

令和5年度 第1宮崎市地域公共交通会議 議事録

□日時：令和6年1月18日（木） 9：30～10：45

□場所：宮崎市民プラザ 4回 ギャラリー1

□配布資料

- ・次第
- ・資料1：議案1 路線バスA I デマンド化実証実験について
- ・資料2：報告1 宮崎市地域公共交通網形成計画の進捗報告について
- ・資料3：報告2 乗合タクシーの運賃改定について

□結果

- ・議案1 路線バスA I デマンド化実証実験について 承認

1 開会

2 会長あいさつ

3 議事

【事務局】

本会議は設置要綱第5条第5項において、委員の過半数以上の出席がなければ会を開くことができません。本日は委員20名中、16名のご出席いただいておりますので、本会議が成立していることをご報告します。

設置要綱第5条第3項に基づきまして、本会議の会長につきましては、宮崎大学の出口特別教授、副会長としまして宮崎大学の嶋本准教授を指名させていただきます。

1) 路線バスA I デマンド化実証実験について

【事業者】

路線バスA I デマンド化実証実験について説明させていただきます。

背景から説明いたします。2020年の2月末以降、新型コロナウイルス感染拡大により、バス利用者が激減しており、2023年5月の感染区分5類への移行により、需要が戻りつつはありますが、コロナ禍前の8割程度にとどまっている状況でございます。また、運転士、整備士不足も深刻化しておりまして、今後、路線網やダイヤの維持が困難となる恐れもあります。

このような状況下、需要が見込める都市圏においても、路線バスを安定的に運行し、交通ネットワークの維持、発展していくためには、新たな発想による運行の効率化や需要掘り起こしが必要と考えております。

そこで、今回、宮崎都市圏内の選定エリアにおいて、宮崎県の補助を活用しまして、路線バスの新たな形態として、A I活用型のオンデマンドバスを実験的に運行し、都市圏における利便性向上と持続可能な新たな交通ネットワークの構築を目指すものでございます。

次に、A I活用型のオンデマンドバスの実証実験について、まずA I活用型オンデマンドバスとは、路線バスとタクシーの中間的な位置付けであり、路線バスを補完しつつ、タクシーとすみ分けながら、地域住民の移動の活性化を促すものでございます。

真ん中の青い太枠のところはオンデマンドバスの位置付けになります。特徴といたしまして、ドア・トゥー・ドアではなく、「バス停がある」と記載しておりますが、路線バスよりも細かいところに、乗り場を設けるものになります。また、乗りたいときに概ね乗れますが、待ち時間は変動があり、タクシーよりは不便でございます。

基本的に乗り合いの移動手段となっておりますが、一定の乗車時間は保障されますので、乗り合わせのために無限に走るものではありません。

資料の下にイメージ図をつけておりますが、乗り合いバスではありますが、車両は定員10名の小型を使用し、既定のルートを持たずに、申請しているエリア内を利用者の予約に合わせて、フレキシブルに最短ルートで運行するものになります。申請としては区域運行となります。

その下の図では、路線バスとオンデマンドバスの簡単な路線図となっておりますが、路線バスはオレンジのラインを決まった時間で運行するものに対しまして、オンデマンドバスは、青色の区域内を自由に運行することができます。

資料2ページに移りまして、オンデマンドバスの利点を4つの項目で比較したものになります。乗りたいときに乗れるということで、乗りたいときにスマートフォンアプリで呼び出すほか、今回はコールセンターも設置をさせていただき予定としております。

乗降場所につきましては、路線バスの200mから400mごとに対し、オンデマンドは50mから100mごとでの設置としております。

移動の距離の短縮につきまして、バスの乗車時間で記載しておりますが、寄り道含め15分から20分で、路線バスよりも便利になっております。

多様な乗客輸送が可能というところで、車両が小さい分、バスのような大量輸送はできませんが、小型でも効率よくピストン輸送で往復を繰り返すことにより、対応が可能となっております。

また、今回は、デマンドバスにA Iとついておりますが、A Iが最適な運行ルートを判断しまして、専用タブレットによりドライバーにルートを指示します。さらに、A Iが学習することによって、運行回数を重ねるたびに、より効率的な乗合運行を実施するものでございます。

次に、社会実験の詳細につきまして説明させていただきます。

運用のシステムについては、福岡のネクスト・モビリティ株式会社、A I活用型オンデマンドバス「のるーと」を使います。

実験の区域につきましては、恒久・田吉地区3キロ平米から、最大で宮交シティまでとしております。区域の選定にあたり、エリアの規模、利用状況などを総合的に勘案しまして、恒久・田吉地区で実施することとしました。

