

# 地域公共交通の確保等に関する実態調査

## 結果報告書

令和4年1月

総務省行政評価局



## 前 書 き

地域公共交通は、人々が日常生活を営む上で必要な通勤、通学、通院、買物等の移動を支えている。

しかしながら、現在、地域公共交通の確保・維持は困難な状況にある。とりわけ、地域における移動手段の一つである路線バスは、平成 20 年度から 29 年度までの 10 年間に、日本一周（約 1 万 2,000km）よりも長い 1 万 3,249km が廃止されている。こうした背景には、人口減少や自家用自動車の普及に伴う輸送人員の減少、民間事業者の収益の悪化等がある。特に地方部では、三大都市圏への人口移動もあいまって人口減少が顕著であり、また、日常の移動手段として自家用自動車に大きく依存しており、一人当たりの自動車保有台数も増加していることから、都市部に比べて地域公共交通を維持していくことが困難であると言える。

こうした中、地方部の市町村は、地域住民の移動を支えるため、苦心しながら地域公共交通の確保・維持に取り組んでいる。従前、各地の地域公共交通は、それぞれの地域の鉄道や路線バスの民間事業者に委ねられていたところ、利用者の減少等に伴い、市町村が運行経費の赤字を補填し、さらには、民間事業者が撤退し、路線等が廃止されると自らが主体となって廃止された路線等の代替手段を導入するようになるなど、地域公共交通の確保・維持において、市町村はより大きな役割を果たすことが求められている状況にある。

民間事業者が撤退する状況下では、市町村が費用などを負担することなく交通手段を確保・維持することには困難が生じることは明らかであり、財政状況等が厳しい中では、単純に従来の交通手段を確保・維持することにとどまらない試行錯誤の必要が高まっていると考えられることから、本調査は過疎化、高齢化が進行する中小規模の市町村を対象に地域公共交通の確保・維持に取り組む実態について、乗合運送に焦点を当てて実施したものである。

もとより、ある地域の取組は、地勢、人口動態、高齢化の状況、居住地や市街地の分布、民間事業者の状況等、その地域を取り巻く様々な状況・事情を反映した個別性が高いものであって、必ずしも他の地域にも適しているとは限らない。こうした点に留意しつつ、本報告書においては、令和 2 年 11 月に改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）の下で進めることとされている取組を検討する上で参考となると考えられる事例のポイントを紹介し、各市町村を取り巻く状況・事情に関する情報も示すことにより、関係者が自らの関心に沿った観点から、類似の状況にある市町村の取組を参考にすることができるよう、市町村単位の基本情報、現在の交通体系に至るまでの経緯も盛り込んだ事例集として取りまとめた。

本報告書が、国土交通省を始め、都道府県、市町村において、今後の地域公共交通関係施策を企画・立案していく上での一助となれば幸いである。



## 目 次

第1 調査の目的等	1
第2 調査結果（事例集）	2
1 地域公共交通の改善等の参考となる事例のポイント	4
(1) 今ある地域公共交通のサービスの見直し	
(2) 地域にあるその他の移動手段の活用	
(3) 新たな地域公共交通サービスの導入	
(4) 乗降環境や待合環境の見直し	
(5) 利用促進策	
2 市町村別の事例	7
3 コラム	241
・見直し基準に基づく交通手段の運行形態や運行条件の見直し	
4 資料編	250



# 第 1 調査の目的等

## 1 目的

この実態調査は、過疎化、高齢化が進行する中小規模の市町村における地域公共交通の確保・再編の変遷、代替交通手段の運行・利用状況等を調査し、今後の地域公共交通の検討に資するよう、地域公共交通の確保・維持に係る市町村の取組を明らかにするために実施したものである。

## 2 対象機関

### (1) 調査対象機関

国土交通省

### (2) 関連調査等対象機関

都道府県 (21)、市町村 (69)

地域公共交通に関する取組を行う上で、課題を抱えていると考えられる市町村は、中小規模の市町村に多いと考えられることから、本調査では、以下の条件①～④に従って、調査対象の市町村を選定した。

- ① 本調査で調査対象とするコミュニティバス等の交通手段を導入している市町村
- ② 上記①で選定した市町村のうち、人口 5 万人未満（平成 27 年国勢調査時点）の市町村
- ③ 上記②で選定した市町村のうち、(i)～(iii)に掲げるいずれかの条件に該当する市町村
  - (i) 過疎地域自立促進特別措置法（平成 12 年法律第 15 号）第 2 条及び第 33 条で規定されている「過疎地域」
  - (ii) 山村振興法（昭和 40 年法律第 64 号）第 7 条に基づき指定された「振興山村」を有する市町村
  - (iii) 半島振興法（昭和 60 年法律第 63 号）第 2 条に基づき指定された「半島振興対策実施地域」
- ④ 上記③で選定した市町村のうち、(iv)、(v)に掲げる全ての条件に該当する市町村
  - (iv) 財政力指数 0.5 未満（平成 27 年度時点）（注）
  - (v) 高齢化率 26.6%以上（平成 27 年国勢調査時点）（注）

（注） 財政力指数の 0.5 については平成 27 年度時点の、高齢化率の 26.6%については平成 27 年時点の全国平均に当たる数値である。

## 3 担当部局

行政評価局

管区行政評価局（北海道、東北、関東、近畿、中国四国、九州）

四国行政評価支局

## 4 実施期間

令和元年 12 月～4 年 1 月

## 第2 調査結果（事例集）

### ＜本事例集の基本的な考え方＞

- 調査対象とした市町村は、人口 5 万人未満の過疎地域等に該当しており、地域公共交通を取り巻く環境は厳しい状況である。これら市町村は、このような状況にもかかわらず、地勢、人口動態、高齢化の状況、住民の居住地や市街地の分布、交通事業者の状況など、置かれている状況や地域公共交通を取り巻く背景なども踏まえて、有効と考える手段を選択し、また、状況に応じて見直しを図るなど、試行錯誤を繰り返しながら地域公共交通の確保・維持のための取組を実施している。
- 今回、調査結果で取り上げることとした市町村では、今あるサービスを見直して活用を図る取組や、新たなサービスを導入する際に効率的・効果的な手段を選定する取組などにより、地域公共交通の持続可能性に配慮しつつ、利便性の向上等を実現しているものがみられる。
- このような市町村における地域公共交通に関する課題へのアプローチの仕方については、その検討過程などの経緯の詳細をできるだけ分かりやすく明らかにするように取りまとめることで、当該市町村における取組の特徴を捉えることができるようになり、国土交通省や他の市町村が取組を検討する際の参考になると考えた。
- そこで、調査結果については、地域公共交通施策を担う国土交通省において地域公共交通の確保・維持を推進するためのデータとして参考となるよう、また、市町村を始めとした関係機関が今後の取組を検討する際にも参考となるよう、市町村の基礎情報（注1）も含めた形で、市町村が地域において苦心しつつ取組を行っている実態をできるだけ詳細に把握できるような事例集として取りまとめている。  
（注1） 地勢、人口動態、居住地や施設の分布、財政状況、市町村における地域公共交通施策に係る体制、バス・タクシー事業者数などを含む。
- なお、令和2年11月に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化再生法」という。）が改正（注2）されているところ、地域公共交通の見直しを行っている市町村の取組の中には、改正法の下で進めることとされている取組を実施しているものもみられた。  
（注2） 地域公共交通ネットワークの形成といった従来の取組に加え、地域の多様な輸送資源の総動員による移動手段の確保や、利用者目線による既存サービス（路線、ダイヤ、運賃設定等）の改善等を推進。地方公共団体による地域公共交通計画の作成が努力義務化された。
- 本調査は法改正前の取組を把握したものであるが、改正が従前の取組に新たな取組を加える形のものであって、改正法の下でも引き続き地域公共交通ネットワークの形成に取り組むこととされていること、また、改正法の下で推進される取組を改正前から行っている市町村もあることから、法改正が行われた現状においても役立つものとなっている。

## <事例集の構成等>

- 事例集は市町村単位で作成している。
- 国土交通省の「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第2版」(令和3年3月国土交通省)では、地域公共交通サービスの確保・維持を実現するために必要となる事業内容を検討するに当たって、以下の5点を改善内容として挙げている。

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>① 今ある地域公共交通のサービスの見直し<br/>今あるサービス内容を見直し、既存の交通事業者などに最大限の力を発揮してもらうこと</li><li>② 地域にあるその他の移動手段の活用<br/>地域が有する公共交通以外の移動手段(例えば、スクールバスや福祉バスなど)を有効に利用すること</li><li>③ 新たな地域公共交通サービスの導入<br/>新たなサービス導入に際しては、特定の手段ありきで検討を進めず、幾つかの代替案を列挙し、最も効率的・効果的な手段を選定すること</li><li>④ 乗降環境や待合環境の見直し<br/>快適で安全なバスの乗降環境や待合環境を整備すること</li><li>⑤ 利用促進策<br/>サービス内容の情報提供に加え、イベントや観光等と公共交通の利用を一体化するなど利用のきっかけづくりを行うこと</li></ul> |
|--|

(注) 各事項の説明は、上記手引に基づき、当省が付した。

本事例集では、最初に、取り上げる市町村の特徴的な取組のポイントが、上記5点の改善内容のうち、どれに当たるかとの整理により分類している。

- また、上記手引では、令和2年11月の法改正を踏まえて、改正法の下で進めることとされている取組(地域公共交通ネットワークの形成といった従来の取組に加え、地域の多様な輸送資源の総動員による移動手段の確保や、利用者目線による既存サービス(路線、ダイヤ、運賃設定等)の改善等)を挙げている。

本事例集では、次に、市町村の取組の詳細を紹介するに当たって、これら改正法の下で進めることとされている取組に該当するものを中心に5分類(①既存公共交通ネットワークの再編、②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善、③地域の輸送資源の総動員、④経費削減、⑤その他)に整理し、該当する関連分野ごとに取りまとめている(注3)。

(注3) 関連分野5分類の詳細は9頁参照

- さらに、改正法の下では、実効性確保のために、定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みが制度化され、定量的なデータに基づくPDCAの取組を強化することとされている。

調査対象とした地方公共団体の中には、交通手段の運行形態や、便数や運行ルート等の運行条件を見直すに当たっての基準をあらかじめ設定する取組があり、基準として利用者数や財政負担額などのデータを指標としている状況がみられた。

こうした見直し基準に基づき、交通手段の見直しを図ろうとしている例は、地方公共団体がPDCAの取組強化等を行う際の参考となると考えられることから、コラムとして取り上げている。

## 1 地域公共交通の改善等の参考となる事例のポイント

### (1) 今ある地域公共交通のサービスの見直し

取組概要	市町村名	詳細頁
<p>町では、既存の民間路線バスの経営を圧迫しないように時間帯や利用対象者の限定といった条件を設けつつ、事業者と住民の双方の納得を得て、住民からの要望が多かったデマンドタクシーの対象区域拡大を実施</p> <p>【関連分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①既存公共交通ネットワークの再編</li> <li>②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善</li> </ul>	山形県朝日町	11
<p>利用客減少に伴うバスの小型化により、狭い道路の走行が可能となり、路線設定の選択肢が増加することで地域の実態やニーズに対応しやすくなるとともに、燃料費等の経費を削減</p> <p>【関連分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①既存公共交通ネットワークの再編</li> <li>④経費削減</li> </ul>	奈良県宇陀市	28
<p>市営の定時定路線型コミュニティバスについて、導入後約3年間の運行データの整理・分析、課題の洗い出しを行い、利用者の利便性向上や経費削減のため、運行日や運行ルートを再編</p> <p>【関連分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①既存公共交通ネットワークの再編</li> <li>②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善</li> <li>④経費削減</li> </ul>	愛媛県伊予市	44
<p>合併前の旧市町で区々となっていたバス路線を、市内地域間や隣接する市町との間の交通を担う幹線と地域内で交通を担う枝線に再編し、枝線は利用が集中する時間帯のみ定時定路線運行とし、それ以外はデマンド運行とすることで、住民ニーズに合った運行体系に見直し</p> <p>【関連分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①既存公共交通ネットワークの再編</li> </ul>	福岡県嘉麻市	62
<p>従前にデマンドタクシーを導入した市内の他地域における財政負担の削減効果を、地域公共交通会議において比較検証することにより、更なるデマンドタクシーの導入を円滑に進めることで、運行体系を見直し</p> <p>【関連分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①既存公共交通ネットワークの再編</li> <li>④経費削減</li> </ul>	鹿児島県日置市	77

### (2) 地域にあるその他の移動手段の活用

取組概要	市町村名	詳細頁
<p>買物のための外出など誰でも利用できる乗合バス及びデマンドタクシーを導入するに当たって、通院目的に限定した無料患者輸送バスを転換することで地域に定着していた既存の</p>	岩手県岩手町	94

<p>路線やダイヤを活用 導入後も毎年利用者への調査等を行い、運行路線を見直す等改善を継続</p> <p>【関連分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善</li> <li>③地域の輸送資源の総動員</li> </ul>		
<p>市では、地域が主体となって既存の路線バス等を補完するために、庁用自動車を「コミュニティ自動車」として地域に貸し出す仕組みを構築</p> <p>【関連分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>③地域の輸送資源の総動員</li> </ul>	鹿児島県いちき串木野市	113

### (3) 新たな地域公共交通サービスの導入

取組概要	市町村名	詳細頁
<p>新たな交通手段の導入に当たって、民間バス路線の廃止に伴う交通空白地の解消だけでなく、町内全域での公共交通の整備を望む住民意見も踏まえて検討した結果、町内全域を運行するデマンドタクシーを導入</p> <p>その後も、運行時間の変更など利便性向上のための見直しを実施</p> <p>【関連分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①既存公共交通ネットワークの再編</li> <li>②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善</li> <li>④経費削減</li> </ul>	茨城県利根町	125
<p>交通空白地解消のため、デマンドタクシーを導入したが、高齢化地域では利用者が減少</p> <p>住民から年会費制や主体的な経路設定等が可能な使い勝手の良い交通手段の導入の要望を受け、市民参画で実施する定時定路線型の自家用有償旅客運送を新たに導入</p> <p>【関連分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①既存公共交通ネットワークの再編</li> <li>③地域の輸送資源の総動員</li> </ul>	新潟県魚沼市	140
<p>交通空白地解消のため、高齢化が進む地域について玄関まで送迎可能なタクシーという身近な交通手段であり、かつ安価な価格での利用を実現する「相乗りタクシー」を新たに導入</p> <p>【関連分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①既存公共交通ネットワークの再編</li> </ul>	島根県江津市	157
<p>町では、定時定路線の町営バスを利用者減少により廃止。NPO 法人が行政から補助金等の支援を受けながらデマンド型の自家用有償旅客運送を新たに導入</p> <p>【関連分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>③地域の輸送資源の総動員</li> </ul>	島根県邑南町	171
<p>① 移動手段がなくなることに危機感を持った住民が NPO 法人を設立し、高齢者生活支援事業、農林業作業支援事業といった有償を含む他の事業も行うことで、行政の財政支援を受けず自家用有償旅客運送を新たに導入</p> <p>② 民間路線バスの廃止を契機に、デマンドタクシーを新た</p>	徳島県美馬市	183

<p>に導入</p> <p>毎年度の利用者へのアンケートやヒアリングを踏まえて、便数・運行日を増加するなどの見直しにより利用者の増加を実現</p> <p>【関連分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①既存公共交通ネットワークの再編</li> <li>②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善</li> <li>③地域の輸送資源の総動員</li> <li>④経費削減</li> </ul>		
--	--	--

#### (4) 乗降環境や待合環境の見直し

取組概要	市町村名	詳細頁
<p>コミュニティバスの運行について、複数回にわたるアンケート調査や障害者団体等を含む多様な構成員による協議により、幅広くニーズを把握。ニーズに対応し、車両をノンステップバスに変更することにより、障害者等の乗降環境を向上</p> <p>【関連分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①既存公共交通ネットワークの再編</li> <li>②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善</li> <li>④経費削減</li> <li>⑤その他</li> </ul>	北海道岩内町	204

#### (5) 利用促進策

取組概要	市町村名	詳細頁
<p>市では、3市共同で策定した地域公共交通網形成計画の方針を踏まえ、地域住民だけでなく島外観光客の利用者増を図るため、近隣市と調整を行い、近隣市の港へのバスの延伸・増便を図ることで利用促進を実現</p> <p>【関連分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①既存公共交通ネットワークの再編</li> <li>②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善</li> <li>④経費削減</li> </ul>	兵庫県洲本市	224

- (注)1 「取組概要」は、地域公共交通の改善等の参考となる事例のポイントを記載している。
- 2 【関連分野】は、上記「取組概要」で取り上げた内容を含め、本事例集で紹介する各市町村における特徴的な取組内容を整理・分類したものである。また、本事例集では、特徴的な取組内容について、該当する関連分野ごとに整理して記載している。
- なお、【関連分野】の分類については、後述「2 市町村別の事例<本事例集における掲載事項の説明> (5)」に記載のとおりである。

## 2 市町村別の事例

### <本事例集における掲載事項の説明>

#### (1) 取組概要

取組概要欄には、地域公共交通の改善等の参考となる事例のポイントを記載している。

#### (2) 基本情報

基本情報欄には、表1のとおり、調査時点（令和元年12月～2年3月）における各市町村の以下の情報について記載している。

表1 基本情報欄の概要

項目	概要
人口 (令和元年度)	「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」(総務省自治行政局)に基づく、令和2年1月1日時点の市町村の人口
面積 (令和元年度)	令和元年「全国都道府県市区町村別面積調」(国土交通省国土地理院)に基づく、令和元年7月1日時点の市町村の面積
人口密度 (令和元年度)	上記人口を面積で除した値
人口増減率 (令和元年)	「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」に基づく令和元年(平成31年1月1日から令和元年12月31日まで)の人口増減率
高齢化率 (令和元年度)	「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」に基づく令和2年1月1日時点の総人口に占める65歳以上人口の割合
財政力指数 (令和元年度)	「主要財政指標一覧」(総務省自治財政局)に基づく、令和元年度の財政力指数(基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去3年間の平均値)
市町村合併	平成11年以降の市町村合併の状況
担当職員数 (令和元年度)	令和元年12月1日時点の市町村の交通手段の確保・維持に係る業務の担当職員数。なお、他の業務と兼任して担当している職員を含む。
地域公共交通関係 支出合計 (平成30年度)	市町村の一般会計歳入歳出決算書に基づく、平成30年度における地域公共交通に係る事業の支出済額。地域公共交通に係る事業は、鉄道、乗合バス(路線バス、コミュニティバス等)、自家用有償旅客運送、タクシー、旅客船、福祉バス、スクールバス等の交通に関連するものであり、高齢者・障害者向けの割引措置(無料バス・福祉タクシー乗車券)などの事業費も含む。
国補助金	平成30年度の地域公共交通関係支出の財源のうち、国からの補助を受けた場合、その額
都道府県補助金	平成30年度の地域公共交通関係支出の財源のうち、都道府県からの補助を受けた場合、その額
その他	平成30年度の地域公共交通関係支出の財源のうち、国及び都道府県補助金以外の特定財源の額
一般財源	平成30年度の地域公共交通関係支出の財源のうち、一般財源額
地域公共交通網形成計画の策定	平成26年11月に改正された活性化再生法に基づき、市町村が地域公共交通網形成計画を策定している場合、計画名及び策定期

バス事業者数 (令和元年度)	令和元年 12 月 1 日時点の市町村内で運行している民間路線バスの事業者数
タクシー事業者数 (令和元年度)	令和元年 12 月 1 日時点の市町村内で運行しているタクシーの事業者数

### (3) 交通体系

交通体系欄では、各市町村内で運行している主な交通手段について、表 2 のとおり分類したものに該当する交通手段は「○」、うち、本事例集で紹介する交通手段については「◎」の記号を付している。

なお、市町村内で使用されている呼称がある場合は、呼称も記載している。

表 2 交通体系の分類

交通体系	概要
鉄道	鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）第 3 条に基づく許可を受けた事業者が運行する鉄道事業に該当するもの
乗合バス・乗合タクシー	道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第 3 条第 1 号イに定められる一般乗合旅客自動車運送事業に該当するもの。同法第 4 条の許可に基づき事業を経営。なお、「乗合バス」は乗車定員 11 人以上、「乗合タクシー」は乗車定員 11 人未満とする。
定時定路線型	道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第 3 条の 3 第 1 号に定められる路線定期運行 （路線定期運行：路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行形態）
デマンド型	道路運送法施行規則第 3 条の 3 第 2 号に定められる路線不定期運行及び同条第 3 号に定められる区域運行 （路線不定期運行：路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起点又は終点に係る時刻の設定が不定である運行形態） （区域運行：路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行形態）
タクシー	道路運送法第 3 条第 1 号ハに定められる一般乗用旅客自動車運送事業に該当するもの
自家用有償旅客運送	道路運送法第 78 条第 2 号に定められる、市町村、NPO 法人等が行う、地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送に該当するもの。同法第 79 条の登録に基づき運送を実施
その他	上記以外のもの

(注) 国土交通省の資料等に基づき、当省が作成した。

### (4) 現在の交通体系に至るまでの経緯

現在の交通体系に至るまでの経緯欄では、市町村における再編前の公共交通の課題から、どのような取組により改善を図り、現在の交通体系に至っているか、その取組の大まかな流れについて記載している。

## (5) 取組内容の詳細

取組内容の詳細欄では、市町村の取組を表3のとおり分類し、該当する分類ごとに「背景事情」、「取組内容」及び「取組の工夫、効果等」を記載している。

表3 【関連分野】の分類

分類	内容
① 既存公共交通ネットワークの再編	長大路線や路線が重複している区間を幹線・支線に分割して効率性を高めているものや、地域内の路線等の全面的な廃止・新設を行っているもの
② 既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善	運行回数・時刻、運賃、乗り継ぎ、情報提供等のサービス内容を具体的かつ網羅的に検証し、地域公共交通の利用者の利便の増進を図っているもの
③ 地域の輸送資源の総動員	既存の公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれず、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎車両など、地域の輸送資源を総動員して地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努めているもの
④ 経費削減	上記①～③の取組を通じて経費の削減を図っているもの
⑤ その他	上記①～④以外の取組

(注) ①から⑤については、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（詳細編）第2版」（令和3年3月国土交通省）における「施策・事業の具体例」を参考にして当省で設定したものである。

また、市町村では、交通手段を確保・維持するために国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付を受けている場合がある。本事例集で紹介する地域公共交通確保維持改善事業の概要は表4のとおりである。

なお、本事業の詳細については資料編を参照

表4 本事例集で紹介する市町村が活用した地域公共交通確保維持改善事業の概要

項目	事業名	概要
地域公共交通網形成計画等の計画策定に係る支援	地域公共交通調査事業（計画策定事業）	地域公共交通網形成計画等の計画の策定に必要な地域データの収集・分析、住民・利用者アンケートの実施、短期間の実証調査等に係る経費を補助するもの
事業実施に係る支援	地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）	地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有する地域内のバス交通・デマンド交通の運行に係る経費を補助するもの
車両購入に係る支援	地域公共交通確保維持事業（公有民営補助）	地方公共団体が車両を購入し、運行を行う事業者が車両を貸与する場合、その車両の購入費用を補助するもの

(注) 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。

## (6) 参考情報

参考情報欄には、表5の事項について記載している。

表5 参考情報欄の内容

分類	内容
① 現在の交通体系	交通体系欄に記載した各市町村内で運行している主な交通手段の詳細として、各交通手段の概況を記載
② 地勢	市町村の位置や地域特性等を記載
③ 人口	市町村の人口の推移や市町村内の各地区の人口分布等を記載
④ 主要施設の分布	市町村内の商業施設や医療施設、学校、行政機関の庁舎等の主要施設の分布やその概況を記載

(1) 今ある地域公共交通のサービスの見直し

## 山形県朝日町

### 取組概要

町では、既存の民間路線バスの経営を圧迫しないように時間帯や利用対象者の限定といった条件を設けつつ、事業者と住民の双方の納得を得て、住民からの要望が多かったデマンドタクシーの対象区域拡大を実施

【関連分野：①既存公共交通ネットワークの再編、②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善】

### 基本情報

人口（令和元年度）	6,714人	地域公共交通関係支出 合計（平成30年度）	80,081千円
面積（令和元年度）	196.8km <sup>2</sup>	国補助金	6,188千円
人口密度（令和元年度）	34.12人/km <sup>2</sup>	県補助金	4,065千円
人口増減率（令和元年）	-2.26%	その他	22,507千円
高齢化率（令和元年度）	42.6%	一般財源	47,321千円
財政力指数（令和元年度）	0.21	地域公共交通網形成計画 の策定	—
市町村合併	—	バス事業者数 （令和元年度）	1
担当職員数 （令和元年度）	1（兼任1人）	タクシー事業者数 （令和元年度）	2

### 交通体系

鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
	○ 民間路線バス		○	◎ 「デマンドタクシー 『あいのり号』」	

※ ○：町内で運行している交通手段

◎：町内で運行している交通手段のうち、本事例表の取組で紹介するもの

## 現在の交通体系に至るまでの経緯

### 再編前

町内では、民間路線バス 1 路線が運行しているほか、市町村運営有償運送の町民バス 5 路線が運行していたが、バス停までの距離が遠い交通空白地域が存在。集落が分散しているため、バス路線の延伸は困難な状況

### 経緯

#### ①既存公共交通ネットワークの再編(→p.13)

##### 朝日町地域公共交通総合連携計画の策定

- 平成 21 年 2 月に朝日町地域公共交通総合連携計画を策定
- 計画では、デマンド型交通の導入検討と実証運行を方針付け

##### 自家用有償旅客運送（デマンドタクシー「あいのり号」）の導入

- 朝日町地域公共交通総合連携計画及び朝日町地域公共交通活性化協議会における検討結果に基づき、平成 22 年 4 月に町内一部区域で町民バスを廃止し、自家用有償旅客運送（デマンドタクシー「あいのり号」）の実証運行を開始
- 実証運行を踏まえ、平成 23 年 4 月から町内全域で本格運行を開始
- 市町村運営有償運送（交通空白）であることや民間路線バスとの競争を避ける必要があることから、民間路線バスが運行していない区域での運行に限定

#### ②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善(→p.18)

- ・ 民間路線バスが運行している地区の住民からも自家用有償旅客運送（デマンドタクシー「あいのり号」）を利用させてほしいとの意見あり
- ・ 一方、町内の交通手段として民間路線バスを維持するため、民間路線バスとの競争を避ける必要あり

町が民間路線バス事業者と協議・調整

##### 自家用有償旅客運送（デマンドタクシー「あいのり号」）の利用対象者の拡大

- 民間路線バスが運行している区域においても、事業者の納得を得られる範囲で、段階的に利用対象者を拡大
  - ① 民間路線バスが運行している地区の利用者も民間路線バスが運行していない時間帯の便に限定し、自家用有償旅客運送（デマンドタクシー「あいのり号」）を利用可能とした（平成 26 年 10 月、平成 29 年 4 月）。
  - ② 民間路線バスが運行している地区の利用者のうち、バス停から特に距離がある地区に住む 75 歳以上の者は自家用有償旅客運送（デマンドタクシー「あいのり号」）を全便利用可能とした（平成 31 年 4 月）。

##### 土曜日への運行日拡大の実証実験を実施

- 実証実験の効果の分析の結果、利用者数の増加につながらなかったことから、運行日拡大を見送り

### 再編後

現在の朝日町の主な公共交通は以下のとおり(→p.24)  
民間路線バス、タクシー、自家用有償旅客運送（朝日町・山形市間直行バス等）、  
自家用有償旅客運送（デマンドタクシー「あいのり号」）

## 取組内容の詳細

### ①既存公共交通ネットワークの再編

#### [取組] 自家用有償旅客運送のデマンド型交通の導入による交通空白地の解消

##### <背景事情>

- 昭和 61 年の民間路線バスの廃止に伴い、代替路線として町が市町村運営有償運送である町民バスを運行していた。当該バスは、主に通学や通院、買物等に利用されていたが、人口減少や自家用自動車の増加により、年々利用者が減少していた。
- また、高齢者からはバス停までの距離が遠くて大変との意見も出されていたが、集落が分散しており、民間路線バスや町民バスによるニーズへの対応が困難となっていた。
- 町内では、民間路線バス（山形交通バス（株））が 1 路線（宮宿～谷地・寒河江線）運行しており、主に高校生や北部地区中学生の通学用に利用されていた。

##### <取組内容>

町は、平成 21 年 2 月策定の朝日町地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）において、町内の公共交通の運行内容の検討を方針の一つとし、以下の取組を実施した。

#### ○ 自家用有償旅客運送（デマンドタクシー「あいのり号」）の導入（平成 22 年 4 月実証運行、23 年 4 月本格運行）

- ・ 公共交通空白地域に住む住民の交通手段の確保のため、また、少ない需要に対し効率的な運行を行うため、デマンド型の自家用有償旅客運送を導入
- ・ 導入に伴い、運行区域が重複する町民バスは廃止

##### （取組に至る詳細な経緯）

上記取組に至る詳細な経緯は、以下のとおりである。

#### (1) 連携計画の策定

- 町では、平成 21 年 2 月に公共交通の活性化及び再生を図ることを目的に、具体的な取組方針・内容等を定めた連携計画を策定した。
- 連携計画では、公共交通空白地域に住む交通弱者の足の確保が必要であることや人口の少ない地域をカバーするにはバス路線の延伸は難しいことから、ニーズに対応したサービス水準を確保し、かつ少ない需要に対して効率的に運行するため、デマンド型交通の導入検討と実証運行について方針付けられた。
- なお、連携計画の作成や、連携計画に方針付けられたデマンド型交通導入の検討は、朝日町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）において、交通事業者や地域住民等の関係者が参集して行われた。協議会におけるデマンド型交通の導入に関連する主な協議事項については、表 1 のとおりである。

表1 協議会における協議内容

会議名・時期	概要（デマンド型交通導入に関する事項）
平成21年度第1回 （平成22年1月21日）	・ デマンド型交通実証運行の内容について説明
平成22年度第1回 （平成23年1月12日）	・ 平成22年度事業の報告（デマンド型交通実証運行の利用者数、アンケート結果を含む） ・ 平成23年度における運行条件等改善内容（1日券の発行、ダイヤ、料金、エリア等）について説明

(注)1 当省の調査結果による。

2 協議会の構成員は、行政機関（町、県、運輸局、警察署、山形市、山辺町）、交通事業者（バス事業者、タクシー事業者）、区長会である。

(2) 自家用有償旅客運送（デマンドタクシー「あいのり号」）の導入

① 実証運行の開始（平成22年4月～）

- デマンド型交通の導入に当たっての具体的な運行計画等の検討は、地域住民の足は地域住民自らが育てるという観点から、協議会での協議前に、住民代表、関係団体、交通事業者で組織される「朝日町デマンド交通運行検討委員会」が中心となって行われた。実証運行の開始に向けた協議会及び同検討委員会の主な取組は表2のとおりである。

表2 平成21年度に協議会等が実施した主な事業

実施事業	概要
区長会や地区役員への説明、住民周知説明検討会の開催	各地区の区長会等において、デマンド型交通導入に向けた説明や打合せ、報告等を複数回にわたり実施。また、平成22年1月には区長会を通じて実証運行に向けての住民周知説明検討会を実施
アンケート調査	デマンド型交通導入に関して、平成21年6月に西部地区、同年10月に上郷地区、沢内地区においてアンケート調査を実施
町議会への説明	平成21年9月の町議会でデマンド型交通導入の基本的な考えについて報告、同年12月には運行計画について説明
朝日町デマンド交通運行検討委員会の開催	平成21年度に3回（9月、10月、12月）開催し、既存交通の利用状況やデマンド型交通の運行計画、既存交通との調整等に関することについて検討

(注)1 当省の調査結果による。

2 朝日町デマンド交通運行検討委員会の構成員は、区長会、観光協会、連合婦人会、校長会、長寿クラブ連合会、民生児童委員協議会、商工会、身体障害者福祉協会、バス事業者、タクシー事業者である。

- 上記の検討等を踏まえ、平成22年4月から町内の一部地域（西部地区、上郷地区、沢内地区、宮宿エリア）で自家用有償旅客運送（デマンドタクシー「あいのり号」）として実証運行を開始した。

② 実証運行を踏まえた本格運行の開始（平成23年4月～）

- 実証運行を経て、平成23年4月から運行範囲を町内全域に拡大し、本格運行を開始した。
- 本格運行に当たっては、分散した集落の住民も利用できるようにするため、道路運送法第78条第2号に基づく自家用有償旅客運送である市町村運営有償運送（交通空白）として導入することとなった。
- 自家用有償旅客運送である市町村運営有償運送（交通空白）の導入に当たっては、道路運送法第79条の4第1項第5号及び道路運送法施行規則第51条の3第4号（※）の規定に基づき、一般旅客自動車運送事業者によることが困難で

あり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて地域公共交通会議又は協議会において協議が調っていることが求められていた。

- このため、デマンドタクシー「あいのり号」は民間路線バスが運行していない区域の利用に限定し、民間路線バスの経路上の移動はできないこととして運用することとされた。

※ 令和2年11月の改正前の道路運送法第79条の4第1項第5号において、登録の拒否要件として「申請に係る自家用有償旅客運送に関し、国土交通省令で定めるところにより、地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者又はその組織する団体、住民その他の国土交通省令で定める関係者が、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて合意していないとき。」とされており、また、同改正前の道路運送法施行規則第51条の3第4号において、登録の申請添付書類として「市町村運営有償運送を行おうとする者にあつては、地域公共交通会議又は協議会において協議が調っていることを証する書類」とされていた。

- これらデマンドタクシー「あいのり号」の運行条件、その設定の考え方等（実証運行時からの変更点を含む。）は表3のとおりである。

表3 デマンドタクシー「あいのり号」の運行条件及びその設定の考え方、実証運行時からの変更点

区分	運行条件	運行条件設定の考え方及び実証運行時からの変更点
運行ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日のみ運行（年末年始期間は運休）</li> <li>上り：5便/日（午前8時発～午後4時45分発）</li> <li>下り：5便/日（午前9時発～午後4時発）</li> <li>午後5時30分から午後7時までは高校生のみ乗車でき、民間路線バス到着時刻に合わせて運行</li> </ul>	実証運行時のアンケートで午前中の下り便を増やしてほしいとの意見が多かったことから、本格運行時には、午前中の下り便について、11時台に1便増便
運行エリア	町内全域	実証運行では、西部地区、上郷地区、沢内地区、宮宿エリアに限定した運行であったが、本格運行では、和合地区及び北部地区を追加し、町内全域で運行（ただし、既存の民間路線バスの経路上の移動は対象外）
運賃	高校生以上400円、小中学生200円	平成21年に実施した運行に向けたアンケート調査において、「1回いくらまでなら利用するか」との設問に対し、「300～400円」の回答が72%と最も多かったことから、400円で設定
車両	町所有の10人乗り車両5台	町内を4エリアに分け、それぞれが上り5便下り4便を運行するため、4台が必要となり、予約が多い場合及び点検・検査時等の予備車両を加え、計5台で運行
運行事業者	吉田タクシー、(有)朝日タクシーに委託	町の地形や気候等に熟知している必要があるとともに、事故等の緊急事態が発生した場合も速やかに対応する必要があることから、町内に営業所を有するタクシー事業者2社と契約 なお、2社と随意契約したのは、いずれも小規模業者であり、1事業者のみでは5台の運行を担うことはできないため 事業者とは四半期に1回以上打合せや調整を実施

（注） 当省の調査結果による。

- なお、車両導入に当たっては、平成 23 年度に車両購入費として 224 万 5,000 円の国庫補助（社会資本整備総合交付金）を受けている。また、運行に当たっては、国庫補助金（地域公共交通活性化・再生総合事業補助金（※）、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助））を活用している。平成 23 年度以降の補助金額の推移は表 4 のとおりである。

※ 地域公共交通活性化・再生総合事業補助金は平成 23 年 4 月に制度が廃止となり、同制度に代わり、同月から地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）を含む地域公共交通確保維持改善事業が開始された。

表 4 デマンドタクシー「あいのり号」運行等に係る国庫補助額の推移

(単位：千円)

区分	平成 23 年度	24	25	26	27	28	29	30
社会資本整備総合交付金	2,245 (注 2)	-	-	-	-	-	-	-
地域公共交通活性化・再生総合事業補助金	1,694 (注 3)	-	-	-	-	-	-	-
地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）	352	1,057	5,935	3,801	2,582	1,799	1,393	1,364
計	4,291	1,057	5,935	3,801	2,582	1,799	1,393	1,364

(注)1 当省の調査結果による。

2 平成 23 年度の社会資本整備総合交付金は車両購入費に充当された。

3 平成 23 年度の地域公共交通活性化・再生総合事業補助金の補助の対象はデマンドタクシー「あいのり号」のほか、24 年度まで運行していた町民バスや自家用有償旅客運送で運行している乗合バス（朝日町・山形市間直行バス等）も含む。

4 平成 23 年度の地域公共交通活性化・再生総合事業補助金及び 23 年度から 25 年度までの地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）は協議会が国庫補助金を受け、協議会から朝日町が委任を受けて予算を執行していた。

- また、デマンドタクシー「あいのり号」の運行に当たっては、表 5 のとおり運行費の赤字が生じているが、当該赤字分は町から事業者へ補助している。

表5 デマンドタクシー「あいのり号」の運行に係る収支の状況

(単位：千円)

区分	H23. 4～ 9	H23. 10 ～H24. 9	H24. 10 ～H25. 9	H25. 10 ～H26. 9	H26. 10 ～H27. 9	H27. 10 ～H28. 9	H28. 10 ～H29. 9	H29. 10 ～H30. 9
営業収益 (運送収入) (A)	1,765	4,563	4,067	4,343	4,510	4,249	3,676	3,030
営業費用(B)	4,622	18,462	18,464	18,326	19,007	17,964	18,873	18,526
運送費	4,594	18,462	18,464	18,326	19,007	17,964	18,873	18,526
人件費	3,956	3,522	3,507	3,541	3,569	3,591	3,684	3,736
燃料油 脂費	621	1,946	1,859	1,970	1,889	1,505	1,645	1,802
修繕費	17	311	428	274	774	555	862	783
保険料	0	35	100	28	111	28	111	0
その他	0	12,649	12,569	12,513	12,664	12,285	12,571	12,205
一般管理費	28	0	0	0	0	0	0	0
経常収支 (A-B)	▲2,857	▲13,899	▲14,397	▲13,983	▲14,497	▲13,715	▲15,197	▲15,496

(注)1 当省の調査結果による。

2 各項目の金額は単位未満を四捨五入しているため、合計が一致しない場合がある。

③ デマンド交通システム電話受付システムの導入

- 本格運行に当たり、住民の利便性向上のため、デマンド交通システム電話受付システムを本格導入しており、その経緯等は表6のとおりである。

表6 デマンド交通システム電話受付システムについて

区分	概要
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成22年の実証運行に当たり、デマンド交通システム電話受付システムを導入</li> <li>・ 導入に当たり、先進地を視察し、町に適したシステム導入の参考とした。</li> <li>・ 同システムでは、予約受付の電話を受信すると、パソコンの画面上に登録者の氏名、住所、地図が表示される。この情報を基に、予約センターオペレーター(町臨時職員2人)が配車計画を立て、無線等で運転手に指示する。</li> <li>・ 同システムの使用により、利用の30分前までの予約を可能としている。</li> </ul>
経費	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 維持管理費用はかからないため、初期費用2,919千円のみ負担</li> <li>・ 令和元年8月にシステム更新(1,296千円)</li> </ul>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ システムの活用により、利用の30分前までの予約受付が可能となり、配車業務の効率化とともに利用促進が図られている。</li> </ul>

(注) 当省の調査結果による。

④ デマンドタクシー「あいのり号」の本格導入に伴う既存路線の廃止等

- デマンドタクシー「あいのり号」の本格運行開始に伴い、町民バス5路線のうち3路線(上郷送橋線、水本線、三中線)は平成22年3月に、1路線(大沼線)は23年3月にそれぞれ廃止された。なお、残りの1路線(立木白倉線)は冬期間、デマンドタクシー「あいのり号」が運行しない土日・祝日に主にスキー客の交通アクセスを確保することから運行を継続したが、平成25年12月からのリゾート施設の無料シャトルバス運行開始に伴い、25年3月に廃止された。

<取組の工夫、効果等>

- 自家用有償旅客運送の導入により、バスの利用が不便な交通空白地域の解消につながった。

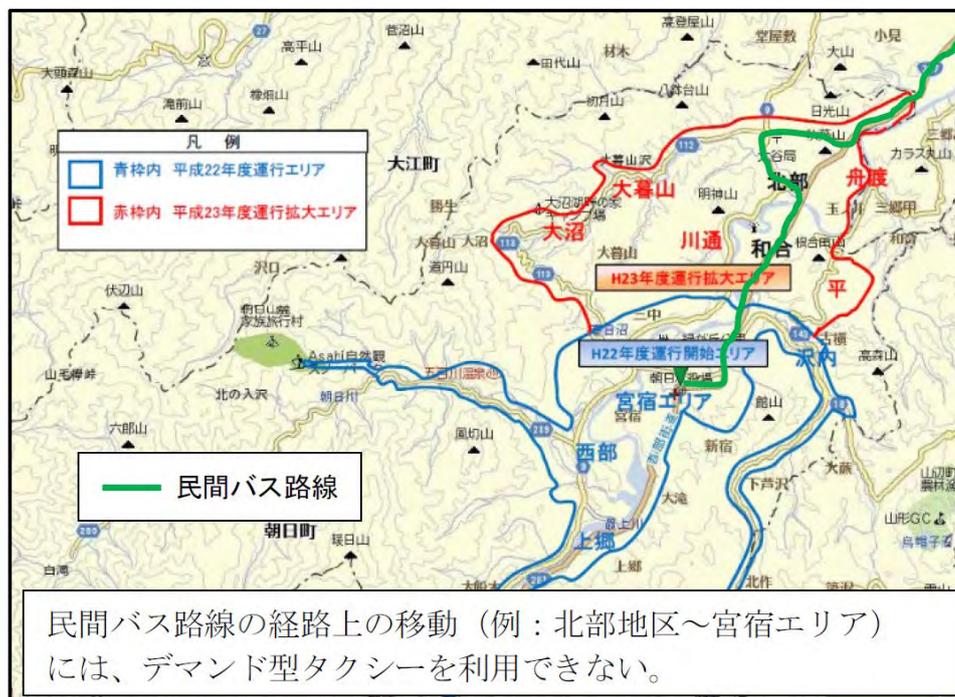
## ②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善(1)

### 〔取組〕 民間路線バス事業者との協議・調整により、地域住民及び事業者の双方が納得できる自家用有料旅客運送の運行形態を段階的に整備

#### 〈背景事情〉

- 平成 23 年 4 月に本格運行が開始されたデマンドタクシー「あいのり号」は、民間路線バスが運行していない区域の利用に限定され、民間路線バスと重複する運行範囲内（和合地区及び北部地区から宮宿エリア）における乗降はできないこととされていた。運行エリアは図 1 のとおりである。
- その理由は、①デマンドタクシー「あいのり号」は市町村運営有償運送（交通空白）として運営され、導入する区域の交通が著しく不便であることや交通手段確保の必要性があることが求められたこと、②地域公共交通の維持には、民間路線バスの堅持が重要であることであった（詳細は「①既存公共交通ネットワークの再編」を参照）。
- しかし、協議会や公聴の場（「町長と語ろう」）等において、「民間路線バスが運行している地区の利用者もデマンドタクシー「あいのり号」を利用させてほしい」との意見が出されていた。
- 一方、民間路線バス事業者からは、当該民間路線バスが赤字路線であることを理由に、デマンドタクシー「あいのり号」と競合するといった意見があった。

図 1 デマンドタクシー「あいのり号」の運行エリア（本格運行開始時点）



(注) 朝日町地域公共交通活性化協議会資料による。なお、当省で追記を行った。

#### 〈取組内容〉

- 民間路線バス事業者との協議の上、民間路線バスと重複する運行範囲内においても利用対象者等を段階的に拡大（平成 26 年 10 月、29 年 4 月、31 年 4 月）
  - ・ デマンドタクシー「あいのり号」は民間路線バスが運行されていない区域

に利用が制限されていたが、民間路線バスが運行していない時間帯の便に限定し、民間路線バスと重複する運行範囲内においてもデマンドタクシー「あいのり号」を利用可能とした。

- ・ 民間路線バスと重複する運行範囲内においても、バス停留所から特に距離がある地区の75歳以上の利用者はデマンドタクシー「あいのり号」を全便利用可能とした。

(取組に至る詳細な経緯)

- デマンドタクシー「あいのり号」の利用対象者等拡大の経過を時系列で示すと、表7のとおりである。

表7 デマンドタクシー「あいのり号」の利用対象者等拡大の経過

時点	朝日町デマンドタクシーの利用対象者の変更点
平成22年4月	実証運行を一部の地区(西部地区、上郷地区、沢内地区及び宮宿エリア)で実施
平成23年4月	本格運行開始により運行範囲を町内全域に拡大 ただし、民間路線バスが運行していない区域・経路に利用を限定し、民間路線バスと重複する経路が含まれる範囲(和合地区及び北部地区)における乗降は不可
平成25年4月	民間路線バスと重複する範囲(北部地区)のうち、バス停留所から離れた地区(大字真中、船渡、栗木沢)の障害者手帳所持の利用者は全便利用可能とした。
平成26年10月	民間路線バスと重複する範囲(和合地区及び北部地区)の利用者も、民間路線バスが運行されていない時間帯である午前11時宮宿発の下り便については利用可能とした。
平成29年4月	民間路線バスと重複する範囲(和合地区及び北部地区)の利用者も、午前11時宮宿発の下り便に加え、午前9時30分同地区発の上り便についても利用可能とした。
平成31年4月	民間路線バスと重複する範囲(北部地区)のうち、バス停留所から離れた地区(大谷第二区及び大谷第三区)の75歳以上の利用者は全便利用可能とした。

(注) 当省の調査結果による。

(1) 平成26年10月及び29年4月の見直し

- 平成23年4月の本格運行時には、民間路線バスが運行していない区域の利用に限られていたが、協議会や公聴の場(「町長と語ろう」)において、民間路線バスと重複する範囲への利用対象の拡大や民間路線バスの運行がない午前中の時間帯の利用に関する要望が出されていた。
- 一方、民間路線バス事業者からは、当該路線が赤字路線であることを理由に、デマンドタクシー「あいのり号」と競合すると、更に採算が悪化するではないかとの意見があった。
- これらの意見を踏まえた、協議会における運行内容改善に向けた検討の状況は、表8のとおりである。

表 8 協議会における協議内容

会議名・開催時期	概要 (デマンドタクシー「あいのり号」の運行に関する事項)	備考
平成 23 年度第 2 回 (平成 24 年 2 月 22 日)	・ 平成 23 年度の運行状況とアンケート結果の報告、24 年度の運行計画の説明	・ 運行エリアの拡大に関する要望あり
平成 24 年度 (平成 25 年 2 月 7 日)	・ 平成 24 年度の運行状況、25 年度の運行計画(真中、舟渡、栗木沢地区の身体障害者手帳所持者への利用拡大)の説明	・ 大谷・和合地区の特に高齢者への利用拡大に関する要望あり
平成 26 年度 (平成 26 年 6 月 20 日)	・ 平成 26 年度運行計画(午前 11 時発下り便の利用対象者拡大)の説明	・ 利用対象者拡大について地区から歓迎する意見あり
平成 28 年度第 1 回 (平成 29 年 2 月 9 日)	・ 平成 29 年度運行計画(高齢者の運賃減額、午前 9 時 30 分発上り便の利用対象者拡大)の説明	

(注) 当省の調査結果による。

- また、利用対象拡大を求める住民からの意見・要望と民間路線バス事業者の意見は、表 9 のとおりである。

表 9 運行拡大を求める住民からの意見・要望と民間路線バス事業者の意見

会議名	民間路線バスと重複する範囲への運行拡大に係る意見の要旨	民間路線バス事業者の意見の要旨	事務局の回答の要旨
平成 23 年度第 2 回協議会	民間路線バスと重複する範囲(和合地区、北部地区)の利用者もデマンドタクシー「あいのり号」を利用させてほしい。	デマンドタクシーが各所で運行され、その大きな波がきていると感じる。県内各地に普及する問題のため、簡単に結論は出せないが、公共交通機関としてよりよい運行を行っていきたい。	町民からの要望が大きいことは承知しており、路線バス運行事業者とも協議を続けているが、進展がない状況。路線バスの運行・乗車数を堅持しつつ、バスを利用できない住民の利用について今後も協議・検討していく。
平成 24 年度協議会	民間路線バスの関係で和合地区等の住民はいまだにデマンドタクシー「あいのり号」の利用が著しく制限されている。全地区で運行するためには、難しい問題があることは十分承知しているが、高齢者等の交通弱者だけでも、利用できるようにしてほしい。	民間路線バスとデマンドタクシー「あいのり号」の競合は非常に難しい問題であり、これは他の市町村でも同じ状況。赤字路線の運行については、関係する市町村、団体と日々協議を重ね、改善に向けて検討していきたい。	町民からの要望が大きいことは承知しており、路線バス運行事業者と日々協議を続ける中で、平成 25 年度から身体障害者手帳所持者については範囲を拡大する調整がついた。 路線バスの運行・乗車数を堅持しつつ、バスを利用できない住民の利用について今後も協議・検討していく。

(注) 当省の調査結果による。

- 町及び協議会において、民間路線バス事業者と協議や調整を続けてきた結果、同事業者も了解の上で、平成 26 年 10 月から同社の路線バスが運行していない時間帯の 1 便(午前 11 時宮宿発下り便)に限り、民間路線バスと重複する範囲(和合地区(平地区を除く。)、北部地区(舟渡地区の一部、川通、大暮山、大

沼を除く。) (※) の利用者もデマンド型タクシーの利用が可能となった。

※ 平地区、舟渡地区の一部、川通、大暮山、大沼は、民間路線バスの運行範囲から離れているため、平成 23 年 4 月の本格運行開始時に全便の利用が可能となっている。そのため、平成 26 年 10 月の変更では、午前 11 時宮宿発下り便について利用区域の制限が廃され、全区域の利用者が利用できることになったこととなる。

- また、その後も午前中の交通空白時間帯の利用対象拡大について民間路線バス事業者と協議や調整を進めた結果、平成 29 年 4 月から上り便（各地区 9 時 30 分発）についても、民間路線バスと重複する範囲の利用者も利用可能となった。
- なお、平成 29 年 4 月の見直しにおいては、高齢者の負担軽減と利用促進を図るため、75 歳以上の運賃が 400 円から 200 円に引き下げられた。

(2) 平成 31 年 4 月の見直し

- 平成 26 年及び 29 年の見直しにより、民間路線バスと重複する範囲においても、民間路線バスの運行がない交通空白時間帯においては、デマンドタクシー「あいのり号」を利用できることとなった。しかし、当該地区の住民からは、民間路線バスは運行しているが、自宅からバス停までの距離が離れていることから、自宅まで送迎してもらえるデマンドタクシー「あいのり号」を利用したいとの要望が出されていた。
- 要望を踏まえ、町は民間路線バス事業者との協議や調整を進めた。その結果、バス停から特に距離がある地区（大谷第二区及び大谷第三区）においては、75 歳以上の利用者については、デマンドタクシー「あいのり号」の全便を利用可能とした。

(3) デマンドタクシー「あいのり号」の利用者数の推移

- 平成 22 年度の実証運行以降の利用者数の推移は表 10 のとおりである。利用者数は横ばいであるが、人口一人当たりの利用回数（年間延べ利用者数／人口）の推移をみると、平成 25 年度以降、増加傾向にある。

表 10 利用者数の推移

区分	平成 22 年度	23	24	25	26	27	28	29	30
年間延べ利用者数 (人) (A)	12,867	15,076	12,927	12,512	13,323	13,791	13,440	13,976	13,620
人口 (人) (B)	8,018	7,866	7,786	7,674	7,566	7,401	7,248	7,083	6,689
人口一人当たり利用回数 (回) (A/B)	1.6	1.9	1.7	1.6	1.8	1.9	1.9	2.0	2.0

(注) 当省の調査結果による。

<取組の工夫、効果等>

- 利用者からの利便性向上に関する要望がある一方、民間路線バスの堅持に配慮しなくてはならない中で、利用者及び民間路線バス事業者の双方が納得できる運行形態となるよう、事業者との協議や調整を行った。これにより、民間路線バスと競合しない範囲で段階的に利用者の利便性拡大を図った。

②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善(2)

[取組] 運行日の拡大について実証運行で効果を分析し、拡大を見送り

<背景事情>

- 平成 22 年 4 月のデマンドタクシー「あいのり号」導入時は、既存のタクシー等と公共交通機関が相互に補完し、地域の交通基盤を支えるという考え方から、運行時間を平日午後 5 時までとし、夜間や土日祝日の公共交通はタクシー事業者が担うこととしていた。
- 一方で、利用者からは土曜日運行の要望があった。

<取組内容>

- 運行日拡大の検討のため、土曜日の実証運行を実施（平成 26 年 9 月）  
→ 実証運行の効果の分析等の結果、運行日拡大を見送り

（取組に至る詳細な経緯）

(1) 実証運行の内容

- 利用者からの要望を踏まえ、平成 26 年 9 月から 10 月まで、土曜日（計 8 日間）に上り 2 便、下り 3 便の計 5 便を実証運行し、利用者数のニーズがあるか、利用者の増加につながるかについて検証することとした。また、検証結果を踏まえ、平成 27 年度以降の本格運行についても検討することにした。

(2) 実証運行の検証

① 利用者数の比較

- 実証運行における利用者数については、平成 25 年 9 月から 10 月の平日利用者が 590 人であったのに対し、実証運行では、平日 507 人、土曜日 54 人となっており、土曜日に運行しても利用者数の増加につながらないという結果が得られた。

表 11 利用者数の比較

区分	平成 25 年 9 月、10 月		平成 26 年 4 月～8 月		平成 26 年 9 月、10 月	
	平日	土曜日	平日	土曜日	平日	土曜日 (実証運行)
利用者数	590 人	—	1,376 人	—	507 人	54 人
	590 人 (41 日)		1,376 人 (105 日)		561 人 (50 日)	
1 日平均	14.4 人 (590 人 / 41 日)		13.1 人 (1,376 人 / 105 日)		11.2 人 (561 人 / 50 日)	
1 便平均	2.4 人/便		2.6 人/便		2.2 人/便	

(注)1 当省の調査結果による。

2 表中の日数は、当該期間中の運行日数である。

② 経費等の試算

- 土曜日に全方面に運行を拡大することにより、年間約 240 万円の経費増(委託料、予約センター職員の人件費等)及び国庫補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)(※)が減額されることによる約 24 万円の歳入減が見込まれた。

※ 土曜日に運行し、利用者が拡散することにより、運行割合が下がり、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金が減額となる可能性があった。

③ 民間事業者の意見

- 町が土曜日への運行拡大について町内の交通事業者に意見を聴取したところ、「土曜日の運行は、既存のタクシー等と公共交通機関が相互に補完して地域の交通基盤を支えるという生活交通ネットワークの趣旨に反するとともに、今後の会社経営の見通しが厳しくなる」との意見が出された。

(2) 実証運行等を踏まえた検討結果

- 町では、実証運行等を踏まえ土曜日運行の可否について検討した結果、①実証運行では、平日利用者が土曜日に分散し、利用者数の増加につながらなかったこと、②費用対効果が高まらないこと、③民間事業者から土曜日運行について反対の意見が出されたことから、土曜日運行の実施を見送ることとした。

〈取組の工夫、効果等〉

- 土曜日運行の要望に対し、特定地区において期間を限って実証運行を実施した。
- 町は実証運行で利用者数や経費等の観点から効果を検証した上で、本格運行を行わないことと判断した。

## 参考情報

### 現在の交通体系

#### 概況

町には鉄道がなく、主な公共交通は、民間路線バス、タクシー並びに朝日町が運行している自家用有償旅客運送のバス（朝日町・山形市間直行バス及び寒河江市・朝日町間直行バス）及びデマンドタクシー「あいのり号」がある。

#### 各公共交通

##### <民間路線バス>

朝日町と左沢・寒河江方面を結ぶ重要な交通手段として、山交バス（株）が1路線（寒河江宮宿線）を1日13便（往復路合計、土日祝日は8便）運行している。

図2 朝日町バス路線図



(注) 「山形県西村山地域公共交通マップ 2021(令和3)年度」による。

##### <タクシー>

町内に営業所を有するタクシー事業者は2社（(有)朝日タクシー、吉田タクシー）ある。

##### <自家用有償旅客運送（バス）>

###### ○ 朝日町・山形市間直行バス

朝日町と山形市間の交通アクセスを高めるため、連携計画に基づき、実証運行を経て平成22年度から町直営で運行されている。

運行便数は1日4便（往路（朝日町から山形市）1便、復路3便）となっている。

平成29年度には1日の利用者は平均25人（往路15人、復路12人）程度となっており、町民の足として必要不可欠な路線となっている。

○ 寒河江市・朝日町間直行バス

朝日町と左沢・寒河江方面を結ぶ民間路線バスの朝日町行き最終便が寒河江駅発 18 時 15 分（左沢駅発 18 時 33 分）であり、それ以降に高校生等や JR 左沢線を利用する観光客等が帰町・来町できる公共交通機関がないこと等から、寒河江駅から左沢駅前を経由し、朝日町役場までの路線を町が 1 日 1 便（寒河江駅発 19 時 31 分）運行している。

<自家用有償旅客運送（デマンドタクシー「あいのり号」）>

町内の交通空白地域の解消及び高齢者等の移動手段の確保のため、平成 22 年度から実証運行を経て導入されている。町が町有自動車により運行しており、運営は町内に事業所を有するタクシー事業者 2 社に委託している。

利用できる地区の範囲は民間路線バスが運行していない区域であるが、民間路線バスが運行していない時間帯やバス停から離れた地区の 75 歳以上等は例外的に利用できる（詳細は「②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善」(1)参照）。

表 12 デマンドタクシー「あいのり号」の運行条件

区分	運行条件
運行ダイヤ	・ 平日（月～金曜日）のみ運行（年末年始期間は運休） ・ 上り及び下り各 5 便/日
運行エリア	町内全域
運賃	高校生以上を 400 円、小中学生、75 歳以上 200 円
車両	町所有の 10 人乗り車両 5 台
予約	あらかじめ利用登録を行った住民が希望する乗車場所から降車場所を予約することにより利用できる。予約は電話により 30 分前までに行う必要がある。
運行事業者	（有）朝日タクシー及び吉田タクシーに委託

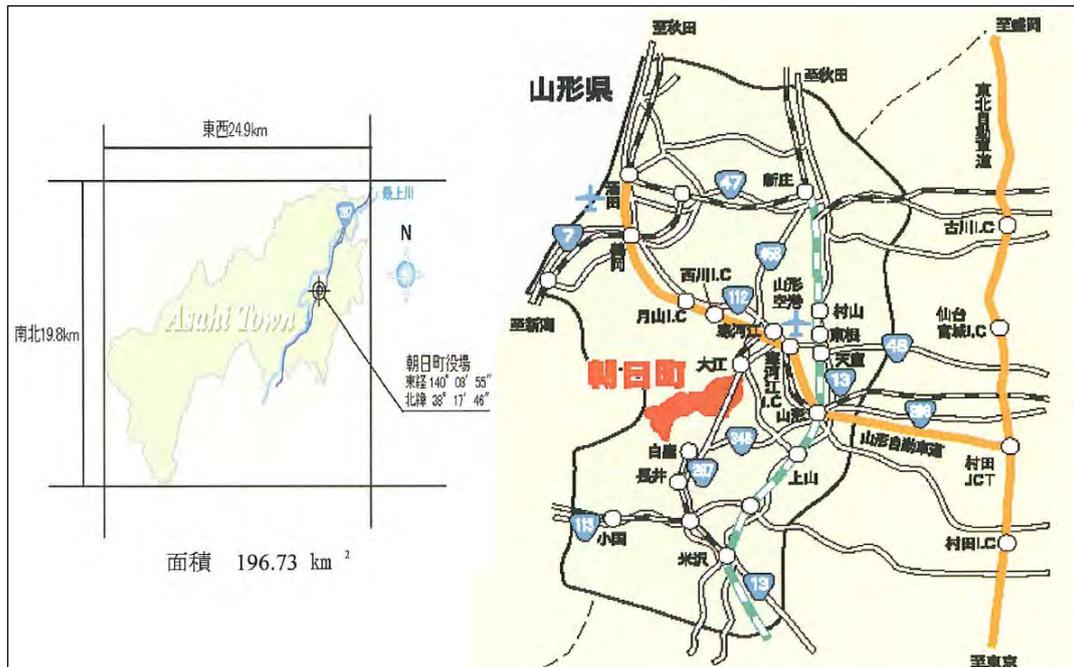
（注）1 当省の調査結果による。

2 なお、運行開始当初は午後 5 時 30 分から午後 7 時までには高校生のみ乗車できることとしていたが、25 年度以降は午後 5 時 30 分以降の高校生を対象とした運行は廃止した。

## 地勢

- 朝日町は山形県の中央部、山形市の西方約 23km に位置し、山に囲まれ、町の約 76% が国有林を始めとする山林で占められている。
- 平地は極めて少ないが、最上川が町の南から北へと流れ、最上川・朝日川・送橋川・大谷川などの河川沿いに 55 の集落が形成されている。
- 鉄道駅はなく、最寄りの駅は、隣接する大江町にある JR 左沢線左沢駅である。
- 山形自動車道寒河江インターチェンジまで約 20 分の位置にある。

図 3 朝日町の位置図

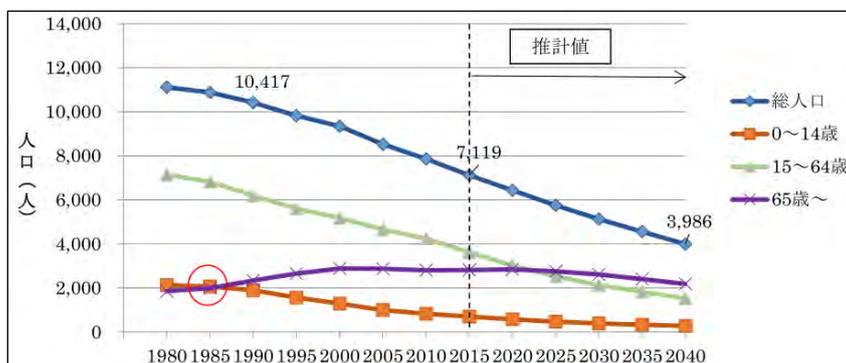


(注) 「朝日町地域公共交通総合連携計画」(平成 21 年 2 月) による。

## 人口

- 町の人口は、昭和 30 年の 1 万 6,615 人をピークにその後は減少を続けており、平成 27 年には 7,119 人（国勢調査）と、60 年間で 9,496 人（57.2%）減少した。平成元年度以降は、社会減に加えて自然減による人口減少が加速傾向にある。
- 令和 2 年 3 月に策定された朝日町人口ビジョンでは、2040 年の総人口は 3,986 人と推計されており、平成 27 年時点の半分近くまで減少すると予想されている。
- 高齢化率は平成 2 年には 22%であったのに対し、27 年には 39%にまで増加している。
- また、最上川、朝日川、送橋川、大谷川などの河川沿いに 55 の集落が散在し、市街地として形成される人口集積地が少ない上、10 の辺地集落を抱えており、集落の世帯数は 8 世帯から 160 世帯を超えるものまでであるため、効率的な行政サービスの提供に様々な課題を抱えている。

図 4 朝日町の総人口及び年齢 3 区分別の人口の推移

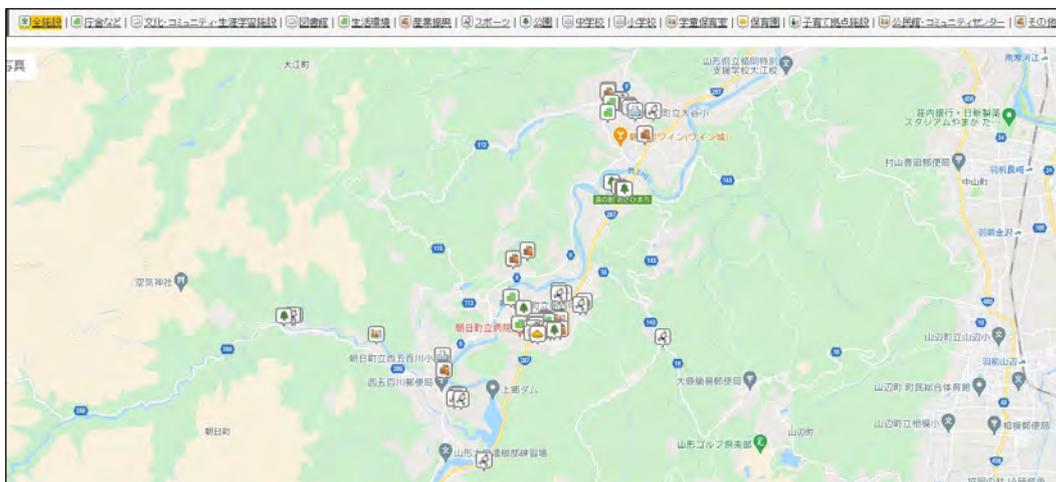


(注) 「朝日町人口ビジョン」(令和 2 年 3 月)による。

## 主要施設の分布

- 町内公共施設として、公園 3 か所、病院 1 院、診療所 5 か所、公民館 4 館、保育所 1 か所、小学校 3 校、中学校 1 校がある。
- 各施設は町の中央部及び北部を中心に分布している。

図 5 施設マップ



(注) 朝日町のホームページによる。

(1) 今ある地域公共交通のサービスの見直し

## 奈良県宇陀市

### 取組概要

利用客減少に伴うバスの小型化により、狭い道路の走行が可能となり、路線設定の選択肢が増加することで地域の実態やニーズに対応しやすくなるとともに、燃料費等の経費を削減  
 【関連分野：①既存公共交通ネットワークの再編、④経費削減】

### 基本情報

人口（令和元年度）	29,737人	地域公共交通関係支出 合計（平成30年度）	148,200千円
面積（令和元年度）	247.5km <sup>2</sup>	国補助金	(3,895千円) (注)
人口密度（令和元年度）	120.1人/km <sup>2</sup>	県補助金	—
人口増減率（令和元年）	-2.31%	その他	2,630千円
高齢化率（令和元年度）	40.5%	一般財源	145,570千円
財政力指数（令和元年度）	0.29	地域公共交通網形成計画 の策定	平成27年4月
市町村合併	平成18年、大宇陀町、菟田野町、榛原町、室生村の4町村合併	バス事業者数 （令和元年度）	1
担当職員数 （令和元年度）	2（兼任2人）	タクシー事業者数 （令和元年度）	2

(注) 宇陀市は、地域公共交通確保維持改善事業補助金について、デマンド型乗合タクシーの受託事業者が直接交付申請、補助金受領しているため、市の会計には計上されていないとしている。

### 交通体系

鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
○	○ 民間路線バス	◎ 「デマンド型乗合タクシー」	○	◎ 「市営有償バス」 （大宇陀南部線、榛原大野線） ◎ 「らくらくバス」	

※ ○：市内で運行している交通手段  
 ◎：市内で運行している交通手段のうち、本事例表の取組で紹介するもの

## 現在の交通体系に至るまでの経緯

### 再編前

- 平成 18 年 1 月合併時点における主な地域公共交通として、鉄道、民間路線バス、市営有償バス（大宇陀南部線）、らくらくバス（公共交通空白地有償運送（※））及びタクシーが運行
  - ※ 平成 26 年度以前は、過疎地有償運送という名称であったが、本事例では、本名称を用いることとする。
- 市内を運行していた民間路線バスは赤字が継続していた。赤字継続で運行休止となった民間路線バスの代替として、平成 19 年 4 月から市営有償バス 3 路線（榛原大野線、室生北部線、室生南部線）の運行を開始したが、このうち、室生北部線及び室生南部線は、利用が低調

### 経緯

#### ①既存公共交通ネットワークの再編(→p. 30)

宇陀市地域公共交通総合連携計画、総合事業計画の策定(平成 20 年 3 月)

宇陀市地域公共交通総合連携計画、総合事業計画の改定(平成 22 年 3 月)

- 市営有償バスなどの運行形態の見直し、デマンド型交通などの導入による交通空白地域の解消などを旨とする。

市営有償バスの一部デマンド化  
(平成 22 年 4 月実証運行、24 年 4 月本格運行)

- 山間部で利用が低調な路線（室生北部・南部線）をデマンド型乗合タクシーに変更

らくらくバスの延伸(平成 26 年 10 月)

- 民間路線バスの利用者減による一部路線の廃止を、らくらくバス（公共交通空白地有償運送）の延伸で代替

宇陀市地域公共網形成計画の策定(平成 27 年 4 月)

- 「市民総参加による健康・観光・交通まちづくり」を基本理念として掲げ、基本方針や事業の方向性、具体的な事業等について取りまとめ

#### ④経費削減(→p. 37)

市営有償バスの車両を小型化

- 市営有償バスの一部路線（平成 29 年 12 月：榛原大野線）の車両を更新時に小型化することで、燃料費等を節減

### 再編後

現在の宇陀市の主な公共交通は以下のとおり(→p. 38)

鉄道、民間路線バス、デマンド型乗合タクシー、  
市営有償バス（大宇陀南部線、榛原大野線）、らくらくバス、タクシー

## 取組内容の詳細

### ① 既存公共交通ネットワークの再編

#### [取組] 住民の買物、通院などのための交通手段の確保

##### <背景事情>

- 平成 18 年 1 月合併時点における市内のバス交通の運行状況は、以下のとおりであった。
  - ・ 民間路線バスが 2 社 10 路線
  - ・ 合併前の旧大宇陀町で運行を開始した市営有償バス（大宇陀南部線）が 1 路線あり、宇陀観光（株）に運行委託
  - ・ 合併前の旧菟田野町で運行を開始したららくバス（公共交通空白地有償運送（※））が 1 路線あり、宇陀市社会福祉協議会が運行主体
- ※ 平成 26 年度以前は、過疎地有償運送という名称であったが、本事例では、本名称を用いることとする。
- 市内を運行していた民間路線バスは赤字が継続していた。赤字継続で運行休止となった民間路線バスの代替として、平成 19 年 4 月から市営有償バス 3 路線（榛原大野線、室生北部線、室生南部線）の運行を開始したが、このうち、室生北部線及び室生南部線は、利用が低調であった。

##### <取組内容>

市では、運行を休止した民間路線バスの代替として導入した市営有償バスの一部路線における低調な利用状況に対してデマンド化を行い、また、市内を運行する民間路線バスの赤字継続に伴う廃止に対してらくバス（公共交通空白地有償運送）の延伸を行うこととした。

1. 市営有償バスの一部デマンド化（平成 22 年 4 月実証運行、24 年 4 月本格運行）
  - ・ 平成 19 年 4 月に導入した市営有償バス 3 路線のうち、室生北部線及び室生南部線は利用が低調
  - ・ 市では、平成 22 年 4 月に、従前の市営有償バスによる定時定路線運行から、ドアツードア方式のデマンド型乗合タクシーに切り替えることとし、実証運行を開始。また、平成 24 年 4 月から本格運行を開始
2. らくバス（公共交通空白地有償運送）の延伸（平成 26 年 10 月）
  - ・ 平成 26 年 9 月末で、民間路線バス（桜井菟田野線）の大宇陀から菟田野の間が、利用の減少で採算が取れず廃止
  - ・ 市では、その代替として、平成 26 年 10 月、社会福祉協議会が主体として運行している「らくバス」（公共交通空白地有償運送）を延伸

##### （取組に至る詳細な経緯）

上記取組に至る詳細な経緯は、以下のとおりである。

#### 1. 市営有償バスの一部デマンド化に至る経緯

##### (1) 見直しの背景

- 平成 19 年 4 月から運行を開始した市営有償バス室生北部線及び室生南部線

が運行されている室生地域は山間部に集落が点在しており、停留所までの距離が遠いなどの理由から利用が低調な状況であり、地域住民のニーズに沿った見直しが必要な状況であった。

(2) デマンド型乗合タクシーの本格運行開始までの経緯

- 市では、上記の市営有償バスの抱える課題を解決するため、活性化再生法第6条の規定に基づき設置された宇陀市地域公共交通活性化再生協議会（以下「再生協議会」という。）における検討を経て、市営有償バスの一部デマンド化（デマンド型乗合タクシーの導入）を行うこととした。
- 平成24年4月からのデマンド型乗合タクシーの本格運行に至るまでの主な経緯は、表1のとおりである。

表1 市営有償バスの一部デマンド化に至る経緯

年月	市の取組内容
平成20年2月	・ 第1回再生協議会の開催 → 宇陀市地域公共交通総合連携計画及び総合事業計画案を協議
平成20年3月	・ 宇陀市地域公共交通総合連携計画及び総合事業計画を策定
平成20年11月	・ 「交通手段に関するアンケート調査」実施（対象：室生南部線、室生北部線の利用者153名） → 隔日運行ではなく、毎日運行を要望する意見や土日曜日、祝日の運行を希望する意見が多数
平成21年5～6月	・ 「交通手段に関するアンケート調査」を実施（対象：住民4,000世帯無作為抽出） → アンケート調査の結果、市営有償バス室生北部線、室生南部線ともに、運行本数を現状よりも増加してほしい旨の要望が多数
平成21年8月	・ 第4回再生協議会の開催 → 宇陀市地域公共交通総合連携計画（改正素案）を協議
平成21年11月	・ 第5回再生協議会の開催 → 宇陀市地域公共交通総合連携計画（改定案）、総合事業計画（改定案）を協議 デマンド型乗合タクシー業務委託事業者の選定等について協議
平成22年1月	・ 第6回再生協議会の開催 → 宇陀市地域公共交通総合連携計画（改定案）、総合事業計画（改定案）を協議 デマンド型乗合タクシー実証運行事業運営規程等について協議
平成22年2月	・ 地元住民説明会の実施（8箇所）
平成22年3月	・ 宇陀市地域公共交通総合連携計画及び総合事業計画を改定 → 市営有償バス室生北部線、室生南部線については、両線ともに利用者が減少し、運行維持経費が増加していることなどから運行本数の増加は難しいとされ、運行形態を見直し、需要に応じた効率的なデマンド型交通への転換を図ることとされた。
平成22年4月	・ デマンド型乗合タクシーの実証運行開始
平成22年4月～24年3月末	・ デマンド型乗合タクシーの実証運行開始に伴う市営有償バス室生北部線、室生南部線の運行休止
平成24年3月末	・ 市営有償バス室生北部線、室生南部線の廃止
平成24年4月	・ デマンド型乗合タクシーの本格運行開始

(注) 当省の調査結果による。

(3) 宇陀市地域公共交通総合連携計画の策定等

- デマンド型乗合タクシーの導入に当たって、再生協議会の協議・検討を経て、平成 20 年 3 月に宇陀市地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）（※）が策定されており、連携計画では、次の基本方針が定められていた。

- ① 生活交通のための移動手段を維持及び確保するために市内の新たな交通ネットワークシステムの再生を目指す
- ② 移動手段の維持及び確保については、その地域の実情に合った効率的で効果的な交通体系の構築を目指す
- ③ 地域公共交通の活性化や再生については、地域住民及び公共交通事業者等の関係者が一体となった取組を目指す

※ 平成 26 年改正前の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 5 条に基づき、策定されたものである。

- また、連携計画は、市が平成 20 年 11 月に実施した「交通手段に関するアンケート調査」（対象：室生南部線、室生北部線の利用者 153 名）や、21 年 5 月に実施した「交通手段に関するアンケート調査」（対象：住民 4,000 世帯無作為抽出）により把握した地域住民の意識・ニーズ等を踏まえ、22 年 3 月に改定された。

改定後の連携計画には次の基本方針が定められている。

- 基本方針 1：交通弱者の移動を保障できる公共交通サービスの展開
- 基本方針 2：地域の実情に合わせた持続可能な公共交通体系の再構築
- 基本方針 3：既存公共交通のサービス改善などによる利用促進
- 基本方針 4：地域住民、交通事業者、行政 3 者の協働による公共交通の維持

なお、連携計画では、基本方針を実現するために 6 施策が挙げられており、連携計画の実現を図るために同時に改定された宇陀市地域公共交通総合事業計画では、6 施策のうち、次の 2 施策が重点施策として位置付けられている。

- 施策 1：市営有償バスなどの運行形態の見直し
- 施策 2：デマンド型交通などの導入による交通空白地域の解消

- 地域住民の意識・ニーズ等を踏まえた改正後の連携計画等において、「市営有償バスなどの運行形態の見直し」及び「デマンド型交通などの導入による交通空白地域の解消」が定められたことにより、市営有償バス室生北部線及び室生南部線は、デマンド型交通（デマンド型乗合タクシー）に転換されることとなった。

(4) デマンド型乗合タクシーの運行条件

- 市では、従前の市営有償バスによる定時定路線運行から、ドアツードア方式のデマンド型乗合タクシーに切り替えることとし、平成 22 年 4 月から実証運行を開始し、24 年 4 月から本格運行を開始した。デマンド型乗合タクシーの運行条件は表 2 のとおりである。

表2 デマンド型乗合タクシーの運行条件

運行主体	奈良近鉄タクシー（株）
使用車両	タクシー車両4台
運行範囲	室生地域（旧室生村）内（ドアツードア方式）
運行便数	6便/日
運行日	月曜日～金曜日 ※ 土・日、祝日、振替休日、年末年始（12/29～翌年1/3まで）は運休
運賃	同一エリア内 大人300円、小人150円 （東里エリア、三本松エリア、室生エリア） エリアをまたぐ場合 上限 大人500円、小人250円
委託単価・委託料（平成30年度）	車両借上料：3,400円/時間 事務経費等：196,460円/月

(注)1 当省の調査結果による。

2 調査時点である令和元年12月時点の運行条件を記載している。

(5) デマンド型乗合タクシーの利用者数の推移

- デマンド型乗合タクシーの平成22年度から30年度までの利用者数は表3のとおりであり、1回当たりの利用者数はおおむね2人弱となっている。

表3 デマンド型乗合タクシーの利用者数

(単位：人、回)

区分	平成22年度	23	24	25	26	27	28	29	30
年間利用者数（延べ人数）	4,619	5,494	4,905	4,146	4,099	4,319	3,668	3,400	2,965
1年間の運行回数（延べ）	2,493	2,868	2,868	2,336	2,285	2,346	2,168	2,026	1,848
1回当たりの利用者数	1.9	1.9	1.7	1.8	1.8	1.8	1.7	1.7	1.6

