

令和5年6月会議

一般質問 参考資料

表具 弘 議員

参考資料①

【2022年度のコミュニティバスとデマンド型タクシーの利用者数は】



3月会議：総務課長答弁より

A. コミュニティバス利用者数	9,216人
B. デマンド型タクシー利用者数	1,647人

【2022年度のそれぞれに掛かった費用は】



3月会議：総務課長答弁より

A. 約2173万4千円	税金負担額：¥2,358円/人
B. 約935万6千円	税金負担額：¥5,681円/人

和歌山県東牟婁郡太地町(太地町総務課よりデータ提供)

【じゅんかんバス利用者数】



令和元年：39,514人	令和2年：30,339人
令和3年：30,217人	令和4年：35,315人

【自動運転利用者数】



令和4年11月から令和5年3月末：3,388人

## 参考資料②

### 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）

#### 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。

その結果、大幅な再編を行い、多数の路線の細や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。従来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。これにより交通空白地が解消された。

宍粟市では自治会集会施設を中心として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年以前は市内29自治会が交通空白地であった。

#### ※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2人以上
市内連絡路線	1便当たりの利用者数1.5人以上

宍粟市は、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年をメドに減便又は路線の廃止を検討することになっている。

尚、市街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一系統確保維持費国庫補助金の補助対象基準の一つに「1回当たりの輸送量が2以上あるもの」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。

【※宍粟市公共交通再編計画より抜粋】

### 参考資料③

※NPO 法人「気張る！ふるさと丹後町」とは、NPO 法人が運行主体となり、住民や観光客の自由な移動をサポートする「ささえ合い交通」の運行を開始し、住民同士の「ささえ合い」を実現してきています。2016 年 5 月 26 日、京都府京丹後市丹後町において、道路運行法に基づく「公共交通空白地有償運送」＝通称「ささえ合い交通」が運行を開始。住民ボランティアがドライバーとして自分が所有する自家用車(マイカー)を使って地域住民や観光客等を運ぶという公共交通です。利用者が車を呼ぶには、スマートフォンで Uber(ウーバー)のアプリを使ってマッチング(配車—乗車)を行うという、ICT を活用した先進的なシステムを取り入れています。スマートフォンで配車し、GPS を用いてマイカーを使った「公共交通空白地有償運送」は日本初でした。

#### 【概要】

運行主体：NPO 法人 気張る！ふるさと丹後町

運行地域：乗車は丹後町のみ、降車は京丹後市全体

運賃：最初の 1.5km まで 480 円、以遠は 120 円/km を加算(概ねタクシー料金の半額)

支払方法：当初はクレジット払いのみ。2016 年 12 月から 7 は利用時に現金支払いも可能

運行時間：午前 8 時から午後 8 時まで(年中無休)

配車方法：スマートフォンで Uber のアプリを使って即時配車。(電話での依頼も可能に)

2016 年 9 月 18 日から NPO 等代理人が利用者に代わって配車も可能に。

ドライバー：地元住民(16 名、ボランティア)

車両：ドライバーが所有する自家用車(マイカー)を利用

登録表示：各車両の側面に登録標識を掲示

利用者：丹後町住民、観光客等来訪者

<http://kibaru-furusato-tango.org/about-sasaesai/> 【NPO 法人 気張る！ふるさと丹後町】

【※NPO 法人「気張る！ふるさと丹後町」より】

#### 参考資料④

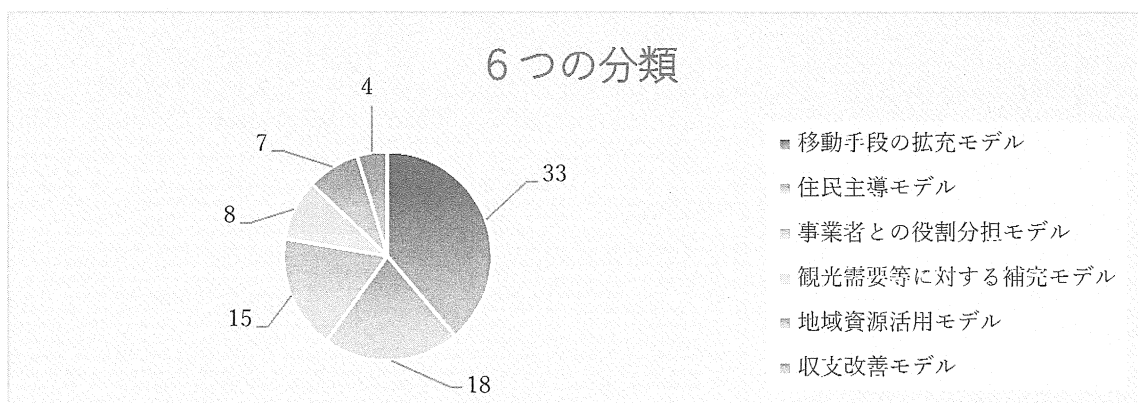
国土交通省のHPに自家用有償旅客運送事例集(令和2年3月)よりデータ分析  
6つのモデルは、以下の様に分類されています。

