

**宇城市「駅まち☆未来創生会議」
第１回公共交通ワーキンググループ会議議事概要**

日時：平成 29 年 12 月 27 日（水）

10：00～11：55

場所：宇城市役所 ３階第２会議室

１ 開会

事務局より開会

２ 委員紹介

各委員より自己紹介

３ ワーキンググループ（以下 WG）長挨拶

WG 長については、事務局で選任した旨を説明し承認。その後、WG 長から挨拶を行った。

４ 第１回宇城市「駅まち☆未来創生会議」（以下「駅まち会議」）の概要

WG 長より「資料２」に基づき会議設置趣旨及び今後の進め方について説明。また、「資料１～４、追加資料、資料７」に基づき、第１回会議の概要を説明。

質疑なし。

５ 委員からの意見

【中村委員】

- ・ 宇城市の路線は宇土駅を經由し熊本市内へ乗り入れるのは九州産交、砥用、八代、三角方面へ運行しているのは産交バス、松橋駅へ乗り入れするのは産交バスの松橋営業所と八代営業所である。
- ・ 全路線赤字路線であることから、費用を減らし、収支率を確保することを日々頭に入れて営業所として運営をしている状況。
- ・ 系統再編等の課題は、交通センター線はＪＲと川尻駅まで平行に運行しているため、松橋から交通センターへ行く場合、時間も運賃も少ないＪＲにお客が流れている。バス沿線の地域も人口減少が進行しており、数年前から松橋～交通センター線は本数を減らし経費節減につなげている。
- ・ 松橋駅－松橋高校線を新規運行し新たな顧客獲得を狙ったが、乗務員不足等によりやむを得ず廃止に至った。松橋駅の交通アクセスを充実させる場合には、乗務員と車両の増加が必須。

【河地委員】

- ・ 熊本バスは交通センター・城南・松橋駅、中の瀬車庫・城南・松橋駅、交通センター・城南・下安見、交通センター・城南・段鶴の 4 系統を宇城市内で運行。
- ・ 中の瀬車庫・城南・松橋駅の 2 系統は交通センターからの延長線上にあり、松橋西養護学校や松橋高校の生徒を運ぶ学生ダイヤである。
- ・ 熊本バスの系統は全体的に交通センター・イオン間の乗客が多く、それから先が少なくなる傾向にある。その中で長大路線の補助金がかかることはなく、単年度で下がることはあっても、10 年後まで下がるという見通しはない。
- ・ 10 月の交通センター・城南・松橋駅 1808 人（センター発 5 本）、1933 人（松橋駅発 5 本）とイオン熊本までの乗客が多い。
- ・ 国・県の補助を受けない系統を自主運行と呼んでいる。中の瀬車庫・城南・松橋は 6:30 発の 1 本。交通センター・城南・下安見が 15:45 の 1 本。この 2 本については、現在調査中で、来年 11 月めどに、本当に必要なのか見直す予定である。
- ・ 交通センター・田迎・松橋駅の赤字が約 811 万円、段鶴線が約 474 万円。補助金は沿線市町でキロ按分してもらっている。定期券の利用状況は西養護学校、松橋高校生が多く、一般が少ない交通事業者に求められる安全安心をかなえる設備投資も多く費用がかかっており、これが年々補助金が増えている原因で、宇城市にかかる系統も例外ではない。事業者として九州産交を中心にバスロケーションシステムを作って利用者獲得につながるツールを作っているが、どうしても費用の面ではかかってくる。どうしても全体的に負のスパイラル、という状況。
- ・ 今後は、乗換拠点をイオン熊本等市内に置くのか、松橋等宇城に置くのか、運行形態を見直す時期に来ている。JR の減便が発表されたが、現在到着電車の 10 分遅れで運行しているのが、本数が減ることにより結節が悪くならないように改善するためにも、宇城市を回る循環バスを多く作り、私どものバスに結節する場所まで運ぶ。それが 1 時間おきにあるのが望ましい形ではないか。
- ・ 交通センター～城南を維持し、松橋方面のお客様には乗り換えていただく等のダイヤを考えるが、便数増やすためには、多く乗っていただかないと、補助金がアップしてしまう。状況を見ながらこういった形が望ましいか行政と相談しながら取り組みたい。

