

企業（施設）等送迎におけるより良い移動手段への 転換に関する調査業務

報告書

令和7年3月

近畿運輸局交通政策部

全体目次

1. 調査概要	1-1
1.1 調査目的.....	1-1
1.2 委託概要.....	1-1
1.3 調査概要.....	1-1
2. 旅客自動車運送事業者(貸切・特定・自家用管理)を対象とした企業(施設)等輸送に関するアンケート調査	2-1
3. 自社送迎及び旅客自動車運送事業者（貸切・特定）を利用して送迎を行っている企業（施設）等を対象としたアンケート調査.....	3-1
4. より良い移動手段の在り方について企業（施設）等へのヒアリング	1
4.1 企業（施設）等へのヒアリング概要	1
4.2 企業（施設）等へのヒアリング結果	2
5. “より良い移動手段“のモデルとなる参考事例の収集・整理	5-1
5.1 “より良い移動手段“のモデルとなる参考事例の収集・整理の概要.....	5-1
5.2 参考事例の整理	5-3
6. 企業（施設）等送迎と路線バス等との共創の条件や可能性の検証 ...	6-1
6.1 各実施主体の本来の用途から受ける制約	6-1
6.2 需要に対して歩み寄れる可能性が高い内容	6-4
6.3 インセンティブとなり得る内容	6-5

第 1 章 調査概要

目 次

1. 調査概要	1-1
1.1 調査目的	1-1
1.2 委託概要	1-1
1.3 調査概要	1-1

1. 調査概要

1.1 調査目的

日本の総人口の減少及び都市部への人口集中、従来からのマイカーへの転換、少子高齢化など様々な要因をうけて路線バス等の地域公共交通の利用者が減少している状況に加え、感染症の流行や運転者不足によりますます地域交通を存続することが困難な状況となり、多くの地域公共交通が縮小や廃止を行わざるを得ない状況となっている。

一方で企業や施設等の送迎については、路線バスを利用する企業（施設）等もあれば、貸切・特定事業、自家用バスなどの移動を主としている企業（施設）等も多く見受けられる。

企業（施設）等送迎の、地域交通としての路線バスの利用や、貸切・特定事業のバスでの送迎、自家用バスによる送迎について、それぞれの理由やメリット・デメリット等について調査分析を行い、より良い移動手段への方策を調査する。

また、単に移動できるだけでなく、他の分野との共創などを含めての方策を調査する。

企業や施設が路線バスの利用に加え、貸切・特定事業のバスや自家用バスによる送迎を行っている背景について、企業や施設側からみた理由やメリット・デメリットについて様々な要因が想定され、当該内容を調査することにより、より良い移動手段への方策を探るとともに、転換する際の基礎資料とする。

1.2 委託概要

- (1) 業務名 : 企業(施設)等送迎におけるより良い移動手段への転換に関する調査業務
- (2) 委託業務箇所 : 国土交通省 近畿運輸局管内
- (3) 履行期間 : 令和6年6月28日 ~ 令和7年3月21日
- (4) 発注者 : 近畿運輸局 交通政策部交通企画課
- (5) 受注者 : パシフィックコンサルタンツ株式会社 大阪本社
 管理技術者：平田 洋子（技術士：建設・都市及び地方計画、道路）
 照査技術者：鷺森 公一郎（技術士：建設・都市及び地方計画、道路）
 担当技術者：河野 健（技術士：建設・都市及び地方計画）
 藤井 恵賀

1.3 調査概要

本業務における調査項目は下表の通り。

表 1.1 調査項目

(1) 旅客自動車運送事業者(貸切・特定)を対象とした企業(施設)等輸送に関するアンケート調査
(2) 自社送迎及び旅客自動車運送事業者(貸切・特定)を利用して送迎を行っている企業(施設)等 を対象としたアンケート調査
(3) より良い移動手段の在り方について3者程度の企業（施設）等へのヒアリング
(4) “より良い移動手段”のモデルとなる参考事例の収集・整理
(5) その他（企業（施設）等送迎と路線バス等との共創の条件や可能性の検証）
(6) 報告書の作成

第2章 旅客自動車運送事業者(貸切・特定)を対象とした企業(施設)等輸送に関するアンケート調査

目次

2. 旅客自動車運送事業者(貸切・特定・自家用管理)を対象とした企業(施設)等輸送に関するアンケート調査	2-1
--	-----

2. 旅客自動車運送事業者(貸切・特定・自家用管理)を対象とした企業(施設)等輸送に関するアンケート調査

以下の輸送モードの事業者のうち、企業(施設)等輸送に関するアンケート調査を実施した。

1) 調査対象

近畿運輸局管内の旅客自動車運送事業者(貸切・特定)を対象とした。

2) 調査項目 (スポット輸送を除く)

以下の項目について調査した。

- ① 旅客自動車運送事業の内容(保有台数、運転者の状況、自家用自動車管理業の有無)
- ② 企業(施設)等輸送の過去1年程度の輸送実績(運行収入、運行経費)
- ③ 企業(施設)等輸送の対象企業の概要及び輸送内容(企業(施設)毎に、運行時間帯、運行本数、使用車両と運行ルートとの競合状況等)
- ④ 企業(施設)等輸送を行うにあたってのメリット・課題及び背景
- ⑤ 企業(施設)等の移動手段を路線バスなどの他の移動手段に転換した事例の有無
- ⑥ ⑤が有の場合、輸送の対象企業の概要及び輸送内容(企業毎)
- ⑦ ⑤が有の場合、移動手段の転換により生じたメリット・課題及び背景
- ⑧ ⑤が無の場合、移動手段の転換により想定される課題
- ⑨ 共創の条件及び可能性を検証するための調査(需要に対して歩み寄れる可能性、インセンティブとなりうる内容)

3) 企業(施設)等輸送に関するアンケート調査内容

調査内容を以下に示す。この内容を web で回答できるようデータを構築した。

■ 企業(施設)等輸送に関するアンケート調査

企業(施設)等輸送に関するアンケート

日頃より、国土交通行政にご理解・ご協力をいただき、誠にありがとうございます。

今般、総人口の減少、マイカーへの転換、少子高齢化などの様々な要因をうけて、路線バス等の利用者減少に加えて、運転者の不足により、地域交通を存続することが困難な地域が増加しています。

一方で、企業や施設等の送迎については、独自で実施される状況も見受けられることから、企業等送迎の実施理由や実施のメリット・デメリット、また地域利用の可能性等についてお伺いし、地域にとってより良い移動手段への方策を調査分析するため、この度アンケートを実施することと致しました。

つきましては、お忙しいところ大変恐縮ではございますが、ご協力をお願い申し上げます。

設問は*印は必須回答となっており、空欄のままでは回答を終了できませんが、回答困難と想定される設問は任意回答としていますので、回答できる設問のみ入力をお願いします。

また、途中保存はできない仕様となっていますので、事前に設問内容をご確認いただき、回答を準備したうえでwebアンケートに回答頂きますよう、お願いします。

※本調査は、統計的に処理し公表します。個別情報を公表する際は、事前に相談させていただきます。

いただいた情報については、本調査の目的以外に使用しません。

■ 企業(施設)等輸送に関するアンケート調査

調査対象：旅客自動車運送事業者(貸切・特定・自家用自動車管理)

▶ 交通事業者に、乗車対象者拡大の可能性をお尋ね

【設問ア】 交通事業者の名称	①交通事業者の名称： _____ ②電話番号： _____ ③メールアドレス： _____ ④担当者名： _____																	
【設問イ】 旅客自動車運送事業等の内容	①貴社が近畿圏内で実施されている事業として該当するものに○をつけてください。(複数選択) A 一般乗合旅客自動車運送事業 → 【設問イ】②で終了 B 一般貸切旅客自動車運送事業 → 【設問工】が該当 C 一般乗用旅客自動車運送事業 → 【設問イ】②で終了 D 特定旅客自動車運送事業 → 【設問工】が該当 E 自家用自動車管理業 → 【設問工】が該当																	
	②旅客自動車運送事業(A～D)に係る車両の保有台数を教えてください。 ※車両を併用している場合は、事業計画書の数値を記載してください。																	
	③事業別に運転者の確保状況を教えてください。(時間は24時間表示で入力) <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">余裕のある時間帯</th> <th style="text-align: center;">余裕のない時間帯</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A 一般乗合旅客自動車運送事業</td> <td>(時間帯： _____ ～ _____)</td> <td>(時間帯： _____ ～ _____)</td> </tr> <tr> <td>B 一般貸切旅客自動車運送事業</td> <td>(時間帯： _____ ～ _____)</td> <td>(時間帯： _____ ～ _____)</td> </tr> <tr> <td>C 一般乗用旅客自動車運送事業</td> <td>(時間帯： _____ ～ _____)</td> <td>(時間帯： _____ ～ _____)</td> </tr> <tr> <td>D 特定旅客自動車運送事業</td> <td>(時間帯： _____ ～ _____)</td> <td>(時間帯： _____ ～ _____)</td> </tr> <tr> <td>E 自家用自動車管理業</td> <td>(時間帯： _____ ～ _____)</td> <td>(時間帯： _____ ～ _____)</td> </tr> </tbody> </table>		余裕のある時間帯	余裕のない時間帯	A 一般乗合旅客自動車運送事業	(時間帯： _____ ～ _____)	(時間帯： _____ ～ _____)	B 一般貸切旅客自動車運送事業	(時間帯： _____ ～ _____)	(時間帯： _____ ～ _____)	C 一般乗用旅客自動車運送事業	(時間帯： _____ ～ _____)	(時間帯： _____ ～ _____)	D 特定旅客自動車運送事業	(時間帯： _____ ～ _____)	(時間帯： _____ ～ _____)	E 自家用自動車管理業	(時間帯： _____ ～ _____)
	余裕のある時間帯	余裕のない時間帯																
A 一般乗合旅客自動車運送事業	(時間帯： _____ ～ _____)	(時間帯： _____ ～ _____)																
B 一般貸切旅客自動車運送事業	(時間帯： _____ ～ _____)	(時間帯： _____ ～ _____)																
C 一般乗用旅客自動車運送事業	(時間帯： _____ ～ _____)	(時間帯： _____ ～ _____)																
D 特定旅客自動車運送事業	(時間帯： _____ ～ _____)	(時間帯： _____ ～ _____)																
E 自家用自動車管理業	(時間帯： _____ ～ _____)	(時間帯： _____ ～ _____)																
【設問ウ】 事業所(企業・施設等)輸送等に從事する運転者の状況 (自家用自動車管理業・一般貸切・特定旅客自動車運送事業)	<p>定期運行*で事業所の職員や利用者等の輸送を行っている事業(自家用自動車管理業・一般貸切・特定旅客自動車運送事業)の運転者確保の状況を教えてください。 ※定期運行：ダイヤが設定されている運行(授業期間のみの定期運行等を含む)</p> <p>①貴社の運転者確保の状況を教えてください。 A. 正規雇用の運転者で対応している B. 正規雇用の運転者だけでは不十分、正規雇用以外で対応している C. 運転者確保が難しく、事業の見直しを検討している D. その他(具体的な内容 _____)</p>																	

■ 企業(施設)等輸送に関するアンケート調査

調査対象：旅客自動車運送事業者(貸切・特定・自家用自動車管理)

▶ 交通事業者に、乗車対象者拡大の可能性をお尋ね

<p>【設問Ⅰ】 昨年度の事業所(企業・施設等)への輸送の実績 (一般貸切・特定旅客自動車運送事業)</p>	<p>令和5年度実施の一般貸切・特定旅客自動車運送事業のうち、定期運行で事業所(企業・施設等)の職員や利用者等の輸送を行っている事業の実績を教えてください。 ※定期運行：タイヤが設定されている運行(授業期間のみの定期運行等を含む)</p> <p>①年間運賃収入：約 _____ 万円 ②年間運行経費：約 _____ 万円 (内訳 人件費：約 _____ 万円、燃料費：約 _____ 万円、その他(車両整備費等)：約 _____ 万円)</p> <p>上記で回答された事業所(企業・施設等)を差し支えない範囲で、具体的に教えてください。(複数選択) ※事業所にアンケート依頼の連絡をさせていただく場合があります。(その際には事前にご回答いただいた方にご連絡します) ※事業所情報の回答が難しい場合は、企業(施設)へのアンケート送付を依頼させていただく場合がありますので、ご協力をお願いします。</p> <p><input type="checkbox"/> 事業所の連絡先は以下のとおり ③事業所名： _____ ④事業所担当部署： _____ ⑤事業所担当者名： _____ ⑥電話番号： _____ ⑦メールアドレス： _____</p> <p><input type="checkbox"/> 事業所情報の提供は難しいため、我社から事業所にアンケートの送付を行う</p>
<p>【設問Ⅱ】 昨年度の事業所(企業・施設等)への輸送の実績 (自家用自動車管理業)</p>	<p>令和5年度実施の自家用自動車管理業のうち、定期運行で事業所(企業・施設等)の職員や利用者等の輸送を行っている事業の実績を教えてください。</p> <p>①年間運賃収入：約 _____ 万円 ②年間運行経費：約 _____ 万円 (内訳 人件費：約 _____ 万円、燃料費：約 _____ 万円、その他(車両整備費等)：約 _____ 万円)</p> <p>上記で回答された事業所を差し支えない範囲で、具体的に教えてください。(複数選択) ※事業所にアンケート依頼の連絡をさせていただく場合があります。(その際には事前にご回答いただいた方にご連絡します) ※事業所情報の回答が難しい場合は、企業(施設)へのアンケート送付を依頼させていただく場合がありますので、ご協力をお願いします。</p> <p><input type="checkbox"/> 事業所の連絡先は以下のとおり ③事業所名： _____ ④事業所担当部署： _____ ⑤事業所担当者名： _____ ⑥電話番号： _____ ⑦メールアドレス： _____</p> <p><input type="checkbox"/> 事業所情報の提供は難しいため、我社から事業所にアンケートの送付を行う</p>

■ 企業(施設)等輸送に関するアンケート調査

調査対象：旅客自動車運送事業者(貸切・特定・自家用自動車管理)

<p>【設問Ⅰ】 輸送先事業所(企業・施設等)別の事業概要 (一般貸切・特定旅客自動車運送事業・自家用自動車管理業)</p>	<p>事業所(企業・施設等)ごとに具体的な内容を教えてください。</p> <p>①送迎の対象 A. 従業員の送迎 B. 利用者の送迎 C. 従業員と利用者の送迎 D. その他 (_____)</p> <p>②年間輸送人員：約 _____ 人</p> <p>③送迎のアクセスポイント(複数選択) A. 駅 B. 拠点(バスターミナル、市役所、商業施設など) C. その他 (_____)</p> <p>④運行形態 A. 一般貸切旅客自動車運送事業 B. 特定旅客自動車運送事業</p> <p>⑤1日当たりの走行距離：約 _____ km ※曜日によって異なる場合は、平均的な日の状況を記載</p> <p>⑥運行曜日(複数選択) A. 月曜日 B. 火曜日 C. 水曜日 D. 木曜日 E. 金曜日 F. 土曜日 G. 日曜日</p> <p>⑦運行時間(24時間表示) 始発 _____ 時台 ~ 最終便 _____ 時台 ※曜日によって異なる場合は、平均的な日の状況を記載</p> <p>⑧1日当たりの運行本数： _____ 本/日 ※曜日によって異なる場合は、平均的な日の状況を記載</p> <p>⑨車両の乗車定員数： _____ 人</p> <p>⑩車両の座席数： _____ 席</p> <p>⑪路線バスとの重複状況 A. ルート・時間帯ともに重複なし B. ルートは重複しているものの、運行時間帯が重複していない C. ルート・時間帯の重複割合が、およそ5割未満 D. ルート・時間帯の重複割合が、およそ5割以上7割未満 E. ルート・時間帯の重複割合が、およそ7割以上9割未満 F. ルート・時間帯の重複割合が、およそ9割以上</p>
---	---

■ 企業(施設)等輸送に関するアンケート調査

調査対象：旅客自動車運送事業者(貸切・特定・自家用自動車管理)

<p>【設問カ】 事業所(企業・施設等)への輸送を行うにあたってのメリット・課題等 (一般貸切・特定旅客自動車運送事業・自家用自動車管理業)</p>	<p>事業所(企業・施設)への輸送を行うに至った背景や事業実施上の課題等を教えてください。(設問オに続けて、事業所ごとに回答)</p> <p>①交通事業者として、当該運行形態で送迎事業を実施するに至った背景 A. 事業所から、運行形態を指定の上、運行の相談があった B. 事業所の相談内容を踏まえて運行事業者として、運行形態を提案した 差し支えない範囲で相談内容を記入ください() 例：近隣の渋滞対策の必要性、マイカーを持たない世代の雇用拡大、駐車場コストの削減、エコ通勤の推奨など C. その他()</p> <p>②交通事業者として、当該運行形態で送迎事業を実施することのメリット(複数選択) A. 送迎時間帯・経路・乗車人数など、需要が明確で運行効率が高い B. 他の運行形態と比べて運行コストが抑えられる C. 他の運行形態と比べて収益性が高い D. 他の運行形態と比べて事業リスクが小さい E. 乗合に比べて運賃収受や定期券、乗降対応等の手間が少ない F. 経路を自由に選ぶことができ、渋滞を避けるなど効率的な運行が可能 G. 運転者や従業員の負担軽減がはかれる H. 運転者を確保しやすい I. その他()</p> <p>③交通事業者として、当該運行形態で送迎事業実施するにあたっての課題や、今後懸念される事項等(複数選択) A. 一般乗合旅客自動車運送事業のルートや時間帯が重複している B. 送迎時間帯・経路・乗車人数など、事業所の意向の変化に合わせた対応が困難 C. 運行コストが上昇しても契約交渉のハードルが高い D. 運転者や従業員の負担が大き E. 運転者の確保が難しい F. その他()</p>
--	---

■ 運行形態の変更や旅客範囲の拡大内容についてお伺いします。

<p>【設問キ】 事業所(企業・施設等)への輸送を路線バスなどの他の移動手段に転換した事例の有無</p>	<p>①これまでに、事業所(企業・施設等)の送迎から、運行内容を変更(運行形態の変更や旅客範囲を拡大)した事例はありますか? A. 事例あり ⇒ 【設問ク】 B. 事例なし ⇒ 【設問コ】</p>
--	--

■ 企業(施設)等輸送に関するアンケート調査

調査対象：旅客自動車運送事業者(貸切・特定・自家用自動車管理)

<p>【設問ク】 運行内容変更事例の内容</p>	<p>【設問キ】で回答された事業所を教えてください。(事例ごとに回答 5事例の枠を設定) ※アンケート依頼の連絡をさせていただいた場合があります。</p> <p>①事業所名：_____、②事業所担当窓口：_____、③電話番号：_____、④メールアドレス：_____</p> <p>運行内容の変更を行った項目を教えてください。</p> <p>⑤旅客範囲 変更前：_____ ⇒ 変更後：_____ (複数選択) A. 学校に通う児童・生徒・教職員(具体的な内容_____) B. 事業所に通う従業員(具体的な内容_____) C. 施設利用者(具体的な内容_____) D. 限られたエリアの住民等(具体的な内容_____) E. 高齢者や障がい者等特定の条件で登録された方等(具体的な内容_____) F. 不特定多数(具体的な内容_____)</p> <p>⑥運行形態 変更前：_____ ⇒ 変更後：_____ A. 一般乗合旅客自動車運送事業 B. 一般貸切旅客自動車運送事業 C. 一般乗用旅客自動車運送事業 D. 特定旅客自動車運送事業 E. 自家用自動車管理業 F. 自家用自動車送迎</p> <p>⑦事業変更時期 A. 昨年度 B. 一昨年度～4年度前 C. 5～10年度前 D. 11～20年度前 E. 21年度以上前 F. わからない</p> <p>⑧走行距離(運行経路)：変更前：_____ ※ km、変更後：_____ ※ km or 変更なし</p> <p>⑨運行曜日(複数選択可)：変更前：_____、変更後：_____ or 変更なし A. 月曜日、B. 火曜日、C. 水曜日、D. 木曜日、E. 金曜日、F. 土曜日、G. 日曜日、H. わからない</p> <p>⑩運行時間帯：変更前：_____ ※ 時台～_____ 時台、変更後：_____ ※ 時台～_____ 時台 or 変更なし</p> <p>⑪1日当たりの運行合計本数：変更前：_____ ※ 本/日、変更後：_____ ※ 本/日 or 変更なし</p> <p>⑫車両の乗車定員数：変更前：_____ ※ 人、変更後：_____ ※ 人 or 変更なし</p> <p>⑬車両の座席数：変更前：_____ ※ 席、変更後：_____ ※ 席 or 変更なし</p>
------------------------------	--

※変更前・変更後：数値入力 又は わからない

■ 企業(施設)等輸送に関するアンケート調査

調査対象：旅客自動車運送事業者(貸切・特定・自家用自動車管理)

【設問ケ】 運行内容変更による メリット・課題等	運行内容変更に向けた背景やメリット、課題等を教えてください。(設問クに続けて、事例ごとに回答)
	① 運行内容変更に至った理由や背景(複数選択) A. 事業所から、運行内容変更の相談があった B. 運行事業者として、運行内容変更を提案した C. 地域の自治会や他の事業所から要請があった D. 自治体の制度があった・要請があった E. その他(具体的な内容: _____)
	② 交通事業者として、運行内容変更によって生じたメリット(複数選択) A. 事業効率の向上(利用者増、収益増等) B. 運行コストの低減 C. 事業リスクの低減 D. 従業員の負担軽減 E. 運転者を確保しやすい F. その他(具体的な内容: _____)
	③ 交通事業者として、運行内容変更にあたって生じた課題や、今後懸念される事項等(複数選択) A. 送迎時間帯・経路・乗車人数など、事業所の意向の変化に合わせた対応が困難 B. 事業効率の低下 C. 運行コスト上昇への対応が困難 D. 事業リスクの増加 E. 運転者や従業員の負担増加 F. 運転者を確保しにくい G. その他(具体的な内容: _____)

■ 企業(施設)等輸送に関するアンケート調査

調査対象：旅客自動車運送事業者(貸切・特定・自家用自動車管理)

【設問ク】 運行内容を変更した 場合に想定されるハ ードル等	現在実施されている事業所(企業・施設等)への輸送から、運行内容を変更(運行形態の変更・旅客範囲の拡大等)すると想定した場合に、課題となる事項を教えてください。
	A. 車両の乗合対応(降車ボタンや運賃箱等の対応) B. 運転手の負担増(料金收受、車いす等の乗降対応等) C. 乗合事業を実施していない又は予定していない D. その他(具体的な内容: _____)
【設問サ】 地域ニーズに対しての 運行内容変更の可能 性、必要となる条件 (旅客自動車運送事業)	地域の交通を持続的で利便性の高いものとするため、地域のニーズに対応して変更可能と想定される内容と、それを実現するために必要な条件を教えてください。
	① 地域で考えられる運行内容の変更は、どのようなものがあるかを教えてください。 (例: いくつかの事業所(企業・施設等)への輸送(特定旅客自動車運送事業)をまとめて、一般乗合旅客自動車運送事業を実施する など) A1 一般貸切旅客自動車運送事業 → 一般乗合旅客自動車運送事業 A2 一般貸切旅客自動車運送事業 → 特定旅客自動車運送事業 A3 一般貸切旅客自動車運送事業 → 自家用自動車管理業 B1 特定旅客自動車運送事業 → 一般乗合旅客自動車運送事業 B2 特定旅客自動車運送事業 → 一般貸切旅客自動車運送事業 B3 特定旅客自動車運送事業 → 自家用自動車管理業 C1 自家用自動車管理業 → 一般乗合旅客自動車運送事業 C2 自家用自動車管理業 → 一般貸切旅客自動車運送事業 C3 自家用自動車管理業 → 特定旅客自動車運送事業 その他 自由記述
	② 地域のニーズに対応して、運行内容の変更が可能と想定される内容についてご記入ください。(複数選択) A. 料金收受、運賃箱等の対応 B. 運行時間帯の拡大(具体的な内容: _____) C. 運行ルート of 拡大(具体的な内容: _____) D. 運行頻度・タイヤの拡大(具体的な内容: _____) E. 車両(乗車定員拡大)(具体的な内容: _____) F. その他(具体的な内容: _____)
	③ ②の実施にあたり必要となる条件を選択し、その具体的な内容をご記入ください。(複数選択) A. 料金收受、運賃箱等の対応 B. 運行費用補填(具体的な内容: _____) C. 車両の提供・貸与(具体的な内容: _____) D. 機材・物品の提供・貸与(具体的な内容: _____) E. 人材等の提供(具体的な内容: _____) F. 申請の簡素化等の運行にかかる支援等(具体的な内容: _____) G. その他(具体的な内容: _____)

4) 調査結果

企業（施設）等輸送の事業形態として想定される一般貸切旅客自動車運送事業、特定旅客自動車運送事業を実施している事業者にアンケートを実施した。

アンケート集計結果を以下に示す。

なお、一般乗合旅客自動車運送事業、一般乗用旅客自動車運送事業、自家用自動車管理業については、一般貸切旅客自動車運送事業または特定旅客自動車運送事業と兼ねて実施している事業者からの回答である。

(1) 回答された交通事業者の現状等

a) 事業形態・車両保有台数

回答事業者数は、一般貸切旅客自動車運送事業が約 98%を占めている。一般貸切旅客自動車運送事業は車両の保有は 10 両以下が最多となっている。

表 2-1 事業形態別事業者数

	N	%
一般乗合旅客自動車運送事業	36	29.3%
一般貸切旅客自動車運送事業	121	98.4%
一般乗用旅客自動車運送事業	17	13.8%
特定旅客自動車運送事業	20	16.3%
自家用自動車管理業	4	3.3%
合計（複数回答）	198	161.0%
回答事業者数	123	

表 2-2 事業形態別車両保有台数

	n					%				
	1～10両	11～20両	21～50両	51両～	計	1～10両	11～20両	21～50両	51両～	計
一般乗合旅客自動車運送事業	12	7	7	10	36	33.3%	19.4%	19.4%	27.8%	100.0%
一般貸切旅客自動車運送事業	68	26	21	6	121	56.2%	21.5%	17.4%	5.0%	100.0%
一般乗用旅客自動車運送事業	9	4	3	1	17	52.9%	23.5%	17.6%	5.9%	100.0%
特定旅客自動車運送事業	15	2	1	2	20	75.0%	10.0%	5.0%	10.0%	100.0%

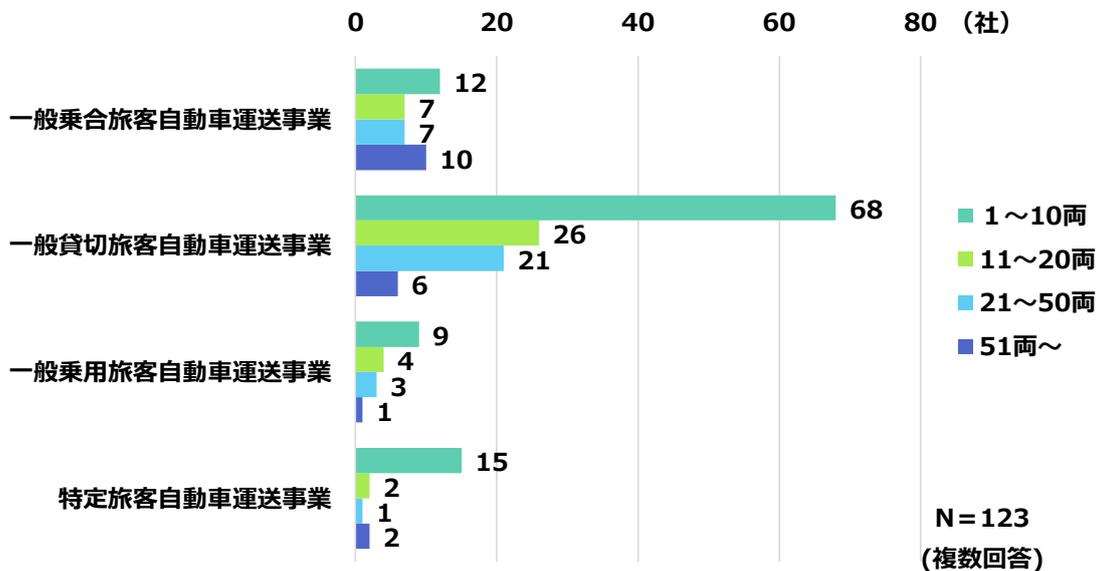


図 2-1 事業形態別車両保有台数

b) 運転者確保状況

- 事業形態別に、運転者に余裕がある時間、余裕がない時間を回答した事業者数を以下に示す。
- 余裕がある時間としては10～15時台が多く、余裕がない時間としては通勤・通学時間帯の6～9時台、16～19時台が多い。
- 運転者に余裕があると回答した事業者が最も多い11時台をみると、各事業形態で40～50%の事業者が「運転者に余裕がある」と回答している。
- 運転者に余裕がないと回答した事業者が最も多い8時台をみると、特定旅客自動車運送事業、自家用自動車管理業は、一般乗合旅客自動車運送事業よりも「運転者に余裕がない」と回答した割合が高い傾向がみられた。

