

高野伸生委員 自由民主党・市民クラブの 3 番手、高野です。よろしくお願いいたします。

まず、交通局に質疑いたします。

私の地元で走ってますニュートラムの経営状況についてお伺いいたします。

この間の平成 28 年度決算の数字を見てまして、ニュートラムは開業以来ずっと赤字であると。これずっと赤字なんです。そのような状況の中で、最近約 46 億円をかけて昨年の 6 月から新造車両、レインボーカラーみたいな 7 つぐらいの色の非常にカラフルな新しい車両が導入されました。10 編成 40 車両と聞いておりますが、今後の減価償却費の負担も考えると、当面赤字が解消していくというのは非常に難しいのではないかと思われまます。

委員長、資料の配付をお願いします。

床田正勝委員長 高野委員より、質疑の参考に資するため資料の配付の申し出がありますので、これを許します。

高野伸生委員 今配付されてる資料、ニュートラムの開業以降の輸送人員の推移、それからもう 1 点は、ニュートラムと他の新交通機関との経営状況との比較表です。それを今配らせていただいております。

まず、この資料を見てみますと、輸送人員なんですが、思ってたより逆にふえていってるといいますか、周辺の人口、ポートタウンは人口減ってるんですけども、周辺の A T C、W T C、またインテックス、それからいろんなイベント、そういうこともあるんでしょうけども、それとインバウンドの増加です。そういうことで、かなりふえていってると。そういうことがあっても赤字になっているということなんです。

それと、ほかの都市交通のを見ていただきますと、東京都では、例えば、ニュートラムとよく似た日暮里ライナーというやつですか、営業キロ数もほぼ一緒です。ここはいわゆる損益がやっぱりあるんですけども、ニュートラムの 15 億円なんかには比べると非常に少ない。逆に東京のゆりかもめ、これは営業距離数も長いことありますが、乗客数が圧倒的に違いまして、18 億円の利益が出てる。お隣の神戸市の神戸新交通ですか、これはやはり赤字じゃなくて、黒字でちゃんと運営されているということなんです。こういうことを踏まえまして、ニュートラムのこの赤字の原因は一体どこにあるのかということ进行分析していきたいと思うんですが、まず、その説明をお願いいたします。

堀川交通局経営管理本部経営管理部経営企画課長 お答え申し上げます。

平成 28 年度決算におけますニュートラムの経常損益は 14 億 4,800 万円の赤字、当年度損益

は 12 億 8,500 万円の赤字となっておりまして、累積欠損金は 500 億円を超える状況となっております。

また、他都市の新交通システムでございますが、ポートライナーや六甲ライナーを運営しております神戸新交通株式会社では、経常損益、当年度損益とも 6 億 300 万円の黒字となっておりまして、剰余金が 57 億 3,600 万円となっているところでございます。東京のゆりかもめでは、経常損益は 18 億 1,800 万円の黒字、当年度損益は 16 億 7,700 万円の黒字となっておりまして、剰余金が 82 億 4,500 万円となっております。

一方、ニュートラムでございますが、直近 10 年間を見ましても、経常損益は平成 26 年度を除いて赤字となっておりまして、当年度損益におきましては、全ての年度で赤字となっております。

また、運行経費に対します料金収入の割合を示す料金回収率、経常収支率のようなものですが、推定でございますが、28 年度決算で見てもまいりますと、先ほどの神戸新交通株式会社は、供給単価がキロ当たり 628 円、輸送原価がキロ当たり 573 円となっておりまして、料金回収率は 109.6%、100%を上回っております。また、東京のゆりかもめですが、供給単価キロ当たり 715 円、輸送原価につきましては、キロ当たり 589 円となっておりまして、これも料金回収率は 121.4%と 100%を超えているところでございます。

他の新交通システムでは、初乗り運賃から加算されていきます運賃体系となっております。一方、ニュートラムは、地下鉄を合わせたネットワークを構成しておりまして一元的に運営していますことから、政策的に初乗り運賃をとらない、地下鉄との通算運賃制になってございます。あと、南港ポートタウン地区の人口でございますけれども、当初想定いたしておりました 4 万人に対しまして、最大で平成 2 年度での国勢調査によります約 3 万 2,000 人、直近では平成 27 年度の国勢調査でございますが、約 2 万 1,000 人と想定を大きく下回っております。そういうことから、ニュートラムの供給単価でございますが、キロ当たり 617 円、輸送原価が 896 円ということになってございまして、料金回収率は 68.9%と 100%を下回っております。直近 10 年間におきましても、平成 26 年度を除きまして最高で 83.8%、最低で 68.9%となっております。経常収益で経常費用を賄えない状況となっているところでございます。

