

令和3年度 第2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11月24日(水) 午後3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:5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(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、
前田総務課副課長、他事務局職員
5. 傍聴者0名
※報道機関6社(熊本日日新聞社、読売新聞社、朝日新聞社 TKU、KKT、NHK)
6. 次 第
 - I 開会
 - II 管理者挨拶
 - III 議事
 - (1) 交通局の取組について(報告)
 - (2) 交通局の経営形態の見直し方針について
 - IV 閉会
7. 議事録

事務局より議事(1)について説明	
委員	今年度のアンケート回答数が昨年度に比べて多い要因は。
事務局	今年度はアンケートの項目数も多かったこともあり、抽選で一日乗車券のプレゼントや、くまもと健康アプリと連携し、回答者へのポイント付与を行ったことが、多くの回答につながったものと考えている。
委員	折り返し運行やモバイル定期などの取り組みは、感染症への対策にもなり、評価できる。アンケート結果について、電停への満足度が低く、改善要望も多い。物理的な問題はあると思うが、具体的にどのような不満があるのか、また、今後の対応は。
事務局	アンケートについては途中経過であることから、終了後、詳細な分析を実施したい。また、電停改良計画については、今年度、通町筋(上通側)、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。

委員	市電アンケートやモバイル定期券など、スマホ上で完結しているところを評価したい。自身も公共交通機関よく利用するが、スマホのみで決済や手続きをできることは便利だと感じる。
事務局より議事(2)について説明	
委員	<p>説明を聞いて、委託業者による最終評価においても、上下分離(上が市出資法人)が最適という方向で話が進んでいくものと感じた。</p> <p>私は交通局の経営形態について、この方向性でいいと思うが、説明中にある、公営企業法の制約から外れることでの収益拡大とは。</p> <p>前回も申し上げた、例えばワイン電車などにしても、民間企業との連携が容易になるということか。</p>
事務局	現状では、交通事業に付随する事業以外はできないことになっている。電車を利用するということで、例えば広告事業やワイン電車といった企画電車は可能である。それが、公営企業法の制約から外れることで、電車をまったく違った方向に活用ができ、民間企業と連携した収益事業などが容易となると想定している。
委員	<p>現行体制での収支見通しにおいて、想定される対応策として運賃値上げとあるが、運賃収入増となれば、市電のサービス向上、運転士のモチベーションアップなどにつながり、市電に関わるみんなが幸せになれる。運賃値上げは必要な取り組み。</p> <p>市電の経営方針については、上下分離を導入している他の自治体の例も複数あり、今後の公共交通機関を維持していくために必要な取り組みであると受け取った。</p>
委員	<p>感染状況も落ち着き、アミュプラザへ足を運んだが、熊本駅周辺が賑わい、そこから市電でみんなが帰る光景を見ると、とてもいいなと感じた。</p> <p>市民とともに、市電がまた100年先も存続していくためには、公益性という視点が非常に重要。引き受け手の問題もあるだろうが、運賃収入や広告収入だけで果たして市電を維持していくということが正しいのか疑問である。</p> <p>持続可能な運営のためには、上下分離が一番いいのではないかと思う。</p>
委員	<p>公共交通は、誰が何を負担するのかという点が重要。上下分離は利用者が維持費を、自治体が設備費を負担するということが明確で、そういった点では理想。ただし、運賃収入だけでなく、補助金や支援金なども含めた長期的な収支の見通しが必要。運賃値上げも含め、負担していくべき人が負担するという視点の下、施設使用料などを検討していく必要がある。</p> <p>また、人材関係であるが、下の部分を担う職員の問題は残る。上物事業者を活用してということだと思うが、その人件費は利用者が負担するのか、自治</p>

	体が負担するのか、今後、きちんと整合を図るべき。
委員	上下分離の想定では、市の出資法人ということで比較しているが、民間からの出資、例えば第3セクターなどは想定しないのか。
事務局	民間事業者へのアンケート結果において、市と一緒に参画したいという回答がなかったため、ここでは想定していないが、より効率的な運営が、民間が入ることで可能ということならば、当然検討する。市の100%出資法人だけが選択肢とは考えていない。
委員	私としては、公益性や事業の円滑な引継ぎなど考えると、上下分離が適切なのかなと思う。 上下分離だと職員の正規化が可能となるわけだが、運賃や雇用の条件などは上下どちらが決めるようになるのか。また、給与体系は市職員の基準に準ずるのか。
事務局	運賃や人件費は、上物事業者が運賃収入で賄っていけるように算定するものと想定している。また、給与水準については、民間企業の基準も参考に、収支とのバランスを図りながら検討していく。
委員	上下分離後は、市が施設の保有整備に集中できると考えるが、そうになると電停などの整備も進むのか。
事務局	現在は交通局の収支バランスの中で建設改良事業を行っているが、熊本市が軌条更換や電停改良を担うことで、大きく進む可能性はある。ただし、整備については市の政策との兼ね合いもある。
委員	経営効率性の比較において、現行より上下分離の場合のほうが、効率化が高いと評価されているが、具体的にはどのようなことか。
事務局	現在は職員が下の事業も担当しているが、その職員は一般職の職員。上下分離後は、その職員を上物事業者の職員に置き換えることで、人件費の圧縮が可能。
委員	上下分離の上物事業者は市の出資法人を想定しているということだが、今後も関係法令の整備や同様の事例拡大で、全国の民間企業の参画も進む可能性がある。今後、一緒にやりたいという民間企業が出てくる可能性もあるのでは。
事務局	可能性としては考えられるため、参入を現時点で否定するものではない。ただし、現時点では民間企業へのアンケート調査により、手を挙げる企業がなかったため、市出資法人の方向で検討したもの。
委員	今回示された資料では、それぞれのメリット・デメリットといった定型的な観点から比較しており、もっともだと思う。ただ、上下分離後はバリアフリー化を含

	<p>めハード面の整備を行政が担うことになるといっても、これまでも一般会計補助がなされている訳で、上下分離後も大きく見ると財布は一緒だと思う。上下分離によって、市の負担を軽減できることも示すことができれば、もっと説得力が増すと思う。</p>
事務局	<p>今後、さらに具体的に制度設計をしたうえで、市民の皆様にお示しする必要がある。どのように上下の役割分担や施設使用料を定めていくかが次のステップである。その際はまた審議会でもご意見を伺いたいと考えている。</p>
委員	<p>やはり運転士の非正規率が100%ということが重大な問題だが、財政的な問題も示していくと、説得力が増す。また、他都市の事例を知ることができれば、そこの利点や問題点などがわかると、さらに説得力が増すだろう。</p>
事務局	<p>鉄道事業では上下分離の事例は多いが、軌道事業では事例が少ない。地下鉄を保有しているなどの相違点もあるが、札幌市交通局が近い事例と考えており、今後の参考にしたい。</p>
委員	<p>非正規雇用の問題はいつ頃から始まったのか。 一般的に、正規職員を別会社に異動させる場合は、雇用条件などのハードルが高い。そういった意味では、非正規職員の多い現状は、都合がよいとも見える。以前から上下分離の構想があったのか。</p>
事務局	<p>運転士の正規職員はH15年以降、採用していない。以前からそのような構想があったわけではないが、当時は抱えていたバス事業の赤字も大きく、交通局職員の正規採用を凍結、その後、市としても運転士を含む業務職の採用を停止したという流れの中で、非正規率が上昇した。</p>
会長	<p>それぞれの見地から様々な意見をいただいた。本日の意見も参考に、経営形態の見直し方針については、引き続き検討をお願いしたい。</p>