

## 合志市地域公共交通協議会【平成 20 年度第 4 回】

[日 時] 平成 20 年 9 月 24 日（水曜日） 午前 9 時 30 分

[場 所] 合志市役所合志庁舎 2 階大会議室

[出席者] 別紙のとおり

### 1. 開会

全員起立によりあいさつ

### 2. 協議会会長中園副市長よりあいさつ

本日はお忙しい中、ご出席いただきありがとうございます。前回は、本年度策定します地域公共交通計画、及びその中で来年度以降に取り組みます 3 ヶ年の事業計画について、協議をいただきました。また、計画書の構成と序章部分についても協議いただきました。本日は、さらに計画本編の 1 章から 5 章までの素案について協議をいただきます。また、本日の議題に市町村運営有償運送についてお願いしてありますが、これは法的に必要な手続きとなりますので、ご審議をよろしくお願いいたします。それから、前回の協議会以後、公共交通に関していろいろな動きがありましたので、この場でご報告をいたします。

8 月 26 日に熊本県、熊本市、合志市で組織する都心結節計画検討委員会が開催され、熊本電鉄より L R T 化計画を棚上げしたいとの意向が示され、委員会です承されました。検討委員会では、短期的には鉄道の利用促進策を進め、中長期的には L R T や B R T などの都心結節を検討していくことになりました。

また、これに先立って、7 月に熊本電鉄よりバス路線再編計画が示され、13 路線の休廃止の申し出がありました。この 2 点については、後ほど熊本電鉄より報告をお願いします。また、これらの動きを受けて、合志市議会も「合志市における公共交通の発展にむけた決議」がなされております。また、L R T 市民研究会からも、申し出がっております。最後に修正のご報告ですが、前回の協議会において、私の冒頭のあいさつで市職員のノーマイカーデーに取り組むと申しました。決定したと申しましたが、市職員の環境リーダー会議で提案し、市幹部による環境管理委員会に諮ったところ、実施しないこととなりました。理由としましては、代替の交通手段がない中で、無理やりに月 1 回キャンペーン的に行っても実効性がないので、もっと根本的な取り組みを考えようということになりました。先般、溝上先生と守田委員の協力でエコヘルシー通勤講演会を開催しましたが、全国の先進地事例を参考に、市職員が取り組み易く、率先して実行できるものを検討することとなりましたので、修正してご報告いたします。長くなりましたが、本日もご審議を、よろしくお願いいたします。

※会議資料の確認

### 3. 報告

事務局：それでは、熊本電鉄から財政再建計画とバス路線再編について報告をお願いします。

松村委員：平素より当社の鉄道事業にご理解とご支援をいただき、ありがとうございます。LRT化事業については、平成16年に鉄道の存続とまちづくりの観点から取り組みたいと表明したものです。その後4年経過し、自社の再建計画を行うこととなったため、この事業への負担が難しくなりました。そのため、LRT化事業は一時棚上げするとの決断したものです。これまで、地域皆様には説明会などにご協力いただき、ご賛同もいただきましたが、非常に厳しい経営環境となり、このようなことになりました。今後は、LRT化の将来構想を見据えた鉄道を軸とした公共交通アクセスの構築を図り、現行の鉄道の維持存続と利便性の向上に努めていくものです。また、九州新幹線の全線開通を見据えて、短期的には利用促進策を進めます。具体的には、運行時間帯の見直し、パーク&ライドの整備充実と周知の徹底、バスと電車の結節強化、案内パンフレット等の充実、利用者案内施設の整備、サービス向上委員会の設置などに取り組むものです。既に運行時間帯の見直しについては、来年4月1日以降に取り組むように準備中です。そのために、不足している乗務員の募集を今後行うところです。バスと電車の結節については、初乗り運賃の調整を検討中です。案内等についても、きちんとできるように整備していきたいと思えます。LRTやBLTについては、熊本都市圏北部方面の公共交通軸として中長期的な構想として考えていますので、当社の経営改善後は、再度LRT化について行政や住民の皆さまにご判断いただきたいと思っております。