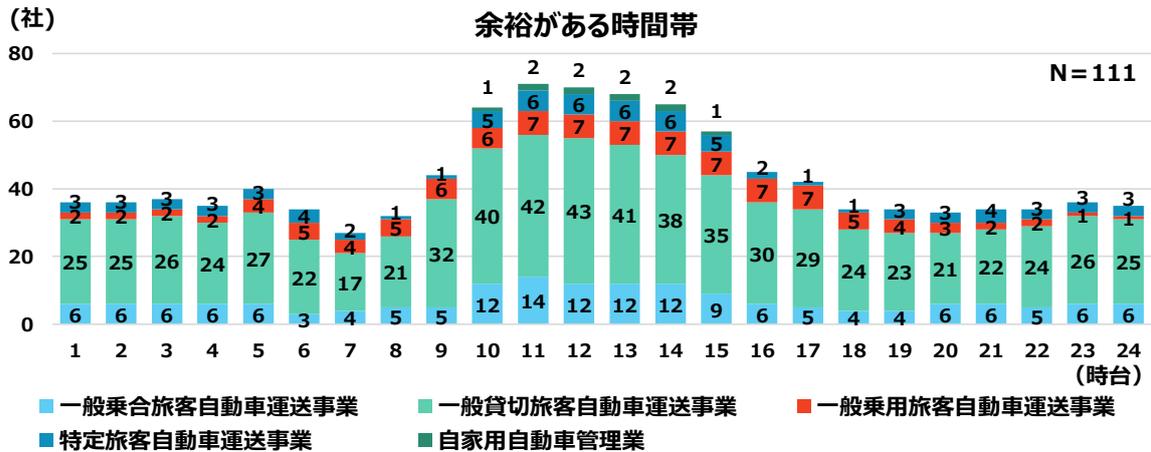


図 2-2 事業形態別・運転者に余裕がある時間

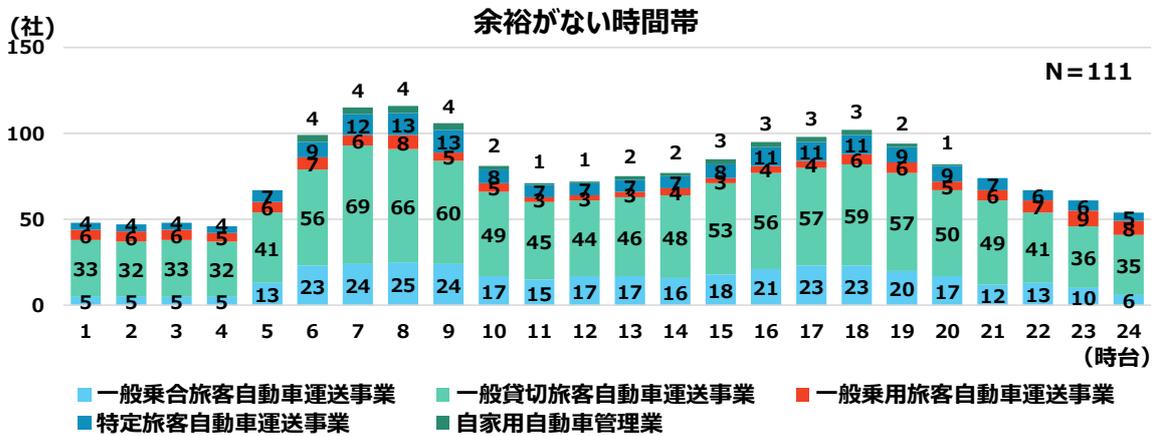


図 2-3 事業形態別・運転者に余裕がない時間

表 2-3 ピーク時間帯の運転手確保状況

	回答社数 N	余裕がある時間帯 11時台		余裕がない時間帯 8時台	
		n	%	n	%
A 一般乗合旅客自動車運送事業	33	14	42.4%	25	75.8%
B 一般貸切旅客自動車運送事業	105	42	40.0%	66	62.9%
C 一般乗用旅客自動車運送事業	14	7	50.0%	8	57.1%
D 特定旅客自動車運送事業	15	6	40.0%	13	86.7%
E 自家用自動車管理業	4	2	50.0%	4	100.0%
回答事業者数	111				

(2) 企業（施設）等輸送の過去1年の輸送実績

定期運行で企業（施設）等輸送事業（一般貸切旅客自動車運送事業・特定旅客自動車運送事業・自家用自動車管理業）の輸送実績について調査を実施した。

a) 運転者の確保状況

- 運転者の確保状況は、「正規雇用の運転手だけでは足りず、正規雇用以外の運転者で対応している」と回答した事業者が50%（45社）を占めており、次いで「正規雇用者の運転者で対応している」が多くなっている。

表 2-4 企業（施設）等輸送に係る運転者の確保状況

	n	%
正規雇用の運転者で対応している	42	46.7%
正規雇用の運転者だけでは足りず、正規雇用以外の運転者で対応している	45	50.0%
運転者確保が難しく、事業の見直しを検討している	3	3.3%
合計	90	100.0%

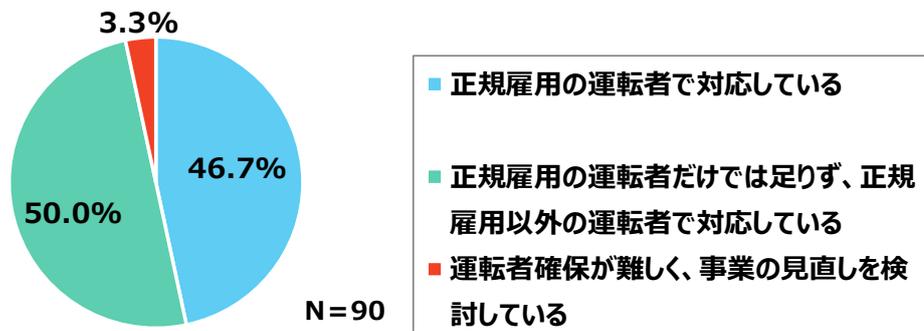


図 2-4 企業（施設）等輸送に係る運転者の確保状況

b) 収支率（年間運行収入/年間運送経費）※1

- 年間の運送収入に対する収支率は100%以上が9割超となっているものの、100%未満も約1割存在している。

（参考：令和3年の乗合バス事業における平均経常収支率：81.0%）※2

※1 収支率：簡易調査であるため参考値として記載

※2 出典：2022年度版（令和4年度）日本のバス事業

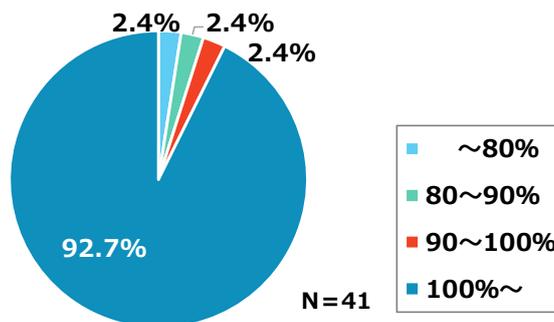


図 2-5 企業（施設）等輸送に係る収支率

c) 路線バスとの重複状況

- 企業（施設）等輸送と路線バスとの運行ルート・運行時間帯の重複状況を以下に示す。
- 「ルート・時間帯ともに重複なし」、「又はルートは重複しているものの運行時間帯が重複していない」が約 82%を占める一方で、ルート・時間帯の重複割合が 7 割以上の企業（施設）等輸送が 7 件（約 12%）あった。
- ルート・時間帯の重複割合が 7 割以上の企業（施設）輸送については、利用者を輸送対象に含むものが 7 件中 6 件と多くを占めている。

表 2-5 路線バスとの重複状況

	ルート・時間帯ともに重複なし	ルートは重複しているものの、運行時間帯が重複していない	ルート・時間帯の重複割合が、およそ 5 割未満	ルート・時間帯の重複割合が、およそ 5 割以上 7 割未満	ルート・時間帯の重複割合が、およそ 7 割以上 9 割未満	ルート・時間帯の重複割合が、およそ 9 割以上	合計
利用者の送迎	17 61%	6 21%	1 4%	0 0%	1 4%	3 11%	28 100%
従業員の送迎	16 67%	4 17%	3 13%	0 0%	1 4%	0 0%	24 100%
従業員と利用者の送迎	4 50%	2 25%	0 0%	0 0%	1 13%	1 13%	8 100%
合計	37 62%	12 20%	4 7%	0 0%	3 5%	4 7%	60 100%

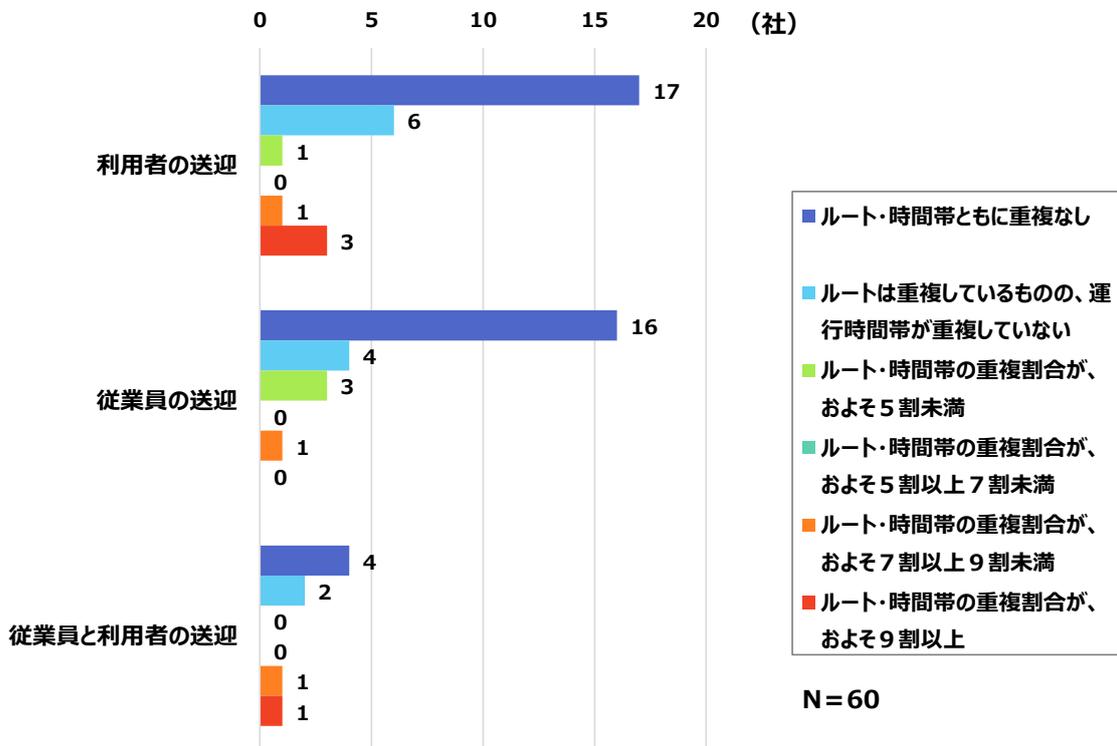


図 2-6 路線バスとの重複状況

(3) 交通事業者として、送迎事業を実施することのメリットや課題等

交通事業者として、送迎事業を実施することのメリット及び課題や、今後懸念される事項等を整理することを目的に、現在実施されている事業、これまで運行内容を変更した事例、運行内容を変更すると想定した場合の3ケースについてアンケートを行った。

アンケート結果 (P2-11~15) の概要を表 2-6 に示す。

表 2-6 交通事業者からみた送迎事業のメリット・課題等の概要

	交通事業者からみた送迎事業のメリット	交通事業者からみた送迎事業の課題や懸念事項等				
現在実施の送迎事業	<ul style="list-style-type: none"> 送迎時間帯・経路・乗合人数など、需要が明確で運行効率が高い (66%) 乗合に比べて運賃収受や定期券、乗降対応等の手間が少ない (35%) <p>[P2-11 図 2-7 参照]</p>	<ul style="list-style-type: none"> 運行コストが上昇しても契約交渉のハードルが高い (44%) 運転者の確保が難しい (73%) <p>[P2-12 図 2-9 参照]</p>				
運行内容の変更を行った事例 (運行時間帯の短縮等)	<ul style="list-style-type: none"> 事業効率の向上 (38%) メリットなし (38%) <p>[P2-13 図 2-12 参照]</p>	<ul style="list-style-type: none"> 運転者を確保しにくい (83%) 運行コスト上昇への対応が困難 (50%) 送迎時間帯・経路・乗車人数など、事業所の意向の変化に合わせた対応が困難 (50%) <p>[P2-13 図 2-13 参照]</p>				
運行内容を変更すると想定した場合	—	<ul style="list-style-type: none"> 乗合事業を実施していない又は予定していない (58%) 運転者の負担増 (27%) <p>[P2-14 図 2-14 参照]</p>				
地域の交通を持続的で利便性の高いものとするため、地域のニーズに対応して、運行内容を変更すると想定した場合						
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>交通事業者からみた変更が可能と想定される項目</th> <th>交通事業者からみた変更にあたり必要となる条件</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> 運行時間帯の拡大 (28%) </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 運行費用補填 (43%) 人材等の提供 (39%) </td> </tr> </tbody> </table> <p>[P2-15 図 2-16、図 2-17 参照]</p>			交通事業者からみた変更が可能と想定される項目	交通事業者からみた変更にあたり必要となる条件	<ul style="list-style-type: none"> 運行時間帯の拡大 (28%) 	<ul style="list-style-type: none"> 運行費用補填 (43%) 人材等の提供 (39%)
交通事業者からみた変更が可能と想定される項目	交通事業者からみた変更にあたり必要となる条件					
<ul style="list-style-type: none"> 運行時間帯の拡大 (28%) 	<ul style="list-style-type: none"> 運行費用補填 (43%) 人材等の提供 (39%) 					



・運転者を確保するためには、人件費等のコスト上昇を考慮することが必要と考えられる。
 ・運転者確保のハードルが今後ますます高くなると想定され、これまで以上に、企業（施設）送迎への地域住民の同乗など、運行効率の良い手法の検討の必要性が高まると考えられる。
 ・運行内容の変更を行う場合には、交通事業者の懸念や、変更にあたり必要となる条件を踏まえたうえで協議・交渉を行うことが必要となる。

