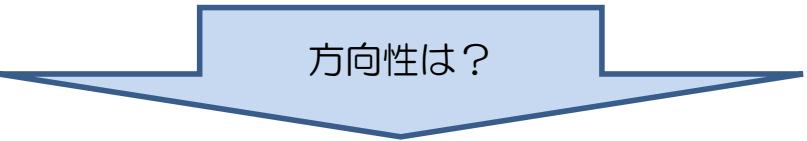


## 1. 第1回コミュニティ交通部会のおさらい

### 【見直しに当たっての留意事項】

- 【基本的な考え方】**  
「乗合タクシー」は、公共交通空白地域や不便地域の解消を目的に、地域住民の日常生活を支える交通モードとして、「路線バス」を補完することで、バランスの良い交通体系の構築を目指します。
- 【ポイント】**
- ①既存「路線バス」との『運行路線』に配慮  
➢「路線バス」は市域全体の公共交通として、「乗合タクシー」は公共交通空白地域等を解消する交通モードとして、それぞれの役割に配慮する必要があります。
  - ②『安全運行』に配慮  
➢安全確保は最大の重要事項です。乗務員の勤務体制や車両の確保など運行事業者が対応できる運行形態であることが必須です。
  - ③『安定的な運行』が可能となるように配慮  
➢市からの助成で運行するコミュニティ交通は、継続的に市の財政負担が伴うことから、利便性と持続性を考慮した運賃設定にするなど、安定的な運行とすることが重要です。



### 【見直しの方向性】(案)

- 接続先の改善  
最寄りのバス停、鉄道駅への接続を基本としつつも、スーパー、病院など地域住民の日常生活にマッチした地点への接続を工夫する。
- 乗降場所の改善  
利用者は高齢の方が多いため、停留所までの移動距離の軽減や待合環境の改善など、乗降場所を工夫する。
- ICT技術の活用  
空白地域等におけるAIを活用した乗合タクシーの導入可能性を検討する。

## 2. 路線設定の考え方

- (1) 公共交通空白地域
- ①運行路線は定路線とする
  - ②最寄りのバス停・鉄道駅に接続する
  - ③病院・商業施設等への経由を考慮

- (2) 公共交通不便地域等
- 公共交通空白地域の考え方を基本とし、地域のニーズや状況に応じて弾力的運用を図る

## 3. 協働体制

(1) 公共交通空白地域

通院や買い物など、日常生活に必要な最低限度の移動手段の確保を図ることを目的とする。導入にあたっては、行政が主体となって地域と協働しながら取り組む。

(2) 公共交通不便地域等

日常生活に必要な最低限度の移動手段が確保されている中で、さらなる移動利便性向上を地域自身で確保することを目的とする。導入にあたっては、地域が主体となって、行政が支援する協働体制により取り組む。

## 4. 運行の内容(現行)

- (1) 公共交通空白地域
- ①運行形態: デマンド方式
  - ②運行事業者: タクシー事業者
  - ③運行車両: 小型タクシー
  - ④運行日: 毎日運行可能
  - ⑤便数: 1日最大4往復8便
  - ⑥運行ダイヤ: 接続するバス・鉄道の発着ダイヤに合わせて設定
  - ⑦利用料金等: 中学生以上200円、小学生100円でタクシー料金との差額を市が補助

- (2) 公共交通不便地域等
- (1)のデマンド方式による運行内容と下記の事項を含め、地域が選択する。
- ①運行形態: 定時運行、過疎地有償運送
  - ②運行事業者: 交通事業者、NPO法人等
  - ③運行車両: マイクロ、ワゴン、普通車
  - ④運行日: 隔日運行等地域が選択
  - ⑤運行ダイヤ: 地域が選択
  - ⑥利用料金等: 3年目以降は300万円を上限に運行経費の70%を市が補助

