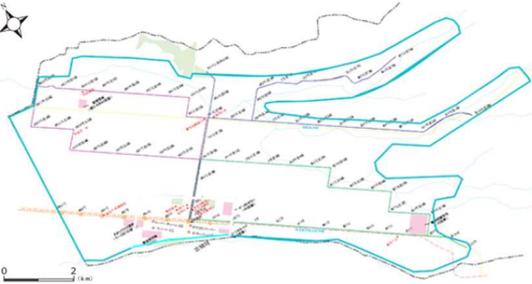


北海道		北海道		東川町							東川町乗合タクシーの運行支援			
取組内容		事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他				
自治体データ		人口	7,859 人		面積	247.06 km ²								
		65歳以上人口比率	28.0 %		人口密度	31.8 人/km ²								
		15歳未満人口比率	13.6 %		昼間人口/夜間人口	1.02								
取組地域の状況		過疎地域	離島地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯	特別豪雪地帯	該当なし					
取組のポイント		<ul style="list-style-type: none"> ●事業者が運行経費を事前算定し、自治体は運行経費の一部を交付金として負担（事業者の経営体力を考慮し、四半期に分けて支払っている。）している。 ●運行管理システムを独自で安価（約30万円）に構築し、予約者及び運行実績管理に活用している。 												
支援対象路線	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> •以前は町営バス3路線を運転手2人、車両2台で運行をしていたが、高齢者が停留所までの距離を歩かなければならないことなどの問題があったことから、利便性や利用者増を高めるため、乗合タクシーの導入に至った。 •平成20年に法定協議会で連携計画を策定し、平成21年8月～平成24年3月まで実証運行を繰り返し、平成24年4月から事業者による事業を開始、現在に至っている。 												
	運行状況	愛称等	乗合タクシー			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	2路線 平日・土曜日 6便/日							
		利用料金	均一運賃 150円			利用者数	3,366人/年							
主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> •乗用車6台（事業者所有）、ジャンボタクシー1台（自治体所有） 													
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> •自治体は、HPや広報などを活用したマップ及び時刻表などの情報提供を行っている。 •法定協議会は、実証運行開始時にワゴン車を購入（国から1/2補助金）し、また、運行実績を管理するシステムを地元コンピューター会社に依頼して安価に構築（30万円程度）した。 •事業者は、運行業務を行っている。 													
路線概況	 													
担当部署	東川町 企画総務課 〔住所〕北海道上川郡東川町東町1丁目16番1号 〔電話〕0166-82-2111													

仕組み・制度	委託・契約方式	乗合タクシー事業交付要綱に基づく補助
	金額決定方式	・事業者が、前年実績に基づき、運行経費（概算）を事前算定している。
	内容や期間	・契約期間は1年単位（毎年4月から翌年3月）としている。 ・自治体は、事前算定された運行経費について、その一部を交付金として負担しており、 <u>事業者の経営体力を考慮し、四半期に分けて支払っている。</u> ・事業者は、自治体の支援の他、国からの補助金を受領している。
	モニタリングの状況・方法	・利用状況などについては、法定協議会に報告し、協議会の意見を踏まえて次年度の計画に反映している。 ・協議会で、要望などの意見聞き取りを定期的に行っている。
	黒字分の取扱	・実績に基づいて精算するため、特に定めていない。
	補助金以外の支援	・自治体で利用者へのマップや時刻表などによる情報提供を行っている。
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・一定のニーズがある。リピーターが多く、自宅前の道路まで迎えに来ることで待ち時間が短く好評である。また、高齢者でも外出がしやすくなったとの意見が寄せられている。 ・事業者は、乗合タクシーが<u>本来のタクシー事業と利用者を奪い合いすることになるのではないかと懸念</u>していたが、閑散期あるいは<u>タクシー利用者の少ない時間帯において、事業者の収入の下支えにつながっている。</u> ・実証運行を行ったことにより、実績経費、収入の見込みが立てやすくなった。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>高齢者目線に立った公共交通の取組が利用者に良い印象</u>をもたらしていると考えている。 ・実証運行期間を活用して、運行ダイヤなど、事業者が通常タクシー事業と乗合タクシー事業双方の観点からの折り合える点を見出し運行につなげた。 ・乗合タクシーの<u>運行管理システムを独自で安価（約30万円）に構築</u>しており、<u>予約者及び運行実績の管理に活用</u>している。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業者で所有している<u>車両を最大限活用できるように、本来のタクシー事業と車両の配分</u>を行っている。 ・予約がなければ運行しないが、運行しなければ収入もなくなるため、事業者努力が促されている。 ・時刻表の設定に当たっては、<u>毎正時ではなく、わざと5分、55分などとし、電話予約時に聞き取り間違いのないよう工夫</u>をしている。（タクシー事業の経験から）
課題とその対応	改善すべき課題	・予約申込方法についての改善、急な外出への対応、増便、同乗者との距離の配慮、市街地の駐車場の増設など色々な意見への対応が必要であると考えている。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・不定期であるが自治体と事業者で協議する場を設け、解決に向けた対応を協議している。 ・乗合タクシーでは同乗者同士への配慮をした座席誘導など、乗り心地の良いサービスの提供に努めており、利用者の増加へつなげている。
事業者の一般的意識	<ul style="list-style-type: none"> ■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 <ul style="list-style-type: none"> ・常に「問題意識」と「改善・改良・改革意識」が感じられるので、今後においても期待できると思う。 ・自治体と良好な関係を築いているため、法定協議会を始め、自治体からの提案などを聞ける機会があり協力しやすい。 ■路線設定を行う際に重視すること <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数（利便性）、時間設定（路線バスや本来のタクシー事業との兼ね合い）などを重視する。 ■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 <ul style="list-style-type: none"> ・実績に応じた算定について自治体に理解してもらっている。 	

東北

青森県

大鰐町

大鰐町「スネカラバス」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	10,978 人	面積	163.41 km ²
	65歳以上人口比率	33.5 %	人口密度	67.2 人/km ²
	15歳未満人口比率	9.7 %	昼間人口/夜間人口	0.83



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

- 運行に関する走行空間の整備は、自治体の負担で実施している。
- 運行委託料を年額で決定し月割りで支払いを行う。
- 回数券等の売上げを委託料より差引き残額分を事業者へ支払う形とする。

背景と経緯

- ・大鰐町の高野新田地区・島田地区・駒の台地区は、いずれも山間地域に位置しており、それぞれが独立した集落となっている。各地区、500戸程度約1000～2000人であるが、農家を営んでいる高齢者も多く自車を運転し自由に移動している。
- ・一方、これから自動車を運転できなくなったらと思う人も多く、バスはあった方が良いと思う人が実際は乗らないという状況にあった。
- ・車を運転できない高齢者が多い地域に、路線バスの撤退意向に対し、デマンドバスを導入しようという働きかけが起こり、現在の運行へと至っている。

運行状況	愛称等	・スネカラバス	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	・10～16便/日 ・6:15～18:40
	利用料金	・均一運賃 (大人200円・小人100円)	利用者数	・27,837人/年 (H24.10～H25.9)
	主要な運行車両	・ジャンボタクシー（3台、事業者所有）		
	官民の役割分担	・利用者登録は町で実施、予約は交通事業者が電話で受け付け（朝2便は前日夜まで、他は1時間前まで）。		

路線概要

担当部署 大鰐町 企画観光課
〔住所〕 青森県南津軽郡大鰐町大鰐羽黒館5-3
〔電話〕 0172-48-2111

取組み対象路線の概要

仕組み・制度	委託・契約方式	・平成25年度大鰐町予約制バス本格運行業務委託契約
	金額決定方式	・事業者より10月1日～9月30日分の1年間の総経費等、運行計画の提出をしてもらい年度別の契約金額を算定する。
	内容や期間	・車輛運行費、予約センター運営人件費など10月1日～9月30日まで年額で算定を行い、年額で決定された金額以外の経費などは運行事業者の負担とする。
	モニタリングの状況・方法	・各沿線住民や利用者への聞き取りやアンケートの実施。
	黒字分の取扱	・毎月の委託料から売り上げを差引し町が支払う。
	補助金以外の支援	・特になし。

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・以前のバスより金額が安くなって重宝している、買い物に行きやすくなった、ずっと続けてほしい、などの意見があった。 ・平日の利用乗車数は、1日30～40人と当初予想の20人を上回り、冬期間は50～80人が利用する日も多い（1便当り40人もの予約が入る場合もあり）。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各地域の住民が運行に対して、積極的に協力してくれること。（説明会、運行の計画決定など） <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が津軽配車センター協同組合の一員であり、電話システム・GPS配車システムが利用できる状況であった。

課題とその対応	改善すべき課題	・地域の商店街との連携を行い、買い物に利用する人への利便性向上や通勤通学の利用者の鉄道への対応、無料券を利用して病院へ行っている高齢者の方々からの収益向上、病院からの協賛金確保などによる収益確保。
	課題への対応	・今後、商店、医院への協力を呼び掛けていく。

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"> ・年次ごとの運行計画の見直し等を着実に進めるため、地域公共交通会議の定期的な開催が必要である。
	<p>■ 路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大鰐町は道路ごとに集落がまとまっており、利用者が集まりやすい場所に停留所を設置している。 <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"> ・現在、企業努力により実現した前年度の実績によって契約額算出の基準値が決められており、苦しい経営が続いてしまう。デマンド運行の時間当り収入・経費、キロ当り収入・経費等、共に全国的な基準値があるので、これをベースに設定されるべきではないか。