小田原委員：バス路線再編の背景としては、これまで公的支援を受けずに、黒字路線から赤字路線への内部補填し、費用の削減や運行の効率化を図りながら運行を続けてきました。しかし、ここ数年は乗合バスの赤字が続き、今回の私的整理に伴い、赤字路線からの撤退をしなければならなくなりました。平成19年度の乗合バスの収支状況は、経常赤字で約9,000万円となっています。そのうち今回休止する赤字路線が4,200万円となっており、全体では黒字にはなりません。大部分の赤字解消ができるものです。黒字系統については、129系統のうち47系統で、全体の36%です。約3分の1の黒字路線の系統から内部補填により運行していたこととなります。また、休止系統数については、平日の上下線全体が900本ですが、そのうち10%の90本が対象となっています。(以下、資料により路線ごとの説明あり。)

翔陽高校線については、現在関係者と協議中ですが、その他の路線は、先般、地域バス対策ブロック協議会において合意を得ましたので、10月6日又は10月14日以降は休止となります。

事務局：ただいま説明のあった件に関連して、合志市議会 9 月定例会において、「合志市における公共交通の発展にむけた決議」が行われましたので、ご報告いたします。

吉永委員：議会でも問題になりました。企業が運行する上では、不採算分野の見直しはしかたないと思います。今回の路線バス再編に伴い、交通計画を策定する上で影響があると思います。このことについて、考え方はいかがでしょうか。

中園会長：後ほど計画の中でも説明があると思いますが、路線バス再編については、循環バスなどの代替手段を検討していくことになると思います。

溝上副会長：平均乗車密度は、始点終点の距離と乗車数により算出したものと理解してよろしいでしょうか。単純に 1 Km あたりに何人乗っているかということでしょうか。1 Km あたりで採算が合う乗車密度はどれくらいでしょうか。経常収益の算出方法はどのようにされていますか。それから、バス対策協議会とはどのような組織になりますか。

小田原委員：ここでの平均乗車密度の算出はご理解のとおりです。また、採算の合う平均乗車密度は、おおよそ 10 人前後と考えております。経常収支の算出は、1 Km あたりの平均費用を割り戻したものです。実際の路線ごとに、例えば幾らの給料の人が運転して、どのバスが走っているかというように厳密に算出しているものではありません。会社全体の経常収支と走行距離から算出したものです。それから、バス対策ブロック協議会ですが、熊本県バス対策協議会の地域ごとの下部組織となり、バス路線の維持などに関する協議を行う組織となります。

溝上副会長：その組織でバス路線の参入や撤退の協議を行うということですが、この場（合志市地域公共交通協議会）はそのような協議として位置づけられているのでしょうか。

村上委員：バス対策ブロック協議会は、現行の路線バスの休廃止に関して協議しますが、そこで休廃止が決定し、新たな交通対策が必要になった場合に、この地域公共交通協議会で協議に諮ることとなります。バス対策ブロック協議会で参入を協議することはありません。

松永委員：熊本電鉄の再建計画に 7 ヶ年で取り組むとのことですが、これまで以上に公的支援などを得ながら努力していただき、財政再建計画を完遂していただきたいと思います。

事務局：他になければ、議題に入ります。

#### 4. 議題

中園会長：それでは議題(1)市町村有償運送の更新登録に係る協議会の承認について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局：高齢者支援課高齢者保険班野口主幹より協議資料に沿って説明。

吉永委員：外出支援を利用した実績はどのくらいでしょうか。また、ナンバープレート

はどうなっていますか。

事務局：高齢者分は、市内が 169 回、市外 178 回、合計 347 回です。障がい者分は、市内が 13 回、市外 168 回、合計 181 回です。車両については、自家用有償運送ということで、白ナンバーの車両を利用しています。

