



続・デマンド型交通の手引き

地域構造から見た運行方式別の特徴と
よりよい地域づくりに向けたデマンド型交通の活用時のヒント



平成 26 年 3 月
国土交通省中部運輸局

■ はじめに

近年、財政負担の軽減や交通空白地域の解消を目的として、路線定期型交通に替えてデマンド型交通^{※1}を導入する市町村が急増しています。

中部運輸局管内では、平成 20 年以降に相次いで導入され、現在、50 を超える市町村で運行されるようになりました。

デマンド型交通の導入にあたっては、導入することですべての問題を解決してくれるのではないかという認識から、地域に適した運行方式等を十分に検討することなく、導入を決定してしまう事例も散見されていたことから、平成 25 年 3 月に「デマンド型交通の手引き^{※2}」を作成し、導入検討にあたっての留意点等を取りまとめました。

今回の報告書は、中部運輸局管内の既存事例を調査することで、地域構造から見たデマンド型交通の運行方式別の特徴、地域構造と運行方式の関係性やよりよい地域づくりに向けたデマンド型交通の活用時のヒントを取りまとめたものです。

導入されている事例が、どのような地域構造に対してどの運行方式を採用しているのか、また、住民や交通事業者等とどのような調整を行い導入したのか、導入後、事業に対してどのような自己評価を行い、活用においてどのように工夫しているのか項目毎にヒントをまとめています。デマンド型交通を導入しようと考えている市町村担当者、既に導入済みの市町村担当者の皆様に、「デマンド型交通の手引き」とあわせて参照していただき、よりよい地域づくりを進める上で、将来にわたる公共交通ネットワークの確保維持のため、デマンド型交通のさらなる活用の一助となれば幸いです。

なお、本書の作成に当たっては、中部運輸局管内の市町村の皆様にアンケートやヒアリングを実施させて頂くとともに、愛知工業大学工学部都市環境学科伊豆原浩二客員教授、名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科松本幸正教授、公益財団法人豊田都市交通研究所研究部福本雅之主任研究員をはじめ、市町村担当者による検討会を設置し、様々なご意見を頂戴いたしました。皆様のご協力、ご指導等に感謝を申し上げます。

※1 デマンド型交通＝本書では、予約型の運行形態の輸送サービスを指す。福祉輸送（要介護者、身体障害者等であって公共交通機関を利用することが困難な移動制約者を対象に、必要な介助等と連続して、又は一体として行われる個別的な輸送サービス）や特定施設のサービス等は含まない。

※2 デマンド型交通の手引き＝平成 25 年 3 月に中部運輸局にて作成したデマンド型交通の導入についての手引き。下記 URL にて公開。<http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/joho/demando/index.html>

■ 目 次

■ 本書の位置づけと構成.....	1
○位置づけ・構成.....	1
○デマンド型交通とは.....	4
第1部 地域構造から見たデマンド型交通の運行方式別の特徴.....	7
1 地域構造から見た中部運輸局管内の導入実態	7
2 運行方式を選択する時のヒント	10
第2部 よりよい地域づくりに向けたデマンド型交通の「活用時のヒント」	15
2-1 導入市町村の自己評価について	17
2-2 よりよい地域づくりに向けたデマンド型交通の「活用時のヒント」	25
1 『利用者の動向』から見た実態と活用時のヒント	26
2 『交通事業者との関係』から見た実態と活用時のヒント	30
3 『運行にかかる費用』から見た実態と活用時のヒント	38
4 『住民との関係』から見た実態と活用時のヒント	44
おわりに デマンド型交通を活用してよりよい地域づくりを進めるために.....	51
■ 検討体制・検討経過	52
<参考資料編>	53
参考 『地域構造』から見た運行方式別の参考事例.....	54
1.福井市 殿下地域コミュニティバス（殿下かじかポッポー）	56
2.福井市 ほやほや号	60
3.浜松市 水窪ふれあいバス	64
4.松阪市 機殿・朝見コミュニティバス.....	68
5.志摩市 磯部地域予約運行型バス（ハッスル号）	72
6.可児市 電話で予約バス	76
7.美濃市 乗り合わせタクシー（のり愛くん）	80
8.豊田市 おばら桜バス.....	84
9.富士宮市 宮タク（安居山エリア）	88
10.富士市 デマンドタクシー（おかタク）	92
参考 デマンド型交通の導入実態アンケート調査概要について.....	96

■ 本書の位置づけと構成

○位置づけ・構成

中部運輸局では、管内の市町村に対して「デマンド型交通の導入状況」に関するアンケート調査を平成 24 年度と 25 年度の 2 年間にわたり実施し、そのアンケート調査の回答から得られた結果を分析することでデマンド型交通の実態を把握しました。

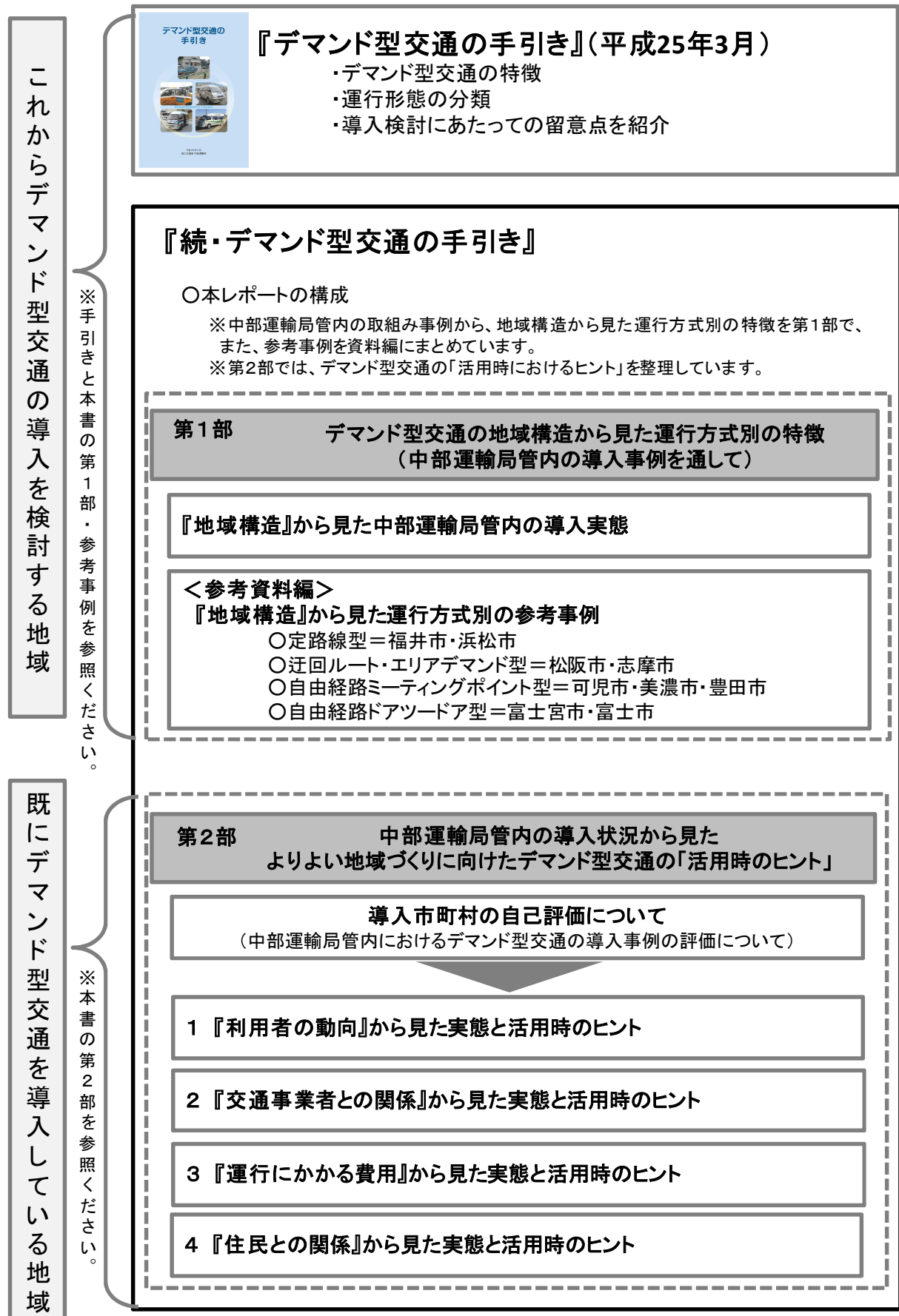
平成 24 年度には、その実態からデマンド型交通の導入を進める上で、留意すべき事項等を取りまとめた「デマンド型交通の手引き」を作成し、本書「続・デマンド型交通の手引き」は、「デマンド型交通の手引き」を補完するものとして、よりよい地域づくりに向けたデマンド型交通の「活用時のヒント」を取りまとめたものです。

これからデマンド型交通を導入しようと考えている地域では、「デマンド型交通の手引き」を参照すると共に、本書の第 1 部「地域構造から見たデマンド型交通の運行方式別の特徴」や巻末の参考事例を参照してください。参考事例では、導入地域の地域構造の特徴と導入プロセスについて整理していますので、導入したい地域との相違等を確かめていただくとともに、導入にあたっての関係者との調整プロセスを円滑に進める上で参考にさせていただければと思います。

また、本書の第 2 部では「よりよい地域づくりに向けたデマンド型交通の活用時のヒント」を整理しています。

「交通事業者との関係」「住民との関係」などの 4 つの視点から、デマンド型交通の導入実態を分析し課題とそれに対するヒントを示しています。自らの地域で実施している事業が同様の問題を抱えていないか自己評価し、「活用時のヒント」を参考にいただきながら、デマンド型交通の活用を進めてください。

図.序-1 本書の構成



デマンド型交通の事業構築にあたっては、第1部で示す「地域構造の特徴」を知ることが重要です。また、活用にあたっては、第2部で示すそれぞれの項目について確認いただき、あてはまる場合は、参照頁をご覧ください。

表.序-1 中部運輸局の取組み事例から見た「地域構造の特徴」と「活用時のヒント」

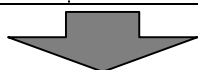
手 引 き	○デマンド型交通の基本的事項について、理解しましょう。 ○デマンド型交通を導入するに当たり、公共交通計画の中で位置づけを明確にしましょう。(国土交通省中部運輸局 HP http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/joho/demando/index.html 参照)	手引き 参照
-------------	--	-----------

●第1部＝取組み事例をふまえた「地域構造から見た運行方式別の特徴」

地 域 構 造 編	地域構造	地域構造に着目すると選択されている運行方式には特徴があります。地域構造にあった運行方式を選択するためのヒントを確認ください。	7 ページ
	参考事例 (資料編)	中部運輸局管内に導入されている事例の中から、上記地域構造にあてはまる事例を紹介しています。	54 ページ

●第2部＝よりよい地域づくりに向けたデマンド型交通の「活用時のヒント」

デマンド型交通を導入したことで、地域住民の生活はより便利なものになっているのでしょうか。将来にわたり魅力ある地域とするため、公共交通を活用していくための取組みを考えましょう。			
自 己 評 価	デマンド型 交通に対する自己評価 の実態	デマンド型交通について、多くの市町村担当者が「適切なサービス提供ができています」と自己評価しています。その一方で、「利用者が減少している」、「運行経費が高い」など、自己評価結果と乖離する実態が確認できました。 デマンド型交通についての評価が自己満足となっていないですか。自己満足にならないよう、導入目的に応じた評価指標を設定し、適切な評価を実施することが重要です。	17 ページ



よりよいデマンド型交通としていくため、下記4つの視点から自らの事業について再度確認し、対応していく必要があります。

活 用 時 の ヒ ン ト	1.利用者の 動向から	管内のデマンド型交通で利用者が増加しているケースは3割程度に留まり、多くは現状維持または減少傾向にあります。 利用者数を確保することに苦労していませんか。	26 ページ
	2.交通事業者との 関係から	導入にあたって交通事業者との事前調整は概ね実施されていますが、将来にわたるサービス確保のためには交通事業者から見直しや改善提案されるように、よりよい関係性を築くことが重要です。 地域の交通事業者との関係性について再確認する必要はありませんか。	30 ページ
	3.運行にかかる費用 から	デマンド型交通はコミュニティバスに比べて、利用者1人当たり2～3倍のコストがかかっています。 経費構造を理解した上で運行方式が選択できているでしょうか。 収支構造改善に取り組めていないのではないのでしょうか。	38 ページ
	4.住民との 関係から	管内のデマンド型交通は、行政主導で事業構築され、住民側で事業内容を設定していないケースが過半数を超えています。 利用者目線での事業構築がされないことによって、住民の利用促進や協賛等の協力が得られにくくなっていますか。	44 ページ

※国土交通省中部運輸局のホームページにて紹介しています「公共交通を考えるためのツール集」
(URL : <http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/construction.html>) も参照ください。

○デマンド型交通とは

平成 25 年 3 月に、デマンド型交通の特徴、運行方式の分類を整理し、導入検討にあたっての留意点を紹介する「デマンド型交通の手引き」を作成しました。

デマンド型交通は、正式には DRT（Demand Responsive Transport: 需要応答型交通システム）と呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関です。事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行方式が存在します。

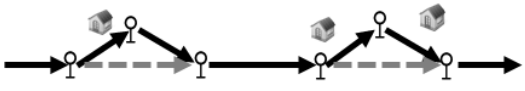
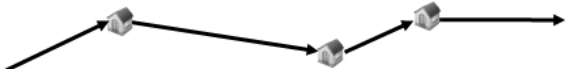
表.序-2 路線定期型交通とデマンド型交通の一般的な特徴

路線定期型交通	デマンド型交通
利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを決められた時刻に運行し、利用者は運行ルート上に設置されたバス停留所で乗降する。	予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。

デマンド型交通を運行方式という視点から見た場合、A) 路線バスやコミュニティバスの多くに採用されている予め定められたルートを運行する「定路線型」、D) 運行エリアは決まっているものの、一般的なタクシー事業のように運行ルートを定めず、需要に応じ、乗降場所の指定も行わない「自由経路ドアツードア型」、これらの中間に位置する運行方式として、B) 需要に応じ予め定められた迂回ルートやエリアへ運行する「迂回ルート・エリアデマンド型」、C) 運行ルートは定めず、予約に応じ予め定められたバス停留所又はミーティングポイント間を結ぶ「自由経路ミーティングポイント型」に分類できます。

図.序-3 運行方式からみた分類パターン

(運行方式の特徴 自宅  バス停等 )

A 定路線型 路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。 	C 自由経路ミーティングポイント型 運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。 
B 迂回ルート・エリアデマンド型 定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、交通空白地域の解消を図ることができる。 	D 自由経路ドアツードア型 運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。 

資料：国土交通省中部運輸局「デマンド型交通の手引き」（平成 25 年 3 月）より

デマンド型交通と言っても、これら 4 つの運行方式の内容は大きく異なっていますので、それぞれの運行方式がどんな特徴を有しているのか、また、導入する場所の地域構造にどの運行方式が相性が良いのかといった点を知ることは重要です。

そこで、本書では、運行方式別の特徴を確認するために、中部運輸局で既に導入されている事業を分析することで、運行方式別の実態を探ることとしました。

< 第 1 部 >

地域構造から見た

デマンド型交通の運行方式別の特徴

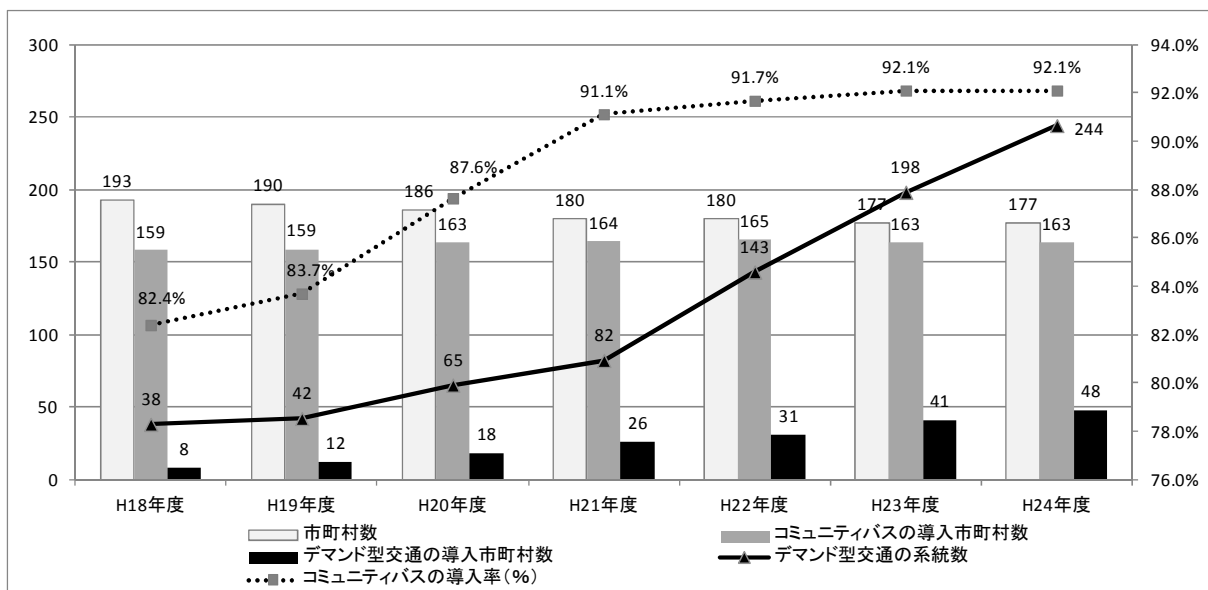
デマンド型交通は、地域構造に着目すると選定されている運行方式には特徴があります。
地域構造にあった運行方式を選択するためのヒントを確認してください。

第1部 地域構造から見たデマンド型交通の運行方式別の特徴

1 地域構造から見た中部運輸局管内の導入実態

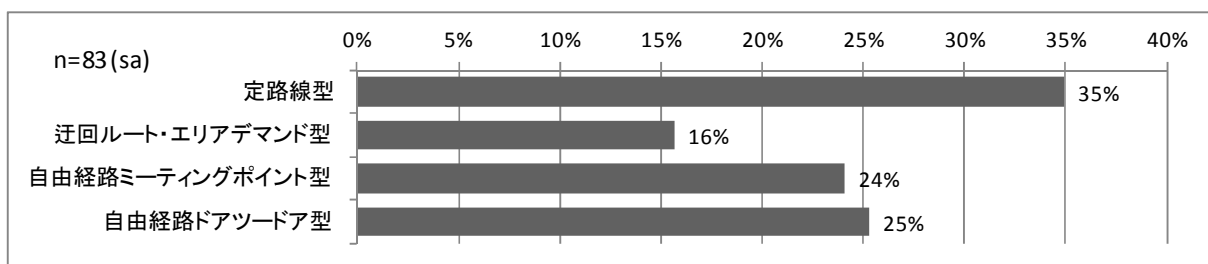
- 中部運輸局管内でのコミュニティバスの導入率は92%。
- 近年ではデマンド型交通の導入が急増。
- 運行方式別のデマンド型交通導入状況^{※4}は、定路線型が35%と最も多く、迂回ルート・エリアデマンド型が16%、自由経路ミーティングポイント型が24%、自由経路ドアツードア型が25%。

