

会 議 録

1 会 議 名	令和４年度第１回太宰府市地域公共交通活性化協議会
2 開 催 日 時	令和４年７月１４日（木）１０：００～１１：４５
3 開 催 場 所	太宰府市役所 ４階大会議室
4 出 席 者 名	原口委員（副会長）、高木委員、田代委員、中島委員、中井委員、松尾委員、森本委員、長委員、齋藤委員、山口委員、寺町委員（会長）、草場委員、田辺委員、八尋委員、楠田委員、池上委員
5 議 題	【議事】 太宰府市地域公共交通計画（案）について １．地域公共交通活性化協議会について ２．地域公共交通計画について ３．本市における検討状況について ４．今後の予定について 西鉄バス二日市線（4-1 系統）について
6 内 容	
事務局	（開会挨拶）
事務局	（新型コロナウイルス感染症感染防止のため委嘱状を机上交付）
楠田市長	（挨拶） あらためまして皆様おはようございます。 本日、令和４年度第１回目の太宰府市地域公共交通活性化協議会の開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。 本日、この委員をお引き受けいただきました皆様方には、あらためて厚く御礼を申し上げます。またご多用のなか、大変暑いなかお越しをいただきまして、またご参加いただきましてありがとうございます。 本市におきましては、平成３０年４月１日に太宰府市地域公共交通網形成計画策定に向けて本協議会を設置し、委員皆様方から貴重なご意見を賜りながら公共交通網の形成・構築に向けてご審議いただきました。 しかしながら、予期せず訪れたコロナ禍の影響などによりまして、交通事業者や市民

	生活への影響なども鑑みまして、他の都市計画に関連する計画も含めて計画策定に向けた検討を令和2年以降一時中断をいたしたところです。 このコロナ禍もですね、ご存じのようにまた第7波といわれている状況でありますので、ここは注視していかなければなりませんけれども、一方でやはり地域公共交通施策のビジョンとなるこの計画の策定の検討もですね、やはり重要だという考え方も持っております、改めて再開をさせていただこうと思っているところであります。 今日も議題になっておりますけれども、やはり様々な関連の交通関係の会社の方々もですね、大変経営がコロナ禍の中で厳しい中で、やはり今までのようなですね本市の交通網の在り方もやはり見直さざる得ないところもございます。 一方で、やはり議会のですね質問などでやはり高齢化が進むなか、さまざまな要因があるなかです、更なる公共交通の充実のですね要望も一方で強まっているところでもあります。 大変厳しいですね状況の中での結論を導くという作業になってきますし、市としてもですね中々ああいう前例をどのように持っていくかということは難しいところではありますけれども、しかしやはり希望をもってですね、また「令和」のご縁をいただいた本市でありますので、そうした観光客の皆様方の視点などもですねしっかりと大事にしながらよりよい計画ができ、そして太宰府市のよりよい未来につながればと思っておりますので、どうぞ委員の皆様、大変人数も拡大させていただきましたし、今回からオンラインでの参加などもですね新たに導入をしておりますので、どうぞ忌憚のないご意見を頂きながら前に進ませていただきたいと思いますと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます、私からの挨拶とさせていただきます。 どうぞよろしくお願いいたします。
全員	(各自自己紹介)
事務局	(会長及び副会長選出) 太宰府市地域公共交通活性化協議会規則第5条の規定に基づき、会長及び副会長を委員の互選により定めることとなっておりますが、どなたかいらっしゃいませんか。
全員	委員から立候補及び推薦なし
事務局	もしよろしければ、事務局から提案させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。
全員	異議なし
事務局	ありがとうございます。 それでは寺町委員に会長を、原口委員に副会長をお願いしたいと思います。 どうぞよろしくお願いいたします。

	おそれいりますが、寺町委員は会長席に、原口委員は副会長席にご移動をお願いいたします。
寺町会長	(会長席へ移動、挨拶) あらためまして九州工業大学の寺町と申します。会長を賜りましたので非力ではありますが、皆様のご助力をいただいて是非、活発な議論を進めさせてもらえればと思っておりますので、皆様のご協力・ご支援をよろしくお願いいたします。 コロナ禍ですので手短に挨拶は終了させていただきます。
原口副会長	(副会長席へ移動、挨拶) 原口でございます。よろしくお願いいたします。 計画の目的に、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することとございますので、私も明日は我が身という観点で是非真剣に取り組んでまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。
事務局	それでは、これより議事に入ります。なおここからの進行につきましては、太宰府市地域公共交通活性化協議会規則第 6 条の規定により寺町会長にお願いいたします。 それでは、寺町会長よろしくお願いいたします。
寺町会長	それではコロナ禍でもございますので早速、本日の議事に入りたいと思います。 本日の議事でございますが、こちらの会議が先ほど事務局の方からご説明もありましたけど、コロナ関係で約 2 ヶ年ほどこの計画の検討については、ほぼストップしている状態でしたので、どちらかという今日は活発な議論はさせていただいて構わないと思うんですけども、基本的には 2 ヶ年前までどういうことをしてて、どこまで進んでいるのかというのを把握をしていただくというのが今日の主なミッションになりますので、そこが 1 つポイントかなと思っています。それともう 1 つはこちらの会議、次回の予定で具体的にどのような改善案を検討していくのかということも次回の会議で多分議題に上がると思いますので、それも少し踏まえたくて腹案、ご提案等ございましたら積極的に事務局にご提案いただくと、多分次回の会議がより活発化するんじゃないかなと思っていますので、そういった意味で皆様の忌憚のないご意見を賜ることができればなと思っています。 それでは、早速事務局の方から本日の議題について説明をしていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。
事務局	(資料説明：議題 1、2 について)
寺町会長	ご説明ありがとうございました。ここまでの、これまでの検討の経緯とそれから検討の経緯がちょっとストップしている間に法律の改正等もございましたので、そのあたりのこれまでの簡単な流れとそれから経緯、根拠となる法律の変更のお話し等のご説明いただきましたけども、ここまでの何か質問、不明な点等ございましたらご指摘いた

