

平成31年2月8日

あきる野市企画政策部長

田野倉 裕二 殿

あきる野市議会総務委員会

委員長 中嶋 博幸



調査報告書の提出について

あきる野市公共交通検討委員会では、本市の公共交通における最優先課題を「公共交通空白地における対策」と位置づけ、該当地域でワークショップにより住民の意見を集約し、次年度には試験的取組を行うよう検討が進められている。

そのような状況の中、公共交通を所管する市議会総務委員会では、協議会として各会派で行った公共交通に関する視察や調査内容を集約した結果、路線バス等が入ることができない空白地においてはタクシーを利用した取組が有効であるとの意見で一致した。その後、タクシー事業について協議を重ね、調査報告書を作成したので、公共交通検討委員会での議論の参考としていただくよう、調査報告書を提出する。

## 調査報告書資料

【資料1】 公共交通に関する視察一覧表

【資料2】 公共交通空白地でのタクシー事業（選択シート）

【資料3】 公共交通空白地でのタクシー事業（結果一覧表）

【資料4】 公共交通空白地でのタクシー事業（結果の解説）

## 公共交通に関する視察一覧表

【資料1】

行政名	京都府・京丹後市(丹後町地区)
事業名称	自家用車を活用したライドシェア
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化率40%以上、人口5,392人の過疎地域</li> <li>・住民の自家用車による住民ドライバーの運行</li> <li>・支えあい精神で、19名(うち4名女性)がドライバー登録</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政の財政負担が少ない</li> <li>・生活だけでなく観光面でも利用が期待</li> <li>・支えあい精神の醸成が図れる</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来的にも運転手を確保できるか</li> <li>・ウーバーアプリシステム、カード決済でのスタートだったが、高齢者はカード利用できず現金で結果的に管理が複雑</li> </ul>

行政名	岡山県美作市(上山地区)
事業名称	小型モビリティ(国内初のトヨタモビリティ基金)
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口160人68世帯の過疎集落</li> <li>・超小型電気自動車「コムス」7台によるシェア保有</li> <li>・トヨタ財団による試験的な取組</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電気自動車で環境に優しい</li> <li>・トヨタ財団による支給なので行政負担なし</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転するのは各自なので高齢化に対するメリットがない</li> <li>・財団支援がなくなったときに維持管理できるのか</li> </ul>

行政名	愛知県江南市
事業名称	デマンドタクシー
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス3本が廃止され高齢者の移動手段確保が必要となった</li> <li>・前日予約制で、運行時間AM8:30~PM5:00</li> <li>・料金は通常タクシーの2分の1だが、乗り合いにすると3分の1になる</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の満足度が高く、交通空白地が解消された</li> <li>・料金が安いので使いやすく、乗り合いにすると割引が増えるので努力する</li> <li>・事前予約なので業者は運行計画しやすい</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前日予約なので、当日の急な利用ができない</li> <li>・面積があきる野市の半分だから良いが当市の場合財政負担はどうなるのか</li> </ul>

行政名	福岡県八女市
事業名称	乗り合いタクシー「ふる里タクシー」
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中山間地で高齢化率31.2%であり、鉄道路線もない</li> <li>・市内11エリアに12台を保有し、エリア内料金300円、外400円</li> <li>・ドアtoドアで10人ワゴン車乗り合いタクシー</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通手段がない地域なので暮らしが便利になったと満足度が高い</li> <li>・ドライバーによる高齢者見守り的な役割も担える</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動できる範囲がエリア限定</li> <li>・ドライバーの確保</li> <li>・乗り合いなので複数での乗り合い事前協議が不便</li> </ul>

行政名	愛知県蒲郡市
事業名称	高齢者割引タクシー
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・70歳以上であればエリア限定なく利用できる</li> <li>・料金を3割補助(2割を行政、1割をタクシー会社負担)</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エリア限定がない</li> <li>・事前予約不要で活用しやすい</li> <li>・料金が3割補助で割安</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・補助はあるがバスなどより高額なため日常的には使いにくい</li> <li>・利用者が増えているため財政負担も考慮し年齢制限の再検討も</li> </ul>

