

令和3年度(2021年度)
第1回 基幹公共交通・公共交通利用促進部会
及びバス路線網再編部会(合同部会) 議事録

I 日時等

1. 日時：令和3年(2021年)11月19日(金)午前10時00分～午後12時00分
2. 場所：市民会館 シアーズホーム 夢ホール 第5、第6会議室

II 主な内容

1. 開会
2. 部会長挨拶
3. 議事

(1) 基幹公共交通・公共交通利用促進部会

「パークアンドライドの推進について」

(事務局)

- ・資料1を用いて説明

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・今回候補地が複数挙がっている中で、なぜ植木を選んだかという、候補地の絞り込みの話だった。これはパークアンドライドだけではなく、実際は関係機関との連携や、バスレーンの設置、交差点のことなど、ハード面での課題もたくさんあるので、そういうものも含めてやっていかなければならない。パークアンドライドだけではなくて、そのほかのハード面の整備を進めるということが前提であるため、ハード面の整備について市の方で方向性が決まった段階で早めに協議会へ出して欲しいと思う。
- ・今日の話は、パークアンドライドの候補地を絞り込んで、これで実験をやっていきたいということ。また、地元の自治会の要望もあるため、パークアンドライドの場所には単に車で来るだけではなく、地域の人がやってきて、そこで多少憩うことができるような場所にしたいという思いも含めてということである。
- ・地元と行政の思いがマッチをして効果が1番高く出そうだということで植木方面に絞り込んだということであり、社会実験をやるうえで、効果が出やすいところであるとのことだった。皆さんの感想や御意見があればお願いします。

(委員)

- ・パークアンドライドそのものについての考え方としては理解できるが、私たちのイメージとしては、車で来て電車に乗るのがパークアンドライドであり、中心部に行くためにバスに乗り換えるということがなかなか私自身は結びつかない。高速バスに乗るのであればパークアンドライドを使おうかと思うが、わざわざ車を降りて乗換えてバ

スで行く、そのメリットがどういうものかというのをはっきりさせる必要があると思う。今回ここに平均稼働率で鉄道が85.6%、バスが37.4%とある。現在バスを利用されている方は何かメリットを感じて利用されていると思うが、その辺の状況等は把握しているのか。もしあれば教えていただきたい。

(事務局)

- ・バスの稼働率が37.4%ということであるが、実際に今利用されているパークアンドライドの施設は、バス事業者様の方で用意されているものや、イオンモール熊本などの商業施設がある。イオンモール熊本の場合は5000円の商品券を購入いただければ、無料で駐車場を利用できるという形で実施している。イオンモール熊本の事例でいくと、やはり通勤に利用される方がほとんどであり、そういったメリットとしては、車で行くと運転で疲れるということがあるのだと思うが、一方ではバスに乗ることによって時間を自由に使うことも出来るため、そういった部分がメリットになっているのだろうと考えている。またバスを使うと環境に優しくなるということもあるため、ぜひ我々としてはそのようなパークアンドライドの有効性等を市民の皆様にもお伝えしていきながら、利用促進に努めていきたいと考えている。

(委員)

- ・特殊な事情としては理解できるが、市民の皆さんのアンケート結果に出ている通りで、バスに対しては「移動に時間がかかる」とか、「いつ来るかわからない」など、そういうものも正直な感想だと思う。行政としての思いはあるかもしれないが、市民の皆さんが利用されるかというのは、私としては正直疑問に思っているもので、実証実験をするのであれば、やはりメリットがないと成功しないのではないかと率直に思う。

(委員)

- ・5000円の商品券を購入すると無料ということは、普通に考えると利用者が増えるのではないと思うが、利用率を見ると、駐車可能台数50台に対して利用者21人で、利用率42%ということは、意外と思ったほど利用率が上がってない印象。5000円の商品券で利用料無料としたとしても、やっぱりそれよりも車の方がいいという方も結構いらっしゃるのではないと思う。この辺りをどうやって解消していくかが大事なところだと思うが、例えばバスの場合はどうしても、「移動に時間がかかる」「時間どおり来ない」など定時性の問題がある。
- ・運行本数も少ないため、なかなか自分が乗りたい時間に合うバスがないという理由もあると思う。やはりバスの場合は各停留所に停まるため、どうしても時間かかる。そこを例えば急行にするなど、様々な方法を考えていただくことで利用率を上げることができるのではないと思うが、その辺りはいかがか。

