第12回熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会議事録

Ⅰ．日時　平成24年2月20日（月）午後3時30～午後5時30分

Ⅱ．場所　桜の馬場　城彩苑　2階　多目的交流施設

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　市長挨拶
3　会長挨拶
4　審議・報告事項
　（1）（仮称）公共交通基本条例について　（資料1）
　　（参考資料）
　（2）公共交通のグランドデザインについて　（資料2）
5　その他
　（1）区バスの愛称・車両デザインについて　（資料3）
　（2）地域公共交通確保維持事業に関する事業評価について（資料4）
　（3）平成24年度以降の体制（案）について　（資料5）
6　閉会

Ⅴ．主な内容

幸山市長挨拶

坂本会長挨拶

（事務局）
４（1）（仮称）公共交通基本条例について説明（資料1および参考資料1～3）

（委員）
　公共交通の基本条例となっているからには、熊本市全ての公共交通を網羅するという考えだと認識している。不便地域や空白地域は現地視察結果から検討

すべき項目としてとらえているが、過密地域はどう考えているのか。過密地域での公共交通を整理することも必要ではないか。
　また、資料内に移動権と書いてあるが、簡単に権利の「権」を使っていいのか。事務局の考えを聞きたい。

（事務局）
　後ほど報告するグランドデザインでは、多核連携型の都市構造を目指す中での公共交通体系の姿を描いている。今回は意見が多かった空白・不便地域に焦点を当て説明したが、多核連携型のまちづくりの考え方を踏まえ、条例化を検討していきたい。
　移動権については、権利そのものを条例に盛り込むのではなく、「移動権の考え方」を踏まえた公共交通体系について、理念として盛り込みたい。

（委員）
　条例の基本理念の中に、環境問題にかかわるキーワードが入っていない。理念の中には、環境について盛り込んでもいいのではないか。

（事務局）
　今回は、条例を検討するうえで、基本的なコンテンツをまとめた。平成 24 年度に本格的な検討を行うが、環境の視点については当然入れる必要があると考えている。

（会長）
　公共交通と環境問題の関連は是非とも検討していただきたい。

（委員）
　条例の考え方で、基本事項の役割と責務の中のうち行政が果たしていく役割として、利用促進施策の推進とあるが、まちづくりへの貢献や財政支援をどこまで考えているのか。

（事務局）
　基本事項の記載はあくまで例示である。行政の役割として、コンパクトなまちづくりへの誘導や、バスの赤字路線への財政支援は継続していかなければならないと認識している。これらについては、平成 24 年度条例を本格検討する際に整理したい。

（委員）
今回事務局より条例の骨格と例示の説明を受けたと認識している。今後皆さんと一緒に継続的に検討するという理解でいいのか。

（事務局）
今回は、平成 24 年度からの本格的な議論に向けた骨格を示したものであり、本日の資料はたたき台という位置づけである。本日皆様からの意見をはじめ、次年度４月以降に市民も含めて本格的に議論していきたいと考えている。
具体的には、条例の議案は平成 25 年の第１回定例市議会に諮りたいと考えており、4 月以降の議論を踏まえ年内にはある程度の形を整えたい。

（委員）
提案だが、公共交通空白・不便地域をどのように捉えていくのかが重要である。今回はバス停・鉄道駅から半径 500m と 1km を例示してあるが、距離によって公共交通のカバー状況も変わってくる。今後の検討の中で様々なシミュレーションを示していただきたい。

（会長）
今回は例示で 500m と 1km をあげているが、これが 300m となると財政支出等も変わってくるので、事務局にはその点も踏まえて検討していただきたい。

（事務局）
本日の議論の中で、調査が必要な項目等をあげていただければ、今後整理して提示したいと考えている。

（オブザーバー）
条例の話が出てきたので、国の動きを紹介したい。交通基本法は昨年 3 月に閣議決定され、10 月末に衆議院国土交通委員会に付託されたが、未だ成立していない。交通は委員の皆様から意見があったようにまちづくりと密接しており、取組次第では地域の発展に寄与する、または地域の将来を決定してしまうということも踏まえて、今後議論していただきたい。

