

中国

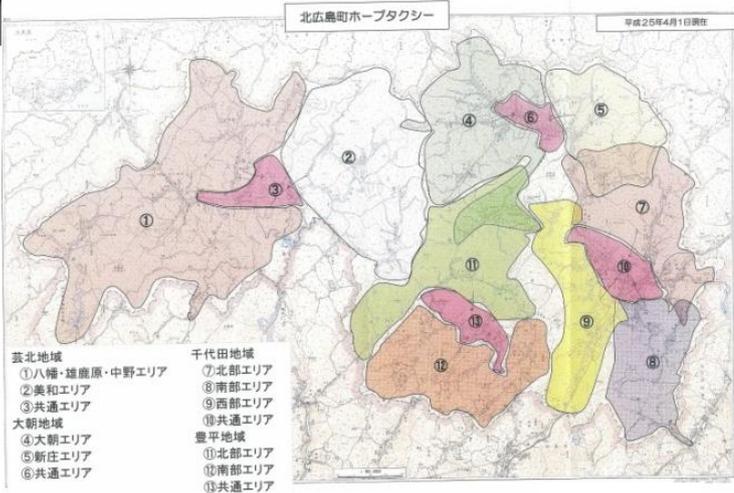
広島県

北広島町

事業者が自主運行する「ホープタクシー」の支援

取組み内容	事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他
自治体データ	人口	19,969 人	面積	646.24 km <sup>2</sup>					
	65歳以上人口比率	35.0 %	人口密度	30.9 人/km <sup>2</sup>					
	15歳未満人口比率	12.0 %	昼間人口/夜間人口	1.08					
取組み地域の状況	過疎地域	離島地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯	特別豪雪地帯	該当なし	

**取組みのポイント** ●ホープタクシー運行事業者の自主運行に対して、町が3年を一区切りとした定額補助。利益があった場合、事業者の収入となる。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスが利用者減少に伴い徐々に撤退したため、町内の主要な路線については町主体で代替運行を開始したが、路線バスの対応には限界があり、カバーしきれない交通空白地を解消するためにデマンド交通を導入。</li> <li>・平成18年に大朝エリアの運行開始、平成20年に町内全エリアの運行開始となる。</li> </ul>			
	運行状況	愛称等	・ホープタクシー	運行形態	・区域運行（第4条）
		対象利用者	・一般	運行便数・時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4地域</li> <li>・1地区当り2~3エリア+共通エリア</li> <li>・1エリア当り5~12便/日</li> <li>・7:30~18:30</li> </ul>
		利用料金	・500円均一 (乗り継ぎ200円)	利用者数 (平成26年度)	・70,700人/年
		主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ジャンボタクシー（2台、事業者所有）</li> <li>・小型バス（7台、事業者所有）</li> </ul>		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者の自主運行に対して町が定額補助。</li> </ul>				
路線概況	 <p>▲ホープタクシー</p> 				
担当部署	北広島町 企画課 〔住所〕 広島県山県郡北広島町有田 1234 番地 〔電話〕 050-5812-1856				

仕組み・制度	委託・契約方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 23 年度から「北広島町乗合タクシー運行事業補助金交付要綱」に基づき、<b>事業者の自主運行に対して定額の補助金交付</b>（平成 23 年度以前は欠損補助）。</li> </ul>
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>事業者が作成する事業計画と過去 3 年間の実績及び今後の見通し</b>をもとに<b>町と事業者とで調整</b>。</li> </ul>
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>3 年間に一区切り</b>とした<b>定額補助</b>。</li> </ul>
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者実績は記録しているが、利用者の評価等はない。</li> </ul>
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>黒字部分は事業者の収入</b>。</li> </ul>
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>導入当初は、町と事業者とで協力してチラシ（時刻表）を全戸配布。</li> </ul>
取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の<b>評判は上々</b>である。</li> <li>利用者数は、平成 23 年をピークに<b>減少傾向</b>。</li> <li>デマンド交通は、タクシーと定期路線バスの隙間を埋める存在であり、地域にとって大きな役割を担っている。</li> <li>町としては補助額固定のため<b>見通しが立てやすい</b>。</li> </ul>
	効果をもたらした要因	<p><b>【自治体】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>家の前で乗降できること、乗降時にステップ台が用意されることや手荷物を運んでもらえることなどが利用者から喜ばれている。</li> <li><b>事業者から事業に対する一定の理解</b>が得られている。</li> </ul> <p><b>【事業者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗務員のサービス向上に取り組んでいる。</li> <li>事業者によっては、ショッピングセンター等と連携して特典を付与している。</li> <li><b>タクシー事業の圧迫</b>もあり、また必ずしも黒字ではないが、<b>安定的な収入確保</b>にはなっている。</li> </ul>
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者によって営業努力に差が生じている。</li> <li>当初は事業者会議を年 2 回開催していたが、現在は開催していないため、関係者間での意見交換がなく、認識共有が希薄になりつつある。</li> <li>事業者から車両の更新費用を考慮して欲しいという意見がある。</li> <li>チラシ配布などの広報活動を行っているものの、周知が十分ではない。</li> </ul>
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>利用者の評価の取り入れ方、事業者努力の評価方法等</b>を含めて、<b>事業全体の検証</b>を行い、<b>改善を進めていく体制を構築</b>する必要がある。</li> <li>次期 3 年間の<b>固定費（補助額）算定の基準</b>や車両更新に対する対応などについては検討中。</li> <li>交通手段は利用者が選択することであり、利用者に使ってもらうための営業努力が必要。</li> <li>PR 用の VTR を現在し、ケーブル TV を通じて取組みの PR を実施している。</li> </ul>
事業者の一般的意識	<p>■ <b>自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通は地域にとって重要な生活インフラであり、交通空白地をカバーするというだけでなく、地域づくり・地域デザインの考えが必要であり、意思を持った運行計画が必要。</li> <li>自治体と事業者の一層の協力や情報共有を行う場が必要。</li> <li>社会福祉協議会等と交通事業者が連携して、福祉サービスも含めて地域交通を考えるべき。</li> </ul> <p>■ <b>路線設定を行う際に重視すること</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域づくりの観点を含めて、地域の人々をどこからどこへ移動させたいのかを重視。</li> </ul> <p>■ <b>契約額の算出方法・その他行政の協力(走行空間整備など)について感じること・意見</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド交通と路線バスとで補助形態を統一すべき。 （デマンド交通についても、定額補助ではなく路線バス同様に欠損補助を基本とすべき。）</li> <li>赤字にならないようにして欲しい。交通事業者だけに負担を強いるやり方には疑問。</li> </ul>	

中国

広島県

世羅町

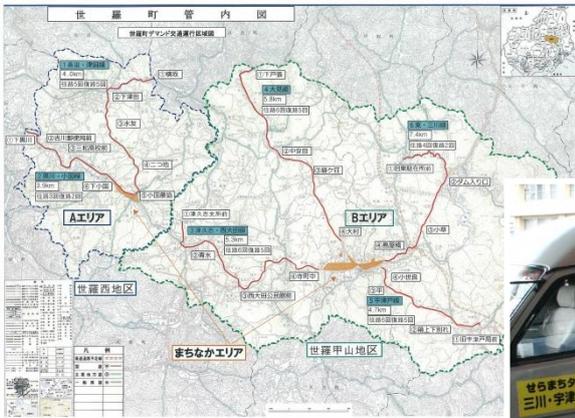
## 商工会が運営する「せらまちタクシー」の支援

取組み内容	事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他
自治体データ	人口	17,549 人	面積	279.14 km <sup>2</sup>					
	65歳以上人口比率	36.0 %	人口密度	63.1 人/km <sup>2</sup>					
	15歳未満人口比率	11.2 %	昼間人口/夜間人口	0.96					
取組み地域の状況	過疎地域	離島地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯	特別豪雪地帯	該当なし	

