

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 利用促進部会 議事録

I 日時等

1. 日 時：令和6年（2024年）8月27日（火）
午後13時30分～午後15時00分
2. 場 所：桜の馬場 城彩苑 多目的交流施設

II 主な内容

1. 開会

2. 会長挨拶

3. 議事

（1）熊本市電における決済手段の変更について
（事務局）

- ・ 資料1を用いて説明

（部会長）

- ・ ただいまの説明に関して何かご意見・ご質問はないか。

（委員）

- ・ パターン1のくまモンのICカードで連携不可とはどういうことか。

（事務局）

- ・ 市電で使っているメインシステムが全国交通系ICカードであるニモカのシステム。都度払いの支払いだけくまモンのICカードは、利用できるようになっているが、例えば、共通定期など連携サービスは、現在のくまモンのICカードがメインのシステムではないので、連携できないということになる。

（部会長）

- ・ 分かりやすく説明するということは重要だと思うので、連携サービスの具体例など資料に記載していただくことも重要と思う。

（委員）

- ・ 機能向上を伴わない機器更新は、国から補助金は出ないということで、今回、この決済手段の変更という形になったかと思う。国に対して大西市長が要望されているかと思うが、その要望に対する国の対応についてお尋ねしたい。

(事務局)

- ・ まず、要望した際には、決して門戸を閉ざしたような回答ではなかったという状況だったと聞いている。その後の国の動きという点につきまして、これに対応したような動きは、まだ聞き及んでいない状況。

(委員)

- ・ 簡易端末と現在の端末で処理速度が違うこと以外で、何か違う点はあるのか。
- ・ また、簡易型端末の導入は機能向上に資するものとして、国の補助金の対象にならないのか。

(事務局)

- ・ 簡易端末と現システムの大きな違いは、処理速度のほか、単純な都度払いのみの機能になるので、例えば、車の車内でのチャージや定期券は使用できないことになる。
- ・ 2点目の補助対象になるかについては、現在と機器は変わるが、全国交通系 I C カードは利用しているので、新たなサービス利用者の利便性向上につながるものとみなされないというところから補助対象にはならない。

(委員)

- ・ 連携サービスとは、何か。本当の意味での連携というのは違うと思う。具体例を挙げるなら、バスに乗車して佐土原から健軍町電停まで行き、そして市電に乗換えた際に、料金がリセットされる。本来の移動の料金であれば、バス、市電にどちらを利用しようが、乗車したところから降車したところまでリセットされない、料金が一律だというのが本当の連携だと思う。

(事務局)

- ・ 連携サービスについて、技術的に可能なサービスがいくつかあり、その一つに、今、委員がおっしゃった通し運賃がある。通常、スタートから終点まで乗車した場合、バスで運賃を支払い、バスから市電に乗換えで一旦リセットされてそれぞれの料金が発生するが、バスか市電に乗換えた場合も、通し運賃にする連携サービスというのも将来的には考えられる。
- ・ そのほか、バス事業者だけで実施している共通定期を市電も合わせた形で使用することも連携サービスとして考えられるだろうということです。

(委員)

- ・ 利用者にとって、何が 1 番利用しやすいかということを将来的な目標として持っていて、連携はこういうことを目指しているから、現時点において決済手段に統一した方が良い、という提案の仕方であれば、良いと思う。この点について全国の出組はどうか。

(部会長)

- ・ まず参考資料の利便性・将来性に記載している乗継割引や共通定期などがこの連携サービスと

いう意味。それが全国的にも展開されているかどうかということですが、できているところもあれば、なかなかできないものもあるという認識。市電とバスの共通定期があれば、行きは市電、帰りはバスなど、いろんなパターンで利用できれば、新水前寺駅の混雑緩和にもつながると思うが、その辺りも含めてお尋ねしたい。

(事務局)

- ・ 連携サービスについて、分かりにくいところがあるので、次回にどのような連携サービスがあって、それぞれ連携サービスの実現可否まで整理して、御説明をさせていただきたいと思う。
- ・ 先ほど申したとおり、例えばパターン1だと、くまモンのICカードを使った連携サービスはできないがタッチ決済・QRコード決済については、連携サービスができるので、全く連携できないということではない。より分かりやすく伝わるような資料を次回お示しさせていただければ考えている。

