

令和元年度 熊本市公共交通協議会  
第一回 バス路線網再編部会 議事録

I 日時等

1. 日 時：令和元年 8 月 30 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 議運・理事会室

II 主な内容

1. 開会

2. 議事

(1) 植木・小島方面の再編について

(事務局)

資料 1P～3P を用いて説明

(委員)

ポイント還元することのだが、それは利用者にわかるのか

(九州産交バス)

その場では表示されない。ポイント利用可能な商業加盟店や桜町バスターミナルに設置されるチャージ機によって確認可能

(委員)

ポイント還元が利用者に伝わるような取り組みを検討してもらいたい

(委員)

幹線支線化は、植木方面のように一点で乗換と、小島方面のようにある程度のゾーンで乗り換えするのであれば、後者のほうが利用者にとっては便利なのではないか。地域的な特性などの事情があるのか

(事務局)

その点は、昨年度の部会の中で、実際の利用データなどをお示しし、再編による利用者の負担が如何に少なくなるのかなどを議論した経緯がある。

公共交通網形成計画では、小島方面に関しては小島産交に乗換拠点を設けて、乗り換えていただく計画であった。この小島方面について実際の利用データをみたところ、交通センター方面からは天水支所まで、玉名駅からは、河内までの利用者が多かったなかで、このような重複区間を設けた再編案となった。

一方、植木方面についても、山鹿行きや玉名行きを含めて、植木で幹線支線化を行い、植木バス停にて乗換をしていただく計画であったが、利用実態を見る中で山鹿方面については、植木バス停をまたいで利用している方が非常に多かったので、直通とした。玉名方面については、上りについては午前中、下りは午後を中心に植木をまたいだ利用をされる方が多かったことから、それぞれ朝夕を中心に直通運行

を残すかどうかという議論を行なった。南関方面に関しては、終日植木を跨いだ形での利用が非常に少なかったことから、植木にて幹線支線化を行なうこととなっている。

昨年度の部会において、このようなデータを示した形での議論を経て、今の再編案になったところである。

(委員)

乗継によるポイント還元については、くまモンの IC カードのみが対象とのことであるが、対象者数とポイント還元の総額はどのくらいを想定されているのか。

(九州産交バス)

河内農協前での乗り継ぎの例で申し上げますと、乗り継ぎ利用者が一日当たり 33 名、その内、現金利用者 7 名を除く、26 名がポイント還元の対象者として想定されている。その 26 名×140 円がポイント還元金額総額の想定額となる。

(委員)

ポイント還元ということは、利用者にとってありがたいことであるが、くまモン IC カードの利用率や商業利用があるかなどを分析して、利用促進にもつなげていくべきではないか。たとえば目的地付近の温泉で利用できるようにするなど、利用状況も踏まえて、取り組むべき。

(九州産交バス)

いただいた意見のとおり、状況を踏まえて対応していきたい。

(委員)

自分たちも、くまモンの IC カードではポイントが付与されて、お得に利用できることについて周知に協力していきたい。

(委員)

このポイント還元は、全国共通系 IC カードでも、できるのか

(事務局)

日頃からバスをご利用いただいた時のポイント還元は、くまモンの IC カードのみが対象であり、全国共通系 IC カードにポイント還元の仕組みはない。今回のポイント還元も同様にくまモンの IC カードによりポイント還元とさせていただきます。

(委員)

先ほどの例でいうと、くまモンの IC カードを利用している 26 人は、バスの日常的な利用者だと思うが、それ以外の 7 人の方について、その人たちがバスの日常的な利用者なのか、観光で来られている方なのかなどの、確認はできているのか。

(九州産交バス)

IC カードでの利用者であると、ある程度個人が特定可能であるが、それ以外の利用者であると、属性の特定が難しい。地元の人もいれば、観光客もいるという認識。

(委員)

ポイント還元というサービスは、利用者には有益であるので、くまモンの IC カード以外の利用者も何らかのメリットを享受できるように検討してほしい。

(委員)

ダイヤの改善についてだが、毎時決まった時間に来るダイヤになっているところは、非常にわかりやすい。自分の近所のバス停も決まった時間にバスが来るので、覚えやすく、利用しやすい。待ち時間も改善されている。

(部会長)

これまでの協議会においても、ダイヤの改善などについて議論されており、事業者においても協力されて、実績が蓄積されているなかで、改善されている。是非とも各委員におかれては、実際に体験していただいて、地域の方々にも伝えていただきたい。取組をご存知ない方も多し。熊本の公共交通も改善されてきているということ、広めてほしい。

特に、今回は行先表示の変更がおこなわれるが、前回の協議会でも、この内容が利用者につたわるかどうか、懸念されているところなので、各委員にも周知にご協力いただきたい。

## (2) データの活用について

(事務局)

資料 4P を用いて説明

(九州産交バス)

参考資料およびパワーポイント投影内容にて、説明

(委員)

私も東区に住んでいるが、周囲の人もバスがいつ来るかわからないから、利用しづらいという声も聞く。ビッグデータを使いダイヤの精度が高まれば、利用者の利便性も高まるのではないかと考える。朝の渋滞時などにおいて、場所によっては信号時間のバランスがわるいと感じる例もある。県警ともこういう分析結果を共有することにより、いい結果が生まれるのではないかと。

