

## 第3回公共交通基本条例部会議事録

I 日 時 平成24年11月13日（火）午前10時～午前11時45分

II 場 所 桜の馬場 城彩苑2階 多目的交流施設

III 委員名簿 別紙参照

IV 事務局 熊本市交通政策総室

V 次 第

1 開会

2 部会長挨拶

3 議事及び報告

（1）公共交通基本条例の検討状況

（2）（仮称）熊本市公共交通基本条例（案）について

（3）条例アンケート調査結果について

（4）条例制定までのスケジュール

（5）その他

4 閉会

VI 主な内容

部会長挨拶

（事務局）

3（1）～（3）公共交通基本条例の検討状況、（仮称）熊本市公共交通基本条例（案）について、条例アンケート調査結果について説明（資料1～3）

（委員）

- ・ 前文の移動する権利について、確かに移動権というのは、日本国憲法には明記されていないが、学問的には、憲法13条、22条、25条に関連する人権を集合させた新しい人権ということになっているようであるが、今回の条例案を見て少し表現が後退したような印象を受けた。例えば、憲法に規定されて

いない条例で、熊本市環境基本条例や熊本市地下水保全条例においても、健康で文化的な生活を営むという表現がある。熊本市は今後、公共交通を重視していくことを謳う条例でもあり、もう少し明確に移動権を明記すべきではないかと考える。

(部会長)

- ・ 移動権については、これまでも議論してきたところであり、益田委員からはもう少し明確にという意見ですが、法制部署との協議の中での憲法 25 条等の調整の部分で、事務局から何か説明はありますか。

(事務局)

- ・ 当初から法制部署に対して、移動権について条文に盛り込むことを説明してきており、今回この表現にさせていただいている。前回の専門部会の際は、事務局案として「日常生活を営むために必要な移動する権利」という表現としていたが、部会の中で、委員より憲法 25 条の表現を直接引用できないかとの意見がありましたので、改めて法制部署と協議を行ってきたところであるが、法制部署としては、やはり移動権というものの自体が、定義づけ、市民のコンセンサスがしっかり得られたものではないという中で、憲法 25 条の表現を引用すると、憲法 25 条に移動権が由来するという整理が必要ではないかということになり、これを議論していく場合、憲法解釈という点で、法制関係の学識者も含めて議論し、移動権というものをしっかり位置づける必要が出てくるのではないかとの判断もあり、今回の表現となったものである。

(委員)

- ・ 移動権について、日本では法律等で移動権に踏み込んだことがないため、今回の表現になったことについては理解するが、高齢者や障がい者等の交通弱者が最も利用する公共交通に関するこの条例が、将来を見据えた条例であると考えたときに、もう少し移動権について踏み込んだ表現になればと思う。

(事務局)

- ・ 移動する権利について、表現が後退した印象との指摘は、「市民の権利の一つである」との表現になった部分だと考える。この点については、前回の専門部会で表現していた「権利を有するとの理念を尊重し」という表現に修正できないか、法制部署と協議したいと考えている。ただし、「最低限度の生活を営むため」という表現にすると、憲法 25 条に由来する印象が強くなるため、

「日常生活及び社会生活を営むために必要な移動」という表現でいかせていただければと考えている。

(委員)

- ・ 前回の部会における移動権の表現で、最低限度という言葉に問題点を感じた。環境基本条例においても、「健康で文化的な」という表現がなされており、交通弱者の権利として憲法 25 条の表現が適切ではないかと考える。国の法律等で位置づけるのは難しいと思うが、地方から変えていくという意味で、明記をお願いしたい。

(事務局)

- ・ 移動権について、「健康で文化的な生活を営むために必要な権利」との表現にした場合、憲法 25 条に由来するイメージになるため、この部分については「日常生活及び社会生活を営む」という表現で整理させていただきたいと考えている。ただし、「移動する権利を有するとの理念を尊重」という表現については、再度、法制部署と協議させていただきたいと考えている。
- ・ 市民の定義の中に高齢者及び障がい者も当然含まれるので、「日常生活及び社会生活を営むために必要な移動する権利」という表現になれば、全てが包含されるのではないかと考える。

(部会長)

- ・ この専門部会では、基本的に「移動する権利を有する」との考え方がベースにあるので、この表現の方向で調整をお願いしたいと考える。

(委員)

- ・ 責務について、市、事業者、公共交通事業者、市民と対等な形で明記されている。市民の責務と市の責務が対等ではないのではとの思いがある。例えば福岡市の場合、市民の権利が謳われており、移動権に対応する形で条例に盛り込まれている。市民の責務ではなく、権利という形で盛り込めないか。

(部会長)

