

東久留米市地域公共交通の充実に向けた 検討プロジェクトチーム 報 告 書

平成 28 年 11 月

東久留米市地域公共交通の充実に向けた検討プロジェクトチーム

<目 次>

1. プロジェクトチーム設置の目的	1
2. 検討すべき事柄	1
3. プロジェクトチームのメンバー構成	1
4. プロジェクトチームの開催経緯と検討の流れ	2
5. 地域公共交通の充実に向けたこれまでの経緯	3
6. 基本的事柄の確認	3
7. 公共交通の課題整理	11
8. 地域公共交通の充実に向けて取り得る手法と展開の検討	13
9. 地域公共交通の充実に向けた関連事業者との研究検討	15
10. デマンド型交通を導入した場合の収支検討	19
11. 地域公共交通の充実に向けた検討	25
12. 地域公共交通の充実に向けた取り組み	27

<参考資料>

1. デマンド型交通における収支検討結果一覧表	参1
2. 東久留米市地域公共交通の充実に向けた 検討プロジェクトチーム設置要綱	参7

1. プロジェクトチーム設置の目的

東久留米市第 4 次長期総合計画後期基本計画の基本的な施策として提示した「生活の快適性を支えるまちづくり」の基本的な事業、「交通環境の充実」に向けた地域公共交通の新たな取り組みは、全庁的な視点で財政状況を勘案しながら地域性や道路環境等を考慮して検討する必要があることから、平成 28 年 5 月、東久留米市地域公共交通の充実に向けた検討プロジェクトチーム（以下「プロジェクトチーム」という。）を設置した。

プロジェクトチームは、市内における地域公共交通の新たな取り組みについて、必要な事項の調査、研究及び検討を行い、一定の方向性を取りまとめ、結果を市長に報告することを目的とする。

2. 検討すべき事項

プロジェクトチームは、以下の事項について検討する。

- ① 既存路線バスの利便性の向上や廃止路線の復活、道路整備に合わせた新規バス路線の開設に向けたバス事業者との研究検討
- ② 公共交通空白地域の精査を行い、地域性、道路環境等を考慮した地域公共交通の充実に向けた検討

3. プロジェクトチームのメンバー構成

地域公共交通の充実に向けた取り組みは、全庁的な視点で財政状況や地域性及び道路環境等を考慮して検討する必要があることから、都市建設部長をリーダーとして、以下の 15 名をメンバーとして選出した。

メンバー構成

主な視点	メンバー	摘 要
市の主要施策	企画調整課長	サブリーダー
予算	財政課長	
法務	総務課長	
地域産業	産業政策課長	
市民の声	生活文化課長	
市民の憩い、環境対策	環境政策課長	
高齢者	福祉総務課長	
障害者	障害福祉課長	
要介護者	介護福祉課長	
健診・診療	健康課長	
乳幼児（子育て世帯）	児童青少年課長	
都市政策	都市計画課長	
道路	管理課長	
スポーツ	生涯学習課長	
通学路	学務課長	

順不同

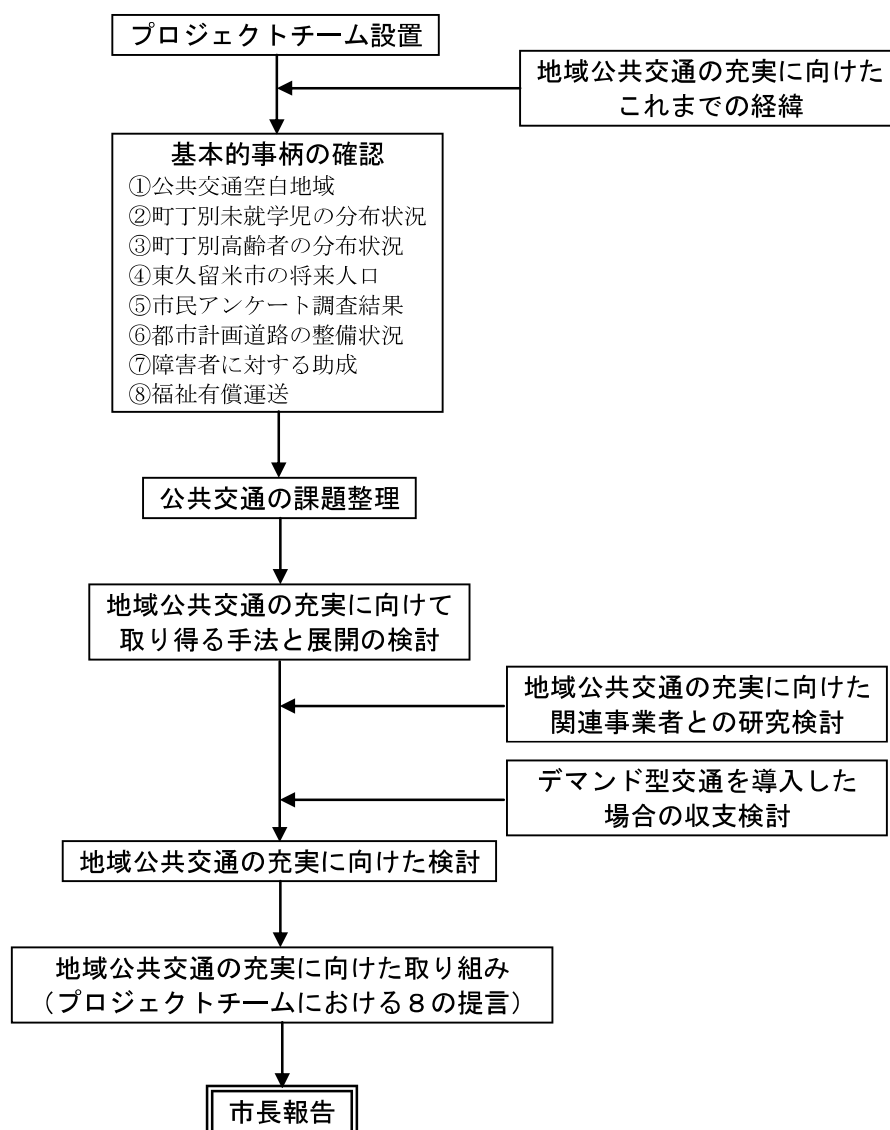
4. プロジェクトチームの開催経緯と検討の流れ

①開催経緯

回数	開催日	主な議題
第1回	平成28年5月30日	①基本的な事柄の確認 ②今後の進め方について
第2回	平成28年6月27日	①基本的な事柄の確認 ②公共交通の課題整理
第3回	平成28年7月28日	①公共交通の課題整理 ②バス事業者との研究検討課題の抽出
第4回	平成28年9月26日	①バス事業者、タクシー事業者との研究検討結果の報告 ②地域公共交通の充実に向けた検討
第5回	平成28年10月27日	①地域公共交通の充実に向けた検討 ②報告書（案）の取りまとめについて
第6回	平成28年11月21日	①報告書について

②検討の流れ

プロジェクトチームでは、以下に示す流れで調査、研究及び検討を行った。



5. 地域公共交通の充実に向けたこれまでの経緯

地域公共交通の充実に向けては、平成 23 年度よりコミュニティバスの実験運行に向けて調査・検討を進めていたが、平成 23 年第 4 回市議会定例会での「市長報告」において、前市長から「多額の支出が伴うコミュニティバスなどの実験運行は任期中に着手することは難しい」との方針が出されたことにより、実験運行に向けた取り組みから方向転換し、新たな取り組みとして「既存バス路線の利便性の向上や他自治体による新たな取組みなど」の調査・検討を行ってきた。

平成 27 年度においては、公共交通空白地域を中心に、市内の道路幅員調査を実施したところ、狭隘な道路が多く存在することが明らかとなり、コミュニティバスやコミュニティタクシーの導入により、公共交通空白地域の解消を図ることが難しく、また、コミュニティバスを運行しているほとんどの自治体では、多額の赤字補填をして運営を行っている状況であることが確認されている。

6. 基本的な事柄の確認

プロジェクトチームにおいては、地域公共交通を取り巻く様々な視点から検討する必要があると考え、以下の基本的な事柄について整理を行った。

①公共交通空白地域について

「鉄道駅やバス停からの距離」から見た交通不便と想定される地域（公共交通空白地域）への対応などを検討するため。

②町丁別未就学児（0～6 歳）の分布状況について

子育て世帯を支援する移動手段などを検討するため。

③町丁別高齢者（65 歳以上）の分布状況について

高齢者を支援する移動手段などを検討するため。

④東久留米市の将来人口について

将来に向け、効果的な地域公共交通の導入などを検討するため。

⑤最近の市民アンケート調査結果について

現状の移動手段に不満を持つ地域に対する地域公共交通の導入などを検討するため。

⑥都市計画道路における事業中路線及び第四次事業化計画優先整備路線について

将来のバス路線網などを検討するため。

⑦障害者に対する助成について

障害者を支援する移動手段などを検討するため。

⑧福祉有償運送について

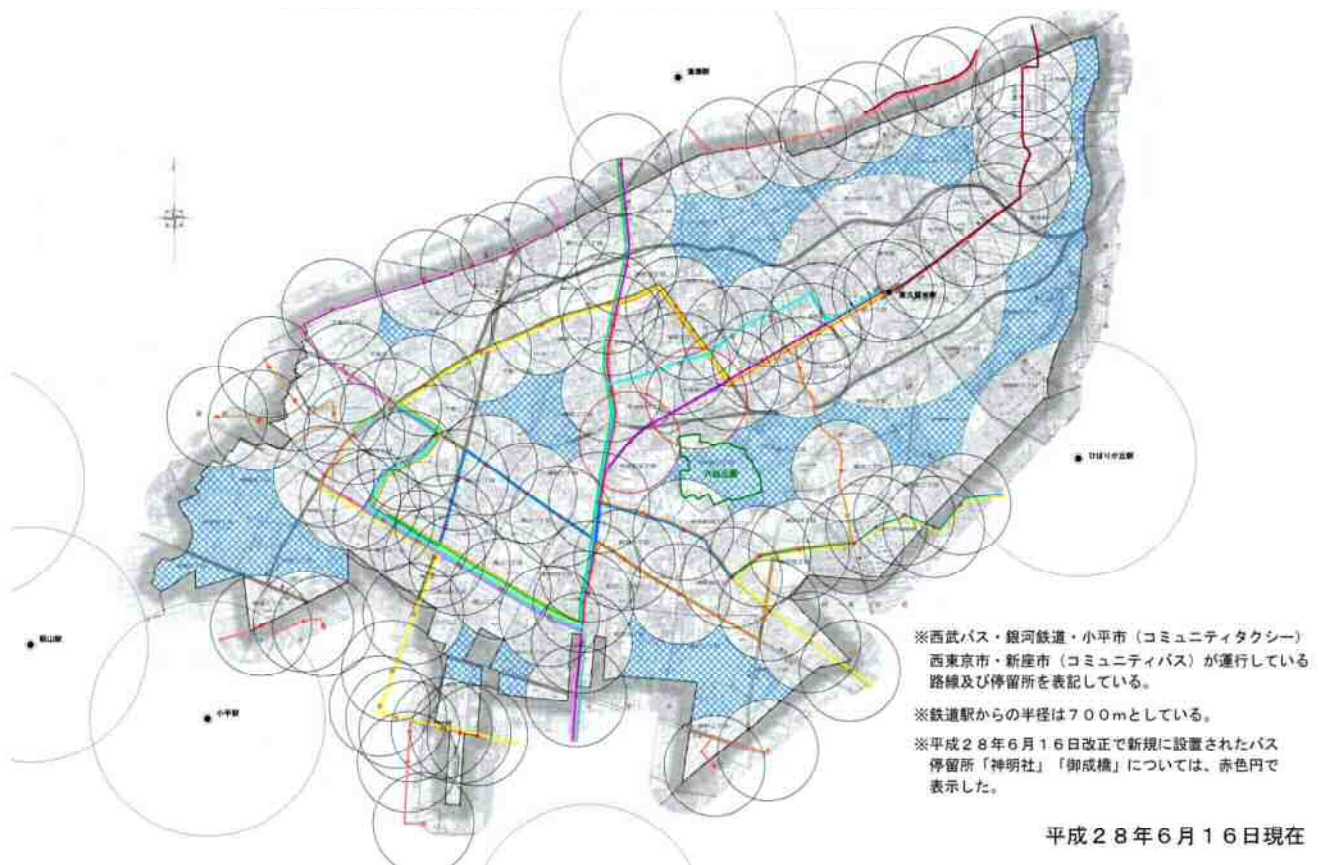
要介護者や身体障害者等の介護及び介助を必要とする者の移動手段などを検討するため。

