

令和6年度（2024年度） 第1回熊本地域公共交通活性化協議会 議事録

I 日時等

1. 日 時：令和6年（2024年）7月18日（木）
午前10時00分～午前11時50分
2. 場 所：熊本市役所議会棟2階 予算決算委員会室

II 主な内容

1. 開会
2. 委嘱状交付
3. 事務局挨拶
4. 会長選出
5. 副会長指名
6. 会長挨拶
7. 議事
 - （1）規約（案）について
（事務局）
 - ・ 資料2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。
 - ・ なければ規約については承認とし、次の議事に移る。
 - （2）令和6年度事業計画及び収支予算（案）について
（事務局）
 - ・ 資料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。
 - ・ なければ収支予算案については承認とし、次の議事に移る。

（３）監査委員の選任について

（会長）

- ・ 監査委員について、熊本県交通政策課長 坂本委員にお願いしたいと考えている
がいかがか。

（坂本委員）

- ・ 了承する。

（会長）

- ・ 了承いただいたため、次の議事に移る。

（４）専門部会構成及び専門部会委員について

（事務局）

- ・ 資料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。
- ・ なければ次の議事に移る。

（５）各専門部会での検討及び協議会スケジュールについて

（事務局）

- ・ 資料５～８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。
- ・ まず資料５の基幹公共交通部会について、バスレーンの導入が大切なところかと思う。過年度から検討を続けているが、検討のままではなく導入できるかどうかについて、当然簡単ではないが、何らかの形で先に進めていただきたい。
- ・ 続いて資料６のコミュニティ交通部会について、資料にはＡＩデマンドタクシー、ライドシェアが記載されている。各取組に対して期待もあるかと思うが、全体の役割分担についての議論が非常に大切であると思っている。

- ・ 旧来からあるデマンド型乗合タクシーについて、バスと繋げて補完するという役割だったかと思う。ライドシェアについて記載したのはある意味チャレンジだと思うが、おそらくライドシェアについても『どこでも乗っていい』ということではなく、タクシー等の既存のサービスが不十分なところを補完するというような役割分担が重要なところだと思う。その辺りのグランドデザインといった大きな話も、部会の中で議論をしていただければいいのではと思う。
- ・ 資料 7 の利用促進部会についても、様々な取組を期待したいところ。
- ・ I C カードについては後ほど議論をずして、新しい決済手段を入れることで様々なチケット等も導入可能というのは少し魅力的ではある。チャリチャリを代表とするシェアサイクル等、今までは連携が必ずしも十分でなかった施策と連携した取組を『バス・電車無料の日』の検証結果等を踏まえて行くと、面白い取組になるのではと思う。
- ・ 今のコメントについて、事務局から何かあればご回答をお願いします。

(事務局)

- ・ まず 1 点目の基幹公共交通機能強化部会のバスレーンの件について、検討のままではいけないという意見について、会長のおっしゃるとおりである。現状としては、具体的にどの場所にバスレーンを導入することでどのような効果があるのか、複数か所に導入するパターンも含めて検討を進めているところ。しっかりとご議論いただけるような材料が整った時に、機を見て議論をしていただきたいと考えている。
- ・ 次に 3 点目の利用促進部会の決済手段の変更について、決済手段を変更することで可能になる取組も含め、どのような料金体系であれば利用者は公共交通をより利用したいと思うかという視点で、いかに公共交通への乗り換えや公共交通の利用機会を増やすという行動変容をしてもらうか、そのきっかけになる施策をしっかりと組立てていきたいと思っている。今後の施策については検討中であるので、取組内容が具体的にになった時に、またお示ししてご議論いただきたいと考えている。
- ・ 2 点目のコミュニティ交通の役割分担について、現在本市では、A I デマンドタクシー及び乗合タクシーの二つのコミュニティ交通を運行しており、主に公共交通空白地域への運行を前提としている。A I デマンドタクシーは面的な広いエリア

アを運行するのが特徴であり、乗合タクシーは線的に点と点を結ぶような運行をしている。それぞれメリットデメリットはあるが、それぞれの役割分担がまだ明確になっていないため、それを明確にしつつ、今後は役割分担しながら運行してまいりたいと思っている。

- ・ ライドシェアについては、将来の運転士不足が見込まれる中、コミュニティ交通を広く展開していく過程においても、運転士不足によってコミュニティ交通の展開が困難な状況も見込まれることから、将来に備えて、今後研究を始めてまいりたいと考えている。