(委員)

- ・ 今回は、部会前に事前に資料を展開していただきたい。
- ・ それで、パターン1と3の処理速度の違いがあったが、0.2秒と0.5秒の違いで、どのぐらいの影響が出るのか。

(事務局)

- ・ 感覚的に言うと、まず交通系ICカードの0.2秒はかざしたら1回も立ち止まらずに、そのまま歩いていく感じだが、0.5秒だとかざして少し間が出るような感じになるので、そのまま歩いていくということまではいかず、一旦立ち止まる感じ。
- ・ タッチ決済を既に入れているが、タッチ決済が大体0.5秒ぐらいなので、それと同等ぐらいのスピードになると思う。

(委員)

- ・ 電車の改札であれば、0.2秒と0.5秒の差というのであれば、多少、差はあるかと思うが、バスや市電の場合、ステップがあって乗り込んでかざすので、記事や研究論文を見ると、体感的に差がないという意見のものが見受けられた。あまりそこは気にする必要はないと感じる。

(部会長)

- ・ タッチ決済では降車時にタッチのみか。

(事務局)

- ・ 現状、市電においては、タッチ決済は降りるときだけのワンタッチになっている。

(部会長)

- ・ パターン2にした場合は、降りるときだけのタッチになるのか。

(事務局)

- ・ バスとの連携サービスを実施していく上で、降りる時だけでは支障が生じる可能性もあるので、その時は乗り降りタッチが必要になるという可能性もあると考えている。

(部会長)

- ・ 市電を均一運賃でこの先も続けていくか将来的な視点での検討も必要になってくると思う。
- ・ 他に何かご意見はあるか。

(委員)

- ・ 連携サービスという観点から発言をさせていただきたいと思う。くまモンの IC カードの共通定期で各バス事業者、共通の使い方ができるようになっている。導入前は特定の会社にはしか乗れなかったが、どのバスにも乗れるようになったことで、お客様の利便性が非常に高まって共通定期の購入も非常に伸びたという実績がある。
- ・ 今回、市電で共通プラットフォーム入れていただくことによって、共通定期で市電もバスにも乗れるようになることで、例えば、雨の時に電車に乗れなかった場合にバスに乗ろうとしても、乗ることができず、次の市電まで待っている、というようなことをよく見かける。これが共通で使えるようになると、乗換えの環境のこともあるが、市電に乗れなかったらバスに、バスに乗れなかったら市電に乗ろうとか、相互の使い方ができるようになることで、かなり利便性が高まると思うので、1 番期待するところ。
- ・ それから先ほど御指摘があった乗り継いだ際の割引について、乗り継いだ場合に、ただ単純に足した金額ではなくて、距離に応じて、それが計算できるようになるというのが、利便性向上につながっている。

(部会長)

- ・ 市電もバスも公共交通機関の 1 つとして高めていくためにそういう視点は重要だと思う。
- ・ 他にもご意見はあるか。

(委員)

- ・ 私から 2 点お伺いしたい。まず 1 点目は、他都市で同じような課題があれば教えていただきたい。
- ・ 2 点目は、事前にこの協議会でなぜ議論しなかったのか。議題として挙がらなかったのは今でも不思議に思う。バス、市電の更新時期、また更新額というのは事前に分かったはずだが、この協議体で出なかったことで市議会でも紛糾があったので、あえて触れさせていただく。

(事務局)

- ・ まず 1 点目ですが、他都市の状況については、電話等で聞き取りをした結果、全国交通系 IC カードを脱退するというところはない。更新費用が高いという課題を抱えられているところはあ

るかと思うが、熊本と同じような判断をしたところはないと聞いている。

(事務局)

