

別記第2号様式（第3条関係）

## 視察概要書

1 視察日時 令和4年10月25日（火） 午後1時00分～午後2時30分

2 視察先 京都府京丹後市議会  
（住所：京都府京丹後市  
峰山町杉谷 889 番地）



3 調査事項 予約型乗合タクシー（mobi）について

4 視察先概要

（1）挨拶 京丹後市議会 議長 谷津 伸幸 氏

（2）説明者 京丹後市役所 市長公室 政策企画課 職員 2名

（3）視察先概要：京丹後市

人口：50,280人（令和2年国勢調査）

面積：501.44 km<sup>2</sup>

5 調査項目

（1）概要について

・経緯、具体的な取組、成果等について

（2）現在の状況について

・利用者数、保有台数、費用について

・利用者の意見について

（3）今後の課題等について

- 6 視察の目的：公共交通の不便地の解消や、公共交通ネットワークの強化を目指している本市において、AI オンデマンド交通を導入することで、市民の快適な利用と持続可能な公共交通ネットワークの実現につながる非常に有用なものだと考えるため。
- 7 施策等の概要：毎日の買い物や塾の送り迎え、通勤・通学・通院などこれまでの自転車やマイカーに代わる新たな「ちょい乗り」サービス。  
半径 2 km の生活圏をみんなが毎月定額を出し合うことで、呼べばすぐ来て、行きたいところまで送ってくれる便利な移動アプリ。  
(京丹後市は半径 4 km 圏内を運行エリアとしている。)  
コミュニティのみんなで運転手付きの車を複数台共有する感覚の移動サービス。

## 8 主な質疑応答

### Q 1 タクシー会社の競争性について

A 1 実証実験をしているエリアで営業しているタクシー会社が 1 社しかいないため競合していない。

### Q 2 令和 4 年 4 月以降の状況と今後について

A 2 販促活動や、コロナが少し落ち着いたこと、初回登録 30 日間無料キャンペーンをうったことなどから、利用者が増え一時はサブスク会員が 200 人を超すことがあった。無料期間終了後、サブスク会員をやめる人が多く、現在は約 100 人のサブスク会員がいる。

大体 1 台につき、100 名のサブスク会員がいれば、収支が成り立つ。

今後の展開については、実走するために、路線バスやタクシーと競合しないこと（棲み分け）を証明するために、利害関係者と会議を開き進めている状況である。

### Q 3 現在 260 か所あるバス停について

A 3 ある程度柔軟に、バス停の場所を設定することができる。需要があれば増やせる。路線バスとルートが被らないようになどの配慮はしていない。  
住民からすると、バス停より近い場所にバス停ができたイメージである。

#### Q 4 月額料金に対する市民からの要望について

A 4 月額 5,000 円についての要望は特にはない。高いと感じている人は 1 回 300 円の料金で使っている場合もある。

mobi は全国展開されており、全国同じ料金体系のため、京丹後市だけ変更することは難しい。また、車イス対応もしていない。

#### Q 5 通学時について既存の路線バスに mobi の影響はあったのか

A 5 ないわけではない、と思うが、片道 200 円のバスがあり、通学は定期も安くなる。mobi の利用時間は 8 時からのため、通学に利用する学生はほとんどいないと聞いている。通学以外で、今まで徒歩や自転車を利用していなかった人が mobi を使うことが増え、新たな需要が生まれていると感じている。

### 9 考察

#### ア 現状や事業効果

地域の課題として高齢化、子育て支援、コロナ禍における新しい生活様式への対応が求められている中、住民が自宅からスーパーや病院、公園、職場等へ生活圏内での移動をするための暮らしの足としてはマイカーに依存せざるをえず、特に高齢者が免許返納してしまうと移動手段が限られてしまう状況にある。このような中、利便性が高い相乗り型オンデマンド交通を定額で提供することにより、地域の移動総量を増やし、まちの活性化を図ると同時に、既存公共交通との相乗効果も期待されることで、将来に向けて安心できる移動サービスの提供、充実を目指すもの。

#### ●mobi 導入実証の背景について

- ・令和元年度 WILLER 株式会社から京丹後市へ打診
- ・令和 2 年度 6 月 18 日 WILLER 株式会社と新モビリティサービス推進事業に関する連携協定を締結
- ・令和 3 年 1 月 28 日～ 2 月 22 日 mobi 無償実証実験（日本版 MaaS 推進・支援事業）
- ・令和 3 年 6 月 30 日～ mobi 有償実証実験開始（1 年間 R4.6.14 まで）
- ・令和 4 年 6 月 15 日～ mobi 有償実証実験延長（1 年間 R5.6.14 まで）