東北

宮城県

塩竈市

しおナビ仮設住宅特別便 伊保石お～らいタクシーの運行

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	56,490 人	面積	17.86 km ²
65歳以上人口比率	27.5 %	人口密度	3162.9 人/km ²
15歳未満人口比率	11.4 %	昼間人口/夜間人口	0.90



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

- 事前に委託料の算出を行い、計画通りに運行した場合、実績が想定と大幅に乖離しない限り、実際の費用にかかわらず算出額を支払うこととしている。
- また、事前の算出では赤字補てんをする形で計算しているため、運賃収入も事業者の取り分としている。

背景と経緯

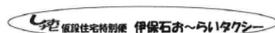
- ・塩竈市伊保石地区は中心市街地から離れた高台にあるため、特に車を持たない高齢者等にとっては、買い物等の日常生活に不便な地区である。当該地区には、市内に3か所在る応急仮設住宅のうち最大となる117戸224人(H25.10月末)が居住している。
- ・当地区には市委託路線であるNEW しおナビ100円バスが通っているが、平日のみ1日4便の運行であり、生活の足が十分に確保されているとは言えない状況にあった。
- ・既存路線バスでは急激な人口の集積に耐えられず、以降の停留所で乗り残しが頻発するなど、従来の利用者にも不便が生じていたため、新たな生活交通をつくる必要があった。

運行状況

愛称等	伊保石お～らいタクシー	運行形態	乗合運送許可(第21条)
対象利用者	登録者	運行便数・時間	往路1路線6便7~15時 復路3路線11便11~18時
利用料金	均一料金(100円)	利用者数	8,974人/年
主要な運行車両	・乗用車16台(事業者所有)		
官民の役割分担	・停留所の整備、時刻表・路線図の作成、会員登録事務は市が実施している。		

路線概況

仮設住宅 伊保石ステーションの皆様へ 平成24年12月27日 塩竈市役所 政策課



運行ダイヤを改正します!

平成25年1月1日(火)から「しおナビ仮設住宅特別便 伊保石お～らいタクシー」のダイヤを下の時刻表のとおりに改正します。皆さまの御利用をお待ちしております。

運行時刻・路線

◇時刻表 平成25年1月1日(火)から

路線	乗車場所	発車時刻					
		7:00	8:00	9:15	10:00	13:00	15:00
ゆき	伊保石発						
	本塩釜駅発	11:30	12:30	13:00	14:30	17:00	18:15
かえり	市立病院発	11:30	12:30	13:00	14:00		
	塩釜駅発	11:15	13:15	15:15	17:15		

※赤字・斜体及び網かけ部分が変更箇所です。 変更 減便

会員登録がまだの方は

登録希望の方はふれあいサポートセンターへお越しください。
 ● スタッフ在室時間 (月)~(金)9:00~17:00
 この時間にサポートセンターへ来られない方は下記へ御連絡ください。

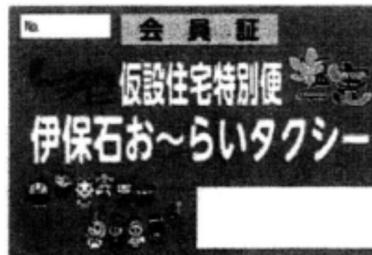
連絡先		
サポートセンター	022-781-6203	(月)~(金)9:00~17:00
市役所 政策課	022-364-1111 (内線295・314)	(月)~(金)8:30~17:15

- 登録は随時受け付けております。
- 会員証は御本人のみご利用いただけます。

「しおナビ仮設住宅特別便 伊保石お～らいタクシー」とは・・・
 ○伊保石と本塩釜駅・市立病院・塩釜駅を結ぶ定時定路線・乗合型タクシーです。
 ○4社で元気に運行中です!
 (有)塩釜交通、(有)小塩タクシー、(株)日の出タクシー、(株)ユニオン交通
 ○ご利用の際は会員証を提示のうえ、御乗車ください。
 会員登録がお済みでない方、新たに必要となる方は、ぜひ会員登録をお願いします。



(タクシー車体表示)



(会員証)

担当部署

塩竈市 市民総務部 政策課
 〔住所〕宮城県塩竈市旭町1-1 〔電話〕022-364-1111

支援対象路線

仕組み・制度	委託・契約方式	仮設住宅支援乗合タクシー運行業務委託
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 前年度の実績を基に委託額を算出する算出式を独自に決めている。 運行実績が想定と大幅に乖離しない限り、運賃収入にかかわらず契約額を四半期毎に支払う。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> 契約期間：4月～翌年3月 1年毎に契約する。委託料は前年度実績を基に見直す。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 毎日、事業者から前日の乗降実績の日報を提出され、市で集計している。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 運行経費と運賃収入を前年度実績を基に積算し、積算上、赤字補てんとなる額を限度に契約額を取り決め、運行業務に対する委託料として支払う。 運賃収入は全て事業者の取り分としている。
	補助金以外の支援	—

取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 安定的に利用が見られ、生活の足として定着している。通勤の足としての利用もある。 大変利用者から喜ばれ、国、市に対して十分な成果が上がっている。 仮設住宅は高台にあり、買物、町へ出かける際の利便性に利用者から高い評価。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃収入が積算額を超えても委託料に変更はなく、運賃収入が事業者の取り分となることは、運行事業者の集客への意識につながった。結果として、空車の多い路線の見直し等を提案され、よりニーズに合った効率的な運行体制へ改正することができた。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 燃料の高騰もあり、定時の契約額引き上げにより、乗務員のマナーとサービス向上につながればよい。 車両の長期使用と、経費削減に努めたい。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 路線により利用者数に大きな差がある。 空車運行（決まった停留所に配車しても乗客がない場合）が多いため、削減が課題である。 道路状況により停留所への到着が定刻より遅れることがある。 新しく市営住宅へ転居する方もおり、震災時より利用者は少し減少している。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 効率的な運行のため、路線の整理も検討する余地がある。 時刻が決まっているのは始発停留所のみであるため、定刻の厳守を促すことを徹底することが必要である。 利用者は減少傾向にあるものの、高台の足の確保として何年かの継続が必要。

事業者の一般的意識	<ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 震災の被害を受けた人たちの大半は高齢者であるので、公共交通の支援は必要である。 路線設定を行う際に重視すること <ul style="list-style-type: none"> 路線拡大と、待ち時間削減が望まれる。（利用する人たちは、高齢者が多いので。） 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 <ul style="list-style-type: none"> 燃料費の上昇、消費税の導入もあり、H26年度は委託額の見直しが必要ではないか。
-----------	---

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

東北

秋田県

羽後町

「うご乗合タクシー」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	16,792 人	面積	230.75 km ²
	65 歳以上人口比率	31.8 %	人口密度	72.8 人/km ²
	15 歳未満人口比率	11.0 %	昼間人口/夜間人口	0.89



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	<p>●補助額は運行単価に実運行便数に乗じた額から料金収入を差し引いた額とし、小型タクシーの計画運行便数の稼働率が4割を下回った場合は、4割相当額を最低保障経費として支払うこととしている。</p>
----------	--

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・民間のバス路線廃止によって代替案を町で検討。 ・循環バスが議会で検討されたが空バスの運行が予想されること、コストが路線バスへの補助より大きくなることから別案が必要になった。その結果デマンドタクシーの運行に至った。 ・対象地域における既存の交通はない。 																				
	運行状況	<table border="1"> <tr> <td>愛称等</td> <td>・うご乗合タクシー</td> <td>運行形態</td> <td>・区域運行（第4条）</td> </tr> <tr> <td>対象利用者</td> <td>・一般</td> <td>運行便数・時間</td> <td>・3～5 便/日 ・7:15～18:30</td> </tr> <tr> <td>利用料金</td> <td>・距離によって200円～600円設定</td> <td>利用者数</td> <td>・2,525 人/年</td> </tr> <tr> <td>主要な運行車両</td> <td colspan="3"> <ul style="list-style-type: none"> ・乗用車（4台、事業者所有） ・ジャンボタクシー（2台、事業者所有） </td> </tr> <tr> <td>官民の役割分担</td> <td colspan="3"> <ul style="list-style-type: none"> ・羽後町では、まちの広報紙で宣伝、山間部においては別刷のパンフレットを用意、配布して周知活動を行った。 ・民間事業者は、車両の運行、運行にかかる事務作業（予約対応等）。 </td> </tr> </table>	愛称等	・うご乗合タクシー	運行形態	・区域運行（第4条）	対象利用者	・一般	運行便数・時間	・3～5 便/日 ・7:15～18:30	利用料金	・距離によって200円～600円設定	利用者数	・2,525 人/年	主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ・乗用車（4台、事業者所有） ・ジャンボタクシー（2台、事業者所有） 			官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・羽後町では、まちの広報紙で宣伝、山間部においては別刷のパンフレットを用意、配布して周知活動を行った。 ・民間事業者は、車両の運行、運行にかかる事務作業（予約対応等）。 		
	愛称等	・うご乗合タクシー	運行形態	・区域運行（第4条）																		
対象利用者	・一般	運行便数・時間	・3～5 便/日 ・7:15～18:30																			
利用料金	・距離によって200円～600円設定	利用者数	・2,525 人/年																			
主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ・乗用車（4台、事業者所有） ・ジャンボタクシー（2台、事業者所有） 																					
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・羽後町では、まちの広報紙で宣伝、山間部においては別刷のパンフレットを用意、配布して周知活動を行った。 ・民間事業者は、車両の運行、運行にかかる事務作業（予約対応等）。 																					
路線概況	<p style="text-align: center;">運行ルート・料金</p>																					
担当部署	<p>羽後町 生活環境課 〔住所〕秋田県雄勝郡羽後町西馬音内字中野 177 〔電話〕0183-62-2111</p>																					

