第５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 21 年 5 月 20 日（水）午前 10 時から 11 時 30 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　　別紙参照

Ⅳ　事務局　　熊本市交通計画課

Ⅴ　次　第
　１　開会
　２　会長挨拶
　３　議事
　　（１）熊本市におけるバス事業の運行体制について
　　（２）本年度の取組みについて
　　（３）その他
　４　閉会

Ⅵ　主な内容
　議事（１）熊本市におけるバス事業の運行体制について
・　事務局より、資料１：「熊本市におけるバス事業の運行体制に関する意見書（中間答申案）」に基づき説明。

（会長）
・　本協議会は、市長からの諮問を受け、市営バスを含む運行体制のあり方や方向性について、本年度末に答申を行うこととなっている。
・　しかしながら、熊本市交通事業においては、「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」に基づき今年度中に「経営健全化計画」を策定しなければならなくなったことから、「熊本市におけるバス事業の運行体制及び市バスのあり方」として、意見の取りまとめを行い、熊本市長に対して中間答申を行いたいと考えている。
・　資料１：熊本市におけるバス事業の運行体制に関する意見書（中間答申案）は、これまでの協議会で議論された意見や会議資料などから中間答申案として取りまとめたものである。

・　この中間答申案の結論は、熊本市交通事業のバス路線の全面移譲については、行政の役割をきちんと担保すること、また、移譲される側については、熊本都市バス株式会社を中心に運行管理の一元化ということについて努力していただきたいという前提の上、コスト面だけではなく、安全性、持続性にも留意する必要があるというものである。
・　公営交通の位置づけ、あり方については、必要か不必要かという意見の併記をしているが、意見の多少に関わらず、熊本市の責任を明らかにした上で行っていく必要があるとまとめているが、委員の意見を伺いたい。

（委員）
・　文章で表すことは簡単であるが、運行管理の一元化については各社の事情がある。各社は、それぞれの拠点から運行しているので簡単に一元化できるかどうか疑問である。但し、将来的にはやっていかなければいけないこととは思っている。
・　中心部を熊本都市バスが走るということになると、九州産交、熊本電鉄、熊本バスは、ローカル化してしまう。現在でもほぼ全面的に赤字補填してもらっている状況であり、今後、益々負担が大きくなり、逆に中心部の利便性は向上するかも知れないが、ローカル部については、バスは走れないというケースもあるので、そのことは頭に入れていただきたいと思う。

（委員）
・　私は、熊本都市バスは、市営バスの受け皿と理解している。これから色々議論するに当たって、「熊本都市バスを中心に」と表現し、先に結論を出してしまうのはいかがなものか。効率化を含め検討するという表現がよいと思う。

（委員）
・　全面移譲は、持続可能性を確保することにはならないと思う。
・　市バスに限らずバス利用者は減っており、民間事業者は市営の半分の人件費で公共交通を支えているにも関わらず、赤字であるというところが大きい問題と思う。
・　中間答申案の８ページ下から７行目にある「バス事業者の連携による運行管理の一元化や需要に見合った運行ダイヤの設定など、利用者の利便性向上と経営の効率化が期待できる」という部分もまだまだ早計と思う。
・　いかにしてバス利用者を確保していくかというところを全面に押し出していかないと、複数の事業者があり、赤字を抱えている市バスは弊害であ

るという分析は安直であると思う。

- 中間答申をするということであるが、利用者の意見（特に市バスの利用者）を聞き、参考にしてもらいたいということを要望したい。
- 行政の関わり方としては、全面移譲して廃止ということでは関わることは出来ないし、これまでの経験を重ねた運転手を始め、ノウハウを持っているということが関わるという意味では大変重要と思う。
- 中間答申案の９ページ４行目「市バスのあり方はコスト面だけで判断するのではなく、公共の福祉の増進の担い手、バス事業の安全性及び持続性からの視点も踏まえて判断すべき」という部分は、あまりにも短い表現であり、これについては利用者の声を聞いて検討していくべきであり、また、環境負荷をいかにかけないかということも含めて検討すべきという文言も入れて公表して欲しい。

（委員）

- 方向としては、中間答申案の８ページ下から７行目「バス事業者の連携による運行管理の一元化や需要に見合った運行ダイヤの設定」ということが、利用者の利便性向上に繋がって、利用者が増えることによる収益の効果とマイカーから公共交通機関の利用促進など環境負荷の軽減という面があるので、今すぐ熊本都市バスを中心にということが難しければ、どうすれば運行管理の一元化や需要に見合った運行ダイヤの設定ができるのかについて、この協議会の中でも議論してみてはどうかと思う。
- 経済性だけではなく、環境負荷についても記載してはどうかと思う。

