

様式 3

議事録

全部記録  要点記録

1. 会議名 令和5年度 第2回 姫路市地域公共交通会議離島航路分科会	
2. 開催日時 令和6年1月18日(木曜日) 午前11時00分～正午	
3. 開催場所 姫路ポートセンタービル5階 503号室	
4. 出席者名 出席委員 池田田鶴、井澤一利、桂和徳、喜多秀行、小林正和、田摩和彦、土谷理恵、中川幸一、畑野長利、細川敬太、前田さゆり、丸吉浩、山本優樹、吉村裕行(50音順 敬称略)	
5. 傍聴の可否及び傍聴人数 傍聴可、傍聴人 なし	
6. 議題 【審議事項】 (1) 令和5年度 姫路港～坊勢島航路 地域公共交通確保維持改善計画に係る事業評価	
7. 会議概要	
事務局	<p>只今より、「令和5年度第2回 姫路市地域公共交通会議離島航路分科会」を開催いたします。</p> <p>本分科会の開催には、「姫路市地域公共交通会議離島航路分科会規約」第7条第2項の規定により、委員総数の半数以上の出席が必要とされております。本日は、委員14名中、半数以上の14名の出席をいただいておりますので、本会議が成立していることをご報告させていただきます。また、会議は、本分科会規約第7条第5項の規定により、公開することとなっておりますので、ご了承いただきますようお願いいたします。</p> <p>【新委員就任紹介】</p> <p>【配付資料確認】</p> <p>本分科会規約第6条第2項及び第7条の規定に基づき、会議の進行につきまして、会長よろしくようお願いいたします。</p>
会長	<p>本日は、お忙しい中、本分科会にご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。会議次第に沿って、進行させていただきます。それでは、会議次第「2 審議事項」の「(1) 令和5年度 姫路港～坊勢島航路 地域公共交通確保維持改善計画に係る事業評価」について事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	<p>【事務局説明】</p>

会長	<p>只今の事務局からの説明につきまして、ご意見・ご質問等はございませんか。</p>
委員	<p>事業評価について異論はありませんが、内容の説明の中で回数券のまとめ買いについて話がありました。運賃値上げというのは一番大きな施策のひとつであると理解していますので、そのあたりが妥当であったかどうかをこの事業評価で評価していく必要があると思います。この値上げは、これにより利用は少し減るが、総額としての収入は上がるということで実施したと推測されますが、その通りになっているか検証する必要があります。資料1の⑤目標・効果達成状況の下から3つ目の段落で中長期的な収益拡大が見込まれるとあり、またその上の今年度の収益は大幅に減少したものの、とありますが今年度は値上げの妥当性を評価できているのでしょうか。</p> <p>また、昨年度も申しましたが、まとめ買いの売上金は、陸上交通では基本的に預り金で措置していますが、本件のように運航収益として措置してしまうとまとめ買いによる収入増が全体の傾向を支配してしまい、評価が難しくなります。預り金とすればそれだけできちんと評価できるかといえば十分ではないかもしれませんが、預り金として計上しておけばこの特異な現象は除外されるので、より正確な評価につながるのではないかと思います。</p> <p>この件については、昨年度の指摘の結果、本省との協議中ということでしたが、その結果どのような改善がされたのか、あるいは改善がない場合はどのような見解であったのかをお伺いします。</p> <p>もう1点ですが、まとめ買いされた回数券が使い果たされた後は、運賃が高い状況での利用形態になるため、その利用行動を見ることで、中長期的に改善されるのかしないのかを評価することができます。そこで2点目は、まとめ買いされた回数券が既に使い果たされているのか、まだ住民の手元にあるのか。使い果たされているのであれば、それはいつごろなのか。その後の利用状況は減っているのか、むしろ増えているのか。これが値上げの妥当性を評価するためには必要かと思います。分かる範囲で教えていただけませんか。</p>
事務局	<p>まず値上げの妥当性ということで、陸上交通では預り金で、海上交通ではそのまま収入へという取り扱いの違いについては国に確認の上、海上交通では購入された年度への収入として計上しております。そのため令和4年度は、通常の3倍程度の回数券収入となっております。今後値上げ前の回数券が使い果たされた場合、利用者は減少する恐れがあると考えていますが、そういったことが無いように企画切符の販売やSNS等を活用して利便性の向上に取り組み、また新型コロナウイルスの感染対策を行うなどとともに、島外からの観光客誘致に努め、できるだけ影響がないようにしたいと考えております。また回数券がなくなる時期については、令和4年度に購入され約3年分の購入があったため、令和7年度から購入が通常どおりになるかと思っております。</p>
委員	<p>回数券はまだ住民の手元に残っているということでしょうか。そうであれば、その後の行動を計りようがありませんので、今後の推移を見守りたいと思います。また、</p>

