

令和7年度 第3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8年2月19（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 8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

協議事項

(1) 第2期船舶事業経営計画（令和7年度見直し）の策定について

①第2期船舶事業経営計画（令和7年度見直し）案について

②素案に係るパブリックコメント手続きの実施結果

○質問・意見等

協議事項

(1) 第2期船舶事業経営計画（令和7年度見直し）の策定について

委員)

- ・計画見直し案について、運賃改定（+100円）の根拠を市民が理解しやすい説明文を追記すべき

委員)

- ・「100円」という金額は“例”ではなく、現時点での想定額（見込み）か、それとも決定事項か？

⇒現在の見込みでは、お客様への影響を最小限とするため、値上げ幅を100円に設定しております。最終的な判断は、9年7月時点の状況（特に輸送業界の動向）を踏まえ、8年度の経営・政治審議会における諮問および答申を経て決定する予定です。

なお、今後大幅な減収が発生した場合には、100円ではなく150円程度に修正せざるを得ない可能性もございます。

委員)

- ・車両運賃も上げる可能性があるか？

⇒車両運賃を値上げする可能性はゼロではない。ただし、車両を上げると高速道路に流れてしまい、フェリー離れが起きるため慎重に判断したいという考え。

過去の運賃改定でも、車両運賃を上げると利用が減り、値上げの効果が薄くなる傾向がある。一方、旅客は代替手段が少ないため影響が比較的小さい。

そのため、現時点の想定としては旅客の100円値上げが妥当と考えている。

委員)

- ・現在の試算では、旅客輸送量が平均2%ずつ増えるという前提で、旅客運賃を100円上げると約1億円の増収になると見込んでいるが、この「平均2%増」という前提について、県内の利用者は実際にはそんなに増えていないと思う。増加要因は、県内需要ではなく、国内外の旅行客（観光客）の増加を前提にしているのではないか。

⇒旅客輸送量の年平均2%増という前提は、コロナ禍からの回復後、ここ数年の実績データを元に設定した値である。地域人口は減少傾向にあるが、昨年からは鹿児島県の国際線が本格再開し、国内旅行も大きく回復していることが、旅客増加の主な要因になっている。こうした観光需要回復の実績を踏まえて、年間約400万人規模の旅客数が2%増加するという前提を置いた。

- ・県全体の観光回復動向を継続参照し、「2%増」という前提を検討することが望ましい。

委員)

- ・経営健全化団体に陥っても事業が“廃止”になるわけではないが、その後の運営は極めて厳しくなると認識している。具体的には、健全化団体になると、さらなる支出削減が求められる運賃の追加値上げが必要になる可能性がある。
- ・運航ダイヤの削減が進み、利用者の利便性が大きく低下するといった厳しい措置が強られる。「利用者にとって不便になるため、絶対に健全化団体入りを避けるべきだ」という理解でよいのか？

⇒経営健全化団体に陥らないことが最重要という前提について、ご指摘の通りである。健全化団体に指定されると、利用者への負担を抑える運営が難しくなる利便性を維持できなくなるため、現段階で可能な限りの改善や努力を続けている。

⇒かつては車両輸送が多く、収益の主力だったため、船の隻数や施設規模もそれに合わせて整備されていた。渋滞を避けるためにも、当時は大きな体制が必要だったが、車両の利用がここ10年ほど減少し続けており、現在の施設規模や運航体制が過大になってきていることが課題になっている。

⇒このため、桜島フェリーでは施設や体制の段階的な縮小を進めており、令和5年には船を1隻削減した。

⇒もし桜島フェリーが経営健全化団体に指定されれば、こうした縮小の動きをさらに加速させざるを得なくなる。現状では、できる限り運航ダイヤを維持し、利用者の利便性を損なわない範囲で経営改善を進めている。

委員)

- ・桜島フェリーは観光素材としても価値があり、運賃は非常に安いと感じた。運賃の適正性は、内部の財務試算だけでなく、宮島航路やロープウェイなど外部の観光交通との比較も必要だ。