（委員）

- 経営面からみると、官民の差は歴然であり、民間移譲することも考えられる。
- 熊本県では、温暖化問題に対する条例を検討しており、交通問題は非常に大きい部分を占めている。車を使わずに公共交通を使いましょうという動きであるが、ここで問題となるのが、公共交通を使うための整備がきちんとされているのかということである。経済状況から、事業者としてはそこまで手が回らないということであるが、長い目で見ると公共交通を使うための整備はきちんと考えていかなければならないと思う。
- 中間答申案の８～９ページにかけて、市の関わり方が書いてあるが、民間移譲になった場合も公共交通機関としての役割における市の立場を明確に出していかないといけないと思う。「適切に関わる」と書いてあるが、関わり方をきちんと書かないといけないと思う。環境面、まちづくりの面

から見ても、とても重要な位置にあると思う。役割、位置づけを明確に出しながらまちづくりをやる中で公共交通があると位置付けないといけない。経営の健全化だけの問題として判断するのではなく、計画性、まちづくり等行政とともに協力しながら進められる体制をつくらないといけないと思う。

（会長）

・ 今の意見は、環境の問題とまちづくりの中心に公共交通があるということを前提のもと、市の関わり方、立場について、まちづくりの中に公共交通（バス）を位置付けるということを明確にして欲しいということだと思う。

（委員）

・ バス事業者の見解と、他の委員の方々の見解が若干違うと認識している。
・ 「熊本都市バスを中心に」という部分は、熊本都市バス設立以前に民間３社で議論した時に一番問題となった部分である。このことは、事業者にとっては命取りである。この表現どおりいくとなれば、従業員の給料も払えなくなる。ご理解いただきたいと思う。

（委員）

・ この答申案やこれまでの議論は、環境負荷や効率の面ばかり取り上げられており、利用者の視点が欠けている。１行でも２行でも書くべきである。
・ 例えば、乗換については、利用者はできるだけ乗換なしで行くのが理想である。利用者の視点を盛り込んで欲しい。
・ 前回、事業者は苗を育てていく努力が足りないと申し上げた。利用していても痛切に感じている。見にくい時刻表が多く、分かりやすい系統表もない。事業者には改善を切に希望する。

（委員）

・ 経営面を改善しなければならないという趣旨は分かるが、利用者の目線が薄いと思う。
・ 「公共の福祉の増進」と記載されているが、住民の移動手段の確保が最大の目的ではなく、移動の利便性が高くなることによって生活の質を高めることが目的であり、大事なことと思う。答申に入れて欲しい。

（会長）

・ 今の意見は、居住環境の充実を目指すという意見であったと思う。

（委員）

・ この中間答申案は、適切な行政の関与、事業者が一致、一体となって運行していくという２つの前提から成り立っていると思う。
・ 中間答申案の８ページの中段「市バス事業への市からの補助金を削減できることになり、その財源を市域全体のバス利便性向上のための施策等に活用できることが期待できる」とあるが、この「期待できる」という言葉は、具体的に担保するということなのか疑問である。
・ 同ページ下から９行目「また一方で・・・利便性向上と経営の効率化が期待できる」の部分も、例えば「利便性向上と経営の効率化が実現できる」というふうにきちんと書かないとあやふやなものとなっており、担保されているとは言えないと思う。
・ 同ページ下から２行目「・・・持続可能なバスシステムを構築していく上で極めて有効である・・・」については、「極めて」という表現が断定的となっているため、軟らかい表現に換えて欲しい。今後の議論の弾力性にも繋がる。

（会長）

・ 概ね意見が出たところであり、事務局のほうから説明していただきたい。

（事務局）

・ いろいろ意見があったが、２１年度末にこの協議会のまとめとして最終答申を行う予定である。
・ 最終答申では、運行体制のみならず、いろんな部分を含めて答申を行うことになる。
・ 今回の中間答申案は、交通局の経営状況を踏まえたところで、公営交通のあり方に関することが前提となっていることをご理解いただきたいと思う。
・ 運行管理の一元化、運行体制のことについてであるが、委員も、この取組みに関しては、将来的には必要であるという認識であると理解している。
・ 「熊本都市バスを中心に」という意味は、民間３社が共同で設立された会社であるという意味であり、熊本都市バスが中心部を運行するという意味ではない。
・ 運行体制については、他都市の成功事例を参考に、どういう形態が望ましいのか、本年度この協議会で検討していく必要がある。
・ 地域連携計画における新しい路線網は、今の体制で運行することは難しい

と考えている。中心部では儲かり、地方部では赤字となることは当たり前であるので、うまくいく仕組みを検討する必要があると思う。

- 環境負荷の件については、本年度の実証運行と合わせてモビリティマネジメントも行う予定であり、公共交通への転換には意識の醸成が必要である。
- 実証運行においては、環境面も含めた取組みを考えている。環境負荷については、その辺を踏まえた上で、最終答申に記載したいと思う。
- 「運行管理の一元化」、「熊本都市バスを中心とした運行体制の再編を図ることで利便性向上と経営の効率化が期待できる」という文言は早計であり、利用者の意見を聞くべきという意見については、行政がしっかり関わるとしており、その関わり方についてであるが、交通の便をよくするということが行政の役割であると思う。また、公営がなくなったら全く関わらないということでなく、路線の設定や運行のやり方等全てのことについて、責任を持ってやるべきものと考えているが、具体的に何をするのかについては最終答申に盛り込みたいと思う。

