

令和7年度（2025年度） 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8年（2026年）2月10日（火）午後2時00分～3時30分
2. 場 所：TKP 熊本カンファレンスセンター（9階会議室 しゃくやく）

II 主な内容

1. 開会

2. 部会長挨拶

3. 議事

- （1）コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について

（事務局）

- ・ 資料1を用いて説明（熊本市の公共交通空白地域等の現状）

（部会長）

- ・ ただいま熊本市の公共交通空白地域等の現状について事務局より説明があったが、説明のあった内容について、質問、意見はないか。

（委員）

- ・ 資料内に記載されている、空白地域と不便地域のコミュニティ交通によるカバー率について、この数字は市の目標数値と近い数字になっているのか。

（事務局）

- ・ 空白地域については本市が主体となって解消すべき地域であり、解消に向けて道半ばであるという認識。今後解消に向けた取り組みを実施していきたい。

（部会長）

- ・ 他に質問等無ければ、次の内容に移らせていただく。

（事務局）

- ・ 資料1を用いて説明（コミュニティ交通の導入基準・サービス水準（案））

（部会長）

- ・ ただいま、コミュニティ交通の導入基準・サービス水準（案）について事務局より説明があった。まずは要旨・論点① サービスの維持・拡充に向けた基準・水準の策定につ

いて、質問、意見はないか。

(委員)

- 以前に比べ、乗合タクシーの需要が減少していることは間違いない。ただ、普段から利用している方にとっては本当に必要な乗り物であると思うので、今後に残してほしいという思いがある。
- サービス内容について、現在乗合タクシーの接続先バス停が 1 か所となっているが、2 か所に増やす等利便性を向上させる取り組みを行ってほしい。
- また、TSMC 関連で、私が住んでいる弓削付近は朝夕の渋滞が酷い状況。以前は朝夕の時間帯だけ路線バスが運行されていたので、時間帯を絞った運行等についても検討していただきたい。

(事務局)

- お見込みのとおり、乗合タクシーは多くの路線で利用者が低迷している状況。
- 今後は地域等との話し合いを重ね、例えば停留所の追加など、乗合タクシーの利用促進を図る取り組みを実施していきたい。

(委員)

- まず収支率の改善について、サービスを提供する側と提供を受ける側それぞれが、コミュニティ交通を持続させていきたいというイメージを持っていないとスムーズに進むのは厳しいものと認識している。行政側がサービスを受ける側の立場に立って料金改定等を行い、持続可能な運行の実現を模索していただきたい。
- また、資料に記載のある公共ライドシェアは、行政が保有する公用車等を活用して実施されるものと認識しているが、具体的にはこういった形で公共ライドシェアを実施していく予定なのか伺いたい。

(事務局)

- 現在タクシー運転手の高齢化が進んでおり、将来的に運転士の数が減少していくことが予想されている中で、持続可能なコミュニティ交通の運行実現のためには、公共ライドシェアの導入が一つの手段だと考えている。
- 具体的には住民の共助によるライドシェアをイメージしている。ただ公共ライドシェアは安全面等の課題も存在しているため、例えば運行管理をタクシー事業者にお願いするなど、本市に適した公共ライドシェアの検討を行っていきたい。

(委員)

- 事務局がイメージしているのは、日本版ライドシェアではなく、公共ライドシェアとしてタクシー事業者等に運行等を担ってもらうという内容か。

(事務局)

- ・ 運行は地域住民が担う方法を検討している。

(委員)

- ・ 公共ライドシェアは、公務員などが運行を担うものと認識していたが、そうではなく、一般の方が運行を担うということか

(事務局)

- ・ 公共ライドシェアの実施手法については、行政が主体となるものや、地域住民が主体となるもの等、様々な手法があると認識している。
- ・ 昨年度、ライドシェアに関する制度改正を国が実施し、全国で様々な導入事例が出てきている状況。他都市事例等を踏まえ、本市に適した公共ライドシェアの実施手法の研究を進めていく。

(委員)

