

# 令和元年度事業計画(案)について

## 1. ミニバス及び丘陵地ワゴンタクシーの路線見直し基準の設定と運用について

### 1.1 本年度の検討内容について

昨年度策定した「日野市地域公共交通総合連携計画 2019-2028」では、「目標1 利用者ニーズ・社会要請に対応した既存路線網の改善」の実現に向け「事業1-3 ミニバス・丘陵地ワゴンタクシーの路線見直し基準の設定と運用」の実施が計画されています。

本年度は具体的な「見直しフロー」「運行継続条件」等について検討を行い、来年度からの運行開始を目指します。

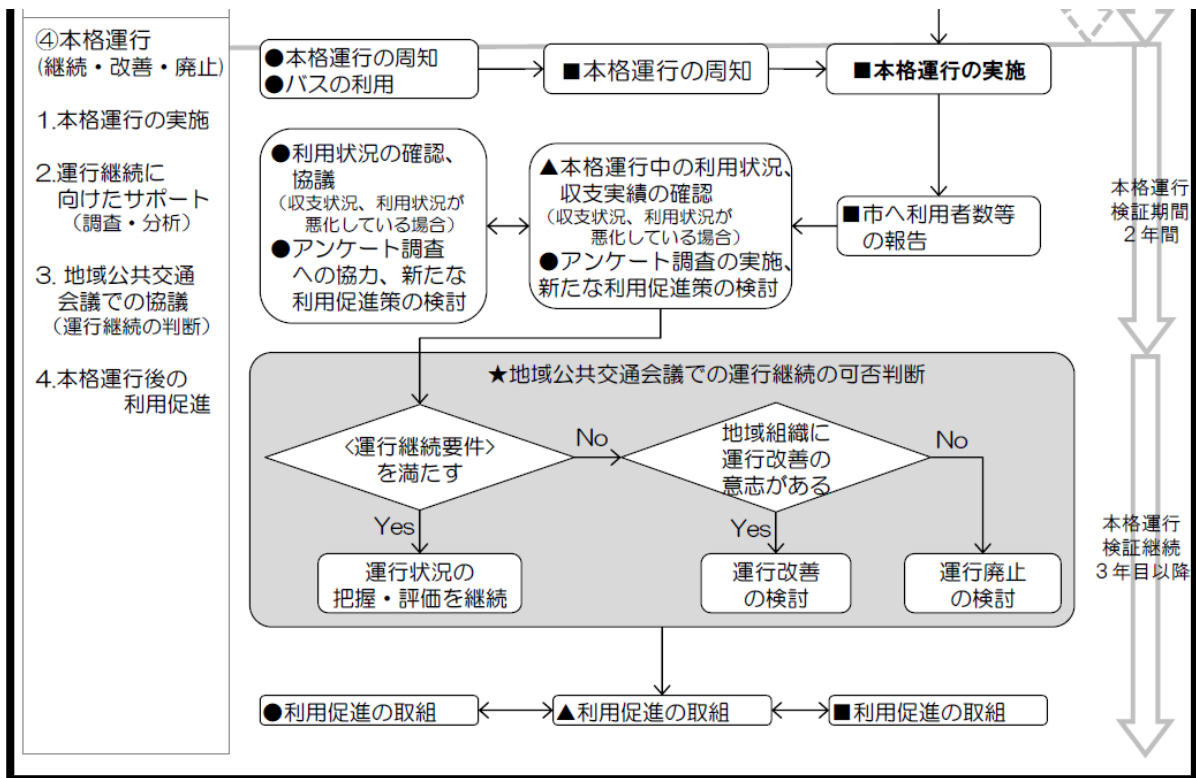
事業1-3 ミニバス・丘陵地ワゴンタクシーの路線見直し基準の設定と運用	
事業内容	<p>・ミニバス及び丘陵地ワゴンタクシーについて、見直し基準（利用者数が減少傾向にある場合に、改善に向けた運行サービス見直し実施を判断する基準。利用者数や収支率等を想定）を設定し、運用を開始します。</p> <p><b>ミニバス（現行路線）見直しフロー（案）</b></p> <p><b>丘陵地ワゴンタクシー（現行路線）見直しフロー（案）</b></p> <p><b>■運行継続条件（案）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 1便あたりの利用者数が●人以上</li> <li>● 収支率●%以上</li> </ul>
	<p>実施主体 日野市、京王電鉄バス株式会社、南観光交通株式会社</p> <p>実施時期 2019年度～：検討・運用</p>

出典：日野市地域公共交通総合連携計画 2019-2028

## 1.2 「見直しフロー」について

### (1) 見直しフローの設定事例

「見直しフロー」について、近隣市では東村山市にて運用されている事例があります。2年間の検証結果が運行条件を満たさなかった場合の対応が示されています。



出典：コミュニティバス新規導入ガイドライン（平成 25 年 3 月・東村山市地域公共交通会議）

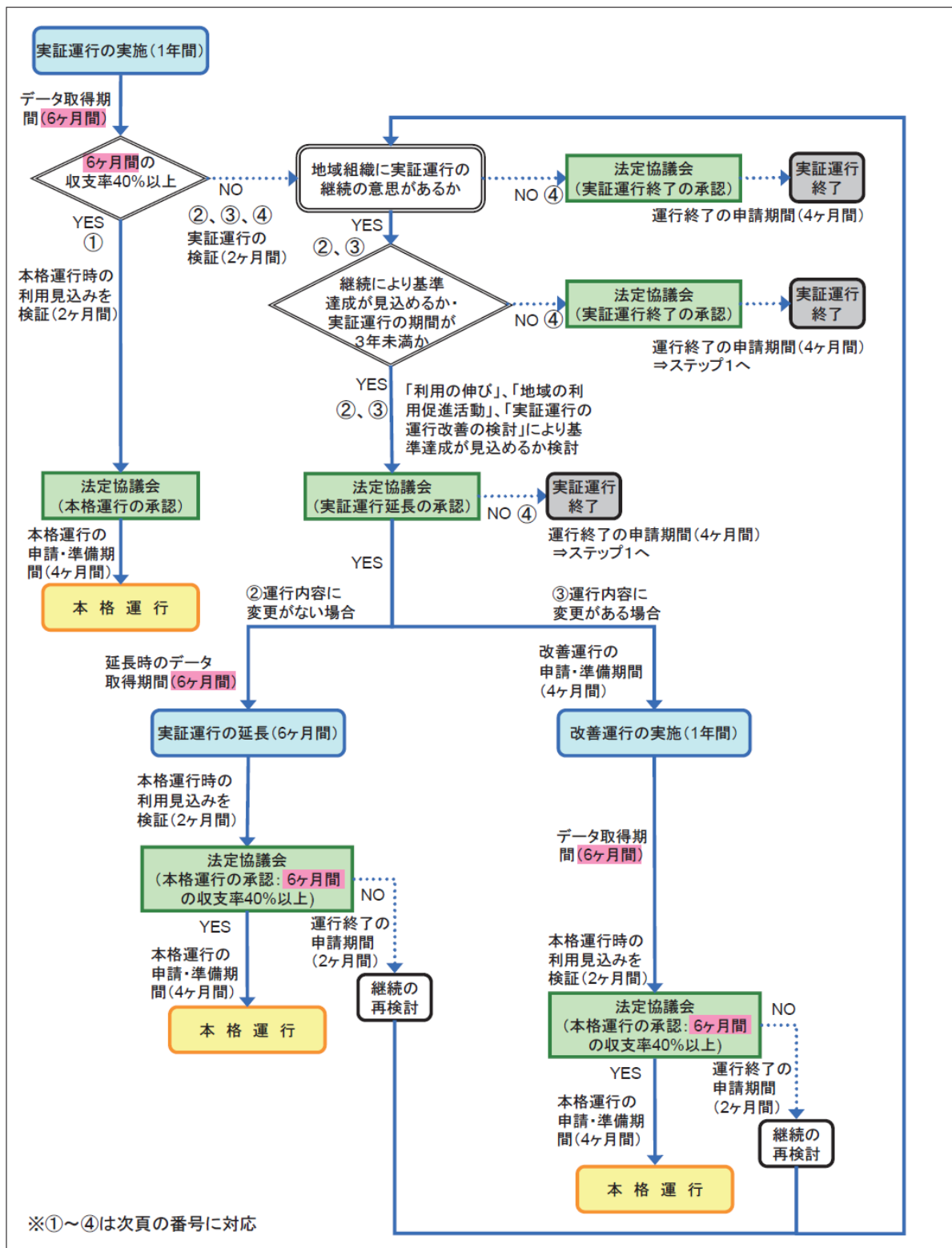
多摩地域以外でも「埼玉県さいたま市」「神奈川県相模原市」「千葉県市川市」等に「コミュニティバス見直しフロー」の策定事例があります。さいたま市の事例では、見直しのタイミングと見直し条件、条件を満たさなかった場合の対応について、より詳細に記載されています。

