

## 令和 2 (2020) 年度 第 5 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 3 月 26 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. 会長挨拶

#### 3. 議事

##### (1) 熊本地域公共交通計画について

(事務局)

- ・資料 1 を用いて説明。

(会長)

・何か意見はないか。意見がなければこのまま承認ということにさせていただきたいがよいか。

(委員)

- ・異議なし

(会長)

・内容についてはかなり具体的に踏み込んでいるし、また将来計画についてもかなり展望を持った形になっているということであるため、この場で御承認をいただいて、地域公共交通計画の議事は終了としたいと思う。

#### 4. その他

##### ①熊本の交通とまちづくりシンポジウム

「移動しやすく歩いて楽しめるまちへの挑戦」報告

(事務局)

- ・参考資料 2 を用いて説明。

(会長)

・大変魅力的な内容で質問等あると思うが、これは後のほうに回したいと思う。ただ感想を言えば、今までストラスブールの話はいつもモデルで出るが、熊本には遠過ぎて現実味が非常に少ないという印象が強かったが、10年後20年後を踏まえて、その将来構想が出てきたということは、今までの会議の中の大きな成果ではないかなと思っているところである。

②「まちなかループバス」について

(事務局)

- ・参考資料3を用いて説明

(会長)

- ・これも大変期待をされているところであるため、本当に実現をして、利用者の皆様方の利用が活発に進めばいいなと思う。

③「熊本地域乗合バス事業共同経営計画（第1版）の認可」について

(共同経営準備室)

- ・参考資料4を用いて説明

(会長)

- ・今日は報告だけということで、前回詳細に説明をいただいている。非常に控え目に言われたが、バス会社の本当に並々ならぬ努力というか、また、各バス会社からのメンバーによる非常に詳細な報告がされたということについては、その成果を喜ぶたいと思う。

④「熊本市交通局経営計画（2021-2028）」について

(交通局)

- ・参考資料5を用いて説明

(会長)

- ・電車についてはこの会議でも1年ぐらいたが集中的に電車の問題の洗い出しをして、人員の問題、それから財政の問題、それから老朽化をどうするのかと非常に抜本的な問題をここで議論をしたけれども、それを踏まえて大変詳細で具体的な計画がなされているということで、関心も非常に強いかなというふうに思う。

(会長)

- ・今の各報告について、何か意見等はないか。

(委員)

- ・参考資料2の4ページであるが、産業道路の無電柱化に合わせたバスレーンの設置ということで、無電柱化にすると、1車線分増えるというような図が書いてあるが、果たしてこの無電柱化のスペースで、1路線分がとれるのか。

(道路整備課)

- ・産業道路のバスレーンの設置であるが、現在無電柱化事業に着手をしているところであり、設計等々に入ったところである。御質問の内容であるが、今回の事業については道路空間の再配分というところで考えており、現状植栽帯等があるのでそういったところを活用して、1車線分を生み出せないかということで現在検討を進めているところである。

(委員)

- ・参考資料5「熊本市交通局経営計画」の7ページについて、市電の急行運行というも

のがあり、面白いアイデアだなと思ったのだが、急行運行する場合だと追越しをする必要があると思う。例えば追越しする場合なんか、追越し線のようなものが必要になるかと思うが、急行運行はどのようにされるのかということについて具体的な話が聞ければと思う。

(交通局)

- ・例えば朝7時から9時の2時間については、全て急行ダイヤで運行するというイメージ。その間の電停については、ほとんど平行してバスが走っているので、バスと連携しながら役割分担のもとでやっていきたいと考えており、そういう検討を進めていきたいということである。

(会長)

- ・これはバスとの競合路線の調整ということになると思う。そのほか何かないか。

(委員)

