

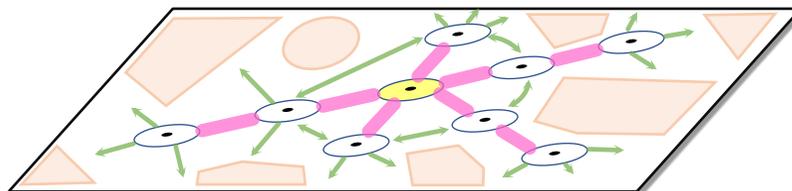
1. 本市の公共交通の将来像と階層化されたネットワークについて

- ✓ 本市では、目指すべき公共交通の将来像として「誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通」を掲げている。
- ✓ これを支える公共交通のネットワークは、**基幹**、**地区間**、**地域内**の3層に階層化されており、各交通機関が役割を分担し、地域住民の移動を支えている。
- ✓ 本会では、3層目の**地域内**公共交通ネットワークにおける、**コミュニティ交通の導入・廃止基準**(公共交通空白地域への対応等)や**適正なサービス水準**(運行台数等)、**受益者負担**(運賃等)等について検討するもの。

【地域公共交通の階層化されたネットワーク】

【凡例】

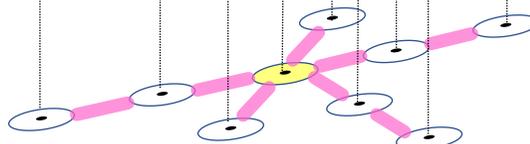
- 中心市街地
- 地域拠点



“基幹”公共交通NW

・中心市街地と地域拠点、乗換拠点を結ぶネットワーク

- ・鉄道
- ・軌道（市電）
- ・幹線バス



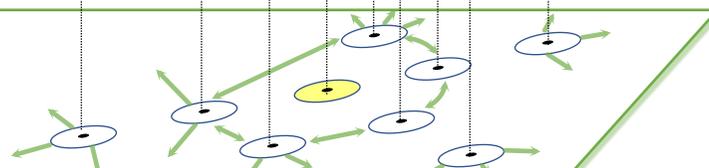
《求められる機能》

- 定時性
- 速達性
- 大量輸送

“地区間”公共交通NW

・地域拠点と生活拠点を結ぶネットワーク

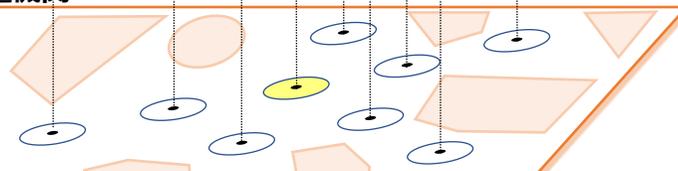
- ・路線バス



“地域内”公共交通NW

・上記2つではカバーできない地域におけるネットワーク
・主に地域内の移動手段を担う交通機関

- ・乗合タクシー
- ・AIデマンドタクシー



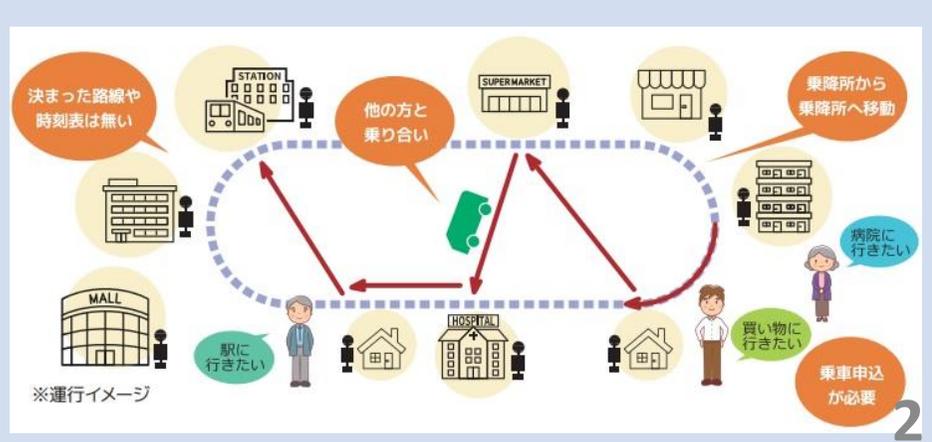
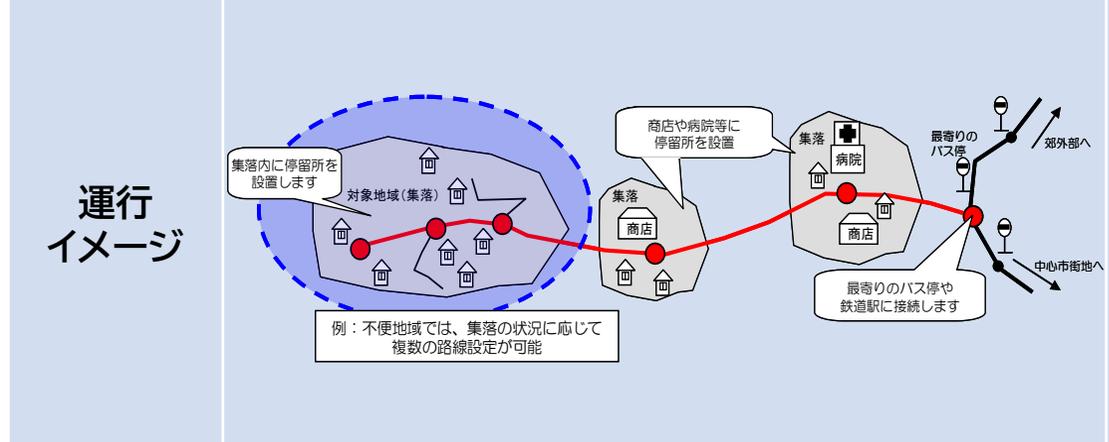
- 継続性
- 柔軟性

