



令和 4 年度
第 2 回 小川町地域公共交通活性化協議会

小川町デマンドタクシー 運行形態の見直しについて

令和 5 年 2 月

これまでの経緯 と 会議の主旨

利用状況

デマンドタクシー事業費補助金は、令和元年10月からの消費税の増税と令和2年2月からのタクシー運賃改定以来、増加傾向（制度設計時に設定した見直しの目安24,600件※を上回っている）
※実証運行実績値を基に試算した年間利用件数の2倍

コロナ禍の影響

コロナ禍で一時利用件数が減少し
R2年度は横ばいで推移

直近の状況

R3年度はコロナ前の水準まで利用が戻り、補助金額が増加に転じた
R4年度はさらに上回る勢い

本日の協議会では…
運行形態等の見直しについて議論

本資料の構成

1. デマンドタクシーの状況

2. 検討の進め方

3. 見直しの方向性

① 想定される見直しの方向性（案1～4）

② 今後の検討の方向性

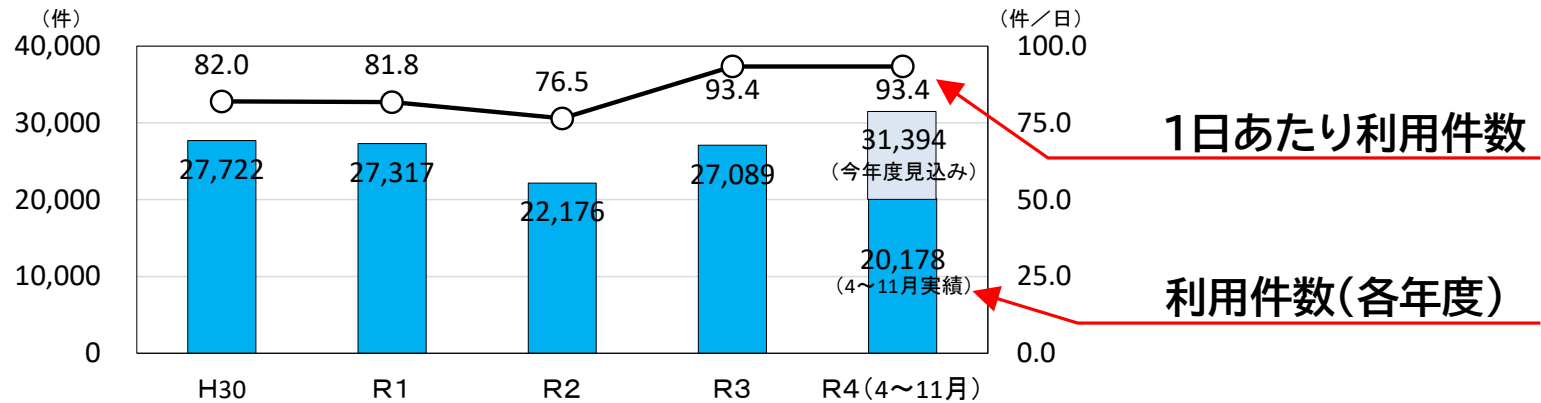
令和4年度
第2回 小川町地域公共交通活性化協議会

1. デマンドタクシーの状況

① 利用実績

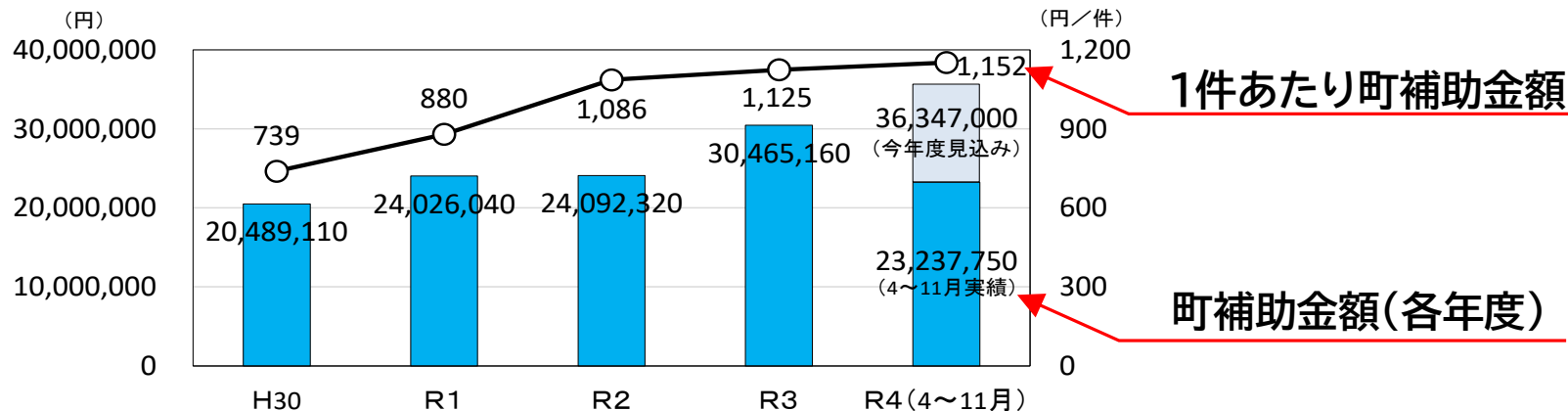
利用件数

- ・ 年間の利用件数はおおむね横ばいの状況
- ・ 1日あたりの利用者数は増加している(令和2年4月から日曜日の運行を休止)



