

会 議 録

会議の名称	令和6年度第2回日向市地域公共交通会議
開催日時	令和7年1月20日（月） 13時30分から14時32分まで
開催場所	日向市役所 2階 災害対策本部室
出席者	別紙一覧
議 題	地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について
会議資料の名称 及び内容	【資料1】 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について 【資料2】 乗合バスとうごう停留所名称の変更について 【資料3】 AI オンデマンド交通の導入案について
記録方法	☐ 全文記録 ☒ 発言者の発言内容ごとの要点記録 ☐ 会議内容の要点記録
会議内容	
1 開会 2 会長あいさつ 地方では、公共交通の利用者の減少や運転手不足などが生活に大きな影響を与えているところである。このような中、平成26年度には地域公共交通活性化再生法が改正され、公共交通とまちづくりとの連携や、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築が行われているところである。 また、交通分野においても、AIを活用したオンデマンド交通や、自動運転、MaaSなどを導入することで、利用者の利便性を向上させることが期待されるなど、デジタル技術の活用による公共交通の利用促進や地域経済の活性化が期待されているところである。 地域の特性に応じた公共交通サービスの提供を実現させるためには、交通事業者はもとより、自治体、住民などが協力し、地域のニーズに応じた新たな交通サービスを共に構築することが大変重要で、法律に基づく関係者で設置されている当交通会議の役割と責任は非常に大きいものと認識している。 本日は、前期事業年度の事業評価などをご審議していただくことになっているが、その他、多くの情報を共有していただき、実りある会議にしていただけたらと思う。 引き続き、本市の地域公共交通の活性化にご協力を賜りたい。 3 協議事項 ■地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について 事務局より配布資料に沿って説明。	

→原案のとおり承認。

〈委員からの質疑〉

○委員

・資料1－2について、東1コースから美々津日向市駅線コース4までの利用者が少ない。
⑤目標・効果達成状況について、「コロナ禍が明けて以降も利用者は戻りきらない状況である。」との記載があるが、その主な要因は何であると考えてるか。

○事務局

・美々津日向市駅線はA判定となっているが、市街地を走る市民バスについてはB判定が多い結果となっている。この要因として、以前から利用されていた一部固定客の方が離れた後戻らないことも要因の一つと考えられるが、利便性の悪さについても要因であると考えている。市街地を走る市民バスについては、8コースを2台の車両で運行しており、1台の車両が4コースを走っているが、バス停に戻ってくるまでに2時間半の時間がかかっているために、行きは良いが帰りの便がない、といった声が利用者の方からよく寄せられている。病院の通院や買い物で利用する方が多いが、2時間半後というのが、実際利用されている方からすると、非常に多くの時間を待つことになっており、また、循環型バスで、4つのコースをぐるっと回って帰ってくるので、行きはすぐ着くが、帰りは全てのコースを回ってからでないと着かない、といったこともあるため、利便性の悪さが新規の利用者の方がなかなか増えない要因の一つとなっているのではないかと考えている。

○委員

・利便性の悪さに課題があるということだった。ここについては、利用者の方々のご意見を収集されていると思っているので、今後改善していただければと思う。

○委員

・運転免許証の返納について、市街地と中山間地域とで、返納者の割合に差があるのか分かれば教えてほしい。

○事務局

・平成30年度から令和5年度までの免許返納者数の数字があるので紹介する。平成30年は、179件、令和元年は252件、令和2年は255件、令和3年は220件、令和4年は208件、令和5年は206件ということで、全体としては増えているというより一定の水準を維持して推移している状況である。

○委員

・数値的なことはわかった。地域別に、農村部は免許がないと非常に不便であることから、かなりの高齢者が運転している状況で心配である。周りの方に話を聞くと、市街地に住む方の方が返納している割合が高いのではないかと思います。農村部は免許証がないとどこにも行けないという不安の声が多い。その辺りはどうか。

○事務局

・日向市公共交通計画を策定した際に、市街地、東郷、南部の3つの地域で、主な買い物時の交通手段についてアンケートを取った。自ら車を運転する人の割合は、市全体の平均で69.4%だった。市街地だけでいくと71.1%、南部は72.6%と平均より少し高い結果であった。逆に、東郷は60.9%と低い結果だった。山間部で東郷は車を運転する人が少ないという結果だったが、おそらく東郷の高齢化率は50%を超えていて、75歳以上の人口の比率も高い地域であるため、運転ができない状態となっている高齢者の方の割合が高いのではないかと推察している。「住んでいる地域の違い」以上に、高齢化率が進んでいるところで運転ができない方が増えているのではないかと、数字でいうとそのように捉えているところである。

