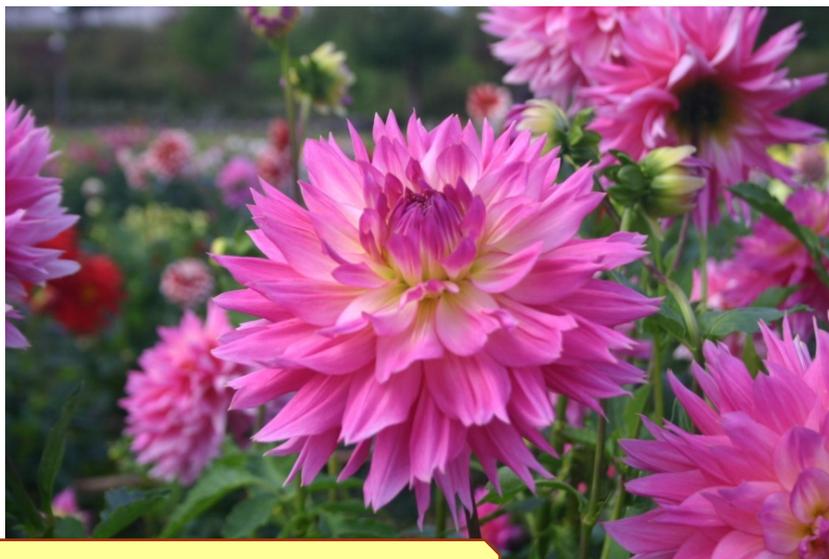
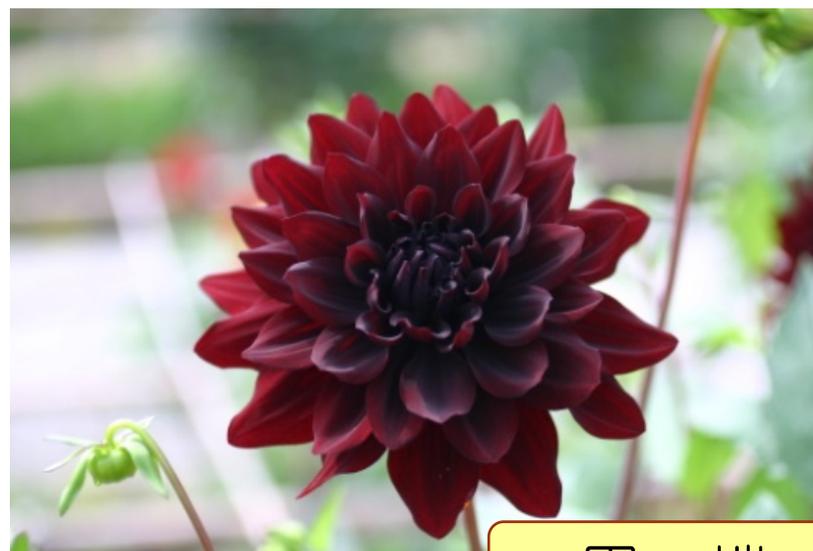