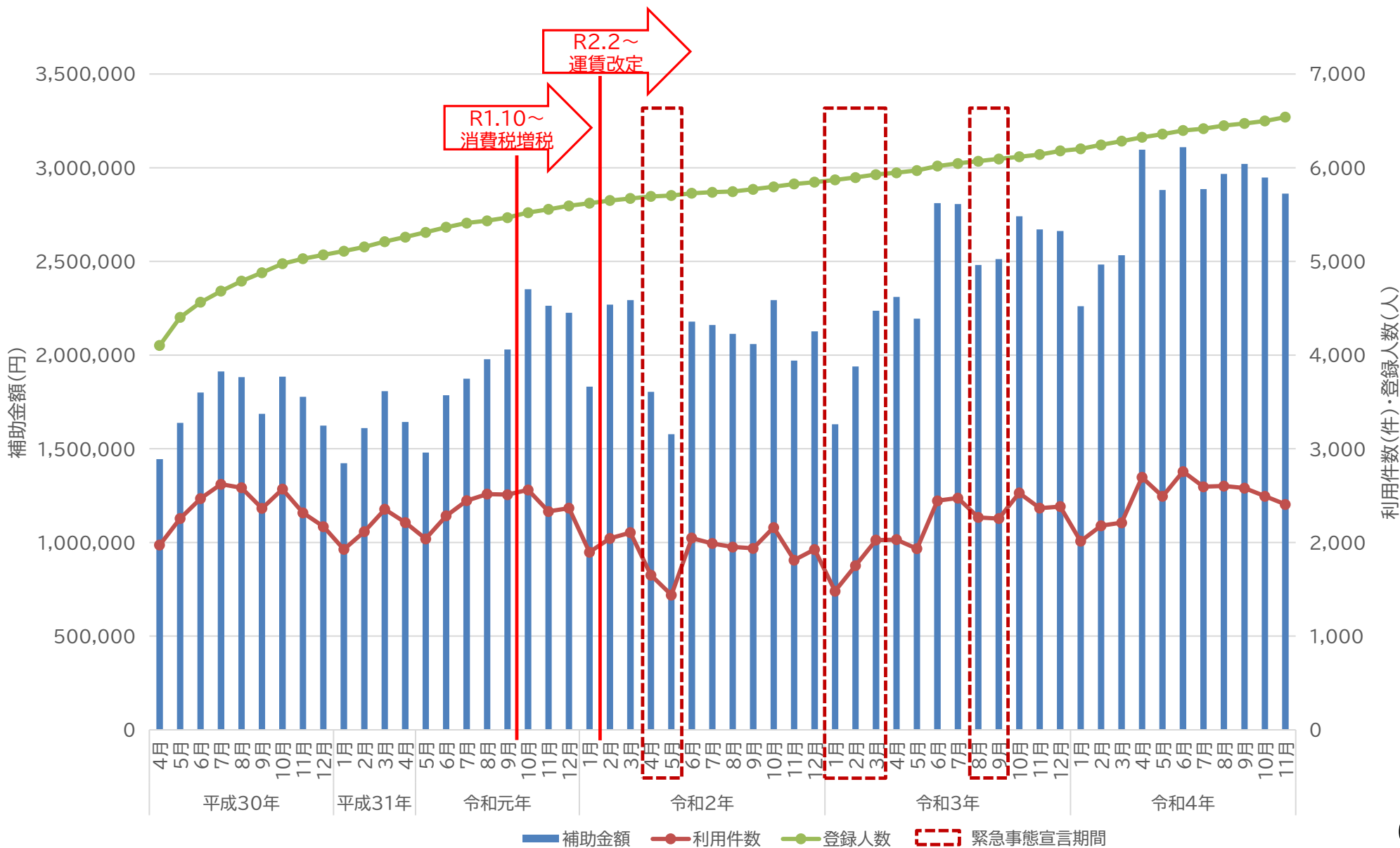
補助金額

- ・ コロナ禍に伴い、行動制限や生活様式の変化もあったが、年々増加傾向にある
- ・ 1件あたりの町補助金額も増加傾向にある



① 利用実績

1. デマンドタクシーの状況



② 現状及び課題のまとめ

総利用件数は横ばいであるが、1日あたりの利用件数は増加している

⇒ 約3年のコロナ禍を経て、新型コロナウイルスと共存する新しい生活様式が定着してきたことで、利用件数が増加していると予測される

※令和4年度現在、利用件数はすべて前年度を上回っている

補助金額は総額及び1人当たりともに増加している

⇒ 利用件数の増加や消費税増税・運賃改定に伴いメーター料金が値上がりしたことが原因

※令和4年度現在、補助金額もすべて前年度を上回っている



課題

- 補助金額の増加に伴い、町の財政負担(事業費)が増加している
- 利用件数・登録者数も年々増加しており、今後も需要の増加が見込まれる
- デマンドタクシー事業を持続可能な事業としていきたい



解決策

様々な可能性を含めて解決策を検討

令和4年度
第2回 小川町地域公共交通活性化協議会

2. 検討の進め方

① 検討スケジュール案

- 2月より利用者意向調査を実施しつつ、令和6年4月の運行形態改定を予定。

実施項目	R4						R5												R6	
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	}}
1 運行データの取集【継続】	→																			
2 町補助金額の抑制策の検討	→																			
3 庁内関係各課・事業者との調整・検討			→					→		→										
4 利用者意向調査					→	→														
4 分科会・協議会での検討				→					→	→										
5 議会への報告												→								
6 周知準備(チラシ、広報原稿作成、HP修正 等)														→						
7 利用者への周知(広報・回覧、町HP、車両、乗降ポイント)																			→	
8 新形態での運行開始																				→

