

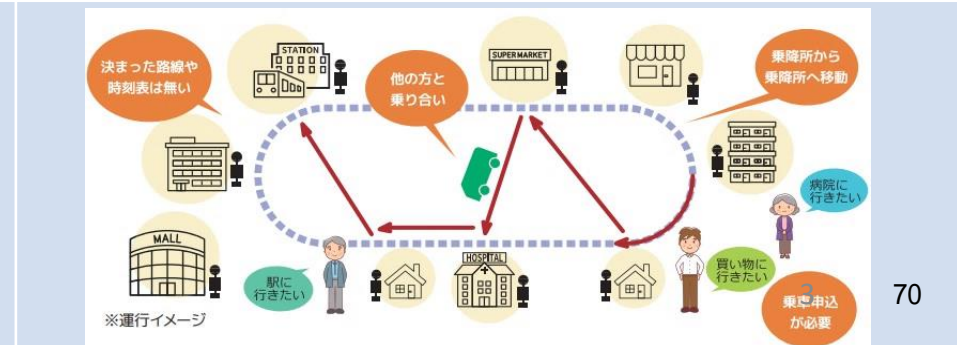
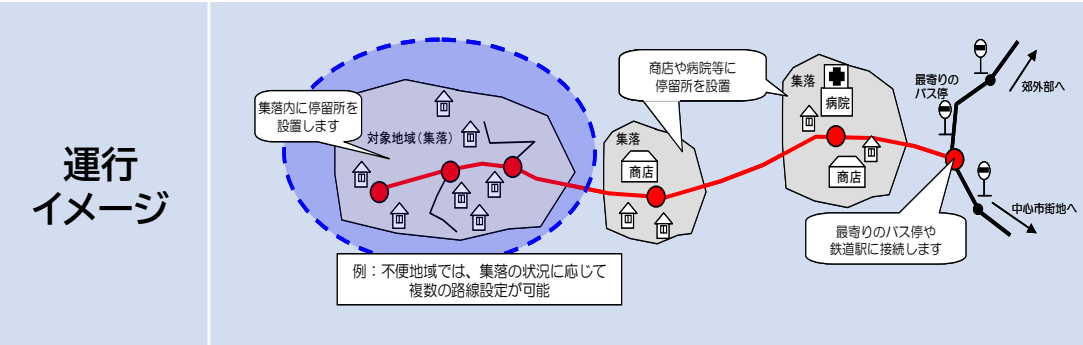
(参考資料③ 第7回地域公共交通に関する特別委員会資料)

コミュニティ交通のサービス水準について

コミュニティ交通のサービス水準について(コミュニティ交通の現状) 移動円滑推進課

- ✓ コミュニティ交通（地域内公共交通ネットワーク）とは、公共交通空白地域等において、鉄道・路線バス等との接続を前提として、医療・商業等の日常生活サービスへの最低限度の移動手段の確保を目的とした公共交通機関
 - ※地域の移動需要のすべてを満たすものではなく、バス等と同様に移動手段のひとつ
- ✓ 現在、乗合タクシーを24路線運行（うち2路線は休止）
- ✓ また、AIデマンドタクシーは、令和6年7月から西南及び植木地域において本格運行を開始

	乗合タクシー	AIデマンドタクシー
経路	定路線（線的）	不定路線（面的）
ダイヤ	定時運行	予約に応じて運行
予約	事前予約型	
運行経費	運行に要したタクシーのメーター運賃から 料金収入を差し引いた額を補助【割安】 西南地域（AIデマンド運行区域内5路線）：約200万円 ※R5実績 植木地域（AIデマンド運行区域内4路線）：約60万円 ※R5実績	運行時間分のタクシーの運行経費及びシステム利用料 （コールセンター含む）等を委託料として支払い【割高】 1地域：約1,800万円（運転経費1,000万円、システム等800万円） ※R6見込み
運行路線	乗降場所が少なく、移動範囲が限られる	乗降場所が多く、移動の自由度が高い ※予約が重複すると乗車できないことがある
運行状況	全24路線で運行（うち2路線は休止）	2地域で運行（西南、植木）
利用状況 (1日平均)	0.005件～1.7件/日 ※R5実績	32.4件/日（西南） 34.2件/日（植木） ※R6.10速報値



コミュニティ交通のサービス水準について(導入水準とサービス水準の検討事項)

- ✓ 今後、運転士不足等により、路線バスのさらなる減便・廃止が進む懸念があり、コミュニティ交通が果たす役割は大きくなることが見込まれる。
- ✓ 一方、コミュニティ交通の主な担い手であるタクシー事業者も同様に運転手不足の問題を抱えている。
- ✓ **持続可能なコミュニティ交通を運行していくため、財政負担と担い手等の観点から導入基準とサービス水準について、改めて整理する必要がある。**

導入水準の検討事項		現行の水準
検討項目	論点	
位置づけ(総論)	現行と同様	公共交通空白地域等における移動手段の確保
導入モード	AIデマンドタクシー及び乗合タクシーの役割分担の明確化	AIデマンドタクシー(区域型) 乗合タクシー(定路線型)
導入地域	導入地域の検討及び優先順位	公共交通空白地域及び公共交通不便地域を多く含む地域
運行区域	AIデマンド	一定の都市機能(交通結節点、病院、官公庁)を備えた生活圏域
	乗合タクシー	近隣バス停等への接続を前提に、経路上の病院等を經由
その他	目標収支率や休止・廃止基準の明確化等 例) 休止→利用がない乗合タクシー 例) 廃止→AIデマンド区域内の乗合タクシー	運行の持続可能性等を判断する指標がない

サービス水準の検討事項		(現行)AIデマンドタクシー	(現行)乗合タクシー
検討項目	論点		
運行車両及び運行台数		普通車両2台/区域	普通車両1台/路線
運行頻度	持続可能な運行を踏まえた ・適正な運行台数(頻度)、運行時間 ・適正な料金設定	最大50件程度/日 1台3~4件/hの運行を想定	往復4便/日
料金		1日:300円 割引者:100円(おでかけICとの整合)	200円/便 ※小児100円
運行日時	最低限度の移動かつ持続可能性を考慮	平日:7時~19時 土曜:9時~16時	概ね7時台~19時台まで運行 ※年末年始以外は運行
停留所	効率的な運行のため停留所設置目安	地元からの要望を踏まえ設置	
運行事業者	担い手不足に対応するライドシェア検討	運行地域のタクシー事業者	

コミュニティ交通のサービス水準について(今後の取組案)

- ✓ 利用状況等の調査・整理を踏まえ、令和6年度中を目途に導入基準・サービス水準の素案（たたき）を作成
- ✓ 素案（たたき）を基に、バス路線網も含めた具体的なシミュレーションを行いながら、導入基準・サービス水準案を策定。以降、基準等に基づくコミュニティ交通の導入等を実施予定

