

令和6年度（2024年度） 第1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）8月20日（火）午前10時00分～11時20分
2. 場 所：熊本市役所議会棟2階 議運・理事会室

II 主な内容

1. 開会

2. 部会長挨拶

3. 議事

（1）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）

- ・ グリーンスローモビリティをどういった乗り物と捉えていくかによって、運行方法や路線、運賃などは変わってくる。損益性について考えるのか、それとも回遊性を主に考えるのか、まず基本的なグリーンスローモビリティの考え方について示していただきたい。
- ・ また、今後のグリーンスローモビリティのルートの一つとして、駅から街中のホテルまで、あるいは駅から街中のホテルまでといったものを検討してみてはどうだろうか。熊本では、ホテル前に停留所がある例が少ないため、観光客の方にとってはとても使いやすいものになるのではないか。
- ・

（事務局）

- ・ グリーンスローモビリティの車両としての捉え方についてだが、事業費を運賃で賄うことは困難であることから、観光客等へのサービスであるとの側面が強いと認識している。
- ・ また、運行ルートについてはいただいた意見も踏まえながら今後検討を進めてまいりたい。

(委員)

- ・ グリーンスローモビリティは非常に多様な考え方ができる乗り物であると認識している。今回の中心市街地での実証実験においては、上通エリアの方が下通エリアに比して良い結果が出ており、要因は乗降スポットの違いだと思われる。
- ・ 今後のルートの再検討にあたっては、様々な制約等から困難があると思われる。アーケード内の走行が理想的だが難しいところだと思う。
- ・ 例えば、高齢者のタクシーを使うまでもないちょっとした移動などに焦点を当てて、ルートを検討してみてはいかがだろうか。
- ・ また、今後は観光地での実証実験など、先行事例として県内各地にも波及するような運行も目指して検討いただければと考えている。

(事務局)

- ・ 今後の実証実験をどういったものにするか、ご意見も踏まえながら今後検討を進めていく。

(委員)

- ・ 上通での実証実験において、運行本数を増やしてほしいとの意見があるが、1 時間に何本の運行であったのか教えていただきたい。また、1 台の定員についても教えていただきたい。
- ・ また、例えばロンドンの 2 階建てバスのように、車両自体を観光の目玉としていければよいのではないだろうか。

(事務局)

- ・ 運行本数は 1 時間に 2 本。定員についてだが、上通エリアでは 5 人乗りの車両を使用し、下通エリアでは 5 人乗りの車両と 7 人乗りの車両を使用した。
- ・ 今後は利用者の増加のため、ターゲットの絞り込みを行っていきたい。

(委員)

- ・ 今回の実証実験は 1 月～5 月頃に行われているが、夏場での検証も必要なのではないか。夏場であれば、徒歩では熱いのでグリーンスローモビリティを利用する方が増える可能性がある。

(事務局)

- ・ ご指摘の通り検証時期も利用者数に関係してくると考えられるため、今後検討をしていきたい。

(委員)

- ・ 今後利用者増加などを目指してルートの再検討を行う際に、改善の余地は本当にあるの

か。また、運行エリアとして上通、下通を分ける必要があるのか。一体のエリアとして市民の方々に分かりやすく示す必要もあると考えている。今後の検討の余地について聞かせていただきたい。

(事務局)

- ルートの再検討についてだが、アーケード内の走行は交通規制の観点から非常に難しいと認識している。アーケード等に比して規制も少ない熊本城エリアについては非常にポテンシャルの高いエリアだと認識しており、今後ルート再検討にあたっては検討対象とする可能性は高い。
- 上通と下通を一体のエリアとすることについて、2つのエリアの接続には、横断歩道を車両が通行する、または、駕町通りからホテルに抜けるなどの方法が想定されるが、非常にハードルが高い。

(委員)

- 今回はあくまで実証実験であって、今後の継続性についても検討していく必要がある。その際には事業性について当然考慮する必要があると認識している。民間企業ではないため事業性ありきではないものの、検討が必要である。新しいモビリティとして期待しているので、今後も運行継続できるような環境整備に努めてもらいたい。

(部会長)

- 今回の実証実験の乗降場は、やはり拠点として捉えたときに少し弱いと感じている。ターゲットなどが多い、アーケード等と熊本城などの観光地を結ぶルートが、利用者増加という点では強いのではないだろうか。

(委員)

- グリーンスローモビリティは、電気で走行するということもあり非常に環境に配慮した乗り物でもあると認識している。そのため、熊本市がめざす、上質な生活都市についての宣伝も兼ねるような乗り物として扱っていくと非常に価値のある乗り物になるのではないだろうか。

(事務局)

- ただ人を運ぶ乗り物としての役割だけでなく、そういった付加価値を持ったモビリティとしての価値を提供できればと考えている。

(委員)

- 今回観光面の利用はまずまずだと認識しているが、交通弱者の救済という点ではまだまだ改善の余地があると認識している。非常に便利な乗り物であるので、地区ごとにグリーンスローモビリティを1台ずつ配備してもらい、地区ごとで運行していくことができ

れば、交通弱者の方はとても助かると思う。様々な障壁があるとは思いますが、そういった活用の方法についても検討していただければ。

(部会長)

- ・非常に多くの意見をいただいた。今後の検討等に際して非常に貴重な意見であるので、事務局は今後にかしえていただきたい。

(2) AI デマンドタクシーの本格運行等について

(事務局)

- ・ 資料 2 を用いて説明

(部会長)

- ・ ただいまの議事について意見や質問はあるか。

(委員)

