

「第3回コミュニティ交通部会」議事録

I 日 時 H24.11.15 (木) 午前10時～11時30分

II 場 所 熊本市役所本庁舎11階会議室

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(案)

ゆうゆうバスについて

4 その他

5 閉会

VI 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(案)(概要版)

資料2：コミュニティ交通制度の修正部分について

資料3：コミュニティ交通導入について(案)(詳細版)

資料4：コミュニティ交通関係スケジュール

資料5：ゆうゆうバスについて

参考資料1：第2回コミュニティ交通部会議事録

VII 主な内容

部会長挨拶

<事務局>

11月13日に開催された公共交通基本条例部会の審議状況の報告

コミュニティ交通導入について(案)の説明

(資料1～4、参考資料1)

<部会長>まずは、公共交通基本条例の内容について、質問等はあるか。

<委員>準不便地域はコミュニティ交通制度では、どちらに適用になるのか。

<事務局>公共交通準不便地域は、公共交通不便地域の制度を適用する。

<部会長>コミュニティ交通制度（案）について、質問等はあるか。

<委員>ゆうゆうバスは、2回以上バスを乗り換えないと区役所へ行けない地域に導入したという経緯がある。公共交通空白・不便地域以外に、コミュニティ交通は運行できないのか。

<事務局>公共交通空白・不便地域以外にも、地形や道のり、既存の公共交通の運行便数が少ない、高齢者数が多いなど、特段の理由があると認められる場合には公共交通準不便地域として認定を行い、地域主体によるコミュニティ交通の運行が可能である。

<委員>公共交通空白・不便地域以外で、最寄りの停留所との高低差がない平地の地域には、コミュニティ交通が導入できないのか。

<事務局>準不便地域は、高齢者が多かったり、停留所までの道のりが迂回をして遠い場合は、準不便地域の適用になることも考えられ、一概には平地の地域だからできないというわけではない。ただ、区役所へ行くことが不便であるというのは、準不便地域認定の基準にはならない。

<委員>公共交通準不便地域の定義は、どこに書いてあるのか。

<事務局>公共交通基本条例の案に記載がある。準不便地域の定義は、公共交通不便地域と同様の状況にあると市長が認めた地域としている。具体的な中身については、今後基準を設けていきたいと考えている。

<委員>高齢者数は小学校区ごとに集計されているが、私が居住している御幸校区は、高齢化率は熊本市の平均と同じぐらい、バス路線も地域内ではそこそこ運行されており、準不便地域として示されている内容からすると準不便地域には該当しない。

私のコミュニティ交通に対する考えの出発点は、将来の超高齢社会を見据えて、バス停から半径500m以上を対象とするだけでなく、もっとバス停に近い地域でも、歩くことができない高齢者をカバーすることだった。愛知県名古屋市の周辺では、都市部周辺を循環するバスが利用者が多い事例もあり、地域が

地域内の移動手段確保の要望の声をあげて、行政が地域と一緒にって運行内容を協議して運行することをイメージしていたため、もともとの考え方が違うかなと感じている。

もう1つ質問だが、ゆうゆうバスについては運行継続基準が設定されている。ゆうゆうバスの運行地域は、公共交通空白・不便地域を含んでいると考えられるが、ゆうゆうバスが廃止された場合、どうなるのか。

<事務局>ゆうゆうバスが廃止になったら、公共交通空白・不便地域になるところも出てくることは把握しており、その場合はコミュニティ交通制度で対応したいと考えている。

<委員>さきほど準不便地域のところでも高齢化の話が出たが、将来は高齢者が増加すると予想されている。今後公共交通基本条例やコミュニティ交通制度を見直す考えはあるのか。

<事務局>条例や制度に明記しているわけではないが、今後高齢者数の増加など、社会状況の変化に応じて、条例やコミュニティ交通制度の見直しについて適宜検討が行われるものと考えている。他都市では、公共交通に関する基本条例を制定している自治体はあるが、条例と条例に基づく施策が一体化して推進しているのは、日本で初めてではないかと考えている。

