

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。 	

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	26,927 人	面積	20.38 km ²					
	65歳以上人口比率	19.6 %	人口密度	1,321.2 人/km ²					
	15歳未満人口比率	14.9 %	昼間人口/夜間人口	0.75					
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 ● 毎月の町からの委託料の他に、運賃収入の5%を上乗せとして事業者に支払うとともに、各種利用促進施策によって利用者の増加を図っている。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> これまで、内灘町における主要な公共交通は、北陸鉄道浅野川線内灘駅と金沢医科大学病院を結ぶ路線バスのみであった。町民の日常生活に不可欠な施設（スーパー、温浴施設等）が路線外に点在していることから、コミュニティバスを運行することにより、既存の公共交通を補完し、町民、特に高齢者を中心とする交通弱者の日常生活機能の確保・向上を図っている。 H18年に内灘町公共交通活性化計画策定、H19年に内灘町地域公共交通総合連携計画を策定し、H20年から運行を開始した。 			
	運行状況	愛称等	・なだバス ナディ	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"> ・全町ルート8便/日運行 ・南部ルート11便/日運行 ・7:20~18:25
		利用料金	・100円（均一運賃）	利用者数	・117,693人/年（H24）
		主要な運行車両	・中・大型バス（2台、予備車両1台、事業者所有）		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・運行に係る走行区間の整備は町が実施している。 ・利用促進策については、事業者と町（地域公共交通協議会）の双方で検討・実施している。 				
路線概況	<p>全町ルート</p>  <p>南部ルート</p> 				
担当部署	内灘町 地域振興課 〔住所〕 石川県河北郡内灘町字大学1丁目2番地1 〔電話〕 076-286-6708				



仕組み・制度	委託・契約方式	・内灘町コミュニティバス運行業務委託契約
	金額決定方式	・業者見積価格による。
	内容や期間	・契約内容：毎月の支払額＝[契約金額（月額）]＋[当該月の運行に要した燃料費]－[当該月の運賃収入及び回数券・定期券販売収入の95%] ・契約期間：平成25年2月1日～平成30年1月31日[5年間]
	モニタリングの状況・方法	・毎日の利用者（乗車人）数をルート毎、バス停毎に集計している。 ・毎年度事業評価を行い、以後の利用促進策・サービスの向上に活かしている。
	黒字分の取扱	・取り扱いは定めていない。
	補助金以外の支援	・毎月の実運賃収入（回数券・定期券販売収入含む）の5%を事業者の収益としている。

取組みの効果	効果の概要	・高齢者を中心とする 利用者からは、概ね好評を得ている。 ・利用促進の意識を共有できる施策として、 5%のインセンティブは、運行事業者からも評価を得ている。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・利用促進を図るうえで利用者（町民）に親しみを持ってもらうため、バスに複数のキャラクターを付してバスの愛称を一般公募した。これにより子供を中心にキャラクター及びバスに興味を持ってもらい、その 父母及び祖父母を巻き込んだ利用促進が図られた。 【事業者】 ・町内各地域の希望等を積極的に聞き入れ、運行経路、時刻を取り決めており、一定の評価を得られている。

課題とその対応	改善すべき課題	・運行ルート及びダイヤ等について、町民より様々な要望が出ている。これらを解決するには、運行台数の増台や既存公共交通（北陸鉄道）との協議、運行に係る財源の確保が必要である。 ・運行経路における、バス停の整備（簡易な屋根やベンチの設置）について今後、必要と思われる。 ・利用実績については、近年町外の大型商業施設による誘客無料バスの運行開始以降、利用者数は減少傾向にある。
	課題への対応	・利用促進については、事業者に対するインセンティブを増加し、企業努力がより反映される仕組みづくりが必要である。

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	・現状2台での運行では限りがあるが、北陸鉄道浅野川線との接続や、近隣の市町村との連携が望まれる。できれば、1台の増車投入が必要であると考える。
	■路線設定を行う際に重視すること	・最も重要な点は効率化とそのための有効なダイヤ編成であるが、地域の事情、要望を重視する上で制限があり、費用対効果が課題である。
	■契約額の算出方法・その他行政の協力(走行区間整備など)について感じること・意見	・バス停の整備が必要。行政からは多大な協力は大変感謝しており、突発的な車両整備修繕（高額）に対しての支援を期待している。



回数券



親子を対象とした交通教室(H19年度)



中学生によるバスに関するワークショップ(H22年度)

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	243,037人	面積	978.77 km ²					
	65歳以上人口比率	23.7%	人口密度	248.3人/km ²					
	15歳未満人口比率	14.1%	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	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行に係る走行空間の整備は、協議会（自治体）の負担により実施している。（バス停の整備、時刻表・マップの作成、特典ポイントカードの印刷等） ● 乗車することに「特典ポイントカード」にスタンプを押し、協力施設や店舗で無料券などの特典が得られる利用促進を行っている。 ● 地域（町会）に対してバスの利用促進を目的とした補助金支給を行い、地域独自の利用促進策に取り組んでいる。
----------	--

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間路線バスが松本駅を中心に放射状に運行しているが、利用者の減少や運行経費の増大により公共交通網の維持が困難な状況になるとともに、平成17年以降の市町村合併により市域が広がったことから、西部地域等に発生した交通空白地域等の課題への対応が求められた。 ・ 学識経験者を含めた検討委員会で検討を行い、市内の5つの課題地域（西部地域、奈川安曇地域、市街地南部地域、四賀地域など）が提言され、地域の新交通システムとして西部地域では新しい交通手段の確保が必要なことから、鉄道など既存公共交通を横のラインで集落や医療・公共施設をつなぎながら運行する「コミュニティバス」を開始した。 ・ コミュニティバスの運行にあたっては、実証運行やバス停整備、時刻表印刷などを地域公共交通活性化協議会が行ったことから、現在も協議会が利用促進や特典ポイントカードの作成、地域への補助金支給などに取り組んでいる。 			
	運行状況	愛称等	・ 西部地域コミュニティバス	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	・ 77便/日運行 ・ 6:40~21:19
		利用料金	・ 均一運賃 200円 （中学生・高校生：150円、小学生 100円）	利用者数	・ 54,811人/年 （H24年度）
		主要な運行車両	・ 小型バス（運行用6台、予備車両1台、自治体所有・事業者所有）		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両を自治体が保有し、運行事業者に貸し出している。 ・ 事業の広報等周知事業は、自治体が行う。 ・ 年に数回自治体と事業者で、運行の改善に関する協議を行っている。 				
路線概況	 				
担当部署	松本市 政策部 交通政策課 〔住所〕長野県松本市丸の内3番7号 〔電話〕0263-34-3033				

仕組み・制度	委託・契約方式	・西部地域コミュニティバス運行に関する協定
	金額決定方式	・「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」補助対象で、運行経費の赤字分を補填。
	内容や期間	・協定書内容：運行形態・期間・報告・緊急時の対応
	モニタリングの状況・方法	・市と事業者が協力し、 運行沿線地区で年 2 回の住民意見交換会を開催 する等により、評価をしている。また、平成 25 年度は全線の乗り込み調査を実施し、利用者の行き先ニーズ等を把握した。このとき、自治体職員も乗り込み調査を行い、直接利用者の声を聞き、運行の改善等に活用している。 ・年度ごとに市が評価検証を行い、次年度の実施内容に反映している。
	黒字分の取扱	・取扱いを決めていない。
	補助金以外の支援	・交通事業者が予備車両を購入した際、市が 1/2 を補助した。

取り組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・知名度の向上や、利用者ニーズに対応したルート、ダイヤの変更などにより、年々利用者数が増加している。 ・乗車ポイントカード事業等の利用促進の取組みにより、乗車率が上がっている。 ・利用者からは、「大変助かっている」「通院・買物に便利」との声があり、各地区の住民が独自に時刻表を作成する取組みにつながっている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年に数回、自治体と事業者で、取組み内容の改善に関する協議を実施している。 ・自治体による時刻表作成は、事業者負担の軽減につながっている。 ・特典ポイントカードは、利用者増につながっている。 ・年 2 回の住民意見交換や利用状況データなどによって評価を行い、利用が少ない路線は最短 1 年で廃止して、他の地区に路線を導入するなど、地域全体の最適化を図っている。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社会的自立を促すため、ルート沿線の養護学校で生徒の公共交通利用を勧めており、乗務員が介助をしながら、利用を促している。 ・運行による収益よりも、地域の公共交通事業者としての責任を持ち、高齢者や子どもたちの足になれるよう努めたいと考えている。また、取組みへの参画による宣伝効果を期待している。 ・定時運行の厳守と、乗客へのサービス向上により、乗車顧客の増加努力を実施。 ・アイドリングストップ、スムーズな運転による燃費向上、人件費管理を実施。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・周知（認知）が不十分であり、市の広報誌等での広報等が必要である。 ・利用者拡大を目指した地域の積極的な取組みが求められる。 ・赤字補填の仕組みは、事業者の意欲向上に結び付きにくいことから、何らかのインセンティブ付与が課題である。 ・利用者から「便数が少ない」「病院等の予約時間に合わない」という声がある。 ・市外周部の住宅地からバス路線の終点までのアクセスの確保が求められている。
	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	<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"> ・交通ネットワークが実現できるよう協力したいが、利益の望めない計画は疑問に思うこともある。
	<p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多くのお客様に乗っていただける路線であることが重要である。
	<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"> ・国や市からの補助額の低下による事業の継続性に不安を感じている。 ・バス停のある道路は、車がすれ違える程度の幅員が必要である。 ・国庫補助申請に関する、算出方法の複雑さが業務負担となっている。

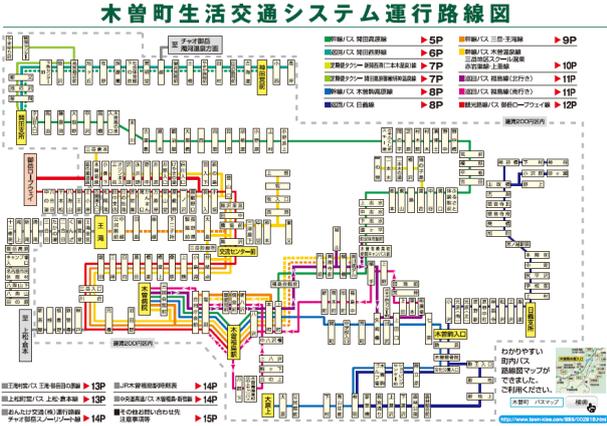
広大な町域を安価にカバーする
「木曾町生活交通システム」の運行

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	12,743 人	面積	476.06 km ²	
	65歳以上人口比率	35.0 %	人口密度	26.8 人/km ²	
	15歳未満人口比率	11.1 %	昼間人口/夜間人口	1.06	

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	●年度初めに委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしている。(運賃収入等は町の収入)
	●運行に係る走行空間の整備は、自治体の負担により実施している。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> 木曾町は、平成18年に4町村（木曾福島、日義、開田、三岳）が合併してできた町であり、行政域が広い。高校やスーパーマーケットなどは木曾福島地域にのみあるため、当時の運賃では片道1,560円（学生の通学定期で30万円/年）かかってしまう地域もあった。 それに対して町は、だれでも気軽に乗れるバスの実現に取組んだ結果、ほとんどのバスを100円または200円の低額運賃とした。交通事業者に対しても、過疎化が進み、利用者が減少して苦しい経営状況からバス運行に必要な経費（委託料）を町から支払うことで安定した収入を得られるようにした。 			
	運行状況	愛称等	・木曾町生活交通システム	運行形態	<ul style="list-style-type: none"> 路線定期運行（第4条） 区域運行（第4条）
		対象利用者	・一般	運行便数・時間	<ul style="list-style-type: none"> バス107便/日 デマンド26便/日 6:25~20:29
		利用料金	<ul style="list-style-type: none"> 均一運賃100円または200円 	利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 208,560人/年（H24年度）
主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車（3台、事業者保有） ジャンボタクシー（1台、事業者保有） 小型バス（4台、事業者保有） 中・大型バス（運行用11台、事業者所有） 				
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者は、運行のほか、車両の管理・修繕、利用者からの苦情・要望への対応を行う。 自治体は、バス停の管理・整備、運行内容改善・利用促進に関する企画を行う。（運行内容の決定は交通協議会） 				
路線概況	<p>木曾町生活交通システム運行路線図</p>  				
担当部署	木曾町 企画財政課 〔住所〕長野県木曾郡木曾町福島2326番地6 〔電話〕0264-22-4287				

仕組み・制度	委託・契約方式	<ul style="list-style-type: none"> 木曾町生活交通システム運行委託業務
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 燃料費、車両経費、走行距離から運行に必要な額として、委託額の算出を自治体にて行っている。 委託料全額を3等分し、4、8、12月の3回払いとしている。(おんたけ交通、木曾交通) 委託料全額を4等分し、4、7、11、2月の4回払いとしている。(おんたけタクシー)
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> 1年契約として、毎年燃料費などから委託金額を算出している。契約期間は4月～翌年3月まで。 運賃収入については全て町の収入となる。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 毎月乗車実績・運賃収入について交通事業者から報告を受け、町が実績をとりまとめ、交通協議会にて評価を行い、改善内容について協議する。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 低額運賃を設定しており、黒字は見込めない。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> 運行に係る走行空間の整備や総合的な時刻表・路線図マップの作成、住民への周知等は、自治体の負担により実施している。 
取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 利用者から「利用しやすくなり、料金も安くありがたい」等の声を耳にしている。 委託額が事業者の収入となって安定し、雇用や経営が守られている。 取組み内容に対する評価よりも、安価な運賃に対して好評である。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 町（交通協議会）が主体的に、運賃設定やダイヤ設定を行うことで、サービスレベルの安定につながった。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 収入が安定することで雇用が守られているので、ムダをなくし、安全面以外の経費削減に努めた。 走行空間を行政主体で整備しているため、事業者の負担が軽減されている。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者は安定した収入が得られるようになり、利用促進に対する取組みに消極的となっている。 バス停時刻表の掲示は工夫が必要である。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 取組みが薄い交通事業者に積極的な利用促進をお願いする。
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"> 地域公共交通協議会の協議を経て、地域全体に多種多様な交通体系を実現することで、利用しやすく、低運賃設定で利用者も増加した。今後、少子高齢化・人口減少が進み、地方の公共交通はますます厳しくなると考えられる。適度な利用者負担を求めるとともに、自治体への国の支援がなければ、衰退する可能性もあるのではないか。 <p>路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全運行が十分確保できることと、利用者増が見込まれる路線設定を行うこと。 <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"> 走行空間は行政が主に整備しているため、交通量の多い幹線道路のバスベイ設置検討など道路管理者との調整をお願いしたい。 	

幹線を中心とする路線再編と自治体と交通事業者が一体となったBRT化の推進

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	413,136 人	面積	202.89 km ²
	65歳以上人口比率	23.9 %	人口密度	2,036.3 人/km ²
	15歳未満人口比率	13.6 %	昼間人口/夜間人口	1.04



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

取組みのポイント

- 市が事業者の自主運行路線を含む路線の見直し計画を策定する中で、計画実現に向けた各施策の実施主体を明確にした。市は、幹線のBRT化に向け、走行環境の整備や待合環境の整備を積極的に実施するとともに、幹線に接続する支線（コミュニティバス）を地域主導で実現している。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<p>・市内のバス交通は、鉄軌道三線（市内線、揖斐線、美濃町線）が廃止された平成17年度に、岐阜市交通事業部、名鉄バス路線の移譲により、岐阜乗合自動車引き継いだ。その後、公共交通計画に基づき、岐阜大学付属病院を中心に北西部方面のバス路線を幹線バスと支線バスに区分したバス路線再編を実施し、幹線バスについてはBRT化に向けて連節バスを導入するとともに、公共交通不便地区については独自の維持基準に基づき、住民が主体となったコミュニティバスを運行している。</p>			
	運行状況	愛称等	・岐阜大学・病院線 (清流ライナー他)	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	・936便/週・7:03~22:39
		利用料金	・均一運賃（200円） ・対距離運賃	利用者数	・1,195,308人/年
主要な運行車両		・中・大型バス18台（連節バスを含む）（事業者所有）			
官民の役割分担	<p>・市がイニシアチブをとる形で計画策定及び施策実施を行ってきたが、事業者や関係機関との調整にあたっては、国が重要な役割を果たしている。</p> <p>・住民意向は基本的には市がアンケート等を通じ把握するとともに、コミバスについては地域運営協議会が主体的な取組みを行っている。</p>				
路線概況	<p style="text-align: center;">幹線・支線・コミュニティバスが連携した公共交通ネットワークイメージ</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <p>連節バス (清流ライナー)</p> </div> <div style="flex: 2;"> </div> </div>				
担当部署	<p>岐阜市 企画部 交通総合政策課 〔住所〕岐阜県岐阜市今沢町18番地 〔電話〕058-265-4141</p>				

仕組み・制度	委託・契約方式	<ul style="list-style-type: none"> 岐阜市コミュニティバス運行委託契約 補助路線は事業者の自主運行路線であり、契約行為は発生していない
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 運行実績に基づき算出している。 【補助路線】単価（事業者）×運行キロー運賃収入 【コミバス】単価（プロボ）×運行キロー運賃収入
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスは地区毎に公募により総合的な審査を実施し、契約期間は3年としている。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 事業者の自主運行路線は、事業者が毎年1回 OD 調査を実施するとともに、ICカード（利用率約75%）により利用実態を把握している。市は市民アンケートや利用者アンケート（連節バス導入時）を実施している。 コミュニティバスは事業者がICカード（利用率約53%）や乗車数調査により利用実態を把握している。市はフォローアップ調査で利用者アンケートを実施するとともに、各地区の地域運営協議会で利用実態を把握している。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 黒字は想定していない。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスの運行公募を行うにあたり、最大3年の複数年契約を結んでいる。

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 様々な取組みを経る中で市と事業者との関係は好転したと考えられる。 バス利用者は全体に微増しており、特に、連節バスの導入や走行環境を改善しつつある岐阜大学病院線では、所要時間が短縮し、利用者満足度も向上する中で利用者数も増加している。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市が策定する交通計画を実施に移すにあたっては、計画実施を事業者に迫るのではなく、事業者の体力や状況を見ながら実現可能な施策展開を共に考えている。 これまでの取組み経緯を踏まえると、今後も自治体は事業者と運命共同体としてお互いの知恵を絞っていくことが重要であり、そのような姿勢がお互いに好影響を与えると考えられる。 幹線、支線を明確にするとともに、その実施主体を整理したことがポイントと感じられる。 コミュニティバスは、地域住民が主体となった地区運営協議会において、利用実態を踏まえた運行形態を選定している。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業者の自主運行路線に関する具体的な見直し案については、学識経験者、警察、国、市、事業者等によるワーキングを何度も開催し、実質的な見直し案を策定したことが良かったと考えられる。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 今後、徐々にBRT化を進めていく予定であるが、まずは最も運行本数が多い長良橋通りのBRT化を進めることが先決であり、その他の路線はその結果を踏まえて考えたい。その中で団子運転の解消も図っていききたい。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 具体的には、バスレーン、バスバイ等のハード施策とPTPS等のソフト施策を連動して実施していくこととなるが、事業者や警察等関係者と定期的な打ち合わせを実施し、意思疎通を図ることが重要である。

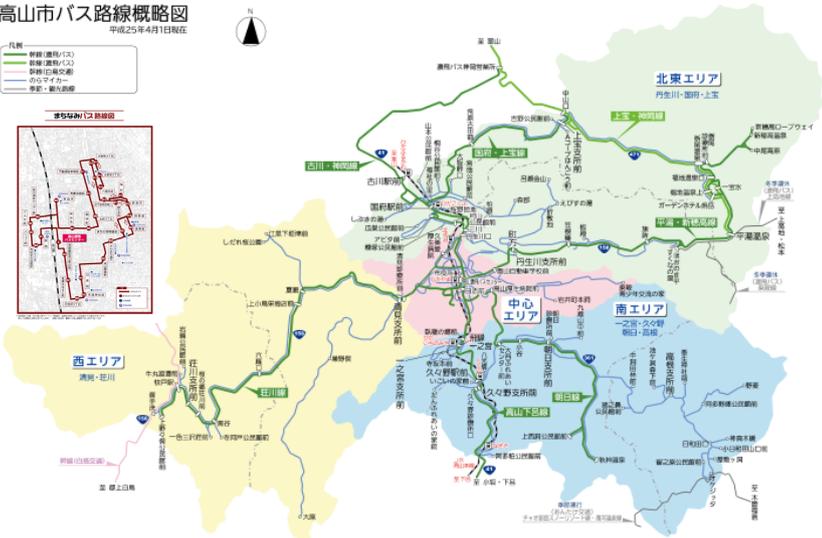
事業者の一般的意識	<p>■自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通会議できめ細かい協議調整が行われているとともに、日頃から自治体の担当者と連絡を取り合い、適宜事務レベルの調整を行っている。 自治体が自主運行路線を含む計画を策定することは否定しないが、路線のあり方について同じテーブルで議論できると良いと感じている。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本的には主要駅であるJR岐阜駅、名鉄岐阜駅を経由するようにし、鉄道との乗継利便性や大型店など集客力のある施設の立地を考慮している。停留所の弾力的な設置も心がけている。 <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"> 契約については随意契約が望ましく、契約期間は最低3年が必要と感じている。 欠損補助では赤字額を圧縮しても補助金が減少するのみで純利益が生じないため、利益の生まれる補助の形が望ましい。
-----------	---

定時定路線とデマンド型交通を組み合わせた地域公共交通ネットワークの再構築

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	92,747 人	面積	2,177.67 km ²					
	65歳以上人口比率	27.0 %	人口密度	42.6 人/km ²					
	15歳未満人口比率	14.3 %	屋間人口/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

