

第1回政策推進部会でご指摘いただいた事項への対応

目 次

1.	東北地方交通審議会答申本文	1
2.	IT型デマンド乗合タクシー導入の背景	2
3.	利用者に対するアンケート結果	4
4.	デマンド乗合タクシー導入地域に関するデータ	7
5.	利用の多い地域の追加調査	8
6.	タクシーの利用者調査	9
7.	NTTのシステム調査	10
8.	NTT方式の必要性を判断するための数値指標の検討	11

1. 東北地方交通審議会答申本文

(デマンド乗合タクシーに関する部分の抜粋)

第4章 安心して暮らし続けられる地域づくりのための「地域の足」の確保

3. 取り組むべき施策

(3) 新たな「地域の足」の開発と普及

一義的には大量輸送能力を有し地域の足としてこれまでも活躍してきた地方鉄道や地方バスの活性化を図るべきであるが、一方で、需要が著しく落ち込み、鉄道やバスの維持の見通しが立たない地域においては、新たな「地域の足」を模索し、導入していくことが必要となる。

東北地方の地方部における公共交通の輸送人員の減少等を踏まえると、今後多くの地域でこうした新たな「地域の足」の必要性が高まると考えられ、その開発や普及は最も緊急性の高い課題である。

① バスとタクシーの中間形態の導入 ～デマンド型乗合タクシーの普及促進～

従来の公共交通が撤退した後の代替的な「地域の足」として、多くの地域から注目されているものとして、平成13年度に福島県小高町（おだか e-まちタクシー）で初めて導入された「デマンド型乗合タクシー」が挙げられる（事例「デマンド型乗合タクシー」）。

このシステムの特徴は、需要が少なく分散している地域の足として、特に高齢者のニーズを踏まえて、利用者の予約に応じ基本コースから柔軟にルートを変更し利用者の戸口まで出迎えに行きドアツードアの利便性を確保するとともに、乗合形式とすることで運賃を低廉化している点にあり、さらに地方公共団体の負担も軽減している。

「デマンド型乗合タクシー」については、既に多くの地域の注目を集め、普及も進んでいるところであるが、直ちにこうした優良事例を一層周知し、同様の状況を有する地域において一層普及を図るべきである。

2. IT型デマンド乗合タクシー導入の背景

	導入地域	背景	
○	福島県旧小高町 [H14. 1]	小高町商工会の高齢化対策事業として、よく買い物をする商店街までの移動手段を確保する必要	
○	島根県旧掛合町 [H14. 3]	交通空白地帯の交通不便者の交通手段を確保する必要	
○	福島県旧保原町 [H15. 3]	病院の送迎バスや自治体の福祉バス、路線バスが混在しており、町内を自由に移動できる手段を確保する必要	
○	石川県旧志雄町 [H15. 3]	町内に数多く存在する交通空白地帯に居住する人への対応と、山間部地域に居住する学生の通学手段確保の必要	
○	福島県浪江町 [H15. 6]	バス路線 廃止	地元の商店街へのアクセスを確保する必要と、 路線バス3路線の撤退（平成14年） に伴う代替手段を検討する必要
○	福島県双葉町 [H15. 11]	バス路線 廃止	小・中学生の通学の足としても利用されていた 路線バス2路線の廃止（平成15年9月） 検討に伴い、特に学童の通学を支援する必要
○	広島県旧大和町 [H15. 12]		路線バスの路線・便数が少なく住民の足を確保する必要
○	福島県大熊町 [H16. 1]	バス路線 廃止	路線バス1路線が廃止 されると同時に、巨額の費用を投入しているスクールバス・福祉バス・生活路線バスのあり方を検討する必要
○	長野県富士見町 [H16. 3]	バス路線 減少	8路線の路線バスが 5路線に減少 し、一便辺りの利用者が数名と低迷する一方で全ての住民に公平に移動手段を確保する必要
○	千葉県酒々井町 [H16. 3]	バス路線 廃止	町外の病院へ運行する路線バスが廃止 となり、高齢者の町外への通院の足を確保する必要、同時に小学生のスクールバスの運行形態改善も課題
○	宮城県旧一迫町 [H16. 10]	バス路線 廃止	路線バス2路線が廃止 され、住民の生活の足の確保と園児・児童・高校生のスクール送迎の運行形態の改善が課題
○	福島県新地町 [H16. 10]		町外の病院や駅への交通手段がなく、相馬市への通勤者や高齢者の通勤の足を確保する必要
○	長野県旧堀金村 [H16. 10]		生活拠点である豊科町への交通手段を確保する必要
○	千葉県夷隅町 [H16. 12]		町内循環バスの利用低迷による代替案検討の必要
○	福島県中島村 [H17. 3]	バス路線 減少	路線バス運行本数が縮小 され、村全体の交通不便者が公平に利用できる交通サービスを検討する必要

