

公共交通における 官民連携の取組み事例集



平成26年3月

国土交通省

公共交通における官民連携の取組み事例集

～ 目 次 ～

I. はじめに	1
II. 公共交通における官民連携の取組み状況	1
1. 調査の実施概要	1
2. 事業者インセンティブが働く取組み	2
3. 補助額・委託額を出来るだけ抑制する取組み	4
III. 公共交通における官民連携の取組み事例	6
1. 調査の実施概要	6
2. 事例の見方	6
3. 取組み事例の紹介	9
【北海道ブロック】	
事例1 北海道北斗市	12
事例2 北海道ニセコ町	14
事例3 北海道湧別町	16
事例4 北海道安平町	18
事例5 北海道芽室町	20
【東北ブロック】	
事例6 青森県大鰐町	22
事例7 秋田県秋田市	24
事例8 秋田県能代市	26
事例9 秋田県羽後町	28
事例10 山形県三川町	30
【関東ブロック】	
事例11 栃木県茂木町	32
事例12 群馬県藤岡市	34
事例13 千葉県柏市	36
事例14 山梨県富士吉田市	38
【北陸信越ブロック】	
事例15 新潟県村上市	40
事例16 富山県魚津市	42
事例17 石川県加賀市	44
事例18 石川県内灘町	46
事例19 長野県松本市	48
事例20 長野県木曾町	50

【中部ブロック】

事例 21	岐阜県岐阜市	52
事例 22	岐阜県高山市	54
事例 23	愛知県岡崎市	56
事例 24	愛知県瀬戸市	58
事例 25	愛知県設楽町	60

【近畿ブロック】

事例 26	滋賀県彦根市	62
事例 27	京都府京丹後市	64
事例 28	兵庫県明石市	66
事例 29	兵庫県加古川市	68
事例 30	和歌山県みなべ町	70

【中国ブロック】

事例 31	鳥取県伯耆町	72
事例 32	岡山県倉敷市	74
事例 33	岡山県高梁市	76
事例 34	広島県大竹市	78
事例 35	広島県安芸太田町	80

【四国ブロック】

事例 36	徳島県海陽町	82
事例 37	香川県	84
事例 38	香川県高松市	86
事例 39	愛媛県内子町	88
事例 40	高知県	90

【九州ブロック】

事例 41	福岡県大野城市	92
事例 42	佐賀県みやき町	94
事例 43	長崎県平戸市	96
事例 44	宮崎県西都市	98
事例 45	鹿児島県西之表市	100
事例 46	鹿児島県さつま町	102

【沖縄ブロック】

事例 47	沖縄県那覇市	104
事例 48	沖縄県豊見城市	106

I. はじめに



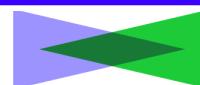
地域公共交通は、コンパクトシティの実現や高齢者等の移動手手段の確保等の観点から、極めて重要な基盤であり、その充実が求められています。

しかしながら、モータリゼーションの進展、人口減少や少子高齢化等により、地域公共交通の利用者減少には歯止めが効かず、民間交通事業者に依存した従来の公共交通事業等の枠組みでは、交通ネットワークを維持し、望ましい方向へと改善していくことに限界があります。また、地方自治体においては、運行経費の赤字補填や自主的な地域交通の運行などの対応により、公的な財政負担が年々増加・拡大しており、今後の地域公共交通の維持・存続が危惧される状況にあります。

今後、公共交通を持続的に確保・維持し、望ましい地域公共交通ネットワークの形成、公共交通サービスの向上を実現していくためには、民間交通事業者の自助努力を誘発する仕組みなど、民間の能力を最大限に活用し得る適切な官民連携手法のあり方を検討することが必要となっています。

このような背景を受け、全国的に行政と交通事業者との役割分担についての先進的な取り組み事例を調査し、事例集として取りまとめたところです。

II. 公共交通における官民連携の取り組み状況



1. 調査の実施概要

1) 調査対象及び調査方法

- ・平成25年度に、「公共交通事業における官民連携のあり方検討に係る基礎調査・検討業務」において、全国1,789自治体（47都道府県、1,742市区町村）の公共交通担当者を対象に、「地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査」を実施しました。
- ・この結果をもとに、公共交通における官民連携の取り組み状況を以下に整理しています。
- ・なお、アンケート調査は、各地方運輸局及び沖縄総合事務局を通じて、メールでの配布・回収により実施しました。

2) 調査期間

- ・平成25年10月～11月

3) 回収数

- ・47都道府県（回収率100%）及び1,704市区町村（回収率97.8%）から回答を得ました。

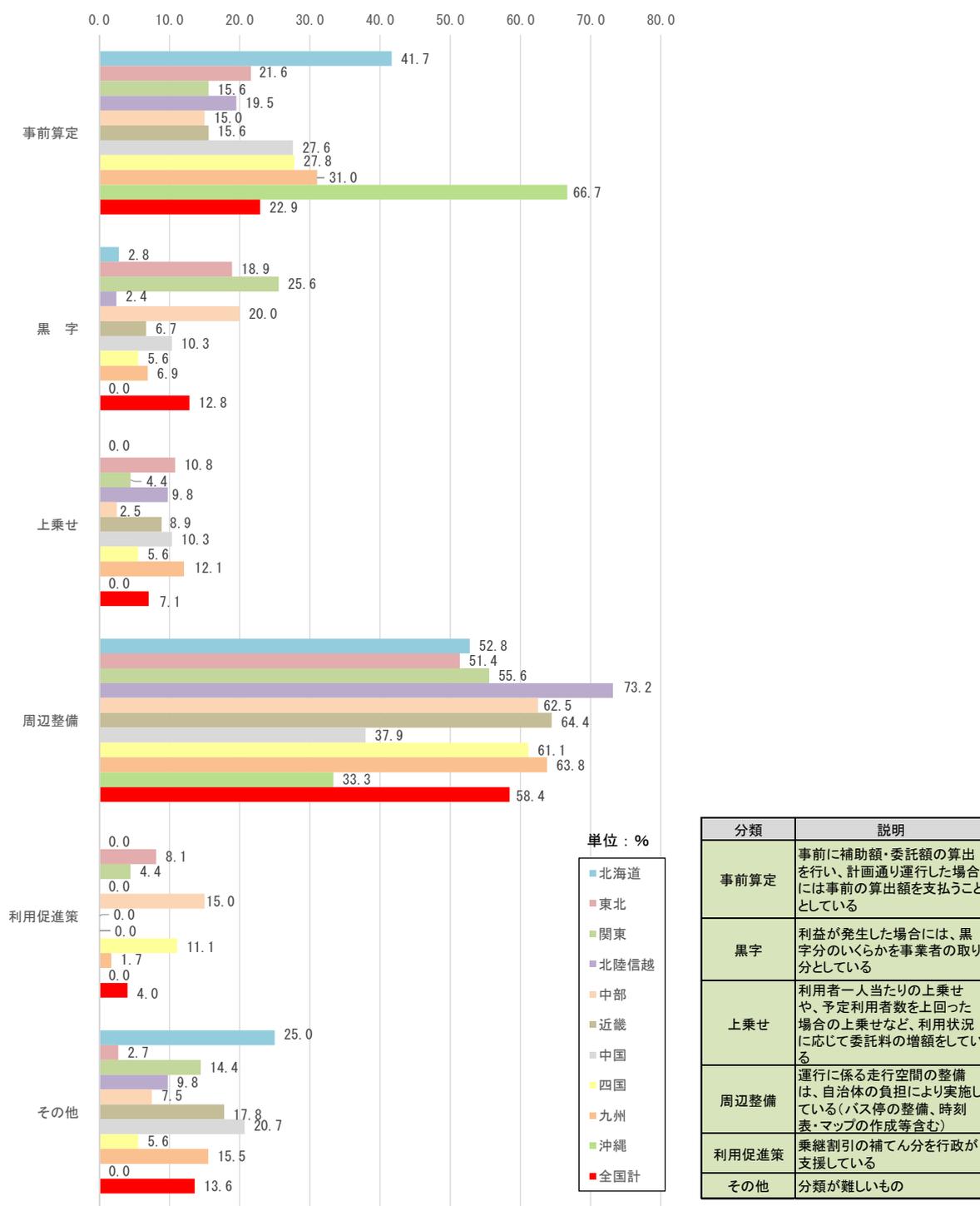
2. 事業者インセンティブが働く取組み

- ・「地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査」により、約2割の自治体で「事業者インセンティブが働く取組み」を実施していることが確認されました。
- ・「事業者インセンティブが働く取組み」を実施している自治体は、「専任担当者数が多い」、「協議会を設置している」、また「相談相手がいる」といった特徴があります。
- ・「事業者インセンティブが働く取組み」としては、「周辺整備」のほか、補助額・委託額の「事前算定」をあげる自治体が多くなっています。

●取組み実施の有無別集計

クロス項目		事業者インセンティブを与える取組み			取組みありの割合(%)	
		あり	なし	計	数値	グラフ
ブロック	北海道	36	143	179	20.1%	20.1%
	東北	37	173	210	17.6%	17.6%
	関東	90	253	343	26.2%	26.2%
	北陸信越	41	98	139	29.5%	29.5%
	中部	40	135	175	22.9%	22.9%
	近畿	45	149	194	23.2%	23.2%
	中国	29	78	107	27.1%	27.1%
	四国	18	77	95	18.9%	18.9%
	九州	58	163	221	26.2%	26.2%
	沖縄	3	38	41	7.3%	7.3%
人口規模区分	3万人未満	160	745	905	17.7%	17.7%
	3～10万人未満	136	373	509	26.7%	26.7%
	10～20万人未満	52	100	152	34.2%	34.2%
	20～70万人未満	31	64	95	32.6%	32.6%
	70万人以上・特別区	18	25	43	41.9%	41.9%
一般会計予算規模区分	50億円未満	43	308	351	12.3%	12.3%
	50～100億円未満	82	310	392	20.9%	20.9%
	100～500億円未満	194	534	728	26.6%	26.6%
	500～1000億円未満	42	88	130	32.3%	32.3%
	1000億円以上	36	67	103	35.0%	35.0%
専任担当者数	不在	273	1,035	1,308	20.9%	20.9%
	1人	51	148	199	25.6%	25.6%
	2人	28	61	89	31.5%	31.5%
	3人	13	22	35	37.1%	37.1%
	4人	7	13	20	35.0%	35.0%
	5人以上	25	28	53	47.2%	47.2%
協議会設置の有無	設置	374	1,061	1,435	26.1%	26.1%
	設置していない	23	234	257	8.9%	8.9%
	無回答	0	12	12	0.0%	0.0%
相談相手の有無	あり	367	1,178	1,545	23.8%	23.8%
	なし	23	93	116	19.8%	19.8%
	無回答	7	36	43	16.3%	16.3%
交通関連計画の有無	あり	290	730	1,020	28.4%	28.4%
	なし・無回答	107	577	684	15.6%	15.6%
計		397	1,307	1,704	23.3%	23.3%