### (2) 見直しフロー検討の方向性

事例では「新たに運行する路線の運行継続基準」が多い状況ですが、日野市においては、現在運行中の路線の見直し基準を策定することになります。見直しの実施については地域交通会議での意志決定に加え行政（市議会等を含む）による意志決定も必要となり、運行事業者の準備期間も必要となりますので、検証期間をどのくらいにするか、見直し検討期間をどのくらい確保するか等について、検討します。

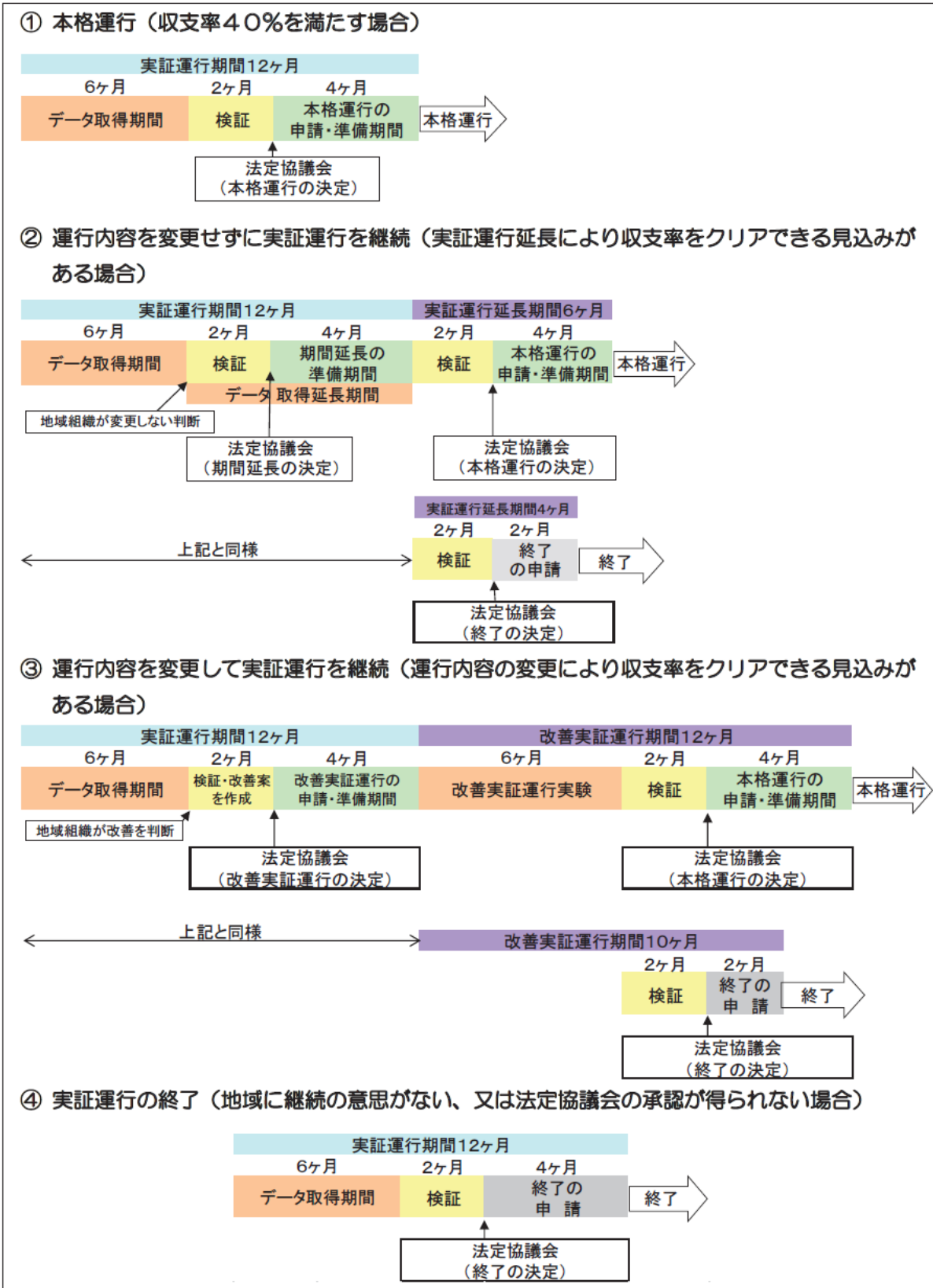
■さいたま市の事例

実証運行実施から本格運行までの流れ1



※データ取得期間を除き、上記フロー内の期間（検討、検証、申請・準備期間等）は、目安となる期間を記載しています。

## 実証運行実施から本格運行までの流れ2



※データ取得期間を除き、上記チャート内の期間（検証、改善案の作成、申請・準備期間等）は、目安となる期間を記載しています。

出典：コミュニティバス等導入ガイドライン

### 1.3 「見直し基準」について

「見直し基準」は利用者数や収支率等の運行実績がどのような値になったら運行サービス内容見直しの検討を始めるかを定めた基準となります。この基準値はミニバスと丘陵地ワゴンタクシーで異なりますので、それぞれの運行実績を踏まえた検討が必要となります。

