

総務経済委員会 行政視察報告書

令和3年2月9日

狭山市議会議長
加賀谷 勉 様

総務経済委員会
委員長 齋 藤 誠

当委員会は、下記のとおり、埼玉県入間市、坂戸市、静岡県富士宮市及び神奈川県相模原市へ、行政視察に代えた資料請求により、他市の状況を調査いたしましたので、その概要について報告します。

記

調査依頼日 令和2年10月30日（月）

資料研究日 令和2年11月17日（火）、30日（月）

資料の使用目的

令和2年12月23日における委員会としての提言に関する研究資料

- 視察項目
- 1 埼玉県入間市
地域公共交通施策について
 - 2 埼玉県坂戸市
地域公共交通施策について
 - 3 静岡県富士宮市
地域公共交通施策について
 - 4 神奈川県相模原市
新しい交通システム導入の経過について

参加者 齋 藤 誠 広 山 清 志 田 中 寿 夫
衣 川 千代子 中 村 正 義 太 田 博 希
新 良 守 克 田 村 秀 二

担当書記 佐藤 宏毅 事務局主査

埼玉県入間市

[市制施行] 昭和 41 年 11 月 1 日

[人 口] 148,723 人 (令和元年 10 月現在)

[面 積] 44.69 km²

[概 況]

県南西部、東京都心から 40km 圏に位置し、自然環境に恵まれた住宅都市として発展。市域の東に西武池袋線、西に JR 八高線が走り、中心を圏央道と国道 16 号が通る。地場産業である製茶業と繊維工業に加え、武蔵工業団地や狭山台工業団地を中心に電機・機械産業などが立地。

市域全体は西から東になだらかに傾斜し、市北西部と南東部のやや起伏のある丘陵（加治丘陵、狭山丘陵）と北部の入間川沿いの低地部とにより部分的に変化のある地勢が形成されている。

【視察項目】 地域公共交通施策について

【視察内容】

●ていーろーど

<概要>

- ・マイクロバス（25 人乗りと 35 人乗り）を使用
- ・対距離制運賃（100 円～270 円）
- ・3 つのコースを運行
コースによっては日曜及び年末年始を運休
運行本数：上り、下り共に 8～9 本
- ・2 つのコースは毎月約 3,000 人、1 つは毎月約 4,000 人の利用者あり
- ・若い世代の利用が増加傾向にあり、通勤で利用する人が増加

●ていーワゴン

<概要>

- ・ハイエース（9 人乗り）を使用
- ・一律 100 円（小学生 50 円）
- ・5 つのコースを運用
コースにより曜日指定。日曜日、年末年始は休み。
起点、終点は病院、スーパー、公共施設。（駅は 1 コースのみ）
- ・希望の場所で降車することができる（狭山警察に安全と認められた区域）
- ・毎月約 2,000 人が利用するコースがあり、後続便が月に 10 回程度発生し、補填金が増大。
- ・利用者が少ないコースを住民アンケートに基づき再編した結果、利用者が 10 倍に。

●ていーろーど・ていーワゴン共通

〈運賃〉

- ・特別乗車証：市内在住 70 歳以上の方 100 円、市内在住で障害者手帳をお持ちの方無料。
- ・回数券 11 枚×100 円=1,100 円分を車内にて 1,000 円で販売。
- ・一日乗車券：1 日 200 円で双方乗り放題。特別乗車証保持者のみ。

〈特徴〉

- ・交通空白地域のカバー率 88%。(駅から半径 1 Km、バス停から半径 300m)

●財政負担

令和元年 運行事業補填金 予算額・決算額

- ・ていーろーど 予算額：50,338,800 円、決算額：50,862,252 円
- ・ていーワゴン 予算額：27,820,000 円、決算額：27,565,868 円

再編までの経緯（H30 年 1 月の再編まで）

- ・平成 9 年 7 月 1 日市民の公共施設等への交通手段を確保することを目的に運行開始。
市内循環バスとして 3 路線で運行
 - ・ 25 人乗りマイクロバスを使用
 - ・ 上り 3 便、下り 4 便
 - ・ 対距離運賃制だが、70 歳以上と障害者は無料
- ・入間市駅と福祉センター直行バスを新設
 - ・ 対距離運賃制だが、70 歳以上と障害者は無料
 - ・ 43 人乗り小型バスを使用
- ・再編に向けた課題
 - ・ 公共施設や商業施設、福祉施設等のアクセス性確保
 - ・ 公共交通空白地域・不便地域の解消
 - ・ 利用者ニーズに応じた運行経路、運行本数の確保
 - ・ 厳しい財政状況における公共交通サービスにおける行政経費の削減
 - ・ 公共交通の利用促進、効率的な運行計画による公共交通の収益性向上
 - ・ 持続可能な公共交通に向けた市民や交通事業者、近隣自治体等との協働体制の構築
- ・再編方法
 - ・ 入間市地域公共交通網形成計画の作成及び実施のため、平成 28 年に地域公共交通協議会を設置
 - ・ ルートや停留所の位置は地元協議会（自治会長を主体とした集まり）においてワークショップ形式で決定し、運行事業者の試走や警察署の確認を通じて、交通安全上危険な場所を避けるルートとした。

