

「第2回バス路線網再編部会」議事録

I 日 時 平成25年2月4日（月）午前10時～午前11時40分

II 場 所 桜の馬場 城彩苑2階 多目的交流施設

III 事務局 熊本市交通政策総室

※今回のバス路線網再編部会は、バス事業者の経営状況や平成25年度予算に関する内容等が含まれるため、非公開とした。

IV 次 第

- 1 開会
- 2 部会長挨拶
- 3 議事及び報告
 - (1) バス路線網再編実施プログラム（案）について
 - (2) その他
- 4 閉会

V 主な内容

- 3 議事（1）バス路線網再編実施プログラム（案）について
 - ・ 事務局より、資料1、資料2、参考資料に基づき説明

I-1-1 ゾーンバスシステムの導入

（委員）

- ・ 国庫補助の改正に向けて協議等の状況を報告して欲しい。

（事務局）

- ・ 現行の補助制度では、ゾーンバスシステムを実施した際に、国庫補助の要件に該当しなくなる系統が出てくる。このことについては、国土交通省（以下、本省）に現状を報告し相談している。今後も改正に向けて継続して協議を行っていく。

（部会長）

- ・ 『ゾーンバスシステムを実施することで、国庫補助金がこれくらい減りますよ。』

といった試算をして本省に示したほうがよいのでは。こうすることで、ゾーンバスシステムのほうが良いという機運を高めて欲しい。

(事務局)

- ・ 本省に理解してもらえよう、データを集めて説明していく。

(委員)

- ・ 現在、都市バスに対しては、協定書に基づいて欠損額を全額補助しているが、ゾーンバスシステムを導入すると、この補助金は減るのか。補助金が減った場合、新たな補助制度等も検討しているのか。

(事務局)

- ・ バス路線網を再編していくにあたっては、利用者にとって利便性が向上し、事業者にとって運行の効率化に繋がり、行政としては補助金が減るといったように、基本的な方向性として3者にとってWin-Winとなる関係を目指していきたい。これにより減少した補助金については、近代化が遅れているシステムや新しい車両の購入など設備投資に対する新たな補助を考えていきたい。

(委員)

- ・ パークアンドライド（以下、P&R）について、光の森やイオンモール熊本の利用率は高いが、他の施設では利用率が低い。今後、どのようにP&Rを進めていくつもりか。

(事務局)

- ・ ショッピングセンターに駅に隣接するP&R施設は利用率が高く、また益城熊本空港インターに近接するP&R施設も利用率が高いと聞いている。基本的には乗換拠点でのP&R推進と拠点整備をセットにして力を入れていきたい。

I-1-2 幹線バスの機能強化

(部会長)

- ・ やさしいまちづくりレーンについては、県警の協力（誘導など）があればありがたいが、この点についてはどうか。

(事務局)

- ・ 現在、県警と協議をしているが、今回の社会実験ではバス優先レーンのような法的規制が難しく、法的な規制をかけなければ取締り等はできないという見解を得

ている。行政としては、市民等にしっかりPRして理解・協力が得られるよう準備していく。また、広島市で同様の社会実験を実施した事例があり、参考にしていきたい。

(部会長)

- ・ 社会実験を実施するからには、「これはいいかもしれない」と思われるよう、全力を傾注していただきたい。急行バスが、少なくとも自家用車より早く走行できるような状況を作り出していきたい。

(委員)

- ・ 浜線バイパスは東バイパスとの交差点（田井島交差点）で渋滞が激しく、救急車両も詰まってしまうような状況にある。田井島交差点の北側に位置する、浜線バイパスとけやき通りの交差点において信号制御などを工夫することにより、渋滞緩和に繋がるのではないか。

(事務局)

- ・ 社会実験時の信号制御も含めて、県警に相談させていただく。

I-3-1 都市バス路線の整理

I-3-2 競合路線の整理・統合

(部会長)

- ・ 交通局から都市バスに移譲して3年経った路線のダイヤ改正を昨年10月に行ったらと報告を受けたが、改正後の利用者の動向はどうか。

(事務局)

- ・ 都市バスに確認した改正内容は以下のとおり。
- ・ 長溝団地線については、土、日祝において交通センターから烏ヶ江までいずれも午前午後1便ずつ運行していたものを、交通センターから長溝団地までに切り替えた。
- ・ 本山車庫線は、熊本駅経由を日銀前経由に切り替えた。土曜の便の増減は無く、日祝の便は2便増えた。
- ・ 第一環状線、中央環状線、昭和町線については所要時分の見直しを行った。便の増減は無い。
- ・ 利用者の動向については今後確認していく。

(部会長)

- ・ 都市バスへ移譲した競合路線のH23年度の実績については、黒字の系統や赤字の系統があるとのことだが、だいたい平均乗車密度が3以上だと黒字系統と見てよいのか。

(事務局)

- ・ 路線長や運行頻度によって異なるが、概ね3を超えている系統が黒字と思われる。

(委員)

- ・ 系統の評価については、1つ1つの系統の成績を見れば黒字、赤字と出るが、全体で見ると赤字である。
- ・ 今まで移譲を受けた路線は、

A：民間で運行すると黒字になりそうな系統

B：民間で運行しても何らかの支援が必要となる系統

C：AやBに該当せず、コミュニティ路線として維持することが望ましい系統

のように大きく3つに分類している。今後移譲が予定されている路線で、全体的な収支を改善できると考えている。現在、全ての移譲が終わった後、全体的にどの程度赤字を吸収できるかシミュレーションしている。

