

令和 2 (2020) 年度 第 3 回熊本市公共交通協議会 議事録

I 日時等

1. 日 時：令和 3 (2021) 年 1 月 14 日 (木) 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. 事務局挨拶
3. 議事

○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 1、資料 2、参考資料 1 を用いて説明

(会長)

- ・数値目標を掲げている点と、前回の実施主体が明確ではないとのことで、具体的に踏み込んだ内容となっている。
- ・これまでの基幹公共交通の在り方を含め、グランドデザインとの関係についてどうかということもある。現実に当時よりも熊本駅前、中心市街地の活性化が進んでいるが、熊本市内だけを見てもバス交通が円滑にいかない。そういう意味ではコミュニティ交通の役割が非常に増えてきているという新しい現状もある。
- ・当時設定をしたバス停までの移動時間も高齢化が進むと果たしてそれでアクセスが簡単にいくのかという現実の問題も出てきている。
- ・前回の議論を踏まえ、特に参考資料の最初で書き込んだが、これによっていろいろな問題も見えてきたと思う。気がついたところからご意見をいただきたい。

(委員)

- ・全体的な意見としては、本編で詳しく述べられており、実施主体まで整理されているが、このままではまだ絵に描いた餅になる。今後、関係者がきちんと協議する場を設けていただき、具体的に実務レベルでいつ、どの場所で、どういう形でいつまでにやるかをプログラミングしていただきたい。

(会長)

- ・本文中や付属資料としてなど、書き方としてはどのような形がよろしいか。
- ・今後の取組の付属資料やフローチャート等を作って、いつどこでどういう主体で実務レベルの議論をするか書き込んで目標設定するということか。

(委員)

- ・その通り。この計画の進め方の中でそこをきちんと追記したうえで具体的にやって

いただきたいということが1点。

- ・2点目は質問も含めて指標設定の考え方の5であるが、目標値の設定とあるが、これは指標に設定するという事だけ書いてある。公的資金の投入額を年間利用者で割ったのが指標になりますよということで、考え方としては持続可能の観点ということであれば、目標値としては、維持のために今まで以上に公的資金を投入していくという目標値を作るのか、あるいはこのような状況なので、せめて維持する目標値をつくるのか、そのあたりの考え方をきちんと示していただきたい。指標の設定の考え方は分かるが目標値設定の考え方は出ていないので事務局の考えを明らかにしていただきたい。
- ・運営費の方については数値目標4で収支率が出ているため、それが有効に使われているかというところでは、目標値は収支率がどんどん上がる方向で設定されると思うが、数値目標5は目標値の考え方が出ていないため、そこをどのように考えているのか教えていただきたい。

(委員)

- ・本編P126、127のゾーンシステムの記載部分。バス事業者共同でいろいろやろうとする中で、乗り換え拠点の整備についてはこのように言葉では出てきているが、バス事業者では体力がないため、いろいろな整備はやはり行政の力がないとできない。それから、乗り換え拠点を設けると利便性が落ちるという懸念がある。利用者にとっては最初から最後まで乗ってほしいというところがある。この点についての改善をどうしていくのかという大変大きなハードルがあるが、このことが今後のバスとタクシー、市電との連携も含め、乗り換え拠点をどう考えるかというのは大きな話だと思っているので、ここについては行政としてもきちんとスケジューリングしてご指導いただき、ないしは財政的な予算化も将来計画しながらやるなど、大きな取り組みとしてももう少しクローズアップできないだろうかという気持ち。

(会長)

- ・このことは本文に書き加えるということではなく具体的にということであれば、行政側の努力というのは同じようなテーブルについてそこで目標設定するという努力なのか。指導の内容についてはどういうことをお考えか。

(委員)

- ・例えば、乗合環境の整備といったところでは、事業主体としても熊本市、嘉島、近隣自治体、交通事業者となっている。それは間違いないのだけれども、どういうことを熊本市がやって、どういうことをバス事業者がやるのかということ。

(会長)

