

種類	質問内容	回答
活性化再生法	<p>「公共交通総合連携計画」から「公共交通網形成計画」、「公共交通計画」へ変遷してきた理由を活性化再生法の改定と合わせて説明して欲しい。</p> <p>「地域公共交通計画」では、何がどのようにできるようになるのか。</p>	<p>■地域公共交通総合連携計画（H19年地域公共交通活性化再生法制定）</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置。 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。 <p>■地域公共交通網形成計画（H26年地域公共交通活性化再生法一部改正）</p> <ul style="list-style-type: none"> ①まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）、②面的な公共交通ネットワークを再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。 バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備。 <p>■地域公共交通計画（R2年地域公共交通活性化再生法一部改正）</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定。 「地域旅客運送サービス継続事業」、「地域公共交通利便増進事業」等を創設し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度を整備。 <p>■地域公共交通計画</p> <ol style="list-style-type: none"> 地方公共団体による作成を努力義務化（国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助） 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定、毎年度の評価等（データに基づくPDCAを強化） <p>■地域公共交通計画に定めることで可能となった事業</p> <ol style="list-style-type: none"> 「地域旅客運送サービス継続事業」の創設 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定できるようになる。 「貨客運送効率化事業」の創設 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行い、旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進する。 <p>■輸送資源の総動員による移動手段の確保（上記「■地域公共交通計画」②に関連）</p> <ol style="list-style-type: none"> 運送サービスを継続していくための交通手段の見直し 地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、路線バスについては効率化や生産性の向上を図るとともに、地域の実情に合わせてダウンサイジング等による最適化を図る。 「自家用有償旅客運送」の実施の円滑化 過疎地域等で市町村が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力することが可能となる。など
指標	<p>現計画の数値目標の達成状況について、目標を達成している指標と達成していない指標があるがどのように取り扱うのか。 また、KPIの要素も必要ではないか。</p>	<p>「熊本地域公共交通網形成計画」の計画期間は10年間（H28～R7）であり、数値目標は計画期間中に達成を目指す目標値であるためそのまま継続しますが、目標の達成にむけて各事業の内容は更新をする予定です。 追加の指標については、今後国から公表される計画作成のための手引きを踏まえ検討していきます。</p>
共同経営	<p>熊本県乗合バス事業者の共同経営の計画や実施に対して、本協議会の役割、位置づけはどうなっているか。</p> <p>共同経営準備室は、地域公共交通の「計画」、「運行」、「運営」の分離の大きな一歩であり、「運営」を担うことになる。このとき、構成員がバス事業者だけで良いか、本来なら市と第三者が入るべき。また、将来的には「経営資源の最適配置」には入札や委託のような仕組みを導入する必要があると思われる。</p>	<p>独禁法特例法上、『共同経営の認可を受けようとする乗合バス事業者は、あらかじめ地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会で意見聴取を経た共同経営計画を国土交通大臣に提出する必要がある。』と定められています。共同経営計画は、共同経営準備室にて策定中であり、本協議会も当該計画の意見聴取対象となる予定です。</p> <p>【共同経営準備室回答】 熊本の公共交通ネットワークにおいて、バス交通が担うべき役割（＝あるべきバス路線網）を将来にわたり維持し、かつその利便性・生産性を最大限向上させ、会社間の垣根を越えて路線再編等の取組を実施するため、共同経営準備室を設置しました。頂いたご意見は今後の参考にさせていただきます。</p>

共同経営	「定額制乗り放題運賃」、「乗継ぎ割引運賃」については導入に賛成であるが、熊本では今後の導入を検討しているのか。	【共同経営準備室回答】 現在、当準備室においてバスの利用促進に繋がる新サービス（均一制、定額運賃、共通定期券等）の導入について検討を進めています。
	熊本県内のバス事業者は共同経営を準備されているが、将来的な会社統合を検討されているのか。	【共同経営準備室回答】 現在、共同経営の形で5社連携の取組を進めているところであり、この取組がバスサービスの維持や拡充に繋がるよう努めてまいります。
事業者関連	「数値目標の公共交通機関の年間利用者数」の2019年度実績値が53,216千人で目標値を達成できなかったのは1月末から3月のコロナ禍による利用者限が原因と思われるため、この3ヶ月の各月の例年比、例年の需要があった場合の2019年度利用者数を示して欲しい。	バスについては、前年同月比で1月が106.5%、2月が99.3%、3月が73.1%となっています。このほか、市電などについても、3月が対前年同月比で70%程度に落ち込みました。例年通りの需要があったと仮定した推計値は、54,634千人となる見込みです。
	コロナ禍による公共交通利用者の減少、収益の悪化に対する各社の対応、復旧のための努力、市としての支援策なども紹介して欲しい。	路線バスの利用者数は、緊急事態宣言後の4月と5月で前年同月比で約50%、その後6月、7月は80%程度まで回復したものの、9月は70%に減少するなど厳しい状況が続いています。このほかの公共交通機関についても、4月、5月に30%台まで落ち込み、その後、回復傾向にあったものの、9月は60%と再度落ち込んでいます。収益悪化の対応策として、深夜バスを中止するなど運行の見直しや車両更新の延期、予備車の削減などにより経費の削減が行われています。市の具体的な支援としては、市民の移動手段を確保するためバス補助制度を弾力的に運用し支援を行いました。また、タクシー事業者に対する支援として、市タクシー協会が実施するプレミアム付タクシー券事業への助成を行っています。
	網形成計画の事業シートに記載のあるバリアフリー対応車両の充実でバスの低床車両率R1は52.8%とあるが電車の低床車両率は何%でしょうか。	市電の低床化率は、29.6%（16/54車両）です。
	熊本県内の路線バス事業者について、熊本都市バス以外の事業者の路線バス事業とそれ以外の事業（貸切バス事業、高速バス事業等）のそれぞれの収支状況を知りたい。	これまで路線バス事業の赤字分を、高速バスなど他の事業収益で補填されてきましたが、新型コロナウイルス感染症の発生以降、外出自粛により観光客なども激減しており、これまで補填できていた他の事業の収益も大幅に悪化し、非常に厳しい経営状況と伺っております。
個別事業	乗継拠点や利用者が多いバス停には、上屋設置の目標を掲げて段階的に整備できないのか。	バス停の上屋の整備については、利用者の状況や道路整備等の状況を踏まえバス事業者と共に検討していきたいと考えています。
	熊本駅に今年度導入するスマートバス停の導入を、他のバス停にも進めて欲しいです。	スマートバス停については、今年度の「熊本地域公共交通網形成計画」見直しにあたり、施策として位置付け、検討を進めてまいります。
	バス待ち処及びバスロケーションシステムの整備状況について聞きたい。	「バス待ち処」とは、バス停に隣接したスーパーやコンビニなどにご協力いただき、イートインスペースなどを活用した待合所やトイレの提供、時刻表の掲示や配布を行うところです。H30.10.1から設置を開始し、R2.10現在、スーパー6店舗、コンビニ52店舗にまで拡大しています。今後も、バス停に隣接した商業施設に協力いただき、バスの待合環境の改善を進めていきたいと考えています。「バスロケーションシステム」は、熊本市内では、26ヶ所に設置されています。

