

令和6年度 第2回益城町地域公共交通会議 会議結果

■日 時 令和6年8月21日(水) 開始時間 10:00

終了時間 11:30

■会 場 益城町役場会議室2-4、5、6

■出席委員 20名(代理出席3名)、欠席委員2名 ※敬称略

所属・役職等	氏名	ご出欠
益城町副町長	濱田 義之	○
九州産交バス(株) 営業本部 営業部長	岩永 謙二	○
産交バス(株) 営業企画部長	園田 幸充	○(代理)
熊交観光タクシー(株) 統括部長	山野 一平	○
(有)光洋タクシー 代表取締役	寺本 光秀	○
(一社)熊本県バス協会 専務理事	佐々木 庸敏	×
(一社)熊本市タクシー協会 専務理事	上松 秀樹	○
益城町議会議長	中川 公則	○
益城町区長会長	土屋 洋一	○
益城町社会福祉協議会 事務局長	森本 光博	○
益城町商工会長	住永 金司	○
熊本運輸支局 企画調整担当	白石 勇人	○
熊本運輸支局 輸送・監査担当	平野 光祐	×
全九州産業交通労働組合 副執行委員長	貢 博之	○
熊本県自動車交通労働組合 執行委員長	宗像 正洋	○
県上益城地域振興局 土木部長	星出 和裕	○(代理)
益城町建設課長	竹林 浩幸	○
御船警察署長	平木 強史	○
熊本大学大学院先端科学研究部 教授	円山 琢也	○
県益城復興事務所長	奥村 知明	○
県交通政策課長	坂本 弘道	○(代理)
益城町学校教育課長	内村 康成	○

■事務局 益城町役場企画財政課 4名（松本課長、桑原係長、山内参事、山田主事）

■会議結果（概要）※別紙記録参照

報告 木山広安コミュニティバスの利用状況について

議事 A I オンデマンドバスの導入について

令和6年度 第2回益城町地域公共交通会議

日 時：令和6年（2024年）8月21日（水） 10：00～11：30

場 所：益城町役場 会議室 2-4、5、6

出席者：20名（欠席2名）

内容：

1. 開会

事務局より、会議成立報告および資料確認。

2. 会長挨拶

- 委員の皆様方においては、お忙しい中、本会議にご出席いただき、厚くお礼申し上げます。
- 昨年は大災害があったため心配していたが、幸いに、今年の梅雨は災害等も少なく安堵している。むしろ、水不足や酷暑が続いているので皆様もご自愛いただきたい。
- 県道高森線の4車線化が進んでいて、沿線では駐輪場整備と役場南側に交通広場の整備も始まっている。町の公共交通については、まちのにぎわいの活力を支える重要な要素であると考えているため、引き続き、公共交通の整備に邁進していきたいと思っている。
- 前回の公共交通会議では、公共交通計画の一部変更とともに、UME らいんの利用状況とそれを踏まえたAI オンデマンドバスの導入の検討開始の話をさせていただいた。
- 今回は、木山広安コミュニティバスの利用状況報告と、町議会や区長、民生委員、関係機関等からご意見をいただきながら検討を進めてきた AI オンデマンドバスの運行計画案についての審議が主要な議題となっている。長時間となるが、皆様の忌憚のないご審議をお願いしたい。

3. 報告 木山広安コミュニティバスの利用状況について

事務局より、資料1に沿って説明

4. 議事 AI オンデマンドバスの導入について

事務局より、資料2および別紙①、別紙②、別紙③に沿って説明

委員)

- AI オンデマンドバスの導入費用はどれくらいかかるのか。

事務局)

- 導入にかかる費用は約 1,000 万円。運行委託に加え、システム利用料等で毎月 30 万円程度かかる。

委員)

- これだけの導入費用をかけて整備するということは、基本的に実証運行後も運行を続ける想定をしていると考えてよいか。

事務局)

- 実証運行中での見直し等を行うことは想定しているが、運行を継続して実施していきたいと考えている。

委員)