①公共交通空白地域について

- ・ 本市では、平成 24 年度に策定した「東久留米市地域公共交通の充実に向けた検討報告書（平成 24 年 9 月 24 日）」に基づき、鉄道駅から 700m 以上、バス停から 300m 以上離れた地域を公共交通空白地域として位置づける。
- ・ 本市の公共交通空白地域は、地域として一団のまとまりでなく、交通利便性の高い地域の狭間に存在しているのが特徴として見られる。
- ・ 今年度は、東 3・4・19 号線の全線開通に伴い、平成 28 年 6 月 16 日に武 12 系統（東久留米駅～武蔵小金井駅）が経路変更されたため、中央町及び八幡町の一部について公共交通空白地域が解消された。

公共交通空白地域

（バス停から半径 300m・鉄道駅から半径 700m）

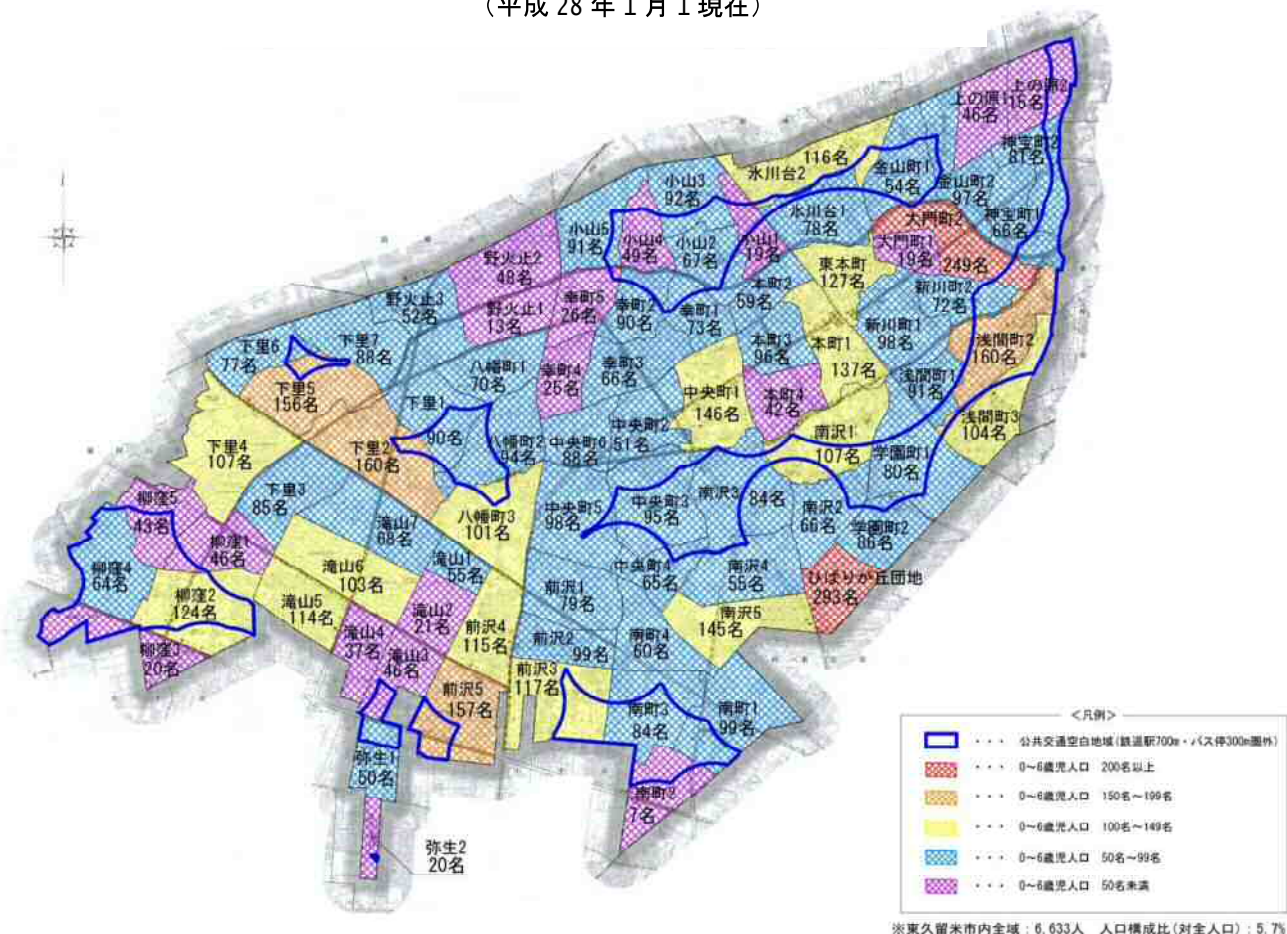


②町丁別未就学児（0～6 歳）の分布状況について

- ・ 本資料は、「統計東久留米」による平成 28 年 1 月 1 日現在の人口をベースに作成したものである。
- ・ 0～6 歳児人口は、市内全域で 6,633 人、人口構成比は全人口に対して 5.7%となっている。
- ・ 地域別にみると、近年の再開発により人口流入の著しいひばりが丘団地と、国家公務員住宅が存在する大門町二丁目が 200 名以上と最も多い一方、南町二丁目、野火止二丁目、上の原二丁目、大門町一丁目、小山一丁目は 10 数名以下となっており、地域によって大きな差が見られる。
- ・ 公共交通空白地域を重ね合わせた下図の分布図をみると、公共交通空白地域だけが特に人口が多い少ないとは言えない状況となっている。

東久留米市町丁別 0～6 歳児人口

（平成 28 年 1 月 1 現在）

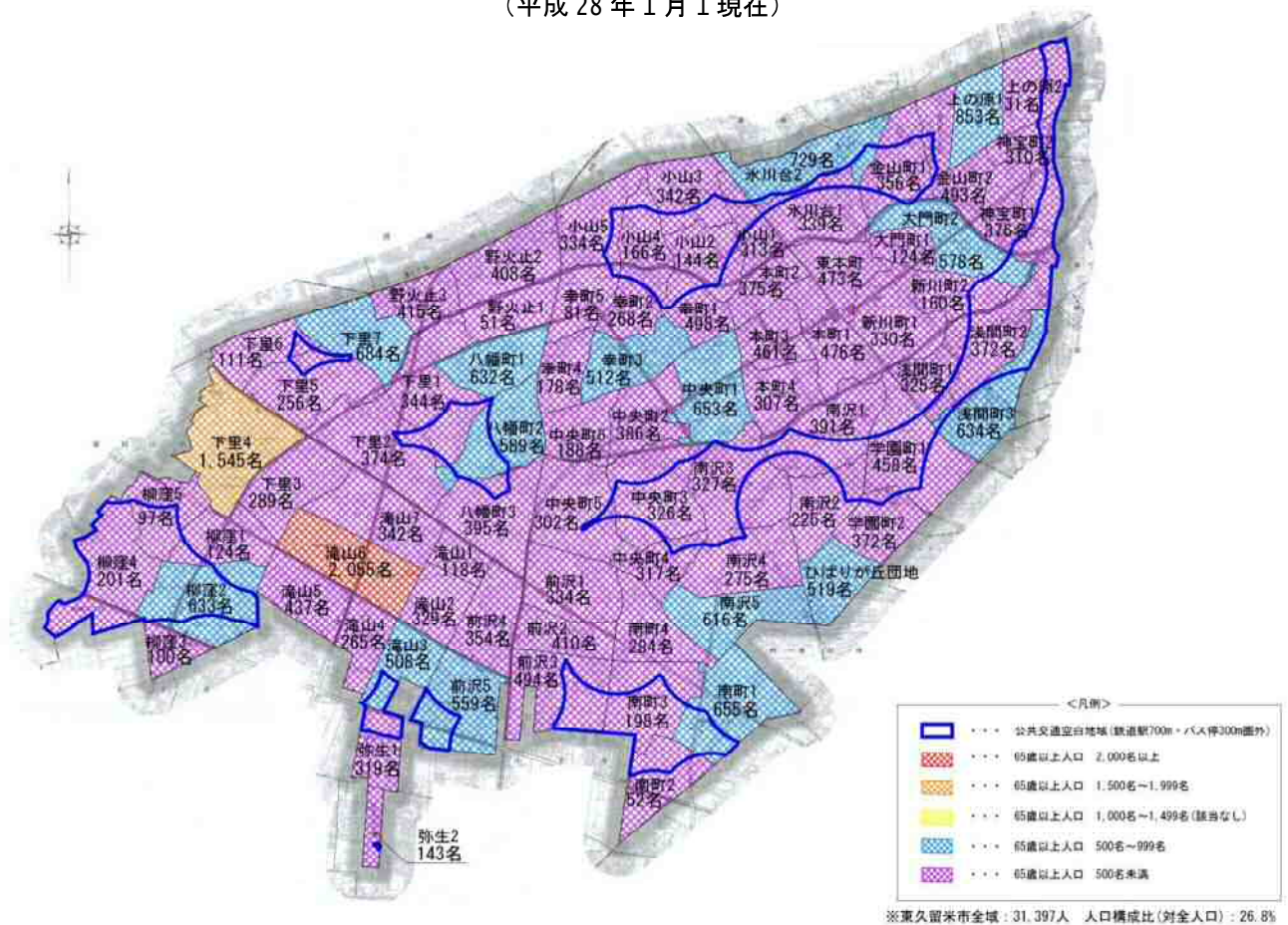


③町丁別高齢者（65 歳以上）の分布状況について

- ・ 本資料は、「統計東久留米」による平成 28 年 1 月 1 日現在の人口をベースに作成したものである。
- ・ 65 歳以上の人口は、市内全域で 31,397 人、人口構成比は全人口に対して 26.8%となっている。
- ・ 全体的に 65 歳以上が居住しており、特に滝山や下里地区にある大規模団地では 1,500 人を超えている。
- ・ 公共交通空白地域を重ね合わせた下図の分布図をみると、未就学児と同様に、公共交通空白地域だけが特に人口が多い、少ないとは言えない状況となっている。
- ・ 未就学児に対し、高齢者人口は約 4.7 倍となっている。

東久留米市町丁別 65 歳以上人口

(平成 28 年 1 月 1 現在)



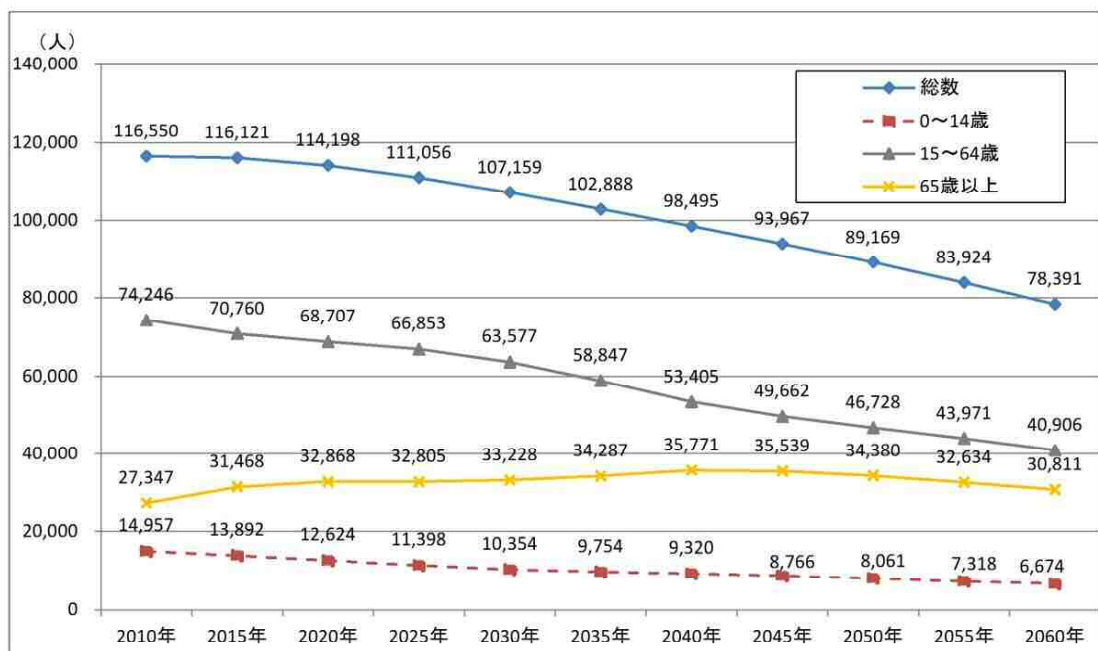
④東久留米市の将来人口について

- 本市の将来人口は、「東久留米市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）」において、3 つの推計パターンが示されており、下図は国立社会保障・人口問題研究所（社人研）による推計である。

