

乗合タクシー導入の手引き



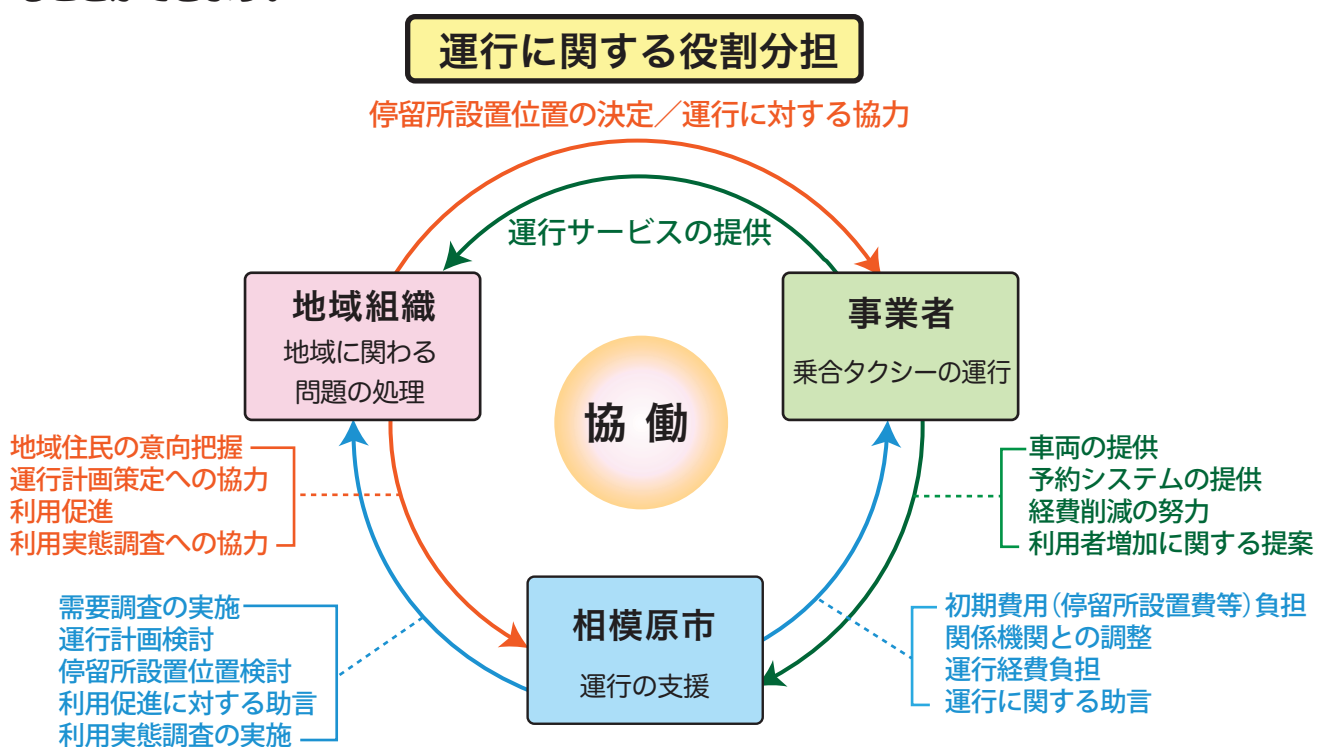
● はじめに	1
● 乗合タクシーを導入するための条件	2
● 乗合タクシー導入検討の流れ	3
● 導入に向けての取り組み	
1 導入検討の開始	4
2 計画概要の検討	5
3 需要調査の実施	7
4 計画の詳細検討	8
5 実証運行開始準備	10
6 実証運行開始	11
● 添付資料	
チェックシート（地域組織用）	14
交通空白地区図	15
乗合タクシー導入検討申請書（様式1）	17
運行計画案（様式2）	18
需要調査アンケート票（例）	19
運行開始後調査アンケート票（例）	21