仕組み・制度	委託・契約方式	・地域公共交通運行事業費補助金
	金額決定方式	・ 4割補助の委託契約方式 ・来年度は消費増税等の関係で、運行単価を3%増とし利用料金の増加を検討している。
	内容や期間	・単年度契約
	モニタリングの状況・方法	・アンケート調査等は特に実施していないが、地区の町政懇談会において住民から要望を聞いている。
	黒字分の取扱	－
	補助金以外の支援	・まちの広報紙で宣伝、山間部においては別刷のパンフレットを配布。 ・ 利用促進のため高齢者には民生委員の声掛け （予約方法や利用方法の説明）を行っている。
取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 一部のルートについては、ロコミから利用者が伸びている。 路線バスの廃線による交通空白地域の解消の為、タクシーによる乗合方式で予約制利用型による路線定期運行を開始したが周知が十分に行き渡らず3年目以降は利用者が増えず、稼働率が40%を割り込んでいた。 しかし、時間経過と共に認知され電話予約も定着し、稼働率も上がって来ている。路線定期運行ではフレキシブルな要望への対応に時間が掛るため、区域運行へ変更し、現在路線運行を基本とした5路線を運行している。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 第一に、公共交通がなくならなかったことが一番良かった。 これまで路線バスを運行していた羽後交通への補助金額よりコストが減少（最大1/5）。 通勤、通学利用が増加してきているので、稼働率自体は増加傾向にある。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通は、単に交通空白区域の解消、移動困難者に対する措置だけでなく、買い物難民や介護予備者への予測を含めた、福祉行政との補完体制のもと、区域運行への変更、乗降し易いミニバン車両にコースステップを装着した車両の配置、地図画面で着信や車両位置情報収集等を行い利便性の向上を図ってきた。
課題とその対応	改善すべき課題	・身体機能の低下により路線近郊の住民が自宅（ドア to ドア）から利用できるようにして欲しいとの要望がある。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ドア to ドアを実施すると乗車時間（移動距離）の大幅な増加が予想される、それに伴い利用料金の増額も検討しなくてはならない。 また、モデル地区を設定した試験運行について検証を進める。
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"> 各政策や制度を利用した病院送迎バス、スクールバス、3セク温泉施設の送迎バス、福祉有償送迎、デマンド型地域交通、路線バス等が目的に応じ運行されているが、これらを統合し運営する事が、行政コストの削減、住民の福祉の増進に役立つものと考えている。 <p>■ 路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象利用者が高齢者・障害者・児童等である事、広範囲な区域を対象とした人口密度の低い地域である2つの条件下では、1次アクセスへの連携より利用者が目的地へワンストップで到着できる事を重視する。 <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"> 運賃としての算出でなく地域雇用の確保と云う視点から公設民営の委託事業として契約額の算出を考えてほしい。 	

東北

山形県

三川町

「デマンドタクシーでんでん号」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	7,731 人	面積	33.21 km ²
	65歳以上人口比率	30.7 %	人口密度	232.8 人/km ²
	15歳未満人口比率	12.9 %	昼間人口/夜間人口	1.13



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"> ● 1日あたり6台の運行とし、それに単価 1,200 円を乗じて、額に年間の運行日数を乗じた額を事業収支にかかわらず支払っている。 ● 利用者は一人あたり 300 円を事業者を支払っている。
----------	--

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・山形県三川町は、酒田市と鶴岡市に挟まれた山形県庄内地方のほぼ中心にあり、庄内総合支庁が設置されている。 ・平成 22 年国勢調査による人口は 7,731 人、総面積 33.21 m²、全域が庄内平野に含まれた平坦地で構成される町である。 ・酒田市と鶴岡市を結ぶ路線バスが町を南北に貫いているが、1 時間に 1 本程度となっており、路線から外れた地域において自家用車を所有していない方、高齢者の方など、生活に支障がある。 ・当初、町内を循環する福祉乗合バス「でんでん号」を運行していたが、過疎化や少子高齢化、そして地域の利用実態に合わせた運行形態を検討し、デマンドタクシーを平成 20 年 8 月より運行している。 																				
	運行状況	<table border="1"> <tr> <td>愛称等</td> <td>・でんでん号</td> <td>運行形態</td> <td>・区域運行（第 4 条）</td> </tr> <tr> <td>対象利用者</td> <td>・登録者</td> <td>運行便数・時間</td> <td>・週 5 日、1 日 7 本 ・8:00~17:00</td> </tr> <tr> <td>利用料金</td> <td>・均一料金（300 円）</td> <td>利用者数</td> <td>・1,220 人/年</td> </tr> <tr> <td>主要な運行車両</td> <td colspan="3">・乗用車（3 台、事業者所有）</td> </tr> <tr> <td>官民の役割分担</td> <td colspan="3"> <ul style="list-style-type: none"> ・町は、利用者の事前登録の受け付けを実施している。 ・事業者は、利用者からの電話受付、運行車両の確保とスケジュールリング、実際の運行と運賃収受を行っている。 </td> </tr> </table>	愛称等	・でんでん号	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	・週 5 日、1 日 7 本 ・8:00~17:00	利用料金	・均一料金（300 円）	利用者数	・1,220 人/年	主要な運行車両	・乗用車（3 台、事業者所有）			官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・町は、利用者の事前登録の受け付けを実施している。 ・事業者は、利用者からの電話受付、運行車両の確保とスケジュールリング、実際の運行と運賃収受を行っている。 		
	愛称等	・でんでん号	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	・週 5 日、1 日 7 本 ・8:00~17:00																		
利用料金	・均一料金（300 円）	利用者数	・1,220 人/年																			
主要な運行車両	・乗用車（3 台、事業者所有）																					
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・町は、利用者の事前登録の受け付けを実施している。 ・事業者は、利用者からの電話受付、運行車両の確保とスケジュールリング、実際の運行と運賃収受を行っている。 																					
路線概況	 <div data-bbox="965 1451 1396 1590"> <p>デマンドタクシーでんでん号がより便利になります。</p> <p>身近な交通手段として、町内を運行しているデマンドタクシーでんでん号。ご自宅から目的地まで送迎できることから、多くの方々に利用いただいております。このでんでん号が、今年 4 月からさらに利用しやすくなります。</p> <p>1 回 300 円</p> </div> <div data-bbox="965 1594 1396 1736"> <p>▶ 午後 5 時の便を追加します。</p> <p>1 日の運行便数 6 便 → 7 便</p> <p>午前 8 時、9 時、10 時、正午 午後 2 時、4 時、5 時 ※平日のみ運行</p> <p>デマンドタクシーでんでん号に午後 5 時の便を追加し、1 日 7 便になります。お出かけ先から帰る夕方の時間帯に 1 便追加し、さらに便利になります。小中学生も利用できますので、塾やスポーツへの送迎などに利用ください。</p> </div> <div data-bbox="965 1740 1396 1892"> <p>▶ 当日に予約できる便が増えます。</p> <p>当日予約ができる便数 2 便 → 5 便</p> <p>午前 10 時、正午 午後 2 時、4 時、5 時</p> <p>デマンドタクシーでんでん号のご利用には、事前に予約が必要です。これまで、午後 2 時と 4 時の便のみ、当日正午まで予約を受けましたが、4 月から、午前 8 時と 9 時を除く計 5 便については、利用の 2 時間前まで予約を受け付けます。</p> <p>※午前 8 時と 9 時の便は、引き継ぎ前日まで予約が必要です。 ※受付期間は午前 8 時から午後 5 時まで。</p> </div> <div data-bbox="965 1897 1396 2060"> <p>ご利用には、事前の登録が必要です。</p> <p>デマンドタクシーでんでん号は、本町にお住まいの次のどちらかに該当する方がご利用できます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●車や運転免許をお持ちでない方 ●満 65 歳以上の方 <p>ご利用にあたっては、事前に役場企画調整課で利用登録をする必要があります。またお申し込みの方は、手続をお願いたします。</p> <p>お問い合わせ先：三川町役場企画調整課企画調整係 ☎35-7014 利用の予約先：圏ハイヤーセンター ☎22-5212</p> </div>																					
担当部署	三川町 企画調整課 〔住所〕 山形県東田川郡三川町大字横山字西田 85 〔電話〕 0235-35-7014																					

仕組み・制度	委託・契約方式	・三川町デマンド型交通システム運行业務委託契約
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> ・1日あたり6台の運行とし、それに単価1,200円を乗じて、額に年間の運行日数を乗じた額を事業収支にかかわらず支払っている。 ・予約受付等の事務費として、1日1,000円(365日分)委託費に上乗せして支払っている。 ・利用者は一人あたり300円を事業者を支払っている。
	内容や期間	・1年ごとに契約とし、契約期間は4月～翌年3月まで。
	モニタリングの状況・方法	・受託者より報告。
	黒字分の取扱	・取り扱いを定めていない。
	補助金以外の支援	・特に定めていない。

