

## 第2回公共交通基本条例部会議事録

I 日 時 平成24年8月23日(木) 午後2時～午後3時40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) (仮称)熊本市公共交通基本条例骨子(案)及び基本施策について

(2) 条例制定までのスケジュール

(3) その他

4 閉会

VI 主な内容

部会長挨拶

(事務局)

3 (1) (仮称)熊本市公共交通基本条例骨子(案)及び基本施策について説明

(資料1～4及び参考資料)

(委員)

- ・ 基本理念の「市民の日常生活における最低限度の移動する権利を有する」という表現について、違和感がある。例えば福岡市の場合、憲法25条を引用して「全ての市民に健康で文化的な最低限度の生活を営むために・・・」というように、憲法の目的を達成するために必要な移動の保障という表現になっている。よって、福岡市と同様な表現に変更に変更すべきではないか。
- ・ 公共交通の維持及び充実とともに、公共交通の安全の確保についても盛り込む必要

があるのではないか。

(事務局)

- ・ この表現については、国の交通基本法（案）の中間整理でも、憲法の生存権を捉えてあり、福岡市でも同様の表現になっていることは認識している。「健康で文化的な最低限度」という表現がわかりにくいのではないかとということで、「日常生活を営む上で最低限度の・・・」という表現にしたもの。委員の意見のとおり、憲法の表現に修正することについては問題ないと考える。
- ・ 安全の確保については、公共交通の維持及び充実の中に含まれるとの考えで明記していないが、表現を工夫したい。

(委員)

- ・ 「移動権の尊重（保障）」という表現と、交通基本法（案）における「需要の充足」という表現の違いは何か。

(事務局)

- ・ 交通基本法（案）の「需要の充足」というのは、交通に対し国民のニーズに応えることで、「保障」は移動権に対応するものである。事務局としては、国の考え方と同様ではあるが、移動権についての重要性あるいは考え方を鑑みて、移動権という表現を前面に出したいとの思いで、移動権の考え方を尊重して取組むという表現としたものである。また、移動権の考え方を踏まえ、施策を実施していきたい。

(委員)

- ・ 「保障」と「尊重」を比べた場合、「尊重」は一步後退したイメージがある。実際、交通基本法（案）についても後退しているが、先行事例の福岡市が「保障」という表現にしているのに対し、後に続く熊本市が「尊重」となるとトーンとしては落ちてしまう。州都を目指している熊本市が福岡市にないアピールポイントとして、公共交通が充足している部分を打ち出さなければならないのに、遜色があってはならないと考える。基本条例は、今できることを書くものではなく、今後このようにしたいことを描いていくものであり、骨子を見るとこれまでの協議の内容を進めていけば、実現するのではないかという感じがする。条例については、もう少し行政や事業者、市民が汗をかくぐらいのハードルが必要ではないかと思う。確かに財源の問題は出てくるとは思うが、財源がないからやらないというのであれば、条例はいらないと思う。逆に条例を目指すために、これからどう裏づけを作っていくのかを、私たちが頑張って努力していくぐらいの条例で良い

のではないか。「保障」がどうしても難しいのであれば、「保障を目指す」という表現で、前文は大きく旗を掲げてはどうか。

(委員)

- ・ 交通基本法（案）については、当初、移動権を保障するとの話があり、これについて、国土交通省からは移動権の保障はかなり厳しいとの意見を出した。近年、様々な権利を主張される方が多い中、「移動権の保障」を盛り込むと「国の法律で保障しているのではないか」ということになる。そういう意見を踏まえて、国では「需要の充足」という表現になったと考える。移動権の保障という表現にしてしまうと、かなり細かく規定していかないと厳しい状況になると考える。

(委員)

- ・ 「保障」という表現は、強くなるので、後々難しいことになるのではないか。交通に対する負担についても、こういう一つの文言で変わってくるため、「尊重」という表現でいいのではないかと考える。

(事務局)

- ・ 「保障」の場合、その対象が明確でないと「保障」することはできないと考える。具体的には、移動する権利「移動権」を明確に定義付けしないと「保障」することはできない。「移動」については、「移動の目的」「個人の属性」「地域特性」など個人によって捉え方が千差万別で定義付けが困難である。このため、「尊重」という表現としたもの。また、福岡市においては、保障すると明文化されてはいるが、具体的な対応策がない状況であり、本市においては、理念を尊重した上で、責任を持って施策を具体化することを考えている。