(注) 当省の調査結果による。

(6) デマンド型乗合タクシーの運行に当たっての財源

- デマンド型乗合タクシーの運行に当たっては、受託事業者が市からの委託料のほか、国土交通省から地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の交付を直接受けており、平成26年度から30年度までの補助金額は表4のとおりである。

表4 デマンド型乗合タクシーに対する地域公共交通確保維持改善事業費補助金額

(単位：千円)

区分	平成26年度	27	28	29	30
地域公共交通確保維持改善事業費補助金額	1,615	2,334	2,342	2,419	3,895

(注)1 当省の調査結果による。

2 平成25年度以前の国庫補助金額は、資料がなく不明である。

## 2. らくらくバス（公共交通空白地有償運送）の延伸に至る経緯

### (1) 見直しの背景

- 平成 26 年 9 月末、民間路線バス（桜井菟田野線）の大宇陀から菟田野の間が、利用の減少で採算が取れず廃線となり、地域住民の移動手手段の確保が必要となった。

### (2) らくらくバスの延伸に至る経緯

- 市では、合併前市町村である旧菟田野町において平成 17 年 4 月 1 日から社会福祉協議会が主体として運行している、らくらくバス（公共交通空白地有償運送）を大宇陀から菟田野まで延伸することが、①既存の便等を活用できること、②財政的にも最も効率的な手段であることから、同路線の延伸により代替することとした。
- らくらくバスの延伸に至るまでの主な経緯は表 5 のとおりであり、奈良県地域交通改善協議会や宇陀市有償運送運営協議会における協議結果を踏まえて、方針が定められている。

表 5 らくらくバスの延伸に至るまでの主な経緯

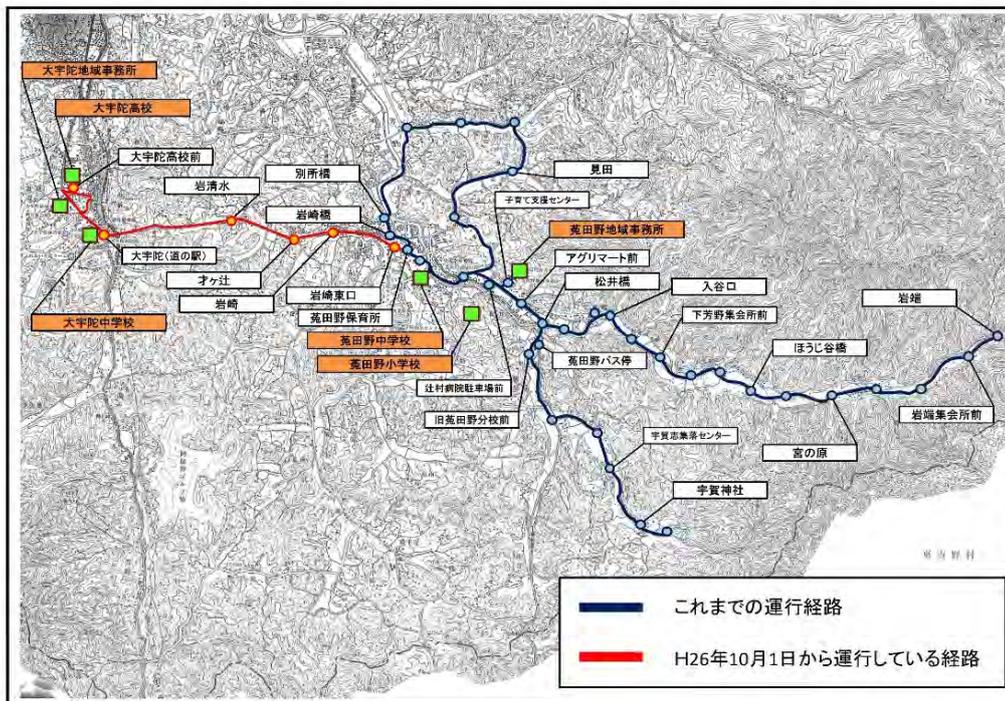
年月	奈良県及び宇陀市の取組内容
平成 25 年 2 月	・ 奈良県が民間路線バス会社から不採算路線である 25 路線 45 系統について存続・廃止を判断してほしいと申入れを受けたことから、知事、市町村長、交通事業者の代表者等を構成員とする奈良県地域交通改善協議会において協議を開始
平成 25 年 10 月	・ 第 3 回奈良県地域交通改善協議会において、民間路線バス会社から「平成 26 年 10 月以降も、運行を継続する幹線系統は、路線維持モデル、代替モデルを選択すると、補助金等の増額をお願いすることになると思う。その場合、既存のコミュニティバスとの整合性や地域の利便性・効率性に配慮した、柔軟な運行計画を提案していきたい」と説明
平成 26 年 6 月	(5 日) ・ 第 4 回宇陀市有償運送運営協議会において、らくらくバスの延伸について協議 (9 日) ・ 第 5 回奈良県地域交通改善協議会において、市では桜井菟田野線について「大宇陀から菟田野の間は利用が低調であり、これ以上の改善が見込めないことから、廃止もやむなしと考えている。桜井駅から大宇陀の間のみ協議させていただきながら、維持することとし、代替案としてらくらくバスを延伸することで対応したい」と表明
平成 26 年 9 月末	・ 民間路線バス（桜井菟田野線）の大宇陀から菟田野の間が廃線
平成 26 年 10 月	・ 民間路線バス（桜井菟田野線）の大宇陀から菟田野の間の廃線を代替するために、らくらくバスを延伸

(注) 当省の調査結果による。

- 延伸した部分を含めた、らくらくバスの運行路線は、図 1 のとおりである。

図1 らくらくバス運行路線図

◆ らくらくバス 路線図



(注) 宇陀市のホームページによる。

(3) らくらくバスの運行条件

- らくらくバスの運行条件は表6のとおりである。

表6 らくらくバスの運行条件

運行主体	宇陀市社会福祉協議会
使用車両	ワゴン車1台
運行範囲	菟田野地域（旧菟田野町）、 大宇陀地域（菟田野地域～道の駅宇陀路大宇陀）
運行便数	5便/日
運行日	月曜日～金曜日 ※ 土・日、祝祭日、年末年始（12/29～翌年1/3まで）は運休
運賃	200円
委託単価・委託料 （平成30年度）	2,321千円

(注)1 当省の調査結果による。

2 調査時点である令和元年12月時点の運行条件を記載している。

(4) らくらくバスの利用者数の推移

- らくらくバスの平成22年度から30年度までの利用者数は、表7のとおりであり、26年10月の延伸前に比べ、延伸後の利用者数は増加している。

表7 らくらくバスの利用者数

(単位：人、回)

区分	平成 22 年度	23	24	25	26	27	28	29	30
年間利用者数 (延べ人数)	718	661	690	674	729	1,004	1,013	1,024	932
1年間の運行 回数(延べ)	729	681	732	732	970	1,215	1,220	1,220	1,220
1回当たりの 利用者数	1.0	1.0	0.9	0.9	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8

(注) 当省の調査結果による。

〈取組の工夫、効果等〉

- 市営有償バスの一部デマンド化により、従来の沿線住民だけではなく、地域全体の住民の買物、通院などのための交通手段の確保が図られた。
- らくらくバスの延伸により、沿線住民の買物、通院などのための交通手段の確保が図られた。

#### ④経費削減

### [取組] 市営有償バスの車両規格小型化により、燃料費等を節減

#### <背景事情>

- 厳しい財政事情を踏まえ、市営有償バスの運行に当たっては可能な限り経費を節減する必要があった。このため、車両の老朽化に伴う車両の更新の際に、利用状況を踏まえつつ、低燃費で小回りが効き、また、将来的なルート変更等にも対応できるように車両の小型化を図ることとした。

#### <取組内容>

- 市では、平成 29 年 12 月、市営有償バス榛原大野線において、従来の中型バス（29 人乗り）からワゴン車（14 人乗り）に車両を小型化した。
- 市では、車両の老朽化や更新時期などのタイミングや購入予算の事情もあることから、市内部で車両購入の検討を行い、予算が確保できた後に、再生協議会での説明や運輸局への手続、実際の車両導入を行っている。  
このため、本取組は、平成 27 年に策定された宇陀市地域公共交通網形成計画においてあらかじめ計画されたものではないものの、同計画において目指すこととされている費用負担の軽減を図る取組にもなっている。

#### <取組の工夫、効果等>

- バスの小型化により、狭い道路の走行が可能となり、路線設定の選択肢が増加することで地域の実態やニーズに対応しやすくなっている。また、導入前の平成 28 年度に比べ、導入後の 30 年度では、表 8 のとおり、委託料のうち、燃料油脂費及び修繕費の削減が図られている。

表 8 小型化した車両の導入前後の年度における燃料油脂費及び修繕費の比較

(単位：円)

区分	導入前 (平成 28 年度)	導入後 (平成 30 年度)	節減額
燃料油脂費	800,000	650,000	150,000
修繕費	427,800	336,000	91,800
計	1,227,800	986,000	241,800

(注) 当省の調査結果による。

## 参考情報

### 現在の交通体系

#### 概況

主な公共交通は、鉄道、民間路線バス、デマンド型乗合タクシー、市営有償バス、らくらくバス（公共交通空白地有償運送）、タクシーがある。

#### 各公共交通

##### <鉄道>

近鉄大阪線が東西に横断しており、大阪方面、名張方面といった広域的なネットワークを形成している。近鉄大阪線の停車駅は、榛原駅、室生口大野駅、三本松駅の3駅がある。榛原駅は、特急の停車駅として、市民の通勤・通学や来訪者の観光等に利用されている。

##### <民間路線バス>

近鉄榛原駅を中心として、公共交通ネットワークが形成されており、民間路線バス1社が7路線（大宇陀線、古市場線、榛原東吉野線、榛原ネオポリス線、桜井菟田野線、都祁榛原線、室生線）を運行している。

##### <デマンド型乗合タクシー>

デマンド型乗合タクシーが室生地域で区域運行されている。

##### <市営有償バス>

市営有償バスが2路線（大宇陀南部線、榛原大野線）で定時定路線運行されており、その運行条件は表9のとおりである。

表9 市営有償バス（大宇陀南部線、榛原大野線）の運行条件

路線名	大宇陀南部線	榛原大野線
運行主体	宇陀観光（株）	宇陀観光（株）
使用車両	ワゴン車（14人乗り）1台 （令和元年10月導入）	ワゴン車（14人乗り）1台 （平成29年12月導入）
運行範囲	大宇陀南部地域（宇陀市心の森「多世代交流プラザ」から宇陀市心の森「多世代交流プラザ」までの循環）	室生地域事務所～宇陀市役所
運行便数	6便/日	10便/日
運行日	毎日運行（12/29～翌年1/3は運休）	月曜日～金曜日 ※ 土・日、祝日、振替休日、年末年始（12/29～翌年1/3まで）は運休
運賃	大人250円（1区間130円） 小人100円（1区間50円）	大人350円（1区間180円） 小人180円（1区間90円）
委託単価・委託料（平成30年度）	4,604千円	3,260千円

(注)1 当省の調査結果による。

2 調査時点である令和元年12月時点の運行条件を記載している。

また、平成 26 年度から 30 年度までの利用者数は表 10 のとおりである。

表 10 市営有償バスの利用者数

(単位：人、回)

区分	平成 26 年度	27	28	29	30
大宇陀南部線の年間利用者数（延べ人数）	3,399	4,521	4,085	3,343	3,146
榛原大野線の年間利用者数（延べ人数）	2,493	2,288	2,079	1,949	1,682
年間利用者計	5,892	6,809	6,164	5,292	4,828
大宇陀南部線の 1 年間の運行回数（延べ）	2,154	2,154	2,160	2,154	2,154
榛原大野線の 1 年間の運行回数（延べ）	2,440	2,430	2,650	2,440	2,440
1 年間の運行回数（延べ）計	4,594	4,584	4,810	4,594	4,594
大宇陀南部線の 1 回当たりの利用者数	1.6	2.1	1.9	1.6	1.5
榛原大野線の 1 回当たりの利用者数	1.0	0.9	0.8	0.8	0.7
両線の 1 回当たりの利用者数	1.3	1.5	1.3	1.2	1.1

(注) 当省の調査結果による。

榛原大野線については、平成 23 年度から 28 年度まで地域公共交通確保維持改善事業費補助金の対象となっており、補助金額は表 11 のとおりである。

なお、1 便当たりの乗合人数について補助要件を満たすことができなかったことから、平成 29 年度からは補助対象外となっている。

表 11 榛原大野線に対する地域公共交通確保維持改善事業費補助金額

(単位：千円)

区分	平成 23 年度	24	25	26	27	28
地域公共交通確保維持改善事業費補助金額	761	2,719	3,521	3,607	3,020	3,355

(注) 当省の調査結果による。

<らくらくバス（公共交通空白地有償運送）>

らくらくバス（公共交通空白地有償運送）が定時定路線運行されている。

なお、らくらくバスの運行条件は表 6、利用者数は表 7 のとおりである。

<タクシー>

市内には、タクシー事業者 2 社がある。

<上記以外の公共交通>

このほか、他機関が運営するものとして、「奥宇陀わくわくバス」（宇陀市、曾爾村、御杖村が中心となり組織する宇陀地域公共交通活性化協議会が運営するコミュニティバス）、「ほっとバス錦」（名張市錦生地区の住民が組織するほっとバス錦運営協議会が運営するコミュニティバス）が有償で運行されている。

図2 市内公共交通ネットワーク



(注) 「宇陀市地域公共交通計画」(令和3年3月)による。

## 地勢

- 平成 18 年、菟田野町、大宇陀町、榛原町、室生村の 4 町村合併により発足した。
- 奈良県北東部に位置し、北は奈良市、山添村、西は桜井市、南は吉野町、東吉野村、東は曾爾村、三重県名張市に接している。
- 市域は大和高原に位置しており、宇陀市役所付近の標高は約 308m となっている。また、市の地域事務所付近でも最も低いところで約 247m（室生地域事務所）、最も高いところで約 369m（菟田野地域事務所）となっている。
- 土地の利用状況をみると、山林が 70% 以上を占めている。宅地は約 4% となっており、多くは市街地に集中しているものの、山間部にも集落が点在している。

図 3 宇陀市の位置

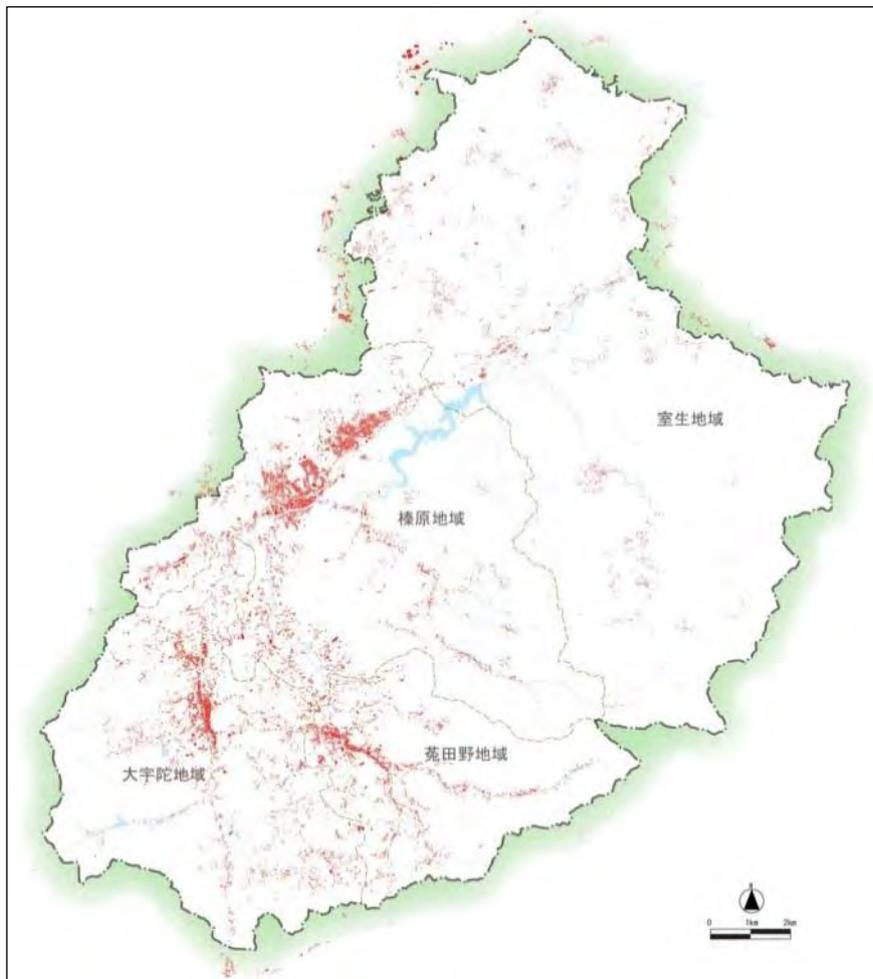


(注) 「宇陀市都市計画マスタープラン」(平成 29 年 3 月)による

## 人口

- 人口は、平成7年頃までは4万人を超えていたが、12年以降には減少に転じ、令和2年1月時点で3万人を下回っている。
- 令和2年1月時点の高齢化率は40.5%となり、高齢化が進んでいる。
- 地域別の人口（令和2年1月）をみると、榛原地域が1万5,633人と全体の約52.6%を占めており、次いで大宇陀地域が6,278人（約21.1%）、室生地域が4,288人（約14.4%）、菟田野地域が3,538人（約11.9%）となっている。

図4 宇陀市における集落の点在状況

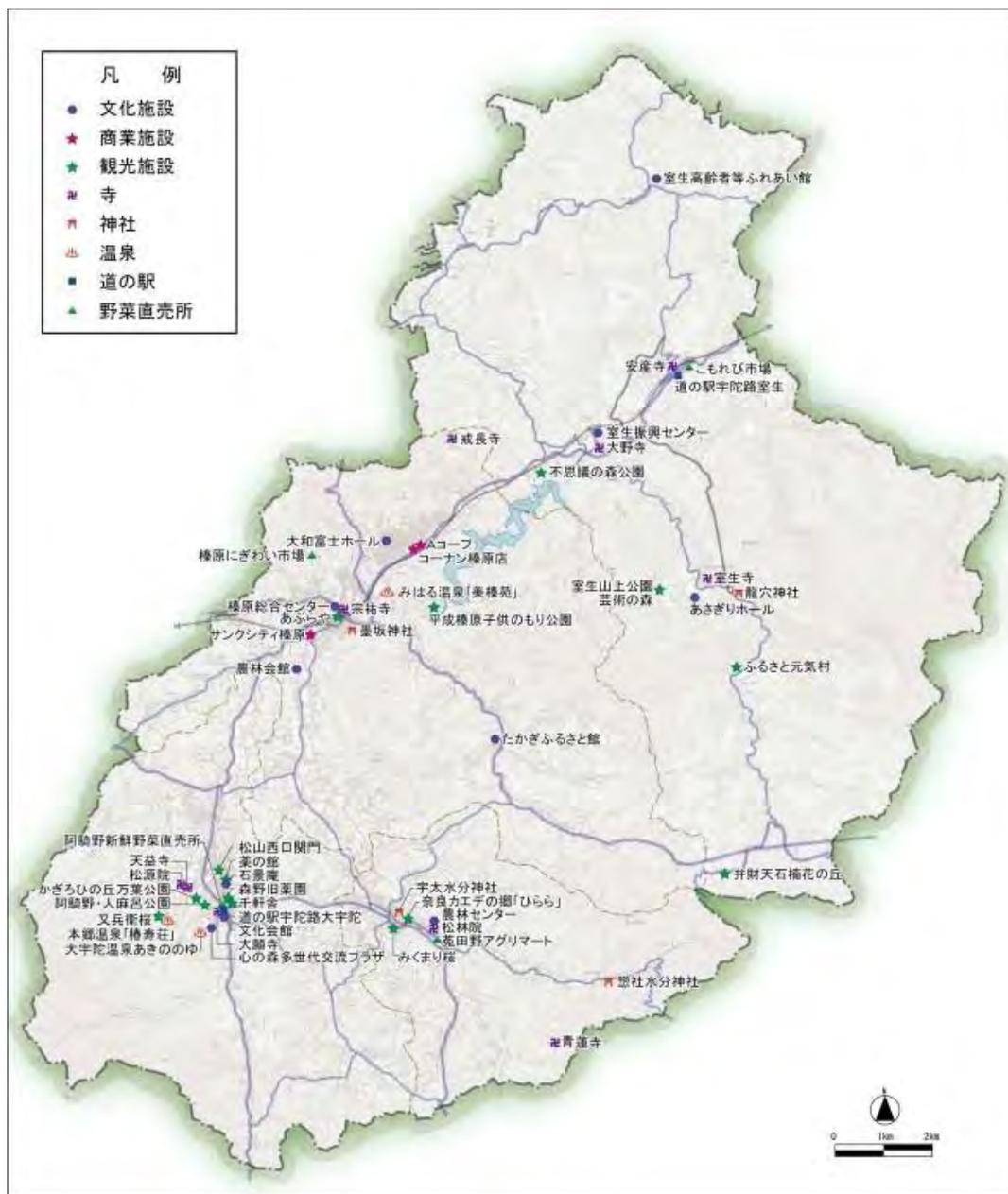


(注) 「宇陀市地域公共交通計画」(令和3年3月)による。

## 主要施設の分布

○ 市内における公的施設の立地状況をみると、市の各地域事務所周辺に、公民館や集会所、病院や診療所などの医療施設が立地しており、特に榛原地域においては、市役所や市立病院、商業施設などといった施設が中心部に立地している。

図5 主要施設分布



(注) 「宇陀市地域公共交通計画」(令和3年3月)による。

(1) 今ある地域公共交通のサービスの見直し

## 愛媛県伊予市

### 取組概要

市営の定時定路線型コミュニティバスについて、導入後約 3 年間の運行データの整理・分析、課題の洗い出しを行い、利用者の利便性向上や経費削減のため、運行日や運行ルートを再編  
 【関連分野：①既存公共交通ネットワークの再編、②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善、④経費削減】

### 基本情報

人口（令和元年度）	36,933 人	地域公共交通関係支出 合計（平成 30 年度）	62,743 千円
面積（令和元年度）	194.4 km <sup>2</sup>	国補助金	—
人口密度（令和元年度）	190.0 人/km <sup>2</sup>	県補助金	—
人口増減率（令和元年）	-0.89%	その他	61,457 千円
高齢化率（令和元年度）	32.9%	一般財源	1,286 千円
財政力指数（令和元年度）	0.42	地域公共交通網形成計画 の策定	—
市町村合併	平成 17 年、伊予市、中山町、双海町の 3 市町合併	バス事業者数 （令和元年度）	2
担当職員数 （令和元年度）	2	タクシー事業者数 （令和元年度）	6

### 交通体系

鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
○	○ 民間路線バス ◎ 「コミュニティバス『あいくる』」	◎ 「デマンドタクシー『スマイル号』」	○		

※ ○：市内で運行している交通手段  
 ◎：市内で運行している交通手段のうち、本事例表の取組で紹介するもの

## 現在の交通体系に至るまでの経緯

### 再編前

再編前の伊予市では、次のような課題があった。

伊予地域	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 鉄道・路線バスともに広域移動が主で、停車する駅やバス停は限定的</li><li>・ 実質的に買物・通院といった住民のための地域内移動手段が提供されていない状況にあり、地域の大部分が交通空白地域</li></ul>
双海地域 中山地域	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 鉄道・路線バスは整備されていたが、経路が決まっている路線定期運行</li><li>・ 高齢者にとっては、便数が少なく、バス停までの距離が遠く不便であり、地域の大部分が交通空白地域</li></ul>

### 経緯

#### ①既存公共交通ネットワークの再編(→p. 46)

#### 市による方針の策定

- 市は、市民アンケートや庁内検討を経て、平成 22 年度に伊予市地域公共交通整備方針を策定。伊予地域における巡回型コミュニティバスの導入及び双海・中山地域におけるデマンドタクシーの導入を整備コンセプトとして方針付け

#### 民間路線バス等の見直し

- 市は、平成 23 年 1～2 月に地域公共交通会議（交通事業者、市民等から構成）を 2 回開催
- 双海・中山地域におけるデマンドタクシー導入及びこれと重複する民間路線バス・市営過疎バスの見直しについて、同会議において承認
- 平成 23 年 9 月末に市営過疎バスを廃止、民間路線バスは系統の廃止等の見直し

#### デマンドタクシーの導入

- 平成 23 年 10 月からデマンドタクシーを導入

#### コミュニティバスの導入

- 市は、巡回型コミュニティバスを伊予地域に整備するとの市整備方針に基づき、地域公共交通会議における審議を経て、平成 26 年 6 月に地域公共交通計画を策定。また、同計画に基づき、同年 11 月にコミュニティバスの実証運行計画を策定
- 平成 27 年 7 月、コミュニティバスが導入され、実証運行を開始

#### ②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善(→p. 51)

#### コミュニティバスの再編

- 市は、平成 27 年 7 月から令和元年度までの実証運行期間において、利用状況の分析や、利用者ニーズ及び運行上の課題等を把握。これらニーズや課題を踏まえ、より便利で効率的な制度を目指し、地域公共交通会議での審議を踏まえ、コミュニティバス再編実施計画等を策定
- 令和 2 年 4 月、同再編実施計画等に基づき、コミュニティバスを再編、本格運行を開始

#### ④経費削減(→p. 54)

(コミュニティバス再編に係る取組のうち、経費削減に資するもの)

- ・ 令和 2 年 4 月、実証データで算出された需要に応じてコミュニティバスの車両規格を 29 人乗り又は 14 人乗りから 10 人乗りへ小型化
- ・ 路線再編を踏まえ、再編した路線ごとに委託先を分割発注

### 再編後

現在の伊予市の主な公共交通は以下のとおり (→p. 56)

鉄道、民間路線バス、タクシー、デマンドタクシー、コミュニティバス

## 取組内容の詳細

### ①既存公共交通ネットワークの再編

#### [取組] 市整備方針に基づくデマンドタクシー及びコミュニティバスの導入による交通空白地の解消

##### <背景事情>

- 中心市街地を形成している伊予地域では、地域内人口は約3万人（平成22年当時）と伊予市全体の約8割を占めている一方、鉄道及び路線バスともに広域移動を主としており、停車する駅やバス停は限られることから、実質的に地域の大部分が住民の買物や通院といった生活のための地域内移動手段が提供されていない、又は利用しづらい交通空白地域となっていた。
- また、瀬戸内海沿岸部の双海地域及び山間部の中山地域では、主にJRのほか、路線バスは整備されていたが、経路が決まっている路線定期運行であった。そのため、これら地域に居住する高齢者にとっては、便数が少なく、バス停までの距離が遠いことから、公共交通が利用困難な交通空白地域が大部分を占めていた。

表1 平成21年度当時の市における主な公共交通

公共交通名（運行主体）	路線・系統数	運行駅・回数	主な運行地域	備考
JR予讃線（四国旅客鉄道株）	2（内子線・海岸線）	9駅	市内（広域移動）	
伊予鉄道 郡中線（伊予鉄道株）	1	3駅約30往復	伊予地域の一部	
民間路線バス（伊予鉄南予バス株）	3路線24系統	—	市内	市補助金交付
市営過疎バス（伊予市）	1	毎日1往復	中山地域	

（注）市の提供資料に基づき、当省が作成した。

##### <取組内容>

伊予市地域公共交通整備方針（平成23年2月。以下「整備方針」という。）において、新規の地域公共交通の整備コンセプトとして、①市内の人口が集中している伊予地域では、地域内での連絡性が向上する交通手段として、巡回型コミュニティバスを導入し、②過疎化・高齢化が進む双海・中山地域では、住宅地と公共施設や生活関連施設を接続できるデマンドタクシーを導入する方針とされ、市では整備方針に基づき、以下のとおり取組を実施した。

#### 1. 民間路線バスの廃止等による見直し（平成23年9月）・デマンドタクシーの運行開始（23年10月）

- ・ 市内では、平成17年～平成23年9月まで、伊予鉄南予バス株により最大3路線24系統が運行されており、中山地域では市営過疎バスが運行されていた。整備方針を受け、デマンドタクシーの運行エリアと重複しない系統は維持し、他は廃止する方向で見直しを実施した。
- ・ 過疎化及び高齢化が進んでいる双海・中山の両地域において、市営のデマンドタクシー「スマイル号」の運行を開始した。

#### 2. コミュニティバスの運行開始（平成27年7月）

- ・ 市民アンケート調査や伊予市地域公共交通会議での審議を踏まえ、平成26年6月に伊予市地域公共交通計画を策定した。同計画に基づき、伊予地域において、市コミュニティバス「あいくる」の実証実験運行を開始した。

(取組に至る詳細な経緯)

上記取組に至る詳細な経緯は、以下のとおりである。

## 1. 民間路線バスの廃止等による見直し・デマンドタクシーの運行開始 に至る経緯

市における民間路線バスの廃止等による見直し及びデマンドタクシーの運行開始に至るまでの主な経緯は表2のとおりである。

表2 市における民間路線バスの廃止等による見直し及びデマンドタクシーの運行開始に至るまでの経緯

年月	市の取組内容
平成21年2月	・ 市民を対象とした「地域公共交通に関するアンケート調査」を実施
平成21年11月 ～22年3月	・ 「伊予市地域公共交通庁内検討会」を開催(計3回) アンケート調査の結果等を元に、整備方針(案)を策定
平成22年8月 ～23年1月	・ 民間路線バス事業者との見直し協議
平成23年1月 ～2月	・ 伊予市地域公共交通会議を開催(計2回) 整備方針を審議により正式決定 整備方針を受け、伊予市地域公共交通システム計画を策定
平成23年6月	・ 伊予市デマンドタクシーの運行に関する条例の制定
平成23年9月末	・ 民間路線バスの廃止等による見直し及び市営過疎バスの廃止
平成23年10月	・ デマンドタクシーの運行を開始

(注) 市の提供資料に基づき、当省が作成した。

### (1) 整備方針の策定

- 市は、交通空白地域を解消するため、平成23年2月に、伊予市地域公共交通会議に諮り、今後の市における公共交通の方針を定めた整備方針を策定した。
- なお、市では、整備方針策定に当たって、次のような取組を行った。
  - ① 市民のニーズ等を把握するため、平成21年2月に、市民を対象とした「地域公共交通に関するアンケート調査」を実施
  - ② 市の関係職員で構成される「伊予市地域公共交通庁内検討会」を設置し、①のアンケート結果等を基に計3回の検討・協議を実施
  - ③ 民間路線バス事業者とも現行の民間路線バスの廃止等について協議を実施

### (2) 伊予市地域公共交通会議の開催と合意形成等

- 市では、整備方針を踏まえた、双海・中山地域での路線バス等の廃止、デマンドタクシーの新規導入等を内容とする「伊予市地域公共交通システム計画」の策定に当たって伊予市地域公共交通会議を2回開催し、審議を行った。同会議の開催状況等は表3のとおりであり、審議の結果、双海・中山地域での路線バス等の廃止及びデマンドタクシーの新規導入が決定した。

表3 伊予市地域公共交通会議の開催と合意形成の状況

会議名	内容	審議結果
第1回伊予市地域公共交通会議 (平成23年1月12日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>伊予市地域公共交通システム計画案の経過説明</li> <li>双海・中山地域でのデマンドタクシー導入に向け、市の公共交通の現状、背景、実施内容及び取組経過について審議</li> <li>伊予市地域公共交通システム計画案の方向性提示</li> <li>路線バス廃止及びデマンドタクシー新規導入の方向性等を提示</li> </ul>	承認
第2回伊予市地域公共交通会議 (平成23年2月14日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンドタクシーの具体的な内容</li> <li>路線バスの運行系統の見直し</li> <li>市営過疎バスの廃止</li> </ul>	承認

(注)1 市の提供資料に基づき、当省が作成した。

2 地域公共交通会議の構成員は市内や県の交通事業者（鉄道、バス及びタクシー等）、行政機関（国、県、市）、住民団体（広報区長、老人クラブ連合会、社会福祉協議会）等である。

(3) デマンドタクシー導入に伴う路線バス等の廃止

- 市は、整備方針に基づき、双海・中山地域においては、民間路線バス等の再編について、デマンドタクシーの運行エリアと重複しない系統（双海・中山地域と地域外を結ぶ系統）を維持し、他の系統を廃止する方向で見直しを行った。
- 具体的には、民間路線バス 4 路線 20 系統(※)及び市営過疎バス 1 路線の廃止等による見直しを行った結果、表 4 のとおり、市営過疎バスは廃止され、民間路線バスは 3 路線 5 系統となった。

※ 平成 21 年当時 24 系統あった民間路線バスは、デマンドタクシーを導入した平成 23 年度よりも前の 22 年頃に 4 系統が廃止されたため、デマンドタクシー導入直前の 23 年 9 月時点では民間路線バスは 20 系統となっていた。

表4 デマンドタクシー導入に伴う路線バス等の廃止

路線名等		系統数（～H23.9.30）	系統数（H23.10.1～）
民間 路線 バス	長浜・大栄線	9系統	1系統
	唐川線	1系統	1系統
	中山線	6系統	3系統
	佐礼谷線	4系統	—
市営過疎バス		1系統（中山町佐礼谷）	—

(注) 市の提供資料に基づき、当省が作成した。

(4) デマンドタクシー「スマイル号」の導入

- デマンドタクシーは、伊予市地域公共交通会議で承認された内容に基づき、平成 23 年 10 月に「スマイル号」として実証運行が開始された。
- 実証運行は、双海・中山地域で利用者登録を行った地域住民を対象として、運行業務は各地域内のタクシー事業者、利用者からの予約受付業務及び配車業務は地元の商工会に、それぞれ委託して実施された。
- なお、利用実績は表 5 のとおりである。

表5 デマンドタクシー「スマイル号」の利用実績

(単位：日、人)

区分	平成 23 年度	24	25	26	27	28	29	30	令和元
運行日数	120	245	244	244	243	243	244	244	219
双海地域 乗車人数	946	2,924 (100)	3,604 (123.3)	3,331 (113.9)	2,919 (99.8)	2,843 (97.2)	2,709 (92.6)	2,438 (83.4)	2,178
中山地域 乗車人数	1,994	5,250 (100)	5,299 (100.9)	4,616 (87.9)	4,690 (89.3)	4,821 (91.8)	4,325 (82.3)	3,770 (71.8)	3,450
乗車人数 合 計	2,940	8,174 (100)	8,903 (108.9)	7,947 (97.2)	7,609 (93.1)	7,664 (93.8)	7,034 (86.1)	6,208 (75.9)	5,628
1日当たり 乗車人数	24.5	33.4	36.5	32.6	31.3	31.5	28.8	25.4	25.7

(注)1 当省の調査結果による。

2 ( ) 内の数値は、平成24年度を100とした数値である(平成23年度途中から運行を開始したため)。

3 平成23年度は10月～3月の6か月間の数値、令和元年度は4月～2月の11か月間の数値である。

## 2. コミュニティバスの運行開始に至る経緯

市におけるコミュニティバス導入に至るまでの主な経緯は表6のとおりである。

表6 平成25年度以降のコミュニティバス導入に至るまでの経緯

年月	市の取組内容
平成25年11月 ～12月	・ コミュニティバスの運行ルート作成のため、住民アンケートを実施
平成26年1月 ～3月	・ 運行ルート等について住民を対象とした意見交換会を実施
平成26年3月	・ 平成25年度伊予市地域公共交通会議を開催 定時定路線型のコミュニティバス導入を含む伊予市地域公共交通計画案について審議
平成26年6月	・ 伊予市地域公共交通計画を策定
平成26年11月	・ 平成26年度伊予市地域公共交通会議を開催 市地域公共交通計画に基づき策定した「伊予市コミュニティバス実証運行計画案」について審議 ・ 伊予市コミュニティバス実証運行計画を策定
平成27年6月	・ 広域路線を除き民間路線バスを廃止
平成27年7月	・ コミュニティバス実証運行開始

(注) 市の提供資料に基づき、当省が作成した。

### (1) 伊予市地域公共交通計画等の策定

- 平成26年当時、伊予地域では、地域内の移動手段として、伊予鉄南予バスの長浜線や唐川線、市福祉バスが運行されていたが、路線バスは1日1～2回の運行回数であり、福祉バスは福祉施設への送迎で週1回運行しているだけであった。そのため、実質的に住民の買物や通院といった生活のための地域内移動手段が提供されていない状況にあった。
- 整備方針を踏まえ、市は、平成26年6月に伊予地域の巡回型コミュニティバスの整備を含む伊予市地域公共交通計画を策定した。
- なお、市では、同計画策定に当たって、コミュニティバスの運行ルートの作成のため、平成25年11月から12月にかけて住民アンケートを実施した。ま

た、アンケート結果を踏まえた上で、運行ルート等について住民を対象とした意見交換会も行った。

(2) 伊予市地域公共交通会議の開催と合意形成等

- 市は、表7のとおり、平成25年度及び26年度の伊予市地域公共交通会議において、コミュニティバスの導入や「伊予市地域公共交通計画」、「伊予市コミュニティバス実証運行計画」等について審議を行った。
- 平成26年度の同会議では、タクシー事業者の代表である委員の一人が、安易なコミュニティバスの導入は、地域のタクシー事業者の雇用を奪うとして、伊予地域におけるデマンドタクシー導入を対案として提案したが、会議では、コミュニティバスの導入は住民へのアンケートなどに基づくものとして、原案どおりコミュニティバスの実証運行が採択された。

表7 伊予市地域公共交通会議の開催と合意形成の状況

会議名	開催年月日	審議事項	審議結果等
平成25年度伊予市地域公共交通会議	平成26年 3月24日	・ 伊予市地域公共交通計画案の審議（定時定路線型のコミュニティバス導入について）	・ 承認
平成26年度伊予市地域公共交通会議	平成26年 11月17日	・ 伊予市コミュニティバス実証運行計画案の審議	・ 承認 ・ なお、安易なコミュニティバスの導入は、地域のタクシー事業者の雇用を奪うとして、伊予地域におけるデマンドタクシーの導入を一部委員が提案

(注)1 市の提供資料に基づき、当省が作成した。

- 2 地域公共交通会議の構成員は市内や県の交通事業者（鉄道、バス及びタクシー等）、行政機関（国、県、市）、住民団体（広報区長、老人クラブ連合会、社会福祉協議会）等である。

(3) コミュニティバス「あいくる」の導入

- 実証運行計画に基づき、平成27年7月からコミュニティバス「あいくる」として実証運行が開始された。
- なお、利用実績は表8のとおりである。

表8 コミュニティバス「あいくる」の運行実績

(単位：日、便、人)

区分	平成27年度	28	29	30	令和元
運行日数(延べ)	548	732	728	728	658
運行便数(延べ)	2,516	3,366	3,345	3,344	3,019
乗車人数合計	5,582	8,204(100.0)	8,606(104.9)	8,385(102.2)	8,595
1日当たり乗車人数	10.2	11.2	11.8	11.5	13.1
1便当たり乗車人数	2.2	2.4	2.6	2.5	2.8

(注)1 当省の調査結果による。

- 2 ( )内の数値は、平成28年度を100.0とした数値である（平成27年度途中から運行を開始したため）。
- 3 平成27年度は7月～3月の9か月間の数値、令和元年度は4月～2月の11か月間の数値である。

<取組の工夫、効果等>

- 地域における公共交通空白地は、おおむね解消され、地域内における移動の利便性が向上した。

## ②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善

**[取組]** コミュニティバスについて、実証運行データの分析や住民との合意形成に基づき、利用者のニーズに対応した運行ルート等へ改善

### <背景事情>

- 市では、コミュニティバス「あいくる」の約5年間（平成27年7月～令和2年3月）の実証運行期間のうち、平成27年度から29年度までの約3年間分の実証運行データを整理・分析した。その結果、表9のような課題が明らかになった。

表9 実証運行データを整理・分析したことにより明らかになった主な課題

実証運行上の主な課題
① 1便当たりの平均乗車人数は2.57人/便と、乗車人数に車両規格が適合していない。
② 路線ごとに異なる曜日で運行していることに対し、利用者からは改善の要望がある。
③ 中心市街地内で完結する利用は少なく、郊外部と中心市街地間を往来する利用が多い。
④ 路線や停留所から離れたところに居住する住民からは、運行方式の変更を希望する意見がある。
⑤ 各路線とも著しく利用の少ない区間や停留所が存在する。
⑥ 場所によって停車及び利用者の乗降に危険性が感じられる停留所がある。
⑦ 運賃の再検討や乗換券、回数券等の導入を求める意見がある。
⑧ 利用者のニーズが午前中に偏っており、午後の便に空車運行が多くみられる。

(注) 市の提供資料に基づき、当省が作成した。

### <取組内容>

市では、実証運行データの整理・分析により明らかになった課題を解決し、実証運行時よりも効率的で利便性の高い地域公共交通を目指して、「伊予市コミュニティバス再編実施計画」及び「伊予市コミュニティバス再編運行実施計画」を策定し、以下のとおり取組を実施した。

#### ○ コミュニティバスの運行日や運行ルートの再編

地域公共交通会議において事業者との合意形成を図るとともに、地区別説明会を開催し、運行ルート等について説明するだけでなく必要に応じて修正も行う等、住民ともきめ細かな合意形成を図った。

また、実証運行時の課題や住民の意見要望を反映させ、事業者や住民の合意の上で、運行日や運行ルート等を再編した。

### (取組に至る詳細な経緯)

市におけるコミュニティバス再編に至るまでの主な経緯は、表10のとおりである。

表 10 コミュニティバス再編に至るまでの経緯

年 月	市の取組内容
平成 30 年 6 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 30 年度第 1 回伊予市地域公共交通会議を開催 タクシー事業者である委員からタクシー事業者が淘汰されることを危惧する意見が出された。</li> </ul>
平成 30 年 11 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 30 年度第 2 回伊予市地域公共交通会議を開催 車両規格の小型化により、タクシー事業者の参入も可能にしたことにより事業者からおおむね合意を得た。 また、利便性の向上のため、運行回数の変更等についても審議した。</li> </ul>
平成 31 年 1 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス再編に係る地区別説明会（計 4 回） 住民に運行ルート等について説明、意見・要望の集約</li> </ul>
平成 31 年 2 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 30 年度第 3 回伊予市地域公共交通会議 伊予市コミュニティバス再編実施計画案の検討</li> </ul>
平成 31 年 4 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>伊予市コミュニティバス再編実施計画の策定</li> </ul>
令和元年 7 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年度第 1 回伊予市地域公共交通会議 伊予市コミュニティバス再編運行実施計画案の検討、承認</li> <li>伊予市コミュニティバス再編運行実施計画の策定</li> </ul>
令和 2 年 4 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>再編の実施・本格運行開始</li> </ul>

(注) 当省の調査結果による。

(1) 伊予市コミュニティバス再編実施計画及び伊予市コミュニティバス再編運行実施計画の策定

- 市では、令和 2 年 4 月から予定されているコミュニティバス「あいくる」の本格運行への移行に先立ち、伊予市地域公共交通会議で、実証運行期間における利用状況や利用者ニーズ、運行上の問題点・課題等の実証データを示し、運行ルートやダイヤのほか、運行方式を含めた再検討を行うことにより、更に便利で効率性の高い制度となることを目指し、再編の方向性を定めることとした。
- 伊予市地域公共交通会議における検討を踏まえ、平成 31 年 4 月に伊予市コミュニティバス再編実施計画、令和元年 7 月に伊予市コミュニティバス再編運行実施計画が策定された。

(2) 伊予市地域公共交通会議の開催と合意形成等

- 市では、コミュニティバスの再編について検討するため、平成 30 年度に 2 回の会議を開催しており、同会議の開催状況等は表 11 のとおりである。

表 11 コミュニティバス再編に係る地域公共交通会議の開催と合意形成の状況

年月日	会議名等	会議での検討及び合意形成の内容等
平成 30 年 6 月 29 日	平成 30 年度第 1 回伊予市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス再編実施計画の方向性の検討、決定</li> <li>タクシー事業者の委員から、再編実施計画で検討されているコミュニティバスを継続することは、タクシー業界に大きな影響を及ぼしかねないとの意見</li> </ul>
平成 30 年 11 月 22 日	平成 30 年度第 2 回伊予市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス再編実施計画の策定方針の検討</li> <li>使用車両の規格を 29 人乗り車両及び 14 人乗り車両から、10 人乗り車両に変更することで、タクシー事業者の参入も可能にした結果、タクシー事業者の委員からも合意を得た。</li> </ul>

(注) 当省の調査結果による。

- 市は、同会議において、コミュニティバス再編実施計画の方針が固まったことから、地元住民を対象とした地区別説明会を開催し、住民に対して原案を提示した上で、必要があれば運行ルートに修正を加えるなど、きめ細かな対応により、各地区住民との合意形成を図りながら利便性の向上を図っていった。なお、運行ルートの決定に当たっては、市職員自らが車両を走行させ確認を行いながら、最適な運行ルート案を考案するなど、十分な検討を行った。
- また、市は、運行ルートの変更により、路線から外れる住民に対しても、実証データを用いながらきめ細かな説明を行い、合意形成を図った。

(3) コミュニティバスの再編

- 実証データから明らかになった課題や事業者・住民等との合意形成の結果、運行ルート等について、表 12 のとおり見直しを行い、コミュニティバスは令和 2 年 4 月から本格運行が開始された。

表 12 主な課題に対応した本格運行時の見直しの状況

実証運行に基づく主な課題	実証運行時の運行内容	再編実施計画に基づく変更内容及び検討内容
① 乗車人数に対し車両規格が不適合	29 人乗り車両及び 14 人乗り車両による運行	10 人乗り（旅客 9 人乗車）のジャンボタクシー規格の車両に変更 → 小型化によりタクシー事業者にも参入機会を拡大、委託料を低減 → 狭い道路へも進入が可能
② 路線ごとに異なる曜日で運行	路線ごとに異なる曜日で 1～3 日運行	原則平日は毎日運行。ただし、一部路線は地元住民との協議により、地区ごとに曜日を割り振り
③ 郊外部と中心市街地間を往来する利用が多い	5 路線のうち、2 路線（郡中循環線及び市街地循環線）が中心市街地を循環する運行ルートの設定	中心市街地のみを循環する郡中循環線を分割し、集落と市街地を結ぶ路線に再編、市街地循環線を廃止 → 運行時間の短縮
④ 運行方式の変更を希望	路線定期運行方式	主に「路線定期運行方式」を継続するか「予約乗合運行方式」へ変更するかについて審議を行った結果、前者の継続を決定
⑤ 著しく利用の少ない区間や停留所	運行ルート及びフリー乗降区間	著しく利用の少ない区間の廃止やフリー乗降区間の延長等、地元住民との協議に基づき運行ルートを変更 → 住民の利便性向上
⑥ 停車及び利用者の乗降に危険性が感じられる停留所	幹線道路（国道及び主要県道等）を運行。待避所等のあるバス停の設置が困難	運行ルートを見直し、幹線道路から支線に変更 → 乗降時の安全性を確保
⑦ 運賃の再検討や乗換券、回数券等の導入	1 回乗車ごとに 200 円、障害者等への割引 100 円	運賃の見直しはなし 乗換券や回数券の導入は、路線ごとに異なる事業者が運行した場合の乗り継ぎや委託料の分配に課題が残るため変更見送り
⑧ 午後の便に空車運行	午前・午後に運行ダイヤを割り振り	午前中を中心とした運行ダイヤに変更 → 空車率減少と乗車率向上の見込み

(注) 当省の調査結果による。

<取組の工夫、効果等>

- 本格運行に当たり、実証運行の分析や住民のニーズ把握を十分に行ったことにより、住民の意見要望等を反映させることができ、利便性の向上につながった。

#### ④経費削減

### [取組] コミュニティバスの車両規格小型化により、事業者の参入機会を拡大し、運行業務委託料を削減

#### <背景事情>

- 令和2年4月からの本格運行に当たり、実証運行の利用状況を分析した実証データでは、1便当たりの平均乗車人数が少なく、乗車人数に対し車両規格が適合していないことが判明した。
- また、実証運行で用いていた10人を超える乗車定員の車両ではバス事業者しか参入できず、タクシー事業者から、参入できない状況について淘汰を危惧する声が出ていた。

#### <取組内容>

- i) **車両規格の小型化**
  - ・ 令和2年4月、実証データで算出された需要に応じてコミュニティバスの車両規格を29人乗り又は14人乗りから10人乗りに小型化した。
- ii) **路線ごとに委託先を分割発注**
  - ・ 路線再編を踏まえ、再編した路線ごとに分割発注した。

(取組に至る詳細な経緯は「②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善」参照)

#### <取組の工夫、効果等>

- 表13のとおり、令和2年度の運行業務委託料について、前年度までと比べて約10%の削減効果が現れた。

表13 車両を小型化したことによる運行業務委託料の削減効果

(単位：千円)

区分	平成28年度 (実証運行 2年目)	29年度	30年度	令和元年度	2年度 (本格運行)
運行 業務 委託料	30,626	30,626	30,626	30,909 (100.0)	合計(a+b+c+d) 27,987(90.5)
					唐川線・平岡線 a 7,057
					八倉線 b 7,006
					三秋線 c 6,517
					郡中三線 d(注3) 7,407
路線数	5路線	5路線	5路線	5路線	7路線(9系統)
委託 契約 事業者 (事業 所在地)	奥道後交通(株) (松山市)	奥道後交通(株) (松山市)	奥道後交通(株) (松山市)	奥道後交通(株) (松山市)	(株)伊予観光タクシー (伊予市)(a, b) 有松前交通タクシー (松前町)(c, d)

(注)1 当省の調査結果による。

2 平成27年度から令和元年度までの実証運行期間は、5路線(鶴崎・新川線、平岡・新川線、市街地循環線、三秋・八倉線及び郡中循環線)を一括して、一般競争入札を行い、1社に運行委託を行っていた。

3 郡中三線は、郡中循環線を分割した上三谷線、下三谷線及び稲荷線の3線の総称である。

(経費削減以外の効果)

- 車両の小型化により、狭い道路にも進入できるようになることで、枝線の市道など新たなルートが設定でき、また、自宅近くまで運行可能となり、住民の利便性が向上した。
- タクシー事業者の参入が可能となり、タクシー事業者からの合意を得やすくなった。  
→ 7路線のうち3路線を市内のタクシー事業者、4路線を市外のタクシー事業者が一般競争入札で落札し、令和2年4月から運行を開始することとなった。

## 参考情報

### 現在の交通体系

#### 概況

主な公共交通は、鉄道、民間路線バス、タクシー並びに伊予市が運行している予約型乗合タクシー（デマンドタクシー）及びコミュニティバスがある。

#### 各公共交通

##### <鉄道>

香川県高松駅から愛媛県松山駅を経て宇和島駅に至る JR 予讃線及び松山市駅から郡中港駅に至る伊予鉄道郡中線がある。伊予市地域公共交通計画によると、JR 予讃線においては、利用者の 74%が定期利用であり、乗降の少ない駅では普通利用はほとんどなく、市辺縁部から中心市街地への通院・買物等の移動手段としては、ほとんど機能していないとされている。

##### <民間路線バス>

市内路線は平成 27 年 6 月末に廃止され、現在は松山市と宇和島市や大洲市とを結ぶ広域路線のみとなっている。伊予市地域公共交通計画によると、これらバスの利用は国道 56 号線沿線の住民に限られているとされている。

##### <タクシー>

営業所が伊予地域に 3 社、双海地域に 1 社、中山地域に 2 社ある。地域によっては営業所から 5km 以上離れているエリアもある。

##### <デマンドタクシー「スマイル号」>

双海・中山地域では、平成 23 年 10 月から、自宅送迎を基本とした予約型乗合タクシーであるデマンドタクシー「スマイル号」が運行されている。運行条件は、表 14 のとおり、双海・中山地域ともに同一であり、各地域内であれば利用者登録を行った地域住民が利用できる。

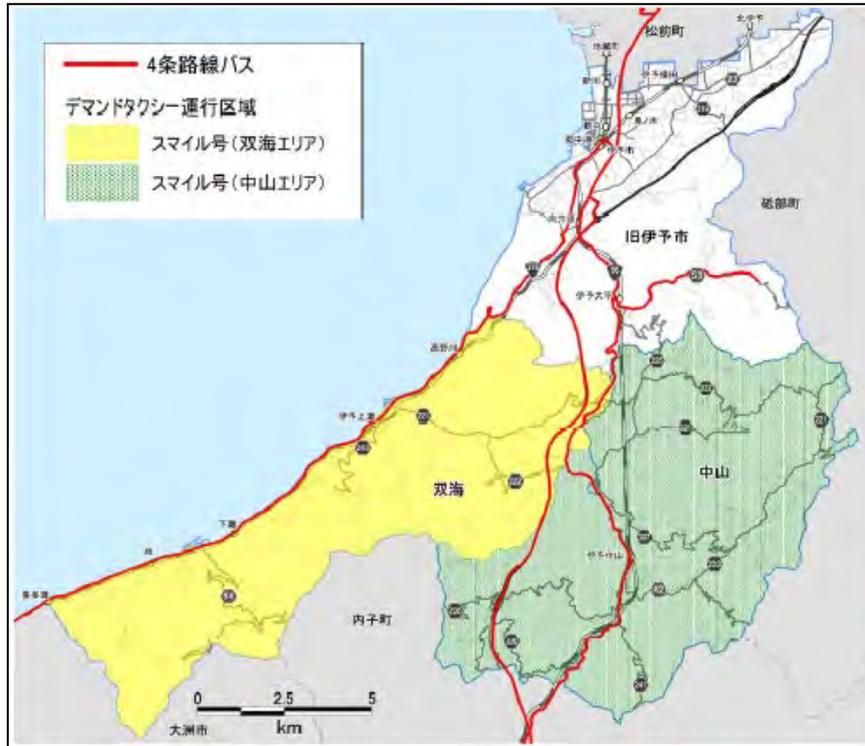
表14 デマンドタクシー「スマイル号」の運行体制等

運行区域	委託事業者	運行条件
双海地域	どるばハイヤー(有)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 9人乗りワゴン型タクシー2台</li> <li>・ 予約制、区域運行（自宅近くまで送迎）</li> <li>・ 月～金曜日7時～17時に運行（年末年始、祝日運休）</li> <li>・ 1回300円、障害者等150円</li> <li>・ 1週間前から1時間前まで予約可</li> <li>・ 利用者登録をした地域住民が対象（親戚やお遍路等であれば地域外の者でも利用可）</li> </ul>
中山地域	(有)日光タクシー	同上

(注)1 当省の調査結果による。

2 中山地域では、平成 28 年度まで 2 社に委託していたが、うち 1 社は運転手の不足により撤退した。

図1 デマンドタクシー運行区域



(注) 「伊予市地域公共交通計画」(平成26年6月)による。

<コミュニティバス「あいくる」>

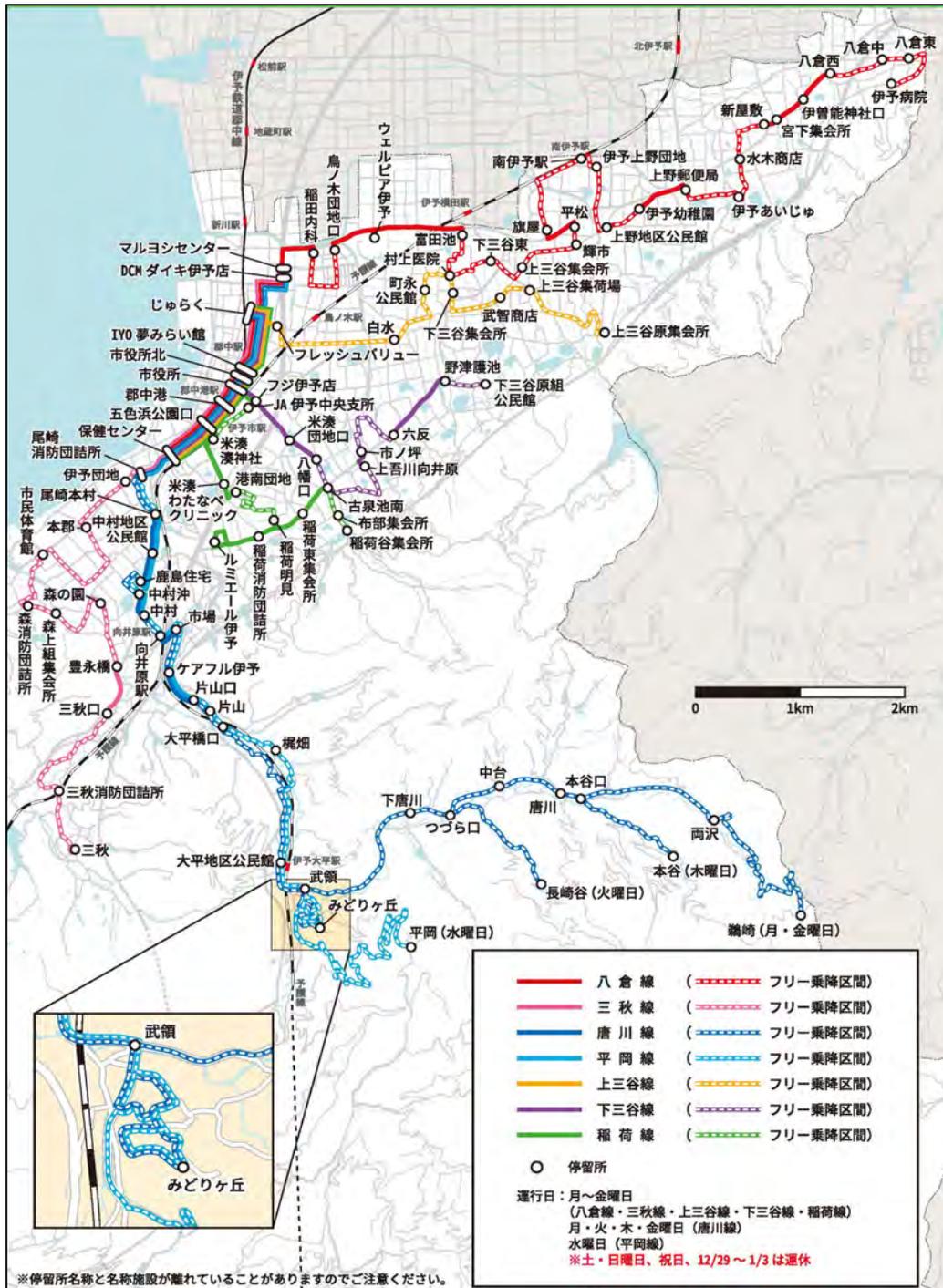
伊予地域では、市街地を巡回する伊予市コミュニティバス「あいくる」が、平成27年7月からの約5年間の実証運行を経て、令和2年4月から、表15のとおり、7路線9系統で本格運行されている。

表15 コミュニティバス「あいくる」の運行体制等

実証運行路線	主な運行条件	本格運行路線	主な運行条件(変更点など)
三秋・八倉線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・29人乗り車両</li> <li>・1日計7便、月・水・金曜日運行</li> </ul>	三秋線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・10人乗り車両</li> <li>・1日計6便、平日毎日(月～金)運行</li> </ul>
		八倉線	同上
鵜崎・新川線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・14人乗り車両</li> <li>・1日計8便、月・金曜日運行</li> </ul>	唐川線 (3系統)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・10人乗り車両</li> <li>・1日各4便、鵜崎(月・金)、本谷(木)、長崎谷(火)運行</li> </ul>
平岡・新川線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・14人乗り車両</li> <li>・1日計8便、水曜日運行</li> </ul>	平岡線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・10人乗り車両</li> <li>・1日計4便、水曜日運行</li> </ul>
郡中循環線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・14人乗り車両</li> <li>・1日計4便、火・木・土曜日運行</li> </ul>	上三谷線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・10人乗り車両</li> <li>・1日計4便、平日毎日(月～金)運行</li> </ul>
		下三谷線	同上
		稲荷線	同上
市街地循環線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・14人乗り車両</li> <li>・1日計4便、月～土曜日運行</li> </ul>	路線見直し (廃止)	—

(注) 当省の調査結果による。

図2 コミュニティバス「あいくる」の路線図（令和2年4月）

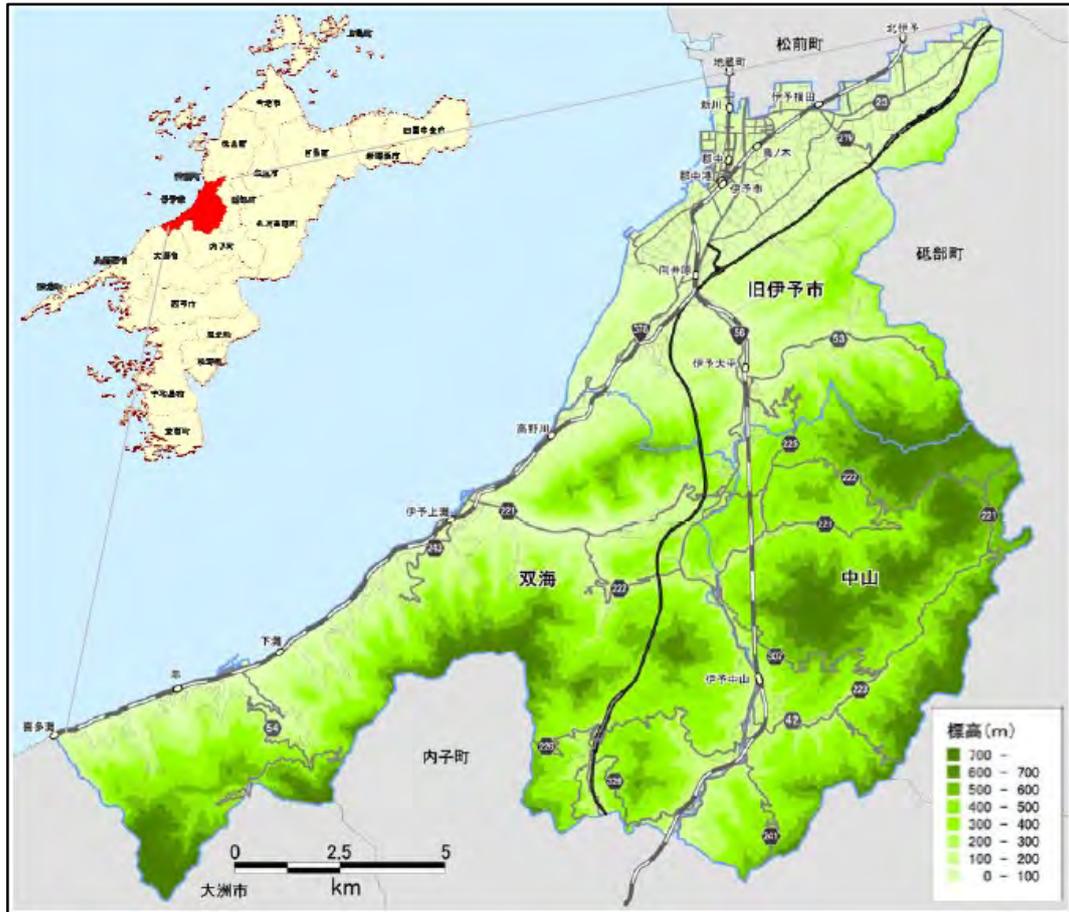


(注) 伊予市のホームページによる。

## 地勢

- 平成 17 年、伊予市、中山町、双海町の 3 市町の合併により発足した。
- 愛媛県のほぼ中央、県庁所在市である松山市の南西に位置しており、北部は松前町、東部は砥部町、南部は大洲市と内子町に接している。東南に四国山地、西北に瀬戸内海を望む位置にあり、伊予市役所周辺の伊予市域は、海岸平野部が中心となり、伊予地域南部、中山地域、双海地域は、標高 400～1,000m の中山間地域となっている。

図 3 伊予市の位置と地勢



(注) 「伊予市地域公共交通計画」(平成 26 年 6 月)による。

## 人口

- 伊予市の人口は、平成2年には4万1,516人であったが、17年には4万人を下回り、令和元年には3万6,933人と減少が続いている。
- 高齢化率は、平成2年には17.5%であったが、22年には27.8%、令和元年には32.9%と増加を続けている。
- 地区別の人口をみると、表16のとおり、中心市街地を形成している伊予地域が市全体の約83%を占めており、中山地域、双海地域がそれぞれ1割未満である。合併前に過疎地域の指定を受けていた旧中山町及び旧双海町の両町と旧伊予市が合併したことにより、合併後の伊予市全域が過疎指定を受けることとなった。

表16 地域別人口（令和元年10月時点）

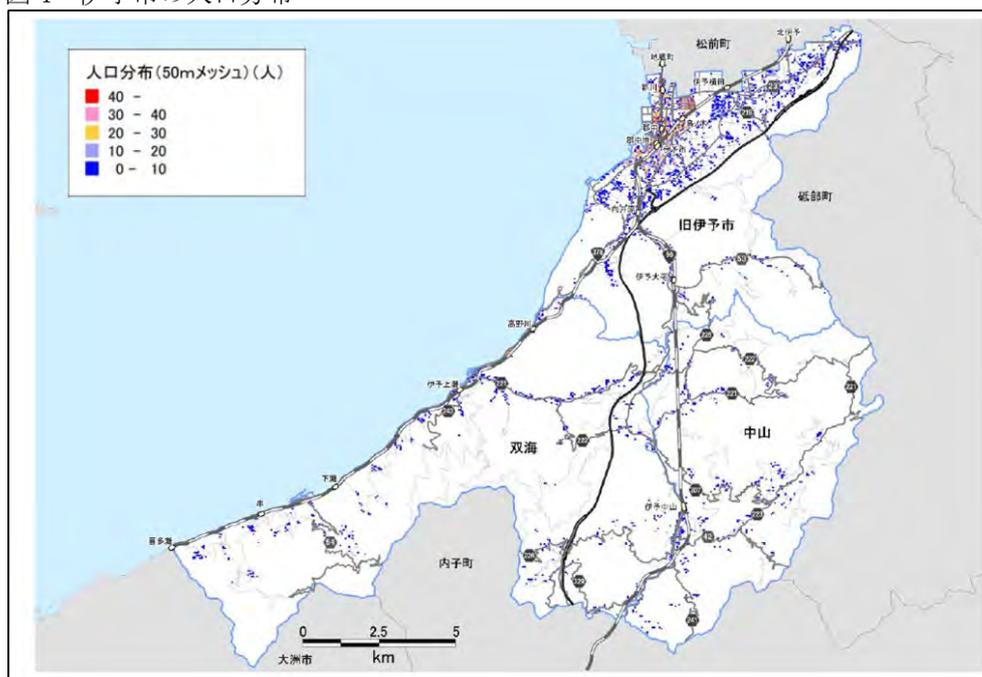
（単位：人）

地区名	人口	構成比
伊予地域（旧伊予市）	29,424	82.9%
郡中地区	16,307	45.9%
上野地区	6,527	18.4%
大平地区	1,821	5.1%
中村地区	4,769	13.4%
中山地域（旧中山町）	2,655	7.5%
双海地域（旧双海町）	3,429	9.7%
伊予市全体	35,508	100%

（注）1 当省の調査結果による。

2 構成比は四捨五入により表記したため、合計が100にならない。

図4 伊予市の人口分布

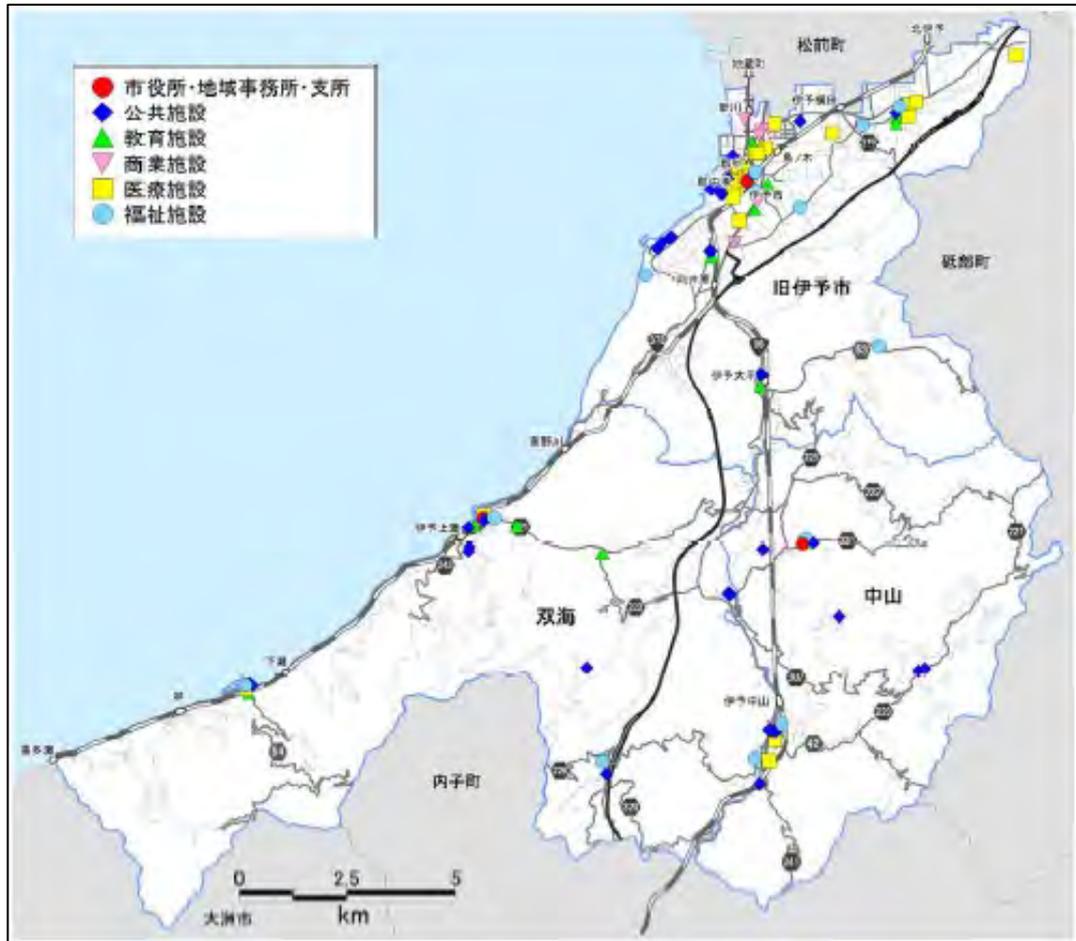


（注）「伊予市地域公共交通計画」（平成26年6月）による。

## 主要施設の分布

○ 商業施設や医療施設などの主要施設は、図5のとおり、伊予市役所周辺に集積している。

図5 主要施設分布



(注) 「伊予市地域公共交通計画」(平成26年6月)による。

(1) 今ある地域公共交通のサービスの見直し

## 福岡県嘉麻市

### 取組概要

合併前の旧市町で区々となっていたバス路線を、市内地域間や隣接する市町との間の交通を担う幹線と地域内で交通を担う枝線に再編し、枝線は利用が集中する時間帯のみ定時定路線運行とし、それ以外はデマンド運行とすることで、住民ニーズに合った運行体系に見直し  
 【関連分野：①既存公共交通ネットワークの再編】

### 基本情報

人口（令和元年度）	37,652人	地域公共交通関係支出 合計（平成30年度）	176,380千円
面積（令和元年度）	135.1km <sup>2</sup>	国補助金	2,281千円
人口密度（令和元年度）	278.7人/km <sup>2</sup>	県補助金	—
人口増減率（令和元年）	-1.87%	その他	128,500千円
高齢化率（令和元年度）	38.7%	一般財源	45,599千円
財政力指数（令和元年度）	0.27	地域公共交通網形成計画 の策定	平成29年7月
市町村合併	平成18年、山田市、嘉穂町、碓井町、稲築町の4市町合併	バス事業者数 （令和元年度）	1
担当職員数 （令和元年度）	4（兼任4人）	タクシー事業者数 （令和元年度）	5

### 交通体系

鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
○	○ 民間路線バス ◎ 市バス （幹線全て及び枝線の一部時間帯）	◎ 市バス （枝線の一部時間帯）	○		

※ ○：市内で運行している交通手段  
 ◎：市内で運行している交通手段のうち、本事例表の取組で紹介するもの

## 現在の交通体系に至るまでの経緯

### 再編前

- ・ 市では、平成 18 年 3 月の合併後、主な地域公共交通手段として、鉄道、民間路線バス、市バス、福祉バスやタクシーが運行
- ・ 市バス、福祉バスは、合併前の旧市町単位で運行されていた形態を踏襲していたことから、サービス水準が異なっており、利用者にとっても不公平感があるなど、利便性の低いものとなっていた。

### 経緯

#### ①既存公共交通ネットワークの再編(→p. 64)

##### 市民アンケート等による公共交通のニーズ把握等(平成 25 年 9~11 月)

- 平成 25 年 9 月から 11 月にかけて住民による公共交通の利用実態及びニーズの把握をするために、市民アンケート等を実施

##### 嘉麻市地域公共交通網形成計画の策定(平成 29 年 7 月)

- 利用実態及びニーズを踏まえて嘉麻市地域公共交通会議において協議を行い、平成 29 年 7 月に持続的な公共交通ネットワークの再構築を推進するため、嘉麻市地域公共交通網形成計画を策定

##### 嘉麻市地域公共交通運行計画の策定(平成 30 年 3 月)

- 嘉麻市地域公共交通網形成計画に基づき、平成 30 年 3 月、嘉麻市地域公共交通運行計画を策定  
同計画において、地域公共交通確保に向けた基本方針や、運行方法、運賃設定の基本的な考え方を示し、新たな公共交通体系、地域公共交通網の再編案の方針付け

##### 市バスの運行形態の全面的な見直し(令和 2 年 4 月)

- 福祉バスを市バスに統合し、市バス路線全体を幹線と枝線に再編・整理
  - ・ 幹線：市外及び地域間をまたぐ路線
  - ・ 枝線：幹線以外の主に地域内で運行する路線
- 枝線におけるデマンド運行の導入
  - ・ 幹線は定時定路線で運行。枝線はデマンド運行を基本とし、利用者が集中する時間帯に定時定路線で運行

### 再編後

現在の嘉麻市の主な公共交通は以下のとおり(→p. 72)  
鉄道、民間路線バス、市バス(定時定路線型、デマンド型)、タクシー

## 取組内容の詳細

### ①既存公共交通ネットワークの再編

[取組] 合併前の旧市町で区々となっていたバス路線の交通利便性を高めるため、市内地域間や隣接市間との交通を担う幹線と市内地域内の交通を担う枝線に再編

#### <背景事情>

- 市では、平成 18 年 3 月の市町合併後から、旧市町を地区単位とするバス路線を継続していたため、以下のような課題が生じていた。
- ① 市内公共交通は、合併前の旧市町単位で運行されていた形態を踏襲していたことから、地区によりサービス水準が異なっており、複雑化しているとともに、利用者にとっても不公平感があるなど、利便性の低いものとなっていた。

表 1 嘉麻市地域公共交通網形成計画策定当時における市が運行するバス路線数等の状況

バスの種類	運行地区（名称）	路線数	利用料等
市バス （コミュニティバス）	山田地区 （山田バス） →旧山田市	7	100 円（市内） 300 円（市外）
	嘉穂地区 （嘉穂バス） →旧嘉穂町	5	100 円
福祉バス	碓井地区 （碓井福祉バス） →旧碓井町	1	無料：利用制限なし
	稲築地区 （稲築福祉バス） →旧稲築町	2	無料：次の条件を満たす者が乗車可 ① 満 60 歳以上の者 ② 身体障害者手帳保有者 ③ 療育手帳保有者 ④ 上記①～③の介護者で同乗許可証の交付を受けている者

（注） 嘉麻市地域公共交通網形成計画を基に、当省が作成した。

- ② また、市が運行するバスの年間利用者数は、表 2 のとおりであり、市バス、福祉バスの利用者は年々減少していた。

表 2 年間利用者数（延べ人数）の推移

（単位：人）

区分	平成 24 年度	25	26	27	28	29	30
山田バス	79,942	81,753	84,572	77,513	69,638	65,450	67,811
嘉穂バス	37,370	32,459	31,627	29,000	27,374	27,773	25,642
稲築福祉バス	45,405	41,663	38,015	37,703	40,898	39,688	38,829
碓井福祉バス	9,409	9,341	9,228	8,732	10,711	10,063	8,782
計	172,126	165,216	163,442	152,948	148,621	142,974	141,064

（注）1 平成 24 年度から 27 年度の年間利用者数は、嘉麻市地域公共交通網形成計画による。

2 平成 28 年度から 30 年度の年間利用者数は、「嘉麻市予算特別委員会資料」（令和元年 9 月定例会）による。

- ③ さらに、これらバスの収支状況は、表 3 のとおりであり、福祉バスは無料運行

のため収入がなく、市バス、福祉バスを合わせた収支率は約10%にとどまっております、持続性のある交通体系への転換を図る必要性があった。

表3 経常経費、運送収入及び収支率の推移

(単位：千円)

区分	平成24年度	25	26	27	28	29	30
山田バス	経常経費	47,002	47,472	42,077	36,887	39,297	42,622
	運送収入	7,855	8,124	8,038	7,408	6,640	7,192
	収支率	17%	17%	19%	20%	17%	17%
嘉穂バス	経常経費	40,982	41,010	37,635	32,681	33,034	34,620
	運送収入	2,650	2,318	2,220	2,202	1,965	2,149
	収支率	6%	6%	6%	7%	6%	6%
稲築福祉バス	経常経費	14,339	14,795	15,215	20,042	20,251	10,126
	運送収入	0	0	0	0	0	0
	収支率	0%	0%	0%	0%	0%	0%
碓井福祉バス	経常経費	3,639	3,628	3,732	3,576	3,779	3,794
	運送収入	0	0	0	0	0	0
	収支率	0%	0%	0%	0%	0%	0%
計	経常経費	105,963	106,906	98,658	93,185	96,361	91,065
	運送収入	10,505	10,442	10,258	9,609	8,605	9,341
	収支率	10%	10%	10%	10%	9%	10%

(注)1 平成24年度から27年度の経常経費、運送収入及び収支率は、嘉麻市地域公共交通網形成計画による。

2 平成28年度から30年度の経常経費、運送収入及び収支率は、「嘉麻市予算特別委員会資料」(令和元年9月定例会)による。

#### 〈取組内容〉

市では、合併前から続く旧市町を地区単位とするバス路線について、住民の利便性向上と運行の効率化のため、以下のとおり、市内全域を対象に幹線と枝線に再編し、幹線は定時定路線の運行を維持しつつ、枝線は需要に応じて運行形態を変えることとした。

