

第 22 回合志市地域公共交通協議会

[日時]平成 24 年 9 月 27 日 (木) 午前 10 時～

[場所]合志市役所 合志庁舎 2 階大会議室

[欠席者](有)銀杏交通タクシー 野田委員 (有)キティー交通 小森田委員 熊本県バス協会 新居委員 熊本県タクシー協会 吉田委員 熊本電鉄労働組合 富田委員 熊本県自動車交通労働組合 重光委員 合志市企業等連絡協議会 金森委員

[事務局] 濱田政策部長 内田企画課長、北里課長補佐、坂田主査、(有)トトハウス前田芳男

[公開非公開の別] 公開

内田課長：定刻となりましたので、会議を始めたいと思います。

まず、挨拶から行ないたいと思いますので、みなさんご起立下さい。

全 員：おはようございます。

内田課長：ありがとうございます。お座りください。ただ今から、第 22 回合志市地域公共交通協議会を開会します。開会に先立ちまして、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：改めましてみなさんおはようございます。本協議会の会長を仰せつかっています藤井です。よろしくお祈いします。暑い夏も過ぎ、過ごしやすい時期となりました。みなさん、本日は大変お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。

本日は協議事項の 2 番目に、セミコンテクノパークのエコ通勤の実証実験の実施ということで協議をお願いしますが、県の交通政策課の板橋様と酒巻様、菊陽町の総合政策課の今村様にもお出でいただいていますので、ご指導いただきしたいと思います。本日は概ね 1 時間 30 分ほどを予定していますので、ご審議をよろしくお祈いします。

内田課長：ありがとうございます。

議題に入る前に、新委員の紹介をいたします。会議次第の次の名簿をご覧ください。まだお見えではありませんが、16 番社団法人熊本県タクシー協会専務理事の吉田光義様です。前任の杉野委員が退職されたということで、今回変更の申し出がありました。後ほどお見えになると思います。それと、27 番合志市商工会理事の原啓二様です。よろしくお祈いします。

本日は、名簿番号 13 番相互交通の山野委員から遅くなるとの連絡

を受けています。12番銀杏交通タクシーの野田委員、26番企業等連絡協議会の金森委員から欠席の連絡を受けていますのでご報告いたします。

それでは、早速議題に移ります。議事の進行につきましては、協議会の設置要綱の規定により会長が議長を務めることとなっています。藤井会長をお願いします。

藤井会長：それでは、議題に移ります。まず、報告事項ということです。事務局から説明をお願いします。

坂田主査：みなさん、改めましておはようございます。資料の1ページから4ページになります。平成24年4月から8月までの運行経費及び利用者数の実績を掲載しています。

まず、2ページです。レターバスの運行実績についてですが、運行経費は平成24年7月から左右回り共に1便増便しています。そのため、運行経費が増加しています。増便のため、利用者数と運賃収入は増えています。しかし、収支率を見ていただくと分かると思いますが、平成24年7月は17.7%で増便前よりも1.9ポイント下がっています。しかし、8月においては、利用者数は6,034人で、1便当り16.9人、収支率は21.2%であり、いずれも過去最高を記録いたしました。これは、夏休み期間中であつたため学生が多かつたこともありますが、徐々に市民の皆様へレターバスが認知されてきたものと考えるところです。

また、下段のグラフは、レターバスの平成24年度と平成23年度の利用者数の推移の比較です。平均で毎月1.3ポイント利用者が伸びています。確実に利用者が増えていることが見て取れます。

続きまして3ページです。循環バスの運行実績についてです。循環バスは、平成24年7月から須屋線(旧Cコース)の運行曜日を〔水・金・日〕から〔火・木・土〕に変更しています。しかし、運行便数は同じですので、運行経費はほとんど変わりませんが、利用者数は減っています。ただ、従来どおり運行している日向・新迫線も利用者が減っていますので、曜日を変更したからという訳でもないと思います。また、4、5、6月の利用実績を見ると、増減を繰り返しています。また、下段のグラフをご覧ください、循環バスの平成23年度と平成24年度の各路線の利用者数の推移の比較です。昨年度も利用者の増減があつていることが見て取れますので、少し様子をみたいと考えています。

続きまして4ページです。乗り合いタクシーの運行実績について

です。乗り合いタクシーは、平成 24 年 4 月から運行形態を変更していませんので、運行経費などはほとんど変わりません。ただ、下段のグラフをご覧ください。乗り合いタクシーの平成 23 年度と平成 24 年度の各路線の利用者数の推移の比較です。合生・上生線は、昨年度と比較すると 1 便減であるものの利用者数はほぼ横ばい、後川辺線についてもほぼ横ばいです。ただ、合生・御代志線は利用者が伸びています。平均で毎月 1.3% ずつ利用者が伸びています。乗降者が多いのは、憩いの家、ハロディナフコ、ユーパレス弁天ですが、他のバス停も利用があります。増加の理由については、現在精査中です。説明は以上です。

藤井会長：ただいま事務局から、レターバス、循環バス、乗り合いタクシーの 4 月から 8 月までの実績を報告していただきました。委員のみなさんから質問、ご意見ありませんか。

