

令和8年度 第1回 福岡市生活交通確保に係るアドバイザー会議 議事録

【日時】 令和8年6月23日(火) 16:00～17:15

【出席者】 辰巳 浩 福岡大学 工学部長
稲永 健太郎 九州産業大学 理工学部 情報化学科 教授
藤田 和子 公認会計士・税理士
小林 由希子 市民局コミュニティ推進部長
松岡 淳 住宅都市みどり局都市計画部長

1. 開会

2. 生活交通に関する取組み状況について

(1) 支援制度拡充

事務局より資料4について説明。

〈質疑及び意見交換〉

- 委員) 収支割合について、協賛金収入が収支率に大きく寄与しているが、具体的にどのような企業等から協賛を得ているのか。
- 事務局) エリア①東区の事例では、令和8年3月末時点で24社のスポンサーから協賛をいただいております、その大部分を病院が占めている。その他にもスーパーやJA等からも協賛いただいております。
- 委員) スポンサーには、どのようなメリットがあるのか。
- 事務局) エリア①～④で運用しているスポンサー制度では、協賛金額に応じて特典を用意しており、停留所設置のほか、会員向け会報誌の中での企業紹介や、運行車両への企業ロゴ等の貼り付けなどにより、広告宣伝等を行っている。なお、会報誌は4か月に1回、「チョイソコ通信」という名称で会員を対象に発行している。
- 委員) 会員の中には「チョイソコ」を利用していない方もいると思うが、会員全員に郵送しているのか。
- 事務局) ご理解のとおり。
- 委員) 会報誌を会員全員に郵送するとなると、大きな費用がかかると思うが、会報誌を配布することでどのような効果が見込まれるのか。

- 事務局) 会報誌ではスポンサー企業の広告に加え、新たに追加した停留所やサービス等の情報も掲載していることから、利用促進にも効果があると考えている。
- 委員) 収支率について、徐々に増加しているものの、伸び悩んでいるように見えるが、原因は把握されているか。
- 事務局) エリア①東区の事例では、3年目以降は1日当たりの利用者数が40人程度で推移している状況。運賃収入だけではなく、協賛金等の運賃外収入の確保が重要であると考えている。
- 委員) 運賃収入を増加するためには利用者数を増やすことが必要であるが、運行車両が1台であるため限界があると思う。予約がなく車両が運行していない時間はあるのか。
- 事務局) 令和7年に事業者へヒアリングした結果、運行していない時間はほとんどないと聞いている。
- 委員) 現状の運賃であれば運賃収入はほぼ頭打ちであり、収入を増加させるには協賛金収入を増やすか、運賃を上げるしかないということか。
- 事務局) 乗合率を高めることができれば、利用者数が増加し、運賃収入を増やすことができるのではないかと考えている。
- 委員) 今後は、乗合率を高めるような対策を含め検討いただきたい。
- 委員) スポンサーになっている病院の中に患者のために無料送迎サービスを実施している病院はあるか。
- 事務局) 無料送迎のサービスをしながらも、スポンサーとなっている病院はあると聞いている。また、スポンサーとなりチョイソコの停留所を設置することによって、無料送迎サービスをやめたという話は聞いていない。
- 委員) 民間の病院等の無料送迎サービスの代替としては難しいかもしれないが、「チョイソコ」や「のるーと」など、市や地域が主体的に関与しているサービスを何か活用することができないかと思い質問した。
- 委員) 他都市では、病院の送迎サービスや市のコミュニティバスなど様々な交通が街の中を走っている状況の中、一緒に取り組むことで効率化を図る事例があり、料金設定がポイントであると考え。例えば、北海道当別町の事例では基本的には一律の運賃としているが、スクールバスや病院の送迎バスの利用者にはあらかじめ無料のチケットを配布し、運賃はその無料チケットを使用して払ってもらうという形でクリアしている。
もし官民で連携して取組むということになれば、そのような工夫も検討する必要がある。

