

今後の交通体系の検討について

オンデマンドバスは、運行開始から5年目となり、実証運行として一区切りを迎える。これまでの実績や課題を踏まえ、現行システムを効果検証するとともに、住民ニーズに合ったより効率的で効果的な交通体系を検討していく。

1. とりまく状況

人口減少・高齢化が進む中、これまでは民間の交通事業者が中心となって支えてきた地域公共交通の利用者が減少し、人口密度の低い地域では採算が悪化した路線バスが撤退・減便するなど交通空白地域が拡大しつつあったことから、中井町オンデマンドバスは、住民ニーズに対応した移動手段の確保と交通空白地域の解消をめざし運行してきた。

一方、厳しい財政状況におかれている中で、住民の福祉の増進と最少の経費で最大の効果を挙げる交通体系を構築する必要がある。

2. 課題

公共交通の維持確保には行政の関与は不可欠だが、運行費用の精査、収入確保策の検討を含め、効率的・効果的な運行システムへの転換が迫られている。

(1) 予約の限界

中井町は、地形的に需要が小規模かつ地域に点在しており、また目的地が多岐にわたり、利用者の移動に方向性が見えないため、効率的な乗合ができず、物理的に運行できる数の限界にきており、これ以上の利用増は難しく、本来救済すべき対象者を救えていない状況が見受けられる。

- ・ 町外の病院や商業施設を目的とする運行が半数近くを占め、長距離、長時間の運行による1運行当たりの占有時間が長くなり、予約を阻害
- ・ 手頃な料金体系と、乗り継ぎをせずに目的地に行ける利便性から、安いタクシーのような使用をされ、本来救済すべき移動手段の確保できない対象者を発生させている。

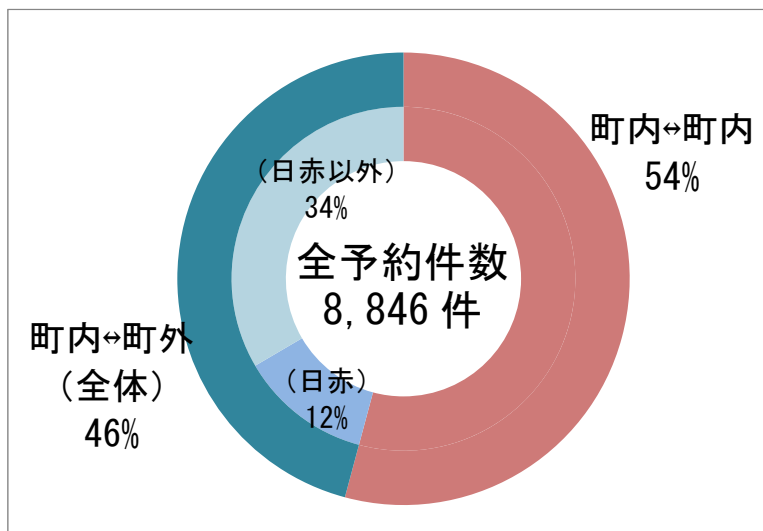


図1 町内⇄町内、町内⇄町外利用者数と割合

表1 予約件数上位者の状況（平成28年度）

予約者1人の 予約件数	予約者数	全予約者数に 対する割合	予約件数 合計	全予約件数に 対する割合
101～150件	8人	2.5%	1,033件	11.7%
151～200件	8人	2.5%	1,298件	14.7%
201～250件	1人	0.3%	204件	2.3%
251～300件	4人	1.3%	1,129件	12.8%
301件～	4人	1.3%	1,343件	15.2%
合計	25人	7.9%	5,007件	56.7%
全予約者数	314人		全予約件数	8,846件

