

「第1回コミュニティ交通部会」議事録

- I 日 時 H24.7.6 (金) 午後2時～3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 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 (資料1)
 - (2) 熊本市におけるコミュニティ交通の基本的な考え方について (資料2、参考資料1～5)
 - (3) 今後のスケジュールについて (資料3)
 - 4 その他
 - 5 閉会

VI 主な内容

部会長挨拶

<事務局>

- (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)
- (2) 熊本市におけるコミュニティ交通の基本的な考え方について説明 (資料2、参考資料1～5)

<委員>

(仮称) 公共交通不便地域等の例でバス停・鉄道駅から500m以上離れた地域となっているが、高齢者が500m以上歩けるか疑問である。公共交通不便地域は300mが妥当と考える。

また、今年の4月から運行開始したゆうゆうバスは、市が主体となって導入に至っているが、コミュニティ交通はゆうゆうバスと同じように、当初は市が主体となって導入を図り、軌道に乗ったら地域に任せるのがいいのではないか。

<事務局>

公共交通空白・不便地域の定義は条例部会で議論している。今後、条例部会に対し、今回の意見があったことをお伝えし、定義づけについて議論していただきたいと考えている。

また、コミュニティ交通の導入について、公共交通空白地域では、移動権の理念を踏まえ行政が主体となって、日常生活に必要な最低限度の移動環境を整備したいと考えているが、公共交通不便地域等では、地域が自分たちの地域の公共交通利用が不便だと認識し意見が集約されて、コミュニティ交通導入を提案し導入へ向けて取り組んでいただきたいと考えている。

<委員>

公共交通不便地域等については、地域の実情は当然地域が一番知っているのので、ルートなどは地域の声を聞くべきだと考えている。しかしながら、コミュニティ交通導入の立ち上げの時点では行政が主体的にしないと、なかなか地域提案による導入は出来ないのではないか。

熊本市域内におけるバス路線は中心部から放射状に伸びているバス路線がほとんどであり、放射状間をつなぐバス路線がなく、移動が大変であるため、そこを確保する路線が必要と考える。病院や既存のバス停、買物、銀行、郵便局などに行くためにバスを利用すると考えれば、総合出張所・出張所単位で、ワゴン車タイプの車両で地域内を巡回する路線が必要と考える。

<委員>

公共交通空白地域の該当地域では、現在の移動手段は何があるのか。

<事務局>

現在該当する地域は約 6,000 人。移動手段は自分で車を運転するか、家族が送迎している。政令指定都市移行に伴う説明会を富合町で開催したとき、最寄りのバス停まで 2km を徒歩で歩いており、どうにかして欲しいという意見があった。将来、独居老人が増えて家族の送迎が見込めない、また自力での運転が出来なくなるということも考えられる。

<委員>

このコミュニティ部会では、現在だけでなく数年後に移動手段をもたない高齢者も対象にしたコミュニティ交通制度を議論するということがいいのか。

<事務局>

コミュニティ交通を利用する主たる対象者は高齢者を含めた、いわゆる交通弱者が対象になる。

<委員>

ゆうゆうバスを運行している地域では、高齢者だけでなく、通学時間帯に利用できるよ

うなダイヤ設定をして欲しいと要望があっている。特に、高校では朝の課外で早い時間に登校しなければならない状況もあり、そういう点もコミュニティ交通制度で検討したほうがいいのではないかと

<事務局>

今回のコミュニティ交通制度は、最低限度の移動環境を整備するという考えがあり、高齢者を中心とした交通弱者を対象にしたいと考えている。

<委員>

公共交通空白・不便地域の定義をバス停・鉄道駅からの直線距離で考えているようだが、地域によっては、道路の状況により大きく迂回をしなければならない事例もあるのではないかと。

