

令和4年度(2022年度) 第2回バス機能強化検討部会 議事録

I 日時等

1. 日 時：令和5年(2023年)2月17日(金) 15:00～16:15
2. 場 所：熊本城ホール3階 大会議室A1

II 主な内容

1. 開会
2. 部会長挨拶
3. 議事
バス機能強化策の検討について

(事務局)

- ・事務局説明資料を用いて説明

(委員)

- ・優先方面として選定された「益城・空港方面」「長嶺方面」以外の検討は今後しないということか。

(事務局)

- ・第1回部会でのご指摘のもと、まずは既存バスレーンとのネットワークの観点や既存道路の形状(道路幅員や車線数)の観点から、全方面での検討をさせて頂いたところ。
- ・バスレーン導入について更に検討を深堀りしていく為には、時間や労力も考慮すると、ある程度方面を絞る必要があると考えており、各評価項目で突出している当該2方面を選定したいと考えている。

(委員)

- ・現実的に方面を絞りこむ必要があることは理解しているが、示されているポイントの差ほど、各方面の課題の差は無いように感じる。

(部会長)

- ・公共交通や道路交通の多くの項目で評価して頂いているが、例えば現在拡幅工事をやっている箇所と併せて導入することにより費用が抑えられる等、費用対効果の面も加味して評価できると良いのではないか。

(委員)

- ・バスレーンによる影響評価について、優先方面だけでなく全方面で見たいというのが本心だが、全て評価するにはやはり時間と労力がどうしてもかかってしまうということか。

(事務局)

- ・おっしゃる通りである。本来は全方面を深堀りできると良いとは考えているが、時間等を考慮すると、ある程度優先順位をつけた中で検討していく方法がベストだと思っている。

(委員)

- ・優先方面を絞り込むうえで、熊本都市圏全体も考慮した、都市間のつながりという視点もあると良いのでは。

(事務局)

- ・おっしゃる通りで、例えば半導体企業の進出により都市圏の交通状況が大幅に変わることも想定される。
- ・例えばＪＲ豊肥本線など、公共交通の結節機能などが重要になってくると考えている。それについては本協議会の別部会も合わせて、総合的に問題解決を図っていきたいと考えている。

(部会長)

- ・優先方面の選定方法について様々なご意見を頂いたが、他に評価指標が入ったとしても、優先度はあまり変わらないのではないかとことや、全方面の検討深堀りは困難であることが皆さんご理解頂けたようであれば、当該２方面を優先方面としたいと思う。

(委員)

- ・当該２方面を優先することは妥当だと思う。
- ・以前バス事業者の協議の中で、健軍電停が人で溢れた際には、その解消のため自衛隊通りにバスレーンがあると良いという話が出たこともある。
- ・菊陽・大津方面（浄行寺～子飼橋区間）については、現在の道路整備事業により道路形状が新しくなると優先度は変わるのではないか。

(事務局)

- ・三軒町通りから浄行寺に抜けるバスが詰まることで、旧 57 号に進入できない等の課題が、実施中の道路整備により解消する可能性もあるため、まずは道路整備の効果を見極めたうえで対策を実施すべきかどうかを改めて検討したい。

(部会長)

- ・個人的な意見ではあるが、道路整備された後にバスレーンを導入することはハードルが高いので、可能であればバスレーンを前提とした道路整備も検討して頂きたいと思う。
- ・当該２方面を優先的に検討していくことは妥当であり、菊陽方面については今後注視していくということで、今回決定させて頂きたい。

(委員)

- ・今回の事務局提案は、以前バス事業者がバスレーン設置の要望を出したことを把握したうえでの提案ということか。

(事務局)

- ・要望を受けたことは把握している。
- ・今回は交通状況等を検証した結果、当該２方面を優先方面としてご提案したところ。

(委員)

- ・短い区間でバスレーンを導入しても、定時性・速達性のメリットは発揮されず、自家用車からの乗換は図られないのでは。

(事務局)

- ・まずは、ご提示したバスレーン導入候補区間において、導入による影響の検証を深掘りし、実際にどの区間に導入可能かを検討していきたい。

(委員)

