

第 16 回合志市地域公共交通協議会

[日時]平成 23 年 1 月 31 日（月）午前 9 時 30 分～

[場所]合志市役所 合志庁舎 2 階大会議室

[欠席者]熊本運輸支局 嘉村委員、熊本大学 溝上委員、(株)相互交通 園田委員

[代理出席]大津警察署 井様

[事務局] 中村企画課長、北里課長補佐、坂井主幹、(有)トトハウス前田芳男

中村課長：それでは時間が参りましたので始めたいと思います。

只今より第 16 回合志市公共交通協議会を開会いたします。

本日の会の進行につきましては、事前に配布しております次第に沿って進めさせていただきますので、委員の皆様のご協力お願いいたします。

それでは、齋藤会長よりご挨拶申し上げます。

齋藤会長：改めまして皆様おはようございます。

本日は第 16 回合志市地域公共交通協議会ということで、寒い中早朝よりお集まりいただきまして大変ありがとうございます。早いもので 1 月も 31 日ということで最後の日となりました。本年は統一地方選挙の年ということで、4 月 10 日に県議会議員の選挙、それから 4 月 24 日に市議会議員選挙が予定されています。その関係で通常 3 月議会と言われるものが、2 月 25 日に開会する予定ですので、新年度予算案についても固まってきているところです。

そういう関係で、今日は平成 22 年度の事業報告、それから平成 23 年度の事業計画ということで、予算等の説明を予定していますので、最後までご協議のほど宜しくお願いします。

また、環状バス車内における「レターバス」という愛称の表示と車内放送の修正については、1 月中に完了していますので報告いたします。これからは環状バスにおいてはレターバスという愛称で呼ばせていただきたいと思いますので、宜しくお願いしたいと思います。今日はお世話になります。宜しくお願いいたします。

中村課長：ありがとうございました。

続きまして、本日の委員さんの出席についてご報告申し上げます。

机にお配りしております席次表の後ろに、本日の出席者の委員さんの名簿を付けております。本日は溝上副会長から欠席のご連絡をいただいておりますので、本日の名簿には記載しておりません。ご了承下さい。

それから、本日の名簿の中で 19 番の嘉村委員が、福岡からこちらに向かっておられますが、雪の影響で来れないと先ほど欠席の連絡を頂いています。

また、21 番の山本委員からは少し遅れるというご連絡を頂いております。宜しくお願いいたします。

それでは会議資料の確認を事務局より致します。

坂井主幹：資料の確認を致します。

～資料確認～

中村課長：それでは議題に入りたいと思います。

議題の進行につきましては本協議会設置要綱に則りまして、齋藤会長にお願いしたいと思っております。

齋藤会長：それでは早速議題に入ります。

議題の 1 番、平成 22 年度事業実施状況について、事務局から報告を受けたいと思っております。

坂井主幹：議題 1 については、資料の 1 ページから 5 ページに沿って説明致します。今年度の事業実施状況について、事業ごとにまとめたものが 1 ページと 2 ページになります。まず 1 ページの協議会運営事業についてですが、現在までに協議会を 5 回開催し、コミュニティバスを運行する前に運行ルートの検討部会を、1 回実施しています。今後の予定としては、本日の協議会と、平成 23 年度のコミュニティバスと乗り合いタクシーの事業検討部会を、1 回予定しています。

次に 4 月から 9 月まで実施しました循環バスについてです。資料の No2 になります。これは 4 月から 8 月まで 6 ヶ月間にわたり、市内を 6 コースに分けて運行していたバスです。総利用者数は 7,120 人、1 便平均では 8.2 人の利用がありました。運行委託費については 4,664,397 円となっています。

次に 3 番の上段にあるコミュニティバス事業については、現在までの輸送人員数や運行委託費について記載しています。資料の 3 ページから 4 ページをご覧ください。各便のデータを記しております。総利用者数については、上段の左回り便は 10 月から 3 ヶ月間で 3,708 人、右回り便は中段の表になりますが、3,455 人となっています。1 便平均の利用者数は、左回りで約 5 人、右回りで約 4.7 人となりました。左回り、右回りともに 5 便と 7 便の光の森を経由しない便は、光の森を経由する 4 便、6 便と比較すると、かなり利用者数に差があるということがわかります。

経費については、3 ページの下段に表を載せています。月毎の運行経費と運賃収入、これを差し引いた分が委託料として市の負担額となります。

なお、参考までに利用者 1 人当たりの市負担額については、各月 1,500 円程度となりました。

続きまして循環バスについてです。資料の 4 ページに現在までの輸送人員数や運行委託費について記載しています。毎月 1,000 人ほどの利用がありますが、特に E コースの 1 便

平均の利用者数は約 8.6 人となり、他の地区の 1 便平均の利用者数と比較すると、かなり少なくなっている状況です。

経費については、毎月 130 万円ほど要し、1 人当たりの市の負担額は 1,000 円ほどかかっています。しかしコースごとに見ますと、A コースは 1 人当たりの市負担額が 3,705 円、利用者数が多い D コースは 633 円となっており、かなりの差があります。

1 ページの資料に戻りまして、コミュニティバス事業の支出見込み額については、10 月から 12 月の委託料として 1460 万円ほど支出しており、1 月からの 3 ヶ月については約 1,470 万円と見込み、委託費総額は 2930 万円と予定しています。

次に、乗り合いタクシー事業について説明致します。運行期間は当初 1 月末まででしたが、前回の協議会でご了承いただきまして、3 月 31 日まで運行する予定です。資料の 5 ページに 3 ヶ月間の実績を記載しています。野々島地区、合生地区、須屋地区の実績を上げていますが、非常に低調です。特にレターバスへの結節運行を行っています、ハローデイバス停とみずき台バス停に行く分については、まだ利用がありません。前回の協議会において、10 月の利用実績が無かったことを踏まえ、もっと周知を図るべきだというご意見をいただいていたので、3 月までの間に更に周知を図っていきたいと思います。

