

令和3年度（2021年度）第2回熊本市公共交通協議会 議事録

I 日時等

1. 日 時：令和4年（2022年）3月30日（水）午前10時00分～午後12時00分
2. 場 所：熊本市役所 議会棟2階 予算決算委員会室

II 主な内容

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 議事

（1）熊本地域公共交通計画の取組状況について

（事務局）

- ・資料1、資料2、資料3を用いて説明

（会長）

- ・大変多くの取組がなされたということがわかると思う。大変厳しい状況であったが、非常に多くの項目について見える形で報告されている。写真等を添付しているので、変化の具合は非常にわかりやすかったと思う。
- ・この状況について、評価と公共交通に対する支援の状況ということも出ており、今置かれている公共交通の改善の中身、それから進捗状況、今後の展望というものが明らかになったかと思う。それを含めて、令和4年度の取組状況についても一つ一つ具体的に説明があった。公共交通の場合、市内全域ということではなく、できるところから重点的にやってそれを広めていくという形になる。
- ・この間、多くの問題を抱えながら今までのボトルネックの部分が全部解消出来たわけではないし、また道路の確保等のハード面についてはまだ進んでない部分もある。そういう意味で課題は多いが、多くの改善点が出たということを踏まえ、御意見をいただければと思う。

（委員）

- ・3点ほどよろしいか。1点目は、「令和3年度の取組」の事業11の項目別評価を見ると、平日運行のところはとても評価が低い。「非常に良い」がものすごく少なく、「非常に悪い」が多い。このあたりをどういうふうに分析されているのかということが1点目である。
- ・2点目は、資料2の「実施状況の評価」について、上から3番目の「公共交通機関を利用する市民の割合」が目標値50%にしてあるが、これは目標が大きすぎると思うが、いかがか。
- ・3点目は、資料3の「令和4年度の取組内容」について、東バイパスのライナーの

運行とあるが、東バイパスは日々渋滞が発生していると思うが、東バイパスライナーをどういう形で運行されるのか。以上3点である。

(事務局)

- ・1点目の御質問はデマンドタクシー実証実験の平日運行の評価が低いという結果を受けて、どのように分析しているかという御質問であるが、これは健軍のAIデマンドタクシーの実証実験で、10月11日から11月22日の期間中、平日のみの運行となっている。土日の運行はこの実験ではしていないため、平日運行のみでなく、できれば土日の運行もあればいいということで、この項目別評価の平日運行というところでは、「非常によい」の割合が少なかったと考えているところである。
- ・2点目であるが、数値目標の「目的地に行くときに公共交通機関を利用する市民の割合」として、目標値50%が少し高いのではないかとというような御質問である。昨年度この地域公共交通計画を作成するにあたって、皆様といろいろ議論をいただきながら目標値の設定等についても御意見いただいたところであるが、やはり市民の方々の2人に1人が目的地に行くときに公共交通を利用することを目指していきたい。そのような高い目標を掲げて取り組んでいくのだというところで、この目標を定めさせていただいた。現在はコロナ禍の影響で少し数値も下がっているが、引き続き皆様方とも協議をさせていただきながら、このような目標に向けた取組というものを是非推進していきたいと考えているところである。
- ・3点目の東バイパスライナーの運行であるが、こちらは現在、主要な病院などをつなぎながら、東バイパスを西部車庫から長嶺の方まで運行しているところである。今のバス路線が、中心部から放射状になっているような路線が多いという中で、このような縦と横の移動をぜひご利用いただくために東バイパスライナーを運行しているところであり、一定の御利用はいただいている状況である。

(委員)