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・移動交通手段が、家族の自家用車などに制約されていた高齢者や、自家用車が運転できない方々にとって、300円で町内どこにも行けるようになり、行動範囲が広がった。 ・以前は家からあまり出かけられなかったが、医者や買物など希望の時間に出かけられると評価の声がある。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通院の際に、路線バス利用の場合バス停までのアクセスや複数路線の乗り継ぎが必要であったが、デマンドタクシーによるドアツードアのアクセスが可能になった点は大きい。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通弱者(特に高齢者)に移動の自由を提供することが一つの目的でもある。 ・利用者増(利用料増収)を目的に、平成25年度より、当日2時間前までの予約受付と夕方の増便を開始した。 ・デマンド運行を行っていることで、タクシーとしての予約運行増につながっている面もあり、行政と協力し地域交通を支えていきたい。

課題とその対応	改善すべき課題	・現在のシステムでは、三川町内のみでの運行にとどまっているが、近隣の市町への運行ができないかという要望がある。
	課題への対応	・既存の路線バスとの棲み分けが必要であり、現時点では町外運行は難しい。今後の町の地域交通のあり方と併せて検討が必要になってくることも考えられる。

事業者の一般的意識	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・安全運行を行っているハイヤー業は、ボランティア輸送などの影響を受け苦しい面もある。 ■ 路線設定を行う際に重視すること <ul style="list-style-type: none"> — ■ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の近隣市町への直通ニーズと、路線バスとの棲み分けの折り合いがつけられればよい。
-----------	--

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

東北

福島県

福島市

松川下川崎乗合タクシー「あけび号」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	292,590 人	面積	767.74 km ²
	65歳以上人口比率	23.7 %	人口密度	381.1 人/km ²
	15歳未満人口比率	13.8 %	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	●黒字が生じた場合においては全て事業者の収入としている。
---------	------------------------------

支援対象路線	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> 松川地区は福島市の南端に位置し、世帯数 53,000 世帯(H25.12 末現在)人口 14,000 人(H25.12 末現在)、高齢化率 26.4%(平成 24 年度福島市高齢者調査)となっている。 松川地区においては、JR東北本線の松川駅、金谷川駅の2つの鉄道駅があるほか、南北方向には福島駅方面へのバスが運行している。 当該地域を運行していた路線バスが廃止となることを受けて、代替の交通手段として乗合タクシーを導入し、路線バス運行時よりもバス停留所を増やして利便性を高めて事業を開始した。一部福島駅方面へのバス路線と重複している。 			
	運行状況	愛称等	松川下川崎乗合タクシー「あけび号」	運行形態	区域運行(第4条)
		対象利用者	一般	運行便数・時間	8本/日・40本/週 7:00~18:30
		利用料金	ゾーン制運賃(100円) (ゾーンをまたぐと加算) 回数券・定期券あり	利用者数	1,558人/年
		主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車1台(事業者所有) ジャンボタクシー1台(事業者所有) 		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> 市有地上に設置されている停留所の一部については使用料を減免 経路やダイヤの改正等の広報を協力して行い、利用促進 電話による予約受付は交通事業者が実施 				
路線概況					
担当部署	福島市 都市政策部 交通政策課 〔住所〕 福島県福島市五老内町3-1 〔電話〕 024-525-3762				

仕組み・制度	委託・契約方式	松川下川崎乗合タクシー乗合タクシー運行業務委託
	金額決定方式	・前1年の実績や運行内容などを考慮し委託額を算出している。
	内容や期間	・4月から3月までの期間について1年ごとに契約を締結している。
	モニタリングの状況・方法	・毎月の利用人員数や収入等について報告書の提出及び、支出に関する資料の提出、必要に応じてヒアリングにより確認している。 ・事業継続の利用人数及び収入を定めており、事業年度ごとに検証を行っている。
	黒字分の取扱	・黒字分については、全て事業者の収入としている。
	補助金以外の支援	—

取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の交通弱者の支援策として運行。高齢者および運転免許のない方たちの支援運行としての位置づけで捉えている。 ・利用客からは、無くして欲しくないとの声がある。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経路やダイヤ改正等の広報を協力して行うことによって、利用促進を図っている。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・固定的な安定収入として、事業者としては欠かせない事業であると考えており、地域の足の確保として継続したい。 ・往路は乗合タクシー利用、復路は一般タクシーとして予約利用する人もいる。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が限定されている面があり、なかなか利用増が見込めない。 ・町の行事等に対するお客様の足代わりになりきっていない面がある。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・経路やダイヤの設定について、地域の意向やニーズを踏まえた、より利用しやすい環境の改善。

事業者の一般的意識	<ul style="list-style-type: none"> ■ <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> <ul style="list-style-type: none"> ・お客様の足の確保のため、市・町の行事に合わせたダイヤの活用、および利用客増加のための宣伝、広告が必要と思われる。 ■ <u>路線設定を行う際に重視すること</u> <ul style="list-style-type: none"> ・交通弱者、高齢者が今後増加するため、高齢者1人暮らしの世帯が多くなる地域の地域運行を視野においた交通網が必要ではないか。 ■ <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> <ul style="list-style-type: none"> —
-----------	---

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

関東

栃木県

茂木町

茂木町デマンドタクシー「めぐるくん」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	15,018 人	面積	172.71 km ²
65 歳以上人口比率	31.9 %	人口密度	87.0 人/km ²
15 歳未満人口比率	10.5 %	昼間人口/夜間人口	0.88



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

- 事業者インセンティブとして、1 日 100 人を超える輸送を行った場合に、101 人目から利用者一人あたり 100 円を事業者に対して支払っている。

取組み対象路線の概要

背景と経緯

- ・南北に 27 km、東西に 12 km の山間地域で、町の中心市街地から町北端、南端までの往復に概ね 1 時間程度かかり、町の約 64% が山林であることから郊外部に公共交通の不便地域が存在する。
- ・昭和 50 年代には 3 事業者が路線バスを運行していたが、赤字による路線撤退が相次ぎ、それらの路線を町営バスとして引き継いできた。平成 23 年 3 月には連携計画を策定、運行形態の見直し基準を設定し、同年 3 月～9 月に半年間の実証運行を行ったものの、利用者が伸びなかったため、デマンドタクシーとして運行を開始。
- ・赤字補填方式では、町は利用率が上がれば運賃収入が増え補助金が少なくて済むが、事業者には頑張っただけ報われる仕組みがなかったことから、事業者のモチベーションを高めることで、お客様に対し柔軟なサービスを提供することが可能となり、相乗効果が図れると考えた。

運行状況

愛称等	・めぐるくん	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	・平日 11 便、土曜 5 便 ・平日 7:00～18:00 ・土曜 9:00～14:00
利用料金	・均一料金（300 円）	利用者数	・25,151 人 (H24.10～H25.9)
主要な運行車両	・乗用車（2 台、事業者所有）、ジャンボタクシー（2 台、事業者所有）		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・町は、予約の受付、利用促進のための広報、利用状況の分析やアンケート調査の実施、その他必要な業務を行っている。 ・事業者は、車両の点検清掃、ドライバーの安全教育、運賃の管理、その他町の行う施策に協力を行っている。 		

路線概況



担当部署

茂木町 環境課 生活環境係
〔住所〕 栃木県芳賀郡茂木町茂木 155 〔電話〕 0285-63-5628

仕組み・制度	委託・契約方式	・茂木町デマンドタクシー（実証）運行事業に係る事業協定書
	金額決定方式	・事業者より見積書を提出させ、内容を精査した上で、時間当たりの車両借上げ金額を決定し、協定書に明記する。 ・補助金は、運賃収入と運行経費の差額のほか、事業者インセンティブとして、1日100人を超える輸送を行った場合に101人目から利用者一人あたり100円を支払っている。
	内容や期間	・1年ごとに運行計画や借上げ料金の見直等、改善点を踏まえて次年度の契約を更新している。契約期間は4月～翌年3月までとしている。 ・利用促進のための広告チラシを車内に掲示している。
	モニタリングの状況・方法	・毎年11月下旬にお客様満足度調査（項目:便数、時間、安全性等、接客対応）を実施し、その結果を踏まえて、運行計画に出来ることは反映して取り組んでいる。 ・時間別、利用状況の報告を事業者から提供してもらい、町でチェックしている。
	黒字分の取扱	・現在の運賃設定では黒字化が見込めないため、取り扱いを定めていない。
補助金以外の支援	・平成25年6月から実験として、「めぐるくん de おでかけ券」を商店街とタイアップして配布しており、町で1,000円以上買い物をした方に乗車券100円を配布している。 ・協力店は28店あり、電話予約、休憩場所の提供、お茶の提供の3つのサービスを無償で行ってもらう代わりに、町は無償で商店の広告PRをしている。	

