

## 第 18 回合志市地域公共交通協議会

[日時]平成 23 年 9 月 27 日 (火) 午前 10 時～

[場所]合志市役所 合志庁舎 2 階大会議室

[欠席者]熊本県自動車交通労働組合 重光委員

[代理出席] 熊本河川国道事務所 松井様、大津警察署 下田様

[事務局] 濱田政策部長 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**：それでは時間が来ましたので始めたいと思います。

まず挨拶を行いたいと思いますので、恐縮ですが、ご起立下さい。

おはようございます。

**全員**：おはようございます。

**中村課長**：お座りください。ただ今から、第 18 回合志市地域公共交通協議会を開会します。

本日の会の進行につきましては、事前にお手元に配付しております、協議会の次第に沿ってすすめさせていただきます。

それでは、藤井会長にご挨拶をお願い致します。

**藤井会長**：改めましておはようございます。本日は大変お忙しい中にお集まりいただきましてありがとうございます。また日頃より市政に対しお力添えをいただいておりますことにこの場を借りてお礼申し上げます。

本日の会議については、議題の 2 の 3 にあります事業仕分けの結果報告などたくさんの報告事項や協議事項がありますので、ご審議のほどをよろしく願います。

**中村課長**：続けて、議題に入ります前に、前回の協議会以降に、6 月 24 日付けで、2 名の委員の交代がっておりますので、ご紹介いたします。

出席者名簿をご覧ください。交代された委員は、名簿番号 2 番、市区長連絡協議会から出ていただいております、犬童正洋 (いぬどう まさひろ) 委員。

それから、名簿番号 14 番、株式会社相互交通の、山野一平 (やまのいっぺい) 委員です。任期は、平成 24 年 3 月 31 日までとなっています。

それでは、お二人に簡単にご挨拶をお願いしたいと思います。犬童 (いぬど

う) 委員からお願いします。

**犬童委員**：おはようございます。杉並台区長並びにただいまご紹介がありましたように区長連絡協議会副会長を務めております犬童です。

交通関係については市の行政の中でも興味を持っている分野であります。早く内容を理解して市民のみなさんのために役立つよう努力していきたいと思っております。よろしく申し上げます。

**中村課長**：山野委員お願いします。

**山野委員**：6月1日から熊本交通運輸が相互交通を運営しています。今後とも地元のみなさんの足としてがんばっていきたく思います。この協議会に参加させていただくことで地域住民の方々のため役立てればと思いますので、よろしく申し上げます。

**中村課長**：ありがとうございました。

なお、本日は、委員の欠席や代理出席の連絡をいただいておりますので報告いたします。委員名簿の、19番、重光委員は欠席です。

また、22番の、坂元委員、23番の宮本委員、25番の井上委員におかれましては、それぞれ代理出席を頂いております。代理者については、出席者名簿でご確認いただき、ご紹介に代えさせていただきます。

それでは、今回配付の会議資料の確認を事務局よりいたします。

**坂井主幹**：～資料確認～

**中村課長**：資料は、よろしいでしょうか、不足する資料がありましたら、事務局で用意しておりますので、お申し出下さい。

それでは、次第1番目の議題に入りたいと思います。

議事の進行につきましては、本協議会設置要綱、第3条の規定により、藤井会長にお願い致します。

**藤井会長**：それでは議題の1、自家用有償旅客運送（福祉運送）の更新登録について事務局より説明をお願いします。

**内田課長**：高齢者支援課の内田です。私から説明させていただきます。

このような協議を行う必要性についてですが、高齢者支援課及び福祉課は、

合志市の住民のうち身体障がい者、要介護認定者等であって、合志市に会員登録を行った者の通院を支援する外出支援サービスを行っています。

この外出支援サービスが自家用自動車を使用した有償運送であるため合志市は、自家用有償旅客運送を行う者として、同法第79条の自家用有償旅客運送者登録を受けています。このたび、この登録の有効期間が平成23年9月30日に満了することから、同法第79条の6の規定に基づき、有効期間の更新の登録の申請が必要となりました。

この有効期間の更新登録申請にあたっては、地域公共交通協議会において市町村運営有償運送を行う必要性が認められたことを証する書類を添付することとなっていますので、本日協議をお願いするものです。

事業の有効期間は3年となっており、更新が認められますと平成23年10月1日から平成26年9月30日となります。ただし事故や違反等があればこの期間は2年となるということになっています。

運送区域については、合志市内または隣接市町村及び合志市役所を基点として10キロメートル以内と定めています。

本事業については社会福祉法人山紫会に委託して行っており、車両については寝台と車いすが兼用できるものとなっています。

運送しようとする旅客の範囲は、合志市外出支援サービス事業実施要綱第5条に定める、市内に居住する心身の障害等により臥床している者又は下肢が不自由な者等であって、家庭内で送迎すること又は一般の交通機関を利用することが困難な者、また、合志市障害者外出支援サービス事業実施要綱第5条に定める、市内に居住するおおむね65歳以上の心身の障害及び傷病等の理由により臥床している者又は下肢が不自由な者等であって、家庭内で送迎すること又は一般の交通機関を利用することが困難な者と定めています。

路線又は運送の区域ごとの対価の額、利用料ですが、合志市内は片道250円、合志市外が片道500円となります。

協議をお願いする内容は3点あります。一つは市町村が有償運送を行う必要性ですが、心身の障がい及び傷病等の理由により寝たきりになっている方や下肢が不自由な方が、家庭内で送迎することや一般の交通機関を利用することが困難であると認められる場合、移送用車両により利用者の居宅と医療機関との間を移送する事業ですので、利用者が在宅で安心して生活でき、医療費や介護保険施設等の入所費用の軽減を図ることができます。

二つ目は利用料です。旅客から収受しようとする対価については、「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」という通達に基づ