#### 1.3.1 ミニバスについて

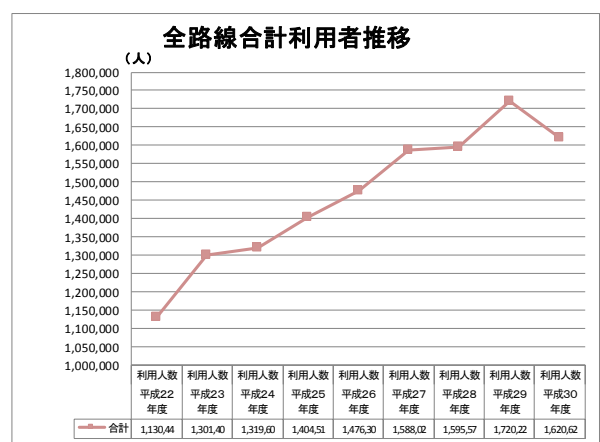
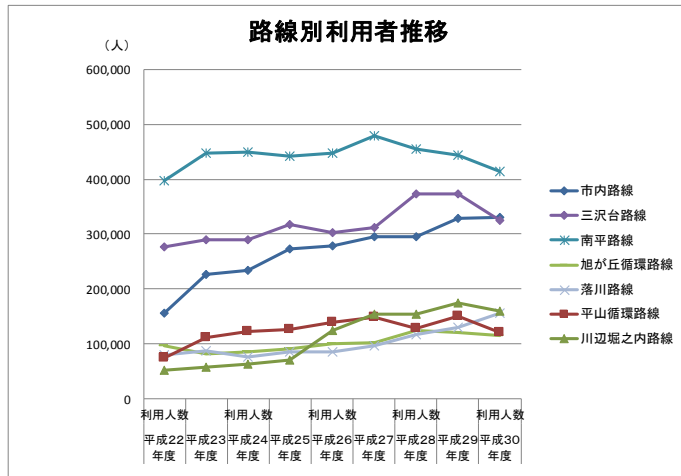
##### (1) ミニバスの現状

平成 30 年度の全路線合計利用者数は平成 29 年度に比べ減少しましたが、路線再編を行った平成 22 年度から平成 29 年度までは増加傾向にありました。

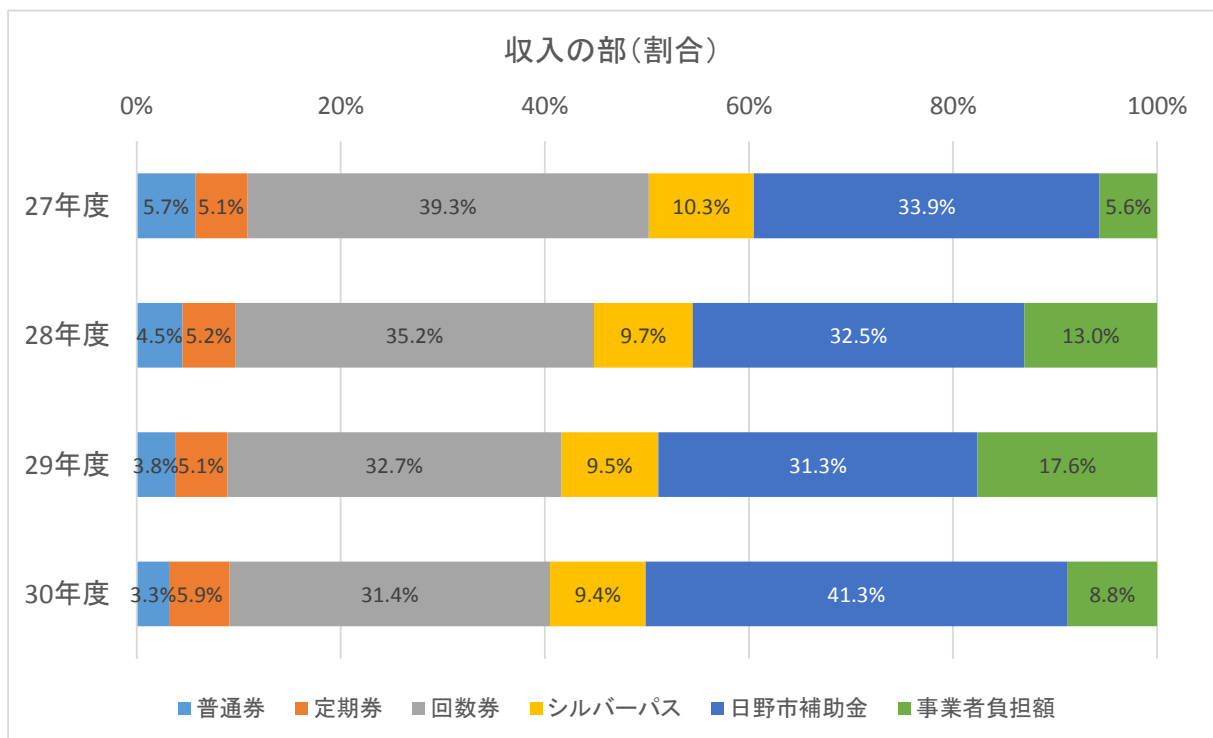
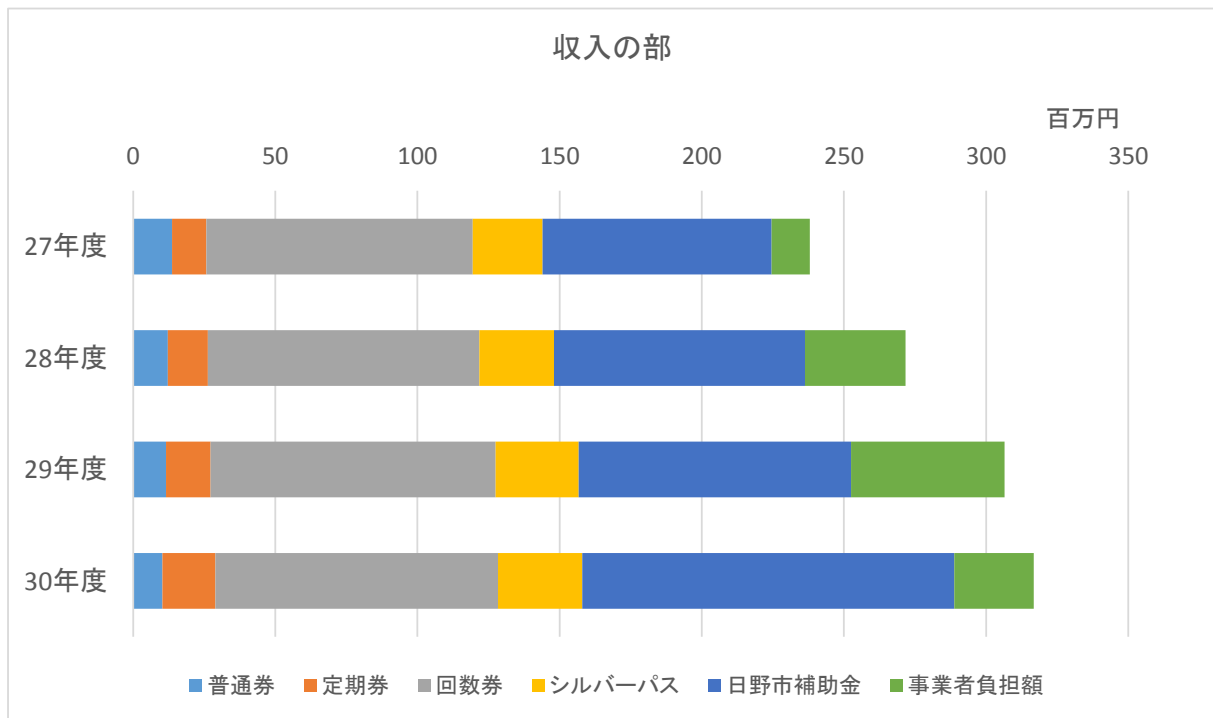
収支率（運賃収入÷運行経費×100）について、平成 27 年度は 60.3%でしたが、運賃収入は年々増加しているものの、運行経費がそれを上回るペースで増加しており、平成 30 年度の収支率は 49.9%となっています。