- ・コミュニティ交通の件について、今回のAIタクシーの実証実験は評価もよかったということで、私も大変期待をしているところである。ただ、エリアの選定など、どのような運用にするかという部分は非常に難しいところもあるのではないかとと思っている。
- ・本年度、まず市街地における実証実験を行ったということでその結果が出ているが、まず、7ページの利用者特性のところ、今回期間内の延べ利用者数と相乗りの発生率が出ている。先ほど、5割ぐらいの金額でということだったが、実際この結果をもって、この採算ラインというものが検討されているのかというところが疑問に思った。どのぐらいの利用率になれば採算がとれて本格運用に移れる、というような収益の見込みのデータなどがここに載っていればよかったのではないかと考えた。そのあたりをどのように考えているかお聞きしたい。
- ・もう1点。資料3に今後の取組ということで、この実証実験を郊外で行うとある。これも非常に期待をしているので、ぜひいい結果が出ればよいなと思っているし、市街地の実証実験も、もう1回別のエリアなどで行われるのではないかとと思うが、

その辺りの見込みや計画があれば教えていただきたい。

(事務局)

- ・まず健軍地区における実証実験であるが、採算ラインについて具体的にどうかというふうなお尋ねだったかと思う。今回の実証実験については、産学官の連携という形で、大学の研究の一環としてそのような予算を使わせていただきながら連携して取り組んだというところである。
- ・具体的な採算ラインの検証というところまでは、まだ具体的な数字のお示しが難しいと考えているが、来年度、郊外部及び市街地部で AI デマンドタクシーの実証実験を行っていく中で、どのような採算ラインや料金設定であれば事業化が進めていけるのかというところを十分検証していきたいと考えている。
- ・市街地部と郊外部では少し目的が違っていると考える。郊外部のほうでは新たなコミュニティ交通の実験を南区で行い、地域型ということでのコミュニティ交通の可能性というものを検証していきたいと考えているところである。

(委員)

- ・ぜひ頑張ってください、利便性のいいコミュニティ交通、そしてしっかり採算もとれるような事業になればと思うので、よろしくお願いします。

(会長)

- ・実証実験は採算を取るということが当然目標になるが、最初の段階は非常に厳しい。東バイパスライナーも実証実験を2回やって、2度とも非常に厳しい採算ラインだったが、それを踏まえたうえで本格運行に踏み切った。沿線の方たちや企業、バス会社も大変苦勞して東バイパスライナーを始動させたといういきさつがある。今回も非常に新しい試みなので、方向性を定めて、当然やる以上は収益が取れるようにして、そのときにはしっかりと体制づくりが必要になるかと思う。

(委員)

- ・令和4年度の取組についてのお尋ねと意見であるが、1点目は具体的な話、2点目は基本的な話でお話しさせていただきたいと思う。
- ・1点目の具体的な話は、令和4年度の取組や新体制の中でも、基幹公共交通の機能強化の基本的としては、やはり鉄軌道かなと思う。熊本市としては、バスあつての代替というものが基幹交通の中でも幾つかあると思うが、機能強化の中での項目として、また移動円滑推進課が取り組む基盤整備の中でも、バスの走行環境の改善というものが全然出てきていない。これはやはりバスレーン、特に産業道路のバスレーンの検討がされていたと思うが、非常に交通管理者との協議あたりが厳しいところである。しかし、厳しいことだからこそ、そこは事業者では難しいので、ぜひそのあたりは取組や政策の中でやってもらわないといけな。バス事業者さんも独自に利用促進や高い目標を掲げてソフト対策を重点的に共同でやっていこうとされているが、そこはやはりハード対策もきちんとしないと、自家用車の利便性がバスよりも勝っていたらいつまでたっても公共交通機関への転換というのは難しいと思う。そのところは是非、お願いしたいというのが1点。

