

(3) 新たな地域公共交通サービスの導入

茨城県利根町

取組概要	<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>
-------------	---

基本情報			
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 ²	国補助金	6,640 千円
人口密度（令和元年度）	645.1 人/km ²	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

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	◎ 「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

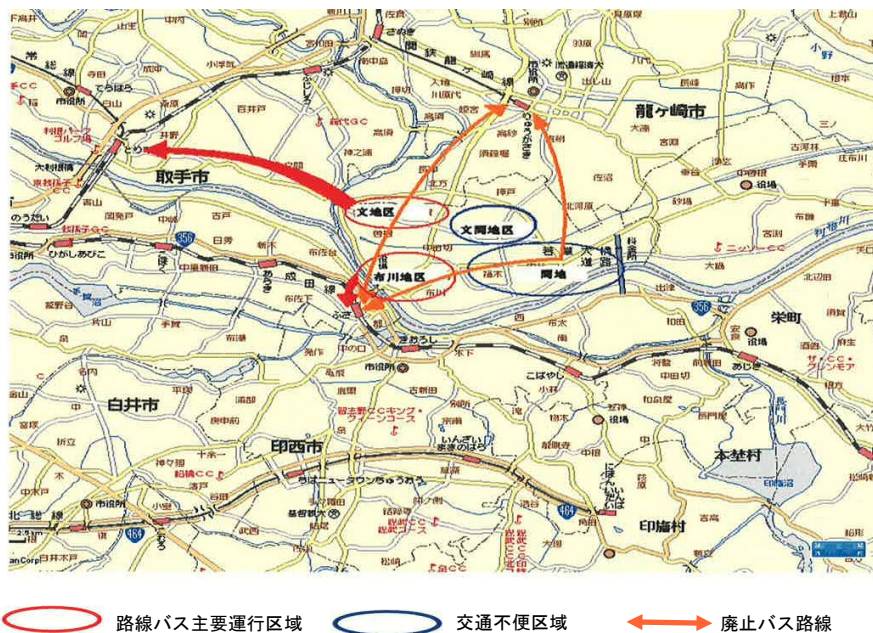
①既存公共交通ネットワークの再編

[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）



(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><想定される利点・欠点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。
	<p><想定される要望・苦情></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス停が遠く、利用できない。 ・ ルートを変更してほしい。 ・ 便数を増便してほしい。 ・ バス停留所の環境整備（屋根の設置等）をしてほしい。 ・ 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。
	<p><想定される具体的な利用例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
デマンド型乗合タクシー	<p><想定される利点・欠点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
	<p><想定される要望・苦情></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
	<p><想定される具体的な利用例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。

(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

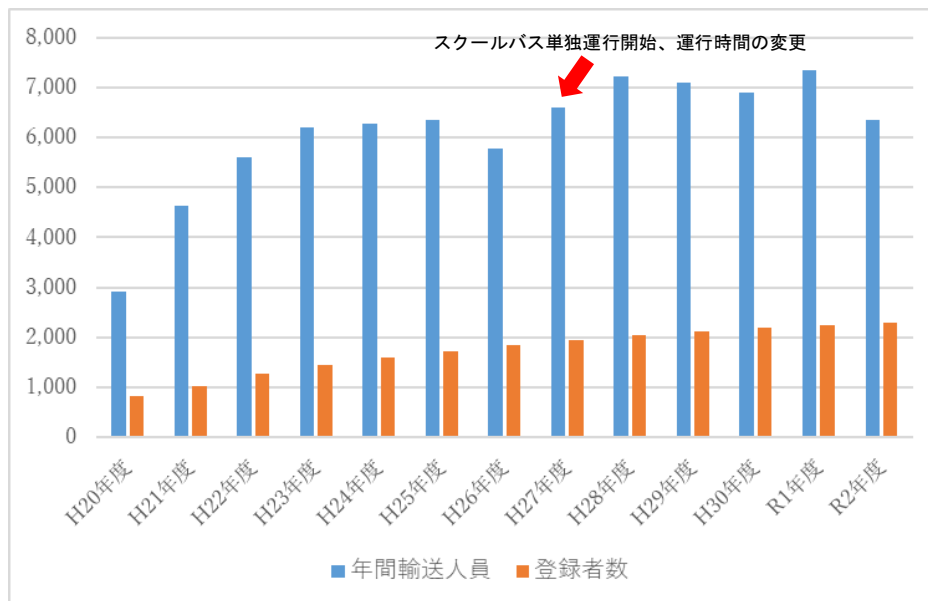
(注)1 町の資料に基づき、当省が作成した。

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。

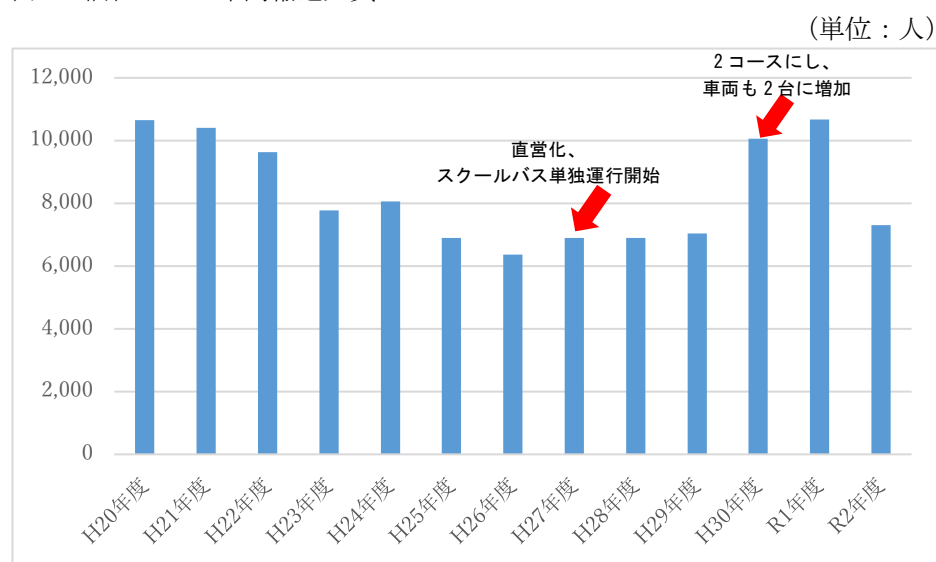
表4 直営化以降の運行コース等の見直し状況（福祉バス）

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>

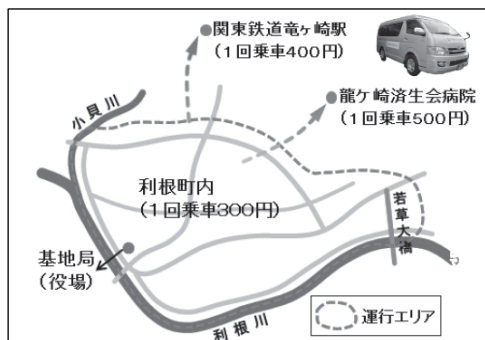
利用に当たっては、最初に利用登録を行い、電話で予約を行う。一日10便で平日のみ運行されている。