- ・ 本山営業所の路線の移譲を受けたとき、もともとの赤字は3.6億円ほどあったが、都市バスが運行した結果、補助金は1.8億円となった。差額の1.8億円分は都市バスが運行することによって圧縮できた金額である。
- ・ 本山営業所の路線を民間目線で見ると、全路線の半分をなくしたら黒字となるがそのようなことは出来ない。
- ・ 黒字の系統や赤字の系統だけでなく、全体でどうあるべきか考える必要がある。

II-1-1 競合路線の統一時刻表・路線図の導入

(部会長)

- ・ 統一時刻表は熊大の学生に好評で、「便利になりました」という声を良く聞くので今後も継続して欲しい。小さいことかもしれないが、こういった利便性向上の積み重ねが重要。また、共同路線図のデザインもわかりやすくして良い。

II-2-1 バス事業者各社による営業所、回転所等の相互利用

(部会長)

- ・ 相互利用できる場所があれば、運行の効率化に繋がるためぜひ実施してもらい

たい。また、行政がバックアップし推進して欲しい。

Ⅲ-1-1 バス運行に係るトータルシステムの導入

(部会長)

- ・ トータルシステムの導入費用については、記載されている程度しか分からないのか。

(事務局)

- ・ システムそのものの金額はある程度つかんでいる。金額の幅は、車載器や情報板（液晶テレビやLED表示機など）などをどの規模で設置するかによるもの。例えば、バスロケーションシステムでは、基幹公共交通軸のみに情報板などを数箇所ずつ設置する場合と、それに加え、その他の主要路線にも数箇所ずつ設置する場合には金額に差が生じる。バスロケーションシステムは、バスがなかなか定刻どおりに来ない中で、スマートフォンなどでも運行状況が確認できるようになり、利用者がバスを待つストレスを軽減できる。

(部会長)

- ・ 西鉄が導入しているバスロケーションシステムは、多くの方に利用されていると聞いている。また、乗りたいバスを予め登録すると、そのバスの運行情報が携帯電話に届くようになっている。

(委員)

- ・ 熊本地区に導入する予定のICカードの検討状況はどうか。また、導入方針については、いつごろ詳細な内容が公表されるのか。

(事務局)

- ・ 熊本地区に導入するICカードシステムについてはバス事業者を中心に検討が行われている。市としては、電子マネー機能、定期券機能、SF決済機能は、どのようなシステムを導入しても実現できると考えている。なお、基本的な方向性については近々公表されると聞いている。

(委員)

- ・ ICカードやバスロケーションシステムを導入する際は、高齢者の方への「わかりやすさ」の配慮をお願いしたい。

Ⅲ-2-1 現行補助制度の見直し

(部会長)

- ・ 平成25年10月から新基準での補助制度を適用するのか。現時点で考えられている枠組みについて概要でよいので説明していただきたい。

(事務局)

- ・ 現行の補助制度は、事後算定方式だがこれを事前算定方式に見直したい。例えば、収入については民間が見込みを算定し、支出については行政が見込みを算定する。この収支に基づいて事前に補助金額を算定する方式としたい。算定した額により収入が多かった場合または支出が少なかった場合は、事業者の収入となる仕組みを想定している。

(部会長)

- ・ 国の補助を参考にされているとのことだが、そのような見直しは、地方公共団体ではおそらく日本で初となるだろう。また、見直し後の補助金の推移や、新基準適用後のモニタリングなどを第三者機関が行ってもよいかと思う。

その他

(委員)

- ・ P&Rについては、都市圏協議会でもマップを作成する計画がある。今後も、P&Rの推進に向けて熊本市とも連携していきたい。

(事務局)

- ・ P&Rのみならず、バス路線網再編に係る全般について都市圏協議会と連携させていただきたい。

(部会長)

- ・ 水道町のバス停では、隣接しているビルの入口で雨宿りさせてもらうことがある。病院やその他の施設と連携して、バス停がもっと使いやすいようになるといい。
- ・ 社会実験時に、施設内にモニターを設置して、運行状況が確認できようにしても良いのでは。

(事務局)

- ・ 今回の社会実験ではできないが、本格実施の段階では検討したい。

(委員)

- ・ バス停下屋の整備はなかなか進まない状況にある。例えば、旧細川刑部邸前のバス停にも上屋が設置できない。

(事務局)

- ・ 指定文化財に指定されている区域は、原則として工作物の設置ができない。旧細川刑部邸前のバス停付近も指定文化財に指定されている区域に含まれるため、上屋を設置する場合は、最終的に文化庁の許可が必要となる。このため、設置に係るハードルは決して低くはない。しかし、本件については関係機関と一度しっかりと話をしていきたい。

(委員)

- ・ 旧細川刑部邸前のバス停に工作物を設置することが難しいということは、今の説明からも理解はしている。その他のバス停についてはどうか。

(事務局)

- ・ その他の場所については、歩道の幅員や歩行者交通への影響などを考慮する必要あるため、案件ごとに個別対応させていただきたい。

連絡事項

- ・ 本部会での協議内容は、バス路線網再編プロジェクトにおいて十分に検討し最終的なとりまとめを行う。公共交通協議会の全体会を2月22日（金）に予定しており、ここで本部会の協議報告を行う。今回配布した資料は、平成25年度の当初予算に関する内容など未確定な部分が含まれるため部会内秘とする。

以上