

公共交通における 官民連携の取組み事例集



平成26年3月

国土交通省 中国運輸局

公共交通における官民連携の取組み事例集

～ 目 次 ～

I. はじめに	1
II. 公共交通における官民連携の取組み状況	1
1. 調査の実施概要	1
2. 事業者インセンティブが働く取組み	2
3. 補助額・委託額を出来るだけ抑制する取組み	4
III. 公共交通における官民連携の取組み事例	6
1. 調査の実施概要	6
2. 事例の見方	6
3. 取組み事例の紹介	9
事例 1 鳥取県伯耆町	11
: 多様な事業を一元化した「伯耆町型バス事業」	
事例 2 島根県浜田市	13
: 交通空白地域での「浜田市予約型乗合タクシー」	
事例 3 岡山県倉敷市	15
: 地域の主体性によるコミュニティタクシー	
事例 4 岡山県総社市	17
: 総社市新生活交通「雪舟くん」の運行	
事例 5 岡山県高梁市	19
: 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	
事例 6 広島県三次市	21
: 商工会が運営する「ふれあいタクシーみらさか」	
事例 7 広島県大竹市	23
: 事業者間の競争を意図した委託方式による「こいこいバス」の運行	
事例 8 広島県安芸高田市	25
: 路線再編による「新公共交通システム」の導入	
事例 9 広島県北広島町	27
: 事業者が自主運行する「ホープタクシー」	
事例 10 広島県世羅町	29
: 商工会が運営する「せらまちタクシー」	
事例 11 広島県安芸太田町	31
: 地元タクシー事業者への委託による「あなたく」の運行	
事例 12 山口県周南市	33
: 運賃収入の目標額を設定した鹿野地域乗合タクシー「ふれあい号」	

I. はじめに



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

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

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

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

II. 公共交通における官民連携の取組み状況



1. 調査の実施概要

1) 調査対象及び調査方法

- ・平成 25 年度に、「公共交通事業における官民連携のあり方検討に係る基礎調査・検討業務」において、中国ブロック 112 自治体（5 県、107 市町村）の公共交通担当者を対象に、「地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査」を実施しました。
- ・この結果をもとに、公共交通における官民連携の取組み状況を以下に整理しています。
- ・なお、アンケート調査はメールでの配布・回収により実施しました。

2) 調査期間

- ・平成 25 年 10 月～11 月

3) 回収数

- ・5 県（回収率 100%）及び 107 市町村（回収率 100%）から回答を得ました。

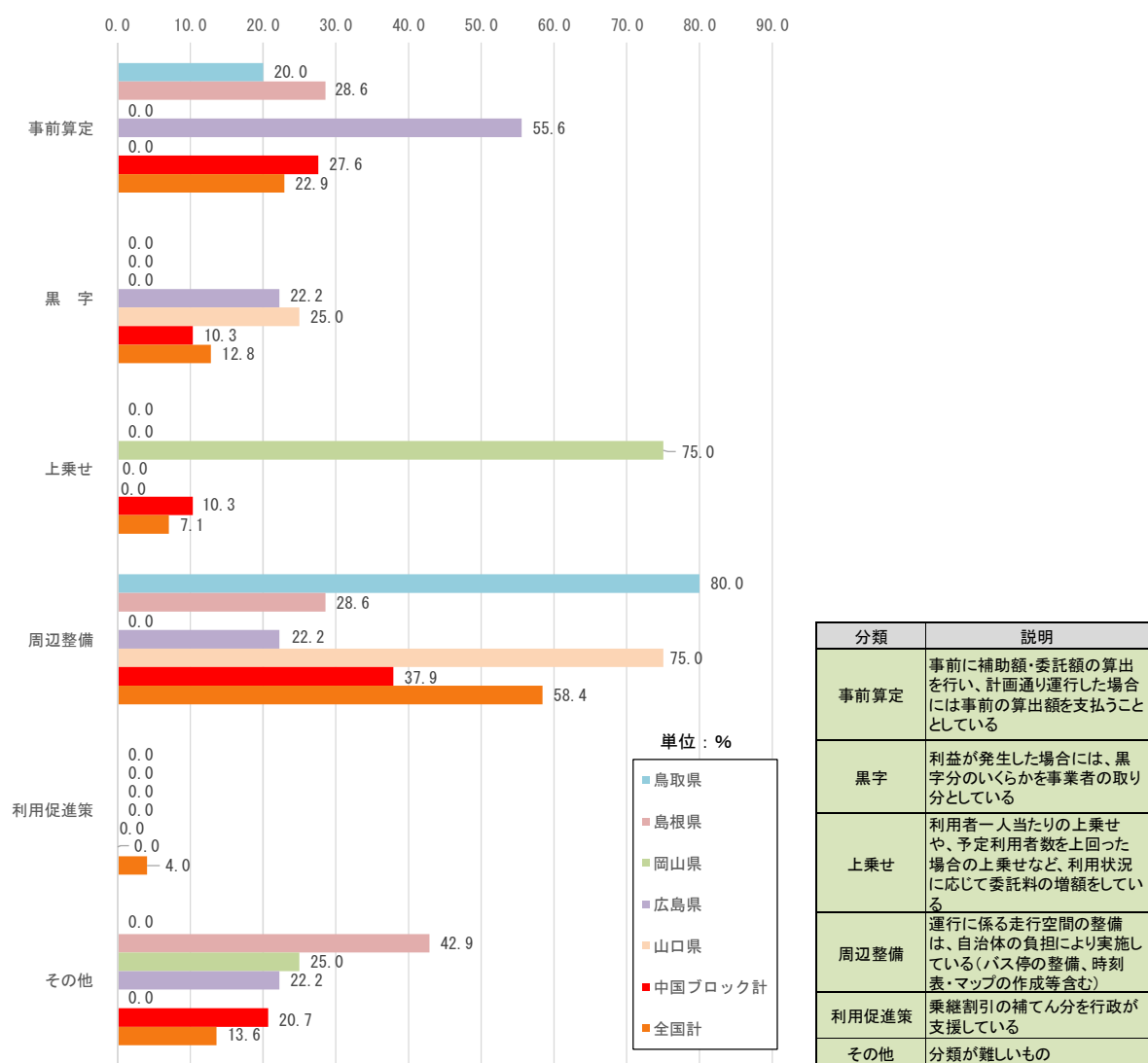
2. 事業者インセンティブが働く取組み

- ・「地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査」により、中国ブロックの約3割の自治体で「事業者インセンティブが働く取組み」を実施していることが確認されました。
- ・「事業者インセンティブが働く取組み」を実施している自治体は、広島県や島根県で多い傾向にあり、また「専任担当者数が多い」、「協議会を設置している」、「交通関連計画がある」といった特徴があります。
- ・「事業者インセンティブが働く取組み」としては、「周辺整備」のほか、補助額・委託額の「事前算定」をあげる自治体が比較的多くなっています。

