

**公共交通空白地**における交通課題解決に向けた**地域主体**の取組を支援（学区単位）。事前相談・地域組織設立から運行まで、地域主体の取組に対する支援のあり方について、モデルケース地区である**西福田学区での実証実験**を踏まえて整理し構築。

## ■ 準備段階（①事前相談、②組織設立、③調査）

令和6年度に構築

- ①事前相談 地域の方々と意見交換をしながら地域の実情を把握〔地域・市〕
- ②組織設立 地域において学区連絡協議会と連携した地域組織を設立〔地域・市・コンサル〕
- ③調査 移動実態・需要に関するアンケート調査を実施〔 〃 〕  
地域の実情に応じた移動手段の検討

## ■ 運行段階（④運行計画策定、⑤試験運行、⑥実証運行、⑦本格運行）

※デマンド交通の場合

- ・具体的な検討課題としては、運行経費に対する公費負担割合、本格運行時におけるインセンティブのあり方、運賃等の設定、高齢者等の割引、事業継続に係る評価指標

# (参考) 交通支援制度の検討について[比較表]

		案0	案1	案2	案3	案4	案5	
運行概要	対策手法	市バス	コミュニティバス	デマンド交通	空きタクシー活用	タクシーチケット交付	公共ライドシェア	
	事例	名古屋市交通局	蟹江町	仙台市	東郷町	宝塚市	小松市	
	事業区分	一般乗用旅客自動車運送					一般乗用旅客自動車運送	自家用有償旅客運送
	対象車両	一般系統用車両	ワゴン車両、もしくはセダン車両			セダン車両		セダン車両(白ナンバー車)など
	契約方法 (事業スキーム)	・交通局が運営する	・地域に対し、運行経費の一部を市が補助する	・市が地域に対し、運行経費の一部を補助する(実証実験により検証)		・市が事業者に対し、収支差額を補助する	・市が地域に対し、タクシーチケットを交付する	・市がタクシー事業者に対し、運行管理等を委託する
運行形態と特徴		・定時定路線で運行する		・運行区域と乗降場所を定め、予約に応じて運行する		・交布対象地域を定め、予約に応じて運行する	・運行区域(地域公共交通協議会が認めた交通空白地)を定めて、予約に応じて運行する(ただし、空白時間帯のみの運行)	
		・定時性、速達性、大量性に優れている	・道路幅員が狭い地域でも運行が可能である					
					・発着地が点在する地域での柔軟な運行が可能である ・時間帯により異なる移動ニーズへの対応が可能である			
メリット・デメリット	利便性	○: 予約の手間暇がかからない			×: 予約の手間暇がかかる			
		○: 決まった時刻に発着する ○: 運賃が均一かつ低廉である		○: 市バス、コミュニティバスと比べて、乗降場所間の距離を短くできる(乗降場所を柔軟に設定、変更できる) △: 市バス以上タクシー未満の運賃となる △: 利用が集中する場合、行先が異なる場合は予約が困難である(輸送力限界問題) ×: 発着時間が不確定である		○: ドアtoドアによる着地への移動が可能である ○: 発着時間がある程度見込める		
	○: 敬老パスが使用できる ×: 乗降場所間の距離が長い		○: 市バスと比べて、乗降場所間の距離を短くできる		△: 利用者(高齢者等)を限定する(東郷町)		△: 事業者によっては24時間対応できる △: 対距離制運賃により、長距離利用の場合は高額となる	△: 地域公共交通協議会が認めた運行区域、時間帯が地域ニーズと合致するとは限らない
	△: 利用がない場合も運行し、運行経費が発生する		△: 借上型の場合、利用が無い場合も運行経費がかかる 応答型の場合、利用者増に伴い運行経費が増加する		△: 利用者増に伴いコストが増加する		△: タクシー事業者への委託料が発生する 運賃支援をする場合、利用者増に伴いコストが増加する	
	経済性 (財政負担)	地域巡回システムの一般会計補助金の系統当たり平均(R4決算) 欠損補助(地域巡回一系統) 6億4500万円/22系統 ≒3000万円/年	行政負担(蟹江町ヒアリング) ・2系統 ・各6本/日 運行委託費(蟹江町負担額) 1000万円/年	行政負担(概算) ・1台配車 ・10時間運行 ・運行経費 1700万円/年 ・8割補助と仮定する 運行経費補助(西福田学区、借上型) 1700万円/年×0.8(仮) =1400万円/年	行政負担(東郷町ヒアリング) ・8時間運行 ・町内全域の高齢者、障がい者、妊婦の方のみを対象 利用補助(東郷町負担額) 1000万円/年	行政負担(宝塚市参考) ・一人当たり500円のタクシーチケットを10枚交付 ・西福田学区人口4235人 ・全数利用を想定 利用補助(西福田学区) 500円×10枚×4235人 ≒2200万円/年	(※R6開始のため不明)	
地域主体性	×: 公共的事業者が主体である		○: 地域が主体となって取り組むことができる(調査、検討、決定、利用促進等)		×: 地域が主体となる場面无い		△: 地域が移動の担い手になる場合がある	
(事例)R6年度における西福田学区への対応		×	△	○	△	×	?	
		・西福田学区は <b>物理的に運行困難</b> である	・ <b>発着地が点在する</b> 西福田学区では適さない ・R6実証実験の結果次第では、コミュニティバスに変更する可能性がある(特定の方向、時間に需要の集中がある場合)	・ <b>発着地が点在する</b> 西福田学区において、 <b>移動ニーズに即した柔軟な運行</b> ができる ・R6実証実験の結果次第では、より半デマンド化する可能性がある(特定の方向、時間に需要の一定パターンがある場合)	・まずは <b>地域内移動の利用量を把握する必要がある</b> ・R6実証実験の結果次第では、タクシー営業所が近い西福田学区において採用する可能性がある(利用が分散しており、かつ少数である場合)	・ <b>地域内移動に利用されない可能性</b> がある(長距離タクシー移動の足しにされる可能性がある)	・まずは <b>交通空白地として認められる必要がある</b>	