

新たなモビリティについて

第2回日高市地域公共交通協議会 交通戦略部会
2024年5月21日 @日高市役所301会議室



1. 新たなモビリティの導入イメージ

- 新たなモビリティについては、現在市内において既存公共交通の利用が難しいエリア（主に、北東部、南東部、西部）の住民等に対し、市内主要施設（買物・病院・手続き・娯楽等）や交通結節点へのアクセスを支援するために導入するものとして想定する。

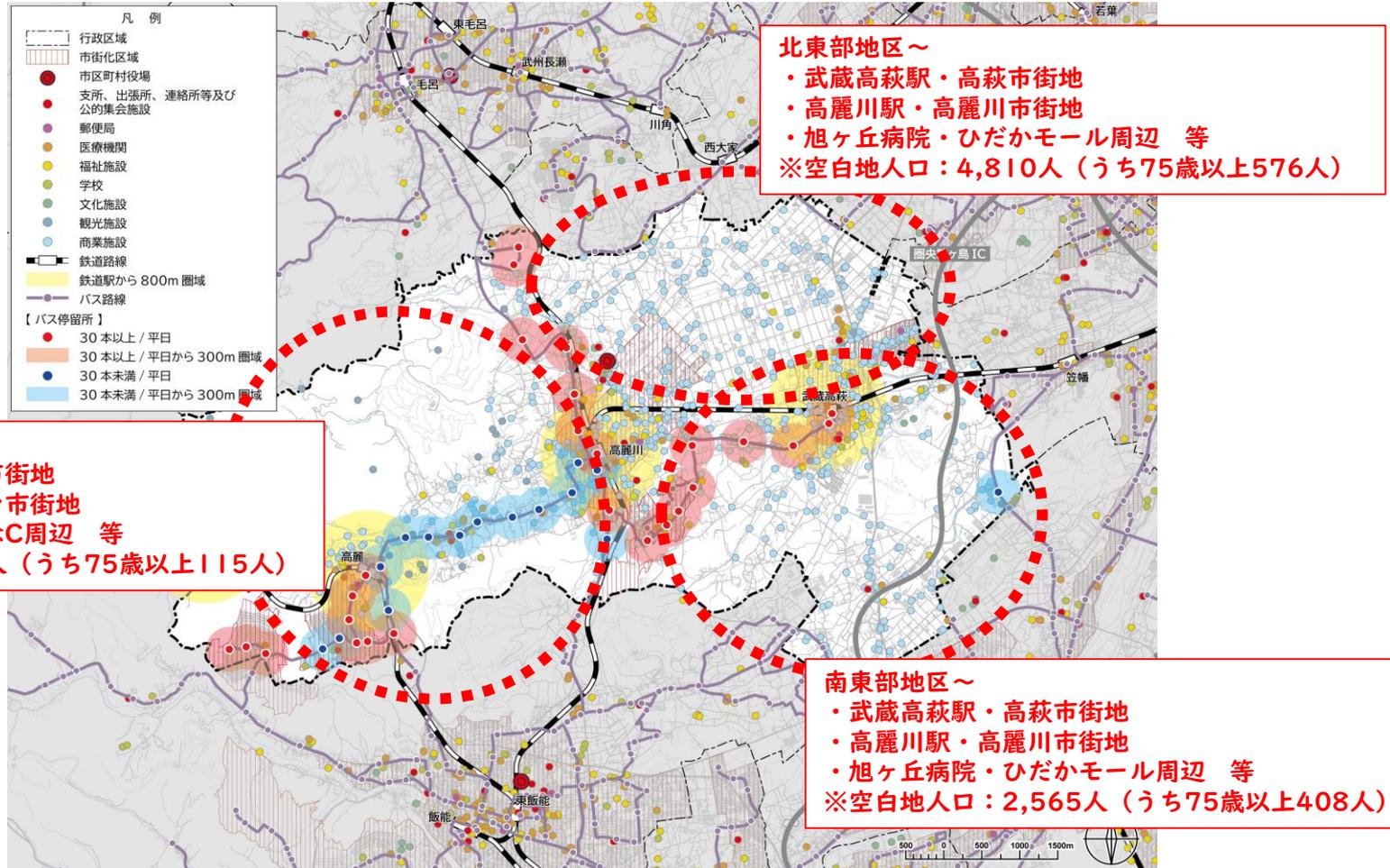


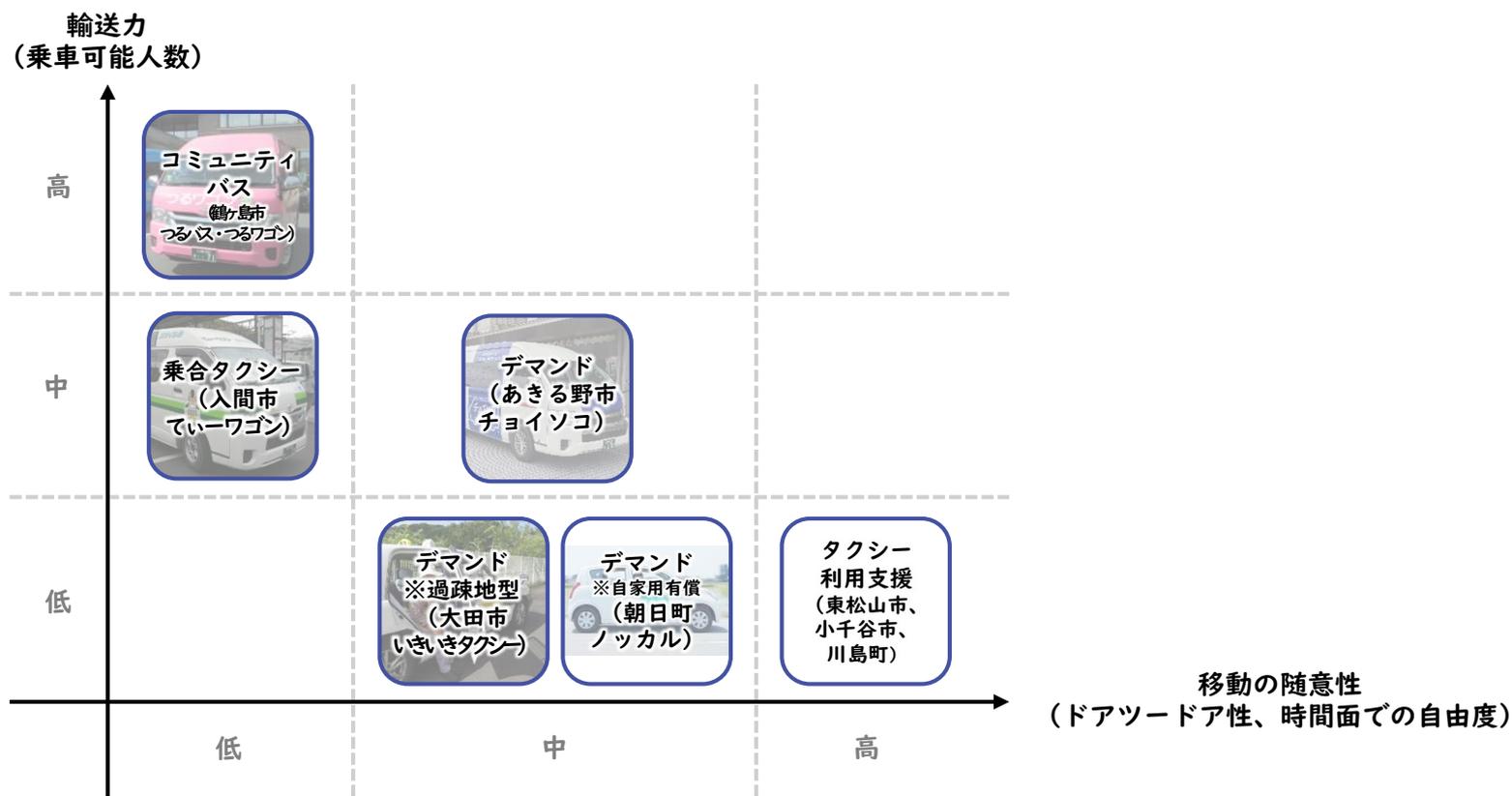
図 本市における公共交通の徒歩圏域

（出典）交通事業者ホームページ、国土数値情報に基づき作成

※鉄道路駅及びバス停留所からの徒歩圏域は『都市構造の評価に関するハンドブック』における公共交通沿線地域の定義である「全ての鉄道路駅、バス停の徒歩圏（鉄道路駅については800m、バス停については300m）」とした

2. 新たなモビリティの事例整理

- 次ページ以降で示す新たなモビリティの事例は以下の通りです。