●取組み実施の有無別集計

クロス項目		事業者にインセンティブを 与える取組み			取組みありの割合(%)		
		あり	なし	計	数値	グラフ	
県別	鳥取県	5	14	19	26.3%	26.3%	
	島根県	7	12	19	36.8%	36.8%	
	岡山県	4	23	27	14.8%	14.8%	
	広島県	9	14	23	39.1%	39.1%	
	山口県	4	15	19	21.1%	21.1%	
人口規模 区分	3万人未満	18	39	57	31.6%	31.6%	
	3～10万人未満	6	24	30	20.0%	20.0%	
	10～20万人未満	3	9	12	25.0%	25.0%	
	20～70万人未満	2	4	6	33.3%	33.3%	
	70万人以上	0	2	2	0.0%	0.0%	
一般会計 予算規模 区分	50億円未満	5	17	22	22.7%	22.7%	
	50～100億円未満	8	16	24	33.3%	33.3%	
	100～500億円未満	11	34	45	24.4%	24.4%	
	500～1000億円未満	3	6	9	33.3%	33.3%	
	1000億円以上	2	5	7	28.6%	28.6%	
専任 担当者数	不在	20	57	77	26.0%	26.0%	
	1人	3	10	13	23.1%	23.1%	
	2人	3	4	7	42.9%	42.9%	
	3人	1	3	4	25.0%	25.0%	
	4人	0	1	1	0.0%	0.0%	
	5人以上	2	3	5	40.0%	40.0%	
協議会設置 の有無	設置	29	74	103	28.2%	28.2%	
	設置していない	0	4	4	0.0%	0.0%	
	無回答	0	0	0			
相談相手 の有無	あり	26	76	102	25.5%	25.5%	
	なし	2	2	4	50.0%	50.0%	
	無回答	1	0	1	100.0%	100.0%	
交通関連計 画の有無	あり	23	57	80	28.8%	28.8%	
	なし・無回答	6	21	27	22.2%	22.2%	
中国ブロック計		29	78	107	27.1%	27.1%	
全国計		397	1,307	1,704	23.3%	23.3%	

●取組み内容分類別市区町村の実施割合（ブロック別）

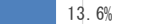


※１）上記、比率（％）は、回答のあった全市町村数（n=29）を母数として算出したものである。

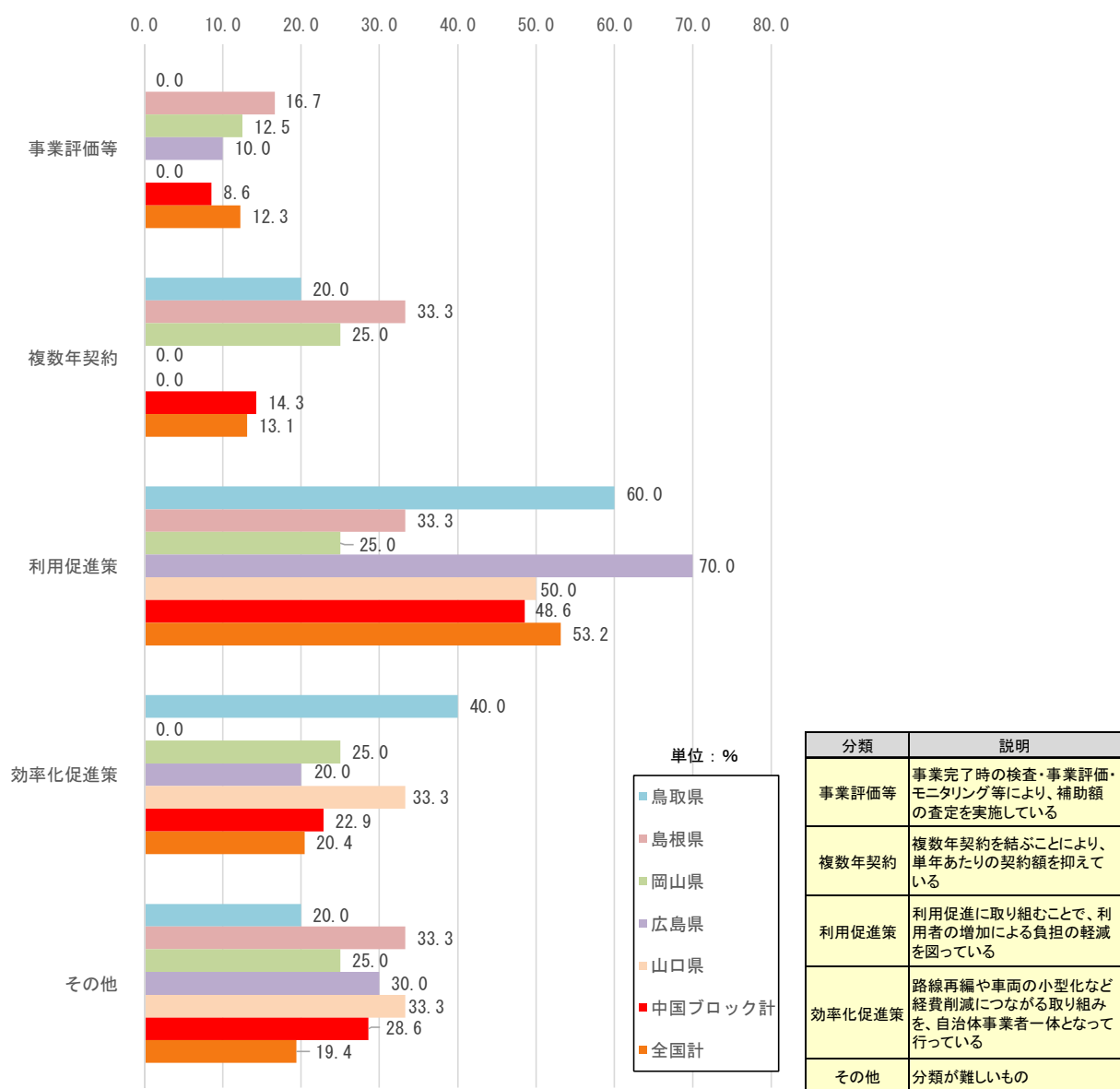
3. 補助額・委託額を出来るだけ抑制する取組み

- ・「地方自治体における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査」により、中国ブロックの約3割の自治体で「補助額・委託額を出来るだけ抑制する取組み」を実施していることが確認されました。
- ・「補助額・委託額を出来るだけ抑制する取組み」を実施している自治体は、広島県で多い傾向にあり、また「人口規模」、「一般会計予算規模」が大きい自治体や、「協議会を設置している」、「相談相手がいる」、「交通関連計画がある」といった自治体で多い傾向にあります。
- ・「補助額・委託額を出来るだけ抑制する取組み」としては、「利用促進策」をあげる自治体が多くなっています。