●取組み内容分類別市区町村の実施割合（ブロック別）



※1）上記、比率（％）は、回答のあった全市区町村数(n=397)を母数として算出したものである。

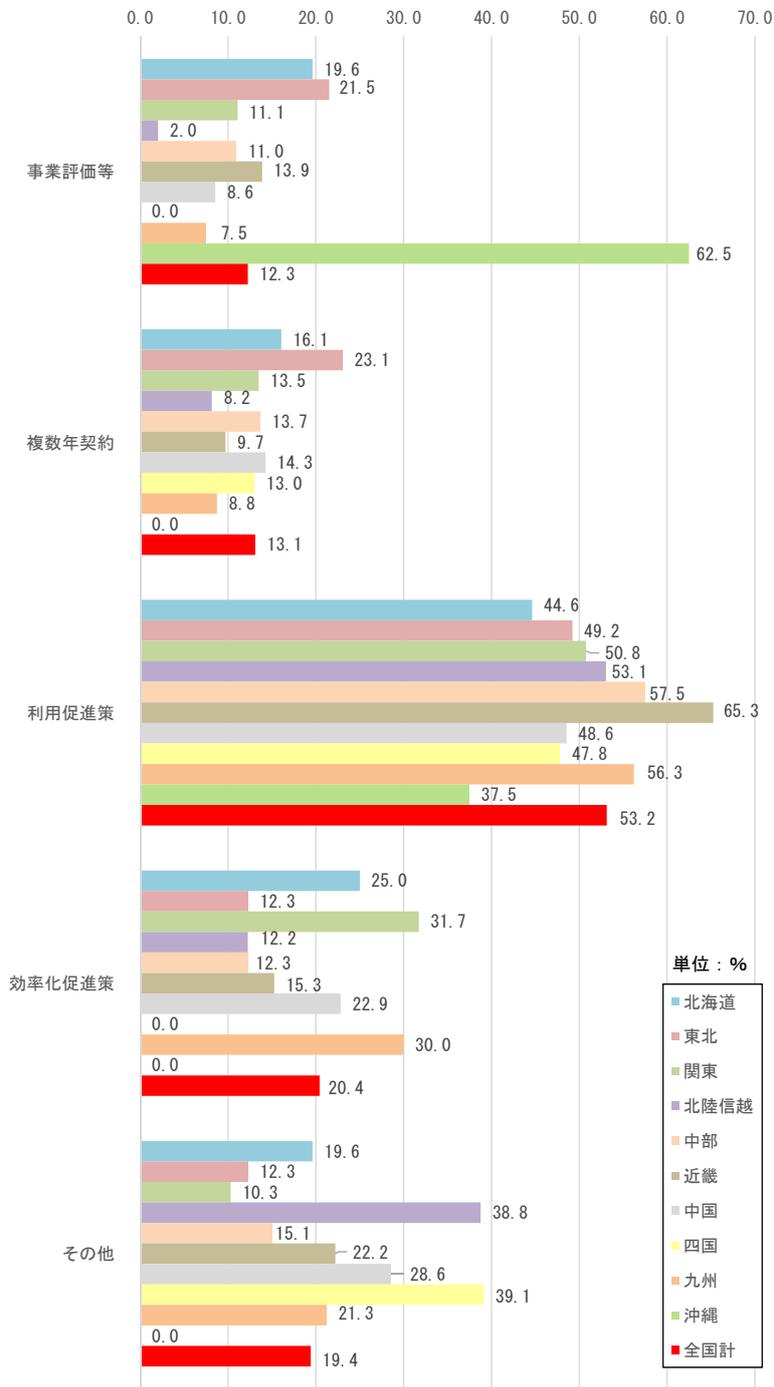
3. 補助額・委託額を出来るだけ抑制する取組み

- ・「地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査」により、約3割の自治体で「補助額・委託額を出来るだけ抑制する取組み」を実施していることが確認されました。
- ・「補助額・委託額を出来るだけ抑制する取組み」を実施している自治体は、「事業者インセンティブが働く取組み」と同様に、「専任担当者数が多い」、「協議会を設置している」、また「相談相手がいる」といった特徴があります。
- ・「補助額・委託額を出来るだけ抑制する取組み」としては、「利用促進策」をあげる自治体が多くなっています。

●取組み実施の有無別集計

クロス項目		補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組み			取組みありの割合(%)	
		あり	なし	計	数値	グラフ
ブロック	北海道	56	123	179	31.3%	31.3%
	東北	65	145	210	31.0%	31.0%
	関東	126	217	343	36.7%	36.7%
	北陸信越	49	90	139	35.3%	35.3%
	中部	73	102	175	41.7%	41.7%
	近畿	72	122	194	37.1%	37.1%
	中国	35	72	107	32.7%	32.7%
	四国	23	72	95	24.2%	24.2%
	九州	80	141	221	36.2%	36.2%
	沖縄	8	33	41	19.5%	19.5%
人口規模区分	3万人未満	220	685	905	24.3%	24.3%
	3～10万人未満	214	295	509	42.0%	42.0%
	10～20万人未満	82	70	152	53.9%	53.9%
	20～70万人未満	48	47	95	50.5%	50.5%
	70万人以上・特別区	23	20	43	53.5%	53.5%
一般会計予算規模区分	50億円未満	61	290	351	17.4%	17.4%
	50～100億円未満	111	281	392	28.3%	28.3%
	100～500億円未満	293	435	728	40.2%	40.2%
	500～1000億円未満	67	63	130	51.5%	51.5%
	1000億円以上	55	48	103	53.4%	53.4%
専任担当者数	不在	395	913	1,308	30.2%	30.2%
	1人	86	113	199	43.2%	43.2%
	2人	40	49	89	44.9%	44.9%
	3人	19	16	35	54.3%	54.3%
	4人	10	10	20	50.0%	50.0%
	5人以上	37	16	53	69.8%	69.8%
協議会設置の有無	設置	543	892	1,435	37.8%	37.8%
	設置していない	43	214	257	16.7%	16.7%
	無回答	1	11	12	8.3%	8.3%
相談相手の有無	あり	543	1,002	1,545	35.1%	35.1%
	なし	34	82	116	29.3%	29.3%
	無回答	10	33	43	23.3%	23.3%
交通関連計画の有無	あり	439	581	1,020	43.0%	43.0%
	なし・無回答	148	536	684	21.6%	21.6%
計		587	1,117	1,704	34.4%	34.4%

●取組み内容分類別市区町村の実施割合（ブロック別）



分類	説明
事業評価等	事業完了時の検査・事業評価・モニタリング等により、補助額の査定を実施している
複数年契約	複数年契約を結ぶことにより、単年あたりの契約額を抑えている
利用促進策	利用促進に取り組むことで、利用者の増加による負担の軽減を図っている
効率化促進策	路線再編や車両の小型化など経費削減につながる取り組みを、自治体事業者一体となって行っている
その他	分類が難しいもの

※1) 上記、比率(%)は、回答のあった全市区町村数(n=587)を母数として算出したものである。

Ⅲ. 公共交通における官民連携の取組み事例



1. 調査の実施概要

1) 調査対象及び調査方法

- ・「地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査」において、交通事業者への補助・委託にあたって、事業者にインセンティブが働く取組みや、補助額・委託額を出来るだけ抑制する取組みを行っている、又は検討していると回答した自治体の中から取組み内容を考慮して、調査対象自治体を抽出しました。
- ・なお、事例調査は、対象とした自治体の担当者及び関連する交通事業者等に対する聞き取り（ヒアリング方式）により実施しました。

2) 調査期間

- ・平成 25 年 11 月～平成 26 年 1 月

2. 事例の見方

- ・交通事業者へのインセンティブ付与の取組みを行っている事例を中心として、各地域ブロックにおいて複数の自治体や交通事業者などへヒアリング調査を実施しました。
- ・それらの結果等をもとに、「交通事業者へのインセンティブ付与の工夫」を検討する際に役立つ資料となるよう、インセンティブ付与の工夫をタイプ分類して表示し、下図の様式で事例集として取りまとめています。

3) 取組み地域の状況

4) 地域ブロック

1) 自治体データ

2) 取組み内容

1 北海道 北見市 「北見市街地連絡バス」の運行													
取組み内容	事業内容 異字分記 乗車料 乗車料別 乗車料別 モニタリング 運行状況 乗車料別 利用状況 その他												
自治体データ	<table border="1"> <tr> <td>人口</td> <td>48,032 人</td> <td>面積</td> <td>397.30 km²</td> </tr> <tr> <td>65歳以上人口比率</td> <td>22.4 %</td> <td>人口密度</td> <td>120.9 人/km²</td> </tr> <tr> <td>15歳未満人口比率</td> <td>15.0 %</td> <td>男性人口/女性人口</td> <td>0.90</td> </tr> </table>	人口	48,032 人	面積	397.30 km ²	65歳以上人口比率	22.4 %	人口密度	120.9 人/km ²	15歳未満人口比率	15.0 %	男性人口/女性人口	0.90
人口	48,032 人	面積	397.30 km ²										
65歳以上人口比率	22.4 %	人口密度	120.9 人/km ²										
15歳未満人口比率	15.0 %	男性人口/女性人口	0.90										
取組み地域の状況	<table border="1"> <tr> <td>道庁所在地</td> <td>支庁所在地</td> <td>市町村</td> <td>支庁</td> <td>支庁</td> <td>支庁</td> </tr> <tr> <td>旭川市</td> <td>釧路市</td> <td>北見市</td> <td>網走市</td> <td>紋別市</td> <td>稚内市</td> </tr> </table>	道庁所在地	支庁所在地	市町村	支庁	支庁	支庁	旭川市	釧路市	北見市	網走市	紋別市	稚内市
道庁所在地	支庁所在地	市町村	支庁	支庁	支庁								
旭川市	釧路市	北見市	網走市	紋別市	稚内市								
取組みのポイント	<ul style="list-style-type: none"> ●事前算定時よりも収支が向上した場合、異字分記は事業者の取り分としている。 ●2年に1回OD調査を行い、運行ルート、時間帯などの見直しを実施している。 												
背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> 元々は生活路線バスが運行されていたが、採算が維持できず平成15年に廃止された。 平成19年に北見市地域公共交通協議会を設置し、北見市街地連絡バスの検討を開始。平成20年、旧大野町と旧上川町の合併を契機に、旧自治体間の交通網の整備を主目的として当該路線の運行を開始した。事業者については、任意協議会審議を経て区域内で唯一4業許可を取得している民間バスに決定した。 任意協議会には事業者や一般公衆の住民も参加しており、協議を進める中で合意形成を図った。運行開始に当たっては民説研合も実施した。 												
運行状況	<table border="1"> <tr> <td>愛称等</td> <td>・北見市街地連絡バス</td> <td>運行形態</td> <td>・路線定期運行（第4条）</td> </tr> <tr> <td>対象利用者</td> <td>・一般</td> <td>運行回数・時間</td> <td>・平日（夏9、冬15）便/日</td> </tr> <tr> <td>利用料金</td> <td>・均一運賃100円</td> <td>利用台数</td> <td>・31,707人/年</td> </tr> </table> <p>主要な運行車両 ・中・大型バス4台（夏は2台）（事業者所有）</p> <p>自治体は、停留所や乗降場所の確保、運行ルートで町内の施設を運行する場合の施設への依頼を実施している。また、運行に関する情報を広報誌により住民へ告知している。</p> <p>官民の役割分担 ・事業者は、運行業務を実施し、停留所の案内板を利用して広報を行っている。</p>	愛称等	・北見市街地連絡バス	運行形態	・路線定期運行（第4条）	対象利用者	・一般	運行回数・時間	・平日（夏9、冬15）便/日	利用料金	・均一運賃100円	利用台数	・31,707人/年
愛称等	・北見市街地連絡バス	運行形態	・路線定期運行（第4条）										
対象利用者	・一般	運行回数・時間	・平日（夏9、冬15）便/日										
利用料金	・均一運賃100円	利用台数	・31,707人/年										
路線状況													
担当部署	北見市 総務部 企画財政課 （住所）北海道北見市中央1丁目3番10号 【電話】0138-73-3111												

