

令和5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5年11月1日(水) 午前10時00分から
2. 場 所:熊本市こどもセンター あいばるくまもと 1階会議室
3. 出席委員:6名
新改敬英委員(会長)、高江康明委員、橋本淳也委員(副会長)、原田結花委員、
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 1 社(熊本日日新聞社)
6. 次 第
 - I 開会
 - II 管理者挨拶
 - III 事務局紹介
 - IV 会長・副会長選任
 - V 議事
 - (1) 令和4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) 上下分離に係る一般財団法人について
 - VI 閉会
7. 議事録

事務局より議事(1)について説明	
委員	コロナの影響から立ち直り、乗客数も増えてきてよかったと思う一方、運行支援金については、減っていくと思われる中で、動力費が増えている状況を、乗客数の増加でカバーできるかどうか、この先の鍵となると思っている。 その辺りについて、どのようにとらえているか。
事務局	動力費は R3 年度と比べて6割ほど上がっている。6月に運賃改定を行ったが、これは消費税増税の際に値上げしていなかったもので、今回改定することで、今年はカバーできると考えている。
委員	乗務員の育成もなかなか難しいと思われる中、そういう状況があるということを理解した上で、一緒につくっていかなければいけないとの思いで質問した。

事務局より議事(2)について説明	
委員	お金のかからない職員表彰制度を取り入れられたことは、とてもいいと思う。今回から乗務員による投票を可能とした。としてあるが、これは通常乗務員は1人なので、評価をしづらいのではないかなと思うが、どのようにして評価されたのか。運転中に実際乗車して評価したのか。
事務局	交通局の営業所は、大江と上熊本にあり、運転士は運転する以外にも、便乗と言って営業所間を電車に乗って移動すること多い。そこで見て評価している。
委員	(資料2-②の3ページ) 質の高いサービスの提供の(2)インターネットを活用した情報発信について、ツイッターフォロワー数が4800人から7000人を超えたという評価になっているが、フォロワー数が何人を超えたからマル、という評価をしたのか、何かそういう基準はあるのか。
事務局	具体的に目標値を定めているわけではないが、実際に数的に増えているうえに、これまでは定期的な発信をやっていなかったが、定期的に投稿することが大事なことと考え、現在必ず週1回以上積極的に投稿することとしており、マルという評価をしたところ。
委員	同じく、質の高いサービスの提供のところで△が2つあるが、この評価以外にも、アンケート等を実施されていたと思うが、そのようなもので、今後強化が必要なところ、利用者満足度が低いようなところが何かあれば教えてほしい。
事務局	毎年アンケート調査は行っており、特に満足度の低い項目は、電停施設についてであり、他の項目に比べて極端に低かった。逆に満足度が高かった部分は、運賃だった。また、ダイヤについても本数が多いというところで満足度が高かった。さらに乗務員の接客についても高かった。
委員	(資料2-②の 5 ページ) 経営基盤強化の部分の、信用乗車制度の導入について、決済方法のことと思うが、顔認証のことが以前話題に上がっていた。△の評価としてあるが、どういったことを考えているのか尋ねたい。 また、インターネットを活用した新たな財源として、クラウドファンディングの実施で寄付額 250 万円の実績となっているが、どういった返礼だったのか。これを拡大していくためには、色んなやり方があると思うが、その辺をお尋ねしたい。