【今後の取組案（イメージ）】

コミュニティ交通の
導入基準・サービス水準を調査・整理し
素案（たたき）を作成（R6年度中に実施）

コミュニティ交通の利用状況や他都市の状況等を調査

導入基準・サービス水準の
案作成



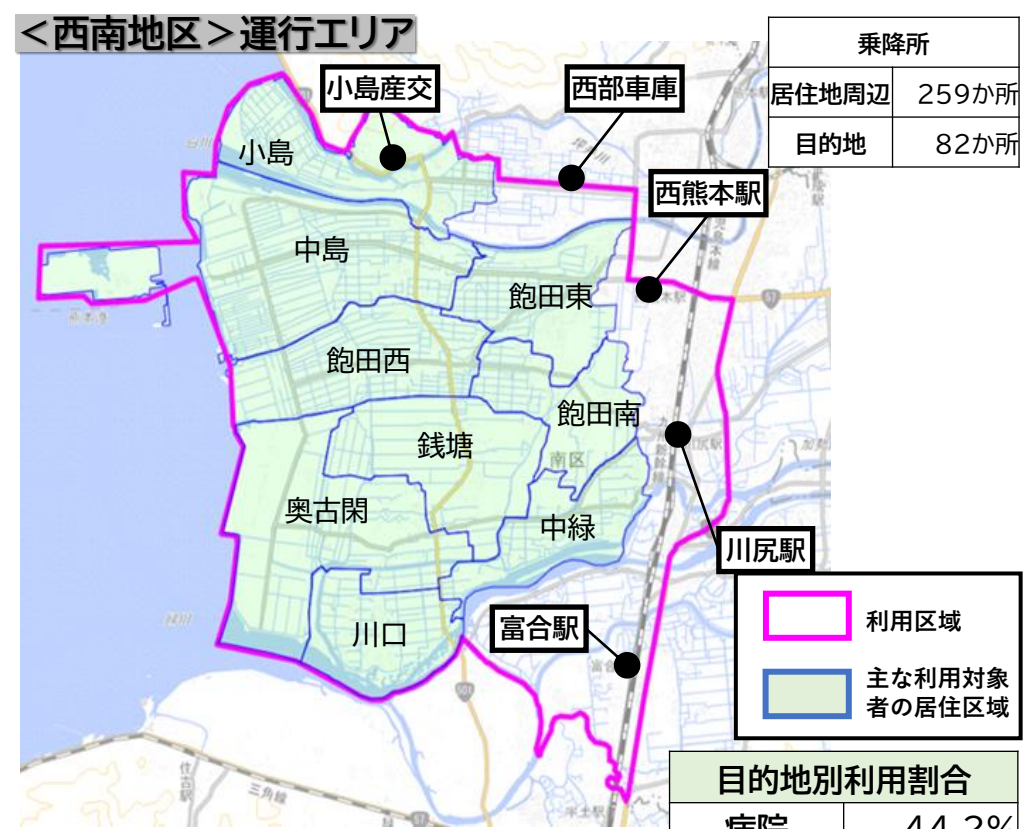
将来の路線バス網を踏まえた
シミュレーション

将来の路線バス網とリンクした導入基準・サービス水準の策定

導入基準・サービス水準に基づく
・コミュニティ交通の新規エリア導入
・既存コミュニティ交通の見直し

【参考】AIデマンドタクシーの運行状況

- ✓ 実証実験を踏まえ運行内容を改善したことで、1日あたりの利用人数が2倍以上に増加（実証実験：14.6人/日）
- ✓ 目的地別利用割合は、両地区ともに、病院、商業施設、交通結節点（駅・バス停等）、官公庁の利用が多かった。
- ✓ 利用者全体のうち60代以上の方の割合は西南：92%、植木：87%と高い。一方、通勤や10代（学生）の利用もある。

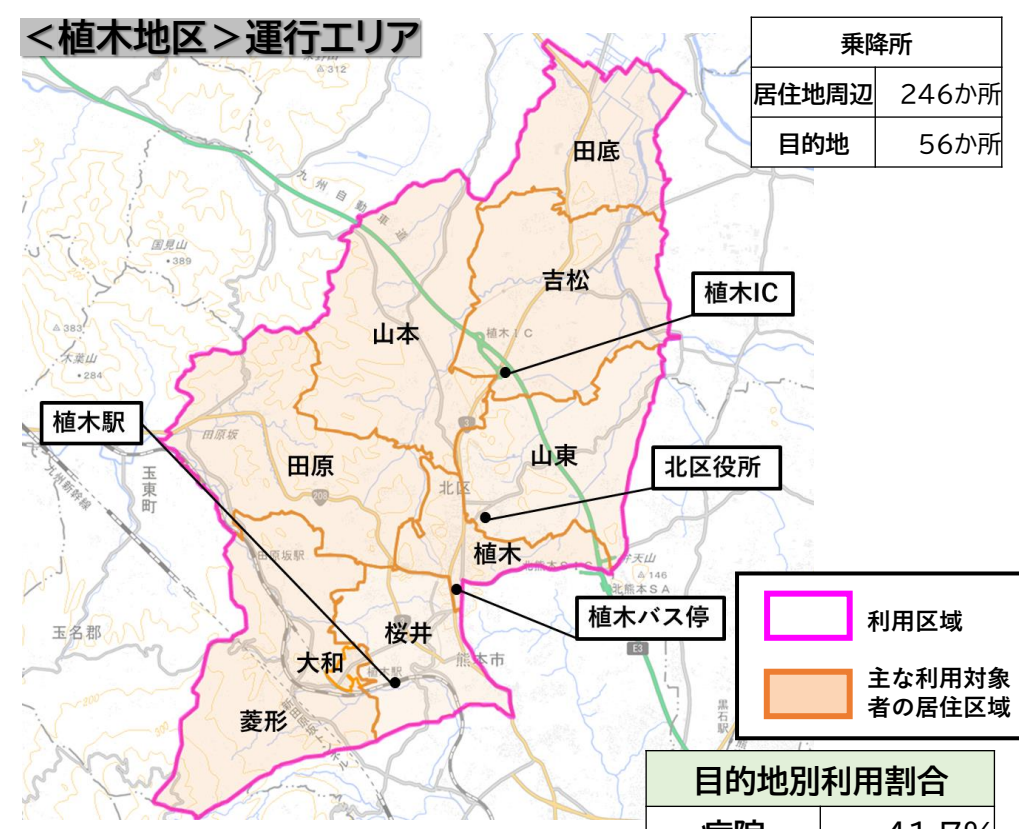


<西南地区>R6年11月迄の速報値

運行日数	123日
利用件数	3,864件
1日平均利用件数	31.4件
1日平均利用件数(平日)	35.9件

目的地別利用割合

病院	44.2%
商業施設	31.8%
官公庁	16.2%
交通結節点	6.7%
金融機関・郵便局	1.1%
その他	0%



<植木地区>R6年11月迄の速報値

運行日数	123日
利用件数	4,261件
1日平均利用件数	34.6件
1日平均利用件数(平日)	39.5件

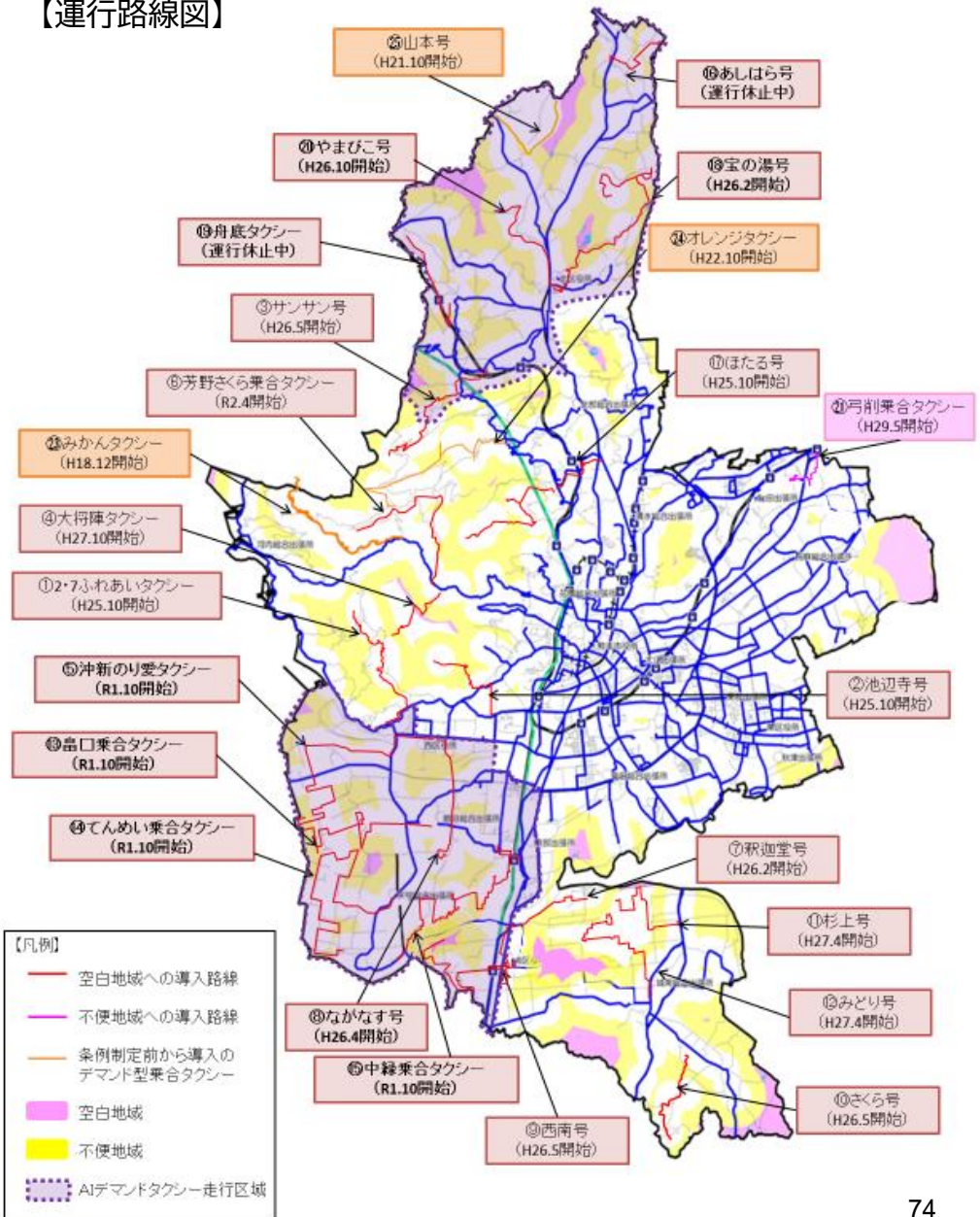
目的地別利用割合

病院	41.7%
商業施設	20.9%
交通結節点	16.8%
金融機関・郵便局	11.4%
官公庁	8.4%
その他	0.9%

【参考】乗合タクシーの運行状況①

運行ルート	最寄りのバス停・鉄軌道駅への接続を基本			
運行形態	予約制			
本数	1日8便（往復計）			
料金	中学生以上200円、小学生以下100円			
利用実績	利用者300(人/年)未満が、15/24路線			
導入地域 (24路線)	公共交通空白地域 20路線 ※2路線休止	運行事業者に補助	初期投資	全額
			運行費用	欠損額全額
	公共交通不便地域 1路線	地域に補助	初期投資	全額
			運行費用	欠損額全額 (目標額設定)
その他 3路線	※条例制定以前のバス路線廃止に伴う代替え路線			