- ・ 市議会でも様々ご意見をいただいておりますが、繰り返しになるが、過去から機器更新があることは当然分かっている状況ではあった。そのような中で、バス事業者においては、お客様の利便を損なわないようにするためには、どうするべきかを当然考えながらも、表裏一体として経営状況の観点から悩まれた結果で、そこに県市に対しても、様々御相談を頂きながら、協議をしてきたというところ。
- ・ なぜ、協議会などの公の場で議論がなされなかったのかという点につきましては、そういった意味では、やはり民間企業の経営の話にも及んでいることから、オープンな場で協議できない事情があったのではないかと推察している。そのような経緯もあって、様々御検討をされた結果、高額な更新費用はなかなか看過できるものではなく、バス事業者が苦渋の決断をされた。その決断をしたタイミングで、皆様にはオープンになったので、皆様方には唐突感があったというところはやはり否めないかなと思う。

(委員)

- ・ まず1点目については、引き続き情報提供をお願いできればと思う。
- ・ 2点目については、市民の皆様については、なぜこのように決済手段の変更だけでこれだけ取上げられているのか、今回の経緯について改めて触れさせていただいたところ。この協議体自体を軽視とまでは言いませんが、親会を含めて、本日お集まりの委員の皆様にもわざわざ集まってらっしゃるってこの協議体自体を重きに感じてやらないといけない。民間企業の運営状況にも関わる場所ということも、分かった上で今後進める必要がありましたので、あえて触れさせていただいた。また今の状況だから言いますが、先ほどのパターン1からパターン3についても、公に出た上でこういった話ができる。
- ・ これは前回、市議会を通った可能性も当然ではなかったという意味では、こういう協議ができているので、本当に価値がある時間じゃないかなと思う。また、国交省への交渉について、もしかすると補助金制度ができる可能性もゼロじゃないかもしれないという先ほど前向きな印象があるような御発言があったので、皆さん全員が手を取り合って国に交渉していくためにもこの場で協議、御意見を頂戴するという意味では、この協議会自体、重きを持ってやらないといけないのかなということ、個人的には認識をしたところで、あえて触れさせていただいた。

(部会長)

- ・ 私からはJ Rとの関係についてお聞きしたい。今、市電とバスが共通してという話があるが、J R九州は全国交通系 IC カードが使用できる状況が続いていくという中で、将来的に空港アクセス鉄道ができた場合、空港から新水前寺駅までは Suica が使用できるが市電はどうなるのか、といったこともある。一方で J R 九州はタッチ決済を進められようとしているような話も聞いているが、その辺りについてお尋ねしたい。

(事務局)

- ・ 部会長おっしゃるとおりで、複数モード、特に J R との連携においては、将来見据えたときに、全国交通系 IC カードから市電へ乗り継ぎに関する課題があると認識している
- ・ 現状、私どもで認識している限りにおいては、東京や関西圏においても、タッチ決済が少しずつ広がりを見せている。御承知かもしれないが、JR 九州も福岡から久留米あたりまでタッチ決済を導入している。併用という形ではあるが、導入してきているという状況にあつては、将来を考えたときにはタッチ決済は少なからず広がりを見せてくるのではないかと考えている。ただ、現時点において連携については難しいという認識。

(部会長)

- ・ 海外からの来る人たちは、クレジットカードでのタッチ決済の利用は多いと思う。様々な観点でこのパターン 1 からパターン 3 を比較していくことは重要だと思う。
- ・ それに関連して、あえて答えは分かっているのですが、お子さんなどクレジットカードを持ってない人は使えないのか、ということについて補足説明していただきたい。

(事務局)

- ・ タッチ決済の中においても、いわゆる与信審査がいないプリペイド式のカードやスマホ登録型もありますので、こういったサービスがあるということをしっかり周知していく。それをどのようにして皆様の御手元に届くようにするかを念頭に、現在、P R またはプロモーションのような形で、検討している最中なので、来るべきタイミングで、必要な方に必要な情報を届けるということを今後しっかり取り組んでいく。

(委員)