これによると、本市の総人口は 2020 年に 114,198 人、2040 年に 98,495 人と 10 万人を下回り、2060 年には 78,391 人へと急激に減少する見込みとなっている。

- 年齢 3 区分人口の推移をみると、年少人口（15 歳未満）、生産年齢人口（15～64 歳）は総人口と同様に、今後も減少傾向にあるが、老年人口（65 歳以上）は横ばい傾向にある。

社人研推計準拠の将来人口



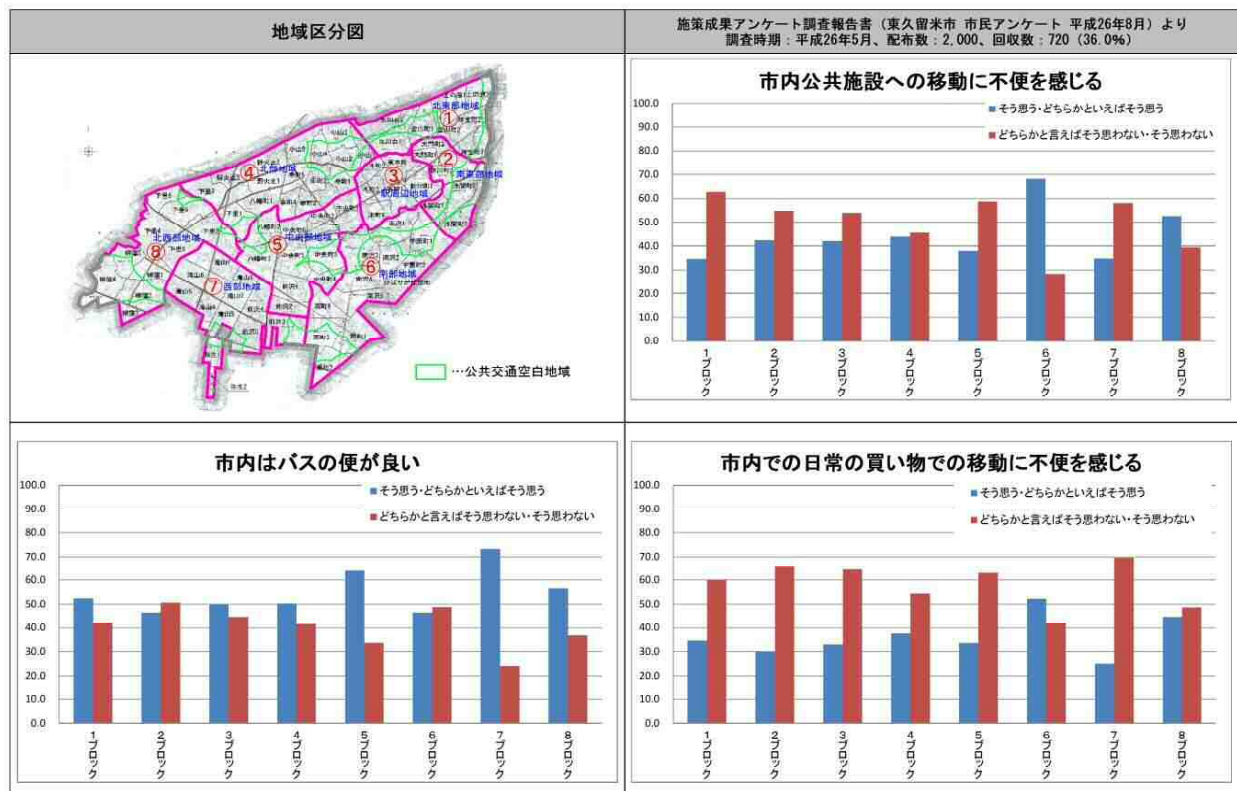
出典：東久留米市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）

⑤最近の市民アンケート調査結果について

平成 26 年 5 月に実施した施策成果アンケート調査による。

- ・「市内公共施設への移動に不便を感じる」「市内での日常の買い物での移動に不便を感じる」では、第 6 ブロックの南部地域、第 8 ブロックの北西部地域で半数以上が移動に不満を感じている傾向が表れている。
- ・「市内はバスの便がよい」では、第 5 ブロックの中央部地域、第 7 ブロックの西部地域で便利だと感じている人が多く、路線バスの運行頻度が高い地域であることからアンケート結果と一致している。

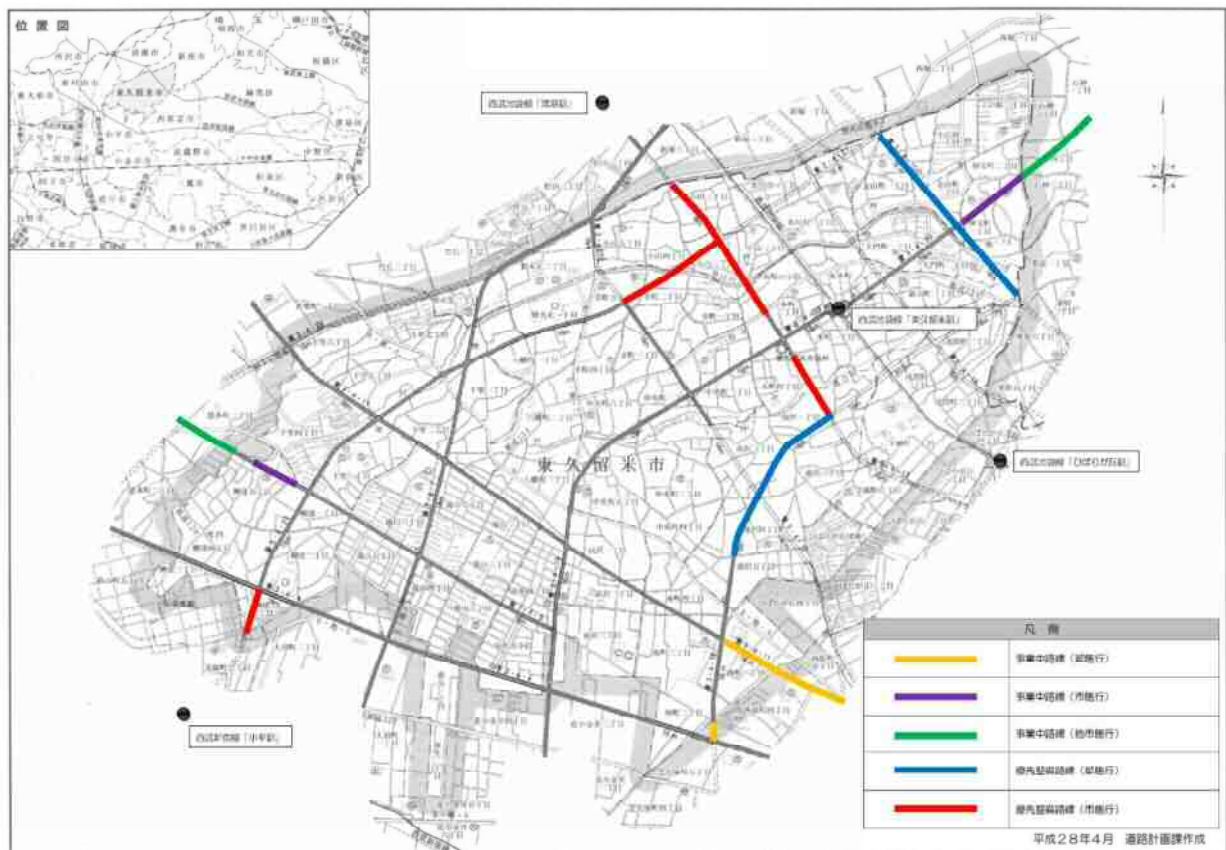
最近の市民アンケート調査結果



⑥都市計画道路における事業中路線及び第四次事業化計画優先整備路線について

- ・ 現在、市内における事業中の路線としては、市施行として東 3・4・5 号線（柳窪区間）と東 3・4・20 号線（神宝町区間）があり、都施行として東 3・4・11 号線（南町区間）がある。
- ・ 東京都と特別区及び 26 市 2 町が協働で策定した「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において、今後 10 年間で優先的に整備すべき路線が選定されており、市施行として東 3・4・13 号線（小山・本町区間、本町・南沢区間）、東 3・4・21 号線（柳窪区間、幸町・小山区間）があり、都施行として東 3・4・15 の 1 号線（金山町・神宝町区間）、東 3・4・18 号線（南沢区間）がある。

都市計画道路における事業中路線及び第四次事業化計画優先整備路線



⑦障害者に対する助成について

- ・ 障害者に対しては、市の単独事業として、タクシー、ガソリン費に関する助成制度がある。タクシーの助成は1人半年間につき1万円、1年間で2万円を限度としており、ガソリン費の助成は1リットルにつき55円、期間ごとの使用量に応じて150リットルまでとなっている。対象者が受給する場合はどちらかを選択することになる。
- ・ 平成27年度における受給実績は、タクシー費助成で535人、ガソリン費助成で552人であり、受給総額は約1,900万円である。

⑧福祉有償運送について

- ・ NPO法人等が自家用自動車を使用して行う有償運送サービスであり、要介護者や身体障害者など、介助を受けなければ公共交通機関に乗降できない者を出発地の玄関先から目的地の入口まで輸送する。
- ・ 東久留米市における登録団体数は、平成28年8月末現在で4団体となっており、会員数は4団体合わせて351人である。
- ・ 本事業の財源内訳は都費5割、市費5割となっており、平成27年度の補助金は約370万円（有償運送車両に係る経費を含む）、市負担額は約185万円である。