a) 現在の送迎事業

i) 現在の送迎事業のメリット等

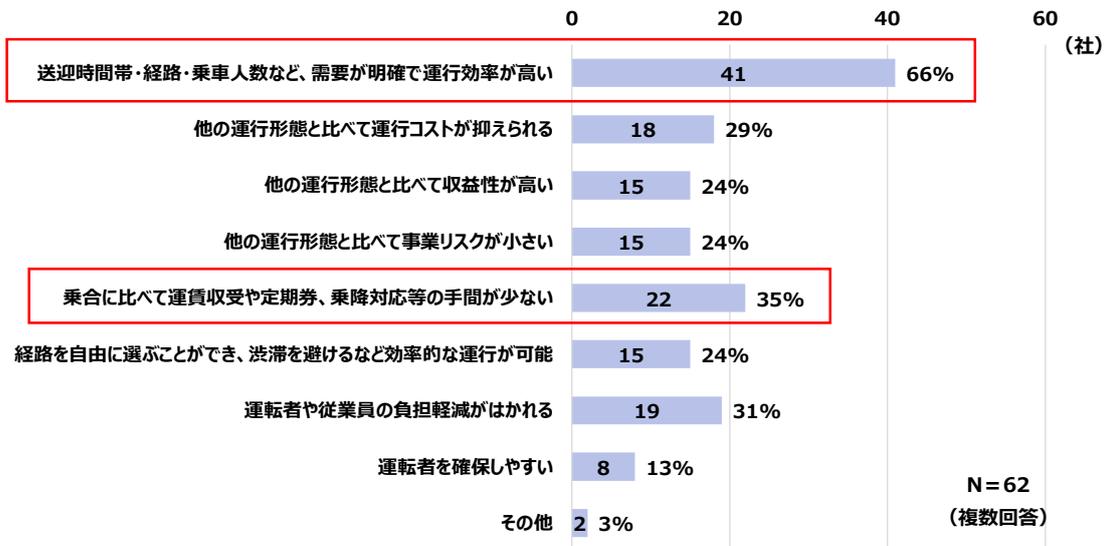


図 2-7 現在の送迎事業のメリット等

ii) 【参考】現在の送迎事業における運行形態別のメリット

自家用自動車管理業と一般貸切旅客自動車運送事業及び特定旅客自動車運送事業とは、回答に相違点がみられるが、サンプル数が少ないことを踏まえ、参考として記載する。

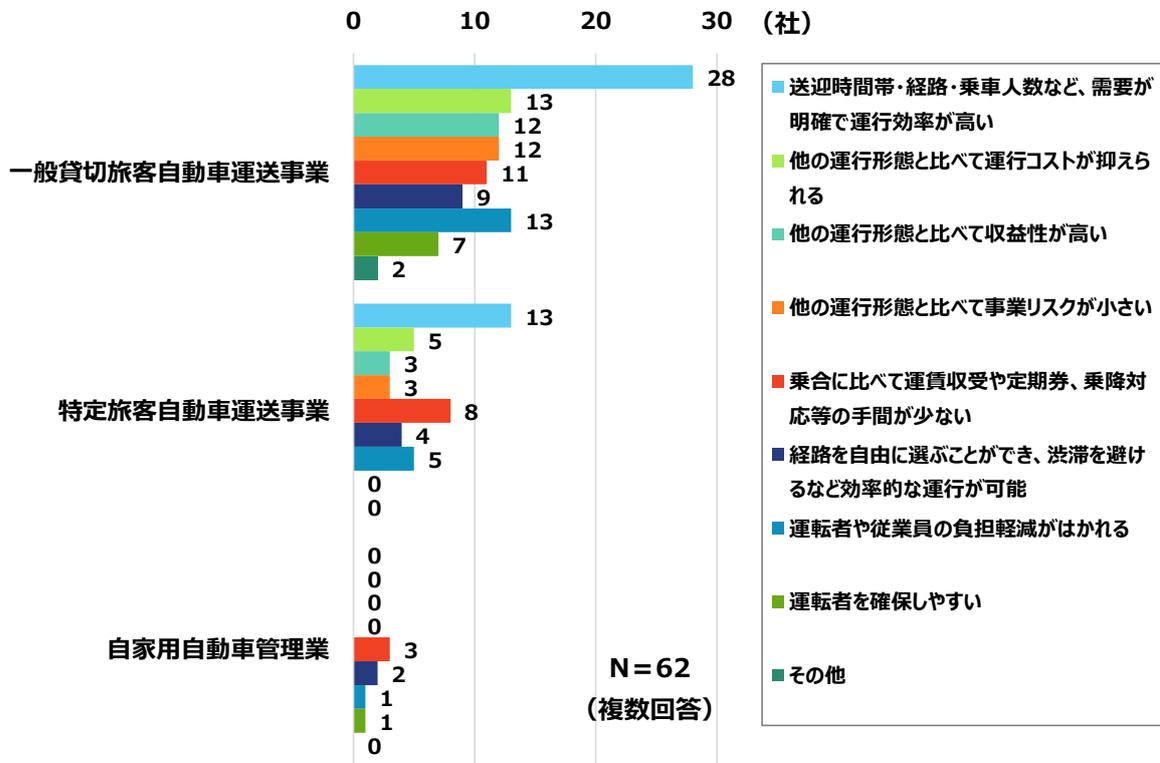


図 2-8 現在の送迎事業における運行形態別のメリット

iii) 現在の送迎事業の課題、今後の懸念事項等

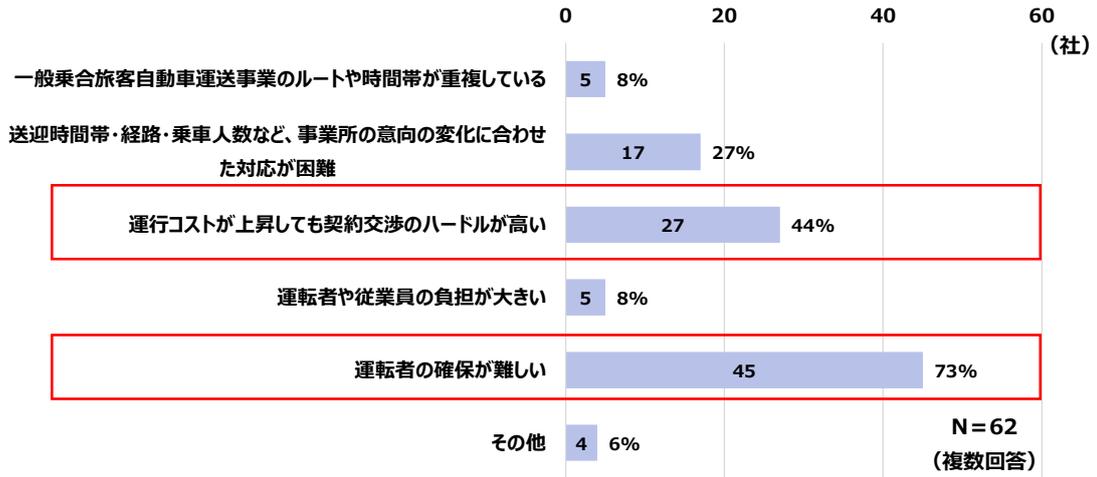


図 2-9 現在の送迎事業の課題、今後の懸念事項等

iv) 【参考】現在の送迎事業における運行形態別の課題、今後の懸念事項等

運行形態別にみた場合にも、同様の傾向がみられる。

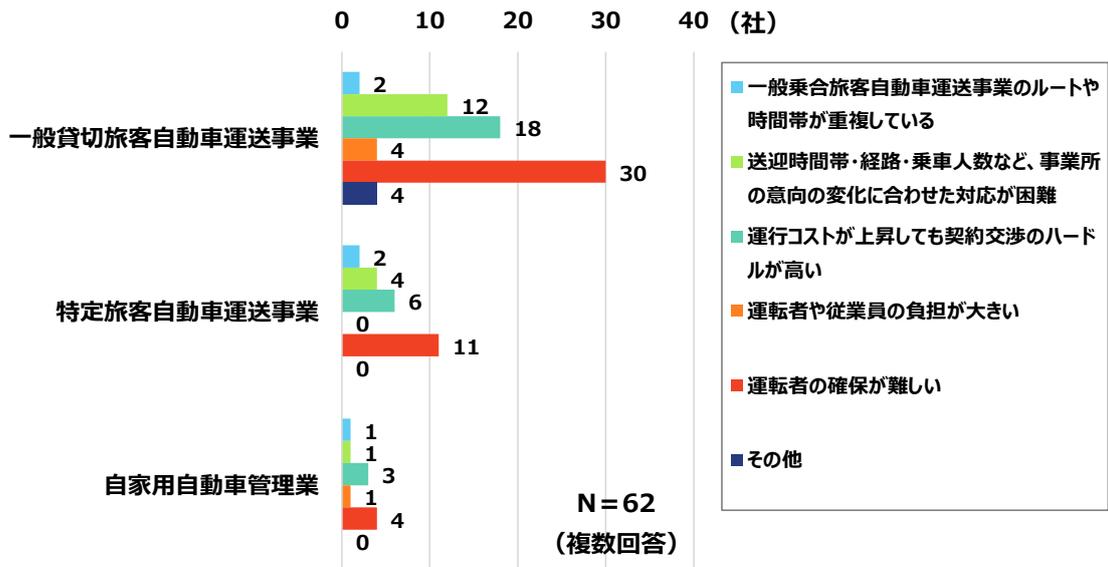


図 2-10 参考 現在の送迎事業における運行形態別の課題、今後の懸念事項等

b) 運行内容の変更を行った事例

i) 運行内容の変更を行った事例の変更内容

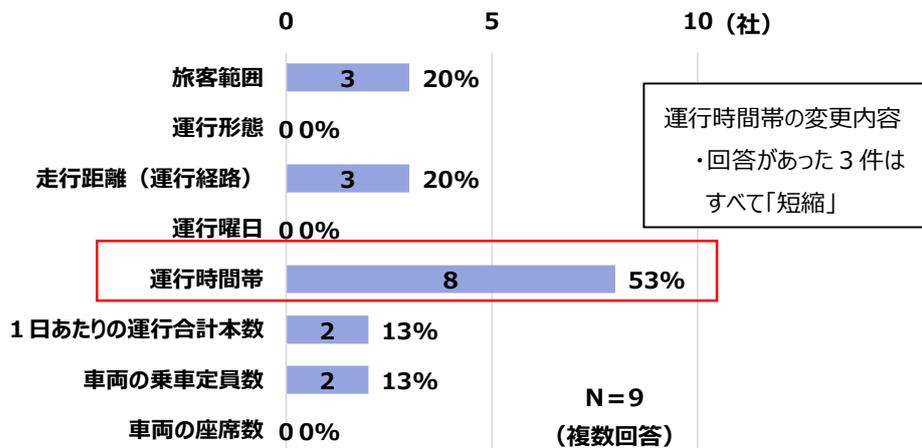


図 2-11 運行内容の変更を行った事例の変更内容

ii) 運行時間帯の変更を行った事例における「変更によって生じたメリット」

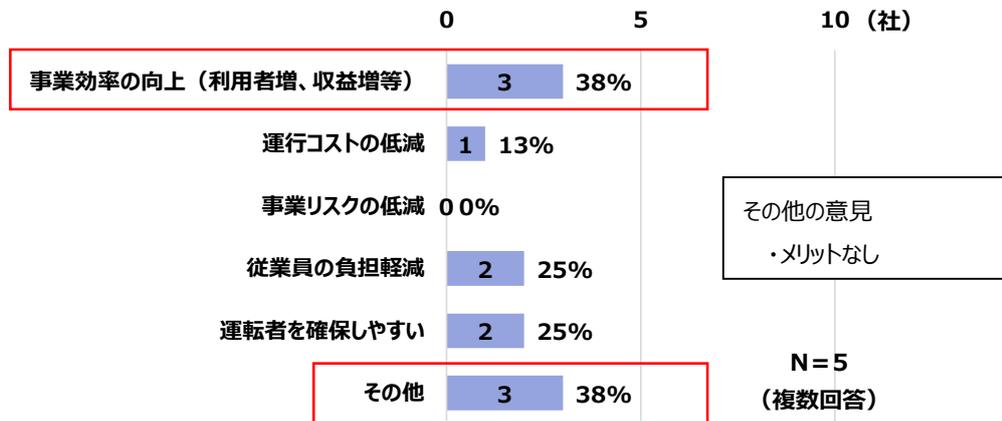


図 2-12 運行時間帯の変更を行った事例における「変更によって生じたメリット」

iii) 運行時間帯の変更を行った事例における「変更にあたって生じた課題や今後懸念される事項」

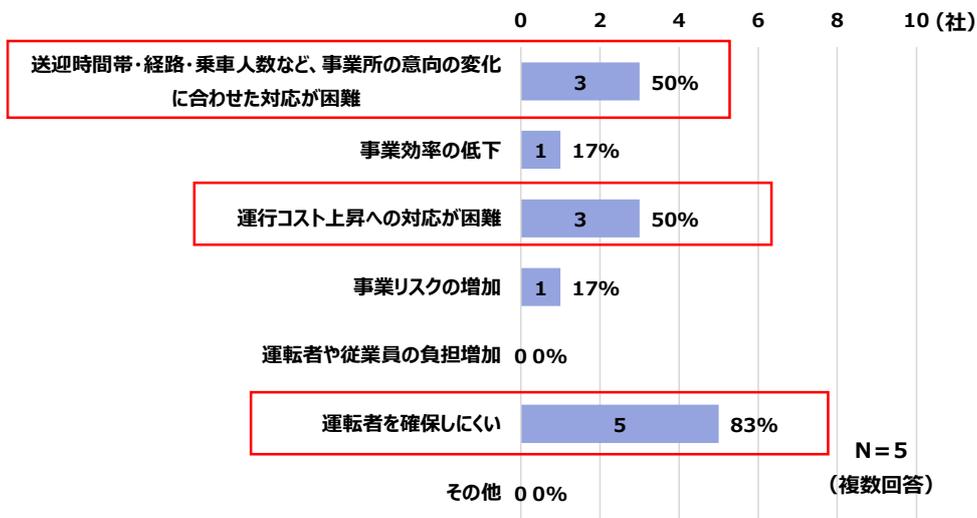


図 2-13 運行時間帯の変更を行った事例における「変更にあたって生じた課題や今後懸念される事項」

c) 運行内容を変更すると想定した場合

i) 運行内容を変更すると想定した場合に課題となる事項

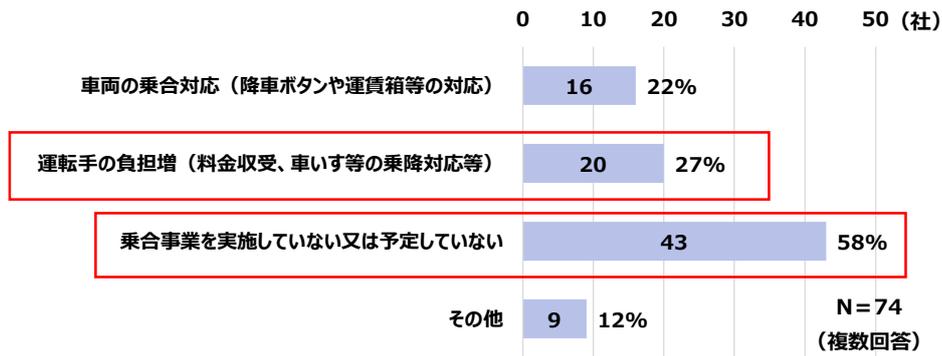


図 2-14 運行内容を変更すると想定した場合に課題となる事項

ii) 地域で考えられる運行内容の変更

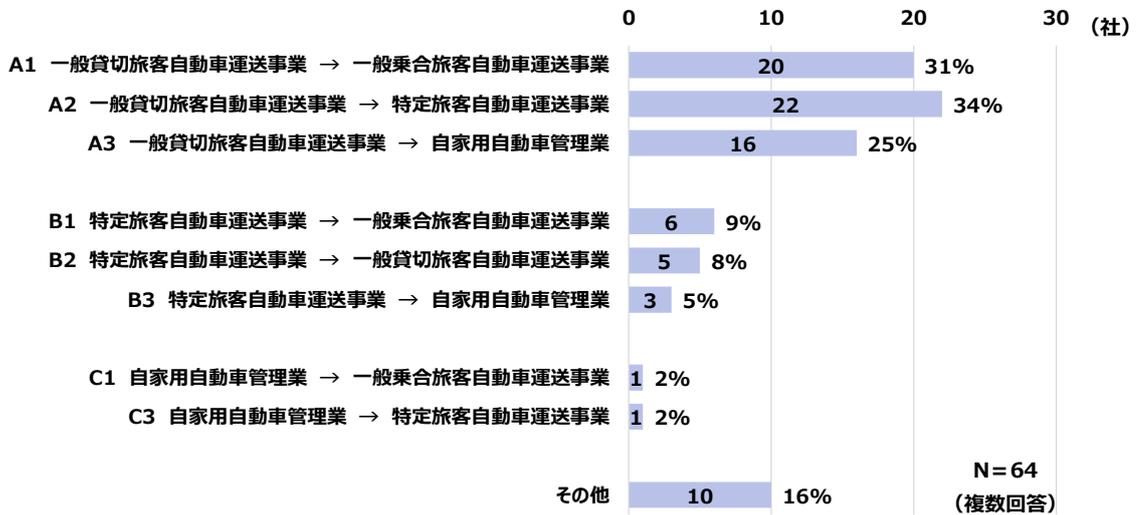


図 2-15 地域で考えられる運行内容の変更

iii) 地域の交通を持続的で利便性の高いものとするため、地域のニーズに対応して、運行内容を変更可能と想定される項目

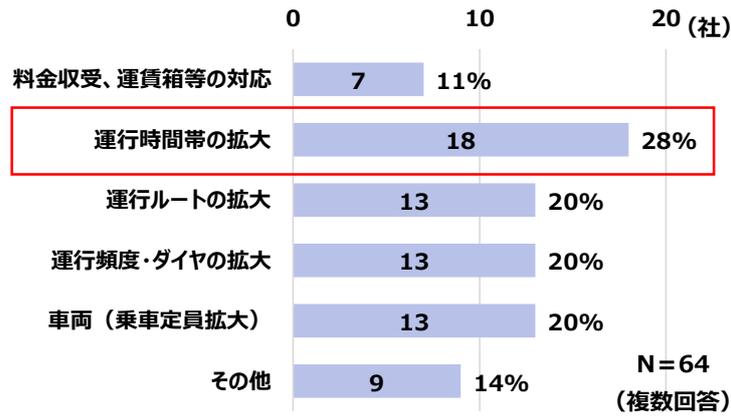


図 2-16 地域のニーズに対応して、運行内容を変更可能と想定される項目

iv) の運行内容の変更にあたり必要となる条件

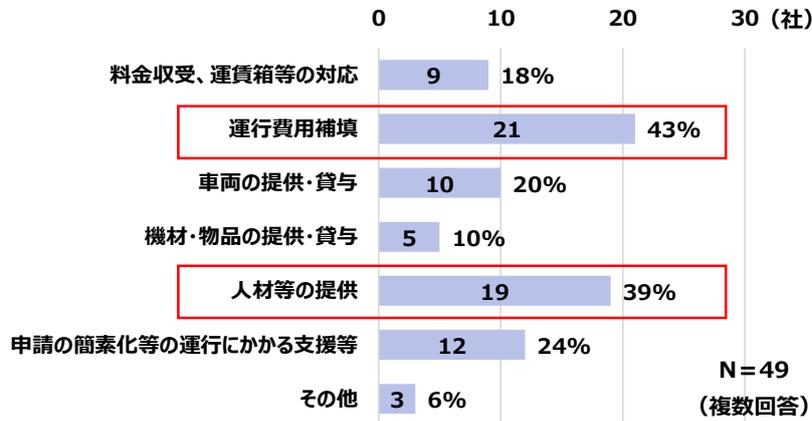


図 2-17 運行内容の変更にあたり必要となる条件

第3章 自社送迎及び旅客自動車運送事業者(貸切・特定)を利用して送迎を行っている企業(施設)等を対象としたアンケート調査

目次

3. 自社送迎及び旅客自動車運送事業者(貸切・特定)を利用して送迎を行っている企業(施設)等を対象としたアンケート調査.....	3-1
--	-----

3. 自社送迎及び旅客自動車運送事業者（貸切・特定）を利用して送迎を行っている企業（施設）等を対象としたアンケート調査

自社送迎及び旅客自動車運送事業者（貸切・特定）を利用して送迎を行っている企業（施設）等に対し、アンケート調査を実施した。

1) 調査対象

旅客自動車運送事業者（貸切・特定）及び近畿管内府県から回答が得られた企業（施設）等を調査対象とした。

2) 調査項目（スポット輸送を除く）

以下の項目について調査した。

- ① 自社送迎及び旅客自動車運送事業（貸切・特定）を活用した企業（施設）等送迎の概要
- ② 自社送迎又は旅客自動車運送事業（貸切・特定）を活用した企業（施設）等送迎となった理由及びメリット・デメリット
- ③ 送迎以外の通勤や移動に関する状況
- ④ 路線バス利用への転換についての条件や可能性
- ⑤ 共創の条件及び可能性を検証するための調査（企業（施設）等送迎の本来の用途から受ける制約、インセンティブとなりうる内容、需要に対して歩み寄れる可能性）
- ⑥ 送迎事業等の内容（行先、車両タイプ・台数、利用状況、運行曜日・時間等）

3) 企業（施設）等送迎に関するアンケート調査内容

調査内容を以下に示す。この内容を web で回答できるようにデータを構築した。

■ 企業(施設)等送迎に関するアンケート調査

企業(施設)等の送迎に関するアンケート

日頃より、国土交通行政にご理解・ご協力をいただき、誠にありがとうございます。

今般、総人口の減少、マイカーへの転換、少子高齢化などの様々な要因をうけて、路線バス等の利用者減少に加えて、運転者の不足により、地域交通を存続することが困難な地域が増加しています。

一方で、企業や施設等の送迎については、独自で実施される状況も見受けられます。

そのため、従業員や施設を利用される方々の送迎を実施している企業(施設)等を対象に、企業等送迎の実施理由や実施のメリット・デメリット、また地域住民の方の同乗の可能性等についてお伺いし、地域にとってより良い移動手段への方策を調査分析するため、この度アンケートを実施すること致しました。

つきましては、お忙しいところ大変恐縮ではございますが、ご協力をお願い申し上げます。

回答内容を踏まえて、一部の方にヒアリングさせて頂く可能性があります。

*印は必須回答です。(空欄のままでは回答を終了できません)。

また、途中保存はできない仕様となっておりますので、事前に設問内容をご確認いただき、回答を準備したうえでwebアンケートに回答頂きますよう、お願いします。回答途中で、通信が途切れた場合やアンケートを終了した場合は、お手数ですが、改めて当該URLからアクセスして初めから回答してください。

※本調査は、統計的に処理し公表します。個別情報を公表する際は、事前にご連絡いたします。

いただいた情報については、本調査の目的以外に使用しません。

1

■ 企業(施設)等送迎に関するアンケート調査

調査対象：自社送迎及び旅客自動車運送事業(貸切・特定)送迎を行っている事業所

▶ 事業所(企業・施設等)に、乗車対象者拡大の可能性をお尋ね

ア.事業所名・事業概要	①事業所名： _____ ②事業所の所在地：市町村名 _____ 市町村名以下 _____ ③事業分類 A. 医療・病院系 B. 福祉(デイサービス等)系 C. 教育(スクール)系 D. 商業系 E. 企業・事業所・工場等 F. その他：(その他の内容 _____) 回答いただいた方(ご担当者様) ※回答内容を踏まえて、一部の方にヒアリングさせて頂く可能性があります。 ④事業所担当部署： _____ ⑤事業所担当者名： _____ ⑥電話番号(ハイフンなし)： _____ ⑦メールアドレス： _____
イ.送迎事業等の内容	貴社で実施されている従業員や利用者の送迎について教えてください。 ①送迎対象 A. 従業員の送迎 B. 利用者の送迎 C. 従業員と利用者の送迎 D. その他(具体的な内容 _____) E. わからない ②送迎の運行形態を教えてください ※複数ある場合は、最も多い形態を教えてください。 A. 自社送迎(自社で車両を保有し、自社で運行・管理している) ⇒③ B. 自家用自動車管理業(自社で車両を保有し、運行・管理を委託している) ⇒④ C. 特定旅客自動車運送事業(運行事業者と契約している) ⇒④ D. 一般貸切旅客自動車運送事業(運行事業者と契約している) ⇒④ ③自社送迎をされている場合は、運転者の方の運転業務の状況を教えてください。 A. フルタイムで勤務し、勤務時間は概ね運転業務を行っている B. フルタイムで勤務し、勤務時間の一部で運転業務を行っている C. パートタイムで勤務し、勤務時間は概ね運転業務を行っている D. パートタイムで勤務し、勤務時間の一部で運転業務を行っている E. その他(具体的な内容 _____) ④運行事業を委託・契約をされている場合は、交通事業者名を教えてください。 交通事業者名： _____

2

■ 企業（施設）等送迎に関するアンケート調査

調査対象： 自社送迎及び旅客自動車運送事業（貸切・特定）送迎を行っている事業所

<p>ウ.送迎実施の理由及びメリット・デメリット</p>	<p>設問イ②で回答された運行形態で送迎を行うに至った経緯や事業実施上の効果等を教えてください。</p> <p>①送迎を行うに至った背景や理由を教えてください。（複数選択）</p> <p>A. 路線バスはあるものの便数や輸送力が不足しているから B. 夜間勤務等、路線バスのダイヤと勤務形態が合わないから C. 路線バスと電車との乗継が悪いから D. 周辺に路線バスがないから E. その他（具体的な内容：_____）</p> <p>②送迎を当該運行形態で実施することの良し悪しについて7段階で教えてください。 （1：とても良い 2：どちらかという良い 3：どちらでもない 4：どちらかという悪い 5：とても悪い）</p> <p>A. 事業活動の円滑化 B. 費用対効果 C. 送迎の安定的な実施 D. 安全性の確保 E. 送迎する職員や委託先のドライバー確保</p> <p>③ ②以外の良い点・悪い点がありましたら、教えてください。（自由記述）</p>
<p>エ.送迎以外の通勤や移動に関する状況</p>	<p>送迎対象にあたるものの、送迎とは異なる手段で移動されている方の状況を教えてください。</p> <p>①送迎以外の移動手段</p> <p>A. 鉄道 B. 一般乗合バス等 C. 自家用車・バイク D. 自転車・徒歩 E. 家族等による送迎 F. その他（具体的な内容 例：カーシェア、レンタサイクル）（具体的な内容：_____）</p>

3

■ 企業（施設）等送迎に関するアンケート調査

調査対象： 自社送迎及び旅客自動車運送事業（貸切・特定）送迎を行っている事業所

<p>オ.路線バス利用への転換</p>	<p>現在行われている送迎による従業員・利用者の移動について、路線バス利用への転換可能性を教えてください。</p> <p>①従業員や利用者の移動手段を、現在の送迎から既存の路線バス利用に変えていただくことの可能性の有無</p> <p>A. あり（条件によっては「あり」を含む） ⇒ ② B. なし</p> <p>②従業員や利用者へ、既存の路線バス利用に変えていただくための条件として、重視するもの上位 3つ</p> <p>A. 事業所からバス停までの徒歩圏域 B. 路線バスの運賃 C. 路線バスの運行時間帯 D. 路線バスと電車との乗継 E. その他（具体的な内容：_____）</p>
---------------------	---

4

■ 企業（施設）等送迎に関するアンケート調査

調査対象：自社送迎及び旅客自動車運送事業（貸切・特定）送迎を行っている事業所

カ.乗車対象拡大の可能性や条件	地域住民との同乗の有無や同乗を検討する余地があるか教えてください。なお、ここにおいて、道路運送法上の許可や登録などの障壁は考えないものとしてお答えください。
	①今後、地域住民等が同乗する可能性を教えてください。 A. 検討の必要性を感じている ⇒③④ B. 今後、地域や自治体等から要請があれば検討する ⇒③④ C. 各種支援など条件が整えば検討する ⇒③④ D. 乗客の範囲を拡大することはできない ⇒② E. 既に地域住民の同乗を実施している ⇒④
	②「乗客の範囲を拡大することはできない」と回答された理由を教えてください。（複数選択） A. 輸送余力はないため B. 無償運行である（利用者から運賃を徴収していない）ため C. 予約制で受付余力がないため D. 防犯上のリスクがあるため E. 運行スケジュールがよく変わるため F. その他（具体的な内容：_____）
	③地域住民の同乗を検討するにあたり必要と考えられる条件、又は、このような条件であれば乗客範囲の拡大を検討してみようと思われる内容を教えてください。（複数選択） A. 有償運行への転換（具体的な内容：_____） B. 運行費用補填（自治体等による協力・支援）（具体的な内容：_____） C. 車両提供（自治体等による協力・支援）（具体的な内容：_____） D. 保険費用の支援（具体的な内容：_____） E. 人材等の提供・貸与（具体的な内容：_____） F. 情報発信・PR、送迎事業所のPR等（HP等での他の運行情報の発信）（具体的な内容：_____） G. 申請の簡素化等（具体的な内容：_____） H. その他（具体的な内容：_____）
	④地域住民の同乗可とした場合、又は既に同乗可としている場合に、自社で調整できると思われることを教えてください。（複数選択） A. 運行時間帯の調整 B. 運行ルート調整 C. 運行頻度の調整 D. 人材の調整 E. 車両の調整 F. その他（具体的な内容：_____）

5

■ 企業（施設）等送迎に関するアンケート調査

調査対象：自社送迎及び旅客自動車運送事業（貸切・特定）送迎を行っている事業所

キ.送迎事業等の内容	行先別に車両や運行内容について教えてください。	行先は、力①今後、地域住民が同乗する可能性を教えてください。 A. 検討の必要性を感じている B. 今後、地域や自治体等から要請があれば検討する C. 各種支援など条件が整えば検討する D. 乗客の範囲を拡大することはできない E. 既に地域住民の同乗を実施している ①～⑤の回答の方を対象
	①回答いただける行先数（1～3）	
	②行先（記入例：〇〇駅）	
	③送迎車両のタイプ（複数選択）	
	A. 路線バスタイプ（立席ありのバス）	_____人
	B. 貸切・観光バスタイプ（立席なしのバス）	_____人
	C. その他（ワンボックスカーなど）	_____人
	④乗車定員（運転者を含む1台当たりの人数）	
	A. 路線バスタイプ（立席ありのバス）	_____人/便
	B. 貸切・観光バスタイプ（立席なしのバス）	_____人/便
	C. その他（ワンボックスカーなど）	_____人/便
	⑤1便あたりの平均利用者数	
	A. 路線バスタイプ（立席ありのバス）	_____人/便
	B. 貸切・観光バスタイプ（立席なしのバス）	_____人/便
C. その他（ワンボックスカーなど）	_____人/便	
⑥車両合計台数		
A. 路線バスタイプ（立席ありのバス）	_____台	
B. 貸切・観光バスタイプ（立席なしのバス）	_____台	
C. その他（ワンボックスカーなど）	_____台	
⑦運行に関する以下の項目についての有無を教えてください。（1：あり 2：なし）		
A. 決まった運行ルートの有無		
B. 時刻表の有無		
C. 事前予約または登録の必要性		
⑧送迎のアクセスポイント（複数選択）		
A. 鉄道駅		
B. 拠点（バスターミナル、市役所、商業施設など）		
C. その他（具体的な内容：_____）		
⑨運行曜日（複数選択）		
A. 月曜日 B. 火曜日 C. 水曜日 D. 木曜日 E. 金曜日 F. 土曜日 G. 日曜日		
⑩運行時間（24時間表示） ※曜日によって異なる場合は、平均的な日状況を記載		
⑪1日あたりの往復合計の運行本数：_____本/日（往復） ※曜日によって異なる場合は、平均的な日状況を記載		
令和5年度の合計の運行実績を教えてください。		
⑫年間輸送人数：約_____人 例）約2,000人		
⑬年間運行経費：約_____万円		

6

4) 調査結果

今後のより良い輸送手段の検討の参考とすることを目的に、送迎を実施している企業(施設)等を対象にアンケートを実施した。

集計結果を以下に示す。なお、事業分類別、運行形態別、送迎対象別の回答社数が少ないことに留意する必要がある。

(1) 回答された企業(施設)等の現状等

a) 企業(施設)等の事業分類・運行形態

- 医療・病院系及び福祉(デイサービス等)系は自社送迎、教育(スクール)系は自家用自動車管理業が多い一方で、企業・事業所・工場等は各運行形態が概ね均等に活用されている傾向がみられる。

表 3-1 事業分類別事業者数

	回答数	%
医療・病院系	17	27.9%
福祉(デイサービス等)系	12	19.7%
教育(スクール)系	16	26.2%
商業系	3	4.9%
企業・事業所・工場等	16	26.2%
その他	4	6.6%
合計(複数回答)	68	
回答事業者数	61	

表 3-2 事業分類別運行形態

	自社送迎	自家用自動車管理業	特定旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業	合計
医療・病院系	9 53%	5 29%	1 6%	2 12%	17 100%
福祉(デイサービス等)系	9 75%	1 8%	2 17%	0 0%	12 100%
教育(スクール)系	4 25%	6 38%	3 19%	3 19%	16 100%
商業系	2 67%	0 0%	0 0%	1 33%	3 100%
企業・事業所・工場等	3 20%	4 27%	5 33%	3 20%	15 100%
その他	1 50%	1 50%	0 0%	0 0%	2 100%
合計	28 43%	17 26%	11 17%	9 14%	65 100%

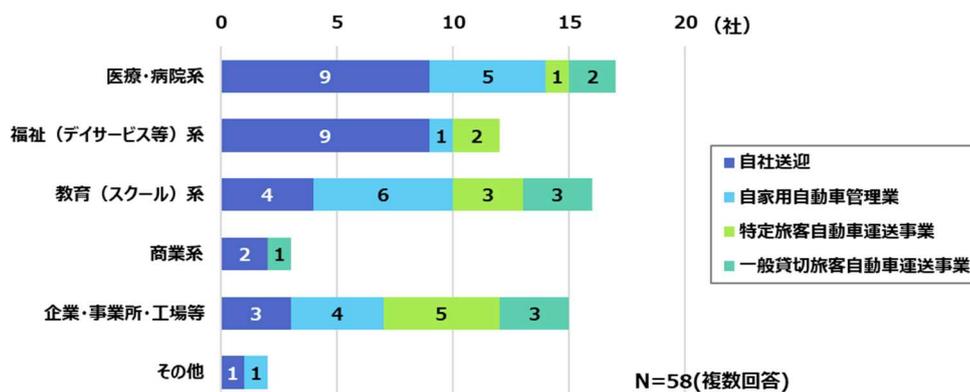


図 3-1 事業分類別運行形態

表 3-3 事業分類別送迎対象

	従業員の送迎	利用者の送迎	従業員と利用者の送迎	その他	わからない	合計
医療・病院系	1 5%	11 58%	5 26%	2 11%	0 0%	19 100%
福祉(デイサービス等)系	0 0%	11 92%	1 8%	0 0%	0 0%	12 100%
教育(スクール)系	1 6%	15 88%	1 6%	0 0%	0 0%	17 100%
商業系	0 0%	3 100%	0 0%	0 0%	0 0%	3 100%
企業・事業所・工場等	14 88%	2 13%	0 0%	0 0%	0 0%	16 100%
その他	0 0%	1 50%	0 0%	1 50%	0 0%	2 100%
合計	16 23%	43 62%	7 10%	3 4%	0 0%	69 100%

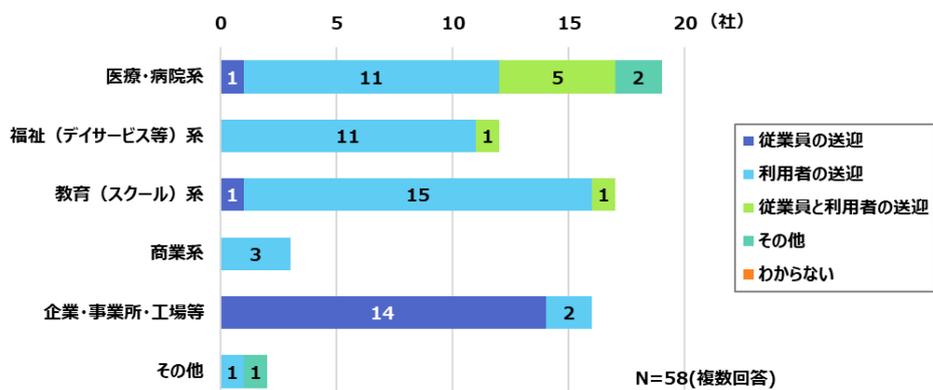


図 3-2 事業分類別送迎対象

b) 自社送迎における運転者の状況

- 企業(施設)等が自社で実施している送迎における、運転者の状況を以下に示す。
- 医療・病院系、福祉系では、他の業務と運転業務とを兼ねている割合が高い傾向がみられる。

表 3-4 自社送迎における運転者の状況

	フルタイムで勤務し、勤務時間は概ね運転業務を行っている	フルタイムで勤務し、勤務時間の一部で運転業務を行っている	パートタイムで勤務し、勤務時間は概ね運転業務を行っている	パートタイムで勤務し、勤務時間の一部で運転業務を行っている	その他	合計
医療・病院系	1 11%	6 67%	2 22%	0 0%	0 0%	9 100%
福祉(デイサービス等)系	0 0%	5 56%	2 22%	1 11%	1 11%	9 100%
教育(スクール)系	2 50%	0 0%	2 50%	0 0%	0 0%	4 100%
商業系	2 100%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	2 100%
企業・事業所・工場等	1 33%	1 33%	1 33%	0 0%	0 0%	3 100%
その他	1 100%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 100%
合計	7 25%	12 43%	7 25%	1 4%	1 4%	28 100%

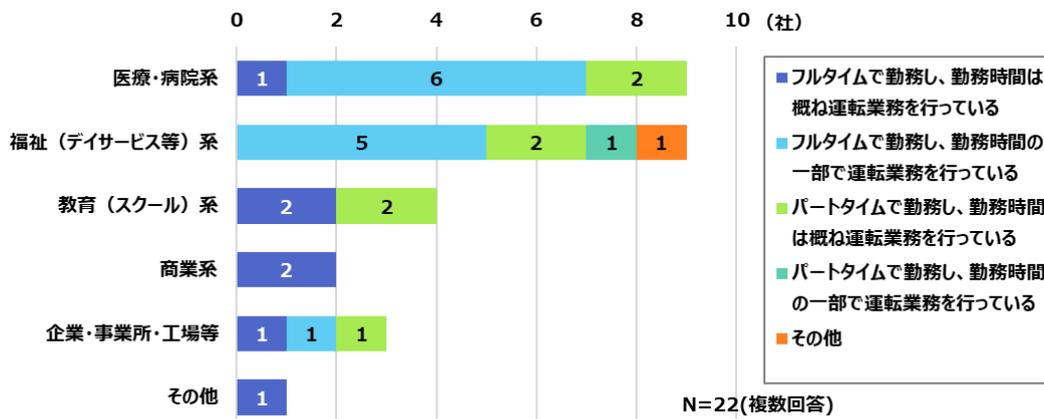


図 3-3 自社送迎における運転者の状況

(2) 送迎事業を行うに至った背景と効果

- 現在実施されている運行形態で送迎を行うに至った背景や理由をお伺いした結果を、以下に示す。
- 全体をみると、「その他」が約 50%、続いて「周辺に路線バスがないから」「路線バスはあるものの便数や輸送力が不足しているから」が約 30%を占めている。
- その他の理由としては、利用者サービスを目的として送迎事業を実施している旨の意見が多くみられた。
- 運行形態別にみた場合にも、同様の傾向がみられる。

i) 運行形態別

表 3-5 運行形態別の送迎事業実施の背景や理由

	路線バスはあるものの便数や輸送力が不足しているから	夜間勤務等、路線バスのダイヤと勤務形態が合わないから	路線バスと電車との乗継が悪いから	周辺に路線バスがないから	その他	合計
自社送迎 N = 21	3 14%	2 10%	3 14%	4 19%	15 71%	27
自家用自動車管理業 N = 16	5 31%	3 19%	2 13%	5 31%	5 31%	20
特定旅客自動車運送事業 N = 11	3 27%	1 9%	1 9%	5 45%	5 45%	15
一般貸切旅客自動車運送事業 N = 9	5 56%	1 11%	2 22%	4 44%	4 44%	16
合計	16 28%	7 12%	8 14%	18 32%	29 51%	78

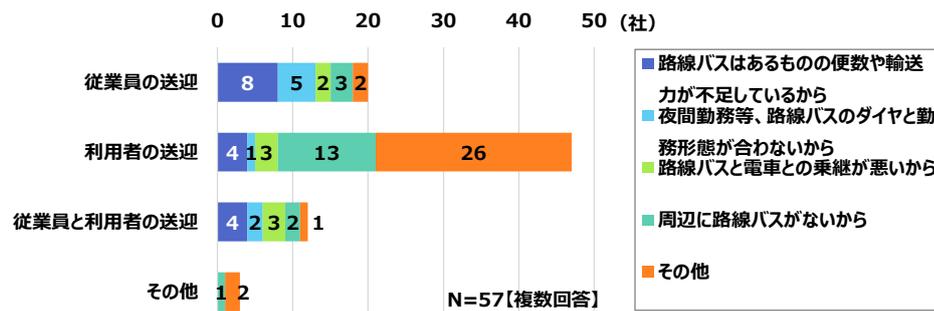


図 3-4 運行形態別の送迎事業実施の背景や理由

ii) 送迎対象別

表 3-6 送迎対象別の送迎事業実施の背景や理由

	路線バスはあるものの便数や輸送力が不足しているから	夜間勤務等、路線バスのダイヤと勤務形態が合わないから	路線バスと電車との乗継が悪いから	周辺に路線バスがないから	その他	合計
従業員の送迎 n = 15	8 53%	5 33%	2 13%	3 20%	2 13%	20
利用者の送迎 n = 36	4 11%	1 3%	3 8%	13 36%	26 72%	47
従業員と利用者の送迎 n = 6	4 67%	2 33%	3 50%	2 33%	1 17%	12
その他 n = 3	0 0%	0 0%	0 0%	1 33%	2 67%	3
合計	16	8	8	19	31	82



