

(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 ²	国補助金	6,188千円
人口密度（令和元年度）	34.12人/km ²	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"> ・ 平日のみ運行（年末年始期間は運休） ・ 上り：5便/日（午前8時発～午後4時45分発） ・ 下り：5便/日（午前9時発～午後4時発） ・ 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 	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"> ・ 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 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
経費	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 令和元年8月にシステム更新(1,296千円)
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。

(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。

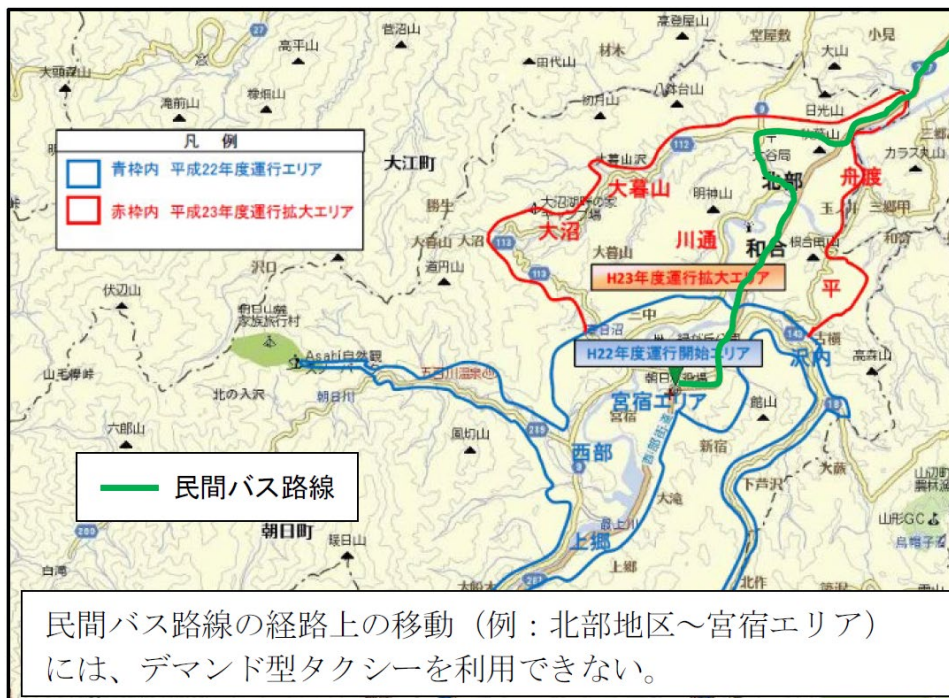
②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善(1)

〔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

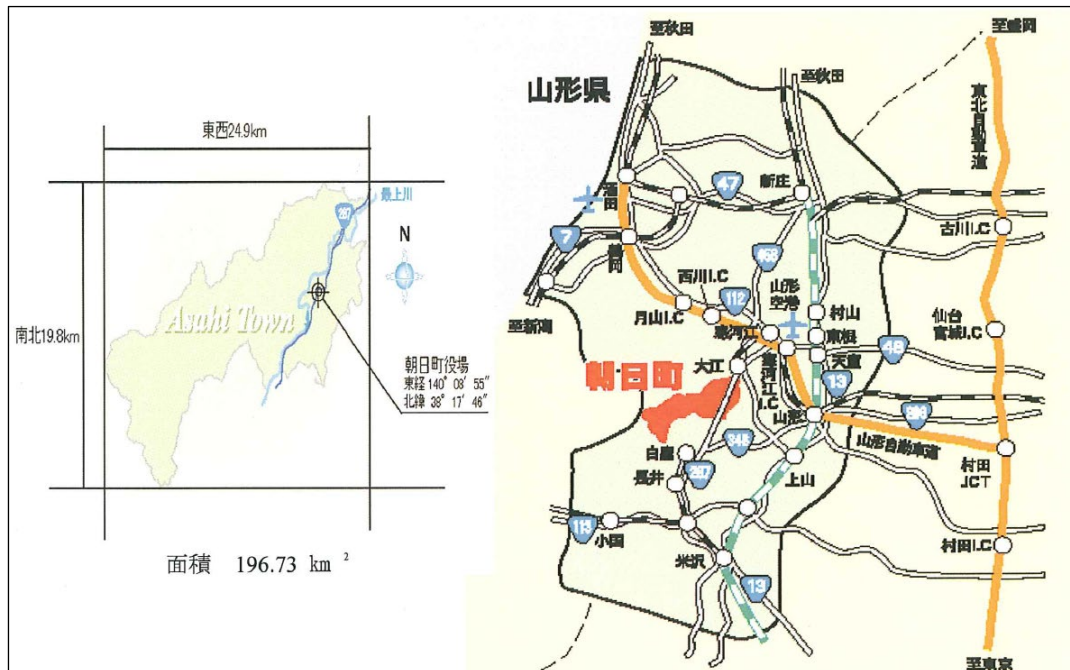
（注）1 当省の調査結果による。

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

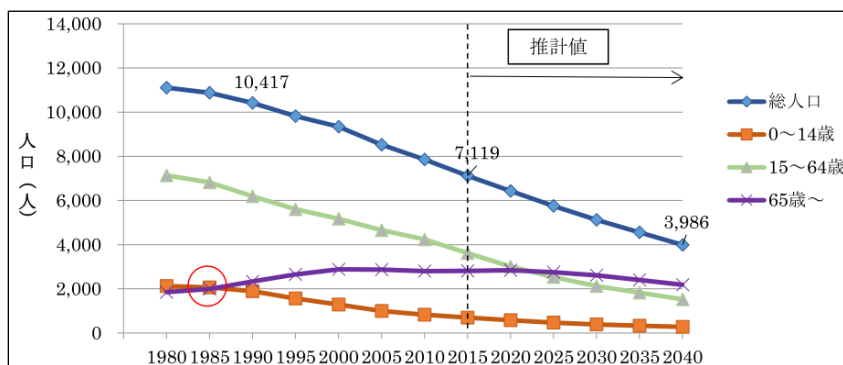


(注) 「朝日町地域公共交通総合連携計画」(平成 21 年 2 月) による。

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

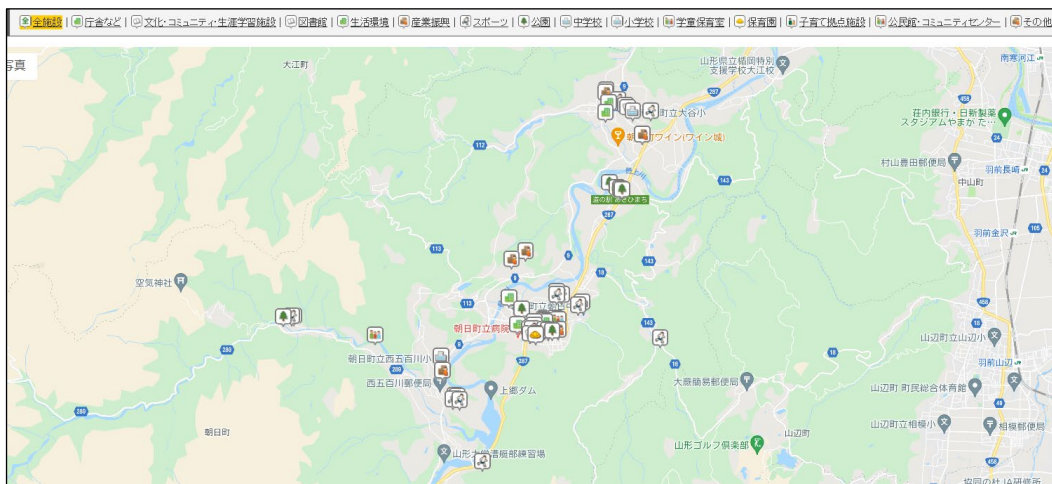


(注) 「朝日町人口ビジョン」(令和 2 年 3 月)による。

主要施設の分布

- 町内公共施設として、公園 3 箇所、病院 1 院、診療所 5 箇所、公民館 4 館、保育所 1 箇所、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 ²	国補助金	(3,895千円) (注)
人口密度（令和元年度）	120.1人/km ²	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