行政名	静岡県富士宮市
事業名称	宮タク(割引タクシー)
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者は公共交通空白地である過疎エリア住民に限定</li> <li>・行き先エリアも限定(中山間地から中心市街地へ直行)</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共路線バスが非効率な地区をサポートする役割を担っている</li> <li>・料金が通常タクシーの4分の1程度でバス並みで使いやすい</li> <li>・ドアtoドアで使いやすく、年間利用者11,000人で市の負担が700万円</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り合いを促しているが平均2名での乗車</li> <li>・4名で乗り合いにすれば市の負担がないが、乗り合いは事前に複数で協議しなければならず現実難しい</li> </ul>

行政名	静岡県富士宮市
事業名称	宮バス(行政運営バス)
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・赤字路線の廃止に伴い創設された</li> <li>・財政危機宣言したときに創設されたため財政負担額を決めて取り組んだ</li> <li>・バス停オーナー制度など企業協力を得て財政負担軽減</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者、行政、交通会社それぞれが痛み分けの協力体制を構築</li> <li>・バス停オーナー制度により行政負担を軽減</li> <li>・宮バス、宮タクの両輪で市内全域を効率よく網羅している</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停オーナーなども減少し始めている</li> </ul>

行政名	東京都羽村市
事業名称	コミュニティーバスはむらん(市内循環バス)
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法人税など潤沢な時期に全域でのサービス開始</li> <li>・小型バス4台で4ルート、市内全域を網羅</li> <li>・市面積が狭いので運行管理しやすい</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低料金(100円)で市全体を網羅しているので便利</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・循環バスへの行政負担額が5,493万円(赤字額を補填している)</li> <li>・企業が減り行政負担が重くなってきておりサービス低減も検討か</li> <li>・電気バスは維持費が高く、入れ替え時には普通の車両にしたい</li> </ul>

行政名	東京都武蔵村山市
事業名称	循環バス「MMシャトル」
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内に鉄道がないため循環バスの充実が不可欠</li> <li>・循環バスに年1億2500万円の財政負担</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小型バス11台4ルートと充実しており便利</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・財政負担が多く、行政規模からすると高額負担</li> </ul>

行政名	東京都武蔵村山市
事業名称	デマンドタクシー「むらタク」
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者地区限定で、行き先も病院や公共施設など限定(駅は不可)</li> <li>・料金 大人300円で割引対象者は150円</li> <li>・登録者数739名、利用者数4,680名、売り上げ約78万円。市負担約700万円</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・循環バス乗車率の悪い地区をタクシーでカバーしている</li> <li>・料金が安く使いやすい</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り合いタクシーとして10人乗りワゴン車だが実際の平均乗車2名</li> </ul>

行政名	東京都日の出町
事業名称	高齢者外出支援バス
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・普通ワゴン車4台で4ルートを1時間ごとに運行</li> <li>・60歳以上の町民は無料、ただし歩行できる方に限定</li> <li>・町直営にて年間経費1200万円 (うち半分都補助あり)</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・無料で使い勝手がよい</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・増便要望あるが、財政負担も考慮し、全体の再考慮が必要</li> </ul>

行政名	東京都日の出町
事業名称	町内循環バス「ぐるり～ん日の出号」
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道路線がないため路線バス以外にも循環バスが必要</li> <li>・料金無料で行政負担額は年1,700万円</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・無料で使い勝手良い</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が減っているためバスサービス全体を見直す必要あり</li> <li>・すべて無料が果たして良いのか</li> </ul>

公共交通空白地でのタクシー事業(選択シート)

各項目から1つだけ選択し○をしてください。できるだけ事由も述べてください。

(1) 実証調査は何地区で行うべきか

- ① 1カ所で良い  
どこの地区が良いか( )地区  
(事由)
- ② 2カ所が良い  
どこの地区が良いか( )地区と( )地区  
(事由)
- ③ その他  
(事由)