- 市町村合併により多様な種類のバスが存在し、路線バスと競合関係にあったが、地域の特性を踏まえて定時定路線とデマンド型交通を組み合わせた地域公共交通ネットワークに再構築した。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<p>・年々バス利用者が減少傾向にあるとともに、市町村合併により行政区域が拡大し、路線バス、福祉バス、スクールバス等多様な種類のバスが存在している。これらバス路線が競合関係にある中、地域の特性を踏まえて定時定路線とデマンド型交通を組み合わせた公共交通ネットワークを構築するとともに、事業者との協議の上、運賃体系の異なる路線バスとコミュニティバスの運賃統一（ゾーン制運賃の導入）を図った。なお、ゾーン制運賃は市民のみを対象としており、市民乗車バスを提示することにより運賃が優遇されている。</p>			
	運行状況	愛称等	<ul style="list-style-type: none"> ・のらマイカー ・まちなみバス 	運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ・路線定期運行（第4条） ・区域運行（第4条）
		対象利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・一般 	運行便数・時間	<ul style="list-style-type: none"> ・125便/日・5:51~20:03
		利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ・ゾーン内 ・均一運賃（100円） 	利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・173,611人/年（のらマイカー、まちなみバス計）
主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ・小型バス18台 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"> ・地域公共交通総合連携計画を策定し、その中で事業者運行路線と高山市自主運行バスとの共存・相互補完を明確にしている。 ・市はアンケート調査や乗降調査よりバス交通に対するニーズを把握し、路線再編に反映するとともに、大幅な見直しを検討する場合には、事前に住民との意見交換会を行い、方向性を検討している。 ・運行路線におけるバス停留所の管理業務は運営委託に含まれ、修繕は委託契約の中で行っている。 				
路線概況	 <p>高山市バス路線概略図 平成25年4月1日現在</p>				
担当部署	高山市 企画管理部 地域政策課 〔住所〕岐阜県高山市花岡町2丁目18番地 〔電話〕0577-32-3333				

仕組み・制度	委託・契約方式	・高山市バス運行事業運営委託契約
	金額決定方式	・前年度実績より人件費、車両経費等をキロあたり単価で算出し、 見直し後の年間計画キロで積算 している。
	内容や期間	・欠損額に 適正利潤を含む契約内容 となっており、契約期間は1年としている。
	モニタリングの状況・方法	・運転手が全便の利用者数をカウントし市へ報告するとともに、 広報にて市民意見の把握 を行っており、これら利用者実績や市民意見を次年度の運行見直しに反映している。
	黒字分の取扱	・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、実際の費用に関わらず算出額を支払うこととしており、 黒字が出た場合は事業者収入 となる。
	補助金以外の支援	・利用促進に取り組むことで、利用者増加による費用負担の軽減を図っている。 ・運行に係る 走行空間の整備等（バス停整備、時刻表・マップ作成等）は、自治体負担により実施 している。

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・通院・通学・通勤・買物における移動手段が確保された。 ・合併市町村の支所や主要施設に結節点をおき、どの地域からも中心地へ乗り換えによる移動が可能となるダイヤとなった。 ・幹線バス・地域バスの区分に関係なく、相乗効果のある利用促進を実施しており、事業者とは良好な協力関係にある。 ・子どもたちをターゲットにした利用促進策を展開することで、大人が子どもに合わせてバスに乗車したり、夏休みの研究でバスを題材にしてくれる子どもがいるなど、バスへの関心が広がっている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の特性を踏まえ、定時定路線とデマンド型交通を組み合わせた公共交通ネットワークを構築するとともに、事業者との協議の上、運賃体系の異なる路線バスとコミュニティバスの運賃統一（ゾーン制運賃の導入）が図られた。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業者が主体的に利用促進策（ギャラリーバス、お絵かきバスなどバスに親しみをもらえる取組み）を実施している。

課題とその対応	改善すべき課題	・高山市地域公共交通戦略は市民に十分浸透しておらず、地域で公共交通を考える仕組みづくりを構築していく必要がある。
	課題への対応	・公共交通を身近なものとして自分たちで考えてもらうための機会づくりを検討していく。

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"> ・路線運行にあたっての協議プロセス（地域公共交通会議での細かい調整、担当者との連絡調整、利用者アンケート調査、市民意見交換会への同席など）がしっかりしていることが重要である。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線の新設（変更）にあたっては、商業施設、総合病院、学校へのアクセスがキーとなっている。 ・地域によっては観光（観光施設）が重要な資源となっている。 ・路線の新設にあたっては、行政はバス停設置に伴う沿道権利者との協議を行い、事業者は路線申請に関する資料の作成を行うなど役割分担が必要である。 <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"> ・コミュニティバスについては、運行単価ありきの競争入札方式ではなく、利用者の利便性や乗継運賃の適用、幹線バスとの連携などの視点を踏まえ、幹線路線を含めた総合的な視点より事業者が選定される方式が望ましい。
-----------	--

仕組み・制度	委託・契約方式	・事業者の自主運行路線であり、契約行為は発生していない。
	金額決定方式	・ 岡崎市バス運行対策費補助金交付要綱に基づき補助を実施 している。 【一般路線、廃止申し出のあった路線、過疎バス路線】 経常費用から経常収益を差し引いた額及び上乗せ分 【上記以外の国庫補助路線】 経常費用の20分の11の額から経常収益を差し引いた額
	内容や期間	・補助対象期間は1年間。
	モニタリングの状況・方法	・事業者より毎月利用実績の報告を受けるとともに、 毎年5月に事業者がOD調査を実施 しており、これらのデータを基に市が利用実態を整理し、必要に応じ岡崎市交通政策会議等において利用実態を公表している。
	黒字分の取扱	・事業者の自主運行路線であり、黒字分は事業者収入となる。
	補助金以外の支援	・事業者と協議して、より利便性を高めるような、経路、ダイヤ等の改善を行うとともに、 公共交通マップの配布や「公共交通に親しむ日」等のイベントを通じ、利用促進を実施 している。

取組みの効果	効果の概要	・事業者と良好な関係を築くことにより、 市の意向を反映させた路線設定やダイヤ改編を実施 している。また、事業者の自主運行路線（非補助）であっても、市民からの要望があれば、見直し要請を出来る関係にある。 ・取組みを通じ、 事業者からは様々な提案（ICカード、バスロケ導入、路線見直し等）がされている 。また、市民の公共交通利用に対する意識は向上し、 一部の路線の利用者は増加 している。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・市がイニシアチブをとり、事業者と協議を重ね、 上乗せ分を含む補助の実施 により路線存続に対する合意が得られた。 ・なお、事業者の自主運行路線と一体となって公共交通ネットワークを形成する 委託路線については、路線ごとにプロポーザルを実施 し、安全面について評価するとともに、地域密着型の取組みの可能性についても評価を行っている。契約期間は3年としている。 【事業者】 ・市内の路線維持が図られたことから、目先の利益ではなく、長期的な視点や市の立場を理解した上で市の施策に協力していくことに対し、社内調整を図ることが容易になった。特に、 バス路線網としてのボリューム感があることで、事業者としてチャレンジしやすい環境ができた 。

課題とその対応	改善すべき課題	・三位一体（行政、住民、交通事業者）で取組みを実施してきたが、住民の意識は地域によって異なっており、取組みの進捗にも開きが生じている。 ・補助金は毎年増加しており、市の負担も限界にきている。危機意識を共有する中で、事業者の前向きな取組みが求められる。
	課題への対応	・住民の意識向上に向けては、市から情報を発信しつつ、地域住民との対話・協議を根気よく続けていく必要がある。 ・路線維持に向け、事前算定方式等のやり方も含め補助のあり方を見直していく必要がある。

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"> ・事業者の自主運行路線を含む交通計画の立案については、自治体担当者と深い議論ができているかどうかポイントと感じている。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現実的な利用者数の見込み、バスの運行に支障のない道路環境、沿線住民の路線に対する協力（バス停設置、利用促進等）、他路線とのネットワーク形成の可能性等が判断材料となる。 <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"> ・金額ありきではない事業者選定方法が明確に確立されている市もあり、契約年数も基本的に複数年である場合、事業者としても提案の余地がある環境といえる。 ・事業者インセンティブの制度（予定収入と実収入の差額について市と二分の一ずつ振り分ける）が採用されている市もあるが、予定収入算出に当たり、前年実績以上の経費削減に向けた工夫や提案を求められるなど、事業者としてのやる気に繋がっていない面もあると感じている。

仕組み・制度	委託・契約方式	・事業者の自主運行路線であり、契約行為は発生していない。
	金額決定方式	・運行実績ベースで欠損補助を行っている。
	内容や期間	・市の補助金交付要綱に基づき、赤字補填をしている。 ・運行事業者選定にあたっては、プロポーザル方式とし、「とくとくパス」や鉄道との乗継割引、運行の安全性を評価し、事業者を選定している。 ・補助期間は特に決めていないが、連携計画の期限を目安に考えている。
	モニタリングの状況・方法	・事業者が毎年5月に実施するOD調査データを活用し、市が利用実態を分析するとともに、乗り込み調査の実施や利用者意向を把握し、連携計画に基づきPDCAを実施している。
	黒字分の取扱	・事業者の自主運行路線であり、黒字分は事業者収入となる。
	補助金以外の支援	・自治体と事業者が連携し、バスの乗り方教室等を実施している。

取組みの効果	効果の概要	・事業者からは、利用状況を見ながら運行便数の適正化など経費削減に繋がる提案が行われている。 ・瀬戸北線の利用者数は平成22年度に一旦増加したが、その後微減傾向にある。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・運行事業者選定にあたり、提案を重視するプロポーザルによって選定を行った。 ・基幹バスと地域アクセスバスに路線再編を行うとともに、市が乗継拠点となるバスセンターの整備等環境整備を実施している。 ・以前はなかった事業者との緊密な情報交換を実施できるようになるなど、事業者と良好な関係を築けたこと。 【事業者】 ・住民協議会に事業者も参加し、直接意見交換を実施する中で住民の方に理解を得るとともに、住民意向を反映した運行内容の変更等を迅速に行うことができています。

課題とその対応	改善すべき課題	・欠損補助による路線バスの維持に対して、バスを利用していない住民を含む合意形成を図る必要がある。 ・公共交通不便地区におけるコミュニティバスの運行が必要と考えられる。
	課題への対応	・バス路線の維持に対し、バスを利用していない住民も巻き込んだ取組みを実施することで、利用者の裾野を広げる必要がある。 ・これまでの取組みを通じ、住民、行政、事業者が同じ土俵で議論できる素地が形成されつつあるため、今後は維持基準など具体的目標を共有し、三位一体の取組みを継続することが重要と考えられる。

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"> ・事業者の自主運行路線を含む交通計画の立案については、自治体担当者と深い議論ができているかどうかポイントと感じている。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現実的な利用者数の見込み、バスの運行に支障のない道路環境、沿線住民の路線に対する協力（バス停設置、利用促進等）、他路線とのネットワーク形成の可能性等が判断材料となっている。 <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"> ・金額ありきではない事業者選定方法が明確に確立されている市もあり、契約年数も基本的に複数年である場合、事業者としても提案の余地がある環境といえる。 ・事業者インセンティブの制度（予定収入と実収入の差額について市と二分の一ずつ振り分ける）が採用されている市があるが、予定収入算出に当たり、前年実績以上の経費削減に向けた工夫や提案を求められるなど、事業者としてのやる気に繋がっていない面もあると感じている。
-----------	--

利用者視点を尊重した広域連携による 総合交通システム「おでかけ北設」

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	5,769 人	面積	273.96 km ²					
	65歳以上人口比率	43.5 %	人口密度	21.1 人/km ²					
	15歳未満人口比率	8.9 %	昼間人口/夜間人口	1.04					
取組み地域の状況	過疎地域	離島地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯	特別豪雪地帯	該当なし	

取組みのポイント

- 愛知県北設楽郡3町村（設楽町、東栄町、豊根村）による北設楽郡公共交通活性化協議会を組織するとともに、「北設楽郡地域公共交通総合連携計画」を策定し、町内バス路線を基幹、支線、予約バスに機能分類を行い、各町村で個別に運行していたバス路線の一体的な改善を図った。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<p>・町・村営バスの大半は町村内の中心地と集落を結ぶものであり、町村間の移動には不便であった。バスダイヤの編成は小・中学校の登下校に特化しており、公共交通空白地となる集落が散在し、路線バスと福祉輸送が混在するなど、役割分担が不明確という問題点が顕在化していた。これら問題への対策として、不要な乗継ぎを解消するとともに、ニーズに応じた交通システムを選択するなど地域全体を俯瞰する中で、利用者の視点から抜本的に地域交通ネットワークの見直しを実施し、「持続可能で魅力的な地域の実現」、「生活の質の保証」、「公共交通サービスの地域内連携の確保」を可能とする総合的な交通体系の構築を行った。</p>													
	運行状況	<table border="1"> <tr> <td>愛称等</td> <td>・おでかけ北設</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>運行便数・時間</td> <td>・津具線 10本/日・6:50~18:42</td> </tr> <tr> <td>利用料金</td> <td>・ゾーン制運賃</td> <td>利用者数</td> <td>・28,256 人/年</td> </tr> </table>	愛称等	・おでかけ北設	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	・津具線 10本/日・6:50~18:42	利用料金	・ゾーン制運賃	利用者数	・28,256 人/年	<p>主要な運行車両</p> <ul style="list-style-type: none"> ・〈基幹バス：津具線〉中・大型バス 1 台（事業者所有）
	愛称等	・おでかけ北設	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	・津具線 10本/日・6:50~18:42												
利用料金	・ゾーン制運賃	利用者数	・28,256 人/年												
路線概況	<p>官民の役割分担</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業者は利用者数の計測や広域路線の評価を実施し、住民は行政と協働で予約バスの評価を実施している。 ・協議会が隣接する新城市と協働で調査事業を実施し、住民ニーズを把握するとともに、利用者ニーズを踏まえた路線再編を実施している。 ・自治体が乗継ぎ拠点となる田口バスターミナルの待合環境整備を実施している。 	<p>計画が目指す「おでかけ北設」のイメージ</p>  <ul style="list-style-type: none"> 生活の足の確保：適院と買い物の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ▼ 町村をまたぐ広域移動に対応する「基幹バス」の導入 ▼ 東栄病院や新城方面への通院利便性向上 通学の足の確保：直通運行・乗り継ぎ利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ▼ 田口高校へ乗り継ぎなしで運行する基幹バスの設定 ▼ 新城方面・飯田線利用による通学生の利便性向上 ▼ ダイヤ改善によるクラブ活動後の下校の足の確保 公共交通空白解消：すべての集落に公共交通サービスを <ul style="list-style-type: none"> ▼ 「予約バス」等による公共交通サービス地区の拡大 													
担当部署	<p>北設楽郡公共交通活性化協議会事務局（設楽町 企画課） 〔住所〕愛知県北設楽郡設楽町田口字辻前 14 番地 〔電話〕0536-62-0514</p>														

仕組み・制度	委託・契約方式	・基幹バス、町営バス及び予約バス運行委託契約
	金額決定方式	・契約金額は事業者からの見積りを参考に算定し、 運行実績に基づき年度末に調整 している。 ・年度末に利用実績に基づく契約金額（補助額・委託金額）の見直しを行い、契約変更を行っている。
	内容や期間	・基幹バスは事業者へ半期ごとの委託契約としている。 ・ 町営バスはプロポーザル方式により3年契約 （H24～H26）としている。 ・予約バスは町営バス委託業者との随意契約（単年度）としている。
	モニタリングの状況・方法	・路線再編の際、基幹バス、町営バスとも、 町が乗り込み調査を実施 した。 ・町営バスは協議会がバス停別の乗降客数を記録している。 ・予約バスは予約時に乗降バス停、利用者数等を記録し、毎月町へ報告している。
	黒字分の取扱	・黒字は想定していない。
	補助金以外の支援	・自治体が乗継ぎ拠点となる田口 バスターミナルの待合環境整備 を実施している。

取組みの効果	効果の概要	・利用者は路線により異なるが、豊根設楽線では 田口高校への直通運転以降、通学利用により増加 している。 ・観光部門の取組みにおいて、 自治体と事業者の関係がより密 になった。 ・地域間幹線系統の新城病院上平井田口線と合わせ一体的に運行しており、 事業者にとっては運行上スケールメリットが得られている 。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・ 愛知県北設楽郡3町村（設楽町、東栄町、豊根村）が協働で北設楽郡公共交通活性化協議会を組織 するとともに、「北設楽郡地域公共交通総合連携計画」を策定したことにより、町内バス路線について基幹、支線、予約バスに機能が分類され、各町村で個別に運行していたバス路線の一体的な改善が図られた。 ・乗継利便性の確保の観点から、予約バスについては町営バスを受託した事業者との随意契約としている。 ・基幹バス及び支線バスが運行されない時間帯において、予約バスを実験的に運行している。 【事業者】 ・協議会にはタクシー事業者も委員として出席し、協議・調整を経ている。

課題とその対応	改善すべき課題	・田口新城線の新城市方面への最終バス時刻が18時台（田口バス停発時刻）となっており、最終バスの延長が求められている。
	課題への対応	・路線延伸及び運行時刻の見直しについて、引き続き事業者と協議していく必要がある。

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"> ・自治体がもっと積極的に公共交通に対してのインフラ整備を行うべき。公営交通で行っているのと同様の考え方で事業者に対しても運行支援をすべき。 ・交通施策、交通計画を考え策定するのであれば自治体としての責任を明確にすべき。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな公共施設、商業施設、住宅地等ができた場合、路線の特性を考慮して需要が見込まれる場合は延伸が考えられる。 ・自治体及び地域からの要望路線の場合、自治体及び地域の路線に対する取組み及び支援策（運行補助、車両購入補助、地域自治会の協力など）を踏まえ検討している。 <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"> ・運行補助は当然であるが、適正利潤を考慮した補助制度の実施が必要と感じている。 ・定時運行するための道路環境の整備、停留所設置や上屋設置に対する規制緩和、整備費の行政負担、停留所付近への自転車置き場整備、旅客サービスに対する支援、案内システム等を維持管理するための支援などが必要と考えている。
-----------	--

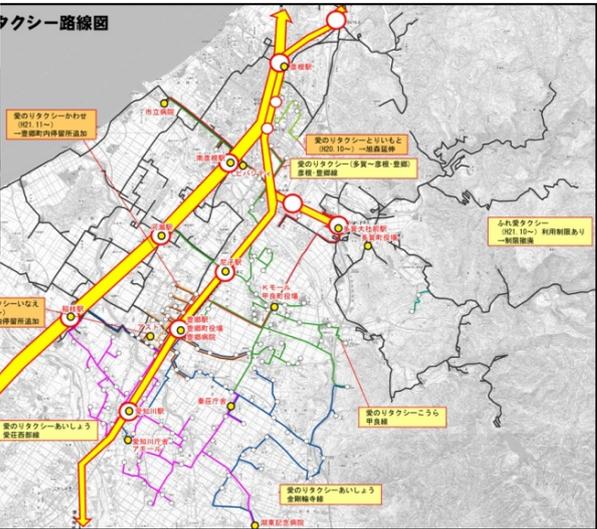
取組み内容	事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他
-------	------	------	-----	-------	--------	-------	------	------	-----

自治体データ	人口	112,156 人	面積	196.84 km ²	
	65歳以上人口比率	20.5 %	人口密度	569.8 人/km ²	
	15歳未満人口比率	15.0 %	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

- 湖東定住自立圏の中心都市として公共交通活性化に取り組んでいる。利用者の生活スタイルに合わせて湖東圏域に対象エリアを拡大し、利便性の増加を図っており、利用者数も年々増加傾向で推移している。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> 彦根市内で路線バスのない地区（鳥居本地区）で乗合タクシーの運行を開始。その後、路線バスを減便や廃止したエリアなどに「愛のりタクシー」を導入した。 「愛のりタクシー」が運行を開始した当時は、各市町村単位での運行路線、運行内容の設定であったため、彦根市周辺地域の方の生活スタイルを考えると、公共交通機関として不便な所が見られた。そのため、湖東定住自立圏構想の策定に合わせて平成22年9月には湖東圏域に対象地域を拡大し、圏域全体で公共交通の活性化に取り組んでいる。 運行当初は登録制だったが、更なる利用者増加のため、平成21年11月に登録制を廃止した。平成23年には料金を圏域内で統一して値下げを実施し、回数券導入など利用促進策を行ったことで、利用者数は年々増加している。 			
	運行状況	愛称等	愛のりタクシー	運行形態	・区域運行（第4条）
	対象利用者	・完全予約制（一般利用可）	運行便数・時間	・24便/日・路線 ・概ね7:30~20:00	
	利用料金	・均一運賃400円（一部800円）	利用者数	・21,531人/年	
	主要な運行車両	・乗用車（92台、事業者所有）			
	官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> 市は利用者への周知を図るため、路線図と時刻表、利用方法を記載したパンフレットを作成し、各戸配布を行っている。また、依頼があった場合は老人会や自治会で説明会を開いている。 事業者は予約の受付から配車・運送までの一連の事業を担当している。 			
	路線概況	 			
	担当部署	彦根市 都市建設部 交通対策課 〔住所〕滋賀県彦根市元町4番2号 〔電話〕0749-22-1411			

