

令和５年度（２０２３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６年（２０２４年）２月１６日（金）
午後２時３０分～午後４時１５分
2. 場 所：KKRホテル熊本２階 城彩

II 主な内容

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 議事
(１) 各専門部会での協議状況について

(事務局)

- ・ 資料１～３を用いて説明

(会長)

- ・ ただいまの説明に関して何かご意見・ご質問はないか。

(委員)

- ・ 令和６年度の実組で、植木駅地域でのＡＩデマンドタクシーの運行があるが、今既にあるゆうゆうバスに加えてということなのか、ＡＩデマンドタクシーに置き換えていくということなのか、どちらか。

(事務局)

- ・ ゆうゆうバスについては、植木地域の中でも運行エリアが限られているが、植木地域全体の移動手段を確保していくため、基本的にはＡＩデマンドタクシーに置き換えていくということである。

(会長)

- ・ 上熊本駅周辺の結節点強化に関しては、先日も新聞報道で市電と電鉄の連携の強化という話もあったが、そういった話はこの部会の所掌ではないという理解でよろしいか。

(事務局)

- ・ 取組の内容はA I デマンドタクシーの運行であるが、結節機能の強化の一つと考えているので、交通結節点機能強化検討部会の中でも考えていきたい。

(会長)

- ・ 大きな話であり、長期的な取組と短期的な取組があるため、それぞれの部会の役割分担や、他の協議会等とうまく連携して進めることが重要かと思う。
- ・ 他にいかがか。

(委員)

- ・ A I デマンドタクシーについて、タイムスケジュールは分かっているか。導入の時期や、バス停の場所や料金設定の決定時期等のタイムスケジュールが知りたい。

(事務局)

- ・ 本格導入に関しては、今年の7月からの導入を目指して準備を進めている。状況としては、植木の各地域に、停留所の場所についての候補を出し、選定する作業を依頼しており、選定作業の完了は大体3月中旬ごろを予定している。その後停留所の調査や、目的地への停留所設置についての調整及び交渉をさせていただき、7月の導入開始を目指していく。

(会長)

- ・ A I デマンドタクシーという新しいサービスと、既存のバス路線、あるいは既存のタクシーといったサービスの役割分担というのも非常に重要であり、全てをA I デマンドタクシーに任せるということではないと思う。どう役割分担していくのかは難しい議論だと思うので、来年度以降ぜひ議論していただけるようよろしくお願いしたい。
- ・ 他にいかがか。

(委員)

- ・ 新水前寺駅周辺の交通結節機能強化について、バス停新設の検討を強く要望する。新水前寺駅が新設された時にバス停移設について要望を出したが、移設元からの

反対意見やバスの滞留長の問題があり、実現しなかった。今回は TSMC の工場新設に伴う交通結節点機能強化ということだが、利便性が高く、非常に多くの方が利益を享受するので、ぜひバス停新設に全力を挙げてもらいたい。

(会長)

- ・ 強い後押しをいただいたということかと思う。今年度にバスと市電の均一運賃も開始したため、関係者との協議もあろうかと思うが進めていただきたい。
- ・ それでは次の議題に移る。

(2) 熊本地域公共交通計画の取組状況について

(事務局)

- ・ 資料 4 ～ 6 を用いて説明

(円山会長)

- ・ ただいまの説明に関して何かご意見・ご質問はないか。

(委員)

- ・ バス停ベンチの設置について、令和 5 年度から令和 6 年度にかけて約 1 4 0 か所設置するということだが、当初は 1 年で 1 0 0 か所、6 年間で 6 0 0 か所に設置する計画だったかと思う。設置については段階的に検討して決まるということもあると思うが、当初の予定よりも進捗状況が遅れていると思う。遅れている理由を、例えば、物価高騰でベンチの在庫自体が確保出来ていない等、具体的な理由があれば示していただきたい。

(事務局)

- ・ 委員がお示しのとおり、当初は毎年度 1 0 0 か所ずつ、6 年で 6 0 0 か所のバス停ベンチを整備するという方針だった。
- ・ 今年度から事業化しているところだが、現在バス停ベンチを設置する箇所の現地調査に入っているところ。設置の方針としては、歩道の通行者の安全性を確保図る観点から、可能な限りバス停周辺の民地があれば、民地の地権者と交渉した上

