

北陸
信越

石川県

能登町

山間部を中心に町内全域をカバーする「予約制乗合タクシー」の運行支援

取組内容

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

自治体データ

人口	19,565 人	面積	273.46 km ²
65歳以上人口比率	39.8 %	人口密度	71.5 人/km ²
15歳未満人口比率	9.0 %	昼間人口/夜間人口	0.96



取組地域の状況

過疎地域 離島地域 半島地域 振興山村 特定農山村 **豪雪地帯** 特別豪雪地帯 該当なし

取組のポイント

- 乗合タクシーの1人乗車を効率化させるため、これまで一律1200円/回の運賃を1人乗車1500円、複数乗車1200円に変更することで利用者の乗合を促進している。

区域支援対象路線

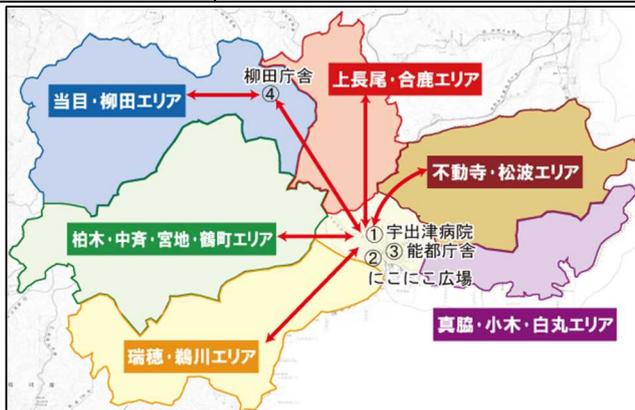
背景と経緯

- 平成20年3月能登町地域公共交通協議会を設置。住民ニーズ調査や既存公共交通の利用状況をふまえ、平成21年3月能登町地域公共交通総合連携計画を策定した。
- 町内は、民間路線バスが比較的充実する海岸部と、公共交通の空白地域もしくは低いサービス水準である山間部地域に分かれていた。このため、住民生活の必要最低限の交通として、総合病院や商店街、役場が集積する宇出津市街地と、町内全域をむすぶ予約制乗合タクシーを導入した。
- 平成21年から運行区域や仕組みを改善しながら運行実験を行った。実験当初は、運行区域が一部で、総合病院からの帰宅便（おかえり便）の運行であったが、平成24年度からは、町内全域をカバーする往復便（お出かけ便とおかえり便）の本格運行を開始した。
- 運行当初は、複数乗車、単独乗車の区別なく、一律の運賃（1,200円）であったが、1人乗車の割合が6割強と高く、事業の目的でもある乗合の態様をなしていなかったため、複数乗車時と単独乗車時の差別化を図った。
1人乗車：1,500円、2人以上乗車：1,200円（H24.10～）

運行状況

愛称等	予約制乗合タクシー	運行形態	区域運行（第4条）
対象利用者	登録者	運行便数・時間	平日24便/日運行 7:00～13:00
利用料金	1人乗車1,500円 2人以上乗車1,200円	利用者数	2,336人/年（H24）
主要な運行車両	乗用車（4台、予備車両4台、事業者所有） ジャンボタクシー（1台、事業者所有）		
官民の役割分担	病院や薬局のネットワークを活かし、薬剤師協会が予約受付を一括して行っている。		

路線概況



担当部署

能登町 企画財政課
〔住所〕石川県鳳珠郡能登町字宇出津新1字197番地1 〔電話〕0768-62-8503

仕組み・制度	委託・契約方式	・能登町予約制乗合タクシー運行協定
	金額決定方式	・石川県タクシー協会が定める運賃表を基に算定している。なお、算定基準についてはタクシー事業者との協議のうえ決定している。
	内容や期間	・補助金は毎月の運行経費の合計額から運賃収入等の合計額を差し引いた収支欠損額に相当する額とする。 ・契約期間は1年。(互いに疑義が生じなければ継続)
	モニタリングの状況・方法	・運行部会を適宜開催し、利用実績や利用者評価等を共有している。
	黒字分の取扱	・1回の運行で事前に定めた補助対象経費額を旅客運賃が上回った場合は、ほかの赤字運行分と相殺する。
	補助金以外の支援	なし

取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 取組後も1人乗車率は依然60%台で推移しているが、収支率は改善した。(35.5%(H24.4~9月実績)から44.9%(H24.10~H25.3月実績)へ) デマンドタクシーは、住民にも事業者にも行政にもある程度の歩み寄りが出来る取り組みとなっている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者も利用者に対して複数乗車(乗り合わせ)の利点性を呼び掛けており、過疎化や高齢化による交通弱者のための最後の砦(公共交通)として、乗合タクシー事業の推進に取り組む姿勢が見受けられる。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 収益性よりも、むしろ地域の公共交通としての責任感や取り組みへの参画による宣伝効果を求めた。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 現在、運行エリアを6エリアに分割し、エリアごとにタクシー事業者を割り当て運行しているので、運行エリア境界近くに利用者がいた場合でも、それぞれのエリアごとに別々に運行しなければならず、1人乗車が発生する要因になっている。 病院の診療科目によっては、間に合わない時間からの診察もあるので増便等も必要。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> エリアを撤廃すれば解決できるのだが、タクシー事業(一般乗用)の営業区域割りがあり、課題解決には時間がかかりそうである。

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 自治体の計画は事業者の経営までは考えていないと思われる。
	<ul style="list-style-type: none"> 路線設定を行う際に重視すること 地域住民の方と話し合い、住民本位の路線設定をしたほうが良い。
	<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"> 自治体独自の算定式で実際の費用より若干低く設定されるが、地域への貢献度を考えると許容できる範囲と思える、部会を開催し事業者も納得して行っているという声もある、一方算出方法が満足いくものではないとの声の双方がある。

・おでかけ便(能登町内→宇出津市街地)

上長尾・合鹿エリア	1便目 8:30 宇出津着
	2便目 10:00 宇出津着
当日・柳田エリア	1便目 8:10 柳田庁舎前着、8:30宇出津着
	2便目 9:40 柳田庁舎前着、10:00宇出津着
柏木・中斉・宮地・鶴町エリア	1便目 8:30 宇出津着
	2便目 10:00 宇出津着
瑞穂・輪川エリア	1便目 8:30 宇出津着
	2便目 10:00 宇出津着
真脇・小木・白丸エリア	1便目 8:30 宇出津着
	2便目 10:00 宇出津着
不動寺・松波エリア	1便目 8:30 宇出津着
	2便目 10:00 宇出津着

