

「第1回公共交通基本条例部会」議事録

I 日 時 平成24年6月25日（月）午後2時～午後3時30分

II 場 所 熊本市役所 4階モニター室

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 部会長挨拶

3 議事及び報告

(1) 熊本市の社会情勢及び公共交通の現状について

(2) (仮称)熊本市公共交通基本条例制定について

(3) 公共交通空白地域及び不便地域について

(4) 条例制定までのスケジュールについて

(5) その他

4 閉会

VI 主な内容

部会長挨拶

(事務局)

3 (1) 熊本市の社会情勢及び公共交通の現状について説明 (資料1)

(事務局)

3 (2) (仮称)熊本市公共交通基本条例制定について説明 (資料2)

3 (3) 公共交通空白地域及び不便地域について説明 (資料3)

(部会長)

- ・ 通常コンパクトシティとは中心部に集中させる意味であるが、熊本市の場合、中

心市街地や地域拠点を公共交通で結ぶ都市構造を目指しており、少し拡大した形で「コンパクト」を使用していること。

- ・ 移動権の理念を尊重した形で条例に反映させること。
- ・ 公共交通空白地域・不便地域の対応について、この部会での議論を踏まえて制度設計を行っていくこと。
- ・ 以上が市の方針であるが、移動権・空白地域については、施策のところでは財政的な裏付けが必要となってくる。どのくらいの目途で財政負担が可能なのか説明をお願いしたい。

(事務局)

- ・ 第12回バス交通のあり方検討協議会で試算を示したが、最低限度を乗合タクシー等で1日4往復（午前・午後2往復）と仮定し、バス停・鉄道駅から半径500m圏外を対象とした場合2億円以上、半径1,000m圏外を対象とした場合約8,000万円という仮試算であった。財政と具体の協議を進めているわけではないが、今後、市全体で検討が必要と考える。

(委員)

- ・ これまでも市は市民に対し公共交通の積極的利用を促進してきたが、人口ベースで94%（不便地域を500m以上とした場合）の人が利用しやすい地域に住んでいるにもかかわらず、実際は利用者が非常に少ない状況であるのはなぜか。
- ・ 「最低限度の移動する権利」の定義について、1日4往復が適切かどうか。空白地域については解消といえるかもしれないが、不便地域の解消とはならないのではないか。
- ・ 空白地域・不便地域について、バス停及び駅からの距離ベースで検討されている。空白地域は距離ベースで定義付けしていく方法でも良いが、不便地域については、利用者の利便性向上を目指すのであれば、運行本数ベースで検討すべきではないか。どんなに近くにバス停があったとしても、1日1往復といったバス路線では便利とはいえないのではないか。

(委員)

- ・ 公共交通の利用促進は重要。熊本市を中心に、バス協会・運輸支局で小学生に対するバスの乗り方教室や、全県的に路線バス撤退後の乗合タクシー促進を行っているが、さらなる利用促進策が必要と考える。
- ・ 市民と一体となったノーマイカーデーの設定など、バス・鉄道を利用しやすい環境づくりも必要ではないか。

(委員)

- ・ 基本理念の「移動する権利の尊重」について、公共交通を基軸としたまちづくりを進めるのであれば、「尊重」という言葉では少し弱いのではないか
- ・ 福岡市のように「保障」という言葉を使っている先行政令市もあり、先進的な条例を作るのであれば、もう少し踏み込んだ言葉にして、丁寧に前文に記載したほうがいいのではないか。
- ・ 例えば、「保障する」という言葉にした場合、どのようなデメリットがあるかを明確に示した上で、言葉を選択すべきではないかと考える。

(委員)

- ・ 空白地域・不便地域の定義についても、距離だけでなく年齢別で詳細に調査するなど、細やかな検討が必要ではないか。
- ・ 協働という言葉もあいまいであり、協働についても具体的内容を盛り込む必要がある。
- ・ 条例制定後の評価の仕組みも必要ではないか。

(委員)

- ・ 市民の参画と協働について、具体的にどのようなものをイメージしているのか。
- ・ 福岡市や金沢市のように、協議の場を明文化する必要があるのではないか。

(委員)

- ・ 少子高齢化が進んでいった場合、利用者は減るが公共交通しか移動手段がない人は増加するという構図になる。そうすると今後、公共交通事業者のコストが非常に高くなるため、市・市民・公共交通事業者の役割について、より明確にする必要がある。
- ・ 一般車両を市街地に入れさせない、バス優先道路の確保など、もう少し踏み込んだ施策が必要なのではないか。

(委員)

- ・ 市民はもちろん県外の方にもわかりやすい交通体系が必要ではないか。「わかりやすさ」という視点は重要。

(委員)

- ・ 事業者として利用者の利便性向上を図るため、ダイヤ改正やその検証等を行っている。今回条例を策定し、公共交通利用者の増加を目指すことは有意義なことであり、事業者としても努力していきたい。