仕組み・制度	委託・契約方式	<ul style="list-style-type: none"> 予約型乗合タクシー運行契約
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 毎月月末締めで、事業者から提出される利用実績に基づき、補助額の決定を行っている。 金額は、事業者にメーター運賃（実際の運賃）と利用運賃をそれぞれ報告してもらい、その差額分を補助している。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> 契約期間は、1年（4月～翌年3月末）までとし、1年毎に契約の見直しを行っている。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 毎月月末に事業者は市へ運行実績と利用者実績を報告するようになっており、その結果をもとに、事業者との意見調整を都度実施している。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 取り扱いは定めていないが、月締めで補助額の決定を行う算定方式のため、実質的に黒字分は発生していない。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> 市は停留所の設置（簡易な時刻表の掲示）、利用者促進のためのパンフレットの配布等を実施している。
取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 利用圏域を拡大したことにより、利用者の利便性が大幅に向上した。また、事前の登録制を廃止したことで、市内を訪れる多くの観光客にも利用してもらえるようになった。利用者の口コミ等により、利用者は年々増加している。 初めての利用者や高齢者の中には、予約方法がわからず戸惑う人も多い。一方でタクシーを複数回利用し、利用に慣れた人はリピーターとなっている。買い物や通院、通勤などの日常生活から、観光利用まで幅広い利用がみられる。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 料金が上限400円（一部800円）とタクシーよりもかなり安価で移動ができるため、利用者にとっては料金負担が大幅に減少した。 タクシー運転手や介護ヘルパー、近所の方などの口コミによって広がった。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗用車を利用しているため、通常の路線バスでは侵入できない細い路地に入り、家の前まで利用できる利便性の高さ、運賃が安いことなどから、大変好評である。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 今後、高齢化の進展に伴い、デマンド交通への需要は増えるものと思われる。 このような状況の中で、現行契約では利用者が増加すればするほど補助金額（市町負担額）が増加する契約方式となっていることから、財政的に厳しい状況が続いている。 事業者側でも電話対応や事務に関する負担が大きく、改善してもらいたいといった要求が出ていることから、負担軽減策を検討したいと考えている。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 乗合率を上げることで収支率の改善を目指しているが、1人での乗車がほとんどで、また人口が限られている地域も多いことから、苦慮している。 利用者の利便性向上のため、系統やダイヤの見直しを検討していく。
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"> デマンド交通事業と一般乗用旅客事業との違いを明確にし、事業間の長所や短所を活かせるようにすることが必要。特に、タクシーは小回りがきく、深夜帯の営業が可能等といった長所を生かした公共交通施策を推進していただきたい。 <p>■ 路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性を優先しすぎ、煩雑かつ複雑な路線設定にならないように心がけている。 <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"> 通常のタクシー利用者が愛のりタクシーの利用者に転換している。 運行費用の補助の他に、事業運営上の事務負担の軽減をご検討いただきたい。 	

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	59,038 人	面積	501.84 km ²	
	65 歳以上人口比率	30.9 %	人口密度	117.6 人/km ²	
	15 歳未満人口比率	13.6 %	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	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事業者と行政のコミュニケーションにより信頼関係を構築。 ● 行政の主体的な取組みと交通事業者が自社の強みを活かすことで、利用者が満足できる各種利用促進策を展開している。
----------	---

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・市の路線バス網は、利用者数も減少していたことから、市の路線バス維持補助額は、何も対策を打たなければすぐにでも 1 億円を超える深刻な状況となっていた。 ・利便性低下→人が乗らない→利便性低下といった悪循環に陥っていた。 ・この現状を打開すべく、2005 年 12 月に、京丹後市地域交通会議（現・京丹後市地域公共交通会議）を設立し、利用者のニーズに即したバス交通の実証運行を行うため大規模な住民アンケート調査を実施。運賃を上限 200 円とし、2006 年 10 月より実証運行を開始した。 												
	運行状況	<table border="1"> <tr> <td>愛称等</td> <td>・ 上限 200 円バス</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>運行便数・時間</td> <td>・ 44 便/日 ・ 5:30~22:00</td> </tr> <tr> <td>利用料金</td> <td>・ 対距離運賃（上限 200 円）</td> <td>利用者数</td> <td>・ 393,109 人/年</td> </tr> </table>	愛称等	・ 上限 200 円バス	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	・ 44 便/日 ・ 5:30~22:00	利用料金	・ 対距離運賃（上限 200 円）	利用者数	・ 393,109 人/年
	愛称等	・ 上限 200 円バス	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	・ 44 便/日 ・ 5:30~22:00											
利用料金	・ 対距離運賃（上限 200 円）	利用者数	・ 393,109 人/年											
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市はバス停設置に係る調整・時刻表作成・広報（交通事業者と協働）を行う。 ・ 事業者は路線運行に加え、接客マナーの改善・鉄道とバスの乗継改善等の利用促進策、経費削減策を実践している。 													
路線概況	 													
担当部署	京丹後市 企画総務部 企画政策課 〔住所〕 京都府京丹後市峰山町杉谷 889 番地 〔電話〕 0772-69-0120													

仕組み・制度	委託・契約方式	・地方バス路線運行維持対策補助金
	金額決定方式	・補助対象系統に係る補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額のうち、国と京都府の補助額を除いた額を補助している。
	内容や期間	・補助対象期間は、当該補助金の交付を受けようとする会計年度の9月30日を末日とする1年間（10月から翌年9月まで）としている。
	モニタリングの状況・方法	・地域公共交通確保維持改善事業に基づく事業評価を毎年度実施し、改善を図っている。
	黒字分の取扱	・取扱を定めていない。
	補助金以外の支援	・バス停設置に係る調整や時刻表の作成、広報活動（交通事業者と協働）を行っている。 ・ 行政と交通事業者双方が利用者の満足度向上、利用促進に向けた積極的な検討・実践 を行っており、 路線・時刻・便数・停留所設置等の見直しについては、緊密に協議をしてから実施 することとしている。
取組みの効果	効果の概要	・ 利用者全体で、実証運行前に比べて約2.3倍 （17万4千人→39万3千人）に増加している。 ・利用者増に伴い、運賃収入も好調を維持している。 上限200円を設定した後でも、実証運行前に比べて、約130%の水準で運賃収入を確保 できている。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・現場担当者が思い切った施策を実行するためには、トップのリーダーシップによる方針の徹底が不可欠である。 ・ バス運行は住民福祉施策である という市全体の方針のもと、『 700円で2人の利用より、200円で7人の利用を 』という市長のリーダーシップにより、現場担当者の意見が最大限に活かされる組織であったことが最大の要因と考える。 【事業者】 ・利用者増加のため、運転手のマナー・サービスの向上に心掛けている。 ・京丹後市を中心に 地域と交通事業者が緊密に連携し、協議・実践 することで、地域住民の足として十分な評価を頂いている。
課題とその対応	改善すべき課題	・利用者ニーズに即した路線、時刻、便数、停留所などの設定が図られるよう随時見直しを行う必要がある。
	課題への対応	・地域住民がバスを利用したライフスタイルを構築してくれていることを念頭に、利用者ニーズに即したバス運行の充実に努めていく。 ・路線バスを運行するのは交通事業者であり、交通事業者の負担を過度に掛けないダイヤ設定等を実現するため、乗務員とのコミュニケーションを緊密に行うことを心掛けている。
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 ・交通政策と教育・福祉政策の連携が充実できれば、より交通政策を充実させることができるのではないかと考える。 ■路線設定を行う際に重視すること ・地元自治体の支援体制（本取組みについては、国・府・市の支援体制により運行が出来ている） ■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 ・自治体ごとではなく、地域全体の路線図・時刻表があれば、地域住民はもちろん、観光利用客にとっても便利なのではないか。観光面の取組みについても市町が連携を強めていく必要があると感じている。	

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	290,959人	面積	49.25 km ²					
	65歳以上人口比率	21.6%	人口密度	5,907.8人/km ²					
	15歳未満人口比率	14.0%	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

- 各交通事業者と市が適切に役割分担を行っており、積極的な利用促進策を多く実施している。
- 効率的で持続可能な運営を行うため、総合交通計画で設定された「運行見直し基準」に基づき、路線の見直しを実施している。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の公共交通ネットワークは東西方向は鉄道が、南北方向は路線バスが主な移動手段となっているが、市西部は路線バスが運行していない地域や、運行していても運行本数が少ない地域など、公共交通不便地域が多く存在していた。 ・そのため、交通不便地域の縮減・移動制約者の移動手段の確保・環境負荷の軽減を基本コンセプトに平成16年に社会実験運行を開始した。その後、平成18年に本格運行がスタートし、平成19年からは、路線を拡大し、現在、16路線をバス事業者2社、タクシー事業者3社の合計5社が共同で運行している。 ・これらの取組みは、第4次長期総合計画、総合交通計画に位置付けられており、ルート・バス停の変更など、市民の意見を聞きながら運行内容の見直しを行っている。 			
	運行状況	愛称等	・Taco(たこ)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	・14~17便/日・路線 ・概ね7:00~21:00
		利用料金	・均一運賃100円	利用者数	・971,742人/年
		主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ・ジャンボタクシー(3台、事業者所有) ・小型バス(6台、事業者所有) ・中・大型バス(15台、事業者所有) 		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体では毎週、事業者からの報告を受け、利用者数の把握に努めている。また、利用実態調査等により収集したデータに基づき、路線見直しなど運行事業の方針を決定している。 ・また、事業の広報を積極的にバックアップし、利用促進策の企画を行っている。(チラシの各戸配布や転入者への試乗券の提供など) ・事業者は市が示した計画に沿って、Tacoバスを安全に運行するとともに、各種利用促進策について、企画から実施に至るまで協力している。 				
路線概況					
担当部署	明石市 土木交通部 交通政策課 〔住所〕兵庫県明石市中崎1丁目5番1号 〔電話〕078-918-5036				

仕組み・制度	委託・契約方式	・明石市コミュニティバス運行事業補助
	金額決定方式	・各ルート運行初年度において、プロポーザル方式により事業者を選定。 ・選定に際して行われる事業者プレゼンで提示された経費を基本としつつ、燃料費などについては、実績により、補助金額を決定している。
	内容や期間	・市と事業者は、Tacoバスを運行するにあたり、生じた欠損額を市が補助する内容の覚書を各年度当初に締結している。 ・覚書締結期間は4月～翌年3月とし、毎年締結を行っている。
	モニタリングの状況・方法	・総合交通計画の中で、 他市町の実績を参考に「運行見直し基準（コミバスは収支率50%、小型は20%）」を決めており、それに基づいて各路線の評価を実施 している。各路線に調査員が乗車して利用実態調査を行っており、その結果をもとに路線の見直しを検討している。 ・交通政策課職員自ら月に1回 Taco バスに乗車することで、利用者目線に立ったサービス改善を実施している。
	黒字分の取扱	・契約の性質上、黒字分は発生しない。
	補助金以外の支援	・車内広告に係る手数料を運行事業者の収入とすることにより、事業者の努力を促している。 ・各運行事業者が車両を購入している。但し、その減価償却費については、補助金の算定の際、運行経費として計上している。

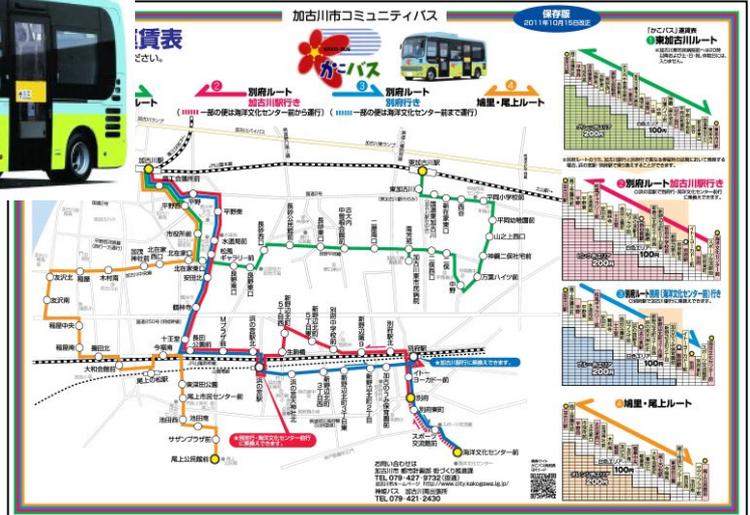
取組みの効果	効果の概要	・平成19年のTacoバス路線拡大以降、 利用者数は年々増加 しており、前年度の利用者数は97万人に達し、今年度は利用者数100万人を達成する見込みである。 ・例年夏季に増加し、冬季は減少する傾向があるが、平成25年12月はクリスマスデコレーションバスによる運行など冬のキャンペーンを実施した結果、利用者が増加しており、事業者と協力した成果が出てきている。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・市と事業者が協力し、地域に根差した使い勝手の良いTacoバスの運行を目指して、事業を推進できている。何と云っても、定期的な運行事業者会議(2か月に1回)を開催し、課題の共有や対策の検討、利用促進の企画など様々な意見交換を行っているため、 市と事業者の信頼関係が構築できている ことが大きい。 【事業者】 ・市に大変理解をしていただいております、 協力して事業を行う体制 ができています。

課題とその対応	改善すべき課題	・持続的な運行のためには、収支率の改善を図る必要があることから、引き続き、利便性の向上と利用促進により、利用者の増加を図るとともに、最適な運賃体系の構築を目指す。
	課題への対応	・Tacoバス運行以来、利便性の向上と利用促進の取組み(Tacoバス時刻表検索システムの供用開始、バスシェルターの整備、あかしエコファミリー制度の導入等々)を実施してきた。今後は、各路線個別の特性を踏まえて、商業施設や医療施設などと連携した利用促進策の実施を予定している。また、他市町の事例の研究や利用実態を調査したうえで、運行内容に応じた最適な運賃体系について検討する。

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"> ・市内の交通体系が交通計画でしっかりと決められており、運行ルート設定時にも、コミバスと路線バスの役割を明確にするとともに路線バスに配慮いただいております、大変助かっています。 ・専任の担当者があることで、色々な取組みを大変熱心に行われていると感じています。引き続き協力して取り組んでいきたい。 <p>■ 路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスとの重複を極力なくすようなルート、ダイヤの設定。 ・安全に運行できるルート、バス停の設定（沿線自治体との協議）。無理のないダイヤの設定。 <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"> ・コミバスに限らず路線バスを含めた広域的な利用促進に協力をいただいている。ルート設定についても、事業者の意見を取り入れていただき、大変ありがたい。
-----------	--

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	266,937人	面積	138.51 km ²					
	65歳以上人口比率	20.7%	人口密度	1,927.2人/km ²					
	15歳未満人口比率	14.7%	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	<ul style="list-style-type: none"> ●市街地の公共交通不便地域を解消するため、路線バスが運行していない地域をきめ細やかにカバーする路線としている。 ●加古川市地域公共交通アクションプランで示した「地域公共交通の評価と再編の考え方」に基づき、各路線の評価を実施し、ルートの見直しを実施。
----------	---

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス導入以前の加古川市のバス交通は、その路線の大部分が1960年代半ばに確立されたものであり、その後の社会情勢の変化などによって、市民の利便性が十分に確保できていない状況であった。 ・このような中、市民、特に高齢者や障がい者の日常生活の移動手段を確保するため、また市内の交通渋滞の緩和や環境問題へ対応するため、新たな交通施策を検討する中で平成15年にコミュニティバスを導入した。導入に当たり、1年間の実証実験（東加古川、別府ルート）を経て、16年より本格運行を開始した。 																				
	運行状況	<table border="1"> <tr> <td>愛称等</td> <td>・かこバス</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>運行便数・時間</td> <td>・約20便/日・路線 ・概ね6:00~22:00</td> </tr> <tr> <td>利用料金</td> <td>・100円または200円（距離別）</td> <td>利用者数</td> <td>・610,162人/年</td> </tr> <tr> <td>主要な運行車両</td> <td colspan="3">・中型バス（3路線 計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"> ・市は、地域公共交通懇談会等で地域住民の交通に対するニーズを把握し、公共交通空白地域の解消に向けて、事業者に情報提供等を行う。 ・事業者は、バス利用者等からの声を集約し、市に伝えて交通問題の解決につなげる形で役割分担を行っている。 </td> </tr> </table>	愛称等	・かこバス	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	・約20便/日・路線 ・概ね6:00~22:00	利用料金	・100円または200円（距離別）	利用者数	・610,162人/年	主要な運行車両	・中型バス（3路線 計10台、事業者所有）			官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・市は、地域公共交通懇談会等で地域住民の交通に対するニーズを把握し、公共交通空白地域の解消に向けて、事業者に情報提供等を行う。 ・事業者は、バス利用者等からの声を集約し、市に伝えて交通問題の解決につなげる形で役割分担を行っている。 		
	愛称等	・かこバス	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	・約20便/日・路線 ・概ね6:00~22:00																		
利用料金	・100円または200円（距離別）	利用者数	・610,162人/年																			
主要な運行車両	・中型バス（3路線 計10台、事業者所有）																					
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・市は、地域公共交通懇談会等で地域住民の交通に対するニーズを把握し、公共交通空白地域の解消に向けて、事業者に情報提供等を行う。 ・事業者は、バス利用者等からの声を集約し、市に伝えて交通問題の解決につなげる形で役割分担を行っている。 																					
路線概況	 																					
担当部署	加古川市 都市計画部 街づくり推進課 〔住所〕 兵庫県加古川市加古川町北在家 2000 〔電話〕 079-427-9732																					

仕組み・制度	委託・契約方式	・加古川市コミュニティバス運行事業の運行及び経費の負担についての覚書
	金額決定方式	・乗合バス事業の経常費用を同期間の実車走行キロ数で除した1km当たりの経常費用に、補助対象期間の実車走行キロ数を乗じて得た額から経常収益を差し引いた額を補助。
	内容や期間	・運行の期間は1年間（10月～翌年の9月末）。加古川市と運行事業者とも異議がない場合は、更に1年間延長しており、それ以降も同様としている。
	モニタリングの状況・方法	・事業者から各路線の利用実績の報告を受けた後、平成22年度に策定した「加古川市地域公共交通アクションプラン」で示した「地域公共交通の評価と再編の考え方」に基づき、各路線の評価を実施。評価結果をもとに、鳩里・尾上ルートや別府ルートの見直しを行った。
	黒字分の取扱	・取り扱いは定めていないが、実質的に黒字分は発生していない。
	補助金以外の支援	・コミュニティバス車両の購入費は、市が負担している。 ・車内に掲載する広告を募集しており、75%を運行収入として計上している。 ・市の広報紙によるPRや新聞折り込みで時刻表を配布するなど、利用を積極的に呼び掛けている。
取組みの効果	効果の概要	・毎年、60万人以上の利用があり、市民にとって身近で便利な交通手段となっている。住民の認知度も非常に高く、市民の移動手段として活用されており、交通不便地域の解消にも貢献している。 ・利用者は年々増加傾向で推移しており、満足度も高い。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・市内の鉄道駅や病院、買物施設へ接続するルートとしており、住民ニーズが満たされている。 ・運賃が100円又は200円とわかりやすく、利用しやすい運賃体系である。 【事業者】 ・運行時間帯が広く（6時～22時台）、通勤・通学利用が可能であり、土日祝も要望により当初ダイヤより時間帯を拡大している。
課題とその対応	改善すべき課題	・公共交通不便地域の解消のため、コミュニティ交通を導入する必要があるが、交通需要の少なさから、事業採算性が確保できていない路線もある。 ・現状では、市街地の比較的交通需要の多い地域を運行しており、収益の高い路線であるものの、運行経費が高いため、収支率（運賃収入／運行経費）は約60%となっている。
	課題への対応	・運行経費が増加しているため、さらなる収入増を目的として、多様な広告媒体を活用することで、運賃以外の収入を上げることができないか検討中である。
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"> ・市町村運営有償運送を立ち上げる際には、路線バスとの接続を考慮し、相乗的に利用増を目指す必要がある。 ・国道2号線での交通渋滞解消を始めとする道路整備面が課題で、定時性の確保が難しい。 ・コミバスにICカードを導入しており、弊社ICカードおよび鉄道系ICカードの利用ができ、バス・鉄道相互間の乗り換え抵抗が軽減され、利便性向上に繋がっている。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスとの重複を極力なくすようなルート、ダイヤの設定。 ・安全に運行できるルート、バス停の設定（沿線自治体との協議）、無理のないダイヤ設定が必要。 <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"> ・キロ当たり費用に基づく精算とし、車両償却期間と償却終了後の単価を変えるなどされており、適切な算出方法といえる。 ・定時性確保のため、国道2号線の渋滞緩和を希望する。 	

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	13,470 人	面積	120.26 km ²	
	65歳以上人口比率	27.2 %	人口密度	112.0 人/km ²	
	15歳未満人口比率	15.0 %	昼間人口/夜間人口	1.04	

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

取組みのポイント	<ul style="list-style-type: none"> ● 地元の交通事業者が運行を行っており、地域住民の事業者に対する信頼度向上に寄与している。 ● 予定利用者数を越える利用があった場合の運賃収入増加分は事業者収入としている。
----------	---

背景と経緯

- ・みなべ町内には、JR紀勢本線、明光バス、龍神バスが運行中であるが、これら路線を利用できる地区は一部に限られ、全町的に高齢化が進んでいた。南部町・南部川村合併による「新町まちづくり計画」の中で、高齢者など交通弱者の利便性向上などを図るため、「コミュニティバス導入に関する提言」が行われた。
- ・町が運営する交通手段としてコミュニティバスとデマンドタクシーを運行することが適当かどうか検証するため、平成17年10月～19年3月まで試行運行を実施した。
- ・住民アンケートでも、バスの運行継続を望む声が多く、1年半の試行運行期間を経て、平成19年4月から本格導入に至った。

運行状況	愛称等	・みなベコミバス	運行形態	・区域運行（第4条）
	対象利用者	・一般	運行便数・時間	・6便/日・路線 ・概ね9:00～18:00
	利用料金	・均一運賃300円 （中学生以上）	利用者数	・8,070人/年
	主要な運行車両	・ジャンボタクシー（2台、自治体所有）		
	官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年4月にコミバスの運行図やダイヤを掲載したパンフレットを全戸配布するなど、町は利用者アンケート実施やPRなどの支援を中心にしている。 ・事業者は予約から運送の一連の運行事業を行っている。 		

