

タクシー会社のノウハウを活用した 予約式乗合タクシーの運行

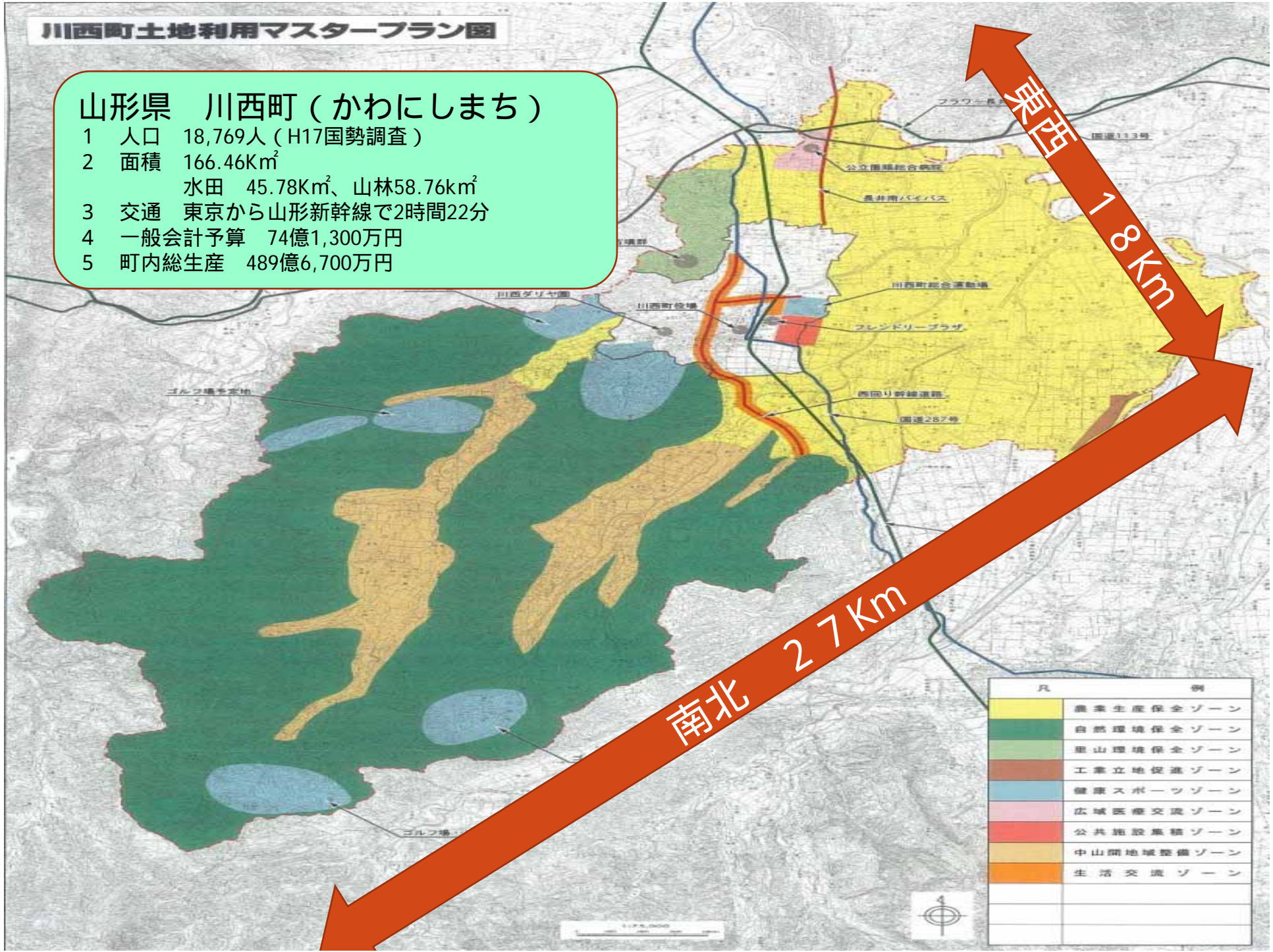


山形県 川西町

川西町土地利用マスタープラン図

山形県 川西町（かわにしまち）

- 1 人口 18,769人（H17国勢調査）
- 2 面積 166.46Km²
水田 45.78Km²、山林58.76km²
- 3 交通 東京から山形新幹線で2時間22分
- 4 一般会計予算 74億1,300万円
- 5 町内総生産 489億6,700万円



凡	例
Yellow	農業生産保全ゾーン
Dark Green	自然環境保全ゾーン
Light Green	里山環境保全ゾーン
Brown	工業立地促進ゾーン
Light Blue	健康スポーツゾーン
Pink	広域医療交流ゾーン
Red	公共施設集積ゾーン
Orange	中山間地域整備ゾーン
Light Orange	生活交流ゾーン

地域内公共交通の背景と課題

1 東沢バス

- ・昭和46年4月、過疎地域対策緊急措置法の適用を受け、運行開始。（民間委託）
- ・昭和59年4月、中学校の統合に伴い、スクールバス機能を付加。
- ・平成5年4月、町直営運行に変更。
- ・平成18年4月、デマンド型乗合交通運行開始に伴い、廃止。（1便当たり3.7人）