実証実験の期間でございますが、2024年3月1日から2024年8月31日の6ヶ月間を予定しております。実験の時間帯でございますが、午前10時から夕方17時まで、期間中、毎日運行としております。

運行に関しまして、まずは周知を含め3月1日から3月31日までは、既存の路線バスは完全に維持をするというところで進めております。4月1日以降については、こちらのエリアのダイヤ改正を検討しており、上記10時から17時の時間帯においては、A Iオンデマンドバスへの移行を促進していく計画でございます。

資料2枚目の下に地図がございますが、こちらが運行区域及びミーティングポイントの配置予定マップとなっております。青く薄く網掛けになっている部分が、A I デマンドバスが運行する区域の中でございます。赤いラインが既存の路線バスのコースとなっております、赤いライン上にあるバスの青色のマークがあるかと思っておりますが、こちらが既存のバス停の場所でございます。それに加え、オレンジ色で1番から16番で、ミーティングポイントの設置を予定しているところを記載しております。本日会議終了後、調整を進めていく予定でございます。

3ページになります。先ほど、地図でお示ししましたミーティングポイントと呼ばれる、バス停の代わりになるものになりますが、全部で40ヶ所に設置を検討しております。恒久・田吉地区の既存の24のバス停、こちらにつきましても、ミーティングポイントとして使う予定です。

ミーティングポイントですが、①番の路面に貼るシートタイプのイメージと、②番のバス停型のイメージの写真をそれぞれ載せておりますが、路上においては、立体的な設置物ではなく、路面に圧着する①番のシートタイプで、商業施設等につきましては、施設内に②番の一体的な設置物をする予定でございます。こちらの拠点につきましては、今ネクスト・モビリティと調整しております。

続きまして、車両の説明をさせていただきます。車両はワンボックスワゴンタイプの2台運用で進めております。こちらの車両は10名乗りで運転士1名プラス利用者8名乗り、助手席はしない運用となっております。デザインやカラーリングは白いボディにカットニングシートを貼り、バスとは全く別物のデザインとなる予定です。

内容訂正 : (誤) 運転士1名プラス利用者8名乗り → (正) 運転士1名プラス利用者9名乗り

その下に運賃等を記載しておりますが、運賃につきましては、1乗車300円、小児割引、身障者割引、幼児は無料、運賃としては軽微運賃の申請になります。

予約方法については、スマートフォンアプリからの予約、または電話受付による予約を想定しております。予約は最大6日前から、事前予約に加えた即時予約、リアルタイム予約にも対応しております。予約時の電話番号の下4桁が予約番号となり、乗車の際にこの番号を乗務員に伝えていただくことで、予約の整合性を調えるというところになっております。

決済手段でございますが、現金とICカード、今の路線バスで使える決済手段に加えまして、専用アプリによるオンラインクレジット決済も適用する予定です。こちらのICカードですが、宮崎市の敬老バスカがございますが、敬老バスカの運用につきましては、宮崎市の担当部署と調整をしており、まだ決定しておりません。決定次第、お知らせをさせていただきたく思います。

最後にスケジュールでございますが、各種協議というところで、本日、1月18日、地域公共交通会議を開催していただいておりますが、ミーティングポイント設置に向けた各管理者との協議をこれから調整をしていくところでございます。

申請につきましては1月中の予定でございます。同時にプレスリリースというところで今進めております。

告知と周知につきましては、1月から3月に、住民の方々、自治会単位、回覧板、ホームページやパンフレットなど、随時、進めていくというところで検討しております。

運行開始は2024年の3月1日の予定でございます。

A I デマンドについての説明は以上になります。

【会長】

ご説明ありがとうございました。内容について今から質問等をお願いして、協議に入りたいと思います。この試験実験については、宮崎県の補助を活用するということですので、今の説明に対して、何か県から補足がありましたら、よろしく願いいたします。

【委員（宮崎県）】

日頃から皆様にはいろいろな交通政策含め、お世話になっております。ありがとうございます。

先ほど、このAIデマンド化の背景というところでも説明がございましたが、ご承知の通り、地域公共交通は人口減少や新型コロナの影響により利用者数が減少してる上に、燃料価格の高騰や後継者不足などが、本県に限らず全国的な課題ということで、その維持をどうしていくのかということが、全国的に苦慮されてるところでございます。