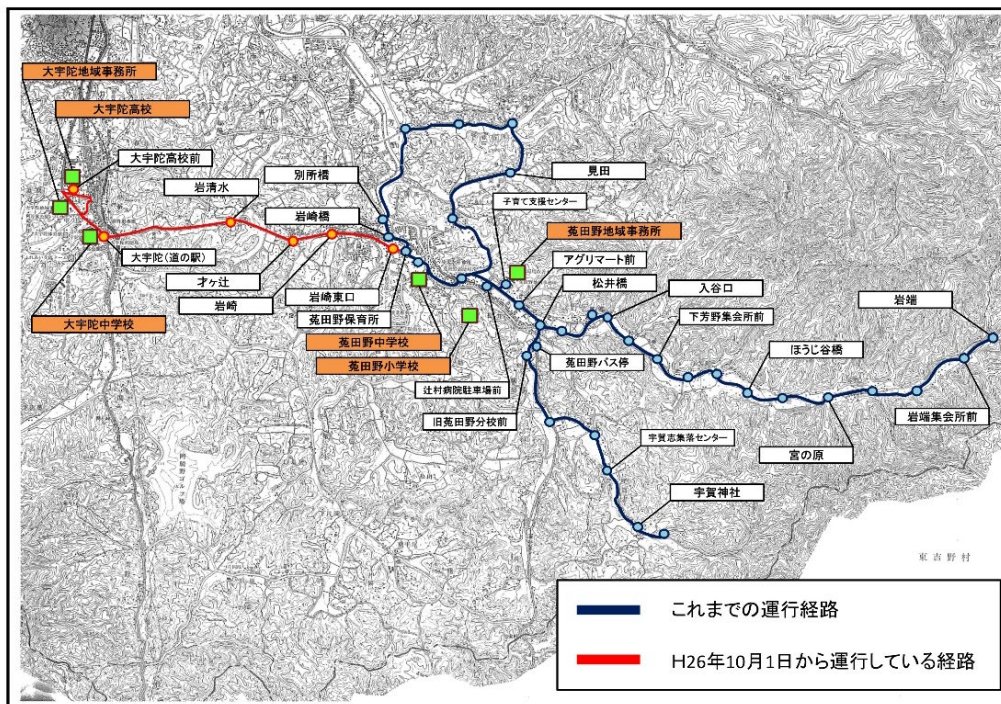
年月	奈良県及び宇陀市の取組内容
平成 25 年 2 月	・ 奈良県が民間路線バス会社から不採算路線である 25 路線 45 系統について存続・廃止を判断してほしいと申入れを受けたことから、知事、市町村長、交通事業者の代表者等を構成員とする奈良県地域交通改善協議会において協議を開始
平成 25 年 10 月	・ 第 3 回奈良県地域交通改善協議会において、民間路線バス会社から「平成 26 年 10 月以降も、運行を継続する幹線系統は、路線維持モデル、代替モデルを選択すると、補助金等の増額をお願いすることになると思う。その場合、既存のコミュニティバスとの整合性や地域の利便性・効率性に配慮した、柔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。

