

第10章. 県内／県外の事例調査

10-1. 県内の事例調査

名護市コミュニティバス



実証実験期間中（約5カ月）
実証実験期間（期間中：無料）

運行期間	令和3年9月15日～令和4年2月28日
運行路線数	3路線
運行時間帯	循環線（1日7便：9:00～17:00発） 東西線（1日5便：9:00～17:00発） 南北線（1日6便：9:45～16:30発）
使用車両	琉球バス交通の車両を活用
事業費	地方創生臨時交付金を活用
実施主体	名護市（企画部企画政策課）
運行会社	琉球バス交通

読谷村コミュニティバス（愛称：鳳バス）



	通常	1日フリー
一般	200	400
小中学生	100	200
65歳以上	100	200
障がい者	100	200

小学生未満は保護者同伴で2人まで無料
小学生未満の単独乗車は100円

他回数券と定期券を発売

運行期間	平日の運行 土日・祝日、慰霊の日、年末年始は運休
運行路線数	4路線
運行時間帯	北ルート（1日11便：7:10～19:39発） 西ルート（1日7便：6:47～18:22発） 南ルート（1日8便：7:20～18:00発） 南北ルート（1日4便：11:20～17:20発）
使用車両	日野・ポンチョ
事業費	平成29年度：2,050万円／268万円／13.1% 平成30年度：2,050万円／324万円／15.8% 令和元年度：2,100万円／325万円／15.5%
運行主体	読谷村役場 生活環境課
運行会社	沖縄バス

北中城村観光周遊コミュニティバス (愛称：グスクめぐりん)



北中城村観光周遊バス実証実験
R3年7/19～R4年3/31日有償運行開始

	通常	1日フリー
一般	100	-
小中学生	100	-
65歳以上	100	-
障がい者	100	-
免許返納者、未就学者 無料		

運行期間	令和3年7月19日～令和4年3月31日
運行路線数	1路線
運行時間帯	平日 11 便 (9:00～20:00 発) 土日祝日 11 便 (9:00～20:00 発)
使用車両	ワンボックスタイプ
事業費	下記記載
実施主体	北中城村企画振興課
運行会社	-
[観光周遊バス実証事業] 令和2年度 沖縄振興交付金事業 総事業費 25,589,000 円(交付額 20,471,000 円)	

中城村コミュニティバス (愛称：護佐丸バス)



	通常	1日フリー
一般	200	-
中学生	100	-
65歳以上	100	-
障がい者	100	-
小学生	50	-

他回数券を発売

運行期間	□朝便 土日祝日・慰霊の日、学校の休み期間 運休 □日中便 土日祝日、慰霊の日、年末年始は運休
運行路線数	4路線
運行時間帯	□通学・通勤に便利な朝便 久場琉大線 (1日2便: 6:50～7:41) 伊集普天間線 (1日2便: 6:50～7:41) □買い物・通院に便利な日中便 伊集回り線 (1日5便: 8:50～17:05 発) 久場回り線 (1日5便: 8:40～16:40 発)
使用車両	日野・ポンチョ
事業費	-
実施主体	中城村役場 企画課 企画調整係
運行会社	東陽バス (平成28年4月1日より)

中城村デマンド型交通



実証実験期間中（1年間）

運賃の想定	料金
運賃は距離に関係なく一律制	300 円

《利用対象者の想定》

- 事前登録した方
- 登録は中城村民全員を対象

中城村においては利用者があまり多く見込まれないため、IT システムは導入しない。

運行期間	本格導入
運行エリア	村全域 村外にはミーティングポイントを設置
運行時間帯	基本運行ダイヤは 1 時間に 1 本 (最大 4 路線) 7:00~18:00
使用車両	セダン型タクシー(タクシー車両) 4 台
事業費	<ul style="list-style-type: none"> ● 初期費用 無し。(システム導入せず。車両もタクシー車両使用) ● 継続経費 11,603,000 円 ※ 運賃収入を差し引き済み 運行委託: 11,603,000 円 ● 運賃収入(参考値) H27.8~12: 690,000 円 H28.4~H29.3: 1,471,000 円
予約	8 時~17 時までを想定
実施主体	中城村役場 企画課 企画調整係
運行会社	共友タクシー
◇ 予約受付は利用日 1 週間前から当日運行時間の 30 分前の 7~9 時便は前日までの予約とし、予約受付時間帯は午前 8 時半~午後 6 時とする。	

沖縄市中心市街地循環バス



	通常	他回数券を発売
一般	200	
中学生	100	
65 歳以上	100	
障がい者	100	
小学生	50	
1 歳から 5 歳までの幼児は 1 人目までは無料 2 人目からは 100 円		

運行期間	日曜・祝日、年末年始は運休 土曜日は 1 便は運休
運行路線数	4 路線
運行時間帯	西部ルート(1 日 9 便 7:20~18:10 発) 中部ルート(1 日 9 便 7:20~18:10 発) 北部ルート(1 日 6 便 7:47~17:33 発) 東部ルート(1 日 11 便 7:46~18:59 発)
使用車両	日野・ポンチョ
事業費	平成 28 年度: 3,506 万円 / 627 万円 / 17.9% 平成 29 年度: 3,955 万円 / 651 万円 / 16.5% 平成 30 年度: 4,088 万円 / 604 万円 / 14.8% 令和元年度: 4,154 万円 / 387 万円 / 9.3%
実施主体	沖縄市役所 建設部 都市整備室
運行会社	琉球バス、東陽バス

- ・ バスロケ導入
- ・ バス停オーナー制導入(約 88 社: パンプ掲載企業数)

北谷町コミュニティバス (愛称: C-BUS)

令和 3 年 7 月 1 日から路線定期運行 (コミュニティバス) から区域運行 (デマンド型交通) へ



	通常	1 日乗車券
一般	200	-
65 歳以上	100	-
障がい者	100	-
介助者	100	-
免許返納者	100	-
小学生	100	-
小学生未満	無料	-

他回数券を発売

運行期間	年末年始は運休
運行エリア	北谷町全域 (指定の場所まで送迎)
運行時間帯	午前 8 時から午後 6 時まで
使用車両	ワンボックスカー
事業費	下記添付
実施主体	北谷町 総務部 企画財政課
運行会社	琉球バス交通

[実証期間] 平成 29 年度～令和 3 年度 (5 年間)

(6) 実証運行にかかる財源

実証期間中の財源として、沖縄振興特別推進交付金 (一括交付金) を活用し、実証運行を行っている。

年度	事業費	交付金充当額	町負担額
H26	8,331,570 円	6,200,000 円	2,131,570 円
H27	5,968,000 円	4,700,000 円	1,268,000 円
H28	3,598,180 円	2,800,000 円	798,180 円
H29	34,668,160 円	26,300,000 円	8,368,160 円
H30	35,487,640 円	26,500,000 円	8,987,640 円
R1 (H31)	33,061,960 円	24,696,000 円	8,365,960 円

● 運行経費

平成 29 年度 (6 月 19 日～3 月 31 日): 23,109,840 円 (随契) (82,241 円/日)

平成 30 年度 (4 月 1 日～3 月 31 日): 31,158,000 円 (随契) (86,550 円/日)

令和元年度 (4 月 1 日～3 月 31 日): 28,431,920 円 (随契) (78,758 円/日)

令和 2 年度 (4 月 1 日～3 月 15 日): 22,234,300 円 (入札) (64,634 円/日)

● 運賃収入

平成 29 年度 (6 月 19 日～3 月 31 日): 1,683,588 円 (7.3%) (5,991 円/日)

平成 30 年度 (4 月 1 日～3 月 31 日): 1,859,830 円 (6.9%) (5,166 円/日)

令和元年度 (4 月 1 日～3 月 31 日): 2,294,577 円 (8.1%) (6,356 円/日)

令和 2 年度 (4 月 1 日～8 月 31 日): 805,408 円 (8.7%) (5,264 円/日)

南城市コミュニティバス (愛称：Nバス)



	通常	1日乗車券
一般	300	700
中高校生	300	500
小学生	150	350
未就学生	無料	無料

他回数券を発売

◇デマンドバスを運行中

運行区間	南城市内
運行時間	毎日 午前 8 時～午後 8 時
運休日	年末年始 (12/31～1/3)
利用運賃	1人1回 500円(未就学児無料) 市民 75 歳以上は 200 円
利用対象	お一人で乗降出来る方