- 輸送力と移動の随意性（ドアツードア性、時間面での自由度）を軸に整理すると、コミュニティバスや乗り合いタクシーは比較的輸送力が高い一方、好きな時にドアツードアで移動しやすいかという観点では、デマンドやタクシー利用支援の方が優位にあると考えられます。
- 日高市内区間においては平均乗車人数が概ね5名以下であり、**現行のバス車両で運搬することは非効率**であることから、本市では、輸送力よりも移動の随意性を重視した施策を行うことが望ましいと言えます。



新たなモビリティの位置付け

3. 事例紹介 ー埼玉県鶴ヶ島市つるバス・つるワゴン (コミュニティバス)

- 地区別に運行日時・コースを定める**定時定路線型の運行形態**となっています。
- ルート上安全な場所であれば**停留所でなくても指定した場所で降車可能**です。

経緯

- 平成8年5月：鶴ヶ島市内循環バスとして運行開始
- 平成22年：鶴ヶ島市民バス・鶴ヶ島市乗合タクシーに再編
- 平成23年：名称をつるバス・つるワゴンの改称し、路線再編
- 令和5年6月：ルート・ダイヤ変更（道路環境の変化、混雑緩和や運行実態に合わせた停留所の間隔に変更とともに、労働基準の変更に対応した見直し）