●取組み実施の有無別集計

クロス項目		補助額や委託額を出来るだけ抑制する取組み			取組みありの割合(%)	
		あり	なし	計	数値	グラフ
県別	鳥取県	5	14	19	26.3%	
	島根県	6	13	19	31.6%	
	岡山県	8	19	27	29.6%	
	広島県	10	13	23	43.5%	
	山口県	6	13	19	31.6%	
人口規模区分	3万人未満	13	44	57	22.8%	
	3～10万人未満	13	17	30	43.3%	
	10～20万人未満	4	8	12	33.3%	
	20～70万人未満	4	2	6	66.7%	
	70万人以上	1	1	2	50.0%	
一般会計予算規模区分	50億円未満	3	19	22	13.6%	
	50～100億円未満	9	15	24	37.5%	
	100～500億円未満	17	28	45	37.8%	
	500～1000億円未満	2	7	9	22.2%	
	1000億円以上	4	3	7	57.1%	
専任担当者数	不在	23	54	77	29.9%	
	1人	7	6	13	53.8%	
	2人	1	6	7	14.3%	
	3人	2	2	4	50.0%	
	4人	0	1	1	0.0%	
	5人以上	2	3	5	40.0%	
協議会設置の有無	設置	34	69	103	33.0%	
	設置していない	1	3	4	25.0%	
	無回答	0	0	0		
相談相手の有無	あり	34	68	102	33.3%	
	なし	1	3	4	25.0%	
	無回答	0	1	1	0.0%	
交通関連計画の有無	あり	31	49	80	38.8%	
	なし・無回答	4	23	27	14.8%	
中国ブロック計		35	72	107	32.7%	
全国計		587	1,117	1,704	34.4%	

●取組み内容分類別市区町村の実施割合（ブロック別）



※１）上記、比率（％）は、回答のあった全市町村数(n=35)を母数として算出したものである。

1) 自治体データ

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

2) 取組み内容

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

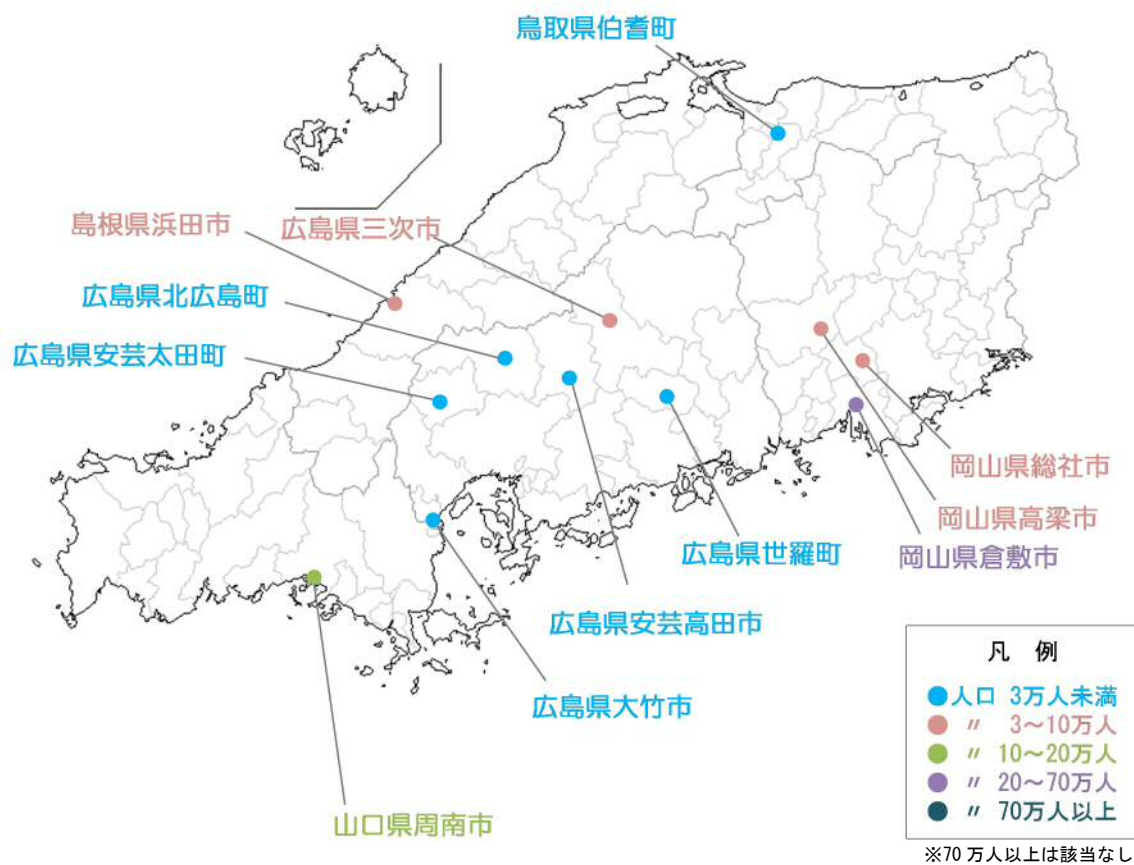
タイプ	各タイプの内容
事前算定	・事前に補助額・委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には事前の算出額を支払うこととしている事例。
黒字分配	・利益が発生した場合に、黒字のいくらかを事業者の取り分としている事例。
上乗せ	・利用者一人当たりの上乗せや、予定利用者数を上回った場合の上乗せなど、利用状況に応じて委託料の増額をしている事例。
複数年契約	・複数年契約を結ぶことにより、交通事業者に安定した運営を保証しつつ、単年あたりの契約額を抑えている事例。
モニタリング	・事業完了時の検査・事業評価・モニタリングなどにより、適正な補助額の算定を実施している事例。
運行効率化	・路線再編や車両の小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

