

平成 26 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：平成 27 年 3 月 26 日（木）午前 10 時から午後 12 時 15 分まで
2. 場 所：桜の馬場 城彩苑 2 階 多目的交流施設
3. 事務局：熊本市 都市建設局 交通政策総室

II 次第

1. 開会
2. 市長挨拶
3. 会長挨拶
4. 議事及び報告
 - (1) 各専門部会の協議状況について
 - ①基幹公共交通・バス路線網再編合同部会
 - ②コミュニティ交通部会
 - (2) ICカード乗車券導入に係る進捗状況について
 - (3) 地域公共交通網形成計画について
 - (4) 平成 27 年度の検討内容及びスケジュールについて
 - (5) その他
 - ①九州産交バスのバス路線網再編計画について
 - ②熊本バスへの経営支援について
5. 閉会

III 主な協議内容

1. 各専門部会の協議状況について
 - ①基幹公共交通・バス路線網再編合同部会
 - ・部会長が「資料 1」を説明。
 - ・事務局が「資料 2」、「資料 3」を説明。
 - ②コミュニティ交通部会
 - ・部会長が「資料 4」を説明。
 - ・事務局が「資料 5」を説明。
 - ・その後、質疑応答。

(会長)

- ・住民主体で先進的な取り組みをしている芳野さくらバスの運行について委員から補足説明をお願いしたい。

(委員)

- ・ ジャンボタクシーと呼ばれる 10 人乗りの車両を昨年 10 月 1 日から定期的に運行していただいている。予約型のタクシーは、お年寄りの人たちにとって帰りの予約が難しいこともあり、従来の定期型の運行が良いということでジャンボタクシーの定期運行に至った。
- ・ これは地元の方々に非常に喜ばれている。乗車率は今ひとつだが徐々に伸びてきている。運行する時間がはっきりしているので人気がある。
- ・ 市の補助を 70%いただいているが、やはり田舎のため乗車率が低く、各家庭から一戸あたり 300 円ずつ負担していただくことで、何とか帳面が合っている状況。それでも地域としては大変助かっている。

(委員)

- ・ ゆうゆうバスの 4 路線が廃止になることについて、非常に心苦しく残念に思う。これは「バス交通のあり方検討協議会」の時から検討を重ねてきた事業であるにも関わらず、このようなことになった事について、ここで一度きちんと検証し、反省すべきところは反省すべきだと思う。なぜ、このようなことになったのかという事を共有したい。

(委員)

- ・ ゆうゆうバスの車両については都市バスで有効に活用するということが、莫大な費用を投じている。区役所の位置についてご批判があった中で、このバスの運行が一つの担保となり区役所が設置されたという経緯もあるので、この事業に投じた総事業費を含めご報告いただきたい。
- ・ また、新潟市が広域合併した際に、既存のバス路線を活用し例えば 100 円や 200 円の均一運賃を採用して運営しているということがあった。このようなかたちで市民の足を確保するという事を提案したが、その時は、ゆうゆうバスと競合する既存路線があるため、距離に応じた料金体系とするということであった。
- ・ 公共交通空白地域については一人 200 円というかたちであるので、目的に応じてもう少し運賃体系についても検討があつてよかったと思う。
- ・ また、公共交通だけの問題ではないが、今ある公共交通や道路が活用できるところに拠点を整備し公共施設等を誘致していくという考え方があるなかで、区役所を先に設置してバス路線を引いたことによる不具合が、今日のゆうゆうバスの廃止に繋がっているかと思う。このような点も総括していただきたい。

(会長)

- ・ ゆうゆうバスについては当初から乗車率が低いことが想定されていた。収

支率がクリアできないと、これを簡単に切るのかという議論が当初からあったが、最終的には残念ながらこのような結果になった。

- ・これは議論をしてきた結果であり、お金をつぎ込んできたことであるため、事務局からの説明をお願いしたい。

(事務局)