## 取組みのポイント

- 商工会が運営主体となり、タクシー事業者（商工会員）に運行委託。
- 町は商工会に、欠損額及び事務委託料（利用者数×30円）を補助金として支出。

## 取組み対象路線の概要

背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通に関して合併前の旧3町が一定の制度を備えていたが、高齢者の一部や通院者に特化されたものであり、路線バスも利便性の面から十分な機能を果たしているとは言い難い状況であった。</li> <li>・また、経費は利用者の減少により年々増加傾向にあり、抜本的な地域交通対策の見直しが必要の課題であった。</li> <li>・このため、平成17年に新しい交通システム構築の検討を行うため「世羅町地域交通システム検討委員会」を設置し検討を開始。福祉バス、へき地患者輸送バス、高齢者支援タクシー助成事業、町内完結の路線バスをデマンド交通に取り込む基本方針を確認。</li> <li>・平成18年から、デマンド運行の「せらまちタクシー」の運行を開始。</li> </ul>			
運行状況	愛称等	・せらまちタクシー	運行形態	・区域運行（4条）
	対象利用者	・登録者	運行便数・時間	・2地区 ・1地区当り9便/日 ・8:00~17:00
	利用料金	・300円均一（利用券で支払い） 利用券：1シート1,500円 （300円×5枚綴り）	利用者数 （平成26年度）	・32,695人/年
	主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗用車（3台、事業者所有）</li> <li>・ジャンボタクシー（4台、事業者所有）</li> </ul>		
	官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運営主体である商工会が町内タクシー事業者に運行委託。</li> <li>・町は商工会に補助金を交付。</li> </ul>		
路線概況	 <p>▼せらまちタクシー</p> 			
担当部署	世羅町 企画課 〔住所〕 広島県世羅郡世羅町大字西上原123-1 〔電話〕 0847-22-3206			

仕組み・制度	委託・契約方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運営主体である商工会が、<u>商工会員であるタクシー事業者3社へ運行を委託</u>。(不公平さを回避するため、事業者3社で担当エリアを3ヶ月ごとに入れ替え)</li> <li>・町は、商工会に「世羅町デマンド交通事業補助事業」に基づき<u>補助金を支出</u>。</li> </ul>
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町は商工会に、<u>欠損額</u>(タクシー借料、オペレーター経費、システム保守料、通信費等)及び<u>事務委託料(利用者数×30円)を補助金として支出</u>。</li> <li>・補助金をもとに、<u>商工会が町内タクシー事業者3社に定額で運行委託</u>。</li> <li>・運賃収入は商工会の収入として取扱う。</li> </ul>
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・補助金は年度単位で支払い。期間は定めていない。</li> </ul>
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成26年度に住民ニーズ調査・利用者ニーズ調査を実施。</li> <li>・毎年の利用者数や利用状況は把握している。</li> </ul>
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul>
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul>

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年度まで利用者は増加傾向であったが、近年は人口減少や免許を保有する高齢者の増加等により<u>利用者は減少</u>している。</li> <li>・<u>利用者からは好評</u>である。</li> </ul>
	効果をもたらした要因	<p><b>【自治体】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・導入当初は、町広報への広告掲載、各種チラシの配布、各地区住民説明会(17会場延べ562名参加)を実施し、町民への周知を行った。</li> </ul> <p><b>【事業者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の通院や買物の利用が多く、運賃が安くドアツードアで利用できることが喜ばれている。</li> <li>・町内のどこでも利用できる路線設定となっている。</li> </ul>

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の減少に伴い、町の補助金が増加しつつある。</li> <li>・ルート・ダイヤ等のサービス改善や利用促進は行っていない。</li> <li>・一部、路線バスと競合している。</li> </ul>
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・来年度以降、調査事業で把握した利用者ニーズ等により、サービスの見直しや改善、経費抑制のための効率的な運行方法等を検討する予定。</li> <li>・地域の公共交通を維持するためにも、高齢者に利用を積極的にアピールする。</li> <li>・タクシー事業者の協力により運転手のマナー向上を図る取組みが必要。</li> </ul>

事業者の一般的意識	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見</u></li> <li>—</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>路線設定を行う際に重視すること</u></li> <li>—</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>契約額の算出方法・その他行政の協力(走行空間整備など)について感じること・意見</u></li> <li>・運賃収入と補助金で運営しているため、利用者の減少が続けば補助金の増額が必要となる。</li> <li>・タクシー事業者への運行委託費は町の補助金をもとにしており、タクシー事業者の収益面については問題がある。</li> </ul>

中国

山口県

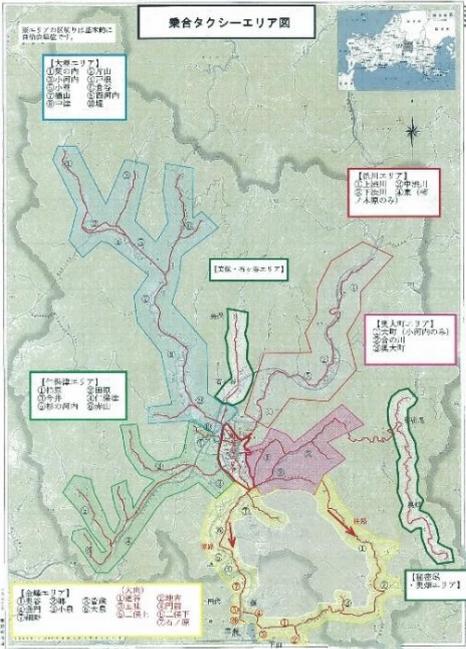
周南市

運賃収入の目標額を設定した  
鹿野地域乗合タクシー「ふれあい号」の運行委託

取組み内容	事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他
自治体データ	人口	149,487人	面積	656.32 km <sup>2</sup>					
	65歳以上人口比率	26.3%	人口密度	227.8人/km <sup>2</sup>					
	15歳未満人口比率	13.3%	昼間人口/夜間人口	1.04					
取組み地域の状況	過疎地域	離島地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯	特別豪雪地帯	該当なし	

取組みの  
ポイント

●委託額は事前算定であり、運行経費から運賃目標額（前年度の運賃収入実績額）を差し引いた額を委託額としてタクシー事業者に運行委託、運賃収入が目標額を上回った場合は事業者の収益となる。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<p>・周南市鹿野地域には、中心部と周辺5地区とを結ぶバス路線（廃止代替路線10系統）があったが、利用者の減少により市の補助金が増大し、路線の維持が困難になっていた。</p> <p>・このため、平成19年4月に設置した「周南市地域公共交通会議」での報告をもとに、同年10月から枝部分のバス路線を廃止し、その代替交通手段としてデマンド型の乗合タクシーの運行を開始。</p>			
	運行状況	愛称等	・鹿野地域乗合タクシー「ふれあい号」	運行形態	・区域運行（第4条）
		対象利用者	・一般	運行便数・時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・8エリア</li> <li>・うち6エリア：週6日、4～6便/日・エリア</li> <li>・うち2エリア：週1日、4便/日・エリア</li> </ul>
		利用料金	・300円均一	利用者数（平成26年度）	・1,448人/年
		主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗用車（1台、事業者所有）</li> <li>・ジャンボタクシー（1台、事業者所有）</li> </ul>		
官民の役割分担	<p>・市は、タクシー事業者に運行委託しているほか、チラシを全戸配布するなど地元への周知に取り組んでいる。</p>				
路線概況	  <p>▲鹿野地域乗合タクシー「ふれあい号」</p>				
担当部署	<p>周南市 環境生活部 生活安全課 〔住所〕山口県周南市岐山通 1-1 〔電話〕0834-22-8385</p>				

