

令和6年度（2024年度） 第2回熊本地域公共交通活性化協議会 議事録

I 日時等

1. 日 時：令和7年（2025年）3月27日（木）
午前9時30分～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. 新任委員紹介及び委嘱状交付
3. 会長挨拶

（会長）

皆様におかれましては、年度末の大変お忙しいところ、ご参加いただきまして誠にありがとうございます。

熊本都市圏あるいは熊本市の公共交通が取り巻く現状を一言で申し上げますと、期待されている一方で、大変厳しい状況が続いていると思っております。

交通渋滞の解消に向けて、自家用車から公共交通への転換が重要であるという認識は広まりつつあると考えてが、その一方で、公共交通における運転士不足の深刻な問題が続いており、路面電車や電鉄等においても、減便が余儀なくされている状況でございます。

また、運行の安全性であるとか、維持管理のために我々はこれまで十分しっかりとした投資をしてきたのかということ問われるような出来事も続いていると認識しております。

昨日発生いたしました市電の追突事故では、負傷者が出ております。まずは、お怪我をされた方々の1日も早いご回復をお祈りしたいと思います。

公共交通の活性化や改善において、今まで議論してきた利便性の向上あるいは快適性の向上に加えて、安全性が確保されたサービスを維持するために何をすべきか、ということをも改めて真剣に考える必要があるということ強く感じているところでございます。

また、公共交通の決済手段に関しても、この1年で大きな変化がございました。バス等における全国共通交通系ICカードの利用停止やクレジットカード決済の本格導入、それに関連して、最近では国の補助制度の変更等も発表されており、様々な対応が求められていると思っております。

本協議会は、3つの専門部会を設置し、それぞれのテーマについて議論を進めてまいりました。後ほど事務局からご紹介がございましたが、各部会では、委員の皆様方から大変活発な議論をいただいたと伺っております。

本日はそれらの内容を共有するとともに、熊本地域公共交通計画に掲げた事業の取組状況や、来年度に向けた方針についてご説明いただく予定でございます。

限られた時間の中で、議題は大変多くございます。委員の皆様の中には、準備された議題以外にも様々なご意見をお持ちの方もいらっしゃるかと思います。まずは用意された議題について、可能な限り円滑に議論を進めた上で、その後、時間の許す限

り、委員の皆様方からのご意見をお伺いする時間を取りたいと考えているところでございます。

最後になりますが、本協議会が円滑に運営をされますよう、皆様方のご協力を改めてお願い申し上げたいと思います。

以上簡単ではございますが、これをもちまして私の挨拶といたします。

4. 議事

(1) 各専門部会での協議状況について

(事務局)

- ・ 資料1～4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。

(交通事業管理者)

- ・ ただいまの議題の中に市電延伸についての議題等もありましたので、私から一昨日起こりました事故等につきまして、お詫びとご報告を差し上げたいと思います。
- ・ 一昨日3月25日（火）の朝8時31分頃、熊本城・市役所前停留所にて、先に停車していた田崎橋行の車両に、上熊本行の後続車が追突するという事故を発生させてしまいました。
- ・ 救急搬送された方が運転士も含め7名おり、負傷された方に対しまして、お詫びとお見舞いを申し上げます。本当に申し訳ございませんでした。
- ・ 今現在、皆様方に誠心誠意対応させていただいているところでございまして、事故の後に、少し体調が不調だというご連絡もいただいておりますので、その皆様方についても、丁寧な聞き取り等を行って対応してまいりたいと思っております。
- ・ 当日は、全線運休をいたしました。それから区間運休ということで、辛島町と水道町を起点とした折り返しの運転をいたしまして、本日から全面的に全線復旧ということになりました。
- ・ 日頃より市電をご利用いただいております皆様、また市民の皆様に、大変なご迷惑とご心配をおかけいたしましたことに、重ねてお詫びを申し上げます。本当に申し訳ございませんでした。
- ・ 昨日より国の運輸安全委員会も一緒に調査に入っておりまして、昨日現場検証等を行ったところでございます。その中で、九州郵政局から熊本城・市役所前停留所の