図.1-1-1 コミュニティバス及びデマンド型交通の導入状況



資料：中部運輸局調べ

図.1-1-2 運行方式からみた分類パターン



資料：平成25年度導入市町村に対するアンケート調査より

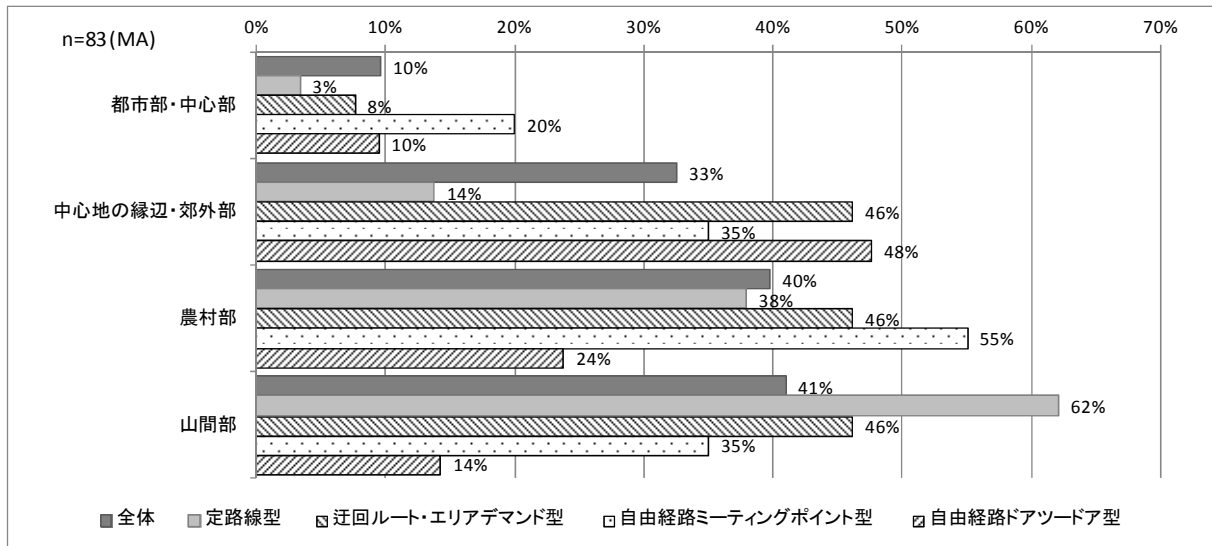
※4 導入状況＝中部運輸局市町村に対するアンケート調査での回答数により集計。

1 市町村単位で、地区毎に事業区分している場合と、同一事業として整理している場合で回答数が異なります。

○地形条件

- 中部運輸局管内のデマンド型交通の導入状況は、「山間部」と「農村部」での導入が約4割であり、都市部・中心部での導入はわずか。
- 「山間部」では定路線型が、「農村部」では自由経路ミーティングポイント型が多い。「中心地の縁辺・郊外部」では、迂回ルート・エリアデマンド型と自由経路ドアツードア型の導入が多い。

図.1-1-3 地形条件から見た運行方式について

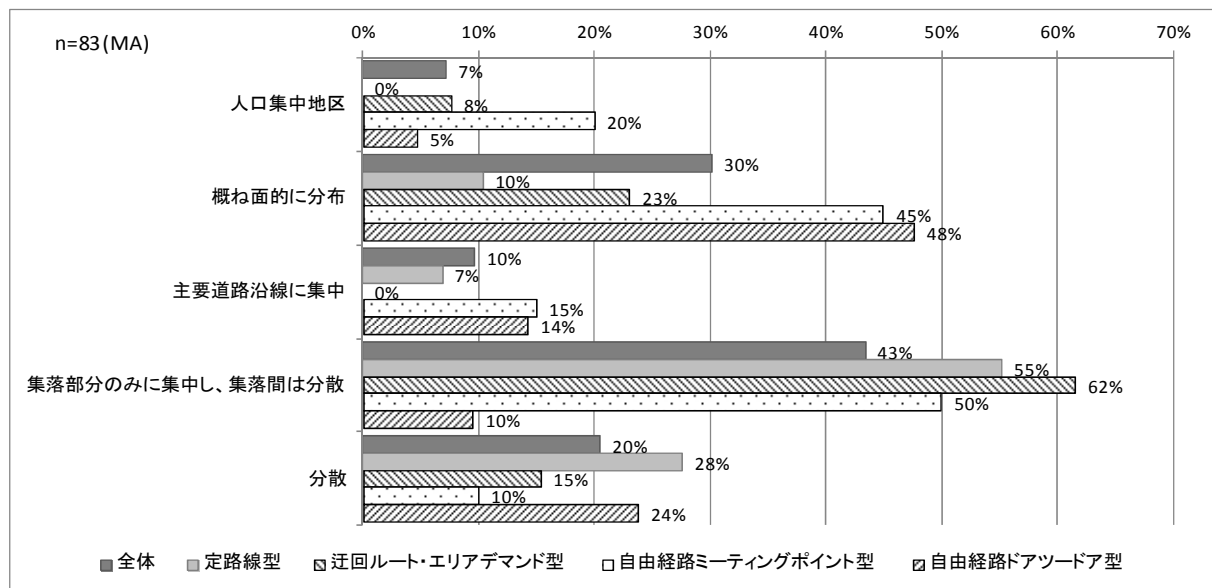


資料：平成25年度導入市町村に対するアンケート調査より

○居住地の分布状況

- 「居住地が集落部分のみに集中し、集落間は分散」する地域での導入が多い。
- 「居住地が概ね面的に分布」している地域では、自由経路ミーティングポイント型や自由経路ドアツードア型のルートを設定しない方式が選択されている傾向がある。
- 「居住地が集落部分のみに集中し、集落間は分散」している地域では、定路線型や迂回ルート・エリアデマンド型のルートを設定している方式が選択されている傾向がある。

図.1-1-4 居住地の分布状況から見た運行方式について

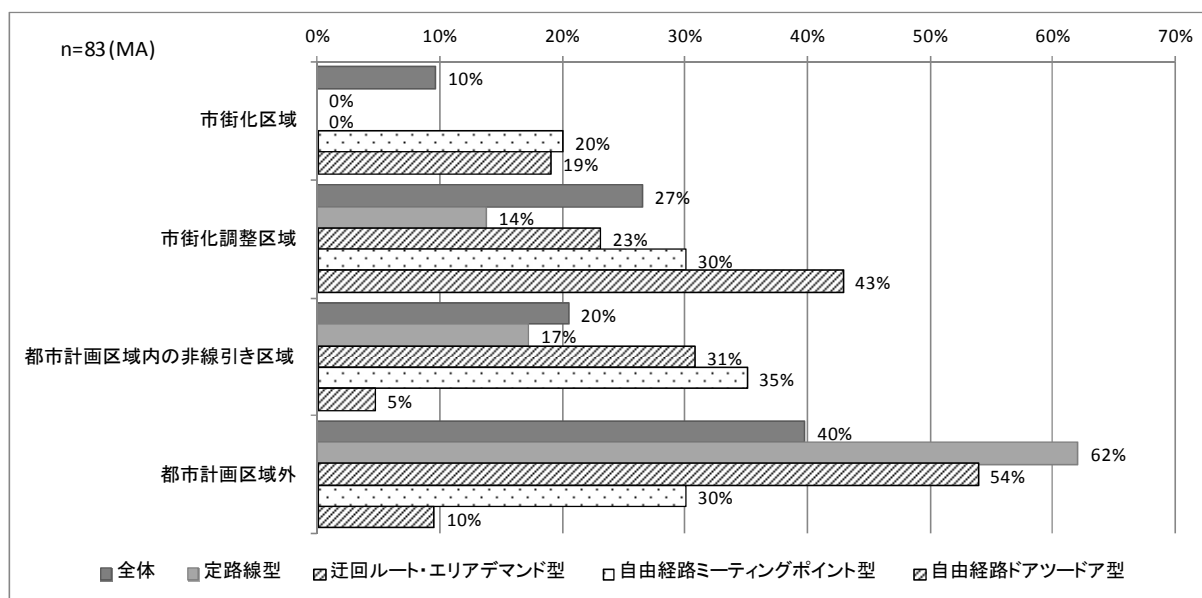


資料：平成25年度導入市町村に対するアンケート調査より

○都市計画法の区域区分

- 「都市計画区域外」での導入が約4割と最も多く、「市街化区域」内での導入は全体の1割にとどまる。
- 「都市計画区域外」では、定路線型の導入が最も多く、次いで迂回ルート・エリアデマンド型が選択されている。

図.1-1-5 都市計画法の区域区分から見た運行方式について



資料：平成25年度導入市町村に対するアンケート調査より

【地域構造から見たデマンド型交通のポイント】

中部運輸局管内の導入状況から見ると「都市部・中心部」の人口集中地区でのデマンド型交通の導入はわずかであり、「農村部・山間部」等人口密度の低い地域で、「定路線型」の導入が多くなっています。

中心地の縁辺部や郊外部では、「自由経路ドアツードア型」が導入されることが多くなっています。

ポイント

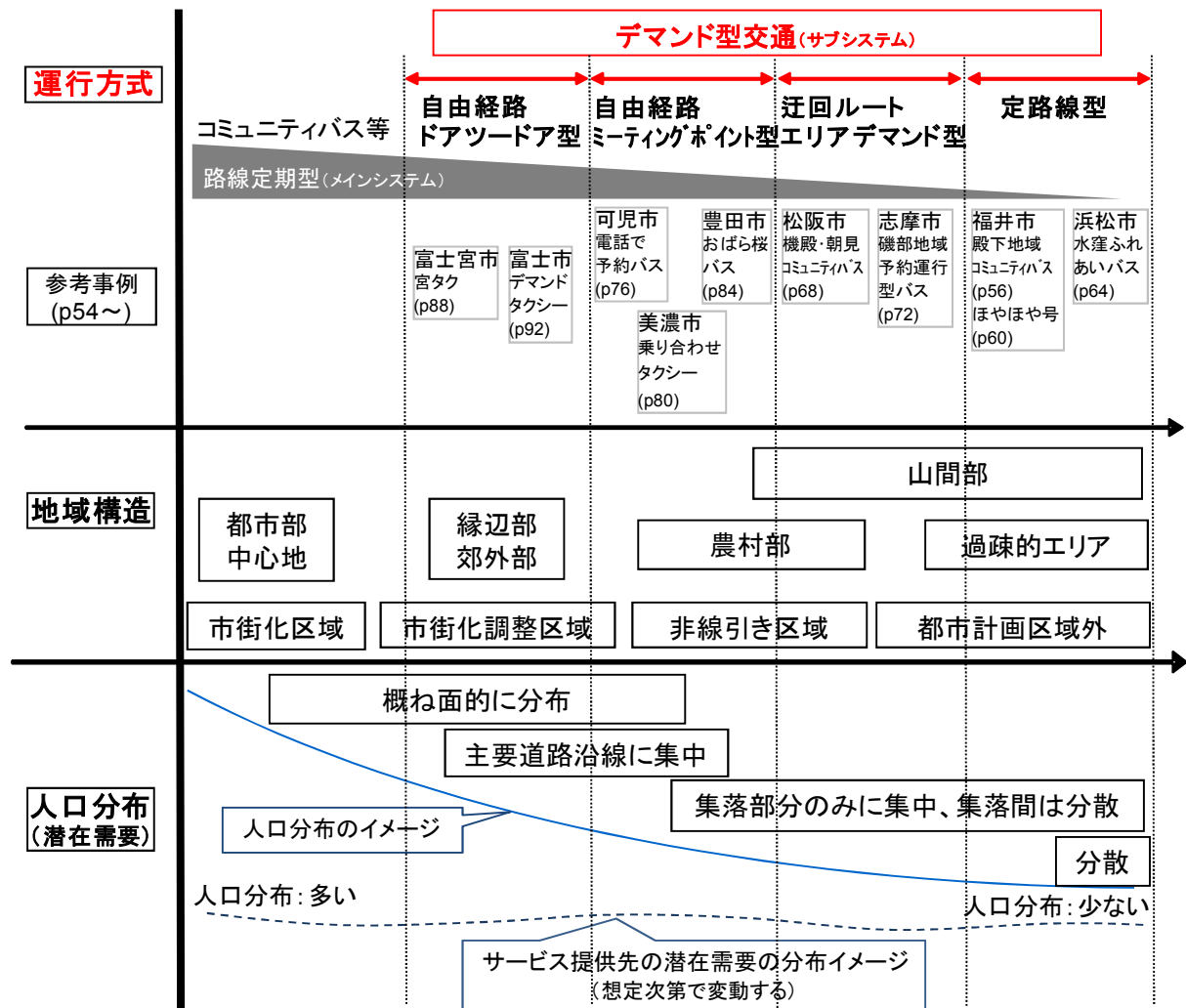
- ・デマンド型交通を導入しようとする場合、単純に、人口が多い地域＝定路線型、人口が少ない地域＝自由経路ドアツードア型を選択すればよいわけではありません。

2 運行方式を選択する時のヒント

○地域構造と相性の良い運行方式の選択が重要

中部運輸局管内の導入事例について地域構造から見た特徴を概念図として「図.1-1-6」に整理しました。

図.1-1-6 中部運輸局管内の導入事例について地域構造から見た特徴



運行方式別に見ると、「山間部・農村部」で居住地が「集落部分のみに集中し、集落間は分散」し、都市計画法の区域区分が「都市計画区域外」という地域構造では、定路線型や迂回ルート・エリアデマンド型が導入されている傾向があります。

また、「中心地の縁辺・郊外部」で居住地が「概ね面的に分布」し「市街化調整区域」という地域構造では、自由経路ドアツードア型が導入されている傾向があります。

自由経路ミーティングポイント型は、迂回ルート・エリアデマンド型と自由経路ドアツードア型の中間的な位置づけにありました。

高齢者や障害者など、主な利用者（サービス提供先）をどのように設定するかによって潜在需要は変動するため、単に人口分布だけに着目するのではなく、ターゲットの潜在需要の分布状況に留意する必要があります。

さらに、鉄道や路線定期型バス等が、地域公共交通の幹線系のメインシステムと位置付けられる

ことに対して、デマンド型交通は、幹線系を補完するサブシステムとして位置付けられることが多く、主に人口が分散した人口密度の低い地域で導入されるシステムであると認識することも重要です。

このような運行方式の特徴を認識し、導入したい場所の地域構造を理解した上で、相性の良い運行方式を選択することが求められます。

次頁「中部運輸局管内の導入事例をもとに地域構造からみたデマンド型交通の導入箇所の典型イメージ（図.1-1-7）」は、中部運輸局管内の導入事例をもとに、典型的な地域構造と運行方式の関係性について図化したものです。

自由経路ドアツードア型や自由経路ミーティングポイント型は、路線定期型バス等が導入されているものの、それらではカバーできない限られた交通空白地域をカバーしたい場合の選択が典型的なケースと言えます。地形的には平坦で住宅も面的に分散して分布し、特定の道路に住宅が集中していないこうした場所は、ルートを設定するよりも、ニーズに応じて走行場所を選択できる、自由経路型が採用されやすくなっています。

一方、定路線型や迂回ルート・エリアデマンド型が導入されている「山間部」は、谷間の特定道路に集落が張り付いている状況で、目的施設となる病院や商業施設が、麓のまちに立地するような場合が典型的なケースと言えます。

人口や想定するターゲットの潜在需要の分布状況と移動先の目的施設の立地状況に応じて、輸送効率の高い運行方式を選択することが重要です。

「地域構造と運行方式の関係性（表.1-1-1）」もとりまとめているので、そちらも参照してください。

有識者からのアドバイス

- ・単純に、人口分布の多いところ＝定路線型、人口分布の乏しいところ＝自由経路ドアツードア型を選択すればよいわけではありません。
- ・人口分布の多少ではなく、想定するサービス提供先の地域構造や潜在需要の分布に着目し、その分布状況に対して相性の良い運行方式を選択することが大切です。既存の公共交通の有無にも配慮し、デマンド型交通はサブシステムとして位置づけることが重要です。

※ここではデマンド型交通を「サブシステムとして位置づける」としているが、あくまでも幹線系のメインシステムとの対比での表現であり、鉄道や路線定期型バス等が存在しない地域では、デマンド型交通がメインシステムとして位置づけられるケースがある。

図.1-1-7 中部運輸局管内の導入事例をもとに地域構造から見たデマンド型交通の導入箇所の典型イメージ



表.1-1-1 中部運輸局管内の導入事例から見た地域構造と運行方式との関係性

地域構造 運行方式	人口密度（高い←・・・・・・・・・・→低い）	
	郊外部～農村部 市街化調整区域 ～ 非線引き区域	農村部～山間部 非線引き区域 ～ 都市計画区域外
定路線型	<導入ケース少ない> ○路線定期型バスの廃止代替として導入する場合などは、他に比べ運行方式の分かりやすさから導入されるケースあり。 ▲比較的面的に居住地が分布している当該エリアは、ルート設定する定路線型では、カバーできるエリアが限定され、交通空白地域が解消されにくい。	<導入ケース多い> ○山間部の特定道路の沿道に居住地が分布する当該地域構造での導入に向いている。 ○麓のまちに立地する目的施設とつながり、移動距離が比較的長くなることから、ルート設定する定路線型が最も運行効率が高い。 ○半島部・島しょ部でも同様。 ▲ルートが冗長になりやすい。
迂回ルート・ エリアデマンド型	○路線定期型バス等のメインシステムが導入されており、一部の交通空白地域をカバーする場合に向いている。 ▲カバーエリアが拡大するに従って、ルートが冗長になる。	○路線定期型バス等のメインシステムが導入されており、一部の交通空白地をカバーする場合に向いている。
自由経路 ミーティングポイント型	○路線定期型バス等の導入状況に応じて、カバーエリアを広くしたい場合でも導入できる。 ○ミーティングポイントの設置箇所で居住地のカバーエリアや目的施設を限定できる。地域を複数ゾーンに区分し、ゾーン内移動・ゾーン間移動とするなど、運用面での自由度が高い。 ▲路線定期型バスや乗用タクシー事業との競合が生じやすい。	○山間部等でも居住地分布が分散傾向にあり、また、目的施設も特定道路に集中していない場合など、ルート設定が難しいケースでは、導入しやすい。 ▲道路条件や利用量に応じて、目的到達時刻にばらつきが生じる。
自由経路 ドアツードア型	<導入ケース多い> ○メインシステムの路線定期型バスが導入された地域で、居住地と目的施設が近く、特定のエリアまたは対象者のみをカバーするケースでは比較的運行効率が高い。 ○居住地が分散して分布している場所で、停留所の設置箇所の特定が難しく、自宅前停車のニーズが高いケースでは有効な運行方式。 ▲路線定期型バスや乗用タクシー事業との競合が生じやすい。	<導入ケース少ない> ○自宅前停車のため利便性は高い。 ○高齢者や、病院利用等の利用者の限定を行う場合は、事業費用は限定できる。 ▲居住地と目的施設が離れて立地する山間部等では、利用者の移動距離が長くなり、運行効率が悪くなる。 ▲利用量等に応じて目的到達時刻にばらつきが生じやすい。

○メリット

▲デメリット

< 第 2 部 >

よりよい地域づくりに向けた

デマンド型交通の「活用時のヒント」

第2部では、中部運輸局管内の導入事例について、導入までのプロセスや導入後の状況を確認し、それらの実態から垣間見える留意点を整理しました。取組み実態は運行方式によって特徴がありますので、アンケート調査の分析結果等は運行方式別に整理しています。

さらに、その留意点に対する対応を、実際の取組み事例等から「ヒント」としてまとめています。

自らの地域のデマンド型交通が留意点に当てはまらないか自己評価して頂き、対応のヒントを参考にしながら、よりよいデマンド型交通となるよう取組みを進めてください。

2-1 導入市町村の自己評価について

中部運輸局管内でデマンド型交通を導入している市町村担当者に「適切にサービス提供できているか」について、自己評価をしてもらいました。

ほとんどの導入市町村で「適切にサービス提供できている」と自己評価していますが、評価結果とその実態には乖離があり、自己満足に陥っている可能性があることが分かりました。

第2部の構成

2-1 導入市町村の自己評価について

- デマンド型交通の導入目的と利用者像の想定
- デマンド型交通を導入するきっかけ
- 事業設定時の住民対応内容
- 事業評価指標の設定状況
- デマンド型交通の導入に対する自己評価について
- 当初の見込みに対して利用者数が確保できているか
- 利用実績の動向
- 運行経費の実態

