

第 19 回合志市地域公共交通協議会

[日時]平成 23 年 11 月 29 日 (火) 午前 10 時～

[場所]合志市総合センター 「ヴィーブル」 2 階研修室

[欠席者] 熊本県自動車交通労働組合 重光委員、社団法人熊本県バス協会 新居委員

[代理出席] 熊本電鉄(株) 吉田様、相互交通(株) 坂本様、熊本運輸支局 白石様、
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：時間がまいりましたので、会議を始めたいと思います。
先ず、挨拶を行ないたいと思いますので、恐縮ですが、ご起立下さい。

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 19 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のでよろしくお願い致します。

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。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。

本日は報告事項が 2 件、協議事項が 4 件ございますので、ご審議ご意見をよろしくお願ひします。

中村課長：ありがとうございました。

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、16 番、新居委員は欠席です。

また、12 番の、小田原委員、14 番の、山野委員、21 番の嘉村委員、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まして、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行ないます。

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3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：それでは報告事項の1、4～10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事務局より説明をお願いします。

坂井主幹：資料の1ページから2ページになります。平成22年10月から平成23年10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、前回協議会において8月分までの実績をご報告しましたが、その後の9月、10月においては一月あたりの利用者数は約3,500人、一日あたりでは約115人となっており、夏休み期間中であった8月実績を大きく下回り、6月や7月の実績と同様となっています。従いまして、一便平均利用者数は9月13人、10月12.5人となっており、一人当たりの市負担額も9月分558円、10月分は575円となり、大きな変動はありません。

続きまして2ページになります。上の表になりますが、循環バスと8月から運行しています乗り合いタクシー路線運行の実績を記載しています。

こちらについても8月実績は小幅ながら増加しましたが、9月の利用者数は循環バスと乗り合いタクシーを合わせまして、1,103人、10月は1,143人となっており、6月や7月の実績と同様となっています。

しかし旧Bコースであった合生・御代志線においては利用者数が増加傾向にあり、9月10月の実績では循環バス須屋線の利用者数とほぼ同数となっています。

2ページ下段の表は、野々島・上生地区から熊本市植木地区へ運行しています乗り合いタクシー区域運行の実績になります。

利用者数の実績は3カ月間で33人となっていますが、実質3人の市民が利用している状況です。目的地は植木郵便局周辺の医療機関と寺尾病院となっています。

報告事項の1については以上です。

藤井会長：7月8月と比較すると、利用者数が減っているところも見受けられますが、ご意見ご質問等ございませんか？

西郷委員：7月ダイヤ改正時に朝と夕方の便は市職員利用も見込んでいるということでしたが、利用状況はいかがでしょうか？

坂井主幹：左回り第1便は平均1人、右回りは平均3人、多いときで5人から6人の利用があります。利用者層としては高校生が多いようです。

帰りの便については、現在手持ちの資料がありませんので、詳しい説明はできません。

藤井会長：他に何かございませんか？

特になければ協議事項の2、翔陽高校線運行委託に係る生徒、保護者アンケート調査結果についてについて、事務局より説明をお願いします。

坂井主幹：資料の3ページから9ページになります。

平成20年度に路線廃止の方針が熊本電鉄㈱から示されたことに伴い、保護者等からの存続を求める要望にこたえる形で、平成21年度より市が熊本電鉄㈱に委託し、登校便1下校便1便で運行を開始しました。平成22年度には部活動を終えて下校する生徒の利便性向上を目的に、午後7時台に運行する下校第2便を増便し、1日3便体制で運行を実施しました。

しかしながら、下校第2便の利用者数は一便あたり1人ほどであり、平成21年度委託料が約50万円だったものが、平成22年度は約160万円となる状況となりました。

今年度においても一便平均1.2人と同様の利用状況であるため、下校第2便に関するアンケート調査を行ない、今後の運行方針を策定する趣旨のもとに今回の調査を実施しました。

まず現在の利用状況ですが、市内3中学校区から通う生徒数は120人であり、その内訳は、合志中が58人、西合志中が12人、西合志南中が50人となっています。

そのうち、バスを利用していると答えた生徒は、合志中が16人で約27.6%、西合志中が5人で約41.7%、西合志南中が8人で約16.0%、市内3中学校区では29人、約24.2%となりました。