このような中、今回の路線バスAIデマンド化については、まずは利用者の皆様の利便性を上げ、運行の効率化も同時に図ることにより、持続可能性を高める取組として、県におきましても全面的に支援をさせていただいております。県としましては、令和7年度までに、この3年間で県内3ヶ所で実証実験に取り組む予定と定しており、この恒久・田吉地区が本県では初めての導入となります。そういった意味においても、ぜひ多くの方にご利用していただきたいと思っております。

どんなに良い仕組みも、利用者の皆様への周知・PRが非常に大事でございますので、県としましては、宮崎市や宮崎交通と一緒に、全力で取り組んでまいりたいと思っております。また、こういうAIデマンド化に取り組みながら、将来的に自動運転などに繋がっていく展開もある程度見据えていきたいと思っております。

最後になりますが、今回が初めての取組となりますので、いろいろと課題も出てくるかと思っております。そういった場合は、関係者間で連携をさせていただき、県としてもしっかりと対応していきたいと考えておりますので、ぜひご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

【会長】

ありがとうございます。新しい取組ですので、わからないところもあるかと思えます。

忌憚のないご意見をいただいて、より良いものにしたいと思えますので、どこからでも結構です。ご質問等、ご意見をいただければと思います。

【委員】

地域住民にとっては大変ありがたい実証実験だと思います。

周知のあり方について、自治会として精一杯ご協力したいと考えております。それから、今後他の地区でも実証実験をされるということで、私は平和が丘在住ですが、実情もよくわかっておりますので、周知にもご協力できるかと思えます。引き続き別の地区でも検討していただくとありがたいと思えます。

【会長】

周知について、何か補足等ございますでしょうか。

【事業者】

住民の皆様への周知、説明につきましては、ネクスト・モビリティ社とわかりやすい周知方法について検討、作成をしております。スケジュールは宮崎市を通して調整をさせていただき、説明の方法などについても、相談させていただければと思っております。

【会長】

他にございませんでしょうか。

【委員】

道路管理者の観点から、確認させていただきたいと思います。

まず、実施主体は事業者単独ということで理解してよろしいでしょうか。それとも、行政も含めた実行委員会形式などで運行されるのでしょうか。

それから、資料3ページにシートタイプのバス停を設置するという説明がありましたが、既存のバス停においては、申請するのはポイントだけなのか、それとも既設のバス停も含めた形で設置されるのか、以上2点についてお尋ねさせていただきます。

【会長】

ありがとうございます。2点、ご回答よろしくお願いいいたします。

【事業者】

実施主体につきましては、事業者単独となります。

既存バス停におけるミーティングポイントにつきましては、既存バス停に隣接したわかりやすいところに、シートタイプのものを新たに設置する方向で進めております。

【委員】

わかりました。

【会長】

他にございませんでしょうか。

【委員】

すごく面白い取組だと思いますし、運行効率化という観点ももちろんありますけれども、利用者の満足度が上がるという視点も同様に大事かと思えます。

それに関して質問ですが、満足度が上がると利用者が増えるとか、今までの路線バス利用者やマイカー利用者がAIデマンドに転換するとか、アンケートに限らず、例えばICカードのデータを分析することにより、見えてくるかと思えます。事業実施だけで手一杯かと思えますが、今後何かデータを取得される予定はありますでしょうか。

【事業者】

実証実験となっておりますので、そういった利用状況、今おっしゃられたような路線バス利用者がAIデマンドを使うのか、新たな需要の掘り起こしとして成立をするのかというところは、しっかり見ていければと思っております。

【委員】

ぜひお願いします。

【会長】

他にございませんでしょうか。

【委員】

素朴な疑問でもよろしいでしょうか。

資料2ページ、今回の実験エリアにおける使い方において、リアルタイム予約も受け付けているということですが、仮に運行途中で予約がはいった場合、こういった優先順位になるのでしょうか。

【会長】

運行ルートはA I が判断して、その運行中に新しい予約が入ってきたときの処理ということでしょうか。

【委員】

はい。例えばこの資料 2 ページのエリアにおいて、1 番の迫田病院から宮交シティ行きの方が乗っているときに、全く反対のところで予約が入った場合は、順位的にどうなるのでしょうか。