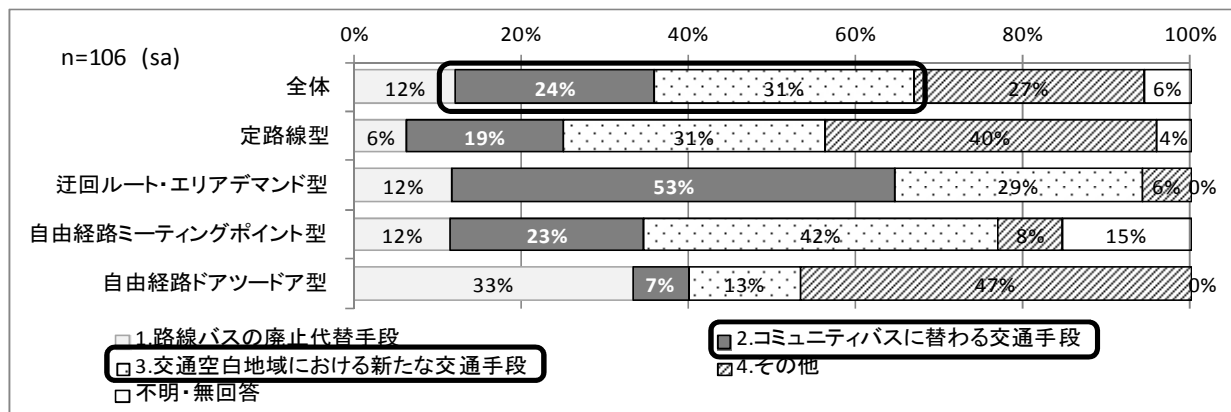
2-2 よりよい地域づくりに向けたデマンド型交通の「活用時のヒント」

1 中部運輸局管内の市町村における自己評価実態

○デマンド型交通の導入目的と利用者像の想定

■デマンド型交通は、「交通空白地域における新たな交通手段」、「コミュニティバスに替わる交通手段」を目的として導入されるケースが多い。

図.2-1-1 導入目的



<「その他」の主な導入理由>

○定路線型の「その他」の主な理由

- ・平日はコミュニティバス（路線定期）で、土日祝日をデマンド型で運行
- ・公共交通の再編により導入
- ・無償福祉バスからの転換

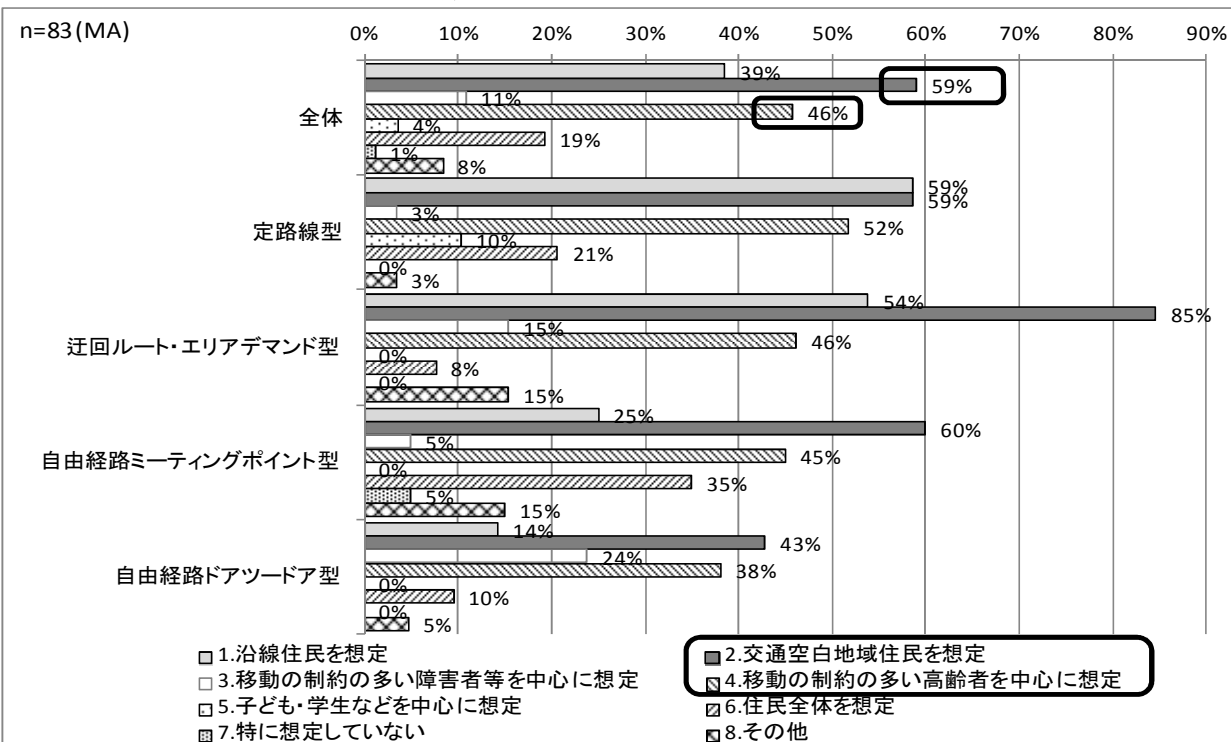
○自由経路ドアツードア型の「その他」の主な理由

- ・タクシーの廃業に伴う交通弱者の外出支援
- ・路線バスの空白時間帯の交通手段

資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

■事前に想定されたサービス対象者・利用者としては「交通空白地域の住民」が最も多く、次いで「移動制約の多い高齢者」が多くなっている。

図.2-1-2 サービス対象者・利用者像の事前設定

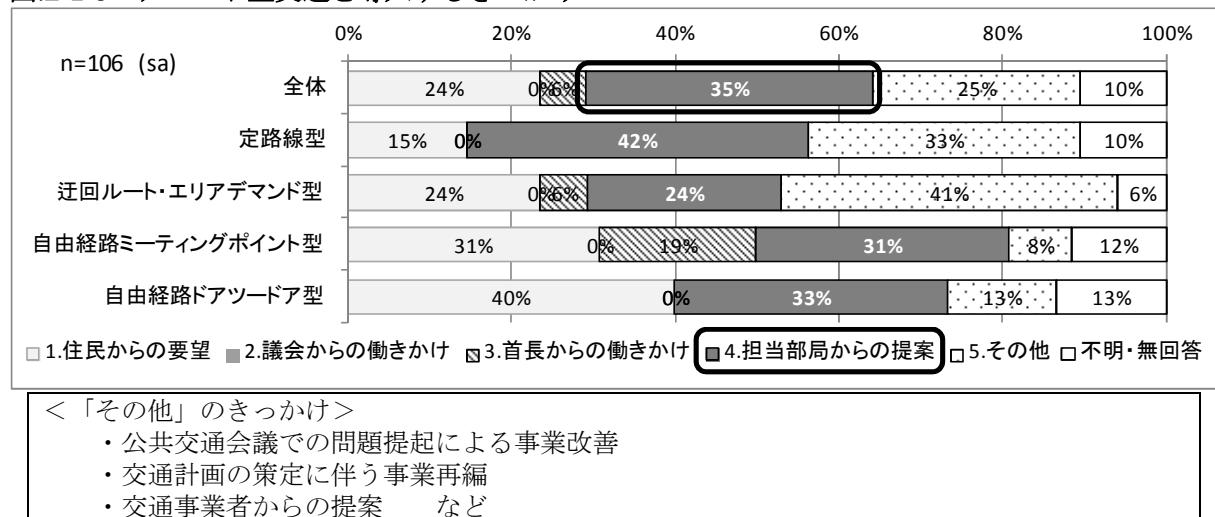


資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

○デマンド型交通の導入のきっかけ

■デマンド型交通を導入するきっかけとしては「担当部局からの提案」が最も多い。

図.2-1-3 デマンド型交通を導入するきっかけ

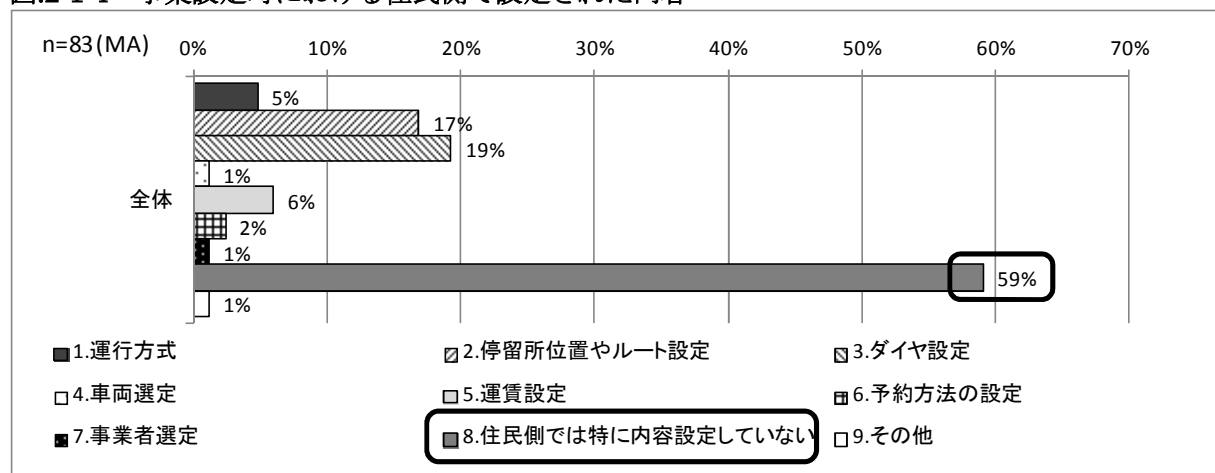


資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

○事業設定時の住民対応内容

■事業構築に際して、住民側では事業内容を設定していないケースが過半数。

図.2-1-4 事業設定時における住民側で設定された内容

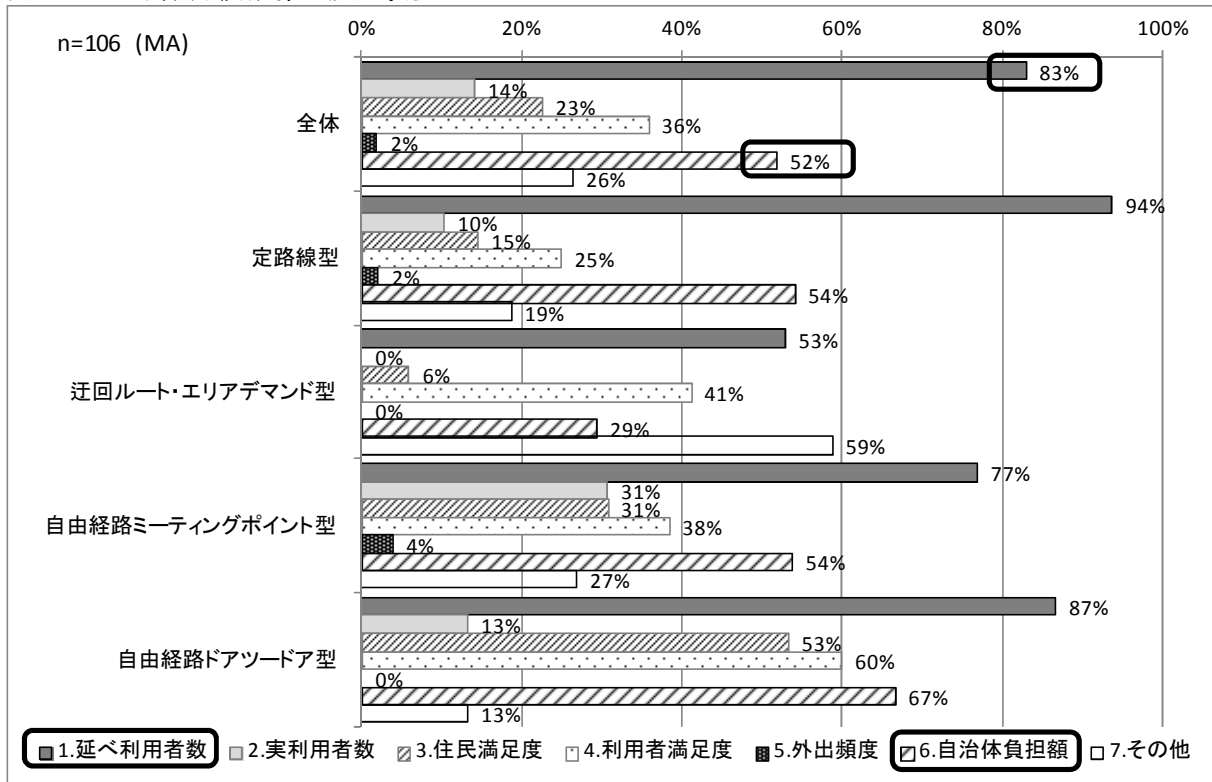


資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

○事業評価指標の設定状況

- 「延べ利用者数」による評価が最も多く、次いで「自治体負担額（収支率含む）」が多い。
- 利用者目線に立った評価指標として「利用者満足度」が約4割のケースで認められるが、導入目的を反映した指標は限られる。

図.2-1-5 事業評価指標の設定状況について



資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

表.2-1-1 その他の主な評価指標

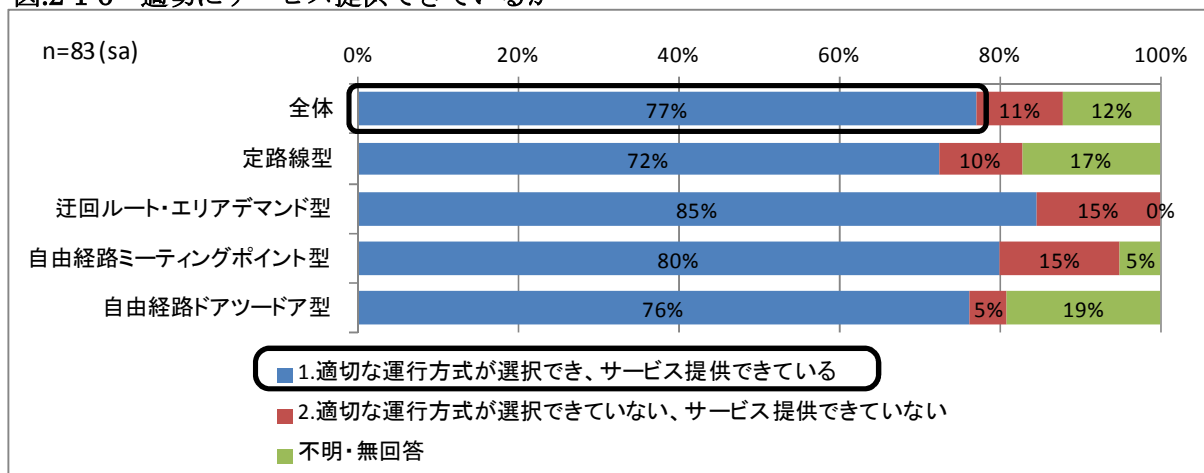
運行方式	その他の評価指標
定路線型	1 便当たりの平均利用者数
迂回ルート・ エリアデマンド型	路線定期バスとデマンド型をあわせた利用者数 年間利用者数÷潜在利用者数（%） 60 歳以上 100 人当たり 1 日利用者数（人） 事業収支比率（運賃収入のみ：%）（運賃収入+その他収入：%）
自由経路 ミーティングポイ ント型	1 便当たりの走行キロ 1 便当たりの所要時間 1 便当たりの利用者数+収支率+住民参画状況 介護予防教室の参加者数 利用者へのアンケート調査の結果
自由経路 ドアツードア型	収支率+乗合率

資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

○デマンド型交通の導入に対する自己評価について

- ほとんどの導入市町村で、「適切にサービス提供できている」と自己評価している。
- 「サービス提供ができていない」との回答は約1割で、その要因としては「(運行方式が) 地域特性に馴染んでいない」が最も多い。

図.2-1-6 適切にサービス提供できているか



資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

【市町村担当者における自己評価実態】

中部運輸局管内のデマンド型交通は、交通空白地域の住民や高齢者等を主な利用者に想定し、交通空白地域における新たな交通手段やコミュニティバスに替わる交通手段として導入されています。

多くの場合、担当部局からの提案をきっかけに導入されており、事業内容については、住民側では特に設定されず、行政主導で事業が構築されていることが分かりました。

こうして行政主導で導入されたデマンド型交通に対して、多くの市町村で、利用者数や自治体負担額（収支率も含む）が評価指標として用いられており、どちらかと言えば、供給側の視点に立った事業評価が行われている実態が明らかになりました。

そして、導入市町村に自らの地域のデマンド型交通についての自己評価をしていただくと、ほとんどの導入市町村において図.2-1-6にあるとおり、「適切にサービス提供できている」と自己評価がされていました。しかし、導入目的に応じた事業評価指標が設定されず、また、利用者や住民目線ではなく、行政主導で事業構築や事業評価が行われている状況では、この自己評価が、市町村の「自己満足」になってしまっている可能性があります。

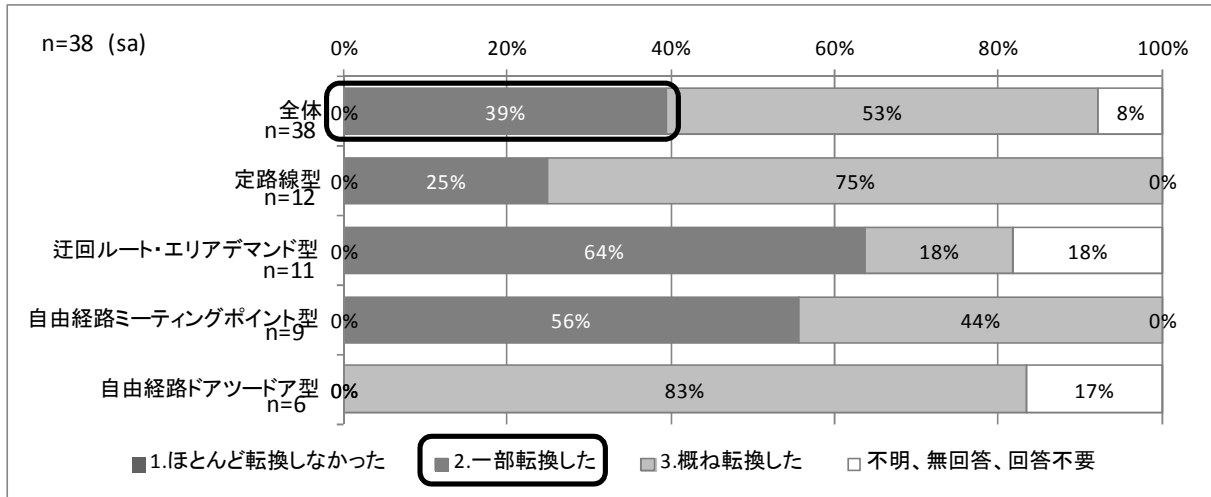
ポイント

- ・ほとんどの導入事例で、適切にサービス提供できていると自己評価されていました。
- ・行政主導で導入されたデマンド型交通を、供給側の視点に立った評価指標によって事業評価し、「適切なサービス提供ができています」と判断するのは、「自己満足」にすぎない可能性があります。

○当初の見込みに対して利用者数が確保できているか

- 路線定期型バスの廃止代替手段として導入されたケースにおいて、路線定期型バスからデマンド型交通へ「概ね転換した」のは約5割、「一部転換した」のは約4割。
- 交通空白地域に新たに導入されたケースの7割が、「当初の見込みに比べて利用されていない」。