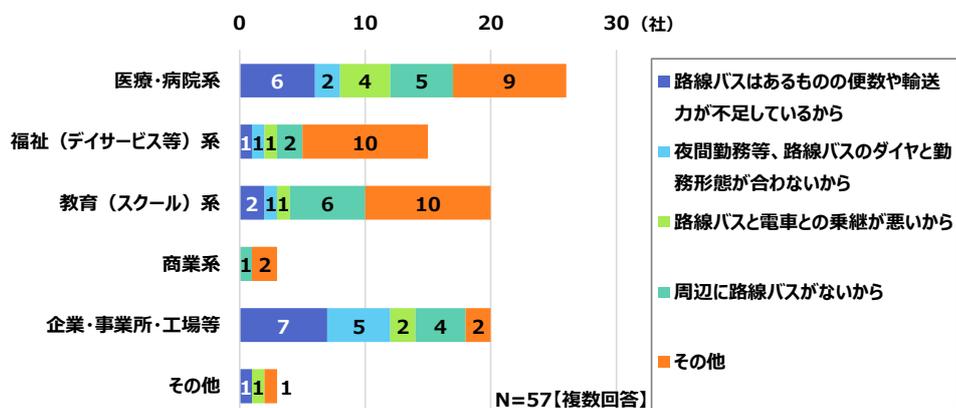
※送迎対象は複数回答のため、n 値の合計と N 値は一致しない

図 3-5 送迎対象別の送迎事業実施の背景や理由

iii) 事業分類別

表 3-7 事業分類別の送迎事業実施の背景や理由

	路線バスはあるものの便数や輸送力が不足しているから	夜間勤務等、路線バスのダイヤと勤務形態が合わないから	路線バスと電車との乗継が悪いから	周辺に路線バスがないから	その他	合計
医療・病院系 n = 17	6 35%	2 12%	4 24%	5 29%	9 53%	26
福祉(デイサービス等)系 n = 11	1 9%	1 9%	1 9%	2 18%	10 91%	15
教育(スクール)系 n = 16	2 13%	1 6%	1 6%	6 38%	10 63%	20
商業系 n = 3	0 0%	0 0%	0 0%	1 33%	2 67%	3
企業・事業所・工場等 n = 15	7 47%	5 33%	2 13%	4 27%	2 13%	20
その他 n = 2	1 50%	0 0%	1 50%	0 0%	1 50%	3
合計	17	9	9	18	34	87



※事業分類は複数回答のため、n 値の合計と N 値は一致しない

図 3-6 事業分類別の送迎事業実施の背景や理由

iv) その他の理由

●利用者サービスに関する理由

- ・認定こども園の園児、デイサービス等の高齢者のため一般公共交通機関の利用にはなじまない
- ・小学校の統廃合による遠距離通学者の送迎のため
- ・利用者の便宜・安全のため など

●交通環境に関する理由

- ・駅から距離があり、利便性が悪いため など

●コストに関する理由

- ・交通事業者との契約が値上げになったため など

b) 現在の運行形態で送迎を行うことの効果

- 現在実施されている運行形態で送迎を行うことの効果をお伺いした結果を以下に示す。
- 自社送迎は、他の運行形態と比較して、各項目で「とても良い」・「どちらかというが良い」の合計（以下、「良い」の回答と表現）が占める割合が低い傾向がみられる。特に「ドライバー確保」は、「良い」の回答が占める割合が14%と低くなっている。
- 特定旅客自動車運送事業及び一般貸切旅客運送事業は、「費用対効果」は「良い」の回答が占める割合が低いものの、「事業活動の円滑化」・「送迎の安定的な実施」・「安全性の確保」において、「良い」の回答が90%以上を占めており、高い事業効果がみられる。

i) 自社送迎（自社で車両を保有し、自社で運行・管理）

表 3-8 送迎事業を自社で実施する効果

	とても良い	どちらかというが良い	どちらでもない	どちらかというが悪い	とても悪い	合計
事業活動の円滑化	7 32%	3 14%	9 41%	3 14%	0 0%	22 100%
費用対効果	2 9%	4 18%	5 23%	7 32%	4 18%	22 100%
送迎の安定的な実施	4 18%	6 27%	8 36%	2 9%	2 9%	22 100%
安全性の確保	2 9%	9 41%	11 50%	0 0%	0 0%	22 100%
送迎する職員や 委託先のドライバー確保	1 5%	2 9%	10 45%	5 23%	4 18%	22 100%
合計	16 15%	24 22%	43 39%	17 15%	10 9%	110 100%

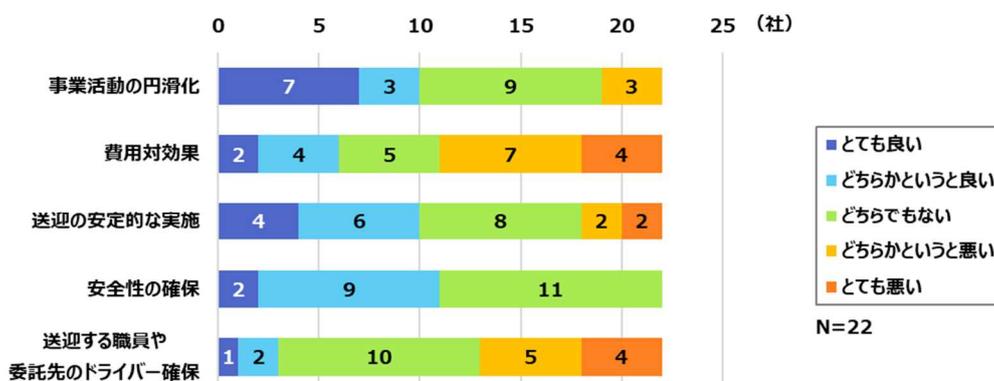


図 3-7 送迎事業を自社で実施する効果

ii) 自家用自動車管理業(自社で車両を保有し、運行・管理を委託)

表 3-9 送迎事業を自家用自動車管理業で実施する効果

	とても良い	どちらかというが良い	どちらでもない	どちらかというが悪い	とても悪い	合計
事業活動の円滑化	6 38%	9 56%	1 6%	0 0%	0 0%	16 100%
費用対効果	2 13%	2 13%	4 25%	5 31%	3 19%	16 100%
送迎の安定的な実施	8 50%	6 38%	2 13%	0 0%	0 0%	16 100%
安全性の確保	7 44%	2 13%	7 44%	0 0%	0 0%	16 100%
送迎する職員や 委託先のドライバー確保	6 38%	1 6%	7 44%	2 13%	0 0%	16 100%
合計	29 36%	20 25%	21 26%	7 9%	3 4%	80 100%

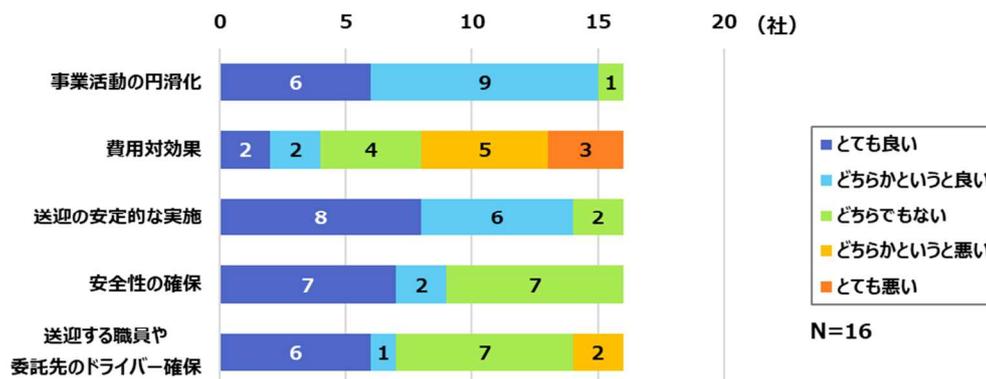


図 3-8 送迎事業を自家用自動車管理業で実施する効果

iii) 特定旅客自動車運送事業(運行事業者と契約)

表 3-10 特定旅客自動車運送事業(運行事業者と契約)で実施する効果

	とても良い	どちらかというが良い	どちらでもない	どちらかというが悪い	とても悪い	合計
事業活動の円滑化	6 55%	4 36%	1 9%	0 0%	0 0%	11 100%
費用対効果	1 9%	0 0%	4 36%	4 36%	2 18%	11 100%
送迎の安定的な実施	5 45%	6 55%	0 0%	0 0%	0 0%	11 100%
安全性の確保	6 60%	4 40%	0 0%	0 0%	0 0%	10 100%
送迎する職員や 委託先のドライバー確保	6 55%	3 27%	2 18%	0 0%	0 0%	11 100%
合計	24 44%	17 31%	7 13%	4 7%	2 4%	54 100%

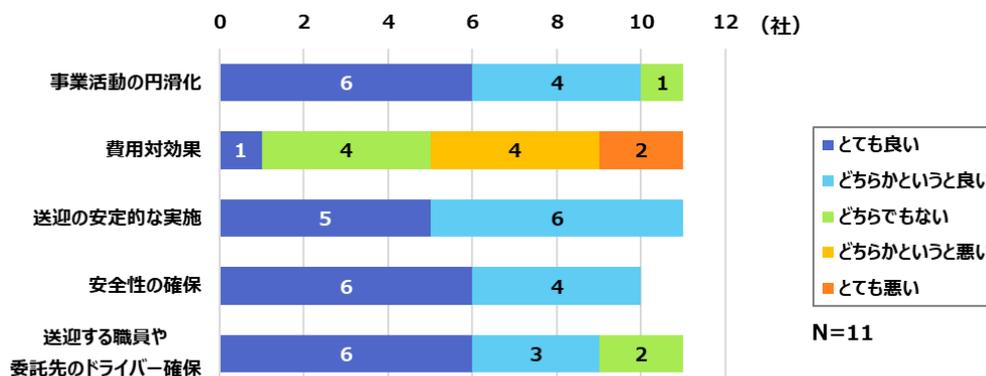


図 3-9 特定旅客自動車運送事業(運行事業者と契約)で実施する効果

iv) 一般貸切旅客自動車運送事業(運行事業者と契約)

表 3-11 一般貸切旅客自動車運送事業(運行事業者と契約)で実施する効果

	とても良い	どちらかというが良い	どちらでもない	どちらかというが悪い	とても悪い	合計
事業活動の円滑化	3 33%	6 67%	0 0%	0 0%	0 0%	9 100%
費用対効果	2 22%	2 22%	3 33%	2 22%	0 0%	9 100%
送迎の安定的な実施	5 56%	4 44%	0 0%	0 0%	0 0%	9 100%
安全性の確保	8 89%	1 11%	0 0%	0 0%	0 0%	9 100%
送迎する職員や 委託先のドライバー確保	5 56%	1 11%	3 33%	0 0%	0 0%	9 100%
合計	23 51%	14 31%	6 13%	2 4%	0 0%	45 100%

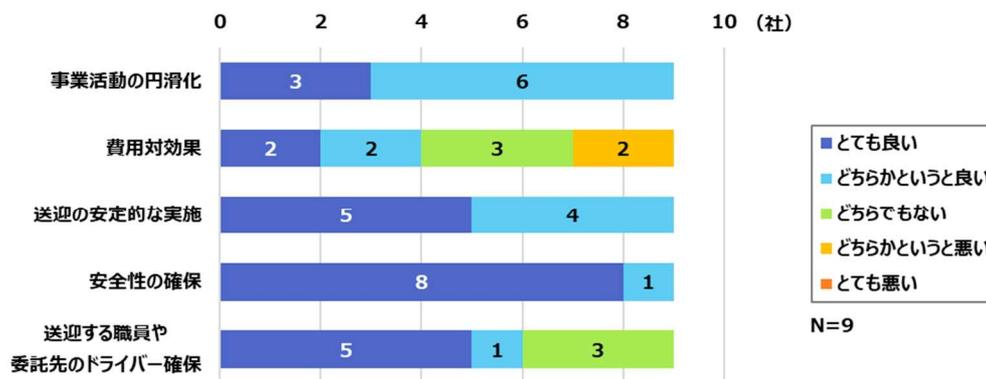


図 3-10 一般貸切旅客自動車運送事業(運行事業者と契約)で実施する効果

(3) 送迎から路線バスへの利用転換の可能性

運転者確保が難しいなか、より良い移動手段への転換方法のひとつとして、「送迎から路線バスへの利用転換」の可能性についてアンケートを行った。

アンケート結果 (P3-15~19) の概要を表 3-12 に示す。

表 3-12 送迎から路線バスへの利用転換の可能性・条件の概要

	送迎以外で移動されている方の手段 (複数回答)	路線バス利用への 転換可能性	路線バス利用に転換するための条件 (複数回答)
運行形態別	<ul style="list-style-type: none"> ・自社送迎を行っている事業所のうち、一般乗合バス等の利用率が9%と低い ・一般貸切旅客自動車運送事業、特定旅客自動車運送事業、自家用自動車管理業では、一般乗合バス等の利用率が22~36%で、一定利用されている [P3-15 表 3-13 参照] 	<ul style="list-style-type: none"> ・自社送迎では、転換可能性ありは0% ・自家用自動車管理業では、転換可能性ありが42%と、全体と比べて高い傾向がみられる [P3-17 図 3-14 参照] 	<ul style="list-style-type: none"> ※自社送迎は、すべて「路線バス利用への転換可能性なし」と回答 ・いずれの運行形態においても「路線バスの運行時間帯」「路線バスと電車との乗継」が高い傾向がみられる [P3-18 表 3-16 参照]
送迎対象別	<ul style="list-style-type: none"> ・従業員の送迎では、「自家用車・バイク」が最も多い ・利用者の送迎では、「家族等による送迎」が最も多い [P3-15 表 3-14 参照] 	<ul style="list-style-type: none"> ・従業員の送迎では、転換可能性ありが38% ・利用者の送迎では、転換可能性ありが7% [P3-17 図 3-15 参照] 	<ul style="list-style-type: none"> ・従業員の送迎では、「路線バスの運行時間帯」、「路線バスと電車との乗継」と移動時間を重要視 ・利用者の送迎では、「バス停までの徒歩圏域」、「路線バスの運行時間帯」、「電車との乗継」などがみられた [P3-18 表 3-17 参照]
事業分類別	<ul style="list-style-type: none"> ・企業・事業所・工場等は、一般乗合バス等の利用率が44%で、他の事業分類と比べて高い ・医療・病院系、福祉系、教育系では一般乗合バス等の利用率が20%前後で一定利用されている [P3-16 表 3-15 参照] 	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉系では転換可能性ありが0% ・医療・病院系、教育系は13% ・企業・事業所・工場等は、転換可能性ありが42% [P3-17 図 3-16 参照] 	<ul style="list-style-type: none"> ・企業・事業所・工場等では、「路線バスの運行時間帯」「路線バスと電車との乗継」と移動時間を重要視 [P3-19 表 3-18 参照]



・利用者を対象とした送迎は路線バス利用への転換が難しく、従業員を対象とした送迎は路線バス利用への転換可能性が一定認められた。

・転換検討にあたっては、周辺の路線バスの運行時間帯、路線バスと電車との乗継など、通勤しやすさを考慮した協議・調整が必要となる。

a) 送迎以外で移動されている方の手段

i) 運行形態別

表 3-13 運行形態別の移動手段

	鉄道	一般乗合バス等	自家用車・バイク	自転車・徒歩	家族等による送迎	その他(具体的な内容例:カーシェア、レンタサイクル)	合計
自社送迎 N = 22	2 9%	2 9%	7 32%	4 18%	11 50%	3 14%	29
自家用自動車管理業 N = 16	7 44%	5 31%	12 75%	12 75%	7 44%	1 6%	44
特定旅客自動車運送事業 N = 11	3 27%	4 36%	6 55%	8 73%	6 55%	1 9%	28
一般貸切旅客自動車運送事業 N = 9	1 11%	2 22%	6 67%	4 44%	3 33%	0 0%	16
合計	13	13	31	28	27	5	117

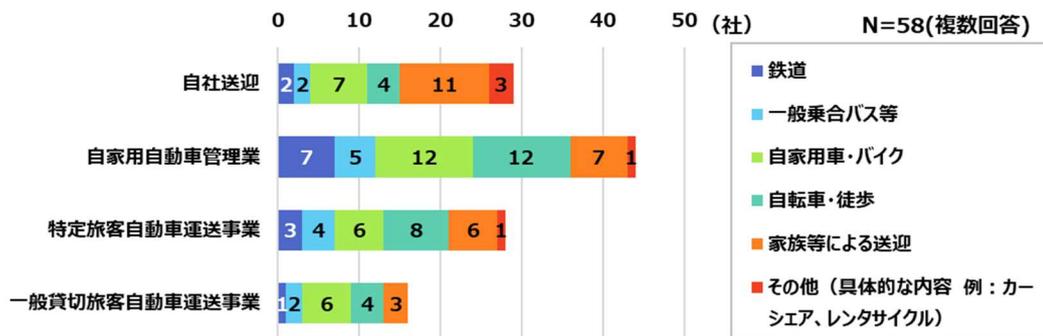
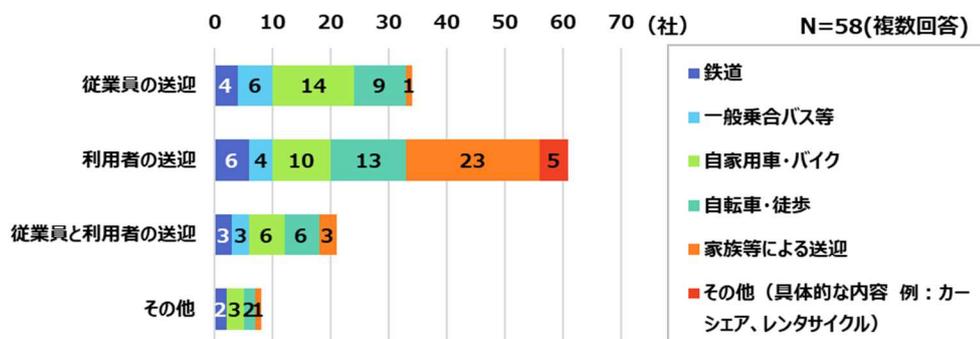


図 3-11 運行形態別の移動手段

ii) 送迎対象別

表 3-14 送迎対象別の移動手段

	鉄道	一般乗合バス等	自家用車・バイク	自転車・徒歩	家族等による送迎	その他(具体的な内容例:カーシェア、レンタサイクル)	合計
従業員の送迎 n = 15	4 27%	6 40%	14 93%	9 60%	1 7%	0 0%	34
利用者の送迎 n = 37	6 16%	4 11%	10 27%	13 35%	23 62%	5 14%	61
従業員と利用者の送迎 n = 6	3 50%	3 50%	6 100%	6 100%	3 50%	0 0%	21
その他 n = 3	2 67%	0 0%	3 100%	2 67%	1 33%	0 0%	8
合計	15	13	33	30	28	5	124



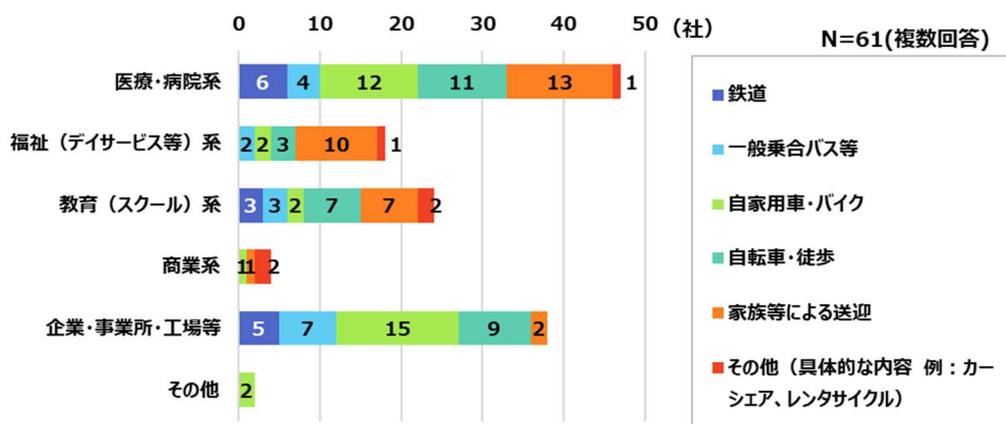
※送迎対象は複数回答のため、n 値の合計と N 値は一致しない

図 3-12 送迎対象別の移動手段

iii) 事業分類別

表 3-15 事業分類別の移動手段

	鉄道	一般乗合バス等	自家用車・バイク	自転車・徒歩	家族等による送迎	その他(具体的な内容例:カーシェア、レンタサイクル)	合計
医療・病院系 n = 17	6 35%	4 24%	12 71%	11 65%	13 76%	1 6%	47
福祉(デイサービス等)系 n = 12	0 0%	2 17%	2 17%	3 25%	10 83%	1 8%	18
教育(スクール)系 n = 16	3 19%	3 19%	2 13%	7 44%	7 44%	2 13%	24
商業系 n = 3	0 0%	0 0%	1 33%	0 0%	1 33%	2 67%	4
企業・事業所・工場等 n = 16	5 31%	7 44%	15 94%	9 56%	2 13%	0 0%	38
その他 n = 4	0 0%	0 0%	2 50%	0 0%	0 0%	0 0%	2
合計	14	16	34	30	33	6	133



※事業分類は複数回答のため、n 値の合計と N 値は一致しない

図 3-13 事業分類別の移動手段

b) 従業員や利用者の既存の路線バス利用への転換可能性

i) 運行形態別

	あり(条件によっては「あり」を含む)	なし	合計
自社送迎	0 0%	19 100%	19 100%
自家用自動車管理業	5 42%	7 58%	12 100%
特定旅客自動車運送事業	2 22%	7 78%	9 100%
一般貸切旅客自動車運送事業	1 13%	7 88%	8 100%
合計	8 17%	40 83%	48 100%

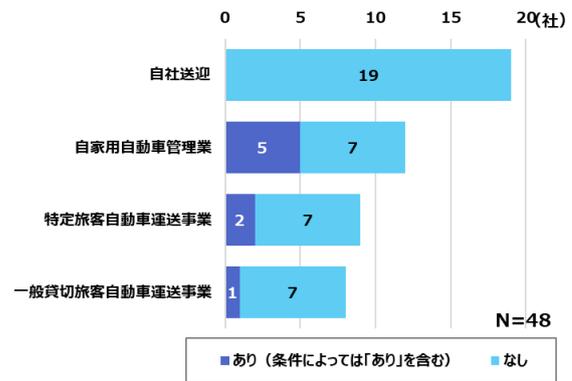
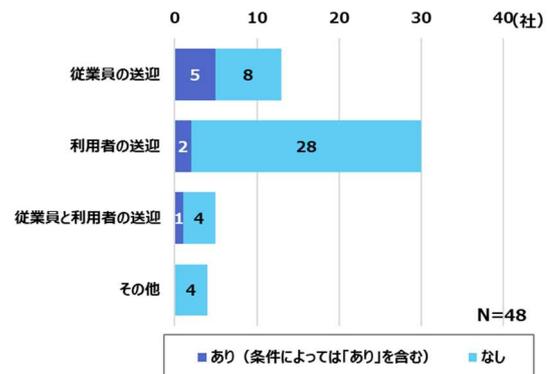


図 3-14 運行形態別の既存路線バス利用への転換の可能性

ii) 送迎対象別

	あり(条件によっては「あり」を含む)	なし	合計
従業員の送迎	5 38%	8 62%	13 100%
利用者の送迎	2 7%	28 93%	30 100%
従業員と利用者の送迎	1 20%	4 80%	5 100%
その他	0 0%	4 100%	4 100%
合計	8 15%	44 85%	52 100%

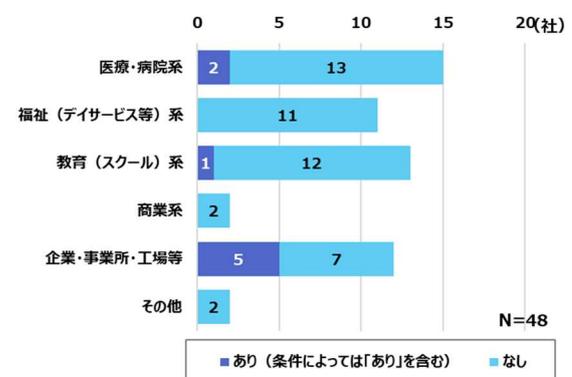


※送迎対象は複数回答のため、合計値とN値は一致しない

図 3-15 送迎対象別の既存路線バス利用への転換の可能性

iii) 事業分類別

	あり(条件によっては「あり」を含む)	なし	合計
医療・病院系	2 13%	13 87%	15 100%
福祉(デイサービス等)系	0 0%	11 100%	11 100%
教育(スクール)系	1 8%	12 92%	13 100%
商業系	0 0%	2 100%	2 100%
企業・事業所・工場等	5 42%	7 58%	12 100%
その他	0 0%	2 100%	2 100%
合計	8 15%	47 85%	55 100%



※事業分類は複数回答のため、合計値とN値は一致しない

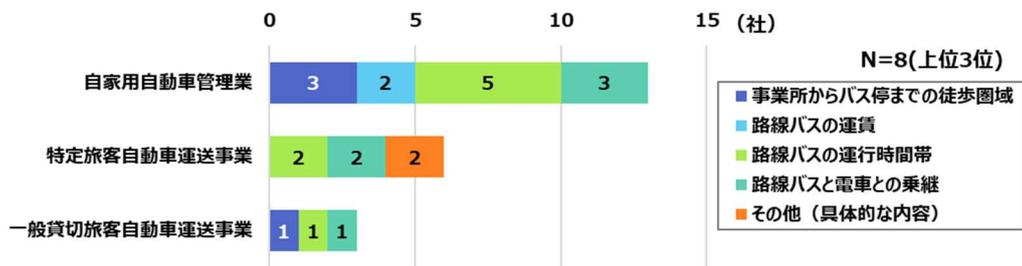
図 3-16 事業分類別の既存路線バス利用への転換の可能性

c) 従業員や利用者が、既存の路線バス利用に転換するための条件

i) 運行形態別

表 3-16 運行形態別の既存の路線バス利用に転換するための条件

	事業所からバス停までの徒歩圏域	路線バスの運賃	路線バスの運行時間帯	路線バスと電車との乗継	その他	合計
自社送迎 N = 0	0	0	0	0	0	0
自家用自動車管理業 N = 5	3 60%	2 40%	5 100%	3 60%	0 0%	13
特定旅客自動車運送事業 N = 2	0 0%	0 0%	2 100%	2 100%	2 100%	6
一般貸切旅客自動車運送事業 N = 1	1 100%	0 0%	1 100%	1 100%	0 0%	3
合計	4 50%	2 25%	8 100%	6 75%	2 25%	22



※自社送迎は、すべて「路線バス利用への転換可能性なし」と回答されたため、本設問に対する回答なし

図 3-17 運行形態別の既存の路線バス利用に転換するための条件

ii) 送迎対象者別

表 3-17 送迎対象者別の既存の路線バス利用に転換するための条件

	事業所からバス停までの徒歩圏域	路線バスの運賃	路線バスの運行時間帯	路線バスと電車との乗継	その他	合計
従業員の送迎 n = 5	1 20%	1 20%	5 100%	4 80%	2 40%	13
利用者の送迎 n = 2	2 100%	0 0%	2 100%	2 100%	0 0%	6
従業員と利用者の送迎 n = 1	1 100%	1 100%	1 100%	0 0%	0 0%	3
その他 n = 0	0	0	0	0	0	0
合計	4 50%	2 25%	8 100%	6 75%	2 25%	22

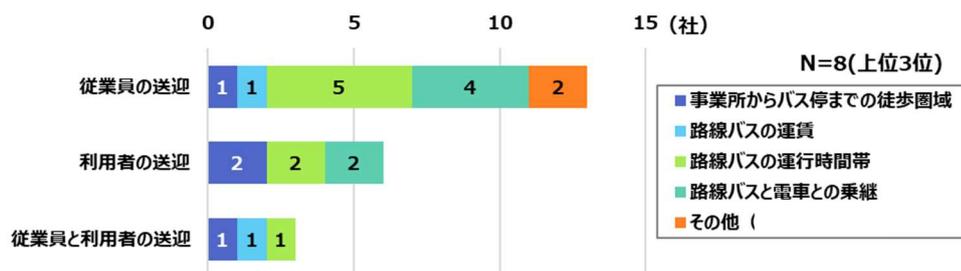


図 3-18 送迎対象者別の既存の路線バス利用に転換するための条件

iii) 事業分類別

表 3-18 事業分類別の既存の路線バス利用に転換するための条件

	事業所からバス停までの徒歩圏域	路線バスの運賃	路線バスの運行時間帯	路線バスと電車との乗継	その他	合計
医療・病院系 n = 2	2 100%	0 0%	2 100%	2 100%	0 0%	6
福祉(デイサービス等)系 n = 0	0	0	0	0	0	0
教育(スクール)系 n = 1	1 100%	1 100%	1 100%	0 0%	0 0%	3
商業系 n = 0	0	0	0	0	0	0
企業・事業所・工場等 n = 4	1 25%	1 25%	4 100%	4 100%	2 50%	12
その他 n = 1	0 0%	0 0%	1 100%	0 0%	0 0%	1
合計	4 50%	2 25%	8 100%	6 75%	2 25%	22

