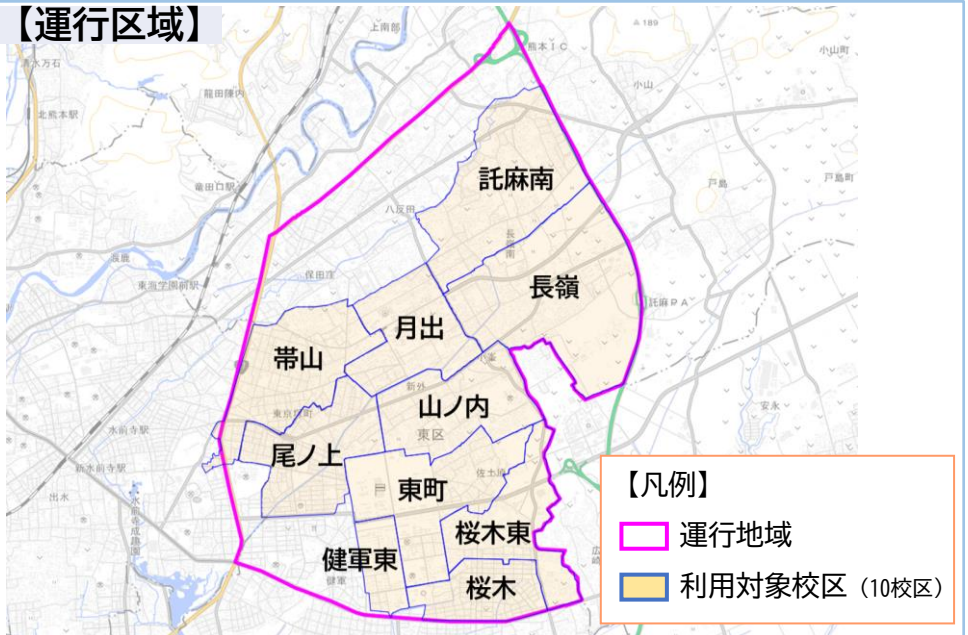


- ✓ 令和4年11月より小中学生を塾・習い事先まで送迎するA I デマンドタクシーの社会実験を開始。
※子育て世帯と塾・習い事先が多い、東区・中央区地域を運行地域に選定（≠公共交通空白・不便地域）
- ✓ 社会実験は、『①子育て世代のニーズと負担軽減の効果』を把握し、『②事業展開に係る費用と移動サービスの効率性』を検証、『③全市的な事業展開に伴う課題』を整理するため実施。



運行期間	令和4年11月28日～令和7年3月31日（予定）
運行時間	平日 15～22時
乗降所	会員の自宅（515箇所） 塾・習い事先（92箇所）
予約方法	インターネット（1週間～乗車30分前の事前予約）
車両	ジャンボタクシー2台
料金	1人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

【利用実績】

	年間（R5実績）	月（R6.12速報値）
運行日数	244日	20日
利用者数(延べ)	5,349人	376人
利用数数(1日平均)	22.0人	18.8人
同時乗車人数	1.41人	1.48人

【事業経費】※R5実績

運行経費（運転経費と予約管理等の経費）	約16,000千円
料金収入	約540千円
収支率（料金収入/運行経費）	3.3%
利用者1人あたりの費用	約2,900円

【会員数と利用状況】※R6.12時点

	人数	割合
利用対象者数	約9,500人	—
会員数	515人	対象地域の約5%
利用経験あり	228人	対象地域の約2% (会員数の約4.5%)
10回以上利用	143人	対象地域の約1% (会員数の約3.0%)
利用経験なし	284人	会員数の約5.5%

＜①子育て世代のニーズと負担軽減の効果＞

- 1日平均で20件以上の利用、利用者アンケートでも約9割が「週1回以上の利用意向がある」
→送迎支援のニーズがあることを確認
- 約6割が「送迎の負担が減った」
→負担軽減の効果についても確認