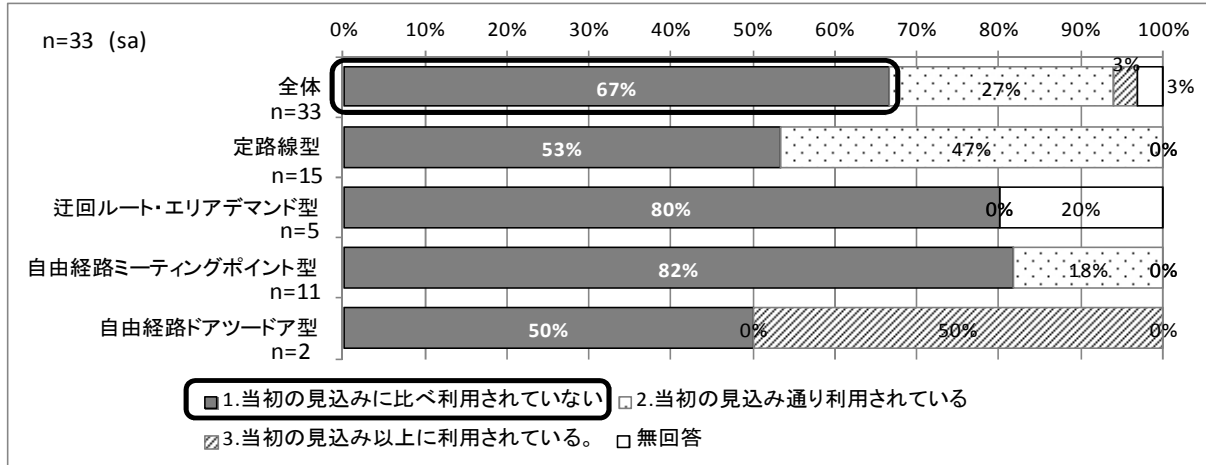
図.2-1-7 路線定期型バスの代替手段で導入したケースでの利用実態評価



※導入時の役割が「路線定期型バス（路線バス・コミュニティバス）の代替手段」として導入したケースのみ

資料：平成25年度導入市町村に対するアンケート調査より

図.2-1-8 交通空白地域に新たに導入したケースでの利用実態評価



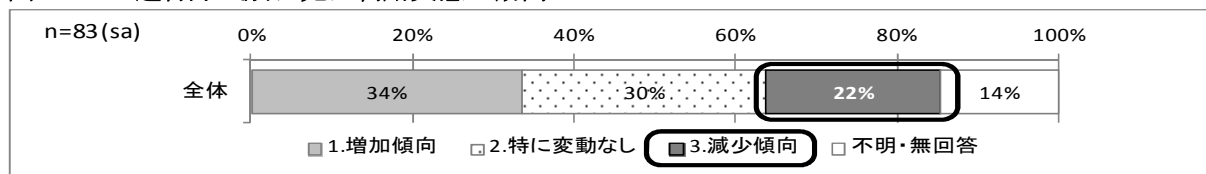
※導入時の役割が「交通空白地域における新たな交通手段」として導入したケースのみ

資料：平成25年度導入市町村に対するアンケート調査より

○利用実績の動向

- 利用者数が前年度に比べ「増加傾向」なのは全体の34%、「減少傾向」は22%。

図.2-1-9 運行方式別に見た利用実態の動向

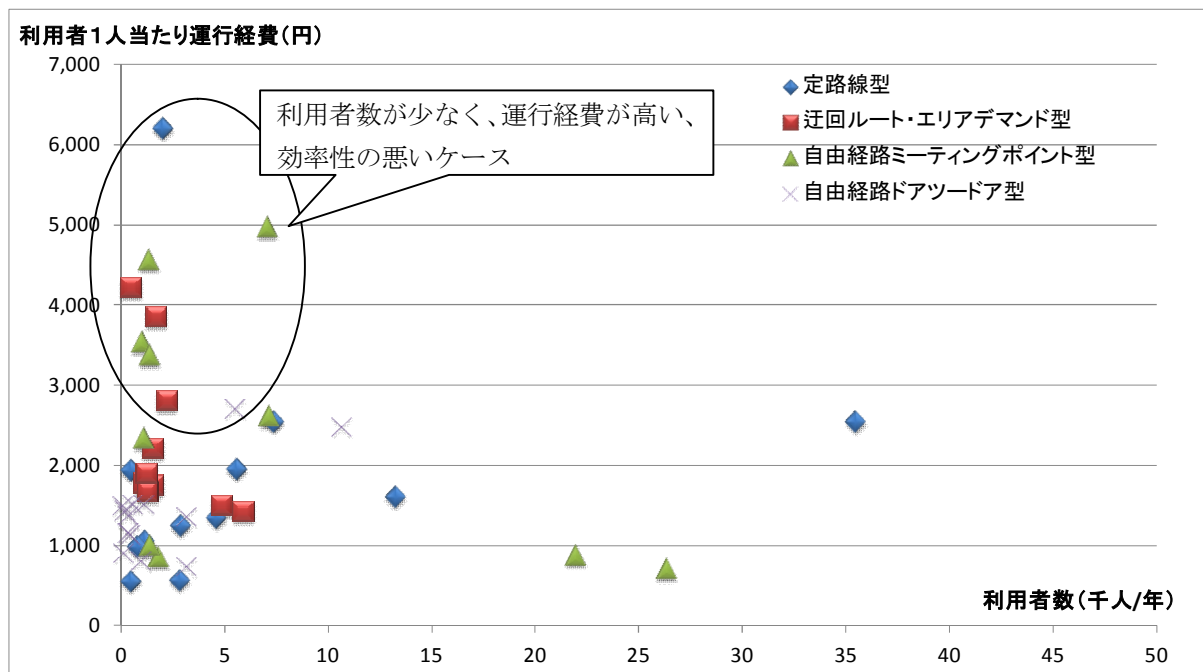


資料：平成25年度導入市町村に対するアンケート調査より

○運行経費の実態

■利用者数が少なく、運行経費が高い、効率性の悪い事例が認められる。

図.2-1-10 利用者1人当たりの運行経費



資料：平成25年度導入市町村に対するアンケート調査より

【市町村担当者の自己評価結果と実態には乖離が見られる】

図.2-1-6 で示すように、管内のデマンド型交通の導入事例では、ほとんどの導入市町村において「適切にサービス提供できている」と自己評価されていました。その一方で、デマンド型交通の運行について、実態を見てみると、路線定期型バスの代替手段で導入された事例のうち約4割が「一部しか転換していない」、交通空白地域に新たに導入された事例のうち約7割が「当初の見込みに比べて利用されていない」という実態や、利用者が減少している、運行経費が高いといった課題も見えてきました。つまり、「適切にサービス提供できている」という自己評価と実態とが乖離していることが分かります。

また、供給側の視点に立った事業評価が行われた場合、見込みに比べ利用されていない、利用者が減少している、運行経費が高いといった状況では、住民や利用者の意向を反映することなく、行政側の都合でサービスを縮減してしまう可能性があります。

デマンド型交通の導入目的を振り返り、利用者や住民にとって、本当に適切な運行ができているか、自己評価と実態の乖離が生じていないかについて、再度客観的に評価をすることが必要です。

ポイント

- ・見込みに比べ利用されていない、利用者が減少している、運行経費が高いといった課題があり、市町村の自己評価と乖離していることが分かります。
- ・デマンド型交通の導入目的を振り返り、利用者や住民にとって本当に適切な運行ができているか、再度客観的に評価する必要があります。

2 自己満足とならないためのヒント

○適切な事業評価の必要性

自己評価において「適切なサービス提供が選択できていない」と回答したケースの詳細をみると、「当初設定したサービス範囲が住民の行動範囲とマッチしていないため、運行エリアを拡大する必要がある」、「一部地域でのサービス提供となっており、市全体でのサービス提供を行う必要がある」など、問題点を把握し、改善の必要があると認識しているために、自己評価が低くなっているものであり、今後の取組み次第で好事例となる可能性のあるものといえます。

デマンド型交通は、導入にあたって地域公共交通会議や法定協議会で合意形成がなされるため、行政側の都合だけで導入される構造にはなっていませんが、導入後も、その目的に対してデマンド型交通が適切に機能しているのか、利用者や住民目線で適切に評価を行い、自己満足に陥ることのないようにすることが非常に重要です。

○導入目的に応じた適切な評価の実施

図.2-1-5 で示すように、多くの導入事例において、「延べ利用者数」と「自治体負担額」が評価指標として設定されています。この2つの評価指標は、路線定期型バスの場合、利用者数が減少すると、運賃収入が減少し市町村の負担額が増加するため、市町村に利用促進のインセンティブが働きますが、デマンド型交通の場合は、利用者数が増加すると運賃収入以上に運行にかかる経費が増加することがあり、利用者の増加が市町村の負担額の低下に繋がらないことがあります。つまり、財政負担の軽減を目的としている場合、市町村において利用者を増やすというインセンティブが働かない可能性があるということです。また、これらの指標だけでは、デマンド型交通の導入目的に対して、事業が適切な効果を上げているかどうか、という点が適切に評価できません。

アンケート調査から、「介護予防教室の参加者数」や「60歳以上の住民100人当たりの1日利用者数」を評価指標として活用しているケースが確認できました。前者は、従前運行していた福祉循環バスからの転換としてデマンド型交通を導入したケースであり、福祉の利用を目的としているため「介護予防教室の参加者数」を、後者は、サービス対象者として高齢者を想定しているため、単なる「利用者数」ではなく、「対象者を限定した利用者数」を評価指標として用いている事例です。

このように、デマンド型交通の自己評価がサービス提供者の自己満足とならないためには、導入目的やサービス対象者に応じて評価指標を工夫し、客観的に評価を行うことが必要です。

「デマンド型交通の手引き」においては、事業の事後評価について、

- ・地域の実態に応じて、評価体制に住民が参画できる工夫
- ・導入目的に応じた評価指標の設定

が重要であることが指摘されています。

また、

- ・利用者ニーズに合ったサービスが提供されているか（サービス評価）
- ・デマンド型交通が利用されず、費用効率が極端に悪化していないか（事業効率性評価）
- ・デマンド型交通の運行目的は達成できているか（政策評価）

の3つの評価について、それぞれの評価指標例を示していますので、合わせて参考にしてください。

有識者からのアドバイス

- ・サービス提供者目線での評価による「自己満足」になってしまってははいけません。
- ・「デマンド型交通の手引き」も参照しながら、導入目的に応じた評価指標を設定し、適切に評価を実施してください。評価の結果については、地域公共交通会議や法定協議会等の場で関係者と共有することが重要です。

2-2 よりよい地域づくりに向けたデマンド型交通の「活用時のヒント」

「2-1 導入市町村の自己評価について」から、導入されたデマンド型交通は、自己評価においては「適切にサービス提供できている」と評価されている場合でも、利用者が減少している、運行経費が高いなどの課題があり、市町村担当者の自己評価と実態が乖離してしまっていることが確認できました。

デマンド型交通の運行とその自己評価が市町村の自己満足で終わらず、よりよいデマンド型交通として活用していくためには、それぞれのポイントごとに、自らのデマンド型交通について再度確認し、対応していく必要があります。

「2-2 よりよい地域づくりに向けたデマンド型交通の「活用時のヒント」」からは、「利用者の動向」、「交通事業者との関係」、「運行にかかる費用」、「住民との関係」の4つのポイント毎に、中部運輸局管内の実態とそこから見える留意点、その対応のヒントを整理しています。

第2部の構成

2-1 導入市町村の自己評価について

2-2 よりよい地域づくりに向けたデマンド型交通の「活用時のヒント」

4つのポイント	参照ページ
1.利用者の動向から	26 ページ
2.交通事業者との関係から	30 ページ
3.運行にかかる費用から	38 ページ
4.住民との関係から	44 ページ

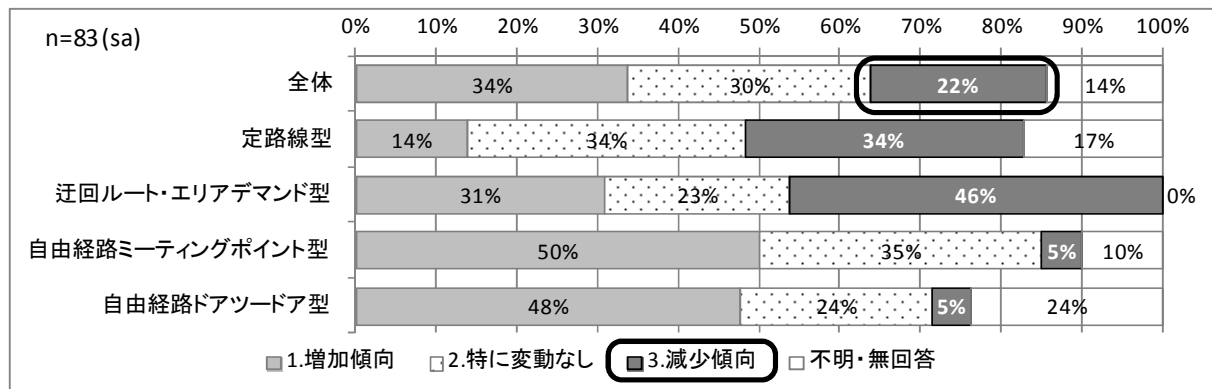
1 『利用者の動向』から見た実態と活用時のヒント

(1) 中部運輸局管内の実態

○利用実績の動向

- 利用者数が前年度に比べ「増加傾向」なのは全体の 34%、「減少傾向」は 22%。
特に、定路線型と迂回ルート・エリアデマンド型で減少傾向が多い。
- 減少要因は、
 - ・利用者が固定化してしまった
 - ・電話での事前予約に抵抗がある
 - ・過疎化に伴う人口減少
 - ・バスを支える地域組織が確立されておらず、利用促進活動が十分に行われていない等が指摘された。

図.2-2-1-1 運行方式別に見た利用実態の動向（対前年比）

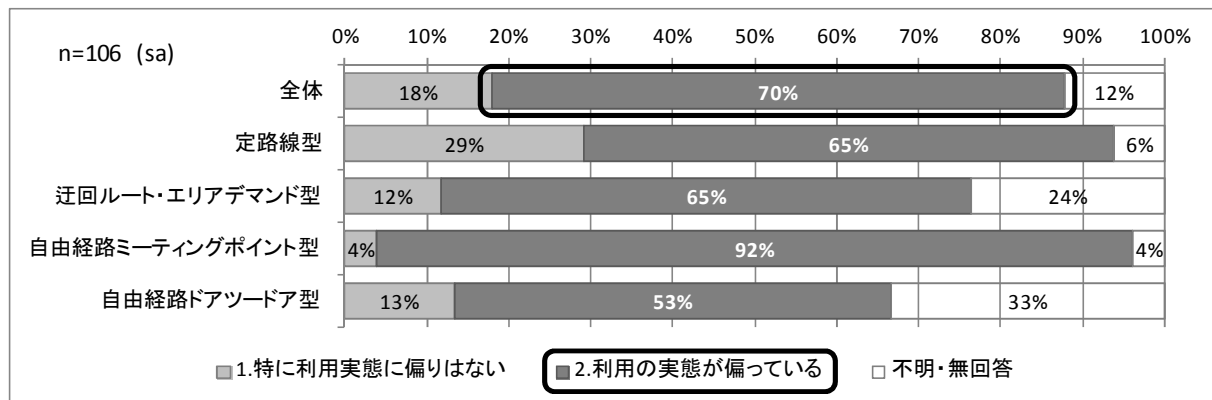


資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

○利用実態に対する評価

- 7 割のケースで「利用の実態が偏っている」と回答。

図.2-2-1-2 利用実態評価について

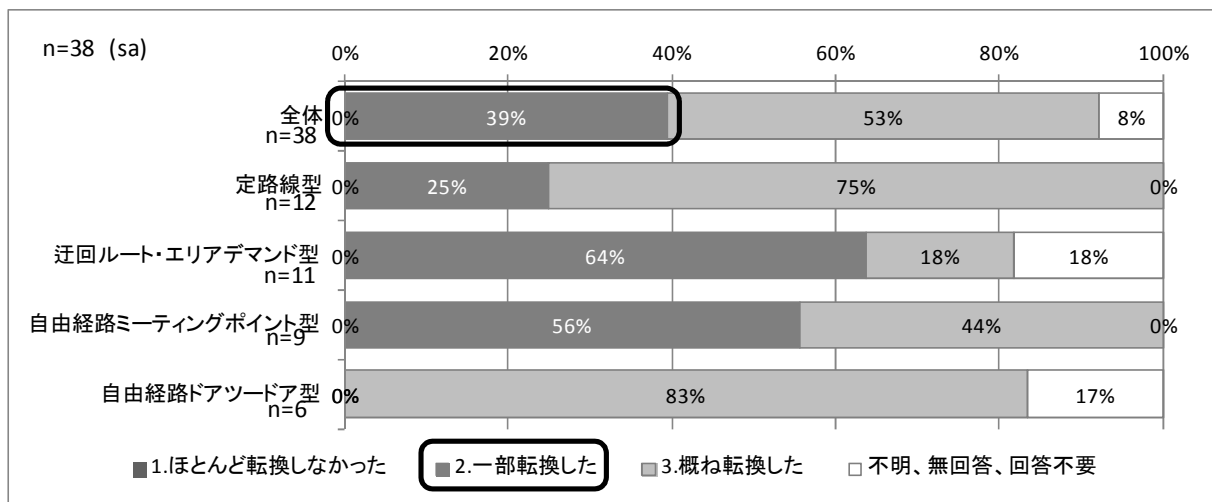


資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

○当初の見込みに対して利用者数が確保できているか

- 路線定期型バスの廃止代替手段として導入されたケースにおいて、路線定期型バスからデマンド型交通へ「概ね転換した」のは約5割、「一部転換した」のは約4割。
- 自由経路ドアツードア型では大半のケースで概ね転換しているが、迂回ルート・エリアデマンド型では6割以上がほとんど転換していない。
- 交通空白地域に新たに導入されたケースの7割が、「当初の見込みに比べて利用されていない」。

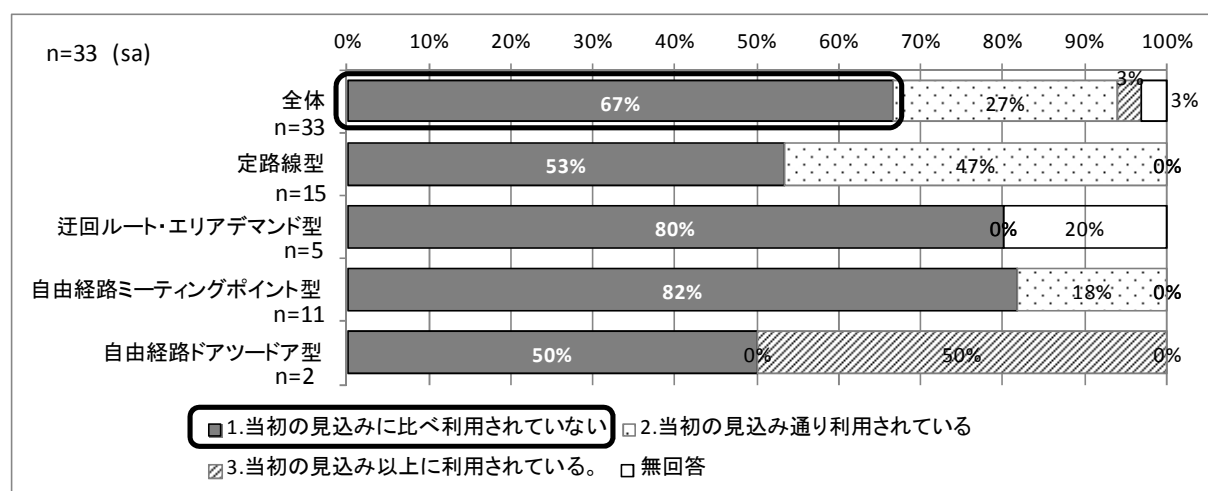
図.2-2-1-3 路線定期型バスの代替手段で導入したケースでの利用実態評価



※導入時の役割が「路線定期型バス（路線バス・コミュニティバス）の代替手段」として導入したケースのみ

資料：平成25年度導入市町村に対するアンケート調査より

図.2-2-1-4 交通空白地域に新たに導入したケースでの利用実態評価



※導入時の役割が「交通空白地域における新たな交通手段」として導入したケースのみ

資料：平成25年度導入市町村に対するアンケート調査より

【デマンド型交通を単に導入しただけでは利用者数は増加しない】

アンケート調査の結果から、デマンド型交通を導入した事例のうち、約2割のケースで利用者が前年度と比べ減少していること、また、路線定期型バスからの転換によりデマンド型交通を導入したケースと交通空白地等に新たにデマンド型交通を導入したケースの双方で、当初見込み通りの利用者数が確保できていない状況が明らかになりました。

利用者が減少した要因を確認してみると、「利用者の固定化」、「過疎化による人口減少」、「電話での事前予約に対する抵抗」、「地域組織が確立されず、利用促進活動が不足している」等が指摘されています。

このうち、「過疎化による人口減少」に代表される潜在需要の低下による利用者の減少は、いわば社会構造的な問題であり、一方で、予約への抵抗感や地域組織の不在、利用促進活動不足等は、地域住民の理解（協力）を背景とした問題であると言えます。

また、アンケート調査の結果から「デマンド型交通は利用者が偏る」という傾向も明らかとなりました。この点は、当初設定（想定）した利用対象者に対して、過疎化等の社会構造を背景に潜在需要が限定されてしまった場合と、利用対象者に対してのPR不足等の理由により、デマンド型交通が浸透しなかった場合という、需要側・供給側の両面の問題が指摘できます。

