

第 27 回合志市地域公共交通協議会

〔日時〕平成 25 年 11 月 26 日（火）午前 10 時～

〔場所〕合志市役所 合志庁舎 2 階大会議室

〔出席者〕藤井委員、寺本委員、宮川委員、池松委員、吉永委員、藤園委員、西郷委員、塚本委員、小田原委員、野田委員、新居委員、富田委員、重光委員、古川委員、桑島委員、立山委員、溝上委員、金森委員、原委員、林委員、今村委員

〔代理出席〕相互交通 阪本氏、キティ交通 佐藤氏、熊本県タクシー協会 片岡氏、九州地方整備局熊本河川国道事務所 田中氏、大津警察署 田中氏

〔欠席者〕古武城委員、関委員、宮本委員、

〔事務局〕濱田政策部長、内田企画課長、澤田課長補佐、坂田主査、トトハウス 前田

〔議題〕

報告 ①セミコンテクノパークエコ通勤実証実験について

協議 ①合志市地域公共交通計画見直し素案（案）について

②平成 26 年度事業計画（案）について

〔会議の公開・非公開の別〕 公開

内田課長： それでは、挨拶から始めたいと思います。ご起立をよろしくお願
いします。「おはようございます。」ありがとうございました。ただ
今から第 27 回合志市地域公共交通協議会を開催させていただきます。
はじめに、会長であります副市長の藤井がご挨拶申し上げます。

藤井会長： 改めまして、皆さん、おはようございます。大変寒い中、第 27 回
合志市地域公共交通協議会に出席いただきまして、ありがとうございます。
この会議、いろいろ皆様方のご意見を伺いながら、市民
の方々に広くご利用いただけるように苦心をしながら進めておりま
す。コミュニティバスも徐々に定着し利用頻度も高まって、いい方
向にあるのではないかと考えておりますが、もっともっと皆様方の
利便性を考えながら今後も検討していきたいと考えております。本
日はお手元の次第にありますように、このような内容で進めていき
たいと思いますので、本日はよろしくお願い申し上げます。

内田課長： 本日は報告事項 1 件、協議事項 2 件を用意いたしております。

これ以降の進行は会長にお願いをしたいと思います。よろしくお願い
いたします。

藤井会長： それでは次第に沿って進めさせていただきます。報告事項セミコンテクノパークエコ通勤実証実験ついて、説明をお願いします。

坂田主査： 改めまして、おはようございます。公共交通の担当の企画課、坂田と申します。

資料の確認をお願いします。まず、第 27 回合志市地域公共交通協議会という次第、皆様のお手元の方に 1 枚紙で、3 コミュニティバスの運行指針・指標についてという資料、A 4 版カラーの参考：レターバスの新規の利用者の増加に関する調査資料というのがございます。あと席次表と出席者名簿があるかと思えます。資料の方はよろしいでしょうか。

それでは資料の 1 ページをお開きください。セミコンテクノパークエコ通勤実証実験結果についてというところです。まず、概要について簡単に説明いたします。1 の実験の目的です。本実験は J R 光の森からセミコンテクノパークにおいて通勤バスを運行することによりマイカーから公共交通への転換、また公共交通の利用促進、いわゆるモビリティマネジメントを促すことを主目的としています。2 の実験のスキームですが、県、合志市、菊陽町、それとセミコンテクノパークの協議会にて構成しました協議会が実施主体となり、熊本電鉄様に運行委託をいたしました。J R 光の森駅からセミコンテクノパーク間の約 10 Km を 1 日 8 便、朝夕各 4 便ずつ平日の 20 日間、運賃は 100 円で運行しております。3 の実験結果、まず輸送実績を記載しています。運行期間 20 日間の利用者の延べ数が合計で 1,382 人ということでした。下の表は、各週における入社時と退社時、及び日計を日平均、便平均ということで利用者を記載しています。表の右下の覧、合計では日平均 69.1 人、便平均 8.6 人の利用がされています。

次、資料 2 ページをご覧ください。検証結果の結論について報告します。結論としましては上段の囲みの中です。J R 光の森駅からセミコンテクノパーク間については、現状では下記の 3 つの理由により採算ベース、いわゆる本格運行を実現することは困難ということになりました。まず、理由の一つ目です。これは利用人数の確保のことを記載しています。運行距離が約 10 Km ですと通常運賃が 350 円となります。その場合、1 便当たりの採算ラインの乗客数が 16 人という試算になりまして、実績ベースでは 1 便当たり 8.6 人、これは運賃 100 円の場合でも 8.6 人ということですので、採算ベースに乗せるのはなかなかむずかしいというところです。

理由の2つ目です。これは利便性、便数の増のことを記載しています。実験後のアンケート調査ではもっと便数が欲しいというような要望が多くありました。当該路線において増便を行うならば車両や運転手の追加等が必要で、更なるコストの増加が発生するということですので。

理由の3つ目です。定時性の確保の問題について記載しています。ご存知のとおり当該路線では交通渋滞が頻繁に発生しています。特に退社時においては6分以上の遅れが発生した便が36.3%あったという状況です。ただし書きのところですが、実験後のアンケート結果によりますと、実験を通して他の公共交通を利用するようになったという回答が回答者全体の約30%ありまして、実験の目的であります公共交通の利用促進、マイカーからの転換ということについては一定の成果があったというふうに捕らえています。