#### ○ 市内全域を対象に幹線と枝線に再編。幹線は定時定路線の運行を維持しつつ、枝線は需要が集中する時間帯のみ定時定路線の運行とし、その他の時間帯はデマンド運行に移行(令和2年4月)

- ・ 市では、市民へのアンケート等により把握した住民の公共交通の利用実態及びニーズを踏まえて、平成29年7月に嘉麻市地域公共交通網形成計画(以下「網形成計画」という。)を策定
- ・ 網形成計画では、交通体系の再編に当たり、次のような考え方が示され、これに基づき、令和2年4月、再編を実施
  - ① 合併前から続く旧市町村を地区単位とするバス路線を、住民の利便性向上と運行の効率化のため、市内全域を対象に、市外及び地域間をまたぐ路線である幹線と、幹線以外の主に地域内で運行する路線である枝線に再編
  - ② 需要規模の大きい幹線については、定時定路線で運行しつつ、需要規模の小さい枝線については、デマンド運行を基本とし、利用者が集中する時間帯に定時定路線で運行

(取組に至る詳細な経緯)

上記取組に至る詳細な経緯は、以下のとおりである。

- (1) 市民アンケート等の実施による公共交通の利用実態及びニーズの把握
- 市では、網形成計画の策定に当たって、住民による公共交通の利用実態及びニーズを把握するため、表4のとおり、市民アンケート等を実施しており、市が運行するバスについて、主なものとして次のような意見を把握した。
- ① 運行路線やダイヤが市民の移動ニーズに合っていない。
  - ② 市をまたぐ広域移動（通勤・通学）を支える路線が少ない。
  - ③ 民間路線バスとのダイヤ接続が悪く、乗り継ぎが不便である。

表4 市が実施した住民の利用実態及びニーズに関する調査の概要

調査項目	配布数 ヒアリング数 等	調査方法 配布・回収方法	調査時期	主な調査項目
① 市民アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 嘉麻市住民 6,000 票</li> <li>山田地区：32 行政区</li> <li>稲築地区：27 行政区</li> <li>碓井地区：22 行政区</li> <li>嘉徳地区：31 行政区</li> <li>合計：112 行政区</li> <li>・ 回収数 2,404 票</li> <li>・ 回収率 40.1%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通勤者：無作為抽出（利用頻度が高いと思われる 65 歳以上の高齢者への確実な配布を考慮し抽出）</li> <li>・ 郵送による配布・回収</li> </ul>	平成 25 年 10 月	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 日常の生活行動</li> <li>(2) 日常の移動手段</li> <li>(3) バス利用意向等</li> </ol>
② 高校生アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 嘉麻市からの通学が想定される周辺市町の対象 7 高校の生徒</li> <li>・ 配布数 2,064 部</li> <li>・ 回収数 1,658 部</li> <li>・ 回収率 80.3%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 学校の協力を得て、先生から全校生徒若しくは、嘉麻市在住の生徒の人数分を配布・回収</li> </ul>	平成 25 年 9 月	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 現在の通学手段</li> <li>(2) バス利用意向</li> <li>(3) バスへの意見・要望等</li> </ol>
③ 市バス・福祉バスへの乗込み調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗込み調査</li> <li>山田バス：7 路線</li> <li>嘉徳バス：5 路線</li> <li>碓井福祉バス：1 路線</li> <li>稲築福祉バス：2 路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗込み調査（直接、利用者・運転士にヒアリング）</li> </ul>	平成 25 年 9 月	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) バスの利用満足度（ルート、ダイヤ、情報発信、バス停等）</li> <li>(2) バスへの意見・要望等</li> </ol>
④ 市バス・福祉バス利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ アンケート</li> <li>※ 山田バス・嘉徳バス・稲築福祉バス・碓井福祉バス車内にてアンケート調査票を配布</li> <li>・ 回収票 145 票</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転士の協力による配布・回収（回収 BOX 等設置）</li> </ul>	平成 25 年 10 月	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) バスの利用満足度（ルート、ダイヤ、情報発信、バス停等）</li> <li>(2) バスへの意見・要望等</li> </ol>
⑤ 各種団体（聞き取り）調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 聞き取り調査</li> <li>※ 民生委員・児童委員会、行政区長会、老人クラブ役員会</li> <li>・ 回収票 225 票</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民生委員・児童委員会、行政区長会、老人クラブ役員会の定期会合の中で、公共交通に関する意見要望の聴取、アンケートを実施</li> </ul>	平成 25 年 10～11 月	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 地区別の移動にお困りの人の状況や要望</li> <li>(2) バスへの意見・要望等</li> </ol>

(注) 網形成計画を基に、当省が作成した。

(2) 網形成計画の策定

- 市では、市民アンケート等の実施により明らかとなった現状と課題、市が運行するバスが非効率な運行となっている実態や、財政負担が大きい状況について改善を図るため、表5のとおり、平成28年度に嘉麻市地域公共交通会議（以下「市地域公共交通会議」という。）において協議を行った。
- その結果を踏まえて、平成29年7月、持続的な公共交通ネットワークの再構築を推進するため、網形成計画を策定した。

表5 平成28年度市地域公共交通会議の開催状況

回	年月日	主な協議事項
第1回	平成28年 7月29日	○ 今後の地域公共交通に関する整備の考え方について
第2回	10月17日	○ 網形成計画（案）について ・ 嘉麻市の地域公共交通の現状について
第3回	11月17日	○ 網形成計画（案）について ・ 公共交通に関するアンケート調査等及びまち・ひと・しごと創生に関する市民意識調査結果について報告 ・ 上位・関連計画の記載内容について報告 ・ 嘉麻市における地域公共交通の問題点について協議
第4回	11月28日	○ 網形成計画（案）について ・ 嘉麻市の公共交通の抱える問題点と課題 ・ 基本的な方針及び計画の目標 ・ 計画目標に対する事業イメージについて協議
第5回	平成29年 2月8日	○ 網形成計画（案）について ・ パブリックコメント結果について報告 ・ 網形成計画（案）について協議
第6回	2月24日	○ 網形成計画（案）について ・ 網形成計画策定結果について答申

(注) 網形成計画を基に、当省が作成した。

(3) 網形成計画において示された市における公共交通の問題点

- 網形成計画では、市における公共交通の問題点について、表6のとおり示されている。

表6 網形成計画に示された市の公共交通の問題点

主な問題点	問題点の内容
① 複雑な交通体系	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 合併前の交通体系がそのまま維持されている。</li> <li>・ 市が運行する公共交通機関に有償運行路線（市バス）と無償運行路線（福祉バス）があり、公平性に問題がある。</li> <li>・ 有償運行路線に一般旅客自動車運送と自家用有償旅客運送が混在し、事業が複雑である。</li> </ul>
② 市民ニーズとの不整合	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市域をまたぐバス路線が少なく、市民ニーズや市外からの来訪者が利用しやすい路線となっていない。</li> <li>・ 合併前のバス運行路線網で運行しており、現在の市民の移動ニーズに合っていない。</li> <li>・ 市バス相互や西鉄バスとのダイヤ接続が悪く、乗り継ぎが不便である。</li> <li>・ 利用の低迷する路線が存在し、過度な運行となっていることが懸念される。</li> </ul>
③ 運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 狭い道や急勾配の道を運行する路線もあるため、事故のリスク等、安全に問題がある。</li> <li>・ 長距離・長時間運行路線が存在している。</li> <li>・ 商業施設等の生活利便施設への乗り入れが不十分である。</li> </ul>
④ 利用環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停に表示板や屋根がない。</li> <li>・ 位置が分かりにくいバス停があり、利用しづらい。</li> <li>・ 時刻表や運行経路などバスの運行状況の情報提供が不十分である。</li> </ul>
⑤ 効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市バスと福祉バスの路線が重複しているため、効率性が悪い。</li> <li>・ 将来的な財源を見越した運行経費の効率化が必要である。</li> </ul>

(注) 網形成計画を基に、当省が作成した。

- (4) 嘉麻市地域公共交通運行計画の策定
- 市では、網形成計画に基づき、平成30年3月、嘉麻市地域公共交通運行計画（以下「運行計画」という。）を策定した。運行計画では、市における地域公共交通確保に向けた基本方針や、運行方法、運賃設定の基本的な考え方などが定められており、市内が一体となった新たな公共交通網の整備を推進することとされた。
  - なお、市では、運行計画の策定に当たって、表7のとおり、市地域公共交通会議において協議を行っている。

表7 平成29年度市地域公共交通会議の開催状況

回	年月日	主な協議事項
第1回	平成29年 7月27日	・ 運行計画策定スケジュールについて
第2回	11月13日	○ 運行計画（案）について ・ 運行計画に係る現状分析・路線見直しの考え方について ○ 嘉麻市バス運行の見直しについて
第3回	12月22日	○ 運行計画（案）について ・ 嘉麻市バスの路線見直しに関するスケジュール ・ 地域公共交通確保に向けた基本方針 ○ 嘉麻市バス運行の見直しについて
第4回	平成30年 1月31日	○ 運行計画（案）について ・ 案の説明、内容についての意見提出依頼 ○ 山田バス運行の見直しについて
第5回	2月22日	○ 運行計画（案）について ・ 運行計画（案）について協議し、了承

(注) 当省の調査結果による。

- (5) 運行計画における運行形態の全面的な見直し方針
- 運行計画では、バス路線を、幹線（市外及び地域間をまたぐ路線）と、枝線（幹線以外の主に地域内で運行する路線）に再編し、枝線については、定時定路線での運行は利用が集中する時間帯（8時30分から10時及び12時から13時30分）のみに限定し、残りの時間帯は旧4市町単位を区域としたデマンド運行へ移行することが最も望ましいとされた。
- (6) 市内全域の再編に至るまでの取組
- 市では、市内全域の再編に至るまでに、市地域公共交通会議での協議を経て、次のような取組を実施している。
    - ① アンケート等に基づきニーズが高いことが明らかとなった いなづまきいせん 稲築桂川線の新規開設
    - ② 導入効果が大きいと見込まれる嘉穂地域におけるデマンド運行の試行
  - これら取組の内容は表8のとおりである。  
 なお、従前は、有償運行路線に一般旅客自動車運送と自家用有償旅客運送が混在し、事業が複雑であったことから、分かりやすく利用しやすい公共交通を実現するという方針に基づき、再編後は、一般旅客自動車運送に統一を図ることとされた。

このため、稲築桂川線は一般旅客自動車運送として開始されており、山田バス及び嘉穂バスは自家用有償旅客運送から一般旅客自動車運送に変更されている。

表8 市内全域の再編に至るまでに行われた主な取組

年月	市の取組内容
平成31年4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>稲築桂川線の新規開設 網形成計画の策定前に実施した高校生アンケート等において市内稲築地区から桂川町内の福岡県立嘉穂総合高等学校への通学に利用できる路線開設要望を把握した。このことから、市地域公共交通会議での協議を経た上で、通学手段の確保及び市内唯一の鉄道駅である下鴨生駅と福岡方面への移動拠点となる隣町の桂川駅をつなぐ幹線と位置付ける路線を開設することとし、当該路線は、山田バス及び嘉穂バスと同一の運賃体系とすることとした。</li> </ul>
令和2年1月	<ul style="list-style-type: none"> <li>嘉穂地域においてデマンド運行の試行 令和2年4月1日からの市内全域の枝線におけるデマンド運行の導入に先立って、区域面積が大きく、集落が点在し、デマンド運行の導入効果が大いいと見込まれる嘉穂地域においてデマンド運行を試行することとした。</li> </ul>

(注) 当省の調査結果による。

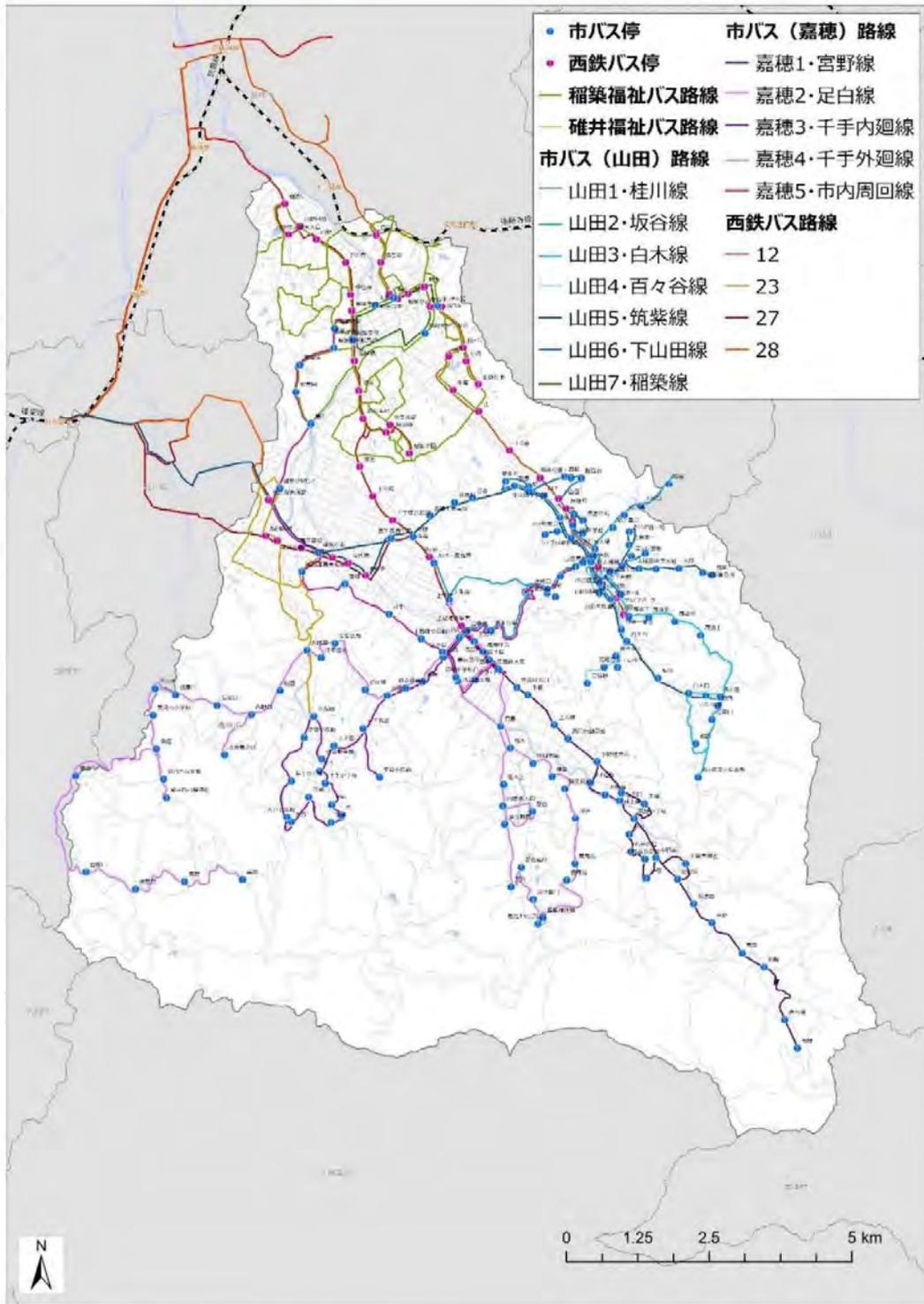
#### (7) 市内全域の再編

- 市では、運行計画に基づき、市地域公共交通会議での協議を経て、令和2年4月から、市内全域を対象に幹線と枝線に再編し、幹線は定時定路線の運行を維持しつつ、枝線は利用の少ない時間帯をデマンド運行とし、運行の効率化を図ることとした。
- 具体的には、市バス12路線、福祉バス3路線の計15路線を、全て市バスとして、広域的な移動を主とする幹線4路線（稲築桂川線、熊ヶ畑桂川線、市内循環線（東回り）、市内循環線（西回り））と、幹線を補完する路線として枝線7路線（山田北回線、山田南回線、嘉穂東線、嘉穂西線、稲築北回線、稲築南回線、碓井線）の計11路線に変更して運行を開始した（※）。再編前と、再編後（令和3年4月現在）の図は、それぞれ別添の図1、図2のとおりである。  
※ なお、令和3年4月現在、嘉穂東線と嘉穂西線を統合し、嘉穂線とする更なる枝線路線の見直しを行い、図2のとおり、6路線とし、計10路線で運行している。

#### <取組の工夫、効果等>

- 合併前の旧市町の公共交通体系をそのまま引き継いだために公平性、効率性を欠く状況であった公共交通体系を見直し、現在の区域に見合った新たな公共交通体系の導入を図った。

図1 再編前（平成29年度網形成計画策定時）の公共交通路線網



(注)1 「嘉麻市地域公共交通網形成計画」（平成29年7月）による。  
 2 稲築福祉バス路線はA路線とB路線の2路線がある。

図2 再編後（令和3年4月現在）の公共交通路線網



(注) 「嘉麻市バス路線図」(平成3年7月16日令和3年度第1回嘉麻市地域公共交通会議参考資料)による。

## 参考情報

### 現在の交通体系

#### 概況

主な公共交通は、鉄道、民間路線バス、市バス（定時定路線型、デマンド型）、タクシーがある。

#### 各公共交通

##### <鉄道>

嘉麻市内の鉄道駅はJR後藤寺線の下鴨生駅の1駅であり、また、同駅も市の境界部に立地しており、市の中心部には鉄道駅が存在しない。

なお、福岡市や北九州市方面等への広域アクセスの際には、隣接する飯塚市や桂川町に立地する JR 福北ゆたか線の新飯塚駅や桂川駅の利用者が多い。

##### <民間路線バス>

市内では、民間路線バス1社が3路線を運行している。

##### <市バス（定時定路線型、デマンド型）>

令和2年4月から、広域的な移動を主とする幹線4路線と、幹線を補完する路線として枝線7路線の計11路線に再編を行い、運行を開始した。その後、枝線の見直しを行い、枝線6路線とし、令和3年4月現在、計10路線で運行している。

市では、市内全域を対象に幹線と枝線に再編し、幹線は定時定路線で運行し、枝線はデマンド運行を基本としつつ、利用者が集中する時間帯に定時定路線で運行している。

幹線における運行条件は表9、枝線の利用者が多い時間帯における定時定路線型の運行条件は表10、枝線の利用者が少ない時間帯におけるデマンド型の運行条件は表11のとおりである。

表9 幹線における運行条件

区分	稲築桂川線	熊ヶ畑桂川線	市内循環線 (西回り、東回り)
運行主体	嘉穂観光(有)		(株)ひまわり観光
使用車両	29人乗りマイクロバス2台 予備：28人乗りマイクロバス1台	29人乗りマイクロバス1台 28人乗りマイクロバス1台 予備：24人乗りマイクロバス1台	23人乗りマイクロバス1台 29人乗りマイクロバス1台 予備：24人乗りマイクロバス1台
運行便数	1日24便	1日35便	西回り、東回り各1日12便
運行日	年末年始（12月29日から1月3日まで）を除く全日		
運行時間	始発6時台、最終21時台		始発6時台、最終19時台
運賃	市内乗降大人200円、子供100円 市外乗降大人400円、子供200円		大人200円、子供100円

(注)1 当省の調査結果による。

2 令和2年4月時点の運行条件を記載している。

表 10 枝線の利用者が多い時間帯における定時定路線型の運行条件

運行主体	嘉穂地区：総合交通株式会社グリーンベルトタクシー 碓井地区：総合交通株式会社グリーンベルトタクシー 稲築地区：加地タクシー株式会社 山田地区：嘉穂タクシー株式会社
使用車両	10人乗りワゴン車（定員8人） （嘉穂地区2台、碓井地区1台、稲築地区2台、山田地区2台）
運行便数	各路線1日4便
運行日	平日・土曜日 運休は、日祝日、年末年始12月29日から1月3日
運行時間	8時30分～10時、12時から13時30分
運賃	大人200円、子供100円

(注)1 当省の調査結果による。

2 令和2年4月時点の運行条件を記載している。

表 11 枝線の利用者が少ない時間帯におけるデマンド型の運行条件

運行主体	嘉穂地区：総合交通株式会社グリーンベルトタクシー 碓井地区：総合交通株式会社グリーンベルトタクシー 稲築地区：加地タクシー株式会社 山田地区：嘉穂タクシー株式会社
利用できる者	事前登録をしている者（登録用紙又はアプリから登録）
運行車両	10人乗りワゴン車（定員8人） （嘉穂地区2台、碓井地区1台、稲築地区2台、山田地区2台）
運行範囲	旧市町単位を区域として自宅付近から目的地付近のポイントまでの運行
運行日	平日・土曜日 運休は、日祝日、年末年始12月29日から1月3日
運行時間	10時～11時30分、13時30分～18時
予約受付	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行事業者へ予約</li> <li>・ 利用日の1週間前から2時間前まで</li> <li>・ 電話予約（8時30分から18時まで）</li> <li>・ スマートフォンアプリ（24時間）</li> </ul>
運賃	大人300円、子供150円

(注)1 当省の調査結果による。

2 令和2年4月時点の運行条件を記載している。

#### <タクシー>

市内ではタクシー事業者5社が営業している。

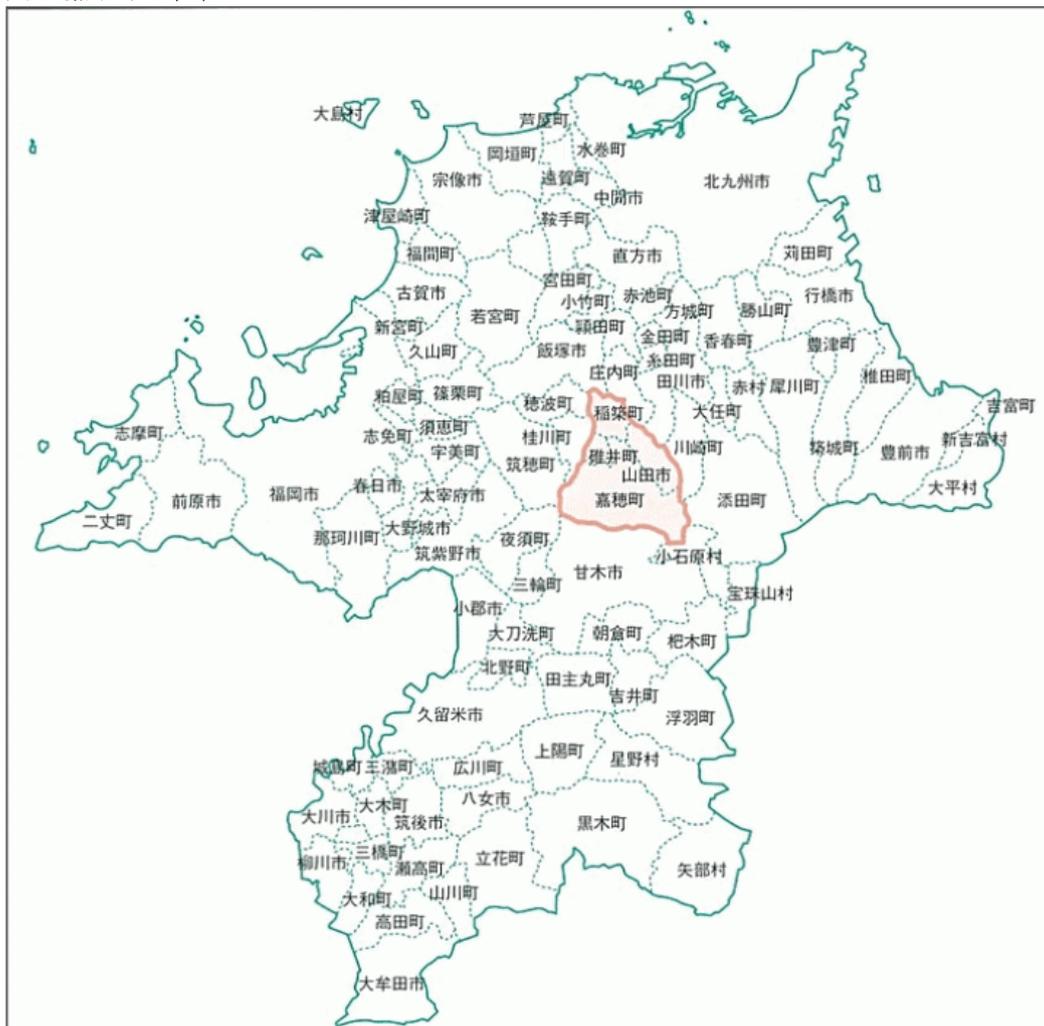
## 地勢

- 平成 18 年、山田市、嘉穂町、碓井町、稲築町の 4 市町の合併により発足した。
- 福岡県のほぼ中央に位置し、北は飯塚市に、東は田川市、川崎町、添田町に、西は桂川町に、南は朝倉市、東峰村にそれぞれ接している。

市の南部は古処・屏・馬見連峰、南東部は戸谷ヶ岳、熊ヶ畑山などの山林で、そこを源とする遠賀川を始め、河川が南から北に流れ、市の北部及び北西部に流域平野を形成している。

なお、気候は、夏冬、昼夜の気温差が大きい内陸性気候の特徴を示している。

図 3 嘉麻市の位置



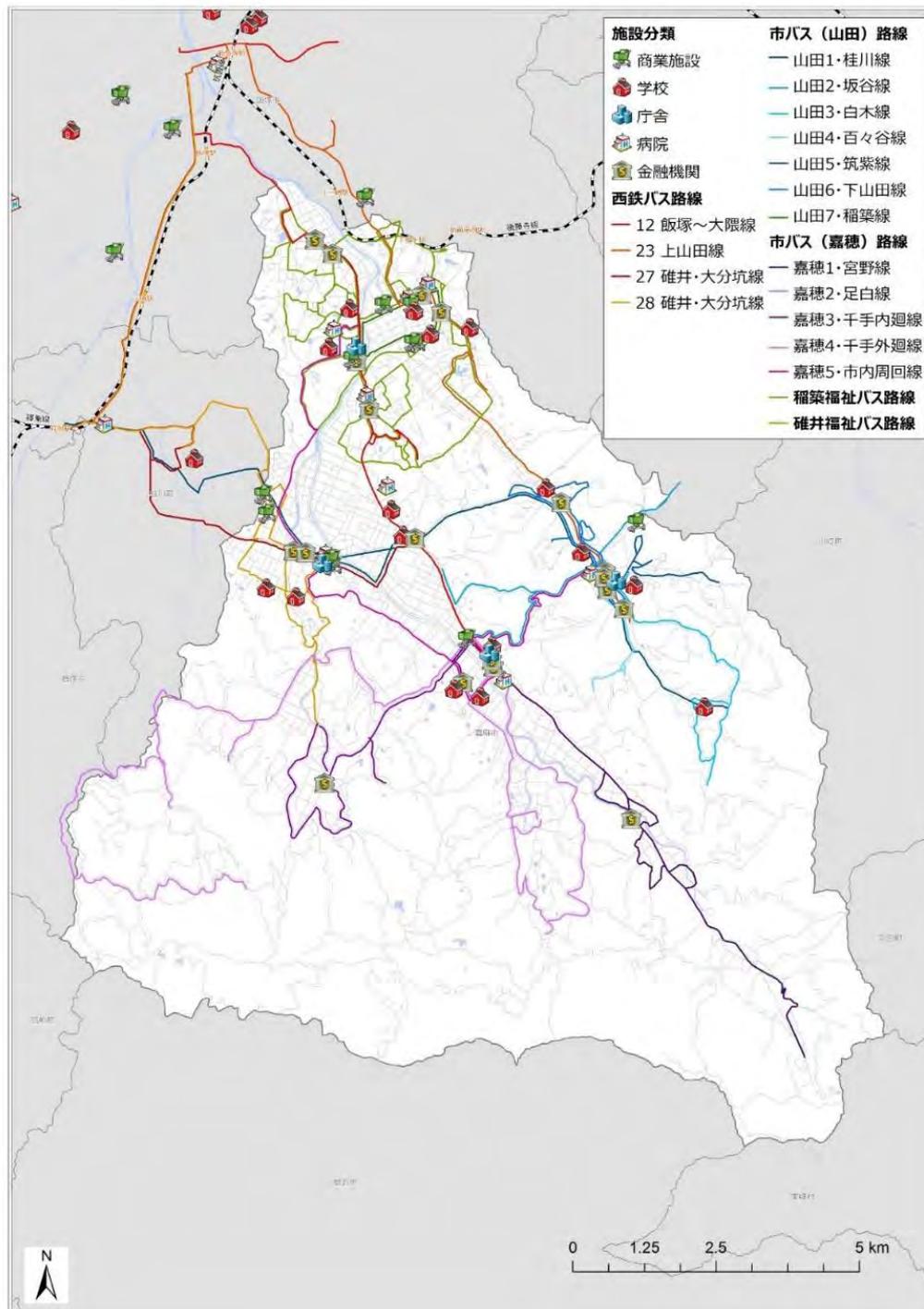
(注) 嘉麻市のホームページによる。



## 主要施設の分布

○ 合併前の山田市と嘉穂町、碓井町、稲築町の庁舎が立地する周辺に生活利便施設が集中して立地しており、拠点を形成している。また、これらの地区以外に立地する生活利便施設も国道と県道の沿線に立地している。

図5 生活利便施設の立地状況



(注) 「嘉麻市地域公共交通網形成計画」(平成29年7月)による。

(1) 今ある地域公共交通のサービスの見直し

## 鹿児島県日置市

### 取組概要

従前にデマンドタクシーを導入した市内の他地域における財政負担の削減効果を、地域公共交通会議において比較検証することにより、更なるデマンドタクシーの導入を円滑に進めることで、運行体系を見直し  
 【関連分野：①既存公共交通ネットワークの再編、④経費削減】

### 基本情報

人口（令和元年度）	48,238人	地域公共交通関係支出 合計（平成30年度）	78,851千円
面積（令和元年度）	253.0km <sup>2</sup>	国補助金	6,254千円
人口密度（令和元年度）	190.7人/km <sup>2</sup>	県補助金	7,810千円
人口増減率（令和元年）	-0.97%	その他	30,800千円
高齢化率（令和元年度）	34.2%	一般財源	33,987千円
財政力指数（令和元年度）	0.39	地域公共交通網形成計画 の策定	平成29年3月
市町村合併	平成17年、東市 来町、伊集院町、 日吉町、吹上町の 4町合併	バス事業者数 （令和元年度）	2
担当職員数 （令和元年度）	2	タクシー事業者数 （令和元年度）	6

### 交通体系

鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
○	○ 民間路線バス ◎ 「日置市コミュニティ バス」	◎ デマンドタクシー 「日置市乗合 タクシー」	○		

※ ○：市内で運行している交通手段  
 ◎：市内で運行している交通手段のうち、本事例表の取組で紹介するもの

## 現在の交通体系に至るまでの経緯

### 再編前

- ・ 平成 17 年 5 月の市町村合併後、主な地域公共交通手段として、鉄道、民間路線バス、コミュニティバス、タクシーが運行
- ・ 旧町ごとに運行していたコミュニティバスを継承し、<sup>ひがしいちまき</sup>東市来地域、伊集院地域、日吉地域、吹上地域の旧町単位で運行
- ・ コミュニティバスの運行頻度は合併以前のものを引き継いでおり、旧町ごとに格差があるとともに、利用者数については、市街地域と山間地域で差がみられた。

### 経緯

#### ①既存公共交通ネットワークの再編(→p.79)

##### 伊集院地域・吹上地域におけるデマンドタクシーの導入(平成23年度)

- 市では、運行頻度を均一化するとともに、効率的な運行ルートに再編し利用者数を増加させることを目的として、市街地はコミュニティバスを維持しつつ、伊集院地域及び吹上地域の比較的利用者の少ない路線を廃止し、デマンドタクシーに変更

##### 日吉地域におけるデマンドタクシーの導入(平成26年度)

- 利用者がほとんどいない状況であったものの、通学目的の利用者が一定程度いたことから、市では、コミュニティバスの運行を継続していたが、通学利用者が少なくなったことから廃止し、デマンドタクシーに変更

##### 日置市地域公共交通網形成計画の策定(平成29年3月)

- 市内・市外への通勤・通学に対応した公共交通網を形成するとともに、合併前の圏域にとらわれず、地域の移動ニーズに合致し、高齢者が免許返納しても生活できる移動環境の形成などを基本方針として策定

##### 東市来地域におけるデマンドタクシーの導入(平成31年度)

- 市では、コミュニティバスを山間部の集落を巡りながら市街地を結ぶ設定としていたが、路線距離が長く、利用者数が年々減少。平成31年4月から、東市来地域の山間部の集落と市街地を結ぶ区間を切り離して、山間部はデマンドタクシーに変更。また、コミュニティバスを2路線から1路線にすることでコンパクト化

#### ④経費削減(→p.84)

- 東市来地域のデマンドタクシーの導入に当たっては、日置市地域公共交通会議において、市がデマンドタクシー導入以前の平成22年度の体系を維持していた場合の平成30年度委託推計額を算出し、30年度実績と比較することで、合意形成を促進

### 再編後

現在の日置市の主な公共交通は以下のとおり(→p.86)  
鉄道、民間路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、タクシー

## 取組内容の詳細

### ①既存公共交通ネットワークの再編

**[取組] 効率的な運行ルートに再編し利用者数を増加させることなどを目的として、地域ごとに順にデマンドタクシーに転換**

#### <背景事情>

- 日置市では、平成 17 年 5 月の合併後、旧 4 町（東市来町、伊集院町、日吉町、吹上町）ごとに運行していたコミュニティバスを継承し、東市来地域、伊集院地域、日吉地域、吹上地域の旧町単位で運行（東市来地域こけけバス、伊集院地域コミュニティバス、日吉地域ふれあいバス、吹上地域コミュニティバス）していた。
- これら旧 4 町から継承したコミュニティバスについては、運行頻度は合併以前のものを引き継いでおり、旧町ごとに格差があるとともに、利用者数については市街地域と山間地域で差がみられた。そのため、地域の実情に応じてコミュニティバスからデマンドタクシーなど他の交通手段への転換が課題となっていた。

#### <取組内容>

- 市では、上記課題に対応するため、以下のとおり、コミュニティバスからデマンドタクシーへの転換を行った。
  - ① 伊集院地域及び吹上地域  
運行頻度を均一化するとともに、効率的な運行ルートに再編し利用者数を増加させることを目的として、平成 23 年 4 月から、市街地はコミュニティバスを維持しつつ、伊集院地域及び吹上地域の比較的用户の少ない路線を廃止し、デマンドタクシーに転換した。
  - ② 日吉地域  
利用者がほとんどいない状況であったものの、通学目的の利用者が一定程度いたことから、日吉地域におけるコミュニティバスの運行を継続していたが、その後、日吉地域の人口が減少し、利用者も減少したため、廃止することとし、平成 26 年 4 月、デマンドタクシーに転換した。
- また、市では、以下のとおり、平成 29 年 3 月に、日置市地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）を策定し、残る東市来地域にもデマンドタクシーを導入することとした。

#### i) 網形成計画の策定（平成 29 年 3 月）

- ・ 市内・市外への通勤・通学に対応した公共交通網を形成するとともに、合併前の圏域にとらわれず、地域の移動ニーズに合致し、高齢者が免許返納しても生活できる移動環境の形成などを基本方針として策定

#### ii) 東市来地域の比較的用户の少ない路線をデマンドタクシーに転換（平成 31 年 4 月）

- ・ 東市来地域では、コミュニティバスにより山間部の集落を巡りながら市街地を結ぶ設定としていたが、路線距離が長く、利用者数が年々減少していた。網形成計画の策定時に、改めて利用者数が低調となっている状況が判明したため、平成 31 年 4 月から、東市来地域の山間部の集落と市街地を結ぶ

区間を切り離し、山間部はデマンドタクシーに変更し、コミュニティバスを2路線から1路線にすることでコンパクト化した。

(取組に至る詳細な経緯)

上記取組のうち、平成29年3月の網形成計画の策定に至るまでの経緯及び31年度の東市来地域におけるデマンドタクシー導入等の経緯は、以下のとおりである。

(1) 平成29年3月の網形成計画の策定に至るまでの経緯

- 市では、平成28年度に、網形成計画を策定するに当たって、表1のとおり、日置市地域公共交通会議（以下「市地域公共交通会議」という。）において協議を行った。

表1 市地域公共交通会議における協議内容

回	年月	主な協議事項
第1回	平成28年6月	(1) 平成27年度運行実績について (2) 平成29年度地域内フィーダー系統確保維持計画について (3) 網形成計画の策定について → 網形成計画策定スケジュールや考え方について了承
第2回	平成28年9月	・ 網形成計画に関する調査事業について
第3回	平成28年11月	・ 網形成計画に関する調査事業について
第4回	平成29年1月	・ 網形成計画に関する調査事業について → 骨子案を協議。骨子案をパブリックコメントに付すことを了承
第5回	平成29年3月	(1) 網形成計画について (2) 平成28年度コミュニティバス・デマンドタクシー運行実績の報告について (3) 平成28年度地域公共交通確保維持改善事業評価等の報告について (4) 平成29年度コミュニティバス運行事業について (5) 平成29年度デマンドタクシー運行事業について (6) 平成29年度廃止代替バス（空港バス等）運行事業について → 網形成計画を了承

(注) 当省の調査結果による。

- また、市では、網形成計画を策定するに当たって、公共交通に関する意向、利用実態、移動ニーズ等を把握するため、表2のとおり、市民アンケート調査を実施した。これにより課題を把握した上で、計画に反映させた。

表2 網形成計画策定に係る市民アンケート調査結果

調査内容	実施時期	調査方法等	明らかになった課題
市民アンケート	平成28年10月3日～28日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民の日常の移動実態及び公共交通に対するニーズの把握のために実施</li> <li>・ 市内に居住する18歳以上の市民2,500人を、自治会別人口を基本とし、性別、年代、居住地に配慮して抽出し、1,520件（回収率60.8%）の回答</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自家用車への依存度が高く、免許返納に対する前向きな回答は少数</li> <li>・ バス停等の待合環境、運行本数、運行ダイヤに対する不満が多数</li> <li>・ バスやデマンドタクシーの運行状況について知らない人が多数</li> </ul>

(注) 当省の調査結果による。

- 市は、市民アンケート調査で明らかになった課題（上記表2）のほか、市の公共

交通体系に関する問題点として、次のような課題があると認識しており、網形成計画の策定に当たっては、これらの課題を解決する方向性も盛り込むこととした。

- ・ 路線バスが運行していない旧町境や市境（合併後の市と他の市の境）の地区は交通空白地の割合が多い。
- ・ コミュニティバスやデマンドタクシーは旧町の市街地を起終点としているが、買物、通院時に旧町境を越えた移動も多くみられ、ニーズを捉え切れていない。
- ・ コミュニティバス・デマンドタクシーの利用者数は横ばいで推移しているが、これらの運行委託額等、市の財政負担は増加傾向にある（利用者数及び運行委託額については、別添表4参照）。

(2) 平成31年度の東市来地域におけるデマンドタクシー導入の経緯等

① デマンドタクシー導入の経緯

- 市では、網形成計画に基づき、東市来地域の中には、バスが運行していないところに人家が多い地区があることや、買物、通院時に旧町境を越えた移動も多いといったニーズに対応するため、デマンドタクシーの導入とコミュニティバス路線の見直しを行うこととした。その主な経緯を示すと表3のとおりである。

表3 平成31年度東市来地域におけるデマンドタクシー導入に至るまでの経緯

年月	市の取組内容
平成29年3月	・ 網形成計画において、東市来地域のニーズに対応するため、デマンドタクシーの導入とコミュニティバス路線の見直しの方針を位置付け
平成30年11月	・ 東市来地域のうち、デマンドタクシーの導入を想定する高山地区、上市来地区及び皆田地区（上野東西地区を含む。）の地区公民館や自治会、住民が集まる行事等でコミュニティバスの現状やデマンドタクシーの制度について説明（延べ10回程度） → 住民からは、デマンドタクシー制度への期待等の意見が大多数で、導入におおむね理解を得た。
同月	・ 日置市職員による東市来コミュニティバス利用者への聞き取りによる乗降調査（平成30年11月19、20日）（延べ53人） → コミュニティバスの存続を訴える意見がある一方で、高山・上市来地区等からの利用は少なく、その要因は目的地までの移動時間が長時間に及ぶことであることも推察された。
平成31年1月	・ 平成30年度第2回市地域公共交通会議 平成31年度における東市来地域コミュニティバス路線の見直し、デマンドタクシー導入について協議 平成30年度のコミュニティバス・デマンドタクシーの委託額と、デマンドタクシーの導入以前（平成22年度）のコミュニティバスの運行経路・距離をそのまま維持していた場合の推計委託額を比較検証（詳細は「④経費削減」参照）
平成31年4月	・ 東市来地域コミュニティバス路線の見直し、デマンドタクシーの導入

(注) 当省の調査結果による。

② デマンドタクシー導入に当たっての措置

- 東市来地域のうち、高山・上市来・皆田（上野東西地区を含む。）地区は、人家がバス停から離れた場所に存在する箇所が多いことや、現行のコミュニティバスでは目的地までの乗車時間が約1時間と長い系統となっていることから、デマンドタクシーの導入により、移動に係る所要時間の短縮を図ることとした。
- また、デマンドタクシーの導入に当たっては、地域住民の利便性向上のため、乗降場所を以下のとおりとした。

- ・ 市街地エリア外の乗車は、区域内の公道沿いとし、経路上の安全な場所であれば、途中下車も可能とする。
- ・ 市街地エリアにおける降車は、指定するエリア内であればどこでも降車できるが、乗車は市役所・医療機関・金融機関・商業施設等の指定する施設とする。
- さらに、高山・上市来・皆田（上野東西地区含む。）地区へのデマンドタクシー導入に伴い、東市来地域コミュニティバス路線の短縮を図るとともに、これまで2ルートを隔日で運行してきたものを1ルートに整理統合し、周遊性の確保等することで、利便性の向上を図ることとした。

**<取組の工夫、効果等>**

- 交通不便地域にデマンドタクシーを運行することで、地域住民の日常の移動手段を確保するとともに、既存の交通網との連携を考慮し、地域に合った効率的で利便性の高い地域公共交通の維持・向上を図ることができた。
- また、地域へのデマンドタクシー導入に伴い、コミュニティバス路線を整理統合して、周遊性を確保することで利便性の向上を図ることができた。

別添表4 コミュニティバス及びデマンドタクシーの利用者数及び運行委託額の推移

地域	年度	利用者数(人)			運行委託額(市負担分)(千円)		
		コミバス	デマンド	合計	コミバス	デマンド	合計
東市来	H22	15,350		15,350	10,395		10,395
	H23	13,874		13,874	10,359		10,359
	H24	12,382		12,382	10,600		10,600
	H25	12,146		12,146	11,176		11,176
	H26	10,899		10,899	12,957		12,957
	H27	9,798		9,798	13,584		13,584
	H28	9,011		9,011	13,259		13,259
	H29	8,179		8,179	14,152		14,152
	H30	7,544		7,544	13,951		13,951
伊集院	H22	26,677		26,677	4,856		4,856
	H23	18,794	2,903	21,697	3,370	1,872	5,242
	H24	19,096	3,638	22,734	3,367	2,213	5,581
	H25	19,790	3,636	23,426	3,548	2,264	5,812
	H26	19,465	4,043	23,508	4,243	2,683	6,926
	H27	20,309	4,770	25,079	4,427	3,396	7,823
	H28	19,203	5,044	24,247	4,298	3,734	8,033
	H29	18,449	5,280	23,729	4,633	3,738	8,371
	H30	16,495	4,683	21,178	5,300	3,426	8,726
日吉	H22	3,230		3,230	6,231		6,231
	H23	3,107		3,107	5,359		5,359
	H24	2,610		2,610	5,308		5,308
	H25	2,041		2,041	5,426		5,426
	H26		2,172	2,172		1,499	1,499
	H27		1,928	1,928		1,409	1,409
	H28		1,739	1,739		1,450	1,450
	H29		1,404	1,404		1,149	1,149
	H30		1,078	1,078		1,048	1,048
吹上	H22	9,139		9,139	10,118		10,118
	H23	4,767	3,263	8,030	8,701	2,512	11,213
	H24	5,833	3,401	9,234	8,314	2,678	10,993
	H25	6,536	3,291	9,827	8,469	2,787	11,256
	H26	6,254	3,639	9,893	9,367	3,046	12,413
	H27	6,668	3,698	10,366	9,621	3,311	12,931
	H28	6,890	3,807	10,697	9,414	3,731	13,145
	H29	6,941	3,515	10,456	8,583	3,561	12,144
	H30	6,277	3,305	9,582	8,612	3,389	12,000
計	H22	54,396		54,396	31,601		31,601
	H23	40,542	6,166	46,708	27,789	4,384	32,173
	H24	39,921	7,039	46,960	27,590	4,892	32,481
	H25	40,513	6,927	47,440	28,619	5,051	33,669
	H26	36,618	9,854	46,472	26,567	7,228	33,795
	H27	36,775	10,396	47,171	27,632	8,115	35,747
	H28	35,104	10,590	45,694	26,972	8,916	35,888
	H29	33,569	10,199	43,768	27,369	8,448	35,817
	H30	30,316	9,066	39,382	27,863	7,863	35,727

(注)1 当省の調査結果による。

2 各項目の金額は単位未満を四捨五入しているため、合計が一致しない場合がある。

#### ④経費削減

### [取組] 交通手段の再編に当たって、市内の他地域における財政負担の削減効果を地域公共交通会議において比較検証

#### <背景事情>

- 市におけるコミュニティバス及びデマンドタクシーに係る運行委託額は、表5のとおり、デマンドタクシーを導入した平成23年から28年度まで漸増傾向にあり、その後も毎年度約3,600万円で推移していた。

表5 コミュニティバス・デマンドタクシーに係る運行委託額の推移

(単位：千円)

区分	平成22年度	23	24	25	26	27	28	29	30
コミュニティバス	31,601	27,789	27,590	28,619	26,567	27,632	26,972	27,369	27,863
デマンドタクシー	—	4,384	4,892	5,051	7,228	8,115	8,916	8,448	7,863
計	31,601	32,173	32,481	33,669	33,795	35,747	35,888	35,817	35,727

(注)1 当省の調査結果による。

2 各項目の金額は単位未満を四捨五入しているため、合計が一致しない場合がある。

#### <取組内容>

- 平成29年3月に策定された網形成計画では、計画策定後、地域公共交通の形態等を見直すこととされており、この見直しの一環として、市は、平成31年4月に東市来地域のコミュニティバス2路線を、コミュニティバス1路線とデマンドタクシー3路線に再編することとした。
- この再編に先立って、平成30年度第2回市地域公共交通会議では、財政負担の削減効果を明らかにするという観点から、23年度以降の市内の他地域（平成23年度：伊集院地域及び吹上地域、26年度：日吉地域）へのデマンドタクシー導入以降における地域公共交通に係る財政負担の軽減状況について議論・検証を行った。
- 市では、同会議における議論・検証のため、①平成30年度のコミュニティバス及びデマンドタクシーの委託額と、②デマンドタクシーの導入以前（平成22年度）のコミュニティバスの運行経路・距離をそのまま維持していた場合の推計委託額を比較した。
- それによると、
  - ① 平成30年度の委託額は、約3,573万円（表5）
  - ② デマンドタクシーの導入以前（平成22年度）のコミュニティバスの運行経路・距離をそのまま維持していた場合の推計委託額は、約3,851万円（表6）
 となっており、他地域ではデマンドタクシーの導入により委託費の削減が実現していることが分かった。
- この分析等を踏まえ、市地域公共交通会議で協議した結果、東市来地域においてもデマンドタクシーを導入し、路線を再編することとされた。

表 6 平成 22 年度のコミュニティバスを維持していた場合における 30 年度推計委託額

(単位：円、km)

地域名	平成 22 年度運行経費 (A)	平成 22 年度 1 キロメートル当たり契約単価 (B)	平成 22 年度実走行距離 (推計値) (C) 【(A)÷(B)】	平成 30 年度 1 キロメートル当たり契約単価 (D)	平成 30 年度運行経費 (推計値) (E) 【(C)×(D)】	平成 30 年度運賃収入 (F)	平成 30 年度推計委託額 (G) 【(E)-(F)】
東市来	11,748,512 円	182.78 円	64,277km	225.07 円	14,466,824 円	—	—
伊集院	6,847,266 円		37,462km		8,431,572 円	—	—
日吉	6,466,680 円	222.28 円	29,092km		6,547,736 円	—	—
吹上	10,960,358 円		49,309km		11,097,977 円	—	—
計	36,022,816 円	—	180,140km	—	40,544,110 円	2,034,600 円	38,509,510 円

(注)1 当省の調査結果による。

2 平成 22 年度実走行距離 (推計値) 及び平成 30 年度運行経費 (推計値) の小数点以下は、四捨五入している。

3 平成 22 年度の実走行距離及び運賃収入のデータは残っていないため、地域別運行経費を地域別契約単価で割ることにより、同年度の実走行距離の推計値を算出している。

<取組の工夫、効果等>

- コミュニティバスを維持していた場合における推計委託額とデマンドタクシー導入後の委託額について比較検証を試みた結果、約 300 万円の財政負担額の削減効果があることが明らかになり、市地域公共交通会議の委員間で認識の共有が図られ、新たに導入しようとしていた東市来地域へのデマンドタクシーの導入に弾みがついた。

## 参考情報

### 現在の交通体系

#### 概況

主な公共交通は、鉄道、民間路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、タクシーがある。

#### 各公共交通

##### <鉄道>

東市来地域、伊集院地域をJR鹿児島本線が運行しており、東市来地域に湯之元駅、東市来駅、伊集院地域に伊集院駅の3駅が設置されている。

##### <民間路線バス>

民間路線バスは2社が市内全域で運行しており、周辺他市にも運行している。

##### <コミュニティバス>

コミュニティバスは、東市来地域に1路線、伊集院地域に1路線、吹上地域に4路線の計6路線が運行されている。

平成31年4月にデマンドタクシー「東市来地域乗合タクシー」が導入されたことにより見直しされた「東市来地域コミュニティバス」の運行路線図等は図2のとおりである。

##### <デマンドタクシー>

デマンドタクシー「日置市乗合タクシー」は、東市来地域に3路線、伊集院地域に6路線、日吉地域に5路線、吹上地域に5路線の計19路線が運行されている。

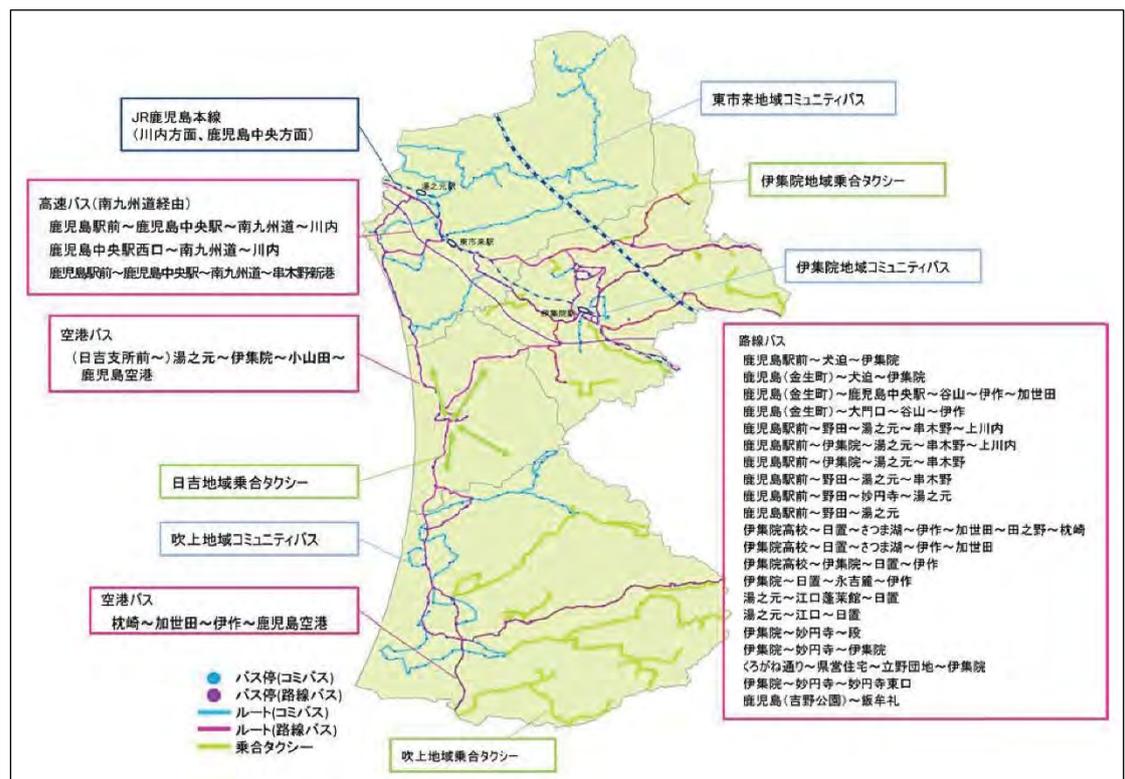
平成31年4月に導入されたデマンドタクシー「東市来地域乗合タクシー」の運行路線図等は、図3のとおりであり、曜日を定めて区域運行されている。

また、デマンドタクシー「東市来地域乗合タクシー」の出発時間と予約時間等は、図4のとおりであり、市では、タクシーメーターから利用料金を除いた額を委託料として委託事業者を支払っている。

##### <タクシー>

市内ではタクシー事業者6社が営業している。

図1 日置市の公共交通ネットワーク



(注)1 「日置市地域公共交通網形成計画」(平成 29 年 3 月)による。

2 網形成計画の策定は平成 29 年 3 月のため、図に平成 31 年度に導入された「東市来地域乗合タクシー」は反映されていない(「東市来地域乗合タクシー」の運行路線については図 3 を参照)。

図2 「東市来地域コミュニティバス」の見直し後の運行路線図等

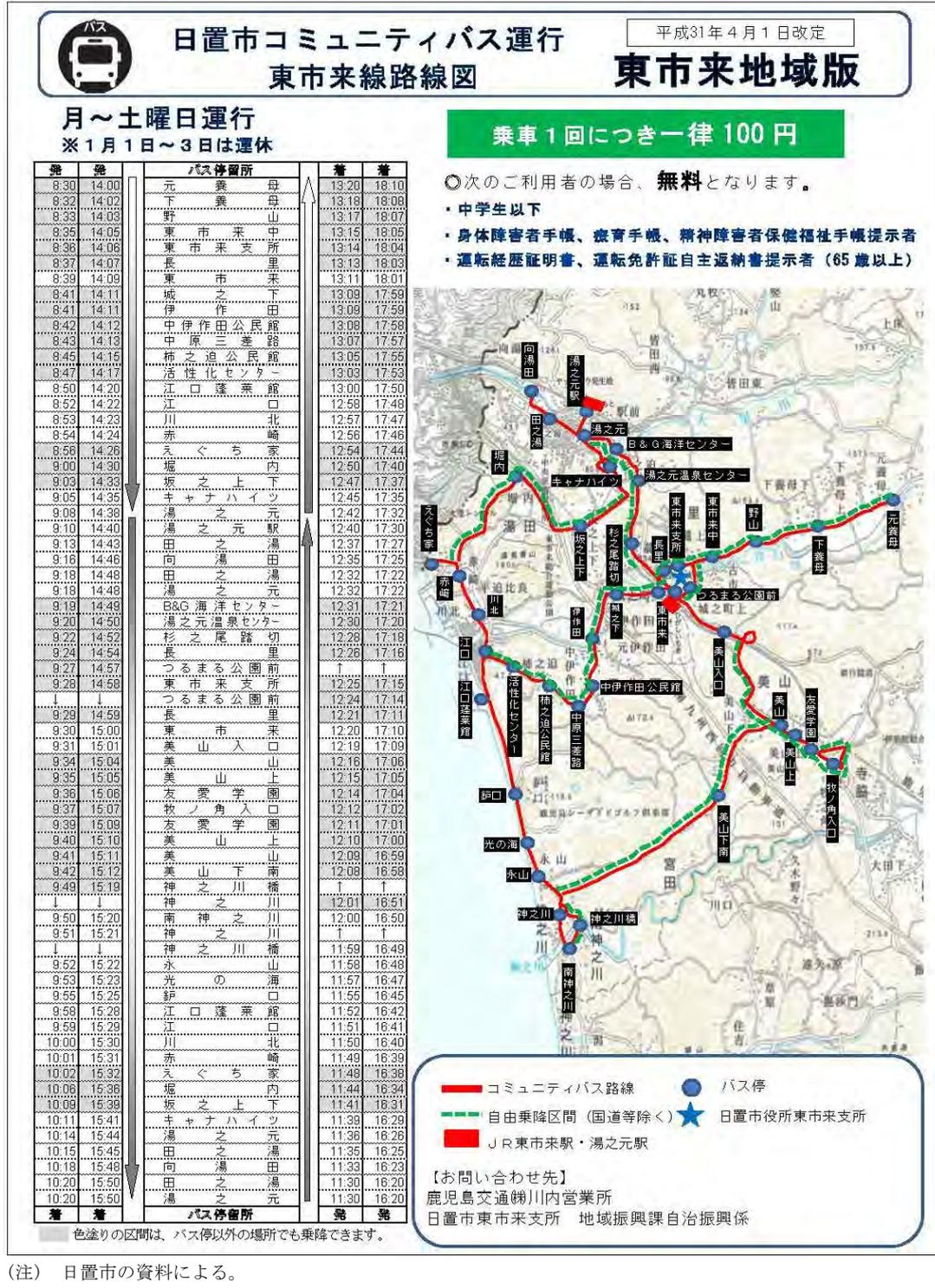


図3 「東市来地域乗合タクシー」の運行路線図等

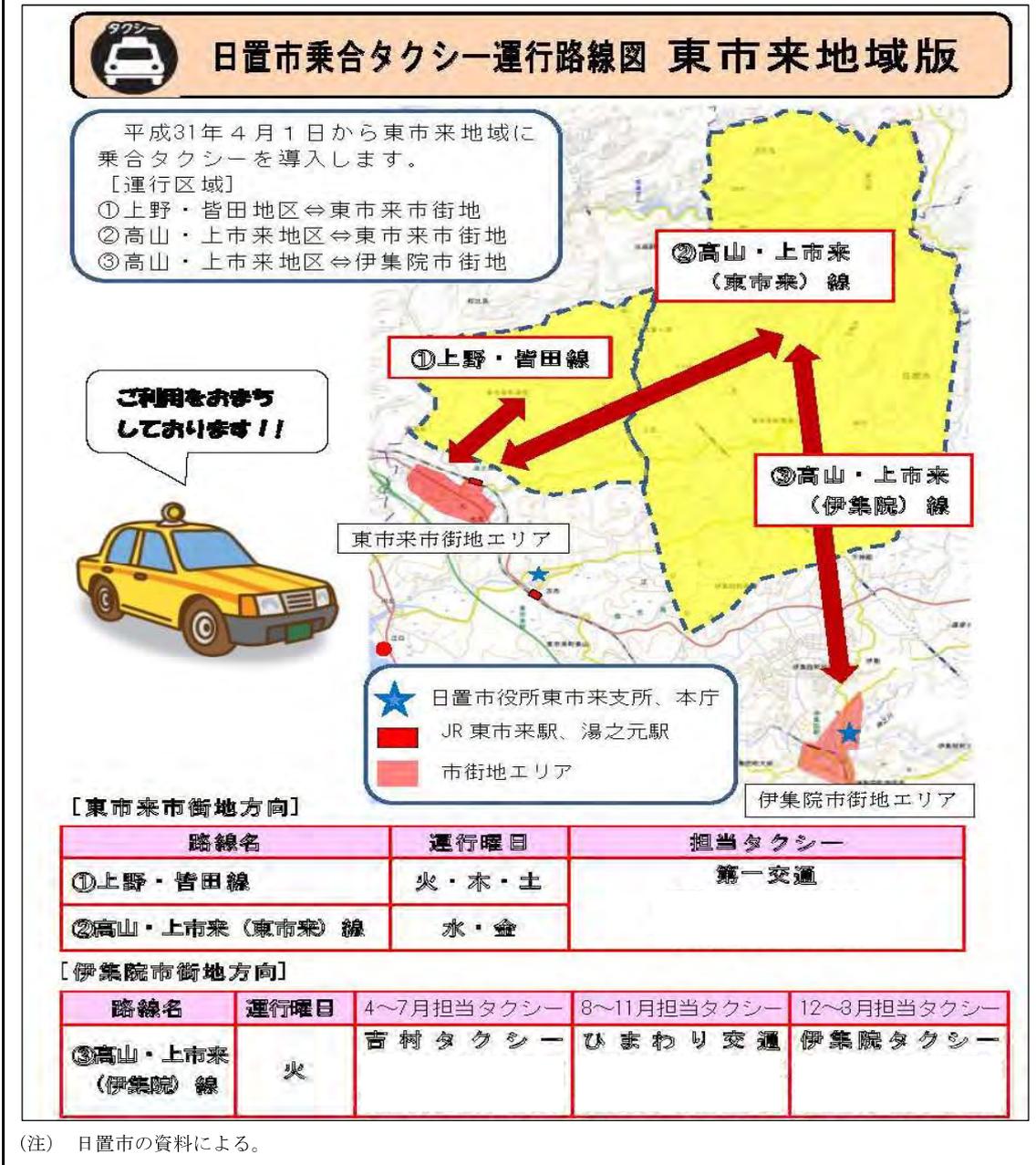


図4 「東市来地域乗合タクシー」の出発時間と予約時間等

## 出発時間と予約時間

○利用を希望される方は、**事前に予約が必要**となります。

○複数での乗り合わせとなるため、予約状況に応じて送迎時間にズレが生じることもあります。余裕をもってご利用ください。

市街地行き（往路）		
便	出発時間	予約時間
1	午前 8：30～ 8：45	前日の午後 6時まで
2	午前10：30～10：45	当日の午前 9時まで
3	午後 0：00～ 0：15	当日の午前11時まで

郊外地行き（復路）		
便	出発時間	予約時間
1	午前11：30～11：45	当日の午前10時まで
2	午後 2：30～ 2：45	当日の午後 1時まで
3	午後 4：00～ 4：15	当日の午後 3時まで

**1 便ご利用につき  
1 人 300 円**

※次のご利用者の場合、200円となります。  
 ・身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者  
 保健福祉手帳提示者  
 ・運転免許証自主返納証、運転経歴証明書  
 提示者（65歳以上）

東市来市街地エリア



- 施設名
- |            |            |
|------------|------------|
| 1 湯之元駅     | 2 エリア内医療機関 |
| 3 エリア内商業施設 | 4 エリア内金融機関 |
| 5 エリア内温泉施設 | 6 エリア内公共施設 |
- （エリア外乗降場所）
- |           |              |
|-----------|--------------|
| 7 東市来駅    | 8 日置市役所東市来支所 |
| 9 JA東市来支所 | 10 江口蓬菜館     |
- ※予約の際に、どの施設で乗車するか正確にお伝えください。

伊集院市街地エリア



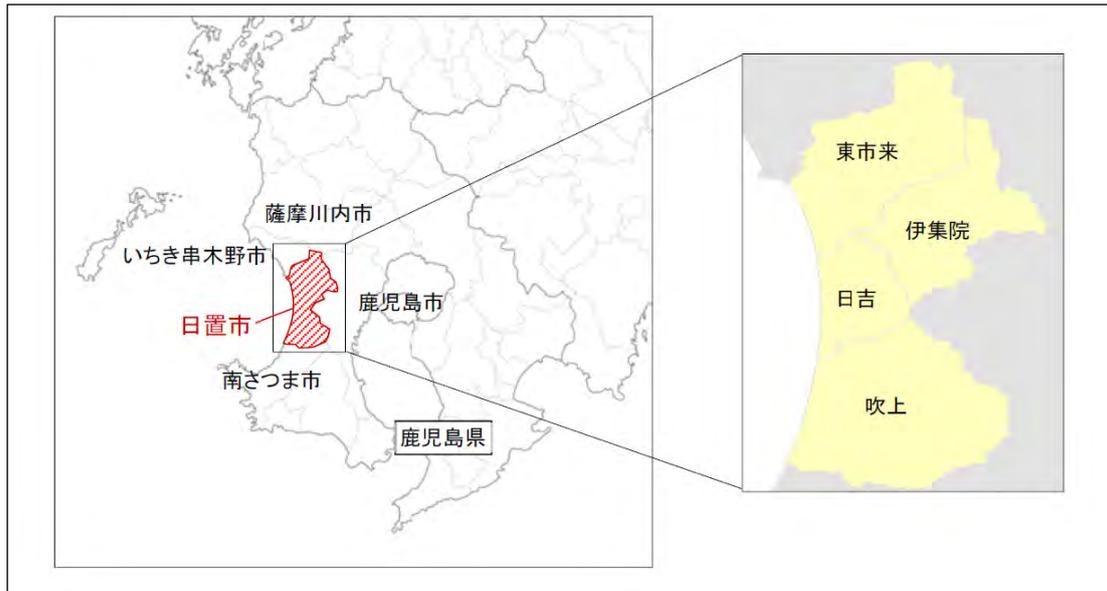
- 施設名
- |            |            |
|------------|------------|
| 1 伊集院駅     | 2 エリア内医療機関 |
| 3 エリア内商業施設 | 4 エリア内金融機関 |
| 5 エリア内温泉施設 | 6 エリア内公共施設 |
- 7 日置市役所本庁  
 （エリア外乗降場所）
- 8 ゆすいん
- ※予約の際に、どの施設で乗車するか正確にお伝えください。

（注）日置市の資料による。

## 地勢

- 平成 17 年、東市来町、伊集院町、日吉町、吹上町の 4 町の合併により発足した。
- 鹿児島県の西部、薩摩半島の中西部に位置し、東は県都鹿児島市、南は南さつま市、北はいちき串木野市と薩摩川内市にそれぞれ隣接し、西は東シナ海に面している。

図 5 日置市の位置



(注) 「日置市地域公共交通網形成計画」(平成 29 年 3 月)による。

図 6 日置市の地勢

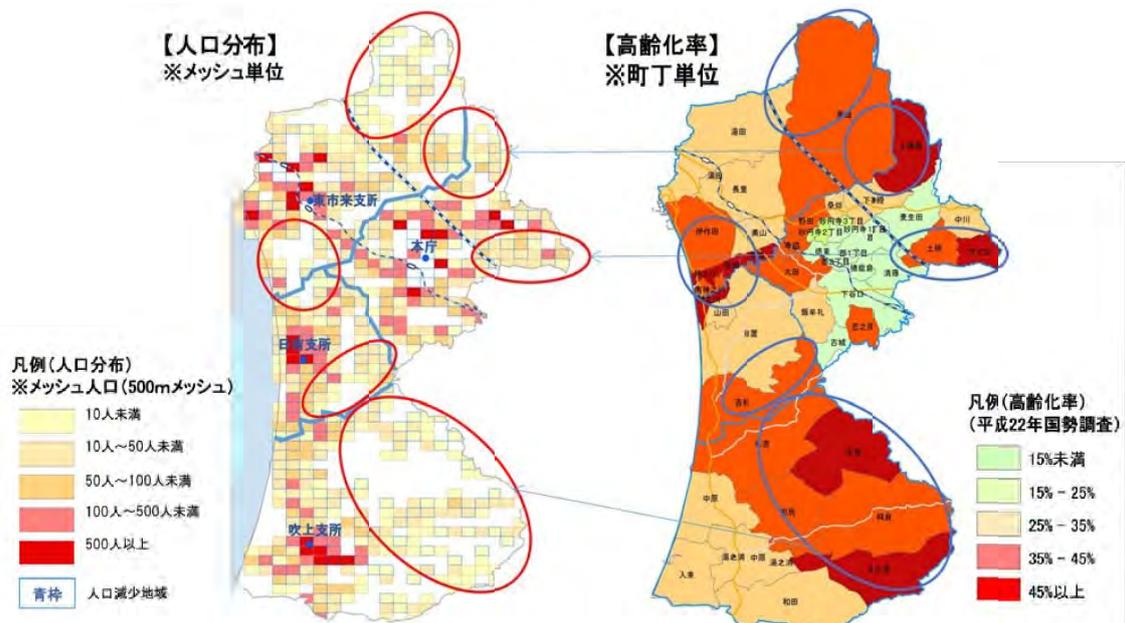


(注) 「日置市地域公共交通網形成計画」(平成 29 年 3 月)による。

## 人口

- 総人口は、昭和 20 年の 8 万 4,163 人をピークに減少傾向にあり、平成 27 年度総人口は 4 万 9,249 人である。
- 平成 19 年 3 月から 28 年 3 月までの地域別人口推移をみると、東市来地域、日吉地域、吹上地域は一貫して減少傾向にある。  
その一方、平成 28 年 3 月の伊集院地域の人口は、19 年 3 月に比べて増加している。
- 各地域の周辺部・境界部では、人口減少・高齢化が進むエリアが多くみられる。  
高齢化率は、全ての地域で増加傾向にあり、特に、東市来地域、日吉地域、吹上地域では高齢化が一層進行している。

図 7 日置市の人口分布及び高齢化率

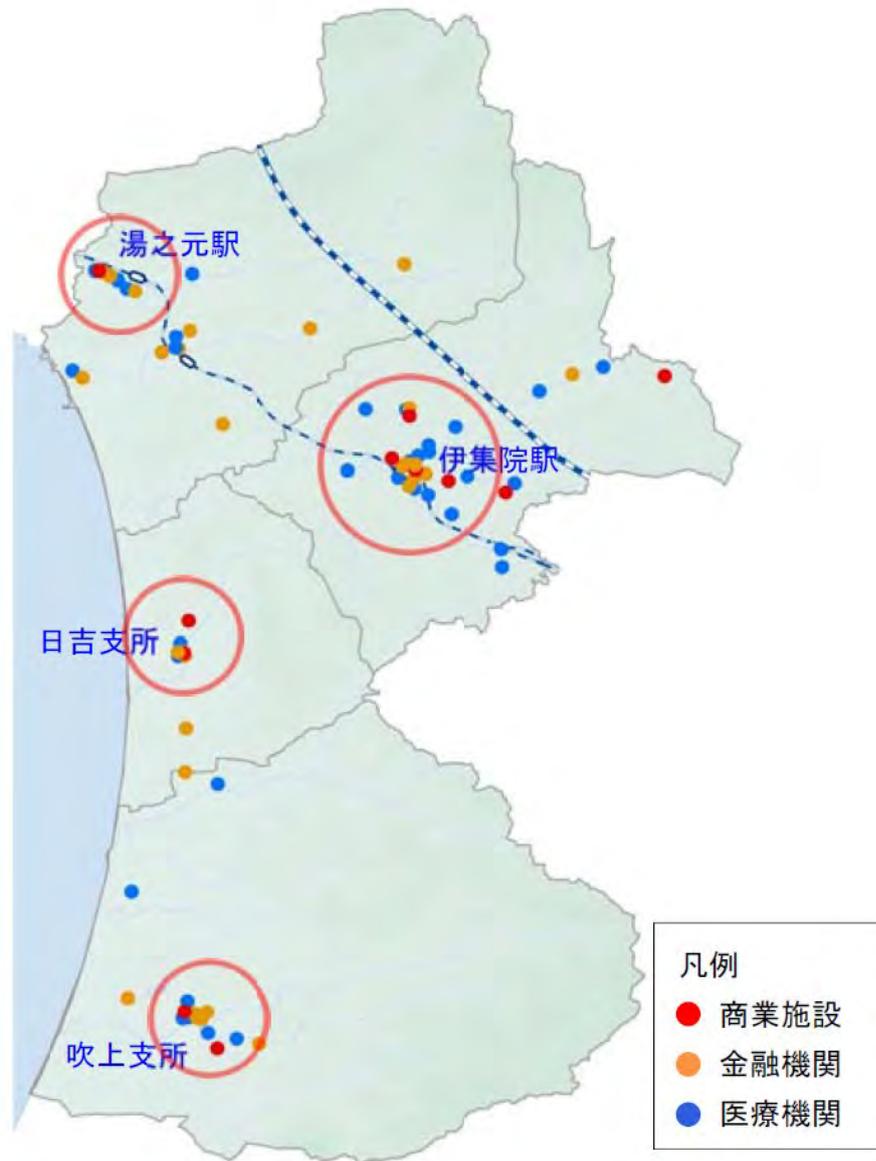


(注) 「日置市地域公共交通網形成計画」(平成 29 年 3 月)による。

## 主要施設の分布

○ 商業施設（食品スーパー、ホームセンター等）、金融機関、医療機関とも、JR 湯之元駅、伊集院駅、日吉支所、吹上支所周辺に集積している。

図8 主要施設の分布状況



(注) 「日置市地域公共交通網形成計画」(平成 29 年 3 月)による。

(2) 地域にあるその他の移動手段の活用

岩手県岩手町

取組概要	<p>買物のための外出など誰でも利用できる乗合バス及びデマンドタクシーを導入するに当たって、通院目的に限定した無料患者輸送バスを転換することで地域に定着していた既存の路線やダイヤを活用</p> <p>導入後も毎年利用者への調査等を行い、運行路線を見直す等改善を継続</p> <p>【関連分野：②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善、③地域の輸送資源の総動員】</p>
------	---

基本情報			
人口（令和元年度）	13,137 人	地域公共交通関係支出 合計（平成 30 年度）	61,605 千円
面積（令和元年度）	360.5 km <sup>2</sup>	国補助金	—
人口密度（令和元年度）	36.44 人/km <sup>2</sup>	県補助金	3,787 千円
人口増減率（令和元年）	-2.36%	その他	23,366 千円
高齢化率（令和元年度）	38.7%	一般財源	34,452 千円
財政力指数（令和元年度）	0.34	地域公共交通網形成計画 の策定	平成 29 年 4 月
市町村合併	—	バス事業者数 （令和元年度）	2
担当職員数 （令和元年度）	2	タクシー事業者数 （令和元年度）	1

交通体系					
鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
○	○ 民間路線バス ◎ 「あいあいバス」 (4 路線)	◎ 「あいあい タクシー」	○	◎ 「あいあいバス」 (2 路線)	

※ ○：町内で運行している交通手段  
◎：町内で運行している交通手段のうち、本事例表の取組で紹介するもの

## 現在の交通体系に至るまでの経緯

### 再編前

再編前の岩手町では、路線バスの運行が町内の一部のエリアにとどまり、町内のほとんどの地域において公共交通手段は利用目的が通院に限られた無料の患者輸送バスしかない状態

### 経緯

#### ③地域の輸送資源の総動員(→p. 96)

##### 岩手町地域公共交通網形成計画の策定

- 岩手町地域公共交通活性化協議会における協議や町民へのアンケート調査を経て、平成 29 年 4 月に岩手町地域公共交通網形成計画を策定
- 同計画では、町内の交通機関を「幹線交通」、「支線交通」、「サポート交通」に再編することを方針付け

- 町では、患者輸送バスが高齢者の通院等における外出手段として定着していることから、その運行ルートやダイヤをベースに、誰でも利用できる以下の輸送手段に転換

##### 岩手町生活バス（あいあいバス）の導入

- 岩手町地域公共交通網形成計画の「支線交通」として、定時定路線の乗合バスを導入
- 運賃は有料化されたが、週 1 日だった運行を週 2 日に増便するなど、患者輸送バスからサービスを拡大

##### デマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）の導入

- 患者輸送バスが運行していた地域のうち、人口が少ない地域では、岩手町地域公共交通網形成計画の「サポート交通」として、デマンド型乗合タクシーを導入

#### ②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善(→p. 102)

##### 利用者のニーズや利用状況の把握、それを踏まえた運行条件の見直し

- 利用者への毎年のインタビュー調査や「岩手町生活バス等（あいあいバス、あいあいタクシー）」運営連絡会により生活バス等への意見や要望を把握
- 利用状況やニーズ等について協議会で共有し、改善に向けた検討を実施
  - ニーズ調査や協議会での検討等を踏まえ、生活バス等の運行条件を以下のとおり見直し
  - あいあいバス：復路の起点の変更、運行範囲の拡大
  - あいあいタクシー：運行範囲の拡大、運行曜日の変更

### 再編後

現在の岩手町の主な公共交通は以下のとおり(→p. 107)

鉄道、民間路線バス、タクシー、「あいあいバス」、  
「あいあいタクシー」、「まちなか循環線」

## 取組

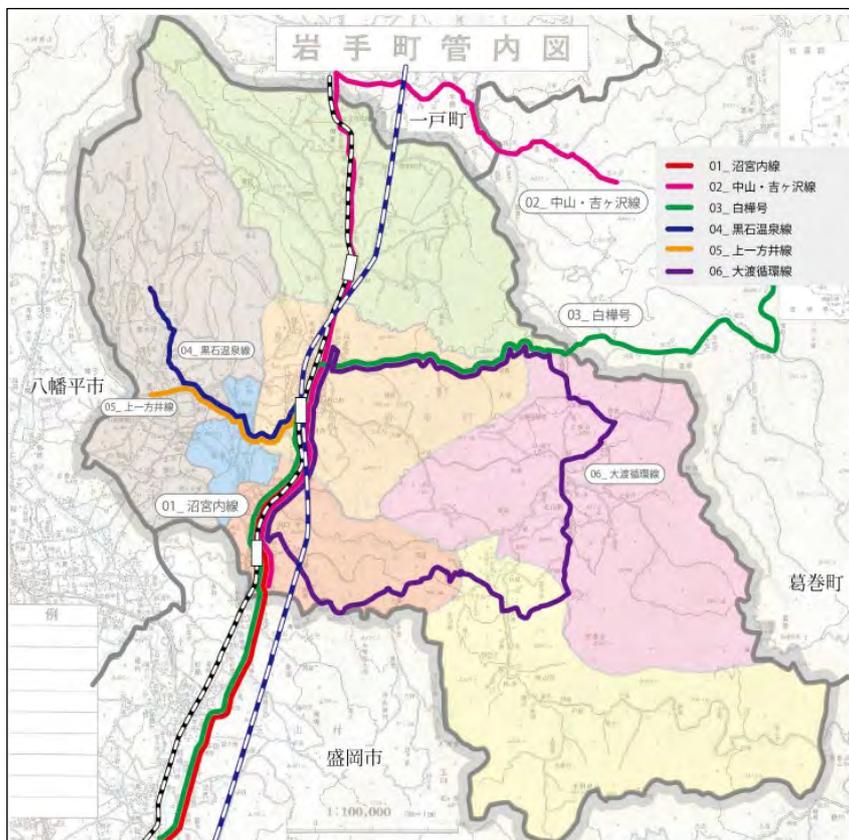
### ③地域の輸送資源の総動員

**[取組]** 患者輸送バスを乗合バス及びデマンド型乗合タクシーへ転換し、利用目的を限定しない公共交通手段を確保

#### 〈背景事情〉

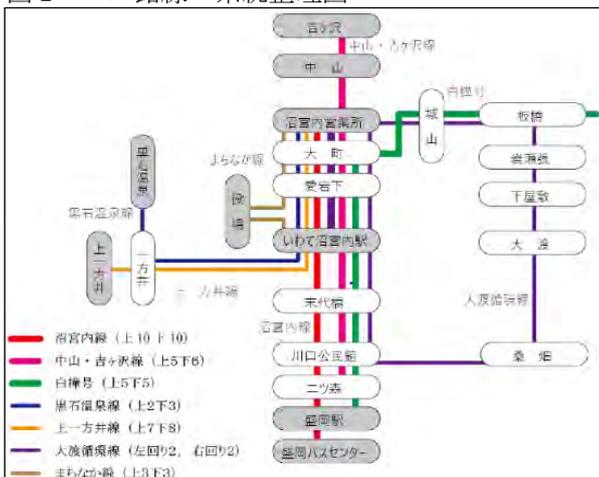
- 岩手町では、民間路線バスが7路線運行され、盛岡市内から直通の路線バスが運行されるなど、広域的な移動については比較的恵まれた状況となっていたが、町のほとんどの地域においては、民間路線バスが運行されていなかった(図1、2、表1)。
- このような民間路線バスの運行がない地域においては、週1日(路線によっては月1~2日)、定時定路線で運行される町営の無料で利用できる患者輸送バスしかなかったが、患者輸送バスは通院に利用目的が限定されていた(※)。  
※ 患者輸送バスの利用には、事前に町から通院証の交付を受け、また、利用時に通院先の医療機関から確認印をもらう必要があった。
- 患者輸送バスは毎便10人程度といった一定の利用者がいるなど、外出手段として定着しており、利用者にとっては欠かせない交通手段となっていた。住民からは、特に高齢者を中心に患者輸送バスを買物等の通院以外の目的でも乗れるようにしてほしいとの要望が出されていた。

