

第6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 8 月 27 日（木）午前 10 時から 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 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）本年度の事業について

（2）熊本市におけるバス事業の運行体制について

（3）その他

4 閉会

VI 主な内容

議事（1）本年度の事業について

- ・事務局より、資料 1：「本年度の事業について」に基づき説明。

（委員）

- ・今回のモビリティマネジメントの目的は、普段バスを利用していない人にバスに乗ってもらおうということであるが、対象バス路線である中の瀬車庫～萩原の沿線住民のバス乗車率がどのくらいか、わかれば教えてもらいたい。

（事務局）

- ・中の瀬車庫～萩原のバス路線沿線はバスの運行本数も多く、住宅地が密集しており、高齢者も多い地域である。バスの乗車率は把握していないが、日中などは、もっと利用があると見込めるため、日中を中心に今までバスに乗っていない方々に乗ってもらおうと考えている。

（委員）

- ・東バイパスライナーの発着地点が、当初はアクアドームだったと思うが、

西部車庫へ変更したのはなぜか。

- ・また、今回は実証実験であるのに、土日祝日を運休としたのはなぜか。アクアドームでは、冬はスケート場もあり、乗客が見込めると思う。実験段階では土日祝日も運行するべきではないか。

(事務局)

- ・乗客が見込める西部の住宅地（上ノ郷、薄場、堀の内団地）を結ぶべきではないかという意見があり、ルート変更した。
- ・バス車庫を起終点としたほうが乗務員の待機などの便利が良く、西部車庫では九州産交がパークアンドライド、サイクルアンドライドを実施しており、このような方々にもご利用いただけるものと考えた。
- ・東バイパスにおける実験は今回が初めてであり、まずは利用の多い平日から始め、本格実施の検討にあたっては土日祝日も含めたところで考えていきたい。

(委員)

- ・実験であれば、土日祭日も入れたところでできないかと思う。
- ・確かに住宅地を結ぶという考えもあると思うが、このバス路線の間にはいくつもそのような地区があると思う。今回、西部地区や流通団地、田迎・出仲間のみ東バイパスから中に入って結んでいるのはなぜか。

(事務局)

- ・流通団地に通勤をする方がいるということで流通団地を経由し、また、田迎、出仲間の住宅地を結ぶことで多くの乗客を取り込むこととした。

(会長)

- ・東バイパスは、非常に路線が少なく、また大きな道路の割には交通過疎地になっている地域も多く、今回の実験でこれを補完するという意味で成果が上がればということでご了解いただきたい。
- ・今回のルートは病院を結ぶルートにもなっており、これからの高齢社会において、よいモデルになればと思っている。

議事（２）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２：「公営バス民間移譲に関する他都市調査結果」に基づき説明。

(委員)

- ・調査対象としたのが全１５自治体としているが、九州では荒尾市のみである。九州でも他に、北九州市、鹿児島市、佐世保市、佐賀市に市営バスがある。また、形態は違うが、長崎は県営バスもある。このような都市は、

民間に移譲しようとする動きはなかったのか。特に鹿児島市ではCNGバスやハイブリッドバス等先進的な車両を導入しているが、このようにポジティブな経営を行っている都市の調査も行うべきではなかったのか。

(副会長)

- ・ご指摘の件については考えていたが、今回は、最近10年間ぐらいで公営から民間移譲した、ある程度の人口規模の都市だけを選んだ。
- ・調査内容は、主に、①公営バスを移譲した当時の実態 ②移譲時の検討内容 ③移譲後において利用者がどう思っているか について調査した。
- ・熊本市長が中間答申を受けて表明した内容に沿って、将来的に公営バスを民間移譲する際に、行政が考えたレベルのサービスを必ず市民に提供するためには、どういうことに気を付けるべきかに主眼を置いて調査した。

(会長)

- ・委員の意見は、公営で失敗したので民営化したという事例のみではなく公営でやっている都市のメリットも整理する必要があるのではないかという意見だと思う。事務局としてはどうか。

(事務局)

- ・将来的には民営化になるとしても、公営のいい部分というものも引き継ぐ必要性もあると思うので、調査したいと思う。

(副会長)

- ・民間事業者の方が、この調査結果をみてどのように思われたかお伺いしたい。

(委員)

- ・他都市でも民間移譲が行われているが、熊本市の場合は第3セクターでなく民間事業者に対して移譲するということであるので、移譲した後の補助等の面における行政の関与の仕方がポイントになってくると思う。
- ・全面移譲ということで、民間でやってもどうしても採算が取れない路線や空白地帯、また、いわゆる福祉的な路線が今後多く出てくると思う。このような地域に対してどのように対処していくのか、乗り合いタクシー等も考えられるが、それはどこが主体になって行うのか、今後出てくる問題と思う。

(会長)

- ・調査結果をみると、移譲した後、一定の期間サービスを保証した後、止む無く運行回数等のサービス水準が低下しているという調査結果である。
- ・熊本市の場合、関与のあり方については、全面的に責任を持つということで踏み切っているが、これはお金がかかる問題であるので、今後議論していく上で重要な論点になろうかと思う。

(事務局)

- ・調査結果においては、移譲後ある一定の期間については、行政と事業者で協定を結び、サービス水準を維持しているが、その期間が終了すると行政の関与が薄いということだと思う。熊本市においては、移譲にあたっても市が責任を持って関与し、また、昨年度策定した連携計画における将来的な路線網、利用促進策の実施についても、委員の皆様のご意見を伺いながら事業者と一致協力して進めていきたいと考えている。