3) 取組み地域の状況

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

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

3. 取組み事例の紹介



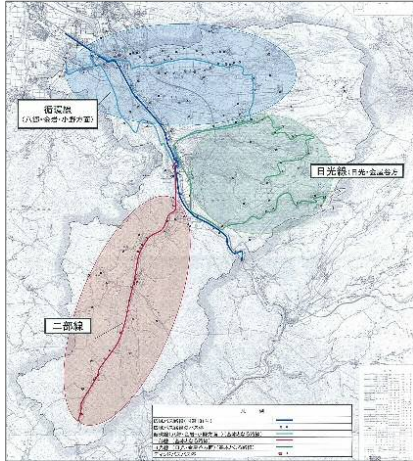
▲ 紹介事例の市町村の位置図

【紹介事例一覧】

事例番号	都道府県名	自治体名	人口	路線名・愛称	取組み内容									掲載ページ
					事前算定	黒字分配	上乗せ	複数年契約	モニタリング	運行効率化	環境整備	利用促進	その他	
1	鳥取県	伯耆町	1.2万人	伯耆町型 バス事業	●				●	●	●			P11
2	島根県	浜田市	6.2万人	浜田市予約型 乗合タクシー	●			●	●				●	P13
3	岡山県	倉敷市	47.6万人	地区コミュニティ タクシー他			●		●				●	P15
4	岡山県	総社市	6.6万人	雪舟くん	●		●		●				●	P17
5	岡山県	高梁市	3.5万人	備中・川上 ふれあいタクシー	●	●			●		●		●	P19
6	広島県	三次市	5.7万人	ふれあいタクシー みらさか		●								P21
7	広島県	大竹市	2.9万人	こいこいバス									●	P23
8	広島県	安芸高田市	3.1万人	お助けワゴン、 お助けバス	●							●		P25
9	広島県	北広島町	2.0万人	ホープタクシー	●	●						●	●	P27
10	広島県	世羅町	1.8万人	せらまちタクシー	●		●							P29
11	広島県	安芸太田町	0.7万人	あなたく	●	●			●		●			P31
12	山口県	周南市	15.0万人	ふれあい号	●	●			●					P33

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	●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	- 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	・ 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	・ デマンドバス：一般 ・ 外出支援：登録者	運行便数・時間	・ 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	・ 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）	・ 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	・ 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	・ 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			▼福祉車両（外出支援サービス）  ▼スクールバス   ▲デマンドバス			
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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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	【自治体】 ・ 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る と考えられる。 【事業者】 ・ 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、車両管理を十分にいき長持ちさせるなど）の取組みが好影響を与えていると考えられる。
課題と対応	改善すべき課題	・ 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	・ 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	■ 自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見 ・ 民間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 ・ 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 ・ 現在の委託費算定方式であれば、なんとか許容できるが、予備人員も必要の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 61,713 人

65 歳以上人口比率 30.0 %

15 歳未満人口比率 11.6 %

面積 689.60 km²人口密度 89.5 人/km²

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。

背景と経緯

- 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

- 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

- 5 地区
- 週 1 日 1 往復～週 3 日 2 往復

利用料金

- 均一運賃 (300 円、一部 200 円)

利用者数

- 7,915 人/年 (平成 24 年度)

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。

取組み対象路線の概要

路線概況



▲予約型乗合タクシー

▼生活路線バス・乗合タクシー路線図



担当部署

浜田市 企画財政部 市民政策課

〔住所〕島根県浜田市殿町 1 番地

〔電話〕0855-25-9200

仕組み・制度	委託・契約方式	・ <u>指名競争入札方式</u> 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	・ <u>運行時間や運行距離に基づいて運行委託料を積算</u> 。
	内容や期間	・ <u>複数年契約（2～3年間）、委託料は毎月支払い</u> 。 ・ <u>運賃収入は受託事業者の収入</u> （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、 <u>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</u> として交付。 <u>地域ブロック単価>事業者単価であれば、補助金交付</u> 。 <u>完了前の概算払い</u> 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	・ <u>利用者は年間 8 千人程度でほぼ横ばい</u> で推移。 ・ 利用者には <u>大変好評</u> 。
	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。 【事業者】 ・ タクシー事業者のため電話予約は 24 時間対応、乗務員は固定、乗降時の介助や荷物持ちなどの真摯な対応・接客、確実な点検実施と無事故の運行などに努めていることが、利用者から喜ばれている一つの要因と考えられる。
課題とその対応	改善すべき課題	・ 乗合タクシー運行前にタクシー補助を実施していた地区では、乗合タクシーが良いとする人と、タクシー補助が良いとする人との意見が分れている。 ・ 地元のタクシー事業者との調整。 ・ 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。
	課題への対応	・ 新たなタクシー補助制度の検討。 ・ 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	■ <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> ・ 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。 ■ <u>路線設定を行う際に重視すること</u> ・ 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。 ■ <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> ・ 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。	

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 km²

65歳以上人口比率

22.6 %

人口密度

1,340.5 人/km²

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

- 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

- ・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

- ・庄新町地区：なかよし号
- ・西坂地区：やまびこ号
- ・大室・高室・菰池地区
- ・倉敷ハイツ地区：ふれあい号
- ・真備地区

運行形態

- ・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

- ・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

- ・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）

- ・庄新町地区：3,245人/年
- ・西坂地区：5,955人/年
- ・大室・高室・菰池地区：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

- ・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



▲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

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	・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	・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	・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	・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> 。 [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] ※ 割増率： 設定便数≥5便／日⇒20%、設定便数＝4便／日⇒10% ・ <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	・特になし。
	補助金以外の支援	・ <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	・ <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	【自治体】 ・ <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。 【事業者】 ・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	・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	・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	■ <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> ・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> ・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> —	

取組み内容

事前算定

黒字分配

上乗せ

複数年契約

モニタリング

運行効率化

環境整備

利用促進

その他

自治体データ

人口	66,201 人
65 歳以上人口比率	23.5 %
15 歳未満人口比率	14.3 %

面積	212.00 km ²
人口密度	312.3 人/km ²
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

- 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

- ・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。
- ・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。
- ・「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。

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 24 年度）	・55,729 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	・市が交通事業者運行を委託。 ・市と事業者が、サービス改善について定期的に協議。		

路線概況



▼雪舟くん



担当部署

総社市 市民環境部 人権・まちづくり課
 〔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	・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（<u>随意契約</u>：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	・<u>雪舟くん導入前の公共交通にかかる予算を上限</u>（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<u>実績をもとに調整</u>。
	内容や期間	・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。 ・<u>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</u>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	・毎年、<u>利用者と未利用者の双方にアンケートを実施</u>。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	・取扱いは定めていない。
	補助金以外の支援	・利用者が多く、<u>車両が不足する場合には応援車両</u>（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<u>50円のタクシー券を配布</u>（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	・利用者数は、運行開始（平成23年度）から<u>右肩上がり増加</u>。 ・利用者の<u>約8割が便利になったと回答</u>（平成24年度アンケート結果）。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・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、<u>利便性が高い</u>こと。 ・市と事業者で、取組み内容の改善に関する<u>協議を定期的に実施</u>（H24年度は毎月、H25年度は2～3か月に1回）。 【事業者】 ・<u>低料金でドアツードアのサービス</u>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	・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、<u>交通事業者の経営を圧迫</u>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	・利用者増のためのサービス向上を考えるだけでなく、<u>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</u>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	■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 ・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。 ■路線設定を行う際に重視すること — ■契約額の算出方法・その他行政の協力(走行空間整備など)について感じること・意見 ・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した方がよい。 ・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。	