き、当該地域や近隣市町村における一般乗客乗用の旅客自動車運送事業に係る運賃の 1/2 が目安となっていますので、合志市内の医療機関は片道 250 円、合志市外の医療機関は片道 500 円としているものです。

三つ目は「その他認められる措置」ということで、地域公共交通協議会においては、必要に応じて、施行規則に定める要件が備わっているかどうかを確認していただくことになっています。(イ) から (チ) については別添様式第 1-2 号、様式第 3 号およびその他資料によりご確認いただきたいと思います。

**藤井会長**：ただいま高齢者支援課から説明がありました。このことについて熊本運輸支局から説明をいただくことになっております。嘉村さん、どうぞよろしく申し上げます。

**嘉村委員**：熊本運輸支局の嘉村と申します。道路運送法関係の担当課長職をしておりますので、今回説明させていただきます。熊本県内では、約 20 の事業者が福祉有償運送を行っておられます。皆さんご存知のように、現在日本人の 5 人に 1 人は 65 歳以上の高齢者となっております。5 年後には 4 人に 1 人、25 年後には 3 人に 1 人が高齢者になると見込まれていまして、とりわけ地方では急激な人口減少、それに伴う活力の低下といった問題が深刻化しており、本市におかれましても重要な政策課題として地域の再生を位置づけられていることと思います。

こういった中で地域住民の生活交通の確保というのは大きな社会的課題であり、また要介護者などの単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者の個別移送ニーズが増大するなど、地域の公共交通サービスへのニーズが多様化、高度化している傾向にあります。

これらのニーズに対応した交通のあり方を協議する場として、地域公共交通会議が設置されて、改正道路運送法による自家用有償運送、法 78 条 2 号による市町村運営有償運送、先ほど説明がありましたように市町村福祉輸送で登録が行われており、本年度登録の更新を協議されるということです。

先ほど説明がありましたので、詳しく申し上げることはいたしません。更新が 2 年(重大事故等を引き起こしていない場合等は 3 年)に 1 回ありますが、委員メンバーも変わっていますので、そもそも有償運送とはなんぞや、ということについて確認させていただきます。

自動車を使用して有償で他人を運送する場合には、輸送の安全や旅客の利便を確保する観点から、原則としてバスやタクシーの許可が必要とされています。

しかしながら、バスやタクシー事業では十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の輸送が確保されていない場合においては、公共の福

社を確保する観点から市町村バスや NPO 法人などボランティア有償運送を認める自家用有償旅客運送の登録制度が創設されたわけです。

改正道路運送法施行前の平成 18 年 9 月末と平成 22 年 9 月末の実績を紹介いたしますと、全国的な数値ですが、市町村有償運送は 846 団体から 563 団体に減少しています。これは市町村合併による減少と考えられます。

一方、NPO 等が行う福祉有償運送および過疎地有償運送は 2,176 団体から 2,414 団体と約 1 割増加している状況です。従いまして、車両数についても増加しており、市町村有償運送は 2,430 両から 2,771 両と約 14%増加しています。NPO 等が行う福祉有償運送および過疎地有償運送も、13,026 両から 14,898 両と約 14.4%増加するなど、自家用有償旅客運送制度は全国的には着実に浸透ってきているという認識です。

各委員のみなさま方におかれましては、このような有償運送の趣旨を踏まえていただきまして、ご審議をお願いしたいと思います。

**藤井会長：**ありがとうございます。ただいまの補足説明も含めまして説明いたしました。何かご意見等ございませんか？

**嘉村委員：**先ほどの説明の中にもありましたように、更新期間については基本 2 年間でして、重大事故等がなければ 3 年ということですので、当該期間においても重大事故等がないということによろしいでしょうか？

**内田課長：**ありません

**藤井会長：**ありがとうございます。続きまして議題の 2 に移りますが、報告事項が 5 点ほどあります。まずはコミュニティバス等利用実績について事務局から説明をお願いします。

**坂井主幹：**報告事項の 1、4~8 月のレターバス・循環バス・乗り合いタクシー利用実績について説明します。

資料の 6 ページから 7 ページになります。4 月から 8 月までの利用者数および運行経費等の実績を記載しています。

まずレターバスについては、4 月から 8 月までの 5 ヶ月間の 1 便あたり平均利用者数は 9.7 人となっています。

6 ページの資料の中には記載していませんが、ダイヤ改正前と後を比較して見ますと、4 月から 6 月までの実績では 1 便平均利用者数は約 7.0 人となっており、ダイヤ改正後の 7 月と 8 月の実績は 1 便平均利用者数約 13.7 人と増加していま

す。ダイヤ改正前の 6 月と改正後の 7 月の一日平均利用者数から見ても 116.3 人と 116.6 人とあまり変わらないことから、改正前の利用者がそのまま新しいダイヤへ移行したことがうかがえるかと思えます。

また、8 月利用者数については 4,273 人と大幅に増加していますが、これは夏休み中のため中高生の利用が多かったものと分析しています。

4 月に開催しました協議会において平成 23 年度のレターバス成果指標を 1 便平均利用者数とし、目標値を 12.1 人としていましたが、7~8 月の実績はこれを上回っており今後も更なる利用者数増加を目標に啓発活動を進めていきたいと思えます。

運行経費については、1 人当たりの市負担額（委託料）が 4 月から 8 月までの 5 ヶ月間平均で 781 円でした。

こちら 6 ページの資料の中には記載していませんが、ダイヤ改正前と後と比較して見ますとダイヤ改正前の 4 月から 6 月を平均した一人当たり市負担額は約 965 円でしたが、改正後の 7 月から 8 月を平均した一人当たり市負担額は約 503 円と大幅に改善されました。