※「○」は、今回の調査対象の地域

	導入地域	背景
○	福島県白沢村 [H17. 4]	各年齢層に対応した個々の交通サービスが財政を圧迫していたと同時に隣町に依存する生活動線について生活の足を検討する必要
○	栃木県芳賀町 [H17. 7]	一部の町民に対してのみ提供されていた交通サービスを検討する必要
○	岩手県旧前沢町 [H17. 7]	町営バスの利用低迷に対する代替案の検討と合併を控え、前沢町独自の交通支援施策を検討する必要
○	山形県飯豊町 [H17. 12]	町営バスの利用者減少による財政圧迫と路線バス1路線の車両老朽化への対応を検討する必要
○	茨城県東海村 [H17. 12]	当時運行していた福祉バスより一層利便性の高い公共交通サービスを検討する必要
○	福島県旧船引町 [H18. 1]	市町村合併により新市における交通体系を見直す必要
○	長野県旧武石村 [H18. 2]	市町村合併へ向けた交通体系見直しの必要
○	石川県旧押水町 [H18. 4]	福祉バスの利用低迷の解消と、市町村合併に伴う地域間交通サービスの平準化、地域間移動円滑化の必要
○	埼玉県騎西町 [H18. 6]	町内各地域に存在する交通空白地域を解消する必要
	広島県世羅町 [H18. 8]	3町の合併に伴う利用者利便の高い交通システム検討の必要
	長野県東御市 [H18. 10]	旧自治体区にて行われていた各交通対策施策を、新市の通勤・通学・高齢者のニーズを満たす総合交通システムとして検討する必要
	宮城県女川町 [H18. 10]	便数の少ない路線バスによる時間的な交通空白の解消と、学童・園児などの交通確保を検討する必要
	福島県只見町 [H18. 10]	町内各地域の交通空白地域の解消と、既存 路線バスの廃止 に代わる地域の足を確保する必要
	茨城県石岡市 [H18. 10]	既存のコミュニティバスに加え、市内の交通空白地帯の解消と中心市街地への住民の集客を検討する必要

※「○」は、今回の調査対象の地域

資料) 個別ヒアリング、全国の「デマンド交通システム」運行事例 より

3. 利用者に対するアンケート結果

(1) 飯豊町

【概要】

実施時期：運行開始から10ヶ月

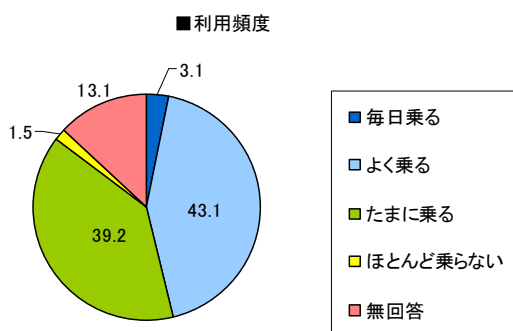
回収件数：131件（回答者性別・・・男性25%、女性75%）

【結果要約】

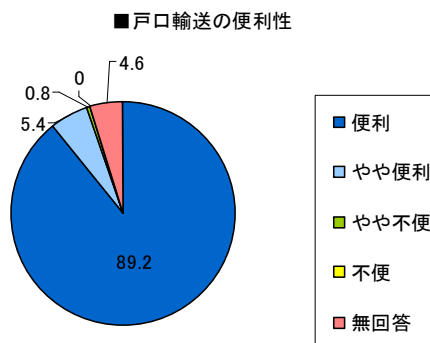
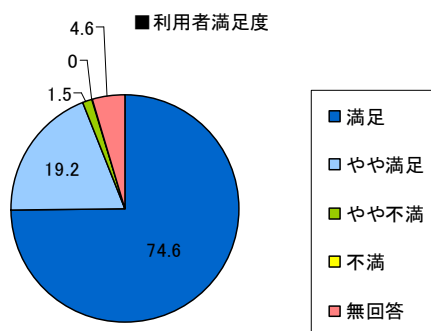
- 利用者の満足度は高く、特に戸口輸送を便利と感じている人が多い。
- 利用料金は「安い」と感じている人が多い。
- 特に、外出時間や通院のしやすさが、導入以前と比較して便利になったと感じている人が多い。