図1 町内の交通ネットワーク図



(注) 「岩手町地域公共交通網形成計画」(平成29年4月)による。

図2 バス路線・系統整理図



(注) 「岩手町地域公共交通網形成計画」(平成 29 年 4 月)による。

表1 民間バス路線の各系統

種類	名称	系統	特徴
都市間幹線	① 沼宮内線	盛岡バスセンター～いわて沼宮内駅	盛岡市と岩手町を国道4号で接続
	② 中山・吉ヶ沢線	末代橋～中山～吉ヶ沢	岩手町から一戸町にまたがり運行
	③ 白樺号	盛岡駅～いわて沼宮内駅～久慈駅	盛岡市と久慈市を接続
町内線	④ 黒石温泉線	いわて沼宮内駅、沼宮内営業所～黒石温泉	いわて沼宮内駅の西方面を運行
	⑤ 上一方井線	いわて沼宮内駅、沼宮内営業所～上方井	いわて沼宮内駅の西方面を運行
	⑥ 大渡循環線	いわて沼宮内駅～大渡～いわて沼宮内駅～役場～沼宮内営業所	いわて沼宮内駅の東方面を運行
まちなか線	⑦ まちなか線	いわて沼宮内駅、沼宮内営業所、大町、役場	いわて沼宮内駅、役場、商店街等を接続

(注) 当省の調査結果による。

<取組内容>

- 町は平成 29 年 4 月に岩手町地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）を策定し、その中で、地域公共交通を「幹線交通」、「支線交通」及び「サポート交通」の三つの交通で結ばれるネットワークとして再整理することとした。
- このうち、「支線交通」及び「サポート交通」の整備の具体的な事業として、地域で浸透している患者輸送バスの運行ルートやダイヤをベースとして、平成 29 年 10 月から、以下の輸送手段に転換することとした。

- i) 生活を支える支線交通として誰でも利用できる岩手町生活バス（あいあいバス）を運行開始
- ii) 人口が少ない地域においては交通不便地域対策のサポート交通としてデマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）を運行開始

(取組に至る詳細な経緯)

上記取組に至る詳細な経緯は、以下のとおりである。

(1) 網形成計画の策定

- 網形成計画の策定に当たり、町では地域の実情に即した輸送サービスの実現や網形成計画の作成に関する協議を行うため、平成 28 年 9 月に岩手町地域公共交通

活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置した。

- 協議会では、表 2 のとおり、町の地域公共交通の現状と課題を踏まえた網形成計画の策定等について協議を行った。

表2 協議会の開催状況

回	協議内容 (網形成計画策定に関するものを抜粋)
平成28年度第1回 (平成28年10月27日)	網形成計画の策定方針について 岩手町地域公共交通の現状と課題について 網形成計画の骨子案について
平成28年度第2回 (平成29年1月30日)	網形成計画(案)について

(注)1 当省の調査結果による。

2 協議会の構成員は町内や県の交通事業者（鉄道、バス、タクシー等）、行政機関（国、県（公安委員会及び警察署を含む。）、町）、住民団体（老人クラブ連合会、自治振興会連絡協議会、医師会、商工会、社会福祉協議会）等である。

- また、網形成計画の策定に当たり、外出環境や移動に対するニーズを把握し、公共交通ネットワーク及び外出支援策の検討に役立てるため、平成 28 年 3 月に町民アンケートを実施した。同アンケートでは、患者輸送バスを通院以外でも乗れるようにすることや新しい公共交通手段の整備、外出支援等の要望等が寄せられた。
- アンケート結果及び協議会での検討を踏まえ、平成 29 年 4 月に網形成計画が策定された。網形成計画では、町内の地域公共交通を「幹線交通」、「支線交通」、「サポート交通」及び「交通交流拠点」で構成することとされ、それぞれの役割、求められるサービス水準及びその整備のために必要な事業について、表 3 のとおり盛り込まれた。

表 3 地域交通の役割とサービス水準、主な事業

構成	役割	サービス水準	事業
幹線交通	通院や買物だけでなく、通勤や通学など多様な目的の移動を可能とする交通であり、町の骨格としての役割を担う。	毎日運行 定時定路線運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線交通の運行効率化による持続性の向上</li> </ul>
支線交通	町民の暮らしに身近な交通として、高齢者でも心豊かに暮らし続けていくための社会基盤としての役割を担う。	週 2 日 定時定路線運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 誰でも利用できる「岩手町生活バス（あいあいバス）」の新設</li> <li>・ まちなか経路の統一とまちなか循環線の新設</li> </ul>
サポート交通	人口減少や高齢化が進んだ地域でも、安心して暮らしているためのサポート的な交通としての役割を担う。	月 2 日 予約制の定時定路線運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ デマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）の導入</li> <li>・ 移動販売事業との連携</li> </ul>
交通交流拠点	移動やバス待ち環境だけでなく、店舗やイベント機能を備えるなど、人と人が集い、交流を促進する。	乗継利便性確保、待合環境の充実 交流の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道の駅「石神の丘」を交通交流拠点として整備</li> </ul>

(注) 当省の調査結果による。

(2) 岩手町生活バス（あいあいバス）の運行開始

- 町は、網形成計画に基づき、また、平成 28 年 10 月から翌年 7 月までに 3 回開催された協議会での検討結果等を踏まえ、29 年 9 月末に患者輸送バスの運行を廃止し、同年 10 月からあいあいバスの運行を開始した。
- 患者輸送バスからの変更点は表 4 のとおりであるが、主なものは以下のとおりである。
  - ① 患者輸送バスは町直営の無償運行であったため、道路運送法上の許可・登録を要さなかったが、あいあいバスは、黒石線及び豊岡・細沢線は運行業務をバス事業者に委託、それ以外の路線は町直営で自家用有償旅客運送の登録を受け、運行することとした。
  - ② 運行曜日やダイヤ、ルートについては、既に地域で浸透している患者輸送バスの曜日やダイヤを基本としたが、利便性向上のため、運行日数について週 1 日から週 2 日への拡大や、路線数について 7 路線から 6 路線に整理を行った。また、乗降時の安全等の観点から、停留所の場所や運行ルートを一部見直すこととした。
  - ③ 運賃については、患者輸送バスは無料としていたが、あいあいバスはサービスを向上させることに伴う運用経費の増加が見込まれることから、有料（1 乗車当たり 100 円）とすることとした。

なお、平成 28 年 3 月の町民アンケートでは、「有料（例えば 100 円程度）にし、通院以外の人でも利用できるようにする」ことをどのように考えるかに対し、69%が「良いと思う」と回答し、「今のまま無料が良い」と回答した割合（25%）を上回っている。

(3) デマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）の運行開始

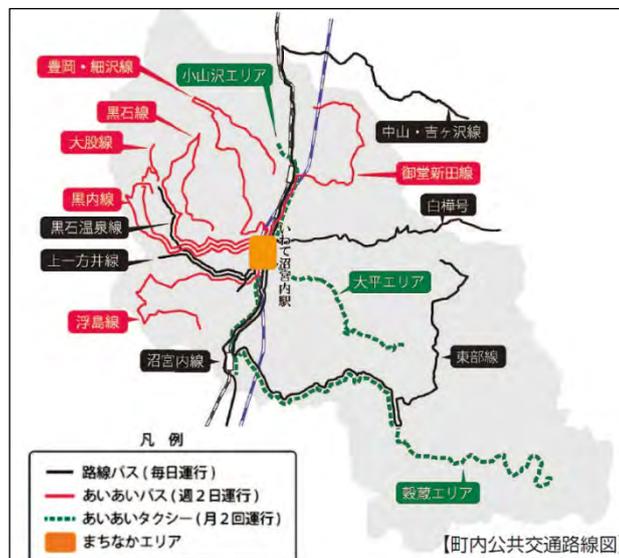
- 患者輸送バスが運行していた地域のうち、人口が少ない 3 地域（大平、小山沢、穀蔵）においては、定時定路線の生活バスよりもデマンド型の乗合タクシーの方がより効率的な運行が可能であることから、デマンド型のあいあいタクシーを運行することとした。
- また、表 4 のとおり、利用者が少ない地域においても運行の効率性を確保するため、予約制とするとともに、あいあいタクシーも有料化（1 乗車当たり 200 円）することとした。
- なお、町では、あいあいタクシーの運行に当たって、委託料としてタクシーメーカーによる料金との差額を委託事業者を支払っている。

表4 患者輸送バスとあいあいバス・あいあいタクシーの比較

区分	患者輸送バス (~H29.9)	あいあいバス (H29.10)		あいあいタクシー (H29.10)	
		(直営)	(委託)		
運行日数 (コース・ 路線・エリア別)	①黒石 毎週木	/	黒石線 毎週火・木	/	
	②豊岡 毎週水		豊岡・細沢線 毎週火・木		
	③細沢 毎週木				
	④浮島 毎週金		浮島線 毎週水・金		
	⑤御堂新田 毎週火		御堂新田線 毎週火・木		
	⑥黒内 毎週火		黒内線 毎週火・木		
	⑦大股 毎週水		大股線 毎週水・金		
	⑧大平 第2, 4月				大平エリア 第2, 4火
	⑨小山沢 第2, 4月				小山沢エリア 第2, 4月
	⑩穀蔵 第3水				穀蔵エリア 第2, 4水
料金	無料	1乗車 100円 (小学生以上)		1乗車 200円 (小学生以上)	
運行車両	上記①~⑦: 29人乗りマイクロバス ⑧~⑩: 10人乗りハイエース (町所有の車両)	29人乗りマイクロバス (町所有の車両 (患者輸送バスからの継続))	定員75人 (座席32席) 中型バス (岩手県北自動車(株)の車両)	10人乗りワゴン車 (利用状況に応じて5人乗りセダン) ((有)沼宮内タクシーの車両)	
運行形態	定時定路線	定時定路線		予約制 (運行前日までに予約)	
運行事業者	町直営	町直営 (運転手は患者輸送バスからの継続)	岩手県北自動車(株)	(有) 沼宮内タクシー	

(注) 当省の調査結果による。

図3 岩手町の公共交通路線図 (平成29年10月)



(注) 「平成29年11月1日広報いわてまちNo.701」による。

(3) 利用者数の推移

- あいあいバス及びあいあいタクシーの利用者数の推移は表5のとおりである。これらを導入した結果、平成30年度の利用者数は、27年度の利用者数と比較してほぼ倍増している。

表5 患者輸送バス、あいあいバス及びあいあいタクシーの年間利用者数の推移

(単位：人)

区分		平成25年度	26	27	28	29	30
平成29年9月末に廃止	患者輸送バス	4,762	4,369	4,231	3,899	1,641	—
平成29年10月から運行開始	あいあいバス	—	—	—	—	4,880	8,950
	あいあいタクシー	—	—	—	—	85	219
計		4,762	4,369	4,231	3,899	6,606	9,169

(注)1 当省の調査結果による。

2 平成29年度のあいあいバス及びあいあいタクシーの利用者数は、10～3月の6か月分の実績である。

3 それぞれの運行頻度は次のとおりである。

患者輸送バス：週1回の運行が7路線、月2回の運行が2路線、月1回の運行が1路線

あいあいバス：週2回の運行が6路線

あいあいタクシー：月2回の運行が3エリア

<取組の工夫、効果等>

- 既に地域で定着していた、既存の公共交通手段・路線等を活用することにより、新しい公共交通手段の地域への浸透や効率的な導入につながった。
- 交通手段の利用目的の制限を撤廃し、また、運行日数を増やしたことで、利用者が増加した。
- 利用者が少ない地域においてはデマンド型の乗合タクシーを導入することで運行の効率性を高めた。

## ② 既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善

### [取組] 利用者へのインタビュー調査等によるニーズ把握を踏まえたサービスの改善

#### <背景事情>

- 網形成計画では、事業推進のため、協議会を中心に、町や交通事業者、町民、関係団体等が連携・協力して取り組んでいくこと、毎年、「実行」、「検証」、「改善」、「計画への反映」のPDCAサイクルを実行することとされている。
- 平成29年10月のあいあいバスやあいあいタクシー等の運行開始以降、町ではインタビュー調査等を実施し、町民のニーズを把握しており、町民からは運行範囲拡大等の要望が出されていた。

図4 網形成計画の推進に係るPDCAサイクル



(注) 「岩手町地域公共交通網形成計画」(平成29年4月)による。

#### <取組内容>

利用者のニーズを踏まえたサービスの改善のため、岩手町では以下の方法でニーズの把握や関係者間での共有、改善に向けた検討を実施し、それを踏まえ、あいあいバスやあいあいタクシーの運行範囲の拡大等を実施している。

##### i) 利用者のニーズ等の把握

- ・ 利用者への毎年のインタビュー調査や「岩手町生活バス等(あいあいバス、あいあいタクシー)」運営連絡会の開催により、利用者のニーズを把握

##### ii) 利用状況・実績について関係者間で共有、改善に向けた検討

- ・ 協議会において、利用状況や実績について関係者間での共有や改善に向けた検討を実施

##### iii) 運行条件の見直し

- ・ 上記のニーズ把握や検討を踏まえ、あいあいバス及びあいあいタクシーについて次のとおり運行条件を見直し  
あいあいバス：復路の起点の変更、運行範囲の拡大  
あいあいタクシー：運行範囲の拡大、運行曜日の変更

(取組の詳細)

#### (1) 利用者のニーズ等の把握

##### ① 利用者へのインタビュー調査

- 岩手町では、利用者からのニーズを把握し運行条件等の見直しに役立てるため、平成29年から毎年、地域公共交通に関する調査研究や計画策定を専門と

する特定非営利活動法人「いわて地域づくり支援センター」(※)に委託し、調査員があいあいバスに乘車し、利用者へ直接話を聞くインタビュー調査を行っている。

※ 同センターへの委託は、平成 27 年度の網形成計画策定に係る調査から実施し、令和元年度まで委託の実績がある。

○ 聴取したニーズは、改善案の検討や事業者との協議、協議会における検討に活用している。

② 「岩手町生活バス等（あいあいバス、あいあいタクシー）」運営連絡会

○ 町では、平成 29 年度にあいあいバスやあいあいタクシー等の利用状況の共有と改善案の検討を目的として、町、運行事業者、地域活動団体（自治振興会）を構成員とする「岩手町生活バス等（あいあいバス、あいあいタクシー）」運営連絡会を設置した。

○ 同連絡会は年に 1 回以上開催されており、地域住民や関係機関等があいあいバスやあいあいタクシー等の運行状況・利用状況の共有や住民のニーズに関する意見交換、更なる利用促進に向けた検討等を行っている。

図 5 「岩手町生活バス等（あいあいバス、あいあいタクシー）」運営連絡会の開催周知の回覧

全戸配布

## 政策NEWS

### 町の施策をお知らせします

#### 岩手町生活交通運営連絡会を開催します

(あいあいバス・タクシー等の運行について)

町では、町内の公共交通（バス交通）の利便性向上のために、町内路線バス及び患者輸送バスの運行方法を見直し、平成 29 年 10 月から新たに岩手町生活交通「あいあいバス」、「あいあいタクシー」の運行を始めました。また、県北バスの路線バスにおいても一部運行が変更されました。これらの運行を開始し3カ月が経過した時点での状況報告と今後の運行の見直しについて、下記のとおり地区別に運営連絡会を開催しますので、ぜひ、ご来場ください。

開催日時等	日 時	場 所	対象地区
1月23日(火)	午前10時30分	北山形公民館	岩瀬地区、北山形地区、南山形地区
1月25日(火)	午後1時30分	川口公民館	川口地区
1月24日(水)	午前10時30分	水瀬公民館	水瀬地区
1月24日(水)	午後1時30分	ブラザあい	沼宮内地区、久保地区
1月25日(木)	午前10時30分	一方井公民館	一方井地区、禰島地区

【内容】

① 岩手町生活交通「あいあいバス」、「あいあいタクシー」  
「あいあいバス」 ①御堂新田線 ②黒内線 ③大板線 ④谷島線 ⑤巻間・瀬川線 ⑥黒石線  
「あいあいタクシー」 ⑦小山表エリア ⑧大平エリア ⑨竜崎エリア

② 県北バス「まちなか循環線」  
③ 県北バス「東部線」、「土一方井線」、「黒石温泉線」ほか

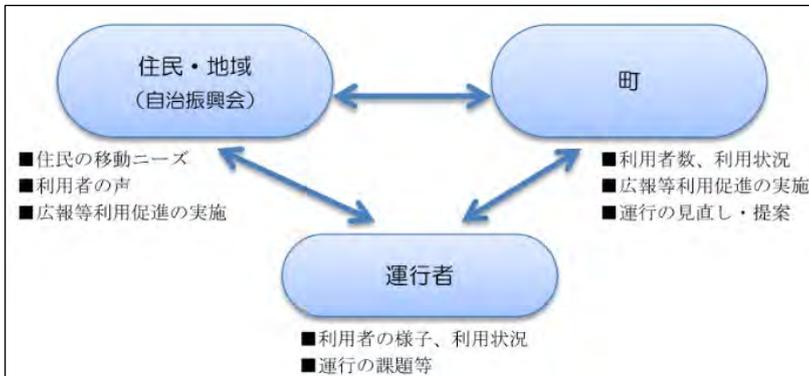
①～③について

- ・運行状況や利用実績等の報告
- ・今後の運行の見直しについて
- ・その他

<問い合わせ先> 役場企画商工課 企画広報係  
☎62-2111内線215

(注) 岩手町のホームページによる。

図6 「岩手町生活バス等（あいあいバス、あいあいタクシー）」運営連絡会における各構成員の役割



(注) 「岩手町地域公共交通網形成計画」(平成29年4月)による。

(2) 利用状況・実績について関係者間での共有・改善の検討

- 町では、平成29年10月のあいあいバス及びあいあいタクシーの運行開始以降も、表6のとおり協議会を開催し、事業報告を行うとともに、運行条件等の見直しに関する検討を継続的に実施している。

表6 協議会の開催状況

開催時期	協議内容 (「あいあいバス」及び「あいあいタクシー」の運行内容変更に関するものを抜粋)
平成29年度第2回 (平成30年2月15日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ あいあいバス等利用実態調査結果について説明</li> <li>・ あいあいバス及びあいあいタクシーの改善項目について協議</li> </ul>
平成30年度第1回 (平成30年6月29日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成29年度事業報告(あいあいバス及びあいあいタクシーの利用実績も含む。)</li> </ul>
平成30年度第2回 (平成31年2月19日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成30年度事業報告(あいあいバス及びあいあいタクシーの利用実績も含む。)</li> <li>・ あいあいバスの路線延長について協議</li> <li>・ あいあいタクシーの運行範囲拡大について協議</li> </ul>
令和元年度第1回 (令和元年7月26日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成30年度事業報告(あいあいバス及びあいあいタクシーの利用実績も含む。)</li> </ul>

(注) 当省の調査結果による。

(3) 運行条件等の見直し状況

① あいあいバス

- あいあいバスについて、上記のニーズの把握結果や協議会における協議を踏まえ、見直しを行った内容は表7のとおりであり、復路の起点の見直しや運行範囲の拡大等を行っている。

表7 見直しの内容

時期	見直しの内容	見直しの背景・理由
平成 30 年 4 月	復路の起点を「街の駅」に変更	前身の患者輸送バスは復路の乗車場所が「街の駅」（町の中心部にある町民の交流の場となっている施設）のみであったが、あいあいバスに転換した際に、市街地の複数のバス停から乗車が可能となったため、「街の駅」は経路から外されていた。 しかし、平成 29 年 10 月のあいあいバス運行開始後も「街の駅」の利用ニーズが高かったことから、復路の起点として「街の駅」を追加した。
平成 31 年 4 月	路線を延長し、運行範囲を拡大	久保地区は患者輸送バスが運行していない地区であったため、あいあいバスの経路としていなかったが、地域の高齢化等の理由からニーズが高まったため、久保地区を運行するよう、路線（浮島線）を延長し、新たに停留所を追加した。

(注) 当省の調査結果による。

② あいあいタクシー

- あいあいタクシーについて、上記のニーズの把握結果や協議会における協議を踏まえ、見直しを行った内容は表 8 のとおりであり、運行範囲の拡大や運行曜日の変更等を行っている。

表 8 見直しの内容

時期	見直しの内容	見直しの背景・理由
平成 30 年 4 月	運行範囲の拡大	前身の患者輸送バスを踏襲し、穀蔵エリアの路線は平成 29 年 10 月の運行開始時は穀蔵、丸泉寺行政区を運行範囲としていたが、子九十行政区の住民から運行の要望があったため、交通空白地であることを確認し、穀蔵エリアの路線における運行範囲の一部として子九十行政区を追加した。 また、小山沢エリアの路線についても同様に運行範囲の一部として前ヶ沢行政区を追加した。
平成 31 年 4 月	運行曜日の変更 (第 1・3 月曜日→ 第 2・4 火曜日)	小山沢エリアは平成 29 年 10 月の運行開始時は第 1・3 月曜日を運行日としていたが、利用者数が少なくなっていた。利用促進のため、祝日が多く、病院が休みになる月曜日から火曜日に運行日を変更した。
	運行範囲の拡大	北上行政区の住民から運行の要望があったため、交通空白地であることを確認し、小山沢エリアの路線の運行範囲の一部として北上行政区を追加した。 また、穀蔵エリアの路線は江刈内行政区内については、運行範囲は市街地から距離がある区域のみとしていたが、住民からの要望を受け、市街地に近い区域にも運行範囲を拡大した。

(注) 当省の調査結果による。

(4) 利用者数の推移

- あいあいバスとあいあいタクシーの導入後の利用者数の推移は、表 9 のとおり

である。

表9 あいあいバスとあいあいタクシーの導入後の利用者数の推移

(単位：人、回)

区分		平成 29 年度	30
あいあい バス	年間利用者数（延べ人数）	4,880	8,950
	1年間の運行回数	592	1,204
	1回当たりの利用者数	8.2	7.4
あいあい タクシー	年間利用者数（延べ人数）	85	219
	1年間の運行回数	41	56
	1回当たりの利用者数	2.1	3.9

(注)1 当省の調査結果による。

2 平成 29 年度のあいあいバス及びあいあいタクシーの利用者数は 10～3 月の 6 か月分である。

〈取組の工夫、効果等〉

- ニーズ調査等により住民のニーズを定期的に把握し、継続的にきめ細かな運行条件の見直しを実施している。

## 参考情報

### 現在の交通体系

#### 概況

主な公共交通は、鉄道、民間路線バス、タクシー並びに岩手町が運営している「あいあいバス」、「あいあいタクシー」及び「まちなか循環線」がある。

#### 各公共交通

##### <鉄道>

南北に国道4号、JR東北新幹線及びいわて銀河鉄道（IGR）が走っており、いわて銀河鉄道の駅は、岩手川口駅、いわて沼宮内駅、御堂駅の3駅がある（このうち、いわて沼宮内駅は、東北新幹線の停車駅でもある）。平成26年の1日平均の乗車人員は、いわて沼宮内駅は494人、岩手川口駅は139人、御堂駅は21人であった。

##### <民間路線バス>

町内には民間路線バス（岩手県北バス、JRバス東北）が6路線運行されている。このうち、3路線（岩手県北バス沼宮内線、岩手県北バス中山・吉ヶ沢線、JRバス東北白樺号）が都市間を接続し、3路線（岩手県北バス上一方井線、岩手県北バス黒石温泉線、岩手県北バス東武線）が町中心部と各地域を接続する役割を担っている。

##### <タクシー>

町内ではタクシーは、現在1社が営業している。ドライバーは11名で運行しており、平均年齢は62歳と高齢化しつつある。病院の行き帰りなどに利用されている。

##### <岩手町生活バス（あいあいバス）>

患者輸送バス廃止に伴う代替交通手段として、平成29年9月にあいあいバスが運行開始され、町中心部と各地域を接続する役割を担っている。町中心部の「まちなかエリア」では、全線運行ルートを統一し、市街地に分散する病院や買物施設、金融機関等に行き来しやすくなっている。運行内容は表10のとおりとなっている。

表10 あいあいバスの運行内容

路線名	運行日	運行主体	使用車両	運行本数	運賃	備考
御堂新田線	火・木曜日	町直営 (自家用有償旅客運送)	町所有車両	1日1往復	1乗車100円	・集落区間はフリー乗降 ・まちなかは「共通乗降場所」でのみ乗降可
黒内線	火・木曜日	町直営 (自家用有償旅客運送)	町所有車両			
豊岡・細沢線	火・木曜日	岩手県北自動車(株) に運行業務を委託	岩手県北バスの車両			
黒石線	火・木曜日	岩手県北自動車(株) に運行業務を委託	岩手県北バスの車両			
大股線	水・金曜日	町直営 (自家用有償旅客運送)	町所有車両			
浮島線	水・金曜日	町直営 (自家用有償旅客運送)	町所有車両			

(注) 当省の調査結果による。

<デマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）>

平成 29 年 10 月から町内 3 エリアで、デマンド型乗合タクシーであるあいあいタクシーが運行開始され、町中心部と各地域を接続する役割を担っている。運行業務は町内のタクシー事業者に業務委託している。運行日は各線月 2 日で運行内容は表 11 のとおりとなっている。

表 11 あいあいタクシーの運行内容

エリア	運行日	運行時間	運賃
小山沢エリア (小山沢、前ヶ沢、北上行政区)	毎月第 1・3 火曜日	【行き】 各エリア 9 時発で まちなかエリアの 各施設に向かう  【帰り】 各施設 13 時発で 各エリアに向かう	1 乗車 200 円
大平エリア (大平、江刈内行政区の一部)	毎月第 2・4 火曜日		
穀蔵エリア (穀蔵、丸泉寺、子九十行政区)	毎月第 2・4 水曜日		

(注) 当省の調査結果による。

<まちなか循環線（町営の乗合バス）>

岩手町では平成 29 年度から沼宮内地区の中心部を循環する「まちなか循環線」が運行開始されている。ルートはあいあいバスのまちなか区間と同じであるが、週 4 日（火～金曜日）、あいあいバスの往復の間の時間に運行している。運賃は「あいあいバス」と同額の 1 乗車 100 円としている。町が民間バス事業者（岩手県北自動車（株））に運行を委託している。

図7 岩手町公共交通マップ

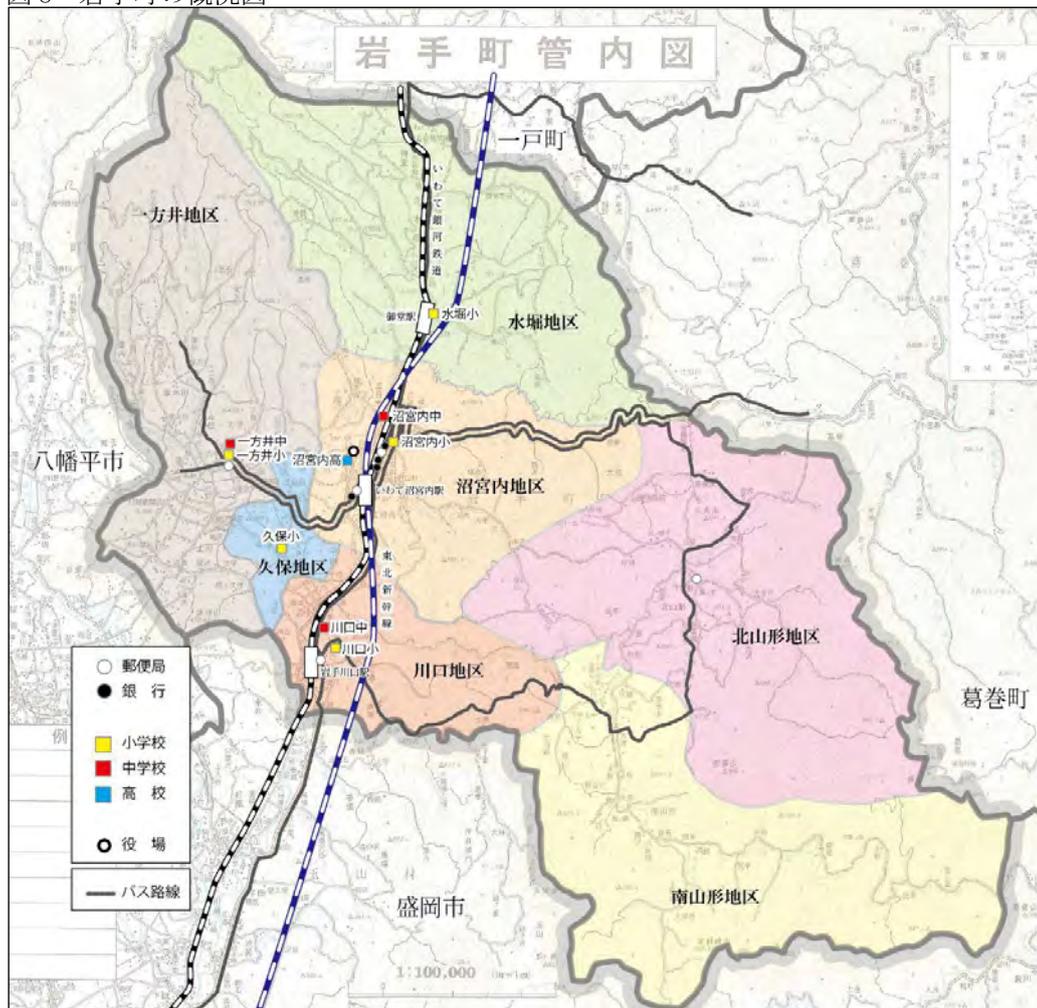


(注) 岩手町のホームページによる。

## 地勢

- 岩手町は県庁所在市である盛岡市の中心部から北へ30kmに位置し、東は葛巻町、西は八幡平市、南は盛岡市、北は一戸町に接している。
- 東部に北上山地、西部に奥羽山脈が位置しており、北部の山間地を源流とする北上川が町の中央部を流れている。山林が総面積の約75%を占めている。
- 中央部の沼宮内地区は狭小な小盆地を形成しており、西部の一方井地区にも盆地が開けている。東部から南部にかけては、北山形地区・南山形地区は山岳地に囲まれており、川口地区で僅かに平坦地となっている。北部の水堀地域は、西岳の南から南東山腹斜面にあって、緩傾斜地の間に耕地や集落が点在している。

図8 岩手町の概況図

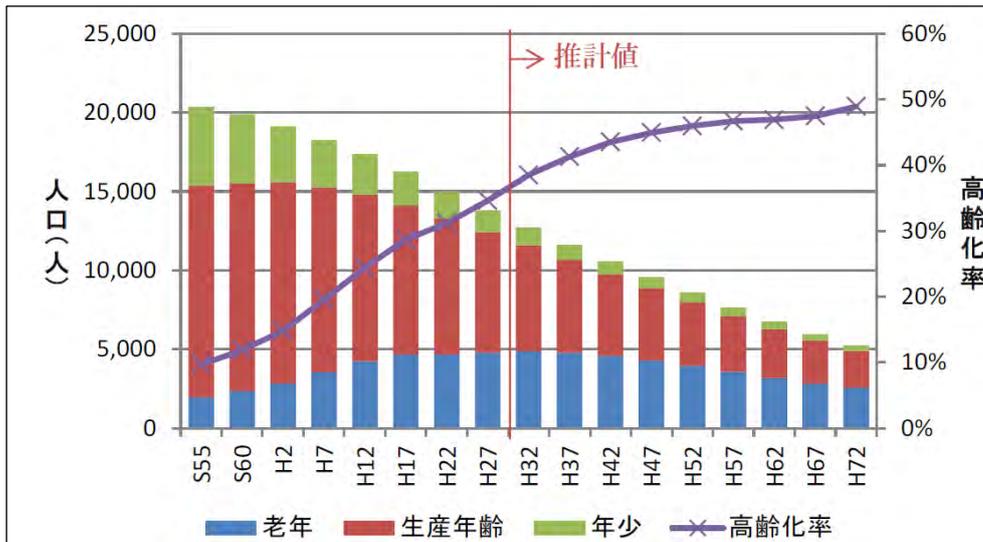


(注) 「岩手町地域公共交通網形成計画」(平成29年4月)による。

人口

- 人口は昭和 30 年代をピークに減少を続けており、平成 27 年には 1 万 3,692 人となっている。また、高齢化率は 35.3%となっている。町では、人口減少傾向が続く場合には、10 年後の令和 7 年には、高齢化率は 40%を超え、20 年後の 17 年には、人口は 1 万人を下回り、高齢化率もおよそ 50%になる見込みであるとしている。
- 地区別人口の割合（平成 27 年 12 月時点）をみると、表 12 のとおり、沼宮内地区に人口が集中しており、全体の約 43%を占めている。

図 9 年齢構成別の人口推移と推計



(注) 「岩手町地域公共交通網形成計画」(平成 29 年 4 月)による。

表 12 地区別人口の割合（平成 27 年 12 月時点）

地区名	構成比
水堀地区	9 %
北山形地区	5 %
沼宮内地区	43 %
久保地区	5 %
一方井地区	18 %
川口地区	18 %
南山形地区	2 %
岩手町全体	100 %

(注) 当省の調査結果による。

## 主要施設の分布

- 役場や病院、金融機関などの主要な施設は JR 東北新幹線及びいわて銀河鉄道（IGR）の停車駅であるいわて沼宮内駅の北部に集中しているが、それぞれ徒歩での行き来が困難な距離にある。
- 令和 3 年 4 月時点では、県立高校 1 校、町立中学校 3 校、町立小学校 3 校があり、多くは鉄道沿線に立地しているが、一方井小学校及び一方井中学校は沿線から離れた場所に立地している。

図 10 いわて沼宮内駅周辺の概況図



(注) 「岩手町地域公共交通網形成計画」(平成 29 年 4 月)による。

(2) 地域にあるその他の移動手段の活用

## 鹿児島県いちき串木野市

### 取組概要

市では、地域が主体となって既存の路線バス等を補完するために、庁用自動車を「コミュニティ自動車」として地域に貸し出す仕組みを構築

【関連分野：③地域の輸送資源の総動員】

### 基本情報

人口（令和元年度）	27,725人	地域公共交通関係支出 合計（平成30年度）	27,226千円
面積（令和元年度）	112.3km <sup>2</sup>	国補助金	—
人口密度（令和元年度）	246.9人/km <sup>2</sup>	県補助金	—
人口増減率（令和元年）	-1.32%	その他	—
高齢化率（令和元年度）	36.8%	一般財源	27,226千円
財政力指数（令和元年度）	0.40	地域公共交通網形成計画 の策定	平成31年3月
市町村合併	平成17年、串木野市と市来町が合併	バス事業者数 （令和元年度）	1
担当職員数 （令和元年度）	3（兼任3人）	タクシー事業者数 （令和元年度）	2

### 交通体系

鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
○	○ 民間路線バス ○ 「いきいきバス」	○ 「いきいき タクシー」	○		◎ 「コミュニ ティ自動車」 ○ フェリー

※ ○：市内で運行している交通手段

◎：市内で運行している交通手段のうち、本事列表の取組で紹介するもの

## 現在の交通体系に至るまでの経緯

### 再編前

- 平成13年から旧串木野市では、交通空白地を解消し、住民の利便性を確保するため、廃止された民間路線バスを代替する手段としてコミュニティバス（いきいきバス）3路線の運行を開始（羽島・荒川線、木原墓地線、旭・冠岳線）

### 経緯

- 市町村合併に伴い、市来地域（旧市来町）にも平成18年からコミュニティバスを導入（いきいきバス市来線）

#### コミュニティバスの一部路線を予約型乗合タクシーに転換

- 平成23年12月からいきいきバス市来線を廃止、予約型乗合タクシー（いきいきタクシー）を導入（川上線、大里線）
  - 地区意見交換会等において、沿線住民から、市来線は停車バス停数が多く所要時間が長い、市来地区の交通空白地を解消してほしいとの意見があり、これを踏まえたもの

#### いちき串木野市地域公共交通網形成計画の策定

- 平成31年3月に市の公共交通ネットワークを見直し、利便性の向上と費用対効果を高めるために策定
- 同計画では、市民アンケート調査、公共交通利用者実態調査、高校生アンケート等を通じて把握された課題を踏まえ、5つの基本方針とこれに対応する12の事業を位置付け

#### ③地域の輸送資源の総動員(→p.115)

#### 事業1：市街地や地区間をつなぐ 地域内交通路線の機能強化

- 運行効率の低い一部区間や公共交通空白地について、予約型の公共交通の運行を検討
- いきいきタクシーのエリア拡大に合わせたサービス水準の向上、交通空白地域の解消 など

#### 事業8：コミュニティ自動車の活 用の拡充

#### 事業9：持続可能な地区の移動手 段を確保するための仕組みづくり

- コミュニティ自動車を地域が主体となって運営する公共交通を補完するものと位置付け、積極的に導入
- 運行マニュアル作成、人材育成等

#### コミュニティバスの一部路線を予 約型乗合タクシーに転換

- いきいきバス冠岳線を廃止し、いきいきタクシーを導入

### 現在

現在のいちき串木野市の主な公共交通は以下のとおり（→p.120）  
鉄道、民間路線バス、タクシー、フェリー、デマンドタクシー、  
コミュニティバス

## 取組内容の詳細

### ③地域の輸送資源の総動員

**[取組]** 既存の資源を活用し、地域が主体となって移動手段を確保するため、市が、庁用自動車を「コミュニティ自動車」として地域に貸し出す仕組みを構築

#### <背景事情>

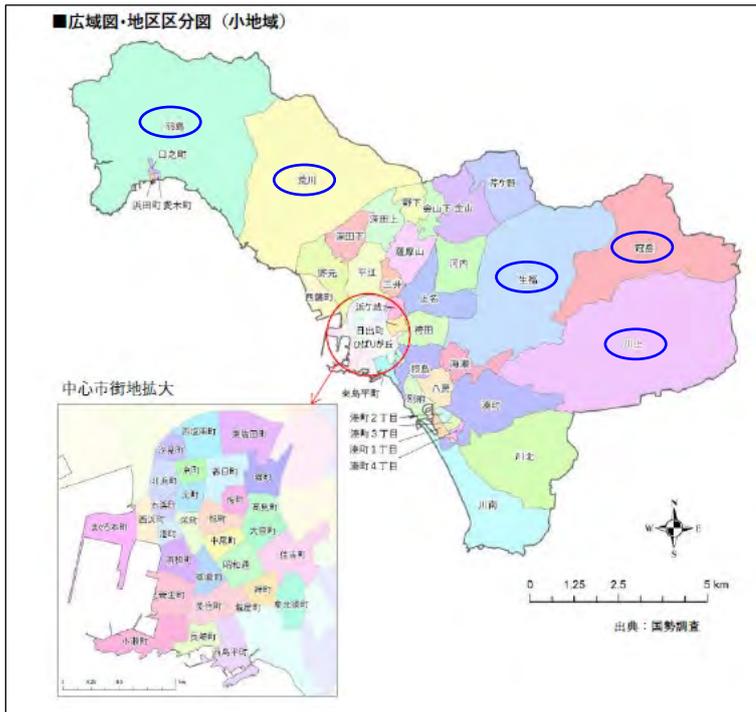
- いちき串木野市では、平成 30 年 3 月に九州電力株式会社から、災害時における住民の避難用として譲渡された福祉車両（計 5 台）について、地域活性化に関する取組など、避難以外の用途で有効活用できるよう「コミュニティ自動車」として位置付けていた（表 1）。
- 平成 30 年 4 月から 5 地区（冠岳、生福、荒川、羽島、川上地区。各地区の位置等は図 1 参照）に貸付けを実施し、これら地域では、地域内の移動手段として活用していた。

表 1 コミュニティ自動車の概要

導入の経緯	災害時（原発事故等）の移動手段がない住民の避難用として、九州電力株式会社から平成 30 年 3 月に譲渡された福祉車両（計 5 台）について、地域が主体となって、防災・防犯活動を推進し地域の活性化を図るため、市が貸し出すこととしたもの
貸付対象者	①まちづくり協議会、②自治公民館、③その他市長が必要と認める団体
貸付対象となる活動	①防災に関する活動、②防犯に関する活動、③地域活性化に関する活動、④その他市長が特に必要と認める活動
使用区域	原則として貸出対象者の属する区域
車両の管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 燃料費は使用者（貸出対象者）が負担</li> <li>・ 任意保険料・車検費用は市が負担</li> </ul>
運行方法等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転手：無償のボランティア</li> <li>・ 運行時間：特に決まっていないが、既存の公共交通である路線バス、タクシー等の営業を妨げないよう不定期運行が前提</li> <li>・ 利用方法等：運賃は無料</li> </ul>

（注）市の提供資料に基づき、当省が作成した。

図1 いちき串木野市地区区分図



(注)1 「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」(平成31年3月)による。  
 2 青色の枠囲みは、コミュニティ自動車を導入した地区を示す(当省において付した。)

〈取組内容〉

○ 市は、平成31年3月に策定した「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」において、基本方針の一つとして掲げられた「地域自らが維持し続けることのできる公共交通システムの構築」に基づき、コミュニティ自動車の活用拡充及び今後の運用の仕組みづくりを行うこととした。

(1) コミュニティ自動車の利用実績等

○ 市が、平成30年度に、コミュニティ自動車の貸付けを受けた5地区における利用実績を把握したところ、表2のとおりであった。

表2 平成30年度におけるコミュニティ自動車の利用実績

地区	走行距離	利用日数	利用者数	主な用途
A地区	約45.9km/月 約12.8km/回	3~4日/月	12~13人/月 3~4人/回	地区内外のイベント送迎
B地区	約39.2km/月 約17.7km/回	2~3日/月	5~6人/月 2人/回	青パト隊
C地区	約23km/月 約26.8km/回	0.8日/月	3~4人/月 4人/回	各種研修会等
D地区	約57.9km/月 約35.1km/月	1~2日/月	7人/月 4人/回	買物・イベントの送迎
E地区	約57.6km/月 約15.5km/回	3~4日/月	4人/月 1人/回	広報誌受領・青パト隊

(注) 市の提供資料に基づき、当省が作成した。

○ また、市が5地区における意見、要望等を把握したところ、次のような意見、

要望等があった。

- ・ 区内での高齢者の活動には、今後、コミュニティ自動車の役割が大きくなっていく。買物について、現在は友人・知人に同乗させてもらっている人が多いが、あと数年するとコミュニティ自動車の利用が出てくると考えられる。
- ・ 運行地域を地区外にも拡大してほしい。
- ・ 車庫の設置、燃料代等の経費の助成等をしてほしい。
- ・ 地域において運転手を確保することが困難である。
- ・ 利活用のルールがないこと、規制が多いことなどにより利用が進んでいない。

(2) いちき串木野市地域公共交通網形成計画におけるコミュニティ自動車の位置付け等

- いちき串木野市地域公共交通網形成計画では、「地域が主体となって移動の足を確保していくことのできる地域公共交通システムへの見直しを行い、将来にわたり持続的に地域の移動手段を支える公共交通網の実現に向けた方針や事業を位置付ける」こととされている。
- また、同計画の基本方針の一つとして、「地域自ら維持し続けることのできる公共交通システムの構築」が掲げられ、関連する事業として、「コミュニティ自動車の活用の拡充」と「持続可能な地区の移動手段を確保するための仕組みづくり」を行うこととされている（図2）。

図2 いちき串木野市網形成計画における基本方針及び事業

基本方針	事業	実施時期		事業の実施主体		
		短期	中長期	いちき串木野市	交通事業者	地域住民
基本方針1： コンパクト・プラス・ネットワークを推進する公共交通網形成を目指す。	【事業1】市街地や地区間をつなぐ地域内交通路線の機能強化	●		◎	○	
	【事業2】市街地循環路線（路線バス、いきいきバス等）の利便性の向上	●	●	◎	◎	
	【事業3】広域交通の維持と利便性の向上	●	●	○	◎	
基本方針2： 様々な移動ニーズに応じたきめ細やかな公共交通サービスの提供を目指す。	【事業4】停留所等の待合環境の向上及び人にも環境にもやさしい車両の導入	●	●	◎	◎	
	【事業5】高齢者福祉と連動した交通サービスの拡充	●		◎		○
基本方針3： 利用者目線に立った分かりやすい公共交通サービスの提供を目指す。	【事業6】公共交通に関する分かりやすい情報提供の実施	●	●	◎	○	
	【事業7】公共交通の利用促進に向けたイベント等の実施	●		◎		○
基本方針4： 地域自らで維持し続けることのできる公共交通システムの構築を目指す。	【事業8】コミュニティ自動車の活用の拡充		●	○		◎
	【事業9】持続可能な地区の移動手段を確保するための仕組みづくり	●	●	○		◎
基本方針5： 多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す。	【事業10】串木野新港の利便性向上と新港からまちなかへの誘客を行う仕掛けの検討	●	●	◎	◎	
	【事業11】商業施設や観光施設等と連携した利用促進策の検討		●	◎	○	○
	【事業12】「稼ぐ仕組み」と連動した公共交通サービスの維持方策の検討		●	◎	○	○

※実施時期・短期：2019年～2020年、中長期：2021年以降

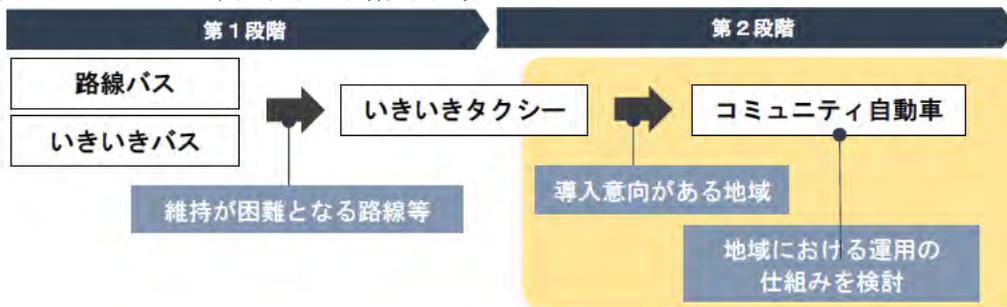
※実施主体・◎：中心的な立場で実施、○：協力的な立場で実施

(注)1 「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」（平成31年3月）による。

2 赤色の枠囲みは当省において付した。

- 同計画においてこのような方針が掲げられた背景として、市の公共交通については、
  - ① 運行ルートや運行本数等の運行に係る柔軟性の低さに不満を有する利用者が多いこと
  - ② 高齢者等の交通弱者による公共交通の利用実態をみると、民間路線バスや市の運営するコミュニティバス（いきいきバス）だけで今後のニーズに応えることが困難なこと
 があり、市は、地域の利用者のニーズに応えた運行が可能な、乗合タクシー（いきいきタクシー）及びコミュニティ自動車を積極的に導入するとの考え方を採っている。
- コミュニティ自動車は、このような背景を踏まえ、市が目指すべき公共交通ネットワークイメージにおいて、各地区のまちづくり協議会が主体となって運行し、各地区内を運行する公共交通（民間路線バス、いきいきバス、いきいきタクシー）を補完する役割を担うものと位置付けられたものである。
- なお、市では、これらを踏まえ、民間路線バスやいきいきバスの維持が困難な場合等の代替手段として、第1段階では民間路線バス・いきいきバスをいきいきタクシーへ転換、第2段階ではいきいきタクシーをコミュニティ自動車に転換するなど、各地域の状況に応じたステップを検討するとしている（図3）。

図3 コミュニティ自動車の段階的な導入イメージ



(注) 「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」(平成31年3月)による。

- また、既にコミュニティ自動車を導入済みの地域では地区外運行による利便性向上を図り、未導入地域では導入を検討することや、導入地区において持続可能な運行マニュアルの作成、人材育成等に取り組む等各地域との意見交換を重ね、仕組みを検討することとしている。

### (3) 現在の状況

- これまでの利用実態等を踏まえ、令和2年度からは、利用頻度が高い1地区や活用について地域で検討を進めている1地区の2台は引き続き各地区に配置し、他の3台については市役所に配置し、運行計画が提出された地区に対し都度貸し出す方式としている。
- また、以下のような状況もみられる。
  - ・ コミュニティ自動車により民間路線バスやいきいきバスを代替することを検討したが、ボランティア運転手が確保できず、いきいきタクシーの導入を選択した地区もあり、運転手の確保が課題となっている例がある。

- ・ 通院に利用する場合、所要時間が長引くことから、買物などを組み合わせた利用を想定するなど、地区内で活用場面を検討している例がある。

**<取組の工夫、効果等>**

- 庁用自動車という既存のリソースを活用し、コミュニティ自動車を地域内で運行される路線バス等を補完する役割を担うものとして位置付け、地域が主体となって移動手段を確保するべく取り組んでいる。

## 参考情報

### 現在の交通体系

#### 概況

主な公共交通は、鉄道、民間路線バス、タクシー、離島である甑島<sup>こしきしま</sup>と結ぶフェリー並びにいちき串木野市が運行しているコミュニティバス及び予約型乗合タクシー（デマンドタクシー）がある。

#### 各公共交通

##### <鉄道>

JR 鹿児島本線が運行しており、市内に 3 駅（串木野駅、神村学園前駅、市来駅）がある。鉄道利用者数は、減少傾向にあったが、平成 22 年の神村学園前駅の開業に伴い一時的に増加に転じ、26 年以降再び減少傾向となっている。

##### <民間路線バス>

バス事業者 1 社があり、運行本数は、串木野駅を中心とした中心市街地では平日往復 30 本以上の路線もあるものの、野平、羽鳥、荒川、上名・生福、冠岳地区では、5～10 本未満の路線や 5 本未満の路線もみられる。川上、湊・大里地区の一部ではバス路線の空白地域となっている（予約型乗合タクシーが運行）。

人口減少に伴い、利用者は全体的に減少傾向にあり、廃止や減便も生じている。

##### <タクシー>

市内ではタクシー事業者 2 社が営業している。

##### <フェリー>

串木野新港と薩摩川内市甑島とを結ぶフェリーが運行している。市内では、串木野駅と串木野新港を結ぶ路線バス（1 日 2 往復）について、補助を行っている。

##### <コミュニティバス「いきいきバス」>

合併前の旧串木野市が平成 13 年に運行開始し、合併後も引き継いで運行している。運行ルートの見直しにより市来線を廃止し、川上地区はバス路線の空白地域となっている。

平成 24 年から 29 年において、利用者数は 32.6%減と減少傾向にあり、1 便当たりの利用者数は 29 年に約 2.3 人となっている（運行範囲等については図 4 参照）。

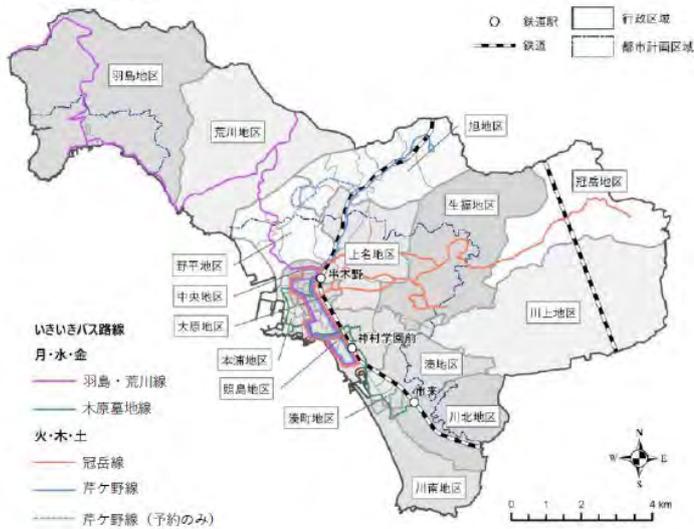
##### <デマンドタクシー「いきいきタクシー」>

平成 23 年にいきいきバス市来線を廃止したことに伴い、バス路線の空白地域となった川上、湊・大里地区において、予約型乗合タクシーの運行を開始した。

いきいきタクシーの利用者は年々減少しており、平成 29 年における稼働率は 73.2%、1 便当たりの利用者数は約 1.2 人となっている（運行範囲等については図 5 参照）。

図4 いきいきバスの運行範囲等

■いきいきバスの運行範囲



■いきいきバス路線の概要

運行日	路線	主な行き先
月・水・金	羽島・荒川線	羽島・土川地区～荒川地区～串木野市街地～別府地区
	木原墓地線	市来駅～市来市街地～木原墓地～串木野市街地～串木野駅
火・木・土	冠岳線	冠岳地区～生福地区～串木野市街地～別府地区
	芹ヶ野線	深田地区～芹ヶ野地区～串木野市街地～別府地区 ※深田地区へは予約があった場合のみ運行

(注) 「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」(平成31年3月)による。

図5 いきいきタクシーの運行範囲等

■いきいきタクシーの運行範囲



出典：いちき串木野市公共交通マップ、国土数値情報

■いきいきタクシーの概要

運行日	路線	便数	運行区間
月～土	川上線	1日2往復	海瀬地区・川上地域の郊外地区～市来市街地の停留所
	大里線	1日2往復	大里地域の郊外地区～市来市街地の停留所

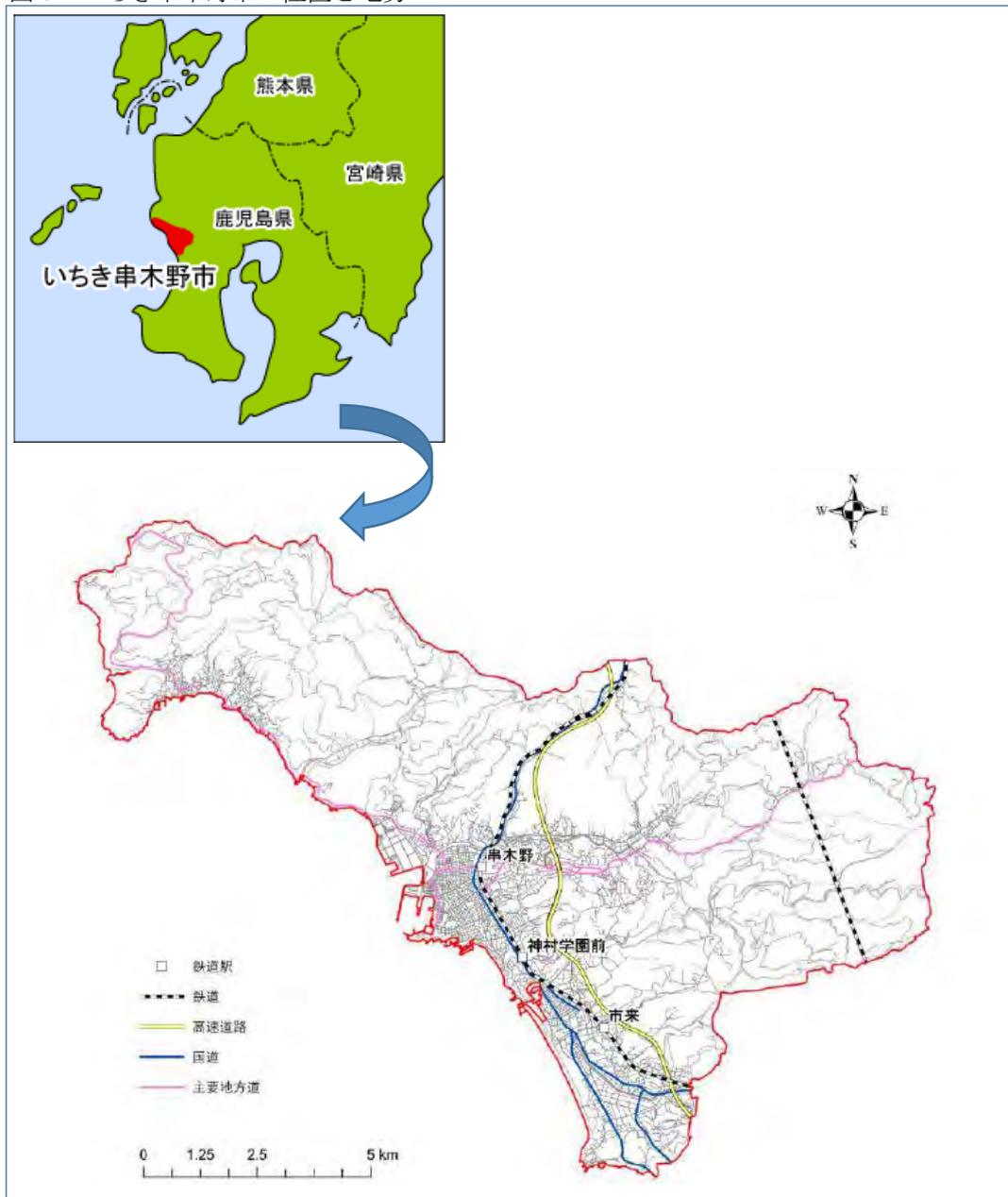
※利用の際は電話による予約が必要

(注) 「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」(平成31年3月)による。

## 地勢

- 平成 17 年、串木野市及び市来町の合併により発足した。旧市町の中心市街地を中心として 2 極化した都市構造となっている。
- 市街地の西側を東シナ海に、北側と東側を山々に囲まれており、北部は薩摩川内市、南部は日置市の 2 市と接している。
- 国道 3 号、270 号の主要幹線道路が市内を走っており、JR 鹿児島本線の串木野駅、市来駅、神村学園前駅の 3 か所の鉄道駅や 2 か所の高速インター等がある等、生活環境や利便性にも恵まれている。

図 6 いちき串木野市の位置と地勢

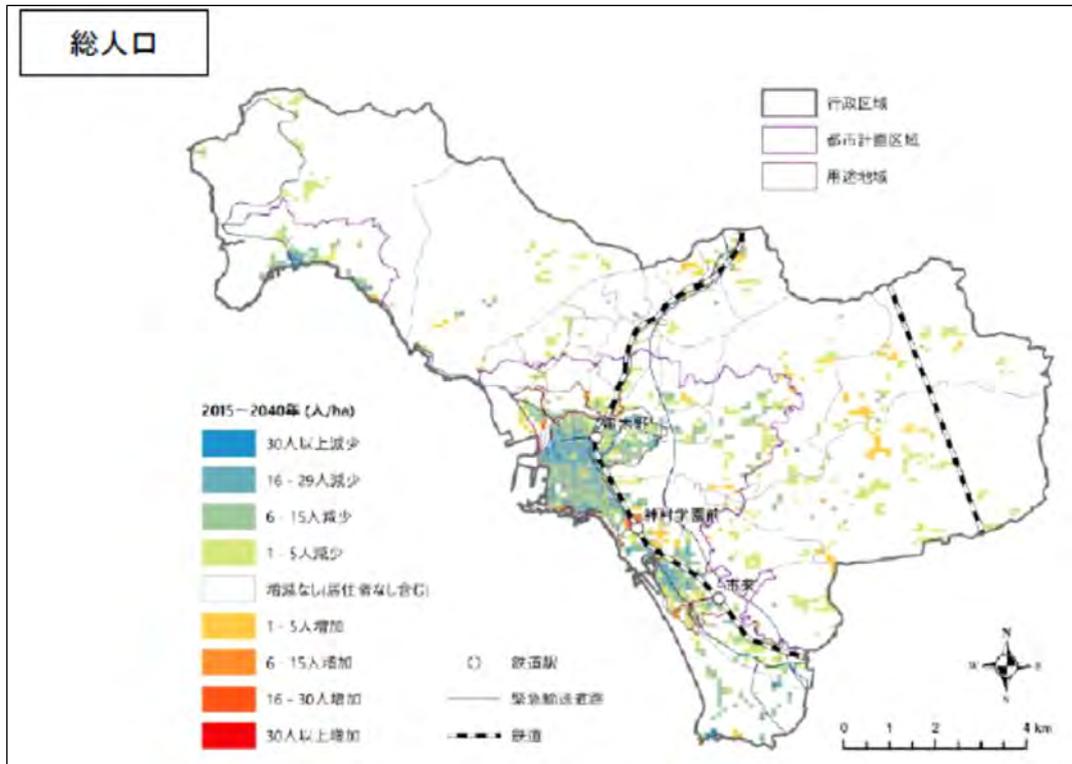


(注) いちき串木野市のホームページ及び「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」に基づき、当省が作成した。

## 人口

- 昭和 60 年から平成 30 年における人口の推移をみると、総人口は年々減少しており、32 年間で 26.0%の減となっている。
- 高齢化率は、令和元年において 36.7%となっている。平成 27 年における地区（小地域）別の高齢化率をみると、最も高い地区で6割を超えているほか、中心市街地でも高齢化率が 40～50%と高い地区がある。
- 2015（平成 27）年から 2040 年における人口増減（推計値）をみると、一部の地域を除き、全市的に総人口が減少し、中心市街地で特に大きな人口減少が見込まれている（図 7）。

図 7 いちき串木野市の 2015～2040 年の人口増減（100m メッシュ）



(注) 「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」(平成 31 年 3 月)による。

## 主要施設の分布

○ 公共施設(※)は、おおむね公共交通サービス圏内(駅から1km圏域又はバス停から500m圏域)に分布しているが、一部地域においては公共交通サービス圏外に立地している。

※ 公民館や文化交流施設等の市民文化系施設、スポーツ・レクリエーション系施設、産業系施設、学校教育系施設、保健・福祉施設、行政系施設、市営住宅等

○ 全ての病院・診療所は、公共交通サービス圏内に立地している。

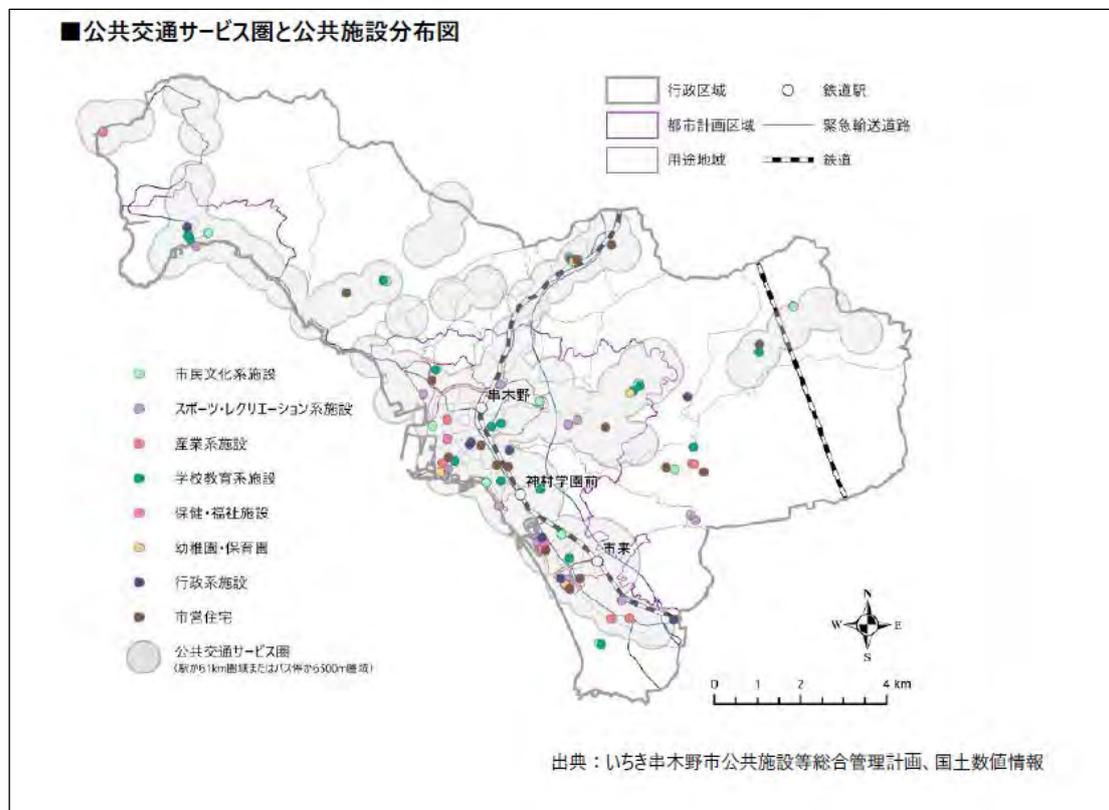
○ 高齢者福祉施設は、おおむね公共交通サービス圏内に立地している。

○ 全ての商業施設(※)は、公共交通サービス圏内に立地している。

※ スーパー、コンビニエンスストア、ドラッグストア、ホームセンター

○ 公共交通サービス圏外となる交通空白地域が、市東部の生福地区等に点在している。

図8 公共交通サービス圏と公共施設分布図



(注) 「いちき串木野市地域公共交通網形成計画」(平成31年3月)による。

(3) 新たな地域公共交通サービスの導入

**茨城県利根町**

<b>取組概要</b>	<p>新たな交通手段の導入に当たって、民間バス路線の廃止に伴う交通空白地の解消だけでなく、町内全域での公共交通の整備を望む住民意見も踏まえて検討した結果、町内全域を運行するデマンドタクシーを導入</p> <p>その後も、運行時間の変更など利便性向上のための見直しを実施</p> <p>【関連分野：①既存公共交通ネットワークの再編、②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善、④経費削減】</p>
-------------	---

<b>基本情報</b>			
人口（令和元年度）	16,063 人	地域公共交通関係支出 合計（平成30年度）	32,116 千円
面積（令和元年度）	24.9 km <sup>2</sup>	国補助金	6,640 千円
人口密度（令和元年度）	645.1 人/km <sup>2</sup>	県補助金	—
人口増減率（令和元年）	-1.63%	その他	17,300 千円
高齢化率（令和元年度）	43.3%	一般財源	8,176 千円
財政力指数（令和元年度）	0.43	地域公共交通網形成計画 の策定	—
市町村合併	—	バス事業者数 （令和元年度）	1
担当職員数 （令和元年度）	①福祉バス1人 （兼任1人） ②乗合タクシー2人 （兼任2人）	タクシー事業者数 （令和元年度）	1

<b>交通体系</b>					
鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
	○ 民間路線バス	◎ 「ふれ愛タクシー」	○		◎ 無料福祉バス 「福ちゃん号」

※ ○：町内で運行している交通手段  
 ◎：町内で運行している交通手段のうち、本事例表の取組で紹介するもの

## 現在の交通体系に至るまでの経緯

再編前

住民の生活圏である隣接する龍ヶ崎市と JR 布佐駅間を結ぶ民間路線バスが平成 16 年に廃止されるなど、公共交通の利便性の地域間格差が拡大

経緯

### ①既存公共交通ネットワークの再編(→p. 127)

町は新たな交通手段の導入を検討

当初は、コミュニティバスの運行を検討

(町内の幹線道路を主に、南西部地区と竜ヶ崎駅間を 45 分で循環する A ルートと、北東部地区と竜ヶ崎駅間を 40 分で循環する B ルートを 1 台のバスで交互運行することを想定)

住民アンケート等の結果では、町内全域での公共交通の整備を望む意見が最も多く、コミュニティバスでは交通利便性の格差是正が難しいと判断

単なる代替交通手段の導入としてではなく、改めて町内全域を受益区域とする交通システムを構築する必要から、定時定路線型ではなくデマンド型乗合タクシーの導入を決定(平成 20 年 4 月から運行開始)

### ④経費削減(→p. 134)

福祉バスは、運行開始以降、近隣の貸切バス事業者に運行委託していたが、平成 26 年度から新たな貸切バスの運賃・料金制度が実施されることを受け、試算したところ、委託料が高額になることが判明

平成 27 年 4 月から、町直営(車両のみリース・町職員(非常勤)が運行)に変更し、経費を削減

### ②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善(→p. 130)

平成 27 年度からスクールバスの単独運行を開始

(平成 20~26 年度は、デマンド型乗合タクシー・福祉バスともに、小学校の統廃合に伴い通学距離が伸びた地区の児童を対象に、登下校の時間帯はスクールバスとしても活用)

デマンド型乗合タクシー及び福祉バスについて以下の改善を実施

【デマンド型乗合タクシー】

- ・ 一般利用者の利便性向上のため、運行時間を見直し(平成 27 年度~)
- ・ その後も、広報誌への掲載や出前講座の実施等の広報活動を通じて町民の利用を促進

【福祉バス】

- ・ 運行車両を 37 人乗り中型バスから、利用実態に見合った車両(14 人乗りワゴン車 1 台)に変更(平成 27 年度~)
- ・ 住民の利便性向上のため、運行コースを 2 コースとし、運行車両も 2 台に変更(平成 30 年度~)

再編後

現在の利根町の主な公共交通は以下のとおり(→p. 135)  
民間路線バス、デマンド型乗合タクシー、福祉バス、タクシー

## 取組内容の詳細

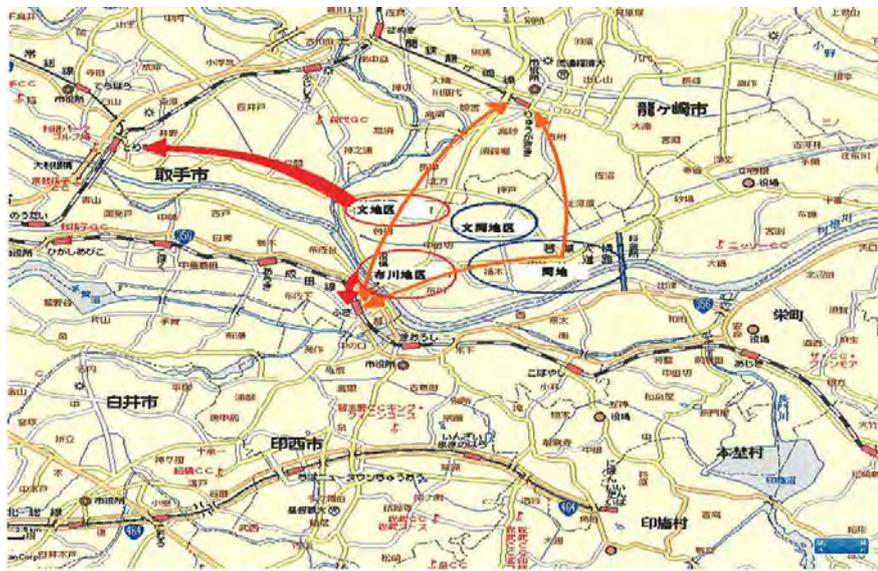
### ①既存公共交通ネットワークの再編

[取組] 路線バス廃止に伴う交通空白地解消等を目的として、住民意見も踏まえ、デマンド型乗合タクシーを導入

#### <背景事情>

- 昭和 62 年に利根町福祉センター（老人福祉センター、心身障害者福祉センター及びデイサービスセンターの複合施設）が開設された際、同センター利用者の送迎用として、町内二つの循環ルートに停留所を設け、無料の福祉バス（福ちゃん号）の運行を開始した。平成 7 年度以降は、より利便性を高めるため、主な公共施設間を連結し、誰でも無料で利用できるよう利用枠を拡大したものの、福祉センター利用者の送迎バスのイメージが強く定着していたため、全体の 9 割以上がセンター利用者で占めている状況となっていた。
- 町の人口は北西部の文地区と南西部の布川地区に集中しており、民間路線バスは、文地区～JR 取手駅間と布川地区～JR 布佐駅間で運行されている一方、関東鉄道竜ヶ崎駅（茨城県龍ヶ崎市）と JR 布佐駅間を結ぶ路線バスについては、利用者数の減少により平成 16 年 7 月 1 日に運行廃止となった。その結果、文地区の一部、文間地区及び東文間地区が交通不便地域となり、公共交通の利便性において地域間の格差が拡大していた。こうした状況を受け、町は、新たな交通手段の導入の検討を開始した。

図 1 主な路線バス経路と交通不便地域（平成 20 年当時）



○ 路線バス主要運行区域    ○ 交通不便区域    ← 廃止バス路線

(注) 平成 20 年度第 1 回利根町地域公共交通会議資料による。

#### <取組内容>

- 町は、当初、①町内の幹線道路を主に、南西部地区と竜ヶ崎駅間を 45 分で循環する A ルートと、②北東部地区と竜ヶ崎駅間を 40 分で循環する B ルートを 1 台の

バスで交互運行するコミュニティバスの導入について検討を行ったが、住民アンケート等の結果では町内全域での公共交通の整備を望む意見が多く、コミュニティバスの導入では停留所付近の住民とその他の地域の住民の間の交通利便性の格差を是正することは難しいものと考えた。

そのため、表1のとおり、町内全域に散在する交通弱者の足を確保するため、町の面積規模と地域特性、公共交通の現状等を踏まえて総合的に勘案し、デマンド型乗合タクシーの導入を決定した。

表1 町が行ったコミュニティバスとデマンド型乗合タクシーの比較検討

区分	主な検討内容
コミュニティバス	<p>&lt;想定される利点・欠点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自宅等から徒歩等で移動することを勘案すると、各停留所を起点とした半径 500m以内程度の範囲が事業の受益区域となり、悪天候時や利用者の多くが高齢者であることを考慮すると、更に半径は狭まるものと見込まれる。</li> <li>・ 一度に多数の乗客を運べるため、低廉な料金でサービスが提供できる一方、乗客が多い時には立ち乗りとなることや、龍ヶ崎市の龍ヶ崎済生会病院へ通院する際には、関東鉄道竜ヶ崎駅から先を龍ヶ崎市のコミュニティバスに乗り換える必要があり、乗り継ぎ便の確認や時間調整を要するなど、複雑で敬遠されがちになることも想定される。</li> </ul>
	<p>&lt;想定される要望・苦情&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停が遠く、利用できない。</li> <li>・ ルートを変更してほしい。</li> <li>・ 便数を増便してほしい。</li> <li>・ バス停留所の環境整備（屋根の設置等）をしてほしい。</li> <li>・ 乗換えなしで町外の病院まで直接乗り入れ可能にしてほしい。</li> </ul>
	<p>&lt;想定される具体的な利用例&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自宅から龍ヶ崎済生会病院まで往復する場合、自宅から最寄りの停留所までの往復に加え、往復で4便のバスを乗り継ぐ必要があり、料金は400円（片道200円）と割安であるが、乗換えの手間と時間調整、停留所までの徒歩移動等が生じ、時間と労力を要する。</li> </ul>
デマンド型乗合タクシー	<p>&lt;想定される利点・欠点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線を設けない運行形態であり、利用者の目的地である病院や職場又は乗車地である自宅等の玄関先までの送迎が可能となることから、全ての町民が受益者となる。</li> <li>・ 徒歩移動による負担が軽減されることで、これまで重い荷物を持つ場合はバス利用ができなかった高齢者も利用可能となり、より質の高いサービスが提供可能となる。</li> <li>・ 定められたルートを時間単位で運行するバスと異なり、目的地への到着時間の予測がしづらい。</li> </ul>
	<p>&lt;想定される要望・苦情&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスに比べ乗車定員が10人と少ないため、希望する乗車時間に予約できない場合も想定される。</li> </ul>
	<p>&lt;想定される具体的な利用例&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自宅から龍ヶ崎済生会病院まで往復する場合、料金は1,000円（片道500円）と割高になるが、ドアツードアでの輸送が実現し、往復2便の乗降ですむ。</li> </ul>

(注)1 町の資料に基づき、当省が作成した。

2 町では、表の内容の検討のほかにも、初期投資費用や料金収入等の経費の比較も実施している。

○ 運行するエリアは、基本的には、利根町内全域を対象としているが、隣接する龍ヶ崎市及び河内町の一部区域も対象とし、関東鉄道竜ヶ崎駅及び龍ヶ崎済生会病院

への直接乗り入れを行うこととした。

- なお、町は、導入当初、オペレーション業務も含めた委託を布川交通(有)に打診したが、同社側から体制的に難しいと言われて断念したため、町がオペレーション業務を実施することとした。

**<取組の工夫、効果等>**

- 民間路線バスの廃止に伴う交通手段の導入に当たって、コミュニティバスとデマンド型乗合タクシーの比較検討を行い、地域の実情に適した交通手段としてデマンド型乗合タクシーを導入することにより、交通空白地を解消するとともに、住民の交通利便性の向上も図った。

②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善

**〔取組〕 デマンド型乗合タクシー導入後も、利便性向上のため、住民意見を踏まえて、運行時間の見直しを実施。福祉バスも、利便性向上のため、運行コース等を見直しを実施**

＜背景事情＞

- 平成 20～26 年度は、デマンド型乗合タクシー・福祉バスともに、小学校の統廃合に伴い通学距離が伸びた地区の児童を対象に、登下校の時間帯はスクールバスとしても活用されていた。
- 平成 27 年度から、スクールバスが単独で運行されることとなったことから、それまでスクールバスとしても活用されていたデマンド型乗合タクシーと福祉バスは、運行形態を見直すこととなった。

＜取組内容＞

(1) **デマンド型乗合タクシー：運行時間を見直し、広報誌への掲載や出前講座の実施等により利用促進**

- デマンド型乗合タクシーについては、平成 27 年度から、表 2 のとおり次の見直しを実施した。

① 運行時間の見直しを行い、スクールバス専用であった朝の時間帯を削減した。

② これまで一般利用者が利用できる枠は 1 日 10 便であったが、医療機関への通院のため、午前中の利用が多く、特に午前の最終便である 5 便（11 時）に関しては、町内及び龍ヶ崎済生会病院から帰る利用者で満車になり、別の車両に手伝ってもらったこともあった。また、夕方の便に関しては、一般利用者は少ない傾向（※）にあった。

スクールバスの単独運行の開始により一般利用者の利便性を考慮した運行時間の変更が可能となったため、現行の運行時間を見直し、午前中 5 便・午後 5 便から、午前中 6 便・午後 4 便に変更した。

