

市電の機能強化策について

平成31年1月22日
公共交通協議会 基幹公共交通部会資料

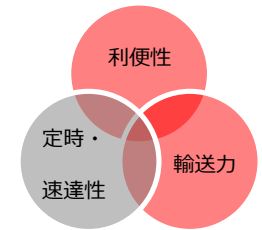
I 市電の機能強化策について

項 目		輸送力の強化	利便性の向上	定時・速達性の向上
1	輸送力向上やバリアフリー化に向けた車両更新	○	○	
2	電停のバリアフリー化の推進		○	
3	ICカードの普及及び利用促進		○	○
4	定期券等の窓口販売におけるクレジット決済システムの導入		○	
5	市電1日乗車券の販路拡大		○	
6	クロスシート車両の改善	○	○	

1 輸送力向上やバリアフリー化に向けた車両更新

(1) 電車車両の状況

(平成29年3月31日時点)



車両種別	形式	編成数	車両数	1編成の定員	1編成の車齢
ワンマン	1060形	1編成	1両	71人	65年
	1080形	2編成	2両	68人	62年
	1090形	7編成	7両	68人	59年～60年
	1200形	6編成	6両	69人	58年
	1350形	6編成	6両	69人	56年
	8200形	2編成	2両	70人	34年
	8500形	4編成	4両	72人	30年～32年
	8800形	3編成	3両	72人	23年～28年
	9200形	5編成	5両	72人	22年～25年
接続車	5000形	1編成	2両	130人	59年
超低床車	9700形	5編成	10両	76人	16年～19年
	0800形	2編成	4両	82人	8年
	0803号	1編成	2両	86人	2年
合計		45編成	54両	平均73人	平均40.9年

1 輸送力向上やバリアフリー化に向けた車両更新

(2) 他都市の状況

(平成28年度公営企業決算統計)

項目	熊本市交通局	札幌市交通局	函館市企業局	鹿児島市交通局
在籍車両数（編成数） a	45	33	32	55
うち低床式車両（編成数） b	8	3	3	15
低床化率(b/a)	17.8%	9.1%	9.4%	27.3%
平均車齢数	40.9	47.5	44.1	26.7

※ 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）に基づき、平成18年12月に制定された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、2020年度（H32年度）末までに総車両数の70%をバリアフリー化することが目標とされている。

(3) 今後の取り組み内容

- ・現在、交通局内プロジェクトチームで検討を進めており、2019年度（H31年度）を目途に車両更新の方針を決定したい。

(4) 課題等

- ・全45編成（54両）のうち車齢50年以上の車両が半数以上を占めており、平成28年度末時点で平均車齢も約41年と老朽化が進んでいる。長寿命化を図る車両と更新する車両の選定が必要。
- ・「バリアフリー新法」で定める移動等円滑化基準に合致している車両は超低床車両の8編成（16両）で低床化率は平成28年度末時点で約18%であり、目標である70%の達成は難しい状況。
- ・更新計画の作成については、「既存車両の長寿命化」「車両の輸送能力の確保」「ダイヤ編成とのバランス」等を勘案する必要がある。

2 電停のバリアフリー化の推進

(1) 現状

- ・熊本市が策定した「電停改良計画」に基づき電停のバリアフリー化等を行っており、現在35電停のうち10電停が整備済である。

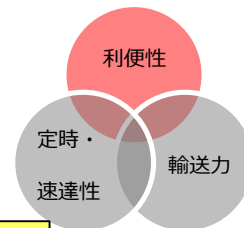
事業者名	全電停数 (a)	バリアフリー化対応済み 電停数 (b)	バリアフリー化 率 (a/b)
熊本市交通局	35	10	約29%
札幌市交通局	24	5	約21%
函館市企業局	26	5	約19%
鹿児島市交通局	35	3	約9%

