

第3回 荒尾市地域公共交通活性化協議会 議事録要旨

日時：平成24年 11月29日(木) 午前10時00分～午前11時50分

場所：荒尾総合文化センター 2階 会議室1・2

出席者：地域公共交通活性化協議会委員 34名(内代理出席者 5名)

城戸秀徳氏(産交バス(株)玉名営業所長) 福澤好展氏(西鉄バス大牟田(株)代表取締役)
山代秀徳氏((有)荒尾タクシー 代表取締役) 荒平幸氏((有)有明タクシー 総支配人)
江頭正昭氏((有)みつわタクシー 代表取締役) 永岡征一郎氏((有)野原タクシー 代表取締役)
西浦聖二氏(平和タクシー(有) 代表取締役)
西島義久氏(九州旅客鉄道(株)熊本支社 営業担当課長(代理 南阪氏))
吉田光義氏(熊本県タクシー協会専務理事) 野田正俊氏(西鉄グループバス労働組合 執行委員長)
坂元靖秀氏(国土交通省九州地方整備局熊本河川国道事務所 調査第二課長)
坂本智典氏(熊本県玉名地域振興局土木部 維持管理課長)
田代眞也(荒尾市建設経済部 土木課長(代理 前崎)) 山口二郎氏(荒尾警察署長(代理 北田氏))
古川浩之氏(九州運輸局熊本運輸支局 首席運輸企画専門官(企画調整担当))
福田和寛氏(荒尾地区協議会 会長) 河部啓宣氏(万田地区協議会 会長)
田中一大氏(万田中央地区協議会 会長(代理 西川氏) 深浦光進氏(井手川地区協議会 深瀬倉掛公民館長(代理 境氏))
坂田為行氏(中央地区協議会 新生区公民館主事) 三露洋介氏(緑ヶ丘地区協議会 会長)
森田英之氏(平井地区協議会 会長) 尾上信秋氏(府本地区協議会 荒尾地区交通安全協会府本支部会計)
高浜紘氏(八幡地区協議会 菰屋南・北区長) 田中恭一氏(有明地区協議会 幹事)
宮丸豊氏(清里地区協議会 高浜区長) 吉富修氏(桜山地区協議会 会長)
溝上章志氏(熊本大学工学部 教授) 那須良介氏(荒尾商工会議所 会頭)
山崎義勝氏(荒尾市老人クラブ連合会 会長) 斎浩史氏(荒尾市身体障害者福祉協会連合会 会長)
進藤健介氏(一般社団法人荒尾市観光協会 専務理事)
小原信氏(熊本県企画振興部交通政策・情報局交通政策課 審議員) 山崎史郎(荒尾市 副市長)

欠席者：審議会委員 4名

新居唯一氏(熊本県バス協会 専務理事)、重光重信氏(熊本県自動車交通労働組合 書記長)、貢博之氏(全九州産業交通労働組合 書記長)、桑島隆一氏(九州運輸局熊本運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送・監査担当))

事務局：【荒尾市】宮里総務部長、浅田政策企画課長、小川福祉課長、石川政策企画課課長補佐兼政策経営室長、
原口参事

《内容》

1. 開会

浅田政策企画課長により、委員参加が過半数を超え、本日の協議会が成立している旨報告がなされ、開会を宣言した。

今回から永岡委員((有)野原タクシー代表取締役)・吉田委員(熊本県タクシー協会専務理事)2名の委員の交代があった旨、紹介を行った。

2. 会長挨拶

本協議会の会長を務める山崎副市長より挨拶が行った。

前回の協議を踏まえ、本日は、夏に市内12地区において実施した地域座談会の結果報告や、路線バスの乗降調査や利用者の意見等を取りまとめ検討した、本市の地域公共交通の見直し基本方針案を説明し、ご意見をいただきたい。なお、前回の協議会にてご質問があった特別交付税措置については、算定上は8割を組み入れてあると思われるが、総額等が不明瞭な状況である。

本市としては、国からの交付税措置があるといえども、もとは税金であることを念頭に利用者の利便性が高いものとなるようご意見等を踏まえ、公共交通の見直しを進めていきたい。

3. 協議事項

(1) 前回の議事録確認について

石川政策企画課長補佐から、第2回荒尾市地域公共交通活性化協議会の議事録の内容については、修正等の意見は無かった旨報告がなされ、及び、全会一致で内容が承認された。また、本協議会の議事録については、ホームページへ掲載することが提案され、承認が得られた。