- ・ 区役所へのアクセスとして、既存の路線バスの延伸を検討し、どうしても延伸できないところにゆうゆうバスを引いたという経緯がある。そして、ある程度の収支率を設定し運行することとなった。この一定の基準を決めて今日まで運営してきた。
- ・ その中で、1路線を除いて全て廃止ということで、我々も議論を重ねてきたところであったが、このような収支率を設定して始めたバスであるということ、最終的な一つの判断材料とさせていただいた。
- ・ しかし、利用実態を見ると、区役所へのアクセスというよりは、お買い物や病院といったところへの利用が多いということであり、コミュニティ交通部会でもこのようなご意見をいただいたところである。
- ・ 部会の中でもお答えさせていただいたが、将来的にもこのようなコミュニティ関係のバスが必要だろうということで、まずは幹線・支線・循環バスをどうするのかということを整理する中で、このようなコミュニティ関係のバスを公共交通もしくは福祉交通という考え方も踏まえた中で整理していき、再度検討させていただきたい。
- ・ また、まちづくりと交通の観点については、これは大変重要なことだと考えており、現在、平成27年度に向けて大きく動こうとしているところ。
- ・ 都市マスタープランで中心市街地と15の地域拠点を結ぶという「多核連携型の都市構造」という下地を持ちつつ、それに合ったかたちで、公共交通グランドデザインもしかりだが、公共交通をどうするのかということをお話ししているところ。当然、まちづくりとの整合を取りつつ、平成27年度中に形成計画と立地適正化計画を策定したいということで進めている。今後、また様々な場面でご意見をいただきながら進めていきたいと考えている。

(委員)

- ・ 市議会においても、ゆうゆうバスの廃止を半年や一年間延期することについて議論した。振り返るならば「何が足りなかったのか、なぜこのようになったのか、やらない方がよかったのではないか」ということになるので、周知や広報は十分だったかということも含めて、しっかりと検証・総括して前に進まなければ、このようなことがまた起きかねないので、敢えて指摘させていただいた。

- ・ また、資料については前も申し上げたが、フィーダーやフェーズという言葉について分かる人は分かるが、これらの言葉は大学機関での用語であるので、市民の方が見ても分かるようなかたちでの情報発信をお願いしたい。

(委員)

- ・ 資料5の公共交通準不便地域について「個別に地域の指定を行っていく。」とあるが、これは市が定期的に調査して指定するのか。それとも、地域から要請があった場合に指定されるのか。

(事務局)

- ・ 地域から要請があった場合、主に資料中の4つの指標の観点から検討し、個別に指定していくもの。

(委員)

- ・ 公共交通について、みんなで担っていこうという意識は非常に大事である。事務局から、公共交通に関する取り組みを地域づくりと今後一緒にすすめていくという説明があった。
- ・ 芳野地区での取り組みはとても大きなことであり、自治会や区などでこのようなことが話され、事例発表などを行い、工夫している点を皆さんで共有することで、他地域でも参考になることがあるかと思うので、そのような機会を設けていただきたい。
- ・ また、住生活基本計画の策定に関わった中で、最初は公共交通の考え方が全く無かった。後から公共交通の考え方が入り、最終的にはコンパクトシティや様々な考え方が入った。都市マスタープランとの連携はなされているが、生活のなかでの公共交通ということで、他の様々な計画とも連携することで皆さんの意識のなかに入り、将来に向けて公共交通を使おうということに繋がるかと思う。関係機関の益々の連携をお願いしたい。

(事務局)

- ・ 芳野さくらバスの取り組みは誇れることであり PR していく必要があると考えている。
- ・ まちづくりと交通について一体的に取り組んでいくという中で、集約型の都市構造として地域拠点に都市機能を集約していくということと、公共交通の便利なところとできるだけ居住を促進していくという大きな考えの下、公共交通やコミュニティ交通を考えていくことになる。これについては、区役所と連携し取り組んでいく。
- ・ また、公共交通に関して啓発する機会を増やすことを、出来るだけ工夫して考えていきたい。

(委員)

