

令和２年度 第１回熊本市交通事業運営審議会議事録(要旨)

1. 日 時:令和２年 10 月 6 日(火) 午後 2 時から(約 60 分)

2. 場 所:熊本市交通局 3階会議室

3. 出席委員:6 名

池上恭子委員(会長)、高江康明委員、橋本淳也委員(副会長)、福田和歌子委員、
福西江玲奈委員、吉村尚子委員(50音順)

4. 事 務 局

古庄交通事業管理者、河本交通局次長、伊藤総務課長、伊藤運行管理課長、
他事務局(2 名)

5. 傍 聴 者 0名 ※報道機関 1 社(熊本日日新聞社)

6. 次 第

I 開会

II 管理者挨拶

III 議事

(1)新型コロナウイルス感染症にかかる交通局の取組について

(2)熊本市交通局経営計画(2021-2028)骨子について

IV 閉会

7. 議事録

事務局より議事(1)及び(2)について説明	
委員	計画骨子では、これまで単年度黒字経営とあるが、コロナの影響で 7 億円の減収とある。この 7 億円はどのように補てんしていくのか。 また、安心・安全を基本理念にも掲げているが、事故件数が多いことに理由があるのか。
事務局	減収分は、今年度事業の凍結や延期により支出の削減を実施したり、国・県への補てん要望を実施しているところである。 また、来年度早々には現状の乗客数に応じたダイヤの改正に取り組む予定である。それでも賄いきれない分については現資金で対応する。 骨子中のグラフでは、そもそも、民間事業者と当局では事故の届け出基準なども違うことも理由にあるが、事故が多いのは確かである。事故の 9 割以上は自動車の右折のための直前進入によるものであり、これまでも様々な対策を講じているが、大きな効果は得られていない。今年の事故件数はコロナで外出自粛もあったせいか、これまでに 10 件程度と少ない。

委員	計画全体としてすごく分かりやすくまとまっていると思う。 運賃体系についても言及されているが、今はサブスクリプション（定額制）の時代。そのようなサービスも必要ではないか。 計画内に「まちをつなぎ交流を促す」「乗ることそのものを楽しむ市電」とあるが、こういったコンセプトは良い。お金をかけずに市電ファンを増やすことと、最近取り組んでいる市電オークションなどの取り組みは効果が高いと思う。市電の特性を生かし、ターゲットを絞ってイベントを行うなど、普段市電を使っていない市民に市電を使ってもらうための取り組みが必要ではないか。
委員	交通局は身を削って頑張っているが、それがうまく市民に伝わっていない。もっとPRして市電のファンを増やしてほしい。 また、市民もただ待っているだけでまちづくりをしてもらえる時代ではなく、自ら参加してまちづくりを行うべきだと思う。 コロナで廃業しそうなレストランを応援するため、足しげく通う常連客のような存在が市電でもあればいいと思う。
委員	具体的で地に足の着いた計画だ。利便性向上策として、急行ダイヤについて、市電は電停間が短く、速達性にやや不足があったので、良い取り組みだと思う。 ラウンドダイヤも利用者にとっては分かりやすい。 また、バスとの連携はこれからの時代、非常に重要だと思う。しっかり取り組んでほしい。 ファンづくりという点からは、交通局はPR不足だと思うので、例えばクラウドファンディングなどを活用して減収補てんに取り組めないのか。 独立採算という考えで計画を策定しているが、交通事業については、必ずしもそうあるべきというわけではなく、上下分離の考え方で、ハードは自治体負担でも良いのではないかと考える。 市電・バスについては熊本市全体で負担するという考えがあってもよい。
委員	ハード面については、かなり老朽化が進んでいる状態。これまでも取り組んでいると思うが、国の補助も最大限活用し取り組む必要がある。 早急な更新を進めても、一方で既存施設の老朽化は進む。そのギャップをどう埋めていくのかが気になるところ。 バスとの連携は是非やってほしい。ただし、「効率のいい運行」という言葉としてはいいが、バスも電車も朝晩は輸送力がひっ迫し、日中は余裕がある。役割分担といっても、片方だけが担うことは難しいので、しっかり連携してほしい。 また、戦略プログラムについて、相互にどのような効果があるのか整理すればもっと濃い計画になると思う。

委員	8年間の計画ということで、かなりドラスチックな夢のある計画。 コロナで市電の役割・可能性も変わってきたところだと思う。 そのような中、市電は公共交通再編の中心的役割を担うと記載があるが、具体的にどのように担っていくのか。
事務局	本市には交通政策課という主管課も存在するが、公営事業者として経営形態のあり方も含めて、バス・電鉄と連携し、基幹交通からコミュニティ交通まで全体をまとめる役割を果たしたい。 民間事業者はどうしても経営面において、自助努力が必要だが、公営事業者は一般会計からの補助などもあることから、様々な利用者ニーズに応えていく責務がある。
委員	まちづくりや環境問題といった、市の様々な計画に市電が登場する。市電の安定経営が前提となっていると思うが、そのような兼ね合いから補助金などを受けることができないのか。
事務局	先ほども申し上げたように、公営企業は民間企業よりも経営面で恵まれている。そのため、全体を俯瞰できる交通局が、まちづくりや環境問題に積極的に関与すべきであると考えている。
委員	利用促進策は様々なものがあると思うが、何から取り組むのか、順序だててやってほしい。例えば市電のバーチャル乗車体験ができるゲームなどを開発し、実際に熊本に来て市電に乗りたくなるような取組があれば面白い。
委員	事故の多さに関しては、自動車のドライバー側の意識にも問題があると思う。意識を醸成するためにも、SNSなどで積極的にアピールしてほしい。
委員	昨年度のサクラマチ開業時の無料の日はかなり反響があった。100周年事業で再度検討できないか。 パークアンドライドの推進とともに、乗り換えにより格安で街中まで移動できるシステムができれば良いと思う。社会変革の推進に取り組んでほしい。

事務局より、試験導入中の女性専用車両に付いて委員の意見を伺う。	
委員	先進的で良い取り組みだと思う。 女性だけでなく、男性にしても、女性に遠慮して乗っている方にとってはありがたいのではないかな。様々なニーズに沿った車両は必要だと思う。

委員	そこまでする必要はないように感じる。都心部の車両と違って、2 両中 1 両というのは、乗りたくても乗れないという弊害があるのではないか。 時代の流れは「男女」の尊重というより「個」の尊重だと思う。
事務局	女性専用車両はラッシュ時のみの取組であり、割合としては 10 本に 1 本程度としている。 交通局としては、女性専用車両に乗りたいという方が、その車両を待つという、選択肢の一つになってほしいという思いがある。 今後、利用者アンケートを経て導入について検討したい。
会長	本日は貴重なご意見を多くいただき、感謝申し上げます。 今回の意見を参考に、事務局は素案作成に取り組んでほしい。