

タクシー運賃の一部を支援します！



マイタク

ドア・ツー・ドア

でまんど相乗りタクシー

平成28年1月23日(土)
運行開始！

使って便利・乗って安心！

お年寄りや障害のある方などへ
お出かけの機会を提供します！



※ 事前に登録申請が必要です。

(平成27年10月1日(木)から受付開始：郵送による登録申請が基本)



どんな登録条件なの？

前橋市に住民登録があり、次の登録条件のいずれかに該当する方が登録できます！

- A：年齢75歳以上の方
- B：年齢65歳以上で運転免許証（普通・中型・大型免許）をお持ちで無い方
- C：下記の①～⑦のいずれかの該当者
 - ①身体障害者、②知的障害者、③精神障害者、④発達障害者、⑤要介護・要支援認定者、⑥難病患者・小児慢性特定疾病患者、⑦妊産婦
- D：運転免許証を自主返納した方



いくら支援が受けられるの？

- 登録者が複数でタクシーに同乗したとき
⇒1人1乗車につき、最大500円を支援
- 登録者が1人でタクシーに乗車したとき
⇒タクシー運賃の半額を支援 ただし、1運行1,000円を上限とします。
※付添い人も同乗できますが、支援の対象外となります。



利用登録証交付申請書はどこでもらえるの？

市役所（5階：交通政策課）、各地区支所、市民サービスセンター、地区公民館等

お問い合わせ

前橋市政策部交通政策課バス交通係

TEL：027-898-5939 FAX：027-221-2809
027-898-5844

マイタク（でまんど相乗りタクシー）
利用登録証交付申請書

(あて先) 前橋市長

平成 年 月 日

申請者 (フリガナ)

氏名

住所 前橋市

町

生年月日 T・S・H

年

月

日

男・女

電話番号

(代理人) 氏名

(続柄)

住所

電話番号

確認書類を添えて利用登録証の交付申請をします。

承認事項

次の事項を承諾し、申請します。

1. タクシーの配車情報として使用するため、カナ氏名、住所、電話番号、登録番号を前橋地区ハイヤー協議会及び会員各社に提供すること。
(※前橋地区ハイヤー協議会及び会員各社による個人情報の二次利用、目的外利用は契約等により禁止されています。)
2. 市が必要に応じて実施する調査に協力し、情報を活用すること。

本人状況確認

- | | |
|---|---|
| A | <input type="checkbox"/> 満75歳以上 |
| B | <input type="checkbox"/> 満65歳以上で運転免許証（普通・中型・大型免許）なし |
| C | 下記のいずれかの該当者 <input type="checkbox"/> 身体障害者 <input type="checkbox"/> 知的障害者 <input type="checkbox"/> 精神障害者 <input type="checkbox"/> 発達障害者 <input type="checkbox"/> 要介護及び要支援認定者 <input type="checkbox"/> 難病患者 <input type="checkbox"/> 小児慢性特定疾病患者 <input type="checkbox"/> 妊産婦 <input type="checkbox"/> 福祉有償運送利用なし <input type="checkbox"/> マイカー補助・減免等なし |
| D | <input type="checkbox"/> 運転免許証を自主返納した方（注：運転免許証失効者は対象外） |

注1：上記の登録条件Cに該当する方は、交付申請書に下記の確認書類の写し（コピー）を添えて申請してください。（※手帳等番号・氏名・住所・等級・要介護状態・認定年月日・有効期限・分娩予定日等の分かる箇所の写し（コピー）が必要となります。）

〈確認書類〉

- | | |
|--------------------------|-----------------------|
| ○身体障害者…身体障害者手帳 | ○難病患者…特定医療費（指定難病）受給者証 |
| ○知的障害者…療育手帳 | ○小児慢性特定疾病患者 |
| ○精神障害者・発達障害者…精神障害者保健福祉手帳 | …小児慢性特定疾病医療受給者証 |
| ○要介護及び要支援認定者…介護保険被保険者証 | ○妊産婦…母子手帳 |

注2：上記の登録条件Cに該当する方内、「福祉有償運送利用なし」・「マイカー補助・減免等なし」両方の欄にチェックが入らない方は、登録できません。

〈C区分に該当する方で登録できない方〉

- ・福祉有償運送利用の登録がある方
- ・身体障害者が運転しようとする自動車の改造に対する補助を受けた方
- ・福祉車両の購入又は改造するための補助を受けた車両で移動が可能の方
- ・運転免許取得費補助を受けた方で、現に運転免許証をお持ちの方
- ・軽自動車税、若しくは自動車税の減免を受けた車両で移動が可能の方

注3：妊産婦の登録可能期間は、出産予定日の4か月前の同日から、出産予定日の6か月後の月末までとします。

| | | |
|-------|------|------|
| 手帳等No | 有効期限 | 登録番号 |
| ※ | ※ | ※ |

※印欄は、本人記載不要です。

◎裏面の記載例を参照してご記入ください。

| |
|-----|
| 受付日 |
| |

郵送で申請される場合は、下記まで。
〒371-8601
前橋市大手町二丁目12番1号
前橋市役所 政策部 交通政策課 宛

記載例

利用登録証交付申請書

平成27年10月 1日

申請者 (フリガナ) マエバシ タロウ
氏名 **前橋 太郎**
住所 前橋市 大手町 二丁目 をつける
生年月日 T・S・H 2年 2月 22日 男・女
電話番号 027 - 123 - 4567

(代理人) 氏名 (続柄)
住所
電話番号

代理人申請のみ記載

確認書類を添えて利用登録証の交付申請をします。

次の事項を承諾し、申請します。

承 該当項目にチェック、
または○をつける
の配車情報として使用するため、カナ氏名、住所、電話番号、登録番号を前橋
市協賛会及び会員各社に提供すること。
地区ハイヤー協賛会及び会員各社による個人情報の二次利用、目的外利用は契
約により禁止されています。
2. 必要に応じて実施する調査に協力し、情報を活用すること。

本人状況確認

※A～Dのいずれか1つに該当する方は登録できますが、当てはまる該当項目には、全てチェック又は○を付けてください。

A 満75歳以上

B 満65歳以上で運転 (大型免許) なし

C 下記のいずれかの該当 要介護及び要支援認定者
 身体障害者 知的障害者 精神障害者
 発達障害者 難病患者 小児慢性特定疾病患者 妊産婦
 福祉有償運送利用なし マイカー補助・減免等なし

D 運転免許証を自主返納した方 (注: 運転免許証失効者は対象外)

注1: 上記の登録条件Cに該当する方は、交付申請書に下記の確認書類の写し(コピー)を添えて申請してください。(※手帳等番号・氏名・住所・等級・要介護状態・認定年月日・有効期限・分娩予定日等の分)

「登録条件:C」のいずれかで登録できるのは、
福祉有償、マイカー補助の該当がいずれも無い
ケースであるため、両方のチェックが必要。

医療費(指定難病)受給者証
患者
…小児慢性特定疾病医療受給者証
…母子手帳

○身体障害者…身体障害者手帳
○知的障害者…療育手帳
○精神障害者・発達障害者…精神障害者保健福祉手帳
○要介護及び要支援認定者…介護保険被保険者証 ○妊産婦…母子手帳

注2: 上記の登録条件Cに該当する方の内、「福祉有償運送利用なし」・「マイカー補助・減免等なし」両方の欄にチェックが入らない方は、登録できません。

〈C区分に該当する方で登録できない方〉

- 福祉有償運送利用の登録がある方
- 身体障害者が運転しようとする自動車の改造に対する補助を受けた方
- 福祉車両の購入又は改造するための補助を受けた車両で移動が可能な方を
受けた方で、現に運転免許証をお持ちの方
- 係員が記入します。(本人記載不要)

注 期間は、出産予定日の4か月前の同日から、出産予定日の6か月後の日までとします。

| | | |
|-------|------|------|
| 手帳等No | 有効期限 | 登録番号 |
| ※ | ※ | ※ |

※印欄は、本人記載不要です。

◎裏面の記載例を参照してご記入ください。

受付日



マイタク Q&A

Q1 どの時間帯に利用できるの？

A1 午前7時から午後6時までが利用可能時間(市の支援対象)となります。
なお、土日祝日を含めて、運休日はありません。

Q2 運行エリアは限定されるの？

A2 前橋市全域が基本となります。
但し、乗車地、降車地のいずれか一方が前橋市内である運行でも、市の支援の対象とします。

Q3 利用する時にはどうすればよいの？

A3 一般のタクシーと同様に前橋市内のタクシー会社に直接予約してご利用ください。
(利用方法は一般のタクシーと同じです。)
なお、前橋市内の病院や駅等に待機しているタクシー車両には、予約無しでご利用いただけますが、市外から戻る場合には、前橋市内のタクシー会社に直接予約してご利用ください。

Q4 利用する時には、何を持ってタクシーに乗るの？

A4 登録者に交付される利用登録証と利用券を持ってタクシーに乗車してください。
※乗車したとき、タクシー運転手に利用登録証を提示し、降車するときに、登録者1人に付き、1枚の利用券をタクシー運転手に渡してください。

Q5 市からの支援は何回でも受けられるの？

A5 1人1日2回まで利用可能とします。(※1日に付き2回まで支援対象)
また、1人が支援を受けられる年間上限回数は120回(60往復分)とします。
※障害者割引、福祉ハイヤー利用券等との併用は可能とします。



マイタクの上手な使い方

登録者が複数で相乗りになるほど、お得にご利用いただけます！

例) 2人で相乗り⇒1運行につき、最大1,000円を支援。
3人で相乗り⇒1運行につき、最大1,500円を支援。
4人で相乗り⇒1運行につき、最大2,000円を支援。

※タクシー運賃から上記の支援額を除いた残額が利用者の負担額となります。
なお、支援額がタクシー運賃額を超えることはありません。



利用できる会社一覧

| タクシー会社名 | 電話番号 | 所在地 |
|----------|--------------|--------------|
| アサカタクシー | 027-231-8181 | 三俣町 1-5-14 |
| 東洋タクシー | 027-264-1266 | 堤町 701-5 |
| 清水タクシー | 027-243-4343 | 城東町 5-654-13 |
| 赤城タクシー | 027-283-2305 | 茂木町 38 |
| 群中タクシー | 027-263-4141 | 天川大島町 1-1 |
| 敷島タクシー | 027-231-1108 | 敷島町 240-1 |
| ナガイタクシー | 027-231-8123 | 南町 3-21-8 |
| 日本中央タクシー | 027-255-1112 | 三河町 1-3-6 |
| 新和タクシー | 027-251-3111 | 元総社町 336-27 |
| 県都第一交通 | 027-251-4784 | 総社町 2-4-4 |

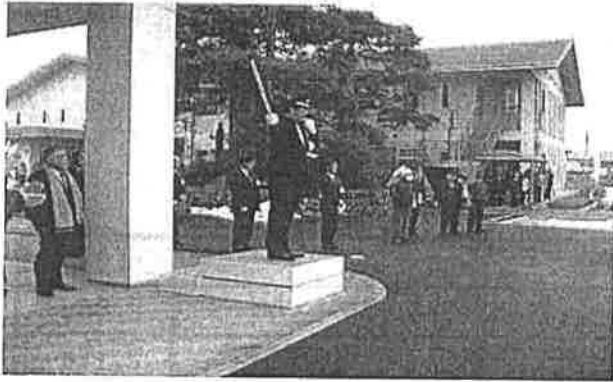


マイタク出発式



と き：平成28年1月23日（土）午前11時

と ころ：前橋市総合福祉会館多目的ホール



式 次 第

開式

式辞

前橋市長

祝辞

前橋市議会議長

来賓紹介

事業概要説明

安全運行祈念品贈呈

安全運行宣言

前橋地区ハイヤー協議会長

スピーチ

マイタク登録者代表

吹奏楽演奏

前橋市立高等学校吹奏学部

出発号令・お見送り

前橋市長

閉式

マイタク（でまんど相乗りタクシー）の運行について 〈全市域デマンド化推進事業：移動困難者対策〉

1 運行開始日

平成28年1月23日（土）～ 利用可能時間 AM7：00～PM6：00 ※運休日無し

2 支援内容

| 区分 | 支援内容 | 支援に対する制限 |
|-----------------------------|---|---|
| 登録者が同乗した場合 (※2人以上の相乗り利用) | ⇒ 1人1乗車につき最大500円を支援 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1人1日2回まで利用可能 ・ 年間支援上限回数/1人は120回(60往復分) ・ 前橋地区ハイヤー協議会に所属する事業者の車両を利用した場合に限り支援対象 |
| 登録者が1人で乗車した場合 (※単独利用) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃が2,000円までの場合 ⇒ タクシー運賃の半額を支援 ・ 運賃が2,000円を超える場合 ⇒ 1運行に対して一律1,000円を支援 | |

3 登録状況〈※途中経過〉

登録者数：7,117人

〈平成27年10月1日(木)～平成28年1月18日(月)：110日間の集計結果〉

〈男女比〉

| | 登録人数 | 割合 |
|----|--------|--------|
| 男 | 1,998人 | 28.1% |
| 女 | 5,119人 | 71.9% |
| 合計 | 7,117人 | 100.0% |

〈登録条件別内訳〉

| | |
|----------------------------|--------|
| A：年齢75歳以上の方(※) | 6,083人 |
| B：年齢65歳以上で運転免許証をお持ちで無い方 | 2,062人 |
| C：身体障害者、要介護・要支援認定者、妊産婦等 | 2,170人 |
| D：運転免許証を自主返納した方(注：失効者は対象外) | 867人 |

※平成28年1月23日時点で75歳以上の登録者を全て計上

なお、同一登録者で登録条件に重複が有る場合、個々に集計を行った。

〈地区別登録者数〉

| | | | | | | | | |
|------|--------|-----|------|-----|------|-----|------|--------|
| 本庁管内 | 2,347人 | 桂 萱 | 615人 | 南 橘 | 858人 | 大 胡 | 115人 | |
| 上川淵 | 562人 | 東 | 645人 | 清 里 | 41人 | 宮 城 | 27人 | |
| 下川淵 | 157人 | 元総社 | 517人 | 永 明 | 452人 | 粕 川 | 73人 | |
| 芳 賀 | 133人 | 総 社 | 201人 | 城 南 | 111人 | 富士見 | 263人 | |
| | | | | | | | 合 計 | 7,117人 |

注：登録申請の受付は継続して行っていく。

マイタク利用実績について（速報）
 (H28.1.23(土)～H28.1.31(日)：9日間の利用実績)

H28.2.23
 交通政策課

1 登録者数・利用者数

| 地区名 | 登録者数(注1) A | | | | | 利用者人数(注2) B | | | 登録者に対する利用者割合 C=B/A | | |
|------|---------------|--------|-------|--------|-------|----------------|------|------|-----------------------|-------|-------|
| | 合計 | 男 | | 女 | | 合計 | 男 | 女 | 合計 | 男 | 女 |
| | | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 | | | | | | |
| 本庁管内 | 2,586人 | 691人 | 26.7% | 1,895人 | 73.3% | 378人 | 115人 | 263人 | 14.6% | 16.6% | 13.9% |
| 上川淵 | 604人 | 178人 | 29.5% | 426人 | 70.5% | 71人 | 15人 | 56人 | 11.8% | 8.4% | 13.1% |
| 下川淵 | 165人 | 55人 | 33.3% | 110人 | 66.7% | 10人 | 2人 | 8人 | 6.1% | 3.6% | 7.3% |
| 芳賀 | 147人 | 47人 | 32.0% | 100人 | 68.0% | 14人 | 5人 | 9人 | 9.5% | 10.6% | 9.0% |
| 桂 萱 | 653人 | 179人 | 27.4% | 474人 | 72.6% | 105人 | 34人 | 71人 | 16.1% | 19.0% | 15.0% |
| 東 | 720人 | 235人 | 32.6% | 485人 | 67.4% | 118人 | 40人 | 78人 | 16.4% | 17.0% | 16.1% |
| 元総社 | 537人 | 164人 | 30.5% | 373人 | 69.5% | 74人 | 22人 | 52人 | 13.8% | 13.4% | 13.9% |
| 総 社 | 222人 | 54人 | 24.3% | 168人 | 75.7% | 36人 | 10人 | 26人 | 16.2% | 18.5% | 15.5% |
| 南 橋 | 932人 | 262人 | 28.1% | 670人 | 71.9% | 131人 | 32人 | 99人 | 14.1% | 12.2% | 14.8% |
| 清 里 | 41人 | 10人 | 24.4% | 31人 | 75.6% | 3人 | 1人 | 2人 | 7.3% | 10.0% | 6.5% |
| 永 明 | 488人 | 129人 | 26.4% | 359人 | 73.6% | 53人 | 15人 | 38人 | 10.9% | 11.6% | 10.6% |
| 城 南 | 124人 | 35人 | 28.2% | 89人 | 71.8% | 14人 | 2人 | 12人 | 11.3% | 5.7% | 13.5% |
| 大 胡 | 150人 | 41人 | 27.3% | 109人 | 72.7% | 13人 | 9人 | 4人 | 8.7% | 22.0% | 3.7% |
| 宮 城 | 32人 | 12人 | 37.5% | 20人 | 62.5% | 4人 | 1人 | 3人 | 12.5% | 8.3% | 15.0% |
| 粕 川 | 78人 | 23人 | 29.5% | 55人 | 70.5% | 4人 | 0人 | 4人 | 5.1% | 0.0% | 7.3% |
| 富士見 | 275人 | 79人 | 28.7% | 196人 | 71.3% | 13人 | 2人 | 11人 | 4.7% | 2.5% | 5.6% |
| 合 計 | 7,754人 | 2,194人 | 28.3% | 5,560人 | 71.7% | 1,041人 | 305人 | 736人 | 13.4% | 13.9% | 13.2% |

注1：平成28年1月31日現在の登録者数

注2：登録者の内、マイタクを利用した人数

2 利用回数（利用延べ人数）

| 地区名 | 利用回数 合計 | 男 | | 女 | | 地区名 | 利用回数 合計 | 男 | | 女 | |
|------|------------|------|-------|--------|-------|-----|------------|------|-------|------|--------|
| | | 利用回数 | 割合 | 利用回数 | 割合 | | | 利用回数 | 割合 | 利用回数 | 割合 |
| 本庁管内 | 895回 | 161回 | 18.0% | 734回 | 82.0% | 南 橋 | 318回 | 84回 | 26.4% | 234回 | 73.6% |
| 上川淵 | 143回 | 33回 | 23.1% | 110回 | 76.9% | 清 里 | 4回 | 0回 | 0.0% | 4回 | 100.0% |
| 下川淵 | 17回 | 1回 | 5.9% | 16回 | 94.1% | 永 明 | 137回 | 26回 | 19.0% | 111回 | 81.0% |
| 芳賀 | 27回 | 10回 | 37.0% | 17回 | 63.0% | 城 南 | 31回 | 8回 | 25.8% | 23回 | 74.2% |
| 桂 萱 | 250回 | 39回 | 15.6% | 211回 | 84.4% | 大 胡 | 24回 | 10回 | 41.7% | 14回 | 58.3% |
| 東 | 264回 | 69回 | 26.1% | 195回 | 73.9% | 宮 城 | 5回 | 2回 | 40.0% | 3回 | 60.0% |
| 元総社 | 165回 | 38回 | 23.0% | 127回 | 77.0% | 粕 川 | 15回 | 0回 | 0.0% | 15回 | 100.0% |
| 総 社 | 81回 | 20回 | 24.7% | 61回 | 75.3% | 富士見 | 17回 | 4回 | 23.5% | 13回 | 76.5% |
| 合 計 | 2,393回 | 505回 | 21.1% | 1,888回 | 78.9% | | | | | | |

3 運行状況

| 地区名 | 運行回数 | | | | | 地区名 | 運行回数 | | | | |
|------|--------|--------|------|-------|--------------|-----|------|------|------|-------|--------------|
| | 合計 | 単独乗車 | 相乗乗車 | 相乗率 | 1日当り 平均回数 | | 合計 | 単独乗車 | 相乗乗車 | 相乗率 | 1日当り 平均回数 |
| 本庁管内 | 844回 | 794回 | 50回 | 5.9% | 93.8回 | 南 橋 | 297回 | 277回 | 20回 | 6.7% | 33.0回 |
| 上川淵 | 126回 | 109回 | 17回 | 13.5% | 14.0回 | 清 里 | 4回 | 4回 | 0回 | 0.0% | 0.4回 |
| 下川淵 | 11回 | 9回 | 2回 | 18.2% | 1.2回 | 永 明 | 126回 | 117回 | 9回 | 7.1% | 14.0回 |
| 芳賀 | 23回 | 19回 | 4回 | 17.4% | 2.6回 | 城 南 | 29回 | 27回 | 2回 | 6.9% | 3.2回 |
| 桂 萱 | 219回 | 189回 | 30回 | 13.7% | 24.3回 | 大 胡 | 22回 | 19回 | 3回 | 13.6% | 2.4回 |
| 東 | 244回 | 227回 | 17回 | 7.0% | 27.1回 | 宮 城 | 5回 | 5回 | 0回 | 0.0% | 0.6回 |
| 元総社 | 153回 | 141回 | 12回 | 7.8% | 17.0回 | 粕 川 | 15回 | 15回 | 0回 | 0.0% | 1.7回 |
| 総 社 | 77回 | 73回 | 4回 | 5.2% | 8.6回 | 富士見 | 15回 | 13回 | 2回 | 13.3% | 1.7回 |
| 合 計 | 2,210回 | 2,038回 | 172回 | 7.8% | 245.6回 | | | | | | |

