

市長とドンドン語ろう!in市電 議事録

◎市長挨拶

今日は「市長とドンドン語ろう!in市電」という初めての試みであるが、ご参加いただき、また普段から市電をご利用いただき感謝申し上げます。今回は利用者のみならず様々な団体、企業の皆様もご参加いただいている。市電はまもなく100周年を迎え、これまで市民の皆様にあ愛されてきた乗り物であるが、昭和40~50年代にかけては、車の普及から廃止の議論もされていたと聞いている。現在は、新型コロナウイルスの影響で利用が少し減ってはいるが、全体としてはここ数年増加傾向にある。今日は利用者目線で率直な意見やアイデア、苦情でも結構なので発言いただき、より良い熊本市電を作っていこうという趣旨で企画した。

■ テーマ1 市電の利用促進について

◎市長から

市電は大正13年に開通しており、4年後には開業100周年を迎える。現在、100周年に向けた計画を策定中である。開業当初は熊本駅から浄行寺、水道町から水前寺の幹線があり、最盛期である昭和38年には年間約4,200万人が市電を利用していたが、モータリゼーションの進展に伴い衰退。現在の路線の存続は昭和54年に市議会で決定された。

市電の役割・特色として、利便性の面でバスと比べると、定時性・速達性・輸送力で優位であることや、熊本地震の際、3日後には運行を再開できたことなど、このシンプルさがヨーロッパなどでも古くから路面電車が親しまれている要因だと思う。観光振興や街の賑わいにも貢献しており、市電がある姿は街の風情を醸しだしているように思う。また、路線は2系統で料金が均一な点は海外の方にも分かりやすい。高齢者にはバリアフリーな低床車両もある。さらには、CO2の排出量が少なく、有害な排気ガスはゼロであるため環境にも優しい。

市電のアンケート調査では、買い物、通勤、仕事での移動などが主な利用目的で、中心市街地の賑わいが市電の利用促進につながる事が分かる。

市電は市民の税金を原資とした熊本市からの補助金が収入の一部に含まれているが、基本的には利用料金のみで経営していくため、補助金には頼らない自立した経営が求められている。

続いて、市電の現状と課題には、車両全体の老朽化も問題だ。また、バリアフリー化を進めているが、現状は電停が約3割程度。車両の低床化率も54車両中16車両と、まだまだ整備が必要である。

他にも、輸送力不足も課題だ。朝のラッシュ時は電停が密になっており、車道まで列が出来ていることもある。本日会場となっている、この電車1両では70人程度しか運べないので、朝・夕のラッシュ時には、2両編成の車両を走らせたり、ホームページで車内の混雑率を公表し時差出勤やテレワークを推進するなどの工夫をしている。

令和元年度の市電利用者数は約1,100万人。昭和38年のピーク時に比べ人口は増加しているものの、自動車の普及により利用者は減少している。

しかし、ここ数年の利用者数の推移は増加傾向であり、令和元年度はサクラマチ開業や国際スポーツ大会の開催もあり、近年では最高の利用者数を記録する見込みであったが、新型コロナウイルスの影響により、更新はならず。

また、収入は、平成 28 年 2 月に運賃改定を行ったため、運賃収入自体は増加しているが、昨年の消費税増税の際に運賃を据え置いているため、年間約 3,000 万円の交通局負担が発生している。この後の意見交換の際は、運賃についても色々な意見を聞かせてほしい。

今後の利用者予測だが、令和 2 年度は新型コロナウイルスの影響で大きく落ち込み、令和元年度の 1,100 万人まで戻すには時間がかかると予測している。

そこで、皆さんには市電の利用促進ということで、もっと多くの方に市電を利用していただくには、どのようなことに取り組むべきか本日は考えていただきたい。

近年の利用促進策ということで、平成 9 年から超低床電車(9701 号)を導入しているが、これは 2 両編成では日本初であり、この車両の導入により利用しやすくなった方も多いと思う。

