

令和6年度  
函館市西部地区 AI デマンド交通実証運行  
事業報告書



令和7年8月22日  
函館市地域公共交通協議会

# < 目 次 >

1. 実証運行の概要 .....	P 1
1－1. 函館市の人口・公共交通の現状	
1－2. 実証運行の背景・目的	
1－3. 運行概要	
1－4. 配車システムについて	
1－5. 運行車両について	
1－6. 利用方法	
1－7. 利用促進・周知状況	
2. 利用実績 .....	P 1 1
2－1. 月別利用実績・乗合数	
2－2. 曜日別利用実績	
2－3. 時間帯別利用実績	
2－4. 乗降地別利用実績	
2－5. 予約方法	
2－6. 乗合発生状況のクロス集計	
3. アンケート集計結果 .....	P 1 8
3－1. 利用者アンケート	
3－2. LINE アンケート	
3－3. 運行事業者アンケート	
4. 経費内訳 .....	P 3 5
5. 検証 .....	P 3 6
6. 総括 .....	P 4 0

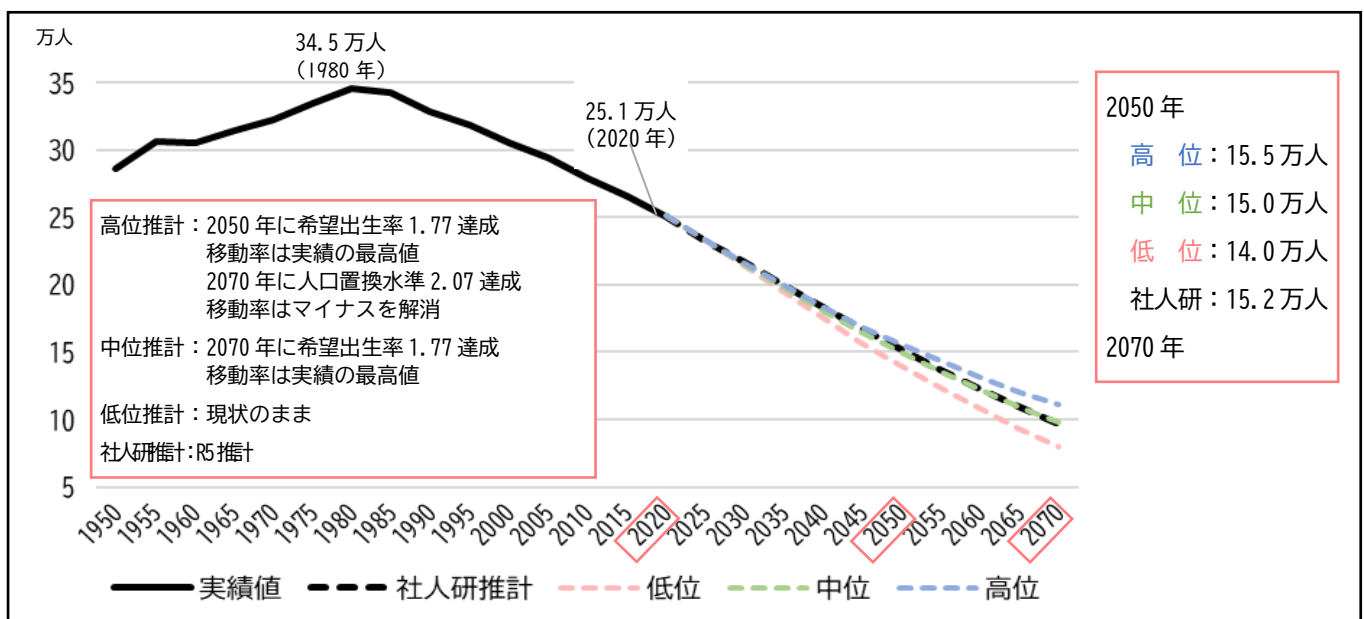
# 1. 実証運行の概要

## 1-1. 函館市の人口・公共交通の現状

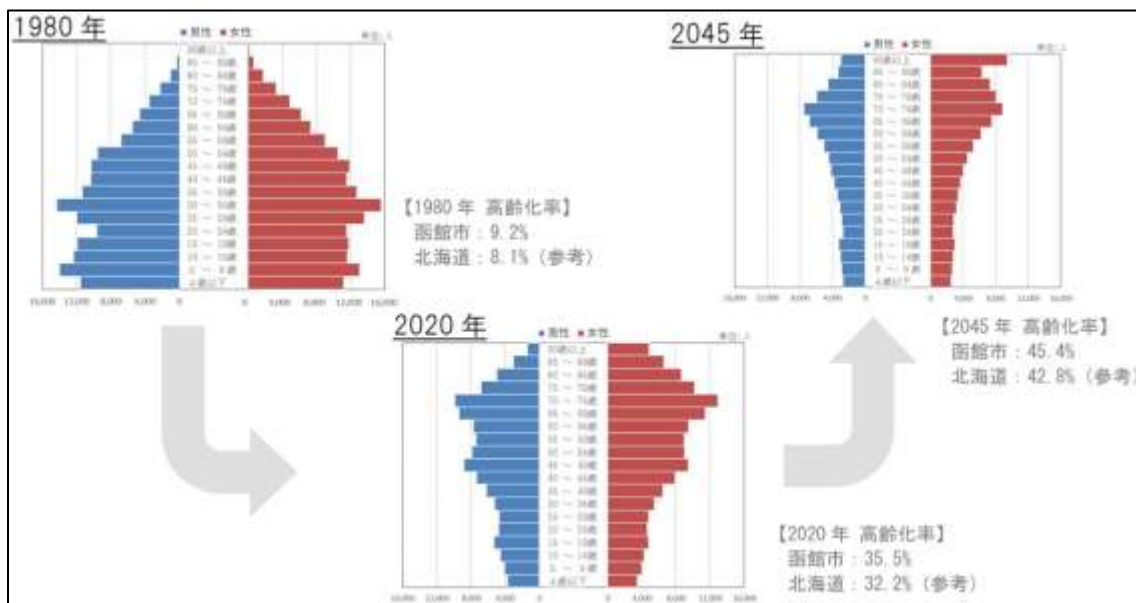
### (1) 全国・函館市の人口について

日本の総人口は2010年（平成22年）をピークに減少に転じているが、函館市においては全国・全道より早く1980年（昭和55年）をピークに人口が減少に転じ、2020年（令和2年）の総人口（実数値）251,084人は、2018年（平成30年）に国立社会保障・人口問題研究所が公表した人口推計値の249,793人を上回ったものの、2070年（令和52年）の人口推計は、高位推計で110,881人、中位推計で97,977人、低位推計で79,284人と、2020年と比べて総人口が約56～68%減少する。

<図①-1 総人口の推移と将来人口の推計>



<図①-2 函館市の年齢区分別人口割合推移>



## (2) 公共交通の現状

全国的一般路線バスは人口減少や少子化，マイカーの普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により，輸送人員・運送収入が大きく減少しており，さらには全国各地で運転手不足による減便や廃止が相次いでおり、地域住民や観光客の移動手段確保の観点から危機的な状況にある。

函館市でも，人口減少や少子高齢化の加速度的進行・公共交通の需要低迷の深刻化等，公共交通事業を取り巻く環境がより一層厳しさを増す中，本市郊外部のバス路線は，運行便数が少ないことや，バス停まで遠いことなどから，路線バスの利用者数が減少し，それに伴い便数が減少することで，さらに利便性が低下していく負のスパイラルに陥っている。

2

## (3) 函館市の公共交通の取組

こうした中，函館市では令和6年1月に，地域公共交通政策のマスタープランとなる「函館市地域公共交通計画」を策定した。

当該計画においては，「まちづくりと一体となった将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築」を基本理念として，市民生活における地区内や地区間の移動を適切に確保していくため，効率的かつ利便性の高い公共交通ネットワークとして，「目指すべき将来の公共交通ネットワーク」（図②）を提示している。また，交通機関軸としての鉄道・市電のほか，主要な交通結節点を結ぶ幹線交通と，交通結節点から居住区域を結ぶフィーダー交通・結節点内交通に分け，幹線交通を路線バス，フィーダー交通等を地区特性に応じた交通モードが担うものとし，下記4つの目標を定め，事業者と行政等が連携しながら，各種取り組みが進められている。

＜図②「目指すべき将来の公共交通ネットワーク」＞



### 計画目標

- |   |                                |
|---|--------------------------------|
| ① | 地区特性に応じた最適な運行形態による移動サービスの導入と再編 |
| ② | 交通機関間の接続の円滑化                   |
| ③ | 公共交通の利便性向上と意識醸成による利用促進         |
| ④ | 地域公共交通の担い手確保                   |



## 1—2. 実証運行の背景・目的

このうち、計画目標①においては、「幹線交通」と「フィーダー交通」の役割分担を意識した、地区特性に応じた最適な運行形態により、効率的かつ利便性の高い公共交通ネットワークの形成に向けた検討・取組を進めることとしている。また、一部の市街化区域においては、バス停までの距離が遠い地区や、急な斜面に宅地が立地しているなど、交通上の課題を抱える地区が存在しており、こうした地区においては、今後の持続可能な交通手段の確保のため、路線バスに頼らない、新たな運行形態の導入も含めた、地区特性に応じた運行形態について検討が必要とされている。

こうした状況を踏まえ、協議会においては、公共交通の利便性が低いエリアにおける、路線バス等の定時定路線運行以外の新たな移動サービスとして、新技術の活用可能性について検討を行うため、その技術の一つである、利用者の予約に対し、AIによるリアルタイムな最適配車を行う「AI デマンド交通」について、実証運行を実施した。

実証運行の対象地区については、急な斜面に宅地が立地しているとともに、狭隘な細街路が多く、バス停・電停までの距離も長いことから、公共交通へのアクセスが困難なほか、他地区と比較して高齢化率が高く、今後、移動手段を持たない高齢者の増加も見込まれる西部地区を選定した。

また、実証運行を通じて、地域住民に受け入れられやすい運行内容等の下記3点についての検証を行うこととした。

当初設定した検討事項（令和6年度第1回総会にて設定）	
1	効率的で利便性の高い公共交通ネットワーク形成のためのAIデマンド交通導入に向け、移動ニーズを踏まえた、効率性が高く、地域住民に受け入れられやすい運行内容等の確認。
2	バス運転手不足へ対応するため、大型二種免許以外で運行可能な交通モードへの転換可能性について検証。
3	函館山山麓の急な斜面に宅地が立地していることがバス停・電停などへの徒歩移動を困難にしているという、西部地区の交通上の課題の解消手段となるかどうかの検証。

### 1—3. 運行概要

実施主体	函館市地域公共交通協議会
実施体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・函館市地域公共交通協議会…事業主体・企画・調整・広報</li> <li>・（株）未来シェア…AI 配車システム「SAVS」提供（※1）</li> <li>・函館第一交通（株）…車両運行・電話予約受付（※2）</li> <li>・サツドラ・ホールディングス（株）…周知・利用促進協力・ロゴデザイン等提供（※3）</li> <li>・（株）函館平安システム…利用促進協力（※3）</li> <li>・地域内商業施設・医療機関等…周知等協力（※3）</li> </ul>
実施期間	令和6年10月15日（火）～令和7年2月11日（火） 毎日運行（土日祝日・年末年始も運行）
運行時間	午前9時00分～午後4時30分
運行地区	函館市西部地区の下記11町のうち、図③-1「運行区域図」に示す範囲 （入舟町，船見町，弥生町，弁天町，大町，末広町，元町，青柳町， 谷地頭町，住吉町，宝来町）
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大人（中学生以上）：300円</li> <li>・小児（満1歳～小学生）：150円</li> <li>・身体・療育・精神の障がい者手帳をお持ちの方とその介護人1名まで：150円</li> <li>・乳児（満1歳未満）：無料</li> </ul> <p>※小児のうち，未就学児は同行者1人につき1人目まで無料。2人目から150円</p>
予約方法	<p>電話またはWEB。利用日の1週間前から予約可能。</p> <p>※電話予約受付時間 午前8時30分～午後4時00分</p> <p>※事前の会員登録は，利用ハードルを下げるため不要とした。なお，WEB予約の場合はアカウント登録が必要だが，個人情報の登録は任意とした。</p>
運行方式	道路運送法第21条による乗合運送（※4）許可（区域運行・デマンド型運行 ※5）
運行車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「専用車両」2台（常時待機）</li> <li>・「切替車両」2台（混雑状況等を踏まえ営業車両から切替）</li> <li>・1台につき3名まで乗車可能。</li> </ul>

（※1）公立はこだて未来大学発の市内企業であり，既に同大学が主体となり数度の実証実験を市内で実施済みであることなどを評価して選定。（令和6年度第1回総会にて協議）

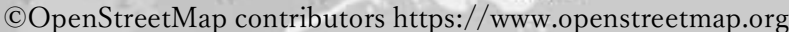
（※2）市内タクシー事業者（法人15社）の中から公募により選定。（公募による選定について，令和6年度第1回総会にて協議）

（※3）事務局が各所へ個別に協力依頼を行い，承認いただいた場合に実施。

（※4）不特定多数の旅客を乗り合わせて運送すること。

（※5）路線を定めず，旅客の需要（デマンド）に応じた乗合運送を行う運行。これにより，例えば自宅の前へ車両が迎えに行き，目的地の前まで送り届ける，いわゆる「ドア to ドア」型の移動が可能となる。

5



＜図③-2 運行区域の人口・老年人口（住民基本台帳・令和7年2月末（実証運行期間）時点）＞

町 名	総 数	老年人口（６５歳以上）	
入 舟 町	505	262	51.9%
船 見 町	795	351	44.2%
弥 生 町	938	404	43.1%
弁 天 町	822	374	45.5%
大 町	560	215	38.4%
末 広 町	823	394	47.9%
元 町	832	372	44.7%
青 柳 町	1,552	648	41.8%
谷地頭町	1,210	537	44.4%
住 吉 町	753	419	55.6%
宝 来 町	1,271	545	42.9%
合 計	10,061	4,521	

## 1-4. 配車システムについて

配車システムは、AI を駆使し移動格差のない未来の公共交通を創造する、公立はこだて未来大学発ベンチャー企業である株式会社未来シェア製システム「S A V S」を使用した。