(事務局)

- ・バスは時間がかかるという印象を皆さんがお持ちの中で、「バスで行ってもそれほど時間はかからない」というような形での打ち出し方も必要だと思っている。ご意見があった急行バス等を組み合わせることによって、パークアンドライドの有効性などを示すことができるよう、様々な方策も検討してまいりたいと考えている。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・急行バス等については社会実験のようなことを過去に実施し、ある意味快適ですぐに目的地まで行けるという話もあったが、その総括として、まだ制約が多いというのは、今後どのようにクリアしていくのか、事務局の考えがあればお願いしたい。
- ・「やります」というだけでは、結局出来ないことをやるというだけのことになるため、今後新たにやる以上は、どういうふう克服していくつもりがあるのか、その点を伺いたい。

(事務局)

- ・以前、急行を運行した際に、渋滞に捕まってしまうなどといった状況があり、速達性はそれほどなかったのかなということが反省点としてある。やはり、走行環境を良くしていくということも必要になってくると思うため、そのような道路施策とも組合せながら、定時性の確保・速達性の向上を図りながら、利便性の向上を主体的に進めていくことが必要だと考えている。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・速達性の問題で、バスが渋滞を避けて行くということは、今の道路状況では非常に難しいと思う。イオンモール熊本の場合もそうだが、結局、急行にしても渋滞に入ってしまう意味が無かったとなる。その場合、様々な道路整備や工夫をして、バスを走らせていく、そういう可能性はあるのか。そのようなことを検討中であるとか、何かあれば今後の希望が持てるのだが。

(事務局)

- ・バスレーンの整備という意味では、産業道路に1車線バス専用レーンを設置できないかという検討を進めているところである。そのような面から、整備可能な部分については検討を進めていきたいと考えている。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・いつも議論が出てくるが、結局市内中心部へ集中してマイカーが入ってくるため、マイカーの乗り入れ規制をしないで、渋滞を解消することは非常に難しい。やはり、乗り入れをしない、規制をするということをしていかないと、公共交通と自家用車との共存は難しい。そういう時期に来ているのではないかと思う。
- ・マイカーの乗り入れ規制を、県を含めてどこかで検討会等を立ち上げるなどして検討を進めているということはあるのか。
- ・マイカーの乗り入れ規制は以前県も方針として出して、その後撤回している。その間ずっと乗り入れ規制については検討が進まず、渋滞が進んでバス会社の経営が非常に厳しくなっているという状況。県も含めて、マイカーの乗り入れ規制についての提起というか、そのようなことをやる時期じゃないかと思う。その点はいかがか。

(事務局)

- ・市内中心部へのマイカー乗り入れ規制というものが、具体的に何か動いているかという点については、まだ現時点では特に何かあるわけではない。ただ、ご意見をいただいたように、考え方としては、中心市街地は公共交通、郊外に行くほど自動車を中心

になっていくというようなグラントデザインを策定しており、そのような考え方は持っている。できる限り中心市街地を歩いて暮らせるというような、公共交通が主体になるような考え方をもとに、今後も様々な検討を進めていきたいと考えている。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・その他に何か意見等はないか。

(委員)

- ・資料1で公共交通の利用率等が示してあるが、その中には利用率が落ち込んでいるところもあるが、この落ち込んでいるところの個別の状況や事情等は把握しているのか。
- ・土地の利用ということに関しては、これは自治体の役割がずいぶん大きくなってくだろう。今、公共交通事業者さんの経営が非常に厳しい状況であるなら、自治体がある程度はバックアップやサポートしていく必要があるのではないかと思う。そうすることで、中心市街地の渋滞の緩和ということにも繋がるし、そういう面から、ぜひ、この状況を把握していただき、方向性として、パークアンドライドの用地確保にどう取り組むのか、検討しているのであれば教えていただきたい。