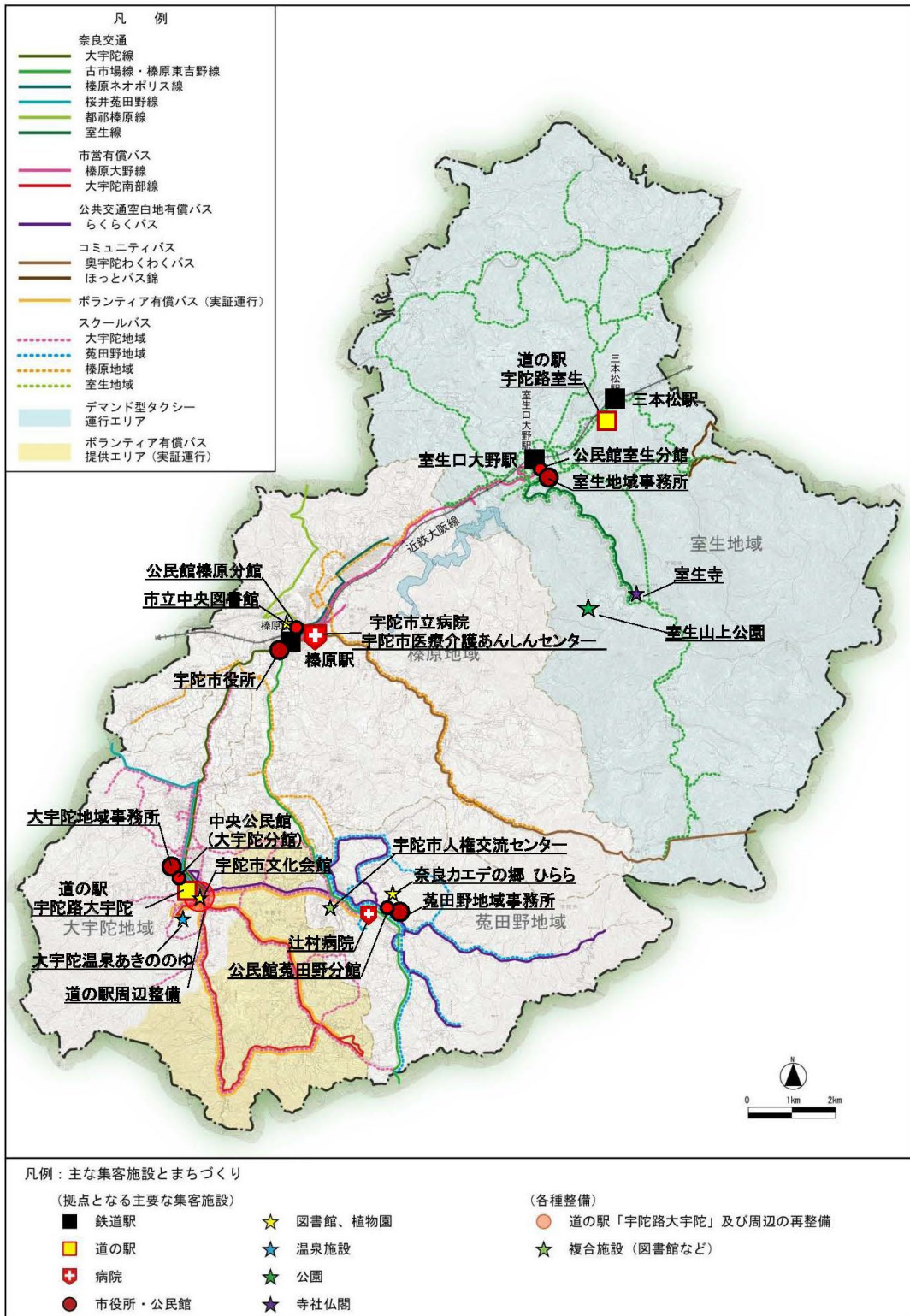
<タクシー>

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

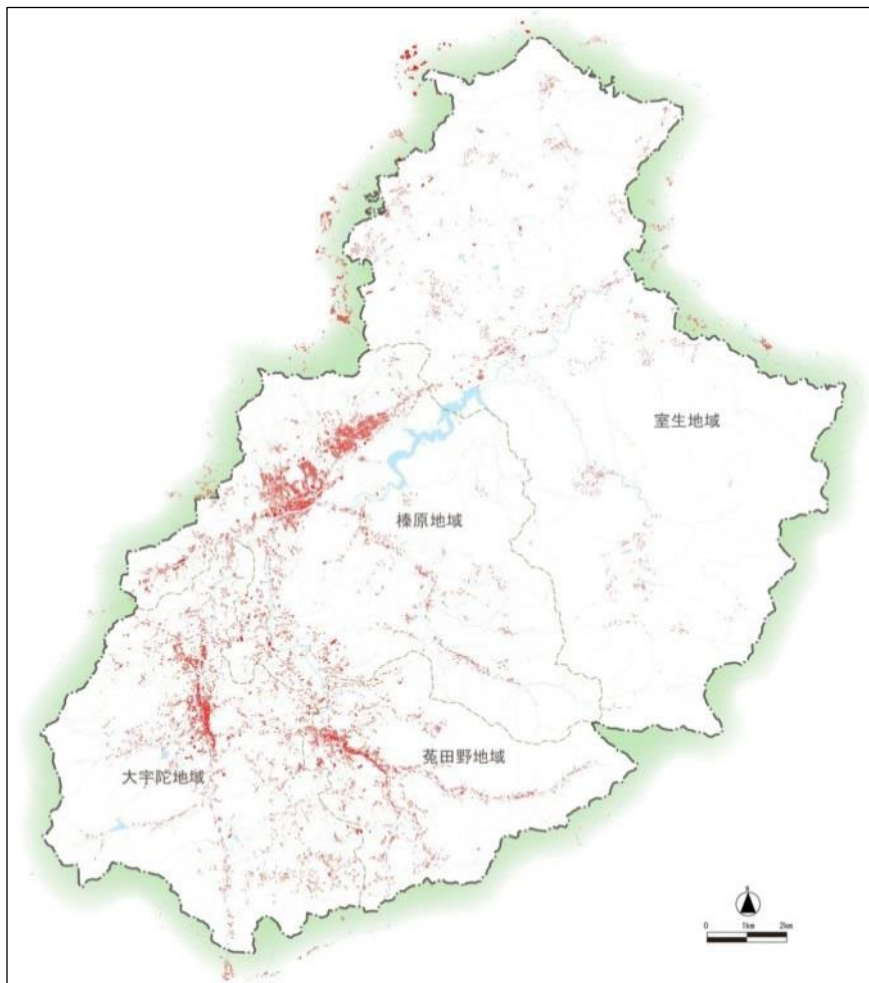


(注) 「宇陀市都市計画マスタープラン」(平成 29 年 3 月)による

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

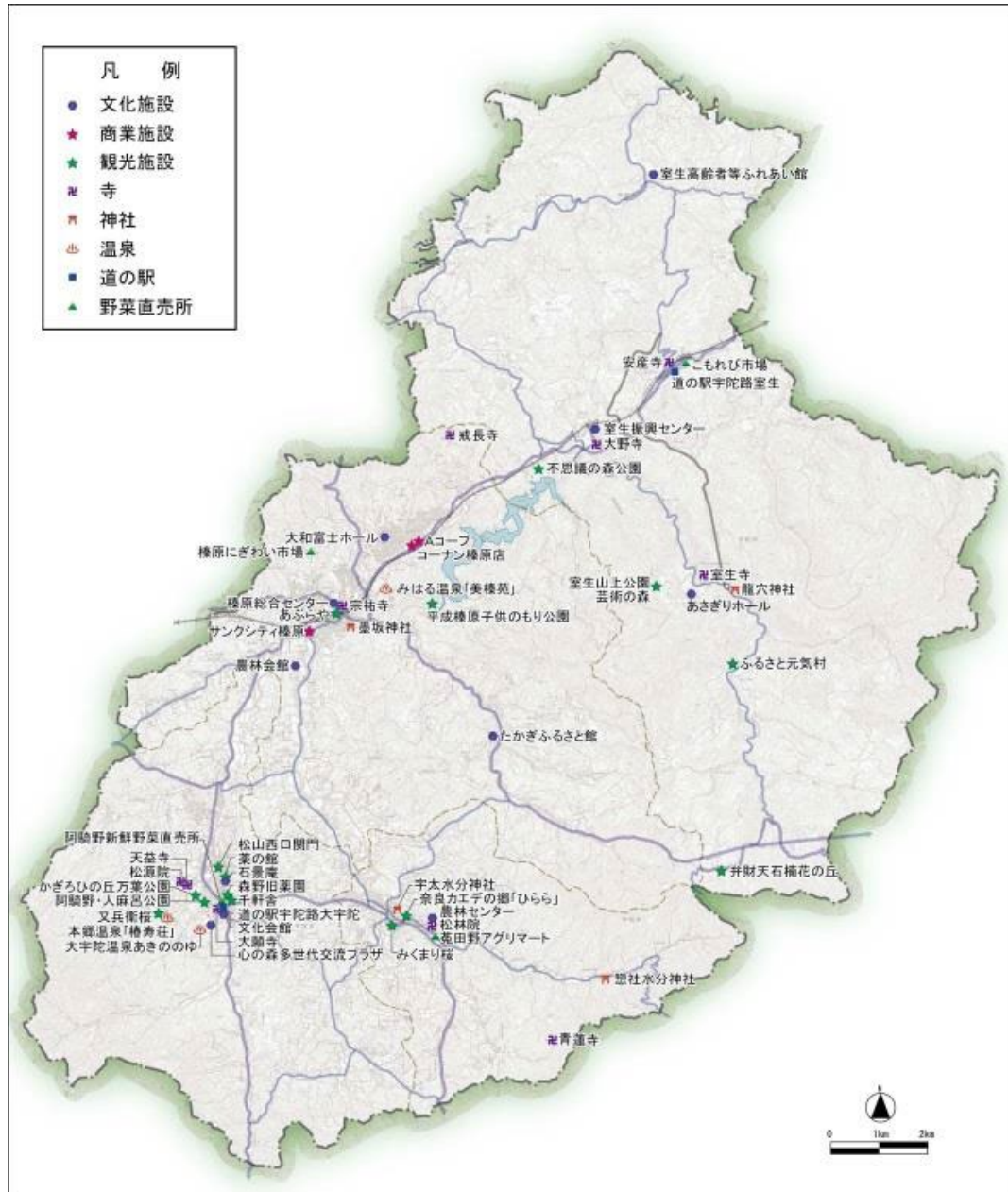


(注) 「宇陀市地域公共交通計画」(令和3年3月)による。

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 ²	国補助金	—
人口密度（令和元年度）	190.0 人/km ²	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">・ 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・ 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
双海地域 中山地域	<ul style="list-style-type: none">・ 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・ 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

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"> 伊予市地域公共交通システム計画案の経過説明 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 伊予市地域公共交通システム計画案の方向性提示 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 	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"> デマンドタクシーの具体的な内容 路線バスの運行系統の見直し 市営過疎バスの廃止 	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"> 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。
平成 30 年 11 月	<ul style="list-style-type: none"> 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。
平成 31 年 1 月	<ul style="list-style-type: none"> 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
平成 31 年 2 月	<ul style="list-style-type: none"> 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
平成 31 年 4 月	<ul style="list-style-type: none"> 伊予市コミュニティバス再編実施計画の策定
令和元年 7 月	<ul style="list-style-type: none"> 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 伊予市コミュニティバス再編運行実施計画の策定
令和 2 年 4 月	<ul style="list-style-type: none"> 再編の実施・本格運行開始

(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"> コミュニティバス再編実施計画の方向性の検討、決定 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
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"> コミュニティバス再編実施計画の策定方針の検討 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。

(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。

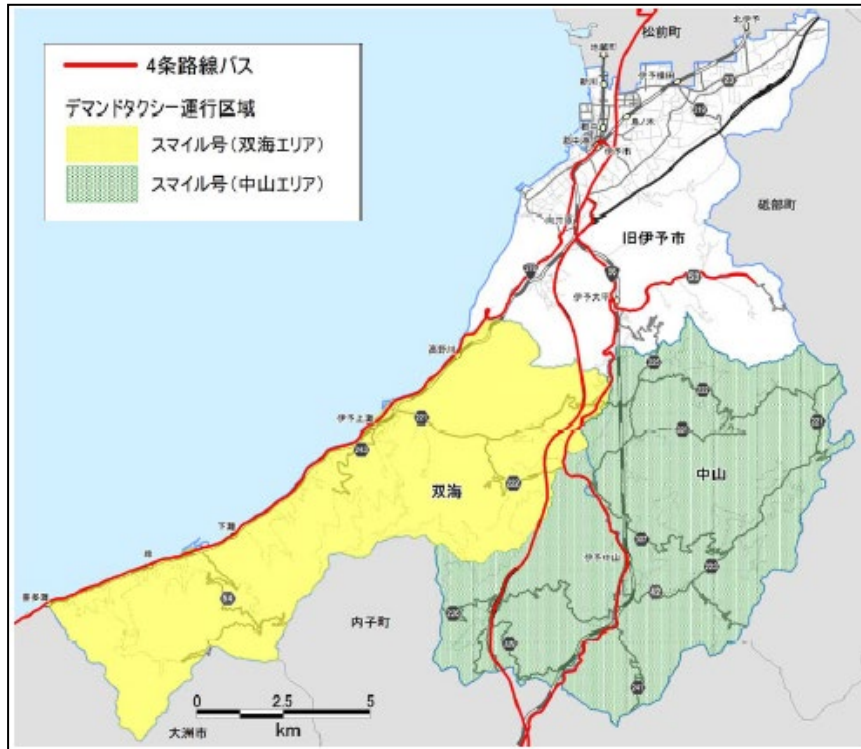
表14 デマンドタクシー「スマイル号」の運行体制等

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"> ・ 9人乗りワゴン型タクシー2台 ・ 予約制、区域運行（自宅近くまで送迎） ・ 月～金曜日7時～17時に運行（年末年始、祝日運休） ・ 1回300円、障害者等150円 ・ 1週間前から1時間前まで予約可 ・ 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）
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」>