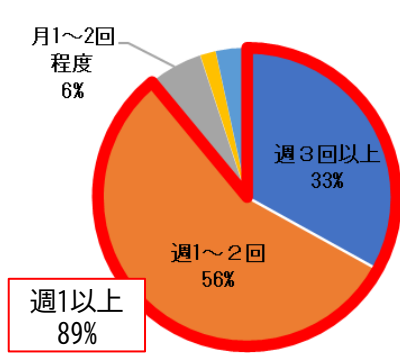
＜②事業展開に係る費用と移動サービスの効率性＞

- 運行経費（約16,000千円）に対する料金収入（約540千円）の割合（収支率）は約3%
→現行の料金（1人1回100円）では財政負担が大きい。
- 一方、利用者アンケートでは、約8割の方が300円以下の料金設定を希望
→持続可能な運行を確保するため適正な料金設定が必要
- 短時間に集中する移動需要と乗降所※が広範囲に多く存在することで、同時乗車人数が少ない（1.41人）。
※自宅（515箇所）と塾・習い事先（92箇所）
→乗降所の集約、車両追加等の運行内容検討が必要

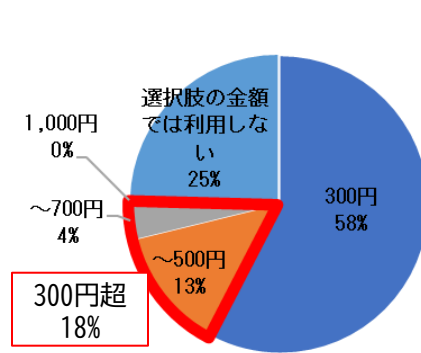
＜③全市的な展開に向けた課題＞

- 社会実験ではタクシー運転士4名程度の体制で運行したが、同様の体制で全市的に展開する場合、運転士を新たに30名程度確保する必要性
- 一方、市タクシー協会へのヒアリングでは、
 - ・ T S M C の進出に伴い需要は増加
 - ・ 運転士数はコロナ禍前の水準に戻らず
 - ・ 特に週末夕方の不足が深刻（日本版ライドシェア）
 - ・ 本市の公共交通空白地域等の A I デマンドタクシーや乗合タクシーについても、運転士確保に苦慮