- ・役割分担というのは、事業者がどこまで負担をして、行政は例えば資金面で支援するとか、近隣への説明会を設定するとか、住民との会議を持つなど、そういうことか。

(委員)

- ・特にこの問題については重要な今後の話になるので、スケジューリングなりロード

マップなりをやったらどうだろうか。

(会長)

- ・ロードマップというのは、例えばこの3年ぐらいの間に、どこどこの地区は業者が集まってどういうふうになると、そういうことか。

(委員)

- ・健軍のところで市電との話を始めているが、健軍は乗換拠点と位置づけしてあるが、バス事業者にとっては、例えば木山の人が健軍で降りるのかという疑問もあるため、そのような具体的な検討をして進めていってはどうかとの思いである。

(会長)

- ・いくつかのケースを作って、バス事業者と利用する方の利便性で果たしてどういうふうになるのか、きちんとロードマップを作って検討するという。そういう形で市の方はこういう責任を持つということをはっきりとすることだと思う。そのことを書き加えるということと、前回運輸支局からも話があったが、バスが補完できないところをタクシーでどのように補完するのかということが課題で残っている。特に中心市街地だけではなく、熊本市の本当にバスが入りにくい交通アクセスが厳しいところをどうするかという課題があるため、併せて検討いただければと思う。

(委員)

- ・数値目標についてだが、再度見直しされて数値目標1、2は妥当と思われる数値になっていると思う。数値目標3については、まだ無理があるのではないかと。令和7年度に50%となっているが、これはもう少し下げないととても厳しいのではないかと。

(事務局)

- ・数値目標の設定について、まず先ほど質問のあった「利用者1人あたりの公共交通への公的資金投入額の考え方」であるが、公共交通を維持していくうえでは一定程度の公的資金の投入は必要であり、当然維持していくべきものと考えている。
- ・特に今年度に限ってはコロナの影響で利用者が大きく減少しているという中にあり、逆に公的資金の投入額は増えている。今後このような部分について、利用者数を増やしていくことによって、1人あたりに対する公的資金の投入額は今年度の状況と比較すると減少していくのではないかと考えている。そういったことを踏まえ、基本的には公的資金の投入は維持していきながら、利用者数の増加についても考えていきたい。それによって公共交通を維持していくと考えているところ。

(会長)

- ・利用者数を増やしていくことが少々難しいのではないかとという質問だったかと思うが、その点はいかがか。

(事務局)

- ・数値目標3の「目的地に行くときに公共交通機関を利用する市民の割合」について、当初の目標値通り50%と設定している。これは令和2年度が下げ止まりと考えて

おり、今後できるだけ目標値を達成できるような取り組みを進めることで当初設定したものを目標としたいと考えている。

(会長)

- ・この点については、当然そういう設定すべきであるが、非常に厳しい中でどうやって増やしていこうかという課題は残る。

(委員)

- ・資料1の5ページにある「計画の達成状況の評価手法等」について、資料2の素案では156ページになるが、PDCAサイクルについて、法定協議会で評価するとあるが、他に必要に応じて評価のための各種調査の実施も検討するとなっている。今まで調査は行われてきたのか、また評価というものは、専門家の方々に評価していただくことも大事だが、利用者が評価することが大事だと思う。例えば公共交通の利用者で、平成26年度と比較して令和元年度は約200万人減っている。200万人はなぜ減ったのか、利用者がなぜ利用しなくなったのか、そういったことを知るうえではアンケートの必要性があると思うが、そのあたりの実施状況について、これまでと今後含めお聞かせ願いたい。

(事務局)

- ・毎年度市民の皆様向けに実施している公共交通利用促進キャンペーンの中でアンケート調査を行っているという実績はある。ただ、その内容をきちんと皆様方へお示しして議論いただくことまではできていない。今後はこのようなアンケートを基に皆様にお示ししながら、全体的な計画の推進に向けて協議いただきたいと考えている。

(委員)