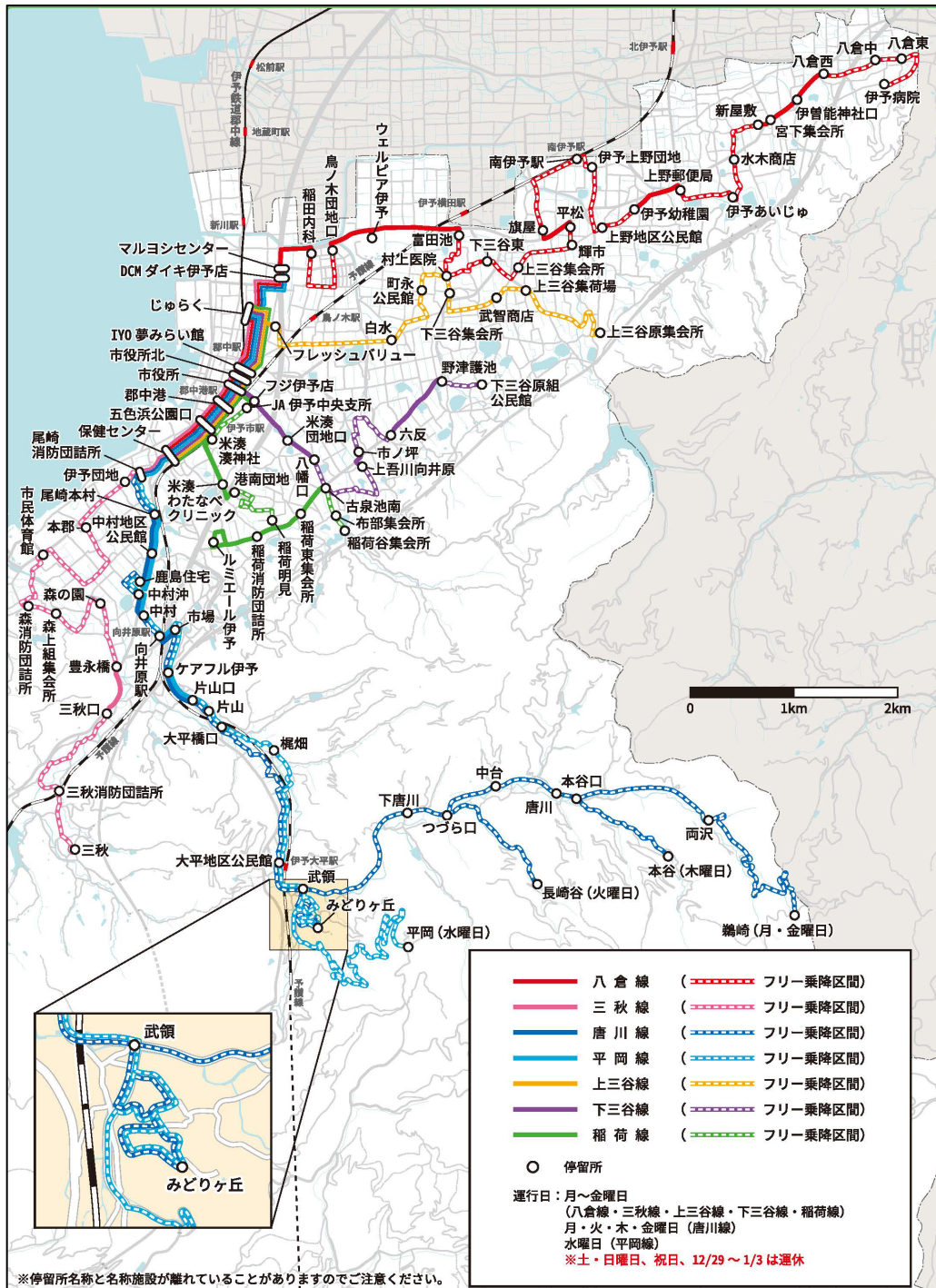
伊予地域では、市街地を巡回する伊予市コミュニティバス「あいくる」が、平成27年7月からの約5年間の実証運行を経て、令和2年4月から、表15のとおり、7路線9系統で本格運行されている。

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"> ・29人乗り車両 ・1日計7便、月・水・金曜日運行 	三秋線	<ul style="list-style-type: none"> ・10人乗り車両 ・1日計6便、平日毎日(月～金)運行
		八倉線	同上
鵜崎・新川線	<ul style="list-style-type: none"> ・14人乗り車両 ・1日計8便、月・金曜日運行 	唐川線 (3系統)	<ul style="list-style-type: none"> ・10人乗り車両 ・1日各4便、鵜崎(月・金)、本谷(木)、長崎谷(火)運行
平岡・新川線	<ul style="list-style-type: none"> ・14人乗り車両 ・1日計8便、水曜日運行 	平岡線	<ul style="list-style-type: none"> ・10人乗り車両 ・1日計4便、水曜日運行
郡中循環線	<ul style="list-style-type: none"> ・14人乗り車両 ・1日計4便、火・木・土曜日運行 	上三谷線	<ul style="list-style-type: none"> ・10人乗り車両 ・1日計4便、平日毎日(月～金)運行
		下三谷線	同上
		稲荷線	同上
市街地循環線	<ul style="list-style-type: none"> ・14人乗り車両 ・1日計4便、月～土曜日運行 	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）