- ・ 全国交通系 I C カードの利用が 50% を超える状況で、今後それが全く使えなくなるというのは、今、交通渋滞をより緩和して、公共交通に利用をシフトさせていこうという流れの中で、利便性を高めていくというのが本筋であるのに、どうしてそれを使えなくするのかっていうのが非常に素朴な疑問だと思う。
- ・ パターン 1 がなかなか厳しいという認識だが、例えば、御提示されているパターン 3 について、パターン 2 より更新料がかかるが、利便性という観点で市民から費用をかけてもいい、というコンセンサスを得られれば、この選択肢があってもいいのかと思う。そこで、パターン 3 について、今まであまり話されていないと思うのでお尋ねするが、パターン 2 よりも 8,000 万円ぐらいお金がかかるが、利便性の観点において市としてはどういうふうにかえるか。

(事務局)

- ・ パターン 3 はパターン 2 よりも、記載のとおり 8,000 万円かかるが、全国交通系 IC カードが利用できる。一方で、デメリットとしてはニモカ定期券が利用できない。パターン 1 については、パターン 2 より 9,000 万円かかる。これについては市議会で、この 9,000 万円はどうしても乗り越えられないような金額なのか、利用者の利便性と考えたときにどうしても無理なのかとい

った御意見も多々頂いており、やはり金額がかなり大きな争点になっている。金額については、各社への見積り等も依頼して金額を精査しているところなので、金額変更がもしあればそれを改めて御提示をさせていただき、そしてまた御意見を頂ければと考えている。

(委員)

- ・ 修繕等はバス事業者が民間企業として、自社でやっている部分で御判断されているというのは分かる。市電は、基幹公共交通機関として位置づけられていて、これから延伸を考えられているので、そういう中でバスと統一するのも大事だと思うし、そのプラスアルファで市民の利便性を確保するという観点からも今後検討を十分にさせていただきたいということを要望したい。

(部会長)

- ・ ぜひ、いろんな観点で判断材料を集めていただければ思う。
- ・ 今回更新して、次の更新には、また同じぐらいの費用がかかるのか。

(事務局)

- ・ 例えば、パターン1は2億円かかるが、これも定期的に、10年ごとに同じようにかかると思っている。

(部会長)

- ・ 10年間で9,000万円をどう考えるか。利用者の利便性という話もありましたが、運転士が不足していることで市電のサービスが低下している状況なので、運転士を確保するためにはどういうお金を使うべきかという視点でも考えることも必要だと思う。
- ・ あとは、パターン1からパターン3の中で、運転士からするとどれが一番いいのか。

(事務局)

- ・ やはり経済環境が変わってしまっていて使えたものが使えなくなると一定程度のクレームがあると思う。そこに矢面に立つのはやはり運転士の方々なので、そういったストレスはあるというふうに思う。あと、運転士からすると運転以外の作業は少ないに越したことはないので一つの端末にするというのは、そういう意味でメリットにつながる可能性もあると思う。

(部会長)

- ・ QRコードは、運転士の負担にはならないのか。

(事務局)

- ・ 現在の市電の端末では、QRコードが少し読み取りにくいというがあるので、利用者から不満の声を頂いている。運転士の負担にならない範囲で別の方法での支払い方法も考えていきたいと思っている。

(部会長)

- ・ いろんな観点でパターン 1、2、3 について、次の部会か協議会に、本日の意見を踏まえた資料を出していただきたい。また、市民へのアンケートも実施されるので、正確な情報を伝えた上でアンケートは非常に重要だと思うので、そのような進め方が望ましい。
- ・ 他に御意見がなければ次の議事に進めますがいかがか。

(2) まちなかフリーパスについて

(事務局)

- ・ 資料 2 を用いて説明

(部会長)

- ・ では、ただいまの御説明につきまして、ご意見・ご質問はないか。

(委員)

- ・ 対象エリアが国府までというのは、何か意味があるのか。

(事務局)

- ・ 現在、路線バスのエリア設定で 180 円均一エリアが既に設定をされていたというのが前提。180 円均一エリアは令和 5 年 10 月 1 日から導入され、導入前の令和 4 年 10 月～令和 5 年 6 月と導入後の令和 5 年 10 月～令和 6 年 6 月までを比較すると、180 円均一エリアで乗降された利用者数は非常に伸びがよく、利用者の利便が一定程度高まりを見せているというような前提がありましたので、このエリアを活用して、まちなかの回遊性の向上が図れないかということで検討してきた。