事務局	決済方法についての、顔認証については、今年度実証実験ということで、できれば年内12月の半ば過ぎから始められるよう今準備を進めているところ。 具体的な内容としては、2通りを考えており、1つは、モバイル定期券という、スマホを見せる定期が既にあるが、このアプリに元々カメラ機能が付いており、モバイル定期を購入されるときに、顔を写していただき、実際利用される時には、その撮影された顔と照合することで、そのまま降車できるといった、モバイル定期券と連動したものを考えている。 もう1つは、定期をご利用ではない方について、事前に顔写真だけでなく決済方法等もリンクさせて登録いただいた上で、同じように、照合だけで降車できるような形を考えている。 ただ、今回まだ一部車両ということにはなるが、このような形で実証実験を始めたいと考えている。
委員	大体全体の何割ぐらいに設置されるのか。
事務局	低床電車については全車両に設置予定だが、それ以外の車両については、現在調整中である。 クラウドファンディングの返礼については、市電縁のものと考え、昔の車掌が使っていた時刻表や吊革、行き先表示器などの市電が好きな方に喜んでいただけるようなものを中心に取り揃えた。また大きなものとしては30万円でココロを3、4時間程度貸し切って自由に使っていただくというものをお出しして、ご寄付いただいた。
委員	クラウドファンディングで30万円の寄付となってくると、用途範囲が非常に広がる。ビアガーデンについては、制限が厳しくなってきたイメージがあったが、例えば半値の15万円程度で、1、2時間程度の貸切をつくるというもののまで広がってくると、企業としての福利厚生に使えるという部分では、企業側にもメリットがあるのかなと思ったところ。
委員	顔認証は、全車の導入ではないということだが、どの電車で使えるのかは、時刻表で確認できるようにした方がよいと思う。特に、現金で紐付けされる方は、顔認証で行けなければ、現金が必要となるので、混乱するかもしれない。低床電車の場合は、(ロケーションシステムに)低床電車の記号が付いているのでよいかもしれないが、一般車両もダイヤ固定で運用されているのであれば、これにも、あったほうがよいと思う。
委員	(資料2-①の3ページ)「成果指標等の進捗状況について」の①安全・安心な運行体制の確保について、有責事故はゼロが目標となっている。もちろん

	なことではあるが、(R4 年度は)5件ある、答えられる範囲でどのような有責事故が起きているか。
事務局	電車の事故は、軌道上に電車が走っている時に、車が入ってきて、事故になるということが一番多くある。その場合、実は軌道上電車優先ということで、割と電車の過失がゼロ、車が100というパターンが多い。 この括弧に書いてある有責事故で一番多いのは、車内での事故である。急ブレーキでの転倒や、ドア挟み込みによる事故が多い。また、信号のタイミング等による自動車との衝突の場合、過失割合が出ることもある。
委員	急ブレーキについては、安全のためにしているというところもあるので、なかなか難しいところと思う。その辺まで含めてゼロにするというのは難しいであろう。
事務局	ただ、お客様には過失はないため、乗務員が車内の状況をしっかり確認して、「今から発車します」と言った適切なアナウンスをするなど、乗務員が注意することで防げる部分もあるのかなと思っており、指導を行っているところ。
委員	コンビニは、今とても仕事量が増えていると思う。レジでは、昔は公共料金だけだったものが、今は色々な方法がある。先ほどの顔認証についても、乗務員はワンマンにも関わらず、安全面にも目配りをする必要がある中で負担が増えている。その辺りがトレードオフであり、課題かもしれない。
委員	建設業界も人手不足で、公共工事でも受注してもらえないと聞くことから、令和4年度に積み残していた工事を令和5年度に実施ということであったが、今後令和5、6年度に予定されていたものもずれ込むこととなるのか。 車両更新についても半導体不足で、家庭用のエアコンもそうであるように、空調関係の更新等、交通局が努力しても解決出来ない様々な問題があると思うが、その辺の見通しを教えてほしい。
事務局	まず、工事繰越しの件は、具体的には商業高校前の電停改良工事だったが協議等が長引いてしまい、繰り越しての工事となった。今まさに10月までが工事期間であり、無事終わったところ。今年度予定していた健軍校前電停改良は、工事契約も終わっており、現場も着手している状況のため、繰越が発生していても、今年度予定しているところはきちんと実施できている状況である。 また工事の不調については、ご指摘のとおり不調の案件も発生しており、特に設備、機械関係が目立つ。新型車両を導入するに当たり、車両工場も改修しているが、その業者がなかなか決まらず、苦勞している。 先ほど半導体不足も含めた、部品の手配というお話もあったが、そちらについてもご指摘のとおり、納品が遅れるという事態が発生している。できるだけ早