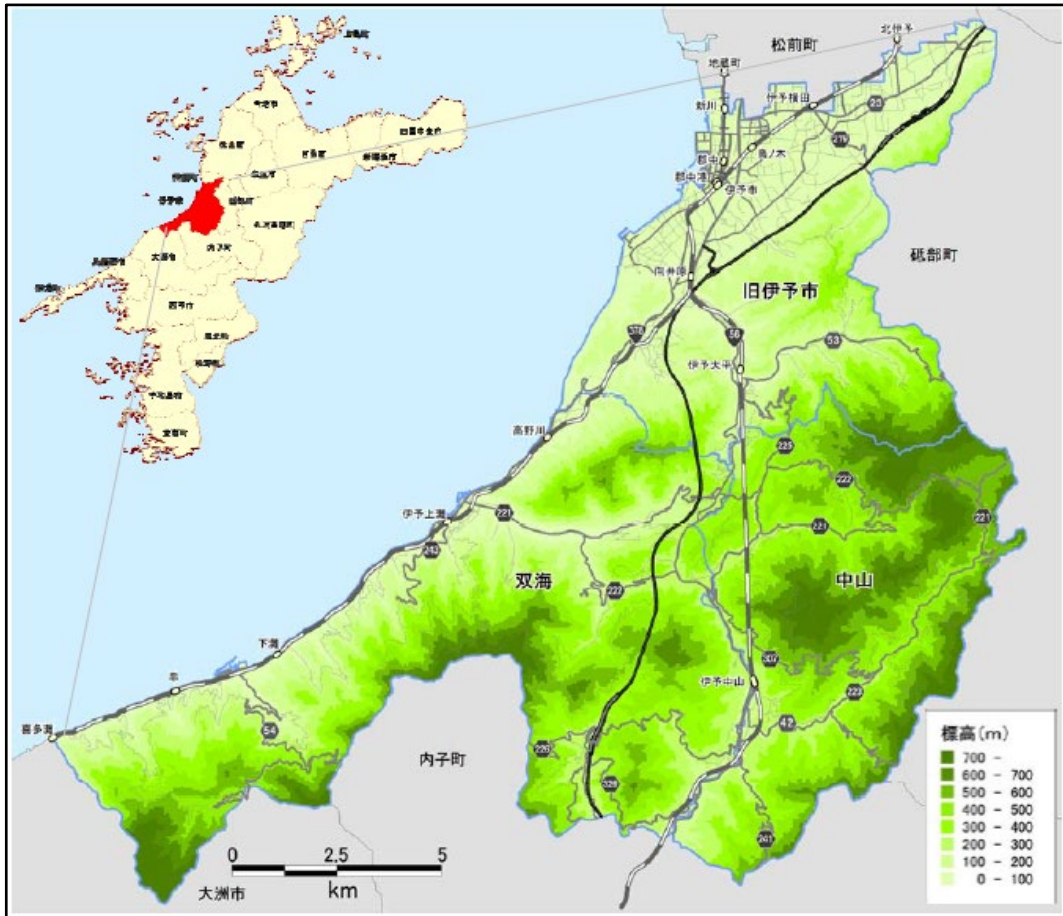


(注) 伊予市のホームページによる。

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）

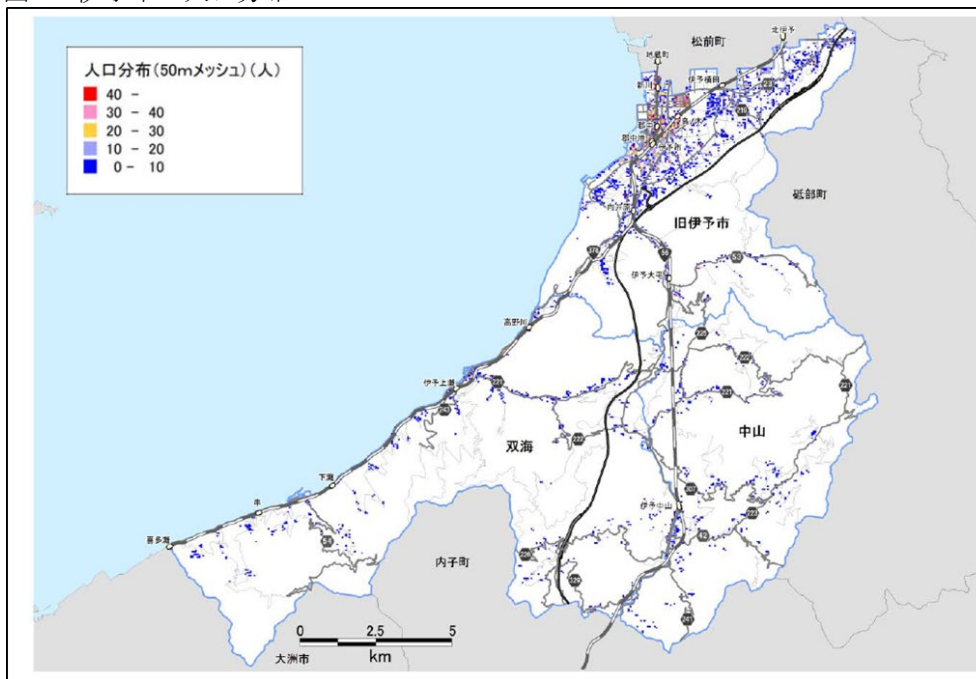
（単位：人）

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

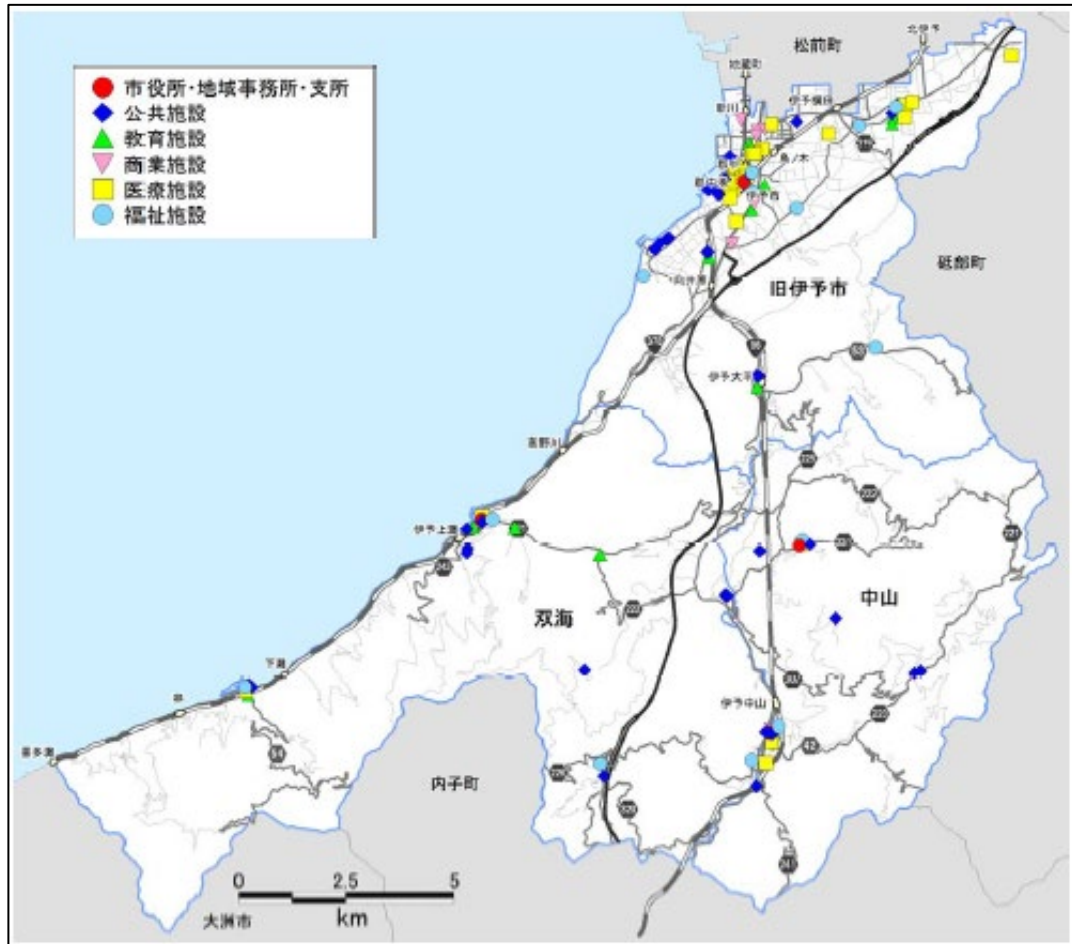


（注）「伊予市地域公共交通計画」（平成26年6月）による。

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	<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：①既存公共交通ネットワークの再編】</p>
-------------	--

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）	135.1 km ²	国補助金	2,281 千円
人口密度（令和元年度）	278.7 人/km ²	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"> ・ 嘉麻市住民 6,000 票 山田地区：32 行政区 稲築地区：27 行政区 碓井地区：22 行政区 嘉徳地区：31 行政区 合計：112 行政区 ・ 回収数 2,404 票 ・ 回収率 40.1% 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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） ・ 郵送による配布・回収 	平成 25 年 10 月	<ol style="list-style-type: none"> (1) 日常の生活行動 (2) 日常の移動手段 (3) バス利用意向等
② 高校生アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 配布数 2,064 部 ・ 回収数 1,658 部 ・ 回収率 80.3% 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	平成 25 年 9 月	<ol style="list-style-type: none"> (1) 現在の通学手段 (2) バス利用意向 (3) バスへの意見・要望等
③ 市バス・福祉バスへの乗込み調査	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗込み調査 山田バス：7 路線 嘉徳バス：5 路線 碓井福祉バス：1 路線 稲築福祉バス：2 路線 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗込み調査（直接、利用者・運転士にヒアリング） 	平成 25 年 9 月	<ol style="list-style-type: none"> (1) バスの利用満足度（ルート、ダイヤ、情報発信、バス停等） (2) バスへの意見・要望等
④ 市バス・福祉バス利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・ アンケート ※ 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 ・ 回収票 145 票 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転士の協力による配布・回収（回収 BOX 等設置） 	平成 25 年 10 月	<ol style="list-style-type: none"> (1) バスの利用満足度（ルート、ダイヤ、情報発信、バス停等） (2) バスへの意見・要望等
⑤ 各種団体（聞き取り）調査	<ul style="list-style-type: none"> ・ 聞き取り調査 ※ 民生委員・児童委員会、行政区長会、老人クラブ役員会 ・ 回収票 225 票 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	平成 25 年 10～11 月	<ol style="list-style-type: none"> (1) 地区別の移動にお困りの人の状況や要望 (2) バスへの意見・要望等

(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"> ・ 合併前の交通体系がそのまま維持されている。 ・ 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。 ・ 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。
② 市民ニーズとの不整合	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
③ 運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 長距離・長時間運行路線が存在している。 ・ 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。
④ 利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス停に表示板や屋根がない。 ・ 位置が分かりにくいバス停があり、利用しづらい。 ・ 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。
⑤ 効率性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。

(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"> 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。
令和2年1月	<ul style="list-style-type: none"> 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。

(注) 当省の調査結果による。

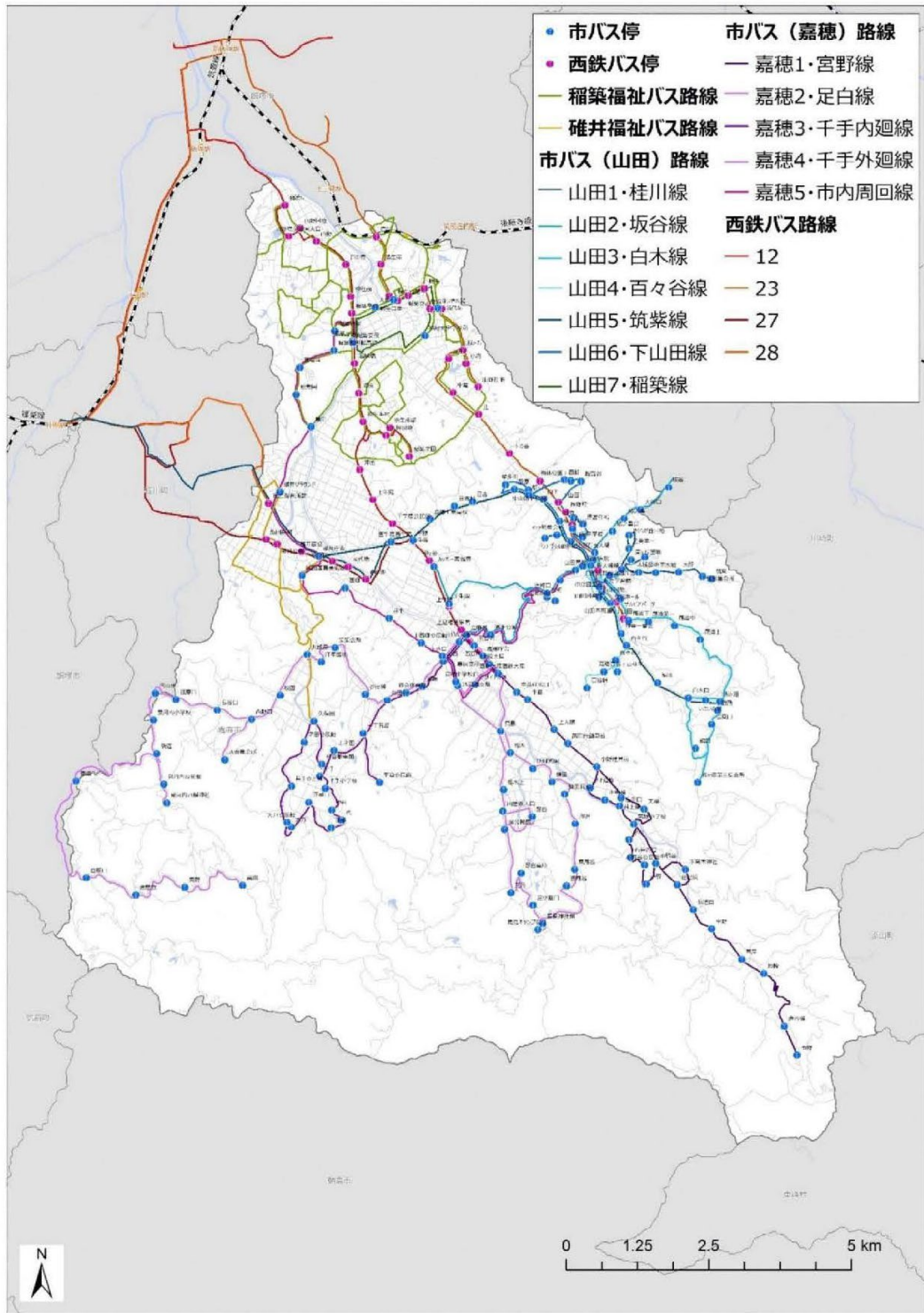
(7) 市内全域の再編

- 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"> ・ 運行事業者へ予約 ・ 利用日の1週間前から2時間前まで ・ 電話予約（8時30分から18時まで） ・ スマートフォンアプリ（24時間）
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。