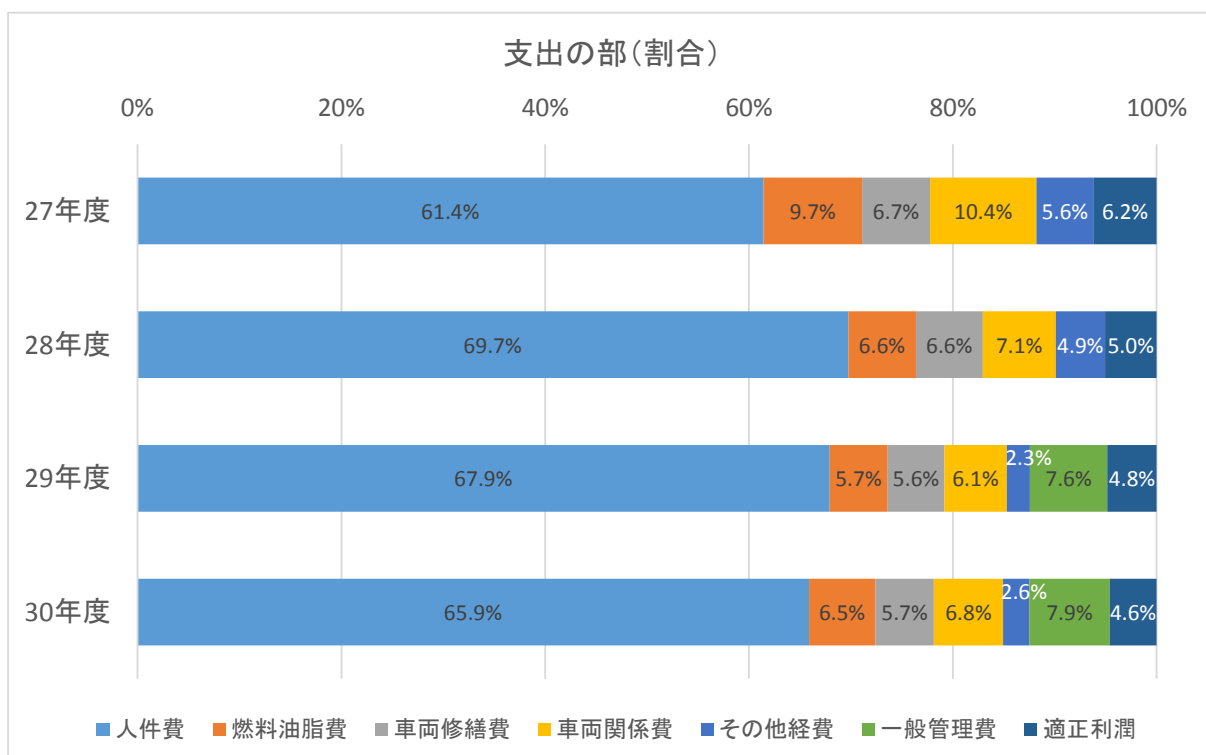
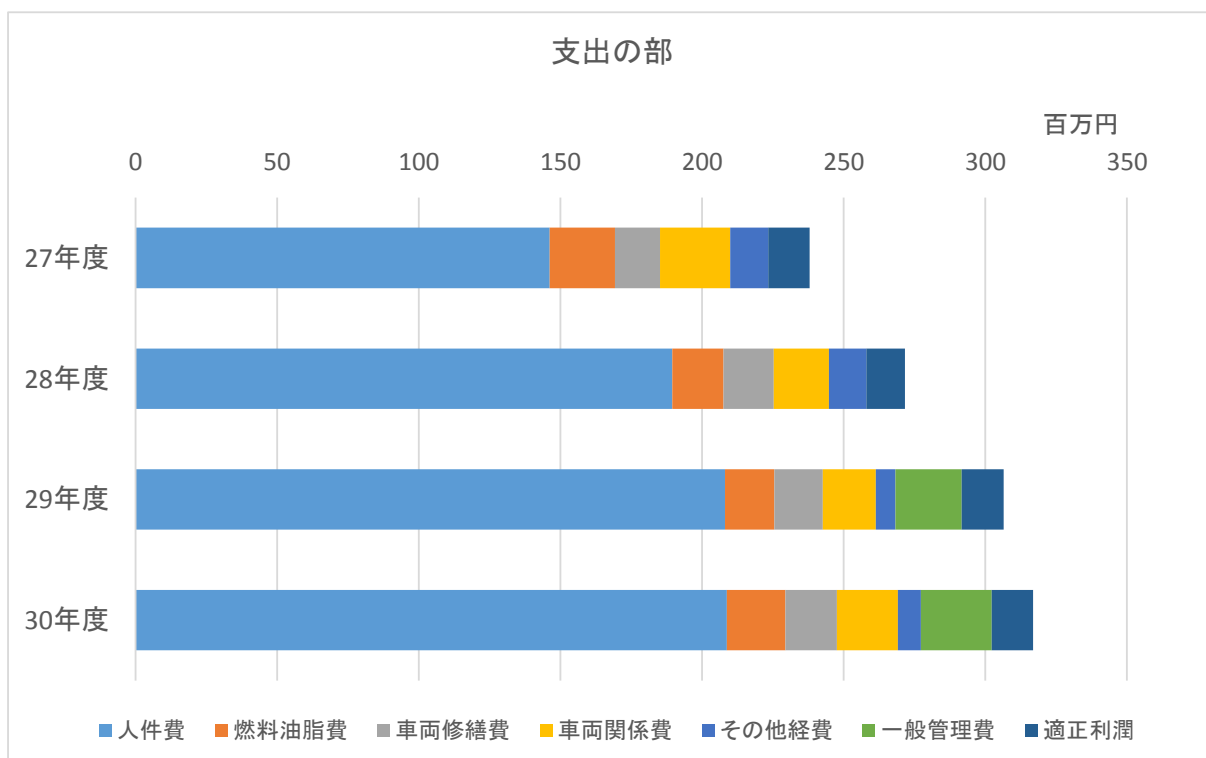
日野市内連絡バス利用者数推移