9月議会での報告を目指して確定

R6年4月に改定

令和4年度
第2回 小川町地域公共交通活性化協議会

3. 見直しの方向性

① 想定される見直しの方向性

- 見直しの方向性として、以下のものが考えられる。

方向性 案 1

利用制限

事業予算に対応した利用制限を設定することで持続可能性を高める

方向性 案 2

個人負担ルールの変更

個人負担金額のルールを変更して、持続可能性を高める

方向性 案 3

自治体予算以外の事業費増額

運賃外収入として広告、寄附などで事業費用を増額することで持続可能性を高める

方向性 案 4

運行形態の見直し

現在の運行時間や運行日、貸切運行などを見直すことで持続可能性を高める

《考えられる方法①》

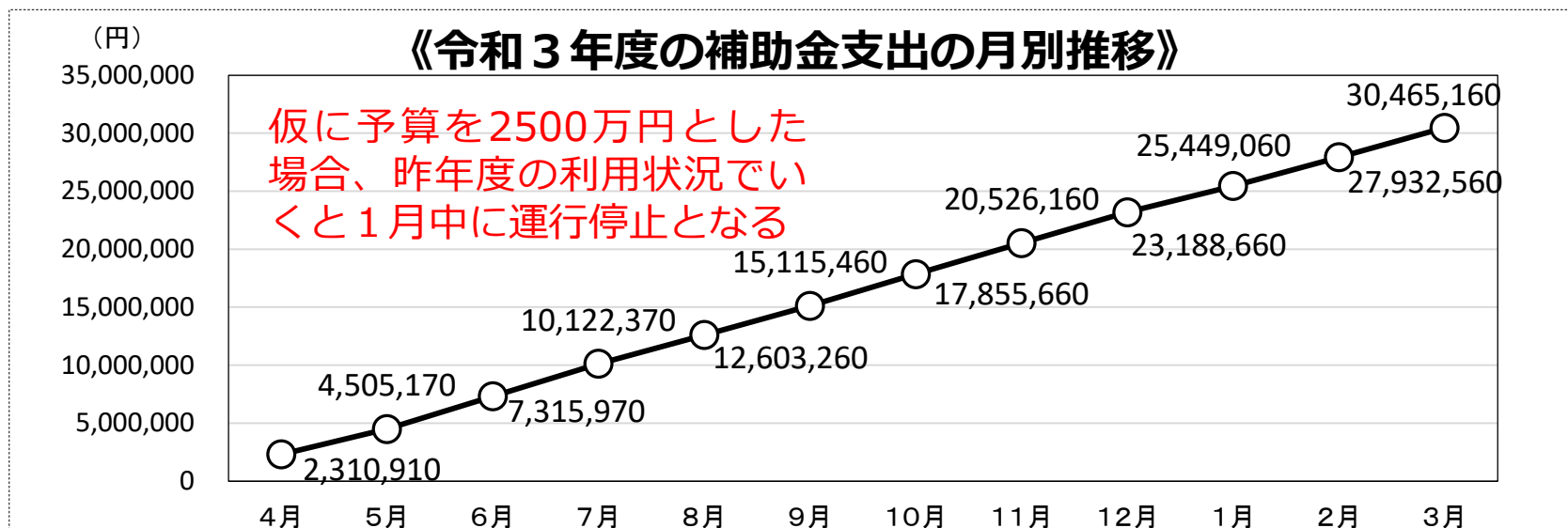
予算上限までは通常通り運行し、予算超過後は運行を停止する。

例) 国のGoTo事業 など

⇒ 運行停止期間が生じることは、デマンドタクシーの導入主旨※に反するため、見直しの方向性として適さない。

※デマンドタクシーの導入主旨

公共交通空白地域等においても、高齢者等が自ら移動できる手段を確保し、健康的に暮らせる住環境を創出すること

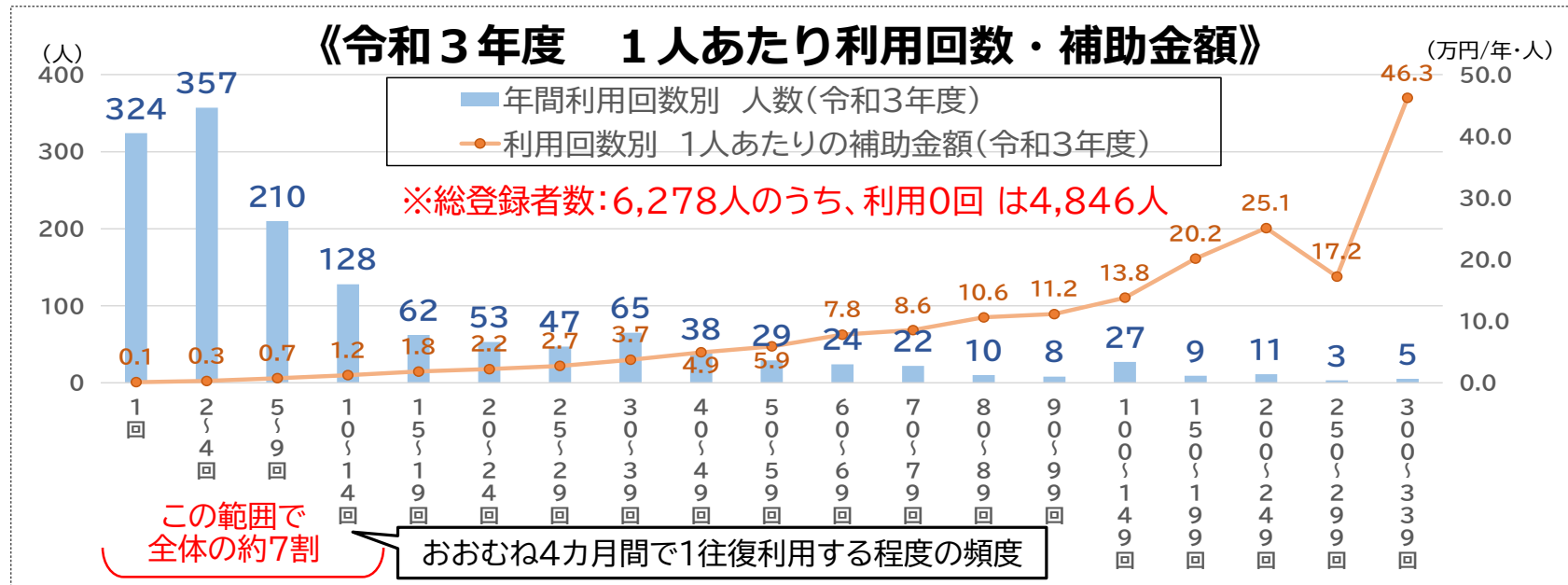


《考えられる方法②》

1人あたりの利用回数の上限を定め、それ以上の利用を制限する。