運行委託費については、野々島地区、合生地区において、約 15,000 円から 20,000 円程度となっています。同じ人が利用していますので、その人が同じ頻度利用すると考えて今後 3 ヶ月間に 60,000 円程度を見込み、総事業費としては 110,000 円ほどを予定しています。次に 4 番の P&R 駐車場管理運営についてですが、利用申し込みの受付は熊本電鉄さんで行なっています。実績見込み欄に契約台数と記載していますが、平成 22 年 3 月末は契約台数が 10 台でしたが、平成 22 年 12 月末現在では 22 台となっています。72 台の収容台数に対しては半分にも満たない契約台数ですので、さらに利用促進を図りたいと思います。

なお、熊本電鉄さんに維持管理に係る経費も負担していただいていますので、平成 22 年度における市の支出はありません。

続きまして、説明資料 5 番の JR 光の森駅駐輪場維持管理負担金については、菊陽町が整備した駐輪場ですが、合志市民の利用もあるということで菊陽町と協定を締結し、維持管理経費総額の 4 分の 1 を負担するということが昨年度より負担金を支出しています。今年度の支出見込み額は、435,000 円を予定しています。

資料の 2 ページの 6 番、翔陽高校線運行委託については、熊本電鉄さんのバス路線再編計画に伴い、翔陽高校行きが廃止路線の対象となったために、市が電鉄さんに委託して運行している事業です。今年度より帰りの便を 2 便に増やして運行しています。実績を見ますと、12 月までの 9 ヶ月間で利用者数は 4,145 人となっています。昨年度の同時期までの実績は 3,657 名でしたので、比較すると約 1 割以上利用者が増えているということになります。帰りの便を利用される高校生の利便性の向上に繋がって、利用者が増えたのではないかと思います。支出見込み額については、現予算額として 1,500,000 円を計上しています。

次に 7 番、湯ったり乗ったり弁天カード発行に係る入浴料補助事業についてですが、本協議会では、弁天カード定期券発行が関係してくると思います。現在までの定期券購入者

は、3ヶ月券の購入者が9名、1ヶ月券についてはまだ購入者はいません。定期券提示による温泉利用は、毎月10人くらいが利用されているようですが、実数にすると3、4人が複数回入られていますので、純粹にバス定期券として利用されている人もいらっしゃるようです。

支出見込額については、ユーパレス弁天に入浴料との差額をお支払いするようになりますので、利用者数×200円を予定しています。10月から12月については6,000円の実績であり、1月から3月までの見込みについては、若干余裕を持ってみっていますが、14,000円程度と見込み、総事業費20,000円程度で予定しています。

最後に8番の啓発活動についてです。現在までに18回の説明会、体験乗車を実施し、637名を対象として行ないました。

今後の実施予定は、実施予定と書いておりますが、1月26日から28日にかけて、それぞれの庁舎にあります総合案内の担当者4人に対し説明を行ないました。2月14日に民生委員に対する説明会を実施します。午前と午後にそれぞれ約40名から50名を対象に行なう予定です。2月26日には老人会合志支部単位クラブ25団体の代表者がお集まりになりますので、その場で説明を行ないます。2月から3月にかけて、直接市民に対応する職員への説明と体験乗車を行いたいと思っています。まだバスに乗ったことがないという職員がいますので、実際に乗っていただいて市民に紹介していただきたいと考えています。ケアマネージャー、保健師、訪問看護師、生活保護を受けている市民とお話する機会のある福祉課の職員、市民課の窓口対応の職員などを対象に予定しています。

平成22年度の事業実施状況については以上です。

齋藤会長：平成22年度の事業概要と決算見込額について説明がありました。何かご質問等があればお願いいたします。

佐藤委員：6番の翔陽高校の路線についてですが、利用者の運賃はどのようになっていますか？

坂井主幹：電鉄さんが路線バスとして走らせていたときは、通常の路線バスの運賃を支払われていました。路線整理の対象となり市が電鉄さんに運行を委託していますが、高校生の乗客についても以前と同じ運賃をお支払いされ、経費と運賃との差額を市が負担しています。

齋藤会長：他にございませんか？それではご意見も無いようですので、平成22年度の事業実施状況については、審議を終わらせていただきたいと思います。

それでは議題の2番目、平成23年度事業計画及び予算案について、事務局から説明をお願いいたします。

坂井主幹：資料は 6 ページから 7 ページになりますが、まず 6 ページについては各事業の計画内容や成果指標項目の設定、及び事業実施に係る所要額などを案として記載しています。7 ページには各事業のスケジュール案を記しています。

なお、6 ページにあります成果指標項目については、どういった項目でこの成果を図るのか、ということで項目だけ挙げています。具体的な数値やその数値を設定した根拠については、3 月の事業終了後に整理したところで、次回協議会において具体的な数値等をお示ししたいと思います。

まず内容の説明ですが、事業計画の下にあります 3 番から 6 番、P&R 駐車場、光の森駅駐輪場、翔陽高校線運行委託、弁天カードですが、こちらについての大きな変更は行っていません。事業の内容については、昨年度と同様の内容で行なうようにしています。

弁天カードについては所要額として 96,000 円を見込んでいます。カード提示による温泉利用者数×200 円を計上していますが、みどり館や老人憩の家などの温泉施設については、使用料の統一を図る条例改正案が出される予定で、今聞いている案によりますと、現行使用料が憩の家 150 円、みどり館 200 円のところを 100 円に統一する条例の改正案を提出予定だということです。以前弁天カードの事業を計画した際にも、議会から各施設使用料の統一を図るようと指摘がありましたので、それを受けての条例改正だと思いましたが、その条例改正が実施されますと、使用料と利用者負担額との差額が 300 円になりますので、その分の予算補正が出てくる可能性があります。