西郷委員：4 月からの改正で、10 時からの会合に間に合いますので、合志庁舎に来るのは便利になりました。ただ、午後は 1 時 30 分からの会合が多く、早めに出てもお昼を食べる場所もないので困ります。全体的にみて、路線バスなどとの結節が出来ていないと思います。今年の春に初めて合志地区を見て回り、こんな場所があるのだと知りました。遺跡もたくさんあります。レターバスを使って、こういった場所の案内が出来るのではないかと思います。そうすれば、利用者も増えるのではないのでしょうか。

藤井会長：ありがとうございます。他にありませんか。以上で、4 月から 8 月までの状況についての報告を終わります。それでは、議題の 2 で協議事項が 2 点あります。まず、1 番目の作業部会検討内容報告及び検討内容の審議についてです。事務局説明をしてください。

内田課長：それでは、作業部会についてご説明します。資料は、6 ページです。作業部会につきましては、昨年 11 月 29 日の第 19 回目の協議会時に運賃見直し等について検討を行ないました。その際、当分の間は 100 円に据え置く、ただし運行ルートや運賃については、作業部会を設置し検討を行なうようにと提言をいただきました。それに沿いまして、今回作業部会を 7 名に協力いただき開催しました。スケジュールは 8 月 16 日から 9 月 12 日まで、第 1 回から第 3 回までの作業部会を開催しています。その中で、経費削減策あるいは、レターバスのルート変更、利用促進策について検討しています。その結果を 7 ページにまとめています。詳細については、後ほど詳しく説明しますが、検討結果について簡単にご報告いたします。

レターバスのルート変更については、いくつかのパターンを検討しています。検討結果としましては、現状を維持するという事です。レターバスが定着してきているので、運行形態を大幅に変更しないほうがいいだろうというご意見でした。運行形態を定着させた後で、利用促進に取り組み、その後で運賃等の検討を行なう必要があるのではないかとということです。作業部会での検討を踏まえ事務局から補足しますと、レターバスのルートについては、今年、昨年と2年続けて変更しています。そのため、将来の利用者、運賃収入の予測が難しいというのがあり、まず運行形態については定着させたいと考えます。そして利用者、運賃収入についての予測をたて、長期的な運行計画、運営計画をたてる必要があるのではないかと思います。収支率の目標をたて、10何年後かにはバスの買い替えもありますので、運行計画をしっかりとたて、運賃についての検討をしていく必要があると考えています。

次に利用促進策ですが、シンポジウムを開催したいと考えています。11月25日を予定しています。こちらについては、事務局で周知のチラシ等を作成し、みなさんにも周知のお願いをしたいと思っていますので、ご協力をお願いします。また、公共交通に関する講座あるいは体験乗車の実施ということで案を出しています。利用者の多い老人会等を訪問し、講座や体験乗車の実施を行ないます。新たな利用者の掘り起こしにも努めていきたいと考えています。

最後に経費削減策については、レターバスの車内をもっと有効に活用してはどうかというご意見をいただいています。車内モニターの活用や音声による広告などをやってみてはどうかというご意見をいただきましたので、事務局で検討することとしています。

トハウス前田: 続きまして、8ページから作業部会での検討についてご説明します。別添の表と併せましてご説明します。まず、8ページの上にレターバスが走り始めた平成22年10月からの月毎の利用者数を載せています。途中8便の時期と5便に減便した時期、それから7月から6便に増便した時期と大きく3つの期間がありますが、その期間を通して、棒グラフのとおり右肩上がりに利用者が伸びています。当初2300人台だったものが、8月には6000人台になりましたので、2倍以上の増加となっています。基本的にこの数字を見て、作業部会としては、あまりコースをいじらずに、もう少し定着するのを待とうと判断した基となる資料です。下の表は、6月までの5便の時期と7月以降の6便の時期を月毎、便毎にデータを載せています。だ