(事務局)

- ・パークアンドライドの施設の稼働状況について御意見いただいたが、例えば鉄軌道は平均稼働率85.6%という中で、宇土駅駐車場というところが30%と鉄軌道の中では稼働率が低い状況である。これについては、料金面が一つの要因かと思われるが、JRや電鉄沿線のパークアンドライド利用料金としては、定期を購入して、一律5000円や、1500円などの設定となっている。北熊本が3000円ということで少し料金が高くなっているが、ここは中心部にかなり近い位置にあるということで利用率が高い。一方で宇土駅のパークアンドライド施設に関しては、定期を購入した上で利用料金が4000円という設定。一般利用が6000円ということなので、比較的ちょっと高いといえる。推測ではあるが、このような面が利用率の落ち込みに影響しているのではないかと考えている。
- ・バスについては、特に利用率が低い大津産交や百花園ゴルフ場前バス停などがあるが、こちらについては中心部に向かうバスの便数がほかのパークアンドライド施設に比べると少ないという事情がある。このように、乗り換え先の公共交通の利便性というところが、稼働率に影響しているのではないかと考えている。
- ・市として用地を確保しながら工夫するというような御意見については、まず市有地を活用してパークアンドライドを実施することが初めての試みであり、まずは社会実験をしながら、ニーズ等を把握したいと考えている。例えば植木の商業施設等や公共施設として存在する市有地など、そのようなところの活用方法などを含めて、まずは様々な可能性を検討していきながら、利用者数の増加というものに努めていきたい。パークアンドライド全体の中で、どのようなところにそういう施設があれば有効なのか、そのようなことも引き続き検討しながら、利便性の向上等、公共交通の利用者増加に向けて取り組んでいきたいと考えている。

(委員)

- ・様々な事情があるかと思う。地域の事情やその利用目的等に応じて稼働率にも影響するのかなと思う。これまで、駅やバス停周辺には市の責務として、駐輪場を作ってきた経緯もある。郊外に行けば自家用車の利用率が高い。そのようなことからすると、やはり、駐車場用地確保はパークアンドライドにとっては大事なことである。しかし、市の事情としても、用地の確保からとなるとかなり厳しい状況もあるだろう。そういう面から、市有地の活用ということで着目されたのかなというふうに思う。ただ、これを進めていく上では、土地の所有者、交通事業者、それぞれの間を取り持ってリードしていくのは、自治体の大きな役割かなと思うため、その辺も含めてリーダーシップを発揮していただき、有効な土地の活用や駐車場の確保のために、しっかりと取り組んでいただきたいと思います。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・大枠の話であり、方向性としてみんな反対ではないが、実施していく課題が非常に多い。今日出た意見を踏まえて具体的にできることを、次回の部会の場で報告をいただきたいというふうに思う。
- ・これについてはバス事業者などに、これまでの経緯の話も全てヒアリングをしておいてほしいと思う。例えば急行バスの導入が難しいことをどう克服するのかということは、反省点を踏まえて洗い出しておかないといけない。それを踏まえて、この路線についてはこの部分を改良したらうまくいくなど、そういう方向性も必要だと思う。
- ・大きな課題となるとどうしても後回しになるが、やはり桜町のこれからの活性化を含めて、マイカーの規制をどうするのかという話の部分は議論に出ながらテーマになっていないので、政令指定都市になったのだから、県と同じような立場で、県のほうとぜひ、このテーマをどこかで立ち上げてもらいたい。ここで議論だけ出て毎回消える。議論する場所がないので、市がリーダーシップをとって県に申し入れをして議論する。そうしないと、熊本の中心市街地と郊外との交通問題はなかなか解決しないと思う。ランドデザインに即した方向性を出していただくということをぜひ検討いただきたい。
- ・今回の植木方面のパークアンドライドについては、地元の要望もあるため、ぜひ実施できるよう、協力をお願いしたいと思う。地元の人が要望しても、実際に使ってくれるかどうかはやってみなければ分からない。その部分の検証は願います。