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

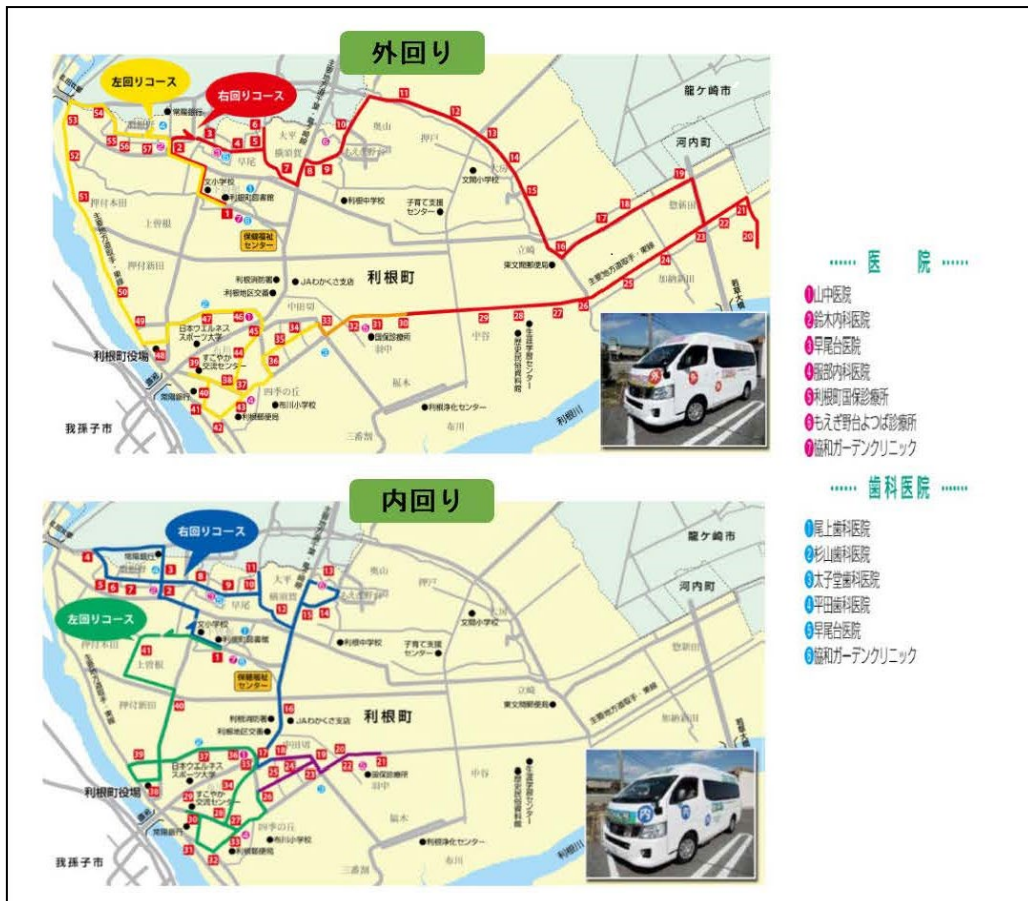


(注) 「広報とね」(令和2年4月号)による。

＜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。

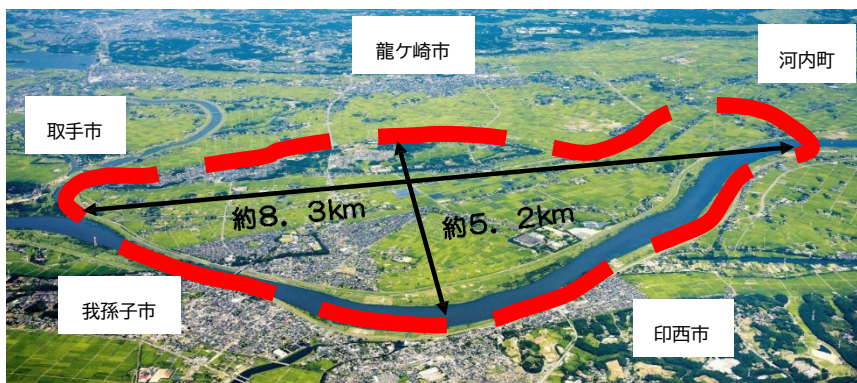
＜タクシー＞

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



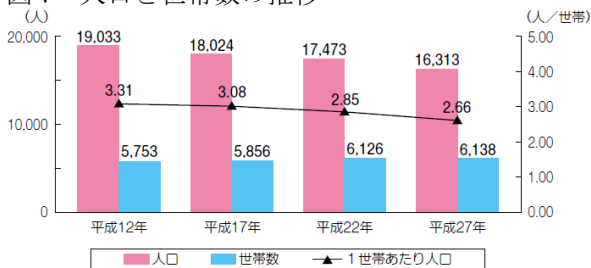
(注) 「利根町都市計画マスタープラン」(平成 31 年 3 月)による。

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

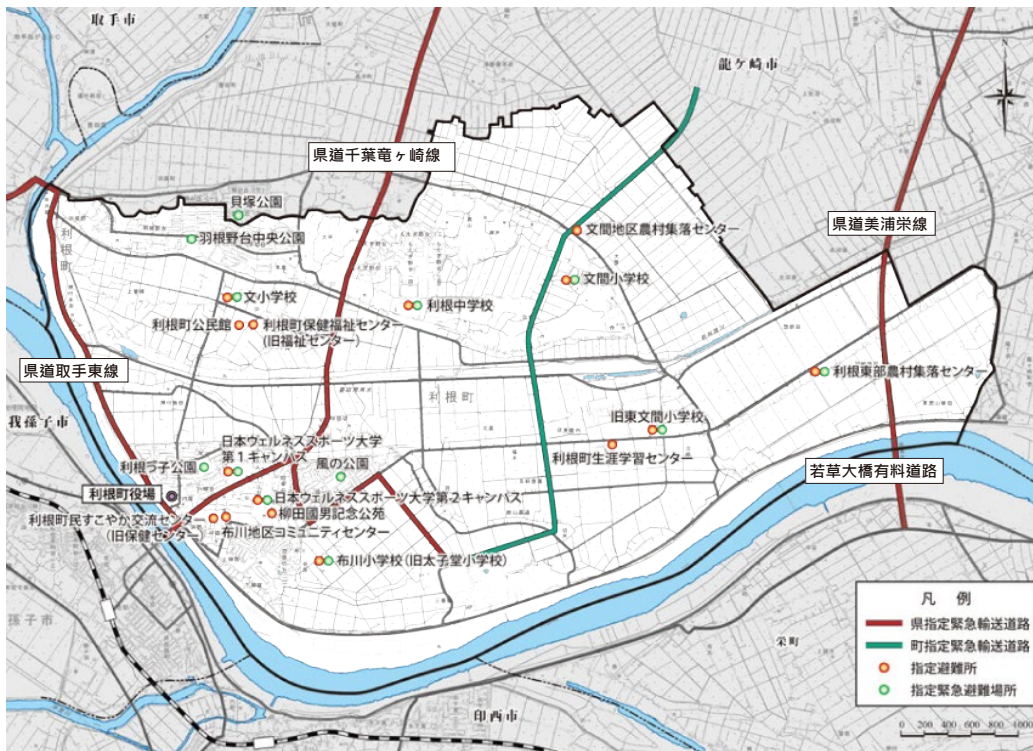


(注) 令和 2 年度第 1 回利根町地域公共交通会議資料による。

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 ²	国補助金	—
人口密度（令和元年度）	37.7 人/km ²	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 ^(注2) ）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"> ・ 協議会の設置等について ・ 連携計画策定調査実施計画認定申請書の提出について 	（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
第2回（平成21年6月23日）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連携計画の認定について ・ 連携計画策定のための調査等委託契約について 	
第3回（平成21年10月30日）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連携計画（案）について ・ 魚沼市及び魚沼市公共交通の現状整理 ・ 魚沼市公共交通の課題整理 ・ 公共交通活性化のための施策、重点施策の抽出 	（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4回（平成21年12月22日）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連携計画（案）事業実施に向けた詳細検討について 	
第5回（平成22年3月24日）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連携計画案のパブリックコメントについて ・ 連携計画の決定について 	

（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"> ・ 個人病院等の停留所を追加 ・ 運賃を値上げ(200円→300円) ・ 運行時刻を見直し(最終便を運休)
	湯之谷地域 (定時型デマンド(注3))	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
	堀之内地域 (定時型デマンド)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 運賃を値上げ(200円→300円) ・ 運行時刻を見直し
	広神地域 (定時型デマンド)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 運賃を値上げ(200円→300円) ・ 運行時刻を見直し
	守門地域 (定時型デマンド)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 停留所を追加 ・ 運行時刻を見直し
	入広瀬地域 (定時型デマンド)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 停留所を追加 ・ 運行時刻を見直し
広神地域内定期便 (定時型デマンド)		<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
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"> ・ 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
地域巡回バス(注4) (定時定路線型(予約不要))		<ul style="list-style-type: none"> ・ 変更なし

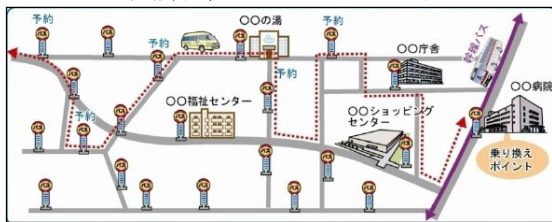
(注)1 当省の調査結果による。

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) ^(注2)
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 ^(注3)
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) ^(注4)
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"> ・平成29年度 市補助金総額 2,604千円(29年10月から) ・平成30年度 市補助金総額 3,579千円

(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、運行業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。