P&R や弁天カードについては、利用者が少ないので啓発活動に力を入れると説明しましたが、効果がすぐに現れる啓発活動というのはなかなか無いように思います。何かないかといろんなアイデアが出ていますが、その 1 つとして、現在ホームページの充実についてプロジェクトチームを立ち上げ取り組んでいますので、P&R 駐車場や弁天カードを PR する動画を検討しています。現在は写真や文章を載せているだけですので、もっと動きのある、見ても楽しくなるような PR ができるものということで考えています。職員が撮影、編集することになりますので、特段経費はかからないと思います。

1 番の協議会運営事業については、先ほど説明しましたコミュニティバスと乗り合いタクシーの事業検討部会を 2 月に予定していますが、その後に必要なであればもう一度実施したいと思いますので、4 月を予定しています。協議会については、検討部会で出された案を 5 月の連休前かあるいは連休後に審議いただければと考えていますが、できれば連休前に協議会を開きたいと考えています。検討部会を 4 月上旬、協議会を連休前の 4 月 25 日に行いたいと思います。

また、市民代表の委員を平成 22 年度より増員して協議会を行っていますが、更に市民の方の意見を取り入れたいということで、代表委員の増員を予定しています。公共交通に精通された方も市民にいらっしゃいますので、できれば次回の協議会から関わっていただくということで予定しています。

続きまして、7 番の啓発活動は体験乗車の実施を柱として計画しています。先ほども説明しましたように、高齢者の方と直接接する機会のある職種の方やボランティアの方、高齢

者の日常生活を支援する生活支援サポーターさんがいらっしゃいますので、そういった方々の研修のときにバス、タクシーの説明を行い、実際に高齢者の方に働きかけていただくというような取り組みも予定しています。

各事業の成果指標項目を挙げていますが、基本的には利用者数や苦情件数を設定しています。平成 23 年度は具体的な数値を努力目標として設定し、事業に取り組みたいと思います。

では、コミュニティバス、乗り合いタクシーの事業計画についてですが、私のほうから簡単に説明した後、前田から詳細について説明いたします。基本的にはレターバスを現在の形態のまま継続して運行し、循環バス路線については見直しを行います。先ほども言いましたように、循環バスについては路線ごとにより利用者数に差がありますので、循環バス路線の廃止や縮小を検討します。併せて、それを補う乗り合いタクシーの運行を予定しています。

スケジュールについては、7 ページに挙げていますが、3 月まで実施した事業を整理しまして、7 月から新たな運行を行いたいと考えています。簡単ですが、説明は以上になります。

では、引き続き資料の 1 ページから 20 ページまでの資料と、今日お配りしています循環バスの乗客調査データに基づいて前田から説明します。

㈱トトハウス前田さん：では代わりまして説明致します。

まず 1 ページ目ですが、表 1 は国による合志市の将来推計人口、表 2 は大字や地区別の 75 歳以上人口の推計です。

表 2 ですが、網掛けの部分が市内の住宅団地部です。住宅団地部においては後期高齢者予備軍の人口が多いため、75 歳以上の高齢者が大幅に増えることが予測されます。

逆に農村部は、基本的に予備軍そのものがもう少なくなっていますので、将来的にも今とあまり変わらないということです。従いまして南部の住宅団地において 5 年後、10 年後には 75 歳以上の後期高齢者、つまりバス利用に期待できる方たちが増えてくるということです。この人口の分布というものも考えていく必要があると思います。

2 ページは、レターバスにおける過去 2 回、約二週間の同乗調査で得られたデータを表にしたものです。それを図にしたものが次の 3 ページになります。棒グラフが並んでいますが、見方としては、レターバス左回りの 20 人くらいのトータルの乗り降りを示しています。1 便ということではありません。右から順番に棒グラフを見ていただきますが、辻久保で乗った方がそのまま降りずにずっと棒の高さが横ばいになっています。野々島あたりから少しずつ人が乗ってきて、ユープレスのところでどっと増えるという形です。それから老人憩の家などを通り、左のほうにいきますとちょうどつり橋のようになっていますが、つり橋の左の支点の一番高いところが永江団地、その隣がゆめタウン光の森となっています。この間は人の行き来が多く、あとはだんだん少なくなっていくというような図になっています。

また、各バス停の乗り降りを示したものが、その下のグラフです。ゼロより上が乗った

人、ゼロより下が降りた人ということでこれを見ていただきますと、ユーパレス弁天、老人憩の家、それからゆめタウン光の森、ここでの乗り降りが多く、その間一人も乗らなかったところが空白のところになっています。辻久保を基点にちょうど左右、東西両側に乗車が無い区間があり、ゆめタウン光の森や老人憩の家、ユーパレス弁天を目的地とした利用が多くなっていることがわかります。

次の4ページはレターバスの右回りです。グラフは左から順番に見ていただきます。

これも同じように下のグラフで見ますと、ゆめタウン光の森、老人憩の家、ユーパレス弁天などでの乗り降りが多くなっています。

5、6ページは、どこから乗ってどこで降りたというのがわかるOD表にしています。

5ページにおいては、左に書いてあるバス停から出発して、同じ番号のどこで降りたかということがわかります。縦に網がかかっているバス停の利用が多いということになります。先ほど言いましたように、ユーパレス弁天やゆめタウン光の森、合志庁舎、ヴィーブルなどのバス停での乗降が多いようです。

次に7ページですが、左上にありますように、大きく路線の上に丸を書いてあるところが利用者の多いところですが、こういうところを中心に左右両回りからここで降りて、逆方向のバスで帰っていくという形になります。なお、先ほど申しましたように、辻久保を挟んで両側の区間において、利用がほとんど見られないバス停が連なっている状況になっています。