【運行路線図】



【参考】乗合タクシーの運行状況②

公共交通空白地域

路線名				H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度 (推計)
①	西区	2・7ふれあいタクシー (H25.10～)	利用者数(人)	1,075	1,149	888	549	483	353	123
			運行便数(便)	601	709	583	380	409	332	100
②	西区	池辺寺号 (H25.10～)	利用者数(人)	262	219	140	135	141	140	144
			運行便数(便)	247	201	134	129	138	138	136
③	西区	サンサン号 (H26.5～)	利用者数(人)	168	111	67	25	2	5	0
			運行便数(便)	139	105	67	25	2	5	0
④	西区	大将陣タクシー (H27.10～)	利用者数(人)	225	278	150	197	308	318	359
			運行便数(便)	212	260	146	190	253	289	328
⑤	西区	沖新のり愛タクシー (R1.10～)	利用者数(人)		445	522	505	503	488	457
			運行便数(便)		372	480	470	447	473	415
⑥	西区	芳野さくら乗合タクシー (R2.4～)	利用者数(人)			522	434	487	637	483
			運行便数(便)			420	390	427	529	415
⑦	南区	釈迦堂号 (H26.2～)	利用者数(人)	4	1	1	1	4	5	11
			運行便数(便)	4	1	1	1	2	5	5
⑧	南区	ながなす号 (H26.4～)	利用者数(人)	40	10	1	49	41	5	0
			運行便数(便)	38	7	1	38	29	3	0
⑨	南区	西南号 (H26.5～)	利用者数(人)	50	32	5	16	2	2	0
			運行便数(便)	40	27	3	10	1	2	0
⑩	南区	さくら号 (H26.5～)	利用者数(人)	2	5	1	1	2	2	0
			運行便数(便)	2	3	1	1	2	1	0

※R6年度の推計は、4月から9月までは実績。10月以降は直近3か月(7～9月)の月平均を基に試算。

【参考】乗合タクシーの運行状況③

公共交通空白地域

路線名			H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度 (推計)	
⑪	南区	杉上号 (H27.4～)	利用者数(人)	12	50	60	68	56	74	93
			運行便数(便)	11	47	60	68	56	65	87
⑫	南区	みどり号 (H27.4～)	利用者数(人)	61	77	56	46	54	49	51
			運行便数(便)	56	73	54	46	54	49	51
⑬	南区	畠口乗合タクシー (R1.10～)	利用者数(人)		12	1	3	13	11	1
			運行便数(便)		12	1	3	13	11	1
⑭	南区	てんめい乗合タクシー (R1.10～)	利用者数(人)		259	529	692	336	289	93
			運行便数(便)		235	493	612	296	282	88
⑮	南区	中緑乗合タクシー (R1.10～)	利用者数(人)		280	300	242	272	371	256
			運行便数(便)		203	260	228	245	361	250
⑯	北区	あしはら号 (H25.10～)	利用者数(人)	H30.4～運行休止						
			運行便数(便)	H30.4～運行休止						
⑰	北区	ほたる号 (H25.10～)	利用者数(人)	9	25	6	2	0	2	4
			運行便数(便)	9	21	5	2	0	2	4
⑱	北区	宝の湯号 (H26.2～)	利用者数(人)	353	351	123	50	245	154	114
			運行便数(便)	301	326	113	49	231	150	111
⑲	北区	舟底タクシー (H26.10～)	利用者数(人)	H30.4～運行休止						
			運行便数(便)	H30.4～運行休止						
⑳	北区	やまびこ号 (H26.10～)	利用者数(人)	22	28	6	29	50	38	32
			運行便数(便)	22	25	6	28	50	38	32
合計			利用者数(人)	2,283	3,332	3,378	3,044	2,999	2,943	2,221
			運行便数(便)	1,682	2,627	2,828	2,670	2,655	2,735	2,023

※R6年度の推計は、4月から9月までは実績。10月以降は直近3か月(7～9月)の月平均を基に試算。

【参考】乗合タクシーの運行状況④

公共交通不便地域

弓削乗合タクシー（不便地域）

②	東区	弓削乗合タクシー (H29.5～)			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	R6年度 (推計)
			利用者数(人)	101	83	224	209	150	79	50	
			運行便数(便)	94	79	202	192	141	76	49	

芳野さくらバス（不便地域） ※R2から⑥芳野さくら乗合タクシーに転換

②	西区	芳野さくらバス (H26.10～)			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	R6年度 (推計)
			利用者数(人)	910	1,152	空白に転換（⑥芳野さくら乗合タクシーに転換）					
			運行便数(便)	3,060	2,910						

その他

みかんタクシー ※R5から玉名市が撤退

③	西区	みかんタクシー (H18.12～)			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	R6年度 (推計)
			利用者数(人)	2,318	2,136	1,464	1,449	1,261	95	70	
			運行便数(便)	1,236	1,124	852	808	770	85	66	

オレンジタクシー

④	西区	オレンジタクシー (H22.10～)			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	R6年度 (推計)
			利用者数(人)	606	682	595	676	575	484	436	
			運行便数(便)	520	563	509	556	507	459	411	

植木乗合タクシー（山本号）

⑤	北区	山本号 (H21.10～)			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	R6年度 (推計)
			利用者数(人)	355	395	237	273	369	341	389	
			運行便数(便)	340	375	223	263	316	300	352	

※R6年度の推計は、4月から9月までは実績。10月以降は直近3か月(7～9月)の月平均を基に試算。

委員からの主な意見

- 次期公共交通計画策定に向けて、目的に「市民の移動の権利」の文言を入れていただきたい。
- コミュニティ交通は路線バスがなくなる中で市民の足を担うものなので、利用者視点で利用者の意見を聞いて検討を進めてほしい。
- 特別委員会では地域を代表する議員の立場で参加している議員もいる。各地の運行実績もある程度あるので、できるだけ速やかに具体的に議論を深め、基準等を示してほしい。
- 実際にどれくらいライドシェアドライバーとして人員が集まるのか現状不透明。地域との連携など具体的な検討を早めに進めていくべき。
- 一方で、ライドシェアが既存のタクシー運転士の処遇を脅かす可能性もある。また、コミュニティ交通は地域の移動手段として人の命を預かる重要な役割を担うものであり、規制緩和の流れで安易に導入することがないよう、利用者の安全、安心を含め、慎重に検討する必要もある。
- 公共交通は今まで民間任せだったから現在の厳しい状況となっている。本市における公共交通の政策的な位置づけをもっと上げて、それに見合った公的支援の確保が必要。

(参考資料④ 第9回地域公共交通に関する特別委員会資料)

タクシー業界に係る現状と課題、今後の展望等について

タクシー業界に係る現状と課題、 今後の展望等について

熊本市タクシー協会
会長 小山剛司

令和7年（2025年）3月6日
熊本市 地域公共交通に関する特別委員会

自己紹介

氏名：小山 剛司（おやま つよし）



業務歴

昭和62年5月	株式会社	ミハナタクシー	取締役	就任
平成16年3月	株式会社	産交タクシー	代表取締役	就任
平成26年6月	菊熊タクシー株式会社		取締役	就任
令和3年4月	株式会社	TaKuRoo	代表取締役	就任
令和6年6月	株式会社	TaKuRoo	取締役会長	就任（至 現在）

令和6年6月より

一般社団法人 熊本県タクシー協会 会長
一般社団法人 熊本市タクシー協会 会長
九州乗用自動車協会 副会長
一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 常任理事
熊本地域公共交通活性化協議会 委員