4 ページになりますが、利用頻度については、バス利用者 29 人のうち、約半数の 15 人が週 5 日以上利用すると答えました。

下校時利用便の状況は、第 1 便 16 : 20 発が一番多く 21 人となり、市内 3 中学校区からバスを利用する生徒 29 人の 3/4 が下校第 1 便を利用している状況でした。

5 ページ上段では、下校第 2 便の利用希望時間帯の調査結果ですが、17 : 30 ~18 : 00 が 13 人で一番多くなりました。

ただ、この設問は市内 3 中学校区からバスを利用する生徒 29 人に対するものであり、そのほとんどが第 1 便を利用すると答えているので、下校第 2 便の運行時間をこの時間帯に変更しても、そのまま第 2 便の利用者が増加するものではありません。

6 ページ上段には自由に記述できる要望事項をまとめました。

更なる増便要望や登校便が遅れることがあるため、始発時間を繰り上げてもらえないかという要望もありました。

中段以降はバスを利用しない生徒に対する調査結果をまとめたもので、今後のバス利用意向については、市内 3 中学校区からバス以外で通学する 91 人のうち、10 人がバスを利用する意向があると答えました。

要望事項としては増便要望が 4 人おり、そのうち 3 人が登校便の増便を要望するものでした。

7 ページは保護者を対象にしたアンケート調査結果をまとめたものです。

要望事項の傾向として強かったのが、今回のアンケート調査の趣旨を「運行廃止」と捉えて存続を要望する意見が多かったことと、このバスが一般の路線バスとして市が運行を委託して実施しているという認識がない保護者も多く、通学用の貸し切りバスと考えていらっしやるようでした。

アンケート調査結果は以上となりますが、この結果を踏まえて第 2 便の対応を検討し、来年 1 月に予定している次回協議会で平成 24 年度の運行方針を協議したいと考えています。

報告事項 2 は以上です。

藤井会長：ご意見ご質問等ございませんか？

犬童委員：運転が荒いとか、学校に遅刻するという意見がありましたが、運行事業者として改善事項があればお聞きしたいのですが。

熊本電鉄(株)吉田様：通学に関する運行については定時性を重視していますが、ご指摘のような状況であれば、道路状況を加味したダイヤ見直しを検討するとともに、ドライバーに対する安全運転教育も合わせて指導を行なっ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。今後ともよろしくお願ひしたいと思ひます。他に何かござひませんか？

保護者からの要望もありますが、そういった視点からのご意見はござひませんか？

吉永委員：あくまでも利用者アンケート調査の報告であつて、廃止するとか変更するというところではないのでよいと思ひますが、29人と利用者は少ないですが、合併後、旧西合志地区から大津方面へ通学する子どもたちも増えてきていますので、そういった面も含めて今後も運行していただきたい。

もし、変更となる場合は、市P連としても議題として取り上げ、全体意見を集約したいと思ひます。

藤井会長：ありがとうございました。確かに今回は現状の報告ということになっています。他に何かござひませんか？

特に意見が無ければ、報告事項2件は以上で終わります。

続きまして、協議事項1、乗り合いタクシー路線運行における契約期間の延長について、事務局より説明をお願いします。

坂井主幹：資料は8・9ページになります。

8月から12月までの試行として実施してました乗り合いタクシー路線運行については、2ページや8ページの実績からわかりますように、循環バス利用者がスムーズにタクシーに移行しており、確実に利用者を受け入れられ周知も図られていると考えられます。

経費についても、運行経費ベースで約8.9%、一人あたりの市負担額ベースで約10%の節減が図られています。

つきましては、ただいまご説明いたしました状況を検討した結果、現在12月

31 日までの契約期間を、3 月まで延長して実施したいと考えるので、委員のみなさまのご意見をお伺いしたと思います。

協議事項 1 は以上です。

藤井会長：何かご意見等ございませんか？

相互交通(株) 坂本様：現在ジャンボタクシーで運行していますが、セダンタイプの車両で運行した経費で算定されています。委託業務を行なう場合は、予約は受けられないし、ジャンボタクシーはタクシーの 1.5 倍の料金をもらわないとやっていけません。今日は資料を持ってきています。

朝 9 時から 15 時 30 分までの拘束時間もありますので、1 時間当たり 4,000 円から 5,000 円くらいもらわないとやっていけない状況です。そういった状況をもっと考慮していただきたいと思います。

藤井会長：大変厳しいというご意見でしたが、他に何かございませんか？

坂井主幹：8 月からの運行につきましては、事務局案として、循環バス路線で利用者数が少ない路線はタクシー車両による運行をお願いしたいということで、事業者さんと協議を行ないました。