1. 収支改善モデル
2. 事業者との役割分担モデル
3. 観光需要等に対する補完モデル
4. 移動手段の拡充モデル
5. 住民主導モデル
6. 地域資源活用モデル

No	詳細	件数	割合
4	移動手段の拡充モデル	33	38.8%
5	住民主導モデル	18	21.2%
2	事業者との役割分担モデル	15	17.6%
3	観光需要等に対する補完モデル	8	9.4%
6	地域資源活用モデル	7	8.2%
1	収支改善モデル	4	4.7%
		85	100%

分かり易いように件数を優先として並べ替えを行っています。

(※件数が80を超えているのは重複しているモデルと認識されている為)



移動手段の拡充モデルとは：自家用有償旅客運送を導入することにより、対象地域での運行の維持・拡大や利便性の向上につながっている など。

住民主導モデルとは：自家用有償旅客運送を運行するにあたり、住民がルートやダイヤなど運行内容の検討や決定に関わっている、運行自体の役割を担っている など。

参考資料⑤

※地域公共交通会議等が、これによらない協議を行う旨を決議した場合は、プロセスによらないことも可能

地域交通の検討プロセスに関するガイドライン(地域公共交通会議等)

- 『地域の具体的な移動ニーズを基に協議』
  - 『自家用有償旅客運送の提案を基に協議 等』
- ① 交通事業者(バス・タクシー)に対し、地域の移動に対応した交通(乗合タクシー等)の導入について提案を求める

【具体的な提案あり】



提案内容について協議 ※地域の移動ニーズへの対応の可否という観点を中心に協議

【最長4か月】

【協議が調う】

【協議が調わず】

【具体的な提案なし】

☆交通事業者(バス・タクシー)によることが困難であることについて協議が調ったものとみなす



『自家用有償旅客運送について検討』

交通事業者(バス・タクシー)への運行委託について検討



交通事業者(バス・タクシー)による  
地域交通の確保



【市町村による地域交通の確保】  
(交通事業者以外への運行委託を含む)



☆地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保のために必要であることについて協議が調う

運行主体		NPO法人 認可地縁団体 (自治区・町内会等)	使用車両		自家用車 (マイカー利用) 燃料費：実費支給 車両(管理)費：定額段階制 (使用回数に応じて変化)	運送の対価		かつらぎ町内住民 地区(ゾーン)毎に定額制 例：1ゾーン(同一区内) ¥400/回 ゾーン(追加毎)：+¥200 同乗者：+¥150	手配方法		携帯アプリ (手数料：なし)
運送対象		かつらぎ町内住民	運転者		かつらぎ町内住民 国土交通大臣が認定した講習 を修了している者	損害賠償措置		当該地域を来訪する者 タクシードライバーの概ね 1/2以内 or ゾーン制 例：中飯降→花園支所 (現行タクシードライバー約¥10,000) ¥5,000(例)	料金支払い方法		電話による手配 (手数料：¥150/回)
運送区域		当該地域を来訪する者 (観光客等)	運転者の条件		年齢条件(75歳以下) 道路交通法違反点数制度 による違反点数が、 3点以下であること	運行日		国土交通大臣が定めた 保険限度額 対人8,000万以上 対物200万以上 の任意保険が共済に加入 (保険料は運行主体払い)			電子マネー QR決済 キャリア決済
		かつらぎ町内			65歳を超えた運転手 (3年に1回適性診断必要) 70歳を超えた運転手 (1年に1回定期健康診断)			(12/29~1/3を除く) AM8:00~PM8:00			現金払い