ページ中段の囲みのところですか。上記の課題を解決しましてJRからの乗継利用者の利便性の向上を図るには、JR原水駅からのバスの運行も考えられるのではないかとということですか。理由として一つ目です。車両、運転手の追加投入がなく利便性の向上が図られるのではないかと、これは運行距離が短いということからです。

理由の2つ目です。運行距離が短いために低運賃、定時性の確保が可能ではないかとということですか。

理由の3つ目です。アンケート結果によりましてダイヤ、便数、定時性の改善、または低運賃ならばこのエコ通勤バスを利用してもいいですよという回答が約73%、518件あります。こういうことから、JR原水駅からは通勤バスの一定の需要が見込めるということふうに捕らえています。

なお、下段の囲みのところですか。平成25年10月29日付けでセミコンテクノパーク協議会様より、JR原水駅から通勤バスの運行へ向けてご支援くださいという形で合志市、菊陽町に対して要望書の提出があつているところですか。事務局の方からは以上です。

藤井会長： セミコンテクノパークエコ通勤実証実験の結果について報告がありました。ご質問、ご意見等ありますでしょうか。

溝上委員： この結論に非常に不満です。協議会としてこれをどう位置づけていたのかという気がします。やるから協議会で認めてくださいというスタンスだったんですかね。そのあたり経緯を少し教えていただきたいんですけども、地域公共交通協議会の計画の中で位置づけるのだったら採算ベースで動かすのがむずかしいからこれはだめです。

たねということをやるとしたら、全くこの趣旨にそぐわないですね。そうなったら今のレターバスだって止めなきゃいけないですね。これはどうやって我々は位置づけて支援したり、今後どういうふう
に展開するのか、さっぱりわからないという気がします。収支率25%
くらいですよ。だったら今のレターバスと一緒にですよ。レター
バスは100円ですけども、その値段も今後は考えなければいけませ
んが、もともと競合するバス路線があったところにバスを入れたの
だから100円である必然性は全くないわけで、距離数に比例した料
金を取るというのが本来のやり方だと思いますけれど、それがひと
つですね、それとこれとをやることによって今まで車で通っていた人
がこれに乗ったのだから、少なくともこの分の車は減っているわけ
ですから、車に乗っているときの便益は上がっているはずですよ。1台
に乗り合わせるわけですから、もともと車に乗ってバスに乗り換え
た人でも所要時間は短くなっているはずですよ。混雑が減りますか
ら。ということはその所要時間が短くなった分の社会的な価値とい
うのも全然ここでは測ってないですね。それとか、交差点の改良以
前はもっと渋滞が激しかったわけですけども、その頃にセミコンの
協議会の方とここで話をしたときは、従業員の事故のリスク、これ
はすごく高いと、だから会社としては本当は公共交通機関に来てほ
しいということをしきりに言っておられました。ところが一旦交差
点の改良ができてある程度スムーズに流れ出したとたんに企業もま
あいいかという形になったし、行政もまあいいか、県もまあいいか
という感じになってきた。だけど本来は従業員の事故のリスクは非
常に大きいからそれを緩和する施策であるこれは会社としてもあり
がたいと言われております。

また、これによって何台か分の駐車場がいらなくなっているわけ
ですから、こんなメリットもあるはずですよ。そういうのを全然カウ
ントしないで、あれはだめだったというのはあまりにも公共交通協
議会で議論していろいろ検討することには大きく外れているような
気がします。

それともう一つは、これはセミコンテクノパークの方に申し上げ
たいんですけども、ここには補助金等が出される予定はないんでし
ょうか。地元の会社の社員の交通事故リスク、遅刻のリスク、会社
の駐車場を有効に使える、いろんなメリットがあるので本来ならば
分担金という形で出すのが当然だし、全国見ると当然出されてます。

これでいいのでしょうか。よくわかりません。

坂田主査：この協議会に以前諮った経緯ということで、実証運行するというのは当然運輸支局様の許可が必要になってきます。そのために前々回の協議会のときに諮らせていただきました。それで車が減ったり交通事故リスクの軽減、車が減ったことで駐車場が空くという企業のメリット、これらに関してはセミコンテクノパーク通勤実証実験協議会の中ではそこまで深く検討していなかったというのは事実です。溝上先生からいただいたご意見については、もう一度県、菊陽町さん、セミコンの協議会と話をさせていただきたいと思います。

溝上委員：ここで取り上げるべきこととして位置づけたら、やはり皆さんの意見を聴くべきだし、評価をちゃんとやるべきだと思います。私、これはもともとから思っていたことなんですけれども、県が何かやってみようと、県がやってみますから協議会よろしく願いますというような形で多分やられてるんですよ。ここで発議したものをこれを検討して菊陽町、大津町、合志市、全体の広域的な交通のサービスの向上とかそういう視点でやられたんじゃないんですね。ですからこんなとんでもない評価で報告をされて、われわれとしては、はい、そうですかで終わってしまうだけのパターンで、これはやっぱりまずいんじゃないかと思います。もし、やるんだって勝手にやってくださいか、ここではっきり位置づけてどう評価するか、あるいはお金の出し方なんかについてもきちんと提示する、ましてや一番下の囲みの中にセミコンテクノパークの会長からは、合志市と菊陽町に対してJR原水駅からバス運行をしてもらおうとありがたい、その支援をしてください、これは一体何を言ってるんだろうと思います。

