

平成 25 年度 第 1 回熊本市公共交通協議会議事録

I 日 時 平成 25 年 5 月 7 日（金）午前 10 時 30 分～午前 11 時 55 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 熊本市交通政策総室

V 次 第

1 開会

2 会長挨拶

3 議事及び報告

(1) 平成 25 年度公共交通協議会の運営について

(2) 平成 25 年度の事業展開について

① 公共交通基本条例の推進

② 基幹公共交通軸の機能強化

③ バス路線網の再編

④ 公共交通空白・不便地域等への対応

(3) 協議会スケジュールについて

(4) その他

4 閉会

VI 主な内容

2 会長挨拶

3 (1) 平成 25 年度公共交通協議会の運営について

(事務局)

- ・ 資料 1-1 及び 1-2 に基づき、熊本市公共交通基本条例及び熊本市公共交通協議会規則の内容を説明

(会長)

- ・ 具体的な協議会の運営について、今年度も専門的事項を集中して協議する専門部会を設置し、協議を進めていきたいと考えております。そこで、今年度の運営体制としては、前回2月の協議会全体会においてご提示しましたとおり、基幹公共交通部会、バス路線網再編部会、コミュニティ交通部会の3部会を設置したいと考えております。詳細については、事務局より専門部会委員（案）について説明をお願いします。

(事務局)

- ・ 資料2に基づき、各専門部会委員（案）について説明
⇒ 3部会の設置及び各専門部会委員について、事務局案を了承
- ・ 熊本市公共交通協議会規則に基づき、坂本会長が第三者的立場の学識経験者に就任してもらいたいとの意向により指名
 - ① 基幹公共交通部会長：坂本会長
 - ② バス路線網再編部会長：溝上副会長
 - ③ コミュニティ交通部会長：上野委員

3（2）平成25年度の事業展開について

(事務局)

- ・ 資料3及び参考資料1に基づき、①公共交通基本条例の推進及び②基幹公共交通軸の機能強化について説明

(委員)

- ・ 基幹公共交通機能強化における社会実験の実施期間について、1ヶ月間でもいいのかという疑問がある。定着を図るためには、長期間の実験が必要ではないか。
- ・ 社会実験に参加することのメリットについて、速達性だけではなく、経済的な支援策というののも同時に必要ではないか。

(事務局)

- ・ 実施期間について、バス事業者との協議、時期的な選定の中で1ヶ月程度と考えている。また、実験結果を参考にして、今後の基幹公共交通の機能強化

に活かしていきたいと考えている。

- 社会実験に参加する方々への経済的支援については、将来的に継続させることを考えた場合、既存のバス路線との競合もあることから、有料という形が必要だと考えている。基本的には定額料金での運行を検討している。
- 社会実験に参加することのメリットとしては、急行バスということで速達性が確保できることや、目的地まで座れるという快適性が増すことであるが、これ以外について、運行計画を策定する際に、当協議会（専門部会）における審議の中で、意見・提案をいただきたいと考えている。

（会長）

- この社会実験については、「うまくいかなかった場合止めるというより、むしろ進めていくという方針だ」ということの確認が必要だと思うが。

（事務局）

- この実験については、パーク＆ライドなどを含め、地域の方々に協力していただき、継続を目指していきたいと考えている。

（委員）

- 社会実験の実施については、周知徹底を図り、有効な結果が出るような期間設定を検討していただきたい。

（事務局）

- 今後、協議会（専門部会）の中で検討させていただきたいと考える。

（副会長）

- 九州産交において、今回の社会実験と同じような仕組みで運行されている、空港リムジンバスの回送を利用した、自衛隊前から駅までの直通運行について、利用状況や料金設定等について教えていただければと思いますが。

（委員）

- 合同庁舎の移転したこと、及び朝3便の空港リムジンバスが回送で帰ってきているという実態があり、マンションに住む方を直接、合同庁舎へ運ぶということで直通バスを3便設定している。スタート時は利用者が少なかったが、

現在ほぼ満車（30名程）状態で、平日100名程度を運んでいる状況である。帰りについても同じように3便運行しており、利用者は10～15名程度となっている。

- ・ 直通バスについては、半年ぐらいでようやく利用者が増えたもので、やはり、1ヶ月ぐらいではなかなか認識されない。
- ・ 料金は、路線バスと同様の対キロ運賃となっている。