- ・ ただ今の議論だと、第 1 条の内容が変わることになる。市民の責務を除くと、公共交通は全て市において対応するので、利用する市民には権利があり、参画もできるが責務はないとの印象を受けることになり、逆に不適切になると思う。

(委員)

- ・ 前回、責務の議論は行なったと思うが、この熊本市独自の内容で取り組むことが必要ではないか。責務として条例で謳うことが、市民に対する一つのメッセージになると思うので、この表現でいいのではないか。努力義務であり、「担い手のひとりであることを自覚し・・・」という形で、前回の部会での議論を踏まえた上で盛り込まれたものだと理解している。

(委員)

- ・ 熊本では昭和 45 年をピークに、現在、バスの利用者が 70%減少している。福岡では 45%の減少であるが、地域差があり九州では宮崎や佐賀がより減少している状況である。熊本市だけではなく、熊本県で考えた場合、中長期的にはさらに減少する状況である。利用者が減り続けていくが路線は必要なので補助をしている状況で、できるかぎり市民の方も公共交通を利用するという自覚がなければ、今後、公共交通の維持ができないこともあり、市民の責務の表現としては、やわらかい表現でもあるし、当然ではないかと考える。

(部会長)

- ・ 今回権利を強く出しているので、責務は必要だと思う。今のゆうゆうバスの状況も考えると、市民の自覚がないと公共交通の維持は難しいと考える。

(委員)

- ・ 市民の責務の「公共交通の担い手」について、利用することは大切だが、もっと公共交通に関心を持ち、考えや意見を出していくような表現が必要ではないか。

(事務局)

- ・ 参画と協働については、自治基本条例で参画と協働の定義づけもなされており、今回明記していないが、公共交通に関する提案については、第 10 条に明記している。
- ・ 市民の責務については、努力義務として公共交通の担い手のひとりとしての役割を認識していただき、積極的に公共交通を利用していただくことをまとめた表現としたものである。

(委員)

- ・ 第 9 条の公共交通空白地域等への対応で、「必要な政策を講ずるものとする」

との表現になっているが、もう少しわかりやすく、例えば「市が新たな公共交通を導入するための支援を行なう」等、具体的に説明したほうが、対象地域の方々にとって、利用しやすく条例が身近に感じられるのではないか。

(事務局)

- ・ あくまでも基本条例ということで、「施策を講ずる」との表現にとどめているが、具体的な内容については、この条例に基づいてコミュニティ交通部会で現在検討している、コミュニティ交通の制度設計で対応したいと考えている。
- ・ 第 9 条第 1 項では、公共交通空白地域において、公共交通による移動手段の確保のための施策は市が講じるとの表現にしている。また、第 2 項では、公共交通不便地域において、住民が組織する団体が取り組みを進めるにあたって、市が支援する表現にしている。この条文に基づいて、コミュニティ交通の制度設計を行なっており、具体的な内容についてはそこで対応したいと考えている。
- ・ 基本条例ということで、これから先の施策の元となる条文と考えており、この表現にさせていただいたものである。

(委員)

- ・ 確認だが、条例が施行される段階で、コミュニティ交通について、市としての計画案がセットで示されるということか。

(事務局)

- ・ 計画案についてはセットで示す予定にしている。基本的にコミュニティ交通に関しては、第 9 条に基づく施策であるので、パブリックコメントや地域説明会において、条例とコミュニティ交通についてセットで説明していきたいと考えている。

(委員)

- ・ ここが、この条例の一番市民にとって利用していく部分だと思うので、できるだけ市民にわかりやすく提示をしていただきたい。

(事務局)

- ・ 冒頭に議論がありました「移動する権利を尊重する」という言葉を具体化したものが第 9 条であり、さらに具体化したものがコミュニティ交通の制度設計であるため、セットで説明していきたいと考えている。基本条例では、こ

れが一つの柱であります。もう一つの柱として、多核連携のコンパクトなまちづくりを、公共交通を基軸として進めていくという部分についても、きちんと説明していきたいと考えている。

(委員)

- ・ 定義について、今回、停留所等が盛り込まれたが、乗合事業において、法的にいうと一般の路線バスの停留所は対応しているが、他にも形態があり、路線不定期運行や区域運行がある。路線不定期運行については、乗降地点という表現になっているし、区域運行については、停留所の取り扱いがない。現在運行している乗合タクシー路線が区域運行になっており、この部分が停留所では対応できなくなり、表現を変更したほうがいいのではないかと。
- ・ 公共交通空白地域等について、停留所等からの距離が 1,000 メートル離れた地域となっているが、半径なのか、道のりの距離なのか。

(事務局)

- ・ 停留所等の定義については、運輸支局と協議を図る。
- ・ 距離については、半径で設定している。道のりで設定した場合、調査等が困難な部分があり、直線距離で設定させていただいた。直線距離で対応できない部分については、準不便地域を設けて対応したいと考えている。明確にする必要がある場合は、半径という表現を盛り込むか検討したい。