運行期間	通年運行
運行路線数	15 路線
運行時間帯	<input type="checkbox"/> 知念佐敷一周線 (A1. A2. A3 便) A1 (1 日 10 便 : 8:15～21:05) <input type="checkbox"/> ニライカナイ橋・つきしろ線 (B1. B2 便) <input type="checkbox"/> 玉城大里一周線 (C1. C2 便) <input type="checkbox"/> 玉城東回り線 (D1. D2 線) <input type="checkbox"/> 知念南回り線 (E 線) <input type="checkbox"/> 玉城西回り線 (F1. F2. F3 便) <input type="checkbox"/> 向陽高校線 (G 便) <input type="checkbox"/> 知念高校線 (H 便)
使用車両	日野・ポンチョ
事業費	-
実施主体	南城市 企画部企画課
運行会社	沖縄バス南城営業所
バスロケ導入 南城市民限定の「Nバス OKICA」申込を開始	

■南城市(Nバス運行行業務 収支表)		H28	H29	H30	H31(R1)
収入	運賃収入	利用者から徴収			10,171,034
	補助金	補助金			0
	収入	運賃収入+補助金			10,171,034
支出	支出 (運賃収入抜き)	運行経費-運賃収入			37,772,352
	支出 (運賃収入込み)	運行経費全体			47,943,386
	実質負担額	支出-補助金			37,772,352
収支率(収入/運行経費)					21%

・ 運行開始後の問題点・課題点等

便利になったとの意見も多数ある一方で、ルートに対しての苦情がある。

・ 今後の動向等 (将来展望) (事業継続、廃止、規模縮小等)

事業継続の予定だが、収支が下がれば、デマンドを縮小する方向で検討する可能性はある。

南城市デマンド交通 (愛称: おでかけなんじい) 乗合タクシー

	運行期間	本格導入											
	運行エリア	南城市内 (久高島を除く)											
	運行時間帯	毎日 午前 8 時～午後 8 時 (12/31～1/3 を除く) 1 便 (8:00) から 12 便 (19:00)											
	使用車両	3 台											
	事業費	生活交通確保維持改善計画											
	予約	南城市シルバー人材センター											
	実施主体	南城市企画部まちづくり推進課											
	運行会社	沖縄第一交通株式会社											
	運行形態: ドア to ドア方式の区域運行 (フルデマンド)												
	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>通常</td> </tr> <tr> <td>大人・小中高生</td> <td>500 円</td> </tr> <tr> <td>未就学児</td> <td>無料</td> </tr> <tr> <td>75 歳以上 (市民)</td> <td>200 円</td> </tr> <tr> <td>観光客 (大人・小人)</td> <td>500 円</td> </tr> <tr> <td>観光客 (未就学児)</td> <td>無料</td> </tr> </table>		通常	大人・小中高生	500 円	未就学児	無料	75 歳以上 (市民)	200 円	観光客 (大人・小人)	500 円	観光客 (未就学児)	無料
	通常												
大人・小中高生	500 円												
未就学児	無料												
75 歳以上 (市民)	200 円												
観光客 (大人・小人)	500 円												
観光客 (未就学児)	無料												

平成 30 年度における一日当たりの運行便数は安定しており概ね 31 便/日で推移
 平成 30 年度における平均乗車人員は 2.5～3.0 人/便前後で推移 (一日の平均 82.8 人/日)
 登録者数は平成 31 年 3 月で 5,347 人
 平成 28 年度以降、年間の利用者数は、約 30,000 人で推移
 引用: 令和元年度 第 1 回 南城市地域公共交通会議資料から以降の継続会議資料など
https://www.city.nanjo.okinawa.jp/sp/userfiles/files/kurashi/78/01-document_04.pdf

●初期費用
 28,590,000円
 車両購入費: 2,914,000 (ワゴン車3台)
 予約システム導入費: 8,033,000円
 その他経費: 17,643,000円

●継続経費
 43,007,631円 (収支率見込み: 16.7%)
 ①回線使用料: 480,000円
 ②車載器システム使用料: 79,200円
 ③運行業務: 32,305,199円
 ④オペレーター業務: 8,386,752円
 ⑤システム保守: 832,480円
 ⑥クラウドシステム使用料: 924,000円
 ※運賃見込み: 7,200,000円
 ※運賃見込み額を差し引いた35,807,631円で契約

●運行事業者選定方法
 運賃無料実証中はシルバー人材センターがオペレート業務から運行まで受託。
 有料化の際に、プロポーザルにて現在の鏡原第一交通 (タクシー会社) を選定。

■南城市(デマンド交通運行業務 収支表)			H28	H29	H30	H31(R1)
収入	運賃収入	利用者から徴収	12,132,900	12,379,800	11,977,800	6,558,000
	補助金	フィーダー補助 (国交省)	4,475,000	8,268,000	8,702,000	9,855,000
	収入	運賃収入+補助金	16,607,900	20,647,800	20,679,800	16,413,000
支出	支出 (運賃収入抜き)	運行経費-運賃収入	30,711,299	33,410,095	37,788,241	38,612,414
	支出 (運賃収入込み)	運行経費全体	42,844,199	45,789,895	49,766,041	45,170,414
	実質負担額	支出-補助金	26,236,299	25,142,095	29,086,241	28,757,414
収支率(収入/運行経費)			39%	45%	42%	36%

糸満市内周遊バス デマンド交通 (愛称：いとちゃん mini)



バス停間の直線距離	3Kmまで	6Kmまで	6Km超
大人運賃(高校生以上)	300円	400円	500円
子ども運賃(小・中学生)	150円	200円	250円
障がい者／免許返納者※	150円	200円	250円

◇いとちゃん mini 国吉線 (定期運行)

便数	1日2便(7:00、7:35発)
料金	大人160円、小中学生80円 障がい者80円(子供40円) 運転免許証返納者80円
運行	平日運行のみ

今後の動向等 (将来展望)
(事業継続、廃止、規模縮小等)

事業継続の予定。

現在9時～17時で試験運行の状態だが、令和3年10月から7時～19時で本格運行予定。

運行期間	毎日運行
運行エリア	兼城地区、糸満地区、三和地区 西崎地区、高嶺地区の5地区
運行時間帯	7時～19時(予約:8:30～16:45)
使用車両	キャラバン4台(定員:10名)
事業費	沖縄振興一括交付金(交付率8/10活用) ●初期費用 ・車両代金15,716,000円 ・ラッピング費用2,773,000円 (H27年度 実証実験) ●総事業費 104,394,000円 ●補助金 83,515,000円 ●市負担額 20,879,000円 (R1年度) ●総事業費 29,618,890円 ●補助金 9,872,900円 ●市負担額 19,745,990円
予約	糸満市観光協会
実施主体	糸満市 市民生活環境課 市民生活係 計画作成は「政策推進課」
運行会社	有限会社 美ら島(観光バス事業者)

運行状況 (利用状況)

1. 利用者数【令和元年度】

- ①累計乗車人数 延べ23,620人
- ②最大日乗車人数 108人/日
- ③最小日乗車人数 26人/日
- ④平均別乗車人数 平日:68人/、休日:55人/

2. 利用者割合

- ①男女割合 男性 18% 女性 82%
- ②男性年代 ~10代(7%)、20代(4%)、30代(19%)、40代(12%)、50代(18%)、60代(16%)、70代(9%)、80代(15%)
- ③女性年代 ~10代(17%)、20代(2%)、30代(6%)、40代(9%)、50代(13%)、60代(21%)、70代(15%)、80代(17%)

3. 利用時間帯

全時間帯で利用されており、特に運行開始直後の9時台が最も多く、次に夕方の利用者が多い。

・経費負担等 総経費:29,618,890円(80,926円/日)

・運行開始後の問題点・課題点等

予約のお断りが多く、令和元年度の4月～3月までのお断り合計件数が1,487件となっており、前年度より2.2倍増であった。また、利用満足度では運行時間帯の評価が低い。