タクシー業界に係る現状と課題、今後の展望等について（概要）

1 運転士不足と高齢化

長時間労働・低賃金のイメージがありますが、各種取組により応募者が徐々に増え、コロナ禍前の水準には戻っていないものの、ドライバー数は回復傾向にあります。

2 配車アプリの普及と日本版ライドシェア

熊本市域でも「GO（ゴー）」や自社配車アプリなどの導入が進み、利便性向上に繋がっています。また、熊本都市圏においても「日本版ライドシェア」を開始しています。

3 タクシーの安全管理

乗客やドライバーの安全を確保するため、さまざまな対策で安心安全な運行に取り組んでいます。

4 新たなサービス

増加するインバウンドへの対応など、多様な移動ニーズへ対応するため、新たなサービスの検討に取り組んでいます。

5 行政との連携

地域の移動手段確保のため、熊本市の「乗合タクシー」や「AIデマンドタクシー」などコミュニティ交通の運行を担っています。

6 燃料の高騰・環境にやさしい車への転換

燃料価格・物価高騰などが深刻な問題となっています。電気自動車やハイブリッド車の導入も進んでいます。

1 運転士不足と高齢化①

【熊本交通圏（熊本市、合志市、菊陽町、益城町、嘉島町）における運行状況】

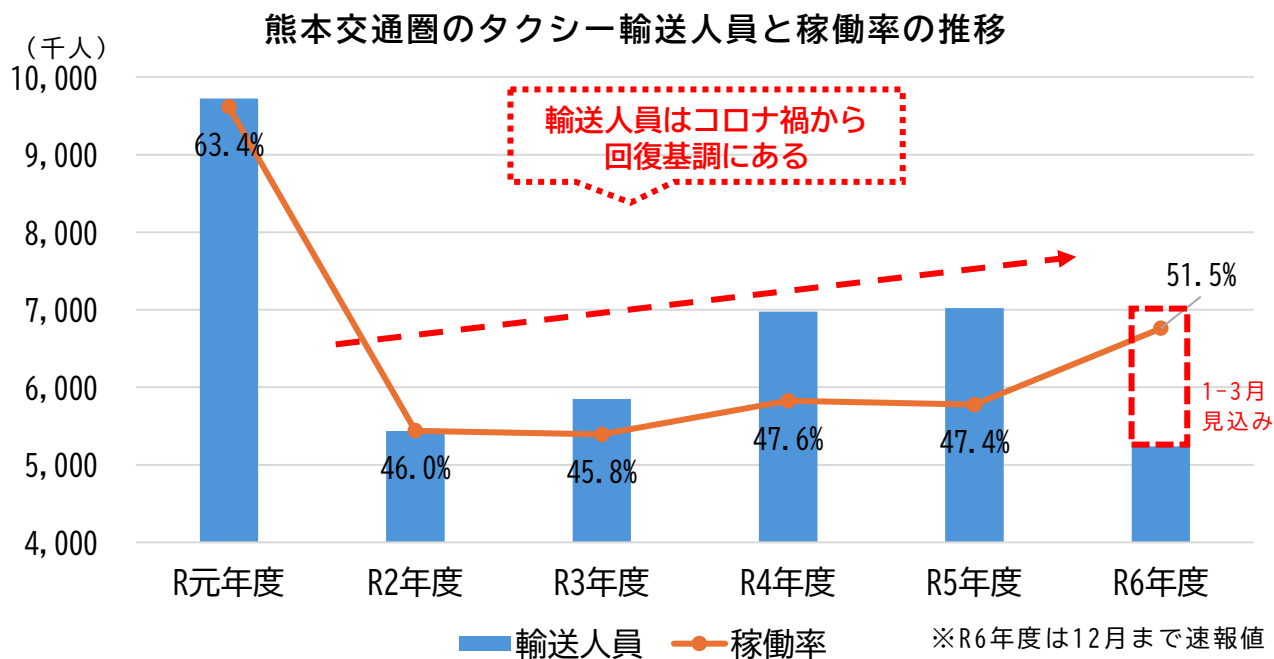
	法人	個人	合計
事業者数	50者	6組合	56者
車両台数	1,596台	258台	1,854台
令和5年度輸送人員	7,023,442人		

新運賃表

距離制運賃	車種	距離		運賃	
		普通車	最初の1.3キロメートルまで		700円
加算運賃	大型車	最初の1.3キロメートルまで		720円	
	特定大型車	最初の1.3キロメートルまで		790円	
	普通車	347mまで毎に		100円	
及び併用運賃	大型車	214mまで毎に		100円	
	特定大型車	208mまで毎に		100円	
	普通車	時速10キロメートル以下の運行時間について	2分05秒毎に	100円	
大型車	1分20秒毎に		100円		
特定大型車	1分15秒毎に		100円		
時間制運賃	車種	時間		運賃	
		普通車	30分まで毎に		2,400円
		大型車	30分まで毎に		3,420円
		特定大型車	30分まで毎に		3,530円
深夜早朝割増運賃	22時から5時まで			2割増	
迎車回送料金	迎車回送距離が2キロメートルを超える場合は、発車地点から2キロメートルの地点を距離制運賃の起算点とする。ただし、2キロメートル未満の回送料は収受しない。				
公共的割引	(1) 身体障害者割引			1割引	
	(2) 知的障害者割引			1割引	
	(3) 精神障害者割引			1割引	
遠距離割引	普通車	9,000円を超えた時超えた部分に付き		1割引	
	大型車	9,000円を超えた時超えた部分に付き		1割引	
	特定大型車	15,000円を超えた時超えた部分に付き		1割引	
営業的割引					

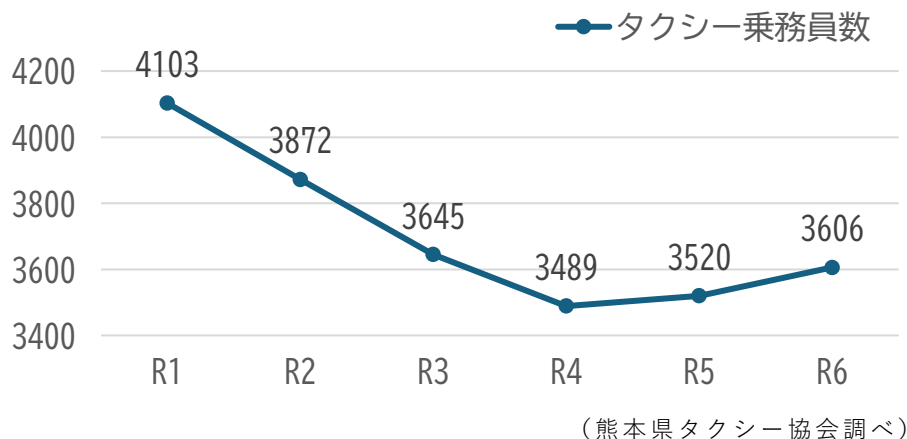
(注) 運賃額は、消費税を含めた金額です。

令和6年4月に運賃を改定



1 運転士不足と高齢化②

【熊本県の運転士数の推移】



- コロナ以降減少したドライバー数は、**初乗り運賃の改定**（630円→700円。2024年4月26日～）、**時間指定予約運賃の導入**により待遇改善に繋がり、**新規タクシー乗務員の登録は増加傾向**にあります。
- 若年層や女性応募者も徐々に増え、新規受講者の平均年齢は熊本市で**47.3歳**となっています。
- 一方で、乗務員の平均年齢は**65.5歳**と高齢化が顕著であり、運転士不足は今後さらに深刻化するものと考えられます。

【運転士確保の取り組み】

- ハローワーク熊本と連携し、自衛隊退官者向けの仕事説明会などを開催しています。
- タクシー協会での求人CMなど、運転士の確保に向けた取組を進めています。



若いドライバーも活躍



自衛隊退職予定者仕事説明会

2 配車アプリの普及と日本版ライドシェア

- タクシーの配車や日本版ライドシェアにも対応したアプリサービスについて、全国的に普及が進んでおり、タクシー業界としても今後の発展を見込んでいます。
- 日本版ライドシェアについては、国において全都道府県で導入を目指すとされており、熊本交通圏（熊本市、合志市、菊陽町、益城町、嘉島町）においても、令和6年11月15日より、金曜・土曜の午後4時から翌午前5時までの時間帯において、複数の事業者にて運行を開始したところです。



ライドシェア出発式の様子

熊本交通圏の日本版ライドシェア利用実績（速報値）

	11月	12月	1月
運行事業者数	3者	4者	4者
運行日数	6日	8日	9日
輸送人員	273人	677人	697人
1日平均運行台数	4.1台	5.0台	6.0台
1日平均実車回数	35.6回	65.6回	60.5回
1日平均輸送人員	45.5人	84.6人	77.4人

3 タクシーの安全管理①

乗客の皆様にもいつも安心してご利用いただけるよう、さまざまな安全対策・取組みが必要となります。

- 二種免許取得

旅客を運送するのに必須であり、視力や聴力、色覚などの適正検査、学科・技能試験の合格しなければ二種免許の取得はできません。また、定期的な講習でプロドライバーとしてのスキルアップに努めています。

- 緑ナンバー

運送業務を行う事業者が対象で車両は法律で定められた安全基準を満たす必要があります。更に定期的な日常点検・3か月点検・毎年車検と安全性を維持するため厳しい管理下の基、安心安全な運行に努めています。



講習



車両点検



3 タクシーの安全管理②

- ドライバー研修と健康管理

熊本県タクシー協会内乗務員登録センターによる「法令・安全・接遇・地理」の新人ドライバーの2日間の講習や交通ルールや安全運転・緊急時の対応などに関する研修の実施や定期的な健康診断による管理や体調不良・疲労での事故が発生しないように努めています。



アルコールチェッカー

- タクシー運行管理

タクシー会社が効率的で安全な運行を確保するために行います。乗客の安全と満足度、会社の経営効率を図るためにも大事であり、運行スケジュール計画やシフト管理、稼働台数の最適化、また、ドライバーの健康状態の把握、疲労運転や事故を防ぐ、安全運転の遵守の教育と事故の対応などサービス品質を高めるのに大変重要な役割を担っています。

