

## 令和元年度（2019年度）第1回利用促進・コミュニティ交通部会 議事録

### I 日時等

1. 日 時：令和元年（2019年）8月19日（月）午前10時～午前11時00分
2. 場 所：熊本市役所 議会棟2階 議運・理事会室

### II 主な内容

#### 1. 開会

#### 2. 部会長挨拶

#### 3. 議事

##### （1）熊本市西南部地域への予約型乗合タクシー導入について

###### （事務局）

資料1を用いて説明

###### （委員）

- ・バス路線が廃止される地域に乗合タクシーを導入するということだが、バス会社のホームページから乗合タクシーのルート図やダイヤ等を見ることができるようにリンクを貼るなどの対応はできないか。
- ・バスとの連絡について、タクシーが遅延した際の対応はどうなっているのか。
- ・発達障がいの方など、電話での予約が難しい方もいる。メールでの予約対応など障がい者に対する合理的配慮について検討しているか。

###### （事務局）

- ・一点目の質問については、当該地域で廃止されるバス路線の運行事業者である産交バスが本部会の委員ではなく、今日出席されていないため、具体的にどのような対応ができるかについては、産交バスと協議をさせていただいたうえでの対応になる。もちろん、地域の方々に対してはバス路線の廃止とあわせ既にご説明を差し上げており、今後も周知を徹底していく予定にはしている。周辺地域の住民に関わらず、全体的な周知については、ホームページ等でお知らせする段階でその方法を協議させていただきたいと考えている。
- ・二点目の遅延が発生した際の対応については、基本的に遅延が発生しても運行、連絡に支障がないようにある程度余裕を持ったダイヤを設定しているところである。バスから乗合タクシーに乗り換える際は、タクシーには予約が入っている状況であるため、基本的にはタクシー事業者は利用者を待つような対応を取っているところである。一方、タクシーからバスに乗り換える際にタクシーに遅延が発生したとしても、バスはダイヤ通りの運行を行うことになる。ただ、タクシーの場合、事故など特別な理由がない限り大幅に遅延することはないと考えている。

これまで、乗合タクシー事業において、タクシーの遅延によりバス等に乗り換えることができなかったというような報告はあがってきていないため、今後も基本的にダイヤ通りの運行を心がけていただくようタクシー事業者に協力を求めています。

- ・三点目の障がい者など電話予約が難しい方への対応については、現在、既存の乗合タクシー路線において、各路線ごとに予約用の携帯電話を用意し、その電話を運行を担当するタクシー事業者が管理し予約に対応をしてもらっている状況にある。そのため、別の手段、例えばスマートフォンなどでの予約対応が可能なのかといった点などについては、今後協議のうえ検討するかたちになると思う。

(委員)

- ・熊本市が乗合タクシー事業を行っていくうえで、障がい者に対する合理的配慮という観点をもって対応していくということではよろしいか。

(事務局)

- ・乗合タクシー事業については、市が直接運行主体となって行っているものではなく、タクシー事業者に運行を依頼して、費用について補助金を出すかたちを取っている。ただ、市としてもできるだけ対応できないかという考えではいる。

(部会長)

- ・資料の中にも、乗合タクシーの接続先に対する考え方などが示されているが、この接続先をどこまでとするかという点は設定が難しいところだと思う。利用者にしてみれば、極端な話をするとどの路線も交通センターまでつないでほしいということになりかねない。ただそうすると、路線が競合するバス事業者にとってもデメリットが大きい。ある程度の線引きが必要になると思うが、この接続先についての考え方についても特に意見はないか。  
意見がないようであれば、次の議題に移りたいと思う。

## (2) 新たなコミュニティ交通について

(事務局)

資料2を用いて説明

(部会長)

- ・今回、この場で何かを決定するというものではなく、今後新たなコミュニティ交通を考えていくうえで、委員の方々から広く意見をもらいたいというのが前提のもの。過去の部会でも意見が出たように記憶しているが、公共交通空白地域に限らず、乗合タクシーのようなものを導入してはどうかという意見があったと思う。資料のなかで4つのケースが提示されているが、もちろんそれ以外のものでも構わないので、意見をいただきたい。

(委員)

- ・新たなコミュニティ交通を導入するにあたり、ニーズの把握方法についてどのようなかたちを想定しているか。その中で障がいをもった方からも意見聴取する機会をつくってもらいたい。

(事務局)

- ・これから制度設計をしていこうと考えている段階であり、ニーズの把握方法等について、現時点で具体的に定まっているわけではない。住民等から意見を求める場合も、ある程度制度設計をした上でないと、意見の募り方も定まらず、また個人個人のニーズに全て応えるような制度であっては、それは一般のタクシーと変わりが無いものになってしまう。