例) 1か月に10回 (おおむね1週間に1往復利用する程度) までに制限 など

- ⇒ 現在の運行方法で利用回数の把握や制限実施の管理を行おうとすると、
運行事業者の負担が大きく、コストも増加
- ⇒ 町補助金支出の平等性確保につながる



《考えられる方法①》

個人負担額の増額

例) 500円⇒700円 など

- ⇒ 利用者に対して丁寧に説明し、理解を得る必要がある。
- ⇒ 全利用者が値上げの影響を受けるが、負担増を平等にできる。

《考えられる方法②》

利用距離に応じた個人負担への変更

例) 3段階制

(2000円未満：500円、2000円以上1,000円、3000円以上：1500円) など

- ⇒ 不均衡だった個人負担割合の改善につながる。
- ⇒ 本来役割を果たすべきエリア（近くにバスがない中心部から遠い地域）の負担が増すため、移動が不便な方の外出控えが想定される。

《考えられる方法③》

町負担額の定額化

例) 町負担額500円/回、タクシー料金との差額分を個人負担

(タクシー料金1500円の場合：町負担額500円、個人負担1000円) など

- ⇒ 形式的には距離に応じた負担と同様であり、不均衡だった個人負担割合の改善につながる。
- ⇒ 本来役割を果たすべきエリア（近くにバスがない中心部から遠い地域）の負担は、「方法② 利用距離に応じた負担」よりも増すと考えられ、不公平感を感じやすい。