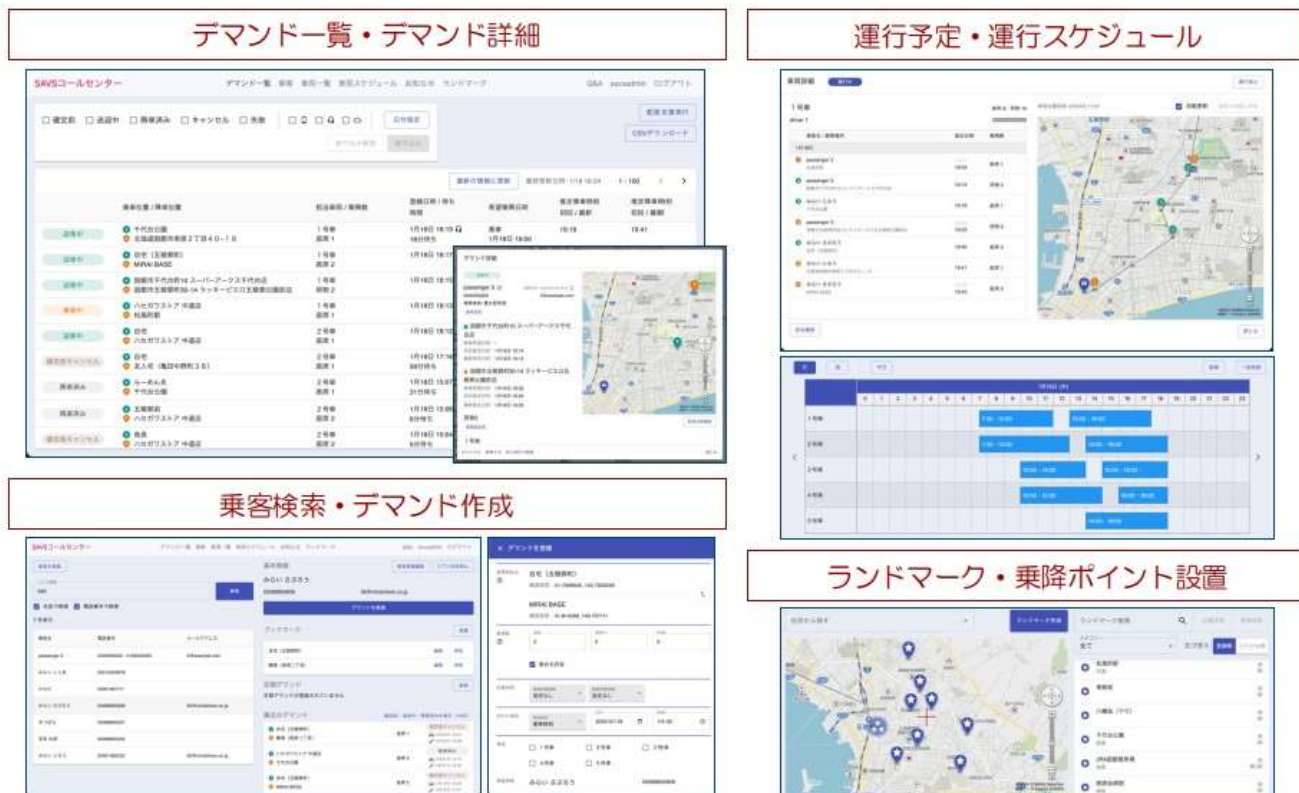
同システムは、人や物の移動要求に対して AI が完全自動で便乗配車計算を行うクラウドサービスであり全車両の座席数の有効活用により、乗車待ち時間と乗車時間、総走行距離を最小化し、無駄なく便利な公共交通を実現することが可能となる。

< 図④-1 ドライバー用システム画面 >

6



< 図④-2 コールセンター用システム画面 >





## 1-5. 運行車両について

函館第一交通（株）が通常運行している車両を使用した。同社はジャパントクシーやセダン型車両等を運行しているが、乗合運行であることや、実証期間が冬季となる中、坂道の多い地域を運行することもあり、ボックス型の事業用車両（4WD）を使用した。また、車体には、「実証運行」・「区域運行」を示す専用のマグネットシートを貼り付けした。（ロゴ・キャラクターのデザインは、サツドラ・ホールディングス（株）の提供による）

乗車人数は1台につき3名までとし、2台を通常運行した。また、混雑状況に応じて、追加2台の運行を行うこととした。

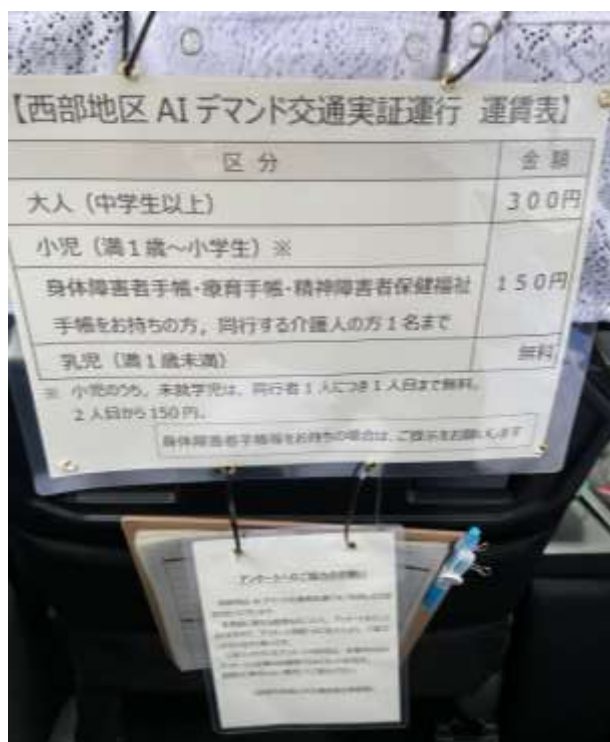
なお車両の待機場所は、地域内の商業施設5店舗へ協力いただき、施設敷地内駐車場を使用した。

7

<図⑤-1 運行車両(外観)>



<図⑤-2 運行車両(車内表示)>



## 1-6. 利用方法

利用者は、電話またはネットから、「名前・電話番号・乗車地・降車地・乗車人数・乗車希望時間」の情報を登録して配車予約を行った。電話の場合は、コールセンターが情報を聞き取り、システムに登録して配車を予約した。ネットの場合は、利用者自らシステム上で会員登録を行った上、地図上の任意の地点で乗降地を選択し、配車予約を行った。

今回の実証運行では、利用にあたっての負担感や抵抗感の軽減を図る観点で、会員登録（氏名・住所・年齢・性別等）は必須としなかった。

< 図⑥ 利用者向けシステム画面 >



## 1-7. 利用促進・周知状況

### (1) 利用促進に向けた取組

2 店舗の協力による割引サービスの実施。

（AI デマンド交通に乗車し、2 店舗で降車した方に対し、降車時に下記を発行した）

- ・ サツドラ宝来店 … 一定期間、対象商品が割引となるクーポン
- ・ 谷地頭温泉 … 大人入浴料が 5 0 円引きとなる利用証明書

### (2) 周知状況

広報誌	市政はこだて 1 0 月号
チラシ配布	対象地域内全戸配布（広報誌と同時配布）、町会回覧板による配布
ポスター掲示	地域内商業施設等 8 0 カ所、路線バス車内、路面電車車内
WEB	函館市ホームページ、函館市公式 LINE、函館市広報広聴課 X、 （株）はこだて西部まちづく Re-Design facebook
テレビ	S T V「函館市民ニュース」 1 1 月 1 2 日
ラジオ	H B C「市民の時間（くらしのガイド）」 1 0 月 3 1 日 FM いるか 1 月 1 4 日

<図⑦-1 チラシ・ポスター等>



9

<図⑦-2 ポスター掲示状況>



(アクロス十字街)



(市電車内)

(3) 報道状況

北海道新聞	8月23日(16面), 10月16日(20面)
函館新聞	9月1日(1面), 10月17日(3面)
NHK	「ほっとニュース函館」 11月15日, 1月30日



#### (4) 説明会開催状況

①	開催日	10月8日～12日（運行開始前）
	概要	事業概要・利用方法等について，AI デマンド交通に関心のある方を対象に開催（地域内への居住，町内会への加入は問わない）
	回数	計7回（各1時間程度）
	会場	運行区域内公共施設 （まちづくりセンター，公民館，ふるる函館，アクロス十字街） ※アクロス十字街は1階ロビーにブースを設置した個別相談
	来場者	計86名

②	開催日	11月10日～14日，19日，25日，1月15日
	概要	説明依頼のあった運行区域内の各町会で，町会会員を対象に開催
	回数	計8回（各1時間程度）
	会場	各町会館（入舟町会・船見町第一町会・第二船見町会・弁天町会・大町町会・住吉町会・谷地頭町会・青柳町会）
	来場者	計64名

③	開催日	12月16日，17日，19日，20日
	概要	地域内商業施設にてチラシの配布や，ブースを設置して個別説明を実施
	回数	計4回
	会場	（ブース設置）サツドラ宝来店，ツルハドラッグ大町店， （チラシ配布のみ）コープさっぽろ末広西店，マックスバリュ弁天店
	配布数	105枚

<図⑦-3 説明会の開催状況>



（まちづくりセンター）



（大町会館）



## 2. 利用実績

### ※用語の定義

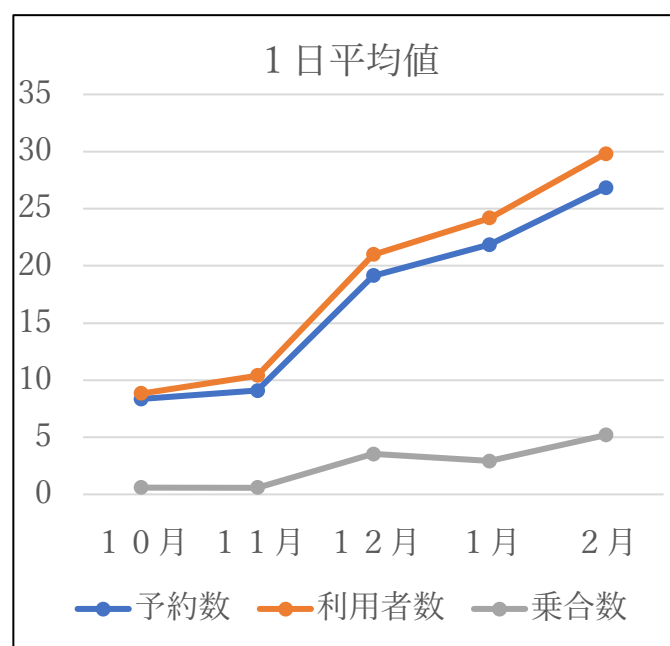
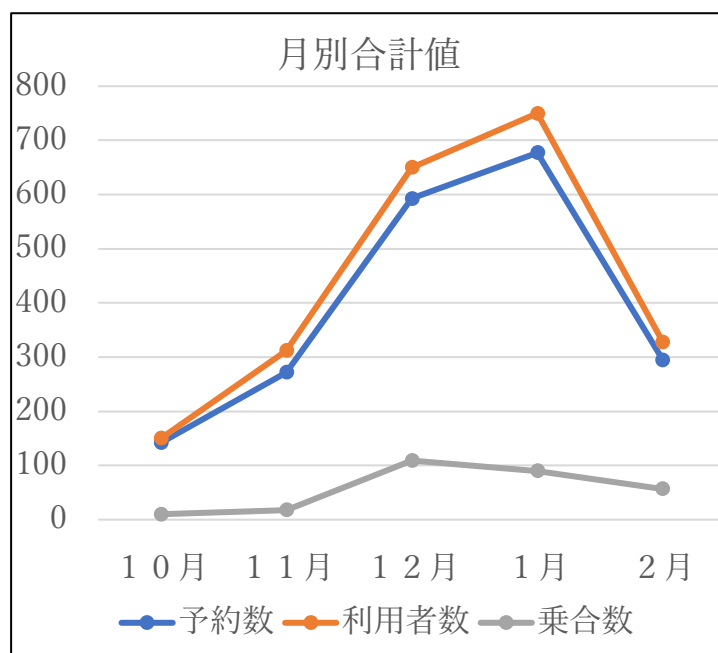
- ・ 運行予約数…運行された予約件数（キャンセルを除く）
- ・ 延べ利用者数…乗車時に使用された座席数  
（予約時は1度に3名の予約が可能のため、予約数と利用者数は異なる。）
- ・ 乗合数…予約数のうち、乗降中において乗合が発生した件数  
（1件の予約と他の1件の予約が乗り合いとなった場合は、2件と計上する）
- ・ 実利用者数…運行された予約（キャンセルを除く）を行ったアカウント数

### 2-1. 月別利用実績・乗合数

項目		単位	10月	11月	12月	1月	2月	合計
運行予約数	合計	件	142	272	593	677	295	1,979
	一日平均		8.35	9.07	19.13	21.84	26.82	17.04
延べ利用者数	合計	人	150	312	650	750	328	2,190
	一日平均		8.82	10.40	20.97	24.19	29.82	18.84
乗合数	合計	件	10	18	109	90	57	284
	一日平均		0.59	0.60	3.52	2.90	5.18	2.56
	乗合率	%	7.04	6.62	18.38	13.29	19.32	14.35
実利用者数	合計	件	49	54	72	43	0	218

実証期間中の「運行予約数」は1,979件、「延べ利用者数」は2,190人、「乗合数」は284件であった。

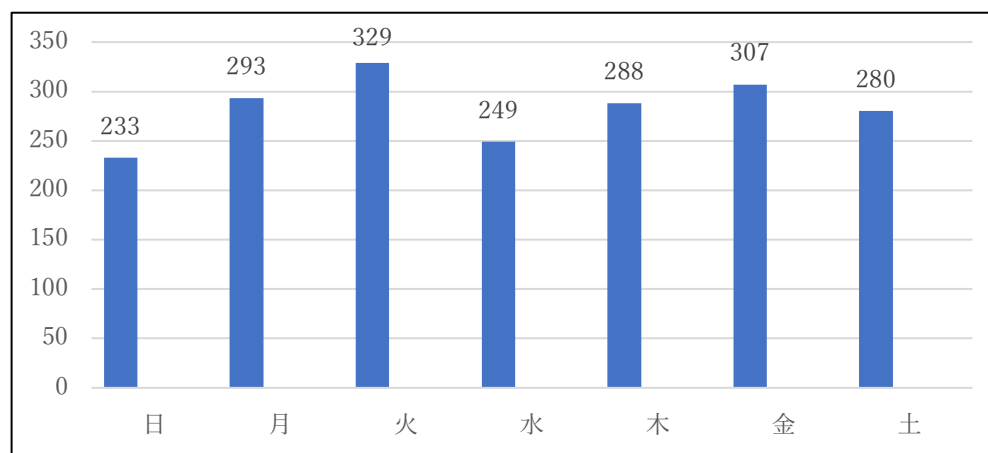
1日平均の「延べ利用者数」は、10月は8.82人であったが、2月には29.82人となり、3倍以上に増加した。



## 2-2. 曜日別利用実績

	日	月	火	水	木	金	土	合計
10月	12	13	24	28	33	21	11	142
11月	30	25	55	32	36	44	50	272
12月	73	81	102	71	93	94	79	593
1月	74	102	97	96	104	118	86	677
2月	44	72	51	22	22	30	54	295
合計	233	293	329	249	288	307	280	1,979

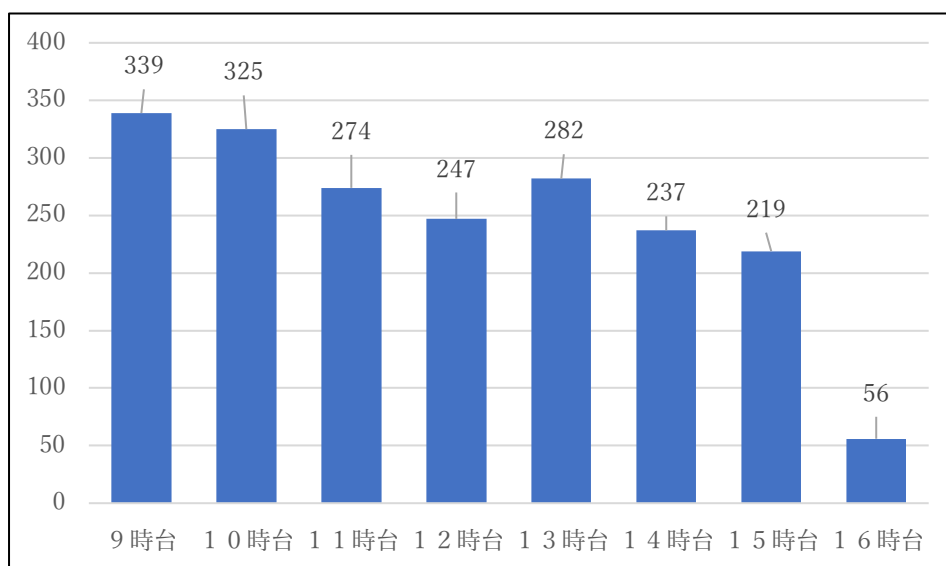
曜日別では、火曜日の利用が最も多く、日曜日が最も少ない結果となった。



## 2-3. 時間帯別利用実績

	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	合計
10月	24	19	11	16	26	14	23	9	142
11月	46	36	39	22	55	39	29	6	272
12月	100	99	86	80	70	78	67	13	593
1月	117	123	105	85	85	67	75	20	677
2月	52	48	33	44	46	39	25	8	295
合計	339	325	274	247	282	237	219	56	1,979