4 支援額

1,524,190 円 〈1日当り支援額 (平均)〉

169,354 円

5 運賃区分別運行回数

| 運賃区分 | 運行回数 | 割合 |
|-------------------|---------|---------|
| 690 円 ~ 730 円 | 413 回 | 18.7 % |
| 740 円 ~ 1,000 円 | 454 回 | 20.5 % |
| 1,010 円 ~ 1,500 円 | 570 回 | 25.8 % |
| 1,510 円 ~ 2,000 円 | 401 回 | 18.1 % |
| 2,010 円 ~ 2,500 円 | 179 回 | 8.1 % |
| 2,510 円 ~ 3,000 円 | 101 回 | 4.6 % |
| 3,010 円 ~ 3,500 円 | 30 回 | 1.4 % |
| 3,510 円 ~ 4,000 円 | 27 回 | 1.2 % |
| 4,010 円 ~ 4,500 円 | 12 回 | 0.5 % |
| 4,510 円 ~ 5,000 円 | 12 回 | 0.5 % |
| 5,000 円 ~ | 11 回 | 0.5 % |
| 合 計 | 2,210 回 | 100.0 % |

注：金額は迎車料金を含む。
(※各種割引を行う前のメーター金額)

6 時間帯別運行回数

| 乗車時間帯 | 運行回数 | 割合 |
|-------------------|---------|---------|
| 7:00 時 ~ 8:00 時 | 35 回 | 1.6 % |
| 8:00 時 ~ 9:00 時 | 128 回 | 5.8 % |
| 9:00 時 ~ 10:00 時 | 282 回 | 12.8 % |
| 10:00 時 ~ 11:00 時 | 377 回 | 17.1 % |
| 11:00 時 ~ 12:00 時 | 322 回 | 14.6 % |
| 12:00 時 ~ 13:00 時 | 220 回 | 10.0 % |
| 13:00 時 ~ 14:00 時 | 222 回 | 10.0 % |
| 14:00 時 ~ 15:00 時 | 190 回 | 8.6 % |
| 15:00 時 ~ 16:00 時 | 178 回 | 8.1 % |
| 16:00 時 ~ 17:00 時 | 121 回 | 5.5 % |
| 17:00 時 ~ 18:00 時 | 129 回 | 5.8 % |
| その他 | 6 回 | 0.3 % |
| 合 計 | 2,210 回 | 100.0 % |

注：タクシーに乗車した時間帯
(参考) マイタク利用可能時間：7:00~18:00

7 移動区分内訳

| 移動区分 | 運行回数 | 割合 |
|---------|---------|---------|
| 市内 ⇒ 市内 | 2,112 回 | 95.6 % |
| 市内 ⇒ 市外 | 59 回 | 2.7 % |
| 市外 ⇒ 市内 | 39 回 | 1.8 % |
| 合 計 | 2,210 回 | 100.0 % |

〈参考：〉

H28.2.18現在 登録者数：8,935人

前橋市全市域デマンド化研究会 中間報告（概要）

近年における前橋市の公共交通をめぐる諸状況を踏まえ、全市域にデマンド運行型の公共交通手段の導入を図るという視点から、その骨子となる基本方針や進め方について、研究会における議論をもとに、中間報告としてとりまとめた。

○実現に向けた目標

>>>快適で暮らしやすく活力のあるまちづくり

前橋市公共交通マスタープランに掲げる「持続可能な公共交通体系（ネットワーク）」を実現することを基本に、移動困難者並びに公共交通不便地域の解消を図ること。

○基本方針

- ① 移動困難者対策や、公共交通不便地域の解消など公共交通による移動手段を喫緊に必要なとしている市民サービスの確保に軸足を置くこと。
- ② 民間交通事業者を最大限活用するという枠組みの中で、既存の鉄道・バス・タクシーとの共存共栄と、適切な役割分担を目指すこと。
- ③ 持続可能な公共交通ネットワークづくりに向けて、地域の実情に応じた輸送力を担保するとともに、市財源の確保はもとより、適正な運賃設定など利用者の応分の費用負担を考慮すること。

○実現に向けた戦略

デマンド方式による乗合タクシーを手法の中軸に据え、実現性及び持続可能性の高い社会実験を計画して課題を抽出し、その対応と導入効果の検証に道筋をつけ、本格運行を目指す。

- ① 移動困難者対策については、利用者を特定するなどサービスの対象者を限定する。
- ② 公共交通不便地域の解消については、既存の公共交通機関への影響を考慮し、地域を限定するなど既存公共交通とネットワークする区域制を採用する。
- ③ 既存の公共交通機関を補完する運行計画を検討する。
- ④ 利用者の負担割合については、既存の公共交通機関の運賃体系を十分踏まえた上で、そのあり方を検討する。

キーワード

持続可能な公共交通体系（ネットワーク）の実現、民間交通事業者の活用、鉄道・バス・タクシーとの共存共栄と適切な役割分担、利用者の応分の費用負担、利用目的の明確化、輸送力の担保、財源の担保

「でまんど相乗りタクシー」社会実験結果について

交通政策課

I 社会実験の利用状況調査結果

①社会実験概要

| | 富士見地区 | 元総社・総社・清里地区 | 上川淵・下川淵地区 |
|---------|--|--|---|
| 1. 調査目的 | 移動困難者対策 | ※同左 | ※同左 |
| 2. 実施期間 | H26. 3. 1(土)～4. 30(水) (61日間) | H26. 10. 25(土)～12. 24(水) ※同左 | H27. 3. 1(日)～4. 30(木) ※同左 |
| 3. 利用方法 | ・ 1回目の利用は予約制 ・ 1日2回まで利用可能 | ・ <u>予約無しで利用可能</u> ※同左 | ※同左 ※同左 |
| 4. 利用時間 | 午前7時 ～ 午後6時 | ※同左 | ※同左 |
| 5. 登録条件 | A: 年齢75歳以上の方 B: 年齢65歳以上で運転免許証をお持ちで無い方 C: 下記のいずれかの該当者 ①身体障害者 ②知的障害者 ③精神障害者 ④要介護・要支援認定者 ⑤難病患者 ⑥妊産婦 ※福祉有償運送登録者等を除く | A: 年齢75歳以上の方 B-1: 年齢65歳以上で運転免許証をお持ちで無い方 B-2: 年齢65歳以上で運転免許証を持っているが、 <u>自分の自由に使える車をお持ちで無い方</u> C: 下記のいずれかの該当者 ①身体障害者 ②知的障害者 ③精神障害者 ④要介護・要支援認定者 ⑤難病患者 ⑥妊産婦 ※福祉有償運送登録者等を除く | ※同左 |
| 6. 運行範囲 | ・ 富士見地区内 ・ 市中心部内 (本庁管内) ・ 富士見地区内と市中心部 (本庁管内) 間の移動 | 下記の地区内 (間) の移動 ・ 元総社地区 ・ 総社地区 ・ 清里地区 ・ 東地区 ・ 南橋地区 ・ 市中心部 (本庁管内) | 下記の地区内 (間) の移動 ・ 上川淵地区 ・ 下川淵地区 ・ 永明地区 ・ 城南地区 ・ 桂萱地区 ・ 市中心部 (本庁管内) |
| 7. 支援方法 | 1人1乗車につき最大500円を支援 (単独利用・相乗利用共通) | ○登録者が1人で乗車した場合 (※単独利用) ・ <u>タクシー運賃が1,000円までの場合</u> ⇒ <u>1運行に対して一律500円を支援</u> ・ <u>タクシー運賃が1,010円～2,000円までの場合</u> ⇒ <u>タクシー運賃の半額を支援 (10円単位で変動)</u> ・ <u>タクシー運賃が2,000円を超える場合</u> ⇒ <u>1運行に対して一律1,000円を支援</u> ○登録者が同乗した場合 (※2人以上の相乗利用) ⇒ 1人1乗車につき最大500円を支援 | |

②登録状況

| | 富士見地区 | 元総社・総社・清里地区 | 上川淵・下川淵地区 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|---|------------------------------|------------------------------|--------|-------|----|------|-------|-----|--|---------|--------|--------|---|-----|--------|---|-----|---|----|-------|----|------|-------|----|-------|-------|-----|-------|-----|--|--------|---|---|---|-----|-------|-----|------|-------|---------|---------|--------|--------|--|-----|-----|--------|-----|---|---|-----|----|----|----|---|-----|----|----|---|---|-----|----|----|----|--|---------|---------|---------|--------|
| 1. 登録期間 | H26.1.20(月)～4.18(金) | H26.10.1(水)～11.28(金) | H27.1.15(木)～3.20(金) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 登録者数 | 591人 (※登録条件該当者想定：約3,000人) | 278人 (※登録条件該当者想定：約4,000人) | 470人 (※登録条件該当者想定：約5,000人) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ①男女別内訳(人) | ①男女別内訳(人) | ①男女別内訳(人) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>男</th> <th>女</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>富</td> <td>207</td> <td>384</td> <td>591</td> </tr> </tbody> </table> | | 男 | 女 | 計 | 富 | 207 | 384 | 591 | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>男</th> <th>女</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>元</td> <td>50</td> <td>119</td> <td>169</td> </tr> <tr> <td>総</td> <td>18</td> <td>79</td> <td>97</td> </tr> <tr> <td>清</td> <td>2</td> <td>10</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>70</td> <td>208</td> <td>278</td> </tr> </tbody> </table> | | 男 | 女 | 計 | 元 | 50 | 119 | 169 | 総 | 18 | 79 | 97 | 清 | 2 | 10 | 12 | 計 | 70 | 208 | 278 | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>男</th> <th>女</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>上</td> <td>46</td> <td>125</td> <td>171</td> </tr> <tr> <td>下</td> <td>98</td> <td>201</td> <td>299</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>144</td> <td>326</td> <td>470</td> </tr> </tbody> </table> | | 男 | 女 | 計 | 上 | 46 | 125 | 171 | 下 | 98 | 201 | 299 | 計 | 144 | 326 | 470 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 男 | 女 | 計 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 富 | 207 | 384 | 591 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 男 | 女 | 計 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 元 | 50 | 119 | 169 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総 | 18 | 79 | 97 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 清 | 2 | 10 | 12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 70 | 208 | 278 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 男 | 女 | 計 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上 | 46 | 125 | 171 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 下 | 98 | 201 | 299 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 144 | 326 | 470 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ②登録条件別内訳(人) | ②登録条件別内訳(人) | ②登録条件別内訳(人) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>富</td> <td>533</td> <td>42</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(90.2%)</td> <td>(7.1%)</td> <td>(2.7%)</td> </tr> </tbody> </table> | | A | B | C | 富 | 533 | 42 | 16 | | (90.2%) | (7.1%) | (2.7%) | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>A</th> <th>B-1</th> <th>B-2</th> <th>C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>元</td> <td>154</td> <td>28</td> <td>8</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>総</td> <td>75</td> <td>24</td> <td>9</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>清</td> <td>10</td> <td>4</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>239</td> <td>56</td> <td>17</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(86.0%)</td> <td>(20.1%)</td> <td>(6.1%)</td> <td>(5.8%)</td> </tr> </tbody> </table> | | A | B-1 | B-2 | C | 元 | 154 | 28 | 8 | 5 | 総 | 75 | 24 | 9 | 11 | 清 | 10 | 4 | 0 | 0 | 計 | 239 | 56 | 17 | 16 | | (86.0%) | (20.1%) | (6.1%) | (5.8%) | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>A</th> <th>B-1</th> <th>B-2</th> <th>C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>上</td> <td>127</td> <td>36</td> <td>10</td> <td>27</td> </tr> <tr> <td>下</td> <td>239</td> <td>41</td> <td>39</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>366</td> <td>77</td> <td>49</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(77.9%)</td> <td>(16.4%)</td> <td>(10.4%)</td> <td>(7.0%)</td> </tr> </tbody> </table> | | A | B-1 | B-2 | C | 上 | 127 | 36 | 10 | 27 | 下 | 239 | 41 | 39 | 6 | 計 | 366 | 77 | 49 | 33 | | (77.9%) | (16.4%) | (10.4%) | (7.0%) |
| | A | B | C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 富 | 533 | 42 | 16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (90.2%) | (7.1%) | (2.7%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | A | B-1 | B-2 | C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 元 | 154 | 28 | 8 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総 | 75 | 24 | 9 | 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 清 | 10 | 4 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 239 | 56 | 17 | 16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (86.0%) | (20.1%) | (6.1%) | (5.8%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | A | B-1 | B-2 | C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上 | 127 | 36 | 10 | 27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 下 | 239 | 41 | 39 | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 366 | 77 | 49 | 33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (77.9%) | (16.4%) | (10.4%) | (7.0%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ③年齢別内訳(人) | ③年齢別内訳(人) | ③年齢別内訳(人) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>64歳以下</td> <td>10</td> <td>1.7%</td> </tr> <tr> <td>65-74</td> <td>48</td> <td>8.1%</td> </tr> <tr> <td>75歳以上</td> <td>533</td> <td>90.2%</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>591</td> <td>100.0%</td> </tr> </tbody> </table> | | | | 64歳以下 | 10 | 1.7% | 65-74 | 48 | 8.1% | 75歳以上 | 533 | 90.2% | 計 | 591 | 100.0% | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>64歳以下</td> <td>3</td> <td>1.1%</td> </tr> <tr> <td>65-74</td> <td>31</td> <td>11.1%</td> </tr> <tr> <td>75歳以上</td> <td>244</td> <td>87.8%</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>278</td> <td>100.0%</td> </tr> </tbody> </table> | | | | 64歳以下 | 3 | 1.1% | 65-74 | 31 | 11.1% | 75歳以上 | 244 | 87.8% | 計 | 278 | 100.0% | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>64歳以下</td> <td>9</td> <td>1.9%</td> </tr> <tr> <td>65-74</td> <td>83</td> <td>17.7%</td> </tr> <tr> <td>75歳以上</td> <td>378</td> <td>80.4%</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>470</td> <td>100.0%</td> </tr> </tbody> </table> | | | | 64歳以下 | 9 | 1.9% | 65-74 | 83 | 17.7% | 75歳以上 | 378 | 80.4% | 計 | 470 | 100.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 64歳以下 | 10 | 1.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 65-74 | 48 | 8.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 75歳以上 | 533 | 90.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 591 | 100.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 64歳以下 | 3 | 1.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 65-74 | 31 | 11.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 75歳以上 | 244 | 87.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 278 | 100.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 64歳以下 | 9 | 1.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 65-74 | 83 | 17.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 75歳以上 | 378 | 80.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 470 | 100.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