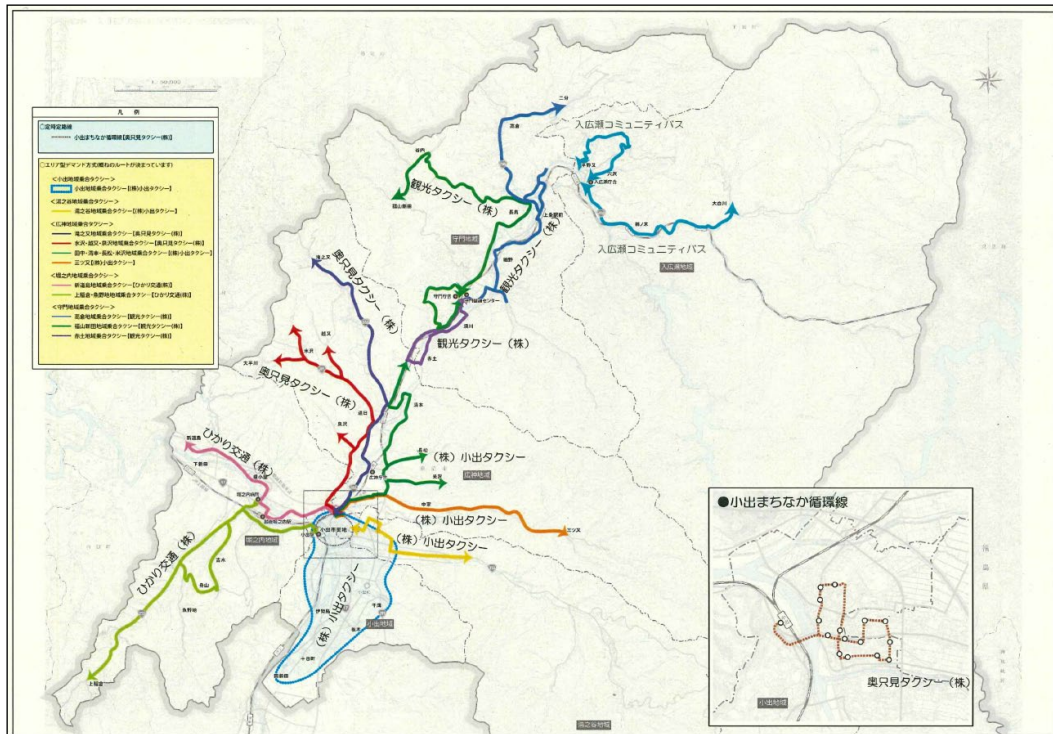
入広瀬コミュニティ協議会が運行主体となっている。

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

(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、福島県と群馬県との山岳地帯が連なる県境に接しており、面積は 946.76 km² 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

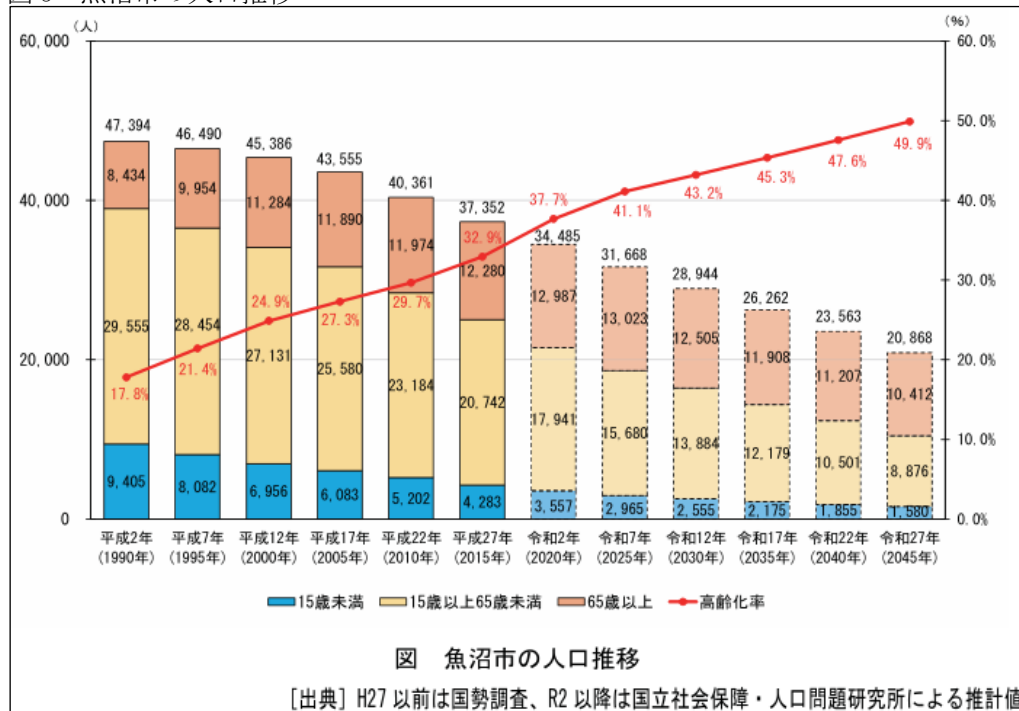


(注) 「魚沼市地域公共交通網形成計画」(平成 28 年 3 月)による。

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

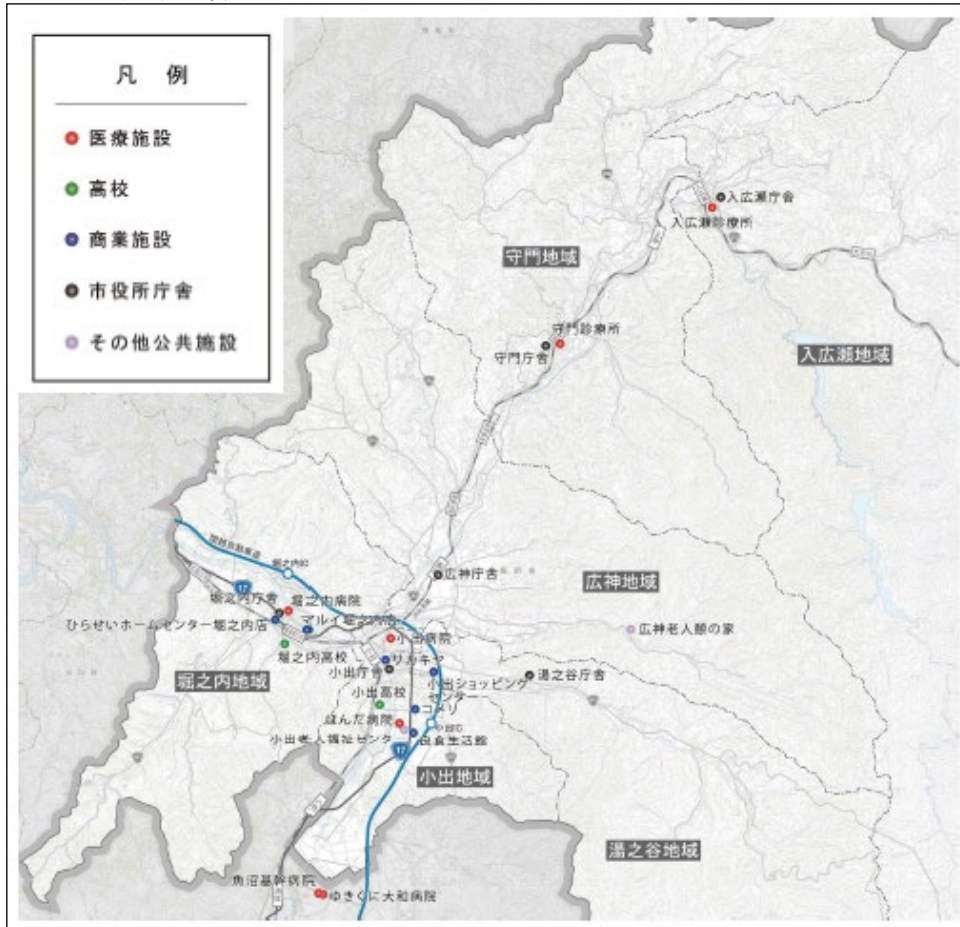


(注) 「魚沼市地域公共交通計画」(令和3年3月)による。

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 ²	国補助金	554 千円
人口密度（令和元年度）	87.4 人/km ²	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">・ 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・ 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
平成30年9月	<ul style="list-style-type: none">・ 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
平成30年12月	<ul style="list-style-type: none">・ 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
平成31年4月	<ul style="list-style-type: none">・ 長谷地域相乗りタクシーを導入

（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"> 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。 単純に営業が増えるので有り難いことである。 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。
桜江タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 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。 利用人数が多ければ2社同時でも対応可能である。

(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"> 10便から4便に減便 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 	<ul style="list-style-type: none"> 10便から4便に減便 残す便は、川戸行き：①7:10発、②16:00発 長谷行き：①17:15発、②18:35発