吉永委員：市内より市外の回数が多い理由は何でしょうか。

事務局：日赤など総合的専門的な病院が合志市内に少ないため、市外の病院への受診が多くなっています。(透析、外科、整形、自宅が熊本市内に近い等)

宮崎委員：9 ページの任意保険については、対人の補償は少ないように思えますが。

事務局：対人補償は無制限で、対物補償は社会福祉協議会が 3 千万円、菊香園が 1 千万円となります。市町村運営有償運送の保険基準は示されていませんが、最低限の補償内容と考えています。

中園会長：国土交通省が示している基準はクリアしていると考えてよいですか。

事務局：国土交通省が示した NPO 等が運営する場合の基準額以上にはなっています。

松永委員：搭乗者保険が最も大切と考えます。入院 7,500 円、通院 5,000 円となっていますが、障がい者や高齢者の方に十分な保険金額かどうか。金額が低いように思えますが。

事務局：十分な金額と考えますが、搭乗者の補償で不足する分や何らかの賠償が必要な場合は、市が加入している賠償補償保険で対応します。

溝上副会長：契約内容についてですが、契約は 1 回あたり市内 2,000 円、市外が 3,000 円、あと利用者からの対価が 250 円や 500 円と解釈してよろしいでしょうか。契約の仕方として、インセンティブ契約や年間契約をしてできないでしょうか。基本の委託料を払って、あとは実績で払うなどしてはどうでしょうか。みんながハッピーな契約の仕方は無いかと思えますが。

中園会長：県下の状況はどうなっていますか。

村上委員：他市町村の福祉関係では、1 回あたりいくらの単価で支払う方法が多いようです。本来、利用者からの対価は、市町村が収受することになっております。年間契約などはないと考えます。

中園会長：公共の交通機関が無い、道幅が狭い地域などで、運送に制限があるのではないですか。

事務局：それとは（交通空白運送、過疎地有償運送）、ちょっと違っています。

吉永委員：本来ならば特別の理由で市内の医療機関に利用できるという事ですが、現実的には市外の医療機関の利用が多い。2,000 円や 3,000 円が妥当かどうかもありますが、最終的には市の税金で運行していることなので、申請だけで利用できるとなれば、今後利用が増えていくと思いますので、今後も公共交通機関とのあり方を含めてもっと議論が必要かと思えます。運行に関しては、必要なことなので、認めることはよいと思います。

事務局：登録条件が厳しいことと、基本的には公共交通機関が利用できない方や家族の送迎が困難な方が対象となりますが、実際に登録して利用される方はあまり増えな

いと考えます。公共交通のあり方を考えると、お一人でも公共交通機関を利用できる環境づくりが大切ですし、本事業は税金を使う事業ですので、十分に他の公共交通機関との整合を取りながら、実施していきたいと考えております。

中園会長：他にご質問がなければ、更新申請について承認してよろしいでしょうか。

全委員：異議なし。

中園会長：続いて、議題（２）合志市地域公共交通計画本編第 1 章から第 3 章の素案について、事務局より説明をお願いいたします。

事務局：資料に基づき本編第 1 章から第 3 章の素案を説明。

中園会長：ありがとうございました。第 1 章についてご意見やご質問はありますか。

吉永委員：表紙のサブタイトルについては、目的に沿ったサブタイトルを付けたほうがよいと思います。環境配慮や高齢者支援などの目的が明確になるようなもの。

中園会長：サブタイトルは、本日は決定しませんので、今後も検討します。

溝上副会長：人口等の資料で、従業者のうち昼間人口ベースの集計は必要ないでしょうか。地元従業者や市外通勤者などの整理が必要では。それから、ゾーン別（校区ごとなど）の集計も検討してほしい。

