第1回部会でのご意見について

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

1 運行部門の正職員を増やす取り組みについて

【ご意見】

将来的に熊本市電を維持していく上でも正規職員を確保していく必要があると考えられる。正職員の採用計画はどう考えているのか。

職員数

平成30年3月31日現在

職	種	人数	職員	任期付職員	再任用職員	嘱託職員	臨時職員
在工田 立 7.88	事務職	28	22	-	-	6	-
管理部門 ※事業管理者含む	技術職	8	8	-	-	-	-
※事業官理有呂む	交通安全指導員	1	-	-	-	1	-
運輸部門	所長	1	1	-	-	-	-
	副所長	1	1	-	-	-	-
	監督長	4	4	-	-	-	-
	監督	20	11	5	4	-	-
	運転士	87	10	-	10	67	-
	トラムカ゛イト゛	13	-	-	-	13	-
技工部門	車両工場	10	9	-	1	-	-
	土木	6	5	-	-	-	1
	架線	6	6	-	-		-
合	計	185	77	5	15	(87) 1

全職員のうち、約47%が嘱託職員

- ・経営健全化に取り組む中で平成15年度を最後に正規職員の採用を見送っている。
- ・正規職員の採用については、現状では厳しい状況であり、事業の継続性や人材育成の観点からも、 嘱託運転士の安定雇用につながるような処遇や雇用のあり方について、交通局内プロジェクトチーム を設置し、検討を進めている。

朝夕のラッシュ時の対応について、健軍町、新水前寺駅前等での積み残しの現状について報告いただきたい。

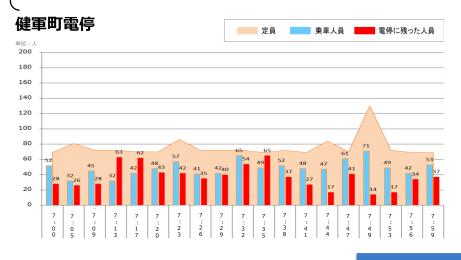
雨天時の電停の混雑状況について調査結果

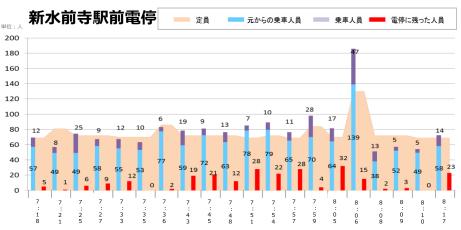
調査日:平成30年5月31日(木)

手 法:健軍町電停を朝7時台に発車する電車19本について、

乗降者数と電停に残った人数を調査







- ※健軍町電停は始発電停であることから、 着座するため次の電車を待つお客様が 一定数いた。
- ・ラッシュ時には3~4分間隔で運行しており、これ以上の過密ダイヤは安全運行に支障をきたす。
- ・平成29年から輸送力の高い5014号車をラッシュ時に投入し、混雑の緩和を図っている。 今後も輸送力の高い多両連接車の導入を検討する必要がある。

利用促進の観点からも低床電車の導入が必要だと思うが、車両の更新はどのように考えているのか。

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
	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
ワンマン	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
連接車	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
î		45編成	54両	平均73人	平均41年

- ・車両の長寿命化の取り組みとして、日本初の超低床車である9701号を現在大規模改修しており、 2019年夏の復活運行を目指している。
- ・既存車両の長寿命化と車両更新による超低床車両の導入について、交通局内プロジェクトチーム を設置し、検討を進めている。

4 通町筋電停の終電の繰り下げについて

【ご意見】

通町筋電停の終電の時間を延ばすと街中にとどまる人数が増えるのではないかと思う。終電を延長する考えはあるのか。

通町筋電停の終電時刻(平日ダイヤ) 田崎橋 熊本駅前 通町筋 交通局前 健軍町 23:16 23:12 22:53 22:47 22:29 23:19 23:25 23:41 23:47 0:05 0:25 (入庫) 0:09

- ・終電を繰り下げた場合、運行終了(午前0時25分)から始発(午前5時50分)までの間で行う 軌道改良工事や電気設備の点検の時間が確保できなくなる。
- ・特に、軌道改良工事においては、騒音・振動を伴う重機による作業が必要で、現在は午前1時から 2時頃までに重機作業を終了し、その後は音が小さい作業を行って沿線住民の理解を得て工事を 行っている。

乗務員によってサービスレベルに違いがあると感じる。サービスレベルの全体的な向上を図る必要があるのではないか。

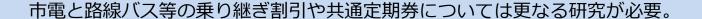
平成30年度乗務員研修計画

項	研修名	内容	対象者
1	安全管理研修	事故防止対策などの安全に関する研修	全乗務員
2	フォローアップ研修	運転取扱い、接遇及び規程等の習熟研修	1年目、3年目の乗務員
3	運転実務検定	安全運転の徹底及び事故防止を目的とし た筆記試験、実技試験の実施	全乗務員
4	年末年始安全総点検研修	事故防止、安全運転の研修	全乗務員
5	接遇研修	外部講師による接客態度や言葉遣い等の 実務研修	全乗務員

今後も計画に基づき乗務員向けの研修を行い、 更なる安全運行の徹底及びサービスの向上に努める。

市電+路線バスで割引料金(定期券など)を発売し他の交通機関との乗り継ぎ機能を強化できないか。

- ・市電と市電の乗り継ぎ割引については、でんでんnimoca又はnimocaを使って市電をご利用になった後1時間以内に再度市電に乗られた際は、大人運賃の場合20円割引(小児運賃、障がい者等割引運賃の場合10円割引)を実施している。(全ての電停が対象)
- ・市電と路線バス等の乗り継ぎ割引や共通定期券については、ICカードシステムが異なるため 現状での対応は難しい。
- ・紙券の乗り継ぎ割引券を使った対応も考えられるが、運用や精算方法など他の事業者との協議 が必要。



7 2次元バーコードを使った運賃収受について

【ご意見】

主に外国人観光客向けに2次元バーコードを使った運賃収受の導入を検討してはどうか。

- ・2次元バーコードを使った決済については、商業利用などにおいて様々なサービスが急速に普及しつつある。
- 2次元バーコード決済システムにおいては、降車時の運賃処理時間がICカードに比べ長いので 速達性の低下になることも考えられる。また、専用端末の導入に伴う費用負担や設置スペースの確保などの課題がある。

