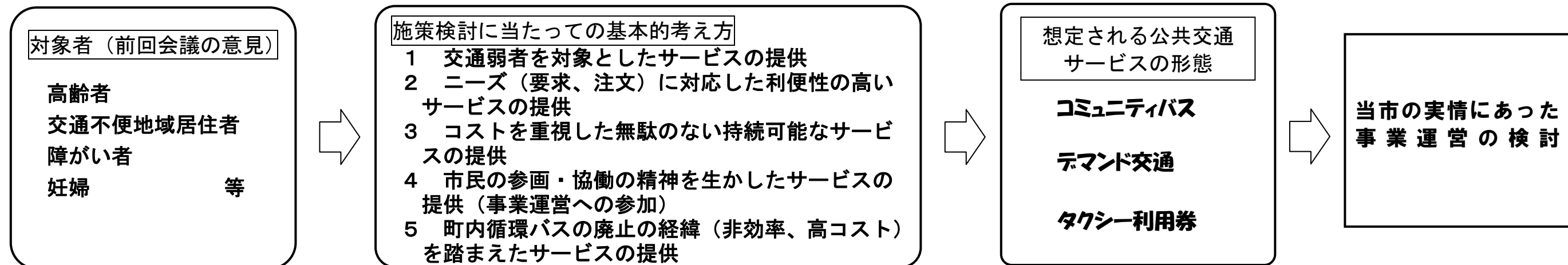


# 当市の実情にあった持続可能な公共サービスの在り方について

## I 交通弱者に対する施策の方向性



## II 「コミュニティバス」と「デマンド交通」と「タクシー利用券」の比較

	コミュニティバス	デマンド交通	タクシー利用券
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>従来の民間路線バスによるサービスを補う公共交通サービスであり、交通不便地域などで地域住民の移動手段を確保するために自治体などが運行するものである。</li> <li>道路運送法に規定する地域公共交通会議等を設置して交通事業者等との協議・調整を図り、具体的な計画を定めて国の許可（登録）を得る必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者、交通不便地域居住者等の外出を支援するサービスであり、比較的利用者が少ない地域に適した公共交通として、ニーズ（要求、注文）に応じて運行するものである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者、交通不便地域居住者等の外出支援のためにタクシー利用額の一部を助成する。</li> </ul>
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行路線、バス停、時刻が決められているため、民間路線バスに似た運行形態である。</li> <li>小型バスやマイクロバスを使用する例が多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>予約制の乗り合い方式※1のため、効率的な運行が可能である。</li> <li>希望する場所から目的地に移動できるため、利便性が高い。</li> <li>ワゴン型車両やタクシーを使用する例が多い。</li> <li>※1 他に予約した人を乗せて乗り合いで運行する方式</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自治体が規定する一定の要件を満たす方を対象としてタクシー利用券を交付し、利用者はタクシー利用の際に実際の運賃とタクシー利用券の差額を負担することで、利用者の経済的負担が軽減される。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行範囲の広大化又は便数の増加に伴い事業規模が大きくなるため、経費の増大を招くことから、持続的なサービスの提供に向けて、ニーズに応じた適切な事業規模を考慮する必要がある。</li> <li>循環型の運行形態をとると、ルートや運行時間が長くなり、利用者が利用しにくくなる可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事前登録や利用予約が必要であるため、利用者に抵抗感を持たれる可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在実施している福祉タクシー券※2の助成と整合性をとる必要がある。</li> <li>交付対象者の要件を慎重に検討する必要がある。</li> <li>助成額を検討する必要がある。</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>比較的輸送力が大きい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者のニーズ（要求、注文）に応じた経路を設定し、運行することが可能である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシーを利用するので、目的地や時間に制約がない。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時運行のため、利用者が少なくても運行しなければならない。</li> <li>バス停から遠くなるにつれて不便になる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り合い方式になるため、ルートや所要時間が変動する可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象者以外の方が不公平感を抱くおそれがある。</li> </ul>
費用負担	<ul style="list-style-type: none"> <li>約1,700～2,000万円（導入自治体）</li> <li>利用者負担（運賃）としては100～200円/回程度の例が多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>約1,800～2,500万円（導入自治体）</li> <li>利用者負担（運賃）としては200～300円/回程度の例が多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>試算例（65歳以上独居の方（基準日H23.6.1）を対象、700円×48枚（4枚/月×12月）） 869人×33,600円＝29,198,400円（約2,920万円）</li> </ul>
当市への適応性	<ul style="list-style-type: none"> <li>循環型の運行形態をとると、効率的な事業運営が難しいことが予想される。当市には、平成18年度に町内循環バスを廃止した経緯がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通弱者を対象として運行することで、効率的で無駄のない事業を実施できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象者の市外への移動ニーズに対応できる。</li> </ul>
導入自治体	埼玉県羽生市、幸手市、宮代町 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">第1回会議資料6</span>	埼玉県北本市、鳩山町 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">第1回会議資料6</span>	島根県出雲市、新潟県糸魚川市、栃木県佐野市 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">第2回会議資料6</span>

※2 福祉タクシー券 対象者：重度心身障害者、補助内容：1年度24枚（初乗料金（710円）を割引）、交付者300名、補助額3,970,560円