で民地にバス停ベンチを設置し、歩道の幅員を確保することを前提として進めている。民地が確保出来ない場合は、歩道にバス停ベンチを設置するが、通行に安全な幅員を確保するため、制度設計を行っている。

- ・ 設置については遅れており、民地の地権者との交渉等に時間を要しているが、今年度末に、まず第1段階として設置をしていきたいと考えている。
- ・ ただ当初、令和10年度まで6年かけて600か所に設置する予定であったが、国から、ベンチ設置に活用する財源の地方債が令和8年度で終了するとの通知があったため、設置の完了を前倒しし、令和8年度までに600か所を整備する方針である。
- ・ 現状としては遅れているが、現地調査等は大体終了しているため、前倒しの令和8年度完了に向けて実施をしていきたいと考えている。

(委員)

- ・ ベストミックスの中でも大きな事業の一つであるので、遅れがないようにお願いしたい。また、ご高齢者の方から、バス停ベンチの設置が決まって大変嬉しい反面、まだ出来ていないという声も上がっている。
- ・ 国の予算の動きもあり、早期に実現をしないといけない状況であるので、予定通りの、また、早期の実現をお願いしたい。

(会長)

- ・ ぜひお願いしたい。
- ・ 他にいかがか。

(委員)

- ・ 令和6年度事業計画の中で、バス電車無料の日について伺う。私も先週の平日にバス電車100円ウィークを利用したが、平日の時間帯はやはり高齢者の方が多い。九品寺ー嘉島間を乗車したが、中央病院に行く高齢者の方が多く乗車していた。水道町ー菊池間を乗車した際も、通勤や通学で、普段からバスを利用している方のみが乗車している印象であった。
- ・ そうなると、運賃を100円にする意味はあまりないのではないか。土日は多くの方が乗られているが、平日の追加利用はかなり少なかったように思う。

- ・ また、今回実施された１００円ウィークについて、アンケート調査等の予定はあったのか。アンケート調査をするのであれば、先着で１日乗車券を渡す等、アンケートの回答率を上げる施策があると良いのではと思うがいかがか。
- ・ 今まで無料の日を休日に実施していたところ、今回平日を含めて実施したことについて、また今後の効果計測について、回答を求める。

（事務局）

- ・ バス電車１００円ウィークについては、月曜から日曜まで一律１００円、子供が５０円、おでかけＩＣカード利用者の方は、高齢者が２割負担で２０円、障がい者が１割負担で１０円として行ったところ。
- ・ 目的については、日常的な利用促進ということだけではなく、金額を１００円にすることで、移動の利用にどう変化が現れるのかを掴むためである。掴んだ上で、今後利用促進をするに当たり、どのような施策が効果的、効率的なのかを検討するために行った。
- ・ １００円ウィークは、無料の日と違い、ＩＣカードを用いて決済をされているため、乗車地と降車地、乗車時間帯等のデータが取れる。そのデータを基に、今後の施策の展開に繋がたいと考えている。
- ・ また、利用データの分析だけではなく、アンケート調査等についても行う予定である。

（会長）

- ・ 無料の日は、サクラマチの開業に合わせて初めて行った取組だが、全国で熊本が最初であると理解している。現在は他都市でも似た取組を行っているところも多い。
- ・ 無料の日を単なるイベントにするのではなく、きちんとした効果計測等を行い、より良い施策にするにはどうするかというデータの分析もぜひお願いしたい。
- ・ 他にいかがか。

