

「第1回バス路線網再編部会」議事録

I 日 時 平成24年7月10日(火) 午前10時～午前11時30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) 熊本市の社会情勢及び公共交通の現状について

(2) バス路線網再編について

(3) バス路線網再編プロジェクトの展開

(4) その他

4 閉会

VI 主な内容

部会長挨拶

(事務局)

3 (1) 熊本市の社会情勢及び公共交通の現状について説明(資料1)

(委員)

- ・ 将来の人口推計について、今後減少していく予想がなされているが、65歳以上の高齢者だけで考えた場合、おそらく今後も増加していくのではないかと。よって、将来人口が減少するとの考えで交通のあり方を議論するべきではないと考える。

(事務局)

- ・ 高齢者人口について、当然、今後増加していくことは予測されている。ただ、重

要な部分として、高齢者の中でも後期高齢者が今後増加していくこと、さらに単身の高齢者世帯が増加していくことが予測され、今まで家族により移動を確保していた方が、移動困難な状況になっていくことを念頭に置いている。

(委員)

- ・ 路線バス維持費助成について、九州産交バス(株)への助成額がこの2年間でかなり増加しているが、特段の要因があるのか。

(事務局)

- ・ 利用者数の減少及び燃料費の高騰などによる影響ではないかと推察されるが、はっきりとした要因について把握できていない。ただ、平成23年度下半期より、九州産交バス(株)においては、オフピーク時の便数を減らすなどの効率的な運行の取り組みを行っている状況である。

(部会長)

- ・ 周辺市町村においても、同様に助成額が増加傾向にあるが、増加要因については、事務局において調査していただき、次回報告をお願いします。

(委員)

- ・ 地方バス路線への補助制度について、当初は国・県で対応してきたが、平成16年度から市がどのように関わり、現在の補助額に至っているのかという経緯が理解できると、補助の重要性が見えてくる。よって、経緯についての資料を作成していただき、共通理解した上で、議論を行ったほうがいいのではないかと。

(事務局)

- ・ 経緯についての資料を作成し、次回提示する。

(委員)

- ・ 都市構造の変化として、熊本市北東部へ人口が移ってきているが、今後も北東部の増加が進むのか。
- ・ 環境への配慮という点で、バス事業者における電気自動車またはハイブリッド車購入に対し、行政側はどのように考えているのか。

(事務局)

- ・ 第6次総合計画において、人口予測を校区毎に行っているが、市全体の人口は減少するものの、東部方面については増加する地域もある。一方、最も人口が減少

する地域は、西南部地域という予測が出ており、人口が少ない地域がより少なくなり、また高齢化がより進行することとなる。

- ・ バス事業者におけるハイブリッド車等の購入に対して、国の補助も増加しているものの、事業者負担がある補助制度であるため、バス事業者の経営状況を考えると、現時点では対応は難しい。ただし、今後検討していかなければならない案件ではある。

(委員)

- ・ 環境については、当然これからの社会問題であり、ハイブリッド車等の購入に対するバス事業者への補助については、行政として国等に要望していく必要があると考える。

(委員)

- ・ 光の森周辺及び合志市からの人の移動について、おそらく鉄軌道を利用して市中心部に移動されていると考えられるが、利用実態がわかる資料を提示してほしい。また、光の森地域でのパークアンドライドの利用実態について示してもらいたい。

(事務局)

- ・ 光の森周辺の方々が利用される J R 豊肥線の利用者数は急増しており、J R 九州でも豊肥線に関しては力を入れていきたいとの意向もあるようで、バス路線網再編についても、J R との連携は重要なポイントであると考えている。利用実態については、次回の部会において提示したいと考えている。
- ・ パークアンドライドについて、光の森では収容台数 100 台で現在満杯状態の利用状況となっている。その他の地域でも利用状況は多いようであり、バス路線網再編の中でも組み合わせて考えていきたい。詳しい利用状況については、次回の部会で提示したいと考えている。

(事務局)

3 (2) バス路線網再編について説明 (資料 2)

3 (3) バス路線網再編プロジェクトの展開について説明 (資料 3)

(委員)

- ・ バスの運行体制の一元化ということで、「バス交通のあり方検討協議会」の最終答申からさらに 1 歩前に出た感じであるが可能なのか。

(事務局)

- ・ 最終答申において熊本都市バスは、連携協力体制のリーダー的役割を担うという整理であった。今回、民間バス会社の共同出資により設立された熊本都市バスを活用し、一元的な運行管理体制を構築することに関しては、各社社長とも協議を行い、基本的な方向性については了承をいただいている。よって、行政側としては、現在各社で違う運行システムを共通化できるよう支援を行うことによって、熊本都市バスを中心とした運行管理体制の確立を進めていきたいと考えている。

(委員)

- ・ インセンティブ補助制度について、今年度検討されるとのことで、バス路線網再編の要になる部分ではないかと考えるが、現在想定している制度の内容はどのようなものか。

(事務局)