- ・ ゆうゆうバスの廃止について何が原因かと考えてみると、区役所につながるといことでスタートしたが、ここに無理があるということ当初から指摘させていただいていた。
- ・ その中で植木ルートが残ったが、これについて私なりに分析してみると、区役所に繋げるのではなく、植木という町の商業施設や病院などに繋いだということが、結果として植木ルートが残ったという要因だと思う。
- ・ そういう意味では、余剰車両となる9両は小型のノンステップバスであり乗りやすいものであるため、植木ルートが残ったように病院や商業施設などが集積する場所に対してどのように活用していくのかということも、大変重要な結果として出てきた。
- ・ この余剰車両の活用方法について具体的にどのようなイメージをされているかお聞きしたい。

(事務局)

- ・ ゆうゆうバスは11台の内2台を植木ルートで使い、9台が余剰車両となる。現在、都市バスの一般路線での活用を検討している。このバスは、小さく小回りが利く便利なバスでありコミュニティやまちめぐりに活用できればと考えている。
- ・ コミュニティ交通部会の中でも挙がったが、廃止に至った結果を分析する必要がある。経費がいくらかかったかなど様々なデータをしっかり把握して次に繋げるべきだということである。
- ・ そのとき、年間に1台あたり700万円ほど市から助成しているという状況であり、このまま助成しつづけるのかということも整理されていなかった。
- ・ また、公共交通全体を見渡す中で、行政が担うべき役割も当然出てくるかと思う。そして、未来にわたって、金額だといくらまで出す、または、青天井で出すというように、さまざまな意見があるかと思う。
- ・ そのような議論を踏まえて、コミュニティバスはニーズが高く、ゆうゆうバスが走った路線以外にも導入して欲しいというところが沢山あるかと思うので、そのような地区の選定や運行にかかる経費がどうか、行政としてどこまで支援するのかという整理も行っていく必要がある。
- ・ 今回、一旦、区バスの役割のゆうゆうバスは廃止させて頂くが、そのような検討のステップに入りたいと思っている。

(委員)

- ・ 先ほど事務局から、芳野さくらバスをPRしていくというお話しがあった。またコミュニティバスについては今後考えていくということであったが、小型バス自体が集落内を走ることができないということで、さくらバスの

ようなジャンボタクシーを走らせるべきだということは最初から言ってきたこと。

- ・そして、また今日、さくらバスを PR していくんだということならば、ゆうゆうバスを廃止した路線にジャンボタクシーを走らせることでの効果を検討すると判断して良いか。

(会長)

- ・それも含めての検討になるかと思う。今の提案も含めて、これからのコミュニティバスの役割について、コミュニティ部会での議論になるかと思うが検討していくことになると思う。

(委員)

- ・ ゆうゆうバスの運賃については、均一運賃ではなく対距離運賃となり、最終的に植木ルートだけが残った。やはり、失敗の1つに、既存のバス路線と重なっているという大きな問題がある。
- ・ これからの議論の中で、我々はバスを赤字で運行しているが、今後、もっと使いやすいバスとなれば、大型バスより小型バスの方が良いというのは地域によっては明らかであり、この整理をしていただきたい。また、大型バスと競合しない路線での運賃体系の検討は積極的にやっていただきたい。
- ・ 運行する時間帯については、朝の通勤通学の時間帯は我々が担っているので、今後の協議の中で、運賃体系の設定・バスのルート・運行時間帯・コストを考えてどこまで負担するのかということ、今のルールだけではなく、新たな使い勝手のいいコミュニティ交通ということで、小型バスやジャンボタクシーなど使用する車両のことも含めて一緒に検討させていただきたい。

2. IC カード乗車券導入に係る進捗状況について

3. 地域公共交通網形成計画について

4. 平成 27 年度の検討内容及びスケジュールについて

- ・ 事務局が「資料 6」、「資料 7」、「資料 8」を説明。
- ・ その後、質疑応答。

(委員)