- 現在タクシーの利用者は、益城町内での利用が 6 割を占めている。熊本市や大津町、菊陽町等への利用もあっているが、利用の多くは益城町内間での利用である。
- 運行を続けていくなかで、停留所が減ることはないと思う。先々、停留所が増えていった場合には、タクシー事業への影響も大きくなると考えている。
- 乗合タクシーについて、福田地区と津森地区も実施しているが、飯野地区での実施も検討しているか教えていただきたい。
- また、公共交通は自動車を使用するので事故がつきものである。事故があった場合には、どう対応するのかを教えていただきたい。

事務局)

- 停留所については、当初 250mの範囲に停留所があるように検討をしていたが、タクシー事業への影響を考え、300mの範囲で再検討した。タクシー事業への影響は、益城町としても懸念しているところであるため、実証運行の利用状況をみながら、タクシー事業への影響を注視していきたい。
- また、利用者のご意見から停留所の位置調整等を行うことはあると思うが、停留所の数をこれ以上増やすことは想定していない。
- また、バスにおける乗合運行を基本としているため、停留所間を最短距離で直接結ぶものではないため、タクシーとのすみ分けはできていると考えている。そこも含めて、利用者に説明していきたい。
- 飯野地区の公共交通については、移動ニーズを把握したうえで、適した公共交通を検討していきたい。
- 事故が起きた場合は、代替車でも運行できるよう準備していただいている。

会長)

- 町としても、検討する中でタクシー事業とのすみ分けというものは危惧していたところである。実証運行により、運行データも蓄積されていくため、逐一検証・関係事業者と協議を行い、見直しをしていきたい。
- 飯野地区についても、乗合タクシー等の検討を進めているため、改めてご相談させていただきたい。

委員)

- 広安循環バスが低迷しているなかで、AI オンデマンドバスとなることを想定していた。交通結節が非常に重要になってくると思うので、否定するわけではないという前提でご意見させていただきたい。
- 路線バスを利用した場合、広崎から木山上町までの運賃が 210 円になる。広崎から益城町役場まで AI オンデマンドバスに乗りした場合、200 円となり、バスより安い運賃での運行となる。そういった状況も踏まえて、運賃協議会のなかで、ご審議いただきたいと思う。
- AI オンデマンドバスの導入にあたっては、目的が大事だと思う。運行も含めて、費用の採算がとれない事業であると考えている。町民の回遊性や不便性の解決につながるものであると思うが、採算がとれるものではない。採算ができるだけとれるような方向性や目的を示して実施していただきたい。

事務局)

- 利用者の他に予約が入っている場合は乗合運行となり、予約に応じて運行ルートも変わるので、その点をご理解いただければと思う。
- 町民の皆さんの利便性向上はもちろん、公共交通の利用者全体の母数を増やすという目的もある。
- 導入に費用がかかるが、町内公共交通の充実が町の魅力創出につながると考えている。

会長)

- バスの費用だけで採算をとるのは難しいが、町民の回遊性や利便性向上というものは、町の活力や、生活、賑わいを支えるといった部分につながってくるため、利用者の増加に向けて取り組んでいただきたい。

委員)

- 役場と県道高森線の移動というのは、路線バスでの移動が望ましいと思う。
- 運賃については、安すぎるのではないかと考えている。AI オンデマンドバスでは、かなり利便性が高いものになると思っているので、ある程度の運賃は取るべきであるし、採算性についても求めていく必要があると思う。
- 停留所間の距離が 1 km 未満であれば 100 円ということであったが、地図上にスケールがあったほうが分かりやすいと思った。
- 予約方法について、希望する時間にいつでも予約可能か。アプリで予約した場合はどれくらい遅れるのかリアルタイムで表示されると思うが、電話で予約した場合はどうなるのか。

事務局)

- アプリでは、何時ごろにバスが到着するかがリアルタイムで表示される。予約する際に乗り場・降り場を指定していただいて、「何分から何分に到着予定」といった時間の幅をとった形で予約をすることになる。また、運行中のバスから停留所が遠い場合やバスの進行方向と逆向きとなる場合は予約できず、時間をずらして再度、予約検索していただく必要がある。
- 交通広場は来年 4 月に供用開始を予定しているので、停留所の見直しを検討していきたい。
- 一律 200 円でコミュニティバスを運行しているが、「運賃が高い」といった利用者のご意見を反映し、短い距離でも利用しやすいような運賃設定を行っている。

委員)