仕組み・制度	委託・契約方式	・ <b>地域内の唯一のタクシー事業者に随意契約</b> （「鹿野地域乗合タクシー運行業務委託」）により運行委託。
	金額決定方式	・ 前年度実績を委託額に反映。 ・ <b>前年度の運賃収入実績額を運行目標額</b> として、 <b>事前算定による運行経費から運行目標額を差し引いた金額を委託額（固定）</b> として支払う。
	内容や期間	・ 契約期間は4月～翌年3月まで（年度単位）。 ・ 運賃収入は事業者の収入としており、 <b>運行目標額を上回った場合は事業者の増収</b> となる。ただし、運行目標額を下回った場合に差額補填はない。 ・ 燃料費については、価格変動が大きいいため、別途に毎月清算。
	モニタリングの状況・方法	・ 乗合タクシーの利用促進を図り、継続して運行するために、市民自ら考えてもらう場として「鹿野地域等生活交通協議会」（年1回）を設置し、地元の声を反映。 ・ 1年ごとに契約・運行内容及び金額を見直し。
	黒字分の取扱	・ 黒字は全て事業者の収入としている。
	補助金以外の支援	・ 市（支所）でチラシの戸別配布による広報を実施。
取組みの効果	効果の概要	・ 定期的な聞き取り調査等を実施し、サービスや運行内容についての検討を行っている。特に要望のあった手荷物の持込みについても弾力的に対応するよう改善を図った。
	効果をもたらした要因	<b>【自治体】</b> ・ 利用方法等のチラシを全戸配布するなど、地元への周知に取り組んでいる。 <b>【事業者】</b> ・ 行政等との会議に参加して、計画や変更について協議している。 ・ 荷物の積み下ろしなど、高齢者の手助けをするよう努力している。
課題とその対応	改善すべき課題	・ 人口減少、高齢ドライバーの増加、移動販売や宅配による買物弱者支援の普及などもあり、 <b>利用者減少に歯止めがかからない</b> 。 ・ このままでは、 <b>市の負担は増加傾向</b> 。 ・ 利用者から、増便やダイヤ変更等の要望、予約が面倒との意見がある。 ・ 新たな利用者の獲得に向け、更なる住民への周知が必要である。
	課題への対応	・ 市の公共交通施策の指針となる公共交通網形成計画の策定に取り組んでいる。 ・ アンケート調査等により利用実態を分析した上で、ニーズに即したシステムを地域で構築し、利用し、守っていくという意識の醸成が必要。 ・ 各地域内の公共交通については、地域の主体的な関わりによる確保・維持が重要であり、これを促す仕組みづくりが必要。 ・ 事業者では、オイル交換やタイヤ交換など、自社でできることは自社で実施して経費削減に努めている。 ・ 地域へ出張講座を行い「ふれあい号」の概要や利用の仕方等をPRしている。
事業者の一般的意識	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見</b> ・ 過疎地では高齢者が多いため、より多くの交通弱者が利用していただけるよう計画して欲しい。</li> <li>■ <b>路線設定を行う際に重視すること</b> ・ 路線設定に関しては、最初から市の計画表を頂き、計画表通り運行している。</li> <li>■ <b>契約額の算出方法・その他行政の協力(走行空間整備など)について感じること・意見</b> —</li> </ul>	

四国

高知県  
南国市

自家用有償旅客運送（市町村交通空白）と  
乗合タクシー（区域運行）の双方実施・比較検討

取組み内容

交通ネットワーク機能の向上

路線バスの活性化

路線廃止への対応

観光振興等の行政分野との連携

職場環境の整備・人材確保

その他

取組実施地域に関するデータ

主要自治体名	南国市
地域内の主な都市名 (主な都市の人口)	南国市 (48,298人)

事業者数	-
運行系統数	-
車両数	-

取組みのポイント

- 高知県の南国市地域公共交通会議において、白木谷・八京地区における移動手段確保を自家用有償旅客運送と乗合タクシー双方を実施し比較検討した。

取組みの概況

事業者のデータ	事業者名	自家用有償旅客運送：南国市 乗合タクシー：(有)いだいハイヤー	当該系統の運行本数	自家用有償旅客運送：1日片道4便 乗合タクシー：1日片道5便
	車両数	自家用有償旅客運送：バス1両 乗合タクシー：4両	利用者数	自家用有償旅客運送：半年延91人 乗合タクシー：2ヶ月延14人
背景と経緯		南国市では地域公共交通会議により(有)いだいハイヤーが平成24年8月頃、乗合タクシー（区域運行）の許可取得。白木谷・八京地区は許可に含まれておらず、スクールバスを活用した実証運行（定時定路線：自家用有償旅客運送）を行った。		
取組の内容と実施状況		自家用有償旅客運送（市町村交通空白）は平成25年10月登録（有効期間は2年間）。乗合タクシー（区域運行）については平成26年3月に白木谷・八京地区への区域拡大認可を取得。上記期間の運行経費等を比較検討した。		

取組みの効果

効果の概要	乗合タクシーはデマンドであり、運行経費が少なく済む（半年間では36万円）。また、より多くの地域の方が移動手段を確保するという観点から、白木谷・八京地区についても乗合タクシーを選択することとなった。 平成26年6月 南国市地域公共交通会議
効果をもたらした要因	スクールバスを利用した自家用有償旅客運送の場合は利用者が県道まで出て行けない、学校の行事等もあり、いつでも乗れるということではない。一方、乗合タクシーは門先までタクシーが来てくれるので、高齢者の方にはこの差が大きい。

課題等

改善すべき課題	高齢者の方は、タクシーは贅沢なものであり遠慮している方もいるのではないかと意見。
課題への対応	行政側の周知の方法を工夫することになった。

他社へ展開可能性

<p>平成27年10月以降の乗合タクシー事業についても、引き続き(有)いだいハイヤーで決定。 平成27年6月 南国市地域公共交通会議</p> <p>参考 自家用有償旅客運送については、平成26年10月に登録抹消。 乗合タクシー（区域運行）については平成26年9月に天行寺・成合・外山・亀岩・宍崎・才谷地区へも区域拡大認可を取得（(有)いだいハイヤー）。</p>
--

参考資料

-
---

北海道  
東北  
関東  
北陸信越  
中部  
近畿  
中国  
四国  
九州  
沖縄

四国

徳島県  
徳島市

## 住民主導によるコミュニティバス運行

## 取組み内容

交通ネットワーク機能の向上

路線バスの活性化

路線廃止への対応

観光振興等の行政分野との連携

職場環境の整備  
・人材確保

その他

取組実施地域に関するデータ	主要自治体名	徳島市	事業者数	3者
	地域内の主な都市名 (主な都市の人口)	徳島市 (約26万人)	運行系統数	143(高速含む)
			車両数	228両

## 取組みのポイント

- 行政に頼らず地域住民が主体となって協議会を立ち上げ、コミバス運行に向けた取組を推進

取組みの概況	事業者のデータ	事業者名	・ 応神ふれあいバス運行協議会 運行事業者：(有)東丸タクシー	当該系統の運行本数	・ 2
		車両数	・ 1	利用者数	・ 3022(25年度)
	背景と経緯	徳島市応神町は市の中心地である徳島駅周辺部からさほど遠くないものの、交通空白地が大部分を占めていた。			
取組の内容と実施状況	・ 自主的に協議会を結成し、シンポジウムや地域集会を開催するとともに住民アンケートや試乗会を実施。ネットワーク計画に位置づけられ、国及び市から支援を受けての本格運行を実施				

取組みの効果	効果の概要	・ 一便あたりの平均乗車人員は本格運行の当初やその後において4~6人の時期もあったが、現在は7~9人と着実に定着
	効果をもたらした要因	・ きめ細やかなルート設定をするとともに停留所間隔を短くして数を増やして利便性を確保 ・ 利用者ニーズを把握し運行日、ルート、ダイヤ、停留所をH25.10より見直し

課題等	改善すべき課題	・ さらなる利用者の増加、支援の確保
	課題への対応	・ 利用者の声などを紹介する「ふれあいニュース」の配布や、各家庭を回っての利用の呼びかけなど地道な広報活動を行っている。

