

2. 2. 8 デマンド交通の収支状況と行政負担について

今回、ヒアリングを行った地域における、デマンド交通の収支状況、行政負担額等について以下に示す。

(1) デマンド交通事業に係わる収支状況について

ヒアリングを行った各地域におけるデマンド交通事業に係わる収支状況を表2-22に示す。全ての地域の収支が赤字であり、デマンド交通事業に係わる収支率（支出に対する収入の割合＝収入／支出）は、10%～45%程度の範囲となっている。この収支率の数字は、ある意味で、デマンド交通の標準的な収支と言える可能性もあり、今後、デマンド交通を導入することを検討する自治体にとっては、参考になるものと考えられる（地域状況、サービス内容、利用状況等各種要素の影響により、収支が変化することは当然のこと）。

表2-22 デマンド交通事業に係わる収支状況

導入地域	収入※1(千円):A	支出※2(千円):B	収支(千円):A-B	収支率(%):A/B
1 川西町	4,645	10,842	-6,197	42.8%
2 安芸太田町	5,823	54,988	-49,165	10.6%
3 東近江市	282	2,297	-2,014	12.3%
4 みなべ町	2,689	10,800	-8,111	24.9%
5 高島町	7,877	18,151	-10,274	43.4%
6 飯綱町	4,096	17,900	-13,803	22.9%
7 斐川町	1,920	9,798	-7,878	19.6%
8 神栖市	6,834	52,478	-45,644	13.0%
9 女川町	5,980	32,160	-26,180	18.6%
10 南相馬市	7,877	19,677	-11,800	40.0%
11 只見町	6,640	24,807	-18,167	26.8%
12 酒々井町	7,573	26,016	-18,443	29.1%
13 前橋市	6,201	34,842	-28,641	17.8%

※1 デマンド交通事業に係わる収入：運賃収入、広告収入、その他（視察研修費等）

※2 デマンド交通事業に係わる支出：運行経費、オペレータ人件費、システム関連費用（通信費、システム保守費）、その他（事務所家賃、水道光熱費等）

(2) デマンド事業に係わる収入の内訳

収入は、運賃収入が基本であり、大半を占めている。その他に収入を上げる工夫も一部市町で行われており、広告による収入を得ている場合や他自治体からの視察研修費等で収入を得ている場合もある。

また、高島町では、デマンド運行委託先のタクシー事業者に対しデマンド運休の土日に、売上料の10%をデマンド事業に収める条件で、町で所有するデマンド車両をタクシー事業に利用することを認めており、収入の一部に充てている。

表2-23 デマンド事業に係わる収入の内訳

導入地域	運賃収入	広告収入	その他	備考
1 川西町	100.0	0.0	0.0	
2 安芸太田町	100.0	0.0	0.0	
3 東近江市	100.0	0.0	0.0	
4 みなべ町	100.0	0.0	0.0	・運賃収入は年間利用者数×300円（一律料金）として算出
5 高島町	88.9	9.6	1.6	・中学校送迎のガソリン代 ・土日運行手数料（売上げの10%）
6 飯綱町	100.0	0.0	0.0	
7 斐川町	100.0	0.0	0.0	
8 神栖市	100.0	0.0	0.0	・試行導入期間(H19.10～20.3)の実績を基に、1年換算 ・運賃収入は回数券販売の実績
9 女川町	98.4	1.6	0.0	・別途スクール運行委託料収入あり
10 南相馬市	87.6	4.2	8.2	・研修費、本販売等 ・運賃収入は乗車券販売収入
11 只見町	91.6	0.0	8.4	・預金収入 ・未乗車収入引当金繰入 ・運賃収入は乗車券販売収入
12 酒々井町	97.4	0.0	2.6	・視察研修費等 ・運賃収入は乗車券販売収入
13 前橋市	96.4	0.0	3.6	・市より補助（敬老） ・運賃収入は売上げ、乗車券販売収入

