

平成 30 年度 第 2 回基幹公共交通部会 議事録

I 日時等

1. 日 時：平成 31 年 1 月 22 日（火）午後 2 時～午後 3 時 30 分
2. 場 所：熊本市役所 議会棟 2 階 議運・理事会室

II 主な内容

1. 開会

2. 部会長挨拶

3. 議事

① 第 1 回部会でのご意見について

（熊本市交通局）

- ・「資料 1：第 1 回部会でのご意見について」
- ・「資料 2：市電の機能強化策について」 説明。

（部会長）

・資料 1 では第 1 回部会での意見に対しての回答、資料 2：市電の機能強化策については、現状の資料を提示してもらっているが、提示された資料についてなど、委員の皆様の意見を伺いたい。

（委員）

・前回正規職員の確保について意見を述べさせていただいたが、このまま採用が無ければ嘱託職員だけになってしまう。そのような場合に、運行の監督業務がきちんとなされていくのか非常に心配される。交通事業そのものの継続性に関わる問題ではないかということで指摘させていただいた。嘱託職員の安定雇用も必要な問題であるので取り組んでもらいたい。正規職員の採用については今回の説明では不安は払拭できないのではないかと思います。

（部会長）

・プロジェクトチームを作って取り組むということだが、改善の方向としては、このままでは正規職員がいなくなって人材の不足が経営の問題につながるようになるが、もう少し説明はないか。

(熊本市交通局)

・どの交通事業者も類似している悩みであると思う。というのが、運賃収入が事業者にとって収入の大きな柱であり、人件費が支出の大きな柱となる。熊本市交通局においては、運賃収入の約 70%が人件費となっている。人件費の高騰が運賃収入に跳ね返るのが基本であり、そういった中、正規職員の採用がなく、嘱託職員となっているのが実情である。

・委員ご指摘の監督職員についても、嘱託を経験した優秀な職員を配置するといったことで、技術の確保は担保している状況。

・現時点では正規職員の雇用について踏み込んで話せる状況ではないが、安定的な処遇や、雇用のあり方について、局内のプロジェクトチームで検討を重ねている状況である。

(部会長)

・このことについては、部局内で前向きな回答がまとまった時点で、経営戦略の内容についてもこの協議会で報告していただきたい。

(委員)

・私からはバリアフリー化について。超高齢化社会に突入している中、また改選されて間もない 2 期目に入られた現市長も「誰もがあこがれる上質な生活都市くまもと」と謳われているので、熊本にお住まいの方々が「これは使い勝手がいいな」「使いたいな」「安全だな」とそういう環境づくりが急務だと思う。そういう政策の優先順位を上げていただかなければいけないと思う。この報告では消極的ではないかと感じる。

(部会長)

・もう少しやってほしいという希望は皆さんあると思うが、それが中々できていない。これについて、いかがか。

(熊本市交通局)

・超低床車両の導入については、1 両 3 億円以上ということで交通局の運賃収入だけでそれを購入するというのはまず不可能である。そういった中で、60~70 年経過した電車があるが、これらの長寿命化を図りつつ、新たな超低床車両の導入も進めていくという考えで進めたいと思う。ただ、現在リニューアル化を進めている 9701 号車は、機器がドイツ製ということで部品の調達が難しく、また、昔の電車と違って電子部品を使っているため長寿命化が困難な状況である。

(委員)

・交通局がもっと危機感を持って、熊本市独自の未来像を描いた上で、超低床車両は3億円以上かかるということも市民の方々に情報発信していただき、議会も含めて市長にも必要性を訴えていただきたい。そうしなければ、熊本市公共交通基本条例の中で、市民の責務として公共交通を利用しなければならないと謳っているが、高齢者等が利用したくても安全性に疑問があり、利用できないということであれば、条例の核の部分が抜けることになりかねないので、そこを非常に危惧して発言させていただいた。

(委員)

