

第6回 福岡市オンデマンド交通社会実験の検証に係るアドバイザー会議 議事録

【日時】 令和7年4月25日(金) 16:00～17:10

【出席者】 辰巳 浩 福岡大学 理事・工学部長
萩島 理 九州大学 大学院総合理工学研究院 副学長・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

事務局より出席者（資料1）、会議に関する要綱（資料2）及び議事録等の取扱い（資料3）について説明。

2. オンデマンド交通社会実験「チョイソコふくおかエリア③中央区・城南区」 分析等について

事務局より資料4について説明。

3. 質疑及び意見交換①

委員) 利用等は増加傾向にあるが、まだ目標には達していないという説明であった。今回のアンケート等から、まだ利用が伸びる余地はどのくらいあると考えているのか。

事務局) 資料24ページの会員アンケートで未利用の理由を掲載しており、運行曜日が合わないという方が一定数、また、今は必要ないが将来的に利用したいという方が半数以上いる状況である。まだ利用は伸びていくと思うが、1度でも利用してもらうきっかけづくりが重要であると考えており、引き続き、地域へ足を運んで周知を図るとともに、ポイントカードなどの利用状況を確認していきたい。

委員) 今は必要ないが将来的に利用したいという方は、自家用車等で間に合っている方だと思われ、本当は利用したいがよくわからないなど、そのような利用する可能性がある方というのはその他に入っている気がするが、その他の内容は何か把握されているか。

- 事務局) 現在、データを持ち合わせてはいないが、その他の内容等を確認しながら、どのようなことが効果的なのか、利用のきっかけづくりにつながるよう検討していきたい。
- 委員) 資料9ページのグラフによれば、令和6年7月以降、月間延べ利用者数が区域Aは320人程度に止まっており、区域Bが下がり気味のように感じるが、最新の利用状況はどのようなか。
- 事務局) 現在、利用者数を整理中であり、速報値ではあるが、令和7年3月の1日当たりの利用者数は、区域Aが23人、区域Bが28人となっており、区域Bの利用が増加してきている。
- 委員) 会員は増えているが、利用は伸び悩んでいると感じた。会員や利用が増え、収支は改善傾向にあり、良い傾向だと思うが、これ以上、利用が増えないのではないかと少し心配している。アンケートでは、毎日運行してほしいという意見もあるが、利用が現在の倍ぐらいいは増えなければ、安定的な運行としては少し厳しいと思う。
- 委員) 資料24ページの未利用の理由で運行曜日が合わないとあり、毎日運行すると利用が倍ぐらいい増えるのであれば、それぞれの運行区域を毎日運行にすることも考えられると思う。曜日が合わないだけで乗るかどうかというのは微妙な気がしているが、そこの感触はどうか。
- 事務局) 資料30ページに記載のとおり、地域の方々とお話する中では、運行日を増やしてほしいという意見もあり、利用者がさらに増えてきたら改めて毎日運行にできないか検討してほしい、また、毎日運行していると気持ちの部分でいつでも利用できるという安心感があると言われているが、毎日運行にすることで利用が増加するかどうかは、検討が必要ではないかと考えている。なお、利用が増え、周知も進んできた中、1年目に比べると毎日運行してほしいという地域の意見は強くなってきたと感じている。