時間帯別では、9時台の利用が最多となり、以降は減少するものの、13時台に再度増加し、以降はまた減少している。



## 2-4. 乗降地別利用状況

### (1) 乗車地

町別の乗車地では「末広町」が最多、次いで「谷地頭町」が多くなった。

種別ごとの乗車地では、「その他（システム上で施設以外の地点を選択したり、施設名でなく住所等を入力したもの）」が最多となり、「スーパーマーケット」、「温泉」が次いで多くなった。

#### (町別の乗車数)

	10月	11月	12月	1月	2月	合計
入舟町	7	16	48	59	31	161
船見町	7	8	19	16	8	58
弥生町	4	13	36	76	34	163
弁天町	5	9	30	37	24	105
大町	11	18	31	45	16	121
末広町	39	78	161	153	57	488
元町	10	13	33	34	12	102
青柳町	12	23	41	43	14	133
谷地頭町	20	35	98	136	57	346
住吉町	11	24	30	19	8	92
宝来町	16	35	66	59	34	210
計	142	272	593	677	295	1,979

#### (種別の乗車数)

	乗車地種別	予約数
1	その他（※自宅等）	1,023
2	スーパーマーケット	304
3	温泉	210
4	ドラッグストア	82
5	コンビニエンスストア	76
6	公共施設	67
7	病院・医院	43
8	介護・福祉施設	37
9	歯科	26
10	郵便局	22
11	飲食店	18
12	コインランドリー等	12
12	薬局	
14	銀行	11
14	停留所	
16	町会館	7
17	個人商店	5
17	神社・寺院・教会	
19	ホームセンター	4
20	観光施設	2
21	ホテル	1
21	学校	1
	合計	1,979



#### (乗車地バブルチャート)

※円が大きい程乗車回数が多い

## (2) 降車地

町別の降車地では、乗車地同様に、「末広町」が最多、次いで「谷地頭町」が多くなった。

種別ごとの降車地では、「その他」を除くと「温泉」が最多となったほか、「スーパーマーケット」、「病院・医院」が次いで多くなった。

「スーパーマーケット」は降車数よりも乗車数の方が多く、行きは別の目的地や移動手段を使用した、帰りは荷物とともに、A I デマンドで自宅へ移動したパターン等が考えられる。

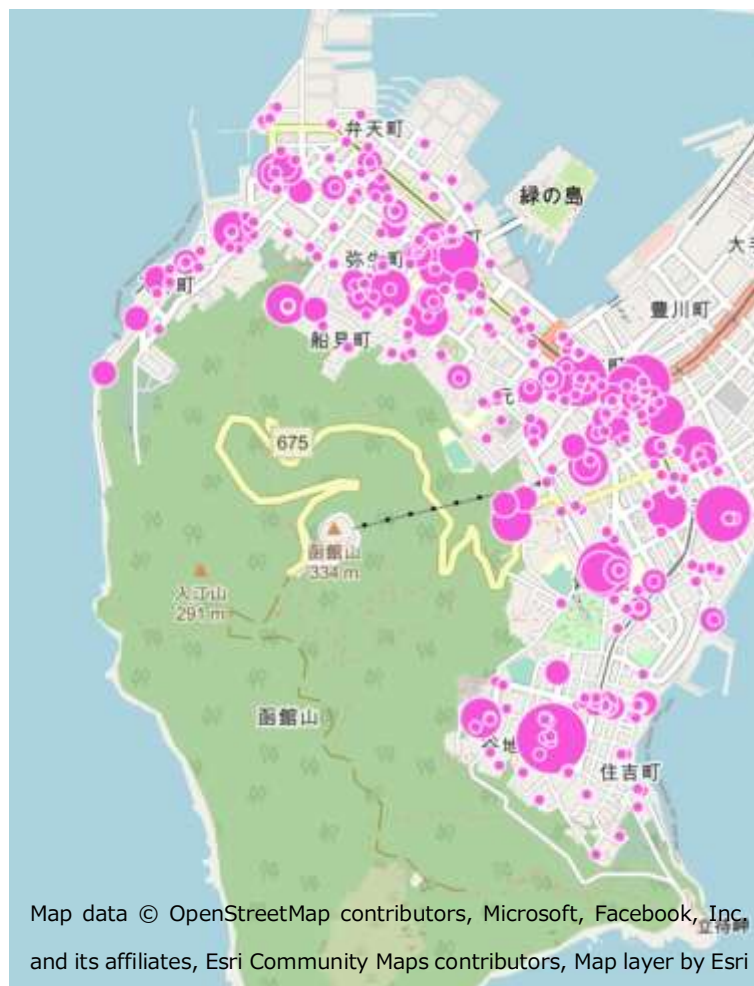
(町別の降車数)

	10月	11月	12月	1月	2月	合計
入舟町	11	17	42	53	25	148
船見町	16	20	52	34	21	143
弥生町	11	16	29	65	32	153
弁天町	4	8	26	42	19	99
大町	13	26	38	42	17	136
末広町	25	49	121	116	51	362
元町	12	17	31	39	12	111
青柳町	15	36	74	74	25	224
谷地頭町	12	34	100	136	55	337
住吉町	8	19	29	20	10	86
宝来町	15	30	51	56	28	180
計	142	272	593	677	295	1,979

(種別の降車数)

	降車地種別	予約数
1	その他（※自宅等）	1,056
2	温泉	232
3	スーパーマーケット	188
4	病院・医院	120
5	コンビニエンスストア	65
6	ドラッグストア	48
7	歯科	39
8	飲食店	37
9	公共施設	35
10	停留所	30
11	神社・寺院・教会	28
12	介護・福祉施設	27
13	銀行	20
14	町会館	18
15	コインランドリー等	13
16	郵便局	12
17	観光施設	5
18	学校	3
19	ホームセンター	2
20	個人商店	1
	合計	1,979

(降車地バブルチャート)





### (3) 降車地のクロス集計

#### (ア) 曜日とのクロス集計

曜日毎の予約数と降車地の種別（上位10件のみ）をクロス集計させた結果、利用が最も多い火曜日は、他の曜日と比べ「コンビニエンスストア」・「公共施設」の利用者が多い。

その他の特色として、「温泉」利用は月曜日・金曜日（函館バス9系統運行日と同じ曜日）,「スーパーマーケット」の利用は日曜日・土曜日・火曜日が多い。

曜日	温泉	スーパー マーケット	医療機関	コンビニ	ドラッグ ストア	歯科	飲食店	公共施設	停留所	神社/ 寺院/教会
日	25	35	0	7	9	2	8	1	3	9
月	40	26	25	8	5	5	6	4	5	2
火	28	33	27	19	3	10	6	11	4	5
水	36	11	9	9	4	6	1	3	2	6
木	30	28	20	5	10	8	8	5	4	4
金	41	21	25	10	6	5	2	5	5	1
土	32	34	14	7	11	3	6	6	7	1
総計	232	188	120	65	48	39	37	35	30	28

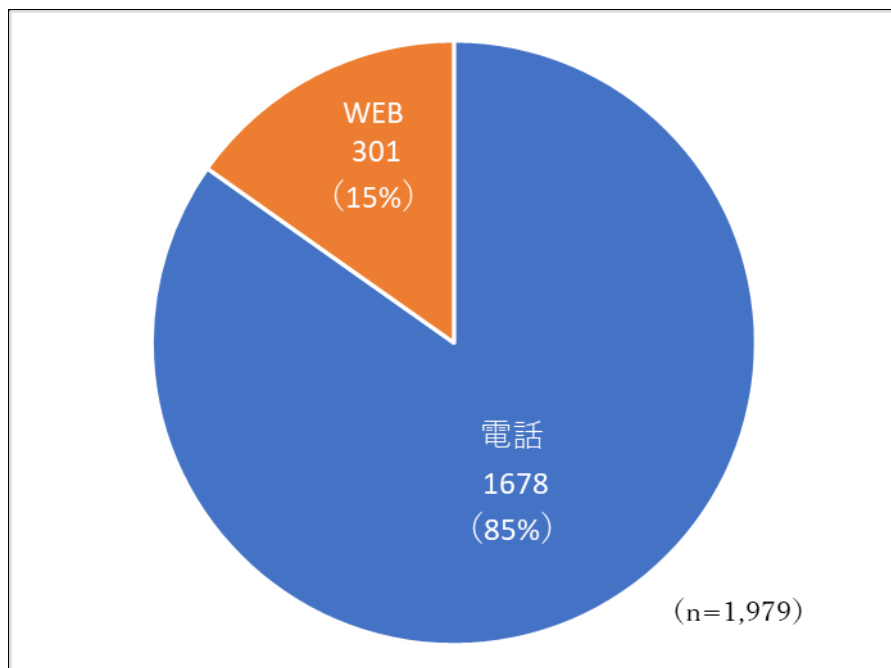
#### (イ) 時間帯とのクロス集計

時間帯毎の予約数と降車地の種別（上位10件のみ）をクロス集計させた結果、9時台・10時台の「温泉」利用、次いで9時台の「スーパーマーケット」利用が非常に多かった。また、「医療機関」・「歯科」なども、9時台・10時台の利用が多かった。

	温泉	スーパー マーケット	医療機関	コンビニ	ドラッグ ストア	歯科	飲食店	公共施設	停留所	神社/ 寺院/教会
09時台	71	66	50	7	5	12	1	7	2	4
10時台	73	24	35	10	9	12	8	2	6	11
11時台	23	26	4	13	6	1	9	2	10	4
12時台	20	13	1	9	9	0	11	11	4	3
13時台	24	25	6	10	6	2	5	7	7	4
14時台	16	22	21	3	8	5	1	2	0	1
15時台	5	11	3	6	3	1	2	3	1	1
16時台	0	1	0	7	2	6	0	1	0	0
総計	232	188	120	65	48	39	37	35	30	28

## 2-5. 予約方法

予約方法は、電話予約が1,678件、WEB予約が301件となり、圧倒的に電話予約が多い結果となった。時間帯では9時台の電話予約が最も多く、続いて10時台が多い結果となり、早い時間に電話予約が集まることを確認した。一方でWEBでは13時台・11時台の予約が多かった。



(月別予約方法)

	電話	WEB	合計
10月	105	37	142
11月	224	48	272
12月	494	99	593
1月	616	61	677
2月	239	56	295
合計	1,678	301	1,979

(時間帯別予約方法)

	電話	WEB
9時台	310	29
10時台	279	46
11時台	223	51
12時台	207	40
13時台	230	52
14時台	203	34
15時台	181	38
16時台	45	11
小計	1,678	301
合計	1,979	

## 2-6. 乗合発生状況のクロス集計

乗合が発生する曜日は月曜日、時間帯は10時台が最多となった。

乗車地・降車地ともに谷地頭町で乗合発生が多かった。温泉を降車地とする場合の発生が多かったことから、谷地頭温泉を利用される方で乗合が発生していたと思われる。

### (1) 曜日とのクロス集計

日	月	火	水	木	金	土	総計
23	49	48	36	45	46	37	284

### (2) 時間帯とのクロス集計

09 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台	総計
60	69	50	36	20	29	15	5	284

### (3) 乗車地（町別）のクロス集計

入舟	船見	弥生	弁天	大町	末広	元町	青柳	谷地頭	住吉	宝来	総計
33	8	31	18	14	57	7	9	68	9	30	284

### (4) 降車地（町別）のクロス集計

入舟	船見	弥生	弁天	大町	末広	元町	青柳	谷地頭	住吉	宝来	総計
29	22	18	14	16	53	14	18	70	7	23	284

### (5) 降車地（種別）のクロス集計

温泉	医療機関	スーパー	コンビニ	飲食店	歯科	交通	公共施設	町会館	神社・寺院・教会	介護
54	26	20	8	5	5	4	4	4	4	4

### 3. アンケート集計結果

#### 3-1. 利用者アンケート

利用者の属性・感想・意見について、アンケート用紙・WEB アンケートフォームを用いてアンケートを実施した。

アンケート用紙は運行車両内・まちづくりセンターに用意し、車内や同センターのほか、地域内商業施設 5 店舗に回収箱を設置した。また、用紙や車内に WEB アンケートフォームの QR コードを掲載した。

回答数は全体で 148 件であり、このうち用紙による回答は 139 件、WEB による回答は 9 件であった。

<図⑧-1 アンケート用紙>

函館市西部地区AIデマンド交通実証運行 利用者アンケート		回答は WEBでも 可能です
このたびはご利用いただき、ありがとうございます。 該当する回答の欄(右側の四角内)に「✓」を記載してください。 (「その他」や「理由」などについては、ご自由にお書きください。)		
<b>1 あなたのことについてご回答ください。</b>		
問1	あなたのお住まい (一つを選択)	<input type="checkbox"/> ① 西部地区(運行エリア)内 <input type="checkbox"/> ② ①以外の函館市内 <input type="checkbox"/> ③ 函館市外
問2	あなたのご年齢 (一つを選択)	<input type="checkbox"/> ① 10代 <input type="checkbox"/> ② 20代 <input type="checkbox"/> ③ 30代 <input type="checkbox"/> ④ 40代 <input type="checkbox"/> ⑤ 50代 <input type="checkbox"/> ⑥ 60代 <input type="checkbox"/> ⑦ 70代 <input type="checkbox"/> ⑧ 80代以上
問3	あなたのご職業 (一つを選択)	<input type="checkbox"/> ① 会社員・公務員 <input type="checkbox"/> ② 自営業 <input type="checkbox"/> ③ パート・アルバイト <input type="checkbox"/> ④ 学生 <input type="checkbox"/> ⑤ 専業主婦・主夫 <input type="checkbox"/> ⑥ 無職 <input type="checkbox"/> ⑦ その他( )
問4	普段利用する移動手段 (該当するものをすべて選択)	<input type="checkbox"/> ① 自家用車 <input type="checkbox"/> ② 徒歩・自転車 <input type="checkbox"/> ③ 路線バス <input type="checkbox"/> ④ タクシー <input type="checkbox"/> ⑤ 市電 <input type="checkbox"/> ⑥ 家族や友人等の送迎 <input type="checkbox"/> ⑦ その他( )
<b>2 AIデマンド交通の利用についてご回答ください。</b>		
問1	利用した日時	( )月( )日( )時頃 利用は何回目ですか( )回目
問2	今回の予約方法 (一つを選択)	<input type="checkbox"/> ① 電話 <input type="checkbox"/> ② インターネット <input type="checkbox"/> ③ チラシ(自宅配布) <input type="checkbox"/> ④ チラシ(回収板) <input type="checkbox"/> ⑤ 市政はこだて <input type="checkbox"/> ⑥ 市のホームページ <input type="checkbox"/> ⑦ 公共施設等のチラシ・ポスター <input type="checkbox"/> ⑧ その他( )
問3	どこでAI デマンド交通を知りましたか。(一つを選択)	<input type="checkbox"/> ① 買い物 <input type="checkbox"/> ② 通院・通所 <input type="checkbox"/> ③ 娯楽 <input type="checkbox"/> ④ 通学 <input type="checkbox"/> ⑤ 通子 <input type="checkbox"/> ⑥ 子どもの送迎 <input type="checkbox"/> ⑦ 観光地での移動手段 <input type="checkbox"/> ⑧ その他( )
問4	AIデマンド交通を利用した目的は何ですか。(該当するものをすべて選択)	<input type="checkbox"/> ① 買い物 <input type="checkbox"/> ② 通院・通所 <input type="checkbox"/> ③ 娯楽 <input type="checkbox"/> ④ 通学 <input type="checkbox"/> ⑤ 通子 <input type="checkbox"/> ⑥ 子どもの送迎 <input type="checkbox"/> ⑦ 観光地での移動手段 <input type="checkbox"/> ⑧ その他( )
問5	AIデマンド交通から(へ)乗り継いで他の公共交通機関を利用しました(します)か。 (一つを選択) 「はい」の場合、利用した公共交通機関を教えてください。(該当するものをすべて選択)	<input type="checkbox"/> ① はい <input type="checkbox"/> ② いいえ <input type="checkbox"/> 「はい」の場合 <input type="checkbox"/> ① 路線バス <input type="checkbox"/> ② タクシー <input type="checkbox"/> ③ 市電 <input type="checkbox"/> ④ その他( )