委員	<p>預り金の扱いについて市ではなく国へお伺いしたいと思っています。</p> <p>陸上交通と運用が違うということは別の機会でもお伺いしておりましたので、海事局の担当者にも確認しましたが、両方の運用の違いについては確認できませんでした。今回の回数券の計上方法について、離島航路補助金の運用事務取扱の中においては、1年間の航路収支の見込みで内定額を算定し、収益にあたっては定期券や乗船券の発売日の属する補助対象期間に計上することになっています。統一的な取り扱いを行っているため姫路市にもその旨回答したものです。</p>
委員	<p>規定に沿って行っているということですが、前回の質問は、その規定に問題があるのではないかとというものでした。陸上と海上で取り扱いが異なるということですが、もちろん航路に特有の要因があり、必ずしも同じにする必要はないという見方もあるかもしれませんが、私には本質的な違いは無いように思えます。なぜ取り扱いが違うのか根拠を確認していただきたいとお願いしておりました。根拠を確認していただいたかどうか。また確認していただいているのであれば、その根拠が何なのか。あるいは今回のように運賃値上げの効果をきちんと把握できない方法になっていることについてどのようにお考えなのか。改善される方策について何か検討していることがあるのか。国土交通省として政策に不整合が起こっています。これをどのようにお考えなのでしょうか。</p>
委員	<p>このようなご意見を伺っていることも本省には伝えております。具体的な運用の違いが確認できない以上、この計上の部分だけではなく、他の部分でも違うところがあるかもしれず、この部分だけをとらえて意見を求めることになるため、本省からこれ以上の回答が得られませんでした。運用に関しましては、ここでは離島航路運営費補助金になりますが、それぞれの補助金ごとの事務取扱があり、すべてが統一されていない可能性はあり得るかもしれません。</p>
委員	<p>全体として色々なことに違いがあるので、部分だけを取り上げて意見を言うことはできないということは分かりますが、全体としてどのような違いがあった結果、この部分にこういう違いがでてきて、それは妥当ではないかということは説明できると思います。部分だけ切り離して説明できないということであれば全体としての説明をお願いしたい。今後回答をいただけるのかどうか見通しをお伺いしたい。</p>
委員	<p>全体で制度を統一する必要性があるのではないかとこの部分については本省の海事の担当者で回答できるものではないと思います。</p>
委員	<p>海事の担当者で回答できるものではないということであれば、海事の担当者ではなく国土交通省としての見解を次回までにご回答下さい。以前の質疑では「前任者から引き継いでいないため回答できない」とのご発言もありましたので、今後ご異動がある場合は本件に関する引き継ぎ方もお願いします。</p>

会長	引き続きご協力をお願いします。
委員	この件について、1年間経っても回答をいただけなかったと理解しておりますが、その理解でよいでしょうか。
会長	現時点では回答をいただけていないということになります。 他にご意見ご質問はございませんか。
委員	令和4年度、令和5年度の決算状況を見せていただきまして、令和4年度に3年分の回数券が売れたということで、約1年強くらいの資金ができていたと思いましたが、令和4年度と令和5年度の差引損益を見ると、1年で令和4年度の黒字分を使い果たしているように思えます。補助航路ということですが、国からは何百万円しか補助がなく、市単独で補助されていると思いますが、このような状況で続けていけるとは思えません。クイーンぼうぜにしても、エンジンの更新や検査費用もかかってくる年数になっています。そんな中、運賃の再値上げの話を目にする場合があります。具体的に運賃の再値上げを考えているのでしょうか。また赤字が続いた場合、市がいつまでも面倒を見てくれるのでしょうか。
事務局	運賃の再値上げについては、令和4年10月1日に運賃を1,000円から1,300円に値上げいたしました。ただ先ほど説明させていただいたとおり、回数券が大量に購入されたことで、値上げの効果が得られていないのが現状です。まずは回数券の影響が落ち着いた段階で、経営基盤の強化が図られているか検証し、そのうえで再値上げの可否について検討する必要があると考えています。 2点目については市の補助について、昨年度に引き続き燃料高騰、物価高騰でお困りの定期航路事業者を始めとした公共交通事業者に、燃料費高騰支援としまして国の地域創生臨時交付金を活用した補助制度を創設し、引き続き支援を行っております。今後とも市民にとって必要不可欠な航路の確保維持に向けて取り組んで参りたいと考えております。
委員	燃料高騰に対する補助金は、「高速いえしま」もいただいておりますが、ありがたいです。しかし、それ以上に経営赤字が大きく、今後船舶の老朽化もあり、燃料費もかかってきます。坊勢輝汽船の今後の見通しを教えてください。
事務局	坊勢輝汽船では、現在船舶をリースしておりますが、リースから購入といった検討をされているようで、そのあたりについて事業者から説明をいただければと思います。
委員	運賃の値上げ等、経営改善についてご意見をいただきましたが、弊社としても収支改善の取り組みとして、令和4年10月に運賃を値上げしたばかりですので、再値上げは難しいと考えています。また、弊社の船舶はリースしており、今後もリース料を