資料) 広報いいで平成18年10月号「ほほえみカー」アンケート調査報告

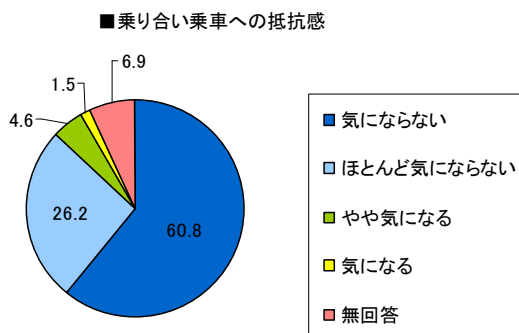
問1 どれくらい利用しますか？



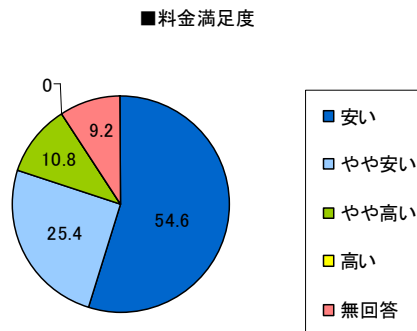
問2 利用者の満足度は？



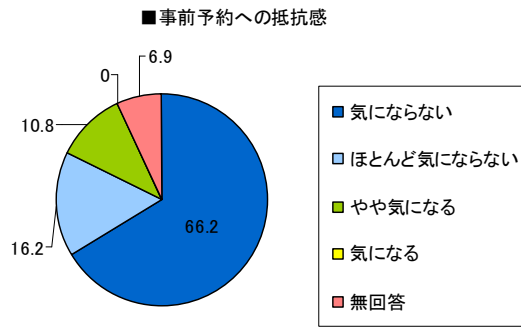
問3 乗合乗車はどうですか？



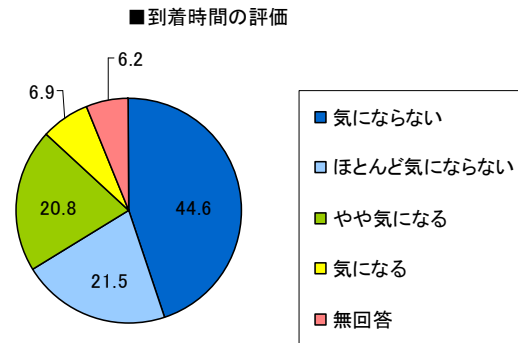
問4 利用料金は高い・安い？



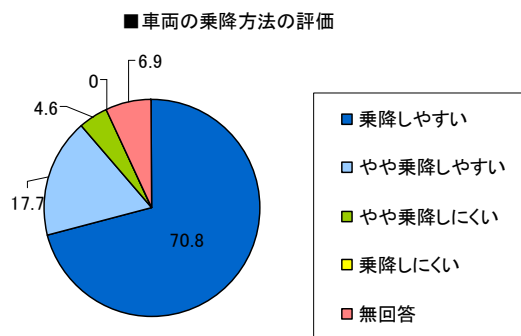
問5 予約制は気になりますか？



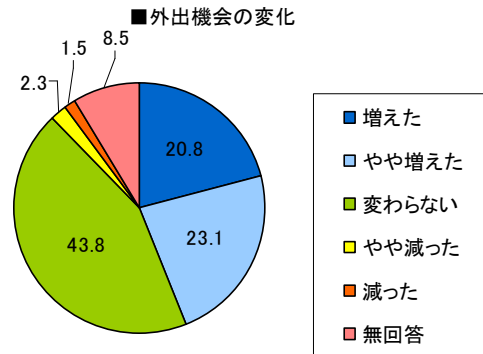
問6 目的地への到着時間はいかがですか？



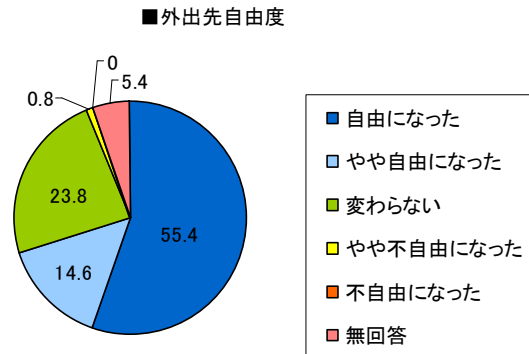
問7 車の乗降はしやすいですか？



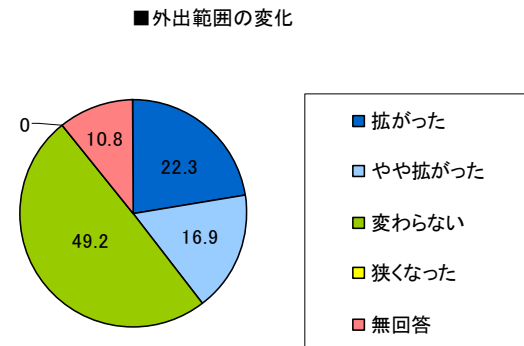
問8 外出する機会は増えましたか？



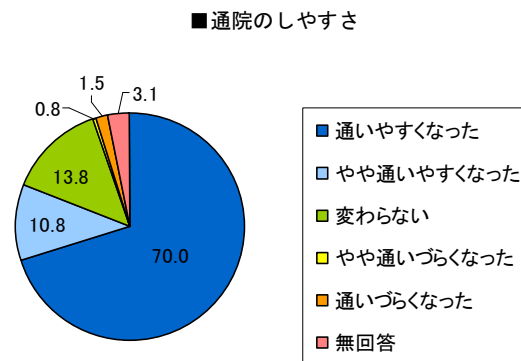
問9 外出時間は自由になった？



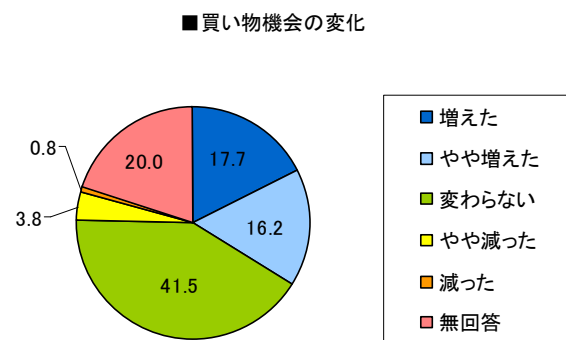
問10 外出先が広がりましたか？



問11 通院しやすくなりましたか？



問12 買い物の機会は増えた？



(2) 富士見町

【結果要約】

○ 土日の運行、運行時間の拡大を求める声が多い。

1. 年末 30 日までは運行してもらいたいと思います。