これは運行経費がダイヤ改正後は約 2/3 に削減できた効果であると分析しています。

続きまして 7 ページ上段の循環バスについてですが、こちらは 8 月にダイヤ改正を行っています。

利用者数が多い旧 C コース旧 D コース、表中には記載していませんが旧 C コースの須屋線と旧 D コースの日向・新迫線はそのままバス車両による運行とし、利用者数が少ない旧 A コースの合生・上生線、旧 B コースの合生・御代志線、旧 E コースの後川辺線をジャンボタクシーやセダンタイプのタクシー車両により運行しています。7 ページ上段の表にあります 8 月分に色がついている箇所がありますが、こちらが上から A コースの合生・上生線、旧 B コースの合生・御代志線、旧 E コースの後川辺線となっています。

4~6 月の利用者数はやや微減の傾向にありましたが、7 月 8 月は増加傾向にあります。内訳を見ますといつも利用者が多い旧 D コースの新迫・日向線において、特に 8 月利用者数が大幅に増えています。旧 C コースの須屋線については、4 月からじわじわと増えている傾向が見てとれます。

乗り合いタクシーに移行した路線については、7 月と 8 月を比較すると各路線において増減はありますが、前月より利用者数は微増しており、バス車両からタクシー車両へのスムーズな乗り換えが図られた結果であると考えます。

また、循環バスの 1 便当たり利用者数の目標値は 7.5 人と設定していましたが、8 月実績値は旧 C コースの須屋線、旧 D コースの日向・新迫線合わせて 7.95 人となっています。目標値をわずかに上回っていますが、まだまだ潜在的な利

用者が見込める須屋線において啓発活動を実施したいと考えています。

乗り合いタクシーの目標値は、デマンド型運行時の利用者数として 9 ヶ月間で 2,100 人を設定しています。現在は路線運行、定時定路線により行っていますので比較できませんが、8 月利用者数が旧 A コースの合生・上生線、旧 B コースの合生・御代志線、旧 E コースの後川辺線を合わせて 427 人ですので、9 ヶ月間で約 4,000 人の利用を目標にしたいと考えます。

なお、乗り合いタクシー路線運行については、12 月末までの予定ですが年度末まで実施したいと事務局としては考えていますので、次回 11 月の協議会において改めて協議いただきたいと思います。

乗り合いタクシー路線運行の運行経費については、バス車両による運行経費より若干安価となる契約となっており、1 人当たりの市負担額をみても 7 月以前と比較すると改善されたことがわかるかと思えます。

最後になりますが、7 ページの一番下の表をご覧ください。乗り合いタクシー区域運行分の実績です。

野々島・上生地区の住民を対象に熊本市植木町への通院や買い物などの移動支援を目的に実施しています。のべ乗客数は 8 人ですが、実際の利用者は 2 人となっています。昨年度実実験時は 5 人ほどの利用者がいたことから比較すると、まだ周知が不足しているものと思われま

報告事項の 1 については以上です。

**藤井会長：**ただいま利用実績について報告しました。ご質問等ありませんでしょうか？

これでよろしいでしょうか？

**各委員：**はい

**藤井会長：**ありがとうございました。続きまして報告事項の 2、アンケートの報告結果について事務局から説明をお願いします。

**前田芳男：**資料の 8 ページから説明します。今回の調査結果は速報としていますが、これは膨大な質問項目がありましたが、その内まとまったものを先に報告するという意味です。

今回のアンケート調査は 7 月のダイヤ改正があった後に、7 月 7 日木曜日から 7 月 10 日日曜日まですべての便に乗車し、アンケートを配布して郵送で回収し

ました。102人から回収した結果となっています。

まず8ページの下半分ですが、外出目的ごとの増加ということで、レターバスの運行前後を比べたときに、それぞれの目的で外出しましたか？ということです。赤矢印の緑色のところの日常的な交流での外出が以前に比べて増えました、ということを示しています。あと同じようにオレンジ色、大規模商業施設へ買い物に行くようになりましたという人が顕著に増えています。ピンク色の箇所ですが、普段からよく利用する医院や福祉施設への外出についても増えたということです。このようなことから利便性が高まり外出する頻度が増えたという結果に、レターバスの効果が表れています。

9ページにレターバスの満足度、レターバスが運行する前と後を比べて外出時の利便性は高まりましたか？という質問に対して5段階でお答えいただいています。図2に帯グラフの上がコミュニティバス運行以前、下が運行後の結果となっています。一番左の濃い茶色の「非常に満足」という部分は、運行前は2.4%だったものが運行後は28.9%、次の「ほぼ満足」は7.3%だったものが36.8%に増えていまして、あわせて半分以上の方に満足いただいています。逆に運行前は「非常に不満」という回答は11%ありましたが、そちらについてはまったくなくなっています。総合的な評価ですが、レターバスが走ったことで生活が便利になったという結果が出ています。

中段の円グラフですが、レターバス運行維持に係る財政負担の考え方を聞いています。あくまでも乗車している人の意見ですが、現状の市の負担額を示した上での回答ですが、今より便利になるのであれば財政負担が増えても構わないと答えた人が27%、逆に今以上に財政負担額を増やさないために、運行頻度削減などのサービス低下も止むを得ないとした人が24%となりました。その他については、運賃負担の増加という意見がありましたが、財政負担やむなしという人と削減やむなしという人が1/4ずついましたということでした。

10ページではレターバスサービス維持のためにどんな協力ができるか、ということ聞いています。レターバスに積極的に乗ると答えた人が42%、次に多いのが現在100円の運賃を値上げしても構わないという人が37%いました。値上げの金額については、表4にありますように150円から200円がもっとも多く、現在利用されている方たちは200円までの値上げであればいいですよ、と考えられているようです。