山形県川西町デマンド交通 (乗合タクシー) について

- ※ タクシー会社のノウハウを活用したデマンド型乗合交通システムの立ち上げ
- ※ デマンド型乗合タクシー運行による中心市街地の賑わいへの効果



プリンセスマサコ



黒蝶

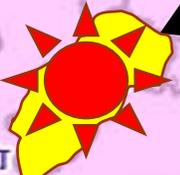
山形県 川西町

山形県 川西町



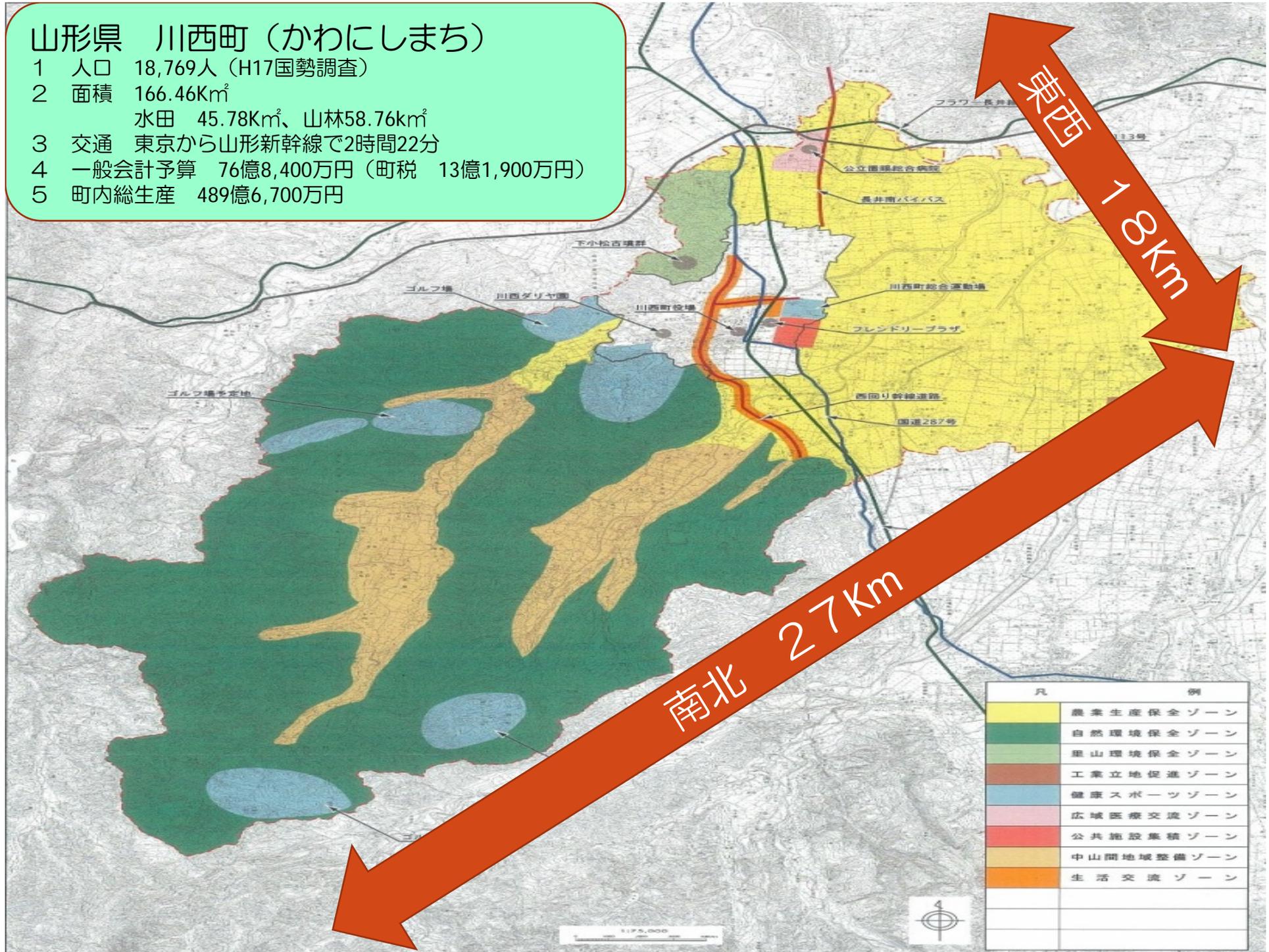


山形県
川西町



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 76億8,400万円 (町税 13億1,900万円)
- 5 町内総生産 489億6,700万円



I 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 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1系統から3系統に変更。
（29人乗り、1便当たり平均2.5人）

3 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（当時約12億円）の約1%に相当する金額。
- ・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

Ⅱ 立ち上げ前の課題

1 利用が低い町民バス

低迷する料金収入・町の財政負担の限界

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

抜本的な地域公共交通の見直し

2 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）

《山形県》

1世帯あたり@自動車保有台数	全国第3位	2.38台
自家用車による通勤・通学割合	全国第1位	72.4%



3 交通移動制約者の移動手段の確保 ⇒ 受益者負担の原則

移動手段を持たない町民（特に高齢者）のセーフティネット整備へのニーズ

4 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
29.8%

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

Ⅲ 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

IV 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 移動の自由度の拡大
- 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

