

コミュニティタクシー 導入の手引き

～地域で「つくり」「守り」「育てる」公共交通～



コミュニティタクシーとは？

- ・路線バスと同じように、運行する時刻と乗降する停留所が決まっています。
- ・利用するためには事前の予約が必要です。
- ・車両はセダン型やジャンボ型のタクシー車両などを使用しますが、一般のタクシーとは異なり、相乗りで運行します。
- ・料金は路線バスに比べると少し割高ですが、一般タクシーに比べれば、安く利用できます。

倉敷市

地域の移動手段をどのように確保するの？

路線バスは、自家用車の普及により、利用者が減少し、バス路線の廃止が進んでいます。一度廃止された路線を、バス事業者が再び運行することは、経営的にも難しい状況です。

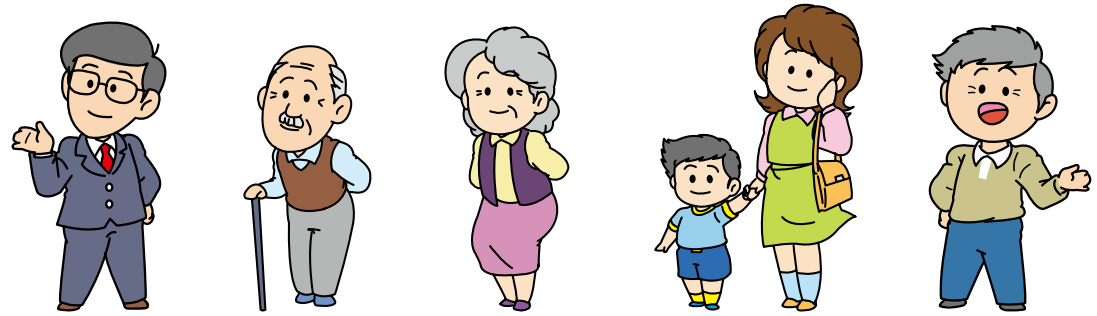
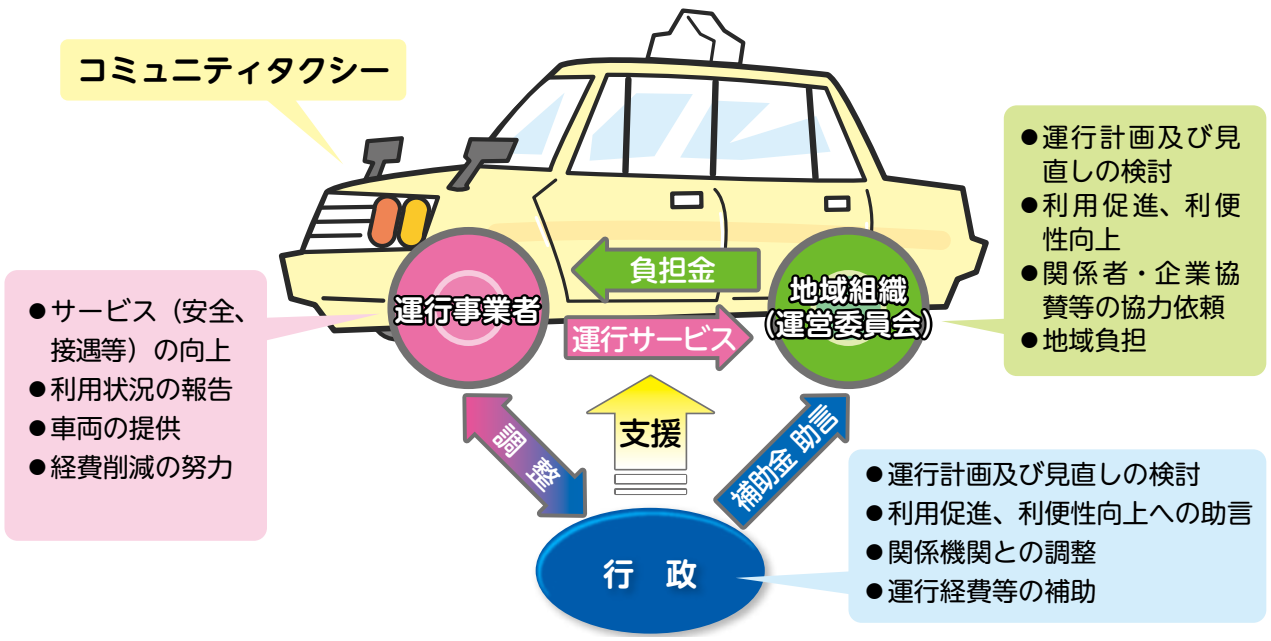
市では、バス路線が廃止された地域や交通不便地域において、**地域が主体となり運行するコミュニティタクシーなどの地域公共交通により、移動手段を確保**していきたいと考えています。