## 5. 住民アンケート調査の結果

### ■調査の方法

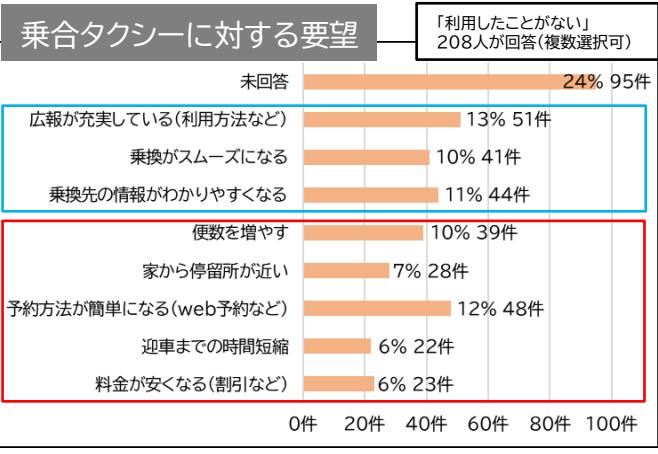
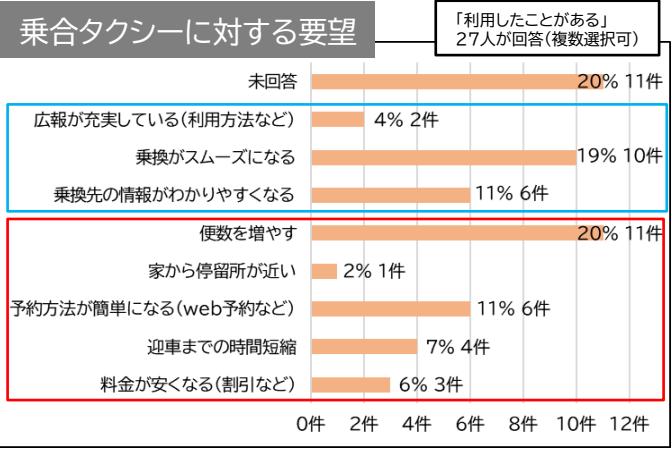
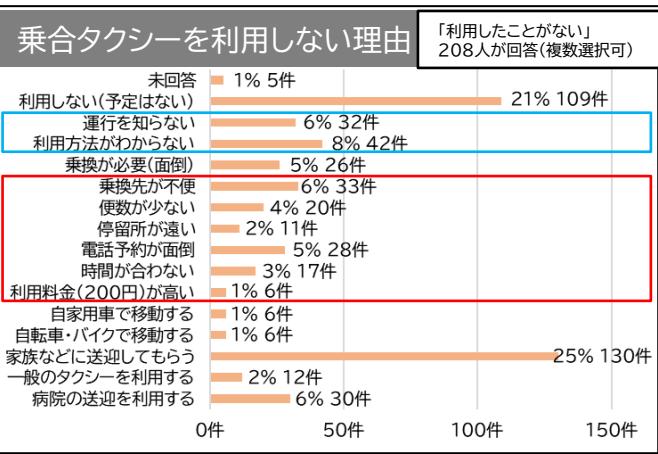
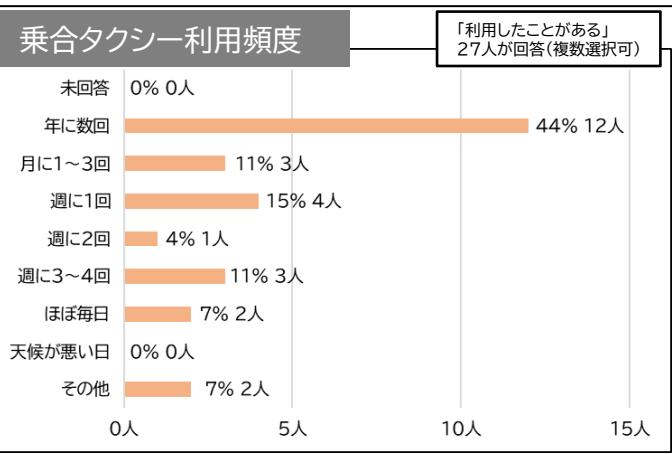
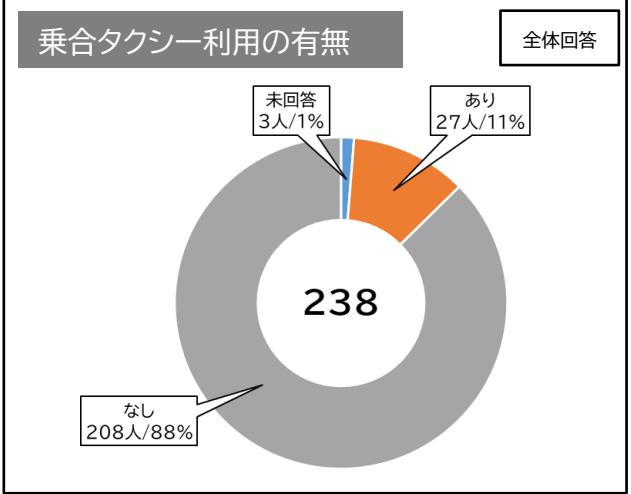
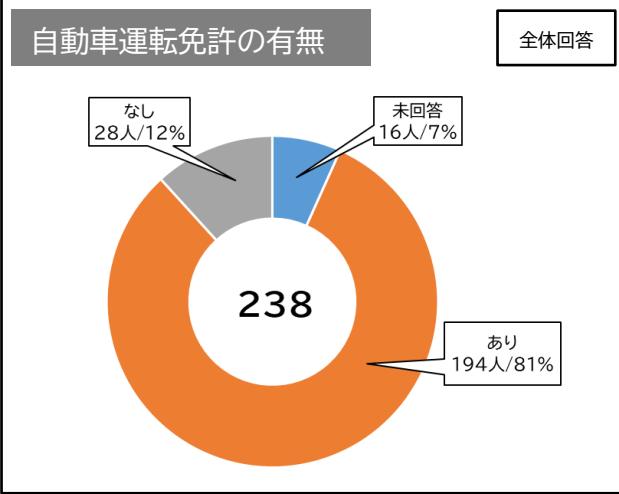