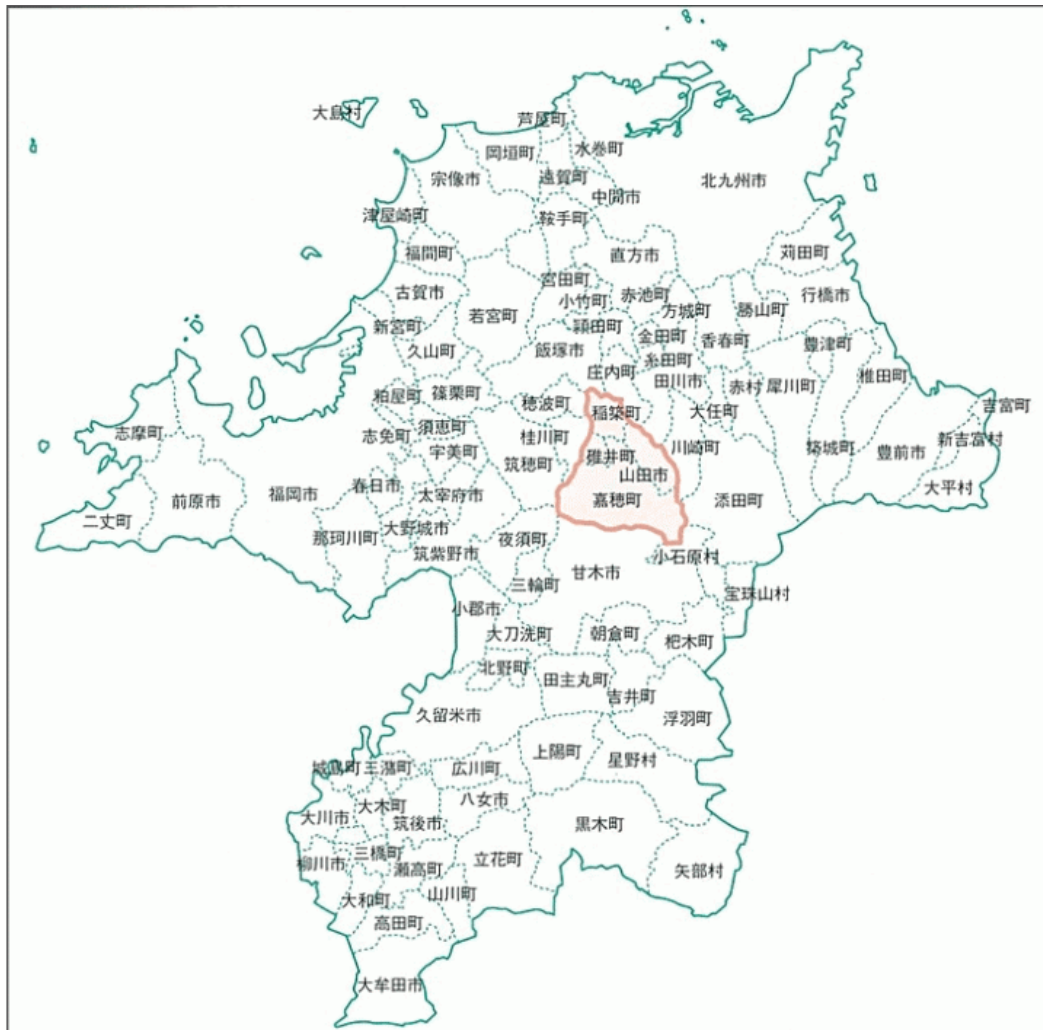
地勢

- 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

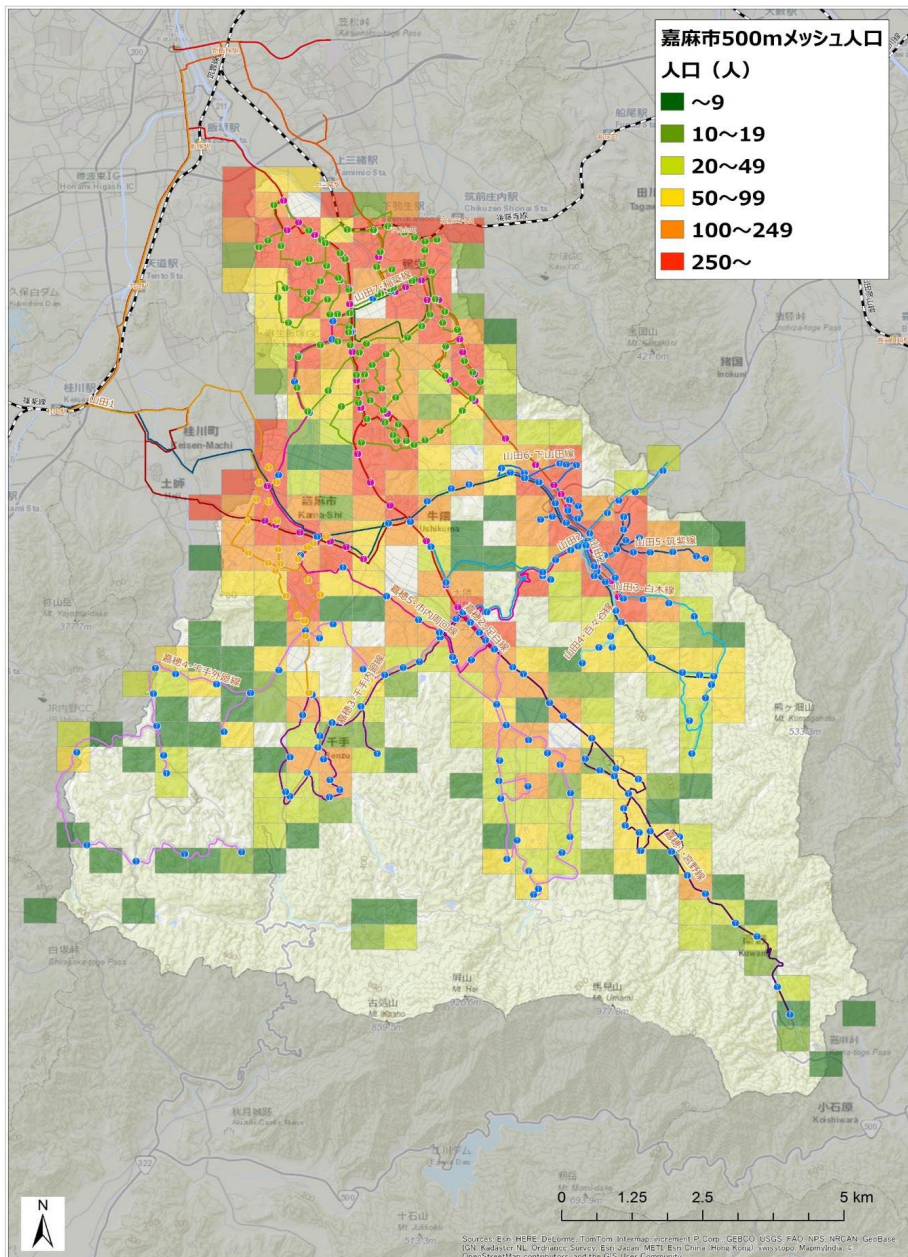


(注) 嘉麻市のホームページによる。

人口

- 嘉麻市の人口は、昭和 55 年には 5 万 4,703 人であったが、平成 27 年には 3 万 8,743 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 27 年には 35.7%に増加している。
- 合併以前の各市町の中心部に人口が集積するほか、稲築から嘉穂にかけて国道 211 号沿線に人口が集積している。高齢化率は、幹線道路から離れた山間部等で高く、半数以上が高齢者となっている地区も点在している。

