令和6年度　第1回菊池市公共交通会議　議事要旨

日時：令和6年8月21日（水）15:00～

場所：菊池中央公民館 中研修室

１．開会

事務局　：お忙しいなか、ご出席ありがとうございます。昨年度も複数回、交通会議は開催し、乗合タクシー運賃などを検討した。今年度は、公共交通計画の策定を予定している。1年間、計画策定のための審議をお願い申し上げる。

２．会長選出

野口委員：選出候補について、事務局で提案いただきたい。

事務局　：会長に熊本大学吉城准教授、副会長に政策企画部北島部長を選出したいと思います。ご賛同いただけますでしょうか。

委員一同：異議なし

事務局　：それでは、会長に熊本大学吉城准教授、副会長に政策企画部北島部長を選出します。

３．会長挨拶

吉城会長：会長に選出いただきました熊本大学准教授の吉城です。今年度の公共交通会議は公共交通計画の策定が主たるところ。菊池市の公共交通は関係者の皆様に支えられてきたが、利用者数が減っている状態であり、社会情勢によって考え直していかなければならないことが出てきた。交通事業者ではドライバー不足や高齢化、住民では最寄りのスーパーが無くなる、行政では厳しい財政状況等、何らかの事情をお持ちであると思う。交通会議では率直な意見を伺いながらより良い公共交通計画を策定していきたい。率直な意見を伺っていきたいので、どうぞよろしくお願いいたします。

４．議題

（１）菊池市公共交通の現状について

（２）菊池市地域公共交通計画の概要について

事務局　：（１）（２）合わせて資料説明（省略）

伊豆野委員：庁内プロジェクトチームはどのような部署で構成されているのか。

事務局　：公共交通に関係する部署で構成している。地域振興課、学校教育課、防災交通課、高齢支援課、都市整備課、子育て支援課、社会福祉協議会である。

伊豆野委員：地域開発推進室があると思うが、そちらから開発関係の話をいただいているので共有しながら進めていただきたい。

事務局　：都市整備課の中に地域開発推進室を置いているので、プロジェクトチームとして連携している状態である。

白石委員：公共交通を策定する主旨を話したい。平成22年に菊池市は交通体系の構築について国土交通大臣表彰を受賞しており、かなり先進的な地域である。大半の自治体が公共交通に主体的に取り組んでいない時期に既に取り組んでいた。平成22から15年以上経っている。公共交通の見直し、検討いただいていると思うが、15年経てば交通の世界だと全く違う世界に変わっている。現状を維持できてきたのはそれだけのものが導入できていたということと思う。

主旨としては3点話したい。

1点目は、地域交通計画は地域全体を見渡して作成するもの。べんりカーや乗合タクシーが中心になると思うが、一般のタクシーの利活用等も検討いただきたい。交通再編があると思うが、まず既存の交通をどう活用するのかという視点と輸送資源の総動員を考えていただき、公共交通以外を含めて全体の公共交通として見ていただきたい。

2点目は、クロスセクター効果。交通については共創というスローガンを掲げている。交通分野だけで交通を成り立たせるのは難しいので、まちづくり、福祉、観光など他分野と連携して公共交通を作っていただきたい。庁内のプロジェクトチームがあるのは良いことである。

3点目は、課題の整理。15年前と違うのは運転手が不足していること。人手不足対策について、どういうことができるのか。運賃改定の仕組み等、国も様々な施策を実施しているが、地域独自の施策も必要と思う。工業団地ができるなら新しい交通手段が必要になると思うが、人手がいないと出来ない。昨年、地域交通計画を策定した自治体は、自治体HPで運転手を募集、広報紙で交通事業者の取組紹介等をしており、地域でやれることはあると思う。

事務局　：プロジェクトチームの取組は進めていきたい。事業も他自治体を参考にしながら検討していきたい。地域全体を考えるということで、菊池市は地域特性上、熊本市、大津町などの広域的な視点を踏まえた計画が必要になると思っている。

（３）その他

伊豆野委員：現状の輸送人員は約36万人で、コロナ禍前の約40万人に比べ90％程度戻った状態。

菊陽町にあるセミコンテクノパークの路線の輸送人員は、一昨年約16万人から昨年は約27万人に増えており、今年度は37万人程に増えるだろう。沿線の菊池市、合志市含め、沿線地域の開発は発展していくと思われ、事業の継続にはありがたい。

一方で、運転手不足は顕著である。現状、乗合バス、貸し切りバスの仕業を合わせ、15名不足している。

乗合バスは決まった便を運行しないといけない。貸し切りの運行を押さえて運行しており、貸し切りバスの収入が伸びず、引いては会社全体の収入が伸びていない。これが一番大きな問題である。