路線概況



※中心部ルートに掲載（その他に、山間部ルートと岩代ルートがある）



基本停留所	第①便	第②便	第③便	第④便	第⑤便	第⑥便
国民宿舎	8:25	10:30	12:00	13:30	15:00	16:25
JR南前	8:30	10:35	12:05	13:35	15:05	16:30
ゆめのみ館						
M館						
南道						
第一庁舎						
東吉田						
中島						
熊野						
下/尾口						
みんえり坂	8:45	10:50	12:20	13:50	15:20	16:45
晩稲会場前						
常楽						
万又						
一宮						
西本庄橋	9:00	11:00	12:30	14:00	15:30	16:55
西本庄						
玉						
田殿		11:10	12:40	14:10	15:40	17:05
鎮の邊		11:15	12:45	14:15	15:45	17:10
田殿						
玉						
西本庄	9:10	11:25	12:55	14:25	15:55	17:20
西本庄橋						
一宮						
万又						
常楽						
晩稲会場前						
みんえり坂	9:15	11:35	13:05	14:35	16:05	17:30
下/尾口						
熊野						
中島						
東吉田						
第一庁舎						
南道						
M館						
ゆめのみ館	9:30	11:50	13:20	14:50	16:20	17:45
JR南前	9:35	11:55	13:25	14:55	16:25	17:50
国民宿舎						

担当部署 みなべ町 総務課
〔住所〕和歌山県日高郡みなべ町芝 742 番地 〔電話〕0739-72-2051

70

仕組み・制度	委託・契約方式	・デマンドタクシー方式による「みなベコミバス」の運行に関する業務委託契約
	金額決定方式	・第1期（平成 19～21 年度）運行期間の利用者数をベースに、第2期運行時の利用者数を 750 人/月（運賃 300 円）、運行経費を 90 万円/月と設定。 ・ 運賃収入（22 万 5 千円/月=750 人×300 円）で足りない 67 万 5 千円/月（810 万円/年）を町が負担。 ・契約金額は平成 22 年度から固定。平成 26 年度以降は利用実態に合わせて、670 人/月として算定する予定にしている。
	内容や期間	・ 契約を3年ごとに見直す こととしているが、平成 25 年度に検証業務を実施する予定であったため、平成 25 年度については1年契約となっている。
	モニタリングの状況・方法	・学識者と連携し、平成 25 年度にコミバス利用者を対象にアンケート調査を実施し、検証業務を実施した。
	黒字分の取扱	・事業者インセンティブとして、 1 カ月 750 人を超える利用があった場合の運賃収入の増加分は、受託事業者の収益としている。
	補助金以外の支援	・利用者アンケート調査を実施し、事業者へフィードバックを実施している。 ・利用者を増やすため、広報誌への取組み内容の掲載や、毎年4月にコミバスの運行図やダイヤを掲載したパンフレットを全戸配布している。

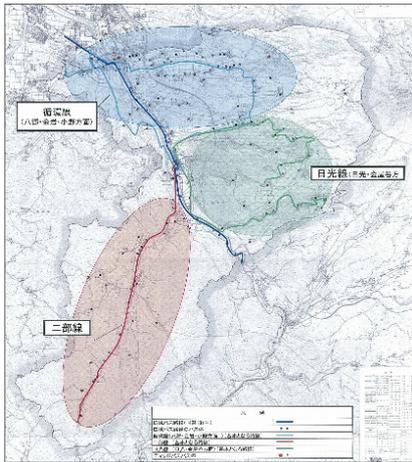
取組みの効果	効果の概要	・路線（生活）バスよりコミュニティバスの運行エリアの方が広い。コミバスを導入する以前の平成 15 年度と比べると、 ほぼ同等の財政負担で公共交通空白地域の解消を実現 できている。 ・第2期運行から車両の変更（9人乗り2台（第1期は9人乗りのジャンボタクシー1台、5人乗り乗用車1台）、ゾーンの変更、山間部の便数の変更を行い、利便性の向上を図っている。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・利用者アンケート結果を見ても、 ドライバーの接客態度が好評 であるという結果が出ている。 事業者自身にも集客の意識が発生し、リピーターの増加に寄与 していると考えられる。 【事業者】 ・利用者を増やすため、 運転手のマナー・サービスの向上 に心掛けている。 ・手荷物運搬の補助や、乗降時の安全に配慮するなど、利用しやすい工夫を行っており、 住民の交通手段として十分な評価 を頂いている。

課題とその対応	改善すべき課題	・今後は免許保有者の高齢者の増加が想定され、高齢者でも自家用車を利用し、コミバスを利用しない人が増えると考えられることから、今後の利用促進が課題である。また、高齢者以外の利用をどのように増やすかが重要である。 ・利用者増や財政負担縮減のため、スクールバスとコミバスの兼用も考えていきたいが、運行時間帯の調整や運転手の雇用問題等がある。
	課題への対応	・高齢者以外の利用も増やしていくため、広報や PR に力を入れている。

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	・自治体と密に連絡を取っているので試行錯誤を繰り返しながら利便性の向上を計っている。 ・運行エリアが広ければ広いほど事業者の負担は大きくなり、利用者にとっては不便になる。その点、現在の運行エリアはデマンド形式の事業の範囲としては適正規模であると思う。
	■路線設定を行う際に重視すること	・路線設定にあたっては、他の交通機関と競合しないよう配慮し、路線バスがカバーできない地域を重視している。
	■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	・自治体独自の算定式で、地域への貢献度を考えると相当だと思う。 ・契約期間が3年間となっているため、その間安定した収益が得られる。そのため、従業員へ給料を支払うこともでき、地元の雇用対策にもなっている。

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	11,621 人	面積	139.45 km ²					
	65歳以上人口比率	32.4 %	人口密度	83.3 人/km ²					
	15歳未満人口比率	11.5 %	昼間人口/夜間人口	0.82					
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"> ●デマンドバス、スクールバス、外出支援サービス、研修バスを一元化した「伯耆町型バス事業」を展開、運行は町内タクシー事業者等に委託。 ●事前に委託額を算定した上で交通事業者と随意契約。計画通りに運行した場合には、実際の費用に関わらず、当初の契約金額を支払う。
----------	---

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・平成18年度で幹線（国道181号）以外の路線バスが廃止されることとなったため、これに代わる町内交通弱者の公共交通の確保が必要となった。 ・このため、平成18年度に地域公共交通会議準備室を開設して対策を検討し、以前から町内に路線があったバス事業者と町内タクシー事業者に運行委託することとして、「伯耆町型バス事業」を開始（平成19年4月1日より）。 			
	運行状況	愛称等	・伯耆町型バス事業	運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドバス：市町村運営有償運送（交通空白）（第78条） ・外出支援：市町村運営有償運送（福祉）（第78条） ・スクールバス
		対象利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドバス：一般 ・外出支援：登録者 	運行便数・時間	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドバス：3区域（一部スクールバス混乗）24便/日（一部予約制）、6:30~20:30
		利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドバス：200円均一 ・外出支援：（町内）200円、（町外）対距離運賃 ・スクールバス：無償（一般有料） 	利用者数（平成24年度）	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドバス、スクールバスの一般利用：30,386人/年 ・スクールバス（小中学生）：132,000人/年 ・外出支援サービス：1,729人/年
		主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドバス：小型バス（3台：事業者所有） ・スクールバス：大型バス（7台：自治体所有、6台：事業者所有） ・外出支援：軽自動車〔福祉車両〕（2台：自治体所有、1台：事業者所有） 	官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・町は、交通事業者に運行に係る業務、配車センターオペレーター業務を委託しているほか、広報誌でデマンドバス等の案内を実施。
路線概況	 <p>▲伯耆町型バス事業路線概略図</p>	<p>▼福祉車両（外出支援サービス）</p>  <p>▼スクールバス</p>  <p>▲デマンドバス</p> 			
担当部署	伯耆町 企画課 経営企画室 〔住所〕鳥取県西伯郡伯耆町吉長37-3 〔電話〕0859-68-4212				

仕組み・制度	委託・契約方式	<ul style="list-style-type: none"> 事前に算定した委託額で交通事業者（バス事業者1社、町内タクシー事業者1社）に運行委託（随意契約：伯耆町型バス管理及び運行業務委託契約）。
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 前年度実績から設計書を作成し、交通事業者の見積りを参考に契約金額を調整。 委託金額は、人件費・車両費・燃料費・諸経費を積上げて算定（運賃収入は町に入るため未考慮）。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> 契約内容は、①車両の確保、②スクールバスの運行、③デマンドバスの運行、④福祉車両の運行、⑤車両の保管及び整備・点検・修繕に関する業務、⑥乗車料金の授受、⑦その他運行に関わること、⑧配車センター（オペレーター業務）。 契約期間1年間、委託料は月払い。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 地域交通会議で利用者代表から意見収集を行っている。 利用実績は、運行日誌、運賃収入により把握。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 黒字分（＝経費削減分）は交通事業者の取り分となる。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> 広報誌や電話帳で利用案内を掲載。 幅員狭小部の道路改良。
取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> デマンドバスの利用者は年間3万人程度で推移し安定している。 外出支援サービスは利用者が大幅に増加し、車両（福祉車両）を1台増車。 公共交通空白地の解消（町内全集落にデマンドバスのバス停あり）。 町内の交通事業者への委託（随意契約）であり、地域での雇用創出（新規雇用あり）、地域の交通事業者の保護につながっている。 当初、福祉輸送は福祉部局が別予算で運営していたが、「伯耆町型バス事業」として一元化したことにより、行政負担（経費）は減少し、安定してきている。 利用者の評判は大変良い（バス停が集落内にある、安価、便利が良いなど）
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通会議で、利用者や事業者等との意見交換を行い、様々な意見を取り入れていることが、利便性の向上・利用者数の安定につながっていると考えられる。 各種事業を一元化し、部署を統括したことで、行政負担が安定し、予算の見通しが立てやすく、サービス改善にも対応しやすくなっていると考えられる。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業者として、事業に継続的・積極的に関わり、地域の公共交通機関としての責任を果たすという意思があることが一因と考えられる。 サービス向上（乗務員マナーの向上、お客様を待たせない、配車オペレーターの丁寧な対応など）、経費削減（アイドリングストップ、車両管理を十分に長い長持ちさせるなど）の取組みが好影響を与えていると考えられる。
課題と その対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> スクールバス混乗便は、通学利用のバス停を優先するため、一般利用者が不便（迂回になるなど）になることがある。 道が狭く、集落の中にバス停を設置できない所が数か所ある
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 道路狭小部分の改良と併せて、デマンドバス車両の小型化を検討している
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"> 民間のバス路線とは異なり、自治体の計画する路線はきめ細かく設定しており、利用者の”足”の役割を十分に果たしていると思う。 路線設定を行う際に重視すること <ul style="list-style-type: none"> バス停や転回場の位置：自治体とともに現場に行き、意見交換の上で決めている。 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 <ul style="list-style-type: none"> 現在の委託費算定方式であれば、なんとか許容できるが、予備人員も必要なため考慮して欲しい。 地域の小規模タクシー事業者は自助努力にも限界があり、新事業に優先的に参加できるなど行政の支援が欲しい。 	

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	475,513人	面積	354.72 km ²					
	65歳以上人口比率	22.6%	人口密度	1,340.5人/km ²					
	15歳未満人口比率	14.9%	昼間人口/夜間人口	0.99					
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"> ● 地域が主体となって運行、市はこれを支援（運行費等補助、助言・調整）。 ● 利用者数が前年度を上回った場合、上回った人数×100円を補助額に上乗せ、運行稼働率が50%未満の場合は地域負担を割増している。
----------	---

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗合バスの利用者減少等の影響により、約半分の47路線が廃止。 ● 地元要望もあり、地域公共交通会議で協議し、廃止代替の位置付け・交通不便地区への対応として、平成18年4月から補助制度を導入している。 			
	運行状況	愛称等	<ul style="list-style-type: none"> ● 庄新町地区：なかよし号 ● 西坂地区：やまびこ号 ● 大室・高室・菟池地区 ● 倉敷ハイツ地区：ふれあい号 ● 真備地区 	運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線不定期運行（第4条） ● 区域運行（第4条） （真備地区のみ）
		対象利用者	<ul style="list-style-type: none"> ● 一般 ● 登録者（庄新町地区のみ） 	運行便数・時間	● 4～14便/日
		利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ● 庄新町地区：400円均一 ● 真備地区：300円均一 ● その他：対距離運賃（300、400、500円） 	利用者数（平成24年度）	<ul style="list-style-type: none"> ● 庄新町地区：3,245人/年 ● 西坂地区：5,955人/年 ● 大室・高室・菟池地区：1,435人/年 ● 倉敷ハイツ地区：284人/年
		主要な運行車両	● セダンまたはジャンボタクシー（事業者所有）		
	官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域組織主体の運行に対して、市が運行経費（経常損失額）、路線図・時刻表等の印刷費、停留所等の施設整備費を補助。 ● 導入時には市が支援（運行経費、地域組織への助言、交通事業者との調整等）。 			
路線概況					
					
	<p>▲西坂地区コミュニティタクシー ▲真備地区コミュニティタクシー ▲倉敷ハイツ地区コミュニティタクシー</p>				
担当部署	倉敷市 都市計画部 交通政策課 〔住所〕岡山県倉敷市西中新田 640 〔電話〕086-426-3545				

仕組み・制度	委託・契約方式	<ul style="list-style-type: none"> 市は「倉敷市乗合タクシー運行事業補助金交付要綱」に基づき<u>地域組織に対して補助金を交付</u>。ただし、<u>地域組織と交通事業者とで交わされた協定</u>（「〇〇地区乗合（コミュニティ）タクシーの運行に関する協定書」）が必要。
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 基本的に地域組織が交通事業者を選定して見積りを依頼。 交通事業者の運行経費の見積りをもとに、<u>地域組織が交通事業者と金額を調整、市はその仲介、調整</u>を行う。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> 補助対象期間は4月～翌年3月までの1年間。 市は地域組織に対し補助金交付、地域組織を経由して地域負担と共に事業者を支払われる。 市は運行経費の<u>経常損失額の9割を補助（1割は地域負担）</u>
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年度から、利用者数が前年度を上回った場合、<u>上回った人数×100円を補助額に上乗せ</u>。 <u>運行稼働率</u>（年間実運行便数／年間設定運行便数）が<u>50%未満の場合は地域負担が割増</u>。 $[\text{地域負担割増} = (\text{年間設定運行便数} \times 50\% - \text{年間実運行便数}) \times 1 \text{ 便当たりの運行経費} \times \text{割増率}]$ ※ 割増率：設定便数\geq5便/日\Rightarrow20%、設定便数=4便/日\Rightarrow10% <u>1便当たり乗車人数が1.2人を下回った場合は、利用促進や運行の見直しを地域に義務付け</u>（1.2人は収支率30%を目指して設定）。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 特になし。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> <u>地域主体の取組みに対して</u>、導入検討・計画策定、試行運行、本格運行の各ステップで、<u>市が支援</u>（地域組織への助言、運行事業者との調整等）
取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <u>コミュニティタクシーの利用者数は横ばい</u>、利用する人は多少変動しているものの減少はしていない。 利用者には好評で、特に高齢者からは継続して欲しいとの声がある。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>地域の意識の高さ</u>が影響していると感じている。 アンケート結果から、今は利用していないが、将来の利用の可能性があると考える人に対して安心感を与えていることがわかり、これを地域が認識している。 今後、タクシー事業の経営が厳しい状況の中で、<u>4条による乗合タクシー事業への参入、復路のタクシー利用促進が図れるなどのメリット</u>があると考えられる。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用客を増加させるためには、より一層の安全運転の徹底とサービス（接客）の充実が必要であると意識している。 日頃から地域代表と話し合いを行い、サービス改善に取り組むことが、多くの方の利用、収入増に結びつくと考えている。
課題と対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 倉敷地区では、交通事業者1社で今の3地区をカバーしているが、今後運行地域が、同事業者が運行した場合、対応できるかどうか不安。 平成25年度から実施しているインセンティブについての影響を把握し、必要に応じて修正。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> これまで、課題に対しては速やかに対応している。
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"> 民間のタクシー事業の範疇まで市町村が携わるのはどうかと思う。 ■ <u>路線設定を行う際に重視すること</u> <ul style="list-style-type: none"> 利便性を考え、できるだけ利用者の自宅等の近くで安全な道路を運行するようにしている。（区域運行） ■ <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"> — 	

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	34,963 人	面積	547.01 km ²					
	65歳以上人口比率	35.6%	人口密度	63.9 人/km ²					
	15歳未満人口比率	9.9%	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

- 事前に運行経費を積算した上で、入札により運行事業者を決定。
- 運賃収入は事業者の収入、事業者はドライバー給与に運賃収入を上乗せ。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・市西部地域（旧川上郡）では旧町単位で生活福祉バスが運行していたが、利用率は低迷。 ・しかしながら、住民の高齢化に伴い地域内の移動手段の確保が必要であることから、平成21年度に、高梁市地域公共交通会議において「高梁市地域公共交通総合連携計画」を策定し、これに基づき小型車両による区域型運行交通の導入を進めている。 			
	運行状況	愛称等	<ul style="list-style-type: none"> ・備中ふれあいタクシー ・川上ふれあいタクシー 	運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ・区域運行（第4条）
		対象利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・一般 	運行便数・時間	<ul style="list-style-type: none"> ・備中ふれあいタクシー 4地区、週2～3日/地区、 1地区4～8便/日 ・川上ふれあいタクシー 2地区、週2日/地区、 1地区3便/日
		利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ・均一運賃400円 (備中区域では乗車区間によって、 300円、500円、700円あり) 	利用者数 (平成24年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・備中ふれあいタクシー 4,510人/年 ・川上ふれあいタクシー 2,260人/9ヶ月 (H25.4運行開始～12月末の利用者)
		主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ・備中ふれあいタクシー：ジャンボタクシー（2台、自治体所有） ・川上ふれあいタクシー：ジャンボタクシー（2台、自治体所有） 		
		官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・市が交通事業者に運行を委託。 ・必要に応じて市と事業者で、取組み改善に関する協議を随時実施。 		
	路線概況	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>▲備中ふれあいタクシー</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>▼川上ふれあいタクシー（利用者1,000人達成イベント）</p>  </div> </div>			
担当部署	高梁市 市民生活部 市民課 〔住所〕岡山県高梁市松原通 2043 〔電話〕0866-21-0254				

仕組み・制度	委託・契約方式	<ul style="list-style-type: none"> 地域内に営業所を有する事業者を条件とした入札方式により交通事業者を決定、「ふれあいタクシー運行業務委託契約」により運行委託。
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> 従来バス事業では利用者減少を招いていたため、事業者のモチベーションが高まるよう利用者増がインセンティブとなる方法(運賃収入は事業者収入)で契約。 運行にかかる経費を算出し、委託額を決定できる算出式を独自に定めている。 市で作成した仕業表をもとに業者に見積りを依頼し、参考としている。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> 契約期間は4月～翌年3月までの1年間、委託料は毎月払いにも対応。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> 事業完了後に市が評価を行い、次年度の実施内容に反映。1年毎に内容及び金額を見直すこととしている。 事業者は市へ、利用者数の月次報告の他、毎日運行状況(日報)を報告。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> 収支状況に関わらず、運賃収入は事業者収入としている。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> 車両は市が保有し運行事業者に貸し出し。広報も市がバックアップ。 取組み前に市と事業者で意見交換を行い調整。
取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数は徐々に増加の傾向。口コミにより利用者が増えつつあり、今後も新規利用者が増える可能性あり。 利用者ニーズを受けて、運行路線を延伸したこともあり、利用者の評価は上々。 当初、ドライバーの確保が懸念されたが、この契約形態としたことで運行に支障がない程度のドライバーを確保。 ドライバーの「集客」意識が向上し、接客力の向上などで一定の好循環を創出。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市と事業者で意見交換・協議を随時実施し、対応を図っている。 事業者の意識が高く、タクシー事業者であるが市の公共交通を担う事業者であると自覚。 事業者からの積極的な改善提案がある(ダイヤ・路線等の改善提案のほか、利用者1,000人達成イベントを自ら実施するなど)。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> タクシー事業は減収になるが、タクシー事業者が対応すべき事業と認識。 赤字になることはなく、大きな失敗のない事業と判断。 現場のタクシードライバーでは対応困難と判断し、新規にドライバーを確保。 利用者へ、次回の乗合タクシーの利用予約を聞くなどして利用者を確保。 行政は運送事業のプロではないため、事業者が改善提案をすべきと認識。 運賃収入の全てをドライバーの収入としているため、ドライバーのモチベーションは高く、接客や利用者確保に向けた意識が高い。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場所や運行時間帯など地域のニーズへのきめ細かい対応が必要。 デマンド利用の際の予約が煩わしいという意見もある。 この取組みに対する周知が未だ十分でない。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 利用者・非利用者へのアンケートなどで住民の意向把握に努めることが必要。 市の広報誌等で広報に努め、利用者の拡大を図る。 行政と事業者が意識を共有して“公共交通”に取組むことが重要。
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"> 主要区間は路線バスが運行すべきであり、路線バスは必要。 デマンドタクシーはバス事業者だと割高。複数事業者が関わる企業体を設置して対応することが理想であるが、事業者ごとに考え方が異なるため実際には困難。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> 区域運行では、回送も含めて効率的なルート選定を重視。 <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"> 随意随契による長期契約を望む。 	

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	28,836 人	面積	78.57 km ²					
	65歳以上人口比率	29.1 %	人口密度	367.0 人/km ²					
	15歳未満人口比率	11.2 %	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	<p>●2社の運賃収入から平均運賃収入を算出し、委託料から平均運賃収入を減じた平均欠損額を2社に支払う仕組みであり、利用者の多い事業者（運賃収入の多い事業者）の方が収入が多くなる仕組み。</p>
----------	---