(4) 行政負担額

行政負担額は、国・県からの補助金等ならびに、市町村が負担している商工会、社協等へのデマンド事業の運営費補助や事業者への運行委託費等である。

①市町の負担額の範囲は、800千円～48,000千円程度であった。財政状況の厳しい中において、決して小さいとは言えない負担額となっている。

②利用者1人当たり及び人口1人当たりの行政負担額を算出したが、地域事情、財政状況、補助金の有無、高齢化率等様々な要素が関係しているものと考えられ、評価は難しい。

表 2-25 行政負担額

導入地域	当該市町の負担額(千円) A	国・県からの補助金(千円) B	利用者人数(人) C	(A+B)/C (円/人)	人口(人) D	(A+B)/D (円/人)
1 川西町	6,197	—	9,335	664	18,018	344
2 安芸太田町	41,331	13,657※1	29,116	1,889	7,948	6,918
3 東近江市	2,014	—	2,100	959	118,635	17
4 みなべ町※2	7,920	—	8,964	884	14,453	548
5 高島町	12,000	—	16,297	736	26,050	461
6 飯綱町	15,781	—	12,682	1,244	12,122	1,302
7 斐川町	7,878	—	5,202	1,514	28,363	278
8 神栖市	47,545	—	26,134	1,819	91,522	519
9 女川町	21,856	824	27,793	816	9,922	2,286
10 南相馬市	11,800	—	30,243	390	13,079	902
11 只見町	15,309	2,858	11,882	1,529	5,090	3,569
12 酒々井町	11,656	—	15,975	730	21,477	543
13 前橋市	32,402	—	40,185	806	38,054	851

※1 県補助金：11,363千円は、広島電鉄および代替バス分を含めたもので、内訳不明

※2 みなべ町は、目標利用者数(800人)に対する運行経費90万円/月に対し、運賃収入分(800人×300円=24万円)を差し引いた66万円/月の定額で運行委託している。66万円×12ヶ月=7,920(千円)