仕組み・制度	効果の概要	改善すべき課題	課題への対応
<p>委託・契約方式 北見市街地連絡バス運行事業補助金交付要綱に基づく補助</p> <p>金額決定方式 毎年自治体と事業者による協議の下、事前算定を行い、期間終了後に再度実際の経費に基づいて精算をしている。</p> <p>内容や期間 自治体から事業者へ運行経費の補助を行っている。 ・契約期間は1年単位（毎年4月から翌年3月まで）としている。</p> <p>モニタリングの状況・方法 約2年に1度OD調査を行い、その結果を踏まえて運行ルートや運行時間を見直ししている。</p> <p>異字分の取扱 事前算定時よりも料金収入が上回った場合、その分を異字分として事業者の取り分とする。</p> <p>補助金以外の支援 常に自治体と事業者が連絡、情報交換を密に行い、困っていることなど素直に相談ができる良好な関係性の維持に努めている。</p>	<p>運行を開始した平成21年度から平成23年度までは、積算が多量な自転車利用からの転換などもあり、利用客数は着実に増加した。平成24年度は路線本数を見直したため、前年度よりも利用客数は減少しているが、住民の日常生活における移動手段として定着している。</p> <p>採算面では、燃料費の価格高騰などの影響もあり厳しい面もあるが、このバスが地元住民や学生の足として日常的に利用されることで、市内の交通手段の維持につながっていることを実感している。</p> <p>特に冬季は、積算により積算自転車通学している学生の多くが利用するなど、利用者から好評を得ている。</p> <p>【自治体】 ・利用者の要望を積極的に取り入れ、運行ルートや運行時間を柔軟に変更するなど、利用者の使いやすさを重視したことが住民の利用定着につながった。</p> <p>【事業者】 ・需要に合った運行をするため、利用者の要望に即応できるよう心がけている。 ・余力無駄のない運行をすることで経費の削減に努めている。</p>	<p>利用客数に合わせてピーク以外の時間帯は現在より小型の車両にするなど、運行経費の削減についての検討が必要である。</p> <p>現在、北見市街地連絡バスの協議会はあるが、交通系そのものを考える協議会はない。</p> <p>利用客が増えても燃料費及び運行経費増により事業者がインセンティブを実施するまでには至っていない。</p>	<p>運行する路線について必要性が低いと感じた場合には、自治体と事業者で協議して対応について検討していく。</p> <p>バス路線一般について検討を行う協議会の設立が必要だと考えている。</p>
<p>改善すべき課題</p> <p>利用客数に合わせてピーク以外の時間帯は現在より小型の車両にするなど、運行経費の削減についての検討が必要である。</p> <p>現在、北見市街地連絡バスの協議会はあるが、交通系そのものを考える協議会はない。</p> <p>利用客が増えても燃料費及び運行経費増により事業者がインセンティブを実施するまでには至っていない。</p>	<p>運行する路線について必要性が低いと感じた場合には、自治体と事業者で協議して対応について検討していく。</p> <p>バス路線一般について検討を行う協議会の設立が必要だと考えている。</p>		
<p>課題への対応</p> <p>運行する路線について必要性が低いと感じた場合には、自治体と事業者で協議して対応について検討していく。</p> <p>バス路線一般について検討を行う協議会の設立が必要だと考えている。</p>	<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"> ・バスの利用者数増加に向けて、自治体と協力しながら新規の利用促進を実施していきたい。 ・路線設定を行う際に重視すること ・地域の実情や利用者の需要及び要望を汲み取り、それに合った交通サービスを提供することを心がけている。 ・余力無駄のない運行をすることで経費の削減に努めている。 <p>契約費の算出方法・その他行政の協力（運行安全管理など）について感じること・意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前算定を行う際、燃料費は毎月変動があるため別途の扱いとしてはほしい。 ・バス路線を維持することがバス事業の継続につながるため、今後とも自治体と協力しながら課題を解決していきたい。 		

▲ 事例集の様式

2) 取組み内容

1) 自治体データ

- ・平成22年国勢調査をもとに、紹介事例の取組みが行われている市区町村の人口、65歳以上人口比率、15歳未満人口比率、面積、人口密度、昼間人口／夜間人口を掲載しています。

2) 取組み内容

- ・紹介事例の取組み内容について、交通事業者へのインセンティブ付与の方法・工夫等を下表のようにタイプ分類し、該当するタイプを表示しています。

タイプ	各タイプの内容
事前算定	・事前に補助額・委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には事前の算出額を支払うこととしている事例。
黒字分配	・利益が発生した場合に、黒字のいくらかを事業者の取り分としている事例。
上乗せ	・利用者一人当たりの上乗せや、予定利用者数を上回った場合の上乗せなど、利用状況に応じて委託料の増額をしている事例。
複数年契約	・複数年契約を結ぶことにより、交通事業者に安定した運営を保証しつつ、単年あたりの契約額を抑えている事例。
モニタリング	・事業完了時の検査・事業評価・モニタリングなどにより、適正な補助額の算定を実施している事例。
運行効率化	・路線再編や車両の小型化など、経費削減につながる取組みを自治体と交通事業者が一体となって行っている事例。
環境整備	・運行に係る走行空間やバス停の整備、時刻表・マップの作成など、公共交通の利用環境の改善を自治体の負担により実施している事例。
利用促進	・上記の環境整備のほか、自治体が乗継割引の補填分を支援しているなど、利用促進策を行い、利用者の増加により自治体・交通事業者の負担の軽減を図っている事例。
その他	・上記の分類以外のもの。

3) 取組み地域の状況

- ・紹介事例の取組みが行われている地域（紹介事例の運行路線・区域のあるエリア）の状況として、下表に示す条件不利地域の指定状況を表示しています。

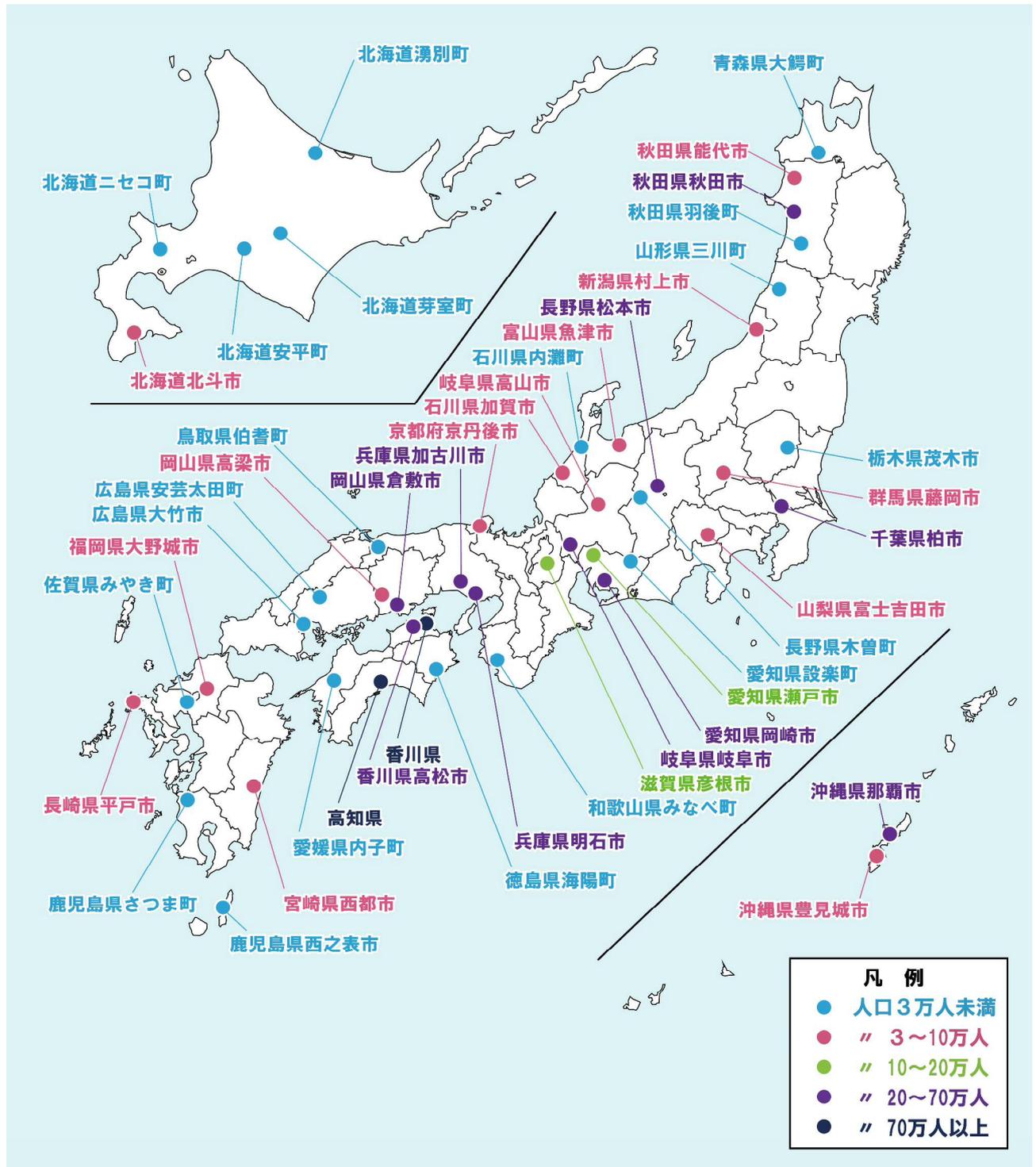
地域指定	概要
過疎地域	・「過疎地域自立促進特別措置法」（平成12年法律第15号）に定める、人口の著しい減少に伴って地域社会における活力が低下し、生産機能及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある地域。
離島地域	・「離島振興法」（昭和28年法律第72号）に定められた地域で、本土と隔絶されていることにより、産業基盤及び生活環境の整備等が低位にある地域。 ・なお、ここでの分類では、「奄美群島振興開発特別措置法」（昭和29年法律第189号）に定められた鹿児島県名瀬市及び大島郡の区域、「小笠原諸島振興開発特別措置法」（昭和44年法律第79号）に定める小笠原群島等並びに沖の鳥島及び南鳥島を含めます。
半島地域	・「半島振興法」（昭和60年法律第63号）に定められた地域で、三方を海に囲まれ、平地に恵まれず、水資源が乏しい等、産業基盤及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある地域。
振興山村	・「山村振興法」（昭和40年法律第64号）に定められた地域で、林野面積の比率が高く、交通条件及び経済的、文化的諸条件に恵まれず、産業の開発の程度が低く、住民の生活水準が劣っている山間その他の地域。
特定農山村	「特定農山村地域における農林業の活性化のための基盤整備の促進に関する法律」（平成5年法律72号）に定められた地域で、地勢等の地理的条件が悪く、農業の生産条件が不利な地域であり、かつ、土地利用の状況、農林業従事者数等からみて農林業が重要な事業である地域。
豪雪地帯	・「豪雪地帯対策特別措置法」（昭和37年法律第73号）に定められた地域で、積雪が特に甚だしいため、産業の発展が停滞的で、かつ、住民の生活水準の向上が阻害されている地域。
特別豪雪地帯	・豪雪地帯のうち、積雪の度が特に高く、かつ、積雪による長期間自動車の交通が途絶する等により住民の生活に著しい支障を生ずる地域。
該当なし	・上記のいずれにも該当しない地域。

4) 地域ブロック

- ・紹介事例の取組みが行われている市区町村の地域ブロックを表示しています。

地域ブロック	該当する都道府県
北海道	北海道
東北	青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
関東	茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
北陸信越	新潟県、富山県、石川県、長野県
中部	福井県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
近畿	滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中国	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
四国	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九州	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
沖縄	沖縄県

3. 取組み事例の紹介



▲ 紹介事例の自治体の位置図

【紹介事例一覧（1/2）】

ブロック	事例番号	都道府県名	自治体名	人口	路線名・愛称	取組み内容								掲載ページ	
						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
北海道	1	北海道	北斗市	4.8万人	南北市街地連絡バス		●			●		●			P12
	2	北海道	二セコ町	0.5万人	にこっとBUS					●	●		●		P14
	3	北海道	湧別町	1.0万人	湧別町営バス				●	●	●				P16
	4	北海道	安平町	0.9万人	安平町デマンドバス					●	●	●			P18
	5	北海道	芽室町	1.9万人	芽室町コミュニティバス じゃがバス					●	●	●		●	P20
東北	6	青森県	大鰐町	1.1万人	スネカラバス							●			P22
	7	秋田県	秋田市	32.4万人	秋田市中心市街地循環バス		●								P24
	8	秋田県	能代市	5.9万人	はまなす号		●								P26
	9	秋田県	羽後町	1.7万人	うご乗合タクシー			●				●	●		P28
	10	山形県	三川町	0.8万人	でんでん号			●							P30
関東	11	栃木県	茂木町	1.5万人	めぐるくん	●		●		●		●	●		P32
	12	群馬県	藤岡市	6.8万人	めぐるん			●				●			P34
	13	千葉県	柏市	40.4万人	カシワニクル	●		●				●			P36
	14	山梨県	富士吉田市	5.1万人	タウンズニーカー					●	●	●			P38
北陸信越	15	新潟県	村上市	6.6万人	通院対応のりあいタクシー					●		●			P40
	16	富山県	魚津市	4.5万人	魚津市民バス (市街地巡回ルート・郊外ルート)		●					●	●		P42
	17	石川県	加賀市	7.2万人	のりあい号 ふれあい号			●					●		P44
	18	石川県	内灘町	2.7万人	なだバス ナディ			●	●	●		●	●		P46
	19	長野県	松本市	24.3万人	西部地域コミュニティバス					●		●	●	●	P48
	20	長野県	木曾町	1.3万人	木曾町生活交通システム	●						●			P50
中部	21	岐阜県	岐阜市	41.3万人	岐阜大学・病院線 (清流ライナー他)				●	●	●	●			P52
	22	岐阜県	高山市	9.3万人	のらマイカー まちなみバス	●		●		●	●	●	●		P54
	23	愛知県	岡崎市	37.2万人	岡崎駅・市民病院線他			●		●	●	●	●		P56
	24	愛知県	瀬戸市	13.2万人	瀬戸北線他					●	●	●	●		P58
	25	愛知県	設楽町	0.6万人	おでかけ北設				●	●	●	●			P60