V デマンド型乗合交通の仕組み

- 1 一日当たりの利用者数（H20実績）
40人（登録者数 1,719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（予約センター）
利用日の前日の8時30分～16時まで
- 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
ドライバーのスキル・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 11,000円 (13,000円)

ジャンボ 13,000円 (15,000円)

(3) オペレーター人件費、事務所費 (1日)

3,450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。

1 1 町民参画の運行体制

『地域交通確保懇話会の設置』（H16度から）

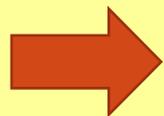
地区代表者、ボランティア連絡会、老人クラブ
連合会、小中学校連合校長会、PTA連合会、商工
会、社会福祉協議会、民生児童委員協議会、交通事
業者（タクシー・バス）、NPO法人、山形運輸支
局（22名）

ガラス貼りの運行



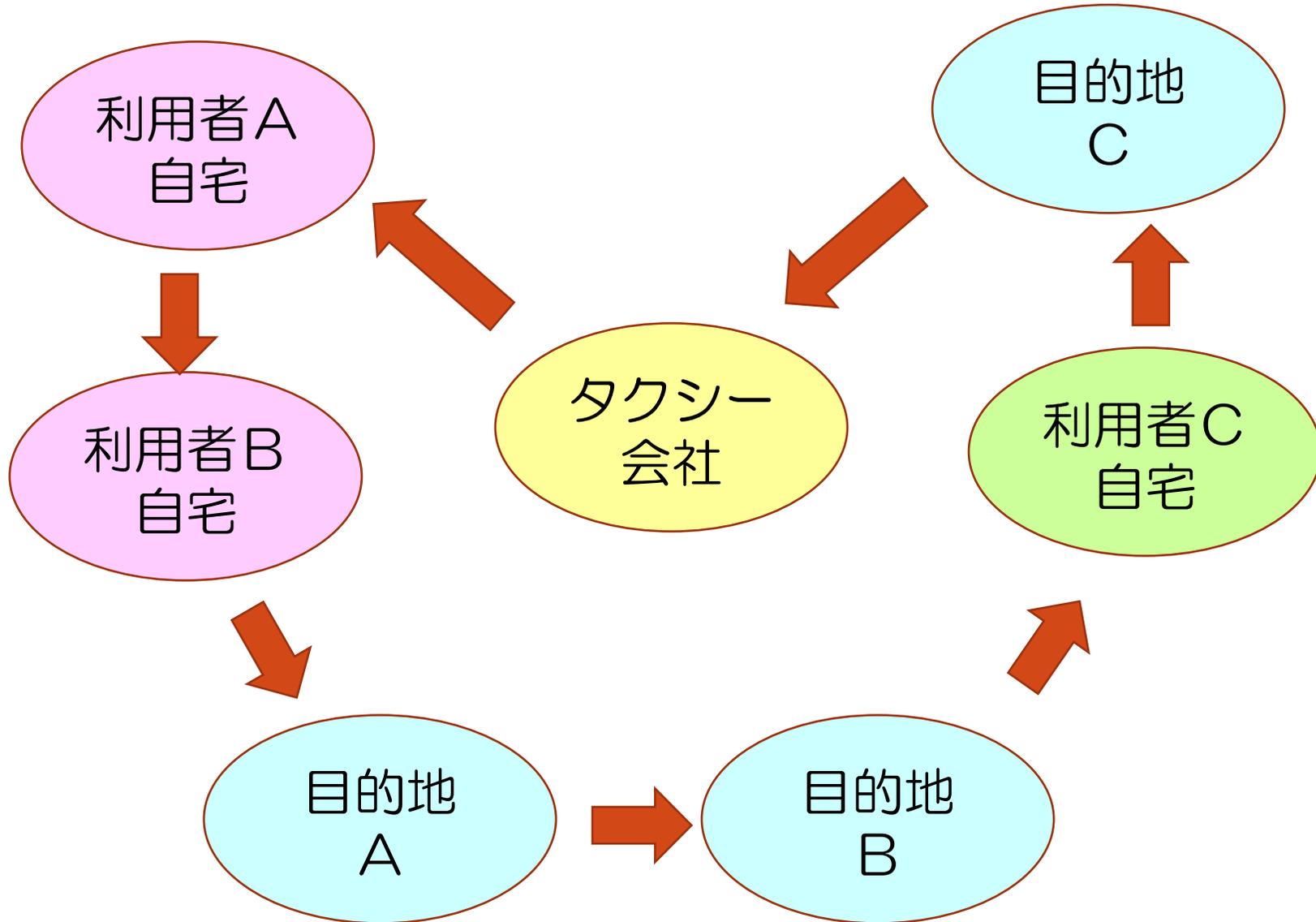