- ・運賃やダイヤは、地元協議会、入間市地域公共交通利用者分科会において決定した事項を入間市地域公共交通協議会へ諮った。

- ・利用促進策

- ・平成 27 年度より子どもたちを対象にバス乗り方教室を開催
- ・公共交通マップを作成し、店舗や施設等へ配布
- ・チラシを作成し、自治会や中学校へ配布

利用者の声（主にていワゴン）

- ・どのコースも肯定的な意見と否定的な意見（要望）あり。主な意見は、増便、増コースの要望
- ・乗車人数が多いコースでは1日9便あっても、増便や、車両大型化の要望あり（乗り切れない）
- ・通学、通勤に使用している

今後の課題(取組予定)

入間市地域公共交通網形成計画策定（平成 28 年度）から5年が経過するため、計画の見直しを令和3年度に実施予定。再度、利用者アンケートを実施し、コミュニティバスの見直しを図る。

【考察】

- ・交通空白地域のカバー率 88%は、今まで視察した先進市の中ではカバー率最大。
- ・カバー率も高い上、乗車人数も多く、1コース/月のみで狭山茶の花号全コース/月合計よりも多いコースもある。ワゴンでは満員で乗れない場合は後続便を手配と、非常に手厚いサービスとなっており、まさしく「ひとりも取り残さない」取組。
- ・子どもたちへの乗車方法の指導や、時刻表の小型化による携帯性向上、自治体を中心となったルートの提案など市民が使うための工夫が多くみられる。
- ・乗車数が少ないコースはすぐに見直し、（2年程度）市民の声を反映している。
➡非常にレスポンスが良い。
- ・運賃による経費回収率は平均で1割程度・・・標準的な回収率。
- ・狭山市と似た人口と面積で7,800万円の費用でバス、ワゴン利用者計182,000人。
（狭山市71,700人H30）

埼玉県坂戸市

- [市制施行] 昭和 51 年 9 月 1 日
- [人 口] 101,364 人 (令和元年 10 月現在)
- [面 積] 41.02 km²
- [概 況]

県のほぼ中央に位置し、秩父山系を源とする高麗川が市内を流れる。肥沃な土地を活かした農業を中心に発展してきた。都心から 45km 圏にあり、70 年代以降は大規模な住宅団地の開発などが行われ、現在も東武東上線で池袋まで 45 分の距離にあり、ベッドタウン化が進展。

民間の路線バスが運行していない等の交通空白地域の解消及び、通院や買い物等の日常移動を支援することを目的に地域交通施策を展開。

【視察項目】 地域公共交通施策について

【視察内容】

● さかっちバス・さかっちワゴン

<路線・運行业者>

- ・バス 2 台、ワゴン車 6 台で計 9 路線 (朝夕に特化した 2 路線を含む) を運行
- 運行路線と運行业者は以下のとおり

路線名	運行业者名	運行車両	
おおや線	東武バスウエスト (株) 坂戸営業所	乗り合いバス (ポンチョ・日野) (乗車定員 35 人)	さかっちバス
にしさかど線 (朝夕便)			
つるまい線 (朝夕便)			
すぐろ線	(有) 三芳野タクシー	ワゴン車 (ハイエース・トヨタ) (乗車定員 8 人)	さかっちワゴン
さかど線			
しろやま線			
みよしの線	(株) 千代田交通		
にっさい線	(株) 川乗三和		
しがいち線	(有) サツキハウス		

<運用体制>

- ・運行に関すること (日常運行・事故対応等) は運行业者で対応し、市は運行計画の策定や、停留所および時刻表の作製、迂回指示、停留所の掲示等を行う

<運賃等>

- ・おとな (中学生以上) 200 円、こども (小学生) 100 円、小学生未満は無料。
- ・市内在住の 70 歳以上、障害者、免許証自主返納の方は「特別乗車証」の提示で無料。
- ・さかっちバス・ワゴン車内にて、200 円券 11 枚つづりの回数券を 2,000 円で販売。
- ・他路線への乗継は、乗継券を乗継先の運転手に提示で無料に。