・おかえり便(宇出津市街地→能登町内のご自宅)

上長尾・合鹿エリア	1便目 11:30 公立宇出津総合病院発
	2便目 13:15 公立宇出津総合病院発
当日・柳田エリア	1便目 11:30 公立宇出津総合病院発、11:45柳田庁舎前発
	2便目 13:15 公立宇出津総合病院発、13:30柳田庁舎前発
柏木・中斉・宮地・鶴町エリア	1便目 11:45 公立宇出津総合病院発
	2便目 13:45 公立宇出津総合病院発
瑞穂・輪川エリア	1便目 11:45 公立宇出津総合病院発
	2便目 13:30 公立宇出津総合病院発
真脇・小木・白丸エリア	1便目 12:00 公立宇出津総合病院発
	2便目 13:30 公立宇出津総合病院発
不動寺・松波エリア	1便目 12:00 公立宇出津総合病院発
	2便目 13:00 公立宇出津総合病院発

中部

三重県
熊野市

デマンド型タクシーと周遊バスの共同使用による取組について

取組み内容

交通ネットワーク機能の向上

路線バスの活性化

路線廃止への対応

観光振興等の行政分野との連携

職場環境の整備
・人材確保

その他

地域データ

主要自治体名 熊野市

区域内の主な都市名 熊野市

(主な都市の人口) 18,008人

事業者数 2者

運行系統数 7系統

車両数 38両

取組みのポイント

- 同一のタクシー型車両で平日は市街地乗合タクシー、休日は市街地周遊バスとしての共同使用と、乗合タクシーの目的地を限定することにより運行経費の削減を図った。

取組みの概況

実施者のデータ	事業者名	実施主体：熊野市 運行主体：熊野第一交通(株)	当該系統の運行本数	・1日(平日)7便
	車両数	5両	利用者数	・年間3,436人
背景と経緯		<p>熊野市においては市街地地区にある久生屋町が交通空白地であることや旧市街地地区である木本町においても平成24年度に大型店舗が撤退するなど日用品の購入に長距離移動が必要な状況になっていました。また過疎高齢化の進展に伴い、交通弱者となる住民の増加が見込まれていました。</p> <p>一方、熊野古道の世界遺産登録により観光客の増加などにより、既存のバス路線だけでは市民の日常生活及び観光客には不便であり、市の財政負担にも限界がありました。</p>		
取組の内容と実施状況		<ul style="list-style-type: none"> ・市民、観光客の移動手段として、地元のタクシー会社を活用し、同一車両にて平日にはデマンド型タクシー、休日には市街地周遊バスの運用を平成24年12月に紀南地区地域公共交通会議熊野市分科会において事業提案され、翌年6月に合意されました。 (平日) 公共施設や医療施設、商業施設等の54ヶ所の目的地を設定し、自宅から目的地、目的地から目的地へのドアツードアの移動手段として、1乗車300円での運行が平成25年10月に運行が開始されました。 (休日) 乗合タクシーの車両を活用し、観光客向けシャトルバスとして市街地の観光施設を循環しており、1日200円の乗り放題にて運行し、乗車すると各バス停でもてなしサービスを行っています。 		

取組みの効果

効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・過疎高齢化に伴い交通手段を確保できていなかった交通弱者へ、ドアツードア型のデマンド型タクシーの導入を行ったことにより利用者数の増加や高い満足度を得ています。特に利用者数においては運行当初は150人程度であったが、1年後には450人程度まで増加し、着実に市民の日常生活の足として定着してきています。 ・市街地周遊バスの来客により各バス停付近のお店において売上増加による経済効果があり、8店舗で20万円の売上が上昇しています。利用者からは高い満足度を得ており、再度利用したいという利用者の意見が多くあります。 ・限界であった経費についても大幅削減がなされました。
-------	--