上り線の区間において、油状のものが線路の両側に数十メートルに渡って付着していたということが判明しております。またドライブレコーダー等を確認したところ、追突した車両について、交通局の内規で定められた車両速度を若干オーバーして当該箇所に進入していることが判明しております。その結果、滑走して前の車両に追突したことが、事故の主な要因ではないかという仮説を立てているところでございますが、本日から当該車両自体に不具合がなかったか等についての調査に入っておりますことから、その結果等も踏まえて原因の究明を行い、内容がはっきりした上で、また改めてご報告をさせていただきたいと思っております。

- 昨年１年間、市電ではインシデントや脱線事故等の重大事故を立て続けに１８件も起こしてしまいました。それについても、お詫びを申し上げます。本当に申し訳ございませんでした。このことは、熊本市電 100 年の歴史の中においても、また全国の軌道事業者においても、前代未聞のことだと思っており、この危機的な状況を本当に重く受け止めているところでございます。
- まずは安全性の確保が最優先ということで、市電延伸事業及び上下分離については延期をして、安全運転に努めていくということで、内容を今から精査をさせていただきたいと思っております。
- 冒頭の会長のご挨拶にもありましたように、公共交通の重要性が認識されてきた中で、その信頼を失墜させるようなことを立て続けに引起しておりますことに、重ねてお詫びを申し上げますとともに、今後の安全対策等につきまして、協議会の場でご報告を差し上げ、ご議論をしていただく機会を持ちたいと思っておりますので、引き続き、ご理解とご協力をいただきますようお願いを申し上げます。少々長くなりましたが、交通局からのご説明とさせていただきます。誠に申し訳ございませんでした。

(会長)

- 昨年度から続いているトラブルに対し、信頼回復に向けて現場が頑張っている中で、一昨日の事故ということで、私としても大変痛恨の極みであるが、できることをやっていくしかないと思っている。現場の士気も心配なところであり、また組織あるいは構造的な問題があるかもしれないが、改善に向けてできることをやっていくこと、この協議会としてもそれを応援していくという姿勢が重要なのではないかと考える。

- ・ 路面電車の延伸事業に関して、延期ということではあるが、逆に考えればこの延伸事業の効果を最大化するためにどういうことをするべきなのか、しっかり考える時間をもらったと言えるかもしれない。この機会を生かすことができるよう、関係者の皆様とともに頑張っていければなと思う。
- ・ 他にいかがか。

(委員)

- ・ コミュニティ交通部会の報告の中で、今回、導入基準とサービス水準について方向性が出ている。導入基準の中の対象地域について、部会でも議論があったのかもしれないが、公共交通空白地域または公共交通不便地域を含むエリアと定義されることについて意見申し上げる。
- ・ まず公共交通空白地域、不便地域は、バス停から半径 1000 メートル、500 メートルであるということだが、これは地図上の話であり、場所によっては遠回りしないとバス停まで到着できず、実際の距離がもっと長くなることもある。単純に、地図上で公共交通空白地域、不便地域を決めてしまうのはどうなのか。公共交通不便地域でない住宅街でも、最近高齢者が増えていることもあり、バス停まで歩いて 20～30 分かかるような方もいる。また昨今、免許証の返納も話題に上がるが、返納したいがバスを使うのが大変で返納できないという方もいる。
- ・ また、導入基準である『公共交通空白地域または不便地域を含むエリア』という言葉の中に、どういう内容を含んでいるのか疑問に思った。例えば 1 軒でも公共交通空白地域、不便地域があれば、含むとみなすのか。おそらく導入には小学校区や町内単位での検討になると思うが、一定数の公共交通空白地域、不便地域に住む方がいれば対象とするのか、その辺りのニュアンスを確認したい。
- ・ 最後に、まず優先的に公共交通空白地域、不便地域に導入するのは当然だと思うが、将来的には住宅街等でも高齢者等のバス停までの移動が不自由な方々がいるのであれば、積極的に導入を考えていただきたいと思うので、その辺りの中期的な考えをお聞かせ願いたい。