(2) 地域座談会並びに乗降調査結果について

事務局から、資料2に基づき、地域座談会や市内を運行している産交バス、西鉄バスの乗降調査結果について説明を行った。

《主な意見》

○資料2の市民の買い物動向に関して、四ツ山地区へ出向く割合が、H15年と比較するとH18年以降の落ち込みがひどくこの理由は何が原因と考えるのか。

→出典「熊本県消費動向調査報告書」のもとになる調査は、毎年実施されるものではなく通常3年おきに実施されるものであり、H15年の調査の際は大型店舗であるダイエーが営業をしていたが、H18年の調査時点では閉店しており、その影響が大きいと考える。(事務局)

○地域座談会において、どの地区においても、乗合タクシーの導入希望があったとのことであるが、乗合タクシーもデマンド型のものであれば、定時定路線のものもある。座談会では、事務局はどのような説明をされ、市民の方がイメージする乗合タクシーはどのようなものであったか。

→長洲町を運行しているデマンド型乗合タクシーの認知度が高く、玄関先から目的地へ乗合で運行するタクシーを想定し、回答された方が多い。座談会の説明も予約制のデマンド型の説明を行った。(事務局)

○病院の送迎の利用頻度は、資料の中で把握しづらい。個人病院はすでに送迎サービスを実施しているところも多く、市民病院への通院を中心に運行は検討したほうが良いと考える。

○西鉄バスにおける通院は、荒尾市民病院への通院者も入っているのか。

→西鉄バスの路線の中で、今回乗降調査を行った主な路線は、荒尾駅から四ツ山方面を通り大牟田市内を運行しており、バス路線上には、大牟田市との県境を越えて、個人病院がいくつか立地している。西鉄バスにおける利用目的の通院の多くは、大牟田市内にある医療機関へ通院するためのものであり、荒尾市民病院への通院者は含まれていない。(事務局)

(3) 地域公共交通の見直しに関する基本方針(案)について

原口政策企画課参事から資料3に基づき、今後の本市の地域公共交通の基本方針として、「路線バスを基本としながら、乗合タクシーなどの他の交通手段も組み合わせた最適で持続可能な地域公共交通体系の構築」を掲げることについて説明を行った。

市域をバス路線を維持するエリアとそれ以外の交通手段を導入するエリアとに分けるとともに、地域公共交通に関する見直し案として、運行の効率化による市内バス路線の位置づけの明確化や、バス路線の廃止、重複区間の解消を行い、路線乗継の改善などを含むダイヤの見直しや、バス路線廃止に伴い生じる交通空白地(平井地区・府本地区)における予約型乗合タクシーの導入の実施を提案した。

併せて、路線バスを市民みんなで支えるための利用促進策として市内均一料金(150円)の導入等の取組みについても説明を行った。

《主な意見》

○バス路線を廃止し、乗合タクシーを平井地区・府本地区に導入するとのことであるが、1回あたりの利用料金はどの程度を想定しているのか。

→デマンド型乗合タクシーは、自宅から目的地まで運行し、路線バスより利用者の利便性は向上するので、バス料金に比べると高くなる見込みである。利用料金や運行回数などについては、次回以降の協議会にて提案したい。(事務局)

○今回導入される乗合タクシーについても、公共交通機関と考えるのであれば、利用料金設定は、利用者の負担が重くならないように要望する。

○八幡地区においては、バスを利用して、玉名方面への通学している学生がいる。路線バスへの均一料金の導入の際は、そのような方への配慮も検討してほしい。

→市域内は、均一料金で計算し、これまでの運賃体系(乗車キロ数による運賃)と新しい運賃体系と比較し、安い方の料金を選択すると産交バスより説明を受けている。(事務局)

○バスを利用している方の中には、福祉乗車証を利用し、どうにか生活をしている高齢者もいらっしゃる。福祉課とも連携してそのような方への配慮も検討してほしい。

○清里地区の中の高浜地区においては、既に路線バスが平成22年5月に廃止され、交通空白地となっている。地域の中には、移動手段がなく、困っている人は長洲町のきんぎょタクシーを利用し、移動している人もいる。今後も引き続き、乗合タクシーの導入を検討して欲しい。