【紹介事例一覧 (2/2)】

ブロック	事例番号	都道府県名	自治体名	人口	路線名・愛称	取組み内容								掲載ページ	
						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
近畿	26	滋賀県	彦根市	11.2万人	愛のリタクシー							●	●		P62
	27	京都府	京丹後市	6.0万人	上限200円バス	●						●	●		P64
	28	兵庫県	明石市	29.1万人	Taco(たこ)バス	●				●	●	●	●		P66
	29	兵庫県	加古川市	26.7万人	かこバス	●				●	●	●			P68
	30	和歌山県	みなべ町	1.3万人	みなべコミバス			●	●			●			P70
中国	31	鳥取県	伯耆町	1.2万人	伯耆町型バス事業	●				●	●	●			P72
	32	岡山県	倉敷市	47.6万人	地区コミュニティタクシー他			●		●				●	P74
	33	岡山県	高梁市	3.5万人	備中・川上ふれあいタクシー	●	●			●		●		●	P76
	34	広島県	大竹市	2.9万人	こいこいバス									●	P78
	35	広島県	安芸太田町	0.7万人	あなたく	●	●			●		●			P80
四国	36	徳島県	海陽町	1.0万人	海陽町営バス	●			●						P82
	37	香川県	-	99.6万人	-									●	P84
	38	香川県	高松市	42.0万人	-						●	●			P86
	39	愛媛県	内子町	1.8万人	内子町デマンドバス			●							P88
	40	高知県	-	76.4万人	-					●	●	●			P90
九州	41	福岡県	大野城市	9.5万人	大野城市コミュニティバスまどか号	●			●				●		P92
	42	佐賀県	みやき町	2.6万人	みやき町コミュニティバス						●		●	●	P94
	43	長崎県	平戸市	3.5万人	平戸市ふれあいバス(平戸中・南部地区)	●			●			●		●	P96
	44	宮崎県	西都市	3.3万人	西都市コミュニティバス(三納地区・都於郡地区)	●			●				●	●	P98
	45	鹿児島県	西之表市	1.7万人	デマンド型乗合タクシーどんがタクシー	●					●	●			P100
	46	鹿児島県	さつま町	2.4万人	さつま町コミュニティバス	●					●				P102
沖縄	47	沖縄県	那覇市	31.6万人	モデル性の高い基幹的公共交通実証実験運行業務							●	●		P104
	48	沖縄県	豊見城市	5.7万人	豊見城市内一周バス							●	●		P106

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	48,032 人	面積	397.30 km ²
65歳以上人口比率	22.4 %	人口密度	120.9 人/km ²
15歳未満人口比率	15.0 %	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

- 事前算定時よりも収支が向上した場合、黒字分は事業者の取り分としている。
- 2年に1回OD調査を行い、運行ルート、時間帯などの見直しを実施している。

背景と経緯

- ・元々は生活路線バスが運行されていたが、採算が維持できずに平成15年に廃止された。
- ・平成19年に北斗市地域公共交通会議を設置し、南北市街地連絡バスの検討を始め、平成20年、旧大野町と旧上磯町の合併を契機に、旧自治体間の交通網の整備を主な目的として当該路線の運行を開始した。事業者については、任意協議会審議を経て地域内で唯一4条許可を取得している函館バスに決定した。
- ・任意協議会には事業者や一般公募の住民も参加しており、協議を進める中で合意形成を図った。運行開始に当たっては住民説明会も実施した。

運行状況

愛称等	・南北市街地連絡バス	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（夏9、冬15）便/日
利用料金	・均一運賃100円	利用者数	・31,707人/年
主要な運行車両	・中・大型バス4台（夏は2台）（事業者所有）		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体は、停留所や旋回場所の確保、運行ルートで町内の施設を通行する場合の施設への依頼を実施している。また、運行に関する情報を広報誌により住民へ周知している。 ・事業者は、運行業務を実施し、停留所の案内板を利用して広報を行っている。 		

路線概況



●	基本ルート
●	冬ダイヤ（通学用）で運行するルート
●	今回廃止にするルート

担当部署

北斗市 総務部 企画財政課

〔住所〕北海道北斗市中央1丁目3番10号

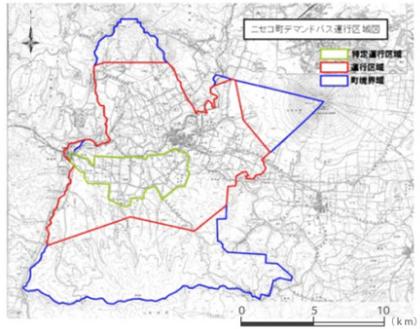
〔電話〕0138-73-3111

仕組み・制度	委託・契約方式	・南北市街地連絡バス運行事業補助金交付要綱に基づく補助
	金額決定方式	・毎年自治体と事業者による協議の下、事前算定を行い、期間終了後に再度実際の経費に基づいて精算をしている。
	内容や期間	・自治体から事業者へ運行経費の補助を行っている。 ・契約期間は1年単位（毎年4月から翌年3月まで）としている。
	モニタリングの状況・方法	・ 約2年に1度OD調査 を行い、その結果を踏まえて運行ルートや運行時間を見直している。
	黒字分の取扱	・ 事前算定時よりも料金収入が上回った場合、その分を黒字分として事業者の取り分とする。
	補助金以外の支援	・常に自治体と事業者が連絡、情報交換を密に行い、困っていることなど素直に相談ができる良好な関係性の維持に努めている。
取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・運行を開始した平成21年度から平成23年度までは、積雪が多く自転車利用からの転換などもあり、利用客数は着実に増加した。平成24年度は路線本数を見直したため、前年度よりも利用客数は減少しているが、住民の日常生活における移動手段として定着してきている。 ・採算面では、燃料費の価格高騰などの影響もあり難しい面もあるが、このバスが地元住民や学生の足として日常的に利用されることで、市内の交通手段の維持につながっていることを実感している。 ・特に冬季は、積雪により普段自転車通学している学生の多くが利用するなど、利用者から好評を得ている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の要望を積極的に取り入れ、運行ルートや運行時間を柔軟に変更するなど、利用者の使いやすさを重視したことが住民の利用定着につながった。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・需要に合った運行をするため、利用者の要望に応えられるよう心掛けている。 ・極力無駄のない運行をすることで経費の削減に努めた。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数に合わせてピーク時以外の時間帯は現在より小型の車両にするなど、運行経費の削減についての検討が必要である。 ・現在、南北市街地連絡バスの協議会はあるが、交通体系そのものを考える協議会はない。 ・利用者が増えても燃料費及び運行経費増により事業者がインセンティブを実感するまでには至っていない。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・運行する路線について必要性が低いと感じた場合には、自治体と事業者で協議して対応について検討していく。 ・バス施策一般について検討を行う協議会の設立が必要だと考えている。
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 ・バスの利用者数増加に向けて、自治体と協力しながら新規の利用促進策を実施していきたい。 ■ 路線設定を行う際に重視すること ・地域の実情や利用者の需要及び要望を汲み取り、それに合った交通サービスを提供することを心掛けている。 ・極力無駄のない運行をすることで経費の削減に努めている。 ■ 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 ・事前算定を行う際、燃料費は価格変動があるため別途の扱いとしてほしい。 ・バス路線を維持することがバス事業の継続につながるため、今後とも自治体と協力しながら問題を解決していきたい。 	

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	4,823 人	面積	197.13 km ²					
	65歳以上人口比率	25.0 %	人口密度	24.5 人/km ²					
	15歳未満人口比率	12.2 %	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

- 運行経費の中に適正利潤を含めた額で自治体が補助金を支払っている。
- 「循環バス（ふれあいシャトル）」を見直す形で区域運行のデマンドバスを導入したところ、以前よりも利用者が増加し、経費削減にもつながった。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・町内は、集落が点在し、幹線道路から距離がある地域では公共交通を利用しにくい空白地域が存在している。また、高齢化が進むとともに移動弱者が増加していることから、だれもが利用できる交通手段の確保が課題であった。 ・バス交通全般の利用者数の減少や財政負担の増加に対応するため、これまでも毎年度運行計画を見直してきたが、民間路線バスの運行は、サービス水準の維持及び確保並びに事業の継続の観点から見ると極めて厳しい状況にあった。 ・以前運行していた「循環バス（ふれあいシャトル）」は空バスが目立っていて、減便など運行形態の見直しや乗車率の向上策に取組んだが、乗客数の増加には至らなかった。 ・町内における効率的な移動手段を検討するため、平成22年にデマンドバス実証運行を実施した。 ・平成23年度に法定協議会が設立され、フィーダー系統確保維持計画策定調査を行い、平成24年度に「にこっとBUS」の運行開始に至った。「循環バス（ふれあいシャトル）」は、平成24年9月末で運行終了している。 ・運行内容に関しては上記協議会で議論、合意形成を図り、事業者は公募の結果、4条許可を取得しているニセコバスが選定された。 			
	運行状況	愛称等	・にこっとBUS	運行形態	・区域運行（第4条）
		対象利用者	・一般	運行便数・時間	・平日24便/日 ・休日22便/日
		利用料金	・均一運賃200円 (小・中学生100円、幼児無料)	利用者数	・20,236人/年
		主要な運行車両	・ジャンボタクシー2台（事業者契約のリース車両）		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体は、リース車両の維持管理費（法定点検及び管理諸経費、修理費など）、運行管理システム経費（システム改修、機器及び通信設備の購入費）、利用実態調査に関する費用を負担している。 ・事業者は、運行業務を行っている。 				
路線概況					
担当部署	ニセコ町 企画環境課 〔住所〕北海道虻田郡ニセコ町字富士見47番地 〔電話〕0136-44-2121				

仕組み・制度	委託・契約方式	・「デマンドバス」運行に関する協定
	金額決定方式	・国の基準を用いて運行経費を事前算定し、自治体と協議して <u>適正利潤（運行経費の10%）を含めた額で契約</u> している。
	内容や期間	・上記契約額に対して、事業者が国から受け取るフィーダー系統維持確保補助金を差し引いた上で実費精算を行い、不足額を自治体で補填する契約としている。 ・契約期間は1年単位（毎年10月から翌年9月まで）としている。 ※3年間は契約を更新する予定。
	モニタリングの状況・方法	・利用実績は、バスの運転手がカウントするとともに、デマンドバスの運行管理システムからも取得している。
	黒字分の取扱	・特に定めていない。
	補助金以外の支援	・利用や運行に関する広報を自治体側で実施している。