・今の点について、平成18年に国が示した「移動円滑化の促進に関する基本方針」に基づき2020年度までに車両の70%をバリアフリー化するという目標とのことだが、実際はどこの自治体もバリアフリー化率は低く、国の示す到達ラインと現状との乖離が大きいと感じる。その中で、次年度が熊本市の方針決定の年度になると思うが、70%に到達するという年次をかなり急いで到達していくのか、もしくは現状無理だから、かなりゆっくりの年次計画にしていくのか、今の時点の考えはあるか。

(熊本市交通局)

・現状においては、具体的な年次計画に踏み込んではいないが、交通局としても短期間で達成できるとは考えてはいない。計画性を持って長期的に取り組んでいきたいと思う。

(委員)

・先程、運賃収入だけでやっていくのは難しいという説明であったが、基本は国が示している方向性でもあるので、国は支援策など積極的に打ち出されているのか。

(部会長)

・法律は決まっているが、現実的にはなかなか進まないということがあり、このギャップの部分を財政的に補助金等で担保されているかということだと思うが。

(熊本市交通局)

・国の方針は努力義務として70%を示されているが、これに特化した補助金はない。通常の車両の購入に対しての補助金があるので、各事業者ともに活用させていただいている状況である。

(委員)

・確かに努力目標ではあるかもしれないが、それに向けて頑張る必要があるわけで、交通事業者だけでは難しい面もあると思うので、国に対しても今の補助金や支援策がまだまだ不十分であるということであれば、積極的に国に支援をお願いして同時に一般会計からの支援というのをお願いしていくべきだと思う。

(部会長)

・これはここまでということにしたい。バリアフリー化を進めるだけでもかなり大きな課題があって、市民のニーズとの間にギャップがあるので、できるだけ早急に埋めるような計画を出してほしいという要望が強く委員からあったということにしたいと思う。

(委員)

・前回の部会でも意見を述べさせていただいたが、他の交通機関との乗継強化について、市電と路線バスでの共通定期券、割引料金など、IC カードシステムが異なるため現状では難しいとの説明であったが、都市圏ではどこに行っても交通系の IC カードが使えると思うが、どの部分が難しいのか。

(部会長)

・技術的に困難な部分の補足説明をお願いしたい。

(熊本市交通局)

・市電で導入している IC カードは nimoca (ニモカ) という全国相互利用 IC カード (10 カード) の中の 1 種類である。路線バスではくまもんの IC カード (ハウスカード) と言って地域独自の IC カードを導入している。首都圏や関西圏においては、この 10 カードの事業者が大半を占めており、10 カード同士であれば比較的簡単に乗継割引や共通定期の利用が可能であるが、ハウスカードは 10 カードと規格が全く異なる独自の規格で作られているという面で非常に難しい状況である。

(委員)

・市電間の乗継ぎであれば 20 円の割引をされているが、例えばバスの定期券と市電の定期券を購入されるときに、両方提示すると割引される等の仕組みは考えられるか。

(熊本市交通局)

・定期券については、市電であれば nimoca に、路線バスであればくまもんの IC カードにしか情報を書き込めないなので、お互いの情報を共有することがシステム上難し

い。

(委員)

・販売窓口で両方の定期を提示することにより割引を適用して差額をもらえるということとはできないのか。

(熊本市交通局)

・販売時であれば、カードの仕組みとは関係がないので、可能性はある。例えば、定期券を購入したことが確実に確認できれば、購入金額の何割かを割引するなど検討の余地はあるものとする。

(部会長)

・カード情報のやり取りはできないので、初発のところでできるのであれば、手作業など大変な部分もあるかと思うが検討いただきたい。

(委員)

・機能強化策の中で、市電の 1 日乗車券の販路拡大について、ラグビーワールドカップや女子ハンドボール世界選手権大会の開催時に、熊本市としても観戦だけではなく観光地も周っていただけるようなセットで考えていると思うので、その時に路線バスも含めた 1 日乗車券とすることにより観光客に周遊してもらう試みはできないか。

(熊本市交通局)

・路線バスとの共通の 1 日乗車券はすでに別途販売しているので、市電の沿線以外の周遊もお考えの場合には、そちらを案内していくことになる。

(委員)