(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）

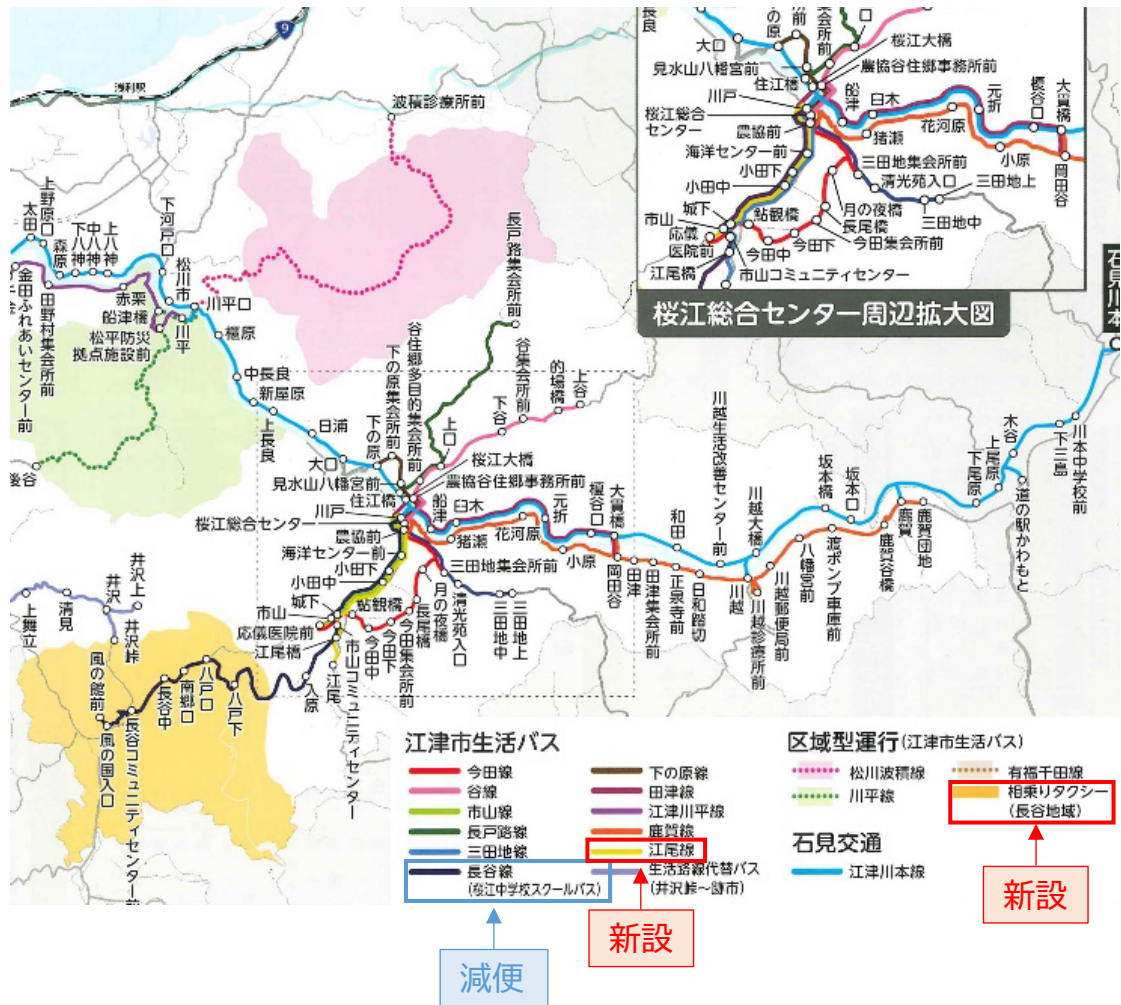
月	利 用 人 数（人）				運行日数 （日）
	一般	小学生	その他	計	
4	3	0	0	3	3
5	4	0	0	4	4
6	4	0	2	6	4
7	8	0	2	10	7
8	4	0	2	6	3
9	5	0	3	8	4
10	9	0	2	11	7
11	8	0	4	12	6
12	10	0	2	12	5
1	5	0	4	9	5
計	60	0	21	81	48
月平均	6.0	0	2.1	8.1	—

（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。

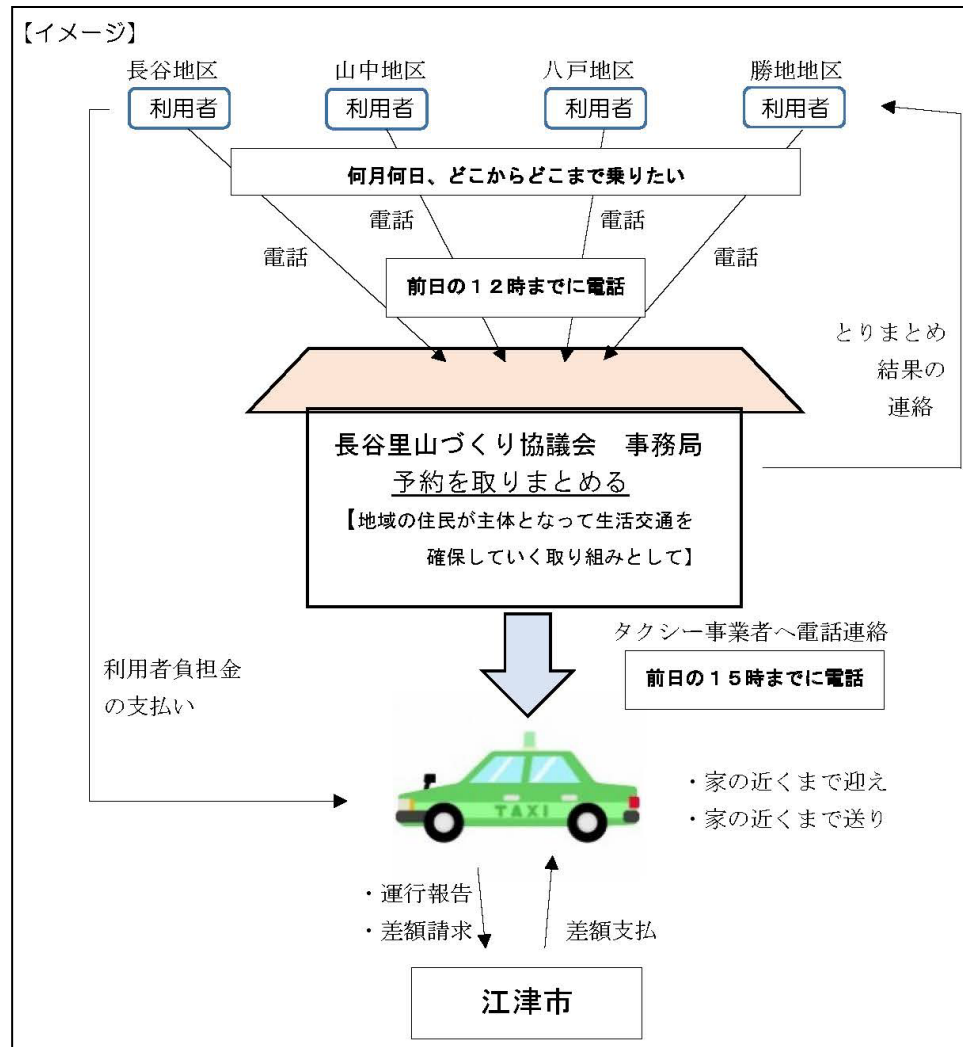
＜長谷地域相乗りタクシー＞

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"> ・ 長谷地域発→川戸 9:25 着 ・ 川戸 14:00 発→長谷地域着
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"> ・ 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 ・ 利用者は、前日の12時(正午)までに事務局へ電話で予約 ・ 事務局は、前日の午後3時までに運行事業者へ連絡