浦添市フルデマンド型コミュニティバス（愛称：うらちゃん mini）



実証実験期間中（1年間）

	通常	大人同伴1人まで
一般	400	無料、2人目からは
65歳以上	300	小児運賃（乳児（0
障がい者	300	歳）は無料）
小学生以下	200	

運行期間	令和2年11月1日から1年間
運行エリア	浦添市全域（指定の場所まで送迎）
運行時間帯	7:00～19:00
使用車両	ワンボックスカー12台
事業費	事業費は調査委託も含め約3600万円
実施主体	浦添市都市建設部 都市計画課
運行会社	てだこモビリティサービス有限責任事業組合

◇浦添市コミュニティバスの実証実験は平成22年12月1日～平成23年2月28日（大人200円、小人100円）で浦添市立図書館からおもろまち間を社会実験として運行終了

【実証実験の目標】

目標1：1日あたり平均乗車人数720人

目標2：実証実験後に民間事業による自立運行を目指し、収支率100%

目標3：既存の公共交通に負の影響を与えない

【運行計画】

令和2年11月1日から令和3年10月31日まで（1年間を予定）

嘉手納町タクシー助成 (愛称：)

- 本格導入時の変更点**
- ・ 1 か月あたり 6 枚を交付
1 枚 500 円の助成券を超える金額については自己負担となる
 - ・ 助成券は 1 回の乗車につき 1 枚限り
 - ・ 75 歳から 70 歳以上の方に変更
 - ・ 1 年以上前から嘉手納町在住の方

実証実験	2019 年 7 月 1 日(月)～10 月 31 日(木)
本格運用	R3 年 1 月 4 日
運行エリア	「乗り場」または「降り場」のどちらかが嘉手納町内
使用車両	株式会社比謝川タクシー
対象となる方 (以下全ての条件に該当する方が対象) [実証実験時]	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 嘉手納町在住の 75 歳以上の方 ・ 一人暮らし又は 75 歳以上のみの世帯の方 ・ 「嘉手納町高齢者外出支援事業」などの他の移動支援サービスを利用していない方 ・ 自家用車を保有していない世帯の方 ・ ご自身でタクシーの乗り降りができる方 ・ 町民税非課税世帯の方 ※その他、条件があるため詳細は問い合わせ	

R1 年度 実証実験① 4 か月間

《実証実験結果》

利用状況	対象者については年齢制限に加え、「非課税世帯」「独居又は高齢者のみ」「自家用車無し」など要件を厳しくし、スモールスタートで行ったため、500 人程度の利用を想定していたが、実利用者は 88 人 (申請者 134 人) という結果であった。 (約 25%) 利用が多かった区間は町内が約 58% 利用、商業施設が 57.9%、医療機関が 21.9%。
町の費用負担	利用枚数：1,204 枚で、行政負担額は 1,204×450 円=541,800 円 (※仮に通年で行った場合、単純計算で 541,800 円×3=1,625,400 円)
助成券の決定経緯	助成額について、受益者負担という面も考慮し、初乗り料金で自己負担が発生する 450 円とした。 枚数については、意向調査により月 4 枚としたが、7 割以上が「助成枚数が少ない」との反応であった。
町としての評価	利用者の約 8 割が「外出頻度が増加した」とし、「外出機会の促進につながる」と回答しており、利用者の満足度が高かった。 一方で、利用者が想定より少なく、対象者や周知方法の再検討が必要となった。
町民や利用者等からの意見・要望	・ 条件が厳しい ・ チケットの枚数を増やしてほしい ・ 対象者を広げてほしい ・ コミュニティバス等を実施してほしい 等
タクシー事業者からの意見・要望	タクシー事業者としても前向きに協力しており、実際に利用者が増え、今後も事業を継続して欲しいとの感想もあるが、一方で「お釣りの計算が大変」などの意見もあった。
次年度以降の取組み予定	次年度は、広報活動の促進と対象者の拡大を行い、実証実験を続ける予定。

R2 年度 実証実験② 3 か月間

- ・ 450 円チケット*4 枚*3 か月分
- ・ 総事業費 652,950 円
- ・ 内訳：3 か月の利用枚数は 1,451 枚 ⇒1,451*450 円=652,950 円

※R3 年度より 1 枚 500 円、1 か月 6 枚とし本格運用中

※利用申請者は 9 月末現在で約 250 名

北谷町 タクシー助成制度の検討（案）

	実証実験	2019年7月1日(月)～10月31日(木)
	本格運用	R3年1月4日

(2) 新たな公共交通システム運行イメージ（案）

デマンド交通については、平成30年度に行ったタクシー事業者ヒアリングで、参入意向が低く、初期投資費や運行経費など新たな行政負担額が必要なことなどから、新たな公共交通システムとして「タクシー料金助成事業」を導入した場合のイメージについて検討する。

■新たな公共交通システム運行イメージ（案）

運行エリア	町全域あるいは一部地域（謝荊区、北玉区、宇地原地区）			
対象者	北谷町在住の65歳以上の方			
運行事業者	タクシー事業者			
利用できる区間	「乗り場」または「降り場」どちらかが北谷町（あるいは一部地域）内			
町費用負担 シミュレーション	嘉手納町と同様に、450円の助成券を交付した場合（65歳以上）の町費用負担額 （1日2枚×週2日×月4週＝16枚）			
		助成券	対象者全員が利用した場合 ※1	対象者の25%利用した場合（嘉手納町と同様）
	町全域の場合	月16枚配布の場合	492,825,600円	123,206,400円
		月4枚配布の場合	123,206,400円	30,801,600円
	謝荊区、北玉区、宇地原地区の場合	月16枚配布の場合	91,756,800円	22,939,200円
		月4枚配布の場合	22,939,200円	5,734,800円
	※1 対象者全員が利用した場合（人口は住民基本台帳（平成31年3月31日現在）） （町全域の場合） ・月16枚配布の場合：450円×16枚×12ヶ月×5,704人＝492,825,600円 ・月4枚配布の場合：450円×4枚×12ヶ月×5,704人＝123,206,400円 （謝荊区、北玉区、宇地原地区の場合） ・月16枚配布の場合：450円×16枚×12ヶ月×1,062人＝91,756,800円 ・月4枚配布の場合：450円×4枚×12ヶ月×1,062人＝22,939,200円			
	※2 対象者の25%利用した場合（嘉手納町と同様） ・月16枚配布の場合：492,825,600円×25%＝123,206,400円 ・月4枚配布の場合：123,206,400円×25%＝30,801,600円 （謝荊区、北玉区、宇地原地区の場合） ・月16枚配布の場合：91,756,800円×25%＝22,939,200円 ・月4枚配布の場合：22,939,200円×25%＝5,734,800円			

与那原町 (福祉バス)

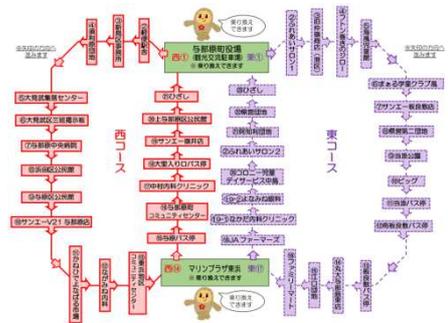


対象者
自分で乗り降りができる方
(1) 65歳以上の方
(2) 65歳未満の障害のある方
(障がい者手帳等をお持ちの方)

運行期間	令和1年10月～令和4年3月末まで
運行エリア	町内(各公民館、スーパー、病院など)
使用車両	ハイエース2台
事業費	総事業費: 8,687,000円 補助金: 6,949,000円(国8割) 負担額: 1,738,000円(一括交付金)
運賃	無料
実施主体	交通施策担当課(企画政策課) ⇒運転手として町で嘱託員として採用

主な支出

- ・車両使用料 841,000円(10名乗りハイエース2台リース)
- ・燃料費 544,000円
- ・バス停作成 273,000円
- ・運転手 2,268,000円(2名7か月)



運行状況(利用状況)

乗車券申請者数 545名 のべ乗車人数は5,352名(令和3年1月末時点)

○旧コース: 令和元年10月～令和2年5月(8ヵ月)

