

第3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11月28日（金）午前9時半から11時45分まで

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、田島道孝、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、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

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

V 次 第

1 開会

2 会長挨拶

3 議事

（1）熊本市地域公共交通総合連携計画（素案）について

・バス交通体系及び路線網評価について

・利用促進策について

（2）運行体制について

（3）その他

4 閉会

VI 主な内容

議事（1）熊本市地域公共交通総合連携計画（素案）について

（会長）

・私達の実感として、バスは沢山走っているが、利用者があまりいないところを走っている路線が多いという感覚であり、それを今回の再編案においては、潜在需要やニーズの変化に応じて再編が可能であるという方向性を見出してくれていると思う。実現に向けてはもう少し詰めて検討していく必要がある

と思う。

- ・今後の展望については、色々な項目が記載されており、全てができれば何の問題もないが、バス事業者の体力や熊本市の財政力を考えると、全てできるというわけではなく、市の方でも出来る順序についても考えられている。

(委員)

- ・地域公共交通総合連携計画では、バス路線再編と併せて市電や JR との相互乗継についても評価する必要があるのではないかな。
- ・磁気カードのデータが事業者によりバラバラという説明があったが、最終的に効率的な運行をするにあたっては、将来は一つの事業者での運行がよいのではと考えるが、その検討を含める必要はないのか。

(副会長)

- ・今回は再編計画案のみを提示したが、鉄軌道系との乗換えは今後考慮する。
- ・事業主体、運行スキームの検討については、説明でも述べたとおり必要であるが、今年度は少し難しいので、来年度行いたいと考えている。

(委員)

- ・再編計画案は乗継抵抗が増加するのが最大のポイントであると思う。
- ・利用促進策において、公共交通機関相互の連携機能強化という施策が挙げられているが、乗継拠点の整備といったハード施策以外に、ソフト施策を上手くやる必要があると考える。従前の直行型がよかったという意見が出ないように、乗継に関する他の利用促進策の必要性については、「非常に高い」と標記すべきではないか。
- ・路線網再編と利用促進策は両輪で考えないといけない。
- ・利用促進策の中の公共案内システムの整備は、ある地点からある地点へ行く際の情報のみであり、乗換情報はなしと伺っている。
- ・地域公共交通活性化・再生総合事業補助には限度があるため、他の補助制度も上手く活用していただきたい。

(事務局)

- ・乗り継いででも、どこにでも行くことが可能な利便性が高いシステムを今後検討したい。

(委員)

- ・市電の均一料金はとても分かりやすく、利便性が上がったと友人から聞いたことがあるが、このような経済的な誘導策も必要と思うがどうか。

(副会長)

- ・運賃についての基本的な考え方は、距離制だと思う。
- ・IC カードが導入されれば、乗降時間が短縮されるとともに、料金システムの多様化、柔軟性など様々な施策が可能と考える。

- ・日本は単一距離制で硬直化しているが、外国では父親の定期券で家族4人が乗れる等、色々なものが存在しており、利用者にとって利便性が高い料金システムや、色々な使い方ができるようにするためにも、ICカードは出来るだけ早く導入することが必要と考える。

(事務局)

- ・ICカードの導入に関しては、事業者と勉強会を開催している段階である。
- ・ICカードは、全国的に普及しており、広域的に使用可能なシステムが望ましいが、高額になる可能性がある。
- ・地域限定がよいのか、検討しているところである。
- ・さくらカードは必ず必要であるが、その他にどのようなオプションが必要かなど、経済界とも連携を図り、今後検討していきたい。

(会長)

- ・詳細については、市と副会長で詰めていただきいと思う。また、実証運行については、市と周辺自治体が活性化されることも含めて検討していただきたいと思う。

議事(2) 運行体制について

(会長)

- ・熊本市の説明は、市バスの廃止を含めた、かなり踏み込んだ内容だと思う。
- ・その理由としては、赤字が累積しているということであり、熊本都市バス会社に路線を移譲し維持するというものであるが、現状赤字である路線が、民間そのものが赤字経営で苦しい中、民間が作った会社に移譲して維持できることの裏づけ・見通しを説明して欲しい。

(副市長)

- ・民間と市交通局の間には経営効率の差がかなり存在し、移譲することで経営の効率化が図れると思っているが、それでも足りない部分については市からの補助を考えている。

(会長)

- ・市から民間に移譲することで全体的に経営効率を図るとともに、なおかつ維持できない部分に関しては市から補助する。
- ・その補助分が、市バスを運行するよりも市としては経済的、あるいは公共交通の維持の面からも市民の理にかなっているという市の判断と捉えてよいのか。

(副市長)

- ・現時点では本山エリアのみを考えており、これを全域に展開するかについて

は今後検討したいと思っているが、状況としては廃止を含めて検討しないと市の赤字の解消は困難と考えている。

(委員)

- ・副市長は、効率化ということをおっしゃったが、民間との関係においてのことだが、前回の資料において、バス事業者のキロ当たりの営業費用を示してもらったが、民間のキロ当たりの営業費用が 23,974 円、これは平成 19 年度の決算のものであるが、熊本市交通局が約倍の 49,596 円で、特にどこが違うのかということになった時に、一人当たりの月当たりの人件費が民間の場合が 281,227 円、熊本市の場合が、月平均の支払額が 540,865 円ということで、こういう効率化というものは、大きく人件費によって支えられているということがある。
- ・結局効率化ということであれば、全体として民間で働いている皆さんに対して犠牲を強いることになるのではないかとと思っている。
- ・これからの補助金問題は、まだまだこれからの論議ということになるが、先ほど事業者ごとでの補助金ではモラルハザードになるということで、路線別での補助金のあり方という説明があったが、そういう関連も含めて、効率化ということを取支だけでみてよいものか、安全性とか、将来的な持続性についてどのような考えかお尋ねしたいと思う。