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
65 歳以上人口比率	35.6 %
15 歳未満人口比率	9.9 %

面積	547.01 km ²
人口密度	63.9 人/km ²
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	・ 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	・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	・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	・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	・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	・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	・ 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	【自治体】 ・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)。 【事業者】 ・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	・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	・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	■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 ・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。 ■路線設定を行う際に重視すること ・区域運行では、回送も含めて効率的なルート選定を重視。 ■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 ・随意随契による長期契約を望む。	

商工会が運営する 「ふれあいタクシーみらさか」

取組み内容

事前算定

黒字分配

上乗せ

複数年契約

モニタリング

運行効率化

環境整備

利用促進

その他

自治体データ

人口	56,605 人
65 歳以上人口比率	31.5 %
15 歳未満人口比率	13.0 %

面積	778.19 km ²
人口密度	72.7 人/km ²
昼間人口/夜間人口	1.02



取組み地域の状況

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

取組みのポイント

- 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

- ・ 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 ・ 8 便／日・エリア
利用料金	・ 300 円均一	利用者数 (平成 24 年度)	・ 4,177 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	・ 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



▲ふれあいタクシーみらさか

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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	【自治体】 ・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。 【事業者】 ・交通弱者の救済に寄与。
課題とその対応	改善すべき課題	・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いため困難。
	課題への対応	・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	■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。 ■路線設定を行う際に重視すること ・安全性を重視。 ■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 ・利用者の理解のもとで、運賃の見直しが必要。	

事業者間の競争を意図した委託方式による
「こいこいバス」の運行

取組み内容

事前算定

黒字分配

上乗せ

複数年契約

モニタリング

運行効率化

環境整備

利用促進

その他

自治体データ

人口	28,836 人
65 歳以上人口比率	29.1 %
15 歳未満人口比率	11.2 %

面積	78.57 km ²
人口密度	367.0 人/km 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

- 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。

取組み対象路線の概要

背景と
経緯

- 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	・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



▲こいこいバス



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とは言えない。 ・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	■ 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 ・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。 ■ 路線設定を行う際に重視すること ・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。 ■ 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 ・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	31,487 人	面積	537.79 km ²
65 歳以上人口比率	35.2 %	人口密度	58.5 人/km ²
15 歳未満人口比率	11.2 %	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

- 路線バスを再編し、広域バス、お太助バス（市内路線バス）、お太助ワゴン（予約型）、市町村運営有償運送からなる「新公共交通システム」を導入。
- 市が事前に委託料を算出、運賃収入は委託料から差し引く。
- 運行経費が当初の算定より低い場合でも、委託料の返還は求めない。

取組み対象路線の概要

背景と
経緯

・平成 20 年 3 月、公共交通体系の根本的な見直しと新たな公共交通システムを実現するため「安芸高田市公共交通協議会」を設立し、住民へのアンケート・ヒアリング調査を経て「安芸高田市公共交通総合連携計画」を策定、平成 21 年 10 月に新公共交通システムの実証運行を市内一部地域で開始し、平成 22 年 10 月より全面運行を開始。

運行状況

愛称等	・お太助バス（市内路線バス） ・お太助ワゴン（デマンド） ・市町村運営有償運送	運行形態	・お太助バス：路線定期運行（第 4 条） ・お太助ワゴン：区域運行（第 4 条） ・市町村運営有償運送：交通空白輸送（第 78 条）
対象利用者	・お太助バス：一般 ・お太助ワゴン：登録者 ・市町村運営有償運送：地域住民、来訪者	運行便数・時間	・お太助バス：9 系統、38 便/日 朝夕運行（7～8 時、16～19 時） ・お太助ワゴン：4 区域、週 5 日、12 便/日・区域 昼間運行（8～16 時） ・市町村運営有償運送：2 地域、8 ルート 1 ルート当り 月 2 回～週 5 日
利用料金	・お太助バス：対距離運賃 ・お太助ワゴン：300 円、500 円 ・市町村運営有償運送：100 円、300 円、500 円	利用者数 (平成 24 年度)	・お太助ワゴン：44,330 人/年
主要な運行車両	・お太助バス：中・大型バス（6 台、自治体所有）、小型バス 2 台をお太助ワゴンと共用 ・お太助ワゴン：ジャンボタクシー（7 台、自治体所有）、小型バス（3 台、自治体所有） ・市町村運営有償運送：乗用車（3 台、自治体所有）、小型バス（1 台、自治体所有）		
官民の役割分担	・市が交通事業者に運行委託。車両は市が保有し、事業者は無償貸与。		