(会長)

- ・ 導入対象地域の考え方についてということだが、例えばこども向け A I デマンドタクシーなど、公共交通不便地域等ではないところで実施していることもある。一方

で既存のバス路線とのすみ分けも重要だと思うので、そこも含めて事務局からお答えいただきたい。

（事務局）

- ・ 資料 3 に記載している導入基準の対象地域として、現在は公共交通空白地域または公共交通不便地域を含むエリアとしている。定義としては、バス停、鉄軌道駅から 1 キロ以上離れているエリアが公共交通空白地域にあたる。
- ・ ただ、市民の方々においては自分の家がどのようなエリアに含まれているかは認識ができない状況である。したがって、地図上に 1 キロの円を書き、そこから外れている方だけを対象にするというような運用は困難であると考えている。
- ・ そこで、資料に記載のとおり、校区単位、もしくは、町内単位でのエリア設定を検討したいと考えている。このことから、結果として公共交通空白地域、不便地域にお住まいでない方も対象となり得るというようなイメージを持っている。
- ・ その他の地域についても、超高齢社会の進展により公共交通空白地域以外でも移動困難者が増加することを見据えると、今後公共交通空白地域以外の移動支援策についても、関係部局と連携しながら研究を進めていく必要があるのではないかと考えている。

（会長）

- ・ コミュニティ交通部会長である天本副会長から、補足あるいはコミュニティ交通部についてコメント等いただければと思うが、いかがか。

（天本副会長）

- ・ 前回の部会でも検討したが、A I デマンドタクシーは途中で坂や河川があって迂回が必要なところもあり、道のりまで考えていくのは難しいところである。
- ・ まず、A I デマンドタクシーは町内単位で乗り場を設定してあることから、乗り場間が 100 メートル程度しか離れてない場所もあり、今後はそれを少し検討させていただきたいと考えている。
- ・ また、住宅地の停留所については 300 メートル以上の間隔を空けて設置と記載しているが、単純に 300 メートルということではなく、利用の多い施設や移動時間も踏まえながら、停留所の設置を検討していきたいと考えている。

(会長)

- ・ A I デマンドタクシーの適切な運賃水準等、難しい話もあろうかと思うので、引き続きよろしくお願いしたい。
- ・ 私から 1 点申し上げると、新水前寺駅の結節機能強化が具体的に進められようとしていることは大変喜ばしいことである。ハード面の整備に加えて、ソフト面の検討も重要だと考えている。具体的には市電とバスの両方に乗れるような共通定期券等が整備されると、この結節機能強化の価値がさらに高まるのではないかと思うが、そういったソフト面の検討状況について、事務局の方からご説明をお願いしたい。

(事務局)

- ・ バス事業者間では共通定期券が既に導入おり、バスと市電との共存といといった各モード間を超えた連携を図ることで、より利用者の利便性が上がると考えている。本年 2 月 24 日に、バスでのクレジット決済環境が整ったというところもあり、そういったものを活用しながら、今後の更なる利便性の促進を検討していきたいと考えている。

(会長)

- ・ 技術的には可能ということで、検討をお願いしたい。
- ・ 基幹公共交通機能強化部会長である橋本副会長から、補足あるいは基幹公共交通機能強化部会についてコメント等いただければと思うが、いかがか。

(橋本副会長)

- ・ 新水前寺駅及び自動運転については、社会実験等を含めて少しずつ前進しているところであり、次年度以降の本格的な運用に向けて細部を詰めていくことになると思っている。
- ・ バスレーンについては、一昨年に 8 方面のうち優先的な方面を決定し進めていくところである一方、いろんな課題等も見えてきており、今後も検討を重ねながら、きちんと事業遂行に努めていくところである。
- ・ この基幹公共交通については、2 月に熊本電鉄が乗務員不足で減便する等、基幹公共交通自体が危機的な状況であり、ある程度時間の猶予がないところもあると思う

ので、可能な限り迅速に、対応できるところからでも、進めていければと考えている。

(会長)

