

令和5年度 第2回 荒尾市地域公共交通活性化協議会 議事録要旨

日時：令和6年1月24日（水）午前10時00分～11時30分

場所：荒尾市役所 11号会議室

出席者：荒尾市地域公共交通活性化協議会委員 26名

※別紙出席者名簿のとおり

【事務局】

（総務部総合政策課）石川部長、中山課長、林田室長、伊藤

1. 開会

中山課長が、開会を宣言した。

2. 委嘱状交付・委員紹介

中山課長が新任委員、欠席委員、代理委員の紹介を行った。

3. 会長あいさつ

本日は寒波が襲来し、熊本でも積雪を見た状況である中、ご参加いただいたことに感謝申し上げます。振り返ると、昨年度は地域公共交通計画を策定し、令和5年度からの5年間で、本市が取り組むべき課題や方向性についてお示したところである。今年度は地域公共交通計画に基づく、利便増進実施計画の策定に取り組んでおり、より利便性を高めるにはどのような方策があるのか、検討を重ねていき、計画として作り上げたいと考えている。なお、この計画を策定すると、国からの財政支援を受けられるものである。本日は事務局で計画の大枠を示したいので、忌憚のないご意見を賜りたい。

4. 議事

（1）荒尾市地域公共交通利便増進実施計画（素案）について

事務局が、資料1に基づき、説明を行った。

審議の結果、出席者の承認を得て、原案どおり決議された。

《主な質問・意見など》

- | | |
|----------|---|
| ○
事務局 | ・倉掛循環線は、両回り運行となるのか。
・倉掛循環線は、両回り運行を想定している。両方を合計して、12便程度を見込んでいる。 |
| ○
事務局 | ・西鉄バスも倉掛までしか運行しておらず、夏休み期間中には、子ども達が聖人原付近を通過して、グリーンランドまで歩いているのをよく見かける。もっとグリーンランドの近くまでバスを通してはどうか。
・昨今は、コロナ禍を経て、グリーンランドの利用も増えてきた。グリーンランドまでは、シティモールのバス停から徒歩圏内なので、アクセスにつ |

- いての周知を図っていききたい。
- - ・運賃施策の IC カード化について、熊本市ではお出かけ IC カードを活用した割引施策を実施している。システム改修に費用がかかると思うが、予めチャージした IC カードを高齢者に渡すなど、他にもやり方があるのではないか。
- 事務局
- ・本市でも熊本市の施策をイメージして、IC カード化を検討した。ただし、システムの改修費用が、一から作り直す必要があるとのことで、高額となる見込み。今後は、運賃決済に関するスマートフォンアプリ等の手法も含めて検討する。
- - ・おもちゃタクシーについて、平井・府本地区の乗合タクシーとの統合を本当に実施する予定なのか。市の考えを聞きたい。
- 事務局
- ・今までの歴史があり、そこも踏まえて、今後も現在の体制とするのか、統合していくのかを検討する。タクシー協会も限られた人員で運営しているため、必ずしも住民の希望に添えるかどうかは分からないが、今後も費用面や利用状況を注視していきたい。現時点で統合するかはっきりとは言えない状況である。
- - ・統合に反対と言っているわけではない。問題は、費用面と利便性の兼ね合いだと思っている。住民側としても、協力すべきは協力し、我慢しないといけない所はしないといけないので、事前に状況を把握しておきたい。
- - ・八幡地区の代表なので、八幡台や玉名方面の路線に関心がある。参考資料 1 の 14 ページに記載の通学フリー定期券について、現状、路線バスが JR に比べて金額が高いことは実態として把握している。通学フリー定期券を検討中とのことだが、何割の学生が通学で定期券を利用しているのか。利用者のほとんどが荒尾玉名線だと思う。
- 事務局
- ・昨年度、国のコロナ交付金を活用し、通学定期券の補助を実施した。その時申請のあった約 500 名のうち、2 割程度がバス利用者であった。委員ご指摘のとおり、玉名市方面の利用が多いと考えている。
- - ・コロナ禍があったので実態が把握しづらいと思うが、補助金の試算について、荒尾玉名線に限った場合、補助金の金額の比率は、荒尾市と玉名市の利用者数の比率と理解してよいか。
- 事務局
- ・荒尾市と玉名市における運行距離に応じて負担額は決まる。
- - ・参考資料 1 の 19 ページについて、路線バスの需要を増やすために、バス乗車体験会を開催したと紹介されたが、参加者 36 組のラインによるクーポン活用がうまくいかなかった要因は何か。今後、バス利用者を増やす上で、大事な課題であると考えます。
- 事務局
- ・今回初めて実施した企画であり、効果検証のためにラインを活用した。図書館のイベントと併せて実施し、参加者自体は多かったが、事後調査におけるラインのデジタルクーポンは利用が低調だった。インセンティブ、メリットの面で、工夫の余地があったと思っている。次年度以降も再度取組み、デジタルではなく、アナログのお試し乗車券等を含めて検討したい。