(委員)

- ・ 条例の目的について、「円滑に移動することが可能な地域社会の実現」と併せて、いかに環境負荷を低減するののかということも盛り込む必要があるのではないか。

(事務局)

- ・ 前文の公共交通の重要性の中に盛り込んでいるが、表現が客観的であるため、環境保全の立場から、主観的な表現を盛り込む形に修正したいと考える。

(委員)

- ・ 環境については、バス路線網再編部会においても、電気自動車やハイブリッド車を含めて触れられており、条例にきちんと盛り込む必要はあると考える。

- ・ 公共交通準不便地域の定義について、「公共交通不便地域に準ずると市長が認められた地域」となっているが、この条例では協議会の設置も謳っており、客観性を担保する上で、準不便地域の決定に協議会が係わることをしっかり謳いこむことが必要ではないかと考える。

(事務局)

- ・ 事務局としては、条例の中に協議会を位置づけさせていただき、設置要綱等の審議事項の中に、準不便地域については協議会で議論した上で、最終的に市長が認めるという手順を盛り込みたいと考えている。

(委員)

- ・ 公共交通事業者の定義の中に、バスやタクシーに乗れない方が利用する介護型の福祉有償運送事業者も対象に入れる必要があるのではないかと考える。

(事務局)

- ・ 福岡の条例は「公共交通空白地域等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」ということで、移動制約者の移動に関して「福祉有償運送事業者」の記述がある。本市の場合、公共交通の基本条例ということ、公共交通全体で考えており、高齢者及び障がい者など特定の方を対象とした表現は現在検討していない。条例の中に盛り込むかどうか今後検討する。

(委員)

- ・ 公共交通において、民間の輸送機関は市域を超えてつながっていることもあり、広域行政的な関わりがあると思うが、条例の中にあまり触れられていない。重要な視点であると考えている。

(事務局)

- ・ 公共交通については、都市圏全体を考えなくてはならないので、条例の中にきちんと盛り込むよう修正したいと考える。

(委員)

- ・ 前文について、「自動車から公共交通への転換を進める」という方向性を示しているが、もし公共交通への転換が今後の方向性の大きなテーマであるとするならば、市民の責務や公共交通の利用促進の内容など、もう少し研究する必要があるのではないかと考える。

(委員)

- ・ 公共交通空白地域及び不便地域の定義で、バス停等からの距離について数値で示してあるが、条例の中に数値をどのように説明するのか。条例内に盛り込むのか。
- ・ 前回の専門部会では、公共交通空白地域及び不便地域について、2つの例示があったが、今回この数値になった理由は。

(事務局)

- ・ 公共交通空白地域及び不便地域の定義における距離の根拠について、一般的に高齢者の歩行速度 20 分で約 1km、10 分で約 500m であること、また、前回の専門部会で示した公共交通利用者アンケート調査において、「バス停等へ行く場合、どれくらいまでなら歩けるか」との質問に対し、70 歳以上の平均で 800m 程度、その中でも自宅から最寄のバス停まで 500m 以上離れている方は約 1km 歩けるとの結果が出ている。さらに、「自宅から歩いてどれくらいまでなら利用しやすいと感じるか」との質問に対し、70 歳以上の方は約 400m の距離との結果になっている。よって、不便と感じるのは 500m 以上、空白地域では「もう歩けない」という距離ということで 1km に設定したものである。
- ・ 数値の根拠については、条例に根拠を盛り込むのではなく、条例の内容を説明していく際に、根拠として示すことになる。

(委員)

- ・ 国の公共交通に関する補助制度の要綱で、バス停等からの距離が 1km 以上離れている地域には補助制度が適用されるとの記載があり、公共交通空白地域の 1km という定義は、国の補助制度にも合致していると考えられる。

(部会長)

- ・ 先程、委員が市民の責務について研究が必要ではないかとの意見を述べられましたが、事務局から何かありませんか。

(事務局)

