

令和 5 年度（2023 年度） 第 2 回交通結節点機能強化部会
及び 第 2 回コミュニティ交通部会 議事録

I 日時等

1. 日 時：令和 6 年（2024 年）2 月 1 日（木）午前 10 時～
2. 場 所：桜の馬場観光交流施設 多目的交流施設

II 主な内容

1. 開会

2. 部会長挨拶

3. 議事

- （1）上熊本駅周辺の交通結節機能強化に伴う取組について
- （2）AI デマンドタクシーの実証実験について
- （3）グリーンスローモビリティの実証実験について

（事務局）

- ・ 資料 1 を用いて説明

（部会長）

- ・ ただいま議事について事務局より説明があったが、これに関して何かご意見・ご質問はないか。

（委員）

- ・ 新水前寺駅周辺の結節強化については、これまでも市議会で議題に上がってきた。今までの取組が頓挫してきた中で、今回の取組は今までと何が違うのか。

（事務局）

- ・ 路線バス運転士不足、TSMC の進出など、公共交通を取り巻く状況が変化してきている。
- ・ その中で新水前寺駅の重要性が高まってきている。資料にも記載しているように事故の危険性があるほど混雑している状況。空港アクセス鉄道も開業を控えている中で、バス停の新設は実現しなければならないと考えている。
- ・ 当該箇所は交通量が多いため、一般交通へ悪影響を与えないような整備案を検討し、実現に向けて関係者と協議中であるところ。改めて報告したい。

（部会長）

- ・ 空港アクセス鉄道の開設は 10 年後、バス停設置は比較的短期的に可能なこと。長期的な取り組みと短期的な取り組みを分けて考えていく必要があるだろう。

(部会長)

- ・ 市電延伸について、具体的にどのように結節強化していくのか、見通しは。

(事務局)

- ・ 今年 6 月に市電延伸の議論を再開した。令和 2 年度に実施していた基本設計では概算事業費が 135 億円だったが、コロナ禍を経て利用者減や資材高騰があったため、基本設計を修正し、9 月に議会で報告したところ。熊本高森線については 430m の一部単線化を行う。輸送力は確保しつつ、用地取得のエリアを狭めることで地域への影響を抑え、事業費を抑える。当初の複線案は事業費 169 億であるが、一部単線とすることで 135 億円に抑えることができ、こちらで進めたいと考えている。仮に令和 6 年度から予算が付いた場合、令和 11 年度の一部供用開始、全線開通が最短で令和 13 年度を想定。
- ・ 健軍町の電停についても利用者が溢れているような状況。バリアフリー対応とした電停改良や対面乗換については困難かもしれないが、検討したい。電停については新しく 4 つ程度を検討している。周辺では AI デマンドタクシーやシェアサイクルを導入し機能強化を図りたい。

(部会長)

- ・ まちづくりと連携した取り組みの実施を要望する。

(委員)

- ・ 市電延伸を整備した後のイメージを伺いたい。この整備により健軍町電停の混雑は分散されるのか、結節点の比重を市民病院に移すのか。

(事務局)

- ・ 健軍町電停の混雑は、新電停によって分散され则认为している。整備後も引き続き健軍町電停は重要な交通結節点であると考えており、市民病院電停への結節は強化するが、市電延伸を契機として健軍地域の活性化を図りたい。
- ・ 単線化については、当初の複線案では用地取得が広くなり、周囲で商売をされている方々に移転が必要となるため、地域の活力を落とさないための案。今後は商店街の方とも協議しながら事業の実現を図りたい。

(委員)

- ・ AI デマンドタクシーの運行時間の延長について、どのくらいを想定しているのか、延長する場合、予算がどのくらいかかるのか。
- ・ また、西区の花園・城西地域については、上熊本駅への接続を進めることで妥当か。

(事務局)

- ・ 時間帯としては、バス路線の再編と併せて実施するとなると、例えば 6 時から 21 時、また併せて土日の運行も検討して参りたい。経費について詳細なものはでていないが、1 地域 1,500 万円程度で運行は可能と考えている。運賃は安価にし、自己負担を軽減しながらご利用いただきたい。
- ・ 花園・城西地域については、既存のバス路線が桜町に向かって運行しているが、より近

い結節点である上熊本駅へのアクセス手段がないため、ニーズに応じて上熊本駅へお運びできないか検討している。

(委員)

- ・ 本格導入時の高齢者、障がい者の割引運賃の設定はありがたい。現在、高齢者、障がい者の利用状況と、高齢者の免許返納に向けてどのようにお考えか。

(事務局)

- ・ 西南部ではほとんどの利用者が 65 歳以上であり、中でも女性が多い。これまで親族に移動を依頼していた方などが、AI デマンドタクシーの導入で非常に便利になったという話を聞く。
- ・ 一方で、実証実験段階だと免許返納まで踏み切れないという声もあるため、安心して免許返納に踏み切れる環境のためにも、今後、本格導入を進めたいと考えている。

(部会長)

- ・ AI デマンドタクシーを拡大していく一方で、考えていただきたいのが立地適正化計画との整合性。熊本市としては、公共交通が充実している居住誘導区域に誘導していることと逆行している部分もある。

(事務局)

- ・ ご指摘のとおり、本市は多核連携都市を目指しており、基幹公共交通軸の強化に取り組んでいる。一方で、支線のバス路線の維持が難しくなっているところで、市民一人でも取り残さない移動環境を整備するという観点からも、AI デマンドタクシーでバス路線の補完をしていければと考えている。

(委員)

- ・ 東区民としては、延伸の議論と合わせて、交通ターミナルの整備検討も必要では。
- ・ タクシー業界もドライバー不足の話題が良く出るが、そのような中で AI デマンドタクシーの運行を担っていくことは可能か。タクシー協会より委員が参加されているので、見解をお聞きしたい。
- ・ スポンサー制度についてはマグネットでは広報の効果が限定的であると感じる。フルラッピング広告車両も検討してみては。