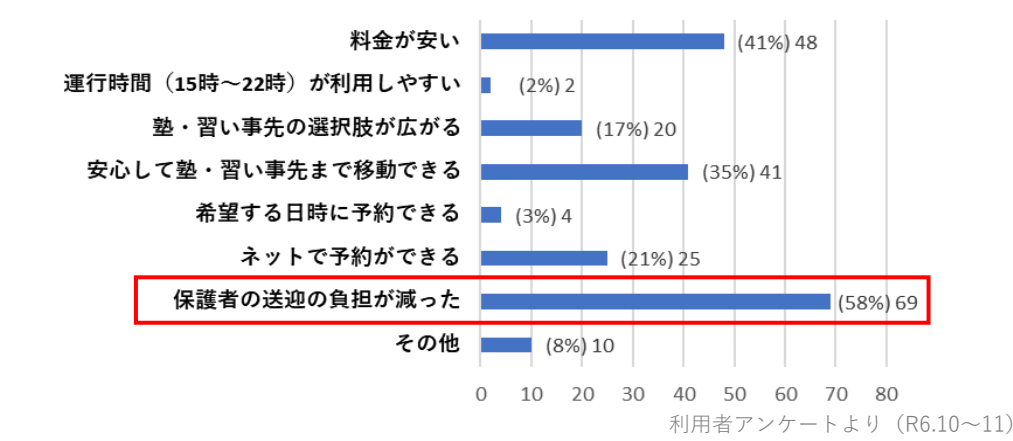
Q. 理想の利用頻度（n=118）



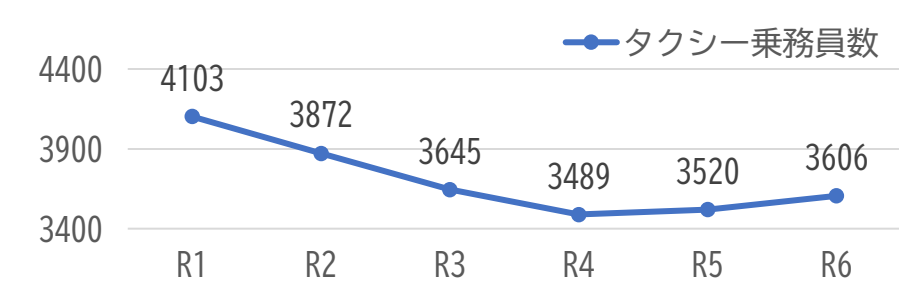
Q. 許容できる料金設定（n=118）



Q. 社会実験の評価できる項目（n=118/複数選択可）



【熊本県のタクシードライバー推移】

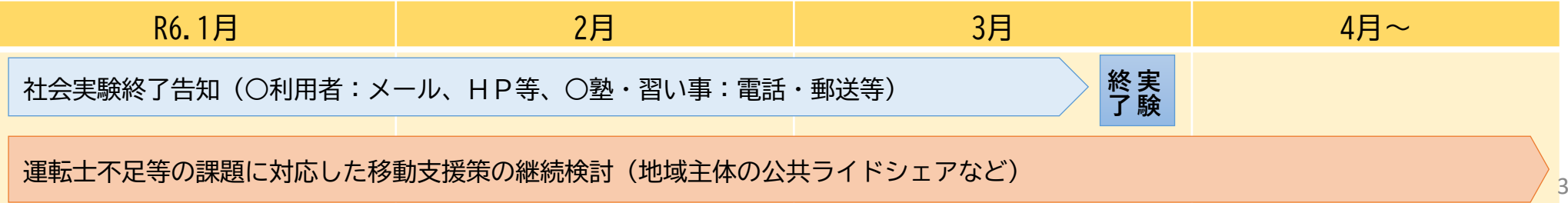


・ 熊本県におけるタクシードライバー数は、コロナ禍以前より12.1%減
・ 平均年齢が65.5歳とドライバーの高齢化が顕著。

- 《今後の方向性》
- ✓ 課題はあるものの、利用者ニーズも高く、子育て支援策として一定の有効性は確認
 - ✓ ただし、タクシー事業者が運行を担う現在の社会実験の体制で全市にサービスを展開していくことは、運転士確保の課題があり、現行の体制では安定したサービスを提供できない懸念がある。
 - ✓ 一定の効果と課題は把握できたため、令和6年度末をもって社会実験を終了するが、今後、運転士不足等の課題に対応するため地域団体等の一般ドライバーが運行を担う公共ライドシェアの仕組みを活用した、全市的なサービス展開について検討する。
- ※現行の運行体制（タクシー事業者への委託）では、需要に応じて運行台数を増減することが難しいが、ライドシェアの仕組みを活用すれば、需要に応じて地域に一般ドライバーを募ることになるため、より効率的に多くの移動需要に対応できる可能性がある。

公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）		公共ライドシェアの他都市事例	
根拠法令	道路運送法78条2号	自治体	鳥取市
概要	バスやタクシー事業者による輸送手段確保が困難な場合に、市町村・NPO等が、自家用車を活用し提供する旅客運送。運転士不足、移動手段の確保の方法として期待されている。	運行主体	特定非営利活動法人（NPO）、まちづくり協議会等
提供体制	運送主体：市町村、NPO法人、農業協同組合、商工会、観光協会、商工会等 使用車両：自家用車（白ナンバー） ドライバー：第1種運転免許保有者（大臣認定講習修了）	導入目的	バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な交通空白地域の移動手段の確保 地域住民、観光旅客その他の該当地域を来訪するものを対象
対象者地域	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	運賃	タクシー料金の概ね1／2以内
運賃	法律により、実費の範囲内の収受が認められている。	運行車両	自家用車（白ナンバー）
		運転者	第1種運転免許保有者（大臣認定講習修了） （第2種運転免許保有者が運転する場合もある）

【今後のスケジュール案】

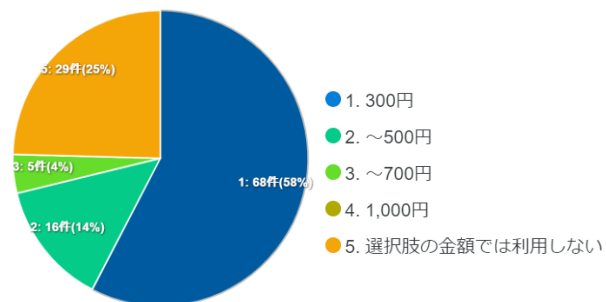


【参考】A I デマンドタクシー（こどもの送迎支援）の社会実験アンケート結果について

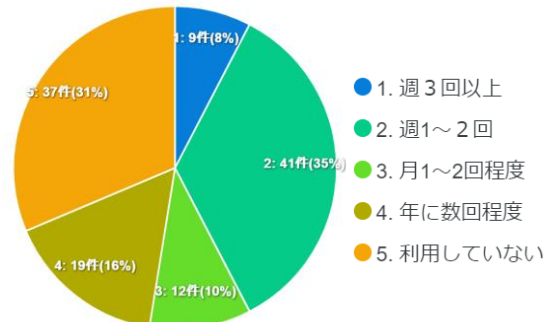
✓ 現在の利用状況や今後の事業展開のため、令和6年10月から11月にかけて、利用者へアンケート調査を実施。