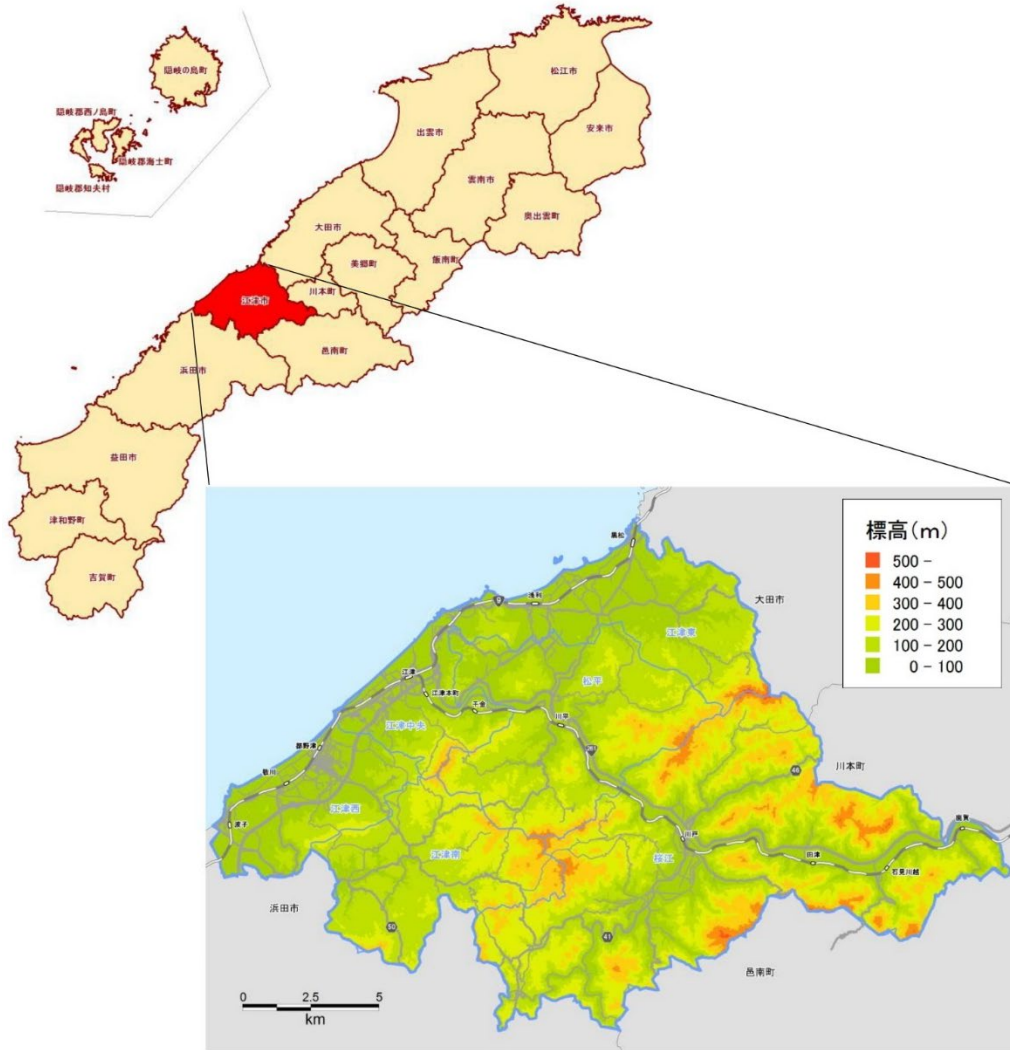
(注)1 市の提供資料に基づき、当省が作成した。

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

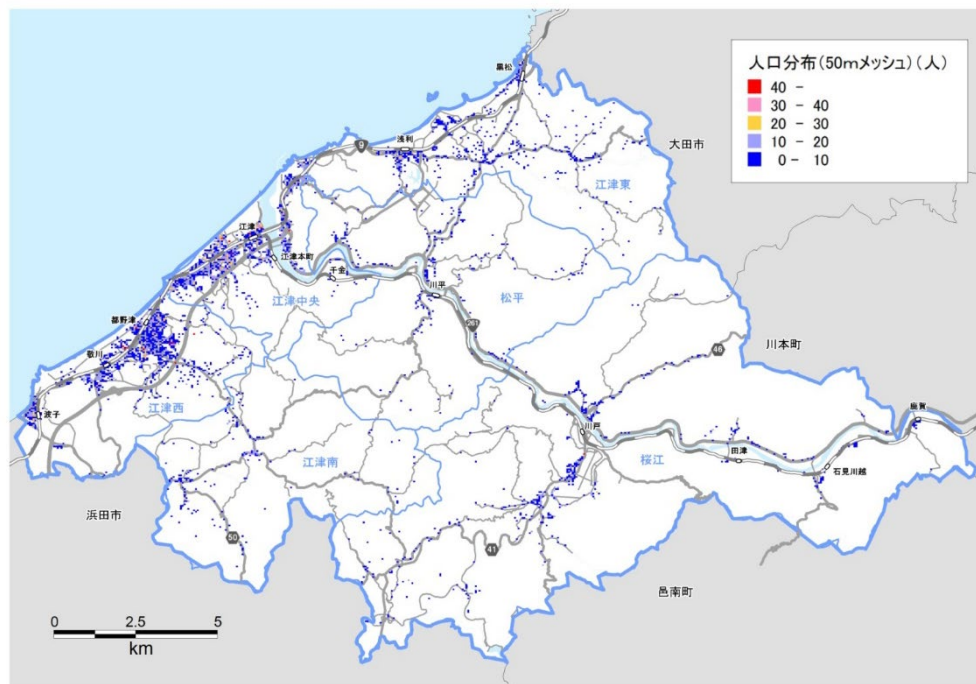


(注) 「江津市地域公共交通網形成計画」(平成 28 年 4 月)による。

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



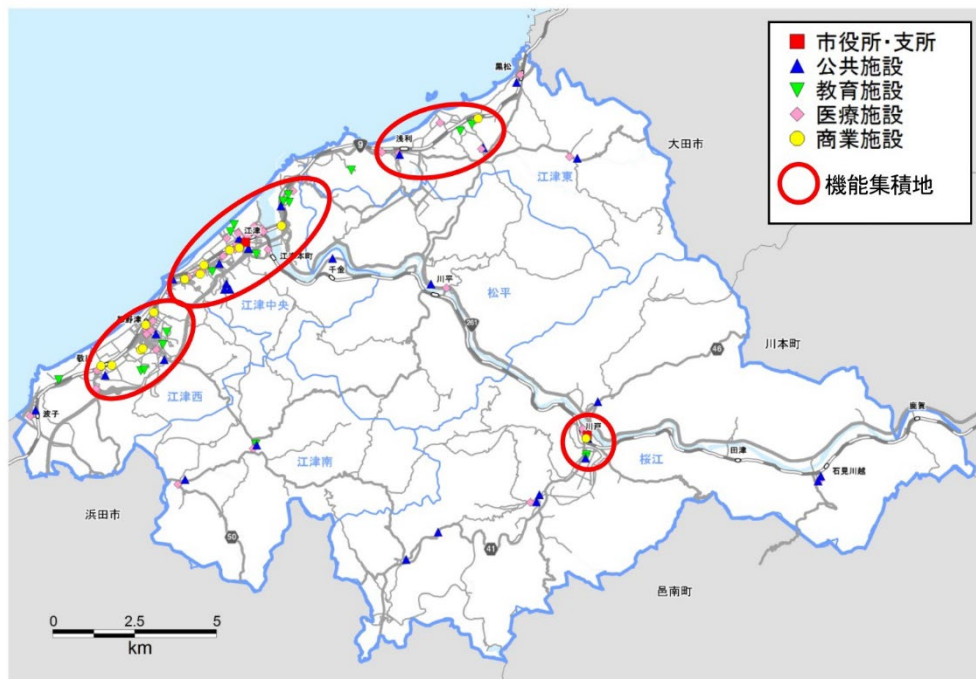
(注) 「江津市地域公共交通網形成計画」(平成 28 年 4 月)による。

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 ²	国補助金	2,557 千円
人口密度（令和元年度）	25.2 人/km ²	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"> ・ 平成 30 年度：125 万円 ・ 令和元年度：8 万 7 千円 → 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"> ・ 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）。 ・ 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

(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、自家所有有償旅客運送（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

民間ページ 路線番号	路線番号	路線名	起点	主な経由地	終点	民間ページ 路線番号	路線番号	路線名	起点	主な経由地	終点		
5	41	1	羽須美支所	羽須美支所・羽須美中学校・上雲田・羽須	田所道の駅	25	56	19	日和線	矢上駅	石見中学校・邑智病院・邑西町役場	日貫	
7	42	2	宇都井線	羽須美中学校	聖堂前・後山口	後山口				邑南町役場	邑智病院・矢上駅・矢上診療所	中目黒	
8	43	3	戸河内・長田線	羽須美中学校	上戸河内・長田	坪本	27	57	20	やまびこ号(水曜)日和線 山の内方面	邑南町役場	邑智病院・矢上駅・矢上診療所	中目黒・(邑南町・山の内)
9	44	4	下口羽・上田線	羽須美中学校	羽須美支所	長田				邑南町役場	邑智病院・矢上駅・矢上診療所	中目黒・(備前)	
11	45	11	口羽矢上線	口羽駅	高原・邑智病院・邑南町役場	矢上駅	29	58	22	日貫線	邑南町役場	邑智病院・矢上駅	日貫・石見今市
13	46	12	高原線	田所道の駅	稲穂中学校・山田・高原	布施				邑南町役場	邑智病院・矢上駅(古原・白川・高野)	日貫	
			ふくし号(火曜)高原線 布施方面	小川内・田所道の駅	元氣館・山田・高原・八色石	布施・(布施奥谷)	31	59	23	やまびこ号(火曜)日貫線 吉原・東屋方面	邑南町役場	邑智病院・矢上駅(吉原・白川・高野)	日貫
			ふくし号(水曜)高原線 円の板方面	小川内・田所道の駅	元氣館・山田・高原	路線所(栗ヶ石)・(人野・円の板)				邑南町役場	邑智病院・矢上駅(吉原・白川・高野)	日貫	
			ふくし号(金曜)高原線 金測方面	小川内・田所道の駅	元氣館・山田・高原	路線所(湯ヶ石)・(白野・伏谷・田の原・金測)				邑南町役場	邑智病院・矢上駅(吉原・白川・高野)	日貫	
16	48	14	出羽線	田所道の駅	稲穂中学校・山田・石見・後木原・久高	大林	33	60	24	瑞穂インター線	邑南町役場	邑智病院・矢上駅・香木の森	瑞穂の森
17	49	15-1	ふくし号(月曜)出羽線	小川内・田所道の駅	山田・石見・後木原・久高・大林	徳前口	34	61	25	邑南川本線	二瓶口・田所道の駅	邑智病院・矢上駅・邑南町役場・高野渡	石見川本
18	50	15-2	ふくし号(火曜)奥亀谷・道明・下対線	田所道の駅	下対・(下亀谷上・奥亀谷・道明・石道口)	山田							
20	51	15-4	ふくし号(金曜)大草線	田所道の駅・山田	小川内	上大草							
21	52	15-5	ふくし号(金曜)馬野原線	小川内	元氣館・馬野原・白谷・下対・田所道の駅	山田							
22	53	16	市木線	小川内・田所道の駅	稲穂中学校・小川内・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	小川内・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	小川内・安雲神社・大朝の森	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(経路)で乗降

