

令和8年度第1回菊陽町公共交通会議における意見<概要>

日時：令和8年5月1日（金）10時00分

11時15分

場所：菊陽町防災センター2階災害対策本部室

1. 開会

事務局より挨拶

2. 委嘱状交付

会長より委嘱状交付

3. 会長挨拶

会長より挨拶



以降の進行は、設置要綱第4条第4項の規定により、会長が進める。

4. 議題

【議題1】コミュニティ交通再編案について

※事務局より資料1について説明

(会長)

ただいま事務局から説明がありました議題1について、ご意見等はありませんでしょうか。

(委員)

- AIオンデマンド交通の実証運行にあたり、何点かお話しさせていただきます。まず今回、自由経路ミーティングポイント方式と伺ったが、どこにでも設置というよりは、一定のルールを持って設定されるとよろしいかと存じます。また運賃についても、利便性の兼ね合いなどを踏まえていただいた上で設定していただければと思います。課題は乗合率を高めることになるかと思いますが、乗合率を高める施策なども考えていただくとよろしいかと存じます。AIオンデマンド交通の導入にあたっては、事業者の意見も聞きながら協議を進めていただければと思っていますので、引き続きよろしくお願いいたします。

(会長)

- ありがとうございます。他に意見はありませんでしょうか。

(委員)

- AIオンデマンド交通の実証運行にあたっては、発着地は中央循環線の区間内で決めておられ、区間内のミーティングポイントで乗降するというイメージで間違いなかったでしょうか。

(事務局)

- ミーティングポイントについては、一定のルールを持って今後設置していく予定ですが、乗降については、仰っていただいた通り設置したポイントで乗降するイメージです。

(委員)

- 自由に乗降できるようにすると、普通のタクシーと変わらないような気がするが、その棲み分けは如何されるのでしょうか。

(事務局)

- 一般的なタクシーとの違いとしては、今回は実証運行ということで運行エリアが限られてることで。また電話やアプリでの予約により、対応したいと考えております。

(会長)

- 事務局から他に補足事項はありますか。

(事務局)

- ご質問の通り、全て自由にしてしまうと普通のタクシーと差がないようになってしまうため、ミーティングポイントは家の前などではなく、歩いて利用頂ける距離感を見極めて設定したいと考えております。考察が必要などころではありますが、他市町村の事例を参考にしながら200mから300mなど、ある程度歩いていただくことを許容とし、公共交通として選択肢していただけることを考えております。また時間的なところでも、ある程度公共性を持たせるという点と合わせ、まずは実証運行として1台で運行することにより、タクシーとの棲み分けをしたいと考えております。

(会長)

- 他に意見等ありますでしょうか。

(委員)

- スケジュール感の確認をさせていただきたいです。本協議会での協議を以て、A I オンデマンド実証への動きになると思いますが、第2回公共交通会議で審議自体はしないという認識でよろしいでしょうか。先程ミーティングポイントの場所や数などの話が挙がりましたが、既存事業者との棲み分けの観点が重要な点だと思うため、設置ポイント等については本協議会で再度審議し、合意形成の上で実証に入っていた方が好ましいのではないかと思います。

(事務局)

- 本日の第1回開催を通して大枠の方向性についてご了承いただき、A I オンデマンド導入の準備を進めるための本会議というのが本日の主旨でございます。ミーティングポイント設置について事業者と調整が必要かどうかは、我々もまだ準備が及んでいない部分ではありますが、事業者からの意見については、この協議会以外でもしっかり伺わせていただき、今後の進め方についてはまた判断させていただきます。いただいたご意見を踏まえて、適宜相談させていただければと思います。

(委員)

- 先程バス協会からも意見があった通り、A I オンデマンドを市街地中心部で実証するにあたり、既存交通や路線バスとの整合性も非常に重要になるため、ミーティングポイントをどこに設置するか、どう既存路線バスに乗り換えてもらうかなど、既存交通との棲み分けについては、丁寧に交通事業者と調整していただければと思います。

- また、中央循環線再編との整合性の整理も必要になってくると思います。自由に乗降できるエリアが重複すると、中央循環線の利用者が低下する恐れも出てくると思われることから、そこについても整合性を検討いただくようお願いしたいです。
- 最後まで一度スケジュールの話に戻りますが、実証運行は4月まで描かれていますが、国の交通空白補助が終了した後も実証運行を進められるという理解で間違いないでしょうか。2月以降は自費での継続判断だと思うので、そのスケジュールの認識をお尋ねしたいです。

(事務局)

- 繰り返しにはなりますが、既存交通との整合性については、時間帯など一定の公共性に配慮しながら精査させていただきたいと考えております。
- 併せて意見いただいた中央循環線の再編については、A I オンデマンドの役割をもう一度整理しつつ、発着のニーズが高い部分は、交通の選択性・利便性・多様性などを考えながら対応していきたいと考えております。
- 実証期間については、庁内での財政的な考え方も必要になりますが、県の交付金補助メニュー等も活用しながら、なるべく継続してユーザーの皆様へ浸透し、使っていただけるような公共交通となるよう考えていきたいと思っております。