菊陽町の交通会議でも話したが、広報紙等でバス事業者の乗務員不足の状況を紹介、乗務員の応募掲載等、地域公共交通を守るという観点で連携していただきたい。

宮尾委員：利用者の方は年配者と、学校が多く点在しているので学生が多い。運転手不足については、東京等、全国に採用を広げ求人しており、地元の方以外の募集もある。辞める人と採用する人は同じくらいで、運転手不足が課題であり、高齢化も進んでいる。賃上げのための運賃上げ、車両機器を取り替える等の対策をしているが追いついていない。タクシー会社と協働しながら、小さなところはタクシー、大きいところはバスという展開をしていきたい。

荒木委員：乗務員不足が第一の課題。5年先、10年先はどうなっているか分からない。第2種免許を取得し、タクシー運転手をやろうという人はなかなかいない。高齢の乗務員がコロナ禍をきっかけに辞めており、戻ってくることはないだろう。あと何年事業が出来るのか問題である。第2種免許はライドシェアが始まったのならいらないのではないか。第2種免許を持っているから運転が上手いというわけでない。年をとれば技術は鈍る。県内のタクシー乗務員の平均年齢は67～68歳程度だと思う。自治体がタクシーを公共交通機関として見ているのであれば、残していただけるようにしないと、事業者だけでは廃業するしかない。事業者が第2種免許取得費用を負担する取組をしても応募は来ない状態である。

中川委員：ドライバー不足が課題。採用できても高齢で辞めてしまい、なかなか増えない。去年市内タクシー会社は4社のうち1社撤退し、3社で対応している。収入は3分の2が夜の運行で支えている。昼中を頑張っても夜の収入には勝てない。夜のドライバーが不足している。まずは会社が成り立たないといけないので、昼の対応は後回しになるかと思っている。相乗りタクシーも続けていかないといけないと思うが、ドライバーをどうするか。第2種免許取得、ライドシェア等、助け合いながら良い方向性が見えれば安心する。

野口委員：バス、タクシーを利用する方は周りでは少なく、相乗りタクシーに直接関わることはない。

合志市は人口約6万5千人、で菊池市は約4万であり、約2万人違うが、合併当初はあまり差がなかった。高齢化と人口減少で市の力が無くなってきている。

介護タクシーは利用されているのを見る。飲み会が昔多くあった時代は一真を良く利用した。今の街は温泉街なども夜は暗い。

吉田委員：ライドシェアの話が出たが、タクシー業界を取り巻く環境が変わってきている中、事業者単体で努力していても人材確保できていない。業界としても人材確保の課題は痛感しており、国の支援を受けて第2種免許の助成、乗務員募集の助成を出していただいて人材確保に務めている。

業界団体として、ハローワークと連携しており、若い方にも興味を持ってもらおうとしている。数字的には、もともと高齢率が高かったのでコロナ禍に2割減っているが、熊本市内を中心に20～30代が徐々に増えつつある。周辺に徐々に広がっていく仕組みに取り組んでいきたい。バス事業者とタクシー事業者を市民の足を支える事業者として、市としてもバックアップいただきたい。

事務局　：TSMCの近隣エリアということもあり、通常の業務以外も時間をずらしながら相乗りタクシーを運行いただいている。運転手不足は、官民が連携して何が効果的か検証しながら実施していかなければいけないと痛感した。

事務局　：5～10年後を考えた時、誰が運転手になるかを考える必要ある。稼げるようにしないといけない。相乗りタクシーは第2種免許を持つ方で運転しないといけないのかを含めて考えていく必要がある。ライドシェアを一般の方の輸送資源として考えないと5～10年後の交通体系は維持できない。事業者が稼げる業務を確保しながら公共交通を維持できる体系を検討していきたい。

中川委員：海外の方のドライバー雇用は可能か。

白石委員：バス、タクシー、トラックの制度の見直しがあり、試験や基準はあるが、早ければ今年か来年から事例がでてくるのではないか。

見直された制度は、期間限定で日本に来て、その期間でタクシー事業等ができるようになったというもの。接客が必要なので、求められる日本語レベルが高い。日本語学校へ募集するような取り組みが今後考えられる。

中川委員：第2種免許試験は外国語で受験できるのか。

藤田委員：第2種免許試験はわからないが、原付の試験では外国語で受験できる。

伊豆野委員：永住資格の権利がある外国人は期間の限定が無くなるはずである。

白石委員：アメリカ型ライドシェアは誰でも一般の方が運転するものであるが、全面解禁は見送られている。代わりにバス、タクシーは第2種免許を必要としているが、当面、白ナンバーの自家用有償旅客運送で運転できるようになった。これにより、社会福祉法人、農協等が公共ライドシェア制度を使いやすいようにした。また、日本版ライドシェアとして、タクシー事業者が第1種免許の方を雇用してタクシー業として利用できる制度を作った。  
バスやタクシーで対応できない分は一般の方が制度を活用して地域の足を守れるようになっている。

中川委員：ライドシェアだけを本業にできる人はこの地域ではいないのではないか。

吉城会長：ライドシェアは様々な方法が出てきている。次回、ライドシェアの事例を共有いただけるとありがたい。

５．閉会