【岡村委員】資料 7 検討エリア図参照

- ・ 現在、県では松橋駅周辺において、国道 266 号、県道 14 号八代鏡宇土線、県道 181 号松橋停車場線を管理。現在県において事業化されているのは、国道 266 号と県道 14 号交差点から旧不知火町境の松火橋までの 440m を道路改良工事、右折レーン設置工事を行っている。事業着手 27 年度から完了年度は決定されていないが、全体 2 億円程度の工事。現在、県道 14 号までは拡幅完了しており、マクドナルド付近を改良している。用地買収は行わず、現況歩道を狭くして車道にするというふうに聞いている。

【村上委員】

- ・ 肥後銀行というのは、旧肥後銀行か？

(回答) 熊本銀行の間違い。熊本銀行から県道 14 号の間のつもりで言っていた。

- ・ 県道 181 号の拡幅等の計画はないのか。

(回答) 県道 181 号について拡幅等工事の予定は聞いていない。

【吉田委員】

- ・ 検討エリア（駅東側）には道路改良等の計画なし。市道柏原浜田線を都市整備課で工事着手。これから南側県道八代不知火線へと国道 266 号の交差点へつながる市道うきうき線へ向けての道路整備を進めたい。国道 266 は渋滞が酷いので、改良要望（拡幅、交差点改良）を引き続き県に要望している。

【大塚委員】 松橋駅周辺整備計画図使用

- ・ 松橋駅自由通路が完成し、道路に関しては H31 年度完了をメドに事業を進めている。前面道路（市道御領駅前線）は H30 年度改良予定。内容は駐輪場整備、駐車場及びポケットパークの整備。

【平木委員】

- ・ 東側広場は従前 400 m²ほどしかなく、現在 1000 m²となり、最終的には従前の 4 倍の 1600 m²になる予定。H30 までに現在の道路を若干東へシフトさせて広場を創生する予定。

【川附委員】

- ・ マルショク松橋駅前店は 10 年前に改修をした。来年度改修を予定している。
- ・ 夕方に店に行くと高校生のお迎えの車が駐車場に多く、道路を横断したり、当社の駐車場で事故が起こるとよくないので、改修を機会に外灯設置を計画。バスターミナルがどうなるかわからないが、高校生等が休憩できるスペースを作れたらと考えるが、今のところ大きな改修等の予定はない。

【林田委員】

- ・ 松橋駅の正面 180m 東に進んだ現在信号のあるところに、かつて産交バスの停留所があった。昭和 30 年代現在地（県道 14 号沿い）に移動し、同時に商圈も東側へ移動した。結論から言えば松橋駅東口界隈は空洞化した。松橋駅の利用目的は通勤通学。一般の住民は年に 2 回くらい利用しているのが現状。駅は 20 億円かけて整備されたが、3 号線バイパスができる等市街地も郊外に延びたので、市民は電車より自家用車での移動にシフトした。

- ・ 九州産交の駐車場だった 70 坪の土地を、戦後私の父が買い、レストランを営業した。当時の松橋駅東口はお祭りのように人々が歩く賑わいだったが、レストランを閉め、現在は駐車場になった。
- ・ 産交バスのターミナルを追いかけるように松橋駅にあった店も移転し、商業圏も東へ移り、現在の空洞化につながった。1 店舗になったマルショクさんと地域住民あげて連携していきたい。松橋駅を改修していただいてありがたいが、宇土市方面から一方通行である県道 14 号や国道 266 号に突き当たるきらら通りを松橋駅まで延伸する等、人の流れを呼び込むための道路改修を希望する。
- ・ 外部の方は、熊本駅から 16 分という交通の要衝にありながら、松橋駅は夜の状態と話される。これは、天草や三角西港はどちらに行くのか、足もない観光客等外部の方への情報が真っ暗ということ。外部の方には、縦軸と横軸が交差する九州で 2 番目（1 番目は鳥栖）交通の要衝にあるといわれる中、これは改善すべき点。

