

令和 2 年度

第 3 回 八代市地域公共交通会議 会議録

令和 2 年 9 月 2 8 日作成

八代市地域公共交通会議 会長 田中 浩二

【通 知 日】 令和 2 年 9 月 1 1 日（金）

【委 員】 2 9 名（うち、網掛けの 3 名は同意・不同意の判断を行う立場にない）
（敬称略）

区分	団体・役職	氏名
会長	八代市 副市長	田中 浩二
委員	産交バス（株） 八代営業所長	坂田 秀貴
委員	（株）麻生交通 代表取締役	麻生 伸一
委員	（一社）熊本県バス協会 専務理事	富田 廣志
委員	（一社）熊本県タクシー協会 専務理事	吉田 光義
委員	（一社）熊本県タクシー協会 八代支部 事業者代表	神蘭 敬八郎
委員	八代市地域婦人会連絡協議会 会長	三栗野 恵美子
委員	八代市老人クラブ連合会 会長	米田 常男
委員	八代市地域協議会連絡会議 会長	徳田 武治
委員	坂本住民自治協議会 事務局長	上村 明
委員	千丁校区まちづくり協議会 事務局長	忒島 道則
委員	鏡まちづくり協議会 事務局長	徳田 司
委員	東陽まちづくり協議会 副会長	橋永 高德
委員	泉まちづくり協議会 会長	松永 純一
委員	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）	西脇 考志
委員	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）	多賀谷 如美
委員	全九州産業交通労働組合 書記長	貢 博之
委員	国土交通省九州地方整備局 熊本河川国道事務所 八代維持出張所長	松尾 仙彦
委員	熊本県 県南広域本部 維持管理課 主幹兼課長	堀田 敬二
委員	八代市 土木課長	小原 聖児
委員	八代警察署 交通第一課長	大村 幸治
委員	熊本県立大学 教授	柴田 祐
委員	八代校長会 副会長（金剛小学校長）	米村 雄二
委員	九州旅客鉄道（株） 熊本支社 営業担当課長	城戸 洋平
委員	肥薩おれんじ鉄道（株） 代表取締役社長	出田 貴康
委員	熊本県 交通政策課課長補佐	浦本 雄介
委員	氷川町 総務課長	稲田 和也
委員	八代市 経済文化交流部長	中 勇二
委員	八代市 総務企画部長	丸山 智子

【所 管 課】 企画政策課 企画係 （直通：3 3 - 4 1 0 4）

【協議事項及び協議結果】

協議事項 1

八代市地域公共交通計画の策定について

【資料 1】

(協議結果) 同 意： 26 名

不同意： 0 名

(ほか 3 名は、上記の判断を行う立場にない)

委員の過半数以上の同意を得たことから、八代市地域公共交通会議設置要綱第 8 条第 3 項の規定により、協議事項 1 については原案のとおり協議が調ったこととする。

協議事項 2

文政線の見直しに係る国への申請内容について

【資料 2】

(協議結果) 同 意： 26 名

不同意： 0 名

(ほか 3 名は、上記の判断を行う立場にない)

委員の過半数以上の同意を得たことから、八代市地域公共交通会議設置要綱第 8 条第 3 項の規定により、協議事項 2 については原案のとおり協議が調ったこととする。

協議事項 3

生活交通確保維持改善計画の変更について

【資料 3】

(協議結果) 同 意： 26 名

不同意： 0 名

(ほか 3 名は、上記の判断を行う立場にない)

【質 問 等】

< A 委員 >

1. 公共交通計画（案）は関係部署と協議・調整しているか。
2. 五家荘地区住民の交通確保について
3. 観光地である五家荘地域の交通の確保について
4. 市の財政負担額について
5. 本計画の広報宣伝（パブリシティ）について

