

## 令和3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3年10月7日(木) 午後2時30分から(約90分)
2. 場所:熊本市交通局 3階会議室
3. 出席委員:6名  
赤田沙弥佳委員、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、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、松尾運行管理課長、他事務局職員
5. 傍聴者 0名 ※報道機関3社(熊本日日新聞社、TKU、KKT)
6. 次第
  - I 開会
  - II 委員紹介
  - III 委嘱状交付
  - IV 管理者挨拶
  - V 会長・副会長選任
  - VI 議事
    - (1) 令和2年度決算の状況について
    - (2) 経営計画の進捗状況について
    - (3) 交通局の経営形態のあり方検討について
  - VII 閉会
7. 議事録

事務局より議事(1)について説明	
委員	嘱託職員制度から会計年度職員制度移行に伴う人件費の増加とあるが、どういったことか。
事務局	令和2年度からの制度改正により、期末手当の支給など、処遇が改善されたことに伴い人件費が増加した。
事務局より議事(2)について説明	
委員	電停のバリアフリー化について、今年度は辛島町電停の改修工事などに取り組まれているが、低床電車の購入は近年行われていない。今後、バリアフリー化について、収入が減少している中、どのように計画しているか。

事務局	<p>電停改良については、今年度、通町筋、辛島町、動植物園入口電停の改良工事完了で 35 電停のうち、14 電停がバリアフリー新法対応となる見込み。今後も交通政策課と協議しながら確実に進める。</p> <p>低床電車の導入については、平成 26 年 COCORO 導入以来なく、現在、低床電車は 16/54 車両に留まっている。車両の老朽化も進み厳しい状況の中、100 周年に向け、新しい低床電車の購入を現在検討中である。なお、新たに購入する車両については、輸送力強化のため、3 両編成車の導入を考えている。</p>
委員	<p>経営計画の投資計画においても車両の更新が予定されている。着実に進めてほしい。</p>
委員	<p>バス事業者との共同経営の推進ということで、バスとの新サービスの実施とあるが、現時点での検討状況は。</p>
事務局	<p>今年度は電車通り最適化ということで、共同経営計画第 2 版の策定を進めている。新水前寺駅前電停の混雑率低減などの施策を検討しており、サービスとしては、電車バスの共通定期など導入を検討していきたいと考えている。</p>
事務局より議事(3)について説明	
委員	<p>比較対象となっている事業者それぞれの経営形態は？</p>
事務局	<p>公営の軌道事業者と比較している。なお、札幌市は令和 2 年度より公社による上下分離方式となっているが、比較している数字は令和元年度までのものであり、すべて直営による公営企業の実績である。</p>
委員	<p>人材の確保について、課題となっている長期安定的な運転士の育成を今後どのように進めていくのか。</p> <p>また、市電の急行運行を導入し、バスと共同して公共交通の最適化を検討していきたいと昨年伺ったが、進捗状況はどうなっているか。</p>
事務局	<p>業務職の職員採用をしないという本市の方針があるため、運転士を正職員として採用していくということは、市の方針と整合性が取れない。しかし、運転士について、免許取得・養成に年単位で時間がかかり、会計年度の採用と整合が取れないという実情があり、運転士全員が非正規(再任用含む)という現状は、問題であると捉えている。</p> <p>一方で、公営企業のままであったほうが、災害時などの際は、優位性があるとする。運転士の採用・育成という点も含め、様々な課題解決に最適な経営</p>

	<p>形態をこれから比較検討していく。</p> <p>市電の急行運転については、将来的には導入したいと考えている。しかし、コロナ禍でも、朝ラッシュ時の利用者は多く、東洋経済の混雑率調査でも熊本市電は昨年より上位にランクインしてしまった。朝ラッシュ時の対応は早急にすべきと考えており、まずは新水前寺駅前電停付近のボリュームゾーンを限られた人員と車両でカバーするため、辛島町電停～神水電停間で折り返し運行の実施を検討している。短期的には折り返し区間でダイヤを増やし、輸送力を増強し課題解決し、長期的には急行運行を検討していきたい。</p>
委員	<p>経営形態検討には収入安定性と公益性の両立が課題であると思う。</p> <p>その中で運賃改定は平成 28 年から行っていないが、個人的には改定していいと思う。改定とセットで子育てママ割りや学割など新しい割引制度を導入すると面白いだろう。</p> <p>また、増収策として、例えば公共施設は駐車場がないところが多いため、市電を使っていきましょうというキャンペーンで連携していくとどうか。また、市電車両のネーミングライツを導入し、企業に PR できないか。コロナ禍で増えた自宅時間を逆手に取り、車窓の風景を YouTube などにアップしていくのもファン獲得の手。</p> <p>市電は特に人にやさしい乗り物というイメージがあるので、子どもや高齢者にもゆっくり乗ってもらえる、温かい乗り物というところをアピールすべき。人にも環境にも優しいというところで、SDGsとの親和性も高い。</p> <p>運行効率性については、昼の運行本数など減便することも必要では。</p>
委員	<p>走行キロ当たり運輸収入で各都市比較しても、運賃をもう少し上げる余地はあると思う。</p>
事務局	<p>コロナ禍以前でも、補助金なしでは営業収支率100%未満という状況であった。これから適正な運賃水準についても検討していきたい。</p> <p>運賃を考えるうえで、利用者が支払う運賃は、車両や運行の維持管理費とし、車両や軌道・電停施設更新は、将来世代が市電を使用するための公共財への投資として、税金で賄う、そういう考え方があっていいと思う。</p> <p>できるだけ低価に抑えつつ、運行を維持できる運賃を検討していきたい。</p>
委員	<p>先日も TV で市電を利用した企画があったが、バラエティ的に楽しく市電に乗っているの見て、とても面白いと思った。若者も自動車免許を持ってしまえば利用機会が減ってしまうが、単なる移動手段としてだけでなく、市電自体に興味を持てれば、もっと乗りたくなると思う。</p> <p>アミュープラザやサクラマチなど、沿線に魅力的な商業施設が増え、コロナが落ち着けば市電を利用する機会は増えると思う。この機会に、運賃改定を行っ</p>