【会長】

A I のシステムの部分かと思いますが、ご回答をお願いします。

【事業者】

システムの部分は完全に熟知できておりませんが、ネクスト・モビリティ社からの説明から簡単に申しますと、そこもA I が判断することとなっております。

例えば、1 番の迫田病院から宮交シティに行きたいお客様に対し、到着時間の見込みを予約時点でお伝えいたします。後からの予約に対しては、先の到着時間の見込みをオーバーする場合には、別の車両が迎えに行き、時間内に対応できそうであれば、途中で立ち寄り地として、経由するという判断をA I がして、運行することとなります。

【委員】

わかりました。このエリアで1 台ではなく複数台で同時運行されるということですね。

【事業者】

そのとおりです。2 台で運行予定です。

【委員】

わかりました。ありがとうございました。

【会長】

今のご質問に関連して、その時に待ってる方に対しては、どのような方法で情報が伝えられるのでしょうか。

【事業者】

ご予約をされる際、またコールセンターへのお電話で予約をされる際に、お客様から時間等のリクエストがあります。それに対し、アプリでミーティングポイントでの待ち時間の指示が出ます。その情報をアプリでお客様が取得するか、電話の場合はコールセンターからの口頭になるかと思いますが、そのような形でお客様にお伝えすることになります。

【会長】

予約の時に時間等の回答が取得できるということによろしいですか。

【事業者】

はい。そのとおりです。

【会長】

ありがとうございます。他にございませんでしょうか。

【委員】

実証実験の時間帯が10時から17時ということについて、新たな需要掘り起こしが目的ということですが、ターゲットをどう考えられているのでしょうか。宮崎市内においても、他の団地など、今後こういった取組を考えていく必要があると思っており、今回の取組にかなり期待をしています。今後の展開を考えると、10時から17時だと、高齢の方だったり在宅の方だったり対象になるかと思いますが、朝の通勤だとか夕方の帰宅だとかも需要としてはあるかと感じております。4月にダイヤ改正ということですので、朝の時間帯などをどのように考えられるのかお聞かせいただければと思います。

【会長】

ありがとうございます。

考え方として、非常に大事なことだと思っておりますので、回答よろしくお願いたします。

【事業者】

10時から17時という時間帯の設定につきまして、今回の地区における現在の路線バスが、大体7時台から20時台まで運行されております。その時間帯を細かく見ていくと、10時より以前の時間と17時以降の時間については、通勤通学の方々が大変多い時間帯になっております。通勤通学の方々は、移動について時間の制限もあり、おそらくAIデマンドバス2台の運行では間に合わないと予測しております。よって、その時間帯については一旦は路線バスの据え置きとさせていただきます。今までの形を維持いたします。

10時から17時の時間帯の、いわゆる通勤通学を避けた時間帯で今回の実証実験を行い、どういう結果が出るかで、通勤通学の時間帯にも運行時間を拡大していくのかという点も検討してまいりたいと思っております。

【会長】

他にございませんでしょうか。

【委員】

まず、目的地のところに南宮崎駅があり、西向き、東向きと記載されておりますが、これは西口、東口という感じなのでしょうか。西口は駅前ですので何となく想像はできますが、東口はあまり道路が広くないと感じておりますが、停車位置などについては今後協議なのか、既にどこか決定しているのかということをお伺いします。

それから、今後の周知について、目的地でいう南宮崎駅であったり、宮交シティであったり、おそらく多くのお客様がこういったところに集中するかと思いますので、例えば南宮崎駅の構内に区域図のようなマップを置くことで、認知度向上アップを図るといったことをしていけば良いのではないかと思います。こちらはご提案です。

【会長】

いかがでしょうか。

【委員】

まず最初の東口の件ですが、こちらは駅の敷地内ではなく、完全に道路上を想定しております。西向き、東向きというところでは、この場所がT字路になっておりますので、そこで車の進行を西に向かう、東に向かうという分け方で記載しております。

また、周知につきましては、大変ありがたいご提案だと思っております。早急に認知を広げていくことも重要ですので、またご相談をさせていただきたく思います。よろしくお願いたします。

【会長】

他にございませんでしょうか。

【委員】

路線バスとの連携について、少し疑問に思ったのですが、朝夕は需要がたくさんあるので、路線バスは全く問題ないと思いますが、通勤定期や通学定期を持ってる方はどのようになるのでしょうか。朝夕は通勤定期を使いながら、たまに仕事の関係などで、昼間にも使う方がいらっしゃると思いますが、定期は使えないことになるのでしょうか。

