

### 第3回熊本県地域公共交通協議会 議事要旨

- 日 時 令和3年1月29日（金）14時～16時20分
- 場 所 水前寺共済会館グレースシア「鳳凰」
- 出席者 会議資料のとおり

#### 【議事要旨】

<議事(1)：熊本県地域公共交通計画(素案)について>

##### ○事務局

- ・「資料1」、「資料2」に基づき、熊本県地域公共交通計画（素案）の内容について説明。
- ・「資料3」に基づき、熊本県地域公共交通計画骨子（案）に関する意見等の素案への反映状況について説明。
- ・「資料4」に基づき、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・意見等について説明。
- ・「資料5」に基づき、今後の予定について説明。

##### ○内田会長

事務局からの説明について、まず資料1（概要版）の1～2ページに該当する部分でご意見・ご質問を伺いたい。

##### ○高田委員（共同経営準備室）

要望だが、数値指標として設定する「県民アンケートにおける公共交通に対する県民満足度」は、地域によってばらつきが予想されるため、結果を公表する際には地域差がわかるようにしてほしい。

また、路線バス利用者1人当たりの行政負担額を数値指標に設定されているが、一方で、1日当たりの輸送量9人以下の路線はダウンサイジングやコミュニティ交通への誘導が図られるため、路線バスに関する指標と同時に、コミュニティ交通利用者に対する行政負担額もわかるとよいのではないかと。

##### ○事務局

1点目の県民アンケートは、集計方法や公表の仕方等について、指摘を踏まえて検討していきたい。

2点目の利用者1人当たりの行政負担額は、コミュニティ交通に関するデータをどのように把握できるかも含めて、検討していきたい。

##### ○小原委員（熊本運輸支局）

幹線公共交通ネットワークの考え方は、県民の利用をメインに考えていると想定するが、観光客目線でも拠点の設定を考える必要があるのではないかと。

か。またその際、島原（長崎）や長島（鹿児島）とつながる航路は、幹線としての位置づけも必要。計画自体への意見ではないが、今後施策を具体化する際にそのような目線で考えてほしい。

#### ○事務局

資料2の67ページで記載しているとおり、事務局としても、航路や天草エアラインは幹線的な交通機関だと認識しているが、目標設定は鉄軌道や路線バスを中心とした。交通と観光は一体となって施策を進めるべきと認識しており、観光の目線で公共交通機関が果たせる役割についても検討していきたい。

#### ○中川委員（県観光連盟）

事務局の回答で、観光についても意識されているということで安心した。目標を達成するための施策・事業については、実施主体にその（観光に対する）意識がないと実現しない。人口減少の中、公共交通を交流人口で維持していくという視点は重要であり、観光客目線で施策を実現してほしい。

施策・事業の中で、特に「交通モード間の連絡性の強化」と「コミュニティ交通の導入」について、ラストワンマイルの部分を意識しながら、市町村と連携して進めてほしい。また、「新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入」とあるが、単独市町村で最先端の技術の導入は難しいため、オール県の目線で、県がデジタル技術の活用に取り組み、観光客・交流人口を取り込むという決意表明を入れてほしい。

#### ○事務局

交通モード間の連絡性の強化や、コミュニティ交通における新たな技術の導入については、住民に最も身近な市町村に担ってもらうことになるが、県としても、新技術や他地域の先行事例等について情報収集するとともに、国とも連携して対応していきたい。

#### ○内田会長

県も、デジタルトランスフォーメーションの動きを捉え、規制緩和や新技術導入に向けた動きを始めたところであり、しっかり取り組みたい。

#### ○脇野委員（九州運輸局）

運輸局としても、県と連携して進めていきたい。

計画の評価の部分について確認したい。計画の達成状況については、毎年モニタリングを行いながら確認していくことになると思うが、目標値としては令和7年度の数値とされており、途中の期間でどのように評価するのかが見えづらい。また、各施策について、どこまで進捗しているかという評価がないと、

次のステップにつながらないと考えるが、そのためのアウトプット指標の設定についてどのように捉えているか。

### ○事務局

たしかに、年間輸送人員や収支率等のアウトカム指標は、取り組んだ事業が結果に直結するかどうかわかりにくい部分もある。そのため、取組に関するアウトプット指標としては、「複数市町村にまたがる地域公共交通計画の数」や「コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しを行った市町村数」を設定した。ご指摘を踏まえ、毎年のチェックを行うに当たり、令和7年度の目標値だけでなく、途中の年度の見通しを立てることを検討したい。

### ○内田会長

本計画は、県の上位計画である「新しいくまもと創造に向けた基本方針」や、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「7月豪雨からの復旧・復興プラン」等を踏まえながら策定しているところであるが、豪雨災害やコロナ禍で県民が非常に苦しんでいる状況の中で、これらの上位計画では、特にアウトカム指標をしっかりと設定するようにしている。一方で、毎年度の評価や具体的な事業内容については、ホームページ等で明らかにしながら進めていく、という意識も持っている。本計画は、県で初めて策定する地域公共交通計画となるので、関係者としてしっかり相談しながら、記載した内容を必ず実行していくということを念頭に置いて取り組んでいく。