〈その他〉

- ・さかっちワゴンは運転手が安全と判断すれば、ルート上の停留所以外での降車が可能。
- ・さかっちワゴンは満席で乗れなかった場合、停留所にタクシー車両を手配。
- ・バスの所在地が分かる「バスロケーションシステム」(BusGO!)を令和2年11月1日から導入。

●財政負担

- ・歳出：令和2年度 公共交通運行事業 98,217千円 ➡収支比率約8%
- ・歳入：令和2年度 有料広告掲載料 420千円
バス停命名権料：さかっちバス停留所 50,000円、それ以外 20,000円

再編までの経緯 (H30年11月の再編まで)

〈導入・再編に際する市民ニーズの調査方法〉

平成30年11月に再編した際の内容については、以下のとおり

調査手法	目的
無作為抽出の2,000世帯へアンケート	普段利用していない方のニーズを把握するために実施しました。
利用者アンケート	利用者のニーズを把握するために実施しました。
市民コメント	計画案策定段階で広く市民から意見を募るために実施しました。
地区別説明会	計画案策定段階で地区別に変更内容や目的を説明し、理解してもらうこと及び地区毎の意見を聴取するために実施しました。

再編後の効果検証のため民間コンサルタントに検証を依頼し、その結果を踏まえ、令和2年11月に運行計画の微調整を行う

〈他市町との乗り入れ、協力〉

- ・他市町への乗り入れとしては、市民からの要望が多ければ、他市町への乗り入れを検討し、必要と判断した場合、当該市町へ確認し、問題なければ、運行計画へ反映する。下記①～③を運行中。
 - ①鶴ヶ島市の関越病院、②鶴ヶ島市の一本松駅南口、③茂呂山町の川角駅入り口
- ・他市町からの乗り入れ方針としては、特に制限を設けておらず、鶴ヶ島市が坂戸駅南口に乗り入れを実施
- ・鶴ヶ島市とは特別乗車証の交付を受けた高齢者及び障害者に対し、両市間で共通の割引条件にて乗車できる相互利用を開始した。

〈民間交通事業者との住み分け〉

- ・民間路線バスのルートとの重複を避け、重ならざるを得ない箇所は、停留所を設置しないよう配慮

実績・効果について

過去5年間の推移

年度	利用者数	備考
平成27年度	113,278人	
平成28年度	115,964人	6月から鶴ヶ島市と特別乗車証（高齢者・障害者）の相互利用を開始
平成29年度	115,787人	9月から運転免許証自主返納者への特別乗車証の交付を開始
平成30年度	125,386人	11月に運行計画を変更（バス2台・ワゴン4台⇒バス2台・ワゴン6台、2路線（さかど線・しろやま線）追加）
令和元年度	149,339人	8月から高齢者100円、障害者の介助者1名まで100円を、それぞれ無料に変更

利用者の声

- ・平成25年度にバスのみでの運行から、ワゴンを導入し大きく計画を変更しており、その際には、かなり苦情等も多くあったが、平成30年度と令和2年11月に運行計画を変更した際には、特に大きな苦情等なく運行継続。
- ・未利用者（未利用者かどうか不明なものも含む）からは、特に意見等なし。

課題

- ・運賃の無料化等により、収支比率が悪化している。
- ・全ての市民に納得してもらえる運行形態（現状は定時定路線型）になっていない。

今後の展望について

- ・デマンド交通の導入の検討及び坂戸市に合った地域公共交通計画の策定を進めていく。
- ・令和3年度については、計画策定の準備期間として、利用者への調査等を行う予定。

【考察】

- ・収益比率8%は、高齢者、障害者無料が影響。（無料から有料は市民の理解が必要）
- ・他市との協力、バスロケーションシステム、乗り継ぎ無料などの制度は先進的な取組。（ただし財政を圧迫している可能性はあり）
- ・狭山市より少ない人口、小さい面積で利用者は149,339人。費用は98,217千円。
⇒市の規模からすると相当な負担率と思われる。
- ・有料のバス停命名権は広告効果も含め、資金集めに有効な手段。
- ・さかっちワゴンが満席で乗れなかった場合、タクシー車両を手配するサービスは手厚いが、費用がかかる。

静岡県富士宮市

[市制施行] 昭和 17 年 6 月 1 日

[人 口] 133,641 人 (令和元年 10 月現在)

[面 積] 389.08 km²

[概 況]