③利用状況

| | 富士見地区 | 元総社・総社・清里地区 | 上川淵・下川淵地区 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|---|--|--|--|---------|-----|-------|------|----|------|-------|-----|--|--------|---|------|--------|---|------|-------|-----|------|-------|----|------|------|-----|--------|---|--|--|--|---------|-----|-------|------|-----|-------|-------|----|-------|--------|---|------|--------|---|------|-------|---|------|-------|-----|-------|------|-----|--------|---|--|--|--|---------|-----|-------|------|----|-------|-------|----|------|--------|---|------|--------|---|------|-------|---|------|-------|-----|-------|------|-----|--------|
| 1. 延べ人数 | 110人 (男：33人、女：77人) | 735人 (男：173人、女：562人) | 589人 (男：158人、女：431人) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ○地区別利用延べ人数(人) | ○地区別利用延べ人数(人) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>元</td> <td>379</td> </tr> <tr> <td>総</td> <td>351</td> </tr> <tr> <td>清</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>735</td> </tr> </tbody> </table> | | | 元 | 379 | 総 | 351 | 清 | 5 | 計 | 735 | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>上</td> <td>536</td> </tr> <tr> <td>下</td> <td>53</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>589</td> </tr> </tbody> </table> | | | 上 | 536 | 下 | 53 | 計 | 589 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 元 | 379 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総 | 351 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 清 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 735 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上 | 536 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 下 | 53 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 589 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 実利用者数 | 54人 (男：22人、女：32人) ※登録者の9.1%が利用 | 150人 (男：26人、女：124人) ※登録者の54.0%が利用 | 106人 (男：29人、女：77人) ※登録者の22.6%が利用 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ○個人毎の利用回数(人) | ○個人毎の利用回数(人) | ○個人毎の利用回数(人) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0回(利用無)</td> <td>537</td> <td>90.9%</td> </tr> <tr> <td>1-5回</td> <td>50</td> <td>8.4%</td> </tr> <tr> <td>6-10回</td> <td>4</td> <td>0.7%</td> </tr> <tr> <td>11-15回</td> <td>0</td> <td>0.0%</td> </tr> <tr> <td>16-20回</td> <td>0</td> <td>0.0%</td> </tr> <tr> <td>21回以上</td> <td>0</td> <td>0.0%</td> </tr> <tr> <td>利用者人数</td> <td>54</td> <td>9.1%</td> </tr> <tr> <td>登録者数</td> <td>591</td> <td>100.0%</td> </tr> </tbody> </table> | | | | 0回(利用無) | 537 | 90.9% | 1-5回 | 50 | 8.4% | 6-10回 | 4 | 0.7% | 11-15回 | 0 | 0.0% | 16-20回 | 0 | 0.0% | 21回以上 | 0 | 0.0% | 利用者人数 | 54 | 9.1% | 登録者数 | 591 | 100.0% | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0回(利用無)</td> <td>128</td> <td>46.0%</td> </tr> <tr> <td>1-5回</td> <td>103</td> <td>37.1%</td> </tr> <tr> <td>6-10回</td> <td>32</td> <td>11.5%</td> </tr> <tr> <td>11-15回</td> <td>7</td> <td>2.5%</td> </tr> <tr> <td>16-20回</td> <td>6</td> <td>2.2%</td> </tr> <tr> <td>21回以上</td> <td>2</td> <td>0.7%</td> </tr> <tr> <td>利用者人数</td> <td>150</td> <td>54.0%</td> </tr> <tr> <td>登録者数</td> <td>278</td> <td>100.0%</td> </tr> </tbody> </table> | | | | 0回(利用無) | 128 | 46.0% | 1-5回 | 103 | 37.1% | 6-10回 | 32 | 11.5% | 11-15回 | 7 | 2.5% | 16-20回 | 6 | 2.2% | 21回以上 | 2 | 0.7% | 利用者人数 | 150 | 54.0% | 登録者数 | 278 | 100.0% | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0回(利用無)</td> <td>364</td> <td>77.4%</td> </tr> <tr> <td>1-5回</td> <td>70</td> <td>14.9%</td> </tr> <tr> <td>6-10回</td> <td>23</td> <td>4.9%</td> </tr> <tr> <td>11-15回</td> <td>6</td> <td>1.3%</td> </tr> <tr> <td>16-20回</td> <td>5</td> <td>1.1%</td> </tr> <tr> <td>21回以上</td> <td>2</td> <td>0.4%</td> </tr> <tr> <td>利用者人数</td> <td>106</td> <td>22.6%</td> </tr> <tr> <td>登録者数</td> <td>470</td> <td>100.0%</td> </tr> </tbody> </table> | | | | 0回(利用無) | 364 | 77.4% | 1-5回 | 70 | 14.9% | 6-10回 | 23 | 4.9% | 11-15回 | 6 | 1.3% | 16-20回 | 5 | 1.1% | 21回以上 | 2 | 0.4% | 利用者人数 | 106 | 22.6% | 登録者数 | 470 | 100.0% |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0回(利用無) | 537 | 90.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-5回 | 50 | 8.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6-10回 | 4 | 0.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11-15回 | 0 | 0.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16-20回 | 0 | 0.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21回以上 | 0 | 0.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 利用者人数 | 54 | 9.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 登録者数 | 591 | 100.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0回(利用無) | 128 | 46.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-5回 | 103 | 37.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6-10回 | 32 | 11.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11-15回 | 7 | 2.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16-20回 | 6 | 2.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21回以上 | 2 | 0.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 利用者人数 | 150 | 54.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 登録者数 | 278 | 100.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0回(利用無) | 364 | 77.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-5回 | 70 | 14.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6-10回 | 23 | 4.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11-15回 | 6 | 1.3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16-20回 | 5 | 1.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21回以上 | 2 | 0.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 利用者人数 | 106 | 22.6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 登録者数 | 470 | 100.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | 富士見地区 | 元総社・総社・清里地区 | 上川淵・下川淵地区 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|--|---|------|-------------------|---|------|-------------------|----|-------|-------------------|----|-------|-------------------|----|-------|-------------------|----|-------|-------------------|---|------|-------------------|---|-------|----------|---|-------|------|----|--------|---|----------|------|-------|-------------------|--------|--|-------------------|-----|-------|-------------------|----|------|-------------------|----|-------|-------------------|----|-------|-------------------|----|-------|-------------------|----|-------|----------|----|------|------|-----|--------|---|----------|------|-------|-------------------|------|-------|-------------------|------|-------|-------------------|--------|--|-------------------|----|------|-------------------|----|------|-------------------|----|-------|-------------------|----|-------|----------|----|-------|------|-----|--------|------|----|------|------|----|------|------|----|------|------|----|------|------|----|------|---|-----|--------|
| 3. 運行回数 | 74回 (内、相乗り回数：18回) ※相乗り率：24.3% ○最大利用回数(同一人物) 10回 ※平均：5.0回/月 (2.5往復/月) ○利用者平均利用回数 1.4回 (74回÷54人) ※平均：0.7回/月 (0.4往復/月) | 575回 (内、相乗り回数：110回) ※相乗り率：19.1% ○最大利用回数(同一人物) 25回 ※平均：12.5回/月 (6.3往復/月) ○利用者平均利用回数 3.8回 (575回÷150人) ※平均：1.9回/月 (1.0往復/月) | 493回 (内、相乗り回数：90回) ※相乗り率：18.3% ○最大利用回数(同一人物) 28回 ※平均：14.0回/月 (7.0往復/月) ○利用者平均利用回数 4.7回 (493回÷106人) ※平均：2.4回/月 (1.2往復/月) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. 運賃分布 | <table border="1"> <tr><td>1,000円以下</td><td>2</td><td>2.7%</td></tr> <tr><td>1,001円～ 1,500円</td><td>1</td><td>1.4%</td></tr> <tr><td>1,501円～ 2,000円</td><td>17</td><td>23.0%</td></tr> <tr><td>2,001円～ 2,500円</td><td>12</td><td>16.2%</td></tr> <tr><td>2,501円～ 3,000円</td><td>22</td><td>29.7%</td></tr> <tr><td>3,001円～ 3,500円</td><td>13</td><td>17.6%</td></tr> <tr><td>3,501円～ 4,000円</td><td>4</td><td>5.4%</td></tr> <tr><td>4,001円～ 4,500円</td><td>2</td><td>2.7%</td></tr> <tr><td>4,501円以上</td><td>1</td><td>1.4%</td></tr> <tr><td>計</td><td>74</td><td>100.0%</td></tr> </table> <p>※運行回数ベース</p> | 1,000円以下 | 2 | 2.7% | 1,001円～ 1,500円 | 1 | 1.4% | 1,501円～ 2,000円 | 17 | 23.0% | 2,001円～ 2,500円 | 12 | 16.2% | 2,501円～ 3,000円 | 22 | 29.7% | 3,001円～ 3,500円 | 13 | 17.6% | 3,501円～ 4,000円 | 4 | 5.4% | 4,001円～ 4,500円 | 2 | 2.7% | 4,501円以上 | 1 | 1.4% | 計 | 74 | 100.0% | <table border="1"> <tr><td>1,000円以下</td><td>168</td><td>29.2%</td></tr> <tr><td>1,001円～ 1,500円</td><td>190</td><td>33.0%</td></tr> <tr><td>1,501円～ 2,000円</td><td>118</td><td>20.5%</td></tr> <tr><td>2,001円～ 2,500円</td><td>53</td><td>9.2%</td></tr> <tr><td>2,501円～ 3,000円</td><td>36</td><td>6.3%</td></tr> <tr><td>3,001円～ 3,500円</td><td>6</td><td>1.0%</td></tr> <tr><td>3,501円～ 4,000円</td><td>3</td><td>0.5%</td></tr> <tr><td>4,001円～ 4,500円</td><td>0</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>4,501円以上</td><td>1</td><td>0.2%</td></tr> <tr><td>計</td><td>575</td><td>100.0%</td></tr> </table> <p>※運行回数ベース</p> | 1,000円以下 | 168 | 29.2% | 1,001円～ 1,500円 | 190 | 33.0% | 1,501円～ 2,000円 | 118 | 20.5% | 2,001円～ 2,500円 | 53 | 9.2% | 2,501円～ 3,000円 | 36 | 6.3% | 3,001円～ 3,500円 | 6 | 1.0% | 3,501円～ 4,000円 | 3 | 0.5% | 4,001円～ 4,500円 | 0 | 0.0% | 4,501円以上 | 1 | 0.2% | 計 | 575 | 100.0% | <table border="1"> <tr><td>1,000円以下</td><td>140</td><td>28.4%</td></tr> <tr><td>1,001円～ 1,500円</td><td>124</td><td>25.2%</td></tr> <tr><td>1,501円～ 2,000円</td><td>120</td><td>24.3%</td></tr> <tr><td>2,001円～ 2,500円</td><td>52</td><td>10.5%</td></tr> <tr><td>2,501円～ 3,000円</td><td>35</td><td>7.1%</td></tr> <tr><td>3,001円～ 3,500円</td><td>10</td><td>2.0%</td></tr> <tr><td>3,501円～ 4,000円</td><td>6</td><td>1.2%</td></tr> <tr><td>4,001円～ 4,500円</td><td>3</td><td>0.6%</td></tr> <tr><td>4,501円以上</td><td>3</td><td>0.6%</td></tr> <tr><td>計</td><td>493</td><td>100.0%</td></tr> </table> <p>※運行回数ベース</p> | 1,000円以下 | 140 | 28.4% | 1,001円～ 1,500円 | 124 | 25.2% | 1,501円～ 2,000円 | 120 | 24.3% | 2,001円～ 2,500円 | 52 | 10.5% | 2,501円～ 3,000円 | 35 | 7.1% | 3,001円～ 3,500円 | 10 | 2.0% | 3,501円～ 4,000円 | 6 | 1.2% | 4,001円～ 4,500円 | 3 | 0.6% | 4,501円以上 | 3 | 0.6% | 計 | 493 | 100.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,000円以下 | 2 | 2.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,001円～ 1,500円 | 1 | 1.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,501円～ 2,000円 | 17 | 23.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2,001円～ 2,500円 | 12 | 16.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2,501円～ 3,000円 | 22 | 29.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3,001円～ 3,500円 | 13 | 17.6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3,501円～ 4,000円 | 4 | 5.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4,001円～ 4,500円 | 2 | 2.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4,501円以上 | 1 | 1.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 74 | 100.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,000円以下 | 168 | 29.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,001円～ 1,500円 | 190 | 33.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,501円～ 2,000円 | 118 | 20.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2,001円～ 2,500円 | 53 | 9.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2,501円～ 3,000円 | 36 | 6.3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3,001円～ 3,500円 | 6 | 1.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3,501円～ 4,000円 | 3 | 0.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4,001円～ 4,500円 | 0 | 0.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4,501円以上 | 1 | 0.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 575 | 100.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,000円以下 | 140 | 28.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,001円～ 1,500円 | 124 | 25.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,501円～ 2,000円 | 120 | 24.3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2,001円～ 2,500円 | 52 | 10.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2,501円～ 3,000円 | 35 | 7.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3,001円～ 3,500円 | 10 | 2.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3,501円～ 4,000円 | 6 | 1.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4,001円～ 4,500円 | 3 | 0.6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4,501円以上 | 3 | 0.6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 493 | 100.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. 出発時間帯分布 | <table border="1"> <tr><td>7時台</td><td>0</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>8時台</td><td>4</td><td>5.4%</td></tr> <tr><td>9時台</td><td>13</td><td>17.6%</td></tr> <tr><td>10時台</td><td>11</td><td>14.9%</td></tr> <tr><td>11時台</td><td>9</td><td>12.2%</td></tr> <tr><td>12時台</td><td>4</td><td>5.4%</td></tr> <tr><td>13時台</td><td>3</td><td>4.1%</td></tr> <tr><td>14時台</td><td>8</td><td>10.8%</td></tr> <tr><td>15時台</td><td>8</td><td>10.8%</td></tr> <tr><td>16時台</td><td>10</td><td>13.5%</td></tr> <tr><td>17時台</td><td>4</td><td>5.4%</td></tr> <tr><td>計</td><td>74</td><td>100.0%</td></tr> </table> <p>※運行回数ベース</p> | 7時台 | 0 | 0.0% | 8時台 | 4 | 5.4% | 9時台 | 13 | 17.6% | 10時台 | 11 | 14.9% | 11時台 | 9 | 12.2% | 12時台 | 4 | 5.4% | 13時台 | 3 | 4.1% | 14時台 | 8 | 10.8% | 15時台 | 8 | 10.8% | 16時台 | 10 | 13.5% | 17時台 | 4 | 5.4% | 計 | 74 | 100.0% | <table border="1"> <tr><td>7時台</td><td>19</td><td>3.3%</td></tr> <tr><td>8時台</td><td>44</td><td>7.7%</td></tr> <tr><td>9時台</td><td>70</td><td>12.2%</td></tr> <tr><td>10時台</td><td>93</td><td>16.2%</td></tr> <tr><td>11時台</td><td>90</td><td>15.7%</td></tr> <tr><td>12時台</td><td>62</td><td>10.8%</td></tr> <tr><td>13時台</td><td>50</td><td>8.7%</td></tr> <tr><td>14時台</td><td>40</td><td>7.0%</td></tr> <tr><td>15時台</td><td>47</td><td>8.2%</td></tr> <tr><td>16時台</td><td>31</td><td>5.4%</td></tr> <tr><td>17時台</td><td>29</td><td>5.0%</td></tr> <tr><td>計</td><td>575</td><td>100.0%</td></tr> </table> <p>※運行回数ベース</p> | 7時台 | 19 | 3.3% | 8時台 | 44 | 7.7% | 9時台 | 70 | 12.2% | 10時台 | 93 | 16.2% | 11時台 | 90 | 15.7% | 12時台 | 62 | 10.8% | 13時台 | 50 | 8.7% | 14時台 | 40 | 7.0% | 15時台 | 47 | 8.2% | 16時台 | 31 | 5.4% | 17時台 | 29 | 5.0% | 計 | 575 | 100.0% | <table border="1"> <tr><td>7時台</td><td>5</td><td>1.0%</td></tr> <tr><td>8時台</td><td>40</td><td>8.1%</td></tr> <tr><td>9時台</td><td>67</td><td>13.6%</td></tr> <tr><td>10時台</td><td>76</td><td>15.4%</td></tr> <tr><td>11時台</td><td>74</td><td>15.0%</td></tr> <tr><td>12時台</td><td>43</td><td>8.7%</td></tr> <tr><td>13時台</td><td>44</td><td>8.9%</td></tr> <tr><td>14時台</td><td>36</td><td>7.3%</td></tr> <tr><td>15時台</td><td>48</td><td>9.7%</td></tr> <tr><td>16時台</td><td>42</td><td>8.5%</td></tr> <tr><td>17時台</td><td>18</td><td>3.7%</td></tr> <tr><td>計</td><td>493</td><td>100.0%</td></tr> </table> <p>※運行回数ベース</p> | 7時台 | 5 | 1.0% | 8時台 | 40 | 8.1% | 9時台 | 67 | 13.6% | 10時台 | 76 | 15.4% | 11時台 | 74 | 15.0% | 12時台 | 43 | 8.7% | 13時台 | 44 | 8.9% | 14時台 | 36 | 7.3% | 15時台 | 48 | 9.7% | 16時台 | 42 | 8.5% | 17時台 | 18 | 3.7% | 計 | 493 | 100.0% |
| 7時台 | 0 | 0.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8時台 | 4 | 5.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9時台 | 13 | 17.6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10時台 | 11 | 14.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11時台 | 9 | 12.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12時台 | 4 | 5.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13時台 | 3 | 4.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14時台 | 8 | 10.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15時台 | 8 | 10.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16時台 | 10 | 13.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17時台 | 4 | 5.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 74 | 100.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7時台 | 19 | 3.3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8時台 | 44 | 7.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9時台 | 70 | 12.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10時台 | 93 | 16.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11時台 | 90 | 15.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12時台 | 62 | 10.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13時台 | 50 | 8.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14時台 | 40 | 7.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15時台 | 47 | 8.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16時台 | 31 | 5.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17時台 | 29 | 5.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 575 | 100.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7時台 | 5 | 1.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8時台 | 40 | 8.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9時台 | 67 | 13.6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10時台 | 76 | 15.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11時台 | 74 | 15.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12時台 | 43 | 8.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13時台 | 44 | 8.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14時台 | 36 | 7.3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15時台 | 48 | 9.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16時台 | 42 | 8.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17時台 | 18 | 3.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 493 | 100.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6. 運行経費 | 57,840円 ○1人1乗車当りの平均支援額 525.8円 (57,840円÷110人) | 443,360円 ○1人1乗車当りの平均支援額 603.2円 (443,360円÷735人) | 387,660円 ○1人1乗車当りの平均支援額 658.2円 (387,660円÷589人) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

7. 移動区間の内訳

【富士見地区】 (人)

| | | 降車地 | | | |
|-----|-------|------|-------|----|-----|
| 乗車地 | 乗/降 | 0 本庁 | 1 富士見 | 計 | |
| | 0 本庁 | | 1 | 38 | 39 |
| | 1 富士見 | | 29 | 42 | 71 |
| | 計 | | 30 | 80 | 110 |

【元総社・総社・清里地区】 (人)

| | | 降車地 | | | | | | | |
|-----|-------|------|-------|------|------|-----|------|---|-----|
| 乗車地 | 乗/降 | 0 本庁 | 1 元総社 | 2 総社 | 3 清里 | 4 東 | 5 南橋 | 計 | |
| | 0 本庁 | | 8 | 132 | 107 | 2 | | | 249 |
| | 1 元総社 | | 103 | 93 | 40 | 2 | 8 | | 246 |
| | 2 総社 | | 95 | 33 | 77 | 2 | 1 | 4 | 212 |
| | 3 清里 | | | 3 | 3 | | | | 6 |
| | 4 東 | | 2 | 14 | 2 | | 1 | | 19 |
| | 5 南橋 | | | | 3 | | | | 3 |
| | 計 | | 208 | 275 | 232 | 6 | 10 | 4 | 735 |

【上川淵・下川淵地区】 (人)

| | | 降車地 | | | | | | | |
|-----|-------|------|-------|-------|------|------|------|-----|-----|
| 乗車地 | 乗/降 | 0 本庁 | 1 上川淵 | 2 下川淵 | 3 桂萱 | 4 永明 | 5 城南 | 計 | |
| | 0 本庁 | | 18 | 125 | 17 | 1 | 1 | 1 | 163 |
| | 1 上川淵 | | 106 | 161 | 6 | 4 | 47 | 0 | 324 |
| | 2 下川淵 | | 11 | 3 | 16 | 4 | 2 | 1 | 37 |
| | 3 桂萱 | | 1 | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| | 4 永明 | | 0 | 50 | 2 | 0 | 2 | 1 | 55 |
| | 5 城南 | | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 計 | | 136 | 343 | 46 | 9 | 52 | 3 | 589 | |

II 利用者行動の追跡調査結果

①登録者アンケート集計（総括表）

| | 富士見地区 | 元総社・総社・清里地区 | 上川淵・下川淵地区 |
|---------|-----------------------------|-----------------------------|--|
| 1. 対象者 | 591人 (男：207人、女：384人) | 278人 (男：70人、女：208人) | 470人 (男：144人、女：326人) |
| 2. 実施期間 | H26. 5. 30(金)～6. 20(金) | H27. 1. 6(火)～1. 30(金) | H27. 4. 30(木)～5. 13(水) |
| 3. 回収状況 | 有効回答：359サンプル (回答率：60.7%) | 有効回答：218サンプル (回答率：78.4%) | 有効回答：289サンプル (回答率：61.5%) ※5/22現在 |
| 4. 集計結果 | | | |
| | 男 女 計 | 男 女 計 | 男 女 計 |
| ①利用した | 22 32 54 | 28 104 132 | 25 67 92 |
| ②利用無し | 100 205 305 | 24 62 86 | 69 128 197 |
| 回答計 | 122 237 359 | 52 166 218 | 94 195 289 |
| 回答率 | 58.9% 61.7% 60.7% | 74.3% 79.8% 78.4% | 65.3% 59.8% 61.5% |
| 未回収分 | 85 147 232 | 18 42 60 | 50 131 181 |
| 登録者計 | 207 384 591 | 70 208 278 | 144 326 470 |

①-1 利用しなかった人への調査結果

(1) 利用しなかった理由（最大3つまで）

| | 富士見 | | 元総社・総社・清里 | | 上川淵・下川淵 | |
|--------------------------|-----|--------|-----------|--------|---------|--------|
| 1. 自分の運転で用事が足りた | 127 | 41.6% | 20 | 23.3% | 56 | 28.4% |
| 2. 家族や他人が運転する車の送迎で用事が足りた | 167 | 54.8% | 46 | 53.5% | 131 | 66.5% |
| 3. るんるんバスの利用で用事が足りた | 52 | 17.0% | — | — | — | — |
| 4. 路線バスの利用で用事が足りた | 47 | 15.4% | 15 | 17.4% | 18 | 9.1% |
| 5. 徒歩や自転車で用事が足りた | 43 | 14.1% | 36 | 41.9% | 73 | 37.1% |
| 6. 遠出する機会がなかった | 100 | 32.8% | 10 | 11.6% | 41 | 20.8% |
| 7. 一人では出かけられない | 40 | 13.1% | 11 | 12.8% | 23 | 11.7% |
| 8. 運賃支払額が高くて利用できなかった | 24 | 7.9% | 6 | 7.0% | 11 | 5.6% |
| 9. その他 | 11 | 3.6% | 3 | 3.5% | 15 | 7.6% |
| 99. 未回答 | 15 | 4.9% | 8 | 9.3% | 7 | 3.6% |
| 回答数 | 626 | 205.2% | 155 | 180.2% | 375 | 190.4% |
| 回答者数（※登録したが利用しなかった人） | 305 | 100.0% | 86 | 100.0% | 197 | 100.0% |

(2) でまんど相乗りタクシーの「今後」について（考えに当てはまるもの最大で2つ）

| | 富士見 | | 元総社・総社・清里 | | 上川淵・下川淵 | |
|---|-----|--------|-----------|--------|---------|--------|
| 1. <u>今回は利用しなかったが、必要な時に使いたいので、今すぐ制度化して欲しい</u> | 148 | 48.5% | 47 | 54.7% | 95 | 48.2% |
| 2. <u>運転の不安や家族送迎への配慮から、将来的に制度化して欲しい</u> | 171 | 56.1% | 41 | 47.7% | 113 | 57.4% |
| 3. <u>他の地区でも実験を行い、検証して欲しい</u> | 57 | 18.7% | 21 | 24.4% | 52 | 26.4% |
| 4. <u>制度化の必要は無い</u> | 18 | 5.9% | 3 | 3.5% | 6 | 3.0% |
| 5. その他 | 14 | 4.6% | 2 | 2.3% | 10 | 5.1% |
| 99. 未回答 | 39 | 12.8% | 10 | 11.6% | 16 | 8.1% |
| 回答数 | 447 | 146.6% | 124 | 144.2% | 292 | 148.2% |
| 回答者数（※登録したが利用しなかった人） | 305 | 100.0% | 86 | 100.0% | 197 | 100.0% |

○自由記載欄（主なコメント内容）

（○の数字は回答人数）

| 区分 | コメント内容 | 富士見 | 元総社 社 清里 | 上川淵 下川淵 |
|-----|------------------------------------|-----|----------------|------------|
| 将来的 | ・高齢により自動車の運転等に不安があるため制度化してほしい | ⑦ | ① | |
| | ・今直ぐの制度化は望まないが、社会実験を継続して実施してほしい | ① | | |
| | ・今のところ必要は無い | ② | | |
| 運賃 | ・迎車料金の無料化、バスカードのような割引カードの創出 | ① | | |
| | ・他の人と一緒に出かけることがないので相乗りにならず負担額が大きい | ① | | ① |
| | ・良いアイデアだと思うが負担額が大きくなり気軽に利用できない | ③ | | |
| | ・地域により迎車料金を含め負担額が大きくなり利用しづらい | ① | | ① |
| | ・付添い人に対して支援が無いと負担額が大きくなってしまふ | | | ① |
| 区域 | ・日常通院している病院が運行可能エリア外であったため利用出来なかった | ① | | |
| | ・市中心部に限らず、利用出来るエリアを拡大してほしい | ② | ② | ② |
| | ・吉岡地区等、市外まで行けるよう運行エリアを見直してもらいたい | | ④ | |
| 手法 | ・利用方法を簡単にしてほしい（手続きが面倒） | | ③ | ① |
| | ・利用登録証をコンパクトにして、利用券をもう少し厚くしてほしい | | ① | |
| | ・タクシーは呼んだり待ったりするのが面倒 | | | ① |
| 予約 | ・1日1回目の事前予約制度をなくして欲しい | ③ | | |
| 相乗り | ・2人以上の相乗りは難しい（少ない） | ② | ② | |
| | ・運行区域が広がれば相乗りして一緒に出かけたい | | | ① |
| 周知 | ・本制度について回覧されたがPR不足だと思う（利用方法が分からない） | ① | | ② |
| 肯定的 | ・タクシーの利用頻度が高いので運賃助成制度は助かる | ① | | |
| | ・過疎高齢化地域への福祉として公的対応が不可欠であるため制度化すべき | ① | | |
| | ・天候が悪い時に出かける場合に利用したい | | ② | |