<部会長>

地域の実態に即した公共交通空白・不便地域の定義づけが必要だと感じるので、事務局側はその点も踏まえて検討していただきたい

<委員>

地域自らが、自分たちの公共交通での移動環境が不便だからコミュニティ交通を導入するという声があがらないと、ゆうゆうバスのような利用者が少ない事態になる。今区役所では行政区内のまちづくりを進めているところであり、日常生活を送る上で必要な移動手段となるコミュニティ交通制度も一緒になって連携して考えていくべきである。

<部会長>

今回のコミュニティ交通について、公共交通空白地域は行政が主体となって推進し、公共交通不便地域は地域が主体となって導入を進めるという基本的な考え方でよろしいか。

(全委員より、特に異論なし)

それでは、本部会では、この考え方を基本に進めていきたい。その他、形態等について意見はあるか。

<委員>

私が居住している芳野校区での状況をお伝えしたい。芳野校区では、バス路線の撤退問題があり、移動手段を持たない高齢者の足を確保するために、玉名市天水町地域と共同で乗合のみかんタクシーの運行を実現させた。利用者は以前と同じく移動手段の確保が出来た、行政は以前より補助金の削減が出来た、タクシー事業者も以前より利用者が増えたと、3者それぞれがプラスに感じている。

また、平成 22 年にはオレンジタクシーも路線バスの代替として導入されたが、こちらは利便性が悪いという声が挙がっており、定期バスを運行して欲しいという声がある。

現在、地域で所有しているスクールバスを活用して、地域住民が 1 ヶ月タバコ 1 箱分ぐらいのお金を負担して地域の移動手段を確保する案など、利便性の高いコミュニティ交通の実現へ向けて研究・協議を行っている状況である。

<委員>

公共交通空白・不便地域の基本的な考え方について、地域が運行費用の一部を負担するというのがあるが、収支見込もわからない状態で、費用負担をする覚悟を持って地域からコミュニティ交通導入をして欲しいという声があがるのか疑問に感じる。

<事務局>

今回の公共交通不便地域に対応したコミュニティ交通については、地域からの声があがるのを待つだけでなく、制度について地域の公共交通を担当とする区役所総務企画課から情報発信をして、活用しないか呼びかけたい。また、運行ルートやダイヤなど運行計画策定や、関係各機関との調整、地域公共交通会議での協議など、全面的にバックアップしていきたいが、あくまで地域が主体的にコミュニティ交通の導入を目指す取組みに対し、支援する考え方としたい。

運行費用を地域が一定程度負担することについて、基本的には運賃でまかなう考え方でいきたい。行政からの補助金を受けて、残りを運賃収入でまかない、それでも不足するときに地域からの運賃以外の負担をするということを考えている。

<委員>

今の発言に対してだが、ゆうゆうバスは 3 年間の猶予はあるものの、収支率での継続基準が設定されている。今回のコミュニティ交通も、運行費用をまかなう運賃と地域の負担金が集められないならば廃止となるのか。

<事務局>

地域が地域の負担金まで含めた運行費用の負担を認識し、コミュニティ交通の運行を継続するかどうかの判断材料として、地域自らが運行継続について判断すべきだと考えている。

委員の発言のような、地域が自分たちで移動手段を確保していきたいという主体的な取組みに対して積極的に支援していきたい。ただ、地域の取組みに何でも支援するのではなく、補助額の上限設定など、何かしらの基準を設けたいと考えている。

<委員>

コミュニティ交通を導入できる地域の集落は戸数も少なく、運行費用に対する一定の負担金を拠出する余力がない場合が多いと考える。赤字だから運行しないというわけではなく、行政として最低限度の移動手段を提供する考えが必要である。多少お金がかかっても、行政が取り組む姿勢が欲しい。

<事務局>

公共交通空白地域に対しては、赤字額がどの程度かというのではなく、最低限度の移動手段の整備するとして、行政が主体となって取り組みたいと考えている。

<委員>

地域からは、ゆうゆうバスは赤字でも存続して欲しい、でも運賃以外の負担は無理だということで、自治会で積極的に乗って行こうという話し合いがなされている。

<委員>

先ほどから、運賃以外の地域負担が必要と説明があっているが、他地域の乗合タクシー事業で採用している、利用者から料金を徴収し、不足分について全額行政が負担する方法もあるのではないか。

