

## 「第2回コミュニティ交通部会」議事録

- I 日 時 H24.8.20 (月) 午後2時～
- 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  
コミュニティ交通導入について(素案)
  - 4 その他
  - 5 閉会

### 配布資料

部会委員名簿、配席図

資料1：コミュニティ交通導入について(素案)(概要版)

資料2：コミュニティ交通導入について(素案)(詳細版)

参考資料1：公共交通カバー状況

参考資料2：コミュニティ交通関係スケジュール

参考資料3：第1回コミュニティ交通部会議事録

### VI 主な内容

#### 部会長挨拶

#### <事務局>

コミュニティ交通導入について(素案)について説明  
(資料1、2、参考資料1～3)

<部会長>今回の議事に対する議論について、資料1の項目1から4、5から7、8・9と3つに分けて行いたい。1から4までについて、ご意見等はあるか。

(特になし)

<部会長>それでは資料1の項目5から7の部分について、ご意見等はあるか。

<委員>項目6の運行協議会で、町内自治会等を中心に設立とあるが、範囲が示されていない。小学校区の単位なのか。任意でいいのか。私は、総合出張所・出張所単位がいいと考える。

また、公共交通不便地域では地域主体でコミュニティ交通導入に向けて取組むとあるが、地域で議論を行いながら運行計画を策定することはできると思うが、実際の事務は地域でできるのか心配である。区役所の総務企画課は、かなり幅広い業務を行っており、コミュニティ交通に関して対応可能なのか、交通政策総室はどんな支援体制なのかお尋ねしたい。

<事務局>運行協議会の単位についてだが、どうしてもコミュニティ交通の路線設定の際、小学校単位ではおさまりにきれないことが考えられるため、関係する町内自治会を中心としている。

公共交通不便地域については、地域が主体となって取組むが、地域に任せきりではなく、区総務企画課が地域をバックアップしていきたいと考えている。交通政策総室としては、区総務企画課の取組みに対して支援していきたいと考えており、区総務企画課向けの導入マニュアルや、対象となる地域に対し導入の手順などを示したマニュアルを事前に作成し、地域、区総務企画課と一緒に話し合いながら、地域が主体となった運行計画の作成ができるよう支援したい。公共交通不便地域においては、地域のまとまりがないと、なかなかコミュニティ交通の運行継続につながらないと考えている。

<委員>地域からすると、バス停から遠いから運行して欲しいという考えしかない。地域を主体ならば、総合出張所・出張所単位で考えるべきであり、この単位ならば自治会同士の交流もある。この単位から外れると、なかなか交流がないのではないか。行政と地域の発想は違う。

<事務局>公共交通空白地域にコミュニティ交通を導入する場合は、利用しやすい路線を目指し、周辺地域の要望を基に設定する。導入単位として町内自治会等を中心とし、小学校単位になることもあるかもしれないが、地域によっては小学校区をまたがることもある。運行協議会の設立がコミュニティ交通を必要と考えるまとまりとなる。

委員のご意見のとおり、小学校区や総合出張所・出張所内の町内自治会同士のほうが、地域としてのまとまりがいいと考えるが、仮に小学校区や総合出張所・出張所が違う町内自治会同士がコミュニティ交通路線に関係する場合の調整は、区総務企画課を中心として行政側が行いたいと考える。

<委員>ゆうゆうバスを導入する際に行った地域ごとの協議で、ある程度地域の状況を把握できているのではないか。状況について報告して欲しい。

<事務局>ゆうゆうバスを導入する際に行った説明会では、4地域から公共交通の導入要望があがっている。要望が出ている地域のみを対象とするのではなく、離接する小学校区の地域も含めて、効率的なコミュニティ交通の導入を目指していきたい。

<委員>項目7の路線の考え方で、運行路線と停留所は固定が条件とあるが、路線設定の工夫ができないのではないかと。公共交通空白地域では理解できるが、公共交通不便地域では、もっと便利にしたいという考え方からすると、もっと路線設定の自由度を与えないと、移動の利便性向上につながらないのではないかと。なぜ条件をつけているのかお尋ねしたい。