次に聞き取り調査ですが、8月23日から8月26日にかけて約60人にバスに乗り込み聞き取りを行ったものです。

主に生活の質的な変化があったか、というアンケートでは聞けないところをフォローしたものを11ページに箇条書きしています。まずは生活の範囲が広がったということがたくさん出ました。遠くまで行けるようになったとか、特に



光の森やユーパレスなどに行けるようになったという意見がありました。

次に自分で外出できるようになったという意見で、以前は家族の送迎で気兼ねしていたがそれがなくなったとか、子ども同士で出かけられるようになったなど、家族に頼らなくて外出できるというものでした。

それから経済的負担の軽減が図られたというもので、毎日入院の付き添いに行くという人からバスは安価で助かるというご意見でした。

次に特異な例になりますが、酒が飲めるというものもありました。また雨の日も外出できるというものや孫を連れて外出できるというものがありました。これは自分ひとりであれば自転車やバイクで行くが、孫を二人も連れて子守をするときはバスが便利だというものでした。

以上がレターバスを利用している人の生活の質の変化をまとめたものでした。

12 ページは現在バスを利用していない人になぜ利用しないのか、ということ質問しました。場所は記載しています市内の代表的な施設です。

要点については、自分は運転できなくても家族や友人の車で来れるという方達が対象となるため、基本的にみなさん関心がないということでした。

個別に見ますと、高齢者は乗り方がわからない、時刻表の見方がわからないということで、懇切丁寧にマンツーマンで説明してくれればありがたいということでした。あとレターバスと循環バスの乗り継ぎがわからないということで、バスだけでもわからないのに乗り継ぎはますますわからないという意見でした。

それから幼児連れの母親は、ベビーカーの乗せ降ろしの負担や車内で子どもが迷惑をかけないか心配で乗れない、ということがあるようでした。

また、便数の問題が比較的多く意見が出ました。買い物は30分くらいで終わるのに次の便まで3時間くらい待たされるのであれば、車で行くと思うので便数が少ないのは問題でしょうということでした。

そのほかに市民センターなど施設の近辺に住む人たちは徒歩か自転車を利用するとか、子育て中の方からは子どもをレターバスに乗せてみたいので、子育てサークルなどで説明会を開いてもらいたいという意見もありました。今までお年寄りを対象とした説明会ばかりを実施していましたが、若いお母さん方も説明を求めているということがわかりました。最後に飲みに行った時に利用するかもしれないとありますが、この方は夜遅くまで走っていないことをご存じない上での発言だと思います。

アンケートとヒアリングの結果は以上です。

**藤井会長：**ありがとうございました。ただいまの件についてご意見等ございましたか？

**西郷委員：**西郷です。この調査で配布されました調査票はみなさんご存知でしょうか？

ご覧いただくお分かりいただけたと思いますが、分かりにくいんですよ。高齢者には書けるものではない。もう少し作り方に配慮が欲しかったと思います。もうひとつは、各施設で調査されていますが、ほとんどがマイカーで来るからこのような調査は関係ないよ、という人が多かったと思います。ですから本当に車に乗らない人の意見をもう少し拾え上げればもっと違った結果が出たのではないかと思います。

**藤井会長：**ありがとうございます。ただいまの意見について説明をお願いします。

**前田芳男：**まずアンケートの記載において負担が大きかったということについては、おっしゃるとおりでご質問やバスの中でお叱りを受けたこともありました。内容的には無理があるということは承知でお願いでして、半分お答えいただければ大変ありがたいというところが正直なところでした。今回の調査結果には記載していませんが、回答いただきました分で細かいところまで書いていただいたものは、現在分析を進めていまして効果の検証ができるデータは得られたところであります。不足するところについては聞き取り調査で対応している状況です。

2点目のご意見については、地区のいきいきサロンに参加される方たちなどを対象に聞き取り調査を進めています。調査中ですが、便数の問題や体力的にバスに乗れない（バス停まで歩けない）ので別の交通手段を考えて欲しいといった意見も上がってきていますので、今後の計画に反映させてご報告、ご審議をお願いしたいと思います。

**藤井会長：**ほかにございませんか。

**溝上委員：**西郷委員から調査についてお叱りがありましたが、ただ単に定性的なことを聞くのであればもっと簡単な調査ができます。しかし、この調査はレターバスの何がどういうふうに変ったのか、今後どういうサービスを提供すればもっと乗っていただけるのか、ということを明らかにするためのものでしたので、どうしてもこうした形の調査しかできなかつたということでご理解いただきたいと思います。

もっと詳しい分析は後ほどご紹介できると思いますが、今日ご紹介した中か

ら見ていただいても、活動の範囲や頻度が格段に広がっています。それと合わせてレターバスの利用者数がこの半年間で倍近くになっており、利用者の要望により頻度やコースに変更を加えることで、これだけの需要を獲得できたのは全国的にみてもあまりない事例ではないかと思えます。

しかし、高齢者においては乗り方がわからないとか、時刻表の見方がわからないという課題もありますので、そういった課題に対応できればもっと乗っていただける潜在的な需要はあるのだろうと考えます。ですので、そういった方々のご意見を聞きながら、運行頻度やダイヤ、コースを改善しながらより多くの方に乗ってもらうと同時に、利用者の生活の質の向上に繋がる道具にレターバスがなるよう、考えていかなければならないと思えます。

**藤井会長：**ありがとうございます。溝上委員から提議がありましたが、今後とも検討を重ねていきたいと思えます。

ほかにございませんか。

**嘉村委員：**熊本運輸支局の嘉村です。利用者数が非常に増えているということでしたが、全国的に見れば非常に恵まれた自治体さんではないかと思えます。短期間にこれだけ伸びたという実績もありますが、まだ伸びしろはあるのではないかと思えます。というのも循環系統で全行程 33km、バス停が 62 箇所、バス停間の距離は 500m、所要時間が 90 分から 100 分となっていますが、これは全国的にみると理想的とは言い難いです。まずは時間ですが、ひとつの循環系統で 100 分というのは長すぎると思えます。循環系統なので、最初から最後まで乗られる方はいないと思えますが、駅や病院など結節点まで乗るというお客様がほとんどだと思います。と考えると、100 分全部乗らないとしても半分の 50 分は乗らなければいけないことということになってしまいます。