市域の約半分が富士箱根伊豆国立公園で、日本一標高差 (3741m) のある自治体。近年は輸送用機械や化学工業、医療用機器などの製造業が集積し、朝霧高原での酪農、ニジマスの養殖、イチゴの栽培も盛ん。富士登山道の富士宮口があり、年間 600 万人以上が訪れる観光都市でもある。

地域公共交通施策については平成 23 年度に総務大臣表彰、平成 25 年度に国土交通大臣表彰を受けている。

【視察項目】 地域公共交通施策について

【視察内容】

1 宮バス

コンセプト：少ない負担で多くの住民の生活交通を確保する。

- ①路線バス補助金を活用し、多くの市民が利用する医療施設・集客施設・公共施設巡回する仕組み
- ②「バス停オーナー制度」システムで地域住民が公共交通を支える仕組み
- ③利用者・事業者・行政による自らの公共交通の構築という意識の共有

〈導入の背景〉

①平成 17 年度に富士宮市財政危機宣言

- ・職員の給料を 5 年間 5%~8%カット
- ・事業費や補助金は、原則、増額無し
- ・新規事業はゼロ予算事業

市も多くの予算を削減

②民間バスがワンコイン (100 円) バスを計画

→250 万円の赤字が見込まれ事業実施を断念

③総合福祉会館 (11 年度オープン) の建築条件として路線バスを運行

赤字の 430 万円を市が補填するが、単一路線の往復で路線以外住民は利用できず、効果を疑問視

④市営公共交通の検討

- ・平成 19 年度 4 月に 3 地区の路線バス廃止要望あり (相次ぐ減便と利用者減)
- ・赤字路線バスへの補助金が増大→ピーク時 2,300 万円
- ・年々増加する補助金に疑問の声



市営公共交通の誕生

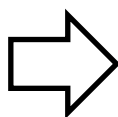
〈導入の試算〉

支出を下げる⇒路線委託料を道路運送法4条事業者で入札

収入を上げる⇒バス停オーナー制の導入と県の補助金

●バス停オーナー制度

- ・バス停をオーナーの事業所の前に設置
- ・バス停の名称をオーナーの名称に
- ・車内放送でオーナーの名称を放送
- ・市のホームページで事業所の紹介
- ・ポスターチラシに名称を記載



協力金の状況

- ・オーナー数 35
- ・バス停数 58基/全240基
- ・バス停1基の協力金
15,000円、5,000円、3,000円/月

〈導入の成果〉

(平成19年度) 民間路線バスへ市の負担 4,300千円

(平成20年度) 宮バス(市内循環バス) 委託料 5,174千円 県補助金 1,000千円

〈運行形態〉

- ・1乗車 200円(小学生以下及び障害者は100円)
- ・現在4コースを運行中

〈運行実績〉

- ・スタート時は34,000人程度の利用者が、平成30年には9万人を突破

●財政負担

- ・平成30年で市の実質負担金は 26,489千円 (運賃収入 14,240千円)
市委託金 42,525千円、県補助金 9,407千円、バス停オーナー協力金 6,628千円
市負担は平成20年の約-212千円から平成30年は26,489千円に

2 宮タク

コンセプト：高齢者等が、必要なときに必要な場所に移動できる仕組み作り

- ①路線バスでもなくタクシーでもない中間的な乗り物
- ②飛び地のエリア運行
- ③構築費用は赤字バス路線の補助金の範囲内 3,000千円

(H20年に民間路線バスが3地域5路線7系統退出⇒補助金による路線維持を中止)

〈運行形態〉

デマンド型乗合タクシー (9エリア)

- ・料 金 1乗車 200円～1,000円 エリアによる(小学生以下及び障害者は半額)
- ・運行回数 年末年始、日祝日を除き毎日運行 1日6～8便
- ・運行時間 7:10～18:20
- ・その他 会員登録制

〈運行実績〉

- ・利用者は平成 20 年の開始時から平成 30 年には 2 倍に (5,070 人→11,194 人)

〈特徴〉

- ・市民のメリット
 - ①ドア TO ドアのサービス
 - ②バス料金なみの低料金。(タクシーの 1/4 程度の設定)
- ・事業者のメリット
 - ①従前利用のセダン型タクシーを活用
車両購入の初期費用が不要
道路運送法の改正⇒昼間は乗合、夜は一般タクシー
 - ②乗降場所の限定
街中ゾーンと居住エリア内指定場所に限定⇒一般営業への影響を抑制
 - ③運行エリアを区分
走行距離を抑制
 - ④事業者の意識改革
公共交通としての再認識
- ・行政サイドのメリット
 - ①路線バス退出地域の交通空白地帯の解消
 - ②デマンド (予約) 制による委託料の抑制
予約制タクシーへ⇒空バス運行解消
時間と運行回数を限定⇒乗合率を向上
委託料は運行距離で算定⇒(年間契約に比べ) 委託料の抑制
 - ③委託事業により市費を抑制
予約に係るシステム及び職員が不要⇒経費の抑制