- ドライブレコーダーの設置

車内外の映像を常時記録し交通事故やトラブルが発生した場合に記録し、重要な証拠となる場合があります、また、トラブル抑止にも繋がっています。



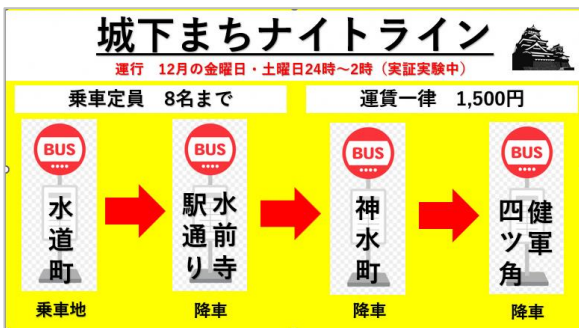
ドライブレコーダー映像

4 新たなサービス①

少子高齢化や人口減少といった社会構造の変化や、増加するインバウンドへの対応など、タクシー業界も多様化するニーズへの対応が求められています。

【城下まちナイトライン】

- 令和6年12月の週末限定で、市電・バスの運行終了後の移動を補完する実証実験を実施しました。
- 8人乗りのジャンボタクシーを活用し、24時から翌2時までの間に10分間隔で運行し、運賃は1,500円としました。
- 期間中の利用者はのべ321人（1日平均40.1人）で、利用者アンケートでは91.2%がサービスの継続・拡充を希望すると回答。



城下まちナイトライン
～実証実験～ 乗車定員8名まで

■運行日
令和6年12月金曜・土曜のみ

■運行ダイヤ
24時から翌2時まで（10分間隔）

■運賃
一律 1,500円

■乗降場所
水通町バス停（乗車のみ）
↓
水前寺駅通りバス停（降車のみ）
↓
神水町バス停（降車のみ）
↓
健軍四ツ角バス停（降車のみ）
※他のバス停には停車しません。

お気軽にご利用ください。

タクシーが繋ぐ人の輪地域の輪
一般社団法人熊本市タクシー協会

【空港相乗タクシー（検討中）】



- 観光客やビジネスで来熊者が増える中、空港利用者の利便性向上に向けた相乗りサービスを検討中です。
- 熊本空港と中心市街地を結ぶ路線を想定しています。（下通・サンロード新市街エリア内にビジネスホテルが集積しており、多くの方の利用が見込まれます）

4 新たなサービス②

【のるーと上熊本】

あなたの移動をもっと自由に
毎日をもっと楽しく

AIデマンド
タクシー

のるーと
KNOWROUTE

こんなに便利!

- 毎日9:00から19:00まで運行^(※1)
- 停留所がエリア内に29カ所!
- 6日前から予約受付が可能
- 電話かアプリで簡単予約
- 月額6,000円の定額制あり^(※2)

※1 12月30日～1月4日は運休です。あらかじめご了承ください。
※2 中学生以上からご利用できます。

ご利用の流れ

呼ぶ → 来る → 乗る → 払う

お電話で予約
TEL. 080-7850-6943
【受付:月～金/9時～18時】

専用アプリで予約(24時間予約受付)

のるーと上熊本 乗降エリアマップ

運賃
大人(中学生以上) 300円
小児(小学生) 150円
幼児(未就学児) 50円
乳児(0歳) 無料

① 上熊本駅
② 池田八幡宮
③ 新北大前
④ 池田1丁目公園
⑤ スガセンター・ライオン上熊本店
⑥ 池田地域コミュニティセンター
⑦ 池田1丁目25
⑧ 2丁目児童科
⑨ 池田ふれあい広場
⑩ 池田1丁目北平公園
⑪ 池田3丁目公園
⑫ 池田上ノ原団地
⑬ 池田2丁目北公園
⑭ 池田2丁目・池田駅入口
⑮ 幸田団地・くさゆ
⑯ 長途神社公園
⑰ 熊野神社
⑱ 池田3丁目北公園
⑲ 池田公園
⑳ 池田銀行池田支店
㉑ ぐんぐんどうのトライ・栄城大通り店
㉒ びんランリ・池田店
㉓ 池田3丁目46
㉔ フォーテ・音楽教室熊本校
㉕ Cafe茶季
㉖ 宇真のクエムラ
㉗ 池田3丁目11
㉘ ファミリーマート熊本池田2丁目店
㉙ 中村整形外科

- JR・熊本電鉄・熊本市電・バス・タクシーの重要な結節点となっている上熊本・池田地区は、勾配や狭路が多く、高齢化が進んでいます。
- そこで、(株)TaKuRooでは、上熊本・池田地区の結節機能強化と住民の利便性向上、脱炭素社会の推進を目的に、グリーンスローモビリティを活用したAIデマンド交通を民間事業として開始しています。

※令和5年3月20日より実証実験開始
令和6年9月20日から本格運行



グリーンスローモビリティ

タクシーも皆様の移動を支える公共交通機関として、バス事業者や鉄軌道事業者ともさらに連携を深め、バスや鉄道との結節機能の強化を図っていきたくて考えております。

5 行政との連携①

公共交通空白地域における移動手段となる乗合タクシーやAIデマンドタクシーといったコミュニティ交通の運行などを通じて、地域貢献にも取り組んでいます。

【コミュニティ交通の運行】

	乗合タクシー	AIデマンドタクシー
運行路線	20路線	2エリア（西南及び植木）
運行日	平日及び土日祝	平日及び土曜（日祝運休）
運行時間	概ね7時台～19時台（1日8便）	7時～19時（土曜は9時～16時）
運行車両	1路線1台を基本	1地区2台
運行方式	事前予約型（当日まで予約受付）	
運行事業者	市内16事業者で分担して運行	市内5事業者で分担して運行



熊本市のAIデマンドタクシー

※運行事業者は令和6年度実績

- 乗合タクシーやAIデマンドタクシーといったコミュニティ交通は、バスや電車にアクセスできない地域の住民の重要な移動手段であり、それぞれの地域のタクシー事業者が分担して運行を担っています。
- 一方で、乗合タクシーの路線数も多いため、各事業者は、通常のタクシー営業の運転士確保にも苦慮している中で、コミュニティ交通の運行に協力している状況です。

5 行政との連携②

【ドライブレコーダーを活用した地域防犯活動】

- 令和6年9月に、熊本市と熊本県警察と熊本市タクシー協会で、犯罪の抑止、事件事故発生時の早期解決に繋げるため、ドライブレコーダーを活用し、官民一体となった地域の安全・安心の向上に関する協定を締結しました。



協定の締結式の様子

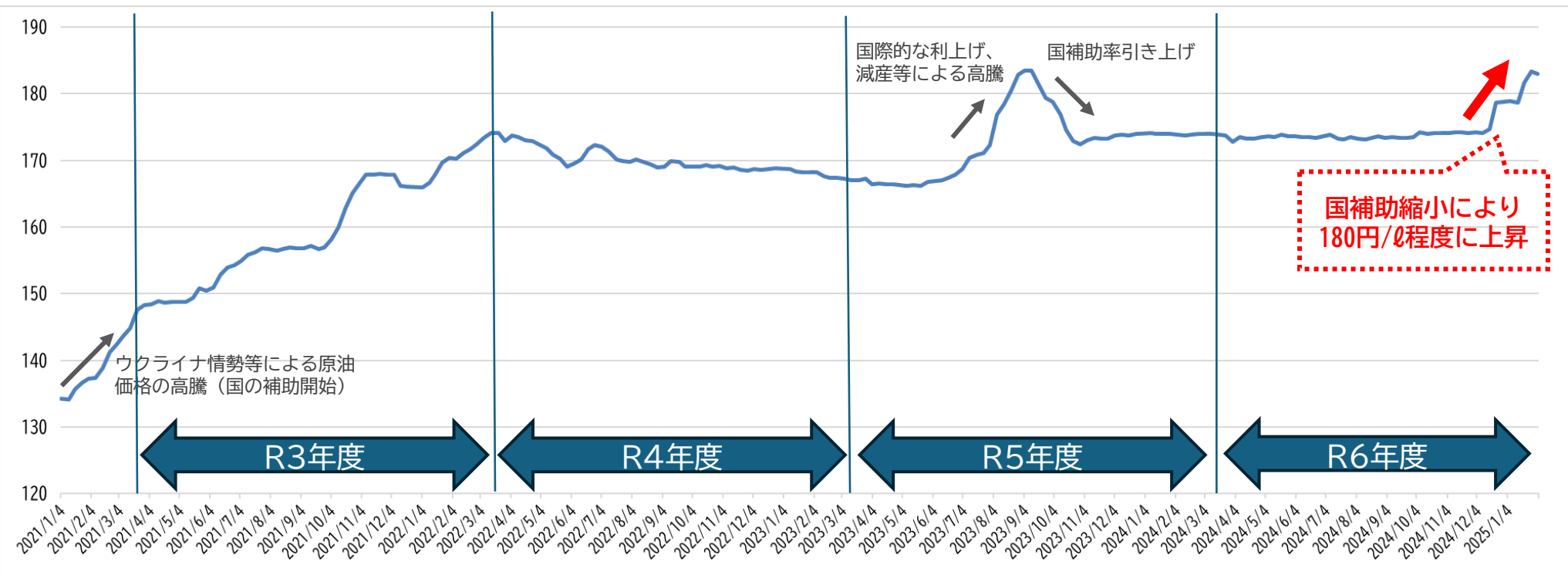


6 燃料の高騰・環境にやさしい車への転換

- 経営への影響を抑えると同時に、環境負荷の低減を図るため、電気自動車やハイブリッド車を導入する事業者も増えています。
- しかし、ガソリンやLPガスといった燃料の価格高騰により、タクシー業界は大きな影響を受けています。

