

熊本市の交通の現状・ライドシェアの導入について

規制改革推進会議 地域産業活性化WG提出資料

令和6年4月24日 熊本市長 大西 一史

目指すべき公共交通ネットワークの将来像

公共交通を基軸とした多核連携のまちづくり

イメージ図



基幹公共交通（鉄道、市電、幹線バス）の強化

中心市街地と15の地域拠点を結ぶ8軸を「基幹公共交通軸」と位置づけ、輸送力、速達性、定時性の強化を図る。



▲多両編成車両の導入



▲市電延伸

日常生活を支えるバス路線網の再編

基幹公共交通を補うバス路線網を再編し、わかりやすく効率的な運行体制を確立する。

バス事業者5社による共同経営

- ・ 運行効率化
- ・ 共通定期券
- ・ 180円均一運賃

公共交通空白・不便地域への対応

地域と協働で「コミュニティ交通」の導入を進め、公共交通の空白・不便地域の解消を目指す。

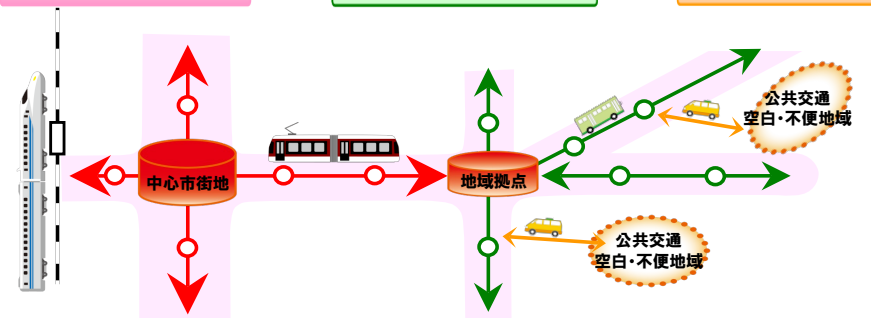


▲AIデマンドタクシー

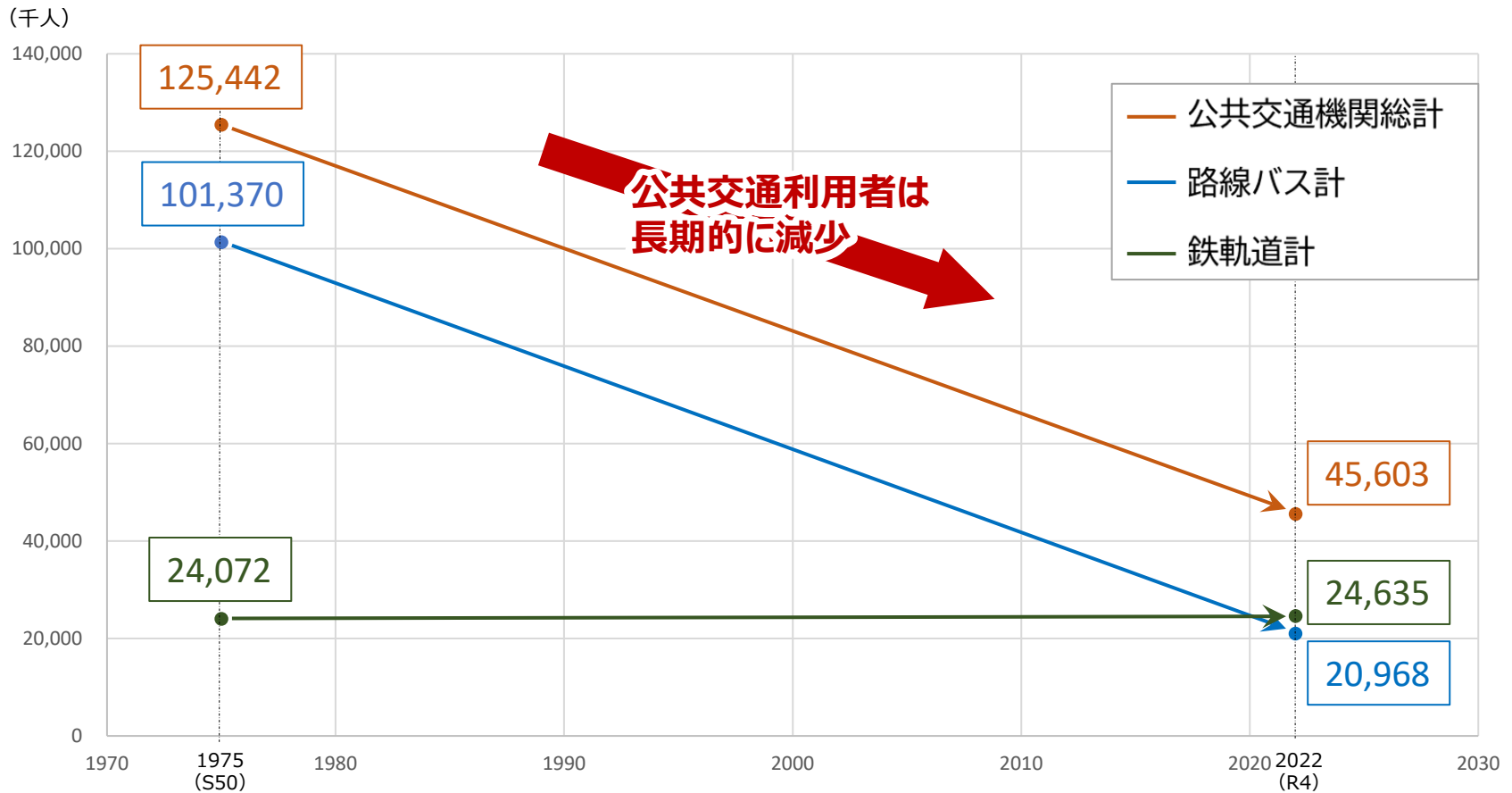
中心市街地と15の地域拠点を結ぶ8軸の基幹公共交通軸

路線再編と事業者連携でわかりやすく利用しやすい生活公共交通網

地域とともに公共交通による移動を確保するコミュニティ交通路線



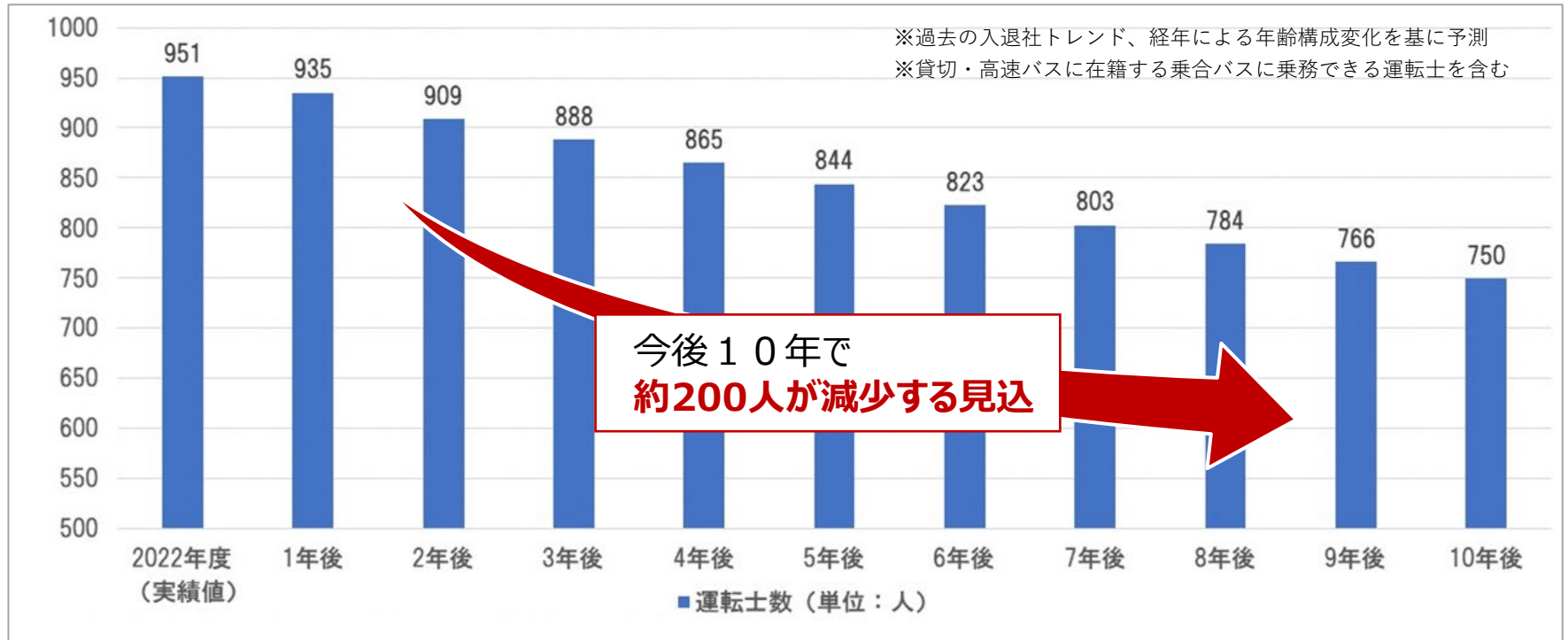
年度別公共交通利用者数の推移



- モータリゼーションの進展等に伴い、公共交通全体の利用者数は減少傾向
- 特に、バス利用者はピーク時(昭和50年代)の約 5 分の 1



バス運転士の将来予測（5社合計）

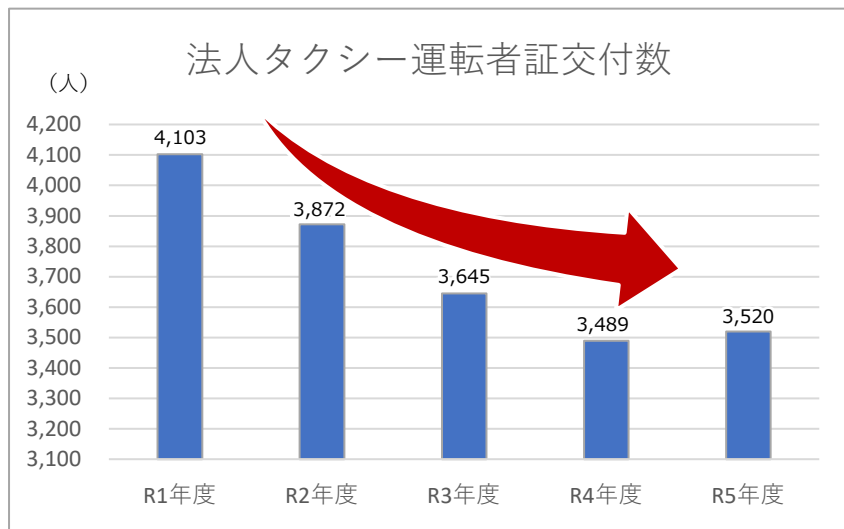