(会長)

- 委員からも補足いただければと存じます。

(委員)

- 3月に熊本県地域公共交通計画を改定し、これまではコミュニティ交通や公共交通の維持確保に重きを置いていましたが、これからは行政が投資を行いながら、より良い地域公共交通を目指していくという形に作り変え、そこに基づいた財源を確保しています。これまではコミュニティ交通の維持確保という視点で、運営費に対しても補助を投入しておりましたが、県財政も厳しい中で現状を維持するための予算確保が厳しかったことから、今後は現状をより良くするという市町村に加点を行って重点的に配分するという仕組みに変えています。菊陽町の公共交通の見直しの方向性は県の方向性とも一致していることから、後押ししたいと考えているので、実証については国の補助制度を活用していただき、今後の本格運行については多くの加点をしていくスキームに変更しているので、県の補助制度等も活用しながら、これまでよりも、よりよいコミュニティ交通の導入を検討いただければと思います。

(会長)

- ありがとうございます。庁内でもいろいろ議論している所ですが、A I オンデマンド実証について他自治体を見ていると、単年度や1~2カ月の実証ではなく複数年に渡って実証を行い、その成果を見ていくというものが多くあります。ただ、国の補助制度を取るためには全く同じものを2年間継続させてほしいということは採択が難しいことから、段階的な拡張や新たな新制度を設けて、実証実験を取りに行くということもあろうかと思っております。例えば、最初からこのエリアで実証すべきなのかという所から、私の方でも勉強させていただきながら、国から複数年の支援をいただく方向も探りながら、この事業については検討していきたいと思っております。本格運行の際には、委員から話のあった県の補助等も活用しながら、よりよい制度にしていきたいと思っております。その都度相談しながら進めてまいりたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願いたします。委員からはご意見如何でしょうか。

(委員)

- AIオンデマンドにされるというのは、運行効率を上げていこうというところが1番の目的と思いますが、これまでAIオンデマンドを導入していた訳ではないことから、どの程度だと効率的になったのかという基準が分からないのではないかと思います。
- また少し気になったのが、運行ダイヤ無しで予約者の予約に基づく運用をされると、時間的に需要がバラつくため、そこでどうやって乗合率を上げていこうとされているのかが気になりました。
- スケジュールを見ていると、ミーティングポイントの検討が先あって、利用者登録が後にあるので、ミーティングポイントと利用者登録されたところに時間と空間の乖離があると思うので、そこをどうされるのかなとも気になります。利用者の登録期間が短いようなので、正直そんなに登録されないのではないかと感じます。できるだけ沢山登録していただかないと、運行ダイヤ無しの中で自由に選べるようでは、時間と空間のばらつきがあり、AIオンデマンドを限られた空間の中で導入しても、AIを入れるメリットが分かりにくいのではないかなと思いますので、その辺の効率性が見方が気になりました。

(事務局)

- 利用登録については、スケジュール上の表現の関係でこの見せ方になっておりますが、どれだけ実証運行期間を確保できるのかという観点を踏まえて、ある程度期間を確保し、利用登録を実証運行と並行しながら見ていきたいと考えております。
- ミーティングポイントについては、実証運行の中でニーズも出てくると思いますが、ポイントが密になりすぎると既存の公共交通とのバランスもあるので、ある程度の距離感を確保した中でも、町としてもニーズが多いポイントを見極めながら設置していければと考えております。
- 乗合率については、様々な公共交通の実態を踏まえながら目指すところを設定したいと考えているところでございますが、まず1点目は乗合タクシーの実績であります。直近の令和7年度実績は、乗合率が1.27まで上昇してきているので、まずはそこを超えるような値を目指すべきと思っております。また、AIのシステム操作により、ある程度寄り道を許容できる時間帯設計ができると聞いており、他の自治体では、寄り道設定を長めにするすることで、乗合率を上昇させたという事例も聞きました。乗合率の妥当性については、状況を見ながら設計したいと思っておりますが、その中でどのくらいの目標設定が必要か等は、必要に応じてご相談させていただきたいと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

(会長)

- 時間の関係もあるので、中央循環線の再編についてもご意見を伺いたいです。

(委員)

- キャロッピー号見直しにより、今後シャトル便へ変更する旨について、バス乗車率を上げることが目的と聞いておりますが、ミーティングポイントの設置場所をどこにするかによっては、バス輸送人員が減ると思うので、設置場所についてはよく検討いただきたいです。
- バス事業者では、これからルートの確認と運行時間等の確認を進めていくところですが、スケジュールが短いことから、もう少し時間をいただくかもしれません。よりよい公共交通となるよう、事業者としても頑張っていきたいと思ってるので、そこは何卒ご協力の程よろしく願いしたいです。