2. 車の昇降時に手伝ってくれたらよいと思います。
3. 土日に運行してもらいたい。 16 件
4. 今日はじめて利用させていただきました。とても都合よく感じました。
5. 長時間乗るので具合が悪くなる時がある。
6. 五時過ぎの便を運行してもらいたい。早朝便(乙事便)を出してもらいたい。
7. 西友待合所が寒い。
8. 障害者にも割引券を出してほしい。
9. 年末年始も運行してほしい。
10. バスの時はバス停まで出るのが大変だった。助かっています。
11. 年末はせめてもう 1 日運行してほしい。
12. 土日に一便出してほしい。これから寒くなるのであまり待つのはつらいです。
13. 友達が出来ました。
14. 夕方 5 時過ぎか、6 時台に運行してほしい。 8 件
15. 時間により満車で乗れないときが困る。
16. バス停を作ってはどうか。
17. もう少し本数を増やしてほしい。
18. 1 時の町行きを増やしてほしい。
19. 運転手さんが親切であった。
20. 電車などの時、非常に心配になる。
21. 時間が遅れる。便を増やしてほしい。
22. 戸口から戸口が魅力。
23. 料金一律なのがよい。
24. 帰りの時間が決まっているので待ち時間が長い。
25. 病院のある土曜日にも運行してほしい。
26. 大武川まで来てほしい
27. 便数をもっと増やしてほしい。 5 件
28. 病院には必ず廻るようにしてはどうか。なかなか出てこない人がいる。
29. 清水歯科の所は狭いので出てくるようにしてはどうか。
30. 満足しています。
31. 乗車口がせまくて危ない。冬場は心配。
32. 踏み台が必要。出してくれないときがある。
33. 大変よいと思います。
34. 路線バスとの比較をしてほしい。