坂田主査：この要望書の内容につきましては、セミコンテクノパーク協議会様から幾つか要望があっている内の一つに、このエコ通勤バスの運行をしてくださいと、これについて本格運行に向けてのアプローチをしてくださいというような要望内容でした。今、菊陽町さんの方回答内容については調整をしているところですが、本格運行に向けて関係者と連携をとって進めたいというような回答になる予定です。

濱田部長：溝上先生からご意見をいただいたところですが、実際そこまでやれなかったということになります。今回の事業については県が主体となって2月にやったわけなんですけど、県としてやってみたいということだったんで、それではという部分があったと思います。

溝上委員：それだったらいいですよ。知らないということで。ここで話なんかしてもらっても困るんです。今日はたまたま県の地域振興局の

方がおられないんですね。県のハンドリングがだめなんですよ。隣の町と関連するところはそこでやってもらわないといけないわけで。

濱田部長： 逆に私どもとしてはセミコンテクノ協議会にお手伝いしていただいて公共交通を使うという実証実験ができたという部分を評価しています。実際使ってみてどうかというところで、原水駅まで乗って行ってそこからという距離も半分になりますし、それだったら使えるのではないかという協議会のご意見は、市として大切に受け止めたいと思っているところです。

溝上委員： この協議会が始まった最初の頃に、まだ交差点の改良ができてなかったのが大渋滞を起こしていたことがあって、その頃は本気で考えて会社の中でも調査とか予測とかよくやったんです。ところが渋滞が緩和されたとたん熱が冷めた、それと不景気だったんで正規雇用の方たちを解雇したのだから車の数が減り、熱が冷めてしまった。そういうやり方をやったらだめなんです。ずっと真剣に考えて、かつ隣の自治体でも協議しながらやっていくことを続けていかないと協議会というのは続かない。

藤井会長： ありがとうございます。先生からのご指摘もありましたので、そういうご意見があったことは県の方にも伝えます。ご了解をいただきたいと思います。他にございませんでしょうか。それではこの報告については、これで終了させていただきます。4の議題に入ります。まず、合志市地域公共し素交通計画見直し案について、事務局から説明をさせます。

坂田主査： 合志市地域公共交通計画見直し素案ということで、説明をさせていただきます。資料は3ページからになりますが、まず今回の見直しの主な内容につきましては3つあります。1つ目は合志市地域公共交通計画の目標に関する評価、2つ目に27年度までの成果目標、3つ目はコミュニティバスの運行指針、指標の設定について、大きく3つ見直しの内容があります。この3つに事項につきましては、先に開催されました作業部会において内容の検討、協議を行ったもので、今回ご審議いただき承認をいただきましたら、これをパブリックコメントにかけさせていただきます。その意見等を考慮しまして次回の協議会において計画見直しの決定ということにしますところですので。

資料は5ページを開けてください。まず1つ目、合志市地域公共交通計画の目標に関する評価というところです。(1)平成27年度までの計画期間中の取組みですが、その下の文面の内容につきましては、前段では当該計画に基づきコミュニティバスの実証実験等を

行ったこと、レターバスについては順調に利用者を伸ばしているということを記載しています。後段ではコミュニティバスにおける問題提起及び目標数値の設定について記載しています。ページ中ほどの表は、各年度の主な取組みについて記載しています。真ん中の平成25年度は平成27年度までの目標値の設定、26年度については目標達成のための取組み、27年度については目標達成のための取組みと併せ、第2期の地域公共交通計画の立案を行うということにしています。

その下、(2) 現計画の目標と成果目標です。現企画における事業目標と成果指標は下の図のとおりです。事業目標については4項目、隣りの成果指標については5項目あります。これについて、27年度の目標値の設定等を行うということにしています。

次に6ページをご覧ください。(3) 事業目的及び目的達成のためのこれまでの取組みということで、先ほどの表にもありました事業の目標4項目、そのうちの1つの住民の移動手段の確保、ここでは大きく項目が3つありまして、①地域ごとの生活圏に対応した生活支援交通というところの内容です。合志市には大きく3つの生活圏がありますので、市民が通い慣れた商業施設、病院等に行けるような公共交通の整備を行うということを記載しています。右側の実績としては、それらの生活圏への移動可能な公共交通の整備を行ってきました。

その下の②です。鉄道駅やバスターミナルの拠点性を高める、熊本市への移動の利便性の向上というところで、内容としては市外への鉄道の駅へ至る公共交通手段を強化しますということを記載しています。実績としては、JR光の森駅にはレターバスが接続しています。また、電鉄の御代志駅についてはレターバス、循環バスの方が乗り入れをしており、鉄道駅に至る公共交通手段の強化を行っているところです。

7ページをお開きください。③市内移動手段の確保です。内容としては、合志市内の各種施設の利用、東西方向への移動を確保する交通体系を強化しますと書いています。実績としては、ご存知のとおり現状のコミュニティバス、コースが4つを運行しておりまして、一定の移動手段の確保は図られているというところになっています。

次にページ中段の事業目的の2、交通渋滞の緩和と環境対策です。内容としては、マイカーから公共交通への転換、モビリティマネジメント、各種取組みを推進して、交通渋滞の緩和、併せてCO₂の

排出削減を進めるということを記載しています。実績としてはモビリティマネジメントの取組みを実施して、コミュニティバスをはじめとする公共交通機関の利用は増えているというものの、マイカーの削減効果は軽微であるということを記載しています。