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・住民の利用実態にあったデマンド式の区域運行を採用したことで、<u>以前運行していた「循環バス（ふれあいシャトル）」と比べて利用者数が増加</u>した。 ・停留所まで歩く必要のないドア to ドアのサービスについては、特に<u>冬季に外出機会が増える農家の高齢者などの移動手段として活用</u>されることも多く、<u>住民相互の交流の機会の増加にも寄与</u>している。 ・運行管理システム構築のために新たな費用が必要となったが、総額としては経費の削減を図ることができた。 ・区域運行を開始して1年が経過し、利用者からは概ね好評を得ている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・導入時に十分な広報作業を行った。（町内会単位での説明会、広報誌掲載など） ・従来のバスよりも運行時間帯が長く、<u>ドア to ドア運行のため、利便性が向上</u>した。 ・町内から近くの鉄道駅を結ぶ役割として位置付けることで、事業者がフィーダー系統維持確保補助を受けることができ、運行の支えになった。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>運行経費の算定時に一定率の利益を計上しており、事業収支の向上に寄与</u>している。 ・デマンドバスを運行することで、<u>住民と密な関係を築くことが可能になり、バス利用の全体の底上げ</u>につながった。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・冬季は、予約数が増加するとともに雪により所要時間が増加することから、時間帯によっては予約の取りにくい状況が発生している。 ・予約センターの電話の混雑が課題である。 ・多くの予約に対応するためには、車両の増車も考えられるが、運行経費の負担も大きいため、利用の状況を見ながら検討する必要がある。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・冬季の需要増加に應えるため、利用に関する調査を更に検討している。 ・事業者にとって赤字となるような局面に対しても、自治体と協力して解決策を見出す努力をすることが重要であると考えている。

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"> ・当社の取組みに一定の評価をいただいていると感じており、自治体との関係も良好である。 ・住民の足を確保するために、今後とも自治体と協力して、利用者の要望に応じた効率の良い運行を図るべきであると考えている。
	<p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要拠点を結ぶネットワークの構築に重点を置き、地域住民の声を聞きながら利用者の利便性向上を図っている。
	<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"> ・自治体と協議して契約額を決定しているが、実費精算の上、不足額を自治体より補填していただいているため感謝している。

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	10,041 人	面積	505.74 km ²	
	65歳以上人口比率	12.2 %	人口密度	19.9 人/km ²	
	15歳未満人口比率	32.2 %	昼間人口/夜間人口	1.02	

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"> ● 指定管理者制度を活用して、5年間の複数年契約でバス運行をしている。 ● 運行車両は自治体所有だが、複数年契約により、事業者のメンテナンス管理が行き届きやすい。
----------	--

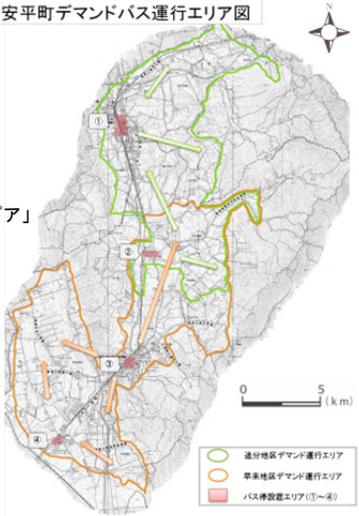
取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町内には小規模集落が点在しており、自家用車を持たない高齢者や通学する小、中、高校生など交通弱者の移動手段として、町営バスなどの公共交通の充実が望まれていた。 ・ 昭和62年にJR湧網線、平成元年にJR名寄線が廃止となり、鉄道廃止後は民間バスによる代替バスの運行を行っていた。 ・ 平成22年9月に中湧別～網走間の代替バスが廃止されたことから、町営バスの路線を中湧別～計呂地間に延長することとなった。 ・ 自治体だけでなく民間企業に任せの方が利用者のニーズに効果的に応えられ、住民サービスの質を向上させることが可能であるとの判断に至り、平成23年4月より公の施設管理について指定管理者制度を導入することとなり、バスの運行についても積極的に活用することとなった。 			
	運行状況	愛称等	・ 湧別町営バス	運行形態	・ 市町村運営有償運送（第78条）
		対象利用者	・ 一般 <small>※小・中学や保育所のスクールバス無料券配布には登録が必要</small>	運行便数・時間	・ 8路線 ・ 平日40便/日
		利用料金	・ 対距離運賃	利用者数	・ 52,536人/年
		主要な運行車両	・ 小型バス1台、中・大型バス6台、ワゴン車1台（自治体所有）		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自治体は、バスマップの作成や一部停留所の整備、また、所有している車両を事業者へ貸出している。 ・ 事業者は、運行事業及び車両メンテナンスを行っている。 				
路線概況	<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="width: 75%;"> <p>バス運行路線図</p> <p>注意事項③ 【フリー乗降区間】上湧別屯田市街地～国道7号線間を除く全線 ※ただし、1便（始発・高齢者は除く）及び各停留所（交差点やカーブ、横断歩道など）についてはフリー乗降ではありませんので最寄りのバス停留所にて乗車下さい。</p>  <p>富美線、旭・川西線</p> </div> </div>				
担当部署	湧別町 まちづくり推進課 〔住所〕北海道紋別郡湧別町上湧別屯田市街地 318 番地 〔電話〕01586-2-5860				

仕組み・制度	委託・契約方式	・湧別町公の施設管理に関する協定（指定管理者制度）
	金額決定方式	・前年度実績や運行内容などを加味した委託額の算出式を独自に定めている。 ・契約金額については毎年度算定し、年度協定書を取り交わしている。
	内容や期間	・契約は自治体の管理する公の施設に関する 指定管理者制度であり、バスの運行管理もその一環 である。 ・契約期間は 5年間の長期継続契約 としている。
	モニタリングの状況・方法	・運転手が停留所ごとに利用者数を毎便数えており、利用状況を把握している。
	黒字分の取扱	・特に定めていない。
	補助金以外の支援	・バスマップの作成や一部の停留所整備及び事業者への車両貸出を行っている。
取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 指定管理者制度を導入したことで、地域密着の高度なサービスの提供につながった。利用者からは良い評価をいただいております、小学生や保護者からも安心の声が届いている。 徒歩通学及び通勤困難地域の重要な交通手段となっている。 共同企業体として運行していることで、1社で運行するよりも人員などの負担が少なくなった。 5年契約とすることで、単年度の契約に比べて車両の修繕などの計画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"> 事業者である共同企業体は、運輸事業の知識を持っており、メンテナンスや緊急時の対応で、利用者に対して充実したサービスを提供することができた。 5年間の複数年契約を結ぶことで、自治体と事業者がともに安定して取組むことができる。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 複数年契約の方が単年度に比べて長期間の運行を見込めるため、事業者にとっては計画が立てやすく協力しやすいと感じる。 複数年の運行であることから、先を見越した無駄のない車両メンテナンスが可能となった。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 小規模集落が点在していることなどにより、年々利用者の減少に拍車がかかり、現在保有する大型車両を運行させるにも経費が過大となりつつある。 利用者の約8割が通学の小、中学生であり、今後、少子化により通学の生徒が減少することが想定される。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 計画的に小型車両へと移行することが必要である。 運行路線上、利用者がほとんどいない路線においては、電話予約などによるデマンド方式の導入も含め検討を要するところである。
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"> 通勤及び通学などは定時運行でなければならないが、遠隔地からの通院及び買物などについてはデマンド方式などを検討材料にしてはどうかと考えている。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の減少が続くと思われるので、利用者の便を考慮しつつ路線統合などを検討している。 <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"> スクールバスの意味合いが強い路線が多いため、実走行距離及び実稼働時間は極めて少ないもの、運転手の拘束時間が長時間に渡るケースが多いことから、人件費積算には単純な稼働時間のみではなく、運転手の拘束時間なども考慮していただきたい。 	

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	8,726 人	面積	237.14 km ²					
	65歳以上人口比率	30.1%	人口密度	36.8 人/km ²					
	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

- 以前運行していた無料の町営バスを見直す形で区域運行型のデマンドバスを地元タクシー会社が運行している。
- 自治体が休憩や住民が集う待合施設「まち・あいステーション ラピア」を整備している。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・平成24年度まで無料の町営バス運行をしていたが、運行効率が悪かった。 ・町営バス事業の見直しを進め、住民の交通利便性の確保、地域内の交通事業者の安定経営、中心市街地の活性化という主に3つの課題解決に向け、平成24年度の実証運行を経て、平成25年度から町営バスを廃止し、商工会が事業主体となって区域運行型のデマンドバスの運行を開始した。 ・町内のタクシー事業者は2社あり、各地区それぞれで運行を担っている。 			
	運行状況	愛称等	・安平町デマンドバス	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	・平日20便/日
		利用料金	・均一運賃300円 (保護者同伴に限り小学生以下無料) ※H26.4以降小学生料金設定変更予定	利用者数	・2,039人/約7か月 (H25.4~H25.10合計)
路線概況	主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ・ジャンボタクシー2台（自治体所有） ※予備車両としてタクシー5台（事業者所有） 			
	官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体は、事業者へ車両を無償で貸出しているほか、事業開始時には、老人クラブなどで説明会を行った。また、街中に停留所を整備（まち・あいステーション ラピア）し、待合場所やコミュニティ施設としても活用している。 ・事業主体である商工会は、デマンドバス利用者の登録事務などを行い、街中に停留所を整備（ふれあいセンターいぶきに併設）している。 ・事業者は、運行業務の他、メンテナンスや車両管理を行っている。 			
担当部署	安平町 企画財政課 〔住所〕北海道勇払郡安平町早来大町95番地 〔電話〕0145-22-2751	 <p>安平町デマンドバス</p>   <p>安平町デマンドバス運行エリア図</p> <p>0 5 (km)</p> <p>○ 過疎地区デマンドバス運行エリア ○ 半島地区デマンドバス運行エリア ■ バス停留所エリア(1~4)</p>			

仕組み・制度	委託・契約方式	・安平町デマンドバス運行委託
	金額決定方式	・委託料については、事前協議により積算し決定している。 ・ 運賃収入は委託料支払総額に充当する形で、事後精算 している。
	内容や期間	・デマンドバス運行業務、利用予約の受付業務などを委託している。 ・契約期間は1年単位（毎年4月から翌年3月まで）としている。
	モニタリングの状況・方法	・デマンドバス運行協議会（商工会、事業者及び自治体）において、利用実績や利用者ニーズに関して協議を行っている。
	黒字分の取扱	・委託契約のため、特に定めていない。
	補助金以外の支援	・事業者所有の予備車両を利用して追加運行した場合には、その運行経費の負担を行っている。 ・ 待合施設「まち・あいステーション ラピア」を整備 している。

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外では自宅前での乗降が可能となり、町営バスでは運行していない区域まで乗り入れることになったため、住民の交通利便性の確保の他、地域内の事業者の安定経営につながっていると考えている。 ・65歳以上の人口の2割にあたる500人程が利用者登録しており、短期間で相応の成果を上げていると考えている。 ・駅前にある事業者の事業所を乗降場所に利用しており、設備投資の際、自治体で一定の負担を賄ったため、事業者のメリットとなった。 ・実証運行期間中は、まだ無料の町営バスが運行していたこともあり利用者が少なかったが、本格運行後はデマンドバスを地元事業者が担当することで、住民の認知度が増し、利用者数が増加した。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンドバスの導入に当たり、地域の事業者、商工会及び自治体が一体となり地域公共交通の体系構築に向けて取組んでいることが大きい。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元タクシー会社が運行していることに意味がある。 ・安全運転及び運転マナー、電話対応並びにあいさつをしっかりとすることで、利用者から評価されることが大切である。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行1年目であるため、利用者を増やしていくことが重要だと考えている。 ・利用者を増やすために、街中でのたまり場づくりや利用を促すような商店街のサービスや取組みが必要になってくると考えている。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・住民周知が十分ではないため、広報誌などで周知に努めながら、利用者の拡大を図る。

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"> ・住民全体の意見を取り入れることは難しいが、公共交通の重要性や利便性を把握して、その実現に向けて取組むことが大切である。 ・自治体に頼るだけでなく、他の公共交通に関しての情報について個別に情報が知りたいという面もあり、事業者で積極的に調べるとい向上心を持つことも大切だと感じている。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線設定については、利用者の利用時間を一番に考えて設定している。 ・できる限り運行の無駄が無いような路線設定が望ましい。 <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"> ・一定の満足は得られているが、もう少し様子を見て、会社の決算後に改めて考える必要がある。現在の算出方法については納得している。 ・今後、税金や社会保険料が上がり、暮らしが厳しくなってくるので、その点を考えるべきだと思う。 ・定期的な住民への周知方法を検討し、実施していくべきである。
-----------	---

