

# コミュニティ交通部会について

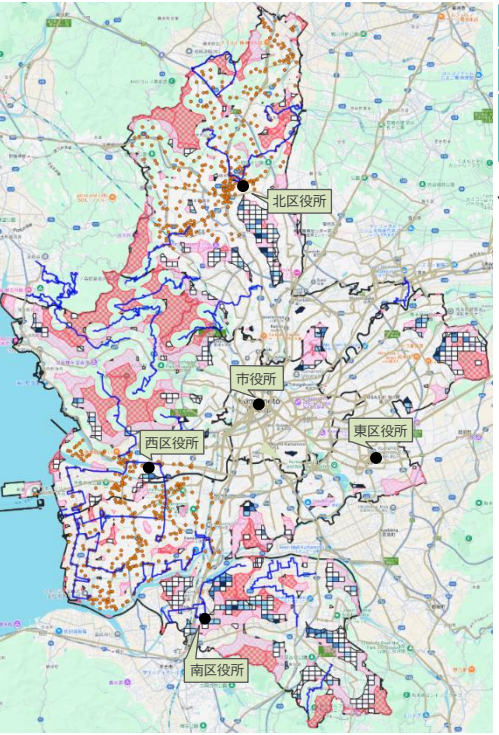
## 令和7年度の協議内容

- ✓ ①公共交通空白地域等や移動実態の把握、②運行シミュレーション等によるサービス拡充に向けた導入基準・サービス水準について協議。
  - ✓ コミュニティ交通部会及び市議会地域公共交通に関する特別委員会の主なご意見として、**運行台数追加や路線延長等のサービス拡充は、より住民の移動利便性の向上につながる、サービス拡充を前提とする所要運賃への見直しは丁寧な説明が必要**といった内容に加え、空白地域等の解消状況に応じた速やかな対応や地域の移動ニーズにできるだけ応えてほしいといった、今後の取組へのご意見もあった。
- ⇒ いただいたご意見も踏まえ導入基準・サービス水準(案)を整理(次頁参照)。地域公共交通計画に反映し、基準等に基づく具体的取組を実施予定。

### ① 公共交通空白地域等や移動実態の把握(一部抜粋)

- ・ コミュニティ交通の運行により、現在、空白地域の8割以上が解消。また、AIデマンドタクシーの導入によって、隣接する不便地域の一体的な解消にもつながっている。
- ・ AIデマンドタクシーの運行地域では、複数の公共交通空白地域等から地域拠点等への移動と校区間の移動実態を確認し、コミュニティ交通の対象地域と運行区間を整理。

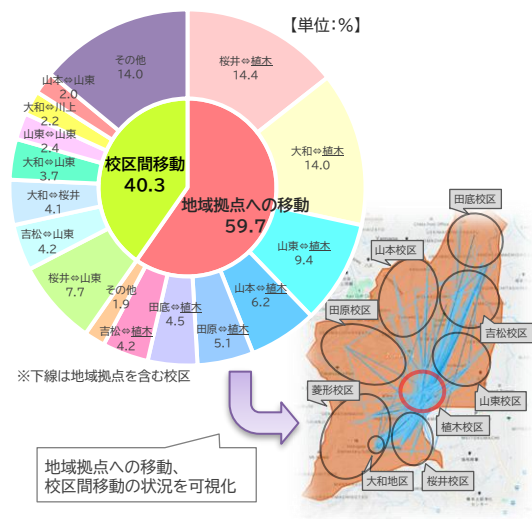
▼コミュニティ交通による空白地域等の解消状況(左:地図上に可視化 右:居住人口・カバー率)



	空白地域	不便地域
導入前a	12,233	26,713
導入後b (解消率1-b/a)	2,026 <b>(83.4%)</b>	16,583 (37.9%)

※R2国勢調査等を基に推計

### ▼AIデマンドタクシーによる校区間移動の状況(植木地区)



**地図凡例**

- バス路線網
- 乗合タクシー路線網
- 公共交通空白地域
- AIデマンドタクシー停留所
- 公共交通不便地域

<公共交通空白・不便地域居住人口(250mメッシュ)>

1~50人	51~100人
101~200人	201~600人

【資料】

- バスきたくまでAHPの公開データを利用  
(<https://bus-bus-vision.jp/kumamoto/view/search/stop.html>)
- 乗合バス: <https://www.kyusanko.co.jp/sankobus>
- 熊本県バス: <https://www.kumamotodentetsu.co.jp/bus>
- 熊本バス: <https://www.kuma-bus.co.jp>
- 熊本都市バス: <https://www.kumamoto-toshibus.co.jp>
- Map data ©Google
- License of data / GNU GENERAL PUBLIC LICENSE Version 2, June 1991
- 政府統計の総合窓口(e-Stat)

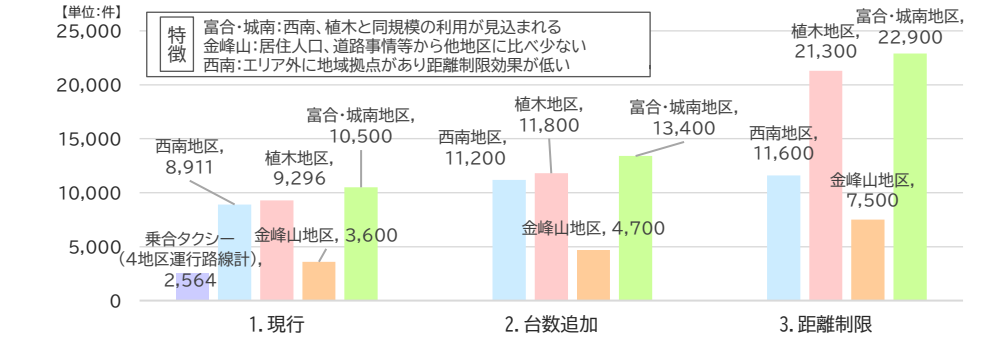
### ② 運行シミュレーション等による導入基準等の検討状況(一部抜粋)