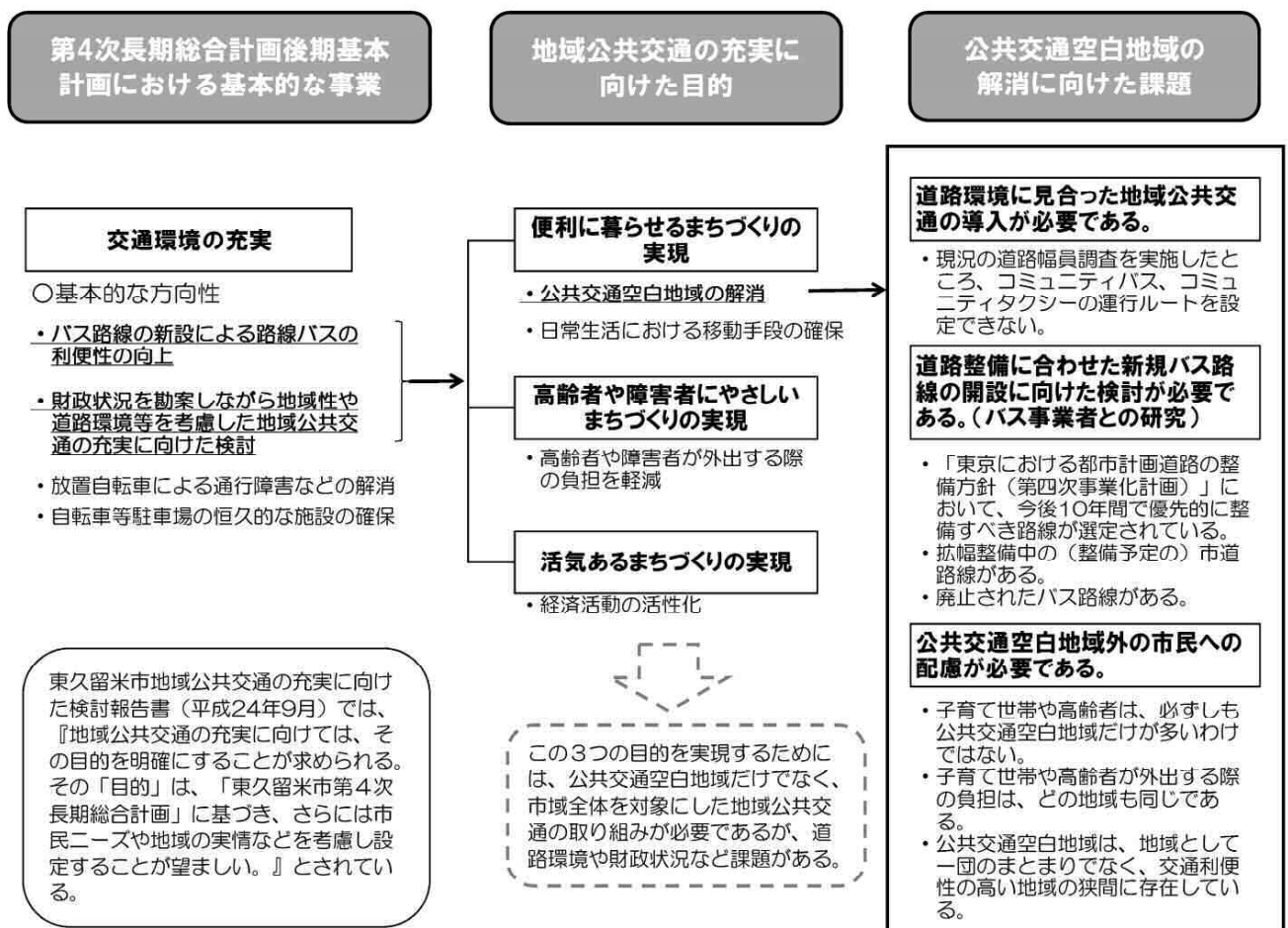
7. 公共交通の課題整理

第4次長期総合計画後期基本計画において、「公共交通の充実」に向けた基本的な方向性として「バス路線の新設や変更による路線バス利便性の向上」、「財政状況を勘案しながら地域性や道路環境等を考慮した地域公共交通の充実に向けた検討」などがある。

地域公共交通の充実に向けた目的としては、「東久留米市地域公共交通の充実に向けた検討報告書（平成24年9月）」において、「便利に暮らせるまちづくりの実現」、「高齢者や障害者にやさしいまちづくりの実現」、「活気あるまちづくりの実現」の3つを挙げている。

その中で、「公共交通空白地域の解消」は、「便利に暮らせるまちづくりの実現」に向けた方向性のひとつであるが、公共交通空白地域の解消を図るためには次の課題が考えられる。

公共交通空白地域における課題の整理



①道路環境に見合った地域公共交通の導入が必要

- ・ 現況の道路幅員調査を実施したところ、コミュニティバス、コミュニティタクシーの運行ルートを設定できない。

②道路整備に合わせた新規バス路線の開設に向けた検討が必要（バス事業者との研究）

- ・ 「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において、今後 10 年間で優先的に整備すべき路線が選定されている。
- ・ 拡幅整備中の（整備予定の）市道路線がある。
- ・ 廃止されたバス路線がある。

③公共交通空白地域外の市民への配慮が必要

- ・ 子育て世帯や高齢者は、必ずしも公共交通空白地域だけが多いわけではない。
- ・ 子育て世帯や高齢者が外出する際の負担は、どの地域も同じである。
- ・ 公共交通空白地域は、地域として一団のまとまりでなく、交通利便性の高い地域の狭間に存在している。

8. 地域公共交通の充実に向けて取り得る手法と展開の検討

本市の交通環境を取り巻く主な動きとして、人口減少、少子高齢化の進行に伴う人口動態の変化や都市計画道路等の整備の進展に伴う公共交通網の変化、また、都内におけるタクシー初乗り運賃の引下げなどが考えられる。

地域公共交通の充実に向けた取り組みを検討するに当たっては、これらの動向を注視し、その時代に見合った取り組みとして柔軟に対応できる施策が必要である。

以下に、地域公共交通の充実に向けて取り得る施策を短期・中期・長期に分けて整理した。

地域公共交通の充実に向けて短期・中期・長期に取り得る施策

	短 期 (概ね5年程度)	中 期 (概ね5年後～10年後)	長 期 (概ね10年後～20年後)
交通環境を 取り巻く 主な動き	人口減少・少子高齢化の進行（人口動態の変化）		
	都市計画道路等の整備の進展（公共交通網の変化）		
	タクシー初乗り運賃の引下げ		
バス路線の新設 による路線バス の利便性の向上	①バス事業者に対する 新規バス路線の開設・ 廃止路線の復活要望	①バス事業者に対する 都市計画道路等の整備 に合わせた新規バス路 線の開設要望 →バス路線網の拡大 →公共交通空白地域の 減少	①バス事業者に対する 都市計画道路等の整備 に合わせた新規バス路 線の開設要望 →バス路線網のさらな る拡大 →公共交通空白地域の さらなる減少
	②デマンド型交通の具体 的な導入検討（実験運 行） （交通事業者との研究）	②都市計画道路等の整備 に伴う交通環境の変化 や実験運行及びバス路 線の状況を考慮したデ マンド型交通のあり方 検討	②さらなる都市計画道路 等の整備に伴う交通環 境の変化を考慮した地 域公共交通のあり方検 討
	③関係機関や団体に対す るタクシー初乗り運賃 の引下げ要望		
財政状況を勘案 しながら地域性 や道路環境等を 考慮した地域公 共交通の充実 に向けた検討			

①バス事業者に対するバス路線の新設・復活要望

短期として、道路整備計画や整備状況等の情報提供を行うとともに、道路整備に合わせた新規バス路線の開設や廃止されたバス路線の復活要望を行い、中期・長期においても継続的に要望を行っていく。

要望が具現化されれば、市内の路線バス網が拡大し、それに伴い公共交通空白地域の減少が期待される。

②デマンド型交通の導入検討

短期として、デマンド型交通の具体的な導入検討を行い、中期では、都市計画道路等の整備に伴う交通環境の変化や、実験運行及びバス路線の状況を考慮したデマンド型交通のあり方について検討を行い、長期では、さらなる都市計画道路等の整備に伴う交通環境の変化を考慮した地域公共交通のあり方について検討を行っていく。

③関係機関や団体に対するタクシー初乗り運賃の引下げ要望

短期のみとなるが、都内におけるタクシー初乗り運賃の引下げについて、今後の動向を注視し、必要に応じ引き下げの要望を行っていく。

9. 地域公共交通の充実にに向けた関連事業者との研究検討

バス事業者と公共交通の充実にに向けた取り組みなどについて研究検討を行った。

また、タクシー事業者、送迎用バスを運行しているスポーツセンター指定管理者及び大規模商業施設事業者に対してヒアリング調査を実施し、タクシーの定期券商品を扱っている旅行会社に対しては事例調査を行った。

1) バス事業者

市内のバス事業者に対して、次の3項目について要望等を行った。

①既存路線の利便性の向上

既存バスルートの一部振替や延伸等により、利便性の向上が図れるか等の意見交換を行った。

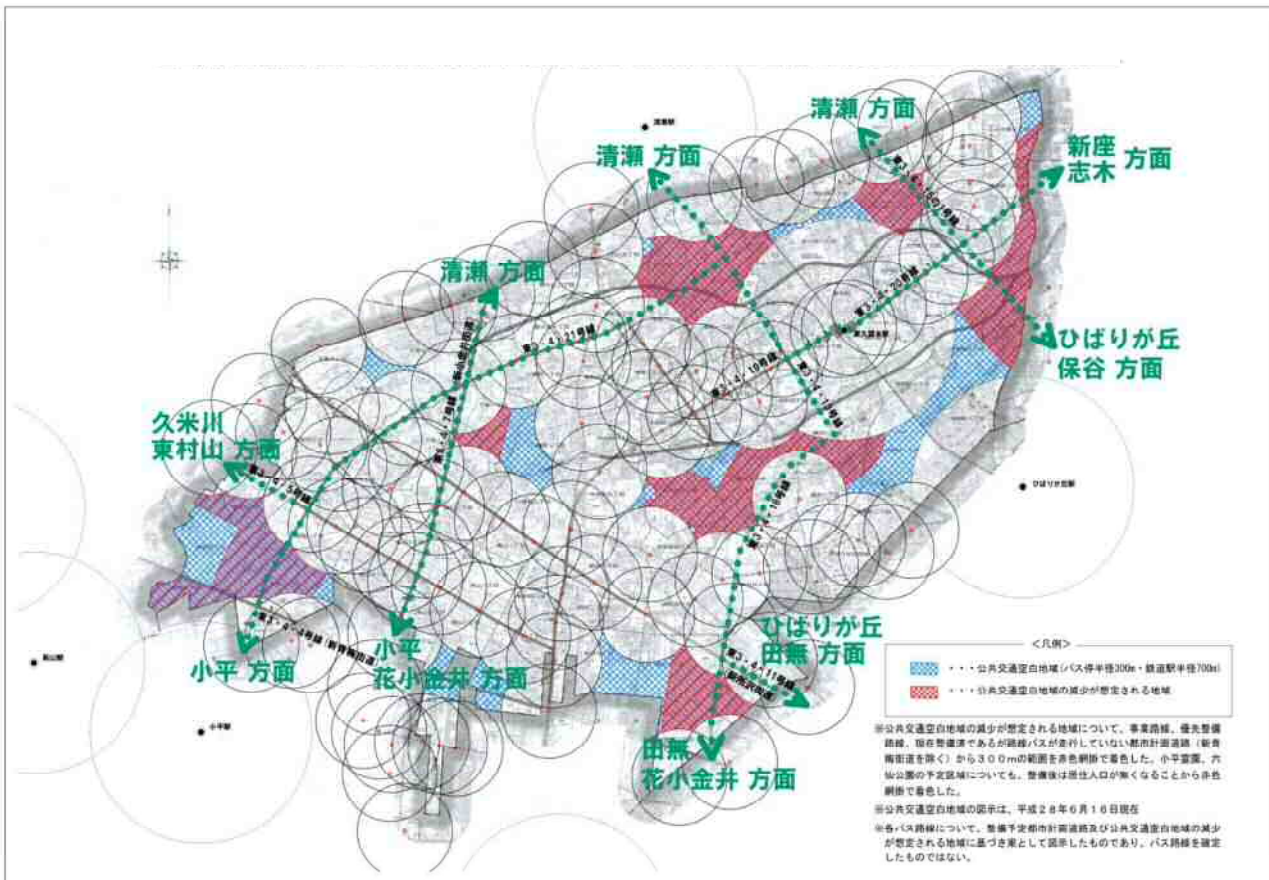
②廃止路線の復活

市民から要望が挙がっている廃止路線の復活について要望を行ったが、廃止路線は利用者減少による採算性の理由で廃止となっている。このため、廃止路線を復活させるためには、改めて国土交通省関東運輸局に対して運行許可を受ける必要があるが、現状の道路幅員では車両制限令上、許可をとることが難しいとの見解が示された。

③新たな道路整備に合わせた新規バス路線の開設

現在、事業中の都市計画道路等の整備状況、また第四次事業化計画において優先整備路線として位置づけられている都市計画道路について情報提供を行った。また、次に示す図を基に、これらの整備によって公共交通空白地域の減少と近隣市との連絡強化が図れるバス路線網の整備について、検討いただく旨の要望等を行ったところ、今後も情報を共有しながら協議を行っていきたいとの見解が示された。

整備予定都市計画道路及び公共交通空白地域の減少が想定される地域を踏まえたバス路線箇所



2) タクシー事業者

市内に営業圏を持つタクシー事業者に対し、次の 4 項目についてヒアリングを行った。

①タクシー初乗り運賃の引き下げについて

- ・ いずれ引き下げの動きが進むのではないかとの見解が示された。

②専用システムを導入するタイプのデマンド型交通について

- ・ 一般タクシーの売り上げを低下させる一方、デマンド型交通を受託することによる収入は限定的であり収益に悪影響となる。受託するかは総合的な判断が必要である。
- ・ システム導入は初期投資が大きいにも関わらず、ほとんど乗り合いが発生しないため収益に結び付きにくい、相談の上、受託できると考えられる。
- ・ 初期費用の問題等もあり、対応は難しい。