右の図8については、下の図9で説明していますように、例えば一番左、辻久保のバス停で調査期間、全ての合計で12人乗りました。それから辻久保から合志庁舎ヴィーブルまでのバス停で合わせて27人乗りました。その次の「2」という数字は、辻久保からヴィーブルの間のどこかのバス停で、2人降りましたという数字です。これを追いかけていきますと辻久保で12人、辻久保からヴィーブルの間で乗った人を合わせて合計39人がヴィーブルまで乗っているわけですが、そのほとんどがゆめタウン光の森で降りて、ハローディに行くまでには全部降りてしまっているという状況です。ですから右回りの人は、ゆめタウン光の森でほとんど降りてしまうということがわかります。

左回りで見ますと、やはりゆめタウン光の森のところに大きな輪があり、今年度の実験については、毎日ゆめタウン光の森に行くことになっていますので、ゆめタウン光の森に行く人が、かなり乗客数を稼いでいるということがわかります。

次に8ページですが、7ページまではコースの特徴の分析で、その後の提案になりますが、この8ページを見ますと下に4つ絵があります。基本的には辻久保を起点に左右両周りします。その途中でヴィーブルやゆめタウン光の森、JR光の森駅、老人憩の家、ユーパレス弁天というお客さんが多く利用する目的地があります。例えばこの合志庁舎辺りから北側の人たちがユーパレス弁天や老人憩の家に行く場合は、どうしても辻久保で1回乗り換えないといけません。またヴィーブル、ゆめタウン光の森、老人憩の家、ユーパレス弁天という乗降が多い施設が分散していますので、その施設の間に利用の少ないバス停が挟まっている状態です。どこか効率の良いところで切って片道走行でもいいのではないかという

ようなところもありますが、施設が分散しているのでどうしても非効率が生まれてしまう、というのがこのコースの大きな問題点です。

今言いましたような利用の特性と将来の人口分布というものを考えて、新しい考え方を案として示したものが9ページからの資料です。

まず右側の図ですが、基本的なダイヤの考え方として、1つ両庁舎を基点に朝8時過ぎに到着し、夕方は6時頃に退庁する人を乗せるために両庁舎を通るような時間設定をします。

次に、ヴィーブルには全ての地区から午前10時と午後1時に到着できるよう、夕方は4時くらいにはヴィーブルで用が終わって帰れるように時間を設定します。

また、南部の住宅団地の住民が午前10時台に老人憩の家、ユーパレス弁天に到着して、夕方3時頃帰宅できるようなダイヤも考えています。というのも、老人憩の家、ユーパレス弁天には北部地域からは循環バス、タクシーで輸送できますので、温泉については南部の人を中心にダイヤを組みます。

それから、光の森には午前と午後で計4便往復して朝の買い物、昼の買い物、それぞれ半日で済むようにします。

また、夜はJR光の森駅を始発として、電車が着いたらすぐバスに乗れるようにするという考え方ではどうだろうと思います。この時間帯はどうしても渋滞で遅れが出ますので、お客さんからの聞き取り調査では「帰りが読めないから乗れない」「電車が着いたら確実に乗れるということであれば考える」という話も聞いていますので、そういう考え方を示したところです。左半分は、今お話した内容に基づいて時間設定にしたものです。

次の10ページの上の表は、先ほど説明した時間でそれぞれバスを走らせるとこのような時間帯の設定になりますという表です。朝の便は変則的ですが、両周り各6便走らせるとして経費を計算すると、年間3,330万円程度になります。現状と同じように運行経費の7パーセント弱が運賃収入になりますので、それを勘案すると市の負担金は3,100万円くらいになるという考え方です。これは、あくまで現状の利用者を確保するというで試算した額です。

今度は循環バスの方針ですが、循環バス各コースの利用実績をOD表形式で載せています。11ページを見ていただきますと、Aコースは旧西合志町の北部農村部から泗水町への買い物、それから老人憩の家等に行くコースですが、泗水町への買い物目的での利用はあまりありません。老人憩の家へは高木、上生公民館、城公民館からというように固定されており、そこから乗る人も固定的になっているというのが現状です。

12ページはBコースになります。黒松から小合志、小池、西合志庁舎付近を通過して老人憩の家に行くコースですが、立割や合生文化会館前からの常連客が多く、非常に利用者が固定的になっています。

OD表の中で影のついたところが一部に偏っていますが、空白の行列が多いということは、目的地と乗る場所が固定的になっているというのを表しています。

13ページのCコースは、須屋方面からユーパレス弁天等に向かうコースですが、OD表の例で光の森を見ていただきますと、行き先は老人憩の家やユーパレス弁天のところに、

縦に影がついているので目的地はそこが多いのですが、縦に沢山数字が入っています。つまりいろいろなバス停から乗車しているということで、他のコースにはないCコースの特徴となっています。

Dコースは市北東部の日向地区から出発して南部の住宅地を通り、老人憩の家やユーパレス弁天に行くコースですが、これは出発点の日向地区からの利用者多く、途中のバス停でパラパラと利用があります。ただし、利用者は多いときで20人近くいますので、運行コストを考えると効率が良い路線となっています。

15 ページのEコースは、上庄地区の方たちを対象に泗水町への通院や買い物目的の運行、また、永江団地地区への買い物目的の運行を行なっているコースです。泗水町方面への利用は多いようですが、永江団地方面への利用はあまりないようで、Eコースも目的地や利用者が固定された状況です。

16 ページでは各循環バスコースにおけるコスト計算を、表5・6において行なっています。表6には各コースの一人当たりコストが出ています。Aコースは3,000円以上、Dコースは600円となっておりかなり差が見られます。参考までにレターバスの一人当たり補助額は1,500円くらいとなっていますが、8便運行しているためこのような現状になっているものと思われます。

16 ページの下半分に、今後の循環バス運行の考え方を記載しています。まず①循環バスを全て廃止し、代替処置として現行の循環バスコースを基本に乗り合いタクシーを導入する案や、廃止した地区についてドアツードアのタクシーを導入するという考え方もあります。②あるいは一部循環バスコースを残して残りを乗り合いタクシーで対応するという考え方もあります。