	<p>「バスきたくまさん」は、現行では直通路線しか案内しないが、乗り換えの路線案内もできるようにし、市電ロケーションシステムとも連携できないか。バス路線の幹線・支線化を進めるのであれば、乗り継ぎのストレス軽減のためにも必要と考える。</p> <p>また、スマートフォンを持つ高齢者も増えてきたので、さくらカードの交付時に案内するとか、高齢者が集まるような会合の場で使い方の講習会を開くなどしてもいいと思う。</p>	<p>「バスきたくまさん」は、バス事業者5社が共同で導入したものであり、スマートフォンなどのモバイル端末やパソコンなどで、バスの運行状況（現在位置など）をリアルタイムに確認していただくことを目的とした機能に特化しております。</p> <p>バスの乗換路線案内機能につきましては、導入時に検討されましたが、民間の検索サイトへのバスロケ情報提供により、開発費をかけず乗継検索が実現されるといった理由から見送ったと伺っております。</p> <p>また、高齢者の方への周知につきましては、各バス会社と連携し、講習会を開催してはりましたが、今年度は、新型コロナウイルス感染症予防のため、中止となっておりますが、引き続き周知に努めてまいります。</p>
個別事業	<p>昨年10月に実施された植木・小島方面における再編の取組みと、その結果はいかがか。課題については今後の計画の見直しに役立てるべき。</p>	<p>植木・小島エリアのバス路線の再編は、利用者数の減少や乗務員不足の深刻化により、これまで行ってきた減便や路線の廃止では対応に限界があるため、利用状況に応じて幹線・支線化を行ったものです。</p> <p>（乗換改善の取組）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上屋・ベンチ等の整備、バスロケモニター設置 ・乗換えによる運賃負担増分をくまもんのICカードのポイントとして還元 <p>（再編効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤの等間隔化による混雑度の平準化 ・約3名分の乗務員不足の解消 ・植木線（植木～桜町バスターミナル）で、再編前後の10月の利用者数が約10%増 <p>今回の再編においては、植木や河内を単に乗換地点としてそこで路線を切るのではなく、植木経由の玉名線については朝・夕で一部直通を残したり、河内経由の玉名線については、天水支所と河内温泉センター間で一部重複区間を残すなど、地域の利用状況に応じた再編を行う必要がありました。今後ゾーンシステムの導入についても、地域の利用状況などをしっかりと把握しながら行う必要があると考えています。</p>
	<p>「公共交通網形成計画」の後期の取組内容やスケジュール、現在の進捗状況について知りたい。</p>	<p>本計画は、地域にとって望ましい公共交通網のすがたを示すマスタープランとしての役割を果たすものであり、今後の取り組みの具体的な内容等については、本協議会の中で適宜お示ししていきたいと思っております。</p>
	<p>現計画に実施事業として位置付けている「乗換拠点の整備」が、現在検討されているバス路線網の再編計画と密接に関連すると考えられるため、整備に向けた具体的な取組内容の追加を検討いただきたい。</p> <p>例えば、健軍・益城方面は、市民病院方面への市電延伸の検討や、県が実施している県道熊本高森線の4車線化事業などの変化があり、公共交通の利便性向上を図る必要があると考える。</p>	<p>乗換拠点の整備につきましては、バス路線網の再編状況や各種事業の進捗状況等を踏まえ、検討してまいりたいと考えております。</p>
	<p>バス交通のあり方検討会の検討成果の中で示されているきめ細かいサービスや効率化などにむけ、路線バス以外の乗合タクシーや有償運送等への転換は、具体的にはどのように行われる予定なのか。</p>	<p>乗合タクシーや有償運送等への転換につきましては、地域住民の意見を積極的に取り入れ、運行形態や運行車両に等について検討を重ねながら、地域のきめ細かな外出ニーズへ対応してまいりたいと考えています。</p>
会議の形式	<p>面審議ではなく、リスクレベルが下がったときの開催や、リモート会議での開催など検討すべきでは。</p>	<p>前回は新型コロナウイルスの急な感染拡大によりやむを得ず書面開催とさせていただきました。今後は事前の検温やマスクの着用など感染防止対策を徹底した上で、対面で開催できるよう工夫してまいります。</p>

※頂いたご意見については、要約して記載しております。