

令和 8 年度（2026 年度） 第 1 回利用促進部会 議事録

I 日時等

1. 日 時：令和 8 年（2026 年）7 月 27 日（月）10 時 30 分～11 時 35 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）新共通定期券及び新おでかけ IC カードについて
 - （2）公共交通利用促進施策の全体像及び過年度の施策評価について

（事務局説明）

- ・資料 1～2 を用いて説明

【議事（1） 新共通定期券及び新おでかけ IC カードについて】

（委員）

- ・新共通定期券は、金額面を含め市民に大きなメリットがある制度と考える。一方、現時点の資料だけで市民、とりわけ高齢者の理解が十分に進むか懸念がある。制度の周知をどのように行う予定か。

（事務局）

- ・周知広報は非常に重要と認識している。交通事業者と制度内容を詰めながら、分かりやすい伝え方や媒体、周知の機会を検討し、具体的な広報を進めていく。

（委員）

- ・金額や利用可能な範囲について、具体的な利用例を示し、利用者がメリットをイメージできるようにする必要がある。
- ・クレジットカードを作れない方や、デビットカード等に不慣れな高齢者への対応として、専門窓口やコールセンターの設置を検討し、安心して切り替えられる支援体制を早い段階から周知してほしい。
- ・制度の詳細が固まらない段階での発信は難しい面もあるが、情報が不足したまま内容だけが広がると、理解を得るために余計な時間と労力を要する。良い制度が混乱を招かないよう、戦略的な情報発信に取り組んでほしい。

(事務局)

- ・制度切替え時に利用者の方より多くの問い合わせがあることも想定されるため、対応についても、専門窓口やコールセンターの設置などいただいた意見を踏まえて具体化していく。

(委員)

- ・タッチ決済を活用した共通定期券について、参考とした先行事例はあるのか。また、熊本市独自の取組なのか。さらに、先行事例がある場合、導入時の課題を把握しているのか。

(事務局)

- ・本市の交通事業者が主体的に検討している仕組みであり、現時点では他に例のない取組と聞いている。現在、交通事業者間で具体的な仕組みを検討している。

(委員)

- ・今回の取組が全国のモデルケースとなり、公共交通の利用促進や渋滞緩和につながることを期待する。
- ・高齢者の中にはスマートフォンを通話やメールにしか使わず、タッチ決済自体を理解していない方も多い。高齢者にもなじみやすい名称の検討や、効果的な周知広報を行うなど、制度利用の入口のハードルを下げる必要がある。現時点でどのような高齢者対策を考えているか。

(事務局)

- ・スマートフォンやタッチ決済に不慣れな方がいることは認識している。誰一人取り残さず新制度を利用していただけるよう、入口のハードルを下げることが重要である。
- ・機能強化の内容や今後の窓口対応等について高齢者を対象としたアンケートを実施しており、その結果も踏まえて具体的な対応を検討し、改めて報告したい。

(委員)

- ・受付端末は新共通定期券が38台、新おでかけICが24台とされているが、移動自体が難しい高齢者もいるため、少なくともまちづくりセンター等、身近な場所で申請できる体制を検討してほしい。

(事務局)

- ・38台は新共通定期券の受付用であり、新おでかけICについては、区役所及び総合出張所の計12か所に各2台、計24台を配置することを検討している。
- ・オンライン申請に加え、インターネットを利用できない方にも窓口で対応できるよう取り組んでいく。

(委員)

- ・新共通定期券により利用者の選択肢が広がることは、大きな効果が期待できる。一方、同じ区間を市電とバスが運行していても運賃が異なるため、現状では安価な市電を選択するなど、混雑状況に応じた選択が十分にできない。
- ・市電とバスが並行する区間について同一運賃化を進めれば、利用者の選択肢が広がり、混雑の分散にもつながる。既に同一運賃区間を設定している区間の効果や交通事業者への負担を検証し、同一運賃区間を広げる場合の仕組みを検討してほしい。また、市電及びバス事業者の双方にとってメリットのある制度設計となるよう検討してほしい。

(部会長)

- ・将来的な同一運賃区間の拡大と、新共通定期券の具体的な利用範囲は分けて整理する必要があるが、事務局側の見解を伺いたい。

(事務局)

- ・今回の新共通定期券では、従来のバス5社と電鉄電車に市電が加わることで、利用者の選択肢が大きく広がる。
- ・同一運賃区間をどの範囲とするか、例えば300円、400円、500円などの運賃区間の中で市電をどのように位置付けるかを含め、現在検討が進められていると聞いている。利用者の利便性と交通事業者の収益のバランスを踏まえながら検討が進められるものと認識しており、本日いただいた意見についても交通事業者と共有し、今後の検討に活かしていく。