先ほどのアンケート結果の中にも、便数が少なくて不便であるとか、買い物は 30 分くらいで済むが、場合によっては 3 時間近くバスを待つことになるなどの意見がありましたが、もし検討していただければ、半分の 45 分から 50 分で回れる系統に変更していただければ、もっともっと利用者が増えるのではないかと思えます。例えば、8 の字で運行すれば結節点までの距離は半分になりますので、そういったことも検討のひとつに入れていただければ、全国的に大変成功した事例のひとつになるのではなかろうかと考えています。従いまして、後ほど運賃の話も出てくると思いますが、運賃を上げる前にまず運行系統を考えていただいて、利用者を増やしてから運賃のことは考えられたほうがいいのではないかと思えます。

藤井会長：ありがとうございました。ほかにございませんか。

西郷委員：西郷です。やはり1周100分近く要するのは異常です。そこで提案ですが輪を二つ作って2箇所の接点で乗り換えができるようにすると、もっと時間が短縮できると思いますので、ぜひ検討してください。

藤井会長：ありがとうございました。では今後コースの検討させていただきたいと思います。

続きまして報告事項の3、事業仕分け結果について事務局から説明をお願いします。

坂井主幹：報告事項の3 事業仕分け結果について説明します。13ページになります。

8月21日、28日の2日間にわたり16の事務事業の仕分けを実施しました。委員には市民代表や市議会議員、市役所部長級職員や学識経験者を交え2班に分かれて行われました。

今回実施した事業仕分けは、試行として実施したものであり、仕分け結果を事務事業の改革改善や予算編成において参考とするというものです。

地域公共交通計画実施事業においては、行政サービスとしての必要性を仕分け委員は十分認識されていましたが、主な利用者である高齢者の要望や実態を踏まえた事業を実施する必要があるとのご意見をいただきましたので、来年度の事業計画を検討する上で参考とさせていただきたいと思います。

報告事項3の説明については以上です。

藤井会長：担当から簡単に説明しましたが、意見の内容については13ページにこういう意見がありましたということで記載していますので、ご参考にさせていただきたいと思います。ご意見ご質問等ございませんか。

報告事項の3についてはよろしいでしょうか。

各委員：はい

藤井会長：それでは報告事項の4、社会実験について事務局から説明をお願いします。

坂井主幹：報告事項の4、熊本県が実施する公共交通利用促進に関する社会実験

について説明します。14 ページから 18 ページになります。

14 ページにあります内容で実験を行う旨の通知を 7 月中旬にいただきましたが、14 ページの下段に記載されていますように運賃に係る事項については、協議会の承認が必要となります。事務局において社会実験への参加を検討しましたが、結論としては急遽協議会を開いてまで参加する必要はないと判断し不参加としたものです。

昨年度も同様の社会実験があり、協議会でも議題として取り上げましたが、社会実験後の評価にきちんとなされるのか疑問である、とのご意見をいただきましたので不参加とした経緯があります。今回 16 ページから 17 ページに昨年度実験の結果を記載していますが、いつも利用していない人がかなり利用されている結果から県としては来年度も引き続き実施するとしています。しかし、掘り起こしができた新たな利用者が、その後公共交通を継続して利用しているのかといった追跡調査ができていないなど実験の効果に疑問が残るため、合志市のコミュニティバスとしては不参加と結論づけたところです。

なお、菊池市や山鹿市のコミュニティバスは不参加、菊陽町の循環バスは参加しています。

報告事項 4 の説明については以上です。

**藤井会長**：ただいま説明について、ご意見ご質問等ございませんでしょうか。

報告事項の 4 についてはよろしいでしょうか。

**各委員**：はい

**藤井会長**：それでは報告事項の 5、新須屋駅 P&R 駐車場の 1 日利用実施について事務局から説明をお願いします。

**坂井主幹**：報告事項の 5、新須屋駅 P&R 駐車場の 1 日利用実施について説明します。19 ページから 20 ページになります。

熊本電鉄より P&R 駐車場の更なる利用促進を目的として、一部スペースを日貸しとして駐車場を運営する案の提示をいただきました。市としても月極の駐車場利用に繋がると判断し実施しているものです。

駐車スペースについては、20 ページにあります駐車場配置図の 59 番から 68 番までの 10 台分を使用するところで計画しています。

なお、日貸し分の 8 月利用実績は 1 台となっており、月極分の契約台数は 9

月 7 日時点で 30 台となっています。

報告事項 5 の説明については以上です。

**藤井会長**：簡単な説明でしたが、熊本電鉄の松村委員から補足等ございましたらお願いします。

**松村委員**：熊本電鉄鉄道部長の松村です。新須屋駅については北バイパスとの結節のため移設を行い、付随施設として P&R 駐車場と駐輪場については、合志市に整備していただき大変ありがとうございました。

おかげさまで駐輪場については、スタート当初は 14、15 台であったものが、今は多い時で 1 日 80 台を超えている状況です。P&R 駐車場においては最初 4、5 台で心配しましたが、周知を図るにつれて少しずつですが増えているようです。

今回の 1 日駐車場については、熊本市内まで行きたいが車では行けないので駅まで車で行きたいという問い合わせや駐車スペースを求める要望がありましたので、新須屋駅のほかに黒石駅と御代志駅において各 10 台程度駐車スペースとして貸し出しています。