- ・観光の視点から見れば、250～350円でも適正と考えられる可能性があるため、外部比較も踏まえて検討して欲しい。

⇒桜島フェリーは観光と生活交通の両面を担うため、運賃は住民・観光客のバランス

を取る必要がある。法的に 差別的運賃（住民と観光客で別料金）は原則不可。
ただし、自治体が住民に補助金を出す形なら例外的に可能で、現在は補助がないため、誰でも使える回数券割引で対応している。

⇒割引を拡大すると、例えば観光客もラピカを大量に利用する可能性があり、公平性の調整が難しくなる。将来的には、住民補助などを含めた新たな料金制度の検討が必要になる可能性がある。

委員)

・意見の内容がとてもフェリーの状況に詳しいが、パブリックコメントを提出した9人の内訳は？

⇒桜島の地元住民も数名いたが、多くは桜島以外の鹿児島市内の住民だった。

委員)

・小型船の導入は今後参考とあるが、実現可能なのか？

⇒小型の旅客専用船の導入について、桜島フェリーの航路は平水区域で安全面は問題ないが、現在の車両需要（1時間3便でほぼ満載）に対応できなくなるため、小型旅客船に置き換えると車両が滞留・渋滞する。

⇒船の便数は増やせないため、1隻を旅客専用船にする案は現状では困難あるが、将来さらに車両需要が減れば選択肢になる可能性はある。現在のフェリーは普通車で約60台積載可能。

委員)

・「旅行者だけ運賃を上げるべき」というパブコメ意見（B-3）は、法律上の差別的運賃にあたり、採用できないはずだが、資料では「盛り込み済み」と書かれてあり、内容と表現がズレており誤解を生むのではないか。

⇒誤解を生むかもしれないので、再考したい。

その他 計画以外に関する全般的な意見

委員)

・県から補助があるか？

⇒何もいただいていない。係留費用など減免も依頼しているが、措置はない。

委員)

・県外客はラピカのことを知らない。運賃改定に関して、料金体系（ラピカ・ICカード）の複雑化は窓口混雑の原因、職員負荷大となる懸念があるので簡素化を考慮して欲しい。

委員)

・料金100円値上げを含む計画でも13年度まで赤字が続く点について不安

・桜島フェリーは当初は住民のための交通手段だったが、人口減・高齢化により観光への依存が高まっている現状が課題

・市・県・国に対し、助成金申請や支援の働きかけをもっと積極的に行うべきという意見が出された。

・観光客が桜島に渡った際、桜島側ターミナルは良いが、鹿児島港側ターミナルが老

朽化・印象が悪いため、もっと改善すべき

⇒鹿児島港フェリーターミナルの改修については、県に要請してまいりたい。

委員)

- ・市が補助金を出す予定があるのか？そのスキームは？
- ・外からの収入を増やす観点で料金制度を柔軟に考える必要がある。

⇒市としては、現時点で住民補助を導入する予定はない。

補助制度を実施する場合でも、IT化が進んでいるため、どのような方法で実施できるかは今後の検討課題である。

また、桜島の住民数が減少している現状を踏まえると、将来的に補助額はそれほど大きくなる可能性はある。

委員)

- ・観光客からすると運賃は非常に安い。観光客からもっと取れる方法がないか、工夫してもらいたい。

委員)

- ・連合鹿児島として、先日市長にあった際にフェリーの話をした。桜島に行って何かを目指すスポットを作りたいと要望した。

委員)

- ・料金改定（特に回数券の改善）は住民負担を軽減できる点で評価できる。ただし、値上げ幅が大きくなった場合、定期券を忘れた時の負担が大きい問題が懸念される。将来的には マイナンバーカードなどで住民確認・決済ができる仕組みがあると良い。
- ・ターミナルでの物販や、ナイトクルーズ、クルーズ船寄港時の地元出店など、桜島フェリー自身が収益を生む取り組みを評価したい。こうした販売ブースや独自イベントを、定期的に行えばさらに良いのではないか。

その他意見はなく、会長より、

「本日の説明および意見を踏まえ、審議会として計画見直し案を了承する」

との諮りがあり、異議なく了承された。