※裏面に続きます。

<図⑧-2 WEB アンケートフォーム>

函館市西部地区AIデマンド交通実証運行 利用者アンケート

このたびは函館市西部地区AIデマンド交通をご利用いただきありがとうございます。  
本実証運行をご利用いただいたご感想・ご意見等を、今後の参考とさせていただきます。  
下記のとおりアンケートを行います。各設問に該当する回答をお選びください。  
(「その他」や「理由」などにつきましては、ご自由に入力ください。)

函館市地域公共交通協議会事務局  
函館市企画部計画推進室交通政策課内 〒040-8666 函館市東雲町4番13号  
TEL: (0138)21-3625. E-mail: bus@city.hakodate.hokkaido.jp

**1 「あなたのことについてご回答ください」**

説明(青丸可)

問1「あなたのお住まいについて、該当するものをお選びください」(一つを選択) \*

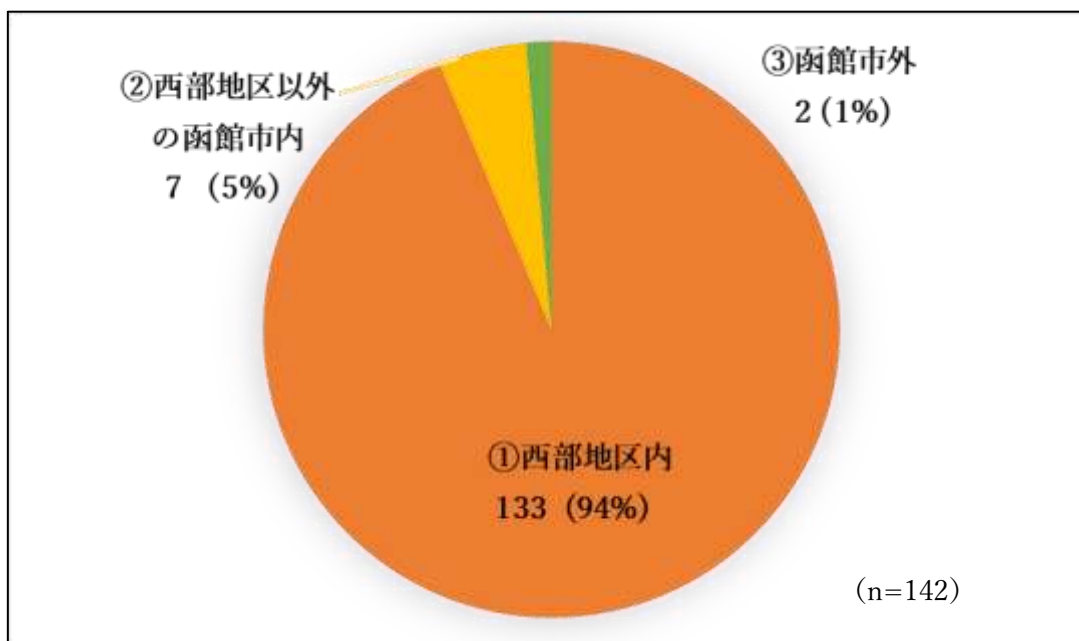
☐ 西部地区(運行エリア)内  
☐ 西部地区(運行エリア)以外の函館市内  
☐ 函館市外



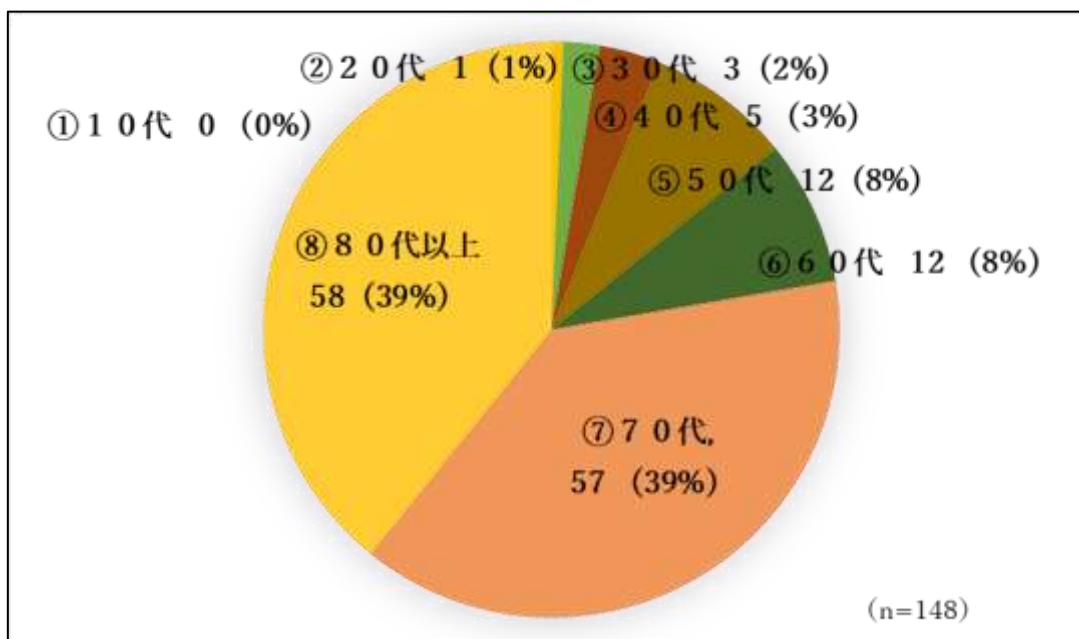
(1) 利用者属性に関する質問回答

- ・ 住所は、西部地区内という回答が94%となった。
- ・ 年齢については、70代・80代以上が約80%を占め、20代・30代はごくわずかという結果となった。
- ・ 職業は、無職・専業主婦が多い結果となった。
- ・ 普段利用する移動手段について、市電が最も多く、次いでタクシー・路線バスが多いという結果となった。

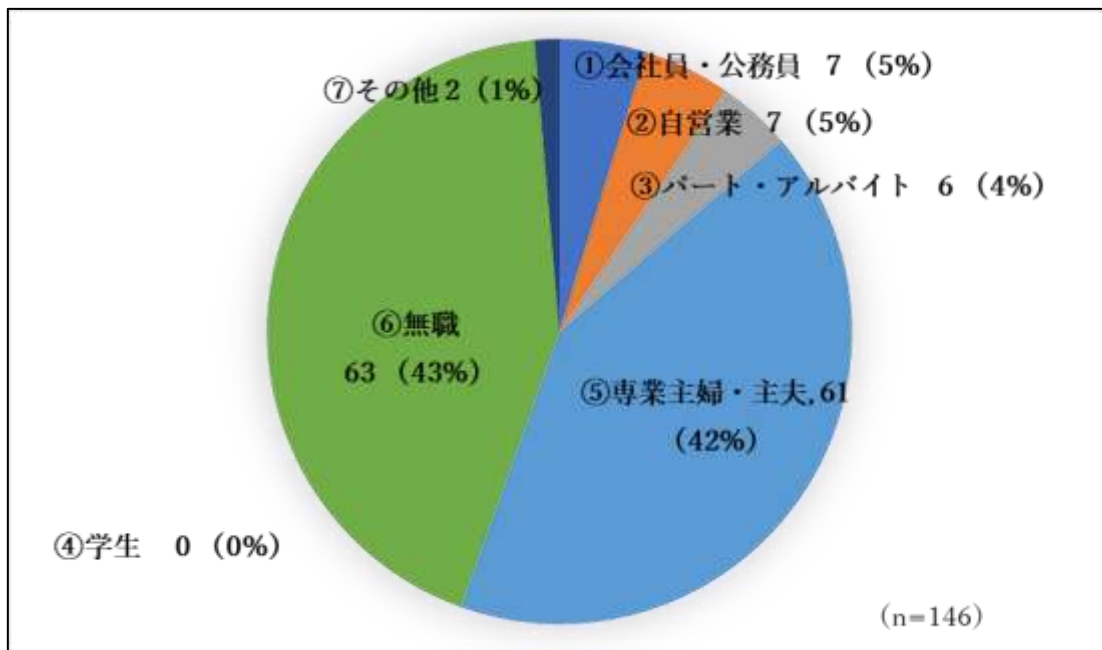
(ア) 利用者の住所（一つを選択）



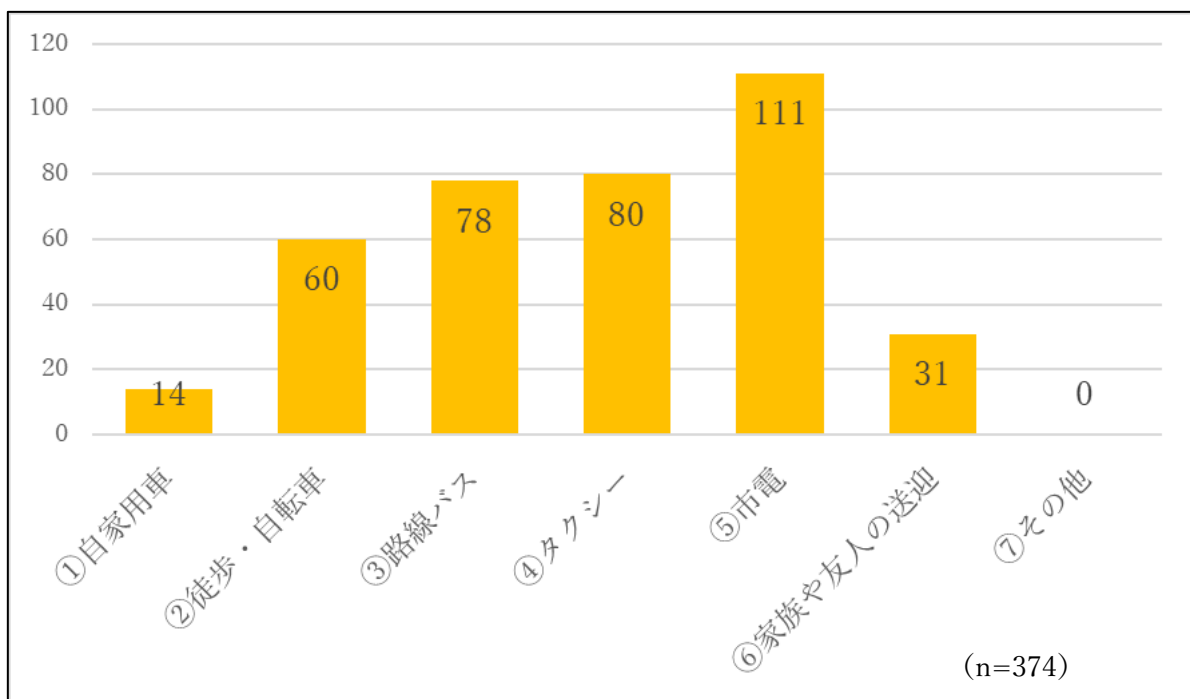
(イ) 利用者の年齢層（一つを選択）



## (ウ) 利用者の職業（一つを選択）



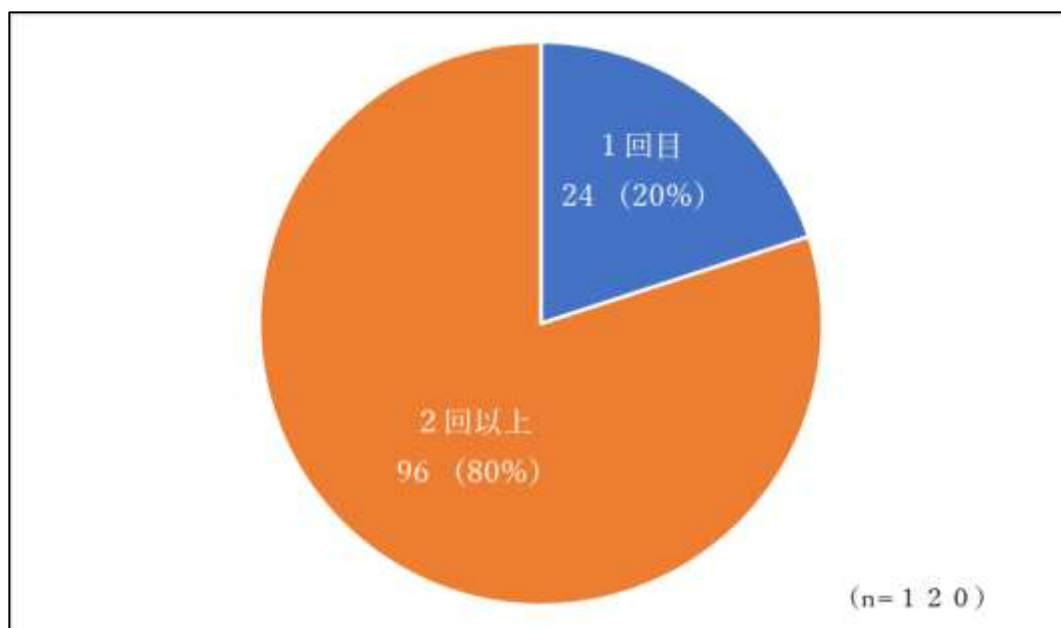
## (エ) 普段利用する移動手段（該当するものすべてを選択）



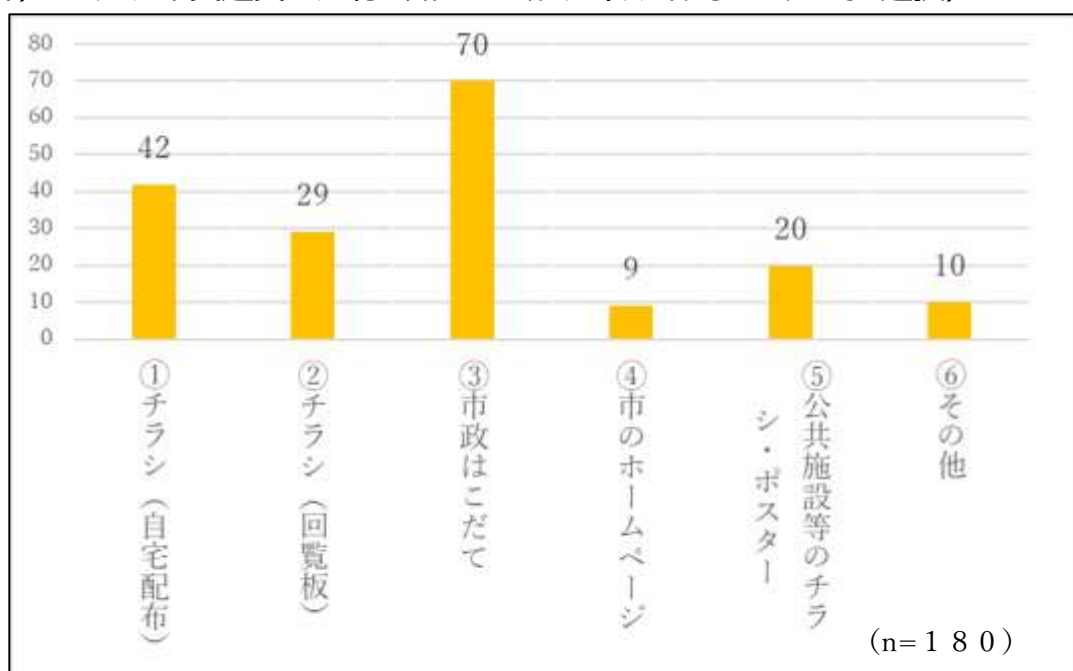
## (2) 利用状況に関する質問回答

- ・ 利用回数について、2回以上という回答が80%となり、リピーターが多かったことが確認できた。
- ・ 実証運行を知った媒体は、「市政はこだて」が最多となった。
- ・ 利用目的は「買い物」が最も多く、次いで「通院・通所」「その他」という回答が多かった。なお、「その他」について、「温泉」という回答が多かったほか、「趣味」「友人等」という回答が見られた。
- ・ p 2 0「(エ) 普段利用する移動手段」とp 2 2「(エ) AI デマンド交通を利用した区間は、過去にどのような交通手段を利用していたか」を比較すると、「路線バス」に大きな差が見られた。
- ・ 谷地頭温泉やサツドラ宝来店の割引による利用促進策について、「利用していなかった（しない）」が59%となった。