7 月から御代志駅と黒石駅で開始していますが、新須屋駅については 8 月からということをお願いしたところでした。

貸出状況は、8 月は 1 台でしたが、9 月は藤崎宮例大祭による利用が何台かあっているようです。

貸出料金については、1 台 200 円としており、近隣の民間駐車場に配慮して設定しています。地域以外の方の利用料金などについては今後検討していきたいと思います。

**藤井会長**：ありがとうございました。ただいまの件について、ご意見ご質問等ございませんでしょうか。

**新居委員**：バス協会の新居です。この P&R 駐車場というのは大変効果がある事業であると考えています。鹿児島本線の赤間駅では、隣接するゆめタウンの商品券 5,000 円分を購入すると 1 ヶ月駐車できるという制度でスタートしたところ、大変好評で当初 100 台でスタートしたものが今では 500 台で事業を実施しているということです。

この事業は、大気汚染の軽減や交通渋滞の緩和、交通事故の減少などが図られるなど大変有効な事業であると私たちバス協会でも考えています。P&R 駐車場は鉄道だけでなくバス利用においても活用を進めていけば、大気汚染や交通渋滞、交通事故の問題もその分だけでも減少するものと思いますので、ぜひ合

志市としても今後ともご尽力いただきたいと思います。

藤井会長：ありがとうございました。他にございませんでしょうか。

溝上委員：20ページの絵については、橙色の×点の箇所は熊本電鉄の定期券を購入されて同時にP&R駐車場の契約をされている方かと思うのですが、追加でいくらか徴収されていますか。

松村委員：月500円です。

溝上委員：黄色のところは空いているという意味ですか。

松村委員：そうです。

溝上委員：黄色のところにドットが入っているのは何なのですか。

松村委員：鳩のフンによって駐車ができない箇所です。

溝上委員：今回の1日駐車場は電車に乗ることを前提に貸し出しているのか、あるいは体のいい駐車場となっているのか、そこが重要だろうと思います。

松村委員：料金は電車の運転士に支払うようになっています。駐車スペース番号と車種、ナンバーを申告していただくと、運転士が無線で北熊本駅に通知することにしています。職員が作業に出たりする時に、週に1回か2回確認をするようにしています。

溝上委員：きっちり管理されているということですね。近くの方が駐車場が無いからと駐車したり、近くに仕事できた方が停められるようになると体のいい駐車場になってしまい、本来の趣旨から外れてしまうので心配しました。

それから、利用者が現在30台まで増えていますが、どういう周知を行ったのか、どの辺にお住まいの方がどこに行くために何時ごろ停めるようになったのかなどの調査は実施されていますか。ここは熊本市に近すぎて難しいのではないかと考えていましたが、それがここまで利用者が伸びてきたということは、こういう立地でも目的地や人の属性によってうまく使われるという検証になりますので、今度の協議会で教えていただくと参考になると思います。

**松村委員**：データがありますので、検証したいと思います。簡単な傾向としては、女性が多いようです。周知啓発については、市広報紙への掲載や、熊電ガイドブックを作成し配布したところそれを見て申し込まれた方がいらっしゃいました。このガイドブックは電車利用者ではなく、利用していない人を対象に配布しました。

**溝上委員**：当初は合志市民を対象にしていたものを、市外まで拡大したのですね。

**松村委員**：そうです。遠くは菊池市の方や熊本市新地周辺の方も利用されています。

**藤井会長**：ありがとうございました。他にございませんでしょうか。

**上林委員**：商工会の上林です。御代志駅は合志市の交通センター的な役割を果たすようになってくると思いますが、待合室がないので雨天時に大変不便です。以前はコンビニがあったので雨宿りしたり待ち合わせしたりしていましたが、そういうものがあればもっと便利になって利用者も増えると思うのですがいかがでしょうか。

**松村委員**：そのとおりだと思います。現在御代志交差点の改良工事が行われており、そちらが終わらないと熊本電鉄としての土地の有効活用が見えてこないという状況です。しかしながら、待合所的なものや駅の有人化、コンビニの再誘致など利用者が待つことができる、あるいはちょっとした賑わいがある空間を作らなければいけないのではないかとということで現在計画をしているとことです。

**藤井会長**：他にございませんでしょうか。

**吉永委員**：吉永です。7月27日付けで許可を出したということで今日報告があつているのですが、今までも協議会の中でいろいろ協議してきましたが、せめてこういうことにしますという文書を事前に各委員にお知らせしておいて、今日報告していただければと思います。協議会とP&R駐車場事業との関連がよくわかりませんので質問しました。

**中村課長**：P&R駐車場事業については、市の地域公共交通計画の中に位置づけ



る実証実験となっています。協議会においてその動向を報告し、よりよい方向性を探っていくということになっていますので、今回の件についてはご意見と  
おり配慮を欠いていたという思いはあります。当然事後報告ではなく、きちんと報告すべきであったと反省しています。大変申し訳ありませんでした。

**藤井会長**：他にございませんでしょうか。

それでは次に協議事項に移ります。

平成 24 年度以降の運賃見直しについて担当から説明いたします。

**坂井主幹**：協議事項の 1、平成 24 年度以降の運賃見直しについて説明します。  
21 ページから 22 ページになります。

こちらの協議については、実証実験終了後のコミュニティバス継続運行のため、運賃改定に向けた運賃設定の考え方について協議いただきたいということ  
でお願いします。想定利用者数や運行内容は今年の 7 月と 8 月を参考に設定  
していますのであくまでも試算としてみていただきたいと思えます。

運賃設定の考え方としては、収支率（運行経費に対する運賃収入の割合）を  
ひとつの目安として考えています。金沢市や熊本市は収支率 30%を基準とし、  
30%以上であれば行政主体による運行、それ以下であれば存廃協議後、地域住  
民が主体となって運行する住民バスに移行することとしています。収支率につ  
いてはこの 30%を基本として考え、22 ページの中段以降にまとめています。