- ・ 最近の事例では、大分の別府や熊本の芦北では役場の方などが運行を担っていると聞いている。地域の方でライドシェアを支えていくということをベースに、運行管理の部分は安全面等考慮したうえでタクシー事業者に委託するというケースがある。
- ・ 現在タクシー業界では、週末の夕方に日本版ライドシェアを実施している。本来のタクシー運転士でまかなえない部分をライドシェアという形で補うという形を取っているが、運行に関する安心、安全の面はしっかり担保しなければならないと認識している。
- ・ コミュニティ交通のサービス内容について、AI デマンドタクシーと乗合タクシーの重複部分を整理していく方針は非常に良い考え方。空白地域等にはそもそも大きなタクシー事業者が存在しないことが多いため、重複路線の整理は、そういったタクシー事業者の負担軽減に繋がるのではないだろうか。
- ・ アンケートの結果にもあるように、現在の運行に改善を求める声も多い。利用者の完全な満足の実現は困難かもしれないが、地域としっかり話をしたうえで制度設計等をしていく必要があるのではないか。

(部会長)

- ・ 続いて、要旨・論点② AI デマンドタクシーによるさらなる空白地域の解消について、質問、意見はないか。

(部会長)

- ・ 資料内 AI デマンドタクシーの運行シミュレーションについて、既存エリアの西南・植木で車両を追加して 3 台運行とした場合に利便性が向上するという結果が出ている。今後もし新規地区への導入を実施する場合は、導入時点から 3 台運行を想定しているということか

(事務局)

- ・ 現在、AI デマンドタクシーは利用数が多く、予約が取りにくい状況や、台数追加を希望する声があるものと認識している。
- ・ そういった状況を踏まえ、利便性の下がる距離制限ではなく、車両追加をしてサービス拡充を行っていきたいと考えており、今後導入する地域においても運行開始時から3台運行を想定している。

(委員)

- ・ AI デマンドタクシーの台数追加について、現行の2台に加えてもう1台の車両確保が困難となった場合は、不足する1台分を公共ライドシェアで確保するという考えはあるのか

(事務局)

- ・ お見込みのとおり、将来的に運転士不足でタクシー車両の確保が困難となった場合は、公共ライドシェアとの併用の可能性もある。
- ・ ただ、現時点では、タクシー運転士の方を基本に運行を担っていただき、今後の運転士減少を見据え公共ライドシェアの制度設計等に取り組んでいく。

(部会長)

- ・ 続いて、要旨・論点③ サービスの維持・拡充に伴う適正な受益者負担について、質問、意見はないか。

(事務局)

- ・ コミュニティ交通に関しては、セーフティネットとしての考え方も含め、予約が取りにくい等の課題に対応していく必要があると考えている。
- ・ 一方、他都市事例にもあるように、コミュニティ交通の持続可能な運行の実現には適切な収支目標が必要であり、適切な受益者負担という観点で収支率を提示させていただいた。
- ・ 議会等では、受益者負担の考え方について理解を示しつつも、住民への丁寧な説明が重要であるという意見があった。今後も議会や本部会等でご意見を伺いながら、適切な案を提示していきたいと考えている。

(部会長)

- ・ 現状の収支率を考えると、AI デマンドタクシーは特に低く、このままの水準では持続可能な運行の実現が困難と考えられる。
- ・ 1日あたりの運賃設定だと、乗車するたびに1回あたりの運賃が下がっていくため、1日ではなく1回あたりの運賃設定でいいのではないだろうか。

(委員)

- ・ 路線バスのアンケートでは、普段利用しない方からの意見が多く、内容も厳しい意見が多い傾向がある。これは、実際に運賃を払って利用されている方は、多少運賃が上昇しても利用したいと考えているからだと思われる。
- ・ コミュニティ交通についてもおそらく同様で、普段利用しない方から、行政がやるから無料にすべきだ、300 円とるのはおかしい等の意見が出てくる可能性が高い。ただ、実際に意見を聞くべきは普段からご利用されていて、移動にお困りになっている利用者の方だと考えている。
- ・ また、移動時間や回数のデータから、こういった移動に多くの需要があるのかを分析し、本当に必要な台数は何台なのか等検討いただきたい。

(部会長)

- ・ 今後のスケジュールについてだが、いつ頃を目安に案を固める予定なのか。

(事務局)

- ・ 今年度中の導入基準・サービス水準の策定を目標としている。基準等策定後に地域に説明を行い、サービス内容の見直しや料金設定等を進めていきたい。

(部会長)

- ・ 今後のスケジュールについて異論はない。具体的にコミュニティ交通の導入基準・サービス水準を策定していくにあたっては、本部会での意見等を踏まえたうえで、利用者にとってより良いものにしていただければと思う。
- ・ 他にご意見等ないようなので、これで議事を終了とする。