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> 市沿岸部には廃止代替バス路線が2路線運行していたが、必ずしも市民生活の実態と整合しているとは言えず、利用者は減少傾向にあり、今後の高齢化の急速な進行を踏まえると、便利で使いやすい公共交通体系づくりは急務の課題であった。 こいこいバスは2社で運行しており、2社で運行することで競争原理が働き、他社より多くの利用者を獲得するためにサービスが向上することを期待。 しかし、運行開始直後から、利用者や回数券の売上金の2社の差が大きかったため、また、運転手に対する苦情に偏りがあったため、更なる競争意識をかき立てるとともに、サービスの向上、運転手のマナーアップを期待して、インセンティブ契約を導入。 			
	運行状況	愛称等	・こいこいバス	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	<ul style="list-style-type: none"> 1路線 平日34便/日、休日32便/日 平日7:20~19:25、休日8:00~19:25
		利用料金	・200円均一（小学生100円、幼児無料）	利用者数（平成24年度）	・84,598人
		主要な運行車両	・小型バス（2台、自治体所有）		
		官民の役割分担	・行政で車両2台を保有し、事業者2社に1台ずつ貸出を行い、それぞれ運行を行っている。		
路線概況	 <p>▲こいこいバス</p>				
担当部署	大竹市 市民生活部 自治振興課 〔住所〕 広島県大竹市小方1丁目11番1号 〔電話〕 0827-59-2142				

仕組み・制度	委託・契約方式	・市内の乗合バス事業者が2社であったため、2社を対象として「こいこいバス運行業務委託契約」を結び運行。
	金額決定方式	・ 2社の見積書 をもとに、 前年度実績・運行内容を精査 した上で、予定価格以内であれば 低い方の金額で2社と契約 。 ・2社の運賃収入から平均運賃収入を算出し、 委託料から平均運賃収入を減じた平均欠損額を2社に支払う仕組み 。
	内容や期間	・契約期間は4月～翌年3月まで（年度単位）。
	モニタリングの状況・方法	・各事業者から市へ、毎月の報告を行うとともに、1日の乗客数、運賃収入を週ごとに報告するよう義務付け。 ・電話やメール等により運転手に対する苦情等が市にあった場合は、電話または文書で各交通事業者へ指導。 ・ 1年毎に契約内容及び金額の見直し を行っている。
	黒字分の取扱	・取り扱いは定めていない。
	補助金以外の支援	・バス車内広告を1,000円/月、ベンチ広告を400円/月で募集している。（税抜額）

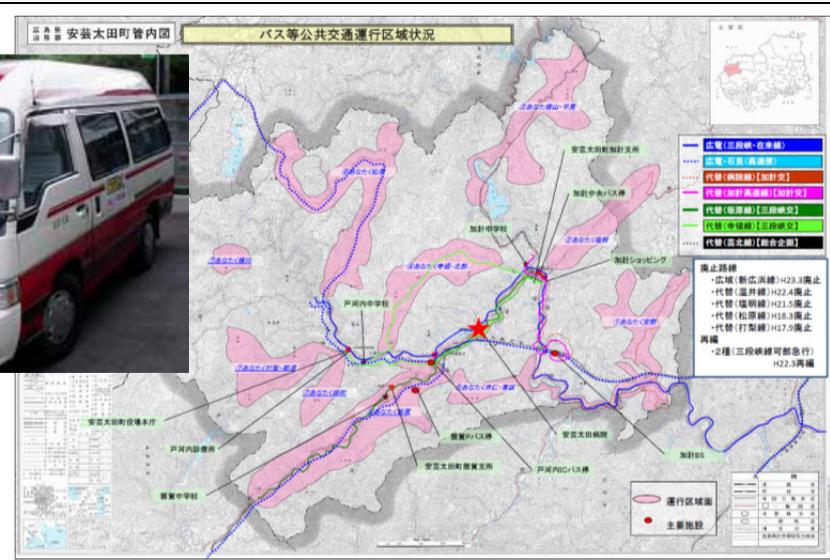
取組みの効果	効果の概要	・ 利用者は年々順調に増加 しており、平成25年7月には月利用者数の過去最高を記録した。年間を通じて、夏場の利用が多い傾向にある。 ・平日のバス利用者はほぼ固定されており、バスの車内は和気あいあいとした雰囲気であり、 利用者からの評判は上々 である。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・運行開始時期と比べて、運転手に対する苦情が減ってきており、 運転手のマナー・サービスレベルが向上 したと感じている。 【事業者】 ・収益性によらず、地域の公共交通として 市民に喜ばれる運行で運営 出来ている。 ・安全運転のほか、言葉づかい、釣銭の用意など 運転手のマナー・サービスの向上に努めている 。

課題とその対応	改善すべき課題	・当初の目的である競争意識をかき立てることによるサービスの向上、運転手のマナーアップが十分達成できていない。 ・現在の契約内容では、インセンティブ契約による委託料について、それほど大きな差がないため、事業者はあまり成果を実感できていない。 ・事業者には、運賃収入増をドライバーの給与に反映させる仕組みがなく、ドライバーが成果を実感できない。
	課題への対応	・現在の契約内容では、1社の委託料が増えれば、もう1社は減る仕組みであるため、頑張れば2社とも増えるような仕組みが必要と考えている。 ・事業者側は、インセンティブ契約をうまく活用すればドライバーのモチベーションを向上させる可能性もあると認識しており、社内での検討課題としている。

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"> ・地域公共交通活性化協議会での議論によるものであり、積極的に協力・参加する。 ・事業には賛成であるが、バス運賃が安価なため、本業であるタクシー事業の収益を圧迫する傾向にある。
	<p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな運行ルートなどを提案したいと考えているが、実際に行うマンパワー、技術が十分でない。 ・地域公共交通活性化協議会での関係各者による議論と合意形成。
	<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"> ・路線経路には住宅地内等に狭小道路や駅敷地が狭い箇所があり、走行環境を改善してほしい。 ・今後、車両が老朽化した場合の車両整備費用の負担が懸念事項。

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	7,255 人	面積	342.25 km ²					
	65歳以上人口比率	45.3%	人口密度	21.2 人/km ²					
	15歳未満人口比率	8.9%	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"> ●委託料を固定額として、運賃収入は事業者収入としている。 ●各交通事業者が、本来のタクシー事業エリアを担当しており、地域住民の事業者に対する信頼度向上等に寄与。 ●中山間地域ではタクシー事業が安定しないため、委託料固定化が交通事業者の経営安定に貢献。
----------	---

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・平成15年10月にJR可部線の三段峡～可部区間の廃止により、本町の公共交通体系は大きな変更を余儀なくされた。 ・平成16年に合併前旧加計町穴地区でデマンド運行の試験導入を実施し、少子高齢化が進む中、利用者の満足度は非常に高い結果となった。 ・町村合併後、総合計画づくりのアンケートでは、公共交通に寄せられる不満が最も高かったことなどから、全町エリアでのデマンド導入を実施。 ・当初は、各地域と役場やICバス停等の交通結節点を連絡する路線としていたが、現在は利用の多い総合病院を連絡する路線としている。 			
	運行状況	愛称等	・あなたく	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路線、2～5便/日・路線 ・概ね8:00～18:00
		利用料金	・200円均一 （一部500円）	利用者数 （平成24年度）	・19,753人/年
		主要な運行車両	・ジャンボタクシー（8台（1路線1台）、事業者所有）		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・町は結節点の利便性確保、新規利用者等に対する説明会等の開催、住民問い合わせ等総合窓口機能としての役割を担っている。 ・事業者は予約から運送の一連の運行事業を行っている。 				
路線概況	 <p>▲あなたく</p> 				
担当部署	安芸太田町 地域づくり課 〔住所〕 広島県山県郡安芸太田町戸河内 784-1 〔電話〕 0826-28-2112				

仕組み・制度	委託・契約方式	・事前に算定した委託額で交通事業者（各地区内タクシー事業者3社）に運行委託（随意契約：あなたく運行業務委託契約）。
	金額決定方式	・事業者との協議により、日額23,300円（車両及び運転手16,800円、オペレーター6,500円）で委託料金を固定化している。 ・委託金額は、他事例の設定金額を参考として、事業者との調整の上で決定。 ・委託費は計画運行日で決めているが、天候不良により運行不可能な場合に限り、当該日分の委託費を差し引いている。
	内容や期間	・契約期間は半年（4～9月、10～3月）とし、公共交通会議の審議内容を受けて、その都度変更することとしている。
	モニタリングの状況・方法	・毎月、各事業者は町へ、運行状況・利用者実績を報告。 ・町の担当課は地域づくり課であり、地域と密着した業務を行っていることから、各地域との意見調整を随時行っている。
	黒字分の取扱	・運賃収入は事業者収入としている（実質的には全路線で黒字は発生していない）。
	補助金以外の支援	・町は結節点の利便性確保、利用説明会等の開催、問い合わせ窓口設置。

取組みの効果	効果の概要	・高齢化率が町全体で45%に達する現状の中、運転免許証を持たない高齢者には、ドアツードアのデマンドタクシーは、高い評価を得ている。 ・利用者からは「あなたく」がなければ生活が成り立っていかないという声が聞こえてきている。 ・各交通事業者が、本来のタクシー事業エリアを担当しており、地域住民の事業者に対する信頼度向上等に寄与している。 ・中山間地域ではタクシー事業が安定しないため、委託料固定化が交通事業者の経営安定に貢献している。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・地域の事業者が地域交通の担い手であるからこそ、収入を自ら受け、 <u>運送事業を行っている自覚をもってもらう</u> とともに、 <u>タクシー事業との棲み分けを事業者自身で行ってもらえている</u> と考えている。 【事業者】 ・「あなたく」利用者の大半が高齢者であるため、 <u>安全で利便性を確保することを心掛けている</u> 。

課題とその対応	改善すべき課題	・幹線バス路線の実走延長が長いから、バスの遅延等によりデマンドの結節（乗り換え）が難しい場合がある。 ・デマンドは定時性が担保できないなどから、高校生等の通学には不向きであり、既存の域内バス路線再編（廃止）時には、研究が必要である。 ・更なる高齢化に対し、事業者の福祉的対策が求められる。 ・デマンド交通を担うタクシー事業者の規模が縮小しており、今後のサービスレベル確保が課題である。
	課題への対応	・バスの遅延と乗り換え確保の対策として、バスロケーションシステムの導入、遅延時の乗り換え便待機のルールづくりが必要である。 ・利用者の視点にたった路線バスの再編（デマンド交通への転換）が必要である。

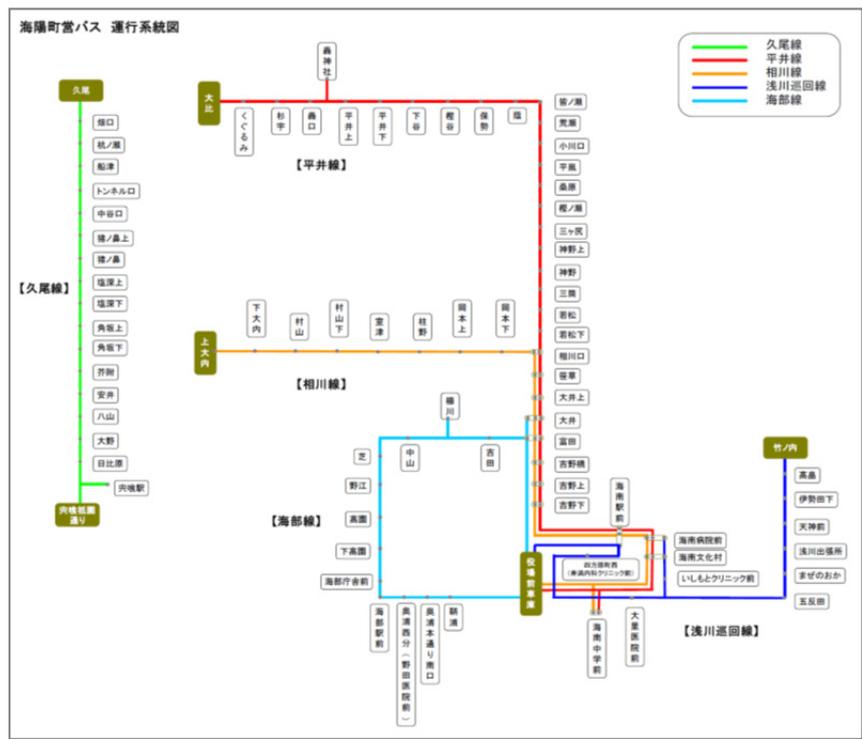
事業者の一般的意識	<ul style="list-style-type: none"> ■自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見 <ul style="list-style-type: none"> ・タクシーを減車することにより、今後タクシードライバーの確保が困難になると感じている。 ■路線設定を行う際に重視すること <ul style="list-style-type: none"> — ■契約額の算出方法・その他行政の協力（走行空間整備など）について感じること・意見 <ul style="list-style-type: none"> ・日額固定費については妥当な金額と考えている。 ・今後固定費が下がることも想定しているが、ある程度の固定費がないとデマンド交通を維持するのは難しいと認識している。
-----------	--

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	運送効率化	環境整備	利用促進	その他
自治体データ	人口	10,446 人	面積	327.58 km ²					
	65歳以上人口比率	37.3 %	人口密度	31.9 人/km ²					
	15歳未満人口比率	10.5 %	昼間人口/夜間人口	1.00					
取組み地域の状況	過疎地域	離島地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯	特別豪雪地帯	該当なし	

取組みのポイント

- 事前算定により、月単位で運行委託費を支払い。
- 3年単位で契約を更新。
- 市町村営有償運送のため、運行以外の部分は全て町が負担（燃料費や修繕費等を含むあらゆる経費）。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和47年に徳島バスが路線を廃止した際に、廃止代替として合併前の各町が町営バスを始め、それを現在の町が引き継いで運行している。 ・運行委託費は、事業者には負担とならないよう、旧町の時代より事前算定により月単位で支払っている。 												
	運行状況	<table border="1"> <tr> <td>愛称等</td> <td>・海陽町営バス</td> <td>運行形態</td> <td>・路線定期運行(第78条)</td> </tr> <tr> <td>対象利用者</td> <td>・一般</td> <td>運行便数・時間</td> <td>・5路線、1.0~3.5回/日 ・概ね7:00~20:00</td> </tr> <tr> <td>利用料金</td> <td>・対距離運賃</td> <td>利用者数</td> <td>—</td> </tr> </table>	愛称等	・海陽町営バス	運行形態	・路線定期運行(第78条)	対象利用者	・一般	運行便数・時間	・5路線、1.0~3.5回/日 ・概ね7:00~20:00	利用料金	・対距離運賃	利用者数	—
	愛称等	・海陽町営バス	運行形態	・路線定期運行(第78条)										
対象利用者	・一般	運行便数・時間	・5路線、1.0~3.5回/日 ・概ね7:00~20:00											
利用料金	・対距離運賃	利用者数	—											
路線概況	<ul style="list-style-type: none"> ・主要な運行車両 ・官民の役割分担 	<ul style="list-style-type: none"> ・小型バス(3台/自治体所有) ・道路運送法78条に基づく市町村営有償運送(交通空白輸送)のため、基本的に運行以外の部分は町が役割を担う。 ・豪雨災害等が多い地域であるが、運行休止する場合は防災無線で住民に周知している。 												
担当部署	海陽町 企画課 〔住所〕徳島県海部郡海陽町大里字上中須 128 〔電話〕0884-73-4156													



仕組み・制度	委託・契約方式	・町営バス運行委託契約
	金額決定方式	・運行委託費＝特殊運転手の労務単価 13,200 円/日×運行予定日数＋労災保険料 ・燃料費や修繕費等の運行経費は全て町が負担。
	内容や期間	・町営バス全 5 路線のうち、4 路線を海南観光タクシーが運行（残り 1 路線は直営）。 ・ 3 年単位で契約を更新。
	モニタリングの状況・方法	・事業者から町へ、毎日の便別の利用者数を、月報として月に 1 度提出することでモニタリングを実施。 ・利用者の評価等については、地域公共交通会議に各地域の民生委員や公民館長を計 10 人入れ、意見集約することで実施。 ・アンケート調査等は最近実施していない。
	黒字分の取扱	・運賃は町の収入となる。
	補助金以外の支援	－

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・人件費分の収入なので、会社の儲けにはなっていないが、雇用を通じて地域貢献になっているのではないかとされる。 ・以前は 2 路線を 3 人の専属運転手で運行していたが、現在は 2 人の専属運転手と 1 人のタクシー営業兼務運転手（町営バスは休日のみの運転）で運行している。 ・利用者は、小学生の数の減少に伴い減少傾向（現在の 1 便あたりの利用者数は 1.5 人程度）。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託運行を行っているタクシー事業者が、地域のことを行政担当者より熟知している（町営バスの路線やダイヤの見直しにあたっては、タクシー事業者に事前に相談するようにしている）。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域に密着した運行を心がけている。運転手は、できるだけバス待ちの人を見逃さないよう、細かく見るようにしている。事業者から、「バス車体に轟の滝（地元の名所）の写真を貼ってはどうか」と提案し、採用された。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の減少への対応（幹線としてバスと鉄道が並行して走っていることも問題）。 ・高齢者を中心にバス停までの徒歩アクセスがづらいとの意見があり、そこへの対応。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の減少に歯止めをかけるための利用促進。 ・今後はデマンド運行化も視野に入れなければいけないと考えている。

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"> ・車を持っていない高齢者も山奥の方にいるので、地域貢献としてやらざるを得ない。
	<p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町営バスが通常のタクシー営業と競合しているとは考えていない。ただ、デマンド型となるとタクシー営業に影響があると思う。海陽町は谷が深く、運行距離が長すぎてデマンド型の運行には向かないように思う。
	<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"> ・海陽町の経費節減方針で委託費を減額されてきたが、それに対してどうこう言うことはできない。委託費は運転手の給料のみで、それ以外の経費は全て町が負担しているため何とか対応できている。

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	995,842人	面積	1876.53 km ²					
	65歳以上人口比率	25.8%	人口密度	530.7人/km ²					
	15歳未満人口比率	13.4%	昼間人口/夜間人口	1.00					
取組み地域の状況	過疎地域	離島地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯	特別豪雪地帯	該当なし	

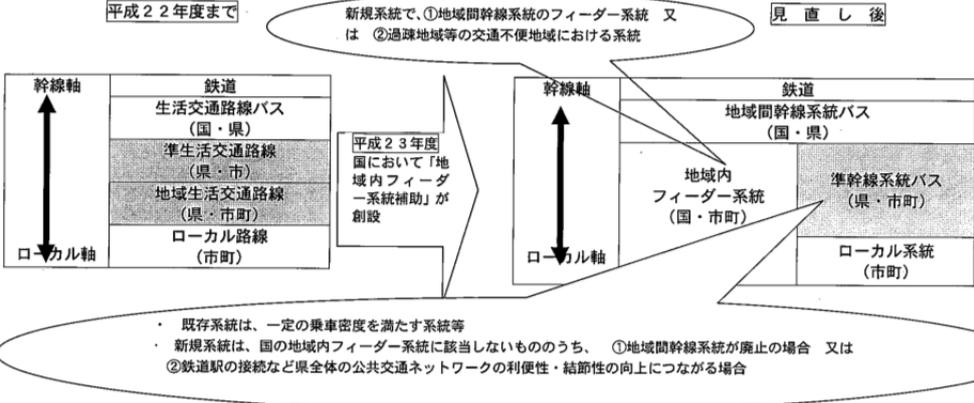
取組みのポイント

- これまで市町単位で把握していた収支を、系統単位で把握することで補助対象系統をより明確化する。
- これまでの平均輸送人員の規定を廃止し、平均乗車密度（収入額をベースに算出した理論上の常時利用者数）と収支率に基づき、補助率を1/6以内～1/2以内に細分化する。
- 収支改善や費用削減等により、前年度から補助額が減額となった場合、減額となった額の1/2を市町に還元することで、市町（間接的に交通事業者）の運行改善へのインセンティブに。

取組み対象路線の概要

背景と経緯

- ・バス等に関する補助金の金額が年々上昇傾向にある中で、香川県は利用率アップや車両サイズの適正化等による収支改善を図る必要があるとの認識があった。
- ・そうした中で、国の「地域内フィーダー系統補助」が創設されたことを踏まえ、市町バス事業への県の支援制度については、国の補助制度の活用を前提とし、その国の制度が活用できないものであって、かつ、一定の利用がある系統（準幹線系統）を対象とすることとし、両方の制度を並存させることによって、鉄道や路線バス等の幹線を補完し、県全体のネットワーク強化に資するものとした。



平成22年度まで

新規系統で、①地域間幹線系統のフィーダー系統 又は ②過疎地域等の交通不便地域における系統

見直し後

平成23年度国において「地域内フィーダー系統補助」が創設

・ 既存系統は、一定の乗車密度を満たす系統等
 ・ 新規系統は、国の地域内フィーダー系統に該当しないものうち、①地域間幹線系統が廃止の場合 又は ②鉄道駅の接続など県全体の公共交通ネットワークの利便性・結節性の向上につながる場合

運行状況	愛称等	—	運行形態	・ 路線により様々
	対象利用者	・ 一般	運行便数・時間	・ 路線により様々
	利用料金	・ 定額制が多い	利用者数	—
	官民の役割分担	・ 補助対象となる運行経費の範囲は、要綱に明記した一定のものに限定する。 ・ 運行系統を変更しようとする場合は、変更による収支改善等が見込めると知事が承認したものに限り、補助対象とする。		
担当部署	香川県 政策部 交通政策課 総合交通グループ 〔住所〕 香川県高松市番町4丁目1-10 〔電話〕 087-832-3134			

仕組み・制度	委託・契約方式	・香川県準幹線系統確保維持費補助金
	金額決定方式	・市町が補助要綱に基づき香川県に申請。 ・申請内容を香川県が監査し、市町に交付する補助金額を決定（事後算定方式）。
	内容や期間	・新制度は来年度（平成 25 年 10 月～平成 26 年 9 月）より適用。 ・1 年ごとに申請（補助会計年度は 10 月～9 月）。
	モニタリングの状況・方法	・事業完了後に県が監査・評価を行い、次年度の実施内容に反映。
	黒字分の取扱	・黒字の場合は補助金なし。
	補助金以外の支援	・2年連続で補助率「1/2以内」が適用される系統について、収支改善や費用削減等により、 前年度よりも補助額が減額となった場合には、減額となった額の1/2を市町に還元。