まず、試算の前提となる考え方について 21 ページで説明しています。

想定利用者数については、表 1 の 7 月 8 月期便別の利用者実績、2 ヶ月平均  
3,945 人を基に、月当たり 4,000 人と設定しました。

また表 1 の右側に考え方をまとめていますが、150 円均一運賃や距離に応じ  
て段階的に増額する距離制も考え方に取り入れました。

なお、距離制を採用するにあたり平均乗車区間の割合（平均していくつのバ  
ス停を移動しているのか）を算出する必要がありますので、7 月に実施した OD  
調査を基に 22 ページの表 2 の数値をはじきだしました。約 8 割の利用者が 20  
区間以内で利用されている実態がうかがえるかと思えます。

次に運行内容については、現行の左右回り各 5 便体制と 1 便増便した各 6 便  
体制について試算しています。21 ページ下段には 1 便増便した理由を記載して  
いますが、左回り第 3 便で 12:26 に着いた利用者が、帰りの便右回り見てみま

すと第4便16:13で帰ることになり、約4時間近く間が空くため利便性の改善を求める要望が多数届いていたため、便数を増便してケースについても試算に取り入れたところでは。

次に試算結果について説明いたします。

22ページの表3については、便数は現行の左右回り5便ずつと6便ずつとした場合の利用者数や運行経費を見込み、4つの運賃パターンで収支率を出しています。

4パターンの内訳は100円均一運賃、150円均一、200円均一と、バス停5つまでは100円とし、それ以降は200円とした距離制の場合です。200円均一とした場合の収支率が当然1番よく、次に収支率が良いのが距離制となりますが、左右各6便としたときはどちらも30%には届かない結果となっています。

表4には収支率を30%とした場合の利用者数と1便あたり利用者数を見込んでいます。

運行内容は左右各6便、運行経費が2942000円ですので、運賃収入882600円と設定しました。100円均一運賃であれば1ヶ月8,826人、1便あたり24.8人の利用者数が必要ですが、200円均一や距離制であれば1ヶ月4400~4900人、1便平均にすると12.4~13.8人の利用者数が必要であると見込まれます。

事務局としては更なる利用者拡大を図るためにも、1ヶ月5,000人のべ利用者を目標に設定し、200円均一運賃と距離制について検討を進めたいと考えていますが、委員の皆様の見解を拝聴し、次回に提案したいと思っておりますのでご協議のほどよろしく申し上げます。

協議事項1の説明については以上です。

**藤井会長**：収支率30%という説明がありましたが、ご意見を伺いたいと思いません。

**嘉村委員**：熊本運輸支局の嘉村です。運賃については公共交通会議の主たる協議事項です。運賃は、利用者の自己負担と公的負担のバランスにより決まっていくなされていいますが、コミュニティバスの場合、全国的にワンコイン100円というところが非常に多くなっています。わかりやすいし、お財布からも出しやすいということかと思えます。ただ100円にこだわる必要はまったくない

と思います。需要予測による財政負担の見通しや協議会の協議結果、沿線住民説明会での説明など、直接は住民の方々と協議の上で関係者が納得いく運賃というのが設定時のポイントであると考えます。

それから、都市部の中心市街地の路線バスにおいては一般的に均一運賃が主であります。熊本市においては路面電車になりますが、150円の均一料金にしたことによって非常に利用者が増えたという実績があります。

次に運賃の中では割引運賃の設定もあり、合志市においては弁天カードが該当すると思いますが、これは高齢者をターゲットにした非常にいい制度ではないかと思います。逆に言うと割引運賃を政策的に使っていくということは必要だと思いますので、例えば通勤通学利用者を増やしたいということであれば、通勤通学割引を設定する、あるいは観光に力を入れたいということであれば1日乗車券の発行など、目的に応じた割引運賃の設定が大事になってくるのではないかと思います。基本的に運賃というのはそういう考え方で検討していただいた方が良くと思います。

**藤井会長**：ありがとうございました。他にございませんでしょうか。

**西郷委員**：西郷です。運賃値上げの話について私は賛成しかねます。というのは、年金給付減額や所得税や住民税の値上げ、そういった厳しい状況の中での運賃値上げがどうかということがひとつと、現在の運行計画では不便な地域がたくさんあります。例えば須屋地区への運行などいろいろ考えていく中で運賃改定を実施すれば、また違ってくると思います。結局はイージーに考えるのではなくて、逆に人を倍のせるにはどうすればいいかということを考えることが先だと思います。

**藤井会長**：ありがとうございました。

**吉永委員**：吉永です。先ほどルートを短くして利便性を向上させるということも出ていましたが、都心部だけ走らせれば効率も上がるし、利用率も上がると思います。ただ、合志市全体を考えてこのコミュニティバスを協議会において導き出したという経緯があると思いますので、そのことを踏まえて単に時間や距離が長いからという安易な計算だけは協議会では行って欲しくないと思います。

やはり地域全体を見渡した中で行政が関わる公共交通としての意義、それを最優先にして、まず利用率を上げる方法を検討していったほうがいいのではないかと思います。

レターバス運行において、東区と辻区、北区はレターバスが運行する代わりに今まで老人憩の家を目的地として走っていた循環バスが廃止されたという経緯があります。もしレターバスが値上げとなれば他の地区を走る循環バスは 100 円なのに、レターバスでは 200 円となると同じ目的地に行くのにズレが生じてきます。距離やルートをいじるよりも、やはりどうやったら利用者を増やすことができるのかということをも最優先で考えるべきだと思います。以前にも提案しましたが、商工会や合志市のうまかもん店と連携した取り組み、例えば 50 円割引券をバス利用者に配布することで利用者増を図るなど、運賃値上げよりも乗車率を上げることを最優先として考えたほうがいいのではないかと私は思います。