いたい午前 11 時から午後 2 時ぐらいの便が多いということです。午前の一発早い便も多いときでは 9 人、この 7 月でも 5 人が利用するような状況で、通勤、通学にも利用されていることがこの表で分かります。それから 9 ページに概念図が載っていますが、利用で特徴的なものを表しておりますが、ここにありますように、大きく「ゆめタウン」を中心に、緑側の人の動き、赤側の人の動きのように、「ゆめタウン」を起点に大きく人が動くという特徴があります。それを示したのが、別添 A3 の表です。これは、6 便に増便した後のお客さんの動きを捉えるために、日曜日と金曜日に全便、1 日乗り込みまして、お客さんの動きを調べたものです。三角表の中で、斜めに上がっているバス停ごとに、そこから乗った人が、どこで何人降りたかを示しております。1 枚目の表の中で、赤い点線と青い点線がありますが、ここは、柵の中が空欄ですので、この辺で降りた人はいなかったというのを示しております。これを横の棒グラフで見ますと、青い線が乗った人、赤い線が降りた人を示しておりますが、「光の森」までは、青い線ばかりで、途中で降りる人はいません。この区間では、乗る人が大半で、「光の森」で降りるということを示しております。「光の森」では、赤い棒の降りる人も伸びていますが、青い棒の乗る人も伸びております。これは、「光の森」から帰る人がたくさん乗り込んだということになります。ですから、「光の森」から先は、降りる人が多くなっている状況です。これも見ますと、「光の森」でお客さんの乗換えがあるということが分かります。2 枚目の表は、反対の左回りを示したものです。辻久保からユーパレス弁天に行く流れを示したものです。やはり三角表の中の赤い点線と青い点線は降りる人がいないことを示しています。右の棒グラフを見ますと、「憩いの家」、「ナフコ」あたりで、青い棒、赤い棒が少し長くなっております。また、「弁天」で青い棒が少し長くなっております。弁天や憩いの家に行き物や温泉に来た人たちが、帰りに乗ったということです。あと、「ナフコ」のところで少し赤い棒がありますが、これは買い物に行かれた人たちがここで降りるという状況です。あと、あまり乗り降りの激しい区間はありませんで、「光の森」まで行きますと赤い棒が長くなってありますが、ここにいたるまで青い棒が伸びておりますので、ここでごっそり降りるということになり、青い棒も伸びており、これは、杉並台や竹迫方面に帰る人が乗るということで、それから先は降りる人がほとんどであるという状況です。したがって、先ほど言いましたように、大きく「光の森」

を中心に2つの人の動きがあり、「光の森」で人が入れ替わる状況が起っています。これが、利用者の特性でございます。

続きまして、10ページです。これは、循環コースでバスを利用して温泉へ行くものですが、先ほど実績で説明したとおりでございます。グラフを見ますと4月から若干上がり下がりはありますが、微減傾向ないしは横ばいを示しておりますが、途中で多い、少ないが出ておまして、調査して実態を把握するという先ほどの説明のとおりでございます。

11ページは乗り合いタクシーの輸送実績を示しておまして、これも先ほど説明がありましたけれども、棒グラフを見ていただきますと、ややでこぼこがありますが、ほぼ横ばいで推移しております。

12ページですが、ここから少し詳しく説明いたします。ルートの変更をした方が良いのではないかということで、作業部会に与えられた課題でしたが、いくつか検討したものを示しております。まず、12ページの一番上の黒丸ですが、変更というものの中には、現状維持もあるのではないかということで示しております。現状で6,000人台の利用があるということで、利用者は伸びてきていますので、ここでルートをいじりお客さんが減るということではなく、少し定着させたらどうかというものです。そのほかにも検討したものがあります。12ページの下半分の第1パターンとして、現状プラス一部の区間をオーバーランさせたらどうかという考え方です。オーバーランというのは、その下にポンチ絵が載っておりますけど、一番右下の絵をご覧いただくと、これは右回りのコースですが、辻久保から出て、一回りして、通常では辻久保で一旦止まって、1時間くらいの休憩があつて、また、右回りの次の便が走ることとなりますが、例えば、竹迫あたりからユーパレス弃天に行ったお客さんが、帰るのに右回りで帰るとなると、15分ぐらい乗った後に、1時間くらい待ったあと次の便に乗ることになり待ち時間が発生します。そのために、現状では竹迫あたりの方は、あまりユーパレス弃天にはいかないという状況になっています。したがって、右回りの場合は、辻久保で止まるのではなくて、そのままオーバーランしてヴィーブルまで行ってはどうかという考え方です。そうすると待ち時間がなくなりますので、竹迫の人たちも帰りやすくなるということです。逆に上の例ですけれども、同じ地区の人たちがユーパレス弃天に行くときに、例えばヴィーブルや竹迫から乗った場合、現行では、辻久保で一旦待ち時間があつて、行くこととなりますが、その待ち時間

を無くすために、ヴィーブルから出発してヴィーブルまで戻って最後は辻久保に帰るといようなやり方をすれば、竹迫から辻久保にお住まいの方たちたちがユーパレス弁天へも行きやすくなるというような、少し変則的な系統を作ったらどうかということです。これにつきましては、実際そのような需要があるかどうかを調査、確認して運行的に可能であれば、詳細に検討していくということで、一つの有力な案として挙げたものであります。

それから 14 ページですけれども、例えば二つの循環、あるいは、八の字で運行したらどうかというような案がありましたので、それを検討した結果です。これは、別紙の A3 の資料がありますが、これをご覧ください。真ん中右上にポンチ絵がありますが、大きく北部を回る赤と黄色のコースと、須屋方面を含んだおたまじゃくしのような形をした環状ルートの二つを考えたらどうかというものです。大きな地図で見ますと、環状を二つ作る場合に考えられるのは、御代志駅とヴィーブルを結ぶ環状を作ったらという考えがありますが、この場合は、御代志駅とヴィーブルを結ぶ沿線に人が住んでいませんので、必ずしも効率的ではないだろうと。ではもう一つ下げて考えると、南部の住宅地を通る道路になります。黄色のルートで大きく環状を作って、もう一つ須屋を含んで大きく環状を走らせたかどうかということを検討してみました。実際に運行時間を当てはめてみて、何便運行できるかを検討したものが、14 ページの表です。細かい時間はありますが、大事なことは何便走れるのかということで、1 運行に 1 時間以上かかるということで、今あります 2 台を使うということで考えますと、それぞれ 3 便ないし 4 便しか走れないということになりました。現状の、大きな環状ルートで走って 6 便走れますので、かえって分けると便数が減ってしまうというような結果になりました。したがって、サービスの的にはあまり効率的ではないということと、二つに分けた場合や八の字で回った場合、どこかで乗り継ぎが必要となりますが、その乗り継ぎの時間を合わせるのが、現実的には難しいということが分かりました。