《きめ細やかなサービス》 1

2. コミュニティ交通とは？

- ✓ コミュニティ交通とは、公共交通空白地域等において、**基幹公共交通（鉄軌道、幹線バス等）との接続を前提として、医療・商業等の日常生活サービスへの最低限度の移動手段の確保を目的とした公共交通機関。**
- ✓ 現在、本市では、**24路線の乗合タクシーを運行(2路線休止)。**
- ✓ しかしながら、線的な運行により利用対象者や行先が限られるなど利便性に課題があり、**年間利用が300人に満たない路線が17路線(全24路線の約7割。R5実績)も存在。**
- ✓ より利便性の高い新たな移動手段の導入に向けて、**R4.11月からR6. 6月まで西南地区においてAIデマンドタクシーの実証実験を実施し、乗合タクシーに比べ多くの方にご利用いただいた。**
- ✓ 実証実験の結果を踏まえ、**R6.7月から西南及び植木地区において本格運行を開始。**

| | 乗合タクシー | AIデマンドタクシー |
|-------|--------------------|--------------------------------|
| 経路 | 定路線(線的) | 不定路線(面的) |
| ダイヤ | 定時運行 | 予約に応じて運行 |
| 予約 | 事前予約型 | |
| メリット | 運行費用が割安 | 乗降場所が多く、移動の自由度が高い |
| デメリット | 乗降場所が少なく、移動範囲が限られる | 運行費用が割高 予約が重複すると乗車できないことがある |
| 運行状況 | 全24路線で運行 | 2地区で運行(西南、植木) |



3. AIデマンドタクシー…実証実験について(西南地区)

- ✓ R4.11月より南区天明地域において実証実験を開始。令和5年8月に運行エリアを拡大(南区飽田、西区小島・中島地域)。
- ✓ 実証実験で得られた利用者の声や課題を踏まえ、西南・植木地区の本格運行(令和6年7月～)の内容を決定。