持続可能な運行を目指すために

コミュニティタクシーは、車を運転できない高齢者などの移動手段として、需要が少ない小規模な団地や集落が点在した地域でも、運行することができます。

しかしながら、地域で本当に必要とされ、実際に利用されなければ、“**空気を運ぶ公共交通**”となってしまうため、持続的に運行することはできません。このため、地域の公共交通として、**実情に詳しい地域が運営主体となり、地域企業（スーパー、病院など）、交通事業者、行政が協働して「つくり」「守り」「育てる」**ことが何より大切です。

市では、地域に対し、コミュニティタクシーを運行するための計画づくりや助言、運行経費の支援などを行っています。



コミュニティタクシーを導入するための条件

市では「乗合タクシー制度」を設置し、コミュニティタクシーの導入、運行などを支援しています。

導入(市補助)条件

- ① **コミュニティタクシーの運営組織等を設置すること**
地域のニーズが反映しやすく、地域の実情に見合った、路線、運行時刻、運行便数などを設定することができ、**自分たちの公共交通であるという意識**が高まります。
- ② **運行経費の一部を運営組織等が負担すること(地域負担)**
利用者数や運行経費などの状況を把握し、負担が増えないよう努力することで、持続可能な運行ができます。
- ③ **運行に使用する車両は、運行事業者自らが保有する車両であること**
利用の少ない昼間のタクシー車両を有効に活用することができます。
- ④ **試験運行の結果、実際に運行した1便当たりの利用者数が1.2人以上であること**
継続的に運行するためには、一定以上利用されている必要があります。

運行継続条件

実際に運行した1便当たりの利用者数が1.2人未満となった場合

- [通 年]・1年目 : 利用促進計画を策定し、利用促進に努めなければならない。
 ・2年連続: 運行日や便数など、運行内容を見直さなければならない。
 [見直し後]・1年目 : 利用促進計画を策定し、利用促進に努めなければならない。
 ・2年連続: 次年度以降、市の補助を受けることができない。

補助対象

- ・運行経費、路線図・時刻表などの印刷費、停留所などの施設整備費

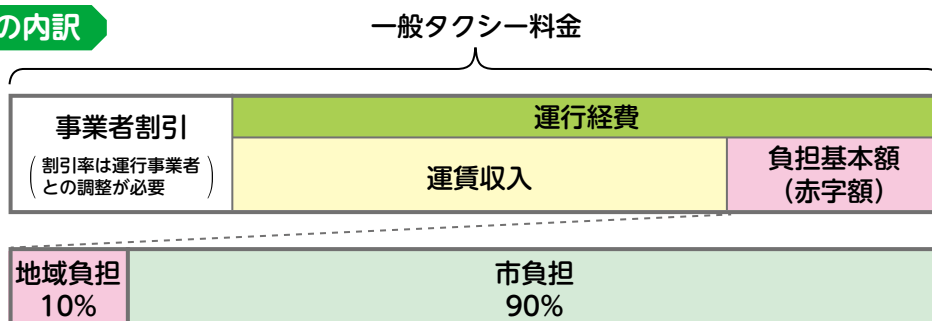
補助率

- ・市は運行経費の経常損失額(赤字額)の**9割**を補助
 - ・運行稼働率(年間実運行便数/年間設定運行便数)が50%未満の場合は地域負担が割増(P⑦参照)
- ※試験運行費用は予算の範囲内で市が負担

地域負担

- ・地域は運行経費の経常損失額(赤字額)の**1割**を負担
- ・やむを得ず負担することができない場合は、その相当額を利用者負担として運賃に上乗せすることが可能(ただし、その場合の運行は1日4便、週3日まで)

