

第7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）

日 時 平成 21 年 12 月 22 日（木）午前 9 時 30 分～11 時 30 分

場 所 熊本市国際交流会館 3 階国際会議室

出席委員 別紙参照

事務局 熊本市交通計画課

次 第

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 議事

- (1) 東バイパスライナーについて（資料 1 ）
- (2) バストリガーについて（資料 2 ）
- (3) 事業と運行のための組織とメカニズムデザイン（資料 3 ）
- (4) 熊本都市バスについて（資料 4 ）
- (5) その他（資料 5 ）

- 4 閉会

主な内容

議事（ 1 ）東バイパスライナーについて （ 2 ）バストリガーについて
・事務局より、資料 1、資料 2 に基づき説明。

（委員）

- ・ バストリガーについて金沢に調査に行ったが、金沢大学の場合は、学生のための駐車場を敷地内に多く設けることがコスト的に厳しく、公共交通を積極的に使ってもらいたいということがスムーズに進んだ要因である。
- ・ 熊本の大学は、駐車場を多く持っており、金沢大学とはかなり違いがあることから、工夫しないと上手くいかないのではないか。

（会長）

- ・ 熊本大学も県立大学も同じだと思うが、熊本学園大学においては、駐車場は限界にきている。
- ・ 不法駐車も課題となっている。
- ・ 学園大では駐車場を増やす予定はないが、隣接する県立劇場の駐車場に止

めている学生もいる。

- ・ 遠隔地から来る学生は、バスが無いのでとても不便であるが、バストリガーの条件設定如何によっては公共交通に誘導できていると思っている。

(副会長)

- ・ バストリガーを成功させることもさることながら、大型の事業所は、今後CO2削減の義務が県の条例で来年度から課せられるようになるため、もっとグローバルな目的に対して、できるだけ車通勤を抑えるようにして、公共交通の整備及び転換を進めていかななくてはならない。
- ・ 県立大学の駐車場は誰でも止められ、ゲートもなく、守衛も特に監視していない。大学の中で公共交通利用促進の機運を高めて欲しいと思っている。事業所自体が公共交通利用促進の方向を向くようにすると同時に、大学の場合は、教職員が率先して、利用促進に貢献しようという気持ちになってもらうことが重要である。
- ・ そのためには、大学内に専門の部署とキーパーソンを作っておかないとうまくいかない。大学全体で利用促進のための運動がおきないと難しい。
- ・ 金沢大学がうまくいった要因としては、自転車では登れない高台に立地しているということがある。
- ・ 金沢大学の場合は、大学と北陸鉄道による協定であるが、赤字等の困難な問題が発生した場合に備えて行政が間に入っている。3者がうまく連携しないと成功しないと思う。

(会長)

- ・ 学園大学では、車通学については、遠隔地のみという制限を設けている。近隣の駐車場、例えば県立劇場などは、有料であるので、バストリガーを実施する際には、運賃設定における検討対象になると考える。

(委員)

- ・ 東バイパスライナーの課題として「接続ダイヤの見直しによって乗換利便性の向上が必要」とあるが、12月から3月までの運行においてはどのような対策が講じられているのか。
- ・ 採算ベースについてであるが、赤字解消に向けてはどれだけの利用者の増加が必要なのか。4月から本格運行になるには、採算ベースに合うことが条件になるのではないのか。
- ・ 乗換利便性の向上が大事だという中で、割引券の終了は影響ないのか。

(事務局)

- ・ 「接続ダイヤの見直しによる乗換利便性の向上」についてであるが、12月以降は1日30便として18便の減便をしたところであるが、長嶺団地、西部車庫ともに昼間帯の発時刻を全て0分とパターン化することで、分か

りやすさを向上させ、最寄のバス停への到着時刻を統一させた。

- ・ 東バイパスライナーは1日15往復だが、これを横断する既存のバス路線は圧倒的な本数がある。
- ・ 今回の実験では、接続ダイヤの見直しまでは行っていないが、ダイヤをパターン化することで利用者の目安になるようにしている。
- ・ 12月からは18便減便したが、利用者は、1日平均348人から326人と約20名程度しか減っておらず、東バイパスライナーにはある程度の需要があると考えている。
- ・ 採算については、現在の倍の利用者数になれば採算ラインに乗っていかないが、東バイパスライナーは、地域連携計画の市街地環状線という位置づけであり、赤字であっても補助のあり方等を検討しながら継続させたいと考えている。

(委員)

- ・ バス利用促進には、自分にとって乗りやすさ、使いやすさがないと、いくら環境に優しいと言ったところで中々利用しない。
- ・ 環境問題においては、交通の占める割合はとても高く、県も市も連携しながら環境施策を進めなければいけない。
- ・ 生活の中において、自分自身に関わりがないと中々真剣にならないので、バス利用を身近なものとして考えられるような仕組みを作る必要があると思う。

(委員)

- ・ 実際に自分が乗車して気づいた点について報告したい。9～11月において、各月2回ずつ乗車した。一番問題に感じたのは、長嶺団地発のバスが日赤病院構内に入らないことである。病気の人にとっては不便なのではないかと思うが、実証実験のときから構内に入る路線を考えるべきだったのではないかと。本格運行の際には構内に入っていたきたい。
- ・ 中央病院では乗り場が隣り合っており、実際にやってきたバスは指定された乗り場に入らなかった。乗務員にもっと認識を高めてもらわないといけない。
- ・ 病院を網羅するというコンセプトがあるなら、第一病院の前にも停留所を作ったほうがよかったのではないかとと思う。
- ・ 乗換のポイントを設定するのはとても難しいと感じた。場所によっては、数百歩も歩かなければならないところがある。