調査期間：R6. 10. 25～R6. 11. 17 回答者数：152名（うち会員118名）

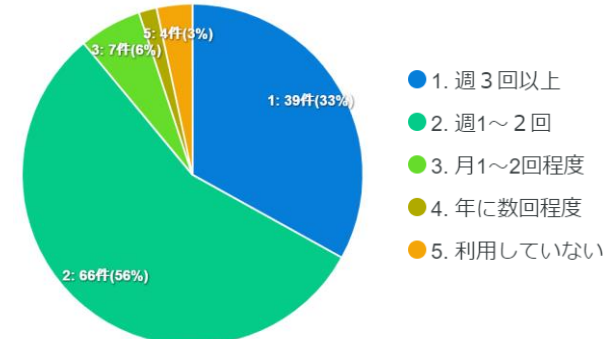
Q 許容できる利用料金



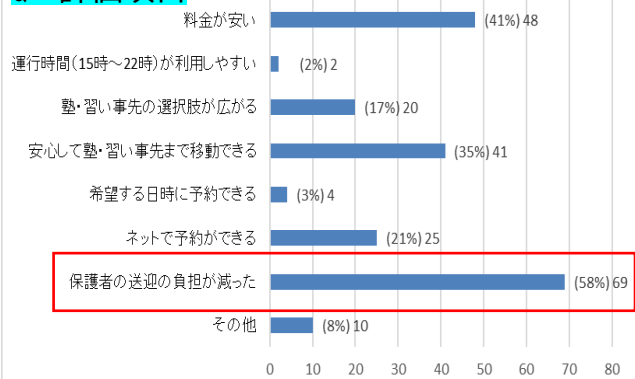
Q 利用頻度



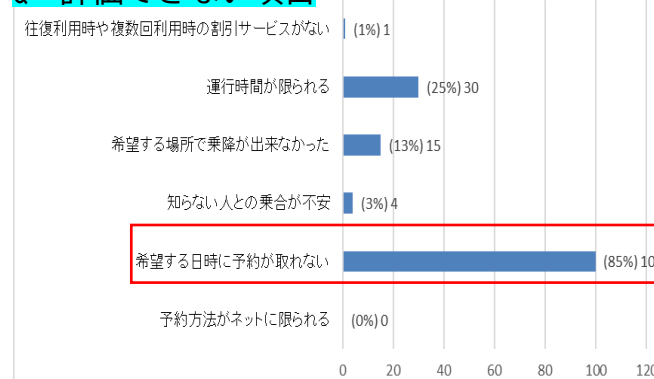
Q 理想の利用頻度



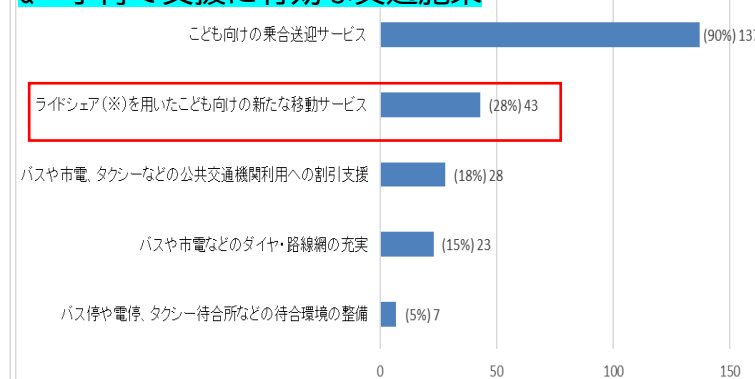
Q 評価項目



Q 評価できない項目



Q 子育て支援に有効な交通施策



アンケート結果について

- ✓ 料金設定は、300円よりも高い金額を負担できると回答した方は全体の18%と、料金の値上げに抵抗感。
- ✓ 評価できる項目は、「送迎負担が軽減された」「料金設定が安価」「安心して移動できた」の順に多く、送迎サービスとしての一定の評価を受けた。
- ✓ 実際の利用頻度と理想の利用頻度の差が大きい。また、評価できない項目でも「利用したい日時に予約が取れない」が最も多く、利用状況以上に送迎支援のニーズがあると推測される。
- ✓ 子育て支援に期待する取組は、ライドシェアを含む社会実験と同様の「こども向けの乗合送迎サービス」を望む声が最も多く、「公共交通の割引施策」や「既存公共交通の充実」を望む声もあった。