はじめに

市では津久井地域の交通空白地区^{※1}等における移動制約者^{※2}の生活交通の確保を図るため、乗合タクシーの導入検討を行っています。

乗合タクシーは、セダン型やワゴン型の車両を使った乗合型の公共交通であり、集落が点在して需要が少なく、バス車両では運行ができない地域の生活交通を確保するために運行するものです。しかし、乗合タクシーは本当に必要とされ、利用される地域に運行しないと、運行を継続することができません。そのため、「みんなで利用するので、乗合タクシーを運行させたい」と考える地域に対して、導入及び運行を支援する仕組みを作りました。

この仕組みに基づき、「地域」「行政」「事業者」の3者がそれぞれの役割を担い、協働による運行を実現することで、地域のニーズに合致した利用しやすい乗合タクシーを運行することができます。



この手引きは、交通空白地区等に住む方々が、乗合タクシーを運行したいと考えた時の導入マニュアルとして作成されたものです。

この手引きを活用し、地域の皆様にとって利用しやすい乗合タクシーの検討を行ってください。

※1 津久井地域の交通空白地区

津久井地域において、公共交通が無い地区のこと。公共交通が無い状態とは、鉄道駅から1,000m以上、かつバス停留所から300m以上離れていることを指します。

※2 移動制約者

高齢者や自動車を利用できない方など、公共交通以外に移動手段がない方のこと。なお、乗合タクシーは、停留所まで自力で行ける人を対象とし、福祉目的の戸口輸送(ドア・トゥー・ドアのサービス)を必要とする人は対象に含みません。

乗合タクシーを導入するための条件

導入対象となる地区において、次の導入条件を満たした場合に運行するもので、地域の状況をよく知る地域の皆様を中心となって、地域の実情にあった乗合タクシーの検討を行います。

乗合タクシー導入条件

- ① 地域住民による地域組織の形成
- ② 「運行経路の考え方」に整合した経路の設定
- ③ 「運行基準」に整合し、実証運行期間中に「運行継続条件」を満たす見込みのある運行計画の策定

地域住民

導入対象地区に居住する住民およびその地区内で営業する企業・商店等の関係者をいいます。

地域組織

事業を円滑に推進するために地域住民で組織された団体。地域の自治会との連携がとれ、地域住民の代表として活動できる団体であり、組織の代表者が選任されていることが要件となります。

運行経路の考え方

- 集落と最寄りのバスターミナル
・ 主要なバス停又は鉄道駅を結ぶ。
- 既存のバス路線との競合は避ける。

可能な限り
近隣の商業施設や医療機関、
公共施設等を経由する。
また複数の集落を経由すること
も検討する。

運行基準 (サービス内容)

運行間隔	運行本数や運行日については、地域の需要に合わせ柔軟に設定する。 (運行本数は1日10便程度とする)
運賃	均一運賃を基本とし、路線バスよりも高く、タクシーよりも安い設定とする。 ※路線長が長い場合には、ゾーン運賃制の導入を検討する。
停留所	地域の需要に合わせて設置し、乗降は停留所のみとする。 ※設置位置は、道路状況・土地利用状況・住民の利用意向等を考慮して決定する。
運行形態	事前予約制 (需要応答型の区域運行) を基本とする。
車両	セダン型、またはワゴン型車両を使用し、交通事業者が所有する車両の使用を基本とする。

※生活交通維持確保路線等からの転換に伴う運行内容の検討は、従前の利用状況や運行内容を勘案した上で個別に検討を行うこととします。

運行継続条件

「稼動した便の1便当たりの輸送人員が1.5人以上であること」
かつ「全運行本数に対する実運行本数の稼働率が50%以上であること」

乗合タクシー導入検討の流れ

※地域の皆様には青字で書かれた項目を行っていただきます。

1 導入検討の開始

- 1 導入対象地区に該当するのかが確認
- 2 地域組織の形成（最低5人、代表者は導入対象地区の自治会員、または自治会の推薦）

チェックポイント

・地域組織が形成されていますか

2 計画概要の検討

- 1 希望経路作成（「運行経路の考え方」、運行可能な道路の確認）
- 2 運行ダイヤ案の作成（1日の運行便数、運行時間帯）
- 3 交通空白地区等における地域住民の意向把握（希望区域内にある交通空白地区等の全自治会長の合意）
- 4 市に「乗合タクシー導入検討申請書」（様式1）を提出