- ・ 地域公共交通活性化再生法の改正に伴い形成計画を策定していくことになるが、ただ計画を作れば良いというものではないので、この形成計画をしっかり策定していきたいと思う。
- ・ 来年度のスケジュールを見てみると、全体会が 5 回予定されている。また、

それぞれの部会で協議をする予定だが、このシステムで大丈夫かという懸念がある。全体会とは別に、例えば各部会の代表を選んで全体会の前に協議をすることで、共通認識を持って議論が出来る状態になり、それから全体会を開催するという体制にした方が良いかと思う。

(委員)

- ・ 交通系 IC カードについてだが、バス等でいよいよ IC カード使えるようになるということで、市民の関心も高くなっているかと思う。しかし、スイカやスゴカなどがバス等で使えるようになるまでには、まだ時間がかかることから、利用者に混乱が生じないように広報をお願いしたい。
- ・ また、To 熊カードがいつまで使えるのか、ずっと購入することができるのかという疑問を持っている人がいるかと思うので、この疑問に答えるためにも早めにスケジュールを示していただきたい。
- ・ To 熊カードのプレミアについては、IC カードにおいてポイント制に移るが、これも関心が高いことかと思うので、様々な場面で周知していただきたいと思う。

(事務局)

- ・ 形成計画の策定に関して、調整会議のような協議体設置に関するご提案をいただいたが、非常にありがたいことだと思っている。
- ・ 形成計画の計画区域については、現時点では熊本市域を想定しているが、現在、国へ確認中である。形成計画の策定にあたっては、近隣の自治体との調整のため、例えばこの協議会にオブザーバーとして出席してもらうことや、熊本市域外に想定している乗換拠点を含むエリアについてはどのようにするのかということについて確認しているところ。
- ・ 基本的には、法定協議会の構成として、現在の公共交通協議会の委員の皆様をベースにさせていただきたいと考えているが、委員の補充があるかもしれないということで、その辺の調整を見ながら、委員の皆様がよろしければ、代表者による調整会議をぜひ設けさせていただきたいと思っている。
- ・ IC カードについては分かりづらいところもあるかと思うので、市政だよりやホームページなどの手段で分かりやすい広報に努めたいと思う。また、県等に対しても広報の協力をお願いしたい。

(委員)

- ・ 私は移動する際に公共交通を利用している。しかし、公共交通という言葉が何を指すのかは一般の方にはあまり知られておらず、公共交通が不便で仕方ないという人がいることも事実である。
- ・ バス等の公共交通利用促進に関しては、乗継ダイヤの問題、バス車内での

降車時間の問題、マナーの問題など様々なことがあるので、かなり突っ込んだ議論をしていかないといけないと思う。

(会長)

- ・ おっしゃるとおりだと思う。今日ここでは議論できないが、公共交通サービスに関しては、例えば運転手の方の教育の部分や高齢者へのケアの問題、利用者マナーなど様々あると思うので、機会を捉えて議論が出来ればと思う。

(委員)

- ・ 今、利用者の立場に立った貴重なご意見をいただいた。来年度のスケジュールにおいて様々な検討をする中で、市民の参画を進めていくということもご検討いただきたいと思う。

5. その他

- ・ ①九州産交バスのバス路線網再編計画について委員が「資料9」を説明。
- ・ ②熊本バスへの経営支援について委員が説明。

(会長)

- ・ 以上で、本日の議事は全て終了した。事務局から連絡事項等はないか。

(事務局)

- ・ 平成26年度の最後の開催ということであり、まずは委員の皆様へ御礼申し上げます。
- ・ 平成27年度は、乗換拠点の整備、ダイヤ編成支援システムを活用した運行計画案の策定、本日ご意見いただいたコミュニティ交通等について各部会にて検討を進めていきたいと考えている。
- ・ また、形成計画の策定も予定しており、先ほどご提案いただいた調整会議も視野に入れた中で、大変な作業になるかと思うが、策定に向けて委員の皆様のご協力を引き続きお願いしたい。

以上