- ・2点目は基本的なところであるが、来年度のこの協議会の運営についてちょっと考えていただきたい。また、どう考えられているかをお尋ねしたいと思う。本年度の最初に専門部会の構成案と専門部会でどういうことを議論していくかということをお示しいただいたが、今まで2年参加させていただいた中で1度も部会は開かれていない。確かにコロナ禍というところで非常に厳しいというのは重々理解しているが、合同部会にするというのはあまりにも安易じゃないかと思う。30人で議論というのはなかなか難しいので、協議会としては確認の場あるいは情報交換の場というところの位置づけが強いと思う。実際議論するのはやはり部会だろうと思っている。部会は10人以下で構成している。例えばダウンサイジングに関しても、事業者さんも乗務員の状況などをいろいろ直接把握して、最終的には本当にこのダウンサイジング化をしていくのであれば、やはり周辺市町村と一体となってフィーダー化をやっていないと、熊本市内だけではダウンサイジングにならない。そうになると、行政の調整というのが出てくる。MaaSの話でも、もう九州産交さんJRさん、タクルーさんあたりが進められて、我々としても、折り返し運行などの話が出てきたが、独自でそういうことを考えてやっていく。
- ・本来、事務局は単なる事務局ではなく、私はディレクターだと思う。アクターが今はそれぞれ動いて、ディレクターがきちんとそこをうまく調整してやっていっていただく会議の場が部会だと思う。今回熊本市としても、交通政策部ということで力を入れて新たな体制づくりとなったということなので、ぜひ、市として、来年度の協議会の運営に対する基本的な考え方をお尋ねしたいと思う。

(会長)

- ・2つとも基本的な話であり、今度新しく編成替えをして今日の議論を踏まえて取り組むということだが、委員から基本的な問題が出されている。これは運営上の話は事務局の問題でもあるし、事前に相談を受けた会長の責任でもあるので、大変厳しい御指摘そのとおりだというふうに思っている。部会が開催出来なかったということで、部会参加者の方の意見がどの程度反映されたのかという問題があるし、コロナ禍の厳しい状況がもし続いた中ででも、新年度はちゃんと部会の運営できるのかという問題がある。新しく編成された体制で課題が増えていく中で、ディレクターとしての事務局がどのような方針を出していくのか、これはハードとソフトの組合せの部分が十分出来ていないという御指摘である。
- ・例えばバスレーンの改善やマイカー規制など、具体的な話はどうなったのかとか、どうしても難しい話ではあるが、マイカーを入れないようにするための代替案がないとマイカーの規制というのはできない。その根本的な話がここのところでは全て次年度に持ち越しのような形であり、出来ていなかったことを明記していないため、委員の御指摘は全面的に答えるというよりも方向性として示していただきたいと思う。

(事務局)

- ・まず走行環境の改善への取組について、来年度の方角性というところであるが、来

年度は交通政策部というものを立ち上げて、道路新設、交差点改良そういった道路部局のハード対策にあわせて、自動車からの公共交通への転換と、ソフト対策ということベストミックスの観点から一体的・複合的に実施をしていきたいと考えている。乗り入れ規制等に限らず、産業道路のバスレーンの設置やパークアンドライド等の推進など、都市交通の円滑化に向けて効果的な手法を来年度の部会でも是非皆様方と協議をさせていただき、検討してまいりたいと考えているところである。

- ・また各部会の在り方、この協議会の在り方ということであるが、1年目が地域公共交通計画の見直しということで、全体の協議会の中で1年を通して議論をしていただいた。2年目の今年度は部会を設置させていただいたところだが、コロナの影響で開催時期等も延期させていただき、皆様方にじっくり御協議をいただくという時間がとれなかったということについては、大変申し訳なく思っている。
- ・テーマについては、まず身近なところで具体的な施策を今年度選定して、部会の場で報告に近いような形になってしまったことは反省点である。今後は、今いただいた御意見を踏まえ、長いスパンで検討をしていくようなテーマを部会において新たに御意見等いただきながら、協議を進めてまいりたいと考えているところである。

(事務局)

- ・コロナ禍の中でというのは言い訳には出来ないが、私どもも思うように進めることが出来なくて非常に歯がゆい思いを持っている。利用者も減っているし、喫緊の課題でもあるので、まずは今の状況の中でどうやっていくかということを考えていくべきだろうとは思っている。先ほどおっしゃったようなダウンサイジングあたりは本当に地域を超えるので、ディレクターの役割をしっかりと担わせていただきたいと思っているし、そういった意味でも新組織を充実させてきたつもりである。基本的には、本協議会あるいは部会が、合意形成や意見聴取の場であると思っているし、事業化に近いような新たな取組をする場合には、例えば MaaS 準備会など、それにふさわしいような組織もつくり上げて、そのような組織との本協議会や部会との関係性を含め、新組織で新たに部会や協議会が担う役割をきちっと明確にした上で、新年度スタートさせていただきたいと思っている。