地域負担の内訳



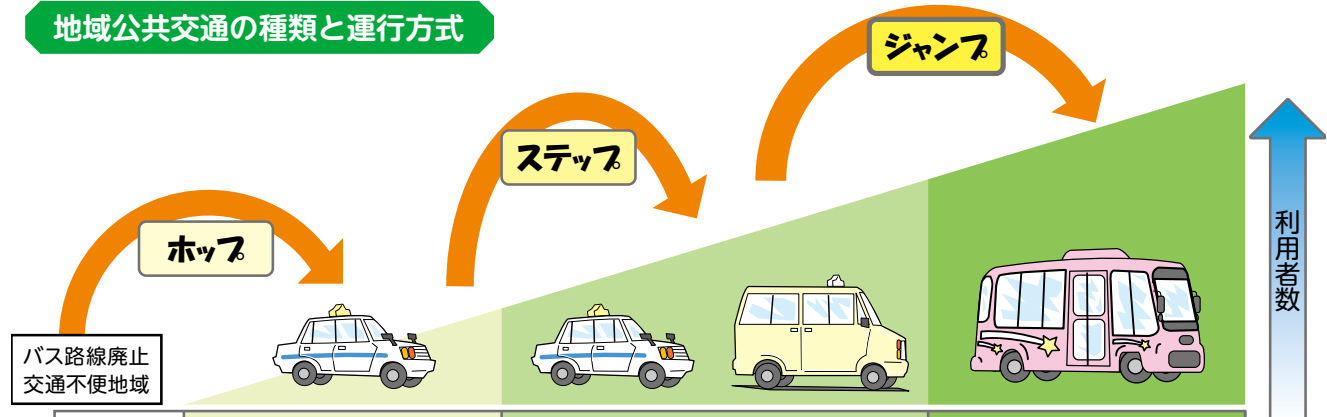
高齢者、障がい者支援

- ・コミュニティタクシー利用者証又は障がい者手帳などの提示で、利用料金のうち1回100円を市が負担します。(利用料金の100円割引)
- 割引対象: 乗合タクシー制度に基づき市が支援するミニコミュニティタクシー、コミュニティタクシー、コミュニティバス(ただし、路線バス、一般タクシーは対象外)

運行内容

停留所	乗降は 停留所を基本 とします。 ※地域の需要に合わせて設置が可能
運行形態	事前予約 が基本的に必要です。 ※常時利用のある便に限り、予約なし（定時）で運行することも可能
車両	セダン型（4人乗）、ジャンボ型（9人乗）のタクシー車両 を使用します。 ※運行事業者が所有しているものを使用
運行間隔	運行便数は 1日4便（2往復）以上 、運行日は 平日 を基本とします。 ※運行便数や運行日は、地域の需要に基づき設定
利用料金	均一利用料金 を基本とします。 ※路線バスに比べると少し割高となるが、一般タクシーより安い

地域公共交通の種類と運行方式



	ミニコミュニティタクシー	コミュニティタクシー	コミュニティバス
運行日	2～3日/週	5日/週	5～7日/週
便数	4便/日（2往復）	4便/日（2往復）以上	20便/日（10往復）以内
車両	セダンタクシー	セダン・ジャンボタクシー	小型バス
停留所	標識、ゴミステーションなどの施設	標識	
運行形態	区域型（面的運行）		定路線型（線的運行）
	予約のあった域内の停留所を最短ルート（任意）で結び、目的地や最寄り駅、幹線の路線バスと接続		決められた路線上の停留所を結び、目的地や最寄り駅、幹線の路線バスと接続
利用方法	予約あり		予約あり・予約なし（定時）
特徴	利用者	少ない（点在）	比較的多い（ある程度まとまっている）
	エリア	小規模な地域	広域又は小規模地域が連続

導入までの流れ

地域の皆様が主体となり、次の項目により準備を行います。

1 導入検討の開始

- ・ 検討組織又は運営組織の設置
 - ・ 地域住民の導入意向の把握（アンケート調査など）……………→ 導入中止
- ↓ 市へ導入を依頼
- 十分な導入意向が確認できなかった場合

2 運行計画（案）の検討

- ・ コンセプト（利用対象者、愛称等）の検討
- ・ 運行方式、停留所、運行ルート、便数、時刻等の検討
- ・ 地域負担の検討
- ・ 運行事業者への協力依頼

3 需要調査の実施

- ・ 運行計画（案）に対する利用意向の把握（アンケート調査など）
- ・ 利用者数等の推計

4 運行計画（案）の詳細検討

- ・ 試験運行に向けた運行計画（案）の見直し
- ・ 見積り依頼、利用料金の検討、概算事業費の算定
- ・ 目標の設定
- ・ 運行事業者の決定
- ・ 関係者（道路管理者、警察等）、停留所設置の合意形成
- ・ 地域公共交通会議での審議・合意