	できればと思います。ここはあくまで本日のミッション的には前振りですので、あまり深い話しにはなっていないと思いますが。 特によろしいでしょうか。 では、私の方から一言だけコメントを申し上げますが、11 ページ目のところでさりげなく書いてあるんですけど、今からこの会議で検討して最終的に策定する地域公共交通計画っていうのは、マスタープランっていう立ち場なんだと記載してますけど、簡単に言えば自治体がどういう理念をもって市内の公共交通の在るべき姿を、方向を示すかっていう、大きな方針になりますので、先ほど楠田市長さんの方からのご発言ありましたけども、多分いろいろなニーズもあり、一方でおそらく予算的な制約もありますので、その中でどうバランスをとっていくのかというあたりを考えながらおそらくマスタープランとなるべき計画を決めていくものなのかなという風に個人的に思っています。 これは私が勝手に日頃からずっと言っていることなんですけど、誰かが無理をする仕組みっていうのは私は長続きしないと思っていますので、そういう意味では、交通事業者様も大変ですし、行政もニーズはたくさんあるけど割ける予算がそれほど潤沢ではないといった皆様いろんな悩みを抱えておられると思いますので、なるべくこの会議でいろんな情報なり、いろんなことをご指摘いただいて、なるべくいい案ができればなという風に個人的には思っています。 私がいまだ喋っても仕方がありませんので、13 ページ以降について、また事務局の方からご説明をよろしくをお願いします。
事務局	(資料説明：議題3，4について)
寺町会長	ご説明ありがとうございました。資料的にいうと今40ページぐらいでご説明いただいたので、内容が盛りだくさんでございましたが、逆に言うと今までこの会議で3回ぐらいに亘っていろいろ調べて、まとめて、議論してきたことの集大成ですので、ある程度ボリュームがあるのはやむを得ないのかなと前回の会議から出席している私の感想でございます。 それでは、とりあえずただいまご説明していただいた箇所につきまして、何か不明な点、それから質問等ございましたら、質問でも主張でも構いませんので、何かございましたらコメントいただければと思います。 あくまで、復習のような感じですので、特に疑問点がなければ、もしくは前回に策定した2年前から特に状況が激変してなければ、方向性の大きな柱としてはそれほど大きな変更が必要な箇所はないんじゃないかと私は個人的には思っていますが、一方で、私が言うことではないんですけど、特に交通事業者様の抱えている環境というのが、コロナ、そうでなくてもかなり大変な状況なのに、コロナで更に輪をかけて大変な状況になってますから、そういう意味では多分交通事業者様側からの立場からするとおそらく早く決めて、早く対策を打ってほしいというような多分本音も持たれているんじゃないかなと思いますのでっていうようなことを薄々思いながら、何かございましたらというより、ご提案でございます。

