

# 熊本県地域公共交通計画(素案)に関する各地域ブロック部会における質問・意見等

部会名		開催日	質問・意見等		回答・対応方針等 (事務局案)
①	県南地域 ブロック 合同部会	令和3年 1月18日	1	路線バスから乗合タクシーへのダウンサイジングを検討する際、費用面がネックとなり、実施に踏み切れない場合がある。このような部分について、県から財政的な支援が得られるようになるのか。	現時点では、詳細は未定だが、P94に記載のとおり、ダウンサイジング等に係る支援も含めて検討したい。
			2	鉄道事業者のダイヤ改正の情報が直前にしか得られず、路線バスや乗合タクシーとの接続において、利便性を損なう場合があるため、早期の情報提供をお願いしたい。	P86に記載のとおり、交通モード間のダイヤ調整についても施策の一つに位置付けており、交通事業者間、交通事業者と自治体間で早期の情報共有とダイヤの調整が図られるよう、連携を深めていくことが必要。
			3	計画の目標①の達成を測る数値指標のうち、「利用者1人当たりの行政負担額の縮減」について、算定に用いる「行政負担額」とは？	路線バス事業者5社(P66に記載)に対する、国・県・市町村からの合計支援額。
			4	幹線公共交通ネットワークの中に、「高速・快速バス」を位置づけるのであれば、その維持・確保の方針として「事業者の自助努力」だけでなく、セーフティーネットとしての行政の支援についても検討をお願いしたい。	ご意見を踏まえ、今後の検討課題として認識。P67「高速・快速バス」の「維持・確保の方針」において、括弧書き部分を追記。(※本日の資料に反映済み)
			5	利用者数や収支率等の数値指標について、「現状維持」という目標は達成可能なのか。行政負担額も現状は右肩上がりとなっており、もう少し厳しく見る必要があるのではないか。	人口減少、コロナ禍の影響と、厳しい状況は認識しているが、持続可能性の担保という観点から、目標値としては最低でも現状維持としたい。なお、「現状維持」とする根拠については、別途補足資料の中で示すことを検討する。また、計画期間内におけるモニタリングの結果を踏まえ、必要に応じて目標値の修正を検討する。

## 熊本県地域公共交通計画(素案)に関する各地域ブロック部会における質問・意見等

部会名		開催日	質問・意見等	回答・対応方針等 (事務局案)
②	県北地域 ブロック 合同部会	令和3年 1月21日	6 乗合タクシー等の重要な役割を担っているタクシー事業者について、「コミュニティ交通の充実」等との関係の中で何らかの位置づけが必要ではないか。	ご意見を踏まえ、P74「〈コミュニティ交通の”実施主体”と”担い手”について〉」において、タクシー事業者の役割と、市町村との関係性について追記。(※本日の資料に反映済み)
			7 計画の目標①の達成を測る数値指標のうち、「利用者1人当たりの行政負担額の縮減」について、各自治体の支援額は現状以上に増加させない、という趣旨か。	当該指標は、あくまで利用者1人当たりの行政負担額に着目したものであり、行政負担額の総額の増減を示すものではない。P67「幹線公共交通ネットワークの考え方」に示すとおり、利用者が少なくバスで担うべき需要がない路線はダウンサイジングを検討する一方で、一定の需要がある路線については、しっかりと行政も必要経費を負担しながら維持・確保を図っていくことが必要との考え。
			8 利用者数や収支率等の数値指標について、単に「現状維持」という目標設定ではなく、人口動態等を根拠とした設定の考え方が必要ではないか。	人口減少、コロナ禍の影響と、厳しい状況は認識しているが、持続可能性の担保という観点から、目標値としては最低でも現状維持としたい。なお、「現状維持」とする根拠については、別途補足資料の中で示すことを検討する。また、計画期間内におけるモニタリングの結果を踏まえ、必要に応じて目標値の修正を検討する。
			9 「ダウンサイジング」は、バス車両の小型化だけでなく、コミュニティ交通への転換も含む考え方か。そうであれば、1日当たりの輸送量9人未満の路線は相当数あるため、市町村だけでなく県の関与も重要になってくる。	「ダウンサイジング」には、市町村が主体となったコミュニティ交通への転換も含む。また、複数市町村にまたがる路線や計画の検討には、県の参画も不可欠と考えており、市町村・事業者等の関係者で連携して取り組みたい。
			10 数値指標の中に、路面電車(熊本市電)の数字が含まれていないが、熊本地震の際にバスから路面電車への転換等も見られたことなどを踏まえると、公共交通全体の状況をとらえるためには、数値の把握が必要ではないか。	P66の数値指標は、幹線公共交通ネットワークのうち、複数市町村にまたがり、かつモニタリングが可能な数値を用いて設定することとしたため、熊本市内で完結する路面電車(熊本市電)は集計対象外とした。しかしながら、ご意見を踏まえ、公共交通全体の状況をとらえるための参考値として、利用状況の把握に努めることとしたい。
			11 AIシステム等の活用に関する記述があるが、コミュニティ交通のメインの利用者である高齢者にとっては、スマートフォンを使った予約システム等が利用しやすい仕組みとは限らない。高齢者にも使いやすい仕組みを構築することが重要であり、県にはそのような視点も持ったうえで市町村への情報提供等も検討してもらいたい。	ご意見のとおり、コミュニティ交通のメインの利用者である高齢者に使いやすい仕組みの構築は不可欠であり、今後施策を実施していくうえでの参考としたい。