運行事業者が運輸局へ
事業認可を申請

↓

認可

5 試験運行の準備

- ・ 運行ルート図、時刻表等の作成
- ・ 地域住民への周知
- ・ 停留所の設置

6 試験運行の開始

- ・ 利用実態調査
- ・ 利用促進（地域住民への利用協力依頼など）

7 試験運行の検証

- ・ 試験運行後の利用意向の把握（アンケート調査など）
- ・ 試験運行の検証
- ・ 本格運行移行への検討……………→ 導入延期・中止

8 本格運行計画の詳細検討

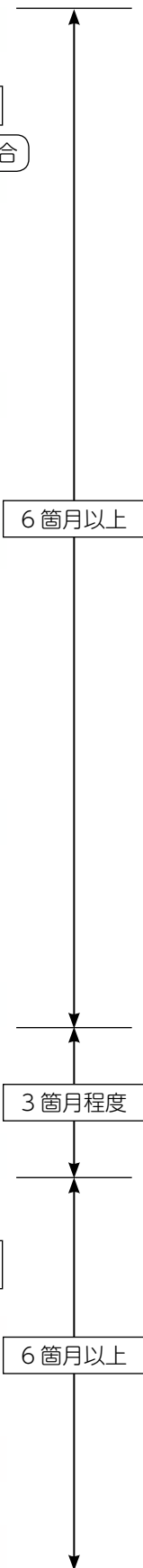
1便あたりの利用者数が
1.2人未満となった場合

- ・ 試験運行結果に基づく運行内容の見直し
 - ↓ (④運行計画（案）の詳細検討と同様)
- 運行事業者が運輸局へ
事業認可を申請
- ↓
- 認可

9 本格運行の準備

↓ (⑤試験運行の準備と同様)

10 本格運行の開始



※本格運行開始後も運行実績などの検証を行い、必要に応じ見直しを行います。
(以降の見直しは、⑧→⑨→⑩の繰り返し)

導入に向けた取り組み

導入に向けて、基本的には**地域が主体**となり、次のように**検討や準備**を行います。その際の資料作成などについては、**市と協働**で進めていきます。

主体となる役割分担： **地域** = 地域組織 **市** = 市 **事業者** = 運行事業者

1. 導入検討の開始

(1) 検討組織又は運営組織の設置 **地域**

導入にあたっては、地域が主体となって検討し、取り組む必要があるため、**地域の代表として活動できる組織を設置**します。

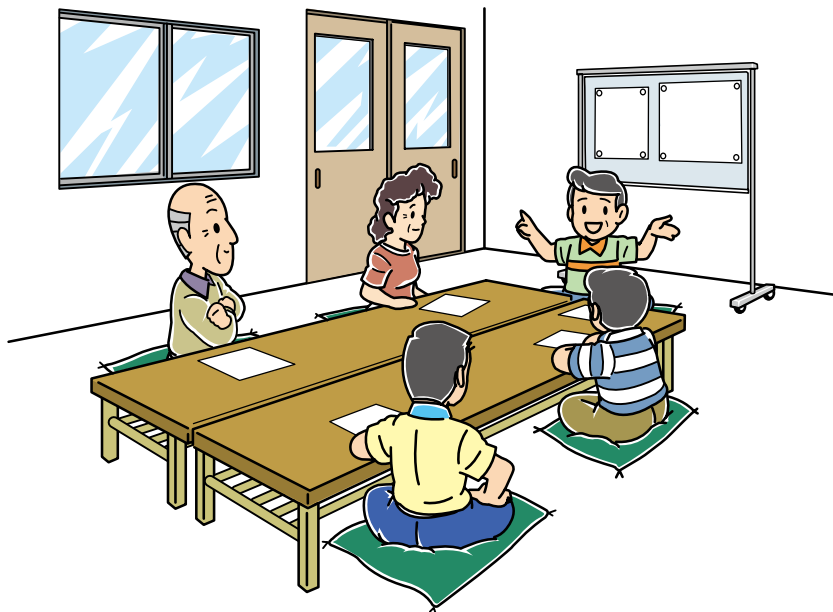
組織の構成員は、運行対象範囲に居住する人又は趣旨に賛同する人としませんが、導入の検討段階では、自治会などと兼ねることができます。

本格運行時には、**必ず専任の運営組織を設置**する必要があります。構成員から役員として、会長1名、副会長2名、監事2名を選任しますが、「自治会長など、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。

ポイント! 近隣の地域と連携して合同の組織を設置することもできます。

運営組織の活動内容

- ・ 利用者の確保、利用率向上などの利用促進
- ・ 停留所等の設置及び管理
- ・ 運行経費の一部負担金の確保
- ・ 運行事業者による運賃の徴収及び集計等、運行が適正に行われていることの確認
- ・ 定期的な委員会、総会の開催（利用促進策等の検討、収支決算、監査）



(2) 地域住民の導入意向の把握 **地域**

「移動手段が無くて困っている」「ぜひ導入して欲しい」など、**導入に対する地域の意向を把握**するため、アンケート調査などを行います。調査結果により、導入の可否及び時期などを検討します。

