

令和7年度 第2回鹿児島市船舶事業経営審議会会議録

○日時・場所

日時：令和7年11月27（木） 10時10分～11時40分

場所：桜島港フェリーターミナル1階 多目的ホール

○出席者

委員 9名出席

船舶局 管理者、次長、営業課長、船舶運航課長、安全運航推進室長など

○協議・報告等

報告事項

（1）令和7年度鹿児島市船舶事業特別会計決算について

協議事項

（1）第2期船舶事業経営計画（令和7年度見直し）素案について

○質問・意見等

報告事項

（1）令和7年度鹿児島市船舶事業特別会計決算について

委員）

・昨年7月の運賃改定後、月次で見て旅客収益が前年同月比で着実に増加しているか。また、燃料費高騰の影響は翌年度に横ばいで落ち着く見込みか、それともさらに増額の方向か。

⇒旅客：乗車数が伸び、値上げ効果も加わり增收。

車両：5年度比で約6%減。値上げに伴い乗車率が例年より低下した可能性。

例年の減少幅は約3%だが、今年度はその倍程度。

運航収益全体：車両減の影響はあるものの、運賃改定効果により增收。

　　今年度6年度決算ベースで約1億3,800万円増。

　　予算対実績=約99.9%で想定通り。

燃料費（重油）：4-12月は110円台、1月以降120円台へ上昇（円安影響の可能性）。前年比+約1,600万円。

委員）

・車両台数6%減に伴い、収益も下がったという理解でよいか。

⇒車両単独では利用減の影響があるが、運賃改定の增收効果を含めると、全体の運航収益は増加した。

委員）

・資料1の右側収支の状況について、営業費用が前年対比で約1億6,000万円増となっ

たこと、下段の船舶建造年賦支払金が約 9,000 万円増の理由と今後の見通しは？

⇒営業費用は前年（5 年度）比で約 1 億 6,000 万円増であり。

主因は人件費＋燃料費の増である。船舶建造年賦支払金は共同所有している 2 隻のうち、1 隻が最終年度支払に該当し、当年度に前年度比で大きく増加した。

翌年度以降は 1 隻分のみとなるため、概ね半減する見込み。

協議事項

（1）第 2 期船舶事業経営計画（令和 7 年度見直し）素案について 委員）

・素案でアンダーラインが引かれている部分は、今回の改定・見直し箇所と考えてよい
か？

⇒主な変更点を示すためにアンダーラインを引いている。44 ページ以降は完全
な追加であり、あえて見やすいように線を引いていない。

委員）

・昨年見直したばかりなのに、再度値上げする理由が市民に理解されない懸念があ
る。昨年の見直しの経過や論拠との整合性が必要だ。

・パブリックコメントでも「また値上げか」という反発が予想される。

背景として、車両輸送減少や物価・燃料費高騰、人件費増加などと記載があるが、
説明不足だと批判される可能性がある。

⇒前回（令和 6 年 7 月）の改定は「必要最小限の引き上げ」で、運転資金確保が目
的。燃料費・人件費・維持管理費の急騰でバランスが崩れた。

⇒公営フェリーのため、人事院勧告に基づく人件費改定も影響している。

観光客利用が強みであり、片道 250 円は「安い」と評価されているため、観光客に
100 円程度の負担をお願いする方針である。

委員）

・「上げたばかりなのにまた値上げ」という印象を避けるため、説明を丁寧にすべき。

・素案の記載が簡潔すぎるので、背景やターゲット（観光客中心）を明記すれば、
市民の不安を軽減できる。

・パブリックコメントで安心感を与えるためにも、論拠を明確化する必要あり。

委員）

・「観光客の利用が多い旅客輸送」について、値上げした場合の影響を懸念している。

・観光客は桜島観光だけでなく、大隅半島への移動など多様な目的がある。

運賃値上げで「船を使わない選択」が増える可能性がある。車両輸送が減っている現
状で、値上げ後の利用見通しが不透明だと考える。

⇒地元利用者と観光客の割合は統計的には未把握だが、決済方法で傾向を把握してい
る。令和 6 年度実績では、観光客と思われる決済（クーポン・コンビニチケット
等）が全体の約 68% である。船舶局が 6 年度に行った調査では乗船車両のうち県外
ナンバーは約 3 割強であった。

⇒車両運賃は据え置き予定で車両同乗者の旅客運賃も据え置きたい。値上げ対象は

「徒歩旅客」中心で、観光客を想定している。

委員)