次にページ下段の事業目的3 安心・安全で質の高い運送サービスの提供です。ここでは2つ項目がありまして、まず①安心・安全というところの内容ですが、公共交通機関における安全輸送、当たり前のことですが、それを記載しています。実績としては、運行事業者の協力の下、安心・安全の輸送サービスに努めているというところを記載しています。

②乗りたくなるサービスの提供の内容です。各種利用促進の取組みですが、車両のデザイン、これはレターバスというところですが、あとはおでかけコンシェルジュ、これはおでかけサポーターのことになります。これらの事業を実施しまして、公共交通の魅力を向上させるというところでは、崇城大学の協力によりましてレターバスのボディデザインを募集、それにちなんだ愛称の決定というところを記載しています。また、携帯用の時刻表の作成して利用促進の取組みを実施したと記載しています。

次に8ページをご覧ください。事業目的の4、多様な主体の参加と連携です。これには4つ項目がありまして、①全市民の積極的参加 一ワン・マン・ワン・ライドの推進—というところ内容です。ここには市民一人ひとりが意識的に公共交通機関を活用し利用者を増やすということを記載しています。実績としては、市民が積極的に公共交通を利用してもらうための機運を醸成するために、市民シンポジウムを開催したということを記載しています。

②観光振興との連携です。内容としては、市内の観光施設に公共交通を利用して出かける人を増やすような工夫をするというところを記載しています。実績としては、前回の協議会でもお配りしましたレターバスガイドマップ 健康づくり版等作成して、市内の史跡、公園等に公共交通を利用して出かけるというような仕掛けを行い、出かける人を増やすということを実施しました。

③市民グループとの連携です。自治会や老人会、PTA等の各関係団体に呼びかけ、公共交通の活用を推進するということを内容で記載しています。実績としては、老人会や自治会等の会合に出て、コミュニティバスの出前講座を実施しています。また、老人会の一部におきましては自主的な乗車なども行われていて、市民のバスの

利用促進について積極的に参画いただいているという例も見られているところ です。

④民間事業者との連携です。内容としては、市内の商店、医療施設と連携し、公共交通が利用しやすくなるようなサービスの工夫を呼びかけますということを記載しています。実績としては、主要施設にはバスの時刻表を配布して掲示をしてもらうようにしています。

9 ページをお開きください。大きい 2 番目 平成 27 年度までの成果目標についてです。現計画ではこの表にありますとおり 5 つの指標があります。各指標の目標値につきましては、平成 22 年度までの目標値の設定になっているところ です。従いまして、本計画の終了年度であります平成 27 年度までの目標数値について、上位計画である市の総合計画の目標値や市民 3,000 人アンケートの結果及び現在の利用実績値により、今回 27 年度までの目標数値というものを設定しました。表の 1 公共交通の利用者数というところの指標ですが、内訳のところ、T が電車、B がバスの利用者数です。1 番右の平成 27 年度の目標値につきましては、25 年度の実績値を見まして現状維持という形で、これ以上下がらないという形で目標値を設定しています。

2 の公共交通を日常的に利用、または、月に数回程度以上利用している人の割合というところ、27 年度の目標値については 20%、これは 25 年度の実績値が 19.4% ですので、今後利用促進を行うところから 20% という形で目標値を設定しています。

3 の公共交通を使った市内での乗替が不便とする人の割合ということで、27 年度の目標値は 45% としています。これは、25 年度の実績値よりも利用促進、また須屋線の見直しを行うならば、減るだろうということで、45% という数値を設定しています。

4 の電車を使って円滑に移動できているとする市民の割合は、目標値 73.8% というところで、これは市の総合計画の目標値をそのままもってきているところ です。

5 のバスを円滑に移動できているとする市民の割合は、27 年度の目標値 77.6% です。これは、25 年度の実績値が 77.6% と、これ以上下がらないという数値を設定しているところ です。

次の 10 ページは、先ほどの 1 枚の A 4 の資料と差し替えをお願いします。こちらをご覧ください。3 コミュニティバスの運行指針・指標について、(1) 指標と目標値、指針についてということで、これまでコミュニティバスの運行指針、指標というものが現計画では

定められていませんでした。コミュニティバスの運賃とか路線、ダイヤ、見直しについては、要望があったからとか利用者が伸びないとかいうことで行っていましたが、今後はこの運行指針、指標に基づいて運行体系の見直し等やっていきたいというふうに考えています。赤のところですが、現行のルート、ダイヤ、運行本数はそのまま平成27年度までは運行するものとして、レターバスでは3つの指標、また循環バス、乗り合いタクシーにつきましては1つの指標で評価をしたいというふうに考えています。表のところですが、まず、レターバスにつきましての指標ですが、まずは収支率、これは今後安定した運行が必要になってきますので、収支率については考えなければいけないというところ、それと2つ目、定時性の確保です。これは利便性の向上が必要ですし、現在レターバスの定時性については課題でもありますので、これを挙げています。3つ目、新規利用者の確保というところで、利用促進については今後まだまだ策をうっていききたいと思いますので、新規利用者がどれだけ増えたかというところのこの3つの指標にしたいと思います。27年度の目標値ですが収支率につきましては25%、定時性につきましては最大遅延10分、新規利用者の増加につきましては10%というふうに設定したいと思います。この新規利用者の10%というところですが、表の下の※の1つ目のところをご覧ください。新規利用者の増加につきましては、毎年乗降調査を実施していますが、その乗客にヒアリングを行って、全対象者に占める1年以内に利用を始めましたという回答をした人の割合で判断したいと思います。今回、10月、11月に乗降調査を実施していますので、その結果について説明をしたいと思います。