委員	話題提供とちょっと気づきみたいところでご参考になればと思って発言させていただきます。ちょっと全体の打ち合わせとかさせていただいていないので、この場でこのタイミングでお話ししていいのかわからないんですが、ずれていたらすみません。 コロナでということで、国交省の中で今アフターコロナの公共交通をどうしようっていう検討会が皆さんご存じのとおりに立ち上がっております、それが「リ・デザイン」検討会、略して今申し上げてますけど、開催されていて、結構公共交通に関する大きな方向転換みたいな検討会の中間取りまとめが上がってきております、共創しましょう、官民、交通業者さん共創しましょうであったり、一緒に共に創るということであったりとか、あと独立採算として前提としたものの限界がありますねであったりとか、結構これからの方向性を示すところにあって、これからの検討会が動くというタイミングですので、そちらの動きであったりとかデジタル活用というところがかなり今後大きくなってくると思いますので、その視点をしっかりいれていく必要があるかなと思っております。 拝見をさせていただいたところ、流れを聞いたところですね、項目として今後入ってきていますけども、これまでの資料を拝見するところ観光客の方の情報っていうのが非常に少ないなと思っていて、実態調査とかをされたりとか、こういった動きをされているかなっていうのは掴まれた方がいいかなと。 あと、やはり車を利用している方に公共交通を住民の方乗っていただきたいので、今車をお乗りの方、今免許返納問題とかでお困りの方はどういうお困りごとで、家族で住まわれていたらいらないのかもしれないんですけども、お困りの方っていうのはどういったことで困られているのか。よくあるのがデマンドの交通を検討されているようにバス停まで行けないとか、駅までいけないとか、加齢とともに家の近くまで来てもらえないと、または連れて行ってもらえないとということですので、そういった福祉施設の送迎の車両みたいなのもあったりとかしますので、そういった実態、車に乗っているけども今後乗れない、公共交通に乗れない方の実態っていうのをしっかり把握して刷新サービスを作っていく必要があるなど。 あと、行かせていただいた感じ大学とか学校がたくさんありまして、そこがたくさん独自にバスとかを走らせてられていますので、そのところも大学経営おそらく今後厳しいかと思うので、そこも公共交通が連携をして、高齢者とか観光客の方とかも一緒に乗っていくっていうこともあるかと思うので、絵の中に学校とかネットワーク中にいれていかれるといいのかなと。 あと、独自に病院であったりとか、クリニックが出してたりとかすると思うので、そのところも併せて全体的に最適化していく必要があるかなと思いますので、ちょっとまだまだ共創できる部分があるかなと思っております。よろしくお願いいたします。
寺町会長	わかりました。いろいろ貴重なご提案ありがとうございました。 今、いろいろご意見いただいて全部納得しながら私は聞いてしまっていたんですが、事務局の方から何かコメントがなければ、私の方から喋りますけどどうされますか。

事務局	先ほど委員さんの方から仰っていただいた多様な交通の総動員といいますか、学校であったりとか商業施設、福祉施設、介護施設等の送り迎えのバス等ですね、そういったものも位置付けていくように手引きの方にもしっかり載っておりますので、市の方でもそういう形を考えながら、この協議会でもですねご議論いただきながら中に入れていけるように、検討していけたらなと思っているところでございます。
委員	今、委員の発言された内容と一部重なると思いますけども、私もですねこのアンケート調査の結果をみて感じるところは、例えば買い物にバスを利用しているという結果が出ていますけれども、これが1番多いと。 買い物に使っている、かたや買い物難民がいますよと、将来的にはこの買い物難民をどうしたらいいのでしょうかというようなことになってくると思うんですけども、じゃあ現時点でいいですから買い物難民は太宰府市内のどの地区に、もっと小さくですね市内全部じゃなくて、先ほどは裾野のところ山手のところに中々難しい、買い物に出かける方が難しい方がいるという話でしたけども、じゃあどの地区に何人ほどいるのか、というのをですねやっぱり調べるべきだと思うわけです。そうしないと全般的に買い物難民がいるよ、だからそういうバスを作してほしいとかいうのも、手を打つのは正しく打てないと思うのです。ということで調べるといっても大変ですから、今国全体として民生委員・児童委員、民生委員ですね、というのがいますからそういう方たちを大いに利用してですね、高齢者で買い物に困っている方、この地区の民生委員さん何人ぐらいいるのというようなことで、調べてもらってそういうデータもうあるかもしれませんけどね、そういうデータをここに載せていただいて、そしたらばそのバスを有効利用するにしても、こういうルートでとか、いろんなことが考えられるんじゃないかと思うわけですよ。 買い物はそうですけども、病院について通院もその次に多いですけども、病院についてはねちょっとやっぱり難しいのかなという感じはします。やっぱり地区の病院、近い病院がかかりつけの病院ですね。それがまず第一でしょうから、買い物とはちょっと違う観点でまた検討しなくちゃいけないのかなという気はします。 ちょっと長くなりましたがその一点、よろしくお願いします。
寺町会長	はい、コメントありがとうございます。 私の方からコメントしてもいいですけど、事務局から何かございますか。
事務局	貴重な意見ありがとうございます。委員が言われましたとおり、指針として鉄道駅から800メートルだったりとか、バス停から300メートルというのはあるんですけども、高低差、山際の話も先ほどいただきましたが、やはり坂があると高齢の方にとっては上りづらい、登りづらいというのもございますので、そういったものも含めて考えながらどういった交通網であったりとかネットワークが必要かというご議論もこの協議会でいただけたらなと思っております。ありがとうございます。
寺町会長	私の方から少し。先ほどの委員とそれから委員からご提案いただいたコメントにつ

いて私なりの勝手な解釈をちょっとだけ申し上げますが、まず順番が逆で申し訳ありませんが委員のご指摘いただいた件ってとっても大事なことだと思っています。

先ほどのお話しでニーズを的確に把握しないと対策が、原因と結果が合わない、ミスマッチになって、せっかく整備したのに誰も利用しないということになりかねないので、そういう意味での確かなニーズを把握するのはとても大事ですよっていうのは私も非常に大事な観点だと思っています。