(5) 利用者1人当たりの行政負担額

デマンド交通の利用者1人当たりの行政負担額は、400円～1,900円程度となっている。

また、デマンド交通事業に係わる収支率との相関を見ると、収支率が高い自治体ほど利用者一人当たりの行政負担額は低くなる傾向となっている。

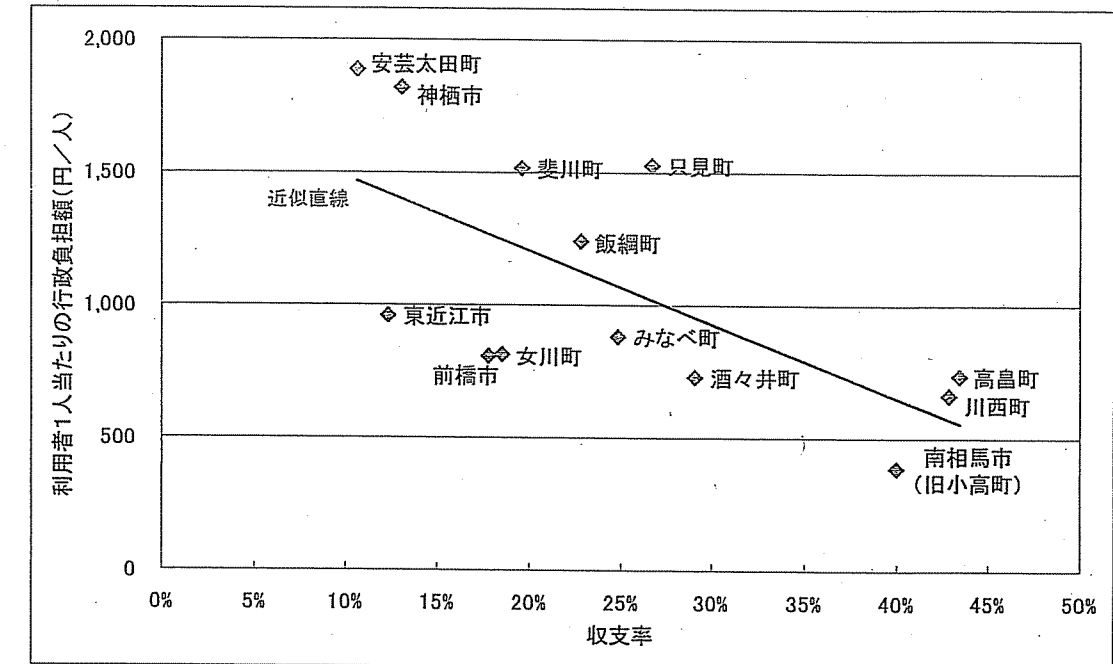


図 2-9 収支率と利用者一人当たりの行政負担額

4. 4. 9 運賃体系

(1) 運賃体系の選択肢

運賃体系の選択肢には大別して以下の3つがある。

- ①ゾーン制運賃
- ②均一運賃
- ③対キロ運賃

(2) 各選択肢について

○今回ヒアリングを行った地域の運賃体系は、均一運賃とゾーン制運賃を採用しており、対キロ運賃を採用している市町はなかった。各地域の運賃体系の採用状況は以下のとおりであった。

- ・均一運賃を採用しているのが前橋市、飯綱町、神栖市、安芸太田町、川西町、東近江市、みなべ町の6市町
- ・ゾーン制運賃を採用しているのが女川町、南相馬市、只見町、高島町、斐川町の7市町

(3) 運賃体系選択のポイント

①ゾーン制運賃について

運行エリアに複数ゾーンを設定した場合に、ゾーン内は均一料金とし、複数ゾーンを乗り継ぐ場合に複数ゾーン分の運賃を収受する方法である。運行エリアとは関係なく運賃のみのゾーン制をとる場合もある。

②均一運賃について

運行エリアを単一ゾーンとする場合には、運賃も均一運賃としやすい。均一運賃は、運賃計算が不要で、利用者にとって簡便で、運転手にとっても運賃収受の負担が軽減できる。ただし、広大な面積の場合、不公平感が生じるおそれがある。

③対キロ運賃について

デマンド交通では、運賃計算が複雑である上に、利用者・運転手双方にとって、不便であるため、採用した事例は少ない。

※対キロ運賃を採用した事例としては、朝来市の「アコバス」がある。複数ある路線のうち一部路線区間において基本路線方式のデマンド運行が行われているが、ここでは、現行の路線バス運行区域住民との公平性を重視してデマンド運行路線でも基本路線に沿って対キロ運賃を採用している。

4. 4. 10 運賃水準

(1) 運賃水準の選択肢

デマンド交通を導入する場合の運賃水準は、地域の需要と車両運行経費、歳出可能な行政負担、地域住民の料金の抵抗感等により決まるものであるが、路線バスの代替運行を行っている地域では概ね路線バスと同等かそれ以上、他の地域でも、路線バスより高いがタクシーより安い、かつわかりやすい金額が設定されることが多く見られる。

具体的な例としては、100円、200円、300円、400円、500円などがある。

(2) 各選択肢について

○今回のヒアリングを行った地域では1つのエリア内の運行に対して、以下のよう
に100円～500円の間で運賃が設定されていた。なお、エリア外や2つのエ
リア間を運行する場合は別途運賃がかかっている。

- ・100円： 女川町、南相馬市の2市町
- ・200円： 前橋市、高島町、安芸太田町、東近江市の4市町
- ・300円： 酒々井町、飯綱町、神栖市、みなべ町の4市町
- ・400円： 斐川町の1町
- ・500円： 只見町、川西町の2町

(3) 運賃水準選択のポイント

○具体的な金額の設定は、地域の需要と車両運行経費、歳出可能な行政負担、地
域住民の料金の抵抗感等を考慮し設定する必要がある。

○ポイントとなるのは、持続的な運行の確保ということであり、市町村が持続的
に負担できる範囲内に近づけるための運賃負担とせざるを得ない。また、税金
からの負担である以上、デマンド交通を利用しない住民の批判にも耐えられる
支出であることが必要となる。

○デマンド交通の運賃水準は、通常戸口まで運行するサービスを提供することか
ら、タクシーよりは安いものの、路線バスよりは高く設定することが一般的と
言えるのではないかと考えられる。

○ただし、運賃設定には地域公共交通会議での合意が必要であり、導入後の変更
も容易でないため、事前の調査が重要となる点に十分留意する必要がある。