(会長)

- 事務局は、今ご意見があったように、個別調整や今後この協議会でどう報告するかというところも含めて検討いただければと思います。せっかくの機会なので他にも意見があれば伺いたいです。

(委員)

- 中央線シャトル運行については、人口のメッシュデータ等からこの路線を選ばれたと思いますが、こういったことからこのルートを選択されたのかをもう少し分かりやすく教えていただきたいです。

(事務局)

- ご質問にあった通り、町内で1時間に1本以上公共交通の便が無いエリア且つ人口が密集しているエリアを見ております。今回の再編ポイントとして、中央循環線が非常に入り組んだルートとなっており、3路線の中でも1番利用率が低いことを我々としても課題と見ていたため、今回の再編では、利用者に分かりやすいこと且つ公共交通の路線の中でも役割を持たせるといった考え方を強くしました。今後の町づくり等も考慮し、町役場からそれぞれJR3駅を繋ぎつつ、交通空白地、目的地としてニーズの高い商業地を線で繋ぐという考え方の基でこのルートを選定しております。

(委員)

- あまりODは考えられていないと思いました。乗降が多そうなところを選んだのかもしれないですが、再編で行けなくなる場所が出てくるので、そこにはAIオンデマンド等との乗継をしないとこまで行けないと思います。先程のミーティングポイントとも絡んでくるため、そこをきちんと考えながら設計していただきたいです。

(会長)

- 他に意見は如何でしょうか。(意見なし)
- AIオンデマンドと中央循環線と色々なご意見が出たところですが、今日の会議についても、方向性や位置づけの話がありました。また事業者とも個別の協議を進めてまいります。私としても、書面というよりは報告の場を設けた方がいいのではないかと考えております。事務局としては、今日の会議では大きな方向性についてはご了承いただくということですが、今後の会議に向けて事業者との協議を進め、然るべきタイミングで報告する形で進めさせていただければと思いますが、事務局としてもそれでよろしいでしょうか。

(事務局)

- 丁寧に進めさせていただきます。

(会長)

- 【議題1】について、ご了承頂いたということでよろしいでしょうか。(意義なし)
- ありがとうございます。皆様からご了承いただきましたので、本日、ご説明した内容で決定したいと思います。他にご意見がないようですので、本議題については以上とし、つづきまして、「議題2、乗合タクシーの運行日及び乗降場所の変更」について事務局から説明をお願いします。

【議題2】乗合タクシーの運行日及び乗降場所の変更

※事務局より資料2について説明

(会長)

- ただいま事務局から説明がありました議題2について、ご意見等がありますか。

(委員)

- いつから変更しようとしているのか、タイミングをご教示いただきたいです。

(事務局)

- 変更に関しては1月からを予定しております。

(会長)

- 議題2についてもご了承いただいたということでよろしいでしょうか。(意義なし)
- 本議題についても決定とさせていただきます。つづきまして、「議題3、市町村運営有償運送の有効期間の更新の登録」について説明をお願いします。

【議題3】 町村運営有償運送の有効期間の更新の登録

※介護保険課より資料3について説明

(会長)

- ただいま説明がありました議題3について、ご意見等がありますか。

(委員)

- 対価を収受されるのは、利用者の自宅から目的地までの対価になるのでしょうか。送迎料金の収受は無いのが気になりました。

(職員)

- 自宅から目的地までの運送料金になります。

(職員)

- 対価について補足いたします。こちらに記載の対価は、自宅から病院までの片道送迎料金であります。燃料費等の実費分については、実際は町から社会福祉協議会に委託しているため、事務費や委託料については、別途町から社会福祉協議会に支払っております。

(委員)

- 他の市町村をみていると、送迎に係る費用は受益者負担というような最近の流れがあるように感じており、普通のタクシーも送迎料金を徴収していることから、今後ご検討いただければと思えました。

(会長)

- 送迎分を含めたらという話については、ほかの自治体の状況を踏まえ、検討いただければと思います。

(事務局)

- 後ほど事務局の方に連絡させていただこうかと思っておりますが、国交省より、タクシーのような動きをする場合の運送対価の設定については、タクシー料金の8割が目安と示されているところがあります。昨今の燃料高騰や人件費の高騰等もあるため、運送対価の見直しをされる際には参考になると思われることから、後ほど事務局に資料提供させていただければと思います。

(会長)

- 議題3についてもご了承いただいたということでよろしいでしょうか。(異議なし)

- この内容で決定したいと思います。続きまして「次第5、その他」に移りますが、せっかくの機会ですので、その他関連することでご意見いただければと思います。如何でしょうか。

(委員)