- 採算性というよりは、指標をだして、町民の皆さんに事業の妥当性を図っていく必要があると思う。
- 短距離移動において、バス利用だけでなくウォークアブル推進事業なども併せてご検討いただきたい。

委員)

- 九州産交バス、産交バスやタクシー協会への説明・意見収集でどのような意見があっているか。また意見をどのように反映しているか。

事務局)

- 先ほどご意見をいただいたような、タクシー事業とのすみ分けについて心配されている旨のご意見をいただいている。そのため、A I オンデマンドバスは乗合運行である点を利用者に説明していきたい。また、九州産交バスや産交バスとは、県道高森線沿いにある停留所間での利用は不可という設定をしており、特段の意見はなかった。

委員)

- 運賃が他地区と比べて安い印象を受けている。福田地区と津森地区で実施している乗合タクシーとの運賃のバランスも悪いように思う。今回、コミュニティバスの運賃200円を引き継いで、運賃設定を行っているが、A I オンデマンドバスの導入により、利便性が向上することを考慮して運賃設定自体を変更してもよかったのではないかと思う。バスやタクシー、他の公共交通とのすみ分けといった面でも慎重にご検討いただきたい。
- 今後、周知が重要になると思うが、作成されるパンフレットにバスのダイヤ等も記載していただきたい。
- 現在運行中のコミュニティバスは利用が少ないとの説明があったが、資料で乳幼児の利用が増えている。乗合タクシーでは高齢者の利用が中心になると思うが、子育て世帯も利用しやすくなれば、町が住みよいまちになると思う。今回は子育て世帯にも周知できるよう取り組んでいただきたい。
- 今回の実証事業に対し、国交省の「共創・Maas 実証プロジェクト」の補助金を活用している。まちづくり分野の共創ということで、多職種連携会議との連携等についてご説明いただきたい。

事務局)

- 乗合タクシーについては、自宅から停留所までをつなぐ運行をしており、A I オンデマンドバスとは異なる特長があると考えている。
- タクシー事業者とタクシー協会での協議にて、予約の待機料金を取っているとのことだった。乗合タクシーも距離別で運賃を定めているが、公共交通の運賃バランスや待機料金を含めて、乗合タクシーの運賃見直しも検討していきたい。
- 今回、子育て世帯も利用しやすいよう小学生は半額、小学生未満は無料という運賃設定をしているため、子育て世帯にも周知できるよう取り組んでいきたい。
- 路線バスへの乗り継ぎ等、公共交通の利用増加を期待しているので、パンフレットに路線バスの利用促進となるような記載を検討したい。
- 今回の事業実施にあたり、まちづくり分野と連携した事業として、国交省の補助金を活用予定としている。多職種連携会議は、町福祉課が事務局として開催しており、学校関係や子育て支援者、

介護分野など、町民の生活を支援している様々な分野の方が出席している。そこで、本事業の周知方法や実際にご利用になる方への予約サポート等で連携しながら進めたいと考えている。

委員)

- 定員 8 名を超えた場合、増便の対応が必要となるか。
- 現在のコミュニティバスにおいては、事故なく運行できている。事故があった場合に備えて、緊急連絡マニュアルをご提供いただきたい。車内に搭載するタブレットについても、事故だけでなく不具合等の緊急事態に備えて、予備を準備していただきたい。

事務局)

- 予約時に定員 8 名を超える場合には、「利用できない」といった案内になるので増便はない。
- 車内搭載のタブレットは、予備を含めて準備を進めている。緊急マニュアルについて、システム事業者が保有するマニュアルを参考にしながら、事故等に備えて対応できるように整備したい。

委員)

- 他地域の事例で、A I オンデマンドバスを 1 人で予約していたのに複数人で乗車を希望された場合や、予約した方が時間になっても停留所で待っていないといったケースがよくある。そういった場合の対応も検討していただき、運行事業者と共有していただきたい。
- タブレットを利用した運行となるが、運行開始後からタブレット操作に慣れるまでの数日間は、操作が分かる方が運転手をサポートする等の対応をしていただきたい。
- グランメッセが運行区域に含まれているので、イベント時などの渋滞対策が必要であると思う。

事務局)