路線概況



再編



▼お太助ワゴン



担当部署

安芸高田市 企画振興部 政策企画課

〔住所〕 広島県安芸高田市吉田町吉田 7 9 1

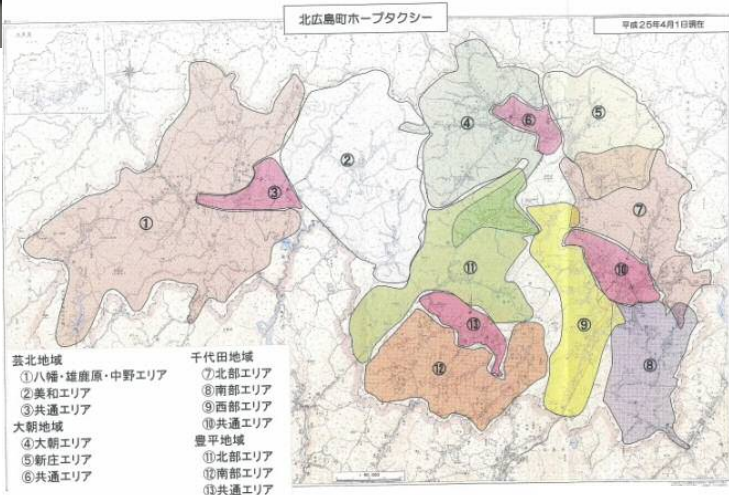
〔電話〕 0826-42-5612

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に運行委託（随意契約：安芸高田市管内路線バス運行業務委託、安芸高田市お太助ワゴン運行業務委託）。 ・お太助バス、お太助ワゴンは市内全タクシー事業者（7社）とバス事業者1社に、市町村運営有償運送は地域振興会等に業務委託
	金額決定方式	・市が事前に、燃料費、車両修繕費、人件費、保険料、車検時法定費用等を積算し、委託料を決定。運賃収入は委託料から差し引く。 ・お太助ワゴンの委託料には事業者利益分を含む。
	内容や期間	・契約期間は4月～翌年3月まで（年度単位）。半年毎に委託料を精算。 ・運行経費が当初の算定額より低い場合でも、委託料の返還は求めない。
	モニタリングの状況・方法	・年度終了後に委託料の再算定・見直しを行い、同事業者と再契約。 ・年1回、利用者アンケートを実施し、利用状況・満足度・要望・意見等を把握。
	黒字分の取扱	・特になし
	補助金以外の支援	・お太助ワゴンの受付センター管理運営業務を公益財団法人安芸高田市地域振興事業団に委託（年間1,500万円程度）。 ・免許返納者に2万円のお太助ワゴン・バス共通回数券等を配布（返納時のみ）。 ・運行当初は、市が地域ごとに説明会を実施。
取組みの効果	効果の概要	・お太助バス、お太助ワゴンともに利用者数は安定している。 ・利用者の満足度は非常に高い。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・他に交通手段がない高齢者が多く、ドアツードアのサービスであることもあり、通院利用などで一定の需要がある。 【事業者】 ・高齢者には、徒歩での移動は限界があり、運賃も格安に設定されている。 ・バスに対する興味を少しでも喚起するため、市内学校に依頼し「乗り方教室」を年間数回程度開催。 ・地域毎に当該路線の停留所位置、全停留所毎のダイヤ、運賃額等の自社製パンフレットを各家庭に配布。  ▲お太助ワゴンキャラクター あきたか太助
課題とその対応	改善すべき課題	・事業者から市へ、委託費の増額要望がある。 ・土日運行や夕方増便の要望、ドライバーの対応への苦情がある。 ・タクシードライバーの高齢化が進行。
	課題への対応	・事業者のモチベーションを向上させるためのインセンティブ付与の検討が必要。 ・サービス内容については、実際のニーズとタクシー事業とのバランスを考慮し、慎重に検討する必要がある。
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 ・バス路線の廃止は、単に移動手段がなくなるだけではなく、地域に与える影響は計り知れないものがある。交通に関する施策は個別対応ではなく、総合的な交通行政への転換が必要。 ・安全に運転を継続することで地域に貢献したい。 ・中山間地域の公共交通に対する補助制度のあり方は、非常に難しい問題であるが、今後新たな法制度の整備・改正など、交通政策基本法の基本理念の具体化が早期に取り組むべき課題と感じる。 ・補助金頼りではなく、収益向上を目指して利用者増のための営業施策を講じることが必要。 ■路線設定を行う際に重視すること — ■契約額の算出方法・その他行政の協力(走行空間整備など)について感じること・意見 ・収入が減少するなか、事業継続のため経営合理化を図り続けているが、運行の安全性を維持するため今以上の経費、人件費等の削減は難しく、限界の域に達している。	

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

取組みのポイント

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

取組み対象路線の概要	背景と経緯	・路線バスが利用者減少に伴い徐々に撤退したため、町内の主要な路線については町主体で代替運行を開始したが、路線バスの対応には限界があり、カバーしきれない交通空白地を解消するためにデマンド交通を導入。 ・平成 18 年に大朝エリアの運行開始、平成 20 年に町内全エリアの運行開始となる。			
	運行状況	愛称等	・ホープタクシー	運行形態	・区域運行（第4条）
		対象利用者	・一般	運行便数・時間	・4 地域 ・1 地区当り 2～3 エリア+共通エリア ・1 エリア当り 5～12 便/日 ・7：30～18：30
		利用料金	・500 円均一 （乗り継ぎ 200 円）	利用者数 （平成 24 年度）	・70,262 人／年
		主要な運行車両	・ジャンボタクシー（2 台、事業者所有） ・小型バス（7 台、事業者所有）		
		官民の役割分担	・事業者の自主運行に対して町が定額補助。		
路線概況	 ▲ホープタクシー 				
担当部署	北広島町 企画課 〔住所〕 広島県山県郡北広島町有田 1234 番地 〔電話〕 050-5812-1856				

仕組み・制度	委託・契約方式	・平成 23 年度から「北広島町乗合タクシー運行事業補助金交付要綱」に基づき、 事業者の自主運行に対して定額の補助金交付 （平成 23 年度以前は欠損補助）。
	金額決定方式	・ 事業者が作成する事業計画と過去 3 年間の実績及び今後の見通し をもとに 町と事業者とで調整 。
	内容や期間	・ 3 年間を一区切り とした 定額補助 。
	モニタリングの状況・方法	・利用者実績は記録しているが、利用者の評価等を行っていない。
	黒字分の取扱	・ 黒字部分は事業者の収入 。
	補助金以外の支援	・導入当初は、町と事業者とで協力してチラシ（時刻表）を全戸配布。
取組みの効果	効果の概要	・利用者の評判は上々である。 ・利用者数は、平成 23 年をピークに減少傾向。 ・デマンド交通は、タクシーと定期路線バスの隙間を埋める存在であり、地域にとって大きな役割を担っている。 ・町としては補助額固定のため見通しが立てやすい。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・家の前で乗降できること、乗降時にステップ台が用意されることや手荷物を運んでももらえることなどが利用者から喜ばれている。 ・事業者から事業に対する一定の理解が得られている。 【事業者】 ・乗務員のサービス向上に取り組んでいる。 ・事業者によっては、ショッピングセンター等と連携して特典を付与している。 ・タクシー事業の圧迫もあり、また必ずしも黒字ではないが、安定的な収入確保にはなっている。
課題とその対応	改善すべき課題	・事業者によって営業努力に差が生じている。 ・当初は事業者会議を年 2 回開催していたが、現在は開催していないため、関係者間での意見交換がなく、認識共有が希薄になりつつある。 ・事業者から車両の更新費用を考慮して欲しいという意見がある。 ・チラシ配布などの広報活動を行っているものの、周知が十分ではない。
	課題への対応	・利用者の評価の取り入れ方、事業者努力の評価方法等を含めて、事業全体の検証を行い、改善を進めていく体制を構築する必要がある。 ・次期 3 カ年の固定費（補助額）算定の基準や車両更新に対する対応などについては検討中。 ・交通手段は利用者が選択することであり、利用者に使ってもらうための営業努力が必要。 ・PR 用の VTR を現在作成中であり、今後はケーブル TV を通じて取組みの PR を実施する予定。
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 ・公共交通は地域にとって重要な生活インフラであり、交通空白地をカバーするというだけではなく、地域づくり・地域デザインの考えが必要であり、意思を持った運行計画が必要。 ・自治体と事業者の一層の協力や情報共有を行う場が必要。 ・社会福祉協議会等と交通事業者が連携して、福祉サービスも含めて地域交通を考えるべき。 ■路線設定を行う際に重視すること ・地域づくりの観点を含めて、地域の人々をどこからどこへ移動させたいのかを重視。 ■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 ・デマンド交通と路線バスとで補助形態を統一すべき。 （デマンド交通についても、定額補助ではなく路線バス同様に欠損補助を基本とすべき。） ・赤字にならないようにして欲しい。交通事業者だけに負担を強いるやり方には疑問。	