(2) バス路線網再編部会

「輸送資源を活用した交通体系の効率化（ダウンサイジング）について」

(事務局)

- ・資料2を用いて説明

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・新しい具体的なテーマということで、一つは公共交通としてのタクシーの役割がクローズアップされているということ。それから、これは全国的にも例が少ないと思うが、空白地域・不便地域はかなり限定的に、詳細に決めている。そのときから心配してい

たのは「熊本市内のいわゆる不便地域をどうするか」ということ。空白地域・不便地域ではないが、公共交通の使い勝手が非常に悪いというグレーゾーンがあるのではないか。そういうテーマに合わせたものがダウンサイジングであり、グレーゾーンを克服する内容を検討した結果、資源の活用ということでダウンサイジングの話が出てきているということである。

- ・これを進めていく上では、法的な制限はないということで良いか。

(事務局)

- ・実際にタクシー事業者様の方でどういう形で運行していただくかということについて、やり方が様々あるかと思っているので、そのやり方に合わせた確認ということが同時に必要となるため、それを含めて今後運輸支局に確認をとっていきたいと考えている。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・事前の確認はある程度済んでいるのか。

(事務局)

- ・事前の確認はある程度は済んでいるが、その運行形態に合わせて都度確認が必要になると思っている。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・特に熊本は地方のモデルケースみたいな形になるため、こちらの提案を認めてもらうような形での積極的な姿勢というものが必要ではないかと思う。バスの代替を考えるにあたっては、法的な制約があってもなかなかうまくいかない。運輸支局も、個人的には理解できるが法の整備がついていかない。結局、検討の入口のところでお互いに困るということが結構出てきていると思う。しかし、近年そういった法の制約が緩和されつつあって前に進みそうなのだが、この間ずっと熊本が地方のモデルケースとなってきた。そのような検討を踏まえて、法的な壁があるのであれば、そこをとっぴらっていくという姿勢や方針があるのか。そういうことについて、事務局の考えを伺いたい。

(事務局)

- ・当然市も検討を進めて国のほうとも協議をし、バス事業者等の意見も踏まえながら、最も適したやり方について検討してお示しし、ぜひいい方向に進めていきたいと考えている。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・ぜひ、そういう形で進めていただきたいと思うが、これはタクシー業界の流れからしても大丈夫なのか。

(委員)

- ・タクシー事業をしている立場で申し上げますと、十分対応できると考えている。そのためにも、今回4月に10社合併をして、ある程度ボリューム感も出しているため、しっかり対応できると考えている。

(委員)

- ・輸送資源を活用するという意味では、大変いいことではないかと思う。タクシー業界

としても概ね推進できるのではないかと思います。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・両委員はタクシー業界の代表として来ていただいているわけではないが、確認させていただいた。バス会社の関係からいったら、どのようなお考えか。

(委員)