注：同じ趣旨のコメントは整理をして記載

①-2 利用した人への調査結果

1 本人の要件

①送迎をしてくれる人の有無

(人)

| | 富士見 | | 元総社・総社・清里 | | 上川淵・下川淵 | |
|-------------|-----|--------|-----------|--------|---------|--------|
| | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 |
| 1. 無し (いない) | 22 | 40.7% | 75 | 56.8% | 74 | 80.4% |
| 2. 有り (いる) | 26 | 48.1% | 55 | 41.7% | 18 | 19.6% |
| 99. 不明 | 6 | 11.1% | 2 | 1.5% | 0 | 0.0% |
| 回答数 | 54 | 100.0% | 132 | 100.0% | 92 | 100.0% |

②運転免許証

(人)

| | 富士見 | | 元総社・総社・清里 | | 上川淵・下川淵 | |
|-------------------|-----|--------|-----------|--------|---------|--------|
| | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 |
| 1. 自動車運転免許証有り | 31 | 57.4% | 23 | 17.4% | 13 | 14.1% |
| 2. 自動二輪・原付バイクのみ有り | 1 | 1.9% | 5 | 3.8% | 3 | 3.3% |
| 3. 無し | 20 | 37.0% | 103 | 78.0% | 76 | 82.6% |
| 99. 不明 | 2 | 3.7% | 1 | 0.8% | 0 | 0.0% |
| 回答数 | 54 | 100.0% | 132 | 100.0% | 92 | 100.0% |

③自由に使える移動手段 (複数回答)

(人)

| | 富士見 | | 元総社・総社・清里 | | 上川淵・下川淵 | |
|---------------|-----|--------|-----------|--------|---------|--------|
| | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 |
| 1. 自動車 | 30 | 55.6% | 12 | 9.1% | 10 | 10.9% |
| 2. 自動二輪・原付バイク | 2 | 3.7% | 5 | 3.8% | 1 | 1.1% |
| 3. 自転車 | 6 | 11.1% | 47 | 35.6% | 32 | 34.8% |
| 4. 路線バス | — | — | 61 | 46.2% | 49 | 53.3% |
| 5. タクシー | — | — | 91 | 68.9% | 68 | 73.9% |
| 6. 無し | 16 | 29.6% | 11 | 8.3% | 1 | 1.1% |
| 99. 不明 | 3 | 5.6% | 2 | 1.5% | 1 | 1.1% |
| 回答数 | 57 | 105.6% | 229 | 173.5% | 162 | 176.1% |
| 回答者数 | 54 | 100.0% | 132 | 100.0% | 92 | 100.0% |

④外出頻度

(人)

| | 富士見 | | 元総社・総社・清里 | | 上川淵・下川淵 | |
|----------|-----|--------|-----------|--------|---------|--------|
| | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 |
| 1. 週5日以上 | 21 | 38.9% | 18 | 13.6% | 10 | 10.9% |
| 2. 週3~4日 | 9 | 16.7% | 25 | 18.9% | 22 | 23.9% |
| 3. 週1~2日 | 13 | 24.1% | 50 | 37.9% | 29 | 31.5% |
| 4. 月2~3日 | 6 | 11.1% | 27 | 20.5% | 23 | 25.0% |
| 5. 月1日程度 | — | — | 8 | 6.1% | 6 | 6.5% |
| 6. 月1日未満 | — | — | 1 | 0.8% | 2 | 2.2% |
| 99. 不明 | 5 | 9.3% | 3 | 2.3% | 0 | 0.0% |
| 計 | 54 | 100.0% | 132 | 100.0% | 92 | 100.0% |

⑤外出目的 (複数回答)

(人)

| | 富士見 | | 元総社・総社・清里 | | 上川淵・下川淵 | |
|--------|-----|--------|-----------|--------|---------|--------|
| | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 |
| 1. 通院 | 34 | 63.0% | 105 | 79.5% | 79 | 85.9% |
| 2. 買物 | 36 | 66.7% | 88 | 66.7% | 58 | 63.0% |
| 3. 通勤 | 2 | 3.7% | 0 | 0.0% | 1 | 1.1% |
| 4. 娯楽 | 13 | 24.1% | 40 | 30.3% | 16 | 17.4% |
| 5. その他 | 18 | 33.3% | 23 | 17.4% | 16 | 17.4% |
| 99. 不明 | 6 | 11.1% | 99 | 75.0% | 0 | 0.0% |
| 回答数 | 109 | 201.9% | 355 | 268.9% | 170 | 184.8% |
| 回答者数 | 54 | 100.0% | 132 | 100.0% | 92 | 100.0% |

2 でまんど相乗りタクシーを利用した目的

①利用回数

(人)

| | 富士見 | | 元総社・総社・清里 | | 上川淵・下川淵 | |
|--------|-----|--------|-----------|--------|---------|--------|
| | 回数 | 割合 | 回数 | 割合 | 回数 | 割合 |
| 1回 | 33 | 61.1% | 21 | 15.9% | 7 | 7.6% |
| 2回 | 8 | 14.8% | 36 | 27.3% | 25 | 27.2% |
| 3回 | 7 | 13.0% | 9 | 6.8% | 8 | 8.7% |
| 4回 | 1 | 1.9% | 18 | 13.6% | 17 | 18.5% |
| 5回 | 0 | 0.0% | 5 | 3.8% | 3 | 3.3% |
| 6-10回 | 4 | 7.4% | 30 | 22.7% | 19 | 20.7% |
| 11-15回 | 0 | 0.0% | 7 | 5.3% | 6 | 6.5% |
| 16-20回 | 0 | 0.0% | 5 | 3.8% | 5 | 5.4% |
| 21回以上 | 0 | 0.0% | 1 | 0.8% | 2 | 2.2% |
| 99 不明 | 1 | 1.9% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% |
| 計 | 54 | 100.0% | 132 | 100.0% | 92 | 100.0% |

②利用目的 (複数回答)

(人)

| | 富士見 | | 元総社・総社・清里 | | 上川淵・下川淵 | |
|--------|-----|--------|-----------|--------|---------|--------|
| | 回数 | 割合 | 回数 | 割合 | 回数 | 割合 |
| 1. 通院 | 14 | 25.9% | 78 | 59.1% | 65 | 70.7% |
| 2. 買物 | 9 | 16.7% | 38 | 28.8% | 24 | 26.1% |
| 3. 通勤 | 1 | 1.9% | 0 | 0.0% | 1 | 1.1% |
| 4. 娯楽 | 6 | 11.1% | 34 | 25.8% | 13 | 14.1% |
| 5. その他 | 28 | 51.9% | 37 | 28.0% | 13 | 14.1% |
| 99 不明 | 1 | 1.9% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% |
| 回答数 | 59 | 109.3% | 187 | 141.7% | 116 | 126.1% |
| 回答者数 | 54 | 100.0% | 132 | 100.0% | 92 | 100.0% |

3 でまんど相乗りタクシーが無かった場合の移動手段

| | 富士見 | | 元総社・総社・清里 | | 上川淵・下川淵 | |
|-----------------|-----|--------|-----------|--------|---------|--------|
| | 回数 | 割合 | 回数 | 割合 | 回数 | 割合 |
| ① 家族や他人の送迎 | 13 | 11.8% | 31 | 18.5% | 9 | 6.7% |
| ② マイカー | 13 | 11.8% | 6 | 3.6% | 4 | 3.0% |
| ③ 路線バス | 15 | 13.6% | 20 | 11.9% | 15 | 11.2% |
| ④ るんるんバス | 2 | 1.8% | — | — | — | — |
| ⑤ タクシー | 45 | 40.9% | 82 | 48.8% | 85 | 63.4% |
| ⑥ 徒歩・自転車 | 2 | 1.8% | 10 | 6.0% | 12 | 9.0% |
| ⑦ 外出しなかった | 11 | 10.0% | 4 | 2.4% | 3 | 2.2% |
| ⑧ その他 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 6 | 4.5% |
| 99 不明 | 9 | 8.2% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% |
| ※ 送迎・路線バス | — | — | 2 | 1.2% | — | — |
| ※ 送迎・路線バス・タクシー | — | — | 1 | 0.6% | — | — |
| ※ 送迎・路線バス・徒歩自転車 | — | — | 1 | 0.6% | — | — |
| ※ 送迎・タクシー | — | — | 5 | 3.0% | — | — |
| ※ 路線バス・タクシー | — | — | 5 | 3.0% | — | — |
| ※ 路線バス・徒歩自転車 | — | — | 1 | 0.6% | — | — |
| 計 | 110 | 100.0% | 168 | 100.0% | 134 | 100.0% |

※印は複数の手段の「いずれかを選択」と回答

注：元総社・総社・清里地区及び上川淵・下川淵地区は上位4つの行き先別で記入

4. でまんど相乗りタクシーの「今後」について(考えに当てはまるもの最大で2つ)

(人)

| | 富士見 | | 元総社・総社・清里 | | 上川淵・下川淵 | |
|---|-----|--------|-----------|--------|---------|--------|
| | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 |
| 1. <u>今すぐに必要な施策なので制度化して欲しい</u> | 15 | 27.8% | 97 | 73.5% | 77 | 83.7% |
| 2. <u>運転の不安や家族送迎への配慮から、将来的に制度化して欲しい</u> | 37 | 68.5% | 54 | 40.9% | 28 | 30.4% |
| 3. <u>他の地区でも実験を行い、検証して欲しい</u> | 14 | 25.9% | 51 | 38.6% | 37 | 40.2% |
| 4. <u>制度化の必要は無い</u> | 4 | 7.4% | 1 | 0.8% | 0 | 0.0% |
| 5. その他 | 5 | 9.3% | 9 | 6.8% | 9 | 9.8% |
| 99. 未回答 | 1 | 1.9% | 2 | 1.5% | 0 | 0.0% |
| 回答数 | 76 | 140.7% | 214 | 162.1% | 151 | 164.1% |
| 回答者数 | 54 | 100.0% | 132 | 100.0% | 92 | 100.0% |

○自由記載欄 (主なコメント内容)

(○の数字は回答人数)

| 区分 | コメント内容 | 富士見 | 元総社 総社 清里 | 上川淵 下川淵 |
|-----|-------------------------------------|-----|-----------------|------------|
| | | 人数 | 人数 | 人数 |
| 将来的 | ・高齢により自動車の運転等に不安があるため制度化してほしい | ② | ① | |
| | ・高齢化が進み、家族の協力が得られない人が増えるため制度化してほしい | | ② | |
| | ・一人暮らしで身体に不自由があるため制度化してほしい | ① | | |
| | ・年金生活者にとって大変助かった。制度化を希望する | | ⑤ | ① |
| | ・今回利用したが助かった。制度化してほしい | | ② | ① |
| | ・タクシー以外には移動手段がなくなりそうなので制度化してほしい | | ① | |
| | ・路線バスと違って利用したい時間に利用できるので便利 | | ① | |
| | ・福祉ハイヤー利用券だけでは足りないため制度化してほしい | | ① | |
| | ・復路だけでも荷物があるのででまんど相乗りタクシーを制度化してほしい | | ① | |
| | ・病気が悪化したため、この制度がなければ通院出来なかった | | | ② |
| 運賃 | ・迎車料金の無料化、バスカードのような割引カードの創出 | ① | | |
| | ・500円の補助ではタクシー運賃が高い | ② | | ① |
| | ・無料であれば制度化を希望するが、負担の少ない路線バスを利用する | | ① | |
| 区域 | ・市中心部に限らず、利用出来るエリアを拡大してほしい | ② | ① | ④ |
| | ・高崎・吉岡等、市外まで行けるよう運行エリアに見直してもらいたい | | ② | |
| 手法 | ・利用方法を簡単にしてほしい(手続きが面倒)(忘れることがあった) | ① | ① | |
| | ・1日に利用できる上限回数を2回ではなく4回(2往復分)にしてほしい | | | ① |
| | ・利用券を回数券方式に変更してもらいたい(統一した分かりやすい支援額) | | ④ | |
| | ・タクシー運転手が慣れていない(タクシー運転手の理解不足が目立った) | | ① | ① |
| | ・利用方法が面倒。500円程度の支援であれば普通のタクシーの方が気が楽 | | ① | |
| 予約 | ・1日1回目の事前予約制度を無くして欲しい | ① | | |
| 相乗り | ・2人以上の相乗りは難しい(少ない) | ① | | |
| 周知 | ・本制度について回覧されたがPR不足だと思う(利用方法が分からない) | | ① | ① |
| 肯定 | ・早くお願いしたい。とても助かる | | ② | |
| その他 | ・るんるんバスやふるさとバスのような乗合バスやマイバスの導入を希望 | | ④ | |
| | ・路線バスの運行回数を増やして欲しい(路線バスの本数が少なく不便) | | ① | ③ |
| | ・車いすでも乗せてもらえるタクシーを希望する | | ② | |

注:同じ趣旨のコメントは整理をして記載。

移動困難者対策に対する評価と期待する効果

～ 社会実験及び利用者アンケート結果による考察 ～

〔評価と効果〕

【利用者】

- タクシーの特性を活かすことにより、歩行も困難な高齢者、障害者、妊産婦等、自分の行動計画に合わせて外出が可能となる支援制度である。
- 既存のタクシーより安価に、いつでもどこへでも利用でき、外出機会の選択肢が増える支援制度である。
- 一人暮らしの独居老人や、他人に頼ることが出来ない人、運転に自信の無い人、また、将来的に移動手段が無くなることに不安を抱える人に、暮らしの安全安心を担保する支援制度である。
- 福祉施策を補完し、拡充する支援制度である。

【家族】（※利用者以外の市民）

- 送迎のために拘束された時間が解消され、自分の自由な時間を持つ余裕が生まれる等、家族の負担軽減に繋がる支援制度である。
- 遠方に住んでいる、仕事を休めない等の理由から、送迎したくても出来なかった家族にとって、負担軽減に繋がる支援制度である。
- プロのタクシードライバーによる送迎が可能となるため、同世代の知人等に気兼ねして頼るよりも、安心して送迎を頼める支援制度である。
- 独居老人を抱える家族にとって、タクシードライバーが自宅まで迎えに行くことにより、見守りの要素が発生し、安心感が増す支援制度である。

【タクシー事業者】

- 運賃が高いことを理由に、タクシーを敬遠していた人が、この制度によりタクシーを利用するようになる等、新たなタクシー利用客の掘り起こしに繋がる支援制度である。
- これまでタクシー文化の無かった地域に、タクシー利用者が増加することで、公共交通の1つであるタクシーが認知され、利用者の増加にも繋がり、タクシー業界の活性化策に繋がる制度である。

【バス事業者】

- 市中心部の路線や広域路線等、既存バス利用者が本支援制度（タクシー）に移行することが懸念されている。

しかしながら、本支援制度により、これまで外出せずに引き籠もっていた人が、外出するようになることにより、既存の公共交通（移動手段）にも目を向ける人が多くなり、外出した際の選択肢の1つとして、新たなバス利用者になることも期待できる。

【行政】

- 人口減社会や高齢化社会を迎え、全市域において、移動困難者対策として、新たな移動手段を設けることは、引き籠もりを無くし、外出機会を提供し、心身共に健やかに生活する手助けとなることから、市民誰もが安全で安心して暮らすことが出来る「生命都市いきいき前橋」の実現を目指す本市にとって、必要な支援制度である。

〔分析結果〕

平成28年1月より、全市域を対象に、移動困難者対策として「マイタク」の運行を開始する。

〔注：全市域でスタートした後においても、手法や内容を固定せず、利用者動向や意見、既存の公共交通事業者等の意見等を踏まえ、定期的に見直しを行うこととする。〕

移動困難者対策 実施計画（最終案）

| 区分 | 内容 | 備考 | | | | | | | | | | | | |
|------------------|--|--------|----------------|--------|--|--------|---|--------|---|--|---|---|-------------------|--|
| 1. 実施目的 | 移動困難者対策（愛称：マイタク） | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 実施地区 （対象者） | 前橋市全域 （前橋市に住民登録があり、登録条件に該当する人） | | | | | | | | | | | | | |
| 3. 実施開始日 | H28年1月23日（土） 全市域を対象に開始 ※手法や内容を固定せず、定期的に見直し（検証）を行う。 | | | | | | | | | | | | | |
| 4. 運行形態 | 一般乗用方式によるデマンド型タクシー （一般乗用旅客自動車運送事業） | | | | | | | | | | | | | |
| 5. 利用可能時間 | 午前7時00分～午後6時00分 | | | | | | | | | | | | | |
| 6. 利用対象者 | <p>【事前登録制】 登録条件を満たした人の中から希望者を募る。</p> <p>〈登録条件〉</p> <p>A：年齢75歳以上の方</p> <p>B：年齢65歳以上で運転免許証（普通免許）をお持ちでない方</p> <p>C：下記のいずれかの該当者</p> <table border="0"> <tr> <td>①身体障害者</td> <td>⑤要介護・要支援認定者</td> </tr> <tr> <td>②知的障害者</td> <td>⑥難病患者</td> </tr> <tr> <td>③精神障害者</td> <td>⑦妊産婦</td> </tr> <tr> <td>④発達障害者</td> <td></td> </tr> </table> <p>※上記①～⑦の該当者の中、福祉有償運送利用の登録が無く、本市が行う福祉車両補助、運転免許取得費補助、自動車税等の減免を受けていない方</p> <p>※上記①～⑦の該当者で登録申請が出来る方は、手帳、被保険者証、受給者証等、いずれかの書類で確認できる方に限る。</p> <p>D：運転免許証を自主返納した方（注：運転免許証失効者は対象外）</p> <p>注：登録期間中、転出（死亡）した方は、事実発生日以降は対象外となり、転入（出生）した方で登録条件に該当する方は、登録対象者となる。</p> | ①身体障害者 | ⑤要介護・要支援認定者 | ②知的障害者 | ⑥難病患者 | ③精神障害者 | ⑦妊産婦 | ④発達障害者 | | <p>※登録条件C及びDは年齢は問わない。</p> <p>※社会実験で登録申請を行い利用実績のあった人の登録申請や、運転免許証自主返納者が登録申請を行う際の簡素化について検討する。</p> | | | | |
| ①身体障害者 | ⑤要介護・要支援認定者 | | | | | | | | | | | | | |
| ②知的障害者 | ⑥難病患者 | | | | | | | | | | | | | |
| ③精神障害者 | ⑦妊産婦 | | | | | | | | | | | | | |
| ④発達障害者 | | | | | | | | | | | | | | |
| 7. 登録申請受付 | <p>○登録申請受付開始日 平成27年10月1日（木）～</p> <p>〔添付書類〕 登録条件Cに該当する方は、手帳、被保険者証、受給者証等の写しを添付して申請することを基本とする。</p> | | | | | | | | | | | | | |
| 8. 市の支援内容 | <p>○登録者が同乗した場合（※2人以上の相乗利用） ⇒ 1人1乗車につき最大500円を支援</p> <p>○登録者が1人で乗車した場合（※単独利用）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー運賃が2,000円までの場合 ⇒ タクシー運賃の半額を支援（10円未満切り上げ） ・タクシー運賃が2,000円を超える場合 ⇒ 1運行に対して一律1,000円を支援 <p>注1：付添い人は支援の対象外とする。</p> <p>注2：身障者割引(1割引き)、福祉ハイヤー利用券(初乗り運賃相当分)、運転免許証自主返納支援事業によるタクシー利用券等と併用可能とする。</p> <p>〔※メーカー運賃から上記の各種割引額を除いた残額(自己負担額)に対して支援を行う。〕</p> <p>〈支援に対する制限〉</p> <table border="1"> <tr> <td>①</td> <td>： 1人1日2回まで利用可能</td> </tr> <tr> <td>②-1</td> <td>： 1人が支援を受けられる年間上限回数は120回（60往復分）とする。 〈※1ヶ月（5週間）当り：5.0往復、1週間に1往復を目安〉 〔注：但し、交付された利用券は、年間上限回数の範囲内において、1ヶ月に何枚使用しても構わないこととする。〕</td> </tr> <tr> <td>②-2</td> <td>： 年度の途中で登録申請を行い、登録者になった方には、申請日の属する月から年度末までの月数×10枚/1ヶ月を発行する。</td> </tr> <tr> <td>②-3</td> <td>： 年度の途中で登録条件に該当しなくなった方（転出者やC区分該当者で有効期限を迎えた方で更新されない方等を含む）には、利用登録証と合わせて未使用の利用券の返還を求めるとする。</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>： 前橋地区ハイヤー協議会に所属する事業者の車両を利用した場合に限って支援を行う。</td> </tr> <tr> <td>④</td> <td>： 市の予算の範囲内で支援を行う。</td> </tr> </table> | ① | ： 1人1日2回まで利用可能 | ②-1 | ： 1人が支援を受けられる年間上限回数は120回（60往復分）とする。 〈※1ヶ月（5週間）当り：5.0往復、1週間に1往復を目安〉 〔注：但し、交付された利用券は、年間上限回数の範囲内において、1ヶ月に何枚使用しても構わないこととする。〕 | ②-2 | ： 年度の途中で登録申請を行い、登録者になった方には、申請日の属する月から年度末までの月数×10枚/1ヶ月を発行する。 | ②-3 | ： 年度の途中で登録条件に該当しなくなった方（転出者やC区分該当者で有効期限を迎えた方で更新されない方等を含む）には、利用登録証と合わせて未使用の利用券の返還を求めるとする。 | ③ | ： 前橋地区ハイヤー協議会に所属する事業者の車両を利用した場合に限って支援を行う。 | ④ | ： 市の予算の範囲内で支援を行う。 | |
| ① | ： 1人1日2回まで利用可能 | | | | | | | | | | | | | |
| ②-1 | ： 1人が支援を受けられる年間上限回数は120回（60往復分）とする。 〈※1ヶ月（5週間）当り：5.0往復、1週間に1往復を目安〉 〔注：但し、交付された利用券は、年間上限回数の範囲内において、1ヶ月に何枚使用しても構わないこととする。〕 | | | | | | | | | | | | | |
| ②-2 | ： 年度の途中で登録申請を行い、登録者になった方には、申請日の属する月から年度末までの月数×10枚/1ヶ月を発行する。 | | | | | | | | | | | | | |
| ②-3 | ： 年度の途中で登録条件に該当しなくなった方（転出者やC区分該当者で有効期限を迎えた方で更新されない方等を含む）には、利用登録証と合わせて未使用の利用券の返還を求めるとする。 | | | | | | | | | | | | | |
| ③ | ： 前橋地区ハイヤー協議会に所属する事業者の車両を利用した場合に限って支援を行う。 | | | | | | | | | | | | | |
| ④ | ： 市の予算の範囲内で支援を行う。 | | | | | | | | | | | | | |