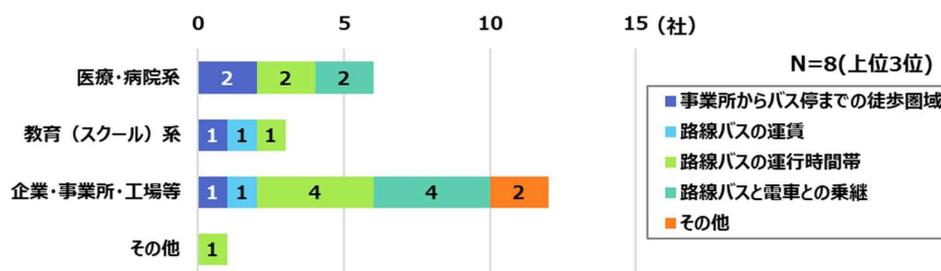


図 3-19 事業分類別の既存の路線バス利用に転換するための条件

(4) 企業(施設)等送迎に地域住民等が同乗する可能性

運転者確保が難しいなか、より良い移動手段への転換方法のひとつとして、「企業(施設)等送迎に地域住民等が同乗する」可能性についてアンケートを行った。

アンケート結果(P3-21~26)の概要を表3-19に示す。

表 3-19 企業(施設)等送迎に地域住民等が同乗する可能性・条件の概要

	企業(施設)等送迎に地域住民等が同乗する可能性	「乗客の範囲を拡大できない」理由	地域住民等の同乗を検討するにあたっての条件
全体	<ul style="list-style-type: none"> 「乗客の範囲を拡大することができない」が77%を占める 一方で「今後、地域や自治体等から要請があれば検討する」「既に地域住民等の同乗を実施している」が約10%みられた <p>[P3-21 図 3-20 参照]</p>	<ul style="list-style-type: none"> 「輸送余力がない」、「無償運行である」がそれぞれ約50% <p>[P3-23 図 3-24 参照]</p>	<ul style="list-style-type: none"> 「運行費用補填」が63% <p>[P3-25 図 3-28 参照]</p>
運行形態別	<ul style="list-style-type: none"> 運行形態別では、特徴的な傾向の違いはみられなかった <p>[P3-21 表 3-20 参照]</p>	<ul style="list-style-type: none"> 自社送迎では、「運行スケジュールがよく変わるため」が28%と全体と比べて高い傾向がみられる <p>[P3-23 表 3-23 参照]</p>	<ul style="list-style-type: none"> 回答数が少ないことから、運行形態別の分析は参考としてP3-25に掲載
送迎対象別	<ul style="list-style-type: none"> 従業員と利用者の送迎では、「乗客の範囲を拡大することができない」が33%と、全体と比べて低く、検討の可能性のある回答割合が高い傾向がみられる <p>[P3-22 表 3-21 参照]</p>	<ul style="list-style-type: none"> 従業員の送迎では、「輸送余力がないため」が75%と全体と比べて高い傾向がみられる 利用者送迎では、全体と比べて「運行スケジュールがよく変わるため」19%と全体と比べて高い傾向がみられる <p>[P3-24 表 3-24 参照]</p>	<ul style="list-style-type: none"> 回答数が少ないことから、送迎対象別の分析は参考としてP3-26に掲載
事業分類別	<ul style="list-style-type: none"> 医療・病院系は、「乗客の範囲を拡大することができない」が53%と全体と比べて低く、検討可能性のある回答割合が高い傾向がみられる また、医療・病院系では「既に地域住民等の同乗を実施している」が24%で、他の事業分類と比べて高い 一方、教育系、商業系では、「乗客の範囲を拡大することができない」が100%を占めている <p>[P3-22 表 3-22 参照]</p>	<ul style="list-style-type: none"> 教育系は、「防犯上のリスクがあるため」60%で、全体と比べて高い傾向がみられる <p>[P3-24 表 3-25 参照]</p>	<ul style="list-style-type: none"> 回答数が少ないことから、事業分類別の分析は参考としてP3-26に掲載

・アンケート結果からは、教育系は防犯上のリスクの観点から、地域住民同乗が難しい状況がみられ、適用できる地域は限定的と想定される。一方で地域住民が利用する医療・病院系は、現在も地域住民の同乗を実施している事例がみられ、他施設・地域でも適用可能性は高いと考えられる。

・企業(施設)等送迎に地域住民等の同乗を検討する際には、事業分類による利用者の特性や懸念事項を踏まえたうえで、協議・調整が必要となる。

a) 企業(施設)等送迎に地域住民等が同乗する可能性

i) 全体

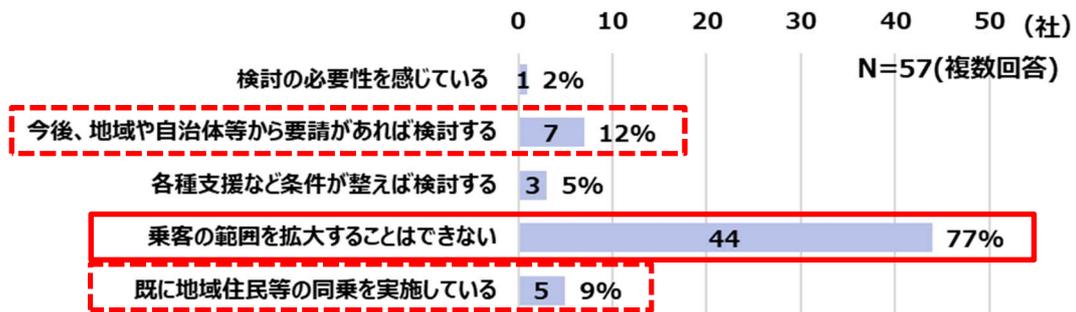


図 3-20 企業(施設)等送迎に地域住民等が同乗する可能性

ii) 運行形態別

表 3-20 運行形態別の企業(施設)等送迎に地域住民等が同乗する可能性

	検討の必要性を感じている	今後、地域や自治体等から要請があれば検討する	各種支援など条件が整えば検討する	乗客の範囲を拡大することはできない	既に地域住民等の同乗を実施している	合計
自社送迎 N = 22	0 0%	2 9%	0 0%	18 82%	2 9%	22
自家用自動車管理業 N = 16	1 6%	3 19%	2 13%	11 69%	2 13%	19
特定旅客自動車運送事業 N = 10	0 0%	2 20%	0 0%	7 70%	1 10%	10
一般貸切旅客自動車運送事業 N = 9	0 0%	0 0%	1 11%	8 89%	0 0%	9
合計	1 2%	7 12%	3 5%	44 77%	5 9%	60

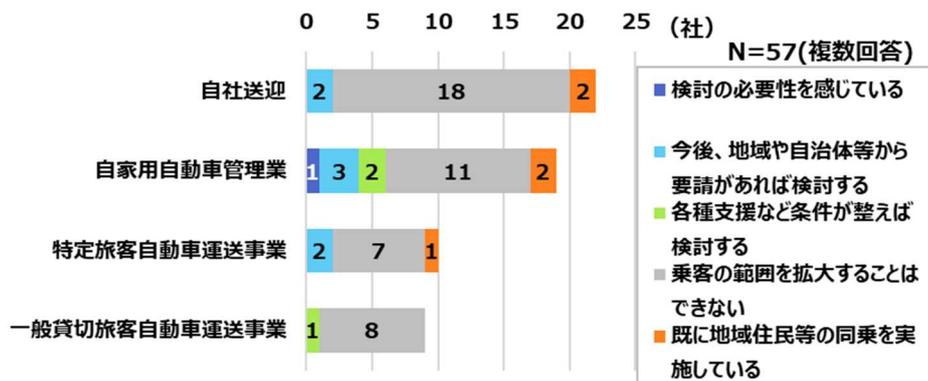
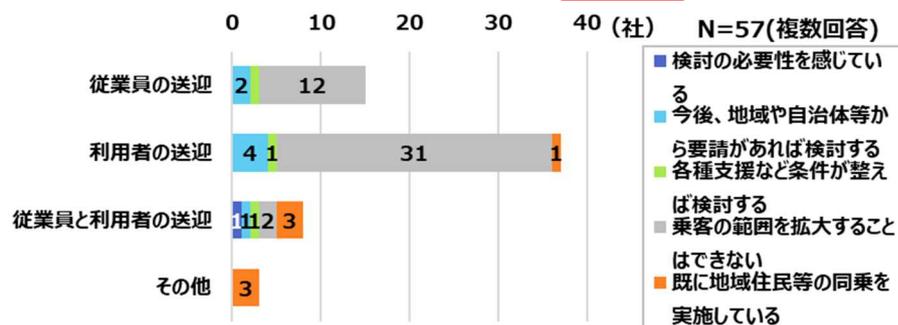


図 3-21 運行形態別の企業(施設)等送迎に地域住民等が同乗する可能性

iii) 送迎対象者別

表 3-21 送迎対象者別の企業(施設)等送迎に地域住民等が同乗する可能性

	検討の必要性を感じている	今後、地域や自治体等から要請があれば検討する	各種支援など条件が整えば検討する	乗客の範囲を拡大することはできない	既に地域住民等の同乗を実施している	合計
従業員の送迎 n = 15	0 0%	2 13%	1 7%	12 80%	0 0%	15
利用者の送迎 n = 36	0 0%	4 11%	1 3%	31 86%	1 3%	37
従業員と利用者の送迎 n = 6	1 17%	1 17%	1 17%	2 33%	3 50%	8
その他 n = 3	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	3 100%	3
合計	1 2%	7 12%	3 5%	45 75%	7 12%	63



※送迎対象は複数回答のため、n値の合計とN値は一致しない

図 3-22 送迎対象者別の企業(施設)等送迎に地域住民等が同乗する可能性

iv) 事業分類別

表 3-22 事業分類別の企業(施設)等送迎に地域住民等が同乗する可能性

	検討の必要性を感じている	今後、地域や自治体等から要請があれば検討する	各種支援など条件が整えば検討する	乗客の範囲を拡大することはできない	既に地域住民等の同乗を実施している	合計
医療・病院系 n = 17	1 6%	4 24%	2 12%	9 53%	4 24%	20
福祉(デイスサービス等)系 n = 12	1 8%	2 17%	1 8%	10 83%	0 0%	14
教育(スクール)系 n = 15	0 0%	0 0%	0 0%	15 100%	0 0%	15
商業系 n = 3	0 0%	0 0%	0 0%	3 100%	0 0%	3
企業・事業所・工場等 n = 15	0 0%	2 13%	1 7%	12 80%	0 0%	15
その他 n = 2	0 0%	0 0%	0 0%	1 50%	1 50%	2
合計	2 3%	8 13%	4 6%	50 78%	5 8%	69



※事業分類は複数回答のため、n値の合計とN値は一致しない

図 3-23 事業分類別の企業(施設)等送迎に地域住民等が同乗する可能性

b) 「乗客の範囲を拡大することはできない」と回答された理由

i) 全体

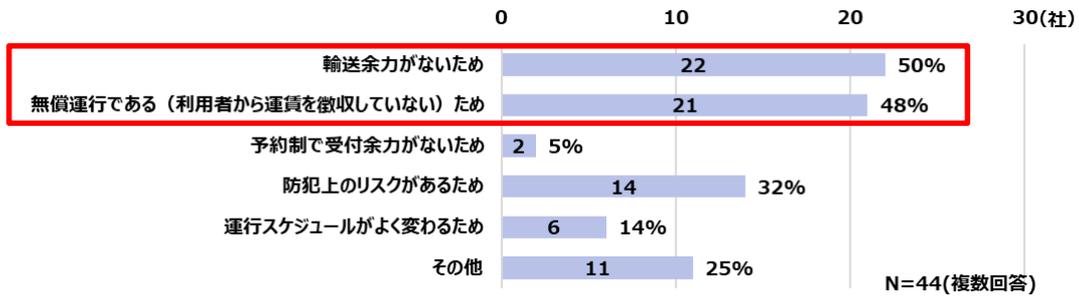


図 3-24 「乗客の範囲を拡大することはできない」と回答された理由 (複数回答)

ii) 運行形態別

表 3-23 運行形態別の「乗客の範囲を拡大することはできない」と回答された理由

	輸送余力がないため	無償運行である(利用者から運賃を徴収していない)ため	予約制で受付余力がないため	防犯上のリスクがあるため	運行スケジュールがよく変わるため	その他	合計
自社送迎 N = 18	6 33%	7 39%	1 6%	2 11%	5 28%	4 22%	25
自家用自動車管理業 N = 11	7 64%	6 55%	1 9%	5 45%	1 9%	4 36%	24
特定旅客自動車運送事業 N = 7	5 71%	4 57%	0 0%	4 57%	0 0%	3 43%	16
一般貸切旅客自動車運送事業 N = 8	4 50%	4 50%	0 0%	3 38%	0 0%	0 0%	11
合計	22 50%	21 48%	2 5%	14 32%	6 14%	11 25%	76

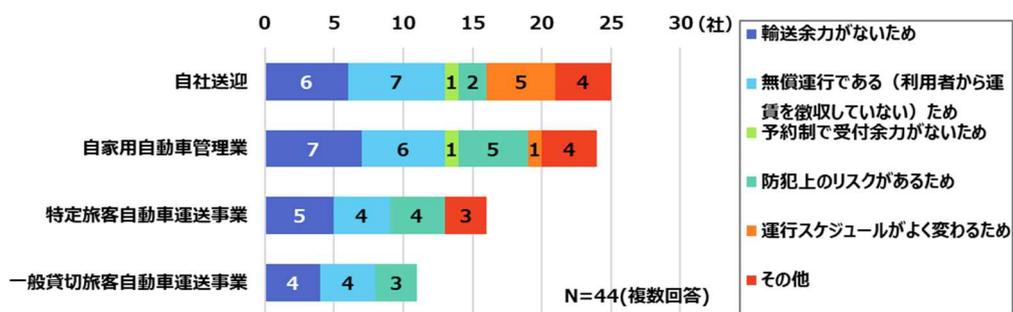


図 3-25 運行形態別の「乗客の範囲を拡大することはできない」と回答された理由

iii) 送迎対象者別

表 3-24 送迎対象者別の「乗客の範囲を拡大することはできない」と回答された理由

	輸送余力がないため	無償運行である(利用者から運賃を徴収していない)ため	予約制で受付余力がないため	防犯上のリスクがあるため	運行スケジュールがよく変わるため	その他	合計
従業員の送迎 n = 12	9 75%	8 67%	0 0%	4 33%	0 0%	4 33%	25
利用者の送迎 n = 31	11 35%	13 42%	2 6%	9 29%	6 19%	7 23%	48
従業員と利用者の送迎 n = 2	2 100%	1 50%	0 0%	1 50%	0 0%	0 0%	4
その他 n = 0	0	0	0	0	0	0	0
合計	22 50%	22 50%	2 5%	14 32%	6 14%	11 25%	77

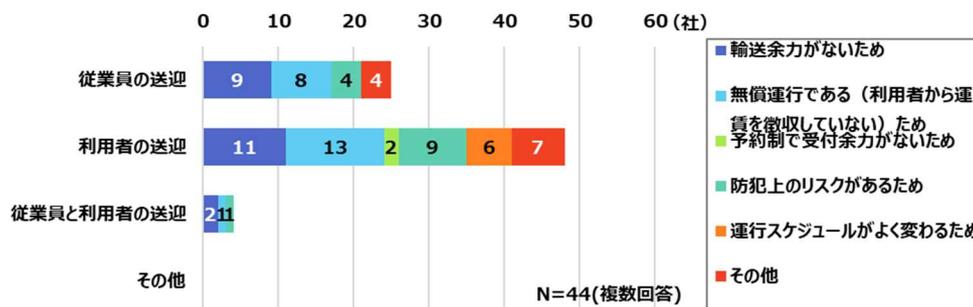


図 3-26 送迎対象者別の「乗客の範囲を拡大することはできない」と回答された理由

iv) 事業分類別

表 3-25 事業分類別の「乗客の範囲を拡大することはできない」と回答された理由

	輸送余力がないため	無償運行である(利用者から運賃を徴収していない)ため	予約制で受付余力がないため	防犯上のリスクがあるため	運行スケジュールがよく変わるため	その他(具体的な内容)	合計
医療・病院系 n = 9	4 44%	4 44%	1 11%	1 11%	2 22%	3 33%	15
福祉(デイサービス等)系 n = 10	5 50%	3 30%	0 0%	2 20%	3 30%	2 20%	15
教育(スクール)系 n = 15	5 33%	5 33%	1 7%	9 60%	2 13%	3 20%	25
商業系 n = 3	1 33%	3 100%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	4
企業・事業所・工場等 n = 12	9 75%	7 58%	0 0%	4 33%	0 0%	5 42%	25
その他 n = 1	0 0%	1 100%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1
合計	24 48%	23 46%	2 4%	16 32%	7 14%	13 26%	85



図 3-27 事業分類別の「乗客の範囲を拡大することはできない」と回答された理由

c) 地域住民等の同乗を検討するにあたり必要と考えられる条件

地域住民等の同乗を検討するにあたり必要と考えられる条件、又は、このような条件であれば乗客範囲の拡大を検討してみようと思われる内容についてお伺いした結果を以下に示す。

i) 全体

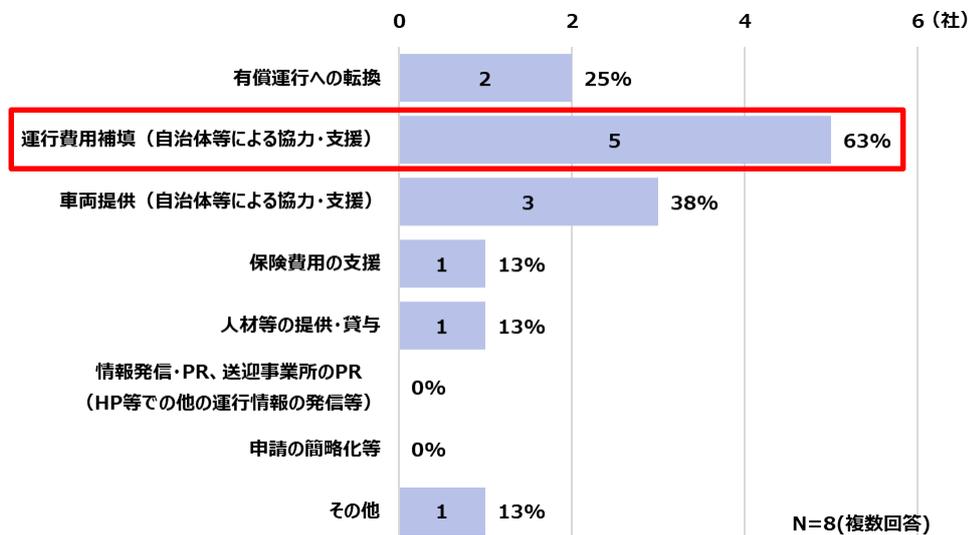


図 3-28 地域住民等の同乗を検討するにあたり必要と考えられる条件

ii) 運行形態別

表 3-26 運行形態別の地域住民等の同乗を検討するにあたり必要と考えられる条件

	有償運行への転換	運行費用補填 (自治体等による協力・支援)	車両提供 (自治体等による協力・支援)	保険費用の支援	人材等の提供・貸与	情報発信・PR、送迎事業所のPR (HP等での他の運行情報の発信等)	申請の簡略化等	その他	合計
自社送迎 N = 2	1 50%	0 0%	1 50%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	2
自家用自動車管理業 N = 3	0 0%	3 100%	1 33%	1 33%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	5
特定旅客自動車運送事業 N = 2	1 50%	1 50%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 50%	3
一般貸切旅客自動車運送事業 N = 1	0 0%	1 100%	1 100%	0 0%	1 100%	0 0%	0 0%	0 0%	3
合計	2	5	3	1	1	0	0	1	13

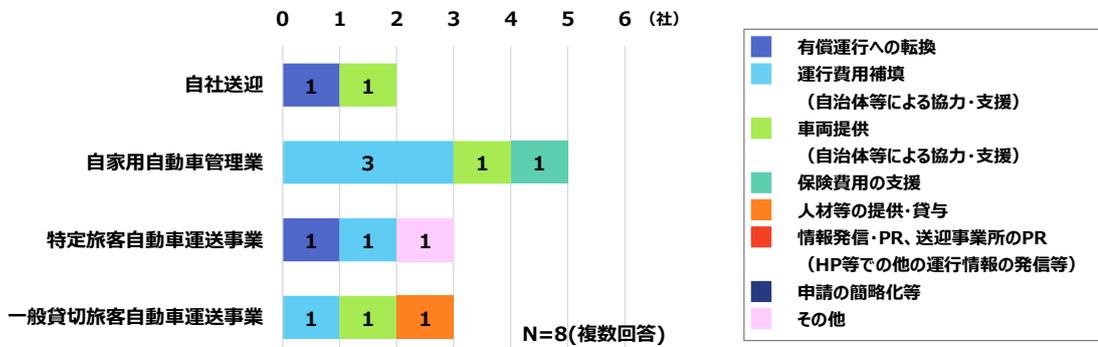


図 3-29 運行形態別の地域住民等の同乗を検討するにあたり必要と考えられる条件

iii) 送迎対象者別

表 3-27 送迎対象者別の地域住民等の同乗を検討するにあたり必要と考えられる条件

	有償運行への転換	運行費用補填 (自治体等による協力・支援)	車両提供(自治体等による協力・支援)	保険費用の支援	人材等の提供・貸与	情報発信・PR、送迎事業所のPR (HP等での他の運行情報の発信等)	申請の簡略化等	その他	合計
従業員の送迎 n = 3	1 33%	3 100%	1 33%	1 33%	1 33%	0 0%	0 0%	0 0%	7
利用者の送迎 n = 4	1 25%	1 25%	2 50%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 25%	5
従業員と利用者の送迎 n = 1	0 0%	1 100%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1
その他 n = 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	2 25%	5 63%	3 38%	1 13%	1 13%	0 0%	0 0%	1 13%	13

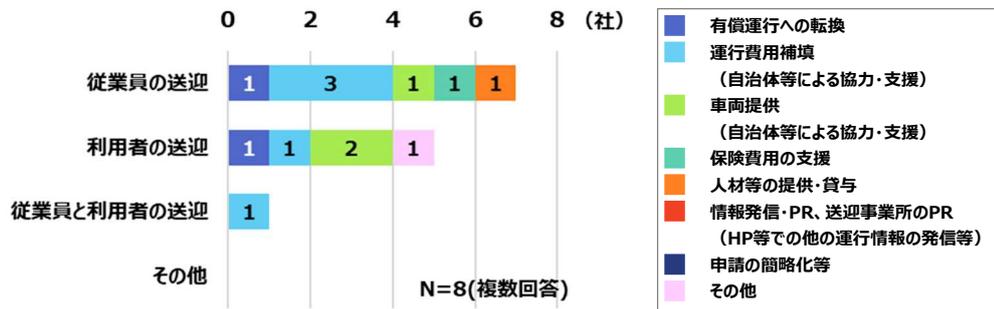
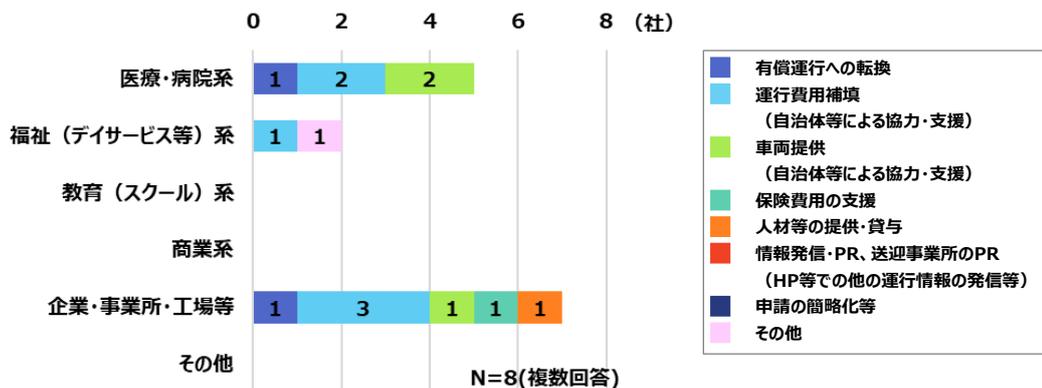


図 3-30 送迎対象者別の地域住民等の同乗を検討するにあたり必要と考えられる条件

iv) 事業分類別

表 3-28 事業分類別の地域住民等の同乗を検討するにあたり必要と考えられる条件

	有償運行への転換	運行費用補填 (自治体等による協力・支援)	車両提供(自治体等による協力・支援)	保険費用の支援	人材等の提供・貸与	情報発信・PR、送迎事業所のPR (HP等での他の運行情報の発信等)	申請の簡略化等	その他	合計
医療・病院系 n = 4	1 25%	2 50%	2 50%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	5
福祉(デイサービス等)系 n = 2	0 0%	1 50%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 50%	2
教育(スクール)系 n = 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
商業系 n = 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
企業・事業所・工場等 n = 3	1 33%	3 100%	1 33%	1 33%	1 33%	0 0%	0 0%	0 0%	7
その他 n = 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	2 22%	6 67%	3 33%	1 11%	1 11%	0 0%	0 0%	1 11%	14



※事業分類は複数回答のため、n値の合計とN値は一致しない

図 3-31 事業分類別の地域住民等の同乗を検討するにあたり必要と考えられる条件

第4章 より良い移動手段の在り方についての 企業（施設）等へのヒアリング

目 次

4. より良い移動手段の在り方について企業（施設）等へのヒアリング..... 1

4. より良い移動手段の在り方について企業（施設）等へのヒアリング

3章で実施したアンケート調査の結果を踏まえて、3企業（施設）等にヒアリング調査を実施した。

4.1 企業（施設）等へのヒアリング概要

(1) 調査目的

アンケート調査では把握できない実施の背景や実施にあたっての工夫点等について深堀し、「より良い移動手段」に向けた検討を行う際の参考となるような情報を聞き取ることを目的とする。

(2) 調査対象

企業（施設）等を対象としたアンケートより、下記の観点でヒアリング対象を3企業（施設）選定した。

また、病院Cについては自治体の取組とも関連していることから、自治体にもヒアリングを実施した。

- 企業（施設）等送迎を実施している
- 以下のいずれかに該当している
 - ・ 現行の企業（施設）送迎から既存の路線バス利用への転換可能性がある
 - ・ 企業（施設）送迎に地域住民が同乗している若しくは同乗の可能性はある
- 3企業（施設）の事業分類が分散するよう考慮

4.2 企業(施設)等へのヒアリング結果

事前実施したアンケートを基にヒアリングシートを作成し、当日ヒアリングで聞き取った内容を整理した。以下に結果を示す。

企業(施設)送迎に関するヒアリング(工場 A)

【企業(施設)送迎実施・路線バス利用への転換可能性あり・地域住民同乗可能性あり】

① 送迎実施の理由及びメリット・デメリットについてお聞かせください

送迎を「自家用自動車管理業」で行うことになった理由や経過を教えてください	<p>●●市内から 30 年程前に現在の場所に移転した。当時は●●市内から鉄道で通勤する従業員もいて、自社で送迎バスを出すことになった。 当時からこの形態で実施している。</p>
<p>送迎を行う理由として回答※1 いただいている項目について具体的な内容を教えてください</p> <p>※1.夜間勤務等、路線バスのダイヤと勤務形態が合わないから</p>	<p>勤務形態 2交代勤務で夜勤は 22 時～6 時 45 分となっている。今の路線バスのダイヤは、夜勤始業時刻(22 時から)に適当なバスがない。</p> <p>路線バスとダイヤがあわない時間帯(行き・帰り) 夜間勤務の人が合わない。昼間勤務は概ねカバーされている。送迎バスは、朝の工場発駅行は原則 1 本で 2 本目以降は利用者がいれば運行する。夜勤の帰りや残業等の柔軟な対応が路線バスだと難しい。夜勤の送迎バスは 21 時 10 分に事業所を出発する。</p> <p>その他に背景や理由がありましたら教えてください 公共交通機関だとダイヤの融通がきかなかったりするため、送迎している。</p>
送迎を現在の運行形態で行うことの効果について、具体的な状況を教えてください	<p>事業活動の円滑化：どちらかというが良い 工場の操業に必要な人を確保するために、出勤遅延がないように通勤手段に配慮。路線バスに頼るより、確実に運べる。夜勤の帰りは、一番忙しい時は残業で朝 9 時くらい。昼勤の帰りは残業しても 18～22 時の送迎バスで帰れる。</p> <p>費用対効果：どちらかというが悪い 利用人数とかかっている費用を考えると、費用対効果は良くはない。運行経費 600 万は委託費と燃料代、駅の駐車場利用料など。利用者が減ってきたら、バスを持つかどうか考えないといけない。</p> <p>送迎の安定的な実施：どちらかというが良い 特に問題ない。送迎バスをずっと運行しているので、送迎バスに慣れてしまっている。路線バスの場合は、バス停まで歩かないといけない・待たないといけないといったことがある。</p> <p>その他 運転手さんの確保は厳しくなってくる。就業時間の規制により、勤務間インターバルを確保するには、今はギリギリの状態。22 時に終わって、7 時 15 分から始業となっている。ドライバーの方は高齢で、メインの方は 1 人、休暇等を取られる際に代わりの方がいる、という状況。 自社バスを運行していることで、求人では有利かもしれない。具体の効果計測はしていないが、車でないとお勤できません、ということはない。ただ、この地域は車を持たない人は少ない。</p>

