

令和4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4年11月22日(火) 午前10時から
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、伊藤交通局次長、吉岡総務課長、松尾運行管理課長、他事務局職員
5. 傍 聴 者 0 名
※報道機関 4 社(熊本県民テレビ、熊本朝日放送、熊本日新聞社、読売新聞)
6. 次 第
 - I 開会
 - II 管理者挨拶
 - III 議事
 - (1) 令和3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) 市電運賃の見直しについて
 - (4) 交通局の経営形態のあり方検討について
 - IV 閉会
7. 議事録

事務局より議事(1)(2)について説明	
事務局より議事(3)について説明	
委員	利便性向上策として24時間乗車券を導入されるとのことだが、1日乗車券と併用か?
事務局	新たに加える。夕方から来られた方は次の日の夕方まで使えるということで、より選択肢の幅を広げたいと考えている。
委員	今回の資料を見て、運賃が初めて内税と知った。増税当時、値上げが出来ず、市電が実質値下げをしていたとは知らなかった。アンケートでも、200 円が心理的な上限と思うが、税を除くと181 円になる。

事務局	増税後1年間は国のガイドラインに基づき180円にできなかった。1年後もコロナにより状況が激変し、改定できなかった。それがこれまでの経緯。 増税により値上げできなかった分は、交通局の収支に影響がある。
委員	アンケートで、利用頻度が少ない人たちは、どうすれば市電を使う頻度が上がるのかを考えなければいけない。 200円を許容できる方が77%いる。財政的に厳しい中、今後の運賃をどのようにお考えか。 利便性向上策のところで、外国人客が戻ってくることを予想すると、この方たちにも使いやすいものについてどのようにお考えか。
事務局	市電沿いには、熊本城や中心市街地があり、高校大学もある。通勤通学でご利用の方は固定客として一定数いらっしゃる。これ以上に増やすには、中心市街地でのイベントや観光との連携が大事。空港アクセス鉄道の話もあっており、豊肥線(JR)の重要度はさらに増すものと思われる。新水前寺と熊本、上熊本でJRと結節しているので、連携を強化して利用者を増やしていきたい。実際、今は通町筋よりも熊本駅の利用者が多くなっている。 値上げについては、本格改定について今後議論が必要。利用者負担でどこまでみるのか。今は利用者負担に加えて、一般会計からの補助が入っている。電停等の基盤整備については、将来にわたり利用する社会基盤を整備するという意味では、税金負担もありえるかと思うが、どこまでが利用者負担でどこからが税負担か、議論を進めていかなければならない。 外国人の利用については、今年クレジットカードによるタッチ決済を国内初導入している。ICカードは便利だが、新たに購入するというハードルもあるので、多くの外国人が既にお持ちのクレジットを活用した手法を進めていく。さらにMaaS等で、事前に決済を済ませておくという仕組み作りも関係部局等と考えている。
委員	電停のバリアフリー化等経費がかかる中で、運賃改定による増収は6,500万円程度である。経営する側としては果たしてこれでよいのかと思う。ただ、市民としては値上げをしてほしくないという思いがあろうと思う。 アンケートの中で均一制が望ましいとあるが、決済手段が多様化する中で、対距離制は検討しないのか。

事務局	当局としては、均一制の良さを十分に活かせていないと感じている。ICカードも現状乗り降りですべてタッチしていただいているが、今実証実験しているタッチ決済はワンタッチとなっている。 ICカードも乗る時に支払えば、ワンタッチは可能。均一制だからできるサービスを充実させていきたいと考えている。 例えば、今は後ろの入り口から乗って前の出口で後払いのため、前が混雑しているが、前乗り先払いであれば、後ろにも詰められ降りやすくなると考えている。 均一制の良さを引き出せばサービス向上と効率化につながると考えており、それを活かしていきたい。
事務局より議事(4)について説明	
委員	下物の統合する組織として、上下水道局と都市建設局とあるが、私のイメージとしては、都市建設局と一体になり、都市政策と強く連携した市電の運営を進めていただきたいと思う。
委員	ニュースで交通局が廃止と聞いて衝撃的だった。難しい内容だが、簡単な言葉で説明し、市民に理解してもらうことが重要と思う。私もイメージとしては都市建設局と一体的になることがよいと思う。
委員	会計組織の組み合わせや交通局がありながら都市建設局と一体化ということ等難しく感じている。先日新聞で上下分離に関する報道があったが、私の家族からも上下分離ってなに?と聞かれた。難しい話なので分かりやすく、時間をかけて一般の方に伝わるように考えていただきたい。
委員	上物会社は運営、下物はバリアフリー工事等の施策に関する部分を担うと理解した上で、人員配置として下物は12人想定となっているが、足りるのか。 今までやってきたバリアフリー事業や電停改良がきちっと今までどおり、むしろ今まで以上に市民の生活により密着してなされるように願っているため、それが12名で足りるのであればいいと思う。 どの部署と一体となった方がやりやすいというようなことは、事務局が実際の業務をされており、一番メリットのあるところとされるとよいと思う。
事務局	これまでも電停改良等の工事は都市建設局と役割分担しながら実際12人で実施しており、その面でも都市建設局と一体化するとさらに円滑に進むと考えている。

委員	上物の法人経営が運賃収入で賄えなくなり、赤字になったりした場合に熊本市からの補助等はどうなるのか。
事務局	上物に赤字がでた場合、市が出資している法人なので、経営に対する市の責任は市が持つものと考えている。持続安定的な経営というところでは、人材の確保と技術の継承が課題。その課題をクリアしやすく、熊本市の公共事業ということは崩さずに制度設計を進めている。
その他	
委員	ビアガー電に早速予約を入れた。再開してほしいと願っていたので、自分が先に利用して利用した結果を伝えていきたいと考えている。以前と違い、持ち込みが禁止になって値段が上がっていた。なぜ持ち込み不可になったのか。
事務局	過去に持ち込みによって泥酔される方がおり、運転士に絡むという状況もあったため局内で検討し不可とした。また、新しいビアガー電は時間も1時間半程度で、通町筋停まりにしており、市電で完結ではなく、街に繰り出してもらおうという意図があったため、持ち込みでなく、こちらで用意することとし、その飲食物を用意する分値上げとした。
委員	ビアガー電と聞くとその場所で満喫するものというイメージがあるが、今の説明を聞くと少し違う印象を受けた。また、飲酒しない方も増え、ノンアルコール飲料等で夜の時間を楽しむという人もいるため、名称を考えられてはどうか。 新聞等で市電の話題を目にする度にそれに関われていることにうれしく感じている。反対に事故の記事もあり心配に思うこともある。そういった点が今後経営形態を変えていくことで改善できればよいと思う。