

## 平成 30 年度 第 2 回熊本市公共交通協議会 議事録

### I 日時等

1. 日 時：平成 31 年 3 月 19 日（火）午前 10 時～午前 11 時 30 分
2. 場 所：熊本市役所 議会棟 2 階 予算決算委員会室

### II 主な内容

#### 1. 開会

#### 2. 議事

##### (1) 専門部会での検討内容について

(事務局)

資料 1～3 を用いて説明

(委員)

- 前回の部会でも提案させていただいたが、障がい者の交通に対する利用について対話する場を作りたい。特に、幹線・支線化することで乗換が発生するが、障がいのある方にとっての負担は非常に大きくなる。就労支援に通っている方や地域活動にバスや電車を使っている方もいるので、そういった方々との対話の場を各地域で設けていただきたい。

(事務局)

- 部会の際も同様のご意見をいただいております。関係する団体をご紹介いただけるとのことであった。ダイヤの設定等については、障がい者や健常者といった点にこだわらず、利便性が高いダイヤ設定をしていただいているところだが、より快適に乗り換えられるような仕組みについては、実際お話を伺いながら考えていきたい。

(委員)

- 市電の運転手になるためにはどのような免許が必要となるのか。

(事務局)

- 「動力車操縦者運転免許」が必要。免許取得については、採用後交通局内で、必要な学科試験や実技試験に関する教育指導を行っている。

(委員)

- その場合、一人当たり運転手になるための育成費用はどれくらいかかるか。

(事務局)

- 費用換算は難しいが、期間で考えると採用後学科試験の勉強を約 1 ヶ月行い、学科試験を受ける。その後、学科試験合格者を対象に実技試験に向けた訓練を行い、実技試験を受けるので、採用から免許取得まで約 5～6 ヶ月かけて交通局職員の教育指導により運転士を育成している。

(委員)

- 半年くらいかかるということで、人件費も含めてかなりの費用がかかると理解できた。今現在、正規職員と嘱託職員の割合はどうなっているか。

(事務局)

- 運転手 95 名の内、65 名が嘱託職員ですので、約 7 割が嘱託職員といった状況。

(委員)

- 約 7 割が嘱託職員であり、今後、正規職員は退職し、更に嘱託職員の割合が増えていくと予測される。また、半年かけて免許を取得しても、嘱託職員としての採用ということで、なかには処遇の面から辞めていく方もいると思う。安定した雇用につながるような処遇改善等について検討を進めていくとのことで、会計年度任用職員制度の導入による改善を見据えているかもしれないが、やはり市民の安全を守るという面で、安定した雇用を確保すべきかと思う。その点について、今後の展望も含めてご回答いただきたい。

(事務局)

- 雇用計画については、約 10 年嘱託職員運転士として勤務し、運転士の資質等人事評価が良好な運転士は任期付職員として採用している。
- 若年者雇用については、朝早くから夜遅くまでという変則的な勤務時間になるため、そういった点からも、若年者からの応募が少なく雇用が難しい。運行ダイヤを維持しつつも運転士の労働条件を改善できるように、運転士の勤務時間等を工夫したい。

(委員)

- 市電だけでなく、大型二種免許を取得する人も減少しており、バス事業者も大変な状況だと聞いており、やはり処遇や労働条件、変則勤務等が原因にあるのではないかと思う。事業者も経営的に色々と工夫しているが、それでも厳しい状況にあり、現在の路線の本数を維持するにも、運転手が足りないと。運転手の賃金労働条件改善のためには何が必要なのかとか、そういった議論もあっていいのではないか。

(委員)

- 私も、環境等の面から、心掛けて市電やバスを利用しているが、どうしても路線の関係で利用が難しく、公共交通では時間内に目的地に行けないということもあり、やむを得ず、車を利用する機会がある。
- 利用促進・コミュニティ交通部会の報告で、今後の取組方針が示されており、短期でやってくるものと中長期でやってくるものと色々な取組が書いてあるが、「横をつなぐ路線の導入」については長期での取組となっており、短期間でどうにかできるものではないとは理解しているが、今の時点で検討されている内容や、長期的に取り組むとして、現時点で見通し等があればお伺いしたい。