- ・参考資料5の電車の利用についてであるが、今回本当に皆様方、いろんな工夫をされて、利用を増やすなど財政上のことを考えていらっしゃると思う。
- ・8ページのプロジェクト3についてだが、観光のところにもう少し利用を広げたいということでプロジェクトが上がってきている。とても大事なことだとは思いますが、電車の利用を考えたときに朝晩は通勤通学の方々、そして昼間の時間帯に観光客の方々に何か出来ないかということで現代美術館などとコラボをされていらっしゃる、本当に熊本の電車については歴史があるので、頑張っていたきたいと思うが、誰にターゲットを向けてやるのかということをしっかり見据えてやるということはずごく大事なことだと思っている。
- ・観光という意識が、今まで新型コロナがある前は外へ外へと広がって遠くから来てもらうことを考えた観光だったが、実は私たち熊本県民も熊本市民も、熊本県内や市内の観光というか街のことを知っていると言われると、意外と知らないことも多い。
- ・一度富山に行ったときに、電車のチケットと各商店街への回数チケットのような、全体チケットのようなものがあり、電車に乗りながらいろいろなお店を回っているものを買っていくというものがあつた。これを例えば熊本市民県民の皆さんでも利用できるのではないかと思う。そうすると商店街の活性化にもなるし、例えば市内だったら今まで知らなかったところを知ってみるとか、文化についても、まだ私たちが知り得てないような文化施設などとコラボしながら、回数チケットのようなものを作ってみることなどが考えられる。それから県内の方だったら熊本駅などに来て、そこから市電に乗って回っていけばそういう特典チケットがあるなど。そのような、市民に協力を得るというためには何かメリットがないと、理念だけではなかなか皆さん利用しない。その中に、街の活性化と商店の活性化と、それというのはコラボや、例えば若者が好む漫画など、ちょっとターゲットを絞ったコラボというものをいろいろ入れていかれるといいのではないかと思う。
- ・普通、公共交通機関には目的があつて乗るので、やっぱりそのために電車に乗ろうかと思うものが必要。「公共交通の利便のために乗ってください」と言われて乗る人は本当に意識の高いほんの一部の人だと思うので、何か画期的な特に県内のいろいろなところとのコラボを考えていかれたらいいと思う。そうすると新型コロナなど影響があつても、地

元で回すことが可能になるのでは。これから観光というものを考えて、地元で支える、地元で知るというところも考えていかれたらどうかと思う。

(会長)

・この点について、交通局さんいかがか。

(交通局)

・おっしゃるように実際レトロ電車で卒業記念のポスターなどのアートをやっているが、これも別に観光客相手ではなくて、そのような熊本市電を市民が楽しんでいただくということも含めてこの計画を考えている。またアミュプラザさんと連携して、市電の1日乗車券にアミュプラザの券を出して一緒にコラボした券も4月から発売予定にしている。そういった形で、今おっしゃったように、いろんなところとコラボしながら、いろんな商品開発などを含めて、街の活性化と市電の利用促進をあわせて取り組んでいきたいと思っている。

・そのときのアイデアについては、いろいろおっしゃっていただければ、ぜひいろんな形でそれを参考にさせていただきたいと思う。

(会長)

・他に何か質問等はないか。

(事務局)

・先ほど、まちなかの商業施設の連携というお話があったが、先日のシンポジウムの中で連合会の会長から、商店街ではお買物をした方に帰りのバス代や電車代などを還元できるような、何か商店街が盛り上がり回遊性を生むような取組を検討したいというようなことをおっしゃっていたので、参考として御報告させていただく。

(会長)

・ぜひ商店街のほうも積極的に取り組むということなので、双方ウィン・ウィンになるような形の施策・アイデアをどんどん盛り込んで、熊本市民県民が利用することで、街の活性化と公共交通がさらに活性化できる、そういう方向を、ポストコロナを睨んでやっていきたいと思う。そのほか御意見ないか。

(委員)

・交通局の経営計画2ページの事故の件数が特段多いのは、何か電停に特徴があるのか。  
・それから、人材があるいは技術が継承されていないのはよく分かるが、現在は、どこかに委託されて、整備とかそういうのをされているのか。  
・それともう一つ、いろんなアイデアが出されるが、プロモーションというか、これはやっぱりプロじゃないとなかなか無理じゃないかと思う。いろいろ考えられているかもしれないが、やはりその人材の適材な採用、あるいはそういうものをプロモートするような市の部署、例えば、新しいダイヤになるので今過渡期なのだろうと思うが、共通バス停の時刻表が今各社ばらばらに貼ってある。これは誰が統合するのかといえ、多分バス協会が今までまとめられているわけだが、素敵なデザインだとか、全体が統一されているとか、何かそういうものを感じられない。何か例えば市でそういう部署をつくるとか、やっぱりプロがないとなかなか難しいと思うので何かそういうところを今後、共同経営の中