(2) 整備中及び今後整備予定の電停

- ・河原町電停、通町筋電停、辛島町電停
- ・他の電停についても、順次バリアフリー化を進める。

(3) 課題（問題点・懸案事項）

- ・電停のバリアフリー化には、電停の幅を広げるための道路拡幅等が必要になる場合もあることから、関係者と協議をしながら事業を進める必要がある。



電停のバリアフリー化

ホームの拡幅・嵩上げ

- ・有効幅員1.5m以上を確保する。
(車いすの転回が可能)
- ・超低床車両とほぼ段差なく乗降を可能にする。

スロープの設置

- ・勾配5%以下にする。
- ・視覚障害者誘導用の標示を行う。
(ホームには内方線付)
- ・手すりの設置。

その他

- ・上屋、照明、ベンチの設置。

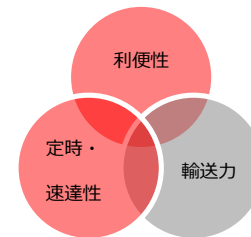
3 ICカードの普及及び利用促進

(1) 現状

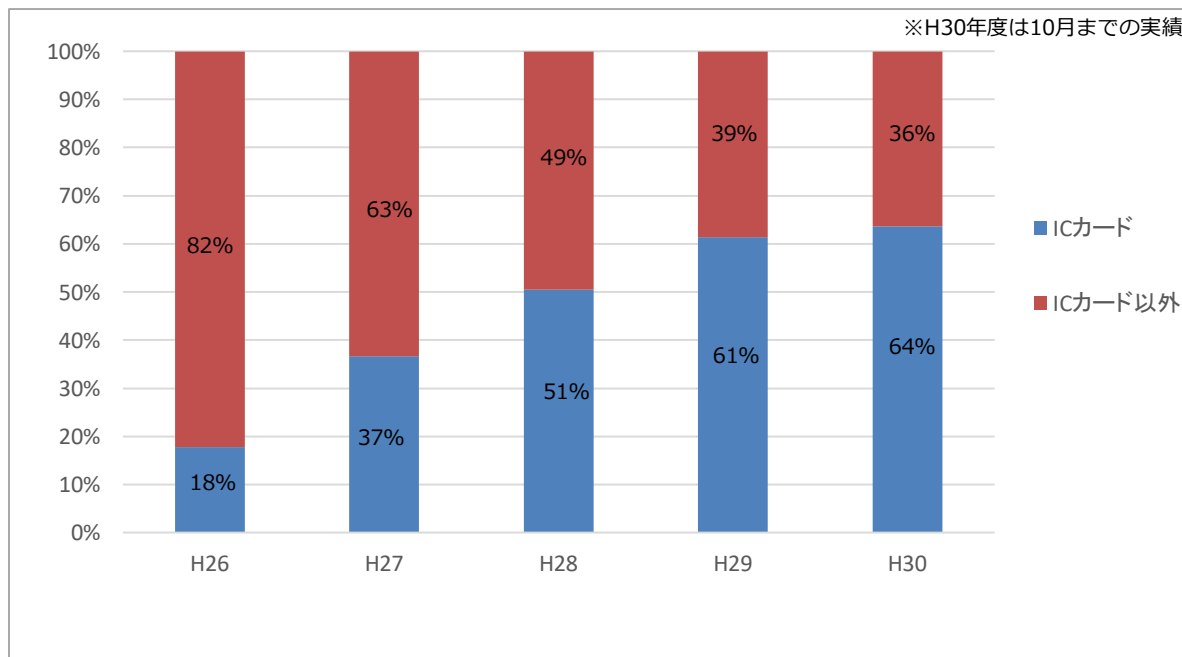
- 平成26年3月に全国相互利用ICカード「でんでんnimoca」を導入。

【ICカードのメリット】

- 小銭を用意する必要がなく、ICカードをタッチするだけで運賃の支払いができる。
- 全国主要都市の鉄道や路線バス等が1枚のICカードで利用できる。
- ICカードの電子マネー機能で、全国の主要なコンビニエンスストア等で買物やチャージができる。
- ICカードによる運賃の支払いは、現金に比べ降車時間の短縮や運賃の収受が確実となる。



【市電のICカード利用率の推移】



- H26年 3月 でんでんnimoca導入
- H26年10月 IC定期券運用開始
- H27年 8月 市電での熊本地域振興ICカード運用開始
- H28年 3月 おでかけICカード運用開始

3 ICカードの普及及び利用促進

(2) 今後の取り組み内容

① ICカード等の販売窓口の増設

- ・交通局1F営業窓口、交通センター、熊日プレイガイドの3か所でICカード等の販売を行っているが、更なる普及促進のため、販売窓口の増設を検討する。

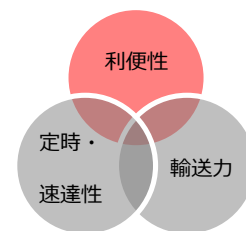
② ICカード利用促進につながる乗車ポイントの活用

- ・市電では、でんでんnimoca又はnimocaの利用金額の2%分を乗車ポイントとして付与することに加え、毎月の利用金額に応じてボーナスポイントを付与しているが、期間限定で乗車ポイントの付与率をアップすることなどを検討する。
- ・nimoca加盟店と連携してnimocaで決済したお客様へのポイントアップ等の検討する。

4 定期券等の窓口販売におけるクレジット決済システムの導入

(1) 現状

- ・現在、定期券等の販売は現金のみの取り扱い。
- ・定期券等の販売においてクレジット決済を導入している主な公営交通事業者は次のとおり。

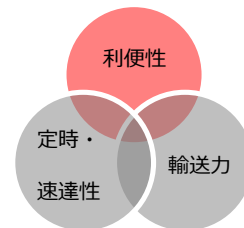


事業者名	導入時期	対応窓口数
熊本市交通局	未導入	—
札幌市交通局	未導入	—
函館市企業局	未導入	—
鹿児島市交通局	未導入	—
東京都交通局	平成18年10月25日	39カ所
福岡市交通局	平成20年 1月28日	6カ所
仙台市交通局	平成30年 2月13日	13カ所