こういうことから、オーバーランという方法が、あまり現状をいじらずに可能性が高いというのが一つと当面はお客さんが伸びている現状でもう少しやってみようという結果になりました。

15 ページと 16 ページは、今後の利用促進策について案がでたものでございます。まず、15 ページですが、利用を増やすことが大事だという前提で何ができるのかということで案を出しました。主な

ものとして三つ。案1は、公共交通支援の店というものを作ったらどうか。6,000人の利用者があるということは大変魅力のあることで、沿線のお店に対して、バス利用者という何らかの証明ができるのであれば、それを出すことによって割引をしてもらう、そんな協力をしてもらえないか。そのお店に対しては、協力店というのぼり旗を作ってあげるようなことができないかということでした。案の2としては、高齢者などの利用促進のために、説明会や体験乗車を継続的に進めていくこと。それから案の3としては、現在、割引券として使っている「湯ったり乗ったり弁天カード」をそのほかの利用に広めていくようなことができないかという案が出ました。16ページですが、こういう案につきましては、やはり住民の方に考えていただいて、バスを身近に考えていただいて、進んで実行していただいて、利用を増やしていくような、そういう場を作るべきではないかということで、シンポジウムを開催すべきだという話になりました。

具体的には、市民の方が100人程度集まっていたいただいて、利用促進策についてアイデアを出していただく場ができないかと考えております。詳細な運営方法については今から検討しますが、基調報告を行ないコミュニティバス等の利用の実態を参加者にわかっていただき、後半にアイデアだしのグループワークを行なう流れとなっております。先ほど、西郷委員からもご意見がありましたような「観光にも使える」などの良いアイデアが、市民の中からたくさん出てくることを期待して提案したものでございます。以上です。

坂田主査：資料18ページをお開き下さい。現在、経費削減策の取り組みとして平成24年度より運賃外収入（レターバスでの車内広告）の取り組みを実施しています。現在2社（菊南斎場とユーパレス弁天）と平成25年3月末まで広告契約しており、広告収入は併せて約17万円でございます。

資料19ページをご覧ください。更なる、広告収入の拡充策として、レターバスの車内モニター及び音声案内を活用したいと考えています。広告料等の広告規定については、事務局に一任いただきたいと思います。なお、広告の依頼先については、市商工会や、市内の病院・医院、商業施設及び広告代理店等を考えています。以上説明を終わります。

藤井会長：事務局からの説明についてご意見等ございませんか。

溝上委員：コミュニティバス等に対する市民の皆様の認知度等について事務局

に伺います。コミュニティバスのサービス提供状況や利用状況等も含めて、色々情報を発信する必要があるのではないかと考えているが、もしそのようなことを実施しているのであれば、その状況等を教えていただきたい。

内田課長：市では毎年「市民意識調査」を実施している。それにおいてレターバスの認知度および利用の満足度について調査しています。詳細な数値については今は持ち合わせていないが、「レターバスを全く知らない」と答えた方は3%でありました。また、利用されている方でサービスに満足されている方が70%程度だったと記憶しています。

溝上委員：利用延べの人数はわかるが、そうではなく市民の何パーセントの方が利用しているのか。

内田課長：実人数については把握していません。現在データで出ているのは延べ人数のみであります。

溝上委員：延べ人数もデータも重要であるが、利用者を増やすためには、延べ人数ではなくベースとなる実人数を増やすことが重要であり、それをどう広げていくかを事務局は考えなければならないと思う。

厳しいことを申し上げますと、収支率が17%から20%を超え非常に喜ばしいけれども、熊本市のコミュニティバスの導入維持基準から言うと、これは2年後には廃止である。基準では30%以上でないとならなければならないので、まだまだ頑張らなければならない。私の経験から、やはり3割は料金収入等で維持していく努力が必要。広告収入等も含め、あと10%をどうにか増やせば、胸を張って運行していけるのではないかと。1,000万円程度の欠損補助をしている、市の財政を圧迫するものであってはならないので、収支率を上げる検討もお願いしたい。

あと、レターバスは徐々に利用者も増えて良くなっているのはわかるが、循環バスは利用者が減ってきている。循環バスについては、どのように評価し、今後どのようにしようとしているのか。もし議論しているのであれば教えていただきたい。また、乗り合いタクシーについても同様に教えていただきたい。