## 熊本県地域公共交通計画(素案)に関する各地域ブロック部会における質問・意見等

部会名		開催日	質問・意見等		回答・対応方針等 (事務局案)
③	天草地域 ブロック 部会	令和3年 1月25日	12	数値指標に「広域での地域公共交通計画数の増加」とあるが、計画を作るだけで目標達成としてよいのか。作成された計画の実施状況を確認することが必要ではないか。	当該指標は、今後、広域での取組を推進していくうえで、まずはその推進を行う体制が構築され、計画的に取組が進み始めることを成果としてとらえたもの。当然ながら、作成された計画が着実に実施されることで初めて、サービスが向上していくものであり、その成果を図る指標については、さらに当該計画の中で定めるべきと考えている。
			13	1日当たりの輸送量9人未満の路線については、「ダウンサイジングを『検討』」とあるが、これは一様にダウンサイジングを図るという方針ではないということか。	1日当たりの輸送量9人未満の路線について、一様にダウンサイジングを図ることは意図しておらず、あくまでも路線の利用実態を見極めたうえで、沿線市町村を中心にその必要性を判断することを方針として記載したもの。
			14	タクシー事業者において、一般のタクシーはたしかに乗務員が不足しているが、乗合タクシーについてはそうではないため、区別した整理が必要。乗合タクシーは、労働時間も規則的で、安定した収入源にもなるため、自治体側から相談があれば、積極的に受託したいと考えている事業者が多い。	ご意見を踏まえ、P74「〈コミュニティ交通の”実施主体”と”担い手”について〉」において、タクシー事業者の役割と、市町村との関係性について追記。(※本日の資料に反映済み)
			15	病院バスと路線バスとの整理を検討したいが、現状のサービスの違い(有償と無償の違いや運行時間帯の違い等)があり、なかなか難しい。	P73「コミュニティ交通の充実に向けた指針」の方向性②に沿って、可能なものについては、サービスの連携や統合を検討していただきたい。県としても、先行事例等の情報提供や財政支援の検討等に努める。
			16	快速あまくさ号については、自治体の補助は出ていないが、今後の維持を考えるに当たっては、通常の路線バスと同じく支援を検討してもらいたい。	ご意見を踏まえ、今後の検討課題として認識。P67「高速・快速バス」の「維持・確保の方針」において、括弧書き部分を追記。(※本日の資料に反映済み)

## 熊本県地域公共交通計画(素案)に関する各地域ブロック部会における質問・意見等

部会名		開催日	質問・意見等		回答・対応方針等 (事務局案)
④	県央地域 ブロック 合同部会	令和3年 1月26日	17	今後、市町村が地域公共交通計画を策定する場合、県の計画とどのように整合をとればよいか。	今後、計画策定・見直しを行う市町村においては、本計画で示す「幹線公共交通ネットワークの考え方」を踏まえた、隣接市町村にまたがる鉄道やバス路線等のあり方の検討や、「コミュニティ交通の充実に向けた指針」における施策の方向性に沿った事業等の位置づけを、可能な限り検討してもらいたい。
			18	施策・事業の具体的な内容については、市町村に対しても今後示されていくのか。	今後、施策・事業を実施していくに当たり、適宜市町村や交通事業者にも情報提供を行う。
			19	1日当たりの輸送量が「9人以上15人未満」の路線と「9人未満」の路線では、県の支援の内容が明確に違うということか。	現時点では、詳細は未定だが、P79に記載のとおり、「9人以上15人未満」と「9人未満」の路線では、支援内容を区分する方向で検討したい。