○事務局

・地域公共交通の利便性を考える上で、人口減少や高齢化は運行する上での課題である。免許返納についてはご自身の意志というところもあるので、実際に運転しない方と免許返納の数がリンクするかどうかという点はあるが、いずれにおいても、日向市においては、免許返納者に対して市民バスの割引券を配布するという取組を行っているところである。

○委員

・資料1－2に記載の目標値は、令和4年度実績で出されているのか。

○事務局

・令和6年度の目標値は、令和5年度の実績値を元に算出している。

4 報告事項

■乗合バスとうごう停留所名称の変更について
事務局より資料に沿って説明。

〈委員からの意見〉

○委員

・東郷支所はいつから移転するのか。

○事務局

・新しい移転先において2月18日から開所する。

■AI オンデマンド交通の導入案について
事務局より資料に沿って説明。

〈委員からの意見〉

○委員

・AI オンデマンド交通の導入にあたって、既存の定時定路線型をAI デマンドに転換していくという説明だったと理解している。意見というより、情報提供になるが、各地域において高齢化が進み、人口が減少している状況の中で、地域のコミュニティ交通の利用者は、どの地域でも減少している状況である。その中で、定時定路線型は人がいなくても運行するため効率が悪いということで、デマンド交通に転換している地域がかなり多くなっている。一方で、デマンド交通となると、事前予約が必要ということで、そういったところに抵抗を感じる方が多く、なかなか利用が伸びないという話も聞いている。この会議では、予約方法をいかに簡単にできるか、わかりやすい操作にできるか、といったところも含めて検討をしていかれる方が良いと思う。今後、利用する方が利用しやすい形でないと、導入は進んでいかないと思う。今後もスマホ教室等で予約方法は周知されていくと思うが、常に利用しないと、すぐに操作方法を忘れてしまい、利用できなくなる、といったことになると思う。そういったことを少なくするためにも、利用者目線で、いかに簡単に予約できるか、について検討いただくと良いと思う。

○委員

・資料3の1ページ目にある「AI オンデマンド交通とは」の説明書きの部分は、計画書に記載された内容に合わせているのか。また、事前予約というのは、乗車直前まで予約ができるというイメージでよいか。

○事務局

・1ページ目については、あくまで導入案なので、一般的な内容で書いている。6ページの上段は、利便増進実施計画等に記載している内容になる。事前予約については、スマホでは直前、電話予約では30分から1時間前という形で考えている。ただし、直前に予約したとしても、すぐにバスが来るわけではないので、その点はご了承いただきたいと思います。

○委員

・乗降ポイントについては、今ある既存のバス停が基本となるのか。

○事務局

・市街地路線でいうと現在のぷらっとバスのバス停が147箇所くらいあるが、既存のバス停にプラス100個くらい増やす計画で考えている。予算の状況やシステムの状況等を見ながら考えていきたい。また、スマートフォンでの予約の周知の仕方についてだが、計画段階ではあるが、事業所や診療所、病院等で、代理予約ができないかを検討している。

○委員

・バス停を100個ほど追加するということだったので、その際には、道路占有許可の協議等をよろしく願いしたい。

○会長

- ・AI オンデマンド交通を導入することになった場合には、本交通会議に諮って導入するという事で間違いないか。

○事務局

- ・自家用有償旅客運送で運送することになるため、運行開始の遅くとも1か月半前以上には、交通会議にかけたいと思っている。

○事務局

- ・実証運行については、ぷらっとバスと半年ほど並行して行うことを検討しているので、その間に新しい交通システムへ移行できるよう、周知活動に力を入れたいと思っている。

5 その他

○委員

- ・国交省では、毎年、地域交通の維持確保に向けて、予算を確保しながら、各自治体の要望を聞いているところである。昨年末、令和6年度補正予算及び令和7年度予算が確定した部分もあり、情報として説明したい。特に、国交省では、昨年7月に地域の交通空白地を解消していくために、国土交通大臣を本部長として、「交通空白」解消本部を設置し、各地域を回りながら、交通空白地がないか確認しながら、課題を持つ自治体と一緒に対策を考えているところである。そういったことから、交通空白解消に向けた予算を今年度新たに要求し、確保している。例えば、交通空白地において、解消に向けて何かしら交通を導入するときの実証運行や人材確保で使える予算として、6年度補正で326億円、7年度で209億円を確保している。今後、各自治体には国の補助メニューを提示しながら、要望のあった自治体には、集約して、採択となったところには補助金を交付していくという流れになる。該当するような事業があれば、まずは運輸支局までご相談いただき、ぜひ活用していただけたらと思う。

6 閉会