

第5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ミーティング 議事録

【日時】 令和6年12月2日(月) 15:00~16:00

【出席者】 辰巳 浩 福岡大学 理事・工学部長・教授
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②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

委員) 27ページの交通事業者の意見について、予約がとりにくくなってきたとあるが、今後目標を達成するためにさらに利用者を増やしていくかないといけないという中、30ページの今後の取組みで、運行システムの設定変更による、運行ゆとり時間の調整等で対応するとあるが、どの程度よくなるものなのか。現状サイズの車両1台で、目標が達成できるのか。

事務局) 予約がとりにくくなってきたことについては、地域の方からは、利用する直前での予約が取りにくくなっているといった意見を聞いている。運行システムの設定変更については、11月24日に実施しており、乗降に2分程度かかる設定としていたものを利用者が慣れてきたことも踏まえ、1分程度に設定、また、出発到着時間に幅を持たせる、ゆとり時間を少し増やしたところである。現在30人程度の利用があり、乗降時間が1人当たり1分減ることで、30分の予約枠が拡大することとなり、その分予約がとりやすくなっていると考えている。引き続き、利用状況について注視する必要があるが、一定のところで利用が定着していくのではないかと思っている。

- 委員) 今の体制のまま、運行システムを少し変える方法で1日あたり50人の目標まで増加できるか見ていく必要がある。利用が増えるとしても恐らく朝一から夕方まで満遍なく利用されるものではなく、同じような時間帯に利用が集中することが想定される。そうした際、そのまま需要を受け入れるのであれば、小型車両ではなかなか難しいのではないかと思うがどうか。
- 事務局) 目標人数の考え方としては、1時間の休憩を差し引いた実質の運行が9時間で、仮に1時間で4回転とすると、9時間で36回転となり、かつ2回に1回の乗り合いがあると想定した場合、乗合率が1.5人となり、目標を50名と設定している。11ページの8月末時点の乗合率も1.5人となっており、目標達成に向けては、引き続き乗合率を高めつつ、運行の回数も増やしていく必要があると考えている。予約がとりづらい状況を踏まえ、乗降時間を短縮する調整を行い運行する回数を増やし、運行のゆとり時間の調整を行い予約できる幅をより広げることで、乗り合いを高めるよう運行システムの設定変更を行っており、目標達成に向け利用者数を増やしていきたいと考えている。
- 委員) 予約が取りにくいということは、予約をしようと思って電話した場合、今満員であるという回答が返ってくるという意味だと思うが、乗合率が1.5人であればまだ乗れるはずである。そのあたりはどういう状況になっているのか。
- 事務局) 交通事業者によると、例えば運行区域の端部から利用される予定がある場合は、逆側からの利用は回送があるため予約が取れない状況となり、特に午前中や直前の予約が取りにくくと聞いている。
- 委員) 車両は満員ではないが、予約の際に違う方向に向かっているため、別の方向に行く場合は取りにくいということか。
- 事務局) そのとおりである。そういう点もあり、少し大回りしても乗り合いを高めるよう、ゆとり時間の調整を試している状況である。今後も他にどのような対応ができるか検討していく必要があると考えている。
- 委員) 予約をとれるよう改善していくことが大切だと思う。現状、予約をどの程度断っているのかといった情報がなく、会員の方などは状況がわからないところがあるので、データを交通事業者に確認いただいた

い。また、利用の多い時間帯だけ台数を増やすとした場合、どのくらい経費がかかるかということもひとつ研究していった方がよいと思う。なぜ予約が取りづらいのか、車両が足りないのか、そのような判断する材料が分からないと感じる。また、利用目標や収支率は地域の人に伝わっているかどうかが気になるところ。利用が少ないのであれば、スポンサー収入を増やす等、別の方法で収支率を上げることを考えるべきだと思う。なお、収支率の目標は、数ヵ月の平均で考えるか、直近月で考えるかどうか、考え方は様々だと思うが最終的な判断はやっぱり年度や年間のような気もする。事務局で検討してほしい。