- ・ 引き続きよろしく願いしたい。
- ・ ここで、利用促進部会について簡単に述べさせていただく。ＩＣカードの更新についての国の補助制度がどんどん変わっており、部会の議論の前提となることも変わっていく状況であったため、なかなか難しい議論ではあったが、国の制度が変わったというのは市議会からのいろんな要請等も効いたのではと思うので、状況の変化も踏まえて、市民の皆様の意見等も反映した、よりよいものにしていくことが重要だと考えているところである。
- ・ それでは次の議題に移る。

(２) 熊本地域公共交通計画の変更について

(事務局)

- ・ 資料５を用いて説明

(会長)

- ・ 自動運転バスについて国の補助をもらうために、地域公共交通計画の軽微な修正をする必要があるということである。来年度、本格的にこの地域公共交通計画の変更を予定しているため、その時にも改めて議論いただくということかと思うが、何かご意見・ご質問はないか。
- ・ なければ、地域公共交通計画の変更については事務局の提案どおり手続を進めることとし、次の議事に移る。

(３) 熊本地域公共交通計画の取組状況について

(事務局)

- ・ 資料６～８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)

- これまで、まちなかフリーパス、無料の日等の様々な施策で公共交通の利用の掘り起こしをしているが、それだけではなく、利用者が求めているニーズを把握して、それに応えられる体制を作るべきではないかと思う。
- 例えば、今は花見の季節に合わせて中心市街地でにぎわい創出のための各種イベントが実施されているが、終電や終バスの時間が早いため、イベント後はそのまま帰宅してしまう方も多い。
- 中心市街地のにぎわい創出事業が経済を潤す方向に波及していくためには、利用者ニーズの把握と、その提供について検討していただきたい。

(会長)

- 需要の掘り起こしに対応したサービスの提供について、運転士不足の中厳しいところではあるが、終電の延長等、できることはしていくことが好循環に繋がるのだろうと思うところである。
- 事務局からはいかがか。

(事務局)

- 委員のお話しのとおり、一方通行で利用促進策を実施しても、利用していただければ意味がないと考えている。利用者のニーズについては交通事業者には直接意見等も届いていると思うので、本市としても、運行を担う交通事業者と協力してしっかり検討していきたいと考えている。

(会長)

- 市電の多両編成車両の導入等が、運転士の数が限られる中での需要の掘り起こしに対応したサービスの提供に寄与するところがあるのではと思う。
- また新しい車両の導入は、つまり老朽化した車両の更新でもあり、安全性の向上にも繋がると思うので、そういうところにしっかりと投資をしていくことが重要と考える。
- 他にいかがか。

(委員)

- ・ J R 南熊本駅と中心市街地を結ぶ快速バスの実証実験について、新水前寺駅の交通結節機能強化とも関わってくると思う。中心市街地に行く選択肢を増やし、新水前寺駅の混雑解消を目指す事業だと考えており、非常に期待している。快速バスということだが、南熊本駅から中心市街地へのルートと停留所について、詳細をお聞きしたい。

(事務局)

- ・ 南熊本から中心市街地までのルートと停留所については、現在検討を進めているところであり、まだ具体的にお示しできる段階ではないが、新水前寺駅より北の方からお乗りになる方が新水前寺駅を乗り越えて南熊本駅まで行き、そこから中心市街地に行くというルート変更になるため、行動変容には料金や移動時間、乗り換えの抵抗感等の問題があると考えます。
- ・ 南熊本駅と中心市街地を点で直接繋ぐのか、もしくは途中での乗降者数が多いのであれば複数の停留所を設置するのか、乗車時間と利用実態を把握しながら検討を進めていきたいと考えている。

(委員)

- ・ 出来るだけ早いスキームの決定をお願いしたい。また、周知啓発についてもスピード感を持ってやっていただきたい。
- ・ もう 1 点、市電延伸事業の延期が決定したところだが、南熊本駅から中心市街地に快速バスを運行する事業を実施できるのであれば、健軍電停から市民病院へのシャトルバスを運行して、市電延伸のニーズを把握するというのも一つの選択肢ではないかと思う。
- ・ 以前提案した際は、運転士不足等から実施は困難とのことだったが、市電延伸が延期になった今、延伸ルートを通るシャトルバスを運行するというお考えはないか。