北海道

東北

関東

北陸信越

中部

近畿

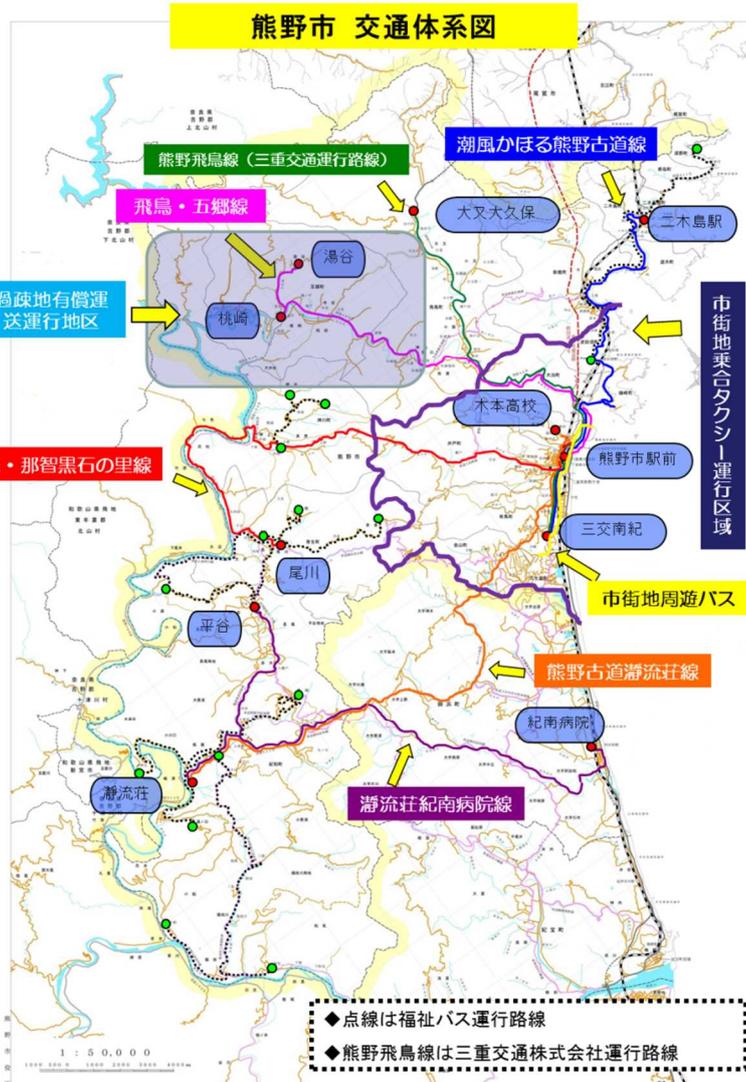
中国

四国

九州

沖縄

	<p>効果をもたらした要因</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー会社と連携し、タクシー運転手が乗合タクシーを紹介し、乗合タクシー運転手が乗合タクシーでは対応できない範囲の移動はタクシーを紹介し、生活スタイルに応じた利用方法の案内を行っています。 ・周遊バスの利用者には各バス停で使えるおもてなしサービスの特典が設定されており、その特典に関しては高い評価で利用者満足度高い評価を受けています。 ・利用促進に関しても、周遊バス単体でのPR活動ではなく、観光部署と連携し観光パンフレット等に掲載することでPR効果を上げています。 ・財政面では市街地乗合タクシーと市街地周遊バスのタクシー型車両を共有したことにより、車両管理費、運行経費や乗合タクシーの目的地等を限定し運行経費を削減したことにより、結果的に経費が大幅に削減されました。
<p>課題等</p>	<p>改善すべき課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性向上を図るために、利用者からの要望の多い目的地の追加。 ・現在の運行地区外からの運行の要望。 ・さらなる乗車促進のためにPR活動、利便性の向上。
	<p>課題への対応</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーの利用者等より、要望の多かったものを目的地として追加されました。(54ヶ所→72ヶ所) ・乗車促進のためHPや広報誌、観光パンフレット等を用いて引き続きPR活動を行っています。 ・観光周遊バスにおいては、利用者数の実績をもとに、ダイヤ改正、道路改良による、より安全な運行ルートへの変更がなされました。
<p>他地域へ展開可能性</p>	<p>—</p>	



参考資料等

熊野市市街地周遊バス 乗車券

平成 年 月 日 (当日限り有効) にいひめちゃん

(各バス停でのサービスチェック欄)

鬼城	お館	花産	熊俱	駅駐	駅特	レン	記念	紀南	松本

サービス提供者の方は、サービス提供後に✓を入れてください。
 (株)熊野第一交通 0597-85-2155

場所	おもてなしサービス内容 (H26)
鬼ヶ城センター	ソフトクリーム
熊野古道おもてなし館	コーヒー
花の窟「お綱茶屋」	古代米みたらし団子
熊野倶楽部	熊野倶楽部売店商品若しくは温泉入浴のいずれか 200円割引
市営駐車場	市営駐車場利用無料
熊野市駅前特産品館	酒類以外の商品 1,000円以上購入で10%割引
熊野市観光公社	レンタサイクル 200円割引
記念通り商店街「いこらい 広場」	にいひめようかん、お茶
紀南ツアーデザインセン ター	新姫キャンディ
熊野古道松本峠（「笛吹 橋」）	特製ストラップ

月	市街地乗合タクシー				市街地周遊バス			
	運行日 数	人数	売上	乗車率	運行日数	人数	売上	乗車率
10月	22日	145人	37,950円	0.9人	9日	57人	11,300円	0.9人
11月	20日	149人	38,850円	1.1人	10日	76人	12,750円	1.1人
12月	21日	186人	47,850円	1.3人	10日	34人	2,700円	0.5人
1月	21日	182人	49,050円	1.2人	10日	40人	4,200円	0.6人
2月	19日	169人	49,000円	1.3人	9日	4人	1,000円	0.1人
3月	20日	247人	64,950円	1.8人	11日	105人	9,500円	1.4人
4月	21日	263人	67,100円	1.8人	9日	29人	4,700円	0.5人
5月	21日	288人	70,500円	2.0人	10日	111人	14,000円	1.6人
6月	21日	374人	96,300円	2.5人	9日	56人	6,800円	0.9人
7月	22日	486人	127,350 円	3.2人	9日	76人	9,400円	1.2人
8月	21日	488人	129,150 円	3.3人	9日	42人	5,400円	0.7人
9月	20日	459人	122,100 円	3.3人	10日	77人	9,600円	1.1人
計	249日	3,436 人	900,150 円	2.0人	115日	707人	91,350円	0.9人

中部

静岡県

富士宮市

公共交通のセーフティネット「宮タク」について

取組内容

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

自治体データ

人口	132,001人	面積	388.99km ²
65歳以上人口比率	22.6%	人口密度	339.3人/km ²
15歳未満人口比率	14.3%	昼間人口/夜間人口	0.95



取組地域の状況

過疎地域 離島地域 半島地域 振興山村 特定農山村 豪雪地帯 特別豪雪地帯 該当なし

取組のポイント

●デマンド型交通（宮タク）を、バスとタクシーの中間的な交通体系（第三の交通システム）として位置づけ、市域全体における地域公共交通のセーフティ・ネットとして機能させている。

背景と経緯

- ・路線バスの廃止代替としてデマンド交通を導入したが、その後バスが運行している地域へもエリアを拡大し、中心市街地及び合併した一部地域を除く、すべての地域で運行している。公共交通のセーフティ・ネットとして位置づけられており、バスとタクシーの中間的な第三の交通システムとして機能している。
- ・当初、79条の自主運行という形でリタイアされた運転手を活用するという検討をしていたが、とても利用者に受け入れられるサービス内容ではないと感じ、タクシー協会に話を持ちかけた。喧々囂々の議論があったが、飛び地運行等の調整をする中で一般タクシーとの差別化を図るということで協力関係を築いた。

運行状況

愛称等	宮タク	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	9エリア215便/週・6:08~21:05
利用料金	ゾーン制運賃	利用者数	9,278人/年
主要な運行車両	乗用車 36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、その中で事業者が受け持つエリアと自治体が受け持つ路線を明確にした。 ・年1回実施する市民アンケートと利用者アンケート調査からバス交通に対するニーズを把握し、路線再編やダイヤ改正等に反映している。 		

路線概況

バス料金並みの運賃
★対象地域のみ運行

★平日運行
(土日、祝祭日、年末年始を除く)

★1日5便

★完全予約制

★会員登録制

★障害者半額

※タクは、各エリアと中心市街地をドットで結びます。

- お電話で登録↓
(市役所 都市計画課) 22-1166 / 21-411 / 22-1152
- 利用者が届きます↓
- 各タクシー会社に電話予約↓
- 予約した時間帯が過ぎたら行きません↓
(場合によっては多少遅れる場合があります)