（会長）

- ・ 社会実験の路線は競合路線になりますので、1ヶ月間の実験であまり利用しないということから始まると思いますが。

（事務局）

- ・ 今回の急行バスについては、検証を行うためのものであり、平成26年度からは、東バイパスライナーと同様に実証実験を通年でを行い、その後本格運行へ繋げていければと考えている。

（副会長）

- ・ 速達性あるいは定時性を守るためには、PTPS（公共車両優先システム）の導入を積極的に進めていただけないか。

（委員）

- ・ 現在のところPTPS（公共車両優先システム）の導入計画はない。導入については、要件等の問題もあり、詳細な検討が必要である。

（事務局）

- ・ 資料3及び参考資料2に基づき、③バス路線網の再編について説明
- ・ 資料3及び参考資料3，4に基づき、④公共交通空白・不便地域等への対応について説明

（委員）

- ・ 現在、「ゆうゆうバス」が運行されている地域について、収支率の問題で運行廃止となり、また公共交通空白地域あるいは不便地域に戻ってしまうのではないかと心配している。運行廃止の判断を行う最終年度がいつになるのかを

教えていただきたい。

(事務局)

- ・ 「ゆうゆうバス」を導入する際に見直しについてのスケジュールを決めておりますが、昨年度収支率10%に達していない路線については、減便や隔日運行といった見直しを行ったところである。
- ・ 運行継続については、本年上半期を経過して判断し、上半期の収支率が10%に達していない路線については基本的に廃止し、20%に達していない路線については、再度見直しを行うことを考えている。
- ・ ただし、「ゆうゆうバス」を廃止することによって、空白地域及び不便地域となる地域が出た場合は、条例で規定しておりますとおり、空白地域はデマンドタクシーの導入を相談させていただくとともに、不便地域については、地域主体でコミュニティ交通導入の検討をしていただき、行政側が導入支援を行っていくことで、地域の方々と協議を行っていきたいと考えている。

(委員)

- ・ 「ゆうゆうバス」における今回の見直しにおいて、減便改定の所が多いが、2点注目しており、楠・武蔵循環ルートで土曜日の運行が始まったことと、託麻循環ルートが両周りになったことであり、どちらのルートも4月だけの統計では利用者が増加しているようであるが、もし利用者の声を把握されているようであれば教えていただきたい。
- ・ また、ただ乗ってくださいというだけではなく、乗っていただける仕掛けを提供していくことも重要であるため、このような休日運行や両周り運行が効果として現れるかどうかについて、継続的にモニタリングし、情報提供していただきたいと思う。

(事務局)

- ・ 休日運行や両周り運行することにより、利用者が増加している状況がありますが、利用者に対するアンケート調査については、まだ行っておりません。ただ、5～7月にかけてアンケート調査を行いたいと考えている。
- ・ 休日運行については、昨年度の実績から隔日運行の検討しかできない地域においてアンケート調査を行い、調査項目のうち利用したい曜日の質問に対する回答で、土曜日に利用したいとの意見が多かったことにより、地域の方々

と検討を進め、今回の土曜日運行となったものである。

- ・ また、両周り運行についても、隣のバス停に行くにも1周しなければならない不都合が生じていましたが、アンケート調査結果や地域との協議によって両周り運行となったものである。
- ・ 見直した内容についての成果、また反応というものを細かく検証し、今後の見直しに活かしていきたいと考えている。

(会長)

- ・ 空白地域や不便地域の利用者は、どうしても高齢者が多く、収支率10%を満たさないということで路線を廃止した場合、地域で運行を計画しようとしても自治会の人数が少なく、なかなか運行できないということになる地域も出てくるのではないかと考えている。

(事務局)

- ・ 具体的にはコミュニティ交通部会で検討していただきたいと考えているが、昨年の公共交通協議会の中で、特に準不便地域については、市長が定めるということになっているが、具体的な論議については専門部会の中で定めることとしている。
- ・ 専門部会の中で、高齢者が多い地域への対応をどうするかということについて具体的に検討し、準不便地域で対応していきたいと考えている。それぞれの地域の実情に応じて、専門部会を中心に議論させていただき、対応していきたいと考えている。

3 (3) 協議会スケジュールについて

(事務局)

- ・ 資料4に基づき、平成25年度公共交通協議会スケジュール(案)を説明

(委員)

- ・ 協議会全体会が本日と来年の2月の2回、後はそれぞれの専門部会で別れて議論することになっているため、なかなか他の部会への意見反映ができない。よって、それぞれの専門部会の検討内容について、他の部会委員にも報告していただき、他の委員の意見も反映できるようにしていただきたい。