(会長)

- ・ 他にご意見・ご質問はないか。

(委員)

- ・ 資料7の市電の決済手段について『この方向性が望ましいと考えているが、本部会等での議論、また今後実施するアンケート調査等の結果から見極めていく。』との記載があるが、こちらについてお尋ねしたい。
- ・ まず、決済手段については、先般発表された方向性で進めていくというのが基本的な考えであるのか。
- ・ また、本協議会はバスの交通について考えていく場でもあるが、バスの決済手段が変わり、バスと市電の決済手段は同一である方が望ましいと思われる状況の中で、本協議会の中でどのような議論をされようとしているのか。
- ・ 最後に、アンケートはどのような形で実施しようと考えているのか、以上についてご回答いただきたい。

(事務局)

- ・ 市電の決済手段について、先般議会等でもお示ししたとおりの方向で進んでいくのかというお尋ねについて、市長も議会にて答弁を差し上げたとおりの、バスでの先行き等を見極めながら、しっかりと検討していくということを申し上げたところである。つまり現在の方向性ありきではなく、バスにおいていわゆる全国交通系ＩＣカードの取り扱いを廃止するという状況を、今後利用者にどのように受け入れていただくのか、受け入れていただけるのかといった部分も踏まえながら、

改めて検討するということであると理解している。

- ・ アンケート調査について、まだ具体的な時期や手法は申し上げられないが、決済手段が変更されることで実施できるようになる料金施策もあるので、その取組も含めて、全国交通系 I C カードの廃止を許容していただけるか、利用者の意見を丁寧に聞いて参りたい。
- ・ 市電の決済手段については、新しい施策やアンケート調査も踏まえて、今後の協議会にて協議していただければと思っている。

(委員)

- ・ バスでは大体 4 人に 1 人、市電では半分超の利用者が、現在全国交通系 I C カードを使われている。全国交通系 I C カードを利用されている方は、えっ？というのが正直な気持ちだと思う。利用者の目線からは当然の反応である。
- ・ クレジットカード決済がどのようなものか、あまり詳しくないが、これから決済手段を変更した結果の利便性はどうなのか、市電については全国交通系 I C カードの廃止ありきではないと思うが、利用者への周知も含めて、決済手段の転換を図っていくかについて、どのように進めていこうと考えておられるか、お尋ねしたい。

(事務局)

- ・ 利用者への周知、プロモーション活動について、具体的な取組についてはまだ検討中である。ただ委員がおっしゃったとおり、利便性や利用方法について、例えばクレジットカードを持ってない学生さんはどうするか等、利用者にはご疑問、ご心配が様々あると考えており、バス事業者を含めて協力しながら、P R 活動を進めていく必要があると思っている。あらゆる広報媒体を通じた P R 活動に加え、例えばタッチ決済の体験会等、変更後の決済手段を体感していただくことで、新しい決済手段に対するご不安を払拭する取組であるとか、新しい決済手段に移行していただくお手間は掛けるが、決済手段の切り替えのきっかけになるようなキャンペーンのような取組が必要だと考えている。
- ・ バスでは、今年 12 月中旬に全国交通系 I C カードを使用停止し、機器の入替を行っていくとのことであり、これから 12 月までの間が周知を進めていく 1 番大事な期間であると理解しているので、バス事業者等と協力をしながら、しっかり

と打ち出しができたらと考えている。

- ・ 具体的な取組についてはまだ申し上げられないが、検討をおこなっているところである。

(会長)

- ・ 利用者にも大変関心の高いところであるので、この点しっかりと対応をしていきたいというところかと思う。
- ・ 他にいかがか。

(委員)

