

令和6年度（2024年度） 第1回基幹公共交通機能強化部会 議事録

I 日時等

1. 日 時：令和6年（2024年）11月19日（火）15時00分～16時10分
2. 場 所：熊本市役所議会棟2階 議運・理事会室

II 主な内容

1. 開会
2. 部会長挨拶
3. 議事
 - （1）新水前寺駅及び上熊本駅における結節機能強化について
 - （2）バスレーンの導入について
 - （3）自動運転バスの導入について

（事務局説明）

- ・ 資料1～4を用いて説明

【議事（1）新水前寺駅及び上熊本駅における結節機能強化について】

（委員）

- ・ 新水前寺駅について、下り方面は設置しないのか。

（事務局）

- ・ まずは上り方面の設置に注力して進めていくが、今後下り方面の設置についても利用状況などを見ながら総合的に判断していく。

（委員）

- ・ 上熊本駅について、以前からも議論されており、なぜ今まで実現できなかったのか。

（事務局）

- ・ 上熊本駅の相互乗入については平成22年から平成23年にかけて検討しており、その時点では受益者が少ないことや費用負担が大きいことから、事業実施は難しいという判断になった。
- ・ 一方で、そこから10数年が経ち、TSMCの進出など社会情勢の変化から今回改めて交通結節機能強化、さらには広域なネットワークの構築という観点も含めて検討していく。

(委員)

- ・ 各施策を行うにあたっての費用はどの程度かかるのか。

(事務局)

- ・ 現段階で各事業費がいくらかは示せないが、来年度に事業費や効果、役割分担等をまとめた基本構想を策定する予定。

(委員)

- ・ 資料に市電と電鉄との乗換え利用者が少ないとあるが、どれくらいの人数なのか。

(事務局)

- ・ 市電と電鉄の乗り換えは1日90人弱。JRと市電は550人弱で、JRと電鉄は150人弱という状況。

(委員)

- ・ 事業に対するアンケート調査も必要。

(部会長)

- ・ 新水前寺駅バス停新設の実験でどのような点を確認するのか。

(事務局)

- ・ 側道の車両通行止めにより安全に迂回ができるのか確認する。
- ・ 歩道が一部狭くなる点について、高架橋の橋脚は移設困難なことから歩道が現況より一部狭くなる計画となる。そのため、歩道を狭くすることにより歩行者が車道を通行しないか等、安全に通行しているかの確認を行う。
- ・ 左折レーン短縮により溢れた車が信号現示1サイクルで捌けるか等を確認する。また、アンケートにより実験に関するご意見も調査する予定。

(部会長)

- ・ 上熊本駅協議会と本部会の整合性はどのようにするのか。

(事務局)

- ・ 協議会で方向性をとりまとめる必要があるが、その過程において本部会や議会等で意見をいただきながら進めていく。

(委員)

- ・ パーク&ライドを活用した上熊本駅西側の利便性向上の視点も必要と思うが、どのように考えているか。

(事務局)

- 具体的な検討はこれからになるが、上熊本駅でのパーク&ライドを活用した利便性向上という観点も必要なため、この観点も含めて検討していく。また、周辺の開発状況も踏まえた居住誘導策等のまちづくりの観点も併せて検討していく。

(部会長)

- 電鉄の機能強化は必要と思うが、運転手が不足していることなどのリソースも考えていくべき。
- また、上熊本駅結節機能強化だけでなく藤崎宮と都心部の結節など様々な施策も含めて検討してほしい。

(委員)

- 通勤バスの導入をする場合、かなりの輸送力が必要になるため、運転手不足が予想される。そのため、**BRT** 導入等を本格的に検討し、将来的には無人でバスが運行できるということも必要になってくると思う。
- そのような点を踏まえ、上熊本駅協議会は県や合志市、電鉄も委員として構成されているため、今後他の市町村も含めて都市圏レベルで議論する場が必要ということも視野に入れてほしい。

【議事（2） バスレーンの導入について】

（委員）

- ・ 産業道路については、元々電線地中化に合わせてバスレーンを設置するという計画であったと思うが、電線地中化計画の状況はどうか。

（事務局）

- ・ 電線地中化の計画は現在も継続しており、それにあわせてバスレーンを導入する計画であった。
- ・ しかしながら、現幅員の中でバスレーンを導入することが困難と判明したことから、引き続きバスレーンの導入に向けて検討するとともに、短中期の他の施策の検討も進めていくこととしている。

（委員）

- ・ 短期対策として挙げられている時差出勤の目標値や、取組数に対する効果見込みなどは整理していないのか。

（事務局）

- ・ 時差出勤については、9月から県や肥後銀行、九州 FG とも共同して取り組んでおり、いかにしてこの生活スタイルを定着させていくのが目標となってくる。
- ・ 我々のトライアルでは、目標人数(市役所で3千人/日、県市合同で4千人/日)を示していたが、社会全体で取組ムーブメントを広げていけば総量効果は生まれるものと期待しているところ。
- ・ 現時点で定量的な数字の効果検証やそのための目標設定は考えていない。