また、JR との結節強化により、乗り換えが楽になったことで新水前寺など大幅に利用者が増やしている。熊本駅では日本初となるサイドリザベーション化を行った。IC カード利用者は現在 66.3%でキャッシュレス化も進んでいる。

車内フリーWi-Fi の導入は訪日外国人の方が利用しやすいように始めたものだ。女性専用車両の試験導入はすでに賛否両論あるが、12 月まで皆さんの声を聴きながら検討していく。

さらに、定期券等販売窓口のキャッシュレス化を進めている。今後の予定では、3 両連接車の導入を検討している。今年度収支はコロナの影響で赤字予測らしく、なかなか導入に踏み込むことは簡単ではないが、先程の運賃の話と合わせて、サービスが向上するならこのぐらいの運賃値上げは許容できるなど、本音でこの後発言してほしい。

また、主要電停のみ停車する通勤快速の導入も検討しているが、停車しない電停の沿線住民の方については、バス事業と連携しながらの対応を検討していきたい。それから利用者にはわかりやすいラウンドダイヤなども今後検討していく。

◎意見交換

○市民 A

学生 60 名に事前にアンケートを実施した。現在の市電の運賃 170 円に対する意見として、安い 20%、高い 18%、妥当 40% (他、無回答 22%) で、そんなに負担には感じていない人が多かった。次にサービス向上を前提として運賃を 200 円以上値上げした場合も利用するかについては、利用する約 80%、中でも「バスよりも安ければ乗る」との意見が多かった。バスに乗る際の利用金額は、210 円~230 円ぐらいの人が多いため、その金額以下だと市電を選択するようだ。

○市民 B

現在の均一運賃は分かりやすいが、近距離利用者と長距離利用者として同じ料金というのは不公平さを感じることもある。例えば市内中心部のみの区間利用は 150 円にして、利用しやすくすることで街中の活性化につなげ、長距離利用であれば 200 円にするというように運賃を 3 種類ぐらいに分けても良いと思う。

ダイヤについてだが、私は熊本ヴォルターズの観戦で県立体育館へ行く際、市電を利用することがよくあるが、帰る際はほぼ乗ることが出来ず、他の公共交通機関を利用している。地元のプロスポーツを応援する意味でも臨時便を運行してもらえれば、利用される方は多いと思う。

○市長

臨時便のアイデアは面白いと思う。東京などでも野球の試合やコンサートの日程と併せて臨時便を走らせることはある。今回のこの企画でも貸切で臨時的に運行させていることを考えると不可能なことではないと思うので検討していきたい。

距離によって運賃を変える件だが、今はキャッシュレス化が進んでいるので、支払うシステム上の設定は以前に比べるとやり易くなっているかもしれない。先程の学園大のアンケートでも「バスより安ければ…」との意見があったが、そこが1つ運賃のポイントかもしれない。

○市民 C

1 点目は運賃について、私も変動制が良いと思う。例えば辛島町から交通局前までの区間は利用者も多いため現行の170円のまま一律で、それ以外の区間は乗車電停から2電停以内は170円、それ以上は変動していくようにしてはどうか。

2 点目は車両について、私も2歳の息子がいるが、乗降が簡単にできる車両(低床車両)が少ない。これから順次導入していくのだろうと思うが、利用が多いであろう子ども世代や更なる高齢化社会において車両のバリアフリー化の促進は最優先に取り組むべきだと思う。

3 点目は運賃の支払い方法について、今はコロナの影響で少なくなっているが、今後のインバウンド回復を見据えて、世界規模で利用が多いタッチ型のクレジットカード決済を導入してはどうか。クレジットカードは既に流通しているものに関しては、導入コストもある程度抑えられるため利用しやすいと思う。

○市長

キャッシュレスはもっと多様な方法があると思う。東京に行くとタクシーでもPayPayやLINE Pay、バーコード決済など多様化していて、確かに便利である。車両のバリアフリー化については、特に昼の時間帯に子育て世代や高齢者の方の利用が多いと思うので、通勤の時間帯とあわせて検討していく。