バス2台、1日3便、バス停32ヵ所。同コースを内回り・外回りで走行、1週あたり2時間15分延べ乗車人数2,154人 1日平均17名(1便1台あたり3名)

○新コース: 令和2年6月～令和3年1月(8ヵ月)

バス2台、1日6便、バス停42ヵ所。町内を小学校区の西と東にわけて走行、1週あたり1時間5分。延べ乗車人数3,198人 1日平均25名(1便1台あたり4名)

※どちらも比較的、前～前半の利用が多い

運行開始後の問題点・課題点等

1周あたりの時間がかかりすぎ、立ち寄るバス停が多い、バス停が遠い、時間が合わない等の意見がある。⇒当初ルート(内回り、外回り)では1週あたり2時間15分かかることから、小学校区に合わせたルートへの見直しを行った(1週1時間5分に短縮し、乗換ポイントを設けた)
※運転手の確保には苦慮した。

今後の動向等(将来展望)(事業継続、廃止、規模縮小等)

令和元年10月から実証実験を開始しているが、コロナの影響もあり、普段の状況が把握出来ない状況である。そのため、令和2年度で終了予定であった実験期間を令和3年度まで延長することとし、利用状況、経費等を総合的に判断し、継続の有無等について検討する予定。

沖縄県宮古島市：自家用有償旅客運送の事例

【参考】沖縄県宮古島市：観光ニーズに対応した自家用有償観光旅客等運送

宮古島市では、クルーズ船寄港回数の急激な増加により寄港時に市内のタクシーが不足する状況が生じていたことを背景として、大型クルーズ船寄港時のタクシーの不足が予想される場合に、観光客を中心とした平良港～市中心部間のマイクロバスでの運送と、市中心部での通院や買物など地域住民の日常生活のための乗用車での運送を実施しています。

宮古島市が運行主体となり、宮古タクシー事業協同組合に運行を委託し、交通手段が不足している状況に合わせ、配車を行っています。



運行開始時期	平成30（2018）年9月2日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	持込2台
運送対価	均一制：300円/回
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	7名（二種7名、一種0名）



30分以上タクシーを待つ観光客



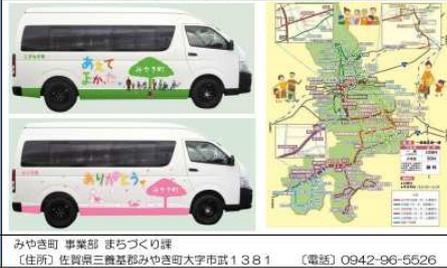
マイクロバスによる運送

▲観光ニーズに対応した自家用有償観光旅客等運送の例（宮古島市）

資料：国土交通省 自家用有償旅客運送事例集

10-2. 県外の導入事例 (類似点：人口数)

例) 石川県内灘町 コミュニティバス		人口 26,927																																															
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">18</td> <td style="text-align: center;">石川県</td> <td style="text-align: center;">内灘町</td> <td style="text-align: center;">内灘町コミュニティバス「なだバス ナディ」の運行</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">取組み内容</td> <td style="text-align: center;">事業区分</td> <td style="text-align: center;">上乗せ</td> <td style="text-align: center;">乗車券別</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">自治体データ</td> <td>人口 26,927人</td> <td>面積 20.38 km²</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>65歳以上人口比率 19.6%</td> <td>人口密度 1,321.2人/km²</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>15歳未満人口比率 14.9%</td> <td>昼間人口/夜間人口 0.75</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">取組み地域の状況</td> <td>高齢化率</td> <td>高齢者人口</td> <td>高齢者割合</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">取組みのポイント</td> <td colspan="3">●毎月の町からの委託料の他に、運賃収入の5%を上乗せとして事業者に支払うとともに、各種利用促進施策によって利用者の増加を図っている。</td> </tr> </table> <p>背景と経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> これまで、内灘町における主要な公共交通は、北陸鉄道浅野川線内灘駅と金沢医科大学病院を結ぶ路線バスのみであった。町民の日常生活に不可欠な施設(スーパー、遊技施設等)が路線バスに点在していることから、コミュニティバスを運行することにより、既存の公共交通を補完し、町民、特に高齢者を中心とする交通弱者の日常生活機能の確保・向上を図っている。 H18年に内灘町公共交通活性化計画策定、H19年に内灘町地域公共交通総合連携計画を策定し、H20年から運行を開始した。 <p>運行状況</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>乗務等</td> <td>・なだバス ナディ</td> <td>運行形態</td> <td>・路線定期運行(第4条)</td> </tr> <tr> <td>対象利用者</td> <td>・一般</td> <td>運行回数・時間</td> <td>・全町ルート8便/日運行 ・南ルート11便/日運行 ・7:20~18:25</td> </tr> <tr> <td>利用料金</td> <td>・100円(均一運賃)</td> <td>利用者数</td> <td>・117,693人/年(H24)</td> </tr> <tr> <td>主要な運行車両</td> <td colspan="3">・中・大型バス(2台、乗車定員1台、事業者所有)</td> </tr> <tr> <td>官民の役割分担</td> <td colspan="3">・運行に係る走行区間の整備は町が実施している。 ・利用促進策については、事業者と町(地域公共交通協議会)の双方で検討・実施している。</td> </tr> </table> <p>路線概況</p>  <p>全町ルート 南ルート</p> <p>担当部署 内灘町 地域振興課 (住所) 石川県河北郡内灘町大字1丁目2番地1 (電話) 076-286-6708</p>	18	石川県	内灘町	内灘町コミュニティバス「なだバス ナディ」の運行	取組み内容	事業区分	上乗せ	乗車券別	自治体データ	人口 26,927人	面積 20.38 km ²			65歳以上人口比率 19.6%	人口密度 1,321.2人/km ²			15歳未満人口比率 14.9%	昼間人口/夜間人口 0.75		取組み地域の状況	高齢化率	高齢者人口	高齢者割合	取組みのポイント	●毎月の町からの委託料の他に、運賃収入の5%を上乗せとして事業者に支払うとともに、各種利用促進施策によって利用者の増加を図っている。			乗務等	・なだバス ナディ	運行形態	・路線定期運行(第4条)	対象利用者	・一般	運行回数・時間	・全町ルート8便/日運行 ・南ルート11便/日運行 ・7:20~18:25	利用料金	・100円(均一運賃)	利用者数	・117,693人/年(H24)	主要な運行車両	・中・大型バス(2台、乗車定員1台、事業者所有)			官民の役割分担	・運行に係る走行区間の整備は町が実施している。 ・利用促進策については、事業者と町(地域公共交通協議会)の双方で検討・実施している。			<p>仕組み・制度</p> <p>委託・契約方式 金額決定方式</p> <ul style="list-style-type: none"> ・内灘町コミュニティバス運行業務委託契約 ・業者見積価格による。 ・契約内容：毎月の支払額＝[契約金額(月額)]＋[当該月の運行に要した燃料費]－[当該月の運賃収入及び回数券・定期券販売収入の95%] ・契約期間：平成25年2月1日～平成30年1月31日[5年間] ・モニタリングの状況・方法：毎日の利用者(乗車人)数をルート毎、バス停毎に集計している。 ・毎年度事業評価を行い、以後の利用促進策・サービスの向上に活かしている。 ・取り扱いは定めていない。 ・毎月の実運賃収入(回数券・定期券販売収入含む)の5%を事業者の収益としている。 <p>補助金以外の支援</p> <p>効果の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者を中心とする利用者からは、喜ばれ好評を得ている。 ・利用促進の効果を共有できる施策として、5%のインセンティブは、運行事業者からも評価を得ている。 <p>効果をもたらした要因</p> <ul style="list-style-type: none"> 【自治体】 ・利用促進を図るうえで利用者(町民)に親しみを持ってもらうため、バスに接客のキャラクターを付けてバスの愛称を一般公募した。これにより子供を中心にキャラクター及びバスに興味を持ってもらい、その父及び祖父を巻き込んで利用促進が図られた。 【事業者】 ・町内各地域の希望等を積極的に聞き入れ、運行経路、時刻を取り決めており、一定の評価を得られている。 <p>改善すべき課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行ルート及びダイヤ等について、町民より様々な要望が出ている。これらを解決するには、運行台数の増やや既存公共交通(北陸鉄道)との連携、運行に係る財源の確保が必要である。 ・運行経路における、バス停の整備(簡易な屋根やベンチの設置)について今後、必要と思われる。 ・利用実績については、近年町外への大型施設建設による誘客増進が期待され、利用者数は減少傾向にある。 ・利用促進については、事業者に対するインセンティブを増加し、企業努力がより反映される仕組みづくりが必要である。 <p>課題への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に際して感じること・意見 ・現状2台での運行では限りがあるが、北陸鉄道浅野川線との接続や、近隣の市町村との連携が望まれる。できれば、1台の増車投入が必要であると考える。 ●路線設定を行う際に重視すること ・最も重要な点は効率化とそれのための有効なダイヤ編成であるが、地域の事情、要望を重視する上で制限があり、費用対効果が課題である。 ●契約の買出方法・その他行政の協力(運行空間確保など)について感じること・意見 ・バス停の整備が必要。行政からは多大な協力は大変感謝しており、突発的な車両整備修繕(高額)に対しての支援を期待している。  <p>回数券 親子を対象とした交通教室(H19年度) 中学生による「バスに関するワークショップ(H22年度)</p>
18	石川県	内灘町	内灘町コミュニティバス「なだバス ナディ」の運行																																														
取組み内容	事業区分	上乗せ	乗車券別																																														
自治体データ	人口 26,927人	面積 20.38 km ²																																															
	65歳以上人口比率 19.6%	人口密度 1,321.2人/km ²																																															
	15歳未満人口比率 14.9%	昼間人口/夜間人口 0.75																																															
取組み地域の状況	高齢化率	高齢者人口	高齢者割合																																														
取組みのポイント	●毎月の町からの委託料の他に、運賃収入の5%を上乗せとして事業者に支払うとともに、各種利用促進施策によって利用者の増加を図っている。																																																
乗務等	・なだバス ナディ	運行形態	・路線定期運行(第4条)																																														
対象利用者	・一般	運行回数・時間	・全町ルート8便/日運行 ・南ルート11便/日運行 ・7:20~18:25																																														
利用料金	・100円(均一運賃)	利用者数	・117,693人/年(H24)																																														
主要な運行車両	・中・大型バス(2台、乗車定員1台、事業者所有)																																																
官民の役割分担	・運行に係る走行区間の整備は町が実施している。 ・利用促進策については、事業者と町(地域公共交通協議会)の双方で検討・実施している。																																																