【平山委員】

- ・ 以前、四つ角と呼んでいた場所に産交バスのターミナルがあった。その北の方、私の家の裏手に産交の整備工場もあった。バス会社はいずれも非常に厳しい状況で、補助金で運行されている。私は県道 181 号沿いで街なか図書館をやっているが、歩いているのは高校生が多い。朝の通学時間は松橋高校の生徒が歩いており、駐輪場は満杯の状態。通勤者、通学生が多いので、バスの運行時間と路線見直すべき。
- ・ 自転車通勤・通学者や送迎時間帯になると数珠つなぎになる自動車送迎の J R 利用者をバスに取り込む。駅に来る人たちがどこから来ているか地図にプロットしてはどうか。宇土市は行長しゃん号、上天草には Sun まりんバスなどの巡回型バスがある。通勤通学時間帯、朝夕に特化した路線が必要ではないか。
- ・ それを考えた上で一つ感じたのが、松橋駅に何も案内がない。情報発信施設はできているのにその周りが整備されていない。31 年度に開設ということだが、早く使い始めたほうがいいのではないか。

6 意見交換

【川附委員】

- ・ 松橋駅東側開発構想図にはバスパース、一般（乗車）駐車場がある。現在でも夕方にはお迎えの車で一杯になり、仮にマルショクの駐車スペースを外部委託してお貸ししますとなれば、さらにマルショクと市道付近はお迎えの車でいっぱいになるので、この計画図は現実味のあるものにした方がよい。
- ・ 来年度駅前の道路を改修する計画があるのなら、当方も駐車場のラインの引き替えの予定や、店の後ろ（北）側もバスの転回に使っていただいていることもあり、計画があるのであれば早めに教えてほしい。我々も駅前ですずっと営業させていただいている

ので、この場所にバスを乗り入れるのであればもう少し大きな絵をかいていただければ、参画できるのではないかと思います。

【林田委員】

- ・ 当初宇城市が構想を絵に描いた時はもっと規模が大きかった。当初はマルシヨクさんと共に開発しようという絵が示されたが、諸般の事情で小さくなったりした。
- ・ マルシヨクさんは松橋駅の玄関口だが、松橋駅の乗降客は宇土駅より少ない11番目。これは政策の違い以外の何者でもない。雨天時は交通事故が起きないのが不思議なくらい自動車が数珠つなぎ。宇土駅は降りなくてもすーっと流れる。美里の親戚の話では、美里からの JR 乗降客は宇土駅へ送っている。わざわざ混む松橋駅に来るのはいいだろう。

【村上委員】

- ・ 本WGは公共交通対策なので、何らかの絵を描く必要があると思っている。そこで、熊本駅まで16分と利便性は高いが、年々バスの乗降客は減少して多額の補助金支出されている現状を踏まえて、どのようにすればJRの乗降客に対しバス等の公共交通利用を促すことができるか伺いたい。親会でお配りした検討イメージ以外の事項がないか伺いたい。

【平山委員】

- ・ 乗降客がどこから来てどこへ向かうか。現状は自転車あるいは自動車での送迎が多い。それを地図にプロットすることで、その人たちはバスが通れば使うのではないか。調査をすればバス等公共交通が弱い地区がわかるのではないか。また、循環バスを走らせるという策も出てくるのではないか。

【中村委員】

- ・ バスの乗客より送迎の方が圧倒的に多い。送迎で松橋駅に来る乗降客をバスの利用者にするにはどの方面からの送迎が多いのか、ということを明確にして送迎客の多い方面にバスを走らせる方策に使うことができる。