その路線の中でも、瞬間的に 10 人ほど乗車される路線もありましたので、ジャンボタクシーを所有されている相互交通さんとキティーさんに、ジャンボタクシーによる運行をお願いしたいとお話しました。

その前に実際にジャンボタクシーで路線を走った場合、どれくらいの経費になるのか、事前に運賃をお聞きして試算をしました。ジャンボについては、初乗料金は 1.5km までで 740 円、距離料金として 240m ごとに 90 円加算されると、

相互交通(株) 坂本様：257m で 100 円ですね。特定大型車となります。

坂井主幹：時間料金について、90 秒当たり 90 円、

相互交通(株) 坂本様：30 分で 2,900 円です。

坂井主幹：私が把握している数字と今お伺いしました数字と違うようですが、その当時私が把握している運賃で算定した場合、合生・御代志線は系統距離

16.5km、運行時間は30分とすると、1便運行経費8,165円、距離で割ると494円となり、循環バスで運行すると平成23年度契約キロ単価では271.92円となり、ジャンボタクシーの方が割高になるということでした。

このような状況を勘案し、料金についてはセダンタイプでの算定としたいと事業者さんにご相談した結果、セダンタイプの料金で運行していただけるといご協力をいただきましたので、8、9、10、11月と運行している状況です。

今までの経緯は以上ですが、今後の対応はどうかということかと思いません。

菊池市を見てみますと、市内バス路線4つを廃止し、あいのりタクシーを現在5地区で運行しています。1日おきに3便で運行しているとのこと。

4バス路線への赤字補助として年間2400万円を支出していたものが、あいのりタクシーの運行により、約800万円と1/3になったということでした。

その要因としては、予約制としたため、利用者がいないときは運行しないので大幅な経費削減が図れたとのことでした。

菊池市のこのような状況をみますと、本市においても予約制乗り合いタクシーに移行する必要があるのではないかと、事務局としては考えています。

相互交通(株) 坂本様：正規運賃により運行する通常予約を受けられない状況ですので、来年度の契約においてはその点のご配慮いただきたい。

坂井主幹：通常営業に支障が出ているということですので、今後検討したいと思えます。

小森田委員：担当している合生・御代志線は利用者が多いので、ジャンボタクシーでないと運行できません。セダンタイプ経費から10%ほど下げて契約しているの、大変厳しい状況です。よろしくをお願いします。

坂井主幹：資料の8ページの一番下の表になりますが、合生・上生線における便別の利用者数を記載しています。毎月100人程度の利用者がいますが、特に1便と4便の利用者が少ないという実態がわかってきました。こういった便もジャンボタクシーで運行していただいています、利用者が少ない便については、セダンタイプの車両で運行していただいても結構ですので、そういった面で経費の節減を図っていただければと思います。

また、キティーさんが運行している合生・御代志線、9ページの上の表になりますが、各便とも利用者数は多く、ジャンボタクシーによる運行ではないと対応できないかと思われま。

先ほどの坂本さんからのご要望を踏まえ、少しでもジャンボの正規運賃に近い形で契約ができればと考えています。

小森田委員：そういった方向でお願いしたいと思います。相互さんのところで便によって利用者数が少ないということでしたが、5人とか乗ってこられるともう一台出す必要があるので、そういう面を考慮するとやはりジャンボタクシーがよいと思います。

藤井会長：ありがとうございます。拘束時間の問題や運行車両の問題もありますので、新しい年度で検討させていただきたいと思います。

今回の協議は、契約期間の延長ということで提案させていただいていますが、この点についてはいかがでしょうか？事業者さんのほうはいかがでしょう？

小森田委員：結構です。

藤井会長：他にご意見はございませんか？

塚本委員：全国的に運行形態が変わったことにより利用者数が減少する傾向にあります。バスからタクシーに変わって逆に増えています。これはどういったことが要因と考えられていますか？

前田芳男：運行している者ではないので、事業者さんにもお伺いしたと思いますが、要因としては、運行回数が増えたことと、新規利用者が1人でも増えると月累計でもすぐに10人くらいは増えます。車両が変わってもサービスの内容が変わらなかったため、利用者が離れなかったというのは間違いなくあると思います。

