な建物を建てる計画に駅(ヤード)を設置するとあったが、経営戦略の計画期間内にそうした建物ができあがるとすれば、数字が変わってくるのではないかと。現段階の計画では反映できなかったかもしれないが、そうした影響も加味してよいのでは。

また、ドライブレコーダー導入やICカードが普及しても乗客は増えるのか。

○事務局

現在、駅、ヤードについて具体的に見込めない中、計画に反映するのは非常に困難であるのご理解いただきたい。経営戦略は非常に長い10年の期間のため、中間年で見直しを行うことを基本にしている。状況が変わり次第、経営戦略に大きく影響がでるようであれば、随時見直しが必要になるかと思う。

ドライブレコーダーは安全、安心の確保のため、乗客の様々な交通問題で懸念される要素を少しでも和らげて安心してお乗りいただける環境を作ろうとすすめている。一方、ICカードは、新型コロナウイルス対策として、安心してご乗車いただけるようにすすめている。加えて、IC化することで、新型コロナウイルス終息後の観光需要の取り込みといったところも含めて導入する。

○委員

経営戦略は、内容的には充実したいいものだと思っている。

燃料費について、コストということで考えた場合、バスに使用する軽油の相場は5年でおおよそ倍になっている。燃料費の上昇傾向を勘案してのシミュレーションになっている

のか。一年間で大体燃料費はいくらくらいかかっているのか。

○事務局

燃料費は、バスに使用する軽油と、それ以外に灯油もあるが、昨年度の決算の実績では燃料費は約1億7千万円となっている。今回のシミュレーションについては、燃料費は、社会情勢に応じて変動があるので、3年間の平均単価を使って試算したものになっている。

○委員

バス待ちのフードがついたスペースを作ることは大賛成なのだが、バス停の中には、雑草が生えていたり、除雪時の雪の塊があったりして、乗りにくいところがある。また、バス停の夜間照明について、暗いため、乗務員が乗客を確認できず発進してしまったところを見たことがあるので、もう一歩も二歩も踏み込んで乗客の安全・安心、利便性の向上につながるような施策を今後考えていただきたい。

そして、ワーキンググループでも色々申し上げたが、本市もSuica導入により、色々な交通を乗り継ぐにあたって非常に利便性が高まるのではと期待している。ドライブレコーダーとキャッシュレス化については、時代の要請に応えた、非常に時宜に適った施策として考えている。

そのキャッシュレス化の財源だが、補助金の補助割合はどれくらいか。また、JRのSuicaは来年の春から新青森駅で使えるということだが、本市のバスはいつ頃になるか、大体のスケジュール感をお聞かせ願いたい。

○事務局

補助は1/3が補助率となっている。そのほかには、新型コロナウイルス対策のための交付金を活用させていただくことで、市の負担はかなり軽減されているという内容となっている。ICカード化のスケジュールは、検討中であり、時期がきたら公表させていただく。

○委員

青森市と伊丹市を比較してみたが、青森市の方が所有台数、年間走行キロを上回っているのに、年間輸送人員が伊丹市より少ないのはなぜか。

また、市からの補助が厳しくなる中で、運賃制度の検討を来年度から実施するということがか。

○事務局

年間輸送人員について、伊丹市は大阪のベットタウンとして、大阪に通うためにバスを使っている方も多く、私どものように青森市が人口集中区域で、このエリアの中だけの通勤でというような、青森市、八戸市、松江市、宇部市といったいわゆる地方都市は、大体似たよ

うな環境で、なかなか輸送人員の確保が難しい状況となっているので、都市の性格の違いによるものをご理解いただきたい。

定額運賃制度などの検討は、IC カードを導入することにより得られる様々なデータを活用し、検討しながら、導入していくということであり、今すぐ、制度を導入するという趣旨ではなく、経営により良いよう引き続き検討して参りたい。

○委員

民間の経営者という立場でこの会議に出席しており、当初、事業というのは、赤字は良くないという発想でこの審議会の目標は黒字化を目指すべきだと思っていたが、本市の状況、市営バスに期待される役割ということを考えたときには、一定の市の財政からの支援をもって、公共交通を健全に、事業を運営すべきものであると理解を深めさせていただいた。

今後とも、全市民の公共交通に対する財政の支援というものに対しての市民からの理解と協力を得ることについて、腐心されることを期待したい。

資金不足比率について、計算方法を教えて欲しい。

○事務局

基本的には、貸借対照表の流動資産と流動負債の差を毎年の営業収益で割るという計算式で算出されるものとなっている。

○委員

去年の暮れから新型コロナウイルスの問題が発生して、第1波、第2波、今度、第3波がきている中で、これから10年間、10年後の経営を考えていくというのは、本当に大変なことだろうと思う。事業内容にしる、収入にしる、支出にしる、様々なほかの面も含めて、なかなか大変なことだろうと思い、そのご苦勞に敬意を表したいと思う。是非、今後の計画を現実に見合ったような形で、見直しも躊躇せず、行っていただきたい。

乗車料金の問題に関連して一つ要望するが、定額運賃制度、乗り継ぎ割引の話も、大分前から検討課題として出ていた問題ではないかと思っている。いわゆる市バスとして運営している民間のバスに路線を渡したときの議論からずっと続いているが、乗り継ぎ割引や、定額の運賃制度など、検討するという形で引きずっているのでは、割引ができるとはっきりと結論を出すべきではないかと思うが、お考えをお聞かせ願いたい。

○事務局

定額運賃制、乗り継ぎ割引も含めて、IC 化し利用状況をみながら、様々な変化要因もある中で、検討していくという方向性を記載させていただいた状況であるをご理解いただきたい。

○委員

IC カード導入により、処理の仕方も抜本的に変わるような形になると思うので、その時に合わせて、課題だった乗り継ぎや、定額の問題の処理できたらと思っている。よろしく願います。

○委員

一点だけ要望として、重大な局面があった時には、やはり躊躇しないで見直しをすることを考えておいて欲しい。特に、市民の安全と輸送の安心、これが、交通部、公共交通にとっては一番のところだと思うので、市民生活上、影響がでる時にはきっちり見直しをするということにして欲しいと思う。

○会長

それでは、令和元年10月30日に諮問を受けた青森市自動車運送事業経営戦略について、お手元の（仮称）青森市自動車運送事業経営戦略（2021-2030）案として、当運営審議会からの答申とするということによろしいか。

（異議なし）

○会長

最後に私の方から一言だけ申し上げたいと思うが、ずっと、ワーキンググループにも参加させていただき、いささか手前みそになるが、割といいものが出来上がったと思っている。まだ見通せないこともあるが、今この時点で、見通せる、あるいは想定される経営環境の変化という意味では、多面的、広角的に、環境の変化を把握して、掌握しているのではないかと。課題の設定も的確、重層的に行われてきたと思う。

大項目で4本、中項目で15本、小項目で42本の取組があり、皆様は大変取組が多いと感じているかもしれないが、例えば、安全運転のためのエコドライブが市の環境政策の役割を担っているなど、一つの取組がいくつもの役割を同時に果たしており、相互に無関係の取組が並べられているわけではない。おそらく、年度ごと、あるいは季節ごとに状況に応じて、取組のプライオリティを交替させながら、力点を絶えず移動させながら取り組んでいけば、この42本の取組もきちっと10年間の中でやっていけるのではないかと思う。

投資財政計画は、堅実な見通しのもと、地に足がついたプランで、バラ色に描いていないところが地味でよいと思っている。

資金不足比率0%を令和12年度に掲げているが、本戦略の意気込みや姿勢をこの中に読み取っていただきたいと思ったところ。