【村上委員】

- ・ JR 松橋駅で降りた人達がどこへ向かうのかという調査も必要ではないか。

【平山委員】

- ・ 現状何も表示がないので、情報発信施設を早く有効に使用できるようにしてほしい。

【村上委員】

- ・ 観光案内施設はいつ開くのか。

【平木委員】

- ・ 31 年度。今は開いていない。一番の問題は防犯。

【村上委員】

- ・ 誰がドアを開閉するか、管理面を解決すればすぐにオープンできるか。

【平木委員】

- ・ 内装もしなければならない。まだこれから階段側の（歩道インターロッキング）工事
も入るので、立ち入りは危ない。

【林田委員】

- ・ 情報発信施設がオープンすれば、外部の方への情報提供はかなり可能になる。

【村上委員】

- ・ 観光地に行くと駅を出た所等に大きな地図があつたりする。ここなら何番系統に乗る
など、あれは誰が設置するものか。

【平木委員】

- ・ 完成したら設置する。

【村上委員】

- ・ 市が設置し、いずれ時間が解決するということか。

【西村委員】

- ・ 観光客等外部の方の案内はできるとして、送迎が問題。生徒がある程度の場所までバ
スでアクセスできればよい。

【中村委員】

- ・ バスを利用すれば送迎の駐車場も少なくて済む。

【村上委員】

- ・ 行き先と目的地の問題が一つ。もう一つ結節、JR との結節という点はどうか。現在、
上り電車と 18.4%、下り電車と 39.5%の割合で接続している。これは増やした方が

よいか。

【平山委員】

- ・ 許される限り、接続するのが望ましい。ほとんどの乗降は通勤通学の時間帯に集中。その時間帯にうまく接続できるようになればよい。

【林田委員】

- ・ 学生にはギリギリ飛び込みが多い。自転車もグチャグチャで整理が追いつかない。バスが手足のように配置されることは無理なので住民のモラルを高めるのと同時に、公共交通機関利用の機運を高めることも必要ではないか。送迎の自動車を駅の東側と西側に分散する方法を地域は期待しており、その方法を行政と一緒に考えてほしい。

【村上委員】

- ・ 不知火方面からの自動車は東口へ来ているか。

【林田委員】

- ・ 不知火側からの送迎は相当分散している。

【西村委員】

- ・ 西口も整備されるし、不知火支所からの道路もできる。

【林田委員】

- ・ 東西両方整備されているので、ずいぶん解決するかなと思う。東側だけですべてを解決するのは大変。人の流れを引き戻して、バス利用の需要がうまれば、バス会社にも考えていただけるのではないかな。

【村上委員】

- ・ バスの利用が促進されれば、マルシヨクさんが困っておられる送迎のための駐車場利用も解決に向かうのか。

【林田委員】

- ・ 松橋は福祉のまち。障がい者等他の都市より多いのに、寒い中立っている姿を見かける。
- ・ 地域でも高齢化が進み、自動車に乗れなくなって免許を返納する。平山委員もおっしゃった、市役所や病院等を結ぶ地域密着型の小型バスの運行を検討してもよいと考える。

【中村委員】

- ・ 支援学校へはスクールバスも出ているが、路線バスで通学する生徒はバスターミナルで降りて歩いている。支援学校だけでなく、高校生も歩いている。松橋高校線を復活してあげたいと思うが…。宇土市では行長しゃん号が走っているが、乗車人員はそこまで多くはない。とはいえ、コミュニティバスを走らせるのも考えなければならない。
- ・ 松橋は歩行者や自転車が多いので、大型より中型やマイクロが適当。先ほどあった旧 3 号から進入できない箇所を拡幅してもらって、バスを宇土方面から入れることが検討できるようになる。

【林田委員】

- ・ 警察許可段階で県道 14 号に松橋方面へ右折レーン作るには、交差点前後 300m の拡幅を指示された。トヨタの販売店が幅 3 m × 300m 後退を要求された。進入先の道路の幅員が足りなくて右折できないわけではない。道路自体は一方通行ではないが、右折で松橋駅方面へ入れない。