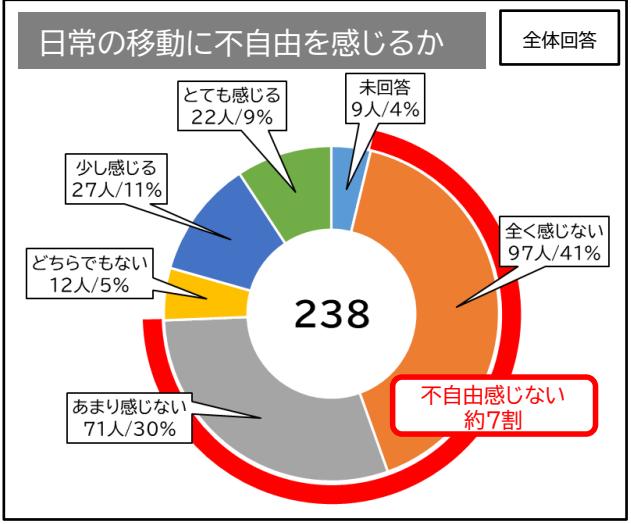
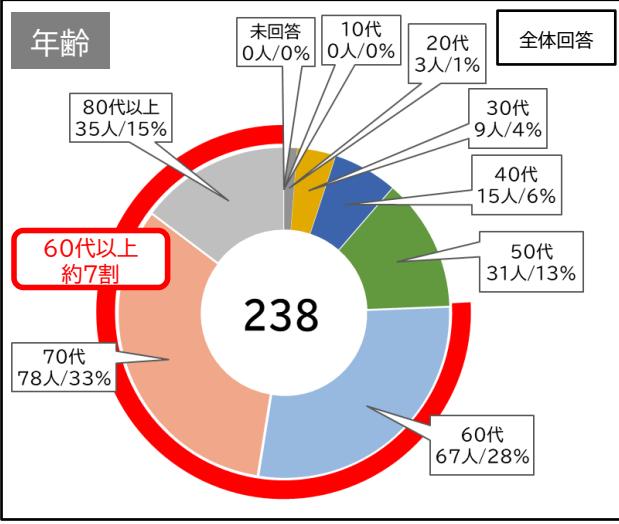
- 既存の利用者：全路線を対象とし、乗合タクシーに乗車した際に、アンケート用紙を事業者から配布し、返信封筒で回収。
- 未利用者：対象地域の自治会を通じて全世帯(647世帯)に配布し、返信封筒で回収。
- 未利用者の選定方法
  - 各区から利用者が少ない路線を選定。南区は特に利用者が低迷しているので、富合、飽田・天明、城南地域から1路線ずつ選定。