取組みの効果	効果の概要	・地域に密着した交通は地元市町が中心となり、 系統の見直しについてより細かく考えるようになると想定。 ・一部の系統は国の補助制度を活用することで、今年度の香川県の負担額は前年比90～95%程度に減少すると見込んでいる。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・旧制度では（系統単位でなく）市町単位で収支の把握等を行っていたが、 新制度では系統単位で収支の把握等を行うこととなるため、地元市町が中心となり、系統ごとの収支や系統の見直しについてより細かく考えるようになると想定。 【事業者】 —

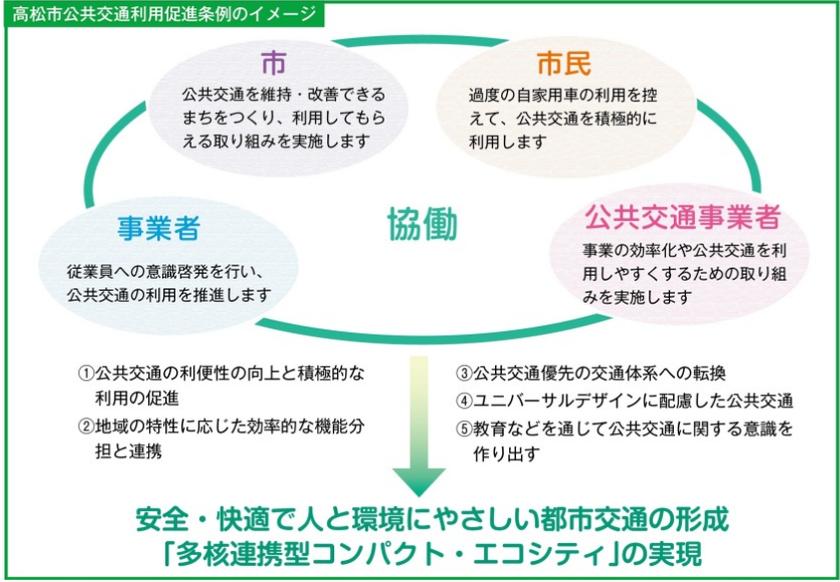
課題とその対応	改善すべき課題	・平均乗車密度の概念が地域のコミュニティバスにも導入されたが、事業者は少し厳しいように感じている。
	課題への対応	・県としては、市町の意見も考慮して、国の支援制度の状況や、県の財政状況等に鑑み、適宜、見直しを行うことが必要である。 ・なお、「平均乗車密度」の算定にあたっては、「平均賃率」が必要であるが、今回の平均賃率は、現状を考慮した一定値であり、今後も引き続き検討が必要である。

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"> ・公共の補助がなければ路線の維持ができない時代になりつつあり、儲けはなくても何とか続けていく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"> ・基本はやはり人口ボリュームと利用頻度（通勤、通学で利用があるか）を重視する。 ・利用者が減少傾向にある中で、切らざるを得ない系統も出てきている。 <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"> ・平均乗車密度の概念が導入されたが、コミュニティバスなどはもともと平均乗車密度が低いため、今後問題が生じる可能性がある。

公共交通機関（電車⇄バス）相互の 乗り継ぎ運賃の割引拡大

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	419,429 人	面積	375.12 km ²					
	65歳以上人口比率	23.0 %	人口密度	1,118.1 人/km ²					
	15歳未満人口比率	14.2 %	昼間人口/夜間人口	0.96					
取組み地域の状況	過疎地域	離島地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯	特別豪雪地帯	該当なし	

取組みのポイント	<ul style="list-style-type: none"> ●ICカード「イルカ」による公共交通機関（電車⇄バス）相互の乗り継ぎ運賃割引を、20円から100円に拡大し、拡大分の運賃差額等を高松市が負担。 ●「高松市公共交通利用促進条例」を制定し、公共交通利用促進施策・事業を積極的に実施。 ●バス待ち環境整備への補助を実施。
----------	--

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<p>・高松市では、平成22年度に策定した「高松市総合都市交通計画」に掲げる公共交通利用促進施策の推進に努めているが、平成25年9月27日に公布・施行された「高松市公共交通利用促進条例」の制定を契機として、市民に幅広く利用される公共交通体系の構築に向けた各種施策・事業を、さらに積極的に展開することとしている。</p> <div style="border: 1px solid green; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: green;">高松市公共交通利用促進条例のイメージ</p>  <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: green;">安全・快適で人と環境にやさしい都市交通の形成 「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現</p> </div>												
	運行状況	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>愛称等</td> <td>—</td> <td>運行形態</td> <td>・路線により様々</td> </tr> <tr> <td>対象利用者</td> <td>・一般</td> <td>運行便数・時間</td> <td>・路線により様々</td> </tr> <tr> <td>利用料金</td> <td>・路線により様々</td> <td>利用者数</td> <td>—</td> </tr> </table>	愛称等	—	運行形態	・路線により様々	対象利用者	・一般	運行便数・時間	・路線により様々	利用料金	・路線により様々	利用者数	—
愛称等	—	運行形態	・路線により様々											
対象利用者	・一般	運行便数・時間	・路線により様々											
利用料金	・路線により様々	利用者数	—											
担当部署	高松市 市民政策局 コンパクトエコシティ推進部 交通政策課 〔住所〕香川県高松市番町1丁目8-15 〔電話〕087-839-2138													

仕組み・制度	委託・契約方式	・公共交通機関（電車⇄バス）相互の乗り継ぎ運賃割引の拡大に伴う運賃差額等の負担
	金額決定方式	・現在、ことでは電車とバスを同日中に乗り継いだ場合、乗り継ぎ後の運賃に対し20円割引を行う制度を実施しているが、この割引を100円に拡大して利用促進を図り、その減収分（80円）を市が負担する（割引額を 100円に拡大することで、路線バスで直行するより運賃が安価になる場合も発生する ）。
	内容や期間	・モーダルシフトを図るには、 一定期間継続して取組むことが必要 であるため、平成26年3月から3年間程度を目途に実施する予定。
	モニタリングの状況・方法	・随時 ICカードの利用データを集計・分析 し、動向をモニタリングする予定。 ・高松市総合都市交通計画において 利用者数に関する目標値を設定 しており、現在も 事業者から定期的に情報提供を受け、評価を実施 している。
	黒字分の取扱	・黒字となった場合の取扱を含め、平成27年度以降の負担については、26年度の利用状況等を踏まえ、改めて交通事業者と協議の予定。
	補助金以外の支援	・乗り継ぎ運賃割引拡大に当たっての システム改修費を市が負担 。

取組みの効果	効果の概要	・乗り継ぎ運賃割引の拡大は、平成26年3月実施予定のため効果は不明。 ・利用者数に関する目標は、平成27年までに6万2,500人/日としているが、平成24年度は約5万7,000人/日となっており、人口減少するなかで難しい状況となっている。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・総合都市交通計画推進協議会に 意識の高い委員が集まっている ため、前向きな議論ができています。 ・自転車道整備等の環境整備や商店街の活性化等、 周辺施策とうまく連携している 。 ・ 市長が交通政策に関して積極的 である。 【事業者】 ・利用者の多くが高齢者であり、ノンステップバスの増加も利用者獲得には欠かせないと感じている（ノンステップバスの割合が50%を超えた）。

課題とその対応	改善すべき課題	・乗り継ぎ運賃割引（特に定期イルカ所持者への割引）については、これまでもことでは独自の取組みで実施されていたが浸透しておらず、周知の徹底が必要。 ・イルカの乗り継ぎ運賃割引が適用されないJRの利用促進。 ・利用促進条例に罰則規定はないため、形だけで終わらないように実態を伴った取組みが必要。 ・商店街等と連携し、「まちに出てきてもらう目的」を作ることも必要。
	課題への対応	・条例内容と乗り継ぎ運賃割引拡大については、市でパンフレットを作成予定し、市内の事業所等を中心に、公共交通の利便性をPRする予定。

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"> ・高松市は、瓦町～高松駅間の路線重複を解消するため、この間を別系統で分離する考えを持っているが、この間は通勤者が数多く乗降する区間であり、分断することは難しいと考えている。 ・幹線と支線の分離は、フィーダーを分離することで補助要件から外れることになり難しい。 ・公共の補助がなければ路線の維持ができない時代になりつつあり、儲けはなくても何とか続けていく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"> ・基本はやはり人口ボリュームと利用頻度（通勤、通学で利用があるか）を重視する。 ・目的地となる施設（医療機関や商業施設等）があるかどうかも重要。 ・利用者が減少傾向にある中で、切らざるを得ない系統も出てきている。 <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"> ・乗り継ぎ割引額100円は、高松市との協議を経て、更なる利用促進となるようなわかりやすい運賃を設定。 ・上屋等の待合環境整備は利便性を高める上で必要と感じるが、道路空間の利用に制約があるため、なかなか思うように進まない状況である。
-----------	--

デマンドバスの利用者数に応じた
運行委託料の上乗せ

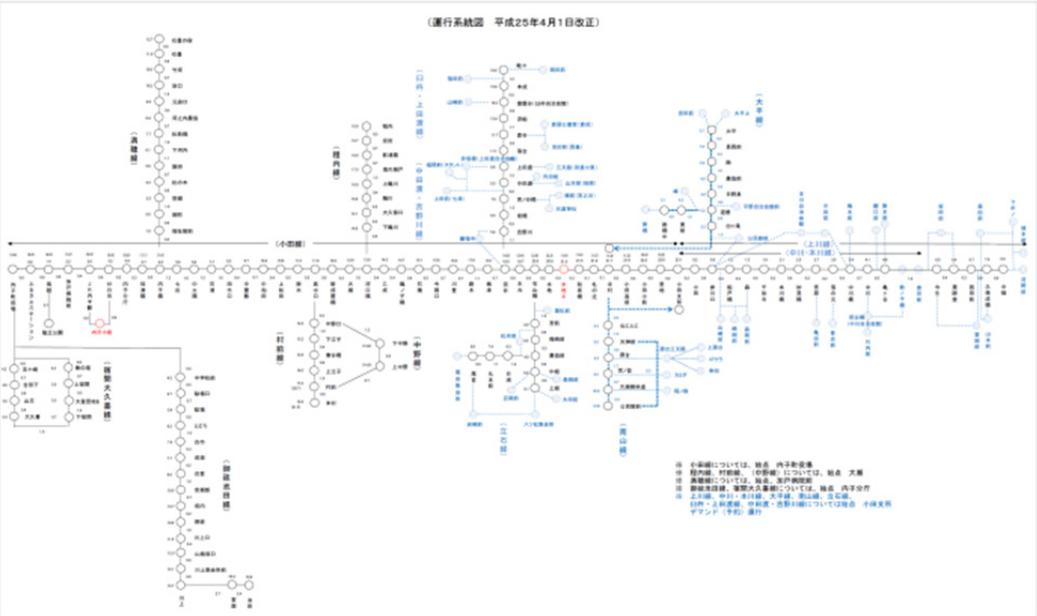
取組み内容	事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他
-------	------	------	-----	-------	--------	-------	------	------	-----

自治体データ	人口	18,045 人	面積	299.50 km ²	
	65歳以上人口比率	34.4 %	人口密度	60.3 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

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

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

仕組み・制度	委託・契約方式	・内子町デマンド式乗合バス運行业務委託契約
	金額決定方式	・現在、町所有の車両4台を各事業者に2台ずつ無償貸与し、燃料代・車両維持管理等は全て町負担で運行を実施。 ・以上の理由により、燃料の市場価格にかかわらず、委託料は一定で更新している。 ・予備車（タクシー事業者所有）が運行した場合については、別途委託料を設定している。
	内容や期間	・契約は単年契約。 ・町内の委託事業者は2社で、 受託者（事業者2社）間にて運行協定書を締結し、委託者相互に協力して車両を配備できる体制を整えている ことから、 利用者へのサービス低下の回避が可能となっている 。
	モニタリングの状況・方法	・現在、幹線の路線定期バス以外の枝線についてデマンド交通化を展開している段階であり、町内すべて整備が完了してから見直しを行っていく方針である。 ・利用者からの要望等により軽微な変更等は実施している。
	黒字分の取扱	・利用者の絶対数が限られている地域（過疎地等）を運行している為、全路線赤字である。
	補助金以外の支援	・事業者所有の車両が2輪駆動車で、積雪のある山間部に不向きであったため、町が10人乗り四輪駆動車を4台購入し、無償貸与している。
取組みの効果	効果の概要	・お試し期間（無料）を経て、徐々にデマンドバス利用の予約システムに慣れて頂いたことや、 運行事業者の丁寧な接客対応等により、全体的に利用者は増加傾向 になってきている。 ・交通事業者と行政の間で運行経費の試算額が合わないので、一人あたりに対応したペイバック追加が一概にインセンティブになっているとは言えない。 あくまで、行政と交通事業者の信頼関係で成立 している。 ・従来の路線バスと比べ 乗車時間の短縮は高齢者に喜ばれている 。 ・いろいろな目的で利用できることで、住民からは便利だと高評価を受けている。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・ 予約者が増えることにより、委託料が増加するため、事業者側のサービス向上に繋がっている と思われる。 【事業者】 ・儲ける分野ではなく、協力という社会貢献意識で行っている。 ・現在単年度契約で毎年契約更新を行っている。
課題とその対応	改善すべき課題	・「家の近くまで来る」というメリットから、免許を持たない女性の利用が8～9割を占め、運行曜日を増やしてほしいという要望がある。 ・電話予約を忘れてしまうなどの問題もある。
	課題への対応	・無料送迎車と有償のデマンドバスとでは、無料と往復千円（限度額）出費がかかるものとなるので勝負にならないが、H26.2月から路線不定期運行のキ口程運賃を廃止にし、区域運行の定額250円運賃に変更する計画がある。 ・運賃が最高往復千円かかっていた地域の方は、半額の往復500円となり、自宅近くまで迎えに行くことができるデマンドバスの利用も増加するものではないかと期待しているところである。
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"> ・近年、福祉政策との境界が分からなくなっている。 ■ 路線設定を行う際に重視すること <ul style="list-style-type: none"> ・現在の体制で対応可能であれば、介護タクシー等に参加することも考えている。 ■ 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"> — 	

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	764,456 人	面積	7,105.16 km ²	
	65歳以上人口比率	28.8 %	人口密度	107.6 人/km ²	
	15歳未満人口比率	12.2 %	昼間人口/夜間人口	1.00	

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

取組みのポイント	<ul style="list-style-type: none"> ●ICカード「ですか」の利用実績データから利用状況を可視化し、事業者の路線再編を支援。 ●路線再編に対応した乗継割引運賃制度を導入。 ●利用環境の改善（わかりやすいバス停の整備、乗換検索ツールの充実）。
----------	---

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<p>〔利用者ニーズへの対応〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県中央地域のバス路線は、複数のバス会社による一部の区間での競合や、運行エリアのすみ分けなどにより、利用者のニーズに十分合った路線網が実現していない。 ・県民へのアンケート調査などでも、「バスは行き先がわからない」などの声が依然としてあり、分かりやすく、利用しやすいバス路線の実現が求められている。 <p>〔行政負担の増大〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線を維持するための国、県、市町村による補助金も増加の一途であり、厳しい財政状況にある地方自治体の負担は限界に達していることから、効率的な運行による負担軽減に向けた路線再編などが必至の状況である。 			
	運行状況	愛称等	—	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	・路線により様々
		利用料金	・路線により様々	利用者数	・6,120千人：全県（平成23年度）
官民の役割分担	<p>【県】 路線再編のための協議会の運営、施設整備等に関する事業者及び市町村への支援、乗り換え検索ツール（アクセスこうち）の運営。</p> <p>【市町村】 協議会のサポート、施設整備等に関する事業者への支援、地域の実情に合った移動手段の導入支援など。</p> <p>【大学及び市民団体】 バス路線の可視化ツールの開発、協議会のサポート、地元の工業高校と連携したバス停及びバスマップの作製など。</p> <p>【事業者】 バス路線再編における具体的な取組みの実施主体 路線の再編、乗継割引運賃の導入、バス停の整備など。</p>				
路線概況					
担当部署	高知県 産業振興推進部 交通運輸政策課 〔住所〕 高知県高知市丸の内 1-2-20 〔電話〕 088-823-9734				

仕組み・制度	委託・契約方式	—
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ割引による減収分の補填等はない。 ※補助路線が多く、減収分の一部は間接的に自治体で負担していることになる。 ・バス路線再編に必要な現状分析及び路線再編案の作成、ICカード「ですか」の機能拡充などの経費は、県の補助金による支援あり。
	内容や期間	—
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ICカード「ですか」の利用実績データの分析による状況把握。 ※ICカードの利用率は全バス利用の7割程度、カードは路面電車でも利用可能。
	黒字分の取扱	—
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・協議会の事務局を担当した高知県は、補助制度の活用などに関するサポート役に徹している。

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの路線再編（H25.10月実施、今後検証及び見直しが必要）。 ◆コスト削減効果（実車走行キロが約8%減少） ◆利便性向上（利用者の多い区間の増便、地域の実情に合った乗合タクシーの導入等） ◆路線の集約（幹線系統を集約し、国・県の補助制度の活用路線が増加） ・1日の乗り継ぎ件数が対前年同月比で1.8倍程度に増加。 ・バス停の改善は、利用者へ効果だけでなく、工業高校の生徒によるバス停製作がマスコミにも取り上げられるなど、啓発効果にもつながっている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多くの路線が行政の補助を受けて運行が維持されている現状では、路線の大幅な見直しを事業者だけで実施することは困難なため、行政と事業者などが協議会を立ち上げて取組みを進めたことにより、実現につながったものと思われる。 ・利用者の利便性の確保と、事業者のコスト削減、市町村の負担額削減を同時に達成するために、行政と事業者の実務者レベルの会議を1～2週間に1度のペースで開催することで信頼関係が構築されたことも大きな要因である。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗継割引はまだ始めたばかりで効果が見えにくいですが、取組みを始めてから他の事業者との協力が増えた。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・複数事業者による路線競合地域の整理や、路面電車を含めた全体的な見直し。 ・乗継利用促進に向けた待合環境の改善や乗り継ぎ先の便数確保。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者ごとの路線再編の結果等を検証するとともに、事業者間の競合地域の整理に向けた協議を続ける。

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"> ・県や市を始め関心を持って利用促進に取り組んで頂けることは事業者として非常にありがたい。 ・現在は乗り継ぎ割引等、運賃に関する取組みが中心となっているが、それだけだと事業者は少し苦しいので、サマーキッズ定期券（夏休み期間中の小学生向け割引定期券）のような、新規需要を開拓するようなアプローチが他にもあればよい。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本は頻度高く利用する利用者（通勤・通学者等）がたくさん居住している地域が路線設定の対象となる。 ・目的地側に公共交通に関する環境整備をして頂けるかも重要。 ・交通体系としては、ハブ&スポーク（幹線と支線に整理する手法）が基本。 ・ICカードで利用状況を見える化したことで、路線再編がやりやすくなった。 <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"> ・国の補助制度が地方の状況に合致しておらず、問題を生じている（特に輸送量の要件）。
-----------	--

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	95,087 人	面積	26.88 km ²					
	65歳以上人口比率	17.2 %	人口密度	3,537.5 人/km ²					
	15歳未満人口比率	16.2 %	昼間人口/夜間人口	0.85					
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

- 事前に運行補助金の算出を行い、「5年間の定額補助」として契約している。
- ICカード決済の導入、コミュニティバスの現在位置情報等配信サービスの提供など利便性向上の取組みも進み、利用者は増加傾向にある。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・市内南部やその他地域と比較すると、北・東部で運行する路線バスが少なく、連続した交通空白地域が広がっていたため、平成12年にバス検討プロジェクト（庁内検討会議）を立ち上げ、平成13年の市民アンケート調査実施、平成14年のコミュニティバス検討委員会の設立を経て、平成15年に3路線にてコミュニティバスの運行を開始した。 ・平成19年に4路線への路線増加、ダイヤ改正等の見直しを実施している。 ・コミュニティバス導入当初は年度ごとに運行経費から運賃及び広告収入の額を控除した額を限度として補助金を交付していた（いわゆる赤字補填）が、収支改善やサービス向上等の効果が見られなかったため、現在の支援形態に変更した。 			
	運行状況	愛称等	・大野城市コミュニティバス「まどか号」	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	<ul style="list-style-type: none"> ・一方向循環4路線 ・平日101便/日 ・休日97便/日
		利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ・均一運賃：100円（未就学児は保護者同伴に限り3人まで無料） 	利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・459,071人/年（H24年度）
		主要な運行車両	・中・大型バス6台（自治体所有）		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・大野城市が車両及び停留所施設を運行事業者に無償貸与し、運行事業者は車両及び停留所施設の維持管理、その他運行に必要な物品や経費の負担を行う。 				
路線概況					
担当部署	大野城市 建設部 都市計画課 〔住所〕福岡県大野城市曙町二丁目2-1 〔電話〕092-580-1867				

仕組み・制度	委託・契約方式	・大野城市コミュニティバスの運行業務に関する協定書
	金額決定方式	・事前に「基本運行経費」から「運行収入予定額」を差し引いた額をもとに運行補助金の算出を行い、黒字または赤字にかかわらず定額補助としている。 ※基本運行経費：運行事業者が提出した運行経費の見積額と市が積み上げた経費の両方をもとに算定 ※運行収入予定額：過去3年間の収入実績の平均値にて算出
	内容や期間	・契約期間は5年間。 ・運行補助金は5年間定額となっているが、運行条件に変更が生じた場合等は、協議の上、運行補助金の見直し・変更を実施する契約になっている。
	モニタリングの状況・方法	・利用者数・車両及び停留所施設の点検管理状況の月次報告、年1回の利用者実態調査、毎年度の補助事業終了後に補助金にかかる事業実績報告書の提出を運行協定で義務付けている。
	黒字分の取扱	・特に規定はなく、利用者増加の取組みによる増収はそのまま事業者の増益となり、事業者の努力によりインセンティブが働く仕組みとなっている。 ・過去には、補助金を含めて黒字となっている年度あり。
	補助金以外の支援	・車内広告収入は、全額運行収入に計上することを認めている。 ・大野城市HPにおいて、バスルート、バス停、時刻表、運賃等の運行情報を掲載している。