(事務局)

- 現在、東バイパスライナーという熊本市でいうと横をつなぐ大動脈を運行して

いるが、赤字運行という状況。一定の利用はあるものの、運行を継続していくためには、やはり収支面は非常に重要であり、このような状況から、バスだけでなくコミュニティ交通等といった交通モードについても検討すべきだと考えている。次年度以降、部会のなかで検討を進めたい。

(会長)

- バス事業者のなかでは乗務員不足が深刻な課題となっているが、コミュニティ交通の場合、タクシーの乗務員についてはどのような状況か。

(委員)

- 熊本市域でも空白地域や不便地域はたくさんあるが、これまでに、熊本市や地元住民の皆さんと協議を行い、現在 13 路線ほどのデマンドタクシーを運行している。タクシー業界でも乗務員不足は非常に深刻で、過疎地における車の手配が厳しくなっている。乗務員の確保については、熊本市にもご協力いただければと考えている。

(事務局)

- 現在、タクシー協会の委員からありましたように、13 路線の公共交通空白地域においてデマンドタクシーを運行していただいている。一部、芳野地域においては定時運行しているようなコミュニティ交通もあり、このような形態であれば、ある程度街なかで運行すると、利用が見込めるのかなという部分もあるので、その点も含めてタクシー協会の方とご相談しながら、より利便性が高いコミュニティ交通を導入していければと考えている。

(会長)

- 地元地域とタクシー業界、熊本市の連携や、その制度設計が必要になると思うので、課題として詰めていただきたい。

(委員)

- バス路線廃止に伴う、コミュニティ交通等の代替路線の運行開始にあたっては、地域の人には情報が行くかもしれないが、地域以外の人には情報が伝わらない恐れがあり、利用者がより一層減少することに繋がり兼ねない。

(事務局)

- バス路線の廃止等については、バス事業者さんと一緒に地域に入って、丁寧に説明している。また、熊本市の場合、まちづくりセンターと連携しながら、自治会長さん方にお集まりいただき、地元説明会等も実施している。現在、廃止しているバス路線については、一便当たり 1~2 名しか乗車していないような、非常に利用が少ない路線である。利用が多いところの減便・廃止まではいかないと思うが、路線の特性に応じて幅広い情報提供が必要なところがあれば、幅広く情報提供をしていきたい。

(会長)

- 地元の周知については、説明会に参加しておらず、あとから気付いた方から「情報がなかった」等のご意見があったりもした。なかなか地域全体への周知は難

しいが、努めて行っている。

(委員)

- 環境のためにできるだけ公共交通の利用を心掛けているが、やはり忙しいなかでバスをどう使うのかは非常に悩ましいところ。
- 公共交通を使うときには、通院だったり買い物だったりと何か目的があると思うが、例えば、何か施設を作るときに、出来るだけ環境に配慮した建物や仕組みを作ろうというなかで、従業員向けの循環バスを作るとか、タクシーを自分たちの目的のためにシェアしてみんなで乗っていくとか、できるだけ車を使わない社会を考えていくということも必要。公共交通について、行政やバス事業者に要求するだけでなく、自分たちで工夫すれば車の利用を減らせるのではないかと思う。
- 一日乗車券はどのくらいの利用者がいるのか。また、制度の見直し等を検討するとのことだが、具体的に検討しているものがあれば教えてほしい。

(事務局)

- 市電の一日乗車券についてだが、概算で平成 27 年度が 112,000 枚/年、平成 28 年度が 66,000 枚/年、平成 29 年度が 83,000 枚/年、平成 30 年度が 11 月までで 56,000 枚ご利用いただいている。現在は、交通センターや熊日プレイガイド、桜の馬場城彩苑観光案内所等で販売しているが、今後、販売窓口の拡充を検討したい。

(委員)

