

令和4年度(2022年度) 第2回コミュニティ交通部会 議事録

I 日時等

1. 日 時：令和5年(2023年)3月3日(金) 午後2時半～午後3時半
2. 場 所：県民交流館パレア 9階 会議室

II 主な内容

1. 開会
2. 部会長挨拶

3. 議事

AI デマンドタクシーの実証実験について

(事務局)

- ・ 資料1、参考資料1を用いて説明

(委員)

- ・ 天明地区でのAI デマンドタクシーについては、運行開始前の試乗会で実際に乗車したが、とても良いシステムだと感じた。近年、高齢者による交通事故に関する報道をよく見るが、このような取り組みが熊本市全体に広がると免許返納につながると思う。
- ・ 東区で運行している子供向けの取組については、子育て世代を支援する素晴らしい目的があることは理解しているものの、実験を実施するにあたり若干の違和感を持っている。
- ・ 税金を投入して補助する上では公平性が大事であると感じているが、送迎先である目的地を見ると大手の学習塾やバレエ、ピアノ教室等であり、経済的に余裕がある児童が利用しているように感じる。
- ・ そのような児童の送迎に対して税金を投入して手助けをすることは、公平性に欠けていると思う。
- ・ 例えば、塾等で送迎が必要である場合は、自動車学校のように塾が保護者負担でスクールバスを出すなどの方法も有るのではないかな。
- ・ 同様に感じる方もいるかと思い、意見させていただいた。

(事務局)

- ・ 今のご意見の内容については導入を検討する当初から議論していたが、国がこども家庭庁を創設するなど、市役所としてもこども支援に関する施策については様々な取り組みと一体的に考える必要があると考えている。
- ・ 近年、核家族化が進んでおり、夕方の送迎が必要な時間帯においては、勤務中の方が多

いなか、塾等への送迎は困難だという子育て世代の現状を踏まえ制度設計を行ったところ。

- ・ 大手の学習塾という話があったが、実際には制度の利用を希望される方がいれば、どのような目的地でも直接出向いて交渉を行い、目的地として設定をしている。目的地を大手の学習塾に限定したものではない。
- ・ それぞれのご家庭が送迎を行うと夕方の方の時間中に集中し交通量が増加するため、そのような観点からも今回の実験のような制度も必要であると考えます。

(委員)

- ・ 私も試乗会で乗車し、非常にきめ細かな停留所の設置をされていたので利用が増える印象を持っていたが、相乗り数についても非常に多いということで驚いている。
- ・ 今後はエリアの拡大を検討されているということで期待したい。
- ・ 先ほどキッズについて言及があったが、昨今は塾や習い事は、貧しいから通わない、裕福だから通うというだけの問題ではないと思う。
- ・ 小中学校の部活動が社会体育に移行するため、それについてもこの制度が活かされると非常に助かるご家庭は多いのではないかと。
- ・ 部活動が社会体育に移行し、学校以外の場所を活動拠点とするような動きも出てきており、中学校については部活がなくなる方針であるため、このような動きとこの AI デマンドタクシーの取組が連携できるようになれば、非常に希望が持てる気がしているので、拡大することを期待したい。

(委員)

- ・ 高齢者の登録が多いという話があったが、具体的にどの年代の方が登録されているのか。
- ・ 歩行器を利用している高齢者も多いが、そのような器具の持ち込みは可能か。
- ・ 天明と長嶺・錦ヶ丘地域の両方で実証実験の延期がなされているが、問題点や要望はなかったか。

(事務局)

- ・ 登録者について、全体の 89%が 65 歳以上の方にご登録いただいている状況。
- ・ 車両後方に荷台があり、歩行器の持ち込み自体はできる。ただ、運転手が利用者の介助を行うことは出来ないため、基本的には利用者自身が自力で乗車することが前提となっている。
- ・ 問題点や要望については、本制度を開始するまでに南区役所や天明まちづくりセンターと連携し、地域住民に対してアンケート調査やヒアリングを行ってきたところ。
- ・ その中で利便性の高い停留所や、よく利用される病院やスーパーマーケットを目的地として設定したことで相乗りが発生していると感じている。
- ・ 制度を開始して以降、先ほど申し上げた車両の段差についてのお声や、停留所の位置や増設についてのご意見をいただいている。また、目的地について事前のヒアリングで利

用の多いと思われる場所に設置してはいるが、増設についての要望もいくつかいただいている。

- 通常の路線バスであれば停留所の追加は手続きなどの課題があり容易ではないが、そのようなニーズに素早く対応できるのが AI デマンドタクシーの利点であるので、しっかりと対応したい。

(委員)

- 高齢者の移動支援として、支え合い型サービスという住民主体のサービスの利用促進に取り組んでいるが難しい状況にあるため、このようなデマンドタクシーを広げていただくと大変助かる。

(委員)