- ・第二空港線（市民病院以東）側からも合流してくる自動車が多数あり渋滞を引き起こしていることを考慮すると、合流する前のこの区間でもバスレーンを検討すべきではないか。

(事務局)

- ・バスレーン導入により、合流前区間の自動車交通にも影響する可能性がある為、与える影響を確認しながら、まずは提示した候補区間の中から導入区間を精査していきたい。
- ・資料でご提示している通り、「どれだけ自動車交通を公共交通へ転換させる」などの最終的な目標をまず設定し、その目標達成に向け、バスレーン導入だけでなく、パークアンドライド施設やピンポイントの交差点改良など他の施策も併せて実施することで、「公共交通」と「自動車交通」どちらも改善させたいと考えている。

(委員)

- ・定量評価の項目「新規のバス利用者」については、仮にバスレーンが導入されたと仮定した際の、ニーズを調査して新規利用者数を検証するということか。

(事務局)

- ・その通りである。沿線住民へのニーズ調査とパーソントリップ調査（実行動）データを併用して精度を上げたいと考えている。

(委員)

- ・定量評価の項目「既存道路への影響」については、資料では12時間交通量での交通容量で検証すると記載があるが、ピーク時での検証をすべきではないか。

(事務局)

- ・ご指摘の通りである。バスレーンはピーク時での規制が想定される為、ピーク時での交通量を踏まえて影響確認していきたい。

(委員)

- ・バスレーンだけでは目標達成が困難でも、追加施策で達成することができそうだという認識でよいのか。

(事務局)

- ・あまりにも現況交通に与える影響が大きい等の結果が出た場合は困難な可能性もあるが、あと少し加えることで目標達成が可能となりそうな追加施策を検討していくイメージである。

(委員)

- ・先日実施したセミコンエリアでのノーマイカー実験では、事前アンケートで想定していた人数が当日参加せず、無料のバスでも利用転換は困難であると実感したところ。
- ・資料に記載している施策以外では、ナンバープレートを利用した交通需要マネジメント（TDM）施策で行動変容をさせる手法もあるのではないかな。

(事務局)

- ・おっしゃる通りで、利用者にとって相当なインセンティブが無いと行動変容はなかなか起こらないと考えている。
- ・来年度は、どうすれば利用転換が図られるのかについて、通勤手当等を支給する側である企業等へのアプローチも検討しているところ。

(委員)

- ・評価指標として、「バス車内の快適性」も重要ではないか。定時性・速達性も大事だが、自分の空間がある程度持てることも必要ではないかと思う。
- ・バス事業者さんには申し訳ない提案ではあるが、ラッシュ時にはもう少し多くのバスを運行して頂いて快適性を少しでも上げられると良いのではないかな。

(部会長)

- ・おっしゃられる通り、快適性も非常に大事な視点にはなってくるが、バス事業者は運転手不足等の様々な問題を抱えており、単純に増便することは簡単ではない。
- ・例えば、バスレーン導入によって定時性・速達性だけでなく、ラッシュ時の運行効率改善が図られると、今の運転手数でも増便が可能になるなど、様々な問題を解決する切り札にもなるのではないかな。
- ・評価指標については、単なる数値の結果だけで方針決定していくのではなく、皆様のご意見やアイデアを踏まえながら検証し、導入実現に向かっていくと良いかと思う。

(委員)

- ・具体的にバスレーンを導入していくまでのスケジュールや、そのスピード感についての見解をお伺いしたい。

(事務局)

- ・新たなバスレーン導入については、課題が非常に多くこれまで中々実現できなかった中で、まずは成功体験として一つでも実績を積みながら横展開していきたいと考えている。
- ・現時点では、どのくらいの期間で実現可能かを申し上げることはできないが、今後様々な課題解決を図る中で、提示できる段階になればお示ししていきたい。

(協議内容まとめ)

- ・「益城・空港方面」「長嶺方面」の2方面に絞って検討を進めていく方針は妥当
- ・優先方面におけるバスレーン導入の定量評価項目等については、数値的な結果だけでなく、様々な意見を踏まえながら検証していくべき。