○市民 D

運賃について、現在の170円は安いと思うし、200円までであれば今と同じ頻度で市電に乗ろうと思う。私は運賃の支払いは未だ現金だが、現金での支払いは両替が面倒であるため、逆に200円であれば両替をせずに済むため良いという考えもある。200円以上となると利用頻度は考える。

○市民 E

運賃について、170円というのは他都市に比べると良心的な価格であると思う。また一律なのでどの世代にも分かりやすく、私は変動制にする必要はないと思っている。

運賃の支払方法について、携帯電話での決済が導入されると定期券や IC カードが不要となるため、持ち物が 1 つ減ることにより、紛失する確率を低くすることに繋がると思う。

最後に車両について、1 両編成の車両だと通勤の時間帯に天候にもよるが、乗れない時がある。天候によっては増便したり、2 両編成車両を増やしたり対応していただきたい。

○市民 F

運賃について、今の一律の運賃形態はわかりやすく、他都市の運賃とも比較したが、200 円以内であれば値上げも許容範囲であり、利用者が減ることはないと思う。車両について、朝夕は2両編成を増やして乗れない状況が無いようにお願いしたい。健軍発の車両がずっと満員のまま走行し、途中の電停からは乗れない人がたくさんいる。もっとたくさんの方が乗れるような体制を作ればさらに利便性が高まり良いと思う。

○市長

皆さんに質問だが、利用が多い時に最大で何本乗れなかったことがあるか。

(回答) 4 本

それは考えないといけない。

○市民 G

SNS のアンケート機能を利用して事前に 111 名の方に現在の運賃についてアンケートを実施したところ、高い 55%、安い 45%という結果になった。アンケートの大半が熊商生ということもあり、雨の日に商業高校前から新水前寺駅前の比較的近い区間を利用する方が高いと感じているようだ。安いと答えた人の意見としては、放課後に中心市街地まで買い物に行く時など、比較的長距離を利用している方は安いと感じているようだ。

先程も意見であったが現金で支払う場合、170 円という微妙な金額は事前に準備しづらい。5 千円や 1 万円の両替が出来ないことも不便。両替が出来ないため、他の乗客から借りたという生徒もいた。200 円だとキリが良いとの意見もあった。他には LINE Pay などのキャッシュレスを導入してほしいとの意見もあった。

最後に熊本駅に新しく商業施設が出来ることが、中心市街地と熊本駅の両方で休みの日など買い物したいと思った時に、熊本駅前から中心市街地の区間の運賃を安くしてもらえるとどちらかだけでなく、両方行こうと思う。

○市長

確かに学生にとっては、特定のよく利用する区間や 2 電停ぐらいの短い区間に 170 円となると高いと感じるかもしれない。通学以外では街への買い物で利用することが多いと思うので、その辺りも検討してみると面白いかもしれない。商店街の活性化にも繋がる。

○市民 H

IC カードの利用はこれからさらに増えてくると思うが、運賃を距離ではなく時間帯で差別化してはどうか。高い安い感覚は、利用頻度によって大きく変わってくると思う。例えば昼間の買

い物等で利用される時間帯は100円、夜の飲み会等で利用される時間帯はタクシーの代わりで利用していると考えれば200円でも300円でも安い。逆に朝の時間帯は運賃を高くすることで、わざわざ乗らなくてもいいような移動距離の方は、健康のためにも歩いてみようかなという考えになるかもしれない。

○市民I

熊本駅方面に比べ、上熊本駅方面の運行本数が少ないため、増やして欲しいとの意見が周囲から多くあった。

○市民J

運賃について、遅くとも10分間隔で次の電車が来ること、電車の乗り間違いもほぼなく分かりやすいこと、熊本駅から健軍方面までのような長い距離でも30分程で到着するなど総合的に考えても、運賃170円は安いと思う。あとICカードの普及にあわせて電停にもチャージできる機械を設置してもらいたい。

○市民K

外国人観光客から見ると、市電の魅力は分かりやすいところにある。外国人はICカードやキャッシュレス払いで運賃を支払うことが出来る人は少なく、現金払いの人が多数なため、距離や時間帯によって運賃が変わると分かりづらくもしい。国際交流員の立場としても説明が難しい。