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	18,905 人	面積	513.91 km ²
65歳以上人口比率	23.1 %	人口密度	36.8 人/km ²
15歳未満人口比率	16.3 %	昼間人口/夜間人口	1.03



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

- 路線は、市街地を網羅するような1周1時間半の長距離ルートであるが、利用者の多い要所（病院、スーパー、駅など）は1周の中で何度も通るようなルートになるように工夫している。
- 冬季の除雪は、町内会に委託している。

背景と経緯

- ・市街地に住宅が集中しており、高齢者など交通弱者をはじめとする市民の日常生活を支える足として、公共交通の確保が必要であった。
- ・平成22年度に地域公共交通を検討し、芽室町地域公共交通総合連携計画を策定し、市街地内の交通空白地帯の解消と高齢者の外出機会の創出を目的に、民間が実施していない市街地循環型のコミュニティバスの運行を開始した。
- ・平成22年度に2回、平成23年度に1回、計3回の実証運行を行い、平成23年11月から本格運行を開始した。

運行状況

愛称等	芽室町コミュニティバス「じゃがバス」	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 5 便/日 休日 5 便/日
利用料金	均一運賃100円 (小・中学生50円)	利用者数	18,815 人/年
主要な運行車両	中・大型バス1台（自治体所有） ※予備車両として小型バス1台、ジャンボタクシー1台（事業者所有）		
官民の役割分担	自治体や協議会は、停留所の整備や時刻表の作成など、運行に係る環境整備を行っている。車両を保有し、事業者に貸出している。 事業者は、運行業務を行っている。		

路線概況



担当部署

芽室町 企画財政課

〔住所〕北海道河西郡芽室町東2条2丁目14

〔電話〕0155-62-9721

仕組み・制度	委託・契約方式	・芽室町コミュニティバス運行業務委託（法定協議会との委託契約）
	金額決定方式	・前年度の実績に基づき委託額を算出している。
	内容や期間	・契約期間は1年単位（毎年4月から翌年3月まで）としている。 ・国の補助及び運賃収入並びに回数券販売収入などの確定額に応じて精算する。 ・ 事業者努力による経費削減分は事業者利益 とすることとしている。
	モニタリングの状況・方法	・平成24年度に利用者の乗降状況や意向を調査し、法定協議会事務局で路線などの見直しの検討を行った。
	黒字分の取扱	・国の補助及び運賃収入並びに回数券販売収入などの確定額に応じて精算することとしているが、実態としては黒字が発生していない。
	補助金以外の支援	・高齢者の 運転免許返納者には当初1年間は無料パス（2年目以降は通常料金）が使える制度 を設けている。（現在までに15名が利用） ・ 冬季の除雪は、町内会に委託 している。

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・本格導入から2年経過し、現在では地域の足として浸透、定着しつつある。利用者のうち60歳以上が8割を占めており、高齢者の足となっている。 ・地元タクシー事業者が運行を行っているため、利用者との距離感が近く、忘れ物をしてもらえてもらえるなど、「安心」の声が上がっている。 ・年間の収入が固定しているので、事業者として経営計画が立てやすい。 ・「じゃがバス」の導入により、一般のタクシー事業の方への悪影響がでると想定していたが、むしろ利用者は増えていると感じている。（行きはバス、帰りはタクシー利用など） ・低床バスのため、乗り降りが楽で良いと好評である。 ・運行前は1便当たり5人程度を想定していたが10人程度の利用者となった。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の声を受けて運転手が接客や安全運転に努力し、一定の好循環が生じているように見受けられる。 ・地元事業者のため、利用者との距離感が近く、利用者にあった対応ができています。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開始直後は、運行に当たって人員的ローテーションに苦慮したが、配置転換などを行い、現在は万全の対応ができています。（運転手は主担当1人、副担当3人の計4人） ・法定協議会の目的に沿って、収益性よりも公共交通としての責務を果たすべく積極的に継続していこうと考えている。 ・市街地を網羅するような1周1時間半の長距離ルートだが、利用者の多い要所（病院、スーパー、駅など）は、1周の中で何度も通過するルートとなるよう工夫している。

課題とその対応	改善すべき課題	・運行開始からの年数が経つにつれ、住民のニーズにも変化が出てくるため、その対応が必要である。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・路線や停車時刻など運行に関することについては、毎年、法定協議会で検討を行う。 ・バスの待ち時間を有意義に過ごす取組みや地元商店街のクーポン券配布など、バスを利用することに付加価値をつけていきたいと考えている。

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"> ・これらの施策のこの先の継続期間について知りたい。
	<p>■ 路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用しやすさが重要となるが、全町的に網羅することは限られた機動力と時間では難しく、現行の範囲で利用者に理解をいただきたいと思う。
	<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"> ・契約額の算出方法については妥当と思われるが、今後、車両の消耗などによる車両管理費の増加が懸念される。

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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 回数券等の売り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。
----------	--

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・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、バスはあった方がよ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り、現在の運行へと至っている。 												
	運行状況	<table border="1"> <tr> <td>愛称等</td> <td>・スネカラバス</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>・10~16便/日 ・6:15~18:40</td> </tr> <tr> <td>利用料金</td> <td>・均一運賃 (大人200円・小人100円)</td> <td>利用者数</td> <td>・27,837人/年 (H24.10~H25.9)</td> </tr> </table>	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)
	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)											
路線概況	<p>主要な運行車両</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ジャンボタクシー（3台、事業者所有） <p>官民の役割分担</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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）。 													
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													

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たり収入・経費、キロ当たり収入・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。

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	323,600人	面積	905.67 km ²					
	65歳以上人口比率	24.1%	人口密度	357.3人/km ²					
	15歳未満人口比率	12.3%	昼間人口/夜間人口	1.05					
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

- 運行収入の5%をインセンティブとして控除し、負担金を算出。
- この5%のインセンティブで交通事業者には、利用者増につながる取組みに活用してほしいと望んでいる。

背景と経緯

- ・平成24年7月に中通地区において市街地再開発事業が完成した。
- ・秋田駅周辺と平成24年7月21日にオープンした「エリアなかいち」（前述再開発事業）で創出されたにぎわいを、中心市街地全体に波及させることで、中心市街地の一体的活性化を図る一助とするため、中心市街地の主要スポットを巡回するバス運行を開始した。
- ・また、バスの運行する対象地域では、秋田駅と中心市街地を結ぶメイン通りのため競合路線は多岐にわたるが、同一事業者であり、運行時間帯を調整し、既存路線との棲み分けを行っている。

運行状況

愛称等	・秋田市中心市街地循環バス	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	・21便/日 ・9:00～17:00
利用料金	・均一運賃100円	利用者数	・44,240人/年 (H25.1～12月)
主要な運行車両	・中型バス（2台、事業者所有）		
官民の役割分担	・市は、バス停の整備やバス車両の塗装、PRリーフレット作成などを実施。		

路線概況



担当部署

秋田市 都市整備部 交通政策課
〔住所〕 秋田県秋田市山王 1-1-1 〔電話〕 018-866-2085

仕組み・制度	委託・契約方式	・秋田市中心市街地循環バス運行に関する協定書
	金額決定方式	・運行期間（1年間）における運行に係る経常費用と経常収益の差額を負担金とする。
	内容や期間	・1年ごとに協定を締結している。 ・協定期間は、4月～翌年3月まで。
	モニタリングの状況・方法	・交通事業者から月ごとに利用実績を提出させている（定期的なアンケート等には実施していない）。
	黒字分の取扱	・ 運行収入の5%をインセンティブ としている。
	補助金以外の支援	・ バス停整備、バス車体塗装、PRリーフレット作成は市が負担 している。 ・事業者の既存バス路線との棲み分けし、通勤・通学をターゲットとしない編成を検討。
取組みの効果	効果の概要	・循環バス運行後、 全体的にバスを利用する人が増加 した。 ・循環バス運行後、循環バス周辺道路の 歩行者等が、前年比129%と伸びている（周辺の賑わいがでてきている） 。 ・路線バスと競合する経路はあるが、ラッピングされている循環バスと既存の路線バスとの棲み分けはできている。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・これまでバス路線が通っていなかったところに 循環バスが走ることによって便利になったと住民から喜ばれている 。（利便性の向上） 【事業者】 ・路線廃止が生じている中で、 前向きな取組みには興味を持って協力 していく考えで取組んでいる。
課題とその対応	改善すべき課題	・損益分岐点である約12人/便を目指し、利用者増を図るためのPRが必要。
	課題への対応	・ポスター掲示、リーフレットの配布（H25年1万5千部用意）、商工会議所でのPR等の広報活動で利用者増への対応を考えている。
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"> ・当該取組み以外にも秋田市では他に高齢者（68才以上が対象）のワンコインバス（100円で乗降可能）の取組みに参画している。公共交通に対して前向きな取組みには興味を持って参画していきたい。 <p>■ 路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開発（商店や道路等）に応じて環境を見つつ設定している（その際は地域と協議を行っている）。 ・新しい路線を設定したいが、慎重に考えている（現状の経営状況では、新路線を設定するにはどこか別の路線を廃止しなくてはいけなくなる）。 <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"> ・走行空間の整備は秋田市や県を含めて検討している。 	

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	59,084 人	面積	426.74 km ²
65歳以上人口比率	32.7 %	人口密度	138.5 人/km ²
15歳未満人口比率	11.1 %	昼間人口/夜間人口	1.05



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

● 運行業務委託において、設定した利用料金（運賃収入）より減となった場合は市の負担とし、増となった場合は増額分全額を事業者収入としている。

背景と経緯

- 能代市本庁地区（特に JR 能代駅から西側に広がる5つの商店街を含む中心市街地とその周辺）を運行し、中心市街地には、官公署・スポーツ文化施設・福祉施設・教育施設などが立地しており、市民生活拠点としての機能を維持。
- 公共施設利用や商店街への利便性向上、路線バス空白地域を解消して、中心市街地活性化を図るため、12年度から試験運行を経て、15年6月から本格運行を実施。
- 本格運行から「運行費用-運賃収入=契約金額」という契約内容である。
- 17~21年度の契約では、企業努力を引き出すため、市で設定した年間利用料金を超えた場合には超えた分の5割を企業努力分として事業者に支給。
- 22年度からの契約では、更なる利用者の増加を図り、安全に運行するために事業者の協力が不可欠であることから、5割→全額支給に変更。

運行状況

愛称等	・はまなす号	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	・9便/日（月~土） 8:00~16:00（月~土） ・6便/日（日） 10:00~15:00（日）
利用料金	・均一運賃 150 円	利用者数	・41,839 人/年
主要な運行車両	・中・大型バス（2台、事業者所有）		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスと差別化を図り、市が木製停留所標識を製作し、整備。 ・広報のしろ・市 HP 等による広報活動。 ・バス事業者は回数券割引を発行。 		

取組み対象路線の概要

路線概況



担当部署

能代市 環境産業部 商工港湾課

〔住所〕秋田県能代市上町 1-3

〔電話〕0185-89-2186

仕組み・制度	委託・契約方式	・市街地巡回バス運行業務委託
	金額決定方式	・見積徴取による一社随意契約（秋北バス一社随契）。 ・総額（運行費用-運賃収入）で見積書を提出、運行費用と運賃収入の金額も内訳として記載。 ・運賃収入は、前年度等の実績を加味して決定している。
	内容や期間	・契約期間は4月～翌年3月まで。 ・4半期ごとの委託料を支払（総額/4）（事業者と協議して一部完了扱いとして3カ月分ごとに支払い） ・毎月の利用者数及び運賃収入の実績を市に報告する。 ・9月20日「バスの日」と市産業フェア（2日間）は無料運行。
	モニタリングの状況・方法	・事業者から、毎月の利用者数及び運賃収入の実績報告あり（各便の利用者数、現金・各回数券別の収入（各日報））。
	黒字分の取扱	・ 運賃収入（見積記載）よりも増となった場合は増額分全額を事業者の収入 として いる（ 下回った場合は変更契約して契約金額を変更し、市の負担 ）。
	補助金以外の支援	・市のHPでの広報活動。バス車内、営業所での広報活動（チラシ配布）。