17 ページには循環バスの現状の利用実態、および将来の利用者動向を勘案した、循環バスのCコース、Dコースを存続させる運行案について説明します。

Cコースは須屋方面からのコースですが、先ほど説明しましたように多くのバス停から満遍なくお客さんが乗っているという状況がありますので、そういうことであればバス方式が良いのではないかという考え方と、将来人口推計でいきますと、5年後、10年後には75歳以上の高齢者がまだまだ増える可能性がありますので、そういう地区においては今のうちにバス利用に慣れていただいていたほうがいいのではないかという考え方です。

Dコースにおいては、日向地区などから一度にたくさんの利用者が乗り込みますので、一人当たりのコストだけで見ますと非常に数値が良いコースですが、将来人口推計では人口が減っていく地区になります。将来的な需要はあまり見込めませんが、今現在、需要が多いうちはバスのほうがコスト的にもまだ有利ではないか、ということです。

それから2) A、B、Eコースについては、採算的にも大変厳しく目的地や利用者も限定されていることから、それであればピンポイントで乗り合いタクシーを使うほうが合理的ではないかという考え方です。その際に(4) A、B、Eコースのタクシー方式ですが、乗り合い方式で予約制のタクシーを基本とします。現在、バスが週3日、1日2往復運行しているので同程度の便数を確保し、料金についてはドアツードアで便利になるのであれば、

少し高めに設定してもいいのではないかと思います。コミュニティバスのコスト削減ということがあるればバス料金の値上げも含め、トータルとしてタクシーの料金も設定する必要があると思われれます。

18 ページでは、A、B、Eコースに乗り合いタクシーを導入した場合の費用試算を行なっています。現在と同じくらいの人数が今と同じ目的地に行くとし、相乗り率をAコース1.5人、Bコース3人、Eコース2人とした場合、年間350万円くらいの経費がかかるのではないかと予測しています。これはあくまで今の利用者が今の目的地に行くという想定に基づき推計したものです。

19 ページの下半分については、循環バスのC、Dコースは現状のまま残した場合の経費を計算したものです。現状の運行単価や利用者数から算出すると、600万円くらいの経費になると見込まれます。

それから参考として本日お配りしています追加資料ですが、これは12月までの最新の実績を簡易に取りまとめたものです。

1 ページの図1のグラフは、レターバスの1便当たりの平均輸送人員と、図2は曜日ごとの1便あたりの平均を示しています。

便毎に見ますと、4便と6便で光の森地区に行く方が多いようです。また、曜日で見ますと、月曜日の左回りが若干少なくなっていますが、これは老人憩の家が休みになるという影響が出ていると思われれます。

1 ページの下の表と図は、循環バスの輸送人員の1日平均輸送人員を示しています。棒グラフを見ていただきますと、日向地区を出発するDコースについては1日平均34.5人となっています。往復でダブルカウントされますので、半分の人が正味利用するという形になります。これだけ見てもDコースについては、当面需要が旺盛であれば運行してもいいのではないかと判断をしたところです。

それから2、3、4ページには、先週1週間の間に実施した3度目の同乗調査結果を簡単に取りまとめたもの記載しています。今回は乗り合いタクシー方式についてどう思うかということも含めて聞き取り調査を行なっています。

調査方法としては、循環バスの利用者がなかなか伸びないが何が問題だと思いますか？ということ聞いた上で、乗り合いタクシー方式はどうですか？という聞き方をしています。

2 ページ上段の囲み部分に多かった意見を載せています。ほとんどの方が乗り合いタクシー方式は嫌だということですが、その理由として予約の電話が面倒、予定が立てづらい、前日に予約したときには次の日どうしても乗らなくてはいけないという縛りがあるのが嫌だ、という意見が多かったようです。また、予約電話は耳が聞こえないので難しいとか、タクシーに乗るためにわざわざ誘い合わせて温泉に行くようになると手間がかかるし、心理的にも嫌で、自由に乗りたいという話もありました。特徴的な意見として、バスは車内スペースが広いので、客同士の会話ができ、誘い合って遠足に行くような雰囲気それが良いというものがありました。しかし何よりも新しいことへの抵抗感があって、バスに慣れて

いて何の問題もないので変えてくれるなという考え方が大半のようでした。

肯定的な意見としては、タクシーがバスのように決まった時間に来てくれるのであれば良いし、時間がかかっても時間に余裕があるから構いませんよという話や、直前に電話してタクシーが来てくれるならタクシーで構わないというような要望がありました。

4 ページの下からは、レターバスや循環バスにおける利用者特性などをまとめたものです。レターバス、循環バスいずれも 70 代、80 代の女性が多く、主な目的としては温泉が多いのですが、レターバスについてはゆめタウン光の森での買い物などを目的とした利用が多いようで、若年層の利用もあり幅広い年代の方に利用されているようです。また、運行当初はレターバスの遅延運行が指摘されていました。

循環バスについては、月曜日運行のコースにおいて、憩の家の定休日が月曜日なので不公平だ、月曜日以外に変えてくれという意見が出ています。

料金的には、100 円はありがたいが安すぎて気の毒であるという考えをもっていらっしゃる方がおられるようです。赤字で廃止になるというようなことがあれば、少くとも料金が上がっても利用しますという方が多く、例えば一般路線の初乗りの 130 円とか 150 円とか 200 円など、切の良い数字であればほとんどの人が抵抗ないようです。中には 300 円とか、距離に応じて 500 円くらいまで設定していいのではないかという方もいらっしゃいます。

レターバスと循環バスを乗り継いで利用している方はいらっしゃらないようです。「乗り継ぐ」というのは循環バスで憩の家まで行って、そこからレターバスに乗り換えて光の森まで行くという、「目的地に行く」ために乗り換えるということですが、それはあまり浸透していないようです。ただ行きは循環バスで憩の家まで行って、帰りはレターバスで帰るというような「使い分け」は見られるようです。