(会長)

- ・方向性というのはまた後で示されると思うので、新年度のときにまたお願いをしたい。
- ・今日の議論の中でおわかりのように、かなり具体的にいろいろ進めている。ただハード面や根本的な政策の部分については、ずっとこの間持ち越しになってきている部分があり、その課題がなくなったわけではないので、次の事務局も大変になると思うが、今日出た御意見含めて再度提案ということになると思う。
- ・それから、実は基本的にはやはり鉄軌道の問題がある。市電の結節含めてどうなるかという課題は、まだ大きなテーマとして今後の課題になると思うので、それを含めて次回議論するということをお願いしたいと思う。

4. その他（報告事項）

（１）熊本市グリーンスローモビリティ社会実験について

（市街地整備課）

- ・報告資料１を用いて説明

（委員）

- ・いいと思うが、本当に実走をどこまで考えられているのか。これはいろいろなところでやっているが、社会実験が終わったら早々に撤退している。残っているところは宮崎の駅前のグリスロで、自動運転バスを走らせているというのは九州でよく聞くが、そのほかのところは公園の中の電車のような感じである。熊本市として中心部の移動の活性化や安全な移動など、そういうものを本気で取り組むのであれば、先ほどのバスレーンの話も同じだが、やはりきちんと走行環境を一緒に整備していないことには、一部だけを走らせただけでは意味がない。
- ・それから、もしやるとしても誰がやるのかということをはっきりさせる必要がある。ハンディキャップのある方たちに非常に有効な乗り物なので、例えば社会福祉協議会へ委託するなど、先のことを考えてやっていただきたいと思う。走行実験の間の予算がおりてそれで終わりというのではこれまでと変わらない。その辺りはどういうお考えなのか。

（市街地整備課）

- ・おっしゃるとおり走行環境の問題というところで、今回の社会実験についてはまず花博の会場であるまちなかエリアというところを対象にさせていただいているが、将来的なイメージでいくと、例えばまちなかのアーケード周辺であるとか、そういうところまでは我々としては考えてまいりたいと思っている。しかし、歩行環境と車両の複層というようなどころも非常に大きな問題もあるため、観光的なルートにはなると思うが、まずは今回のこの社会実験の中でその辺りを実験してみて、将来的に地域ルートというか、そういうところも視野に入れて関係機関との協議を進めてまいりたいと考えている。
- ・それからもう１点、誰がやっていくのかというところであるが、事業主体は大きく３つほどあるのではないかと考えている。バス会社さんやタクシー会社さん、そういうところの事業としてやるようなこと、それから自家用の有償旅客運送というような方法、または、運送の対価を取らないいわゆる無料で自治体なりどこかがやっていくとこういうところも想定される。今回のこの社会実験の中で、やはりどういう運行形態がいいのかということもタクシー協会さんやバス協会さんあたりとの御意見も踏まえながら実験の結果の中で、何かしら出てくればというところで考えているところである。

（事務局）

- ・どれぐらい本気かというようなお話であったかと思う。積極的にまずやっていきたいと思っているが、市民の皆様の受け止めもあるし、関係機関等々の熊本になじむかどうかという受け止めもあるので、まずは持ってきて、乗っていただいてという

側面である。おっしゃるように他都市事例もあるので、それは同じようにならないようにという思いで十分研究してやっていきたいと思う。

(委員)

- ・自動運転車両についても、こういうときに自動運転というのは本当に有効なのかということをもう少し一緒に考えてやっていただくと付加価値がもっと上がると思う。例えばアーケードの中とか広場とか、あるいは観光地、そういうところをつなぐ乗り物として自動運転の、このようなゴルフカートタイプのグリスロというのは、そこそこ使えるよというような成果が出ると、ほかの地域にも参考になるかなと思う。

(会長)

- ・高齢者を含めて大変関心がある乗り物の在り方で、知らないから乗らないが、出来たら便利がいいということは間違いないと思う。だから当然そういうものを射程に含めて実施をしていくということの社会実験だという確認をしておきたい。

(事務局)