《 タクシーメーター料金別の利用割合 》

※カッコ内は概ねの利用距離
 ※令和2年2月～タクシー運賃改定（迎車料金含む）

メーター料金	R1	R2	R3	R4 (4~9月)
900円以下 (～約1.2km)	25.8%	15.1%	12.5%	14.4%
901 ~ 1,499円 (約1.2~2.8km)	39.3%	34.0%	33.9%	30.6%
1,500 ~ 1,999円 (約2.8~4.1km)	19.8%	26.0%	26.3%	25.5%
2,000 ~ 2,499円 (約4.1~5.4km)	9.5%	17.3%	18.7%	20.0%
2,500 ~ 2,999円 (約5.4~6.7km)	3.1%	4.7%	5.1%	6.5%
3,000 ~ 3,499円 (約6.7~8.0km)	1.2%	1.2%	2.0%	1.6%
3,500円 ~ (約8.0km～)	1.3%	1.7%	1.5%	1.4%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
2,000円以上	15.1%	24.9%	27.3%	29.5%

- タクシーメーターの中・長距離帯の利用が増加傾向にある。
- タクシー運賃の改定による影響が大きいと予測される。

令和元年比
約1.9倍

《考えられる方法①》

協賛金の募集

例) 広く協賛企業を募集 (1口 〇万円など)

協賛企業を目的地としてデマンドを利用した場合に、運行経費の一部を企業が協賛金として負担 (1運行あたり●円など) など

《考えられる方法②》

広告収入

例) タクシー車両への広告掲載費として、各企業から収入を得る など



- ⇒ 本町の実例 (小川町役場内シティナビタ) では約 1 2 万円程度の収入がある。
- ⇒ 総事業費のごく一部の収入しか得られない可能性が高く、他の手法との併用が必須になると考えられる。

《考えられる方法①》

運行曜日、運行時間の削減

例) 土曜日の運休、平日のうち1日運休 など

- ⇒ 運休日や運休時間を増やしても、他の曜日や時間帯に利用がシフトするだけで、削減効果は限定的になると考えられる。

《考えられる方法②》

運行方式の変更

例) 個別輸送ドアtoドア型 から 乗合形式の路線型への変更 など

- ⇒ 1 運行あたりの輸送効率が上がり、一定程度の効果が見込まれる。
- ⇒ 現行制度の設計時に複数方式を比較検討した経緯があり、「路線バスとの重複、空白地域は谷津地形で集落が分散していること、既存タクシーを有効活用すること等を考慮すると現行方式が最適」と判断された。