③通常のタクシー運賃へ市が補助するタイプのデマンド交通について

- ・ 対応可能との見解が示された。

④旅行会社が開発したタクシー定期券商品について

- ・ 通常の運賃が支払われるのであれば、相談の上、受託できるとの見解が示された。

<参考> J T B ジェロンタクシーについて

概 要	「自宅」と日常の中でよく行く 2ヶ所を「指定目的地」として、その間の移動を 1ヶ月間有効のタクシー定期券を提示することにより、いつでも料金を気にせず、「高齢者の日常の足」として安心してお出かけができる定額乗り放題のタクシーサービス。旅行業法に基づく、J T B の募集型企画旅行商品により、商品化されている。
対象地域	福岡県福岡市（東区、博多区、中央区、南区、城南区、早良区、西区）の一部地域 ※全国への展開を検討中。
対象者	70 歳以上の高齢者（無職） ※通勤・商用での利用希望者は対象外。
目的地	自宅と利用者の申請により指定した 2ヶ所の目的地
利用期間	利用開始日から 1 ヶ月間
利用時間	午前 10 時～午後 4 時または、午前 9 時～午後 4 時 利用期間内は、平日・土日・祝日の関係無く、全日利用可能。
利用料金	19,500 円～44,000 円 移動区間の認可タクシー運賃により変動。
財政負担	現在は、福岡市による補助金等の支出はなし。タクシー事業者への支払額が利用料金を上回った場合は、J T B が費用負担している。



- ・ 福岡市の事例では、補助金等の支出はないとのことであり、タクシー事業者への支払額が利用料金を上回った場合は、旅行会社が費用負担を行っている。
- ・ 利用者のメリットとしては、マイカーの維持費程度のコストで、いつでも気軽に指定の場所へ移動ができること、高齢者が一人で出かけても家族も安心して見届けられることである。
- ・ 旅行会社の担当者は、今後はPR等での自治体の協力、また補助金の支出を受けることができれば、対象年齢の変更、利用負担額の引き下げ、定期券制ではなく、回数券制度の開発等設計変更は柔軟に対応できるとのことである。

3) スポーツセンター指定管理者

市内スポーツセンターの指定管理者に対し、次の3項目についてヒアリングを行った。

①バスルートの今後の見直し計画について

- ・ 今のところ見直しの計画はない。

②ルート変更の可否について

- ・ 既存のバスルート及び乗降場所を変更せず、乗降場所を追加するということであれば変更可能である。過去にも追加したことがある。

③地域公共交通への協力について

- ・ あくまでもスポーツセンター利用者のための送迎バスであるため、施設利用者以外は原則利用できない。

4) 大規模商業施設事業者

市内大規模ショッピングセンターの事業者に対し、次の3項目についてヒアリングを行った。

①バスルートの今後の見直し計画について

- ・ すでに地域社会に貢献するために走らせている側面がある。
- ・ 現在、かなりの経費がかかっており、赤字となっている。
- ・ 今のところ、見直し計画はない。

②ルート変更の可否について

- ・ 道路幅員や運転手の確保など、バス事業者との調整等、時間と経費がかかるため、今のところ変更する予定はない。

③地域公共交通への協力について

- ・ 都市計画道路が整備されれば、ルート変更等の協力はしていきたい。今後、市から何らかの具体案が示されればバス事業者も含め、協議させていただきたい。

10. デマンド型交通を導入した場合の収支検討

デマンド型交通は、路線バスのように運行ルートやダイヤが決まっておらず、利用者の需要に応じて一定の区域内を運行する公共交通のひとつである。

道路幅員調査結果では、市内は狭隘な道路が多く存在することが明らかとなり、コミュニティバスやコミュニティタクシーの導入により、公共交通空白地域の解消を図ることは難しいことが確認されていることから、デマンド型交通は、短期的な取り組みとして望ましい交通手段であると言える。

なお、プロジェクトチームの検討すべき事項として、「市内の公共交通空白地域の精査」を主眼に置き、検討を進めてきたが、本市における公共交通空白地域の分布特性から対象者の特定が困難であること、公共交通空白地域内の市民だけが移動に不満をもっているわけではないことなどから、対象者は公共交通空白地域だけに着目するのではなく、「誰もが安心・安全に移動できる交通手段の確保」という観点から、全市域を対象とした検討を行っていく必要がある。

ここでは、デマンド型交通を導入した場合の財政負担額について、他の自治体における取り組みなどを参考に、次の条件を基に試算した。

なお、試算額はあくまでも概算であり検討の指標として示したものであるが、今後、タクシー事業者とのヒアリングや他自治体の実績調査などを参考に、より具体的な調査・検討を行う必要がある。

<試算条件>

条件 1：対象地域

市内全域を対象

条件 2：対象者

- ①全市民を対象とした場合
- ②対象者を 65 歳の高齢者とした場合
- ③対象者を 70 歳の高齢者とした場合
- ④対象者を 75 歳の高齢者とした場合
- ⑤対象者を 75 歳以上の高齢者と、0～6 歳児を抱える子育て世帯とした場合

条件 3：運行方式

- ①車両借上げを行う乗合方式（類似例：埼玉県北本市、千葉県柏市）
専用配車システム・専用オペレーターを導入する。
- ②車両借上げを行う非乗合方式（類似例：なし）
専用配車システム・専用オペレーターの導入は行わず、タクシー事業者の現存の車両やオペレーターを使用する。
- ③車両借上げを行わない非乗合方式（類似例：埼玉県志木市、東松山市）
専用配車システム・専用オペレーターの導入は行わず、タクシー事業者の現存の車両やオペレーターを使用する。

※乗合方式＝ 専用システムを導入し、迂回しながら運行することで、一台の車両に複数の利用者が同乗する形式

※非乗合方式＝ 通常のタクシーのように、特定の利用者のみが乗車する形式

車両を借上げて運行を行うケースは、歳出額の上限が見込まれる。車両の借上げを行わないケースは、利便性が浸透し利用率が向上した場合、財政負担額が際限なく増大する可能性がある。

条件 4：利用者負担額

①300 円とした場合

②400 円とした場合

③500 円とした場合

<財政負担額>

財政負担額 ＝ 歳出 － 歳入

歳出 ＝ （運行経費 ＋ オペレーター経費）× 運行台数 × 運行日数

・運行経費

車両借上げを行う場合（運行方式①、②）：28,000 円/ 台・日＋消費税

※運賃、運転手人件費、車両借上げ代を含む

車両借上げを行わない場合（運行方式③）：1,200 円/ 台・回

※ケース①及び②の運行経費に係る消費税

1 日 1 台当たりの運行経費 28,000 円から、1 日 1 台当たりの運賃総額を引いたものに消費税を課税するよう計算している。そのため、利用者 1 回当たりの自己負担額毎に歳出額が異なる。

・オペレーター経費

運行方式①：5,297 円/ 台・日（5 台導入の場合）～11,859 円/ 台・日（2 台導入の場合）

※専用のサーバー運営費、車載器レンタル費、オペレーター人件費含む。オペレーター人件費は、本市の臨時職員と同額の時給 940 円、従事時間 10 時間、従事人数 2 名、従事日数は運行日数とした。

運行方式②：5,000 円/ 台・日

※タクシー事業者の配車システム使用料、オペレーター作業費、利用者登録費、顧客データ管理費含む。

運行方式③：400 円/ 台・回

・運行台数

1回当たりの利用時間を30分、運行時間を1日10時間とし、乗合がない場合の1日1台当たりの利用者数の最大値を20とした。1日当たりの利用者数を基に、乗客の積み残しがないよう台数を設定した。運行方式①の乗合率に関しては、他自治体の事例を参考に、乗合率1.1以下となるように設定した。

