

第2回熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会議事録（要旨）

I 日 時 平成20年8月29日（金）午前10時から12時まで

II 場 所 熊本市国際交流会館 3階国際会議室

III 出席委員（50音順。敬称略）

石田賢一、北村博治、齊藤聰、坂本正、佐々木俊和、嶋田幾雄、杉内昭夫、杉町敏紀、前健一、鈴木弘、高田公生、田尻善裕、田上隆章、谷口千代子、中村弘之、西山隆司、益田牧子、丸久哲郎、溝上章志、宮原美智子、村上博一、森元豊、山内清宏、山村啓、吉田朝彦、村上眞也（オブザーバー）

IV 事務局

高田局次長、鹿子木技監、中村交通計画課長、西本交通局総務課長、勝谷交通局自動車課長

V 次 第

1 開会

2 会長挨拶

3 議事

（1）バス事業の現状と課題について

（2）バス路線網調査の検討方針について

（3）その他

4 閉会

VI 主な内容

（司会）

開会宣言後、前回協議会の欠席委員及び人事異動等により交代となった委員を紹介。

（会長）

挨拶。

（司会）

議事進行について、会長に依頼。

（会長）

次回の協議会において、連携計画のたたき台を提示する予定であるが、

委員の方々のバス事業に対するあり方や路線網などの考え、思いなど広く意見をいただいて連携計画に反映させたいと考えている。議事（１）バス事業の現状と課題については事務局に、議事（２）バス路線網調査の検討方針については、副会長に説明を依頼。時間の都合により、一括して説明する。

（事務局）

バス事業の現状と課題について説明。

（副会長）

バス路線網調査の検討方針について説明。

（会長）

本市のバス事業のあり方や路線網について、何か意見はないか。

（委員）

路線網を考える上では、公共施設や福祉施設の保存状況や、今後特に需要が見込まれる高齢者に対して必要とされる施設がどのように保存されていくかが、路線評価において大きく影響してくると思う。

また、ダブルサイクル（８の字循環）についても検討して欲しい。市街地の路線を効率化でき、利便性が高くなると考える。

その他、拠点となるターミナルを３段階（主要拠点、サブターミナル、ミニバスターミナル）で考えてあるが、特にミニバスターミナルにつながる支線をどういうふうに仕切るかが問題であり、潜在需要の顕在化と併せて考えてもらいたい。

（委員）

連携計画の提示はいつ頃を予定しているのか。

（副会長）

１０月下旬開催予定の第３回協議会までには、規範的なネットワークに対する需要予測結果等を踏まえた基本案を出す予定である。そこでの意見を踏まえて、事業者と検討を行った上で第４回協議会において、より現実的な路線を提示し、来年度の社会実験につなげていく予定である。

（会長）

社会実験を現実的なものとするためには、市の財政も考慮しながら、事業者とも検討を重ねていかなければならない。他に意見はないか。

（委員）

資料に民間事業者と市交通局の経営状況が示されているが、市交通局においては、年間１０億円を超える金額が一般会計より繰り入れられている。バス路線網設定を検討する前に、市営バスの存続そのものについて民間委託等を含め、根本的なところに踏み込んで考えてみてもよいので

はないか。

(会長)

市バスの存続については、市バスは市バスの役割があり、もっと経営努力をしたほうがよいとか、民間移譲したほうがよいとかの方向性が、これからの路線網を再編する中で当然出てくる問題と思う。他に意見はないか。

(委員)

市電とバスが並行して走る区間と各事業者が競合する区間をどのように評価するのか。また、熊本駅～交通センター～通町筋～県庁という路線が非常に多いことから、県庁付近にターミナル的なものを置くことも検討して欲しい。

(委員)

中心市街地においては、自家用車の乗り入れを規制することも検討できないか。

(会長)

乗り入れ規制といった意見は色々なところで挙がっているが、乗り入れ規制をした場合はどうなるかといった検討は可能だが、規制を行うかどうかはこの場で決めることはできない。他に意見はないか。

(委員)

燃料費について。走行キロあたりでは、民間と市営では、市営が高い。民間と市営の人件費の格差もさることながら、この燃料費高騰の中で、運転の仕方か、環境の違いなのか原因はわからないがご意見させていただいた。

(会長)

事務局としては、即答は難しいと思うので、次回までに報告をお願いします。他に意見はないか。

(委員)

バスターミナルを検討する前に、交通センターに一極集中している現状のバス路線網をどうするか考えて欲しい。例として、東部地区でいうならば、県庁～電車どおり～交通センターの一部路線を東バイパス～熊本港へ行く路線に振り分けたり、また白山通りや産業道路も走らせてみてはどうか。乗り換えずに目的地（例えば大学病院等）まで行ける路線が1時間に1本でもあれば、利用者も増えると思う。乗りたい、乗りやすい路線を増やすことが潜在需要の顕在化にもなり、一極集中による交通混雑の解消にもなると思う。

(会長)

多くの市民の不満は、乗り換えなしで目的地に行きたいといった意見だと思う。

今回の検討の中で、潜在需要の発掘や事業者の収益増加につながるのかどうか検討して欲しい。

(委員)

あるべき公共交通を作るために不足する部分については、きちんと行政が負担すべきと思う。儲からなくても必要な路線はあると思うので、コスト削減もさることながら、折り合いをつけながらあるべき公共交通網を作っていく必要がある。

事業者の営業費用に関しては、バス事業者の平均給与などの妥当性について皆さんに考えてもらいたい。バス事業は労働集約型の産業で、人件費の比重が高い。経営努力が人件費削減に直結している。厳しい環境の下で、どこを削減すべきかについても同様に考えて欲しい。