行政区	路線名	対象地域	世帯数	路線の特徴
北区	ほたる号	西里地区	26	北区で利用者が最も少ない。路線の経由地等にスーパー等の施設が少ない
西区	サンサン号	芳野・菱形地区	142	西区で利用者が最も少ない。路線の経由地等にスーパー等の施設が少ない
南区	釈迦堂号	富合地区	84	富合地区で利用者が最も少ない。路線の経由地等にスーパー等の施設が少ない
南区	ながなす号	銭塘地区	95	飽田・天明地区で利用者が最も少ない。路線の経由地等にスーパー等の施設が多い
南区	杉上号	杉上地区	300	城南地区で利用者は多くないが増加傾向。路線の経由地等にスーパー等の施設が少ない

■期間 9月17日(金)～10月8日(金)

■回答数 238件

### ■結果



### ■自由記述(意見が多かったもの)(全体数75件)

- <接続先の改善> 24件/32%
  - 病院や買い物に容易に行けるようにしてほしい。
  - 中心市街地やショッピングモールなどに直接行けるようにしてほしい。
- <将来的な利用希望> 28件/37%
  - 現在は利用しないが、免許返納後は利用する。

### 【住民アンケート結果の分析】

- 基本的な情報
  - ・日常の移動にあまり不自由を感じていない人が約7割。
  - ・乗合タクシーを利用したことがない人が約9割。
  - ・免許返納後の生活を見据え、将来的には利用する人も一定数あり(自由記述の約4割)。
  - 現時点では、乗合タクシーを利用したことがある人は多くないが、将来的な利用ニーズは一定数見込める。

### ■利便性向上(制度見直し)にかかる情報

- アンケートの「利用しない理由」「要望」「自由記述」の赤枠
  - ・接続先の改善(延伸)
  - ・便数を増やす(利用の有無に関わらず、要望が多い)
  - ・予約方法が簡単になる(web予約など)
  - ・家から停留所が近い(「利用したことがない」人からの要望が多い)
  - 事業者アンケート結果(「6. 事業者アンケート調査の結果」で後述)も踏まえ、制度見直しの方向性を検討

### ■周知・広報不足

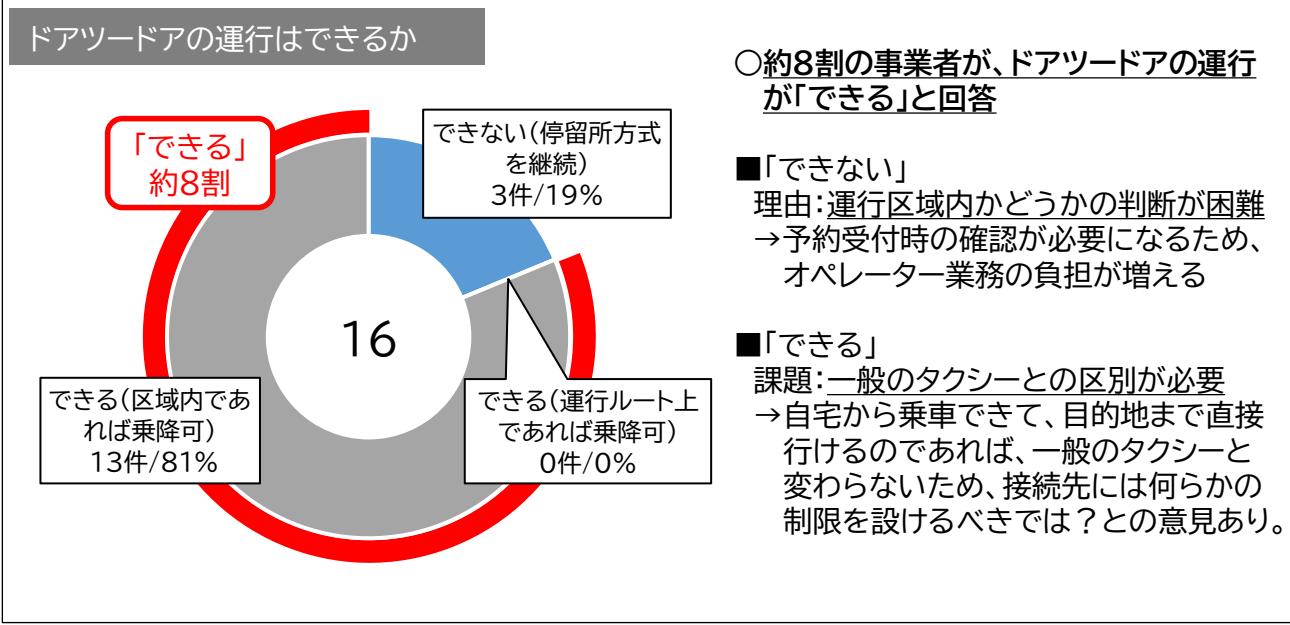
- 「利用しない理由」「要望」の青枠
  - ・制度の存在が知られていない。制度の内容が正しく伝わっていない。
  - 地域への周知徹底が必要。