・運行日数

平日のみとして算出（246日）。

歳入 = 年間利用者数 × 利用者負担額

・年間利用者数 = 対象者数 × 1日当たり利用率 × 運行日数

・1日当たり利用率：全市民対象 0.09%（埼玉県北本市の実績値）

高齢者対象 0.27%（埼玉県北本市の実績値）

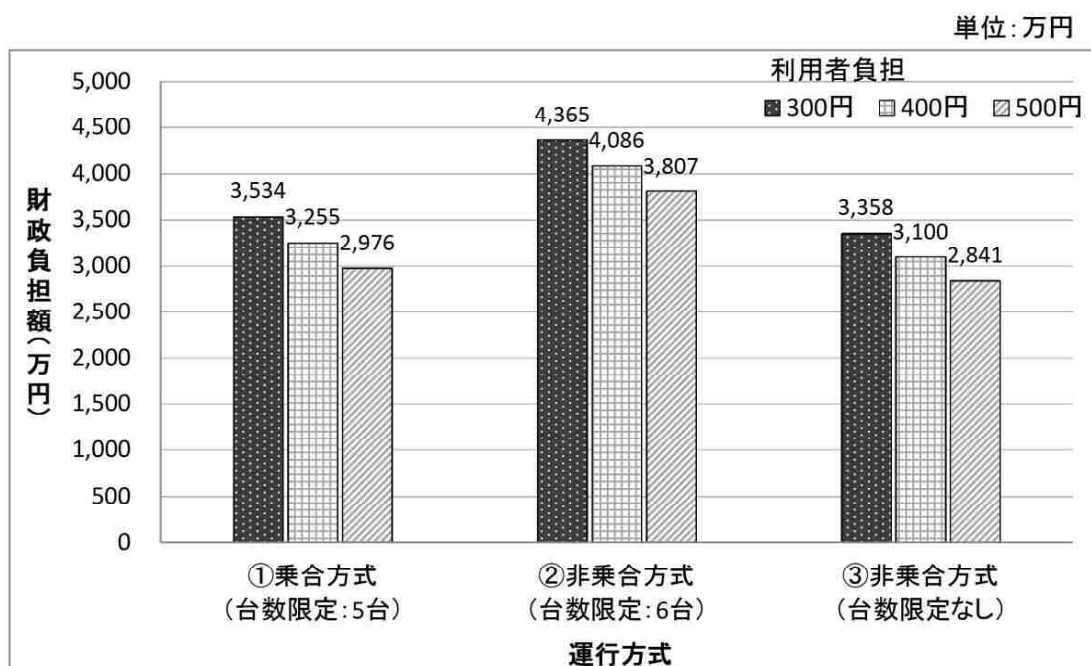
子育て世帯対象 0.27%（高齢者と同率と仮定）

<財政負担額の試算結果>

対象者別に試算した財政負担額をグラフ化したものを以下に示す。

全市民を対象とした場合

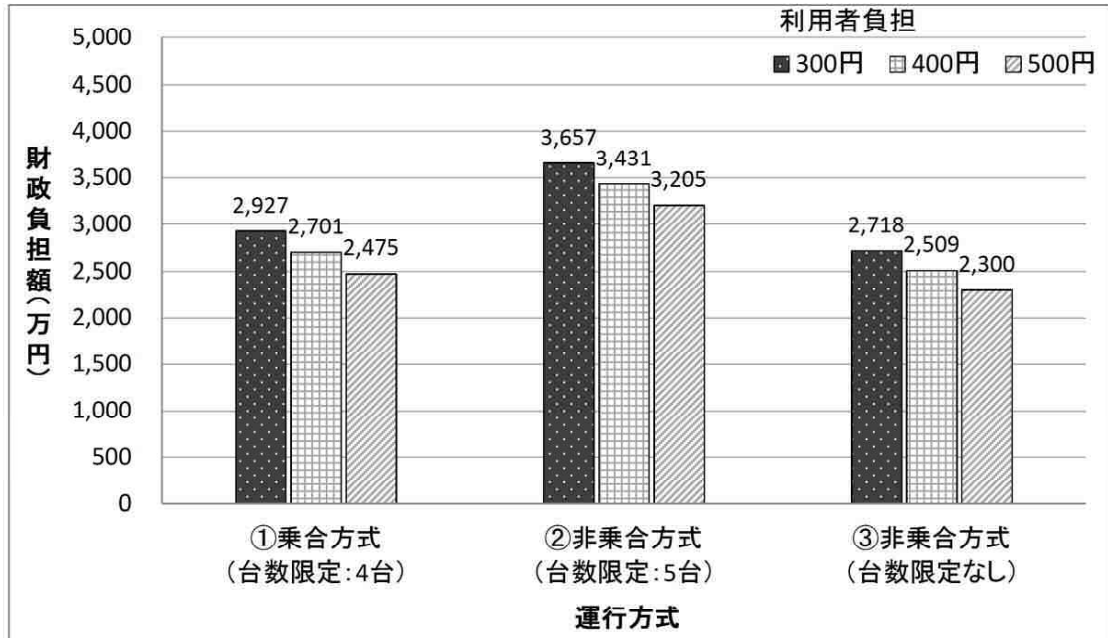
対象者：117,128人、利用者：105人/日



対象者を 65 歳以上とした場合

対象者：31,397 人、利用者：85 人/日

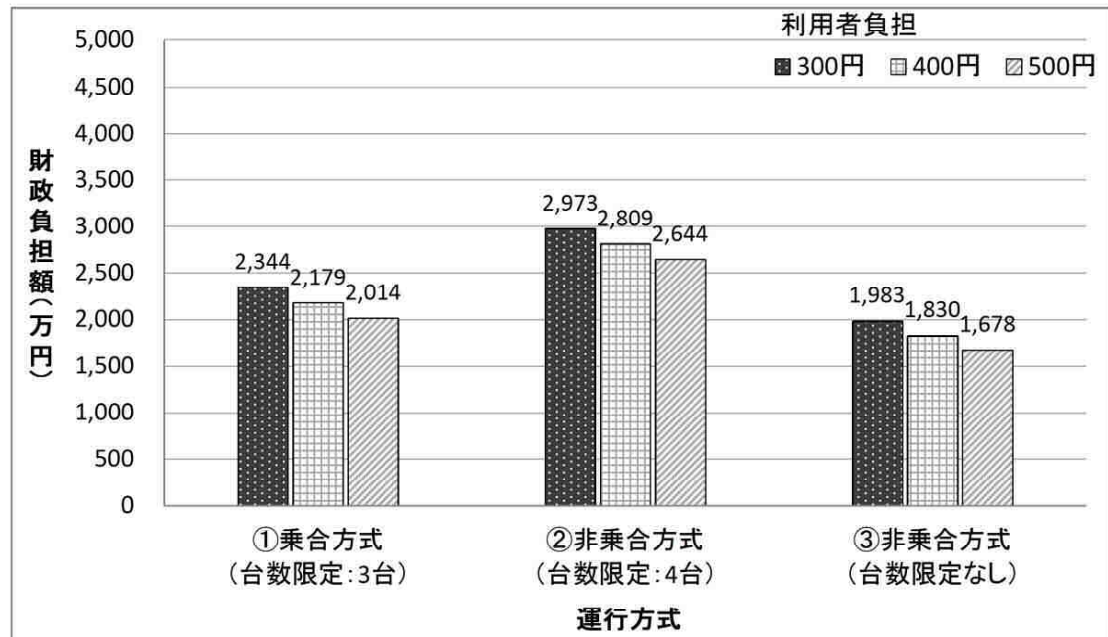
単位：万円



対象者を 70 歳以上とした場合

対象者：22,802 人、利用者：62 人/日

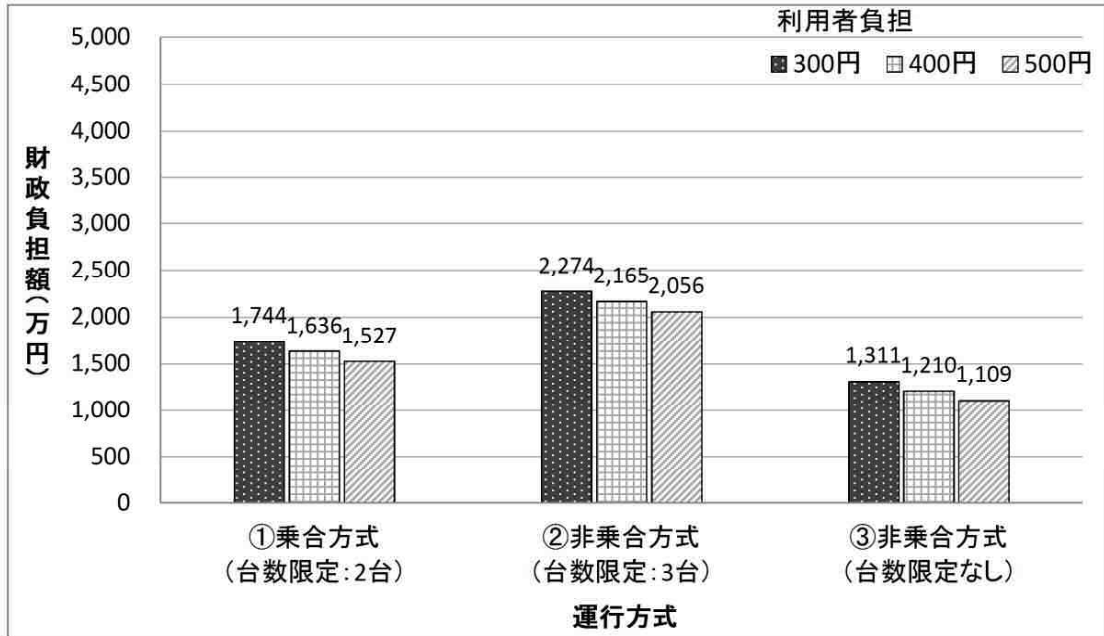
単位：万円



対象者を 75 歳以上とした場合

対象者：15,254 人、利用者：41 人/日

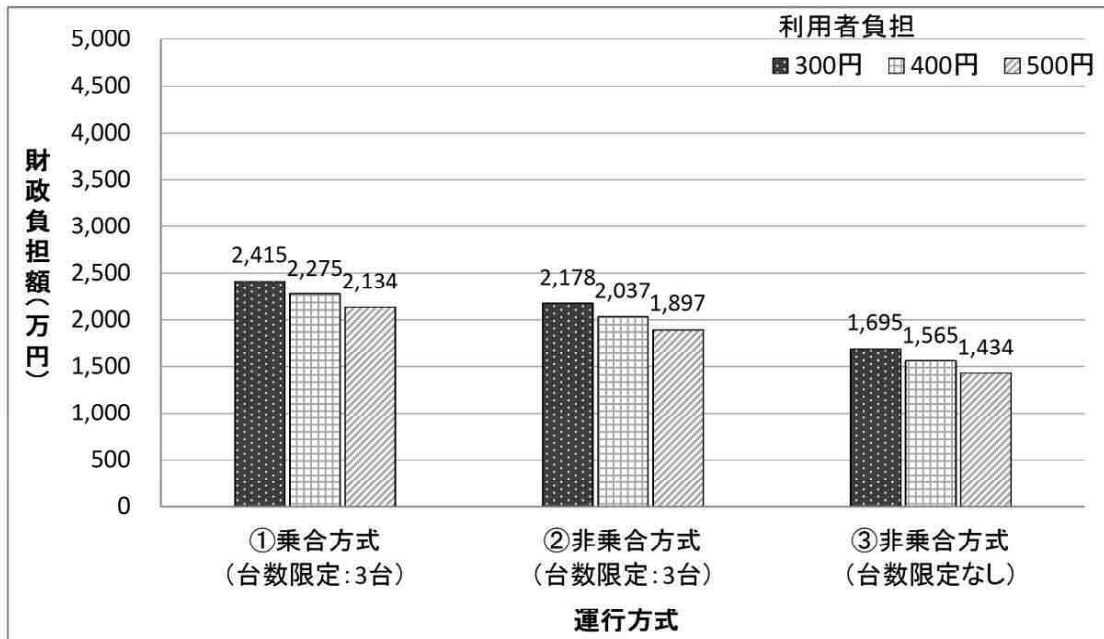
単位：万円



対象者を 75 歳以上と、0～6 歳児を抱える子育て世帯とした場合

対象者：75 歳以上 15,254 人、子育て世帯 4,425 人(世帯)、利用者：53 人/日

単位：万円



対象者別にみると、全市民を対象とした場合で、2,800 万円から 4,300 万円程度の財政負担が見込まれ、対象者を 75 歳以上の高齢者、自己負担額 500 円にしたとしても 1,100 万円程度の財政負担が見込まれる。

システム別にみると、運行方式②が最も財政負担が大きく、運行方式③が最も財政負担が小さくなる結果となった。なお、運行方式③は、一般タクシーへの運賃の差額を補助することにより運行する形態であり、タクシー事業者とのヒアリングからも対応可能との見解を得た方式である。

また、対象者 75 歳以上と 0～6 歳児を抱える子育て世帯を対象とした場合では、運行方式①の方が、運行方式②に比べ費用負担が大きくなる結果となっているが、これは、利用者需要からみた導入台数が運行方式①と②で同数となったことに起因している。

デマンド型交通は、導入した他自治体の取り組みなどをみても、利用者が増えれば増えるほど財政負担も大きくなることが懸念されていることから、デマンド型交通の導入に向けた検討を行うに当たっては、導入台数や対象者の限定、チケット制にすることで一人当たりの上限額を設定するなど、サービス水準をさらに検討していく必要がある。

11. 地域公共交通の充実に向けた検討

プロジェクトチームに課せられた検討課題は、短期的な施策としてどうするかという観点であることから、関連事業者との研究検討結果やデマンド型交通を導入した場合の収支検討結果などを踏まえ、改めて短期に取り得る手法の対応と課題について整理した。

短期に取り得る手法の対応と課題

交通環境の充実に向けた基本的方向性	短期 (概ね5年程度)	対 応	課 題 等
バス路線の新設による路線バスの利便性の向上	①バス事業者に対する新規バス路線の開設要望	・道路整備状況の情報提供を行い、新規バス路線の開設要望を継続して行う。	・民間バス事業者による裁量であるが、引き続き具現化するための情報提供を行っていく必要がある。
財政状況を勘案しながら地域性や道路環境等を考慮した地域公共交通の充実に向けた検討	①デマンド型交通の具体的な導入検討（実験運行）（交通事業者との調整） ②関係機関や団体に対するタクシー初乗り運賃の引下げ要望	・財政状況を鑑みたサービス水準（導入台数や年齢制限等）を検討していく。 ・東京におけるタクシー初乗り運賃の引下げは、社会的な潮流としての動きがあるため、今後の動向を注視し必要に応じ要望を行う。	・財政を圧迫しない費用負担とサービス水準とのバランスを調整する必要がある。 ・実際に、本市を含む北多摩交通圏で、初乗り運賃が引下げとなるか確実となっていない。

1) バス路線の新設による路線バスの利便性の向上

①バス事業者に対する新規バス路線の開設要望

バス事業者に対しては、これまでも道路整備に合わせた新規バス路線の開設要望を行っている。今後も、道路整備計画や整備状況等の情報提供を行い、継続的に新規バス路線の開設要望を行っていく。

課題としては、新規バス路線が開設されるかはバス事業者の裁量であることから、引き続き具現化するための情報提供を行っていく必要がある。

2) 財政状況を勘案しながら地域性や道路環境等を考慮した地域公共交通の充実に向けた検討

①デマンド型交通の具体的な導入検討

本市の道路環境からみると、デマンド型交通が望ましいと考える。今後は財政状況を鑑み、導入台数や年齢制限の設定などデマンド型交通の導入に向けて具体的な検討を行っていく。

課題としては、財政を圧迫しない費用負担とサービス水準とのバランスを調整していく必要がある。

②関係機関や団体に対する初乗り運賃引き下げ要望

都内におけるタクシー初乗り運賃の引下げは、平成 28 年 8 月から 9 月にかけて都心部のタクシーを対象に実証実験が行われたところである。いずれは都心部から順次、初乗り運賃引き下げの動きが進むのではないかとの見解を市内のタクシー事業者から得ている。本市としては、今後の動向を注視し、必要に応じて関係機関や団体に対して、初乗り運賃の引き下げ要望を行っていく。

課題としては、実際に本市を網羅する北多摩交通圏で、初乗り運賃の引き下げとなるか確実にないことが挙げられる。

12. 地域公共交通の充実に向けた取り組み

プロジェクトチームは、これまでの検討事項を基に、全庁的な視点で様々な議論を重ねてきた。

特に、新たな地域公共交通の導入に向けては、将来のまちづくりへの対応や、財政状況を鑑みた対象者の設定など様々な意見等があり、最終的に、次に示す「8の提言」によって、一定の方向性を示した。