前田 : この部分について代わって説明いたします。前田と申します。資料は横長のグラフが載っているものをご覧ください。参考：レターバス新規利用者の増加に関する調査資料というものがあります。今説明しましたように11月の中旬まで、全曜日全便に調査員を乗せまして聞き取り調査をしました。2つ目的がありまして、1つはどここのバス停から乗って、どこで降りたかというOD調査をしました。その結果1,264人が乗ってきました。それについては今集計中ですが、ここに示しています1ページのグラフは、その中で201人の方に対して、初めて乗り始めたのはいつですかというのを聞いた結果です。グラフが幾つかありますが、下半分を見てください。左側に表2というのがあります。年代ごとにいつ乗り始めたかということ

で、1ヶ月以内、3ヶ月以内、6ヶ月以内、1年以内、2年以内、2年より前ということで聞いています。その結果、1年以内に乗りましたという人の割合が今回の調査では37.3%ありました。以前にはこういうきちんと目的を持った調査はしておらず、調査員が聞き取ったものの中で10%程度が新規ということで見ていましたが、目的を持って正確に調査をした結果、10月11月の時点での調査ですが37.3%が1年以内に乗ったというふうに答えています。ただし、これは年間の総乗降客数が年率37%で伸びているということではありません。たまたま、ここで乗ってきた人の中で37%の人が1年以内でしたということです。表を見ていただきますとわかるように、一番上の10代が調査対象が38人となっています。20代、30代、40代まではもともとバスの利用は少ないところです。50代以上が多くなってきます。そのうち、10代、20代、30代につきましては1年以内の乗り始めたという人は50%を超えています。これは、たまたま今日初めて乗ってみました、1回限りかもしれませんという方も含めて1ヶ月以内ということでカウントしていますので、あと学生につきましては、通学で使っている学生というのはあまり多くありませんが、1年生は当然高校に入ってから乗り始めますので1年以内ということでカウントされていますが、ほとんどは光の森に遊びに行く学生がカウントされていますので、最近友だちと遊びに行くようになりましたということで1年以内が多くなっています。それが来年、再来年も毎年37%越える状態になるかというのは、そこまで急激に新規の利用者が伸びていくとは考えにくいということと、高校生の若い人につきましては早々この割合が増えるとは思いませんし、卒業していけば3年で入れ替わっていきますので、1年以内という人の割合は安定してくると思います。従いまして、なかなか目標値は立てにくいんですけども、来年、再来年、27年度まで同じ調査を10月にやったら、そのときに10%くらいは少なくとも1年以内ですという人は確実にいるだろうということで、目標値として、37%に比べればやや控えめかもしれませんが、10%は新規の利用者があるようにPRをしていくということで設定した10%です。

2ページ目以降はOD調査をしましたので、どこのバス停で乗ってどこで降りたというものを乗せています。光の森を中心にそこで乗り降りする人が多いということを示したものです。これは例年報告しているとおりの傾向が出ています。速報値ですので正確には改めて報告書で報告をしたいと思っております。以上です。

坂田主査： それではまた、資料の方にもどります。レターバスの一番右の指針というところで、目標値に届かない場合のその対処策ということで、●で示していることが対策の選択肢として考えられるということです。対策の実施につきましては、この協議会の中で皆様方に議論していただきたいと考えています。

次に、循環バス、乗り合いタクシー、予約型の乗り合いタクシーにつきましては、指標の方は利用者数としています。目標値につきましては、現状維持を目標に設定したいと考えています。指針につきましては、レターバスの方でもし再編を行う場合があったら、必要に応じて運行形態の見直しを行いたいということにしています。

表の下の※の2つ目です。循環バスの須屋線に関しては、現在利用意識調査を実施しています。調査結果を基に今後運行形態について、作業部会、またこの協議会で検討協議を行いまして、必要に応じて見直しを行いたいと考えています。

その下、※の3つ目です。運賃改定についてです。現在消費税増税の話も出ています。また、安定運行、車両の更新等の観点から、平成26年度に作業部会、また協議会において、運賃改定について協議をしていただきたいと考えています。

その下、(2)利用促進策の重点です。前に利用目的の中で多様な主体との連携ということで、商工会などとはまだまだ連携できる部分があるのではないかとということも踏まえまして、5つの利用促進策を図っていききたいと思います。レターバスの早朝便の利用促進、南部住宅地における利用促進、北部農村地域における利用促進と利用者の実態把握、新たなバス利用目的のPR、民間事業者との連携、これらについては重点的に利用促進策を図っていききたいと思いますところですので。以上です。

藤井会長： 説明が終わりました。ご意見、ご質問はございませんか。

西郷委員： 7ページ、市内移動手段の確保の実績のところ、循環バスと乗り合いタクシーが木・木・土となっていますが、火・木・土の間違いじゃないですか。

坂田主査： はい。そうです。申し訳ありません。

西郷委員： 訂正されたがよいと思います。それと6ページ、電鉄黒石駅については、レターバスのバス停が最寄りにあるものの、バス—電車間の乗り換えは少ないとあります。これは須屋地区からすれば、光の森に行くのにどこかでレターバスに乗り換えるわけですが、本当は黒石で乗りたいのですが、黒石駅で降りてもバス停が少し離れてい