西南地区の運行概要

| | | |
|----------------|----------------------------|--------------------------------|
| 運行期間 | R4年11月16日～6月30日 | |
| 運行時間 | 平日 8時～16時 | |
| 乗降所 | 居住地周辺 (公民館やごみ置き場等) | 目的地 (病院、スーパー等) |
| | 259か所 | 84か所 |
| 予約方法 (予約時期) | 電話・インターネット (2週間前から予約可能) | |
| 車両 | ジャンボタクシー 1台(乗客8名、運転手1名) | |
| 料金 | 300円/日 | |
| 決済方法 | 現金、交通系ICカードなど | |
| 利用者数 | 運行期間 (運行日数) | R4/11/16～R6/3/31 (運行日数333日) |
| | 利用人数 | 4,867人 |
| | 1日平均利用人数 | 14.6人 |
| | 1日最大利用人数(R5.3.7) | 29人 |
| | 同時乗車人数 | 1.49人 |

| 目的地別利用割合 | |
|----------|-------|
| 病院 | 56.2% |
| 商業施設 | 30.5% |
| 官公庁 | 4.9% |
| 交通結節点 | 3.6% |
| 金融機関・郵便局 | 1.9% |
| その他 | 2.9% |

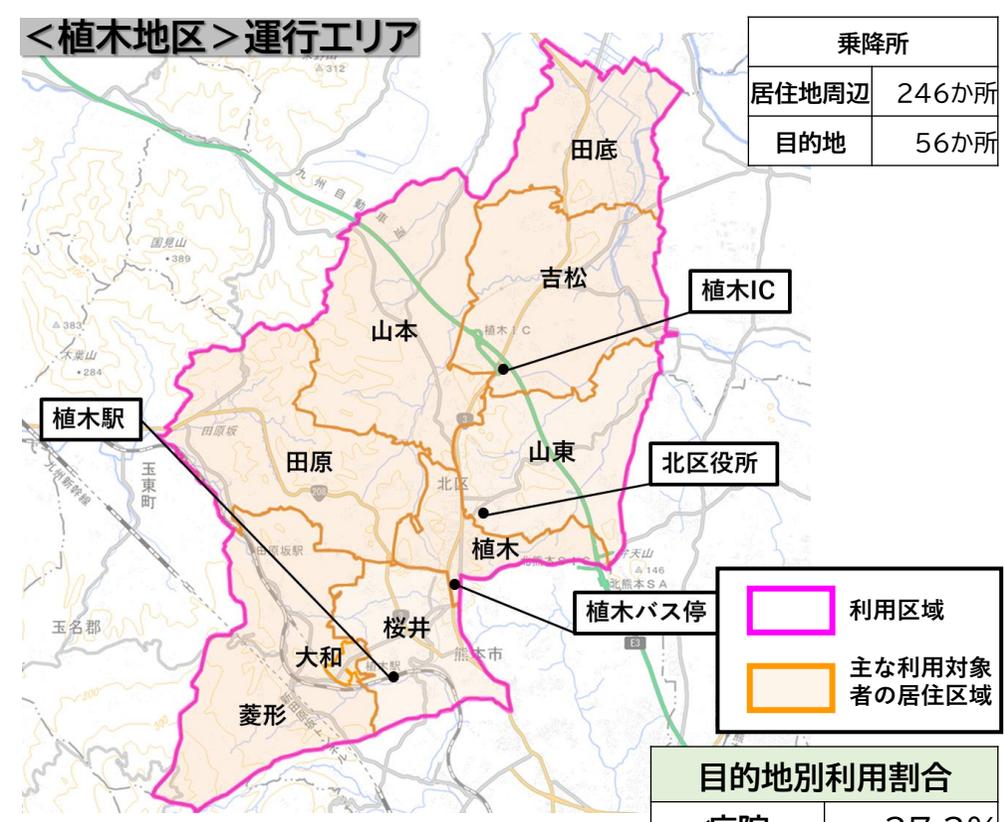
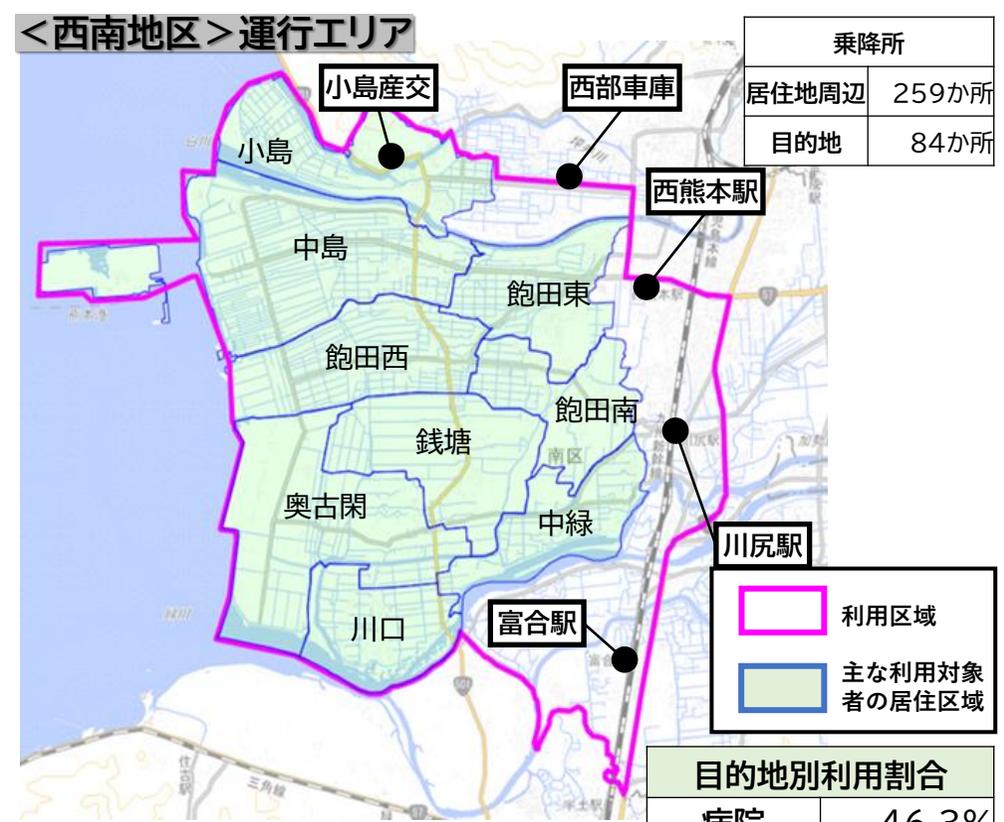
60代以上の利用が全体の9割以上を占める