取組みの効果	効果の概要	・1日の利用者が 100人を超えるのは年間100日程度 ある。 ・ドライバーの接客態度など お客様の満足度は90%を超える数字 となっている。 ・利用者の大半が65歳以上、特に70、80歳代女性が多く、ドア to ドアである事が非常に喜ばれており、50%の方の外出頻度が増加している事が把握できた。 ・事業者とは共栄共存が図れるよう、対等な立場で公共交通のすみわけを調整しており、安定経営につながっている。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・持続可能な地域の移動手段の確保という観点では、交通事業者の負担軽減も大きな課題であり、その対応としての「 利用者1人あたり100円 」の インセンティブ付加は好影響を与えた大きな要因 だと考えている。 ・町で実施するオペレーション対応と事業者（ドライバー）との配車時における連携が挙げられる。 【事業者】 ・以前から利用者に対する安全等の対策を万全にしているが、 インセンティブ付与により、今後はより一層の安全運行に取り組んでいく 考えである。

課題とその対応	改善すべき課題	・危機管理（事業者が突然撤退した場合等）の観点から、当面は公共交通会議（町）において予約センターの運営を行っていく予定であるものの、町が配車計画を作成する以上ドライバーの労務管理に無理が生じないかなど、現在の運営方法ではその判断が大変難しいと感じている。
	課題への対応	・事業者には、行政にやらされているという意識をなくし、この業務を民間事業と同等の商売として取り組んでほしい。例えば、実績に基づく明確な目標を立てた上で予約配車と運行をすべて事業者任せ、頑張ればその分すべてが事業者の収入になるようなシステムを構築すれば、さらに効率は向上すると考える。

事業者の一般的意識	■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	・民間だけでなく、公共の交通も利用者の満足度を考慮する時代になった事に対して驚いている。
	■路線設定を行う際に重視すること	—
	■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	・現在の事業を劇的に変化させない限りは、特に意見はない。ただ、今後も継続的なPRを実施しないと、現在利用している方の家族等が将来利用するようになるか懸念される。 ・契約年数は長い方が良いが、その場合燃料費については、年度ごとに変動するリスクをもっているため、増減に関する協定があれば良い。燃料の変動なども考慮すると、2年程度の契約期間が良い。

関東

千葉県

柏市

予約型相乗りタクシー「カシワニクル」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	404,012 人	面積	114.90 km ²
65歳以上人口比率	19.9 %	人口密度	3,516.2 人/km ²
15歳未満人口比率	13.6 %	昼間人口/夜間人口	0.90



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

- 利用者 1 人あたりにつき 1,000 円の委託料を支払っている。

取組み対象路線の概要

背景と経緯

- ・カシワニクルは平成 17 年に編入合併した旧沼南町にて運行されている。区域の 8 割強が市街化調整区域であり、地区内における移動手段はバス、タクシー、自家用車が主体である。
- ・旧沼南町役場の駐車場を結節点として整備するなどの取組みを実施した経緯がある。
- ・平成 19 年度に旧沼南町内で運行していた路線バス 3 路線が廃止となったため、代替路線を市のコミュニティバスとして運行開始した。
- ・現在はコミバスを休止し、平成 25 年 1 月から実証実験としてデマンド交通を運行している。なお、平成 26 年 4 月よりコミバス運行を正式にとりやめ、デマンド交通を本格運行に移行することとしている。

運行状況

愛称等	・カシワニクル	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	・最大 1 1 往復/日 ・8:30~19:00
利用料金	・均一運賃 (300円又は500円)	利用者数	・1,753 人 (H25 年)
主要な運行車両	・セダン型タクシー（2台、事業者所有）		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降場所は事業者が設定し、主な乗降場所には市が簡易看板を作成及び設置している。 ・利用啓発用の案内パンフレットの作成は市が作成し、運行対象地域の全戸及び公共施設などで配布している。 ・乗降場所となっている医療機関や商業施設などへのパンフレット配布等は事業者が実施している。 		

路線概況



担当部署

柏市 土木部 交通政策課
〔住所〕千葉県柏市柏五丁目 10 番 1 号 〔電話〕04-7167-1219

仕組み・制度	委託・契約方式	・柏市沼南地域オンデマンド交通運行業務委託契約
	金額決定方式	・利用者1人あたり1000円の委託料を支払っている。 ・市の予算は2万円/日を上限であり、更に需要見込みが20人程度/日であることを前提に事業者と協議をしたところ、事業者から提案として金額を人数で割った一人当たり1,000円というインセンティブの付与が決定した。なお、1年間の予算上限があるため、年間5,880人(20人/日×294日(平成25年度))以上は支払わない。
	内容や期間	・実証実験期間中で需要がつかめないため、今年度は半年毎の契約形態とした。 ・事業者はデマンド専用の車を2台用意して、運行している。
	モニタリングの状況・方法	・利用実績はデマンドシステム及び事業者からの実績報告により確認している。 ・平成26年2月頃に登録会員及び運行区域内住民へのアンケートを実施し、今後の計画策定の参考とする。
	黒字分の取扱	・運賃収入については全て事業者の収入となる。
	補助金以外の支援	・特に実施していない。

取組みの効果	効果の概要	・運行開始以来9月までは利用実績が伸びていたが、秋口以降は伸び悩んでいる。現時点までコミュニティバスの利用実績(約20人/日)に及んでおらず、今後、アンケート結果を分析のうえ改善策を検討していく。 ・利用者人数に応じたインセンティブとして 運行に必要な支援となっており、効率的な運行が行われている。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・行政、事業者双方にメリットがあったことが大きく、行政側では 実情に見合った支出(車両借上げではなく利用に応じた実績払い)による費用対効果の向上 、事業者側では 短距離利用者対応時における収入増 があると考えており、その他にも 事業者側における自助努力に繋がる取組みがあった ためと考えている。 【事業者】 ・利用者人数に応じたインセンティブについては、デマンドという必要な時に必要な運行をするという考え方と一致しており、賛成している。

課題とその対応	改善すべき課題	・運行開始前から、「住民への周知が重要だが時間が掛かる」との意見を学識経験者や他の自治体などからいただいている。 ・利用者増加のため宣伝活動、乗降場所看板の設置などの方策が必要と考えている。
	課題への対応	・市では、この1年間広報紙掲載とパンフレット回覧を2回ずつ実施しているが、次年度も2回にわたりパンフレットを回覧する予定。 ・引き続き、民生委員やケアマネージャーとの協働により、高齢者や独居老人などへの周知活動に努めていく。

事業者の一般的意識	■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	—
	■路線設定を行う際に重視すること	・区域運行については、住居地番で分けるのではなく、面として設定する方が利用者にとっては利用しやすくなると思う。 ・配車等の管理はデマンドシステムを利用しているが、実際にはタクシー事業で培った経験もデマンド運行に大いに役立っている。地域の交通状況を十分に把握していない者が管理する場合には、デマンドシステムの導入は必須であろうと思われる。
	■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	・交通渋滞の緩和策・対応、バス運行時間、駅でのバス・タクシー利用者への案内など、総合的な政策が必要と考える。 ・混乗した際の利用人数が頻りにセダン型の定員(4人)を超えるようになった場合には、ワンボックス車両の導入が必要になってくる。その場合には自治体からの車両の提供、または減価償却が行える5年間の複数年契約としてほしい。

北陸
信越

新潟県
燕市、弥彦村

交通不便地域を解消する デマンド交通「おでかけきららん号」の拡充

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	新潟県燕市、弥彦村
地域内の主な都市名	燕市 82,248 人、弥彦村
(主な都市の人口)	8,493 人 (H27.1.1 時点)

事業者数	6 社
運行形態	区域運行 (4 条)
車両数	6 両

取組みのポイント

- 燕市と弥彦村で形成する定住自立圏構想の取組みの一環として、先に燕市で運行していた燕市デマンド交通を平成 27 年 7 月より弥彦村までエリアを拡大し、両市村において住民の生活交通手段の確保を実現した。

取組みの概況

事業者のデータ	事業者名	<ul style="list-style-type: none"> 株式会社燕タクシー 株式会社中央タクシー 中越交通株式会社 まきタクシー有限会社 地蔵堂タクシー有限会社 弥彦タクシー株式会社 	当該系統の運行本数	<ul style="list-style-type: none"> 平日 7:00~17:00 概ね 1 時間おきに 1 運行
	車両数	<ul style="list-style-type: none"> 6 両 	利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 38,491 人/年 (H26)
背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> 弥彦村は新潟県中央西部に位置し、面積は 25.17 km²。弥彦山 (標高 634m) を主峰とする南北の山岳地と、東西に JR 弥彦線が走る平地部とを形成。 平成 15 年に路線バスが全線廃止となり、以後は村が運営する無料巡回バス (3 系統) のサービスにより生活路線が維持されてきた。弥彦村民の多くは、隣接する燕市吉田地区へ通院や通学、買い物に出かけ、地域生活を維持するために必要不可欠な地域である一方、無料巡回バスは、燕市吉田地区への乗り入れをおこなっておらず、通院や買い物などに利用しやすい地域公共交通の確保が課題となっていた。 			
取組の内容と実施状況	<ul style="list-style-type: none"> 平成 26 年 9 月に燕市と弥彦村との間で締結した定住自立圏構想の取組みとして、すでに燕市地域で運行していた地域公共交通事業と連携し、平成 27 年 4 月からは無料巡回バスに代わり、村内と燕市吉田地区を連絡する広域循環バス「やひこ号」の運行を開始したほか、同年 7 月からは、おでかけきららん号の運行エリアを弥彦村全域に拡大するなど、地域公共交通の改善・維持を図っている。 			