バス乗降は、バス停留所付近で行います。バス停は道路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します。
- ・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部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、療育手帳および精神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。

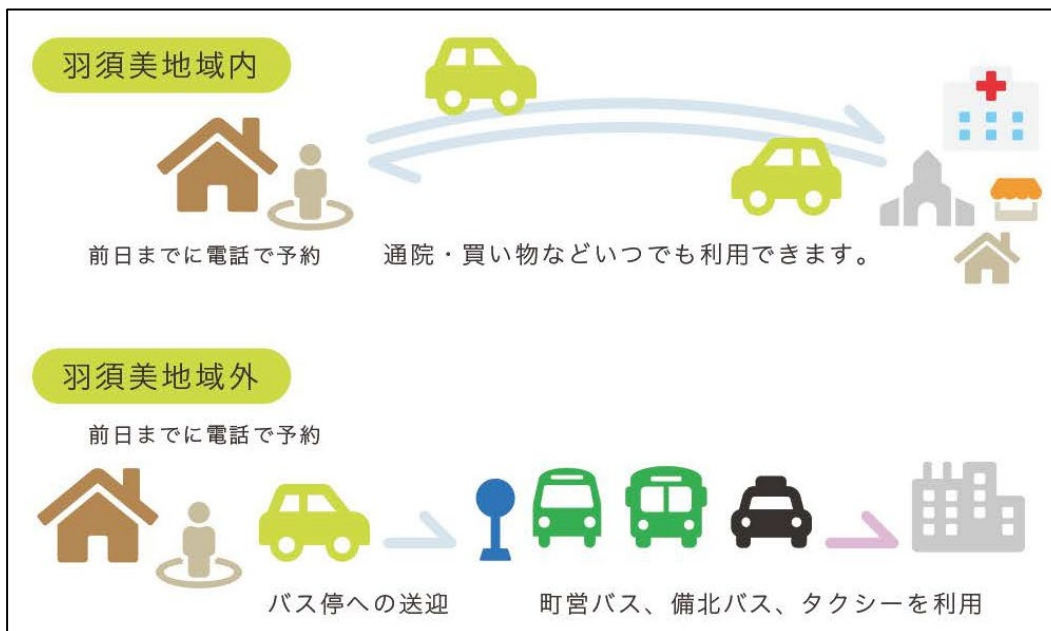
<自家用有償旅客運送（はすみデマンド）>

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

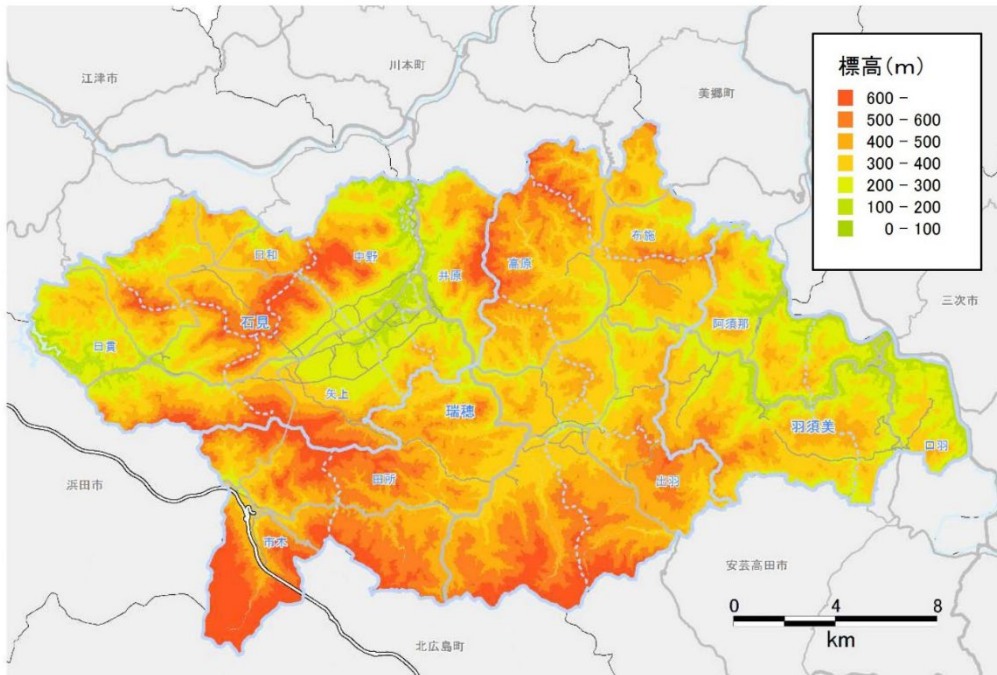
区分	内容
実施主体	NPO 法人はすみ振興会
運行主体	NPO 法人はすみ振興会 (羽須美地域の 8 自治会に 4 名ずつ配置されている運転手が、国の認定講習を受け、各自の自家用車を活用して運行している。)
運行時間	毎日 (8:00~19:00)
運行範囲	邑南町羽須美地域 ※ 既存のバス路線が運行されている三次方面や田所・矢上方面は運行不可
利用可能な人	・NPO 法人はすみ振興会へ利用登録した人 ・住民又はその親族 (又は羽須美地域で日常生活に必要な用務を反復継続して行う人及びその同伴者)
利用料金	1km 未満：200 円 1~2km 未満：300 円 2~4km 未満：400 円 4km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