(会長)

- ・ 大変興味深いご提案であると思う。例えば、健軍電停から乗合タクシー等を走らせる等、様々な提案があってもよいのかと思う。すぐにお答えできるか分からないが、事務局からはいかがか。

(事務局)

- ・ 市電の延伸については安全運行、利用者の安心安全の確立を最優先に取り組むために延期したところであるので、現時点で具体的な代替案をご提示はできないが、ただいたご意見も踏まえて、延期している期間にできることはないか、様々な観点から検討していかなければならないと考えている。

(会長)

- ・ 熊本県で、肥後大津駅から空港まで無料の空港ライナーを走らせている。これも、空港アクセス鉄道ができるまでの間にできることをやっていく一つの例だと思っているので、参考にさせていただくといいのかなと思う。
- ・ 委員のご指摘のとおり、南熊本駅から中心市街地までのラインは非常に重要なところである。空港アクセス鉄道ができた際に、さらに新水前寺駅の需要が高まることから、それを分散させるという意味もあり、また市電の沿線ではないところにも行きやすくするようにするという意味でも重要な部分であるので、ぜひ長期的な視点で検討していただきたい。
- ・ 他にいかがか。

(委員)

- ・ 要望を含めたお尋ねになるが、T S M C 関連企業を含めた菊陽エリアにおいて、人口の動態が非常に大きく変わっていくと見られている中で、豊肥本線の利用ニーズが高まっていくことが想定される。本来であれば豊肥本線を高架化するのが理想ではあるが、現在の豊肥本線を生かし、駅からの結節機能強化を行う意味での新水前寺駅のバス停設置や南熊本駅の快速バスの実証実験であると思う。熊本市内には武蔵塚駅等の駅もあるので、既存の交通との連携をもっと活かしていただきたい。
- ・ 先日、熊本県がサイエンスパーク構想を公表しているが、それも見据えて、人の動きが変わっていくことを踏まえた交通網体系をどう考えているかというお尋ねと、それを施策に反映をしていただきたいという要望である。

(事務局)

- ・ 新しいものを取り入れることも一つの方法であると思うが、大量輸送という観点から考えた時に、既存の鉄軌道をまず活用させていくことが必要であると考えている。

まずは結節機能を強化し、様々なモードを繋いで、一つのモードのように利用できるようにするというところをしっかりとやっていくことが必要である。

- ・ 次年度が公共交通計画見直しの時期でもあるので、皆様とも議論をしながら、計画に反映させていく。

(会長)

- ・ 豊肥本線の輸送力強化というのは非常に重要な話だと理解している。長期的に、熊本県ともしっかりと連携していくことが必要であると思う。
- ・ 他にいかがか。

(委員)

- ・ 令和6年度の主な取組の一つであるグリーンスローモビリティについて報告があっているが、結果のみの記載になっており、今後について記載されていないので、担当部局としてどのような考えをお持ちなのかを確認したい。

(事務局)

- ・ グリーンスローモビリティについて、令和4年度に熊本城エリア、令和5年度から令和6年度にかけて上通エリア、下通・新市街エリアの社会実験を行ってきたところである。
- ・ 熊本城エリアについては、非常に利用が多く、1日の利用が約200人を超えていたが、上通エリア、下通・新市街エリアについては、1日の利用が10人にも満たないという状況であった。原因としては、ルートの設定にあったと考える。熊本城エリアについては観光客が多く、ターゲットやルートが明確であった一方、上通エリア、下通・新市街エリアについては、エリア内に一方通行が多いことから、ジグザグ運行になってしまい、利用者にとって非常に分かりにくいルート設定になってしまったことが、利用者が伸びなかった要因だと考えている。
- ・ これらの三つのエリアにおける実験を踏まえ、今後は熊本城エリアを中心に、具体的な仕組み等の検討を進めていきたいと考えているところである。

(委員)

