

令和 2 (2020) 年度 第 2 回熊本市公共交通協議会 議事録

I 日時等

1. 日 時：令和 2 (2020) 年 11 月 19 日 (木) 午前 10 時～午後 12 時 00 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. 事務局挨拶
3. 会長選出
4. 副会長指名
5. 会長挨拶

6. 議事

(議事に入る前に、これまでの協議会の振り返りとして「熊本市における公共交通について」資料 1 で説明)

(1) 熊本地域公共交通網形成計画の見直しについて

(事務局)

資料 2 を用いて説明

(熊本運輸支局)

地域公共交通活性化再生法改正について、資料 3、参考資料 2 を用いて説明

(事務局)

資料 4 を用いて説明

(会長)

- ・バス交通のありかた検討協議会の手探りの状況の頃から比べると、国の法律、政令指定都市の中でここまで進み、いろいろな問題を把握したうえで将来計画を実施できるような法改正ができてきた。国土交通省の方では地域公共交通利便増進事業を進めていくうえで、カルテル規制の適用除外という弾力的な運用をされており、市の方からもそれに合わせた非常に具体的なプラン、実行性のあるものが提起されている。
- ・通常であれば、これだけ進んでいけば、公共交通の将来像は明るいとっていいと思うが、ここで資料をご覧になった多くの人感想は、これほど見事なものがあるにも関わらず、現実の利用者視点に立ってみれば非常に厳しい状況があり、どれほ

ど利便性が高まっているのか、あるいは経営サイド側から見るとバス車両の新しい生活様式に対応するコスト、運転士不足、経営の構造的な問題、利用者減というものに歯止めがかかっていない。

- ・整備されると同時にギャップがかなり大きいという感じをお持ちになったと思う。計画そのものの体系については、非常に整理されており将来計画もぜひこの方向でやっていただきたいと思う。
- ・皆様方の実感として、こういうところを早く直してほしい、このへんの問題はどうなんだというようなご意見をいただきたい。

(委員)

- ・法改正に合わせて、地域公共交通網形成計画を地域公共計画として移行させる形での見直し、それから事業の現在の進捗状況であるとか今後の取り組みを合わせて整理したということによって捉えてよろしいのであれば、このことについて特段異論はない。
- ・1つ考えていただきたいのが、地域公共交通網形成計画の位置づけが違うのではないかと思う。もともと立地適正化や市のマスタープランを踏まえて公共交通の未来のあるべき姿でグランドデザインを描いている。そのグランドデザインに基づいて、それを実現するために施策の裏付けとなるきちんとした方針として熊本市公共交通基本条例を制定している。その具体的な取り組みを整理するところで網計画を作っているという流れ。グランドデザインが非常に重要で、それを実現するための実際の計画であるということ意識していただきたい。
- ・交通局でも改革の中期計画を作成するが、グランドデザインの中で東西を結ぶ基幹公共交通軸と位置付けられているからこそ、輸送力をどれだけ上げるか、あるいは特に通勤・通学時の速達性をどれだけ上げるかということを検討している。やはり、この計画が事業者や関係者の皆さんの取り組みの羅針盤になってもらわないといけない。
- ・厳しいことをいうようだが、拡充や新規の部分でここに記載されていることは、どちらかという当たり前で、事業者がすでにやっているあるいはすでに考えられていることを後追いで書かれているような感じがする。今回の法に基づいてこのような形で今年度中に整理されるのはいいが、本格的に見直すということであれば、部会等も頻繁に開いていただき、きちんとそこの議論を積み上げたうえで分析・評価し、一歩先んじた計画を作っていただくと、それが関係者の羅針盤となり、力を合わせやすいと思っている。

(会長)

- ・グランドデザイン、基本条例、そのあたりの流れで今日があるのだというのは皆さん共通の認識かと思う。そのうえで網形成計画があり、その見直しにあたっては、グランドデザインや基本条例、これまでの部会を踏まえて議論があったものをどのように反映しているのか、よく見えないという質問だった。
- ・国の施策も併せて書いてあるため、一見するとすべて書いてあるのだが、力点というか、その流れの部分が見えにくい感じがあったのだと思う。グランドデザインが

あり、基本条例があり、この間どのような変化があったのか、各部会で積み重ねた議論がある。

(委員)