(事務局)

[委員の質問に対して]

- ・ 交通空白地・不便地域について、1日8便4往復以上の路線を基に地域を設定しているため、1日1往復といったバス路線は除外している。
- ・ 移動権を「保障する」という言葉にした場合、権利そのものについての具体的な定義づけが必要となる。その際、想定している1日8便4往復が最低限度となるのか、あるいは保障すべき部分であるのか非常にあいまいになる。
- ・ 権利を保障するとした場合、1人1人感じ方が違うため、条例で踏み込むのは難しい。もし、最大値での保障となった場合、施策や予算がいくらあっても対応できない。
- ・ 国の交通基本法(案)の中でも、当初は移動権を謳っていたが、閣議決定では移動権という言葉はなくなっている状況。
- ・ よって、市としては移動権の考え方はきちんと尊重すべきが、移動権の保障ではその後の施策展開が難しいという考え方である。
- ・ 市民の参画と協働については、今年度運行を開始した「ゆうゆうバス」において地域と収支率30%を共通の目標として掲げたように、特にコミュニティ交通に関して、地域住民も路線を維持する責任を担っていただくことを条例に明文化する必要があると考える。
- ・ 地域のコミュニティ交通に関しては、行政・関係事業者・地域住民が一体となって取組める体制づくりは必要と考える。
- ・ また、現在公共交通協議会は市の審議会等と位置づけられているが、条例の中で位置付けることも検討する必要がある。
- ・ わかりやすい公共交通について、現在バス路線網再編プロジェクトの中で、利便性向上のため、わかりやすい公共交通を目指して検討を行っている。また、自動車から公共交通への転換のため、速達性、定時性をどう確保していくかについても検討しており、これを条例の中でどう表現していくかを具体的に示していきたい。

[その他]

- ・ 次回素案として示す際、条例に盛り込む内容と今後検討している施策を対比させた資料を提示し、条例の表現と施策が一致しているか、施策が不十分であるか等の議論を行っていただきたいと考えている。

(部会長)

- ・ 具体的施策について、条例との対比でどこまで盛り込むことができるか。ある程度条例に盛り込むことで、施策の根拠法ができるという相互関係を詰めていく必要が

ある。基本的な定義づけについては、具体的な施策がイメージできるように議論していかねばならないと考える。

(委員)

- ・ 移動権の尊重という言葉でもしかたがない部分はあると思うが、不便地域に対する交通の支援のあり方は、バスだけでなくデマンドタクシーや住民バス等多数あり、こういった部分も視野に入れた上でもう少し踏み込めないか。
- ・ 不便地域の定義について、距離だけではないと考える。あり方協議会では、丘陵地についても検討されていたが、例えば、エリア的に高齢者が多い地域などの救済策ができるような表現にできないか。
- ・ 参画についても、市民の役割が努力だけではない。住民バスなど市民が施策に参画していくことが、これから空白地域・不便地域に求められるため、条例に盛り込む必要がある。

(部会長)

- ・ 参画については、今後の具体的な施策との関係があるので、条例と予定している施策とを対比し、少なくとも数年で実現可能なものについては、条例に盛り込んだ方がいい。今後不便地域にデマンドタクシーや住民バス等を導入する際、市民は積極的に利用する責務のみではなく、住民バス等を走らせる権利もあるなど、住民が走らせるとイメージできるような余地の部分も必要ではないか。
- ・ 公共交通事業者は、非常に厳しい状況であるため、優先レーンを含めてバスが走りやすい環境整備、鉄軌道との結節等が条例の本文に入るのかどうか、今後詰めていく必要がある。

(事務局)

- ・ 空白地域・不便地域について、事務局では、「移動する権利を尊重し」という表現にしているものの、空白地域については、行政として何らかの最低限度の環境整備を行うということで、それをわかりやすくするため、距離として1 km以上という基準の定義を示したもの。不便地域に関しては、基本的に交通が不便と考える地域住民がまとまり、自分たちで取組むという地域に対して市が積極的に支援するという制度設計を考えていきたい。

(委員)

- ・ 参画に関して、もう少し市民側も自分たちが担っていくという意識づけが必要であるとともに、行政側の支援についての仕組みも必要。

(委員)

- ・ 熊本市にも交通不便地域は多いが、自分たちで取組むということだけでなく、不便地域の高齢者に対する救済策が盛り込めればいいのではないかと。

(部会長)

- ・ 交通の問題は、福祉政策、社会政策の根幹となりうる。中核都市を作っていく場合の原型の軸が公共交通であると同時に、コンパクトシティを支える福祉面を移動権の中に含むような保障が必要ではないかと思えます。

(事務局)

3 (4) 条例制定までのスケジュールについて説明 (資料4)

(連絡事項)

- ・ 次回開催日：平成24年8月23日(木) 午後2時 市役所4階モニター室