ポイント

- ・利用者数が減少しているとすれば、それには要因があるはずです。きちんと要因を分析し、デマンド型交通がより活用されるよう、対策を講じる必要があります。

(2) 利用者確保のためのヒント

○地域構造と相性の良い運行方式が選択できているか

図 2-2-1-1 で示しているように、デマンド型交通を運行方式別に見た場合、いずれの運行方式でも利用者が増加しているケースがあります。利用者確保するには、まずは導入する地域の構造に適した運行方式を採用することで、運行効率と利用者の利便性が確保されたサービス提供を目指すことが必要となります。

また、導入を検討する際には、デマンド型交通ありきで検討するのではなく、地域の公共交通ネットワーク全体をとらえ、路線定期型交通等の他の運行方式と比較しながら検討することが重要です。将来の過疎化の進展等社会構造の変化を見据え、地域のまちづくり戦略の中で、公共交通ネットワークの役割を位置付けることが大切です。

有識者からのアドバイス

- ・導入する地域構造に対して相性の良い運行方式が選択できているかを確認することが重要です。
- ・デマンド型交通の運行方式は1つではありません。導入する地域の構造を理解し、相性の良い運行方式を見つけることが大切です。
- ・第1部の「地域構造から見た運行方式別の特徴」も参考にしてください。

○利用対象者（住民）への働きかけ

図 2-2-1-2 で示しているように、デマンド型交通は利用者が偏る傾向が明らかになっています。利用者が偏る、または利用者を限定することについて、市町村担当者にどのように対応すべきと考えているかを確認したところ、「(潜在需要規模まで) 利用者数を拡大させる必要がある」との回答が多数ありました。

また、利用者が偏る傾向がある事業に対して税金を投入していることについて、どのように考えているかを確認したところ、約4割のケースで、「適切な合意形成手続きを経ているため、(税金が投入される事業において)対象者が限定されることについては了承されている。」と回答されました。住民理解を育んでいくためには、デマンド型交通は税金投入がされている事業であるということを、住民が認識することが、まず必要であると考えられます。つまり、デマンド型交通を維持し、利用者数を増加させるためには、税金投入が前提となっていることを住民に説明し、運賃収入を確保して収支構造を改善しなければ事業継続が難しいという実態を市町村と住民とが共有し、各種利用促進策の実施、相乗り率の向上に一体となって取り組むことが求められます。

さらに、住民理解を育むためには、事業導入後だけではなく、導入検討段階から住民参画を促すなど、事業当初から住民との関係を築き、一体となって地域公共交通としてデマンド型交通を育てていく取組みが重要であるといえます。

有識者からのアドバイス

- ・導入の検討段階など、当初から住民との関係を築き、一体となってデマンド型交通を育てていく取組みが重要です。
- ・後述している 2-2-4『住民との関係』から見た実態と活用時のヒントも参考にしてください。

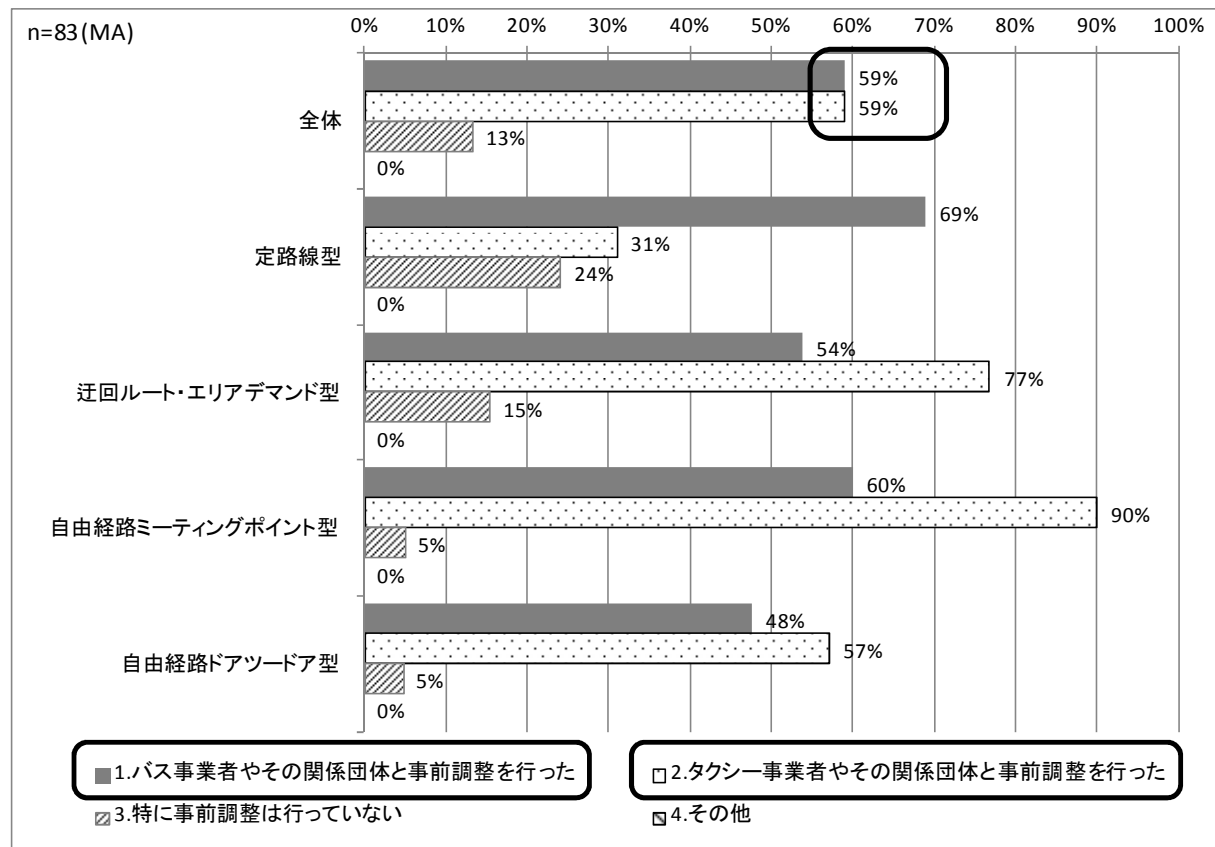
2 『交通事業者との関係』から見た実態と活用時のヒント

(1) 中部運輸局管内の実態

○交通事業者との事前調整

- ほとんどの事例で市町村と交通事業者（バス・タクシー）との事前調整が行われている。
- 定路線型では特にバス事業者と、その他の方式ではタクシー事業者との事前調整が行われていることが分かる。
- 事前調整を行っていないケースでも、「市町村側で路線バスとの競合を回避し、交通会議で協議を行って」おり、交通事業者に配慮した事業構築が行われている。

図.2-2-2-1 事前調整の実施状況

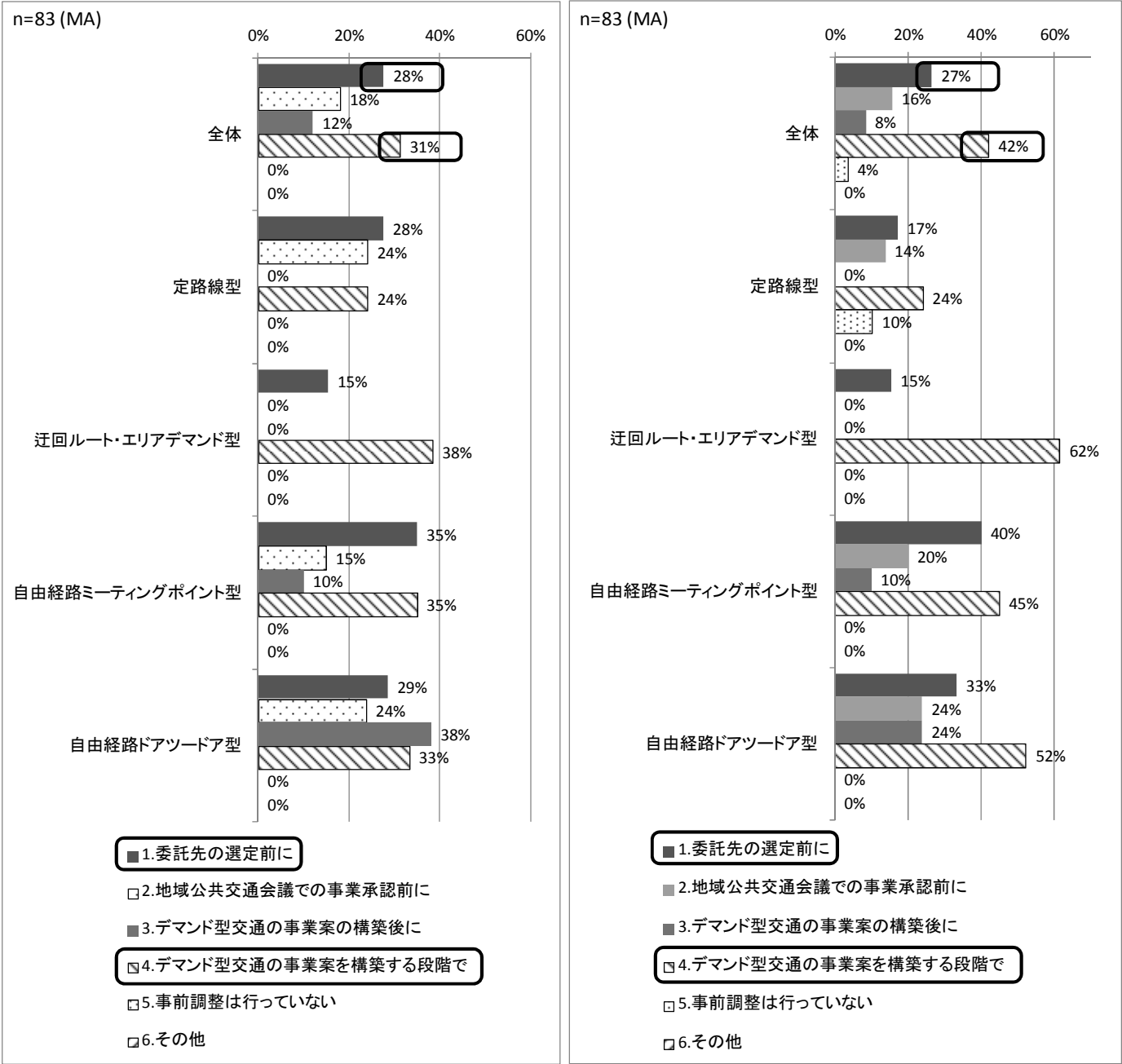


資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

○交通事業者との調整のタイミング

■「委託先の選定前」、「デマンド型交通の事業案の構築段階」で調整しているケースが多い。

図.2-2-2-2 交通事業者との調整段階（左：バス 右：タクシー）

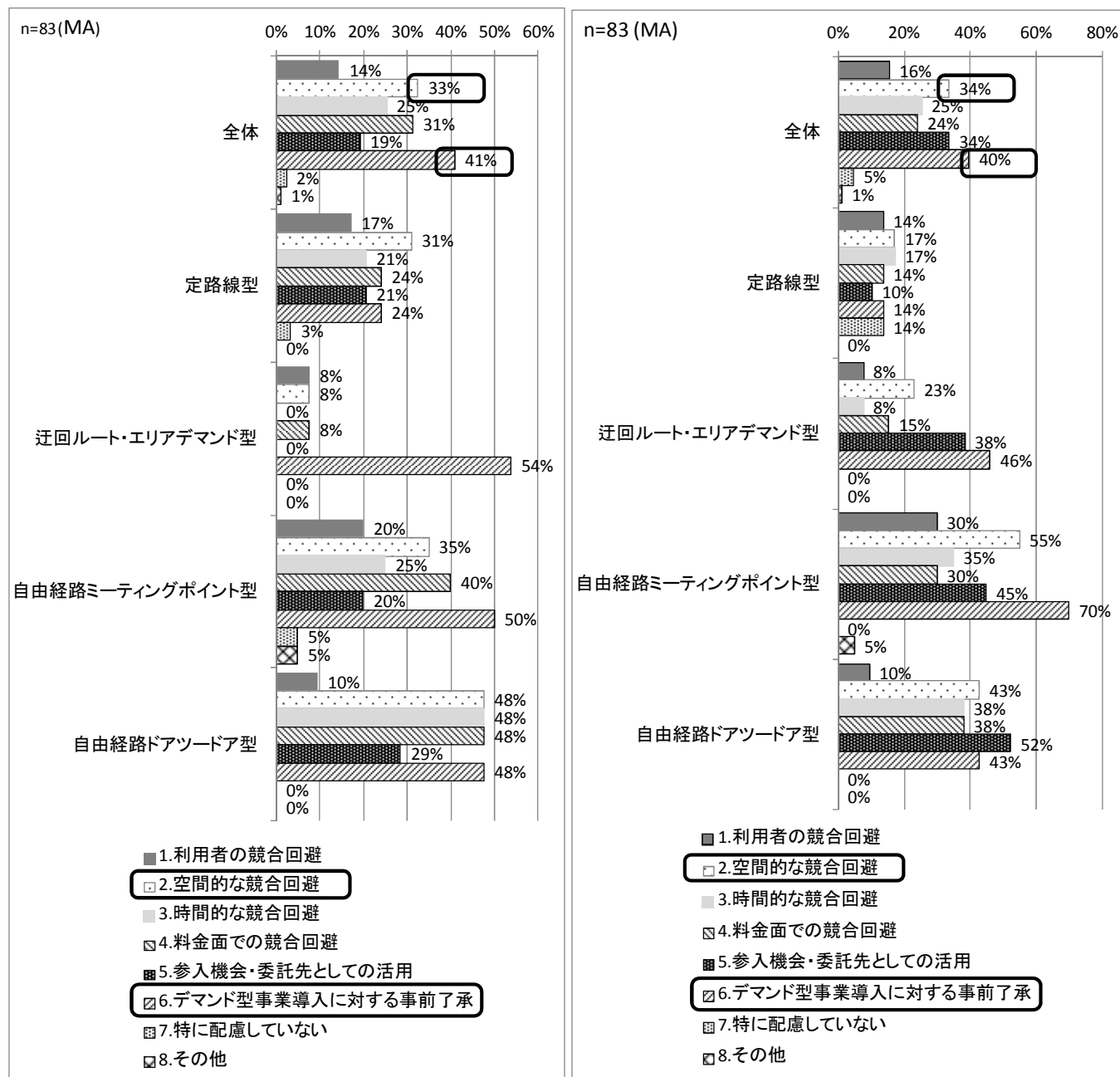


資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

○交通事業者に対する配慮事項

- バス事業者・タクシー事業者ともに、「デマンド型交通導入の事前了承」、「空間的な競合回避」に配慮するケースが多い。
- 他に、バス事業者に対しては「料金面での競合回避」、タクシー事業者に対しては「参入機会、委託先としての活用」に配慮するケースが多い。

図.2-2-2-3 交通事業者との配慮事項（左：バス 右：タクシー）



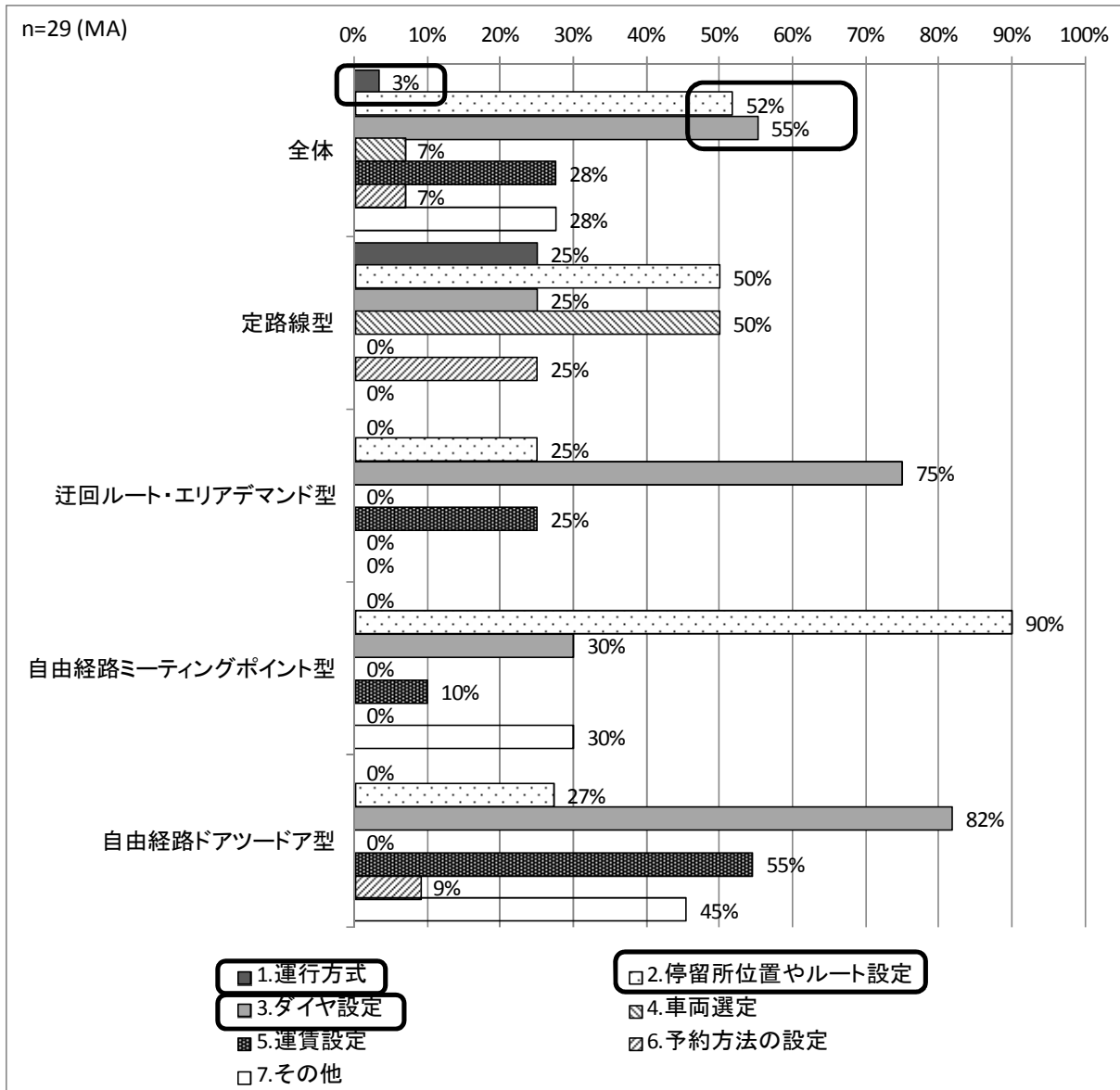
資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

○交通事業者との調整による事業変更実態

■「運行方式」の変更はごくわずか。

■変更内容は、「停留所の位置やルート設定」・「ダイヤ設定」などの軽微な変更。

図.2-2-2-4 事業変更内容



資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

【一見すると市町村と交通事業者は良好な関係を築いているように見える】

アンケート結果を見ると、市町村は交通事業者と事前調整を行っており、一見すると市町村と交通事業者は良好な関係を築いているように思われます。

しかし、事業構築後の関係を確認すると、交通事業者との調整によって事業内容を変更したケースはあるものの、運行方式まで変更されたケースはわずかであり、多くは停留所の位置やルート、ダイヤの変更等の軽微な変更にとどまっています。

デマンド型交通は行政主導で導入されるケースが多い中で、デマンド型交通をよりよいものとし、将来的にも公共交通サービスを確保していくためには、実際に運行を担う交通事業者による見直しや改善の提案も必要ではないでしょうか。

また、デマンド型交通の導入にあたっての交通事業者との関係においては、道路運送法等の関係する制度について、市町村担当者がきちんと理解し、適切な事業形態によって事業を運営することも重要です。

ポイント

- ・将来的な公共交通サービスの確保に向けて、交通事業者から見直しや改善の提案がされるように、交通事業者とよりよい関係を築くことが重要です。
- ・関係制度についてきちんと理解し、適切な事業形態を選択してください。

(2) 交通事業者との適切な関係を維持確保するためのヒント

○交通事業者の前向きな姿勢を引き出す工夫

デマンド型交通は、一般的に民間路線バスの運行が難しい、比較的需要の乏しい地域において、行政支援を前提として導入される事業です。そのため、交通事業者は行政から運行を委託される立場であり、「受け身」的な立場になりやすい構造を有しているといえます。