【会長】

いかがでしょうか。

【事業者】

少しシステム的な話になりますが、10時から17時の時間帯につきましては、まず路線バスを完全になくすということではなく、あくまでダイヤ改正の一環として進めていくこととしております。その上で、定期券につきましては、AIデマンドが今の路線バスの定期券のシステムにあるような停車場は持ちませんので、今現在、路線バスで使っている定期券としての使い方はできないこととなります。

【会長】

他にございませんでしょうか。

【委員（宮崎交通）】

当社からご提案差し上げました本件につきまして、その背景を含めて発言させていただきたいと思っております。

新聞報道等でもお伝えしておりますが、県北の方で営業所管轄の運行において、現在、平日の内容を土曜日のダイヤで運行しております。これはインフルエンザ感染拡大が主な原因ですが、それ以前の背景として、運転士が勤務上もともと10名ほど延岡営業所だけでも足りず、宮崎県下全体では50名ほど運転手が不足している中で、何とか運行している状況にあるというもごございます。そのような背景から、何とか路線バスを検討していく方法、新たに路線バスという形にこだわらない運行形態を模索しながら、今回のAIデマンドバスにたどり着いたところもごございます。

つきましては、先ほどご意見いただきましたように、市、県、委員の皆様のご協力いただきながら、成功させていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

また、他の市町村の地域公共交通会議等でも、こういったデマンド運行のバスについては、キーワードとして、どこも話題となり、検討されていらっしゃることも出てきております。今後、このような事業が主流になり、地域の足として運行することに繋がっていくものと思っておりますので、その先駆けとして、宮崎市でやらせていただきたいと思っております。

【会長】

ありがとうございます。他にございませんでしょうか。

【委員（宮崎交通労働組合）】

先ほど当社から発言いたしましたとおり、現状、うちの乗務員が不足ということで、慢性的に休日出勤、長時間労働が絶えない状態となっております。

今回、この区域において、通勤時間帯は大量輸送ということで通常運行し、中間の時間帯でデマンド運行となり、また夕方に通常運行となりますと、この中間の時間帯で若干の休憩による長時間労働の解消が見込まれ、2024年のインターバル関係の問題の解消にも繋がります。

また、その空いてる部分に、新規で別の幹線の大型輸送も目指すことができ、お客様の需要の回復にも進んでいくと思われまますので、乗務員の視点からもご理解いただければと思います。

【会長】

はい、ありがとうございます。

【委員】

私はいち利用者として計画を聞いて、大変うれしく、成功するといいなと思っておりますが、これは、今後も特定の地域のみで実施する計画で進められるのでしょうか。

私たちが困っているのは、タクシーがほとんど来ない、下手すると50分ぐらい待たされるような状況にあることです。高齢者になると免許を返す人が多く、このデマンドバスというのが利用されることによって、こういった状況が少しでも解消できる方向にいくのかなと、うれしく思っております。

先日、旅行に行きましたが、宮崎空港から宮崎駅に行き、そこから自宅までのバスがありませんでした。タクシー乗り場には10人ぐらい待っていましたが、駅の構内に流しのタクシーは入ってはいけないという決まりがあると伺いました。流してるタクシーは駅の構内から出た外でないと拾えないということも認知しておりませんでしたので、人件費や燃費の関係で難しいとは思いますが、このデマンドバスのシステムを、特定の地域だけではなく、将来的に今バスが対応できてない20時以降にも広く使えるようになっていただくと助かるなど具体的に思いました。

【会長】

ありがとうございます。1つは、実証実験が上手くいったら、その先はどのような方向性で進めていくのかということ、もう1つはタクシー関係ですが、関係者の方からご回答いただければと思います。2点よろしく申し上げます。

【事業者】

こちらの恒久・田吉地区のデマンドの実証実験自体は8月31日までとしておりますが、それ以降も運行継続する方向で、検討を進めております。ご意見のとおり、このエリアだけではなく、他のエリア、また属性の違うエリアであったり、今回は既存の路線があるところに重ねる形でシステムを入れますが、全然バスが走っていないところにシステムを入れたらどうなのかであったり、そういったところも実証実験をしていこうと考えております。

【会長】

もう1件は議案に直接関わることはありませんが、この機会なので、駅の構内のタクシーの運用について、タクシー協会様が欠席ですので、代わりにご回答といたしますか、情報提供をいただければと思いますが、よろしいでしょうか。