次に、資料1の3ページに該当する部分について意見ををお願いしたい。

事前に地域ブロック部会を行う中で、市町村からは、コミュニティ交通の担い手としてタクシー事業者に期待する声が聞かれたが、コロナ禍における実情や今後の交通施策への関わり等について、タクシー協会から話を伺いたい。

### ○小山委員（県タクシー協会）

説明を聞き、タクシー業界への期待が高くなっていることを感じているところであるが、実態としては労働力不足の面は否めない。そのような中、先日報道もされたとおり、タクシー事業者の連合ということで、複数の事業者で手を組んでいく動きを始めたところ。バスでも共同経営に取り組みされるが、タクシーも単独事業者では限界を感じている。事業継承の面でも受け皿をつくり、移動を支える体制を次の世代に残していくことを目的としたものである。「タクシー難民」、「移動難民」が出てくるのを見過ごすわけにはいかないと考えているが、特に、熊本市内に比べ郡部の地域などは厳しい状況にある。今回の動きの中で、そのような地域のタクシー事業者とも縁ができたので、一緒になって取り組んでいきたい。“移動”は非常に大切なことと考えている。

### ○内田会長

次に、公共交通利用者の立場からはいかがか。

### ○松田委員（県老人クラブ連合会）

高齢者にとっては、コミュニティ交通の部分が最も重要。高齢者は介護や通院など社会福祉の面でタクシーを利用している。少人数で、ドアtoドアに近い移動ニーズが高まっており、そのため、資料2の74ページのとおり、コミュニティ交通の実施主体である市町村が、地域のタクシー事業者と連携しながら施策を検討するということが非常に重要である。幹線もさることながら、枝線の部分について、地域の実情に応じた施策を考えてほしい。

### ○内田会長

福祉の観点で、竹田委員から意見をいただきたい。

### ○竹田委員（県身体障害者福祉団体連合会）

利用者としては、安心安全が第一。バリアフリー化がどれだけ進んでいるか、乗りやすさの追求も重要である。例えば、介護者が（高齢者や障がい者を）いかに楽に乗せられるか、ということを考えてもらいたい。今後は大型バスから車両が小型化されたり、またタクシーを利用したりすることも多くなると思うが、その際、乗りやすさについては一度検討してほしい。

### ○内田会長

行政側からいかがか。財政的な面等で苦労している部分があるか。

### ○松尾委員（人吉市）

人吉市では、幹線交通以外の交通手段が無いエリアで乗合タクシー等を運行しているが、市の財政負担も大きくなっている。住民ニーズにすべて応えられればベストであるが、どこにどれだけの資源を配分するかという点で悩みがある。7月豪雨でくま川鉄道が不通の中、人吉球磨地域ではバスが幹線的な交通手段となっている。市としては、できるだけ住民に負担がかからないような交通施策を展開したいと考えている。

### ○内田会長

他になれば、大井副会長から総括的にコメントをお願いしたい。

### ○大井副会長

論点を4つお話ししたい。

1点目、資料2の41ページや67ページに関連するが、長距離バスや鉄道、航路、天草エアラインの位置づけについて。特に長距離バスは、その収益で路線

バスが維持されていたり、地域によっては、長距離バス路線自体が幹線を担っている場合がある。例えば、大分と熊本を結ぶ「特急やまびこ号」はその幹線を担っている例であり、このような路線がなくなると大きな問題となる。鉄道も同じことが言える。このような路線は、計画において積極的に幹線に位置づけ、必要があれば観光等の予算を使ってでも路線の支援を考えるべきである。協議会の際、事業者も参画はしているが、何も話すことがなかったり、状況が共有されないという例が多い。そうしてトラブルが起こったときに事業者が責められる。このような事態は避けてほしい。鹿児島では空港行きのリムジンバスが地域の移動も担っていたが、なかなか補助の対象とならず、維持していくことが難しくなったため、事業者側から他の路線も含めて大規模な廃止を行うという告知がなされ、大きな議論になった。その結果、県が（リムジンバスに対する）補助制度を設け、路線が維持されることとなった実例がある。特に今は、コロナ禍で長距離バスは非常に厳しい状況にある。この時期につくる計画だからこそ、その位置づけをもう少し強く記載してほしい。

2点目、資料2の63ページ「県民の移動ニーズの変化・多様化」に関連して、県立高校の学区制の改革も、公共交通の市場の変化の原因になっているのではないかと感じる。学区制が変わったことにより、多くの地域から熊本市内の高校への進学が可能になり、逆に熊本市外の地域の高校が定員割れとなっている状況があると聞いた。熊本市外から市内への通学が増えたり、反対に市内の高校に入れなかった生徒が市外に通学する、というケースもある。これらは、公共交通の考え方の転換を迫る要素になるのではないかと感じる。このような高校生を公共交通にどう取り込んでいくかというのを、各地の高校の存続と一緒に考えなければならない。計画に書く内容ではないかもしれないが、公共交通が使い物にならないものになっては意味がないので、教育委員会等とも連携して、地域の実態を把握してほしい。