(2) タクシー車両の管理と運行はどこで行うべきか

- ① 地元民間事業所へ委託すべき  
(事由)
- ② 自治会で車両も運行も行う (盆堀方式)  
(事由)
- ③ その他  
(事由)

(3) タクシー料金の行政負担割合について

- ① 半分負担  
(事由)
- ② 3分の1(業者、行政、利用者)  
(事由)
- ③ 2割負担程度  
(事由)
- ④ その他  
(事由)

(4) タクシー料金徴収方法について

- ① 委託業者が行う  
(事由)
- ② 割引チケットなどを事前に配る  
(事由)
- ③ その他  
(事由)

(5) **予約方法は**

- ① 事前予約制とする  
(事由)
- ② 当日申し込み制とする  
(事由)
- ③ その他  
(事由)

(6) **移動範囲は**

- ① 市内ならばどこでも行ける  
(事由)
- ② エリアを限定すべき  
(事由)
- ③ その他  
(事由)

(7) **乗り合い制か否か**

- ① 乗り合い制とする  
(事由)
- ② 乗り合い制としない  
(事由)
- ③ その他  
(事由)

(8) **停留所方式かドアtoドアか**

- ① 停留所方式とする  
(事由)
- ② ドアtoドア方式とする  
(事由)
- ③ その他  
(事由)

(9) **利用者の条件は**

- ① 条件はつけない  
(事由)
- ② 年齢など条件をつける  
(事由)
- ③ その他  
(事由)





公共交通空白地でのタクシー事業（結果の解説）

（1）実証調査は何地区で行うべきか

空白地には市街地と山間地域があること、また五日市地区と秋川地区で行うほうがよいという意見が多く、調査するなら2か所がよいという回答が多かった。

（2）タクシー車両の管理と運行はどこで行うべきか

他市の状況や本市で行っている盆堀方式の現状の課題などを踏まえ、特殊な車両を行政が保有するより民間業者への委託方式が状況や変化に応じた融通性がある。また、地元業者を大切に、民業圧迫にならないように、地元の民間事業者へ委託すべきと、回答は全員一致した。

（3）タクシー料金の行政負担割合について

料金が高くては利用者が限定されてしまうこと、また業者、行政、利用者それぞれ痛み分けの三方良しの取組を目指し、業者、行政、利用者が3分の1ずつ負担するという回答が多かった。

（4）タクシー料金徴収方法について

タクシー利用頻度が増えるという業者側のメリットと行政事務負担軽減から委託業者が徴収し、割引分を行政が補填するという意見と、事前に割引チケットを配った方が財源上限を設けやすく、業者側への負担も減るという意見の二つに割れた。

（5）予約方法は

通常のタクシーのように使いやすさを重視し、当日申し込みがよいという意見と、事前に申し込みができた方が業者にとっても運行計画を立てやすいという意見があり、回答が重複した。ただし、事前予約のみの方法は使いづらという意見は一致した。

## (6) 移動範囲は

他市では路線バス運行地域などの公共交通空白地ではない地区への移動を制限している事例などもあったが、病院や公共施設だけでなく、利用しやすくすることにより高齢者が買い物など外へ出ることを促すことができる。試験運行であれば、利用者のニーズを把握する意味からも、限定すべきではないという意見が多かった。

## (7) 乗り合い制か否か

他市の事例をみても、使い勝手の悪さから乗り合いが上手く機能しているところは皆無であった。乗り合いにする場合、特殊車両を用いる必要もあり、変化に対応できないことなどから、乗り合いにしないという意見が根強い。しかし運行コストを下げ、行政負担も下げるためには、本来乗り合いが必要であり、利用者のコストを下げる意識の醸成も大事であるということから、重複した回答となった。

## (8) 停留所方式かドア to ドアか

利用者は高齢者が多いと想定されるため、使い勝手のよさから回答はドア to ドアで一致した。

## (9) 利用者の条件は

「条件はつけない」の回答の中には、財源のことを考えると、本来は年齢制限などの条件をつけるべきだが、実験段階では条件を付けずに行い、利用者の年齢層など実態を把握すべきであるという考えも複数あるため、意見が二つに割れた結果になった。