【委員（宮崎運輸支局）】

ただいまの駅構内へのタクシーの乗り入れにつきましては、国の方では関与しておりません。我々が関係し、法令で定めているものには、タクシーの営業区域というものがありまして、市単独もしくは市群単位で、交通形態により営業区域が決まっているという縛りがあります。そこから先の実際の営業形態になりますと、駅構内であれば、管理者と組合との協議の中で、1日何台という契約がなされているものだと思っております。実態につきましては、我々も全て把握してないところでございますが、今回のご意見につきましては、タクシー協会の方にもお話していきたいと思っております。

【会長】

はい。ありがとうございます。他にございませんでしょうか。

では、私から1件、宮崎市の敬老バスカについて協議をされてるということで、これからPRをしていくときに、敬老バスカは高齢者の方が対象で、時間帯も高齢者の方や在宅の方が多いと思いますので、協議の見通しについて市の方はいかがでしょうか。

広報のときに、これが使える使えないというのが非常に大事なポイントだと思いますので、時間的に広報に間に合いそうなのか、協議によりずれ込みそうなのかという、そのあたりの見通しがあれば、よろしく願いいたします。

【事務局】

敬老バスカが使えるかどうかということに関しては、事業者からの説明の中でもありましたように今、協議中となっております。敬老バスカは市の福祉部が担当する事業者への委託事業でございます。本日、福祉部は出会をしておりませんが、再度、事務局として、事業者と福祉部の協議も踏まえながら、敬老バスカが使えるかどうかということに関して、今後詰めていきたいと考えております。

【会長】

ありがとうございます。潜在的なユーザーが多いかと思っておりますので、よろしく検討をよろしく願います。他にございませんでしょうか。

では、本件について採決したいと思っております。つきましては、直接の議案提案者が宮崎交通となりますので、委員としての宮崎交通様には一旦ご退席いただいて、採決をしたいと思っております。

よろしく願いいたします。

議題第1号の路線バスA I デマンド化実証実験について、賛同を賛成いただく方を了承いただく方は挙手をお願いいたします。

ありがとうございます。皆様に賛同いただきましたので本内容は承認となります。

4 報告

1) 宮崎市地域公共交通網形成計画の進捗報告について

【事務局】

続きまして報告事項として、宮崎市都市戦略課よりご説明させていただきます。

資料を1枚めくっていただきまして、標題が宮崎市地域公共交通網形成計画の進捗報告となっております。サブタイトルとして、宮崎市地域公共交通計画の策定に向けて、ということで本日は報告をさせていただきますと思います。

地域公共交通網形成計画、現計画につきましては、黄色でお示ししておりますとおり、望ましい公共交通の姿を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすものとなっております。なお、現計画の本市における位置付けでございますが、本市の最上位計画である第5次宮崎市総合計画、また、まちづくりの上位計画である宮崎市都市計画マスタープランとの整合性を図りながら、まちづくりの具体的な取組を示した宮崎市立地適正化計画と連携し、方針として誰もが利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークの再構築を目指すという位置付けで、現計画を策定していたところでございます。

3 ページは基本情報となりますが、2 段目にありますとおり、現計画につきましては、令和2 年度から令和6 年度までの5 年間とさせていただいております、3 段目にありますとおり、本市の公共交通の理念として、誰もが利用しやすい、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指しているところでございます。

4 ページは国の資料になりますが、左側がまちづくりの具体的な取組を示した立地適正化計画、右側が現計画の地域公共交通網形成計画となっており、真ん中にありますように、多極ネットワーク型コンパクトシティを宮崎市としても進めるべく策定、また取組をしてまいりました。

5 ページでございますが、令和2 年3 月の現計画策定時点における現状・問題点として、いくつか記載しております。公共交通利用者の減少や、バスについては赤字系統の増加傾向などを問題を意識をしていたところでございます。

それらを踏まえ、6 ページに記載の課題として3 つの柱を設定し、7 ページに記載のとおり、宮崎市として現計画の中で基本方針を4 つ掲げております。

8 ページでございますが、地図を見ていただき、赤い線が拠点間を結ぶ公共交通、バスや鉄道となっております。紫や薄い青色の丸を拠点として、これらを幹線が結ぶような形になります。カラーで囲まれている部分に関しては、幹線に対する枝として、コミュニティ交通で保管するようなイメージで、現計画を策定してきたところでございます。

続きまして、表題にありました通り、宮崎市地域公共交通計画の策定に向けて説明いたします。現計画が令和2 年3 月策定となっておりますが、同年1 1 月に法改正がありまして、地域公共交通網形成計画に替わる新たな法定計画として、地域公共交通計画の作成が努力義務化されたところでございます。

