第10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23年6月2日（木）午後2時～午後3時30分

Ⅱ　場　　所　　桜の馬場　城彩苑

Ⅲ　委員名簿　　別紙参照

Ⅳ　事務局　　熊本市交通政策総室

Ⅴ　次　第
１　開会
２　委員紹介
３　会長挨拶
４　議事
（１）平成22年度事業報告および平成23年度の事業計画について（資料１）
（２）区バスの導入について　（資料２）
・区バスの導入について（案）（概要版）
・区バスの導入について（案）（詳細版）
・路線設定について（今回新たに提示する分）
・路線設定について（第９回あり方検討協議会提示分）
５　その他
６　閉会

Ⅵ　主な内容
議事（１）平成22年度事業報告および平成23年度の事業計画について

（委員）
・　平成23年度事業計画の（仮称）交通基本条例の内容についてお尋ねしたい。
（事務局）
・　（仮称）交通基本条例については、先行して制定している福岡市、金沢市の状況、国会で法案が提出されている交通基本法の審議状況を踏まえ、十分に調査･研究を行い､熊本市の実情に応じた条例のあり方を検討したい。

（委員）

・ 交通基本条例の検討は、海外の先進的な取組みも参考にして、十分な調査・研究をして欲しい。

・ 今年度の検討項目にＩＣカードの検討を入れるべきではないか。

（事務局）

・ 基本条例については、フランスの法律等を参考に、本協議会においても情報提供していきたい。

・ ＩＣカードについては、交通事業者が主体となり研究、検討している。本協議会においても、今後進捗状況を報告したい。

（副会長）

・ 平成 22 年度のMMの報告結果から何がわかったのか、よくわからない。どのような課題があって、どのようにすればバスに乗ってもらえるのか、具体的な示唆や提言がないと何回やっても意味がない。

（会長）

・ 今後、区バスを導入したときに、区バスにどうしたら乗ってもらえるのかの示唆が、ここから読み取れるようにして欲しい。

・ 今年度は副会長とも相談しながら事業を進めて欲しい。

（委員）

・ 結果をださないと、問題は解決しない。今年度のMM事業では、したかどうかの調査をして、いい結果が得られるようにして欲しい。

・ 県と合同で実施する方法も、より相乗効果があるのではないか。

（事務局）

・ 副会長の協力も頂きながら、本年度は取り組みたい。

・ 県との連携は、本年度は無理でも、次年度以降でもできないか考えていきたい。

（会長）

・ 楠地区は高齢化が進んでいる地域であり、モデル地区だと思う。今後どういうことでバスを利用しようと考えているか、何が不便なのか、聞き取り調査でもいいので実施してもらい、今年度調査を予定している第一環状線や中央環状線での調査の示唆になるように、もう少しまとめて欲しい。

議事（２）の区バスの導入について

（委員）

・ 南区の案について、今回の設定路線は集落内を走る路線ではないため、利用者が少なく、廃止になる可能性が高い。バスの大きさを再検討して欲しい。

（事務局）

・ バスの大きさは小型バスを想定している。区バス導入後、市議会や住民説

明会等で同様のご意見が多ければ、検討していきたい。

（会長）

・ コストの点と利用者の意向を踏まえて検討していただきたい。
・ 今までバスに乗ったことがないところでは、定着するまでに時間がかかると思う。周知徹底をするのはもちろん、お試し期間や補助をするなどして、住民に必ず乗ってもらい、利便性を認知してもらうことが大切である。

（委員）

・ 北区については、500 円で、しかも時間もかかるというとでは、コンセンサスを得るのは難しいのではないかと思う。
・ 均一料金制の記載もあるが、運賃の考え方についてお尋ねしたい。

（事務局）

・ 運賃については、均一料金を採用するのは難しい。現在の運賃制度に準じて設定していくのが原則と考えている。

（会長）

・ いろいろ異論はあると思うが、コンセンサスを得るときに折り合いをつける方法があると思うので、住民に対し丁寧な説明をお願いします。

（委員）

・ 大きな交通政策のあり方の議論をもっと深めていく必要がある。政令指定都市移行前に議論をしていただきたい。
・ 区バスについては、中央区に関するルートが中抜きにされている。
・ バス路線網については、ＪＲや熊本電鉄の駅との連携というのも必要ではないかと思う。
・ 熊本駅からそれぞれの地域、特に東部の免許センター、熊本空港にアクセスしにくい状態があるため、そういう視点をもう少し入れるべきと思う。

（事務局）

・ 区バスについては、平成 24 年 4 月からの運行を考えており、地域公共交通総合連携計画の中での位置付けられている、コミュニティバス等の導入方針を踏まえて、公共交通の空白地域、特にコミュニティの活性化という観点から路線設定をしている。
・ 中央区については、中心市街地、市役所へのアクセスが十分であることから、区バスは考えていない。
・ 熊本駅等へのアクセスについては、連携計画でバス網再編の一つの姿を示しており、今後はこれをどのように具体的に進めていくかを、本協議会の中で議論していただきたいと考えている。

（オブザーバー）

・ 交通政策としては、シビルミニマムの確保と地域を活性化するという戦略があるが、これを混同するとあまりいい交通政策とならない。それを両方必要とする場合には、二段構えにするという鉄則がある。

（委員）

・　（仮称）近見新駅の実現の可能性が出てきていますが、東バイパスライナーの延長も視野に入れて欲しいと思う。

（委員）

・ 新しく路線を引くのはいいが、いかに利用してもらうかをしっかり考えないと、何年かしたら消えてしまう運命を辿ることは間違いないと思う。

（会長）

・ バスの名称も乗り方も、このバスに乗ったらどこに行けるとか、自分たちの意見で生活がこのようになるといった、住民と一緒に付加価値をつけられるようなものを行政も用意して欲しい。

（委員）

・ 各戸から年に 2000 円程度の回数券を買ってもらい、バスに乗りましょうという事例がどこかにあった。そのような育て方が住民バス、あるいはコミュニティバスには必要だと思う。

（オブザーバー）

・ バスがないところにバスを走らせるわけで、まず乗ってもらうことが必要。
・ ときどきは地域で会合して、どこに買い物ができて、どこに行けたらいいからこのルートがいいとか、地域づくりにつながるものが一番いい。

（委員）

・ 植木では、「健康」と「ポイント」をうまく繋げて、すごく成功している例もある。
・ 地域の取り組みも繋げながら、コミュニティバスからその先に広がりを持つような仕組みになっていくことが必要だと思う。

（会長）

・ 今回の区バスを地域の再生モデルとして、参加型であるとかポイントの活用など、身近にできるような、もう一歩踏み込んだ議論をお願いしたい。
・ セクションを超えて、お金を出し合って総合的に考えていただきたい。

（委員）

・ 収支率 30％の基準については、妥当かどうか検討を要すると思う。疎地域、高齢者の多い地域という要素も加味して検討してほしい。

（会長）

・ 30％の基準については検討課題であるが、一応は線引きをして、これを目標にということでお願いしたい。しかしながら、委員の提案である 30％の基準の是非については、改めて議論をしていく必要があると個人的には思っている。