※町外の利用者による利用が約2割、町外乗降ポイントを目的とする利用が約6割、通勤・通学と思われる利用が大半を占める。

（2）車両の限界

2台の車両により、1日12時間で稼働しているが、長距離・長時間となる冗長化した運行で拾いきれず、乗合運送の限界にきている。

- ・12人乗り車両だが、目的地が多岐にわたり、乗合になりにくいことから、1運行あたりの乗車人数は、1～3人が多い。

（3）費用の限界

オンデマンドバスの運行委託費、予約システムの運用費、オペレーターの雇用を含め、平成28年度見込みベースで年間約3,000万円（町予算対比0.8%）の費用を要しているが、年間予約数（8,846件）に対し、1運行あたり約3,400円の負担をしている。また運賃収入約180万円に対する収支率は、約6%と低く、財政負担に対する適切性、妥当性においても、これ以上の負担はできないことから費用対効果を検証していく必要がある。

- ・増える利用者に対応して、現行の運行システムで運行車両を増やせば、更なる車両費負担が必要となり、運行時間を延ばせば、更なる人件費負担が必要。
- ・費用を減らすには、運行車両や運行時間を絞るしかないが、絞ればサービスの低下を招く。

3. 見直しの方向性

町議会の要望決議等を受け、住民協働による生活交通対策の検討や本来行政が果たすべき役割に基づいた見直しは避けられない状況にある。

オンデマンドバスで培った実績を活かしつつも、利用者視点、住民サービス確保の観点とともに、住民の福祉、移動手段のセイフティネットとしての役割を重視し、持続可能な交通システムを構築するため、抜本的な見直しが必要である。

本来の交通空白地域の移動手段の確保を主として支える体制に転換し、それぞれの公共交通機関の役割の範囲において、現状の課題、輸送効率の向上、運行経費の抑制などの検証を踏まえた上で、地域に応じた適切なサービス内容を決定し、効率的・効果的な交通システムを

構築する。

(1) シビルミニマムとして

車を運転できない住民（高齢者や児童生徒）に対して、通学・通院・買い物など、必要な移動手段を提供することは、自治体が住民の生活維持に向けて用意しなければならない最低限の条件（シビルミニマム）である。

(2) 超高齢化社会の到来に備えて

高齢化がさらに進行し、自動車を運転できない高齢者はさらに増加することが予想される。高齢者に対して利用しやすい移動手段を提供し、高齢者の日常生活を守ることが求められる。高齢者の外出を促し、生きがいつくりや健康づくりに貢献し、超高齢化社会の到来に備える必要がある。

(3) ノーマライゼーションの推進に向けて

誰もが住み慣れた地域社会で生活できる環境を維持することが求められている。障がいや年齢に関わりなく誰もが円滑に移動できるしくみを自治体を中心となって充実していく必要がある。

(4) 機能集約型のまちづくりに向けて

自動車の普及とともに日常生活圏は広がったが、低密度な市街地拡大により町の維持管理経費は増大し、自治体の財政圧迫の要因にもなっている。人口減少時代を迎え、町の効率的な維持管理に向けて、日常生活に最低限必要な都市機能を町内にコンパクトに集約するまちづくりをすることで、移動距離や負担を軽減、加えて地域経済の活性化をめざすため、町内の地域公共交通（町内完結型）を充実させる必要がある。

4. 今後の交通体系の検討

現状と課題、見直しの方向性を踏まえ、これらを解決するために、実現に向けた様々な方法を具体的に検討しなければならない。3月の交通会議で提案した内容をもとに、さらに実現性を高めていくため、いくつかの方策を提案していく。

なお、3月に提案したもののうち、平成29年7月を目途に見直すとしていた、町外乗降ポイント利用可能エリアの設定、及び町外料金の値上げについては、検証期間が十分に確保できないこと、町外への運行のあり方を含め見直すことから、実施しない方針としたい。

下記に挙げた検討案は、すべて行うのではなく、意見や提案をいただきながら、併用や段階的实施なども考慮しつつ、効率性や需要予測、運行経費などを今後詰めていき、最少の経費で最大の効果が得られる手段を選択していくこととする。

