

1. 概要

①目的

将来にわたって公共交通を維持していくためには、ネットワーク全体でサービスを維持しつつ、利用者の利便性の向上を図る新しい移動手段の確保が重要である。過度に自家用車に頼らない暮らしやすいまちを実現するため、新たな移動手段となるコミュニティ交通の導入を検討する。

②現状・課題

■現状

- ・公共交通空白地域等において、デマンド型乗合タクシーを22路線運行。
- ・運行便数は1日4便、8往復で、運行路線は、専用の停留所を設置し、空白地域等から最寄りのバス停・鉄軌道駅への接続を基本とする。
- ・利用状況は、300人に満たない路線が15路線（約68%）※R4実績

■課題

- ・高齢社会を背景とした、高齢者の免許返納後の移動手段の確保が急務
- ・現行制度では、多様な利用者ニーズに対応が困難
 - 接続先が最寄りのバス停、鉄軌道駅のみ →運行便数が決まっている
 - AIデマンドタクシーやライドシェアといった新サービスに大きな関心
- ・運転士不足による路線バス減便など、急速に公共交通を取り巻く環境が厳しさを増している

既存制度とは別の新たなコミュニティ交通の導入を検討

2. 今年度の検討状況（協議内容）

①AIデマンドタクシーの実証実験について

AIデマンドタクシーの運行については、実証実験において明確となった課題について整理し、課題解決に向けた議論を進めた。

<主な課題と解決策>

■今後の展開方針

- 乗務員不足といった課題に対し、AIデマンドタクシーによる移動手段確保は喫緊の課題。今後の展開地域については、路線バス再編等を前提とすることで、財政負担低減を図りつつ、導入地域拡大を進めていく。

■財政負担低減に向けた取組

- 持続可能な公共交通としていくため、路線バス再編による路線バス赤字補填補助金等の効果額を活用、特別交付税の活用、運行を委託するタクシー業界との連携、スポンサー制度による協賛金の確保を進めていく。

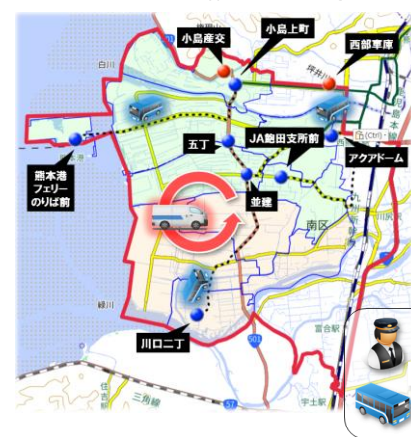
■運賃設定

- 1日300円と、おでかけICカードの利用に比べると運賃負担が大きい、高齢者等の割引運賃等、利用しやすい運賃設定を検討。

■運行時間

→現在8:00～16:00の運行時間となっているが、通勤・通学等の需要に対応できていないため、運行時間の延長を検討していく。

▼路線再編前（現況）



▼路線再編後イメージ



バス運転者・車両
(リソース)を幹線へ

▼AIデマンドタクシー収支モデル

AIデマンドタクシー運行経費総額				
運賃収入	特別交付税 53%	バス路線再編効果額	スポンサー収入	実質財政負担額

②グリーンスローモビリティの実証実験について

まちなかでのグリーンスローモビリティの実証実験開始に向けて、ルートやサービス連携案について検討を進めた。

<実証実験について>

- ・令和6年1月13日より上通エリアで運行開始
- ・商店街との連携によるサービスを適用



3. 令和6年度の取組

①AIデマンドタクシーの本格導入に向けて

令和6年度は植木地域において新たにAIデマンドタクシーの運行を開始する予定。また、AIデマンドタクシーの本格導入に向けてバス路線再編等の動きと連携し、新たな地域での導入を検討していく。部会においては、引き続き、AIデマンドタクシーの本格導入及び課題解決に向けた議論を進めていく。

②グリーンスローモビリティの実証実験について

実証実験で得られたデータや課題を整理し、今後の導入に向けた議論を進める。