（委員）

- ・ 事業（６）で、路面電車ネットワークの拡充として、市民病院までの市電延伸の検討と記載されているが、既に検討の段階は過ぎているのではないか。今の事業

の実施状況を、アップデートして報告していただきたい。

- なお、路面電車ネットワーク（＝網の目）の拡充とされているが、路面電車が網の目になっているのかというところに疑問を感じる。
- 先日、台湾の高雄を視察した際、L R Tの環状線が完成したばかりで、1 か月間の無料の期間を設けているところにちょうど乗り合わせた。その計画が始まってから10年で、軌道を運転できるようになったということで、スピードに驚いた。
- ただ、全然反対がなかった訳ではなく、様々な反対意見が挙がる中、積極的に説明を尽くしたことで、素早い軌道運転開始に繋がったということである。
- これからの熊本の発展についても、市電延伸を市民病院方向だけにとどまらず、周辺都市圏も含めた、例えばグランメッセ、運動公園、光の森、そして最終的には電鉄の御代志駅まで検討いただきたい。御代志駅まで延伸されれば、電鉄が上熊本まで行くため、環状線ができる。
- 今の熊本は、2環状11放射ということで、環状線が余りにも少ない状況で、いろんな問題を引き起こしているので、画期的な取組かと思うが、ぜひ念頭に置いた上で、各段階で、その検討の状況を発信していただきたい。

（会長）

- 市電の延伸に関しては、後ほど資料でも出てくるが、ぜひ積極的に進めていただきたいということだと思う。事務局から何か簡潔にお答えできるか。

（事務局）

- 今いただいたご指摘を踏まえ、まずは市民病院への延伸につきまして今議論いただいているところだが、基幹公共交通軸の、各方面の強化は非常に重要であるので、各方面に適合した、基幹公共交通機関の強化というところで、ネットワークについても、しっかり考えていきたいと思っている。

（会長）

- ぜひよろしくお願いします。
- 私からもう一つ質問だが、定義として、公共交通にシェアサイクルは含まれていないのか。チャリチャリは、今とても利用者が増えているが、公共交通という考え方としては含まれていないという理解で良いのか。

(事務局)

- ・ 会長が言われた通り、チャリチャリは最近ポート数も非常に増えており、自転車台数も非常に増えているということで、街なかでも赤い自転車を見かけることが多いかと思う。車によらない、新たなモビリティーとして、導入しているところであり、公共交通等を補完しながら、まちづくりの一旦を担うというものではある。
- ・ 現状として、この公共交通協議会については、バス、タクシー、鉄軌道について議論を進めているところ。
- ・ 一方、自転車については別に協議会を持っており、そこを今後どのように融合していくかも含め、考えていく必要がある。
- ・ やはり、自転車は熊本市内の重要な移動手段の一つであり、この協議会の中でも、自転車に関する報告等も行いうる必要があると感じたところである。今後はこの協議会の場でも、報告をしていきたいと考えている。

(会長)

- ・ よろしく願います。
- ・ サイクルアンドライドなどの言葉もあったが、今後、駅やバス停にアクセスしやすい交通手段として非常に重要なものになっていくと思うので、必要に応じて公共交通に含んでいくことも考えられるということである。
- ・ もし現在も公共交通に含まれるなら、資料5の公共交通利用者数にプラスになるのかと思ったが、今のところは含まれないと理解した。
- ・ 他になれば、次の議題に移る。

(3) 熊本地域公共交通計画の変更及び軌道運送高度化実施計画(案)の意見聴取について

(事務局)

- ・ 資料7を用いて説明

(交通局)

- ・ 資料7-①を用いて説明

(会長)

- ・ ただいまの説明に関して何かご意見・ご質問はないか。

(委員)

- ・ 新規に導入される 3 両編成の車両について、全長は何メートルあるのか。また、電停の長さについて、この車両より短い電停はないのか、お聞きしたい。

(交通局)

- ・ 新規に導入する車両については、全長約 21 メートルとなっており、ご指摘の通り、電停によっては、それよりも長さが短い電停もある。今年度から来年度かけて、延長できる電停については延長する工事を行っているが、それでも 21 メートルに足りない電停もある。そのような電停については、開けるドアを調整しながらご利用いただくことを想定している。

(会長)

- ・ 開けるドア等を調整しての対応もあり得るということである。
- ・ 他にいかがか。
- ・ 路面電車ネットワークの将来的な展開というところで、産業道路ルートが書かれているが、一方で、今日の前半で産業道路方面にバスレーンを導入しようという議論をしている。どちらを導入するのかということにならないのか。将来的に、産業道路にバスレーンを導入し、かつ市電の延伸を行うのは無理があるのではないかと思うが、重複して地域公共交通計画に記載することについては、特に問題ないのか。