他社へ展開可能性	—
----------	---

参考資料	—
------	---

北海道

東北

関東

北陸信越

中部

近畿

中国

四国

九州

沖縄

四国

愛媛県

内子町

### デマンドバスの利用者数に応じた 運行委託料の上乗せ

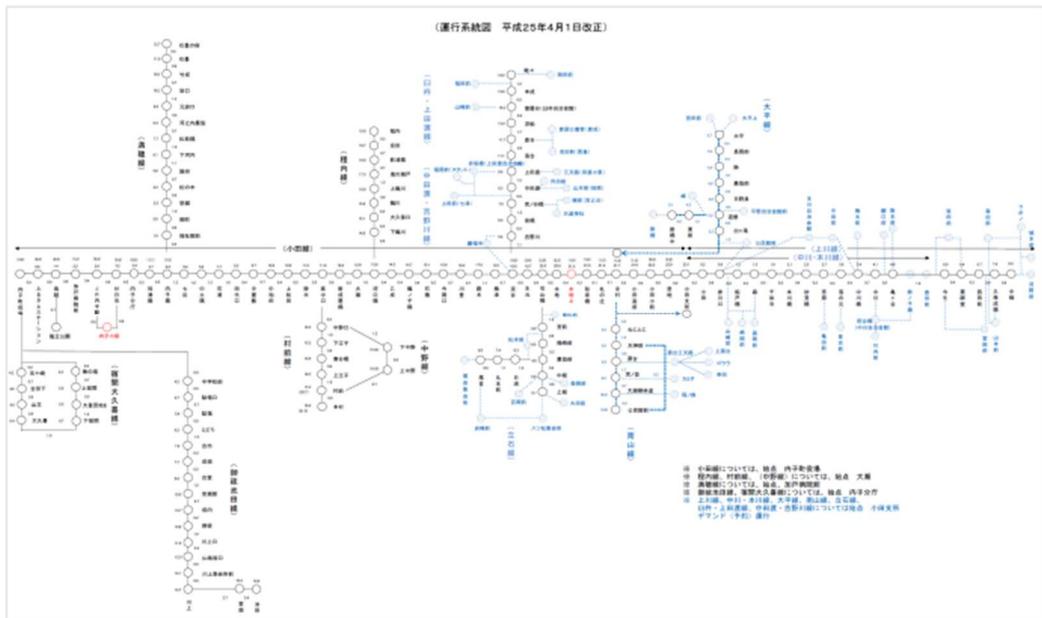
取組み内容	事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他
-------	------	------	-----	-------	--------	-------	------	------	-----

自治体データ	人口	18,045 人	面積	299.50 km <sup>2</sup>	
	65歳以上人口比率	34.4 %	人口密度	60.3 人/km <sup>2</sup>	
	15歳未満人口比率	12.1 %	昼間人口/夜間人口	1.07	

取組み地域の状況	過疎地域	離島地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯	特別豪雪地帯	該当なし
----------	------	------	------	------	-------	------	--------	------

**取組みのポイント**

- 委託料の算定については、固定部分（①運行回数、②運休回数、③内子地区から小田地区までの回送回数で積算）に加え、利用者1人あたりに対応したパイバックを行い、事業者にとってのインセンティブを付与。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドバス：週2日運行（月、火、木：病院で全て共通）、日3往復。</li> <li>・現在主流のデマンドバスは1日何時間拘束でいくらかという支払い方式の採用が多数みられる。この方式では、運行して利用者を運んでも運ばなくても同じ支払い額であるために、運行しないほうが良いと事業者側は考える可能性がある。</li> <li>このことを避けるため、利用者及び運行便数が多くなれば利益（委託料）が増加するシステムにしたほうが、事業者側からのバス利用者へのサービスの向上が図れるものと考え、拘束時間ではなく、運行回数等の運行実績による委託料積算方法を採用している。</li> </ul>			
	運行状況	愛称等	・内子町デマンドバス	運行形態	・路線不定期運行（第4条）
		対象利用者	・登録者	運行便数・時間	・路線により様々
		利用料金	・対距離運賃	利用者数	—
主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗用車（3台/事業者所有）</li> <li>・ジャンボタクシー（4台/自治体所有・2台/事業者所有）</li> </ul>				
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両について、事業者所有の車両は2輪駆動車である為、積雪のある山間部には不向きであった。このことから10人乗四輪駆動車を町で4台購入し、無償貸与することによって利用者の安全性の向上及びジャンボタクシー事業の安定した運営を図った。</li> </ul>				
路線概況					
担当部署	内子町 総務課 管財係 〔住所〕愛媛県喜多郡内子町平岡甲 168 〔電話〕0893-44-6150				

仕組み・制度	委託・契約方式	・内子町デマンド式乗合バス運行业務委託契約
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、町所有の車両4台を各事業者に2台ずつ無償貸与し、燃料代・車両維持管理等は全て町負担で運行を実施。</li> <li>・以上の理由により、燃料の市場価格にかかわらず、委託料は一定で更新している。</li> <li>・予備車（タクシー事業者所有）が運行した場合については、別途委託料を設定している。</li> </ul>
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・契約は単年契約。</li> <li>・町内の委託事業者は2社で、<b>受託者（事業者2社）間にて運行協定書を締結し、委託者相互に協力して車両を配備できる体制を整えている</b>ことから、<b>利用者へのサービス低下の回避が可能となっている</b>。</li> </ul>
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、幹線の路線定期バス以外の枝線についてデマンド交通化を展開している段階であり、町内すべて整備が完了してから見直しを行っていく方針である。</li> <li>・利用者からの要望等により軽微な変更等は実施している。</li> </ul>
	黒字分の取扱	・利用者の絶対数が限られている地域（過疎地等）を運行している為、全路線赤字である。
	補助金以外の支援	・事業者所有の車両が2輪駆動車で、積雪のある山間部に不向きであったため、町が10人乗り四輪駆動車を4台購入し、無償貸与している。

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・お試し期間（無料）を経て、徐々にデマンドバス利用の予約システムに慣れて頂いたことや、<b>運行事業者の丁寧な接客対応等により、全体的に利用者は増加傾向</b>になってきている。</li> <li>・交通事業者と行政の間で運行経費の試算額が合わないので、一人あたりに対応したペイバック追加が一概にインセンティブになっているとは言えない。<b>あくまで、行政と交通事業者の信頼関係で成立</b>している。</li> <li>・従来の路線バスと比べ<b>乗車時間の短縮は高齢者に喜ばれている</b>。</li> <li>・いろいろな目的で利用できることで、住民からは便利だと高評価を受けている。</li> </ul>
	効果をもたらした要因	<p><b>【自治体】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>予約者が増えることにより、委託料が増加するため、事業者側のサービス向上に繋がっている</b>と思われる。</li> </ul> <p><b>【事業者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・儲ける分野ではなく、協力という社会貢献意識で行っている。</li> <li>・現在単年度契約で毎年契約更新を行っている。</li> </ul>

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「家の近くまで来る」というメリットから、免許を持たない女性の利用が8～9割を占め、運行曜日を増やしてほしいという要望がある。</li> <li>・電話予約を忘れてしまうなどの問題もある。</li> </ul>
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・無料送迎車と有償のデマンドバスとでは、無料と往復千円（限度額）出費がかかるものとなるので勝負にならないが、H26.2月から路線不定期運行のキロ程運賃を廃止にし、区域運行の定額250円運賃に変更する計画がある。</li> <li>・運賃が最高往復千円かかっていた地域の方は、半額の往復500円となり、自宅近くまで迎えに行くことができるデマンドバスの利用も増加するものではないかと期待しているところである。</li> </ul>

事業者の一般的意識	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近年、福祉政策との境界が分からなくなっている。</li> </ul> </li> <li>■ <b>路線設定を行う際に重視すること</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の体制で対応可能であれば、介護タクシー等に参加することも考えている。</li> </ul> </li> <li>■ <b>契約額の算出方法・その他行政の協力(走行空間整備など)について感じること・意見</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul> </li> </ul>
-----------	--

北海道
東北
関東
北陸信越
中部
近畿
中国
四国
九州
沖縄
事前算定
黒字分配
上乗せ
複数年契約
モニタリング
運行効率化
環境整備
利用促進
その他

四国

香川県  
坂出市

## 市内の公共交通空白地をなくす取組

## 取組み内容

交通ネットワーク  
機能の向上

路線バスの活性化

路線廃止への対応

観光振興等の行政  
分野との連携職場環境の整備  
・人材確保

その他

取組実施地域に  
関するデータ

主要自治体名	坂出市
地域内の主な都市名 (主な都市の人口)	坂出市 (52,950人)

事業者数	3者
運行系統数	5系統
車両数	10両

取組みの  
ポイント

- 市内の空白地に、乗合デマンドタクシーを運行。市街地部分に循環バスを運行。残っていた空白地も乗合デマンドタクシーを運行し空白地を解消した。

取組みの概況	事業者のデータ	事業者名	・(琴参バス、府中タクシー、スミレタクシー)	当該系統の運行本数	循環バス18本 乗合デマンドタクシー4往復
	車両数	・10	利用者数	循環バス18, 830人 乗合デマンドタクシー3, 241人	
	背景と経緯	・23年10月より、路線バスが通っていない空白地から坂出駅まで、乗合デマンドタクシーを運行した。24年10月より、市街地において循環バスを運行し、別の空白地の乗合デマンドタクシーを運行。25年10月より最後に残っていた空白地に乗合デマンドタクシーを運行した。			
取組の内容と実施状況	・23年3月に策定した「坂出市地域公共交通総合連携計画」に基づき、計画的に交通網の充実に努め、市内に空白地がなくなっている。				