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・15年度本格運行開始の1便平均利用人数は約12人/便であったが、取組みを始めた17年度は約14人/便と増加。 ・その後12.5人/便まで落ち込むが、ルートを拡大した23年度に13.0人/便に回復（利用者の要望により2km程度ルートを延伸）。 ・元来、路線バスを廃止した地域を主とした交通空白地帯を運行する路線である為、採算面での不安があったが、当初売上高を下回った場合に下回った額を補填されるためバス事業者としては採算面の不安は無く運行できている。 ・利用者からは概ね好評を得ている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の要望によりルートの延伸を行った。 ・定額150円運賃で運行し、毎時同分にバス停留所に到着する運行体系をとっている（運賃及び時刻表の分かりやすさ）。 ・バスの愛称を公募により決定し、親しみやすさを出している。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の声を反映した乗務員体制を整え、安全や接遇に関する乗務員教育を実施。 ・利用者の要望に合うようにバス車両を改造。 ・豪雪時等、大幅にバスの運行時刻が遅れた場合には、臨時バスを増便し運休を避けるとともに、通常の運行時刻になるよう（遅延解消）に努力した。

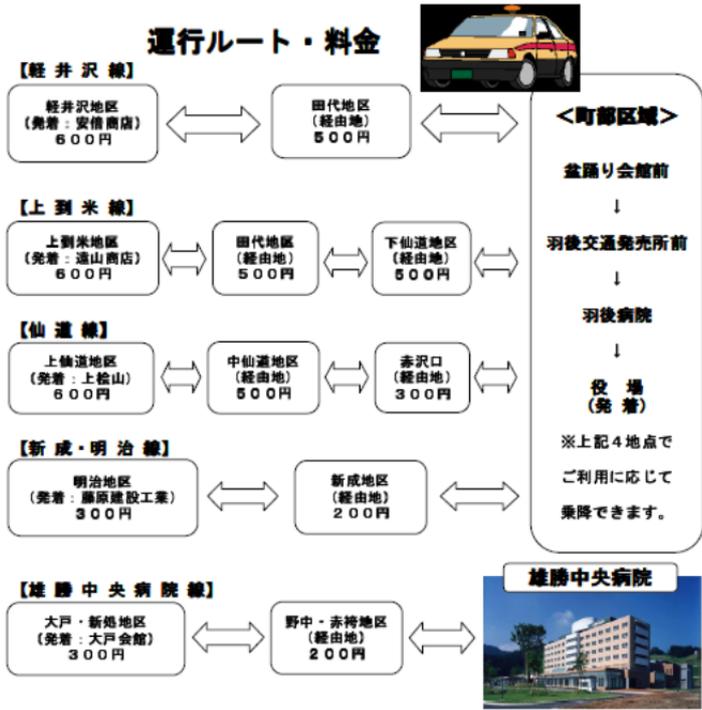
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・今までのルートや運行時間帯の拡大などを図り、利用者ニーズへ対応しており、1時間で1周という特性から、これ以上のルート拡大は難しいと考えている。 ・また、住民からの要望を全て汲みあげるにはまだ時間がかかる。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・現行ルートの拡大は難しいが、H25.10～向能代・落合地区巡回バスが試験運行を開始しており、乗換券による能代駅前での乗換割引など、両巡回バスを組み合わせることによるルートの拡大やそれに伴う利用者増の相乗効果を図りたい。 ・住民からの要望（交通空白地帯の問題）について、行政とバス事業者が協力し解決していく必要がある。

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"> ・単なる入札額の大小だけでなく、安全評価制度等も考慮の上、業者選定を行って欲しい。 ■ 路線設定を行う際に重視すること <ul style="list-style-type: none"> ・総合病院や大型ショッピングセンターへの乗り入れを重視している。 ■ 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"> ・半年または1年契約の為、車両購入等の設備投資に躊躇してしまうため、可能であれば数年間の契約+燃料油脂費等の経費増加分とすれば、事業者側の負担も軽減できる。
-----------	---

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

- 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。

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	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																					

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、口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。 	

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

- 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

- ・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

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



デマンドタクシーでんでん号がより便利になります。

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、多くの方々からご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。



▶ 午後5時の便を追加します。

1日の運行便数
6便→7便

午前 8 時、9 時、10 時、正午
午後 2 時、4 時、5 時 ※2024.4.1

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、機や少人数の送迎などに利用ください。

▶ 当日に予約できる便が増えます。

当日予約ができる便数
2便→5便

午前 10 時、正午
午後 2 時、4 時、5 時

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付けていましたが、4月から、午前8時と9時を抜く計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。

※午前8時と9時の便は、引き続き前日まで予約が必要です。※受付時間は午前8時から午後5時です。

ご利用には、事前の登録が必要です。

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利用できます。

●車や運転免許をお持ちでない方

●満65歳以上の方

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必要があり、またお申込みの方は、手続料を払います。



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：東ハイヤーセンター ☎22-5212

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。 	

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	<ul style="list-style-type: none"> 南北に27km、東西に12km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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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		 <p>運行日・運行時間</p> <ul style="list-style-type: none"> 月曜日から金曜日 7:00～18:00 (17時最終便) 土曜日及び12月29日・30日 9:00～14:00 (13時最終便) <p>運休日</p> <ul style="list-style-type: none"> 日曜日・祝日 お盆期間 (8月14日・15日) 12月31日～1月3日 			
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nde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。

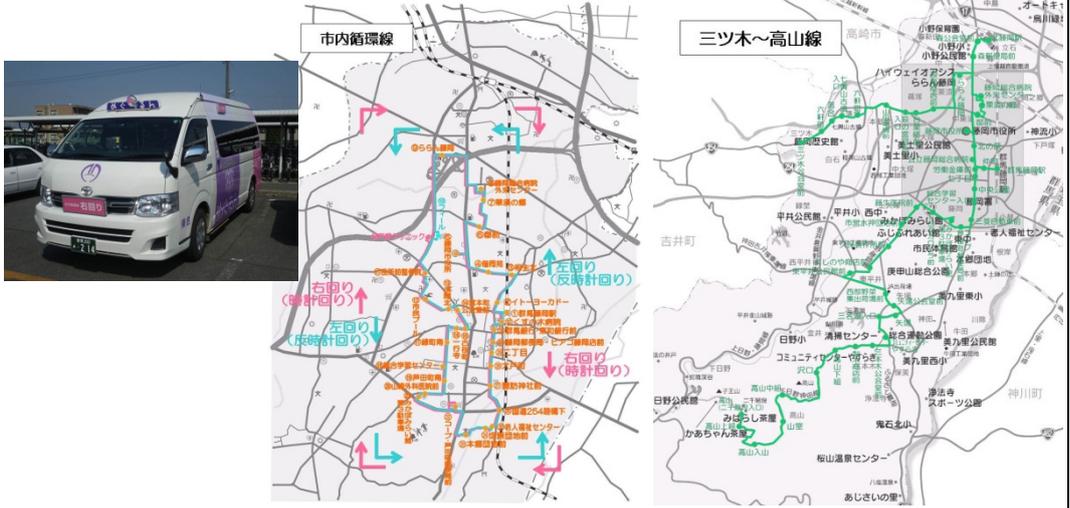
取組み内容	事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他
-------	------	------	-----	-------	--------	-------	------	------	-----

自治体データ	人口	67,975 人	面積	180.09 km ²	
	65歳以上人口比率	24.0 %	人口密度	377.5 人/km ²	
	15歳未満人口比率	13.6 %	昼間人口/夜間人口	0.94	

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

- 乗客数が前年度と比較して増加した場合は、増加人数に100円を乗じた額を支払う。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・藤岡地区が市の中心であり、JR 八高線の駅や商業施設、病院等がある一方で、高山地区などは谷沿いで各種施設に乏しく、傾斜もあって徒歩での移動は困難な状況である。 ・市内には純粋な民間の路線バスはなく、廃止代替路線等があるのみだが、主に高齢者の通院や買い物などに利用されている。通学はスクールバスが中心である。 ・こうした状況から、細い道路にも入れて交通空白地域をカバーでき、病院や商業施設にアクセスできる日常生活の足として便利なバスを検討・導入してきたなかで、平成 24 年 10 月にはルート・車両を変更し、小型車両できめ細かいルート設定とした。 ・平成 24 年 10 月の見直しに際して、多くの人にまた乗りたいてもらい、利用率を上げていくためには、乗り心地の良さが重要と考え、委託契約ゆえに乗務員のサービスの質が低下しないよう、インセンティブを付与するものとした。 			
	運行状況	愛称等	・めぐるん	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	<ul style="list-style-type: none"> ・18 便/日（市内循環） 7:35~18:25（市内循環） ・6 便/日（三ツ木~高山） 7:10~17:10（三ツ木~高山）
		利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ・均一料金（100 円） 三ツ木~高山線は対距離運賃 	利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・約 70 人/日 （H25 年度平均、2 ルート計）
		主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ・ジャンボタクシー（3 台、自治体所有） 		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・車両は市が所有し、事業者に貸与している。ハード面で対応できる部分は市が担っている（乗降場所へのベンチの設置等）。 ・ダイヤ設定で事業者の提案を取り入れている。 				
路線概況					
担当部署	藤岡市 総務部 地域安全課 交通防犯係 〔住所〕群馬県藤岡市中栗須 327 番地 〔電話〕 0274-22-1211				

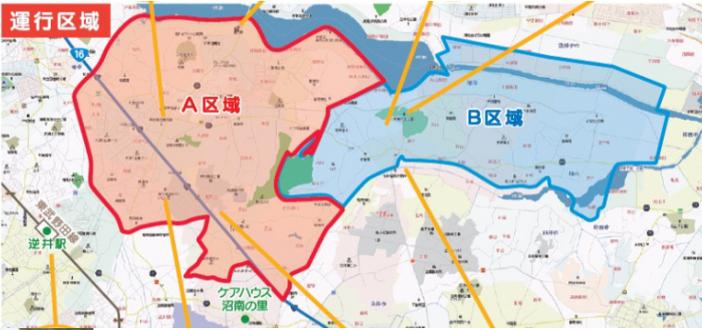
仕組み・制度	委託・契約方式	・市内循環線、三ツ木～高山線運行業務委託契約
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> ・運行業務の実施に要する経常費用の額から当該運行業務に係る経常収入の額を控除した額を委託料として毎月支払う（実費精算）。適正利潤は含まない。 ・乗客数が前年度と比較して増加した場合は、増加人数に100円を乗じた額を支払う。 ・このインセンティブが結果として適正利潤に相当している形ともいえるが、今後利用者が頭打ちになった場合にするか懸念される。
	内容や期間	・契約期間は平成25年4月1日～平成26年3月31日の1年間。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況については、事業者から毎月報告をうけている。また、H25年10月に全バス停での乗降調査を行い、結果は今後のバス事業の在り方の検討材料とする。 ・過去には市がアンケートや乗降客への聞き取りなどを行っている。
	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	・市が、車両の貸与、ハード面の対応（乗降場所へのベンチの設置等）を実施。
取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・市内循環線は南北別路線だったものを左右同路線に統合し、1周100円とわかりやすい運行にしたため、利用客は順調に伸びてきている。 ・利用客への聞き取りをしたところ乗務員の対応が良いという声が聞かれ、乗務員と乗客が気さくに話す場面も見られる。また乗ろうと思えるバスになっている。 ・藤岡市全体でも若干だがタクシー利用者が増えている。行きはめぐるので安く済む分、帰りはタクシーを使うといった使い方がされているかもしれない。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インセンティブは利用者増＝事業者利益増となるので、丁寧な接客を事業者が心掛ける一因となっていると言えそうである。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・接客が一番大事である。挨拶徹底、身だしなみなどのほか、ふれあいタクシーと称し、会話や荷物持ちなど「バスとは違うサービス」に取り組んでいる。 ・100円のインセンティブは、欠損金補填より頑張ろうという気持ちになる。 ・事業者からの提案でポケット時刻表を作成し、周知徹底を図っている。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・市内循環線は使い勝手も良く好評な一方、路線から離れた地域からは、ルートの変更や延伸を求める声が聞かれるが、要望を聴き入れすぎてルートが煩雑になり、使いにくくなれば利用客は離れてしまう。 ・自家用車の利用が主流のため、公共交通機関に依存する市民は少なく、拡充しようにもコンセンサスを取得するのが難しいのが現状。
	課題への対応	・利便性と公平性をいかにして両立させるか、経費との兼ね合いを考えながら検討する必要がある。
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"> ・バスの小型化は、タクシー事業者としては有望分野と考えている。 ・めぐるんはバスとタクシーの中間（小型車両できめ細やかに路線設定）に位置づけられ、棲み分けができていて相乗効果もあるので良い。 ・全国的にデマンド型が増えているが、タクシーと競合してしまうため、ドアツードアのデマンドとタクシーの棲み分けをやっていただきたい。 <p>■ 路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・めぐるんでは、早発を避けるために、時間調整の場所の確保や右折の所要時間などに配慮した。 ・乗客からはルートに関する要望を受けることがあるが、タクシーとの棲み分けのなかで検討すべきと思う。 <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"> ・藤岡市の契約内容は、安全面の配慮があって良い。ドライブレコーダーに関わる経費を市が負担している。 	