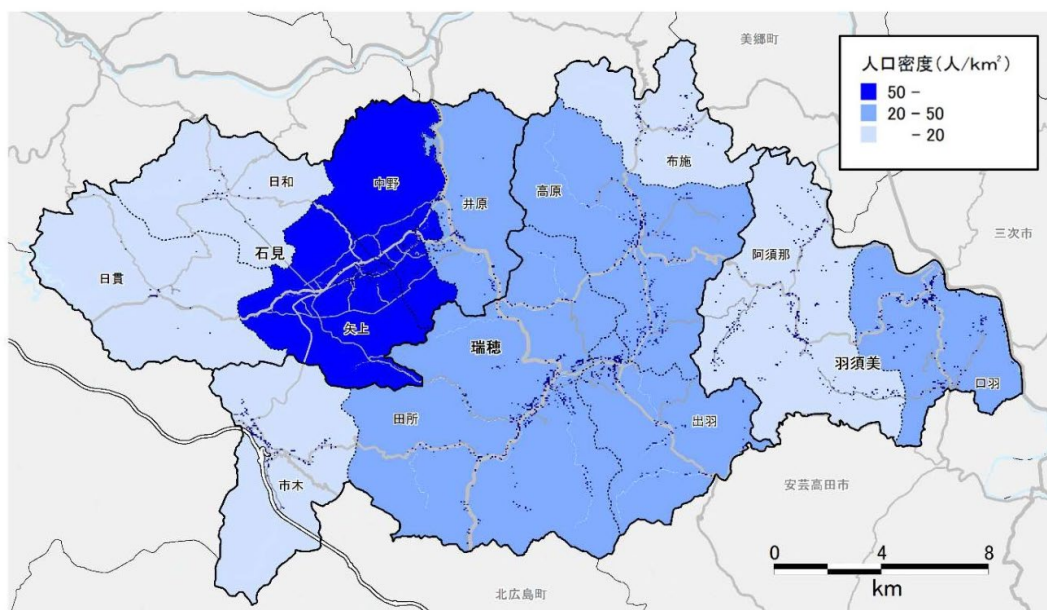


(注) 「邑南町地域公共交通網形成計画」(平成 31 年 2 月)による。

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

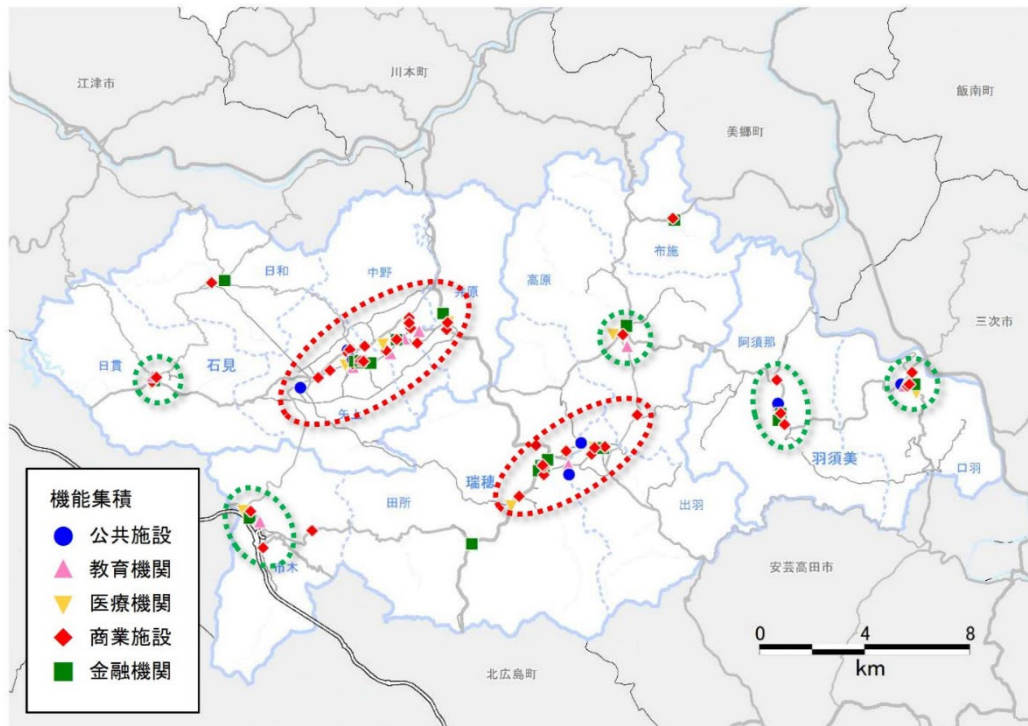


(注) 「邑南町地域公共交通網形成計画」(平成 31 年 2 月)による。

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>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 ²	国補助金	5,660 千円
人口密度（令和元年度）	78.7 人/km ²	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"> ・ 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。 → 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。
民間路線バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 → 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。 → 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。

(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 台に加え、ジャンボタクシー1 台と普通車 1 台を(株)う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～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"> ・運転経歴証明書を持っている人 300 円 ・旧町内の目的地間利用 (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
【委託料】 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	【委託料】 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"> ・ 委託料基礎単価×運行時間 【100%】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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%】 ・ 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%】 ・ 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%】 ・ 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

(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。

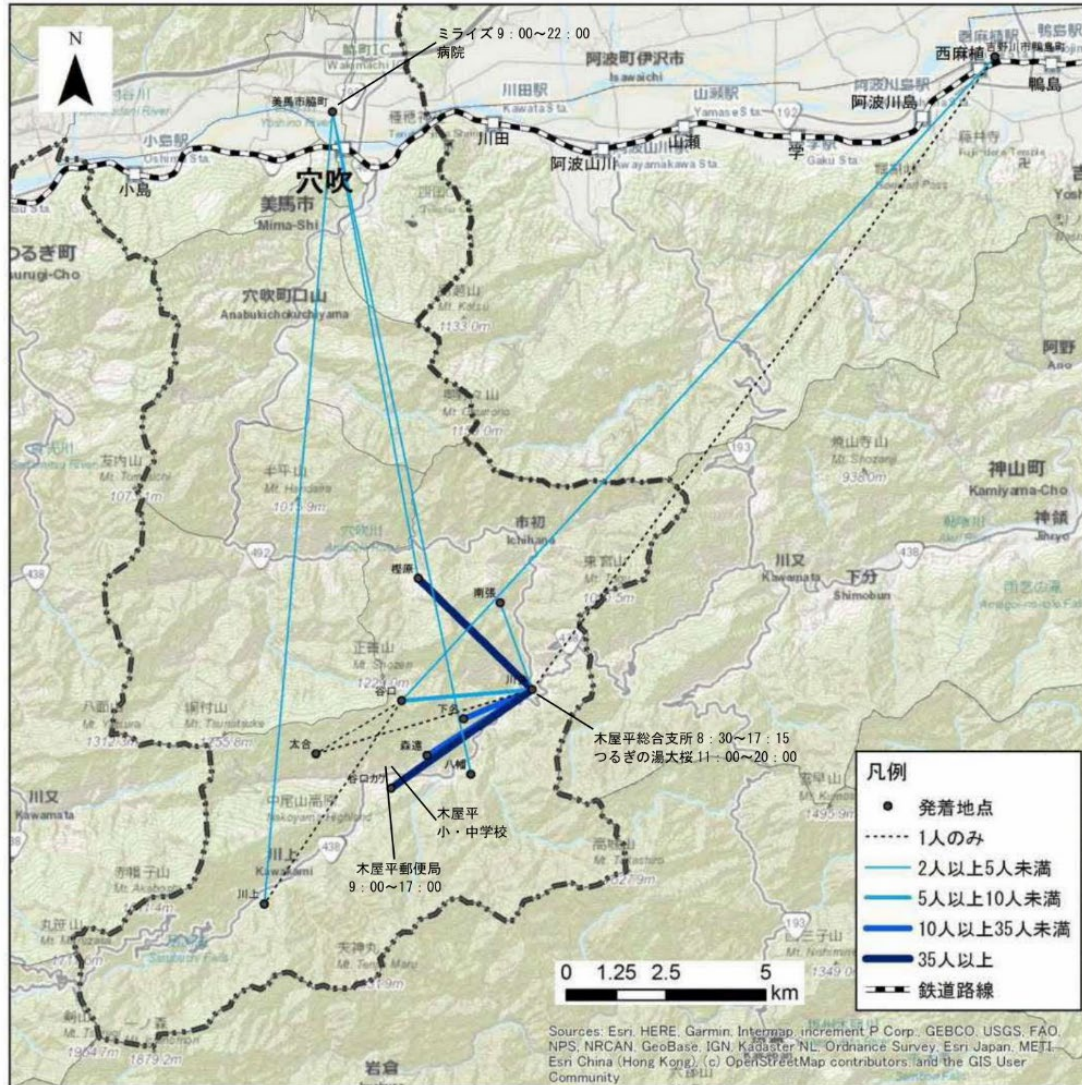
表 15 木屋平地区の公共交通空白地有償運送の運行体系

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。

図2 木屋平地区の公共交通空白地有償運送発着地点図

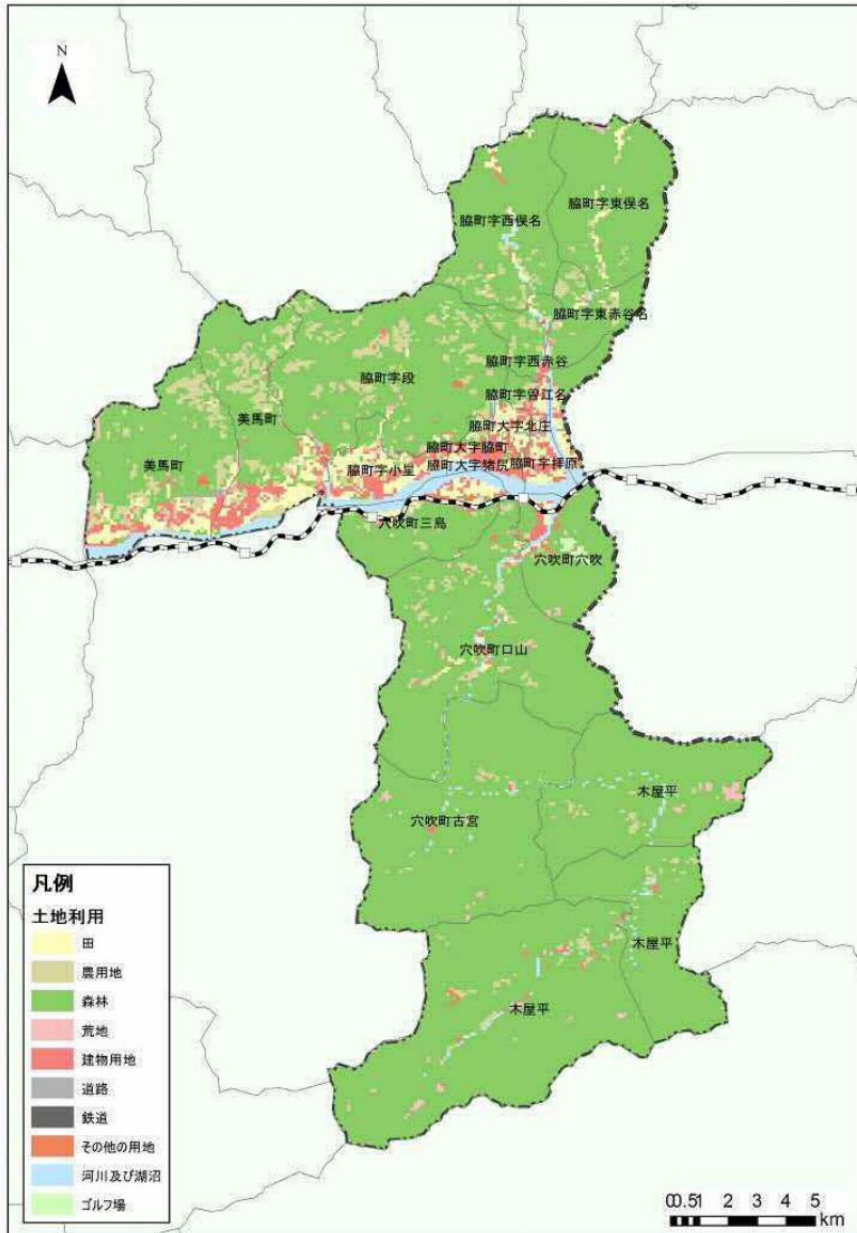


(注) 「美馬市地域公共交通網形成計画」(令和2年3月)による。

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、南側是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