(事務局)

- ・ 長嶺団地発の便における日赤病院構内に入らないことについては、より早く目的地に着きたいというニーズも多いだろうと予測したためであり、3

月までの実証実験において利用者の意向を改めて聞いてみたい。

- ・ 中央病院でのバスの停車位置の間違ひについては、幾度か話を聞いたことがあり、乗務員の方にきちんとした案内をしてもらうよう、バス事業者に対してお願いしたいと思う。
- ・ 乗換ポイントの設定は確かに困難であり、また不便に感じるが、今後も継続して運行していきたいので、出来る限りバス停の位置については関係機関と協議していく。
- ・ 第一病院前のバス停についてはアンケート調査などで利用者の声を聞いてみる。

(会長)

- ・ 東バイパスライナーは、沿線に病院が連なっており、熊本の今後の高齢社会を睨んだときには、重要な路線になってくる。
- ・ 東バイパスライナーはまだ利用する人しか知らないため、近くの住民、自治会等に働きかけ、いろんな形で乗ってもらう運動をしなければならないと思う。
- ・ 実証実験に参加してもらうこと、また、病院においても積極的に患者のために公共交通をどう利用してもらうか、もう一步踏み込んでいかないと病院の使命は果たしていけないと思うし、課題はまだ残っていると思う。

議事(3) 事業と運行のための組織とメカニズムデザインについて

- ・ 副会長より、資料3に基づき説明。

(委員)

- ・ 現在各社が運行している路線は、国交省の認可で運行しているが、路線ごとに入札を行うこととなった場合、現在運行している路線を全て白紙に戻して、新システムに移行するということなのか。

(事務局)

- ・ 法制度上は、参入、撤退は自由である。このことについては運輸局と相談しながら進めていく必要があると考えている。この話はあくまで提案であり、そのまま実施できるものではないと考えている。

(会長)

- ・ 補助のあり方については、弾力的に検討可能であり、今回は理論的な装置をご提案いただいたものである。

議事(4) 熊本都市バスについて

- ・ 事務局より、資料4に基づき説明。

(副会長)

- ・ この結果について、都市バス、交通局はどのように受け止めているか。

（委員）

- ・ 運転手の接遇について、良い点は伸ばし、悪い点は正すよう努力していきたい。
- ・ 運行本数の拡充については、移譲全体を踏まえながら、総合的な路線再編の過程として、バス事業全体から考えていきたい。

（委員）

- ・ 自由記載欄の中で時刻表について見易さを求める声がある。これは都市バスに限ったことではないが、高齢社会に向けて改善してもらいたい。
- ・ 先ほどの議事（３）に戻るが、運行管理を行うバス会社を作っていくとあったが、この役割は行政の役割ではないか。また、それは具体的にどういうものなのか。
- ・ インセンティブを高めるためには、運行コストの削減、または、需要獲得の方法があるということだが、主に運転手の賃金体系を見直すことがコスト面において占めている割合が多いと思うが、その場合の安全性の確保をどこで担保するのか。

（会長）

- ・ 議事が後戻りしてしまうので、時間があれば議論したい。
- ・ バス利用者の目的は通院や買い物が多く、利用者層は６０代の女性が多く、高齢社会を反映している結果になっている。
- ・ 高齢になると動作が鈍ることが多くなる。事業者は、このような変化に対する意識を持っていなければ今後の高齢社会に対応できない。

（委員）

- ・ アンケートで運行ダイヤについて６．７％の人が悪くなったと答えているが、これから路線移譲が進むにあたり、悪くなってはいけないと思う。移譲前に路線を間引きしてはいけない。今回のアンケートにおいてもその面は出てきている。今後の移譲にあたって留意が必要になってくるのではないか。
- ・ 先ほどの議事（３）に戻るが、運行管理会社を作ることについては賛成するが、民間バス事業者がどういう体制でいくのか。その中で行政がどのような関与の仕方、市長がよく言う適切な関与をしていくのか、今後詰めていく必要がある。また、バス事業者の体制、入札制度等きちんと制度設計して進めていかなければならない。
- ・ 事業者がきちんとスクラムを組み、それに対して行政がきちんと関与してバス交通を残して、さらに利便性を高めていくことが重要であると思う。
- ・ 新潟市に視察に行ったが、新潟市においては、市民が公共交通を利用する努力義務を謳っている。公共交通を意識させる必要があり、公共交通を利

用する義務があることを行政の仕組みの中で位置付ける必要があると思う。

（委員）

- ・ 運行ダイヤについて、6.7%が悪くなったとあるが、これは交通局が3月にダイヤ改正したことがアンケートに反映されているのだと思う。都市バスは、改正後のダイヤを引き継いで走っているためこのような結果が出ているのだと思う。

（委員）

- ・ 移譲前に交通局においてダイヤ改正をしたが、その点がアンケートに反映されたものとする。

（会長）

- ・ 運行ダイヤに関する結果については、都市バスではなく、むしろ交通局に問題がなかったかという部分だと思う。
- ・ 委員2人から議事（3）について質問があったので、副会長に説明をお願いしたい。

（副会長）

- ・ 行政と民間事業者の間に中間的な組織を設けているが、運行計画について、モニタリングしながら、運行頻度、路線等を社会情勢の変化に応じて変えていくことはとても重要である。
- ・ このことは、各事業者において既に取り組んでいることと思うが、全市的に取り組んでいかないと全体的なバランスがとれない。市民の立場、行政の財政面、適正な運行本数等について客観的にみることが可能な第三者的な機関をイメージしている。

議事（5）その他について

- ・ 事務局より、資料5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。