3点目、資料2の73ページ等で自治体内の人材・ノウハウ不足について触れられているが、タクシー事業者からも「コミュニティ交通の事業をやりたくても、ノウハウがなくて何をしてもいいかわからない」という話を聞く。鉄道事業者からも、「法制度や補助金制度についてよく知らない」と聞いたことがある。特にタクシーは、日常業務で精一杯という事業者も多く、ノウハウが行き届かない現状がある。しかしながら、やはり地域交通の最後の砦として事業を担ってもらう必要があるため、事業者の人材育成も一緒に考えていくべきである。協議会の場で、積極的に議論に参加してもらうためにも人材育成の支援は重要だと思う。

最後に、資料2の97ページ、モニタリングについて。計画期間は5年間のはずなのに、なぜ単年度のPDCAサイクルしか書いていないのか。1～2年ごとに適宜計画の見直しを行うべきだし、数値指標も変更した方がよい場合もあるので、計画期間内（5年間）のサイクルを組んでおくことが必要。また、協議会が年に1回では足りない。協議会の場でしっかり現状認識をして、目標値

や計画内容の見直しについて積極的に議論しなければならない。全体会議は1回でも構わないが、少なくとも地域部会は複数回開催してほしい。

### ○事務局

1点目の長距離バスの位置づけについては、地域ブロック部会でも事業者から意見をいただき、「幹線公共交通ネットワークの考え方」に「行政も連携した維持・確保のあり方を検討」する旨を追記したところだが、改めて検討する。一般の路線バスとは性質も違うので、まったく同じ支援にはならないと思うが、地域の幹線交通を担っているのは事実であり、どのようなやり方ができるか考えていきたい。

2点目の高校生の流れについては、非常に参考になった。このような人の流れを把握したうえで、地域の移動手段を確保していくことが必要だと思うので、教育委員会とも連携して検討したい。

3点目の人材確保・人材育成について、コロナ禍でなかなか実施が難しい状況ではあるが、研修の機会、そして交通事業者と市町村の担当者の交流の場を提供していきたい。また、研修といえば、どちらかというとし町村の初任担当者向けのプログラムを組むことが多かったが、ご指摘を踏まえ、タクシー事業者向けの制度説明等、様々な視点で内容を考えたい。

4点目のモニタリングについて、事務局としても、もちろん5年間の中で指標の内容や目標値について修正が出てくると考えており、しっかり状況を見ながら見直しをしていきたい。協議会の回数については、全県にわたる大きな協議会のため1回としていたが、地域ブロック部会も含めて複数回実施するなどのやり方を検討したい。

### ○内田会長

それでは、本日いただいた意見及び地域ブロック部会の意見は、事務局で計画への反映を検討し、次回協議会で最終案として示したい。この対応を含めて、素案について了承いただいでよろしいか。

### ○一同

(・異議なし)

### ○内田会長

それでは、そのように取り扱う。

<議事(2)：熊本地域乗合バス事業共同経営計画(案)について>

○高田委員（共同経営準備室）

「資料6①」、「資料6②」、「資料7」に基づき、熊本地域乗合バス事業共同経営計画(案)の内容について説明。

○内田会長

独占禁止法特例法に基づく、本協議会への意見聴取の手續である。まず、利用者の立場から意見をいただきたい。

○竹田委員（県身体障害者福祉団体連合会）

共同経営によって、ノンステップバスの便数はどうなるか。また、今後増やすような計画は考えられているか。

○高田委員（共同経営準備室）

対象路線におけるノンステップバスの割合について、大きな変化はないと考えている。必要性は十分認識しており、各社とも車両更新の際はできるだけノンステップバスを選ぶよう努めている。

○内田会長

県警から、交通規制の観点で意見をいただきたい。

○寺本委員（県警本部交通規制課）

朝夕の渋滞緩和にもつながるのではないかと考えている。今後も情報共有しながら進めてもらいたい。

○内田会長

大井副会長、いかがか。

○大井副会長

近接エリアをなるべく1社で運行する形であり、わかりやすいという印象を受けた。ピーク時の混雑も定量的に分析しており、興味深い。

共同運行や路線の移譲を行う部分については、各社のホームページで相互に時刻表等の情報を掲出するなどの配慮を行うことで、より利用しやすくなると思うので、検討をお願いしたい。

○内田会長

運輸局からも意見をいただきたい。

○脇野委員（九州運輸局）

地方においては、競争の中でバス事業者が生き残っていくことは難しくなっており、その中で、利用者へのサービスを考えながら、重複部分をいかに効率化していくかということが重要だと思う。おそらく全国第1号となる共同経営の取組であり、運輸局としても円滑に進むようフォローしていく。

○小原委員（熊本運輸支局）

4月からの実施に向けて、利用者への事前の周知が非常に重要になるので、バス事業者が主体的に行うことはもちろん、関係する行政機関も含めて協力してもらいたい。

○内田会長

他に意見がなければ、これで議事を終了する。

<議事(3)：地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価(案)について>

○事務局

〔 ・ 「資料8」に基づき、地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価(案)の内容について説明。 〕

○内田会長

この評価内容でよろしいか。

○一同

(・異議なし)

以上