- ・数値目標3に戻るが、平成27年度が47.5%で令和元年度が39.7%。この間に10%弱減ってしまっているということなのだが、別の資料等を見るとこの間にそんなに公共交通の利用者が激減しているわけではないので、このアンケートの「利用する割合」というのがどれだけ誤差を含むものなのかというのはきちんと確認された方がいいかと思う。
- ・目的地は街中に行くのか郊外に行くのかで全然違う話でもあるし、アンケート調査の対象者によっても変わってくると思う。毎年行っている調査であるなら、毎年の結果がどれほどばらついているものなのかということも見たうえで、的確な目標設定をした方がいいのではないかと。単純に平成27年度と令和元年度の値だけを見て考えると判断を誤るかなという気もするし、パーソントリップ調査のようなより厳密にみている調査と比べると、こんなに公共交通を利用している人もいないように思うため、確認いただきたいということが一つ。
- ・素案の参考10ページ「公共交通に関する取り組み」として、是非、公共交通無料化の社会実験についても盛り込まれてはどうかと思う。熊本の取り組みは全国的にも非常に注目されており、いろいろな表彰も受けたと聞いている。無料化した日に利用者数が増えただけではなく、その効果が持続したというようなデータも得られ

ているというのは非常に有用な話であり、それを受けて今後100円の日を作ろうという話にもなっているので、そのような既存の蓄積もきちんと計画書の参考資料に載せておくことが重要ではないかと思う。

(会長)

- ・具体的に重要なご指摘をいただいた。統計上の内容について整合性の問題が1つ。もう1点は無料化、その2点についてお答えできる範囲でよろしければお願いしたい。

(事務局)

- ・数値目標3に関して毎年度のアンケート結果の内容について、平成27年度は47.5%、平成28年度が45%、平成29年度が46.8%、平成30年度が40%に下がっており、令和元年度は39.7%となっている。平成30年度に大きく減少している要因としては、アンケートの質問項目の内容を少し変更したことが影響しているのではないかと分析している。平成29年度までは「よく利用している、時々利用している、ほとんど利用していない」という形だったものを平成30年度からは「週に1回以上、月に1回以上」など、具体的な聞き方へ変更した。こういったことが減少した要因ではないかと考えている。そのようなことを含め、ご指摘いただいた数値目標3については内部でもう一度検討させていただきたい。
- ・公共交通無料の日の取り組み結果を、これまでの経緯に記載するという点については、追加で記載したいと考えている。その後の100円の実施については、現在バス事業者様の方でも実施に向けて検討をしていると聞いているため、具体的な実施時期の記載はまだできないと考えている。

(委員)

- ・アンケートの方針を変えたのであれば、変えた後のもので比較するべきだと思うので、もう少し数値目標を下げた方がいいのではないかと検討いただければと思う。

(会長)

- ・アンケート内容が具体的にになればなるほど結果が変わってくるため、統計上の継続性のところは注意していただきたいということである。

(委員)

- ・公共交通機関自体はどこを走るのかということであるが、道路であれば、道路の路線網、道路の構造、交差点の形状などによって大きな影響を受ける。この公共交通計画と道路関係の計画との整合性や協議に関する部分はどのように記載されているのかお尋ねしたい。

(事務局)

- ・公共交通が道路の影響を受けることがあるため、そこに関してどのように考えているのかという内容かと思うが、今回から素案8ページの「関連計画」の中に改めて熊本市の道路整備に関する計画である「熊本市道路整備プログラム」などとの連携を図っていくということを記載した。更に実際の事業の部分について、素案の130ページ「公共車両等の走行環境の改善」のところに、道路施策と公共交通施策と

の連携を図り、公共交通の走行環境の改善に努める旨を追加した。日常から道路関係部署とは密にやり取りをしており、そういったところで公共交通の定時性・速達性を図っていきたいと考えている。

(会長)

- ・いろいろな形で道路網の整備を実施されていると思うが、ある程度大規模に進める予定がコロナ禍で少しダウンしているのかと思うが、道路網の整備と公共交通についてお応えいただける部分があればお願いしたい。

(事務局)