## 6. 事業者アンケート調査の結果

- 調査の方法
  - ▶空白地域対応の乗合タクシーを運行している全てのタクシー事業者にアンケート用紙を配布。各社よりメール、FAX等で回答あり。
- 期間 10月20日(水)～10月27日(水)
- 回答 全社回答(16社)
- 結果

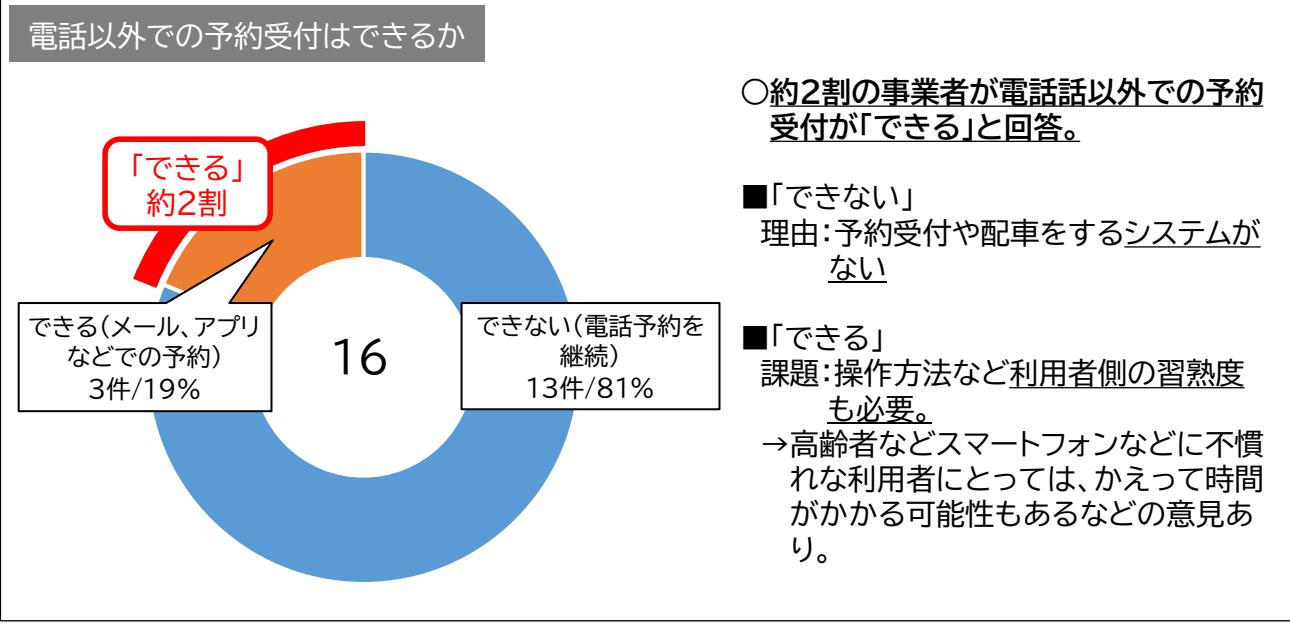
○住民アンケートの「乗合タクシーに対する要望」のうち、事業者の対応が求められる下記の項目についてアンケートを実施。