現計画は2 段目にありますとおり、改正法施行後の地域公共交通計画とみなされますので、特段新たに作成する必要はありませんが、3 段目にありますとおり、次回の見直しのタイミング、我々としては現計画の計画期間終了をもって見直しのタイミングと考えておりますが、地域公共交通計画で定められている記載事項を満たしているか確認が必要となり、本市としまして新しい計画を策定していきたいと考えております。

これを踏まえ、1 0 ページにありますとおり、現計画の目標としまして、先ほどご説明した基本方針をもとに、目標指標を設定し、その目標値に向かって取組を進めてきております。

目標値のうち、左が策定時の数字、真ん中が将来、計画期間が終了した時点での目標と定めていた数字になります。右側に関しましては、今回進捗報告ということで、直近の数字で把握できたものを記載しております。一番上の路線バスの利用者数に関しましては、赤文字で精査中となっておりますが、策定時からコロナ感染拡大を経て、現在は概ね7 割8 割というところに数字が落ち込んでいると伺っているところでございます。

現況の数値のうち、上から5 段目、あとは中段辺り、薄い青色で着色している部分が現時点で目標を達成しているものとなっております。

これらを目標達成するために、次ページ以降に記載しておりますが、2 4 個の施策を設定し、取り組んでいるところでございます。

資料の見方の説明ですが、左側が取組の内容、右側上段にありますのが取組の実施期間及び実施主体、右側中段にありますのが、本日の報告までに取り組んできた内容、右側下段にありますのが、あと1 年間計画期間がございますので、今後の取組というところで、方針を記載しております。

施策について、いくつか触れさせていただきますと、11ページにつきましては記載の通りです。利用状況を踏まえ、路線の再編を令和4年10月に実施したところでございます。

また、12ページのコミュニティ交通につきましては、計画作成時点におきまして3地域に導入されていましたが、令和3年度に2地区、令和4年度にも新たに2地区に導入され、現段階で目標であった7地区には導入済みとなっております。

少し飛びまして、19ページになります。バスロケーションシステムの導入ですが、先ほど目標値で達成していた部分で、市民アンケートによる公共交通の利用満足度のうち、運行情報というところがありましたが、いつバスが到着するのかというご案内を宮崎交通主体で取り組んでいた結果が数字に表れているものと考えております。

加えて、21ページですが、案内表示の設置となっております。記載のようなモニターをバス停に設置していただくことで、利用者にとって便利なバスになってきているように思います。

その他の施策につきましては、またお時間があるときに、ご確認いただければと思いますが、最後に、新たな計画策定に向けたスケジュールを35ページでお示ししております。

一番左が今回の報告となっております。スケジュールは現時点の案でございますが、記載の通りの手順で進めていきたいと考えております。委員の皆様におかれましては、下の赤いラインにありますとおり、各ステップの段階で書面や対面による協議にご協力をいただきたいと思います。

今後、データ提供やご意見等をいただきながら改訂作業を進めてまいります。現計画は主にバス、鉄道が中心の計画となっております。今後改訂を進める中で、広域的な視点、いわゆるフェリーや飛行機の利用なども、盛り込んでいくのかということも踏まえながら、進めていきたいと考えておりますので、ぜひの皆様にご協力いただきたくおもいます。

説明は以上でございます。

【会長】

宮崎市の公共交通計画の方針、また、これからのスケジュールということで、この会議を通じて、多様なニーズなど、ご意見をいただきたいということです。ご質問等いかがでしょうか。

では、最後のページのようなスケジュールで進めるということで、委員の皆様には今後ご協力とご意見等いただければと思います。

2) 乗合タクシーの運賃改定について

【事務局】

乗合タクシーの運賃改定についてご報告をさせていただきます。今回ご報告をさせていただきますのが、本市のコミュニティ交通であります乗合タクシーのうち、北、高岡、住吉の3地区の運賃変更でございます。

まず、7ページになります。各地区の事項を説明する前に、本市のコミュニティ交通の概要につきまして簡単に触れさせていただきます。本市では、公共交通が不便な地域において、地域の実情に応じたコミュニティ交通として、乗合タクシーが運行されております。運行主体は、各地域で設立されております運行協議会が担い、運行形態としましては、デマンド型の乗合タクシーとなっております。