また、ジャンボタクシーでの乗降時はドアの開け閉めをドライバーが行いませんので、非常にお年寄り向けのサービスになったということもあるかと思います。

あと、最近新しい利用者が増えた、というようなことは、いつも乗っているわけではありませぬので、詳しくはわかりませんが、そういったことが起こっているのだろうと思います。

小森田委員：タクシーの運行では、安全確認をしてドアの開け閉めのサービスを行なっています。そういったサービスを重宝がられて利用者が増えているのではないかと思います。

藤井会長：塚本委員、今の説明でよろしいでしょうか？

塚本委員：はい。

藤井会長：ジャンボタクシーでの利用者に対するサービスは今後も継続してお願いしたいと思います。

他にございませんか？

それでは3月まで契約期間を延長するという事でよろしいでしょうか？

それでは協議事項の1はご了承いただいたということで終わらせていただきます。

続きまして、協議事項2について事務局より説明をお願いします。

坂井主幹：資料の10ページから11ページになります。

11月1日に開催しました市民代表委員による作業部会において、10ページから11ページ上段の資料により検討を行ないました。

まず合志市における地域公共交通計画についてですが、本年度までの3カ年を各種実証実験を行なう期間と定め、平成24年度から平成27年度までを、合志市総合計画や都市計画マスタープランに示された長期的なまちづくりの計画を踏まえた「実施期間」としています。

また、公共交通施策をめぐる動向については、現在国会において健康で文化的な最低限度の生活を営むために、必要な移動する権利を保障する「移動権」を定めた交通基本法が審議中です。来年には制定される見込みですが、どの程度の水準を持って移動権を定義するのか、あるいは事業を実施する地方自治体の財源確保の問題などまだまだ流動的であり、この法案の成り行き次第では、合志市における地域公共交通に関する事業を大きく見直す必要に迫られることが予想されます。

熊本市においては、熊本都市圏におけるバス網再編を現在検討中であり、交通基本法についても平成25年4月の制定を目標に準備を進めているとのことです。資料中には平成26年度の制定としていますが、確認したところ平成25年4月とのことでしたので訂正させていただきます。

本市においても3カ年にわたる各種実証実験を行なった結果、効率的な運行

ルートの設定や運賃体系の見直しなど、新たな課題が見つかりました。

また本市においても、交通基本条例制定を求める声が市民や市議会の中で高まっていくものと思われます。

以上のような状況により平成24年度以降は当面試行運行を継続しながら課題の解消を図りたいという事務局案を作業部会においてご説明しました。

一部説明が抜けた箇所がありましたので、読み上げさせていただきます。

平成26年度をめどに新たな熊本都市圏都市交通マスタープラン策定を予定しており、現在パーソントリップ調査の予備調査を準備中とのことです。失礼いたしました。

作業部会における検討結果は11ページに記載していますが、いつから本格運行するのかわかりしない、実証実験結果に基づく新たな課題については、試行運行を継続し解消すべきである、運行ルートの問題など、よりベターな案ができるまでは試行運行として位置づけたほうがよい、といった意見が出され、作業部会においては試行運行を継続すべきであるという結論に至りました。

本日お諮りする方針案は、実証実験結果に基づく、運賃の改定や運行ルートの見直し、乗り合いタクシー路線運行の問題など新たな課題の解消や、熊本市におけるバス網再編、本市においても制定の声が予想される「交通基本条例」を踏まえた、新たな「合志市地域公共交通計画」策定を想定し、その間は試行運行を継続するというものです。

協議事項2の説明については以上です。

藤井会長：交通基本法に話が及びましたが、行政の方から何か補足説明はありますか？

山本委員：交通基本法の移動権に関する事項は、今回は見送るという結論に達したかと思います。移動権を規定するとその権利を満たす事業を実施する必要があるため、訴訟の恐れや財源の問題もあり見送られました。それに代わり基本理念を定めた交通基本計画を国や県が定めるようになっています。

新たな動きがあれば、情報として提供したいと思います。

藤井会長：よろしく申し上げます。他にご意見ご質問はありませんか？

吉永委員：作業部会での検討を踏まえて少しお話させていただきます。

交通基本法や移動権の話ではなく、今後の合志市の公共交通をどうするかというところで話し合いました。

現状としては、レターバス、循環バス、乗り合いタクシーはまだ固定化されたものではなく、動向調査をしている段階であって、それを早急にこういうものにしようというのは難しいでしょうという結論に至り、試行運行を継続するということになりました。その間は平成 27 年度をめどに合志市における公共交通の形を検討し、市民の合意が得られた時点で本格運行に移行するスケジュールで考えています。