【検討案①】 オンデマンドバスの延長

- ・オンデマンドバスを引き続き運行する。
- ・現行のシステムでは、これ以上の拡大は財政負担としても難しいことから、町外運行を

行わず、町内完結型の運行へ転換する。

- ・運行システム自体は変えず、町外の長距離輸送が、比較的短距離の町内移動に振り替えられることから、現状維持～利用の微増が見込める。

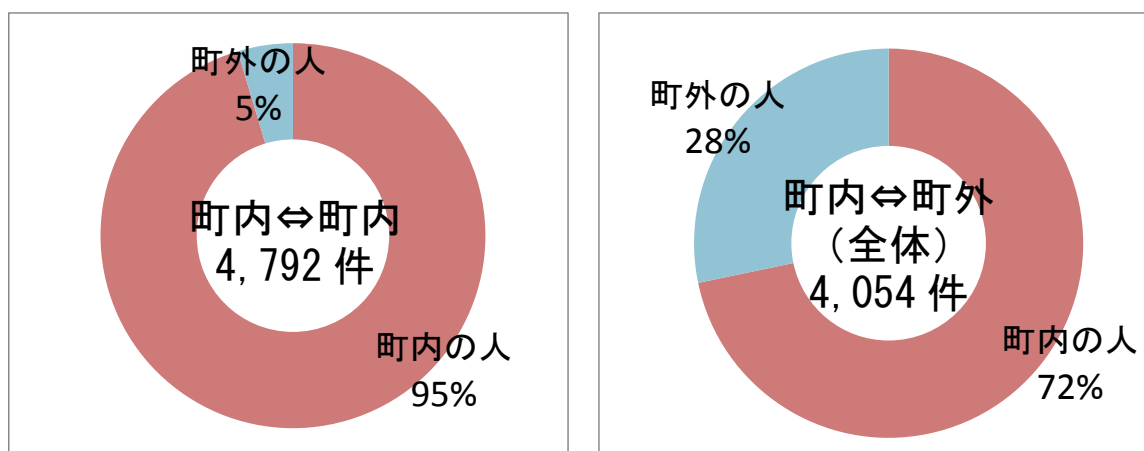


図2 町内外別利用者状況

- ・町内には、オンデマンドバスの運行当初に立地していなかった、井ノ口地区の地域医療施設や商業施設など生活便益施設が徐々に増えてきており、必ずしも町外施設への移動を支える理由にはならない。町外の施設へは路線バスを利用し支えることで、それぞれの役割を果たす。
- ・お買い物バス、スクールバス、通院バスと併用するセミデマンド運行については、需要を見極めつつ、実際に運行に組み込めるか検証し、導入を判断する。
- ・実施目標時期：運輸局への許可、利用者への影響、周知等調整事項あるが、大幅な変更ではないと考えられるため、比較的早期に実施が可能と思われる。
実施可能目安：平成30年4月～

【検討案②】交通空白地域を対象としたデマンドタクシーの導入

(幹線バスと補助システムの連絡)

- ・オンデマンドバスの利用実態をもとに、主に交通空白地域の足として、オンデマンドバスに代わり、駅待ち等の車両を活用したデマンドタクシーを検討する。

※イメージは、別添【資料4-2】を参照

【検討案③】町内を運行エリアとしたコミュニティバス（循環バス）の導入

(交通空白地区と幹線バスの補完機能)

- ・デマンドタクシーを導入した場合、交通空白地区や路線バスではカバーしきれない交通を支える機能として、オンデマンドバス車両を再活用した循環バスを運行する。

※イメージは、別添【資料4-3】を参照

【検討案④】自家用有償運送の活用（公共交通空白地有償運送）

◎公共交通空白地有償運送とは・・・

タクシー等の公共交通機関によって、住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に限り、特定非営利活動法人等が、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって自家用自動車を使用して、当該法人等の会員に対して行う輸送サービスのこと。