・私からは二点。まず一点目は今非常に利用が多い新水前寺駅での JR との乗換えについて、JR の最終便が 0:22 と思うが、これに対する連絡のためもう一本現在の最終便以降に増便できないか、この便については終点の健軍町電停まで行く必要はなく、新水前寺駅前電停の先に折り返しの分岐があると思うので、そこで折り返せば現在の最終便と同じぐらいの時間に交通局に戻るのではないか。

・もう一点、混雑時に積み残しの問題があるが、乗客のマナーの向上を促す方策ができないか。学生や外国人観光客等のリュックの利用について、リュックを背負ったままでは乗客の移動が難しくなるので、リュックを利用される乗客には乗車時にはリュックを下ろして足元においてもらうなど、あるいはスペースがあっても乗客が詰めて乗らないため積み残しが発生してしまうことも散見される。そういった乗客のマナー

や、電停で待たれる場合も電車の停車位置よりも前方にはスペースがあるのに電停後方でははみ出して並ぶ状況が見られる。そういった電車の停車位置の問題についても考えていただきたい。

(部会長)

- ・どれも具体的な内容。以上、二点についてお答えいただきたい。

(熊本市交通局)

- ・マナーについて、ポスターの作成や、運転士からの案内などどのようにすれば効果的か他の事業者の取組みを研究しているところ。委員ご指摘のように、実際に後方にスペースがあっても運転士が案内しても詰めてもらえないという状況もあり、一人ひとりのマナーが向上することにより、スムーズな乗降につながるなど環境改善につながると思う。
- ・JR との結節について、ダイヤをどのようにすればよいか検討しているところ。最終便の後ろに更に一便出す場合に、電車をどこから出すのか、どこに帰すのかというところを探っており、その他に運転士の問題等がある。どこまで実現できるのか、どういう風に工夫したらいいか、というところを研究してまいりたい。

(部会長)

- ・必要性は分かっているけど、人手の問題、工事の問題、車両の問題等でできないのは大変であるが、前向きに検討していただきたい。
- ・マナーについては、学校へのキャンペーンや乗り方教室など必要になるのかなと。学生は荷物をたくさん持って乗ってきたり、全然気にしていないところもあると思うので、また改めて検討していただきたい。

(委員)

- ・今のダイヤの件について、今までに検討されてきたことなのか。

(熊本市交通局)

- ・その通りである。

(委員)

- ・私は非常に可能性があるのではないと思う。これから検討するのとすでに検討されているのではかなり違うので。

(委員)

・路面電車は単車が非常に多く、これを2連結もしくは3連結とし、運行間隔も現在の3～4分を10分間隔とすれば積み残しも出ない、運転士も削減できるのではないか。既存の車両で連結ができないか、もしくは新規購入分は3両編成でできないか、など広く検討いただければと思う。

(部会長)

・通常考えると連結すればいいと思うが、それが法律上の規制や技術的な規制、お金の面もあると思うが、色々な規制があると言われている。この提案についていかがか。

(熊本市交通局)

・既存車の連結について、軌道法の中で、車両を連結した場合、ブレーキは貫通ブレーキでなければならない。例えば2両連結している場合、後ろの車両にも同時にブレーキがかかる構造として認可が取れている車両でなければならないとの記載がある。単車としての認可は、ブレーキ構造も単車でしか働かない状況、それを連結するために構造的にどこまで変更可能かという構造上の問題が1番である。そのため連結は簡単にはできない状況である。

・2両、3両連接車の導入という提案について、お客様が乗れない状況は、7:30～8:30の短時間の中での、健軍町、新水前寺駅前、熊本駅前電停など、たくさんのお客様にご利用いただいている電停で限定的に発生している状況。それ以外の時間帯は普通にまかなえる状況。その時間帯でどういう風に乗っていただくかということでは、ご提案いただいた多両連接車が考えられる。軌道法では車両長さ30mまでという制限がある。その中で、ご意見いただいたように、3両編成というものがあり、実際、国内で言えば広島市、福井市、今度新しく導入されようとしている宇都宮ライトレールで採用されている。その場合、ドアの位置が問題となってくる。前提条件として、法的にはドアからドアまではホーム上にあるべきであるが、本市においては電停が長くもてせいぜい2両程度の長さのものしかないので、使えないドアが出てくる。使わないドアをどのように運用していくかという問題はでてくるが、車両の長さ、特にドアからドアまでの長さを確保できない電停もクリアしていかなければならない。電停を長くすればいいという考えがあるが、そのことによる道路交通への影響も考えられる。これらの課題をどのように解決できるか研究しているところである。3両編成の車両を導入する場合、費用にも関わってくるので、それらのバランスも含めた上で、ご意見いただきながら研究していきたい。