取組の効果

効果の概要

- 平成 25 年 4 月より本格運行を開始し、利用者が順調に増加を続けており、1 日の平均利用者数が目標の 150 人/日を上回る 158 人/日を達成した。
(乗車人員) H25 年度 36,297 名
H26 年度 38,491 名

北海道
東北
関東
北陸信越
中部
近畿
中国
四国
九州
沖縄

	<p>効果をもたらした要因</p>	<p>・開始当初の運行台数（5 台）では、運行が逼迫し予約が取りにくい状況となっていたため、平成 25 年 12 月より新規事業者の参入による1両増車を図った。</p>
<p>課題等</p>	<p>改善すべき課題</p>	<p>・朝の時間帯において予約の電話がつながりにくい状況を改善するため、弥彦村へのエリア拡大に併せ、予約受付端末の増設及び予約オペレーターの増員を図る。</p>
	<p>課題への対応</p>	<p>—</p>
<p>他社へ展開可能性</p>	<p>—</p>	
<p>参考資料</p>	<p>—</p>	

北陸
信越

新潟県

村上市

交通空白地域を解消する
「通院対応のりあいタクシー」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	66,427人	面積	1,174.24 km ²	
	65歳以上人口比率	31.6%	人口密度	56.6人/km ²	
	15歳未満人口比率	11.9%	昼間人口/夜間人口	0.98	

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"> ●前年度の運行所要時間実績をふまえて、運行委託金額の設定を行うことで、時間制運賃での運行時とくらべて、運行費用を大幅に削減し、収支率の向上を実現した。 ●運行費用の算出にあたっては、算出方法を自治体と交通事業者が協議して行っている。
----------	---

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年に1市2町2村が合併。平成22年度に「村上市地域公共交通総合連携計画」を策定し、交通空白地域の必要最低限の移動手段として、平成23年度より、通院対応のデマンド型乗合タクシーの運行を開始。 ・朝日地区、神林地区、瀬波・山辺里地区は、集落が点在し、高齢化率はそれぞれ、33.5%、32.3%、27%となっている。地区面積が広く、多くの需要が見込めないことから、コミュニティバスの運行は困難と判断した。 ・導入当初は、総合病院からの帰り便のみ運行したが、利用者の強い要望から朝の行き便の運行をはじめた。 								
	運行状況	愛称等	・通院対応のりあいタクシー	運行形態	・区域運行（第4条）					
		対象利用者	・運行地区の住民のみ利用可	運行便数・時間	・平日3便運行 ・7:30~14:00					
		利用料金	・対距離運賃	利用者数	・1,926人/年（H24）					
		主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ・乗用車（1台・予備車両1台、事業者所有） ・ジャンボタクシー（1台、事業者所有） 							
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・広報PRや乗り場案内看板設置などは自治体が行っている。 ・自治体担当者が事業者訪問し、運行実績や状況などの情報を聴取。 									
路線概況	<p>神林地区のみなさま</p> <p>通院対応のりあいタクシー [村上総合病院]</p> <p>通院対応のりあいタクシーは、村上市の公共交通実証運行として実施しているものです。</p> <p>平成25年10月1日から利用方法を変更します</p> <p>① 帰りの2便は、完全予約制に変更します。 ※ 帰りの1便の村上総合病院での乗車は、予約不要です。 ② 帰りの便は、当日予約ができるように変更します。 ※ 予約は、出発時刻の1時間前までをお願いします。</p> <p>■運行曜日 月曜日～金曜日（祝日、12月29日～1月3日を除く）</p> <p>■運行時刻</p> <table border="1"> <tr> <td>行きの便</td> <td>9:00 村上総合病院に到着します。</td> </tr> <tr> <td>帰りの1便</td> <td>11:30 村上総合病院を出発します。 (村上総合病院での乗車は、予約不要で利用できます)</td> </tr> <tr> <td>変更→ 帰りの2便</td> <td>13:00 村上総合病院を出発します。 (村上総合病院での乗車も、予約が必要です)</td> </tr> </table>				行きの便	9:00 村上総合病院に到着します。	帰りの1便	11:30 村上総合病院を出発します。 (村上総合病院での乗車は、予約不要で利用できます)	変更→ 帰りの2便	13:00 村上総合病院を出発します。 (村上総合病院での乗車も、予約が必要です)
行きの便	9:00 村上総合病院に到着します。									
帰りの1便	11:30 村上総合病院を出発します。 (村上総合病院での乗車は、予約不要で利用できます)									
変更→ 帰りの2便	13:00 村上総合病院を出発します。 (村上総合病院での乗車も、予約が必要です)									
担当部署	村上市 自治振興課 〔住所〕新潟県村上市三之町 1-1 〔電話〕0254-53-2111（代表）									

仕組み・制度	委託・契約方式	・通院対応のりあいタクシー運行業務委託
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> ・前年度の運行実績（デマンド型の乗合タクシーの運行所要時間）から、1台あたりの平均所要時間を算定し、時間制運賃をベースに1台あたりの契約金額を算出している。（平均所要時間が45分であれば、45/60分×時間制運賃（1時間）として算出） ・運行区域が広大であるため、距離に基づく運行費用の算出という選択は困難と判断。 ・半年ごとに運行内容や契約金額を見直すこととしている。
	内容や期間	・契約期間は4月から9月、10月から翌年3月まで、半年ごと。
	モニタリングの状況・方法	・自治体から交通事業者への運行費用の支払いを月ごとに行っている。運行費用算定のために、運行回数や乗車人数や運行距離などを記載した運行日報の提出を求めており、利用状況を把握している。
	黒字分の取扱	・需要が少ないため、黒字発生はない。収支率は30～40%程度。
	補助金以外の支援	・広報PRや乗り場案内看板設置などは自治体が行っている。

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域が解消され、住民の生活環境が改善されるとともに、運行経費の削減により継続性が担保された。（自治体の運行費負担を大幅に削減） ・自治体と交通事業者の協議を密に行うことで、良好な協力関係を維持。 ・運行開始直後は利用者が低迷したが、次第に利用者が増え、定着している。 ・利用者からの評判はよい。タクシーに比べて利用者の経済的負担が軽減され、通院の負担が小さくなった。 ・家族による送迎負担が軽減されたという声もある。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体担当者が事業者訪問し、運行実績や状況などの情報を聴取するほか、協議に時間をかけ、コミュニケーションを密にすることで、良好な協力関係が構築された。 ・費用算定に係る事務作業を自治体側で行うなど、事業者の負担軽減に配慮。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の理解を深める宣伝活動を事業者が自主的に行っている。 ・質の高いサービスを提供するため、乗務員のマナー・サービス向上に努めている。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・住民からの利便性向上等の要望があるが、適正なサービスレベルと民間路線バスとの役割分担を明確にする必要がある。 ・過度の運行費抑制は、契約締結を妨げる恐れがある。 ・のりあいタクシーの利用者増にともなうタクシー利用者の減少により、タクシー事業の圧迫が懸念される。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体と交通事業者とのコミュニケーションにより、互いの理解を深める。 ・のりあいタクシーと民間路線バスやタクシーの役割分担を明確にするサービス水準を設定する。（運行本数や運賃など）

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"> ・自治体担当者の異動による混乱を避けてほしい。事業者の経営状況の理解を深めてほしい。 ・市域全体の公共交通の将来像がもう少し具体的にわかるとよい。
	<p>■ 路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動ニーズの高い時間帯の運行に限定する。路線バスの運行が困難な地域への導入など、他の公共交通との差別化を図る。
	<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"> ・金額設定の考え方が、プラスマイナス0では、民間事業者は設備拡充や投資ができないと感じる。

北陸 信越 新潟県 三条市 市内全域で運行するデマンド交通 「ひめさゆり」の支援

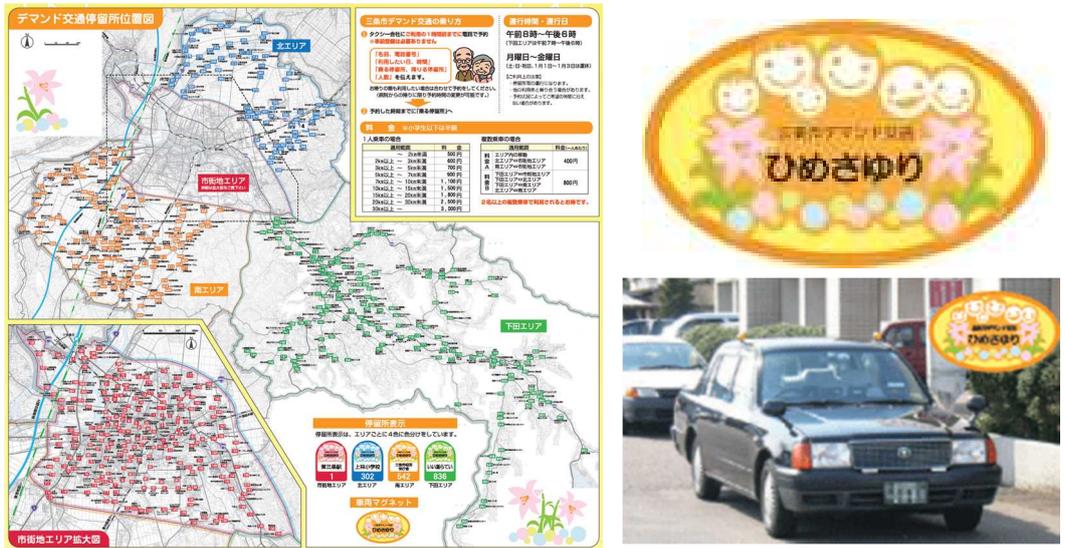
取組内容	事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他
------	------	------	-----	-------	--------	-------	------	------	-----