- ・ まず基幹公共交通機能強化部会について、昨年度はバス機能強化検討部会にて、バスレーンの導入について検討してきたところである。現在、具体的に路線を検討している段階であるが、バスレーン導入の成功が今後の熊本市の方向性を決めていく大きな事業になるのではないかと認識しており、ぜひともしっかりと進めていただきたい。
- ・ 同時に、バスレーンを導入するだけではなく、他のいろんな施策と連携して取り組んでいくことが大事になるかと思う。先ほど会長からグランドデザインという話が出たが、市全体の方向性としてだけではなく、エリアごと、方面ごとのグランドデザインというものがどのように変わってくるのかというところを踏まえて、個別の施策をどうグランドデザインに組み込んでいくかという視点も必要になるかと思う。今の部会の構成では、手段別、施策別というところで分けられているので、他の部会との連携が大事になってくる。資料 8 のスケジュールを見たが、どこで部会どうしのすり合わせができるかというところが気になった。3月の情報共有だけではなく、それぞれの部会の開催の時に、他の部会ではこのエリアについてどのように話が進んでいるということもきちんと共有し、部会の議論に繋がればいいと思う。
- ・ 利用促進部会について、今決済手段の話が出ているが、先ほどのエリアマネジメントというか、地域ごとの施策というのを考えた場合、やはり運行ダイヤや料金というのは、サービスのソフト面で利用者の行動変容に非常に大きな効果を持つものだと思う。決済手段がアナログだった頃には、いろんな料金施策を事業者が独自に柔軟にできていたが、システム化していくことによって、そのシステムで

できる料金施策しかできなくなっている。便利にはなっている一方で、例えば柔軟な施策を打ち出す際にシステムが制約になったり、システム改修するに当たってその分の費用が必要になったりというような、デメリットもある。なので、柔軟にいろんな料金施策が実施しやすいようなシステムという視点での選択というのも考えていかないといけないのかなと思う。資料5の基幹公共交通のところにも書いてあるように、公共交通のリバランスを図る、利用者の行動変容を促すという時に、やはりそれぞれのエリアの抱える問題に対する施策や、特定の地域の人動きを変えていきたい場合に、例えば全体の料金設定だけではなく、地域ごとの個別の料金設定など、施策が柔軟にできるということはやはり非常に大事になってくるのかなと思ったところである。

- ・ 基幹公共交通の強化について1点質問したい。現状と課題を見ると、渋滞悪化もあるが、JRの利用者が増えており、市電の乗せ残しが起きている状況とある。そこで、基幹公共交通の機能強化を行い、自動車から公共交通への転換を図っていくとある。一方で、バスは運転士不足が顕在化している。この対策として自動運転の導入が挙げられているが、肌感覚として、自動運転の導入できるエリアや輸送力を考えたとき、果たして自動運転が200人分の運転士不足を解消するだけの手段になりうるのか疑問である。そういった中で、基幹公共交通の強化をどのように図っていくのか、ここが非常に気になるというか、何らかのワンクッションが必要になるのではと思う。例えば、輸送力不足を運転手や車両を選択と集中という形で重点的に配置して解消していくというような、そういった施策について、今事務局としてどのように考えているのか教えていただきたい。
- ・ バスレーンを導入できても、運転士がおらず、バスを走らせることができないということが起こるのではと、非常に心配しているところである。

(事務局)

- ・ 委員からのご意見で、やはり公共交通は課題が様々あり、それぞれの課題が全て連動しているため、1つの施策で効果が出るものではないと理解しているものの、改めて難しい問題であると感じたのが率直な思いである。特に、エリアマネジメントやランドデザインの考え方について、個別の施策で効果は出ないということについては、事務局としても認識をしている。
- ・ 公共交通のネットワーク、運転士不足、高齢者の増加による利用者増加等の課題

に加え、エリアごとに状況が異なるため、単一的な交通モードでは、おそらく対応していけないであろうと考えている。また、ソフト面では行動変容を起こすための料金施策であるとか、ハード面ではバスレーンの設置であるとか、様々な施策を総合的に見なければいけないと考えている。委員のご指摘にもあった輸送力についても、現状で課題を解決できる施策について、まだ明確に見つけられているとは言えない。

- ・ 今年度、議会で新しく特別委員会を設置したところであり、本協議会と並行して議論を進めていくこととしている。両組織の皆様からの様々なご意見もいただきながら、勉強させていただき、皆さんと一緒に施策を組立てていけたらと思っている。単一的なものではなく、全体を捉えていかなければいけないというのを、改めて委員のご意見から勉強した次第であり、今後ともよろしく願いたい。

(会長)

- ・ 本当に貴重な、大切なご指摘をいただいたと思う。
- ・ 自動運転バスも期待はされるが、それが全てではないということを改めて認識したところである。
- ・ 他にいかがか。

(委員)