プロジェクトチームにおいては、この「8の提言」をもって市長に報告するものとする。

提言1 まちづくりにおける効果的な施策の実施について

地域公共交通の充実に向けた取り組みは、都市計画道路等の整備や路線バスの利用状況、さらには人口動態の変化に伴う公共交通の利用状況など、交通環境を取り巻く情勢に、柔軟に対応できる施策を検討する必要がある。このため、実施する施策の方向性は、概ね5年ごとに検証し、見直しに当たっては今後、判断に必要な指標を明確にしていく。

提言2 道路整備に合わせた新規バス路線の開設要望について

都市計画道路等の整備に合わせた新規バス路線の開設は、市民の利便性の向上、公共交通空白地域の減少にもつながることから、バス事業者に対し、継続的に要望を行っていく。

提言3 タクシー初乗り運賃の引き下げ要望について

タクシー初乗り運賃の引き下げは、社会的な潮流としての動きがあるため、今後の動向を注視し、必要に応じ関係機関や団体に要望を行っていく。

提言4 公共交通空白地域の解消について

本市の公共交通空白地域は、一団のまとまりではなく、交通利便性の高い地域の狭間に存在しているため、すべてを解消することは難しく、公共交通空白地域と移動に不便を感じている市民が必ずしも一致しているわけではないことから、地域公共交通の導入に当たっては、市域全体を対象に検討を行っていく。

提言5 子育て世帯・高齢者対策について

子育てしやすい環境をつくり、介護を受けない元気な高齢者を増やすため、地域公共交通の導入に当たっては、子育て世帯（妊婦を含む。）や高齢者に着目した検討を行っていく。

提言6 障害者、要介護者対策について

福祉事業として、既に自立支援を目的としたガソリンやタクシー助成、福祉有償運送があることから、地域公共交通の導入に当たっては、これらとの重複に留意して検討を行っていく。

提言 7 デマンド型交通の導入について

本市の現状における道路環境からみると、必要とされる地域では定時定路線方式による公共交通の導入は難しい状況にあるが、区域を営業エリアとするデマンド型交通方式によれば運行は可能と考えられることから、デマンド型交通は短期的な施策として適していると言える。

なお、デマンド型交通は様々な運営方式があることから、他自治体の取り組み状況の把握や交通事業者とのヒアリングを行う等、十分に検討し、市財政を圧迫しないサービス水準（運行台数や利用者の制限等）の設定に向けて、市民満足度に留意し、費用対効果を十分に確認することが重要である。

また、タクシー初乗り運賃の引下げの動向に注視し、状況によっては、再検討の必要がある。

提言 8 地域公共交通の充実に向けた中・長期の方向性について

- ①既存の公共交通について、バス事業者に対しては、継続的に都市計画道路等の整備に合わせた新規バス路線の開設要望を行い、タクシー初乗り運賃の引き下げについては、今後の動向を注視し、必要に応じ、関係機関や団体に早期実現の要望を行っていく。
- ②新たな地域公共交通については、中期では、都市計画道路等の整備に伴う交通環境の変化や、実験運行及びバス路線の状況を考慮したデマンド型交通のあり方について検討を行い、長期では、さらなる交通環境の変化を考慮した地域公共交通のあり方について検討を行っていく。
- ③施策の実施期間は、概ね 5 年を目安とし、判断すべき指標に基づいた検証を行い、廃止、継続、または新たな施策を展開するか検討する。

参 考 資 料

1. デマンド型交通における 収支検討結果一覧表

＜デマンド型交通の内容と財政負担額の比較について：全市民対象＞

デマンドの方式		①乗合方式（類似例：北本市、柏市）：台数限定	②非乗合方式（類似例：なし）：台数限定（車両借上）	③非乗合方式（類似例：志木市、東松山市）：台数限定なし
システム内容		デマンド用専用配車システム・専用オペレーターあり	デマンド用専用配車システム・専用オペレーターなし	デマンド用専用配車システム・専用オペレーターなし
使用車両		ワゴン型車両またはセダン型車両に、配車用専用端末を取付。	ワゴン型車両またはセダン型車両の、通常の営業用タクシーを使用。	ワゴン型車両またはセダン型車両の、通常の営業用タクシーを使用。
長 所		乗合が有効に作用した場合は、少数の車両で、広範囲に点在する住民の移動ニーズに対応できる。	既存の事業者が保有している車両・配車システム・オペレーターをそのまま利用でき、専用システムが不要。	既存の事業者が保有している車両・配車システム・オペレーターをそのまま利用でき、専用システムが不要。
短 所		専用システムの購入（またはリース）、予約オペレーターの雇用が必要。購入し実験運行のみで終了した場合、備品が未償却で手元に残ってしまう。予約集中時に希望時間に配車できない可能性が高い。実際に運行している自治体では、乗合率が低く、ほとんど乗合が発生していない。（北本市：乗合率1.1程度）	台数が少ない場合、予約集中時に希望時間に配車できない可能性が高い。利便性を考慮し運行台数を増車する場合、財政負担が大きい。	利用回数・従量制の負担等の制限を設けず、利便性が浸透し利用率が向上した場合、財政負担額が際限なく増大する可能性がある。
検討条件	対象者	全市民（対象人口：117,128名、平成28年1月1日現在）	全市民（対象人口：117,128名、平成28年1月1日現在）	全市民（対象人口：117,128名、平成28年1月1日現在）
	利用率	1日当たり利用率0.09%（埼玉県北本市の実績値）	1日当たり利用率0.09%（埼玉県北本市の実績値）	1日当たり利用率0.09%（埼玉県北本市の実績値）
	需要予測（1日）	105人	105人	105人
	需要予測（年間）	25,830人	25,830人	25,830人
	委託料	運行経費 28,000円/台・日＋消費税 オペレーター経費 5,297円/台・日	運行経費 28,000円/台・日＋消費税 オペレーター経費 5,000円/台・日	運行経費（運賃） 1,200円/台・1回 オペレーター経費（迎車費） 400円/台・1回
	運賃収入	300円/回、400円/回、500円/回	300円/回、400円/回、500円/回	300円/回、400円/回、500円/回
	利用者数	21人/台・日	17.5人/台・日	専用車両なし
	運行台数	5台	6台	台数限定なし
利用料金1名1回 300円の場合	運行日数	246日（平日のみ）	246日（平日のみ）	246日（平日のみ）
	歳 入	¥7,749,000	¥7,749,000	¥7,749,000
	歳 出	¥43,090,590	¥51,394,320	¥41,328,000
	財政負担額	¥35,341,590	¥43,645,320	¥33,579,000
利用料金1名1回 400円の場合	歳 入	¥10,332,000	¥10,332,000	¥10,332,000
	歳 出	¥42,883,950	¥51,187,680	¥41,328,000
	財政負担額	¥32,551,950	¥40,855,680	¥30,996,000
	歳 入	¥12,915,000	¥12,915,000	¥12,915,000
利用料金1名1回 500円の場合	歳 出	¥42,677,310	¥50,981,040	¥41,328,000
	財政負担額	¥29,762,310	¥38,066,040	¥28,413,000

※歳出額については、運行経費と利用者負担額の差額に消費税が課税されるため、消費税分の変動がある。

＜デマンド型交通の内容と財政負担額の比較について：65歳以上対象＞

デマンドの方式		①乗合方式（類似例：北本市、柏市）：台数限定	②非乗合方式（類似例：なし）：台数限定（車両借上）	③非乗合方式（類似例：志木市、東松山市）：台数限定なし
システム内容		デマンド用専用配車システム・専用オペレーターあり	デマンド用専用配車システム・専用オペレーターなし	デマンド用専用配車システム・専用オペレーターなし
使用車両		ワゴン型車両またはセダン型車両に、配車用専用端末を取付。	ワゴン型車両またはセダン型車両の、通常の営業用タクシーを使用。	ワゴン型車両またはセダン型車両の、通常の営業用タクシーを使用。
長 所		乗合が有効に作用した場合は、少数の車両で、広範囲に点在する住民の移動ニーズに対応できる。	既存の事業者が保有している車両・配車システム・オペレーターをそのまま利用でき、専用システムが不要。	既存の事業者が保有している車両・配車システム・オペレーターをそのまま利用でき、専用システムが不要。
短 所		専用システムの購入（またはリース）、予約オペレーターの雇用が必要。購入し実験運行のみで終了した場合、備品が未償却で手元に残ってしまう。予約集中時に希望時間に配車できない可能性が高い。実際に運行している自治体では、乗合率が低く、ほとんど乗合が発生していない。（北本市：乗合率1.1程度）	台数が少ない場合、予約集中時に希望時間に配車できない可能性が高い。利便性を考慮し運行台数を増車する場合、財政負担が大きい。	利用回数・従量制の負担等の制限を設けず、利便性が浸透し利用率が向上した場合、財政負担額が際限なく増大する可能性がある。
検討条件	対象者	65歳以上（対象人口：31,397名、平成28年1月1日現在）	65歳以上（対象人口：31,397名、平成28年1月1日現在）	65歳以上（対象人口：31,397名、平成28年1月1日現在）
	利用率	1日当たり利用率0.27%（埼玉県北本市の実績値）	1日当たり利用率0.27%（埼玉県北本市の実績値）	1日当たり利用率0.27%（埼玉県北本市の実績値）
	需要予測（1日）	85人	85人	85人
	需要予測（年間）	20,910人	20,910人	20,910人
	委託料	運行経費 28,000円/台・日＋消費税 オペレーター経費 6,390円/台・日	運行経費 28,000円/台・日＋消費税 オペレーター経費 5,000円/台・日	運行経費（運賃） 1,200円/台・1回 オペレーター経費（迎車費） 400円/台・1回
	運賃収入	300円/回、400円/回、500円/回	300円/回、400円/回、500円/回	300円/回、400円/回、500円/回
	利用者数	21.25人/台・日	17人/台・日	専用車両なし
	運行台数	4台	5台	台数限定なし
		運行日数	246日（平日のみ）	246日（平日のみ）
利用料金1名1回 300円の場合	歳 入	¥6,273,000	¥6,273,000	¥6,273,000
	歳 出	¥35,542,080	¥42,843,360	¥33,456,000
	財政負担額	¥29,269,080	¥36,570,360	¥27,183,000
利用料金1名1回 400円の場合	歳 入	¥8,364,000	¥8,364,000	¥8,364,000
	歳 出	¥35,374,800	¥42,676,080	¥33,456,000
	財政負担額	¥27,010,800	¥34,312,080	¥25,092,000
利用料金1名1回 500円の場合	歳 入	¥10,455,000	¥10,455,000	¥10,455,000
	歳 出	¥35,207,520	¥42,508,800	¥33,456,000
	財政負担額	¥24,752,520	¥32,053,800	¥23,001,000