- ・ 現在の補助は、赤字額に対して補助金を支出する形であり、バス利用者が増えても減ってもバス事業者としては何も変わらない状況であるため、利用者が増加した場合は事業者の収益に繋がる制度を検討している。具体的には、燃料費などの事業者の努力が反映されない経費を除いた形で事業者の目標を設定し、この目標に準じて補助額を設定する。この目標をクリアした場合は、事業者の収益になり、クリアできなかった場合は事業者負担となる。できるだけ事業者の努力が活かされるような制度設計を行い、できれば9月議会に報告できればと考えている。

(委員)

- ・ 公共交通のグランドデザインでは、バス路線網再編の内容に運賃体系の見直しが記載されているが、今回示された実施プログラムには、運賃体系の見直しが記載されていないのはなぜか。

(事務局)

- ・ 今回示したバス路線網再編実施プログラム(案)は、昨年度作成したグランドデザインを元に、バス路線網再編プロジェクトにおいて検討している内容である。運賃体系については、バス路線網再編後に検討すべきものと考えており、今回の実施プログラムには記載していない。ただし、路線網再編の際には、乗り継ぎの問題も出てくるため、その際には運賃体系の見直しも当然検討項目になるものと考えている。

(委員)

- ・ 現在、観光客向けに1日乗車券や2日乗車券等が販売されているが、例えば1週間券や1ヶ月間券等の市民向けの乗車券が販売されるようなことはできないか。今後、乗継等の運賃体系を考えた場合、どの路線でも自由に利用できる乗車券が必要ではないか。

(事務局)

- ・ 現在、別途ICカード導入について各バス事業者を中心に議論がなされているが、その際、利便性向上を図る検討も行われている。いろいろな企画券については、利便性向上に向けた各バス事業者の企画力で、自由に競争するものであり、バス路線網再編プロジェクトにおいては、主に運行の共通化及び効率化について検討を行っていきたいと考えている。

(委員)

- ・ バス路線網再編での乗換地点設定の考え方について、詳しく説明をお願いしたい。

(事務局)

- ・ 乗換地点設定の考え方として、例えば嘉島付近のように、そこからバス路線が枝分かれする地点を考えている。現在のバス路線の系統には、2時間以上かけて熊本市中心部に入ってくる長大系統等があり非効率的であるため、各系統が集中する地点を乗換地点とし、その地点からフィーダー路線として折り返し運行することにより効率化できるとともに、便数を増便させるなど利便性向上も図ることができる。また、乗換地点から中心部までは、効率的な運行が図れることとなる。本市では、このような乗換地点を7箇所想定しているところである。
- ・ 乗換地点については、待合環境の整備や運賃体系など様々な課題があるが、できれば来年度1箇所でも社会実験ができるよう、各バス事業者と協議を進めている。その中で、国庫補助系統がどのようになるかという問題もあるため、関係市町村とも十分に協議を行いながら進めていこうと考えている。

(委員)

- ・ 人口が東部方面へ今後も広がっていくことが想定されているが、街のコンパクト化を考える必要もあるのではないか。この部分がバス路線網再編に向けての大きな要因になるのではないか。

(事務局)

- ・ 昨年度策定した「公共交通のグランドデザイン」の中でも、コンパクトな街づく

りを目指すための基本となるものが公共交通であるとしている。15 箇所の地域拠点を設定し、人口や都市機能の集積を図り、地域拠点と中心部を結ぶ基幹公共交通軸の機能を高めることにより、多核連携型のコンパクトな街づくりを目指すということでまとめている。

- ・ また、公共交通マスタープランの基礎調査も本年度から行っており、その調査を踏まえた上で、バス路線網再編についてもコンパクトシティを意識しながら進めていきたいと考えている。

(部会長)

- ・ 街の構造というのは非常に重要で、現在別に都市マスタープランも作成中であるが、これと公共交通マスタープランを整合させること、つまり地域拠点を乗換拠点として整備し、さらに都市機能を重点配備させることにより、人が集まるような地域を作っていくという「めりはりのある街づくり」は、合意がなされていて、この方向性で進んでいる状況である。ただし、この施策を進めるためには、県の役割が重要で、人口増加を望む地域（市町村）への調整などを県に対し要望していくことは必要だと考えている。

(委員)

- ・ 運行体制について、熊本都市バスで一元管理していくのは、非常に難しい課題がある。このような機運が盛り上がり、トータルコントロールを厳格に行っていくという強い意思決定がなければ、各バス事業者においても株主に対して説明も難しくなってくる。
- ・ 平成 25 年度以降は、バス事業者主体で事業展開していくということであるが、行政側も積極的に公共交通に関与していかなければ、民間事業者だけでは限界がある。交通局のバス路線を熊本都市バスへ移譲しているこの機会に、バス路線網再編をやらなければならないという機運を高めていくことが必要である。

(事務局)

- ・ 行政としても、決してバス事業者だけでバス路線網再編を進めていただくものとは考えておらず、各バス事業者と連携して進めていきたい。

(連絡事項)

- ・ 次回の開催について、「実施プログラム」の素案がまとまった段階で開催したいと考えており、時期については、交通事業者とのバス路線網再編プロジェクトの進捗状況によって変わってくるため、部会長と相談しながら決定したいと考えている。