○市長

様々なご意見をいただいたが、特に運賃や分かりやすさ、時間帯については多くのご意見をいただいていることから、今後も検討の余地があると思う。海外の人にとっては、LINE Payなど支払方法は無いかもしれないが、例えば1日乗車券は500円で一日中利用できるのも、駅や空港で販売してもいいかもしれない。海外では信用乗車が普及して時間ごとの利用乗車券などもある。そのようなことも検討して、工夫していきたい。

■ テーマ2 市電と熊本の交通機関の未来

テーマ3 市電とまちづくり

◎市長から

テーマ2では、市電と熊本の交通機関の未来ということで、少子高齢化・人口減少社会の中で望ましい公共交通機関とはどうあるべきか、その中で市電の役割はどうあるべきかについてお尋ねする。

まず、熊本都市圏の公共交通機関の利用状況だが、鉄軌道合計で1日約76,800人が利用している。一方バスの合計は68,500人、よって公共交通機関としては、1日で約15万人の利用者を運んでいる。仮にこの15万人が自動車へ移行すると、今でも政令指定都市(3大都市圏除く)ワースト1位である渋滞がもっと酷いことになる。

公共交通機関の利用者は40年間で6割減少している。これだけ利用者が減ると路線を廃止するなど更なる利用者低迷の悪循環を生んでいる。この傾向が続くと、高齢者や移動が不便な地域にお住まいの方は、車も無く他の交通手段もなくなるため日常生活の様々な面において問題が生じてくることになる。

本市としては、自動車から公共交通への移行を推進しているが、資料を見ると自動車分担率は昭和28年からどんどん高くなり、鉄道、バス・市電は逆にどんどん低くなっている。この傾向は先程も申し上げたとおり、不便になればなるほど増すといった悪循環を生んでいる。

本市の公共交通の将来像だが、8つの基幹公共交通軸を設定し、公共交通を使いやすいような新しいネットワークを再構築している。これは市電に限らず、バス路線網の再編やコミュニティ交通の導入などの施策展開を考えている。

さらに、市電の延伸ということで、現在健軍町電停から自衛隊や市民病院へのルート1.5kmを計画している。

他にも公共交通共通の定期やMaasのようなシームレスな運用を検討している。また先程からの運賃の話に関して、バスも含めたゾーン運賃制が導入されれば利用者にとっては、より分かりやすくなるだろう。

それから、今、バス事業者は会社の垣根を越えた利用者目線に立った共同経営準備室を発足した。そこに、タクシーや鉄道、交通局も一緒になって考えていくことで、先程のゾーン運賃なども実現化がみえてくる。

テーマ3では、市電とまちづくりということで、市電と中心市街地との連携についてどう取り組んでいくべきかお聞きしたい。

移動手段としての活用以外で楽しんでいただくための企画や工夫はできないか。

例えば誕生日などのお祝いを市電の車内で開催するアニバーサリー電車とか。以前はビアゲー電などを行っていた。

ラッピング広告車両についても、人によっては街の景観に合わないなどの意見もあるが、一方で多様にあった方が賑やかで良いという意見もある。皆さんはどう思われるか。

市電の沿線には、お城や博物館、動植物園など様々な施設や商店街などがあり、それらの拠点とリンクさせることが重要である。

それから、新しいまちづくりの推進策について、例えばレトロ調電車と現代美術館をコラボさせた「走るアート電車」のような企画も考えられる。

商業施設と連携した運賃割引サービスでは、昨年9月14日に「電車バス無料の日」として公共交通機関が無料だったが、ものすごい数の人が市電やバスを利用して、人の多さに反して街中の道路は自動車が減り、当日の渋滞はほぼなかった。

また、当日の市電利用者は通常時の79%増で、そういう意味では運賃負担が少ないと利用者はこれだけいることが体験できた。

なので、来年3月には熊本駅ビルが開業するが、先程の学生の意見でもあったが街中との回遊性を考えると、例えばその区間だけ安くするとか、1回払えばその日は1日無料にすると、それなりの人の動きが見込めそうだ。