情報の共有とニーズの反映

町民に支持される



維持・継続できる地域交通システム

《運行形態》



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



VI デマンド交通システム導入経費

1 初期導入経費

①システム構築費用は「0円」

利用者情報を呼び出すシステムは、町が独自に構築

②道路運送法許可手数料「30万円」（3社分）

2 委託料

①大型（10人乗）1台 1日@13,000円

②小型（5人乗）2台 1日@11,000円

③オペレーター、事務所費 1日@ 3,450円

3 デマンド交通システム導入後の収支比較

※町民バス運行（H16度）とデマンドタクシー（H17度）6月～3月実績比較

単位：千円

	収入額	支出額	収支差額 (一財負担)
町民バス	2,524	14,536	12,012
デマンド タクシー	2,267	8,227	5,960
	△10.2%	△43.4%	△50.4%

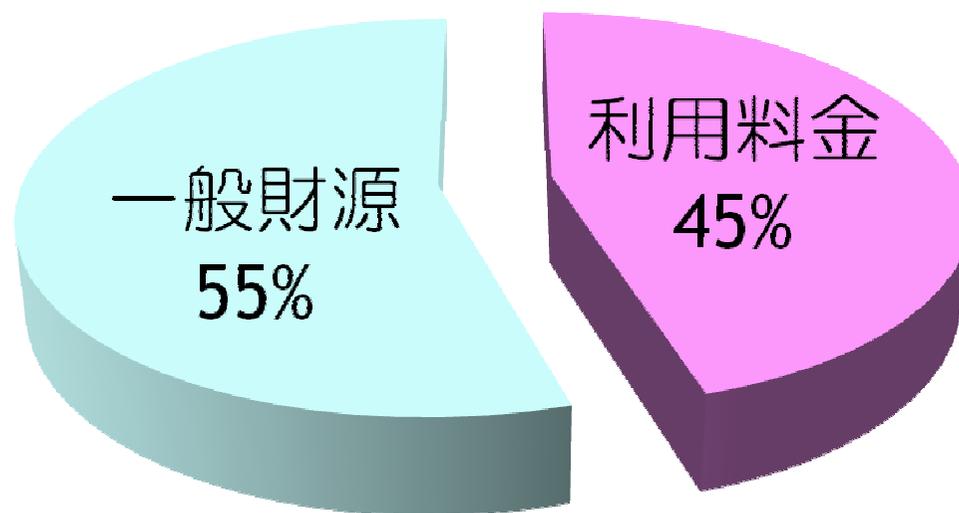
「6,052千円」の一財縮減

VII 平成20年の収支実績

- 1 事業費 11,371,350円
- 2 利用料金 5,156,500円 (10,313人)
- 3 一般財源 6,235,850円 (赤字)