でもいいのでちゃんとつくっていただいて、適切な部署に適切な人材、それも、中から要請するのもいいでしょうけども、やはり適切な人をそこに充てる。何かそういうことを大胆にやっていかないといけないのではないかなと。せっかくここまで来たのだから。

(会長)

・ありがとうございました。それでは電車については交通局さん、それから最後に出てきましたプロモーションとか統一デザインとか利用者目線については、共同経営準備室それから市の方でお答えいただきたいと思う。

(交通局)

・まず事故の問題で、これは我々も非常に課題だと思っている。まず、原因としては、やはり熊本市電がまさしく県道高森線という最も交通量の多いところを並行して走っているというのがその大きな要因であり、右折車両の急な右折がほとんどの原因である。43件のうちの1割が熊本市電の方にも多少の責任があり、それ以外の9割は相手方の責任ということだが、ただ我々のほうもやはり軌道優先ということを意識し過ぎているところもあるのではないかとということも反省しており、市電のほうで優先で責任がない事故が多いというところではあるが、やはりそこは一步下がって未然に防げたかどうかということをも十分検討して、運転士の意識改革などを進めていこうと思っている。そういうところで、目標としても、有責事故も無責事故も含めて半減したいというところで目標を持っている。

・2点目の、職員の人材と技術の継承であるが、基本的にはやはり技術を継承しながら、自前の上熊本車両基地でいろいろと車両や架線などをやっているが、そこにはJR九州さんの関連会社さんをお願いして、常駐してもらってサポートを受けながら一緒に故障の修繕など様々なことを取り組んでいるところである。もちろん手に負えなければ外注もする。

(会長)

・事故の点は運転手のほうの優先という話があったが、県警から見ているかがか。何かアドバイスはあるか。

(委員)

・今お話があった通り、右折車両が急に後方を確認することなく、ここだということで曲がられると思うので、やはりそういう点の安全運転に関する意識啓発は当然行わなければならないし、もし、事故が多いような問題の交差点等がある場合、個別に相談いただければ何らかの対応策を考えたいと思っている。

(会長)

・これは前からずっと言われていた。マイカーの人が軌道の中を平気で走っていくという熊本の事情があるため、そこは調整していかなければいけないと思う。

・それでは3番目の統一の時刻表について、これはバスの中での検討課題として共同経営準備室のほうからお答えいただきたい。

(共同経営準備室)

・今新ダイヤになると利用者の皆様への事前告知のために、各社の職員がそれぞれ貼って回っているということで、統一感がなく見にくいというのは重々承知しているところである。

・改善に向けてどういふことがあるか検討させていただきたいと思うが、一つ熊本駅のところに新しくスマートバス停を熊本市のほうでつくっていただき、このことについては北九州市のほうでは既に先行されている、新しいバス停の在り方を提示されておりますので、その辺のところも勉強しながら周知の在り方を勉強させていただきたいと思う。

(会長)

・これは以前からずっと出てきている話なのだが、各社様々であるため、なかなか統一性などが難しい。いろいろなことのプロモーションやそういうもののアドバイスなど、市のほうが特別にやっぱりそういうことをやったほうがいいのではないかと、この提案についていかがか。

(事務局)

・共通時刻表という意味では、これまで市とバス事業者様と一緒にあって旧57号線など重複している区間で、共通時刻表の作成というものを取り組んできたというところであり、それが部分的にばらばらになっているところがあるという御指摘だったかと思うので、引き続きそのようなところはバス事業者の皆様を取組を支援するという形で取り組んでまいりたいと考えている。

(会長)

・共通にというよりも、委員の意見はもっと利用者の目線から見て、なるほどこれはわかりやすいといった親しみを持つようなアイデアや、デザインなどそういうものを考えたほうがいいのではないかと、この含みもあったのだが、それはいかがか。