#### ●事業の申請、運行主体

峰山自動車株式会社。（タクシーや教習所を運営している会社）

●行政の関わり

実証運行に関する要請、広報、データ分析、調整等を行っている。

●主な利用対象者

京丹後市の住民及び来訪者で、誰でも利用可能。

●運行区域

メイン（商業施設）を中心とした半径約4kmのエリア。（峰山町、大宮町）

●運行時間、運行日

午前8時から午後9時まで、毎日運行している。（年中無休）

●使用車両

ハイエース及びヴォクシー1台。

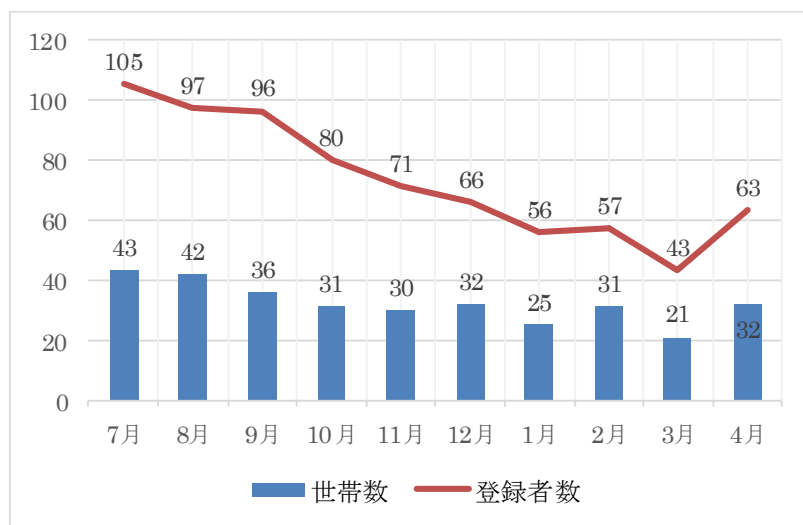
●利用方法

スマートフォンアプリまたは電話での即時予約で、事前予約はできない。

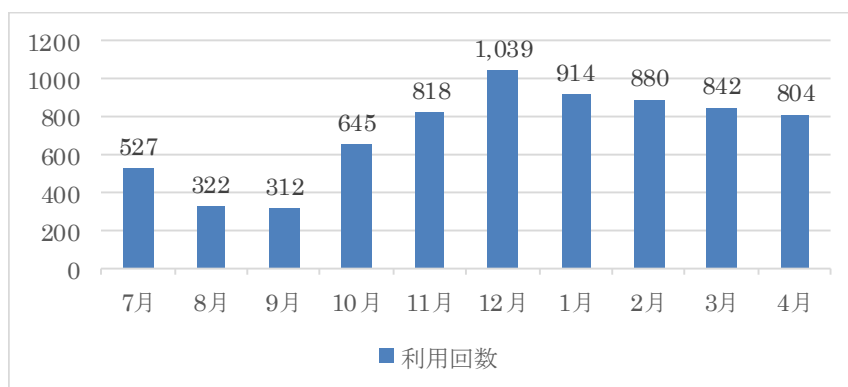
定額乗り放題で、面倒な都度払いが不要。同じ世帯の1人目の加入者が月5,000円で、2人目以降は月500円。都度払いも可能で、1回300円。

●mobi 実証結果〈運行実績〉

世帯数と登録者数推移（2021年7月から2022年4月30日集計）



## ●利用回数推移 (2021年7月から2022年4月30日集計)



当初予定していた高齢者の伸びがよくないことについて、昨年度高齢者が集まるイベントがあれば、アプリやスマホの使い方教室を開きたかったが、コロナ禍で開けなかったため、今後検討している。民生委員や地域の委員と協力して周知を続けている状況である。

mobi 以外にも含めた公共交通の課題としては、路線バスの国の補助金の要件が、昔から変わらないため、補助金を得ることが難しい路線が増えている。2、3年の間で国の補助金を得られない路線が3路線出たため、京都府の補助金を活用したり、別の国の補助金を活用して路線を変更しながら、市の単費としないようにしており、路線バスを維持することが非常に大変になっている。路線バスの利用の6割から7割くらいが高校生の通学であるが、学生が乗らない昼間の時間帯などは空気を運んでいるような時間帯もあるため、予約型のデマンドバスと、路線バスを融合、ミックスさせながら考えていくべきではないかと課題意識を持って取り組んでいる。

mobi の今後の展開については、実走するために、路線バスやタクシーと競合しないこと（棲み分け）を証明するために、利害関係者と会議を開き進めている状況である。

## ●利用者の意見

### 良い意見

- ・アプリで車両の位置が分かるのが安心。
- ・アプリ上でドライバーさんと通話ができるのが安心。
- ・交通費が抑えられたことで、移動の回数が増えた。
- ・子どもの送迎をしなくてよくなり、助かっている。
- ・1回300円の乗車料金は利用しやすい。
- ・ドライバーが気さくで安心して乗車できる。



## 悪い意見

- ・利用者が増えたことで、予約が取りづらくなった。
- ・運行エリアを拡大してほしい。
- ・自宅が運行エリアのほんの少し外で、歩いている。
- ・アプリで示されるルートに違和感がある。(遠回り)
- ・高校生の子どもが相乗りになるのが気になる。
- ・不審な人や、酔っ払い客と相乗りにならないか。
- ・到着時刻が当初示された時間から遅れることがある。

## イ 本市に導入できることや検討

高齢化率が高い本市において、現在はスマートフォンアプリを利用することが難しい高齢者は多いが、5年後や10年後、日常でスマートフォンを使っている世代が増えていくとAIオンデマンド交通のスムーズな利用が見込める。また、配車はアプリだけでなく電話予約も可能であるため、幅広い世代で利用が可能である。

しかし、通学での利用が増えると、乗車定員も限られているため、通学以外の他の利用者や、既存の公共交通にも影響が生じるため、利用時間の設定を勘案する必要があると考える。

## ウ 本市に導入した場合の課題

京丹後市の場合は、Community Mobility 株式会社京丹後市内の一部の地域で事業を実施している。そのため、京丹後市の委託事業ではなく、京丹後市は補助金等も出していない。さらに、実証実験中のエリアで営業しているタクシー会社が1社のみであり、他社と競合していないことも本市とは状況が異なる。

本市でAIオンデマンド交通を導入する場合は、事業主体の選定や事業形態を慎重に検討する必要がある。



京丹後市議場



行政視察の様子