例) 佐賀県みやき町 コミュニティバス		人口 26,175																																															
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">42</td> <td style="text-align: center;">佐賀県</td> <td style="text-align: center;">みやき町</td> <td style="text-align: center;">コミバス応援隊によるコミュニティバスの運行</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">取組み内容</td> <td style="text-align: center;">事業区分</td> <td style="text-align: center;">上乗せ</td> <td style="text-align: center;">乗車券別</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">自治体データ</td> <td>人口 26,175人</td> <td>面積 51.89 km²</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>65歳以上人口比率 28.1%</td> <td>人口密度 504.4人/km²</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>15歳未満人口比率 12.1%</td> <td>昼間人口/夜間人口 0.90</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">取組み地域の状況</td> <td>高齢化率</td> <td>高齢者人口</td> <td>高齢者割合</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">取組みのポイント</td> <td colspan="3">●コミバス応援隊を募集し、周辺企業に対してバス停ネーミングライツなどの参画を呼びかけ、収入増加の取組みを実施している。 ●ヒアリング結果等を分析し、運行ルート変更、ダイヤ改訂を実施している。</td> </tr> </table> <p>背景と経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成17年の3町合併により誕生したみやき町では、合併後のまちを南北につなぐ公共交通がなかったため、平成18年度に策定した「第1次みやき町総合計画」の中で、「町の交流を円滑にする新たな交通手段の検討」を掲げ、平成20年度の地域交通におけるアンケート調査の実施を経て、平成21年9月より国の雇用対策事業を活用したコミュニティバスの試行運行(無償)を開始した。 事業の実施結果を踏まえ、平成23年度には「みやき町地域公共交通確保維持改善協議会」を設置し、試行運行についてのアンケートを実施、地域の実情に応じた効率的かつ適正な交通手段の検討を行った。 平成24年度には、地域のニーズに即した運行形態、運賃等について協議する場として「みやき町地域公共交通会議」を設置し、平成24年10月より、プロポーザル方式によって選定された運行事業者によるコミュニティバスの本格運行(有償)を開始した。 <p>運行状況</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>乗務等</td> <td>・みやき町 コミュニティバス</td> <td>運行形態</td> <td>・路線定期運行(第4条)</td> </tr> <tr> <td>対象利用者</td> <td>・一般</td> <td>運行回数・時間</td> <td>・5路線 16便/日 ・7:30~17:00</td> </tr> <tr> <td>利用料金</td> <td>・均一運賃 100円</td> <td>利用者数</td> <td>・11,879人/年 (H24.10~H25.9)</td> </tr> <tr> <td>主要な運行車両</td> <td colspan="3">・自治体が所有する小型車両2台</td> </tr> <tr> <td>官民の役割分担</td> <td colspan="3">・車両を町が保有し、運行業者に貸し出す体制をとっている。 ・バス停の維持管理は運行事業者、広報の活動は町が行っている。</td> </tr> </table> <p>路線概況</p>  <p>担当部署 みやき町 事業部 まちづくり課 (住所) 佐賀県三善郡みやき町大字市武1381 (電話) 0942-96-5526</p>	42	佐賀県	みやき町	コミバス応援隊によるコミュニティバスの運行	取組み内容	事業区分	上乗せ	乗車券別	自治体データ	人口 26,175人	面積 51.89 km ²			65歳以上人口比率 28.1%	人口密度 504.4人/km ²			15歳未満人口比率 12.1%	昼間人口/夜間人口 0.90		取組み地域の状況	高齢化率	高齢者人口	高齢者割合	取組みのポイント	●コミバス応援隊を募集し、周辺企業に対してバス停ネーミングライツなどの参画を呼びかけ、収入増加の取組みを実施している。 ●ヒアリング結果等を分析し、運行ルート変更、ダイヤ改訂を実施している。			乗務等	・みやき町 コミュニティバス	運行形態	・路線定期運行(第4条)	対象利用者	・一般	運行回数・時間	・5路線 16便/日 ・7:30~17:00	利用料金	・均一運賃 100円	利用者数	・11,879人/年 (H24.10~H25.9)	主要な運行車両	・自治体が所有する小型車両2台			官民の役割分担	・車両を町が保有し、運行業者に貸し出す体制をとっている。 ・バス停の維持管理は運行事業者、広報の活動は町が行っている。			<p>仕組み・制度</p> <p>委託・契約方式 金額決定方式</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みやき町コミュニティバスの運行に関する協定書 ・安全・安心運行を第一に考え、プロポーザル方式により運行事業者を決定。 ・プロポーザル時に運行事業者から提出された「運行経費見積り」から「運賃収入」を差し引いた額を補助金とし、3月末の年度終了後に支給している。 <p>内容や期間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・契約の期間は、4月～翌年3月までの1年間。 ・外部委託により、乗り込みヒアリング調査やアンケート調査を実施している。 ・ヒアリング結果等を分析し、運行ルート変更、ダイヤ改訂を実施している。 <p>モニタリングの状況・方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>無字分の取扱</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「みやき町コミバス応援隊」の募集活動 ・持続的なコミュニティバスの運行のために、「バス停ネーミングライツ(バス停名の企業・施設名への変更)」「バス車内広告及び時刻表への広告掲載」「バスのラッピング」による収益増加の取組みを実施する予定。 ・ネーミングライツ等の収入は、運賃外収入として全て運行事業者のものとなる。 ・現在、平成26年度からの本格的な実施に向けて賛同企業まわりを実施しているが、積極的な参加意向を示してくれている企業も多く見られている。今後、町と運行事業者が一緒になって、応援隊の賛同を集め実施していく予定。 ・ネーミングライツに協力してくれた事業者に対して認定書を授与する予定。 <p>補助金以外の支援</p> <p>効果の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「交通利便性が上がり外出の機会が増えた」「買物と通院に連携が安いコミュニティバスを利用できるようになった」「ダイヤ改正を行って定時に来るので車いすで待たなくて有り難い」など利用者からの評判は上々である。 ・運行開始後は利用者が運行形態を理解しておらず、利用者数が伸びなかった時期があったが、最近ではむしろ利用者数が増加している。 <p>効果をもたらした要因</p> <ul style="list-style-type: none"> 【自治体】 ・アンケート調査等の結果をもとに、運行ルート及び運行ダイヤの改正を実施することで、高齢者居住地区や高齢者のアクセスが向上したため。また、途とあるダイヤで定時運行が可能となったためと考えられる。 【事業者】 ・各業務別に路線別に利用者数を聞き、毎月の運行事業者の常態で利用者数になる為の取組みを計画し、実施することで、効果が見られたためと考えられる。 <p>改善すべき課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まだまだ利用者を増加させる必要がある。 ・「もっと乗車してほしい」ということを積極的にPRしていく必要がある。 ・利用促進のために「バスの日の設定」「無料乗車体験などのイベント」、朝・夕の学童輸送による「小さい時からバスの乗り方教育」などの取組みを行っている。 ・分かりやすく使いやすい時刻表等を適した各種団体への広報活動やバス利用の案内を積極的に実施し、地域の団体やグループが自主的に団体活動の中でバス利用を行っていただくような利用促進の取組みを強化していく必要がある。 ・引き続きモニタリング調査を行い、利用者の更なる利便性向上を図る必要がある。 <p>課題への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自治体の行う各種の交通施策や公共交通に係る計画に際して感じること・意見 ・公的支援に際して、民間側及びその影響の程度を把握し情報が取れる窓口が欲しいと感じている。 ・自治体の計画によって、その自治体の考える公共交通の位置づけが明確であるので、今後どの程度の規模で事業を実施すれば良いのかがわかりやすく、取組みやすいと感じている。 ●路線設定を行う際に重視すること ・利用者の声を第一に考えてアンケートを取り、ダイヤ作成を行っている。利用者がよく行く病院、役所を重点的に折り返し便としている。 ・路線定期バスに接続する為に接続時間に余裕が生まれるよう最大限の努力をしている。 ●契約の買出方法・その他行政の協力(運行空間確保など)について感じること・意見 ・今後、契約についてプロポーザル方式による運行事業者の決定が増加するのではと感じている。 ・運行上危険な箇所がある場合は、早急に整備を行ってほしい。
42	佐賀県	みやき町	コミバス応援隊によるコミュニティバスの運行																																														
取組み内容	事業区分	上乗せ	乗車券別																																														
自治体データ	人口 26,175人	面積 51.89 km ²																																															
	65歳以上人口比率 28.1%	人口密度 504.4人/km ²																																															
	15歳未満人口比率 12.1%	昼間人口/夜間人口 0.90																																															
取組み地域の状況	高齢化率	高齢者人口	高齢者割合																																														
取組みのポイント	●コミバス応援隊を募集し、周辺企業に対してバス停ネーミングライツなどの参画を呼びかけ、収入増加の取組みを実施している。 ●ヒアリング結果等を分析し、運行ルート変更、ダイヤ改訂を実施している。																																																
乗務等	・みやき町 コミュニティバス	運行形態	・路線定期運行(第4条)																																														
対象利用者	・一般	運行回数・時間	・5路線 16便/日 ・7:30~17:00																																														
利用料金	・均一運賃 100円	利用者数	・11,879人/年 (H24.10~H25.9)																																														
主要な運行車両	・自治体が所有する小型車両2台																																																
官民の役割分担	・車両を町が保有し、運行業者に貸し出す体制をとっている。 ・バス停の維持管理は運行事業者、広報の活動は町が行っている。																																																