※歳出額については、運行経費と利用者負担額の差額に消費税が課税されるため、消費税分の変動がある。

＜デマンド型交通の内容と財政負担額の比較について：70歳以上対象＞

デマンドの方式		①乗合方式（類似例：北本市、柏市）：台数限定	②非乗合方式（類似例：なし）：台数限定（車両借上）	③非乗合方式（類似例：志木市、東松山市）：台数限定なし
システム内容		デマンド用専用配車システム・専用オペレーターあり	デマンド用専用配車システム・専用オペレーターなし	デマンド用専用配車システム・専用オペレーターなし
使用車両		ワゴン型車両またはセダン型車両に、配車用専用端末を取付。	ワゴン型車両またはセダン型車両の、通常の営業用タクシーを使用。	ワゴン型車両またはセダン型車両の、通常の営業用タクシーを使用。
長 所		乗合が有効に作用した場合は、少数の車両で、広範囲に点在する住民の移動ニーズに対応できる。	既存の事業者が保有している車両・配車システム・オペレーターをそのまま利用でき、専用システムが不要。	既存の事業者が保有している車両・配車システム・オペレーターをそのまま利用でき、専用システムが不要。
短 所		専用システムの購入（またはリース）、予約オペレーターの雇用が必要。購入し実験運行のみで終了した場合、備品が未償却で手元に残ってしまう。予約集中時に希望時間に配車できない可能性が高い。実際に運行している自治体では、乗合率が低く、ほとんど乗合が発生していない。（北本市：乗合率1.1程度）	台数が少ない場合、予約集中時に希望時間に配車できない可能性が高い。利便性を考慮し運行台数を増車する場合、財政負担が大きい。	利用回数・従量制の負担等の制限を設けず、利便性が浸透し利用率が向上した場合、財政負担額が際限なく増大する可能性がある。
検討条件	対象者	70歳以上（対象人口：22,802名、平成28年1月1日現在）	70歳以上（対象人口：22,802名、平成28年1月1日現在）	70歳以上（対象人口：22,802名、平成28年1月1日現在）
	利用率	1日当たり利用率0.27%（埼玉県北本市の実績値）	1日当たり利用率0.27%（埼玉県北本市の実績値）	1日当たり利用率0.27%（埼玉県北本市の実績値）
	需要予測（1日）	62人	62人	62人
	需要予測（年間）	15,252人	15,252人	15,252人
	委託料	運行経費 28,000円/台・日＋消費税 オペレーター経費 8,213円/台・日	運行経費 28,000円/台・日＋消費税 オペレーター経費 5,000円/台・日	運行経費（運賃） 1,200円/台・1回 オペレーター経費（迎車費） 400円/台・1回
	運賃収入	300円/回、400円/回、500円/回	300円/回、400円/回、500円/回	300円/回、400円/回、500円/回
	利用者数	20.67人/台・日	15.5人/台・日	専用車両なし
	運行台数	3台	4台	台数限定なし
		運行日数	246日（平日のみ）	246日（平日のみ）
利用料金1名1回 300円の場合	歳 入	¥4,575,600	¥4,575,600	¥4,575,600
	歳 出	¥28,012,266	¥34,310,112	¥24,403,200
	財政負担額	¥23,436,666	¥29,734,512	¥19,827,600
利用料金1名1回 400円の場合	歳 入	¥6,100,800	¥6,100,800	¥6,100,800
	歳 出	¥27,890,496	¥34,188,096	¥24,403,200
	財政負担額	¥21,789,696	¥28,087,296	¥18,302,400
利用料金1名1回 500円の場合	歳 入	¥7,626,000	¥7,626,000	¥7,626,000
	歳 出	¥27,767,988	¥34,066,080	¥24,403,200
	財政負担額	¥20,141,988	¥26,440,080	¥16,777,200

※歳出額については、運行経費と利用者負担額の差額に消費税が課税されるため、消費税分の変動がある。

＜デマンド型交通の内容と財政負担額の比較について：75歳以上対象＞

デマンドの方式		①乗合方式（類似例：北本市、柏市）：台数限定	②非乗合方式（類似例：なし）：台数限定（車両借上）	③非乗合方式（類似例：志木市、東松山市）：台数限定なし
システム内容		デマンド用専用配車システム・専用オペレーターあり	デマンド用専用配車システム・専用オペレーターなし	デマンド用専用配車システム・専用オペレーターなし
使用車両		ワゴン型車両またはセダン型車両に、配車用専用端末を取付。	ワゴン型車両またはセダン型車両の、通常の営業用タクシーを使用。	ワゴン型車両またはセダン型車両の、通常の営業用タクシーを使用。
長 所		乗合が有効に作用した場合は、少数の車両で、広範囲に点在する住民の移動ニーズに対応できる。	既存の事業者が保有している車両・配車システム・オペレーターをそのまま利用でき、専用システムが不要。	既存の事業者が保有している車両・配車システム・オペレーターをそのまま利用でき、専用システムが不要。
短 所		専用システムの購入（またはリース）、予約オペレーターの雇用が必要。購入し実験運行のみで終了した場合、備品が未償却で手元に残ってしまう。予約集中時に希望時間に配車できない可能性が高い。実際に運行している自治体では、乗合率が低く、ほとんど乗合が発生していない。（北本市：乗合率1.1程度）	台数が少ない場合、予約集中時に希望時間に配車できない可能性が高い。利便性を考慮し運行台数を増車する場合、財政負担が大きい。	利用回数・従量制の負担等の制限を設けず、利便性が浸透し利用率が向上した場合、財政負担額が際限なく増大する可能性がある。
検討条件	対象者	75歳以上（対象人口：15,254名、平成28年1月1日現在）	75歳以上（対象人口：15,254名、平成28年1月1日現在）	75歳以上（対象人口：15,254名、平成28年1月1日現在）
	利用率	1日当たり利用率0.27%（埼玉県北本市の実績値）	1日当たり利用率0.27%（埼玉県北本市の実績値）	1日当たり利用率0.27%（埼玉県北本市の実績値）
	需要予測（1日）	41人	41人	41人
	需要予測（年間）	10,086人	10,086人	10,086人
	委託料	運行経費 28,000円/台・日＋消費税 オペレーター経費 11,859円/台・日	運行経費 28,000円/台・日＋消費税 オペレーター経費 5,000円/台・日	運行経費（運賃） 1,200円/台・1回 オペレーター経費（迎車費） 400円/台・1回
	運賃収入	300円/回、400円/回、500円/回	300円/回、400円/回、500円/回	300円/回、400円/回、500円/回
	利用者数	20.5人/台・日	13.67人/台・日	専用車両なし
	運行台数	2台	3台	台数限定なし
		運行日数	246日（平日のみ）	246日（平日のみ）
利用料金1名1回 300円の場合	歳 入	¥3,025,800	¥3,025,800	¥3,025,800
	歳 出	¥20,470,644	¥25,765,056	¥16,137,600
	財政負担額	¥17,444,844	¥22,739,256	¥13,111,800
利用料金1名1回 400円の場合	歳 入	¥4,034,400	¥4,034,400	¥4,034,400
	歳 出	¥20,389,956	¥25,684,368	¥16,137,600
	財政負担額	¥16,355,556	¥21,649,968	¥12,103,200
利用料金1名1回 500円の場合	歳 入	¥5,043,000	¥5,043,000	¥5,043,000
	歳 出	¥20,309,268	¥25,603,680	¥16,137,600
	財政負担額	¥15,266,268	¥20,560,680	¥11,094,600

※歳出額については、運行経費と利用者負担額の差額に消費税が課税されるため、消費税分の変動がある。

＜デマンド型交通の内容と財政負担額の比較について：75歳以上＋0～6歳児世帯対象＞

デマンドの方式		①乗合方式（類似例：北本市、柏市）：台数限定	②非乗合方式（類似例：なし）：台数限定（車両借上）	③非乗合方式（類似例：志木市、東松山市）：台数限定なし
システム内容		デマンド用専用配車システム・専用オペレーターあり	デマンド用専用配車システム・専用オペレーターなし	デマンド用専用配車システム・専用オペレーターなし
使用車両		ワゴン型車両またはセダン型車両に、配車用専用端末を取付。	ワゴン型車両またはセダン型車両の、通常の営業用タクシーを使用。	ワゴン型車両またはセダン型車両の、通常の営業用タクシーを使用。
長 所		乗合が有効に作用した場合は、少数の車両で、広範囲に点在する住民の移動ニーズに対応できる。	既存の事業者が保有している車両・配車システム・オペレーターをそのまま利用でき、専用システムが不要。	既存の事業者が保有している車両・配車システム・オペレーターをそのまま利用でき、専用システムが不要。
短 所		専用システムの購入（またはリース）、予約オペレーターの雇用が必要。購入し実験運行のみで終了した場合、備品が未償却で手元に残ってしまう。予約集中時に希望時間に配車できない可能性が高い。実際に運行している自治体では、乗合率が低く、ほとんど乗合が発生していない。（北本市：乗合率1.1程度）	台数が少ない場合、予約集中時に希望時間に配車できない可能性が高い。利便性を考慮し運行台数を増車する場合、財政負担が大きい。	利用回数・従量制の負担等の制限を設けず、利便性が浸透し利用率が向上した場合、財政負担額が際限なく増大する可能性がある。
検討条件	対象者	75歳以上（対象人口：15,254名、平成28年1月1日現在） 0～6歳児（対象世帯：4,425世帯、平成28年1月1日現在）	75歳以上（対象人口：15,254名、平成28年1月1日現在） 0～6歳児（対象世帯：4,425世帯、平成28年1月1日現在）	75歳以上（対象人口：15,254名、平成28年1月1日現在） 0～6歳児（対象世帯：4,425世帯、平成28年1月1日現在）
	利用率	1日当たり利用率0.27%（埼玉県北本市の実績値）	1日当たり利用率0.27%（埼玉県北本市の実績値）	1日当たり利用率0.27%（埼玉県北本市の実績値）
	需要予測（1日）	53人	53人	53人
	需要予測（年間）	13,038人	13,038人	13,038人
	委託料	運行経費 28,000円/台・日＋消費税 オペレーター経費 8,213円/台・日	運行経費 28,000円/台・日＋消費税 オペレーター経費 5,000円/台・日	運行経費（運賃） 1,200円/台・1回 オペレーター経費（迎車費） 400円/台・1回
	運賃収入	300円/回、400円/回、500円/回	300円/回、400円/回、500円/回	300円/回、400円/回、500円/回
	利用者数	17.67人/台・日	17.67人/台・日	専用車両なし
	運行台数	3台	3台	台数限定なし
利用料金1名1回 300円の場合	運行日数	246日（平日のみ）	246日（平日のみ）	246日（平日のみ）
	歳 入	¥3,911,400	¥3,911,400	¥3,911,400
	歳 出	¥28,065,402	¥25,694,208	¥20,860,800
	財政負担額	¥24,154,002	¥21,782,808	¥16,949,400
利用料金1名1回 400円の場合	歳 入	¥5,215,200	¥5,215,200	¥5,215,200
	歳 出	¥27,961,098	¥25,589,904	¥20,860,800
	財政負担額	¥22,745,898	¥20,374,704	¥15,645,600
利用料金1名1回 500円の場合	歳 入	¥6,519,000	¥6,519,000	¥6,519,000
	歳 出	¥27,856,794	¥25,485,600	¥20,860,800
	財政負担額	¥21,337,794	¥18,966,600	¥14,341,800

※歳出額については、運行経費と利用者負担額の差額に消費税が課税されるため、消費税分の変動がある。

2. 東久留米市地域公共交通の充実に向けた 検討プロジェクトチーム設置要綱

東久留米市訓令乙第124号

東久留米市地域公共交通の充実に向けた検討プロジェクトチーム設置要綱を次のように定める。

平成28年5月11日

東久留米市長 並 木 克 巳

東久留米市地域公共交通の充実に向けた検討プロジェクトチーム設置要綱
(設置)

第1 東久留米市第4次長期総合計画後期基本計画の基本的な施策として提示した「生活の快適性を支えるまちづくり」の基本的な事業「交通環境の充実」に向けた地域公共交通の新たな取り組みは、全庁的な視点で財政状況を勘案しながら地域性や道路環境等を考慮して検討する必要があることから、東久留米市地域公共交通の充実に向けた検討プロジェクトチーム（以下「プロジェクトチーム」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2 プロジェクトチームは、市内における地域公共交通の新たな取り組みについて、必要な事項の調査、研究及び検討を行い、結果を市長に報告する。

(設置期間)

第3 プロジェクトチームの設置期間は、この要綱の施行の日から第2の規定で定める市長への報告日までとする。

(構成)

第4 プロジェクトチームは、別表に定める者をもって構成する。

(リーダー及びサブリーダー)

第5 プロジェクトチームにリーダー及びサブリーダーを置き、リーダーには都市建設部長を、サブリーダーには企画経営室企画調整課長をもって充てる。

2 リーダーは、会務を総理し、プロジェクトチームを総括する。

3 サブリーダーは、リーダーを補佐し、リーダーに事故があるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6 プロジェクトチームの会議は、リーダーが招集し、議長となる。

2 リーダーは別表に定める者の半数以上の出席がなければ、会議を開くことができない。

3 リーダーは、必要に応じてメンバー以外の者の出席を求め、意見を聴くことができる。

(庶務)

第7 プロジェクトチームの庶務は、都市建設部道路計画課において処理する。

(委任)

第8 この要綱に定めるもののほか、プロジェクトチームの運営についての必要な事項は、リーダーが別に定める。

付 則

- 1 この訓令は、平成28年5月11日から施行する。
- 2 この訓令は、第2の規定で定める市長への報告日の翌日をもって、その効力を失う。

別表（第4関係）

職名
都市建設部長
企画経営室企画調整課長
企画経営室財政課長
総務部総務課長
市民部産業政策課長
市民部生活文化課長
環境安全部環境政策課長
福祉保健部福祉総務課長
福祉保健部障害福祉課長
福祉保健部介護福祉課長
福祉保健部健康課長
子ども家庭部児童青少年課長
都市建設部都市計画課長
都市建設部管理課長
教育部学務課長
教育部生涯学習課長