(委員)

- ・ アンケート調査をされた結果を受けての考察と、どのように反映されたかをおしえていただきたい。

(事務局)

- ・ 今回のオープンハウスの大きな目的として、現在策定を進めている公共交通基本条例や公共交通に関する取組みについて、市民の方々に知っていただくというものであった。それと、条例において議論となっていた空白地域及び不便地域の距離設定について、改めてその妥当性を確認させていただいたものである。
- ・ 基本施策については、今後、この条例に基づいて、どこに力点を置いていくかを含めて確認しているが、結果としてバス路線に関する意見が多かったということで、この部分に施策の選択と集中を図りたいと考えている。
- ・ また、2,000 人委員会の方々にも、公共交通に関するアンケートを行なってお

り、現在、担当課で取りまとめておりますので、今後の施策に 2,000 人委員会の方々の意見を反映させていきたいと考えている。

(委員)

- ・ 来年の 4 月に条例が施行される予定になっているが、施行後、この条例の活用方法や交通行政の推進など、市としてどのような構想または展開を考えているのか。

(事務局)

- ・ 先程から議論がありました第 9 条に関して、空白地域のコミュニティ交通は来年度から市の責任において、地域住民と協働してデマンド方式を中心に対応していく。また、不便地域等については、区役所と連携して公共交通に関する地域からの提案に応えていきたいと考えている。
- ・ また、第 7 条については、鉄軌道とバスのネットワーク強化、基幹公共交通軸の機能強化（例えば直行バス等の社会実験）を考えている。さらに効率的なバス路線網の構築については、現在、各バス事業者とのプロジェクトチームにおいてバス網再編のプログラムを策定しており、このプログラムを実現に移すことを進めていきたいと考えている。
- ・ 利用促進についても、公共交通の啓発等を進めていきたいと考えている。
- ・ 第 2 回の部会の資料として、条例の基本的な施策と具体的な取組み予定の相関図を示させていただいたが、そのような形で条例に基づく施策を整理させていただいて、次年度から具体化に向けて強力に進めていきたいと考えている。

(委員)

- ・ 来年度は空白地域の全地域でデマンドタクシーを運行される予定なのか。

(事務局)

- ・ 条例の制定や予算の確保など諸々の問題もあるが、担当課としては条例で公共交通空白地域について謳う以上は、できるだけ解消しなければならないと考えている。空白地域においては、基本的に全地域に対して最低限度の手当て（デマンドタクシー方式）を考えていきたい。

(委員)

- ・ 公共交通不便地域は、来年度から協議入りするというイメージなのか。

(事務局)

- ・ 公共交通不便地域については、制度について地域住民の方々に説明させていただき、区役所を窓口コミュニティ交通に関する相談をいただいて、具体的な内容がまとまった段階で、コミュニティ交通の運行を進めていく方向で、コミュニティ交通部会を中心に制度設計について検討している状況である。

(委員)

- ・ 不便地域については、組織づくりから始まり、実際に運行するまでの見通しとして、1年ぐらいかかるのか。

(事務局)

- ・ ゆうゆうバスの運行の関係で、コミュニティ交通に関する地域の盛り上がりも出ており、既に準備をされている地域もある。ただし、具体的なルート等を協議し、コミュニティ交通を運行するという事になれば、地域公共交通会議や認可申請等の手順を踏むこととなり、1年近くかかる見込みである。

(部会長)

- ・ 事務局として準不便地域への対応は、どのような地域から始めていく予定なのか。

(事務局)

- ・ 現在、河内地域においてみかんタクシーが運行しているが、今以上の利便性を高めたいということで、相談を受けている状況であり、他に中島地域、小島地域、高低差がある地域として、三光団地（龍田）などから相談をいただいている。今後、地元と具体的な協議を進めていくこととなると考えている。

(委員)

- ・ 第13条に熊本市公共交通協議会を設置するとの記載があるが、現在の公共交通協議会との関係はどうなるのか。

(事務局)

- ・ 現在、熊本市公共交通協議会は、市の附属機関設置条例で位置づけられており、公共交通基本条例が制定された場合は、この条例に基づく協議会として位置づけたいということで、この内容を盛り込んだものである。また、協議会の審議項目については、公共交通準不便地域の認定など、別途規則で定めさせていただきたいと考えている。

### 3 (4) 条例制定までのスケジュールについて説明 (資料4)

#### (委員)

- ・ 地域説明会をパブリックコメントと並行して行なうということであるが、確かに空白地域及び不便地域について、地域性というのが大変大事であると思う。例えば、高齢者や障がい者団体からのヒアリング等も大切ではないかと考えるが。