- 279 -

例) 長崎県平戸市 コミュニティバス

人口 34,905

43 長崎県 平戸市 「平戸市ふれあいバス」の運行

取組み内容	事業年度	人口	面積	道路	人口密度	高齢者人口	高齢者比率	その他
自治体データ	34,905人	235.63 km ²	148.1人/km ²	12.8%	0.98			

取組みのポイント

- プロポーザル方式により選定された事業者からの委託料見額を基本とし、「4年間の定額委託」として契約している。
- バス利用環境の向上のために、自治体の負担による待合施設の整備を実施している。

背景と経緯

- ・中南部地区は大手バス事業者が支線まで運行していたが、平成14年に大手事業者が撤退したため、市内の民間事業者による「平戸市ふれあいバス」の運行を開始した。
- ・不採算路線であったため、市の補助金を交付していたが、利用者の減少とともに市の負担も増大していた。
- ・平成21年に民間事業者から委託方式変更の提案があり、市内部での協議等を行った上で、平成22年に「平戸市市の交通活性化委員会（地域公共交通会議）」にて承認を受けて、プロポーザル方式による事業委託制度への変更を実施している。

運行状況

業種等	平戸市ふれあいバス（平戸・中南部地区）	運行形態	路線定期運行（第4条）
対象利用者	一般	運行便数・時間	16路線 毎日6:00～19:00
利用料金	均一運賃200円	利用者数	29,094人/年（H24年度）

主要な運行車両

- ・事業者所有小型バス3台 ※メンテナンス用として2台（事業者所有）
- ・バス利用環境の向上のため、自治体の負担で待合施設の整備を実施している。

官民の役割分担

- ・利用者等の意見があった場合には、自治体が主体となってダイヤの見直しを実施している。

路線概況

担当部署 平戸市 市長公室 企画課 (住所) 長崎県平戸市市町 1508 番地 3 (電話) 0950-22-4111

委託・契約方式

- ・平戸市ふれあいバス運行業務委託契約

金額決定方式

- ・事業者選定（プロポーザル）の際に事業者から提出された見積額を基本として、「定額委託料」を決定している。H25年度委託料は年額20,000千円。
- ・安全運行を第一としてプロポーザル方式を採用しており、運行事業者選定は見積額を念めた運行内容全般に対して総合的に評価して実施している。
- ・基本的には4年間の定額委託だが、ダイヤ等の業務内容の変更、社会情勢等の変動による委託料の変更については協議の上決定している。

内容や期間

- ・契約期間は4年間（平成25年4月～平成29年3月まで）
- ※中古バス減価償却期間、市の指定管理者制度の委託限度期間等から4年を決定

モニタリングの状況・方法

- ・利用者数・運賃収入の実績について月次報告を受けている。

黒字分の取扱

- ・運賃収入は事業者の収入としており、事業者の経営努力による経費節減や増収によって黒字が生じた場合は、全て事業者の取り分となる。

補助金以外の支援

- ・自治体の負担による待合施設の整備
- ・今年度、ふれあいバス・中南部路線で2カ所整備予定。今年度からの取組みを制度化し、整備箇所を優先順位検討等を行っており、今後順次整備する予定。

効果の概要

- ・利用者は減少傾向にあったが、委託化以降はほぼ横ばいとなり下げ止まりが見られ、初年度は増減となった。
- ・年間補助金額に比べ、委託制度にすることで市負担が大幅に削減された。
- ・委託制度への移行に伴い、乗務員の数が増え、サービスの向上に結び付いており、乗務員による効果的な活動が見られ、高年齢者から利用しやすくなったとされている。

効果をもたらした要因

- 【自治体】
 - ・委託化に併せて200円～600円であった運賃を200円の均一運賃に変更しており、利用者負担の軽減も、利用者の減少が抑えられた要因と考えられる。
- 【事業者】
 - ・今までは、社内における管理費及び乗務員が、乗客一人でも多く乗せたいという売上貢献や経費削減の意識に欠けており、企業努力を行って、赤字補填額が減少するだけで、成果を実感するものがなかった。しかし、委託化は、経費削減と売上アップで企業収益の向上に貢献できるという意識があるため、乗務員の意識が大きく変化したと考えられる。
 - ・全区間の均一料金とほぼ全区間での自由乗降が実現できたためと考えられる。