- ・道路網との関連として、資料1に「重点的に取り組む施策」として様々な公共交通の事業が記載してある。最終的にベストミックスの構築ということで総合的な交通戦略の推進とあるが、これは当然道路整備も含めたところでの推進である。先ほど委員が言われたように、公共交通が走る場所がきちんと整備されていないと公共交通の利便性は向上しないことは分かっているので、道路整備と連携していく。また、会長が言われた、道路整備がコロナの影響で停滞しているのではないかとの話であったが、止まっているわけではなく、現在検討を進めているところ。コロナの影響で開催できるかは不透明だが、2月にもシンポジウムを開催する予定にしている。国・県・経済界と連携を取って将来に向けた取り組みについて検討を進めており、停滞しているということはない。

(会長)

- ・大変失礼した。道路整備の方はボトルネックの解消等ある程度進むと考えていてよいか。

(事務局)

- ・11月に開催した会議で、具体的な路線等が決まっているわけではないが、将来のビジョンは決めている。空港やインターまで何分ということも明示しているところ。将来に向けて毎年度何か具体的にやっという事で、例えば今年度は国の方での東バイパスの交差点の改良であるなど、毎年の事業の進捗についても検討会で報告しながら将来の姿も一緒に描いていくという事で、実際に会議も開催して着実に進めているというふうにご認識いただければと思う。

(会長)

- ・利用する市民の立場では聞いた方はばらばらなので、道路整備で進んでいる部分と公共交通で進んでいる部分とが合わさった図でどういうふうになるというふうに出てこないと繋がらない。たとえば11月段階で進捗できるものがここに出ていればこういった議論はせずに済んだかと思うが、それは不可能か。

(事務局)

- ・11月は昨年度の道路整備をどこが実施したか等の説明であり、それがどれだけ公共交通に貢献しているかということはその段階では整理ができていなかった。単独の会議体はこれまで通りやっという中で、交通という観点は一緒なので意識しながら今後はそのような情報も共有し取り組んでいきたい。

(会長)

- 例えば道路整備など今後の計画で進んでいった内容が、ここでセットで出てくるとだいたいの方向性が出るのだが、そうでない場合は併せて見ないといけない。分かっているのは事務局だけということになると会議が非常に非効率になる。内部の話が外へ出てこないため、決まった話が出てくると分かりやすい。事務局の方にも出てこないとなると我々も議論しにくい。電車は電車でいろいろな形のことを新聞紙上で出ているが、我々は上下分離の話など知らない。そうするとバラバラで議論することになるため、テーマとは別に、出てきた話は補足として事務局の方であげていただくと今後の公共交通の計画のどことリンクするのか分かるため、それは是非お願いしたい。
- これはついでだが、コミュニティバスなど色々やるときも、実施主体は公共交通だけではなく、例えば民生委員の人が調べるなどそのような状況になると福祉の分野になるため、そのセットのところは事務局含めて都市建設局長の辺りでまとめておいていただくと、他部局との関係でこの後の数か月の間にもう少し輪郭のはっきりしたものがでてくるのではないかと思う。そうしなければメディアの方もバラバラに出てくるため、我々もよく分からないというふうになる。これは勝手なことであるが、お願いをしておきたいと思う。

(委員)

- このような大きな計画の中に書き込むことは、なかなか急には難しいと思うが、コロナ禍で交通事業者さんは非常に大変なことになっている。それだけではなく、利用者の方は公共交通は安全ではなく危険だという意識が根強くある。アフターコロナ、ウィズコロナになったとしても人の行動はなかなか戻ってこないと思う。となると、この1年続いた場合に事業が維持できるのかという非常に緊急で重要な課題がある。これは市や国が補正とか交付金等で支援はされていると思うが、それがいつまで続くか分からないしその使い方は非常に自由度がある割にはうまく使われていないという意見もある。そのあたりを今後どうやっていくのかということ。
- それから、ある程度感染が落ち着いたとしても離れていった利用者をどうやって戻していくかということであるが、イベントなど相当大きな対策を取らない限りなかなか戻らないのではないかととても危惧している。
- ここに書いていることは、危機的な状況にあるときではない平常時に当然やるべきことが書いてあるのだが、資料1の5.公共交通の利用促進「⑨新しい生活様式に対する対応【新規】」で消毒・換気とあるがこれは基本的なことであり、混雑情報の発信も実際にやっているところもある。果たしてこれだけでいいのかという気がする。もっと踏み込んだ何かしらの対策が必要ではないか。
- MaaSなどモビリティ全体としてのサービスを提供し、その中に安全性や安心を保障できるようなサービスも提供していかないと利用客はなかなか戻らないと思う。ここに記載する必要があるかどうかは分からないが、市民への公共交通の重要性・持続性を理解してもらうためにも、このようなことはどんどん発信した方がいい