富士宮市役所 都市計画課 宮タク担当 22-1152 (直通) 22-1166 運行/協賛事業者: 協賛タクシー株式会社、ホンダタクシー株式会社

【完全予約制】
予約方法…各エリアのタクシー会社へ直接、電話予約してください。
予約時間…①開始3分前、前日の夜8時まで
②2乗車以降は、出発時間の1時間前まで

◆山宮エリア◆
＜対象地域＞ 山宮1区、山宮2区、山宮3区、山宮4区、万野2区、栗倉1区(一部除く)、栗倉3区、栗倉4区、村山2区
＜利用料金＞ 500円-山宮1区2町内5区、山宮2区1町内4区、栗倉3区、栗倉4区、村山2区
400円-山宮1区(2町内5区を除く)、山宮2区(1町内4区を除く)、山宮3区、山宮4区、栗倉1区
300円-万野2区
※小学生以下及び身体障害者等は半額 (障害者手帳を提示してください)
＜運行時間＞ 山宮エリア→街中エリア (街中エリア→山宮エリア)
7:30発 11:30発
9:30発 13:00発 16:00発

＜タクシー会社＞ 藤原タクシー(有限)会社 電話: 0544-26-4111
※各バス「小田原産地人科医院」バス停のみ、途中下車可能(料金のまま)

◆安居山エリア◆
＜対象地域＞ 安居山1区、安居山2区、大中里区(西小学校区)
＜利用料金＞ 300円
※小学生以下及び身体障害者等は半額 (障害者手帳を提示してください)
＜運行時間＞ 安居山エリア→街中エリア (街中エリア→安居山エリア)
9:00発 11:00発
13:00発 16:00発

＜タクシー会社＞ ホンダタクシー株式会社 電話: 0544-26-5113

◆山本エリア◆
＜対象地域＞ 山本区、貫戸区、黒田区、高源区、高原1区、高源2区、小泉1区
400円-山本区(3町内を除く)、貫戸区、黒田区、高源区、高原1区、高原2区、小泉1区
300円-山本区(3町内を除く)、貫戸区、黒田区、高源区、高原1区、高原2区、小泉1区
※小学生以下及び身体障害者等は半額 (障害者手帳を提示してください)
＜運行時間＞ 山本エリア→街中エリア (街中エリア→山本エリア)
7:15発 11:30発
10:00発 13:00発 16:00発

＜タクシー会社＞ 海南自動車株式会社 電話: 0544-26-4114
※県小での分譲車下乗車(料金のまま)

◆街中エリア◆
①市役所 都市計画課 ②市役所 都市計画課
③市役所 都市計画課 ④市役所 都市計画課
⑤市役所 都市計画課 ⑥市役所 都市計画課
⑦市役所 都市計画課 ⑧市役所 都市計画課
⑨市役所 都市計画課 ⑩市役所 都市計画課
⑪市役所 都市計画課 ⑫市役所 都市計画課
⑬市役所 都市計画課 ⑭市役所 都市計画課
⑮市役所 都市計画課 ⑯市役所 都市計画課
⑰市役所 都市計画課 ⑱市役所 都市計画課
⑲市役所 都市計画課 ⑳市役所 都市計画課
⑳市役所 都市計画課 ㉑市役所 都市計画課
㉒市役所 都市計画課 ㉓市役所 都市計画課
㉔市役所 都市計画課 ㉕市役所 都市計画課
㉖市役所 都市計画課 ㉗市役所 都市計画課
㉘市役所 都市計画課 ㉙市役所 都市計画課
㉚市役所 都市計画課 ㉛市役所 都市計画課
㉜市役所 都市計画課 ㉝市役所 都市計画課
㉞市役所 都市計画課 ㉟市役所 都市計画課
㊱市役所 都市計画課 ㊲市役所 都市計画課
㊳市役所 都市計画課 ㊴市役所 都市計画課
㊵市役所 都市計画課 ㊶市役所 都市計画課
㊷市役所 都市計画課 ㊸市役所 都市計画課
㊹市役所 都市計画課 ㊺市役所 都市計画課
㊻市役所 都市計画課 ㊼市役所 都市計画課
㊽市役所 都市計画課 ㊾市役所 都市計画課
㊿市役所 都市計画課

担当部署

富士宮市 総務部 市民生活課 交通対策室
〔住所〕〒418-8601 静岡県富士宮市弓沢町 150 番地 〔電話〕(0544) 22-1111

支援対象路線

仕組み・制度	委託・契約方式	・富士宮市デマンド型乗合タクシー運行業務委託契約
	金額決定方式	・事業者の見積もりによる金額。
	内容や期間	・タクシー協会が推薦する事業者と随意契約（1年間）している。
	モニタリングの状況・方法	・利用者数・運賃収入は月報で把握し、アンケート調査による満足度評価と併せて事業評価を行い、PDCAサイクルで事業改善を行っている。
	黒字分の取扱	・黒字は想定していない
補助金以外の支援	・幼児を対称にしたMMとして「のりもの教室」を開催している。また、高齢者には「お出かけプラン」による体験乗車会を開催している。 ・利用頻度の高いイオン富士宮ショッピングセンター内に宮タク専用乗り場を設置している。	
取組の効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・一般タクシーとの競合が懸念されることから、大きな反発があったが、運行内容の差別化（会員登録制、交通空白地と街中を結ぶ移動や乗車時間帯（午前・午後各2便）を限定）をすることで合意し、現在は良好な信頼関係が築かれている。 ・バス会社との競合を避けるため、乗車エリア（自宅）と降車エリア（街中）を限定している。 ・急勾配の多い地形で、高齢者にとっては自宅からバス停までの移動が大きな負担となっていたため、ドア・ツー・ドア型のデマンド交通の導入を行ったことなどにより、利用者数の増加や満足度が向上しており、セーフティネットとしての役割は果たされていると考えている。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業はタクシー協会との協働開発によるものであり、タクシー協会が推薦する事業者と随意契約を締結している。 ・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した。 ・エリア内の面積・人口を勘案し適切なエリア設定を行っている。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業者が、市担当者の意向と熱意に理解を示すとともに、公共交通としてタクシーの新たな事業展開を模索する姿勢があった。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の宮タクのあり方はまだ途中段階であり、今後さらに目指すべき方向に向かって段階的に進めていく必要がある。 ・利用者からは、時間の経過とともに、「増便」の要望が多くなっている。 ・現在の運行エリア外への運行を求める利用者ニーズが存在している。 ・ゾーン制運賃の導入により料金設定が複雑化している。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、曜日限定運行から毎日運行に、また便数も増便することで調整中。宮タクが廃止された以降の手段はボランティア運送を含めて考えている。 ・乗車エリアと降車エリアを結ぶ経路上にある病院やスーパーなどでの途中下車や、街中エリア内での利用などサービス内容の変更を予定（H26.4）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"> ・具体的な協議は、交通事業者会議、生活交通確保対策検討会（庁内会議）、富士宮市地域公共交通活性化再生会議において実施しており、路線運行にあたっての協議プロセスがしっかりしている。 <p>■路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者を会員登録制とすることや、乗車・降車エリア及び運行時間帯（便）を限定することで、一般タクシー及び定時定路線バス事業との競合関係に配慮している。 ・富士宮駅、西富士宮駅及び定時定路線バスとの乗り継ぎ需要などへの対応が必要と考えている。 <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"> ・タクシー事業者の既存車両（一般タクシー事業との併用）や、既存オペレーティングを活用することでコスト効率を高めている。 	