※ 町では、スクールバスとしても運行されていたこと等が原因ではないかとしている。

- なお、運行時間の変更に際しては、町民に混乱が生じないように、町の広報及びホームページにおける情報掲載、町内公共施設、病院、スーパー等へのポスター掲示、町内公共施設・タクシー車内においてチラシの配布を実施した。

表 2 運行時間の見直し状況（デマンド型乗合タクシー）

便名	変更前	変更後（平成 27 年度～）
スクール	7:30	なし
1 便	8:00	8:00
2 便	8:30	9:00
3 便	9:30	9:30
4 便	10:00	10:30
5 便	11:00	11:00
6 便	13:00	12:00
7 便	14:00	13:30
8 便	14:30	14:30
9 便	15:30	15:00
10 便	16:00	16:00

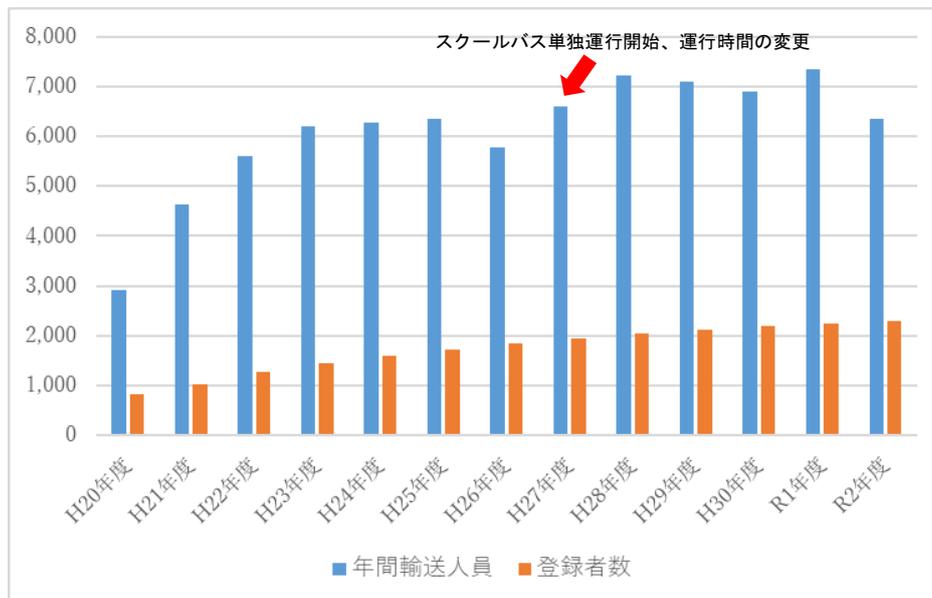
(注)1 町の資料に基づき、当省が作成した。

2 表中の網掛け部分は、変更のあった便である。

- また、デマンド型乗合タクシーの運行の見直し後は、全町民の利用を促進するため、利用方法等の広報誌への掲載、公共施設へのパンフレットの設置、普及啓発用のティッシュ等の配布や依頼のあった団体への出前講座を実施した。
- 年間輸送人員及び登録者数は表3のとおりであり、利用頻度の高かった住民が自力での乗降が難しくなったなどの理由から、介護タクシーの利用に切り替えていることもあり、近年の利用者は減少傾向となっている。その一方で、現在は自分で自動車を運転しているが、念のため利用登録をしておくという住民も多く、登録者数は増加傾向となっている。

表3 デマンド型乗合タクシーの年間輸送人員及び登録者数

(単位：人)



(注)1 町の資料 (H20～30年度) 及び茨城県のホームページ資料 (R1～2年度) に基づき、当省が作成した。  
2 スクールバスの利用者を除いた数値である。

## (2) 福祉バス：運行車両、運行コース等を変更

- 福祉バスについては、平成27年度に運行車両を37人乗り中型バスから利用実態に見合った車両(14人乗りワゴン車1台)に変更した(変更の経緯は「④経費削減」参照)。
- また、平成30年度には、住民の利便性向上のため、表4のとおり、それまでの町内全域を回るコース(外回りコース)に加え、住民が多くスーパーのある文・布川地区を回るコース(内回りコース)を追加した(外回りコース、内回りコースについては図3参照)。
 

その際、外回りコースは運行範囲が広く、停留所が多いため、従前からの車両(14人乗りワゴン車1台)を使用し、内回りコースはそれよりも利用人数が少ないと見込まれたため、10人乗りワゴン車1台を新たに調達した。
- さらに、町では、直営化(直営化の経緯は「④経費削減」参照)以降においても、表4のとおり運行ルートや停留所について、町民からの要望を受けて随時変更を行い利便性の向上に努めている。なお、平成30年10月には、JR取手駅までの大和交通自動車(株)の路線バスが発着する「北方車庫」バス停に乗り入れるために、ルート変更を実施した。

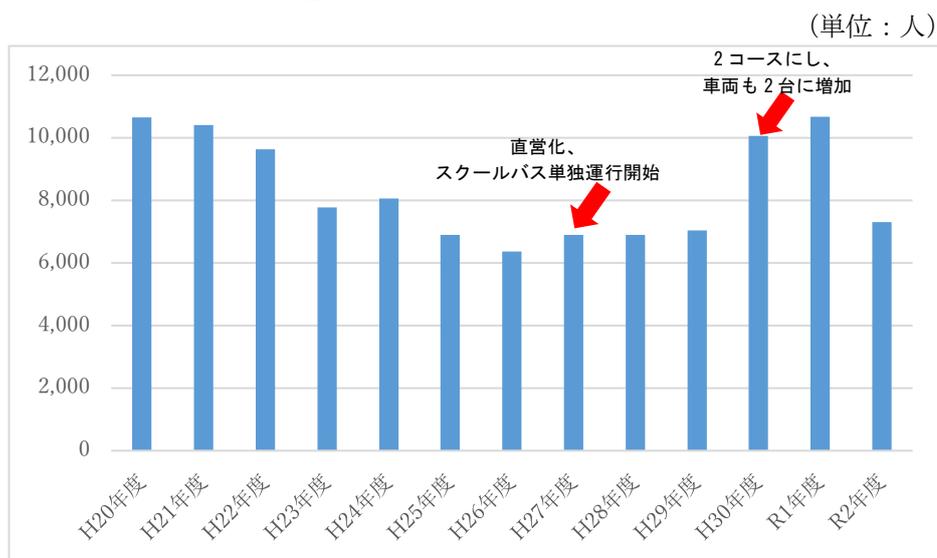
表4 直営化以降の運行コース等の見直し状況（福祉バス）

年度	運行コース	運行車両	その他の変更点等
H27年度	1コース（右3便・左3便）	・14人乗りワゴン車1台	※H26年度までは、 ・町内循環の2コースを設定 ・37人乗り中型バスで運行
H28年度	1コース（右回り4便・左回り3便）	同上	・バス停廃止「ウェルネス・萱沼・加納下坪」 ・バス停新設「惣新田下坪」
H29年度	1コース（右回り4便・左回り3便）	同上	・バス停新設「ランドローム前」 ・4便目の出発時刻変更 ・11月1日から第1、第3、第5土曜日の試験的運行開始
H30年度	上半期 2コース 外回り（右3便・左3便） 内回り（右4便・左3便）	・14人乗りワゴン車1台 ・10人乗りワゴン車1台	・バス停新設「すこやか」「柳田」「上曽根運動」「戸田井」「羽根野台東」「もえぎ野台西」「JA」「ニュータウン北」「フレッシュタウン」「湯原商店」 ・第1、第3、第5土曜日の試験的運行継続
	下半期 2コース 外回り（右3便・左2便） 内回り（右3便・左3便）	同上	・バス停新設「北方車庫」「大竹重機」「萱沼」「加納下坪」「上曽根」 ・第1、第3、第5土曜日の試験的運行から本格運行開始
R1年度	2コース 外回り（右3便・左2便） 内回り（右3便・左3便）	同上	・バス停「諏訪神社前」を「羽根野台区民センター前」に名称変更し、設置場所も区民センター前に移動

(注) 町の資料に基づき、当省が作成した。

○ 年間輸送人員は表5のとおりであり、平成30年度に運行コースを2コースに増やし、運行車両を2台体制に見直した後は、利用者数が増加している。

表5 福祉バスの年間輸送人員



(注)1 町の資料（H20～30年度）及び茨城県のホームページ資料（R1～2年度）に基づき、当省が作成した。

2 スクールバスの利用を除いた数値である。

〈取組の工夫、効果等〉

- デマンド型乗合タクシー、福祉バスともに、スクールバスの単独運行に伴い、小学生の利用がなくなったことから、一般利用者のために運行ルートや運行時間の見直しを行い、利便性向上を図った。

#### ④経費削減

### [取組] 委託運行していた福祉バスを町直営に変更し、経費を削減

#### <背景事情>

- 度重なる高速バスの死亡事故を受け、平成 26 年度に国土交通省が「貸切バスの新たな運賃・料金制度」を定めたことから、年間契約の取扱いが大きく変更された。福祉バスは昭和 62 年 7 月の運行開始以降、近隣の貸切バス事業者に業務を委託していたが、制度変更に伴い、町は委託料について改めて試算することとした。

#### <取組内容>

- 町が上記新制度に基づく委託料を試算した結果、それまで年間 400 万円未満の委託料であったところ（表 6 参照）、年間 2,000 万円を超える金額が見込まれた。そのため、平成 27 年度から、運行業務を町職員（非常勤）が行うこととし、使用する車両も、37 人乗り中型バス 1 台（委託業者の所有する車両を持込み）から 14 人乗りワゴン車 1 台（リース）へ見直しを行った。
- これにより、平成 26 年度と比較し、総支出を約 230 万円削減できた。

表 6 見直し前後での支出の比較（福祉バス）

（単位：千円）

内訳	平成 26 年度 （運行業務を委託）	平成 27 年度 （町直営）
委託料	3,456	—
運行人件費	—	2,496
添乗員賃金	1,633	—
リース代	—	985
燃料費	1,540	778
消耗品	—	61
総支出	6,629	4,320

（注）町の資料に基づき、当省が作成した。

#### <取組の工夫、効果等>

- 貸切バスの新運賃・料金制度に伴い、無料で運行していた福祉バスの委託費の急増が見込まれたが、運行業務を町職員が行い、車両もリースにするなど、見直しを実施することにより、経費を削減した。

## 参考情報

### 現在の交通体系

#### 概況

主な公共交通は、民間路線バス、デマンド型乗合タクシー、福祉バス、タクシーがある。

#### 各公共交通

##### <民間路線バス>

現在、町内を運行している民間路線バスは大利根交通（株）1社のみとなっており、その路線は、JR取手駅（茨城県取手市）を発着点とする9系統とJR布佐駅（千葉県我孫子市）を発着点とする1系統がある。

令和2年11月に、もえぎ野台地内において路線が延長されるとともに、新たにバス停が4か所設置され、それに伴い、取手駅～もえぎ野台間が増便された。これまでは、多くの路線が、取手駅～北方車庫間で運行されていたが、もえぎ野台地区、大利根交通（株）及び利根町が何度も協議を重ねたことで、路線延長・増便が実現した。

##### <デマンド型乗合タクシー>

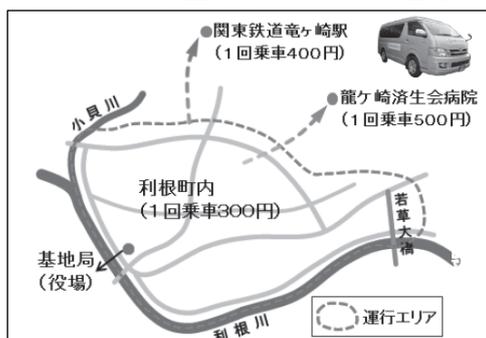
利用に当たっては、最初に利用登録を行い、電話で予約を行う。一日10便で平日のみ運行されている。

表7 デマンド型乗合タクシーの利用方法等

区分	方法等
利用登録	・ 町役場に登録票を提出又はパソコン・スマートフォンから申込み
電話予約	・ 予約センターに電話し、希望の日にち・時間を予約 ・ 希望する運行時間の30分前までに予約。第1便（8時）、第2便（9時）は前営業日までに予約 ・ 帰りも利用する場合は、同様に予約が必要
料金	・ 町内～町内：1回300円 ・ 町内～関東鉄道竜ヶ崎駅：1回400円 ・ 町内～龍ヶ崎済生会病院：1回500円 ・ 3歳未満は無料。3歳～未就学児は上記料金の半額。同伴者も同額の負担

(注) 当省の調査結果による。

図2 デマンド型乗合タクシーの運行エリア

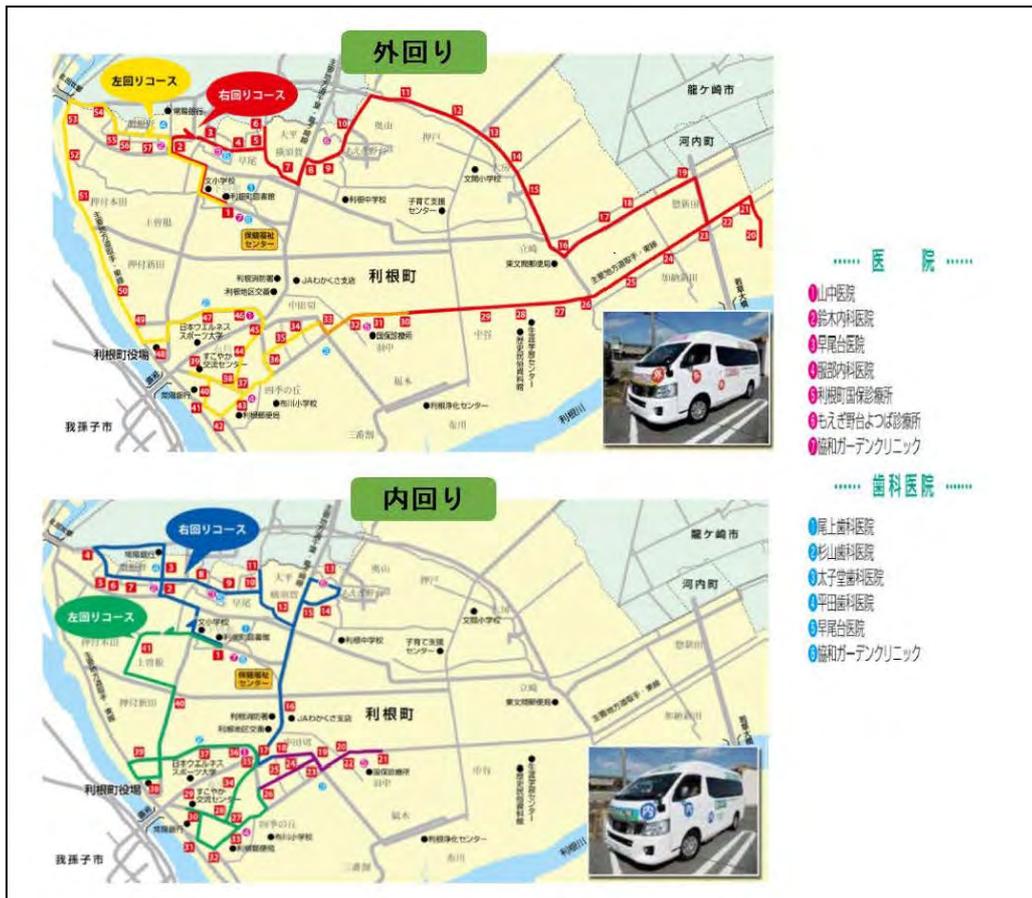


(注) 「広報とね」(令和2年4月号)による。

＜福祉バス＞

役場や保健福祉センターなどの公共施設を始め、町内の医療機関や金融機関・商業施設などの近くに設けた停留所を循環しながら、2コース（外回り・内回り）を2台体制で運行。平成29年11月から試験運行していた第1、第3、第5土曜日の運行が、30年10月からは本格運行となり、運賃無料で誰でも利用可能となっている。

図3 福祉バス路線図



(注) 利根町のホームページに基づき、当省が作成した。

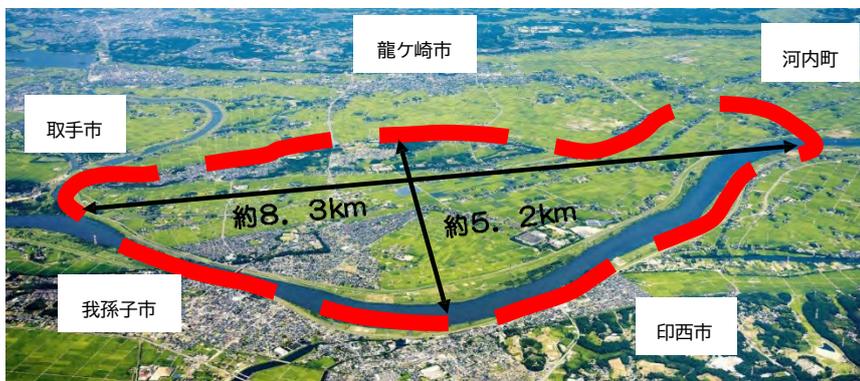
＜タクシー＞

布川地区に、布川交通（株）布川営業所がある。

## 地勢

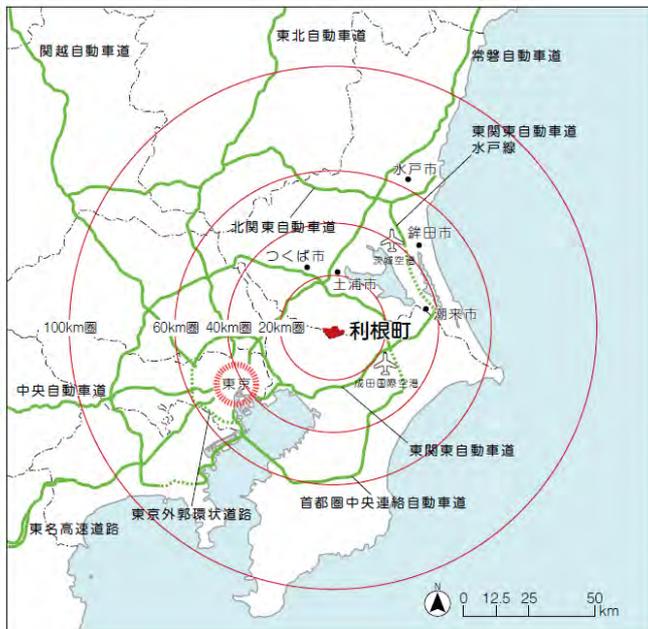
- 利根町は、茨城県最南端の利根川流域にあり、都心より約40km圏内にある。南は利根川を挟んで千葉県我孫子市、印西市に接し、北は龍ヶ崎市、東は河内町、西は取手市に接している。
- 町域は東西8.3km、南北5.2kmであり、ほとんど平坦で、羽根野～押戸の北部台地は標高20～29m、南部の布川台地は標高15～21m、北部及び南部の台地とも低地との間には傾斜40度以上の急崖が形成され、低地で農業用地が形成されている。町の南側に利根川、中央に新利根川、北西部に小貝川が流れる。
- 町内に鉄道交通はなく、通勤や通学等には、最寄り駅である千葉県我孫子市のJR布佐駅（成田線）又はJR取手駅（常磐線）が利用されている。

図4 利根町の大きさ



(注) 令和2年度第1回利根町地域公共交通会議資料による。

図5 利根町の位置と地勢



(注) 「第5次利根町振興総合計画」(平成31年3月)による。

人口

- 平成 27 年国勢調査結果では、利根町の人口は 1 万 6,313 人と減少傾向であるが、世帯数は 6,138 世帯と微増傾向である。また、1 世帯あたり人口は 2.66 人と減少傾向である。
- 平成 5 年の人口 2 万 1,010 人をピークに、令和 22 年は 9,193 人、47 年は 7,634 人と推計されている。令和 2 年 1 月 1 日現在は 1 万 6,063 人となっている。
- 高齢化率は平成 7 年には 11.9%であったが、平成 27 年には 39.3%と大幅に増加
- 地区別の人口をみると、表 8 のとおり、町役場のある布川地区に町全体の人口の約 46%が集中している。

図 6 地区区分図



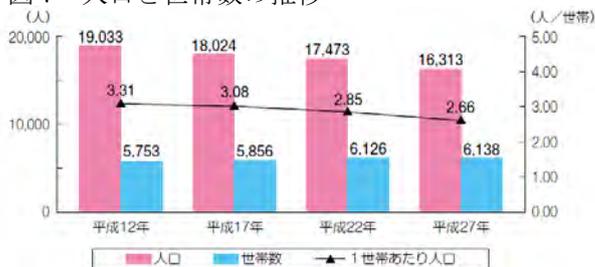
(注) 「利根町都市計画マスタープラン」(平成 31 年 3 月)による。

表 8 地区別人口

地区名	平成 27 年国勢調査結果
利根町全体	16,313 人
文地区 (旧文村)	4,812 人
布川地区 (旧布川町)	7,425 人
文間地区 (旧文間村)	2,691 人
東文間地区 (旧東文間村)	1,385 人

(注) 1 町の資料に基づき、当省が作成した。  
2 地区区分は昭和 30 年 1 月の合併前の旧町村区分に基づく。

図 7 人口と世帯数の推移



(注) 「第 5 次利根町総合振興計画」(平成 31 年 3 月)による。

- 市街地は住宅団地を主体に北部と南部に形成されており、これら市街地 9 地区の高齢化率は図 8 のとおりである。

図 8 利根町の住宅地



(注) 令和 2 年度第 1 回利根町地域公共交通会議資料による。

## 主要施設の分布

- 中心地は、町役場のある南西部の布川地区であり、大学が所在しており、人口も多く、スーパーマーケットも立地している。
- 西部の文地区には利根町図書館や利根町保健福祉センター、小学校が所在している。

図9 主要施設分布



(注) 「利根町都市計画マスタープラン」(平成31年3月)による。

(3) 新たな地域公共交通サービスの導入

## 新潟県魚沼市

**取組概要**

交通空白地解消のため、デマンドタクシーを導入したが、高齢化地域では利用者が減少  
 住民から年会費制や主体的な経路設定等が可能な使い勝手の良い交通手段の導入の要望を受け、市民参画で実施する定時定路線型の自家用有償旅客運送を新たに導入  
 【関連分野：①既存公共交通ネットワークの再編、③地域の輸送資源の総動員】

基本情報			
人口（令和元年度）	35,732 人	地域公共交通関係支出 合計（平成 30 年度）	82,749 千円
面積（令和元年度）	946.8 km <sup>2</sup>	国補助金	—
人口密度（令和元年度）	37.7 人/km <sup>2</sup>	県補助金	6,770 千円
人口増減率（令和元年）	-1.75%	その他	—
高齢化率（令和元年度）	36.1%	一般財源	75,979 千円
財政力指数（令和元年度）	0.29	地域公共交通網形成計画 の策定	平成 28 年 3 月
市町村合併	平成 16 年、堀之内町、小出町、湯之谷村、広神村、守門村、入広瀬村の 6 町村合併	バス事業者数 （令和元年度）	1
担当職員数 （令和元年度）	3 人（兼任 2 人）	タクシー事業者数 （令和元年度）	4

交通体系					
鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
○	◎ 民間路線バス ◎ 乗合タクシー (小出まちなか循環線)	◎ 乗合タクシー (市内 5 地域)	○	◎ 「入広瀬 コミュニティバス」	

※ ○：市内で運行している交通手段  
 ◎：市内で運行している交通手段のうち、本事列表の取組で紹介するもの

## 現在の交通体系に至るまでの経緯

### 再編前

- ・ 公共交通空白地域・不便地の解消や社会福祉の増進の観点から、市が運行主体となり、合併前から福祉バス・患者バスを運行し、合併後には市営循環バスを運行
- ・ しかし、地域間・路線間で料金・運行頻度などのサービスが不均衡となっていることや利用者が少ないことが課題

### 経緯

#### ①既存公共交通ネットワークの再編(→p.142)

##### 魚沼市地域公共交通総合連携計画の策定

- 平成 22 年 3 月に魚沼市地域公共交通総合連携計画を策定。同計画では、①高齢者にとって移動利便性が高い公共交通体系の構築、②バランスのとれた公共交通体系の構築、③市民みんなが理解し支える持続可能な公共交通体系の構築が基本方針とされ、公共交通利用者数の減少や行政負担額の増加に歯止めをかけることを目標に設定

- 市は平成 21 年 3 月から 24 年 3 月に魚沼市地域公共交通協議会（交通事業者、市民等から構成）を 11 回開催し、乗合タクシーの導入等について協議
- 計画に基づき、魚沼市乗合タクシーとして、デマンド型の地域乗合タクシー及びひろかみ広神地域内定期便並びに定時定路線型の小出まちなか循環線について、平成 22 年 10 月から 24 年 3 月まで実証運行を実施

##### デマンド型乗合タクシーの導入

- 平成 24 年 4 月に福祉バス及び患者バスを統合・再編し、デマンド型の魚沼市乗合タクシー（地域乗合タクシー（6 地域で運行）・広神地域内定期便）として運行開始
- 魚沼市乗合タクシーの導入により、市内全域で公共交通空白地を解消

##### 定時定路線型乗合タクシーの導入

- 平成 24 年 4 月に魚沼市乗合タクシー（小出まちなか循環線）を導入
- 堀之内駅・小出駅周辺の主要施設及び隣接する居住エリアの周遊性を向上

うち 1 地域は  
自家用有償旅客  
運送に移行

デマンド型のうち、5 地域で運行する地域乗合タクシー及び広神地域内定期便、定時定路線型の小出まちなか循環線は現在も継続

#### ③地域の輸送資源の総動員(→p.148)

##### 魚沼市地域公共交通網形成計画の策定

- 平成 28 年 3 月に魚沼市地域公共交通網形成計画を策定
- 魚沼市地域公共交通網形成計画では、人口減少や通学需要の減少により利用者が少なくなっている路線の改善が課題とされ、利用者が少ない路線は積極的な住民参画による持続的な運行システムへの移行を方針付け

##### 6 地域のうち 1 地域において地域乗合タクシーを自家用有償旅客運送(入広瀬いりひろせコミュニティバス)に代替

- 魚沼市地域公共交通網形成計画に基づき、人口減少や高齢化により、デマンド型の魚沼市乗合タクシーの利用が少ない入広瀬地域では、平成 29 年 6 月及び 7 月の魚沼市地域交通協議会での検討を経て、10 月に魚沼市乗合タクシーから入広瀬コミュニティバスに移行
- 入広瀬コミュニティバスは地域団体が運行し、利用者の要望に応じた料金制度を採用

### 再編後

現在の魚沼市の主な公共交通は以下のとおり(→p.152)  
鉄道、乗合バス、タクシー、魚沼市乗合タクシー（地域乗合タクシー、広神地域内定期便、小出まちなか循環線）、入広瀬コミュニティバス（自家用有償旅客運送）

## 取組内容の詳細

### ①既存公共交通ネットワークの再編

#### [取組] デマンド型の乗合タクシー等の導入による公共交通空白地域の解消

##### <背景事情>

- 魚沼市では、公共交通空白地域・不便地の解消や社会福祉の増進の観点から、市が運行主体となって、合併前から福祉バス及び患者バスを運行し、合併後にはそれらに加え、平成 18 年 4 月から地元のバス事業者に委託し、市営循環バスを運行していた。
- 市営循環バスは堀之内地域及び小出地域の一部において、JR 越後堀之内駅、JR 小出駅、魚沼市立小出病院、中心商店街などの主要施設を結ぶ路線となっていたが、自家用車の保有率も高かったこと等からニーズに合わず、利用者数は低迷していた。
- 福祉バス、患者バス及び市営循環バスは目的が異なるとともに相互の接続性が低く、それぞれが独立した運行形態になっていたほか、地域間・路線間で料金・運行頻度などのサービス不均衡や利用者の低迷といった課題も生じていた。

表 1 平成 22 年の魚沼市における主な交通体系

交通手段	概要
鉄道	・ 東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）が上越線と只見線の2路線を運行していた。
乗合バス	・ 民間事業者が14路線を運行。うち、13路線は、南越後観光バス株式会社が運行していた。 ・ 市営循環バス（1路線 <sup>(注2)</sup> ）及び県内高速バスも各1路線運行していた。
福祉バス	・ 福祉バスは小出地域、広神地域、守門地域、入広瀬地域の4地域で運行し、市が交通事業者に委託していた。 ・ 地域によって利用目的は異なるが、福祉施設・温泉施設・診療所・乗合バス停・学校へのアクセスに利用されていた。
患者バス	・ 守門地域で運行し、守門診療所へのアクセスに利用されていた。
タクシー	・ 市内にはタクシー事業者5社が営業していた。

(注)1 当省の調査結果による。

2 平成 18 年の改正前の道路運送法第 21 条に基づく運行。平成 18 年の同法改正前は一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において一時的な需要のために地域及び期間を限定し、一般貸切旅客自動車運送事業者（貸切バス事業者）が国土交通省の許可を受け、乗合旅客の運送を行っていたが、改正後は、同法 4 条の規定に基づく一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受ける形態に移行した。

##### <取組内容>

平成 22 年 3 月に策定された魚沼市地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）では、地域公共交通再生に向けた目標について①公共交通利用者数の減少に歯止めをかけ、増加させること、②利用者 1 人当たりの行政負担額の増加に歯止めをかけ、減少させることとされている。これを受け、市では、その目標達成のための事業の一つとして、周辺部から中心部間及び周辺部内の公共交通体系の見直しを行うこととし、以下の取組を行った。

- i) 福祉バス・患者バスの全線及び乗合バスの一部を廃止（平成22年9月）
- ii) デマンド型及び定時定路線型の乗合タクシーを導入（平成24年4月）
  - ・ 連携計画を受け、市は、福祉バス及び患者バス、市営循環バス、民間路線バスの一部を廃止し、代替交通手段として、魚沼市乗合タクシー（デマンド型の地域乗合タクシー（6地域で運行）及び広神地域内定期便並びに定時定路線型の小出まちなか循環線）の実証運行を第1期（平成22年10月から23年3月まで）及び第2期（平成23年4月から24年3月まで）の2回に分けて実施し、平成24年4月から本格運行を開始した。

（取組に至る詳細な経緯）

上記取組に至る詳細な経緯は、以下のとおりである。

(1) 連携計画の策定及び魚沼市地域公共交通協議会の開催

- 市では、連携計画策定に先立ち、平成21年7月に、①市民を対象とした住民アンケート、②病院や商業施設利用者を対象としたヒアリング、③市内の県立高校の生徒を対象としたアンケートを実施し、各年代の市民から地域公共交通に関するニーズを把握した。
- また、平成21年3月から22年3月にかけて魚沼市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）を表2のとおり、計5回開催し、連携計画策定について審議した。
- 協議会では、委員であるバス事業者から、デマンド型の魚沼市乗合タクシーは当初予定していた運賃が100円から200円であったことについて、民間路線バスの最低運賃は150円であり、魚沼市乗合タクシーの運賃は民間路線バスに比べて安価であることから、路線バスの利用者が減った場合に国庫補助の乗客数の要件を満たせなくなり、補助を受けられなくなるおそれがあることを懸念する意見が出された。これに対しては、アンケート等による住民の意見も考慮し、デマンド型の魚沼市乗合タクシーの運賃を200円から300円とすることにより対応した。

表2 協議会の開催内容

会議名	内容 (魚沼市乗合タクシー導入に関する主な内容のみ抜粋)	主な意見
第1回（平成21年3月7日）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 協議会の設置等について</li> <li>・ 連携計画策定調査実施計画認定申請書の提出について</li> </ul>	(住民等) ・ 高校生等の通学の割引について ・ 車両のコンパクト化の要望  (乗合バス事業者等) ・ 運賃についてバス事業者との調整の要望
第2回（平成21年6月23日）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連携計画の認定について</li> <li>・ 連携計画策定のための調査等委託契約について</li> </ul>	
第3回（平成21年10月30日）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連携計画（案）について</li> <li>・ 魚沼市及び魚沼市公共交通の現状整理</li> <li>・ 魚沼市公共交通の課題整理</li> <li>・ 公共交通活性化のための施策、重点施策の抽出</li> </ul>	
第4回（平成21年12月22日）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連携計画（案）事業実施に向けた詳細検討について</li> </ul>	
第5回（平成22年3月24日）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連携計画案のパブリックコメントについて</li> <li>・ 連携計画の決定について</li> </ul>	

(注)1 当省の調査結果による。

2 地域公共交通会議の構成員は市内等の交通事業者（鉄道、バス及びタクシー等）、行政機関（国、県、市）、住民団体（自治区長、老人クラブ連合会、高等学校校長）等である。

- アンケート等の調査結果や協議会における協議を踏まえ、平成22年3月に連携計画が策定された。連携計画では、福祉バス及び患者バスを統合し、地域内の

バス路線を幹線と枝線に再編すること、枝線としてデマンド交通等を導入すること等が方針付けられた。

(2) 実証運行の実施

- 連携計画に基づき、市は第1期（平成22年10月から23年3月まで）及び第2期（平成23年4月から24年3月まで）の2回に分けて実証運行を実施した。第2期においては、第1期の運行を踏まえ、表3のとおり、運行内容の見直しを行った。
- また、実証運行期間中の各年度に利用者へのアンケート調査や病院等の施設利用者へのヒアリング調査、協議会における意見交換等（表4）を実施し、ニーズや実績を基にした運行エリアや料金体系等の見直し、競合区間の解消等による運行効率化を図った。

表3 第2期実証運行における第1期からの見直し内容

運行形態		主な見直し内容
地域乗合タクシー	小出地域 (停留所設置型デマンド (注2))	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 個人病院等の停留所を追加</li> <li>・ 運賃を値上げ (200円→300円)</li> <li>・ 運行時刻を見直し (最終便を運休)</li> </ul>
	湯之谷地域 (定時型デマンド(注3))	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 協議会において湯之谷地域の交通空白地への対応に関する要望が出されたことから、新規導入</li> </ul>
	堀之内地域 (定時型デマンド)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第1期において、小出方面への移動利便性向上が課題となったことから、地域内を中心としたルートから、小出市街地にアクセスできるルートに変更</li> <li>・ 運賃を値上げ (200円→300円)</li> <li>・ 運行時刻を見直し</li> </ul>
	広神地域 (定時型デマンド)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第1期において、小出方面への移動利便性向上が課題となったことから、地域内を中心としたルートから、小出市街地にアクセスできるルートに変更</li> <li>・ 運賃を値上げ (200円→300円)</li> <li>・ 運行時刻を見直し</li> </ul>
	守門地域 (定時型デマンド)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 停留所を追加</li> <li>・ 運行時刻を見直し</li> </ul>
	入広瀬地域 (定時型デマンド)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 停留所を追加</li> <li>・ 運行時刻を見直し</li> </ul>
広神地域内定期便 (定時型デマンド)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域乗合タクシーが小出市街地にアクセスできるルートに変更されたことに伴い、曜日限定で地域内を巡回するルートを確認するため、新規導入</li> </ul>
小出まちなか循環線 (定時定路線型 (予約不要))		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民間路線バス降車後の市街地移動を補完するため、新規導入</li> </ul>
地域巡回バス (注4) (定時定路線型 (予約不要))		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 変更なし</li> </ul>

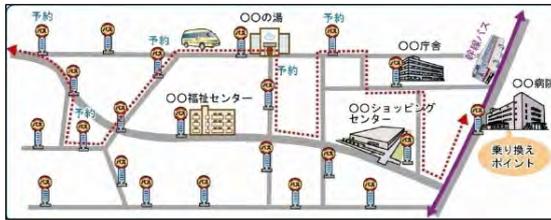
(注)1 当省の調査結果による。

2 「停留所設置型デマンド」とは、方向別におおむねの時刻は決まっているが、停留所が設定されている場所であれば、どこでも乗降車できる運行形態を指す (図1参照)。

3 「定時型デマンド」とは、おおむねの運行ルート及び時刻表が決まっており、運行ルート沿線での乗降車が可能な運行形態を指す (図2参照)。

4 「地域巡回バス」は市営循環バスを再編したもので、市営循環バスが堀之内地域や小出地域では居住エリアや主要施設が分散しており、1本のバス路線でこれらを効率的に結ぶことが困難であることなどから導入されたものである。

図1 停留所設置型デマンドの運行モデル図



(注) 「平成 22 年度魚沼市地域公共交通総合連携計画社会実験運行計画及び検証等業務委託報告書」による。

図2 定時型デマンドの運行モデル図



(注) 「平成 22 年度魚沼市地域公共交通総合連携計画社会実験運行計画及び検証等業務委託報告書」による。

表4 協議会の開催内容

会議名	内容 (乗合タクシー導入に関する主な内容のみ抜粋)	主な意見
第6回(平成22年8月3日)	・ 実証運行内容について	・ 運賃の設定根拠について ・ 定期券の要望について ・ バス停の立地について
第7回(平成23年2月21日)	・ 実証運行実施経過について報告等 ・ 実証運行の評価と今後の取組について	・ デマンド型の導入により、1人当たりの利用料金が上がったことについて ・ 利用方法簡便化の要望
第8回(平成23年6月24日)	・ 実証運行実施経過について報告等 ・ 第2期実証運行見直し計画(案)について	・ 運行時間帯について ・ 市の財政負担について
第9回(平成23年8月24日)	・ 平成23年度実証運行利用人数報告について ・ 第2期実証運行見直し計画(案)について	・ 利用運賃について ・ 運行日について
第10回(平成23年12月16日)	・ 平成24年4月からの本格運行に向けた計画(案)について	・ 本格運行の運賃、運行時刻設定等について
第11回(平成24年3月7日)	・ 平成24年4月からの本格運行に向けた計画(案)について ・ 実証運行における成果と検証について	・ 広報について

(注) 当省の調査結果による。

(3) 本格運行の開始

- 実証運行の結果等を踏まえ、平成24年4月に魚沼市乗合タクシーとして、デマンド型の地域乗合タクシー(6地域で運行)及び広神地域内定期便並びに定時定路線型の小出まちなか循環線の本格運行を開始した。
- 本格運行における実証運行からの変更内容は、表5のとおりであり、第2期の実証運行ではほぼ全ての路線において時間の経過とともに利用者の増加があったことから、地域巡回バスの運行を廃止したこと以外には大きな変更は行っていない。

表5 本格運行時における第2期実証運行からの見直し内容

運行形態		主な見直し内容
地域乗合タクシー	小出地域(停留所設置型デマンド)	・ 運行時刻や路線等に軽微な見直しを実施
	湯之谷地域(定時型デマンド)	・ 運行時刻や路線等に軽微な見直しを実施
	堀之内地域(定時型デマンド)	・ 運行時刻や路線等に軽微な見直しを実施
	広神地域(定時型デマンド)	・ 運行時刻や路線等に軽微な見直しを実施
	守門地域(定時型デマンド)	・ 運行時刻や路線等に軽微な見直しを実施
	入広瀬地域(定時型デマンド)	・ 運行時刻や路線等に軽微な見直しを実施
	広神地域内定期便(定時型デマンド)	・ 運行時刻や路線等に軽微な見直しを実施
	小出まちなか循環線(定時定路線型(予約不要))	・ 運行時刻や路線等に軽微な見直しを実施
	地域巡回バス(定時定路線型(予約不要))	・ 地域巡回バスと堀之内地域乗合タクシーは地理的・時間的に競合していることから、財政効率化を図るため、地域巡回バスを廃止し、地域乗合タクシーにより廃止の影響を最小限に抑えることとした。

(注) 当省の調査結果による。

○ また、本格運行における運行内容は表 6 のとおりであり、主な概要は、以下のとおりである。

- ① 運行業務は市内のタクシー事業者 5 社(※) に運行依頼することとした。  
※ 令和 2 年 3 月時点では事業者数は 4 社となっている。
- ② 運行料については、近隣の市や先進市町村の状況を参考とし、時間単価は、一般乗用旅客自動車運送事業の時間制運賃のジャンボタクシー貸切金額(8,000 円)の約半額とした。
- ③ 運賃については、タクシー料金よりも安くかつ民間路線バスよりも高くなるよう、300 円に設定した。なお、高齢化が進んでいる地域は 200 円と安価に、小出まちなか循環線は利用の促進等のため 100 円とした。

表 6 魚沼市乗合タクシー（地域乗合タクシー、広神地域内定期便、小出まちなか循環線）の運行内容（平成 24 年 4 月）

区分	運行内容
運行主体	市 (運行業務は、市内のタクシー事業者 5 社に依頼)
使用車両	原則、ジャンボタクシー なお、使用車両について市では規定しておらず、各タクシー会社が実用に応じた車種で運行
運行範囲	市内全域
運行便数	107 便/日 (注 2)
運行日	平日運行 広神地域内定期便は日曜日も運行
運賃	100 円～300 円/回 1 小出地域乗合タクシー：300 円/回 2 堀之内地域乗合タクシー：300 円/回 3 湯之谷地域乗合タクシー：300 円/回 4 広神地域乗合タクシー：300 円/回 5 守門地域乗合タクシー：200 円/回 6 入広瀬地域乗合タクシー：200 円/回 7 広神地域内定期便：200 円/回 8 小出まちなか循環線：100 円/回 (定時定路線型)
委託単価・委託料	時間当たり経常費用 4,320 円 (単価)

(注)1 当省の調査結果による。

2 現行 (令和 2 年 3 月時点) の運行便数は 98 便/日であるが、変更の時期及び過程は不明である。

○ なお、これらの乗合タクシーの導入等により、福祉バス、患者バス、市営循環バス及び民間路線バス 4 路線 (新道島線、上稲倉線、中家線、田川入線) は廃止された。

○ 魚沼市乗合タクシー (地域乗合タクシー、広神地域内定期便、小出まちなか循環線) 等の利用者数の推移は表 7 のとおりである。市では、平成 24 年 4 月の本格運行開始以降、従来の利用者が高齢化により利用しなくなったこと等から 27 年度までは減少しているものの、①29 年に入広瀬地域において乗合タクシーから自家用有償旅客運送へ転換したこと、②小出地域において、地元の高校生の利用者が増えたこと、③JR 小出駅前も循環している小出まちなか循環線において、他地域の路線への乗換利用が増えたこと等により、28 年度以降は増加したとしており、30 年度は前年度比 110.2%となっている。

表7 魚沼市乗合タクシー（地域乗合タクシー、広神地域内定期便、小出まちなか循環線）及び入広瀬コミュニティバスの利用者数の推移

（単位：人）

区分	平成24年度	25	26	27	28	29	30
魚沼市乗合タクシー	30,258	28,576	26,660	24,546	25,079	23,618	23,858
入広瀬コミュニティバス						1,984	4,364
合計 （対前年度比）	30,258	28,576 (94.4)	26,660 (93.3)	24,546 (92.1)	25,079 (102.2)	25,602 (102.1)	28,222 (110.2)

（注）1 当省の調査結果による。

2 平成29年9月に地域乗合タクシーのうち、入広瀬地域乗合タクシーが廃止され、同年度10月以降は残りの5地域の地域乗合タクシー、広神地域内定期便及び小出まちなか循環線の利用者数となっている。

3 平成29年度の入広瀬コミュニティバスの利用者数は10月から3月までの実績となっている。

〈取組の工夫、効果等〉

- 利便性が悪い福祉バス・患者バス等の廃止、代替手段としてのデマンド型及び定時定路線型の乗合タクシーの導入により、各地域内の移動と中心市街地への移動の利便性が向上し、公共交通空白地域の解消に寄与した。

### ③地域の輸送資源の総動員

#### [取組] 自家用有償旅客運送を市民参画で実施することにより、住民のニーズに合った運行を実現

##### <背景事情>

- 入広瀬地域は人口 1,200 人、537 世帯、高齢化率は 50.0%（令和元年 12 月 31 日現在）と市平均 36.1%と比較して高齢化率が高くなっており、合併前の旧入広瀬村は振興山村地域に指定されていた。
- 同地域の乗合バス（民間路線バス）は 1 日の運行便数が少なく、運行路線は国道 252 号などの幹線道路の一部に限られており、また、山間地で地形的に勾配が多いため、幹線道路から離れた集落の特には高齢者には移動が困難な状態となっていた。さらに、地域内にタクシーの営業所もなく、最寄りの営業所から 30～40 分かかるところもあった。
- 平成 24 年に導入された魚沼市乗合タクシー（入広瀬地域乗合タクシー）は 1 回の運賃が 200 円であるが、同地域では、合併前に無料の福祉バスが運行されていたこともあり、年金暮らしの高齢者には、この運賃で利用しづらいこと等から、年会費制のコミュニティバスの方が地域の実態に応じて主体的に経路や運行時間等を設定でき、使い勝手が良いのではないかと意見が出されていた。
- 平成 29 年 5 月に入広瀬コミュニティ協議会（※）及び入広瀬地域全自治会が連名で魚沼市長宛てにコミュニティバス導入の要望書を提出した。

※ 地域コミュニティ協議会

「第二次魚沼市総合計画」（平成 28 年 3 月）では、市民参画による地域づくりの推進を図るため全域に「コミュニティ協議会」を設置することとされている。入広瀬コミュニティ協議会にはコミュニティバスの運行について検討する「コミュニティバス検討部会」が置かれている。

##### <取組内容>

平成 28 年に策定された魚沼市地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）に基づき、市及び入広瀬コミュニティ協議会は以下の取組を実施した。

#### ○ デマンド型の入広瀬地域乗合タクシーを、定時定路線の自家用有償旅客運送である入広瀬コミュニティバスに代替し、入広瀬コミュニティ協議会が運行（平成 29 年 10 月）

- ・ デマンド型の乗合タクシーの利用が少ない入広瀬地域において、住民の要望に応じ、年会費制かつ定時定路線型の自家用有償旅客運送（入広瀬コミュニティバス）を導入
- ・ 地域団体である入広瀬コミュニティ協議会が運行することにより、地域の実態に応じて主体的に経路や運行時間等を設定することが可能となった。

（取組に至る詳細な経緯）

上記取組に至る詳細な経緯は、以下のとおりである。

##### (1) 網形成計画の策定

- 市では平成 28 年に網形成計画を策定した。網形成計画では、入広瀬地域などの乗合タクシーの利用者が少ない地域については、地区内限定の住民バス等、積極的な住民参画による持続的な運行システムへの移行に向け、地域住民及び関係機関との調整・検討を進め、地域の実情に即した運行形態の再構築を行う

ことが方針付けされている。

(2) 実証運行の実施

- 入広瀬コミュニティバスの導入に当たり、入広瀬コミュニティ協議会では平成28年10～11月に実証運行を実施した。
- デマンド型の魚沼市乗合タクシー（入広瀬地域乗合タクシー）が1回200円で運行していたのに対し、入広瀬コミュニティバスの実証運行では利用料を無料とした。
- 実証運行の結果、実証運行の1か月の利用者数が10月は213人、11月は259人となり、平成28年度のデマンド型の入広瀬地域乗合タクシーの利用者数が月平均138人であったことと比較し、利用者数が増加している状況がみられた。
- また、利用者からは今後も入広瀬コミュニティバスの運行を継続してほしいとの要望が寄せられた。

(3) 協議会における入広瀬コミュニティバス導入の検討

- 入広瀬コミュニティバスの本格運行に当たり、市では協議会を開催し、交通事業者や住民団体との協議を行った。
- 協議会では、表8のとおり、タクシー事業者から競合を懸念する意見があり、また、それ以外にもバス事業者等からは、運行の安全性の確保、利便性の低下(※)等について懸念する意見が出されたが、入広瀬コミュニティバスの導入は地域の総意であるとして、事業者からの理解を得た。

※ 入広瀬地域乗合タクシーは週5回ドアツードアで運行されていたが、新たに導入するコミュニティバスは週3回の定時定路線運行とされていた。

表8 協議会における協議内容

会議名	内容 (自家用有償旅客運送導入に関する主な内容のみ抜粋)	主な意見
第19回(平成29年6月20日)	入広瀬コミュニティバス運行に関する事項について	・ 路線バスと競合し、利用客がコミュニティバスに流れるため、うまく棲み分けをする必要がある。
第20回(平成29年7月25日)	入広瀬コミュニティバス運行に関する事項について	・ 入広瀬地域乗合タクシーと競合するため、自家用有償旅客運送導入に代え、乗合タクシーを充実する方向にできないか。 ・ 入広瀬地域乗合タクシーよりも運行日数が減少することで利便性が下がるのではないか。

(注)1 当省の調査結果による。

2 地域公共交通会議の構成員は市内等の交通事業者（鉄道、バス及びタクシー等）、行政機関（国、県、市）、住民団体（自治会長、老人クラブ連合会、高等学校校長、地域自立支援協議会）等である。

(4) 入広瀬コミュニティバスの導入

- 協議会における協議・検討を経て、入広瀬コミュニティバスは平成29年10月に運行開始された。それまで運行されていたデマンド型の乗合タクシーとの運行要件を比較すると、表9のとおりである。

表9 入広瀬地域における乗合タクシーと入広瀬コミュニティバスの運行条件の比較

区分	入広瀬地域乗合タクシー	入広瀬コミュニティバス (平成29年10月運行開始時)
運行主体	市	入広瀬コミュニティ協議会
運行方法	デマンド型(タクシー会社に委託)	定時定路線型(入広瀬コミュニティ協議会が運行)
使用車両	原則、タクシー会社所有のジャンボタクシー	ワゴン車1台(定員10人) <sup>(注2)</sup>
運行範囲	入広瀬地域	入広瀬地域
運行便数	11便/日(平成29年4月現在)	14便/日 <sup>(注3)</sup>
運行日	平日(月曜日～金曜日)	平日(月・水・金曜日、火曜日の午前中) <sup>(注4)</sup>
運賃	1回200円	年会費1世帯2,000円(運賃は無料)
委託単価	時間当たり経常費用4,320円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成29年度市補助金総額 2,604千円(29年10月から)</li> <li>・平成30年度市補助金総額 3,579千円</li> </ul>

(注)1 当省の調査結果による。

2 平成30年10月から定員7人の車両を1台追加した。

3 平成29年12月には10便/日、30年10月から16便、令和元年5月には13便と定期的に便数を変更している。

4 平成30年に火曜日の運行は廃止した。

○ また、入広瀬コミュニティバスの運行状況等の概要は、次のとおりである。

- ① 運行主体は、入広瀬コミュニティ協議会で、運行車両は、「魚沼市有車両使用貸借に関する覚書」により、市から無償貸与されている。
- ② 運行車両は、運行開始時はジャンボタクシー1台であったが、平成30年10月1日に入広瀬地域を運行していた民間バス路線(南越後観光バス(穴沢～大白川線))が廃止されることとなったため、当該路線をカバーするために1台増車(市からの無償貸与)され、現在は2台で運行している。
- ③ 会費は1世帯当たり2,000円を年会費とし、年会費を納入した世帯員は全区間を無料で乗車できる。年会費を納入した加入率は、平成30年3月現在、全世帯の約46%に当たる240世帯となっている。
- ④ 運行路線数は3路線で各路線週3日(月・水・金)運行している。導入当初は診療所の診療日に合わせ、火曜日も午前中のみ運行していたが、平成30年に火曜日の運行は廃止された。

○ なお、入広瀬コミュニティバスの運行開始に伴い、入広瀬地域乗合タクシーは廃止された。

○ 利用実績は表10のとおりであり、平成29年10月から入広瀬コミュニティバスの運行を開始したが、入広瀬地域乗合タクシー及び入広瀬コミュニティバスの利用者数は、対前年度比で、29年度164.7%、30年度159.6%と大幅に増加している。これについて、市は、①料金が会費制になり、より低価となったこと、②地域で運行計画等を策定し、地域交通がより身近に感じられるようになったことが原因としてあげられるとしている。

表 10 入広瀬地域における乗合タクシー及び入広瀬コミュニティバスの利用者数の推移  
(単位：人)

区分	平成 24 年度	25	26	27	28	29	30
乗合タクシー (平成 29 年 9 月まで)	2,078	1,962	1,687	1,516	1,661	751	—
入広瀬コミュニ ティバス (平成 29 年 10 月から)	—	—	—	—	—	1,984	4,364
計 (対前年度比)	2,078	1,962 (94.4)	1,687 (86.0)	1,516 (89.9)	1,661 (109.6)	2,735 (164.7)	4,364 (159.6)

(注)1 当省の調査結果による。

2 平成 29 年度の利用者数については、乗合タクシーは 4 月から 9 月まで、入広瀬コミュニティバスは 10 月から 3 月までの利用者数である。

(5) 財政負担について

- 入広瀬コミュニティバスの運行に当たり、入広瀬コミュニティ協議会は平成 29 年度から市から「魚沼市コミュニティバス運行事業補助金」の交付を受けている。平成 30 年度の運行費 (571 万 8,722 円) に占める市の負担割合をみると、表 11 のとおり、約 86% (補助金約 357 万 9,000 円 (62.6%) 及びリース料等の市の支出約 132 万 8,000 円 (23.2%)) となっている。
- なお、運行は年会費 (1 世帯 2,000 円×240 世帯) のほか、事業に賛同する企業や個人から協賛金 (平成 30 年度は計約 81 万 1,000 円) を徴収して行われている。また、平成 29 年度に、初期費用 (車リース料、保険料) として県からの補助金 (「新潟県特定地域の自立・安全を支援する事業補助金」) として 91 万円の補助を受けている。

表 11 入広瀬コミュニティバスの運行費の負担者別の負担額 (平成 30 年度)

(単位：千円、%)

負担者	主な内訳	金額	割合
市負担額		4,907	85.8
入広瀬コミュニティ協議会に交付する補助金 (魚沼市コミュニティバス運行事業補助金)	・ 運転手賃金 ・ 車両経費 (燃料費、消耗品、修繕費等) ・ 事務費	3,579	62.6
市の支出	・ 車両 2 台のリース料 ・ 保険料	1,328	23.2
入広瀬コミュニティ協議会負担額	・ 運転手の賃金 (追加分) ・ 事務費	811	14.2
運行費計		5,719	100

(注)1 当省の調査結果による。

2 金額は単位未満を四捨五入しているため、合計が一致しない。

<取組の工夫、効果等>

- 住民自らが自家用有償旅客運送で運行をすることにより、地域の実態に応じて主体的に経路や運行時間等を設定することができることとなり、利用者が増加している。

## 参考情報

### 現在の交通体系

#### 概況

主な公共交通は、鉄道、乗合バス、タクシー、魚沼市乗合タクシー（地域乗合タクシー、広神地域内定期便、小出まちなか循環線）、入広瀬コミュニティバス（自家用有償旅客運送）がある。

#### 各公共交通

##### 〈鉄道〉

南西部から南部にかけて走る JR 上越線と北部方面に走る JR 只見線があり、この 2 路線は JR 小出駅で連絡している。

JR 小出駅からは路線バスが放射状に伸びており、JR 小出駅が魚沼市の公共交通の起点となっている。

##### 〈乗合バス（民間路線バス）〉

南越後観光バス(株)が市内で 8 路線を運行している。路線バスの利用者数は減少傾向にあり、利用者の少ない区間の一部廃止、路線の統合、経路の一部変更などバス路線の再編を進め、維持を図っている。令和元年度の路線バス運行事業費補助金（市決算額）は約 3,900 万円となっている。

なお、自動車運転免許自主返納者に対しては申請により、共通回数券（市内路線バス、タクシー、乗合タクシーで利用可）が交付されている。

##### 〈タクシー〉

市内にはタクシー事業者 4 社が営業している。タクシー利用に関しては、福祉タクシー利用料金助成事業により、料金の一部を助成する制度がある。

##### 〈魚沼市乗合タクシー〉

###### ○ 地域乗合タクシー、広神地域内定期便（デマンド型）

地域乗合タクシーは市内の 5 地域（堀之内、小出、湯之谷、広神、守門）で、広神地域内定期便は広神地域内でそれぞれ運行し、運行业務は市内のタクシー事業者計 4 社に市が依頼している。いずれも予約制を採用しており、小出地域では停留所設置型、その他は自宅付近までのドアツードア方式によるサービスを採用している。

###### ○ 小出まちなか循環線（定時定路線型）

小出市街地においては、周遊性を高めるため、定時定路線型の小出まちなか循環線が運行されている。

##### 〈入広瀬コミュニティバス（自家用有償旅客運送）〉

入広瀬地域でも平成 29 年 9 月までは乗合タクシーが運行されていたが、平成 29 年 10 月から自家用有償旅客運送による入広瀬コミュニティバスに移行した。

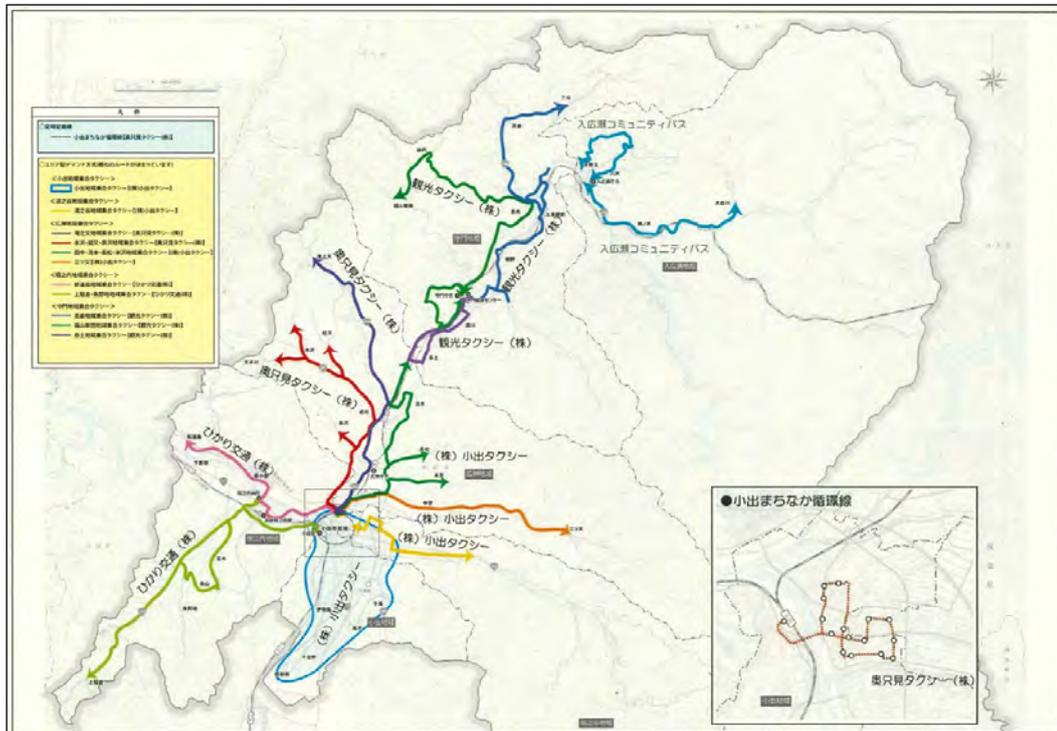
入広瀬コミュニティ協議会が運行主体となっている。

表 12 魚沼市乗合タクシー及び入広瀬コミュニティバスの運行内容

区分	路線名	概要
魚沼市 乗合タ クシー	小出地域 乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>小出地域内で運行</li> <li>停留所設置型の予約制運行で20便/日運行（平日のみ）</li> <li>料金は300円/回</li> </ul>
	堀之内地域 乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>堀之内地域から小出市街地間を運行</li> <li>自由乗降型の予約制で11便/日運行（基本平日のみ運行、一部土日運行便あり）</li> <li>料金は300円/回</li> </ul>
	湯之谷地域 乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>湯之谷地域から小出市街地間を運行</li> <li>自由乗降型の予約制で2便/日運行（平日のみ）</li> <li>料金は300円/回</li> </ul>
	広神地域 乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>広神地域から小出市街地間を運行</li> <li>自由乗降型の予約制で12便/日運行（東側・西側で平日隔日運行）</li> <li>料金は300円/回</li> </ul>
	守門地域 乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>守門地域内で運行</li> <li>自由乗降型の予約制で12～14便/日運行（平日のみ）</li> <li>料金は200～400円/回</li> </ul>
	広神地域内定期便	<ul style="list-style-type: none"> <li>「広神老人憩いの家」方面に予約制で運行</li> <li>特定曜日に地域別に2便/日運行</li> <li>料金は200円/回</li> </ul>
	小出まちなか循環線	<ul style="list-style-type: none"> <li>小出市街地をコンパクトに運行</li> <li>定時定路線型で13便/日運行</li> <li>料金は100円/回</li> </ul>
入広瀬コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>入広瀬地域内で運行</li> <li>週3日運行（月・水・金のみ）</li> <li>定時定路線型で13便/日</li> <li>運賃無し（年度会費2,000円/世帯）</li> </ul>	

(注) 当省の調査結果による。

図 3 乗合タクシー及び入広瀬コミュニティバスの路線図



(注) 魚沼市の資料による。

## 地勢

- 魚沼市は新潟県の南東部に位置し、福島県と群馬県の山岳地帯が連なる県境に接しており、面積は 946.76 km<sup>2</sup> で新潟県の約 7.5% に当たる。山林・原野が全体の約 84% を占めている。
- 居住地は、信濃川支流の魚野川沿いを中心に、破間川、黒又川、佐梨川、羽根川等の 1 級河川流域に沿って形成され、さらに、その上流部には支流に沿って小集落が枝状に点在している。
- 市内全域が特別豪雪地帯に指定されており、最大積雪深が 300cm を超えることも多く、特に守門・入広瀬などの北部地域では、平成 23 年度に最大積雪深が 400cm を観測した。冬期の降雪は市民の生活・外出行動に大きな影響を与えている。

図 4 市の概況図



(注) 「魚沼市地域公共交通網形成計画」(平成 28 年 3 月) による。

人口

- 2010年（平成22年）国勢調査において、人口4万361人、高齢化率29.7%であったが、2019年（令和元年）時点で、人口3万5,732人、高齢化率36.1%となっており、人口減少・高齢化が進んでいる。
- 地域別の年代別構成比をみると、入広瀬地域や守門地域など北部地域の高齢化率（平成27年）は、それぞれ46.4%、40.5%となっており、市全体の高齢化率と比べて高い状況にある。

図5 魚沼市の人口推移

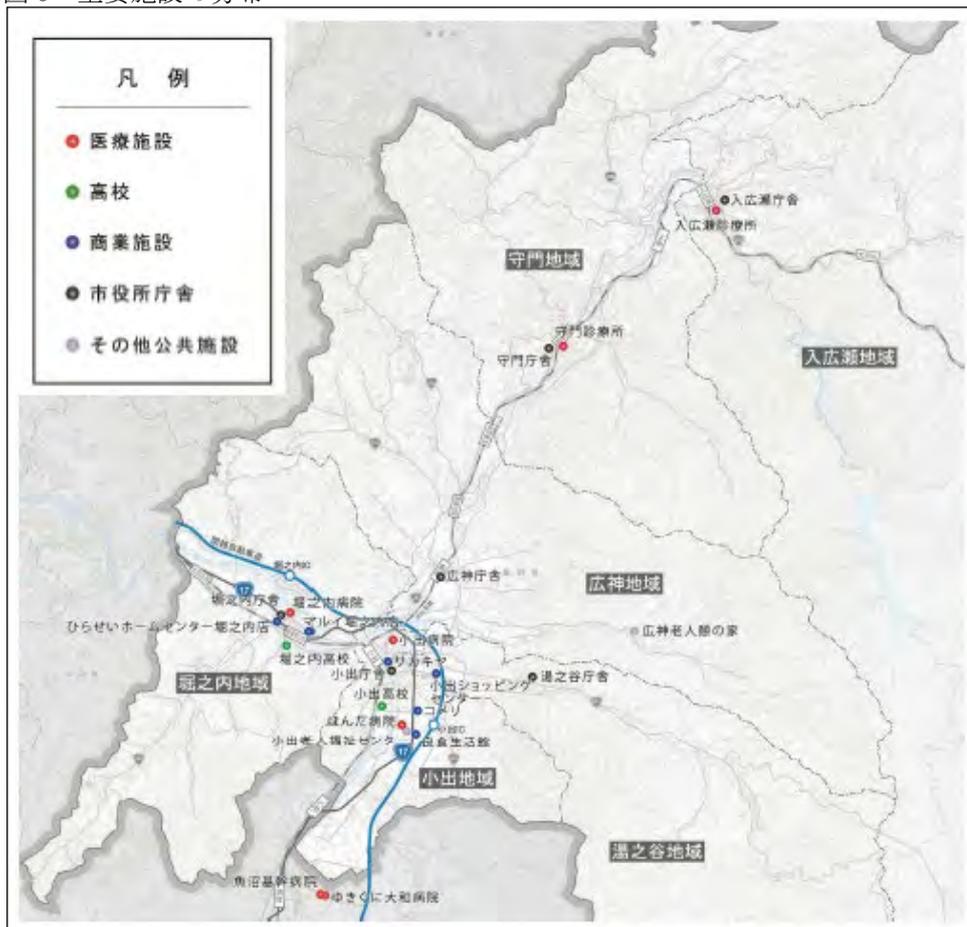


(注) 「魚沼市地域公共交通計画」(令和3年3月)による。

## 主要施設の分布

- 道路網は関越自動車道と国道 17 号が広域幹線道路として市の南西部から南部にかけて通っている。
- 医療施設の多くは市中心部に集中する。北部地域には守門庁舎及び入広瀬庁舎付近に診療所が立地している。また、隣接する南魚沼市に高度医療を担う魚沼基幹病院が開設されている。
- 商業施設は小出地域や湯之谷地域に集積している。

図 6 主要施設の分布



(注) 「魚沼市地域公共交通網形成計画」(平成 28 年 3 月)による。

(3) 新たな地域公共交通サービスの導入

**島根県江津市**

**取組概要**  
 交通空白地解消のため、高齢化が進む地域について玄関まで送迎可能なタクシーという身近な交通手段であり、かつ安価な価格での利用を実現する「相乗りタクシー」を新たに導入  
 【関連分野：①既存公共交通ネットワークの再編】

基本情報			
人口（令和元年度）	23,442 人	地域公共交通関係支出 合計（平成 30 年度）	101,266 千円
面積（令和元年度）	268.2 km <sup>2</sup>	国補助金	554 千円
人口密度（令和元年度）	87.4 人/km <sup>2</sup>	県補助金	—
人口増減率（令和元年）	-0.94%	その他	50,025 千円
高齢化率（令和元年度）	38.7%	一般財源	50,687 千円
財政力指数（令和元年度）	0.35	地域公共交通網形成計画 の策定	平成 28 年 4 月 (平成 30 年 12 月変更)
市町村合併	平成 16 年、桜江 町と合併	バス事業者数 (令和元年度)	1
担当職員数 (令和元年度)	2 (兼任 2 人)	タクシー事業者数 (令和元年度)	5

交通体系					
鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
○	○ 民間路線バス		○ 民間タクシー ◎ 「長谷地域相乗り タクシー」	○ 自家用有償旅客運送 (デマンド交通・生活バ ス・生活路線代替バス・ スクールバス混乗)	

※ ○：市内で運行している交通手段  
 ◎：市内で運行している交通手段のうち、本事例表の取組で紹介するもの

## 現在の交通体系に至るまでの経緯

### 再編前

- ・ 平成 16 年の市町合併後、主な地域公共交通手段として、鉄道（JR三江線、山陰本線）、民間タクシー、民間路線バス、自家用有償旅客運送（生活路線代替バス・スクールバス混乗）が運行
- ・ 幹線道路を運行する民間の路線バスでは利用者の減少による赤字が大きく、運行路線の再編、適切なサービス水準の設定、利用促進策の実施などが必要な状況
- ・ 市南部の中山間地域では、公共交通サービスが提供されていない地区もあり、地域全体の移動機会の公平性や、維持存続が危ぶまれる高齢集落の生活交通手段の確保が喫緊の課題

### 経緯

#### 自家用有償旅客運送（生活バス）の導入

- 高齢化に伴う交通弱者の増加により、日常生活に欠かせない買物や通院など生活交通に対する住民のニーズが高まったため、旧桜江町（※）が平成 16 年 9 月から自家用有償旅客運送（生活バス）の運行を開始 ※平成 16 年 10 月に江津市と合併

#### 自家用有償旅客運送（デマンド交通）の導入

- 市は、平成 20 年度に策定した江津市地域公共交通総合連携計画の中で、基本方針の一つに、「交通不便地域における移動手段確保」を掲げ、その目標を「バス停から 1 km 以上離れている集落の 8 割削減」とし、その達成のために新しい公共交通システムの導入を検討。平成 21 年 10 月から自家用有償旅客運送（デマンド交通）の運行を開始

#### ①既存公共交通ネットワークの再編(→p. 159)

#### 長谷地域相乗りタクシーの導入

- 市は、平成 30 年 8 月にタクシー事業者と協議を行い、長谷地域相乗りタクシーの導入について問題がない旨確認
- 市は、平成 30 年 8 月及び 9 月に地域住民と協議を行い、協議の場でも出された意見に基づき、長谷地域相乗りタクシーの運行体系案を調整
- 平成 31 年 4 月に長谷地域相乗りタクシーを導入（実証運行の開始）

#### 自家用有償旅客運送（スクールバス混乗）の減便等

- 自家用有償旅客運送（スクールバス混乗（長谷線））について、利用者が減少していることから、長谷地域相乗りタクシーの導入に伴い、平成 31 年 4 月から便数を 10 便から 4 便に減便。また、長谷線の減便に伴い、桜江町市山、小田の移動手段の確保を図るために、同年同月に自家用有償旅客運送（生活バス（江尾線））を新設

### 再編後

現在の江津市の主な公共交通は以下のとおり（→p. 165）  
鉄道（JR 山陰本線）、民間タクシー、民間路線バス、  
自家用有償旅客運送（デマンド交通・生活バス・生活路線代替バス  
・スクールバス混乗）、長谷地域相乗りタクシー

## 取組内容の詳細

### ①既存公共交通ネットワークの再編

**[取組] 交通空白地解消のため、「相乗りタクシー」を導入し、高齢化が進む地域について玄関まで送迎可能なタクシーという身近な交通手段を実現する運行システムを構築**

#### <背景事情>

- 長谷地域は江津市桜江町の南西部に位置しており、過疎化、高齢化が進む山間地域に集落が散在している。同地域の各地区から主要施設への距離は表1のとおりであり、病院や市役所桜江支所までは10km前後ある状況であった。特に、当時は、山中、八戸、勝地の各地区は公共交通が全く運行していない交通空白地であり、住民の通院、買物等の交通手段確保が急務であった。

表1 長谷地域の各地区のバス停から最寄りの主要施設までの道なり距離

(単位: km)

地区名	最寄りのバス停	応儀医院 (市山)	Aコープ (川戸)	桜江支所 (川戸)	長谷コミュニティ センター
長谷	長谷	8.2	10.0	10.1	0.0
山中	風の国	9.7	11.5	11.6	1.9
八戸	八戸下	6.2	8.6	8.7	4.8
勝地	風の国	11.5	13.3	13.4	3.7

(注) 市の提供資料に基づき、当省が作成した。

- 市は、長谷地域において、定時定路線の自家用有償旅客運送(スクールバス混乗(長谷線))を運行しているが、表2のとおり、人口減少等により利用者が減少傾向にあり運行便数の見直し等の必要が生じていた。

※ 自家用有償旅客運送(スクールバス混乗(長谷線))は、長谷地区から川戸地区をつなぎ、スクールバスも兼ねたものであり、減便前には1日10便が運行されていた。

表2 自家用有償旅客運送(スクールバス混乗(長谷線))の利用者数の推移

(単位: 人)

区分	平成22 年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
年間利用者数(延べ)	5,579	6,150	5,502	4,648	4,334	3,952	3,537	3,330	2,221

(注) 当省の調査結果による。

- 平成27年に、江津市地域公共交通網形成計画策定前に市が行った基礎調査では、交通空白地帯又は交通手段の利用が不便な地域の住民から、「バスを利用したいが、バス路線がなく、タクシーを活用せざるを得ない。タクシー料金をバスと同程度に設定してほしい」などの意見があった。

- 平成28年4月に策定された江津市地域公共交通網形成計画において、公共交通の将来イメージとして、居住地と身近な生活拠点を結ぶ移動手段を確保するとともに、生活拠点と中心市街地の間の移動利便性を確保することが掲げられた。

〈取組内容〉

市は、上記背景事情を踏まえ、長谷地域における交通空白地を解消し、地域住民の日常生活を支える移動手段を確保するため、以下のとおり取組を実施している。

○ 長谷地域相乗りタクシーの導入（平成31年4月）、自家用有償旅客運送（スクールバス混乗）の減便等（平成31年4月）

- ・ 地域住民等との協議を経て、平成31年4月に長谷地域相乗りタクシーを導入（実証運行の開始）
- ・ 自家用有償旅客運送（スクールバス混乗（長谷線））について、利用者が減少していることから、長谷地域相乗りタクシーの導入に伴い、平成31年4月から便数を10便から4便に減便。また、長谷線の減便に伴い、桜江町市山、小田の移動手段の確保を図るために、同年同月から自家用有償旅客運送（生活バス（江尾線））を新設

（取組に至る詳細な経緯）

上記取組に至る詳細な経緯は、以下のとおりである。

(1) 長谷地域相乗りタクシーの導入、自家用有償旅客運送（スクールバス混乗（長谷線））の減便等に向けた関係者との調整

- 市は、長谷地域相乗りタクシーの導入及び自家用有償旅客運送（スクールバス混乗（長谷線））の減便等に向けて、表3のとおり協議を行った。

表3 長谷地域相乗りタクシーの導入及び自家用有償旅客運送（スクールバス混乗）の路線変更に至る主な経緯

実施時期	内容
平成30年8月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域住民との協議 市が、長谷地域におけるデマンド型バス又はタクシーの導入及び自家用有償旅客運送（スクールバス混乗（長谷線））の減便を提案</li> <li>・ タクシー事業者2社との協議 長谷地域における相乗りタクシーの導入及び自家用有償旅客運送（スクールバス混乗（長谷線））の減便について協議</li> </ul>
平成30年9月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域住民との協議 8月の地域住民との協議における市の提案に対し、地域住民からデマンド型相乗りタクシーの導入を要望</li> </ul>
平成30年12月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第1回江津市地域公共交通会議 平成31年4月導入予定の長谷地域相乗りタクシーの概要説明、自家用有償旅客運送（スクールバス混乗）の路線変更の承認</li> </ul>
平成31年4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 長谷地域相乗りタクシーを導入</li> </ul>

（注） 当省の調査結果による。

- 市は、長谷地域相乗りタクシーの導入、自家用有償旅客運送（スクールバス混乗（長谷線））の減便等に当たり、表3のとおり、平成30年8月に、長谷地域相乗りタクシーの委託を計画していたタクシー事業者（Kサポート（株）及び桜江タクシー）と導入した場合の問題点の有無等について事前協議を行っている。同協議では、導入について表4のとおり、2社ともに、基本的に「導入に問題はない」という意見であった。なお、協議の結果、実際に委託を行ったのはKサポート（株）のみとなった。

表4 タクシー事業者との協議の際に出た意見

タクシー事業者名	意見
Kサポート (株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>相乗りタクシーの導入及びスクールバス混乗の減便については、特に問題はない。</li> <li>単純に営業が増えるので有り難いことである。</li> <li>公共交通の確保の方法がどんどん変わっていくが、現状に合わせて実施することがよいと思う。</li> </ul>
桜江タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>相乗りタクシーの導入及びスクールバス混乗の減便については、全然問題ない。仕事が増えて有り難いことである。</li> <li>相乗りタクシーの導入には、莫大な費用が発生するのではないかと。</li> <li>相乗りタクシーを導入するのであれば、週2日だけでなく、毎日運行したらどうか。</li> <li>当社ではジャンボタクシーがあるので9人までは対応可能である。</li> <li>利用人数が多ければ2社同時でも対応可能である。</li> </ul>

(注) 当省の調査結果による。

- また、市は、平成30年8月及び9月に、地域住民と協議を実施したが、8月の協議の際に市が提案した当初案に対して、地域住民から主に次の3点の意見が出た。
- ① 長谷地域相乗りタクシーの、乗客2人以上から運行するという条件に対して、料金を2人分支払ってもよいので、乗客1人からでも運行してほしい。
  - ② 自家用有償旅客運送（スクールバス混乗（長谷線））の減便について、帰りの便（長谷行きの便）が13時発となっているが、時間を少し遅くしてもらいたい。
  - ③ 自家用有償旅客運送（スクールバス混乗（長谷線））の減便について、時間の遅い便（15時台の川戸行きの便）は残してほしい。
- 市は、上記の地域住民の意見を踏まえた上で、表5のとおり当初案を修正することとし、最終的に地域住民の了解を得た。

表5 地域住民の意見を踏まえた市の対応

項目	当初案	意見を踏まえた対応状況
長谷地域相乗りタクシーの利用人数 (①の意見)	原則2人以上で利用	原則2人以上で利用。 <u>特別な理由があり、やむを得ない場合はその限りではない（この場合、1人の利用料金の1.5倍の金額となる。）。</u> ※ 市は、「やむを得ない場合」としているが、通常の利用で1人のみの予約であった場合にも運行しているとしている。
自家用有償旅客運送（スクールバス混乗（長谷線））の運行時間（ダイヤ） (②の意見)	帰りの便：13時台発	帰りの便： <u>14時発</u> （川戸14:00発→長谷地域着）
自家用有償旅客運送（スクールバス混乗（長谷線）） (③の意見)	<ul style="list-style-type: none"> <li>10便から4便に減便</li> <li>引き続き残す便は、川戸行き：①7:10発、長谷行き：①7:48発、②17:15発、③18:30発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>10便から4便に減便</li> <li>残す便は、川戸行き：①7:10発、②16:00発、長谷行き：①17:15発、②18:35発</li> </ul>

(注) 当省の調査結果による。

(2) 長谷地域相乗りタクシーの導入

- 市は、上記の協議を踏まえ、平成 31 年 4 月から長谷地域相乗りタクシーの導入（実証運行）（※）を開始した。

※ 長谷地域相乗りタクシーは、道路運送法第 3 条第 1 号ハに定められる一般乗用旅客自動車運送事業に該当するものである。また、市はタクシー会社（K サポート(株)）と委託契約を締結しており、事務局である長谷里山づくり協議会とタクシー会社（K サポート(株)）の貸切契約に基づいて運行している。

- なお、長谷地域相乗りタクシーの導入（実証運行）に当たっては、島根県から地域生活交通再構築実証事業補助金（※1）の交付を受けており、表 6 のとおり、令和元年度には、26 万 7,000 円の交付を受けている（同タクシー導入の事業費総額は、令和元年度で 40 万 1,220 円である。）（※2）。

※1 「小さな拠点づくり」に向けて、地域生活交通の再構築を図るため実証事業（輸送需要に応じた移動手段の検討や試験的な運行等の取組を行うことにより、その成果を検証するとともに、他の地域に普及することを目的として実施する事業）に取り組む市町村に対し、車両購入費や実証運行費等を補助するもので、平成 28 年度から開始された事業である。