【村上委員】

- ・ JR で来られた方やバスや送迎を待つ JR の発着時間まで時間のある人はどこで過ごしているか。2 階の改札前スペースしかないか。

【林田委員】

- ・ 何もないので、寒い中待っている。

【村上委員】

- ・ バスへの接続を多くすることと、憩いのスペースなどバスターミナル機能のある何かがある方とバスの乗降客を増やすにはいずれが有効とお考えになっているか。

【林田委員】

- ・ 昨日個人的に観光協会会長と話した。今、人の流れを引き寄せるには、楽しく待てる、時間をつぶせる空間が必要であると。バス会社に回れ回れとばかり言ってもできない。

【村上委員】

- ・ 観光協会がどこかの空間を利用してということか。

【林田委員】

- ・ そうだ。空き家などを利用してやるということ。

【村上委員】

- ・ このような議論をすると、例えば地元住民はバスターミナルができると排ガス等による住環境の悪化が考えられるので、反対だとの意見もあるかと思われる。利便性向上と住環境確保との兼ね合いについて、区長はどのようにお考えか。

【平山委員】

- ・ バスが通るということは、それは賑わいが出てくることなので、歓迎する。

【林田委員】

- ・ マルショクさんの裏にバスの待機する場所があるが、産交や熊本バスのバスが停まっていると、あと何分が出るのだろうと期待する人もある。あまりに駅周辺が殺風景なので、バスがあることが期待感を誘う。

【村上委員】

- ・ バスターミナルといってもさまざまな形態がある。熊本は交通センターがあったので、大きなビルの中にバスが次々入っては出る、というイメージがあるが、例えば東京にある池上駅はバスターミナルとなっているが、ハコモノがあるわけではなく、バスの待機場所が数個あって、バスがスッとそれぞれのレーンに入って乗客が乗り込む。お店は駅から数分歩いたところにある。大きなハコモノを整備してバスターミナルを作るというのも一つの選択肢だが、マルショクさんの営業に支障が生じない程度に機能を持たせたバス待機場を作るのも一つ案である。このような議論の中で、そこまで大きなものはいらない、バスターミナル的な機能のレーンがあり、ロードサイドにマルショクさんのイートインスペースや街なか図書館、コーヒーショップや駅の情報案内所、リラックススペースが多少あるだけでも変わるのではないか。

【河地委員】

- ・ 途中乗車のお客さまが増えるというのに対応して大きなバスを運行しているが、今後途中で乗り換えて小さなバスで運行する方法もあると考える。
- ・ この WG で松橋駅をいかに利用率の高い駅にするかが議論されているが、地元の人については、現在自家用車で熊本へ向かっている人を、渋滞のない JR で運ぶために、松橋駅にうまく終着する、コミュニティバスのもの、あるいは乗合やデマンドタクシー等も使いながらうまく誘導する必要がある。一方、県外等から来た JR 利用者を松橋駅から目的地まで運ぶということも考えると、バスロケーションシステムが有効であるが、事務局には県からバスロケーションシステム設置場所立候補の案

内はあるか。

【事務局】

- ・ まだ県から話は来ていない。

【河地委員】

- ・ モニターがつくと有効活用できる。

【村上委員】

- ・ 宇城地域振興局に伺うが、県道 181 号沿いは熊本地震後に公費解体等が行われ、空き地が目立つ。現地に同規模の建物を建てられない、それは県道 181 号の拡幅工事があり、数 m 後退しなければならない、と聞いたことがあるが、それは事実か。

【岡村委員】

- ・ 都市計画道路のことと思われる。都市計画に 20m 道路があれば、その幅は確保しなければならないので、そのことではないかと思われる。建築課に他に何かないか確認してみる。

7 まとめ

- 1) 外部から来る人への案内。31 年度までにはおおむね完成する。通学者等のために循環バス等の検討も必要ではないか。
- 2) JR 乗客の送迎でマルシヨク等に迷惑をかけている現状がある。自家用車での送迎を減らすために公共交通を整備する必要があるのではないか。
- 3) バスターミナルについては、ハード整備等大規模なものも、マルシヨクさんの近くにバスの待機スペースを設ける形も考えられる。駅周辺の住民はバスが入ってくることにについて歓迎してもらえる。
- 4) 次回 WG では、論点を数点事務局より提示して、議論を深めたい。