図 4 嘉麻市の人口分布

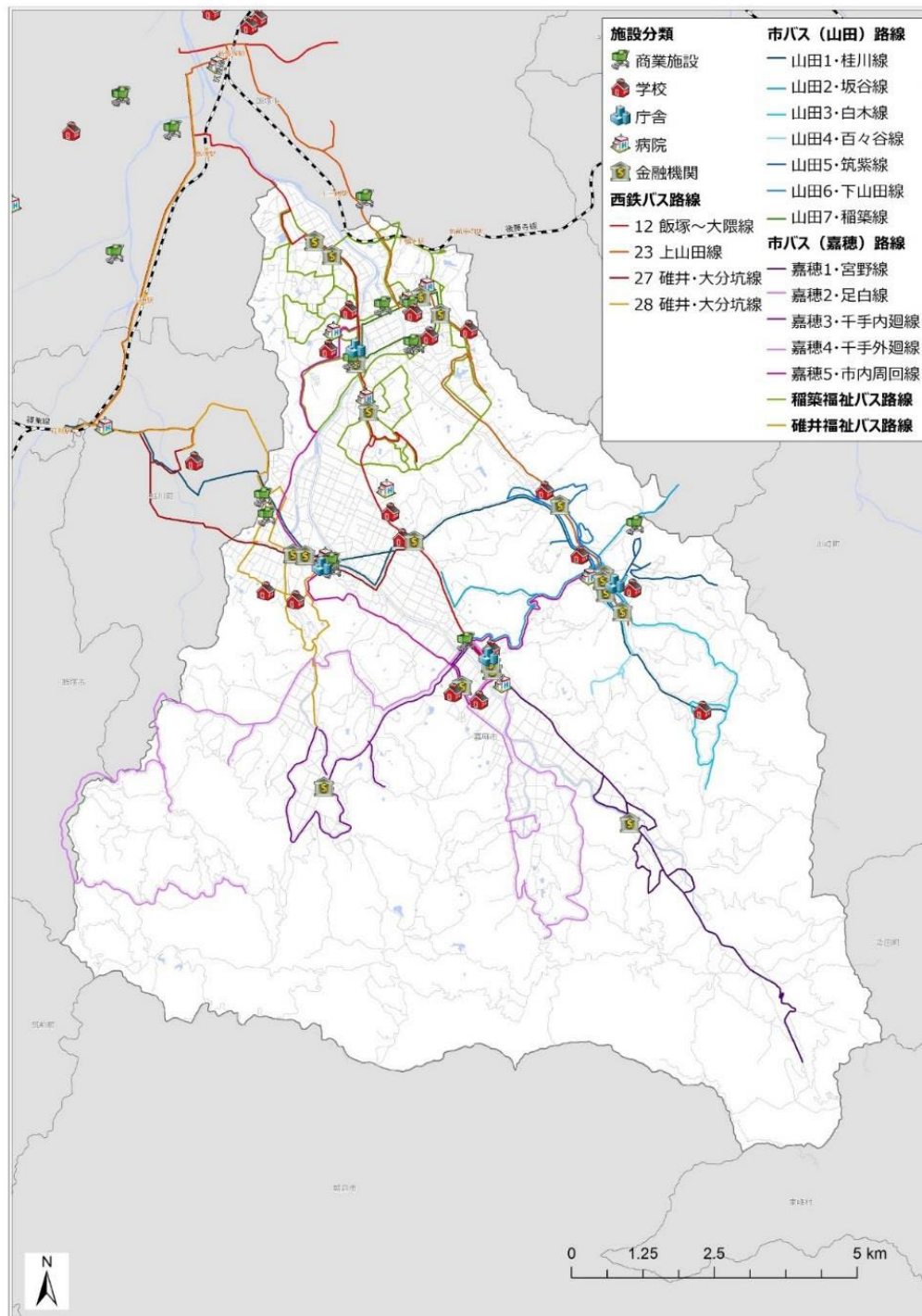


(注) 「嘉麻市地域公共交通網形成計画」(平成 29 年 7 月) による。

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 ²	国補助金	6,254千円
人口密度（令和元年度）	190.7人/km ²	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、^{ひがしいちまき}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同時に、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"> ・ 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 ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 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 ・ 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

(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。

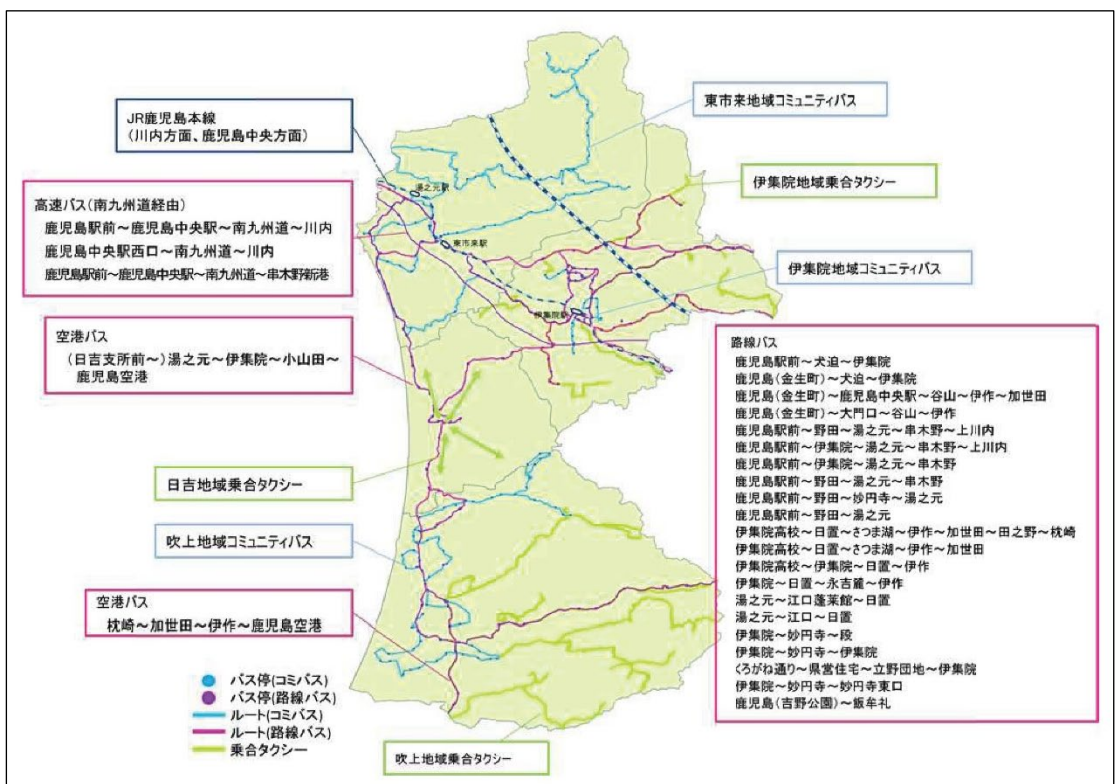
平成31年4月に導入されたデマンドタクシー「東市来地域乗合タクシー」の運行路線図等は、図3のとおりであり、曜日を定めて区域運行されている。

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

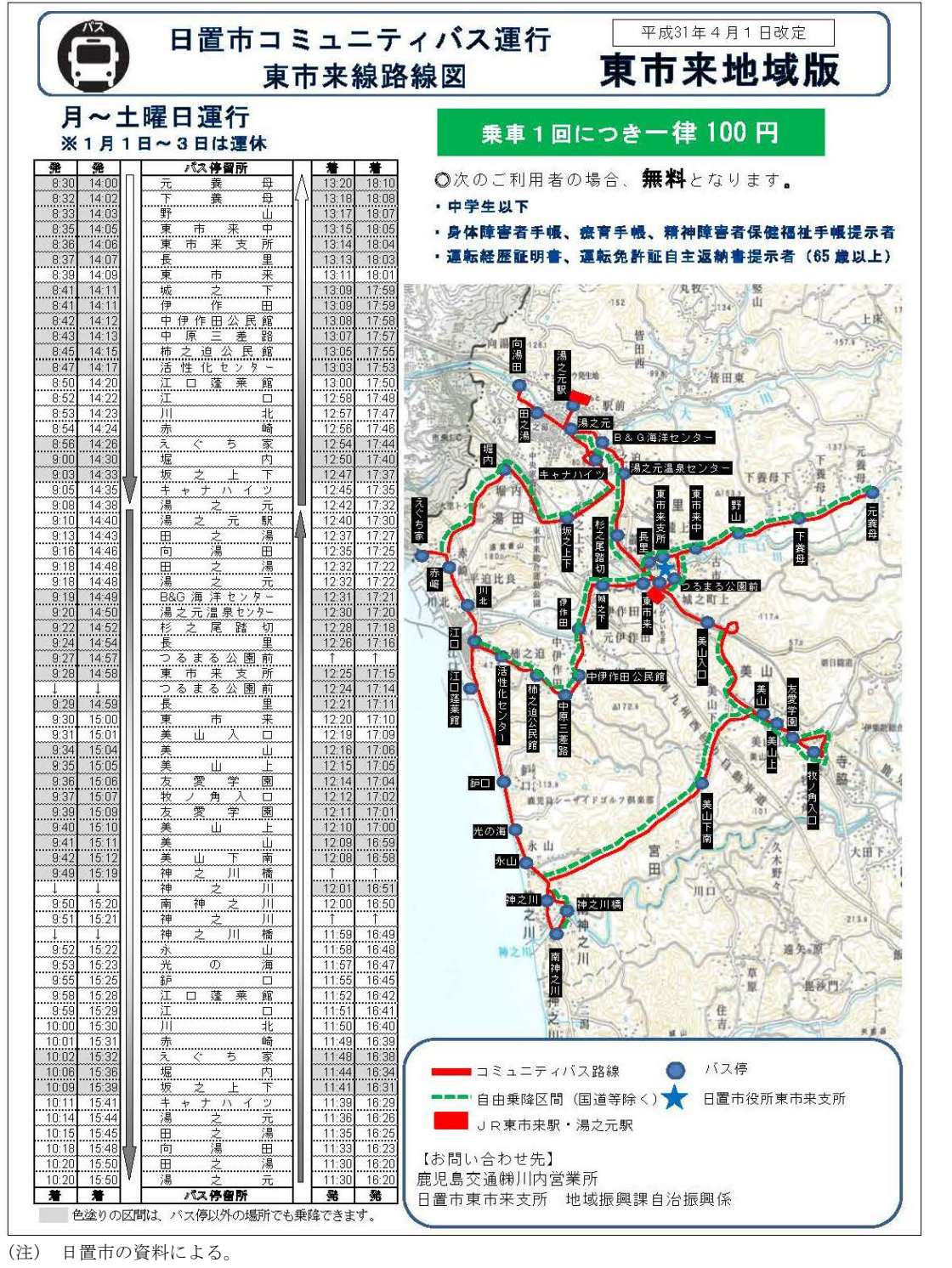


図3 「東市来地域乗合タクシー」の運行路線図等



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
 保健福祉手帳掲示者
 ・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