難しい話ではなく、みなさんに愛される公共交通であってくれ、という願いを込めての検討でした。

藤井会長：ありがとうございました。他にご意見等ございませんか？

それでは、国、県、熊本市の動向を踏まえながら、合志市の地域公共交通計画を検討し、その間は試行運行を継続するということでよろしいでしょうか？

溝上委員：熊本市のバスサービスのあり方検討会が 3 年に亘って行なわれており、私も参加していますが、既に路線網の原案も出来上がっています。その路線網を 4 つの事業者にどういうふうにやってもらうか、ドライバーや車両のやりくりなど詳細な計画を今年度中に策定する予定です。

また、公共交通の空白地帯にコミュニティバスを導入するとともに、30%の収益率を達成しない場合は、不足分について基金など住民負担を募り、70%は市が負担するという制度になっています。隣町の植木地区でも運行し、おそらく合志市の中にも入ってきますので、良い影響があるものと思われます。そこで補えない部分をこの地域公共交通協議会で考えていくことになると思います。

県で予定されているパーソントリップ調査は、交通の国勢調査のような非常に重要なものであり、50 万人以上の都市で 10 年おきに実施されています。合志市も都市圏に入りますので、合志市の交通の実態が明らかにされるとともに、今後の計画の大枠がこの中で決められることとなります。

またこの調査は、自転車や徒歩なども含めた交通を把握できますので、これを参考に、ぜひ新しい地域公共交通計画を策定していただきたいと思います。

先ほどの議題の中にありましたが、乗り合いタクシーの利用者が増えた要因について、事業者さんにお聞きして、ああそうか、とわかった訳ですが、もっと踏み込んで分析していただき、そのことをもっと PR して利用者の増加に繋げて欲しいと思います。大都市圏の公共交通とは違う、かゆいところに手が届くようなことをやっていかなければ、利用者は増えないと思います。

レターバスについては、もっと利用が増えると思っていましたが、伸び悩んでいるようです。やはり事業所で組織的に乗っていただく策を講じる必要があると思います。

話がそれましたが、協議事項 2 については、ぜひこの案でやっていただければいいと思います。

藤井会長：ありがとうございます。協議事項 2 についてはよろしいでしょうか？

それでは協議事項 3、平成 24 年度以降の運賃見直しについて、事務局より説明をお願いします。

坂井主幹：資料は 12 ページから 13 ページになります。

11 月 1 日開催しました市民代表委員による作業部会において、この資料により検討を行ないました。前回協議会で提示しました試算案がベースになっており、作業部会における意見としては、200 円均一運賃とすると他の交通機関との運賃バランスを欠くのではなかとといった意見や、温泉利用などによる医療費削減効果やバス・電車利用による CO₂ 削減効果を検証し、市の負担が適正かどうか判断すべきではないかといった意見が出され、検討の結果、平成 24 年度は 100 円均一運賃を継続するという結論にいたりました。

よって本日お諮りする事務局案は、平成 24 年度以降においては、運賃に関する結論がでるまでの当分の間は、100 円均一運賃とするというものです。

運賃改定と運行ルート見直しについては、別途作業部会を設置し平成 24 年度において検討を行なうとともに、医療費削減や CO₂ 削減の効果を測定する調査研究について、熊本都市圏協議会公共交通作業部会での検討課題として取り上げるよう働きかけるといたしましたので、委員のみなさまのご意見をお伺いしたと思います。

協議事項 3 の説明については以上です。

藤井会長：12 ページの下段の表を見ていただければわかると思いますが、どのパターンをとっても、市の負担割合は 7 割から 8 割となっています。作業部会の中でも 150 円にする案なども出ていましたが、結論としては 100 円均一運賃とするということですが、みなさんのご意見をお聞かせください。

犬童委員：確認ですが、部会の中でいろんな案が出ましたが、100 円均一にすると部会として決定したのですか？

藤井会長：吉永委員から経緯のご説明をお願いします。

吉永委員：事務局の説明不足もあるかと思いますが、ひとつの答えを出す目的で、いくつもの案が出たと思います。200 円や 150 円の案、既存交通機関との運賃バランスを考えると、200 円は高すぎるのではないか？などの意見が出ました。作業部会の結論として、試行運転期間ということを考慮し、100 円均一運賃を提案してはどうかということになりました。資料中には、する、となっていますが、作業部会としては、100 円均一運賃を提案したと考えています。