改善すべき課題

- ・委託化により一定の効果は得られたものの、経路や便数等の運行体系は大幅な見直しを行って、現状に見合った効果的な運行でないとはいえない。
- ・高齢者の利用が多く、全車ノンステップバスの導入を要望されている。
- ・今後も人口減少により利用対象者が減少していく中で、過疎地の交通体系を見直すためにニーズの把握や正確な需要予測が必要と考えられている。

課題への対応

- ・自治体の行う各種の交通施策や公共交通に関する計画に關して感じること・意見
 - ・制度及び管轄が異なると思うが、スクールバスが多く存在しており、赤十字バスとの統合も見られることから検討の余地があるように思える。
 - ・路線により、赤十字補填と委託の2種類の制度が存在しており、制度の統一を希望する。
- ・路線設定を行う際に重視すること
 - ・主幹道路を運行する路線バスや駅路線などの連絡時刻を重視している。
 - ・生活路線であることから利用者の利用目的や要望にあった運行心がけを行っている。
- ・契約額の算出方法・その他行政の協力(運行空間確保など)について感じること・意見
 - ・契約額の算出方法は企業側に一任されており全く問題ない。
 - ・平戸市職員が自ら乗降調査を実施するなど非常に協力的で感謝している。また、利用者向上のために待合施設を順次整備していく方針であり、官民一体となっていると感じている。

例) 宮城県西都市 コミュニティバス

人口 32,614

44 宮城県 西都市 「西都市コミュニティバス」の運行

取組み内容	事業年度	人口	面積	道路	人口密度	高齢者人口	高齢者比率	その他
自治体データ	32,614人	438.56 km ²	74.4人/km ²	29.6%	0.96			

取組みのポイント

- 交通事業者の積極的参入を促進するため、5年間の複数年契約を導入しており、5年間の合計金額を記載した運行経費見額書の提出を受け、当該見額金額で契約を結んでいる。

背景と経緯

- ・三輪・初都郡地区には路線バス（廃止路線代替バス）が運行していたが、平成24年の契約期間満了が迫ってきたため、行政主導でコミュニティバスの検討を開始した。
- ・平成23年度から先進地研修等の具体的な検討を開始し、導入計画について、庁議を経て10月に地域公共交通会議を開催。11月から翌年2月にかけて地元座談会を開催し、その意見を反映した運行計画案を作成。同年3月に同案に基づいて地域公共交通会議を開催。平成24年10月より西都市コミュニティバスとして運行を開始した。
- ・廃止路線代替バスは交換額を補助金として支出していたが、平成21年の県補助金の打ち切り等により、市としても運行経費を抑える必要が生じたため、コミュニティバスの導入にあわせて運行事業者募集（プロポーザル）方式に変更した。その際、新規参入する事業者に対応し、単年度の契約の更新から5年間の複数年契約に変更した。

運行状況

業種等	西都市コミュニティバス（三輪地区・初都郡地区）	運行形態	路線定期運行（第4条）
対象利用者	一般	運行便数・時間	6路線 10/日 7:10～18:40
利用料金	対距離運賃 大人：140～640円 小児等半額	利用者数	三輪地区：8,117人 初都郡地区：8,769人 (H24.10～H25.9)

主要な運行車両

- ・事業者所有小型バス2台
- ・運行地域の住民へ配布する時刻表が記載されたチラシの作成を市の負担で行っている。

路線概況

担当部署 西都市 総合政策課 (住所) 宮城県西都市市町 2丁目1番地 (電話) 0983-32-1011

委託・契約方式

- ・西都市コミュニティバス（三輪地区・初都郡地区）業務委託契約

金額決定方式

- ・コミュニティバスの運行事業者募集（プロポーザル）を実施する際に、5年間の合計金額を記載した運行経費見額書の提出を受け、当該見額金額で契約を締結。
- ・契約額を月割し、そこから運賃収入や国庫補助金内定額（月割）を差し引いた金額を委託料として支給している（月割支払）。
- ・基本的には5年間の定額委託だが、ダイヤ等の業務内容の変更が生じた場合は、見直し協議を行うこととしている。

内容や期間

- ・5年間の複数年契約（バス車両減価償却期間から5年を決定）

モニタリングの状況・方法

- ・特になし。

黒字分の取扱

- ・利用者が少ないため、黒字が出ることを想定していない。

補助金以外の支援

- ・コミュニティバスの導入にあわせて、乗降口設置（70歳以上1乗車200円で利用できる敬老バスカードの発行、高齢者用定期券購入費の補助）を実施。

効果の概要

- ・複数年契約は、行政の委託削減につながるだけでなく、充分な設備を持たない中小企業にとっては、導入障壁の低減に大きく貢献している。
- ・高齢者にとって乗りやすく、利用しやすいとの評価を頂いている。

効果をもたらした要因

- 【自治体】
 - ・敬老バス事業をチラシに記載したこと、高齢者の利用がより促進されたと考えられる。
- 【事業者】
 - ・複数年契約により、契約年度毎の単発契約と比べ、バス車両ほか関連事務システム等の経費を複数年に分散して償却することが可能であり、実質として導入年度の負担額を抑えることができたためと考えられる。
 - ・タクシーでの乗降経路が豊富なドライバーに限定して担当を任せてもらっており、タクシードライバーの乗降の便により、従来の路線バスに比べてドライバーが親切で、コミュニケーションが進んだためと考えられる。

改善すべき課題

- ・コミュニティバス自体は市内全域に導入する予定としているため、他の地域へも順次導入していく必要がある。
- ・既存の廃止路線代替バスの調整を行う必要がある。また、導入地域においては、地域によって利用者が少ない地域・便もあるため、路線、ダイヤの見直しが必要である。

課題への対応

- ・自治体の行う各種の交通施策や公共交通に関する計画に關して感じること・意見
 - ・昔は路線バスやタクシーを使って通関する高齢者ニーズがあったが、最近施設や病院による送迎サービスやヘルパー等による有償、無償送迎が盛んに行われ、本来あるはずの需要が公共交通機関の利用に繋がらない状況がある。それらを出発する限り公共交通機関利用に繋がらないと無駄が出てしまうと感じている。
 - ・タクシー利用が減少する可能性があるため、地域公共交通会議では共存についての十分な検討ができるように導いていきたい。
- ・路線設定を行う際に重視すること
 - ・誰が対象とするか、その際には何を優先する輸送なのかを考え、工夫している。
 - ・ドライバーがその目標でサービスを行うことが大切で、スタートしてから工夫のしどころであり、その際には、余裕のある運行計画と検討を繰り返していくことが大切。
 - ・その利用者や地域に合った定期券や割引等の制度などを取り入れていくことも大切。
- ・契約額の算出方法・その他行政の協力(運行空間確保など)について感じること・意見
 - ・他市町村の例で、契約額を優先するあまりに、利用者ニーズとのミスマッチを起こす案件があった。半口あたり単価で計算して契約するなど、ある一定の限度以内で適正契約を行い、サービスや工夫、安全輸送管理力への入る制度づくりをしていきたい。

②県外の事例

□グリーンスローモビリティ（電動で時速 20km 未満）

地域での低炭素型モビリティの普及促進に向けて、時速 20km 未満で公道を走る事が可能な 4 人乗り以上の電動パブリックモビリティ。交通空白輸送及び福祉輸送などでも使用でき、料金の収受や客貨輸送も可能。※再生可能エネルギーで発電された電力を使い脱炭素型の移動を実現



車両タイプは各種あり

概ね片道 1～3 km 程度の移動を支援

□主な特徴

- ・運行エリアが狭く絞られ狭い道でも運行できる。
- ・地域住民がドライバーとなって運行できる(事前研修は必要)。
- ・乗って楽しい移動サービス(乗客同士のコミュニケーションが弾む)

グリーンスローモビリティ乗合事業で対価を受け取って活用する場合、事業者は道路運送法における道路運送法第 78 条第 2 号で規定される「自家用有償旅客運送」を取得することが必要

グリーンズローモビリティ：電動で、時速 20km 未満で公道を走る 4 人乗り以上のパブリックモビリティ

【グリスロの 5 つの特長】

- ①Green…CO2排出量が少ない電気自動車
 - ②Slow…ゆっくりなので、観光にぴったり
 - ③Safety…速度制限で安全。高齢者も運転可
 - ④Small…小型なので狭い道でも問題なし
 - ⑤Open…窓がない開放感が乗って楽しい
- ※乗合バス事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で運行可