●特徴まとめ

三方一両損の精神

- 市民：乗降場所・利用時間の限定、完全予約制などの利用の不便さ。(手間がかかる)
- タクシー事業者：一般タクシーとの競合⇒タクシー会社の協力
- 行政：委託料の支出⇒市の財政負担

●財政負担

- 平成 30 年の市の実質負担金は 7,882 千円 (運賃収入 5,502 千円)
- 市委託金 11,372 千円、運行経費 16,874 千円、県補助金 3,490 千円
- 市負担は平成 20 年の 1,988 千円から平成 30 年は 7,882 千円に。

利用者の声(利用者満足度)

宮バス

- ・利用者の特徴

74%が女性、90%が車の運転をしない、70歳代が多い、買い物、通院の順で利用が多い。

- ・意見

とても助かるとの声が多いが、増便や土日運行の要望もあり。➡概ね好評。

宮タク

- ・利用者の特徴

83%が女性、91%が車の運転をしない、80歳代が多い、通院、買い物の順で利用が多い。

- ・意見

概ね好評。15時便を入れてとの意見が多いコースあり。他のエリアに行きたい、などの要望もあるが、無いと引越しなければならぬとの生活に密着した意見も。

課題

宮バス

- ・乗客数は新型コロナウイルス感染症の影響により減っている。8割ほど戻ってきているが、以前の状況に戻るか不明。
- ・運転手不足に伴う、運転手確保のため、運行委託料が年々増加している。
- ・バス停オーナーの数が年々減っていることから、新規オーナーの獲得または現状のオーナー数の確保。

宮タク

- ・宮タク制度が難しいという声があるため、利便性の向上が課題。

公共交通全般

- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者減となっている路線バスの維持。

今後の展開

- ・公共交通 PDCA の実践

収支・乗車率・満足度を点数化し、客観的に評価。

データを分析、点数化し、市民に公表、具体的な改善策を実施。

- ・モビリティ・マネジメントの推進

富士宮市の公共交通 DVD、のりもの教室、のりものゲーム、歌、ダンス、紙芝居 etc、幼少期のりもの体験乗車、のりものマナー、宮バス無料開放など。

- ・新規事業、アイデアの創出

宮バスインフォメーション・ディスプレイ (宮 BAN)

宮バス内にディスプレイで2つ先のバス停案内、所要時間、経由地などを漢字、ひらがな、英語で表示。ルート先の観光案内、医療施設の診療時間等を表示。(日本大学が協力)

- ・デマンドタクシーの改善

【考察】

- ・財政的に厳しい状況から工夫して少ない費用負担からスタートし、成功している好事例。
- ・宮タクは年間利用人数が 11,000 人前後、負担額も 7,882 千円と、他市に比べ規模は小さいが、市民満足度は高い。本来のデマンド交通の目的を十分果たしていると思われる。
- ・宮バスは市民に乗ってもらうために周知に力を入れており、参考となる事例。
- ・書面視察のみでは宮バス、宮タクの運行実態が分かりにくい部分もあった。

神奈川県相模原市

[市制施行] 昭和 29 年 11 月 20 日

[人 口] 718,192 人 (令和元年 10 月現在)

[面 積] 328.91 km²

[概 況]

06 年から 07 年にかけて 4 町を合併し、10 年に政令指定都市に移行。県の北部にあり、横浜市から 30km 圏に位置する。平坦な地形や JR 線、京王線、小田急線が通る交通の利便性の高さにより、住宅・内陸工業都市として急速に成長している。

【視察項目】 新しい交通システム導入の経過について

【視察内容】

1 コミュニティバス運行事業について

〈目的〉

交通不便地区の高齢者移動制約者の日中の生活交通の確保

〈背景〉

自家用車の普及により市内路線バスの使用者が減少傾向にあることから、平成 15 年 12 月に「効率的かつ利用しやすいバス路線網の実現」を目指し、路線バスの路線網が再編されたが市内には鉄道・バス共に利用しにくい『交通不便地区』が点在することからコミュニティバスの検討を開始。

〈概要 ≪2 地区≫〉

①大沢地区「せせらぎ号」(ピストン)

- ・運行開始 平成 18 年 1 月 30 日 (実証運行) →平成 21 年 1 月 30 日 (本格運行)
- ・運行ダイヤ 年中無休 午前 7 時～午後 7 時台 (毎時 1 本、上り 11 便、下り 12 便の計 23 便)
- ・運賃 対距離運賃制 (バス路線と同等、180 円～270 円 IC: 178 円～263 円)