8ページの方に、各地区の概要として、令和4年度の実績を掲載しております。現在、本市では7地区で乗合タクシーが導入されております。地区ごとに利用者数や運行回数の規模感は異なりますが、どの地区においても、概ね利用者数・運行回数は増加傾向にあります。

また、乗合タクシーに関する事項といたしまして、今年度タクシー運賃の改定がございました。令和5年7月26日に実施され、初乗り運賃や距離加算等の上限が改定されております。これに伴いまして、各地区の乗合タクシーにつきましても委託料が増加したことで、乗合タクシーの運賃改定の報告があるという流れになっております。

それでは各地区の説明をさせていただきます。1ページをご覧ください。北地区乗合タクシー「あやめ号」の運賃の変更についてでございます。

変更理由としましては3点ございまして、1つ目が先ほど申しあげましたタクシー運賃改定に伴う委託料の増、2つ目が各地区の運行協議会に市の方から補助を支出しておりますが、この要綱の改正、3つ目がその他、乗合時の割引、協賛金等を活用した割引の調整、となっております。

なお、補足に記載をさせていただいておりますが、このあやめ号は管内にタクシー営業所がないため、委託料について、通常のタクシー料金に加え、1,000円が加算されております。これまで、この加算分のうち一部が利用者の運賃に含まれておりましたところ、令和6年度から実施予定の市の補助金交付要綱の改正において、迎車料金が全額補助で賄われることで、他地区と同等の基準で運賃設定ができるようになることから、運賃が変更されるものでございます。

また、他の地区と同等の基準で運賃を設定するに当たりまして、北地区で現在実施しております、協賛金などを活用した独自の割引がございまして、こちらについても、運賃が0円にならないように、内容を見直したところでございます。

変更内容につきましては2ページの運賃表をご覧ください。運賃表のうち、青色で着色した部分につきましては、今回迎車料金の補助につきまして、従前より安くなっているところでございます。逆に、オレンジ色で着色をしておりますところは、迎車料金の全額補助を適用したものの、委託料の増に伴って、運賃が100円値上げとなったところでございます。着色のない部分につきましては、迎車料金の補助と委託料の増が相殺されて、運賃変更がなかったところです。

なお、3ページ目は、現行の運賃を参考で記載しております。北地区の運賃改定につきまして、説明は以上になります。

次に4ページになります。高岡地区乗合タクシー「きずな号」運賃の一部変更についてでございます。

変更の理由でございますが、高岡地区においては、令和4年10月に路線バスの一部廃止がございました。これに伴いまして、高岡地区運行協議会において、路線バスから乗合タクシーへの移行者の負担軽減を図る目的で、一時的に乗合タクシーの運賃の引き下げを実施しております。この一時的な引き下げの段階を、令和6年4月1日から一段階元に戻す変更になります。

変更内容につきましては、下の表のとおり、令和4年10月から始まりました引き下げについて、令和6年4月から去川と和石の運賃を500円から650円にいたします。今回の変更で、去川につきましては、元の基準に戻り、和石については、本来の運賃から100円割引の状態になるものでございます。高岡地区の一部運賃改定につきまして、説明は以上になります。

次に、5ページをご覧ください。住吉地区乗合タクシー「すみよし号」運賃の一部変更についてでございます。

変更理由は、先ほど申しあげましたタクシー運賃の改定に伴う委託料の増によるものでございます。変更後の運賃表を6ページに掲載しておりますが、オレンジ着色の部分が100円値上げしたところになります。表の下部、星印がついている部分につきましては、距離が長いことから、値上げが200円となっております。住吉地区の一部運賃改定につきまして、説明は以上になります。

以上、乗合タクシーにつきまして3件報告をさせていただきます。

いずれも令和6年4月1日からの実施を予定しております。

なお、今回ご報告させていただきました3地区以外におきましても、タクシー運賃の改定に伴う変更を検討している旨の報告を各運行協議会から受けておりますので、運賃改定が実施される際は、また各地区の運行協議会より、書面等でご報告をさせていただければと思います。

説明は以上になります。

【会長】

ありがとうございます。本件は報告ですので、議決等はありません。内容について確認など必要であれば、ご意見等ありましたら、よろしく願いいたします。よろしいでしょうか。

先ほどの議案、AIデマンド型の路線バスと、通常のタクシーという態様と、その中間になるのがこの乗合タクシーであるかと思いますが、上手く活用していけば、市民の皆様の移動手段の更なる確保に繋がると思いますので、よろしく願いいたします。

5 閉会

以上