4. 生活交通に関する取組み状況について

事務局より資料5について説明。

5. 質疑及び意見交換②

- 委員) 3点質問したい。まず、社会実験で見えてきたものとして、地域の協力が不可欠であるとされており、途中段階かもしれないが、取組みの中で地域にとって、大変なことや苦勞したことがあれば教えてもらいたい。次に、地域が関わらなければスムーズに進まなかったことがあれば教えてもらいたい。最後に、利用者目線ではなく、地域コミュニティとして見たときに、この取組みを行うことによって、地域自身にもプラスになった点などがあれば教えてもらいたい。
- 事務局) 1点目については、停留所をどこにするかの検討・協議や地域住民の意見集約、また、スポンサー獲得につながるよう、候補者にお声掛けいただくなど、取組みの初期段階が大変だったと地域、特に会長方から聞いている。運行開始以降は、認知度向上や利用促進が主な取組みとなり、チラシ全戸配布などを行っていただいているが、公民館だより等にあわせて配布していただくなど工夫されており、そこまで地域の負担はなかったと聞いている。2点目については、停留所など運行計画の初期段階から地域が関わっていただき、地域会合や自治協だよりなど校区自ら住民に周知いただくなど、徐々に地域の乗り物として認知していただき、利用者の増加につながっていると考えており、地域が関わっていただかなければ、認知や利用者増など、このような結果にはならなかったと感じている。また、スポンサーを含め停留所の設置等について、地域住民の意見を集約し、自治協の方に検討いただくことで、地域ニーズを踏まえた運行内容になっていると認識しており、地域が関わらなければここまでスムーズに進まなかったと考えている。3点目については、地域からは、今回、3～7校区の複数校区で取り組んでおり、隣接校区の生活圏で停留所設置など、いろいろと検討できるようになり、利便性が向上されたとの意見や校区間の交流もできたとの意見も聞いている。
- 委員) 資料18ページの地図について、休廃止対策として赤丸のバス停が記載されており、市南部に赤丸が多いが、これはもう廃止されたということか。
- 事務局) 記載のバス停は、もともと運行されていた路線バスについて廃止の申し出があり、現在は市の別の施策である休廃止対策として、市が交通事業者へ補助を行うことにより、代替交通を確保している停留所であり、路線バスやデマンドタクシーなど、それぞれの地域にあった運行形態で生活交通を確保している。
- 委員) 社会実験の地区は、新たな支援制度へ移行するのか。

- 事務局) 支援拡充後については、社会実験地区を含めて新たな制度で取り組む地域を募集することとしている。社会実験地区は取組みの素地ができているため、地域の応募状況にもよるが、新たな制度に移行していく形になるのではないかと考えている。
- 委員) 目標収支率 20 パーセントということしか決まっていなかったため、多くの地域から応募があった場合は、地域の順番をつける必要もでてくるのではないかとこの気もしており、市の予算があれば全部取り組むことになると思うが、その辺の見通しはどうか。
- 事務局) まずは地域を募集することとしているが、資料 16 ページに記載のとおり、オンデマンド交通だけでなく、デマンド交通など様々な交通手段がある中で、地域の方々と話し合いながら、それぞれの需要等に応じた交通手段を検討するなど、幅広く支援していきたいとは考えている。まずは、地域の皆さんのお困りごとを聞いて、別の解決手段なども含めて検討していきたいと考えている。
- 委員) 資料 17 ページに支援の流れが掲載されているが、社会実験の 3 エリアは、もう一度検討段階から始めることになるのか。
- 事務局) 地域の応募状況にもよるが、社会実験地区も新たな制度として実証運行段階から始めることになるかと考えている。現状として収支率 20 パーセント以上のエリアがあるため、そのまま継続となれば、2 年目に本格運行へ移行となるのではないかと想定している。
- 委員) 本格運行後に収支率 20 パーセントを達成できない場合はどうなるのか。
- 事務局) まずは収支率 20 パーセントを達成できるよう、地域や交通事業者と共働して利用促進などの取組みを進めていきたいと考えているが、仮に本格運行で収支率が 20 パーセントを達成できなかった場合は、資料 17 ページに記載のとおり、利用状況を踏まえて運行時間を短縮するなど、運行内容の見直し等を行い、改善が見込まれる場合は、運行期間を 1 年間延長して、改善状況を見ていくような制度にしたいと考えている。また、状況に応じて更に 6 ヶ月延長して改善状況を確認し、それでも達成できない場合は補助金交付による運行は終了することになると考えている。
- 委員長) その他にご質問等がないようであれば、これまでのご説明を踏まえ、今後、どのようにするべきかというアイデアなどを各委員から伺いたい。

委員) これまで市内3エリアで着実に段階を踏んで取り組まれていると感じている。その中で、取組みが属人的で、もし熱心な地域の会長さんが不在になった場合はどうなるのか危惧する。とは言え、今後の取組みにおいては、地域のエネルギーは不可欠であるため、市も一緒に取り組んでいただきたい。

