

平成28年度第3回「人吉市地域公共交通活性化協議会」

期 日：平成29年3月29日（水）

時 間：15:30～

場 所：人吉市東西コミセン 2階会議室

出席者：人吉市；松田副市長（会長）、井上部長（副会長）

市民・利用者；宮川会長（町内囑託連合会）、三倉会長（老人クラブ連合会）

交通事業者；森山鉄道部長（くま川鉄道株式会社）、村口所長（産交バス株式会社人吉営業所）、
川上会長（人吉球磨タクシー協会）、田中代表（人吉市予約型乗合タクシー運行
事業者）

道路管理者；水野課長（人吉市建設部道路河川課）

警察；坂本課長（熊本県人吉警察署交通課）

学識経験者その他；橋本准教授（熊本高等専門学校）、大井准教授（大分大学経済学部）、高山
副代表理事（人吉温泉観光協会）、速永事務局長（人吉市社会福祉協議会）、
西山課長（人吉医療センター総務企画課）、小原首席運輸企画専門官（国土交通省九州運輸局熊本運輸支局）、田上首席運輸企画専門官（国土交通
省九州運輸局熊本運輸支局）、前田代理（熊本県企画振興部交通政策・情
報局交通政策課）

オブザーバー；久保田代理（錦町総務課）、立道代理（山江村総務課）、大瀬課長（球磨村総務
課）

事務局；小林次長（人吉市総務部）、瀬上課長、池下主幹、古賀主事（人吉市総務部自治振興
課）

コンサルタント；竹隈、金沢、宮崎

議事（1）：人吉市地域公共交通網形成計画（素案）について

（大井准教授：大分大学経済学部）

- ・P99に地域公共交通の課題が6つ並んで、それに対する方針等が整理されているが、順番はこれでよいのか疑問に思う。一般の人が見た時の理解のしやすさを考えた場合、市の計画としては⑤が先ではないか。
- ・まずは、地域公共交通システムを分かりやすく改善し、その中身がどういったものかと言うときに①，②，③，④が来るのではないか。
- ・⑥も上にあげた方が良い気もするが、そうなると一番厳しい所をつくことになる。
- ・事務作業上、幹線に関することを上にあげるのは分かるが、市の計画としては違う気がする。
- ・P105の利用促進として、「小学生を対象としたバス乗り方教室」との記載があるが、高齢者の人も対象に実施してはどうか。
- ・免許更新時に、認知症等により急に更新できないと言われた場合、高齢者は公共交通を利用できないのではないか。

（事務局）

- ・高齢者向けに関する施策等は、老人クラブ等の方々のご意見もいただければと思う。

(松田副市長：会長)

- ・先ほど利用促進に関する施策ということで、高齢者に対する乗り方教室の実施という意見があったが、三倉会長の意見はどうか。

(三倉会長：老人クラブ連合会)

- ・豆バスや乗合タクシーに関して、広報等でチラシを回して周知しても、そのときは覚えていても、後では忘れてしまい、結果的にタクシーが便利だと言う声がある。
- ・乗合いは嫌という声もあり、個人のわがままの部分もあるが、免許返納についてはこれからも言われると思うので、乗合タクシーの利用しやすい形を作ってもらえればと思う。

(小原首席運輸企画専門官：国土交通省九州運輸局熊本運輸支局)

- ・P 9 8 に住民ニーズと移動目的地とのミスマッチとあるが、それを解消するためにどのようにしていくのか。今後の目標や施策の展開でどのように反映しているのか。

(事務局)

- ・P 1 0 2 の図でピンクのエリア内が市街地部であるが、路線バス等の運行路線と施設立地がずれてきているというのが、一つの大きなミスマッチだと考える。
- ・とりあえず市街地部まできてもらえれば、市街地内は自由に移動できるように、循環バスの導入やバス停でのレンタサイクルとの連携などを考えている。

(小原首席運輸企画専門官：国土交通省九州運輸局熊本運輸支局)

- ・循環バスという話があったが、商業施設や公共施設を上手く回ることができるように、路線の組み換え等を過去に検討されたことはあるか。

(村口所長：産交バス株式会社人吉営業所)

- ・循環バスに関しては15年ほど前に、市内を対象に右回りと左回りの買い物バスを運行したことが半年ほどある。これは、郊外の人達を市内に集めるために行なったが、反対に市内の人達が外回りに出て行ってしまった。
- ・その後、さるく号やタウンバスを運行した。さるく号は、利用者が年々増加していたが、産交バスの独自路線だったため赤字で廃止した経緯がある。
- ・循環バスを入れて需要があればよいが、実施するのであればバスの購入や人員配置が必要となるため、5年、10年単位で計画してもらいたい。

(松田副市長：会長)

- ・以前、循環バスが運行していたが、独自に実施しててもらった経緯があり、なかなか続かなかつたのが実情である。

(三倉会長：老人クラブ連合会)

- ・循環バスの利用年代層を考えた場合、高齢者が主な利用者になると思う。高齢者が公共交通を利用するのは買い物と通院のみであり、後は知り合いを尋ねる程度の利用である。
- ・そういった場合、高齢者にとって、買い物はバス停と店舗の距離が遠いと大変である。現在も、スーパー等ではタクシー会社がお客さんをたくさん運んでいる。そのようなことから、循環バスの利用者はあまり見込めない気がする。
- ・また、買い物の大型店は、農免道路沿い等ほとんどが郊外にある状況であり、見直す事態になっていると思う。
- ・車両については、豆バスや乗合タクシーなどの小型で小回りが利くものを用意してもらった方がよい。

(橋本准教授：熊本高等専門学校)

- ・ P 1 0 4 と P 1 0 5 は同じ内容のはずであるが、目標③の数値が違っている。また、減少率の意味は何か。
- ・ 目標①の持続可能な地域公共交通網の形成とあるが、補助金が 4 千万円になれば持続可能ということなのか。今の路線及び交通サービスが前提で補助金を減らすのか、それともサービスを減らした上で、色々な取り組みを行なうことによりトータルで減らすのか。
- ・ 計画だからこのようなものなのかとも思うが、市民の人がこれを見て自分たちの生活がどう変わるのかがいまいちイメージできない気がする。

(事務局)

- ・ 目標③は P 1 0 5 の数値は間違っているので、修正する。減少率でなく H 2 2 に対する比率という意味である。
- ・ 補助金の削減は、確かに補助金を減らすことだけが持続可能性があるということではないと思うが、持続可能なものになったことの結果として、補助金が減るという意味合いで記載している。

(松田副市長：会長)

- ・ 素案について承認でよいか。

(委員一同)

- ・ 異議なし。

以上