-
- 本計画については、とても詰めた検討ができています。具体的な数字が示されているのは良い。資料1の目標②に関連して、スマートバス停をこれから検討するとあった。貴市が推進する南新地地区のまちづくりとの連携等について記載すると明るい見通しが見えると思う。今日は市役所まで雪の中来たが、荒尾玉名線のバス停で、寒さに震えながら待っている高齢者を見て気の毒に思った。沿線には空き家や空き店舗等があるので、軒先でも借りられないだろうか。熊本市には「バス待ち処」という制度がある。バス停に隣接したスーパーやコンビニ等に市が協力を依頼して、イートインスペースなどを活用した待合所やトイレを提供してもらうものだ。対象店舗には、ステッカーが設置してある。1つの広告効果もあると思うが、ちょっとしたアイデアで、役に立つバス停ができないか。現在、小さな子どもにバスに乗ってもらう努力をされており、大変良い取り組みだと思うが、その子どもが大きくなって、高校生や大学生、社会人になった時に、公共交通に乗ってもらうことも重要である。そのような観点から、どこの自治体も実施していないが、20歳前後の若者や、生産年齢人口の方々にも乗ってもらうような施策を検討するべきではないかと感じる。普段自家用車を利用される方のうち、1割でも公共交通に転換してもらえると、状況は改善するはずである。
 - 路線が廃止されるエリアが出てくるので、路線から500m以内の人口をカウントし、路線廃止の影響がどれくらいになるのか、検討すると良い。
 - スマートバス停については、本市が推進する新しいまちづくりと合わせて検討していきたい。路線バスの利用促進策については、アプリの活用や、商業施設との連携も必要かと思う。バス乗車体験会では、引率の保護者にも乗ってもらったが、久しぶりに乗ったという声もあった。親や祖父母世代の方々に、今後も乗り続けてもらうためには、何かしらの仕組みや仕掛けづくりが必要だと思っている。一方で、高齢者からバス待ちが大変だという声も聞いている。コンビニ等の活用については参考としたい。
- 事務局
-
- 南新地地区のまちづくりについては、昨年度策定した地域公共交通計画には載せられなかったが、まち開き後、自動運転バス等を走らせる予定であり、JR荒尾駅を中心としたまちづくりを進めている。ご指摘の数字についても次回の協議会までに検討したい。
-
- バス会社の経営面において、荒尾市内での運行はメリットがあるのか。5年、10年スパンで見ると、今後どのようなことが考えられるか。
-
- 熊本県全体で見ると、荒尾市は郡部に位置するが、利用者は比較的多い地域である。路線上で見れば少なく見えるが、一定の利用がある。本年12月に路線再編を予定しているが、行きたい所へ行けないという意見もあるので、常に利用者目線で考えながら、利用実態に合った路線を目指したい。そのためには、利用者からたくさん意見を出してもらい、それを組み込んで市民の皆様に納得してもらえる路線としたい。令和8年6月には、道の駅をはじめとするウェルネス拠点施設が開業する。弊社は、従来