(委員)

- ・事業者ごとの運賃差をどのように補填するかが重要である。交通事業者の負担や減収を適切に補填する仕組みを構築するとともに、移動権を保障する条例の趣旨を踏まえ、行政が主体的に取り組むことが必要である。

(部会長)

- ・提案いただいた内容は熊本交通機構の枠組みも活用しながら検討していく内容だと認識している。確認事項として例えば、新水前寺駅から中心市街地までは同一運賃区間だが、健軍町から中心市街地までは同一運賃区間でないため、どのような利用ができるのかを分かりやすく示してほしい。

(事務局)

- ・具体的な利用範囲や仕様は現在検討中であり、内容が固まり次第、事業者より改めて報告する。

(委員)

- ・補足になるが、新共通定期券は従来の区間制から金額制に変わる。例えば300円の運賃帯を登録した場合、市電の運賃がその範囲内であれば、市電とバスの双方を利用できる仕組みを想定しており、従来の区間制より選択肢は広がる。具体的な同一運賃区間の利用エリアは今後検討する。

(委員)

- ・例えば健軍町から上熊本駅までの移動する際に、途中でバスの乗継ぎが必要となる場合に、新共通定期券がどのように適用されるのか。

(事務局)

- ・乗継ぎを含めた具体的な仕様は現在検討中であり、改めて報告する。

(部会長)

- ・新共通定期券には大きく期待している。一方、新おでかけICについては、現在のおでかけICカードと比べてどのような追加メリットがあるのか。
- ・また新しいおでかけICの導入後、現在のおでかけICカードは廃止されるのか。

(事務局)

- ・現在のおでかけICカードはチャージが必要であり、これを負担に感じる方もいる。新制度では、クレジットカードの後払い又はデビットカードによる口座引落とし等により、原則としてチャージの手間がなくなることがメリットである。さらに利用しやすくするための機能についても、アンケート結果を踏まえて検討する。
- ・現在のカードを直ちに廃止するものではないが、新旧のサービス内容が異なるため、今後の取扱いはいは具体的に検討する。

(部会長)

- ・高齢者にとって、長年使い慣れたカードを変更することは大きなハードルになる。十分なサポートと丁寧な移行対応をお願いしたい。
- ・全体として期待する意見が多かったため、本日の意見を踏まえて検討を深めてほしい。

【議事（２） 公共交通利用促進施策の全体像及び過年度の施策評価について】

（部会長）

- ・昨年度の部会では、個別施策の評価だけでなく、全体として公共交通利用促進をどのように進めるか、ロードマップを意識すべきと意見した。今回、これまでの取組が整理され、全体像としてどう取り組んでいくかということを意識しながら取り組んでいきたい。
- ・今後は、個別施策を単独で実施するのではなく、対象者や目的に応じて複数の施策を組み合わせ、パッケージとして展開することが重要である。
- ・県の渋滞対策パートナー制度や企業の通勤手当の仕組みの工夫等とも連携し、企業ごとの公共交通による通勤分担率を高める取組を、企業側のメリットや PR にもつなげてほしい。
- ・個別施策は予算規模が小さく実施しやすい一方、ばらばらに行うと効果も小さくなる。関係部署の予算や交通事業者の取組を組み合わせ、相乗効果を生み出す姿勢を持ってほしい。

（委員）

- ・資料８ページにある、料金施策を単に公共交通を安くするためではなく、渋滞緩和、需要分散、観光消費の拡大等の政策実現手段として活用する考え方は重要である。
- ・高齢者向け施策に加え、日常的に公共交通を利用する層を増やす視点が必要である。高齢者が外出することで、消費や健康増進につながり、長期的には介護費用の抑制にもつながり得る。
- ・富山市では、公共交通で動物園に来園した場合の入園料無料化や、孫を連れて来園した場合の特典など、交通・福祉・観光・消費を組み合わせた取組が行われていた。本市でも全庁的な政策として検討してほしい。

（事務局）

- ・提案は、施策の組み合わせやパッケージ化の考え方にもつながる。単に公共交通利用者を増やすだけではなく、他分野と連携して取り組むことは有効と考える。
- ・高齢者以外の世代を含め、日常利用をどのように増やすかは大きな課題であり、単独施策ではなく、さまざまな主体と連携しながら、パッケージ化を含めて具体化していく。