近畿

兵庫県
西宮市西宮市生瀬地区における住民が主体になって
乗合タクシーを走らせた！！

取組み内容

交通ネットワーク
機能の向上

路線バスの活性化

路線廃止への対応

観光振興等の行政
分野との連携職場環境の整備
・人材確保

その他

取組実施地域に
関するデータ

主要自治体名	西宮市
地域内の主な都市名 (主な都市の人口)	生瀬 (8,800人)

事業者数	1者
運行系統数	6系統
車両数	2両(常用1・予備1)

取組みの
ポイント

- 地域が主体となり、コミュニティバスが運行開始
- 機関誌(ぐるっと生瀬でGO)を2ヶ月毎に発行
- 時刻表等に広告を掲載し、運行収入を確保

取組みの
概況

事業者のデータ	事業者名	<ul style="list-style-type: none"> ぐるっと生瀬運行協議会 阪急タクシー株式会社 	当該系統 の運行本数	<ul style="list-style-type: none"> 6系統(生瀬高台:5回、宝生ヶ丘:5回、青葉台:4回、青葉台サーパス:1回、花の峯:4回、花の峯サーパス:1回)平日のみ運行
	車両数	2両(常用1・予備1)	利用者数	1,721人(平成27年10月)
背景と経緯		<p>・兵庫県西宮市の北東部に位置する生瀬地域は、山の斜面に住宅が建ち並び、最寄りの鉄道駅である「JR生瀬駅」からの地形の高低差が最大100m程度と非常に大きく、また、住宅地内の道路幅員も狭く、路線バスの乗り入れが困難な地域である。この生瀬地域は昭和40年代後半に大規模な民間の住宅開発が進められ、今では高齢化率も28.7%と非常に高く、高齢者の移動手段確保が深刻な問題となっていた。</p> <p>・平成18年頃、地域の自治会が「地域の足が必要」と声を上げ、西宮市にコミュニティバスの導入を要望し、その後、生瀬地域の9自治会が参加する「ぐるっと生瀬運行協議会」が発足され、同協議会と大阪大学、西宮市、阪急タクシーとが協働(地域が主体となり、産・官・学・民が連携・協働)し、ジャンボタクシーを活用したコミュニティ交通の導入を目指し、平成24年10月に5日間、平成26年3月に20日間、平成26年10月からは半年間に及ぶ社会実験を経て、地域が心待ちにしていた本格運行が平成27年10月から開始となった。</p> <p>・社会実験から本格運行に至るまでで特筆すべき点は、運行経路、ダイヤ、バス停位置、運賃額等交通事業者が行うことをすべて協議会が計画的に取り組んできたことにある。交通に関しては素人だった協議会の参加者が真剣に勉強し、コミュニティ交通の実現、さらには持続可能な真の「地域の足」となるよう取り組まれてきた。</p>		
取組の内容と実施状況		<ul style="list-style-type: none"> 住民、交通事業者、学識、行政が連携・協働し、持続可能なコミュニティ交通の実現となるよう取り組まれてきた。 国土交通省としても「専門的知識の提供」、「地域内フィーダー系統の活用」等、陰日向に援護射撃をおこなってきた。 		

取組みの
効果

効果の概要

- ・同地区(自治会)に居住しているのに、普段は家族の運転する車で移動していたので長年顔を合わせる機会がなかったが、試験運行が始まったことにより再会することが出来た
- ・定期運行するコミュニティバスが運行されたことにより移動手段が確保された点を不動産業者がセールスポイントにしている

北海道

東北

関東

北陸信越

中部

近畿

中国

四国

九州

沖縄

	効果をもたらした要因	・コミュニティバスの運行開始
課題等	改善すべき課題	・地域における持続可能なモデルを目指しており、3年後には黒字化を目標としている。
	課題への対応	・国からの紹介により、他府県の住民主体型のモデル地区に視察に行った。

他社へ展開可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民が主体となり、コミュニティ交通を運行し、交通事業者、学識、行政が連携・協働し運行を支援する仕組みは、他の地域でも展開が期待される。
----------	--

参考資料等

「くるっと生瀬」路線図

運賃
 中学生以上 **300円/回**
 小学生 **200円/回**
 1回の乗降が連続する2ルート内に限る
 11枚綴り回数券3,000円を車内等で販売

停留所周辺では、ご迷惑をかけないようにマナーに心がけてお待ちください。

ジャンボタクシー(乗車定員9名) 1台で運行します

0 250 500 750 1000m

JR宝塚駅 阪急宝塚

中国

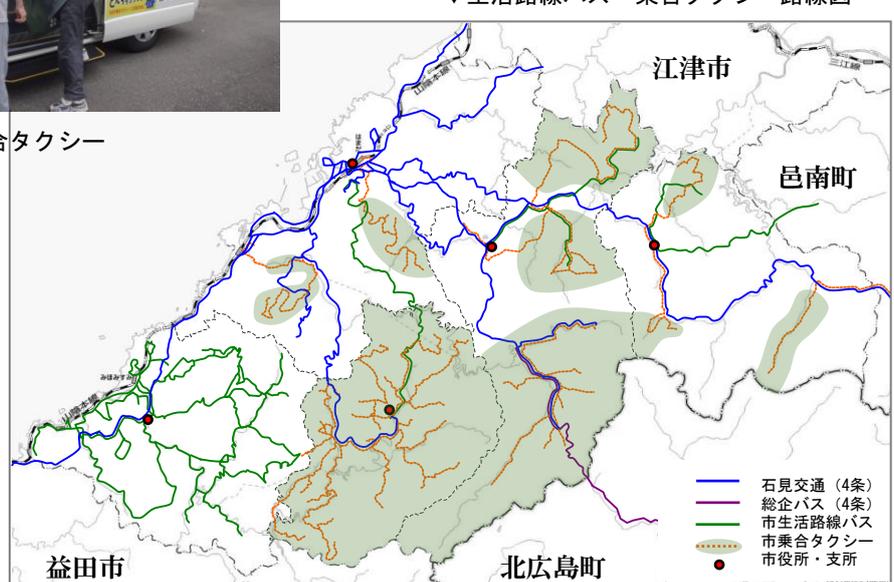
島根県

浜田市

交通空白地域での「浜田市予約型乗合タクシー」

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	56,803 人	面積	690.66 km ²					
	65歳以上人口比率	34.4 %	人口密度	82.2 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 ●予約型乗合タクシーは、入札方式により交通事業者を決定、複数年契約。