※2 補助金の交付額及び事業費総額は、補助金の申請時のものであり、実績報告時には金額が変更されることもある。

表 6 地域生活交通再構築実証事業補助金実績

区分	内容
年度	令和元年度
市町村	江津市
事業費（円）	401,220
交付額（円）	267,000
事業内容	デマンド型乗合タクシーの実証運行（相乗りタクシー）
事業主体	江津市
運行事業者	K サポート（株）

（注） 島根県の提供資料に基づき、当省が作成した。

- また、長谷地域相乗りタクシーの利用実績（平成 31 年 4 月～令和 2 年 1 月）は、表 7 のとおりであり、月平均 8.1 人の利用となっている。

表 7 長谷地域相乗りタクシーの利用実績（平成 31 年 4 月～令和 2 年 1 月まで）

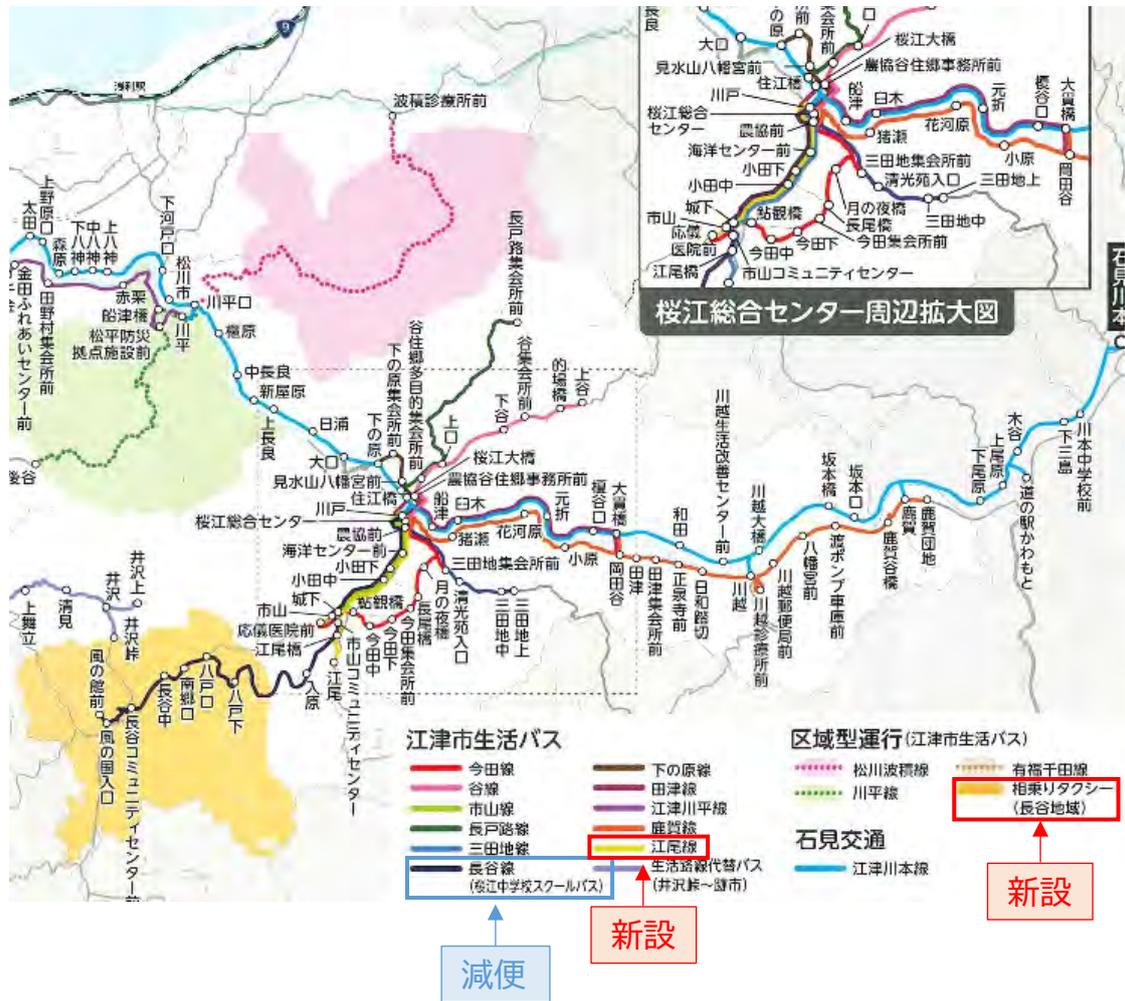
月	利 用 人 数（人）				運行日数 （日）
	一般	小学生	その他	計	
4	3	0	0	3	3
5	4	0	0	4	4
6	4	0	2	6	4
7	8	0	2	10	7
8	4	0	2	6	3
9	5	0	3	8	4
10	9	0	2	11	7
11	8	0	4	12	6
12	10	0	2	12	5
1	5	0	4	9	5
計	60	0	21	81	48
月平均	6.0	0	2.1	8.1	—

（注） 市の提供資料に基づき、当省が作成した。

(3) 長谷地域相乗りタクシーの導入に伴う自家用有償旅客運送（スクールバス混乗）の減便等

- 自家用有償旅客運送（スクールバス混乗（長谷線））について、利用者が減少していることから、長谷地域相乗りタクシーの導入に伴い、便数の見直しを行い、平成30年12月の江津市公共交通会議で承認を得た上で、31年4月から便数を10便から4便に減便することとした。具体的には、利用者が特に少ない、川戸方面3便、風の国方面3便、合計6便を廃止することとした。
- また、自家用有償旅客運送（スクールバス混乗（長谷線））の減便に伴い、市桜江町市山地域及び小田地域の住民の移動手段の確保を図る必要も生じたことから、平成31年4月から自家用有償旅客運送（生活バス（江尾線））を新設した。

図1 江津市バスマップ・時刻表（平成31年4月1日現在）



(注)1 江津市の資料による。  
2 田津線は令和2年3月に廃止されている。

<取組の工夫、効果等>

- 既存の公共交通ネットワークを再編しつつ、新たな地域公共交通を導入することにより、地域住民の日常生活を支える移動手段を確保し、地域コミュニティを中心とした運行システムの構築が図られた。
- これにより、地域住民にとっては、
  - ① 家の玄関までの送迎が可能となり、身体的な負担の軽減が図られた

- ② 通院、買物等が比較的容易になり、生活の利便性の向上が図られた
  - ③ タクシーより安価な価格で乗車できるようになった
- など利便性が向上したほか、地元のタクシー事業者にとっては、営業（売上げ）の増加が図られた。

## 参考情報

### 現在の交通体系

#### 概況

主な公共交通は、鉄道、民間タクシー、民間路線バス、自家用有償旅客運送(デマンド交通・生活バス・生活路線代替バス・スクールバス混乗)、長谷地域相乗りタクシーがある。

#### 各公共交通

##### <鉄道>

海岸線に沿ってJR山陰本線が運行されている。なお、JR三江線は、平成30年3月に廃止されている。

##### <民間タクシー>

市内には五つのタクシー事業者がある。平成26年度に市が実施した住民アンケート調査によると、タクシーを利用する割合が高い地区は「江津中央地区」及び「桜江地区」で、高齢の免許を持たない女性の利用率が高い。

##### <民間路線バス>

石見交通(株)が運行する路線が、江津市内及び江津市と隣接する浜田市や大田市を結んでいる。

##### <自家用有償旅客運送(デマンド交通・生活バス・生活路線代替バス・スクールバス混乗)>

市は、自家用有償旅客運送により、①デマンド交通、②生活バス、③生活路線代替バス、④スクールバス混乗の四つの運行形態で地域生活交通を運行しており、運行形態別の路線名等は表8のとおりとなっている。

表8 地域生活交通の運行形態別の路線名等

運行形態名	路線名
デマンド交通	①松川波積線、②川平線、③有福千田線
生活バス	①今田線、②谷線、③市山線、④長戸路線、⑤三田地線、⑥下の原線、⑦江尾線(平成31年4月から運行)、⑧鹿賀線(JR三江線廃止代替)、⑨江津川平線(JR三江線廃止代替)
生活路線代替バス	同左
スクールバス混乗	長谷線(桜江中スクールバス)

(注) 当省の調査結果による。

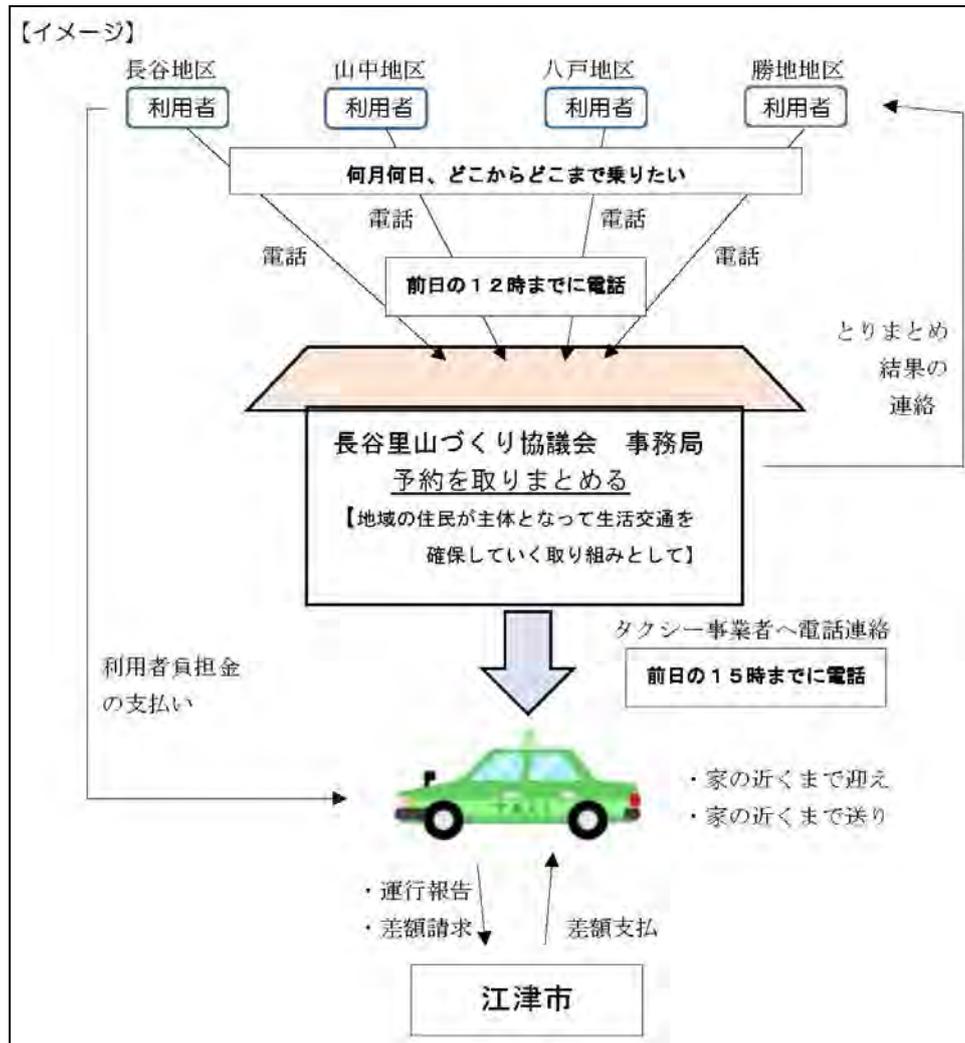
### ＜長谷地域相乗りタクシー＞

市は、平成 31 年 4 月から、地域住民の日常生活を支える移動手段を確保し、地域コミュニティを中心とした運行システムの構築を図ることを目的に、長谷地域で相乗りタクシーを導入している。

この相乗りタクシーは、市が、市内のタクシー事業者（K サポート(株)）に委託し、同事業者のタクシー車両を活用して運行されている。また、タクシーのメーターを利用し、利用者 1 人 500 円（※）から超過した金額（差額）は市が負担することとなっている。

※ 利用料金は、中学生以上が 500 円、小学生が 250 円、小学生未満が無料となっている。

図 2 長谷地域相乗りタクシーのイメージ図



(注) 江津市の資料による。

表9 長谷地域相乗りタクシーの概要

区分	内容
実施主体	江津市
委託先	Kサポート(株)
運行形態	デマンド型区域運行
運行方式	相乗りタクシー方式
運行期間	平成31年4月1日～
運行曜日	毎週火曜日、木曜日(祝日は運休)
運行回数	1日1往復
運行時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 長谷地域発→川戸 9:25 着</li> <li>・ 川戸 14:00 発→長谷地域着</li> </ul>
運行範囲	桜江町長谷地域の自宅前から川戸、若しくはその途中の目的地まで、又はその逆
利用人員	最少運行人員は1便につき長谷地域全体で2人以上。ただし、特別な理由があり、やむを得ない場合(注2)はその限りではない。
利用料金	1回につき中学生以上500円、小学生半額、小学生未満無料、障害者手帳等各種手帳保持者・免許証返納者は半額 (1人で利用の場合は料金の1.5倍の額)
予約方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 予約の取りまとめは「長谷里山づくり協議会」の事務局が実施</li> <li>・ 利用者は、前日の12時(正午)までに事務局へ電話で予約</li> <li>・ 事務局は、前日の午後3時までに運行事業者へ連絡</li> </ul>

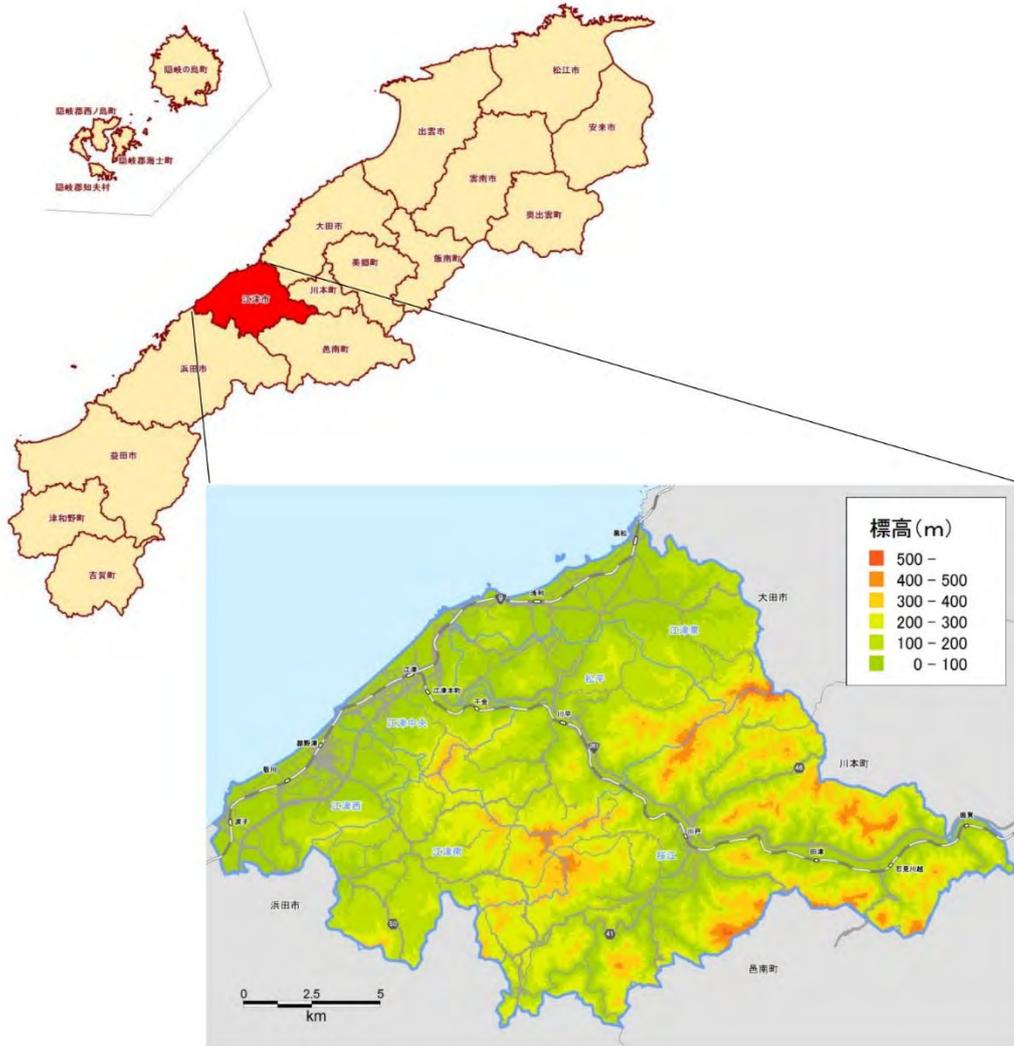
(注)1 市の提供資料に基づき、当省が作成した。

2 「やむを得ない場合」とあるが、通常の利用で1人のみの予約であった場合にも運行している。

## 地勢

- 昭和 29 年、江津町外 8 町村の合併により発足。その後、井沢・清見・上有福・本明地区を編入し、平成 16 年に桜江町と合併して、現在の市域となっている。
- 島根県のほぼ中央部に位置し、東に大田市、川本町、南に邑南町、西は浜田市に接している。北部は日本海に面して平野が細長く広がり、南部は江の川とその支流である八戸川に沿って僅かな平地が展開し、中国山地につながっている。

図 3 江津市の位置、地勢

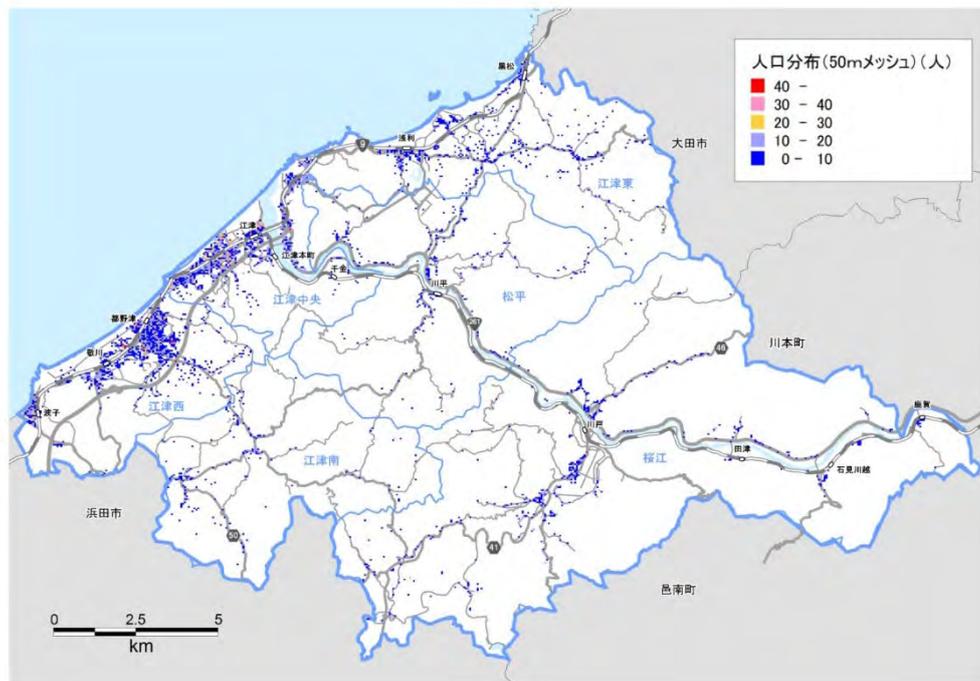


(注) 「江津市地域公共交通網形成計画」(平成 28 年 4 月)による。

## 人口

- 江津市の人口は、昭和 60 年には 3 万 2,937 人であったが、平成 27 年には 2 万 4,468 人と 30 年間で 8,469 人の減少となっている。
- 高齢化率は、昭和 60 年には 18.4%であったが、平成 27 年には 36.5%と増加を続けている。
- 人口は海岸部と国道 9 号沿いに集中しているが、有福温泉町と桜江町の川戸から市山にかけても、やや人口の集積がみられる。

図 4 江津市の人口分布



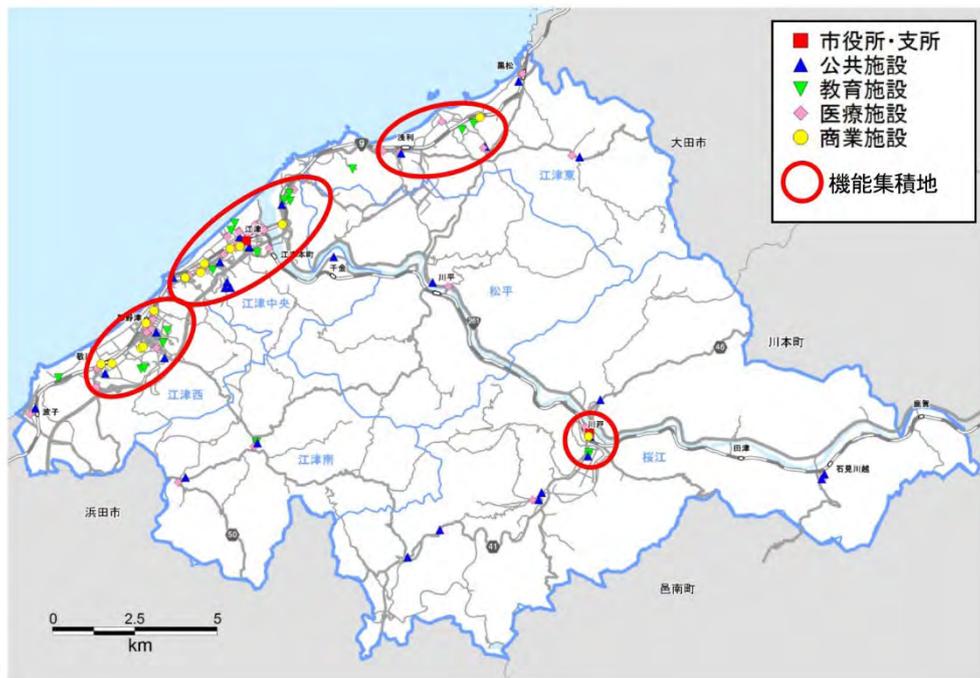
(注) 「江津市地域公共交通網形成計画」(平成 28 年 4 月)による。

## 主要施設の分布

- 公共交通での移動の目的地となる市役所・支所、公共施設、教育施設、医療施設、商業施設等は、多くが日本海沿岸部に集積している。
- 山間部においては、桜江地区の川戸周辺以外は商業施設の立地は余りみられず、公共施設や医療施設が点在している。
- 市では、JR 江津駅を中心とする中心市街地、西部の JR 都野津駅周辺、東部の JR 浅利駅周辺、南部の JR 川戸駅 (※) 周辺が外出の主な目的地となることから、これらのエリアへの公共交通の充実を図る必要があるとしている。

※ JR 川戸駅が停車駅である JR 三江線は、平成 30 年 3 月に廃止されている。

図 5 江津市の施設等の分布



(注) 「江津市地域公共交通網形成計画」(平成 28 年 4 月)による。

(3) 新たな地域公共交通サービスの導入

## 島根県邑南町

### 取組概要

町では、定時定路線の町営バスを利用者減少により廃止。NPO 法人が行政から補助金等の支援を受けながらデマンド型の自家用有償旅客運送を新たに導入  
 【関連分野：③地域の輸送資源の総動員】

### 基本情報

人口（令和元年度）	10,575 人	地域公共交通関係支出 合計（平成 30 年度）	147,757 千円
面積（令和元年度）	419.3 km <sup>2</sup>	国補助金	2,557 千円
人口密度（令和元年度）	25.2 人/km <sup>2</sup>	県補助金	10,699 千円
人口増減率（令和元年）	-2.13%	その他	16,278 千円
高齢化率（令和元年度）	44.1%	一般財源	118,223 千円
財政力指数（令和元年度）	0.17	地域公共交通網形成計画 の策定	平成 31 年 2 月
市町村合併	平成 16 年、石見町、瑞穂町、羽須美村の 3 町村合併	バス事業者数 （令和元年度）	2
担当職員数 （令和元年度）	4	タクシー事業者数 （令和元年度）	3

### 交通体系

鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
	○ 民間路線バス		○	○ 町営バス ◎ 「はすみデマンド」	

※ ○：町内で運行している交通手段  
 ◎：町内で運行している交通手段のうち、本事例表の取組で紹介するもの

## 現在の交通体系に至るまでの経緯

### 再編前

- 平成 16 年の市町村合併後は、主な地域公共交通手段として、鉄道（JR 三江線）、町営バス、タクシーが運行
- 自家用自動車の普及や過疎化・高齢化の進行などにより、公共交通の利用者が減少し、町の財政負担が増加。地域の実情に即した公共交通サービスの構築が必要な状況

### 経緯

#### 町営バス（けんこう号、高宮線）の廃止

- 町は、羽須美地域を運行範囲に含む町営バス（けんこう号、高宮線）について、利用者の減少等を理由に、平成 30 年 12 月の邑南町地域公共交通会議で承認を得た上で、けんこう号は平成 31 年 3 月、高宮線は令和 2 年 3 月に廃止

#### JR 三江線の廃止

- 平成 30 年 3 月、人口減少や自家用自動車の利用の増加による利用者の減少を理由に JR 三江線が廃止

#### 町営バス（JR 三江線廃止代替バス）の導入、廃止

- 町は、JR 三江線の廃止により生じた交通空白地をバス事業により代替すべく、平成 30 年 4 月から町営の JR 三江線廃止代替バス（宇都井口羽線、引城区域運行、江平上ヶ畑区域運行）を新設
- しかし、人口減少の進行により十分なバス利用者の確保が困難になり、財政運営上これ以上の事業継続ができないとして、令和 2 年 3 月に当該バスを廃止

### ③地域の輸送資源の総動員（→p. 173）

#### 自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の導入

- 平成 29 年 2 月から、町では羽須美地域におけるデマンド運行の導入検討を開始。同年 3 月には、「羽須美地域の交通を考える会」が立ち上げられ、羽須美地域の交通弱者の現状や公共交通空白地輸送のモデル案等について協議
- 同会での検討結果等を踏まえ、運行主体準備会等において運行主体の立ち上げ準備が行われ、平成 30 年 7 月に羽須美地域におけるデマンド運行の運行主体として「NPO 法人はすみ振興会」が設立
- 平成 30 年 11 月に、邑南町生活交通検討委員会で羽須美地域におけるデマンド運行について承認。また、平成 31 年 2 月に、邑南町地域公共交通会議で、NPO 法人による自家用有償旅客運送の実施を含む邑南町地域公共交通網形成計画を承認
- これらに基づき、平成 31 年 4 月に NPO 法人はすみ振興会による自家用有償旅客運送（はすみデマンド）を導入

#### 自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行区間の拡大

- 町は、令和 2 年 3 月に町営バス（JR 三江線廃止代替バス）が廃止されることに伴い、代替として自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行範囲を拡大することとし、タクシー事業者等と協議を実施
- その後、三江線沿線地域公共交通活性化協議会、邑南町地域公共交通会議及び邑南町有償運送運営協議会での承認を経て、令和 2 年 4 月から町営バス（JR 三江線廃止代替バス）が運行していた区間も運行を開始

### 再編後

現在の邑南町の主な公共交通は以下のとおり（→p. 178）  
民間路線バス、町営バス、自家用有償旅客運送（はすみデマンド）、タクシー

## 取組内容の詳細

### ③地域の輸送資源の総動員

**[取組] 町営バスの相次ぐ廃止に対して、行政による補助金等の支援を受けながら NPO 法人が自家用有償旅客運送（はすみデマンド）を運行することで、行政と住民が共に創る公共交通を実現**

#### <背景事情>

- 羽須美 地域を運行範囲に含む町営バス（けんこう号、高宮線）について、利用者の減少等を理由に、平成 30 年 12 月の邑南町地域公共交通会議にて廃止が承認された。
- 他方、羽須美地域には、タクシー事業者がおらず、また、最寄りのタクシー事業者（おおなん交通）から羽須美地域内まで 10 km 以上の距離があり、町によるタクシーを活用した事業の展開が困難な状況であった。
- 町が実施した住民及び民生児童委員を対象としたアンケートにおいて、バス停に関して、「目的地とバス停が離れていて不便」、「バス停以外の場所でも乗り降りしたい」との意見があった。
- 羽須美地域を運行範囲に含む JR 三 江 線について、人口減少や自家用自動車利用の増加による利用者の減少等を理由に、平成 30 年 3 月に廃止された。町は、JR 三江線の廃止により生じた交通空白地をバス事業により代替すべく、平成 30 年 4 月から町営の JR 三江線廃止代替バス（宇都井口羽線、引城区域運行、江平上ヶ畑区域運行）を新設したが、人口減少の進行により十分なバス利用者の確保が困難な状況になった。

#### <取組内容>

町は、羽須美地域内での住民の通院、買物等に対応した地域公共交通を確保するために、以下のとおり取組を実施した。

1. NPO 法人による自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の導入（平成 31 年 4 月）
  - ・ 平成 30 年 7 月に NPO 法人はすみ振興会を設立し、31 年 4 月に同法人を実施主体とする自家用有償旅客運送（はすみデマンド）を導入
2. 自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行区間の拡大（令和 2 年 4 月）
  - ・ 令和 2 年 4 月から自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行範囲を拡大し、町営バス（JR 三江線廃止代替バス）が運行していた区間の運行も開始

#### （取組に至る詳細な経緯）

上記取組に至る詳細な経緯は、以下のとおりである。

#### 1. NPO 法人による自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の導入に至る経緯

町における自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行開始に至るまでの主な経緯は表 1 のとおりである。

表1 自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行開始に至るまでの経緯

時期	町の取組内容
平成29年2月	・羽須美地域でのデマンド運行の導入について検討開始
平成29年3月～9月	・羽須美地域の交通を考える会（計6回） 羽須美地域の交通弱者の現状把握、公共交通空白地輸送のモデル案等を協議
平成30年7月	・「NPO法人はすみ振興会」の設立 羽須美地域におけるデマンド運行の実施主体として設立
平成30年11月	・邑南町生活交通検討委員会 羽須美地域におけるデマンド運行について協議
平成30年12月	・邑南町地域公共交通会議 町営バス（けんこう号、高宮号）の廃止を承認
平成30年12月	・邑南町有償運送運営委員会 羽須美地域におけるデマンド運行を承認
平成31年2月	・邑南町地域公共交通会議 邑南町地域公共交通網形成計画を承認（計画の中で、事業の一環としてNPO法人による自家用有償旅客運送の実施を明記）
平成31年3月	・町営バス（けんこう号）の廃止
平成31年4月	・自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行開始
令和2年3月	・町営バス（高宮線）の廃止

(注) 町の提供資料に基づき、当省が作成した。

(1) 自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の導入に向けた協議、合意形成等までの経緯

- 平成29年2月に、町において羽須美地域におけるデマンド運行の導入について検討が開始され、同年3月には、地域住民も構成員となっている検討会である「羽須美地域の交通を考える会」が立ち上げられた。同検討会は、平成29年3月から9月にかけて計6回開催され、羽須美地域の交通弱者の現状把握、他市の先進的な事例の分析、公共交通空白地輸送のモデル案の検討等が行われた。その後、同会の検討結果等を踏まえ、運行主体準備会等において運行主体の立ち上げ準備が行われ、平成30年7月に、羽須美地域におけるデマンド運行の実施主体として「NPO法人はすみ振興会」が設立された。
- 平成30年11月に、邑南町生活交通検討委員会が開催され、羽須美地域におけるデマンド運行の運行方法等について協議が行われた。その後、平成30年12月に邑南町有償運送運営委員会が開催され、羽須美地域におけるデマンド運行が承認された。
- なお、平成31年2月に邑南町地域公共交通会議において承認された「邑南町地域公共交通網形成計画」（平成31年2月）では、「地域の主体的な取組による移動サービスの検討の一環として、平成31年4月から羽須美地域において、地元NPO法人が主体となって、デマンド運行を実施」する旨が明記されている。また、同計画では、この取組等により、「町は、町内の公共交通を一方的な行政サービスにとどまらず、住民の主体性をいかした多様な移動サービスを含め、行政と交通事業者、住民がともに創る公共サービスを目指す」こととされている。

(2) 自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の導入に伴う町営バス（けんこう号、高宮線）の廃止

- 町は、羽須美地域を運行範囲に含む町営バス（けんこう号）について、自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の導入により、羽須美地域内の通院及び買物等

に対応するための交通手段が確保されることを理由に、平成 30 年 12 月の地域公共交通会議で承認を得た上で、31 年 3 月に廃止した。

- また、同様に羽須美地域を運行範囲に含む町営バス（高宮線）についても、広島県安芸高田市川根行の利用が平成 30 年度において全くないこと、また、自家用有償旅客運送（はすみデマンド）が導入されることを理由に、30 年 12 月の邑南町地域公共交通会議で承認を得た上で、令和 2 年 3 月（※）に廃止した。

※ 高宮線の廃止について、平成 30 年 12 月の邑南町地域公共交通会議での承認から令和 2 年 3 月の廃止まで期間を要したのは次の経緯による。

地方自治法（昭和 22 年法律第 76 号）第 244 条の 3 の規定により、町内のみならず、他の市町村の区域も含むバス路線の設置に当たっては、それぞれの議会の議決を経なければならないが、当該バス路線の廃止については具体的な規定はない。町は、高宮線の廃止については、バス路線設置の場合同様、議会の議決を経る必要があると判断し、平成 30 年 12 月の邑南町地域公共交通会議において高宮線の廃止の承認を得ていたが、バス路線設置同様の手続により廃止するため、一旦高宮線を休止とした。その後、邑南町議会及び安芸高田市議会での議決等、所要の手続を経て令和 2 年 3 月に廃止したものである。

### (3) 自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の導入

- 町は、平成 31 年 2 月の邑南町地域公共交通会議での承認に基づき、同年 4 月に自家用有償旅客運送（はすみデマンド）を導入した。
- なお、自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行に当たり、島根県から邑南町に対して、また、邑南町から NPO 法人はすみ振興会に対して、表 2 のとおり支援が行われている。

表 2 NPO 法人はすみ振興会に関して島根県及び邑南町が実施している支援

機関	支援内容
島根県	邑南町に対して、地域生活交通再構築実証事業補助金を下記のとおり交付している。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 30 年度：125 万円</li> <li>・ 令和元年度：8 万 7 千円</li> </ul> → 町は、この補助金を活用し、地域の運転手の運転者認定講習会への参加経費、ドライブレコーダーの設置、車両に NPO デマンド運行が分かる旨の表示等を実施
邑南町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町営のけんこう号の廃止に伴い、運行に充てていた財源を NPO 法人のデマンド運行に充てている（NPO 法人の赤字欠損額の補填等）。</li> <li>・ NPO 法人立ち上げの際に、地元の住民と協議、意見交換を実施</li> </ul>

(注) 当省の調査結果による。

## 2. 自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行区域の拡大に至る経緯

自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行区域の拡大に至るまでの主な経緯は表 3 のとおりである。

表 3 自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行区域の拡大に至るまでの主な経緯

時期	町の取組内容
平成 30 年 3 月	・ JR 三江線の廃止
平成 30 年 4 月	・ 町営バス（JR 三江線廃止代替バス）の導入
平成 31 年 4 月	・ 自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行開始
令和 2 年 3 月	・ 町営バス（JR 三江線廃止代替バス）の廃止
令和 2 年 4 月	・ 自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行範囲拡大（JR 三江線廃止代替バスが運行していた区間も運行可能になった。）

(注) 当省の調査結果による。

- (1) JR 三江線の廃止、町営バス（JR 三江線廃止代替バス）の導入・廃止
- 羽須美地域を運行範囲に含む JR 三江線は、人口減少や自家用自動車利用の増加による利用者の減少等を理由に、平成 30 年 3 月に廃止された。
  - 町は、JR 三江線の廃止により生じた交通空白地をバス事業により代替すべく、「三江線沿線地域公共交通再編実施計画」（平成 29 年 12 月）に基づき、平成 30 年 4 月から町営の JR 三江線廃止代替バス（宇都井口羽線、引城区域運行、江平上ヶ畑区域運行）を新設した。しかし、人口減少の進行により、表 4 のとおり、十分なバス利用者確保できず、町は、財政的に持続可能なバス事業を展開できないとして、令和 2 年 3 月に当該バスを廃止した。

表 4 JR 三江線廃止代替バス各系統の利用人数（平成 30 年度）

（単位：人）

路線名	利用人数												計	運行日 1 日当たり平均人数
	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月		
宇都井口線	38	20	23	12	27	16	25	34	10	8	7	59	279	0.8
引城区域運行	3	3	4	6	6	6	12	5	10	9	9	7	80	1.9
江平上ヶ畑区域運行	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1.5
作木線	1,522	1,601	1,635	1,383	1,539	1,397	1,676	1,580	1,395	1,300	1,383	1,537	17,948	49.6

(注)1 当省の調査結果による。

2 引城区域運行及び江平上ヶ畑区域運行はデマンド運行方式である。

3 作木線は、備北交通（株）が運行している路線であり、運行区間が、三次市から美郷町である。

(2) 自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行区間の拡大

- 町は、町営の JR 三江線廃止代替バス（宇都井口羽線、引城区域運行、江平上ヶ畑区域運行）の廃止に伴い、代替として自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行区間の拡大を行うこととし、バス事業者（備北交通）、タクシー事業者（邑南町内のタクシー事業者 3 社）、島根県旅客自動車協会と協議・調整を行った。その際に関係者から出た主な意見は、表 5 のとおりである。

表 5 関係者との協議の際に出た意見

関係者	意見
タクシー事業者	・ NPO 法人はすみ振興会は、タクシーの営業と競合することのないよう、羽須美地域内の移動に限ることとしてほしい。これ以上に範囲が広がっていくことが心配である。
バス事業者	・ 反対意見なし
島根県旅客自動車協会	・ 地域のタクシー業は非常に厳しい状況であり、タクシーやバスを活用してほしい。 ・ 羽須美地域でデマンド運行の話が出る前にタクシー事業者側へ相談してほしい。

(注) 当省の調査結果による。

○ なお、タクシー事業者からの意見について、町では、NPO 法人の自家用有償旅客運送（はすみデマンド）のみを優遇するわけにはいかないが、今後は一部羽須美地域外のバス停等に乗り入れするなど、タクシー事業者等と十分な調整を行いながら、地域の実情に応じて利便性を高め、将来的には更なる運行区域の拡大も検討していきたいとしている。

○ その後、三江線沿線地域公共交通活性化協議会、邑南町地域公共交通会議及び邑南町有償運送運営協議会での承認を経た上で、令和2年4月から、自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行範囲を拡大※し、JR 三江線廃止代替バスが運行していた区間も運行が開始された。

※ 自家用有償旅客運送（はすみデマンド）は、交通空白地有償運送として導入されたところ、既存のバス路線が運行されている三次方面や矢上方面は一般旅客自動車運送事業者による輸送が可能であることから運行範囲に含まれていない。町では、域内のバス路線の廃止に伴い、一般旅客自動車運送事業者による輸送が困難な地域が生じた際には、順次、運行範囲拡大を検討することとしている。

#### 〈取組の工夫、効果等〉

○ 町営バスの相次ぐ廃止に対応するため、行政による補助金等の支援を受けながら NPO 法人が自家用有償旅客運送（はすみデマンド）を運行することで、行政と住民が共に創る地域公共交通を実現した。

これにより、地域住民の通院、買物等といった日常生活に欠かせないきめ細かな地域公共交通の確保につながった。

# 参考情報

## 現在の交通体系

### 概況

主な公共交通は、民間路線バス、タクシー、町営バス、自家用有償旅客運送（はすみデマンド）がある。

### 各公共交通

#### <民間路線バス>

町内では、備北交通の作木線や石見交通の石見銀山号が運行されている。

#### <タクシー>

タクシー事業者は町内に3事業者（4営業所）があり、周辺では隣接する美郷町で1事業者が運行を行っている。

羽須美地域の2地区（阿須那、口羽）の他にも、日貫、布施といった地区は、タクシー事業者からの最寄りの営業所から離れている。

#### <町営バス>

邑南町、川本町、浜田市旭町、広島県北広島町をまたいで運行する生活路線バスとして運行されている。当該バスは、民間バス事業者の路線バスや高速バスに接続できるよう運行している。

図1 町営バス路線一覧

路線番号	路線名	起点	主な経由地	終点
5 41	1 羽須美田所線	坪木	羽須美支所・羽須美中学校・上雲田・岩瀬	田所道の駅
7 42	2 宇都井線	羽須美中学校	宇都井前・藤谷口	藤谷口
8 43	3 戸河内・長田線	羽須美1学校	上戸河内・長田	坪木
9 44	4 下口羽・上田線	羽須美1学校	羽須美支所	長田
11 45	11 口羽矢上線	口羽駅	高野・松智病院・色巻町役場	久土駅
13 46	12 高原線	田所道の駅	稲穂中学校・山田・高原	布施
14 47	13 ふくし号(火曜)高原線 布施方面	小河内・田所道の駅	元久野・山田・高原・八色石	布施(在道停留所)
		小河内・田所道の駅	元久野・山田・高原	稲穂町(坂下)・(入野・川の内)の駅
		小河内・田所道の駅	元久野・山田・高原	稲穂町(坂下)・(入野・川の内)の駅
14 47	13 ふくし号(水曜)高原線 円の板方面	小河内・田所道の駅	元久野・山田・高原	布施
		小河内・田所道の駅	元久野・山田・高原	布施
		小河内・田所道の駅	元久野・山田・高原	布施
14 47	13 ふくし号(金曜)高原線 金測方面	小河内・田所道の駅	元久野・山田・高原	布施
		小河内・田所道の駅	元久野・山田・高原	布施
		小河内・田所道の駅	元久野・山田・高原	布施
16 48	14 出羽線	田所道の駅	稲穂中学校・山田・石原・後木原・久高	大林
17 49	15-1 ふくし号(月曜)出羽線	小河内・田所道の駅	山田・石原・後木原・久高・大林	藤谷口
18 50	15-2 ふくし号(火曜)奥亀谷・道明・下対線	田所道の駅	下野・(下道路上・奥亀谷・道明・石原口)	山田
20 51	15-4 ふくし号(金曜)大草線	田所道の駅・山田	小河内	上大草
21 52	15-5 ふくし号(金曜)馬野原線	小河内	元久野・馬野原・白作・下野・田所道の駅	山田
22 53	16 市木線	小河内・田所道の駅	稲穂中学校・小河内・市木交流センター	大野
23 54	17 (15-3) ふくし号(水曜)市木線	田所道の駅	小河内・市木交流センター	市木(上田医院)
24 55	18 大朝線	田所道の駅	小河内・安部新田・大朝1号	大朝駅

図2 町営バス概要

**誰でも利用できます**

町営バスの他にスクールバスを小中学校への通学時間帯に合わせて運行していますが、時刻表に記載されているバスは、どなたでも乗車できます。

◆バス停留所(無償)で乗降  
バス乗降は、バス停留所で行います。バス停は道路両側には設置されていません。バス到着時刻になったら、交通に注意し、バス進行方向左側でお待ちください。

**バスの利用料金を知りたい**

◆利用料金

- 普通料金(中学生以上)  
1乗車200円(邑南町内で乗降の時)  
※町外区間を利用する場合は別料金が発生
- 無料  
小学校入学前の方、邑南町立小中学校、石見養護学校小中学校の児童生徒の通学利用
- 半額  
小学生の通学以外利用、身体障がい者手帳、療育手帳および福祉障がい者保健福祉手帳所持者との同乗者

(注) 邑南町ホームページ(2021年4月1日現在)による。(注) 邑南町ホームページ(2021年4月1日現在)による。

＜自家用有償旅客運送（はすみデマンド）＞

電話で事前に予約した日時、時間に自宅まで迎えに行く有料送迎サービスである。島根県及び邑南町の支援を受けながら、NPO 法人はすみ振興会が運営している。

はすみデマンドを利用するためには、NPO 法人はすみ振興会の利用会員として入会することが必要となっている。

運行範囲は羽須美地域だが、競合するバス路線がある区間は運行できないこととなっており、域内のバス路線の廃止等に伴い、順次、運行範囲が拡大されている。

図3 自家用有償旅客運送（はすみデマンド）のサービス



(注) NPO 法人はすみ振興会のホームページによる。

表6 自家用有償旅客運送（はすみデマンド）の運行体系

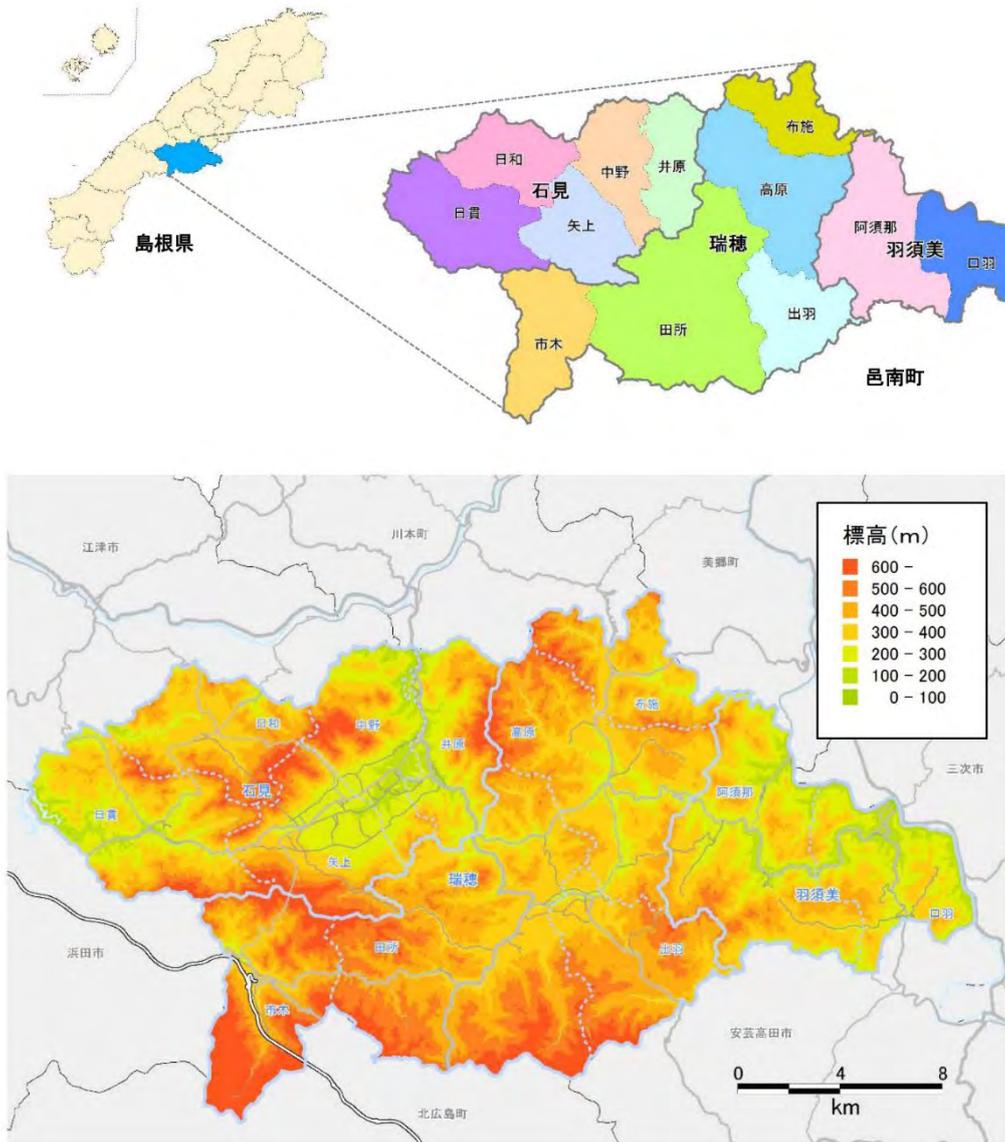
区分	内容
実施主体	NPO 法人はすみ振興会
運行主体	NPO 法人はすみ振興会 (羽須美地域の8自治会に4名ずつ配置されている運転手が、国の認定講習を受け、各自の自家用車を活用して運行している。)
運行時間	毎日(8:00~19:00)
運行範囲	邑南町羽須美地域 ※ 既存のバス路線が運行されている三次方面や田所・矢上方面は運行不可
利用可能な人	・NPO 法人はすみ振興会へ利用登録した人 ・住民又はその親族(又は羽須美地域で日常生活に必要な用務を反復継続して行う人及びその同伴者)
利用料金	1km未満: 200円 1~2km未満: 300円 2~4km未満: 400円 4km以上: 500円 ※利用料金とは別に、年会費として1世帯当たり1,000円が必要

(注) 当省の調査結果による。

**地勢**

- 平成 16 年に石見町、瑞穂町、羽須美村の 3 町村の合併により発足した。12 の公民館区に分かれている。
- 島根県の中南部に位置し、ほとんどが標高 100～600mの地域となっており、瑞穂地域と石見地域の南部から西側にかけては中国山地の急峻な地形が分布している。

図 4 邑南町の位置、地勢

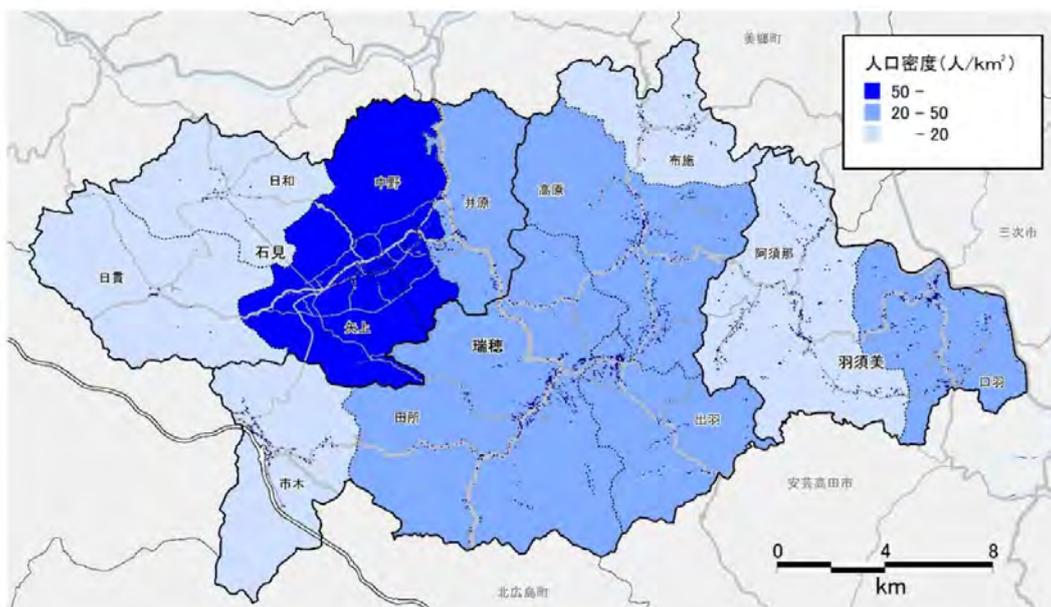


(注) 「邑南町地域公共交通網形成計画」(平成 31 年 2 月)による。

## 人口

- 邑南町の人口は、昭和 60 年には 1 万 5,795 人であったが、平成 27 年には 1 万 1,080 人と減少が続いている。
- 高齢化率は、昭和 60 年には 23.7%であったが、平成 27 年には 43.1%と増加を続けている。
- 矢上地区や中野地区では他の地区と比べて人口が集積している。
- 日和地区、日貫地区、市木地区、布施地区、阿須那地区などで人口密度が低くなっている。

図 5 邑南町の人口分布

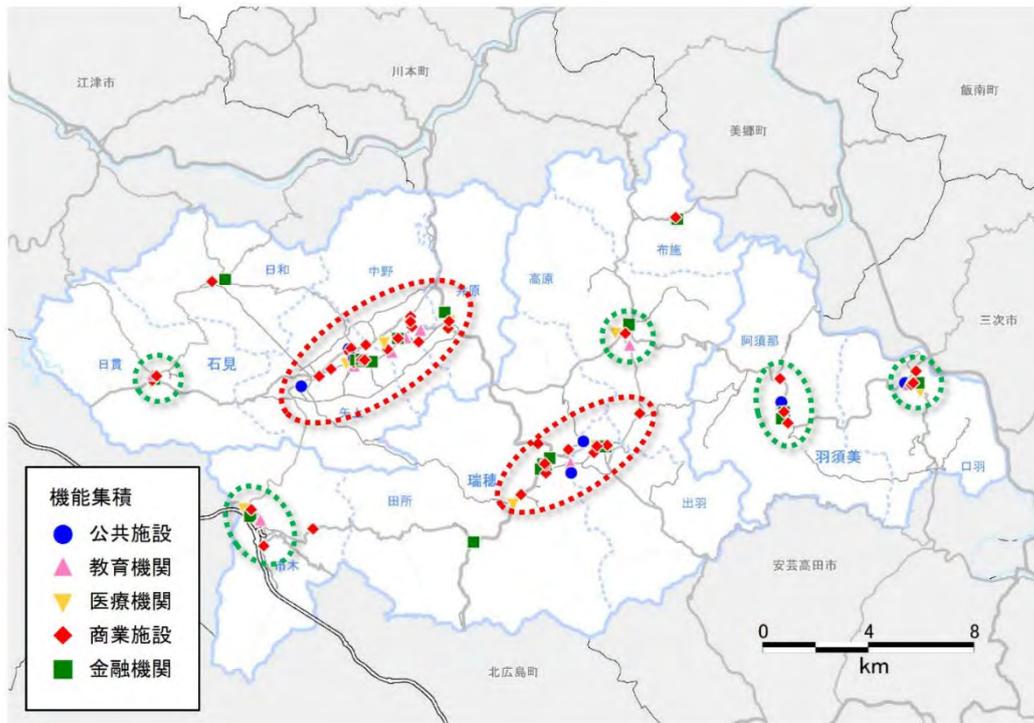


(注) 「邑南町地域公共交通網形成計画」(平成 31 年 2 月)による。

## 主要施設の分布

- 石見地域（中野・矢上）と瑞穂地域（田所・出羽）の中心部において、商業施設、医療機関、公共施設、金融機関等の施設が集積している。
- その他の地区においても、商店や診療所、郵便局などが集積し、地域の核となっている。

図6 邑南町の主要施設の立地状況



(注) 「邑南町地域公共交通網形成計画」(平成31年2月)による。

(3) 新たな地域公共交通サービスの導入

## 徳島県美馬市

取組概要
<p>① 移動手段がなくなることにより危機感を持った住民が NPO 法人を設立し、高齢者生活支援事業、農林業作業支援事業といった有償を含む他の事業も行うことで、行政の財政支援を受けず自家用有償旅客運送を新たに導入</p> <p>② 民間路線バスの廃止を契機に、デマンドタクシーを新たに導入</p> <p style="padding-left: 20px;">毎年度の利用者へのアンケートやヒアリングを踏まえて、便数・運行日を増加するなどの見直しにより利用者の増加を実現</p> <p>【関連分野：①既存公共交通ネットワークの再編、②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善、③地域の輸送資源の総動員、④経費削減】</p>

基本情報			
人口（令和元年度）	28,891 人	地域公共交通関係支出 合計（平成 30 年度）	45,545 千円
面積（令和元年度）	367.1 km <sup>2</sup>	国補助金	5,660 千円
人口密度（令和元年度）	78.7 人/km <sup>2</sup>	県補助金	2,021 千円
人口増減率（令和元年）	-1.84%	その他	8,209 千円
高齢化率（令和元年度）	37.4%	一般財源	29,655 千円
財政力指数（令和元年度）	0.30	地域公共交通網形成計画 の策定	令和 2 年 3 月
市町村合併	平成 17 年、脇町、美馬町、穴吹町、木屋平村の 4 町村合併	バス事業者数 （令和元年度）	0
担当職員数 （令和元年度）	3（兼任 3 人）	タクシー事業者数 （令和元年度）	4

交通体系					
鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
○		◎ 「美馬ふれあいバス」	○	◎ 公共交通空白地有償運送 ○ 「美馬市営バス」	

※ ○：市内で運行している交通手段  
 ◎：市内で運行している交通手段のうち、本事例表の取組で紹介するもの

## 現在の交通体系に至るまでの経緯

### 再編前

- ・ 平成 17 年 3 月の町村合併後、主な地域公共交通手段として、鉄道、民間路線バス、市営バスや移動タクシーが運行
- ・ 木屋平地区では、移動手段を持たない交通弱者のための移動タクシー事業が平成 19 年度で廃止となり、地区内の公共の移動手段がなくなった。
- ・ 市は、民間路線バス事業者に補助金を交付し、バス路線を維持していたが、当該バス路線の利用者数は、人口減少、高齢者ドライバーの増加により年々減少

### 経緯

#### ③地域の輸送資源の総動員(→p. 185)

#### 自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送（※））の導入

- 木屋平地区内の公共の移動手段がなくなることに危機感を持った地区住民が、木屋平地域有償ボランティア組織検討委員会を設立し、住民の移動ニーズの調査や先進事例の視察等を行い、木屋平地区の住民の意見や要望を集約
- 同検討委員会における検討の結果、平成 19 年 12 月に NPO 法人こやだいらを設立。市は同 NPO 法人から自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送）の導入の協議申請を受け、美馬市過疎地有償運送運営協議会において導入を決定
- 同 NPO 法人を運行主体とする自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送）の運行を平成 20 年 4 月から開始

※ 平成 26 年度以前は、過疎地有償運送という名称であったが、本事例では、本名称を用いることとする。

NPO 法人による公共交通空白地有償運送は現在も継続

#### ①既存公共交通ネットワークの再編(→p. 189)

#### 民間路線バスの廃止

- 平成 23 年 9 月に市の補助金により維持していた民間路線バスが全て廃止

#### デマンド交通（美馬ふれあいバス）の導入

- 市民へのアンケートや美馬市地域公共交通会議での審議を踏まえ、平成 23 年 6 月からデマンド交通（美馬ふれあいバス）の試験運行を開始
- その後、利用者へのアンケートやヒアリングを実施し、運行体系の改善を図り、平成 25 年 10 月から本格運行を開始

#### ②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善(→p. 192)

- ・ 平成 23 年 6 月のデマンド交通（美馬ふれあいバス）の導入以降、毎年度利用者 100 人に対するアンケート及び利用者へのヒアリングを実施し、その結果を基にデマンド交通の運行体系を改善

#### ④経費削減(→p. 195)

- ・ デマンド交通（美馬ふれあいバス）の平成 25 年 10 月からの本格運行に向けて、試験運行を経て明らかとなった委託料の算出方法に係る課題を改善

### 再編後

現在の美馬市の主な公共交通は以下のとおり（→p. 197）  
鉄道、美馬市営バス、デマンド交通（美馬ふれあいバス）、自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送）、タクシー

## 取組内容の詳細

### ③地域の輸送資源の総動員

**[取組] 移動手段がなくなることに危機感を持った住民が NPO 法人を設立し、有償を含む他の事業も行うことで、行政の財政支援を受けず自家用有償旅客運送を実現**

#### <背景事情>

- 木屋平地区では、移動手段を持たない交通弱者への対策として、タクシー事業者月に1～2回の診療所での診察、買物等を目的とした移動タクシーの事業を委託することで、移動手段を確保していた。しかし、平成17年3月の町村合併に伴う行財政改革により、移動タクシーは19年度をもって廃止となり、地区内では公共交通の移動手段がなくなった。
- 木屋平地区は、地区内の主要施設（病院等）が限られているため、地域住民の日々の生活のためには、地区内の移動だけでなく地区外への移動手段の確保も必要となっていた。

#### <取組内容>

NPO法人こやだいら及び市は、上記の背景事情を踏まえ、木屋平地区に住む住民の移動手段の確保のために、以下のとおり取組を実施している。

#### ○ 木屋平地区における自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送（※））の導入（平成20年4月）

- ・ 移動手段がなくなることに危機感を持った住民が、平成19年12月にNPO法人こやだいらを設立。市はNPO法人こやだいらから自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送）の導入の協議申請を受け、美馬市過疎地有償運送運営協議会を設置し、同協議会において導入を決定。これにより、NPO法人こやだいらを実施主体とするドアツードア方式の自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送。以下「公共交通空白地有償運送」という。）の運行を平成20年4月から開始

※ 平成26年度以前は、過疎地有償運送という名称であったが、本事例では、本名称を用いることとする。

#### （取組に至る詳細な経緯）

上記取組に至る詳細な経緯は、以下のとおりである。

公共交通空白地有償運送の運行開始に至るまでの主な経緯は、表1のとおりである。

表1 公共交通空白地有償運送の導入に至るまでの経緯

時期	取組内容
平成19年5月～9月	・ 木屋平地域有償ボランティア組織検討委員会（第1回～第4回）を開催 住民の移動ニーズの調査や先進事例の視察等を行い、木屋平地区の意見・要望を集約
平成19年12月	・ 自治会、地域協議会、NPOが連携してNPO法人こやだいらを設立
平成20年2月	・ 美馬市過疎地有償運送運営協議会において協議し、導入を決定
平成20年3月	・ 移動タクシーの廃止
平成20年4月	・ 公共交通空白地有償運送の運行開始

（注）市の提供資料に基づき、当省が作成した。

(1) 過疎地有償運送運営協議会の設置・開催等

- 美馬市移動タクシーの廃止により移動手段がなくなり、日々の生活に支障が生じるのではないかなどの危機感を持った木屋平地区の住民は、平成 19 年 5 月に地区内の全集落の代表からなる木屋平地域有償ボランティア組織検討委員会を設立し、同年 5 月から 9 月までの間に住民の移動ニーズの調査や先進事例の視察等を行い、木屋平地区の住民の意見や要望を集約するなど協議・検討を重ねた。同検討委員会における協議・検討の結果、移動手段の確保を行政任せにするのではなく、NPO 法人を設立して公共交通空白地有償運送により移動手段を確保することとし、平成 19 年 12 月、NPO 法人こやだいらを設立した。
- その後、市は NPO 法人こやだいらから公共交通空白地有償運送の導入の協議申請を受け、美馬市過疎地有償運送運営協議会（以下「運営協議会」という。）において平成 20 年 2 月に協議を行い、導入を決定した（運営協議会の構成員等は表 2 参照）。なお、協議においては、公共交通空白地有償運送の導入に対する構成員からの反対意見はなく、導入の決定までには期間を要しなかった。

表2 運営協議会の開催と合意形成の状況

開催時期	構成員	協議事項	協議の結果
平成 20 年 2 月 14 日	タクシー事業者、民間観光バス事業者、徳島県タクシー協会、徳島運輸支局、徳島県、美馬警察署、美馬市、住民 等	・ 木屋平地区における公共交通空白地有償運送の運行許可申請について	・ 木屋平地区における公共交通空白地有償運送の運行許可申請について、構成員の多数決により承認され、必要な協議が調った。

(注) 当省の調査結果による。

(2) 公共交通空白地有償運送の運送区域の拡大

- NPO 法人こやだいらは、公共交通空白地有償運送の導入に当たり、木屋平地区内における公共交通空白地有償運送の利用者は、主に移動手段を持たない高齢者であり、高齢者が木屋平地区外へ出かける場合、公共交通機関を乗り継いで地区外の目的地まで行くことは体力的にも金銭的にも負担であり、また、公共交通機関の接続を考えると目的地に到着するのに膨大な時間を要することを懸念していた。
- このため NPO 法人こやだいらでは、運営協議会において、構成員である木屋平地区を営業範囲とする美馬市内のタクシー事業者、徳島県タクシー協会及び徳島バス（株）にも、地区外への運行に関する協議を行ったところ、特段反対の意見がなかったことを踏まえ、平成 20 年 4 月から木屋平地区外も含めた運行を開始した。
- また、NPO 法人こやだいらでは、木屋平地区外への公共交通空白地有償運送の形態について、利用者からの要望により、例えば、利用者を地区外の目的地に運送した後、利用者がその地区で宿泊し、その後、地区外まで迎車し木屋平地区まで運送することも可能とするなど、利便性の向上に努めている。

(3) 公共交通空白地有償運送の利用実績

- 公共交通空白地有償運送の利用実績は表 3 のとおりである。また、地区外へ運行する回数は、表 4 のとおり、全体の 1 割から 2 割程度となっている。NPO 法人こやだいらでは、よく運送する地区外の運送先は、徳島市内の医療施設であるとしている。

表3 木屋平地区における公共交通空白地有償運送の利用者数（延べ）、運行回数（延べ）、会員数の推移  
(単位：人、回)

区分	平成20年度	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
利用者数	492	517	538	650	557	618	467	296	252	241	221
運行回数	204	272	272	316	255	292	288	140	116	103	102
会員数	220	283	305	331	333	339	341	321	314	305	297
木屋平地区の人口	986	945	925	879	843	795	751	723	689	655	645

(注) 当省の調査結果による。

表4 木屋平地区の公共交通空白地有償運送における地区外への運行回数（延べ）の推移  
(単位：回)

区分	平成20年度	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
地区外への運行回数	20	14	31	65	60	53	54	14	3	6	12
全体の運行回数	204	272	272	316	255	292	288	140	116	103	102

(注) 当省の調査結果による。

#### (4) 公共交通空白地有償運送の維持のための取組

- NPO法人こやだいらでは、木屋平地域有償ボランティア組織検討委員会による住民へのニーズ調査や他のNPO法人への視察結果を踏まえ、その運営に当たって、公共交通空白地有償運送の事業を行うだけでなく、その他の高齢者生活支援事業、農林業作業支援事業等の有償事業と無償事業をうまく組み合わせることで、過疎地における地域住民のニーズを満たすとともに、法人の事業運営に必要な収入を確保することができると考え、設立当初から公共交通空白地有償運送の事業以外の事業も実施している。その結果、設立当初から赤字なしで、行政からの運行補助等を受けずに現在まで公共交通空白地有償運送を維持している。
- 平成20年度以降の木屋平地区における公共交通空白地有償運送に係る収支状況は、表5のとおりであり、赤字にはなっていない。  
なお、NPO法人こやだいらでは、運転手への報酬として運送収入の85%を支払っており、運送収入の15%及び利用登録料が公共交通空白地有償運送に係る年間収入となっている。また、公共交通空白地有償運送の事業による年間収入等で得た収益から、運転手の講習受講料を全額負担している。

表5 木屋平地区における公共交通空白地有償運送の収支状況の推移  
(単位：千円)

区分	平成20年度	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
年間収入	799	949	1,090	1,674	1,449	1,428	1,083	750	579	646	565
運送収入	579	666	785	1,343	1,116	1,089	742	429	265	341	268
利用登録費	220	283	305	331	333	339	341	321	314	305	297
年間経費	489	566	667	1,140	949	926	630	365	226	290	227
年間収支	310	383	423	534	500	502	453	385	353	356	338

(注) 当省の調査結果による。

〈取組の工夫、効果等〉

- 移動手段がなくなることに危機感を持った住民が NPO 法人を設立し、高齢者生活支援事業、農林業作業支援事業といった有償を含む他の事業も行うことで、行政の財政支援に受けず公共交通空白地有償運送を実現した。
- また、公共交通空白地有償運送で地区外まで送迎可能とするなど、地域住民のニーズに応じた運送区域の拡大も実現した。

①既存公共交通ネットワークの再編

[取組] 民間路線バスの廃止に伴うデマンド交通(美馬ふれあいバス)の導入

<背景事情>

- 市は、民間路線バス事業者に補助金を交付し、路線バス(西村線(1路線5系統)及び石仏線・野田ノ井線・黒砂石仏線(3路線6系統))を維持していたが、当該路線バスの利用者数は、人口減少を始め、高齢者ドライバーの増加といった住民ニーズとのかい離が原因で、年々減少していた。
- 市西部、旧脇町の山間部、旧穴吹町の山間部に交通空白地があり、今後の過疎化・少子化の進行により、通勤や買物に支障が生ずる市民が増加する可能性があった。

<取組内容>

市は、上記背景事情のとおり、路線バスの維持が難しくなったことに加え、それまで路線バスが運行できなかった山間部等の交通空白地の解消のため、以下のとおり取組を実施している。

○ 民間路線バスの廃止(平成23年9月)・デマンド交通(美馬ふれあいバス)の運行開始(平成23年6月)

- ・ 市の補助金により維持していた民間路線バスを平成23年9月に全て廃止
- ・ 市民へのアンケートや美馬市地域公共交通会議での審議を踏まえ、平成23年6月からデマンド交通(美馬ふれあいバス)の試験運行を開始

(取組に至る詳細な経緯)

上記取組に至る詳細な経緯は、以下のとおりである。

市における民間路線バスの廃止及びデマンド交通(美馬ふれあいバス)の運行開始に至るまでの主な経緯は表6のとおりである。

表6 民間路線バスの廃止及びデマンド交通(美馬ふれあいバス)の導入に至るまでの経緯

年月	市の取組内容
平成22年2月	・ 市内の高校に通う全高校生と旧美馬町全域の住民を対象としたアンケート調査を実施 →低額で自宅から目的地まで移動できる便利な公共交通機関を望む声が多数
平成22年10月	・ 木屋平地区を除く市内の住民を対象としたアンケート調査を実施 →自宅から目的地まで移動できるジャンボタクシーを望む声が多数
平成22年10月	・ 第3回美馬市地域公共交通会議を開催 民間路線バスの運行区間・時刻の変更について、構成員の多数決により承認
平成23年2月	・ 第4回美馬市地域公共交通会議を開催 美馬市デマンドバス事業の運行許可申請について、構成員の多数決により承認
平成23年4月	・ デマンド交通の実施主体として、美馬市地域公共交通活性化協議会を設立 市内で運行しているタクシー事業者4社に運行を委託、同協議会の直営で予約を受け付けるためのシステム及び専属のオペレーターを導入
平成23年6月	・ デマンド交通(美馬ふれあいバス)の試験運行を開始
平成23年8月	・ 第5回美馬市地域公共交通会議を開催 民間路線バスの廃止について構成員の多数決により承認
平成23年9月	・ 市の補助金により維持していたバス路線が全て廃止

(注) 市の提供資料に基づき、当省が作成した。

(1) 住民を対象としたアンケートの実施

- 平成17年3月の町村合併後も、市では、民間路線バス事業者に補助金を交付し、バス路線（西村線（1路線5系統）及び石仏線・野田ノ井線・黒砂石仏線（3路線6系統））を維持していたが、当該バス路線の利用者数は、人口減少や高齢者ドライバーの増加といった住民ニーズとの乖離が原因で、年々減少し始めていた。
- 市では、このような状況を改善するため、美馬市地域公共交通会議等を通じて、民間路線バスの運行区間の見直しや時刻の変更等を行い、利用者の増加を試みてきたが、抜本的な解決には至らなかった。
- また、上記の状況に加え、徳島県から民間路線バス事業者への補助金の交付額も年々減少していたため、市では、これ以上民間路線バスの維持は困難であると判断し、今後の市の公共交通の在り方を検討するために、次のとおり市民を対象としたアンケートを実施した。
  - ・ 市内の高校に通う全高校生と旧美馬町全域の住民を対象としたアンケート（平成22年2月）
    - 低額で自宅から目的地まで移動できる便利な公共交通機関を望む声が多数あった。
  - ・ 木屋平を除く市内の住民を対象としたアンケート（平成22年10月）
    - 自宅から目的地まで移動できるジャンボタクシーを望む声が多数あった。

(2) 美馬市地域公共交通会議の開催と合意形成

- 市は、上記アンケート結果や地理的条件等を踏まえ、民間路線バスの代替交通手段として、また、交通空白地の解消のため、市民ニーズに対応したデマンド交通を導入することとし、平成23年2月の第4回及び同年8月の第5回美馬市地域公共交通会議において、既存の民間路線バスに代わる今後の公共交通の在り方について協議を行った。その結果、構成員による多数決により、民間路線バスの廃止（補助金の打ち切り）及び代替交通手段としてのデマンド交通の導入が決定された（賛成6：反対3）。

表7 地域公共交通会議の開催と合意形成の状況

会議名	開催年月	構成員	協議事項	協議の結果
第4回美馬市地域公共交通会議	平成23年2月	市内のタクシー事業者、民間路線バス事業者、徳島バス協会、徳島運輸支局、徳島県、美馬警察署、美馬市、住民 等	・ 美馬市デマンドバス事業の運行許可申請について	・ 美馬市デマンドバス事業の運行許可申請について、構成員の多数決による承認により、必要な協議が調った。
第5回美馬市地域公共交通会議	平成23年8月	市内のタクシー事業者、民間路線バス事業者、徳島バス協会、徳島運輸支局、徳島県、美馬警察署、美馬市、住民 等	・ 美馬市が補助する民間バス路線（西村線及び石仏線・野田ノ井線・黒砂石仏線）の廃止について	・ 民間バス路線の廃止について構成員の多数決による承認により、廃止が決定した。

(注) 市の提供資料に基づき、当省が作成した。

- なお、市では、民間バス路線の廃止及びデマンド交通の導入に至る過程におい

て、美馬市地域公共交通会議の場以外においても、タクシー事業者及び民間路線バス事業者と表8のとおり個別の協議を重ね理解を求めた。

表8 民間路線バスの廃止及びデマンド交通の導入に係る各事業者との個別の協議

事業者	内容
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タクシー事業者からは、当初、デマンド交通がタクシー事業を圧迫するのではないかとの懸念から反発があった。</li> <li>→ 市はデマンド交通の趣旨を説明し、委託料の交渉を重ねた結果、タクシー事業者から理解が得られ、最終的には、第4回美馬市地域公共交通会議において正式にデマンド交通の導入が承認された。</li> </ul>
民間路線バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民間路線バス事業者は、デマンド交通の導入により、補助金が打ち切られてしまうと路線を維持することができなくなってしまうことから、デマンド交通の導入に対し、当初から消極的であった。</li> <li>→ 市は、民間路線バス事業者に対し、デマンド交通を導入する場合、市の財政状況から路線維持のための補助金を継続することが困難であることを説明し、デマンド交通の導入の意義について説明を重ねたものの、路線バスを廃止してデマンド交通を導入することについて、最後まで理解は得られなかった。</li> <li>→ 最終的には、第5回美馬市地域公共交通会議において、多数決（賛成6：反対3）により、廃止が決定された。</li> </ul>

(注) 当省の調査結果による。

### (3) 民間路線バスの廃止及びデマンド交通（美馬ふれあいバス）の導入

- 平成23年9月、市の補助金により維持していた民間路線バスは全て廃止となった。
- 市は、平成23年2月の第4回地域公共交通会議における美馬市デマンドバス事業の運行許可申請の承認後、同年4月にデマンド交通の実施主体として美馬市地域公共交通活性化協議会を設立した。

同協議会において、市内で運行しているタクシー事業者4社に運行を委託するとともに、同協議会の直営で予約を受け付けるためのシステム（おでかけデマンド）及び専属のオペレーターを導入し、平成23年6月から「美馬ふれあいバス」としてデマンド運行の試験運行を開始した。

#### <取組の工夫、効果等>

- デマンド交通（美馬ふれあいバス）の導入により、民間路線バスが運行できなかった山間部等の交通空白地の解消が図られた。

②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善

**〔取組〕 デマンド交通（美馬ふれあいバス）の利用者に毎年アンケート及びヒアリングを実施して運行条件を改善したことで、利用者数が増加**

〈背景事情〉

○ デマンド交通（美馬ふれあいバス）の運行開始当初は、地区分けや曜日指定などの制限が多く、認知度の低さもあいまって、利用者数が低迷していた。

〈取組内容〉

市は、デマンド交通（美馬ふれあいバス）の利用者の利便性を向上させ、利用者数を増加させるため、以下のとおり取組を実施している。

**○ デマンド交通（美馬ふれあいバス）の利用者に対するアンケート等により運行条件・運賃等を継続的に改善**

- ・ 平成 23 年 6 月のデマンド交通（美馬ふれあいバス）の導入後、毎年度、利用者 100 人に対するアンケート及び利用者へのヒアリングを実施し、その結果を基に運行条件・運賃等を継続的に改善

（取組に至る詳細な経緯）

○ 市は、平成 23 年 6 月のデマンド交通（美馬ふれあいバス）導入後、利用者数が低迷していたことから、毎年度利用者 100 人に対するアンケート及びヒアリングを実施し、その結果等を基に運行条件や運賃等の改善を図り、利便性向上や利用者の増加に努めている。デマンド交通（美馬ふれあいバス）導入後の運行条件・運賃等の主な改善状況を時系列に示すと表 9 のとおりである。

表 9 デマンド交通（美馬ふれあいバス）の運行条件・運賃等の主な改善状況（時系列）

改善時期	改善内容	意見要望の把握方法及び時期
平成 23 年 8 月～ 24 年 8 月	【利用日の拡大】 導入当初市内をブロック分けして決められた曜日を運行していたが、段階的にブロック分けを廃止し、毎日利用可能にした。	利用者へのヒアリング、 市議会での意見聴取 （平成 23 年度）
平成 23 年 10 月	【予約期限の延長】 前日 16 時までの予約期限を、1・2 便を除き当日の利用時間の 1 時間前まで延長した。	
平成 24 年 2 月	【料金の見直し】 障害者手帳所有者及び運転免許返納者の乗車料金を 500 円から 300 円に割り引くこととした。	
平成 24 年 3 月	【利用区間の規制緩和】 利用者宅から目的地（1 か所）まで運行し、目的地から利用者宅に帰るといった運行体系を、利用者宅から目的地まで運行後、そこから別の目的地まで利用することも可能にした。	利用者 100 人へのアンケート（平成 25 年 5 月）
平成 25 年 6 月	【利用区間の制限緩和】 旧町内での目的地間の利用料金を 500 円から 300 円に割り引くこととした（旧町外は 500 円）。	
平成 25 年 8 月	【運行内容の変更】 運行便数を 6 便から 7 便に増便し、17 時台も利用可能とした。また、2 便目以降の時刻表を利用実態に応じて調整した。	

平成 25 年 9 月～10 月	【定期券・回数券の導入】 高校生の朝の通学定期乗車券（1 か月 3,000 円）の導入及び 11 枚綴り 5,000 円の回数乗車券を導入した。	利用者 100 人へのアンケート（平成 25 年 5 月）
平成 27 年 4 月	【運行車両の追加】 高校生の乗車率が高まったため、1 便目に限り、当初車両 1 台で運行していたところを 3 台での運行に見直した。	利用者状況を踏まえた委託事業者との協議（時期不明）
平成 28 年 5 月	【運行車両の追加】 高校生の乗車率が高まったため、1 便目に限り、4 台での運行に見直した。	利用者状況を踏まえた委託事業者との協議（時期不明）
平成 28 年 10 月	【回数乗車券の導入】 高校生、障害者手帳所有者及び運転免許返納者のための 11 枚綴り 3,000 円の回数乗車券を導入した。	利用者 100 人へのアンケート（平成 28 年 1 月～2 月）
平成 30 年 4 月	【運行車両の追加】 第 1 便の利用者増加（主に高校生の通学）に伴い、1 便目に限りジャンボタクシー及びタクシー車両を 1 台ずつ追加して運行することとした。	利用者状況を踏まえた委託事業者との協議（時期不明）

