

令和５年度（２０２３年度） 第１回熊本市公共交通協議会 議事録

I 日時等

- １． 日 時：令和５年（２０２３年）年７月２４日（月）
午後２時３０分～午後３時４５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． 新任委員紹介及び委嘱状交付
- ３． 会長挨拶
- ４． 議事

（１）令和５年度協議会・部会開催スケジュールについて

（事務局）

- ・ 資料１を用いて説明

（会長）

- ・ ただいまの説明に関して何かご意見・ご質問はないか。

（委員）

- ・ 意見なし

（会長）

- ・ 昨年から継続の協議事項に、公共交通再構築、リ・デザインの検討も加わったということかと思う。それでは次の議事に移る。

（２）熊本地域乗合バス事業共同経営計画の変更について

（共同経営推進室）

- ・ 資料２～３を用いて説明

(会長)

- ・ 資料 2 が、今までの取組を含めた報告である。資料 3 については、均一運賃の導入や、様々なターゲットに応じたマーケティングによって、利用者の増加も予想されているということである。特に均一運賃設定について、協議会は運賃の許認可を審議する場ではないが、何かご意見・ご質問はないか。

(委員)

- ・ 均一運賃については、市民も非常に望んでいた取組だと思う。そこで、2 点質問がある。
- ・ 1 点目は、均一運賃は認可後 3 年間という期間での実験的な取組で、取組がうまくいけば永続的に実施していくということか。
- ・ 2 点目は、いつ頃からこの取組が開始されるのか。

(共同経営推進室)

- ・ 1 点目について、まずは認可後 3 年間となっているが、継続していきたいと考えている。ただし、継続については、国土交通省及び公正取引委員会に相談の上で判断することになると思っている。共同経営推進室としては、続けていきたい気持ちでいる。
- ・ 2 点目について、現在申請している運賃の値上げと同時期に開始できればと考えている。値上げをする一方、均一運賃によって一部値下げになればと思っている。時期としては、秋ごろになる予定である。

(会長)

- ・ 均一運賃制度について、応援したい取組だが、対象区域内が 1 8 0 円であるのに対し、区域を越えた途端に大きく値上がりしてしまうため、区域の設定が難しかったのではないかと思う。一つの考え方として資料 3 に記載された区域となっているのだと思うが、市電であれば健軍まで 1 8 0 円均一であるため、もう少し延ばすという考え方もあったのではないかと思うが、区域設定についてもう少しご説明いただきたい。

(共同経営推進室)

- ・ 均一運賃制度について改めて説明するが、対象区域内で乗車して、区域内で降車した場合は均一運賃になるが、区域内で乗車して、区域外で降車した場合は従来通りの対距離運賃になる。あくまでも、均一運賃になるのは、対象区域内で乗り降りした場合のみということである。
- ・ 対象区域をどのように設定したかであるが、本来であれば市電は健軍まで180円であるので、その区間は均一運賃であるのが望ましいが、バスをその区間均一運賃にしまうと、経営として成り立たないということである。
- ・ また、対象区域はJR、市電、バスが結節している、熊本駅、新水前寺駅、上熊本駅の3つの駅を結ぶエリアとすることで、熊本市中心部の活性化に寄与する意味合いもある。

(会長)

- ・ 難しい条件の中、検討されたということだと思う。
- ・ 他はいかがか。

(委員)

- ・ 今回の取組については、市民への分かりやすい案内が、まず優先されるべきだと思う。乗った区域が従来どおりの対距離制運賃であるのか、均一運賃であるのか、それをどのように周知していくかが大切である。特に、ICカード等を使用される場合は自動的に運賃が計算され、引き去られると思うが、現金で支払う場合は、支払うべき運賃が分からないということもありえる。そのため、均一運賃の周知方法についてお聞きしたい。
- ・ また、運賃改定後の区域内の運賃が180円～330円であるとのことだが、均一運賃では、区域内の最低料金で移動可能ということになる。市民の負担を軽減するというのは理解できるが、最低料金である180円に設定された理由をお聞きしたい。
- ・ 最後に、資料3に、目標として1200万円の収支改善を見込むと記載されているが、均一運賃を導入することにより、利用人数の増加による運賃収入の増加を見込んでいるということだと認識している。どの程度利用人数が増加すると見込んでいるのかお聞きしたい。