取組みの効果	効果の概要	・利用者数は順調に増加している。 ・利用者のサービス向上として、コミュニティバスの現在位置情報等配信サービスの提供やICカード決済の導入などの運行事業者からの積極的な提案、努力を引き出すことができ、利用者からの評判は上々である。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・運行事業者の選定期間に合わせて運行協定内容の見直しを行ったため、運行事業者の積極的な提案、努力を引き出すことができたと考えられる。 【事業者】 ・利用者増加による増収をすべて事業者の増益とすることができる「定額補助」というしくみはわかりやすく、取組みやすいためと考えられる。 ・交通事業者としても、今後も積極的に継続していこうと考えており、社内で利用者増のための取組みを検討し、実施している。

課題とその対応	改善すべき課題	・インセンティブを効果的に発揮させるためには、運行経費及び運行事業者の適正な利潤を正確に把握することが必要と考えている。
	課題への対応	・国・県単位での歩掛作成や運行事業者の選定において、より一層の競争性を発揮できる環境づくりが不可欠であると考えている。

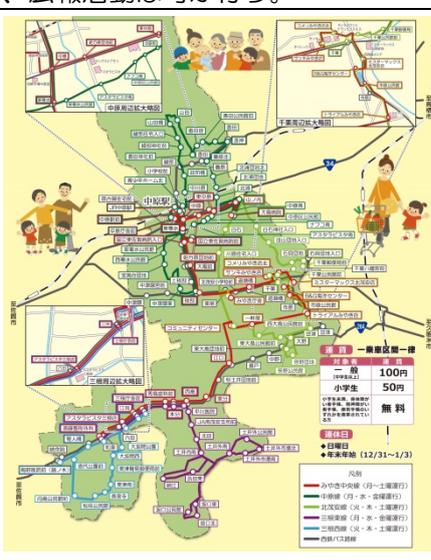
事業者の一般的意識	■自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見	<ul style="list-style-type: none"> 自治体の考える公共交通としての利便性が、他の路線との乗継、電車との接続等を考えた路線編成になっていない。 白ナンバー（自家用登録）で無償運行を実施する事例が見られるが、民営圧迫が懸念される。利用者の安全面や運行管理面から考慮した場合、得策ではないと思われる。
	■路線設定を行う際に重視すること	<ul style="list-style-type: none"> 住宅集中地区から地区の施設を経由するように設定している。 車両の効率的運用のため、待ち時間を考慮した路線設定を行っている。

■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

- ・契約期間を複数年とした場合は、車両の整備、バス停の整備等の運行計画が立てやすくなると感じている。

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	26,175 人	面積	51.89 km ²					
	65歳以上人口比率	28.1 %	人口密度	504.4 人/km ²					
	15歳未満人口比率	12.1 %	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	<ul style="list-style-type: none"> ● コミバス応援隊を募集し、周辺企業に対してバス停ネーミングライツなどへの参画を呼びかけ、収入増加の取組みを実施している。 ● ヒアリング結果等を分析し、運行ルート変更、ダイヤ改編を実施している。
----------	---

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・平成17年の3町合併により誕生したみやき町では、合併後のまちを南北につなぐ公共交通がなかったため、平成18年度に策定した「第1次みやき町総合計画」の中で、「町内の交流を円滑にする新たな交通手段の検討」を掲げ、平成20年度の地域交通におけるアンケート調査の実施を経て、平成21年9月より国の雇用対策事業を活用したコミュニティバスの試行運行（無償）を開始した。 ・事業の実施結果を踏まえ、平成23年度には「みやき町地域公共交通確保維持改善協議会」を設置し、試行運転についてのアンケートを実施、地域の实情に応じた効率的かつ適正な交通手段の検討を行った。 ・平成24年度には、地域のニーズに即した運行形態、運賃等について協議する場として「みやき町地域公共交通会議」を設置し、平成24年10月より、プロポーザル方式によって選定された運行事業者によるコミュニティバスの本格運行（有償）を開始した。 			
	運行状況	愛称等	・みやき町 コミュニティバス	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	・5路線 16便/日 ・7:30~17:00
		利用料金	・均一運賃 100円	利用者数	・11,879人/年 (H24.10~H25.9)
		主要な運行車両	・自治体が所有する小型車両 2台		
官民の役割分担		<ul style="list-style-type: none"> ・車両を町が保有し、運行業者に貸し出す体制をとっている。 ・バス停の維持管理は運行事業者、広報活動は町が行う。 			
路線概況	 				
担当部署	みやき町 事業部 まちづくり課 〔住所〕 佐賀県三養基郡みやき町大字市武1381 〔電話〕 0942-96-5526				

仕組み・制度	委託・契約方式	・みやき町コミュニティバスの運行に関する協定書
	金額決定方式	・安全・安心運行を第一に考え、プロポーザル方式により運行事業者を決定。 ・プロポーザル時に運行事業者から提出された「運行経費見積額」から「運賃収入」を差し引いた額を補助金とし、3月末の年度終了後に支給している。
	内容や期間	・契約の期間は、4月～翌年3月までの1年間。
	モニタリングの状況・方法	・外部委託により、乗り込みヒアリング調査やアンケート調査を実施している。 ・ヒアリング結果等を分析し、運行ルート変更、ダイヤ改編を実施している。
	黒字分の取扱	・特になし
補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・「みやき町コミバス応援隊」の募集活動 ・持続的なコミュニティバスの運行のために、「バス停ネーミングライツ（バス停名の企業・施設名への変更）」「バス車内広告及び時刻表への広告掲載」「バスのラッピング」による収益増加の取組みを実施する予定。 ・ネーミングライツ等の収入は、運賃外収入として全て運行事業者のものとなる。 ・現在、平成26年度からの本格的な実施に向けて賛同企業まわりを実施しているが、積極的な参加意向を示してくれている企業も多く見られている。今後、町と運行事業者が一緒になって、応援隊の賛同者集めを実施していく予定。 ・ネーミングライツに協力してくれた事業者に対して認定証を授与する予定。 	

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・「交通利便性が上がり外出の機会が増えた」「買物と通院に運賃が安いコミュニティバスを利用できるようになった」「ダイヤ改正を行って定時に来るので寒い中待たなくて有り難い」など利用者からの評判は上々である。 ・運行開始後は利用者が運行形態を理解しておらず、利用者数が伸びなかった時期があったが、最近はずすかではあるが利用者数が増加している。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査等の結果をもとに、運行ルート及び運行ダイヤの改正を実施することで、商業集積地区や病院等へのアクセスが可能になったため。また、ゆとりあるダイヤで定時運行が可能となったためと考えられる。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各乗務員に路線別に利用者数を聞き、毎月の運行事業者の常会で利用者増になる為の取組みを討議し、実施することで、効果が見られたためと考えられる。

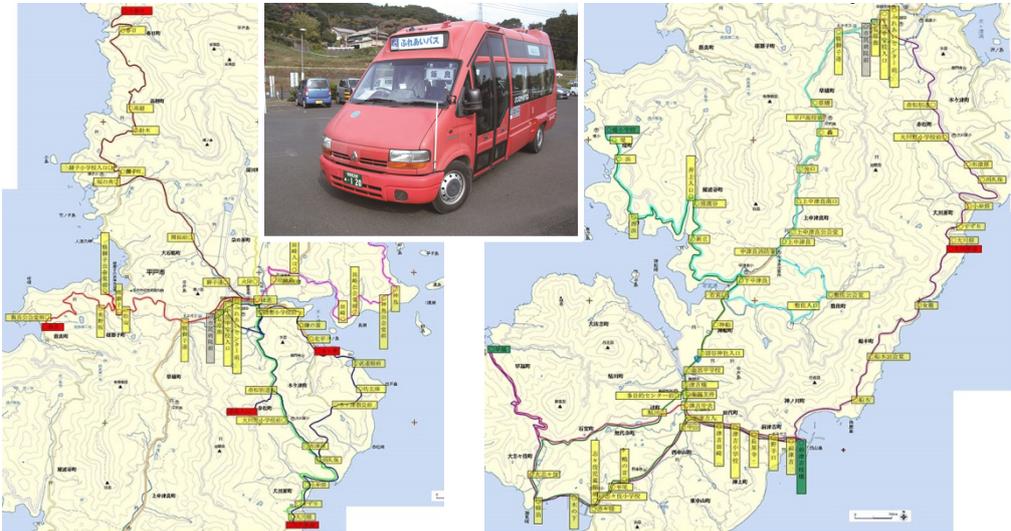
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・まだまだ利用者を増加させる必要がある。 ・「もっと乗車してほしい」ということを積極的にPRしていく必要がある。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進のために「バスの日の設定」「無料乗車体験などのイベント」、朝・夕の学童輸送による「小さい時からのバスの乗り方教育」などの取組みを行っている。 ・分かりやすく使いやすい時刻表等を通じた各種団体への広報活動やバス利用の案内を積極的に実施し、地域の団体や小グループが自主的に団体活動の中でバス利用を行っていただくような利用促進の取組みを強化していく必要がある。 ・引き続きモニタリング調査を行い、利用者の更なる利便性向上を図る必要がある。

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"> ・公的支援に関して、国や県及びその部署の枠を超えて情報が得られる窓口が欲しいと感じている。 ・自治体の計画によって、その自治体の考える公共交通の位置づけが確認できるので、今後どの程度の規模感で事業を実施すれば良いのかがわかりやすく、取組みやすいと感じている。 ■路線設定を行う際に重視すること <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の声を第一に考えてアンケートを取り、ダイヤ作成を行っている。利用者がよく行く病院、役場を重点的に折り返し場としている。 ・路線定期バスに接続する為に接続時間に余裕が生まれるよう最大限の努力をしている。 ■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"> ・今後、契約等についてプロポーザル方式による運行事業者の決定が増加するのではと感じている。 ・運行上危険な箇所がある場合は、早急に整備を行ってほしい。
-----------	---

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	34,905 人	面積	235.63 km ²					
	65歳以上人口比率	33.2 %	人口密度	148.1 人/km ²					
	15歳未満人口比率	12.8 %	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

- プロポーザル方式により選定された事業者からの委託料見積額を基本とし、「4年間の定額委託」として契約している。
- バス利用環境の向上のために、自治体の負担による待合施設の整備を実施している。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・中南部地区は大手バス事業者が支線まで運行していたが、平成14年に大手事業者が撤退したため、市内の民間事業者による「平戸市ふれあいバス」の運行を開始した。 ・不採算路線であったため、市の補助金を交付していたが、利用者の減少とともに市の負担も増大していた。 ・平成21年に民間事業者から委託方式変更の提案があり、市内部での協議等を行った上で、平成22年に「平戸市愛のり交通活性化委員会（地域公共交通会議）」にて承認を受けて、プロポーザル方式による事業委託制度への変更を実施している。 			
	運行状況	愛称等	・平戸市ふれあいバス (平戸中・南部地区)	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	・16路線 ・概ね6:00~19:00
		利用料金	・均一運賃200円	利用者数	・29,094人/年 (H24年度)
		主要な運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者所有小型バス3台 ※メンテナンス用として2台（事業者所有） 		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用環境の向上のため、自治体の負担で待合施設の整備を実施している。 ・利用者等の意見があった場合には、自治体が主体となってダイヤの見直しを実施している。 				
路線概況					
担当部署	平戸市 市長公室 企画課 〔住所〕長崎県平戸市岩の上町1508番地3 〔電話〕0950-22-4111				

仕組み・制度	委託・契約方式	・平戸市ふれあいバス運行業務委託契約
	金額決定方式	・ 事業者選定（プロポーザル）の際に事業者から提出された見積額を基本として、「定額委託料」を決定 している。H25 年度委託料は年額 20,000 千円。 ・ 安全運行を第一に考えてプロポーザル方式を採用 しており、運行事業者選定は見積額も含めた運行内容全般に対して総合的に評価して実施している。 ・ 基本的には4年間の定額委託だが、ダイヤ等の業務内容の変更、社会情勢等の変動による委託料の変更については協議のうえ決定している。
	内容や期間	・ 契約期間は4年間 （平成 25 年 4 月～平成 29 年 3 月まで） ※中古バス減価償却期間、市の指定管理者制度の委託限度期間等から 4 年を決定
	モニタリングの状況・方法	・ 利用者数・運賃収入の実績について月次報告を受けている。
	黒字分の取扱	・ 運賃収入は事業者の収入としており、事業者の経営努力による経費節減や増収によって黒字が生じた場合は、全て事業者の取り分となる。
	補助金以外の支援	・ 自治体の負担による待合施設の整備 。 ・ 今年度、ふれあいバス中・南部路線で2カ所整備予定。今年度からこの取組みを制度化し、整備箇所の優先順位検討等を行っており、今後順次整備する予定。
取組みの効果	効果の概要	・ 利用者は減少傾向にあったが、委託化以降はほぼ横ばいとなり下げ止まりが見られ、 初年度は微増 となった。 ・ 年間補助金額に比べ、 委託制度にすることで市負担が大幅に削減された 。 ・ 委託制度への移行に伴い、 乗務員の意識の変化 が見られ、サービスの向上に結び付いており、 乗務員提案による効果的な時刻設定及び増便が実施 できた。 ・ 高齢者から利用しやすくなったと喜ばれている。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・ 委託化に併せて 200 円～600 円であった運賃を 200 円の均一運賃に変更 しており、利用者負担の軽減も、利用者の減少が抑えられた要因と考えられる。 【事業者】 ・ 今までは、社内における管理者及び乗務員が、乗客を一人でも多く乗せたいという売上貢献や経費削減の意識に欠けており、企業努力を行っても、赤字補填額が減少するだけで、成果を実感するものがなかった。しかし、 委託制度は、経費削減と売上アップで企業収益の向上に貢献できるという実感がある ため、乗務員の意識が大きく変化したと考えられる。 ・ 全区間の均一料金とほぼ全区間での自由乗降が実現できたためと考えられる。
課題とその対応	改善すべき課題	・ 委託化により一定の効果は得られたものの、経路や便数等の運行体系は大幅な見直しを行っておらず、現状に見合った効率的な運行であるとは言い難い。 ・ 高齢者の利用が多く、全車ノンステップバスの導入を要望されている。
	課題への対応	・ 今後も人口減少により利用対象者が減少していく中で、過疎地の交通体系を見直すためにニーズの把握や正確な需要予測が必要と考えている。
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"> ・ 制度及び管轄が異なると思うが、スクールバスが多く存在しており、赤字代替路線との競合も見られることから検討の余地があるように思える。 ・ 路線により、赤字補填と委託の2種類の制度が存在しており、制度の統一を希望する。 <p>■ 路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 主幹道路を運行する路線バスや航路などとの連結時刻を重視している。 ・ 生活路線であることから利用者の利用目的や要望にあった運行を心がけている。 <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"> ・ 契約額の算出方法は企業側に一任されており全く問題ない。 ・ 平戸市職員が自ら乗降調査を実施するなど非常に協力的で感謝している。また、利用客向上の為に待合施設を順次整備していく方針であり、官民一体となっているように感じている。 	

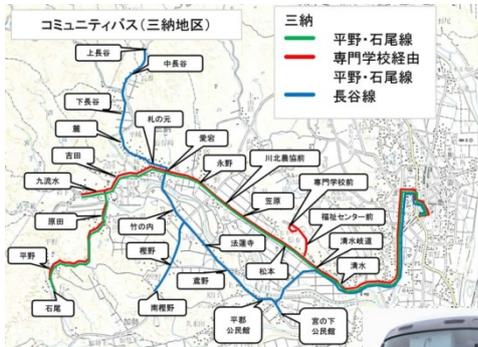
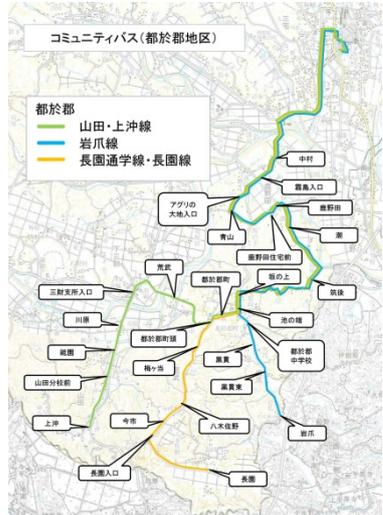
取組み内容	事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他
-------	------	------	-----	-------	--------	-------	------	------	-----

自治体データ	人口	32,614 人	面積	438.56 km ²	
	65歳以上人口比率	29.6 %	人口密度	74.4 人/km ²	
	15歳未満人口比率	13.4 %	昼間人口/夜間人口	0.96	

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

取組みのポイント

● 交通事業者の積極的参入を促進するため、5年間の複数年契約を導入しており、5年間の合計金額を記載した運行経費見積書の提出を受け、当該見積金額で契約を結んでいる。

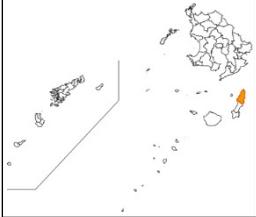
取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> 三納・都於郡地区には路線バス（廃止路線代替バス）が運行していたが、平成24年の契約期間満了が迫ってきたため、行政主導でコミュニティバスの検討を開始した。 平成23年度から先進地研修等の具体的な検討を開始。導入計画案について、庁議を経て10月に地域公共交通会議を開催。11月から翌年2月にかけて地元座談会を開き、その意見を反映した運行計画案を作成。同年3月に同案について地域公共交通会議を開催、平成24年10月より西都市コミュニティバスとして運行を開始した。 廃止路線代替バスは欠損額を補助金として支出していたが、平成21年の県補助金の打ち切り等により、市としても運行経費を抑える必要が生じたため、コミュニティバスの導入にあわせて運行事業者募集（プロポーザル）方式に変更した。その際、新規参入する事業者配慮し、単年度の契約の更新から5年間の複数年契約に変更した。 			
	運行状況	愛称等	西都市コミュニティバス (三納地区・都於郡地区)	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	6路線 10/日 7:10~18:40
		利用料金	対距離運賃 大人：140~640円 (小児等半額)	利用者数	三納地区：8,117人 都於郡地区：8,769人 (H24.10~H25.9)
		主要な運行車両	事業者所有小型バス2台		
官民の役割分担	運行地域の住民へ配布する時刻表が記載されたチラシの作成を市の負担で行っている。				
路線概況	  				
担当部署	西都市 総合政策課 〔住所〕 宮崎県西都市聖陵町2丁目1番地 〔電話〕 0983-32-1011				

仕組み・制度	委託・契約方式	・西都市コミュニティバス（三納地区・都於郡地区）業務委託契約
	金額決定方式	・コミュニティバスの運行事業者募集（プロポーザル）を実施する際に、 5年間の合計金額を記載した運行経費見積書の提出 を受け、当該見積額で契約を締結。 ・契約額を月割し、そこから運賃収入や国庫補助内定額（月割）を差し引いた金額を委託料として支給している（月額支給）。 ・基本的には5年間の定額支給だが、ダイヤ等の業務内容の変更が生じた場合は、見直し協議を行うこととしている。
	内容や期間	・ 5年間の複数年契約 （バス車両減価償却期間から5年を決定）
	モニタリングの状況・方法	・特になし。
	黒字分の取扱	・利用者が少ないため、黒字が出ることを想定していない。
	補助金以外の支援	・コミュニティバスの導入とあわせて、 敬老バス事業 （70歳以上1乗車200円で利用できる敬老バスカードの発行、高齢者用定期券購入費の補助）を実施。

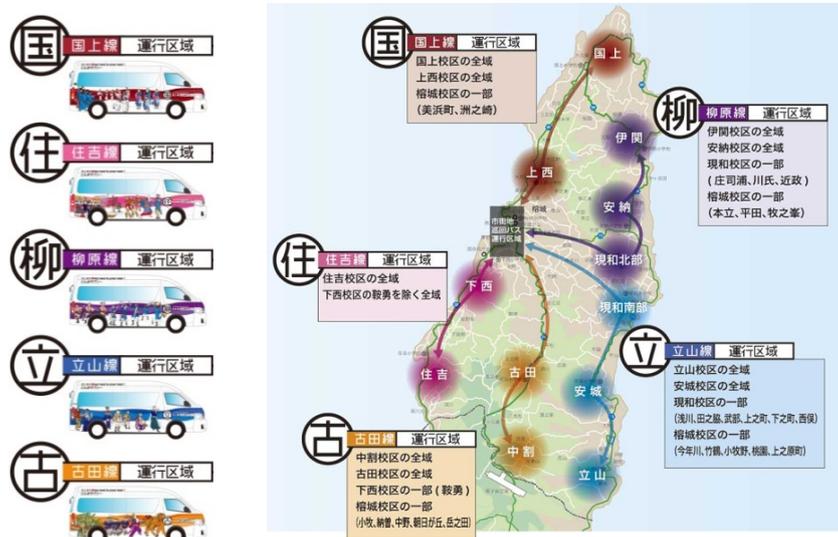
取組みの効果	効果の概要	・複数年契約は、 行政の委託料削減につながる だけでなく、十分な設備を持たない中小企業にとっては、 導入時の参加のしやすさ、安心した社員の雇用確保にも繋がっている 。 ・ 高齢者にとって親しみ易く、利用しやすいとの評価 を頂いている。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・敬老バス事業をチラシに記載したことで、高齢者の利用がより促進されたと考えられる。 【事業者】 ・複数年契約により、契約単年度の単発契約と比べ、バス車両ほか関連事務システムの設備などの 経費を複数年に分割して償却することが可能であり、実質として導入年度の契約額を抑える ことができたためと考えられる。 ・タクシーでの 乗務経験が豊富なドライバーに限定して担当 をしてもらっており、タクシードライバー目線の接客により、従来の路線バスに比べてドライバーが親切で、コミュニケーションが進んだためと考えられる。