4. デマンド乗合タクシー導入地域に関するデータ

	前沢町	一迫町	飯豊町	小高町	保原町	浪江町	双葉町	大熊町	中島村	白沢村	船引町	東海村	酒々井町	志雄町	富士見町	堀金村	掛合町	大和町	川西町	高島町
導入年	17	16	17	13	15	15	15	16	17	17	18	17	16	15	16	16	14	15	17	17
導入月	7	10	12	6	3	6	11	1	3	4	1	12	3	4	3	10	3	3	6	12
《地域特性》																				
人口	15,230	9,319	8,970	13,832	24,803	22,284	7,439	10,915	5,470	9,225	23,397	35,754	21,051	7,500	15,583	9,043	4,033	7,402	19,091	26,611
65歳未満	10,951	6,305	6,246	10,418	19,510	17,705	5,643	8,922	4,357	17,384	29,702	17,884	5,664	11,433	7,134	11,433	2,672	4,990	13,633	19,861
65歳以上	4,279	3,014	2,724	3,414	5,293	4,579	1,796	1,993	1,113	2,150	6,013	6,052	3,167	1,836	4,150	1,909	1,361	2,412	5,458	6,750
高齢化率	28.1	32.3	30.4	24.7	21.3	20.5	24.1	18.3	20.3	23.3	25.7	16.9	15	24.7	26.6	21.1	33.7	32.6	28.6	25.4
世帯数	4,184	2,574	2,333	3,634	7,321	6,838	2,373	3,314	1,277	2,028	6,382	12,083	7,225	5,084	2,617	2,617	-	-	4,782	7,091
非高齢者単身世帯数	3,948	2,345	2,173	3,391	6,991	6,392	2,244	2,939	1,246	1,970	6,051	11,714	6,864	#VALUE!	4,464	2,529	-	-	4,461	6,706
高齢者単身世帯数	236	229	160	243	330	446	129	375	31	58	311	369	361	167	620	88	111	281	321	385
高齢者単身世帯率	5.6	8.9	6.9	6.7	4.5	6.5	5.4	11.3	2.4	2.9	4.9	3.1	5.0	#VALUE!	12.2	3.4	-	-	6.7	5.4
面積	72.3	87.6	329.6	92.0	42.0	223.1	51.4	78.7	18.9	48.4	161.2	37.5	19.0	58.3	144.4	65.0	109.5	122.0	166.5	180.0
非可住地面積	21.6	43.5	277.0	46.1	11.2	160.2	30.0	50.1	3.4	16.9	83.8	6.9	4.4	38.3	100.7	49.1	95.9	85.9	80.2	107.9
可住地面積	50.7	44.1	52.6	45.8	30.8	62.9	21.4	28.6	15.5	31.5	77.4	30.6	14.6	20.0	43.7	15.9	13.6	36.1	86.2	72.2
可住地における人口密度	300.2	211.2	170.5	301.9	806.3	354.4	348.1	381.9	352.7	293.0	302.4	1,170.3	1,439.9	371.1	356.5	569.1	296.3	205.0	221.4	368.8
《運行形態》																				
バス停の設定	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア	ドア・トゥードア
路線設定	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし
運行エリア	市町村全域で1エリア	市町村内2エリアとまちなかエリア	市町村内2エリアとまちなかエリア	市町村内2エリアとまちなかエリア	市町村内4エリアとまちなかエリア	市町村内3エリアとまちなかエリア	市町村内3エリアとまちなかエリア	市町村内2エリアとまちなかエリア	市町村全域で1エリア	市町村内2エリア	市町村内3エリアとまちなかエリア	市町村全域で1エリア	市町村全域で1エリア	市町村全域で1エリア	市町村内3エリア	市町村全域で1エリア	市町村内2エリア	市町村内3エリア	市町村全域で1エリア	市町村内2エリアとまちなかエリア
エリア分け	市町村全域で1エリア	市町村内2エリアとまちなかエリア	市町村内2エリアとまちなかエリア	市町村内2エリアとまちなかエリア	市町村内4エリアとまちなかエリア	市町村内3エリアとまちなかエリア	市町村内3エリアとまちなかエリア	市町村内2エリアとまちなかエリア	市町村全域で1エリア	市町村内2エリア	市町村内3エリアとまちなかエリア	市町村全域で1エリア	市町村全域で1エリア	市町村全域で1エリア	市町村内3エリア	市町村全域で1エリア	市町村内2エリア	市町村内3エリア	市町村全域で1エリア	市町村内2エリアとまちなかエリア
目的地の範囲	市町村内	市町村内	市町村外(病院のみ)	市町村内	市町村内	市町村内	市町村内	市町村内	市町村外(病院、銀行、駅のみ)	市町村外(JR本宮駅、病院、一部開業医のみ)	市町村内	市町村内	市町村内	市町村外(町外の総合病院2箇所)	市町村内	市町村内	市町村内	市町村内	市町村外(病院、駅のみ)	市町村内(自宅から病院、役場、駅等の公共施設)
運行ダイヤ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日・土曜	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ
曜日	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日・土曜	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ	平日のみ
運行時間帯	～から ～まで	8:00 16:00	7:00 17:00	7:00 16:00	8:00 16:00	8:30 16:30	8:00 15:00	8:00 16:00	8:00 19:00	7:00 16:00	8:30 16:00	8:00 16:00	8:00 17:00	8:00 15:00	7:30 17:00	8:00 17:00	8:10 21:00	8:30 17:10	8:00 16:30	7:30 17:00
※備考			まちなかのみの15:00まで																	
時間数	8	10	11.5	8	8	8	7	8	12	7.5	8	8	9	7.5	9	13	8.5	7.5	9.5	8