本格運行に向けた整理

| | 利用者の声と課題 | 解決策 | |
|------|---|------------|--|
| | | 実証実験 | 本格導入 |
| 運行時間 | ・通勤、通学等では、8時の運行開始では遅く16時の運行終了では早い ・土曜日でも通院があるので運行してほしい | 平日 8時～16時 | 平日7時～19時 土曜9時～16時 |
| 運行台数 | ・1台の運行では予約が取りにくい | ジャンボタクシー1台 | 普通タクシー 2台(ピーク時) |
| 料金 | ・障がい者や高齢者等は割引があってもいいのではないか。 | 300円/日 | 大人 :300円/日 小児・障がい者・おでかけICカード所有者・免許返納者 :100円/日 |
| 予約期間 | ・予約キャンセルが多い(予約数の約3割) | 2週間前から予約可能 | 1週間前から予約可能 |

3. AIデマンドタクシー…本格運行について(西南・植木地区)

- ✓ 実証実験で得られた課題に対応し、両地域ともに1日あたりの利用人数が2倍以上に増加(実証実験:14.6人/日)。
- ✓ 両地区ともに、目的地別利用割合をみると、病院、商業施設、交通結節点(駅・バス停等)、官公庁の利用が多かった。
- ✓ また、60代以上の利用者(登録者)の割合は、西南:88%、植木:83%と高い。また、10代(学生)や通勤利用も存在。



<西南地区>R6年7月速報値

| | |
|-----------------|--------------|
| 運行日数 | 26日 |
| 利用人数 | 744人 |
| 1日平均利用人数 | 28.6人 |
| 1日平均利用人数(平日) | 33.8人 |