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> 市町村合併時の協定に、新たな交通システムの検討が盛り込まれており、市が事業者と調整しながら案を検討し、最終的に地域公共交通会議で決定。 交通空白地域（市定義：バス停 500m以遠）を対象に予約型乗合タクシーを導入。 			
	運行状況	愛称等	<ul style="list-style-type: none"> どんちっちタクシー かなぎふれあい号 さんさん号 やうね号 	運行形態	・区域運行(4条)
		対象利用者	・一般	運行便数・時間	<ul style="list-style-type: none"> ・5 地区 ・隔週1日1往復～週3日2往復
		利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ・均一運賃 (300 円、一部 200 円) 	利用者数 (平成 26 年度)	・5,311 人/年
		主要な運行車両	・ジャンボタクシー（事業者所有）		
官民の役割分担	・幹線を民間事業者が運行（行政補助あり）、支線・フィーダーを市の委託運行による生活路線バスと予約型乗合タクシーがカバー。				
路線概況	 <p>▲予約型乗合タクシー</p>	<p>▼生活路線バス・乗合タクシー路線図</p> 			
担当部署	浜田市 地域政策部 まちづくり推進課 〔住所〕 島根県浜田市殿町 1 番地 〔電話〕 0855-25-9201				

仕組み・制度	委託・契約方式	・ 指名競争入札方式 により交通事業者を決定、「浜田市予約型乗合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	・ 運行時間や運行距離に基づいて運行委託料を積算。
	内容や期間	・ 複数年契約（2～3年間）、委託料は毎月支払い。 ・ 運賃収入は受託事業者の収入 （委託料は費用合計額から運賃収入を控除した額）。 （・路線バスの運行費補助については、 地域ブロック単価と事業者単価の差の10%を合理化促進補助金 として交付。 地域ブロック単価>事業者単価であれば、補助金交付。完了前の概算払い も1/2以内で認めている。）
	モニタリングの状況・方法	・ 利用実績（日別・便別）は、事業者が市に毎月報告書として提出。
	黒字分の取扱	・ 特になし。
	補助金以外の支援	・ 各支所でチラシを作成して配布。
取組みの効果	効果の概要	・ 利用者は年間5千3百人程度で減少傾向。 ・ 利用者には 好評 。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・ 乗合タクシーの場合、バス停まで行かずに家まで来てくれるため、利便性が向上したこと。
課題とその対応	改善すべき課題	・ 乗合タクシーの稼働率に応じた委託料の支払い方法の検討。 ・ 利用率の低下
	課題への対応	・ 契約方法の見直しを検討。 ・ 計画運行本数に対して、1便あたり1.5人未満の場合は、運行の見直しをすることになっている（運行日を少なくするなど）。
事業者の一般的意識	■ 自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見 ・ 介護タクシー制度が運用されて以降、介護タクシーが頻繁に使用されるようになり、タクシー事業を圧迫している。介護認定の低い高齢者にも補助が出る為、介護認定を受けている高齢者の利用がほとんどない。 ■ 路線設定を行う際に重視すること ・ 高齢者の送迎が多いので、家に近く、安全な乗降場所の設定が重要。また、山間部の走行が多いので、落石、冬の降雪に対して十分に対処する。 ・ 時間の厳守も徹底。 ■ 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 ・ 乗合タクシーの乗務は8～9時間位の拘束時間があるため、時間運賃と回送距離等を含めた算出方法を取っている。 ・ タクシー乗務員の待遇の改善、拘束時間短縮の指導を望む。	

中国

岡山県

倉敷市

地域の主体性によるコミュニティタクシー

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>。 <small>[地域負担割増＝（年間設定運行便数×50%－年間実運行便数）×1便当たりの運行経費×割増率] <small>※ 割増率： 設定便数≥5便/日⇒20%、設定便数=4便/日⇒10%</small></small> <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 その対応	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"> ■ 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。 ■ 路線設定を行う際に重視すること <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） ■ 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"> —
-----------	--

中国

岡山県

総社市

総社市新生活交通「雪舟くん」の運行

取組み内容	事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他
自治体データ	人口	67,943 人	面積	212.00 km ²					
	65歳以上人口比率	26.8%	人口密度	320.5 人/km ²					
	15歳未満人口比率	14.4%	昼間人口/夜間人口	0.92					
取組み地域の状況	過疎地域	離島地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯	特別豪雪地帯	該当なし	

取組みのポイント	<ul style="list-style-type: none"> ●事前算定の委託額に、利用者一人当たり100円を上乗せ。 ●利用者には、1回乗車につき50円のタクシー券を配布。
----------	---

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<p>・平成17年3月の市町村合併以降、路線バスの充実や、コミュニティバスの運行、高齢者へのバス・タクシー券の交付など市民の交通手段の確保に努めてきたが、いずれも市民が満足するものには至らなかった。</p> <p>・平成22年3月、議会に「新交通システム調査特別委員会」を設置。それまでの施策を抜本的に見直し、市内完結のバス路線を減便又は廃止、コミュニティバスは廃止し、デマンド交通を導入するに至った。平成23年4月から「雪舟くん」の本格運行を開始。</p> <p>・「雪舟くん」は市内のみを運行するため、広域路線は継続して運行。</p>			
	運行状況	愛称等	・総社市新生活交通：雪舟くん	運行形態	・区域運行（第4条）
		対象利用者	・市内登録者	運行便数・時間	・4区域（9台） ・144便/日（16便×9台） ・8:00~16:30
		利用料金	・300円均一（減免有）	利用者数（平成26年度）	・55,059人/年
		主要な運行車両	・ジャンボタクシー（9台、自治体所有）		
官民の役割分担	<p>・市が交通事業者に運行を委託。</p> <p>・市と事業者が、サービス改善について定期的に協議。</p>				
路線概況	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="375 1321 742 1713">  <p>利用料金（1乗車） ◆大人（中学生以上）…300円 小学生や障がい者、要支援、要介護認定者は200円、未就学児は無料。①乗車500円。</p> </div> <div data-bbox="742 1321 1300 1713">  </div> </div> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;">  <p>▼雪舟くん</p> </div>				
担当部署	総社市 市民生活部 交通政策課 〔住所〕岡山県総社市中央1丁目1-1 〔電話〕0866-92-8249				