路線名	平成22年度			平成23年度			平成24年度			平成25年度			平成26年度			平成27年度			平成28年度			平成29年度			平成30年度		
	利用人数	-1日平均	前年比	利用人数	-1日平均	前年比	利用人数	-1日平均	前年比	利用人数	-1日平均	前年比	利用人数	-1日平均	前年比	利用人数	-1日平均	前年比	利用人数	-1日平均	前年比	利用人数	-1日平均	前年比	利用人数	-1日平均	前年比
1 市内路線	155,389	426		226,406	619	146%	233,714	640	103%	272,667	747	117%	277,779	761	102%	295,841	811	107%	295,365	809	100%	328,303	899	111%	330,524	906	101%
2 三沢台路線	276,958	759		290,072	792	105%	290,331	795	100%	316,998	868	109%	303,290	831	96%	311,482	853	103%	324,086	888	104%	374,049	1,025	115%	324,307	889	87%
3 南平路線	396,653	1,087		448,448	1,225	113%	450,338	1,234	100%	442,835	1,213	98%	447,966	1,227	101%	479,315	1,313	107%	455,341	1,248	95%	444,580	1,218	98%	414,580	1,136	93%
4 旭が丘循環路線	95,972	263		80,578	220	84%	84,867	233	105%	90,271	247	106%	100,469	275	111%	102,723	281	102%	123,510	338	120%	119,896	328	97%	114,987	315	96%
5 落川路線	79,666	218		87,364	239	110%	75,462	207	86%	85,696	235	114%	84,236	231	98%	96,940	266	115%	116,041	318	120%	128,806	353	111%	155,374	426	121%
6 平山循環路線	73,369	201		111,831	306	152%	121,733	334	109%	126,045	345	104%	138,779	380	110%	148,591	407	107%	127,436	349	86%	150,561	412	118%	120,565	330	80%
7 川辺堀之内路線	52,442	144		56,702	155	108%	63,162	173	111%	69,998	192	111%	123,788	339	177%	153,134	420	124%	153,798	421	100%	174,033	477	113%	160,288	439	92%
合計	1,130,449	3,098		1,301,401	3,556	115%	1,319,807	3,616	101%	1,404,510	3,847	106%	1,476,307	4,044	105%	1,588,026	4,351	108%	1,595,577	4,371	100%	1,720,228	4,712	108%	1,620,825	4,440	94%



■ 運行収支の経年変化





## (2) コミュニティバス見直し基準の設定事例

近隣市（多摩地域）では、収支率を指標としている事例が多く見られます。町田市においては、以前は運行収支赤字額を運行継続条件としていましたが、シルバーバス利用者の増加に伴い「利用者が増加しているのに赤字額も増加し運行基準を超過する」状況が生じ、運行継続条件自体の見直しを行った経緯があります。

近隣市以外では、神奈川県相模原市のように収支率の条件に加え「1 便当り輸送人員」を条件としている事例もあります。

自治体	基準値	出典
立川市	<p>■運行継続基準</p> <p>収支率（運賃収入等÷運行経費×100）30%以上（収入には広告収入も含む。運行経費には車両償却費や土地借り上げ料は含まない）</p>	コミュニティバス（くるりんバス）再編計画原案（案）
町田市	<p>■運行継続条件</p> <p>運行距離（路線長）1km あたりの乗車人数の平均が 2.7 人以上であること。 ※ただし、上記の乗車人数を満たしていない場合でも、運行収支赤字が 400 万円以内の路線については運行を継続する。 ※運行収支赤字が 400 万円を超過した路線については、東京都シルバーバスの適用を廃止し、70 歳以上の高齢者が現金 100 円で乗車できる、町田市独自の割引を導入する。</p>	町田市地域コミュニティバス運行事業の制度変更について（平成 29 年第 1 回町田市議会定例会建設常任委員会行政報告資料）
東村山市	<p>■運行継続要件</p> <p>1 年間の収支率が 40%以上満たす場合（目標の収支率は 50%以上） 収支率＝運賃収入÷運行経費（初期導入費を含まない経常経費）</p>	コミュニティバス新規導入ガイドライン（平成 25 年 3 月・東村山市地域公共交通会議）
東大和市	<p>■運行基準</p> <p>収支率 40%以上を目指すものとし、概ね 25%を下回る場合は、運行サービスの見直しを検討</p>	コミュニティバス等運行ガイドライン（平成 28 年 3 月・東大和市）
板橋区	<p>■運行継続条件</p> <p>前提項目：地域公共交通サービス水準が運行（導入）前より向上していること 評価項目：収支率が車両償却費を含め 50%を超えていること</p>	板橋区コミュニティバス実験運行事業の評価について（都市建設委員会資料）
埼玉県 さいたま市	<p>■運行継続</p> <p>本格運行開始後、2 年間のうち、いずれか 1 年の収支率が 40%以上であること</p>	コミュニティバス等導入ガイドライン
神奈川県 相模原市	<p>■運行継続条件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 便当り輸送人員が 10 人以上であること</li> <li>運賃収入が車両償却費を除いた経常費用の 50%以上であること</li> </ul>	コミュニティバス導入の手引き



自治体	基準値	出典
千葉県市川市	<p>■本格運行への移行基準</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 実験期間半年間の採算率が 30%以上であること</li> <li>• 沿道住民（沿線 200m程度に居住）へのアンケート調査（住民登録による無作為抽出）を実施し、回収率が 35%以上であり、かつ回答者のうち「既に利用している方」と「利用していないが今後利用意向のある方」の合計が 65%以上であること</li> </ul>	市川市コミュニティバス運行指針

### (3) コミュニティバス見直し基準検討の方向性

町田市における事例にありましたが、東京都にはシルバーパス制度があり、日野市においても実際に「利用者数自体は増加しているが運賃収入は減少している」という状況が生じています。

また、運輸業界においては「担い手不足」が深刻化しており、運行経費も増加傾向にあります。こうした中で「利用者数自体は増加しているが、運行経費の高騰により収支率が低下している」という状況も生じています。

こうした東京都特有の事情やめまぐるしく変化する社会情勢を考慮し、日野市公共交通の実状にあった見直し基準について検討を行います。

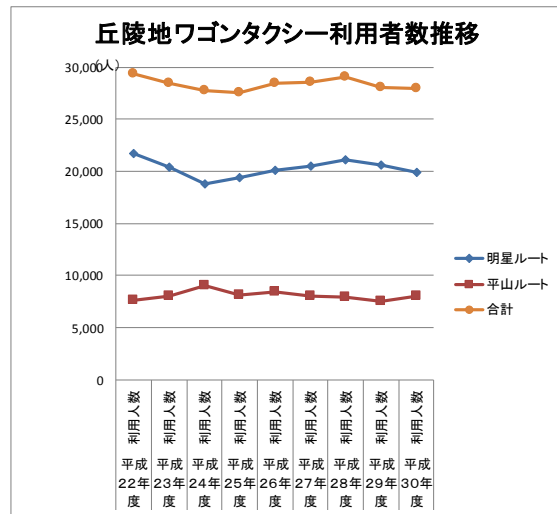
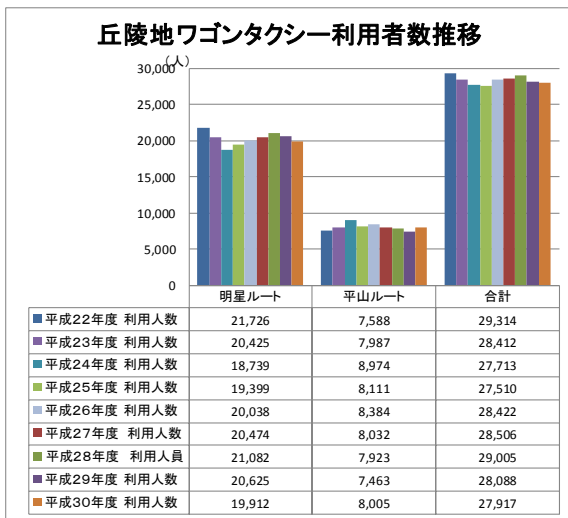
### 1.3.2 丘陵地ワゴンタクシーについて