- ・ AI デマンドタクシーの運行は、運行結果からもいい取り組みだと認識している。ただ、一般の乗合タクシーしか走っていない、例えば松尾地区や河内校区は非常に厳しい状態となっている。今後は AI デマンドタクシーが間違いなく地域から求められる乗り物になっていくと思うが、今後どの程度運行の範囲を拡大していく予定なのか教えていただきたい。
- ・ また、一般の乗合タクシーは他の公共交通への接続が前提となっており、利用頻度が芳しくないと認識している。今後ますますバス路線の廃止などが増加していく中で、こういった頻度でルート等の見直しを行っていくのか教えていただきたい。

(事務局)

- ・ 今後 AI デマンドタクシー等のサービス水準等について、特別委員会などで具体的に検討を行っていく予定。乗合タクシーの利用低迷については認識しており、AI デマンドタクシーの実証実験を行ってきたところである。利便性は高く、満足度も高いものの、乗合タクシーに比して運行経費が高額であるため、今後の導入地域については慎重に検討を行う必要がある。
- ・ また、役割分担も必要であると考えており、今後も AI デマンドタクシーのみで公共交通空白地域等をまかなうことは困難であるため、乗合タクシーの運行も必要。運行ルート等についても市民の方々のご意見を伺いながら検討を進めてまいりたい。

(委員)

- ・ 今後の利用者増加に向けて、高校生の通学という点に目を向けるのはいかがか。昨今のバス路線廃止の増加により自転車での通学が増えているが、雨の日は自転車が難しく多くの高校生が通学に苦慮している。高校生議会でも同様の意見があったが、駅等から高

校までを結ぶような運行はできないだろうか。

(事務局)

- ・ 現在本格運行を行っている西南及び植木地区においても若年層の利用はあり、一定の需要はあると認識している。今後ターゲットをどこにしていけるかが重要になると考えている。

(委員)

- ・ 地域の方々の移動手段の確保という意味で運行経費を支払い、コミュニティ交通を導入していくのであれば、地域の方々に運航継続の必要性があることを認識してもらい、地域でこれを継続させていかなければならないという状況を醸成していくことが必要なのではないか。地域主体という考えが必要であると思う。
- ・ ライドシェアについても言及があったが、手だてをしっかりとしないと人口が少ない地域では運行が難しいと思う。公共ライドシェアを研究していくとのことだが、日本版ライドシェアについても取り組んでみてはいかがだろうか。

(事務局)

- ・ 地域主体の必要性は委員意見のとおりであり、地域の方々に将来にわたり利用していただくための持続可能な料金体系についても、今後検討を進めていく必要がある。
- ・ ライドシェアについては、運転士の不足が将来さらに深刻になると思われるため、そういった状況下でもコミュニティ交通を持続していくための手段として公共ライドシェアを挙げさせていただいた。一緒に議論できる点はあわせて研究していきたい。

(委員)

- ・ 様々な種類の乗り物、サービスが増えていくことにより、市民の方々がその内容を理解しにくくなっていると感じている。乗合タクシーとAIデマンドタクシーの違いが判らない方も多いのではないだろうか。今後ライドシェア等も導入するとすると、ますます分かりにくくなっていくのは大きな課題。まず、現在のAIデマンドタクシーと公共ライドシェアの違いについて端的に教えていただきたい。

(事務局)

- ・ 現在のAIデマンドタクシーは民間企業に委託し、運行についても行っている。公共ライドシェアにおいては、運転手不足で運行が困難となった際、一般の方が運転手の役割を担うこととなる。運転手の違いが大きな違いである。

(委員)

- ・ 他自治体において、ライドシェアを導入している自治体はデマンドタクシーを導入しているか等の整理も必要となってくる。ライドシェアについては今後研究を深化させると

の言及があったが、いつまでに実現したいなど明確な時期はあるのか。

(事務局)

- ・ 乗合タクシーとAIデマンドタクシーにおいては、何とか運転手を確保いただいている状況。今後新しい地域にデマンドタクシー等を導入するなど拡大していくとなると運転手不足が顕在化すると認識しており、いつまでに導入といった明確なものはないが、できるだけ早い時期に実現させたいと考えている。

(委員)

- ・ 以前に比べるとタクシーの台数もかなり減少し、アーケード以外のところにはほとんど車両がないような状況になっている。ただ、コロナ以降熊本においてはタクシーの乗務員数は増えてきている。
- ・ これを踏まえ、今後熊本市等のデマンドタクシーが拡大していくとタクシーとしての仕事が厳しいことにもなると認識している。タクシーの運行ができていないエリアをカバーしてもらっているという面もあるが、デマンドタクシーが導入されたとしても、そこまで便利になるものではないということを理解してもらう必要があると思う。
- ・ ライドシェアについても、タクシーの供給が不足する時間帯に走らせることなどは有効だが、コミュニティ交通において利便性のみを追求していくことはあまり好ましくないのではないだろうか。

(事務局)

- ・ AIデマンドタクシーをどこまで便利な乗り物にしていくかという点については、今後具体的な議論が必要になると認識している。また、ご指摘のあったとおり、AIデマンドタクシーは一般のタクシーと同じような便利な乗り物ではないということを理解していただく必要があると思う。コミュニティ交通のサービス水準については非常に重要であると考えており、今後検討していく。

(委員)

- ・ 公共ライドシェアについて、まず、運転手は一般の方になるのか、そして運賃は実費の範囲の収受とされているが、ガソリン代のみ受け取ることができるという意味で、運転する人の給与等はなくボランティア的な意味合いになるのか。

(事務局)

- ・ 一般の方がタクシーの2種免許を保持していなくても運転できるという制度。実費の収受はおっしゃる通りガソリン代等を受けとることになる。給与は最低賃金等を考慮しながら決めていくものだと認識している。

(部会長)

- 様々なご意見をいただいたが、時間も限られているので閉会とさせていただく。事務局は今回出たご意見を参考に、次回の部会に向けて議論を深めてもらいたい。