

令和 3 年度 第 3 回熊本市交通事業運営審議会議事録(要旨)

1. 日 時:令和 4 年 2 月 18 日(金) 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:5 名
赤田沙弥佳委員、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、
前田総務課副課長、他事務局職員
5. 傍 聴 者 2 名
※報道機関 3 社(熊本日日新聞社、熊本朝日放送、熊本放送)
6. 次 第
 - I 開会
 - II 管理者挨拶
 - III 議事
 - (1)報告事項
 - (2)交通局の経営形態のあり方検討の進め方について
 - IV 閉会
7. 議事録

事務局より議事(1)について説明	
委員	来年度の取り組みとして、新たなキャッシュレス決済の社会実験とあるが、どのくらいの期間で実施するのか。
事務局	数カ月間の実施を検討しているが、現在関係機関と打ち合わせ中である。今後詳細を決めていく。
委員	アンケートの回答者は昨年 の 2 倍以上で、市電事業への市民の関心の高さが伺える。要望事項の中で、今後導入してほしい新たな運賃支払い方法や、新たな運賃体系を求める声はなかったか。
事務局	要望項目で、スマートフォンで決済可能な乗車券等の導入を希望される意見は多かった。一方、運賃体系については、現状の 170 円均一運賃への満足度も高く、変更を求める意見は多くなかったと認識している。

事務局より議事(2)について説明	
委員	上下分離による経営形態が最適であると考える。示された長期収支の見通しだと、上下分離する場合は 26 年間で 25 億円の人件費削減とあるが、上下分離による効果は、職員の入れ替えによるものと、運行収入以外の雑収入の増によるものが主と考えてよろしいか。 また、R9 年だけ営業利益が出ているが、これはどのような理由か。 それから、アンケートでは利用者から様々な案が出ているが、公営企業でなくなることで、よりタイアップ企画などが容易となればいいと思った。
事務局	上下分離の効果の要因についてはお見込みのとおりである。 営業利益については、基本的に施設利用料と他会計補助を調整し、上物事業者の営業収支が 0 となるよう長期収支を組み立てているが、退職手当等により資金不足となることを避けるため、令和 9 年度末の段階で施設利用料を調整し、利益を生じさせている。
委員	経営形態については上下分離の方向で進めて良いと思う。民間との提携などが容易となるのはメリットだ。
委員	経営形態を比較すると、それぞれにメリット・デメリットがあるが、上下分離で進めていくことに異論はない。
委員	アンケート結果の中で、車両のユニバーサルデザインに関しては、手すりやつり皮の改善要望が多い。これは車体改修などに比べると比較的取り組みやすいものと思うが、例えば手すりやつり皮の長さをバラバラにして、誰もが使いやすいように導入するといったのではないか。また、そのような他都市の事例はあるのか。 それから、経営計画にも記載のある、バスとの連携での市電の急行の検討状況はいかがか。
事務局	つり皮や手すりの他都市事例については把握していないため、調査の上、改善に向けて検討していきたい。 急行について、目的は朝ラッシュの緩和であり、バスと連携した急行運転も検討したが、当面の解決策として今回は折り返し運行を導入することとした。バスとの連携では料金体系などで壁があるが、今後もバス事業者と議論していきたい。 なお、バスとの連携という点では、来年度導入予定のデジタルサイネージで、市電だけの運行情報だけでなく、九品寺交差点などの乗換拠点となる電停でのバスの案内などにも取り組んでいきたいと考えている。