2. 運行計画（案）の検討

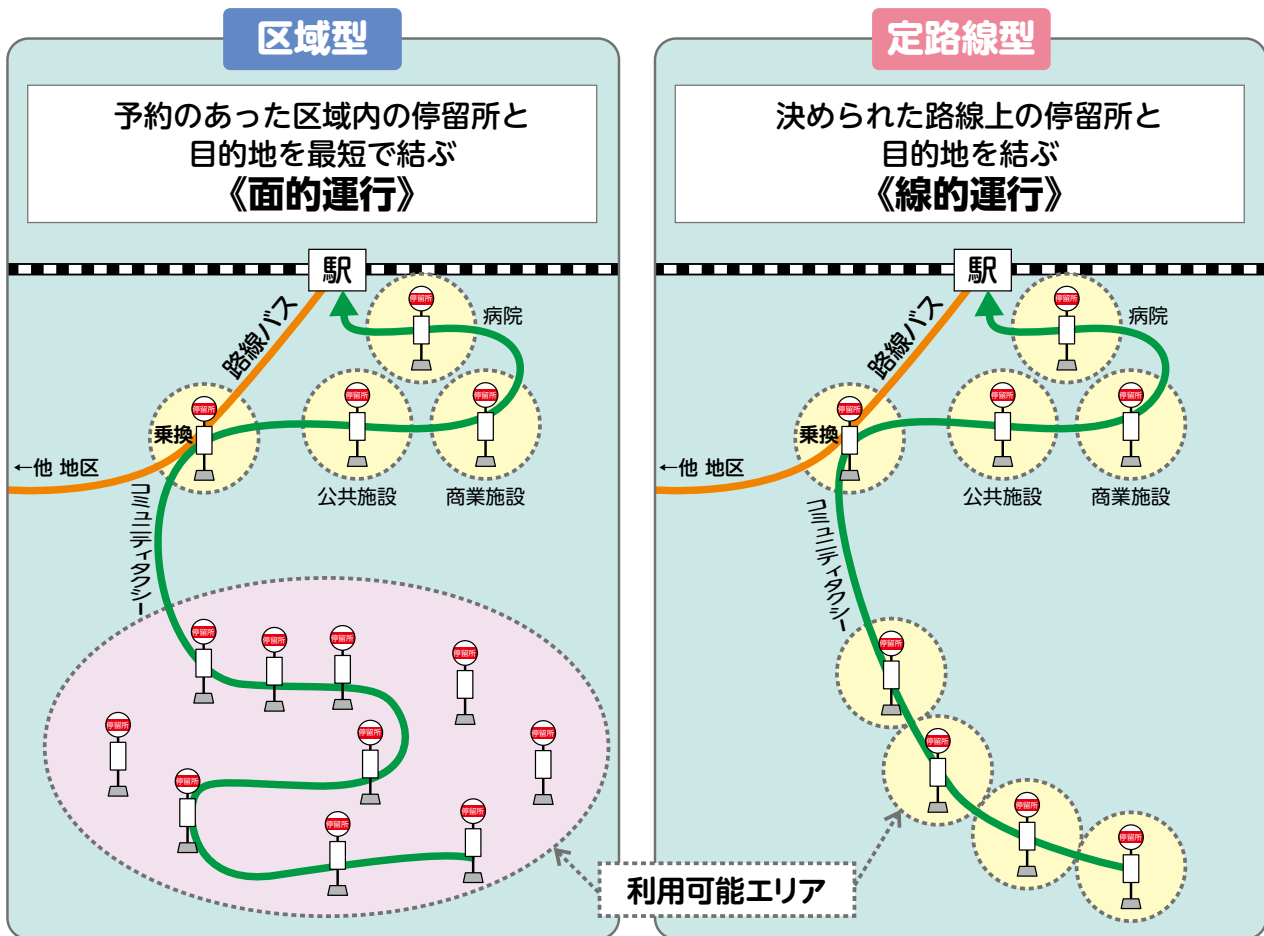
(1) コンセプト（利用対象者、愛称など）の検討 地域

地域に親しまれる愛称（〇〇号など）を付けます。

ポイント! 「〇〇地区コミュニティタクシー」という地区名のみを名称にすると、**地域以外の人は利用できないイメージ**を与えてしまいます。

(2) 運行方式の検討 地域 市

地域のニーズや需要予測などから、ミニコミュニティタクシー、コミュニティタクシー、コミュニティバス方式、区域型と定路線型のうち、**地域の実情に合った運行方法を選択する**必要があります。



	区域型	定路線型
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が少なく点在している地域などをカバーできる ・利用者の自宅などの近くで乗車できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・時刻どおりに運行できる ・迂回が少なく効率的な運行が可能
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が多い便では、乗車時刻が遅れる可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用できるのは停留所付近の方に限定される

(3) 停留所、運行ルートを検討 地域 市

地域内に設置する停留所及び主な買物先、通院先など、目的地となる場所を選定します。

ポイント!