- ・パークアンドライドの話からさせていただくと、パークアンドライドは結節である。その結節点で自家用から電車やバスに乗り換えるということであるから、結節をどうしていくのかということ掘り下げていかないと。植木バス停に乗り換えの施設を作るより、植木駅に繋いだ方がいいのではないかと。どうしてそういう発想にならないのか。鉄軌道が基軸であることは間違いのないわけで、そこをまずきちんと整理して、なおかつ、鉄軌道同士の結節が今後考えられないかということも含めて検討していく。当然、鉄軌道がないところもあるわけだから、その場合はバスを縦軸として考えていく。
- ・バスレーンの件だが、例えば、市長と知事と県警本部長で今後の熊本都市圏ということ考えた場合、こうあるべきということをきちっと詰めていくという作業をもっと高いレベルでしないといけない。その紐づけをするのが事務局だと思う。産業道路のバスレーンという細かいことではなく、全体的なバスレーンをどうするかという視点に立たないとどうしようもないと思う。基幹公共交通・公共交通利用促進部会となっているので、基本的な詰めをしていかないと。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・毎回このような議論が出て、毎回同じことを繰り返してそのままやむやみで終わってきたというのがこの数年ずっと続いているわけだが、ランドデザインの見直し等含めて、それをやっていくということだが、植木のパークアンドライドについては、これはこれで植木のニーズからいうと非常に重要だと思うが、本筋ではなくて枝葉の話だと、そういう位置づけになろうかと思う。
- ・今回意見にあった議論は、毎回出てきてそのまま取上げられることなく消えてきた経緯がある。これは一委員だけではなく、皆の合意のような議論でもあるが、ここで事務局が市長と知事と県警本部長に説明をしなさいと言っても難しい話だと思う。ただ、そういうニーズがあるということについて、何度も出ている話なのでそろそろ検討してほしいということを、市長に伝えることは可能か。いつもこの場で出てきているが、市長に届いていないので。

(事務局)

- ・要望等もしっかりいただいているので、そこも踏まえて、またこの場で出てきたということはしっかり伝えたいと思う。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・様々な議論が出てきて、できることはやってきているが、大筋が外れたところはもうこれ以上やっても限界だなと感じている。今やっていることは絶対に進めていかなければいけないが、大筋を外しておく、やはりみんなフラストレーションがたまると

思う。結節の基本問題や乗り入れ規制をどうするのかという話は、すぐに実現できるものではなく、合意形成に時間がかかるが、やはり早い段階で、市長と知事がちゃんと対応できるような設定をしてほしい。これも県警の壁があるので簡単にはいかないが、そういうことをやるのだというやる気を見せないと、せっかくこのような有意義な会議をしても、何となく関心が低いという、そういう問題になると思う。ここは決議する機関ではないが、次の回ぐらいまでには御返答もいただきたい。

- ・公共交通の基本の話でグランドデザインを作り、それからこの間ずっと整備を進めてきた。その当時は出来なかったけれども、県も考えていたマイカーの乗り入れ規制や、都市部の活性化のための公共交通の在り方や、JRとバスと電車様々なところの結節の問題というものをずっと議論してきた。それが今一段落して見えてきたのは、基本的な問題が解決していないということ。この間ずっと枝葉の議論を一生懸命やっている。でも、結局水道町のところのボトルネックも解決しそうにないし、切り込み線もそう簡単にできそうにないし、産業道路のところもいろいろすると言っても、結局はプランがあっても出来たものが非常に少ないので、大筋のところをどうするのかということをもう一度どこかで立ち上げないとこの議論がだんだん尻すぼみになる。バス会社含めてみんな経営努力をして、タクシーも入ってきて、電車も市電もという話になったときのグランドデザインとして、もう一度大筋のものが必要ではないかという議論なので、全体会ではないが、二つの部会で話が出てきたということをご伝えている。

(バス網再編部会長)

- ・パークアンドライドのこの発想はもう20年ぐらい前のものである。パークアンドライドの駐車場を作って公共交通に乗ってもらおうという、それだけのことであり、何の工夫もアイデアもないと感じる。ただ市有地があるからそれを活用するにはいいかなというぐらいのことである。パークアンドについても何か新しい試みをやってみようと考えているというような言い方をされるのであればいいのではないかと思うが、内容は20年前と変わらない。
- ・やはりパークアンドライドは利便性がないといけない。この資料には「このバス停から中心部まで車の場合は何分、バスに乗った場合は何分」という具体的な情報が全くない。運行頻度は記載してあるが、「遅れがだいたい何分ぐらい生じているか」というようなことも載っていない。バスの遅れは、実は平日と休日では違って、渋滞も平日とは違う渋滞の仕方をするのだが、例えばそのときに、休日も平日と同じ感覚でパークアンドライドに停めるようにしていたら、これは役に立たないわけである。例えば、日曜日だけ使えるとか、あるいは、今ここからパークアンドライドで公共交通機関に乗り換えた場合、「バスで行くと何分だけ車だと何分かかります」という情報をそこに出すなど、それぐらいはできるのではないか。今はGoogle等で所要時間は出てくるのだから、その情報を可変式の掲示板に出してあげればいいだけの話である。本当であれば携帯に出るようにするのがいいが、それはお金がかかるため、可変式のサイネージか何かで、例えば「今乗り換えたら桜町に何分で行けますよ」とい