取組みの効果	効果の概要	・特に平日の、高齢者の通院・買い物の利便性が高まった。
	効果をもたらした要因	・住民の意見をきめ細かく聞きながら乗降場所の増設等の改善を行った。 幼稚園・保育所で循環バスの乗り方教室を行い利用者の増加に寄与している。
課題等	改善すべき課題	・乗車人員が、伸び悩んでおり、広告及び利用しやすい環境を考える必要がある。
	課題への対応	・循環バスの利便性向上のため、バス車両を購入し、東ルート、西ルートに分けて運行することにした。

他社へ展開可能性	—
----------	---

参考資料等	—
-------	---

北海道

東北

関東

北陸信越

中部

近畿

中国

四国

九州

沖縄

九州

福岡県

北九州市

大蔵地区おでかけ交通

取組内容	事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他
自治体データ	人口	976,846 人	面積	487.89 km <sup>2</sup>					
	65歳以上人口比率	25.2 %	人口密度	2,002.2 人/km <sup>2</sup>					
	15歳未満人口比率	13.0 %	昼間人口/夜間人口	1.03					
取組地域の状況	過疎地域	離島地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯	特別豪雪地帯	該当なし	

取組のポイント

- 地域の取り組みの成果が助成額に反映されるように、「収支率」が高い場合に助成額が高くなる仕組みを導入している。
- 地元、交通事業者、市の間で、3年間又は5年間の運行協定を締結している。

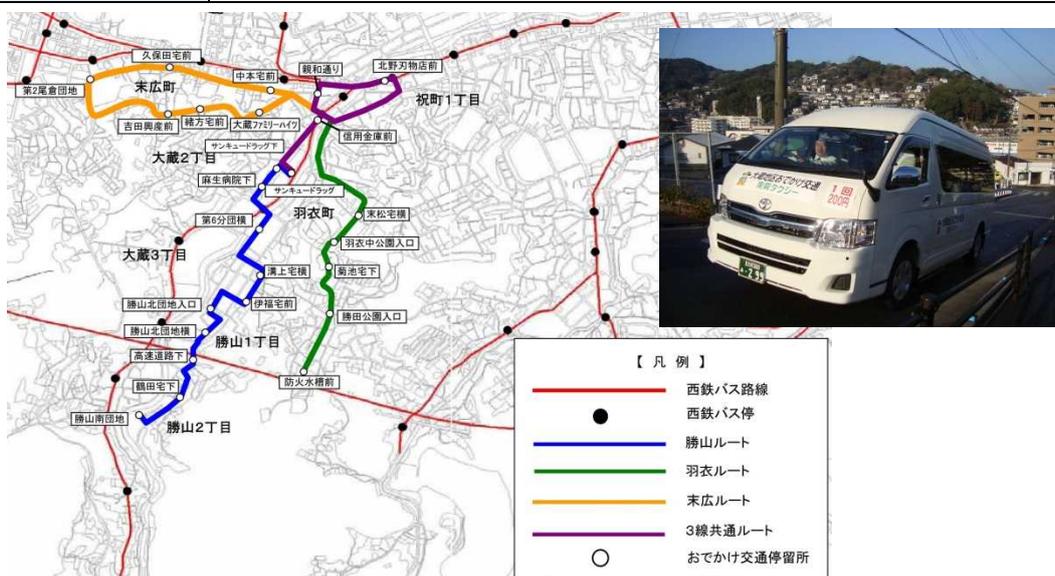
背景と経緯

- ・北九州市八幡東区大蔵地区の高齢化率は40.5%であり、市平均の26.2%を大きく上回っており、住民の高齢化に伴い地域内の病院や公共施設への移動手段の確保が喫緊の課題となっていたが、地区内の道路は狭隘で大型車両の通行は困難であった。
- ・そこで、平成21年に地元自治会が中心となって「おでかけ交通運営委員会」が組織され、小型車両による路線型交通の運行検討を開始。地元、交通事業者、市が協働して意向調査、ルート・ダイヤ編成等を実施した。
- ・平成23年から試験運行を実施し、平成24年9月から本格運行へ移行した。

運行状況

愛称等	大蔵地区おでかけ交通	運行形態	路線定期運行（第4条）
対象利用者	一般	運行便数・時間	3路線 合計18便/日 (土・日・祝運休) 8:30~17:10
利用料金	均一運賃200円	利用者数	5,431人/年 (H25.1~H25.12)
主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ジャンボタクシー（1台、事業者所有）</li> <li>※メンテナンス用として乗用車2台（事業者所有）</li> </ul>		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元、交通事業者、市の3者で運行協定を締結し、取り組んでいる。</li> <li>・北九州市HPにおいて、バスルート、バス停、時刻表、運賃等の運行情報を掲載</li> </ul>		

路線概況



【凡例】

- 西鉄バス路線
- 西鉄バス停
- 勝山ルート
- 羽衣ルート
- 未広ルート
- 3線共通ルート
- おでかけ交通停留所

担当部署

北九州市 建築都市局 計画部 都市交通政策課  
〔住所〕北九州市小倉北区城内1番1号 〔電話〕093-582-2518

支援対象路線

仕組み・制度	委託・契約方式	大蔵地区おでかけ交通の運行に関する協定書
	金額決定方式	①交通事業者の収支が赤字の際に、赤字額の一部に助成 ・助成条件：収支が赤字であり、運賃 200 円以上かつ運行開始後 1 年以上経過 ・助成内容：利用促進や経費削減など地域の取り組みの成果が助成額に反映されるように、経常収益（運賃収入）から運行経費を引いた差額「赤字額」に「収支率（経常収益を運行経費で除した割合）」を乗じて得た額以内の金額を助成。 ②地域主体で試験運行を実施する際にも赤字額の一部を助成（赤字額×収支率）
	内容や期間	・期間は最低 3 年間（更新時は原則 5 年間）（車両の耐用年数（5 年）を原則としながら、事業の採算性等を慎重に見極めるために最短 3 年を設定）。 ・市が北九州タクシー協会に対して推薦依頼を行い、協会が推薦した事業者の中から、地元協議会が最終的に事業者を決定している。
	モニタリングの状況・方法	・9 月までの実績をもとに年間分の助成金額の試算を行い、赤字であれば交通事業者による交付申請及び市による交付決定を行う。年度終了後の交通事業者からの助成金交付申請書類受領後、市において各種経費の査定を行った上で、助成金額の確定を行う（実績が変われば試算金額と確定金額は変わる）。
	黒字分の取扱	・全額交通事業者（その場合助成金対象外となる）
	補助金以外の支援	・車両購入費等助成（事業開始時最大 460 万円、車両更新時最大 300 万円） ・現在までに 7 件の助成実績あり

取組の効果	効果の概要	・本運行開始後の利用者数は過去最高の利用者数を記録する月も出てきた。 ・地域の交通事業者が運行していることもあり、交通事業者が地区住民の足の利便性や住民同士のコミュニケーションの一助になっているとの声があがっている。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・『地域の足は地域で守る』という基本的な考え方が地域に浸透し始め、当初は地元自治会中心だった組織が、現在は地元商店連合会、大型ドラッグストア、金融機関も組織の一員に加わり、横断的に利用促進活動を行うようになったため。 【事業者】 ・大蔵地区おでかけ交通運営委員会の役員の方々が、運行に関して積極的に協力してくれているためと考えられる。また、運行開始後、当然のことではあるが無事故を継続していることについては一定の評価をいただいている。

課題とその対応	改善すべき課題	・おでかけ交通の周知が十分ではない部分が見られる。 ・経路設定や運行時間帯などについて、地元ニーズの把握や市の財政なども勘案しつつ、適正なサービスレベルを見極める必要がある。 ・運行における採算性については、乗車人数の低迷で依然厳しい状態が続いているため、今後とも乗車率UPが課題である。
	課題への対応	・地元広報誌等での広報に努め、利用者の拡大を図ることが必要である。 ・将来的には地元で運営にかかる営業外収入（協賛金・広告等）を確保し、市の助成金に頼らないシステムをつくる必要がある。