る。黒石駅の横にバスが入ってくると助かるということと、電車とバスの時間が待たずにいいようにしてくれればというのがあります。今日、私は鈴ヶ原から永江団地まで来まして、永江団地で乗り換えてここまで来ました。後の10ページにも書いてあるんですが、最大遅延が41分あると書いてあります。今日はだいたい8分、ここについてたときは6分ですみました。それで、目標値の最大遅延10分というこういう書き方はいるのかなと。確かに交通渋滞とかいろいろあるけども基本は定刻どおり来るということで、できればそれに見合った時刻表に変えるべきではないかと思えます。

それともう一つ、10ページの下に循環バス須屋線の利用意識調査を行うと書いてあります。今ユーパレス弁天が12月上旬まで使えないということがあって、老人憩いの家に行く人だけということで、かなり利用者は減っていると思いますが、何故調査をやって見直すのか、そこのところを教えてください。

藤井会長：今日は電鉄さんもお見えですので、事務局と電鉄さんからお答えをお願いします。

坂田主査：黒石駅へのバスの乗り入れについては駅への入口等も狭くてバスが入れないのでは。このあたりは後で小田原委員からお話いただければと思います。それとダイヤの接続ですが、今レターバスが1周1時間半、遅延もでているということで、そこにうまく接続ができるかなかなか難しいとは思いますが、今の現状に即したダイヤ調整をするべきだというご意見がありました。この後の事業計画で詳しくお話しますが、来年度もし可能であればバスロケーションシステム、それが導入できれば、ダイヤ調整、どこでどれくらい遅延が起こっているのか、把握が可能ですので、そのデータを基にダイヤ調整が可能ではないかと考えているところです。

須屋線については、今循環バス須屋線が走っている地区、10地区の高齢者サロン、区の役員の方にアンケート調査を実施しています。内容としては、買い物だったらどこに行きますか、こういった交通手段で、どのくらいの頻度で、というようなものを前段で聞きまして、その次に今、バスを利用していますか、利用していないということであれば、その理由を聞いています。もし、その課題が解消されれば乗っていただけますか、などです。その結果を基に、路線の変更等今後作業部会で検討していきたいと考えているところです。

西郷委員：私、近所の方に利用状況など聞いてるんですけど、それによると、温泉に行く方が一番多いのは事実です。次に菊南方面の病院とか買

い物にご利用されている方が多いようです。

小田原委員： 熊本電鉄の小田原です。黒石駅への乗り入れにつきましては、以前実験的にやったんですが、すずかけ台から黒石駅までの通勤用のバスを走らせたときに、どうしても入口のところに自転車がかなりありまして、その自転車というのは駅利用の方ではなく、バス利用の方で、ポリテクセンター前のバス停に近いところということで、あそこに置いて行かれる方が多いということで、いろいろやってみましたが、台数もかなり多いということもありまして、バスの運行がスムーズに行かなかったということがありました。中でのバスのUターンですとか安全運行のためには、かなりのスペースが必要ですので、そういった問題が解消できればホームからすぐバスにということができるので、利便はかなり向上すると思います。

藤井会長： 他はいかがでしょうか。

溝上委員： 毎年これやられてるので、今さら言うのも気が引けるんですけども、今まで私も気がつかなかったのか。5ページにこの事業の目標というので、その成果指標として止むを得ないのからこれを立てられたのはわかりますが、これって目標値を示す指標になっているのだろうかということです。具体的に言うと、6ページ、7ページ、8ページで、大きな事業の目標に、サブの目標として、小さな項目として①、②、③、細かく分解されていますね。これは具体的にどういうことをするというその内容を書かれています。それに対して実績というのがある。これはよくプロジェクトのサイクルマネジメントで、PLANとDOに相当するところですね。そこまではいいですけど、次のチェックをするところが、いつの間にか先ほど言った目的、目標をチェックするものと少し違いますね。例えば、8ページの事業目的4の多様な主体の参加と連携、その中の③とか④とか、市民グループとの連携、民間事業者との連携ということで、こういうことをやりましょうと、そしてこういうことをやりました、やりましたといっても、民間事業者との連携というところでは、主要施設にはバスに時刻表を配布し、掲示してもらおうようにしていると、してもらったのかどうかもわからないですね。本当だったら、どここの施設に何枚貼ったとか、細かいことまで言うことが必要かどうかは別にして、そういうことをちゃんとやるのがチェックなわけで、まず、DOのところのチェックがちゃんとやられてないのと、そのチェックがDOとどう対応するのかがさっぱりわからない。そして、チェックは市の総合計画のもので、そしてましてやこ

これは意識調査ですから生の数字でも何でもありません。これはいいのかなというのが2番。本当だったらDOに対応する指標を横に書いて、それをチェックすべきですね。その後また10ページを見ると、来年度どうするかというアクションのところていくと、またチェックした項目と違うということで、はっきり言って何やっているのかよくわからないようになってしまっていることが残念です。本当の目的というのは、ここに掲げられたように5ページの住民の移動手段の確保、渋滞の緩和と環境対策、安心安全輸送、多様な主体の参加と連携、これが大きな目標なので、これに関するアクションを起こさなければいけないんです。今さらなんですけども、そのあたりをもっと気をつけて、10ページみたいなものに矮小化してもらいたくないなと思います。収支率とか指標とかばっかりになってしまっていて、地域公共交通というものは一体何のためにやるんだというところから外れてきているんですね。これが良くないなと思っています。そういう視点を貫かないと問題が擦り替えられてしまうんですね。検討をお願いします。