(円/ℓ)

<ガソリン小売価格の推移>



資源エネルギー庁「給油所小売価格調査」より

持続可能なタクシー業界の実現にむけて

タクシーは「いつでも・だれでも・どこでも」利用できる安心・安全な公共交通機関として、多様化するニーズに対応し生活に欠かせない重要な役割を果たしています。

特に、昨年の台風10号や熊本地震、コロナ禍の非常事態宣言の際でも、他の公共交通が運休となる中、公共交通機関の最後の砦として矜持とエッセンシャルな社会インフラの1つとして使命を持ち日々努力しております。

タクシーが社会貢献や安心安全で持続可能な取り組みをしていくためにも、今後ともご支援・ご協力を宜しくお願い申し上げます。



8/5 タクシーの日交通遺児育英基金



熊本市走れば街がキレイになるプロジェクト



熊本城マラソン
ボランティア

参考人に対する主な意見聴取内容

質疑事項	回答・対応
<ul style="list-style-type: none"> • 便利すぎ、安すぎてはいけないとはどのような意図か。 	<ul style="list-style-type: none"> • 例えば、AIデマンドタクシーは、運賃が安いので、通常のタクシーを高く感じてしまう。 • また、停留所間の移動であるものの、その多さからドアツードアに近い状況。
<ul style="list-style-type: none"> • AIデマンドタクシーの運行エリア内のタクシーの売上は落ちているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> • 一概には言えないが、時間帯によってはそういう部分もある。
<ul style="list-style-type: none"> • のるーと上熊本について、他の高低差の大きい地域での活用を検討する観点で、運行の課題等は。 	<ul style="list-style-type: none"> • 雨はビニールを下げることで対応可能。エアコンはなく夏や冬は快適とは言えない。 • 走行速度が20km/h未満なので安全、また、トルクがあるので坂道には強く、狭い道路の離合もしやすい。
<ul style="list-style-type: none"> • タクシー運転士や車両がどのくらいあれば、不足がなくなるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> • 運行時間等の勤務体系によるため一概には言えないが、稼働率が70%を超えると利用者に満足いただけるため、運転士もこの範囲まで増えるといい。 • 需要に対して供給側の運転士で取り合う構造であり、運賃も含めてバランスをどう保っていくかが課題。

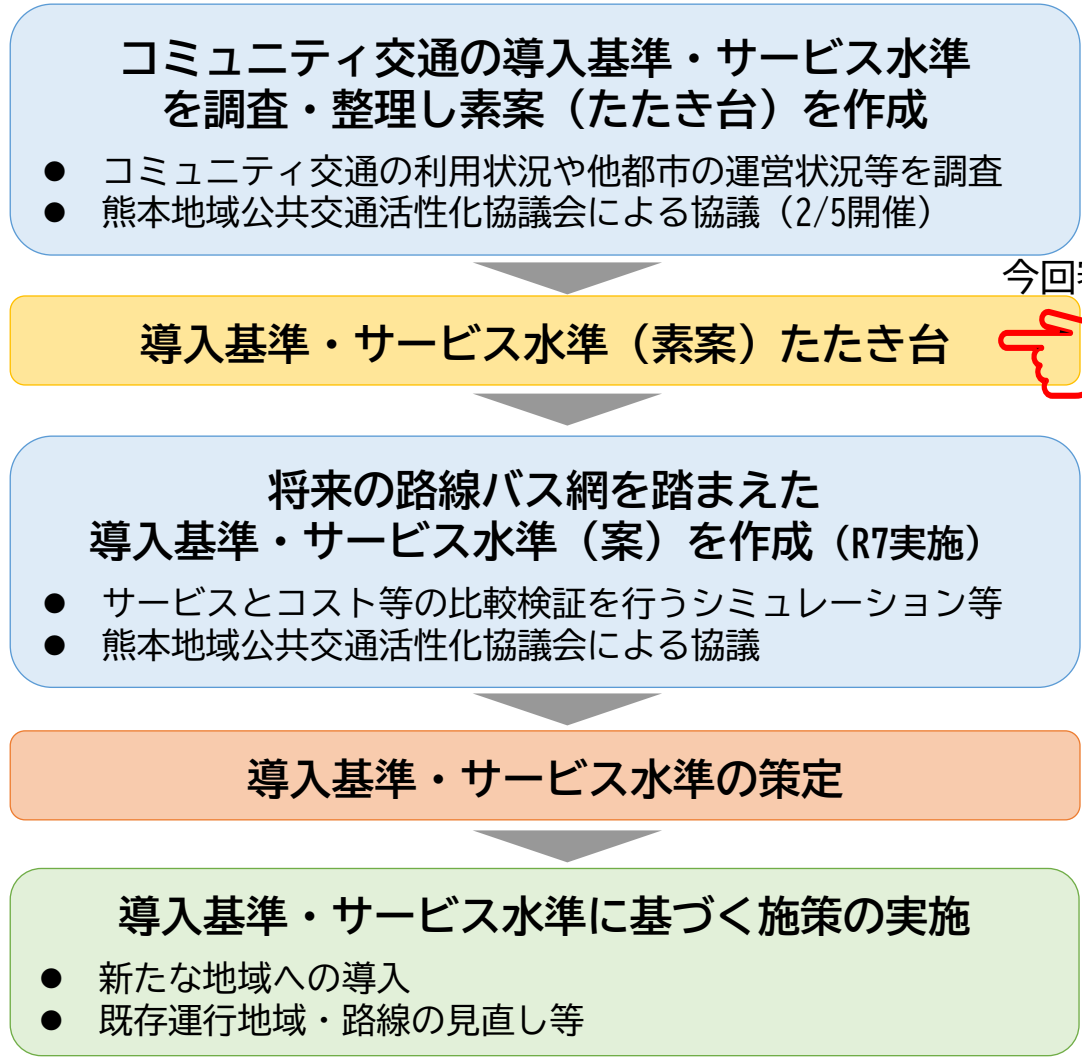
(参考資料⑤ 第9回地域公共交通に関する特別委員会資料)

コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について

コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について・・・検討の流れ

- ✓ 超高齢社会の本格化、路線バスの廃止・減便の深刻化により、コミュニティ交通の重要性がますます高まっている。
- ✓ 一方で、現在のコミュニティ交通の担い手であるタクシー事業者も運転手不足が深刻化している。
- ✓ 持続可能なコミュニティ交通の実現に向けて、取り巻く環境や財政負担を踏まえた適切な『サービス水準』並びに『導入基準』を整理するとともに、公共ライドシェアについても検討を進める。

【検討の流れ（イメージ）】



【導入基準・サービス水準とは】

検討項目・視点	
導入基準	位置づけ（総論） …どういった目的・役割か？
	導入モード …AIデマンドタクシーと乗合タクシーのどちらを導入するのか？
	対象地域 …どの地域にサービスを提供するか？
	運行区間 …対象地域と“どこ”をつなぐか？
サービス水準	検討項目・視点
	運行内容 （日時、頻度、車両・運行台数、運賃） …運行体制やコスト、受益者負担等の観点で適切か？
	停留所 …乗降所をどこに設置するか？
	運行事業者 …誰が運行を担うか？

- ✓ コミュニティ交通の目的・役割を整理
- ✓ 他都市の運営状況を調査し、本市の現行の運営状況と比較

⇒各種調査・整理の結果を、導入基準・サービス水準（素案）たたき台に反映

コミュニティ交通の目的・役割、各導入モードの特徴

- コミュニティ交通（地域内公共交通ネットワーク）の目的・役割
鉄道・路線バス等との接続を前提として、**公共交通空白地域等における、通院や買い物等の日常生活に必要な移動を支えるセーフティネットとしての公共交通機関**