②大野北地区 (循環)

- ・運行開始 平成 26 年 2 月 1 日 (実証運行)
→平成 29 年 4 月 1 日 (平日便のみ本格運行)
- ・運行ダイヤ 平日のみ 午前 7 時～午後 8 時台 ※年末年始 (12/29～1/3) は運休
- ・運賃 対距離運賃制 (バス路線と同等、180 円～220 円 IC: 178 円～220 円)

〈コミュニティバスの導入、運行継続条件等（平成19年に策定）〉

- ・地域住民による地域組織の形成
- ・「運行経路の考え方」に整合した経路の設定
- ・「運行基準」に整合し、実証運行期間中に「運行継続条件」を満たす見込みのある運行計画の策定

※運行基準（サービス内容）

運行間隔	毎時1本（午前8時台～午後6時台）
運賃	近隣の路線バス運賃と同等（割引サービス等も適用する）
バス停間隔	原則として200m間隔 ※設置位置は、道路状況、土地利用状況、住民意向等を考慮して決定
運行形態	定時定路線 ※通常の路線バスのように、決められた運行経路を決められた時間に運行する路線
車両	バリアフリー化されたバス

※運行継続条件

「1便当たり輸送人員が10人以上であること」かつ「運賃収入が車両償却費等を除いた経常費用の50%以上であること」

〈継続判断の条件〉

実証運行開始後、1年間の運行実績が「運行継続要件」を満たし、さらにもう1年間の実績が「運行継続要件」を満たした場合は本格運行へ移行する。満たさない場合は運行内容の見直し（1年以内）を行い、再度1年間運行を継続し、見直しの実績をもって本格運行の判断を行う。

本格運行開始後であっても、1年間の実績が「運行継続要件」を満たさず、運行内容の見直しを行っても運行の継続が困難な場合は、運行を廃止する。

●財政負担

令和2年度予算：47,932千円

令和元年度実績・評価

①大沢地区「せせらぎ号」

〈実績〉

- ・1便当たりの人数 11.5人
- ・収支比率 50.8%

〈評価〉

⇒ 運行継続条件に達しているため
令和2年度も本格運行を継続

②大野北地区（循環）

〈実績〉

- ・1便当たりの人数 10.5人
- ・収支比率 49.9%

〈評価〉

⇒ 継続条件を満たさないが新型コロナウイルス感染拡大防止による外出自粛と、2月時点では収支比率が51.1%に達しているため継続とした。

課題及び今後の取組

①大沢地区「せせらぎ号」

〈課題〉

- ・人件費を主とした運行経費の高騰により収支比率が悪化。

〈今後の取組〉

- ・定時性の担保のため、ダイヤの改正を行い利便性確保に努める。
- ・広告掲出による広告収入の増加を図り、収支比率を改善に努める。

②大野北地区（循環）

〈課題〉

- ・人件費を主とした運行経費の高騰により収支比率が悪化。
- ・平成 30 年度に運行内容の見直しを行い、平成 31 年度より新たな運行ダイヤにて運行を開始しており、収支比率をどのように上げていくかが課題。

〈今後の取組〉

- ・新型コロナウイルス感染症対策状況の周知等を地域住民に対し行うことで利用者の増加を図る。
- ・車両への広告掲出による広告収入の増加を図り、収支比率の改善に努める。

利用者等の評価

- ・増便要請もあるが、概ね高評価

2 乗合タクシー運行事業

〈目的〉

津久井地域の交通空白地区における高齢者等移動制約者の日中の生活交通を確保。

〈背景〉

中山間地の津久井地域については、集落の点在状況や利用者見込みからコミュニティバスの導入が困難であるため、小型の車両を使用した乗合タクシーの検討を開始した。

〈概要 《3地区》〉

①内郷地区「おしどり号」

- ・運行開始日 平成 21 年 10 月 1 日(実証運行) ➡平成 23 年 4 月 1 日(本格運行)
- ・運行ダイヤ 平日:午前 9 時台～午後 3 時台
- ・運賃 均一運賃 大人 200 円、子供 100 円、障害のある方など(介助者 1 名まで)100 円、未就学児は無料、往復割引無(1 区間 200 円)

②根小屋地区「くっしー号」

- ・運行開始日 平成 26 年 4 月 1 日(実証運行) ➡平成 27 年 4 月 1 日(本格運行)
- ・運行ダイヤ 元日を除く毎日:午前 6 時台～午後 8 時台
- ・運賃 均一運賃 大人 300 円、子供 100 円、障害のある方など(介助者 1 名まで) 100 円、未就学児は無料、往復割引無(行き 300 円、帰り 100 円)