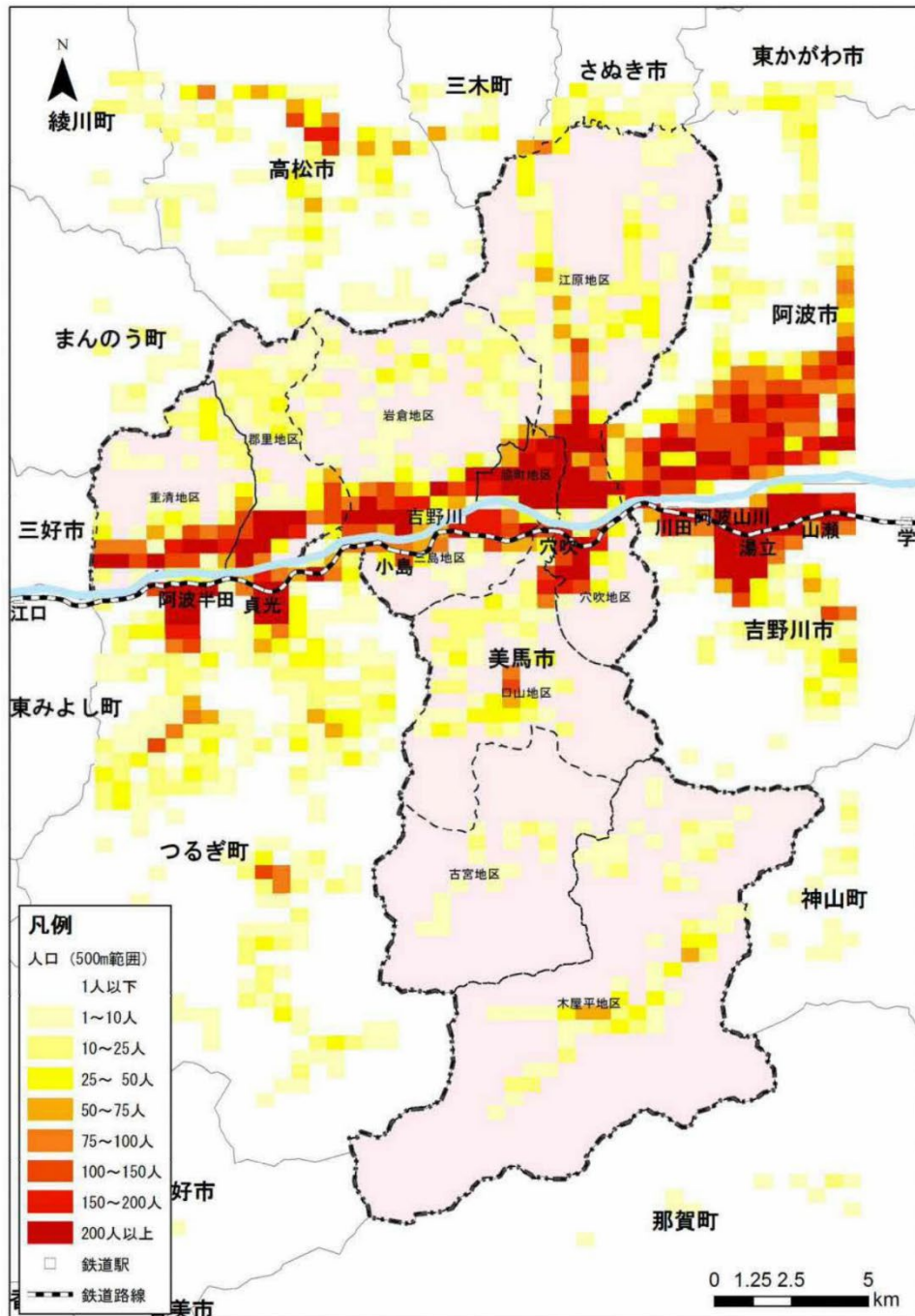


(注) 「美馬市地域公共交通網形成計画」(令和 2 年 3 月) による。

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

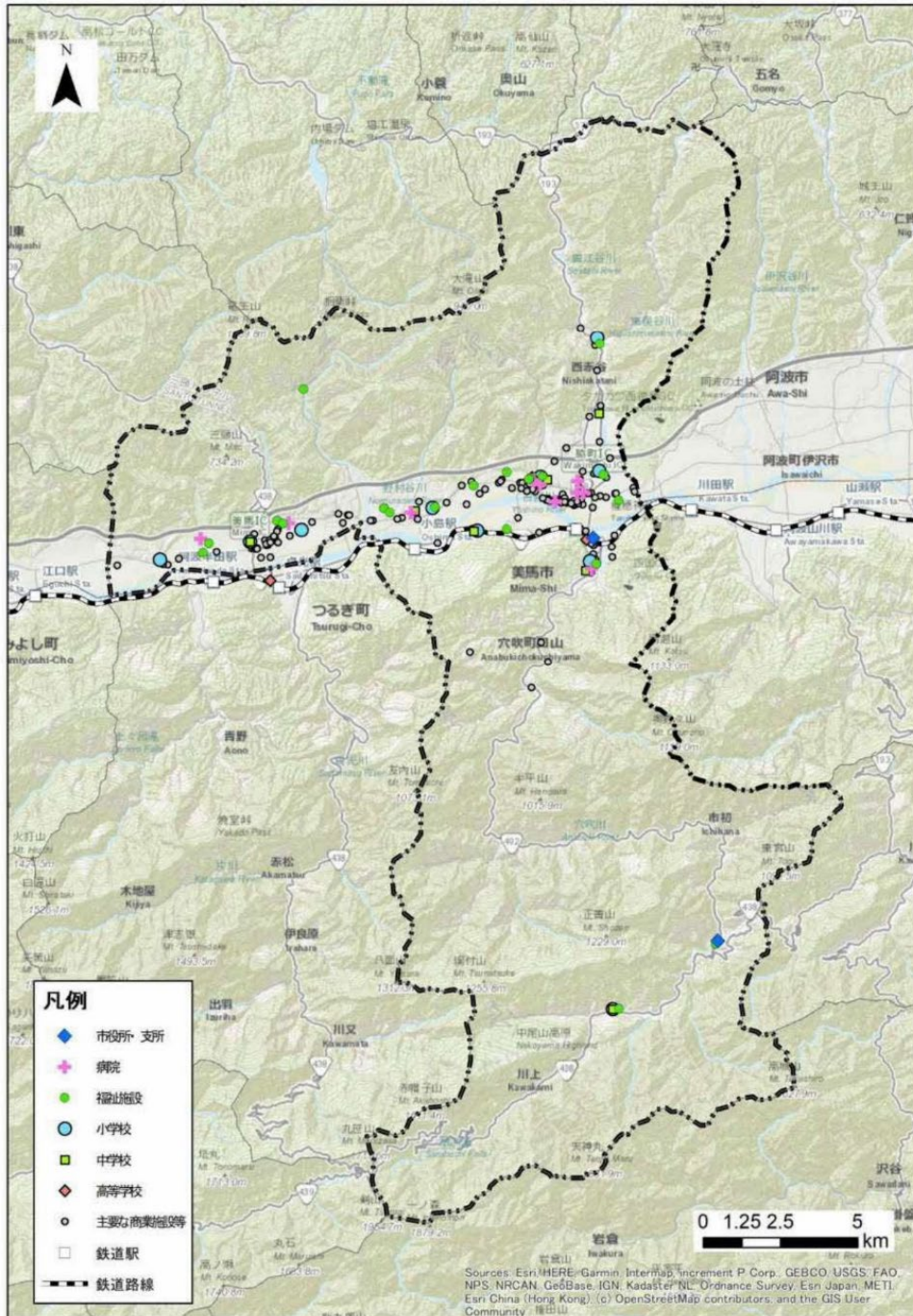


(注) 「美馬市地域公共交通網形成計画」(令和 2 年 3 月) による。

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。