### (ア) 利用回数について（一つを選択）

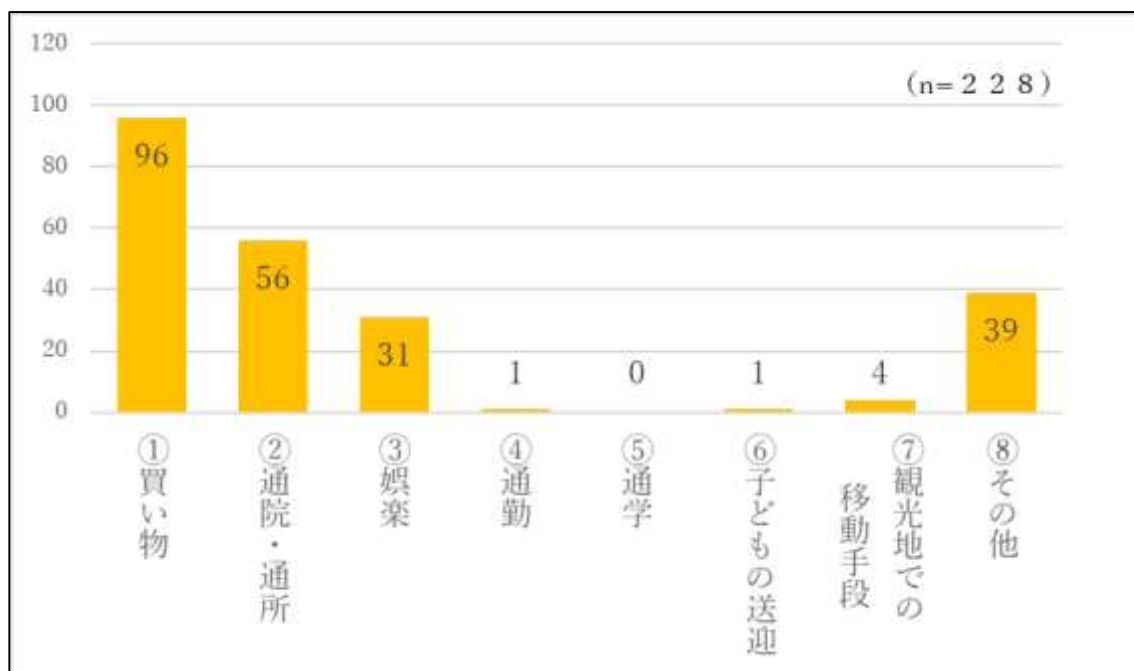


### (イ) AI デマンド交通実証運行を知ったきっかけ（該当するものすべてを選択）



※「その他」：知人・友人から10件

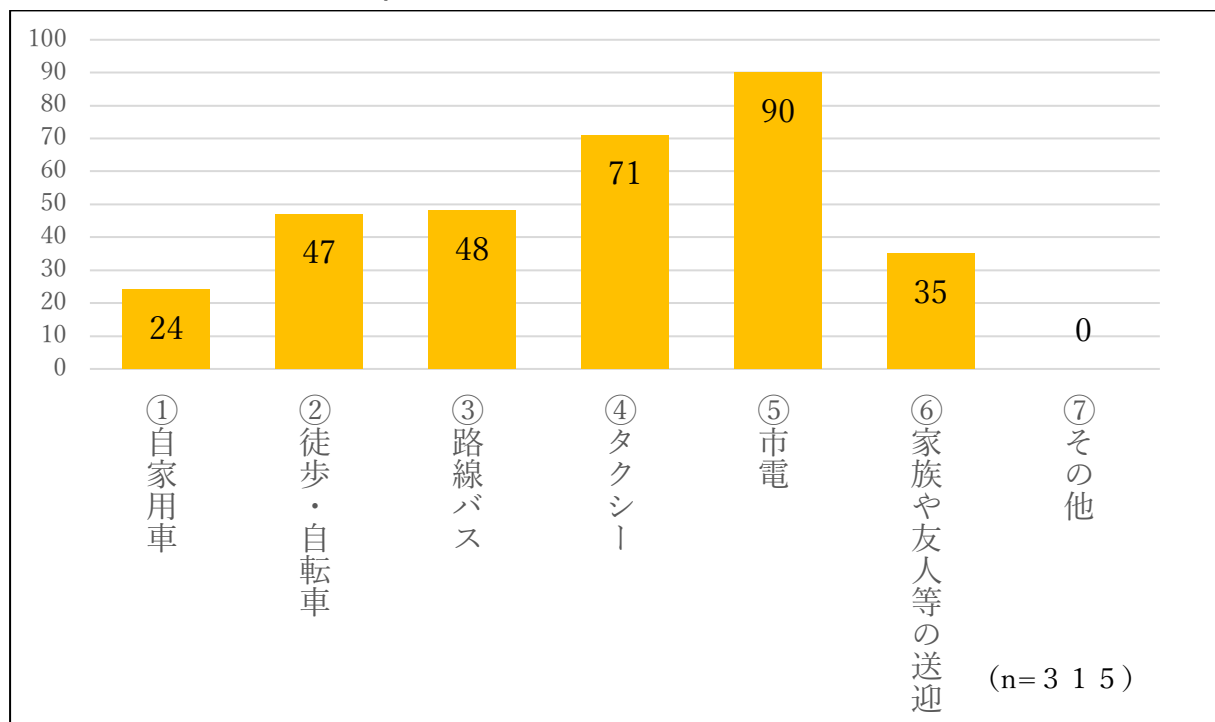
(ウ)「AI デマンド交通を利用した目的は何ですか」(該当するものすべて選択)



※「その他」内訳

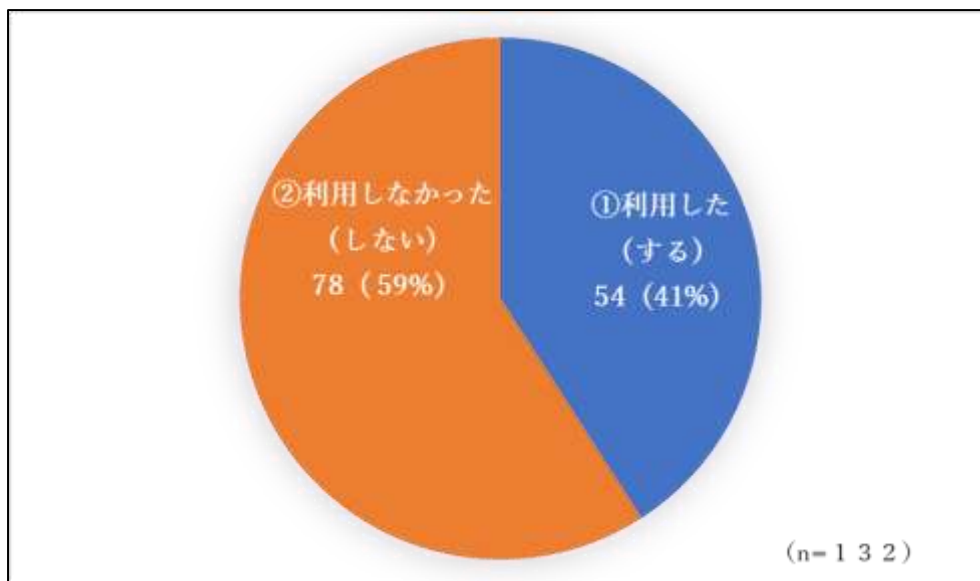
「温泉」28件, 「趣味等」5件, 「友人宅・自宅等」2件,  
「食事」1件, 「銀行」1件, 「洗濯」1件, 「市役所」1件

(エ)「今回 AI デマンド交通を利用した区間は、過去にどのような交通手段を利用していたか」  
(該当するものすべて選択)





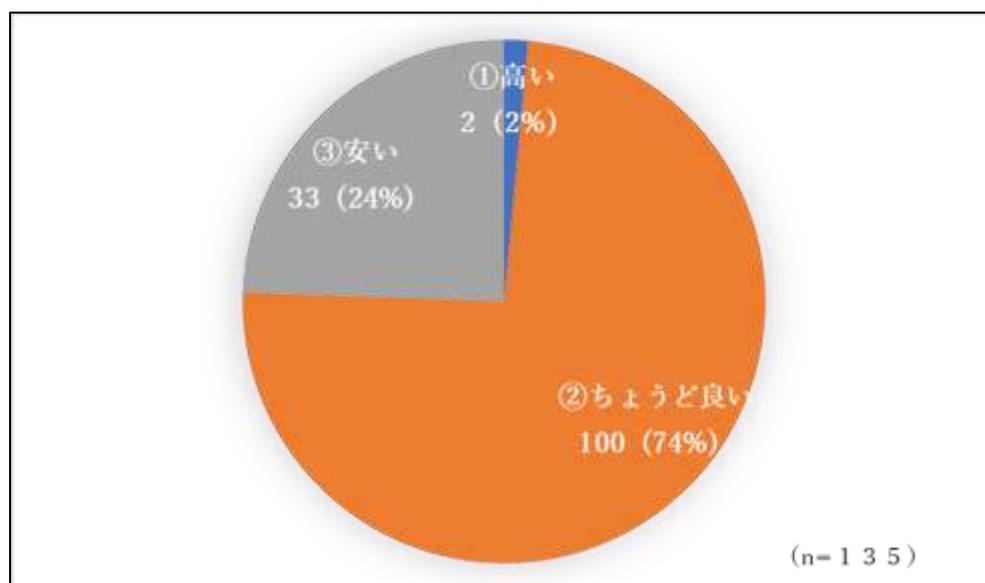
(オ)「今回、クーポン（サツドラ）・割引（谷地頭温泉）を利用した（する）か」  
（一つを選択）



### （３）運行内容について

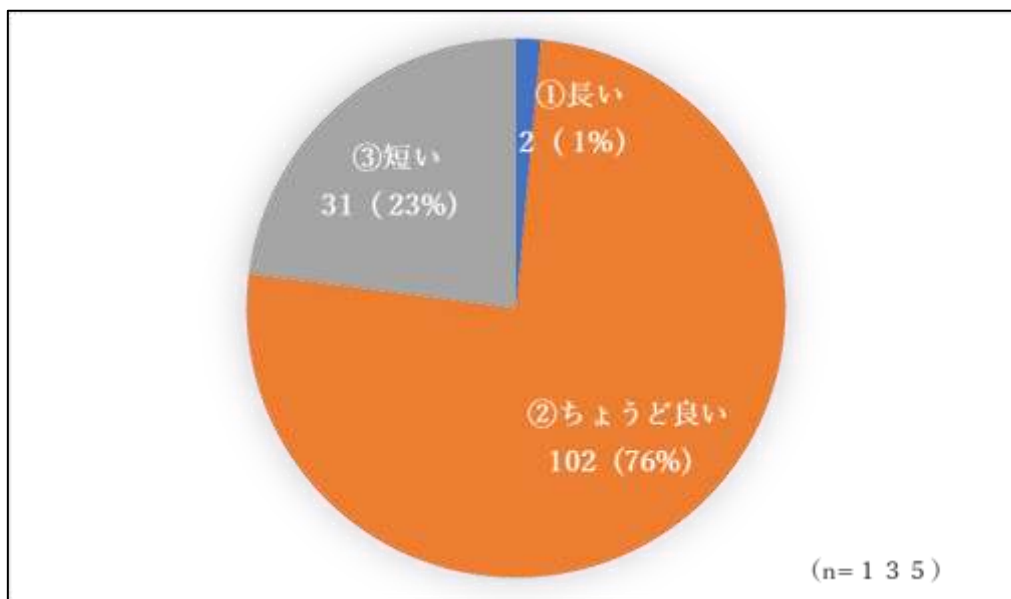
- ・ 運賃については、「ちょうど良い」という回答が74%を超えた一方、24%の方が「安い」と回答した。
- ・ 運行時間帯について、「ちょうど良い」が76%だが、「短い」という回答が23%あった。望ましい運行時間についてさらに確認したところ、「8時から」・「18時まで」という回答が多くみられた。
- ・ 運行エリアの広さは望ましいと思うかについては、「思う」という回答が73%、「思わない」という回答が27%となった。拡大範囲について、「市役所まで」「函館駅まで」という回答が複数あった。
- ・ 乗合運行についてどう思うかについては、「特に何も思わない」「乗合の方が良い」という肯定的回答が合わせて95%となり、乗合運行の受容性は高いことが確認できた。

(ア) 運賃についてどう思うか（一つを選択）



※妥当な金額（自由記述） 「200円」2件, 「500円」1件, 「450円」1件

(イ) 運行時間帯についてどう思うか。(一つを選択)

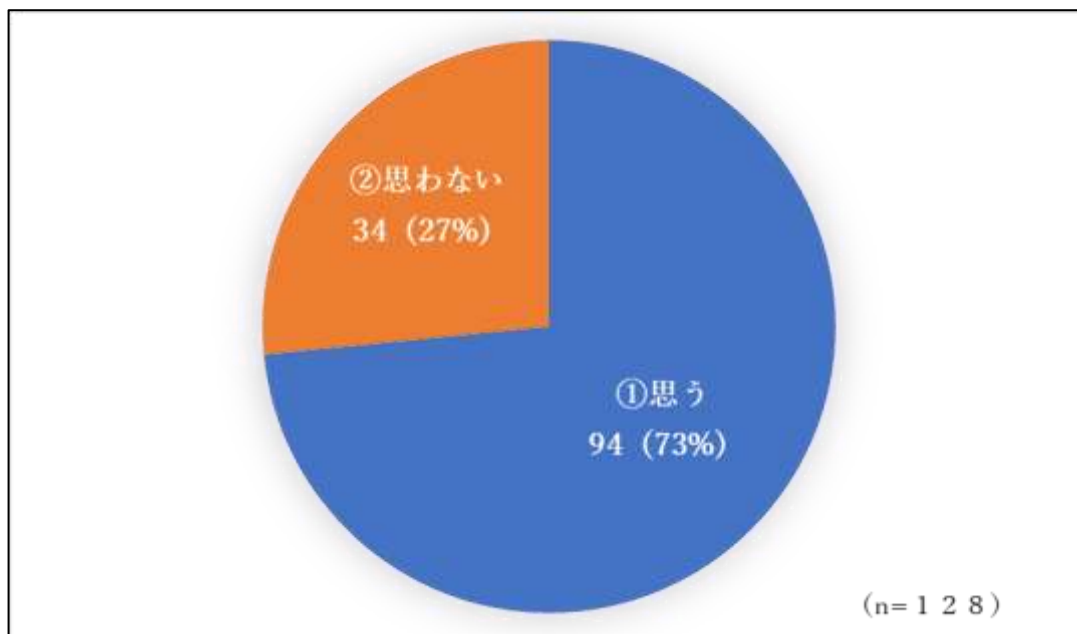


※妥当な時間 (自由記述)