| 区分 | 内容 | 備考 |
|----------------------|---|--|
| 9. 運行エリア 及び利用目的 | <p>○運行エリア 前橋市内全域</p> <p>注：但し、乗車地・降車地のいずれか一方が前橋市内である運行でも市の支援の対象とする。</p> <p>〔※市外から本市内に戻る際は、前橋地区ハイヤー協議会に所属する事業者にて電話予約を行い、迎車してから利用することとする。〕</p> <p>○利用目的 利用目的は自由（※目的地も自由に設定可能） 注：ドア・ツー・ドアの利用を可能とする。</p> | |
| 10. 運休日 | 無し | |
| 11. 車両数 | スタンバイ方式（※車両台数制限無し） | |
| 12. 車両種類 | セダンタイプの普通車 注1：身障者対応機能・設備無し 注2：利用者が5人まで乗車できる車両の場合は、登録者5人までを上限に支援を行う。 | |
| 13. タクシー事業者 による管理 | <p>「運行情報入力システム」を導入して運行実績等の管理を行う。</p> <p>〈タクシー事業者における管理業務内容〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行業務（予約の受付・配車・車内の精算等を含む） ・バーコード付き利用券からの利用実績の入力及び確定処理業務 ・市への利用券未収額の請求事務 （※請求書・バーコード付き利用券の提出） <p>〈「運行情報入力システム」運用に対する経費負担の考え方〉</p> <p>○タクシー事業者負担分</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インターネット環境が整ったPC本体 及び データ出力用印刷機 ・インターネット接続料（通信費用） <p>○市負担分</p> <ul style="list-style-type: none"> ・システム導入費用（バーコードリーダー等の附属機器類を含む） ・システム保守管理費用 | ※「運行情報入力システム」を導入することにより、市において利用者の利用実績の把握が可能となるため、支援に対する制限の管理は市で行う。 |
| 14. 利用方法 | 登録者に発行される利用登録証とバーコード付き利用券を提示して利用する。 | |
| 15. 周知方法 | <p>○ 広報や公民館館報等で周知を行う。</p> <p>○ 「マイタク」専用ポスター・チラシ、シール等を作成し、市有施設、タクシー事業者、タクシー車内等に掲示して周知を図る。</p> <p>○ 各地区の自治会・老人会・民生委員等を対象とした説明会の実施</p> <p>○ 福祉施設、総合病院、地域包括支援センター職員等に対する説明会の実施</p> | |
| 16. 未収額精算方法 | 毎月 注：前月の利用実績（運行情報入力システムにおける確定データ）に基づく請求書及び利用券の收受・確認作業を経て、毎月、精算する。 | |
| 17. 財源 (H27年度) | 実施事業費：11,909千円 注：上記の事業費の財源として、「地域活性化・地域住民生活等緊急支援交付金(地方創生先行型)：8,000千円」を活用する予定 | |
| 18. その他 | <p>① 登録された方の中で、2カ年に渡って1度も利用実績の無い方については、本人に通知を行い、登録者から除外する。 （※一旦、登録者から除外されても、再度、登録申請は可能とする。）</p> <p>② 手法や内容等について、見直しを行う際には、利用登録証も必要に応じて更新を行うこととする。</p> | |

マイタク

利用登録証

| | | |
|--------------|----|------|
| お名前 | 性別 | 生年月日 |
| フリガナ | | |
| 氏名 (本人自署) | | |

■ 利用方法 ■ 利用可能時間は午前7時から午後6時です。(※運休日無し)

1. 前橋市内のタクシー会社に電話予約する

一般のタクシーと同様に前橋市内のタクシー会社に、直接、電話予約してご利用ください。(利用方法は一般のタクシーと同じです。)

なお、前橋市内の病院や駅に待機しているタクシー車両には、予約無しでご利用いただけます。

※車両に貼ってあるマイタクのシンボルマークが目印です。

【例】

- 自宅等にタクシーを迎車して乗車する。
- 駅や病院、市有施設、商業施設等に待機しているタクシーに乗車する。



シンボルマーク

〈利用できる(支援が受けられる)タクシー会社(前橋地区ハイヤー協議会所属)〉

| タクシー会社名 | 電話番号 | 所在地 |
|----------|--------------|-------------|
| アサカタクシー | 027-231-8181 | 三俣町1-5-14 |
| 東洋タクシー | 027-264-1266 | 堤町701-5 |
| 清水タクシー | 027-243-4343 | 城東町5-654-13 |
| 赤城タクシー | 027-283-2305 | 茂木町38 |
| 群中タクシー | 027-263-4141 | 天川大島町1-1 |
| 敷島タクシー | 027-231-1108 | 敷島町240-1 |
| ナガイタクシー | 027-231-8123 | 南町3-21-8 |
| 日本中央タクシー | 027-255-1112 | 三河町1-3-6 |
| 新和タクシー | 027-251-3111 | 元総社町336-27 |
| 県都第一交通 | 027-251-4784 | 総社町2-4-4 |

2. タクシーに乗る

- ①登録者に交付されるご自分の利用登録証と利用券を持ってタクシーに乗車してください。
- ②乗車したら、運転手に利用登録証と利用券を提示し、行き先を伝えてください。
- ③降車する前に、登録者1人に付き1枚の利用券をタクシー運転手に渡し、精算してください。

注:利用登録証は運転手が確認して利用者にお返しします。(下車時は忘れずお持ち帰りください)

| | | |
|------|------|-----|
| 有効期限 | 登録番号 | 再交付 |
|------|------|-----|

■ 制度のご案内と利用上のご注意 ■



A. 利用可能エリアと利用目的

【運行エリア】 前橋市内全域が基本

※ ただし、乗車地・降車地のいずれか一方が前橋市内である運行も対象です。

注：市外から本市に戻る際は、前橋地区ハイヤー協議会所属の事業者へ電話予約を行い、迎車してから利用する。

【利用目的】 自由

B. 支援内容

【登録者が複数でタクシーに同乗したとき】

⇒ タクシー運賃に対して1人1乗車につき最大500円を支援

【登録者が1人でタクシーに乗車したとき】

⇒ タクシー運賃の半額を支援 ただし、1,000円を上限とします。

注1：1日2回まで支援が受けられます。(※1日3回目以上のご利用には支援はありません。)

注2：年間上限回数は120回です。

(※年度途中の申請は、利用登録証の発行日の属する月から年度末(有効期限)までの月数×10枚/月の利用券を交付します。)

注3：同乗した付添い人、未登録者は支援の対象になりません。

注4：障害者割引、福祉ハイヤー利用券、運転免許証自主返納支援事業によるタクシー券等と併用できます。

C. タクシー運賃の支払い方法

⇒ メーター運賃から、支援額を除いた残額を運転手にお支払いください。

〈複数乗車の場合の支払い〉

登録者乗車人数 × 最大500円 = 支援額

注1：乗車人数分を乗じて得た支援額は、メーター運賃以内とします。
支援額がメーター運賃を超えた場合は、利用者の負担はありません。

注2：複数名でご乗車の場合は、最後に降りる方が代表して精算を済ませてから下車してください。

なお、同乗者同士の支払額の精算方法(割勘等)については、市及びタクシー事業者は調整いたしません。

■ その他 ■ (マイタクの上手な使い方)

登録者が複数で相乗りになるほど、お得にご利用いただけます！

例) 2人で相乗り ⇒ 1運行につき、最大1,000円を支援。

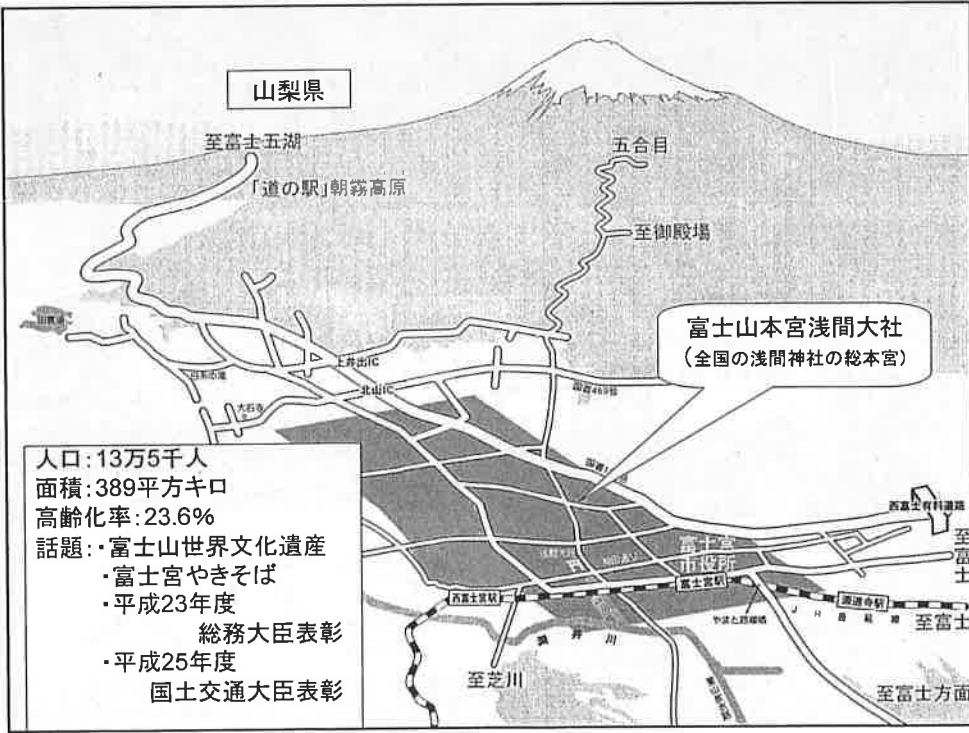
3人で相乗り ⇒ 1運行につき、最大1,500円を支援

4人で相乗り ⇒ 1運行につき、最大2,000円を支援

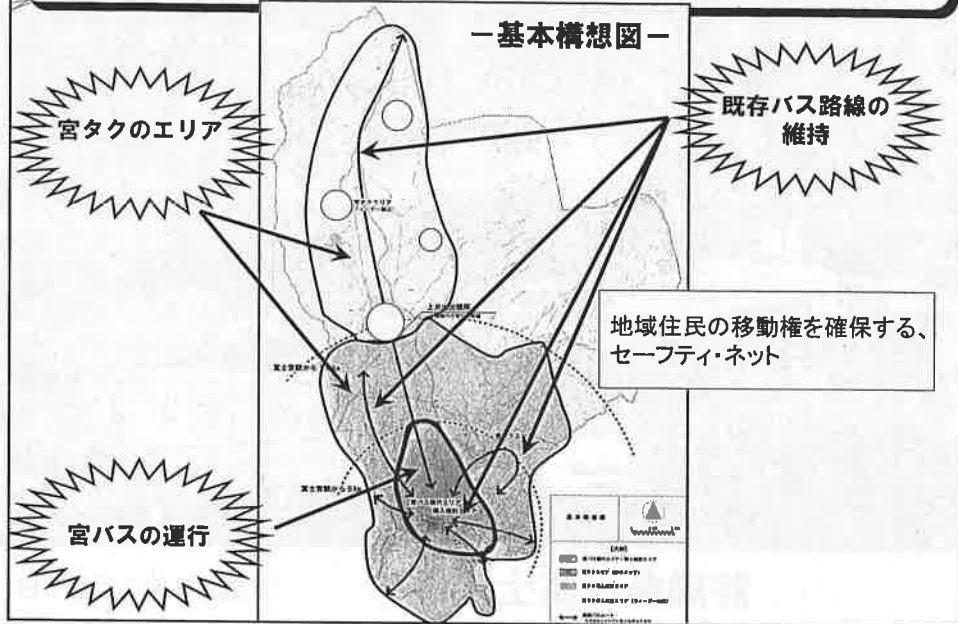
注：お一人でも利用は可能です。

※乗車可能人数(最大4人又は5人)は車両によって異なります。

確認印



● 交通体系の基本構想と総合連携計画の区域



宮バス導入の経緯

旧運行形態

- 総合福祉会館を建設する際の条件として、路線バスを新設した。
- 運行形態は民間バス事業者に運行を依頼し、運行に係る赤字額を補助金として交付し、路線を維持していた。
- その結果、補助金の額が1路線に対し430万円まで高騰した。
- しかも、単一路線を往復しているため、利用者は限定され、1便の平均乗車数は3～4人に留まり、費用対効果に大きな課題があった。

宮バスのコンセプト

- 少ない財政負担で多くの住民の生活交通を確保する。



宮バスの仕組

料 金:1乗車200円(小学生以下及び障害者は100円)

運行回数:年末年始を除く毎日運行

内回り=8便 外回り=8便

運行時間:午前7時40分～午後6時10分

(1周、約1時間)



宮バスの特徴

1 ユーザーの特定

- 高齢者の生活パターンを分析し、医療施設・集客施設・公共施設を巡回

2 支出を抑える仕組み

- 競争入札による委託料の削減と、企業活力を導き出す仕組み

3 安定的な収入の確保

- バス停オーナー制度による安定収入

バス停オーナー制度

「ネーミングライツの導入」

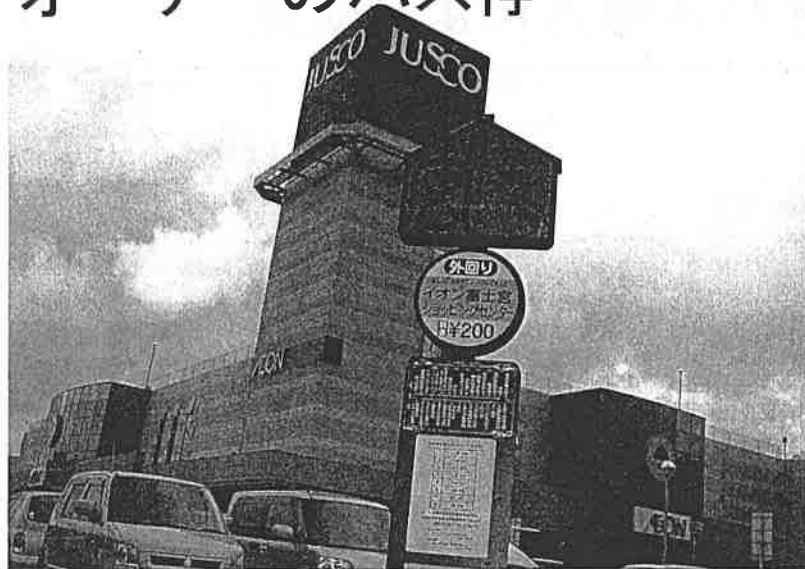
※バス停は市の公共財産！！

【特徴】

- ①バス停の名称をオーナーの名称にする
- ②バス停をオーナーの事業所の前に設置
- ③車内放送でオーナーの名称を連呼
- ④市のホームページで紹介
- ⑤ポスター、チラシに名称を記載

※単なる広告掲載ではない

オーナーのバス停



バス停オーナー協力金

オーナーバス停数:76基(総数183基)

オーナーの数:43事業所

バス停1基の協力金額:5,000円~15,000円/月

※内回り、外回りで2基のオーナーが多い

※イオン富士宮SCは50,000円/月

協力金額:平成20年度→4,380,000円

平成21年度→4,920,000円

平成22年度→5,040,000円

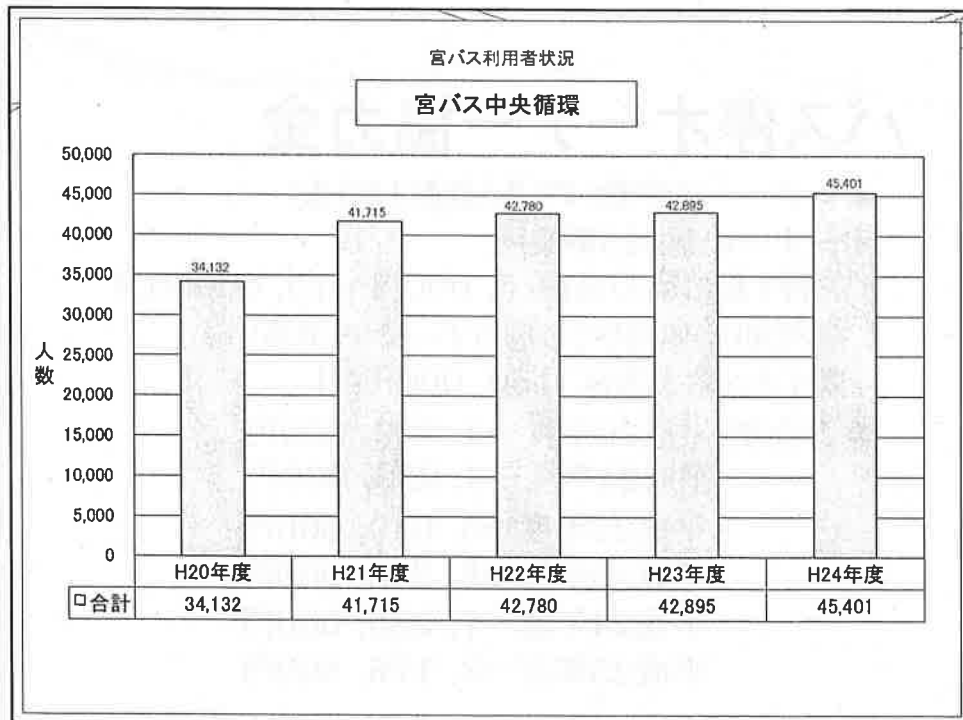
平成23年度→6,228,000円

平成24年度→7,336,000円

平成25年度→8,176,800円

宮バス導入による成果

| | (平成19年度) 路線バス | (平成20年度) 宮バス |
|-------|------------------|--------------------------------------|
| 運行回数 | 6便 | 16便 |
| 主な停留所 | 総合福祉会館・JR富士宮駅 | 総合福祉会館・JR富士宮駅・市役所・市立病院・図書館・イオン・各医療施設 |
| 利用者数 | 25人／日 | 100人／日 |
| 市の負担額 | 430万円(補助金) | 0円(委託料) |



宮バス中央循環

| | 運行便数 | 委託料 | 人数 | 1台当り平均乗車数 | バス停オーナー協力金 | 県補助金 |
|-----|-------|------------|--------|-----------|------------|-----------|
| H20 | 5,744 | 5,174,512 | 34,132 | 5.90 | 4,380,000 | 0 |
| H21 | 5,744 | 8,001,000 | 41,715 | 7.25 | 4,920,000 | 1,007,000 |
| H22 | 5,272 | 8,001,000 | 42,780 | 8.11 | 5,040,000 | 3,078,000 |
| H23 | 5,296 | 11,297,134 | 42,895 | 8.10 | 5,040,000 | 2,988,000 |
| H24 | 5,288 | 10,769,031 | 45,401 | 8.59 | 4,860,000 | 3,314,000 |

宮で笑顔の人々の笑顔



宮タク



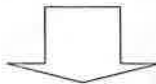
宮タク導入の経緯

退出路線の対応

- 民間バス事業者は、バス利用者の減少に伴い、年々減便を繰り返し、平成20年4月から5路線7系統の退出を行った。
- 従前であれば補助金を増額し路線を維持していたが、カラのバスを走らせるための補助金は廃止し、地域住民が利用できる新たな交通システムを構築する。

宮タクのコンセプト

- 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。



宮タクの仕組

運行形態:デマンド型乗合タクシー

料 金:1乗車400円～900円

(小学生以下及び障害者は半額)

運行回数:年末年始及び土日祝祭日を除く毎日運行。

お出かけ便=2便 お帰り便=3便

運行時間:午前7時15分～午後4時00分

(地域によって運行時間が異なります)