内田課長：循環バスと乗り合いタクシーの運行につきましては、レターバスとは違い、利用についてバラツキがある。その原因については掴みきれない状況。秋に乗降調査を予定しているので実態等が掴めればと考えます。また、循環バス・乗り合いタクシーは、一部競合しているがレターバスが走っていない路線を走っているため、高齢者等の外出支援の観点から継続して運行していきたいと考えている。今

後、実態等を把握したうえで検討していきたいと考えています。

藤井会長：他にご意見はありませんか。

西郷委員：今回の作業部会の中で、レターバスを南部地区に運行する検討を行なったことありがたく思っている。検討の結果は現状維持であるが、辻久保を発着ではなく、御代志駅を発着にしたら利便性が高まる。その検討をお願いしたい。

藤井会長：ありがとうございます。ただいまのご意見は、ご提案として承ります。

他にご意見がなければ、次の協議に入ります。

協議事項 2 番セミコンテクノパークエコ通勤実証実験の実施についてですが、関係団体の熊本県及び菊陽町も会議への参加をお願いします。

まずは、事務局から説明をお願いします。

坂田主査：本事業は、実証実験であります。セミコンテクノパークと JR 光の森駅間に通勤バスを運行することにより、モビリティマネジメント（車から公共交通への転換）を行うことで渋滞緩和及びCO₂の削減を目的として実施されるもので、実施主体は、熊本県、菊陽町、セミコンテクノパーク企業連絡協議会と本市で構成しています。セミコンテクノパークエコ通勤実証実験協議会となります。

また、当該事業を、本協議会の議事として諮る理由としては、本事業を実施するためには、乗合事業の許認可が必要であり、そのためには、本協議会での事業承認が必要でありますので、今回議事として提案した次第でございます。

事業の詳細説明につきましては、熊本県交通政策課にお願いしたいと思いますが、議長よろしいでしょうか。

藤井会長：それでは、熊本県交通政策課より説明をお願いします。

板橋補佐：資料 P21 をお開きください。先ほど事務局からの説明がありましたとおり、合志市及び菊陽町のエリアの中で、実証運行を実施するというので、今回の協議事項とさせていただきます。事業内容として、まず導入の部分でございますが、県の公共交通機関利用促進に係る施策として位置づけていまして、その経緯について説明いたします。

県としましては、過度な自動車利用から公共交通機関への転換を促すために、これまでもモビリティマネジメント事業として、小児運賃無料化社会実験等の子どもたちを対象にした公共交通利用促進の取り組みを実施してきましたが、今年度は、子どもたちを対象に

した取り組みと併せて、事業所・企業の方にマイカー通勤から公共交通機関を使った通勤に転換を図るための施策として、今回、エコ通勤実証実験に取り組んでいます。今月、エコ通勤実証実験の協議会を設立し協議をすすめています。エコ通勤の関心の高まりとして、現在の交通事情を説明させていただきますと、県の現状といたしましては、公共交通機関の利用者数は年々減少傾向にあります。このことによって、バス事業者の経営は厳しい状況が続いているが、サービスの低下にならないよう、更なる利用者の増加のために、県としての利用促進策を取り組んでいきたいと考えているところであります。セミコンテクノパークの現状としては、約 7,000 人の従業員を抱えている。通勤時間帯においては、周辺道路や交差点の改良・整備の実施で、現在はかなり交通渋滞が改善されているとうかがっています。ただ、JT 熊本工場からセミコンテクノパーク間は公共交通空白地域であり、依然として自家用車に頼る通勤が主であり、将来的な環境対策や交通問題等の課題と考えている。法律的観点からのエコ通勤の全国的な動きについては、平成 18 年にエネルギーの使用の合理化に関する法律など、事業者においては従業員の通勤における公共交通機関の利用推進等に取り組んでいただいているところです。全体としては資料の下のほうに記載しております、エコ通勤取り組み件数は事業所で増えている状況です。

熊本県の動きとしては、公共政策が中心となり、地球温暖化防止に関する条例を施行しています。県内で常時雇用される従業員が 500 人以上の事業所においては、エコ通勤の環境配慮計画書及び実施状況報告書など提出されています。

エコ通勤に対する理解は進んできていると考えているが、アンケート結果を見ると、意識の高まりはあるものの、なかなか導入に踏み出せない状況もあると伺っており、今回のエコ通勤実証実験の取り組みについては、県ではそのきっかけになればと考えています。協議会で企業への協力、合志市・菊陽町の協力を得ながら進めていきたいと思っています。

引き続き詳細を説明します。

酒巻主事：資料は 23 ページにセミコンテクノパークエコ通勤実証実験（案）です。

実験の内容については、通勤バスの試験運行です。運行区間は JR 光の森駅を起点に県道住吉線を北上し、日本たばこ産業の前でセミコンテクノパーク方面へ右折し、セミコンテクノパークの間の運行