(共同経営推進室)

- ・ まず周知の在り方について、いずれのバス事業者も運賃の値上げを申請していることもあり、各社のホームページはもちろんのこと、バス停に張り紙をするなど、あらゆる媒体を使って丁寧に説明をすることで、周知を徹底させていきたいと思っている。
- ・ 次に、最低運賃である１８０円に設定した理由について、先ほど申し上げたとおり、本来は市電とバスが同区域で同運賃であることが望ましいという認識は持っている。しかし、やはりバスが市電と同区域を１８０円で運行するのは難しいということで、対象区域については市電とバスが同賃金である１８０円で落ち着いたということである。
- ・ 最後に、１２００万円の収益改善について、利用者の増加は見込んでいない。例えば市役所前から桜町まで、現在の運賃が１６０円であり、１日当たり２５人程度が利用されている。運賃収入を割引運賃等も含めて計算した場合、現在１日当たり２６６０円程度の運賃収入がある。この場合、運賃が１８０円になると、利用者数が変わらなくても増収が見込めるということになる。このように、最低料金の１６０円から１８０円に値上がりする場合や、２１０円から１８０円に値下がりする場合がある。利用者の数が変わらない想定で、単純に全部を集計すると、１２００万円の収益改善が見込まれたということである。利用者の増加は加味せず、運賃設定によって、収益の改善が見込まれるということになる。

(会長)

- ・ 分かりやすい均一運賃をよりアピールすることで、さらに利用が増えるかもしれないということについて理解した。
- ・ 他はいかがか。

(委員)

- ・ 資料３の対象区域図を見て、市民目線で申し上げると、もっと分かりやすい運賃体系にならないのかと思う。例えば、桜町を中心に同心円状に、１５０円、１８０円、２００円というように、段階的に上がっていく等の運賃体系ができないものかと思う。

(会長)

- ・ゾーン運賃制ということを、長期的に検討しても良いのではという話かと思う。
今すぐには出来なくとも、海外の都市でも様々な体系があると思う。何か意見があるか。

(共同経営推進室)

- ・我々も、料金体系について勉強を始めているところ。まず第一歩として、今回の均一運賃をやってみようと考えている。

(会長)

- ・貴重なご意見ありがとうございました。
- ・いただいたご意見等を取りまとめ、バス事業者に提出したいと思う。
- ・以上が本日の議事となる。続いて、主題5のその他報告案件に移る。

(事務局)

- ・資料4を用いて説明

(会長)

- ・公共交通の再構築という、全国的にも様々な都市で検討されている内容であり、熊本市でも検討を始めたという報告だが、何か質問等はあるか。
- ・本日はこういったものが始まったという紹介とのことなので、今後また進捗の報告を期待したいと思う。
- ・次の報告案件に移る。

(事務局)

- ・資料5を用いて説明

(会長)

- ・市電の延伸ということで、市民の方の関心も大変高いテーマかと思うが、今の説明について何か意見・質問等はあるか。

(委員)

- ・ 市民病院まで市電を通すということは、第二空港線の車道を減らすということと認識しているが、それでよろしいか。
- ・ もちろん、市民病院まで市電を通すことは、高齢者の方にも便利になると思う。しかし、今でも西原方面に向かう第二空港線は、朝方、非常に混んで動かないような状態である。今後、菊陽のセミコンテクノパークに工場がどんどん進出した場合、付近の交通渋滞についてはどのように考えているか。

(事務局)

- ・ 資料5の9ページに、市電延伸のルート及び整備の地図を示している。健軍町電停から東側に益城方面に高森線が延びていくが、市電はそこから自衛隊の中通りに向けて北側に延伸していく計画である。第二空港線は熊本市市民病院の記載の部分となり、直接、第二空港線に市電の軌道が入る計画ではない。
- ・ なお、基本的に市電延伸事業に関しては、既存の道路の車線数は確保しながら、道路の中央に市電の軌道敷を入れていく計画である。交通に及ぼす影響については、今後の基本設計修正等の中で、将来の交通の推計等も行いつつ、検討していきたいと考えている。
- ・ 菊陽町方面の渋滞に関しては、今手元に資料等も持ち合わせていないため、今後各方面とやりとりをしながら検討したいと思う。

(事務局)