(注) 当省の調査結果による。

○ また、デマンド交通（美馬ふれあいバス）の運行条件等について、導入時と導入後の利用者へのアンケートやヒアリング等に基づく改善後を比較すると、表 10 のとおりである。

例えば、朝一便を通学で利用する高校生の増加に伴い、使用車両を増加したり、障害者団体からの割引率の引上げ要望があったこと、また、高齢者の交通事故防止のため、障害者及び高齢者への割引制度を拡充したりするなど、利用者の利便性向上を図っている。

表10 デマンド交通（美馬ふれあいバス）の運行条件等の比較

導入当初（平成 23 年度）	現行（令和元年度）
【運行主体】 （株）うだつタクシー、（有）エツロクタクシー、（有） 剣山タクシー、（有）郡タクシーの 4 社に運行を委託	【運行主体】 <u>（有）こおり、（株）うだつ、（有）剣山タクシー、（有）愛</u> <u>心の 4 社に運行を委託</u>
【使用車両】 ジャンボタクシー4 台（各委託事業者が所有する車 両 1 台ずつ）	【使用車両】 ジャンボタクシー4 台（各委託事業者が所有する車両 1 台 ずつ） → <u>第 1 便の利用者が多い便に限り、ジャンボタクシー4 台</u> <u>に加え、ジャンボタクシー1 台と普通車 1 台を（株）う</u> <u>だつが追加して運行</u>
【運行範囲】 美馬市内（木屋平地区を除く。）と JR 貞光駅（つる ぎ町）	【運行範囲】 美馬市内（木屋平地区を除く。）と JR 貞光駅（つるぎ町）
【運行便数】 山間部は一日 5 便、山間部以外の地区は一日 6 便の 運行	【運行便数】 <u>山間部及び山間部以外という区分けをなくし、午後 5 時便</u> <u>を追加した 7 便の運行。また、2 便目以降の時刻表も変更</u>
【運行日】 土日、年始（1/1 から 1/3）を除く毎週月曜～金曜 →ただし、市内をブロック分けし、ブロックごとに 決まった日に運行	【運行日】 土日 <u>祝</u> 、年末年始（12/31 から 1/3）を除く毎週月曜～金曜 → <u>ブロック分けを廃止し、運行範囲の全地域で毎週月曜～</u> <u>金曜の運行が可能</u>
【運賃】 ・一般 500 円 ・高校生以下 300 円 ・障害者手帳を持っている人 450 円	【運賃】 ・一般 500 円 ・高校生以下 300 円 ・障害者手帳を持っている人 <u>300 円</u>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転経歴証明書を持っている人 300 円</li> <li>・旧町内の目的地間利用 (旧町内 300 円、旧町外 500 円)</li> <li>・高校生の朝の通学定期乗車券 3,000 円</li> <li>・回数乗車券 (300 円×11 枚) 3,000 円、 (500 円×11 枚) 5,000 円</li> </ul>
<b>【委託料】</b> 平成 23 年 5 月から 24 年 3 月まで、 委託単価：2,500 円×8.5h×250 日×4 台 委託料：21,250,000 円	<b>【委託料】</b> 令和元年度 6 月 1 日から 4 年 3 月 31 日まで、 基本委託料：委託単価：2,550 円×9.5h×244 日×4 台 委託料：23,643,600 円

(注) 当省の調査結果による。

### 〈取組の工夫、効果等〉

- デマンド交通 (美馬ふれあいバス) の利用者数等の推移は表 11 のとおり、平成 23 年度以降、利用者数は増加傾向にあり、利用者数は 23 年度と 30 年度を比較すると約 5 倍に増加している。

表 11 デマンド交通 (美馬ふれあいバス) の利用者数 (延べ)、利用回数 (延べ)、会員数の推移  
(単位：人、回)

区分	平成 23 年度	24	25	26	27	28	29	30
利用者数	3,383	10,060	12,547	14,147	13,969	16,085	16,695	17,760
運行回数	2,095	5,424	6,596	6,985	7,075	8,026	8,216	7,961
美馬市人口	32,636	32,241	32,052	31,767	31,321	30,860	30,390	29,963
高齢化人口	9,987	9,995	10,007	10,461	10,585	10,697	10,757	10,772

(注) 当省の調査結果による。

#### ④経費削減

### [取組] デマンド交通（美馬ふれあいバス）の委託料の算出方法を改善することで財政負担を軽減

#### <背景事情>

- 平成 23 年 6 月から 25 年 9 月のデマンド交通（美馬ふれあいバス）の試験運行期間においては、委託料の算出方法について、事業者と取り決めた委託料基礎単価に運行時間に乗じた額を支払っていたことにより、当該期間のデマンド交通の一般財源額は年間約 2,000 万円（平成 23 年度）から約 2,800 万円（平成 25 年度）と増加傾向で推移しており、財政負担が大きくなっていった。

#### <取組内容>

市は、デマンド交通（美馬ふれあいバス）に係る財政負担を軽減するために、以下のとおり取組を実施している。

#### ○ デマンド交通（美馬ふれあいバス）の委託料の算出方法を改善

- ・ デマンド交通（美馬ふれあいバス）の平成 25 年 10 月からの本格運行に向けて、試験運行中に明らかになった委託料の算出方法に係る課題について、改善を行った。

（取組に至る詳細な経緯）

- 平成 23 年 6 月から 25 年 9 月の試験運行期間においては、委託料の算出方法について、事業者と取り決めた委託料基礎単価に運行時間に乗じた額を支払っていたが、次のような課題があった。
  - ・ 当該算出方法で算出する場合、事業者が実際に運行している時間にかかわらず、委託料が発生してしまい市の財政負担が大きくなるほか、委託先のタクシー事業者 4 社の運送距離や乗車率による燃料費等の負担に差が生じるため、公平に委託料が分配されないことが明らかとなった。
- このため、平成 25 年 10 月からの本格運行に向け、表 12 のとおり、委託料の算出根拠を見直すことで、市の財政負担の軽減を図るとともに、委託事業者間の平等性を確保することとした。

表 12 デマンド交通（美馬ふれあいバス）の委託料算出方法の改善

試験運行期間の委託料算出方法	本格運行期間の委託料算出方法
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 委託料基礎単価×運行時間【100%】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 減価償却費等の必要経費から割り出した 1 時間当たりの委託料基礎単価×0.7×運行時間【70%】</li> <li>・ 走行距離変動加算額：契約ごとの基礎単価×（走行距離/4 台合計走行距離）【20%】</li> <li>・ 乗客数変動加算額：契約ごとの基礎単価×（乗客数/4 台合計乗客数）【10%】</li> <li>・ 1 日当たりの乗客数が、25 人を超えた場合、1 人につき 250 円追加で支払</li> </ul>

(注)1 当省の調査結果による。

2 【 】内の%は、委託事業者を支払う委託料の算出根拠に占める項目の割合である。

#### <取組の工夫、効果等>

- 平成 26 年度以降、各年度の一般財源額は、約 1,400 万円から約 1,800 万円へと緩やかに増加しているものの、試験運行期間と比較すると、財政負担は軽減された。

○ なお、平成 23 年度以降のデマンド交通（美馬ふれあいバス）の財政負担状況（財源別）は、表 13 のとおりである。

表 13 デマンド交通（美馬ふれあいバス）の財政負担（財源別）の推移

（単位：千円）

区分	平成 23 年度	24	25	26	27	28	29	30
地域公共交通関係歳 出決算	38,807 (100) <100>	28,504 (73.5) <100>	33,875 (87.3) <100>	24,828 (64.0) <100>	26,929 (69.4) <100>	27,462 (70.8) <100>	36,590 (94.3) <100>	29,711 (76.6) <100>
特定財源	18,267 <47.1>	4,335 <15.2>	5,270 <15.6>	11,062 <44.6>	10,447 <38.8>	11,595 <42.2>	10,735 <29.3>	11,162 <37.6>
国補助金	1,493	0	0	5,521	5,326	6,017	5,117	5,660
県補助金	0	0	0	0	0	0	0	0
地方債	15,200	0	0	0	0	0	0	0
その他 （運送収入等）	1,574	4,335	5,270	5,541	5,121	5,578	5,618	5,502
一般財源	20,540 <52.9>	24,169 <84.8>	28,605 <84.4>	13,766 <55.4>	16,482 <61.2>	15,867 <57.8>	25,855 <70.7>	18,549 <62.4>
歳出決算額に影響を 及ぼした出来事	（国補助金）地域公共交通確保維持補助金（地域内フィーダー系統補助）活用（平成 23 年度、26 年度～30 年度） （地 方 債）デマンド交通システムの導入のための原資（平成 23 年度） （一般財源）美馬市地域公共交通活性化協議会に対する補助金（運行委託業者への委 託料及びシステム保守料等）及びオペレーターへの賃金（平成 23 年度 ～30 年度）							

（注）1 当省の調査結果による。

- 2 地域公共交通関係歳出決算の金額については、①平成 26 年度以降の地域公共交通関係歳出決算については、国補助金が市の会計を通さず、美馬市地域公共交通活性化協議会に直接交付されること、②平成 23 年度以降のその他（運送収入）についても美馬市地域公共交通活性化協議会の決算で処理されることから、市の会計として歳出決算書に反映されないため、美馬市の一般会計及び特別会計歳入歳出決算書のデマンドバス事業費の支出済額と表中の平成 23 年度以降の決算額については、金額が合わない。
- 3 各年度の地域公共交通関係歳出決算欄の（ ）内の数値は、平成 23 年度を 100 とした場合の指数を指す。
- 4 各年度の地域公共交通関係歳出決算欄、特定財源欄及び一般財源欄の〈 〉内の数値は、当該年度の地域公共交通関係歳出決算額を 100 とした場合の内訳を指す。

## 参考情報

### 現在の交通体系

#### 概況

主な公共交通は、鉄道、タクシー、美馬市営バス、デマンド交通（美馬ふれあいバス）、公共交通空白地有償運送がある。

#### 各公共交通

##### <鉄道>

市内には、JR徳島線の穴吹駅、小島駅の2駅があり、穴吹駅は特急剣山の停車駅となっている。穴吹駅の特急列車は、徳島方面・阿波池田方面とも6～7便運行されている。また、普通列車は、穴吹駅から徳島方面へは23～24便が、その他方面へは穴吹駅・小島駅ともに13～14便が運行されている。

##### <タクシー>

市内ではタクシー事業者4社が営業している。

##### <美馬市営バス>

穴吹・木屋平線、穴吹・道の駅うだつ線、滝の宮・剣山線の1路線・3系統があり、市が実施主体となり、民間の観光バス事業者（藤西阿観光(株)）に運行管理業務を委託して運行している。

##### <デマンド交通（美馬ふれあいバス）>

現在のデマンド交通（美馬ふれあいバス）運行体系の概要は、表14のとおりであり、美馬市地域公共交通活性化協議会が美馬市内のタクシー事業者（4社）に運行業務を委託して運行している。また、運行管理業務については、同協議会が直営で管理団体を設置しており、予約受付のための専用のシステム（おでかけデマンド）を導入し、専用のオペレーターによる受付体制を整備している。

美馬市のデマンド交通の仕組みは、美馬市内（木屋平地区を除く。）を四つのエリアに区分（1地区：美馬町西部、2地区：美馬町東部、脇町西部、3地区：脇町中央部、東部、4地区：穴吹町）し、1便45分の間に乗り合わせる利用者を目的地まで輸送することとしており、予約を受け付けるオペレーターが、運行ルートを構築し、予約状況を委託事業者の車両に設置されたタブレット端末に送信、その運行ルートに基づき委託事業者が運行する。

美馬市内（木屋平地区を除く。）とJR貞光駅（つるぎ町）を運行範囲としており、現在、平日に7便が運行され、利用者は、会員登録（無料）の上で、原則として利用の1時間前までに予約をすることで、ドアツードア方式の送迎サービスを受けることができる。

表 14 デマンド交通（美馬ふれあいバス）の運行体系

運行開始年月	平成 23 年 6 月（試験運行） 平成 25 年 10 月（本格運行）
実施主体（現在の主管課）	美馬市
運行主体（運行業務の委託事業者）	美馬市内のタクシー事業者（4社：（有）こおり、（株）うだつ、（有）剣山タクシー、（有）愛心）
車両・車両台数・所有者	各タクシー事業者が所有するジャンボタクシー（1社につき1台（10人乗り）ずつの計4台） ※ 第1便のみ予約数が多いときは、ジャンボタクシー及びタクシー車両を1台ずつ追加して運行している。
運行範囲	木屋平地区を除く美馬市内全域及びJR貞光駅（つるぎ町）
運行方式	ドアツードア方式のデマンド運行
運行日	平日のみ（土日祝、年末年始12月31日～1月3日は運休）
運行便数	7便（1便目は高校生優先）
利用料金	一般 500 円、高校生以下 300 円、障害者手帳所持者及び運転免許証の自主返納者 300 円、目的地間利用（旧町内 300 円、旧町外 500 円）、高校生の朝の通学定期乗車券 3,000 円、回数乗車券（300 円×11 枚）3,000 円（500 円×11 枚）5,000 円
予約方法等	利用者は、予約受付時間である平日の 8 時 45 分から 16 時（利用予定時刻の 1 時間前までに予約）に電話で予約 ※ 土日祝、年末年始 12/31～1/3 は予約受付なし ※ 1 便目及び 2 便目については、前日の 16 時までに予約が必要 ※ 予約の受付は専用のオペレーターを配置し、予約システム（おでかけデマンド）を導入した体制を整えている。
利用者の対象条件	美馬市に住所を有し、美馬ふれあいバスの利用者登録を行った者 ※ 登録料は無料 ※ 以下に該当する場合は利用不可 ・ 中学生以下の通学 ・ 介護タクシーを利用している場合（介護保険適用の場合） ・ ペット同伴の場合 ・ 自ら一人で乗り降りできない場合 ・ 車椅子を利用している場合 ・ 膝の上に載らない大きな荷物を持っている場合 ・ 折り畳めない手押し車、ベビーカーを使用する場合

(注)1 当省の調査結果による。  
2 令和 2 年 2 月時点の運行体系を記載している。

図 1 美馬ふれあいバス運行区域図

●美馬ふれあいバスは、以下の1地区～4地区で運行しており、木屋平地区を除く市内全域の住民の日常的な移動手段としての役割を担っている。

- 1 地区：美馬町西部  
2 地区：美馬町東部、脇町西部  
3 地区：脇町中央部、東部  
4 地区：穴吹町

運行日	月～金曜日（土日祝運休）
車両	ジャンボタクシー
利用方法	予約制（1時間前）
利用料金	一般 500 円 高校生以下 300 円 障がい者 300 円 免許返納者 300 円



(注) 「美馬市地域公共交通網形成計画」(令和 2 年 3 月) による。

〈公共交通空白地有償運送〉

現在の木屋平地区の公共交通空白地有償運送の運行体系の概要は、表 15 のとおりであり、NPO 法人こやだいらがドアツードア方式のデマンド運行をしている。

これは、木屋平地区内で実施されていた移動タクシー事業の廃止に伴い、地区住民が設立した NPO 法人が運行を行うデマンド型の代替交通手段である。

また、利用には会員登録（年会費 1,000 円）が必要であり、平成 30 年度の会員数は 297 人、登録運転手は 45 人である。

なお、運送に関する基本的な流れは、次のとおりである。

- ① 利用登録を行った利用者が NPO 法人に利用の電話予約を入れる。
- ② 予約を受け付けた NPO 法人の職員は、利用者の最寄りに所在する運転手に電話連絡を入れ、配車の確認を行う。
- ③ 配車の手配が完了次第、利用者に予約完了の電話連絡をする。
- ④ 運転手が予約日に利用者指定の場所に迎えに行き、目的地まで運送する（送迎）。
- ⑤ 送迎が完了した運転手は利用者から利用料金を受け取り、任務が完了したことを NPO 法人に電話連絡する。

表 15 木屋平地区の公共交通空白地有償運送の運行体系

運行開始年月	平成 20 年 4 月
実施主体及び運行主体	特定非営利活動法人こやだいら
車両・車両台数・所有者	登録運転手が所有する自家用車（28 台） ※ 車両保険は、個人で加入することとしており、任意保険を無制限とすることを推奨している。 ※ 運転手の登録は、過去 3 年間に人身事故を起こしていないことが条件
運行範囲	木屋平地区（出発地又は到着地が木屋平地区内であれば、地区外へ利用可能）
運行方式	ドアツードア方式のデマンド運行
運行日及び運行時間帯	年末年始（12 月 28 日～1 月 3 日）を除き無休で運行 運行時間帯は、6 時から 21 時（市営路線バスとの接続を考慮）
利用料金	・ 運行 1 回につき 1km 当たり 130 円 ・ 待機料金 30 分当たり 100 円
利用料金割引制度	乗り合わせ人数により割引（2 人で乗り合わせれば、1km につき 1 人 65 円）
予約方法等	利用者は、原則、月曜日及び金曜日の午前中に電話で時間・行き先・人数を予約することとしているが、急を要する予約がある場合には、各担当地区の NPO 法人の役員が受付をして対応する。
利用者の対象条件	利用には、年間 1,000 円の利用登録料が必要であり、利用対象者は、木屋平地区の住民及びその親族

(注)1 当省の調査結果による。

2 令和 2 年 3 月時点の運行体系を記載している。



## 地勢

- 平成 17 年、脇町、美馬町、穴吹町、木屋平村の 4 町村の合併により発足した。
- 徳島県の西部に位置し、西側は東みよし町・つるぎ町・三好市、北側は讃岐山脈（香川県）、東側は阿波市・吉野川市・神山町、南側は那賀町と接している。市の中央から東西に吉野川、南北には穴吹川が流れ、沿岸の平野部が主な可住地となっている。北側の讃岐山脈、南側の剣山山系を始め、総面積の約 8 割が森林となっており、清らかな水と豊かな緑に囲まれた自然の美しい地域である。

図 3 美馬市の地勢

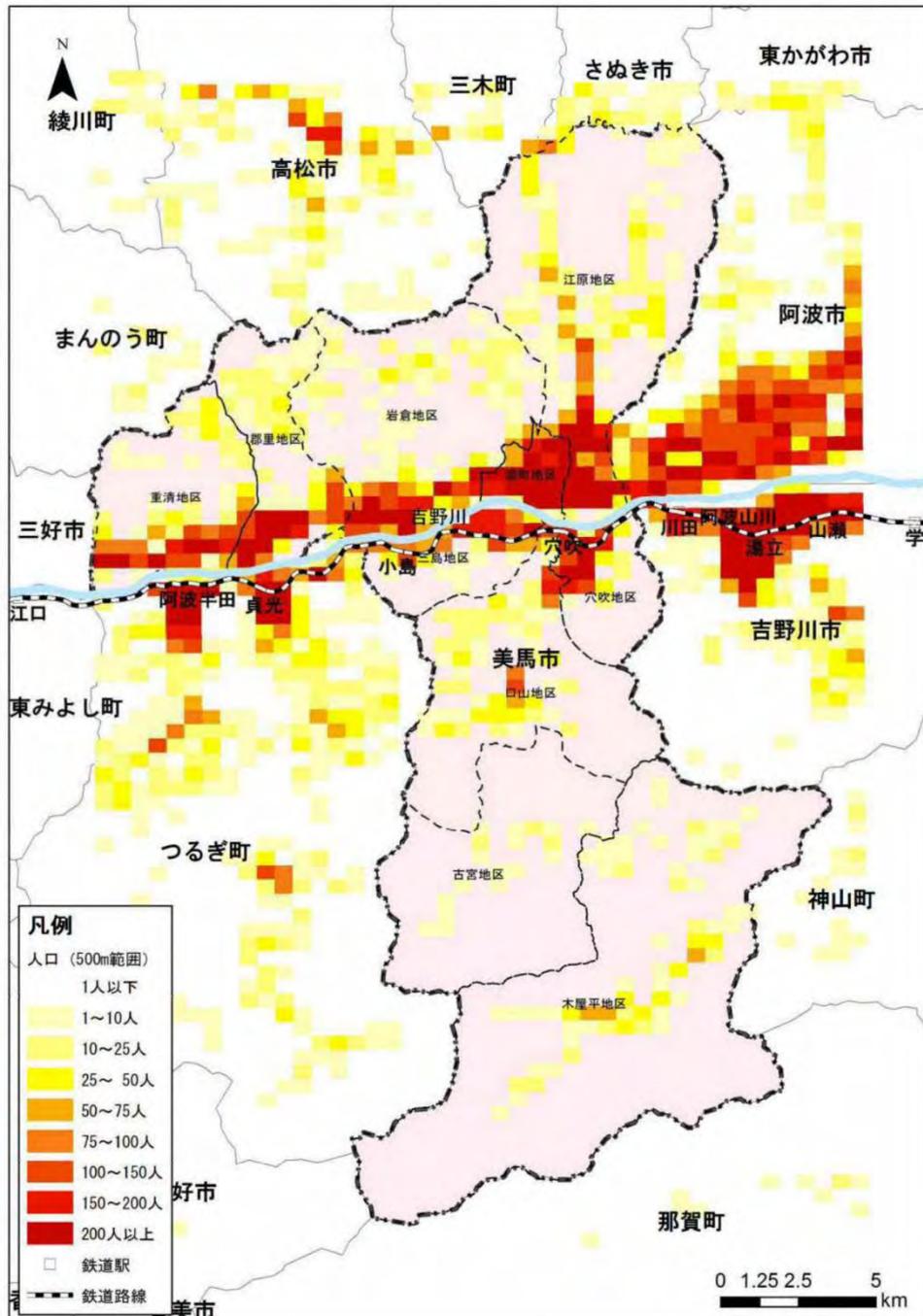


(注) 「美馬市地域公共交通網形成計画」(令和 2 年 3 月) による。

## 人口

- 美馬市の人口は、昭和 55 年には 4 万 1,642 人であったが、平成 27 年には 3 万 501 人と減少が続いている。
- 高齢化率は、昭和 55 年には 14.6%であったが、平成 22 年には 31.9%、令和元年には 37.4%と増加を続けている。
- 吉野川沿い、鉄道路線に人口が集中しており、山間部では居住エリアが分散して集落が形成されている。

図 4 美馬市の人口メッシュデータ

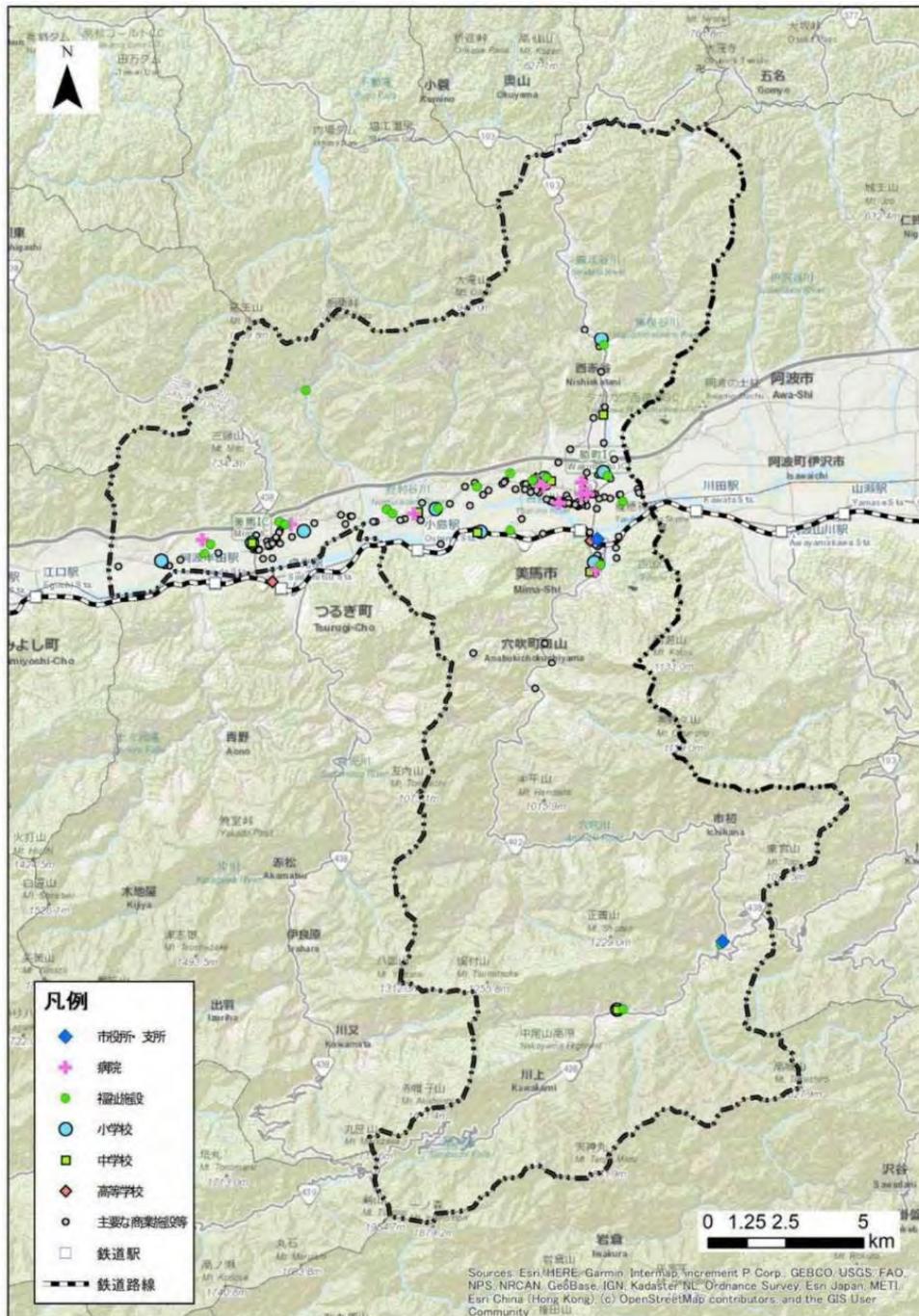


(注) 「美馬市地域公共交通網形成計画」(令和 2 年 3 月) による。

## 主要施設の分布

○ 吉野川沿いに多数の施設が集積して立地している。一方で、行政施設及び教育施設は各地区に分散して立地している。

図5 主要施設の分布



(注) 「美馬市地域公共交通網形成計画」(令和2年3月)による。

(4) 乗降環境や待合環境の見直し

## 北海道岩内町

### 取組概要

コミュニティバスの運行について、複数回にわたるアンケート調査や障害者団体等を含む多様な構成員による協議により、幅広くニーズを把握。ニーズに対応し、車両をノンステップバスに変更することにより、障害者等の乗降環境を向上  
 【関連分野：①既存公共交通ネットワークの再編、②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善、④経費削減、⑤その他】

### 基本情報

人口（令和元年度）	12,314人	地域公共交通関係支出 合計（平成30年度）	35,689千円
面積（令和元年度）	70.6km <sup>2</sup>	国補助金	—
人口密度（令和元年度）	174.43人/km <sup>2</sup>	道補助金	—
人口増減率（令和元年）	-2.45%	その他	3,750千円
高齢化率（令和元年度）	36.9%	一般財源	31,939千円
財政力指数（令和元年度）	0.32	地域公共交通網形成計画 の策定	平成28年3月
市町村合併	—	バス事業者数 （令和元年度）	2
担当職員数 （令和元年度）	1	タクシー事業者数 （令和元年度）	2

### 交通体系

鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
	○ 民間路線バス		○		
	◎ 「いわない循環バス 『ノットライン』」				

※ ○：町内で運行している交通手段  
 ◎：町内で運行している交通手段のうち、本事例表の取組で紹介するもの

## 現在の交通体系に至るまでの経緯

### 再編前

- 民間路線バスは市町村をまたぐ広域移動が主で、市街地を走行する公共交通手段がなく、病院や商業施設、役場等の町内の主要施設への移動が困難な状況

### 経緯

#### ①既存公共交通ネットワークの再編(→p.206)

##### 岩内町地域公共交通網形成計画の策定

- 町内の地域公共交通の現状把握のため、住民へのニーズ調査や町内路線バスの利用実態調査、交通事業者等の関係団体へのヒアリング調査を実施
- 岩内町地域公共交通活性化協議会において町の地域公共交通の課題や方針について協議
- 上記で把握した課題を踏まえ、計画では町内の主要施設とバスターミナル、後背住宅地等を面的にネットワークする新たな公共交通網の形成を方針付け

##### いわない循環バス「ノッタライン」の導入

- 導入に当たり、平成27年度に秋季及び冬季の計2回の実証運行を実施
- 実証運行を踏まえ、利用人数に応じた車両の仕様の変更や利用実態に合ったルートの設定を行い、平成28年10月にいわない循環バス「ノッタライン」の本格運行を開始

##### ⑤その他(→p.217)

- 岩内町地域公共交通活性化協議会構成員の商店街連合会と連携し、バスの利用運賃に応じて商店街で使用できるポイントを付与する等の利用促進の取組を実施

#### ②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善(→p.212)

##### ニーズ調査の実施

- 町役場やバスターミナル等に設置した「目安箱」等により、いわない循環バス「ノッタライン」の利用者ニーズを把握

##### 運行車両の変更

- 高齢者等の利便性の向上のため、運行車両をノンステップバスに変更

##### ④経費削減(→p.215)

- 車両の変更は車両の維持管理費用低減の目的もあり

##### 運行範囲の拡大

- 民間バス路線が廃止された区域の一部に運行範囲を拡大

バスターミナルと円山地域(市街地から離れた山麓地域)を結ぶ民間路線バスの廃止

##### 乗合タクシーの実証運行の開始

- 民間路線バスの廃止に伴い公共交通空白地域となった円山地域において、定時定路線型の乗合タクシーの実証運行を開始

### 再編後

現在の岩内町の主な公共交通は以下のとおり(→p.218)  
民間路線バス、タクシー、いわない循環バス「ノッタライン」、乗合タクシー(実証運行中)

## 取組内容の詳細

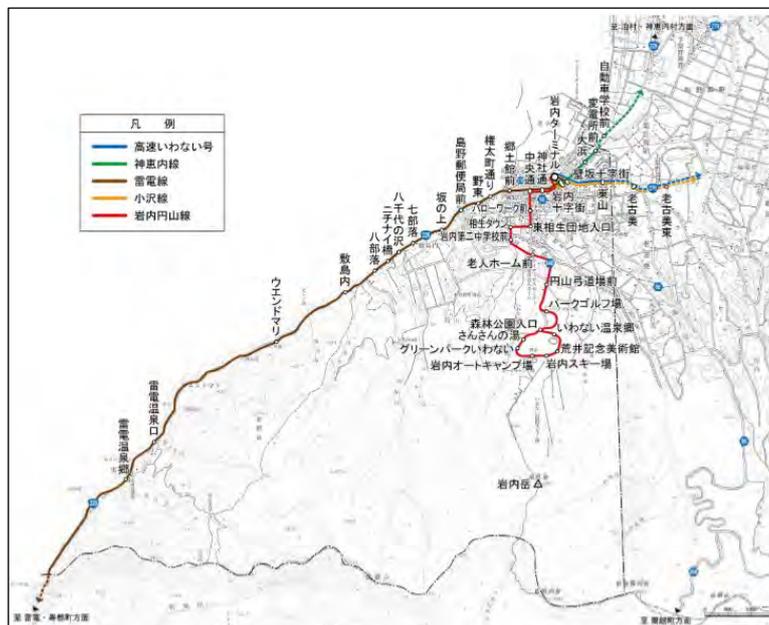
### ①既存公共交通ネットワークの再編

#### [取組] 市街地を循環する乗合バスの導入により、住民の町内移動や幹線バス利用の利便性を向上

##### <背景事情>

- 岩内町では、町と他市町村を結ぶ民間路線バスが4路線あり、市町村間の公共交通のネットワークは一定の交通サービスを充足していた。一方で、市町村間を結ぶ民間路線バスは、基本的に国道をルートとしてバス停留所は国道沿道にしかなく、面的に市街地をカバーするような路線とはなっていなかった。
- 具体的には、町内だけで完結するバスはバスターミナルと郊外のレクリエーションゾーンである円山地区を結ぶ1路線（岩内円山線。図1参照）のみであり、病院、大型商業施設、役場、郵便局などの主要施設が立地する市街地を通るバス路線がないなど、町内移動や幹線交通に接続するためのフィーダー交通(※)が不足している状況にあった。  
※ フィーダー交通とは、バスの停留所や鉄道駅等において、地域間を結ぶ幹線交通と接続する枝線となる交通を指す。
- 住民からも町内の各地域から主要施設に移動できるような面的にネットワークする公共交通の整備の要望や意見が出されていた。

図1 路線バス運行ルート（平成28年3月）



(注) 「岩内町地域公共交通網形成計画」(平成28年3月)による。

##### <取組内容>

町は、町内の移動の足の確保のため、岩内町地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）において、町内を面的にネットワークする新たな公共交通網の形成を基本方針の一つとし、以下のとおり取組を実施している。

○ 乗合バス（いわない循環バス ノッタライン）の運行開始（平成28年10月）

- ・ ニーズ調査や岩内町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）での協議を踏まえ、平成27年度に2回（秋季及び冬季）の実証運行を実施。この運行を通じて運行ルートの需要や利用者数を把握し、平成28年10月からの本格運行に反映

（取組に至る詳細な経緯）

上記取組に至る詳細な経緯は、以下のとおりである。

(1) 協議会の設置

- 町は平成26年2月、町内の地域公共交通の在り方や活性化の方策の検討等のため、協議会を設置した。
- 協議会では、表1のとおり、網形成計画の策定に係る検討や乗合バス導入に係る検討等を実施した。

表1 協議会における主な協議内容

回	時期	主な協議内容		備考
		網形成計画（※）策定に関する事項 ※本表内では、「計画」と標記	乗合バス導入に関する事項	
第2回	平成26年7月11日	・ 計画策定のための調査業務の委託や調査内容について検討		
第3回	平成26年9月4日			
第4回	平成26年11月21日	・ 計画策定のための調査結果の報告 ・ 町内の地域公共交通の課題の整理		
第5回	平成27年2月6日			
第7回	平成27年8月24日		・ 実証運行（秋季）の運行内容（ルート等）の検討	
第8回	平成27年11月20日	・ 計画の骨子の検討等	・ 実証運行（秋季）の結果報告 ・ 実証運行（冬季）の運行内容の検討	・ 障害者団体から車椅子やベビーカー利用に関する要望あり ・ 商店街連合会から、連携の提案あり
第9回	平成28年2月19日	・ 計画案の検討	・ 実証運行（冬季）の中間報告	
第10回	平成28年3月18日		・ 実証運行（冬季）の結果報告	
第11回	平成28年5月13日		・ 本格運行の運行内容（料金・ダイヤ・ルート等）の検討	
第12回	平成28年6月27日			

（注）1 当省の調査結果による。

- 2 協議会の構成員は、バス事業者、タクシー事業者、行政機関（北海道開発局、運輸局、道、警察署、町）、学校等（小中学校校長会、町内高等学長校長、PTA 連合会、町教育委員会）、地域住民又は利用者の代表（老人クラブ連合会、障害者福祉協会、商工会議所、観光協会、社会福祉協議所等）である。

(2) 町内のニーズ等の把握調査の実施

- 町は網形成計画の策定に当たり、住民ニーズの把握や地域公共交通の活性化に向けた課題の整理等のため、表2のとおり、住民に対するアンケート調査等や交

通事業者、社会福祉協議会等の関係団体等に対するヒアリング調査を実施した。

表2 網形成計画策定に係る調査

調査内容	実施時期	実施手法	備考
住民ニーズの把握	平成26年 9～10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート調査票の郵送（年齢層ごとに2,000世帯を抽出）</li> <li>町内の公共施設等5か所へのアンケート調査票の設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>買物、通院などに便利な町内を循環するバスの運行の要望あり</li> </ul>
町内路線バスの乗降者数等調査	平成26年 10月2日 平成27年 1月22日	<ul style="list-style-type: none"> <li>岩内バスターミナルを起点に運行する全路線バスを対象に、バス停間の乗降実態・移動実態を調査（夏季・冬季）</li> <li>バス利用者に対するインタビュー調査</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスを利用する際の移動先は町外が多いとの結果（周辺町村も含め、住民生活圏となっている。）</li> </ul>
公共交通事業者や関係団体等の意向把握（ヒアリング調査）	平成26年 10～11月	対象は以下の事業者 <ul style="list-style-type: none"> <li>岩内町社会福祉協議会</li> <li>岩内町老人クラブ連合会</li> <li>タクシー・ハイヤー事業者</li> <li>民間路線バス事業者</li> <li>ホテル事業者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会福祉協議会や老人クラブ連合会から、市街地を循環する公共交通の導入の要望あり</li> </ul>

(注) 当省の調査結果による。

- 上記の調査結果等から、町では地域公共交通の活性化に向け、町内の移動の足の確保や町民の積極的な公共交通利用に向けた地域との協働等が課題であると分析した。

### (3) 乗合バスの実証運行の実施

- 網形成計画策定に当たり、町にとって最適な交通手段を探るため、平成27年度に秋季と冬季の2回、乗合バスの実証運行を実施した。実証運行の概要は表3のとおりである。
- 秋季の実証運行では、運行車両については、定員10名以上の車両を使用することとしていた（運行業務仕様書に記載）。そのため、運行事業者の指名競争入札は町内を運行するバス事業者及びタクシー事業者が参加でき、競争入札の結果、バス事業者（ニセコバス（株））に委託することとなった。
- 冬季の実証運行は、秋季の実証運行結果を踏まえ、次のような変更を行い実施した。
  - ・ 秋季の最大乗車人員が15名と一定の利用があったことや、他の市町村の実施例からも冬季は利用者が1～2割増えると想定されることから、運行業務仕様書を20名以上の運送が可能な車両に変更した。なお、その結果、委託することができる事業者がバス事業者のみとなり、秋季に引き続きニセコバス（株）に委託することとなった。
  - ・ 運行ダイヤについても、秋季の実証運行の結果を踏まえ、秋のダイヤでは遅れがみられたことや、冬季は降雪により、秋季以上に遅れが想定されることから、時間に余裕を持ったダイヤに変更することとなった。

表3 乗合バス実証運行の概要

	秋季	冬季
期間	平成27年10月5日～11月4日 (31日間)	平成28年2月8日～3月9日 (31日間)
便数	循環便10便/日	循環便8便/日
ダイヤ	始発8:00発、最終便18:30発(19:32 運行終了) 1循環当たり所要時間62分 運行間隔70分/便	始発7:50発、最終便18:20発(19:35 運行終了) 1循環当たり所要時間75分 運行間隔90分/便
運賃	中学生以上：100円 小学生以下、障害者手帳保有者及び介助者：無料	
利用者数	延べ2,033人	延べ2,663人
その他		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 冬季における需要を調査するために実施</li> <li>・ 道路環境等を考慮し、秋季から一部ルートを変更</li> <li>・ 商店街連合会及びいわないポイントカード会と連携し、利用者に商店街で利用できるポイントを付与</li> </ul>

(注) 当省の調査結果による。

- また、秋季及び冬季の実証運行期間中には、地域住民の乗合バスへのニーズを把握するため、表4のとおり、
- ① 乗合バスの利用者に対する利用実態調査及び利用者ニーズ調査
  - ② 老人福祉センター利用者のうち、実証運行時に利用しなかった者に対し、その理由等の聞き取り
- も実施した。

表4 実証運行時に実施した調査等

調査内容	実施時期	実施手法	備考
実証運行利用実態調査	秋季:平成27年10月5日～11月4日 冬季:平成28年2月8日～3月9日	・ バス停別の乗降客数をバス乗務員が調査	・ 1日当たりの平均利用者数が秋季65.6人、冬季85.9人と一定の利用者数があることを把握
利用者ニーズ調査	秋季:平成27年10月25,26日 冬季:平成28年2月14,15日	・ 調査員がバスに同乗し、利用目的や乗降車バス停等をインタビュー調査 ・ 平日及び休日別の特性を把握するため、平日・休日各1日調査	・ 利用者の主な目的は買物や通院等 ・ 利用者から運行範囲や停留所の拡大等の要望あり
実証運行時の非利用者への聞き取り	平成28年1月15日	・ 老人福祉センターにおいて冬季実証運行の周知と併せて聞き取りを実施	・ 利用しなかった理由として、「車の運転ができるので利用する必要がない」が最多

(注) 当省の調査結果による。

(4) 網形成計画の策定

- 町は、ニーズ調査の結果、実証運行、協議会での検討等を踏まえ、平成28年3月に網形成計画を策定した。
- 網形成計画では、町内における移動の足を確保するため、町内の主要施設とバ

スターミナル、住宅街等を面的にネットワークする新たな公共交通網の形成が方針の一つとして位置付けられており、具体的な事業として町が事業主体となり乗合バスの運行を行うこととされている。

- なお、網形成計画の策定に当たっては、平成 27 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業（計画策定事業））を活用しており、交付された補助金 275 万 5,000 円を網形成計画策定に係る調査業務委託料や実証運行の実施等に充てている。

(5) 本格運行の開始

- 網形成計画に基づき、平成 28 年 10 月から乗合バスである「いわない循環バスノッタライン」（以下「ノッタライン」という。）の運行を開始した。
- 実証運行と本格運行の運行内容を比較すると、表 5 のとおりであり、
  - ① 実証運行時、運賃は 100 円としていたが、民間路線バスの初乗り料金が 170 円であること等を考慮し、民業圧迫を避けるため、150 円に引上げ
  - ② 実証運行でほとんど利用がなかった区域があったことや通行の安全確保の観点等から、本格運行ではルートも変更などの見直しを実施し、本格運行を開始している。

表 5 実証運行と本格運行の運行内容の比較

	実証運行（冬季）	本格運行（平成 28 年 10 月）
便数	循環便 8 便/日	循環便 8 便/日 日曜日及び年末年始は 6 便/日（1 月 1 日は運休）
ダイヤ	始発 7:50 発、最終便 18:20 発（19:35 運行終了）	始発 7:30 発、最終便 17:45 発（19:05 運行終了）
運賃	中学生以上：100 円 小学生以下、障害者手帳保有者及び介助者：無料	中学生以上：150 円 小学生以下、障害者手帳保有者及び介助者：無料
その他	バス停留所は電柱に時刻表を貼り付けたもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停留所の名称を実証運行時の商店の名前等から、既存のバス停留所の名称と統一又は公共性のある名称に変更</li> <li>・ バス停留所はバス停留所看板を設置</li> </ul>

（注） 当省の調査結果による。

- なお、運行は実証運行時と同じバス事業者（ニセコバス（株））に委託しており、運行開始前の平成 28 年 6 月に同社と運行に関する協定を締結している。
- また、運行に当たっては、平成 29 年度以降は地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用している。平成 29 年度は交付された補助金 446 万 6,000 円を人件費や燃料費等の運送費に充てている。  
 なお、ノッタラインの運行に当たっては、表 6 のとおり運行費の赤字が生じているが、当該赤字分は町から事業者に補助している。

表6 ノッタライン運行に係る収支状況の推移

(単位：千円)

区分		平成28 年度	29	30
収入	営業収益（運送収入）(A)	1,838	3,463	4,226
	国庫補助金(B)	0	4,466	4,356
営業 費用	運送費(C)	12,470	21,341	19,695
	人件費	5,659	11,746	11,304
	燃料油脂費	1,168	2,232	1,981
	その他	5,643	7,363	6,410
経常損益（町負担額）(A)+(B)-(C)		▲10,632	▲13,412	▲11,113

(注) 当省の調査結果による。

〈取組の工夫、効果等〉

- ノッタラインの運行開始により、市街地移動の利便性が向上し、利用者数も増加傾向にある（利用者数の推移は「②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善」参照）。

## ②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善

**〔取組〕 利用者へのアンケート調査等を踏まえ、ノンステップバスへの車両変更により障害者等の利便性を向上する等、利用者のニーズに応じた見直しを実施**

### 1. 運行車両の変更

#### 〈背景事情〉

- 平成28年10月のノッタライン導入当初、車両は委託先のバス事業者が所有する乗車定員22人のものを使用していたが、乗降口が高く、段差がある設計となっていたことに加え、老朽化も進んでいた。
- 協議会において、構成員の障害者団体から、車いすやベビーカー利用者、高齢者等が乗車できるような車両の要望があった。また、平成26年9月に住民に実施したアンケート調査でも、ノンステップバス導入の要望が寄せられていた（アンケート調査の詳細は「①既存公共交通ネットワークの再編」を参照）。

#### 〈取組内容〉

町では、アンケート調査結果等を基に、車いすやベビーカー利用者、障害者等誰でも乗り降りしやすいユニバーサルデザインの「国土交通省認定標準仕様ノンステップバス」を導入することを網形成計画に方針付け、以下のとおり、平成30年7月に新車両として購入した。

#### ○ ノンステップバスの導入（平成30年7月）

- ・ 協議会において、新車両の仕様等について協議
- ・ 平成30年6月にノンステップ型かつスロープ付きの定員32人のバスを購入し、7月から使用を開始
- ・ なお、車両の購入には国庫補助金（公有民営方式車両購入費国庫補助金）を活用。差額は町が負担（※）

※ 補助額750万円、町負担額1,007万4,000円

#### 〈取組の工夫、効果等〉

- ニーズに対応し、ノンステップバスを導入したことにより、高齢者や障害者等の利便性を確保・向上させることができた。また、新たに車両を購入することにより、整備費用を削減することができた（詳細は「④経費削減」参照）。
- なお、障害者の利用者数の推移は、表7のとおりであり、年々増加している。

表7 ノッタラインの障害者年間利用者数

（単位：人）

年度	平成28	29	30	令和元
利用者数	2,510	5,971	7,790	9,119
月平均	418	498	649	760

（注）1 当省の調査結果による。

2 平成28年度の年間利用者数は、28年10月から29年3月までの利用者数である。

### 2. 運行範囲の変更

#### 〈背景事情〉

- 平成30年3月末に民間路線バスの路線である「岩内円山線」が廃止されたことにより、当該路線が運行していた地域では利用できるバス路線がない状況となっていた。

### 〈取組内容〉

町では、平成30年3月から「いわない循環バス『ノッタライン』利用者アンケート」を実施しており、アンケートから把握した意見・要望を踏まえ、以下の点を改善した。

### ○ 運行範囲を拡大し、民間路線バスの路線廃止により交通空白地帯となった区域の移動の足を確保（平成30年12月）

（取組に至る詳細な経緯）

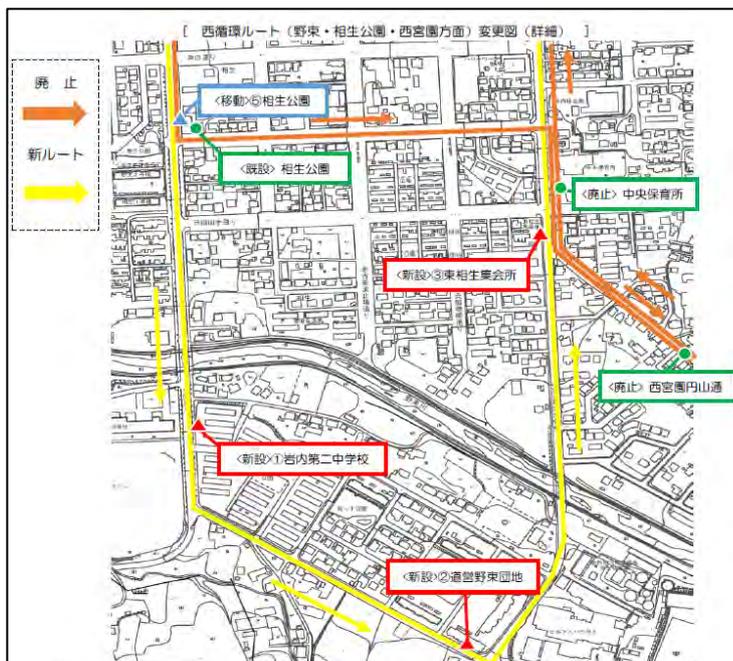
#### （1）アンケート調査によるニーズ把握

- 町では、ノッタライン導入後の平成30年3月から、利用者アンケートを実施しており、岩内町役場、バスターミナル等に所定のアンケート用紙とそれを入れるための「目安箱」を設置するとともに、町のホームページでもアンケートを受け付けている。
- 平成30年3月末に民間路線バスの路線である「岩内円山線」が廃止されたことにより、当該路線が運行していた地域（相生・野東地区の一部地域）ではバス路線がなくなったため、上記の利用者アンケートでは、ノッタラインが当該地域も運行してほしいとの声が多く寄せられた。

#### （2）運行ルートの見直し

- 利用者アンケートの意見・要望等を基に、平成30年9月に協議会において、ノッタラインのルートを変更し、民間路線バスの路線が廃止となった地域の一部を経由することについて協議を行った。
- 協議を踏まえ、平成30年12月から、図2のとおりルートの変更及び停留所の新設や整理を行い、運行範囲を拡大した。

図2 運行ルートの見直し箇所



（注）第17回岩内町地域公共交通活性化協議会資料による。

(3) 利用者数の推移

- ノッタラインの利用者数は、表 8 のとおり、平成 28 年度から令和元年度まで増加傾向にある。

表 8 ノッタラインの年間利用者数

(単位：人)

区分	平成 28 年度	29	30	令和元
利用者数	16,230	31,754	39,184	42,540
月平均	2,705	2,646	3,265	3,545

(注)1 当省の調査結果による。

2 平成 28 年度の年間利用者数は、28 年 10 月から 29 年 3 月までの利用者数である。

<取組の工夫、効果等>

- 利用者のニーズの把握とそれを踏まえた運行条件の見直しを行い、利便性向上を図ることにより、ノッタラインが住民の足として定着するとともに、利用者数も増加している。

#### ④経費削減

### 〔取組〕 車両の変更により、維持管理費等を低減するとともに、運賃引き上げにより町の財政負担を軽減

#### 〈背景事情〉

- ノッタライン導入当初に使用していた車両は老朽化が進んでいたことから、車両整備費用の負担が大きくなっていった。
- ノッタラインは利用者数の増加に伴い、運賃収入も増額となっていたが、平成 29 年度の収支率（運行収入/運行経費）は 16.2%と、近隣町村が 40%前後であるのと比較して低く、また、今後人件費等の運行経費の増加が見込まれることから、持続可能なバス交通を実現するため、運行収入を上げる必要があった。

#### 〈取組内容〉

##### i) 車両の維持管理費の削減（平成 30 年 7 月）

- ・ 導入当初に使用していた車両は老朽化が進んでいたこと、ノンステップバス使用の要望があったことから、町では平成 30 年 7 月に新車両を購入し、整備費用の削減を図るとともに、高齢者や障害者等の利便性の確保・向上を図った（購入の経緯は「②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善」参照）。

##### ii) 運賃の改定（令和元年 10 月）

- ・ 令和元年 10 月の消費税の増税に合わせ、運賃を 150 円から 200 円に改定した。
- ・ 町は改定の理由について、①運転手確保のための人件費や消費税増税に伴う維持管理費の増加など、今後の運行経費の増額に見合った受益者負担を確保することで持続可能なバス交通を実現するため、②これまで交付を受けていた地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の上限額が人口減少等(※)により減額となる見込みであるため、③現行の料金設定は岩内ターミナル発着の路線バスの初乗り料金を参考としており、消費税増税に合わせてその運賃も上がる見込みであることから、運賃格差の緩和を図るためとしている。

※ 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金は人口に基づいた計算により上限額が決定するため、人口減少により減額となる。

#### 〈取組の工夫、効果等〉

- 新車両の導入により、車両の維持管理費用を低減することができ、運行経費は平成 29 年度と 30 年度を比較すると、164 万 6,000 円減少した（表 9）。
- 運賃の改定及び利用者数の増加により、運賃収入も増加傾向にあり、町の財政負担軽減につながった。

表9 岩内町のノッタラインの運行に要する経費の推移（財政負担等の内訳）

（単位：千円）

区分	平成28年度	29	30	令和元
運行経費（A）	12,470	21,341	19,695	20,704
国庫補助金（B）	0	4,466	4,356	4,336
運賃収入（C）	1,839	3,463	4,227	5,276
町負担額（A-B-C）（D）	10,631	13,411	11,112	11,092
運賃収支率（C/A）	14.74 %	16.23 %	21.46 %	25.48 %
町負担率（D/A）	85.26 %	62.84 %	56.42 %	53.57 %

（注）1 当省の調査結果による。

2 平成28年度は、28年10月から29年3月までの運行に要した経費である。

3 各項目の金額は単位未満を四捨五入しているため、合計や割合が一致しない場合がある。

## ⑤その他

### [取組] 商店街連合会と連携した利用促進の取組を実施

#### <背景事情>

- 平成 28 年 2 月に乗合バスの実証運行（冬季）の内容を検討する際、商店街連合会からバスの利用促進と商店街の利用促進や滞在につながるような取組を連携して行うことについて提案があった。
- 平成 28 年 3 月に策定された網形成計画においても、地域が一体となって公共交通を支えるため、商店街連合会との連携を行うこととされていた。

#### <取組内容>

ノッタライン及び商店街の相互の利用促進のため、商店街連合会と連携し、以下の取組を実施した。

#### ○ 商店街で利用できるポイントをバス利用者に付与（平成 28 年 2 月、29 年 4 月）

- ・ 実証運行期間中、乗合バスの利用客に商店街で利用されているポイントカードにポイント（※）を付与できる券を配布
  - ※ 1 回の乗車時に 1 円分のポイントを付与できる券を配布。実証期間中に 978 枚の配布実績
- ・ 平成 29 年 4 月にノッタラインの回数券を販売してからは、回数券購入時にポイントカードにポイントを付与する取組を開始（※）
  - ※ 10 枚つづり 1,500 円の回数券購入時にポイントカードに 15 円分のポイントを付与。令和元年 10 月に 10 枚つづり 2,000 円に改定したが、付与するポイントは変更していない。
- ・ なお、回数券購入分のポイントの付与にかかる負担金は、協議会が利用促進事業費として負担している（令和元年度は、協議会から 1 万 7,040 円の費用を負担）。

#### <取組の工夫、効果等>

- 商店街連合会と連携し、地域が一体となって公共交通を支える取組の推進につながった。
- 利用者アンケートでも、回数券購入時のポイント加算について、好評の声が寄せられている。

## 参考情報

### 現在の交通体系

#### 概況

主な公共交通は、民間路線バス、タクシー並びに岩内町が運営しているいわない循環バス「ノッタライン」及び円山地域乗合タクシー（実証運行中）がある。

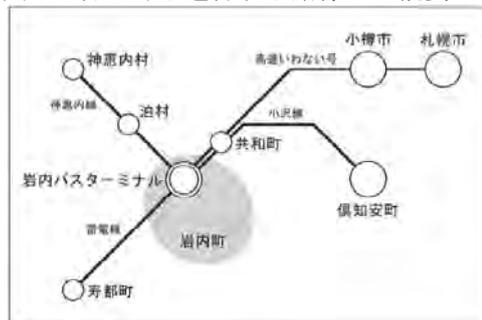
#### 各公共交通

##### <民間路線バス>

岩内町を運行しているバスは、北海道中央バス（株）が運行する「高速いわない号」及び「神恵内線」並びにニセコバス（株）が運行する「小沢線」及び「雷電線」の4路線がある。

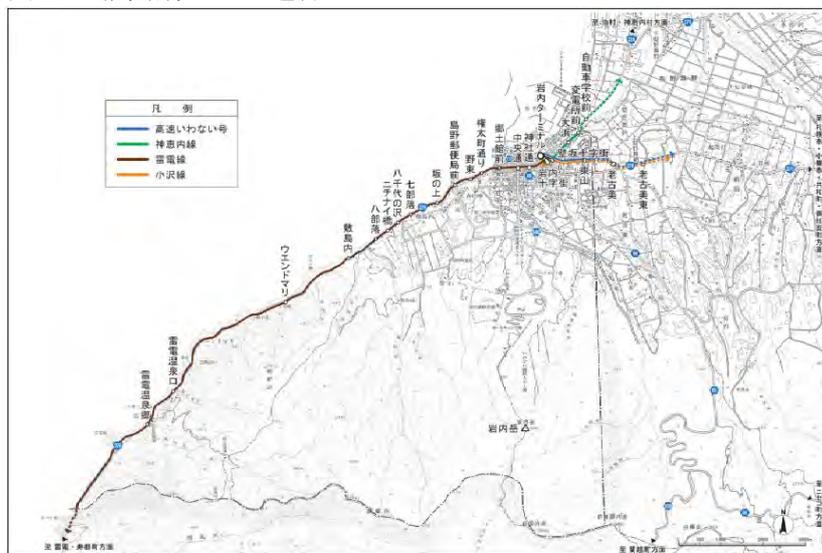
全て岩内バスターミナルを起終点とし、他市町村とを結ぶバス路線となっており、停留所は市街地には少なく、国道沿道に集中している。

図3 岩内町を運行する路線バス概要



(注) 「岩内町地域公共交通計画」(令和3年3月)による。

図4 民間路線バスの運行ルート



(注) 「岩内町地域公共交通計画」(令和3年3月)による。

<タクシー>

町内では、2社のタクシー事業者が営業しており、両社とも町内全域を運行エリアとしている。

<ノッタライン>

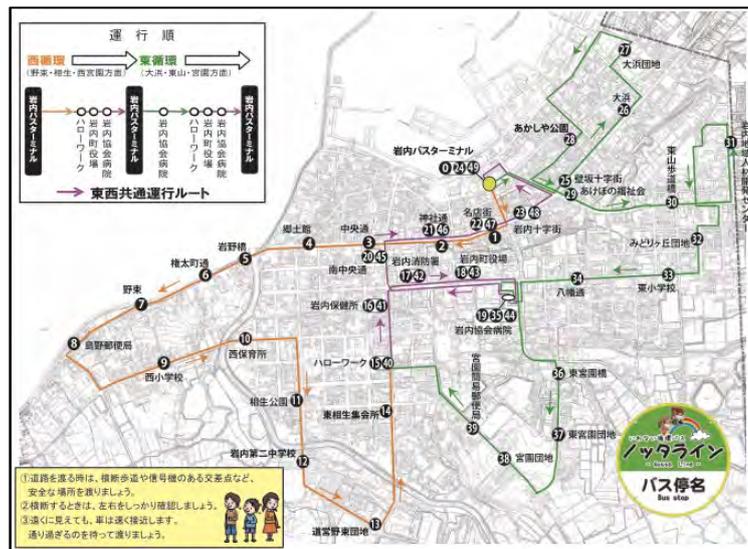
平成28年10月から本格運行している乗合バス（ノッタライン）は、岩内バスターミナルを起終点とし、町内の市街地を循環している。

表10 ノッタラインの運行体制等（令和3年度）

項目	内容
ルート	岩内バスターミナルを起終点とし、西循環と東循環に分けて連絡
ダイヤ・便数	定時定路線 循環便 8便/日（7:30～19:05） 日曜日及び年末年始は6便/日（9:00～17:40） 1月1～2日は運休
運賃	中学生以上 200円 小学生以下、障害者手帳保有者及び介助者 無料
車両	32人乗りノンステップバス1台
運行事業者	ニセコバス（株）

（注） 当省の調査結果による。

図5 運行ルート図



（注） 岩内町のホームページによる。

<円山地域乗合タクシー>

円山地域乗合タクシーは、平成30年3月に民間路線バス（岩内円山線）が廃止されたことに伴い、代替の交通手段として、円山地域の公共交通不便地域の解消や高齢者等の自立支援・健康増進、日常生活の利便性向上、観光振興のため、令和2年6月から実証運行が開始された。

導入の経緯として、町にバス路線復活の要望等が平成30年3月から12月の間に32件寄せられるなど、円山地域の住民や温泉施設利用者等から廃止代替手段に関する要望が出されたことがある。協議会で平成30年度から令和元年度に運行内容の検討が行われ、ダイヤ作成時にはノッタラインとの接続が考慮された。

実証運行の期間は当初は令和3年3月31日までとされていたが、新型コロナウイルス感染症の影響で観光アクセス実証データが十分に得られなかったため、4年3月末まで実証運行が延長された。

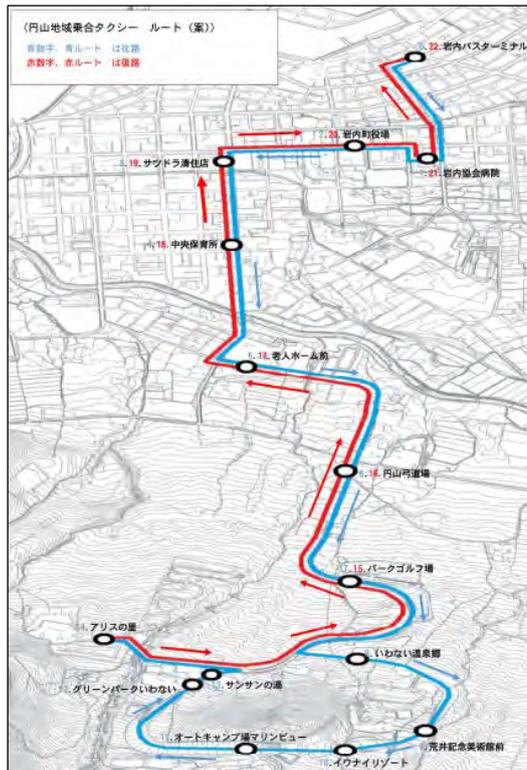
町は実証運行データを基に本格運行の実施について検討している。

表 11 円山地域乗合タクシーの運行体制等（令和3年度）

項目	内容
ルート	岩内バスターミナルを起終点とした循環便
ダイヤ・便数	定時定路線 循環便4便/日(8:55~15:25)
運賃	中学生以上 200円 小学生以下、障害者手帳保有者及び介助者 無料
車両	10人乗り車両(ジャンボタクシー)
運行事業者	(株)キングハイヤー

(注) 当省の調査結果による。

図 6 運行ルート図



(注) 岩内町のホームページによる。

## 地勢

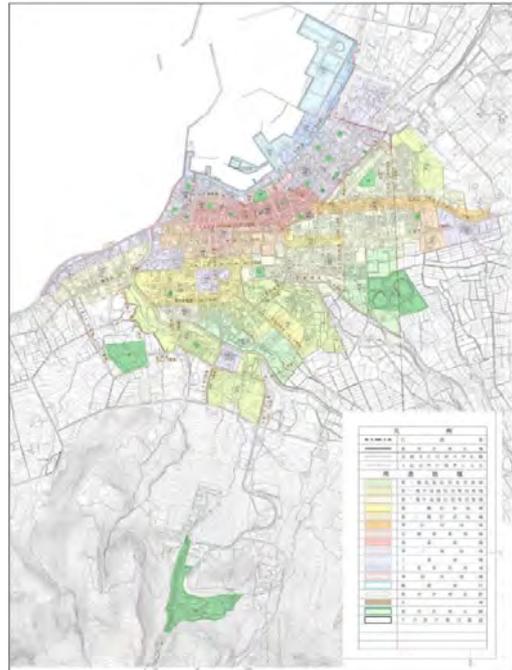
- 岩内町は、北海道の西部、後志管内のほぼ中央に位置し、北は岩内湾を介して積丹半島を眺望し、西は日本海を臨んでいる。南は岩内岳やニセコ連峰の山並みが連なり、東は共和町と一体的な岩内平野を擁し、丘陵部は農業・観光ゾーンが形成されている。また、海岸沿いの国道 229 号等を軸として市街地が形成されている。
- 岩内町と寿都・江差方面や積丹半島経由で余市町と連絡する国道 229 号が整備されているほか、国道 276 号から国道 5 号経由で小樽・札幌方面、倶知安さらには、道南方面へ連絡する広域交通ネットワークが形成されている。
- 岩内町は、隣接する共和町と一体となった市街地が形成されており、居住地は都市計画用途地域内がほとんどとなっている。用途地域以外では、国道 229 号沿道西部や円山地域（市街地から南側にある岩内岳麓の地域）に、一部居住地がみられるが、飛び市街地や遠隔地における人口集積地はなく、コンパクトな市街地が形成されている。

図 7 岩内町の位置



(注) 「岩内町地域公共交通計画」(令和 3 年 3 月)による。

図 8 岩内町都市計画図

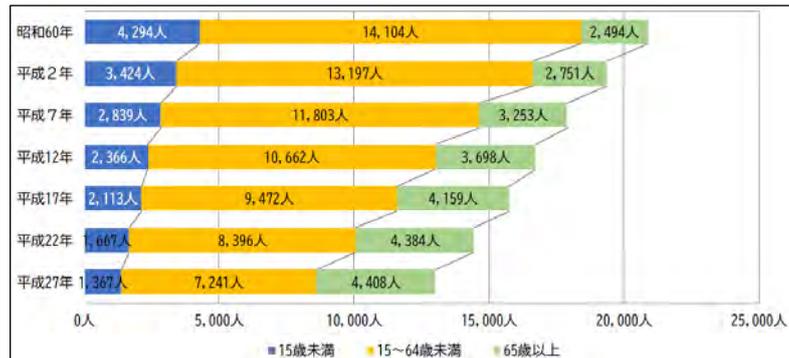


(注) 「岩内町地域公共交通計画」(令和 3 年 3 月)による。

## 人口

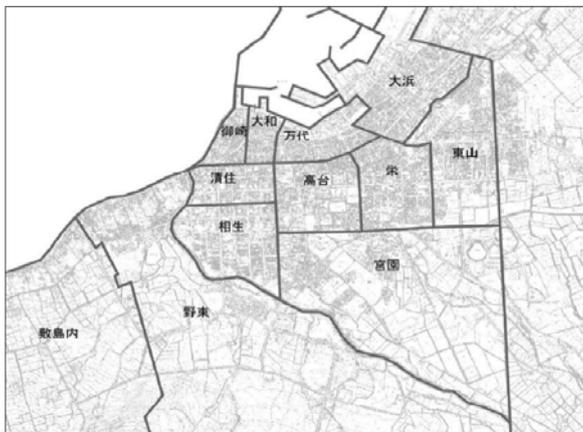
- 岩内町の人口は、昭和50年の2万5,823人をピークに、以降は図9のとおり減少が続き、平成27年には1万3,402人となっている。
- 総人口が減少する中で65歳以上人口は増加しており、平成27年の構成比において65歳以上人口は約33.9%と、北海道全体(29.1%)と比較しても高齢化が進行している。
- 地区別・年齢3区分別人口は図11のとおりとなっている。

図9 年齢3区分別人口の推移



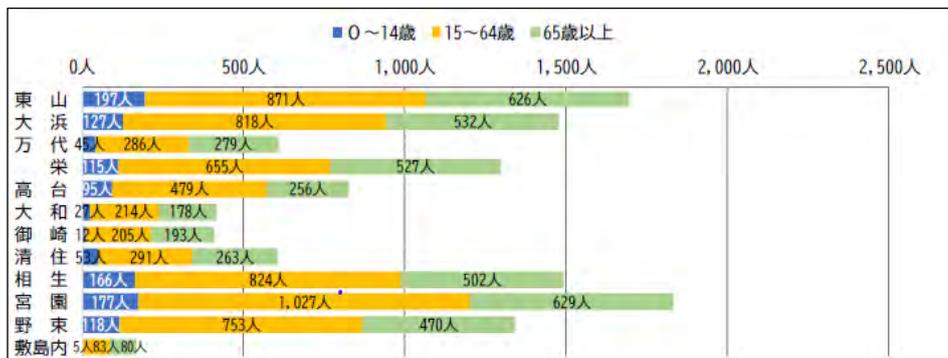
(注) 「岩内町地域公共交通計画」(令和3年3月)による。

図10 地区分布図



(注) 「岩内町地域公共交通計画」(令和3年3月)による。

図11 地区別・年齢3区分別人口

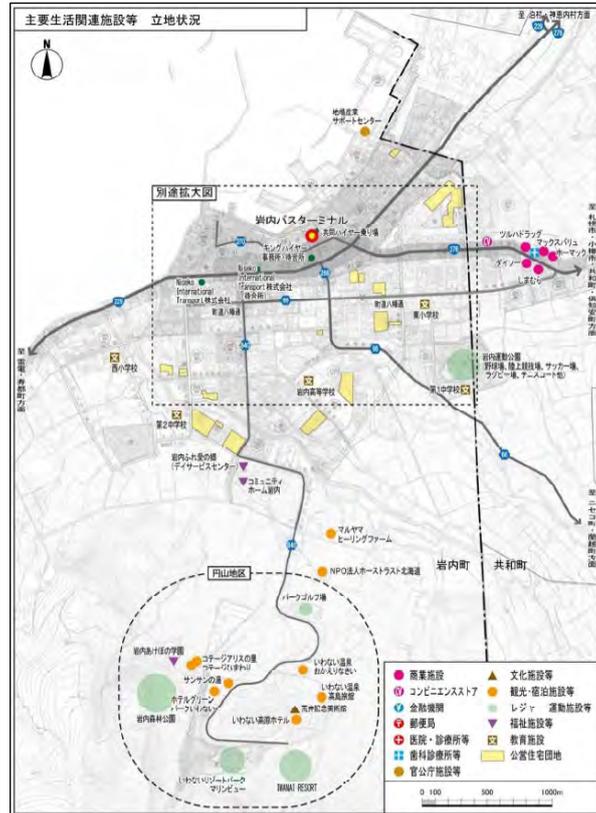


(注) 「岩内町地域公共交通計画」(令和3年3月)による。

## 主要施設の分布

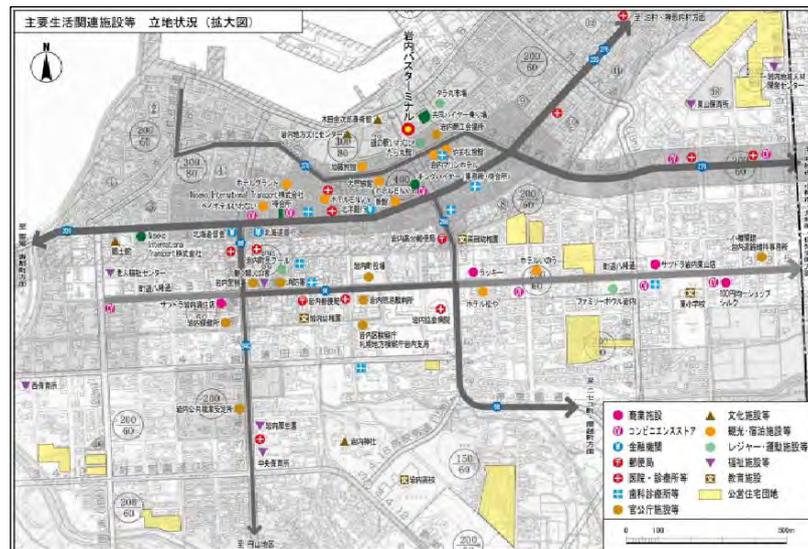
- 主要な生活関連施設等の分布状況をみると、中心商店街、町道八幡通、道道 66 号岩内洞爺線、国道 276 号沿道の市街地に主要な生活関連施設等が立地している。
- 公営住宅団地は、中心部を取り巻くような形で市街地の外側に分布している。
- 円山地域には温泉ホテルやスキー場、キャンプ場などが立地している。

図 12 主要生活関連施設立地状況



(注) 「岩内町地域公共交通計画」(令和 3 年 3 月)による。

図 13 主要生活関連施設立地状況(市街地拡大図)



(注) 「岩内町地域公共交通計画」(令和 3 年 3 月)による。

## (5) 利用促進策

## 兵庫県洲本市

## 取組概要

市では、3市共同で策定した地域公共交通網形成計画の方針を踏まえ、地域住民だけでなく島外観光客の利用者増を図るため、近隣市と調整を行い、近隣市の港へのバスの延伸・増便を図ることで利用促進を実現

【関連分野：①既存公共交通ネットワークの再編、②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善、④経費削減】

## 基本情報

人口（令和元年度）	43,316人	地域公共交通関係支出 合計（平成30年度）	78,806千円
面積（令和元年度）	182.4km <sup>2</sup>	国補助金	—
人口密度（令和元年度）	237.5人/km <sup>2</sup>	県補助金	—
人口増減率（令和元年）	-1.63%	その他	22,015千円
高齢化率（令和元年度）	35.5%	一般財源	56,791千円
財政力指数（令和元年度）	0.48	地域公共交通網形成計画 の策定	平成30年3月
市町村合併	平成18年、津名郡五色町と新設合併し、新洲本市が発足	バス事業者数 （令和元年度）	2
担当職員数 （令和元年度）	2（兼任2人）	タクシー事業者数 （令和元年度）	4

## 交通体系

鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
	○ 民間路線バス		○		
	◎ 「上灘・沼島線 コミュニティバス」				
	○ 「五色地域 コミュニティバス」				

※ ○：市内で運行している交通手段

◎：市内で運行している交通手段のうち、本事例表の取組で紹介するもの

## 現在の交通体系に至るまでの経緯

### 再編前

人口減少等による民間路線バス利用者の減少、市民の半数近くが公共交通空白地域に居住、市民の移動に対する行政からの支援額の増加など様々な課題あり

### 経緯

#### ①既存公共交通ネットワークの再編（→p. 226）

【路線バス上灘線】<sup>かみなぎ</sup>淡路交通（株）が運行を継続していたが、利用状況が低調等の理由から、平成 23 年 3 月に撤退の意向を申出

#### <意見交換会の実施>

- 市は、路線バス上灘線の沿線住民との意見交換会を複数回開催  
→ 住民から、バスのような形で 1 日に 3 便（路線バス時代と同様）程度確保してほしいとの意見あり

#### コミュニティバス上灘線の運行開始

- 意見交換会や洲本市地域公共交通会議の決定を経て、平成 24 年 4 月からコミュニティバス上灘線を運行開始

#### ④経費削減（→p. 235）

- 市は、地域住民の足の確保を目的に、コミュニティバスを導入するため、委託業務に係る公募型プロポーザルを実施  
→ 審査の結果、路線バスと同じ運行便数の確保や車両の小型化に伴う運行経費の低減化に配慮されている等との理由から、（株）洲本観光タクシーを選定
- 公募型プロポーザルによる再契約により、平成 28 年度以降、市の補助実績は、路線バスだった期間と比較して、コミュニティバスへ移行した期間では約 300 万円以上減少

- 平成 28 年 3 月、洲本市地域公共交通基本計画を策定  
→ 公共交通による島内移動のしやすさの向上を目指し、近隣市と連携して取り組むことを掲げた。

#### 淡路島地域公共交通網形成計画の策定（平成 30 年 3 月）

- 兵庫県及び 3 市（南あわじ市・洲本市・淡路市）で地域公共交通網形成計画策定に向けた法定協議会を設置し、淡路島地域公共交通網形成計画を策定

計画を基に連携

#### ②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善（→p. 232）

#### 利用者増を狙った路線の延伸及び増便

- 令和元年 10 月、南あわじ市と調整してコミュニティバス上灘線の運行条件を以下のとおり改善  
→ 洲本バスセンター～<sup>こりかわ</sup>来川間の市域内にとどめていた路線を、洲本バスセンター（洲本市）～沼島汽船場前（南あわじ市）まで延伸  
→ 洲本バスセンターでの高速バスや沼島汽船への乗り継ぎを考慮して増便し、最終便の時刻を遅く設定

### 再編後

現在の洲本市の主な公共交通は以下のとおり（→p. 237）  
民間路線バス、コミュニティバス、タクシー

## 取組内容の詳細

### ①既存公共交通ネットワークの再編(1)

#### [取組] 地域住民との意見交換会を丁寧に行い、意見を踏まえてコミュニティバスを導入

##### <背景事情>

- 洲本市は、公共交通空白地域が3地域（あいが・なかがわら、大野・あいが屋、ごしき）あり、平成22年当時、市民の48%は公共交通空白地域に居住していた。
- 民間路線バス事業者への路線継続のための補助やコミュニティバス等の運賃補助など市民の移動手段の確保のための行政からの支援額は増加傾向にあった。
- 淡路交通（株）が運行する路線バスの上灘線は、平成14年8月以降、市の補助金により運行を継続していた。しかし、乗車密度が年々減少（平成14年度1.6人に対し、22年度0.9人）しており、上灘地区の人口も減少するなか、利用率の改善が見込めないことや運転手不足等の理由から、23年3月に事業者から撤退の意向が示され、24年3月をもって廃止された。
- 上灘地区は3集落で構成され、平成23年3月当時の上灘地区の状況は、人口122人、世帯数71世帯、平均年齢69.7歳であり、地域の高齢化率も非常に高い状況であった。このため、路線バス以外に交通手段がなく、移動に支障を来す住民も多くいた。
- 市は、自動車を運転できない高齢者の暮らしの足を確保するため、代替交通手段を導入するのは行政の責務という認識を持っていた。

##### <取組内容>

市は、淡路交通（株）の撤退意向を受け、以下のとおり取組を実施した。

#### ○ コミュニティバス上灘線を導入（平成24年4月）

- ・ 洲本市地域公共交通会議での議論だけでなく、沿線住民との意見交換会を別途開催し、意見を踏まえた上で、代替交通手段としてコミュニティバス上灘線を導入

##### （取組に至る詳細な経緯）

上記取組に至る詳細な経緯は、以下とおりである。

#### (1) 代替交通手段の導入に当たっての意見交換会の開催

- 市は、淡路交通（株）が運行していた上灘線の退出に伴う代替交通の導入に際し、地元の利用者の意見を聴くことは地方公共団体の当然の責務であるとの認識から、洲本市地域公共交通会議だけではなく、上灘線の沿線住民との意見交換会を別途開催した。
- 具体的には、表1のとおり沿線住民との意見交換会は合計4回実施し、洲本市地域公共交通会議での配付資料等に基づき説明を行った。本意見交換会へは当該地域の人口122人のうち、毎回約20人が参加した。