最寄り駅や路線バス停留所に接続して乗り継ぐことで、利用者の移動範囲が広がり、運行経費を抑えることができます。しかし、目的地を広域に設定してしまうと、運行経費が増加するため注意が必要です。

運行ルートの決定にあたっては、コミュニティタクシーが運行できる道路で、走行や乗降の際の安全が確保されなければなりません。また、**既存の路線バスと競合する運行ルートは避ける必要**があります。ただし、重なっている区間が主要目的地周辺の場合や運行する道路が無い場合などは、**市が路線バス事業者と協議**を行います。



(4) 運行便数・時刻の検討 地域 市

地域のニーズや需要予測などから、1日当たりの運行便数、運行時間帯を設定します。

1日当たりの運行便数を多く設定しすぎると、運行経費が増大するので、**必要最小限の運行便数と利用しやすい運行時刻の設定が必要**です。

運行稼働率（年間実運行便数÷年間設定運行便数）が50%未満の場合は、地域負担が割増しされます。

地域負担割増 = (年間設定運行便数 × 50% - 年間実運行便数) × 1 便当たりの運行経費 × 割増率
※ 割増率：設定便数 > 4 便/日 ⇒ 20% 設定便数 = 4 便/日 ⇒ 10%

(5) 地域負担の検討 地域

本格運行では、持続可能な運行ができるよう、地域にも運行経費の一部を負担していただく必要があるため、**負担が可能であるかを地域で検討**します。

なお、負担金は、自治会費だけではなく、スーパー、病院などの協賛金でもかまいません。

また、検討の結果、地域での合意が図れない場合に限って、地域負担額を利用者負担として、利用料金に上乗せすることもできます。

ポイント!

利用料金が高額になると、利用者への負担も大きくなり、結果的に利用されなくなる可能性があるため、慎重な検討が必要です。

(6) 運行事業者への協力依頼 地域 市

運行の予定地域を主に営業しているタクシー事業者などに対して、事業への参加意向を伺うなど協力を依頼します。その際には**市の担当者も同行**します。

3. 需要調査の実施

(1) 運行計画（案）に対する利用意向の把握 地域

運行計画（案）に基づき運行した場合、「どのような人」が「どれくらいの頻度で利用されるか」などの需要を把握するため、アンケートやヒアリング調査などを実施します。

ポイント!

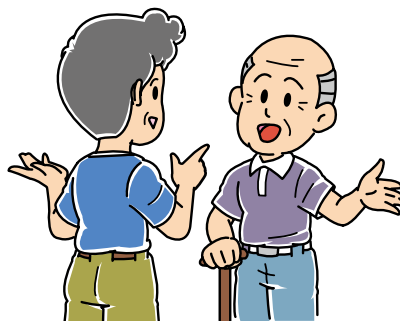
高齢者など様々な利用者の意見が十分に得られるよう、アンケートの配布方法を工夫する必要があります。

(2) 利用者数等の推計 市

需要調査の結果から、**利用者数や利用頻度、稼働率などを市で推計**します。

ポイント!

一般的に、アンケート調査結果よりも、実際の利用者数は少なくなります。



4. 運行計画（案）の詳細検討

(1) 試験運行に向けた運行計画（案）の見直し 地域 市

需要調査の結果に基づき、運行計画（案）の見直し、試験運行を行います。期間は**3箇月程度**を想定していますが、**運行費用は市が負担**しますので、**地域負担は必要ありません**。

試験運行の結果から、実際の利用者数やニーズなどを把握したうえで、本格運行に移行できるか検証します。

ポイント!

運行計画（案）の見直しでは、停留所数を増やしすぎると、かえって運行時間が長くなり、利用しにくくなり、運行経費も増加してしまうため、どの程度のサービスレベルにするか、決断が必要です。

ポイント!