を予定しています。実験期間については、資料では 2 ヶ月程度と記載していますが、運賃収入を見込んだ上で予算を計上しており、2 ヶ月程度としています。運賃収入に基づいて期間を短縮することもありえますが、最低でも 1 ヶ月は実施したいと考えています。また、取組みを工夫し、運賃収入が見込めるならば、運行期間を延長し 2 ヶ月以上運行できればと考えています。運行形態については、道路運送法に基づく一般乗合旅客自動車運送事業とありますが、いわゆる路線バスの運行形態で実施したいと考えています。使用車両については、25 人から 29 人のマイクロバスと記載していますが、全般的にバス車輛と考えているので、大型であったり、中型であったり、より多くの乗客を確保できればどちらの車輛でもと考えています。運行便数については、1 日 8 便、朝が 4 便、夕方退社時が 4 便の計 8 便を想定しています。運行日については、企業通勤者が対象のため、平日のみの運行を想定しています。運賃については、より多くの方に使っていただくことを目指して、片道 100 円を想定しています。今回の実証実験については、熊本県と沿線自治体である合志市と菊陽町、またセミコンテクノパーク協議会様には会員になっていただき、協議会を設置しています。負担割合として、県の予算で 2 分の 1、残り 2 分の 1 を各関係者の負担金と運賃収入と想定しています。

次に資料の 24 ページです。運行予定ルート及びバス停です。現在 1 番から 10 番まで番号を振っている箇所をバス停と想定しています。停車するバス停について、6 番の飯高山公園と 7 番の日本たばこについては、現在このように進めているところですが、需要を調査中です。需要がほとんどないということであれば、設置の有無について、再度検討する可能性もありますことを報告します。

全体のスケジュールに関して、これから企画コンペを行ない、10 月下旬には事業者の選定を終了し、運輸支局へルートの申請及び乗合事業の申請を行なおうと考えています。申請後、平成 25 年 1 月上旬から実証実験を開始したいと思っています。実証実験終了後、協議会において実験結果を分析し、今後こういった形にするかということを含め、考えていきたいと思っています。

次に、収支予算についてです。収入・支出とも資料のとおりですが、運賃収入については、これからの協議会の取組みにおいて、より多くの運賃収入を確保できるよう努めたいと思っています。

次に資料の 25 ページです。

今回、本事業について、本協議会において、承認いただきました

ら、資料 25 ページから 35 ページまで運輸支局へ乗合事業申請の際に協議が調った旨を提出する予定です。本日の地域公共交通会議には、県道住吉線や県道大津西合志線をはじめ、合志市区域を運行することから地域の皆さんにこの取組みをご理解いただきたいと今回の協議に諮りました。本実験では、乗合事業として通勤バスを運行したいため、事業の許可取得のために本協議会における承認が必要のため、承認いただければと思います。

また、乗合事業者については、これからエコ通勤実証実験協議会において、選定を行なう予定です。本来であればこの場で事業者の候補を示すべきですが、手順上の都合もあり、本実験を実施する交通事業者の選定については合志市も菊陽町も参加いただいているエコ通勤実証実験協議会に一任していただければ、と思っております。説明は以上です。

藤井会長：本日は菊陽町も参加しています。何か質問等ありますか。

今村係長：菊陽町今村です。菊陽町が今回参画している理由は、先ほどの県からの説明にあったエコ通勤の運行区域が合志市と菊陽町にかかるからです。地域公共交通会議で8月31日に県から説明いただき、事務局に一任の了承を得た上で、私が代表として参画しています。本町の会議においても県の説明を受け、渋滞緩和への期待やJRへの接続、エコに対する期待感など大きな話もあり、細かな点としては、利用者が多くてバスに乗り切れない場合はどうするのか、ルート決定の方法はどうだったのかというような意見も出ました。その当たり、県からの説明があり、本町会議の委員には理解を得たということで本日参加させていただきました。

以上です。

藤井会長：JR光の森駅からセミコンテクノパークということで実証実験の提案が県からあり、手続き上、本協議会の承認が必要です。いかがでしょうか。

吉永委員：実証実験はたいへん良いことだと思うのでぜひ取り組んでいただければと思う。ただ、どういう企業の意向調査なのか分かりかねるが、光の森が起点になっています。合志市には御代志駅という鉄軌道があります。合志市としても負担があるが、御代志駅という検討がなされたのか、今後も検討する余地があるのかお聞きしたい。

板橋補佐：今回、合志市にも協力を得、まずは光の森からセミコンテクノパーク間で、光の森を起点としたことについては、企業側に予算要求のため事業計画する際、聞き取りをし、より多く効率的に乗車率を上

げるためにどのエリアを中心にして、どの路線をという相談をする中で光の森近辺に居住している方が多いということと JR との接続で公共交通機関を乗り継ぐ可能性があるということから、企業側の意見も集約した結果と期間的、予算上の都合も勘案し、このルートに決定したという経緯がある。多様なルートに応用できるよう実証実験のデータをしっかり活用できるような形にしたいと思っているので、合志市の協力もありがたく思っている。

吉永委員：2 ヶ月程度という予定ですが、合志市としても国道 387 号線の渋滞緩和には向かいつつあるが、基本的に渋滞緩和ということには公共交通の鉄軌道を起点としながらやっており、この実証実験の方向性がある程度出れば実験から本運行という形で、その中で 2 便程度でも構わないので、合志市も負担金を支出する以上、御代志駅を基点にするよう考えていただけるならば、という要望です。