目的地別利用割合

| | |
|----------|-------|
| 病院 | 46.3% |
| 商業施設 | 32.7% |
| 官公庁 | 9.8% |
| 交通結節点 | 8.9% |
| 金融機関・郵便局 | 2.3% |
| その他 | 0.0% |

<植木地区>R6年7月速報値

| | |
|-----------------|--------------|
| 運行日数 | 26日 |
| 利用人数 | 841人 |
| 1日平均利用人数 | 32.3人 |
| 1日平均利用人数(平日) | 38.2人 |

目的地別利用割合

| | |
|----------|-------|
| 病院 | 37.3% |
| 商業施設 | 20.2% |
| 交通結節点 | 18.3% |
| 金融機関・郵便局 | 14.1% |
| 官公庁 | 9.6% |
| その他 | 0.6% |

4. “地域内”公共交通NWのサービス水準・・・現状

- ✓ 今後の“地域内”公共交通ネットワークを担うコミュニティ交通を将来にわたり持続可能なものとするため、導入地域や適正なサービス水準、受益者による負担等を検討。
- ✓ 以下は、現在運行中のAIデマンドタクシー及び乗合タクシーのサービス水準の概要。

| 項目 | | 乗合タクシー | AIデマンドタクシー |
|-------------------|----|---|--|
| 公共交通空白地域等における移動手段 | | | |
| 位置づけ | | 路線バス等の公共交通への接続を前提として、 路線上にある日常生活サービスを“ <u>経由</u> ” | 路線バス等の公共交通及び地域内における医療・商業 施設等の日常生活サービスを“ <u>接続</u> ” |
| 経路 | | 定路線(線的運行) | 不定路線(面的運行) |
| ダイヤ | | 定時運行 | 予約に応じて運行 |
| 予約 | | 事前予約型 | |
| 運行区域 | | 公共交通空白地域等(一部路線は市域外を運行) | 公共交通空白地域等を含む地域(市域内を運行) |
| 運行車両 | | 4人乗り車両1台/路線 | 4人乗り車両2台/エリア |
| 運行台数 | | 1台/路線 | 2台/エリア ※ピーク時 |
| 運行頻度 | | 往路4便・復路4便(8便/日) | 予約数による(30～50便/日) |
| 料金 | | 大人:200円/回 小児:100円/回 ※一部対距離制運賃あり | 大人:300円/日 小児、おでかけIC・障害者手帳所持者、免許返納者 :100円/日 |
| 運行日時 | 平日 | (6時～7時台)～(17時～19時台) ※運行路線によって変動 | 7:00～19:00 |
| | 土曜 | | 9:00～16:00 |
| | 日祝 | | 運休 |
| | 備考 | 年末年始(12/29～1/3)は運休 | |
| 停留所 | | 各町内の要望を基に協議して選定 (バス停と同程度の間隔を目安) | 各町内の要望を基に協議して選定 (停留所間隔は、300m程度を目安) ※公共交通基本条例制定時実施のアンケート結果(利用しやすいと 感じるバス停までの距離:概ね300m) |

4. “地域内”公共交通NWのサービス水準・・・検討イメージ

- ✓ “地域内”公共交通ネットワークを担うコミュニティ交通を将来にわたり持続可能なものとするため、導入・廃止基準や適正なサービス水準、受益者による負担等を検討。
- ✓ 今後、本市の財政見通しやコミュニティ交通の運行に必要な経費等を踏まえ、実現可能な内容を具体的に検討。
- ✓ 以下は、運行サービスごとのサービス水準の検討の基本となる項目案や考え方についてイメージを示したものの。