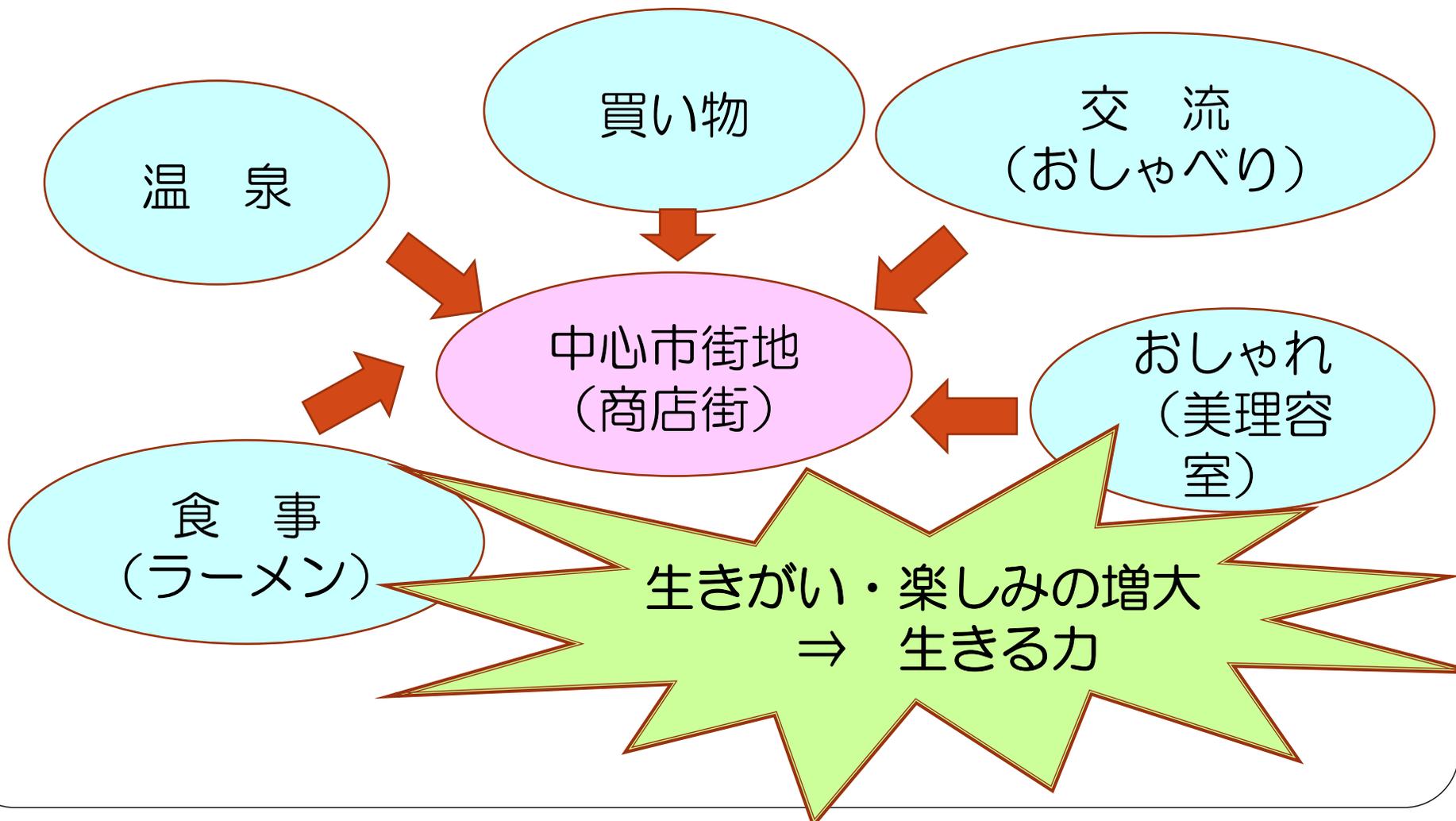
協働の運営⇒ 運営者負担：利用者負担 (1：1)

収支比率



VII 中心市街地の賑わい効果

いつでも、気兼ねなく、自由に出かけられる
「移動手段の確立」



VIII 川西町のデマンド交通システムの特徴

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」

Ⅸ 交通サービスの領域の考え方

- 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

紅大豆煮豆と加工商品 (地域ブランド商品)



ご静聴ありがとうございました！



米沢牛おむすび
「牛賜」

「愛」

平成20年度 優良ふるさと食品中央コンクール
『農林水産大臣賞 受賞』