一方で、もし仮になんですけど行政側の方が無限大に近いぐらい予算を充てられるっていう状況であれば、おそらく徹底的に全部のすべてのニーズを把握して、そしてそれに対して神対応すべきだというのがたぶんベストな選択肢だと思うんですけど、それができるかどうかってお話しになってきたときに、たぶんどこかでバランスを取らないといけないような気も若干してます。その時に、たぶん従来の路線を引いて運行しますよっていうような形態でやろうとするとおそらく、コストの方が持たないような気がしますので、例えば先ほど事務局の方からも教えていただきましたし委員からもありましたけど、困っている人たちがある程度の集団というか、まとまっているようなところはたぶん特定の対策を打つことができますし、ある程度密度が低いようなところであれば、もっと別の、先ほどコメントされてましたデマンドだとかいろんなもの活用してもいいのかなってっていうのを個人的にはしてます。

一方で、先ほど委員の方からいろんなご提案をいただいて私全部そうですよねと思いつながら伺って聞いていたんですけど、委員が仰られることが正しいのであえて私が言いづらいことを勝手に言いますが、実は先ほどの委員のお話しっていうのをもしくは委員が言われたお話しを行政の方で徹底的にカバーをすると、実は既存の交通業者が実は割を食うというか、申し上げにくいと思いますので私が言いますが、多分タクシー事業者さん、既存のサービスを提供している業者さんの方にかなりダメージを受ける可能性が出てくるんじゃないかっていう予想もちょっとしています。

たぶん国土交通省が言っている地域の輸送資源の総動員というのは、これは私の勝手な解釈ですけど、たぶん太宰府市さんみたいに、私は太宰府市さんっていうのはものすごい恵まれていると思ってまして、何でかという点で現時点でまだ JR と西鉄が動いて、それなりの本数運行してて、なおかつ減便とかはされていますけど民間のバス事業者さんがまだ運行しているんですよ。そういうようなエリアに対して、地域の輸送モードを全部総動員したら、おそらく私は既存の交通事業者さんがこれは我々はどう手を引いていいんだなっていう風なシグナルに私は逆にシグナル出してしまうんじゃないかっていう実はちょっと心配もしてます。

ここに書いてあるのは、たぶん国土交通省がなんで地域の総動員って書いてるかという点、これは太宰府市さんみたいにまだ現状恵まれていて、例えば福岡県内でもトップクラスの観光資源を有しているとか、そういうようなところじゃなくてもっと地域に何もなくてほっておいたら誰も来ない、人口も減る一方でっていうようなそういうようなところに対しては、これをやるべきだよっていうのがたぶん、いろんな地区によっていろんなメニューがあるんだと思うんですけど、たぶんその一番最大限バージョンをおそらくここに書き示しているのだろうと私は勝手に思っています。

なので、これをもし本気でやったら、おそらく既存の事業者さんはたぶん我々はいら

ないっていう風にこの自治体言っているんだなって思った瞬間に、民間事業者さんはおそらく手を引くと思います。

なので、これとても大事な考え方でニーズも的確に把握するべきだと思っているんですけど、同時に今いる既存の事業者さんと国との役割分担というか、どこまでは既存の事業者さんで対応して、どこから先は行政の方で担当するのかっていう役割分担が少し明確にしたうえで恐らく次のステップに進まないと、皆さんのために最適になることをやって、結果的に民間事業者さんがいなくなりましたっていうとたぶん市の財政も負担が増える一方ですので、それが持続可能な解なのかいわれると私としてはちょっと違うんじゃないのかなという気もしてますし、今まで民間事業を展開している事業者さんは公共交通と言われながら、別に潤沢なアシストもらって運行していたわけでもないのに、公共という冠がついているだけで彼らがその冠を守るために地域の公共交通をきちんと担ってきたわけなので、そういう過去の実績を全くリセットして総動員しましょうっていうのは私は違っていると思っているんですよ。ただ一方で、例えば路線が重複しているだとか謎現象はこの会がせっかくあるわけですから、そういうところの整理だとかいうのをたぶんこの総動員といってるんですけど、まあ上手く整理をすることができればいいのかなという風に思っていますので、先ほどの委員がいわれたお話しはとっても大事で、例えば観光の話しだったりとかもとても大事なんですけど、たぶん太宰府市はおそらく、前のこの会議でも申し上げたんですが、西鉄太宰府線というのは、かなりの本数走っていますけど、あれは別に地域輸送のために走っているわけではなくて、天満宮への参拝者のために走らせているのが主な目的ですから、単なる地域輸送であればあんなに輸送量は必要ないわけで、たぶん太宰府市はちょっと特別で観光需要の公共交通ニーズに地域ニーズが乗っかって今の既存の公共交通が成り立っている現状があるので、これから新しく手を打つときに観光でターゲットで新しくなにかわかりやすいこと、仕組みをつくるっていうのはとっても大事な仕組みだと思うんですけど、既存の交通事業者さんもいろんな役割を担っていますので、そこらへんはわかりやすく別立てするお話しとミックスになっている部分をよりパワーアップするようなたぶんそういう考え方をしていた方が健全なんじゃないのかなという風にちょっと私は思いました。