※その性質上、最寄りの病院やスーパー、あるいはバス停や鉄道駅等の乗換拠点といったミニマムな地域内移動を確保するもの

- 目的・役割に対する現在の導入モードの特徴

AIデマンドタクシー（⇒利便性が高い）

- ・ **運行が面的**（ダイヤ、経路自由）で移動の自由度は高い
- ・ **運行経費は高い**（運行状況によらず固定費が発生）

乗合タクシー

- ・ **運行が線的**（ダイヤ、経路固定）で移動の自由度は低い
- ・ **運行経費は低い**（ただし、運行状況により変動）

他都市のコミュニティ交通の運営状況 （本市と同規模の政令市等を対象に調査）

- 路線バス等の廃止に伴う公共交通空白地域等の移動手段確保とする**導入基準は、いずれの都市においても本市と同様**
- **サービス水準（運行頻度、運賃等）**については、地域が主体で運行する都市が多いことから、関係者（行政、事業者、地域）間で協議し、**個別に定めている事例が多く見られた。**

熊本地域公共交通活性化協議会（コミュニティ交通部会） のご意見

- 地域ごとに道路事情や接続するバス停、生活サービスが異なるため、**各地域の事情を加味できるようにしてほしい。**
- 他の公共交通機関との共存の観点で、**便利すぎる、安すぎるものではないか。**
- 移動手段としての機能が重複したり、**ほぼ利用されていない路線**については、**見直しが必要ではないか。**
- 公共ライドシェアの導入には、**安心・安全の確保とともに、安定的なサービスを提供できる体制づくりが重要。**

コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について・・・導入基準・サービス水準(素案) たたき台

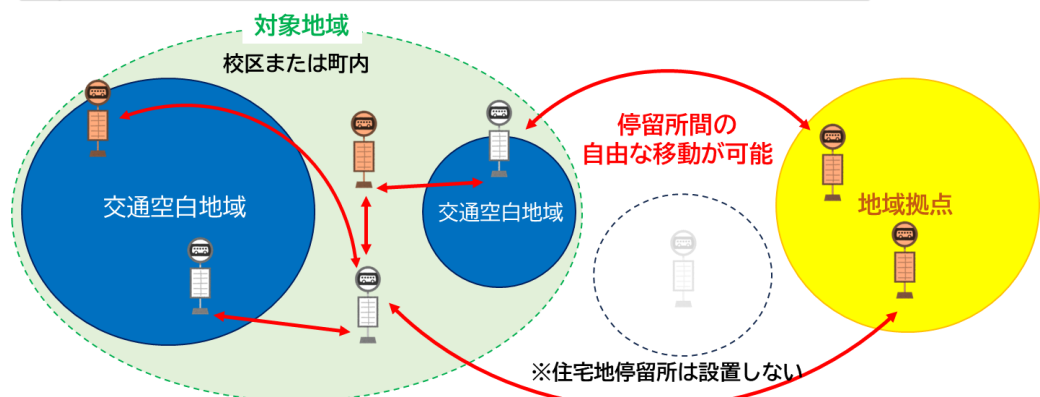
- ✓ 導入基準とサービス水準の検討の視点として、「運行体制面、コスト面等において、持続可能性が確保できるか。」「交通空白地域等におけるセーフティネットとして適切であるか。」を考慮し整理
- ✓ サービス水準のうち運行内容については、将来のバス路線網によってコミュニティ交通の対象地域拡大等の可能性もあることから、これに伴うコスト等の比較検証を行うシミュレーションを実施したうえで策定

項目		導入基準 (どういった地域、市民に必要なものか)	
①	位置づけ (総論)	公共交通空白地域または公共交通不便地域における移動手段の確保 (現行と同様)	
②	導入モード	空白地域	AIデマンドタクシーの導入を基本とするが、導入が難しい地域には乗合タクシーを導入 今後検討 導入が難しい地域 (山間部、市域外等)、重複地域の導入モードの統廃合
		不便地域	乗合タクシーの導入を基本とする。
③	対象地域	公共交通空白地域または公共交通不便地域を含むエリア	
		今後検討	エリア設定の単位 (校区、町内単位等)
④	運行区間	AIデマンド	主に対象地域と最寄りの地域拠点 (医療、商業、公共交通等の都市機能が立地) 間を接続 (区域型)
		乗合タクシー	主に対象地域から最寄りのバス停等間を接続し、経路上の病院等を経由 (路線型)
			今後検討

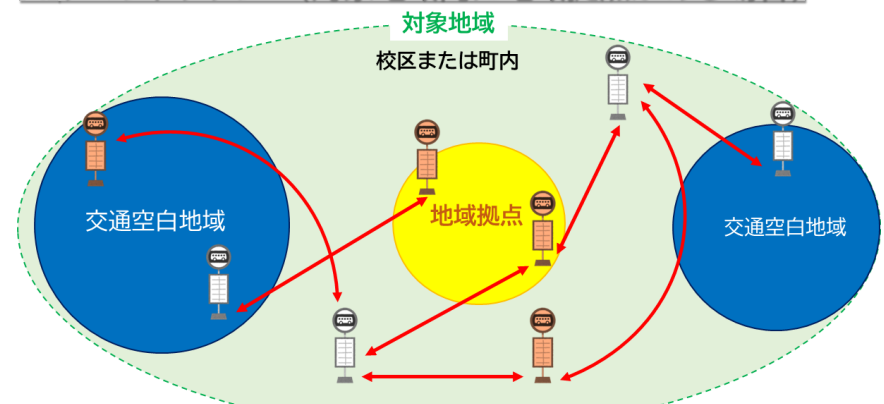
項目		サービス水準 (どの程度の運行を行うものか)	
		AIデマンドタクシー	乗合タクシー
⑤	運行内容 (日時、頻度、車両・運行台数、運賃)	今後検討	将来の路線バス網 (運行本数・容量、時間等のサービス水準) を踏まえたコミュニティ交通のコスト等の比較検証を行うシミュレーション
⑥	停留所	住宅地	地域からの要望を踏まえ、対象地域内に概ね300m(徒歩5分圏内)以上の間隔を空けて設置
	目的地	地域からの要望を踏まえ、概ね対象地域・地域拠点内の医療・商業施設等に設置	地域からの要望を踏まえ、運行ダイヤや運行効率等を加味して対象地域内に設置
⑦	運行事業者	運行地域のタクシー事業者を基本とするが、タクシー事業者による運行が難しい場合は地域住民による運行 (公共ライドシェア) も検討	

コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について・・・③対象地域と④運行区間のイメージ

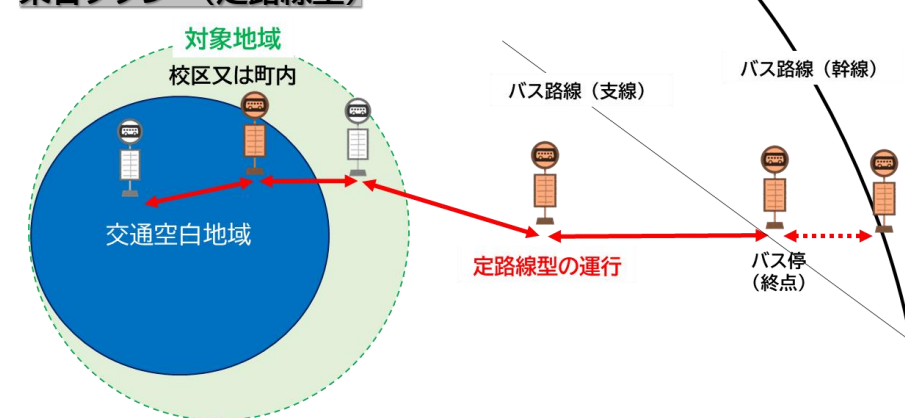
AIデマンドタクシー(対象地域とは別に地域拠点がある場合)



AIデマンドタクシー(対象地域内に地域拠点がある場合)



乗合タクシー(定路線型)



【地域拠点】※第2次熊本市都市マスタープランより
商業や行政サービス、医療、福祉、教育など地域での暮らしに必要な機能を提供し、中心市街地や周辺地域への公共交通等の交通が充実している15箇所の地区(エリア)

- 【地域拠点15箇所】
- ① 植木地区
 - ② 北部地区
 - ③ 楠・武蔵ヶ丘地区
 - ④ 八景水谷・清水亀井地区
 - ⑤ 子飼地区
 - ⑥ 長嶺地区
 - ⑦ 水前寺・九品寺地区
 - ⑧ 健軍地区
 - ⑨ 平成・南熊本地区
 - ⑩ 刈草地区
 - ⑪ 富合地区
 - ⑫ 城南地区
 - ⑬ 川尻地区
 - ⑭ 城山地区
 - ⑮ 上熊本地区



- 凡例
- 目的地停留所
 - 住宅地停留所
 - 運行経路(運行区間)

- 凡例
- 中心市街地
 - 地域拠点
 - 基幹公共交通軸
 - その他の支線
 - 幹線バス
 - 環状線バス
 - その他の路線バス等
 - コミュニティ交通
 - メインターミナル
 - 熊本桜町バスターミナル
 - サブターミナル
 - 熊本駅
 - 乗継ポイント
 - 公共交通空白・不便地域
 - 公共交通利便向上エリア
 - 新幹線
 - J R
 - 熊本電鉄
 - 市電

コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について・・・導入基準の検討(1)