事業者の一般的意識	<p>■自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一度も公共交通を利用したことがない、今後も利用することがない住民の意見は机上の意見・理屈であることが多い。実際利用する、利用しようという住民の意見との乖離がない施策を望む。</li> </ul> <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の利便性の最大化を踏まえた路線設定が望ましいが、安全運行を最優先に考えている（利便性に偏りすぎた路線設定により、安全面で瑕疵が出ないことを重視）。</li> </ul> <p>■契約額の算出方法・その他行政の協力(走行空間整備など)について感じること・意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>収支率による算出方法について、実態の運行実績は赤字が続いており経営的には厳しい。今後、収支改善に向けて第一義的に企業努力していくが、助成金の算出方法について再検討してもらいたい。</li> <li>グループ会社の他都市との契約事例で、あらかじめ規定に基づいた一日の補償金額を決定し、乗車があればその金額は補償金額から控除される方式で、現状収支トントンという事例がある。</li> </ul>
-----------	--

九州

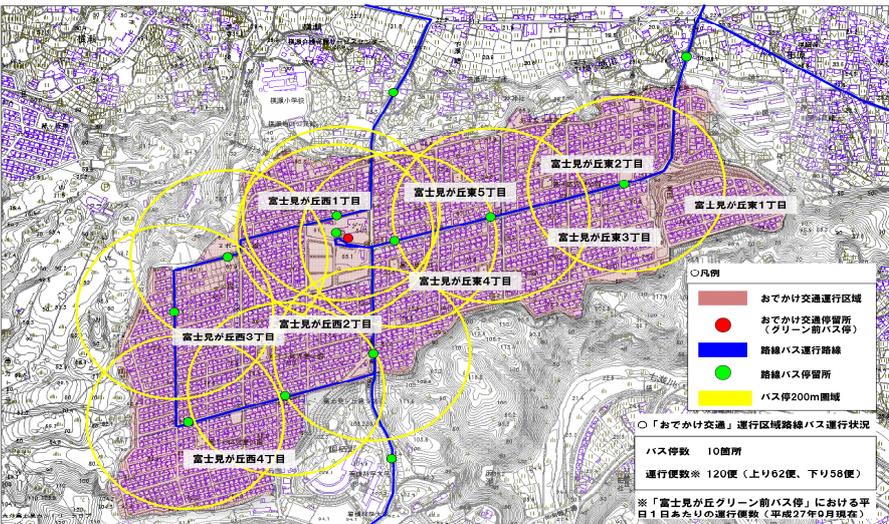
大分県  
大分市

富士見が丘団地「おでかけ交通」

取組み内容	交通ネットワーク機能の向上	路線バスの活性化	路線廃止への対応	観光振興等の行政分野との連携	職場環境の整備・人材確保	その他
	取組実施地域に関するデータ	主要自治体名 大分市	地域内の主な都市名 大分市富士見が丘団地 (主な都市の人口) (約 7,500 人)	事業者数 2 者	運行系統数 区域運行	車両数 6 両

取組みのポイント

移動手段の確保が困難となった住民の外出促進と団地内を運行するバスの利用促進を図るため、団地内の主要バス停に接続する乗合タクシーを運行し、自宅から団地外の目的地までを繋ぐ交通ネットワークを構築。

取組みの概況	事業者のデータ	事業者名 富士見が丘連合自治会 大分市タクシー協会	当該系統の運行本数 路線不定期運行・区域運行
	車両数	予約人数に応じ、特大車/小型車を併用	利用者数 14名（登録者数）
背景と経緯	坂が多い地形的要因、住民の高齢化により、団地内のバス停までの移動が困難となった住民の閉じこもりを予防するため、自治会から「誰もが自由に移動できる団地づくり」を提案し、趣旨に賛同した住民が集まり、移動サービスの検討を開始した。		
取組の内容と実施状況	  <p>富士見が丘団地「おでかけ交通」運行区域（全体図）について</p>  <p>○凡例  <span style="color: red;">■</span> おでかけ交通運行区域  <span style="color: red;">●</span> おでかけ交通停留所（タクシー前バス停）  <span style="color: blue;">■</span> 路線バス運行路線  <span style="color: green;">●</span> 路線バス停留所  <span style="color: yellow;">■</span> バス停200m圏域</p> <p>○「おでかけ交通」運行区域路線バス運行状況          バス停数 10箇所          運行便数※ 120便（上り62便、下り58便）          ※「富士見が丘グリーン前バス停」における平日1日あたりの運行便数（平成27年0月現在）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者をバス停までの移動が困難な住民に限定し、予約のあった利用者の各自宅をタクシーが回り、団地内の主要バス停まで送迎するもの。事業費は利用者からの運賃と自治会費から捻出する。運行開始当初は、利用者が少なかったものの、自治会からの広報や利用者から住民への口コミ等により、徐々に増加している。</li> </ul>		

北海道  
東北  
関東  
北陸信越  
中部  
近畿  
中国  
四国  
九州  
沖縄

**富士見が丘団地「おでかけ交通」事業・運行計画**

項目	内容
1.運行開始日	平成27年3月4日
2.運営主体	富士見が丘連合自治会
3.運行方式	一般乗合旅客自動車運送事業(区域運行) ※乗降予約のある各自宅と停留所(バス停)間を最短距離で運行
4.運行車両	タクシー事業者の事業用乗用自動車(乗車定員10人以下)と併用し、予約人数に応じて、特大・小型の運行車両を決定
5.運行区域	富士見が丘西1丁目～4丁目、富士見が丘東1丁目～5丁目
6.停留所	1箇所(富士見が丘グリーン前バス停留所)
7.運行曜日	月曜日・水曜日
8.運行時間帯	8時～15時
9.運行回数	1日6便 ※予約がない場合は運行しない
10.運行時刻	「富士見が丘グリーン前バス停」において、団地内を運行する路線バスへの乗り継ぎが可能な時刻で運行
11.運賃	200円(均一運賃)
12.利用対象者	・バス停までの移動や家族による送迎が困難な方 ・虚弱な高齢者や障がいのある方で、移動に伴う介助を必要としない方 ※利用する状態であることの審査を行う「利用認定審査会」での判定に基づき、利用を認定
13.利用者登録	登録制 ※事前に利用申請書の提出必要 ※登録者には利用する際、運転手に手渡すための利用券(名前入り)を交付し、その利用券を回収することで利用状況を把握
14.予約期限	運行日前日17時まで
15.予約受付者の雇用形態	タクシー業務兼務
16.運行委託者	大分市タクシー協会
17.契約方式	タクシーメーター精算
18.周知方法	団地内で発行する広報誌やホームページ等でお知らせするとともに、チラシを作成し、配布する

担当部署 大分市 都市計画部 都市交通対策課  
 [住所] 大分市荷揚町 2-31  
 [電話] 097-537-5969 (直通)

取組みの効果	効果の概要	・団地に住み続けたいが、移動手段の確保が困難となり、仕方なく高齢者施設に入る住民が多く存在しているが、「おでかけ交通」の運行は、高齢者になっても安心して住み続けられる団地の構築に繋がっている。
	効果をもたらした要因	・「高齢者が安心して、少しでも長く住み続けられる団地」を実現するためには、地域主導で「おでかけ交通」を運行するなど、共助のサービスが必要であることを自治会が提案し、住民の総意で賛同が得られたことが要因として考えられる。

課題等	改善すべき課題	・「おでかけ交通」利用者の外出を促進するため、団地住民のボランティアによる外出促進活動の実現(買い物のお手伝い、集いの場の創設、バスの乗降支援等)
	課題への対応	・今後、実際に活動が可能な団地内ボランティアを募集し、活動の実現に向けた検討を行う予定。

他社へ展開可能性	・地区内にバス停や駅があるなど、公共交通の利便性が比較的高い地区であっても、坂道が多い等の地形的な理由からバス停や駅までの移動が困難な高齢者、障害者等が多数居住する地域においては、バスや鉄道のネットワークを補完する移動手段として、低料金で気軽に利用できる乗合タクシーの展開可能性は高いと思われる。
----------	--