チェックポイント

・希望区域内にある交通空白地区等の自治会長全員の合意がありますか

3 需要調査の実施

- 1 需要調査と希望区域内の住民の意向把握（市のアンケート調査）
- 2 1便あたりの輸送人員と稼働率の予測値を算定し、運行継続条件との適合を検証
- 3 概算事業費の算定（事業者から参考見積りの提示を受ける）

チェックポイント

・アンケート回収率が40%以上ですか
・輸送人員、稼働率が基準を満たしていますか

4 計画の詳細検討

- 1 地域公共交通会議に提案（運行概要・スケジュール）
- 2 「運行計画案」（様式2）の策定
- 3 地域公共交通会議で運行計画案を検討
- 4 停留所設置に対する住民の合意形成
- 5 地域公共交通会議での合意（運行計画内容及び実証運行実施）と市の意思決定

チェックポイント

・地域公共交通会議での合意、市の意思決定が得られましたか

5 実証運行開始準備

- 1 運行事業者の選定
- 2 交通安全の確認（県警）
- 3 事業許可申請
- 4 実証運行開始の周知
- 5 停留所の設置

チェックポイント

・事業許可が得られましたか
・沿線住民への周知は十分に行われていますか

6 実証運行開始

- 1 利用促進活動の実施
- 2 運行に対する協力
- 3 利用実態調査への協力
- 4 運行実績の確認
- 5 運行内容見直しの協議
- 6 運行継続の判断

チェックポイント

・輸送人員・稼働率は基準を満たしていますか

本格運行開始

導入に向けての取り組み

1 導入検討の開始

〈1〉導入対象地区に該当するのかを確認 ▶地域の皆様に行っていただきます。

導入検討を開始するためには、お住まいの地域が市の定義する交通空白地区等に該当していることが必要です。交通空白地区の位置については、本手引きの添付資料で確認できます。

(交通空白地区に該当しない場合でも、バス路線の運行本数が著しく少なく、時間帯が偏っている地区については個別に判断するものとします。)

〈2〉地域組織の形成 ▶地域の皆様に行っていただきます。

導入にあたっては、地域が自ら中心となって検討し、取り組んでいくという意志を持っていることが必須の条件となります。そのため、実際に検討や運行への協力を行う組織として「地域組織」を形成していただきます。

地域組織は、自治会等との連携がとれ、地域の代表として活動できる組織でなければなりません。構成員は最低5人以上とし、代表者を1名選任していただきます。この代表者は活動の連絡窓口として選任されるものであり、「自治会長等、組織の長が担当しなければならない」というわけではありません。

また、地域組織の代表者は当該地域の自治会員により選出することを基本としますが、自治会に加入していない方も当該自治会より賛同を得て、運行の検討に協力を得ることができる方であれば、代表者となることができます。

なお、近隣の交通空白地区等と連携して地域組織を形成することも可能です。



2 計画概要の検討

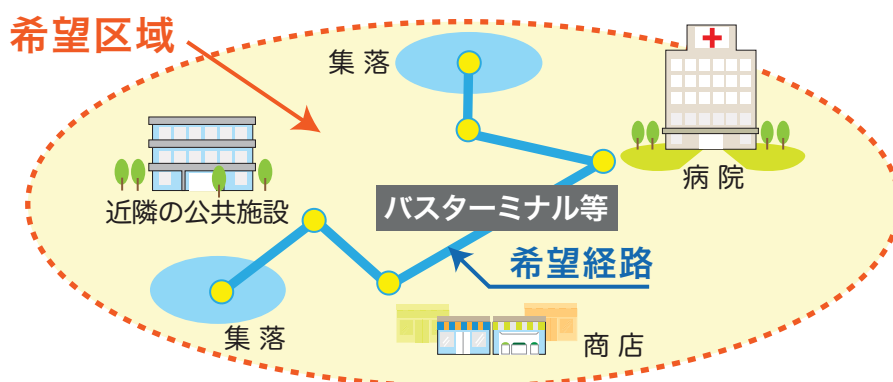
〈1〉希望経路の作成 ▶地域の皆様に行っていただきます。

地域組織が主体となり運行経路の検討を行います。ここでは乗合タクシーの「運行経路の考え方」、乗合タクシーが運行できる道路等の確認を行うとともに、地域の皆様の主な買物先や通院先などを考慮し、交通空白地区等を起点とする乗合タクシーをどの場所に結節させるかを決めます。必要があれば市の職員の派遣を行い、アドバイスをさせていただきます。また、途中の経由地についても検討し、重要な経由地があればこの段階で指定しておきます。なお以後、ここで決められた運行経路を「希望経路」、希望経路が運行する区域を「希望区域」と呼ぶことにします。