<委員>郊外に大型店舗ができて、近所の商店が閉店し、買い物難民が発生している。商店街では、高齢者の送迎サービスを独自に展開したり、自宅の前まで来る移動販売も出てはきているが、果たしてそれでいいのかと感じている。公共交通で外出して、身体を動かしたほうが、いいのではないかと感じている。

<事務局>公共交通空白・不便地域だけでなく、準不便地域の制度を設けることで、地域の個別の課題に対応していきたいと考えている。

<委員>ゆうゆうバスが廃止になった場合、公共交通不便地域の適用になる地域が出てくる。公共交通不便地域等では、地域主体で定期運行かデマンド運行、停留所や路線を設定することができることなど、地域へのコミュニティ交通制度の周知を充分行っていただきたい。

<事務局>路線のイメージとして、公共交通不便地域等については、道路の幅が狭隘であっても、集落の中を運行できるような車両の検討ができるようにし

ている。また、停留所乗降ではなく、道路上でフリーに乗降できるような方式の紹介など、地域が運行内容を十分に検討できるような支援を、交通政策総室・区役所総務企画課と一緒に支援したい。

<部会長>その他に意見はないか。コミュニティ交通は、市民の皆様が利用しやすい制度にするのが一番だと考えている。意見がなければ、コミュニティ交通制度の案の審議は終了とし、次のゆうゆうバスの状況について、報告をお願いしたい。

<事務局>

ゆうゆうバスについて報告

(資料5)

<部会長>ゆうゆうバスについて、質問等はあるか。

<委員>ゆうゆうバスの実績は、厳しい状況である。今回の報告では、経費を減らす方法を示されており、減便についてはわかるが、減日は3割の運行費用減少となっている。どういうことなのか。

<事務局>これは、ゆうゆうバスの運行経費が削減できるという説明である。例えば、南区の3ルートは2台で運行しているが、これを1台で運行すれば、運行経費が半分になるということであり、運行継続基準である収支率を向上させる要因の1つになるということである。1台ということであれば、各路線を隔日で運行するということである。

利用状況は、買い物や通院が多く、通勤・通学の利用はほとんどいない。また、毎日利用ではないが、週1回とか定期的な利用頻度となっている。利用者には買い物や通院する時間を、ゆうゆうバスの運行便に合わせて利用してもらえれば、仮に隔日運行となっても、収入面が運行便数減少の割合よりも、そうは落ち込まないと考えている。

ただ、収支率が5%未満のルートでおこなったとしても、10%に届くかどうかはわからない。いずれにしろ、収支率が10%未満のルートは、抜本的な運行内容の見直しを行わなければならないと考えている。

<委員>バスも高い費用を支払い購入して運行開始したのに、もったいない。あまったバス車両はどうするのか。

<事務局>小型のバスは、利用価値はあると考えている。もちろん、ゆうゆうバスで活用していきたいと考えているが、無駄にならないようにしたい。

また、ゆうゆうバスを小型バスでの運行にしたのは、さくらカードを使えるようにするためである。マイクロや小型タクシーでは、さくらカードの利用は難しい。

<委員>ゆうゆうバスが運行している地域で、ゆうゆうバスの廃止後、マイクロバスを使って定期運行で集落をまわり、さくらカードを使えるような運行はしないのか。

<事務局>コミュニティ交通については、あらたに車両の購入はせず、既存のタクシー車両などの活用を考えており、改造費用も支出することは考えていない。熊本市が、マイクロバスや磁気カード機器を購入して運行することは考えていない。

ただ、さくらカードについては、コミュニティ交通で既存のバス路線に乗り換えて、市内中心部へ行く際に利用をしていただきたいと考えている。

<委員>ゆうゆうバスの運行というのは、社会実験的にやったことだと思う。行政主体で運行しているバスといいながらも採算面も考えないといけない。ゆうゆうバスの運行により、既存バス路線の収入減少はないのか。

<事務局>現時点では、把握は行っていない。コミュニティ交通の制度では、今まで公共交通がない地域に導入し、既存のバス・鉄道路線につなぐということを前提としているため、既存の公共交通が今よりも増えることを想定している。ただ、ゆうゆうバスは、既存のバス路線と重複している路線もあるため、多少の影響があるかもしれない。