（交通局）

- ・交通局独自の取組として、動植物園と連携し、市電内にある対象のチラシを持参した公共交通利用者の入園料を無料とする取組をゴールデンウィーク期間中に実施した。夏休みの夜間開園でも同様の連携を予定しており、関係機関と利用のきっかけづくりに取り組む。

（部会長）

- ・交通分野以外も含めた各部署の取組を改めて整理し、今年度策定する地域公共交通計画に位置付け、長期的に活用してほしい。
- ・外出している高齢者は医療費が少ないといった効果も考えられるため、必要なデータを日

常業務の中で収集し、取組の効果を分かりやすく展開することが重要である。

(委員)

- ・資料2 P 5の⑥に、県や企業と連携したオフピーク出勤等の推進について、1日あたりの平均10,6087人参加とあるが、これは実際に時差出勤した人数が1万人を超える参加者だったのか。
- ・令和7年6月の一般質問では、令和6年度の実績として約4,000人との説明だったと記憶している。短期間で平均約1万人に増えたのであれば、どのような調査・集計による数字なのか確認したい。
- ・約1万人が時差出勤したのであれば、渋滞緩和の効果も相応に現れているはずであり、参加人数だけでなく、交通量や所要時間などの効果も検証して示すべきである。

(事務局)

- ・実績を積み上げた数字であるが、集計内容を改めて精査し、委員に示したい。

(委員)

- ・数字の再確認に加え、目標を達成した場合にどの程度渋滞が緩和したのか、達成しても効果が不十分であれば次にどの程度取組を拡大するのかまで検証してほしい。
- ・過去の一般質問時には効果検証が十分でないとの印象があったため、参加人数のみを成果とせず、政策効果を確認してほしい。

(部会長)

- ・個別施策だけを見ると、実施したこと自体を成果とする資料になりがちである。最終的な目的である渋滞緩和につながったかという視点でモニタリングする必要がある。
- ・交通量カウンター等の自動収集データを活用すれば効果を確認できる部分もあり、大学として協力できることもある。個別施策の成果だけでなく、不十分な点も認識して次の改善につなげてほしい。

(委員)

- ・P 7の交通手段分担率を見ると、自家用車利用が増え、バス利用が減少している。大きな要因は道路渋滞によりバスの速達性・定時性が悪化していることであり、ソフト施策だけでは効果が現れにくい。
- ・バスレーン等の抜本的な走行環境改善が必要である。交通事業者だけでは対応できない部分であり、行政が主体的に進めてほしい。

(事務局)

- ・公共交通が選ばれにくい要因の一つは、自家用車より公共交通の方が時間を要することであり、バスレーン等のインフラ整備は重要と認識している。

- ・利用促進部会では主にソフト施策と需要喚起施策を扱うが、基幹公共交通部会では公共交通を便利にするハード施策をしっかりと議論する必要がある。用地買収等の課題もあるが、知恵を出しながら前に進めたい。

(部会長)

- ・新たなハード整備だけでなく、既存のバスレーンを一般車が走行している状況への対応も必要である。警察による取締り等により、既存バスレーンを本来の機能どおり使えるようにすることでも改善が期待できる。
- ・現在のバスレーンとしての運用が難しい区間は見直すことも含め、実効性のある運用を検討してほしい。

(部会長)

- ・資料８ページには、より利用者目線に立った施策を展開するためアンケートを実施するとあるが、アンケートによって検証したい仮説は何か。アンケートをしなければ分からない事項を明確にする必要がある。

(事務局)

- ・これまでのアンケートでは、バスレーン等のハード施策と、情報提供等のソフト施策を同列に尋ねていた。今回は、利用者目線を改めて捉え直し、アンケートの設計を見直したい。
- ・例えば、通町筋で同じ名称のバス停が複数に分かれていることや、時刻表が見にくいことなど、現場の利用者目線で改善すべき事項を十分に把握できていない。こうした課題について利用者の意見を聞き、施策に反映したい。

(部会長)

- ・現在の公共交通利用者には、利用時に感じる不便や見落としとしている課題を聞き、未利用者には、何が変われば利用するのかを聞くなど、対象と目的を分けて実施することが重要である。
- ・ウェブアンケート等、費用を抑えて実施できる方法もある。アンケートの実施自体を目的化せず、実施すべき施策や仮説を検証するため、戦略的に活用してほしい。
- ・本日の意見を参考に、施策間の連携や効果検証の方法を整理し、今後の検討を進めてほしい。