運行経路の考え方

- 集落と最寄りのバスターミナル
・ 主要なバス停又は鉄道駅を結ぶ。
- 既存のバス路線との競合は避ける。

可能な限り
近隣の商業施設や医療機関、
公共施設等を経由する。
また複数の集落を経由すること
も検討する。



※実際の運行時には乗降予約のある停留所を最短距離で結んで運行する。
(定路線型ではなく、区域で運行許可を受けるため)

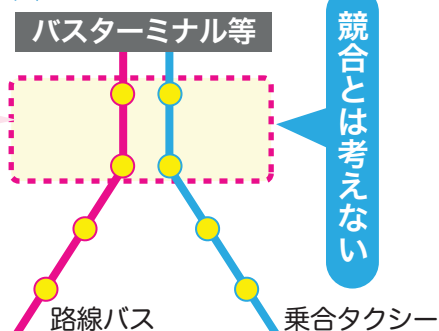


既存のバス路線との競合について

「既存バス路線の利用者を奪う状況」を「競合」とする。

★運行ルートが重なっていても「競合」とは考えないケース

- 運行時間帯が異なる場合
- 重なっている区間がバスターミナルなど主要目的地
周辺の一部区間の場合
(※アクセス道路が限られているため運行ルートは
重なりやすいが、短距離区間のみを利用する人は
少ないので、競合とは考えない)
- 他に経路選択の余地がなく、やむを得ない場合



2 計画概要の検討

〈2〉運行ダイヤ案の作成 ▶地域の皆様に行っていただきます。

検討した希望経路について、1日の運行頻度、稼働率を想定するため、運行ダイヤ案を作成します。ここで作成したダイヤ案は、後述の運行継続条件の適合を検証する際に用いますので、より具体的な利用を想定した運行ダイヤ案を作成する必要があります。

〈3〉交通空白地区等における地域住民の意向把握 ▶地域の皆様に行っていただきます。

検討した希望経路を、地域組織が希望区域内の交通空白地区等に該当する自治会に示し、導入のメリット、運行経路の考え方、運行ダイヤ案による運行イメージ、地域の役割等を良く説明した上で、合意を得ます。

合意が得られない場合は、何回でも希望経路を修正し、全ての自治会の合意が得られた場合に次のステップに進みます。

〈4〉市に「乗合タクシー導入検討申請書」(様式1)を提出 ▶地域の皆様に行っていただきます。

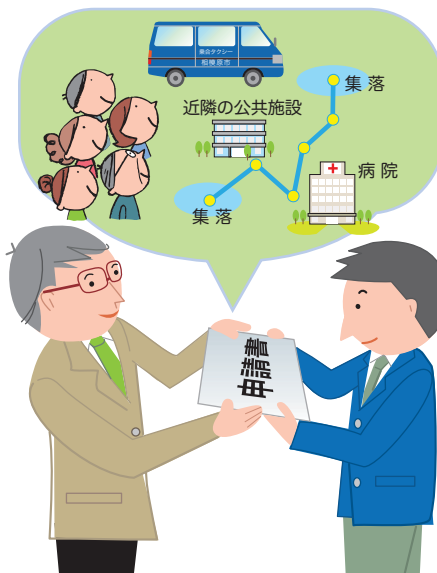
希望区域内の交通空白地区等に該当する全ての自治会の合意が得られた場合は、市に「乗合タクシー導入検討申請書」(様式1)を提出してください。

この申請書には、次の内容を記載していただきます。

- 地域名 (自治会名)
- 希望経路
- 代表者名、代表者連絡先
- 運行ダイヤ案
- 構成員名 (最低5人)
- 導入を検討する理由

提出された申請書の内容を市が審査し、受理されると需要調査の実施に進みます。

なお、同時期に複数の申請があった場合には、申請内容を勘案し、市の予算の範囲内で、より導入の必要性が高いと考えられる地域から順番に調査を実施します。



3 需要調査の実施

〈1〉 需要調査と希望区域内の住民の意向把握 (市のアンケート調査)