- ・ 今年度というより、将来に向けてという観点からお話しさせていただきたい。
- ・ まず、利用促進部会と、基幹公共交通機能強化部会とは、連携することが必要なという部分が幾つかある。利用促進部会の令和 6 年度の取組として、まちなかフリーパスの導入が挙げられているが、将来的には市電との連携も深めていくということである。一方基幹公共交通機能強化部会では、昨年度以前から新水前寺駅の乗換拠点の改善が検討されており、接続の対象としては今のところバスを基本として挙げられている。今後、市電についても接続の対象として含めて検討していく方が、より柔軟な対応ができるのではと考えるので、今後そういったことも含めて検討していければと思う。
- ・ コミュニティ交通部会について、A I デマンドタクシーは昨年度まで西南地区での実証実験が行われ、今年度からは西南地区、植木地区の本格運用が始まっており、利用者がどんどん増加している状況ということである。これが非常にうまく

いけば、他の地区からもA I デマンドタクシーを導入してほしいという声が出てくると思うが、そのときに何らかの導入基準やガイドライン等があるといいのではと思う。利用者が見込める地区ということで、例えば、1 日当たりの利用者数が何件以上見込めるところは導入する、見込めないところは他の手段を検討するというような、そういったガイドラインが今後できてくればいいと思うので、将来的な検討課題として考えてもらえたらと思う。

(事務局)

- ・ 水前寺の交通結節機能強化についてお答えする。現在、新水前寺駅ではJ Rから市電への乗せ残しが非常に多いこと、電停から道路上に人があふれており、非常に危険であること、この二つ大きな課題を抱えている。このことから、J Rから市電だけではなく、バスへの乗換を促すために、高架下へのバス停の新設を検討しているところ。まだ関係機関との協議中ではあるが、早期に協議をまとめ、地元説明に入りたいと考えている。また、J Rから市電についても、連結車両等の導入による輸送力の強化等を図っており、市でも一体的に結節機能強化を検討してまいりたい。
- ・ 続いて、A I デマンドタクシーについてお答えする。委員がおっしゃったとおり、コミュニティ交通については、乗合タクシーという線的なものと、A I デマンドタクシーという面的なものがあり、今後はライドシェアについても、研究していくとしている。委員のご指摘のとおり、どういうときにどの交通モードを導入するのか、各モードの役割分担等をまだ明確に決めていないため、今後コミュニティ交通部会、また特別委員会の方でも議論をしながら、意見交換させていただきながら、その辺りを整備していきたいと考えている。

(会長)

- ・ ぜひよろしく願いしたい。
- ・ A I デマンドタクシーについては、オペレーションに結構な費用が掛かるというところもあるので、持続可能なものにするにはどうしたらいいのかという視点もぜひご検討をお願いしたい。
- ・ 他にいかがか。

(委員)

- ・ まず 1 点目、信号についてお尋ねする。信号の長さについて、恐らく信号によって違うと思うが、右折する際、信号が青になる前に並んでいたにもかかわらず、1 回の青信号では曲がり切れないということが起こる。細い道路と太い道路が繋がっている箇所によく起こることである。信号については警察が管理しているのだろうと思うが、そのあたりと連携はできないのかと感ずるところ。
- ・ もう 1 点は、通勤ラッシュについてである。やはり学校と会社の開始時間にとっても交通量が増えると思うが、例えば始業を 1 時間遅らせる、終業を 1 時間早めるというようなことを、柔軟に、市役所が先導してできないのか。あるいは民間で時差出勤をやっている会社になんかのインセンティブを与えるというのはできないのか。夏であればサマータイムのようなものもあると思うが、通勤、通学の時間帯をずらしていく取組はどうか。

(事務局)

- ・ まず信号についてお答えする。信号の管理をしているのは熊本県警であるため、県警との連携を図る必要はあると思っている。特に資料 5 で提案している基幹公共交通機能強化の部分のバスレーンの導入について、バスレーンを作るだけでは効果を発現できないものである。交差点を改良してスマート交差点を作るにしても、当然交通管理者である県警との連携を図ってこそ効果が出るものと考えているので、今後もしっかりと、県警との連携を図りながら進めていきたいと思う。
- ・ 次に時差出勤についてお答えする。資料 5 にも時差出勤等と記載しているとおり、渋滞対策として期待される施策の 1 つであり、本市においても、通勤ラッシュの時間帯を分散化させる方法として非常に有効ではないかと考えているところである。委員から、市が率先して実施することに期待するというお言葉もいただき、市としても積極的に取り組んでいきたいと考えている。