② 送迎の運行状況を教えてください

運行時間・方向・曜日別の運行及び利用状況	<p>日曜夜から夜勤がスタートするため、日曜～金曜日に運行している。</p> <p>乗車定員いっぱいまで乗ることはない。多い時で、新入社員研修で、4、5人増えて15人くらい。</p> <p>※車両定員：29名（運転手含む）</p> <p>1便当たり5名程の利用で、1、2名の乗車でも運行する。夜勤の帰り時間がバラバラで、朝の工場発駅行きはある程度待たら出る。夜は1時間1便で運行している。</p> <p>送迎バスの利用は20人くらいで、全従業員の1割強くらい。</p>
運行・利用の特徴など	<p>夜勤の残業がなければ朝の工場発駅行きは1便のみで、乗る人がいなければ走らない。</p> <p>夜は1時間に1便で、駅発工場行きは21時25分で夜勤の迎えとなる。</p>

③ 路線バス利用への転換可能性についてお聞かせください

路線バスと同じ時間帯にも運行されているようですが、利用への転換可能性がある運行時間帯・方向・曜日などを教えてください	<p>送迎バスの利用者数が減った時に、費用対効果を考えると路線バスへの転換可能性がある。</p> <p>送迎バス利用者は20代もいるものの、●●市内からの移転時にいた方は、ご年配の方が多い。</p> <p>夜勤者だけ送迎バスを残す選択肢はない。</p>
路線バス利用への転換に必要な条件「路線バス運行時間帯」について、具体的な内容をお聞かせください	<p>夜間勤務をカバーできる時間は必要条件となる。</p> <p>路線バスは以前よりも便数が増えた。朝夕、増便してくれた。始発が昔は6時台がなかったが、6時51分ができ、7時台は2倍くらいになっている。それでも朝は並んでいて座れず、利用者が多い路線となっている。</p> <p>バスのダイヤ変更の依頼かタクシー利用を考える可能性もある。</p>
路線バス運行時間帯にも送迎を実施されるに至った理由を教えてください	<p>路線バスは、夜勤者の出退社に対応する便が無いため。</p>
路線バス利用に転換するにあたり、課題などありましたら教えてください	<p>夜間勤務と残業に対応したダイヤ設定。</p>

④ 今後、地域住民等が同乗するために必要と考えられることなどを教えてください
 地域住民の他、近隣地域の企業の従業員の同乗についても教えてください

地域住民	運行費用補填(定額負担)について、現状や具体的なお考えをお聞かせください	<p>いくらだったら、ということは特にはないが、本当に困っていたら乗っていただいても構わない。定額負担がないとしても、ある意味社会貢献で社内では通るかもしれない。</p> <p>ただ、駅までの間で、地域の方の利用ニーズがあるかは不透明。集落があるものの、駅も近い。</p> <p>また、朝1便は運行するが、その後は運行するかわからないバスをあてにはできないと思う。</p>
	保険費用の支援(地域住民への補償)について、具体的なお考えをお聞かせください	<p>事故が無いとは限らない。もし仮に地域の方に乗っていただいても、会社としては責任を持ってないため、行政等で補償してもらうことが必要。</p>
地域企業の従業員	運行する際の条件	<p>きちんとした枠組みを工業団地企業で話し合うことが必要。この地域で従業員は5千人くらい。駐車場が確保できずに路線バス利用に通勤手段を限定している会社もある。朝夕の増便など改善されてきたが、路線バス利用者の勤務時間は制約される。</p>

企業(施設)送迎に関するヒアリング(工場 B)

【企業(施設)送迎実施・地域住民同乗可能性あり】

① 送迎実施の理由及びメリット・デメリットについてお聞かせください

<p>送迎を「一般貸切旅客自動車運送事業」で行うことになった理由や経過を教えてください</p>	<p>バス路線があるので、特定での運行は無理と判断した。また、人数が多く、現在は5台2サイクルで運行しており、自社で車両を置く場所を確保することが難しいこと、トラブル発生時に代替のドライバー確保等が難しいことから、貸切で運行している。 45名定員の中型で、着席型の車両で運行している。</p>
<p>送迎を行う理由として回答^{※1,2}いただいている項目について具体的な内容を教えてください</p> <p>※1.夜間勤務等、路線バスのダイヤと勤務形態が合わないから ※2.路線バスはあるものの便数や輸送力が不足しているから</p>	<p>勤務形態 8時50分～17時30分 夜間勤務は無いが、年間を通して残業がある。特に繁忙期は20時30分頃まで残業する従業員も多い。最終便を21時30分にしてほしいという声もあるが、20時30分としている。繁忙期は土曜出勤も多い。 年間営業日240日 他に休日出勤日年間20日～30日</p> <p>路線バスとダイヤがあわない時間帯(行き・帰り) 朝の出勤時は路線バスがあるが、残業時20時以降は便数が減り、弊社の残業時間にも合わない。 また、休日出勤日は行き・帰りとも本数が少ないことから、勤務人数を見て従業員送迎を行っている。</p> <p>路線バスの状況(混雑状況等) 朝の出勤時間帯は、路線バスはほぼ満員であり、弊社社員が路線バスを利用すると、他社の方が乗車できなくて苦情が出るのが懸念される。</p> <p>その他に背景や理由がありましたら教えてください ニュータウンへも送迎しているが、これは社宅があること、技能実習生の方など車を持たない方がおられることから、救済の意味合いが強い。</p>

<p>送迎を現在の運行形態で行うことの効果について、具体的な状況を教えてください</p>	<p>事業活動の円滑化：とても良い 貸切バスは弊社の事業スタイルに合わせる事が可能。</p> <p>費用対効果：どちらかという悪い 現在の料金体系でも高いと思われる。2年前に契約しなおして高くなった。試算したところ、従業員がバスを使う場合の定期代よりも高くなった。 ※走行距離と時間で契約</p> <p>送迎の安定的な実施：とても良い バス会社の所在地が▼▼市■■区と近く、交通遅延や悪天候時の運用を弾力的に変更する事が出来る。</p> <p>安全性の確保：とても良い 車両の維持、メンテナンス等をバス会社で実施しており、車両管理の面で安心感がある。</p> <p>送迎する職員や委託先のドライバー確保：とても良い バス会社の社員がドライバーであり、交代要員も確保できている。</p> <p>その他の良い点（バスの保有をしなくても良い） バス置き場が工場内には無い。</p> <p>その他の悪い点（時間・距離を基にした料金体系への変更） 路線バスでの通勤費支給の方が格段に安くなるが、路線バスの定員がはるかにオーバーし、近隣の会社からクレームが入る恐れがある。</p>
--	---

② 送迎の運行状況を教えてください

<p>運行時間・方向・曜日別の運行及び利用状況</p>	<p>運行本数は、出社時：計9本、退社時：計14本 利用状況は、1日約200人</p>
<p>利用の特徴など</p>	<p>●●市から移転してきたため、●●市からの通勤が多い。最近では事業所周辺に転居した人もいる。 従業員は約400人で、約半数が送迎バスを利用している。 基本は公共交通機関での通勤だが、公共交通だと乗り換えなどで2倍以上時間がかかるケースがあり、そのような場合は車通勤を認めており、120~130人ほど。ただし、遠距離では許可していない。</p>

③ 今後、地域住民等が同乗するために必要と考えられることなどを教えてください
 地域住民の他、近隣地域の企業の従業員の同乗についても教えてください

<p>運行費用補填（従業員の送迎時間帯は従業員専用。終日運行となるならば1日分の費用負担）について、現状や具体的なお考えをお聞かせください</p>	<p>座席数に余力がない。また、時間ギリギリで運行しており、途中で乗降が発生すると時間に間に合わない可能性がある。</p> <p>地域住民 同乗は難しい。</p> <p>地域企業の従業員 同乗は難しい。</p>
<p>車両提供について、現状や具体的なお考えをお聞かせください</p>	<p>「現行の特定旅客自動車運送とは異なった形態で車両を提供いただき、極力費用も抑えた内容とする。」の回答について、特に具体的に決めているわけではないが、現在と異なる形態があれば。</p> <p>地域住民 時間ギリギリで運行していることもあり、地域の方に載ってもらう場合は、新たな車両が必要となる。</p> <p>地域企業の従業員 どこが音頭を取るかはあるが、運行コストが下がるのであれば可能性はある。 周辺企業の◇◇工場は従業員を送迎している。△△工場は路線バスを利用しており、▽▽工場は立体駐車場もあり、自動車通勤が多いのではないかと。</p>
<p>人材等の提供・貸与（運転者）について、現状や具体的なお考えをお聞かせください 現在行われている貸切運行も人材不足等で、継続が厳しいといったお話があるのでしょうか</p>	<p>地域住民 現在、5台で運行しており、複数人のドライバー確保が必要。交代要員といった余剰人員の確保はコスト面を考慮すれば出来ない。また、メンテナンス代も入れると大差ないため、委託することとした。 委託先の人材不足は耳にはしているが、長期契約しており、人材は確保してもらっている。</p>
<p>その他、必要と考えられることがありましたらお聞かせください</p>	<p>地域住民 路線バスだと立てるが、45名乗りで真ん中に補助席があり、立って乗車することはできない。また、補助席まで使って乗車しているので、途中で乗り降りする場合は、補助席を上げないといけない。 1周35分で送迎している。 従業員の勤務時刻に合わせており、電車の時刻には合わないため、地域の人々の利用には合わない可能性がある。電車への接続については従業員からも要望がある。</p>

④ 路線バス利用への転換可能性についてお聞かせください

路線バス運行時間帯にも送迎を実施されるに至った理由を教えてください	<p>路線バスは 60~80 人乗れるが、輸送余力がなく、乗り切れない。</p> <p>繁忙期の残業人数が多い。遅い便だと路線バスに乗れない場合がある。</p> <p>乗れないといった苦情が出る可能性がある。</p>
一部でも路線バス利用への転換可能性がある運行時間帯・方向・曜日などを教えてください	<p>出来なくは無いが、従業員側からのクレームは出てくる可能性がある。</p>
路線バス利用へ転換するとした場合に、必要と思われる条件や課題などを教えてください。	<p>転換するのであれば、路線バスに乗り切れないため、便数を増やすか、専用のバスが欲しい。</p>

⑤ その他

周辺で実施されているインフラ整備事業の進捗に伴い想定される影響	<p>路線バスが運行しているため、今は特定での運行ができないが、インフラ整備を行うことで別ルート経由にすれば特定での運行ができる可能性があると考えている。</p>
---------------------------------	---

企業(施設)送迎に関するヒアリング (病院 C)

【企業(施設)送迎・地域住民同乗実施】

① 送迎実施の理由及びメリット・デメリットについてお聞かせください

送迎を「自家用自動車管理業」で行うことになった理由や経過を教えてください	1980年代の開業当初から、立地条件を踏まえて病院利用者の送迎を実施。当初は職員が運転を行っていた(ドライバーと施設管理を兼業)。その後、シルバー人材センターに依頼していたが、高齢化に伴い人員確保が難しくなったため、現在の運営形態で実施することになった。
送迎を現在の運行形態で行うことの効果について、具体的な状況を教えてください	<p>事業活動の円滑化：どちらかというといい 職員教育が不要になった。 事故リスクが軽減するなど、運行管理の負担が軽い。 確実に人員確保が出来る。</p> <p>費用対効果：どちらかという悪い ルートによって差はあるが、費用に対して利用者数が少ない。 事故・故障発生時には職員が対応しており、その費用・時間はあまり軽減されていない。</p>

② 地域住民同乗のきっかけや、実施にあたり必要と思われることをお聞かせください

企業(施設)送迎に地域住民が同乗されるに至った背景や経過を教えてください	●●市の「高齢者外出支援事業」への参画要請に基づき、▲▲地区住民の外出を支援することとなった。 市長から理事長に直接要請があった。
実施にあたり、難しかったこと、ご苦労されたことを教えてください	ルート・停留所の選定にあたり近隣住民の協力と理解。 停留所で待つ方のマナーの関係で近隣から御叱りを受けることがある。 地区内は幅員が狭い道が多いことから、停留所の設定が難しい。
実施にあたり、工夫されたことや必要と思われることを教えてください	地区内は幅員が狭い道が多いことから、交通の妨げになる場所については、月極駐車場を契約するなど、近隣トラブルに対するの防止策。 道が狭く停車できる場所が限られ、運転者1人で、介助できる範囲で乗降の介助を行っている。バス停がないところでも、要望に応じて停車するなどの対応をしている。
実施されているなかで、ご苦労されていることとその対応を教えてください	利用人数が減少しているため、病院利用者を対象としたアンケートの結果や地区別の病院利用者数などを踏まえて、より良い運行内容を検討中。
実施を継続していくために必要なことを教えてください	地域住民の理解。 利用者数の増加。 地区内の人口・年齢層の変化にあわせた運行内容の見直し。

③ 実施されている送迎・地域住民同乗の内容や運行状況をお聞かせください

<p>ルート・時間帯及びその設定の理由（ルート別の特徴など）</p>	<p>職員送迎 8時01分、8時10分、17時25分、17時40分、18時00分、18時30分、19時00分、19時45分に運行 ●●市交通ガイドブックに掲載されている便とは別に、職員の勤務時間にあわせて便を設けている。</p> <p>施設利用者送迎 午前診（8時30分～11時45分）、午後診（14時30分～17時）、夜診（16時30分～19時）にあわせて運行時間を設定。</p> <p>地域住民同乗（市発行のパスカード提示の方のみ利用可） 平日の9～16時に実施。 市役所・駅など主な生活利便施設等がある場所を停車場に設定。</p> <p>車両台数、運転者数 車両は、10人乗り1台、14人乗り5台。 運転者は、6名（他の病院等の送迎を含めて、運転者のシフトを組んでいるようである。）</p>
<p>従業員・地域住民の利用状況をお聞かせください （ルート別、時間別の利用状況の違いや特徴など）</p>	<p>職員送迎 天候・季節によって多少変動あるが、利用者はほぼ決まっている。 利用時間は、8時01分、17時25分、17時40分が多い。</p> <p>施設利用・住民同乗 数名の決まった住民が利用されている。 以前と比べて午前の利用者数が減少。午後は面会者、夜は夜診で利用されている。18～19時台は、雨の時には利用者数が増加する。 集落には100戸程住宅があり、地域住民の方も利用されていると思うが、利用者数をカウントしていない。</p>
<p>地域住民同乗を始められてから、施設の利用状況に変化はありましたか？</p>	<p>施設の利用状況の変化について実感はない。</p>
<p>地域住民同乗を実施されることで、事業面での良い点やご苦労されていることなどありましたら教えてください</p>	<p>施設利用者か地域住民かは特定できないが、遅延等の問い合わせに対する負担がある。</p>
<p>従業員・利用者送迎及び地域住民同乗について、今後の展望や想いなどお聞かせください</p>	<p>病院・利用者双方にとってメリットが生まれるよう、取り巻く環境の変化とともに、運行内容を変化させていかなければならないと考えている。 既存集落の高齢化や新たな住宅開発地など、人口の移り変わりにあわせてルート選考を検討中（エリアは同じでも、停留所の位置を調整するなど） 利用者の高齢化に伴い、バスの乗降が難しくなっており、アウトリーチの強化が必要と考えている。会員制にし、小型車でオンデマンド送迎を行うなどの検討が必要と考えている。</p>

④ 路線バス等利用への転換可能性についてお聞かせください

一部でも路線バス等他の公共交通利用への転換可能性がある運行時間帯・方向・曜日・対象者などがありましたら教えてください	現在、周辺に路線バスがないため、市から地域住民の同乗の依頼に來られた。公共交通機関のルートがないため、転換の可能性はない。
路線バス等利用への転換が難しい場合、その理由を教えてください	同 上
路線バス等利用に転換するにあたり、必要な条件や課題などありましたら教えてください	同 上

病院 C が実施されている「地域住民同乗」が地元市からの要請を機会に実施されていることを踏まえて、地元市にもヒアリングを実施した。以下に結果を示す。

企業(施設)送迎に関するヒアリング(参考ヒアリング:●●市)

【企業(施設)送迎・地域住民同乗実施】

① 病院 C で実施されている企業(施設)送迎に地域住民の同乗を実施された経過や実施にあたり必要と思われることをお聞かせください

<p>企業(施設)送迎に地域住民が同乗されるに至った理由や経過をお聞かせください</p>	<p>地域住民同乗の背景等 本事業の利用者の対象要件となる●●市の▲▲校区においては、交通手段の充足していない地域であり、校区内にある病院のご厚意で公共交通を補足することが可能となった。</p> <p>広域運行の背景等 ・背景や経過 平成 26 年に幅広い市民の声を取り入れることを目的とした「●●未来まちづくり会議」を発端に、各種会議を重ね、高齢化社会における地域交通のあり方について議論が交わされた。 その中で、「新たな交通手段を検討する」との意見があり、検討にあたり「民間送迎バスの一般利用」について、市内の事業者に打診してはどうかとの提案を受け、平成 28 年 2 月に病院 C から受託の意向を示していただいた。 平成 28 年 7 月、病院 C と「高齢者外出支援事業の実施に関する協定」を締結。 平成 28 年 10 月、高齢者外出支援事業、試験運行開始。</p> <p>・協定書の内容 申出があるまで継続する旨を記載 項目：目的、利用対象、事故・苦情時の対応、運行路線・期間については別に定める旨を記載</p> <p>路線バス・コミュニティバス・乗合タクシーとの役割分担(市全体の交通体系[地域別・手段別の考え方]) ●●市の交通体系として、縦軸には鉄道等があるが、横軸が弱い現状がある。横軸につなぐものとして必要な□□バスについて市が補助を行っている。 □□バス：市が総運転経費の 2/3 を補助、運賃・広告収入 1/3。市の負担額に上限があり、事業者負担が発生している。 平成 27 年高齢者の移動を考える有識者会議から、高齢者を対象とした新たな交通手段が必要との提言があった。 ▲▲方面は、病院 C の協力を得ることができた。 ■■方面は、事業者が見つからず市として乗合タクシーを実施している。</p>
<p>実施にあたり、市から施設に行われた支援や市と施設との役割分担などありましたら教えてください (保険など)</p>	<p>本事業は、道路運送法第 2 条第 3 項に規定する旅客自動車運送業に該当しないため、本市としては、当該バスの運行に係る経費に公費を支出することはできない状況である。ただ、病院 C との当初の交渉時より、本事業の利用者からのクレームが生じた場合について非常に危惧されていたため、市が一定の備えをすることで交渉を進めてきた経過があり、傷害保険に加入をしている。 傷害保険は、乗車・降車時を対象としており、車中については、病院の自動車保険を適用。</p>

実施にあたり、難しかったこと、ご苦労されたことを教えてください	他の地域や高齢者の方以外にも、交通手段が充足していないと感じている方がおられる中で、本事業の対象者を「▲▲校区の高齢者」と決定したこと。
実施にあたり、工夫されたことや必要と思われることを教えてください	<ul style="list-style-type: none"> ・住民説明会：▲▲校区住民を対象に、2回程説明会を開催 ・アンケート：試験運行から、本格運行に移行するにあたり、登録者を対象に、利用についてアンケートを実施。結果を受けて、運行ルートや対象の変更などは行っていない。アンケート結果を病院Cにお伝えした ・アンケート項目：利用目的、行先、外出機会、送迎回数、要望
実施されているなかで、ご苦労されていることとその対応を教えてください	集計をとっていないため、利用状況が確認できないこと。運転者に負担をかけてしまうことになるため、対応は特にとっていない。
実施を継続していくために必要なことを教えてください	<p>住民同乗の持続性について 病院Cのご厚意なしでは成り立たない。</p> <p>交通全般の持続性等について ●●市内で路線バスを運行している△△バスは減便されている。市外では路線廃止の動きもあり、朝・夕の運転手確保が厳しいとの声がある。</p>

②地域住民同乗の運行状況をお聞かせください

登録・乗車方法	<p>市に事前に申請が必要。乗車する際、運転手にパスカードを提示する。</p> <p>令和6年度の登録者数79名。(1年更新)</p> <p>年齢の変化による登録者の変動はあるが、概ね登録を継続されている。</p>
利用状況(ルート・時間帯別の特徴など)	<p>集計をとっていないため、不明。</p> <p>市からの補助もないため、人数カウントの必要性がない。</p>
その他、運行されているなかで留意されていることなどありましたら教えてください(対象地域外の方からの声など)	<p>無料に対する対象地域外からの不公平感などの意見はない。</p> <p>対象地域内から、乗合タクシーなどを実施してほしいとの声はある。</p>

第5章 “より良い移動手段”のモデルとなる 参考事例の収集・整理

目次

5. “より良い移動手段”のモデルとなる参考事例の収集・整理.....	5-1
5.1 “より良い移動手段”のモデルとなる参考事例の収集・整理の概要	5-1
5.2 参考事例の整理	5-3

5. “より良い移動手段”のモデルとなる参考事例の収集・整理

5.1 “より良い移動手段”のモデルとなる参考事例の収集・整理の概要

企業（施設）等送迎に一般同乗、路線バスのルート変更や新設、その両方の連携の3つのパターンを“より良い移動手段”と捉え、実現のポイントやメリット・効果等に目し、該当事例を収集・整理しました。

表 5.1 より良い移動手段のパターンと事例の概要

より良い移動手段のパターン	場所	事例の概要	頁
① 路線バスのルート変更や新設	兵庫県 尼崎市	・ 交通事業者と企業が連携を図り、「送迎バスによる輸送」を一般路線バスで代替	5-3
	兵庫県 西宮市	・ 交通事業者、医療機関、市が連携を図り、「送迎バスによる輸送」を一般路線バスで代替	5-4
	茨城県 つくば市	・ 大学と交通事業者の連携により、学内バスの代わりに一般路線バスを導入するとともに、利用促進策を実施	5-5
	茨城県 常陸太田市	・ コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバス、路線バスの4路線を路線バスに統合	5-6
	栃木県 小山市	・ 商業施設・小山市・交通事業者の連携により、商業施設の無料シャトルバスを路線化し、小山市コミュニティバスとして運行	5-7
	北海道 当別町	・ 当別町、大学、不動産事業者（開発した団地内での輸送）がそれぞれ提供していた送迎バスを、町が運行するコミュニティバスに集約	5-8
② 企業（施設）等送迎への一般同乗	大阪府 八尾市	・ 市が事業所の協力を得て、送迎用バスの空席を利用して高齢者（事前登録必要）の買い物や交通機関への移動を支援	5-9
	静岡県 湖西市	・ 市が企業の協力を得て、各社が運行するシャトルバスに地域住民が乗車する仕組みを検討し、実証実験を実施	5-10
	兵庫県 姫路市	・ 地域住民の移動手段確保を目的に、地域内を運行するスクールバスを活用（混乗化） ・ 買い物弱者の移動手段を確保するため、鉄道駅へと結ぶ社会実験を実施	5-11
	岩手県 花巻市	・ 予約乗合バスを利用できない時間帯や曜日における地域住民の方々の移動支援を目的に、児童生徒が通学に利用するスクールバスに地域住民の混乗を実施 ・ 登校時は予約制、下校時は予約不要で時刻等が不定	5-12
	福島県 金山町	・ 利用者登録した町民が利用可能な乗合タクシー ・ 観光客の2次交通の充実を目的に休日等は予約不要で利用可能な便を設定	5-13
	兵庫県 豊岡市	・ デイサービス施設送迎車両の空席を活用し、施設利用者が非通所日の移動を支援するサービス ・ 複数施設での送迎共同化（実証実験中）	5-14

より良い移動手段のパターン	場所	事例の概要	頁
③ 企業（施設）等送迎と路線バスの連携・混合等	群馬県 下仁田町	<ul style="list-style-type: none"> 通学時間帯はスクールバスとして運行しつつ、空席がある場合は、一般の利用者の混乗も実施（運賃無料） その他の時間帯は町営バスとして運行（有償） 	5-15
	富山県 朝日町	<ul style="list-style-type: none"> 町内各地区を運行する町営コミュニティバス。町と大学が共同で、サービス水準の大幅な向上や多様な利用促進策を実施 	5-16
	兵庫県 養父市	<ul style="list-style-type: none"> すべてのバスを民間事業者に委託し一体で運営することで、限られた台数のバスと予算の中で、効率的に運営 	5-17
	京都府 京都市	<ul style="list-style-type: none"> 送迎バスの共同化により、送迎バスがなかった企業の従業員が利用可能な移動手段を創出 	5-18

表 5.2 事例の収集項目

収集項目	内容
施策のポイント	参考となるポイント
場所・実施主体	どこで実施されたものか、運営主体、運行主体など、どのような主体が実施しているか
取組概要	取組の背景・問題認識 運行形態、車両・台数、ルート、便数、利用料、支払い方法、財政支援等、何をどのように取り組んでいるか等の実施内容
メリット・効果	施策により得られた効果
出典	情報出典の資料名や URL 等

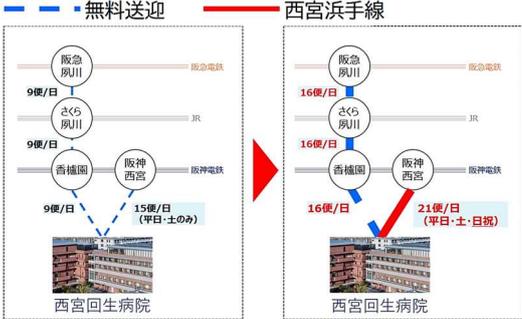
5.2 参考事例の整理

収集・整理した事例を以下に示す。

1) 【パターン①】路線バスのルート変更や新設

【パターン①】路線バスのルート変更や新設：兵庫県 尼崎市	
施策のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 阪神バス株式会社が、沿線企業と連携した新たな取組みとして、阪神バス沿線において無料送迎バスを運行している尼崎ドライブスクールと連携を図り、「送迎バスによる輸送」を「一般路線バス」で代替 ▶ 阪神バス株式会社と尼崎ドライブスクールが保有する輸送資源を効率的に活用することができ、「持続可能な輸送サービスの提供」を目指す取り組み
場所・実施主体	兵庫県尼崎市（阪神バス株式会社）
取組概要	<p>(1) 背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 阪神バス株式会社が公共交通を維持発展させていくため、自社だけでなく、地域社会と一体となった効率化が必要不可欠と考え、沿線企業と連携した新たな取組みとして実施 <p>(2) 実施概要</p> <p>「尼崎ドライブスクール（以下、「あまドラ」）」への路線延伸</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 尼崎市内線の既存3路線の一部便を、「あまドラ」（停留所名：尼崎ドライブスクール前）まで延伸 ・ これに伴い、「あまドラ」の尼崎市内運行の無料送迎バス6コースのうち、3コースの削減を実現 <p>路線バスの実質無料利用（「無料」送迎バスの代替性の確保）</p> <p>① フリー乗車券の発行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「あまドラ」教習生には、全線のフリー乗車券（費用は「あまドラ」負担）を発行 ・ これにより、「あまドラ」教習生は従前では無料送迎バスの運行ルートに限り無料で利用できたところを、阪神バス全線を無料で利用できるようになり、「あまドラ」にとっては有効な集客ツールとなる <p>② バス運賃返金システムの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者向けの1日講習や入所申込時など、単日で「あまドラ」を利用される方に対し、バス運賃を返金するシステムを構築 <p>共創モデルの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関係者それぞれにメリットが生まれる共創モデル（あまドラモデル）としてノウハウを確立
メリット・効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪神バス株式会社では固定収入確保のメリットがあり、「あまドラ」では運行費用の削減や事故リスクの回避に加え、運行範囲拡大による集客力の増強といったメリットがある ・ 「あまドラ」の利用者にとっては、乗車停留所が増え、教習所在籍中は無料で阪神バス株式会社の路線バス全線を利用できるメリットがある ・ 関係者それぞれにメリットが生まれる取組み

出典：阪急阪神ホールディングス株式会社 HP (<https://www.hankyu-hanshin.co.jp/release/docs/0ca922f436aac3bc4932d41dee5de7e23a6e3aa9.pdf>)