(2) エリア①～④

事務局より資料5について説明。

〈質疑及び意見交換〉

- 委員) エリア①～④は社会実験からの取組み校区に一部校区を追加しているが、追加したことに対し、地域や交通事業者には何か混乱のようなものは起きなかったか。
- 事務局) エリア①の和白校区、②の野多目校区、③の笹丘校区については、社会実験時には取組み校区としては参加していなかったが、運行エリアには含まれていたため社会実験時から会員登録及び利用がされている状況であり、混乱等は生じていないと認識している。
エリア③の田島校区及びエリア④の南片江校区については、今回、運行区域に追加されたものの、混乱等を生じているということはなく、自治協議会とコミュニケーションを取りながら進めている。
- 委員) 事業者も特に問題ないということでよいか。
- 事務局) 事業者からも問題があったとは報告されていない。
- 委員) 予約不成立状況について、予約不成立割合とは希望の時間帯で乗れなかった割合という認識で間違いはないか。
- 事務局) ご認識のとおり。
- 委員) 平日の午前中が2台での運行になったことにより、午前中の予約不成立割合は大きく減少しており、効果が見られる。また、予約が不成立となった人の中でも、時間帯をずらすことでその日のうちに利用できた人もいれば、利用をしなかった人もいると思うが、後者はどれくらいいるのか。
- 事務局) 希望の時間帯に予約ができず、その日利用しなかった人の割合は、エリア①の事例では、3月は33%であったが、4月は17%になっており、3月から4月にかけて減少している状況である。
- 委員) 予約不成立割合については、乗合率の向上等で改善されると思うので引き続き検討をお願いします。
- 委員) 校区が追加されたことによる混乱はないとのことであるが、利用者が増えて乗れなくなったという声はないのか。
- 事務局) エリア①②については、平日午前中2台運行を始めたことにより、予約不成立状況は改善され予約が取りやすくなっている。エリア③④についても、利用者数に大きな増減がなく、また利用者から予約が取りづらくなった等の声は受けていない。

- 委員) 予約不成立になって、チョイソコの利用を諦められた後に、タクシーなどの別の交通モードを利用したのか、外出そのものをやめられたのか等のその後の動きについて、データとしてあれば教えていただきたい。
- 事務局) データは持ち合わせていない。
- 委員) 地場の交通事業者からすると、チョイソコで予約できなかった場合は、タクシー利用を促してほしいという気持ちがあるのではないかと考えており、誘導するとまではいかなくとも、チョイソコの予約ができなかった場合に、「他にもこういった交通手段の選択肢もあります」など、電話であれば口頭で、WEBであれば画面表示する等、何らかの形で案内されるような仕組みがあると良いと思っているが、今のところはないという理解で良いか。
- 事務局) 現時点では、他の交通モード等を誘導するような手段はない。
- 委員) 特定のタクシー事業者に誘導するのではなく、「このエリアであれば、ここにタクシー会社があります。」といった案内を出せると良いと思っている。
- 委員) オンデマンド交通を利用することを前提に、乗れなかった際に他の交通モードを案内する等の工夫は必要であると考ええる。
- 委員) 予約不成立割合について、15 時台を見ると 3 月は 45%で 4 月は 52%に増えている。他の午後時間帯も混んでいるが 15 時台だけが突出している。何か要因があるのか。
- 事務局) 4 月から運行を開始しており、1 か月分のデータしかなく、現時点ではっきりとした要因の分析は難しいため、一定期間のデータを蓄積したうえで傾向を把握していきたいと考えている。
- 委員) 予約不成立状況の関係だが、1 台運行の際は、1 時間に何回転しているのか。
- 事務局) 1 便当たりの運行は概ね 10 分程度であり、1 時間当たりでは 4~5 回である。
- 委員) エリア①②については、運行台数を 1 台から平日午前中は 2 台にすることで、予約不成立状況が改善され、非常に効果があったと認識している。今後は、台数を増やす際の目安として、例えば「1 台あたりの回転数」や「乗合率」がどの程度であれば増車すべきか等を検討することも必要であると考ええる。
時間帯別利用者数について、休憩時間の調整によって利用者数が増加しており、予約不成立の解消・緩和につながっていると考ええる。こうした改善は、予約不成立を緩和させる有効な手段であり、2 台運行を検討する際の重要な判断材料の一つになると考える。
一方で、台数の増加は支出が増えるため、予約不成立の改善と収支の関係について、考え方を整理しておくことが必要であると考ええる。
- 事務局) 社会実験のエリア①の事例では 1 日あたりの利用数は 40 人程度であり、1 時間当たり 4 回転で実働が 9 時間で考えると、乗合率は 1.5 程度である。利用者増加や収支率は向上に向けては乗合率を高めていくことが重要であると考えている。
運行車両の増車については、回転率や予約不成立状況の推移を注視しながら引き続き、検討していきたい。