事務局：国勢調査を基に、産業別などの集計を行ってみます。校區別も調査します。

松永委員：大規模な道路整備事業として、御代志の交差点改良と県道大津植木線バイパス整備が予定されています。交通計画にも影響があると思いますが、その点はいかがでしょうか。

事務局：現状の交通量や渋滞状況も変化していくと考えられますので、状況に合わせた事業計画や交通拠点整備などについても、協議会において協議していきたいと考えています。

中園会長：第 1 章に関してはよろしいでしょうか。それでは、第 2 章についてご意見をお願いします。

吉永委員：計画期間は平成 27 年度までとなっていますが、それ以後についてどうするかは記載しなくてもよいでしょうか。

事務局：合志市総合計画の第 1 次基本構想及び第 2 期基本計画期間が平成 27 年度までとなっています。本計画は総合計画と整合した計画としたいため、以後も継続しますが、現時点では総合計画に合わせて平成 27 年度までの計画期間としています。

中園会長：平成 27 年度までであっても計画の見直しはありますし、平成 27 年度以降も継続して検討していくものです。

中園会長：総合計画と整合していくこととなりますが、計画期間以後に関わる部分についても明文化しておく必要はないでしょうか。

事務局：第 5 章において触れている部分がありますので、後ほど説明をいたします。

中園会長：通常、計画書などでは、計画期間以後について記載することはあまりないと思います。

中園会長：続いて第 3 章について、ご意見やご質問はありませんか。

溝上副会長：3-1-3には、松永委員からありましたが、大きな道路計画等を入れて、交通量の整理をするようにしてはどうでしょうか。

事務局：そのように整理します。

松永委員：関連して、委員に熊本県菊池地域振興局土木部長がおられますので、進捗状況と併せて、今後の見通しについてお聞きしたいと思います。

山本委員：御代志交差点については、クランク交差点を解消して交通渋滞を緩和するものです。地元説明会を終わりました、これから、測量や用地買収の手続きに着手をいたします。これは合志市と連携して取り組んでいます。県道大津植木線については、バイパス整備となりますが、現在周辺の環境調査などに取り組んでいます。

吉永委員：39 ページや 44 ページなどに交通事業に関する取り組みや、公的支援などについて記載がありますが、今後、休止や廃止などの判断が事業者からの一方的な決定で行われることがあれば、計画を策定していても無駄になりますので、事業者と行政又は協議会のあり方について、取り決めみたいなのをつくっておく必要はないでしょうか。

溝上副会長：地域公共交通協議会の位置づけとして、路線バスの休止や廃止についても利用者を含めた関係者で協議できるような場であると認識していましたが、その点はどうか。

村上委員：現行の仕組みとして、バス事業者が廃止しようとしたときには、6ヶ月前に届けば、廃止できるのが道路運送法の考え方です。その代替策などについて協議するのが、この地域公共交通協議会となります。

溝上副会長：10 月からの廃止がもっと早くわかっていれば、この協議会でも議論できたと思いますが。

村上委員：事業者から地方バス対策ブロック協議会に申し出があり、協議が整えば廃止するまでの期間を短縮する事ができることとなっています。

吉永委員：6ヶ月の期間を待たずに、ブロック協議会の合意があれば期間を短縮できることとなっていますので、本協議会でも検討する体制ができれば、代替手段などの検討や協議もできると思います。その点は計画の中にも盛り込んでおく必要はないでしょうか。

松永委員：バス対策協議会はどういう構成メンバーでしょうか。路線バス廃止についての手続きはどのようになっていますか。また、廃止路線の存続についての可否の判断はどのようになっていますか。

村上委員：熊本県にバス対策協議会があり、振興局単位のブロック協議会が組織されています。各事業者と沿線自治体、関係機関などの関係者で構成し、事業者からの申し出により、廃止などの案件について協議します。各自治体においては、持ち帰り協議などを行い、判断をしています。