(会長)

- ・ 信号のサイクルの改善と時差出勤ということで、短期的に実施できる渋滞対策として非常に期待されるので、ぜひよろしく願いしたい。
- ・ 他にいかがか。

(委員)

- 先日の議会で、全国交通系 I C カードからの決済手段変更の件について、市電の更新期限までにはまだ時間があるので、様々な面から検証を行い、慎重かつ丁寧に検討するという附帯決議をつけたところである。
- 利用促進部会の協議事項に市電の決済手段を検討すると記載してあるが、やはりこれは熊本市民全体だけではなく、県外からの観光客、海外からの観光客も含めて影響が大きいことである。
- 資料 7 に記載があるのはあくまでも案であるにも関わらず、n i m o c a 定期の終了、n i m o c a システム廃止という、断定的な書き方をしてしまうと、思考停止になりかねないのではないかな。
- 資料 9 の 1 8 ページで共同経営推進室が決済手段の変更についての概要等を記載しているが、専門家の方でないと、これ以外の選択肢について考えるのは難しいのではないかなと思う。利用促進部会ではもちろん、親会でも、決済手段の選択肢を考える材料になるような、詳細な資料をお願いしたい。
- 平成 2 0 年にバス交通の在り方検討協議会が組織され、そこから今年で 1 6 年になり、新たに熊本市公共交通協議会から熊本地域公共交通活性化協議会に名前を変えてリスタートするところで、市電の決済手段について利用促進部会で検討をするということであるが、本来であれば、やはりバスの決済手段の検討についても早めに情報提供をして、本協議会で同じように協議、検討をするべきだったと思う。これは議会の特別委員会でも指摘があっていたが、本協議会には学識、県、県警、バス事業者、タクシー業界の方も含めて専門家がいるので、本協議会で協議をするべきだったという点については改めて指摘させていただく。
- 今回利用促進部会で市電の決済手段の検討を行うのであれば、さらにバージョンアップした、アップデートした案が出るべきだと思う。予定調和のように、バスがこうだから市電もそうじゃないといけないだろうという論調になるのであれば、何のための協議会なのかなということになりかねないと思う。
- 最後に 1 点確認だが、バスの決済手段等の部分でのいろんな混乱も含めた反省の上で、この新たな協議会で、市電の決済手段については、ゼロベースとは言わないにしても、いろんな選択肢を検討する方針であると考えてよろしいのか。

(事務局)

- ・ 委員のおっしゃるとおり、何のための協議会かという意見については真摯に受け止めている。皆様にしっかりとご判断いただける、しっかりと協議ができる内容をお示した上で、今後の在り方や方向性については決めていけるように、進め方を工夫して臨みたいと考えている。

(委員)

- ・ ぜひお願いしたい。議会でも出ていたが、全国交通系ＩＣカードを廃止するのは全国でも初めてである。この件については、同じような悩みを持っている都市もあるだろうと思う。そこに対して、いい意味での先鞭をつけなくてはいけないと思っている。
- ・ 県だけではなく国についても、新規の手段やシステムでないと補助が出ないという在り方はやはりおかしいのではないかという議論も必要であると思う。システムの更新費用が高額という点がやはり大きなネックになっていると思うので、もちろん費用自体をどうにかして下げるという知恵も大切だが、国が公共交通を維持してくれと言うのであれば、そういう縛りをつけずに補助をしてほしいということについては、もっと言っていくべきだと思う。
- ・ この協議については、この協議会の存在意義に関わってくるものであり、全国から注目されている。何よりも熊本市民の方々のためになる、もちろん県外から来ていただく方のためにもなる、そういう公共交通体系ができるための一手段として、市電の決済手段についても、できるかぎりベストなものになるように、私も汗をかいていきたいと思うので、皆さんもご指導のほどよろしくお願いしたい。

(会長)

- ・ 本当にごもっともなご意見だと思うので、事務局については、ぜひよろしくお願いしたいと思う。
- ・ 他にいかがか。
- ・ なければ以上が本日の議事となる。続いて、その他報告案件に移る。

８．その他報告案件

(１) 熊本地域乗合バス事業共同経営に関する状況報告

(共同経営推進室)

- ・ 資料 9 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。
- ・ なければ、本日の議事は全て終了とする。