うように出すことはできるのではないか。そのような情報というものはすでにたくさんあるのだから、なぜ使わないのかなと思って不思議でならない。

- 輸送資源を活用した交通体系の効率化についてであるが、なぜ車両を小さくするだけなのか。定時定路線だった場合、車両を小さくして、もし積み残しがあった場合にどうするつもりなのかなということも考えると、これはオンデマンドの方が有効であると思う。定時定路線はやめていただきたいと思い事前に話をしたが、最終的にはオンデマンド等の形に持っていきたいけども急には難しいとのことだった。それは仕方がないかなと思うが、技術と時世は我々が考えているよりもはるかに進んでいる。それと同時に利用者が求めるものも、我々が思っているよりもはるかに先にあると思う。それに応えるような、あるいはそれよりも先に行くようなことをやってほしいと思っている。
- タクシー会社も運転手が不足で車が遊んでいる状況ということも伺っている。ただ車両を小型化した場合に、運転手をタクシー会社から本当に派遣できるのかなと感じている。今回のことぐらいであれば、それこそ派遣会社にドライバーを頼んだほうが早いのではないか。
- 事業者が自主的にやる地域が不便地域になろうとしているところには、今回新しい手段として、区域運行型のオンデマンドタクシーなりバスでもいいので、そういうものを入れるべきだと私は思う。それだけの技術と、今いろいろなところで実施している実績はあるので、なぜその発想に行かないのかということ、皆さん多かれ少なかれ思っておられるのではないだろうか。

(基幹交通・利用促進部会長)

- 現実にAIなど、技術的な面ではこれだけ世の中が進んできているが、利用率等から顧客のニーズとはギャップがあるという話が出ているのだと思う。
- 市は資源の効率化といっても、要するに予算の問題や設備の問題で、なかなか絵に描いたようなものができないため、20年30年前のことが今やっと踏み出したぐらいのところがある。実際に利用してもらえないというのは、せっかく準備したにも関わらず利用者の側のニーズからいうと程遠いなというニーズギャップが広がっているのだと思う。バスの本数に合わせて生活を変えるという意識にはなかなかならないので、そのギャップのところを公共交通でどうするかという課題はある。
- では実際どうするかといっても、バス会社も資源の問題や人員の問題があり、そう簡単には対応出来ないため、今のところはこのような形で進んでいくが、方向性としてはギャップがあるため、その成果は出ないのだろうという気持ちもあるが、今回の部会で出た話についてはこれで進めていただきたい。
- 現実とのギャップをどう見るか、これは部会の方で議論してもらわなければならないが、これについては議論を詰めていただきたいと思う。

(事務局)

- 非常に厳しい御意見をいただいた。
- パークアンドライドについて、我々としては新しい試みという部分で、地域の方に公

公共交通を身近に感じていただこうと思っている。そういう部分では、今回の取り組みは今までの取り組みと若干違うのではないかと思っている。地域と共同で取り組んでいくということを今回初めてやりたいと思っているところ。それから、サイネージを使った情報提供の在り方などについては、引き続き検討させていただきたいと思っている。

- ・ダウンサイジングであるが、バス路線を廃止したとしても、現行の制度ではコミュニティ交通が導入出来ないような地域があり、一定の利用はあるにも関わらず、目的地に行けなくなってしまうような移動ニーズがある。そのような中、効率化を図りながら移動手段を確保するために、今回お示したような方策がとれるのではないかとということで、具体的に検討を進めているところ。ご指摘のあった、区域運行型のオンデマンドタクシーなどがバス路線にどのように導入可能なのか、引き続き検討しながらオンデマンドの可能性についても検討していきたいと考えている。