つるワゴン

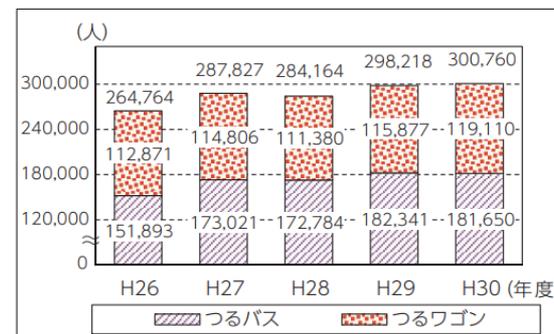
【出典】つるバス・つるワゴンのご案内 | 鶴ヶ島市公式ホームページ (tsurugashima.lg.jp)

| | |
|------|--|
| 人口 | 70,117人 (令和2年国勢調査) |
| 面積 | 17.65km ² |
| 対象者 | 誰でも乗車可能 |
| 乗車定員 | つるワゴン：8人 (運転手を除く) |
| 運賃 | 中学生以上：200円、小学生：100円 |
| 運行時間 | 年未年始を除く毎日運行 6時台～19時台 ※ルートによってダイヤは異なる |
| 導入時期 | 非公開 |
| 実施主体 | 鶴ヶ島市 |
| 運行主体 | (有)鶴ヶ島交通、(株)千代田交通、(有)三芳野タクシー、(株)川乗三和 |
| 事業費 | 非公開 |

効果・ポイント・課題

- 市内在住の**高齢者・障がい者・妊婦・未就学児同伴の保護者**は特別乗車証の提示で**無料で乗車可能**です
- 特別乗車証保有者は、**坂戸市の「さかちバス・さかちワゴン」にも無料で乗車**できます
- 「BusGO!」という**バスロケーションシステム**を導入し、走行位置をパソコンやスマートフォンでリアルタイムに確認できます
- 予約窓口は設置していません（運行に関する問合せは各運行主体で対応）
- 利用者数は**緩やかに増加傾向**にあります

【つるバス・つるワゴン利用者数】



【出典】第6次鶴ヶ島市総合計画「基本構想・前期基本計画」 | 鶴ヶ島市公式ホームページ (tsurugashima.lg.jp)

3. 事例紹介 - 埼玉県入間市で「ていーワゴン」(乗合タクシー)

- 市内循環バスの利用者の少なかった地域で、**大型車両を廃止し、小型車両によるきめ細かい運行へ転換**した事例です。地区別に運行日時・コースを定める**定時定路線型の運行形態**(1コースあたり1日に上り・下り各4~9便を運行)となっています。
- 一定程度の利用者数を確保している一方、年間2,700万円程度の補填費が必要となっています。

経緯

- 平成9年7月：市内循環バス(3コース)の導入
- 平成27年12月：入間市地域公共交通協議会設立
- 平成28年12月：入間市地域公共交通網形成計画策定
- 平成30年1月：市内循環バス(ていーろーど)再編、コミュニティバス(ていーワゴン)実証運行開始
- 令和2年4月：ていーワゴン本格運行開始



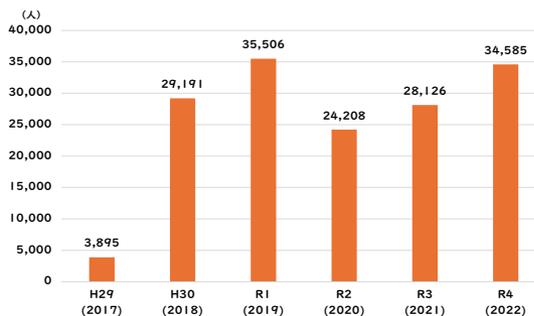
ていーワゴン

【出典】[入間市コミュニティバス「ていーろーど・ていーワゴン」/入間市 | 香り豊かな緑の文化都市 \(city.iruma.saitama.jp\)](http://city.iruma.saitama.jp)

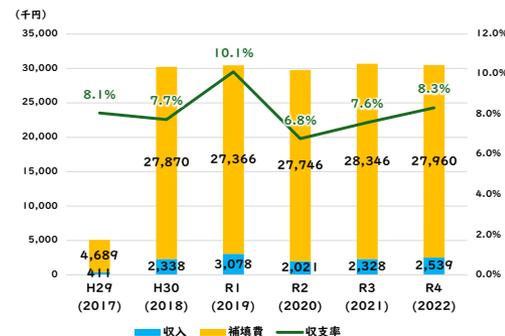
| | |
|------|------------------------------------|
| 人口 | 145,651人(令和2年国勢調査) |
| 面積 | 44.69km ² |
| 対象者 | 誰でも乗車可能(東金子、金子、宮寺・二本木地区を運行) |
| 乗車定員 | 8人(運転手を除く) ※車両3台 |
| 運賃 | 1回100円(小学生50円、幼児無料) |
| 運行時間 | 月~土 6時台~18時台 |
| 導入時期 | 実証運行：平成30年1月30日~ 本格運行：令和2年4月1日~ |
| 実施主体 | 入間市 |
| 運行主体 | 松葉交通(株)、豊岡丸大タクシー(有) |
| 事業費 | 約3,000万円(年間) |

効果・ポイント・課題

- 路線バスの**既存路線との重複を極力避けてルートを設定**しています
- 利用者数は、令和2~3年度はコロナ禍につき減少していますが、その後回復し、**年間35,000人程度の利用者数**を維持しています
- 毎年3,000万円程度の運行経費**が必要となり、**収支率は10%程度**を推移しています