【パターン①】路線バスのルート変更や新設：兵庫県 西宮市	
施策のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 交通事業者、医療機関、市が連携し、沿線医療機関が「無料送迎」により行っていた来院者の輸送を「路線バス」に代替 ➤ 輸送資源の効率化、公共交通不便地域の解消、実質無料運賃継続の実現
場所・実施主体	兵庫県西宮市（阪神バス×西宮回生病院×西宮市）
取組概要	<p>(1) 背景・経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪神バスでは、令和3年より尼崎ドライブスクール（以下、「あまドラ」と連携し、無料送迎を路線バスに代替した実績がある。一方で、深刻化する運転士不足等の影響を受けて、既存バス路線（西宮浜手線）の路線休止も含めて検討していた。 ・西宮回生病院は、独自の無料送迎を運行していたが、職業運転士の不足により、持続可能な運行に懸念があった。 ・西宮市は芦屋市との隣接エリアを「公共交通不便地域」に指定し、不便解消に向けた手段を模索していた。 <p>(2) 実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪神バスは、令和6年2月23日から西宮浜手線をルート変更し、西宮回生病院への乗り入れを開始（「西宮回生病院前」停留所の新設） ・バスの転回空間確保にあたっては、病院が駐車スペースの区画変更等を、市が走行環境整備のための市道補修を主導し、安全運行に向けた環境を整備 ・院内の会計窓口に「バス運賃返金システム」を設置し、病院利用者に対して往路運賃の返金とともに復路乗車券を発行することで、これまでどおり実質無料の輸送を提供 ・同システムはあまドラでも導入実績があるが、本取り組みにおいては IC カードでの乗車にも対応可能とした 
メリット・効果	<ol style="list-style-type: none"> 1. 路線バス事業の持続性向上（新規の輸送人員・運送収入の増） 2. 関係者のメリット創出 <ul style="list-style-type: none"> ・西宮回生病院：運転士不足の解消、日曜・祝日の運行実施による利便性の向上 ・西宮市：公共交通不便地域（約7ha）の解消・既存公共交通の維持 ・病院利用者：実質無料運賃のまま乗り降り可能な停留所の増加

出典：一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議 HP (<https://www.jcomm.or.jp/award/award-r6/>) (https://jcomm-or-jp.prm-ssl.jp/19th_jcomm/data/R6_award_nishinomiya.pdf)

【パターン①】路線バスのルート変更や新設：茨城県 つくば市																						
施策のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 大学と交通事業者の連携により、大学が運営していた学内の送迎バスをやめ、新たに交通事業者が学内もルートとする路線バスを運行 ▶ 旧学内バスと比較し、運行日や運行本数が増え、運行経路も延長 ▶ 交通事業者は、筑波大学が一括で定期券を購入することで安定した収益を確保 																					
場所・実施主体	茨城県つくば市（関東鉄道（株）×筑波大学）																					
取組概要	<p>(1) 背景・経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大学が運営していた無料の学内バスは、定年退職による運転手の減少や予算の縮小等により運行継続が課題 ・平成 17 年 8 月から、大学と交通事業者が連携し、学内バスの代わりに一般路線バスを導入するとともに、利用促進策も実施 <p>(2) 実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大学と交通事業者の連携により、大学が運営していた学内の送迎バスをやめ、新たに交通事業者が学内もルートとする路線バスを運行 ・旧学内バスと比較し、運行日は増え、運行間隔は短くなり、運行本数は増え、運行経路も延長 ・大学が一括して定期券を購入することで、定期券の大口割引を実現（学生や教職員には大学が安価に販売） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>旧学内バス</th> <th>新学内交通システム</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行主体</td> <td>筑波大学</td> <td>関東鉄道</td> </tr> <tr> <td>運行日</td> <td>平日のみ (休業期間は間引き運転または運休)</td> <td>毎日</td> </tr> <tr> <td>運行時間</td> <td>8:00～18:00</td> <td>6:00～23:00</td> </tr> <tr> <td>運行本数</td> <td>右回り・左回りそれぞれ30分毎 (合わせて15分毎)</td> <td>つくばセンター発 平日18本/時(最大) 休日5本/時(最大)</td> </tr> <tr> <td>運賃</td> <td>無料</td> <td>通常運賃(160円～260円)</td> </tr> <tr> <td>運行経路</td> <td>筑波大学中央～ 図書館情報専門学群</td> <td>筑波大学中央～ つくばセンター</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料：筑波大学「新学内バス」導入とその効果、石田東生をもとに作成</p> <p>出典：国土交通省地域公共交通支援センター</p>		旧学内バス	新学内交通システム	運行主体	筑波大学	関東鉄道	運行日	平日のみ (休業期間は間引き運転または運休)	毎日	運行時間	8:00～18:00	6:00～23:00	運行本数	右回り・左回りそれぞれ30分毎 (合わせて15分毎)	つくばセンター発 平日18本/時(最大) 休日5本/時(最大)	運賃	無料	通常運賃(160円～260円)	運行経路	筑波大学中央～ 図書館情報専門学群	筑波大学中央～ つくばセンター
	旧学内バス	新学内交通システム																				
運行主体	筑波大学	関東鉄道																				
運行日	平日のみ (休業期間は間引き運転または運休)	毎日																				
運行時間	8:00～18:00	6:00～23:00																				
運行本数	右回り・左回りそれぞれ30分毎 (合わせて15分毎)	つくばセンター発 平日18本/時(最大) 休日5本/時(最大)																				
運賃	無料	通常運賃(160円～260円)																				
運行経路	筑波大学中央～ 図書館情報専門学群	筑波大学中央～ つくばセンター																				
メリット・効果	<p>交通事業者の収益向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・筑波大学が一括で定期券を購入することで、交通事業者は安定した収益を確保 <p>大学の費用負担の軽減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・筑波大学が旧学内バスの運行のために負担していた費用よりも、約 2,000 万円削減 ・利用促進策等によりバス定期券販売枚数は平成 17 年から最大約 2.85 倍（平成 24 年）に増加。筑波大学の定期券販売収入の増加により、筑波大学による費用負担が軽減 																					

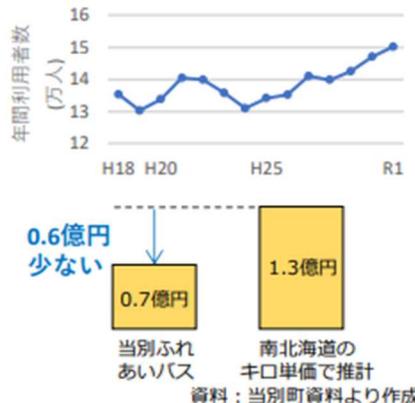
出典：国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/redesign/assets/pdf/top/catalog.pdf>)

【パターン①】路線バスのルート変更や新設：茨城県 常陸太田市																			
施策のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 路線バス、コミュニティバス、通院バス、スクールバスが異なるサービス水準で重複運行し、公的負担の増加が課題 ➤ 路線バスに統合（混乗化）することで乗車密度を改善し、輸送に係るリソースの効率化と公的負担抑制を実現 																		
場所・実施主体	茨城県常陸太田市（常陸太田市企画部企画課）																		
取組概要	<p>(1) 背景・経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行ルート・時間の重複：路線バス、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスが同じルート上を運行 ・ 移動手段による運賃の差異 ・ 公共交通（バス）に対する市の負担額の増加 ・ 上記課題に対する取組みとして、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合 <p>(2) 実施概要</p> <p>コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行便数：計 601 便/週 →673 便/週（72 便増） <p>移動手段による運賃差異の解消（運賃体系の見直し）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 距離によって加算される 3 価格帯（200 円・300 円・500 円）に統一 ・ スクールバスを利用していた児童・生徒は無料（教育委員会が定期券の購入費を補助） ・ 75 歳以上の利用者を対象にバス運賃の半額助成を開始 <div style="text-align: center;"> </div>																		
メリット・効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 再編前と比較して、路線バスに移行することで運行費が減少したため、市負担額は減少 ・ スクールバスの路線バスへの統合は、需要を集約することで公費の二重投資を回避し、持続的な地域公共交通の構築につながるとともに、児童・生徒への交通教育の観点等からも望ましい <div style="text-align: center;"> <p>市負担額の比較（茨城交通管内（H28当時））</p> <table border="1"> <caption>市負担額の比較（茨城交通管内（H28当時））</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>再編前 (H26) スクールバス</th> <th>再編後 (H29) 路線バス</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行費 (市委託料)</td> <td>42,012</td> <td>10,384</td> </tr> <tr> <td>国補助額 (事業費負担額)</td> <td>20,440</td> <td>2,679</td> </tr> <tr> <td>市負担額</td> <td>21,572</td> <td>7,705</td> </tr> <tr> <td>市負担額(補助額)</td> <td>-</td> <td>13,867</td> </tr> <tr> <td>運行費削減額</td> <td>-</td> <td>31,628</td> </tr> </tbody> </table> </div>	項目	再編前 (H26) スクールバス	再編後 (H29) 路線バス	運行費 (市委託料)	42,012	10,384	国補助額 (事業費負担額)	20,440	2,679	市負担額	21,572	7,705	市負担額(補助額)	-	13,867	運行費削減額	-	31,628
項目	再編前 (H26) スクールバス	再編後 (H29) 路線バス																	
運行費 (市委託料)	42,012	10,384																	
国補助額 (事業費負担額)	20,440	2,679																	
市負担額	21,572	7,705																	
市負担額(補助額)	-	13,867																	
運行費削減額	-	31,628																	

出典：国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001728316.pdf>)
(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001728295.pdf>)

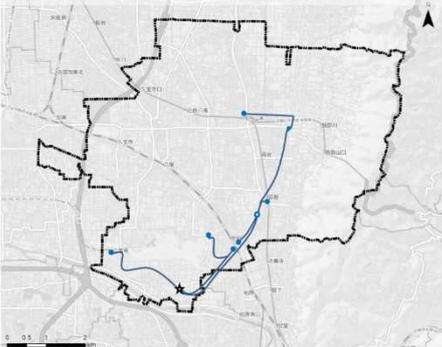
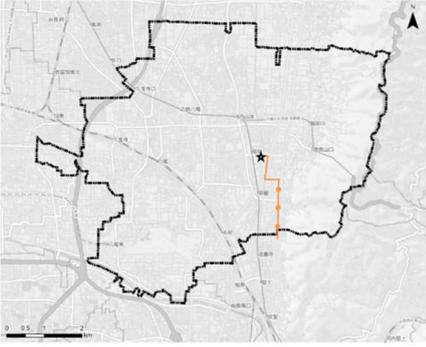
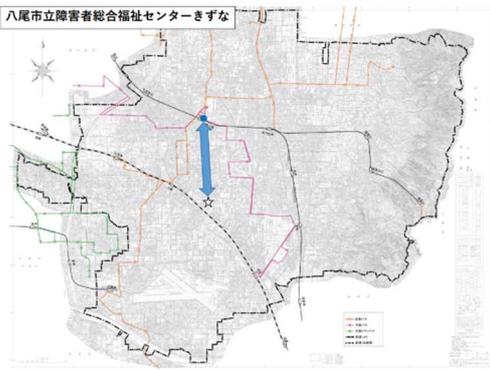
【パターン①】路線バスのルート変更や新設：栃木県 小山市	
施策のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 商業施設・小山市・交通事業者の連携により、商業施設の無料シャトルバスを路線化し、小山市コミュニティバス おーバス「ハーヴェストウォーク線」として運行
場所・実施主体	栃木県小山市（小山市×ハーヴェストウォーク×小山中央観光バス）
取組概要	<p>(1) 背景・経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商業施設（ハーヴェストウォーク）を運営するザイマックスからの提案がきっかけ ・商業施設、市、交通事業者、利用者・地域住民も含めた4者の課題解決に繋がる取組 ・商業施設側にとっては、地域貢献としての活動（SDGs）の側面がある。また、無料シャトルバスに乗り残しが発生しており、車両も古かったため、車両更新・大型化が課題であった ・小山市としては、市民サービスの向上を図ることが目的。同時期に策定中であった総合都市交通計画の中で、概ね1時間2本のサービス水準を設定しているところであり、そのリーディングプロジェクトになるという認識で取り組んだ <p>(2) 実施概要</p> <p>おーバス「ハーヴェストウォーク線」の概要（令和5年3月時点）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行形態・法令：道路運送法4条乗合（路線定期運行） ・運行ルート：小山駅西口～城山公園入口～小山高校前～ハーヴェストウォーク～小山温泉思川 ・運行時間帯：7時台～22時台 ・運行ダイヤ：平日は1時間当たり2本運行で、概ね等間隔運行となっている。土日祝日のピーク時（12～19時台）は1時間当たり3本運行の等間隔運行となっている。 ・運賃：中学生以上 65歳未満は200円、小学生・65歳以上・障がい者は100円。ハーヴェストウォークバス停で乗降する学生は無料。他路線への乗継時は100円引き（運転士へ申し出制） <div style="text-align: center;">  <p>ハーヴェストウォーク線の出発式及び車両（出典：小山市 Facebook）</p> </div> <p>取組の概念図</p> 
メリット・効果	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域の解消、経費の低減、輸送力の増強が図られた。 ・おーバス全体の利用者の2割強をこの路線で確保している。若者の利用も多い。

出典：国土交通省（<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000303232.pdf>）

【パターン①】路線バスのルート変更や新設：北海道 当別町	
施策のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 平成 17 年時点で、コミュニティバス 2 路線のほか、大学や各事業者による送迎バスが運行されており、路線や経費の重複や利用者が限定されるなどの課題が存在。 ➤ コミュニティバスに集約を行うことで、利用者数及び運行収入が増加し費用負担が軽減されている。
場所・実施主体	北海道当別町（当別町地域公共交通活性化協議会）
取組概要	<p>(1) 背景・経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 17 年時点で、コミュニティバス 2 路線のほか、大学や各事業者による送迎バスが運行されており、路線や経費の重複や利用者が限定されるなどの課題が存在 ・町主催の協議会による関係者との調整を経て、平成 18 年度から実証運行を開始、年度毎に対象路線を拡大し、平成 23 年度から、対象としていた全ての送迎バスについて、コミュニティバス（当別ふれあいバス）への集約を実施 <p>(2) 実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当別町、北海道医療大学、不動産事業者（開発した団地内での輸送）がそれぞれ提供していた送迎バスを町が運行するコミュニティバスに集約 ・コミュニティバスは交通事業者に委託しており、委託料は各主体が負担金を支払う地域公共交通活性化協議会から拠出 ・4 路線、平日 79 便が運行され、運賃は 1 回 1 路線 200 円のほか、回数券、通院通学用の無料チケット、応援券、こども定期、1 日乗車券など、様々な運賃を用意 
メリット・効果	<p>市民の利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 17 年時点で 2 路線・平日 63 便であったが、令和 6 年時点で 4 路線・平日 79 便に増加 <p>運行収入の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 23 年の本格運行後、令和元年まで利用者数および運行収入は増加傾向 <p>費用負担の軽減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南北海道のキロ単価を用いた運行経費（推計）と実際の運行経費を比較すると、約 6 千万円ほど少ない 

出典：国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/redesign/assets/pdf/top/catalog.pdf>)

2) 【パターン②】企業（施設）等送迎への一般同乗

【パターン②】企業（施設）等送迎への一般同乗：大阪府 八尾市	
施策のポイント	➤ 各事業所が運営する送迎用バスの空席を利用により、高齢者の方々の買い物や交通機関への移動支援を実施
場所・実施主体	大阪府八尾市（八尾市都市整備部都市交通課）
取組概要	<p>(1) 背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> 各事業所のご厚意により送迎用バスの空席を利用させていただき高齢者の方々の買い物や交通機関への移動支援を目的として実施 ※「利用状況」や「課題」を把握するための試験運行 <p>(2) 実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用条件： <ul style="list-style-type: none"> ①市内在住の65歳以上の方で、ご自身で送迎バスへ乗降が可能な方 ②「利用規約」、「同意事項」に同意を頂き、許可証の発行を受けられた方 利用料金：全ルート、区間ともに無料 利用できる日時：平日 8：45～17：15 の間に運行しているバス 利用可能な場所：医真会八尾総合病院 八尾自動車教習所 八尾市立障害者総合福祉センターきずな <p>高齢者『おでかけ支援バス』（医真会八尾総合病院のご協力）</p>  <p>高齢者『おでかけ支援バス』（八尾自動車教習所のご協力）</p>  <p>八尾市立障害者総合福祉センターきずな</p>  <p>※運行ルートは概略です</p>
メリット・効果	・本制度は「利用状況」や「課題」を把握するための試験運行中の段階。

出典：八尾市 HP

(https://www.city.yao.osaka.jp/kurashi_tetsuzuki/sumai_kurashi_seikatsu/1013559/1002949/1002973/1002984/1002985.html)

【パターン②】企業（施設）等送迎への一般同乗：兵庫県 姫路市	
施策のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 地域住民の移動手段確保を目的に、地域内を運行するスクールバスを活用（混乗化）したコミュニティバスを運行 ▶ 買い物弱者の移動手段を確保するため、鉄道駅へと結ぶ社会実験を実施
場所・実施主体	兵庫県姫路市（姫路市交通計画部地域公共交通課）
取組概要	<p>(1)背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の移動手段の確保 <p>(2)実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・夢前町前之庄から山之内間において、地域住民の移動手段確保を目的に、地域内を運行するスクールバスを活用した「コミュニティバス雪彦」を運行 ・令和6年10月から「コミュニティバス雪彦」を延伸し、「コミュニティバス溝口お買い物便」として、夢前町前之庄からJR溝口駅前周辺にある商業施設へと結び、沿線地域に住む高齢者等の買い物弱者の移動手段を確保する社会実験を開始 ・コミュニティバス雪彦：月曜～金曜・6往復/日運行 ・コミュニティバス溝口お買い物便：火曜・金曜、1往復/日運行 ・料金：1乗車大人200円（小学生100円）
メリット・効果	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の移動手段の確保

令和7年4月1日(火)からダイヤ変更

コミュニティバス 雪彦

お買い物や通院に、ぜひご利用ください

【運行日】
1日6往復
12便運行中
(平日のみ運行)

運行時刻表

行先	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
前之庄	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00
山之内	7:35	8:05	8:35	9:05	9:35	10:05	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05
松ノ本	7:40	8:10	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10
山之内	7:45	8:15	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15
中之内	7:50	8:20	8:50	9:20	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20
山之内	7:55	8:25	8:55	9:25	9:55	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25
山之内	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30
山之内	8:05	8:35	9:05	9:35	10:05	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35
山之内	8:10	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40
山之内	8:15	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45
山之内	8:20	8:50	9:20	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50
山之内	8:25	8:55	9:25	9:55	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55
山之内	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00
山之内	8:35	9:05	9:35	10:05	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05
山之内	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10
山之内	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15
山之内	8:50	9:20	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20
山之内	8:55	9:25	9:55	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25
山之内	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30
山之内	9:05	9:35	10:05	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35
山之内	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40
山之内	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45
山之内	9:20	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50
山之内	9:25	9:55	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55
山之内	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00
山之内	9:35	10:05	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05
山之内	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10
山之内	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15
山之内	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20
山之内	9:55	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25
山之内	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30
山之内	10:05	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35
山之内	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40
山之内	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45
山之内	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50
山之内	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55
山之内	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00
山之内	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05
山之内	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10
山之内	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15
山之内	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20
山之内	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25
山之内	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30
山之内	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35
山之内	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40
山之内	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45
山之内	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50
山之内	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55
山之内	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00
山之内	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05
山之内	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10
山之内	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15
山之内	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20
山之内	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25
山之内	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30
山之内	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35
山之内	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40
山之内	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45
山之内	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50
山之内	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55
山之内	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00
山之内	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05
山之内	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10
山之内	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15
山之内	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20
山之内	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25
山之内	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30
山之内	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35
山之内	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40
山之内	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45
山之内	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50
山之内	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55
山之内	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00
山之内	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	19:05
山之内	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10
山之内	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15
山之内	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20
山之内	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25
山之内	14:00	14:30	15:00	15:30								

【パターン②】企業（施設）等送迎への一般同乗：岩手県 花巻市	
施策のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 児童生徒が通学に利用するスクールバスに地域住民の方々の混乗を可能にすることで、予約乗合交通を利用できない時間帯や曜日における地域住民の方々の移動を支援 ➤ 登校時は予約制、下校時は予約不要で利用できる便及び出発時刻はスクールバスの運行に合わせて毎日異なる
場所・実施主体	岩手県花巻市（花巻市建設部都市政策課）
取組概要	<p>(1) 背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 予約乗合交通を利用できない時間帯や曜日における地域住民の方々の移動を支援 <p>(2) 実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用できる方 <ul style="list-style-type: none"> ・ 大迫地域及び東和地域に住所又は住居を有する方及びそのご家族等で、ご自分でバスの乗り降りができる方 ・ 利用には、事前に登録申請が必要 ・ 登校便 <ul style="list-style-type: none"> ・ 前日の 17 時までに電話予約 ・ スクールバスの運行がある日は、利用することができる ・ 最寄りのスクールバスのバス停留所から乗車 ・ 降車できる場所は 3 か所（学校など各地域 3 か所）。それ以外の停留所は乗車専用 ・ 各停留所の位置及び出発時刻は、各路線の「基本時刻表及び停留所位置図」で確認 ・ 学校が休校の場合は、運行なし。運行の有無については、各路線の「一般混乗ができる月別スクールバス運行計画」で確認 ・ 下校便 <ul style="list-style-type: none"> ・ 予約不要 ・ 利用できる便及び出発時刻はスクールバスの運行に合わせて毎日異なる ・ 乗車できる場所は 3 か所、それ以外の停留所は降車専用 <p>[東和地域の例]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><登校便> ※前日に電話予約をします。※各地域を7時台に出発します。</p>  <p>予約した最寄りのスクールバス停留所・一般混乗専用バス停留所から乗車</p> <p><下校便> ※時間は毎日異なります。</p>  <p>最寄りのスクールバス停留所・一般混乗専用バス停留所から乗車</p> <p>乗車専用停留所から乗車 ①東和小学校 ②東和総合支所 ③新斎通り (※路線ごと、日ごとに異なります。)</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">降車・乗車できる場所</p> <p>※登校便の降車場所、下校便の乗車場所を限定</p> <ol style="list-style-type: none"> ①東和小学校 ②東和総合支所 ③新斎通り </div> <p>※定員になり次第、乗車できない場合があります。</p>
メリット・効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予約乗合交通を利用できない時間帯や曜日における地域住民の方々の移動を支援

花巻市役所 HP

https://www.city.hanamaki.iwate.jp/kurashi/douro_kotsu/bus_parking_airport/1001114/1008652/index.html

【パターン②】企業（施設）等送迎への一般同乗：福島県 金山町	
施策のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 観光需要等に対する補完モデル ➤ 町所有の自家用車により運行される乗合運送。利用者登録した町民が利用可能 ➤ JR 会津川口駅から観光地や温泉施設を結ぶ路線は、観光客の2次交通の充実を目的に、休日等は予約不要で利用可能な便を設定
場所・実施主体	福島県金山町（金山町総務課）
取組概要	<p>(1) 背景・経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従来の町営バス（自家用有償旅客運送）に変わる交通体系として、町内巡回バスの試験運行を実施したが、ドア・ツー・ドアでないと移動できない住民増加等の理由から、区域型のデマンド運行に方向性を変えて実施 ・町では、平成21年4月から乗合タクシー（一般旅客自動車運送）の運行を始めたが、平日と一部土曜日みの運行であった。このため、日曜、祝日などの運行や、平日の早朝便の運行も導入した。これにより、一般旅客自動車運送と自家用有償旅客運送とを組み合わせ合わせた乗合タクシーの運行となり、年中無休の体制と、運行時間の拡大が図れた ・乗車料金や乗車券は、乗合タクシー（一般旅客自動車運送）と共通 <p>(2) 実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町所有の自家用車（8台）により運行される乗合運送 ・利用方法：利用登録した町民が利用可能。当日の1時間前までに予約 JR 会津川口駅から観光地や温泉施設を結ぶ路線は、JR 只見線で来訪する観光客の2次交通の充実を目的に、休日等は予約不要で利用可能な便を設定 ・運賃：町民 200～400 円/回（年齢別） 当日予約・その他の利用者：500 円/回 ・実施エリア：町全域 ・運転業務は、町内の建設会社などに委託  <p>(c)Esri Japan</p> <p>実施エリア：金山町全域 ○ 中心地 ○ 観光地 ○</p>
メリット・効果	<ul style="list-style-type: none"> ・年中無休の体制と運行時間の拡大 ・年間利用者数は、2,600人程度 ・主要な目的地は、「町診療所」、「金融機関・郵便局」、「JR 駅」など。早朝便は、会津若松市方面の医療機関への通院者が多い ・平日の朝夕は、町保育所児童の通所にも利用されている

出典：国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338161.pdf>)

【パターン②】企業（施設）等送迎への一般同乗：兵庫県 豊岡市							
施策のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 中山間地である豊岡市日高地域において、令和3年より、デイサービス施設送迎車両の空席を活用し、施設利用者の非通所日の移動を支援する「ちょい乗り」を実施中 ➤ 複数施設での送迎共同化（実証実験中） 						
場所・実施主体	兵庫県豊岡市（豊岡スマートコミュニティ推進機構）						
取組概要	<p>(1) 背景・経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ デイサービス施設の運営事業者が、介護タクシー事業者として車両を運行、同社が運営するデイサービス施設の利用者のうち、自力での移動が可能な約50人を対象にサービスを提供 <p>(2) 実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ デイサービス施設の利用者が非通所日に買い物等の外出をする際に、他の利用者を輸送している送迎車両の空席を有償で利用可能なサービス ・ 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）として運行され、運賃は1回500円。利用範囲は、所要時間の増加が概ね10分以内の範囲 ・ 「ちょい乗り」利用者との相乗りが発生した場合も、通所送迎に送迎減算は適用されない ・ 令和6年1月より、ニーズの増加に対応し、運行車両を大型化 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center; background-color: #e1eef6; margin: 0;">意思決定・実施主体</p> <p style="text-align: center; margin: 0;">豊岡スマートコミュニティ推進機構</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p style="font-size: small;">実施主体</p> <p>豊岡市</p> </div> <div style="font-size: small;">↓ 運行委託</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p style="font-size: small;">運行主体</p> <p>(株) アンズケア (デイサービス・介護タクシー事業者)</p> </div> <div style="font-size: small;">← 資金援助</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p style="font-size: small;">(一財) トヨタ・モビリティ基金</p> </div> </div> </div> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">Pさんをスーパーに送る</p> <p style="text-align: center; font-size: small;">出典：豊岡スマートコミュニティ推進機構</p> <p style="text-align: center;">▲「ちょい乗り」のサービス提供イメージ</p> </div>						
メリット・効果	<p>新たな収益源の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 送迎への付加的なサービスとすることで、デイサービス施設は低い追加負担で運賃収入を獲得。 <p>車両の大型化による利用回数の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用回数（/月）：5回→33回 ・ お断りの発生率：約60%→約15% <p>車両更新により、利用回数の増加と利用を断る確率の低下を実現。</p> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>「ちょい乗り」予約回数</p> <table border="1" style="margin: 0 auto; font-size: small;"> <caption>「ちょい乗り」予約回数比較</caption> <thead> <tr> <th>車両大型化前</th> <th>車両大型化後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用回数: 5回</td> <td>利用回数: 33回</td> </tr> <tr> <td>利用を断った割合: 約60%</td> <td>利用を断った割合: 約15%</td> </tr> </tbody> </table> </div>	車両大型化前	車両大型化後	利用回数: 5回	利用回数: 33回	利用を断った割合: 約60%	利用を断った割合: 約15%
車両大型化前	車両大型化後						
利用回数: 5回	利用回数: 33回						
利用を断った割合: 約60%	利用を断った割合: 約15%						

出典：国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001745864.pdf>)

3) 【パターン③】企業（施設）等送迎と路線バスの連携・混合等

【パターン③】企業（施設）等送迎と路線バスの連携・混合等：群馬県 下仁田町																
施策のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 通学時間帯は、スクールバスとして運行しつつ、一般の利用者の混乗も実施。スクールバス時の混乗は、座席に空きがある場合に可能（運賃無料） ▶ その他の時間帯は、スクールバスと同一ルートで同一車両が自家用有償旅客運送で行う町営バス（しもにたバス）として運行 															
場所・実施主体	群馬県下仁田町（下仁田町企画課）															
取組概要	<p>(1) 背景・経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年時点で町営バス（一般旅客自動車運送バス）とスクールバスが個別に運行されていたが、ルートやダイヤが重複する等の課題が発生。平成24年の小中学校統廃合による、スクールバスエリアの拡大を機に、町営バスを自家用有償旅客運送に変更して運用を統一し、通学時間帯の混乗を実施 ・児童生徒の保護者からは、スクールバスへの一般住民の混乗に対して、安全面からの不安の声が存在。車内に防犯カメラを設置する等の安全対策を講じ、運行開始直後は町職員・保護者が同乗 ・平成24年4月運行開始 <p>(2) 実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実施主体：下仁田町 ・使用車両：町所有の小型～大型バス ・運送区域：下仁田町内 ・利用料金：スクールバスへの混乗は無償、しもにたバス：200円（70歳以上の高齢者等は無償） <div style="text-align: center;"> <p>7. 現在のスクールバスとしもにたバスの関係図</p> </div>															
メリット・効果	<p>効率的な地域の足の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町営バス、スクールバスを統合後は、運行に投入する車両、運転手はほぼ変わらず、運行キロ当たり経費を抑制 <p>○成果比較</p> <table border="1" style="display: inline-table; margin-right: 20px;"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>再編前</th> <th>再編後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車両数</td> <td>9台</td> <td>12台</td> </tr> <tr> <td>運転手数</td> <td>12人</td> <td>11人</td> </tr> <tr> <td>運行経費</td> <td>47百万円</td> <td>58百万円</td> </tr> <tr> <td>運行km</td> <td>19.2万km</td> <td>25.6万km</td> </tr> </tbody> </table> <div style="display: inline-block;"> <p>運行kmあたり経費</p> </div>	項目	再編前	再編後	車両数	9台	12台	運転手数	12人	11人	運行経費	47百万円	58百万円	運行km	19.2万km	25.6万km
項目	再編前	再編後														
車両数	9台	12台														
運転手数	12人	11人														
運行経費	47百万円	58百万円														
運行km	19.2万km	25.6万km														