(事務局)

- ・ 各専門部会の資料については、事前に全ての委員へ送付し、開催後についても速やかに議事録等を共有できるように進めていきたいと考えている。よって、事前資料を確認していただき、もし意見等をいただけるのであれば、専門部会の中において報告し、その意見を含めて議論していただきたいと考えている。

(委員)

- ・ 自治会等の調査やアンケート調査について、具体的にどういう形で進めてきたのか、また今後どのように進めていくのかを教えてください。

(事務局)

- ・ 「ゆうゆうバス」のアンケート調査につきましては、沿線の自治会に協力していただき、13,000 通程の調査票を配布し、最終的に 8,000 通を超える回答をいただいている。その中で、沿線の方々の情報を整理し、昨年度協議会の中でも一部報告させていただいた。
- ・ 今後、空白地域等へのアンケート調査については、関係する自治会の全世帯に配布し、情報を収集し、よりよい運行計画の策定に利用したいと考えている。このアンケート調査については、整理ができしだい専門部会へ報告したいと考えている。

(副会長)

- ・ 公共交通協議会において、今回幹線の専門部会ができますので、軌道系の議論も少し行っていただきたいと思う。例えば、JR新水前寺駅で市電に乗換える人達が乗りきれない状況があり、こういった状況を改善できないかと思いますので、是非、基幹公共交通部会で議論していただきたい。

(会長)

- ・ 当然、軌道系についても関連がでてくるので、議論していく必要があるとおもいます。特に新水前寺駅については、どうしてバスの結節がないのかという問題もある。バスの関連、市電の結節の関連、乗客の乗り降り等様々な問題があると思いますが、そういう部分も事務局の方で取りまとめ、関連事項として取り上げていただきたいと思います。

(委員)

- ・ 「ゆうゆうバス」の利用状況についての報告はありましたが、区役所との連携を図るということで、既存のバス路線を延伸した部分の利用状況について教えていただきたい。

(事務局)

- ・ 区役所に延伸したバス路線については、全ての路線で運行補助の継続基準を満たしていない状況で、ほとんど利用されていないというのが現状である。

3 (4) その他

(会長)

- ・ 熊本・川尻駅間新駅の進捗状況と先日新聞等で報道がありました熊本都市圏における公共交通の取組み状況について、説明をお願いしたいと思います。

(事務局)

- ・ 熊本・川尻駅間新駅は、熊本県の農業試験場跡地に設置を予定している。この新駅設置については、以前から地元の要望が強くなされており、長年JR九州との協議を行っていたが、採算性の問題等でなかなか合意に至らなかった。しかし、新駅設置予定地周辺の開発が進み、小学校の分離校ができるまでの人口集中が発生し、今後の開発の見込みも十分にあるとの理由から、一昨年からJR九州との協議を再開し、本年協議が成立し、4月19日に新駅設置に関する覚書を締結することができたもの。
- ・ 今後は、本年度駅舎の設計、また周辺道路のアクセス関係の調査検討を行い、平成26年～27年に工事を実施し、平成28年春の開業を目指して進めているところである。
- ・ 新駅については、例えば東バイパスライナーを新駅発にするなど、東西と南北を結節する西南部における公共交通の拠点と位置づけて進めていきたいと考えている。

(委員)

- ・ 熊本都市圏協議会については、平成22年4月に発足し、4市9町1村で構成されている。協議会では、熊本都市圏ビジョンに基づき広域交通網の整備を進めている状況である。

- ・ 主な事業として、鉄軌道やバスの利便性向上を図るためのパーク&ライドの推進ということを掲げており、これに基づき昨年、熊本都市圏ガイドマップを作成したところである。内容は、熊本都市圏のパーク&ライドの紹介、公共交通のお得な情報を掲載しており、構成市町村に配布しパーク&ライドの推進に努めている。
- ・ 管内のパーク&ライドの駐車場施設が現在 10 ヶ所あり、平成 25 年 3 月時点の利用率は約 60%という状況である。
- ・ その他、昨年は地域公共交通マイスターによる講演会を実施し、公共交通の利用促進に向けた活動を行っているところである。

(会長)

- ・ 以上で本日の議事は全て終了しました。熊本市公共交通基本条例は日本で最初であるということと、条例を作り具体的に進めていくことも熊本市が唯一だと思っておりますので、数年後にみんなが必要な交通網の整備ができればと考えております。