<事務局>この条件は、タクシーのような自由に乗り降りできる形態を防ぐために、停留所を設置したり、最寄りのバス停まで接続することを設定した。ただ、公共交通不便地域については、この考えを基本としながら、熊本電鉄のバス路線の一部地域で行っているフリー降車制度のようなことも検討できると考えている。今回の制度で中心市街地まで直通で移動するということはできないが、公共交通不便地域においては路線や運行日、運行時間など地域が設定する。

<委員>地域が運行費用の3割以上負担ということならば、自宅まで運行することはないにしても、利用者を増やすことができるような運行形態、例えば路線が1本だけでなく、複数設定して運行するような、地域のアイデアが採用されるような制度にしたほうがいいと考える。

<委員>項目4の地域・行政・交通事業者の役割分担について、交通事業者にはコスト削減の努力とあるが、具体的にはどのようなことを考えているのか。

<事務局>これまでも交通事業者は、自ら運営コストの削減の努力を行っているため、特段あらたな事を実施してもらうわけではないが、基本的な役割として掲げていることを認識して欲しい。

また、コミュニティ交通路線設定については、地域が設立する運行協議会でいろんな意見が出てくると考えており、柔軟に対応したいと考えている。

<委員>項目7の路線の考え方で公共交通不便地域では、柔軟に対応できるような文言の表現にしたらどうか。

<事務局>公共交通不便地域における項目6の路線の考え方については、文言修正について検討をしたい。

<委員>ゆうゆうバスについて、運行維持ができるか、熊本駅まで運行できないか、地域内を密に運行できないかといった意見が地域からあがっている。地域の方々と話し合いをできるような体制を要望したい。

<部会長>他に意見がなければ、資料1の項目8、9についてご意見等はあるか。

<委員>私が住んでいる御幸地区は、県道田迎木原線と旧浜線の上に位置し、道路が南北に走っており、2つの道路をつなぐコミュニティ交通路線の設定をすれば、解決できるという発想だった。コミュニティ交通の導入は、行政が音頭をとっていかないと、地域はそこまでできないのではないかと。

また、コミュニティ交通の路線は線で結ぶのか、循環させるのか、今回の素案では考えが示されていない。私は、行政が主体となって市内全体でバランスの取れたコミュニティ交通導入の計画をするべきであり、地域は路線設定をする際に要望を聞くべきであると考えている。このままだと、要望の声がない地域は運行しないということが発生する。そういうことを回避するために、行政が主体であるべきである。運行日・本数についても、毎日運行する必要はないと考える。隔日運行の議論などをしないと、費用がとてものかかってしまう。

質問だが、コミュニティ交通をマイクロバスで運行していたが、利用者が少ない為、途中で小型車両に切り替えるということができるのか。また、ゆうゆうバスの場合は運行を継続する基準を一定期間下げる措置があったと思うが、公共交通不便地域における運行費用の負担について、そういった考えはあるのか、お尋ねしたい。

<事務局>公共交通空白地域では、日常生活に必要な最低限度の移動手段を確保する観点から、路線設定は地域と話し合いをしながら決定していきたい。公共交通不便地域については、地域が主体となって考えていただき、行政は地域に対し必要な支援・アドバイスをしていきたい。

運行日や運行後の運行車両の変更についても、地域で決めていただきたい。ただ、実際に変更するには運輸支局への手続き等が必要になるので、行政側で支援していきたい。

公共交通不便地域における運行費用負担の猶予についてだが、現在ゆうゆうバスでは収支率が低いルートにおいて、収支率向上を目的とした運行内容見直しを検討しており、1年目は10%、2年目は20%、3年目以降は30%以上を超えたら運行を継続すると段階的な基準を設定している。公共交通不便地域における地域負担についても、コミュニティ交通の利用料金が年間運行費用の30%に満たないから、いきなり不足分を地域の負担を求めるのではなく、ゆうゆうバスと同様に段階的に運行内容の見直しを行いながら、利用料金でまかなえない運行費用負担を地域に求めていくことも検討したい。