（会長）

- これは、中間答申ということで、全てが決定ということではない。これをたたき台とし、方向としては、熊本市交通事業のバス路線を全面移譲するという全体の中での財政上の問題として迫られているということで急いできたという背景がある。
- 論点はかなり煮詰まっており、今の事務局の説明の中で注目すべきは、行政として今まで以上にダイヤであるとか財政面で関わっていくという部分である。今までの熊本市の公共交通のやり方としては、かなり踏み込んだものと思うので、この中間答申をベースに環境負荷、事業者、利用者の視点を踏まえて最終答申に向けて話を詰めていくということでご了解いただきたいと思う。

＜全委員了承＞

（会長）

- 多くの意見があったが、最終答申に反映させていくという点で、中間答申案は意味があったと思う。
- 最終答申に反映させるという前提で、後日日程調整し、市長に答申したいと思う。

議事（２）本年度の取組みについて

・ 事務局より、資料２：「本年度の取組みについて」に基づき説明。
・ 副会長より補足説明。

（副会長）

・ 各々の事業については、事業者、事務局と協議し詰めていきたい。
・ 運行スキームについて、他都市における公営交通移譲の事例収集は重要と考えている。徹底的に行い、熊本市において適切な方法を見出したいと思っている。
・ 路線網再編経営収支シミュレーションについては、きちんと需要予測を行い、実際の経費についての予測を精度よく行いたい。
・ 関係部署の協力がないと出来ないので、積極的に関わっていただき、評価もきちんと行いたいと思っている。

（委員）

・ 本年度の事業については、県としても協力したいと思う。
・ モビリティマネジメントについては、連携計画にも位置付けられており、また、公共交通利用促進キャンペーンとも有機的に絡めて行ったほうが相乗効果も高まると思うので、この事業がよりよいものになるよう、協力したいと思う。

（会長）

・ 実証運行について補足すると、県もストップ温暖化・県民総合運動と銘打ち行っているが、マイカーから公共交通へ乗り換えるには公共交通の整備が必要である。
・ また、二酸化炭素削減に向けて、自家用車に乗らないようにとキャンペーンしても利便性がなければうまくいかない。
・ この東バイパスの路線は、病院も多く、利用度がとても高い地域である。高齢社会に向けては、バスの利便性が高くなって、例えば車での送り迎えを週３回のところを週１回に減らす等のことができれば、それは立派な利用促進である。
・ 県、市においては、利用促進を理念として掲げていただきたい。

（委員）

・ 病院をつなぐ路線ということであるが、患者さんが病院を２件、３件と回ることはないと思う。この実証運行の路線は、乗継ぎの利便が高まるとい

うことと思うが、その打ち出し方が重要と思う。
- 広報が大事であり、本日も沢山報道関係者が来ているが、スポットとして取り上げて欲しい。
- この路線を利用すると得をするということを打ち出した方がよい。

（委員）
- 実証運行について。沿線住民は、直行便があって便利と思うが、それ以外の人は乗換えなければならず、効用が発揮できないと思う。これだけでは乗客増には繋がらない。
- また、各事業者が共同で運行するということであるが、イメージがわかない。なぜそうなったのか副会長にお尋ねしたい。

（副会長）
- 事業者の組み合わせとして、経営的にどういう仕組みがよいのか、まだ検討中である。
- この実証運行においては、熊本都市バスに運行して欲しいが、本日の議論においても、各委員の都市バスの位置付けに対する認識が一致していない。
- 熊本都市バスは、将来の熊本の公共交通を支える組織にさせないといけないと思っているので、この路線に事業者を代表して運行してもらい、利便性が向上したということを知らせたいと思っているが、バスの台数、運転手の確保等、実務上の問題があるため、共同でという形態となっている。今後、更に協議が必要である。
- 実証運行は、エコ、福祉、バリアフリーのグループ等を巻き込んで盛り上げていきたいと思う。
- この路線は、病院のはしごが目的でなく、１回乗り換えると全ての総合病院へ行けるという仕組みである。乗換えが簡単に出来る、交通センターまで行かなくてよいということを売り込み、モビリティマネジメントと合わせて広報をしっかりやり、認知させることが一番大事と思う。

議事（３）その他
- 事務局より、資料３：「国庫補助申請等の経過について」、資料４：「今後のスケジュールについて」に基づき説明。

（会長）
- 全ての議事が終了したので、これで閉会としたい。