予想以上に利用者が少ない場合もあるので、試験運行による検証が必要です。

(2) 地域公共交通会議での検討 市

運行計画（案）を**市が開催する「倉敷市地域公共交通会議地区会議」に提示**し、様々な視点から意見を伺います。地域組織の代表の方にも参加していただきます。

地域公共交通会議

地域の实情に応じた適切な運行計画であるかを審議する道路運送法に基づく法定協議会
 構成員：学識経験者、公募市民、高齢者・障がい者の代表、交通事業者、行政機関（国、県、市）等

(3) 運行事業者への見積り依頼 **地 域**

運行計画（案）に基づき運行した場合の運行経費について、運行事業者に見積りを依頼します。

ポイント! 事業の公平性、経済性から、複数の運行事業者に依頼します。

(4) 利用料金の検討 **地 域** **市**

乗車定員で運行されれば、赤字額（経常費用の損失額）が発生しないように、利用料金を設定します。また、運行距離すなわち運行経費により、利用料金が左右されます。

1 回当たりの利用料金設定額

利用料金 = 1 便当たり運行経費 ÷ 乗車定員

(例) 1 便当たり運行経費 2,000 円・セダンタクシーで運行する場合 2,000 円 / 便 ÷ 4 人 = 500 円①

赤字額が発生し、地域組織で赤字の 1 割負担ができない場合

利用料金上乗せ額 = 年間赤字額 × 0.1 ÷ 年間利用者数

(例) 年間 1,000,000 円の赤字・年間利用者 1,000 人の場合

1,000,000 円 / 年 × 0.1 ÷ 1,000 人 / 年 = 100 円② 1 回当たりの利用料金 ①+② = 600 円

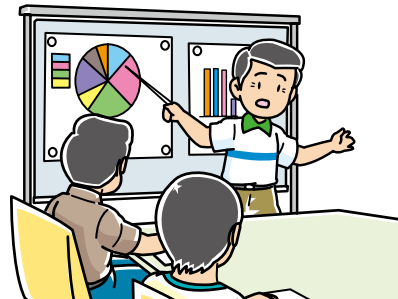
(5) 概算事業費の算定 **地 域** **市**

運行計画（案）に基づき運行した場合の**概算事業費を市が算定**し、**運行便数や利用料金、地域負担額などの設定の妥当性を検討**します。

(6) 目標の設定 **地 域**

1 日及び 1 便当たりの利用者数など、基準となる目標を設定します。

ポイント! 地域住民にもわかりやすい目標を立てます。



(7) 運行事業者の決定 **地 域**

見積りを参考に運行事業者を決定し、運行開始前までに、地域組織と運行事業者の間で**協定書を締結**します。ただし、本格運行では、運行までに運行事業者が一般乗合旅客自動車運送事業の許認可を取得していなければなりません。

(8) 関係者の合意形成 **地 域** **市**

道路管理者（国・県・市）及び公安委員会（警察署）に対し、運行ルートや停留所位置が維持管理及び交通安全上の問題が無いのか、**市が意見照会**を行います。また、地域組織には、**停留所設置の交渉について協力**をお願いします。

(9) 地域公共交通会議での審議・合意 **市**

運行計画（案）を**市が開催する「倉敷市地域公共交通会議地区会議」**で審議し、合意を得ます。地域組織の代表の方にも参加していただきます。

☆運行事業者が運輸局に事業認可の申請を行い、許可されれば運行を開始することができます。

5. 試験運行の準備

(1) 運行ルート図、時刻表などの作成 **地域** **市**

(2) 地域住民への周知 **地域**

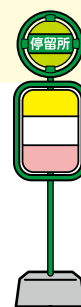
運行ルート図、時刻表を地域住民に配布するなど、周知を行います。

ポイント! 周知期間を十分にとり、配布方法を工夫する必要があります。

(3) 停留所の設置 **地域** **市**

利用者の方がわかりやすい位置に、停留所名、運行時刻、予約先などを表記した停留所を設置します。試験運行では、簡易的なものでもかまいません。また、本格運行では、道路占用届や土地所有者の使用承諾が必要になります。(占有者は地域組織又は運行事業者)