出典：熊本都市バス 共同経営推進室公表データ

- 運転士不足による減便や廃線など路線バスの維持が困難
- A I デマンドタクシー等による空白・不便地域への対応
- 公共交通を担うタクシーの役割増大

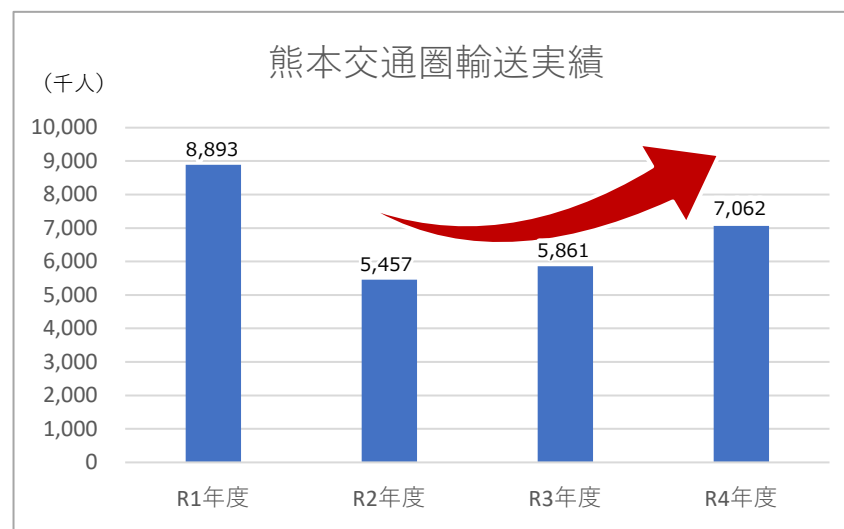


タクシードライバー数の推移



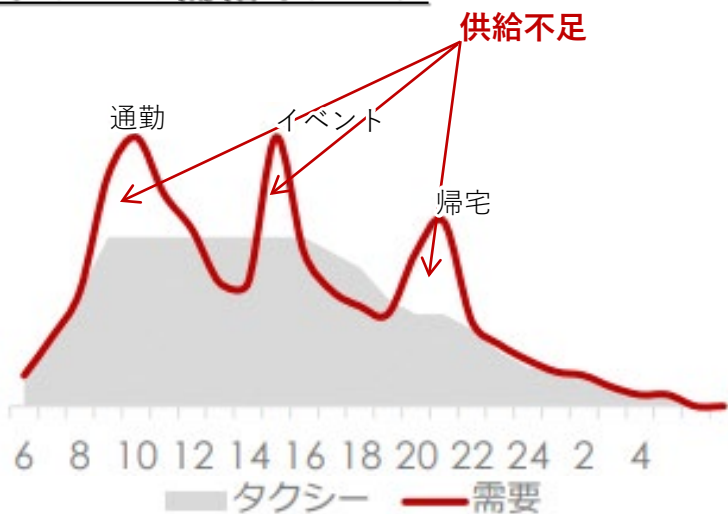
出典：熊本県タクシー協会提供資料

タクシー利用者数の推移



出典：熊本県タクシー協会提供資料

タクシーの需給イメージ



- 担い手不足、高齢化等に伴うドライバー数の減少
- アフターコロナによる利用者の増加
- TSMCの進出、インバウンドによる外国人の増加



- 地域的・時期的・時間的な交通空白が発生
- 市民・観光客等の自由な移動の確保が必要



地域の声

■ まちなか

- ・土曜日の昼、熊本駅なのにタクシーが捕まらなかった（イベント）
- ・週末夜にタクシーを呼んでもなかなか捕まらない（飲食関係）
- ・飲み会の後にタクシーが捕まらず、5 kmも歩いて帰った（利用者）

■ 郊外部

- ・駅まで遠く、そこに繋ぐ公共交通が不便な中、車で送迎をせざるを得ず、忙しい時間を誰かにサポートしてもらえると凄く助かる
- ・郊外はタクシーが少なく、予約してもなかなか来ない
- ・予約したいが、近距離のため頼みづらい

まとめ



■ バス・タクシーの運転手不足は、深刻な社会問題

■ インバウンドの増加やTSMCの進出による外国人への対応など、多様な利用者ニーズに応じた自由に移動できる環境づくりが必須

■ ライドシェアの実現・法制化に向け、課題となる利用者の安全確保や既存事業者との共存等について、より議論を深めていただきたい