(開始時間) 「7:00～」1件, 「8:00～」13件, 「8:30～」2件

(終了時間) 「～17:00」6件, 「～17:30」3件, 「～18:00」10件, 「～20:00以降」4件

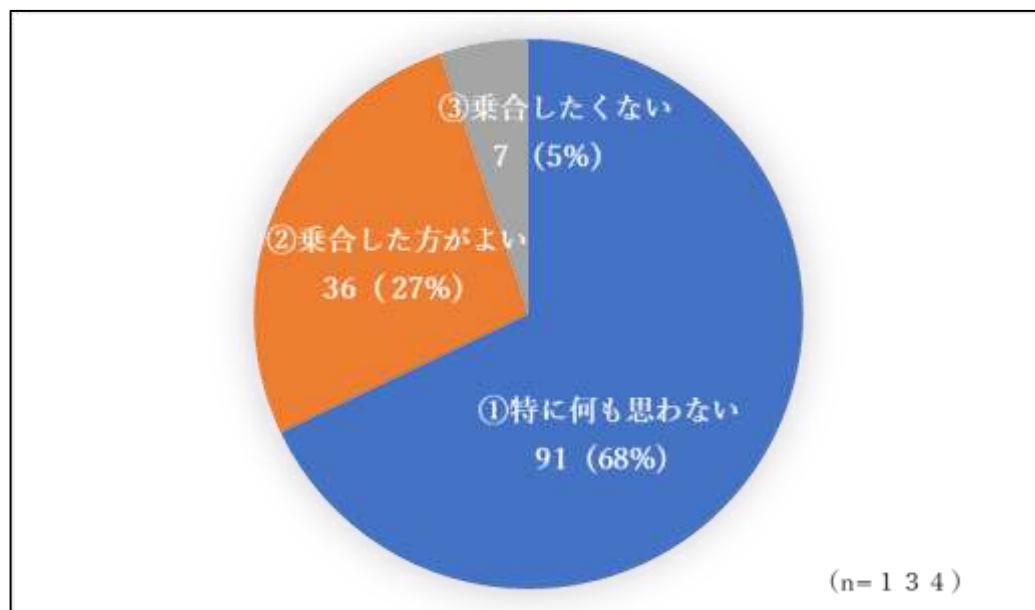
(ウ) 運行エリアの広さは望ましいと思うか。(一つを選択)



※妥当な運行区域 (自由記述)

「函館駅まで」6件, 「市役所まで」4件, 「若松町まで」2件, 「松風町まで」1件,  
「大手町まで」1件

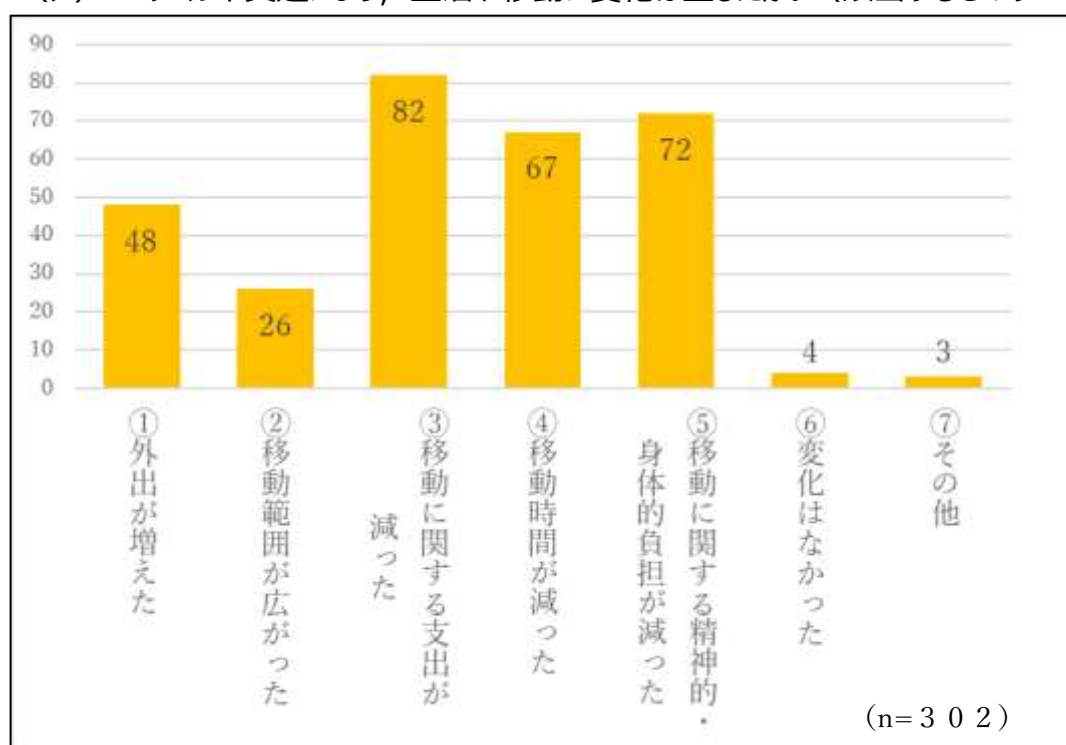
(エ) 乗合運行についてどう思うか。(一つを選択)



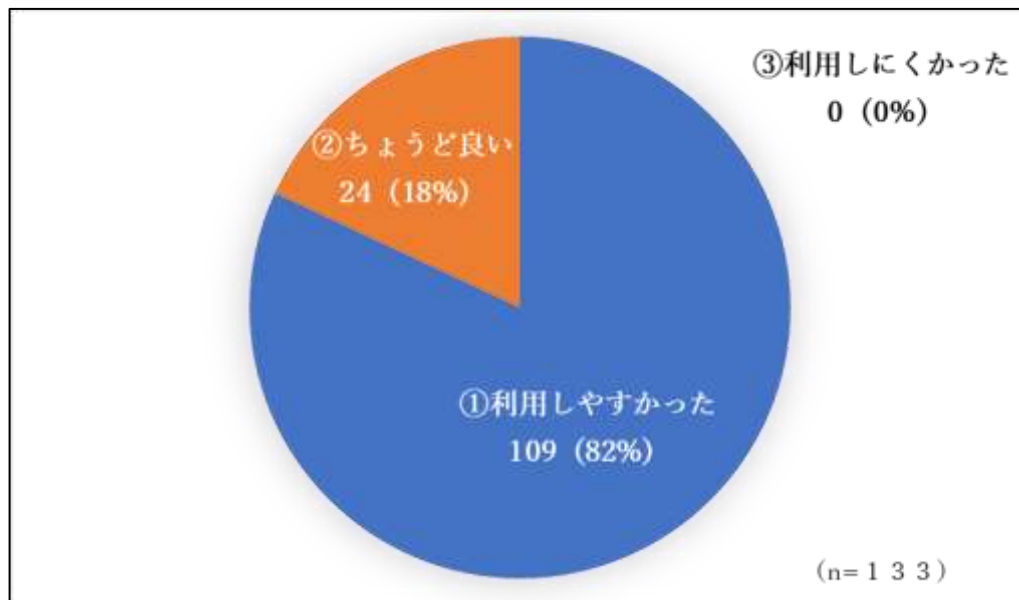
(4) AI デマンド交通に関する回答

- ・ AI デマンド交通により生じた生活や移動の変化については、「移動に関する支出が減った」が最も多く、次に「移動に関する精神的・身体的負担が減った」が多くなった。
- ・ 利用しやすさについては、「利用しにくかった」という回答はなく、「利用しやすかった」が 82%、「ちょうど良い」が 18%となった。
- ・ 西部地区の公共交通として、「AI デマンド交通は適していると思うか」については、ほとんどの方が適していると回答した。理由として、「坂が多いから」という回答が多かった。
- ・ 今後も同じ形態で運行継続した場合の利用意向は、ほとんどが利用したいと回答した。

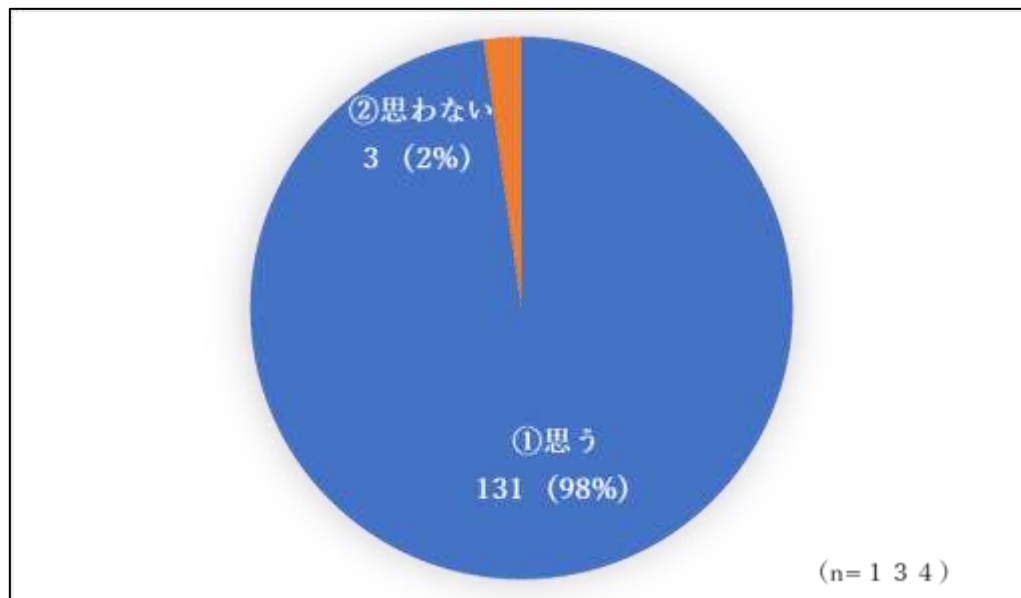
(ア) AI デマンド交通により、生活や移動に変化は生じたか。(該当するものすべて選択)



(イ) AI デマンドの利用しやすさは。(一つを選択)

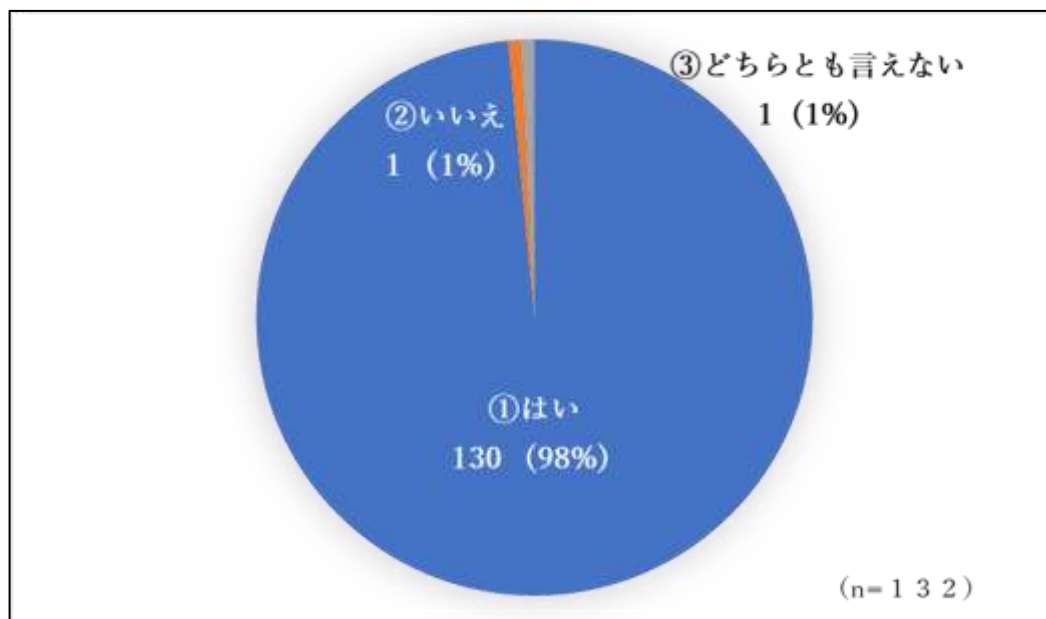


(ウ) 西部地区の公共交通として、AI デマンド交通は適していると思うか。(一つを選択)





(エ) 今後も同じ形態で運行継続した場合に利用するか。(一つを選択)



(5) 全体的な自由意見

- 自由記述の意見欄では、「他の人と乗り合っても、他人と少しでも話ができてうれしい」・「家の前まで来てくれるのがよかった」という声があったほか、運行範囲・運行時間の拡大や、2月以降の運行継続を求める声が複数件あった。

(ア) 主な肯定的意見

- 家の前まで来てくれるのがよかったです。運転手さんがとてもやさしかったです。
- 自宅が坂道なので、冬の心配がありましたが、この車は四輪駆動とのことなので安心しました。ぜひ運行実現させてください。
- ライドシェアよりプロのタクシー運転手ですので安心安全だと感じております。
- 時間通りに乗車でき、快適に利用できました。また利用します。
- すぐに来てくれた。5分程度だった。20分くらいでも不満はない。
- とても大助かりです。他の人がいても、他人と少しでも話ができたりしてうれしいです。長くずっと続けば良いと思います。
- 足がないので非常に助かっています。
- 本当に助かります。今後料金等改善を加えて継続して運行をしていただきたいと思います。西部全域で考えていければと思います。
- 温泉を利用する回数が増えた
- やっと高齢者・年金者のことに目を向けて頂いたと思いました。うれしくて一日で3回も利用させて頂きました。必ずといって忘れる物(買物)があると、また何日もたって行かなくても本当に楽しく利用させてもらっています。どうか続けてほしいです。

(イ) 運行内容等に関する主な意見

- 令和7年2月11日までではなく、冬が終わるまでか、雪がなくなるまで続けてほしい(この他、期間延長希望15件)

- ・ 範囲をもう少し拡大してほしい（他，エリア延長要望 7 件）
- ・ 時間をもう少し長くしてほしい（他，時間延長要望 1 件）
- ・ 目的地に着くまでにアンケート記入は時間的に無理なので，次回利用時まで用紙を預けるのはどうでしょうか
- ・ 帰りの便が予約しづらい
- ・ 車体・乗降口が高いので乗り降りが手間取ります（特に坂道するとき）
- ・ 若い人と一緒に乗った時に，300 円という金額が安すぎるので，実証期間過ぎたら運行にならないのではといっていました。若いから引け目を感じるそうです。
- ・ 買い物に 2 ～ 3 軒続けていくとき，つなげて申込できるようにして，代金もそれに応じた金額にしてほしい。
- ・ 途中で短時間で済む用事がある場合 同乗者が同意すれば待つて貰える等フレキシビリティを持たせ様々なケースを詳しく周知させた方が良い。

### 3-2. LINE アンケート

西部地区 AI デマンド交通実証運行の認知度等を調査するため、運行期間内に、函館市公式 LINE 上で、本実証運行に関するアンケートを行った。（回答数は 1,151 件）