	めに発注し、そういった不具合がないように努めている状況である。
委員	半導体関連で、TSMCが来るということで、台湾が今盛り上がっているが、市電として台湾フェアや台湾の方へのフォロー、または運転士の負担が増えるかもしれない中での、そういった台湾絡みの、何かしらの施策というものは、考えているか。
事務局	県や他の市町村とも一緒に、熊本市全体で産業立地、環境問題や公共交通問題などについてプロジェクトを作って検討している。その中で、TSMC進出に伴う足の確保等も全体の中でやっている。またそれと併せて、市電がどうやって乗客増に結びつけていくかということは独自で検討しているところである。 台湾にも同じようなLRTがあるので、先日職員が行って色々学んで来たところである。市電が導入しているQRコード決済に銀聯を追加したり、台湾は、LINE Payが多いとも聞かため、そういった対応を考えていきたいと思う。
委員	今日の新聞記事にもあったが、介護等が理由で乗務員が離職しているとのことだった、資料2の②の戦略プログラムには「乗務員の確保」の項目がないが、経営基盤の強化や安全運行、質の高いサービスと直結する大事な問題と考える。 これまで乗務員の環境改善ということで給与や残業時間の話が上がっていたが、やはり運転士の勤務形態はかなり不規則で、遅番から早番まであり、同じ曜日に同じルーチンが回ってくるわけではないので、全く予定が立たず生活のリズムと一致しないことが問題と思う。決まった時間の仕事や夜必ず休める仕事等に流れているのではないかな。その辺、例えば朝晩だけ、遅番だけといった勤務形態が選べる仕組みがあれば、もしかしたら離職まではいかないのかもしれない。 ローテーションがあるから、別枠で考えるしかないかもしれないが、今後もさらに減っていく予定であれば、またダイヤ改正ということにもなりかねないので、今後の見通しも含めて、乗務員を確保するところの考えなどを聞きたい。
事務局	今回上下分離を導入する大きな目的として、人材の確保・育成がある。特に子育て中の者については、今の単年度契約を正職員化することで、新設の公社には営業活動や事務もあることから、本人が、そういう部署を希望すれば行ける形にして、またある程度の期間が過ぎて子育て期間が終われば、また運転に戻ってもらうことも考えている。実際子育て期間が終わって、運転業務に戻ってきた女性職員もいる。そういった形でパイを広げていきたい。また、現時点で、早番や遅番といったところについては再任用職員を充てているところ。 公社化によって、そういった雇用環境の改善ということをやっていききたいと思

	っている。ただ、あくまでも公社化によって対応できるのは、今雇用している者ができるだけ辞めなくていいような環境づくりである。新しく入って来てくれるかどうかは、魅力を作っていかなければならない。全体的に人手不足と言われているなかで、熊本ではTSMCのこともある。共存しながら、いい人材を確保していくということは、公社化した法人が、魅力ある環境でなければならぬ。やりがいも含め、技術的なものを公社に託していくことが我々に課せられた課題であると思っている。
委員	色々考えて、対応されているということが分かったのでよかったと思うが、この乗務員が辞めないという制度を、入る前にもアピールすることによって、（新規に雇用する人が）働ける。という風な感じにもなるのかな。と思う。 九州産交さんは、先日から退職金を払わない代わりに給料は高い。という制度を表に出して採用をしている。他の業界からの雇用を引き出そうとしているのかなとも思う。そういったことを表に出すことによって、いろんな働き方があるのだなということ、示していくことも大事なのではないかと思う。
委員	バリアフリー化の電停について、辛島公園のところを見ても、電停をずらして工事しており、考えながら、実践されているなどと思っている。バリアフリーも当然苦勞しながらされていると思うが、今屋根がついてない電停の対応のことについての進捗状況と今後の計画はどうか。
事務局	先ほどもあったアンケートの中でも、やはり電停設備についての不満が大きい。電停改良を進めている箇所については、肅々と進めていくが、ただ、どうしても１年に１か所のペースのため、全部するには時間がかかるということで、逆に計画の中の優先順位が低い方に、屋根をつけることを考えている。今年４か所と、来年４か所を予定している。具体的には今年は、段山、杉塘、本妙寺と県立体育館前に付けて、来年また４電停に付ける予定にしている。 屋根の設置はこれまではバリアフリーの工事に併せて行っており、現在、屋根がない電停は１５電停程ある。 バリアフリー工事自体は、移動円滑課で計画を作っており、そこで、ABCの優先順位のランクをつけて、Ａは１０年以内に工事をやる電停となっているため、それ以外のところに交通局で屋根を付けていこうと計画している。それが再来年ぐらいで終わる。残りは１０年以内を目途に、本体工事が行われことになっており、１０年以内には全部屋根は付いているという状況になる見込み。
事務局より議事（３）について説明	
委員	一般市民としての質問だが、上下分離によって、市民に影響が出るメリットやデメリットはあるか、またもしデメリットがあれば、それを伝える機会などが設けられているのか。