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	<p>●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。</p>
----------	---

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> 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、以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 <u>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。</u>
	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 <u>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</u> 、事業者側では <u>短距離利用者対応時における収入増</u> があると考えており、その他にも <u>事業者側における自助努力に繋がる取組みがあった</u> 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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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繁にセダン型の定員(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。

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	50,619 人	面積	121.83 km ²				
	65歳以上人口比率	23.6 %	人口密度	415.5 人/km ²				
	15歳未満人口比率	14.0 %	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"> ●事業者にて利用者アンケートの実施・取りまとめを行っており、この結果を参考にして、市と事業者の双方で次年度の運行計画を検討している。 ●毎年の運行計画の見直しによって、年間利用者数が平成21年度の約6万6千人から平成25年度には約8万1千人と約23%の利用者増となっている。
----------	--

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> 平成13年度に市立病院が所在地へ移転する際、病院へアクセスするための交通手段の検討を開始した。平成13年5月に、病院にアクセスする3路線を開始し、そのうち市の中心部を通る路線については「タウンズニーカー」という名称、運賃100円で運行を開始し、同時にタウンズニーカーへの補助金交付を開始した。また、タウンズニーカー以外の2路線についても、平成17年7月に運賃を100円にしている。 平成22年4月に市内バス路線の大幅な再編を行い、都留などへ向かっていた路線バス4路線などタウンズニーカー以外をすべて廃止し、市内全域をカバーする新しいタウンズニーカーとして現在の3路線の運行を開始した。路線バスの廃止は、事業者と協議を行ったうえで、利用者数低迷や、運行効率化等に基づいて検討された。 			
	運行状況	愛称等	・タウンズニーカー	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26便、土日14便 ・7:05~18:15
		利用料金	・均一料金（100円）	利用者数	・81,303人 (H24.10~H25.9)
		主要な運行車両	・中・大型バス（3台、事業者保有）		
官民の役割分担		<ul style="list-style-type: none"> ・市では広報等により情報発信、運行に関する理解と利用の促進を図る。 ・市と事業者の双方で利用者アンケートを基に運行計画の改善と見直しを行い、バス停の維持管理なども実施している。 			
路線概況	 				
担当部署	富士吉田市 企画財政課 〔住所〕山梨県富士吉田市下吉田6-1-1 〔電話〕0555-22-1111（代表）				

仕組み・制度	委託・契約方式	・市内循環バス「タウンズニーカー」運行協定
	金額決定方式	・補助額については、毎年10月1日から9月30日までの1年間の運行経費から運賃収入を差し引いた収支欠損額に相当する額としている。なお、契約期間(10月から翌年9月)の設定については、事業者の決算時期に合わせている。
	内容や期間	・運行状況や利用者アンケート等を参考にして、毎年運行計画の見直し・検討を実施している。
	モニタリングの状況・方法	・年に1回、事業者にてアンケートの実施・取りまとめをしている。市と事業者における協議で、利用者意見を聞く最も有効な手段として、3・4年程前から実施しており、調査結果を市へ提供し、次年度の運行計画検討に活用している。 ・利用者向けアンケートの実施期間中に、市内数か所の施設にもアンケート箱を設置しており、非利用者の意見もいただく機会を設けている。
	黒字分の取扱	・黒字分についての取り扱いは定めていない。
	補助金以外の支援	・市以外で国からの補助は受けておらず、今後も予定していない。 ・市HPや広報紙による利用者促進を行っており、具体的には市役所の窓口でA3版のチラシ(時刻表や路線図を掲載)を無料で配布している。

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・H22年度バス路線の再編及び毎年の運行計画の見直しにより、再編前(平成21年度約6万6千人)と再編後(平成25年度約8万1千人)で約23%の利用者増となっており、利用者の増加にともなって、市が負担する補助金も減少している。 ・詳細等は把握できていないが、マイカーなど他の移動手段からの転換が理由で利用者が増加したと考えている。 ・年に一度アンケートを行っているが、利用者からは運行エリア、運賃、ダイヤ等総合的に概ね一定の評価を得ていると考えている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用実態や利用者アンケートを運行計画に反映させることにより、確実に利用者が増加したと考えている。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タウンズニーカーは市との協議により、市内の不採算路線の再編を行ったことで、現在、市民の足として重要な役割を果たしている。 ・運賃は1乗車100円ということで採算面においては赤字経営だが、補助により経営は成り立っている。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・他の公共交通機関との接続や、運行時間帯などの利用者ニーズに配慮するという事と、効率的な運行を行う事とのバランス。 ・市全体をカバーするエリア設定を行っているが一部空白地域への対応。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進によって利用者が増加し収支欠損額が減少すれば、運行便数の増加など、よりきめ細やかな運行形態をとることが出来る。 ・空白地域には、バスの小型化や新交通システムの導入など検討が必要である。 ・事業者として利用者利便の向上を図る為、営業施策の実施、停留所時刻表の見やすさ、チラシ配布(地元広報への掲載)、乗車するバスの視認性の向上等、可能な限り、利便向上に取組んでいく。

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事・意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各自治体では公共交通に高い関心があるようだが、事業者は乗合バス事業の存続に苦慮している。
	<p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・採算性を一番重視し、地元行政からの補填の有無、沿線の需要見込み等も重視する。
	<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)について感じる事・意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各市町村ともに国の算定基準に沿った形での補助であり、算出方法は妥当である。 ・行政との協力は昨今の乗合バス事業を運営して行く上では必要不可欠であり妥当である。

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	・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	・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	【自治体】 ・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。 【事業者】 ・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	・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	・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	■ 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"> ・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。
	■ 路線設定を行う際に重視すること
<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。 	
■ 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"> ・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。 	

住民が主体的にルート、ダイヤを設定する「魚津市民バス」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	44,959 人	面積	200.63 km ²					
	65歳以上人口比率	27.8%	人口密度	224.1 人/km ²					
	15歳未満人口比率	12.5%	昼間人口/夜間人口	1.01					
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"> ● 郊外ルートでは、運行経費の1/3を運賃収入で確保する前提で、経費の2/3を市が負担することになっているが、1/3以上の運賃収入があった場合は、超過額が運行主体である地域に還元されることもある。 ● 地域住民が主体的にバスの運行ルート、ダイヤを設定し、マイバス意識の醸成が図られている。
----------	---

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・南北に横切る国道8号を境に全体の勾配がきつくなり、多くの地区で山側への徒歩や自転車での移動は困難である。 ・道路運送法改正に伴う規制緩和により、民間路線バスが次々と撤退し、地域住民の移動手段の確保という観点から、必要な移動サービスを、効率的かつ多様なかたちで提供できる新たな公共交通体系の確立が急務であった。 ・平成13年魚津市公共交通活性化会議を設置し、公共交通活性化に向けて、公共交通体系の整備と利用促進に取り組んできた。市民バスは、必要な路線を再編して市が運行することとなったが、持続的な運行をめざした利用促進や経費削減のため、地域住民が主体的にバス運行に関与する仕掛けとして、地域還元の仕組みを導入した。 			
	運行状況	愛称等	・魚津市民バス（市街地巡回ルート・郊外ルート）	運行形態	・市町村運営有償運送（交通空白輸送）
		対象利用者	・一般	運行便数・時間	・平日88便、日祝16便 ・6:30~19:20
		利用料金	・均一運賃（100円）	利用者数	・約20万人/年（H24）
		主要な運行車両	・小型バス（8台、予備車両2台、自治体所有）		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民が主体的に運行ルートやダイヤを設定。 ・自治体は、地域とともに市民バスPRを実施。 				
路線概況	 				
担当部署	魚津市 産業建設部 商工観光課 〔住所〕 富山県魚津市釈迦堂 1-10-1 〔電話〕 0765-23-1380				

仕組み・制度	委託・契約方式	・魚津市民バス運行契約
	金額決定方式	・市街地巡回ルートは、交通事業者参加による指名競争入札により金額決定。 ・郊外ルートは、運行地域の NPO 法人との随意契約とし、金額は市の積算に基づいて決定する。
	内容や期間	・市街地巡回ルートは、入札金額に基づき2カ年契約とし、車両修繕費や燃料費は年度末に精算する。 ・郊外ルートは、1カ年契約。年間の費用については年度末に精算する。
	モニタリングの状況・方法	・全便について、乗務員が乗降者数を記録して市に提出している。市はデータのとりまとめを行い、協議の場で分析結果について報告する。
	黒字分の取扱	・市街地巡回ルートについては、運賃収入は全て市に納入されるが、黒字が出た場合の取り扱いは定めていない。 ・郊外ルートについては、年間経費の1/3以上の運賃収入があった場合には、補助金として地域へ還元している。(一部ルートでは19/72としている)
	補助金以外の支援	・利用促進 PR。(例：地元 CATV 等でキャラクターに扮して PR)

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・運行開始した平成 13 年度は半年間で約 3,000 人の乗車数であったが、平成 24 年度には年間約 20 万人が利用するようになり、市民や来訪者にとって欠かせない交通機関となっている。 ・運賃収入の増加が地域へ還元される仕組みによって、地域住民がルートやダイヤ、利用促進策を考えるきっかけとなり、マイバス意識が高まっている。 ・低廉なバスが継続運行されていることに対する住民の感謝の声がある。 ・平成 25 年 9 月、富山県内初の地域公共交通優良団体表彰（大臣表彰）受賞。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民が主体的にバスの運行ルート、ダイヤを決定することで、住民ニーズが的確に反映された。 ・乗務員や利用者からのヒアリングによって運行改善を行った。 ・地元 CATV 等でキャラクターに扮して利用促進 PR 活動を展開した。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一定の運行負担を地域住民にさせていただき仕組みが、マイバス意識の醸成や利用促進につながった。 ・燃料をできるだけ使わない省エネ運転に心がけ、タイヤ購入事業者の選定に工夫するなどして、安全運行に支障のない範囲での経費削減に努めている。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・運行を担う NPO 法人の役員の高齢化と、負担の増大による運行管理体制に対する不安、後継者不足が顕在化している。 ・地域ごとに環境の違いがあり、利用者数に大きな差が生じるため、1/3 収入確保のための地元住民の負担に地域差があり、不公平感がある。
	課題への対応	・将来にわたり、安心安全で利便性の高い運行を継続するための運行体制を検討中である。

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"> ・地域の自主性を重視する現在の体制、仕組みは成功しているが、後に続く担い手確保に課題があるため、新しい体制への移行を早急に検討する必要があると感じている。
	<p>■ 路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内でのルートは比較的容易に定められるが、目的地が多岐にわたる市街地でのルート設定には非常に苦勞する。利用者の通院や買い物の実態をできるだけ把握し、ルート設定の際に重視している。
	<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"> ・一部ルートにおいて、安全運行のための十分な幅員が確保されていない道路がある。また、冬期の除雪体制にも課題がある。