そ の 他:会員登録制

:完全予約制

宮タクの特徴1(利用者サイド)

1 ドア to ドア のサービス

- 高齢者の中にはバス停まで歩いて行けない人もいる。自宅まで迎えに行くことで利用促進を図る。

2 完全予約制

- 必要な時だけ運行する。カラのタクシーは走らない。

3 時間限定の運行

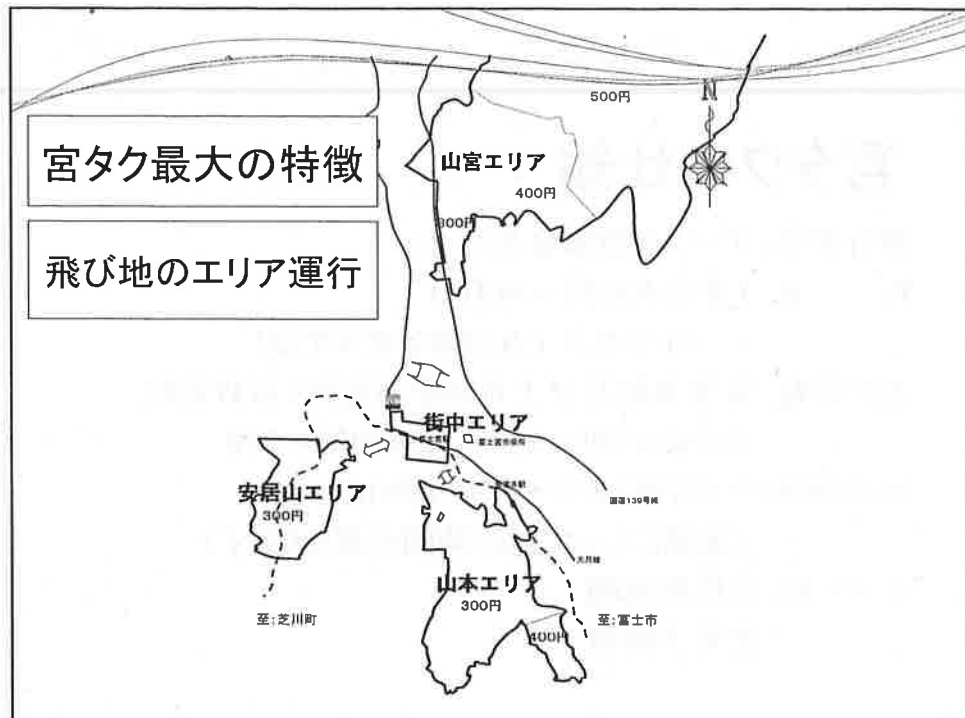
- 運行する時間を絞り込み、強制的に乗合させる。

4 バス料金並みの低額料金

- タクシーの1運行経費の1/4程度の料金設定で、満席なら委託料が発生しない仕組み。

5 途中下車禁止

- 目的地エリア以外では下車できない。(飛び地のエリア運行)



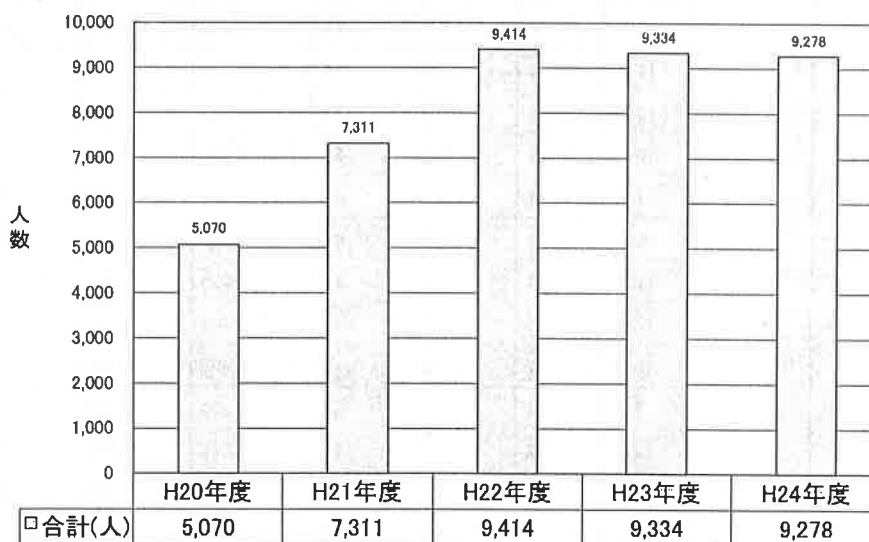
宮タクの特徴2(事業者サイド)

- 1 セダン型タクシーを活用
 - 最大で4人の乗車であるため、デマンド運行のロスが少ない。
 - バス運行時の平均乗車数が3人だったので、通常はセダンで十分。
 - 車両の購入、買い替えが不要。
- 2 車両の併用
 - 改正道路運送法を活用し、昼間は乗合、夜は一般タクシー。
- 3 エリアごとの委託契約
 - エリアを小さくすることで、運行ロスを無くす。
 - エリアを小さくすることで、既存タクシーのオペレーティングを活用。
- 4 1運行ごとの委託契約
 - 運行回数を少なくしているため、年間契約よりもロスが無い。

宮タク導入による成果

| | (平成19年度) 路線バス | (平成20年度) 宮タク |
|-------|------------------|-----------------|
| 運行回数 | 平均3便 | 4便 |
| 停留所 | バス路線上のバス停 | エリア内フリー乗降 |
| 利用者数 | 18人／日 | 24人／日 |
| 市の負担額 | 300万円(補助金) | 200万円(委託料) |

宮タク利用者状況（全体）



3217

宮タケ運行実績

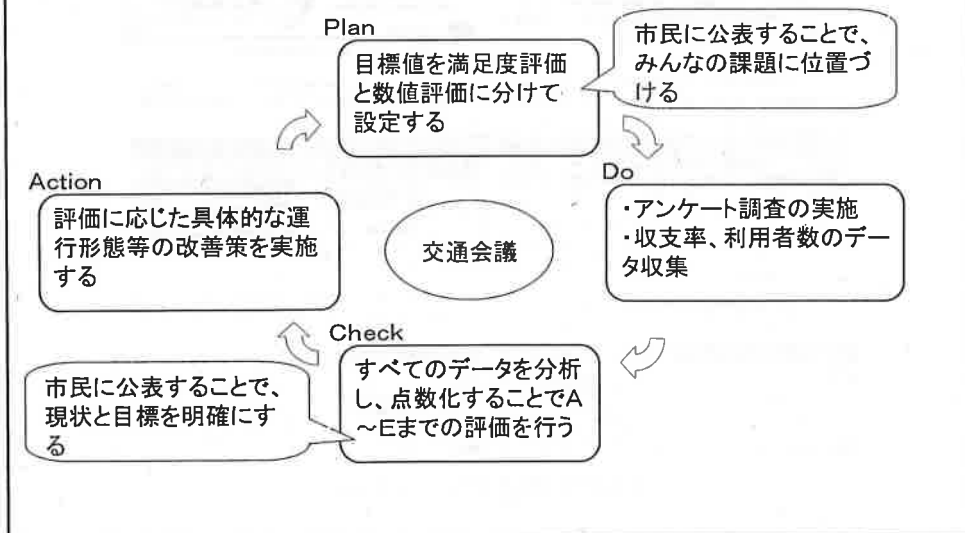
| | 運行台数 | 人数 | 運行経費 | 運賃収入 | 委託料 | 平均乗車数 | 会員数 | 県補助金 |
|-----|-------|-------|------------|-----------|-----------|-------|-------|-----------|
| H20 | 2,560 | 5,070 | 4,507,200 | 1,561,300 | 2,945,900 | 1.98 | 837 | - |
| H21 | 3,656 | 7,311 | 6,746,500 | 2,199,460 | 4,547,040 | 2.00 | 1,183 | 957,000 |
| H22 | 4,623 | 9,414 | 9,355,439 | 3,690,810 | 5,664,629 | 2.04 | 2,505 | 1,474,000 |
| H23 | 4,541 | 9,334 | 9,814,560 | 3,942,250 | 5,872,310 | 2.06 | 2,832 | 1,864,000 |
| H24 | 4,500 | 9,278 | 10,377,584 | 3,952,300 | 6,425,284 | 2.06 | 2,972 | 1,999,000 |

| 日 | 曜日 | 時間 | 台数 | 人数 | 実車走行 キロ数 | 運行経費 | 収入 | 委託料 |
|---|----|-------|----|----|-------------|-------|-------|-------|
| 1 | 金 | 7:15 | 1 | 2 | 4.0 | 1,400 | 900 | 500 |
| | | 10:00 | 2 | 8 | 14.9 | 5,215 | 3,100 | 2,115 |
| | | 11:30 | 1 | 1 | 2.4 | 840 | 500 | 340 |
| | | 13:00 | 1 | 2 | 3.0 | 1,050 | 600 | 450 |
| | | 16:00 | 1 | 2 | 4.0 | 1,400 | 1,000 | 400 |
| 4 | 月 | 7:15 | 1 | 1 | 4.2 | 1,470 | 400 | 1,070 |
| | | 10:00 | 1 | 4 | 8.1 | 2,835 | 1,600 | 1,235 |
| | | 11:30 | 1 | 1 | 3.0 | 1,050 | 400 | 650 |
| | | 13:00 | 1 | 3 | 5.1 | 1,785 | 1,100 | 685 |
| | | 16:00 | 1 | 3 | 4.0 | 1,400 | 1,400 | 0 |
| 5 | 火 | 7:15 | 1 | 2 | 3.8 | 1,330 | 900 | 430 |
| | | 10:00 | 2 | 7 | 13.7 | 4,795 | 2,500 | 2,295 |
| | | 11:30 | 1 | 1 | 3.8 | 1,330 | 200 | 1,130 |
| | | 13:00 | 1 | 3 | 5.6 | 1,960 | 1,100 | 860 |
| | | 16:00 | 1 | 3 | 5.9 | 2,065 | 1,300 | 765 |

交通まちづくりの今後の展開

- ◆ 公共交通PDCA(事業評価)の実践
 - ※ 収支・乗車率・満足度を点数化し、客観的に評価
- ◆ 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、おでかけプラン、のりものゲーム、歌、ダンス、紙芝居etc.
- ◆ 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)

公共交通PDCAの概要



モビリティ・マネジメントの推進

- ◆ 幼少期のりもの教室
 - ・のりものマナー・体験乗車
 - ・ダンス・紙芝居
 - ・歌(走れ宮バス、宮タクサンバ)
 - ・のりものゲーム(エコすごろく)
- ◆ 高齢者おでかけプラン
- ◆ PDCA地域説明会
- ◆ 宮バス無料開放



宮バスインフォメーション・ディスプレイ

ディスプレイに表示させるコンテンツとして、主に次の4つを設定しました。

(1) 案内

次バス停留所の案内は路線バスとして欠かすことのできない情報で、利用者が最も注意深く見る情報です。
画面左側には次バス停留所を「漢字」「ひらがな」「英語」で表示し、右側には2〜3分以内のバス停留所と所要時間を表示しました。右側上部には経路地を表示し、乗行方面を分かりやすくしています。



図3-2. 次バス停留所案内

(2) 施設案内

画面表示という特徴を活かし、広告欄としてルート沿線にある医療施設やレジャー施設などの案内を表示します。画面右側上部には次バス停留所の案内を表示しており、施設案内を見ながら同時に次バス停留所を知ることができます。

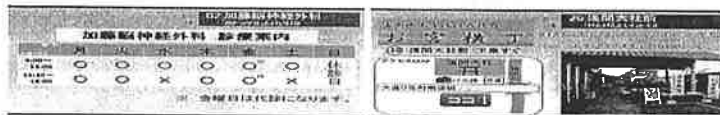


図3-3. 施設案内 (一例)

(3) 注意喚起

バスの車内環境をよりよくなる為、携帯電話の使用に関するお願いや優先座席案内など、利用者に注意を促します。次バス停留所案内の表示方法を基本として、右側に各種注意喚起を表示しています。



日本大学(交通まちづくり工房)

やや苦しい

とても苦しい

② タクシー事業の見通しについて

堅調に伸びるだろう

安定して推移するだろう

やや苦しくなるだろう

とても苦しくなるだろう

撤退や廃業を考えなくてはならないだろう

5. タクシー事業の実績について記入してください。また、その他事業の実績（スクールバス等の運行実績等）がある場合は、売上げが大きなものから二つの実績を記入してください。（平成27年度の実績でご記入ください。）

| 事業の種類 | ① タクシー事業（乗合タクシー、運転業務委託を除く） | その他1 （事業名： ） | その他2 （事業名： ） |
|-----------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| 路線数 | | | |
| 年間輸送人員 | 人 | 人 | 人 |
| 年間運行距離 | k m | k m | k m |
| 年間運行回数 | 回 | 回 | 回 |
| 一回当たり 平均輸送人員 | 人/回 | 人/回 | 人/回 |
| 年間運賃収入 | 千円 | 千円 | 千円 |
| その他の収入 | 千円 | 千円 | 千円 |
| 年間経常費用 | 千円 | 千円 | 千円 |

※以下は、過去3年において他の自治体で補助金を受けている場合に記入してください。なお、受けていない場合は年度の項目に「×」と記入してください。

| 年度 | 年度 | 年度 | 年度 |
|------|----|----|----|
| 出資機関 | | | |
| 事業名 | | | |
| 補助金額 | 千円 | 千円 | 千円 |

6. タクシー利用者増に向けた取り組みがあれば、その取り組みの経緯や内容を記入してください。

| |
|-----------------------|
| 記入例：買い物代行サービスを行っている 等 |
|-----------------------|

7. 民間企業や医療機関からタクシーによる従業員や患者の送迎を受託している場合、その状況を記入してください。（複数ある場合は余白または任意の用紙で回答してください。）

| 委託者名 | 送迎の対象 | 運行形態 | 受託機関 | 受託費 |
|------|--|--|--|-----|
| | <input type="checkbox"/> 従業員 <input type="checkbox"/> 患者 <input type="checkbox"/> お客様 <input type="checkbox"/> その他 () | <input type="checkbox"/> 定時 <input type="checkbox"/> 予約を受けた時 <input type="checkbox"/> その他 () | <input type="checkbox"/> 現在受託中 <input type="checkbox"/> 過去に受託 | 千円 |

8. 他社が行っている乗合タクシー・運転業務委託について、関心を持ったことはありますか。当てはまるものを一つ選択してください。

- とても関心を持っている 関心を持っている
あまり関心はない まったく関心がない

9. 乗合タクシー・運転業務委託についてくわしく調べたことがありますか。

- ある ない

10. 乗合タクシー・運転業務委託について検討したことはありますか。当てはまるものを一つ選択してください。

- すでに他の自治体において、運行している。

＜→問 11、問 12 へお進みください＞

- 検討中である。＜→問 13 へお進みください＞

- 検討したことはあるが実施には至らなかった。＜→問 14 へお進みください＞

- 検討したことはないが、今後相談されれば検討する。＜→問 15 へお進みください＞

- 検討したことはないし、参入するつもりはない。＜→問 16 へお進みください＞

その他（ ）
<→問 16 へお進みください>

11. 問 10 で「すでに他の自治体において、運行している」と答えた方は、乗合タクシー・運転業務委託の実施形態と参入のきっかけとなったことについて選択してください。

①乗合タクシー・運転業務委託の実施形態について（一つ選択）

- 自社事業 委託事業（委託元： ）
共同事業（共同事業者： ）
その他（ ）

②参入のきっかけについて（複数選択可）

- 地域の交通弱者に対する公共交通を提供したいという思いがあった
自治体の働きかけがあった（補助金を伴うものを除く）
自治体から補助金を伴った働きかけがあった
商工会や商店街からの働きかけがあった（補助金や協賛金を伴うものを除く）
商工会や商店街からの補助金や協賛金を伴った働きかけがあった
住民グループなどからの要望が強かった
自治体や地域住民などから成る地域交通についての協議体があり、地域内で乗合タクシーへの関心が高まっていた。
その他（ ）

12. 乗合タクシー・運転業務委託への参入に当たって課題となったこと、その際の課題の克服方法を記入してください。

①参入に当たって課題となったこと（複数選択可）

- 乗合タクシー・運転業務委託についての相談窓口を知らなかった
地元自治体の協力 商工会や商店街などの協力
事業参入の費用がかかること 運転者の確保（現状では人員が足りない）
車両の確保（現状では車両が足りない）
稼働率が高く、速やかな配車が困難となる時間帯がある
（具体的な時間をお書きください： ）
事業継続に費用がかかること 需要の有無
自社の他事業との競合 他の交通事業者との調整
予約業務などデマンド対応に当たる人員の確保
その他（ ）

②課題の克服方法について

←問 17 へお進みください→

13. 問 10 で「検討中である」と答えた方は、主体となっている企業等の団体と現在の課題として該当するものを選択し、検討の進捗状況、参入の可能性を記入してください。

①検討主体（一つ選択）

- | | | |
|--------------------------------------|------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 自社単独 | <input type="checkbox"/> 自治体 | <input type="checkbox"/> 公共交通会議等の協議体 |
| <input type="checkbox"/> 商工会・商工会議所 | | <input type="checkbox"/> 商店街 |
| <input type="checkbox"/> 病院など他企業との共同 | | <input type="checkbox"/> 業界団体との共同 |
| <input type="checkbox"/> 地域の関係団体との共同 | | |
| <input type="checkbox"/> その他（ | | ） |

②現在課題となっていること（複数選択可）

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 乗合タクシー・運転業務委託についての相談窓口を知らない | |
| <input type="checkbox"/> 地元自治体の協力 | <input type="checkbox"/> 商工会や商店街などの協力 |
| <input type="checkbox"/> 事業参入の費用がかかること | <input type="checkbox"/> 運転者の確保（現状では人員が足りない） |
| <input type="checkbox"/> 車両の確保（現状では車両が足りない） | |
| <input type="checkbox"/> 稼働率が高く、速やかな配車が困難となる時間帯がある | |
| （具体的な時間をお書きください： | |
| <input type="checkbox"/> 事業継続に費用がかかること | <input type="checkbox"/> 需要の有無 |
| <input type="checkbox"/> 自社の他事業との競合 | <input type="checkbox"/> 他の交通事業者との調整 |
| <input type="checkbox"/> 予約業務などデマンド対応に当たる人員の確保 | |
| <input type="checkbox"/> その他（ | ） |

③検討の進捗状況

④参入の可能性

<→問 17 へお進みください>

14. 問 10 で「検討したことはあるが実施には至らなかった」と答えた方は、主体となった企業等の団体と検討中に課題となったこととして該当するものを選択し、実施困難となった理由を記入してください。

①検討主体（一つ選択）

- | | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 自社単独 | <input type="checkbox"/> 自治体 | <input type="checkbox"/> 公共交通会議等の協議体 |
| <input type="checkbox"/> 商工会・商工会議所 | <input type="checkbox"/> 商店街 | |
| <input type="checkbox"/> 病院など他企業との共同 | <input type="checkbox"/> 業界団体との共同 | |
| <input type="checkbox"/> 地域の関係団体との共同 | | |
| <input type="checkbox"/> その他（ | | ） |

②検討中に課題となったこと（複数選択可）

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 乗合タクシー・運転業務委託についての相談窓口を知らなかった | |
| <input type="checkbox"/> 地元自治体の協力 | <input type="checkbox"/> 商工会や商店街などの協力 |
| <input type="checkbox"/> 事業参入の費用がかかること | <input type="checkbox"/> 運転者の確保（現状では人員が足りない） |
| <input type="checkbox"/> 車両の確保（現状では車両が足りない） | |
| <input type="checkbox"/> 稼働率が高く、速やかな配車が困難となる時間帯がある | |
| （具体的な時間をお書きください： | |
| <input type="checkbox"/> 事業継続に費用がかかること | <input type="checkbox"/> 需要の有無 |
| <input type="checkbox"/> 自社の他事業との競合 | <input type="checkbox"/> 他の交通事業者との調整 |
| <input type="checkbox"/> 予約業務などデマンド対応に当たる人員の確保 | |
| <input type="checkbox"/> その他（ | ） |

③実施困難となった理由

<→問 17 へお進みください>

20. 貴社の名称などを記入してください。

| | | |
|------|-----|--------|
| 会社名 | | |
| ご担当者 | 所属 | 役職 |
| | 氏名 | 電話 |
| | FAX | E-mail |

設問は以上です。ご協力ありがとうございました。

議員政策研究会 公共交通のあり方を考える分科会

乗合タクシーに係る意向調査 結果

調査対象者

「一般社団法人三重県タクシー協会 北勢支部」所属のうち、四日市市に事業所を有する下記6事業者

- ・名鉄四日市タクシー株式会社（以下「名鉄」と表記）
- ・株式会社三交タクシー四日市営業所（以下「三交」と表記）
- ・三重近鉄タクシー株式会社（以下「近鉄」と表記）
- ・四日市つばめ交通株式会社（以下「つばめ」と表記）
- ・勢の國交通株式会社（以下「勢の國」と表記）
- ・新日之出タクシー株式会社（以下「新日之出」と表記）