利用者数の推移



運行経費・収入の推移

【出典】新ひだか政策研究会政策提言(令和5年12月14日)

3. 事例紹介 - 東京都あきる野市チョイソコ (デマンド)

- 公共交通空白地域にお住まいの方を対象としたデマンド型交通（予約型乗合タクシー）として、**住宅地停留所**と**目的地停留所間の移動に利用可能なサービスの実証実験**を実施しています。
- 予約に応じて乗降場所や経路を変更可能なAI**を活用した専用システム「チョイソコ」を導入しています。
- 利用者数は年々伸びており、車両1台から2台での運行が望ましいという意見も出てきています。
- 車両1台あたり年間約1,000万円の運行経費に対し、**運行収入の確保が課題**となっています。

経緯

- 平成30年1月：少子高齢化、人口減少等の社会情勢の変化を踏まえ、市の持続可能な公共交通の実現等について検討するため、「**あきる野市公共交通検討委員会**」を設置しました
- 令和4年3月：S&D多摩ホールディングス(株)等からの事業提案を受け、事業者を選定し、実証実験を開始しました
- 令和5年7月：**地域交通法に基づく法定協議会**を立ち上げ、**本格運行に向けた検討**を実施



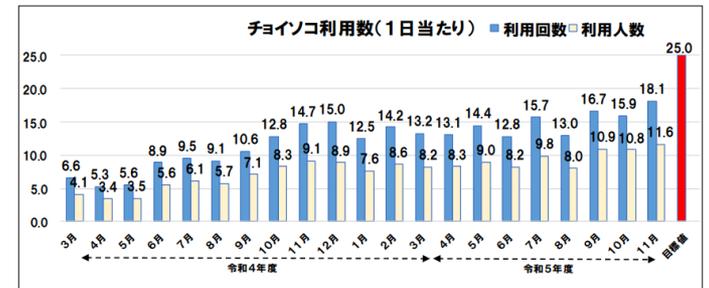
デマンド型交通「チョイソコ」

【出典】「**デマンド型交通(チョイソコ)の実証実験について** | あきる野市 (city.akiruno.tokyo.jp)

| | |
|------|---|
| 人口 | 79,292人 (令和2年国勢調査) |
| 面積 | 73.47km ² |
| 対象者 | 交通不便地域（網代、引田、湊上、上代継、下代継、野辺、小川及びび草花のいずれか）に居住の小学生以上の方 |
| 乗車定員 | 8人（運転手を除く） |
| 運賃 | 1回200円（未就学児無料） |
| 運行時間 | 平日9時から午後4時 (予約は2週間前～乗車時間の30分前まで) |
| 導入時期 | 令和4年3月～令和7年3月31日 (実証実験期間) |
| 実施主体 | S&D多摩ホールディングス(株) ※あきる野市が事業支援 |
| 運行主体 | 横川観光(株) |
| 事業費 | 約1,083万円 (令和6年度) |

効果・ポイント・課題

- 会員登録者数：**437人** (令和6年3月末時点)
- 乗合率：**1.37人** (令和6年3月実績)
※月ごとに、乗降場の各区内で、平均何人乗り合わせたかを示す値
- 令和3年度及び令和4年度は、**一般財団法人トヨタ・モビリティ基金**の「自動車販売店各社による地域支援活動」資金助成を活用
- 市内に**4か所ある公共交通優先検討区域**のそれぞれで施策を実施 (4地区ごとにルート設定) し、車両1台で全地区を対応しているため、地区間の距離もあり、2台での運行を望む声もあります
- チョイソコの事業（愛知県内）で、**全国一律のコールセンターを設置**し、一括して電話予約を受けています
- 市の**運行収入の確保が課題** (運行に係る経費は市が負担し、運賃収入は全て事業者の利益)



チョイソコ利用状況

【出典】あきる野市地域公共交通協議会 | あきる野市 (city.akiruno.tokyo.jp)

3. 事例紹介 ー 島根県大田市いきいきタクシー（デマンド※過疎地型）

- ・ タクシー事業に「定額乗合タクシー」の仕組みにより、「地方の交通弱者の移動手段を提供」「タクシー事業者の収益性向上」「行政負担の削減」を目指しています
- ・ 会員登録・事前予約（出発の1時間前まで）制で、自宅から目的地までのドア・ツー・ドアで移動可能
- ・ 定額運賃（3,300円/月）で乗り放題

経緯

- ・ 2016年、地元のタクシー事業者を活用したデマンドタクシー実証実験を実施したが、情報周知の失敗と行政負担が過大となり実装ならず。
- ・ 2019年11月実証実験を開始。翌年4月、定額乗合タクシー本格始動。
- ・ 2022年3月、運行を委託していたタクシー会社の廃業に伴い、「井田いきいきタクシー運営協議会」を設立（国土交通省共創モデル実証プロジェクト採択）。