藤井会長： 先生のアドバイスをいただきましたので、そのような方向の計画にしていきたいと思っております。他にはございませんか。それでは今回は若干の問題もありましたが、このような計画案ということで皆様方にお示しをいたしました。この案につきましては、協議会でご承認をいただいてパブリックコメントという手続きをとらせていただきますので、ご承認をいただくということでよろしいでしょうか。

(異議なし)

どうもありがとうございます。それでは、ご承認をいただいたということで先へ進めさせていただきます。(2)26年度の事業計画案ということで説明をいたします。

坂田主査： 資料は11ページをお開きください。平成26年度公共交通関係予算及び事業計画案について説明いたします。これを基に新年度の予算要求をします。要求ですので、今後議会などの審議がありますのでこれから変更になる場合もありますので、ご了承をお願いします。

まず、事業予算及び事業計画の内容ですが、ほぼ今年度と同様です。主に変わったところを説明させていただきます。

歳入ですが、国庫補助金、県補助金、諸収入ということで、これは例年どおりです。変わったところは、諸収入の備考、音声広告というものを本年の10月からレターバスで開始したということです。

次に歳出です。1の協議会運営事業です。事業計画の内容としては、まず26年度におきましては、地域公共交通計画の実施事業の検証と協議会を3回、作業部会を4回開催予定です。協議内容としては、レターバスの遅延に関するダイヤ調整、循環バス須屋線の見直しの検討、26年度の事業評価、27年度の事業計画などを主なものとしています。

次の12ページの2、地域公共交通計画実施事業のコミュニティバスのレターバスのところの一番右の備考の欄をご覧ください。レターバス、循環バスについては、26年度も現行のダイヤ、ルートで運行しますが、大きな●の一つ目です。レターバスのダイヤ調整の検討ということで、ICTを活用したバスロケーションシステム、バスが今どこを走っているかがわかるシステムを導入したいと考えています。また、現在行っています須屋線のアンケート調査を基に須屋線について見直しを行うか否かの検討をしたいと考えています。乗り合いタクシーにつきましては、現状どおりです。

次の4 JR光の森駅駐輪場維持管理負担金支出事業ということで、これはJR光の森駅前の駐輪場に関しまして菊陽町と本市で管理を行っている事業で、予算額は前年度並ですが、現在ゆめタウン光の森の南館が増床の計画があるようで、それに伴い、駐輪場の位置が変わったり、現在自転車があふれている状況だということで、駐輪場の増設が予定されているところです。はっきりはしませんが、26年度中ではないかという情報が入っています。

次の13ページ、湯ったり乗ったり弃天カードですが、これは事務事業検証会におきまして、「民間による実施」と判定され、事業内容を事務局で精査した結果、26年度から廃止としたい、ただ定期券制度はそのまま引き続き実施したいというところです。

次の7の啓発・利用促進活動のところですが、内容につきましては本年度の内容と同じです。ただ一番下のコミュニティバスと市商工会等と連携した取り組み内容について検討を行うということにしています。商工会、うまかもん店とのコミュニティバスの連携というところで、次のページをご覧くださいと思います。市商工会・うまかもん店等とコミュニティバスの連携についてというところです。15ページにコミュニティバスと商業事業の現状と地域経済活性化についてといろいろ書いていますが、コミュニティバスは利用促進をして利用者を増やしたいという思いがあります。また、商工事業者については地元の購買割合が隣の菊陽町と比べて低いという状況

がありますので、市内の購買割合の向上が図れないかということで、公共交通と市内の商事業者が連携して、相互の関係がWIN・WINになるような取り組みができないかということで、提案をさせていただくというところです。16 ページです。連携事業の提案の内容です。今回、回数券を作りたいと考えています。その回数券にサービス券を付けるということで、そのサービス券を市内の商工事業者、ここで協力店としますが、このサービス券を提示したら協力店から何らかのサービスを受けられるということです。市はサービス提供の代償として、ガイドマップや市のホームページにおいて協力店の広告を無償で行うということにしたいと思えます。次の17 ページです。協力店とコミュニティバスの連携のスキームです。サービス券の提示者に対しまして、何らかのサービスを提供するというので、サービスの内容については協力店さんが独自で設定すると、またサービス提供の代償として無償で広告を行うということにしています。図で示すとこのような関連になります。見込まれる効果につきましては、市内での購買割合が向上するのではないかと、それと回数券を購入することによってコミュニティバスの利用者も増加するのではないかと、この効果が見込まれるとするものです。18 ページです。協力店の実施要領案というところで、目的につきましては先ほども言いましたように商業事業者とコミュニティバスのお互いがWIN・WINの関係になれないかというところです。登録の対象店としましては市内の商業事業者、登録の受付等としましては、年に1回随時登録可能ですが、登録書を提出いただきます。登録料は無料、登録期間は1年で、毎年2月頃更新をするところを考えています。登録の内容に変更が生じたときは変更届を提出と、登録の内容につきましては、こういったサービスを提供できますというようなものを書いていただきたいと思っています。それを一覧表にしまして、各お店でこういうサービスが受けられますという情報を利用者の方に流したいと考えています。その他、協力店の店先にはステッカーなど協力店ですよというような掲示をしていただければと考えています。次に19 ページです。協力店の作業とその他の費用ということです。なるべく協力店さんの方にはお手間をかけさせたくないということがありますので、届出、あとはどれくらいサービス提供があったかという報告をしていただければと思います。特に協力店さんの方からは費用を出していただくというようなことは全く考えておりません。20 ページが実施のスケジュールです。今