10月からのダイヤ改正に反映とあるが、どの程度の反映になるのか。

(九州産交バス)

今回の分析で明らかになった箇所、具体的には県庁近くの北窪交差点で、朝、大きく時間がかかっていることが分かった。そこで該当の県庁線で、朝の2便について、時分調整によるダイヤ改善をまず、実施する。

(委員)

それ以外の路線全体においては、来年の春に改善されるのか。

(九州産交バス)

今回の路線の分析は、取り掛かったばかりであり、改善の1か月後に検証をおこない、問題点なども洗い出したい。その後の来年度春のダイヤ改正にどこまで盛り込むかということについては、その検証を踏まえ、方面別にどこから取り組むべきかなども検討して、判断したい。

(委員)

バスロケーションシステムについてだが、利用者はどれぐらいいるのか。どれぐらい認知されているのか。

(九州産交バス)

利用者数はアクセス数で把握しているが、直近のデータでは平日で約12万アクセスある。アクセス数については、一人で、何度かアクセスされる場合もあり、どれぐらいの認知度かは分かりかねているところ。

(委員)

バスロケを使ってもらうことにより、バスがいつ来るかわからないという不満の軽減にもつながるのではないか。このようなシステムがあれば、たとえ10分遅れであっても、その状況が把握できていれば、その間コンビニで買い物をするなど、時間を有効活用できて、不満の軽減につながる。ぜひシステムを広めて、活用を勧める努力をしてほしい。

(事務局)

バスロケはバス事業者によって導入されたシステムであるが、我々行政としても、一緒になって周知をしていかなければならないと考えている。区役所のまちづくりの行事などにおいても紹介することで、より浸透していけばと考えている。先ほどの12万アクセスについてだが、熊本都市圏のバス利用者が1日当たり6万7千人から6万8千人ぐらいなので、その二倍近くあることを考えると、一定数のアクセスがあると考えられる。

(委員)

バス停の時刻表についてだが、高齢の方が小さくて読みづらいという意見をよくきく。高齢の方にも配慮して、改善に取り組んでもらいたい。

(委員)

平日は運行状況とダイヤの乖離がすくない一方で、土曜日は乖離があるという説明であったが、その原因は。

(委員)

これはバス事業者としての運営の問題であるが、平日は運行ダイヤの所要時分のパターンを時間帯別に13区分で設定しているが、土曜日は5区分しか設定していない。これは過去のダイヤシステムでの制限がそのままになっているなど、運営上の理由が原因である。日曜日はそこまで交通量が多くないために、問題が顕在化していないが、土曜日は一定の交通量があるために問題となっている。

これから、所要時分のみならず、ダイヤ間の調整など、数多くの課題をクリアしながら、改善に取り組みたいと考えている。改善する必要がある一方で、業務の効率化もしなければならず、来年の改善にどこまで反映できるのか、苦慮しているところ。利用者が多い路線から取り組むべきか、乖離が大きいところから取り組むのかなど、判断して取り組んでいきたい。

(委員)

東バイパスより東側は時分の乖離が大きいところがある。構造的には難しいかもしれないが、電車通りのようにバスレーンが整備されれば、スムーズに運行されるのではないかと。また、バスの後について運転していると、バスが停車するたびに、待たなければならない。バスベイが整備されれば、この問題も解消されるのではないかと。

(事務局)

これまでの道路整備については、普通車は通行が出来ても、バスが運行しづらい箇所については、バス事業者からもご意見をいただいたうえで、道路整備プログラムに反映して、出来るところからバスベイの設置や、交差点の改良に取り組んでいる。

(委員)

このようなデータが実際に出ることで、議論や判断の基準につながることで、データを活かしていくことは必要だと考える。また、こうした場で議論することにより、九州産交バスに限らず、他社にも展開するきっかけになる。

バスロケーションシステムが共通であるので、技術的には展開可能とあるが、そういった計画があるのか。

(委員)

このようなデータをグラフに表す、システムを導入するという点については、コストがかかる。そういった点もあるため、各社とお話しするところには至っていない。但し、仕組みとしては可能と考える。

また、九州産交バスとしても、分析の標準化が出来ているわけではないので、そういった仕組み作りをしながら、各社とも話が出来たらと考えている。

(委員)

取組の方向性についてだが、自分も雨の日などに渋滞問題に直面する中で、公共交通だけでなく、信号の問題など、各関係者と連携しながら取り組む必要があると考える。熊本市はSDGs未来都市として選定されているが、災害の観点においても、公共交通が利用できるという点は重要で、連携しながら取り組んでいく必要があると考える。自分としても、公共交通について周知に協力していきたい。

### (3) バスターミナルについて

(九州産交バス)

資料 5P を用いて説明

(部会長)

この無料化の取組においては、数多くの方が利用されるのは、ある意味当然ともいえる。その取組の中で、そこで得られる情報もあるので、分析などして、今後の公共交通サービスのあり方などの議論に活かしていきたい。

(部会長)

その他、意見はないか

(事務局)

本日いただいた様々な意見については、今後、事業者と一緒に様々な取り組みを進めていきたい。

今年度のバス路線網再編部会は、もう一度、開催予定なので、資料等準備か調ったら、ご案内させていただきたい。

(部会長)

本日の議事を終了する。