（委員）

- ・ 自動車交通1割削減という目標を掲げるのであれば、定量的な目標・検証があった方が良いのではと考える。
- ・ また、目標設定や効果を示すことで取組がさらに進んでいくのではないかと思う。

（委員）

- ・ バスレーンについて目標設定しにくいとしても、仮の組み立てだけでも行い、検証していくことでさまざまな取組を検証する指標になるのではないか。それが実現できることで、公共交通利用者の不満解消にもつながっていく。
- ・ 中期対策の交差点改良については、バスレーンとは違うけれども、対策することでこれだけの効果があるという事を示していくことは重要なポイントである。

（事務局）

- ・ ご指摘については受け止めたい。

(部会長)

- 現車線数のままバスレーンを導入すると、一般車の道路容量が減少し既存の渋滞に悪影響という言い方をしているが、いかに自家用車から転換させるか、バランスの問題だと思う。
- バスを時間の読める交通手段にするため、自家用車にある程度の負荷をかけてでも、自家用車から公共交通への転換を目指す方法もあるのではないか。
- バスレーンの導入に向けては、渋滞緩和だけでなく、リソースの効率化にも目を向けてもらいたい。運転士不足についてもあわせて検討すべき。
- 14分もの時間短縮効果があれば、今の車両数と人員で増便ができるくらいの良い影響がある。
- 8方面から優先方面を選定した経緯があるので、成功したモデルケースとなって他の方面にも展開していくという話になると良い。他の方面でも導入して欲しいという声上がるようになると良い。
- 失敗すればそれまでなので、覚悟を持って進めて欲しい。

(委員)

- バスレーンは事業費や事業期間的に難しいということだろうが、長嶺方面は過去の検討から優先検討方面ということで選定しており、ここで是非前に進めてほしい。
- 現在、市や県でバス・電車無料の日をやっているが、例えばこのレーンだけを無料にするなどして効果を検証する社会実験などは考えているか。

(事務局)

- そのような発想はなかった。参考にさせていただきたい。

(委員)

- 渋滞税のような形で経済ロスを市民にアピールし、マイカーに負荷をかけることなども必要だと思う。
- 公共交通基本条例であえて市民の責務を謳っているが、みんながバスを利用しなければバスがなくなってしまうことや、現在運行できていることは当たり前じゃないということを広く伝えることも大事なのではないか。
- 交通や移動について、将来を担うこどもたちも巻き込んで、広く市民へアピールする場を増やしてもらいたい。

(事務局)

- メッセージを伝えることが重要だと理解した。今後何か工夫をできないか、引き続き検討していく。
- 小学生相手の出前講座を再開したように、広く発信する機会を作っていきたい。

(部会長)

- 福山市では、総合学習で公共交通について教育し、こどもたちから家庭に広げるように取り組んでいる。
- 公共交通についてなかなか全体的に発信する場が少ない中で、このような取組は非常に効果的であると思われるが、教育委員会とも連携しながらやっていく必要がある。
- 体験乗車のような取組も大事であるが、より踏み込んだ話ができるとなお良い。
- バスの利便性向上だけでは車とバスの効用のバランスをとることは難しい。ロードプライシングまではいかないにしても、バランスをとっていく取組が重要。

(委員)

- 定時性や速達性の向上が公共交通のポイント。
- 1日中でなくともピーク時だけでもできないか。

(事務局)

- ご意見を参考にして様々な切り口で検討したい。

【議事（3）自動運転バスの導入について】

（委員）

- ・ 今年度は国の補助を活用するものと思われるが、補助金額はいくらなのか。
- ・ 次年度以降の予算についてはどのように考えているのか。

（事務局）

- ・ 今年度は、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金の採択をいただいております。補助上限額としては1億2千万円である。
- ・ 次年度以降も、国交省だけでなく、経産省など各省庁の補助を活用しながら、自動運転の実装に向けて着実に進めてまいりたい。

（委員）

- ・ 次のステップでは、空港～JR 駅を接続している北九州市のように、公共交通の結節性をメッセージとして打ち出せると良いのではないかと。

（事務局）

- ・ ご指摘のとおり、メッセージ性を伝えていくことは大事な観点と考える。
- ・ まずは自動運転技術を検証してみることが重要と考えており、実験から得られた様々なデータを市民や関係者間で共有しながら検証を行い、次のステップに進んでまいりたい。

（委員）

- ・ 事故等が発生した場合の責任の所在について、議論の進展はいかがか。

（事務局）

- ・ 今回はレベル2での運行となるため、基本的には運転手（オペレーター）が責任を負うものと考えている。
- ・ 道路交通法や車両運送法などの法的手続きについては、適宜進めていく。国でも検討が進められているが、国における法整理の検討状況も勘案しながら進めていきたい。

（委員）

- ・ 今回使用する車両はEVバスか。

（事務局）

- ・ その通り

（部会長）

- ・ 今後の具体的な展開についても視野に入れながら、取組を進めてもらいたい。

- 自動運転やグリーンスローモビリティなど、新しい乗り物ばかりに目が行ってしまいがちだが、一過性のキャンペーンのような、実験だけで終了するようなことにならないようにしていただきたい。
- これらについてはあくまでも交通手段の一つであり、最適な環境を見極めながら検討していただきたい。