- 西鉄系の「のるーと」が 11 地域で AI デマンドバスに取り組まれているが、私共バス事業者は商業輸送ということで利用者から運賃をいただき運営しており、この AI デマンドバスについてもそのような形態になってきていると感じる。
- 純粋公共財ということであれば、公共交通はすべて行政が負担するものと感じているが、宗像市の事例では一台あたり 1600 万円以上の赤字を計上していることを考えると、熊本市で複数の地区を走行させるとかなりの負担を要する。
- このことについて想定内であるか、また、この点について今後どうするのが一点目の質問。
- 2020 年 6 月に福岡市壱岐南エリアで開始した実証実験では、運賃以外に沿線の病院や企業、商業施設など 20 社が協賛金を出して運行しており、まちづくり・地域づくりの観点があると感じるが、このような地域に根差すための取組について事務局のお考えを伺いたい。
- バスの場合は、バス停があるためどのような高齢者でも停留所に立っていれば乗車できる。しかし、以前からかなり進化はしているが、デマンドは電話やネットでの予約が必要になる。
- そのため依然として高齢者にはハードルが高く、より高齢者が使いやすいサービスを目指す必要がある
- この点について改善の余地があると思うが、そこを考えていただけるかの二点についてお伺いしたい。

(事務局)

- 今回の AI デマンドタクシーについて、168 箇所の停留所を設置させていただいたことで、地域でも好評ではあるが、利便性の高い仕組みを導入すると当然ながら経費がかかってくる。
- これは公共交通全体の課題であるが、必要な経費部分をどう公共交通で支えるかという観点に関しては、今回の天明での AI デマンドタクシーではかなりの地区をカバーして

おり、来年度以降も周辺地区までエリアを拡大する予定であるが、既存の公共交通空白地域を走らせているコミュニティ交通を今後どうするか議論や、路線バスについても再編に取り組む必要があると思っている。

- ・ 現状、路線バスについては経営状況が厳しいなかで赤字補填の補助金を市からも支出しているが、効率的な運行ができれば改善されるため、AI デマンドタクシー導入による赤字補填額の削減が導入経費を上回れば継続して運行可能であると考えているところ。
- ・ 多くの方に利用いただくために料金は低めに設定している。そのため、基本的には運賃収入で運行経費を賄うのは困難であると考えている。
- ・ 今年度は実験期間を3ヶ月と設定していたため実施していないが、来年度については子育て支援や高齢者の移動手段確保といった趣旨に賛同いただける企業に対してスポンサー制度の依頼を打診する予定。
- ・ ご協力いただける企業に対しては、車体への企業ロゴの掲示や、車内に広告を流す等のインセンティブを設けたいと考えているが、スポンサー収入のみでも経費すべてを賄うのは難しいので、地域の路線バスの再編も考慮する必要がある。
- ・ AI デマンドタクシーは家の近くまで来るものの、お話があったように従来の路線バスのように来れば乗れるというのではなく、予約という手間がかかる。
- ・ 停留所で待つとバスが来て乗り継ぎなしで目的地に到着するのが理想ではあるが、公共交通の現状を鑑みると、このこと自体が難しい状況にある。
- ・ 交通政策の中で推進している乗り継ぎを前提した MaaS という考え方で、様々なモビリティを一つのサービスとしてとらえ、待ち時間の減少や交通結節点の待合環境の整備を進め、乗換の負担を軽減するための取組をしながら、AI デマンドタクシー等を導入し他の路線バスと乗り継ぎ目的地へ行くということが交通の将来像として一つある。
- ・ 先ほど高齢者についての話題も出たが、路線バスであれば停留所で降りた後に自宅まで歩く必要があった方が、乗換が発生するにせよ家のそばまで車両が来て乗り降りができるといった利点も発生するので、今後とも高齢者の負担が少ないような制度設計にしていきたい。

(委員)

- ・ 近年、高齢者が被害にあう事件のなかには携帯電話からの情報漏洩が原因のものもあるので、デマンドタクシー専用のタブレットなどのツールについても検討いただければと思う。

グリーンスローモビリティの実証実験について

(事務局)

- ・ 資料2を用いて説明

(委員)

- ・ 実験の様子について二の丸公園内は自由に乗降可能とのことであったが、それ以外の場所では、乗客は目的地の意識がなく乗車自体を目的としていたのか。

(事務局)

- ・ 乗車自体を目的とするものではなく、二の丸広場の自由区間以外では停留所を設け、それぞれの目的地へ移動するための手段の一つとして実証実験を実施したところ。

(委員)

- ・ 行先については予め分かっていた方が良い。
- ・ グリーンスローモビリティについては乗車自体も楽しく、目的地にも行け、速度も歩行者より早い程度であるため良いアイデアであると思う。
- ・ 是非様々な実験を行っていただきたい。

(天本部会長)

- ・ グリーンスローモビリティについては、まだ実際に見たことのある人は多くないだろうが、来年度の秋に予定している実験ではまちなかを走行することによって、認知度が上がるきっかけになると思うので、是非何かしらの成果を得てほしい。