#### (1) 丘陵地ワゴンタクシーの現状

丘陵地ワゴンタクシーは2路線とも利用者が減少傾向にあり、平成30年度の日平均利用者は明星ルートで82人、平山ルートで33人でした。

丘陵地ワゴンタクシー利用者数推移

ルート名	平成22年度			平成23年度			平成24年度			平成25年度			平成26年度			平成27年度			平成28年度			平成29年度			平成30年度		
	利用人数	一日平均	前年比	利用人数	一日平均	前年比	利用人数	一日平均	前年比	利用人数	一日平均	前年比	利用人数	一日平均	前年比	利用人数	一日平均	前年比	利用人数	一日平均	前年比	利用人数	一日平均	前年比	利用人数	一日平均	前年比
1 明星ルート	21,726	89		20,425	84	94%	18,739	76	92%	19,399	80	104%	20,038	82	103%	20,474	84	102%	21,082	87	103%	20,625	85	98%	19,912	82	97%
2 平山ルート	7,588	31		7,987	33	105%	8,974	37	112%	8,111	33	90%	8,384	35	103%	8,032	33	96%	7,923	33	99%	7,463	31	94%	8,005	33	107%
合計	29,314	120		28,412	117	97%	27,713	113	98%	27,510	113	99%	28,422	117	103%	28,506	117	100%	29,005	119	102%	28,088	116	97%	27,917	115	99%



## (2) 丘陵地ワゴンタクシー見直し基準の設定事例

丘陵地ワゴンタクシーのようにワゴン車両を活用した地域公共交通について、近隣市では「コミュニティワゴン（国立市）」「コミュニティタクシー（小平市）」「ココバス・ミニ（小金井市）」等の事例があります。いずれの事例においても見直し基準と基準を下回った場合の対応について、明確な制度はありませんが、「コミュニティワゴン（国立市）」「コミュニティタクシー（小平市）」では「見直しの目安」が設けられており、行政と地域とで共有されています。

名称	見直しの目安																
コミュニティワゴン（国立市）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・評価基準（目標値）～平成 26 年度第 2 回地域公共交通会議合意事項</li> <li>・評価は、A,B,Cの三段階とする。</li> <li>・A：本格運行へ移行</li> <li>・B：さらなる試行運行の継続…ルートは概ね固定とするが、ダイヤ等については随時改善を重ね、利用向上を図るための試行運行を継続する。</li> <li>・C：抜本的な見直し…現在の試行運行のルート、ダイヤの抜本の見直し、また、コミュニティワゴン以外の方法への移行も含むものとする。</li> </ul> <p style="text-align: center;">評価基準（目標値）（ルートごと）</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1日あたり利用者数</td> <td>70人以上</td> <td>50～70人</td> <td>50人未満</td> </tr> <tr> <td>財政投入額(年間)</td> <td>550万円以下</td> <td>550～900万円</td> <td>900万円以上</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>30%以上 (営業係数 330 以下)</td> <td>20%以上 (営業係数 500 以下)</td> <td>20%以下 (営業係数 500 超)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※A,Bについては原則として全ての評価項目で目標値を満たすものとするが、状況に応じた判断を行うこととする。</p> <p>留意点：・国立市コミュニティバス「くにつこ」青柳・泉ルートとの比較をあわせておこなう。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者、しょうがい者等の外出に寄与しているかについても考慮する。</li> <li>・財政投入額についてはコミュニティバス事業全体での収支全体で考える。</li> </ul> <p>【出典】平成 28 年度 第 2 回 国立市地域公共交通会議（資料 2-1）  <a href="http://www.city.kunitachi.tokyo.jp/ikkrwebBrowse/material/files/groupp/56/kotukaigiH28_2_2_1_wagonminaoshi.pdf">http://www.city.kunitachi.tokyo.jp/ikkrwebBrowse/material/files/groupp/56/kotukaigiH28_2_2_1_wagonminaoshi.pdf</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 試行運行を 3 年間実施したが本格運行移行基準の達成は困難である。一方で高齢者の一定の外出手段の 1 つとして利用されており、青柳ルートについては福祉交通手段として位置づけなおし、①一日中当り 50 人の利用者、②1 便当り 2.5 人の利用者を基準として運行継続の可否を判断するものとする。</li> </ul> <p>【出典】平成 30 年度 第 1 回 国立市地域公共交通会議（資料 1）  <a href="http://www.city.kunitachi.tokyo.jp/ikkrwebBrowse/material/files/groupp/56/kotukaigiH30_1_12_aoyagi_hyoukakijun.pdf">http://www.city.kunitachi.tokyo.jp/ikkrwebBrowse/material/files/groupp/56/kotukaigiH30_1_12_aoyagi_hyoukakijun.pdf</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 26 年 4 月から最長 3 年間で実施した国立市コミュニティワゴン試行運行事業の青柳ルートについては、一日当たりの利用者数の月平均が 50 人を超える月が複数回あったことや、青柳地域には路線バスが運行されていないことを考え、平成 29 年度以降も試行運行を続けてきましたが、平成 31 年度から本運行となりました。</li> </ul> <p>【出典】コミュニティワゴン青柳ルートのご案内（国立市 HP）  <a href="http://www.city.kunitachi.tokyo.jp/machi/traffic/traffic3/1490940755360.html">http://www.city.kunitachi.tokyo.jp/machi/traffic/traffic3/1490940755360.html</a></p>		A	B	C	1日あたり利用者数	70人以上	50～70人	50人未満	財政投入額(年間)	550万円以下	550～900万円	900万円以上	収支率	30%以上 (営業係数 330 以下)	20%以上 (営業係数 500 以下)	20%以下 (営業係数 500 超)
	A	B	C														
1日あたり利用者数	70人以上	50～70人	50人未満														
財政投入額(年間)	550万円以下	550～900万円	900万円以上														
収支率	30%以上 (営業係数 330 以下)	20%以上 (営業係数 500 以下)	20%以下 (営業係数 500 超)														

名称	見直しの目安
コミュニティ タクシー (小平市)	<p>(6ヶ月間の試験運行から本格運行へ移行する基準についての質問があり、それに対する事務局の回答)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 私どものコミュニティタクシーというのは、<b>1日平均70人以上というのを目標</b>としております。</li> <li>• ただ、実証実験というのは地域の皆様に認識されていないということもあり、実験の段階で70人というのは難しいのですけれども、それに近いような、たとえば50人くらいとかそういったところまで実績が残せるのであれば、そのルートはかなり今後ご利用いただけるものになるのではないかと考えております。</li> <li>• 小平市のコミュニティタクシーについては、4つの地域に分けていますが、1地域500万円程度という市からの枠を設けております。その500万円に収めるためには70人くらいが乗らないと難しいかなと考えております。ですから70人という数字の根拠につきましては、市からの補助金を500万円程度に収めるための数字として考えた訳です。収支率は検討の材料ではないのですが、500万円という枠で考えているのが一日平均70人という数字になっています。</li> </ul> <p>【出典】平成30年5月23日開催小平市地域公共交通会議議事録  <a href="https://www.city.kodaira.tokyo.jp/kurashi/files/61175/061175/att_0000001.pdf">https://www.city.kodaira.tokyo.jp/kurashi/files/61175/061175/att_0000001.pdf</a></p>
コミュニティ 交通(東大和 市)	<p>市の補助額(年間500万円程度を上限)の範囲内で運行することとします。</p> <p>これに満たない場合は、地域による利用促進及び市報等によるピーアールなどを行います。その上で、基準に満たない場合は、廃止を含めた検討を行います。</p> <p>【出典】東大和市コミュニティバス等運行ガイドライン(平成28年3月・東大和市)</p>