また、バスによる外出支援効果や CO₂ 削減効果がどのくらいあるのか検証されていない状況の中で、しかも試行運転期間中に 200 円均一運賃の話をするのは、早すぎるのではないかという認識の下に 100 円均一運賃継続を提案したと思います。

犬童委員：100 円均一運賃のままであれば、何のためにアンケート調査をしたのかということになると思います。

私が個人的に考えていることは、200 円にすると利用者が減少すると思われるので、案として B 案で実施してはどうかということです。試行期間ですから、運賃も試行として改定してもいいのではないですか？

藤井会長：事務局から経過を含めて説明をお願いします

坂井主幹：犬童委員からいただいた意見については、作業部会の中でも同様のご意見が出されたと記憶しています。

事務局としては、市財政の負担が大きくなると継続した運行ができなくなるという危機感を持っていましたので、運賃改定のお話を前回協議会でさせていただいて、作業部会を開いた経緯がありました。

部会においては、200 円均一運賃を事務局案として提案したところ 13 ページの 1 から 4 までのご意見をいただき、また犬童委員による反対のご意見もいただきました。ですので、私が 13 ページに記載しています結論については、私の誤った解釈であったものと思います。

今回の協議については、部会において事務局案 200 円均一運賃に対する 1 から 4 までの意見があったことを踏まえ、100 円均一運賃を継続する事務局案を今日ご提示したというふうに捉えていただければと思います。

藤井会長：ただいま事務局からありました修正説明を踏まえ、何かご意見はございませんか？

犬童委員：100円均一運賃で平成24年度も継続するのであれば、実績としてデータが出ていますが、同じようなデータが出るのが予想されます。

では平成25年度はどうすればいいかということになりますよね。そうでないと平成24年度は何をやったのかということになります。やはり違った取り組みを行なって、平成25年度に活かしていくようにしないと、試行期間の意味がないと思います。

坂井主幹：平成24年度、25年度を見据えてどのような事業を考えているのかということだと思いますが、13ページの事務局案に、運賃改定と運行ルート見直しについては、別途作業部会を設置し平成24年度において検討を行なう、としています。資料の16ページに作業部会を6、7、8月に集中的に行なうようにしています。この中で、現在のレターバスの運行形態である右回り左回りという形にとらわれない、あるいはバスと乗り合いタクシーの住み分けなど、より踏み込んだご意見をいただき、その結果を協議会にお諮りしたいと考えています。

平成24年度については、上期に先ほどのような検討を行なって、平成24年度中に協議会の中の議論を集約し、平成25年度から新たな運行ルートや運賃に基づいて事業を実施していければと考えています。

藤井会長：平成24年度では、運行ルートや運賃について議論する作業部会を設置し、検討を行なうということによろしいでしょうか？

犬童委員：はい。

藤井会長：それでは13ページの事務局案を承認するということによろしいでしょうか？

(多数の委員より、はい、との発言あり)

それでは、ご承認いただいたということで、先に進めさせていただきます。

次に協議事項4、平成24年度事業計画および予算案について、事務局より説明をお願いします。

坂井主幹：資料は14ページから16ページになります。

まず、協議会運営事業についてですが、来年度は委嘱期間満了による委員改選と、協議会4回、作業部会4回を予定しています。

大まかなスケジュールは16ページに記載しています。

主に6月から8月にかけて運行ルートや運賃改定の検討を専門の作業部会を

立ち上げ実施する予定です。

次にコミュニティバスと乗合タクシーに運行ですが、レターバスは現行ルートにより左右回り1便増便し、6便体制の運行を予定しており、変更ダイヤ等については来年1月の次回協議会において詳細をお示しし、協議をお願いする予定です。

なお、変更日は平成24年4月1日を予定しています。

循環バスについては、先日の作業部会で出た意見ですが、現在須屋線は水、金、日曜日に運行しており、主な目的地である老人憩の家でのカラオケや踊りの日と合わないという意見がありました。また、日向・新迫線は火、木、土曜日ですので、お友達になっていた方たちと一緒に歌ったり踊ったりできないという苦情もいただいていますので、今後熊本電鉄さんと協議を行ない、同じ曜日で運行できるよう、車両のやりくりについて検討をお願いしています。電鉄さんからは前向きなご返事をいただいていますので、できれば運行曜日を変更したいと思います。