- ・ 本日議論していただいている骨子（案）については、9月議会でも議論していただき、また9月に行われる公共交通キャンペーン時にオープンハウスを開催し、市民の方々に、骨子（案）についての意見をうかがいたいと考えている。これを踏まえて、市民の責務等については、検討させていただきたいと考えている。

(委員)

- ・ 市民の責務という表現になっているが、前文にある「市民の移動権」をどのよう

に尊重するのかを前面に出す形がいいのではないか。また、市民の参画と協働についてどのように考えているのか。

(事務局)

- ・ 市民の参画と協働については、既に自治基本条例で定められており、今回の条例で必要ないのではないかとの意見もあるが、事務局としては自治基本条例と重複していても盛り込むべきであると考えている。
- ・ 市民の責務に関して、市民の方々も、公共交通の要望をするだけでなく、積極的に利用していかないと、持続的に公共交通による移動権の尊重もできないことを理解していただきたいとの思いで、責務という表現で提案させていただいた。

(委員)

- ・ 公共交通事業者の責務について、不採算路線廃止の際に事前協議を行うなど、計画変更の届出・相談を盛り込む必要があるのではないか。

(事務局)

- ・ 公共交通事業者の責務で、「社会的な役割を自覚」の部分が、「不採算によりすぐに路線を廃止するものではない」という意味を含んでいるものと考えており、また、「公共交通に関する情報を、市及び市民に対して積極的に提供する」の部分で、利用状況等を市民に積極的に提供していくことを、公共交通事業者の役割としているという点で、委員の意見は反映されるものと考えている。

(委員)

- ・ 道路運送法において、路線を廃止する場合は、1年前の届け出やバス対策協議会での協議などが定められている。

(委員)

- ・ 市民の責務について、「施策に協力」という表現になっているが、「協力」より「参画」という表現でもいいのではないか。

(委員)

- ・ 市民の責務の部分は、「公共交通の担い手であり持続可能なものにするため、市民としての役割を自覚し」という表現ではどうか。どんなに便利なネットワークを構築したとしても、利用者が使わなければ、持続可能なものにはならない。自覚を促す部分を盛り込んで。

(部会長)

- ・ 「公共交通の充実に理解と関心を深め、社会的役割を自覚し・・・」という形にすると、市民の参加型が表現できるのではないかと。参画と協働を含めて、事務局で検討していただきたい。

(委員)

- ・ 市の責務について、「総合的かつ計画的な施策」という部分が抽象的であり、中心市街地へのマイカー規制など、もう少し具体的に踏み込んだ、総合的なまちづくりの中での公共交通という視点が必要ではないかと。

(委員)

- ・ 市の責務に、自動車から公共交通への転換という表現を盛り込んだらどうか。マイカー規制はすぐには難しいかもしれないが、例えばパーク・アンド・ライドなどを促進することで、結果的に流入規制になる。

(事務局)

- ・ 具体的な取組みを市の責務に表現したほうがいいとのご意見であるが、考え方としては、前文で「時代の潮流を踏まえて、・・・自動車から公共交通への転換を進める」という全体の中で、総合的かつ計画的な施策を策定という意味である。また、基本的施策にも明記しており、市の責務で表現するかについては、検討していきたいと考える。

(委員)

- ・ 例えば、自動車から公共交通への転換についての目標数値などについては、どのように考えているのか。

(事務局)

- ・ 市のマスタープランでは、公共交通利用数についての目標として、増加という表現になっている。昭和 50 年代から公共交通利用者数は減少していたが、昨年度初めてバスの利用者が増加している。詳細に分析する必要があるが、今年度は公共交通の再生元年と考えており、目標数値の見直しも含めて検討していきたいと考えている。

(委員)

- ・ 公共交通準不便地域について、高齢者率や高低差等の具体的な数値を設けるのか。最低限の数値設定をしておかないと、果たして該当する地域なのかどうか分かり

づらいと思うが。

(事務局)

- ・ 公共交通準不便地域の対象要件については、高齢者率や高低差などの様々な要件について、協議会で議論していただきたいと考えている。当然、複合的に考えられる地域も出てくるため、数値設定せずに協議会で議論していただく。

(委員)