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2社、市内タクシー事業者5社（市内全社））に運行委託（随意契約：総社市新生活交通運行管理業務委託契約）。 ・ 各社で担当エリアは固定していない（エリアによる運行条件の偏りを防止）。
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> ・ 雪舟くん導入前の公共交通にかかる予算を上限（平成22年度）として予算設定。 ・ 当初は事例をもとに設定、その後実績をもとに調整。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 経済変動等により契約金額変更を必要とする場合は見直すこととしている。 ・ 契約期間は4月～翌年3月までの1年間。 ・ 利用者一人あたり100円を委託料に上乗せして翌月支払いしている（各社の分担台数により配分）。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 毎年、利用者と未利用者の双方にアンケートを実施。課題や改善策について地域公共交通会議で協議を行い、適宜翌年度の運行見直しを実施。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> ・ 取扱いは定めていない。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者が多く、車両が不足する場合には応援車両（タクシー車両借上げ）を運行し、その費用を支払っている。 ・ 1回利用で50円のタクシー券を配布（往路でのタクシー利用の促進などによるタクシー事業者の支援のため）。 ・ 各地域で説明会を実施。

取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の約8割が便利になったと回答（平成26年度アンケート結果）。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市内全域で自宅から目的地までの運行を行っているため、利便性が高いこと。 ・ 市と事業者で、取組み内容の改善に関する協議を定期的に実施（H24年度は毎月、H25年度は2～3か月に1回）。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 低料金でドアツードアのサービスを受けることができるため、高齢者や障害者には便利である。

課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市・交通事業者にとって必要な事業であるが、本来のタクシー業など、交通事業者の経営を圧迫している面もあり、タクシー事業とのバランスを考慮して、仕組みや内容を再考していく必要がある。 ・ ドライバーの適切な休憩時間を確保した上で、効率的な配車を行う必要がある。 ・ 利用者から増便（運行日数、時間等）の要望がある。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者増のためのサービス向上を考えるだけでなく、市の財政や交通事業者への影響を勘案しながら、適正なサービスレベルを見極める必要があり、今後、市と交通事業者とで協議を行い、対応を検討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"> ・ 住民の高齢化が進む中、今後もデマンドタクシーのみで公共交通を維持していくのか、将来的なビジョンが見えず、不安を感じる時がある。
	<p>■ 路線設定を行う際に重視すること</p> <p>—</p>
	<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"> ・ 乗合タクシーは格安であるが、もう少し受益者負担を考慮した運賃設定にし、乗合タクシーと一般のタクシーとを選択するようになった方がよい。 ・ 市が算定する委託額には、運行管理等や事務費等が含まれていないため、実際に必要となる額より低く算定されている。算定項目の見直しをして欲しい。

中国

岡山県

高梁市

市とタクシー事業者の連携による
「ふれあいタクシー」の運行

取組み内容

事前算定

黒字分配

上乗せ

複数年契約

モニタリング

運行効率化

環境整備

利用促進

その他

自治体データ

人口	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

- ・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	・備中ふれあいタクシー ・川上ふれあいタクシー	運行形態	・区域運行（第4条）
対象利用者	・一般	運行便数・時間	・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	・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)	・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	・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	・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



▲備中ふれあいタクシー

▼川上ふれあいタクシー（利用者1,000人達成イベント）



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"> 従来の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。 利用者に、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”に取り組むことが重要。
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。 	

中国

広島県

安芸太田町

地元タクシー事業者への委託による「あなたく」の運行

取組み内容	事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他
自治体データ	人口	7,255 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

- 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。

背景と経緯

- ・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。

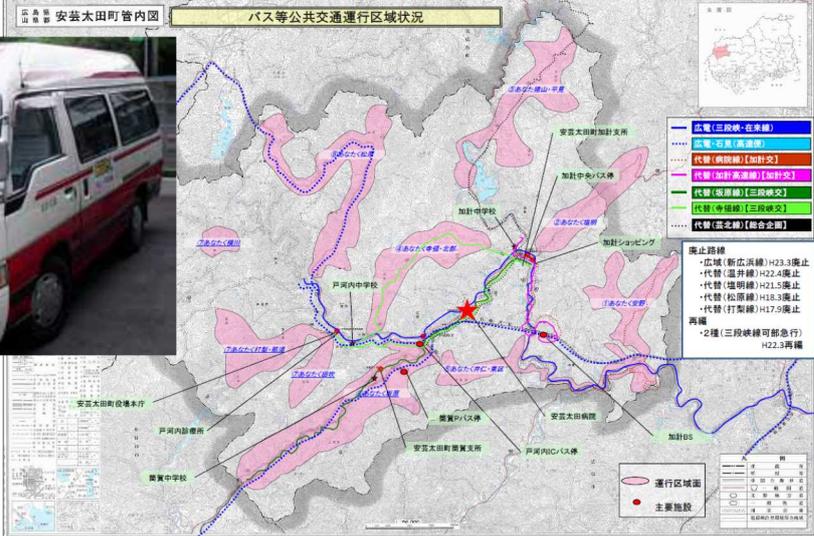
運行状況

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



▲あなたく



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

取組み対象路線の概要

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（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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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っている</u>と考えている。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線バス路線の実走延長が長いため、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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
-----------	--

北海道

東北

関東

北陸信越

中部

近畿

中国

四国

九州

沖縄

事前算定

黒字分配

上乗せ

複数年契約

モニタリング

運行効率化

環境整備

利用促進

その他

中国

広島県

三次市

商工会が運営する
「ふれあいタクシーみらさか」の支援

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

自治体データ	人口	56,605 人	面積	778.14 km ²	
	65歳以上人口比率	31.5 %	人口密度	72.7 人/km ²	
	15歳未満人口比率	13.0 %	昼間人口/夜間人口	1.02	