- ・ 菊陽町のT S M Cに関連した渋滞については、交通政策部、土木部、経済観光局、土地利用関係の部局等とプロジェクトチームを作り、熊本市としてどのように対応していくか、今検討を進めているところである。
- ・ また、菊陽町、合志市、大津町、益城町等の地域外の市町村とも連携が必要と考えており、今後熊本県を含めて、どのような対策が効果があるのか等を検討しているところである。

(会長)

- ・ 他にいかがか。

(委員)

- ・ 健軍電停が終点であることから、周辺住民の利用者の方が健軍電停に集中し、交差点の中にまで人の列が続いてしまうという状況が続いている。交通局で誘導整理を行っているが根本的な解決になっていない。それを解決するための一つの手段として、市民病院まで市電を延伸することで分散化させるというのも目的の一つかと思う。
- ・ ただし、終点が市民病院になった時に、終点で同じような状況になるのではないかと想定される。延伸することで、新たな需要を発掘するという効果も出てくるので、利用者のための対策を十分にやっておかないといけない。
- ・ そのためには、サイクルアンドライドやパークアンドライド等の施設整備もしなければならぬ。
- ・ それと同時に、交通局の事務所移転もこの近辺を念頭に考えていると聞いている。
- ・ 様々な事情を踏まえて、検討をしていただきたい。
- ・ あの辺りはもともと陸軍用地であり、全て国有地であるため、確保できる土地は少ないが、国有地だからこそのいい面もあると思う。交渉がうまく進めば、施設整備、土地の確保なども可能と考えられるので、その辺りも踏まえて、将来的にどのように変容していくのか、それに対する対策についても踏まえた上で、ぜひスムーズな市電延伸を行っていただきたいと要望する。

(会長)

- ・ 電停の詳細設計、電停を利用する需要の分散に関わる話かと思うが、事務局から何かあるか。

(事務局)

- ・ まず健軍町電停に関しては、委員がおっしゃるとおり、特に雨の日等、朝のピーク時には人がごった返しているような状態なので、安全対策という意味も込めて、この市電延伸によって、分散化を図っていきたいと考えている。
- ・ また、新たに設置するその他の電停に関しても、そういった保安上の観点からの対策をしっかりと検討し、将来の需要予測等も踏まえながら、委員のご指摘を踏まえた上で、検討を行ってまいりたい。

(会長)

- ・ 他にいかがか。

(委員)

- ・ 資料 3 の 9 ページに記載されている概算事業費について、数字自体が、市電延伸事業に対する議論を中断する前の数字だと思うので、今の物価高、資材高、人件費も高くなっている中、もう 1 度概算事業費を精査する必要があると思う。
- ・ 一部単線化して、事業費は圧縮すると言いながら、この物価高、資材高、人件費高は、これを上回るのではないかという懸念もあり、きちんと説明をしないと、委員の方々にも、市民の方々にも誤解を招くと思うので、そこについて丁寧な説明をお願いしたい。

(事務局)

- ・ 資料 3 の 9 ページに記載している、複線案における概算事業費である 1 3 5 億円という数字に関しては、令和 2 年度に実施した基本設計に基づいている。
- ・ 今後、基本設計についても修正設計を実施していくが、高森線を一部単線化することによる、用地費や補償費の減少、整備の減少により、基本設計ベースでは、おそらく概算事業費が下がるだろうと考えている。しかし、先ほど委員からご指摘があったとおり、基本設計を実施した令和 2 年度から比較すると、労務費や資材単価が 2 割から 3 割程度増加している。それを踏まえて、今後基本設計を修正し、精査した額を、改めて市民の方々、協議会の皆様にお示ししたいと考えている。

(委員)

- ・ やはりメリットとデメリットがあると思うので、どちらの面も正確に情報開示していただいた上で判断していきたいと思う。

(会長)

- ・ 事業費の精査に加え、利用者数の見込みに関しても、アンケートの取り方で結果が変わることもあると思う。説明があった、セミコンテクノパークでの実験のように、バスに転換すると言った社員が実際は転換しないということもある。

- ・ ただ、そのような転換を増やす努力が非常に重要になってくると思うので、そういう議論を前向きにしていくことがとても大切だと思う。
- ・ 他にいかがか。ご意見がなければ、本日の議事を終了する。