郊外の運行ダイヤ	予約により規定ダイヤを前後	予約により規定ダイヤを前後	規定ダイヤ通り	規定ダイヤ通り	規定ダイヤ通り	規定ダイヤ通り	規定ダイヤ通り	規定ダイヤ通り	予約により規定ダイヤを前後	予約により規定ダイヤを前後	規定ダイヤ通り	規定ダイヤ通り	なし	予約により規定ダイヤを前後	規定ダイヤ通り	規定ダイヤ通り	規定ダイヤ通り	規定ダイヤ通り	規定ダイヤ通り	予約により規定ダイヤを前後
予約がない場合	運休	運休	運休	運休	運休	運休	運休	運休	運休	運休	運休	運休	運休	運休	運休	運休	運休	運休	運休	運休
まちなかの運行ダイヤ	-	なし	なし	なし	なし	規定ダイヤ通り	規定ダイヤ通り	規定ダイヤ通り	-	-	規定ダイヤ通り	-	-	-	運休	-	-	-	-	-
予約がない場合	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
予約	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	当日30分前まで	1日前まで
車両管理	時間制(午前4、午後3)	終日	終日	時間制(午前4、午後2)	時間制(～14:30が5、以降4)	終日	終日	終日	終日	終日	終日	時間制(午前5、午後4)	終日	終日	終日	終日	終日	終日	時間制(～17:00が3、以降2)	終日
最大台数	4	4	4	4	5	5	4	4	1	3	4	5	4	5	4	3	2	3	3	3
うち大型	1	3	2	2	2	3	2	2	1	3	3	1	4	1	4	2	2	3	1	3
うち中型	3	1	2	2	3	2	2	2	0	0	1	4	0	4	0	1	0	0	2	0
最小台数	3	-	-	2	4	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
うち大型	0	-	-	1	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
うち中型	3	-	-	1	2	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1台あたり可住地面積(ピーク時)	12.7	11.0	13.2	11.5	6.2	12.6	5.3	7.1	15.5	10.5	19.3	6.1	3.7	4.0	10.9	5.3	6.8	12.0	28.7	24.1
最大時座席数	21	31	26	26	30	35	26	26	9	27	31	25	36	25	36	22	18	27	17	27
大型	1	3	2	2	2	3	2	2	1	3	3	1	4	1	4	2	2	3	1	3
中型	3	1	2	2	3	2	2	2	0	0	1	4	0	4	0	1	0	0	2	0
1台あたり1日契約額(終日管理のみ)	-	19,371	17,502	-	-	13,667	14,358	16,727	24,400	14,175	17,100	-	22,511	10,530	20,150	-	15,580	15,139	10,335	18,942
運用形態	兼用	兼用	専用	専用	専用	専用	専用	専用	兼用	専用	専用	専用	専用	兼用	専用	専用	兼用	専用	兼用	専用
運転手雇用形態	兼任	専任	兼任	専任	専任	専任	専任	専任	専任	専任	専任	専任	専任	専任	専任	兼任	専任	兼任	専任	専任
オペレータ管理	終日	終日	時間制(午前2、午後1)	時間制(午前2、午後1)	終日	終日	時間制(午前2、午後1)	終日	時間制(12:00～13:00が1)	時間制(午前2、午後1)	時間制(午前3、午後2)	時間制(午前2、午後1)	終日	時間制(午前2、午後1)	時間制(～14:30が2、以降1)	終日	時間制(午前2、午後1)	終日	時間制(午前2、午後1)	終日
最大人数	-	-	2	2	-	-	2	-	2	2	3	2	2	2	2	2	-	2	-	-
最少人数	2	2	1	1	2	2	1	2	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	2	2
1人あたり受け持ち登録人数	2,197.0	1,744.0	3,989.0	5,225.0	5,286.5	3,187.5	3,031.0	-	1,382.0	5,549.0	10,038.0	1,950.0	5,066.0	824.0	6,650.0	3,719.0	4,000.0	3,473.0	712.0	1,650.0
1人あたり受け持ちエリア面積	25.4	22.1	52.6	45.8	15.4	31.4	21.4	14.3	15.5	31.5	77.4	15.3	14.6	10.0	43.7	15.9	13.6	36.1	43.1	36.1
雇用形態	専任	専任	専任	専任	専任	専任	専任	専任	兼任	専任	専任	専任	専任	専任	専任	専任	専任	専任	兼任(デマンド4割)	専任
記車経験	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし	あり	なし	あり	なし
土地勘	なし	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり
システム	購入	購入	購入	購入	購入	購入	リース	購入	リース	購入	リース(要確認)	購入	購入	購入	購入	購入	リース	購入	作成(?)	購入
《運行状況》																				
集計期間(ヶ月)	9	12	11	12	12	12	12	12	10	12	3	4	12	12	12	12	12	12	12	12
年間運行日数 ※上記集計期間中	220	246	226	244	244	246	244	244	243	57	94	243	243	243	245	245	242	242	197	247
年間運行便数 ※上記集計期間中	12,320	4,920	7,458	5,368	-	14,640	7,706	-	-	1,458	4,218	6,154	8,845	-	9,477	10,535	2,275	9,438	5,219	4,446
最大便数/日	56	-	33	22	-	62	43	-	-	6	14	-	56	16	-	50	11	31	27	18
最小便数/日	32	-	33	22	-	47	12	-	-	6	2	-	17	3	-	9	4	11	11	18
《利用状況》																				
年間利用者数 ※上記集計期間中	22,795	27,946	15,445	26,406	35,460	30,317	13,333	19,516	1,477	20,275	5,054	7,295	14,239	9,647	32,906	70,535	8,222	13,132	6,532	17,290
便あたり平均乗車人数	2	6	2	5	-	2	2	-	-	14	1	1	2	-	3	7	4	1	1	-
断り数	861	0	126	359	0	40	0	0	データなし	0	0	不明	0	10	0	33	10	0	10	10
月平均利用者数	2,533	2,329	1,404	2,201	2,955	2,526	1,111	1,626	148	1,690	1,685	1,824	1,187	804	2,742	1,334	685	1,094	544	1,441
年間利用者数(月平均利用者数×12)	30,393	27,946																		