- ・来年、熊本市交通局さんと一緒に、電車通りにおいて、バスと市電の最適化ということをやりたいと思っている。乗り換え拠点という位置づけがすでに網計画の中にあり、現在8か所位置付けられている。1か所だけ産交バスさんが植木で実現されているが、残りがなかなか進んでいない。そういう意味で健軍を乗り換え拠点として改めて考えてみると、例えば、利用者は木山産交のところから果たして健軍で乗り換えるのか、など、実際にやろうとするとそういった疑問が出てくる。ここには、今までの事業の一覧が載っているが、できたものでできなかったものをもうちょっとしっかり見ていただいて、反省を少しやったうえで拡充するなど、そのような振り返りなどがもう少しあれば、自分たちの計画として身になっていくのかなという印象はもった。

(会長)

- ・当然内部で検討されて一覧表にしているため、課題は全部挙がっているが、バスの事業者であるとか、いろんな関係者あるいはその時の計画を立てた側からいえば、現状において重点的にどこが実現していてどこが大事なのか、もう少し力点を置いてやっておかないと、事業者さんが経営計画を立てるときにどこに力点を置くのかということが希薄になってしまうのではないかという心配があるというご意見であった。

(委員)

- ・資料4の2ページの対象地域のところであるが、熊本市のことだけではなく、周辺市町村との関係も大切だと思っており、現状だと、嘉島町と合志市のことしか書かれていない。先ほども健軍だけでなく木山などの話もあり、運輸支局さんの話にもあったように、この新しい計画は小さな市町村でも努力義務があって、それとの連携も大切になってくるため、そこらへんは書き加えた方がいいのかなという印象はある。
- ・熊本県の地域公共交通計画との連携とあるが、周辺市町村との連携でよりよいものを作るというのはサイクル&ライド等の話も含めてあろうかと思うので、そのへんは少し検討いただければと思う。

(会長)

- ・合志市のような大きな拠点のところの結節は、合志市の計画に合わせていくことになるが、実際のところ周辺の市町村は担当者もいないし、動向がよくわからないというところをどう関連づけるか、これは交通網も同じであるため、そのところの配慮をお願いするということ。

(委員)

- ・資料4の7項目「計画の目標等」について、数値目標1、2、3とあるが、数字の推移を見てみると、目標1に対して参考年度(2019年度)85.6%となっている。

- 2015年からするとかなりの伸びということ。こういう伸びが出ているのであれば、2025年度あたりはもう少し目標値を高くしてもいいのではないかというのが1つ。
- ・2点目の数値目標2「年間利用者数」だが、2015年度と2020年度で実績が出ているが、こちらは減っているのもう少し目標を下げた方がいいのではないか。目標が高すぎると諦め気味になるのではないかということも考えた。
 - ・目標値3については、2015年度が47.5%、2019年度が39.7%ということで大きく下がっている。それに対して、2025年度の目標値は50%で達成困難な数値になっているのではないかと思うため、もう少し見込み達成可能な数値に直した方がいいのではないかと思う。

(会長)

- ・時間も限られているため、バス事業者である各委員から、当事者として大変大きな問題を抱えておられますので、今後のことで何かあれば一言ずつお願いしたい。

(委員)

- ・計画自体はすべて網羅されている素晴らしい計画かなと思う。ただ、この新しいコロナの時代で利用者が元に戻らないという状況の中、当社のような高速バスで路線バスを支えてきた会社が、もうそういう形ではないという中で、植木の乗り換え拠点の費用数百万円を負担できた会社が今は負担できなくなったという状況。そのような中、このいろいろな項目の中でどのような予算措置がなされるのだろうかというのが正直な感想である。いいことばかり書いてあるが、実際にやるとなると必ずコストが絡むことになるが、過去は事業者負担ということが記載されていたこともあるため、実際には様々な協議をさせていただければと思っている。

(委員)

- ・個別的にはここに書かれていることがすべてだろうと思う。1点だけ言いたいのが、熊本市は政令指定都市の中で最も渋滞がひどい。交通手段として自家用車が65%、広島では43%ほど。圧倒的に熊本市は自家用の比率が高い。おそらくコロナの影響もあって更にこれが現在70%ほどになっているのではないか、コロナが収まっても、おそらく元には戻らないだろうと思っている。熊本もしくは熊本都市圏にとって公共交通が必要かどうかということが問われているだろうと思う。その1点について、具体的に何をしていくのかという大きな指針が見えない。例えば熊本市街地（鶴屋～桜町BT）まで、少なくとも週末は自家用車を入れないとか、ヨーロッパのように日常的に車を入れないとか、そのようなことを具体的に考えるタイミングにきているのではないか、そういう意味ではこのコロナ禍が1つのチャンスではないかと個人的には思っている。