#### (事務局)

- ・ 高齢者及び障がい者団体への説明会を行なう予定はなかったが、関係部署と連携しながら検討したいと思う。地域説明会は、条例やコミュニティ交通制度の全体的な説明を予定しており、基本的にはスケジュールの形で説明会を開催したいと考えている。空白地域に該当する地域については、条例制定及び予算確保後に地域に説明し、具体化していく予定であるので、高齢者及び障がい者団体についても、できれば条例成立後に機会を捉え説明を行ないたいと思う。

#### (委員)

- ・ 最も利用されるのは高齢者の方々であり、各地域に高齢者はいらっしゃるが、既存の団体等もあるので、意見を聞くなどの努力は必要だと考える。

#### (事務局)

- ・ 例えば関係部署で会合等が予定されている際に、時間をいただいて説明するなどの検討を行ないたいと考える。

#### (委員)

- ・ 新しく政令市移行ということで、ゆうゆうバス運行を開始したが、思ったほど利用がない状況となっているが、今後の運行についてどのように進めるのか聞かせていただきたい。

#### (事務局)

- ・ 後日コミュニティ交通部会で報告する予定だが、概要として、1年目は収支率10%で段階的に運行継続基準30%を目標にしている中で、順調に推移しているのは植木循環の23~24%で、もう少し頑張れば継続基準の30%を達成できる状況。その他に初年度の収支率10%を達成しているのは、江津・桜木ルー

トで、それ以外は基準に達していない状況である。

- ・ 今後の取組みについて、アンケート調査を9月～10月にかけて行なっており、アンケート結果を基に、ニーズにあったルート及びダイヤの見直しを行なうことで収入増を図るとともに、経費を削減する方法として、毎日運行を隔日運行にするなどの対応で収支率を高めていこうと考えている。ただし、見直しについては、あくまでも地域の方々と協議しながら進めていきたいと考えている。
- ・ 現在、アンケート調査の結果を各地域に報告している状況で、今後さらに地域の方々と協議して具体的な見直しを進めていき、遅くとも来年度早々には、見直した形での運行をはじめ、来年度の目標である収支率 20%に向けて努力していきたい。また、非常に厳しい路線については、デマンド方式への移行も含めて検討していきたいと考えている。

(委員)

- ・ 条例の基本的施策の中で、公共交通ネットワークの強化における今後の具体的施策で、交通センターバスターミナルの整備があるが、先日、桜町再開発の計画が出て、バスターミナルが現状とかなり変わった形の案になっているが、熊本市としては、バスターミナルの整備について、どのような機能についての要望を出されているのか、また、現状の案についてどのように見ているのかを教えていただきたい。

(事務局)

- ・ 利用するバス事業者及び乗客の意見を踏まえていただきたいとの要望は行なっており、現状の案は一つのたたき台として出されたものと受け止めている。
- ・ 市としては、交通センター一極ということではなく、熊本駅をサブターミナルとする機能を分散し効率化を図る考えを持っており、来年度交通事業者と連携して、バス機能の適正化を検討していきたいと考えている。

(部会長)

- ・ バスターミナルについては、平成 30 年頃が目途となり、来年に一定の方向性を決めるにしても、バス路線網の再編など多核連携のまちづくりに向けての交通網をどこまで描けるのか心配なところがあるが。

(事務局)

- ・ 平成 30 年に完成させるには、来年度中に都市計画決定をする必要がある。決

定するためには、当然バスターミナルの規模の確定が必要であり、来年度早いうちに整理する必要がある。ただ、バス路線網再編については、現在プロジェクトにおいて議論する中で、都市バスを中心とした運行体制の確立についても、段階的に進めていく必要があり、都市バスへの路線移譲終了後の平成27年～28年をバス路線網再編の目途とし、平成30年のターミナル完成というイメージを持っている。

(部会長)

- ・ 現在の交通センター改修の際、バリアフリーなど一切考慮されずに造られた経緯があり、将来のことを考えると、いろいろな問題を抱えたままスタートすることになるので、きちんと協議を行ない総合的に進めていただきたい。

(事務局)

- ・ 具体的な利用者の動線をどうするかなどについては、ある程度時間もあるので、できれば公共交通協議会の中でも議論していただきたいと考えている。

(部会長)

- ・ できれば、電車を含めたロケーションの問題や、人・バス・電車の配置等の交通の部分を公共交通協議会で議論できればと考えている。

#### 【 連絡事項 】

- ・ 公共交通協議会の全体会を2月下旬で予定している。
- ・ 今後、政策調整会議、経営戦略会議を経て、12月議会で提案させていただき、パブリックコメントを行なう予定だが、パブリックコメントの資料等については、後日委員の方々に改めて送付したいと考えている。