

1.現状・課題のまとめ

- これまで約 20 年間、路線やダイヤの変更など改善を重ね、現行の運行方法に到達。  
短い運行時間で、近くに停留所をという、一見矛盾した市民ニーズへの対応が課題。
- 利便性の課題の一例として、
  - ☞ 福祉施設「あっぱ」で港コースに乗車し、市役所（乗換時間 58 分）で翼コースに乗り換え、「T ぽーと」で 1 時間ほど買い物をして、翼コースに乗車（乗換時間 32 分）し、市役所（乗換時間 2 時間）で港コースに乗り換え、「あっぱ」に到着すると、所要時間は、5 時間 37 分かかる。
  - ☞ コースを乗り換える場合、コースにより市役所で約 1 時間の待ち時間が発生
- 令和 4 年度の市内コースの実利用者数は、4 月から 2 月までで 6,669 人と令和 3 年度からさらに減少しており、1 日あたりの平均利用者数は 29.6 人。1 利用者あたりの運行補助金額は、2,344 円。
- 現いきいき号市内コースのカバー率は、市域の約 50%。
- アンケート結果では、現いきいき号を不便と感じる理由の
  - 第 1 位は、「自宅から停留所が遠い」
  - 第 2 位は、「目的地までの時間がかかる」
  - 第 3 位は、「乗りたい時間に便がなく利用できない」
 座談会では、市外への交通結節点を増やしてほしいといった声が各地区であった。



市民の日常生活を支えるための移動手段としての役割を果たすために、運行方式全体を根本的に改める必要がある。



本市を取り巻く環境は予測できないほど目まぐるしく変化しており、運行方式の見直しはバックカastingで検討していく。  
※バックカastingとは、未来の目指すべき姿を描き、目指したい未来、なりたい姿から取り組むことを考えるという、本市の総合計画に掲げる目標達成の考え方

2.今後の検討の視点

(社会環境の変化)

○令和 5 年 3 月末現在、本市の高齢者は、9,559 人で高齢化率は 19.4%と低いものの、今後 10 年間で約 5,500 人が高齢者となり、高齢化率は 30%を超える超高齢化社会を迎える。医療・福祉、交通事故、買い物など、市民の日常生活に大きな影響を及ぼすことが予想される。また、少子化への対応、市民ニーズの多様化、生活様式の変化、脱炭素化への対応等、地域公共交通は、社会課題解決の基盤として大きな役割が期待される。

(期待される地域公共交通)

市民の日常生活を支える「足」の確保、「利便性」「効率性」を高める取組、「安全性」「持続性」の確保に向けて、交通事業者をはじめ、医療関係者、商店等の事業所、高浜市商工会、社会福祉協議会、高浜市交通安全協会、まちづくり協議会など、分野をまたぐさまざまな方々にご賛同、ご協力いただき、本市の地域公共交通全体を応援していただける取組を市をあげて推進していく必要がある。

- ☞ 地域公共交通は、まちづくり、DX、健康、医療、福祉、教育、産業振興、GX、都市基盤、交通安全など、多分野にわたる施策に関連している。
- ☞ デジタル技術を活用し、多様な市民ニーズへの対応、利便性の更なる向上を図る。また、利用データや移動状況から、データに基づく地域公共交通の改善・充実を図る。

3.限られた財源の中で課題を解決するために

(AI を活用したオンデマンド型地域公共交通システム)

① 2 台で運行する場合：500 万円程度のコスト増を見込む。(コールセンターシステム利用料・管理費等費用から、スポンサー収入見込額を差し引いた額)

(現運行方式の改善)

① + 2 台 (計 4 台) で運行する場合：1,600 万円程度のコスト増を見込む。  
② + 1 台 (計 3 台) で運行する場合：800 万円程度のコスト増を見込む。

※新たなドライバーの確保、市内全域をカバーするといった点で課題が残る。

4.今後の方向性

市域が狭いという特性を生かし、誰一人取り残さない、コンパクトかつ公共交通網（ネットワーク）が形成されたまちを目指すため、「AI を活用したオンデマンド型地域公共交通システム」の方向で検討する。 ※運行開始は、令和 6 年度中を目指す。