

令和4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5年3月28日(火) 午前9時30分から
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 2社(熊本放送、熊本日日新聞社)
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	アンケートのことについて、観光客の方には市電はすごく使いやすいものと思う。外国の方も今後増えてくる中で、観光の方又は障害のある方に絞ってアンケートしてみてもいいのではないか。それらの方が、どういうところを良く思っ て、どういうところに改善を求めているのかより際立ってわかると思う。
事務局	コンベンション等の観光行政と連携して考えてみたいと思う。
委員	電停改良には大きな金額がかかると思うが、辛島町の電停を見ても、屋根の付いている電停は使いやすいなと感じている。屋根の付いている電停の割合はどれくらいか。

事務局	35電停の内14電停でバリアフリー化工事が済んでいる。未完の電停は優先順位を考えながら改良を進めていくが、改良には多額の費用もかかることから、年間1か所ずつの工事を考えている。これでは、全て改良するまでには時間がかかるため、整備まで10年以上かかるような電停については、R5年度から2か年くらいで屋根だけ付けることができないか考えている。
委員	顔認証について、これは市電単体での実証実験か。それとも熊本市全体でそのような動きがあり、市電もそれに加わるようなものなのか。
事務局	単体とは考えている。ただ、ベンダー側としても他のところでも使えないか模索中でもある。協力しながら開発を進めている。 国内でも事例はあるが、駅に設置しており、動く電車の中で可能かどうかは初めての実験となる。
委員	とてもインパクトのあることだったため、成功すればよいなと思っている。
委員	タッチ決済について、これまでも利用しようとしたが、車内で利用できるかどうかかわからずに使えず、今日初めて利用した。これから全車に導入されれば、そのような心配はなくなると思う。また、Suica等を持たない外国人観光客の方も便利になるものと思う。そうすると、英語の表示等による案内がより必要になると思う。
委員	今日利用した女性優先車両について、2両編成の後方の車両が女性優先車両であったが、前の車両が混んでいたため後方の女性優先車両に男性が2人乗っておられた。別の乗客が車掌に対して、女性優先車両なのに男性を乗せていいのか確認していた。車掌は、専用ではなく優先である説明をしていたが、前が混んでいる中で、男性2人をかわいそうに感じた。女性優先車両は、女性の権利ではなく、男性の協力あってこそできることなので、男性へのフォローとかはできないものだろうか。
事務局	優先車両を運行している朝の時間帯の乗客の男女比は1:1であり、一般的に、車内ではドア付近に乗客が留まり、奥に詰めてくれないという現状があったため、導入については混雑対策とも考えていた。 また、当時1か月ほどの実験を行った上でアンケートを実施した結果、8割方が賛成であったため、本格実施した。導入する時点では反論もあったが、1年以上経過して、利用者からの苦情はあまりない。今後も、引き続き乗客の皆様の意見を聞きながらやっていきたい。

委員	自分の周りでもQRコード決済を使う方が多いので、導入を期待している。顔認証も面白く、周りからの反応も良かった。 アンケートについて、延伸を要望する回答が多かったようだ。ニュースでTSMCができたり、空港もリニューアルされ、台湾便も運行すると聞いたので、東区や北区の方にも延伸できれば乗客も多くなるのではないかな。
事務局	延伸については、市の都市建設局の方で担っているものであるが、コロナの影響が一段落したので、来年度の早い段階で議論が再開される予定。市民病院への延伸は、基本設計まで終わっていたが、コロナで中断している間にTSMCの話やコロナが公共交通機関に与える影響というものが出てきているので、そこを検証した上で、議論が再開されると聞いている。 今の交通局単独で延伸する体力はないが、延伸されたところの運行については、責任をもってやりたいと思っている。まだ、いつ実現するかはまだはっきり言えないところであるが、今後議論は進んでいくであろう。
事務局より議事(2)について説明	
委員	市職員から上物法人の職員に移行することで、一人当たりの人件費は増加して、総人件費は減少する。これにより人件費の面で改善し、市全体の財政負担が減るという理解でよいかな。
事務局	今の職員は、会計年度任用職員であり、正規職員の様に役職に応じた給料表というものはない。単年度雇用なので、年収 350 万円程度の給料水準となっている。 その水準を今の人件費総枠の中で、正職員化により改善していきたい。
事務局	今回上下分離の話が出てきているのも、持続可能性という点である。運行を継続していくためにはヒトとモノへの投資が重要である。特に運輸業は属人的な要素が強いため、ヒトへの投資が必要である。 今公共交通全体で言えることは、ヒトやモノへの投資は経営が悪化したことで出来ずに、運転士不足が生じ、路線が減ってサービスが低下するので、乗客が減るという負のスパイラルに陥っている。 市電の場合は、中心地を通っているので運行だけであれば十分投資ができる。車両の更新等計画的に投資して持続可能な運行が可能となる。 しかし、ヒトへの投資は熊本市の制度上できない。このため上下分離をして、市が出資する法人をつくりそこで雇用する。これで、ヒトへの投資ができていると考えている。経営改善のために提案しているわけではない。