(事務局)

・やはり利用者の皆様の視点というのは非常に重要だと考えているので、デザインの統一性などを含めて、今後、事業者の皆さんと十分検討してまいりたいというふうに考えている。

(委員)

・広報課で専門家のアドバイザーを年間契約で雇っている。広報課と連携してそういう人々たちを活用してもらおうといいかなと思う。

(委員)

・アートポリスで建物だけではなく、身の回りのもののデザインが統一されている熊本いいなと感じるそういう街になってほしいなというのが願いなので、そういうことをいろいろ検討していただきたいということ。

・それから事故の例だが、これは市電の高速化あるいはバスの専用レーンと関連しており、右折の矢印を交差点で出していただくと突然右折するようなものはなくなると思う。あるいは今PTPSもやられているが、もう少し高度なものにしていただいて、やはりバスや市電ができるだけ止まらずに行くことができ、そのときに事故も起こらないような仕組みを是非導入していただきたい。まだまだ改良の余地があるので、事故を減らすと同時に速度を上げる、これは両立するので、ぜひその辺りは検討していただければと思う。

(会長)

・具体的な提案であるが、県警のご意見はいかがか。

(委員)

・現在も取り入れているがまだまだ区間が短く、予算も伴うが、前向きに進めていかなければならないと考えている。

(会長)

・まだ改良の余地があるので、高速化とか急行化という話になればなおのこと、ぜひお願いをしたいと思う。

・それからバス停について私のほうからお願いであるが、やはり高齢者の方がバス停でどれに乗っていいかわからないとみんな悩んでいる。多分バス停で並んだことがある人は分かると思うが、初めて来るとか、何回か乗って特定の病院に行くのにどこに行ったらいいのだろうかとか。場合によってはしょうがないからバス停で運転士に聞いて、運転士さんも答えられないような光景がしばしば起こる。そういう意味ではやっぱり医療だとか、そういう公共施設は特に高齢者の方にニーズがあるので、どのバスに乗ったらどの病院に行けるかとか、そういうものがいろいろ分かるような仕組みをぜひ考えていただきたいという、これは個人的な要望である。

・そのほか何かないか。

(委員)

・参考資料2に移動しやすく歩いて楽しめるまちづくりへの挑戦ということで書いてあり、その下に、主要渋滞箇所数全国政令市ワースト1位とインパクトがある見出しが書かれ、具体的には13ページに渋滞箇所ということで示してある。たしか私が1回数えたときには、57号線絡みが17か所ぐらいあったと思う。それから3号線関係もかなりある。ただ3号線関係については、立体交差などはなかなか難しいだろうと。ただ、57号線は、部分的な立体交差が可能だろうと思っている。ですから、この協議会は交通関係だが、やっぱり道路の整備というのは当然関連してくるわけであり、本日九州地方整備局のほうからもお見えなので、57号線の部分立体とかこの辺について少しコメントでもあれば、お尋ねしたいと思う。

(会長)

・方向性として何かあるか。

(委員)

・先ほどおっしゃった57号の主要渋滞箇所については、やはり部分立体というのはかなり予算もかかるため、まず簡易的な右折レーンの延伸など、実施できるところから適宜実施している。確かに部分立体も一つの方法であるが、先ほど市のほうからも説明があった、参考資料2の25ページのほうにもインターアクセス10分とか、こういったものの具体化に向けて国県市で取り組んでまいるのでそういったものとあわせて、57号の渋滞解消に向けて必要な部分については検討を進めていきたいと考えている。

(委員)

・かなり莫大な費用がかかると思うので、それについては、一応、部分的な改良と言われているが、最終的にはそういう方法が必要なのかなという気がするので、引き続き要望していきたいと思う。

(会長)

・これはもうずっと言われていることで、予算があればという話でいつも制約があるため、引き続き検討していただきたい。

(委員)