希望経路及び運行ダイヤ案に基づき運行した場合の需要を予測するために、市が需要調査を実施します。需要調査では、希望区域内の住民を対象にアンケートを実施しますが、アンケート調査の結果、回収率が低い場合は地域の関心が低いと考えられます。

地域の関心が低いと協働による運行が困難になりますので、次のステップに進むためには、**回収率を40%以上確保することを条件**とします。

調査結果の分析は市が行い、結果を地域組織に公表します。

〈2〉 1便当たりの輸送人員と稼働率の予測値を算定し、 運行継続条件との適合を検証

需要調査の結果から、**1便あたりの輸送人員と全運行本数に対する実運行本数の稼働率**の予測値を市が算定します。その予測値をもとに、運行継続条件を満たしているかの検証を行います。満たしている場合は、計画の詳細検討に進みます。



運行継続条件

「稼働した便の1便当たりの輸送人員が1.5人以上であること」
かつ「全運行本数に対する実運行本数の稼働率が50%以上であること」

〈3〉 概算事業費の算定

需要調査を実施した希望経路を運行する場合の概算事業費について、市が事業者に見積りを依頼します。運行サービス内容(運賃、運行間隔、運行時間帯、使用車両等)については、運行基準によることを基本とします。

なお、1便あたりの輸送人員は、需要調査の結果から予測します。

4 計画の詳細検討

〈1〉地域公共交通会議に提案

計画概要の内容および今後の検討スケジュールを市が地域公共交通会議に提案します。この段階では提案のみを行い、具体的な検討については運行計画案が策定された後に行うこととなります。

地域公共交通会議

地域の実情に合ったバス交通のあり方や導入について検討する道路運送法に基づく法定会議です。学識経験者、国、県の関係機関、交通事業者、公募市民、バスやタクシーの協会等の関係団体が主な構成員となります。

〈2〉「運行計画案」(様式2)の策定 ▶地域の皆様に行っていただきます。

地域組織・行政・事業者・所轄警察により運行計画の協議を行い、計画概要の内容をより具体的にした「運行計画案」(様式2)を策定します。運行計画については、道路環境(道路の幅員・勾配)、交通規制、交通実態や集落の点在状況等の諸条件も考慮する必要があります。運行計画案に盛り込む内容は次の通りです。