参考資料	富士見が丘連合自治会の「おでかけ交通」パンフレットを添付
------	------------------------------

九州

熊本県

水俣市

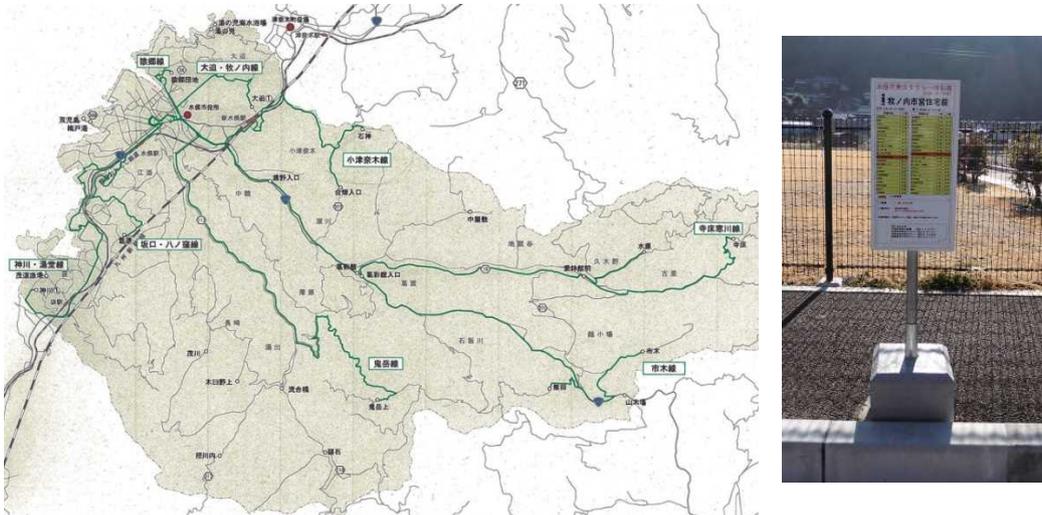
空白地を運行する「水俣市乗合タクシー」の運行

取組内容	事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他
------	------	------	-----	-------	--------	-------	------	------	-----

自治体データ	人口	26,978 人	面積	162.90 km <sup>2</sup>	
	65歳以上人口比率	32.9 %	人口密度	165.6 人/km <sup>2</sup>	
	15歳未満人口比率	12.1 %	昼間人口/夜間人口	1.04	

取組地域の状況	過疎地域	離島地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯	特別豪雪地帯	該当なし
---------	------	------	------	------	-------	------	--------	------

取組のポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通空白地に乗合タクシーを導入し、3社のタクシー会社による週替わり共同運行を実施している。</li> <li>●乗合タクシーの運行に係る停留所及び転回所の整備、時刻表の作成を自治体が発行している。</li> </ul>
---------	---

支援対象路線	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マイカーの普及や人口の減少等により、バスの利用者は年々減少を続けており、それに伴い、バス事業者への補助金額は年々増加傾向にあったため、生活に欠かすことのできない交通手段であるバスを維持するために、平成15年から20年にかけて、市内路線バスを順次コミュニティバスに移行してきた。</li> <li>・その後、公共交通空白地の住民からの要望を受けて、乗合タクシーの検討を開始。他都市の事例調査や地元説明などを経て、平成21年2月に設置された「水俣市地域公共交通会議」の承認を得て、平成22年10月より市内5路線で、タクシー会社3社の週替わり共同運行による「水俣市乗合タクシー」の運行を開始した。</li> <li>・その後、平成24年1月には6路線、同年10月には8路線へと路線拡大を進めながら、バスの乗り入れが困難な交通空白地帯への乗合タクシーの導入を進めている。</li> </ul>			
	運行状況	愛称等	水俣市乗合タクシー	運行形態	路線定期運行（第4条）
		対象利用者	一般	運行便数・時間	平日（路線ごとに運行日は異なる）3便（5便）/日 7:00~16:00
		利用料金	均一運賃（区間制運賃 150、300、500円）	利用者数	3,825人/年 (H24年度)
		主要な運行車両	事業者所有ジャンボタクシー、セダン型タクシー		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水俣市HPにおいて、運行日、停留所、時刻表、乗車料金等の運行情報を掲載している。</li> </ul>				
路線概況					
担当部署	水俣市 総務企画部 企画課 〔住所〕 熊本県水俣市陣内一丁目1番1号 〔電話〕 0966-61-1607				

仕組み・制度	委託・契約方式	水俣市乗合タクシー運行協定書
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>タクシー事業者3社による週替わり共同運行</b>を実施している。</li> <li>・運行事業者から提出を受けた積算単価等をもとに、路線ごとに1日当たりの運行単価を設定し、その額から運行収入を差し引いた金額を補助金として支給している。(月額支給)。</li> <li>・乗合タクシー導入検討時に、運行事業者と積算単価の設定、計算方法等に関する協議を行い、現在の方式に決定している。</li> <li>・1年ごとに内容及び金額等の見直しを行っている。</li> </ul>
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・契約期間は1年(4月～翌年3月末まで)</li> </ul>
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全路線、地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用して運行しており、その中で事業評価を実施している。</li> </ul>
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>乗合タクシーの運行に係る停留所の作成、時刻表の作成を自治体が実施</b>している(コミュニティバスについては転回所の整備も実施)。</li> <li>・停留所については<b>約150カ所の整備実績</b>あり。</li> <li>・時刻表については、乗合タクシーだけでなく、コミュニティバスなど<b>その他の公共交通の時刻表も併せて掲載した時刻表を作成</b>し、配布している。</li> </ul>
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・以前は路線バス等の公共交通機関がない地域だったが、<b>乗合タクシーの導入により交通空白地の解消</b>ができた。</li> <li>・乗り入れ集落自体の人口が少ないため多くの利用は望めなかったが、<b>利用者数は徐々に増加</b>してきている(追加便が発生するケースもあり)。</li> <li>・<b>「利用料金が安くなった」「利便性が向上した」との声</b>が上がっている。</li> </ul>
	効果をもたらした要因	<p><b>【自治体】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通空白地域や山間部はタクシーまたは、自家用車しか移動手段がなく、車のない高齢者、学生は通院・通学するのに特に不便を感じていたが、乗合タクシーによって、病院や街までの移動利便性が向上したためと考えられる。</li> </ul> <p><b>【事業者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今まで一般のタクシーが運行していた地区に乗合タクシー路線が競合することにより、既存業者の経営を圧迫する懸念があったが、既存タクシー会社で週替わり運行することにより、また、行政サイドで「停留所の整備、時刻表の作成等」を行うことで、<b>公平できめ細かいサービスができているため</b>と考えられる。</li> <li>・<b>利用者の口コミ</b>によって利用者が増加しているケースも見られる。</li> </ul>
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者から「運行ダイヤが生活にあわない」との声があがっている。また、コミュニティバスの時刻帯と乗合タクシーの時刻帯が近接しているため、一部で路線渋滞が発生しており、ダイヤ改善の必要がある。</li> <li>・周知徹底することで定着し、乗客が増加した路線もあるので、利用促進が必要。</li> <li>・乗合タクシーの性質上(定路線運行であるため)停留所から自宅までの距離が遠い利用者がいる。</li> </ul>
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、利用者減少が予想されるため、できる限り路線を維持するとともに事業の効率性、採算性と合わせ利用者の利便性を考慮し、地域の実情に応じたものとなるように、ダイヤ改正・ルート変更など随時見直しを行っていく必要がある。</li> </ul>
事業者の一般的意識	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見</li> <li>・公共交通会議の場に交通事業者が参画していることは、非常に良いと感じている。</li> <li>・路線拡大等は乗用事業減収にも繋がるため、両者間の綿密な対策、確認を徹底していく必要がある。</li> <li>■路線設定を行う際に重視すること</li> <li>・事業者間の合意。</li> <li>・路線拡大により時刻調整時の停車が発生する場合、交通渋滞の発生状況を確認している。</li> <li>■契約額の算出方法・その他行政の協力(走行空間整備など)について感じること・意見</li> <li>・積算根拠を明示し、行政にも理解、納得していただいているので良いと思う。</li> </ul>	