高野伸生委員 ただいまの供給単価、あるいは輸送原価、料金回収率、他都市の交通機関、類似交通機関等も比較しましても、かなり下回っているということなんですが、この経常収益で経常費用を賄えない、この状況は一体どこに原因があるのか、キロ当たりの、いわゆるコスト、他都市の交通システムと比較して非常に高いということなんです。この高くなってるのはどういうことが原因してるのか、お伺いいたします。

堀川交通局経営管理本部経営管理部経営企画課長 お答え申し上げます。

平成 28 年におきまして、ニュートラムの走行 1 キロ当たりのコストでございますが、896 円になっておりまして、主な内訳ですけれども、人件費 359 円、減価償却費 154 円、支払利息 69 円となっております。神戸新交通株式会社の走行 1 キロメートル当たりのコストでございますが、これは 573 円となっております、主な内訳といたしましては、人件費が 144 円、減価償却費が 166 円、支払利息が 15 円となっております。あと、先ほどの東京のゆりかもめでございますけれども、これも走行 1 キロメートル当たりのコスト 589 円でございますが、内訳は、人件費 133 円、減価償却費 223 円、支払利息 26 円、これが主な内訳となっているところでございます。

走行キロ、1 キロ当たりのコストのうち人件費につきましては、例えば、神戸新交通株式会社では、駅業務が一部外注化されてるというところがございます、この外注の部分が委託費に計上されておりますので、単純に比較はできないのでございますけれども、当局のほうが割高とはなっております。

また、神戸新交通株式会社では、当局と同様に無人運転をいたしておりますほか、駅の無人化も実施しております。そういったことからキロ当たりの職員数が当局より少なくなっておりますが、当局では不測の事態にも即座に対応できますよう運転資格のある駅職員を配置しております、地下鉄と同じ水準のサービスを維持していることですか、また、当局の職員の平均年齢が高いこと。これらが他の新交通システムと比べまして人件費が高い要因になっているものと考えてるところでございます。

高野伸生委員 先ほどの経営状況の比較表を見ますと、例えば、ニュートラムの営業キロより倍近い営業距離のゆりかもめ、あるいは神戸のポートアイランド線。人件費を見ただけでも、ニュートラムの年間人件費が約 18 億円、一方、その倍近い営業しているゆりかもめは 19 億円、ほぼ同じぐらいの人件費で運営しております。神戸の新交通も倍近い距離の営業をしながら 15 億円ということです。やっぱり、結論はこの辺にあるんじゃないかと思うんです。言ってもニュートラムは、このベイエリアに不可欠な交通機関であることから、今後もいろんな役割を果たしていけるような経営をしていく必要があるかと思えます。

いろいろ収支悪化の原因があるようですが、今後、これをどのように改善していくのか、展望を伺いたいと思えます。

岡橋交通局経営管理本部経営管理部長 御指摘いただきましたように、ニュートラムは沿線のまちづくりに合わせて整備されまして、南港エリアの整備・開発に伴って、多くの皆様に御利用いただいております地域に不可欠の公共交通機関でございます。開業後、既に 30 年以上が経過をいたしております、車両や電気設備といった部分の老朽更新等、引き続き施設の大規模な維持・修繕工事も必要となりますことから、今後も地域の公共交通機関の役割を果たしてい

けるように、持続可能な事業として運営していく必要があるというふうに考えてございます。

収支改善方策につきましては、まず、収益については、事業の根幹となる運輸収入につきまして、沿線でのさまざまなイベントなど、お客様に御利用いただける機会をしっかりと捉まえて、増収につなげられるように取り組んでまいります。

また、一方、費用のほうでございますけれども、引き続き定期点検の工程見直しなどに加えて、安全に配慮しつつ人件費の削減策の検討ですとか、新車導入によるメンテナンスコストの削減、業務内容の見直しといったことに加えて、必要な投資についても極力平準化を図るなどコスト管理をしっかりと行い、徹底的なコストの削減に努めてまいりたいと考えております。

さらなる増収の取り組みと徹底した費用の削減により着実な収支改善に努め、地域の皆様の交通機関をしっかりと維持してまいりたいと考えております。

高野伸生委員 徹底した費用の削減というのは従来から言われていることなのですが、収支改善にさらなる努力を続けてもらいたいと思います。

ただ1点、人件費がかかっているということで、人員削減するにしても、安全対策が一番基本でございますから、これをおろそかにしない範囲内での人件費の削減、そういったことに取り組んでもらいたいと思います。