- 運行経路
- 停留所位置
- 運賃
- 運行時間帯
- 運行ダイヤ

〈3〉地域公共交通会議で運行計画を検討

策定された運行計画案を市が地域公共交通会議(部会)に提示し、関係者との調整を図ります。

※地域公共交通会議の構成員には、協議結果の尊重義務などがあります。

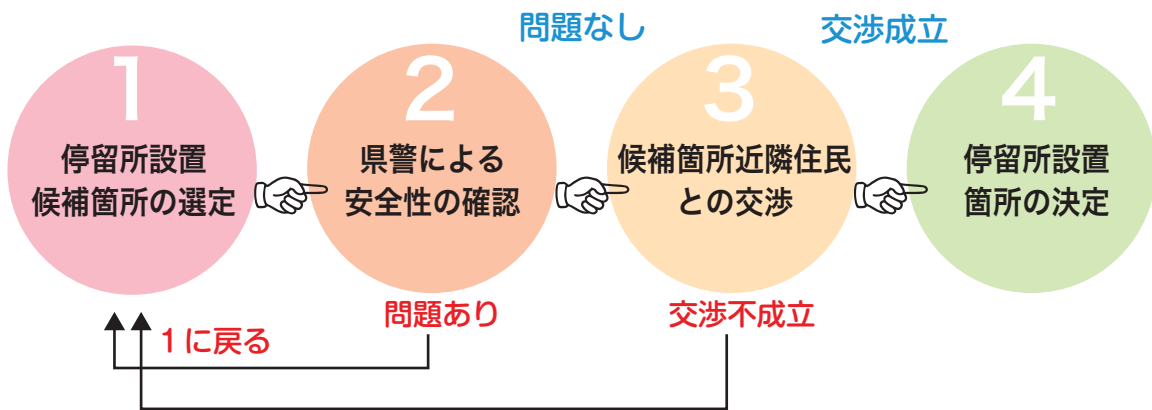


4 計画の詳細検討

〈4〉 停留所設置に対する住民の合意形成 ▶地域の皆様に行っていただきます。

停留所の位置が決まったら、**停留所の設置について地先にお住まいの方の了承を得なければなりません。**地域組織には、停留所設置の地先交渉について協力をお願いします。停留所設置の了承が得られない場合には停留所設置箇所の再検討が必要となります。

〈 停留所設置箇所の検討フロー 〉



〈 新設箇所では安全性の確認を重視 〉

停留所設置条件

- 勾配部、曲線等の構造的な変化点には設置しない
- 歩道のない道路は待機スペース等も考慮
- 交差点直近には設置しない
- 沿道の自動車出入口から3m以上距離をとる

〈5〉 地域公共交通会議での合意と市の意思決定

停留所の位置も含めて運行計画が策定され、地域公共交通会議（部会）における検討が終了した段階で、計画内容を市が地域公共交通会議に諮り、実証運行実施の可否を審議します。

地域公共交通会議で承認されたのち、市が実証運行の実施に要する予算措置等を行うための意思決定を行います。意思決定が行われた場合に実証運行開始準備へ進みます。

5 実証運行開始準備

〈1〉運行事業者の選定

市が入札を行い、運行事業者を選定します。

〈2〉交通安全の確認

交通安全については所轄の警察署を通じて運行経路検討時に確認を行っていますが、警察署立ち会いの下、運行事業者が実車を用いて最終確認を行います。確認の結果、安全性の確保が必要な箇所については、他の場所に変更します。

〈3〉事業許可申請

運行事業者が国土交通省に事業許可の申請を行います。なお、許可までの処理期間は約2ヶ月間です。

〈4〉実証運行開始の周知 ▶地域の皆様に行っていただきます。

事業許可申請と併行して、運行開始日を決定及びパンフレット等の作成を行い、地域組織が主体となって、運行する周辺地区への周知等を行います。

〈5〉停留所の設置

事業許可申請と併行して、運行計画に基づき、停留所の製作など設置にあたっての準備を行います。停留所の設置費用は市が負担します。

なお、実際の設置は運行事業者と協議し、運行開始の直前に行うこととなります。



6 実証運行開始

〈1〉利用促進活動の実施 ▶地域の皆様に行っていただきます。

実証運行が開始されたら、地域組織には、**利用促進方法についてさまざまなアイデアを提案**していただき、運行事業者及び行政と協働で実施します。

〈2〉運行に対する協力 ▶地域の皆様に行っていただきます。

運行経路沿線にお住まいの方々には、地域組織を通じて停留所周辺の清掃や違法駐車車両排除活動など、**乗合タクシーの運行を円滑に行うために必要な活動についてご協力**をお願いします。

〈3〉利用実態調査への協力 ▶地域の皆様に行っていただきます。

運行開始後は定期的に利用実態調査を実施し、「乗合タクシーが地域住民のニーズに合っているか」「交通空白の状況は解消されたか」などを検証することが必要となります。利用実態調査の実施につきましては、地域組織を通じて運行経路沿線の自治会に協力していただきます。

〈4〉運行実績の確認

市は、1年間の実証運行の実績から「稼動した便の1便あたりの輸送人員」と「全運行本数に対する実運行本数の稼働率」を算出します。そして、運行実績が運行継続条件を満たしているか確認し、地域公共交通会議に報告します。