<委員>ゆうゆうバスの利用者数は、資料5を見ると60代以上の利用者が80%以上、70代以上の利用者でも50%以上となっており、車の運転に不安を感じて利用しているのではないか。また買い物通院の利用が多い。これからPRもしていくと思うが、どんなに頑張っても、利用が増えるとは考えにくい。アンケートの結果から、ルートの変更など見直さないと、市の負担が重くなってくる。運行ルートについては、地域の方々からの意見を聞きながら、早く運行見直しをしたほうがいいのか。

<事務局>できるだけ早い段階で運行見直しを行っていきたい。また、ゆうゆ

うバスよりも、コミュニティ交通の制度を適用したほうが、集落の中も通るし、利便性が向上するからという地域の要望があれば、移行を考えていきたい。

今、第1回目の地域協議でゆうゆうバスの報告を行っており、第2回目以降で、具体的な運行内容について協議を行いたい。

<委員>ゆうゆうバスの南区3ルートに乗車したが、このルートでは利用されない、また車両も大きすぎるというのが感想である。もともと、バス事業者側からは、既存バス路線に影響があると言ってきているが、そういうことを言っていない段階ではないかと感じている。

重複している既存バス路線の影響は、南区飽田天明地域だと、交通センター～川口（南区川口町）線の利用は減っていないし、北区楠・武蔵地域だと、交通センター～楠・龍田方面の路線も利用は減っていない。バス事業者はどうやって人を外出させることを考えないといけない。

ゆうゆうバスで区役所へ行く目的よりも、例えばスーパーの横に停留所を置くなどを考えたほうがいい。バス事業者は、いかに市内中心部へ乗客を運ぶかを考えたほうが、利益が出る。南区のルートで川尻駅まで乗り入れているが、誰もいないのが現状であり、他の地域で運行したほうがいいと考える。

<委員>ルート変更で、沿線地域のニーズも変わってくるかもしれない。並行して考えなければいけないのは、交差点の改良も含めた検討をしなければならないのではないかと思う。

<事務局>基幹のバス路線については、どの路線が問題か聞き取りを行っている。例えば、旧浜線では右折待ちの停車により、バスが通れないということがあっている。そういったところには、道路整備プログラムの中で優先的に整備しようと検討を行っている。

<委員>熊本県内においては、乗合タクシーの検討を行っている。路線が決まっていて、過疎地域から買い物できる施設や病院に行き、終わったらまた家へ帰っていくということをやっている。そういうところでは、利用者も多いし、喜ばれている。

熊本市では、エリアの中に様々な病院や施設があって、行き先の要望が多すぎる。そういうところでは、タクシーで直接行ってくださいと言いたい。ただ、公共交通空白・不便地域については、利便性向上につながるコミュニティ交通制度を作り上げたほうがいい。

<委員>私は、コミュニティ交通の導入案や基本的な考え方を、高齢者の立場から話したい。健康まちづくりというのを熊本市の保健師が言っており、私たちのグループでは、高齢者に対して15分続けて歩いてみようという運動である。そういう取り組みから高齢者が外出できるようになると、コミュニティ交通や公共交通は重要であると思う。このことが、生きがいや楽しみなど、健康づくりにつながってくると思う。

また、コミュニティ交通が、地域内のこの道路の幅が狭いとか、地域内の状況もわかり、地域ごとのまちづくりになるのではないかと感じている。

<部会長>その他、ご意見はあるか。

<委員>事例を報告したい。交通センターから西区芳野地域の追分バス停を通って、玉名市天水町まで運行を行っていた定期バス路線の廃止後に、乗合タクシーを導入した。玉名市天水町の病院では、乗合タクシー利用者の帰りの時間に合わせて、診察を行うなど、利用しやすい環境づくりがなされている。

(連絡事項)

コミュニティ交通部会は第3回で終了。コミュニティ交通制度については、市議会、パブリックコメント、地域説明会を経て、公共交通協議会の全体会で報告を予定している。開催時期は、2月末を予定しており、日程が決まり次第、後日連絡する。