次に乗り合いタクシーの路線運行と区域運行については、継続して実施する予定ですが、先ほどの便別の利用状況を踏まえ、便の集約も考えたいと思います。区域運行は植木地区への路線バスが廃止された野々島、上生地区を対象に行なっている路線です。実績報告でもありましたが、実質3人の利用しかありませんが、貴重な外出手段であり、デマンド型であるため市の負担も少ない点を考慮し、現行ダイヤにより継続して運行する予定です。

なお、レターバスと循環バスの事業実施に係る所要見込み額は3,600万円、乗り合いタクシーの路線運行については、672万円、区域運行については、100万円を見込んでいます。

5番の翔陽高校線運行委託については、先ほど説明しましたアンケート調査結果を基に来年度運行計画案を策定し、次回協議会において詳細をご説明し協議していただく予定です。

6番の弁天カードについては、平成23年9月末日現在、24人が定期券を購入し、そのほとんどの方が温泉を利用されています。一部には温泉を利用せずに定期券としてのみ利用されている方がいらっしゃいます。

一方、レターバスや循環バスを利用せず、温泉入浴のみを目的とし、定期券を購入されている方もいらっしゃいますので、この事業の本来の目的である公共交通利用の促進を働きかける必要があると事務局では考えています。

事業費としては、現在、月にのべ250人が温泉を利用されています。この12月分と1人当たり補助額300円を掛けた90万円を所要額として見込んでいます。

7番目は啓発、利用促進活動になりますが、高齢者を対象とした体験乗車を予定しています。また、地域ボランティアの方がお年寄りのおでかけをサポート

する活動をされている地域があるとのこと。その活動に同行することで、啓発、利用促進活動のアイデアが生まれればということで考えています。

ポツの2番目ですが、地域公共交通全般の利用方法や知識を習得してもらい、地域のお年寄りなどに直接教えていただく「コンシェルジュ」育成を、一般市民を対象に実施することにしていきます。来年度の計画としていますが、前回の部会でもお話ししましたが、予算が伴うものではありませんので、年明けに実施したいと思います。

ポツの3番目ですが、現在「合志うまかもん店」として10店程度認定されています。その中でもレターバス沿線にお店があるところもありますので、そういったところと連携して、バス利用者に対するサービスを実施していただき、利用促進に繋がりたいと考えています。この件について、商工振興課とお話をしたところ、できれば観光分野へも効果が波及するような取り組みを行ないたいということでした。

以上の案により11月1日に開催しました作業部会でご協議いただきました結果、15ページに記載してありますようなご意見をいただきましたので、そのご意見を踏まえながら来年度の事業を実施していきたいと考えています。

協議事項4の説明については以上です。

藤井会長：平成24年度の事業計画7つについて説明がありました。何かご意見はございませんか？

西郷委員：レターバスガイドマップがありますが、その中で市内のおもしろいスポットなどを紹介すると、ひとつのものさしになり、ガイドマップの利用価値が上がるのではないかと思います。

また、15ページにもありますが、須屋から黒石まで行なうまくレターバスに接続できれば、ヴィーブルである催し物にも参加できると考えられますので、先日の作業部会でも意見として出させていただきました。

私は社会福祉協議会などのいろいろな会議に出席しますが、だいたい午前10時や午後1時から開催されます。そこでレターバスを利用したいのですが、開催時刻前にうまく到着するバスがありません。その辺も考えていただけるとありがたいなと思います。

藤井会長：ありがとうございます。電車とバスの接続や、ガイドマップの工夫など、ご意見については参考にさせていただきます。

他にございませんか？

小森田委員：協議会当初から委員として参加しており、協力させていただいていますが、レターバスが 100 円で走ることで、私のところだけでなく、相互さんもお客さんが激減しています。市への協力は惜しみませんが、会社ですので、利益が出るような事業を行なっていただきたいと三社考えていますので、よろしくをお願いします。

藤井会長：厳しい中にもご協力いただいていますことに、重ねてお礼を申し上げます。ただいまのご意見を踏まえまして、事業を実施いたします。

他にございませんか？

ご意見等ございませんで、協議事項の 4 についてはご承認いただいたということで進めさせていただきます。

熊本大学から溝上委員がいらっしゃっていますので、いろいろご意見等をお願いします。

溝上委員：この 3 年間、いろいろな実証実験を行ない、私としては他の地域に誇れるような地域公共交通サービスが出来上がりつつあると思います。

ただ、もっといいサービスや適正な運賃など試してみなければわからないことがあります。幸い、来年度は試行という言葉に近い形で事業を実施すると決定しましたので、ぜひいろいろなチャレンジをしていただきたいと思います。