＜図⑨ LINE アンケート画面＞

AIデマンド交通に関する  
アンケート調査

約3分

この調査は、今後の函館市の地域公共交通の参考とするために実施するものです。  
ご協力お願いいたします。  
回答期限 2月10日(月)まで

回答はこちら

西部地区内の次の11町にお住まいですか？

- ・入舟町
- ・弥生町
- ・大町
- ・元町
- ・谷地頭町
- ・宝来町
- ・船見町
- ・弁天町
- ・末広町
- ・青柳町
- ・住吉町

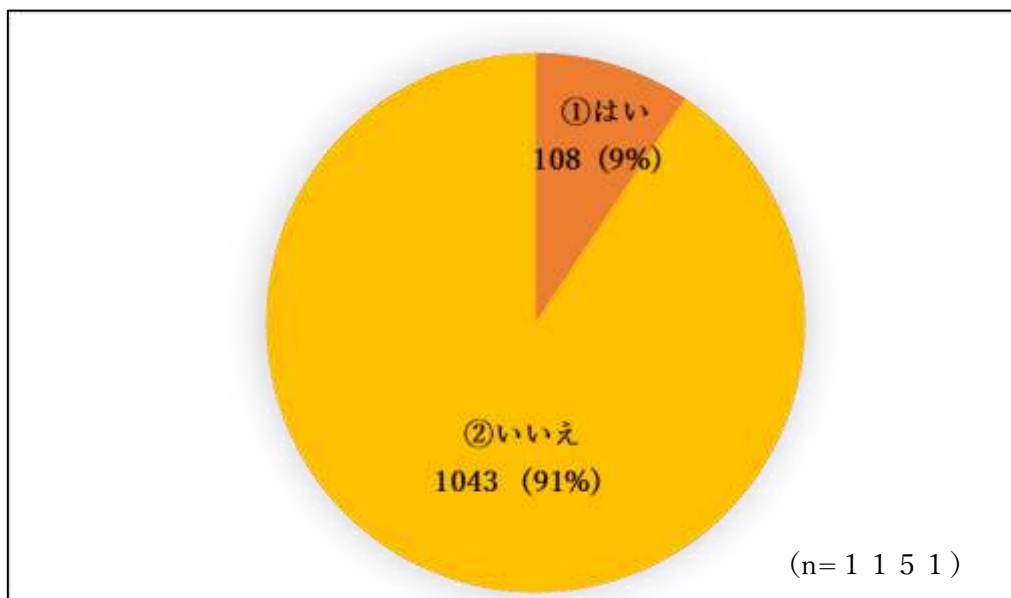
はい いいえ

既読 9:19

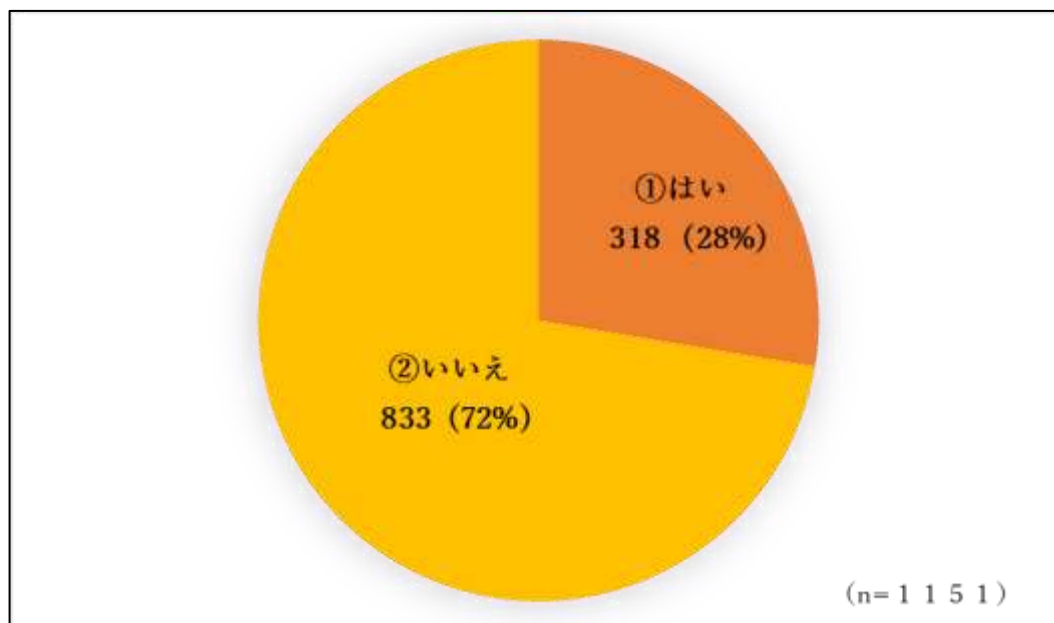
#### (1) 回答者属性・認知度に関する回答

- ・ 回答者のうち、西部地区在住者は9%で、回答者の多くが地区外居住者となった。
- ・ また、AI デマンド交通を知っていたという回答は28%となり、全体では知らないという回答が多かった。西部地区住民においては約75%が知っているという回答した。

#### (ア) 西部地区の運行区域内に居住しているか。(一つを選択)



(イ) AI デマンド交通実証運行を知っているか。(一つを選択)



(ウ) (ア) と (イ) のクロス集計

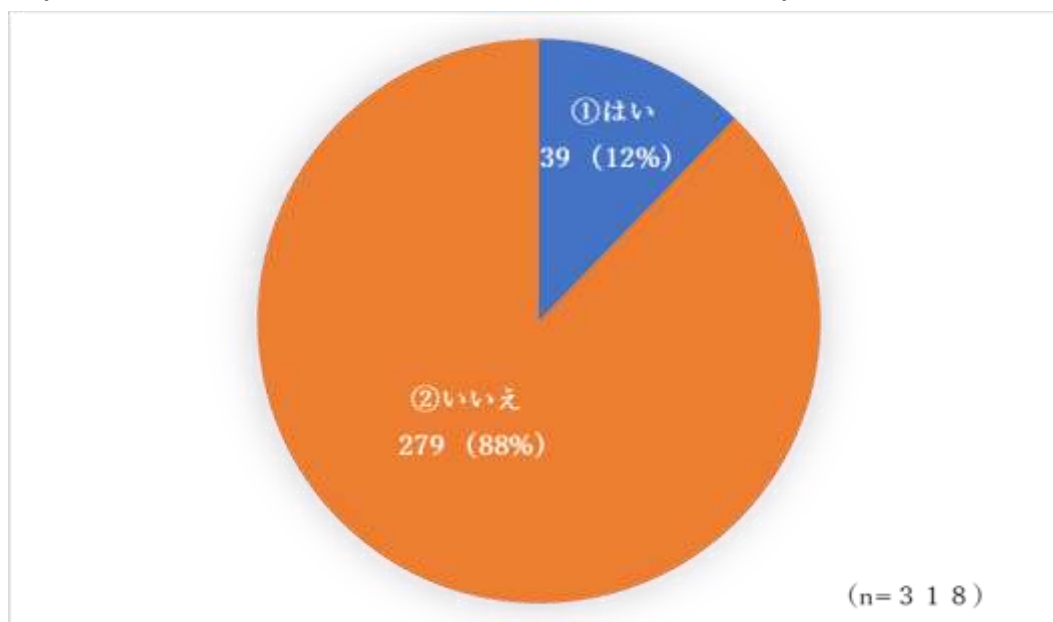
	AIデマンド交通を知っているか		計
	はい	いいえ	
運行区域内 居住	82	26	108
	75.93%	24.07%	
運行区域外 居住	236	807	1,043
	22.63%	77.37%	
計	318	833	1,151

(2) 実証運行を**知っている**方の利用に関する回答

- ・ 利用したことがあるかについては、「はい」が12%、「いいえ」が88%となった。
- ・ 「いいえ」と回答した方の利用していない理由については、「自家用車を所有しているため」・「居住地から運行区域が遠いため」の回答が多くなった。
- ・ (1)において「西部地区居住」かつAIデマンド交通を「知っている」の回答者82名のうち、「利用していない」の回答者は54名おり、利用していない理由については、「自家用車を所有しているため」が最も多く、次いで「運行範囲内に移動先がないため」が多い結果となった。



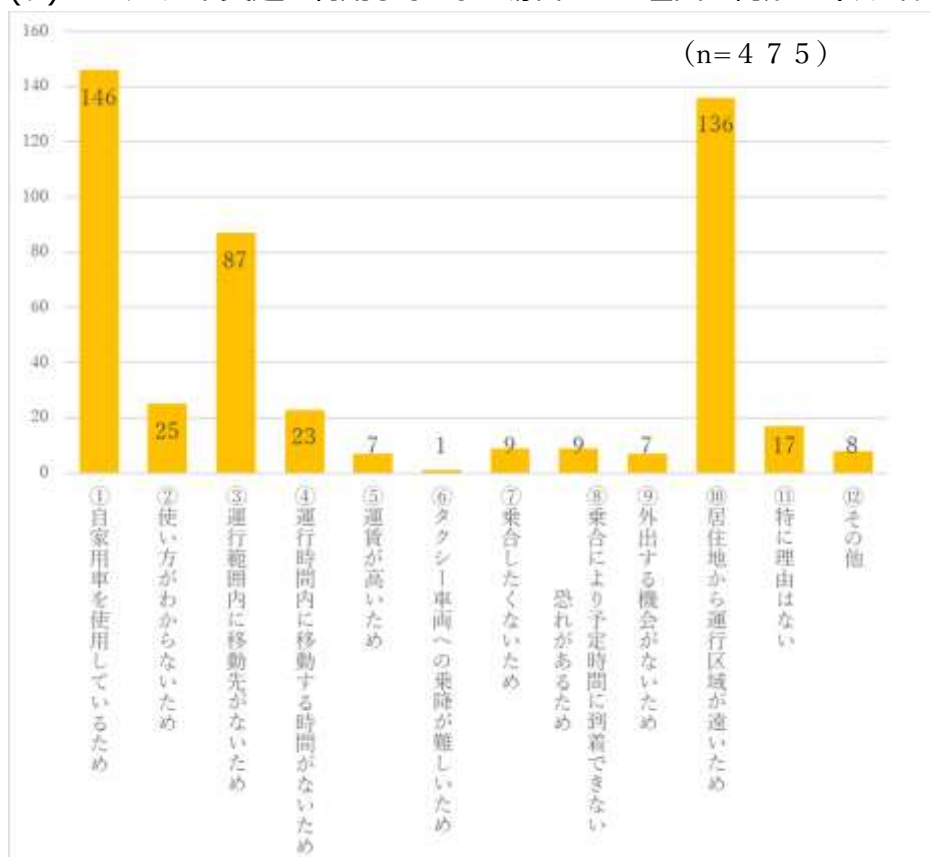
(ア) AI デマンド交通を利用したことはあるか。(一つを選択)



(イ) 居住地と (ア) のクロス集計

	利用したことが		計
	ある	ない	
運行区域内 居住	28 34.15%	54 65.85%	82
運行区域外 居住	11 4.66%	225 95.34%	236
計	39	279	318

(ウ) AI デマンド交通を利用していない場合にその理由は何か。(該当するものすべて選択)



(エ) 居住地と(ウ) のクロス集計

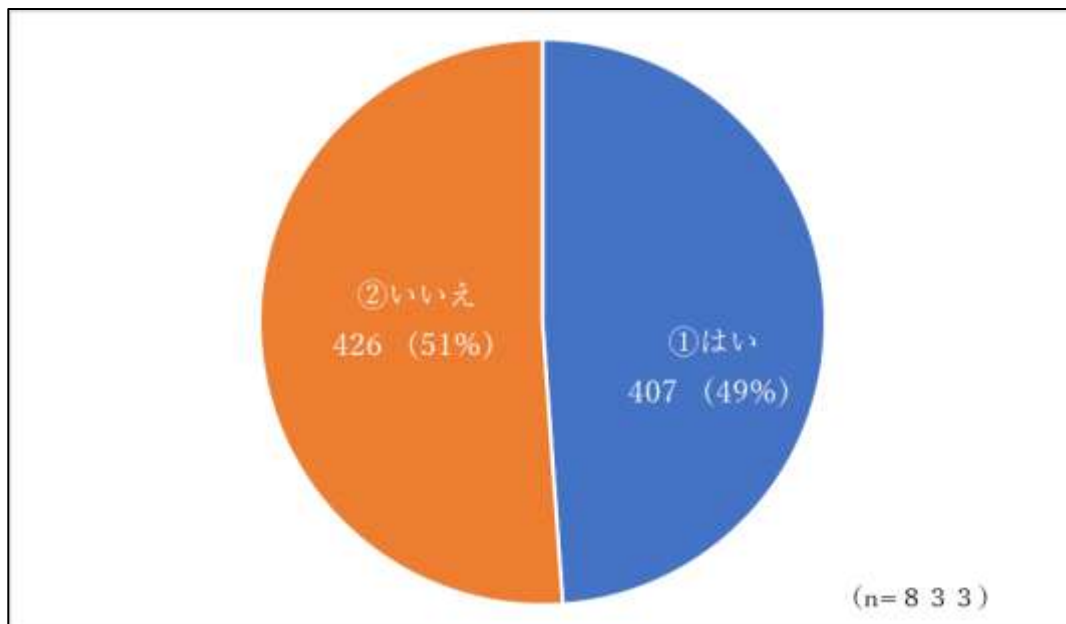
32

	① 所有して いるため	② 自家用車 がないため	③ 移動先が ないため	④ 運行時間 がないため	⑤ 運行時間 がないため	⑥ 運行時間 がないため	⑦ 運行時間 がないため	⑧ 運行時間 がないため	⑨ 運行時間 がないため	⑩ 運行時間 がないため	⑪ 運行時間 がないため	⑫ 運行時間 がないため	計
運行区域内 居住	32	7	14	9	3	1	4	4	1	2	5	3	85
運行区域外 居住	114	18	73	14	4	0	5	5	6	134	12	5	390
計	146	25	87	23	7	1	9	9	7	136	17	8	475

(3) 実証運行を知らなかった方の利用に関する回答

- ・ まず実証運行の概要を示した上で、利用したいと思うかについては、49%が「はい」、51%が「いいえ」となった。
- ・ 「いいえ」と回答した方が利用したいと思わない理由について、「自家用車を所有しているため」・「居住地から運行区域が遠いため」の回答が多くなった。
- ・ (1)において「西部地区居住」かつAI デマンド交通を「知らない」と回答した26名のうち、「利用したいと思うか」について、「はい」の回答者は19名、「いいえ」の回答は7名となった。利用したくない理由については、「自家用車を所有しているため」が最も多かった。