現状とそれを踏まえた考え方の提案ということで少し長くなりましたが、以上で説明を終わります。

齋藤会長：平成 23 年度事業計画の提案と、平成 22 年度実施事業の現状についての説明でした。

この資料の 7 ページの公共交通関係事業スケジュールにおいて今の説明をまとめると、3 番目のコミュニティバスについては、平成 23 年 6 月までは現状のダイヤで実証運行を行い、7 月以降に説明にあったようなレターバスと循環バスを運行するということです。

具体的に言いますと、レターバスについては合志、西合志、両庁舎への連結を図るための運行時間帯の変更を行ない、循環バスについても 7 月以降は、利用が低調なコースは乗り合いタクシーへの切り替えを行なうということでした。また、4 番に乗り合いタクシーについては、一応平成 23 年 3 月まで実証実験を行ない、7 月からは今の乗り合いタクシーの現状を踏まえた新しい乗り合いタクシーを運行するという説明でした。

何かご意見、ご質問等がありましたらお願いします。

吉永委員：先ほどからお聞きしていると、少数切捨て的な方向に向かっていると思います。前回の会議でも意見が出たと思うのですが、レターバスと循環バスは市民みんなが利用できるような目的を持って運行するべきではないかと思います。利用が少ないコースをタクシーに変えるという方向は、決して悪くはないのかなとは思いますが、登録制にすると登録方法の問題などが出てくると思います。

料金については、乗り合いタクシー料金が 300 円であればタクシーにしたら安いじゃないですかと言われますが、利用する側からするとバスの代替でタクシーになったのだから 300 円は 3 倍になりますよね。その部分も含めて、あくまで代替として考えるのであればそれなりの金額で、1 人なら 300 円、2 人なら 200 円、3 人なら 100 円とか、バスを基準とした単価設定、そしてバスにおいてもせつかく整理券が発券されますから、距離制の運賃設定を導入したほうが良いと思います。バスであろうがタクシーであろうが、利用者が同じ感覚で福祉目的、もしくは公共目的で使えるような交通方法にしていったほうが良いのではないかという意見です。

それから西合志庁舎において新しく駐車場を整備しましたが、片方ではバス利用を市民に促し、片方では庁舎の駐車場を整備するというような矛盾した事業が行なわれています。やはり職員もレターバスを利用し、できるだけ駐車場スペースが確保できるような通勤方法を市として考えていただきたいと思います。

単純な話ですが、10 ページに経費試算とあります。土日祝日は朝 1 便を運休として来年の試算が 3,330 万円となっています。これはレターバスだけの単価だと思いますが、レターバス自体は市の所有なので、人件費を計算すると一人 400 万円として、1 台に 2 人の運転手が必要とすると 1,600 万円になります。そうすると単純な計算すると、1,700 万円はガソリン代になります。

これは道路運送法上、熊本電鉄さん 1 社と随意契約し、運行業務を委託している訳ですが、この 3,330 万円自体が妥当なのかどうかということも、この協議会の中で少し検討すべきではないかと思います。

齋藤会長：ただいまの質問に対して、事務局からお答えをお願いします。

坂井主幹：確かに前回の協議会の中でも、吉永委員から 1 人でも 2 人でも乗る方がいらっしやるのであれば、そういったところにも運行するのが公共交通ではないか、ということでお話をいただいていたと思います。

また協議会においても、お年寄りだけでなく幅広い年代の方たちに利用していただく公共交通を目指すという方向性も確認していますので、その先の事業の詳細については、市民代表委員による作業部会において検討していただければと考えています。

また、平成 24 年度からの本格運行に向けて運賃設定なども大きな課題になってくると思いますので、平成 23 年度に予定しています協議会や作業部会において活発な議論を交わしていただければと思います。

レターバスの委託費については、算定根拠として電鉄さんで行われている全部の乗り合いバス事業の人件費やガソリン代などをひくるところでの運行単価算定しており、1km 当たり約 280 円になっています。それに運行距離数をかけて出た経費から、運賃収入を差し引いた額を委託費としてお支払いしています。

レターバスについては市で保有していますので、電鉄さんの打ち合わせの中で差し引ける経費、市で払った保険料だとか、そういったものを差し引いたところで委託の単価契約を結んでおり、平成 22 年度契約単価は約 270 円となっています。

なお、平成 22 年度の打ち合わせの中でも、例えば燃費ですね、新しいバスと古いバスでは燃費が違うと思いますので、10 月から運行していますレターバスの燃費データを取り、次年度の契約単価に反映させたいと思います。

吉永委員：農村部というのはどうしても人口が少なく、それだけ若者も少ないという部分があります。若い人も少なくバス事業者から見れば一番収益が上がらない地域になります。地域公共交通にはぜひそういうところに目を向けていただきたいと思います。

単価契約のことにしましては減価償却などいろいろありますが、その 10 円しか違わない単価が妥当かどうか、ということも今後協議していく必要があると思います。電鉄さんにはお世話になっていますが、県内には多くのバス事業者がいらっしゃいますので、なぜこの単価なのかということも協議していくべきではないかと思いましたが、先ほど申し上げたところです。

齋藤会長：今の件ですが、先ほど事務局が説明しましたように平成 23 年度は成果指標として利用者数や 1 人当たりのコストを目標値として設定するということでしたが、ではどこまで公共交通としてやっていくべきかという議論も必要になってくると思います。例えば 1 人当たり 1,000 円だからやるべきだとか、1,000 円という根拠はどこからもってきたのかなど算定根拠もお示ししながら議論を深めたいと思います。

市役所職員のレターバス利用ですが、以前はノーマイカーデイなど一月に 1 回実施していました。環境保全の観点から公共交通を職員が率先して利用することが必要ですが、現状のレターバスダイヤであると始業時刻ぎりぎりに到着したり、早すぎたりして通勤に利用できないという利用した職員からの評価に加え、早朝便の利用が少ない現状を考慮し、平成 23 年度は職員に積極的に利用してもらえるよう奨励する形で考えているところです。