(委員)

- ・ 現状、市電では、健軍まで 180 円だと思うが、バスは 180 円にできなかったということか。

(事務局)

- ・ バス事業者が、この 180 円均一エリアをどのように設定したかというのは、私も詳しいことは存じ上げていないため、もしかしたら間違った情報かもしれないが、バスは各方面から中心部に集まってくるような形状になっている。そういった中で健軍町電停から熊本駅までの区間を考えたときに、健軍町電停から国府間と、国府から熊本駅間では並走するバス路線の本数が異なるということかなと思う。申し訳ないが、これについては私の勝手な思いで、何の回答にもなっていないもの。

(部会長)

- ・ この話の一つの考え方として、熊本駅と上熊本駅と新水前寺の三つを結ぶトライアングルでエリアを一つ決めましょうということだったような気がする。それがよかったのかどうかは別で

はあるが、まずは決めてみたというところだった気がする。

- ・ まちなかフリーパスは熊本市の事業でしょうか。

(事務局)

- ・ はい、おっしゃるとおりでございます。

(部会長)

- ・ 乗り放題チケットはバス事業者のわくわく 1 day パスもある。利用者にとっては実施主体がどこかは関係ない話なので、一緒にアピールしていければいいのかなと思う。180 円均一エリア内であれば 300 円で乗り放題、より広い範囲であれば 800 円で乗り放題となる乗車券があるので、様々な選択肢があることをアピールしていくことが重要かなと思う。わくわく 1 day パスは観光客向けという印象があるが、様々な乗車券や運賃について、この部会で魅力的なものを考えていこうという話だと思う。

(委員)

- ・ 2 点お伺いしたい。まず 1 点目が、まちなかループバスは目標 500 人に対して 529 名もご利用があったということで、利用者の反応や感想、利用者だけではなくて運営されている事業者側でもどういうお声があったか教えていただきたい。
- ・ 2 点目が、今後の展開ということで、令和 7 年度以降の商業施設との連携については、この実証実験中にこういったことができると、さらに進むかと個人的には思っていて、180 円均一エリアでメリットを感じてもらうことが重要だと思う。例えば、国府からいきなり熊本駅に行くこの広いエリアの中で、イベントとの連携について令和 7 年度以降でしかできないかどうか教えていただきたい。

(事務局)

- ・ まず 1 点目の、利用者の声につきましては、皆さん好評だった。1 回乗る度に都度払いでありましたけれども、料金設定が 150 円で分かりやすく支払いやすい金額だったと思う。また、事業者の方につきましては、市の事業として運行を依頼していて御負担をおかけしている中でも快く受け入れていただいていたが、事業者の方々にはプラスだけのものではなかったとは感じている。
- ・ また、まちなかフリーパスは 9 月 7 日からの取組で、まちなかの回遊性を高めるために、御提案があったイベントとのタイアップ、あとは商店街との連携策などアイデアを出しながら考えていきたい。

(委員)

- ・ 今後、本格始動に入ったとするならば、この利用にもつながる周知がやっぱり 1 番大事だと思う。実証実験中にもやはり本格始動でまだ決まったわけではないですが、取組の内容、特に先ほどお話しした好評だったということを知ってもらうことは重要だと思う。また、メリットを感

じてもらうということも必要かなと思うので、周知をお願いしたい。

(委員)

- ・ 前回のまちなかループバスの目標 500 人に対して 529 人だったというのは、人数だけの話であって、今回のまちなかフリーパスは広いルートになるので、人の流れも変わってくると思う。特に熊本駅前の商業施設ができ、集客の場所になっているので、路線バスを使う人も結構増えていると思う。総合して何人利用したというよりも、この路線ごとの利用者数を分析すると、新たなルート設定などバスの路線設定もできると思うが、いかがか。

(事務局)

