

平成 30 年度 第 1 回熊本市公共交通協議会 議事録

I 日時等

1. 日 時：平成 30 年 6 月 29 日（金）午前 10 時～午前 11 時 30 分
2. 場 所：熊本市役所 議会棟 2 階 予算決算委員会室

II 主な内容

1. 開会
2. 委員紹介及び委嘱状交付
3. オブザーバー紹介
4. 市長挨拶
5. 会長選出
 - ・全会一致で坂本委員を会長に選出。
6. 副会長指名
 - ・坂本会長が溝上委員と円山委員を副会長に指名し、全会一致で承認。
7. 会長及び副会長挨拶

8. 議事

（事務局）

これまでの経緯について、資料 1 を用いて説明

（1）部会構成、専門部会委員及び部会長の指名について

（事務局）

資料 2 「平成 30 年度の部会について」説明

資料 3 「専門部会委員（案）」について説明

（委員）

- ・複数の専門部会に出席することは可能か。オブザーバーで構わないので、是非検討してほしい。

（会長）

- ・他の部会にオブザーバーとして参加してもらうことは構わない。

(2) 部会での検討内容について

① 基幹公共交通軸の機能強化について

(事務局)

資料4「基幹公共交通軸の機能強化について」説明

(会長)

- ・新規で市電の強化策が追加されているが、今まで議論があったものをここで改めて整理して検討するという認識でよいか。

(事務局)

- ・市電については、これまで本協議会では議論されていないが、熊本市の事業として進めており、これまでも電停改良や低床車両の導入、昨年度は市電ロケーションシステムを導入と、利便性向上については、熊本市として取組を進めてきた。今後は、様々な角度から検討し、より有効性の高い機能強化を図る必要があるため、改めて機能強化策について議論を深めていきたいと考えている。

(会長)

- ・この点については新たな提案ということで、部会ではあるが協議会全体の合意ということで進めていくことになると思う。
- ・この件について、交通局の事業管理者から、なにか一言お願いしたい。

(委員)

- ・協議会では、市電の機能強化については、これまであまり議論されていなかった。電停改良や輸送力強化とかバリアフリーへの対応等進めており、今後も交通局でやりたいこと山積みだが、機能強化について、最終的には交通局が主体となって取り組んでいきたいと考えているので、部会あるいは協議会で委員の皆様方から多くのご意見をいただきたい。

② 熊本都市圏におけるバス路線網の再編について

(事務局)

資料5「バス路線網の再編について」説明

(会長)

- ・今年度の取組としてバス路線の評価検討があるが、ICカード導入後は、乗降データを是非活用すべきと、副会長からも意見をいただいていた。この件を含め今後の取り組みについて、バス事業者の委員から一言お願いしたい。

(委員)

- ・バスの利用者減少については、来年度のバスロケ導入などの取組によって、何とか、このあたりで歯止めをかけたいと思っている。また、都市バスを中心としたバス路線網の効率化については、都市バスは民間の3社の出資によって設立された会社なので、その特性を活かして、各社と協力し、今年度熊本市が実施するバス路線の評価等を活用しながら取り組んでいきたいと考えている。

(会長)

- ・この点は市民の方も含めて共通認識が必要かと思うが、市営バスの民営化ということで、都市バスに移譲されている。普通感覚からいくと、市バスが都市バスになっただけだという感じがあるが、都市バスはやや民間のバス会社とは違うポジションで、この都市バスを中心に再編成ということになると思うが、その点についてもう少しご説明いただきたい。

(委員)

- ・平成26年度に市営バスから都市バスへの全ての路線の引継ぎが完了した。それから3年経ち、都市バス自体も路線の評価に本格的に取り組む時期に来ている。その際には、やはり都市バスだけではなく、各社と相互に協力しながら効率的なバス網再編に向けて取り組むべきだと考えているが、プラットフォームとしては、(各社出資している)都市バスが1番いいと思うので、その良さを活用しながら各社と協力して取り組んでいきたい。

③ 公共交通の利用促進とコミュニティ交通について

(事務局)

資料6「公共交通の利用促進について」説明

資料7「コミュニティ交通について」説明

(委員)

- ・利用促進については、熱心な取組をされている地域の例などに学ぶべきだ。

(委員)

- ・バスの利用者数減少の要因を分析すると、広島での自動車の交通分担率は49%となっており、その要因の一つとして、バス専用レーンの整備が考えられる。広島のバス専用レーンは55km、優先レーンは48kmで併せて100kmあり、公共交通に優位性を持たせている。それに比べて熊本は専用レーンが8.9kmに留まっている。公共交通離れではなく、バス離れであり、利用者はバスに対する信頼をなくしている。バス網再編など色々やっていかなければならないが、バスの定時性・速達性確保について、問題解決に取り組む必要がある。

(事務局)