(副市長)

- ・最初に冒頭で述べさせていただいたと思うが、私が考えているのは持続性のことであり、バス事業者の収支が悪化しバス路線が廃止されている現状もあるわけで、それらを防ぐために今、全体的なスキームを考えているところである。方向は同じだと考えている。
- ・補助金のあり方については、まさにこれから話であるが、方向としては持続的なバス路線網の維持を考えていきたいと思っている。

(委員)

- ・都市バス株式会社の目的は、公と民の色々な土俵の違いがあり、それらを一元化するために公から民への移譲を行っているが、移譲そのものが目的ではなく、路線の再編のためにはどういった形態がよいのかということを目指している。
- ・路線の評価の考え方・路線網再編については同感するが、これを実現するためにどうすればよいのかという点で、路線網再編に向けては、オペレーション、運行体制、操作を確立していくことが重要である。熊本都市バス会社がリーダーシップをとるというよりも、それを画一的にコントロールする仕組みがないと路線網再編はできない。
- ・熊本は 4 社体制で、色々な歴史・伝統が各社あるとともに、以前は免許制で

あり、各社ごとにテリトリーが分けられ、路線の新設等を自由にできなかった。これまでは、問題を起こさないように、各社が地域性を確保してきたため、競争原理の中で無駄・無理・ムラがあった。

- ・理想的なものを実現するには、オペレーションの一元化が必要であり、市のみでなく、民間も路線再編に向けて利用者ニーズに沿った路線に向けてどのように実行していくかが重要である。圏域などの色々な問題もあるが、これらを払拭しない限り、絵に描いたモチで終わり、お互いが潰れるまでやることになると思う。
- ・路線再編のためには民間がよいのではなく、一元化しやすい体制が必要である。
- ・来年4月からは本山エリアの移譲その他、小峯・上熊本営業所など、できるだけ早く民間移譲を行うことで、路線再編が実現できると考える。

(会長)

- ・民間を中心に路線再編の受け皿、あるいは今までの圏域の中における体制の中で実現に向けて実行していく。そのためには、今までの圏域内での体制から一步踏み出していき、熊本市の方は市交通局の財政の問題から民間に移譲し、撤退していくという方向だと思う。

(委員)

- ・公共交通を充実させていくのは全員一致であり、最終的な目的は利便性を高め、利用者を増加させていくことと考える。
- ・今後の方向性などについては理解しているが、経営面だけで公共交通を判断してもよいのかという気持ちもある。
- ・次の協議会時にお願いしたい点として、公営交通の位置づけ・役割について、行政（国・市）、バス事業者をはじめ皆さんの認識・考え方を教えていただきたい。

(会長)

- ・それぞれ整理してご検討いただきたいと思います。

(委員)

- ・現在検討されている路線網評価は理論上の成果になると思うが、これを踏まえ来年度から実証実験をやるということだが、単位距離路線ポテンシャルの比較がキーポイントになると考える。
- ・赤字等、公益事業にある問題点は、非常によく出ていると思うが、4社の枠内だと市というものがあって、経営上の問題などは、ひとつの方策として、公益事業におけるユニバーサル概念を導入することによって改善される道は必ずあると考えているのでご検討願いたい。
- ・また、路線網再編については、実証実験をやった成果を見極めて、最終的な

判断を行うことが妥当だろうと考える。可能性があることを今後3年の補助事業をやりながら、その成果をどういう風に市の公共交通、市事業、もしくはバス会社の事業にお互い生かしていくという道を探ることが重要ではないかと考える。

(委員)

- ・市民の立場から見れば、熊本都市バス会社では市民の生活スケジュールに合わせた運行体制・ダイヤ編成ができればよいと考える。
- ・運行体制に関する資料に「熊本都市バス会社には、バス事業者間の実務的な連携協力体制のリーダーとしての役割を期待し、行政はこれを支援する」と記載されているが、今回本山営業所が移譲されるが、その次の段階までの間の運行ダイヤの再編などを行う際、熊本都市バス会社から要請があれば、熊本市も真っ先に協力していただけると理解してもよい。

(委員)

- ・様々なデータを見ていると、現在需給バランスがかなり崩れて供給過剰となっており、路線再編をきちんと展開していかないと、利便性も確保できないし、経済合理性も確保できない。
- ・例として3年前、川尻線を九州産交バス・熊本バス・市交通局が運行していたが、需要量100に対して供給力を約20%ダウンさせたが、従来のダンゴ状態の運行であったのを、何分間隔と等間隔に運行したことや、通勤通学時間に厚みを増して対応したことで、利用者の利便性が高まり供給力も少なくて済む結果となった。
- ・現在、ダンゴ状態あるいは間隔が不均衡になっているところを、理論値に沿った実効性をいかに持つようにリーダーシップをとっていくかが重要と考える。

(副市長)

- ・市民の利便性向上が市としての交通政策として必要であり、また交通局もそういう役目を担っていると思うので、それについては対応したいと思う。

(会長)

- ・九州産交の成功例は、減便したり時間の調整を行っているため、必ずしも全ての利便性が高まったわけではないが、定時制を確保したことで集客力が増加した成功例だと思う。会社側としては、コストを削減し、定時制を確保することで集客力が増え、収入が増加した例だと思う。