(事務局)

- ・ 延伸に関しては、健軍が拠点となるよう検討していく。
- ・ 本格導入時には、車内ではチラシの配布や動画等についても考えたい。フルラッピングも含め、スポンサー料に応じた広告サービスを検討したい。

(委員)

- ・ どの業界もドライバー不足と高齢化問題を抱えている。タクシー業界も同様だが、そのような中でも、流し営業より AI デマンドタクシーのような決まった停留所間の移動のほうが得意という方もいらっしゃるので、多様な働き方という意味では有効であり、雇

用の安定化は見込めると思う。収入の点でも決まった収入があるという面では安定と言えると思うが、全ての運行が AI デマンドタクシーに置き換わるというのは厳しいと思うので、引き続き協議していきたい。個人的には、ドライバー不足の中、「相乗り」を重要視していく必要がある。

(部会長)

- ・ ターミナルに関しては、周辺の行政の土地活用も含め、検討してほしい。
- ・ 既存のタクシーと AI デマンドタクシーのすみ分けが重要だといえる。

(委員)

- ・ 事務局として、今回の議題については、熊本市単体として考えているのか、それとも熊本都市圏として考えているのか。現状、3 大都市以外の政令指定都市の中で渋滞はワースト。また T S M C の台湾からの従業員の 6 割は熊本市に住むという。都市圏単位で考え公共交通の結節を有機的に考えないと、結局自家用車を使用することになり渋滞問題は解決しない。九州経済同友会では九州全域で MaaS を考えるなど広域的な取り組みを行っている。

(事務局)

- ・ 広域的な観点から交通政策を考えていきたい。例えばグリーンスローモビリティの実証実験では合志市とも協議し、藤崎宮前駅からのアクセス改善の効果も狙ったという経緯がある。
- ・ 植木地区で実施予定の AI デマンドタクシーについても、北部の地域では生活圏が山鹿市にあるということもわかったため、市域を超えた運用が必要と考えている。
- ・ 九州 MaaS についても、当市はオブザーバー参加しており、九州全域の円滑な移動のために実現していきたい。

(委員)

- ・ 公共交通の全体像を示していただいた上で、各施策に取り組んでいただきたい。
- ・ 部会のあり方についても、結節部会単体では検討が進まない面もあり、もっと議論しやすい方向に変えていってもよいのでは。

(委員)

- ・ AI デマンドタクシーを将来的には広範囲に導入していくということで、一市民としては有難い。運賃設定については、個人的には現状の運賃でも安いと思う。
- ・ 夏場に、高齢者がバスの待ち時間が長く、熱中症になり緊急搬送されるということがあった。例えば、通勤通学のある朝夕は路線バスが、日中は AI デマンドタクシーが、といったかたちで住み分けできるといいのではないか。
- ・ バス運賃について、180 円均一運賃を導入したが、効果は出ているのか。バス市電の運賃が同じとなっても市電の乗車率が変わらないのであれば、バス停新設も有効だが、例えば通勤快速バスを運行するなど、区別が必要ではないか。

(事務局)

- ・ 運賃については、出来るだけ安価に設定することで高齢者の外出機会を創出していきたいと考えている。
- ・ 住み分けについては、面的なバス路線の移譲・再編を想定しており、乗り換え拠点まで AI デマンドタクシーで運ぶ姿を基本的に考えている。AI デマンドタクシーの輸送力は高くないため、バスとの住み分けも考えていく必要はあるが、バス運転士の勤務体系から朝夕のみの運行ということは難しいため、効率的な運行方法を考えていきたい。
- ・ 180 円均一の効果測定はまだできていないが、バス停新設により、バスも多くの方に利用いただければと考えている。バス市電の均一運賃が実現したので、今後、いろいろな施策を検討していきたい。

(委員)

- ・ AI デマンドタクシーの西区・東区ではそれなりの利用者がおり、利用のニーズがあることが分かるため本格導入を進めていただきたい。
- ・ グリーンスローモビリティについては、自分の町内にあれば便利だと感じた。移動に困っている地区に導入することを検討してみてもいい。

(事務局)

- ・ 株式会社 TaKuRoo が実施している上熊本駅周辺での実証実験は AI デマンドタクシーの仕組みをグリーンスローモビリティで運行させており、まさに委員の提案したものである。
- ・ 今後、AI デマンドタクシーを展開するにあたっては、地域の道路特性に応じたモビリティを導入したい。
- ・ 中心市街地は一方通行や幅員の狭い道路が多く、グリーンスローモビリティがマッチしていることから導入した経緯がある。

(委員)

- ・ チョイソコくまもとキッズについて、キャンセルが多いのは、乗りたいと思う人が多いが、予約が取れないから発生しているのではないかな。
- ・ 乗りたいと思った時に乗れるシステムが最も理想的な移動手段のはずであり、AI デマンドタクシーの成功のためにも、しっかりと検証をいただきたい。

(事務局)

- ・ チョイソコくまもとキッズは予約が取りにくいとの話を聞いており、ニーズが高い事業と感じている。必要な運行台数を確保し、予約が取りやすくなれば、キャンセルの解消も図れるかと思うので、今後検討していきたい。

(部会長)

- ・ 子育て世代への支援という交通の取組は全国でも珍しいと思う。キャンセル料なども含めた工夫が必要では。

(部会長)

- 新しい取り組みを進めていく中で、様々な課題もあるが、短期的に出来ること、中長期的に出来ることの整理をすること。また長期的なビジョンを持ちながら、事務局は引き続き各施策に取り組んでほしい。