- 委員) 乗合率について、まだ乗合できる余地があれば予約を受ければ良いと思うが、予約の不成立は少なくない状況である。なぜ乗合率を上げたいのに、不成立の状況が起きているのか。
- 事務局) システム上の予約の幅をどこまで許容するのかというものがある。現時点では、15分までの遅れを許容する設定をしており、最初の予約で起点と終点を決めた上で、次に入った予約が、先に予約を決めた人の15分に収まるかどうかをシステム上で判断していると聞いている。
乗合率を高めるため、予約の幅をもう数分遅らせるか等、事業者や利用者の声を聞きながら設定していきたい。
- 委員) 予約不成立が発生しているため、潜在需要はあると考えており、乗合率を上げるためにはシステム設定を変える必要があるということか。
- 事務局) 令和6年度に1度、設定時間を変更したときがあり、乗合率が1.48から1.52に微増している。ただ、その幅を持たせることで、待ち時間が増える等の利便性低下も懸念されるので、バランスの検証が必要だと考えている。
- 委員) 乗合率に関しては、例えば同じ目的地に、同じ時間帯に複数の利用者が行くのであれば、それ相応に乗合率を高めることができると思うが、そもそも出発地も目的地もバラバラであれば、システムでどう工夫しても乗合率を高めることはできない。また、地域の方の動きが、ある程度固まってないといけないと思っている。
待ち時間の増加や大きく遠回りさせられること等により、一定のハレーションも想定されるが、利便性と乗合率向上、双方のバランスが難しいと思う。
- 委員) 交通事業者の公募について、提案を求めて決定したとのことであるが、提案があったのは1社のみか。
- 事務局) エリア①から④については1社のみである。
- 委員) エリア③は、スポンサー収入が少ないという話だったが、運行エリアを見るとショッピングモールなど色々とスポンサーになってくれそうなのが多いように思うが、何か特別な要因があるのか。
また、ショッピングモールの中まで車両が入ることができるのか教えていただきたい。
- 事務局) エリア③のショッピングモールを含め、油山観光道路に立地しているスポンサーによる協賛金は、社会実験時の経緯もあり、エリア③と④の両エリアで折半になっている。
また、社会実験時は、エリア③が月水金、エリア④が火木土の週3回の運行と、他エリアよりも運行日数が少ないこともあり、スポンサーのお断りをうけていたこともあったが、4月からはエリア③④両方とも週6日運行になり、スポンサーが少しずつ増えてきている。
ショッピングモールへの車両乗り入れについては、現在、2階駐車場で乗降しているが、徐行して運行する距離が長いこと、出庫時には樋井川沿いの2車線道路に限定され渋滞により時間かかるといった状況を踏まえ、7月1日から1階のタクシー乗り場で乗降できるように調整し、運行効率を高めるといった取組みも行っている。

- 委員) 利用頻度に対して、協賛金の額は妥当なのか。
- 事務局) エリア③④共通して、最も利用頻度の高いスポンサー停留所は利用数の約 15% を占めている状況である。既存事業者に対しても更なる協賛金のご協力をお願いできないか、事業者と協力し、取組みたい。
- 委員) よろしく願います。
- 委員) 協賛金交渉をしているのは市かシステム事業者か、もしくは両方か。
- 事務局) スポンサー交渉については、まずは地域から取組みの頭出しを行っていただき、その後、事業者が交渉する流れになっている。

3. まとめ

本日の様々な意見を踏まえ、関係者間でしっかりと取り組まれない。

- ・ 予約不成立が生じた場合、他交通機関を誘導するような仕組みを検討されたい。
- ・ 2 台運行の効果について引き続き分析されたい。
- ・ 協賛金を増やすよう努められたい。
- ・ 目標収支率を達成できるよう、利用促進や周知活動にしっかりと取り組まれない。

4. 閉会