回、この事業提案を協議会で承認いただきますならば、当然予算要求及び商工会等関係者の方へ事業説明をさせていただきたいと思っています。市長選が来年あることから骨格予算というものになりますので、予算の決議が遅れます関係上、26年の10月くらいにこの事業の運用を開始したいと考えているところです。21ページの市の準備物というところで、回数券の作成費、協力店の掲示ステッカー、あとはレターバスのオリジナルグッズの作成ができないかと考えているところです。事業の計画、予算については以上です。

藤井会長： ただ今26年度の事業計画案についてご説明申し上げました。この案につきまして、ご意見、ご質問ございませんでしょうか。

溝上委員： 13ページの7の啓発・利用促進活動で、ここに書かれている3つのことをやられるんですね。ガイドブックの作成、これは非常にいいことで、これは支出だけでしょうけど、回数券の販売とオリジナルグッズの作成、これは収入の方には反映されないんですか。どういう会計の構造になっているんですか。

坂田主査： 回数券の販売に関しましては電鉄さんの方をお願いをしまして、電鉄さんの収入ということになります。その分は運行経費から引きまして残りを委託料として払うという流れになりますので、一応電鉄さんの収入ということです。レターバスのオリジナルグッズにつきましては、収入としては考えていません。公共交通の講座とイベントなど来場者に対してのプレゼントと、利用促進の講座あたりに活用したいと考えています。

溝上委員： わかりますけれど、回数券の作成と販売でいいんですが、お金の流れがわかりません。電鉄さんにこの収入が行くのであれば、この分だけ補填がいくら安くなるのか、見えないなあと思っているんですが。

坂田主査： 一応4,000枚は作るというところで予算は計上していますが、どのくらい購入があるのかというのは精査していません。

溝上委員： それなら何故補填の額が37,413,000円(P12)になるのかわからない。見積り立てられているからこうなるんだと思うんですが、そのあたりはクリアにされていた方がいいと思います。

坂田主査： レターバスの予算額につきましては現状の実績値を勘案しまして今の運行の便数、利用者見込みから運賃収入見込みを立てまして、今回の37,413,000円という数字を出しています。

藤井会長： 他にございませんか。今日は商工会からもお見えいただいておりますが、回数券の件は協力していただくことも多いと思いますので、

よろしくお願ひします。

原 委員： わかりました。持ち帰って報告します。

藤井会長： この案、ご承認いただけますでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございます。それでは、その他について説明をしてください。

坂田主査： 次回第28回の協議会の開催についてです。平成26年の2月、もしくは3月に予定をしています。主な内容として、先ほど説明しました計画見直しに関する事、国庫補助に関係することですが、現在のコミュニティバスの評価をすることになっていきますので、この2点を審議していただきたいと考えています。またおって通知をさよろしくお願ひいたします。

内田課長： 本日はまことにありがとうございます。せつかくの機会ですので、皆様方から公共交通に関して、ご意見、ご質問等ございましたら承りたいと思います。何かございますでしょうか。

塚本委員： 前回でしたか、山鹿平山温泉と空港を結ぶ産交バスの新しい路線についてチラシをお配りされましたが、今4往復ほど合志市内を走っています、一人か二人ぐらいといった感じであまり乗っていないですね。今朝も8時55分野々島発も0でした。せつかく市内を走っていますので、乗車を促進していただける方法はないかと思ひいます。

それともう一つ、今バス停がここのヴィーブルの前ではなくて、下のバス停に止まるようになってます。これが暫定的な処置なのかどうか。県道138号線、工事が行われていると思うんですけど、これが工事が終わりますと、沖野公民館入口、今これを経由しないで合志市役所前から直接光の森に行っています。これを経由するようになったときに、こちらのバス停の方、今レターバスが止まっているバス停に上げてくるのかどうかということです。今、下のバス停は産交バスのバス停標識がありません。電鉄バスのバス停に時刻表を貼り付けるような感じになっています。このあたり、九州産交バスからどういう説明があったのかということをお教えしていただきたいと思ひいます。

坂田主査： バス停の位置については何の説明もあつていません。

塚本委員： バス停標識自体が立っていないですね。本来なら立てなければいけないのに。野々島は立っているんですよ。ただ何で立っていないくて、電鉄さんのバス停に時刻表が貼り付けてあるのかなあと、こ

これは暫定的な措置なのかあということで認識しておいた方がいいのかどうかを教えていただきたかったです。この138号線の工事が終わりましたら沖野公民館経由になるので、こっちから入ったほうが信号で混むより早くなると思うんですよ。同じところにバスの一つの乗換えポイント、乗継ぎポイントということでご覧になると非常に活動範囲が広がるのではなかろうかということです。そのあたり協議会からの意見がありましたと言っていたければありがたいです。

坂田主査： 今、塚本委員から話があったことは九州産交にお伝えしたいと思います。

内田課長： 他に何かございますでしょうか。何もないようでしたら本日はこれで閉会とさせていただきますと思います。最後まで挨拶で終わりたいと思います。お疲れ様でした。