

令和6年度 第3回宮崎市地域公共交通会議 議事録

□日時：令和6年12月19日（木）15：00～16：00

□場所：宮崎市民プラザ 4階 大会議室

□配布資料

- ・次第
- ・資料1
議案1 AI活用型オンデマンドバスの実証実験について
- ・資料2
議案2 北地区乗合タクシー「あやめ号」の運行区域変更及び待合所追加・変更について
- ・資料3
議案3 生目地区乗合タクシー「生きいきGO」の運行区域変更及び待合所追加について

□結果

- ・全議案（議案1～3） 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ない。本日は委員20名中19名出席。本会議が成立していることを報告。

1) AI活用型オンデマンドバスの実証実験について

※資料1に沿って内容を説明（主な説明内容や補足内容は以下のとおり。）

【事業者】

1. 背景

- ・現在、全国的にバスの運転士、整備士が不足しており、弊社でもだいたい40名から50名程度、運転士が不足している状況。
- ・人員不足で路線網やダイヤの維持が困難となっている中、路線バスの安定的な運行、および交通ネットワークの維持発展を目的に、宮崎県の補助を活用し、AI活用型オンデマンドバスの実証実験を昨年度（2024年3月）から恒久・田吉地区で実施している。

- ・路線バスから AI 活用型オンデマンドバスへの移行も想定しており、3月に導入した地区では、4月と10月に路線バスの減便を行った。減便は行ったが、路線バスの利用者はほぼ変わらず、オンデマンドバスの利用実績は増加しているため、地域交通としてより利便性が高く、選択できる交通モードとして維持できていると認識している。
- ・このような背景も踏まえ、今年度も昨年度同様に、県の補助を活用しながら、AI 活用型オンデマンドバスの活用を検討してきた。
- ・今回は、導入効果が高く、既存の実証実験エリアとの相乗効果も期待できることから「月見ヶ丘・あさひヶ丘」での実証実験の実施について審議いただきたい。

2. 恒久・田吉地区エリア実績

登録者：開始直後の3月が多かった。今は月70～80くらいで登録者がいる状況

利用者：3月は認知度が低かったこともあり少なかったが、だんだん増えてきて、8月には845人と最高値になった。

- ・8月には、告知を目的に1ヶ月無料キャンペーンも実施したため、利用者数が増えた。
- ・9月には落ち込んだが、再び増加に転じ、11月には847人と過去最高を記録している。

年齢層：昼間の時間帯にのみ運行していることもあり、高齢者の利用が多い。利用者の6割以上が60代以上の方。

予約方法：電話6割、アプリ4割

- ・電話だと受付人員にコストがかかるため、アプリの割合を増やしていきたいが、高齢者が多いこともあり電話が多くなっている。

広報実績：地域住民への説明会、試乗会、チラシ配布、ポスティング、新聞、ラジオ広報など

課題：①路線バスの利用者が多く、新しいものへの抵抗がある。どのようにして一度使ってもらうかが重要になる。

- ②ヘビーユーザーが増えている一方、新規の利用者が伸び悩んでいる。告知が不十分と感じる部分もあり、今後どのように周知していくのが課題となる。

3. 月見ヶ丘・あさひヶ丘運行計画

- ・路線バスについて、少しずつは減便していく予定だが、3月の1ヶ月間は既存バス路線も維持し、利用者への周知を行っていく。

(運行区域)

- ・資料の運行区域図について、右上の緑エリアが現在運行中の「恒久・田吉地区」、黄・青・赤のエリアが今回導入する「月見ヶ丘・あさひヶ丘地区」となる。
- ・黄色のエリアは利用者が乗降できるメインのエリア。赤色のエリアは「恒久・田吉地区」も「月見ヶ丘・あさひヶ丘地区」も利用できるエリア。青色のエリアは宮交シティ以外での乗降はできないが運行する区域となっている。
- ・乗降できるミーティングポイントは全部で52箇所、今までの路線バスでは乗降できなかった新たに追加したポイントが9箇所、既存の路線バス停留所が43箇所である。

(選定理由)

- ・住宅地で人口も多く、高齢化率も高くなっているため、デマンドバスの適性が高い地域である。
- ・現行の導入地区と同一の営業所が運行するため、運転手のノウハウがある。
- ・エリアが隣接していることで、運転士と車両の共同利用が可能となり、運転士不足のなかで効率的な運用ができる。
- ・将来的には利用者からも要望が出ているエリア拡大（エリア統一）で利便性が向上する可能性もある。

(運用・利用方法)

- ・ワンボックスワゴンタイプの車両にすることで、大型二種免許ではなく普通二種免許で運行することが可能となる。運転士の裾野を広げ、運転士不足にも寄与すると考えている。
- ・運賃は、恒久・田吉地区と同様の1乗車300円。
- ・予約方法は、従来のアプリと電話に加えて、LINEでの予約開始を予定している。LINEの導入で予約のハードルを下げたい。

4. 恒久・田吉地区エリアの拡大

- ・既に導入している「恒久・田吉地区」について、今回導入する「月見ヶ丘・あさひヶ丘地区」と隣接している部分（運行区域図の赤色エリア）まで運行区域を拡大したい。新しい交通結節にもなると考えている。