委員) 曜日別運行でどこまで利用者が増えていくのか確認する必要があると思うが、この社会実験の終了までに、例えば1ヶ月限定で毎日運行を試してみるなども検討してもいいのではと感じた。また、エリア③中央区・城南区は、協賛金収入が他のエリアの半分程度であり、運行範囲が広いのであれば、もっと増える可能性はあるため、運賃外収入の確保に力を入れて取り組まれない。

委員) 今のご意見は曜日別運行を毎日運行にするかどうかということであるが、むしろ逆に毎日運行を曜日別運行にすることで、エリアを広げてコストを抑えるという方向性もあると思うので、総合的に検討されたい。

委員) 実際に利用しているのが、同じ人が利用しているのか、それとも幅広い方が利用しているのか、その分析が必要であると思う。まず、多くの方に利用してもらわなければ持続性がなく、その上で、ヘビーユーザーがいると収支としてもありがたいということだと思う。この社会実験は令和7年度末までとのことであるが、新しい制度では目標収支率を20パーセントとするからには、何をどう頑張ると収支率が上がるのか明確にできればと思う。今回の社会実験の取組みを始めるにあたっては、恐らく課題意識が強い地域から応募があり、3エリアで取り組まれていると思う。そのような地域でも、数年かけて熱心に取り組まれて収支率が20パーセント程度になったということであれば、相当の熱量が必要であり、そこに至らなければ終了というのは、地域としては不安になると思う。とは言え、そこはシビアに見ていかないといけないと思うので、今後の取組みにおいては、持続的に取り組めるのかということを考えてもらえるよう、募集の際には、地域としっかりお話していただき、その上で、特に初期段階は市がしっかりサポートしてほしいと思う。

委員)

今回の社会実験を通して、地域の方々が自分ごとと考え、主体性を持って取り組まれていることが、うまくいっていると非常に感じている。さらに多くの人に知っていただくこと、それと乗っていただく、乗りたくなるというのが必要であると感じている。知っていただくためには、サロンなどの地域コミュニティがある中で、様々取り組まれているが、本格運行の段階になれば、例えば、車両のデザインを地域の方々から親しまれやすいものとするなど、そのような工夫も必要であると思う。今後、新たな地域でも取組みを広げていくのであれば、区域Bで花みずき通り商店会の協力で割引乗車券を配布いただいているように、地域の方々の様々なアイデアを取り入れながら、しっかり取り組んでもらいたい。また、社会実験では、LINEを活用されているが、プッシュ型の情報発信などにも取り組まれない。

委員)

これまでの取組みを踏まえ、福岡市の取組みが非常にうまくいっていると感じている。その上で、今後さらにより良いものにするためには、他の委員の意見にあった車両のデザインに関連して、乗り物の名称を募集して、地域の親しみのある乗り物にすることで周知効果が生まれると思われるため、乗り物のデザインや名称は重要ではないかと思う。また、今後も利用者を増やしていくためには、需要のあるターゲットを明確にしておくことが重要であり、本当は乗りたいがどのような乗り物かよく分からず、一步を踏み出せない方もいると思うので、そのような方を発掘して、試乗体験等のイベントで後押しすることにより、より幅広い方に利用してもらえないかと思う。それから、オンデマンド交通は複数校区で1台・5平方キロメートルが効果的とのことであるが、自治体によってはもっと広い範囲で運行しているところもあり、エリア内に人口がどれだけいるかで利用者数も変わってくると思う。福岡市内でも、人口が少ないエリアや市街化調整区域などは、5平方キロメートルでは難しい場合もあると考えられ、オンデマンド交通を活用される場合は、人口密度やDID地区などの複数の指標で、どのくらいの運行範囲がより効果的なのか今後検討されたい。支援拡充されて、今後新たな地域でも取り組まれていくと思うが、郊外部などの公共交通が不便で人口密度が低いエリアでは、目標収支率を達成できないようなところもあると思うので、場合によっては、地域特性を考慮し、人口密度が低いエリアは収支率を緩和するなどの仕組みも今後検討が必要になるかと思う。本日の各委員の意見を踏まえて、市の方で取組みを進めていただきたいと思う。

6. 閉会