中園会長：合志市の経過を説明します。

事務局：7月にバス再編計画の申し出があり、まず8月に熊本・鹿本・菊池地域の担当

者の合同会議を開催しました。その後、熊本・鹿本・菊池地域合同バス対策ブロック協議会を開催し、路線の休止について協議しました。その結果、本市に関わる路線のうち、翔陽高校線以外の路線については合意していますが、翔陽高校線については通学の足であるため、利用者を含めた関係者会議を行い判断することとしています。廃止に合意した路線については、内部の庁議に諮り、利用状況や赤字補填による運行が必要になることなどにより、廃止についての合意が判断されたものです。

中園会長：路線の維持存続については、沿線自治体で赤字補填が必要となりますので、内部で検討の上、廃止に合意をしたものです。

溝上副会長：熊本県の補助には該当しないでしょうか。

事務局：今回の各路線については熊本県の補助には該当しません。

溝上副会長：熊本電鉄の今後の新たな利用促進策にパーク&ライド整備の充実と周知の徹底やバスと電車の結節強化などがありますが、今回のバス路線再編ではそれに関連する路線の廃止があり、矛盾する部分があります。これからは、この協議会でも利用促進に向けた検討を行うべきだと思いますので、廃止の決定はブロック協議会に諮られるにしても、事前の相談などは本協議会に相談され、皆さんで検討していくような体制が必要かと思います。

吉永委員：協議会の役割として、意義ある計画になるようにしたいと思います。今回のように廃止の案件が出た場合に、沿線地域にアンケートを実施するような考えはないでしょうか。

事務局：今回の場合は、代替交通手段の検討を第5章に提案していますので、協議していただき、実験運行によって利用者の判断をいただきたいと思います。

吉永委員：利用者のニーズを取り込めるような仕組みや体制が必要だと思います。

溝上副会長：調査を行うかどうかは別にして、来年度以降循環バスなどを利用して実験をしますので、利用者の意見を出していただき、今後も検討していければと思います。

大榎委員：循環バスでは10月の廃止に対応は難しいと思いますが、来年度までの対応についてはどうでしょうか。

事務局：今回廃止されるバス路線については、循環バスでは運行計画の違いもあり、早急な対応は難しく、利用者の方にはご不便をかけますが、来年度以降の取り組みに向けて本協議会において代替交通手段を検討していきたいと思います。

重光委員：この協議会では、利用者の交通手段の確保について協議するものと思います。今回のバス廃止についても、循環バスで難しければタクシー事業などですぐに対応できるように協議できればと思います。

事務局：協議会の目的はそうですが、現実的には、市費の投入や事業者の運行の可否などが課題となり、早期の対応は難しいと考えます。まずは来年度以降の事業として早期に対応できるように、協議会としても検討していく事が先決であると思います。

重光委員：路線バス廃止部分の乗合タクシーの運行許可にどれくらいかかりますか。

村上委員：本協議会は二面性があります。活性化再生法の協議としては来年度以降の事業ですが、道路運送法上の交通会議としての機能は、今回のようなケースに対応する場合の協議となります。その場合は補助事業とはなりません。

中園会長：今回のような場合の緊急事案の交通会議としては予定していませんでしたので、どのように進めるかは事務局で再検討をさせていただきます。

溝上副会長：45 ページ3－6で、まちづくりが主となり、それに貢献するように公共交通が必要になると思いますので、ここでの記載は逆さまであると思います。

事務局：その主旨で、記載を訂正します。

中園会長：他になければ、議題（3）は次の協議会に諮りたいと思います。

事務局：それでは、第4章及び第5章は次の協議会で協議いただきます。前回の第3回の会議録について、加筆・修正はありませんでしょうか。なければ、次回は、平成20年10月22日（水）午前9時30分よりヴィーブル2階研修室となります。長時間にわたり協議いただきまして、ありがとうございました。これで第4回の地域公共交通協議会を閉会いたします。

#### 4. 閉会（11時50分）