自治体データ	人口	102,292 人	面積	432.01 km ²	
	65歳以上人口比率	26.2 %	人口密度	236.8 人/km ²	
	15歳未満人口比率	12.9 %	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

- 乗合タクシーの1運行あたりの乗車人数が多いほど、自治体から運行事業者に支払われる金額が増える算定基準を設けており、1運行あたり乗車人数を増やすインセンティブを働かせて、効率的な運行を実現している。

区域支援対象路線	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・三条市の公共交通の抜本的な見直しを目指すため、平成19年度に三条市地域公共交通協議会を設置し、「三条市地域公共交通総合連携計画」を策定した。 ・平成20年10月から2年間、市内2地区でデマンド交通の運行実験を行い、三条市の公共交通の将来像を検討した。 ・運行実験をふまえ、鉄道や路線バス、コミュニティバス運行のほか、すべての市民が公共交通を利用できるよう、三条市全域で利用できるデマンド乗合タクシーを導入した。 ・運行サービスの向上と持続性を確保するため、自治体による従来の運行経費負担や運賃設定ではなく、交通事業者や利用者が乗合利用するインセンティブが働く仕組みとして、乗車人数によって自治体から支払われる金額が上がり、利用者の運賃が安価となる基準を導入した。 														
	運行状況	愛称等	・ひめさゆり	運行形態	・区域運行（第4条）											
	<table border="1"> <tr> <td>対象利用者</td> <td>・一般</td> <td>運行便数・時間</td> <td>・平日350便運行 ・8:00~18:00</td> </tr> <tr> <td>利用料金</td> <td>・対距離運賃</td> <td>利用者数</td> <td>・101,974人/年(H24)</td> </tr> <tr> <td>主要な運行車両</td> <td colspan="3"> <ul style="list-style-type: none"> ・乗用車（125台、事業者所有） ・ジャンボタクシー（10台、事業者所有） </td> </tr> <tr> <td>官民の役割分担</td> <td colspan="3"> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体の負担で、3年に1回程度、公共交通マップを発行。 ・利用実績や利用者ニーズをふまえ、運行改善に係る協議を自治体と運行事業者が実施。（年6回程度開催） </td> </tr> </table>	対象利用者	・一般	運行便数・時間	・平日350便運行 ・8:00~18:00	利用料金	・対距離運賃	利用者数	・101,974人/年(H24)	主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ・乗用車（125台、事業者所有） ・ジャンボタクシー（10台、事業者所有） 			官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体の負担で、3年に1回程度、公共交通マップを発行。 ・利用実績や利用者ニーズをふまえ、運行改善に係る協議を自治体と運行事業者が実施。（年6回程度開催） 	
対象利用者	・一般	運行便数・時間	・平日350便運行 ・8:00~18:00													
利用料金	・対距離運賃	利用者数	・101,974人/年(H24)													
主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ・乗用車（125台、事業者所有） ・ジャンボタクシー（10台、事業者所有） 															
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体の負担で、3年に1回程度、公共交通マップを発行。 ・利用実績や利用者ニーズをふまえ、運行改善に係る協議を自治体と運行事業者が実施。（年6回程度開催） 															
路線概況																
担当部署	三条市 市民部 環境課 〔住所〕新潟県三条市旭町2-3-1 〔電話〕0256-34-5511															

仕組み・制度	委託・契約方式	・三条市デマンド交通ひめさゆりの運行に関する協定
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> ・一運行あたりの走行距離と乗車人数に応じた事業者収入金額を定め、運行実績に基づき自治体から運行費用を支払う。 (例、2km未満：1人乗車700円、2人乗車800円、3人乗車1,100円…) ・支払い金額は、事業者収入金額と運賃収入の差額としている。
	内容や期間	・契約期間は4月から翌年3月までの1カ年としている。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・平成22年度以降、毎年12月に利用者アンケートを実施して利用者の評価や意見を把握し、その結果を三条市地域公共交通協議会で報告するとともに、運行サービスの改善に活かしている。 ・運行費用の支払いのため、各事業者から自治体へ、運行状況・乗車人数などの利用者実績の報告を行っている。
	黒字分の取扱	・黒字分は交通事業者の取り分となる。1運行あたりの乗車人数が多くなれば黒字が発生する。
	補助金以外の支援	・3年に1回程度、公共交通マップを自治体の負担で発行している。
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・平成22年度は1日平均310人/日の利用者だったが、平成23年度371人/日、平成24年度415人/日と増加傾向にあり、特に高齢者にとって無くてはならない公共交通となっている。 ・高齢者の外出機会が増えるとともに、家族送迎負担の軽減に繋がった。 ・利用者の評価は高い。平成24年度の利用者アンケートでは94%が満足と回答しており、平成22年度82%と比較して、満足度の向上がみられる。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3年に1回程度、公共交通マップを自治体の負担で発行するなど、自治体が利用促進に取り組んでいる。 ・利用実績をふまえて運行改善に向けた自治体と交通事業者との協議を実施し、両者が密に連携している。 ・乗車場所を数多く設定するなど、利用者にとって使い勝手のよい公共交通である。 ・交通事業者の努力が収入増加に反映する支払い基準を設けることで、事業者のインセンティブが働いている。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の公共交通を支えるという責任を自覚して運行している。 ・質の高いサービスを提供するため、乗務員のマナー研修などを実施。 ・交通事業者による自発的なPR(チラシの配布など)が行われている。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通マップの配布による市民への周知徹底とサービス改善を今後も進める。 ・デマンド交通の利便性の向上は、タクシー業務への影響をもたらすため、すみ分け(サービスバランスの均衡)が必要である。 ・土日祝の運行を求める利用者の声は大きい。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・定期的なアンケートによる利用者ニーズの把握。 ・交通事業者との密な協議による適切なサービスレベルの維持確保と、サービス水準に見合った公共交通料金体系を構築する。
事業者の一般的意識	<ul style="list-style-type: none"> ■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 ・タクシー需要が落ち込んでおり、事業者が国や県、自治体と役割分担しながら連携する必要がある。 ■路線設定を行う際に重視すること ・交通弱者(とくに通院者)など、需要確保を重視した停留所の設定が重要である。 ■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 ・実際の運行単価よりも低い設定であるが、利用者の増加や財政的な継続性を鑑み、前向きに取り組んでいきたい。 	

北陸
信越

富山県

射水市

交通空白地域を解消する「デマンドタクシー」の支援

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	93,588 人	面積	109.18 km ²	
	65歳以上人口比率	24.0 %	人口密度	857.2 人/km ²	
	15歳未満人口比率	14.3 %	昼間人口/夜間人口	0.95	

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	●運賃収入は事業者の収入とし、交通事業者のインセンティブとしている。
---------	------------------------------------

区域支援対象路線	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> 平成 17 年の合併を契機に、旧市町で運行されていたコミュニティバスの見直しを行った。このとき、市域のなかでコミュニティバスが運行されていない公共交通空白地域として大門・大島地区があった。（大門地区は中心部を除き集落が点在する地区。大島地区は比較的住宅が密集している。両地区あわせて約 8,000 世帯、24,000 人が居住。） 平成 19 年の射水市コミュニティバス運行にあわせ、大門・大島地区にコミュニティバスを導入したが、他地域と比較して利用が少なく、「空気を運ぶバス」と批判が高まる一方、高齢者を中心に他に交通手段を持たない市民にとって、貴重な足となっていた。 このため、コミュニティバスを廃止し、代替交通として、デマンド乗合タクシーを導入。 平成 23 年 6 月～道路運送法第 21 条許可による社会実験を実施、平成 24 年 4 月～道路運送法第 4 条許可による本格運行を開始した。 デマンドタクシー導入にあたり先進地事例を調査したところ、運賃を事業者の取り分としている例では、乗務員の対応がよいという情報があったため、取り組みを採用した。 			
	運行状況	愛称等	・デマンドタクシー	運行形態	・区域運行（第 4 条）
		対象利用者	・一般	運行便数・時間	・12 便/日（週 84 便） ・7:00～18:00
		利用料金	・均一運賃（300 円）	利用者数	・12,079 人（平成 24 年度）
		主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車（2 台、事業者所有） ジャンボタクシー（1 台、事業者所有） 		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> 自治体は、運行ダイヤや乗降場所の設定のほか、利用促進のための PR 活動を実施。事業者は予約受付を含む運行業務を請け負う。 				
路線概況	<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>■ デマンドタクシー運行エリア図</p>  </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  <p>デマンド 区域乗合 タクシー 予約 : 52-0532</p> </div>				
担当部署	射水市 市民環境部 生活安全課 〔住所〕 富山県射水市小島 703 〔電話〕 0766-52-7966				