- ・この件については、従来から伺っている状況で、事務局も昨年、一昨年と基幹公共交通部会の中で、いかにして基幹公共交通軸の定時性・速達性を高めていくかを検討させてもらった。この検討のなかでは、バスベイの設置や、交差点改良等を提案しており、その点については道路整備プログラムにあげて、順次取組を進めていくという整理にさせていただいている。ただ、バス専用レーンについては、今のところ拡大している状況ではない。こういったものも、やはり自動車交通から公共交通に転換することで自動車交通を減らし、空いたスペースをバス専用レーンにする等、トータル的な取組が必要と考えているので、様々な取組を進めていくなかで、バス専用レーンについても、県警と自動車交

通についてどういう道路の配分をするか等について、話をしていく時期に来ていると考えている。

(会長)

- ・バスの優先レーンについては、この協議会の範囲では権限が無いので、もう少し大枠の方で、市や県で協力して、なぜ熊本でできないのかというキャンペーンを張る等の取組ができないのかと思っている。検討をお願いしたい。

(事務局)

- ・公共交通利用者の減少については全国的な問題で、国交省でも問題意識を持っている。各市町村で取組が行われているので、他都市での事例を勉強しながら、バスベイに限らず熊本市でできることを考えていきたい。

(会長)

- ・全体をとおして何か意見はないか。

(委員)

- ・温暖化対策についても、なかなか解決できていない状況で、公共交通に関しても、実際にこれまで基本条例というものを先駆けて作ったが、なかなかいいニュースが入ってこないというところかと思う。今後は、もっと先を見据えた取組が必要だと感じており、例えば資料1にある人口動向について、もっと細かく調査するべきで、現在は80代、90代の方が未だに運転されている状況ではあるが、いよいよ運転できない時期が来るので、その時点での数字を示す等はできないか。
- ・ここ数年では、海外の旅行者が増えており、これからオリンピックに向けて更なる増加が見込める。そういった海外の方に向けた利用促進やサービスメニュー等、細やかな視点で検討すべき。ただ全般的に自家用車から公共交通に乗り換えてくれと言っても、非常に難しい。

(委員)

- ・障がいを持った方の公共交通の利用実態、潜在的ニーズについて、きちんと調査し、利用促進に繋げてほしい。人権的視点としては、障害者差別解消法が施行され、行政機関には合理的配慮の義務と、事業者に対しても努力義務が課せられたという状況であり、障がい者の方が公共交通を利用しづらい点の改善を検討する必要がある。ICカードのチャージが難しいとも聞く。また、障がい者が社会に出ることで、経済的発展にも繋がっていく。とくに熊本市ではさくらカードもあるので、是非検討してほしい。さくらカードについては課題があり、検討会が設置されて議論されているので、福祉関連部署とも情報を共有していただきたい。

(会長)

- ・運転手の労働条件、賃金はあまり上がらず、人手が不足している状況。多くの高齢者の方がICカードを利用するようになり、チャージひとつにしても

大変時間がかかる。それに対して大変懇切丁寧に対応しているというところのサービスはいいと思うが、運転手にとっては負担になっているので、そのあたりの運転手側のご苦勞についてもどこかで把握をしていただきたい。

(委員)

- ・今回の議題のなかに利用促進ということが取り上げられたことを大変嬉しく思っている。高齢化の時代を迎えて、やはり将来は自家用車ではなく公共交通を大いに利用していただきたい。そういった意味では非常に大事なテーマであると思う。

(委員)

- ・資料1の5ページで鉄軌道とバスの1日当たりの利用者が記載されているが、そろそろこのなかにタクシーも公共交通の一員だということを示す必要があるかと思う。コミュニティ交通では乗合タクシーの話が出てきており、今回の資料では、年間の利用人数が約7,000人ということだが、私の想像ではあるが、おそらくタクシー全体では1日数万人の方が利用しており、鉄軌道やバスに匹敵するぐらいの方々が利用しているということになる。ただ、タクシー業界も、不特定多数の方が利用出来るという点から公共交通と認められている部分と、定期定路線という点ではやや問題がある部分がある。今後、タクシーとバスの境がなくなることも考えられるので、一部の乗合タクシーだけでなく、タクシーも公共交通だということの位置付けをしておく必要があるのではないか。
- ・行政の取組では4年とか8年とかのスパンで考えることが多いと思うが、経済界での都市圏部のまちづくりについては、2050年を見据えた話をしている。そういったまちづくりとも連携して、公共交通について検討していく必要があるかと思う。

(3) その他

- ・今後の開催スケジュールについて

(事務局)

資料8「熊本市公共交通協議会スケジュール(案)」説明

(会長)

- ・1回目ということで、概略そして今後の方針ということであったが、かなり重要な提案もなされているので、それを踏まえて今後議論を進めていきたい。本日はありがとうございました。