単純に考えると、帰りは回送になるかと思う。その当たり、事業者の協議はどうなっているか若干懸念するところです。

実証実験 2 ヶ月といわず、今後継続するよう要望します。

山田委員：大津警察署交通課長の山田です。6 番と 7 番のバス停については、あまり利用者がいないかという話もあったが、特に 6 番の飯高山公園がもしバス停になると、一度駐車場内に進入することになるのか。交通管理者としては、右折で入って右折で出ることになるので、交通上、問題があるのではないかと感じる。できれば 6 番の飯高山公園については、省くならばありがたい。この箇所はかなりの渋滞箇所のため、右折で出の際がかなり難しいと思われるので、停車しないかバス停を左側に設置するという対応をお願いしたい。

酒巻主事：6 番の飯高山公園に関しては協議会で再検討したい。検討の結果、バス停を設置するという事になれば、改めて相談をしたい。

板橋補佐：現在、企業にアンケート調査実施中であり、どれだけの利用者が見込めるか含めて検討したい。

小田原委員：警察署の指摘のとおり、危険を伴うということについては、事業者としても気を遣うところです。通勤時間帯のため、駐車場に入るだけでおそらく 5 分以上ロスするのではないか。駐車場に入って、乗車して、駐車場から出るまで信号が切れても車列は切れてないので、非常に難しいのではないか。また、公園の駐車場のため、もし自家用車の駐車が集中した場合、本来の公園の駐車場としての機能が果たせなくなるおそれもあるのではないか。現状も公園利用者が使えないということはないが、大型車が休憩のために駐車している

ことがある。公園利用者が使いづらくなるというのはどうかと思うので、できればバス停からは外したほうがいいのではないか。

板橋補佐：参考にします。

藤井会長：実証実験のバス停としては検討課題と承りたいと思います。

散見される公園駐車場の目的外駐車については、地域からのご意見もあり、大津警察署の協力を得て、排除したいと思います。

溝上副会長：この案件については当協議会の4年前の第1回から議論してきています。漸く県の動きがあった状況だが、特にセミコン協議会の森田さんも精力的に調査もされ、協議会を組織する動きもあり、合志市では盛り上がっていた。ところが、他の地域では動きはなかった。県も道路整備に偏重していたように見受けられた。われわれとしては、まず交差点の改良を要望し、菊池振興局が一生懸命されたことは存じ上げています。景気が良かった時代だったので、東京エレクトロンも500台車を減らしたい、新しい棟を建てたいからということでした。それから、景気があまり良くなって派遣労働者を切られたり、交差点改良が進んだ影響で、交通渋滞がなくなり、一気にやる気がなくなったようでした。最初は原水からも行なおうと2通りのルートを考えて、料金や最終便、運行間隔等の検討をしましたが、今日あまりに突然聞かされたので、何があったのかという感じです。当時は環境も動かれていたが今回は交通政策課ということで、どうゆうふうな経緯でこのようになったのか、聞きたいのが正直な気持ちです。40日間で運賃収入56万円ということは一日140人乗ってくれることを想定しているのですかね。光の森から乗る方はどういう人を想定しているのかお尋ねします。パークアンドライドではありませんから、電車か自転車か、何でしょうか、あまり想定できないと思いますが。従業員が住まわれているのは、合志や熊本の北部、菊陽からセミコンに通われている方がたくさんいることは知っていますが、140人はどうやって計算されたのか、行き帰りですから片道70人ですね。この論拠をお尋ねします。セミコンも担当者が代わって、2年前菊池振興局で熊本北部地域の交通対策協議会のようなものをつくられて、会議は1～2回ありましたが、その後行なわれませんでした。私はアドバイザーとして行っていました、そこからの発議でもなさそうなので。

板橋補佐：エコ通勤の取り組みで、菊池南部の交通渋滞検討協議会がありました。その中で元々こちらの方でこの事業計画を行なうにあたっては、そちらで行なっていた検討内容とも重なる部分もありましたので、

今年の2月頃会議があったときに、こういう内容で事業計画を考えているという話をさせていただいた経緯はあります。環境の中では、交通政策課の位置づけとしては地球温暖化対策の中で、公共交通機関の利用を促進することで、地球温暖化対策にも貢献してCO2削減にあたるということです。環境部局とも連携して事業を行なっています。目標の設定については、セミコンテックパークの従業員の中で一日140人というのは、その中から5%程度が転換していただけるのではないかと、以前モビリティマネジメント事業、中身は違いますが、転換率が3%あった事業がありましたので、企業にも働きかけを強くお願いするところで、ある程度集中したエリアの中でやりますので、5%の設定で140人ということで考えております。また、光の森駅からについては、元々の空白路線はJTからセミコンテックパークの間が空白であって、光の森付近は電鉄さんや合志市さんでもやっておられるので、重複する部分はありますが、鉄軌道と結びつけることによって、光の森周辺ではなく熊本市内エリアからも利用していただきたいという考えもあって、光の森を起点としています。先生には色々ご意見をいただきながら進めさせていただくと大変ありがたいかなと思いつつ、この会議の場での報告となりまして申し訳なかったと思っていますが、今後ともぜひアドバイスをいただけたら大変ありがたいなと思っておりますので、よろしくお願いたします。