- ・実施に向けての社会実験ということで、社会実験のための社会実験ということではないので、御案内の悪かったところもあろうかと思うが、皆様方にもまず乗っていただいて見ていただいて、どのようなものか、熊本の町に対してどういう使い方があるのか、ぜひ御意見をいただきたいと思う。

(会長)

- ・社会実験は実際やろうと思ってもなかなか出来ないというケースがバスでもあって課題が残るが、グリーンスローモビリティも実施に向けてやっていくという方向を確認したということで報告事項ということにしたいと思う。

(2) 熊本地域乗合バス事業共同経営に関する状況報告

(共同経営推進室)

- ・報告資料2を用いて説明

(会長)

- ・大変画期的な、全国でも注目をされるバス事業者共同経営の中身である。既に御承知のように、幾つか実施をして成果を上げているところに加えて今後の展望ということである。何か御質問あるいは御意見ございましたらお伺いしたいと思う。

(委員)

- ・バスを利用するときに、中心市街地に行く縦軸はさほど不便を感じないが、横軸に行くときに随分と不便を感じる。目的のバス停に行きたいというときに、どこかでまた乗換えないといけない。それがこれまでは中心市街地でも逆V字型に行くみたいな感じだったが、それが横軸に乗換えできることがアプリ上ですぐに検索出来て、何時に行って何時に乗り換えるといいということがぱっと出てくるようなものがあれば便利だなと感じたところである。そういうものの、実際の運用状況や、また今後の見通しなどがあればお聞かせいただきたい。

(共同経営推進室)

- ・現在、8放射の基幹軸に沿ってバス会社もバスを走らせており、おっしゃるように環状のようなものは第1環状線や東バイパスライナーがあるが、非常に数限られているため、なかなか横への移動というのは厳しい状況にあるのは事実である。先ほど御紹介した Beyond 5G の研究の中で、実際熊本の交通渋滞を見てみると、郊外部に行ったらほとんどバスの利用というのはなく、車だけで移動している。それがひいては中心部の渋滞に繋がっているというようなこともある。そこで、新しくバスを利用した移動方針のようなものを考えてはというような話も出ている。ただ我々にとっても人もバスも限られているので、やるとなればまた違った資源リソースのやり方も考えなくてははいけない。そういったことを考える際に、今おっしゃったようなアプリを使って、乗換えの利便性を高めると。そのようなものを一緒に研究するようになればとは思っているところである。

(委員)

- ・やはり、熊本の道路構造の欠陥というのが如実に公共交通の利用にも響いてきている。ただ今後、公共交通の形態が大型バスから中型タクシーという形に変わってくると、小さい生活道路まで乗り入れできるような可能性も出てくるので、このようなこととあわせて、また道路のほうの協力も得ながら本当に横軸の連携がスムーズにいった中心部の渋滞緩和につながればと思う。

(共同経営推進室)

- ・おっしゃるとおり、今バス会社が商売として運行する部分については、やはり商売なので、お客様の多いところを走らせるというのが基本である。それに対して地域を面で拾ってきてバス停まで持ってくるようなやり方にデマンドタクシーやほかにもいろいろな新しいことが出てきているので、それと組合せていくといったときにはやっぱりもうちょっと税金を使いながら、そういったものについては支援していくということがあれば、おっしゃるようなネットワークが完成するのではないかなと思っている。

(会長)

- ・V字型の流れのところ、簡単に移動はしにくいのだが、今利用している路線のところの利便性が高まっている、あるいは不便だけでもいろいろ整理が出来たということはものすごい成果だと思うが、今まで利用していない人は例えばバスで病院に行くというときに、いまだにやはりわかりにくい。今、せっかく共通定期券ができるようなその仕組みの中で、「ここからどこに行ったらどの病院に行けるのか」というようなことがすぐわかれば外出できるが、今高齢者の人はもうバスに乗るのが怖い、出ていったらどこに行くかわからないみたいなどころがあるので、その人たちをまずどうやって動員するかということをぜひ御検討いただきたい。
- ・今回のマーケティングの話は足りないところをどうするというよりも、既存のところ利用者をどうやって増やすかというところ。その課題はもう進んでいるのだと思うが、その辺の進捗状況はいかがか。