	<p>払い続けるより、その船を購入し自社船化することによりリース料を抑えることを検討しております。それについて分科会で必要な手続きがあるのか確認させていただきたい。</p>
委員	<p>国に対しての事前協議が必要になります。そもそも補助金申請に必要な計画の中で高額な支出を伴う内容については、運営費の補助要件への適合性やその他の条件を本省が改めて把握することになっております。協議会で協議された内容は基本的にそれが一番尊重されるものですが、国は補助金の交付に際して欠損の見込みが明らかにやむを得ないものかどうか、逸脱したものではないかを確認する必要があります、それにあたる手続きが事前協議となっております。</p>
会長	<p>今後の補助金や補助事業の在り方について補足があれば事務局からお願いします。</p>
事務局	<p>先ほど坊勢輝汽船からありましたリースから購入についても経営基盤の強化を図る上で重要なことと考えておりますので、具体的に購入が決まった段階で事務局では書面協議も含めて、早急に経営改善の支援をしたいと考えております。また臨時的な交付金がありましたら今後も積極的に活用し、市としても最大限支援して参りたいと考えております。</p>
会長	<p>すぐに答えが出ないものもあろうかと思えます。小型船だけでなく中型船の維持、検査費用も高額であります。これらの船舶はなくてはならないものと感じております。家島や坊勢に伺った際に、風が強い日であり中型船の運航はありがたいものでした。そういったものの在り方も含めまして今後事務局も一緒になって航路事業者の皆様とお話していけたらと思っております。</p> <p>他にご質問、ご意見等ご質問はございませんか。</p> <p>無いようですので審議事項についてお諮りします。「(1) 令和5年度 姫路港～坊勢島航路 地域公共交通確保維持改善計画に係る事業評価」について原案どおり、承認としてよろしいでしょうか。</p>
委員一同	<p>異議なし</p>
会長	<p>ありがとうございます。「異議なし」の声をいただきましたので、原案どおり、承認とさせていただきます。</p> <p>それでは会議次第「3 その他」ということでせつかくの機会でございますので、なにかご意見等ございましたら挙手の方お願いします。</p>
委員	<p>船舶の老朽化の話をさせていただきましたが、収益がままならないところがほとん</p>

	<p>どかと思えます。「高速いえしま」についても小型船を25年以上も使い続けなければならない状況にあります。中型船については年々維持費が増加しており、この度燃料の消費量や検査費用も抑えるため新造船の発注を行いました。少しでも赤字を減らしていくため、設備投資への補助金をお願いしたい。安全運航を行うためにも運営に対する補助だけでなく、設備投資に対する補助も必要かと思えます。</p>
会長	<p>航路を営むために船舶の設備に対する支援についてですが、事務局ご説明をお願いします。</p>
事務局	<p>船舶の設備投資は莫大な費用を要するため、市単独で支援することはなかなか難しい状況です。ですから海事行政を所管する国の支援が必要不可欠と考えております。今年度も国に対し補助要件の緩和に加え、新型の新造船の建造や船舶検査の区分見直しによる負担軽減措置を要望しております。離島航路の確保維持に向けて支援策の拡充や創設について引き続き要望をして参りたいと考えております。</p>
委員	<p>離島航路以外にも各種の補助金があり、本省から連絡があるたびに皆様にお知らせしているところです。ただ新造船になると、それにそのまま当てはまるような補助メニューが少ないように思います。船を建造するとなると長期間になり、補助金を申請してから実行するまでのスケジュールを考えると、ダイレクトに該当する補助メニューは、なかなか難しいと思います。ただし、建造そのものではなく、例えば設備として当てはめることも可能なものもあるかと思えますので、お知らせしている補助金のメニューについて内容を見て検討していただければと思います。</p>
委員	<p>意見ではなく感想ですが、おっしゃる状況は痛いほどわかります。鉄道で言えば、上下分離の議論に該当するような話かと感じました。先ほどの委員の方々からの発言を聞いていると、民と官の役割分担があって、また官の中でどのような分担、支援がありえるのか。民と官の役割分担の形そのものというものが大事な議論かと思えます。もちろん鉄道と航路では上下の構造が異なりますし、鉄道では全国的には新たな手法が出てきていますが、航路についてはそのような議論は聞いておりません。しかしながら公共交通を維持するという構造を考えると、鉄道も航路も本質的には同じ構造かと思えます。鉄道の上下分離の始まりのころの議論に似ているように感じました。</p>
会長	<p>他にご質問、ご意見等ご質問はございませんか。</p>
事務局	<p>先ほどのリースから購入への手続きについて国への事前協議が必要というところで、迅速な対応を行いたいため、協議会において対面ではなく、その際は書面決議で対応させていただくことでよろしいでしょうか。</p>
会長	<p>ご意見がなければ、これで進めさせていただきます。</p>

会長	他にないようでしたら、以上で、本日の審議を終了し、事務局に進行をお返しします。
事務局	委員の皆様におかれましては、熱心にご審議をしていただきまして、ありがとうございました。なお、本日の審議の結果に基づきまして、必要な手続きを進めて参りたいと存じます。それでは、以上をもちまして令和5年度第2回姫路市地域公共交通会議離島航路分科会を終了させていただきます。委員の皆様のご協力をもちまして、円滑に議事を進行することができました。ありがとうございました。