〈5〉運行内容見直しの協議 ▶地域の皆様に行っていただきます。

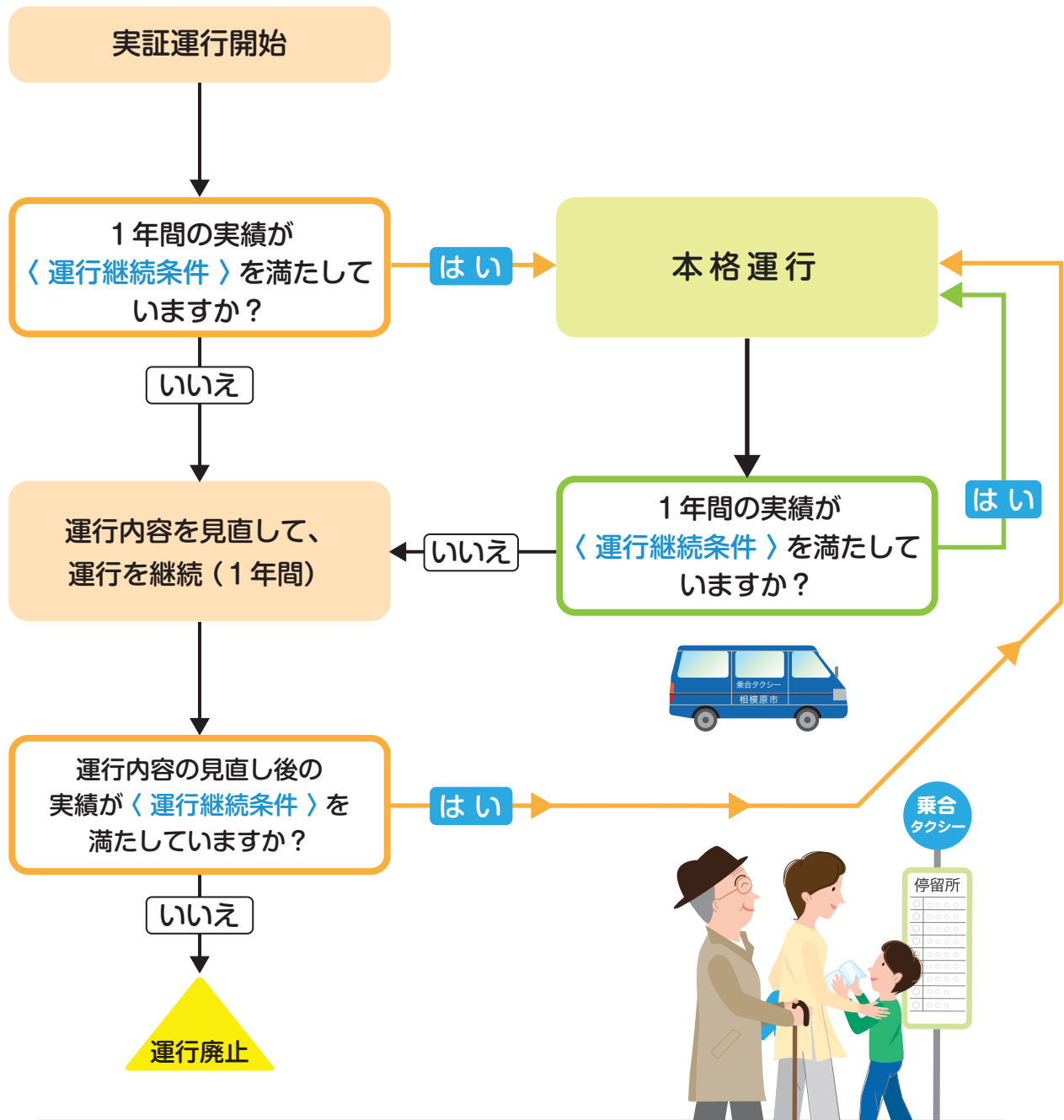
運行実績が運行継続条件を満たしていない場合や利用実態調査の結果などに対応する必要が生じたときは、地域組織・行政・運行事業者・所轄警察により協議を行い、運行内容（運行経路、運行時間帯等）の見直しを行います。見直し案については、地域公共交通会議の承認を得て変更していきます。

〈6〉運行継続の判断

実証運行期間中の運行実績が「運行継続条件」を満たした場合は本格運行へ移行します。満たさない場合は、実証運行終了時点で廃止となります。

なお、本格運行へ移行した路線でも毎年運行実績の検証を行い、2年間続けて「運行継続条件」を満たさない場合は廃止となります。

運行継続の判断



運行継続条件

「稼動した便の1便当たりの輸送人員が1.5人以上であること」
かつ「全運行本数に対する実運行本数の稼働率が50%以上であること」