- ・値上げ額 100 円の根拠を明確にすべき。
- ・人件費・燃料費の今後の上昇（最低賃金、賃上げ、人事院勧告）を踏まえた見通しが必要。
- ・100 円でどこまで持つのか将来の収支見通しを示さないと、市民から「見通しが甘い」と批判される。
- ・パブリックコメントで必ず「なぜ 100 円なのか」と問われるため、丁寧な説明が必要である。

⇒100 円値上げで年間約 1 億円の增收を見込む。

シミュレーションで、人件費増加は +1.5% で見込み、旅客增收 + 車両減収を加味し、企業債の活用・資産売却タイミングも考慮する。

⇒50 円では不足、100 円であれば、13 年度まで資金不足比率が維持できると判断した。

⇒非常にセンセーショナルな内容ですし、疑問もあるところだと思う。改定額は変わることもある。金額を明記するかは検討中だが、説明はわかりやすくする方針である。

委員)

- ・桜島港側に改札口を設置する考えはないか？
- ・クレジットカードや IC カード決済導入済みだが、混雑している時もあり現状は「スマートでない」。
- ・公共交通・観光連携の強化の観点から、鹿児島県・市の連携を図り、建物やシステム面で協力していくことが必要。「県だから、市だから」という縦割りを排し、共同で利便性向上策を検討すべき。
- ・インバウンド客は徒歩でフェリーに乗船する利用が多く、利便性改善が重要だ。

⇒鹿児島港側改札設置は過去に検討したが、スタッフ・機器投資負担が大きく現状では困難であった。黒字なら可能だったが、現状は経費負担が大きいと考えている。

⇒クレジット・IC 決済導入済み（スタートタッチなど）。

一人利用専用レーンはあるが、案内不足で混乱が発生する場合もある。

⇒ご指摘を踏まえ、より分かりやすい乗船案内方法等の見直しを図ってまいりたい。

委員)

- ・JR 東日本で QR コード決済導入のニュースあり。首都圏・関西圏では QR コード対応改札が増加しており、Suica など従来型 IC カードの縮小傾向にあり、QR 決済が主流になる可能性がある。
- ・九州 Ma a S がどう考えているかわからないが、アプリ連携による QR コード決済導入を検討すべきで、そのほうがスマートだと思う。

⇒QR 決済導入は時代の流れとして認識している。

システム開発のコストなど課題はあるが、より時代の要請に即した決済サービスの提供は必要だと考えることから、研究してまいりたい。

委員)

- ・素人から見て草案の書きぶりが「値上げすれば解決」という印象を与えかねない。
- ・見直し案の策定目的（20%以上の赤字回避）を明文化し、透明性を確保すべき。
- ・値上げの理由を明確にし、単なる「丸く収まる」印象を避ける必要がある。
- ・外国人にとって桜島フェリーの旅客運賃は片道1.6ドルで安い。
外国人観光客向けの追加サービスや料金設定やクルーズ船利用者へのバス連携や特別プランなど運賃以外の収益源を検討してみてはどうか。
- ・縦割りを排し、市・県の連携強化することで抜本的な改善策を共同で検討する必要がある。

⇒検討したい。

委員)

- ・深夜運航見直し後（10月開始）の効果について、10月・11月の削減実績を確認したい。職員の配置状況（乗船義務や深夜待機）と改善策はどうなっているか。
- ・賃金上昇は避けられないが、上昇分に見合う業務効率化が必要。
人員配置の無駄を排除し、タスクの見直しを行すべき。
- ・商売的な視点で言うと、売上げも考えるべきだが、コスト削減と業務効率化も考える必要がある。
- ・システム導入にはコストがかかるが、長期的に人件費削減につながるなら投資すべき。チケット処理の遅れや人為的な問題も改善対象であり、人員削減が可能なら、導入を前向きに検討すべきである。

⇒10月からの深夜運航一部停止に伴い、緊急搬送件数は
10月：3件、11月：2件である。

⇒夜間待機体制は、船員の待機：7名、電話応対・機器操作：3名
計：常時10名待機としている。

⇒年間の削減効果（見込み）は、24時間運用時との比較による試算で年間約3,100万円の運用費削減を見込む。

委員)