③吉野・与瀬地区「ふれあい号」

- ・運行開始日 平成 26 年 10 月 1 日(実証運行) ➡平成 27 年 10 月 1 日(本格運行)
- ・運行ダイヤ 平日:午前 9 時台～午後 4 時台
- ・運賃 均一運賃 大人 300 円、子供 100 円、障害のある方など(介助者 1 名まで)100 円未就学児は無料、往復割引有(行き 300 円、帰り 100 円)

〈乗合タクシーの導入、運行継続条件等〉

【導入条件】

- ・地域住民による地域組織の形成
- ・「運行経路の考え方」に整合した経路の設定
- ・「運行基準」に整合し、実証運行期間中に「運行継続条件」を満たす見込みのある運行計画の策定

※運行基準

運行間隔	運行本数や運行日については、地域の需要に合わせて柔軟に設定する。
運賃	均一運賃を基本とし、路線バス運賃よりも高く、タクシーより安い設定とする。
停留所	地域の需要に合わせて設置し、乗降は停留所のみとする。 設置位置は道路状況・土地利用状況・住民の利用意向等を考慮して決定する。
運行形態	事前予約性（需要応答型の区域運行）を基本とする。
車両	セダン型、又はワゴン型車両を使用し、交通事業者が所有する車両を使用する。

※運行継続条件

「稼働した便の 1 便当たりの輸送人員が 1.5 人以上であること」かつ「全運行本数に対する実運行本数の 稼働率が 50%以上であること」

〈継続判断の条件〉

実証運行開始後、1 年間の運行実績が「運行継続条件」を満たした場合は本格運行へ移行する。満たさない場合は運行内容の見直しを行い、再度 1 年間の実証運行を継続し、見直しの実績をもって本格運行の判断を行う。2 年間の実績運行でも、「運行継続条件」を満たさない場合は廃止とする。

また、本格運行に移行した路線で、運行の見直しを行っても、2 年間続けて運行継続条件を満たさない場合は廃止する。

●財政負担

令和 2 年度予算：60,256 千円

※「3 デマンド交通運行事業」の予算含む。

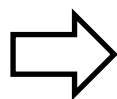
令和元年度実績・評価

①内郷地区「おしどり号」

<実績>

- ・ 1 便当たりの人数 2.1 人
- ・ 稼働率 68.1%

<評価>



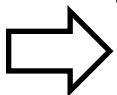
運行継続条件に達しているため
令和 2 年度も本格運行を継続

②根小屋地区「くっしー号」

<実績>

- ・ 1 便当たりの人数 2.6 人
- ・ 稼働率 54.3%

<評価>



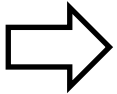
運行継続条件に達しているため
令和 2 年度も本格運行を継続

③吉野・与瀬地区「ふれあい号」

<実績>

- ・ 1 便当たりの人数 2.0 人
- ・ 稼働率 76.7%

<評価>



運行継続条件に達しているため
令和 2 年度も本格運行を継続

課題及び今後の取組

①内郷地区「おしどり号」

<課題>

- ・ 実利用者が減少しているため利用者の拡大に資する利用促進策の検討。

<今後の取組>

- ・ 令和 2 年 4 月 1 日から利用が少ない午後の便を、移動需要の高い午前中に振り替える。また、停留所を新設し、新規利用者の確保を図る。今後利用状況等をモニタリングし、課題の洗い出しを行う。

②根小屋地区「くっしー号」

<課題>

- ・ 便毎に稼働率の偏りが生じている。

<今後の取組>

- ・ 一部時間帯に稼働率が低い便があるため、実情に合ったダイヤ改正を検討し、利用者の増加を図る。

③吉野・与瀬地区「ふれあい号」

<課題>

- ・ 利用者が減少傾向にある。

<今後の取組>

- ・ ポケット時刻表の配布などを継続して行い、周知を図るとともに、利用者の増加を図る。

利用者の声

- ・ 自家用車がないので助かっている、継続して欲しい。
- ・ もっとたくさんの駅の（電車の）時間に合わせて運行してほしい

3 デマンド交通運行事業(実証運行中)

〈目的〉

津久井地域の交通空白地区等における移動制約者の生活交通を確保するため、デマンド交通の運行を行う。

〈背景〉

菅井地区・篠原地区において過去に乗合タクシーの実証運行を3年間行ったものの、運行継続条件を達成することができず、市が赤字補てんをして運行していた同地域の路線バスと合わせて一体的な見直しを図り、平成31年4月1日からデマンド交通の実証運行をすることとなった。