ただ、潜在的な観光のニーズを掘り起こす観点でいうとたぶん先ほどの委員が言われたように、おそらくニーズの的確な把握っていうのができているかというところと確かにできていないかと反省してましたので、そういった部分は積極的に考えていかないといけないのかなという風に思っています。

あと、デマンドのお話しを先ほどされていたんですけど、たぶんこれも先ほどの既存事業者さんとのバランスの話で、これは私が研究生、自分の学生さんに言ったことなんですけど、例えば年金生活をしている人たちが買い物難民皆って話しになったときに、私も実はというと 50 過ぎて去年ぐらいから年金特別便というのが来て自分もらえる年金額みて愕然としている。たぶん 1 日 200 円交通費を毎日払うのはたぶんこの年金額では無理だなという風に思い始めましたので、やっぱり困っている今も、買い物難民の方っていうのが経済的にどれぐらい負担できるのか、いくら交通網をどう準備、たとえば AI タクシー、デマンドタクシーなものを準備しても、たぶん今の年金もらっ

	ている方がどれぐらい年金もらっているか私は存じあげませんが、たぶん1日に200円払うというのは結構な負担じゃないかと思いますので、困っているということと毎日ニーズがあるということ全く違うと私は実はちょっと思っています。 なので、そのあたりも実は結構生々しく調べないと本当のニーズっていうのはたぶん理解できないんじゃないかと思いますので、委員が言われたように的確なニーズを把握するのはとても大事、私もできるだけした方がいいと思っているんですけども、そうなったときに私がもし聞くのであれば生々しく1回乗って100円だとしたら往復で200円なんですけど、それで週何回ぐらい乗りますかね、有料ですみませんけどって私だったらそういう聞き方をすると思うんですよね。 なので、地域、場所、人というのは大事ですけど、それにプラスどれぐらい皆様コスト予算をかけられるのか、残り枠は行政の負担になる可能性がありますから、そういうところも全部シビアに考えたうえで次回の代替案という風に繋げないといけないんじゃないかなと思ってますので、そういう意味では、たぶん私は正直この資料を見ながら次回の具体案でどこまで何を出すんでしょうねと思いながら実は今日会議に出席している次第でございますけど、そこに関してはおそらく事務局が神対応案を提案してくれるんじゃないかなと陰ながら期待をしているところでございます、という私なりの余計な解釈でございました。 委員さん、何か私の発言に間違いがあるっていう点がございましたら遠慮なくご指摘いただけると助かります。私もいかにせ若干ちょっと交通マニアになっていきますので、いろんな視点からご指摘いただいた方が私としても勉強になりますので、よろしくお願いいたします。 私も現場にいけていろいろお話ししながらできたらよかったんですけど、すみませんオンラインから失礼しています。私もですねずっと業界紙の記者をしておりまして、今でもバス会社さんとかタクシー会社さんの総会に出させていただいたり、実は経営戦略を作らせていただいております、自治体さんの負担を考えてもやはり交通事業者様がよいサービスを提供された方がいいかと思っております、できるだけその方々がよりよいお仕事をされ、気持ちよくしやすい環境をそれを人間関係構築しながら、みんなで調整するというのがこちらの会議かなと、また一方で住民の方とか観光客の方おいでになられて活性化させていかないといけないので、みれていない移動サービスというのはたくさんあって、重複しているところとかあるかとおもうので、そのあたりをどのようにうまく組み合わせるといえるか調整を図って、先ほどおっしゃってらっしゃったようにお買い物とか生活をしにくいよってという一生涯困らない生活をこの太宰府で送っていくにはどうしたらいいか、または通学してこられるかたも結構経済努力厳しいと思うので、よりよい生活を太宰府で送っていただくにはどうしたらいいかというところなのかなと思っております、そこはできるだけ網羅的にみれたらなと観点でお話しさせていただければなと思っております。よろしくお願いいたします。
委員	
寺町会長	わかりました。わかりやすいコメント非常に助かります。ありがとうございました。