○今回、導入を検討している乗合タクシーについて、説明をして欲しい。また、開区はどのようなになるのか。

→今回導入する乗合タクシーについては、玄関先から目的地まで予約式にて運行を予定しており、一人でも予約があれば運行する。料金は一人の場合だけ高くなるものではない。

導入に際しては、路線バスとの競合を避けるため、乗降できる場所は、運行地域内並びにあらおシティモール周辺(地域外)を想定している。

また、開区については、もうひとつの路線バスの系統(倉掛線)があり、今回の導入予定の乗合タクシーの運行エリアの対象外となる。今まで通り路線バスを運行する予定であり、それらを利用して欲しい。(事務局)

○乗合タクシーにより、利用者の利便性が高まるとのことであったが、降車場所があらおシティモール以外で乗降できないのであれば、不便に感じる。

○あらおシティモールにおいて乗り継ぎが発生するとのことであるが、少なくとも、荒尾市民病院や、荒尾市役所、荒尾駅などの公の施設での乗降が可能にすべきではないか。

→荒尾市の基本方針としては、地域公共交通体系の基本は、路線バスを中心に考えており、バス路線との競合を最小限に抑えるため、あらおシティモール周辺の限った地点への乗り入れを検討している。(事務局)

○均一料金を導入するのであれば、住む地域によっては、目的地に直接運行する路線が無く、乗り継ぎが生じている現状を踏まえ、この機会に、乗り継ぎの抵抗を少しでも軽くするための乗継券の導入を検討して欲しい。

熊本市電や長崎市電では、既に導入されており、非常に便利である。

→乗継券の検討については具体的な取り組みになるため、持ち帰り検討したい。

(事務局)

○今回の見直し方針案については、熊本大の溝上教授との意見調整は図られているのか。基本方針(案)と施策がアンバランスな感がある。

また、地域公共交通に関する地域間や世代間並びに等市民負担の公平性などについては、どのように考えているのか。

最後に、本年度策定する地域公共交通総合連携計画については、市議会の可決が必要な計画なのか、また、乗合タクシーを実際導入する際は、国の許認可が発生するのか。

○今回の協議会の資料については、事務局から事前に説明を受け、内容を把握している。
今回提案されている地域公共交通の基本方針は、「路線バスを中心として他の交通モードを上手く組み合わせ交通体系を構築する」というものであり、理解できる。

従って、利用者が少なく財政負担が重い路線を廃止し、乗合タクシーの導入を行うが、乗降ポイントを絞り路線バスに与える影響を最小限にしなければ路線バスと競合し、路線バスが撤退をせざるを得ない状況になってしまう。

また、均一料金の導入については、かなり思い切った見直し案になるため、本日の協議会ではあくまでも説明に留め、まだ、決定をしない方がいいとアドバイスをした。

最後に、地域公共交通に関する市民負担の公平性については、利用者の皆さんの負担もそうだが、税金を投入し運行しているものでもあり、非常に難しい問題と考えおり、今後も検討をしていくものの一つである。

市議会等への対応については事務局より説明をお願いしたい。

→地域公共交通総合連携計画については、議会の議決は必要としていないが、議会に対しては、必要に応じて説明を行う予定である。

また、乗合タクシーの導入等についても、この協議会の協議を経て、国の許認可を申請する必要がある。(事務局)

○提案されている乗合タクシーについては、もっと他の運行方法についても検討してはどうか。定時定路線や不定時定路線などデマンド型以外にも色々な方法があると考え。なぜ、デマンド型にしたのかをきちんと整理すべきだ。

また、乗合タクシーを実施するのであれば、乗合率を高めなければ、財政負担が路線バスを維持するよりも重くなる可能性もあるのではないか。

→今回乗合タクシーの導入を予定しているエリアは、集落が点在しており、各集落を結ぶ定路線にした場合は、現状のバス路線より運行キロが長くなってしまふ。予約した人にあわせて運行するため、幾通りも運行経路が考えられる。

また、定時運行にした場合は、予約が無い場合でも運行する必要があり、効率的な運行は難しいと考える。

なお、ご指摘のとおり、乗合タクシーを導入するには乗合率を高めなければ、財政負担が現状よりも増える可能性もあり、現在の路線バスの利用状況から便数を設定し、ある程度利用は見込めると考える。(事務局)

4. その他

資料4に基づき、今後のスケジュールを説明。次回協議会については、来年1月を予定しており、日時が決定次第改めて通知する予定である。

5. 閉会

山崎会長兼議長より第3回地域公共交通活性化協議会の閉会を宣言。