いと思っている。何か対応ができるか。何か考えがあればお聞かせ願いたい。

(会長)

- ・今の状況とアフターコロナを含めて、利用客が戻ってくるための公共交通の利便性と安全性において、消毒・換気をしているというだけでは難しいところがある。特に利用者は高齢者や学生であり、コロナで非常に被害を受ける層に対して「大丈夫だ」というメッセージをどうやったら出せるのか、そういう方向性はどこにあるのか、いろいろお考えかとは思いますがその点いかがか。

(事務局)

- ・利用者数の減少により、公共交通の置かれている状況は厳しいと考えている。これを持続可能なものにしていくには、全体のネットワークを構築していく必要があるかと考えている。例えばバス交通については利用者が少ない部分はコミュニティ化していくことで効率的な運行体制を進めていく。あるいはダウンサイジングをしていく。そういったことで市民の皆様の方の利便性を低下させないように公共交通全体のネットワークとして支えていくような取り組みが必要ではないかと考えている。
- ・新しい生活様式の対応ということで、公共交通のシームレス化の推進という部分について記載しており、新しいA I等を活用して公共交通を切れ目なく繋ぐようなM a a Sなどの活用により利用者の利便性の向上・利用者の増加に向けて取り組んでいきたいと考えている。

(委員)

- ・公共交通はドラマチックな変化やインパクトがないとなかなか難しい。例えば、昔からある市電の車両にはあまり乗りたいと思われないと思うが、広いし快適なC O C O R Oが来たら乗ろうかという気になると思う。あるいは、街の中はごちゃごちゃして車も多くてそんなところには行きたくないが、自転車や徒歩で回れるような街中なら行ってみようか。これは皆さん考えられていることであり、まちづくりの話なので公共交通とは関係ないということではなく、そういうものとセットでドラマチックに何か変えていくような提案、あるいは計画の中に入れ込むようなことがないとなかなか公共交通を利用しようという気になれない。それを払拭するような何かしらの提案があまり見えない。そういうことをやるのが地域公共交通計画なのか分からないが、おそらくそういうことも含めた形の地域公共交通計画ではないのかと思う。次ぐらいはそういうことを大胆にやれるような準備はしておきたいと思う。

(会長)

- ・魅力度を増していくためには利便性を確実にする。今まで以上に利用価値を高めるということだけではもしかしたら利用者は増えないかもしれない。それだけ今利用者が離れているということになると、それをまた引き寄せるためには今まで以上に便利になりましたよというだけでは済まないかもしれないということで、アイデアを是非事務局の方にもあげていただきたいということ。
- ・公共交通の基本をやっているのにこれからの新しいビジョンを出すということが非

常に難しく、どこまでできるか分からないが、特に高齢者の足にとってはこれから非常に重要になるがコロナがあって出られないという非常に難しい選択を迫られている。

(事務局)

- ・今の答えになるか分からないが、新たな取り組みというドラスティックに公共交通に乗ってもらうような仕掛けが必要ということは非常に認識している。ただ、それが何かという答えも今はなかなか難しいところ。我々としては公共交通ネットワークに向けた新しい取り組みの推進ということで、資料1「推進するために」の部分に行政も何かやっていくということと、支援もちゃんとやっていくというメッセージは出したいということでここに実施・支援と記載している。
- ・最初にご指摘があったように、この計画の進捗管理は記載してあったが、実際に具現化していくための事業推進のプロセスのようなものが確かに抜けている。そのような中今後交通事業者と我々行政が、しっかり事業推進するために更に新しい取り組みについても一緒に議論しながら進めていかなければならないということに記載できればと思っている。そこはまた事業者様や会長に相談しながら文言は修正をさせていただきたい。
- ・ゾーンシステムについても、行政としての何らかの新しい取り組みも必要かと思う。今後進めていくにあたり事業者様と協議しながらそういったものが実現できるようにやっていきたいと考えている。可能であれば文言の方も修正を考えていきたいと思っており、メッセージは載せているつもり。