- ・ 非常に貴重な御意見と思いつつも、どのようにしてデータをとって、効果を分析していくかというのを少し考えたというところ。今回のまちなかフリーパスにつきましては、まず、スマートフォンで購入していただいて、これを降りる際に運転士に見せていただくような方式というものを採用している。いわゆる、どこで乗って降りたというODデータがしっかりとれないと思う。ただ、委員から御指摘頂いたとおり、人の流れが大きく変わってくるのではないかという、非常に興味深いお話だなと思う。この取組の中で、アンケートを取る予定なので、例えばそのアンケートの項目の中に、どこからどこに行かれたかなど、ODに関する情報を聞いたりして、どの路線で使って、どこに行かれたか、しっかりと把握できるような工夫を考えていきたいと思う。

(委員)

- ・ 例えば、第一環状線の利用者数をカウントできれば良いと思うが、それぞれの路線ごとにそういう集計データというのは上がってきて把握できるのか。

(部会長)

- ・ ICカードを使用していれば、利用者数の把握はできるかもしれないが、デジタルチケットであれば、ちょっと難しいかもしれない。ただし、効果を測ることは重要なので、できる範囲でやっていたいただければと思う。

(委員)

- ・ こういう取組を実施していただくのは利用促進にとって、非常に大事なことだと思う。今後は、都度払いではなくて、JRは分からないが、バスと市電で例えば、定額制でエリア内は乗り放題になるのが1番、理想的な形だと思う。今後、定額で払うと何回も乗れるような取組を続けていただいて、メディアを変えたり、期間を変えたりしながら、市民の方々に使ってもらえるようにすればいいと思う。

(部会長)

- ・ 私も、今取組について非常に期待しておりますので、よろしくお願い致します。

(3)「バス・電車無料の日」のまとめについて

(事務局)

- ・ 資料3を用いて説明

(部会長)

- ・ では、ただいまの御説明につきまして、ご意見・ご質問はないか。

(委員)

- ・ 私が初めて利用したのが、10月7日だったかと思うが、大盛況だったため、行きはやっと乗れたが、帰りは乗れずにタクシーで帰った。非常に大盛況で、素晴らしいことだと思うが、そのようなこともあったので、無料ではなくて100円取った方が良いのではないかと思うが、いかがか。

(事務局)

- ・ 確かに委員おっしゃるとおり、アンケート結果からも料金が安いという表現がありますが、全て無料の日なので、心理的な誘発はあったと感じている。あとは料金をいくらぐらいだったら許容できるかということについては、100円でワンコインは非常に魅力的な金額なのかなと思う。100円ウイークを1週間実施しているが、効果分析がまだ終わっていないので、その効果については、お示しできるタイミングでお示ししたいと思う。

(部会長)

- ・ 家族全員でバスを利用すると、結構、運賃がかかるので、例えば家族で100円にするなど、何かしら知恵を絞っていただきたいと思う。

(委員)

- ・ 12月21日にバス・電車無料の日を実施される際に、増便の要請の予定はないのか。

(事務局)

- ・ 増発につきましては、事業者には可能な限りお願いはしているが、車両的にも限界まで対応していただいているところ。

(委員)

- ・ バスに少しでもお願いできればいいのかなと思う。

(委員)

- ・ 2点お伺いしたい。まず1点目が、無料の日を実施することでの運転士さんの負担の声というの

はないのか。通常の運行でも様々なクレームや声があることを伺っている。無料の日を否定するわけでは全くないが、運転士からの課題など教えていただきたい。

- ・ 2 点目が、他都市で無料の日を実施しているのであれば、進め方や先ほどの課題も含めて、把握されている取組があるか教えていただきたい。

(事務局)

- ・ まず 1 点目、運転士さんの負担について、乗せきれなかったお客様がいらっしゃるという状況を勘案すると、やはり満員の状態で運行されるというふうなところを考えると、お客さんへの運転に対する配慮というところでかなり神経を使うようなご苦労があったと思う。また、お客様からの不満の声や満員状態でお客様のフラストレーションが溜まることで運転士にはそういった部分では御負担をかけていたかと思う。
- ・ 2 点目の他都市の状況について、岡山市でも無料の日のような取組をされていると聞き及んでいる。