2 玉庭バス

- ・民間路線バスの廃止に伴い平成3年9月から町直営により運行開始。スクールバスの一般住民混乗方式（1便当たり2.2人）

3 町民バス

- ・平成8年4月、平野部地域の循環バスとして運行開始（民間委託）
- ・平成12年11月、公立置賜総合病院開院に伴い、路線を循環型から3系統に変更。（29人乗り、1便当たり平均2.5人）

4 収支状況

町民バスのケース

平成16年度実績（デマンド導入前年）

料金収入 2,524千円

経費 14,536千円

収支比較 12,012千円（ ）

町負担分（一般会計）

- ・赤字額は、町税収の約1%に相当する金額。
（東沢・玉庭バスを加えると約27,000千円の赤字）
- ・町財政を圧迫する大きな要因として廃止の声も高まっていた。



行政（町）負担の限界

課題（当時）

- 1 公共交通機関を必要としない生活スタイルの確立（免許・自家用車の所有）
- 2 交通移動制約者の移動手段の確保（受益者負担の原則）
- 3 利用が低いバス 町の支援の限界 公共交通の見直し



町民の
輸送ニーズ調査
実施

平成16年度
『地域バス・交通活性化プログラム事業』
実施主体：国土交通省 東北運輸局

利用者が運行時間や停留所などの
運行形態に合わせて利用するシステムの限界

多様化するニーズや利用形態に個別に対応できる、
利便性の高いシステムの構築が必要

交通移動制約者の現状（特に60歳以上の高齢者）

- 1 移動手段を持たない
- 2 高齢化に伴い運転を避ける（免許証の返上）
- 3 自由の制限（昼間、家族・隣人等への気兼ねなど）
- 4 年金、低所得

課題

- 1 移動の自由度の低下
- 2 閉じこもりの拡大
- 3 心の健康の悪化
- 4 楽しみがない人生、希望の喪失等

高齢化率
29.6%

移動制約による
自由度の格差

交通移動制約者は
経済的弱者

新しい発想での公共交通体系の構築

町民がいきいきと暮らし続けられる
生活基盤の整備

まちづくり

交通移動制約者を地域で支えあう
新しい公共交通システム

《社会背景》

- ・地方分権
- ・過疎化、少子高齢化の進展
- ・コミュニティの再生
- ・規正緩和 など

〈必要とされる交通サービス〉

- (1) 戸口から戸口までの送迎
- (2) 低料金での利用
- (3) 利用者も運行者もお互いが徳をする
- (4) 移動制約者の掘り起こし
- (5) 財政負担の軽減

デマンド型
乗合交通システム

デマンド型乗合交通システムのスキーム

〈町民(交通移動制約者)〉

- 1 移動自由度の拡大
- 2 閉じこもりの解消
- 3 心の健康の保持・向上
- 4 生きがいの創出

《タクシー事業者》

- 1 現有車両の活用
- 2 人財とノウハウの活用
- 3 収入確保の維持・向上

〈行政(町)〉

- 1 町民の移動手段の確保による地域活性化
- 2 町民(特に高齢者)の自由度の拡大、閉じこもりの解消
外出機会の向上による心身健康の増進
- 3 町全体の活性化・財政負担の軽減

デマンド型乗合タクシー導入後の 収支比較

町民バス運行とデマンド型乗合交通運行

(町民バスH16、デマンドタクシーH17:6月～3月実績)

	(料金収入)	(委託料)	(収支差)
町民バス	2,524千円	14,536千円	12,012千円
デマンドタクシー	2,267千円	8,227千円	5,960千円

6,052千円の赤字縮減

初期導入経費

約30万円(許可手数料3社分)。システム構築分はなし。
利用者情報を呼び出すシステムは、町が独自に構築。

デマンド型乗合交通の仕組み

- 1 一日当たりの利用者数（H19実績）
40人（登録者数 1,700人）
- 2 目的地
公共施設 13か所（役場、病院、体育館、文化施設、各地区公民館）
- 3 料金
一回利用 500円（町内全域一律）
- 4 予約
利用日の前日の16時まで（予約センター）
- 5 受付
利用者の会員番号から住所等の情報を呼び出す。（住宅地図で確認）

6 配車

配車票の手渡し（17時に、予約センターで各タクシー会社が受け取る）

7 タクシー位置の確認

運行ダイヤが決まっているため、概ねの位置は把握できる。緊急時は、無線で連絡。

8 送迎

ドライバーの地理情報が主。不明な場合は、住宅地図や現地踏査で確認。緊急時は、無線で連絡。

9 利用データ・通信費

手動で入力。通信費は発生しない。

10 維持管理費

車両借り上げ料 + オペレータ人件費 + 事務所費

(1) 車両数

小型車両 3 台、ジャンボ 1 台

(2) 借り上げ料 (1 日 1 台)