- ・素案の書き方がパブリックコメント向けとしては不十分。
市民には「企業債」や「資産売却」の内容が分かりにくい。
- ・企業債の説明不足
他の債権との違い、償還期間、県民負担、国の補助有無などを明記すべき。
コロナ対応企業債の概要説明も必要。
- ・資産売却の説明不足
「一部売却」とあるが、何を売るのか不明（船と誤解される可能性）。
実際は立体駐車場など → 素案に補足が必要。
- ・無形資産の売却検討
ネーミングライツ（フェリー名、船着き場名）などの可能性。
他自治体事例（静岡で応募なし）もあるが、需要はゼロではない。
名前変更に伴う印刷物・掲示物のコストも考慮する必要があるが、そもそも無形資産

売却は過去に検討したことがあるのか？視野に入っているのか？

⇒ネーミングライツについては、過去に検討した時期はあった。

新船建造時にネーミングライツを組み込むことが考えられるが、応募企業があるか不透明である。また、地域にとって桜島フェリーは愛情が深いので、企業名が入ることに抵抗を感じる方もいるかもしれない。実施には検討が必要。

委員)

・素案に「船舶の使用期間を5年延長し、整備を手厚くする」とあるが、具体的にどのような整備を行うのか不明。

・エンジンのオーバーホールなど、詳細を説明しないと「延長して大丈夫なのか」という不安を市民が抱く可能性あり。

⇒船舶は毎年定期検査（ドック入り）を実施している。

⇒海水による腐食対策（サビ除去・防錆処理）、老朽化した設備の更新を図る。

⇒船齢は26年たっている船もあるが、エンジンメーカーから35年まで部品供給可能との確約あり。エンジン部品を新しいものに交換し、長期使用を可能にする方針。

委員)

・桜島フェリー単体での経営健全化は難しい。フェリーは大隅地域と鹿児島市を結ぶ生活インフラであり、広域的な役割を果たしている。

・他の事例（肥薩おれんじ鉄道）では沿線自治体から補助金を受けている。

・鹿児島市単独負担では限界があり、県や近隣自治体からの資金援助を検討すべき。

・値上げや賃金改定だけでは将来的に運行維持が困難になる可能性があり、フェリー維持のための市財源の投入について、市民感情への配慮も必要である。

⇒県への支援要請は過去にも実施（市長→知事への直接要請含む）。

県の回答：「桜島フェリーだけを特別扱いするのは難しい」。

具体的には、他の交通機関（市バス、鹿児島交通など）も同様の課題を抱えており、フェリー単独での補助は困難とのことである。

⇒沿線自治体への支援要請は現状未検討だが、緊急搬送など利用状況を見て相談する可能性あり。

⇒県や関係機関への支援要請は今後も継続する。

救急搬送対応に関しては、利用自治体との協議を検討中である。

委員)

・あってはならないことだが、経営健全化団体に指定された場合、いきなりフェリー廃止ではなく、どのようなこと（不利益）があるのか？

⇒資金不足比率が20%に達すると、翌年度内に経営健全化計画の策定が義務化される。計画では資金不足比率を改善する抜本策が国から求められ、現行より厳しい内容になる。例として、人員削減や減船、運賃の再改定などが挙げられる。公営継続の是非（民営化論議）が生じる可能性もある。

⇒指定されると賃金カット等の強制的な措置や、より大規模な運賃改定・コスト削減が必要となり、職員・利用者双方に大きな負担がかかるため、できる限り回避すべ

きと認識している。

委員)

- ・減価償却費は今後減少傾向にあるのか確認したい。
6~7 年度で 4 億円超の償却負担があるが、8 年度以降は軽減されるのか？
黒字化の可能性は減価償却負担の減少に依存していると考える。

⇒船舶の減価償却

電気推進船 2 隻のうち、1 隻は今年度で償却終了予定。

船舶償却負担は今後縮小する見込み。

⇒建物・港湾施設の償却

平成 30 年前後に整備した施設の償却は残存。

⇒起債償還とのズレ

建物償却は 50 年スパンだが、借入返済は 20 年程度。

償却期間より返済期間が短く、資金繰りが厳しい構造。

⇒キャッシュフローが逼迫しており、改善策があれば取り入れたい。

職員が危機感を持ち、会社の存続を意識した働き方が必要。

安全第一を徹底しつつ、ワークライフバランスも考慮しながら社員がビジョンを共有し、覚悟を持って取り組むことが重要だ。

⇒自社の現状を深刻に捉え、危機感を持って取り組む。

⇒絶対事故を起こさないことが基本であり、最優先課題であるが、

あらゆる面で具体的な施策を講じ、増収に向けて努力してまいりたい。