(バス路線網再編部会長)

- ・パークアンドライドのことで、M a a Sを皆さん御存じと思うが、パークアンドライドは独立の施策ではなくてM a a Sの一部である。パークアンドライドはモビリティハブと言われる乗換え拠点の整備に仕立て上げていかなければいけない。そのためには待合環境の改善をしてもらわないと、いくら便利でも乗らないということもこの調査で分かっている。そのあたりは何か考えているのか。ただ車を停めてバスが来たら乗ってくださいでは難しいのでは。

(事務局)

- ・植木バス停については、一昨年のバス路線網の再編を実施する中で、九州産交バスでバスロケモニター等を設置していただいております、ある程度の待合環境の整備は終わっているようなバス停である。そのような面からは、乗換え拠点としては適していると考えている。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・最低限のところはクリアしているところだと思う。

(3) その他報告事項

①熊本におけるM a a Sの取り組みについて

(事務局)

- ・資料3を用いて説明

(基幹交通・利用促進部会長)

・現在のM a a Sの状況と勉強会と今後の取組ということであった。先ほどから議論が出ている、輸送資源の活用の問題や乗換え拠点の問題など、サポート的にM a a Sのシステムがきちんと織り込まれるように、その一環としてどう提起できるかということを検討しているので、若い感性で議論していただきたい。その場合、事務局としては、今の資源の中の活用ということ言えばどうしても限定的になるので、そこから切り離して「本来あるべきM a a Sを活用したやり方」と、「現実に資源の問題で

ここまでは出来ない」という、2つのパターンを検討して出してもらおうと議論しやすいと思う。

②共同経営に関する状況報告

③熊本地域乗合バス事業共同経営計画(第1版)変更内容 【法定協議会の意見聴取対象】
(共同経営推進室)

・資料4-1、4-2を用いて説明

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・共同経営の状況報告と、共同経営計画第1版の変更内容の説明であった。第1版の変更はニーズに合わせての変更ということで、細かい話であるが、利用者の状況と運行時刻が合わないということを訂正したということである。
- ・変更内容については大変関心のあるところと思うが、かつてはこのような変更がなかなか出されなかったということを考えれば、大変迅速な対応だったと思う。
- ・これについて何か感想や意見はないか。

(委員)

- ・先ほど基幹交通・利用促進部会長もおっしゃっていたが、共同経営計画の変更内容を見て非常に迅速に対応されていると思った。これはどのような方法で利用者のニーズを把握し改善を行ったのか。例えばこの改善のやり方を他の路線にも活用していくことはお考えか。

(共同経営推進室)

- ・今回は産交バスの路線が大半であるが、全て利用者からの声を拾ってそれに対応するといったところ。共同経営計画の対象外になる路線については、改善してほしいという声があれば、できるものは迅速に、10月には改善していくということで取り組んでいきたいと考えている。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・産交バス中心に色々なニーズが挙がってきて、それを会議にかけてみんなで調整したということである。今までの経験からいうと、ダイヤの調整は今まで大変難しかったという印象であるが、そこを可能にした。その背景は何か。

(委員)

- ・お客様の声を収集する仕組みとして、当社ホームページにお客様御意見箱を設置しており、これがある程度お客様にも浸透してかなりの数の御要望を収集できるようになった。様々な意見はあるが、有効なものを集めて迅速に対応しているような状況である。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・今までは散発的にいろいろ言ってもどうせ聞いてもらえないという、そんな感じがあったので、なかなか改善につながらなかったし、現実にはバス会社がダイヤを5分早くしたり遅くしたりというのは、今まで大変苦労したというか難しかったが、それができるようになった理由は何か。

(委員)

- ・結果として、やろうと思えば出来たということだろうと思う。やはり、お客様の声にどれだけ真摯に向き合うかという姿勢の問題だと思う。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・承知した。共同経営は大変順調に進んでいるということで安心した。
- ・その他何かないか。

(委員)