	<p>てもいいのではないかと思う。現状から多少運賃を上げてても利用は控えないと思うので、収益安定のためにも、運賃改定は前向きに考えてほしい。</p> <p>また、市電に乗っていても、運転士の顔があまり見えないと感じる。人材獲得のため、運転士の仕事内容ややりがいなどをもっとアピールすれば、学生の就活のなかでも、市電関係が就職先に上がると思う。</p>
委員	<p>各都市の収入を比較すると、観光客が多い都市では路面電車も営業収益が高いという仮説が立つ。生活利用では様々な施策をすでに考えているので、さらなる収益向上には観光客の誘致が必要だと思う。ただ、コロナ禍で市電にこれだけダメージがあるということは、県市全体で見るととても大きな影響があるということ。観光客の獲得は重点的に取り組むべきと思う。以前は札幌市も熊本と同じようなイメージの都市と感じていたが、現在は観光都市として成功している。そうなると交通事業はじめ様々な分野にプラスとなる。熊本も頑張ってもらいたい。</p>
事務局	<p>バスと市電だと市電のほうがコロナ禍における利用者減少率は高い。やはり観光客の占める割合高いと思われる。我々としても観光との連携は大きなファクターと思っており、今後、どのような経営形態であれば、観光分野との連携が効果的かということも重要視したい。</p>
委員	<p>組織の安定性ということで、運転士の確保を課題として挙げているが、鹿児島市交通局と運転士の平均年齢を比較するとかなり差がある。熊本市交通局に若い人が集まらないという状況はなぜか。</p> <p>不規則な勤務体系で体力も必要であるし、将来性のために若い人材は必要だと思う。</p> <p>また、昼間のダイヤを削減しても必要人員は変わらないため、正規職員のみでの採用にこだわらず、退職後の方を、朝ラッシュ時だけ雇用するなどの、新たな雇用形態も検討してみてもどうか。</p> <p>車両の問題については、おれんじ鉄道だと車両オーナー制があり、熊本市では緑のサポーター事業などある。熊本市交通局も、例えば古い車両の応援団を集められるような制度があってもいいのでは。</p> <p>投資に関しては、新型車両の購入や電停改良といった直接的なところだけでなく、駐輪場や電停までのアクセスについても投資していくとさらなる需要を掘り起こせるのではないかと。</p> <p>物理的な距離は縮められないので、時間的な距離を縮める設備投資ができれば、利用促進につながると思う。</p>
事務局	<p>鹿児島交通局は運転士の正規雇用を行っているため新卒採用が多く、平均年齢が低いものと推測される。一方、当局は非正規が中心のため、どうしても採用年齢が高くなる傾向がある。なお、熊本市はH15年以来運転士を採用</p>

	<p>していない。</p> <p>これから経営形態を検討していく中で、持続可能な雇用形態を可能にしていく視点も重要である。</p>
委員	<p>利用促進策について、例えばビアガー電を通常運行するなど、観光的なイベント電車を定例化すれば、増収につながるのではないか。ビアガー電は自身も予約が取れないほど盛況だった記憶がある。お座敷電車やキッチン電車などアイデアはいろいろあると思う。</p>
事務局	<p>感染状況が落ち着けば、例えばワイン電車やカクテル電車なり、なにかできないかを担当部署で検討している。</p>
委員	<p>経営形態の見直しについて、具体的に判断するにはもっと多角的なデータが必要。固定費・流動費も条件によって変わってくる。方針決定には様々な材料が必要だろう。今後の流れはどうしていくのか？</p>
事務局	<p>委託業者からの最終報告で、それぞれの観点から評価されたものを比較検討し、庁内協議、議会の承認を踏まえ、方針を決定したい。決定に際しては、議会の前に審議会を実施し、ご意見を伺いながら進めていきたい。</p> <p>また、分析内容について、今回はまず課題を洗い出し、その課題解決に最も適した経営形態を比較検討し選択したいと考えており、例えば人件費についても、雇用形態や給与表次第で変わるので、固定費・流動費といったものは経営形態を決定し、制度設計を行った次の段階で算定するものと認識している。</p> <p>なお、評価は現状の公営、公社または民間による上下分離方式、民間移譲の中で検討したい。今回の分析には、民間事業者へのヒアリングも調査項目に入っている。</p>
委員	<p>スケジュールにある利用者アンケートはどのような内容か。経営形態や市電運賃に関するような項目もあるのか。</p>
事務局	<p>今回のアンケートは、新型車両の導入に関するアンケートと例年実施している満足度や利用実態の調査であり、直接、経営形態のあり方についてアンケートするものではないが、分析の中で市電に求められているものを把握する。</p> <p>また、運賃については、まず内部で経営面での適切な運賃水準を整理してから、利用者のご意見を伺いたいと考えている。</p>
閉会	<p>それぞれの見地から様々な意見をいただいた。経営形態のあり方については、委託業者からの最終報告をもって、引き続き議論していきたい。</p>