5. 今後のスケジュール

- ・周知が大事だと考えている。できるだけ早期に、回数を増やして、いろいろな手段で周知していきたい。

【会長】

- ・県からの補助を活用するとのことで、県総合交通課から補足があればお願いします。

【委員（宮崎県）】

- ・県の予算としては、令和5年度から3か年にわたり3か所の実証実験を支援できるような枠組みで動いており、今回の議事に上がっているのが2年目の2か所目となっている。
- ・目的は説明にあった通りだが、利用者の利便性の向上というところで、通常のデマンドタクシーだと前日の予約が必要であったりするが、今回導入するオンデマンドバスは直前の予約が可能だったり、多数のミーティングポイントが置かれていたりもする。
- ・利便性の向上と運転士の確保の観点からも期待している。
- ・一定の利用がある地域で実施することが必要だと考えているが、地域的な県の支援という側面もあるため、そういった部分も考慮しながら次（3か所目）の実施地域も選定したい。

(質疑1)

【委員】 実利用者数及び支払方法の状況について。

【事業者】

- ・具体的な数字はないが、登録者のうち、アクティブユーザーは3~4割程度の印象。
- ・支払方法は、ICカードが多く、アプリ経由でのクレジット決済はあまり見受けられない。

(質疑2)

【委員】 乗合が発生しているか、単独乗車が多いか。

【事業者】

- ・1便あたり1.1~1.2人の乗合率で、乗合はほとんど生じておらず、単独での利用が多い。
- ・AI活用型オンデマンドバスは乗合をすることが目的にはなるが、そこまで至っていない。
- ・利用者が少ないことが一因だと考えている。

(質疑3)

【委員】 運行開始から1年経過したが、アンケート等を取る予定はあるか。利用者だけでなく非利用者も含めてアンケートを取れば、使わない理由等も分かるのではないか。

【事業者】

- ・アプリでの予約者は、アンケート機能がついているため、ある程度のコメントをいただいている。内容は多種多様で、好意的な意見や目的地に関する要望等が寄せられている。

- ・非利用者へのアンケートは検討していなかったが、今回の質問を受けて必要性を感じたため検討していきたい。

(質疑4)

【委員】 今回の導入地区について、ミーティングポイント等に関する関係機関への詳細な説明が別途あるのか。また、運行時間について、時間の延長等を考えているか。

【事業者】

- ・現在、ミーティングポイントの正確な緯度経度等を調整しているところ。年内には内容を固めて、早い段階で関係機関に説明に伺わせていただく。
- ・AI活用型オンデマンドバスの運行時間を9時から17時としているのは、その時間帯であれば10人乗りの車両でも利用者の利便性を損なわずに運行できると考えているため。それ以外の時間だと通勤通学に重なり利用者が増えるため、現時点でこのエリアでの時間拡大は検討していない。
- ・運行開始当初は10時からの運行だったが、病院に間に合わない等の利用者からの要望にあわせて9時からの運行に時間を拡大した経緯はある。アンケート等も実施しながら、運行時間帯は総合的に考えていきたい。

(補足等)

【事業者】

- ・今回いただいた意見等をしっかり反映させていきたい。
- ・このAI活用型オンデマンドバス（宮交のるーと）は、社内の重要施策に位置付けている。
- ・現在の導入エリア、今回の導入エリアともに収益が十分取れている路線であると認識している。足元だけ見るのではなくて、5年後10年後に人口が減ってくるときに、こういったモビリティが必要かの実証実験も含まれている。
- ・新しい取り組みをやるということで、今回の2か所目についても覚悟を持ってやっていきたいと考えているため、協力をお願いしたい。

2) 北地区乗合タクシー「あやめ号」の運行区域変更及び待合所追加・変更について

※資料2に沿って内容を説明（主な説明内容や補足内容は以下のとおり。）

【事業者】

- ・今回は、「運行区域の変更」と「待合所の追加・変更」の2点を挙げている。
- ・「古賀総合病院」を追加することを目的に、運行区域の変更を行う。
- ・北地区から「古賀総合病院」に通院する方も多く、多くの要望があった。
- ・また、一般待合所について、「公的機関、医療機関、スーパー及び医療機関に準ずる機関」という要件を設けて整理を行った。
- ・変更内容の詳細や変更後の運行計画については、資料のとおり。

(質疑1)

【委員】 利用実績はどのようになっているか。

【事業者】

- ・今年度、まずは登録者を増やそうということで、啓発物等を用意して広報活動を集中して実施した。結果として、利用登録者数は昨年度の2倍になった。
- ・延べ利用者数についても、昨年度と比較して伸びている。

3) 生目地区乗合タクシー「生きいき GO」の運行区域変更及び待合所追加について

※資料 3 に沿って内容を説明（主な説明内容や補足内容は以下のとおり。）

【事業者】

- ・運行区域を拡大し、アーバンモール大塚に待合所を新設したい。
- ・理由としては、生目地域よりも多くのバス路線が乗り入れているバス停があるほか、当該地区にはスーパーや飲食店があり、住民からの要望があがっていることが挙げられる。
- ・乗合タクシーでアーバンモール大塚まで行けば、最寄りのバス停から市街地方面に行くことが便利になる。
- ・変更内容の詳細や変更後の運行計画については、資料のとおり。

（質疑 1）

【委員】「契約者運賃」と「利用者運賃」の違いはなにか。

【事業者】

- ・「契約者運賃」は、タクシー会社に支払う金額。
「利用者運賃」は、実際に利用者が支払う（自己負担）金額（約 3 分の 1 の料金）

（補足）

【委員】

- ・タクシーメーターは距離制運賃だけではなく、時間距離併用メーターになっているため、運賃一覧表に記載されている区間を必ずこの料金で行けるというわけではない。
- ・ライドシェアの運賃計算も距離制運賃に 1.15（時間距離併用係数）をかけて運賃を算出することになっている。そのような認識を少しでも持っていただけると助かる。

5 閉会

以上