- ・ 令和7年度の主な取組ということで、全ての事業を記載するのは難しいのだろう

が、実証実験を行った結果の熊本市の結論はきちんと発信するべきだと思う。今後、熊本城エリアだけでも継続して実施する計画であるということであれば、その発信もしっかり取り組んでもらいたい。

(会長)

- ぜひお願いしたい。
- 熊本城エリアでは、自動運転バスの実証実験も続けつつ、グリーンスローモビリティの実証実験も実施されるということか。

(事務局)

- すぐ実施ということではなく、自動運転バスの実証実験に影響がないよう、ルート設定や運行時期を考えていきたい。

(会長)

- 市役所移転の話もあっており、南の方に拠点が移りつつあるので、例えば藤崎宮と新庁舎周辺を結ぶルート等、様々なルートのアイデアがあると思うので、事務局でも新しいモビリティをいかに使うべきかということを経験検討いただきたい。
- 1点申し上げると、次の議題で語る部分でもあるが、数値目標の項目や考え方を大きく変えた方がいいのではと思っている。
- 長期的にモニターすべき内容が書かれており、これを見ることに一定の価値はあると思うが、現場に関わっている方から見て、例えば運転士の不足、安全性等、別に考えるべきこともあるはず。現在の数値の資料では、コロナの影響が大き過ぎたというような議論しかできないようなものになっているように思う。収支率の話も重要ではあるが、本来投資すべきものに投資できずに、安全性、維持管理ができていないというのは、目標の間違った使い方なのではと思う。
- 来年度以降、公共交通計画を改定する際には、現場の担当者、関係者がもっと明るくやっていけるような、数値目標の作り方というのを考えるといいかなと思っている。
- 他にいかがか。なければ次の議題に移る。

（４）次期熊本地域公共交通計画の策定と事務の委任について

（事務局）

- ・ 資料 9 を用いて説明

（会長）

- ・ 来年度、次期熊本地域公共交通計画の中身の議論をしていくので、まずは進め方についての説明ということである。
- ・ 先程も触れたが、次期熊本地域公共交通計画というのは非常に重要なものと理解している。当然事務局も理解していると思うが、熊本都市圏の交通マスタープランも来年度の計画策定に向けて動いているところなので、県や周辺市町村が連携しながら、公共交通と道路が連携しながら進めていくということが非常に重要となってくる。また、立地適正化計画等との連携も重要であるので、しっかりと進めていただきたいと思う。
- ・ ただいまの説明に関して何かご意見・ご質問はないか。
- ・ なければ、計画策定支援に係る契約及び契約事務等を協議会から熊本市へ委任することについては承認することとし、次の議事に移る。

（５）令和 7 年度事業計画及び収支予算（案）について

（事務局）

- ・ 資料 10 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。
- ・ なければ以上が本日の議事となる。続いて、その他報告案件に移る。

4. その他報告案件

（１）熊本地域乗合バス事業共同経営に関する状況報告

（共同経営推進室）

- ・ 資料 11 を用いて説明

(会長)

- ・ 毎回充実した資料をご準備いただき、ご説明いただきありがとうございます。
- ・ このような資料によって企業の価値やビジョンが明確に示されており、会社の中だけではなく、社内の従業員の方にもいい影響を及ぼしているのではと推察しているところ。
- ・ 交通局も、まずは安全対策を優先いただければいいと思うが、余裕ができた段階で、交通局としても、このような資料を準備いただくと、さらにいいのではと思っている。
- ・ ただいまの説明に関して何かご質問はないか。
- ・ なければ、本日全体を通して、ご意見等あればちょうだいしたいと思うがいかがか。

(委員)