一方、「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組みマニュアル」（平成 24 年 3 月 国土交通省）によれば、交通事業者には「計画に沿った事業運営」のほか、「計画に対する提案・助言」や「サービス改善・経費削減努力」が求められています。

交通事業者が「受け身」の姿勢にならないよう、地域公共交通会議や法定協議会での議論等の中で、交通事業者による地域貢献の必要性や社会的役割について、関係者で共有することが重要です。

ポイントとしては、交通事業者の民間路線バスとデマンド型交通を接続させ、ネットワーク全体の中で両者を位置づけし、場合によっては、デマンド型交通の運行の担い手を、当該交通事業者に委ねることで、地域の社会インフラを支える「主体的役割」を誘導することも大切です。

しかしながら、交通事業者は民間営利企業であり、地域貢献や社会的役割といった、いわば精神的側面だけでは事業を継続していくことができません。したがって、行政側には、交通事業者による前向きな提案等を引き出すための創意工夫が求められます。

例えば、美濃市の事例では、利用者数の増加等による運賃収入の拡大に対して、収入の半分を交通事業者へ還元する制度を導入しています。このように、利用者増が交通事業者にとってわかりやすいメリットとなるような市町村と交通事業者の関係が構築できれば、交通事業者からの積極的な事業改善提案が期待できます。

また、交通事業者のやる気を引き出すことによって、車内での接客等の、事業内容には直接関係しないところでの改善がなされることもあるかもしれません。デマンド型交通は、セダン型の車両が用いられることが多く、狭い車内での相乗りに抵抗があって、使いたいけれども使っていない層が存在するといった、特有の問題も指摘されるところですが、交通事業者側の工夫によって、予約者属性に応じた車両運用や、車内での座席誘導による配慮といった対応も期待できるところです。

交通事業者の創意工夫や積極的な提案等を引き出す環境を整えることが市町村の役割であると認識し、市町村と交通事業者が win-win の関係を構築することが重要であり、そうした関係の中で地域の状況に応じたサービスが実現されることが期待されます。

有識者からのアドバイス

- ・財政負担の軽減を重視して行政主導で事業改善を進めるために、交通事業者に対応を求めるばかりでは、問題は解決されません。
- ・交通事業者が地域に根付き、持続可能な公共交通サービスの担い手となり続けられるよう、市町村と交通事業者の良好な関係を構築していくことが重要です。

○交通事業者の前向きな姿勢を引き出す「契約方法」の工夫例
交通事業者を支援するインセンティブ制度の導入(美濃市)

デマンド型交通の概要	○乗り合わせタクシー（のり愛くん） 自由経路ミーティングポイント型、非固定ダイヤ型 ・合併以前に一部地域で路線定期型自主運行バスが運行されていた。 ・合併を契機に、事業見直しが行われ、当該路線が予約運行型バスに転換。 ・一部地域での導入から、市全体での運行に拡大。
取組み工夫点	○交通事業者の協力を促し収支率を向上させるインセンティブ制度の導入 ・美濃市の契約方法は、時間単価（拘束時間）と車両の投入台数で設定しており、負担金額の上限を定める。利用者が増えるほど、交通事業者の負担が増大するため、<u>運賃収入の半分を「安全にかかる経費」として還元するインセンティブ制度を導入。</u> ・インセンティブ制度の導入を通して相乗り率の向上等による運賃収入の拡大を狙う。
プロセス役割分担ポイント等	・デマンド型交通の契約方法として、「欠損補助」が採用されているケースが多い。この場合、委託されたタクシー事業者は、利用者が増えて運賃収入が増えても、委託費に還元されないため、交通事業者が利用促進に対して前向きにならない（利用者が増えると交通事業者の負担が増える契約では、利用者を増やすことに対して後ろ向きになる場合もある）。 ○交通事業者が利用促進・収支率向上に対して前向きになる仕組みが重要で、美濃市のケースでは、行政と交通事業者の歩み寄りにより、インセンティブ制度が導入された。

○交通事業者が主体となって事業化された事例
交通事業者の連携も行われた交通事業者主導の事業(福井市 ほやほや号)

デマンド型交通の概要	○ほやほや号 定路線型、固定ダイヤ型 ・朝夕時間帯は、駅と結ぶ路線定期型バスとして運行。 ・利用が少ない昼間時間帯は商業施設と結ぶ予約運行型（定路線型）に転換。
取組み工夫点	○交通事業者からの提案による昼間時間帯のフィーダー路線の再編 ・交通事業者が自主運行する路線定期型バスを福井市の欠損補助による支援で維持していたが、昼間の時間帯における利用者減少問題を抱えていた。 ・<u>交通事業者からの提案により、昼間時間帯をデマンド化。運営はバス事業者、運行はタクシー事業者に委託し、交通事業者間の連携による体制を構築。</u>
プロセス役割分担ポイント等	・デマンド事業が別の交通事業者となると、朝夕の定期券利用者の利便が損なわれる影響があったことや予約対応の体制確保のために、バス事業者とタクシー事業者が連携し、事業体制を構築。市に提案、事業化を実現した。 ○朝夕の路線定期型バスとデマンド事業の運営主体は同じであるため、定期券は利用可能。時間帯別の利用目的に応じたルート再編ができ、減便もなく、利用者の利便性は下がっていない。

トピックス

○道路運送法の区分

デマンド型交通の導入検討に当たっては、一般的に下記の3つのステップを通して検討し、交通事業者と関係性を確認することが重要となります。これは道路運送法（以下「法」という。）の区分の確認を意味します。

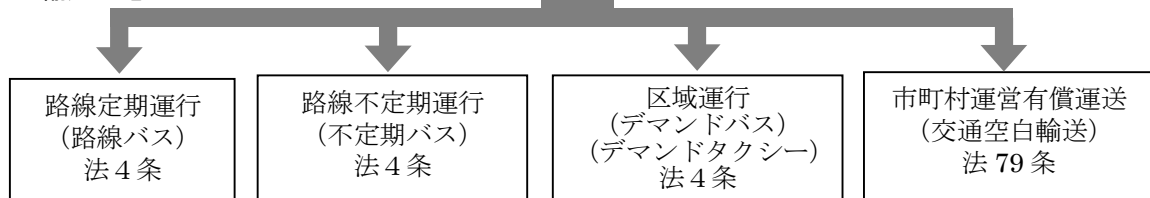
デマンド型交通の導入検討における3つのステップ

ステップ	キーワード	内容
前提条件	○交通事業者が地域に存在するか？ ・バス or タクシー事業者？	バス、タクシー事業者の有無によりデマンド型交通の事業構築には大きく影響します。 タクシー事業者は、概ねどの地域でも営業されていますので、タクシー事業者との棲み分けが重要です。

導入検討時	○導入する運行方式は？ ・路線定期型 or デマンド型交通？	既存交通とのネットワークや交通事業者との競合回避に配慮が必要です（ルートや運賃など）。 車両調達面からは、交通事業者が持つ車両の活用可否も導入検討には大きく影響します。
-------	-----------------------------------	---

事業計画 運行時	○だれが運行するのか？ ・交通事業者に委託 or 自主運行？	道路運送法に基づいた事業構築が必要となります。 一般的に、道路運送法第4条の乗合事業で対応するか、市町村が自ら対応する第79条に分かれます。
-------------	-----------------------------------	---

主な輸送形態



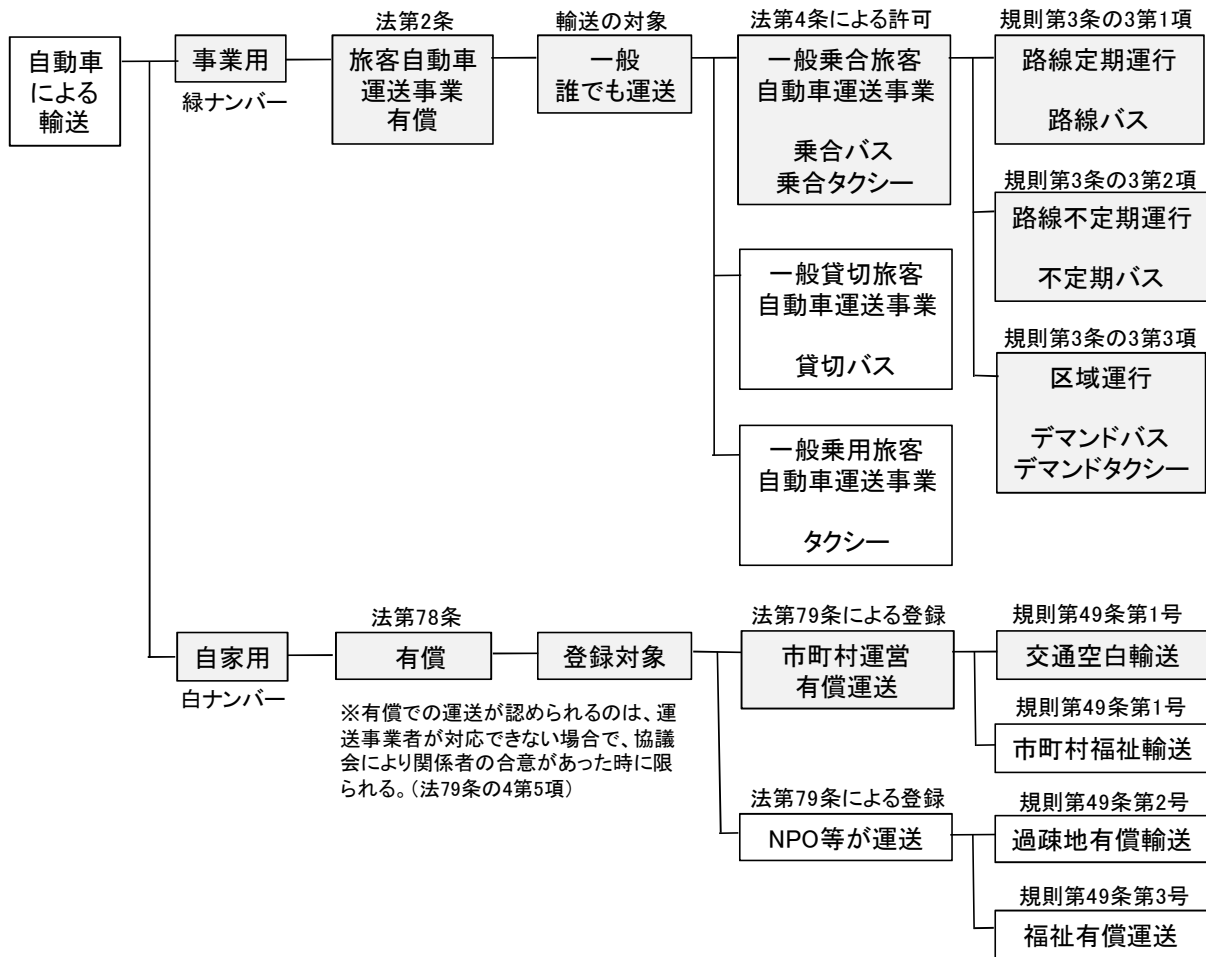
デマンド型交通は、一般的に法第4条による「一般乗合旅客自動車運送事業」の許可を得た交通事業者（通称、乗合事業者）が、道路運送法施行規則（以下「規則」という。）第3条の3第2項「路線不定期運行」や同条第3項「区域運行」に基づいて行う事業を指します。

緑ナンバーの「事業用」車両を用いた「有償」の事業となり、利用者を制限しない（誰でも利用できる）事業です。

「市町村運営有償運送」とは、地域の「運送事業者が対応できない場合（法第79条の4第5項）」にのみ、市町村自ら対応する運送サービスとなります。中部運輸局管内では、一部地域で、タクシー事業者が営業していないエリアが生まれてきており、市町村が対応しなければ交通サービスを享受できない地域が今後ますます増えていく可能性があります。

よりよい地域づくりを進めるためには、市町村が自ら対応する前に、交通事業者によるサービス提供がし続けられるよう、交通事業者を育成するという視点も重要です。

道路運送法の区分



資料：国土交通省「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」(H24.3) より

※法の区分でその他の運行方式として「過疎地有償運送」等があります。「過疎地有償運送」でもデマンド型交通と同様の事前予約制のドアツードア形式等の運行サービスが可能です。本書では、過疎地有償運送等の事業化条件として「運送事業者が対応できない場合(法第79条の4第5項)」に限るため、法第4条許可者による事業を中心に記述しています。

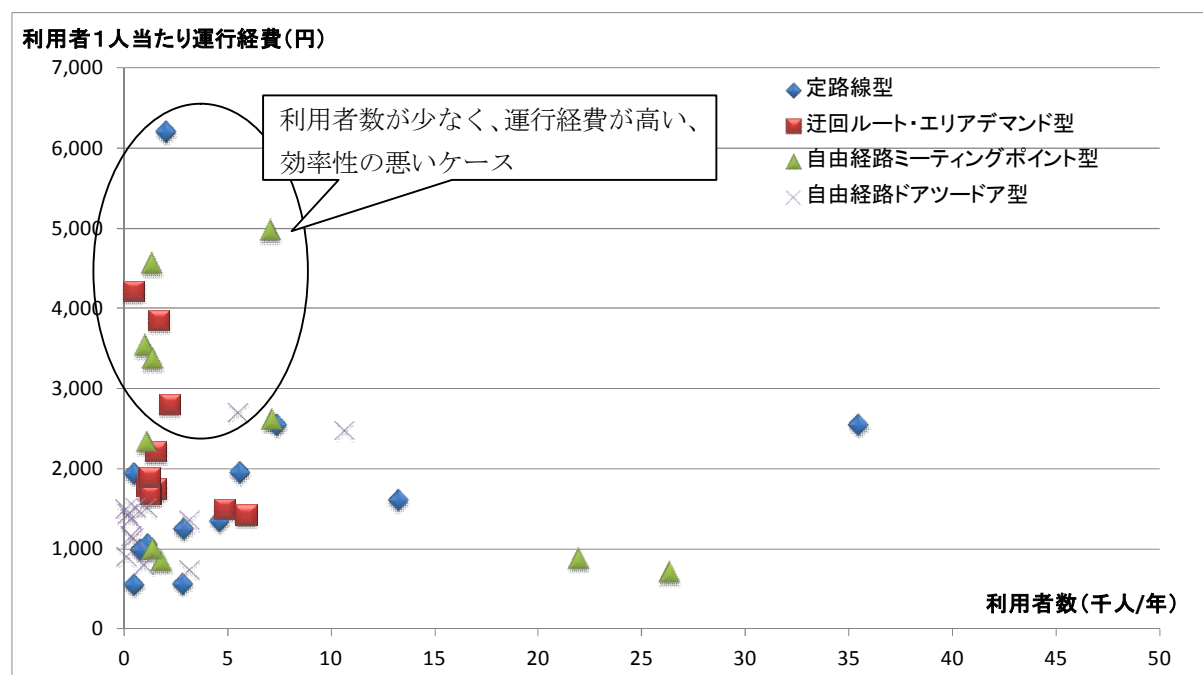
3 『運行にかかる費用』から見た実態と活用時のヒント

(1) 中部運輸局管内の実態

○運行経費の実態

- 利用者 1 人当たりの運行経費は、
- ・定路線型：約 1,900 円／人
 - ・迂回ルート・エリアデマンド型：約 2,300 円／人
 - ・自由経路ミーティングポイント型：約 2,500 円／人
 - ・自由経路ドアツードア型：約 1,400 円／人
- 運行 1 km 当たりの運行経費は、
- ・定路線型：約 200 円／人
 - ・迂回ルート・エリアデマンド型：約 600 円／人
 - ・自由経路ミーティングポイント型：約 700 円／人
 - ・自由経路ドアツードア型：約 400 円／人
- 利用者数が少なく、運行経費が高い、効率性の悪い事例が認められる。

図.2-2-3-1 利用者 1 人当たりの運行経費



資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

表.2-2-3-1 利用者 1 人当たりの運行経費と利用距離

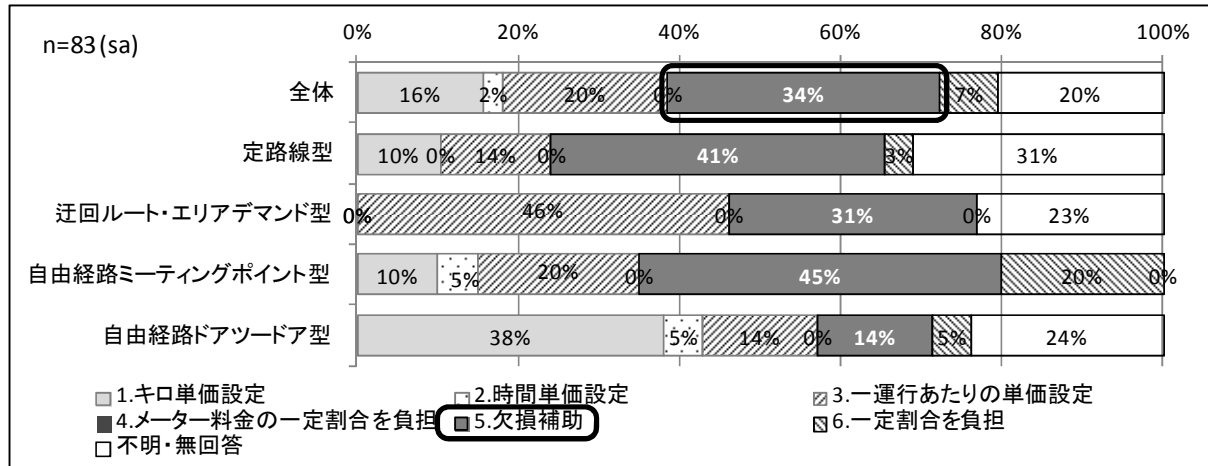
	定路線型	迂回ルート・ エリアデマンド型	自由経路ミーティ ングポイント型	自由経路 ドアツードア型
運行経費	1,879 円/人	2,312 円/人	2,484 円/人	1,445 円/人
運行経費÷距離	196 円/km	607 円/km	739 円/km	427 円/km
利用距離	9.5km/人	6.4km/人	6.3km/人	3.6km/人
利用者 1 人当 たりの運行経費÷1 人当たりの利用 距離※	約 200 円/人 km	約 360 円/人 km	約 390 円/人 km	約 400 円/人 km

※利用者 1 人当たりの運行経費の平均値 ÷ 利用者 1 人当たりの利用距離の平均値

資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

■市町村の運行経費の負担の方法では、「欠損補助（運行経費から運賃収入を引いた額）」が最も多い。

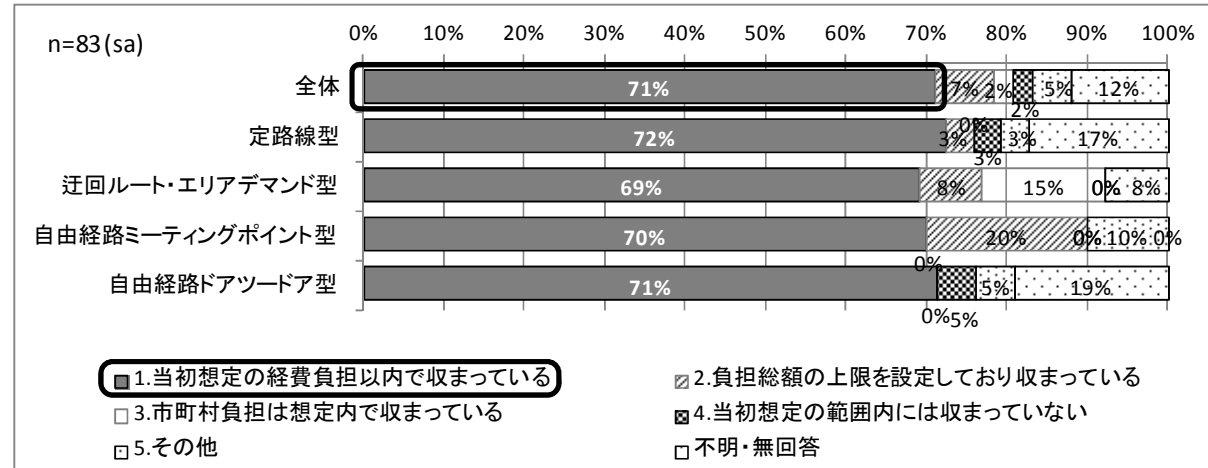
図.2-2-3-2 運行経費の負担の方法



資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

■市町村の経費負担については、約 7 割のケースで「当初想定 of 経費負担の範囲内に収まっている」と回答。

図.2-2-3-3 経費負担の状況



<当初想定 of 経費内に収まっていない理由>

- ・利用者が毎年減少し、当初の運賃収入が得られていない（欠損の拡大）。
- ・福祉バスから事業転換し、サービス対象者を高齢者限定から拡大。サービス強化に伴い、従前の事業費よりも拡大した。
- ・首長の交代により、公約に基づきトップダウンで事業化。政策の変更により、これまで予算化していない経費が発生。