取組み内容

事前算定

黒字分配

上乗せ

複数年契約

モニタリング

運行効率化

環境整備

利用促進

その他

自治体データ

人口 17,549 人

65 歳以上人口比率 36.0 %

15 歳未満人口比率 11.2 %

面積 278.29 km²人口密度 63.1 人/km²

昼間人口/夜間人口 0.96



取組み地域の状況

過疎地域

離島地域

半島地域

振興山村

特定農山村

豪雪地帯

特別豪雪地帯

該当なし

取組みのポイント

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

取組み対象路線の概要

背景と経緯

- ・公共交通に関して合併前の旧3町が一定の制度を備えていたが、高齢者の一部や通院者に特化されたものであり、路線バスも利便性の面から十分な機能を果たしているとは言い難い状況であった。
- ・また、経費は利用者の減少により年々増加傾向にあり、抜本的な地域交通対策の見直しが喫緊の課題であった。
- ・このため、平成 17 年に新しい交通システム構築の検討を行うため「世羅町地域交通システム検討委員会」を設置し検討を開始。福祉バス、へき地患者輸送バス、高齢者支援タクシー助成事業、町内完結の路線バスをデマンド交通に取り込む基本方針を確認。
- ・平成 18 年から、デマンド運行の「せらまちタクシー」の運行を開始。

運行状況

愛称等

・せらまちタクシー

運行形態

・区域運行（4 条）

対象利用者

・登録者

運行便数・時間

- ・2 地区
- ・1 地区当り 9 便/日
- ・8:00~17:00

利用料金

- ・300 円均一（利用券で支払い）
- 利用券：1 シート 1,500 円（300 円×5 枚綴り）

利用者数（平成 24 年度）

・35,551 人/年

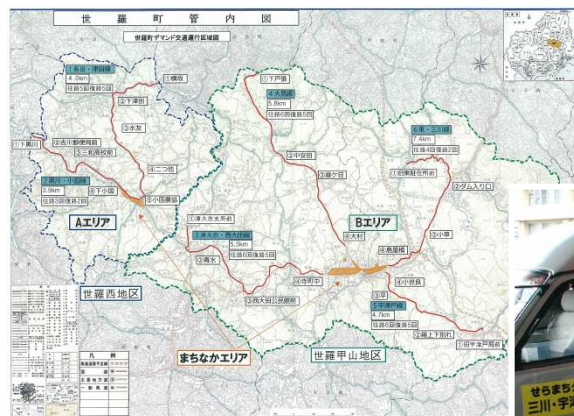
主要な運行車両

- ・乗用車（3 台、事業者所有）
- ・ジャンボタクシー（4 台、事業者所有）

官民の役割分担

- ・運営主体である商工会が町内タクシー事業者に運行委託。
- ・町は商工会に補助金を交付。

路線概況



▼せらまちタクシー



担当部署

世羅町 企画課

〔住所〕広島県世羅郡世羅町西上原 1 2 3-1

〔電話〕0847-22-3206

仕組み・制度	委託・契約方式	・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3社へ運行を委託。（不公平さを回避するため、事業者3社で担当エリアを3ヶ月ごとに入れ替え） ・市は、商工会に「世羅町デマンド交通事業補助事業」に基づき補助金を支出。
	金額決定方式	・町は商工会に、欠損額（タクシー借料、オペレーター経費、システム保守料、通信費等）及び事務委託料（利用者数×30円）を補助金として支出。 ・補助金をもとに、商工会が町内タクシー事業者3社に定額で運行委託。 ・運賃収入は商工会の収入として取扱う。
	内容や期間	・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	・調査事業を実施していない（利用者数は把握している）。
	黒字分の取扱	・特になし。
	補助金以外の支援	・特になし。
取組みの効果	効果の概要	・平成23年度まで利用者は増加傾向であったが、近年は人口減少や免許を保有する高齢者の増加等により利用者は減少している。 ・利用者からは好評である。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・導入当初は、町広報への広告掲載、各種チラシの配布、各地区住民説明会（17会場延べ562名参加）を実施し、町民への周知を行った。 【事業者】 ・高齢者の通院や買物の利用が多く、運賃が安くドアツードアで利用できることが喜ばれている。 ・町内のどこでも利用できる路線設定となっている。
課題とその対応	改善すべき課題	・利用者の減少に伴い、町の補助金が増加しつつある。 ・これまでに調査事業を行っておらず、ルート・ダイヤ等のサービス改善や利用促進は行っていない。 ・一部、路線バスと競合している。
	課題への対応	・来年度以降、調査事業を実施し、利用者ニーズを把握した上で、サービスの見直しや改善、経費抑制のための効率的な運行方法等を調査する予定。 ・地域の公共交通を維持するためにも、高齢者に利用を積極的にアピールする。 ・タクシー事業者の協力により運転手のマナー向上を図る取組みが必要。
事業者の一般的意識	■自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見 — ■路線設定を行う際に重視すること — ■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 ・運賃収入と補助金で運営しているため、利用者の減少が続けば補助金の増額が必要となる。 ・タクシー事業者への運行委託費は町の補助金をもとにしており、タクシー事業者の収益面については問題がある。	

鳥取県

島根県

岡山県

広島県

山口県

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

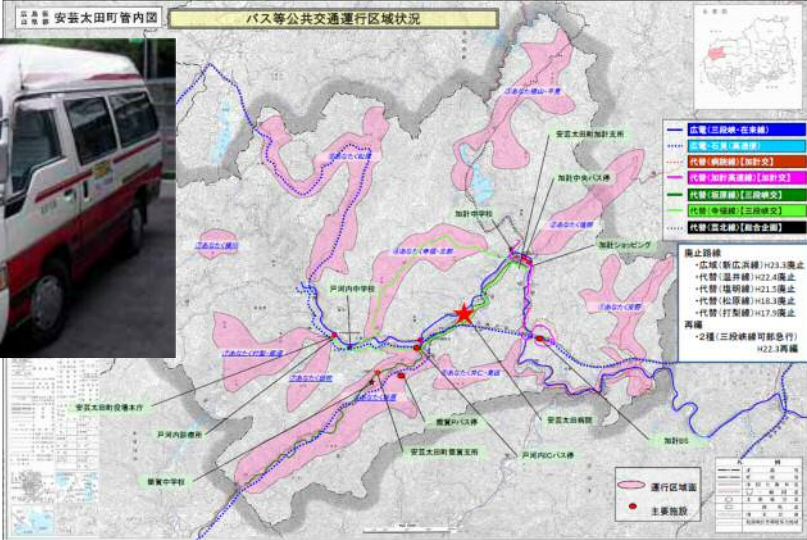
その他

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。

取組み対象路線の概要	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	- 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				