- 周知の段階で事前予約が必要である点をしっかりお伝えしていきたい。また、予約された停留所で待っていない場合、一定時間は待機するが、一定時間を過ぎたら次の予約に出発するところを考えている。
- システムが利用可能となる 9 月中旬に電話予約の受付方法やデモンストレーション等、1 日半の研修を予定している。
- グランメッセの渋滞や工事状況等もあるので、運行のなかでしっかり対応していきたい。

委員)

- 予約型の運行となるが、予約が入らないときは運行しないのか。運行時間の 7 時～ 19 時は拘束時間と捉えてよいか。

事務局)

- ご質問のとおり、予約がない場合は運行しないが、運行時間内に予約が入った場合は、いつでも運行できる体制となる。

委員)

- 運行計画にあるスケジュール案について、実証期間中で整理検討していくとのことだが、どれくらいのスパンで検討するのか。
- 国交省の通達で、地域で運行する場合、運賃については既存の公共交通を阻害しないよう調整が必要となっている。慎重なご検討をお願いしたい。

事務局)

- 運行内容については、3か月程度ごとに利用状況等の検証を行い、3か月間である程度の運行データが蓄積されるため、ユーザーの登録状況や利用傾向をみながら見直しを検討していきたい。
- 運賃だけでなく運行内容も含め、既存の公共交通を阻害しない範囲で運行していきたいと考えている。

委員)

- 交通広場が供用開始された際には、路線バスの運行ルート変更を伴うことになると思うので、それに合わせて、乗降禁止区間の変更も検討するということでよいか。

事務局)

- 交通広場の整備状況や実証運行の利用状況も含め、見直しや検討を行い、交通会議を開催する予定。

委員)

- 今まで交通関係者の視点からご意見が多かったが、このバスは、町民の税金を使って運用していくこととなる。そのため、町民の利便性向上をベースに検討をされていることと考える。住民としては、いかに安くみんなが利用できるかを追求したいと思っている。
- また、「AI オンデマンドバス」ということで説明があったが、どこに AI が活用されているのかわからない。

事務局)

- AI は予約に応じた運行ルート生成や予約がとれるかどうかの判断などに活用されている。

委員)

- コミュニティバスの利用状況報告で第 1 便が非常に多かったが、第 1 便の利用者は通勤での利用が多いのではないかとと思われる。通勤で利用する場合、まとめて同じ時間に予約することは可能か。

事務局)

- 予約については 6 日前から可能となる。1 週間分をまとめて予約することも可能。

委員)

- その辺の説明を詳しく周知いただければ、住民の利用も増えると思う。

委員)

- 先ほど国交省の通達の話もあったので、本会議の趣旨を含めて補足させていただく。もともと乗合事業は、国において全国一律の基準で行ってきたが、平成 18 年に法改正があり、規制緩和の一環で、この地域公共交通会議という制度ができた。地域公共交通会議に関して国からガイドラインを

出しているが、地域公共交通会議は地域ごとの交通関係の特区のようなものであり、公共交通会議で決定したことは、地域独自で実施することができるようになっている。それは、地域にその権限があると同時に、責任があるということになる。

- 国のガイドラインでは、路線定期運行を中心として、区域運行等については整合性がとれた交通ネットワークとなるように留意することとなっている。その趣旨としては、区域運行であるデマンドタクシーなど、非常に利便性が高いものが、他の交通と調整されずに運行されることによって、今まであった路線バスが廃止されていくといったことを懸念しているところ。今回の AI オンデマンドバスも日曜・祝日は休みで、7 時から 19 時までの運行となる。それ以外の時間帯については、一般タクシーが地域の方の移動手段を担うことになるかと思う。
- 国としては、既存の交通と複合的な運用が地域にとって望ましいという考え方を示している。そのような考えの下、この公共交通会議も、地域主体で運営できるようになっているので、その趣旨を事務局にもご理解頂いて、今後も検討して頂きたいと思う。

会長)

- 非常に多くのご指摘やご提案を頂いた。運行開始まで 1 か月半あるが、詰めるところは詰めていかなければならない。料金体系については、この後開催する運賃協議分科会で審議を頂くことにしているので、今回の地域公共交通会議では、運賃に関すること以外の AI オンデマンドバスの導入について、お諮りをさせていただきたい。

- 議案について賛成・承認

5. 事務連絡等

事務局より、以下について連絡

- ・地域公共交通会議終了後、運賃協議分科会を開催

6. 閉会

以上