また、これについては運輸局や県の支援がないとできません。今年度から総合事業に代わり、サバイバル事業というものになりましたが、今後いろいろなチャレンジをする際にどういうふうになれば、支援や補助金がいただけるのかわからないので、適切にご指導いただきたいと思います。

運賃改定については、アンケート調査結果の中でも、もっと高くても利用していいと答えた方がかなりおられましたので、均一運賃がいいのか、2 段階運賃がいいのか、絶対額がどれくらいなのか、または、私は距離比例制が一番いいと思っていますが、そういうものを試してみることもいいと思います。

こうした試行を行なう際には、地域 IC カードを導入すると支払いが簡単にできますし、乗降箇所データも容易に得られますので、サバイバル事業における補助金に該当するのであればぜひ導入を検討していただきたいと思います。

この IC カードの利用方法は運賃支払いに限らず、山都町ではお年寄りの大雨などでの避難に際し、バス車内で IC カードを読み取ることにより、避難状況を把握することにも利用されています。防災計画にも連動した仕組みとなってい

ますので、今後協議会において検討することも必要でないかと考えています。

また、コミュニティバスの来年度予算案として 3,600 万円計上しています。市民 1 人当たりになると約 642 円になり、高いのか安いのかわかりません。この市予算は、市民の税金を利用者のためだけに補填していることになり、これが妥当なのかどうかの議論が必要になると思います。100 円均一運賃となると収支率 13%となり、熊本市の制度で考える 30%との差、17%を利用者や沿線の企業から集めないと、残りの 70%を市は負担しません、となります。自分たちのバスは自分たちが支える、ということが今後必要になってくると思います。実は移動権の問題もそこにあり、権利だけ保障されると 1 日 1 人しか乗らないバスの利用者にも権利を保障するのか、そんなことが本当にいいのかということがあります。そういうものを維持するためには、行政と民間と市民が協同でサービスを守っていきましょうということを謳う必要があります。そういったところを早いうちから議論することで、合志市の地域公共交通は非常にいいものになるのではないかと思います。

ぜひ来年度は以上のようなことにチャレンジし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。他にございませんか？

それでは事務局から連絡事項をお願いします。

坂井主幹：次回協議会の日程ですが、平成 24 年 1 月 24 日火曜日を予定しています。開催時刻は午前 10 時、会場は合志庁舎 2 階大会議室を予定しています。

議題については、本日平成 24 年度事業計画案と予算案に対していただきましたご意見を踏まえた、新たな事業計画案と予算案を協議していただく予定です。

その他については、今のところ特に予定していませんが、先ほど溝上委員からお話がありましたが、サバイバル事業という新しい補助事業があります。この補助事業に取り組むには、生活交通ネットワーク計画を策定する必要があります。運輸支局のご助言をいただきながら事務局で作成しますが、もし間に合うようであれば、計画の検討をお願いしたいと思います。

藤井会長：次回協議会は来年の 1 月 24 日を予定しています。

山本委員：これまでの活性化再生総合事業については、立ち上がりの 3 年間で支援していくものですが、これが今年度で終了します。次年度からの運行費に対する補助としては、新たに運行を開始するものを対象としており、実証運行は対象となりません。

補助の対象は、地域間を結ぶ地方路線バスと、そのバスを補完する域内コミ

ユニティバスなどになります。その場合、地域間の補助対象幹線に結ぶ路線バスであることが前提になります。しかし合志市には補助対象幹線がありません。ではどうなるのかというと、鉄道などに接続する路線であれば補助対象となります。そこからまだ限定されますが、バス停から半径 1km 以上離れた交通不便地域であるという認定を申請してもらう必要があります。そこで認められて、初めて幹線を補完する地域内フィーダー路線となり補助対象となるわけで、総合事業補助金と比較するとかなり少なくなると思います。

また、IC カードについては利用促進面から補助事業として該当し、1/3 の補助となりますが、これも本格運行に限るものと思いますので、今後事務局と相談しながら情報を出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。

それではすべての議題が終了しましたので、議事進行を終わらせていただきます。

中村課長：それでは大変長時間ご協議ありがとうございました。

以上を持ちまして本日の地域公共交通協議会を閉じたいと思います。ありがとうございました。