表1 上灘線の沿線住民との意見交換会の開催状況

開催時期	内 容
平成 23 年 3 月 24 日	淡路交通(株)が、兵庫県生活交通対策地域協議会長宛てに、「淡路島内在来線における過疎路線の退出意向申出書」を提出
平成 23 年 5 月 6 日	<b>第 1 回 住民との意見交換会</b> <b>&lt;主な意見&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 確かに利用者は少ないが、バスがなくなると困る。</li> <li>・ 乗らないものに対して行政が赤字補填を継続し、税金で補填していくのをずっと続けていくのもなかなか難しいだろうと思う。</li> </ul>
平成 23 年 6 月 3 日	<b>第 2 回 住民との意見交換会</b> <b>&lt;主な意見&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地元の意見としては、できれば現状のような大きなバスとは言わないが、バスのようなかたちで 1 日に 3 便（路線バス時代と同様）程度確保していただきたい。</li> </ul>
平成 23 年 7 月 28 日	平成 23 年度 第 1 回洲本市地域公共交通会議
平成 23 年 8 月 5 日	<b>第 3 回 住民との意見交換会</b>
平成 23 年 11 月 1 日	平成 23 年度 第 2 回洲本市地域公共交通会議
平成 23 年 11 月 4 日	<b>第 4 回 住民との意見交換会</b>
平成 24 年 3 月 29 日	平成 23 年度 第 3 回洲本市地域公共交通会議
平成 24 年 3 月 31 日	淡路交通(株)が上灘線路線バスの運行から撤退
平成 24 年 4 月 1 日	上灘線コミュニティバスが運行開始

(注) 当省の調査結果による。

- 市は、意見交換会で把握した住民の意見を踏まえ、洲本市地域公共交通会議でも検討した結果、平成 24 年 4 月からコミュニティバス上灘線を導入することとした。

(2) コミュニティバス上灘線の導入に当たっての公募型プロポーザルの実施等

- 市は、上記のコミュニティバスを導入するに当たり、委託業務に係る公募型プロポーザルを実施した（取組に至る詳細な経緯は「④経費削減」参照）。
- 選考委員会の審査の結果、「これまでの路線バスと同じ運行便数を確保するとともに、タクシー業務で培ってきたきめの細かいサービスの提供や車両の小型化に伴う運行経費の低減化などにも配慮されている」との理由で、(株)洲本観光タクシーを選定し、平成 24 年 4 月から同社がコミュニティバス上灘線の運行を開始した。
- なお、コミュニティバス上灘線の運行開始以降の乗車輸送人員の推移は次のとおりである。

(参考) コミュニティバスの乗車輸送人員の推移



- (注)1 「洲本市地域公共交通基本計画（後期）資料編」による。  
2 2012年以前は、コミュニティバス転換前の上灘線の乗車輸送人員を含む。

#### <取組の工夫、効果等>

- 洲本市地域公共交通会議での議論のみではなく、地域住民との意見交換会を丁寧に行ったこと、また、委託事業者の公募に当たって、地域住民の意見を尊重した対応が可能となる事業者を選定したことで、円滑な代替交通手段の導入が可能となり、住民サービスの向上にもつながった。

## ①既存公共交通ネットワークの再編(2)

**〔取組〕 地域の公共交通ネットワーク全体を近隣市間で一体的に形成するため、3市から構成される協議会を通じ、連携して課題を検討**

### 〈背景事情〉

- 洲本市と淡路市及び南あわじ市は路線バスにより結ばれ、洲本市民は洲本市内だけでなく、淡路市や南あわじ市への移動も多く、また、淡路市や南あわじ市から洲本市への移動も多くなっている。
- 平成28年3月、市は洲本市地域公共交通基本計画を策定したが、同計画では今後の地域公共交通の方向性として、淡路市、南あわじ市との連携が掲げられ、具体的な取組方針の一つとして、公共交通による島内移動のしやすさの向上を目指し、近隣市と連携して既存路線バスの利用促進を図るとともに、コミュニティバス等、新規路線の導入においても、近隣市との連携に努めることとされていた。

### 〈取組内容〉

3市（南あわじ市・洲本市・淡路市）において、以下の取組を実施した。

#### i) 淡路島地域公共交通活性化協議会の設置（平成29年3月）

- ・ 3市はそれぞれが地域公共交通会議を組織していたが、地域公共交通の活性化・再生を図るために必要な地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し、地域の多様な関係者による合意形成や協働の取組をより効率的・効果的かつ確実にを行うことが可能となることから、淡路島地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置

#### ii) 淡路島地域公共交通網形成計画の策定（平成30年3月）

- ・ 協議会での検討を経て、淡路島地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）を策定し、淡路島地域全体の現状や課題等を踏まえ、地域全体の公共交通ネットワーク全体を一体的に形作り、持続させることを目的として、課題解決に向けた具体の施策を設定
- ・ 網形成計画に掲げた施策の一つとして、3市の企画・立案機能の統一、コミュニティバス運営統一に向けた検討、地域内公共交通の一元管理組織の立ち上げを実施
- ・ 公共交通空白地域の解消についても協議会で検討していくこととした。

### （取組に至る詳細な経緯）

上記取組に至る詳細な経緯は、以下のとおりである。

#### (1) 協議会の設置

- 平成28年5月、兵庫県から淡路地域の公共交通の在り方を検討するための勉強会開催の提案があり、県及び3市（南あわじ市・洲本市・淡路市）において、網形成計画の策定に向けた協議会の設置について検討した。
- 3市はそれぞれが地域公共交通会議を組織していたが、地域公共交通の活性化・再生を図るために必要な網形成計画の作成及び実施に関し、3市が連携することにより地域の多様な関係者による合意形成や協働の取組をより効率的・効果的かつ確実にを行うことが可能となることから、平成29年3月、協議会を設置した。

(2) 網形成計画の策定

- 平成29年4月から協議会を3回にわたり開催し、30年3月、淡路島として一体的な公共交通について連携して具体策を検討し推進していくため、網形成計画を策定した。
- 網形成計画の策定に当たって、協議会で出された主な意見は表2のとおりである。

表2 協議会における主な意見

回	開催時期	主な意見（洲本市の取組に関連する部分を中心に記載）
第1回	平成29年 8月23日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後、公共交通を利用する観光客を取り込めば、さらに観光客が増える要素が淡路島にはある。そのためには誰が何を考えるかを考えてもらうことが大事であると思っている。</li> <li>・ 路線バスをみんなで使ってもらうことも、存続するのも含めて議論しなければならない。</li> <li>・ コミュニティバス等、3市の連携は重要</li> </ul>
第2回	平成29年 11月21日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 洲本市は、上灘線は路線バスが廃止されたところに走らせ、また五色エリアから洲本市街を結ぶ五色線もようやくコミュニティバスを今年度から運行した。取組が始まったところで安定していない中で、改善していく状況である。公共交通の空白地域や今回作るネットワークをつなぐことも、行政の役割として残っている。2市の先行事例を参考にしながら、ネットワークを太くしていく取組も合わせて検討していくことを考えている。</li> <li>・ 今まで出ていなかった公共交通の空白地域についても、この計画で対象としていく。</li> </ul>
第3回	平成30年 3月5日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 洲本市の交通空白地域の利便性を高めるため、今年度は五色地域とコミュニティバスを運行させる等、公共交通が撤退した地域の対策を進めている。それらと本計画のネットワークが噛み合っ初めて、全体的な公共交通サービスが流れていく。コミュニティバスの運行経費は、五色地域コミュニティバスでは年間1,000万円の経費でその地域の足を確保している状況である。ただコミュニティバスだけで事足りるかと言えば全然足りない状況であり、バス事業者と協力してネットワークを構築する中で、バス事業者の経営についても検討する必要がある。コミュニティバスの経営も発生する。具体的な事業については今後の3市の協議、ないし本市の独自施策を組み合わせることで取り組んでいく。</li> </ul>

(注) 協議会議事録に基づき、当省が作成した。

- 網形成計画においては、課題解決に向けた具体の施策として、表3のとおり、五つの施策が掲げられ、その実施年度が設定されている。また、各市の取組を進めるに当たっては、地域の特性を踏まえつつ、施策を総合的、計画的に推進する体制づくりが求められることから、3市の企画・立案機能の統一、コミュニティバス運営統一に向けた検討、地域内公共交通の一元管理組織の立ち上げを実施することとされた（施策1）。

なお、網形成計画においては、公共交通空白地域の解消についても協議会で検討することとされた。

表3 施策の検討・実施時期

区分		実施年度
<b>施策1 取組を推進していくための体制づくり</b>		
統一的な推進体制を構築する	3市の企画・立案機能の統一	2018～2019
	コミュニティバス運営統一に向けた検討	2020～2024
	地域内公共交通の一元管理組織の立ち上げ	2024～
<b>施策2 高速バスの維持・充実</b>		
ICカードにより高速バスの利便性を向上する	ICカードシステムの導入	～2020
	利用割引サービスの導入	～2021
高速バスの地域内乗降（クローズドドアの解消）を調査・検討する	既存ネットワークへの影響、高速バス運行場の課題調査	2018
	実施エリアの検討、社会実験の実施	2019～2022
結節点としての広域拠点機能を充実する	岩屋ポートターミナル建て替え	～2020
	津名港ターミナル移転	2018～2020
	待合環境の品質向上	継続

(続き)

施策3 地域内バスネットワークの再編		
地域内バスネットワークを再編する	路線見直し案のとりまとめ	2018～2019
	輸送力の確保	2020～2027
自主運行バスによりきめ細かいサービスを実現する	運行頻度、運行時間帯の拡大	2025～2027
	自主運行バスの導入検討	継続
乗り換え利便性を高める	結節点としての広域拠点機能の充実(再掲)	～2020
	結節点としての地域拠点機能の充実	～2027
	広域交通に合わせた運行ダイヤの調整	継続
	乗り継ぎ連絡切符の検討	2018～2020
シームレスなバス利用環境を整える	生活交通バスへのICカードシステム導入の検討	2021～2022
	乗り継ぎ連絡切符の検討(再掲)	2018～2020
	地域内統一の運賃体系の検討	2021～2024
	パスロケーションシステム導入の検討	2021～2022
施策4 観光地への公共交通の利用促進		
観光地へバス等で移動できるようにする	案内機能の充実	継続
	観光客が公共交通で周遊できる環境の整備	継続
	公共交通と観光施設への送迎バス等の連携	継続
観光地の情報を容易に入手できるようにする	観光誘客に向けた情報発信の強化	2018～
	総合時刻表(あわじ足ナビ)の発行	継続
特定観光施設へのバス路線のシンボル化に取り組む	案内機能の充実充実(再掲)	継続
地域内バスネットワークを補完する端末交通を充実・強化する	導入検討(先行事例の調査など)	2018～2019
	端末交通の充実・強化	継続
施策5 公共交通の利用推進		
バス等公共交通の利用気運を高める	公共交通を利用した通勤の推進	2018～
	高校生等への公共交通利用の働きかけ	2018～
	高齢者に対する公共交通利用の働きかけ	2018～
	体験乗車の社会実践の実施	2018～
	利便性・実用性等の情報発信	2018～
	総合時刻表(あわじ足ナビ)の発行(再掲)	継続

(注) 「淡路島地域公共交通網形成計画」(平成30年3月)による。

- また、洲本市地域公共交通基本計画(後期)本編(令和2年3月)においても、網形成計画に基づき、3市で総合的に路線バスの利用促進やバス交通の整備を進めること、3市の地域公共交通会議と協議会は連携していくこととされている。

#### <取組の工夫、効果等>

- 網形成計画策定のため、3市から構成される協議会を立ち上げ、それぞれの市で抱えている課題について、淡路島地域の公共交通ネットワーク全体で捉えて協議することで、連携して取組を進めていくための下地が整った。また、これにより利用者増を狙った路線の延伸及び増便の取組についても円滑な調整が可能となった(「②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善」参照)。
- また、公共交通空白地域の取組は南あわじ市や淡路市が先行して取り組んでいるため、協議会での検討を通じ、ネットワーク構築のための工夫など2市を参考にすることで洲本市の取組にいかすことが可能となった。

②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善

[取組] 観光客の取り込みによる利用者増を狙った路線の延伸及び増便

<背景事情>

- 網形成計画策定に向けた協議会では、表4のとおり、各市から、観光客の取り込みによる島内の公共交通の利用者増加と利便性の向上に関する意見が出された。
- 網形成計画においては、淡路島地域が目指すべき将来像として、誰も（住民、来訪者）が分かりやすく、使いやすい公共交通の実現（クルマがなくても、生活・周遊できるネットワークの実現）が掲げられ、そのために、住民が過度な自動車依存から脱却し、公共交通を守り育てる機運を醸成し、主体的に交通環境を改善していくことを基本としつつ、住民の移動のみで不足する交通需要については、地域外からの観光客の需要で量的充足を図ることとされていた。
- こうした網形成計画の方針も踏まえ、洲本市でも、コミュニティバス上灘線について、沿線住民の利用のみならず、観光客が利用しやすい路線にする必要があった。

表4 協議会における主な意見

回	開催時期	主な意見（観光客とネットワークの考え方に関連する部分を中心に）
第1回	平成29年 8月23日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 洲本市はかつての城下町に県立病院、ショッピングセンター、官公庁があり、そこを中心とした都市構造となっており、公共交通も放射構造となっている。また、拠点間の経路が長い。短い経路でネットワークを組み、中間地点を設けて利用を増やす工夫が要る。</li> <li>・ 淡路市では、北部では自主運行で路線2ルート、観光1ルートを運行し、年間6万人利用、うち観光1万人、観光客で地域を支える。南部では路線3ルート、観光1ルートを平成31年目途で準備を進めている。<u>観光客を取り込む政策を考えたい。</u></li> <li>・ 南あわじ市は、高速バス便で四国から京阪神、関東方面は往復400便を超え、うち南あわじ市内で乗降可能は39便のみである。<u>島内で乗降できるようにすれば観光客が増えるのではないか。</u></li> </ul>
第2回	平成29年 11月21日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 淡路圏域の公共交通の在り方の場合、生活者と、外から来る人の在り方、観光振興面の2面性があり、これをいかにするかである。</li> <li>・ <u>島外から来る人のターミナルと島内移動の乗換拠点的な位置付けを整理していく必要がある。</u></li> <li>・ 計画のポイントは、ネットワークとしては、長い路線では利用者の多いところと少ないところがあり、再編して、切ったところにハブ、準ハブで乗換拠点を作って、そこから路線バス、コミバスの接続を考えるというハブアンドスポークのネットワークを構成していく。もう一つは、公共交通の利用を島内の市民だけでカバーしていくのは難しいので、淡路島には観光資源もあり訪れる人にも使っていただきたい、ということである。</li> <li>・ コミバスは観光客もかなり利用している。<u>沼島の船はほとんどコミバス利用の観光客である。</u></li> <li>・ ハブ及び準広域ハブについては、少し整理がいると思う。観光としての島外からのハブ、島内の方の移動をなるべく利便性を高めて使ってもらえる乗換拠点等の整理をする必要がある。</li> <li>・ 来島者のニーズをおさえて、いろいろな主体が連携して、観光客が見たいところへ行けるような交通環境を構築できたらよい。</li> </ul>

(注) 協議会議事録に基づき、当省が作成したものであり、下線は当省が付した。

## ＜取組内容＞

市はコミュニティバスについて、以下のサービス改善を実施した。

### ○ 利用者増を狙った路線の延伸及び増便（コミュニティバス上灘・沼島線）（令和元年10月）

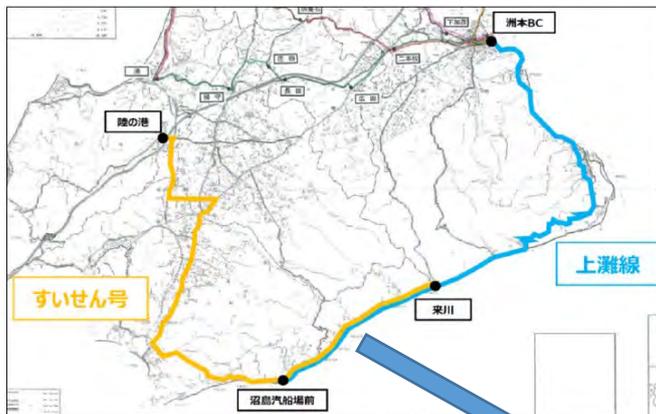
- ・ 観光客が利用しやすい路線にするため、南あわじ市と調整し、洲本バスセンター～来川間の市域内にとどめていた路線を、洲本バスセンター～沼島汽船場前（南あわじ市）まで延伸した。

### ○ 利用者増を狙った路線の延伸及び増便（コミュニティバス上灘・沼島線）

市では、網形成計画において掲げられた課題解決に向けた具体的な施策（施策3の地域内バスネットワークの再編）を実施・推進するため、コミュニティバス上灘線の延伸について南あわじ市と調整を行い、令和元年10月から、次のとおり路線の延伸及び増便を行うこととした。

- ① 沿線住民の利用のみならず、観光客が利用しやすい路線にすることにより、利用者の増加と公共交通の維持を図るため、洲本バスセンター～来川間の市域内にとどめていた路線を、洲本バスセンター（洲本市）～沼島汽船場前（南あわじ市）まで延伸した（図1）。
- ② 洲本バスセンターでの高速バスや沼島汽船への乗り継ぎを考慮し、1日3往復（6便）であったところを4往復（8便）に増便し、洲本バスセンター着の最終便時刻を遅く設定（16時24分着から19時14分着）した（図2）。
- ③ 運賃については、150～880円であったところを100～480円に改定した。
- ④ 路線の延伸に伴い、路線名を上灘・沼島線に変更した。

図1 上灘線の延伸区間



※ 南あわじ市コミュニティバスらん・らんバス（すいせん号）と運行区間が一部重複する区間は、らん・らんバスと同一運賃に設定

#### 【運行区間】

洲本バスセンター～沼島汽船場前  
（洲本市域23.1km＋南あわじ市域8.1km＝31.2km）

（注）沼島汽船場前：南あわじ市灘の土生港にあるバス乗り場。土生港から南あわじ市灘の沖4.6kmに位置する離島である沼島まで、沼島汽船によって結ばれている。

（注）洲本市の資料等に基づき、当省が作成した。



図2 時刻表の改正状況

現行時刻表					改正時刻表(R1.10.1～予定)				
(下り) 洲本バスセンター → 来川					(下り) 洲本バスセンター → 沼島汽船場前				
バス番号	1便	2便	3便		バス番号	1便	2便	3便	4便
1 洲本バスセンター	6:21	12:10	14:40		1 洲本バスセンター	6:21	9:20	12:30	16:55
2 由良保育所前	6:38	12:27	14:57		2 由良保育所前	6:38	9:37	12:47	17:12
3 龍宮園前	6:39	12:28	14:58		3 龍宮園前	6:39	9:38	12:48	17:13
4 小佐池	6:40	12:29	14:59		4 小佐池	6:40	9:39	12:49	17:14
5 小佐鹿	6:41	12:30	15:00		5 小佐鹿	6:41	9:40	12:50	17:15
6 生石口	6:42	12:31	15:01		6 生石口	6:42	9:41	12:51	17:16
7 越田	6:43	12:32	15:02		7 越田	6:43	9:42	12:52	17:17
8 立川	6:49	12:38	15:08		8 立川水仙郷	6:49	9:48	12:58	17:23
9 中津川	7:00	12:49	15:19		9 中津川	7:00	9:59	13:09	17:34
10 相川	7:04	12:53	15:23		10 相川	7:04	10:03	13:13	17:38
11 モンキーセンター	7:08	12:57	15:27		11 モンキーセンター	7:08	10:07	13:17	17:42
12 畑田	7:10	12:59	15:29		12 畑田	7:10	10:09	13:19	17:44
13 来川	7:10	12:59	15:29		13 来川	7:10	10:09	13:19	17:44
					14 白崎		10:12	13:22	17:47
					15 倉川		10:14	13:24	17:49
					16 黒岩水仙郷		10:15	13:25	17:50
					17 黒岩		10:17	13:27	17:52
					18 吉野		10:18	13:28	17:53
					19 山本		10:20	13:30	17:55
					20 城方		10:21	13:31	17:56
					21 円美		10:22	13:32	17:57
					22 沼島汽船場前		10:24	13:34	17:59
(上り) 来川 → 洲本バスセンター					(上り) 沼島汽船場前 → 洲本バスセンター				
バス番号	1便	2便	3便		バス番号	1便	2便	3便	4便
13 来川	7:15	13:05	15:35		22 沼島汽船場前		10:35	13:45	18:10
12 畑田	7:15	13:05	15:35		21 円美		10:37	13:47	18:12
11 モンキーセンター	7:17	13:07	15:37		20 城方		10:38	13:48	18:13
10 相川	7:21	13:11	15:41		19 山本		10:39	13:49	18:14
9 中津川	7:25	13:15	15:45		18 吉野		10:41	13:51	18:16
8 立川	7:36	13:26	15:56		17 黒岩		10:42	13:52	18:17
7 越田	7:42	13:32	16:02		16 黒岩水仙郷		10:44	13:54	18:19
6 生石口	7:43	13:33	16:03		15 倉川		10:45	13:55	18:20
5 小佐鹿	7:44	13:34	16:04		14 白崎		10:47	13:57	18:22
4 小佐池	7:45	13:35	16:05		13 来川	7:15	10:50	14:00	18:25
3 龍宮園前	7:46	13:36	16:06		12 畑田	7:15	10:50	14:00	18:25
2 由良保育所前	7:47	13:37	16:07		11 モンキーセンター	7:17	10:52	14:02	18:27
1 洲本バスセンター	8:04	13:54	16:24		10 相川	7:21	10:56	14:06	18:31
					9 中津川	7:25	11:00	14:10	18:35
					8 立川水仙郷	7:36	11:11	14:21	18:46
					7 越田	7:42	11:17	14:27	18:52
					6 生石口	7:43	11:18	14:28	18:53
					5 小佐鹿	7:44	11:19	14:29	18:54
					4 小佐池	7:45	11:20	14:30	18:55
					3 龍宮園前	7:46	11:21	14:31	18:56
					2 由良保育所前	7:47	11:22	14:32	18:57
					1 洲本バスセンター	8:04	11:39	14:49	19:14

※1便は変更なし。

(注) 「洲本市地域公共交通会議資料」による。

<取組の工夫、効果等>

- 観光客の取り込みを狙った路線の延伸・増便に当たって、路線の接続やダイヤの設定など、市を越えた調整が必要となったが、協議会での協議を通じて連携の下地ができていたため、円滑に進めることが可能であった。

#### ④経費削減

### [取組] 代替交通手段の導入に当たって、公募型プロポーザルを実施し、財政負担を軽減

#### <背景事情>

- 平成24年4月からコミュニティバス上灘線を導入する際に、交通手段の選定方法については、当時、市役所全体で公平性・透明性の観点から随意契約を見直し、例外を除いて一般競争入札を行うべきとの考え方があった。

#### <取組内容>

上記の考え方を踏まえ、市は、コミュニティバス上灘線の委託事業者の選定に当たって、更に踏み込んで以下の取組を実施した。

#### ○ 公募型プロポーザルを実施（平成24年4月）

- ・ 通常の入札行為とは異なり、ただ単に金額が安い事業者に入札するのではなく、市があらかじめ提示した条件に沿って提案をもらい（※）、総合的な提案内容が最も優れていると判断した事業者と契約するという公募型プロポーザルを実施

※ あらかじめ市が提示した運行委託業務仕様書に沿って、事業者が、①運行形態・運行区間、②使用する車両の特徴等、③提供するサービス、④他路線との円滑な接続の可否、⑤1便当たりの運行費用の積算、⑥1便当たりの運行費用・運賃・停留所数について、提案書を作成

- ・ 選考委員会での審査の結果、「これまでの路線バスと同じ運行便数（1日3往復便）を確保するとともに、これまでにタクシー業務で培ってきた利用者側に立ったきめの細かいサービスの提供や車両の小型化に伴う運行経費の低減化などにも配慮されている」という理由で、(株)洲本観光タクシーを選定

（取組に至る詳細な経緯は「①既存公共交通ネットワークの再編(1)」参照）

#### <取組の工夫、効果等>

- 平成27年10月1日からの公募型プロポーザルによる再契約により、利用者の減少に伴う運賃収入の減少、人件費及び燃料費の増加を理由とした委託料の増額のため、28年度以降、財政負担は増加しているものの、市の財政負担の額は、表5のとおり、路線バスであった期間と比較して、コミュニティバスへ移行した期間では約300万円以上減少している。

→ 市内にはタクシー事業者が当時5社あり、公募型プロポーザルにより、競争原理が働いたことや、車両のダウンサイジング化（路線バス：定員28名→コミュニティバス：定員9名）により、運行経費の削減が可能となったと推察される。

- また、市があらかじめ提示した条件に沿って提案をもらい、総合的な提案内容が最も優れていると判断した事業者と契約するという公募型プロポーザルの性質上、実質的には、事業者からの意見・要望も反映させることにつながるという利点もあったと推察される。

表5 上灘線に対する財政負担の状況

(単位：千円)

区分		補助金額 (平成18～23年度) 委託料 (平成25～30年度)	うち、兵庫県補助金 (コミュニティバス 運行総合支援事業補助金)
路線バス 【洲本市が、淡路交通 (株)に運行費用を補助】	平成18年度	7,826	—
	19	8,250	—
	20	8,688	—
	21	8,441	—
	22	7,652	—
	23	8,307	—
	18～23年度 の平均	8,194	—
移行期	24	2,260	175
コミュニティバス 【洲本市が、(株)洲本観 光タクシーに運行業務を 委託】	25	4,520	382
	26	4,520	452
	27	4,520	452
	28	5,000	500
	29	5,500	550
	30	6,000	600
	25～30年度 の平均	5,010	—

(注)1 当省の調査結果による。

2 各年度の実績は、前年10月～当月9月までの期間である。

なお、平成24年度については、コミュニティバス上灘線が平成24年4月1日から運行を開始しているため、同年4月から9月までの6か月間の実績である。

3 国庫補助金はなく、平成24年3月までは洲本市単独事業であり、同年4月から兵庫県補助金(コミュニティバス運行総合支援事業補助金)の交付を受けている。

4 兵庫県補助金(コミュニティバス運行総合支援事業補助金)は、平成26年度から「兵庫県市町振興支援交付金」となっている。

## 参考情報

### 現在の交通体系

#### 概況

主な公共交通は、民間路線バス、コミュニティバス、タクシーがある。

#### 各公共交通

##### <民間路線バス>

現在、市内は6路線が運行（淡路交通（株）が5路線、本四海峡バス（株）が1路線を運行）している。

##### <コミュニティバス>

現在、2路線が運行している。平成24年4月から、上灘線の運行が開始され、令和元年10月に、沼島汽船場前（南あわじ市）まで延伸・増便され、上灘・沼島線に改称されている。

公共交通空白地域の一つである五色地域に、空白地域の解消と住民の移動確保を図るため、平成29年4月から、五色地域線の運行が開始され、31年4月には、利用者増加を図るため、フリー乗降区間が設定されている。

図3 コミュニティバスの概要

### 上灘・沼島線 コミュニティバス

**今年10月1日(土)から**  
【延長区間増便】  
【1日4往復増便】

**改正点**

- 南あわじ市の「沼島汽船場前」まで延伸と延伸に伴う運賃の改定
- 1日4往復増便
- 延伸に伴う名称を「上灘・沼島線」に変更

**運賃一覧**

路線区間	大人運賃	小児・学生運賃
A区間(①洲本/バスセンター⇄②由良保育所前)	400円	240円
B区間(③由良保育所前⇄④立川水仙郷)	100円	60円
C区間(⑤立川水仙郷⇄⑥沼島川)	120円	60円
D区間(⑦南あわじ市区間)(沼島川⇄沼島汽船場前)	300円	150円

※乗車は小学生未満の方は、大人と同乗車と同等の運賃(1人乗車料2人分)がかかります。3人以上は別途運賃を申し渡してください。

以下の利用規定が準拠しております。①10円未満の金額は10円単位に切り上げ、②11円、

障害者手帳をお持ちの方  
65歳以上で運転経歴証明証をお持ちの方

時刻表は  
ご確認ください。

### 五色地域コミュニティバスが より便利になります

**今年4月1日(土)から**  
【五色地域線区間  
の区間別運賃  
の改正】

**改正点**

- ①下灘⇄②洲本/バスセンターを「C区間」とし、区間運賃「100円」に設定
- ③五色診療所から④島の郷までの区間を「フリー乗降区間」に設定(詳細は乗降券参照)
- ①②乗降券の販売開始(販売窓口:コミュニティバス専用、洲本観光タクシー-窓口:海解通(02-5-26))

**運賃一覧**

区間	大人運賃	小児・学生運賃
A区間内(①高田橋公民館⇄⑤五色地域福祉センター)	240円	120円
B区間内(⑥下灘⇄⑦五色地域福祉センター⇄⑧五色診療所)	240円	120円
C区間内(⑨下灘⇄⑩洲本/バスセンター)	190円	100円
A区間内の停留所～B区間内の停留所	290円	150円
B区間内の停留所～C区間内の停留所	560円	280円
A区間内の停留所～C区間内の停留所	690円	350円

※乗車は小学生未満の方は、大人と同乗車と同等の運賃(1人乗車料2人分)がかかります。3人以上は別途運賃を申し渡してください。

以下の利用規定が準拠しております。①10円未満の金額は10円単位に切り上げ、

障害者手帳をお持ちの方  
65歳以上で運転経歴証明証をお持ちの方

時刻表は  
ご確認ください。

(注) 洲本市のホームページによる。

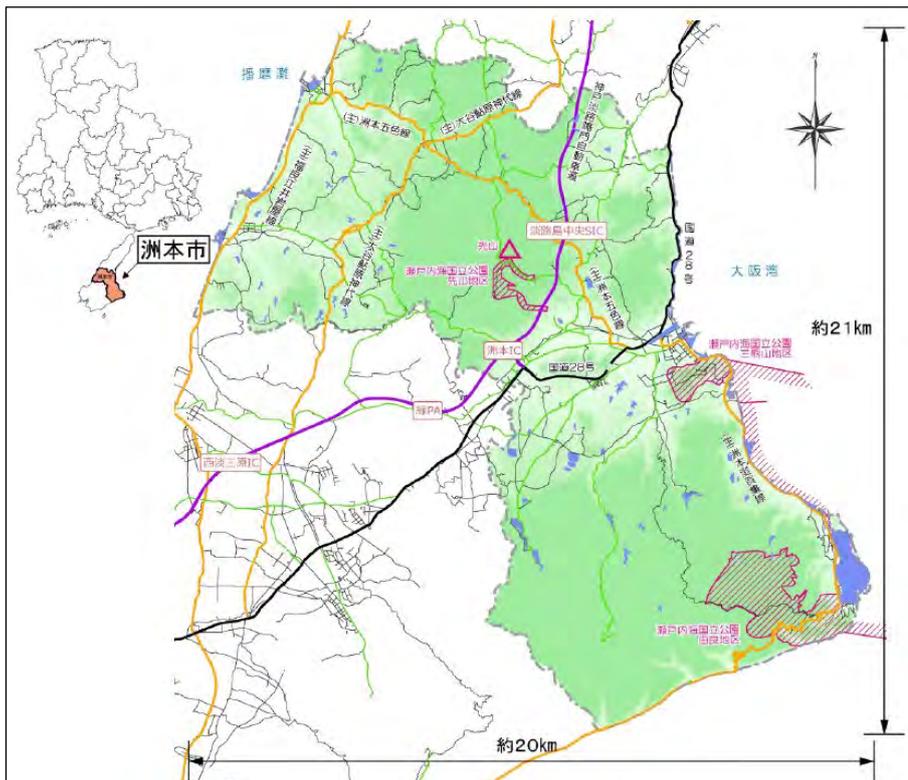
##### <タクシー>

市内には、タクシー事業者4社（淡路タクシー（株）、清水タクシー、（株）洲本観光タクシー、洲本タクシー（株））が営業している。

## 地勢

- 平成 18 年 2 月に、津名郡五色町と新設合併し、新洲本市が発足した。
- 洲本市は、兵庫県の南端にある淡路島の中央に位置し、北は淡路市、南は南あわじ市に接し、東は大阪湾、西は播磨灘に面している。
- 市の中央には、「淡路富士」と呼ばれる先山があり、その東側には洲本川周辺に広がる洲本平野に市街地が形成され、西側には丘陵地帯が広がっている。
- 瀬戸内海国立公園の先山地区、三熊山地区、由良地区などの自然林や塩生植物群落など、豊かな自然が残されている。

図 4 洲本市の位置と地勢



(注) 「洲本市地域公共交通基本計画（後期）資料編」（令和 2 年 3 月）による。

## 人口

- 洲本市の人口は、平成 27 年国勢調査結果では、約 4 万 4,000 人となっている。
- 昭和 60 年の約 5 万 5,000 人をピークに毎年減少しており、令和 27 年の人口は約 2 万 6,000 人まで減少すると推計されている。
- 平成 27 年の 65 歳以上人口は、33%を占め、超高齢社会となっている。
- 地区別の人口は、表 6 のとおりである。

表 6 地区別人口（令和 3 年 8 月時点）

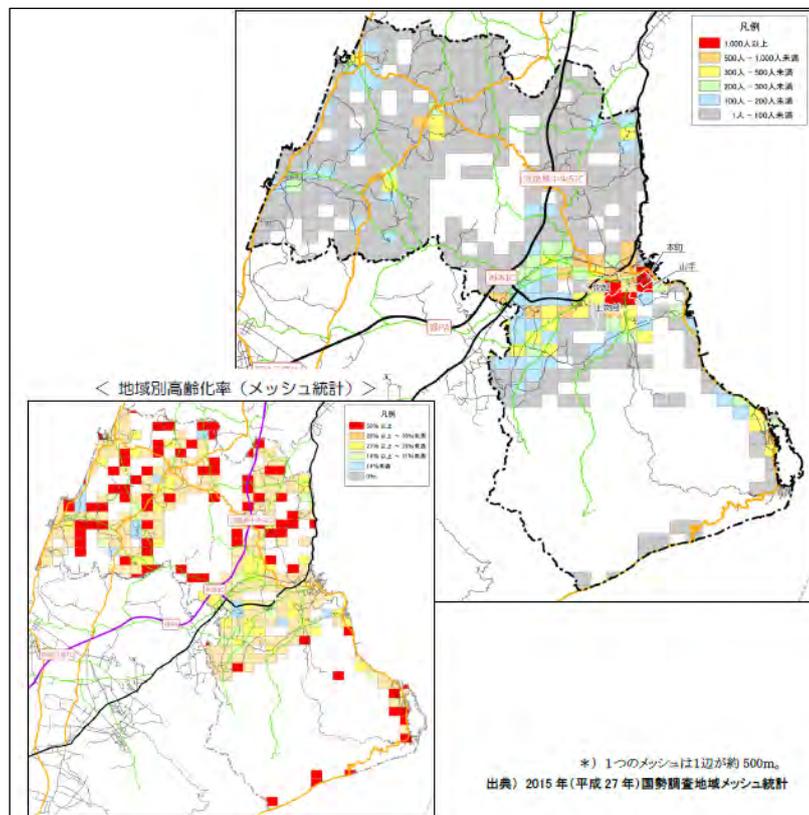
（単位：人）

地区名	人口
洲本市地域	42,410
旧洲本市地区	33,526
旧五色町地区	8,884

（注） 当省の調査結果による。

- 人口分布をみると、図 5 のとおり、中心市街地である本町、山手やその周辺の物部東部、上物部北部に集中している。国道沿いや県道沿いで約 500mメッシュ内の 300 人以上の居住地もみられるが、ほとんどが 100 人未満となっている。
- 市全体に高齢化率 28%以上の地域が広がっており、高齢化率 50%以上の高い地域も点在している。

図 5 洲本市の人口分布

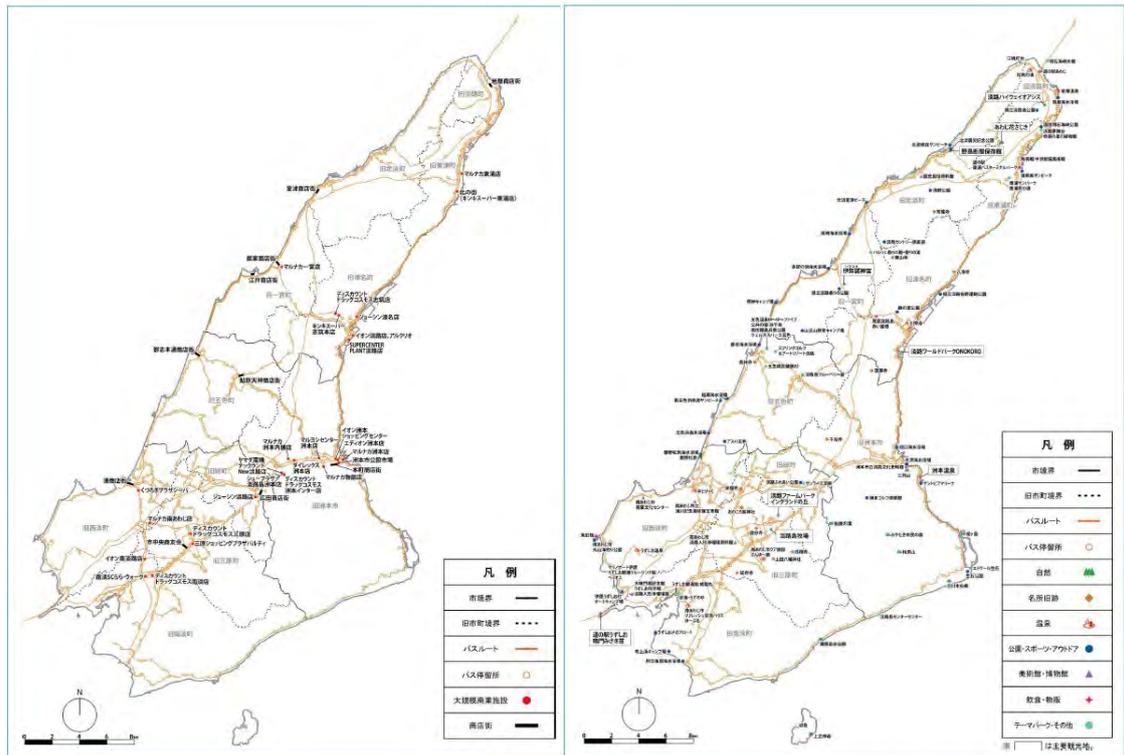


（注） 「洲本市地域公共交通基本計画（後期）資料編」（令和 2 年 3 月）による。

## 主要施設の分布

- 洲本市は、かつての城下町に県立病院、ショッピングセンター、官公庁があり、そこを中心とした都市構造となっており、公共交通も放射構造となっている。また、拠点間の経路が長くなっている。
- 淡路島地域の商業施設及び観光施設の立地状況は図6のとおりとなっている(洲本市は、旧五色町・旧洲本市を参照)。

図6 淡路島地域の商業施設及び観光施設の立地状況



(注) 「淡路島地域公共交通網形成計画」(平成30年3月)による。

### 3 コラム ～見直し基準に基づく交通手段の運行形態や運行条件の見直し～

令和2年11月に改正された活性化再生法では、①地方公共団体による地域公共交通計画の作成に努めること、②当該計画には、地域旅客運送サービスについての利用者の数、収支等の定量的な目標を設定すること、③計画に基づく状況について、毎年度、調査、分析及び評価を行うよう努めることとされ、地域公共交通の確保・維持が困難となる中、データに基づくPDCAサイクルを強化していくことが制度化された。

今回調査した都道府県や市町村の中には、法改正以前から、交通手段の運行形態や、便数や運行ルート等の運行条件を見直すに当たっての基準をあらかじめ設定するという取組を行っているところもみられた。

これらの都道府県や市町村の取組は、今後上記のPDCAサイクルを回していく上でも参考になると考えられることから、以下、コラムとして4事例を紹介する。

#### 事例① 再編計画において路線の見直し基準を設定している事例（兵庫県宍粟市）

##### (1) 宍粟市の交通手段の変遷

民間事業者が業績悪化により撤退した路線について、市がデマンド型の交通手段や、路線定期運行のコミュニティバスを導入していたが、それらの利用者数の減少が続いていた。

また、外出が困難で交通手段を持たない高齢者等を医療機関等まで送迎する市の外出支援サービス事業などの実施による財政負担が重くなってきていた。

そのため、市では、幹線と支線を結節点で結ぶ交通ネットワークの構築、交通空白地を無くすための路線の拡大により、高齢者等の移動手段を確保することで、外出支援サービス事業の事業費の抑制にもつながるとして、市の公共交通全体の見直しを平成26年から27年にかけて実施した。

その結果、大幅な再編を行い、多数の路線の細かなダイヤの接続等を実現するためには、民間事業者のノウハウが必要であると判断し、平成27年11月から従来のコミュニティバスやデマンド型の交通手段を廃止し、市内を走行するバスは全て民間事業者が運行する路線定期運行の路線バスに変更した。これにより、旧4町域（山崎町、一宮町、波賀町、千種町）を結ぶ幹線（市外連絡路線）は4路線、集落と幹線を結ぶ路線（市内完結路線）は25路線になり、交通空白地が（※）解消された。

※ 宍粟市は自治会集会所を中心として300m以内に路線がない集落を交通空白地と定義しており、平成27年度以前は市内29自治会が交通空白地であった。

##### (2) 見直し基準の設定

宍粟市は、「宍粟市公共交通再編計画」（平成27年4月策定）において、路線ごとの見直しに資するため、路線の存続、見直し又は廃止を決定するために路線の見直し基準を設定している（表1）。

この見直し基準に基づき、運行開始から1年ごとに路線を評価し、需要が少ない路線については3年をめどに減便又は路線の廃止を検討することとしている。

表1 宍粟市の路線見直し基準

路線区分	路線の見直し基準
市外連絡路線	平均乗車密度(注2) 2人以上
市内完結路線	1便当たりの利用者数 1.5人以上

(注)1 当省の調査結果による。

2 1便当たりのバスに乗った乗客数を全線で平均したものであり、算出式は輸送人キロ÷実車走行キロである。なお、輸送人キロとは、輸送の規模を表すために、それぞれの利用者が乗車した距離を全て積み上げたものである(例:1人の利用者を5km輸送した場合には5人キロ、3人の利用者をそれぞれ2km輸送した場合には6人キロとなる。)(「地域公共交通確保維持改善事業における乗合バス事業生産性向上策の評価・検証に関する調査報告書～真の意味の生産性向上を目指して～」(平成31年3月国土交通省中部運輸局)に基づく)。

なお、表1中の市外連絡路線の見直し基準については、地域公共交通確保維持改善事業地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の補助対象基準の一つに、「一回当たりの輸送量が2人以上であるもの」と定められていることを踏まえて設定されたものである。

### (3) 基準を踏まえた見直し

市は運行開始から3年間(平成27年11月～30年9月)の各年度の利用実績を集計した結果、市外連絡路線は4路線全て見直し基準を満たしていたため、現状維持とすることとした。

一方、市内完結路線25路線については、過去3年間で見直し基準を満たしていたものは4路線のみであった。

この結果を受け、市は見直し基準を満たさない21路線のうち、特に利用の少ない7路線の沿線集落に出向き、現在の利用状況の説明や路線の統合等について説明を行った。

その後、見直し基準を満たさない21路線については、路線統合や市外連絡路線との重複区間の見直しなどの路線統合案を作成するとともに、その他の4路線については見直し基準を満たすため、地域や利用者の意見要望を基に、軽微変更案を作成し、平成31年4月1日から適用された。

この路線統合等により、市内完結路線は従来の25路線から20路線となった(このうち2路線については一部区間が廃止されている)。

## 事例② 見直し基準に基づいてデマンド型の交通手段に転換した事例（兵庫県香美町）

### (1) コミュニティバスの導入

兵庫県香美町は、収益悪化による民間路線バスの路線休止を受けて、平成 20 年 10 月、町役場、商業施設、医療施設などが集まっている JR 香住 駅と山間部とを接続する 村岡 香住 線及び 畑 香 住 線と、JR 香住駅を中心として日本海沿岸部の東側の 相 谷 地区と西側の 御 崎 地区とを結ぶ相谷御崎線の 3 路線について、路線定期運行のコミュニティバス「香美町民バス」の運行を開始した。

### (2) 見直し基準及び見直しの考え方

香美町民バスのいずれの路線も利用者数が減少の一途をたどっていたことから、平成 25 年 3 月の香美町地域公共交通会議において路線の見直し基準が検討され、基本的に、乗合バスの最低限の乗車人数が 1 便当たりの平均乗車人数 1.00 人いるか否かが見直し基準となった。

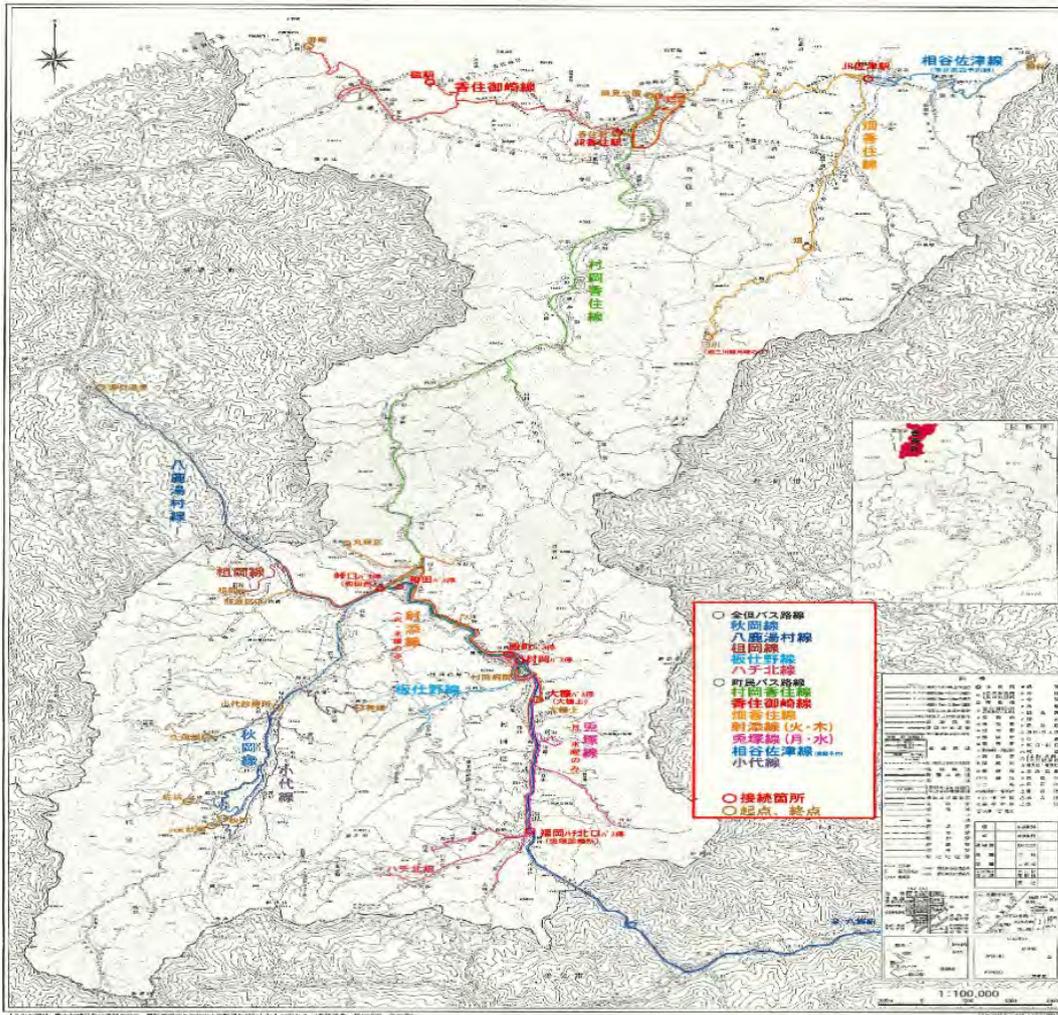
なお、路線ごとに沿線の人口や利用者層、運行便数、他の交通機関との接続状況はまちまちであることから、路線ごとに同基準に照らした見直しを行うこととした上で、路線の年間の利用実績が同基準以下となり、その後 6 か月間の利用実績も同基準以下となった場合には、更に 6 か月後に運行区間の見直しや一部の便の休止などの対策を実施することとした。

### (3) 見直し基準に基づく見直しの実施

相谷御崎線については、町の中心部を挟んだ長距離の路線となっており、地域によっては利用しづらい時間帯にしかバスが来ないという状況もみられていたことなどから、同路線全体における 1 便当たりの平均乗車人数は、平成 26 年度は 0.73 人、27 年度は 0.96 人と見直し基準を下回る状況が続いていた。このため、平成 28 年 10 月、町は、中心部の町役場、商業施設、医療施設などを巡回できるよう、同路線の運行範囲を香住地区～御崎地区間に縮小した上で、香住御崎線に改称するとともに、相谷御崎線の特に利用が少なかった区間（相谷地区～JR 佐津 駅間）について、相 谷 佐 津 線に改め、デマンド型（路線不定期運行）に転換した（図 1）。

なお、運行範囲を縮小しつつも相谷地区から香住地区へ移動する際に JR 佐津駅において畑香住線にスムーズに乗り継げるよう、5 分間の乗り継ぎ時間を設定するなど、効率的な運行と利便性の確保のバランスを保つことに努めている。

図1 香美町民バス路線図



(注) 香美町の資料による。

事例③ 見直し基準を設定し、その基準に該当する路線も多くみられるものの、一定の需要があるため、現状を維持している事例（広島県庄原市）

(1) 庄原市における交通手段

庄原市が運営している交通手段は庄原地域、西城地域、東城地域、口和地域、高野地域、比和地域及び総領地域の7地域（旧市町）ごとに運行形態や運行条件が異なる（表1）。

なお、市内の各地域を結ぶ路線は事業者が運行している。

表1 庄原市が運営する交通手段（平成30年9月時点）

地域	名称	運行形態
庄原地域	地域生活バス	路線定期運行
	市営バス	路線定期運行（土曜日のみ予約による運行）
	ひまわりバス（庄原市街地循環バス）	路線定期運行
西城地域	廃止代替等バス	路線定期運行
	予約乗合タクシー	デマンド型
東城地域	廃止代替等バス	路線定期運行
	お通りバス（東城市街地循環バス）	路線定期運行
口和地域	定時定路線乗合タクシー	路線定期運行
	予約乗合タクシー（区域運行）	デマンド型
高野地域	廃止代替等バス	路線定期運行
	予約乗合タクシー	デマンド型
比和地域	市営バス	路線定期運行
	予約乗合タクシー	デマンド型
総領地域	市営バス（広域路線、地域内完結路線）	路線定期運行

(注) 当省の調査結果による。

(2) 見直し基準の設定

庄原市は独自に市が運営する交通手段の見直し基準を定めており、経常収益率又は利用者数を指標にしている（表2）。

表2 庄原市の見直し基準等

区分	内容
見直し基準	経常収益率20%未満又は1便当たり利用人数が2.0人未満
見直し方針	①継続運行、②系統の統合、③系統の短縮、④運行ルートの変更、⑤運行回数の変更、⑥運行ダイヤの変更、⑦運行形態の変更、⑧運賃の変更、⑨系統廃止

(注) 当省の調査結果による。

### (3) 基準を踏まえた検討

平成 29 年 10 月 1 日から 30 年 9 月 30 日までの期間における市が運営する交通手段の経常収益率をみると、44 路線（庄原地域 10 路線、西城地域 4 路線、東城地域 5 路線、口和地域 3 路線、高野地域 3 路線、比和地域 11 路線、総領地域 8 路線）が見直し基準に該当する状況となっている。

庄原市は、市の見直し基準に基づき、運行ルート、運行ダイヤ、運行形態の変更（路線定期運行からデマンド型への変更）を検討している路線もあるものの、路線定期運行の路線については、通学等で必要性があることから継続運行としているものもあるとしている。

また、デマンド型の路線については委託先であるタクシー事業者との委託費の調整に関して、市が経費を削減した場合、当事業者の事業の維持に影響があると考えられるため、バランスを見極めながら経費削減に向けて取り組んでいるとしている。

事例④ 民間バス事業者の路線について、県主導で維持、減便、廃止等の仕分を検討している事例（奈良県）

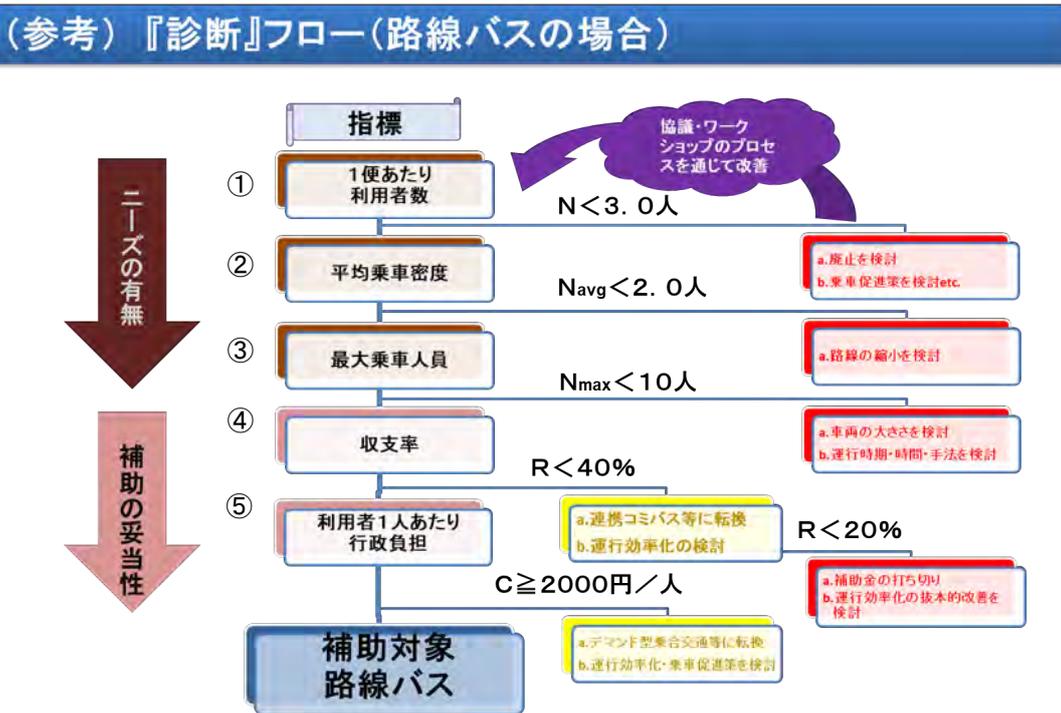
(1) 見直し等の経緯

奈良県地域交通改善協議会に対し、県内大半の路線バスを運行している民間バス事業者から、平成 24 年 10 月、広域路線バスの維持が困難となった県中南部地域の路線（25 路線 45 系統）の廃止・縮減等に関する協議開催の申入れがあった。

これを受け、平成 25 年 2 月に、知事を会長とし、市町村長や交通事業者の代表者等を委員とする奈良県地域交通改善協議会において、路線バスだけでなく、県内の交通全般の在り方について協議を開始することとした。

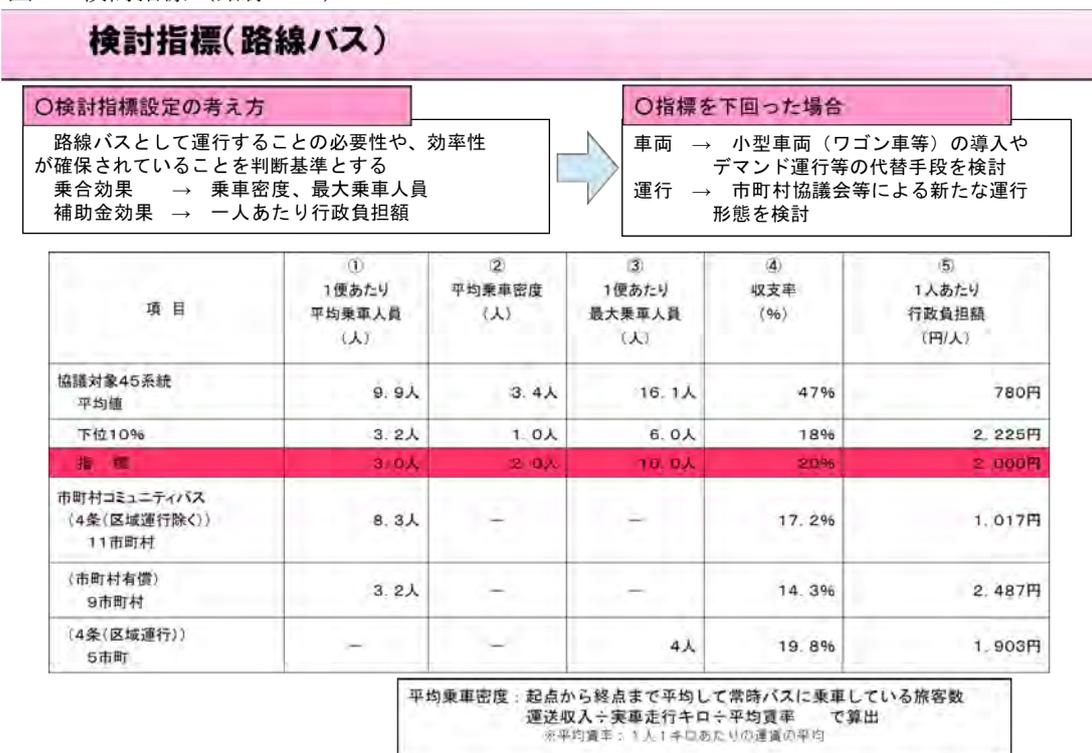
同協議会では、路線バスを①路線の存続、②路線の縮小、③廃止、④運行効率化の抜本的検討などの四つに区分する基準（診断フロー）が取りまとめられた。同基準では、路線に対するニーズの有無や補助の妥当性を判断するための診断指標として、1 便当たり利用者数、平均乗車密度、最大乗車人員、収支率、利用者 1 人当たりの行政負担の五つが設定されている（図 1 及び 2）。

図 1 診断フロー（路線バス）



(注) 奈良県地域交通改善協議会資料による。

図2 検討指標（路線バス）



(注) 奈良県地域交通改善協議会資料による。

同協議会において、上記の基準に基づき、協議対象となっている25路線45系統について協議を重ねた結果、平成26年9月、45系統のうち、現状を維持するもの17系統、運行計画を見直して維持するもの18系統、廃止するもの10系統との一定の結論を得た。

奈良県地域交通改善協議会では、その後も診断フローに基づき診断を実施するとともに、改善が必要な路線バスについては、より移動ニーズに適した交通モードへの転換や適切な運行ダイヤの設定等の利便性向上を図る取組を行っている。(※)

※ なお、協議結果を受けた路線の廃止や見直し、他地域の路線・系統の追加を経て、令和3年度時点では、31路線35系統について協議を行っている。

## (2) 調査対象とした市町村における見直しの状況

今回当省が調査対象とした奈良県内の市町村が運営する交通手段の中には、こうした診断フローによる検討の結果、最終的に廃止されることとなった民間路線バスの代替手段としてコミュニティバスが導入されているのがみられる。

これらの民間路線バスについては、平成26年9月時点の奈良県地域交通改善協議会による診断では、運行を見直して維持とする扱いであった。

しかし、平成27年度に実施した診断により、熊野線について、依然利用状況に改善がみられないため、路線廃止が決定された。

このため、熊野線の代替として、大淀町、吉野町、川上村、上北山村及び下北山村の2町3村で構成される南部地域公共交通活性化協議会において広域連携コミュニティバスを運行することで合意し、平成27年10月から南部地域連携コミュニティバスの運行を開始した。その後、沿線地域の中核病院への乗り入れによる通院需要の取り込み、吉野町内の停車停留所の増加や割引券の発行といった利用促進の取組を併せて行うことにより、利用者数の増加や収支の改善を実現した。

また、平成 28 年度に実施した診断により、奥宇陀線の収支率が路線バスとして維持する診断指標に満たなかったため、路線バスを廃止し、宇陀市、曾爾村、御杖村の 1 市 2 村が連携するコミュニティバスに転換するとともに、宅配事業者と連携し、バス車両後部に宅配貨物を積載する貨客混載を実施し、収支の改善を実現した。導入に当たっては、1 市 2 村で構成される宇陀地域公共交通活性化協議会を平成 28 年 9 月に設置しており、同協議会が運営主体として 29 年 10 月から宇陀地域連携コミュニティバス（奥宇陀わくわくバス）の運行を開始している。

近年では、令和元年度に実施した診断により、十津川線の平均乗車密度、収支率、利用者 1 人当たりの行政負担が路線バスとして維持する診断指標に満たなかったため、路線バスを廃止し、五條市、十津川村の 1 市 1 村が連携するコミュニティバスに転換するとともに、沿線地域の中核病院への乗り入れによる通院需要の取り込み、一部区間をバイパス道路を通るルートに変更することで所要時間を短縮し、利用者の利便性向上につながる取組を実施した。コミュニティバスの導入に当たっては、1 市 1 村で構成される五條・十津川地域公共交通活性化協議会を令和 2 年 9 月に設置しており、同協議会が運営主体として同年 10 月から五條・十津川地域連携コミュニティバスの運行を開始している。

## 4 資料編

地域公共交通については、活性化再生法の制定以降、関連する計画策定制度や市町村に対する支援制度の見直しが行われており、直近では、令和2年11月にも改正が行われているため、以下に、地域公共交通に関する主な制度の概要とその変遷を示す。

### (1) 活性化再生法の変遷

平成19年5月 活性化再生法の制定
<p>◆ <b>地域公共交通総合連携計画</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>市町村は、幅広い関係者から構成される協議会（法定協議会）での協議を経て、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するための計画（地域公共交通総合連携計画）の策定が可能</li><li>地域公共交通総合連携計画に定められる事業のうち、<u>特に重点的に取り組むことが期待される事業（地域公共交通特定事業※）</u>について、国による認定制度等を設け、認定等に係る事業に対して、法律の特例措置で支援</li></ul> <p>※地域公共交通特定事業：軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、鉄道再生事業、乗継円滑化事業</p>



平成26年11月改正
<p>◆ <b>地域公共交通網形成計画</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>国土交通大臣等が策定する基本方針に基づき、市町村が地域の関係者から構成される協議会（法定協議会）での協議を経て、地域公共交通網形成計画（マスタープラン）の策定が可能</li><li>地域公共交通網形成計画に、<u>地域公共交通再編事業等の地域公共交通特定事業（※）</u>を記載し、<u>地域公共交通再編実施計画等</u>について、国の認定を受けた場合には、法律・予算の特例措置で支援</li></ul> <p>※地域公共交通特定事業：鉄道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、鉄道事業再構築事業（平成20年追加）、<u>地域公共交通再編事業【新設】</u>、鉄道再生事業</p> <p>➤ <b>地域公共交通再編実施計画（新設）</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>地域公共交通網形成計画を実現するための実施計画の一つ。地域公共交通特定事業のうち、地域公共交通再編事業に関する事項を記載した場合、地域公共交通再編実施計画を作成</li><li>地域公共交通再編実施計画は、事業者等の同意の下、地方公共団体が策定</li></ul>



◆ 地域公共交通計画

- ・ 地方公共団体による地域公共交通計画（マスタープラン）の作成を努力義務化。地方公共団体が地域の関係者から構成される協議会（法定協議会）での協議を経て策定（※改正法施行前に作成された地域公共交通網形成計画は、改正法施行後も地域公共交通計画とみなされる。）
- ・ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かに対応
- ・ 定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等により、データに基づくPDCAを強化
- ・ 地域公共交通計画に、地域公共交通利便増進事業等の地域公共交通特定事業（※）を記載し、地域公共交通利便増進実施計画等について、国の認定を受けた場合には、法律の特例措置で支援

※地域公共交通特定事業：地域公共交通利便増進事業【新設】（改正前：地域公共交通再編事業）、貨客運送効率化事業【新設】、軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、鉄道事業再構築事業、地域旅客運送サービス継続事業【新設】、鉄道再生事業

➤ 地域公共交通利便増進実施計画（改正前：地域公共交通再編実施計画）

（※改正法施行前に作成された地域公共交通再編実施計画は、改正法施行後は地域公共交通利便増進実施計画とみなされる。）

- ・ 地方公共団体は、地域公共交通計画において地域公共交通利便増進事業の概要を定めた上で地域公共交通利便増進事業を実施しようとする者等の同意を得て、当該事業の実施計画である地域公共交通利便増進実施計画を作成し、国土交通大臣の認定を申請

➤ 貨客運送効率化事業実施計画（新設）

- ・ 旅客運送事業者による貨客混載運送の導入を円滑化することで、継続的な地域旅客運送サービスを確保する「貨客運送効率化事業」を創設
- ・ 事業者は、当該事業の実施計画である貨客運送効率化事業実施計画を作成し、国土交通大臣の認定を申請

➤ 地域旅客運送サービス継続実施計画（新設）

- ・ 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設
- ・ 地方公共団体が、サービス提供事業者と連携し、当該事業の実施計画である地域旅客運送サービス継続実施計画を作成し、国土交通大臣の認定を申請

(参考) 地域公共交通計画と従来の計画の違い

	地域公共交通計画 (令和2年～)	地域公共交通網形成計画 (平成26年～)	地域公共交通総合連携計画 (平成19年～)
計画の対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組むもの</li> <li>地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができるもの</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実(主に路線の再編や新規整備)を対象とするもの</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス交通などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の作成も可能</li> </ul>
位置付け	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体による作成を法的に努力義務化</li> <li>基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組むもの</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体による作成が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村による作成が可能(複数市町村での作成も可能)</li> </ul>
実効性確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化</li> <li>定量的なデータに基づくPDCAの取組を強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>可能な限り具体的な数値指標を明示</li> <li>原則として計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況进行评估</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>可能な限り具体的かつ明確な目標を設定</li> </ul>

(注) 「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第2版」(令和3年3月国土交通省)による。

(参考) 地域公共交通再編事業と地域公共交通利便増進事業の考え方の違い

【法改正前】 地域公共交通再編事業 (実施計画：地域公共交通再編実施計画)	【法改正後】 地域公共交通利便増進事業 (実施計画：地域公共交通利便増進実施計画)
地方公共団体を中心となって、 <u>バス路線網の見直し等により地域公共交通を再編する取組</u> を通じて、コンパクトなまちづくりと連携しつつ、面的な公共交通ネットワークの再構築を図る事業	地方公共団体を中心となって、 <u>路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組</u> を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業

(注) 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。

## (2) 法定協議会等

活性化再生法では、法定計画の策定や実施に関する協議のため、法定協議会を組織することができることとされている。

また、新たに法定協議会を設置する以外にも、既に設置されている地域公共交通会議や地域協議会に構成員を追加することにより、活性化再生法に基づく法定協議会としての機能を付加することも可能となっている。

地域公共交通に関する主な協議会等の概要は表1のとおりである。

表1 法定協議会等の比較

	法定協議会	地域公共交通 会議	地域協議会	運営協議会	新モビリティサービス 協議会
根拠 法令等	活性化再生法 (第6条)	道路運送法施行 規則(第9条の 3)	道路運送法施行 規則(第15条の 4第2項)	道路運送法施行 規則(第51条の 8)	活性化再生法 (第36条の4)
主催者	地方公共団体 (市町村(複数 可)又は都道府 県)	地方公共団体 (市町村(複数 可)又は都道府 県)	都道府県	地方公共団体 (市町村(複数 可)又は都道府 県)	地方公共団体 (市町村(複数 可)又は都道府 県)
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項の協議を実施</li> <li>地域の交通計画を作成(任意)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくりその他の生活交通について審議</li> <li>具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画の作成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価その他の自家用有償旅客運送を実施するに当たり必要となる事項の協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新モビリティサービス事業の実施に関し必要な協議</li> </ul>
対象と なる交 通モー ド	多様な交通モード	バス・タクシー (乗合)、自家用 有償旅客運送	バス・タクシー (乗合) ※路線定期運行 のみ	自家用有償旅客 運送	多様な交通モー ド
構成員	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体</li> <li>関係する公共交通事業者等、自家用有償旅客運送者、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者</li> <li>関係する公安委員会及び住民、高齢者や障害者を含む地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長</li> <li>一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体</li> <li>住民又は旅客</li> <li>地方運輸局長</li> <li>一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体</li> </ul> <p>【必要に応じて次に掲げる者を構成員として加えることができる】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域協議会を主宰する都道府県知事又はその指名する職員</li> <li>関係市町村及び関係地方運輸局長又はその指名する職員</li> <li>関係する一般旅客自動車運送事業者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長</li> <li>一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体</li> <li>住民又は旅客</li> <li>地方運輸局長</li> <li>一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体</li> <li>運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に自家用有償旅</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体</li> <li>認定新モビリティサービス事業者</li> <li>新モビリティサービス事業を実施すると見込まれる者並びに関係する交通事業者等、道路管理者及び港湾管理者</li> <li>関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者</li> </ul>

	公共団体が必要と認める者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、道路管理者及び都道府県警察</li> <li>・学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者</li> </ul>		客運送を行っている特定非営利活動法人等  【必要に応じて以下の構成員を含めることができる】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・学識経験を有する者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者</li> </ul>	
--	--------------	---	--	---	--

(注) 「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（詳細編） 第2版」による。

### (3) 地域公共交通確保維持改善事業

地域公共交通確保維持改善事業は、生活交通の存続が危機にひんしている地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がなされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的として、平成23年に創設された。

本事業は、表2のとおり、大きく分けて三つの内容から構成され、補助申請に当たっては、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年3月30日付け国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号。最終改正：令和3年4月5日付け国総地第121号、国自旅第504号、国海内第234号）に基づき、個別に補助計画を作成することとされていた。しかし、地域公共交通網形成計画の策定については補助要件として求められておらず、法定計画と支援制度が直接的に結び付いていなかったため、令和2年の改正では、地域公共交通計画の作成が地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通確保維持事業）による補助要件として定められることとなった。

地域公共交通確保維持事業における乗合バス等の運行費や車両購入費等に対する補助については、これまでは運送事業者若しくは法定協議会又は地方公共団体に対し補助を行っていたが、令和2年の改正では地域公共交通計画への位置付けを要件とし、原則として法定協議会（地域間幹線系統については乗合バス事業者又は法定協議会）に対し補助することで、地域の多様な関係者による連携・協働による計画的な取組を支援することとなった。陸上交通に関する補助対象事業者については表3のとおりである。

表2 地域公共交通確保維持改善事業の概要

事業	支援の内容	
	法改正前（平成31年度）	法改正後（令和2年度）
地域公共交通確保維持事業 （地域の実情に応じた生活交通の確保維持）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 幹線バス交通の運行                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入を支援</li> </ul> </li> <li>○ 地域内交通の運行                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援</li> </ul> </li> <li>○ 離島航路・航空路の運航                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援</li> <li>・ 過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援</li> </ul> </li> <li>○ 離島航路・航空路の運航                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援</li> </ul> </li> </ul>
地域公共交通バリア解消促進等事業 （快適で安全な公共交通の実現）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備、ホームドアの設置等</li> <li>○ 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備</li> <li>○ 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等</li> </ul>
地域公共交通調査等事業 （地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域公共交通網形成計画等に係る調査</li> <li>○ 地域公共交通網形成計画等に基づく利用促進・事業評価</li> <li>○ 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針の策定に係る調査</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域における一層の連携・協働とイノベーションに向けた取組の促進を図るための新たな法定計画の策定に資する調査等</li> <li>○ 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針・基本構想の策定に係る調査</li> </ul>

（注） 国土交通省の資料に基づき、本省が作成した。

表3 地域公共交通確保維持事業（陸上交通）に関する補助対象事業者

事業	補助対象事業者	
	従来制度	新制度（※3年程度の経過措置あり）
地域間幹線系統補助	一般乗合旅客自動車運送事業者又は活性化再生法に基づく協議会	一般乗合旅客自動車運送事業者又は活性化再生法に基づく協議会
地域内フィーダー系統補助	一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者又は活性化再生法に基づく協議会	活性化再生法に基づく協議会
車両減価償却費等補助 （幹線系統）	一般乗合旅客自動車運送事業者又は活性化再生法に基づく協議会	一般乗合旅客自動車運送事業者又は活性化再生法に基づく協議会
車両減価償却費等補助 （フィーダー系統）	一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者又は活性化再生法に基づく協議会	活性化再生法に基づく協議会
公有民営補助	地方公共団体又は活性化再生法に基づく協議会	
自家用有償旅客運送導入促進のための車両購入費等への補助	活性化再生法に基づく協議会	
貨客混載のための車両改造費補助	活性化再生法に基づく協議会	

（注） 「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（詳細編） 第2版」による。

#### (4) 自家用有償旅客運送

平成 18 年に自家用有償旅客運送の制度が創設された。創設時の概要は表 4 のとおりである。直近では、令和 2 年 11 月の道路運送法施行規則の改正により、自家用有償旅客運送の種別の見直しや協議関係の整理が行われるなど、表 5 から 9 のとおり改正された。

表 4 自家用有償旅客運送制度の概要（平成 18 年制度創設時）

概要	過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO 法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度
種類	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民等のための「自家用有償旅客運送」（市町村運営有償運送（交通空白）、公共交通空白地有償運送）</li> <li>・身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」（市町村運営有償運送（福祉）、福祉有償運送）</li> </ul>
登録要件	<p>①バス、タクシーによることが困難、かつ、</p> <p>②地域の関係者（※）により、「地域住民の生活に必要な輸送」であるとの共通認識</p> <p>（※地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、地方運輸局又は運輸支局等）</p> <p>③必要な安全体制の確保</p>

（注） 国土交通省の資料に基づき、本省が作成した。

表 5 主な改正点（概要）

	改正前	改正後
①自家用有償旅客運送の種別の見直し（表 6）	・ 3 類型	・ 2 類型
②協議関係の多様化（表 7）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通会議</li> <li>・ 法定協議会（活性化再生法）</li> <li>※市町村が実施主体となる場合のみ</li> <li>・ 運営協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通会議</li> <li>・ 法定協議会（活性化再生法）</li> <li>・ 運営協議会</li> <li>・ 関係者と協議</li> <li>・ 活性化再生法の地域公共計画</li> </ul>
③有償運送の対象の追加・整理（表 8）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 区域内の住民</li> <li>・ 道路運送法施行規則で定めるイ、ロ、ハ、ニ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域住民、観光旅客、来訪者</li> <li>・ 道路運送法施行規則で定めるイ、ロ、ハ、ニ、ホ、ヘ、ト</li> </ul>
④事業者協力型自家用有償旅客運送（表 9）	—	・ 新設

（注） 国土交通省の資料に基づき、本省が作成した。

表6 自家用有償旅客運送の種別の見直し

改正前 (実施主体に応じて3類型)	改正後 (運送目的に応じて2類型)
<p><b>①市町村運営有償運送</b> (交通空白輸送) 市町村が主体となって、当該市町村の住民等の運送を行うもの</p> <p>(市町村福祉輸送) 市町村が主体となって、当該市町村の住民等のうち、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等の運送を行うもの</p> <p><b>②公共交通空白地有償運送</b> NPO 法人等が主体となって、交通空白地において当該区域内の住民等の運送を行うもの</p> <p><b>③福祉有償運送</b> NPO 法人等が主体となって、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等の運送を行うもの</p>	<p><b>①交通空白地有償運送</b> 市町村やNPO 法人等が主体となって、交通空白地において当該区域内の住民等の運送を行うもの</p> <p><b>②福祉有償運送</b> 市町村やNPO 法人等が主体となって、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等の運送を行うもの</p>

(注) 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。

表7 協議関係の多様化

改正前	改正後
<p>自家用有償旅客運送の実施に当たっては、原則として、</p> <p>市町村が実施主体となる市町村運営有償運送については、「<u>地域公共交通会議</u>」、「<u>法定協議会</u>」、</p> <p>NPO 等が実施主体となる公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送については「<u>運営協議会</u>」</p> <p>において協議が調っていることが必要</p>	<p>改正後は、有償旅客運送の種別にかかわらず、</p> <p>ア. <u>地域公共交通会議</u> イ. <u>法定協議会</u> (活性化再生法第6条) ウ. <u>運営協議会</u> のいずれかにおいて協議が調っていることとなり、また、これらの会議又は協議会が組織されていない場合には、</p> <p>エ. 関係者間において協議が調ったときは、協議が調ったものとみなす(「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」(令和2年11月27日付け国自旅第317号)における福祉有償運送の申請に対する処理方針2.(3)③)</p> <p>オ. 活性化再生法第5条に規定する「地域公共交通計画」に、自家用有償旅客運送について記載があるときは、協議が調ったものとみなす。なお、実施に当たって必要な事項の調整については、別途地域公共交通会議等において、協議する必要がある(「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」における福祉有償運送の申請に対する処理方針2.(3)③)</p> <p>など、協議が調うための場が多様化した。</p>

(注) 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。

表8 有償運送の対象の追加・整理

<p>有償運送の対象の追加 (道路運送法第78条第2号)</p>	<p>【地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化】          自家用有償旅客運送の対象が「<u>地域住民又は観光旅客その他当該地域を来訪する者</u>」と改正されたことで、改正前の道路運送法施行規則第49条第2項において市町村長が認めた場合に輸送が可能であった来訪者及びその付添人も輸送対象に含まれることとなり、運送しようとする旅客の範囲に観光客(福祉有償は観光客を含む来訪者であって身体障害者等の移動制約者)が追加となった。</p>
<p>福祉有償運送の対象の追加及び整理 (道路運送法施行規則第49条関係)</p>	<p>【道路運送法施行規則上、明記されていなかった者について、同規則を改正し、第49条第1項第2号に別途定義規定を置いて明確化】          イ「身体障害者福祉法第4条に規定する身体障害者」          ロ「精神保健及び精神障害者福祉に関する法律第5条に規定する精神障害者」          ハ「障害者の雇用の促進等に関する法律第2条第4号に規定する知的障害者」          ニ「介護保険法第19条第1項に規定する要介護認定を受けている者」          ホ「介護保険法第19条第2項に規定する要支援認定を受けている者」          ヘ「介護保険法施行規則第140条の62の4第2号の厚生労働大臣が定める基準に該当する者」          ト「その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者」</p> <p>※ 道路運送法施行規則第51条の13の改正により、運送しようとする旅客の範囲を変更(増加・変更)する場合は、これまでの軽微変更届出ではなく、変更登録が必要となった(旅客の範囲を縮小する場合に限り軽微変更届となる。)</p>

(注) 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。

表9 事業者協力型自家用有償旅客運送の創設

<p>事業者協力型自家用有償旅客運送制度 (道路運送法第79条の2第1項第5号)</p>	<p>【道路運送法の事業許可を持つ一般旅客自動車運送事業者が、運行主体の運行管理及び整備管理の実務に協力する制度の創設】</p> <p>(制度の狙い) 制度の活用により、以下の効果が期待される。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者：バス・タクシー事業者が、運行管理、車両整備管理に協力することで、より安心、安全なサービスを受けることが可能となる。</li> <li>・運送主体：運行管理等に関する業務負担の軽減や運行ノウハウの活用を図ることが可能となる。</li> <li>・バス・タクシー事業者：委託費の確保等による収入面での向上が期待できる。</li> </ul> <p>(協力の形態)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者(バス・タクシー)が、運行管理、車両整備管理の委託を受ける。</li> <li>・交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。</li> </ul>
--	---

(注) 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。