AIオンデマンド「いきいきタクシー」

【出典】「井田いきいきタクシー出発式（11月12日）」大田市
https://www.city.oda.lg.jp/ohda_city/116/sicho_diary/sicho_daiary_201911/2641

| | |
|------|--|
| 人口 | 32,846人（令和2年国勢調査） |
| 面積 | 435.34km ² |
| 対象者 | 井田地域にお住まいの方 |
| 乗車定員 | 車両により異なる（4-8人） |
| 運賃 | 月額3,300円 |
| 運行時間 | 平日（月～金） 8：30～16：30 |
| 導入時期 | 実証運行：令和元年11月～ |
| 実施主体 | 井田いきいきタクシー運営協議会、株式会社バイタルリード ※大田市が事業支援 |
| 運行主体 | 井田いきいきタクシー運営協議会 |
| 事業費 | 非公表 |

効果・ポイント・課題

- ・ 配車予約センター（電話予約窓口：井田まちづくりセンター）を設置しており、希望日時・目的地を伝えることで乗車可能。予約を受ける職員の負担軽減を目的に、配車システム「TAKUZO」を導入。
- ・ 需要・供給ともに少ない過疎地域で、利用者の発着時間を少しずつズラしながら、タクシー1台での輸送人数を最大化し、運行コストを最小化することを目指したAIオンデマンド配車システム
- ・ 赤字から黒字化を目指す乗合交通の運行受託について、利用者が増えれば増収増益となる行政契約を支援



需要・供給とも限定的な地域で1車両での輸送人数最大化

3. 事例紹介 ー富山県朝日町ノッカル（デマンド※自家用有償型）

- 運行主体は自治体でありながら、運行管理を地元交通事業者、ドライバーを地域住民が務める新しい公共交通サービスの事例です。令和3年10月より本格運行を開始しています。
- 車両として住民のマイカーを活用するため、**コミュニティバス等**に比べて**少ないコストで運行可能**です。

経緯

- 富山県が行うコンパクトシティの取組の一環で、(株)博報堂と朝日町との関係が生まれたことが契機となり取組が始まりました
- 当初は観光の観点で取組を模索していましたが、町と協議を進める中で「**観光よりも高齢者の生活の足となる交通の方が現状の課題として重要**」という結論に至り、新しいサービスの検討を進めることとなりました
- 令和4年6月には、内閣府による**デジタル田園都市国家構想推進交付金事業に採択**されました
- スイミングスクールに通う保護者による送迎支援として実証実験を実施した「**こどもノッカル**」は令和6年4月以降、通常の**ノッカル朝日町に統合**されました

| | |
|--------|-------------------------------------|
| 人口 | 11,081人（令和2年国勢調査） |
| 面積 | 227.41km ² |
| 対象者 | 会員登録者（登録無料） |
| 乗車定員 | 車両により異なる（自家用車） |
| 運賃 | 1回600円 |
| 運行時間 | 7時台～18時台（コースによって異なる） |
| 導入時期 | 実証運行：令和元年度（14か月） 本格運行：令和3年10月1日～ |
| 実施主体 | 朝日町、(株)博報堂 |
| 運行管理主体 | (有)黒東自動車商会 |
| 事業費 | 非公開 |



ノッカルの仕組み

【出典】富山県朝日町 (note.jp)

効果・ポイント・課題

- 「自家用有償旅客運送」制度を活用することで、地域住民によるサービス展開が可能となっています

※自家用有償旅客運送：バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。自家用車活用事業（令和6年3月創設、いわゆる日本型ライドシェア）とは異なり、公共交通空白地域での運送や福祉を目的とした運送に限るとともに、旅客から収受する対価は実費の範囲内（ガソリン代等、営利を目的としない妥当な範囲内）でのみ認められるもの。

- (株)博報堂の参画によりプロフェッショナルなIT人材活用が可能となり、**デジタルに不慣れな町民も使いやすいよう、LINEで予約可能なサービスを実現**しました
- 電話による予約も可能としており、運行管理主体が予約窓口を担当しています
- 地区別にコースが定められていますが、ドライバーは地域住民となるため、**ドライバーの都合により運休となる便があります**



利用者向けLINEサービス利用画面

【出典】地域交通を再編集 | みんなで公共 | 博報堂 HAKUHODO Inc.

3. 事例紹介 ー 埼玉県東松山市デマンドタクシー（タクシー利用支援）

- 希望の時間、乗車場所の要望に低料金で応じる、タクシー車両を用いた新しい公共交通サービスです。
- 乗降ポイントは、市内の駅・バス停、公共施設、福祉施設、医療施設など10分類、519箇所あります。
- 自宅前から乗降ポイント、乗降ポイントから自宅前の利用だけでなく、乗降ポイント間の利用も可能です。
- 利用者数は伸びている一方、年間約5,200万円の運行経費の確保が必要となっています。

経緯

- 平成10年～：市内循環バスを当初は3コース運行していましたが、利用者数の低迷やコース見直し等による利便性向上には限界がありました
- 平成25年：市内循環バスの見直しを行い、代替手段としてデマンド交通導入を検討・地域公共交通会議にて協議を実施
- 平成26年10月：市内の一部地域で実証運行開始
- 平成27年12月：本格運行の開始