- 事務局) 今回の社会実験の目的は、生活交通の仕組みづくりをしていくこととしており、9月のアドバイザーミーティングの際にも報告したが、この社会実験を踏まえて、制度化を検討しているところ。例えば収支率について、実証運行の際は直近で見る、本格運行の際は年間で見るといった形で、段階を踏むようなことも検討しており、運行する車両台数についても、今後どうしていくのか検討していきたいと考えている。予約不成立に関しては、今年の6月に1か月間、電話だけだが調査したところ、平均すると東区が1日4件程度、南区が1件程度であったと聞いている。東区が他エリアよりも利用者数が多いこともあり、予約不成立の件数も相対的に多い状況になる。インターネット予約は把握できていない。
- 委員) そんなに多くないようだ。
- 事務局) 電話対応のみであり何とも言えないが、6月時点ではそこまで多くはない状況であり、運行システムの改善をまず実施していきたいと思っている。今後の利用に繋げるためには予約は重要であり、引き続き事業者と協議を行いながら、改善していきたい。
- 委員) 数件だが予約がとりづらいと言われているのか。
- 事務局) ネットでの予約もあり何とも言えないが、特に午前中の利用が多く直前の予約がとりにくくなっているという話を聞いている。
- 委員) 徐々に利用する人が増えていて、収支率も良くなっており、とてもいい傾向であると思う。1台で運行しており、かつ予約時間が午前中に集中するのであれば、今の運行体制上の限界もあり、恐らく予約が取れ

ない状況を減らすことには限界があると思う。全ての方が予約をとれる条件にすると、さらに車両台数を増やす必要があり、かなり経費が上がると思うし、悩ましい問題だと考えている。14 ページの収支率を見ると、運賃収入が 17% となっており、運賃を 300 円だとすると、経費は 1 人で 1,700 円ぐらいかかる計算となる。利用者の多くは 10 分未満の移動であることを考えると、普通にタクシーを利用してもらい、そのタクシーディスパチーチャーの補助をした方が、安くて、予約が取りにくいといった事もないのではないかという考えにも至ってしまう。現状、タクシーの運転手不足の話もあり、タクシーディスパチーチャーの補助をしたとしても、いつまでも維持できない結果になると思うが、なかなか悩ましい問題だと感じる。また、この取組みは自動車 1 台と運転手を確保して実施しており、フレキシビリティな運用がなかなかしづらい可能性もあると思う。結論めいた話ではないが、このような様々な要因がある中、予約が取りづらい現状をどう改善していくか、目標である 50 人をどう達成していくのかといった課題もあり、そういう意味では、社会実験の運行 3 年目終わった後の評価として、収支率目標以外にも、もう少し多面的に考える必要があるのではないかと思う。

委員) タクシーディスパチーチャーの補助した方が安いという話は他の自治体でもよく話があるが、14 ページを見ると、今回、経費が 1 回約 1700 円となり、利用者 1 回あたりは 1100 円の欠損となっている。

事務局) 現在、都市交通基本計画の改定と合わせて、生活交通確保の仕組みを検討しているところであり、仕組みづくりに向けて、現在、社会実験を実施しているところである。住宅が一定程度あり面的に様々な需要が広がっている場合は、オンデマンド交通が適していると考えているが、一定の経費がかかる状況にあり、例えば、早良区の南部の山間部で需要が点在しているところでは、乗合タクシーを走らせ、差額を補助する取組みを行っている。オンデマンド交通が適している地域やなじまない地域もあると考えており、需要が点在する地域などには、タクシーディスパチーチャーの補助ではないが、時間が決まっているデマンドタクシーといった形の仕組みもあわせて検討していきたいと考えている。

委員) 他の自治体でも、タクシーディスパチーチャーを補助したほうがいいのではないかという声があるが、公平性の面でなかなか理解が得られないことがある。現在の取組みはドアツードアではなく、停留所を設置している形だが、これが家まで迎えに来るとなると、交通手段が色々とある中、不