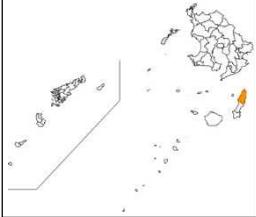
九州

鹿児島県

西之表市

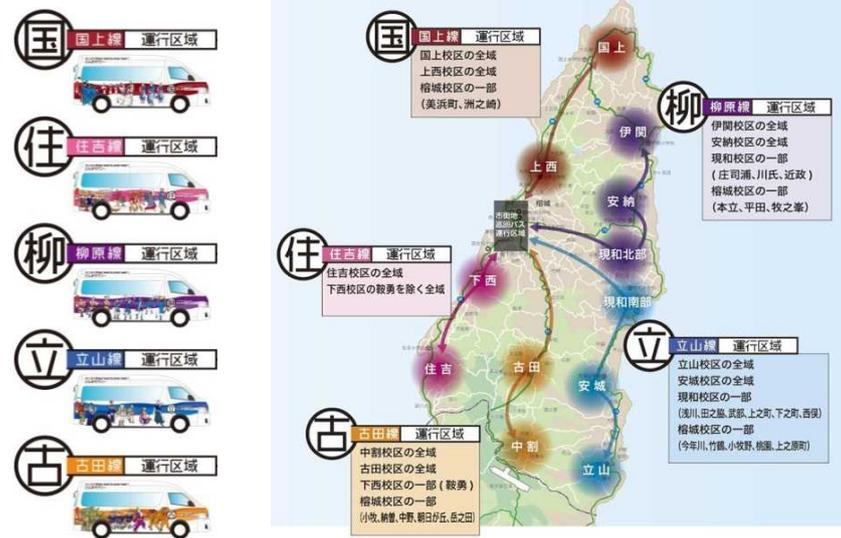
「どんがタクシー」の運行

取組み内容	事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他
-------	------	------	-----	-------	--------	-------	------	------	-----

自治体データ	人口	16,951 人	面積	205.78 km <sup>2</sup>	
	65歳以上人口比率	31.0 %	人口密度	82.4 人/km <sup>2</sup>	
	15歳未満人口比率	14.0 %	昼間人口/夜間人口	1.00	

取組み地域の状況	過疎地域	離島地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯	特別豪雪地帯	該当なし
----------	------	------	------	------	-------	------	--------	------

取組みのポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通事業者にとっては、一定条件を満たせば事業収支にかかわらず定額委託額となる契約を締結している。</li> <li>●市と事業者の間で、取組み内容の改善に向けた協議を実施している。</li> </ul>
----------	---

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西之表市では、自主運行が困難となった路線バスの代替えとして、平成17年度からコミュニティバスを5路線で1日1往復ずつ運行していたが、利用者数は年々減少する一方で、運行経費および行政負担額は年々増加し、路線の維持が難しくなってきた。</li> <li>・また、道路が狭小であるために、コミュニティバスの運行ができない地域も残されており、こうした地域ニーズにも対応していくための新たな交通手段が必要であった。</li> <li>・そこで、平成22年度にコミュニティバス乗降調査、市民アンケート、関係機関ヒアリング、区長や地域団体との意見交換会、各校区での説明会等を実施し、平成23年3月に「西之表市地域公共交通総合連携計画」を策定、デマンドバス運行の位置づけを行った。</li> <li>・平成23年度にもアンケート調査や各集落等における説明会等を実施し、「西之表市地域公共交通活性化協議会及び西之表市地域公共交通会議」の承認を得て、平成24年2月から、市内の各校区と市街地を結ぶ「どんがタクシー」の運行を開始した。</li> </ul>			
	運行状況	愛称等	・デマンド型乗合タクシー 「どんがタクシー」	運行形態	・区域運行（第4条）
		対象利用者	・登録者	運行便数・時間	・5系統 7便/日 ・7:30~19:30
		利用料金	・均一運賃 300円 ※一部利用者は半額	利用者数	・20,240人/年 (H24年度)
主要な運行車両		・自治体所有ジャンボタクシー5台			
路線概況	官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両を自治体が保有し、運行事業者に貸し出す体制。</li> <li>・デマンドシステム構築を市が実施。広報を市がバックアップ。</li> </ul>			
					
担当部署	西之表市 地域支援課 〔住所〕鹿児島県西之表市西之表 7612 番地 〔電話〕0997-22-1111（内線215）				

仕組み・制度	委託・契約方式	・西之表市デマンド型乗合タクシー運行業務委託契約書
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国の運行単価等を鑑みながら、前年度の実績や運行内容などを加味した金額を算定し、<b>入札又は見積もりにて委託事業者を決定</b>し、落札額にて運行委託契約を締結している。</li> <li>・四半期終了後に、四半期の委託額から運賃収入及び運賃外収入、国庫補助金を差し引いた金額を支給している。</li> <li>・一定条件を満たせば<b>事業収支にかかわらず定額委託額</b>となる契約。</li> </ul>
	内容や期間	・1年契約（契約期間は4月～翌年3月まで） ただし、利用者が混乱しないよう、複数年度での運行委託を確約している。
	モニタリングの状況・方法	・事業完了後に市が評価を行い、次年度の実施内容に反映している。
	黒字分の取扱	・特になし。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行ルートの変更など取組み内容の改善に関して、現場検証等も行いながら、<b>市と事業者の間で協議を実施</b>（西之表市地域公共交通活性化協議会業者会）している。平成24年度4回、平成25年度5回（1月末現在）開催。</li> <li>・車両購入時に在籍し、デザインスキルを持っていた地域おこし協力隊員に作成を依頼し、容易に利用路線の識別ができるような<b>車両ラッピングを実施</b>している。</li> </ul>

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド型乗合タクシーの導入により、交通空白地帯を解消し、交通弱者である郊外に居住する高齢者等の通院・買い物といった日常生活に必要な移動手段が確保され、<b>交通弱者の利便性が向上し、利用者からの評判は上々</b>である。</li> <li>・1年目は、運転手の対応や運行の遅れ、予約の仕方がわからないといった不満等が約50件あったが、3年目となる平成25年度には、5件程度に減少している。</li> <li>・<b>予備車を出す便もあるぐらい、徐々に利用者が増加</b>している。</li> <li>・交通事業者にとっては、<b>収入の安定確保</b>につながっている。</li> </ul>
	効果をもたらした要因	<p><b>【自治体】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・業者会での意見交換、共通認識の再確認等により、<b>事業所や運転手の資質の向上</b>が図られてきているためと考えられる。</li> </ul> <p><b>【事業者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・開始直後は、利用者の自宅確認に時間がかかっていたが、<b>専属の乗務員を配置</b>することにより、短時間で対応できるようになったためと考えられる。</li> <li>・<b>自治体の委託額バックアップがあったため</b>。リスクを考えると、事業者単独では取組み実施に踏み切れなかったが、現在は設備投資をして良かったと感じている。</li> </ul>

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート、利用者モニターの活用などで地域ニーズの把握を行う必要がある。</li> <li>・高齢者が多いため、予約無しで乗降できないことを理解していない、予約取り消しの連絡がないなど、慣れるまでに時間がかかっている。</li> </ul>
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・校区に在住する高齢者等の買い物を支援するために、デマンド型乗合タクシーを利用した買い物支援事業を検討していく。</li> <li>・この取組みについての周知を、市の広報誌等のみではなく、小規模な地域単位での説明会を実施することにより、利用者の拡大を図るものとした。</li> </ul>

事業者の一般的意識	<p>■自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画によって自治体の考える公共交通の位置づけが確認でき、今後どの程度の規模感で事業を実施しては良いのかがわかる。</li> <li>・自治体の計画は事業者の会社経営のことまで十分に考慮されているとは言い難い。</li> <li>・全国的に65歳以上の高齢者にパスカードを配布し、公共交通利用者に対する値引きを実施している自治体が多いので、西之表市においても同じような施策を展開してもらいたい。</li> </ul>
	<p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多少運行距離が長くなっても、できるだけセンターラインのある道路を走行するようにしている。</li> </ul>
	<p>■契約額の算出方法・その他行政の協力(走行空間整備など)について感じること・意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自治体独自の算定式だが、地域への貢献度を考えると許容できる範囲である。</li> </ul>