(2) 今後の取り組み内容

- ・お客様のニーズに合わせた決済が可能となることや、現金取扱い件数の減少による金銭受け渡しミスリスク軽減などが期待できることから、クレジット決済の導入について検討を行う。
- ・クレジット決済以外のキャッシュレス決済（電子マネーなど）については調査・研究を進めていく。

5 市電 1 日乗車券の販路拡大



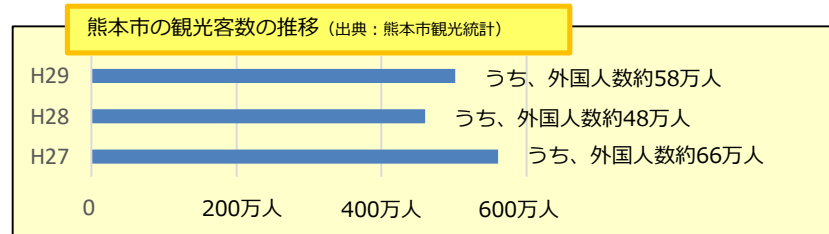
(1) 市電 1 日乗車券について

- 市電 1 日乗車券は、観光客の方を中心に市電の利用促進を図ることを目的に平成27年度から発売を開始し、お客様から好評をいただいている。

【発売枚数】

H27年度	H28年度	H29年度	H30年度 (11月まで)
112,848枚	66,937枚	83,735枚	56,043枚

※熊本地震の影響による観光客減少により、H28年度は減少。
H29年度以降は回復傾向にあるが、震災前の水準までは未回復。



(2) 他事業者の状況

事業者名	委託先
熊本市交通局	熊本駅総合観光案内所、桜の馬場城彩苑観光案内所、熊日プレイガイド
鹿児島市交通局	ホテル・旅館 18軒、商業施設 30箇所、郵便局 18箇所
長崎電気軌道株式会社	ホテル・旅館 40～50軒、観光案内所、JR九州みどりの窓口



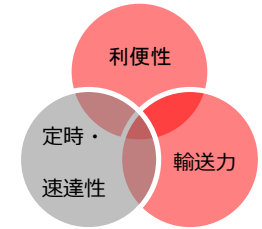
(3) 今後の取り組み内容

- まずはホテル・旅館における販売の検討に着手し、順次、販売窓口を増やしていく。
- 今後、国際スポーツ大会や熊本城ホールオープンもあることから、関係機関と連携し販売促進を図っていく。

6 クロスシート車両の改善

(1) 現状

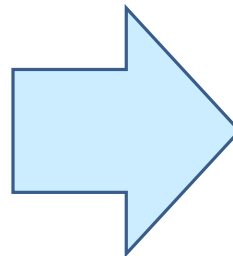
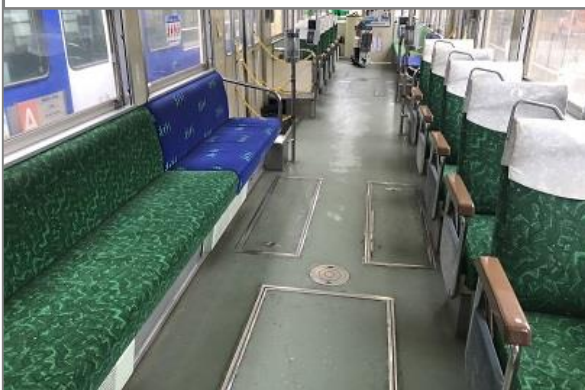
- ・ロングシートに比べ座席定員が少なく輸送力に課題がある。
- ・前後の座席間や座面幅に余裕がないことから、座りやすいロングシートが好まれて利用されている。
- ・終点等折り返し電停において、運転士がシートの方角転換を行う必要があり、折り返しに時間を要している。



(2) 今後の取り組み内容

- ・8500形車両（4両）のクロスシートをロングシートに改造する。
⇒1両あたりの座席定員が6人（26人→32人）増加することから、快適性向上が見込まれる。
- ・4年間の年次計画で改造を実施予定。

8500形車両のクロスシート



ロングシート化のイメージ



Ⅱ まとめ

基幹公共交通部会でいただいたご意見は、交通局が来年度策定を目指している「経営戦略」(※)の中に盛り込む機能強化策に反映。

※「経営戦略」・・・公営企業が将来にわたって安定的に事業を継続していくための中長期的な経営の基本計画