	ほかに何かございますでしょうか。
委員	民間事業者さんと役所の間の棲み分けみたいなお話をされましたけども、たしかに棲み分けというかだいたいのそのあげかたは必要かと思います。1つ今思いついて言うのはよくないんですけど、ICT がらみでですね例えばデマンド交通でまずはそのニーズがどれだけあるかは調べないと当然いけませんけども、ある程度固まってきて、ニーズもちゃんとあるよ、何とか成り立つんじゃないのというような検討になったときにアプリ開発いるのかどうかよくわかりませんけども、アプリ必要だよ、あるいは将来的にはAI も取り込んでデマンド交通スムーズに流れるようにするよというようなことを考えるとですね、デマンド交通に絡むような ICT がらみのものは、そういう交通は民間事業者さん主体でやっていった方がいいんじゃないのと思ったわけですね。 役所でやるにはちょっと無理とは言いませんけども、いろいろあるんじゃないかなという気がしたものですから、ひとつは ICT がらみはそっちかなという気がしました。以上です。
寺町会長	ご提案ありがとうございました。今の ICT もしくは、IT とかデジタルなのかそのあたりに関して事務局の方では次の具体的な施策の提案に向けての助走と何か腹案とまでは言いませんが、腹案の手前ぐらいで何かコメントがございましたら、なければ私からいいですか。
事務局	会長からよろしく願いいたします。
寺町会長	今の委員のご提案というのはとっても魅力的なご提案と思ったんですけど、マスコミで流れている情報でお話ししますと、福岡県内の宗像市さんが市内で AI タクシーを今はちょっと実績知らないんですけど、運行開始当初1ヶ月ぐらいの AI タクシーの利用客がたしか 3,000 人か 4,000 人ぐらいだったというような新聞記事を拝見したことがあります。1ヶ月で 3,000、4,000 というそれなりの数に見えるんですけど、私工学部なものですからすぐ割り算をしてしまうのですが、1日何人になるのかなっていう風にみたら1日十数人、20人弱ぐらいしか使ってなかったんですね。1日20人だと仮にして、1人タクシーの半額ぐらいの300円ぐらい払ってくれたとして、1日の収入は6,000円しかないのかと思った瞬間に、これ事業者さん単独でAI タクシーできるのかなって非常に心配に感じたんですけど、そこらへんに関して西鉄さんの方から何か言うことはないですよ。別に無理やり振っているのではなくて、私がそう思っているだけなので、もし私の解釈に間違いがあればどんなのご指摘ください。私はたぶん民間事業者さんで全部っていうのは限りなく難しいんじゃないかと、今のところの感想なんですけど、事業化を目指されている西鉄さんのご発言できることがあれば情報提供でも構いませんのでお願いします。
委員	採算性といわれると非常に厳しいものがあると思っております。交通体系のあり方、例えば大型バス、中型バス、小型バスへのダウンサイジングであるとか、あとはスクー

	ルバス、学校さまとの協議であるとか便数の減便とか、様々な過程を経て最終的にデマンド交通になるだろうと思います。山間部など、採算性は地域にもよると思います。先ほど会長がおっしゃられました宗像日の里地区は平地でありまして、目的地が非常に買い物が行政の場所か駅かということで、ロスなく数名で行けますので、デマンド交通の大事な要素である、呼ばれたときに効率よく行くことができます。予約があって、事前にわかって他のお仕事と同時にできるとか、やり方が非常に効率的です。路線バスのように決まった時刻にかならず走ると、利用者はいらっしゃるかどうかはわからないというなかで経費を1年間かけて走るとは、利用者の少ない地域において、この交通モードの多様化の中では、厳しいというのが現状でございます。ただし、デマンド交通でいくと厳しいかなと思っているのが、非常に範囲が広く、丘陵地などの場合です。例えば同時に5人の方が予約をされて、通常10分で目的地につくところが、大幅にそれ以上かかるとなると、本来の目的が達成されるかということ、個別でタクシー業者さんに電話した方がいいとか、いろんな選択肢があります。これはやはり委員おっしゃられましたようにニーズと頻度ですね、これを分析する必要があるのかなと思っております。様々な地域のニーズ、場所にもよりけりだと思います。宇美町、筑前町、古賀市様などもデマンド交通を考えてあります。やはり観光であったりとか、各自治体ごとに様々なニーズがありますので、それに応じた形というのが、適正かなということは感じておるところです。
寺町会長	今から言うことは本当は私が質問することではなくて、事務局がたぶん打診することになるので、私が言うことはあくまでファンタジーだと思って聞いていただきたいんですけど、例えばデマンドの社会実験みたいな提案を受けたら西鉄さんの方は興味は示されるんでしょうか。例えば本格というより1年間期間限定みたいなのでというふうなお試してみたいなのは、どんなふうを考えておられているのかというのを聞かせてもらおうと、もしかしたら事務局が次の作戦を立てるのに何か役に立つかなと思ったんですけど。
委員	社会実験という意味では、当然興味といいますか、受けさせていただこうと思っておりますんですけども、実情としていえることが1つございまして、実はアイランドシティ、福岡市内の方で「のる一と」ということで三菱商事さんと協業でアプリも開発しまして、やらせていただいております。社会実験としては問題ないんですけども、大きな問題がありまして、採用といいますか要員不足、担い手という別の課題がございます。これはもう給与制度も含めて持続可能かということ、安定的にその要員を確保して続けていけるかということです。例えば運転手さんの年収が大幅に高ければ要員問題はないと思います。やはり労働力の不足という大きな問題があるのも事実でございます。社会実験というご協力は可能でございます。協業という形でパッケージも含めて持っております。ただ一方で、プロポーザルでいろんな自治体様で手を上げさせていただいておりますんですけども、プロポーザルでは競争が生まれますので、そこは一概に大企業が正解かどうかは不透明でございます。やはり持続可能であるとか、一年だけはOKかというところなど、様々なファクターがあろうかと思っております。社会実験という意味では非常