委員	運転士等の採用はどのように行うのか。
事務局	上物法人の正規職員として採用する。 そもそも免許取得には路面電車の会社に採用された上で、8~9か月間教習にかかるため、単年度雇用の会計年度任用職員という制度は、運転士にはそぐわない。
事務局	公共交通は高度経済成長時代の様な市場競争の中で運行ができなくなっている。運賃収入を原資とした独立採算型で持続可能な投資ができる体制になっていない中でも、我々は公営企業なので、民間企業をまとめて引っ張っていく必要がある。 結局、自動車交通と勝負していくべきで、市電とバスで競走してもしょうがない。MaaSというものがあるが、バスや電車といった交通モードを超えて考えていく必要がある。そうでなければ、自家用車の利便性に勝てない。 そのようなことを、このような会議で議論して、市民の皆様のコンセンサスを得ていく時代になってきているのではないか。
委員	市電は凄い交流の場と思っている。色々な国の人や地域の人、色々な立場の人が乗っているのも、思いやりや教育等の啓蒙の場にもなる。色々な企画等を試験的に率先して各方面と連携してやることで、運賃収入以外の収入を得る可能性があると思う。
事務局	アイデアをご提供いただければ、是非やってみたい。 これまでも、市電内で婚活をやったが、好評で第2弾もある。 おでん車もコンベンションと連携して企画された。
委員	他の地方都市の電車を見てみると、線路が浮いていたりして安全なのかと思ったことがある。収益が悪化している地方都市では、このままの状況が続けていくと今後立ち行かなくなることが見えているのではないか。 熊本市では、それをこの段階で上下分離に舵を切って、ちゃんと整備して持続可能な状況にしていく。これが交通局のやり方なんだと他都市も見ると、誇らしく、安心もしたところ。
委員	熊本城、市電といったものは熊本市の財産として、小さな子供の頃から伝えていくべき。

事務局	小学校や幼稚園等で貸切で利用いただくこともある。 施設見学に来られることもあり、その時には丁寧に対応しているところではある。
委員	採用の流れを聞いて、パイロットになりたいというように、市電の運転士になりたいという子が出てくるのではないかな。
委員	憧れの職業という話があったが、現実職業として共働きでないとやっていけないということが前提になっている。憧れだけではなかなかやれない。今回の上下分離によってこの辺が改善されれば、憧れが現実になれる可能性が出てきている。大きな変革になると思う。 人がいないと交通機関は成り立たない。バスは運転士の平均が55歳くらい。お客さんが乗るとか乗らないとか言う話の前に、あと5年10年で走らせられなくなる。このような中、市電というものが幹になって、バスが枝葉の役割と考えたときに、市電が傾くということは、幹がやられるということになるので、上下分離を導入することで、持続的に運行できるということが、交通全体のことを考えられるようになるのではないかな。 上物だけならば黒字になるという話があったが、ヨーロッパではありえない話。黒字ということは、運賃収入で100%賄えているということになるが、ヨーロッパでは30%程度。あとは公的な資金が導入してある。日本では今まで、独立採算が当たり前でスタートしているため、赤字となれば事業を辞めようとか、乗合タクシーにしようとなる。このようなコミュニティ交通に傾けば、観光等を考えると、色んな人の足になることができなくなることから、公共交通機関として維持していかなければいけない。日本でも補助金を導入する等の支援をして、交通が市場原理ではないということが気づかれ始めたところ。