利用料金

| 運賃及び迎車 回送料金の 合計額 | 利用料金 |
|------------------------|--------|
| 1,000円未満 | 500円 |
| 1,000円以上 2,000円未満 | 800円 |
| 2,000円以上 3,000円未満 | 1,000円 |
| 3,000円以上 | 1,500円 |

| | |
|------|----------------------------------|
| 人口 | 91,791人（令和2年国勢調査） |
| 面積 | 65.35km ² |
| 対象者 | 事前登録をした 東松山市に住民登録のある方 |
| 乗車定員 | 4人程度（タクシー車両） |
| 運賃 | 500～1,500円 （必要運賃に応じてランク分け） |
| 運行時間 | 月～土 8時30分～17時 |
| 導入時期 | 実証実験：平成26年10月～ 本格運行：平成27年12月～ |
| 実施主体 | 東松山市 |
| 運行主体 | イグチ交通、観光タクシー、 東松山交通 |
| 事業費 | 導入経費：約30万円 運行経費：約5,200万円 |

効果・ポイント・課題

- 導入経費：約30万円（車両掲出用のマグネットシート、事業周知用の色上質紙、利用者証のラミネートフィルム等）
- 民間事業とのすみ分け、競合の回避などは特段実施していません（実証実験時に他交通への影響が薄いことを確認）
- タクシー会社（イグチ交通、観光タクシー、東松山交通）へ電話予約が可能となっています
- 公共交通空白地域の移動支援と利便性向上効果や、高齢者等の外出機会を創出する効果が確認されています
- タクシー事業者からも新しい設備導入が特に不要のため好評
- 乗り継ぎ件数の少なさ、公費負担の増加、事務処理の煩雑さ、混雑時間帯に一般タクシーで個別輸送を行うリソース確保・予約処理等が課題

令和2年7月より、一部料金の改定を実施
(1,000円以上2,000円未満の場合 500円⇒800円)



市補助額及び利用件数の推移

3. 事例紹介 ー新潟県小千谷市定額運賃タクシー（タクシー利用支援）

- 一定エリア内限定で、月30回までタクシー乗り放題となる事業の実証実験を行っています。
- 利用希望者は、利用したい月の前月10日までに運行事業者へ電話で申し込みます。その後、利用者には20日までに「引換券」と利用マニュアルが届きます。手元に届いた引換券を小千谷市にぎわい交流課へ持参し、「定期券」を購入します。

経緯

- 令和5年度前半：事業検討（約4か月）
- 市がバス事業者に補助して実施している循環バスの代替交通として、循環バス運行地区を中心に可能性を探ることを目的に実施しています
- 実施にあたり、県交通政策課、県ハイヤー・タクシー協会と連携してタクシー事業者と調整を行い、バス事業者には個別説明を実施しました
- 令和6年度も県補助金を活用しながら、地域、時間帯など手法を変えて実証実験を行う予定です

| | |
|--------|--|
| 人口 | 34,096人（令和2年国勢調査） |
| 面積 | 155.19km ² |
| 対象者 | 乗車可能エリアにお住まいの方 ※乗車可能エリア：本町中央バス停を中心としたおおむね半径2.5kmの範囲 |
| 乗車定員 | 一般タクシー・ハイヤーと同等 |
| 運賃 | 一般：月額12,000円 高齢者または障がい者：月額10,000円 ※利用者上限：各月20名 利用回数上限：各月30回/人 |
| 利用可能時間 | 8時～18時（※年末年始除く） |
| 導入時期 | 実証実験期間：令和5年11月1日～令和6年3月31日 |
| 実施主体 | 小千谷市地域公共交通協議会 |
| 運行主体 | 小千谷ハイヤー協会、小千谷タクシー株式会社、中央タクシー株式会社 |
| 事業費 | 事業費：約385万円、運賃収入：約120万円、補助金：約160万円、市負担金：約100万円 |

効果・ポイント・課題

- 費用負担の清算は、月毎に利用額全額を地域公共交通協議会が支払う仕組みとなっています
- タクシー会社に直接電話で予約可能です
- 一般の利用はなく、高齢者の方の利用が全体の約85%を占め、障がい者の方の利用が残る15%となっています
- 交通事業者の反応について、バス事業者は、循環バスの代替交通の実証実験として賛同いただいております、タクシー事業者は、空き時間帯の新たな需要発掘として賛同いただいております

実証実験期間中の利用状況

| | 全体 | 高齢者 | 障がい者 |
|--------|--------|--------|------|
| 乗車人数 | 119人 | 101人 | 18人 |
| 延べ利用回数 | 2,925人 | 2,495人 | 430人 |

【出典】小千谷市資料

3. 事例紹介 ー 埼玉県川島町かわみんタクシー (タクシー利用支援)

- 事前に登録をすれば、自宅などから町内の行きたい場所や、指定の町外病院に行くことができる、**交通弱者の日中の移動を支援する交通サービス**です。
- 登録している人が1人いれば、**複数人でも利用することができる上、各利用者の乗車場所・降車場所がそれぞれ違って利用可能**です。

経緯

- 通常のタクシー事業は、利用者は運賃が高く利用を控える傾向にあるため、事業者の事業継続が困難となり、地域公共交通が衰退する状況でした
- 集落が点在し**移動需要が多方面に分散化**しているため、バスではなく**フルデマンド型のドアツードア方式**を採用
- 平成28年6月：実証運行開始 (6か月)
- 平成29年1月：本格運行開始
- 令和4年1月：利用料金の増額、利用できる町外病院3か所の追加等を実施