◎意見交換

○市民 L

私は帯山に住んでいるが、街へ行く場合は都市バスを利用するほか手段がなく、健軍方面に行く場合にはそもそも良い手段がないため、途中で市電に乗り換えたり、タクシーを利用する場合もある。市電からバスへ乗り換えるのはとてもややこしく、ダイヤの関係上待ち時間が長いこともあり、そうになるとタクシーを選択せざるを得ないのが現状。

○市民 A

学生が一番ネックに感じているのが待ち時間。乗るための待ち時間もだが、乗り換えのために要する時間についての意見が多かった。また、学生は通学以外では買い物で利用することが多いが、公共交通機関を利用する場合だと、例えば大きな品物を持ち込んで乗車すると周りに迷惑がかかってしまうため、欲しい物を購入して利用することが出来ないという声が多かった。

あと路線に関して、学生アンケートの結果でも住宅地・病院・学校・空港につないでほしいとの声が多く、個人的には環状線のような路線形状を希望する。パークアンドライドも組み合わせれば活用できる仕組みが良い。

○市民 B

延伸について、今計画している区間は非常に良いと思う。広島や富山など先進的な地域を参考にすると、ループになっている区間があると尚良いと思う。水道町辺りから浄行寺→子飼橋→熊本学園大→味噌天神を通り水前寺へ抜ける路線があると、利用するであろう高校や大学もあり、周辺には県立劇場や合同庁舎もあるため、現実性は低いかもしれないが将来性を考えると良いのではないかと。

市電の活用方法については、運賃収入以外の別の収入は非常に重要だと思う。今回のようなイベントや有名人、著名人と触れ合うイベントを有料で行ったり、新たな収入源を模索していても良いのではないかと。

○市長

住宅地や学生が通学するような地域を公共交通が通っていることは重要。さらにはどんな公共交通を使っても乗り換えを過度に意識することなく、行えることが大事である。市電だけの環状線を実現させようとなると相当な費用と時間がかかることになるが、市電・バス・JR・電鉄が一体となってやることは乗り換えの回数は増えるかもしれないが、その乗り換えが簡単にできれば利用してもらえと思う。あとは企画電車でいうと、地元出身の芸能人ではコロッケさんが市電に対する思い入れがすごくある。以前にもモノマネでの電停アナウンスをしていただいた。

ドリカム新幹線のようなライブ電車などもやっているし、色々なアイデアがあると思う。

○市民 F

先程から環状線の話が出ているが、水道町から広町（現・坪井 1 丁目、上林町）方面、そして上熊本駅までの環状線が出来れば良いと思う。今から約50年前にこの路線は廃止になっているので開業 100 年を機にぜひ復活してほしい。以前は子飼まで路線があり、理想は子飼から水前寺まで繋がる路線があれば良いと思うし、市長がおっしゃられている市民病院までの

延伸も賛成。

また、下通では市電・バスの無料券を買い物をしたお客様に配布しているが浸透していない。上通でも3,000円以上お買い上げのお客様に、1時間の無料駐車券(300円~500円相当)を配布している。熊本駅の商業施設は恐怖でもあるため、街の全店で協力して買い物をしたお客様には市電の無料券を配布することを真剣に考えていきたい。

○市民 M

企画として月に1度でも良いので「運賃100円電車」を走らせてみてはどうか。また、JR九州は今話題の鬼滅の刃とのコラボをしているが、それに比べると市電や都市バスは旬で話題性のあるものとのコラボなどが少ない。そのような企画は利用者増につながると思う。また、車内に広告用のモニターを設置して、CMを流せれば今より広告を希望する会社が増え、広告収入増につながると思う。

○市長

皆さん、沢山のご意見ありがとうございました。この時間だけでは話せなかったご意見は、交通局へいただけると、提案を基に早く効果が分かるような取り組みを検討していきたいと思う。よろしく願います。この企画はまたやりたいと思う。