資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

○運賃収入と相乗り率の実態

- 「利用者1人当たりの運賃収入」は、自由経路ドアツードア型、自由経路ミーティングポイント型、定路線型、迂回ルート・エリアデマンド型の順に高い。
- 「相乗り率」は、迂回ルート・エリアデマンド型が最も高く、自由経路ドアツードア型が最も低い。

表.2-2-3-2 利用者1人当たりの運賃収入と相乗り率

	定路線型	迂回ルート・ エリアデマンド型	自由経路ミーティ ングポイント型	自由経路 ドアツードア型
運賃収入	170 円/人	137 円/人	240 円/人	372 円/人
相乗り率	2.09 人/回	2.33 人/回	1.70 人/回	1.64 人/回

資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

【デマンド型交通の輸送コストはコミュニティバスと比べて安くはありません】

デマンド型交通は、予約がなければ運行されないため、経費面から効率の良い事業方式であると考えられがちですが、中部運輸局管内のコミュニティバスの利用者1人1回当たりの輸送コスト(年間運行経費総額÷年間輸送人員)は、817 円^{※5}であり、実態として、デマンド型交通は、コミュニティバスに比べて2～3倍の輸送コストがかかっていることが分かります。

デマンド型交通は運行経費における変動要素が大きく、運行方式別の経費構造を理解しておくことが重要です。また、安定的な事業運営のためには、経費面だけでなく、収入面についても工夫することが求められます。

ポイント

- ・デマンド型交通の経費構造を理解した上で、運行方式が選択できているでしょうか。
- ・経費面だけでなく、収支面からのアプローチを含めて、収支構造改善の取組みを進める必要があります。

^{※5} コミュニティバスの輸送コスト＝中部運輸局「地域公共交通実態調査」(平成 25 年 3 月末現在)による

(2) 収支構造改善に向けた取組みのヒント

○経費面での対応：運行方式別の経費構造の特徴

デマンド型交通は、予約が無ければ運行されず経費負担は実際に運行した場合のみに発生すると考えられがちですが、実際には、予約システム、オペレーター、運転手、車両の確保状況、事業を受託している交通事業者の違い(バス事業者/タクシー事業者)等によって経費構造は変化します。

表.2-2-3-3 デマンド型交通の運行経費の主な内容とその構造

項目	内容	構造
初期投資	車両、予約システム、予約対応オペレーターの確保	市町村・交通事業者が分担して確保
	停留所設置費	運行方式により発生
運用時	運転手・オペレーター等の人件費	需要量に応じて変動 運行の無い場合でも待機費用として発生するケースあり
	車両の維持修繕・減価償却費 (予備車両含む)	投入車両数に応じて変動 運行の無い場合でも待機費用として発生するケースあり
	通信費・燃料費	需要量に応じて変動
	安全管理・運行管理・保険等	体制・需要量に応じて変動

将来的にも安定した事業継続を図るには、運行にかかる経費について、発注者（市町村）と受託者（交通事業者）双方がその変動リスクを理解し、リスクを適切に分担することが重要です。

例えば、経費の中で大きな割合を占める人件費や車両経費について、運行方式別に詳細を説明します。一般的に、定路線型は、予約が入っていなくても車両を待機させておく必要があり、専用車両を確保しておくことが求められる場合が多く、その分経費が大きくなると考えられます。そのため、交通事業者との契約は、1運行当たり単価を運行経費として補助する形ではなく、欠損補助が選択される場合が多いと考えられます。

迂回ルート・エリアデマンド型は、並行して路線定期型バスが導入されている場合が多く、その車両の流用がしやすいため、専用車両確保にかかる費用は発生せず、交通事業者との契約は、運行経費を1運行当たりの単価に設定した形が選択されやすいという特徴があります。

自由経路エリアデマンド型や自由経路ドアツードア型では、小型のセダンタイプの車両を導入される場合が多いため、地域にタクシー事業者があって、その車両を流用できる場合には専用車両の確保は必要ありません。しかし、タクシー事業者がいない地域やデマンド型交通にまで車両を回せない場合、また、相乗り率が高まってセダンタイプではカバーできなくなった場合には、専用車両の確保が必要となります。

人件費については、車両に連動して生じる運転手の確保方法により変動します。例えば、専用車両とセットで特定の運転手を確保する方法や予約時のみ対応可能な運転手が運行する方法などがあり、デマンド型交通を運行する交通事業者がバス事業者なのかタクシー事業者なのか、その交通事業者の事業規模（運転手や車両の確保状況）などによって、その確保方法が変わります。事業構築時には、需要に見合った運転手の確保方法について、事前に交通事業者と調整し、安全管理や運転手の労働時間などに配慮して、人件費の計上方法について相談しておくことも重要です。

例えば、車両について貸切料金で契約していたところ想定以上の利用があり、当初の想定以上に経費が発生してしまったために契約方法の変更を交通事業者から要請され、問題になっているケー

スもあります。このように、経費変動が起きるリスクを理解し、事前にリスク分担について、市町村と交通事業者が相互に理解・共有した上で契約方法を設定することが重要です。

経費構造を理解せず、交通事業者ばかりにリスクを押し付けてしまった結果、事業の担い手がいなくなってしまうのは、本末転倒です。2-2-2 でも述べているように、交通事業者が地域に根付くよう、育成する視点も重要です。

有識者からのアドバイス

- ・デマンド型交通は、予約が無い時は運行しないため、比較的安価で事業が実施できるというイメージがありますが、イメージにとらわれず、経費構造をよく理解することが必要です。
- ・特に、車両や運転手の待機により、一定の経費が発生する場合があるなど、非効率な運行となることもあり、市町村と交通事業者間で適切に経費変動リスクを分担することが重要です。

○収入面からの対応＝収入を増やす創意工夫

財政負担の軽減や収支率改善に対しては、事業を受託する交通事業者に経営努力等の負担を求めるだけではなく、地域や利用者が応分の負担をする取組みが必要です。

利用者負担である運賃設定においては、収支構造を予測し将来的な事業の継続性やデマンド型交通の付加価値に対して、適切な運賃を地域公共交通会議等の場で協議し、設定することが必要です。

中部運輸局管内の導入事例においても、収支率を改善するための、地域負担を求める取組みや、運賃設定での工夫が見られます。以下にその取組み事例を掲載しますので、こうした取組み事例も参考にいただき、収支率改善に向けて地域に合った取組みを進めていってください。

また、収入を増やすための取組みとしては、単に運賃面で工夫するだけでなく、住民のデマンド型交通に対する理解度を向上させ相乗り率を向上させることも必要です。

○収支率向上対策：地元負担制度による工夫例 協賛金による地域負担（松阪市）

デマンド型交通の概要	○機殿（ハトリ）・朝見コミュニティバス 迂回ルート・エリアデマンド型、固定ダイヤ型 ・路線バスが運行されていたが、廃止され交通空白地化。高齢化の進展による交通サービスニーズの高まりから、デマンド型交通が導入される。
取組み工夫点	○利用者・地区・行政の3者が負担するルール（協賛金） ・「コミュニティ交通」の導入にあたって、利用者・地域・行政の3者が負担することを事前に義務付けていた。 ・<u>地域の負担方法について地域で話し合い、当該事例では「すべての世帯から協賛金」を募ることとされた。</u>
プロセス役割分担ポイント等	・行政から市内の交通空白地域に、「コミュニティ交通」の導入意向を投げかける。 ・意向のあった地域で、「協議組織」を設置し、行政と連携して事業構築。 ・事業方式の選定については、タクシー事業者との競合を避けるため、自由経路ミーティングポイント型や自由経路ドアツードア型は採用しない方針とした。 ◎事業構築にあたり、協賛金を募ることで、地域でバスを支える住民意識が高まっている。

○利用促進も兼ねた相乗り率向上のための料金設定の工夫例 複数乗車時の料金設定(あわら市)

デマンド型 交通の概要	○あわら市乗合タクシー 自由経路ミーティングポイント型、非固定ダイヤ型 ・コミュニティバスの見直しに伴い、コミュニティバスの代替手段として、また、交通空白地域における新たな交通手段として全市をカバーする乗合タクシーを導入。
取組み工夫 点	○複数乗車時の料金設定 ・1人1乗車600円で、複数乗車時は300円と半額に設定。 ・ <u>利用促進と相乗り率を向上させるため、複数乗車時の料金設定を工夫。</u> ・収支率の向上も目指す。
プロセス 役割分担 ポイント等	・路線定期型のコミュニティバスからの事業転換事例。 ・路線定期型から自由経路ミーティングポイント型・非固定ダイヤ型に転換することで、利用者の利便性を高めている。 ◎従前との価格差や収支率確保から料金設定が工夫されている。

▼料金設定：一人乗車の場合

区 分	利用料金	利用料金
	一乗車	二乗車
	○同一ブロック内の移動 ○各ブロックと共通ブロック・共通ポイントへの移動	○他のブロックへの移動 (共通ブロック・共通ポイントへの移動は除く)
大人(一般)	600円	1,200円
65歳以上の高齢者 身体障害者手帳等保持者 小児(小学生)	400円	800円

▼料金設定：複数乗車の場合(一人の料金)

区 分	利用料金	利用料金
	一乗車	二乗車
	○同一ブロック内の移動 ○各ブロックと共通ブロック・共通ポイントへの移動	○他のブロックへの移動 (共通ブロック・共通ポイントへの移動は除く)
大人(一般)	300円	600円
65歳以上の高齢者 身体障害者手帳等保持者 小児(小学生)	200円	400円

- ※ 1歳以上6歳以下で小学校就学前のお子様を同伴する場合、1人を無料とし2人目からは小児料金を頂きます。
 ※ 1歳以上6歳以下で小学校就学前のお子様が単独で乗車する場合は小児料金を頂きます。
 ※ 1歳未満の乳児は、無料です。
 ※ 障害者手帳等に㊦の表示がある場合、その介護者として同乗する人(1人)は無料とします。
 ※ 無料料金の乳児・幼児・介護者と乗車する場合でも複数乗車とします。

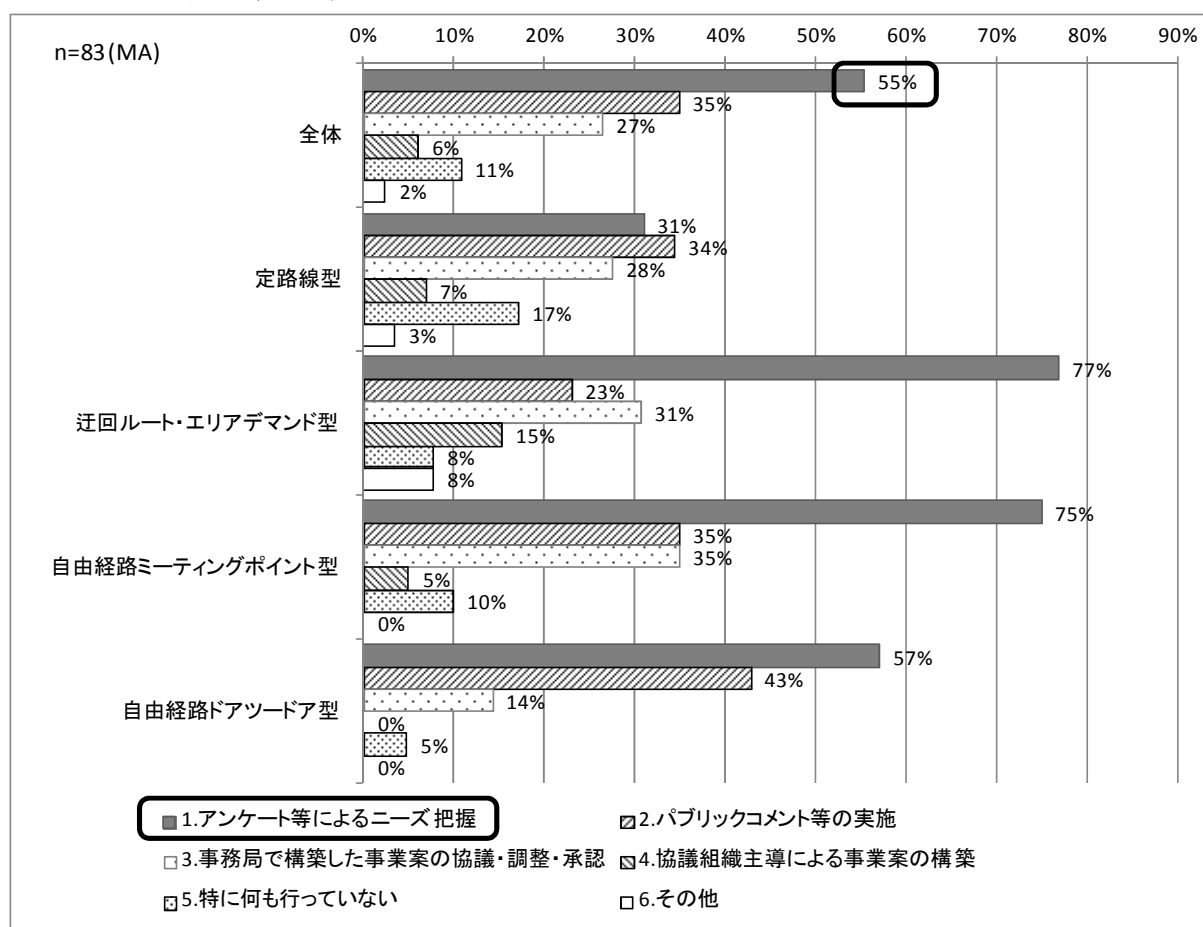
4 『住民との関係』から見た実態と活用時のヒント

(1) 中部運輸局管内の実態

○事業構築時の対応

- 事業構築時の住民との調整については、「アンケート等によるニーズ把握」が最も多く実施されている。
- 「協議会組織主導による事業案の構築」は全体の6%にとどまる。
- 「住民への対応を特に行っていない」ケースも認められるが、これらのケースにおいても、導入後の事業説明や、利用動向の確認等、事後対応が実施されている。

図.2-2-4-1 事業構築時の住民への対応内容

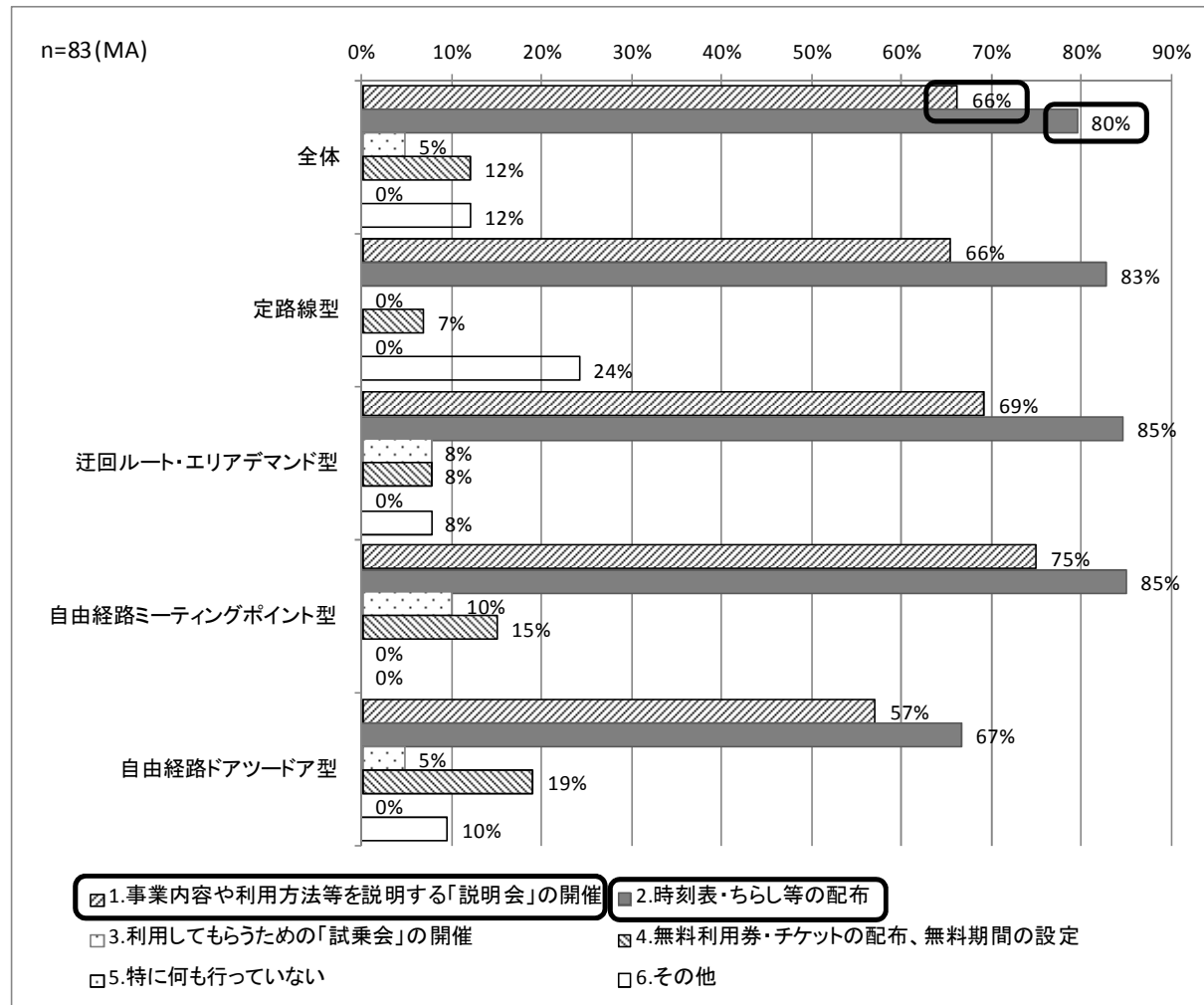


資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

○事業導入時の対応

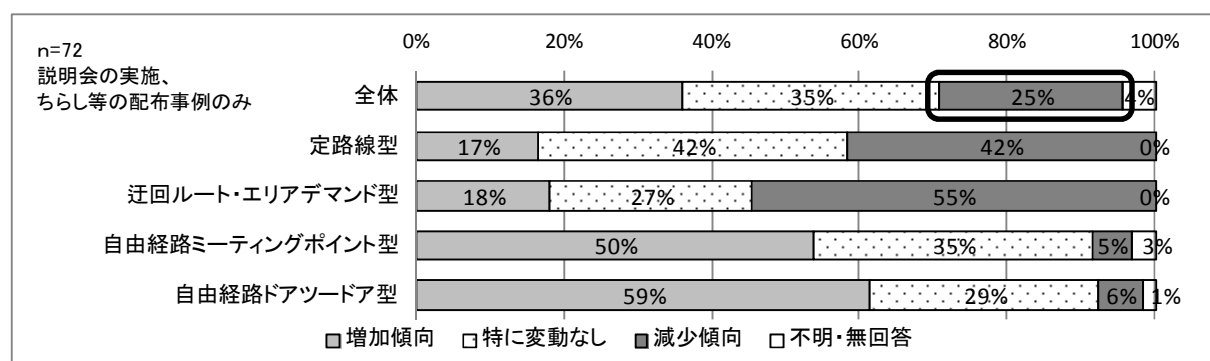
- デマンド型交通の導入時の住民との調整に際しては、「時刻表・ちらし等の配布」が最も多く実施されており、次いで「事業内容や利用方法の説明会」が開催されている。
- 説明会の開催やちらし等の配布が行われている事例でも、25%の事例で利用者は減少傾向にある。