溝上副会長：本気でやる気があるのかなと思います。突然出てきて、協議会でお願いしますと言われるのはどうか。ここでは随分本気で話しをしていたのに、当時県は全然乗ってこなかったんですね。突然最終決定を協議会に諮るとするのは、この協議会はどういう立場を取ればいいのか、分かりにくいですね、皆さん。前も事後承認のかたちでお願いしますということがありましたよね。簡単に考えられているところがこれまでもありましたので、今回もちょっとね〜という感じはあります。なぜ御代志は考えてくれなかったのかと思いますし、菊陽町にしろ、大津町にしろ、原水駅などは可能性があると思いますので、事前に話しがあっても良かったと思っています。

板橋補佐：交通政策課の方で、今おっしゃったような御代志、原水というルートなど色んな公共交通のネットワークを充実させていきたいという思いもありますので、是非今回の実験もそれに応用できるような検証も考えていきたいと思つていて、先生のアドバイスもお聞きしながらしっかりやっていきたいと思つています。事前の十分なご

説明ができなかったことにつきましては、大変申し訳ありませんでした。

藤井会長：今ご説明がありました。突然という感触はあったと思いますが、実証実験という提案です。他にありますか。

犬童委員：運行便数が一日 8 便になっていますが、本当に 8 便必要なのかと思います。目的が通勤実証実験でされるようですが、8 便の時間帯についてある程度具体的案はあるのでしょうか。

板橋補佐：朝夕の時間帯で、企業さんの方にもご意見をいただきながら、あとアンケート調査で出来る限り利用者がたくさん乗っていただけるような形で考えています。その詳細はつめていくところですが、ある程度この時間帯で考えています。

藤井会長：せっかくですので、どんどん厳しい意見を出しておいてください。要望でも構いません。

山田委員：菊陽町の公共交通協議会でも出席して思ったことですが、企業にはアンケートして利用する人数は分かっているわけでしょう。

酒巻主事：アンケートは現在集計中ですが、速報値としてアンケート内容の「可能であるか」の問いに 200 人以上は「可能である」という数字は出ています。

山田委員：30 人乗り程度のバス 4 便でさばける採算はできているわけですね。

酒巻主事：その中でさばけると思っています。

藤井会長：ご意見は色々出ましたので、事務局はこれら意見を参考にさせていただきたいと考えております。それでは協議会の承認が必要ですが、いかがいたしましょうか。ご承認いただけますでしょうか。

(委員承認)

協議会の承認は得たということでよろしく申し上げます。2 番目の実証実験についてはこれで終了します。次に次第の 5 番、その他を事務局から説明をお願いします。

内田課長：途中で配付しました、市民アンケート調査の概要についてご説明申し上げます。これは冒頭で申し上げましたとおり、毎年、市民の皆さんの生活の実態や市が策定しています総合計画の進行管理上、必要な数値を把握するという目的で、毎年行なっています。どのような調査を行なったかは 1 ページの表をご覧くださいと分かります。41、42 ページがコミュニティバスの利用の設問です。いずれか利用したことがあるかという設問に対しする結果が、41 ページの一番下に記載しています。その 5 番、利用したことがないという答えになった方について、次のページ問 35 でコミュニティバスを利用

しない理由を尋ねています。結果は一番下の表のとおりです。この前後にもう少し公共交通に関する設問があといくつかあったと思います。今回のご説明はここだけに留めておきまして、次回他の関連の結果と合わせて概要を改めてご説明したいと思っています。

坂田主査：続きまして、第23回協議会の開催についてです。次回は来年度の事業計画案について、ご審議いただきたいと考えております。それと、これはこちらの都合で大変申し訳ありませんが、平成25年度予算の要求が11月上旬頃までが期限になっておりますので、11月の上旬を目途に開催したいと考えています。日程については、調整して通知いたします。よろしく願いいたします。それともう1点、別紙A4の一枚紙の青い紙です。熊本都市圏協議会という、熊本市と周辺の14市町村の首長で構成する協議会があります。その中に公共交通の作業部会がありまして、事務局は本市が務めています。そこで、11月15日木曜日13時30分から、ホテル日航熊本で講演会を開催します。参加費は無料で、講師は矢島賢様です。この方は埼玉県にあります、イーグルバス株式会社の社長さんです。国土交通省の公共交通マイスターという制度がありまして、そのマイスターさんでもいらっしゃいます。赤字路線を色々な手法で黒字にしたり、地域公共交通に関しても詳しい方です。是非、委員の皆様方に無料ですので、ご参加をいただきたいと思っています。以上です。

藤井会長：ご協力ありがとうございました。議事を終了いたします。

内田課長：長時間にわたり、ご審議いただきまして大変ありがとうございました。閉会も挨拶で閉会したいと思います。お疲れさまでした。