・交通局の経営計画について、随分詳細に分析してやっておられて将来のことも踏まえて計画をつくっておられるが、まだまだ将来に対する不安は拭えないところがある。これまで一般会計から繰入れ補助もしてきているけれども、それでも足りるのかなという思いがある。というのは、市電については、保線の費用だったり、電停の整備の費用だったり、それはもう単独でしなければならないとなると大変。例えば、バリアフリーの電停を作ってもらおうという要望が随分出ているが、それは電停の幅を広めるためには道路の幅にも影響してくる。それから、車両の輸送を大きくしようとして市電を連続で長くしようとすると電停の長さも広く取らなければならない。このような費用が単純に、維持管理も、それから、次の先行投資に向けても、随分と重い足かせをつけられているのではないかなという思いがしてくるところ。ということで、ぜひ、基本条例に書いてある、移動権の確保という観点からして、もっと行政は手厚くそこに助成なり補助なり、また経営形態の分離なりを考えていかなければならないのではないかなというふうに思う。それと同時に、一般的にいうことであるが、やはりバス事業者さんにとっても、バス停だったり、その維持費用だったり、引込みのバスベイだったり、そういうものについても、やはり道路行政の一環としてやっていただけたらと思う。

・それからもう一つ、鉄軌道についても同じである。駅前広場の整備、駐輪場の整備、これは一部やっているところもあるが、それらについても乗降スペースの確保も含めて、やはり行政として携わっていく、これはやはり移動権の確保ということは、これは1企業さんに任せているのではなくて、ちゃんと公共の仕事としてインフラとして責任を持ってやっていくべきものではないかという、こういうような共通理解をこれからもどんどん進めていただきたいなと考えるところである。

(会長)

・公共交通基本条例やグラウンドデザインでそういうコンセプトでやっており、おのおの、バス事業者も、それから交通局も経営努力をした結果や、また道路の問題であるとか、いろいろ限界がある分については行政のほうも責任をとということで、これも前回も出た議論であり、先ほどと関連する。できるだけやっていくという上位計画のことも含めてということでもう一度事務局のほうからお願いしたい。

(事務局)

・我々行政もやはり公共交通をいかに利用していただくか、利便性を向上していくかということ是非常に重要な視点であり、まずは乗っていただかないとそれぞれの事業者さんの経営も非常に苦しい。ただ我々も経営に足を突っ込める立場ではないということもあり、やはり側面からきちんと支援していかなければならないと考えている。

・まずこの資料にあるように、話にもあった産業道路の無電柱化に合わせた空間の配分の見直し、こちらについても我々も実は今公共交通の担当部署だけではなく、道路やまちづ

くりと連携してプロジェクトチームをつくり、2年ぐらい前からいろいろな検討をしてきた。その中で道路と公共交通の若手の職員から、他では両方にバス専用レーンがあると思うが、このような片側だけバスレーンをつくるという、我々も思いつかなかったような発想が出てきて、県警さんにも実は相談もさせていただき、一緒に検討して、先日市長のほうから発表していただいた。そこはやっぱり連携して実現していきたい。我々も今できることは全てやっ払いこうということで、MaaSにしてもそうであるが、我々だけでは出来ないで当然事業者さんと一緒に協力していきながら、利便性向上というものを進めていかなければならない。

- ・例えば、乗っていただいて利用者を増やすために何か行政も出来ないかということで、サイクル&ライドなど、そういう駐輪場等も含め、いろいろな地域拠点のまちづくりの視点での検討も今後進めていくことを考えている。

- ・ヨーロッパにあるようなパークアンドライドの駐車場を行政側でつくるという大胆なこともあるのだろうが、そこは、新たな広域的なネットワークができるとき、公共交通の高速性がさらに担保されるような時期にはそういうこともやはり考えていかなければならないということも念頭に踏まえて、要はこのベストミックスというか、この資料については一応20年後を見据えて10年後という政策で、今後、一步一步進んでいくということをやっ払いこうということ。当然ながら言われるように、公共交通を利用させていただく、支援する側面から、行政側の支援については、今後さらに強化していきたいと思っている。

(会長)

- ・ありがとうございます。かなり踏み込んだお話で、縦割りじゃなくて横の連携で進んでいるということで、もともとのバス交通の在り方から始まってきたまちづくりが、道路との関係、利用者目線で作っていくという方向性が、道路行政を含めて、都市計画含めて進んでいるということの確認である。