- ・国土交通省の定める法定要件を備えた運転者、登録済み自家用自動車で輸送。
- ・公共交通空白地有償運送を行おうとする法人等に対し、初期投資の一部を補助したり、既に行っている法人等に対し運行に係る費用を補助することで、運行の継続を支援したり、公共交通空白地有償運送を推進する自治体もある。
- ・公共交通空白地有償運送は、特定非営利活動法人（NPO 法人）などが運行主体と定められており、道路運送法で定められた条件を満たし、地域公共交通会議や運営協議会で協議にかけ、承認を得てから運輸支局へ申請する手順が必要となる。行政が運行主体ではなく、地域の人たちが主体となり、地域の生活の足を守る取組であるため、地域の人たちの助け合い、支えあいがなければできない運送方法です。

◎運営主体になりうる団体・・・

- ・特定非営利活動法人（NPO 法人）
- ・民法第 34 条の規定により設立された法人（公益法人）
- ・農業協同組合 ・消費生活協同組合 ・医療法人
- ・社会福祉法人 ・商工会議所 ・商工会
- ・認可地縁団体 ・権利能力なき社団（営利を目的としない自治会 等）

- <実施事例> ・兵庫県豊岡市「チクタク」
 ・京都府京丹後市「Uber」
 ・静岡県浜松市 など

【検討案⑤】無償バス（無償運送）の導入

- ・市町村所有の自家用自動車による無償住民輸送のこと。
- ・運行の形態として、住民の輸送のほか、高齢者等に特化した福祉バスや小中学生に限定したスクールバスなども該当
- ・道路運送法の規制対象外になるため、安全面等、市町村が運行の責任を負う。
- ・路線バスなど既存の公共交通機関との競合など影響を考慮すると、交通空白地域の輸送手段として考えられる。
- ・無償であるため、必ず路線バスに乗り継いでもらうなどの条件を付けて利用促進を図る必要がある。

- <実施事例> ・三重県玉城町「元気バス」 など

【検討案⑥】ターゲットを明確にした割引チケットの配布

- ・バスやタクシーを利用する際に使える割引チケットを配布し、より利用しやすくすることで、交通弱者の移動を支援するとともに、既存の公共交通機関の利用を促進する。

<実施事例>

事例	自治体・事業	条件等
運転免許証を持たない者等への支援	茨城県稲敷市 「稲敷市地域交通利用券」	【助成内容】 タクシー利用券を1年分支給 【主な条件】 いずれかの市民（年齢制限なし） ・運転免許なし ・自動車の所有なし ・何らかの理由で自動車を利用できない
高齢者への支援	静岡県裾野市 「高齢者バス・タクシー利用助成事業」	【助成内容】 路線バスとタクシーで使用できる利用助成券を交付 【主な条件】 市内循環バス運行区域外の満70歳以上の市民
運転免許証自主返納への支援	静岡県三島市 「高齢者運転免許返納支援事業」	【助成内容】 10,000円分のバス・タクシー・鉄道の利用助成券を交付 【主な条件】 70歳以上の運転免許証自主返納者
子育てへの支援	埼玉県越生町 「越生町妊婦タクシー利用料金助成事業」	【助成内容】 妊婦健康診査助成券の残枚数に応じ、タクシーの初乗り料金相当額を助成 【主な条件】 町内在住の妊婦健康診査助成券所持者
通学への支援	神奈川県愛川町 「高等学校等通学助成金」	【助成内容】 ・バス通学 特定路線におけるバス乗車区間の3ヶ月通学定期代相当額

		<p>を3で割った額の15%を助成</p> <ul style="list-style-type: none">・自転車通学 自転車本体購入額の2分の1 <p>【主な条件】</p> <ul style="list-style-type: none">・交付申請書には、在学中の高等学校等の証明印を押印・自転車購入時の領収書や販売証明書等の添付
--	--	---