福祉的なバスについては、現在市役所で 2 台の福祉バスを所有しています。利用例としては、憩の家の利用者が 10 名以上あれば送迎を行なうなどしていますが、福祉バスも買い替え時期を迎えていることから、コミュニティバスとどのように組み合わせていくかということや買い替えの問題も、市役所内の関係部署と一緒に検討するよう考えています。

他に何かご質問等はありませんか？

佐藤委員：資料の 7 ページですが、3 番目にコミュニティバスという書き方をされています。

上のほうがレターバスのことで、下のほうが改定準備という部分で循環バスのことを書かれているのかと思います。先ほど会長がおっしゃられましたように、この両方を基本的にはコミュニティバスという表現をしていますということでしたが、先ほどの前田さんが説明された資料については、括弧して環状バスとか詳しく書いてあったので非常に私としてはわかりやすかったです。

そういう点でどちらのことを言っているのかなということも考えなければいけないので、くどいようですがもう少しわかりやすく表示してほしいということをお願いしたい。

それから先ほどから話が出ていましたが、他の市町村がどのくらいの単価で委託しているのか、どういう運賃設定になっているのか、どのくらいの自治体の持ち出しがあっているのか、そういったものを参考にしてこの協議会で議論できればと思います。

齋藤会長：それでは資料の7ページについて、事務局からもう一度説明をして下さい。

坂井主幹：7ページのスケジュールですが、佐藤委員がおっしゃっているのは、もう少し資料をわかりやすくということですね。

佐藤委員：2番レターバス、3番環状バスといったような分け方をするとわかりやすいなと思います。

坂井主幹：おっしゃるように、3番については循環バスとレターバスが合わさってコミュニティバスとなっていますので、次回からはもう少しわかりやすい資料作成を心がけたいと思います。

運行単価等のお話も出ていますが、県内のコミュニティバスについては運行単価を1km当たりいくらと決めているところが多いと思います。積算経費の主な内訳となる人件費については、熊本都市圏と県南地域を比較すると差があるということですので、一概には比較できないと思います。しかし、どういう経費を算定しているかなど算定の考え方としては参考になるとと思いますので、ぜひ情報を収集し検討したいと思います。

齋藤会長：宜しいでしょうか？

他団体の取り組みや運行単価等についても調査の上、目標設定をする際の資料として委員のみなさんにお示ししたいと思います。

それから先ほども言いましたように、7ページの3番コミュニティバスについては、6月までは現在のダイヤで運行し、7月から新ダイヤで運行します。4番乗り合いタクシーについては、3月まで実証実験を行ない、7月からまた新しい実証実験を開始するというスケジュールです。

他に何かございませんか？

佐藤委員：今までの協議会の中で提案されて、そのままの状態になっている提案や意見がいくつかあると思います。そういうものを検証しながらどうなっているのか、その後どう進んでいるのか、というところをはっきりしていないのが問題だと思います。

例えば新須屋駅 P&R 駐車場における鳩のフン害については、どうにか工夫して解決できないか、バス利用を高めるために時刻表の持ち運びできる携帯用を作成できないか、と私が提案したのですが、その後具体的にどう進んでいるのか、その後の状況を報告してもらうようお願いしたいと思います。

齋藤会長：今の点について、事務局で説明できる範囲でお願いします。

坂井主幹：協議会で出た要望や検討事項などの進捗状況ですが、これについては前回の協議会で、溝上委員からもその後どうなったのかさっぱりわからないので、協議会で上がった課題や意見について、その後どう対応したのか、情報を協議会内において共有すべきではないかという話がありましたので、何かしらの資料を作成する必要があるということは事務局としても認識しています。

具体的にお話が出ました鳩のフン害の問題ですが、佐藤委員からは地元コミュニティセンターの鳩対策は自分たちで解決できたので、すぐできることであれば対応してほしいということだったと思います。現地を確認しましたが、北バイパス道路高架下でかなり高い箇所への網かけになるので、足場を組む必要があったため職員での対応はできませんでした。また、国交省の担当にも確認しましたが、施工方法等をつめた段階で協議してほしいということでしたので、対策については今のところ進んでいない状況です。

ガイドマップ携帯版作成の件ですが、A3 サイズのものを三つ折くらいにして作成し、公共施設やバスの中に設置して自由に持ち帰っていただくということで考えています。また、右回り左回りがどのバスなのかわかりにくいとご指摘があった件については、マップ上の右回り、左回り路線にそれぞれグリーン、オレンジのバスの絵を付けてわかりやすいように工夫しました。

それから表面に設けていますメモ欄については、定期的に利用するバスの時刻などをメモもできるように、大きめのスペースを設けています。

現在は最終校正の段階で、2,000 部ほど印刷する予定です。

齋藤会長：宜しいですか？

他にご意見などありませんか？無いようでしたら平成 23 年度事業計画については、先ほど説明がありました内容により進めるということで決定して宜しいでしょうか？

はい、ではそういうことで平成 23 年度は進めていきたいと思います。

次に議題の 3 番、熊本電鉄路線バスにおける運行ダイヤ等の変更ということで熊本電鉄の小田原委員から説明をお願いします。

小田原委員：この場をお借りしまして、熊本電鉄のダイヤ変更のお知らせということでご案内したいと思います。

皆様のお手元にチラシが2部、A4サイズの裏表とB4サイズの裏表があるかと思えます。こちらが今回、ダイヤ改正をしますところの新聞等に折り込みましたチラシです。

まずB4サイズのチラシは、今回のダイヤ改正の目玉となる熊本駅～菊池温泉間快速バス新設のお知らせです。九州新幹線開業による関西圏、中国圏、福岡圏からの観光客の菊池温泉への交通アクセス改善を目的として、菊池市の委託を受けて運行するものです。

停留所を10箇所に限定することで快速化を図り、通常80分以上の所要時間を68分に短縮するものです。合志市内には南小学校前と御代志駅、辻久保営業所に停車します。また、南小学校前バス停は、高速バス停留所である西合志バス停との結節を念頭に停車するものであります。