そもそも少ない需要量を対象にした交通機関ですので、利用者数自体を見直し基準として挙げているものの、その値は予算額から逆算されたものであり、「行政の補助額が1地区500万円～900万円以内」等、「予算の範囲内で事業が成立するのであれば運行継続」という考え方が見られます。

さらに遠方に目を向けると、神奈川県相模原市の「乗合タクシー(デマンド型)」や埼玉県ふじみ野市の「ふじみん号(市内循環ワゴン)」等において見直し基準の設定・運用が行われています。

名称	見直しの目安
乗合タクシー (相模原市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• 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</li> </ul>
ふじみん号 (埼玉県 ふじみ野市)	<p>【実証運行の目標(評価基準)】※ふじみ野市地域公共交通再編計画(平成28年3月)</p> <p>○公費負担率:1年間の公費負担率※1が85%未満※2</p> <p>※1 公費負担率=(運行経費-運賃収入等)÷運行経費(初期導入費を含まない経常経費)×100</p> <p>※2 市民アンケート調査等を基に、本計画で試算した結果</p> <p>○1便当たり平均利用者数:3人/便以上</p> <p>※日平均利用者数135人(参考資料参照)÷44便(5ルート合計)=3.06人/便</p> <p>○市内循環ワゴンの運行サービス満足度:50%以上</p> <p>※利用者アンケート調査で「満足」、「やや満足」と回答した方の各サービスの平均値</p>

### (3) 丘陵地ワゴンタクシー見直し基準検討の方向性

都市部においてワゴンタクシーを用いた公共交通は事例が少なく、日野市の「丘陵地ワゴンタクシー」自体が先進的な取組となっています。丘陵地における交通弱者救済のために実施している事業であり、利用者数や収支率・財政負担額等だけでは運行継続の判断が難しいという側面もあります。当該地域において乗合型の公共交通機関を運行することの合理性についても考え、見直し基準を検討します。

## 2. 地域協働型交通の導入ガイドラインについて

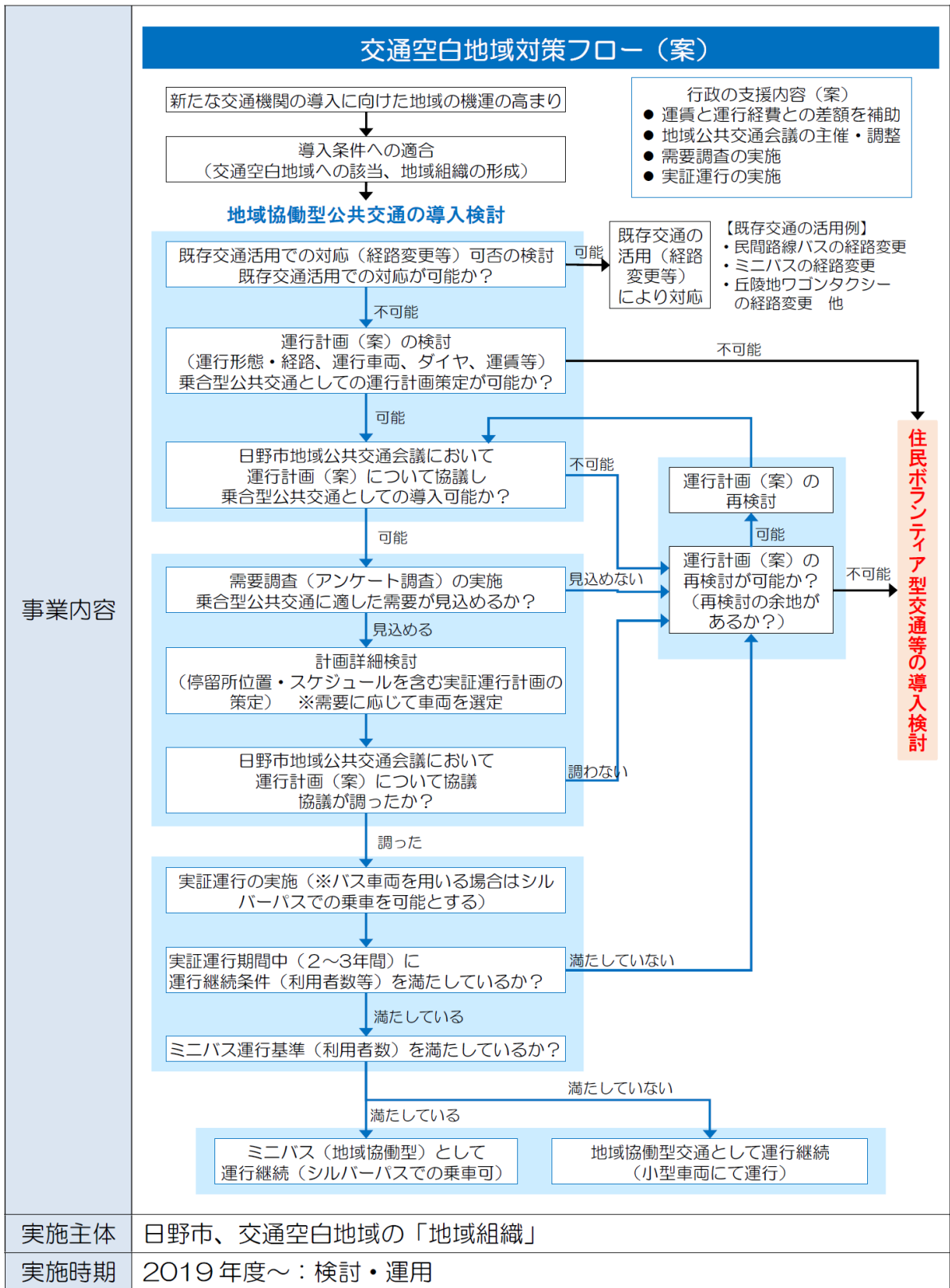
### 2.1 本年度の検討内容について

昨年度策定した「日野市地域公共交通総合連携計画 2019-2028」では、「目標2 交通空白地域対策スキームの構築と運用」の実現に向け「事業2-1 地域協働型交通の導入条件等の検討及びガイドラインの作成と運用」の実施が計画されています。