<委員>公共交通不便地域では、地域の負担として年間運行費用の30%以上が発生する。平成25年度から、コミュニティ交通の運行が始まると思うが、どの程度の地域を想定しているのか。

<事務局>現在公共交通空白・不便地域の定義づけも含めた公共交通基本条例の制定に向けて検討を行っており、公共交通空白地域においては、平成25年度から順次対応したいと考えている。仮にバス停・鉄道駅から半径1km以上の地域で想定すると、3,500万円程度かかる。公共交通不便地域については、現在要望があがっている4地域を対応すると1,500万円程度かかる。今後その他の地域からどの程度要望があがってくるのかは不明である。

<委員>公共交通基本条例を制定し、移動する権利を踏まえてコミュニティ交通を導入しようという考えから、本部会で話し合うことになったと認識している。高齢者になったら自家用車ではなく公共交通を利用したり、外出することによる健康増進や経済活動の促進等の考えから、行政が主体で移動手段を確保するべきと考えていた。ぜひこの考えを活かして欲しい。

<事務局>基本的には委員との考え方は同じと認識している。ただ、予算の制約もあるので、ある程度の基準を設けて対応していきたいと考えているが、内容については地域に必要なコミュニティ交通の運行内容となるように、区総務企画課と一緒にやっていきたい。

<委員>公共交通空白地域では何路線を想定しているのか。

<事務局>14路線を想定している。

<委員>運行協議会でコミュニティ交通の運行内容について要望を聞くということだが、早く地域に入ってコミュニティ交通の話をして、どのような要望があるのかを聞いた方がいいのではないか。

<事務局>まずは、コミュニティ交通制度を本部会で議論いただいてから、地域に入りたいと考えており、公共交通空白地域に対しては本年度中に、地域に入って具体的な話をしていきたい。その中で、いろんな要望から、コミュニティ交通の制度の見直しが必要な場合には、あらためて本部会で議論していきたいと考えている。

<委員>前回の部会でも話したと思うが、廃止バス路線の問題が出て、デマンドタクシ

一を導入した。その際、今までバスが運行していなかった集落にも路線を設定することができて便利になったが、自宅まで運行して欲しいという要望もあがった。ただ、これをする则普通ノタクシーと一緒に、補助金を受ける立場からすれば贅沢ではないかという考えが地域から出て、地域で納得し自宅までは運行しないこととなったという経過がある。

<委員>公共交通不便地域の路線設定については、今よりも自由度が高い設定にして欲しい。またコミュニティ交通制度が、地域のまちづくりや健康づくりにつながって欲しいと思う

<部会長>導入手順について、何かご意見や提案はあるか

<委員>運行計画を策定する段階の途中で、複数の公共交通事業者に対しヒアリングを行い、アドバイスを受けたりしたら、もっといいアイデアが出るのではないか。また運行計画を策定してから、この内容では運行することができないといったことも防げるのではないかと考える。

<委員>コミュニティ交通の運行に対し、運行事業者の応募がなかった場合はどうなるのか。

<事務局>運行事業者からのアドバイスについては、マニュアル作成時に運行を担当する運行事業者の意見を取り入れながら、運行計画策定ができるような手順を盛り込んでいきたい。また、運行事業者の応募がなかった場合には、タクシー協会にぜひ協力をお願いしたい。

<委員>コミュニティ交通の運行事業者選定については、タクシー協会が業界の窓口となって協力したい。現在、熊本県内で30以上の地域公共交通会議があり、タクシー事業者が運行を担っている部分もかなりあり、運行のノウハウがある。

(連絡事項)

次回第3回コミュニティ交通部会の日程は、10月末から11月初旬を予定。部会長と相談し、日程を決定する。