《運行形式 過去の検討経緯》

運行形式のパターン

① 定路線型

定時刻・定路線を予約に応じて運行する方式



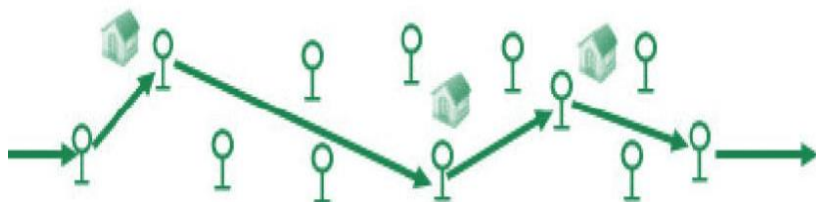
② 迂回ルート・エリアデマンド型

基本ルート・迂回ルートを設定し、迂回ルートは予約がある時だけ運行する方式



③ 自由経路ミーティングポイント型

路線を設けず予約のある停留所を最短経路で結ぶ方式



④ 自由経路 自宅～指定目的地間輸送型

路線・停留所を設けず自宅と指定された目的地間を最短経路で結ぶ方式



現行の形式

《運行形式 過去の検討経緯》

運行形式ごとの強み・弱み：利用者の視点

	強み	弱み
①定路線型	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行形式がわかりやすい（定時・定路線運行でバスのように利用可能） ● 利用者が増加しても目的地の到達時間、待ち時間が変化しない 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ カバーできる範囲が最も限定される ▲ エリアが広いと、目的地まで遠回りの経路で乗車時間が長くなる傾向（利便性低下）
②迂回ルート・エリアデマンド型	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用の少ない路線を需要に応じて運行することが可能 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ カバーできる範囲が③④より限定される ▲ 目的地の到着時間に変動がある
③自由経路ミーティングポイント型	<ul style="list-style-type: none"> ● 広範囲の人が利用しやすい ● ①②よりも目的地まで最短距離で行きやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ ④より目的地への到達時間に変動がある ▲ 停留所と自宅間は徒歩等で移動が必要
④自由経路 自宅～指定目的地 間輸送型	<ul style="list-style-type: none"> ● 最も広範囲の人が利用しやすい ● 足が不自由でも利用しやすい ● 目的地間を最短経路で移動可能 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 乗合率が低くなりやすいため1運行あたりの経費が高くなる傾向 ▲ 利用者が増加してくると安定運行が困難になる傾向（待ち時間増加）

現行の形式

《運行形式 過去の検討経緯》

運行形式ごとの強み・弱み：運行事業者及び行政の視点

	強み	弱み
①定路線型	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗合率の高い効率的な運行が可能 ● 既存の小型バス車両を活用可能 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ カバーできる範囲が最も限定される ▲ エリアが広いと、目的地まで遠回りの経路で路線延長が長くなる傾向（経費増大）
②迂回ルート・エリアデマンド型	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用の少ない路線を需要に応じて運行することが可能 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ カバーできる範囲が③④より限定される ▲ 目的地の到着時間に変動がある ▲ 場合により高額な配車システム導入が必要
③自由経路ミーティングポイント型	<ul style="list-style-type: none"> ● エリア内を公平にサービス提供可能 ● 目的地までの経路を一定程度効率化可能 ● ④よりも乗合率を高めやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 目的地への到達時間に変動がある ▲ 高額な配車システム導入が必要
④自由経路 自宅～指定目的地 間輸送型	<ul style="list-style-type: none"> ● 最も広範囲を公平にサービス提供可能 ● タクシー事業者の車両活用も可能 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 乗合率が低くなりやすいため1運行あたりの経費が高くなる傾向 ▲ 利用者が増加してくると安定運行が困難になる傾向（経費増大）

現行の形式

《運行形式 過去の検討経緯》

運行経費目安

(運行形式ごとの経費目安)

現行の形式

	定路線型	迂回ルート・ エリアデマンド型	自由経路ミーティ ングポイント型	自由経路 ドアツードア型
運行経費	1,879 円/人	2,312 円/人	2,484 円/人	1,445 円/人
運行経費÷距離	196 円/km	607 円/km	739 円/km	427 円/km
利用距離	9.5km/人	6.4km/人	6.3km/人	3.6km/人

※各数値は中部運輸局管内の平成25年度導入市町村に対するアンケート調査結果に基づくもの

(運行形式ごとの運賃収入と相乗り率)

	定路線型	迂回ルート・ エリアデマンド型	自由経路ミーティ ングポイント型	自由経路 ドアツードア型
運賃収入	170 円/人	137 円/人	240 円/人	372 円/人
相乗り率	2.09 人/回	2.33 人/回	1.70 人/回	1.64 人/回

出典：続・デマンド型交通の手引き（国土交通省中部運輸局、H26年3月）

- 案1～4のメリット・デメリットを総合的に判断し、「方向性案2」で検討を進める。

方向性 案2

個人負担ルールの変更

個人負担金額のルールを変更して、持続可能性を高める

《考えられる方法①》個人負担額の増額

例) 500円⇒700円 など

《考えられる方法②》利用距離に応じた個人負担への変更

例) 3段階制 (2000円未満: 500円、2000円以上1,000円、3000円以上: 1500円) など

《考えられる方法③》町負担額の定額化

例) 町負担額500円/回、タクシー料金との差額分を個人負担 (タクシー料金1500円の場合: 町負担額500円、個人負担1000円) など