| 項目 | 乗合タクシー | AIデマンドタクシー |
|--------------------|--|------------------|
| 位置づけ | 移動手段毎の特性(メリット・デメリット)を踏まえ役割分担などを検討 例:AIデマンドタクシーがカバーできないエリアを乗合タクシーで補完するなど | |
| 導入地域 | 公共交通空白地域を含む地域 + α | |
| 運行区域 | 運行区域は、原則、導入地域と同じ | |
| 運行車両 及び 運行台数 | 運行区域(面積)等に応じた運行車両及び台数(車両1台でカバーできる面積や、1日あたりの利用可能件数の目安)などを整理 | |
| | 例:1路線あたり4人乗り車両1台 | 例:1区域あたり4人乗り車両2台 |
| 運行頻度 | ●便/日 | ●人程度輸送/日 |
| 料金 | 他都市事例等を基に、持続可能な運行に適した収支率や運賃設定、割引制度(割引対象者、割引率)等を検討 | |
| 運行日時 | 基幹・地区間公共交通ネットワークとの接続や日常生活サービスを必要最低限利用できる日時などを検討 | |
| 停留所 | 停留所間の距離の目安や目的地停留所(病院、商業施設等)の設置要件・スポンサー等の費用負担などを検討 | |
| その他 | 将来的な運転士不足に対する運行体制の維持等に向けたライドシェアの研究 | |

5. ライドシェアについて

- ✓ 今般、社会問題になっている地域交通の担い手や移動手段の不足を背景に、自家用車を活用した有償運送サービスとして「公共ライドシェア」の大幅な制度拡充や「日本版ライドシェア」の創設など、国主導で活発に議論等が進められている。
- ✓ 本会では、将来的なタクシー運転士不足等が見込まれる中、地域内公共交通ネットワークの移動手段の確保に向けて、**公共ライドシェア(交通空白地有償運送)**の研究を深化。

| 種類 | 公共ライドシェア(自家用有償旅客運送) 《道路運送法78条2号》 | 日本版ライドシェア(自家用車活用事業) 《道路運送法78条3号》 |
|--------|--|---|
| 概要 | バス等による輸送手段確保が困難な場合に、 市町村・NPO法人等が、自家用車を活用し提供する旅客運送 | タクシーが不足する地域・時期・時間帯において、 タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス |
| 運送主体 | 市町村、NPO法人、農業協同組合、商工会、観光協会、商工会など | タクシー事業者 |
| 対象者・地域 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地有償運送: 地域住民や観光客 ・福祉有償運送: 介護を必要とする方 | タクシーが不足する地域・時期・時間帯 ※東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま、千葉、大阪、神戸、広島、福岡 ※上記以外の地域(自治体やタクシー事業者の不足車両数の申出による事業実施が可能) |
| 運賃 | 実費の範囲内の収受が認められている。 | タクシー運賃の8割 |

<公共ライドシェアの導入事例>

| 自治体 | 加賀市 | 小松市 |
|---------|---|--|
| 運送主体 | 一般社団法人加賀市観光交流機構 | 小松市 |
| 導入目的・経緯 | 市民や観光客等の移動手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民や観光客の移動手段が十分に確保されていない ・ バス・タクシーのドライバー不足が深刻、増車も見込めない ・ 北陸新幹線金沢以西開業(R6.3)で観光客来訪を見込む | 市民や観光客等の移動手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常的に移動に不便さを感じている住民や北陸新幹線で小松市を訪れた方々の移動の利便性向上 ・ 能登半島地震で被災された二次避難者の移動を確保する |
| 運賃 | タクシー運賃の8割 | タクシー運賃の8割 |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 加賀第一交通が運行管理・車両整備を担当 ・ 配車手配はアプリ(Uber)のみ ・ ドライバーは一般社団法人加賀市観光交流機構と契約 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 小松タクシーが運行管理・車両整備を担当 ・ 配車手配はアプリ(いれトク!)及び電話 |

6. 今後の検討(議論)の流れについて

【年度】

【会議】

【議事】

令和6年度

第1回
コミュニティ交通部会
(R6.8.20開催)

コミュニティ交通の現状、サービス水準の考え方
・AIデマンドタクシーの実証実験結果及び本格運行(報告)
・グリーンスローモビリティの実証実験結果(報告) 他



サービス水準の検討、他ネットワークとの調整など

第2回
コミュニティ交通部会
(R7.1月頃開催予定)

サービス水準素案、コミュニティ交通の展開方針素案
・AIデマンドタクシー及び既存の乗合タクシーの展開方針素案
・グリーンスローモビリティの展開方針素案
・ライドシェアの研究状況(報告) 他



本体部に部会での検討状況を報告(R7.3月開催予定)