公平感を生むことにより、福岡市ではデマンドでありながら、ドアツードアではない形が合うのではないかと思う。また、タクシーに補助するとなると、規模的に大変になると思う。

委員) アンケート調査結果を詳細に示してもらっているが、1年目と2年目のアンケート調査結果を比較すると、どのような点に変化があったのか。良くなつた、変化がなく効果が出ていないなど、そのような分析はされていれば聞かせていただきたい。

事務局) 昨年度の9月と比較すると、会員登録者数が482人から1,068人、利用者経験者数146人から380人となっている。1日当たりの平均利用者数は17人から32人になっており、1年目と比較すると2倍程度になっている。また、アンケート調査結果について主な項目を比較すると、利用したことがない理由は「利用したい目的地がない」と回答された方が約35%から約22%になっており、停留所の満足度は「満足」及び「概ね満足」を合わせた満足と回答された方が約25.7%から42.9%となっている。これは駅付近やスポーツセンター停留所等を追加設置により利便性向上を図った効果が表れているのではないかと考えている。運行日の満足度は、満足と回答された方が51.4%から36.2%となっており、土曜日にも運行してほしいという声が増えている。認知度は「内容まで知っている」と回答された方は昨年度と同様であるが、一方で「知らない」と回答された方が32.0%から23.7%に減少している。外出の機会の変化については、「増えた」及び「少し増えた」と回答された方が約2割から約4割に増加するなど、取組みを通して、少しづつ改善が図られてきていると考えている。

委員) これまで様々な取組みを地域で実施しており、チョイソコを知ろうとする人はある程度認知はしており、目に見る機会もあると思う。今後とも認知度を向上させる取組みも重要だが、会員で知っている人が一度でも使ってみようと思う動機付けのところが大事であり、その取組みにも力を入れた方が良いと感じた。

委員) 予約が不成立で乗れないこともあると思うが、その人たちがどういう行動をしているのか、調査したデータはあるか。

事務局) 利用したい時間に予約ができない場合は、1時間前後の利用可能な時間帯を案内し、それで都合が合わず予約を断念される場合が1日数件ある

と聞いている。予約を断念された方が、タクシーやバスを利用したのかなど、どのような行動をされたのかという調査はなかなか難しく、現時点は把握していない。

委員) この地区は商店街等がなく、先程の意見にもあった利用する動機付けが大事である。例えば無料券などあれば思うが、何かそのような工夫はあるのか。

事務局) 会員が増加するなか、利用経験者を増やしていく必要があると考えている。今回、10回乗ったら1回無料にするポイントカードを導入することとしており、今後も利用のきっかけづくりを検討していきたい。

委員) ポイントカードは他都市でもされており、無料券も一度も使ったことがない人に対しては効果がある。無料券で予約が殺到して、予約が取れなくなると心配なところもあるが、試しに利用してもらうのは効果的だと思う。その他は商店街との連携ということで、何か買物をする割引されるなど、利用することで何かメリットが出るような取組みは他都市での取組みを参考にしてもらいたい。また、利用者が多く乗れない時間帯があった場合に、その時間帯だけ車両をワンボックスに変更するなど、台数を増やすのではなく、そのような対応もあると思うが、その辺りの可能性はどうか。ワンボックス車両すると狭い道は入れないなど出てくるが。

事務局) 現状として、車両の大きさが原因で予約を断っている状況ではなく、目的地の方向が違うなどが主な理由だと認識している。実際、エリア1東区は1か月限定でジャンボタクシー車両の運行を行ったが、ジャンボタクシーは埋まるような乗合までならなかったという状況である。

委員) 了解した。
大体意見が出尽くしたようであり、まとめに入りたい。
事務局として、社会実験の取組みを延長する方向でという話があったが、特にご異論はなかったので、本日、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。
それでは以上で本日の議論を終了する。

4. 閉会