また、杉並台団地周辺から熊本都心部への直行便を12本増便するほか、今まで武蔵ヶ丘車庫止めだったバスの杉並台団地までの延伸や、その一部をゆめタウン光の森まで延伸する改正内容となっています。

今回のダイヤ改正のもうひとつの目的としては、前回ダイヤ改正が平成16年でしたが、その間に大幅に道路事情、交通混雑状況が変わっています。そのため現在のダイヤでは遅延運行が発生し、お客様にご迷惑をおかけする要因となっていましたので、バス停間の所要時分の見直しを実施しています。

それから合志市や菊陽町、この付近の団地において非常に人口が増えています。このエリアについては1年以上をかけて市場調査を行ない、確実にバス利用者が増えているという結果が出ていますので、杉並台団地方面やゆめタウン光の森方面へ路線を延伸し、乗車機会を沢山ご提供することにより利用促進していきたいと思えます。

また泉ヶ丘団地方面へは深夜バスが無かったのですが、今回金曜日、土曜日に交通センターを23時45分に出発する新地団地経由の深夜バスを運行します。運賃は通常の倍額になるのですが、やはり遅くまでバスがあるということで安心感がありますし、他のバス会社でも深夜バスというのは確実に実績を伸ばしています。また深夜バス運行のご要望もありましたので、それにお応えするという形で行ないます。

先ほどの快速バスは、現行路線バスの便数枠内における振替により実施していますが、大幅な減便とはなっていません。御代志駅方面へは現行便数とほぼ変わらずという状況です。その中で先ほどもありましたように、コミュニティバスと路線バスのすみ分けを行ないながら、できるだけ多くの利用者に利便性の向上を実感していただきたいと思えますので宜しくお願いいたします。

新しい時刻表については、今週から各バス停に掲示する予定です。ホームページについては、早ければ今日か明日くらいにはアップできるよう準備を進めています。

しかし、以前から行っていました時刻表の郵送サービスについては、まだ準備ができていませんので、来週2月7日からお電話していただいた方に時刻表をお送りするサービスを実施したいと思います。窓口にいらっしゃった方には、その場でコピーができるように

準備を進めています。

齋藤会長：2月11日からのダイヤ改正の説明でした。これについて何かご質問がありましたらお伺いしたいと思います。宜しいですか？

改正があった場合は協議会に報告をお願いしていただきましたので、今日報告いただいたところでは。

それでは議題の4番、その他について事務局からお願いします。

坂井主幹：3点ありますが、まず会議録の作成が大変遅れていますこととお詫び申し上げます。事前に資料を送付した中で、第14回協議会会議録の確認をお願いしていただきましたので、修正等がありましたら閉会后に坂井までお願いします。

また、第15回協議会会議録を本日お渡ししていますので、こちらについても確認していただき、2月10日くらいまでに修正があれば連絡をお願いします。

両会議録については、修正が終わり次第ホームページで公開します。

次に協議会の日程ですが、先ほど説明しました作業部会を2月下旬に予定しています。こちらについては市民代表委員出席による開催を考えています。2月25日あたりに予定していますので、何か会議等が入っていれば連絡をお願いします。

次回協議会については、資料の7ページでは5月中旬を予定していましたが、運輸支局への申請など事務手続きを考えますと、4月下旬には協議会で審議していただいたほうがよいと思いますので、4月25日（月）か26日（火）に開催したいと思います。しかし4月24日に市議会議員選挙が実施されますので、できれば26日の火曜日に開催したいと考えています。

齋藤会長：作業部会については、市民代表委員によるスケジュール調整をお願いします。協議会については、4月24日に市議会議員の選挙が行われますので、26日に事務局としてはお伺いしたいということではありますが、宜しいですか？

それでは4月26日の午前9時半から予定したいと思います。

他に全体的に何かご質問等がありませんか？

上野委員：質問ではありませんが、野々島地域においては11地区ある中で1地区しか老人クラブ連合会に入っていない。こういった現状ですので、民生委員などからできるだけ地区住民への啓発を図っていただくようお願いしたいと思います。

齋藤会長：ありがとうございました。

その点につきましては、自治基本条例の中でも地域コミュニティとの協働についても記載があります。また議会の一般質問等においても、地域の老人会や子ども会などへの参加が減ってきている問題についても取り上げられています。今後は地域のみなさんと十分協議

しながら良い啓発方法等を考えていきたいと思ひます。

他にございませぬか？

草野委員： お年寄りにとつては、3月まででコミュニティバスは無くなるのか？という不安が一番大きいと思ひます。というのも有難いと思つている気持ちがそういう言葉になつてゐると思ひます。ですから福祉を目的として採算を考へないということではできないうが、熊本市のようにさくらカード的なものを発行していただくとともに利用者が増えるのではないかとと思ひます。現行の経費で運行でき、利用者増を図るにはさくらカード的なサービスも考へていただくといいのではないかとと思ひます。

齋藤会長： ありがとうございます。

例えば運転免許証を返納した人には、特典としてコミュニティバスを無料にしたりできないかという一般質問等が出ていますので、そういったことも含めて検討したいと思ひます。

そして先ほど弁天カードの利用が少ないという話がありましたが、市内温泉施設の利用料金を統一する条例改正案の審議を3月議会でお願ひする予定です。各施設の利用料金等を統一して、弁天カードの利用率も高めたいと考へています。

やはりみんなでコミュニティバスを育てるといふか、もっと公共交通を利用するといふ盛り上がりを作らないと、なかなか維持していくのは大変だと思ひます。これからは公共交通の利用促進策をみんなで考へ、その運動をどんどん広げていきたいと思ひますので、今後とも宜しくお願ひいたします。

他にございませぬか？無いようですのでこれで終わらせていただきたいと思ひます。

どうもありがとうございます。