- ・ AIデマンドタクシーは、乗合タクシーに比べ同一時間で移動できる範囲が大きく拡大、利用者数も増加することから、空白地域の導入モードは、AIデマンドタクシーを基本とする。
- ・ サービス拡充に向けた取組とともに、将来に渡り運行を続けていくため、適正な運賃設定の目安となる収支率の基準を設定し、それに基づく運賃設定を行う。

▼導入モードによる移動範囲拡大イメージ(富合・城南地区)



### ▼運行シミュレーションによる各地区・運行パターン別のAIデマンドタクシー利用想定数(空白地が多い4地区)



### ▼運行継続に向けた収支率と運賃(AIデマンドタクシー)

収支率	現在の収支率は低く、基準設定が必要。 ⇒達成目標を20%、維持目標を10%とする。	運賃	1人1回乗車に対する運賃とし、割引運賃を継続。 ⇒基準内(表中央)の運賃を基に、地域公共交通会議にて協議。
	地区		運行経費/年 A
西南	19,885千円	706千円	3.54%
植木	19,885千円	711千円	3.57%

想定運賃	10%維持	基準内 (10~20%)	20%達成
基本運賃	400円	500円	800円
割引運賃	200円	300円	400円
収支率	11.5%	16.6%	23.1%

# コミュニティ交通の導入基準・サービス水準(案)

項目		導入基準 (どういった地域、市民に必要なものかの目安)		
1	位置づけ (総論)	公共交通空白地域または公共交通不便地域における移動手段の確保		
2	地域区分ごとの導入モード	公共交通空白地域	A I デマンドタクシー (区域型の運行) を導入する。 (対象地域の規模、運行効率、収支率等を踏まえ、サービス水準に基づく運行が困難な場合は、乗合タクシーを導入する。) ※運行頻度向上等のサービス拡充にあわせて、運行区間が重複する乗合タクシーは、A I デマンドタクシーに統合する。	
		公共交通不便地域	乗合タクシー (路線型の運行) を導入する。 (空白地域と隣接する地域は、A I デマンドタクシーによる一体的な運行を検討)	
3	対象地域	A I デマンドタクシー	公共交通空白地域を中心とした校区単位の範囲とする。 (複数の対象地域が隣接する場合、サービス水準を基に一つの運行区域として導入を検討)	
		乗合タクシー	公共交通不便地域を中心とした町内自治会単位の範囲とする。 (複数の対象地域が隣接する場合、サービス水準を基に一つの運行路線として導入を検討)	
4	運行区間	A I デマンドタクシー	主に対象地域と最寄りの地域拠点 (商業、医療、公共交通等の都市機能が立地) 間を接続する。	
		乗合タクシー	主に対象地域と最寄りのバス停等間を接続し、経路上の商業施設や病院等を経由する。 (地域住民、運行事業者、行政による協議が整う場合、運行頻度が高いバス停や生活サービスに接続できる。)	
5	収支率	収支率 (運行経費に対する運賃収入の割合) は、20%を目標とし、10%を維持する。 (適正運賃の目安、また、利用状況を評価し運行を継続していくための定量指標。収支率10%を下回る場合、運行内容の見直し等を検討)		
項目		サービス水準 (どの程度の運行を行うものかの目安)		
		A I デマンドタクシー	乗合タクシー	
6	運行内容	(1) 日時	平日、土曜日 (運休：日祝、年末年始) の7~19時	平日、土日祝 (運休：年末年始) の7~19時台
		(2) 頻度	平日：30~50便程度/日の運行 土曜日：10~15便程度/日の運行	8便 (4往復) /日の運行、運行頻度が高いバス停や生活サービスに接続 (関係者協議が整う場合)
		(3) 車両・運行台数	普通車両 (乗客4人/台) による運行 常時1台/運行区域、平日の需要の多い時間帯に複数台 (2~3台程度) で運行	普通車両 (乗客4人/台) による運行 常時1台/路線とし、乗車人数に応じてその都度運行台数を追加
		(4) 運賃	収支率に基づく運賃を設定 (収支率の範囲で利用者属性や予約方法等を対象に割引できる。) ※運行頻度向上等のサービス拡充にあわせて運賃見直しを実施	収支率に基づく運賃を設定 (収支率の範囲で利用者属性や予約方法等を対象に割引できる。) ※運行路線延長等のサービス拡充にあわせて運賃見直しを実施
7	停留所	共通事項	地域住民の要望を踏まえ設置	
		住宅地停留所	対象地域内に概ね300m (徒歩5分圏内) 以上の間隔を空けて設置 (他の公共交通の利用に配慮)	対象地域内に運行ダイヤや運行効率等を踏まえ設置
		目的地停留所	主に地域拠点内の鉄道駅やバス停、商業施設・医療機関等に設置 (対象地域内に目的地がある場合も同様)	運行区間で定めるバス停や商業施設・医療機関等に設置
8	運行事業者	運行区域又は路線を営業区域とするタクシー事業者 (タクシーが不足する場合、公共ライドシェア (地域等による運行) の導入を検討)		