事務局	上下分離に関して、利用者や市民の皆様に対して直接的にメリット、デメリットがあるわけではないが、先ほどからお話が出ているように、電車は、やはり人が動かす、労働集約型の作業であるため、電車を安全に運行するためには、運転士だけではなく、上熊本の車両工場では、車両の故障を修繕したりしている。さらに、上熊本の先にある詰所には、レールの安全を確かめたり架線のたるみを確かめたりする職員がいる。その者たちがいて初めて安全安心な運行ができる。今は交通局が新規職員を採用しておらず、平均年齢が55歳以上となって技術の継承が出来ていない。さらに運転士が会計年度の単年度の契約で、正職員じゃないというところがあり人材育成が難しい。 新たな法人を作って、そこで正職員として人材を育成して、技術を継承できるということが、市民の皆様にとっては、市電が持続安定的に安全安心な運行が出来るということがメリットかと思う。 そういうことに関して、本年 3 月の市政だよりも、何のためにやるのか、どういう形でやるのかという全体像をお知らせした記事を掲載したところではあるが、全てが伝わっているというわけではないと思われるので、事あるごとにこのお話をさせてもらい、利用者又は市民の皆さんの不安を払拭しながら理解を深めていただけるように考えているところ。
委員	11 月からのスケジュールが載っており、5 か月間しかなく、すごくタイトなスケジュールと思うが、無理なくできるようなものか。
事務局	軌道法では、上下分離ということが、法律上できない。また、軌道の運行には特許が必要でもある。先進して上下分離されている札幌市でも高度化計画の認定という形で、上下ともにみなし特許を受けることで、法人が上としての運行を担う許可をもらうこととなる。 その高度化計画は、利用者の利便性向上のための計画であり、本市は延伸の計画もあり、加えて多両編成車両の購入計画もある。それらを合わせて、計画するということで、3 月の計画としているところだが、もともと交通局としては、もう少し早めのスケジュール設定をしており、基本的に終わっているような状況である。
委員	安心した。ただ、上下分離という特別な言葉であるため、値段が上がるのではないかと等余計な心配をしてしまう可能性があるのでは、ご説明を丁寧にされた方がいいのではないかと感じている。

事務局	申し訳ないが、市民への説明が1番最後になったということはある。 まずは職員への説明をやってきて、その次に議会に報告して御理解をいただきながら、方向性が決定したところで、今年に入って、市民の皆様への御理解を求めてきたため、まだ十分じゃないところはあるかと思う。 また、引き続きやっていきたい。
委員	せっかくなので、延伸の計画の話が出たので、単線っていう話も聞いたが、実際どのような感じか。話せる範囲で教えてほしい。
事務局	延伸の計画については、今年度から議会での議論が再開され、事業費の問題や事業完成のスピードを考慮して、複線で計画されていたものを県道高森線の部分を一部単線に計画を変更して議論をされている状況である。現在、市民の皆様を対象にアンケート調査が実施されており、その調査を踏まえて、また議会で議論をいただいて、本格的な取組に進めていきたいというところで、今都市局で頑張っている。
委員	今までのやり方で延伸の問題を考えた場合と上下分離をして延伸計画を考えた場合を比べてみると、上下分離をしたことによって、この延伸のことについても円滑に進むというようなメリットはあったか。
事務局	まず、今回の上下分離は、延伸とは別に進めてきたところだが、実際延伸の最初の計画段階から、基本延伸部分は上下分離だった。その上下分離は上が交通局で下が熊本市だった。上下分離でなければ、熊本市の交通局が下の整備をするという形になる、そうすると100億円以上かかるような、延伸の事業ははっきり言って交通局では出来ない。年間売上げが1番多い時で16億から17億円の中で100億円以上の企業債を借りるなど、出来ないのも、元々最初から延伸に関しては一般会計でやった上で、交通局が運行を担うやり方を計画されていたので、今から先の延伸問題も、やはり熊本市として、延伸をした上で、交通事業として運営していくという形になろうかと思う。
委員	皆様のそれぞれの分野での高い御見識で、すごく有意義な議論が出来たかと思う。事務局においては、今回の意見を参考にしながら、上下分離をさらに進めていただければと願います。
その他	
委員	先ほど、上下分離についてどういうメリット、デメリットがあるのかという話があったが、とても難しい話でもあり、市民の方も御心配があるのではないかと思います。先ほど事務局からも持続可能で安心安全な運行とあったとおり、やはりそこだと思う。市電はすごく市民にとって近く、親しみやすく、夢があるとい