（委員）
公共交通空白・不便地域等にどう対応し、いかに無駄をはぶいて効率化を図るかを、今後はバスだけでなく鉄道を含めた公共交通全体のあり方を検討すべきと思う。

（事務局）
　委員の発言のとおり、全体を踏まえた検討を実施してきたい。

（委員）
　公共交通空白・不便地域を決めるバス停・鉄道駅からの距離について、高低差の調査報告はあったが、地域の状況によって変わってくるのではないかと思う。地域の状況に応じた距離の設定が必要ではないか。市内一律の距離だけでは空白・不便地域を定義できないと思う。

（事務局）
　まずは、バス停・鉄道駅からの直線距離で公共交通空白・不便地域を区分し、こういった地域の解消に向けた対応策を考える必要がある。具体的にコミュニティ交通を導入していく段階で、地域の実情に応じた対応を考えていきたい。

（委員）
　公共交通空白・不便地域について、バス停・鉄道駅からの距離だけではなく、現在走っているバスの本数も踏まえて欲しい。バスの運行本数が少ない場所は準空白・不便地域と言えるのではないか。

（事務局）
　今回は、1日４往復８便を最低本数として算出しており、最低限その本数を確保しているバス停・鉄道駅から 1000・500m以上を公共交通空白・不便地域として算出している。

（委員）
　条例の基本施策の中で「市民等が参画できる体制づくり」というのは重要だが、具体的にはどのようなものか。

（事務局）
　まず、グランドデザイン等の策定に向けて広く市民と議論したい。特にコミュニティ路線である「ゆうゆうバス」については、４月から運行開始となるが、区役所に専門の担当を置く予定。「ゆうゆうバス」の運行内容を地域と一緒に考え、改善していくという流れを構築していきたい。同じように今後検討する空白・不便地域についても地域の皆様と共に検討していく流れを構築していきた

い。

（会長）
　４月から運行開始する「ゆうゆうバス」の運行見直し策や公共交通空白・不便地域の対応において、地域と一緒に考えていくと事務局より出ており、いろいろな形で参画する場が生まれてくるのではないかと思う

（事務局）
　現在ある地域で自治会と協議しながら、地元のスクールバスを利用する等の検討を行っているが、道路運送法上の問題等課題があり、今後運輸支局と連携しながら解決していきたい。

（会長）
　公共交通空白・不便地域において、高低差や道路幅員の問題等でバスでは運行できないケースがある。例えばスクールバスで運行する等が考えられるが、この場合目的外使用となるので、規制緩和の可能性を検討する等の取組みが今後必要になってくるかもしれない。
　他に質問がないようであれば、（２）公共交通のグランドデザインについて事務局より説明をお願いしたい。

（事務局）
４（２）公共交通のグランドデザインを説明（資料 2）

（会長）
　グランドデザインについて説明があったが、条例で出てきた質問がかなり盛り込まれていると思う。グランドデザインと公共交通基本条例はタイアップして、これから議論を進めていく形になる。いままでのパーソントリップ調査をベースとした整理ではなく、今後の公共交通のあり方をベースにパーソントリップ調査で整理していく。今回は10年後の公共交通の方向性が提示されている。

（委員）
　環境問題を考えると、電気自動車や自転車等がある。市が取組むレンタサイクルも含めて、今回の計画で位置づけをどのように考えているのか。

（事務局）
　電気自動車は、本市においてカーシェアリングの取り組みをしているが、今

回の公共交通基本条例、グランドデザインに関しては、電気自動車は自家用車の範疇との認識である。また自転車については、自転車を公共交通というには疑問があり、自家用車と同等ではないかと考え、今回の条例とグランドデザインには含めない。ただし、都市圏交通マスタープラン等の中には自転車と自動車が入ってくるものと認識している。

（委員）
バス路線網再編の中で事業者の枠を超えた「競合路線の効率化」というのは非常に悩ましい問題であると思うが、どのように実現化させるのか。

（会長）
非常に悩ましい問題である。競合路線の効率化は事業者の協力なしには改善できない内容となるが、事務局としての現在の考えがあれば示して欲しい。

（事務局）
競合路線の効率化を図らなければならないということは、バス事業者も共通認識を持っている。ただし、具体的にどのように改善していくかについては、今後検討していく。