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

取組みのポイント	<ul style="list-style-type: none"> ●商工会が運営主体となり、タクシー事業者（商工会員）に運行委託。 ●市は、固定額の運行経費を商工会に補助。20人/日を超えた部分の運賃収入は商工会の増収。
----------	--

取組み対象路線の概要	背景と経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・三次市三良坂町では、周辺部での大型店舗の立地等により、地元商店街の集客力が弱まり、活力が低下しつつあったため、商店街の活性化をねらいとして、三次広域商工会を運営主体とする「ふれあいタクシーみらさか」の運行を開始。市がこれを後押し。 ・平成17年12月～平成18年3月の実証運行を経て、平成18年4月から運行開始。 																										
	運行状況	愛称等	・ふれあいタクシーみらさか	運行形態	・区域運行（第4条）																							
		対象利用者	・登録者	運行便数・時間	・2エリア、週3日 ・6便/日・エリア																							
		利用料金	・300円均一	利用者数 (平成26年度)	・3,442人/年																							
		主要な運行車両	・ジャンボタクシー（2台、事業者所有）																									
官民の役割分担		<ul style="list-style-type: none"> ・商工会が運営主体となり、タクシー事業者に運行を委託。 ・市は、商工会に運行経費を補助。 																										
路線概況	 <p>三良坂町 (利用可能エリア)</p> <p>指定目的地の施設(①～⑧)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>番号</th> <th>指定目的地</th> <th>利用施設名等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>高場医院</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>商店街</td> <td>三食屋敷、伊藤歯科、各商店</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>高場クリニック</td> <td>福祉センター</td> </tr> <tr> <td>④</td> <td>三良坂支所</td> <td>三良坂郵便局</td> </tr> <tr> <td>⑤</td> <td>JA三次三良坂支店</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>⑥</td> <td>高本歯科</td> <td>広島みどり信用金庫三良坂支店</td> </tr> <tr> <td>⑦</td> <td>今井医院</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>⑧</td> <td>三良坂コミュニティセンター</td> <td>平和美術館</td> </tr> </tbody> </table>	番号	指定目的地	利用施設名等	①	高場医院	—	②	商店街	三食屋敷、伊藤歯科、各商店	③	高場クリニック	福祉センター	④	三良坂支所	三良坂郵便局	⑤	JA三次三良坂支店	—	⑥	高本歯科	広島みどり信用金庫三良坂支店	⑦	今井医院	—	⑧	三良坂コミュニティセンター	平和美術館
番号	指定目的地	利用施設名等																										
①	高場医院	—																										
②	商店街	三食屋敷、伊藤歯科、各商店																										
③	高場クリニック	福祉センター																										
④	三良坂支所	三良坂郵便局																										
⑤	JA三次三良坂支店	—																										
⑥	高本歯科	広島みどり信用金庫三良坂支店																										
⑦	今井医院	—																										
⑧	三良坂コミュニティセンター	平和美術館																										
	 <p>▲ふれあいタクシーみらさか</p>																											
担当部署	三次市 地域振興部 地域振興課 〔住所〕 広島県三次市十日市中2丁目8-1 〔電話〕 0824-62-6395																											

仕組み・制度	委託・契約方式	<ul style="list-style-type: none"> ・運営主体である商工会が、商工会員であるタクシー事業者2社へ運行を委託。（不公平さを回避するため、事業者2社で担当エリアを1週間ごとに入れ替え） ・市は、商工会に「ふれあいタクシーみらさか運行業務補助金」を支出。
	金額決定方式	<ul style="list-style-type: none"> ・当初は市の委託により運行していたが、平成19年度から運行費補助に変更。 ・商工会の利用促進に対する自助努力を促す制度とするため、補助額を固定。 ・補助額は、運行経費（固定額）から利用者20人/日分の運賃収入を差し引いた額で設定して算定。
	内容や期間	<ul style="list-style-type: none"> ・補助金は年度単位で支払い。期間は定めていない。
	モニタリングの状況・方法	<ul style="list-style-type: none"> ・商工会で利用者アンケートを実施しているが、運行の見直し・改善等の取組みには至っていない。
	黒字分の取扱	<ul style="list-style-type: none"> ・黒字分（20人/日を超えた部分の運賃収入）は全て商工会の収入（ただし、平成23年度からは利用者減により黒字にはなっていない）。 ・商工会は黒字分を活動費（祭りの際の無料バス運行等）や待合所整備等に活用。
	補助金以外の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・市は「高齢者運転免許自主返納支援事業」により、運転免許証返納者に10,000円相当の公共交通利用券等を1回限りで配布（市民バス回数乗車券、ICカード、タクシー利用助成券のいずれか）。
取組みの効果	効果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者には喜ばれている。 ・運行委託を受けているタクシー事業者にとっては、事業経営に少なからず好影響を与えていると考えられる。
	効果をもたらした要因	<p>【自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・初期段階の黒字時期には、商工会はその収入を活動費に使用して市民に還元。 ・事業者には固定費が支払われるため、安定的収入が見込める。 <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通弱者の救済に寄与。
課題とその対応	改善すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・運行当初は順調に利用者が増加し、配車に余裕のない時期もあったが、平成22年度から徐々に利用者が減少しつつある。 ・利用者減の主な要因は、①利用者の更なる高齢化、②運転免許証の高齢者保有の増加、③登録者の死亡・介護の必要、と考えられる。 ・利用の減少に伴い、商工会は赤字で乗合タクシーを運営。 ・JRとの連絡、市中心部・主要病院等への延長の要望がある。 ・利用促進について、自治組織や他団体に協力を依頼するが実現していない。 ・自治組織等の他団体での運営も模索しているが、地域の高齢化が進みリーダーとなる人材がいらないため困難。
	課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・当初は商工会・行政（支所）・事業者・自治組織で協議を行っていたが、現在はほとんど行っていないため、関係者での協議の場が必要。 ・補助金や運行の見直し、利用促進策の実施が必要であり、商工会と市で調整中。
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"> ・交通弱者救済のためだけの施策だけではなく、高齢社会の中での全市的な施策展開が必要であり、買い物弱者・医療対策等を兼ね備えた総合的な公共交通体系が必要。 ・利用状況の分析、コミュニティバス・乗合タクシー等の運行形態の比較分析のもとで、総合的な運行計画が必要。 <p>■ 路線設定を行う際に重視すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全性を重視。 <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"> ・利用者の理解のもとで、運賃の見直しが必要。 	