出典：国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/redesign/assets/pdf/top/catalog.pdf>)

下仁田町資料 (https://chimobi-toyota-mf.jp/event/symposium_4/report_tokyo/pdf/symposium_4_tokyo_4-2.pdf) ※一部数値更新

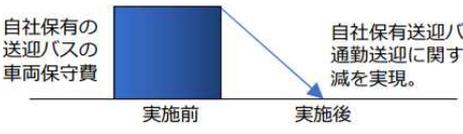
【パターン③】企業（施設）等送迎と路線バスの連携・混合等：富山県朝日町																									
施策のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ▶町内各地区を運行する町営コミュニティバス ▶町と大学が共同でサービス水準の大幅な向上や多様な利用促進策の実施等に取り組み、利用者数が5年以上連続で前年同月比を上回った 																								
場所・実施主体	富山県朝日町(朝日町・大学連携)																								
取組概要	<p>(1)背景・経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成4年から民間路線バスの縮小→廃止 ・平成9年7月 朝日町公共バスの運行開始 ・平成24年12月 京都大学の社会実験として「あさひまちバス」運行開始 ・平成26年4月 朝日町公共バスとあさひまちバスを統合し、新「あさひまちバス」（以下、「まちバス」と表現）運行開始 <p>(2)実施概要</p> <p>サービス水準の大幅な向上・維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行開始当初（平成24年12月）に運行本数を大幅増便(68便/週⇒378便/週) ・明確なコンセプトの下で路線・ダイヤを設定 <ul style="list-style-type: none"> ① 全便が泊駅発着とし、朝7時台は5分以内接続、夕方17時台は8分以内接続を確保 ② 日中は、病院や商店へのアクセスを確保 ③ 夜間は、飲食店の多い地区から各方面へのアクセスを深夜23時台まで確保 ・まちバスが運行していない区間は、周辺施設による送迎を調整するなどきめ細やかな対応を実施 <p>様々な利用促進策の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・飲食店ごとに、20時以降のバス発車時刻、接続する電車の発車時刻等を整理し、一元的に提供(飲み屋さん別時刻表)。グーグルマップなど地図検索サービスにも対応。等 <p>運行状況をリアルタイム発信</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要バス停留所4箇所にデジタルサイネージを設置し、運行状況・遅延情報をリアルタイムで表示。パソコン・スマホでも確認可能(バスロケーションシステム) 																								
メリット・効果	<ul style="list-style-type: none"> ・1日当たりの利用者数が64か月(5年4か月)連続で対前年同月比を上回った  <p>まちバス利用者数</p> <table border="1"> <caption>5年連続増加</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数</th> <th>運行本数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H24</td> <td>12,174</td> <td>68便/週</td> </tr> <tr> <td>H25</td> <td>17,734</td> <td>223便/週</td> </tr> <tr> <td>H26</td> <td>26,098</td> <td>378便/週</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>31,532</td> <td>265便/週</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>33,222</td> <td>265便/週</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>34,684</td> <td>265便/週</td> </tr> <tr> <td>H30(参考)</td> <td>30,373</td> <td>255便/週</td> </tr> </tbody> </table> <p>※H30年度は、2月までの数値</p>	年度	利用者数	運行本数	H24	12,174	68便/週	H25	17,734	223便/週	H26	26,098	378便/週	H27	31,532	265便/週	H28	33,222	265便/週	H29	34,684	265便/週	H30(参考)	30,373	255便/週
年度	利用者数	運行本数																							
H24	12,174	68便/週																							
H25	17,734	223便/週																							
H26	26,098	378便/週																							
H27	31,532	265便/週																							
H28	33,222	265便/週																							
H29	34,684	265便/週																							
H30(参考)	30,373	255便/週																							

出典：国土交通省 HP (<https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/content/000170370.pdf>)
(<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000164272.pdf>)

【パターン③】企業（施設）等送迎と路線バスの連携・混合等：兵庫県 養父市																					
施策のポイント	<p>▶ 市民の利便性・安全性の確保の観点から、すべてのバスを民間事業者に委託し一体で運営することで、限られた台数のバスと限られた予算の中で、運行経路や運行時間を工夫して、効率的な運営を図っている</p>																				
場所・実施主体	兵庫県養父市(養父市まち整備部土地利用未来課)																				
取組概要	<p>(1) 背景・目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車の普及や人口減少によりバスの利用者が減少する中で、持続可能なコミュニティバスの運行を実施していくため、利用実態に即して運行の効率化が必要となった ・市民の利便性・安全性の確保しつつ運行効率化を図るため、コミュニティバスとスクールバスを一体的に運行 <p>(2) 実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・専用スクールバス、路線バスともにすべてのバスを民間事業者に委託して運行。特に、養父地域の「わいわいバス」、関宮地域の「せきのみやふれあいバス」と呼ばれるコミュニティバスは、路線バス、福祉バス、専用スクールバスと、時間帯によって様々な顔があり、地域に密着した市民の交通手段として効果的に活用されている ・子どもの安全確保の観点から、2km以上を通学助成の対象 <p>(2) 路線バスとコミュニティバスの役割分担</p> <ul style="list-style-type: none"> ・養父市全体として、効率的に市民の交通手段を確保するために、路線バスとコミュニティバスの重複路線の役割分担を検討。コミュニティバスは、できる限りバスが運行していない地域から路線バスの結節点への移動手段として、路線バスと重複して運行するコミュニティバス経路の見直しを行う方針 ・見直し方針の検討においては、市内16の小中学校のうち14校が通学にバスを利用している現状を鑑み、児童生徒の通学の交通手段であるスクールバスの運行を優先的に確保 																				
メリット・効果	<p>路線バス、コミュニティバス、専用スクールバスの一体運営</p> <ul style="list-style-type: none"> ・すべてのバスを民間事業者に委託し一体で運営することで、限られた台数のバスと限られた予算の中で、運行経路や運行時間を工夫して、効率的な運営を図っている <table border="1" data-bbox="863 1682 1426 1921"> <tbody> <tr> <td rowspan="2">学校数と児童生徒数</td> <td>専用スクールバス</td> <td>小学校2校</td> <td>25名</td> </tr> <tr> <td></td> <td>中学校2校</td> <td>76名</td> </tr> <tr> <td rowspan="2"></td> <td rowspan="2">路線バス等の活用</td> <td>小学校6校</td> <td>436名</td> </tr> <tr> <td>中学校5校</td> <td>247名</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">運営経費</td> <td>専用スクールバス(3台)</td> <td colspan="2">約1,172万円</td> </tr> <tr> <td>路線バス等の活用</td> <td colspan="2">約4,980万円(*定期代の全額補助)</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">(平成19年度)</p>	学校数と児童生徒数	専用スクールバス	小学校2校	25名		中学校2校	76名		路線バス等の活用	小学校6校	436名	中学校5校	247名	運営経費	専用スクールバス(3台)	約1,172万円		路線バス等の活用	約4,980万円(*定期代の全額補助)	
学校数と児童生徒数	専用スクールバス		小学校2校	25名																	
		中学校2校	76名																		
	路線バス等の活用	小学校6校	436名																		
		中学校5校	247名																		
運営経費	専用スクールバス(3台)	約1,172万円																			
	路線バス等の活用	約4,980万円(*定期代の全額補助)																			

出典：文部科学省 HP (https://www.mext.go.jp/component/a_menu/education/detail/_icsFiles/afiedfile/2019/01/08/1289314_03.pdf)、

国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/common/000046178.pdf>)

【パターン③】企業（施設）等送迎と路線バスの連携・混合等：京都府 京都市	
施策のポイント	➤ 送迎バスの共同化により、送迎バスがなかった企業の従業員が利用可能な移動手段を創出
場所・実施主体	京都府京都市（久世共同運行バス協議会）
取組概要	<p>(1) 背景・経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都市南部の久世工業団地は自動車での通勤者が多く、周辺道路で混雑が発生 ・平成18年12月より、一部の事業所が個別に運行していた送迎バスを共同化する実証運行を実施。各社の就業形態を踏まえたダイヤ設定や費用負担調整を経て、平成19年5月から本格運行を開始。通勤輸送の集約・効率化に加え、モビリティ・マネジメントにより自動車通勤を抑制 <p>(2) 実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在は、工業団地と周辺約20社が参加し、運行費用は事業所が全額負担。事業所3社と（株）まち創生研究所が、本格運行時に設立した「久世共同運行バス協議会」が実施主体 ・貸切バス事業としてバス事業者へ委託、バス事業者の車両3台を使用し、工業団地西側の向日町駅・東向日駅への路線と、東側の竹田駅への2路線を朝は4本、夕方は6～7本運行 <p>■ 運行ルート</p>  <p>出典：久世共同運行バスホームページ</p>
メリット・効果	<p>送迎サービスの増便・拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ・送迎バスの共同化により、送迎バスがなかった企業の従業員が利用可能な移動手段を創出 <p>車両維持費の軽減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・送迎に使っていた事業所保有の車両をバス事業者へ売却し、車両維持コストを削減 <p>交通事業者の収益改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一定の委託料が継続的に発生することで、路線バスも運営するバス事業者の収益改善に貢献 

出典：国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/redesign/assets/pdf/top/catalog.pdf>)

第6章 企業（施設）等送迎と路線バス等との 共創の条件や可能性の検証

目 次

6. 企業（施設）等送迎と路線バス等との共創の条件や可能性の検証 ...	6-1
6.1 各実施主体の本来の用途から受ける制約	6-1
6.2 需要に対して歩み寄れる可能性が高い内容	6-4
6.3 インセンティブとなり得る内容	6-5

6. 企業(施設)等送迎と路線バス等との共創の条件や可能性の検証

アンケート内容を検討するにあたり考慮した以下の3つの視点で整理を行う。

1. 各実施主体の本来の用途からうける制約と可能性
2. 需要に対して歩み寄れる可能性が高い内容
3. インセンティブとなり得る内容

6.1 各実施主体の本来の用途から受ける制約と可能性

アンケート及びヒアリング結果からみた用途(利用対象・事業分類)から受ける制約や可能性を図6-1,6-2に示す。

1) 企業(施設)等送迎バスから路線バスへの利用転換

- 従業員が送迎バスから既存の路線バス利用に転換することについて、一定の可能性がみられ、転換の条件としては路線バスの運行時間帯や路線バスと鉄道との乗継など、通勤しやすさを重視する傾向がみられる。
- 施設利用者が送迎バスから既存の路線バス利用に転換することについては、難しい傾向がみられ、その要因としては、利用者の利便性と防犯上の安全性確保のために送迎事業が必要であることがアンケートから挙げられる。
- また、医療・病院系施設へのヒアリングにおいて、施設利用者の高齢化に伴いバス停までの移動がますます困難になっている現状が改めて確認された。このため、医療・病院系、福祉(デイサービス)系の利用者送迎については、路線バス利用に転換することは難しいと考えられる。
- 一方で、モデルとなる参考事例 P5-3 兵庫県尼崎市、P5-4 兵庫県西宮市、P5-5 茨城県つくば市のように、企業(施設)送迎を一般路線バスで代替された事例もあり、事業の特性や地域の実情にあわせた対応策の検討が不可欠と考えられる。

2) 企業(施設)等送迎バスへの地域住民同乗

- 企業(施設)等送迎に地域住民が同乗することについて、アンケートでは教育(スクール)系は防犯上のリスクを要因として特に難しい傾向がみられた一方で、モデルとなる参考事例 P5-11 兵庫県姫路市、P5-12 岩手県花巻市、P5-15 群馬県下仁田町のように、スクールバスに地域住民が同乗されている事例もあり、地域の実情にあわせた対応策の検討が不可欠と考えられる。
- その他の利用者送迎及び従業員送迎においても、「乗客の範囲を拡大できない」とする企業(施設)等が多い一方で、医療・病院系では「既に地域住民の同乗を実施している」とする回答が4件みられた。このことから、医療・病院系など、地域住民が不特定多数で利用する施設においては、同乗の可能性がみられる。
- 企業(施設)等送迎に地域住民の同乗を検討するにあたっては、企業・施設の送迎事業実施の目的を踏まえつつ、地域の実情にあわせた協議・検討が不可欠と考えられる。

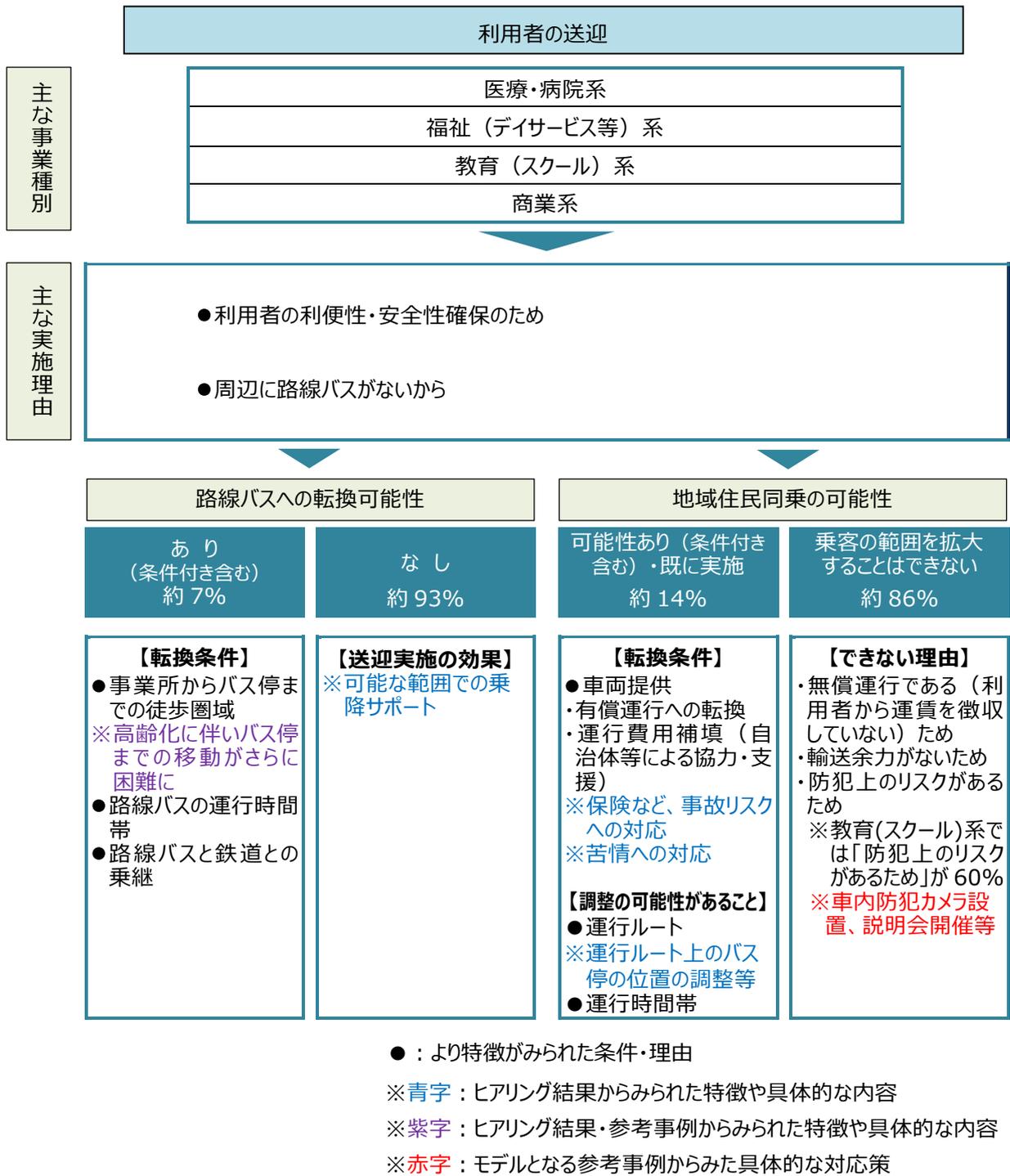


図 6-1 利用者の送迎における送迎実施理由と路線バスへの転換・地域住民同乗の可能性

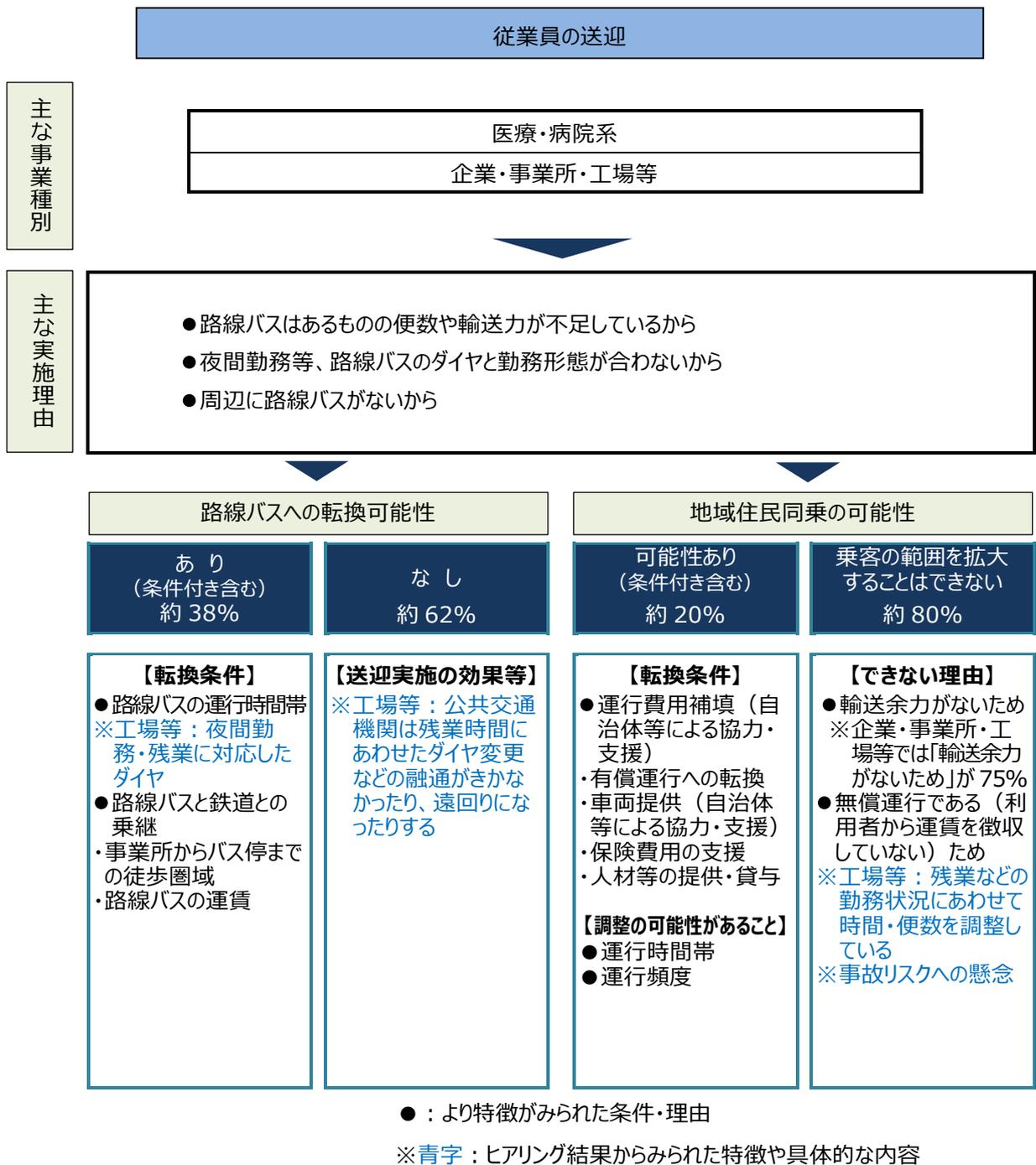


図 6-2 従業員の送迎における送迎実施理由と路線バスへの転換・地域住民同乗の可能性

6.2 需要に対して歩み寄れる可能性が高い内容

1) 利用者の送迎において歩み寄れる可能性が高い内容

- 利用者送迎では、図 6-1 で示すように回答社数は少ないものの、地域住民同乗で調整できる事項として「運行ルート」「運行時間帯」が挙げられている。
- 既に地域住民の同乗を実施されている病院施設へのヒアリングにおいては、施設利用者の多い地域に送迎バスの停留所を設定するなどの調整を検討されている。

2) 従業員の送迎において歩み寄れる可能性が高い内容

- 従業員送迎では、図 6-2 で示すように地域住民が同乗できない理由として「輸送余力がない」を挙げる企業(施設)等が多くみられる一方で、回答社数は少ないものの調整できる事項として「運行時間帯の調整」「運行頻度の調整」が挙げられている。
- 路線バスへの利用転換の条件からみられるように、従業員送迎に地域住民同乗の協議・検討を行う際には、従業員の通勤時間が長くないよう鉄道との乗継等を考慮しつつ、運行時間帯や運行頻度について調整を行うことが考えられる。
- その際、従業員の勤務状況に応じて運行時間・便数が変動すること、通勤時間短縮を目的として送迎を実施されている場合には運行ルートの変更が難しいことに留意が必要と考えられる。

3) 交通事業者からみて歩み寄れる可能性が高い内容

- 交通事業者を対象としたアンケートにおいて、地域のニーズに応じて運行内容を変更すると想定した場合に、変更が可能と考えられる項目として「運行時間帯の拡大」が挙げられている。このことから、運行時間帯や運行頻度の調整は、他の項目と比べて歩み寄れる可能性が高いと考えられる。

4) モデルとなる参考事例からみて歩み寄れる可能性が高い内容

(1) 企業(施設)等送迎の利用目的を拡大

- その他、地域のより良い移動手法のひとつとして、デイサービス施設等の送迎車両の空席を活用し、施設利用者の非通所日の移動支援などの手法が考えられる。
(参考事例 P5-14 兵庫県豊岡市)
- 市・運行主体・資金援助を行う事業者で構成する組織により意思決定等を行う事例があるほか、施設事業者が実施主体となり、交通事業者に運行を委託することなどの実施形態が考えられる。

(2) 路線バス、コミュニティバス、専用スクールバスの一体利用

- その他地域のより良い移動手法のひとつとして、複数の用途のバスを民間事業者に委託して一体で運営することで、限られた台数のバスと限られた予算の中で、運行経路や運行時間を工夫して、効率的な運営を実施する手法が考えられる。
(参考事例 P5-17 兵庫県養父市参照)

(3) その他

- 参考事例 P5-15 群馬県下仁田町では、スクールバスに地域住民が同乗することに保護者から防犯面で不安の声があったが、説明会の開催、車内防犯カメラの設置等により理解を得て、実現されている。アンケート結果からは可能性が低いとみられる項目等についても、地域の声を踏まえた対応策の検討等によって実現性が高まると考えられる。

6.3 インセンティブとなり得る内容

需要と供給のマッチングに関して、需要側、供給側の歩み寄りにより、マッチングの可能性が高まるが、互いの自助努力に任せる方法ではマッチングの限界があるため、インセンティブにより歩み寄りの実現性を高めるとともに、歩み寄りの幅を広げることが必要と考えられる。

そこで、クロスセクター効果の算出方法「地域公共交通の運行に対して行政が負担している財政支出と地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる分野別代替費用のコスト同士を比較する」を踏襲し、インセンティブ投入の実現性を高めることが有効と考えられる。

インセンティブ投入以外にも、新設するバス停の設置や設置場所の無償提供、また時刻表に関係者の広告を掲載するなどの協力・支援も考えられる。

また近年、運転者確保が課題となっている。このため、地域交通を持続可能なものとするためには、運行経費に加えて、運転者確保の視点を含め、複数の交通手段が連携した効率的な交通体系を創出していくことが必要と考えられる。

1) 運行経費

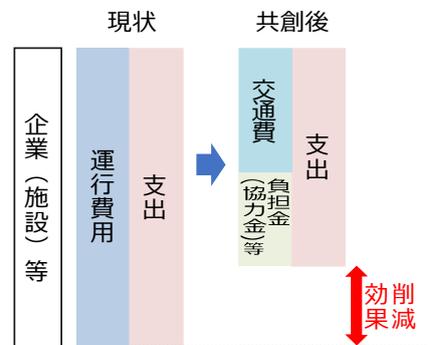
「現在の運行にかかる支出（運行費用－収入）」と「より良い移動手段への転換後の運行にかかる支出及び、転換するうえで必要となる投資・費用負担等」を比較し、後者のコストの方が低ければ、運行者にとってのインセンティブとして運行費用の一部を負担することで、歩み寄りの実現性を高めることができると考えられる。

(1) 路線バス等の活用の場合のイメージ

企業（施設）等送迎から路線バス利用に転換し、路線バスに企業への立ち寄り先を追加し運行する場合、以下のインセンティブによる歩み寄りが考えられる。

【企業（施設）等側】

「現在の運行にかかる支出」と比較して、企業（施設）等送迎を取りやめた後に必要となる「路線バス利用時の運賃」に「路線バスの立ち寄り先追加に対しての負担金（協力金）等（公共交通事業者にとってのインセンティブ）」を加えてもなお、企業（施設）等送迎を取りやめることで支出を削減できる場合には、削減効果が企業（施設）等にとってのインセンティブとなり得る。



【公共交通事業者側】

「現在の運行にかかる支出」と比較して、「立ち寄り先追加による費用増」があるものの、「利用者増に伴う運賃収入の増加」に「立ち寄り先追加に対しての企業（施設）等からの負担金（協力金）等（インセンティブ）」が加わることで、安定的な運行継続が可能となる。

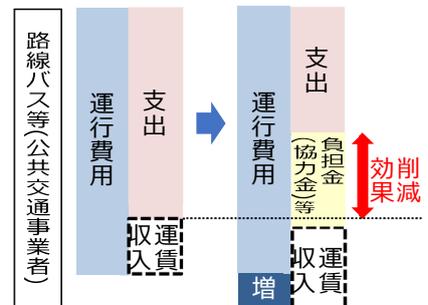


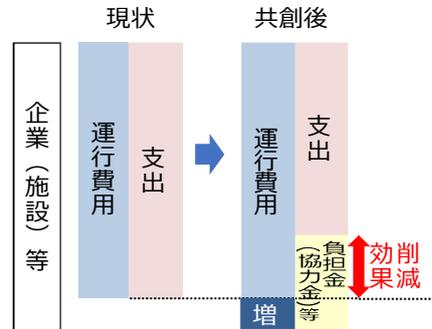
図 6-3 イメージ図

(2) 企業（施設）等送迎に地域住民同乗のパターン

既に実施されている企業（施設）等送迎に地域住民が乗合する方法を検討する場合、以下のインセンティブによる歩み寄りが考えられる。

【企業（施設）等送迎側】

「現在の運行にかかる支出」と比較して、「立ち寄り先追加による費用増」があるものの、「立ち寄り先追加に対しての公共交通実施主体などからの負担金（協力金）等（インセンティブ）」が加わることで、支出を削減できる場合には、企業（施設）等送迎への乗合実施の可能性が高まる。



【公共交通実施主体側】

「現在の運行にかかる支出」と比較して、路線バス等を廃止・縮小することで費用を削減できる一方で、運賃収入が減少するが、「企業（施設）等の立ち寄り先追加に対して負担金（協力金）等（企業（施設）等にとってのインセンティブ）」を加えてもなお、路線バス等を廃止・縮小することで支出を削減できる場合には、削減効果が公共交通実施主体としてのインセンティブとなり得る。

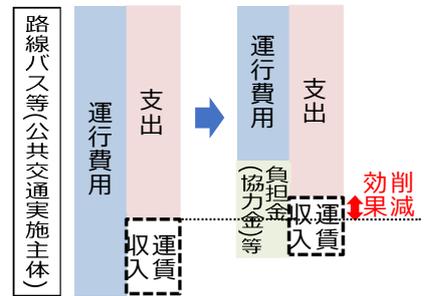


図 6-4 イメージ図

2) 運転者

運転者の確保が難しくなるなか、企業（施設）等送迎を路線バスに代替することや、企業（施設）等送迎に地域住民の同乗を行うことは、運行経費の効率化とあわせて運転者の継続的な確保につながると考えられる。

その他にも、モデルとなる参考事例で見られるように、路線バス・コミュニティバス・専用スクールバスの一体運営を行うことで、運行経費、運転者の確保の両方を解決しようとする動きもみられる。

地域にとってより良い移動手段を検討するにあたっては、複数の輸送資源を組合せ、地域の実情にあわせた方策を検討することが重要と考えられる。