⇒事務局回答 【別紙 回答】のとおり

令和2年度第3回八代市地域公共交通会議 質問票に係る回答について

質問者 A 委員

質問 1. 公共交通計画(案)は関係部署と協議・調整しているか

(回答) くまモンポート八代等観光面に関しては、観光・クルーズ振興課にヒアリングを行い、施策を設定しております(P89)。

関連計画において公共交通に求められる役割(P35)については、齟齬が無いように計画を策定した各担当課に意見聴取を行っております。

加えて、本市の部次長等連絡調整会議、政策会議(市長・副市長・部長等が出席)に計画(案)を付議し、各部の立場からご意見を頂いております。

そのほか、昨年度には各支所地域振興課にアンケート調査を行い、乗合タクシーの見直しに反映させております。

また、本会議を対面開催する際には各支所地域振興課にも出席を求め、協議の内容について共有を図っているほか、今年度2回の文書協議(8月4日開催、9月11日開催)につきましても委員の皆様と同じ資料を送付し、情報共有を図っております。ご指摘の泉支所観光係の件につきましては、支所内での情報共有の徹底にまで対応ができておらず申し訳ございません。

質問 2. 五家荘地区住民の交通確保について

(回答) ご指摘のとおり、「自動運転」の短期的な実装は難しく、「自家用有償運送」が既存の公共交通として現実的かと思えます。

一方で、「自動運転」については、国が示す『官民ITS構想・ロードマップ2020』(令和2年7月15日 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議)によると、令和4年には「遠隔監視下での実現」、令和7年には「全国各地域で実現」と示されています。更に、これに合わせて「自動運転」の社会実装に向けた法整備や実証実験が進められていることから、こうした国の動きに合わせる形で「自動運転」を新たな移動手段の選択肢として排除することなく、「自動運転」が実現する将来への備えの意味も含めて掲載をしているものです。

また、五家荘地域における「自家用有償運送」の導入につきましては、地域への意見聴取、運輸局等関係機関との調整、必要な法律上の手続きや本会議での協議が調い次第速やかに事業を実施することとしたいと考えております。

なお、「自家用有償運送」が実現するまでは、現行のグループタクシー補助事業を継続したいと考えております。

質問 3. 観光地である五家荘地域の交通の確保について

(回答) 「その他モビリティに関わる施策」の一環として、五家荘内の観光周遊へのグリーンスローモビリティ等の活用については、時速20km未満で走行するグリーンスローモビリティの活用が現実的に五家荘地域の観光にマッチング

するのか、安全面や財政面も含めて関係機関とも協議のうえ、検討をしたいと考えます。

質問4. 市の財政負担額について

(回答) ご指摘のとおり、市の財政負担額は年々増加傾向にあり、この改善は計画の中でもお示ししているとおり大きな課題となっております。

一方で、今後の財政負担額の見通しについて明確な算出をすることは困難となっています。

今後も年度ごとの経費や利用状況、地域・利用者からのご要望を総合的に考慮し、今回の見直しでも実施したように路線の拡大・変更・縮小など様々な方策を検討してまいります。

そのうえで、限られた財源の中で利便性と効率性(財政負担等)のバランスがとれた公共交通体系の構築について、計画策定後も引き続き本会議において協議をさせて頂ければと考えております。

なお、市の財政負担額の今後の見通しを明示することが困難である理由としては、市の財政負担額は、路線バス・乗合タクシーの「運行経費」から「運賃収入」を差し引いた額(いわゆる赤字額)となります。

「運賃収入」については、今回計画でお示ししているKPI(重点業績指標)(P49等)から算出することができますが、「運行経費」につきましては、毎年変動する路線バスのキロ当たり経常費用や、乗合タクシーの乗合率、運行距離、新規路線の利用動向等様々な要因によって左右されることから、多くの仮定を前提に算出する必要があり、正確な予測を立てることが困難となっています。

このように「運行経費」の正確な予測が困難であることから、計画中には財政負担額の将来推移をお示しできていないものです。

なお、「運賃収入」については、KPIの達成により以下のとおり改善することを目指しています。

<路線バス・市街地循環バス 年間運賃収入>

現況値 77,198 千円 → 将来値 82,224 千円(+5,026 千円)

<乗合タクシー 年間運賃収入>

現況値 5,144 千円 → 将来値 6,716 千円(+1,572 千円)

※いずれも10月～9月を1年度とした場合の数値

質問5. 本計画の広報宣伝(パブリシティ)について

(回答) 本計画の目標達成には市民の皆さんのご理解・ご協力が必要であるということについて、委員ご指摘のとおりであると考えます。

現在は新型コロナウイルス禍ではありますが、感染リスクのレベルが引き下げられた際には地域での出前講座など、周知・利用促進を図っていきたい考えです。