- ①ドアツードアの運行について
- ②電話以外での予約について
- ③予約受付時間を短縮することについて
- ④運行便数の増加について



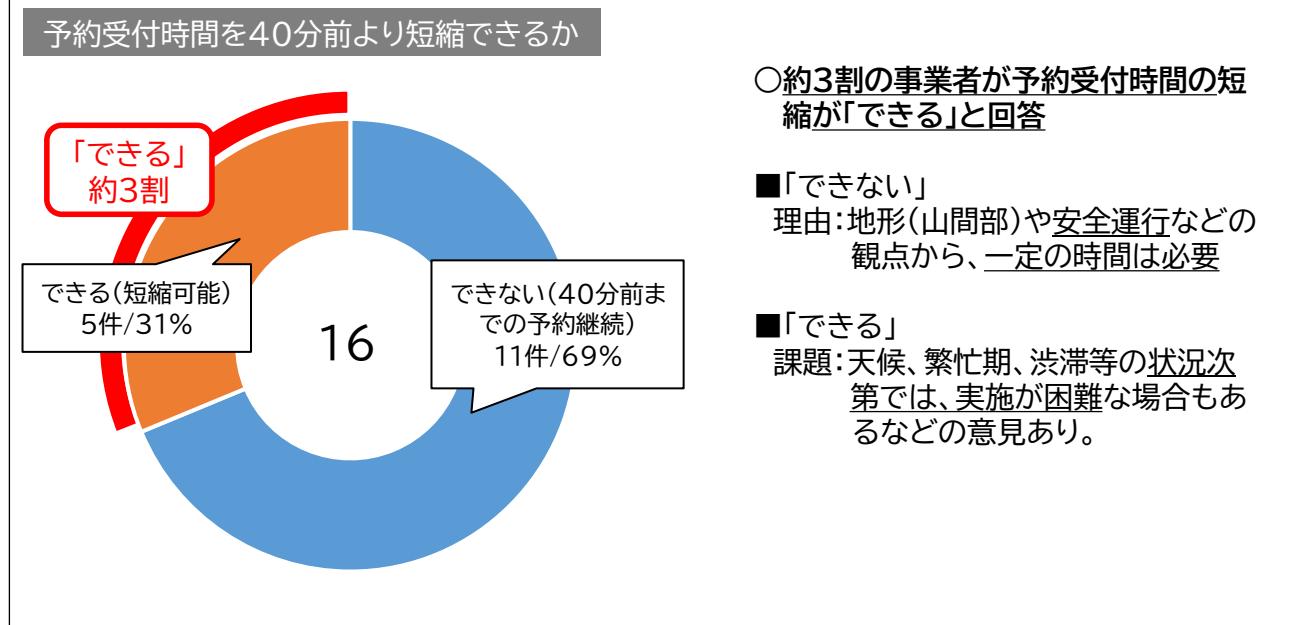
○約8割の事業者が、ドアツードアの運行が「できる」と回答

- 「できない」理由: 運行区域内かどうかの判断が困難 → 予約受付時の確認が必要になるため、オペレーター業務の負担が増える
- 「できる」課題: 一般のタクシーとの区別が必要 → 自宅から乗車できて、目的地まで直接行けるのであれば、一般のタクシーと変わらないため、接続先には何らかの制限を設けるべきでは?との意見あり。