コスト論に終始するのではなく、潜在需要の顕在化、市街地への自家用車乗入制限等、いろいろな施策を組み合わせながら検討しないとあるべき公共交通網は作れないと思う。

(会長)

他に具体的意見はないか。

(委員)

普遍的な阻害要因（公共交通を利用しない）についても研究テーマとして取り上げてもらいたい。熊本の独自性、地域ごとの独自性もあると思う。また、来年度以降に実施する実証実験においても、実証実験段階における問題点の検討だけでなく、実際にダイヤを組んだ場合における阻害要因についても検討してもらいたい。

(委員)

路線網再編にあたっては例えば環境問題、街づくりとして捉えた場合の公共交通網の位置付けについて等まちづくりに対する視点、ビジョンを入れるべきと思う。

利用したくなるような路線でなければ、いくら路線を整備しても使ってもらえない。まちはどんどん変化していく。ニーズ把握が重要で、目の前の状況にとらわれるのではなく、長い目で検証していかないと使ってもらえる公共交通にはならないと思う。

(会長)

これまでの路線網調査に対する要望について、副会長にご意見を伺いたい。

(副会長)

これまではビジネスが成り立ってきた公共交通が市民のモビリティ確保や福祉、環境といった視点からしか生き残れない状況をどうやって再生するのかという考えが一番重要と捉え、そのためには環境やまちづくりと一体となって考えていかなければならない。

今回の検討では、車と公共交通機関のどちらを選ぶかとしたら公共交通機関を選び、かつ利便性が高い路線網にするという視点と、無駄な費用を削減して効率的に運行するといった2つの視点に立って検討していきたいと思う。

乗り継ぎなしで行ける路線をという意見に対しては、確かに理想的であるが、それを利用する人が1人や2人では困る。しかし、現在路線がないから利用しない可能性もあり、そのような潜在的な需要も考慮に入れながら路線網を作っていく予定である。

規範的な路線網を検証するとともに、そこから得られる課題等についても方向性を見出していきたいと思う。

(会長)

今回は規範的な路線網を提示してもらい議論していくが、公共交通の基本的あり方について、森田副市長を含めて市としての考え方を提示してもらわないと路線のたたき台の議論は難しいと思う。議論の中で、公共交通は全体の整備が必要という意見があったが、全て整備できればここで議論する必要はないわけであり、では補助金を出すということになれば、どこに重点を置くのかということが問題となる。予算は限られたものであるから、重点を置くところについて市として検討してもらいたい。公共交通はこれからの社会を支えていくためには必要なものである。以下は私見であるが、例えば福祉の面から、せめて病院へ行くくらいはどこからでも乗り換えなしで行けるようにする。路線の中の最優先課題とし、そこは事業者も協力していただく。自家用車での通院を少しでも公共交通に転換できるような路線を提示してもらい、実証実験を行ってみる。このような踏み込み方をしていくとメリハリの効いた議論になる。潜在需要の調査、事業者の経営状況も考えながら、市営バスの今後のあり方も検討するといったことでは、中々議論しにくい。公共交通の重点的課題について、予算の制限もあることはわかるが、せめて市としては最低限ここまでは保障するといったことを市において検討していただきたい。

(委員)

バス路線網再編は、利用者の多いところを想定し、路線を引くのが基本と思うが、以前、市営バスが（交通センターから）済生会病院ま

でしか行かなかった路線を野越団地まで伸ばしてもらったことがあった。福祉施設や病院等、障がい者や高齢者のことについても新たに路線を引く時には是非考えて欲しい。需要の多少だけではなく、必要なところには通して欲しい。熊本市が公共交通をどう考えていくのか。市営バスを廃止にするような方向にならないよう願っている。効率性は必要だが、福祉や環境のこと、街づくりの視点も考慮に入れて再編を行って欲しい。

(委員)

乗り換えは最大のストレスであるので、それを感じさせないような路線網の提案をお願いしたい。

(委員)

路線網の見直しと事業者の経営の問題をどう結び付け、結論付けていくのか。お尋ねしたい。

(事務局)

バス路線の再編については、利用者本位の路線の設定を行いたいということで委託している。その路線を実際に運行していくためには、どういう運行体制がよいのかも含めた上で議論していただきたいと思っている。

(会長)

まちづくり、福祉の視点に立った利用者本位の路線網を構築していただきたい。また、都市構造、人口動態等にも考慮し、ニーズを先取りした検討も行って欲しい。路線網の検討が終わり、出来上がった時には、現行の4社体制ではカバーできない等、色々な問題が出てくると思う。その時、優先順位をどうつけて行くのか。また、社会的にはどのような観点で対応していくのか。利便性の高い路線網の構築については、補助金の多少の問題とも関わることであり、そのような政策的な問題については協議会として踏み込むことはできないため、市の方で検討してもらいたい。

(委員)

目の前のことを解決するだけでなく、環境、まちづくり等大きなビジョンの中でバス交通を考えて行ければと思う。大きなビジョンの中でいろんな仕組みができていけばよいと思う。

(委員)

高齢者の足を確保するためには、公共交通の整備が重要なことから福祉の視点からも検討してほしいと思う。

(会長)

その他意見については、事務局までお願いしたい。路線網調査は、本格的な高齢社会に向けた福祉の視点を考慮し、また人口動態に基づくニーズを先取りした検討をお願いしたい。バス路線網の再編は、単にコストの問題として捉えるのではなく、熊本のまちづくりのひとつの提案だという形で進めていきたい。補助金のあり方等、市の姿勢についてもそのような視点を入れて協議会に反映させていただきたい。

議事（３）その他について、事務局に説明を依頼。

（事務局）

今後の協議について説明。

（司会）

閉会を宣言。