課題とその対応	改善すべき課題	・コミュニティバス自体は市内全域に導入する予定としているため、他の地域へも順次導入していく必要がある。
	課題への対応	・既存の廃止路線代替バスとの調整を行う必要がある。また、導入地域においては、地域によって利用者が少ない地域・便もあるため、路線、ダイヤの見直しが必要である。

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"> ・昔は路線バスやタクシーを使って通院する高齢者ニーズがあったが、最近は施設や病院による送迎サービスとヘルパー等による有償、無償輸送が盛んに行われ、本来あるはずの需要が公共交通機関の利用に繋がらない状況がある。それらを出来る限り公共交通機関利用に繋げないと無駄が出てしまうと感じている。 ・タクシー利用が減少する可能性があるため、地域公共交通会議では共存についての十分な検討ができるように導いて頂きたい。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・誰を対象とするか、その為には何を優先する輸送なのかを考え、工夫している。 ・ドライバーがその目線でサービスを行うことが大切で、スタートしてからが工夫のしどころであり、その為には、余裕のある運行計画と検討を繰返していくことが大切。 ・その利用者と地域に合った定期券や割引等の制度などを取り入れていくことも大切。 <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"> ・他市町村の例で、契約額を優先するあまりに、利用者ニーズとのミスマッチを起こす案件があった。キロあたり単価で計算して契約するなど、ある一定の限度以内で適正な契約を行い、サービスや工夫、安全輸送管理に力が入る制度づくりにして頂きたい。
-----------	---

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	16,951 人	面積	205.78 km ²					
	65歳以上人口比率	31.0 %	人口密度	82.4 人/km ²					
	15歳未満人口比率	14.0 %	昼間人口/夜間人口	1.00					
取組み地域の状況	過疎地域	離島地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯	特別豪雪地帯	該当なし	

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

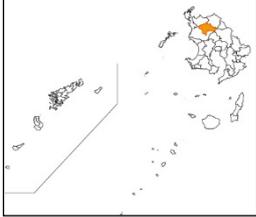
取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・西之表市では、自主運行が困難となった路線バスの代替えとして、平成17年度からコミュニティバスを5路線で1日1往復ずつ運行していたが、利用者数は年々減少する一方で、運行経費および行政負担額は年々増加し、路線の維持が難しくなってきた。 ・また、道路が狭小であるために、コミュニティバスの運行ができない地域も残されており、こうした地域ニーズにも対応していくための新たな交通手段が必要であった。 ・そこで、平成22年度にコミュニティバス乗降調査、市民アンケート、関係機関ヒアリング、区長や地域団体との意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

仕組み・制度	委託・契約方式	・西之表市デマンド型乗合タクシー運行業務委託契約書
	金額決定方式	・国の運行単価等を鑑みながら、前年度の実績や運行内容などを加味した金額を算定し、 入札又は見積もりにて委託事業者を決定 し、落札額にて運行委託契約を締結している。 ・四半期終了後に、四半期の委託額から運賃収入及び運賃外収入、国庫補助金を差し引いた金額を支給している。 ・一定条件を満たせば 事業収支にかかわらず定額委託額 となる契約。
	内容や期間	・1年契約（契約期間は4月～翌年3月まで） ただし、利用者が混乱しないよう、複数年度での運行委託を確約している。
	モニタリングの状況・方法	・事業完了後に市が評価を行い、次年度の実施内容に反映している。
	黒字分の取扱	・特になし。
	補助金以外の支援	・運行ルートの変更など取組み内容の改善に関して、現場検証等も行いながら、 市と事業者の間で協議を実施 （西之表市地域公共交通活性化協議会業者会）している。平成24年度4回、平成25年度5回（1月末現在）開催。 ・車両購入時に在籍し、デザインスキルを持っていた地域おこし協力隊員に作成を依頼し、容易に利用路線の識別ができるような 車両ラッピングを実施 している。

取組みの効果	効果の概要	・デマンド型乗合タクシーの導入により、交通空白地帯を解消し、交通弱者である郊外に居住する高齢者等の通院・買い物といった日常生活に必要な移動手段が確保され、 交通弱者の利便性が向上し、利用者からの評判は上々 である。 ・1年目は、運転手の対応や運行の遅れ、予約の仕方がわからないといった不満等が約50件あったが、3年目となる平成25年度には、5件程度に減少している。 ・ 予備車を出す便もあるぐらい、徐々に利用者が増加 している。 ・交通事業者にとっては、 収入の安定確保 につながっている。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・業者会での意見交換、共通認識の再確認等により、 事業所や運転手の資質の向上 が図られてきているためと考えられる。 【事業者】 ・開始直後は、利用者の自宅確認に時間がかかっていたが、 専属の乗務員を配置 することにより、短時間で対応できるようになったためと考えられる。 ・ 自治体の委託額バックアップがあったため 。リスクを考えると、事業者単独では取組み実施に踏み切れなかったが、現在は設備投資をして良かったと感じている。

課題とその対応	改善すべき課題	・アンケート、利用者モニターの活用などで地域ニーズの把握を行う必要がある。 ・高齢者が多いため、予約無しで乗降できないことを理解していない、予約取り消しの連絡がないなど、慣れるまでに時間がかかっている。
	課題への対応	・校区に在住する高齢者等の買い物を支援するために、デマンド型乗合タクシーを利用した買い物支援事業を検討していく。 ・この取組みについての周知を、市の広報誌等のみではなく、小規模な地域単位での説明会を実施することにより、利用者の拡大を図るものとした。

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 ・計画によって自治体の考える公共交通の位置づけが確認でき、今後どの程度の規模感で事業を実施すれば良いのかがわかる。 ・自治体の計画は事業者の会社経営のことまで十分に考慮されているとは言い難い。 ・全国的に65歳以上の高齢者にパスカードを配布し、公共交通利用者に対する値引きを実施している自治体が多いので、西之表市においても同じような施策を展開してもらいたい。
	■路線設定を行う際に重視すること ・多少運行距離が長くなっても、できるだけセンターラインのある道路を走行するようにしている。
	■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 ・自治体独自の算定式だが、地域への貢献度を考えると許容できる範囲である。

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	24,109 人	面積	303.96 km ²					
	65歳以上人口比率	35.4 %	人口密度	79.5 人/km ²					
	15歳未満人口比率	11.8 %	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 ●委託料を前年度利用者数の90%を算定基礎として事前に算出し、事業収支によらない定額補助を導入している。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> 以前のバスは、町の補助等により運行収支の損失を補うことで維持してきた。 このような現状のなか、町民アンケートの実施や、庁内における地域公共交通総合連携計画作成に向けた協議を受けて、平成23年度に「さつま町地域公共交通活性化協議会」を設置、その後「さつま町地域公共交通総合連携計画」を策定した。 さつま町地域公共交通活性化協議会の承認を受けて、平成23年11月にはこれまで交通空白地であった地域に「乗合タクシー」を導入し、平成24年4月にはこれまでバスを運行してきた路線に「コミュニティバス」を導入した。それぞれ交通事業者への委託により運行している。 			
	運行状況	愛称等	・さつま町コミュニティバス	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	<ul style="list-style-type: none"> ・4路線 ・片道6便/日 ・概ね7:30~18:30
		利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ・均一運賃：200円（子供100円、幼児 無料） 	利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・8,299人/年（H24年度）
		主要な運行車両	・4事業者がそれぞれ所有する中・大型バス等		
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・さつま町HPにおいて、バスルート、バス停、時刻表、運賃等の運行情報を掲載している ・自治体と事業者で取組み内容の改善に関して常に協議し、協議会へ改善案を提出している 				
路線概況					
担当部署	さつま町 企画課	〔住所〕 鹿児島県薩摩郡さつま町宮之城屋地 1565-2 〔電話〕 0996-53-1111（内線2223）			

仕組み・制度	委託・契約方式	・さつま町コミュニティバス実証運行業務委託
	金額決定方式	・前年度（10/1～9/30）の利用状況等の実績から、 前年度利用者数の90%を算定基礎として委託額を事前に算定 し、事業収支によらない 定額委託料を導入 している。 ・利用者に多少上下幅があったことと、交通事業者に対するメリットを出すために、90%という数字を設定している。 ・利用者が支払う利用料金はすべて事業者の収入としている。
	内容や期間	・契約期間は4月～翌年3月までの1年間
	モニタリングの状況・方法	・毎月「利用状況報告書」の提出を受け、利用状況のチェックを行っている。 ・職員が実際に乗り込み、利用者への聞き取り調査・改正の説明等を実施している。
	黒字分の取扱	・定額委託料を導入しているため、黒字は全て事業者の取り分としている ・次年度の算定基礎は利用数の90%を計上するので、 利用者数が維持若しくは増加した場合は事業者の利益 となる。
	補助金以外の支援	・特になし。

取組みの効果	効果の概要	・料金が安く、利便性も向上したため、 利用客からの評価は上々 で、 利用者数も増加傾向 にある。 ・ ドライバーの接客力の向上等が見受けられ利用者からも好評 である。 ・人口減少による過疎化路線であり、経営的には完全な赤字路線であったが、 この取組みが会社の負担削減につながっている 。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・利用者増が事業者の収支に直結するので、ただ運行するのではなく、今後も利用して頂くために 利用者の立場で接客する ことが事業者の本業にも影響していると考えられる。 【事業者】 ・利用者からの声を自治体に伝え、運行ルートの変更など 利用者の意見を反映した改善を行った結果 、利用者が増加している。

課題とその対応	改善すべき課題	・利用者のニーズ把握が必要である。 ・高齢者が多い地域なので、病院までの路線を維持できたことはよかったが、病院からの復路便の増便などの要望が上がっている。 ・今後、利用者が増えることが難しいと考えられる路線がある。現在のところ、収益性より地域の公共交通機関としての使命として取組んでいる。
	課題への対応	・利用経験の無い方々のご意見を吸い上げ今後の利用者増に努める必要がある。 ・乗り込み調査などのモニタリング結果等を参考にして、路線の変更や系統の統廃合等を実施している。

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"> ・乗合タクシーとコミュニティバスの取組みは、過疎・高齢化地域に対する費用対効果を考えた取組みとして評価できる。しかし、利用地域が限定されており、全高齢者に対する公平なサービスではないため、公平に全高齢者がタクシーを利用し易くするような取組みも必要と考えられる。 ・地域住民に対する取組みの浸透が今一たりない気がする。 ・自治体の路線計画はムダな路線・重複路線も多く、経営まで十分に考慮されていないことがある。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多少足が長くなったとしても、人口集中地区を経由するようにしている。 ・利用者の利便性を最大に優先重要視する。（病院、役所、スーパー等生活に直接影響する路線） <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"> ・現在のコミュニティバスの委託料算定式は、乗客が増加した場合、次年度は委託額が減る可能性がある。 ・契約については、労働条件、安全条件、地域条件を加味した契約額の算出をお願いしたい。低額での契約では、労働、安全、賃金等の水準を確保できず、経営的にも厳しくなる。

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	315,954 人	面積	39.24 km ²	
	65歳以上人口比率	17.8 %	人口密度	8,051.8 人/km ²	
	15歳未満人口比率	16.4 %	昼間人口/夜間人口	1.09	

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

- 那覇市交通基本計画に位置付けたモデル性の高い基幹的公共交通の導入予定ルートにおいて、路線バスによる実証実験を行っている。今後はバス停上屋の設置など、利用環境の改善を図るとしている。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> 平成21年度に那覇市交通基本計画を策定し、将来交通ネットワークにモデル性の高い基幹的公共交通を位置付けた。今回の実証実験は、その導入に向けた取組みの一環として行っている。 																				
	運行状況	<table border="1"> <tr> <td>愛称等</td> <td>モデル性の高い基幹的公共交通</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>運行便数・時間</td> <td>20便/日 6:40~22:30</td> </tr> <tr> <td>利用料金</td> <td>均一運賃 220円</td> <td>利用者数</td> <td>約300人/日</td> </tr> <tr> <td>主要な運行車両</td> <td colspan="3">中・大型バス（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"> 平成23年5月に策定した那覇市公共交通総合連携計画において、モデル性の高い基幹的公共交通の導入に係る役割分担を示しており、基幹ルートの利用環境整備として、デザイン性に優れ統一感のある上屋の設置、バスレーンの拡充などに向けた取組みを市は推進している。 転入者が多い地域特性から、転入者向けの公共交通利用の動機付け情報、交通情報の提供などによる利用促進策を市が実施している。 </td> </tr> </table>	愛称等	モデル性の高い基幹的公共交通	運行形態	路線定期運行（第4条）	対象利用者	一般	運行便数・時間	20便/日 6:40~22:30	利用料金	均一運賃 220円	利用者数	約300人/日	主要な運行車両	中・大型バス（3台、事業者所有）			官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> 平成23年5月に策定した那覇市公共交通総合連携計画において、モデル性の高い基幹的公共交通の導入に係る役割分担を示しており、基幹ルートの利用環境整備として、デザイン性に優れ統一感のある上屋の設置、バスレーンの拡充などに向けた取組みを市は推進している。 転入者が多い地域特性から、転入者向けの公共交通利用の動機付け情報、交通情報の提供などによる利用促進策を市が実施している。 		
	愛称等	モデル性の高い基幹的公共交通	運行形態	路線定期運行（第4条）																		
対象利用者	一般	運行便数・時間	20便/日 6:40~22:30																			
利用料金	均一運賃 220円	利用者数	約300人/日																			
主要な運行車両	中・大型バス（3台、事業者所有）																					
官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> 平成23年5月に策定した那覇市公共交通総合連携計画において、モデル性の高い基幹的公共交通の導入に係る役割分担を示しており、基幹ルートの利用環境整備として、デザイン性に優れ統一感のある上屋の設置、バスレーンの拡充などに向けた取組みを市は推進している。 転入者が多い地域特性から、転入者向けの公共交通利用の動機付け情報、交通情報の提供などによる利用促進策を市が実施している。 																					
路線概況	 <p>転入者向けガイド 那覇市の公共交通ハンドブック</p> <p>※1 日曜日の国際通りトランジットモール区間は迂回運行になります。</p>																					
担当部署	那覇市 都市計画部 都市計画課 〔住所〕 沖縄県那覇市泉崎 1-1-1 〔電話〕 098-951-3246																					

仕組み・制度	委託・契約方式	・モデル性の高い基幹的公共交通実証実験運行業務
	金額決定方式	・交通事業者からの見積もりを参考に金額を決定している。
	内容や期間	・実証実験バスの運行を実証実験期間中、運行委託している。
	モニタリングの状況・方法	・受託者より乗客数、運賃収入を報告している。あわせて運行状況や道路状況、利用者意向を別途調査業務により把握している。
	黒字分の取扱	・取組み周知の広報や運行期間の延長等に使用している。
	補助金以外の支援	・ 転入者向けのガイドブック配布 による公共交通利用促進のための意識啓発を行っている。 ・モデル性の高い基幹的公共交通導入予定ルート沿線においてバス停上屋の設置など、公共交通の利用促進に関する取組みを行っている。

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 平成 21 年度に那覇市交通基本計画を策定し、将来交通ネットワークにモデル性の高い基幹的公共交通を位置づけた。今回の実証実験は、その導入に向けた取組みの一環として行っている。 実証期間中に一定の利用者数があったため、民間バス会社による本格運行に移行した。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 今まで路線バスのなかった真和志地域～久茂地、国際通り～新都心を一本のルートで結んだこと。また、ルート沿線に公共施設や病院が多くあること。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 実証実験という短期間の中で最大限の効用が得られるよう、今回は特に告知に力を注いだ。結果として通勤客の取り込みや掘り起しには効果があったと考える。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 道路渋滞によるバスの定時性が確保できず、時間信頼性が低くなっている。 沖縄特有である強い日射しとバス待ち時間への対策が課題。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 定時性を確保するためにバスレーンの導入を検討している。 雨や日光を防ぐバス停上屋の設置を検討している。 <p>全国有数の観光地であるため、バス停は、歴史エリアと市街地エリアでデザインを変更する予定である。</p>

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"> 本路線は、那覇市の策定する「モデル性の高い基幹的公共交通」の中であらかじめ運行ルートを那覇市と協議した上で実証運行した。バス利用が不便であった地域住民からは歓迎されるなど、全体として評価する声が多数を占めた一方、この路線のために削減せざるを得なかった地域の住民からは不満の声があった。 <p>■ 路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口分布に変化がある沖縄県では、その集中地域を分析し今後の路線を企画せざるを得ない。車両の効率的な運用や人員配置など経費節減も行う中で路線の投入、ダイヤの見直し等により利用者の目線に立った事業計画を立てている。また、自治体や地域住民の要望も積極的に取り入れているところである。 <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"> 低床バスの導入を促進する一方で、路肩の未整備など走行空間の整備については今後の課題と認識している。街路樹の伐採などについては受け持ちの行政機関の区割りなどで実施が遅れがちであるため、改善を要望したい。 バスレーン実施時の取締り(交通管理者)や車両代替補助(沖縄県)など行政の協力を得ており、今後も継続を希望する。
-----------	---

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	57,261 人	面積	19.45 km ²	
	65歳以上人口比率	14.4 %	人口密度	2,944.0 人/km ²	
	15歳未満人口比率	20.0 %	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

- 市制 10 周年に伴い、バスマップと無料乗車券（4 回分）を市内全世帯に配布したところ、バス利用者増の効果が確認できたため、現在は市内全世帯に年 2 回、バスマップの配布を行い公共交通に対する意識変容を促す取組みを実施している。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・仮庁舎への移転に伴い、住宅地から離れた箇所に市庁舎が立地するようになった。市庁舎までの移動手段を確保するため、市内循環バスの運行を開始した。 ・学生の通学や夏休みの移動手段を確保するため、運行ルートはモノレール駅、学校、ビーチを取り入れている。 			
	運行状況	愛称等	・豊見城市内一周バス	運行形態	・路線定期運行（第 4 条）
	官民の役割分担	対象利用者	・一般	運行便数・時間	・ 8 便/日 ・ 6:20~19:20
		利用料金	・均一運賃 160 円	利用者数	・約 10 人/日
		主要な運行車両	・中型バス（3 台、事業者所有）		
		官民の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 24 年度の市制 10 周年に伴い、公共交通利用の意識変容を促すため、市内全世帯にバスマップと無料乗車券（4 回分）を配布したところ、利用者増がみられ、バスマップの効果が確認できたため、現在はバスマップを年に 2 回配布している。 ・平成 25 年度以降のバスマップ配布時期は 4 月と 9 月で、4 月は転入世帯、9 月は新学期開始時期の学生を対象としている。 		
路線概況					
担当部署	豊見城市 協働のまち推進課 〔住所〕沖縄県豊見城市翁長 854 番地 1 〔電話〕098-850-0159				

仕組み・制度	委託・契約方式	・系統番号 105 番（豊見城市内一周線）路線確保補助金交付要綱
	金額決定方式	・バス事業者から提示された経常利益から計上経費を差し引いた赤字分について、補助している。
	内容や期間	・1年毎に補助金交付申請に対して、補助を行っている。
	モニタリングの状況・方法	・利用者数を交通事業者から市へ毎年報告してもらい、乗客数、運賃収入を把握している。
	黒字分の取扱	・取り扱いは定めていない。
	補助金以外の支援	・バスマップを 市内全世帯に配布 し、市民の意識啓発を行っている。 ・平成24年度に市制10周年記念事業として 無料乗車券付バスマップを配布 した。

取り組みの効果	効果の概要	・現在まで利用者数は10人/日で推移しているが、平成24年度に市制10周年記念事業として 市内全世帯にバスマップ(※1日のみの無料乗車券も併せて配布)を配布 したところ、その日は200人/日まで利用者が増加した。全世帯へのバスの広告チラシの効果がみられた。 ※無料乗車券は、平成24年度の市制10周年記念事業として実施。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・本市並びに沖縄県が実施している公共交通に対する意識啓発の効果が大きかったと認識している。 【事業者】 ・豊見城市の広報誌に路線の特集など掲載したところ市民に周知され、毎年続いていたバス離れの減少幅が緩やかになった。今後も豊見城市と協力するとともにバスロケーションシステムの活用を行い路線維持継続に努める。

課題とその対応	改善すべき課題	・道路渋滞によりバスの定時性が確保できていない。 ・沖縄特有である強い日射しがバス待ち時間のストレスとなっている。
	課題への対応	・雨や日光を防ぐバス停上屋の設置を検討しており、7カ所での設置が既に決定している。

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 ・短期的なコミュニティバス・実証実験的なバス運行・乗合タクシーなど、補助対象路線地域に参入する場合、既存の路線維持・継続に影響する。実施については十分な意見交換と将来性を考える必要があると考える。
	■路線設定を行う際に重視すること ・採算性・維持継続が可能な、路線の将来性を考える。 ■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 ・地域幹線系統確保維持補助を活用し、路線を維持してほしい。

国土交通省総合政策局公共交通政策部のゆるキャラ「のりたろう」のご紹介

公共交通政策部に、「公共交通の利用促進」を目的とした交通全般に関するゆるキャラ、のりたろうが誕生しました！！

のりたろうは、「公共交通機関が好きなものの、猫であることを理由に各交通機関の採用を拒否され、やり場のない情熱から、自らが新たなハイブリッド公共交通機関になろうと決心し、かようなスタイルになった」という経歴の持ち主。

ちなみに、誕生日は交通政策基本法の公布・施行日の12月4日だそうです。

今後の活躍にご期待下さい！

▼ まえ



▼ よこ



▼ うしろ



▼ ななめ



公共交通政策部ゆるキャラ
のりたろう