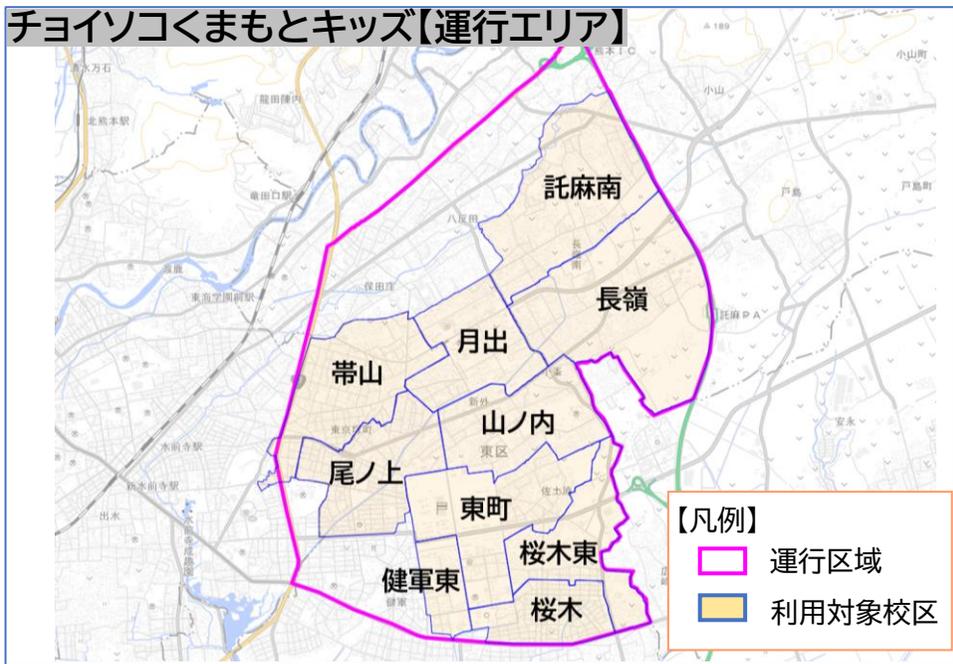
令和7年度

コミュニティ交通部会
(開催時期未定)

サービス水準案、コミュニティ交通の展開方針の検討
など

7. AIデマンドタクシーの実証実験(小中学生向け)について

- ✓ 令和4年11月より、子育て世代の送迎負担軽減を目的とし、小中学生の自宅から塾・習い事先までの送迎サービスをAIデマンドタクシーを用いて実証実験を開始。
- ✓ 実証実験には、子育て世帯と塾・習い事先の多い東区・中央区エリアを選定。



| 【運行内容】チョイソコくまもとキッズ(市街地部) | |
|--------------------------|-------------------------------------|
| 運行期間 運行時間 | R4年11月28日～(継続中) 平日5日 15時～22時 |
| 乗降所 | 自宅及び停留所(目的地:89か所) |
| 予約方法 | インターネット |
| | 1週間前～乗車30分前までの事前予約 |
| 車両 | ジャンボタクシー 2台 |
| 料金 | ひとり 1回100円 |
| 決済方法 | (予約時)クレジットカード (乗車時)現金、交通系ICカードなど |
| その他 | 保護者、親族等に乗車確認メール配信 |

利用実績

| | 令和5年度 | 令和6年7月速報値 |
|----------|--------|------------|
| 運行日数 | 244日 | 22日 |
| 利用人数 | 5,349人 | 491人 |
| 1日平均利用人数 | 22.0人 | 22.3人 |
| 同時乗車人数 | 1.41人 | 1.47人 |
| 会員登録者数 | 407人 | 485人(+78人) |

※R6.3.31時点

※R6.7.31時点

課題

- ✓ 会員登録者数も増加傾向にあり、利用者アンケートでも満足度は高いことから、子育て支援の施策として一定のニーズがあり、施策としての有効性は確認できた。
- ✓ 一方、事業実施のための財源や運転士の確保について課題があり、事業の継続やエリア拡充には、適正な料金設定による受益者負担等について整理する必要がある。