(共同経営推進室)

- ・的が外れるかもしれないが、今のグーグルマップはどこからどこまでと検索すれば、今のバスや市電も含めて静的データについては全部把握して出るようになっている。それに対して熊本の場合は、バスロケーションシステムの情報をオープン化しており、バスの遅れまで出てくる。バスが遅れていますというものはグーグルマップ上でもやっているの、そういったものにもっとよく使っていただくためには我々が持っているデータをオープンにしていって使い勝手のいいものにしていただくということが必要かなと思っている。

(会長)

- ・おっしゃるとおりでいろいろ便利になっているのは事実であるが、利用する側からいうと、ぱっと見たときにどこに行くというのが非常に分かりにくいということがあるため、それは課題かと思う。

(委員)

- ・先ほど御紹介いただいた、グーグルマップ上でバスの運行情報を見られるというのは本当に便利で、私も今日ここに来る時に大学からどれぐらいバスが遅れているのかというのは確認しながら来た。ちょっと前までの「バスきたくまさん」という専用のウェブで見ていたものが、さらにバージョンアップしているのすごくいいなと思った。そのようなものをどんどん皆さんに周知するということはすごく大切だというふうに思う。
- ・それから、この共通定期券もととてもいいもので、素人から見るとなぜ今まで出来なかったのだろうという気もしなくはないが、やはりこれは、どういうふうに収入を分けるのかという話がすごく大変なところがあったと思うので、これを実施されたことに対してまず大きな敬意を払いたいと思う。これは熊電に関してはバスも電車も乗れるということで、言い方を変えると MaaS の先駆けのような話にもなっていると思う。これが取りかかりになって、さらに長期的には市電も乗れるような話になるとぜひいいなという気がしている。やはり市電の料金は政策的な意味で下げられて、市電が満員の一方でバスの利用者が減るなど、なかなか適正な配分になっていないようなところもあるので、そのような改善にもつながる長期的な展望もぜひ、我々も一緒に検討していきたいと思った。本当に応援のメッセージである。

(委員)

- ・バスの社長会に毎回お邪魔させていただいて議論を一緒にさせていただく中で、やはり基本的には市電とバスを利用者がどちらも選べるようにしていきたいということで高田社長はじめ、各バス事業者の方とお話ししているところである。ただ、市電が均一料金制をとっていることが一つの課題である。バスのほうが対距離料金を取っているの、そのあたりがうまく出来たら、そんなに遠くない将来に実現できるのではないかと考えている。
- ・役割分担についても、バスと市電それぞれ中距離と柔軟性というところの特性を生かしてやっていきたいし、お互いが連携することで全体のパイを上げていこうと思

っている。特に半導体産業が進出してくるとなるとやはりＪＲの豊肥線が気になるところ。中心部をつなぐのが市電の役割であるし、また、市電がないところはバスの役割が出てくるので、そういうものも含めて行政さんやバス事業者さんと一緒にやってやっていきたいと思っている。

(委員)

- ・バスと市電の共通定期券については今おっしゃったとおりで、昨年からバス事業者と市電の事業者が密に話し合いをしているが、システムに関してとてもお金がかかるという課題があり、これはちょっときついなと感じているところである。
- ・例えば、産交バスさんの木山から来たバスを健軍で乗り継いでもらって市の中心部まで来るといった場合、そのような乗換拠点とバスと市電の連携を考えたときに、健軍電停でバスを降りて市電に乗っていただくとバス側は減収になる。本来ならば町なかまで行くものを市電にらせていくということになると、やはりこの業者間でお金の話が避けて通れない。これは事業者間ではなかなか解決しない。やはりそこに市の税金の役割も出てくるのだと思う。このようなことも、せっかく組織改編で交通政策部になったので調整をしっかりとやっていただいて、乗換え拠点の充実などに力を発揮していただけないかなと思う次第である。

(会長)