(委員)

- ・バス事業者にとって一番の問題は乗務員不足だが、現時点では少し落ち着いてきている。ただ、辞める人もいないが入ってくる人もいない。平均年齢が54歳だが、5年後には大変なことになると感じており、できるだけ一人一人に個別対応で親身になって労務環境を作っていくところである。お金だけの問題でない部分もあ

るため、そういった意味では大切なことだと思っている。

- ・新技術（A I、I C T等）の積極的活用とあるが、正直に言ってそれどころではないという話。資金繰りで逼迫しているため、やりくりでどうにかやっけていこうというのが現実。それから、このような環境であるため、事故だけは絶対に起こしたくないという思い、絶対条件として、朝夕の点呼確認や各人の健康管理等含め、現場は非常に頑張っているということだけは伝えておきたいと思う。

（委員）

- ・この計画の話になるが、このように事業が並ぶと、だれが主体的にやるかなど、役割分担を書くと思うのだが、今ここには表現できていないと思うが、見直しに際してはその辺りももう一度検討されてはいかがかと思う。

（委員）

- ・コロナの中では減少率としては市電の方がひどい。特に市電の場合は特性から、観光客等の利用も一定程度多いため、戻り具合としては市電の方が戻っていない状況。そのようなところで日々安全確保をしながらどう経営していくかというところは我々も頭を悩ませながらやっていくが、公共交通計画に改定する中では、できる限り現状の分析をしっかりとやっていただいて、後追いではなく、誰がやるかということも明確にするというのも、それが指針になるようにやっていただければと思う。

（会長）

- ・本日の計画は国の方針も踏まえて総論的な、あるいは構造面を含めた将来計画を全体的に網羅しているため、この内容について異論はないのだろうと思う。ただ問題は、実施する場合の主体の問題と各論の問題。熊本の現実のテーマに合わせたときにどうか、これは全国の子事業者もそうだが、高速バスを主体にその利益の分担で公共交通を維持していくというシステムが今完全に壊れているという構造転換の話が抜けているということ、それからコロナ禍で利用者意識が変化し、マイカー依存がかなり増えてきた。意識の転換も含め、街の在り方の構造として、マイカーの規制・あり方を転換的に考えていかないと、ここで出ているプログラムでは、その転換には対応できないだろうという大きな問題がある。ここらへんの問題はこれまでも課題だったが、この課題に対してどういうふうに答えを出したかということが完全にスルーになってしまっている。この個別課題については、まだ大きなテーマで残っていくのだろうと思う。
- ・進んでいる部分もかなりあるので評価できる部分もあるが、インバウンドの中でそれがなくなっているという仕組みを含めて、利用者に対してもう少し個別対応することが将来計画としては課題として残っているということだと思う。
- ・直接は関係ないが、J Rさんの方で豊肥線含めて整備が進んでいると思うが、その状況についてご説明いただければと思う。

（委員）

- ・豊肥線は8月に運行再開した。皆様のご協力に感謝する。
- ・肥薩線については、あのような状況であるため、今後の在り方含めてしっかりと議

論していきたいと考えている。ご理解願う。

- ・熊本駅ビル来年 4/23 開業予定。利用者も若干増えるかと思う。安全・安定輸送を含めしっかりと取り組んでいく所存。
- ・コロナの状況もあり、利用者についてはかなり落ち込んでいる。戻りつつあるといえども、5割程度の回復。一時期は2割程度まで落ち込んだ。今できることを鉄道事業者として取り組んでいきたい。

(会長)

- ・時間も限られているため、他に質問等ある場合は直接事務局へお寄せいただきたい。

7. その他

(1) 熊本県内乗合バス事業者の共同経営について

(都市バス)

資料 5 を用いて説明

(会長)

- ・非常に注目を浴びている共同経営であり、内容について関心が強いと思われる。
- ・今取り組んでいる内容と、将来できそうな利用者にとって利便性の高い方向性が提示された。とはいえ、厳しい状況にあるということも出てきた。この機会に質問等はないか。

(委員)

- ・共同経営といっても、結局は各社が話し合いをして決める。ラウンドダイヤ化にしても事業者間の話し合いが必要とのこと。1社でやれば話し合い等必要なくなると思うが。共同経営とは、将来的な事業者統合の第一歩だと思う。事業者統合等は考えているのか。