	う、そういう存在であってほしいので、そういったわくわくなことたくさん、伝えていただきたいと思った。
委員	利用者満足度のアンケートは、どういった方に、どのような場でとっているのか。これが、市電を使った人の満足度だとしたら、使っていない人がどのくらい答えているのかが問題だ。生存バイアスと言って、例えば何かしらの事情で電車を２度と使わない。と言って、去って行った人は、恐らくアンケートに答えていないけれども、そういう人こそ、多分何かがあるのではないかと考えている。そうすると、このアンケートでも拾えていない声があるのではないかと考えた。 それがどこに利いてくるのかというと、基本的には１８０円で、運賃は固定だとすると、人数を増やさなければ収益が増えない。人数を増やすためには、今乗ってくれている人にもっと乗ってもらうか、あまり乗ってない人に、乗ってもらうかのどちらか、又は両方しかないと思うが、その場合に、続けて乗っている人は、今回の取り組みなどで、恐らく継続して乗ってくれると思うが、屋根があってもなくても関係なく使っていない人たちを呼び込むというのは、別の手法が必要なのではないかと考えている。 施策をやっているけども、思ったより成果が出ないというケースがある場合にはもしかしたらそこが関係しているのではないかと考えられる。生存バイアスが働いてしまうということが、アンケート調査の難しいところなので、その点は留意して、判断するときには、考えた方がいいのではないかと考えた。 もう１点、台湾の話が出たが、市電は観光の方も使われていると思う。 観光客と、通常使われている人たちが同時に乗るが、その辺りについて何か、交通局で考えていることがあるか。 趣旨としては、熊本駅から乗る観光客はスーツケースの大きいものを持っており、おじいさんおばあさんが座っていて、窮屈そうにしているのを、申し訳なさそうに見ている家族連れの姿を見たことがある。 一方で、通町筋から水前寺公園に乗る人たちは、ホテルで１回荷物を置いているので、そういう人たちは、手軽な荷物で行くはずである。このように色々なパターンがあり、観光客が増えるとスーツケースも増えてそのせいで、人が乗れず、乗員数が減ってしまうようなジレンマが、京都等にもあると思うが、スーツケース等をどのようにとらえているか。
事務局	今の既存の車両では、なかなかその辺の対応が出来ていない。 今新しく作っている車両は三両編成で、少し段上がりになって座れるところと、運賃箱等がある間にスペースがあり、そこをスーツケース等が置けるスペースにしたいと思って作っている。 それともう一つ、この会議の中でも、委員からベビーカーの話があり、その方

	たちのためにスペースを広げられないかというお話もあったので、実は、座席改修の必要がある車両があったので、実験的に座席を取り払ってスペースを広くした車両を作り、通勤時間帯を中心に走らせてみたが、それ以外の時間に使う方からはやっぱり座席が欲しいということだったため、今はもう通常のシートを設置している。新しい車両が入るときには、そういったスーツケースやベビーカー用のスペースを少しではあるが、確保はしている。
委員	乗務員の方が確保出来るのであれば、恐らく電車を分けて、ある時間の車両は、荷物を多く積める電車にする。といった感じで、分けることも必要ではないか。何かを絶対に犠牲にしないといけないので、そうするともう電車を分けるしかないかなと思う。
委員	自分の周りに市電のことで何かないか聞いてみたところ、車内が混雑しているときでも、優先席は空いているときがあり、それがすごくもったいないのと、見ていてストレスがたまるといった意見があった。優先席の対象とかをもう少し明確にしていればいいのかと思ったが、どうお考えか。
事務局	優先席は本当に難しい問題で、全部なくしている電車会社もあるぐらいである。優先席があることで、先ほどの問題も起きるため、なくしてしまうという考え方もあるようだ。当局はまだ残しており、皆さんの思いやりや譲り合いでどうにかやってきているところと思っている。運転士には、譲り合いをお願いするアナウンスをさせているが、今後もまた継続して考えていくべきものと考えている。
委員	ひとつ簡単な解決策として、全部優先席にするとよいと思う。どの席であっても、高齢の方、病気の方、妊娠されている方にはどの席であっても優先しなければいけないため、この電車は全席優先席としたうえで、優先席という表示を消してしまうやり方が、1番簡単な解決策になるのではないかなと思う。運転士の好感度も上がると思う。 さらに、福岡市の市営地下鉄は専用席と書いてあり、優先ではなく専用なので、常に空いている。込んでいるのにもったいないなと思う。座ればスペースが空いて皆楽になると思うが、よかれと思って座らないことが逆に迷惑になっているというおかしな状況を見るので、そこかなと思う。