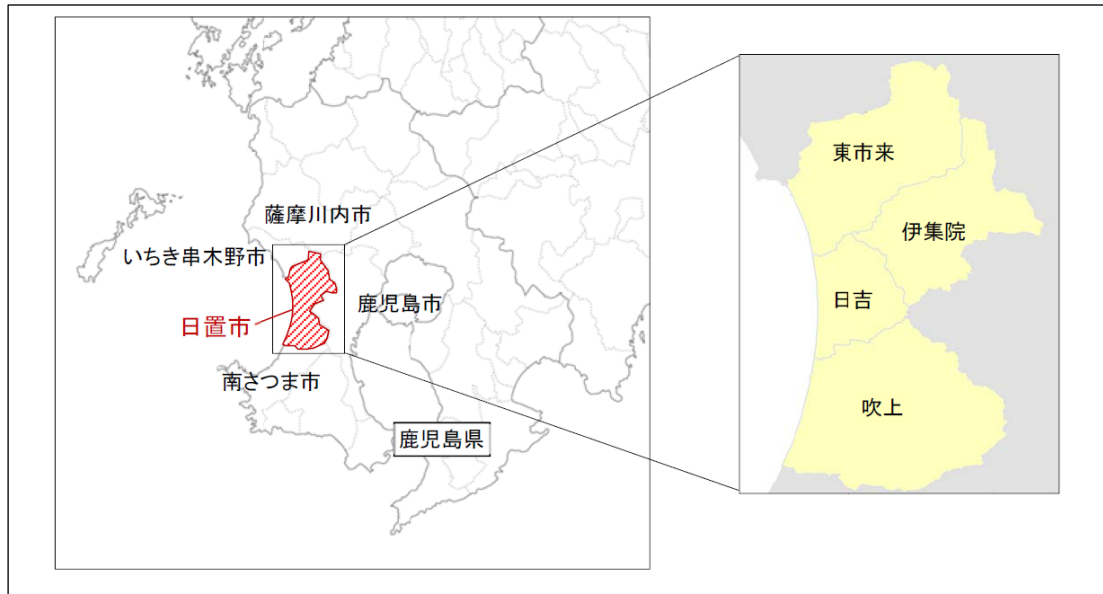
- | | |
|------------|------------|
| 1 伊集院駅 | 2 エリア内医療機関 |
| 3 エリア内商業施設 | 4 エリア内金融機関 |
| 5 エリア内温泉施設 | 6 エリア内公共施設 |
| 7 日置市役所本庁 | |
| (エリア外乗降場所) | |
| 8 ゆすいん | |
- ※予約の際に、どの施設で乗車するか正確にお伝えください。

(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

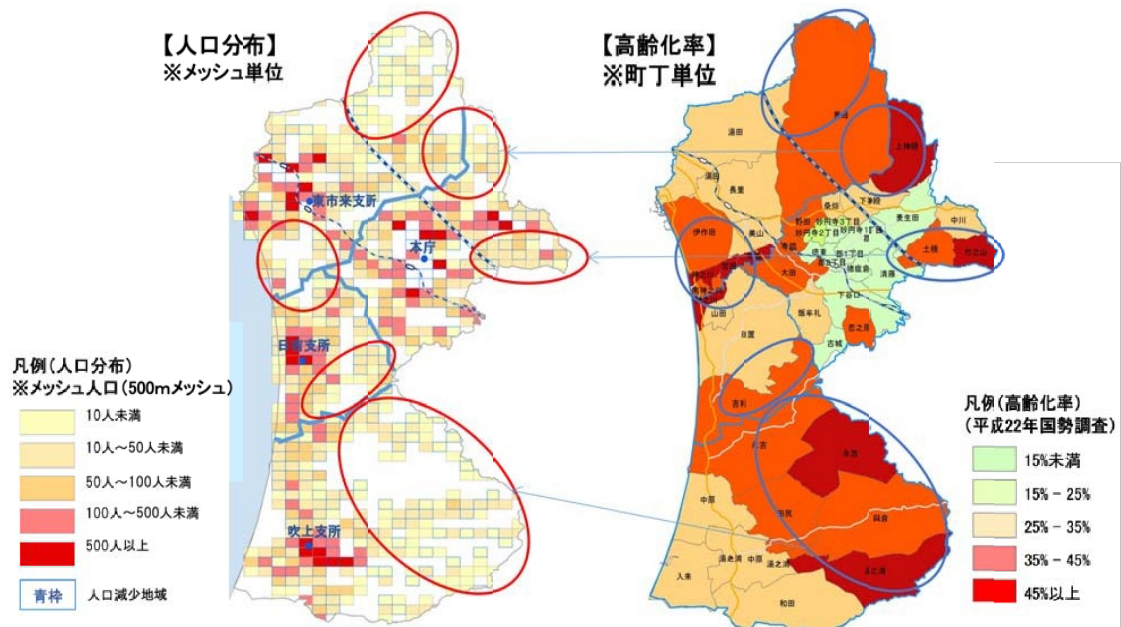


(注) 「日置市地域公共交通網形成計画」(平成 29 年 3 月)による。

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

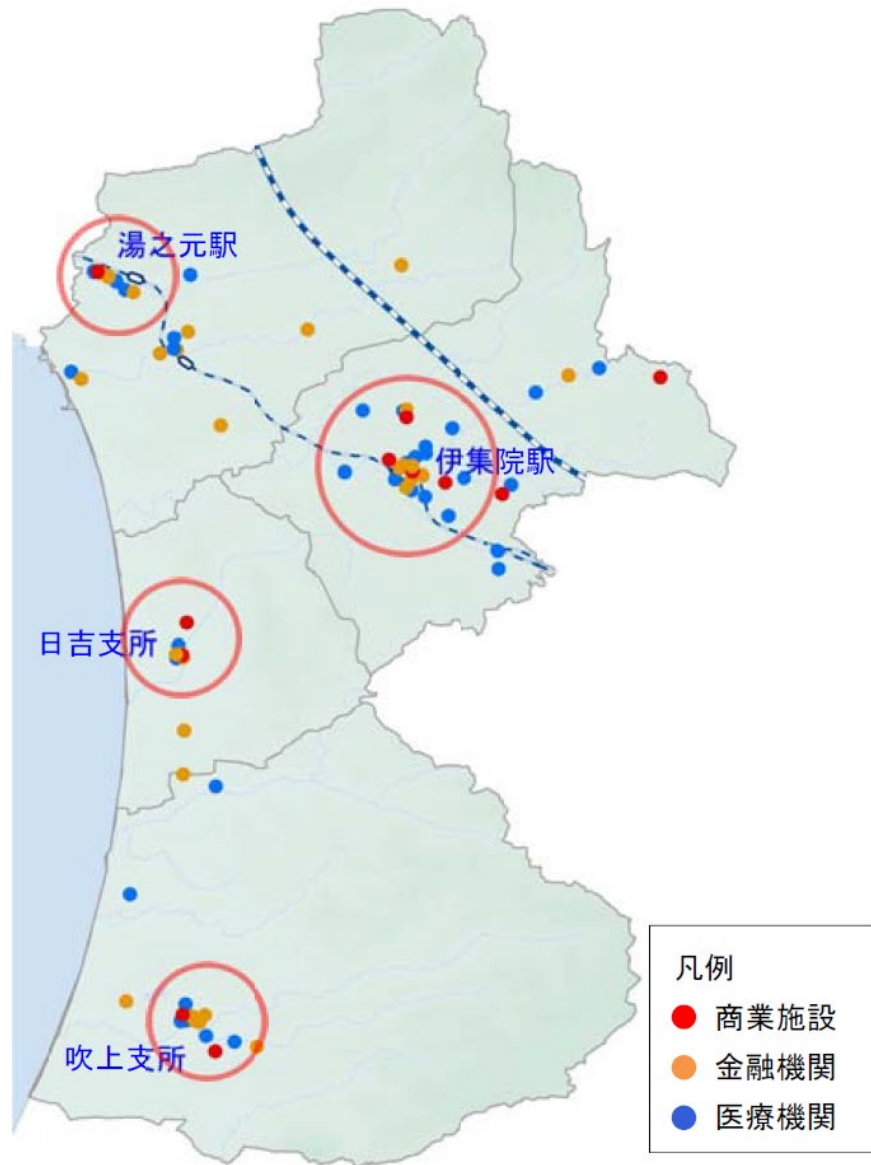


(注) 「日置市地域公共交通網形成計画」(平成 29 年 3 月)による。

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。