仕組み・制度	委託・契約方式	・射水市デマンド型交通運行業務契約
	金額決定方式	・運行した場合のみ、あらかじめ定められた1運行あたりの金額を支払う。 ・1運行あたりの金額は、前年度の運行距離実績から、タクシーメーター料金をもとに設定している。
	内容や期間	・契約期間は4月～翌年3月までの1カ年。 ・1年ごとに運行距離実績を勘案し、1運行あたりの支払い金額を見直ししている。
	モニタリングの状況・方法	・便ごとの乗車人数、走行距離、メーター料金、出発地と目的地を乗務員が記録し、日報に記載。利用実績の把握や次年度の契約金額設定の参考としている。
	黒字分の取扱	・ <u>運賃はすべて交通事業者の収入</u> としており、黒字はすべて事業者の取り分となる。
	補助金以外の支援	・各自治会で利用方法等の説明会を開催したほか、広報、ケーブルテレビ、パンフレットの全戸配布等さまざまな媒体でPRした。
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーの導入当初の利用者は、月ごとの1日平均利用者数が14～30人で推移していたが、平成24年度以降利用者が増加し、平成25年度は1日平均30～36人の利用がある。 ・タクシー事業の環境変化（代行業者の増加、冠婚葬祭ホールのバス運行、コミュニティバス導入など）により<u>減少していたタクシー利用が、デマンドタクシーをきっかけに戻ってきた感がある。</u> ・利用者の評価は高い。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・射水市初のデマンドタクシーの導入となったため、住民への周知PRに時間をかけたことが利用増をもたらしている。各自治会で利用方法等の説明会を開催したほか、広報、ケーブルテレビ、パンフレットの全戸配布等さまざまな媒体でPRした。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>黒字をすべて事業者の取り分にしていることが、運転手の対応の良さにつながり、利用者の評判が口コミで広がっている。</u>
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの余剰車両でデマンドタクシーの運行に対応してきたが、利用の増加によってタクシー業務に支障が生じてきている。とくにデマンドタクシーの運行増加に応じて、車両の修繕・維持費や事務管理経費など、事業者負担が増加している。 ・これまでのタクシー利用者からデマンドタクシー利用への移行がみられ、タクシー事業者の収益を圧迫している。 ・一部利用者からタクシーに近い運行を求められることがあり、デマンドタクシーとのすみ分けが課題である。 ・小規模事業者の場合、タクシー業務とデマンド業務を別々に管理することが難しく、タクシーとの格差が現場では悩ましい。
	課題への対応	・タクシーでの運行による収入との乖離を縮小する。
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"> ・長年にわたり地域の公共交通を支え、地域に根ざしてきた交通事業者が弱体化しないよう、協調をお願いしたい。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・－ <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"> ・契約額の算定基準がないため、算定を行政にお任せしているが、経費増にならないようトントンという考えでは、事業者の経営は難しくなる。法外な利益を求めることはないが、適切な利益を確保したい。 	

北陸
信越

石川県

加賀市

地域の乗合タクシー運行協議会が運行する
「のりあい号、ふれあい号」

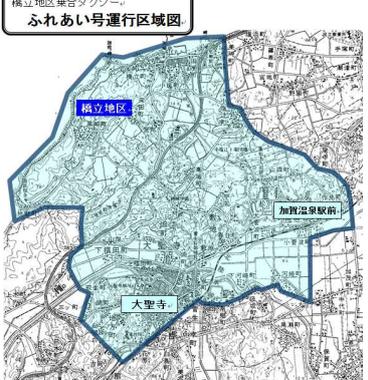
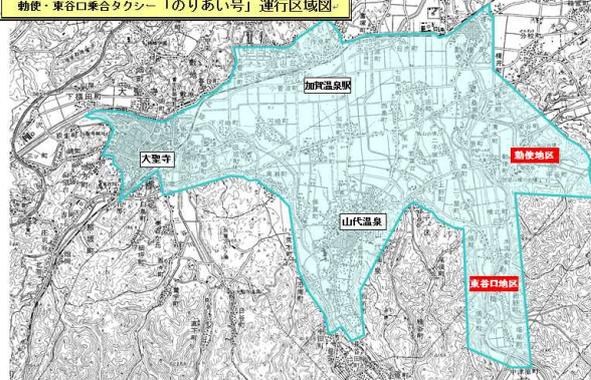
取組み内容	事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他
-------	------	------	-----	-------	--------	-------	------	------	-----

自治体データ	人口	71,887 人	面積	306.00 km ²	
	65歳以上人口比率	27.9 %	人口密度	234.9 人/km ²	
	15歳未満人口比率	12.5 %	昼間人口/夜間人口	0.97	

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

- 地域で組織する「乗合タクシー運行協議会」がタクシー事業者に委託しているが、市では赤字3/4の補助に加え、収支率1%につき1万円を「育成補助金」として交付している。
- 黒字は全て運行協議会の取り分となっているが、利便性の向上（ダイヤの充実）や広報等に活用している。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・勅使地区、東谷口地区、橋立地区の3地区は高齢化が進んでおり、平成20年にバス路線が廃止されたため、総合病院や大型ショッピングセンターに行くための交通手段が必要となった。 ・市内全地区に対して「乗合タクシー」への取組みを提案したところ、勅使地区、東谷口地区、橋立地区が実施。運行協議会の赤字を軽減し、モチベーションの向上を図るため、収支率1%につき1万円を交付する「育成補助金」を平成23年度に導入。 			
	運行状況	愛称等	・のりあい号、ふれあい号	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	<ul style="list-style-type: none"> ・月・水・金 ・勅使・東谷口地区 3往復/日 ・橋立地区 2往復/日 ・8:30~14:30
		利用料金	・均一運賃（500円）	利用者数	・両地区合計 2,988人/年（H24）
		主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ・乗用車（2台、予備車両1台、事業者所有） ・ジャンボタクシー（1台、予備車両2台、事業者所有） 		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・行政が経費補助を行い、地区の運行協議会は運行事業者との契約を行い、住民への積極的な周知や、利便性の向上に努めている。 				
路線概況	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>橋立地区乗合タクシー「ふれあい号」運行区域図</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>勅使・東谷口乗合タクシー「のりあい号」運行区域図</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>これが目印！ 橋立地区 ふれあい号</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  <p>勅使・東谷口乗合タクシー利用風景</p> </div> </div>				
担当部署	加賀市 総務部 企画課 交通対策室 〔住所〕 石川県加賀市大聖寺南町二41番地 〔電話〕 0761-72-7831				

仕組み・制度	委託・契約方式	・加賀市地域公共交通育成等協働事業補助金
	金額決定方式	・「加賀市地域公共交通育成等協働事業補助金交付要綱」の規定のとおり。
	内容や期間	・内容：赤字の3/4を補助+収支率1%につき1万円を補助 ・期間：4月1日～3月31日の一年
	モニタリングの状況・方法	・運行協議会が利用実績を集計、総会で報告及び市へ提出。(実績報告書添付書類)
	黒字分の取扱	・黒字は全て運行協議会の取り分とし、利便性の向上(ダイヤの充実)や広報等の経費に活用している。
	補助金以外の支援	・運行協議会、タクシー会社、市の三者で話し合いの場を設け、意見交換を行い、利便性の向上等につなげている。(随時)

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の収支率向上(利用者増)へのやる気につながっている。(収支率は勅使・東谷口地区が59.8%、橋立地区が35.9%) ・運行協議会が乗合タクシーの広報を行うことで、地域住民も乗合タクシーを身近に感じるとともに利用促進につながっており、勅使・東谷口乗合タクシーでは、H25年7月に延べ利用者数1万人を達成した。 ・市の補助が、便数の維持、増加につながっている。 ・利用促進策として、多回数利用者への割引が可能となり、利用者の負担軽減となった他、事務経費の個人奉仕も軽減された。 ・路線バス廃止後の、家族の援助の無い高齢者の足確保が課題であったが、おおむね高齢者の足は確保されている。 ・運行当初は利用率が低く地元負担が発生したが、便数、ダイヤの変更により、利用者負担と補助金で運行できている。 ・乗合タクシー利用者数は、以前運行していた路線バスの5~7倍である。 ・利用者からは「私たちの命の綱です」との声が寄せられた。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民及び事業者の意見を踏まえた上で、運行内容を決定したこと。 <p>【運行協議会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の公共交通を確保することが大前提であり、利便性を少しでも向上させることにより利用者の増加を図っている。 ・事業収支を目的にした場合は成立しない。行政の支援、委託タクシー会社の厚意、地域の負担、個人的な奉仕等によって支えられている。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・市の財政負担も厳しさを増しており、新たな仕組みの構築が必要である。 ・運行協議会で利用促進等に取組むメンバーが固定、高齢化しており、疲労感が限界に達している。 ・自家用車が主体の地域で、住民が公共交通を担うことは、継続性の面で無理があり、行政が主体となって公共交通を確保する必要がある。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者のやる気を引き出す方策(インセンティブ)の検討。 ・今後も市民、利用者の意見を反映した取組みが必要。

事業者の一般的意識	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・交通弱者(高齢者や高校生)を中心にした議論が必要である。 ■ 路線設定を行う際に重視すること <ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーの性格上、最も短時間で効率的に運行できるルートを確認するため、運行範囲を制限している。また、利用目的、行き先を把握することを重視している。 ■ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道がなくなり、代替路線バスも廃止となったため、地域がやむを得ず確保している。将来的には、地方行政が主体となり国が支援する体制が望ましい。
-----------	---

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