5. 利用の多い地域の追加調査

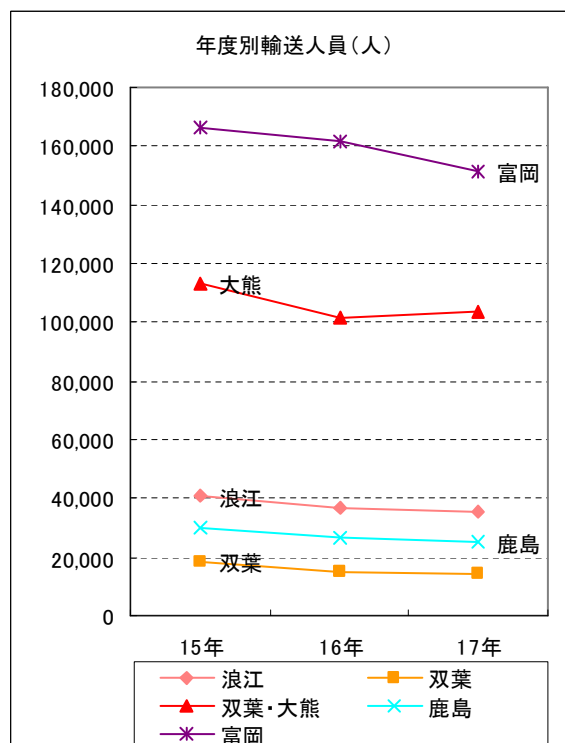
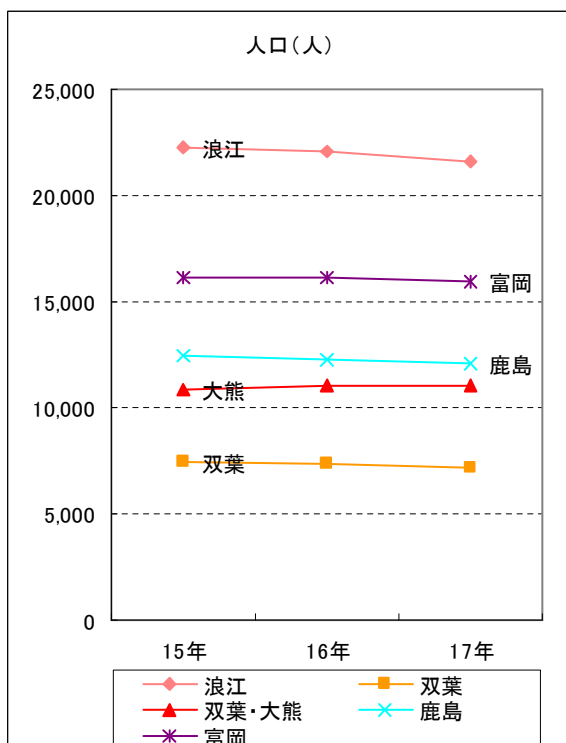
F A X 調査を行った地域の中で、利用の多い地域には何らかの共通点（立地特性や、その地域ならではの工夫等）があると思われる。そこで、特に利用の多い長野県富士見町と福島県保原町に対して、現地訪問によるヒアリングを行った。