(部会長)

・様々な課題があることを確認した。広島市で3両編成を採用できている理由は。

(熊本市交通局)

- ・広島市では、車両が停止可能な路線だけで利用しているとのことである。

(部会長)

- ・それは熊本でもできそうだが。

(熊本市交通局)

- ・熊本市電は A 系統、B 系統があり、A 系統では慶徳校前～祇園橋間、B 系統では洗馬橋～上熊本駅前間の多くの電停が短くて使い難い状況である。

(部会長)

- ・今回初めて、どの系統のどの電停で乗り難いということが分かったので、そこを何とかできないかということだが。

(委員)

- ・先程委員から提案がありましたとおり、感覚的にはまずは多両編成車を入れて輸送力を上げることや、ダイヤは3分間隔がリミットであろうと思うが、減便する方法もあると思うので、そこは利用状況と合わせて考える必要がある。
- ・熊本市電ではホームの延長にばらつきがあり、幅が狭い電停もある。広島電鉄は宮島線だけホームが整っているので、30m 級の車両を走らせており、市内循環は単車を走らせている。そういったまずはハードの環境整備が必要なことと、当然それを動かすための人間、あるいはお金というものはかかってくるので、そういったところを今日いただいたご意見等踏まえまして、総合的に検討を進めたい。

(部会長)

- ・今回、全体的な問題点が出たので、局内部での検討後に技術的に困難な部分、金銭面で困難な部分、ある課題が解決すればできる部分等、然るべき時期に示していただくと議論ができると思う。その中で、それはやるべきだという声が出れば議会の方でも考えるということになる。これは利用者がそういう期待をしているので、よろしくお願いしたいと思う。

(委員)

- ・同じ事業者の立場から、皆様が思われている以上にハード対策は難しいところである。関係者との調整、あるいは人材面、金銭面の問題もあるので、私どもも日々努力しながら路線の維持、安全運行に努めているところである。利用者が快適に過ごせる

ようにということで、車両の改善であったり、あるいは駅設備の改善にも取り組んでいるところである。

- ・同じ事業者として交通局、熊本電鉄との間で、安全面例えば脱線訓練等の情報共有は多いが、ソフト面、サービス面での情報共有の機会はなかなか作れていない。マナーアップの話であったり、インバウンドに向けての対応等、そういった部分の情報共有の機会も必要と感じる。

- ・マナーアップについて、学生等のリュックの話があったが、JR 車内でもリュックの問題は同様で、サイン等での呼びかけ、学校等の協力をいただきながらマナーアップを図っていきたいと思っている。

- ・またインバウンドの利用者は大きな荷物を持って、乗り方も降り方もよく分かっていないところもあって、遅延につながっているのではないかと思う。これについては、声掛けなどソフト面での対応になるが、乗務員は安全運行が大事なので、放送までは難しいところがあるので、JR においては乗務員以外の職員や、企画部門の社員などが客室内での巡回をして、マナーアップのご協力をお願いしているところである。このような取り組みや乗務員の研修など情報共有・交換などを今後密におこないたい。

（部会長）

- ・色々な面で共有できる部分があると思うので、意見交換を進めていただきたい。最後に交通規制の立場から意見をいただきたい。

（委員）

- ・道路という一つの空間の中で、市電の機能強化をすることは非常に難しいことである。というのは、同じ道路という空間の中で、色々な種類の交通機関が動いている。その中でスポットを当てて、今回市電の機能強化を検討されている。当然、そこを強化すれば、他の交通機関の利用者の方に負担を強いる場合も出てくると思う。例えば、電停のバリアフリー化の場合、車道の幅を狭めるか、歩道の幅を狭めることになる。その場合、歩道を狭めれば自転車が車道に出ていくことになり、車道の幅員を狭めれば、大型バスの運転が難しくなる、そういった面も含めてこの場で検討できればと思い聞かせていただいた。