小 型 1 1 , 0 0 0 円 (1 3 , 0 0 0 円)

ジャンボ 1 3 , 0 0 0 円 (1 5 , 0 0 0 円)

(3) OP人件費、事務所費 (1 日)

3 , 4 5 0 円

予約センターは、タクシー会社内 (1 社) に設置。
オペレータは社員が兼務することで、事務所費や人件費を節約。

タクシー事業者の人財とノウハウ

1 車両

- ・ 現有車両の活用
- ・ 安心の車両整備



2 予約センター

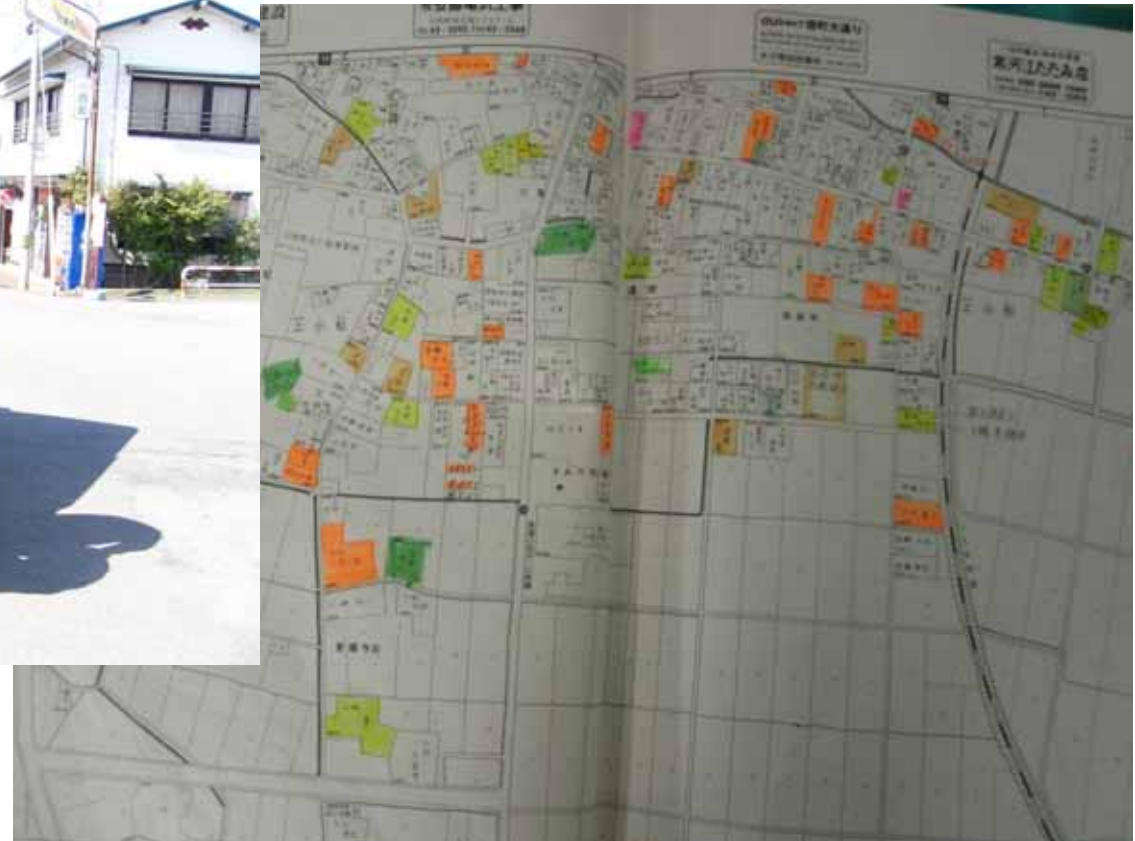
人材と設備、備品等の活用



3 運転

タクシードライバーのスキルを活用

- ・ 町内の地理を熟知
- ・ 安全・安心の運転技術と接客スキル



4 運行

- ・ 予約がない時間帯は、営業運行が可能
(遊休車両対策にも効果)
- ・ 緊急時の対応は、無線連絡



タクシー会社の『人財』を十分に活用

車両

運転手

予約オペレーター

事務所・電話・無線

現有車両

タクシードライバー

会社の事務員

会社の設備

町の初期投資は
「ゼロ」

交通サービスの領域

- 1 リアルタイムの対応
タクシー事業者のサービスを利用
- 2 緊急時の対応
救急車、タクシー事業のサービスを利用
- 3 定常時の対応
町が提供する交通サービスを利用

行政の役割
最低限の生活保障

初期導入費、維持管理費がともに高ければ
町の財政基盤では持ちこたえられない！

川西町の身の丈にあった
システムの維持・継続こそが大事！！

最後に！町のPR・・・

「ダリヤの里 かわにし」、実は・・・

「米沢牛と紅大豆の里」として売り出しています！

紅大豆



米沢牛

ご静聴ありがとうございました！



黒蝶

米沢牛おむすび
「牛賜」