- ・ 複合的な地域については、協議会において議論することになると思うが、最低限の目安がないと自治会等はなかなか声を上げられないのではないかと。

(事務局)

- ・ 準不便地域については、自治会など地域がまとまって、区役所へ相談していただき、その中で、地域の実態やニーズ等を聞いた上で対応したいと考えている。事前に明確な基準を設けてしまうと、逆に地域からの声を止めてしまう恐れがあるとの思いで、明確な設定を行わないこととしている。
- ・ 地域からの相談を聞いた上で、協議会で準不便地域と認めていただくよう、地域と協力して進めていきたいと考えている。
- ・ 要望する際の要件と考えているのは、地域でまとまって要望してほしいということであり、このような制度があるという広報活動を行い、地域から要望された場合は、公共交通協議会で検討していただくよう支援していきたいと考えている。

(委員)

- ・ 不便地域についての対応は、制度を作ることだけが目的ではなく、作った制度を市民に対し、丁寧に啓発、広報することが重要であり、根気強く対応していただきたい。

(委員)

- ・ 技術的及び財政的支援について、空白地域及び不便地域等への財政的支援や公共交通事業者への支援等が考えられるが、事務局としてはどのようなものを想定しているのか。

(事務局)

- ・ コミュニティ交通に対する支援はもちろんであるが、例えば、バスロケーションシステム導入など近代化に向けた事業者に対する支援など、今まで行ってこなかった新たな支援も念頭に置いている。



(委員)

- ・ 公共交通事業者への支援について、単に赤字に対する補助だけであると、継続することは難しくなり、せっかくできたものが、数年後にはなくなるケースも出てくる。そのようにならないためには、公共交通事業者の基盤強化のための支援をおこなうことにより、現在の基幹路線が強化されて、ある一定の収益を上げられるような形を目指していかないと、赤字路線を維持していけないと考える。
- ・ また、首都圏は排ガス規制で新しいバスが走っているが、熊本はほとんどが中古のバスとなっている。環境に対する配慮を考えると、この部分のテコ入れも必要でないかと考える。環境のために新型車両にすることで、快適度が増し、利用者へのサービス向上につながることによって、利用者増となるかと思うので、積極的な支援をお願いしたい。

(委員)

- ・ 条例骨子は、前文、総則等、概ねよろしいのではないかと考えている。市民の責務が重要で、公共交通事業者としては走らせるのはいいが、収支を踏まえておく必要があるので、市民の方々には地元の公共交通機関という意識をもって利用していただきたいと考える。

(委員)

- ・ 条例骨子については、基本的な方向性は前文に盛り込まれており、これでいいのではないかと考えている。

(委員)

- ・ 条例骨子については、よくできていると考えている。ただ、安全面についてどこかに盛り込めないかと考える。

(委員)

- ・ 条例骨子の概念については、これでいいと思うが、具体的にどうしていくのかというのを、どういう形で表していくのか。条例で表さないならば、何で表すのかを決めておく必要があると思う。

### 3 (2) 条例制定までのスケジュールについて説明 (資料5)

(委員)

- ・ スケジュールの中で、パブコメと地域説明会が予定されているが、特に公共交通不便地域等については、自治会がどのように関与していくかが重要であるため、

地域説明会をどの程度予定されているのか。

(事務局)

- ・ 基本的には、公共交通基本条例とコミュニティ交通の制度設計について説明していきたいと考えている。前回、ゆうゆうバスの地域説明会を行ったが、同じように区役所・総合出張所単位で行っていきたいと考えている。

(部会長)

- ・ スケジュールに法制部門との協議があるが、条例制定に向けては非常に重要な調整であり、しっかりやっていただきたい。

(事務局)

- ・ 骨子案の文末に「今後、市民意見の反映や法的用語の精査、他の条例との整合を図る」と記述しているが、法制部署との協議と合わせて、法律の専門家の監修をお願いしたいと考えている。その上で、次回の専門部会に条例案を出したいと考えている。

(連絡事項)

- ・ 次回開催について、本日の意見を踏まえて、条例案として整理し、条例案がまとまった段階で開催したいと考えており、時期については、10月末から11月上旬を想定している。