調査結果

1. タクシー事業のほか、若しくはタクシー事業に関連して委託等を受けている形態について（複数選択）

- | | |
|----------------------|---------|
| ・乗合タクシー（委託事業を含む） | 1社（近鉄） |
| ・路線バス（乗合バス）事業 | 0社 |
| ・貸し切りバス事業 | 1社（勢の國） |
| ・コミュニティバス事業（委託事業を含む） | 1社（三交） |
| ・スクールバス事業（委託事業を含む） | 0社 |
| ・福祉送迎事業（委託事業を含む） | 0社 |
| ・従業員送迎事業（委託事業を含む） | 1社（三交） |
| ・お客様送迎事業（委託事業を含む） | 1社（近鉄） |
| ・その他 デマンドタクシー | 1社（三交） |

2. タクシー事業における主な営業拠点の場所（複数選択）

- | | |
|-------------|------------------------|
| ・本所 | 5社（名鉄、近鉄、つばめ、勢の國、新日之出） |
| ・営業所 | 1社（三交） |
| ・市役所・町村役場前 | 0社 |
| ・公共施設前 | 0社 |
| ・鉄道駅 近鉄四日市駅 | 5社（名鉄、三交、近鉄、つばめ、勢の國） |
| 近鉄富田駅 | 3社（名鉄、三交、近鉄） |
| 近鉄塩浜駅 | 2社（名鉄、近鉄） |
| 近鉄楠駅 | 1社（新日之出） |

- J R 四日市駅 3社 (名鉄、つばめ、勢の國)
- J R 南四日市駅 1社 (名鉄)
- J R 富田駅 1社 (名鉄)
- ・バス停留所 0社
- ・病院前
 - 市立四日市病院 4社 (名鉄、三交、つばめ、勢の國)
 - 三重県立総合医療センター 3社 (名鉄、三交、勢の國)
 - 主体会病院 1社 (名鉄)
 - みたき総合病院 1社 (名鉄)
 - 四日市羽津医療センター 1社 (名鉄)
 - 富田浜病院 1社 (名鉄)
- ・その他 東芝四日市工場、イオンモール四日市北、日永カヨー、イオン四日市尾平店、天然温泉ユラックス、(株)ナルカワ、ガス充てん所 (垂坂町)

※すべての事業者が主要鉄道駅、病院、商業施設など、集客力のある場所を営業拠点としている

3. タクシー運転手数及びタクシー保有台数

運転手数 (人)

| | 名鉄 | 三交 | 近鉄 | つばめ | 勢の國 | 新日之出 |
|--------|-----|----|----|-----|-----|------|
| 正社員 | 106 | 23 | 51 | 30 | 1 | 2 |
| 嘱託、パート | 94 | 46 | 1 | 8 | 38 | 1 |

車両保有台数 (台) ※福祉移送を除く

| | 名鉄 | 三交 | 近鉄 | つばめ | 勢の國 | 新日之出 |
|----------|-----|----|----|-----|-----|------|
| セダン | 156 | 56 | 44 | 31 | 23 | 4 |
| ジャンボタクシー | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |

4. タクシー事業の業況について

①タクシー事業の現状について

- ・堅調に伸びている 0社
- ・安定している 0社
- ・やや苦しい 3社 (名鉄、つばめ、勢の國)
- ・とても苦しい 3社 (三交、近鉄、新日之出)

②タクシー事業の見通しについて

- ・堅調に伸びるだろう 0社

- ・安定して推移するだろう 0社
- ・やや苦しくなるだろう 3社（名鉄、つばめ、勢の國）
- ・とても苦しくなるだろう 2社（三交、近鉄）
- ・撤退や廃業を考えなくてはならないだろう 1社（新日之出）

※すべての事業者が現状・今後ともに困難な業況にあると考えている

6. タクシー利用者増に向けた取り組みについて

- ・70歳以上の高齢者割引（名鉄）
- ・便利タクシー（病院の受付等、買い物代行、忘れ物の配達など）（近鉄）
- ・高齢者割引（リピーターには月次に抽選によりプレゼント提供）（勢の國）
- ・天候が雨模様時にビニル傘（オリジナル）の無料貸出サービス（勢の國）
- ・選んで乗ってもらえるタクシーを目指し、車両もサービスもワンランク上のプライムタクシー取組中（勢の國）

※複数の事業者にて、高齢者向けのサービスや独自に創意工夫したサービスの提供を行っている

7. 民間企業や医療機関からのタクシーによる従業員や患者の送迎受託状況について

- ・三重大学より患者の送迎を受託している（運行は予約があった場合に限る）（三交）

※1社のみ大学病院からの事業受託を行っている

8. 他社が行っている乗合タクシー・運転業務委託への関心について

- ・とても関心を持っている 3社（近鉄、つばめ、勢の國）
- ・関心を持っている 1社（名鉄）
- ・あまり関心はない 1社（三交）
- ・まったく関心がない 0社
- ・無回答 1社（新日之出）

※半数以上の事業者が他社の乗合タクシー・運転業務委託事業への関心を持っている

9. 乗合タクシー・運転業務委託に関する自社での調査の有無について

- ・ある 3社（名鉄、近鉄、つばめ）
- ・ない 3社（三交、勢の國、新日之出）

※半数の事業者が乗合タクシー・運転業務委託事業に関する独自調査を行っている

10. 乗合タクシー・運転業務委託の検討について

- ・すでに他の自治体において、運行している 2社（三交、近鉄）
- ・検討中である 0社
- ・検討したことはあるが実施には至らなかった 2社（つばめ、勢の國）
- ・検討したことはないが、今後相談されれば検討する 1社（名鉄）
- ・検討したことはないし、参入するつもりはない 1社（新日之出）

（問 11、12 は問 10 にて「すでに他の自治体において、運行している」と答えた事業者からの回答）

11. 乗合タクシー・運転業務委託の実施形態と参入のきっかけについて

①乗合タクシー・運転業務委託の実施形態

- ・自社事業 0社
- ・委託事業（委託元：松阪市） 1社（三交）
（委託先：志摩市） 1社（近鉄）
- ・共同事業（共同事業者： ） 0社

②参入のきっかけ（複数選択可）

- ・地域の交通弱者に対する公共交通を提供したいという思いがあった 1社（近鉄）
- ・自治体の働きかけがあった（補助金を伴うものを除く） 1社（三交）
- ・自治体から補助金を伴った働きかけがあった 0社
- ・商工会や商店街からの働きかけがあった（補助金や協賛金を伴うものを除く） 0社
- ・商工会や商店街からの補助金や協賛金を伴った働きかけがあった 0社
- ・住民グループなどからの要望が強かった 0社
- ・自治体や地域住民などから成る地域交通についての協議体があり、地域内で乗合タクシーへの関心が高まっていた 0社

※すでに参入している2社ともに自治体からの受託事業であり、地域への交通手段の提供を目的としている

12. 乗合タクシー・運転業務委託への参入に当たっての課題及びその克服方法について

①参入に当たっての課題（複数選択可）

- ・乗合タクシー・運転業務委託についての相談窓口を知らなかった 0社
- ・地元自治体の協力 0社
- ・商工会や商店街などの協力 0社

| | |
|----------------------------|-----------|
| ・事業参入の費用がかかること | 0社 |
| ・運転者の確保（現状では人員が足りない） | 2社（三交、近鉄） |
| ・車両の確保（現状では車両が足りない） | 2社（三交、近鉄） |
| ・稼働率が高く、速やかな配車が困難となる時間帯がある | 0社 |
| ・事業継続に費用がかかること | 0社 |
| ・需要の有無 | 1社（三交） |
| ・自社の他事業との競合 | 0社 |
| ・他の交通事業者との調整 | 1社（三交） |
| ・予約業務などデマンド対応に当たる人員の確保 | 1社（近鉄） |

②課題の克服方法（自由記述）

- ・人員募集の強化を行った（近鉄）

※参入にあたっては、2社ともに人員及び車両不足を課題としており、1社は人員強化を図っている。また、需要や他の交通事業者との調整も課題としている

（問14は問10にて「検討したことはあるが実施には至らなかった」と答えた事業者からの回答）

14. 主体となった企業等の団体、検討中の課題、実施困難となった理由について

①検討主体（一つ選択）

| | |
|--------------|-------------|
| ・自社単独 | 2社（つばめ、勢の國） |
| ・自治体 | 0社 |
| ・公共交通会議等の協議体 | 0社 |
| ・商工会・商工会議所 | 0社 |
| ・商店街 | 0社 |
| ・病院など他企業との共同 | 0社 |
| ・業界団体との共同 | 0社 |
| ・地域の関係団体との共同 | 0社 |

②検討中の課題（複数選択可）

| | |
|--------------------------------|---------|
| ・乗合タクシー・運転業務委託についての相談窓口を知らなかった | 1社（勢の國） |
| ・地元自治体の協力 | 0社 |
| ・商工会や商店街などの協力 | 0社 |
| ・事業参入の費用がかかること | 1社（つばめ） |
| ・運転者の確保（現状では人員が足りない） | 1社（つばめ） |
| ・車両の確保（現状では車両が足りない） | 1社（つばめ） |

- ・稼働率が高く、速やかな配車が困難となる時間帯がある 0社
- ・事業継続に費用がかかること 0社
- ・需要の有無 1社（勢の國）
- ・自社の他事業との競合 0社
- ・他の交通事業者との調整 0社
- ・予約業務などデマンド対応に当たる人員の確保 1社（勢の國）

③実施困難となった理由（自由記述）

・公共交通アクセスに多少難があり、住民の多くが高齢化し老夫婦のみになっている団地には、通院、買物等の需要があるはずと考え手段を模索検討しましたが、採算性の問題と乗合という形態にプライバシーの問題の有無が挙げられたことによる。（勢の國）

・ライドシェア（白タク）が進むのではないかという危機感。（勢の國）

※検討を行った2社ともに自社単独で事業を実施しようとするものであったが、人員及び車両不足、採算性のほか、乗客のプライバシーなどが課題となり、実施に至っていない

（問15は問10にて「検討したことはないが、今後相談されれば検討する」と答えた事業者からの回答）

15. 乗合タクシー・運転業務委託に期待される効果（経営への影響・地域への影響）について（複数選択可）

①経営に対する効果

- ・事業収益の改善 2社（名鉄、つばめ※）
- ・他の事業への波及効果 0社
- ・余剰車両の活用 0社
- ・人員の活用 0社

②地域への影響

- ・病院へのアクセスの確保 1社（名鉄）
- ・商店・商店街へのアクセスの確保 1社（名鉄）
- ・通勤手段の確保 1社（名鉄）
- ・通学手段の確保 1社（名鉄）
- ・バス路線のない地域の交通手段の確保 2社（名鉄、つばめ※）

※つばめについては、当設問の回答対象ではないが、乗合タクシー・運転業務委託に期

待される効果について回答があったため掲載

※検討にあたっては、参入による事業収益の改善や地域への好影響が期待されている

(問 16 は問 10 にて「検討したことはないし、参入するつもりはない」と答えた事業者からの回答)

16. 乗合タクシー・運転業務委託参入への課題について (複数選択可)

- ・乗合タクシー・運転業務委託についての相談窓口を知らない 0社
- ・地元自治体の協力 0社
- ・商工会や商店街などの協力 0社
- ・事業参入の費用がかかること 1社 (新日之出)
- ・運転者の確保 (現状では人員が足りない) 1社 (新日之出)
- ・車両の確保 (現状では車両が足りない) 1社 (新日之出)
- ・稼働率が高く、速やかな配車が困難となる時間帯がある 1社 (名鉄※)
(具体的な時間帯：9～11時台)
- ・事業継続に費用がかかること 1社 (新日之出)
- ・需要の有無 1社 (名鉄※)
- ・自社の他事業との競合 0社
- ・他の交通事業者との調整 0社
- ・予約業務などデマンド対応に当たる人員の確保 1社 (新日之出)

※名鉄については、当設問の回答対象ではないが、乗合タクシー・運転業務委託参入への課題について回答があったため掲載

※参入にあたっては、人員及び車両不足、採算性が課題となっている。また、配車困難な時間帯があることも課題となっている

17. 乗合タクシー・運転業務委託参入への検討について (「そう思う」と思われるものを選択 (複数選択可))

- ・市が積極的であれば参入を検討してもよいと思う 2社 (名鉄、勢の國)
- ・市が運行費用の一部を補助してくれるのであれば検討してもよいと思う 4社
(近鉄、つばめ、勢の國、新日之出)
- ・地元の商工会や商店街などが積極的であれば参入してもよいと思う 2社
(名鉄、勢の國)
- ・地元の商工会や商店街などが運行費用の一部を補助してくれるのであれば検討してもよいと思う 1社 (勢の國)

國)

- ・住民グループなどが積極的であれば参入してもよいと思う 2社(名鉄、勢の國)
- ・運行するエリアに住む住民が運行費用の一部を補助してくれるのであれば検討してもよいと思う 0社
- ・医療機関や福祉団体などが積極的であれば参入してもよいと思う 1社(名鉄)
- ・医療機関や福祉団体などが運行費用の一部を補助してくれるのであれば検討してもよいと思う 0社
- ・その他 運行費用は全額補助が前提・・・赤字事業はできない(三交)

※市や地域による運行費補助により、採算性を確保できれば参入への検討を可能とする事業者が多い。また、参入にあたっては、市や地域による積極的な働きかけも期待されている

18. 乗合タクシー・運転業務委託への参入に必要な支援について(自由記述)

- ・タクシー乗務員の給与体系は歩合が主のため、乗合で乗車するお客様から頂戴する運賃の合計が、同経路でタクシーを利用した場合の運賃より低額になる場合は、自治体他関係する機関・団体から運行経費の差額補填を頂くことが必要。(名鉄)
- ・長期契約(3年～5年)(三交)
- ・運行費補助(三交)
- ・行政による運賃負担が必要と考えます。(近鉄)
- ・事例集による明確な採算性の示し。(勢の國)
- ・行政の運行エリア住民への積極的な説明(勢の國)
- ・営業開始までの許可申請等(勢の國)

※運行費の補助を求める声が多く、採算性確保のための支援が求められている

19. 生活バスよっかいちの運行や住民によるボランティア輸送等の取り組みが行われる中での、地域での移動手段の確保のあり方について(自由記述)

- ・路線通り走らなければならないバスと比べると、予約制で、必要な時に必要な区間だけ走る区域運行の乗合タクシーは効率も良く、小回りが利く分、バスよりも細かい停留所設定も可能で、高齢者などの交通弱者には利便性の良いサービスだと思います。但し、あくまで停留所間の輸送に限定することが必要で、ドアツードアの運行は既存のタクシー会社の営業に支障を生ずると考えます。(名鉄)
- ・この北勢圏は、元々そこそこのタクシー需要が見込まれる地域であるため、市街地の中の交通空白地帯の輸送には即対応できても、遠距離で迎えに時間の掛かる郊外地帯は、朝・夕の繁忙時間帯は特に、対応が難しいと思われます。(名鉄)

- ・住民によるボランティア輸送は、タクシーやバスへの影響が考えられる。また運転者も高齢者が予想されるので、好ましくないと考える。また、事故等の責任の所在が明白化できるよう、運行は旅客運送事業者が担うべきである。ボランティア輸送だと運転者個人の責任となる。(安全・安心が担保されない) (三交)
- ・タクシーも公共交通機関として地域の移動手段の役割を担う必要がある。しかし、乗務員歩合制賃金のため、行政による運賃負担がないとお客様は増えないと考える。
(近鉄)
- ・高齢社会・人口減少社会となった今、買物や通院など人は移動を使わない限り生活が維持出来なくなっている。他方マイカー依存が進み、公共交通は存続が厳しく撤退も進む中、今後安全性の問題も含めマイカーが使えなくなる高齢者の足が危機になる。タクシーはいわば究極のオンデマンド交通であり、既存の事業者が行なうことにより財政投資も少なく行政の補助制度があれば利用者も事業者も永続的に移動手段を確保提供可能 (勢の國)

○四日市市市民自主運行バス事業補助金交付要綱

平成15年3月25日告示第95号

(目的)

第1条 この要綱は、市民が主体となって運行するバス事業に対し補助金を交付することにより、バス運行の維持を図り、もって地域住民の利便性と福祉の向上に資することを目的とする。

(一部改正〔平成16年告示76号〕)

(補助対象事業)

第2条 補助対象となる市民自主運行バス事業は、次の各号に掲げる要件を満たすものとする。

- (1) 市民団体等が運営主体となり運行する乗り合いバス事業
- (2) 一定の受益者負担を求め、道路運送法（昭和26年法律第183号）の許可を得て運営される事業
- (3) 公共交通の空白地域の市民の生活交通手段確保の目的で行われる事業で、市長が公益上必要と認めた事業

(一部改正〔平成16年告示76号〕)

(補助金の額)

第3条 補助金の額は、予算の範囲内で、別表に定める補助基準額と運行経費の2分の1とを比較して少ない方の額とする。ただし、算出された額に1,000円未満の端数が生じた場合は、これを切り捨てるものとする。

(交付の申請)

第4条 事業主体として補助金の交付を受けようとする者は、市民自主運行バス事業補助金交付申請書（第1号様式）に次の各号に掲げる書類を添えて市長に提出しなければならない。

- (1) 乗り合いバス事業の運行目的、運行計画等を記載した書類
- (2) 乗り合いバス事業の経費の内訳等を記載した書類
- (3) 運営団体の活動目的、内容等を記載した書類
- (4) 前3号に掲げるもののほか、市長が必要と認めた書類

(一部改正〔平成16年告示76号〕)

(交付の決定)

第5条 市長は、補助金の交付の申請があった場合において、当該申請に係る書類等の審査及び必要に応じて行う調査等により、補助金を交付すべきであると認めたと

きは、予算の範囲内において、速やかに交付の決定をし、市民自主運行バス補助金交付決定通知書（第2号様式）により前条の申請者に対して通知するものとする。

- 2 市長は、補助金の交付の決定をする場合において、補助金の交付の目的を達成するために必要があると認めるときは、条件を付することができる。

（一部改正〔平成16年告示76号〕）

（申請の取下げ）

第6条 前条の規定による通知を受けた者は、当該通知に係る補助金の交付の決定の内容又はこれに付された条件に不服があるときは、当該通知を受けた日から15日以内に申請の取下げをすることができる。

- 2 前項の規定による申請の取下げがあったときは、当該申請に係る補助金の交付の決定は、なかったものとみなす。

（計画の変更）

第7条 第5条第1項の規定により補助金の交付決定を受けた者（以下「補助事業者」という。）が補助金の交付決定通知を受けた後において補助事業の計画の変更（軽微な変更を除く。）をしようとする場合又は補助事業を中止し、若しくは廃止しようとする場合は、直ちに市長に市民自主運行バス事業補助金変更承認申請書（第3号様式）を提出し承認を受けなければならない。

- 2 前項の軽微な変更とは、補助金額に変更がなく補助目的の達成に支障がないと認められる場合であって、補助対象経費全体及び各費目における20パーセント以内の変更をいう。

（一部改正〔平成16年告示76号・25年150号〕）

（変更決定）

第8条 市長は、前条の規定による補助事業の計画変更承認の申請があったときは、変更内容を審査し、変更を承認したときは、市民自主運行バス事業補助金変更決定通知書（第4号様式）により補助事業者に通知するものとする。

（一部改正〔平成16年告示76号〕）

（実績報告）

第9条 補助事業者は、各四半期の終了後、次条第1項に定める請求書の提出に併せて運行実績書（第5号様式）を市長に提出しなければならない。

- 2 補助事業者は、前項に定める運行実績書のほか、第4四半期の終了後に市民自主運行バス事業補助金実績報告書（第6号様式。以下「実績報告書」という。）及び年間の運行実績を提出しなければならない。

(全部改正〔平成16年告示76号〕)

(補助金の一部請求及び交付)

第10条 補助事業者は、第1四半期から第3四半期までの各四半期の終了後、翌月末日までに、請求書(第7号様式)により交付決定額の4分の1の額を市長に請求しなければならない。

2 市長は、前項の請求書に基づき補助金を交付するものとする。

(一部改正〔平成17年告示49号〕)

(額の確定及び精算)

第11条 市長は、実績報告書が提出されたときは、その内容を審査し、適当と認めるときは交付すべき補助金の額を確定し、市民自主運行バス事業補助金額確定通知書(第8号様式)により補助事業者に通知するものとする。

2 補助事業者は、前項の額の確定通知書に基づき、補助すべき額が第1四半期から第3四半期までの合計より多い場合は、速やかに補助金の残額を市長に請求しなければならない。この場合において、市長は、請求書に基づき補助金を交付するものとする。

3 市長は、補助事業者に交付すべき補助金の額を確定した場合において、第1四半期から第3四半期までの補助の額を超える補助金が交付されているときは、期限を定めてその返還を命ずるものとする。

(一部改正〔平成16年告示76号・17年49号〕)

(補助事業の遂行)

第12条 補助事業者は、補助金の交付の決定の内容及びこれに付された条件に従い、善良な管理者の注意をもって補助事業を行わなければならない。

(状況報告)