本年度は他都市における事例を参考に、日野市において適用する市民向けのガイドライン（手引き）の骨子を作成します。

事業2-1 地域協働型交通の導入条件等の検討及びガイドラインの作成と運用																	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通空白地域の解消を行政と地域が協働で進めることができるよう、地域協働型交通の導入条件等を「デマンド型交通等の導入検討（事業2-2）」「モデル地域における住民ボランティア型交通の運行（事業2-3）」を通じて検討し、結果を踏まえガイドラインを作成、運用します。</li> </ul>																
	<p>交通空白地域の中には「道路幅員が狭く、バス車両が運行できない地域」や「需要量が少なく、バス車両を用いたサービスでは非効率な地域」が存在しています。そのため「地域協働型交通」の運行形態には決まった経路を決まった時刻に運行する「定時定路線型」以外にも複数の選択肢があり、地域の実情にあった形態の導入を検討する必要があります。</p>																
	<p>■地域協働型交通に適用可能な運行形態の特徴と課題</p>																
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>運行形態</th> <th>概要</th> <th>特徴</th> <th>課題</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>定時定路線型 （一般乗合旅客自動車運送事業・路線定期運行）</td> <td>決まった経路を決まった時刻に運行する形態（※日野市丘陵地ワゴンタクシー等が該当）</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般的な形態であるため利用者にとってはわかりやすく、予約不要で利用しやすい</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>小型車両（乗車定員10人以下）で運行する場合には地域公共交通会議での合意が必要</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>デマンド型交通 （一般乗合旅客自動車運送事業・区域運行）</td> <td>経路を定めず予約のあった便のみ運行（時刻を決めない場合もある）（※相模原市乗合タクシー等が該当）</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>ドア to ドア（もしくはそれに近い状況）で利用可</li> <li>予約の無い便は運行しないため効率的な運行が可能</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>予約システム等の維持管理費が必要</li> <li>地域公共交通会議での合意が必要（タクシーと競合すると合意が得づらい）</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>一般タクシー利用補助 （一般乗用旅客自動車運送事業）</td> <td>特定の条件（利用者の年齢・利用区間・時間帯等）を満たす場合に、運賃の一部を行政が負担（※東松山市デマンドタクシー等が該当）</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般タクシーを活用することから、競合等の問題がなく、割安感からタクシー利用者が増加し、事業者の経営安定（地域公共交通の持続性向上）に繋がる。</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通空白地域等、特定地域のみでの実施は困難（市全域での実施となる可能性が高い）</li> <li>乗合形式ではないので、利用が増えれば増えるほど行政負担額が増大</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	運行形態	概要	特徴	課題	定時定路線型 （一般乗合旅客自動車運送事業・路線定期運行）	決まった経路を決まった時刻に運行する形態（※日野市丘陵地ワゴンタクシー等が該当）	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般的な形態であるため利用者にとってはわかりやすく、予約不要で利用しやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型車両（乗車定員10人以下）で運行する場合には地域公共交通会議での合意が必要</li> </ul>	デマンド型交通 （一般乗合旅客自動車運送事業・区域運行）	経路を定めず予約のあった便のみ運行（時刻を決めない場合もある）（※相模原市乗合タクシー等が該当）	<ul style="list-style-type: none"> <li>ドア to ドア（もしくはそれに近い状況）で利用可</li> <li>予約の無い便は運行しないため効率的な運行が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>予約システム等の維持管理費が必要</li> <li>地域公共交通会議での合意が必要（タクシーと競合すると合意が得づらい）</li> </ul>	一般タクシー利用補助 （一般乗用旅客自動車運送事業）	特定の条件（利用者の年齢・利用区間・時間帯等）を満たす場合に、運賃の一部を行政が負担（※東松山市デマンドタクシー等が該当）	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般タクシーを活用することから、競合等の問題がなく、割安感からタクシー利用者が増加し、事業者の経営安定（地域公共交通の持続性向上）に繋がる。</li> </ul>
運行形態	概要	特徴	課題														
定時定路線型 （一般乗合旅客自動車運送事業・路線定期運行）	決まった経路を決まった時刻に運行する形態（※日野市丘陵地ワゴンタクシー等が該当）	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般的な形態であるため利用者にとってはわかりやすく、予約不要で利用しやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型車両（乗車定員10人以下）で運行する場合には地域公共交通会議での合意が必要</li> </ul>														
デマンド型交通 （一般乗合旅客自動車運送事業・区域運行）	経路を定めず予約のあった便のみ運行（時刻を決めない場合もある）（※相模原市乗合タクシー等が該当）	<ul style="list-style-type: none"> <li>ドア to ドア（もしくはそれに近い状況）で利用可</li> <li>予約の無い便は運行しないため効率的な運行が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>予約システム等の維持管理費が必要</li> <li>地域公共交通会議での合意が必要（タクシーと競合すると合意が得づらい）</li> </ul>														
一般タクシー利用補助 （一般乗用旅客自動車運送事業）	特定の条件（利用者の年齢・利用区間・時間帯等）を満たす場合に、運賃の一部を行政が負担（※東松山市デマンドタクシー等が該当）	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般タクシーを活用することから、競合等の問題がなく、割安感からタクシー利用者が増加し、事業者の経営安定（地域公共交通の持続性向上）に繋がる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通空白地域等、特定地域のみでの実施は困難（市全域での実施となる可能性が高い）</li> <li>乗合形式ではないので、利用が増えれば増えるほど行政負担額が増大</li> </ul>														

出典：日野市地域公共交通総合連携計画 2019-2028



出典：日野市地域公共交通総合連携計画 2019-2028

## 2.2 ガイドラインの作成事例

### (1) 神奈川県相模原市「乗合タクシー導入の手引き」

昨年度に乗合タクシーの現地視察を行った相模原市における「乗合タクシー導入の手引き」です。地域が主体的に活動することを前提に、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しています。運行計画は地域と行政が協働で策定し、導入条件を満たした計画に対しては市が運行補助を行っています。（資料2 参考1 参照）

### (2) 神奈川県横浜市「地域交通サポート事業」

地域の主体的な取り組みによって移動手段の確保や持続可能な運行がスムーズに進むように、地域に対して様々な支援を行う事業です。市は活動の各段階で地域の方からの相談にに応じているほか、運行事業者や交通管理者、道路管理者など、関係機関との調整も行っています。また、実証運行時の運賃収入等と運行経費の差額補填や車両費相当の補助等も行っています。ただし、本格運行後の赤字補填は行っていません。（資料2 参考2 参照）

### (3) 東村山市「コミュニティバス新規導入ガイドライン」

多摩地域においても東村山市で公共交通空白・不便地域の解消を目的としたガイドラインが作成されています。（資料2 参考3 参照）

## 2.3 日野市におけるガイドライン作成の方向性

「地域と行政が協働で実施」という考え方には概ね問題ないと思いますが、「導入条件」「支援内容」について、「事業 1-3 ミニバス・丘陵地ワゴンタクシーの路線見直し基準の設定と運用」における検討結果や、「事業 2-2 デマンド型交通等の導入検討」及び「事業 2-3 モデル地域における住民ボランティア型交通の運行（実証実験）」における検証結果等を踏まえた検討を行います。



### 3. 本年度のスケジュール

	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
(1) ミニバス及びワゴンタクシーの路線直し基準の設定と運用											
① 見直し基準の策定											
② 市立病院のバス利用の市民意識調査											
(2) 地域協働型交通の導入ガイドラインの作成と運用											
① 導入ガイドラインの作成と運用											
② モデル地域におけるアンケート調査											
(3) 交通会議の運営補助											