その結果、これら二つの地域では、役場等の周辺に生活に関連する施設が集積しているという共通点があることがわかった。特に、富士見町は、車で来訪するような大型の小売店舗や総合病院が、役場の周辺に数多く立地している。店舗の業態が多岐に渡るため、生活のほとんどはそこで済んでしまうという。

一方、保原町では、利用者の動向に合わせてダイヤ改正を行うことや、町内の約 500 の事業所で登録カードを見せると予約電話を代行してもらえるサービスを導入する等、積極的にサービス向上策に取り組んでいる。待合所で利用者の声を吸い上げ、サービス内容を改善した結果、以前の満足度調査ではドライバーの評判が高かった。これら一連の取り組みが、利用者数の増加につながったものとみられる。

6. タクシーの利用者調査

- 位置表示型通信配車式のデマンド乗合タクシー導入地域（浪江、双葉、双葉・大熊）と非導入地域（富岡、鹿島）を比較した。
- 人口はどの地域も横ばいもしくは減少傾向。
- 導入・非導入にかかわらず、年度別の輸送人員は減少傾向にあり、特に非導入地域の一つである富岡地域の減少幅が大きい。
- 双葉町や浪江町における通常のタクシー輸送人員の減少幅は、デマンド乗合タクシーを導入していない他の地域の減少幅より特に大きいということはないとともに、双葉町や浪江町における減少幅は、位置表示型通信配車式のデマンド乗合タクシーの利用者（双葉町で年間約 13,000 人、浪江町で約 30,000 人）よりもそれぞれ小さいことから、デマンド乗合タクシーの導入がタクシー全体の利用客数にとってプラスに働いていることがわかる。



資料) 東北運輸局

7. NTTのシステム調査

NTT東日本に対し、ヒアリングを行った結果は次のとおり。

- 「送迎はサービスである」との基本方針のもと、マーケティングの視点から活用可能なシステムであることを重視しており、データの自動蓄積を大きな利点としている。
- 技術向上により価格が下がってきてはいるが、動作確認を経て納品するという保証も含めた価格となっている。

【価格設定に関するヒアリング結果要約】

- 現在は4台3路線まで一定価格、他はオプションの設定としている。オプションに対しては、導入地域からの要望が高い。

オプションメニュー例

- >利用者登録代行業務：初期の利用者データ登録を請け負う
- >シミュレーション研修：実際に車両を動かし本格導入に近い形で研修を行う
- >運行開始後5日間サポート：5日間システム担当者が現地に滞在して対応する

等

- カーナビ形式からFOMA形式へ徐々に入れ替わっていることにより、通信費は以前の2分の1程度になっているはず。
- 市販のPC等を使用することも不可能ではないが、責任の所在が不明確となり、故障時の補償が難しい。関連機器は、全て動作確認を行った上で販売している。
- 機械そのものが安い値段でよいものを入手できるようになってきており、初期の2千万円から、現在は1千5百万円程度へとシステムの価格は下がってきている。
- 操作研修やその後のサポート（運行開始後3～7日間程度を要する）は、動員を必要とするため、効率化は困難。

表 NTT東日本のデマンド交通システム価格

メニュー 仕様		機器、スポット保守	機器、定額保守、 操作研修、データ投入	機器、定額保守、 操作研修、データ投入、運 行サポート等 ※操作研修、データ投入は左記メ ニュー+αとする
車両3台 オペレータ端末2 台の 場合	車載機 カーナビ	970万程度	1200万程度 (従来の提供価格)	1400万程度
	年間通信費	約80万円(mova)		
	新車載機 ノートPC	990万円程度	1220万円程度	1420万円程度
	年間通信費	約30万円(FOMA)		
車両2台 オペレータ端末1 台の 場合	車載機 カーナビ	740万円程度	970万円程度 (従来の提供価格)	1170万円程度
	年間通信費	約60万円(mova)		
	新車載機 ノートPC	750万円程度	980万円程度	1180万円程度
	年間通信費	約20万円程度(FOMA)		

※スポット保守は、運営主体からの要望に応じて保守作業を行うことを指す。一方、定額保守は一定の契約の中で定期的に保守作業を行うことを指す。

資料) NTT東日本 (料金改定前)

8. 位置表示型通信配車式の必要性を判断するための数値指標の検討
※資料2での対応