ポイント! 車両が停車し、安全に乗降できる場所に設置します。



6. 試験運行の開始

(1) 利用実態調査 **事業者**

運行日、運行時間帯ごとの利用者数、運行車両数など、運行事業者から、地域組織と市に毎月報告してもらいます。

地域組織の方には、「どのような方が利用されているか」「運転手の対応は良いか」など、運行状況や利用されている方、利用されていない方の意見を調査します。

ポイント! 実際に利用してみると、状況がよくわかります。

(2) 利用促進 **地域**

地域住民に利用の声かけや、商業施設などへサービス提供を依頼するなど、利用促進活動を行います。

ポイント! 自治会の集まりやイベントで呼びかけるなど、口コミによる広報が有効です。停留所周辺の清掃などご協力をお願いします。



7. 試験運行の検証

(1) 試験運行後の利用意向の把握 **地域**

試験運行後に、利用場所、目的、頻度、時間、利用しなかった理由などを把握するため、アンケートやヒアリング調査などを実施します。

ポイント! 利用しなかった方の意見が重要です。

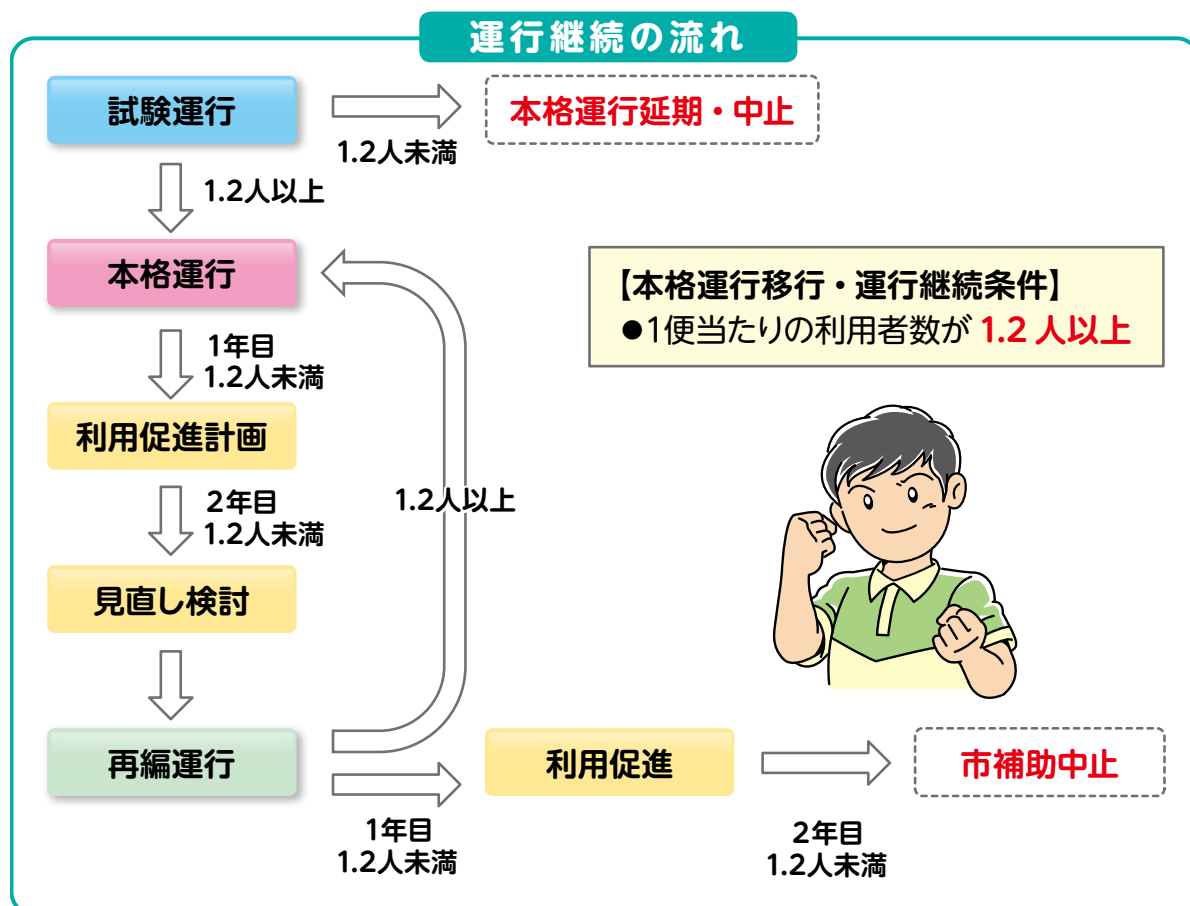
(2) 試験運行の検証 **地域** **市**

試験運行の実績やアンケート結果に基づき、問題点や課題、利用者数の推計、改善点の検討など、試験運行の検証を行います。

(3) 本格運行移行への検討 **地域**

本格運行では、地域負担が必要となることを考慮し、移行又は延期、中止について検討を行います。ただし、「試験運行の結果、実際に運行した1便当たりの利用者数が **1.2人以上**であること」が条件となります。

ポイント! 本格運行の要望が多くても、実際の利用者が少なく「導入時期がまだ早かった」という場合もあるので、慎重な検討が必要です。



発行日 平成 25 年 10 月
発行 倉敷市
編集 倉敷市建設局都市計画部交通政策課
〒710-8565 倉敷市西中新田 640
TEL 086-426-3545 FAX 086-421-1600
URL <http://www.city.kurashiki.okayama.jp/koutsu/>