- ・議会のほうでもぜひそれを推進するようにお願いをしたいと思う。

- ・大卒の話は以上であるが、そのほか何かないか。

(委員)

- ・共同経営の中で話があったが、バスに乗るときに時刻表はどうなっているのかなと思いインターネットで検索したら各バス会社様の時刻表というのは出てきたが、共通時刻表というものが見当たらなかった。今後そういうものをつくられる、そういうページをつくる計画があるのか。先ほど会長がおっしゃっていた話ともつながると思うが、病院や公共施設などを入れたら、ぱっとその時刻表が出てくるというような仕組みも作ったほうがいいのではないかと思う。そういうことが難しいのであれば、極端な話、グーグルでも検索すれば出てくるので、もうそういうところと連携していくなど。

- ・それからもう一つ。私は25年ほど前フランスにいたが、小さなメモぐらいの大きさの各電停の時刻表を持って帰ることができるような仕組みがあった。どうしてもホームページなどは高齢者の方たちが使いづらいと思うので、例えばそのような時刻表を作って、電停やバス停に置いておくとか、また病院や公共施設などにその最寄りのバス停の時刻表を配布するなど、そういうことを考えてもいいのかなと思いお話しさせていただいた。

(共同経営準備室)

・利用者目線に立った、そのような時刻表の在り方等々も議論しており、また今のデータの在り方も共通フォーマットを使って、乗換え案内等々にできるような研究もやっているのので、そういったことを駆使しながら、わかりやすい時刻表をどう市民の皆様方に提供するか、勉強してまいりたいと思う。

(委員)

・先ほどの、移動しやすく歩いて楽しむまちへの挑戦という中に、熊本は渋滞がひどいため、いろいろな施策を実施して、できるだけ早く移動できるようなものが将来出てくるということであった。1番最後のページに皆様の御協力が必要ですよということが書いてあるが、いろいろな状況で皆さん目的があって利用するので、この10年後に向けて利用できる、様々な選択肢があるということは非常にいいことだと思う。

・1つの例として、将来ヨーロッパの街のように、街の真ん中が歩いていけるようなところになればいいと思うが、なかなか難しいところはある。先ほど自転車を使えるとか、年代に応じて市電を使うとか、バスを使うとかやっぱりその選択をするためには、1回試してみて「これでも大丈夫だよ」と思わなければやはりどうしても便利な車を使ってしまう。

・以前、モデル実験としてみんなでレジ袋運動を熊本は実施した。そのときに業者さんが、市民の皆さんから何か言われてしまうのではという思いがあったが、市民団体がそこを後押しして、最初にやる時に一緒にお店に行って実験を実施した。あの時は、結構やればできるんだという思いだった。今こういう街なかでイベントをやる時などは意外と、「車の乗り入れが出来ないので公共交通機関を使いましょう」などの規制がつくことが多い。イベントを考えられるときには市民団体やいろいろな人と協力しながら、イベントのために交通規制をするのだが、一つはこれが社会実験だという意識を皆さんお持ちになって、まちなかに来るためにはどの公共交通機関を使えば行けるのかという選択を私たちも1回はしないとイケない。何かみんなでこういう、選択ができるような社会実験のような形を取ってはどうかと思う。

(会長)

・例えばイベントがあるときに、マイカーで行くのではなく、電車でも自転車でもバスでもいけますよという提案を市民グループと一緒にしたほうがいいんじゃないかと。それが環境問題にもつながるということか。

(委員)

・モデル実験のような形にして、みんなで公共交通を使ったらいいよねという気持ちになるようなことを幾つか皆さんと協力してやってみたらどうかと。

(会長)

・環境問題含めて当然そういうことが必要である。公共交通を使うということは、環境問題に対して非常に地球にやさしいということでもあるので、そういうことも強く打ち出してほしいという提案だったというふうに思う。

・そろそろ時間であるため、その他いろいろな御意見等については担当部署等に出してい

ただければ、有意義な答えや提案をいただけたらと思う。それでは本日の議事を終了する。