実証運行開始後も、地域にとってふさわしい公共交通となるよう、地域の皆様と共に改善を図った。

〈概要 〔2地区〕〉

①菅井地区デマンド交通

- ・運行車両 ワゴン型車両
- ・運行日時 年末年始(12月29日～1月3日)を除く毎日運行
平日 午前6時半～午後6時半 土休日 午前7時00分～午後6時00分
- ・運賃 大人1乗車 100円～300円、小学生、障害者など 50円～150円未就学児無料 地域の小中学生の通学 無料
- ・運行形態 小中学生の通学時間帯は停留所及び運行ダイヤを定めた定時定路線として運行する。その他の時間帯は運行ダイヤを定めず、予約に応じて停留所間を最短で結ぶ区域運行。

②篠原地区デマンド交通

- ・運行車両 タクシー車両
- ・運行日時 年末年始(12月29日～1月3日)を除く毎日運行
平日 午前6時半～午後6時半 土休日 午前7時00分～午後6時00分
- ・運賃 大人1乗車 200円 小学生、障害者など 100円 未就学児無料 地域の中学生の通学 無料
- ・運行形態 運行ダイヤを定めず、予約に応じて停留所間を最短で結ぶ需要応答型の区域運行。

●財政負担

令和2年度予算：「2 乗合タクシー運行事業」の予算に含まれる。

令和元年度実績、評価

〈実績〉

①菅井地区デマンド交通

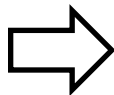
- ・稼働回数 2,263 回
- ・燃回利用人数 3,573 人
- ・1 便当たりの人数 1.6 人

②篠原地区デマンド交通

- ・稼働回数 440 回
- ・燃回利用人数 639 人
- ・1 便当たりの人数 1.5 人

〈評価〉

令和元年度は、10月に発生した東日本台風（台風第19号）や新型コロナウイルスの影響により利用者の変動が大きな状況であった。今後は新型コロナウイルス感染症によるデマンド交通への影響を、引き続きモニタリングし検証していく。



課題及び今後の取組

〈課題〉

- ・平成31年度～令和3年度の実証運行の実績を元に、導入基準や運行継続基準等について検討。

〈今後の取組〉

- ・地域と連携しながら引き続き利用実態に合わせたデマンド交通のあり方について検討していく。

4 生活交通維持確保路線運行事業

〈目的〉

バス事業者から退出申出のあった路線について、沿線住民の生活を支える交通手段として維持が必要と判断した路線の運行費用の一部を公費負担することにより、沿線住民の生活の足を確保する。

〈概要〉

神奈川県生活交通確保対策地域協議会において維持確保の必要性が認められた路線について、市とバス事業者との間で運行費用の一部負担に関する協定を締結し、運行費用と運賃収入（国庫補助・県費補助）の差額を市が負担する。

市バス交通基本計画の「ピーク時間帯の1便あたり利用者数が10人未満」及び「運賃収入が運行経費の27.5%未満」という見直し検討基準に対し、1年間の実績が基準に達しなかった路線は、地域住民と改善に向けた協議を実施する。

●財政負担

令和2年度予算：75,789千円

●令和元年度実績

別紙のとおり

課題及び今後の取組

〈課題〉

- ・見直し基準を下回っている路線は、地域交通の課題解決の方向性について、地域と協議が必要。

〈今後の取組〉

- ・該当路線は引き続き利用促進に取り組みながら、運行費用の一部負担を継続し路線を維持確保する

【考察】

- ・デマンド交通を除き、住民に継続条件を示した上で、毎年その条件と照合し、条件に満たない場合は住民と改善の協議を行っている。市からの一方的な押し付けではなく住民と一緒に改善を行い、双方とも維持に対し努力する好例と思われる。
- ・維持条件も明確な数字で分かり易く、唯一条件のないデマンド交通も今後、設定予定とのことで、PDCA サイクルが回り、持続可能な仕組みといえる。
- ・コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通、公共交通施策事業と4つの公共交通事業の費用の合計が約1億8,400万と大きな負担となっている。しかし市民からは増コース、増便の要望があるものの、概ね高評価となっており、お金もかかっているが、手間もかけて、対費用効果も上げ、交通空白地帯の解消をし、市民の要望に応えている。
- ・公共交通を検討する際に全ての事業に対し「地域住民による地域組織の形成」を前提条件としており、地域の声を反映する公共交通作りの仕組みが徹底されている。