(事務局)

- ・ 市電延伸の事業シートに記載されている 5 ルートについては、当初熊本市において市電の強化をしていく際に、現在鉄軌道が通っていない方面を候補路線として設定したものである。候補路線に優先順位をつけた結果、現在は自衛隊ルートについて議論をしている。
- ・ この候補路線が、バスレーンの検討路線と重なっていることについて、どう考えているのかということだが、市電を延伸するとなると、かなりの期間が掛かって

くるが、その期間に何も対策せずに市電の延伸を待つのではなく、産業道路の幅員を再構築、再配分し、対応をしたいと考えている。つまり、市電の延伸とバスレーンの導入は時間軸が違うと考えており、産業道路については、まずバスレーンの導入検討を行っていかうとしているところ。今後、市電の延伸についての検討も出てくるかもしれないが、産業道路については、バスレーンの導入を優先的にやっていきたいと考えている。

(会長)

- ・ 短期的な計画と長期的な計画で分かれて検討していくという整理と理解した。
- ・ さらに、別で熊本都市圏 3 連絡道路という都市高速を想定した道路計画も策定されており、候補路線などは決まっていないものの、産業道路も一つの候補に挙げられるのではと思うので、そのような道路計画との連携、調整も今後非常に重要となってくる。その辺りについて、ぜひよろしくお願いしたい。
- ・ 他にいかがか。
- ・ 全体的に、市電の延伸も含めて非常に重要な計画等であり、協議会としてもぜひ応援したい。
- ・ 大きな意見はなかったため、軌道運送高度化実施計画案については、特段意見なしということで、取りまとめて交通局に提出したいと思う。また、地域公共交通計画の変更についても、事務局で手続を進めていただきたい。
- ・ 以上が本日の議事となる。続いて、その他報告案件に移る。

4 その他報告案件

- (1) 共同経営に関する取組状況及び熊本県内路線バス事業に関するデータ公表について

(共同経営推進室)

- ・ 資料 8 を用いて説明

(会長)

- ・ ただいまの説明に関して何かご質問はないか。
- ・ 高校生に対する利用促進活動というのが非常に大切だと思っている。最近意識し

ている問題の一つとして、熊本で、雨降ったときに非常に渋滞する原因の一つは、通常自転車通学をしている高校生、中学生を、親が車で送迎していることだと考えている。その渋滞を解消するためには、雨の日はバスに乗るといったような交通の転換が本来望まれている。高校生を対象とした利用促進の取組が、そのような交通の転換に繋がると思う。

- ・ さらに踏み込んだ施策としては、雨の日だけ運賃を変えるとといった取組などがあるのではないかと考えている。
 - ・ また、私用に対する取組についても、良いと思う。
 - ・ MY 時刻表については、作成が容易にできる方は、どんどん作成されており、なかなか馴染みのない高齢者の方についても、地域サロンのような高齢者の方が集まる機会があるところに、市役所から出向いて一緒に作るような取組をしてもいいのではないかと感じた。
 - ・ 他にいかがか。
-
- ・ 資料 8－①の、データについても非常に重要な話である。
 - ・ 運転士不足と言われているが、感覚的に議論するのではなく、具体的な数字で見た上で議論をすることは非常に重要で、運転士不足をどうしていくかは非常に大きな話だとは思う。
 - ・ 一つは、待遇の改善が大前提としてあると思っている。様々な取組をしていることも承知しているが、やはり全体として赤字が出ている場合にも、運転士を確保するためには、行政が補填をするべきとなるのかもしれない。あるいは、10年後に運転士が減っていくのであれば、それに対応した取組を早めに考えなければならないということにもなろうかと思う。
 - ・ そのような議論を、今後ともこのようなデータを基にして進めていくことが重要だと思っている。
 - ・ 他にいかがか。ご意見がなければ、本日の議事は全て終了とする。