(会長)

- ・意図はよくわかっている。出たうえでまた具体的な提案が出てくるというので、事務局は大変だと思うが、それが利用者目線に立って行政が責任を持っていくという熊本市の姿勢の現れだと思うのでよろしく願います。
- ・今後のポストコロナの後の利用者の増進というより、今はここをどう乗り切るかという大変な時期であるため、そこを踏まえて新しい魅力度のあるアイデアがあれば事務局の方へ是非あげていただきたい。

4. その他

○熊本駅バスのりばについて

(熊本駅周辺整備事務所)

- ・参考資料2について説明

(委員)

- ・新幹線やJRからバスへ乗り換える際に、バス乗り場までの案内を駅の中から外までの連続的な案内を実施していただけないか。スマートバス停等に合わせたような形で事前の情報も出していただけないか。

(委員)

- ・タクシー乗り場等の案内はあるが、「どこどこ方面のバス乗り場」等の具体的など

ころまでは現行駅の中に設置できていない。駅構内の観光案内所で案内をしているが、案内サインを設置することは現時点では考えていない。常設的なものを設置することは難しいが、お客様の利便性を考えてバス・市電と連携した案内に努めたいと思っている。

(会長)

- ・利用者目線では是非連携して分かりやすい案内に努めていただきたい。

(委員)

- ・スマートバス停・電停の多国語対応の状況について知りたい。高速バスが駅舎から最も遠いが、インバウンドの方は荷物が多い。バス乗り場が遠いと不便を感じられるのではと思うが、例えば空港にあるような荷物用カートなど、インバウンドの方に対する対策をどのように考えておられるのか教えてほしい。

(熊本駅周辺整備事務所)

- ・スマートバス停のインバウンド対応については、日本語と英語表記を循環表示で交互に表記可能。そのような特徴を生かしていきたい。
- ・高速バス乗り場の配置については、利用者だけを見ると少ないため、このような配置になっている現状。途中案内や雨に濡れない動線の確保等、移動に関してもできるだけ快適に移動できるような形にしたいと考えている。
- ・また、広場に関して無料Wi-Fi等も使えるようにしたいと思っている。

(会長)

- ・インバウンド対応で日本語と英語とのことだが、中国語と韓国語が今まで一番多いところが英語だとインバウンド対応にならないのではないかと思うのだが。

(熊本駅周辺整備事務所)

- ・現在中心部を含めて熊本市のサインのガイドラインを検討している。全体としても日本語と英語ということでサインを考えている。

(会長)

- ・他にないか。

(委員)

- ・雨に濡れない動線の確認だが、市電から降りた場合、駅ビルまでは濡れないと思うが、高速バスまでは濡れてしまうのではないか。

(熊本駅周辺整備事務所)

- ・電停を降りられた方の動線であるが、駅ビルの前を通過してコンコースの方へは濡れずに行けるようになっている。高速バス乗り場へも濡れずに行ける動線は確保している。

(会長)

- ・ここはサブターミナルとして、公共交通についても非常に重要な場所でもある。本日も報告いただいたため、だいたい全体図が分かったと思う。
- ・コロナ流行の中、これから終息していくのか増えるのか非常に厳しい状況で、公共交通事業者の方は大変厳しい経営状況をまだ強いられると思う。非常に制限がある

とはいえ、動く人にとって公共交通は命綱のような状況であるため、役割をご理解いただき大変厳しい状況の中運行していただいていることにお礼申し上げます。またこのような状況の中お集まりいただいた皆様に感謝申し上げ、本日の議事を終了する。