図.2-2-4-2 事業導入時の住民への対応内容



資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

図.2-2-4-2 説明会の開催やちらし等配布が行われた事例での利用実績の動向

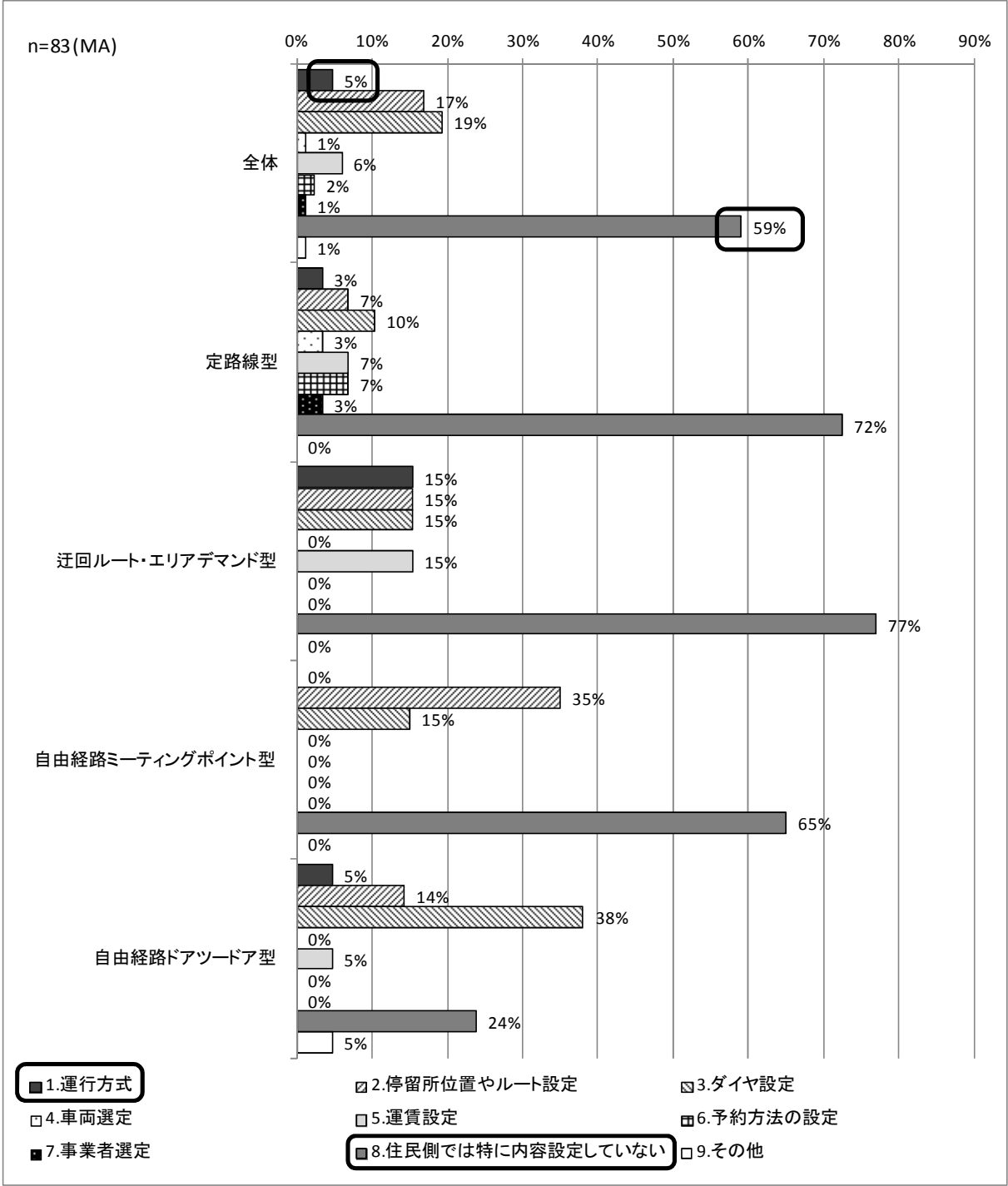


資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

○事業設定時の住民対応内容

- 事業構築に際して、住民側では事業内容を設定していないケースが過半数。
- 自由経路ドアツードア型では、住民側で内容設定していないケースの割合が少なく、ダイヤ設定等が約4割で行われている。

図.2-2-4-3 住民側で設定された内容

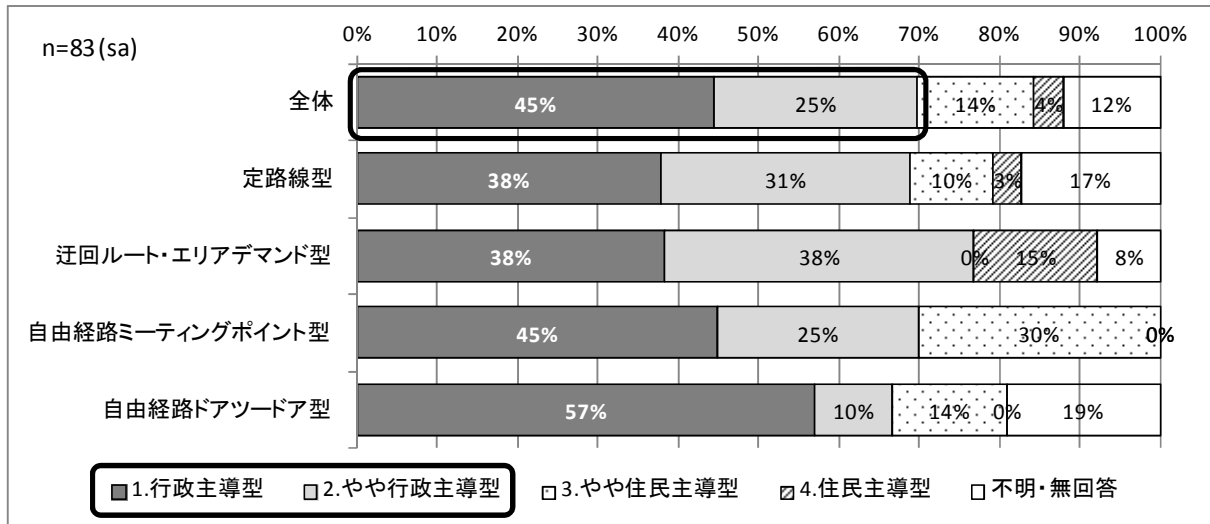


資料：平成 25 年度導入市町村に対するアンケート調査より

○住民参画に対する自己評価

■事業への住民参画レベルは、「行政主導（やや行政主導を含む）」が7割で、「住民主導（やや住民主導を含む）」は、全体の約2割にとどまる。

図.2-2-4-4 住民参画レベル



資料：平成25年度導入市町村に対するアンケート調査より

【行政主導による事業構築で住民の協力が得られにくくなっているか】

2-1にて前述している通り、デマンド型交通は担当部局から導入が提案されたケースが多く、さらに、事業構築時における住民参画の度合いは小さく、行政主導で事業が構築されている傾向があります。

導入時には説明会の開催やちらしの配布等により、住民へのPRが行われていますが、そのようなケースでも25%の事例で利用者は減少傾向にあります。

また、導入に際しての地域公共交通会議等における合意形成や、アンケート調査等によるニーズ把握は行われており、住民の意向が反映される機会はある程度確保されているのですが、協議組織主導によって事業構築が行われたケースは6%にとどまっており、事業構築時から住民が参画しているとは言い難い状況にあります。そのため、住民のデマンド型交通への愛着や理解度が小さく、結果として、利用促進や協賛といった住民の協力が得られにくくなっていることが懸念されます。

ポイント

- ・住民のデマンド型交通への愛着や理解度が小さく、結果として、利用促進や協賛といった住民の協力が得られにくくなっていることが懸念されます。
- ・事業構築時から住民の参画が重要です。

(2) 住民の参画を進めるためのヒント

○「地域で創り・守り・育てる」取組み

デマンド型交通を行政主導で導入した場合、たとえ住民ニーズを踏まえてサービスを提供したとしても、住民の事業に対する愛着は乏しく、住民から「事業維持のためにデマンド型交通をもっと利用しよう」とか、「協賛金による支援をしよう」といった、積極的な協力を得ることが難しくなります。

住民に、デマンド型交通への愛着を持ってもらい、積極的に事業維持や改善に協力して頂くためには、事業構築の早い段階から住民を巻き込み、「地域で創り・守り・育てる」という意識を醸成していくことが重要です。

事業構築の早い段階から住民との関係を築くための工夫をしている事例として、中部運輸局管内では、事業導入時に地域に役割（責任）を持たせ、維持存続のルールをつくっている事例（浜松市）や、地域が事業主体として事業導入する場合に補助金による支援をする事例（瑞浪市）等があります。これらの取組みについては、住民や地域が主体となっている例ですが、事業の構築や実施に当たっては、当然、交通事業者の協力も欠かせないものです。市町村だけで公共交通サービスを維持することには限界があるということを住民に理解して頂き、交通事業者とも協力しつつ、公助から共助（協助）のパートナーシップ精神を育んでいってください。

有識者からのアドバイス

- ・事業構築の早い段階から住民との関係を築き、「地域で創り・守り・育てる」意識の醸成が大切です。
- ・「行政主導」であっても「住民主体」の事業構築・運営を進めてください。

○地域分担を誘導する仕組み(導入・維持・改善方策例)
「地域交通検討会での事業検討、導入・運用ルールの設定」(浜松市)

デマンド型交通の概要	○水窪ふれあいバス 定路線・固定ダイヤ型 ・浜松市の北部水窪地区でのデマンド型バス。市内導入第1号。 ・合併前の旧構成市町で運行されていた路線定期自主運行バスからの転換事例で、水窪地区以外にも、旧構成市町毎に地域バスを導入。
取組み工夫点①	○浜松市総合交通計画における「地域バス」の位置づけ ・市全体の交通ネットワーク網を形成するため、基幹・準基幹・支線路線（地域バス）としてバス路線網を設定。 ・需要の乏しい地域に末端の「支線路線（地域バス）」を位置づけ、運行方式等は「地域交通検討会」において設定。
取組み工夫点②	○事業導入・維持・改善ルールの構築 ・旧構成市町がそれぞれバラバラに運行していた路線バスを「地域バス」として「平準化」するため、また、<u>関係者間の役割分担（地域協力）・維持基準・最低保障制度のルールを設定。</u> <u>（当該制度設計ルールは、次頁参照。）</u>
プロセス役割分担ポイント等	・地域、交通事業者、行政の役割分担を明文化。 ・地域は「地域交通検討会」を設置し、計画の検討から運行までを直接関与。 ・事業の「維持基準」を設けることで、持続可能な交通を育てる。 ・事業の維持基準ルールに従いサービス水準の拡充・縮減を地域に委ねる。 ◎当該仕組みの導入で、市内全体での事業に対する公平性の確保、地域の責任意識の向上、事業確保維持基準の明確化が可能となる。

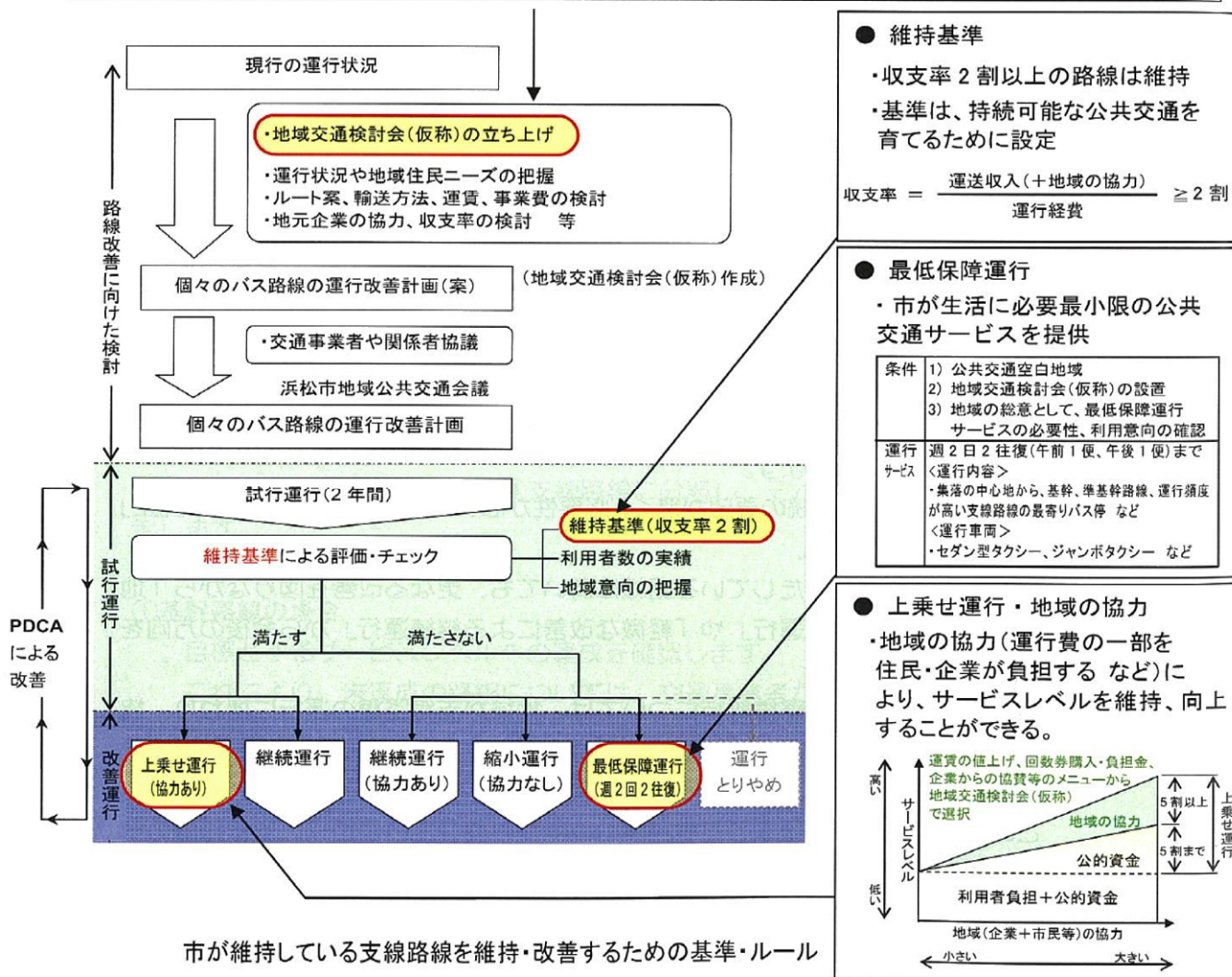
○地域主導による事業化支援例
補助金制度の構築(瑞浪市)

デマンド型交通の概要	○コミバス大湫（わかげ） 自由経路ミーティングポイント型・基本ダイヤ型 ・市主導ではなく、ニーズのある地区の自治組織が主体となり導入。
取組み工夫点	○「瑞浪市デマンド交通システム運行事業費補助金」の創設 ・デマンド型交通を行政主導で実施するのではなく、ニーズのある地区の自治組織が主体となってデマンド型交通を導入する場合に、<u>事業費の3分の1を支援する制度を導入。</u>
プロセス役割分担ポイント等	・瑞浪市では路線定期型のコミュニティバスを運行するが、地元からの要請で、交通空白地域への対応が必要とされていた。 ・ニーズのあった大湫地区において、地域組織（大湫地区コミュニティ推進協議会）と行政が連携し、デマンド型交通の事業化を検討する。 ・特定地域のニーズを支援することから、「行政、利用者（運賃収入）、地域」の応分の負担により、事業化を支援する制度が創設され、デマンド型交通を導入。 ◎行政主導でサービス提供するのではなく、「地域のやる気を引き上げる制度」の導入で、利用促進や将来的な事業存続を確保する。

○浜松市総合交通計画で位置付ける「制度（基準・ルール）」

地域交通検討会(仮称)における各関係主体の役割とメンバー

関係主体	役割	メンバー
地 域	・地域公共交通の計画検討から運行まで直接 関わり、さらに公共交通を利用することで公共 交通を支えます。	区・地域協議会委員、自治会、利用者代表、 学校、医療、観光関係者、 地元企業、市民団体 など
交通事業者	・専門的立場から、運行計画等、公共交通の運 行に関する助言を行うとともに、効率的かつ需 要に合った、安全・安心な運行を行います。	鉄道・バス・タクシー事業者
行 政	・地域、交通事業者と積極的に関わり、(市財政 と公共交通サービス水準のバランスを取りなが ら、地域住民のニーズに合った)地域に適した 運行を提案し、支援します。 ・区内にある複数の地域交通検討会(仮称)の 調整や区外の地域間と情報交換を行う。	公共交通担当課、 福祉・医療担当課、スクールバス担当課 など 〔区役所まちづくり推進課、 地域自治センター (交通政策課)※ ※ オブザーバー〕



おわりに デマンド型交通を活用してよりよい地域づくりを

進めるために

デマンド型交通は、様々な運行方式が存在し、その地域に合った運行方式を地域が自らの手で選択していかなければなりません。一方で、多様な運行方式が存在するが故に、適切な運行方式を選択することは容易ではありません。また、運行開始後においても選択した運行方式がその地域に本当に合っているのか、目的に応じて適切に運行できているか、継続的にチェックし、見直していくことが求められます。

本書の第一部では、中部運輸局管内の市町村へのアンケート、ヒアリングを通じ、地域構造から見た運行方式別の特徴を分析し、デマンド型交通導入時における運行方式を選択する際のヒントをとりまとめました。デマンド型交通は、人口分布の多い地域には定路線型、人口分布の乏しい地域には自由経路ドアツードア型を導入すればよいと単純に考えられがちですが、管内の導入事例をみると実態はそうではなく、想定するサービス提供先の地域構造や潜在需要に応じて相性の良い運行方式を選択することが重要であることを示しています。

第二部では、ほとんどの導入事例で、適切なサービス提供ができていると自己評価されていたが、その一方では、見込みに比べて利用されていない事例、利用者が減少している事例、運行経費が高い事例があるなど、自己評価とその実態には乖離があり、デマンド型交通の運行と自己評価が市町村の「自己満足」に終わらないよう、まず、適切な評価指標の設定が重要であることを示しました。

そして、市町村の担当者の皆様が、自らの地域のデマンド型交通について抱えている苦労や悩みに応じてチェックができるよう、「利用者の動向」「交通事業者との関係」「運行にかかる費用」「住民との関係」の4つの視点から、導入実態と留意すべき点を整理し、それぞれの対応にあたってのヒントを示しています。

デマンド型交通は、導入して終わりではなく、導入することによって、地域住民の生活がより便利に、また、その地域を将来にわたって暮らしやすい地域としていくための手段として活用されることが重要です。

本書をデマンド型交通の導入にあたっての参考書として、また導入後において目的に応じた適切な運行ができているか見直していただくきっかけとして有効活用していただければ幸いです。

■ 検討体制・検討経過

本書の作成にあたっては、「デマンド型交通の地域特性に応じた運行形態に関する検討会」を設置し、調査成果について協議を行いました。

【学識経験者】

愛知工業大学工学部都市環境学科客員教授	伊豆原 浩二
名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科教授	松本 幸正
公益財団法人豊田都市交通研究所研究部主任研究員	福本 雅之

【市町村】

愛知県豊田市	都市整備部交通政策課
岐阜県可児市	企画経済部総合政策課
静岡県富士市	都市整備部都市計画課
三重県松阪市	まちづくり交流部商工政策課
福井県福井市	都市戦略部地域交通課

【運輸局】

企画観光部交通企画課
自動車交通部旅客第一課
愛知運輸支局
静岡運輸支局
岐阜運輸支局
三重運輸支局
福井運輸支局

○検討経過

時期	検討内容
H25.10～11	○中部運輸局市町村に対するアンケート調査の実施 (デマンド型交通の取組み実態調査)
H25.11.19	○有識者との打合せ会議 ・市町村アンケート調査結果(速報)の報告 ・ヒアリング調査計画等の確認
H25.12～H26.1	○参考事例ヒアリング調査等の実施
H26.1.22	○第1回検討会の開催 ・デマンド型交通の導入実態の報告 ・中部運輸局の導入実態からみた課題 ・課題に対する対応方策例 ・参考事例集(素案)の報告
H26.3.17	○第2回検討会の開催 ・調査成果の確認