委員	長期収支推計の中で、人件費の総額が 30 年間でほとんど変わらないが、給与水準が変わらないということなのか。処遇改善が図られないというのはいかがか。また、運賃に関しては、170 円のまま据置で推計しているのか。アンケートでも運賃の満足度は高く、安いということも評価いただいた結果だとは思いますが、運営的には大丈夫なのか。もう少しドライに考えていいのでは。
事務局	長期収支推計の、「現行体制」の人件費が変わらない要因は、そもそも新規の正規運行職員の採用ができない中で、現状の職員が運行するものと仮定し人件費を横ばいにしているため。「上下分離後」の人件費については、運行職員を正規化することから、昇給や各種手当など処遇は改善するが、市職員がプロパー職員へ入れ替わることなどにより、人件費は抑制される。 運賃については、収支上、170 円のみであるためと資金不足が発生するため、令和 6 年度に 200 円に改定すると仮定して推計を行った。
委員	本日欠席の委員からは「札幌市交通事業振興公社の例を参考にする点も多いかと思うが、既存の組織で歴史もあり、参考にはならない点もあり、熊本市独自の検討課題も多いと思う。制度設計においては、組織形態や財政面が中心以外でも、利用者（市民）にとって、どのような影響があるかという視点も必要。」という意見をいただいている。
事務局	札幌市の事例についてはそのとおりである。ご指摘踏まえ、上物事業者を新規に立ち上げる際は、本市の公社等や民間の市電を参考に制度設計したい。また、利用者視点としては、一般会計の繰り入れの削減など、市民にとって効率的かつ永続的に運営していけるように市電の将来像を示していきたい。また、公営企業として取り組みにくかった利用者サービスなども検討していきたいと考えている。
委員	市電の上下分離には市民の理解も必要。必要な情報を市民に提供していく視点は大事だ。 公共交通機関としての安心性は交通局が担っていた大きい部分。それを民間に委ねてどう担保するか、しっかり制度設計したうえでお示し願いたい。
副会長	来年度の審議会の進め方や、いままでの交通局と違う経営体系になることで期待されることなど、なにか意見がある委員は。
委員	アンケートの詳細分析を見て、改めてファン作りは大事だと思った。子どもは基本的に乗り物が大好きであり、その時に市電を好きになってもらえれば、大人になってもファンでいてくれる。そのように市電に関わる人を増やしていくことが重要だ。 また、市電の利用目的で「食事」が多いなと思ったが。食事先はどこか、ヒアリングなど必要では。中心市街地や健軍商店街などとの協働施策が必要。 コロナ収束後は外国人観光客も戻ってくる。市電もしっかりと観光施設と連

	携していくことが必要。 熊本市はアート事業にも取り組んでいる 市電も一緒に連携できるのでは。それからプレミアム付き商品券とのタイアップなどで市電を使ってもらうことも。「関わる方」が増えればファン増、利用者増につながる。
事務局	アーティストとの連携という点では、今年度は「市電ミュージアム」の運行など取り組みを始めている。商店街とのタイアップについても、来年度は 1 日乗車券を利用した取り組みを検討しているところ。 公営企業でなくなると、より民間企業と直接のコラボなどに取り組みやすくなると思う。市電運転体験なども、コロナ収束後は再開したい。
委員	来年度実施予定のクラウドファンディングの返礼品はどのようなものを考えているのか。ビアガー 電も返礼品として復活させてもいいのでは。大変好評な企画であったと記憶している
事務局	詳細は検討中であるが、交通局のグッズや体験型の貸切イベントなどの案もある。熊本市交通局にしかできない返礼品を考えていきたい。 他事業者の事例でも結構な額が集まっている。いろいろと面白い返礼品を考えていきたいので、皆様からもアイデアをいただけると幸い。
委員	来年度の検討の内容になるだろうが、本日示された長期収支も、詳細設計で変わっていくのではないかな。今後さらに検討を重ね、一番いい方法をさぐっていくということか。 また、運行部門に関しては、事業者ごとに労働条件や勤務体系も多様。雇用形態も変わるということで、民間軌道やバス事業者の勤務形態等も参考にし、これを機にこれまでの慣習を見直し、最適化するチャンスと捉えてほしい。運転士の働き方も多様化してよい。多様な勤務シフトやダイヤ運用といった持続可能な視点も必要だろう。
事務局	定年延長や働き方改革など、様々な視点でご意見いただきたい。 なお、来年度も制度設計ごとにご意見をいただきたいので、審議会の開催も複数回を想定している。
副会長	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、事務局には、引き続き詳細な検討をお願いしたい。