- ・今民間の事業者あるいは交通局を含めて様々な調査や検討をしている。やはり残る課題の部分は、行政の役割と、資金面では税金をどう使うかということ。これは議会のほうでまた議論いただくというような話になると思う。
- ・実現していない部分もかなり多いが、課題を残して将来の展望として出ていく部分が明らかになったと思う。豊肥線を中心とした半導体の企業が出てきて、周辺の自治体の人たち、あるいは土地の問題、そこでの交通アクセスの問題をまた再設計しないといけないというのは、県を含めて課題として出ているところである。
- ・今ここでは出ていない大きな課題がまた４月以降は出てくるということを見込み、今後の展望というものを考えていきたいと思う。
- ・課題がたくさん出てきて積み残しの部分もある。とはいえこの２年間、着実に進んできたものもあり、それは皆様方のおかげである。

(委員)

- ・共同経営推進室はここの下部組織でも何でもないので、自主的に自分たちの活動を定期的に御報告いただいている。もちろん、もともと共同経営推進室の発足がバスの在り方検討委員会から来ているので、その流れでバスの共同経営を定期的に御報告いただいているので非常にありがたい。一方で、いろいろ活動をされているのは分かるが、熊本市の交通局の報告がここで一つもないというのは不可思議である。例えば、数字ははっきり覚えていないが、上下分離をすると３０億円ぐらいの経費削減になるということをニュースでしか聞かない。基幹公共交通の要であるモードというのは、さっきからお話しになっている市電、あとは熊電やＪＲであるが、この協議会に最も近い市の交通局から活動報告をしていただいて、この協議会の中

でどういう役割を果たしていくかということをもう少し事前なりあるいは経過でもいいので報告していただかないと、基幹交通部会はなかなか進めないのではないと思うが。

- ・先ほどおっしゃったように、バスと市電は料金体系が違うので競争のしようがない。でも私は以前から距離比例制にすればいいと思っている。ＩＣカードがあるのだからどのようにでもできると思っているが、なぜそれが出来ないのかとか、もし実施するとすればお金をどうするかという非常に大きな問題が出てくるが、いずれやらないといけないことだと思っているので、その辺りをやはり、共同経営推進室のように時々きちんと報告をしていただけるといいなと思う。それはお願いしておきたい。

(会長)

- ・以前、市の交通局はかなりの期間をかけて、改善のことに関して協議会で報告をいただいた。今度はバスのほうが、なかなか十分な議論が出来ないということがあって、委員のほうからも報告はまた受けることがあると思うが、議会にかかっている案件は決まってからでないところでも議論しにくいのかなと思うので、それは市の方で調整をして、議題は増えるがバスと市電の調整を含めて議論をしていただきたいと思います。
- ・多くの課題が出てきた。次の新しい体制で取り組むことになるが、かなり精力的にやらないと進まない話になると思う。

(事務局)

- ・本日は本当に年度末のお忙しい中に参加いただき、熱心に御議論賜り本当に感謝申し上げます。また会長、溝上副会長それから円山副会長をはじめ委員の皆様方には２年の任期の最後の協議会ということで、非常にありがたく感謝申し上げます次第である。今後、本日いただいた様々な御意見をいかに実現させていくかということに向かって取り組みたいと思っているし、本協議会、特に部会についても、改めて役割分担や在りを練り直して、また御相談をさせていただければと思っている。
- ・コロナ禍で落ち込む利用者の回復や、運転手不足、あるいはひどい渋滞といった喫緊の課題もあるが、長期的には少子高齢化人口減少の中でコンパクトアンドネットワークの、ネットワークの部分をしっかりつくっていくという命題は変わらないのだろうと思っている。
- ・今日も御報告させていただいたような、デマンドタクシーや MaaS、自動運転といった新たな取組を積極的にチャレンジしながら、ディレクターという役割を新組織でもぜひ担わせていただきたいと思いますと思っている。

(会長)

- ・今のお話を受けて新しい体制に行くことになる。今回も大変大きなテーマが出されたと思う。様々な議論をすべて消化出来たというわけではないが、忌憚のない御意見や円滑な議事進行に御協力いただき、大変感謝している。
- ・それでは本日はこれで終了する。