から貴市の取組みに協力しており、令和6年12月とその2年後の令和8年6月は、荒尾市の2大プロジェクトの節目だと思い、尽力している。荒尾市は、今後も発展の見込みがあると思っている。

- - 事務局
 - - 本業は飲食店であるが、夜間にタクシーや運転代行がない。おもやいタクシーの夜間利用は検討できないか。費用面も聞きたい。
また、ライドシェアの解禁が迫っているが、そうすると公共交通網の抜本的な見直しが必要になるのではないか。
 - おもやいタクシーは、買い物や通院のための利用等がメインであり、現在は昼間のみでの運行となっている。夜間の運行については、今後の費用感を見ながらの対応となる。
ライドシェアは、報道からの把握になるが、神奈川県では実証試験の検討が始まっているので、今後課題が見えてくると思う。ライドシェアは、タクシー業界の人員不足解消が目的である。ライドシェアに限らず、公共交通の担い手不足の問題については、事務局でも研究していく。
 - - ライドシェアは、まだ制度的に決まっていない部分が多い。乗客の安全を確保できるのはどこか、となれば結局緑ナンバー（タクシーなどの旅客運送事業の許可を受けた事業者）になるだろう。事故を起こさないためには、その費用が必要となる。安全に運行できるように、ドライバーや車両の管理をしっかりと、保険にも入り、忘れ物があれば届ける。ライドシェアと違うのは、その部分になる。事故に遭わない、事件に遭わないためにはどうするのか。ライドシェアの担い手がどのような人たちになるのか、甚だ疑問である。既にライドシェアを導入しているアメリカや中国では、事故や事件をひた隠しにしているようだが、リスクを考えずに、利便性だけを追い求めるとそうなる。今の安全安心なタクシーをどう残していくべきか、考えていきたい。
 - おもやいタクシーの利用が増えているのは便利で、一般タクシーよりも安いからである。飲食需要は、コロナ前と後では形態が変わっている。金曜・土曜の夜は、タクシー車両が足りない。一方で、平日の夜10時台を見ると、4台運行していて、1回も電話が鳴らないことがある。このようにコロナ後の運行は厳しい。仮におもやいタクシーの夜間の実証試験をするならば、金曜・土曜の限られた時間帯で実施した方が効果的だろう。
 - - 自動運転が普及すれば、公共交通は変わると思うがどうか。
 - - ライドシェアは、一般の方の副業がメインとなる。自動運転もライドシェアと同様、何か起きた時に誰が責任を取るのかが課題である。昨今の日本版ライドシェアの報道にあるように、事故等が起きた際に、タクシー会社が責任だけを取らされることは避けたい。今後については、国の方できちんと法改正がなされることで、責任の所在が明確になり、かつ、車両管理等の条件面で折り合いが付いた暁には、タクシー会社としても自動運転に参入するべきだと思っている。
 - - 将来的なライドシェアや自動運転の運行に際しては、現行の地域公共交通

計画と整合が取れないものについては、見直しが必要になってくると思う。公共交通のベストミックスとは何か。新しい仕組みを踏まえつつ、公共交通をいかに維持するか、議論していくべきだと思う。

- ・住民としては、当然利便性が高い方を選ぶ。今はマイカーである。バスに乗っている人は、運転できないから使っている。既にライドシェア的なことは、住民間で送迎をお願いするなどして、実施している。高齢者の人口は、年々増え続けている。それに比例して、今後も公共交通に頼らざるを得ない人は増えていくと思うので、自分たちの生活をどうやって維持するか、また、何が必要かしっかり考えなければならない。

(2) 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

事務局が、資料2に基づき説明を行った。

審議の結果、出席者の承認を得て、原案どおり決議された。

《意見等なし》

5. 閉会

中山課長が、閉会を宣言した。