**藤井会長：**ありがとうございました。更なる利用率の向上というご意見でした。ほかにございませんか。

**草野委員：**老人クラブ連合会の草野です。運賃改定については今後何度か協議させていただきたいと思います。

**藤井会長：**ありがとうございました。今日決定するというものではありません。たたき台として事務局案を提示し、それに対してご意見をいただきたいというものです。ほかにございませんか。

**溝上委員：**収支率を 30%にするために値上げをしなくてはならないということではないのですが、市が委託料を支払っているということは、みなさんが払っているということになります。市が負担しすぎると財政が破綻し、市が転覆してしまうことだってあえます。熊本市はそうなりそうだったので、市営バスは一部路線を民間移譲し、収支率 30%に満たない路線は市民バス、みんなで支えるバスにするか、廃止するかというふうに舵を切りましたが、これはおそらく市民には認知されていくだろうと思います。誰かが出してくれるのではなくて、自分が出さなければならない、出し方が違うだけで皆さんがそれを支えている。利用する人からは若干高めにとるということをご理解いただかないといけないのではないかと思います。

**藤井会長：**ありがとうございました。ほかにございませんか。

**犬童委員：**区長協議会の犬童です。溝上委員から意見をいただきましたが、私もまさにそのとおりだと思います。これは一種の慈善事業ですので、市の負担

があるのは止むを得ないと思います。ただその慈善事業をどこまでやるのか、ある程度は線引きをする必要があると思います。そのためには運賃を試行的に少し上げてみてそれによって利用率がどう変化するか、長期観点から見ればやってみるべきではないかと思います。

**藤井会長**：ありがとうございました。今回で結論を出すということではありませんので、いろんなご意見をいただきたいと思います。

**上林委員**：商工会の上林です。最初の話に戻りますが、1週に1時間以上かかるということですが、民間の発想であればバス停を半分にしてでも40分から50分で回るようにするというのも検討する必要があると思います。

公共的な立場で運行するとみんな平等に考えバス停が多くなりますが、民間の発想ではこんなにバス停が多くなることはないと思います。市が行うもの、民間が行うものが混沌としてわかりにくいところがありますが、そういった発想も必要であろうと考えます。1周するのに30分から40分くらいとして、バス停が遠くなるかもしれないが所要時間が短縮されるほうが良いという方もいらっしゃると思います。

**藤井会長**：ありがとうございました。ほかにございませんか。

**犬童委員**：今日の運賃見直しは先送りですか。

**藤井会長**：継続審議としたいと思います。今回は収支率30%を基準に200円を考えていますということでご提案させていただいた次第でございます。

では運賃改定については、次回協議会で再度協議を行うということでしょうか。

**各委員**：はい

**藤井会長**：次回協議会で再審議を実施したいと思いますのでよろしく願います。

それでは協議事項2、日向地区における循環バス停留所の新設について担当から説明いたします。

**坂井主幹**：協議事項の2日向地区における循環バス停留所の新設について説明

します。23 ページになります。

日向区長より地域住民（循環バス利用者）からの声ということ要望を受けていました。

こちらの循環バス利用については、報告事項の 1、7 ページの表にありますように 1 便平均の利用者数が 5 ヶ月平均で 8.1 人と飛びぬけて多くの住民が利用されている路線となっています。要望の内容としては、「現在の日向集会所バス停までは遠く、足が悪いので不便。県道から入った場所にバス停を新設して欲しい」とのことでした。

また、写真にもありますように熊本電鉄と地元区長さんとの現地立会いやその後の大津警察署や市役所建設課との協議も終え、問題ないという返事をいただいています報告いたします。

協議事項 1 の説明については以上です。

**藤井会長：**このことについてご質問ご意見等ございませんか。

**米澤委員：**合志市建設課長の米澤です。ここの市道については、改良した後に路肩にかなりスペースがあり、バスが止まっても一般車両の邪魔にはなりませんので、市道管理者としては許可する方向で考えています。

**藤井会長：**大津署からもご意見をお願いします。

**下田委員代理：**大津警察署の下田です。先ほどもお話がありましたが、現場の道路余地、交通量、バスの大きさや便数も問題なく、地元や道路管理者との協議も済んでいますので、警察としてもバス停を設置しても差し支えないと考えています。

**藤井会長：**この件についてはバス停新設ということでよろしいでしょうか。

**各委員：**はい

**藤井会長：**では協議事項の 2 についてご了解をいただいたということで進めさせていただきます。

なそ、先ほどから申し上げますとおり、運賃改定については次回協議会において意見を伺いたいと思いますので、いろいろなお考えをお寄せいただければと思います。

これで議題についてはすべて終了しましたので、4番の連絡事項について事務局からお願いします。

**坂井主幹**：2点連絡いたします。

まず、次回の協議会について事務局案をご連絡します。

議題としては、平成24年度当初予算編成のスケジュールを勘案し、平成24年度の事業計画案や予算案、運賃改定案を協議いただきたいと思います。

日時については、11月29日（火）午前10時からヴィーブル研修室を予定しています。

会議開催については後日改めて通知いたします。

次に会議開催通知や会議資料の送付についてのご協力のお願いです。

現在、開催通知や資料送付で1人あたり220円ほど経費を要しています。また今年度は文書協議も2度行ったため、予算に不足をきたす状況です。そこで開催通知や資料についてはメールによる送付でも構わないという委員がいらっしゃいましたらぜひご協力をお願いします。

**中村課長**：それでは長時間大変お世話になりました。以上を持ちまして本日の協議会を終了したいと思います。お疲れ様でした。