（委員）
これまで、競合路線の効率化に関していろいろ調べてみたが、難しい問題だと感じている。まずはバスの利用促進を図り、利用者の増加を見込んだ上で検討していくということがいいのではないか。

（委員）
今回の資料は、よく調べてあるとは思うが、これだけではいつ・どうやって・なにをするかがよくわからない。グランドデザインでは、10 年先を見据えてロードマップを示し実施していかないと、絵に描いた餅になってしまうのではないかと思う。また、参画における役割分担を明示したり、地域通貨と公共交通の料金構造がセットとなった地域活性化につながるまちづくりなども検討して欲しい。

（事務局）
今回は、公共交通の現状および平成 9 年に実施したパーソントリップの調査結果を踏まえて資料を作成している。平成 26 年度に予定している熊本都市圏交通マスタープランでは、具体的な公共交通に関する計画として示すことができ

ると考えている。まず平成24年度は、バスターミナル再編等の計画にあわせたバス路線網再編の実施プログラムを作成していきたい。また基幹の公共交通についても、今後実施するパーソントリップ調査のデータ等を活用し、実証実験も踏まえて検討していきたい。参画等については、条例の制定に合わせて検討していきたい。

（委員）
バス交通におけるメインターミナル、サブターミナルという位置づけがあるが、方面ごとなのか事業者別なのか。今の資料では、従来の延長線ではないかと思うのだが。

（事務局）
現在、交通センターにはバスの９割が発着しており、一極集中の弊害もある。交通センターの再開発もあり、バスの再編を行うにあたって、熊本駅をサブターミナルとして交通センターを経由しない路線の検討を行っている。7ヶ所の乗継ポイントでは、郊外部からの輸送と中心部への輸送を分けて効率化を図り、定時性を確保していきたいという考え方、またフィーダー交通として折り返すことで郊外の運行本数を増やすということも検討している。

（会長）
交通センターの一極集中をどのように分散させるかが今後の課題だが、熊本駅から中心市街地を通過している路線はどうなるのか。例えば、熊本駅から空港へ行く路線はどうなるか。

（事務局）
熊本駅から交通センターを直接経由せずに、県庁等へ行く路線で中心市街地を通らない場合も十分あり得るのではないかと考えている。これらは今後のパーソントリップ調査のデータで状況を整理しなくては分からない部分もあるが、今後検討していきたい。

（会長）
乗継については、副会長を中心にいろいろと研究がなされている。バス事業者との調整も必要であると思うが、これらは共通認識としていいのか。

（事務局）
乗継ポイントとしては、今回提示した以外にも考えられるが、大枠の考え方

としてはバス事業者と共通の認識を得ているものと考えている。

（会長）
　この資料は今回突然出てきたのではなくて、これまで議論をしてきた結果を提示しているものとして、委員の皆様には見ていただきたい。

（委員）
　熊本市西・南部方面から中心部へ移動する場合、熊本駅で降りる人は少ない。交通センターを経由せずに利便性が確保できるのかを視野に入れていただきたい。

（会長）
　今後は、熊本都市圏で交通体系を検討していくことになるので、県も含めて検討していただきたい。
　私見だが、阿蘇くまもと空港は飛行機で着いても阿蘇に行く公共交通がないというのが現実である。今後、県とも話し合うこととなるが、熊本市も空港から各地域へアクセスする公共交通のあり方というのも視野に入れて検討して欲しい。

（会長）
その他の議題を事務局より、一括してご説明をお願いしたい。

（事務局）
５（１）区バスの愛称・車両デザインについて、（２）地域公共交通確保維持事業に関する事業評価について、（３）平成 24 年度以降の体制（案）についての説明（資料３，４，５）

（委員）
　平成 24 年度以降の体制について、公共交通にかかわる市民団体にも委員として入れていただきたい。

（委員）
　多くの専門部会を設置していただき、具体的な話を検討して欲しい。