- トータルの会長が締められた部分を再確認できればと思いますが、本日の会議は大まかな方針を確認したことであって、今後は事業者ヒアリングや、実証運行期間や、ミーティングポイントの設置や、乗合率や便数等の設定については、随時次の会議を開催し、これを審議に諮っていくということで間違いなかったでしょうか。

(会長)

- AIオンデマンドについては、今回国の方で採択されてますということでの会議だったので、AIオンデマンドを進めていく上での大きな方向性については、今日決定をさせていただきました。ただ、事業者との協議については個別に調整させていただいた上、然るべきタイミングで、またこの会議で説明していくこととしたいと思っておりますので、只今のご意見の認識と大きく変わらないものと思っております。よろしくお願いたします。では委員からもお願いたします。

(委員)

- 県に尋ねたいのですが、昨年度に県の地域公共交通計画が策定され、公共交通の利用者を2倍、都市圏での分担率も2倍と目標を掲げられていましたが、そこでの目標と、市町村でやっていることとは乖離があるように思います。分担率も変わっていくことから、絶対2倍にならないと思います。もしAIオンデマンドに補助を出されたとしても、絶対利用率は2倍にならないと思いますので、本来はどうやってバスに転換させていくのかの方策を市町村とどうやって連携していくのかが必要だと思っております。そこをどう考えているのかが気になりました。

(委員)

- 渋滞が発生している熊本都市圏と、交通空白が発生している中山間地の2つの課題がある中で、本日の議題は、どちらかという交通空白をどうするかというようなコミュニティ交通の話題だと認識しております。先程説明した県の補助制度というのは、どちらかというコミュニティ交通をどう利便性をよくするかという所での支援内容になります。一方で、分担率を2倍にすることや、渋滞を解消することは熊本都市圏での問題ですが、ただ菊陽町は両方の課題を持っていらっしゃると思いますので、その両方に対応する必要があると思っております。県としては、都市圏幹線と、熊本市内からの広域的な地域幹線を2倍にしていく方針を掲げており、そっちは公共交通の利便性や、事業者に対して行政がしっかりと支援をしていながら、分担率と利用促進も行っていくというような方針の両方を掲げていますので、先生が懸念されてるような、地方の中山間部も無理矢理2倍にしていこうというようなものではなく、本質的には都市圏交通の利便性を別の制度で良くして増やしていこうというような、県としてはその両方をやっという方針であります。

(委員)

- その方針が生きてこない、コミュニティ交通は枝葉の部分ですが、必ず乗り継ぎが発生するので、その辺がまだ見えてこないように思います。また、この地域独特な問題だと、TSMCが進出してき、土地色がどんどん変わってきていますが、そこに対し将来的にどうやって人を動かして行くかの計画がないと、動き出してから公共交通を検討するのは上手くいかないのでは、その辺りを今後ご指導されるとよろしいのではないかとと思います。

(委員)

- ご指摘のあったとおり、本来は町づくりと公共交通はセットだと認識しておりますが、現状は、過去に作ったものに対して「公共交通が無いけどどうするんですか」というボールを私たちに投げられており、苦慮しているところであります。今後は都市計画分野と連携し、計画段階から入れるようにやってまいりたい所存です。

(会長)

- まさに私も同じような話をしようと思っている所でした。先日、意見交換の際に分散型サイエンスパーク構想の話をしていただいたのですが、分散するだけでは良さが出なく、そこを繋いで初めて効果が出るという話を伺いました。その中においては、県庁を見るとまさに縦割り行政であり、都市計画分野や商工都分野などを巻き込むことが大切になると思いますので、ぜひ県庁の方でも音頭を取っていただければと思います。また委員の言う通り、菊陽町には2つの課題があるため、引き続き色々なアドバイスいただきながら課題解決していければと思っている所であります。
- その他に意見は如何でしょうか。

(委員)

- A I オンデマンドの実証実験はいつまでされるのでしょうか。向陽台や八久保辺りは特殊な地域であり、入り組んだ南八久保などにおいては西部線も走らない地域になるため、将来的にはA I オンデマンドをどのようにされる予定なのか、紹介していただければと存じます。

(事務局)

- 実証運行期間については、国や県の補助財源を活用できるよう相談させていただきながら、且つ町の財政状況を鑑みつつ、実証効果が薄くならないような期間設定の方を引き続き検討していければと考えているところであります。
- エリア設定については、今回は1台でのスモールスタートであり、コンサル等の意見を参考にしながら、効果を高めるためのエリア設定を鑑みたこと、またコミュニティバスの中では西部線の利用率が1番高いことから、まずはこのエリアで整理させていただきました。本格運行の際には、他の公共交通との役割分担などを考えながら、また改めて検討させていただければと思います。

(会長)

- 他に意見がなければ事務局からお願いしたい。

5. その他

事務局より説明

6. 閉会

事務局より挨拶

以上