<事務局>

公共交通空白地域で導入するコミュニティ交通については、そのような方式で行いたい。公共交通不便地域については、一定程度、地域が運行費用を負担する基準を設けたいと考えている。

<委員>

公共交通不便地域に対して、私は市の総合出張所・出張所単位でコミュニティ交通導入を行い、隔日運行や、マイクロやワゴンタイプで運行することにより、費用もかからず熊本市内全体でバランスの取れたコミュニティ交通サービスの提供ができると考える。運行ルートやダイヤについては地域にまかせ、病院や買物施設、銀行などをまわるような巡回ルートや、長いルートならば運行本数を減らしたり、短いルートならば運行回数を増やすなど、工夫すればうまくいくのではないか。

<事務局>

今のところ、行政側が市域全体にバス事業者と一緒に新しいコミュニティ路線を設定する考えはない。また、巡回ルートについて、現在バス路線が運行している地域は、基本的にある程度の採算が取れていると考えており、そこにコミュニティ路線を設定しても、な

かなか利用が少ないのではないかと考えている。

<委員>

私が言いたいのは、既存の放射状に広がったバス路線同士をつないで巡回するコミュニティ路線を考えており、既存のバス路線とは重複しない。市内各地域で導入すれば、公共交通の利便性が向上すると考えている。

<事務局>

巡回バス路線については、バス路線網再編部会で検討すべき議題と考えている。現状でのバス乗降人数データやバス利用のニーズが合致しているのかどうかを含めて、バス路線網再編部会で検討していきたいが、その点となるとバス事業者側が詳しいと考える。ぜひアドバイスをいただきたい。

<委員>

今までの議論で公共交通は誰が利用するのかという考えが抜けている。実際にバスに乗る人は、通勤通学時間帯以外では、高齢者や免許を持たない主婦層となっている。

我々バス事業者がバス路線の撤退をしてきた理由として、安全面に対するコストが非常にかかっている点である。

バス路線網再編を考える際、もう一度主要なバス路線とは何かを議論しないとほじまらないと考えている。市域全体で、公共交通網の再編を考え、どこまで行政が支援するのも考えるべきだと感じている。

<委員>

当社が運行しているバス路線沿線の話であるが、バス停留所前に商店があり、バスの切符の販売や、座って世間話ができるスペースもあった。バスの運転手は店の前に旗があったら、必ず停車するシステムとなっていたので、バス利用者は気兼ねなく会話ができていた。ゆっくりとした時間が流れていたが、こういうバスを待つ時間こそがとても重要だと感じていた。こういう心理的な問題が利用状況に関わってくるのではないかと考える。

現在、バス運転手が不足しており、熊本だけでなく全国的な問題。路線バス運行を維持するために貸切バス運転手を補充しており、貸切バス運行の依頼があっても対応することが出来ず増収につなげることができない事例があっていることも知っていただきたい。

<事務局>

(3) 今後のスケジュールについて説明

(資料3)

<委員>

要望だが、本部会で意見が出た分について次回の素案に反映して欲しい。

<委員>

コミュニティ交通は、地域と行政が一緒に取り組んで運行するという考えが必要である。

<委員>

バスに乗っていると、百貨店やスーパーの特売情報などを高齢者同士が情報交換をしている。利用する目的地の商業施設の方たちと一緒にになって検討していかなければならないのではないかと考える。

私が担当している地域では、高齢者 4 人がある場所に集まってタクシー乗って目的地まで行き、1 時間後にまた集まって集合場所まで移動できないか、タクシー会社と話し合いを進めている。このような、地域ごとの考えを吸い上げていくような工夫が必要ではないかと考える。

<部会長>

次回のコミュニティ交通制度の素案では、今回各委員より出された意見を尊重し、検討していただきたい。

(連絡事項)

次回コミュニティ交通部会の日程

8 月 20 日 (月) 午後 2 時から 場所は後日連絡