利用料金

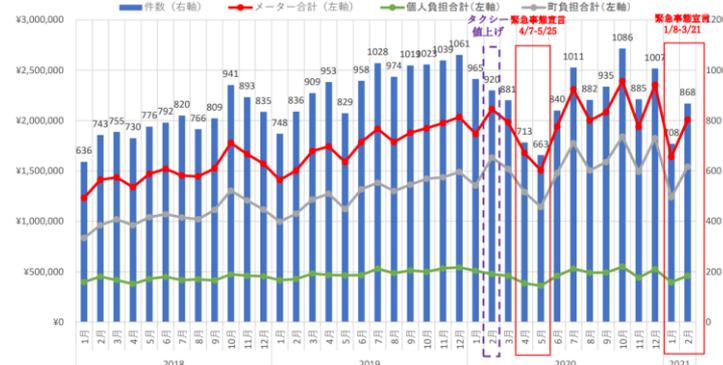
| 利用パターン | 利用料金 | |
|-----------|----------------------|--------------|
| 町内での利用 | タクシーメーター 2,500円未満 | 片道 700円 |
| | タクシーメーター 2,500円以上 | 片道 1,000円 |
| 指定町外病院の利用 | タクシーメーター 5,000円未満 | 片道 2,000円 |
| | タクシーメーター 5,000円以上 | 片道 3,000円 |

※町内割引利用
・片道500円
(タクシーメーター2,500円以上は700円)
※指定町外病院の利用
・片道1,700円
(タクシーメーター5,000円以上は2,700円)

| | |
|------|---|
| 人口 | 19,378人 (令和2年国勢調査) |
| 面積 | 41.72km ² |
| 対象者 | 町内在住の16歳以上の方 ※要事前登録 (登録無料) |
| 割引制度 | 75歳以上の者、町内の東武バス利用者、障がい者・運転免許返納者、かわみんハウス・川島町役場の利用者 |
| 乗車定員 | 一般タクシーと同等 |
| 運賃 | 左表の通り |
| 運行時間 | 月～土曜 8時～18時 ※日曜、祝日、12/29～1/3は運休 |
| 導入時期 | 本格運行開始：平成29年1月～ ※令和4年1月運行内容変更 |
| 実施主体 | 川島町 |
| 運行主体 | (有)川島タクシー |
| 事業費 | 約126万円/月 (令和4年7月) |

効果・ポイント・課題

- 電話予約窓口は(有)川島タクシー (運行日の8時～23時30分まで予約可能)
- 75歳以上の方、東武バス利用者 (乗り継ぎ)、障害者手帳保有者等を対象に**割引制度**を導入
- 利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大期間は一時減少傾向にありましたが、**全体として増加傾向**と言えます
- 東武バスとの乗り継ぎ利用の促進が課題となっています



利用件数・メータ料金・個人負担・町負担

【出典】令和3年度 川島町地域公共交通会議/川島町 (town.kawajima.saitama.jp)

4. メリット・デメリットと導入可能性について

- 事例を踏まえ、運行態様別の事業概要を整理した結果を示します。

運行態様別の事業概要について

| | コミュニティバス | 乗合タクシー | デマンド | タクシー補助 |
|----------------|---|--|--|---|
| 参考事例 | 鶴ヶ島市つるバス・つるワゴン | 人間市ていワゴン | あきる野市チョイソコ 朝日町ノッカル 大田市いきいきタクシー | 東松山市デマンドタクシー 小千谷市定額運賃タクシー 川島町かわみんタクシー |
| 道路運送法上の位置付け | 一般乗合旅客運送事業もしくは 自家用有償旅客運送 | 一般乗合旅客運送事業もしくは 自家用有償旅客運送 | 一般乗合旅客運送事業もしくは 自家用有償旅客運送 | 一般乗合旅客運送事業 |
| 運行態様 | 路線定期運行 | 路線定期運行 | 区域運行 | 一般乗用旅客運送事業による 運行 |
| 運行主体 | バス事業者 (一般乗合旅客運送事業者) | タクシー事業者 (一般乗合旅客運送事業者) | タクシー事業者 (一般乗合旅客運送事業者) | タクシー事業者 (一般乗用旅客運送事業者) |
| 運行車両 | バス車両 | タクシー車両 | タクシー車両 | タクシー車両 |
| 初期コスト項目 | <ul style="list-style-type: none"> 現行のバス車両・運転手を活用できる場合（現行の交通事業者に委託を行うことができる場合）は人件費・車両関連費に係る追加的な費用は少ない 交通事業者の変更を伴う場合は運行計画の作成・運行に向けた準備作業等の面で費用が発生 | <ul style="list-style-type: none"> 車両・運転手を新規調達しない場合は人件費・車両関連費に係る追加的な費用は少ない 運行計画の作成・運行に向けた準備作業等の面で費用が発生 一般タクシーと見分けるための車体へのラッピング・ステッカー等の作成が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 車両・運転手を新規調達しない場合は人件費・車両関連費に係る追加的な費用は少ない 運行計画の作成・運行に向けた準備作業等の面で費用が発生 一般タクシーと見分けるための車体へのラッピング・ステッカー等の作成が必要 予約・配車のためのシステム構築費用が発生 | <ul style="list-style-type: none"> 車両・運転手を新規調達しない場合は人件費・車両関連費に係る追加的な費用は少ない その他追加的に発生する費用は特段無し |
| 運営コスト項目 | <ul style="list-style-type: none"> 人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費、諸経費 | <ul style="list-style-type: none"> 人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費、諸経費 | <ul style="list-style-type: none"> 人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費、諸経費 予約システムに係るランニング費用 | <ul style="list-style-type: none"> 人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費、諸経費 |
| 交通事業者に関する要配慮事項 | <ul style="list-style-type: none"> ドライバー不足と車両の老朽化が課題となっている中現行事業者についてはコミュニティバス事業として運用する場合も受託が困難である可能性がある | <ul style="list-style-type: none"> 市内タクシー事業者についてはドライバー・車両ともリソースの確保が可能との情報有り（ヒアリング調査結果） 一般乗合旅客運送事業で運行する場合、受託する事業者は道路運送法第4条許可を取得している必要がある | <ul style="list-style-type: none"> 市内タクシー事業者についてはドライバー・車両ともリソースの確保が可能との情報有り（ヒアリング調査結果） 一般乗合旅客運送事業で運行する場合、受託する事業者は道路運送法第4条許可を取得している必要がある | <ul style="list-style-type: none"> 市内タクシー事業者についてはドライバー・車両ともリソースの確保が可能との情報有り（ヒアリング調査結果） 受託する事業者は道路運送法第4条許可を取得していなくても構わない |