（部会長）

- ・ぜひその辺りの整合性の面で、どこを優先するかという面のアドバイスをいただければと思う。

- ・一通り、ご意見をいただいた。全般的に総括的なことがあれば、一言お願いしたい。

(委員)

・今日は、市電の機能強化策について、このようにたくさんのご意見をいただき本当にありがとうございます。特に、今回提示させていただいた強化策、あるいは委員の皆様からいただいた意見の中で、すぐに取り組みそうなこともあったので、取り組んでいきたいと思う。

・前回、今回とテーマとして挙げた人材の面について、一番危機感を持っているところである。委員の考えと全く同じだが、かと言ってそれで職員を採用するのかどうかというのは、非常にデリケートな問題を抱えているので、この場で申し上げられないこともあるので、これはプロジェクト内で考えさせていただきたい。

・もう一つのテーマとして、バリアフリー化の話。大きく電停と車両とあるが、国が示した方針ということで大きな目標は70%。路面電車での70%は正直難しいことである。ただ交通局としても70%を目指そうということであるが、輸送力の強化として多両編成車の導入、電停のバリアフリー化、それに伴う信号設備更新等多くの課題が出てくる。最終的には人材面と金銭面。金銭面については議会で議論させていただくということで、今日いただいた意見をもとに整理させていただきたい。

・最後に、大きな問題としては事故。路面電車は自動車と並走しているので、車両との接触事故を減らすことも一つの大きな取り組み。これについても、取り組んでいるのでよろしく願いしたい。本日はありがとうございました。

(部会長)

・かなり多面的に意見がでて、課題も出てきた。本部会では意見を集約して、議会を通じて話が進んでこちらに戻ってくればいいなと思う。

(委員)

・空港アクセスについて、蒲島知事がJR延伸に触れられているが、熊本支社には話が届いているのか、もしくはJR九州本社で話が進んでいるのか、お答えできる部分で構わないので、話を聞かせていただけないか。

(委員)

・新聞記事、あるいは報道等取り上げられており、もちろん知らない話ではない。熊本県の窓口として、本社の方でお話をいただいている。年末に県から正式に協議の依頼をいただき、それに対して本社の方からJR九州としての立場を出させていただくことになろうかと思う。このプロジェクトが空港アクセスだけではなく熊本都市圏のアクセス改善に対して切り札的存在となろうかと思うので、それについては動向を見守りたいと思うし、日々進捗は確認している。また、熊本の皆様の意見や期待等についても、日々共有を図っているところである。

(委員)

・熊本市にとっても非常に影響のある動きなので、可能な限り情報を共有していきたいと思うので、協力をお願いしたい。

(部会長)

・色々な場で共有されるそうなので、機会がありましたらそういう働きかけをお願いしたい。

・それでは最後に「4. その他」として事務局から説明をお願いしたい。

(事務局)

「参考資料：熊本都市圏総合交通戦略の策定について」説明。

(部会長)

・今日は報告ということで、これは後で協議会に反映されるということはあるのか。

(事務局)

・こちらの戦略については、昨年11月に策定済みなので、今後進捗管理を行っていく上で、参考になる部分があれば参考にさせていただきたいと思う。

(部会長)

・前回からの報告を受けて、市電については今回で一区切りをつけて、あとは市電・バスを含めた総合的な議論に入りたいと思っている。今までの前向きな議論、皆様のご協力ありがとうございました。それでは事務局からお願いします。

(事務局)

・本日は熱心な議論をいただきありがとうございました。市電の機能強化策について、本部会でいただいた意見を、平成31年度策定予定の経営戦略に反映し、更なる市電の利便性向上に向けて取り組んでまいりたい。

(部会長)

・本日の議事を終了する。