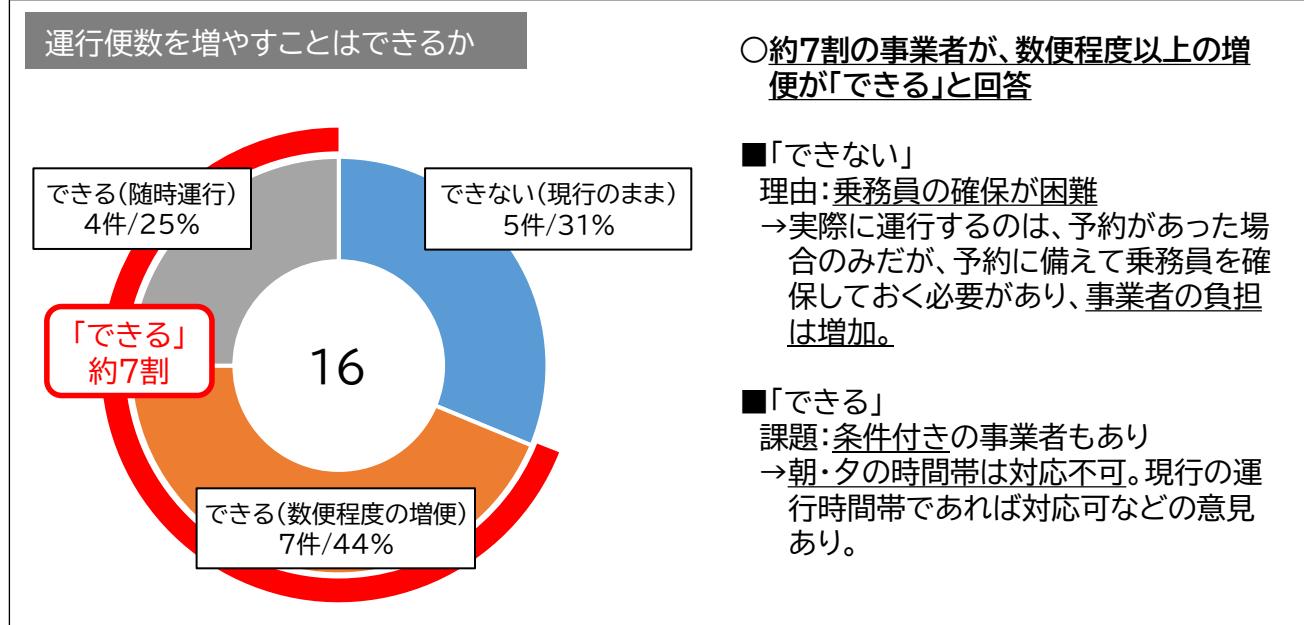
○約2割の事業者が電話以外での予約受付が「できる」と回答。

- 「できない」理由: 予約受付や配車をするシステムがない
- 「できる」課題: 操作方法など利用者側の習熟度も必要。 → 高齢者などスマートフォンなどに不慣れな利用者にとっては、かえって時間がかかる可能性もあるなどの意見あり。



○約3割の事業者が予約受付時間の短縮が「できる」と回答

- 「できない」理由: 地形(山間部)や安全運行などの観点から、一定の時間は必要
- 「できる」課題: 天候、繁忙期、渋滞等の状況次第では、実施が困難な場合もあるなどの意見あり。



○約7割の事業者が、数便程度以上の増便が「できる」と回答

- 「できない」理由: 乗務員の確保が困難 → 実際に運行するのは、予約があった場合のみだが、予約に備えて乗務員を確保しておく必要があり、事業者の負担は増加。
- 「できる」課題: 条件付きの事業者もあり → 朝・夕の時間帯は対応不可。現行の運行時間帯であれば対応可などの意見あり。

### 【事業者アンケート結果の分析】

- ドアツードアの運行はできるか
  - ・約8割の事業者が「できる」と回答。
  - ・導入に際しては、運行区域内での予約が確認の必要があるため、オペレーター業務の負担を考慮すると、事前登録制などでの対応を検討する必要あり。
- 電話以外での予約受付はできるか
  - ・約8割の事業者が「できない」と回答。
  - ・システム導入にかかる費用負担やICT機器の操作方法の習得など解決すべき課題が多くある。
- 予約受付時間を40分前より短縮できるか
  - ・約7割の事業者が「できない」と回答。
  - ・安全運行面での課題がある。
- 運行便数を増やすことはできるか
  - ・約7割の事業者が「できる」と回答。
  - ・できない理由としては、「乗務員不足」が課題。
  - ・増便が可能な時間帯など、事業者と具体的な協議を重ねる必要あり。