- これから旅行者が更に増えてくると思うので、このニーズにどう対応していくかが重要。以前、旅行で富山県に行ったときに、電車でのお菓子ツアーがあり、電車とコラボしたお菓子の引換券をいただいたり、協力店舗に行ってお菓子を購入したりした。このようなイベントがあると、旅行者だけでなく地域の方々でも、ツアーを巡ってみようかということで公共交通を使うきっかけになると思う。普段の通勤では、どうしてもバスを使いたくても使えない場合もあるので、ちょっとしたツアー企画に乗車券+αがあると、地域住民の方にとっても意外と使いやすい内容になるのではないか。
- 公共交通の利用を訴えるだけでは、なかなか難しい部分があるので、楽しさや観光の面にも力を入れていただけるとありがたい。

(事務局)

- 今いただいた意見は非常に重要なポイントだと捉えており、今後インバウンドも含めて観光客が増えていくことを考えると、一日乗車券に+αの楽しみがあってもいいのかなと思っている。熊本市が主体的に運行しているしろめぐりんでは、一日乗車券をご利用いただくと、市の施設の割引特典があるというようなサービスを実施しているが、一日乗車券については民間バス事業者が運行する路線バスが中心となるので、タイアップしてもらえるような企業等を一緒に見つけていければと思っている。

(会長)

- タクシーのシェアリング等の仕組みは、場合によっては民間企業でバスを走らせるというケースもある。これはたくさん住宅があるような場所で可能となるようなケースかもしれないが、公共交通基本条例では「市民の責務」として、公共交通を積極的に利用するというだけでなく、公共交通の担い手という位置付けもしており、市民から提案があった場合には、市も積極的に協力をするということも含んでいるが、事務局からもご意見があれば。

(事務局)

- そのような提案があれば、市も協力させていただきたい。また、制度設計等も検討しなければならないので、運輸支局の方にもご相談させていただければと思う。

(委員)

- そういったご相談があれば、私共も前向きに検討したいと思っている。道路運送法との関係もあるので、そのような点も含めて検討していきたい。

(副会長)

- 各部会の報告資料を見て、それぞれ色々と取り組んでいるとは思いますが、市電は市電、バスはバス、コミュニティ交通はコミュニティ交通と、専門部会のなかだけで話が完結していて、本来この協議会でやるべき総合的な管理運営ができていない。現在、市電、路線バス、コミュニティ交通と3つの運行サービスがあるが、他にももっと提供できるサービスはたくさんある。現在車を利用している人に公共交通を利用してもらうためには、やはり車より便利なサービスを作り上げなければならない。
- 国交省でタクシーのシェアリングが認められたので、ぜひタクシー業界としては配車サービスにシェアリングを入れて提供してほしい。他にも、例えばパリでは電動のキックボードが交通手段として広まっている。熊本で取り入れられるようなサービスはまだたくさんあると思うので、それをどんどん取り入れてほしい。もちろん、際限なく何でも取り入れるのではなく、ある程度協議会で全体を管理する必要はあるが、利用者にとって利用可能な車以外のモードをもっと増やしていくということを積極的にやっていく必要がある。
- データのオープン化と、オープン化したデータを分析して利活用するような人は絶対に必要。今回、バス路線網再編部会のなかで路線評価を行っているが、特定の時期に熊本市あるいはコンサルで実施しているようではだめで、日常的に誰かがやる必要がある。それを誰が担うのかを考えないといけない。

(会長)

- 重要なのは、現在は3部会に分かれて検討しているが、総合的に取り組むべき課題について、これからいかに共通に取り組んでいくかということ。
- 熊本市のように、行政と事業者と市民が一体となって責任を持って、オープン

な場で議論をしているのは日本でも稀なケース。これからもこの場を利用して、議論を進めていきたい。

(2) 来年度の検討内容案について

(事務局)

資料4を用いて説明

3. 報告

(1) 熊本都市圏における運行システムのナンバリングについて

(九州産交バス)

参考資料1を用いて説明

(2) バスロケーションシステムの運用開始について

(九州産交バス)

参考資料2を用いて説明

(会長)

- 本日は熱心なご議論をいただき誠にありがとうございました。本日の意見を参考に来年度以降も引き続き取り組んでいただきたい。
- 本日の議事を終了する。