資料の中でも触れたが、他都市の事例なども踏まえながら、どのようなかたちでの導入が望ましいのかをまずは考えていきたい。

(委員)

- ・議題と離れるかもしれないが、AI技術の活用という点で質問をしたい。AIを用いた信号機の活用などについて検討はされているのか。

(部会長)

- ・信号制御については、警察の所管であるため事務局に答えを求めるのは難しいのかもしれないが、一般論として研究レベルでAI技術の活用は検討されているところ。信号に限らず、AI技術が様々なところで活用されるような視点を事務局にももってもらおうと良いのではないかと思います。

(委員)

- ・青信号なのに全く車の行き来がないような状況に立ち合うことがある。交通状況を踏まえ、時間帯によって信号を秒単位で管理すれば、熊本の渋滞についても改善されると思う。ぜひそうした研究を進めてもらいたい。

(部会長)

- ・今のご意見は事務局というよりは部会長に対する意見となるかもしれないが、新しい技術も用いるなどして様々なデータを蓄積することで、より良い制度の検討が可能となる側面はあると思う。大学などでも取り組むべきことかもしれないし、そうした技術を実際に応用していくことも検討していく必要があると思う。

(委員)

- ・他都市で公共交通を優先した信号制御システムなどに取り組んでいるところもあると聞いたことがあるが、熊本市での状況はどうか。

(事務局)

- ・熊本市でも一部の路線においてPTPSという公共交通を優先した信号システムを導入している。バスだけでなく、市電においても一部区間において導入し運用している。また、どれくらい公共交通の移動を優先するのかというところは、交通

管理者の方でコントロールされており、自家用車の交通状況とのバランスなどを考えながらの運用になる。

(部会長)

- ・新しいコミュニティ交通のターゲットというか利用者としてどのような方たちを想定するかという話もできればと思うが、先ほど委員から意見のあったように電話での予約が難しいといったような障がい者の方であったり、もしくはニュースでも多く聞かれるように高齢者ドライバーによる交通事故など痛ましい事件も起きていることから、自動車を運転することが難しい高齢者などを公共交通により移動ができるように手段を確保し、その不便な点を補うものとして、例えば新たなコミュニティ交通が機能すれば良いのではないかとも思う。  
様々な立場の方に委員となって頂いているため、他にも意見を伺いたい。

(委員)

- ・資料にもあったが、荒尾市での AI を用いた乗合タクシーの実証実験等、新しい技術を用いた取組みが様々あると聞いている。今後、熊本市が新たなコミュニティ交通を検討するうえで、他都市での事例などの資料を取り寄せるなど、協力できることもあるかと思うので、その際は声をかけていただきたい。

(委員)

- ・空白地域等での乗合タクシーについて、地域に導入してもらいたいという声をもとに運行開始したものの、実際の利用者数が少なかったり、伸び悩んだりしているという実態もあるかと思う。AI 技術の活用により、より詳細なニーズの把握につながれば、利便性の高いコミュニティ交通が導入できるのではないかと思う。また高齢者にとっては、短い距離であっても移動が負担となるため、自宅の近くなどで乗降できるようなかたちで運行されると喜ばれるのではないかと思う。

(部会長)

- ・AI など新しい技術を用いた取組みについては、国などから様々な補助が受けられることもあるかと思う。ただ、そうした補助に頼るだけでなく、持続可能なシステムとして構築していくことも必要であるかと思う。
- ・資料の中に示されている4つの形態のうち、今日の時点でどれが良いかといったことまで議論する必要はないと思うが、例えばケース③の商業・医療等の施設を中心としたものを採用する場合、どこが主体となって取り組んでいくかということも考える必要があるかと思う。施設に行く事を目的としているのであれば、その商業施設、あるいは病院等が中心となってやるべきとも思うが、事務局としての意見などあればお願いしたい。

(事務局)

- ・今回は、委員の皆様から広く意見を頂きたいというなかで、様々なケースをご提示させていただいているところ。今、部会長から意見のありました通り、営利目的で営業されている施設等への誘導ということであれば、その商業施設で用意し

ていただくことが一般的かとは思ふ。ケース③において、中心に公共施設などがある場合、行政の関わりも出てくるかと思ふ。

(委員)

- ・ケース③のような新たなコミュニティ交通を導入する場合、例えば関係する施設から共同出資を募ったり、実際に使用するタクシーに広告を載せるなど、市の負担が少なくなるような仕組みを作ることも考えるべきだと思ふ。

(部会長)

- ・色々な人たちが協力して、新しいコミュニティ交通を支えるという考え方のもと取り組んでいくことができれば良いと思ふ。
- ・今日、この場で出た様々な意見をもとに、次回の部会等で議論を進めていきたいと思ふ。
- ・議事を終えたので、その他に意見がなければ本日の部会を終了する。