	に興味はあるというところでございます。 寺町会長 わかりました。貴重な情報提供ありがとうございます。 私というよりむしろ事務局が大変参考になったのではないかと思います。 今お話しかがっててちょっと思い出したんですけど、結構私あちこちで同じようなこと申しあげているんですが、私実は今から 5 年ぐらい前の勢いだたとぶん自動運転がそのうちものになるのではないかなと実はふわふわ期待をしてました。ある研究グループにちょっと入っていたこともあるんですけど、もう何年か前から自動運転実現するには当面無理だなという実は結論に立ち至ってます。 いろんな技術的理由があるんですけど、一番大きい理由は 100 パーセントの安全を担保しようとするべらぼうに投資が必要なんですね、自動運転を実現しようとする。私が聞いたお話し、ちょっと前なので今もうちょっと価格さがっていると思うんですけど、私がちょっと前に聞いた話しだと 1 台に 1,000 万円ぐらいかけないといろんなものを搭載できないって話し、システム全体含めてなんですけど、なので新車数百万で 1,000 万円のユニットを買うのかと言われてたら、多分普通に運転手を雇用しても同じじゃないかと若干しないでもなかったもので、そういう意味では私は先ほどの乗務員不足をちょっと失念していたので申し訳なかったんですけど、それを考えると当面 5 年とか 10 年ぐらいのスパンでいうとおそらく乗員を確保するっていうのを想定した持続可能なプランというのも実案しないとたぶん机上の空論になる可能性があるような気がしますので、そういう意味でも今のご発言を聞いて確かに営業的にはできるけども実務的には難しいなと実は反省しながらお話しを伺いました。大変ありがとうございました。 ちょっとこれからは先ほどの委員が言われたお話にちょっと関連して私の方から事務局に質問なんですけど、先ほどデジタルのビジットをつかってニーズを把握するというのができたというようなお話をされていて、ふと思い出したんですけど、最近観光地で無料の Wi-Fi 使えますよ、ただしこれはあなたの位置情報を観光流動の位置、探るために使いますけどそれでよければ無料の Wi-Fi 使ってくださいってのが結構あちこちやっているのですごすご存じですか。知らなくて結構ですけど、ああいうのやるとたぶん最近の特に若い人のヘビーユーザーみたいな人はたぶん自分の位置情報をさらけ出してでもたぶん無料の Wi-Fi に接続したがるので、そういう意味では無料の Wi-Fi に接続する GPS の位置情報がわかると一番頻度が高かった人とかは 10 分ごとに再ログインしないといけなかったのが 10 分ごとに場所がわかるんですよ。そういうような仕組みをもし太宰府市さんが観光客対策強化のために何か仕組みを作るつもりがあるんだとしたら、そういうので 10 分間隔でとかいう風にしておくとたぶん誰がっていう情報はともかく、どこに移動しているってのがわかると何となくいいこととかいろいろわかってくるとおもいますので、もしついでに何か仕組みを乗つけるのであれば、そういうことするといいいんじゃないかなと思出したので、以上、コメントです。 ほかに何かございますでしょうか。 委員 今ですね実は、太宰府市内は弊社単体のその事業者ではありますが、タクシーアプリ
--	---