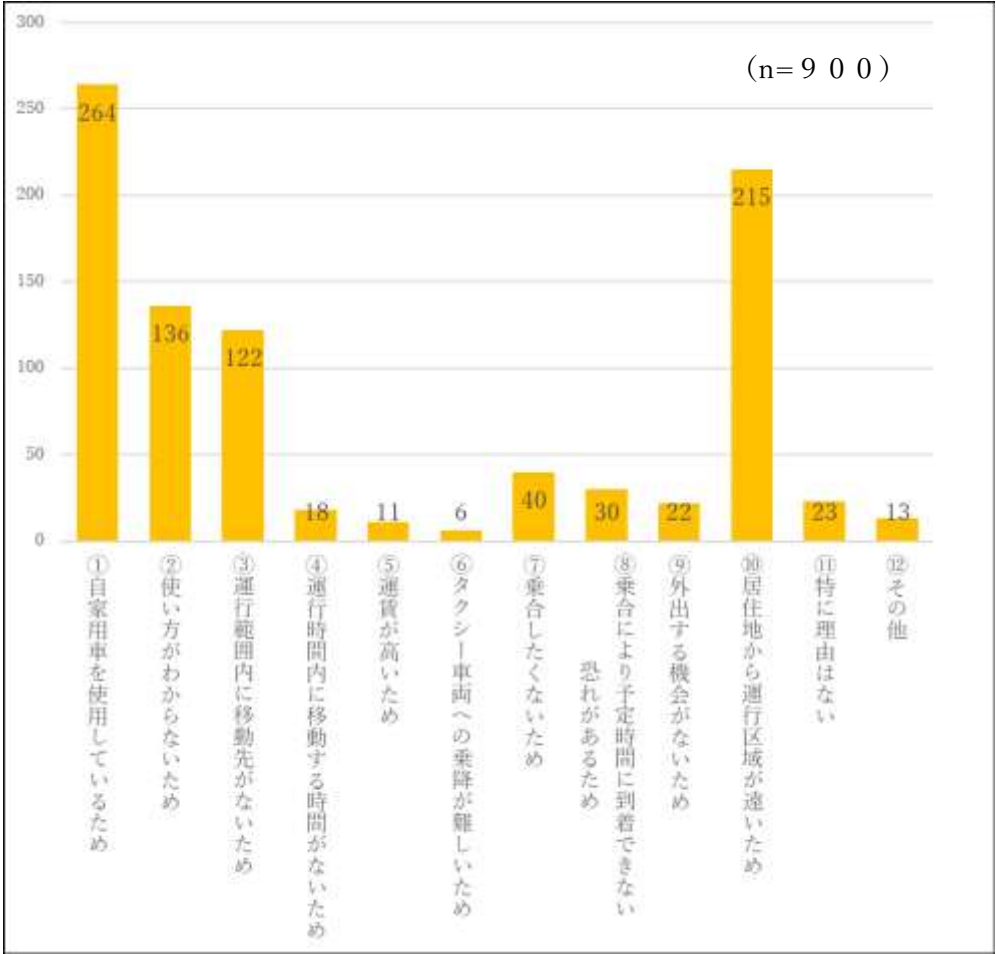
(ア) AI デマンド交通を利用したいと思うか。



(イ) 居住地と(ア) のクロス集計

	利用したいと思うか		計
	はい	いいえ	
運行区域 <sup>内</sup> 居住	19	7	26
	73.08%	26.92%	
運行区域 <sup>外</sup> 居住	388	419	807
	48.08%	51.92%	
計	407	426	833

(ウ) AI デマンド交通を使用したいと思わない理由は。



(エ) 居住地と(ウ) のクロス集計

	① 所有 自家用車 を使用 している ため	② わ か ら な い た め	③ 移 動 先 が な い た め	④ 運 行 時 間 が な い 移 動 た め	⑤ 運 賃 が 高 い た め	⑥ 難 し い た め 車 両 へ の 乗 降 が	⑦ 乗 合 し た く な い た め	⑧ に 乗 合 に よ り 予 定 時 間 に 到 着 で き な い 恐 れ が あ る た め	⑨ 外 出 す る 機 会 が な い た め	⑩ 居 住 地 か ら 運 行 区 域 が 遠 い た め	⑪ 特 に 理 由 は な い	⑫ そ の 他	計
運行区域 <sup>内</sup> 居住	4	1	2	0	0	0	2	1	0	1	0	1	12
運行区域 <sup>外</sup> 居住	260	135	120	18	11	6	38	29	22	22	215	12	888
計	264	136	122	18	11	6	40	30	22	23	215	13	900

### 3-3. 運行事業者アンケート

今回の実証運行において、車両の運行を担った函館第一交通（株）の乗務員およびコールセンター担当者へアンケート調査を実施した。（回答数：乗務員 8 名，コールセンター 3 名）

#### （１）利用者から得られた反応について

- ・ 回答者全員が「かなり良かった」「概ね良かった」を選択し、否定的な感触は無かった。

	かなり 良かった	概ね よかった	どちらとも 言えない	概ね 不評だった	かなり 不評だった
運転手	5	2	0	0	0
コールセンター	0	3	0	0	0

#### ○利用者の具体的な反応等

- ・ 入舟・船見・弁天・弥生地区で利用している人達は谷地頭温泉まで安い料金で行けるので大変助かっています。特に急な坂の地区で利用している人は足腰が痛くて歩くのが大変で買い物と病院まで利用して本当に助かっています。
- ・ 西部地区は高齢者が多く、また、函館山の麓に家がある。住人達は坂の昇り降りが大変であったそうです。このデマンドができたおかげで助かっている。私自身もこの仕事をやってよかったと思った。
- ・ バスの時間や電車の時間を気にしなくて済んだ。
- ・ 身体の不自由な高齢者の方には特に悪天候時は大変助かるとお聞きしました。

#### （２）今回、良いと思った点と、更なる改善点（主な意見）

##### （ア）良かった点

- ・ 入口から入口へ行けるので冬道は良い。
- ・ 乗り合いのため、ご近所同士でおでかけしたり、普段なかなか足を運ばないような処へ行ったりと出歩く機会も増え、高齢者の健康増進につながると思う。
- ・ 運行システムの入力がスムーズにできること

##### （イ）改善点

- ・ 運行範囲の拡大
- ・ PRを増やす。利用する人は同じ人達だなと感じた。
- ・ 通常のタクシーと勘違いされる方が多い。
- ・ 休憩中でも予約が入るので、結局休憩できない。

#### （３）今後また運行した際に再度担当してよいか

	担当したい	担当したくない	検討中
運転手	6	0	1
コールセンター	3	0	0



## 4. 経費内訳

### ○収入の部

函館市負担金	3, 1 7 3, 8 7 7円
国土交通省「共創モデル実証事業」補助金	5, 9 3 1, 8 4 4円
運賃収入	6 1 8, 6 0 0円
合 計	9, 7 2 4, 3 2 1円

### ○支出の部

運行委託費 ※	6, 6 0 0, 0 0 0円
システム使用料	2, 0 9 0, 0 0 0円
広告掲出委託費	4 9 0, 0 5 0円
広告作成・印刷費	4 2 1, 6 5 7円
広告配布委託費	6 0, 7 6 7円
説明会場使用料	4 0, 8 3 0円
その他諸経費（振込手数料・荷物運搬費）	2 1, 0 1 7円
合 計	9, 7 2 4, 3 2 1円

※ 実際に支出した運行委託費は運賃収入を差し引いた金額となるが、本頁では運賃収入を収入の部に記載するため、差し引き前の経費を計上している。

なお、運行委託費にはコールセンター委託料も含む。

運賃収入の収支率 6. 3 6 %
-------------------

## 5. 検証

### (1) 「当初設定した検討事項」の検証

1	効率的で利便性の高い公共交通ネットワーク形成のための AI デマンド交通導入に向け、移動ニーズを踏まえた、効率性が高く、地域住民に受け入れられやすい運行内容等の確認。
利用者アンケート結果から、「利用しやすい」という回答が多く、乗合運行についても「乗合してもよい」「特に気にならない」という回答が多かったことから、AI デマンド交通の社会受容性は高いものと想定する。	
一方で <b>運行範囲・時間については「適切と思う」という回答が多いものの、拡大を求める声も一定数存在した。</b>	
2	バス運転手不足へ対応するため、大型二種免許以外で運行可能な交通モードへの転換可能性について検証。
利用しやすいとしては地域住民に受け入れられるものであるが、事業持続性を考慮すると、運賃収入で運行経費を賄うものとした場合、 <b>収益性に大きな課題がある。</b>	
3	函館山麓の急な斜面に宅地が立地していることがバス停・電停などへの徒歩移動を困難にしているという、西部地区の交通上の課題の解消手段となるかどうかの検証。
利用者アンケート結果から、AI デマンド交通の運行は西部地区に「適している」という回答が多く、急な坂の上の住宅であっても、家の前まで迎えにいくことができる「ドア to ドア」方式の運行により、課題を解消しうると判断できる。	

まとめ	
成果	<ul style="list-style-type: none"><li>AI デマンド交通の社会受容性は高いことが確認できた。</li><li>AI デマンド交通が、西部地区における交通課題の解消に資する交通手段となることが確認できた。</li></ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"><li><b>運行範囲・時間の検証が必要。</b></li><li><b>運賃収入による収益性に大きな課題がある。</b></li></ul>

## (2) 協議会における検討状況

ワーキンググループ会議のほか、町会向け説明会を開催し、実施結果や利用者アンケートの回答等を示した上で意見交換を行った。

①	令和7年度第1回ワーキンググループ会議
日 時	令和7年5月2日
参加者	ワーキンググループ会議委員、交通事業者、市民代表
<p>運行内容のほか、収支改善策等について意見交換を行った。検討の結果、収益面等の課題は多いが、事業継続性を考慮しつつ、運行継続へ向けて引き続き検討を行うこととなった。主な意見は下記のとおり。</p> <p>【収入増加へ向けた意見】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 1台3名までというのは輸送量が少ない気がするので、7名乗りなど、大きな車種を導入できるとよい。</li><li>・ 運賃の値上げを考えても、上限はタクシー料金以下でなければ使われなくなる恐れがある。</li><li>・ 持続性確保の観点から、地域団体等が利用促進や広告収入の獲得に積極的に協力するなど、地域が支える仕組みも考えていかなければならないのではないか。</li></ul> <p>【コスト削減へ向けた意見】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 利用の多い曜日のみ運行する等といった費用のスリム化が必要。</li><li>・ 予約対応のためコールセンターとシステムという二重の経費が生じているが、このような経費を削減する工夫が必要。</li></ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 路線バス・市電の利用者数に減少がないことから、公共交通間で利用者の棲み分けができていたと思われる。</li><li>・ 地域の方に利用いただくのが一番重要である。地域住民のうち利用しなかった方等、地域の声をもっとひろう必要がある。</li><li>・ 足腰が弱い方の外出機会を創出するのにとても良いと考えており、ぜひ続けてほしい。</li></ul>	

②	(町会等の地域団体向け) 意見交換会
日 時	令和7年6月19日
参加者	町会連合会, 運行区域内の町内会役員, 地域包括支援センター
<p>運行区域の地域住民の意見や地域住民の内, 利用しなかった方の声等について意見交換を行った。主な意見は下記のとおり。</p> <p>【運行内容について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前・市役所まで運行範囲を伸ばしてほしいという意見があった。</li> <li>・ 運賃は300円でなくとも, タクシーの初乗りより安ければ利用はあるのではないかな。</li> </ul> <p>【利用しなかった方の声】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「AI デマンド交通」という言葉の意味自体が理解できない人が多かったのではないかな。他の人に説明する際には「乗合タクシー」等と言い換えて説明した。また, 言葉の雰囲気から, スマートフォンを使えないと利用できないと勘違いしていた人もいたと聞いている。</li> <li>・ 冬場の坂道を知っている住民からすれば, 通常のタクシーでも坂の上まで登ってこれないことがあるので, 本当に坂道を登ってこられるのか心配になり, 利用を躊躇してしまう人もいる。</li> <li>・ 目的地が運行範囲に入っていないため, 利用しなかったという人もいる。市役所や駅前, 大門までいければよかったという声が多い。</li> </ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 冬場だけ等, 時間を限定してもよいので継続してほしい。</li> <li>・ 除雪が行き届かない狭い道もあるが, 今回の運行車両に支障がないように, 町会としても除雪を行った。</li> <li>・ 取組内容と比べて, 新聞やテレビ等のマスコミへの露出が少ないと感じた。この取組の周知が広がっていけば利用頻度も上がり, 色々な協力者も現れると思う。周知の徹底と町会との密な関係を構築してほしい。</li> </ul>	

③	令和7年度第2回ワーキンググループ会議
日 時	令和7年7月28日
参加者	ワーキンググループ会議委員，交通事業者（運行委託事業者含む），市民代表
<p>実施結果や今後の改善へ向けた提案事項等について，事業報告書（案）を示しつつ協議を行った。</p> <p>【運行内容について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ （運行委託事業者より）電話予約の対応時にAIデマンド交通ではなく「無料タクシー」と呼ぶ方がいた。周知を徹底し，利用者の理解を得られる必要がある。西部地区内だが運行区域外の住民からも要望を受けたことがあるため，区域を拡大すれば利用者の増加も期待できるのではないか。</li> <li>・ 距離に応じて運賃をあげ，例えばタクシーメーターの半額とすることも可能ではないか。</li> <li>・ 運行区域住民が最も移動する場所は駅と市役所だと思う。</li> <li>・ 定時定路線運行する公共交通は，わかりやすく，利用しやすい上，スポンサーもつきやすいように思う。</li> <li>・ 今回でAIデマンド交通の事業継続性を判断することは難しい。実証運行結果における課題点を，次のステップで改善していけるか検討する段階にある。他都市では，本格運行前に何度も実証を行っている例もある。</li> </ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後AIデマンド交通を他地域へ展開する場合，西部地区は高齢者がとても多い地域であったため，そのまま他地域にあてはめられない可能性がある。横展開の際は十分な検討が必要。</li> <li>・ 周知については町会のほかPTAを通して徹底を図るべきである。</li> <li>・ （運行委託事業者より）利用者からは事業の継続を求める声をたくさんいただいた。</li> </ul>	



## 6. 総括

本実証運行では、AI デマンド交通の社会的受容性、事業継続性、地区特性への適応性の観点から、多角的かつ実証的な検証を行った。約 4 か月間の実証運行において、一定の利用実績が得られたとともに、利用者の声として AI デマンド交通を住民が受け入れていることが窺えた上、今後の継続運行を希望していることから、AI デマンド交通は、地域住民の生活において有効な移動手段であると認められる。特に、高齢者や自家用車を所有しない住民等にとっては、従来の公共交通では対応しきれなかった日常的な移動ニーズに応える新たな選択肢となるものであり、地域経済への波及効果のほか、行動範囲の拡大や外出機会の増加によるフレイル化リスクの低減などにも寄与するものと考えられる。また、「ドア to ドア」型や小型車両で運行したことにより、急な坂道や狭い道が多いという西部地区の交通課題の解消に資することが確認できたところであるが、交通上の課題は地域によって異なることから、他地域での対策を検討する際には留意する必要がある。

一方で、収支の面においては、運行経費に対して運賃収入が極めて少額であることから、採算性の観点で持続可能な運行体制の確立には大きな課題が残されたところである。また、運行区域外への移動ニーズなど、運行内容に関する地域住民のニーズへの対応についても課題となっている。

こうした課題に対応するため、本協議会では、以下の 5 点の改善策を提案する。

### (1) 運賃について

収入面の改善を図る観点から運賃水準を見直し一定額を値上げすること。ただし、タクシーの初乗り運賃を参考にするなど、利用者が許容できる範囲内で行うものとし、値上げによる利用者の減少を最小限度にとどめること。

### (2) 利用実態およびニーズに合わせた運行内容について

運行日、運行時間、運行台数を利用実態に合わせて最適化し、経費の削減を図ること。また、利用者の増加を図る観点から、経費や他の交通とのバランスに配慮しつつ、移動ニーズが高い目的地へ運行範囲を拡大すること。

### (3) 利用促進について

AI デマンド交通という新しい交通モードの内容の認知拡大を図るため、例えば、わかりやすいネーミングの検討や AI デマンド交通を利用した具体的なお出かけ例の提案など、周知方法の工夫を図ること。

また、町会や商店など、地域を支える団体等に利用促進の呼びかけや周知への積極的な協力を仰ぎ、「地域の足」という意識醸成を図ること。

### (4) 運行体制について

地域の公共交通として、運行主体となる交通事業者を中心に、必要な調整や費用面での支援を行う行政、積極的な利用や協賛などにより運行を支える地域の 3 者による協力体制を構築すること。

費用面での支援のあり方については、行政支援のみを前提としない、一定の採算性の確保を踏まえたものとし、また、函館市全体の交通施策のバランスを考えたものとする。

#### (5) その他

収支改善を図る観点から、ネット予約の利用率を高めることも重要であり、高齢者でもネット予約を使いやすくする工夫が必要。また、地域住民の利用を妨げない範囲で観光需要を取り込むことも検討に値する。

本実証運行の結果により、A I デマンド交通の社会的意義の高さを確認できたことから、今後、上記提案を基に、行政・事業者・地域において、持続可能な制度の設計に向けた議論を深めていくことを期待するものである。