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、月額 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、 運送事業を行っている自覚をもってもらう とともに、 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 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、 安全で利便性を確保することを心掛けている 。
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	・ 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	■ 自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に関して感じること・意見 ・ タクシー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 — ■ 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 ・ 月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。	

運賃収入の目標額を設定した 鹿野地域乗合タクシー「ふれあい号」

取組み内容

事前算定

黒字分配

上乗せ

複数年契約

モニタリング

運行効率化

環境整備

利用促進

その他

自治体データ

人口 149,487 人

面積 656.32 km²

65 歳以上人口比率 26.3 %

人口密度 227.8 人/km²

15 歳未満人口比率 13.3 %

昼間人口/夜間人口 1.04



取組み地域の状況

過疎地域

離島地域

半島地域

振興山村

特定農山村

豪雪地帯

特別豪雪地帯

該当なし

取組みの ポイント

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

取組み対象路線の概要

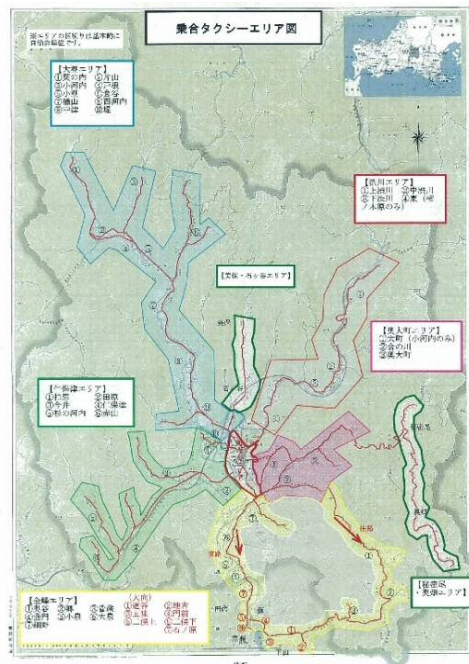
背景と 経緯

- ・周南市鹿野地域には、中心部と周辺 5 地区とを結ぶバス路線（廃止代替路線 10 系統）があったが、利用者の減少により市の補助金が増大し、路線の維持が困難になっていた。
- ・このため、平成 19 年 4 月に設置した「周南市地域公共交通会議」での報告をもとに、同年 10 月から枝部分のバス路線を廃止し、その代替交通手段としてデマンド型の乗合タクシーの運行を開始。

運行状況

愛称等	・鹿野地域乗合タクシー「ふれあい号」	運行形態	・区域運行（第 4 条）
対象利用者	・一般	運行便数・時間	・8 エリア ・うち 6 エリア： 週 6 日、4～6 便/日・エリア ・うち 2 エリア： 週 1 日、4 便/日・エリア
利用料金	・300 円均一	利用者数 (平成 24 年度)	・1,477 人/年
主要な運行車両	・乗用車（1 台、事業者所有） ・ジャンボタクシー（1 台、事業者所有）		
官民の役割分担	・市は、タクシー事業者に運行委託しているほか、チラシを全戸配布するなど地元への周知に取り組んでいる。		

路線概況



▲鹿野地域乗合タクシー「ふれあい号」

担当部署

周南市 環境生活部 生活安全課

〔住所〕山口県周南市岐山通 1-1

〔電話〕0834-22-8385

仕組み・制度	委託・契約方式	・ <u>地域内の唯一のタクシー事業者</u> に随意契約（「鹿野地域乗合タクシー運行業務委託」）により運行委託。
	金額決定方式	・ 前年度実績を委託額に反映。 ・ <u>前年度の運賃収入実績額を運行目標額</u> として、 <u>事前算定による運行経費から運行目標額を差し引いた金額を委託額（固定）</u> として支払う。
	内容や期間	・ 契約期間は4月～翌年3月まで（年度単位）。 ・ 運賃収入は事業者の収入としており、 <u>運行目標額を上回った場合は事業者の増収</u> となる。ただし、運行目標額を下回った場合に差額補填はない。 ・ 燃料費については、価格変動が大きいため、別途に毎月清算。
	モニタリングの状況・方法	・ 乗合タクシーの利用促進を図り、継続して運行するために、市民自ら考えてもらう場として「鹿野地域等生活交通協議会」（年1回）を設置し、地元の声を反映。 ・ 1年ごとに契約・運行内容及び金額を見直し。
	黒字分の取扱	・ 黒字は全て事業者の収入としている。
	補助金以外の支援	・ 市（支所）でチラシの戸別配布による広報を実施。
取組みの効果	効果の概要	・ アンケートによりニーズを把握しており、自宅前で乗車できること、安価であることなどから、利用者からの評価は高い。 ・ 今後自分自身で自動車の運転が出来なくなった際には利用したいという声もある。
	効果をもたらした要因	【自治体】 ・ チラシを全戸配布するなど、地元への周知に取り組んでいる。 【事業者】 ・ 行政等との会議に参加して、計画や変更について協議している。 ・ 荷物の積み下ろしなど、高齢者の手助けをするよう努力している。
課題とその対応	改善すべき課題	・ 人口減少、高齢ドライバーの増加、移動販売や宅配による買物弱者支援の普及などもあり、 <u>利用者減少に歯止めがかからない</u> 。 ・ このままでは、 <u>市の負担は増加傾向</u> 。 ・ 利用者から、増便やダイヤ変更等の要望、予約が面倒との意見がある。
	課題への対応	・ 市の公共交通施策の指針となるマスタープランの策定が必要。 ・ アンケート調査等により利用実態を分析した上で、ニーズに即したシステムを地域で構築し、利用し、守っていくという意識の醸成が必要。 ・ 各地域内の公共交通については、地域の主体的な関わりによる確保・維持が重要であり、これを促す仕組みづくりが必要。 ・ 事業者では、オイル交換やタイヤ交換など、自社でできることは自社で実施して経費削減に努めている。
事業者の一般的意識	■ <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> ・ 過疎地では高齢者が多いため、より多くの交通弱者が利用していただけるよう計画して欲しい。 ■ <u>路線設定を行う際に重視すること</u> ・ 路線設定に関しては、最初から市の計画表を頂き、計画表通り運行している。 ■ <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> —	

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