4. メリット・デメリットと導入可能性について

- 事例を踏まえ、運行態様別のメリット・デメリット及び導入可能性を整理した結果を示します。
- 全体的に、**タクシー補助の導入**がデメリットに比べてメリットが多く導入による効果が期待されます。

運行態様別のメリット・デメリット及び導入可能性について

| | コミュニティバス | 乗合タクシー | デマンド | タクシー補助 |
|-----------------|---|--|--|---|
| 参考事例 | 鶴ヶ島市つるバス・つるワゴン | 入間市ていワゴン | あきる野市チョイソコ 朝日町ノッカル 大田市いきいきタクシー | 東松山市デマンドタクシー 小千谷市定額運賃タクシー 川島町かわみんタクシー |
| 利用者にとっての 利便性 | <p>△～○</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在問題なくバスを使うことができている層にとっては、使い慣れた運用であるため利便性が高い 移動制約者、バスが使いづらい層にとっては引き続き利便性が低い状況が継続 | <p>△～○</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行ルートの変更を伴う場合は移動制約者等にとっての利便性が若干向上する可能性がある バスと比較して車内が狭いため、乗合に抵抗感を示す層も想定される | <p>△～○</p> <ul style="list-style-type: none"> ドアツードア性が高く利便性が向上 バスと比較して車内が狭いため、乗合に抵抗感を示す層も想定される 予約作業が発生するため、煩わしさを感じる可能性 | <p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> ドアツードア性が高く利便性が向上 個別輸送のため相乗りに対するストレスがない 予約作業が発生するため、煩わしさを感じる可能性 |
| 経済性 | <p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行に係る人件費・車両の維持管理に必要な費用等がタクシー車両での運行と比較して高い 利用者がいない場合も必ず経費が発生する（＝利用者の有無に関わらず、毎年一定額の行政負担が発生する） | <p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行に係る人件費・車両の維持管理に必要な費用等がバス車両での運行と比較して安い 利用者がいない場合も必ず経費が発生する（＝利用者の有無に関わらず、毎年一定額の行政負担が発生する） ※事例：入間市ていワゴンの場合、1台あたり年間約2,700万円 | <p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行に係る人件費・車両の維持管理に必要な費用等がバス車両での運行と比較して安い 利用者がいない場合は経費が発生しない 予約・配車のためのシステム構築費用・ランニング費用が発生する ※事例：あきる野市チョイソコの場合、1台あたり年間約1,000万円 | <p>○～◎</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行に係る人件費・車両の維持管理に必要な費用等がバス車両での運行と比較して安い 利用者がいない場合は経費が発生しない 既存のタクシー配車システムを活用できるためシステム等の構築・ランニング費用が発生しない 利用者が増えるほど行政負担が増加する |
| 移動需要に対する 合理性 | <p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、日高市内区間においては平均乗車人数が概ね5名以下であり、現行のバス車両で運搬することは非効率である | <p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> 移動需要に対する適正化が図られる ただし、平均乗車人数が5名以上に達する便もあり、小型タクシー1台で運用する場合は朝時間帯等に積み残しが生じる可能性がある | <p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> 移動需要に対する適正化が図られる 閑散時間帯に関しては予約がなければ運休となるためコミュニティタクシーと比較して効率的な輸送が可能 需要が集中する朝時間帯については容量以上の予約が入る可能性がある | <p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> 移動需要に対する適正化が図られる 平均乗車人数が5名以上に達する時間帯については、一般タクシーで個別輸送を行うリソースの確保が可能かどうか要確認 需要が集中する朝時間帯については容量以上の予約が入る可能性がある |