(会長)

- ・先に説明させていただくが、共同経営は共同運行が基本であり、各会社の自立性の基に成り立っているのが前提で、経営統合というものを前提にしているものではない。以前からこの会議では共同運行については協議しているが、経営統合などの会社の中身のところについては立ち入ってはない。今回の法律も、「共同運行」の中身が「共同経営」となっているということを申し添えて、都市バスから回答をお願いします。

(都市バス)

- ・国の法律が始まる前から、10年間ほどこのような協議会等の場で、もっと5社が協力すべきではないかのご指摘を受けてきた。そのようなことを踏まえ、共同経営に取り組む前に経営統合などが可能かということを経長会等でかなり真剣に議論した経緯がある。そのような中、こういった法律がでてきたため、まずはこの法律を使ってやれることをやろうじゃないかということで今に至っている。

(会長)

- ・将来のことは将来のことであり、現在バスは厳しい状況のため、共同補強を取っている状況だということをご理解いただければと思う。

(委員)

- ・大変画期的な取り組みだと歓迎している。運輸支局の方へ質問だが、先ほどの説明で車両や人の融通とあったが、法人はそのままで車両や人の融通というものが現実的にできるものなのか。

(委員)

- ・質問の主旨が「会社が違うのに、違う会社の路線を走る」、「違う会社の車を違う会社が運行する」という主旨であれば当然できない。
- ・運行のやり方はいろいろな形があり、たとえば、乗合バス管理の受委託など少し違う運行のやり方もある。現在の計画では将来的にそういったこともやっていきたいというような計画の話かと思うため、法令上の話については、もう少し煮詰まっただけからできることできないことを整理するような話をさせていただければと思っている。

(会長)

- ・具体案で大体このようなことができそうだというプランはそちらの方でお持ちか。

(委員)

- ・例えば、先述のような乗合バスの管理の受委託などの手続きがある。ただ、各種条件があるため、それに合致するかどうかという話もあるし、今後のお話次第で相談させていただければと思っている。

(委員)

- ・こういうことを実施する際には、必ず法律や規制がかかわってくることは承知している。柔軟な対応をしていただくということは、バス事業者だけでなく市民・県民の利益につながると思うため、前向きにご検討いただければと思う。

(委員)

- ・現在都市バスは乗務員不足がひどい。比較的現在は貸し切りバス等の需要が少ないため、他社にあっては少し余裕があるという時だったため、他社から出向という形で派遣していただき補っていただいている。このようなことも、こういった動きの現れだと思っている。法律に則って今でもやれる範囲のことでやりやすくなってきているということは言えると思う。

(会長)

- ・今バス事業者は全国的に廃止になるような状況で厳しい中、熊本は皆さん頑張っていてまだ踏ん張っている。そういった意味では熊本が1つのモデルになれるように、国の方も緩和していくときの具体策とプランを実態に合わせて調査し、法律で適用するような範囲を広げていただければと思うので、それは是非要望しておきたい。

(委員)

- ・共同経営だけに限らず、できた経緯がそうであり、主要テーマもそうであるためやむをえないと思うが、バスだけに留まっていて足りないと思うところ。タクシーのうまい使い方を入れてもらえないかという市民の意見も前回あったと思う。キーだ

ったのはようやく市電などの軌道系が出てきたこと。これまで基幹交通のところでもほとんど話に上がらなかった。この改定からはそういうことも積極的に取り込んだ形、あるいは共同経営も今後はタクシーの利用なども視野に、総合的に見ていただけるといいと思う。

(会長)

- 1つのエリアで市電とバスの結節、空白地域をバスで埋めることができない場合はタクシーにお願いする。そういったエリアごとの調整をもう少し進めようとする。法律の壁があってもなかなかできなかつたりする現状がある。もう少し実態に合わせ、お互い融通しあうことでうまくいきそうなケースについては、弾力的に運用して行って法律を変えていくなどが必要。国交省の地域公共交通利便増進事業の中身が運行の賃金やサービスの料金体系などに限定されており、バス、電車、タクシーを乗り入れて利便性を図るといったエリア別の観点がここには抜けているという印象。是非このところは改善してほしいという個人的な要望があるので、ご検討いただければと思う。

(会長)

- 本日の中身も、構造的な各論については課題があるということなので、事務局で詰めていただくことにし、あとで質問等がある場合は事務局含めご提案いただきたい。
- 本日の議事を終了する。