軽自動車	小型自動車	普通自動車
 <p>4人乗り</p>	 <p>7人乗り</p>	 <p>車椅子リフト可 16人乗り</p>
 <p>4人乗り</p>	 <p>10人乗り</p>	<p>特殊用途車両 (8ナンバー)</p>
	 <p>車椅子リフト可 10人乗り</p>	 <p>福祉車両タイプ</p>

低速のため近距離移動を得意とするグリーンスローモビリティは、既存の交通機関を補完する新たな輸送サービスとして、地域住民のラスト/ファーストワンマイルや観光客向けの新しいモビリティ、地域の賑わい創出などの活用が期待されている。

- ①地域住民の足として
 - 1) バスが走れなかった地域
 - 2) 高齢化が進む地域
 - 3) お年寄りの福祉増進
 - 4) 既存のバスからの転換
- ②観光客向けのモビリティとして
 - 1) ガイドによる観光案内
 - 2) プチ定期観光バス
 - 3) パークアンドライド
 - 4) イベントでの活用
- ③ちょっと輸送
 - 駐車場から施設まで
 - 施設から施設まで
- ④地域ブランディング
「地域の顔」として

□超小型モビリティ（電動で1～2人乗り程度）

道路運送車両法施行規則などの一部が改正（2020年9月）され、「全長2.5m以下、全幅1.3m以下、全高2m以下で、最高速度は時速60km以下の軽自動車のうち、高速自動車国道または自動車専用道路などを運行しないもの」と明確に定義。

活用例）短距離のカーシェアリング、高齢者への乗り物
 ※移動距離はおよそ10km以内で自治会や団地による活用など
 ※環境に優しいコンパクトな自動車へのニーズに対応



近距離の買い物や通院などへの活用

 ホンダ MC-β	 トヨタ車体 コムス	 日産 ニューモビリティコンセプト (NMC)	 トヨタ i-ROAD
 NTN・タジマ	 ノイエス プリーブ	 コボット コボットθ <small>※写真はコボットθ</small>	 HTM-Japan

国土交通省による取組

超小型モビリティの利活用に関する実証実験（平成22～23年度）
 超小型モビリティについて「地域交通及び地域物流の革新を促す低炭素車両の開発」として、**地域交通における超小型モビリティの潜在ニーズ、想定される利活用場面等を把握するための調査として、全国13地域における実証実験を実施。**

超小型モビリティの導入に向けたガイドライン公表（平成24年6月）
 実証実験を通じて得られた知見を取りまとめ、今後の具体化検討のための指針として、「**超小型モビリティの導入に向けたガイドライン**」を平成24年6月に公表。この中で、超小型モビリティの定義（車格及び用途）、利活用場面、駐車場などの走行環境、交通のあり方の方向性を示す。

認定制度の創設（平成25年1月）
 今後の関連制度の具体化検討及び普及に向けて、**公道走行をより簡便な手続きで可能にするための新たな認定制度を創設。**

超小型モビリティ導入促進事業開始（平成25年度～）
 地方自治体や関係事業者等による「先行導入・試行導入」を積極的に後押しすることで、「**優れた成功事例**」の創出を加速するとともに、市民に実際に触れていただきながら「**生活・移動スタイルの再考機会**」の創出や「**広範な国民理解**」の醸成。

超小型モビリティ導入ガイドブック公表（平成26年度）
 導入事業で得られた知見を踏まえ、**導入の際のポイントや手順をまとめ、導入を促進することを目的にガイドブックを公表。**

出典：超小型モビリティの成果と今後：国土交通省 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001364961.pdf>

□自動走行バス

本格導入は始まっており、現在は大半の区間は自動で走行するが運転士が同乗し運行する。走行制御には、高精度衛星測位や走行路中央の埋設された磁気マーカを用いて車線制御などの方法がある。Society 5.0(ソサエティ 5.0)で実現を目指す技術で、交通事故の抑制や高齢化が進む地方における交通インフラの維持も可能になる。

1. 自家用車における自動運転システムのさらなる高度化
2. 運転者不足に対応する革新的効率的な物流サービスの実現
3. 高齢者向け無人自動運転移動サービスの実現

茨城県境町で、ハンドルのない自律走行バスの公道での運行が国内で初めての自治体によって実用化された(2020年4月定常運行として導入)



走行路中央に埋設された電磁誘導線を用いて車線制御する

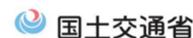
那覇市、豊見城市、南城市、宜野湾市、北中城村、石垣市で実証実験が実施された

沖縄自動運転実証(内閣府)

沖縄県にて長距離区間の実証実験実施
 ○石垣島(空港～フェリーターミナル間16km)
 ○本島宜野湾市～北中城村間(10km)



ニュータウンにおける自動運転移動サービス実証



目的

■ 昭和40年代から50年代に大量に供給された郊外住宅団地(以下「ニュータウン」とする。)における公共交通ネットワークへの自動運転サービスの社会実装に向けて、実証調査等を行い、自動運転を活用した公共交通サービスの導入に向けた課題の整理を行う

ニュータウンの特徴・課題

- ① 地域の高齢化が進展
 - ・限られた年齢構成の世代の人々が開発当初に一斉入居
 - ・平成に入ってから入居者の子 供世代等の転出等により人口が減少
- ② 急勾配が多い丘陵地での立地や、立体的な歩車分離が実施されていることが多い。

高齢化に伴い、徒歩による上下移動や、自家用車運転の困難化等が進むため移動手段確保が大きな課題

実施内容

- (1) 自動運転を活用した公共交通サービスの導入に向けたビジネスモデル及び事業性の調査
- (2) 上記調査を踏まえ、ニュータウンにおける自動運転サービスの社会実装に向けた技術的制約及び技術的課題の検討と整理
- (3) 短期実証調査による技術的制約、技術的課題及び事業性などの検証

ニュータウンで求められる公共交通サービスイメージ



実験実施地区

- ① 東京都多摩市 諏訪・永山団地 (多摩ニュータウン)
- ② 兵庫県三木市 緑が丘・青山地区 (緑が丘ネオポリス・松が丘ネオポリス)

□埼玉県ふじみの市の事例

埼玉県ふじみ野市・お出かけサポートタクシー

【運行概要】

対象者	<p>事前に利用者登録が必要。以下の条件に該当している者。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の人 ・要介護、要支援の認定を受けている人 ・身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている人 ・難病の患者に対する医療等に関する法律の対象となる疾病に該当する人 ・妊娠中の人（出産予定日後1ヶ月まで利用可能） ・小学校就学前の子ども
利用できるタクシー会社	東上ハイヤー株式会社、三和富士交通株式会社、ダイヤモンド交通株式会社
利用できる区間	自宅又は共通乗降場（公共施設、商業施設、福祉施設、教育施設、医療機関、施術料所など令和元年6月現在、306箇所）
運行日	毎日（12月29日から1月3日を除く）
受付時間	午前8時30分から午後5時まで
料金	タクシー運賃の半額（10円未満切捨て）。ただし、（割引）身体障害者手帳、療育手帳を提示された場合10%割引適用後のタクシー運賃の半額
利用方法	<p>① タクシー会社に電話 タクシー会社に直接電話をして乗車の依頼をします。 ※予約制ではありませんので、利用するときに電話をしてください。</p> <p>② 名前と目的地を伝える お出かけサポートタクシーの利用であることを伝えて下さい。 ①利用する人の氏名 ②どこからどこへ ※必ず乗降場番号を伝えてください。</p> <p>③ 受付終了 タクシー会社で依頼を受け付け、配車します。</p> <p>④ 指定場所で乗車 自宅又は共通乗降場から乗車します。 乗車時に利用登録証を運転手に提示してください。</p> <p>⑤ 目的地で降車 目的地の乗降場まで移動し、料金を支払います。 （タクシー運賃の半額）</p> <p>⑥ 帰りの電話 外出先から帰りの乗車の依頼をします。 ※必ず電話をして、お出かけサポートタクシーを呼んでください。 ご利用方法は①から⑤と同様です。</p>