第13条 市長は、補助事業を適切に執行させるため、必要に応じ、補助事業者に補助事業の執行の状況報告を求め、又は必要な指示をすることができる。

(是正のための措置)

第14条 市長は、状況報告書の提出があった場合において、当該補助事業の成果が補助金の交付の決定の内容及びこれに付した条件に適合しないと認めるときは、これに適合させるための措置をとるべきことを当該補助事業者等に命ずることができる。

2 前条の規定は、前項の規定による命令に従って行う補助事業について準用する。

(一部改正〔平成16年告示76号〕)

(決定の取消し)

第15条 市長は、補助事業者が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、補助金の交付の決定の全部又は一部を取り消すことができる。

- (1) この要綱又は補助金の交付の決定をするときに付した条件又は市長の指示に違反したとき。
- (2) 補助金を交付の目的以外に使用したとき。
- (3) 補助事業を中止又は廃止したとき。
- (4) 補助事業に関する申請、報告又は施行等について不正な行為があったとき。
- (5) その他補助金の使用が不相当と認めるとき。

(一部改正〔平成16年告示76号〕)

(補助金の返還)

第16条 市長は、前条の規定により補助金の交付の決定を取り消した場合において、当該取り消した部分に係る補助金が既に交付されているときは、期限を定めてその返還を命ずるものとする。

(全部改正〔平成16年告示76号〕)

(事情変更による決定の取消し等)

第17条 市長は、前条の規定により補助金の交付の決定をした場合において、その後の事情の変更により特別の必要が生じたときは、補助金の交付の決定の全部若しくは一部を取り消し、又はその決定の内容若しくはこれに付した条件を変更することができる。ただし、交付決定後既に経過した期間に係る部分については、この限りでない。

(一部改正〔平成16年告示76号〕)

(理由の提示)

第18条 市長は、補助金の交付の決定の取消し又は補助事業の是正のための措置の命令をするときは、当該補助事業者に対してその理由を示すものとする。

(一部改正〔平成16年告示76号〕)

(検査)

第19条 市長は、補助金に係る予算の執行の適正を期するため、補助事業者の報告に基づき、帳簿等関係書類及び物件、施設等を検査することができる。

(補助金の評価)

第20条 市長は、当該補助金に関する評価を常に行い、その必要性及び効果について十分に検証するものとする。

2 市長は、前項による検証の結果、必要と認めたときは、要綱の改正又は廃止その他の適切な措置を講じるものとする。

(追加〔平成25年告示150号〕)

(補則)

第21条 この要綱に定めるもののほか、この要綱の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

(一部改正〔平成17年告示49号・25年150号〕)

附 則

1 この要綱は、平成15年4月1日から施行する。

(有効期限)

2 この要綱は、平成31年3月31日限り、その効力を失う。

(一部改正〔平成28年告示176号〕)

附 則 (平成16年3月12日告示第76号)

(施行期日)

1 この要綱は、平成16年4月1日から施行する。

(経過措置)

2 この要綱による改正後の四日市市市民自主運行バス事業補助金交付要綱の規定は、平成16年度分に係る補助金の交付について適用し、平成15年度分に係る補助金の交付については、なお従前の例による。

附 則 (平成17年2月2日告示第49号)

この要綱は、平成17年2月7日から施行する。

附 則 (平成25年3月29日告示第150号)

この要綱は、告示の日から施行する。

附 則 (平成26年3月31日告示第136号)

この要綱は、平成26年4月1日から施行する。

附 則 (平成27年3月31日告示第151号)

この要綱は、平成27年4月1日から施行する。

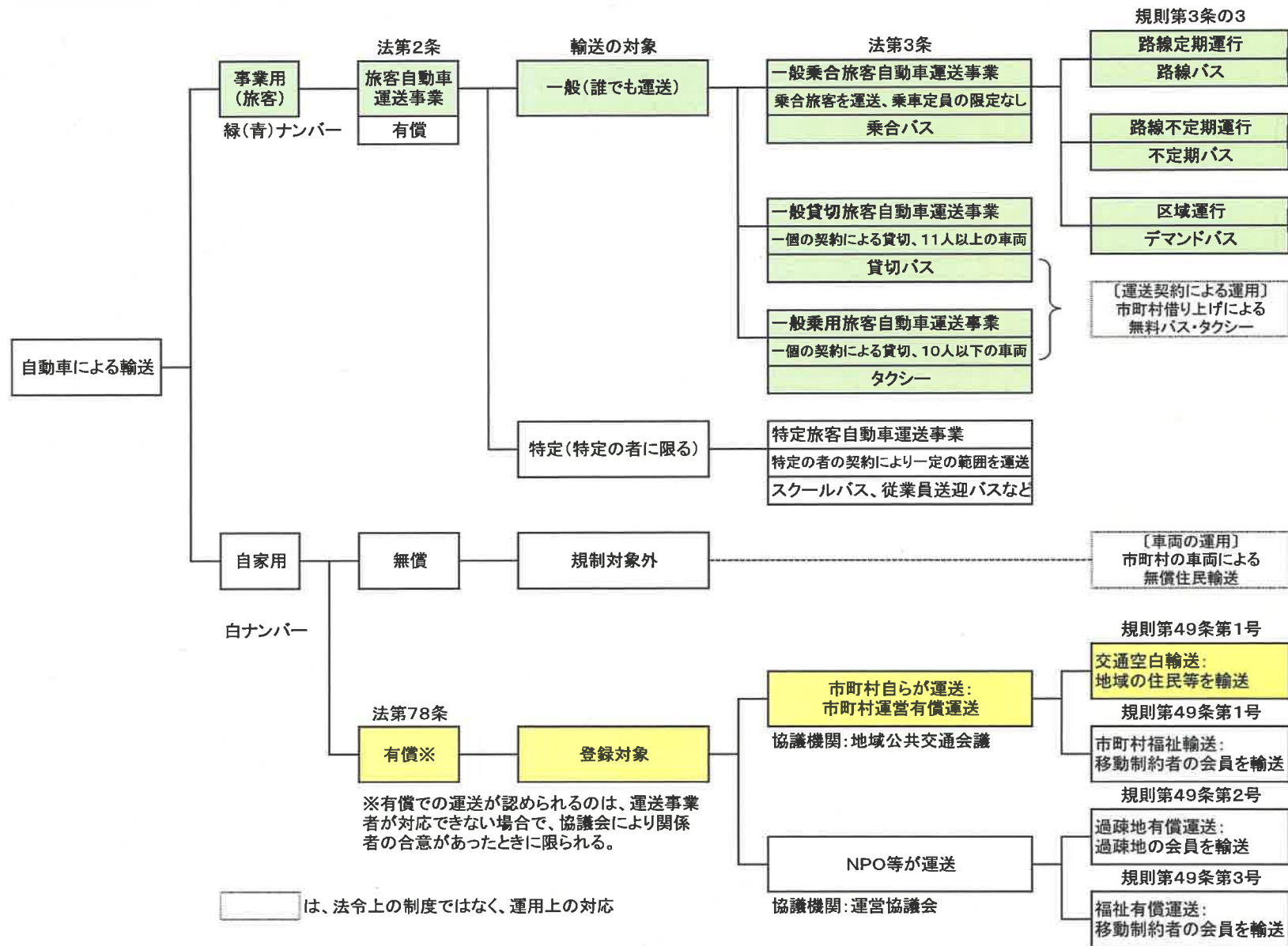
附 則 (平成28年3月31日告示第176号)

この要綱は、平成28年3月31日から施行する。

別表（第3条関係）

| | |
|-------|------------|
| 補助基準額 | 月額500,000円 |
| 運行経費 | バスの運行経費 |

道路運送法の事業区分



地域公共交通会議

多様なニーズに的確に対応した
運送サービスの提供を目指して

近年、過疎化が進行し少子高齢化が進展する中で、各地で導入されつつあるコミュニティバス、乗合タクシー、市町村バス、NP
O等によるボランティア有償運送等の新たな運送サービスが、地
域の多様なニーズに的確に対応しつつ、安全・安心なものとして
提供されるため、平成18年10月に道路運送法の一部が改正され、
自治体・乗合バス事業者・住民・関係者等が地域交通を検討する
「地域公共交通会議」の仕組みが導入されました。

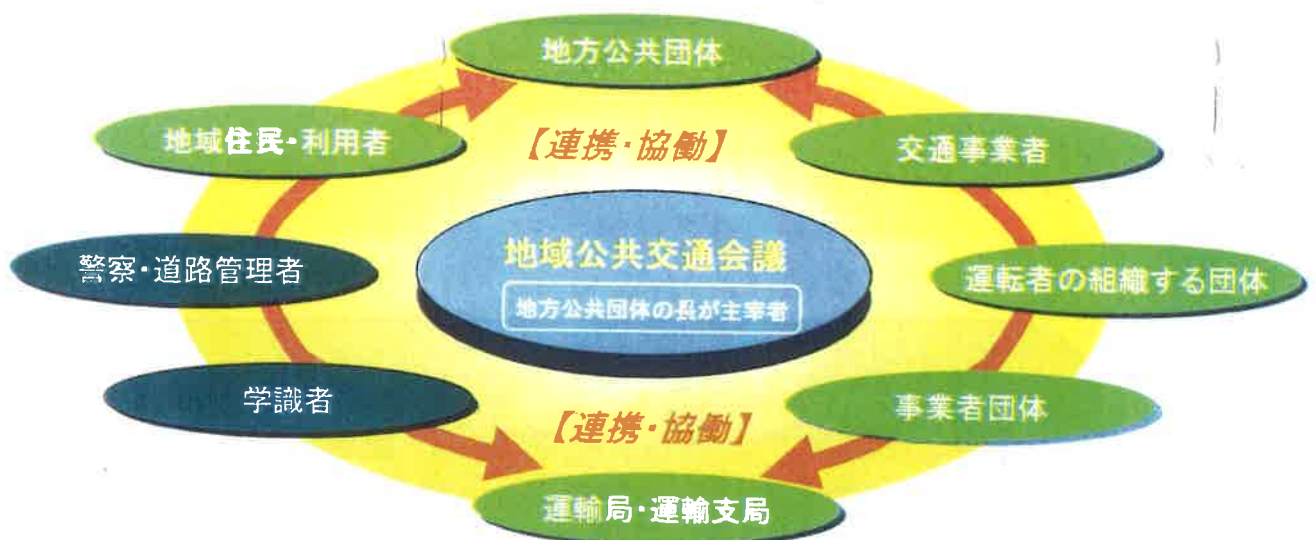


国土交通省

中 部 運 輸 局

地域公共交通会議とは？

「地域公共交通会議」は、地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じたバス運行の態様及び運賃・料金、事業計画等について、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、平成18年10月の改正道路運送法に位置づけられました。



地域での合意・形成

経路の設定(路線の新設・変更)、停留所の設置や運賃設定等の手続きが簡略・弾力化

地域の多様なニーズに的確に対応した運送サービスを提供し、活力ある地域社会を実現

構成員とその役割は？

「地域公共交通会議」の構成員は、道路運送法施行規則第9条の3第1項で規定されているメンバーを必ず委員としていただく必要があります。ただし、同法施行規則第9条の3第2項で規定されている、道路管理者、警察、学識経験者等は、主宰する地方公共団体が必要と判断し構成員に加えることが可能となっています。

| 構成員の主な役割 | |
|------------|---|
| 市町村 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の移動手段確保に対する責任者 ・地域の公共交通に関する課題への対応と地域の真のニーズの把握 |
| 都道府県 | <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な視点からの指導・助言 ・複数市町村の取組みに対する調整 |
| 地域住民・利用者 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の視点に立った地域における乗合輸送サービスの設定・運行計画策定への参画 ・地域の公共交通を支えるという視点から、自ら交通行動を行う主体として参画 |
| 交通事業者 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通サービスの提供者として、ノウハウを活かした企画参画 |
| 運転者が組織する団体 | <ul style="list-style-type: none"> ・労働条件及び労働環境からの意見・提言 |
| 事業者団体 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域交通ネットワーク構築のための事業者間調整 |
| 警察・道路管理者 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全、道路管理の観点から、運行計画の円滑な実施に向けた指導・助言 |
| 学識者 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域の合意形成を図る上での助言 |
| 運輸局・運輸支局 | <ul style="list-style-type: none"> ・先進事例等、各地での取組みの情報提供 ・地域の公共交通のあり方に関する指導 |

| 主宰者の役割 |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・会議の開催はもとより、地域の乗合輸送に関する相談、違反時の通報連絡体制、事故時の対応、利用者への苦情等に対応するため窓口を設置していただきます。 ・県が主宰者である場合についても、市町村において同様の窓口を設ける必要があります。 ・利用者等からの苦情等の連絡を受けた場合には、輸送の安全の確保等を通じ適切な運営を確保するため、構成員に通知を行い、地域公共交通会議で対応を協議し必要な指導を行っていただきます。 |

具体的に何を行うのですか？

「地域公共交通会議」においては、地域の実情に応じた乗合運送の形態やサービス水準等について、具体的な協議を行うこととなっており、協議が整った内容を変更する場合においても協議を行うこととなります。

また、持続可能な地域交通ネットワークを構築するうえで、必要に応じ、地域の交通計画を策定することもできます。

具体的な協議内容

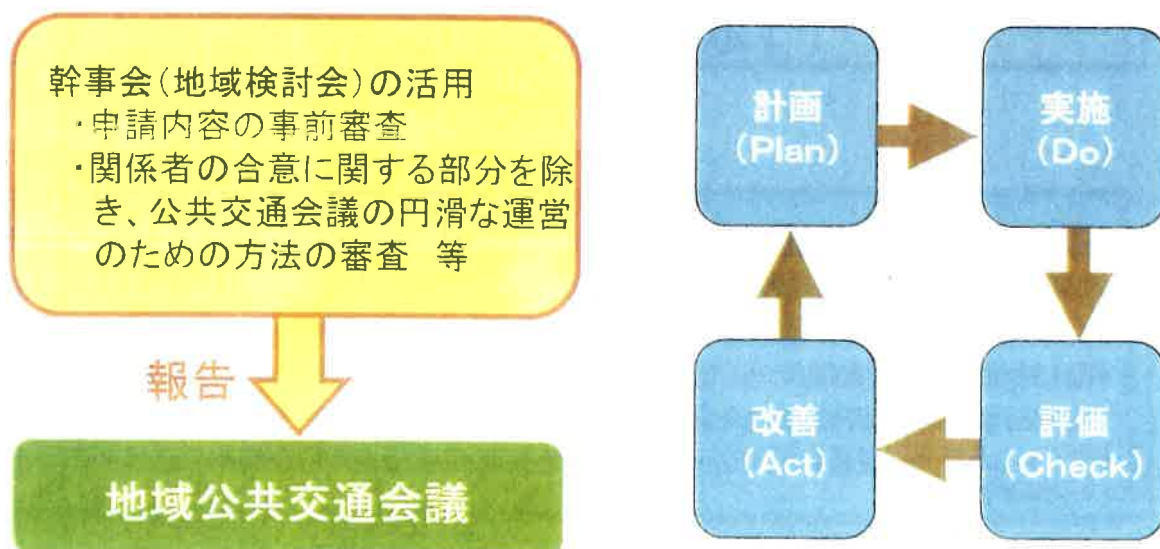
- 運行の形態
 - 運賃及び料金
 - 路線、営業区域、使用車両等の事業計画
 - 運行時刻等の運行計画
 - 市町村有償運送の必要性
 - 収受する対価
- 等

どのように会議を行えばいいのですか？

まず、地域公共交通会議を設置したときは公表していただきます。

また、協議事項を記載した議事概要を公開するなど、会議は公開の原則により行っていただきます。

会議での合意事項は関係者が責任を持って実行していただくこととなります。その後、継続的に見直しを行うためのフォローアップを行うことにより、地域の公共交通を育てていきます。



地域公共交通会議の設置・運営Q&A

Q.1 地域公共交通会議の構成員は、必ず道路運送法施行規則第9条の3に掲げる構成員を満たさなければならないか。

A.1 地方自治体が地域公共交通会議を開催するにあたり当該構成員に参加要請を促しても不参加の意志であれば、会議の成立要件に合致します。

Q.2 県で地域公共交通会議を設置した場合、分科会としてではなく複数の市町村で地域公共交通会議を設置することは可能か。

A.2 地域の実情に応じて設置することは可能となります。

Q.3 既に設置されているコミバス等検討委員会の活用を考えているが、その場合において、「地域公共交通会議」と位置づけることができれば特に名称にこだわる必要はないか。

A.3 設置要綱、構成員等規定に沿ったものであれば、現在の委員会等を移行することは可能であり、名称にこだわるものではありません。

Q.4 市町村が事業者へ委託して運行してもらうことになった場合（4条に基づく乗合事業者による運送）、「地域公共交通会議」を開催しなくても、標準処理期間の短縮、運賃認可の届出、意見照会の短縮化のメリットが得られないだけで、特に問題はないと理解して良いか。

A.4 地域公共交通会議は、地域のニーズを反映させる観点から関係者の協議または合意で交通ネットワークが構築される点で、迅速及び弾力的な運用がなされるよう道路運送法及び関係法令上支援できるよう措置しているところです。

Q.5 市の委託により乗合タクシーを許可しており、例えば、複数事業者が同一路線を曜日別（時間帯別）に運行している場合に、地域公共交通会議の協議結果とみなせるか。

A.5 市の委託だけでは、地域公共交通会議の協議結果とは認められません。

Q.6 「路線不定期運行」「区域運行」は、原則として地域公共交通会議の協議が必要となるが、事業計画の変更認可（届出）にあたり、地域公共交通会議の協議が必要となる範囲は。

A.6 地域公共交通会議の協議内容にもよりますが、基本的に路線の延長、区域の拡大等が想定され、事業計画変更届出は、会議開催の簡素化の観点から、あらかじめ地域公共交通会議の設置要綱において、軽微な事項に関する議決方法を定めておくことにより、柔軟に対応することができるものと思慮されます。

Q.7 地域公共交通会議を開催するにあたって、既存事業者の委託補助を打ち切り他事業者へ委託しようとしたが、既存事業者が路線を存続させた場合の路線定期運行との整合性は如何。

A.7 競合路線があるにも関わらず、他社への委託運行で競合することになった場合については、自治体の補助のあり方の問題でもありますが、地域交通を整理する視点で、ネットワークを構築するため、地域公共交通会議を開催することが望ましいと考えます。

Q.8 旧21条許可の場合は、貸切事業者に対して市町村が依頼し運行するもので、総合的な企画は、市町村側で行っていたと理解しているが、新4条乗合事業の場合は、運行に対し市町村の関与の仕方、役割はどのようになるのか。

A.8 市町村においては、従来と同様に主導的な立場で、地域住民の足の確保に努めることとして頂きたいが、その際の手段として、法的に位置づけられている地域公共交通会議を活用することが重要と考えます。

Q.9 地域公共交通会議で運賃及び料金が合意された場合には、「協議運賃」として届出することができるが、他市町村へ跨る路線の場合には、他市町村で自社賃率や補助路線として運行している路線と競合している場合の取扱いは如何。

A.9 あらかじめ他の市町村も地域公共交通会議の構成員として、当該路線についても協議して対応することが望ましいと考えます。

Q.10 協議運賃として届出した運賃を適用する路線等について、市町村等からの補助の削減等により、自治体の意向に沿って地域公共交通会議の開催がないまま運賃改定しようとした場合の取扱いは。

A.10 地域公共交通会議にて協議された運賃であれば、引き続き届出として処理することが可能であります。

しかしながら、地域公共交通会議の協議結果に基づかない場合は、一般バスの運賃改定と同様に原価計算（省略規定含む）に基づき他運賃認可申請が必要となります。

Q.10 既存乗合事業者とみなし4条事業者（旧21条許可事業者）との取扱いはどのようになるのか。

A.10 路線の競合関係では、今回新たに定義した路線不定期運行及び区域運行については、参入基準の事業者の適切性において、利用者利便の確保のための、原則、路線定期運行との整合性（地域公共交通会議に基づくもの）をとることとしています。

改正後の乗合事業の運賃については、地域公共交通会議での協議が整った運賃を制度上は協議運賃と定義し届出で足りることとしています。合理的かつ利用者にとって明確な手法により額を設定することが必要であると考えます。

なお、クリームスキミングの基本的な考え方は継承しますが、地域公共交通会議の協議結果に基づく運行は弾力的に扱うこととしています。

お問い合わせ先

| | |
|------------------|---------------------------------|
| 中部運輸局自動車交通部旅客第一課 | TEL052-952-8035 FAX052-961-0816 |
| 中部運輸局愛知運輸支局輸送担当 | TEL052-351-5312 FAX052-369-2997 |
| 中部運輸局静岡運輸支局輸送担当 | TEL054-261-2898 FAX054-262-4179 |
| 中部運輸局岐阜運輸支局輸送担当 | TEL058-279-3714 FAX058-270-1061 |
| 中部運輸局三重運輸支局輸送担当 | TEL059-234-8411 FAX059-238-1281 |
| 中部運輸局福井運輸支局輸送担当 | TEL0776-34-1602 FAX0776-34-2028 |