検討事項、検討の視点

方向性	他都市事例	現行
-----	-------	----

位置づけ (総論)

公共交通空白地域または公共交通不便地域における移動手段の確保 (現行と同様)	公共交通空白地域等における移動手段の確保 (空白地域等の定義については各都市で設定)	公共交通空白地域※1や公共交通不便地域※2における、路線バス等の公共交通機関を利用できない地域の移動手段の確保 (熊本市公共交通基本条例で定義)
---	---	---

導入モード・・・AIデマンドタクシー(区域型)と乗合タクシー(定路線型)のどちらを導入するのか？

<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地域 AIデマンドタクシーの導入を基本 AIデマンドタクシーの導入が難しい地域には乗合タクシーを導入 公共交通不便地域 乗合タクシーの導入を基本とする。 <p>【今後検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> AIデマンドタクシーの導入が難しい地域(例：山間部、市域外等) 重複地域の導入モードの統廃合 	<p>堺市、広島市、福岡市 ⇒複数の導入モードを導入 導入モードを選択する基準無し</p> <p>静岡市、浜松市、北九州市 ⇒乗合タクシーのみ導入</p> <p>札幌市 ⇒AIデマンドタクシーのみ導入(実証実験)</p>	<p>導入モードを選択する基準無し</p> <p>※一部地域で導入モードが重複</p>
--	--	---

※1公共交通空白地域：最寄のバス停や鉄道駅から直線で1,000m以上離れた地域

※2公共交通不便地域：空白地域以外の地域で、最寄のバス停や鉄道駅から直線で500m以上離れた地域

コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について・・・導入基準の検討(2)

検討事項、検討の視点

方向性	他都市事例	現行
対象地域・・・どの地域にサービスを提供するか？		
<p><u>公共交通空白地域または公共交通不便地域を含むエリア</u></p> <p>【今後検討】 エリア設定の単位について ・校区、町内単位など</p>	<p>岡山市 ⇒公共交通空白地域を含み高低差等を勘案し個別に判定</p> <p>北九州市 ⇒一定の人口が集積する公共交通空白地域</p>	<p>公共交通空白地域及び公共交通不便地域 ※エリア設定の単位の基準なし</p> <ul style="list-style-type: none"> ・AIデマンドタクシー 公共交通空白地域を含む複数の校区単位で導入 ・乗合タクシー 公共交通空白地域を含む複数の町内単位で導入
運行区間・・・対象地域と“どこ”をつなぐか？		
<p>(AIデマンドタクシー) <u>対象地域と最寄りの地域拠点※間を接続</u> (区域型の運行) ※医療、商業、公共交通等の都市機能が立地</p>	<p>札幌市 ⇒廃止となったバス路線を基準としたエリアであり、<u>定量的な基準なし</u></p> <p>福岡市 ⇒市街地で運行（実証実験中）</p>	<p>対象地域と交通結節点や病院、官公庁等を備えた市域内の生活圏域間を運行(区域型の運行)</p>
<p>(乗合タクシー) <u>対象地域から最寄りのバス停等間を接続</u> (路線型の運行) なお、経路上の病院等も経由</p> <p>【今後検討】 運行頻度が高いバス停やスーパー等の生活拠点までの接続</p>	<p><u>近隣のバス停・駅までの路線設定が多数</u></p>	<p><u>対象地域から近隣バス停等への接続を前提に、経路上の病院等を経由</u>（路線型の運行）</p>

※「対象地域」と「運行区間」を合わせた面積、路線長はサービス水準が達成されることが前提。なお、面積、路線長は現行水準を目安とする。

コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について・・・サービス水準の検討(1)

検討事項	他都市事例		現行	
	AIデマンドタクシー	乗合タクシー	AIデマンドタクシー	乗合タクシー
運行日時 AIデマンドタクシー 及び乗合タクシーの 運行日時	札幌市 ⇒平日9:00～16:00 福岡市 ⇒平日8:00～18:00 ※エリアにより土曜日を 含む隔日運行	広島市 ⇒平日概ね8～16時 ※1路線のみ土曜も運行 堺市 ⇒概ね8時台～18時頃 ※毎日運行	平日：7時～19時 土曜：9時～16時	概ね7時台～19時頃まで ※年末年始以外は運行
運行頻度 1時間当たりの 運行件数・便数	札幌市 ⇒26.5件/日 ※1時間あたり4件程度 福岡市 ⇒39件/日 ※1時間あたり4件程度	広島市 ⇒5～10便/日 堺市 ⇒10便/日	最大40件程度/日 ※1時間あたり 3件程度を想定	8便/日
運行車両及び運行台数 運行車両と1区間あたりの 運行台数	札幌市 ⇒ジャンボタクシー1台 福岡市 ⇒普通車1台	広島市 ⇒ジャンボタクシー1台 堺市 ⇒普通車1台	普通車2台/区域	普通車1台
運賃（大人） 利用者負担	札幌市 ⇒大人350円/回 ⇒収支率基準なし ※高齢者、障がい者、小学生150円/回 福岡市 ⇒大人300円/回 ⇒収支率基準なし ※障がい者・小学生150円/回	広島市 ⇒大人200～400円/回 ⇒収支率25% 堺市 ⇒大人300円/回 ⇒収支率基準なし	大人：300円/日 ※中学生以上 割引者：100円 ※おでかけICカードの所有者等 収支率：基準なし ※現在5%程度	大人：200円/回 ※中学生以上 割引者：なし 収支率：基準なし ※空白地域は収支率設定なし、 現状10%程度 ※不便地域は収支率を30%目標 に地域で運賃を設定

上記事項については関連性があるため一体的に検討
【検討の視点】
 現行の水準を基に持続可能性やセーフティネットとしての
 の適正性を踏まえ検討
 ・運行体制やコスト、受益者負担について
 ・サービス水準に満たない場合の運行継続について

【参考】 運行経費、収支率、運賃の関係性のイメージ
 ※AIデマンドタクシーの運行経費を基に、年間1万件
 利用した場合の収支率と運賃例

運行経費	収支率	収入額	1件あたり
1,800万円	10%	1,800,000円	180円
	20%	3,600,000円	360円
	30%	5,400,000円	540円

コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について・・・サービス水準の検討(2)

検討事項・検討の視点		
方向性	他都市事例	現行
停留所・・・AIデマンドタクシー及び乗合タクシーの乗降所をどこに設置するか？		
【AIデマンドタクシー】 ・住宅地停留所 地域からの要望を踏まえ、 <u>対象地域内に概ね300m(徒歩5分圏内)以上の間隔を空けて設置</u> ・目的地停留所 地域からの要望を踏まえ、概ね <u>対象地域・地域拠点内</u> の医療・商業施設等に設置	札幌市、福岡市 ⇒基準なし ※地域からの要望を踏まえ、停留所間の距離等を考慮して設定	・住宅地停留所 地域からの要望を踏まえ設置 ・目的地停留所 地域からの要望を踏まえ、医療・商業施設等に設置 ※地域要望は、主に校区・町内会単位で聴取
【乗合タクシー】 ・住宅地停留所 地域からの要望を踏まえ、運行ダイヤや運行効率等を加味して <u>対象地域内に設置</u> ・目的地停留所 地域からの要望を踏まえ、 <u>運行区間で定める最寄りのバス停等</u> に設置	新潟市 ⇒地域からの要望を踏まえ、運行エリア内に、概ね300m以上の間隔を空けて設置 相模原市 ⇒地域からの要望を踏まえ、運行エリア内に、概ね200m以上の間隔を空けて設置 その他各都市 ⇒地元との協議により設定（基準なし）	・住宅地停留所 地域からの要望を踏まえ、運行ダイヤや運行効率等を加味して設置 ・目的地停留所 地域からの要望を踏まえ、最寄りのバス停等に設置
運行事業者・・・誰が運行を担うか？		
<u>原則、運行地域のタクシー事業者</u> ただし、 <u>タクシー事業者による運行が難しい場合は地域住民による運行（公共ライドシェア）も検討</u>	札幌市、堺市、岡山市、広島市、福岡市 ⇒タクシー事業者 新潟市 ⇒バス事業者	運行地域のタクシー事業者

(参考) 地域住民による運行（公共ライドシェア）の事例

京都府舞鶴市	静岡県浜松市
運営：地域協議会 運転者：地域住民（国認定講習受講） 車両：自家用車	運営：社会福祉協議会 運転者：地域住民（国認定講習受講） 車両：自家用車

委員からの主な意見

- 空白地域の定義は都市で異なりもっと距離が短いところもある。本市の不便地域も停留所から500m離れている。不便地域が乗合のみというのは納得がいかないので検討が必要ではないか。
- 高齢化によって不便地域でもバスを利用しづらい方が増える見込み。近隣市町村でバスが通るところも乗合タクシーが運行している事例もあり、距離だけでなく社会情勢も踏まえて柔軟に検討していく必要がある。
- 地域拠点への接続だけでなく、例えば、西部車庫や田崎市場など、乗り換え等が便利なところへの接続も必要。