- ・ 熊本地域公共交通計画の策定について、提言をさせていただく。
- ・ 来年度いっぱいまで次期公共交通計画の策定を終えるスケジュールで進めているところだと思う。市電は、公共交通を議論して計画に落とし込んでいくにあたり欠かせない一つであるが、市電が異常事態に陥っているというような今の状況から、市電のあるべき姿というものが 1 年程度で完全に見えてくるというような段階には恐らく至らないだろうと思う。次期公共交通計画の中に全てを落とし込むこと難しいのではと思うので、市電の分野については後の改訂版で検討していく等の柔軟性を持ちながら計画策定に臨んでいただきたいと思う。
- ・ また市電の運営について、市電の延伸、上下分離、運賃の引き上げ検討等の議論がなされているところであるが、資料 6 の記載について、少し細やかな部分ではあるが、大事なところだと思うので、申し上げたい。
- ・ 資料 6 の 5 ページ右下に上下分離方式のイメージ図があるが、現行の図では、運営主体が熊本市になっている。広義の意味で言うなら熊本市であると思うが、交通局はあくまで公営企業ということで、一つの企業体が運営しているという認識をしっかりと持っていただいたほうがいいかと思う。また右側の上下分離後の図では、上物は市出資法人が運営、下物は熊本市となっているが、予定では熊本市というよりも、公営企業が引き続き運営をしていくと認識している。このような記載について、間違いとは言わないものの、誤解を招くような表現になっているので、ここはぜひ改善していただきたい。

- ・ 先程円山会長から、今まで起きた事故あるいはインシデント等は、設備投資がしっかり追いついていなかったのではないかという話があったように、一般会計から企業法人に繰り出しをしている今の実態について、一法人が一般会計からお金を持つてくるというのはなかなか難しかったのではないかという議論も、これからやらなければならないのではと思う。
- ・ つまり、現行は公営企業で運営しているものの、上下分離後の下物が本当に公営企業であるべきなのか、熊本市に経営を戻すという選択肢もあるのではないかというような議論も、しっかりと協議会の中でやっていただければと思う。
- ・ 上下分離の表現の在り方と、今後の議論の在り方については検討していただき、公共交通計画の全体像における市電の部分については、柔軟に対応していただきたい。

(会長)

- ・ 1 点が計画の策定における柔軟性について、もう 1 点が上下分離の表現も含めた在り方についてということであるが、事務局から何かあるか。

(事務局)

- ・ 今後の進め方、計画のまとめ方についても、議論をいただきながら進めていきたいと考えている。

(会長)

- ・ 大変貴重なご指摘をいただいたと思う。委員の皆様から知恵をいただきながら、大変な状況にはあるが、少しでもいい方向に進めていければと思っている。
- ・ 他にいかがか。

(委員)

- ・ バス事業者にお尋ねする。今年の 6 月から、熊本市電の運賃が 180 円から 200 円に値上げをする予定にしていると思うが、180 円均一運賃区間の料金についてはどうなるのか。お答えできる範囲でお答えをお願いします。

(共同経営推進室)

- ・ 一存で決められる話ではないが、均一運賃は市電とバスを同一料金にすることで、

利用者に分かりやすくご利用いただくという趣旨もあるので、まだ決めていることではないが、仮に値上げするのであればエリアも含め考えるというような勉強を始めたところである。

(会長)

- ・ ぜひご検討をお願いしたい。
- ・ 他にいかがか。

(委員)

- ・ 委員のお話から、1点思い出したので申し上げる。
- ・ 鹿児島港の前に役場があり、役場の構成員の7割はフェリーの船員だと聞く。それだけ、公共交通事業において、地方自治体の役割というのは非常に大事なものであるという認識をお持ちである。
- ・ 熊本市でも、公共交通事業全体を大事な行政の仕事として受け止めてもらいたいと思っている。

(会長)

- ・ ヨーロッパでも、公共交通はきちんと行政が担うというのは普通のところであるが、日本は東京など、人口が多く、民間でも公共交通機関を運営できる自治体があるため、地方でも同じように考えてしまう部分もある。
- ・ そこで、熊本のような地方都市に応じた公共交通の在り方、あるいは行政からの支援の仕方というのも、今のご意見を踏まえて考えていくべきところであると思う。また可能な範囲で、次期公共交通計画にもそういった考え方を盛り込んでいく必要があるのではないかと思う。
- ・ 他にいかがか。
- ・ なければ、本日の議事は全て終了とする。