- ・くまもん I C カードについてお尋ねしたい。導入されたときには、バス事業者の皆様方だけではなく、熊本市内の数千件に及ぶお買物や飲食など、熊本の中で経済を回していこうというような着眼点が強かったと思うが、最近そちらのほうは少しトーンダウンしていると感じている。くまもん I C カードの発行枚数を把握しておられるならお伺いしたい。
- ・それから、くまもん I C カードに関して、熊本市としてどの程度積極的に取り組んでいるのか。

(事務局)

- ・発行枚数について、現在事務局では数字を持ち合わせていないため、次回の部会等で報告させていただければと思う。
- ・商業との連携等については、どちらかといえば行政主体ではなく、肥銀カードさんが具体的に組み込まれており、カード自体の利用促進も肥銀カードの取り組みとして進められているところである。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・今の質問は、肥銀カードを含めて地元の商業関係の利用促進ということで、単にバスに乗るだけではなく、これを利用することによって熊本の経済を活性化するという一体化の話があり、それはカード会社が実施するのであるが、当然これを進めてきた市は、そのことについて積極的な姿勢を持っているかどうかという話だと思う。

(事務局)

- ・肥銀カードとも情報共有をさせていただきながら、必要なことについては我々行政としても連携しながら進めていきたいと考えている。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・どういう形で進めるのか。質問の主旨は、何か宣伝をするとか、イベントをするとか、そういう姿勢が何かしらあるのかどうかということと思う。その点いかがか。

(事務局)

- ・具体的にどういう形で進めていくかというところまではまだ難しいところ。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・その部分については、次回の部会までに回答いただきたい。
- ・カードが片利用になるか、それとも全国カードになるかといったときに、全国カードにすると、変更が非常に難しいということだった。片利用にする場合には、これによって、利用者が地元の経済を活性化するために活用するのだという大義名分が

あって、これを実際にやるのはカード会社も大変だったということは我々も知っているが、くまもん I Cカードがここまで普及していて、同時に、これを利用したいとそこに参加するような業者への活動というのは、やはり行政も含めて何かする必要があるのではないかと感じる。

(委員)

- ・肥銀カードが中心にということは承知しているが、肥銀カードがあまり前面に出すぎるのもどうかと私は思うので、そういう意味では行政からも推進のお手伝い等、積極的にやられたほうが熊本経済のためにはよろしいのではないかとこの意見である。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・これはカード会社がやっている民間の話というよりも、I Cカードの利用促進と経済活性化の一体化という形で、この会議で決まってきたものであるため、当然市が責任を持って進めるという、そういう話でもある。そうすると、やはりカード会社任せではなく、くまもん I Cカードの活用について行政も何か考えたらどうかという提案である。
- ・くまもん I Cカード導入の経緯からもう一度検討していただいて、意義を考えていただければと思う。
- ・今日はいくつかの話が出た。テーマ外の事が、ある意味では重要かと思う。今後、グランドデザインが済んで次の段階に行く際に、もう 1 回枠組みの設定をし直すぐらいの構えで将来計画をやっていかないと、M a a S だとか様々なものがなかなか活用できない取り組みになるという懸念もある。

(バス網再編部会長)

- ・第 5 回のパーソントリップ調査が熊本で実施されるが、今までのようなやり方で、ただパーソントリップ調査を同じようにやっても意味はない。一つは調査の仕方、それともう一つは、何に焦点を置いたアウトプットを出すかというところが重要。今までのやり方を今までのアウトプットでやってもしかたがない。今日議論に出たようなことを焦点にしたアウトプットを出すということであれば、とても価値があると思うため、ぜひそういうふうに進めていただければと思う。

(基幹交通・利用促進部会長)

- ・やはりこの数年ものすごく環境が変わってきて、言葉で A I や M a a S があれだけ言われながら、実務レベルになっていない。
- ・本日の内容については基本的に了承ということで、幾つかの詳細な点について議論が出た。大枠の議論も出たので、ぜひそれを検討いただくということで本日の議事を終了する。