(部会長)

- ・ 無料の日は、日本で熊本が初めてだったかと思う。桜町が開業したときにあわせて実施して、まさに英断だったと思う。それが、今では他の都市に波及している状況なので、熊本として、もっとアピールしてもらいたい。

(委員)

- ・ まず無料の日にバスに乗車できなかったということで、その点についてお詫び申し上げたいと思う。先ほど増便の話あったが、これまでも可能な限り増員は対応しているが、それでも乗車できない方がいらっしゃる状況だった。
- ・ それと運転士の負担という話があったが、確かにたくさんの方にご利用いただくので、安全配慮がかなり大変だったと思うが、これもバス利用促進の一環として実施しているイベントなので、そこは運転士もしっかりと受け止めて、何とかこのイベントを成功させたいという思いで運行している。
- ・ それから無料の日は、あくまでも利用促進のカンフル剤のような役割と思っている。分析にあるとおり、通常の施策とうまくかみ合わせてやっていかないと、この日だけで全体の利用が増えることにはつながらないと思う。通常の利用促進策のイベントとして活用して、全体の利用が増えていくことを望んでいる。

(部会長)

- ・ まさにおっしゃるとおり、1 回乗ってみることで普段も乗ってみようかということが重要なことだと思う。
- ・ あとは資料 3 にある経済波及効果や CO₂削減効果は記載しない方が良いと思う。あえて言うなら、車の交通量が変わらないのに CO₂が削減したということは変だと思う。でも、基本的にはすごくいいイベントなので、いろんな方からいただいたご指摘を踏まえ、うまく活用していけ

ればいいと思う。

- 全体を通して、公共交通の利用促進に向けて、いろんな観点でご意見頂いたので、うまく活用していただければいいと思う。決済手段の変更について、情報を正確にまとめることが必要。まちなかフリーパス、無料の日については、今後の展開について、改めて事務局で整理していただきたい。

(委員)

- 議題とはずれますが、健軍電停の渋滞問題について、十数年前から交差点の真ん中あたりまで並んでいて、車にひかれなかと心配している。さらに、最近の市電の減便後、折り返して三列並んでいて、それでも並びきれない時は、健軍商店街まで並んでいる状況。原因は、減便や運転士不足、車両事体がないということを聞いているが、その改善策として何か検討はできないのか。具体的に言えば、路線バスの臨時便の運行やそれでも対応できない場合は、タクシーを走らせることを検討した方がよかったのではないかな。
- せっかくこの協議会で、いろんなメンバーの方と協議できるので、減便は4月時点にあったので、その間、臨時便を確保できないかという交渉もしてよかっただろうし、そのほかの対応もできたのではないかなと思う。新しい車両が来るまで、または来年度末まで運転士不足が続くのであれば検討していただきたいと思う。

(部会長)

- バス事業者も運転士不足がなかなか大変なところではあるかなと思うが、もしお答えできることがあればお願いしたいが、いかがか。

(事務局)

- 健軍電停で滞留している問題は認識しているが、解決策を様々検討はしているものの、有効打になるかどうかというところまで、まだまだ至っていないというのが正直なところ。御意見をいただいた部分については確かにおっしゃるとおりなので、できることがあれば対応していきたいと考えている。

(部会長)

- 時差出勤という話があって、基本的には渋滞対策がターゲットではあるが、市電の混雑対策という位置づけにはならないかと考えている。市役所と県庁から始まって、そのほかの企業、まずはこの1年、いろんな知恵を絞り、皆様のご意見をいただきながら、問題点に対して、対応していければなと思っている。

(委員)

- 技術的に、一両編成を連結させて運行することはできないのか。

(事務局)

- ・ 私もはっきり聞いたわけではないが、過去に 1 度そのような案もあって、連結させて運行しようとした際に大甲橋を登り切らなかったため、断念したという経緯は聞いたことがある。

(部会長)

- ・ 他にご意見ないか。
- ・ なければ、本日の議事はすべて終了とする。