	がすべて使えるというような状況がございます。先ほど委員のご指摘の部分の買い物の部分とかというところも実は現状としてアプリ、タクシーアプリを使って何かできないかということを常に考えてやっております。実はこのタクシーのアプリを利用された方のデータというのは東京六本木にありますモビリティテクノロジーさんのサーバー、それから出資をいただいているトヨタさん、ドコモさん、協業のパートナーであります DeNA さんというところで莫大なそのデータの生成をしているというような段階で、実はその数か月前にはなりますけれども、太宰府市の方でキャンペーンということで「うめっこタクシー」というものを実はアプリのクーポンをですね無償で一人 5,000 円配布させていただいたところです。母子健康手帳の申請に来られた時にそのクーポンコードを差し上げて、利用については要するに産婦人科に通うというようなことが 1 つの目的ではあるんですけれども、例えば小さなお子様を連れて、おなかが大きくて移動が大変だということで、買い物でも使えるようそういうような施策を進めていつている。福岡のタクシーアプリは私共 G0 という G0 アプリ、CM でやっていますけれども、になる前はジャパントクシーアプリといってたんですけれども、福岡で運用開始する当初から私の方は福岡の立ち上げのそのメンバー、一員として東京の方で調整をさせていただいたりとか、どういような形がいいのかだとか、タクシーが空白になる時間帯であったりとか、そういったものについても今後その福岡市の方でも同じような「うめっこタクシー」みたいなことをやってみようかなという計画もございますので、そういった面ではお買い物の代行をするようなタクシーアプリだったりとかそういったものを何かそこで完結できないかなということで動いております。 それともう 1 つは太宰府市さんの場合、交通空白地域としての考えというよりかは私はどちらかというと今ある既存の西鉄さん、そして私どもタクシー事業者のなかでまずしっかりと考えていって、協力できるところは協力していつていつていう方法がよろしいかなという風に私個人としては考えております。 タクシーアプリについても実は西鉄タクシーさんも使えますし、近隣の太宰府市外の事業者さんも使えるようになってますので、例えば太宰府（タクシー）が来れない場合は西鉄さんが来るかもしれませんし、そういったところでは、アプリとしてはしっかりカバーしているんじゃないかなと思っております。
寺町会長	いろいろ貴重な情報のご提供ありがとうございます。 私の方から半分興味本位で質問なんですけど、太宰府タクシーさんの方では、自社の利用者の方の移動のデジタルデータというものは、自社の分は自分たちで閲覧というか、そういうことができるんですか。 それともデータをコントロールしているところからデータ提供料みたいなものをもらわないといけないんですかね。
委員	個人的な移動間データというものはアプリについてはですね、基本的にはキャッシュレスの決済のシステムとアプリが全て一つのパッケージとして連動しておりますので、どこからどこまで乗られて何名で誰さんでというデータは全部ございます。しっかりと東京の方で管理されて、私共も閲覧することが可能ですし、アプリ以外のところで

	あればアナログデータで保管はされております。
寺町会長	わかりました。ありがとうございます。 本当はたぶん、いろんなデータを集めてなるべくどういう動きをしているのかって いうので、今後の対策を立てた方がいいんじゃないかなと思いはしたんですが、ただし 事業者さんからしてみるとそういうデータは至上の宝だと思いますので、全部タダで 提供してくださいは無理なんだろうなと思いながらちょっと伺ってしまいました。 ほかに何かありませんか。
原口副会長	宣伝じゃないんですけど、アプリ使わせていただきましてですね、私もおそらく使う ことないだろうなと思いながらダウンロードだけしていたんですけど、五条でタクシ ーを使う機会がございまして、タクシーを呼びたいが、五条駅に行ってもいない、ちょ っと電話してもなかなか出られない、それを思い出しまして、ピッと押してすごい便利 でした。もう 5 分ほどでどこから来るというのがわかるんですね。どこで乗りますか、 GPS でここで乗ります、何分後に来ます、そこでじっと待ってたら来るんです。そっち の方向から地図の方向から。あれは本当に便利で、3 回ほど使わせていただいたんです けど、現金でも大丈夫ですよ、現金で払えば、ポッとおすだけ、宣伝ではないですけ ど。 そういうことで乗合なんかですね、同乗できるようなシステムとかもあれば、それこ そすごい使い方ができるんじゃないかなと期待しております。
寺町会長	情報の提供ありがとうございます。 ちなみに私の知り合いの北九州市の職員さんもアプリ使ったらあれめっちゃ使えま すよって私に説明していただいたので、1 回使ってみるとその便利さがたぶん身に染み てわかると思いますという風に思いながらお話しを伺わせてもらいました。 ほかになければ議題 2 の説明をお願いします。
事務局・交通 事業者	西鉄路線バス二日市線（4-1 系統）について、事務局及び交通事業者から説明。
寺町会長	ただいまの説明についてご質問があればお願いします。
委員	資料に記載はありませんが、太宰府小学校の生徒の登下校が 4-1 系統とまほろば号 で分散して利用されています。仮に 4-1 系統が廃止になると、利用がまほろば号に集中 しますが、小型バスでの運行になるため積み残しが発生することが懸念されます。
事務局	特に下校時においての利用が多く、約 20 名程度の利用があることは確認しています。
寺町会長	小学生も利用しているのであれば、より積極的に廃止の緩和措置を検討することが 大事なように思います。他にご質問があればお願いします。

委員	利用者は小学生以外に中学生もいます。高校等で利用されているスクールバスの活用ができると、工夫次第で運行の効率化が図れると思います。
寺町会長	行政の支出可能な範囲で、途中で通学が出来ないということになるべく少なくなる政策を考えてもらえたらと思います。当面の路線維持には賛成です。 他になにかございませんでしょうか。 特にご意見ないようであれば、これで2番目の議題は終わりにしたいと思います。
事務局	本日は貴重なご意見等を賜り誠にありがとうございました。次回の協議会につきましては、改めて日程調整をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。 それでは、これをもちまして令和4年度第1回太宰府市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。長時間ありがとうございました。