(会長)

- ・市の関与というのは今後大きな課題であるので、最終答申に向けて詰めていくことになると思う。この協議会で全てを決めるということとはできない。具体的な内容については、熊本市自身の経営姿勢が問われるので、市議会において建設的にご議論いただき、この協議会で具体化できたらと思う。

議事（２）熊本市におけるバス事業の運行体制について

- ・副会長より、資料３：「再編路線網の費用と便益の分析及びメカニズムデザイン試案」に基づき説明。

(会長)

- ・現実に運行体制について議論を進めていく場合のお金の出し方、補助金のあり方について、従来のような補助金の出し方にするのか、或いはインセンティブを設けるのか。また、リスクを避けるためには、どちらにしてもチェックする体制が重要であると思う。
- ・今回、副会長から２つのデザイン案を頂いたが、いずれの案においても、チェックのあり方は、熊本市、市議会、市民において定期的に行わなければならないと思う。

(委員)

- ・デザイン案をみて、熊本市はお金を出すだけかと思った。
- ・この案にある都市バス会社の位置づけは、行政が担う役割ではないか。不採算路線でのコミュニティバスの検討も含め行政の役割ではないか。全てを民間任せというのは事業者からも不満が出るのではないかと思う。

(副会長)

- ・このメカニズムデザイン案の前提にあるのは、熊本市が市民に対して、一定のサービス水準を必ず提供するということを宣言していることである。このことは、一歩たりとも後退してもらっては困るものである。
- ・このサービスを維持するにはどのようなネットワークにすればよいかといった作業、具体案は、各バス事業者とも話が出来て、バス事業にも精通し

ている方達が集まった都市バス会社に設計していただく。それと同時に、都市バス会社に民間事業者がきちんと計画通りに動いているかチェックをしてもらう。

- ・中間答申後、熊本市長が、一定のサービス水準を保証すると宣言したためこのデザイン案を作成した。この宣言がなければ、やっても意味がないと考えているし、他の委員の皆さんもそう考えていると思っている。
- ・公共交通空白地帯のあり方や福祉的なバス路線などのサービス設定も市がきちんと決めるべきと思う。路線バスで維持できない場合は、デマンドタクシーを導入する等約束することになる。

(委員)

- ・都市バス会社は、民間3社が共同出資してできた会社であるが、今のところ運行エリアも区別されているので4社とも横並びのように思う。市長がサービス水準を維持すると言っても、市長が交代したりすると変わるかもしれない等、いろんなことがあった場合、果たしてそれが担保されるのか。

(委員)

- ・各事業者それぞれ権益があり、それぞれ主張してきたが、この永年の課題が今取り上げられ議論されている。
- ・市の交通事業会計においては、現在経営健全化の問題が出てきているが、もっと早く民間移譲しておけばよかったのではと思う。
- ・バス路線網、サービスにおいては、利用者の目線に立つことが重要であり都市バスが設立されて以降、各事業者に対して主張しやすくなった。
- ・今は横並びであるが、都市バス会社が他と違うところは、ひとつは、市営バス移譲の受け皿ということ、もうひとつは、大同団結して路線再編をするということである。事業者間で競争するのではなく、公共的な使命のもと、公益性というものを考えているため、採算性が合わない路線を廃止するようなことはない。

(会長)

- ・このデザイン案は、熊本市がチェックするという前提で、運行体制を効率的に進めるためにどうするかというものである。
- ・補助金の申請、交付の中心に都市バスがあり、それと同時にモニター機能も付与するという案である。
- ・これだけみると、熊本市が都市バスに権限を全面移譲したように見えるがこの前提は、あくまでバス事業運行のあり方全体については、熊本市が設計、管理して議会がチェックするというものである。また、補助金のシステムについても、もし都市バスに他の事業者に対する補助金の申請、交付の権限を移譲したとしても、それをチェックするのは熊本市、或いは、熊

本市が想定している委員会等でチェックをするということだと思う。

- ・都市バスと民間事業者との関係について、結論が出たわけではないが、大同団結と一元化に向けてどうするかということについて、先程決意表明があったが、今はっきりしたのは、不採算路線だからといって切ることはないということである。
- ・交通空白地域等におけるコミュニティバスを熊本市が提案したときに、民間バス事業者がどう運行していくのかという課題は残っているので、この点は是非議会で詰めていただき、協議会において議論できるようにしていただきたい。
- ・今回、副会長から案を出してもらったので、各委員からのご意見をいただき整理したいと思う。

(委員)

- ・お客様の視点に立ったという点に異論はない。ただ、民間各社、温度差はあると思うが、民間事業者は横並びであり、都市バス会社の支配下に置かれるわけではない。

(委員)

- ・利便性を確保し、バス利用者を増やして、全体の収入を増やすことが一番の目的と思う。
- ・そのためには、各社最適でなく、全体最適になるように調整するような組織が必要と思う。
- ・最終的には、一元化された共同運行が望ましいと思う。共同運行するための課題等も踏まえて検討していただきたい。
- ・将来的にはバス事業全体が成り立つような制度が必要と思う。

(会長)

- ・新しいシステム作りについて、広く市民に参加いただき、また議会にもチェックしていただくような形が出来るようご協力いただきたい。

議事（３）その他

- ・事務局より、資料４：「利用促進策の実施状況について」、資料５：「今後のスケジュール」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。