7. 制度見直しの課題

- ①周知・広報の充実
  - 乗合タクシーの存在や詳しい制度内容(運行内容・利用方法)について、周知・広報が必要
- ②運行便数の増加
  - 「できない」と回答した事業者は、乗務員不足をその理由としている。
  - 事業者に具体的なヒアリングを実施し、乗務員が不足する中で対応できることなどを踏まえたうえで、導入の検討を行うことが必要。
- ③乗降場所の改善
  - 乗降場所を最も近くするには、ドアツードアの運行を導入することになるが、予約方法とダイヤ設定の方法を検討する必要がある。
  - 予約方法: 予約受付時に、乗降場所が運行区域内かどうかの確認が必要であるため、スムーズに予約を行うためには、事前登録制などの手続きの検討が必要
  - ダイヤ設定: 停留所があれば、細かなダイヤを設定することができるが、停留所をなくすと、大まかな時間帯での予約設定が必要となる。
- ④接続先の改善
  - 空白地域と空白地域の不均衡  
地域ごとに商業施設や医療機関などの社会資源にばらつきがあり、接続先の周辺部に社会資源がない路線もあり、均衡が図れない。
  - 空白地域とその他の地域の均衡  
空白地域・不便地域等の路線のみ商業施設等の社会資源に接続すると、その他の地域との均衡が図れない。
- ⑤ICT技術の活用
  - アンケートでは、多くの事業者がシステムの導入は困難と回答。
  - ICT技術を使いやすくする工夫も必要。

8. 制度見直しの方向性

- ①周知・広報の充実: 地域住民に向けて丁寧に周知・広報を行う
  - 地域住民に対して、乗り方講座を実施(乗り方の説明、チラシの配布など)  
→対象路線を選定し、順次実施。
  - 各区総務企画課・まちづくりセンターと連携して、地域へ周知・広報を実施  
→自治会の集まりや公民館・コミュニティセンターで人が集まる機会を利用
  - ささえりあと連携した周知・広報活動  
→広く高齢者をつながりのあるささえりあの職員にも制度を理解してもらい、周知・広報の機会を増やす。
- ②運行便数の増加: 増便に向けて地域及び事業者と協議を行う
  - 地域と事業者のマッチングを行い、制度見直しの内容について検討していく。  
(乗務員不足のなかで事業者が増便に対応できる時間帯と地域のニーズのマッチングや、増便のほか、利用が少ない便の時間帯を変更することで、全体の運行便数を変えず、利便性を高めるなどの対応など)
- ③乗降場所の改善: 停留所の新設・移設について、地域と協議のうえ、柔軟に対応を行う
  - 地域ニーズを把握し、丁寧な対応を継続する。
  - ドアツードアの導入については、ICT技術の活用により、課題の解決が得られる可能性もあるため、そうした技術の導入状況を見据えながら、検討を継続する。
- ④接続先の改善: 最寄りのバス停・鉄道駅に接続する(病院・商業施設等への経路も考慮)
  - 乗合タクシーは、バス・鉄道・タクシーなどその他の公共交通を「補完」するものであり、それぞれの役割に合致した、より良い交通体系の構築を目指すもの。
  - より利便性の高い運行内容(接続先の自由度が高いなど)への対応については、公共交通空白・不便地域等への対応とは違う枠組みで対応ができないか検討したい。
- ⑤ICT技術の活用: 導入に向けての検討を継続して行う
  - 利用者・事業者ともに、ICT技術の活用に向けて課題が多く、システム導入などすぐには対応できない。今後、MaaSやAIデマンドタクシーなどの事業の検討を通じて、導入の可能性を検討する。

9. 今後のスケジュール

項目	令和3年度					令和4年度
	11月	12月	1月	2月	3月	4月～
コミュニティ交通部会	■第2回見直しの方向性案協議			■第3回見直しの具体案協議		
対応の取組	■乗合タクシーの周知・広報 ■見直し案について地域と協議(まちづくりセンターなどと連携)					
	■制度見直し(便数・乗降場所)の課題についてタクシー事業者と協議					

※左記スケジュールに加え、運行内容の変更に際しては、地域公共交通会議での協議を経て、導入手続きを進める。

地域公共交通会議は、地域の实情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに關し必要となる事項を協議するため設置するものとし、地域の需要に即した乗合運送サービスが提供されることにより地域住民の交通利便の確保・向上に寄与するよう努めるものとする。

▲地域公共交通会議の目的(地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン)