

予約型乗合タクシー運用基準の改訂について

協議事項の概要

協議内容	予約型乗合タクシー運用基準の改訂
実施理由	市内の交通不便地域へ予約型乗合タクシーをより導入しやすくするため、「実証運行の導入条件」を見直す。また、地域の足として中長期的な定着を目指すため、「実証運行から本格運行の開始条件」及び「本格運行の継続条件」を緩和する。併せて、評価方法の一部を見直し、例外規定を追加する。
経緯等	令和5年1月 運用基準の改訂に係る協議（今回） 令和5年3月 運用基準の改訂について庁内決裁 令和5年4月 適用の開始

改訂の内容

実証運行 導入条件	(変更前) (ア) 地域住民が主体となった運営組織等の形成があること (イ) 市地域公共基本計画に整合した経路の設定があること (ウ) 実証運行開始条件の項目に適合し、本格運行開始条件を満たす運行計画があること (変更後) (ア) 地域住民が主体となった運営組織等の形成があること (イ) 市地域公共基本計画に整合した経路の設定があること (ウ) 本格運行開始条件を満たす運行計画があること <u>(実証運行開始条件の項目を削除)</u>
本格運行 開始条件	(変更前) 全体平均乗合人数 1.3人以上 全運行本数の運行稼働率 25%以上 (変更後) 全体平均乗合人数 1.2人以上 全運行本数の運行稼働率 20%以上
本格運行 継続条件	(変更前) 全体平均乗合人数 1.5人以上 全運行本数の運行稼働率 30%以上 事業の収支率・運行経費負担率 37%以上 (変更後) 全体平均乗合人数 1.3人以上 全運行本数の運行稼働率 20%以上 <u>(事業の収支率・運行経費負担率を削除)</u>
評価方法 (項目)	(変更前) ①全体平均乗車人数②全事業費の収入割合③全運行本数の運行稼働率をそれぞれ数値化し、組み合わせた総合評価 (変更後) ①全体平均乗車人数③全運行本数の運行稼働率をそれぞれ数値化し、組み合わせた総合評価 <u>(②全事業費の収入割合を削除)</u>

例外規定の追加	<p>4 評価指数の設定 (4)「運行継続条件」の総合評価(本格運行)の次に以下の規定を追加する。</p> <p>(5) 「運行継続条件」の例外規定</p> <p>本格運行の継続条件が達成できなくとも、新型コロナウイルス等の社会的要因が明確である場合、当該年度に限り例外的に運行継続を認めるものとする。</p>
---------	---

伊豆の国市予約型乗合タクシー運用基準

市地域公共交通基本計画

■ 基本理念

地域特性に合った持続可能な交通システムの実現を図り、市民の
快適な暮らしを確保する

○ 基本方針

市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の育成・支援

・ 施策

公共交通を支える仕組みづくり

平成 28 年 1 月

伊豆の国市市長戦略部政策推進課

伊豆の国市予約型乗合タクシー運用基準

市内の公共交通空白地域やバス交通の不便地域の解消を目的として、それぞれの地域にあった交通施策を展開するため、一定の要件を満たす地域において予約型乗合タクシー制度の導入及び運行に向けた取り組みを実施する。運行にあたっては、予算の範囲内で、以下の運用基準により実施する。

1 予約型乗合タクシー制度を導入するための条件

次の導入条件を満たした場合に導入対象となる地区において、予約型乗合タクシーを運行する。実際の利用者である地域住民が中心となって、地域の実情に合った乗合タクシー制度の検討を行うものとする。

■ 予約型乗合タクシー導入条件 ■

- ① 地域住民が主体となった運営組織等の形成があること。
- ② 伊豆の国市地域公共交通基本計画に整合した経路の設定があること。
- ③ 実証運行開始条件の該当項目に適合し、実証運行期間中に「本格運行開始条件」を満たす見込みのある運行計画があること。

2 予約型乗合タクシー制度の運用に向けた取組みの各段階

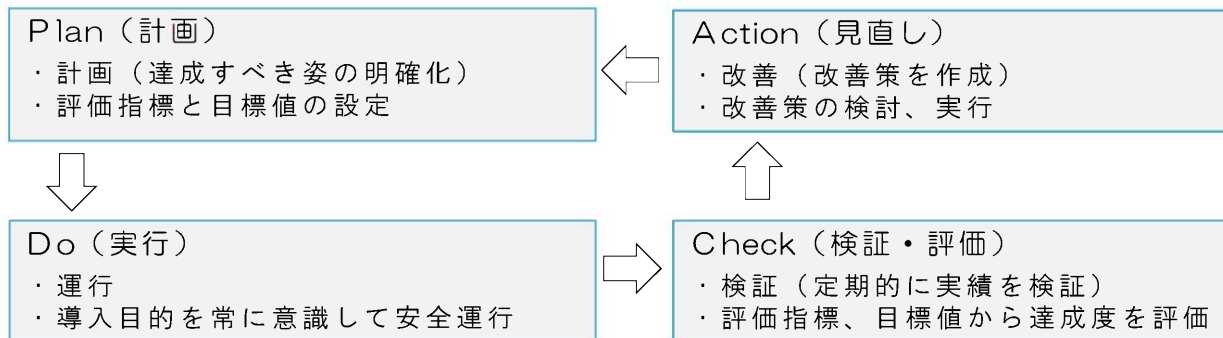
- 第1段階 事前準備段階・・・（需要調査、運行計画、地域の合意形成）
- 第2段階 実証運行段階・・・（運行計画に基づき、実証運行の実施）
運行検証期間・・・（実証運行終了後、運行実績を評価・検証）
- 第3段階 本格運行開始段階・・・（実証運行の実績等を検証）
- 第4段階 運行継続の可否判断段階・・・（本格運行をPDCAサイクルによる進行管理）

3 予約型乗合タクシー運行に向けた進行管理の考え方

乗合タクシー路線を運行する場合には、持続可能な交通システムとするため、PDCA(Plan-Do-Check-Action)による進行管理が必要である。

以下にPDCAによる進行管理と見直しする場合の条件や廃止する場合の条件の考え方を整理し、持続可能な交通システムの実現を図ることとする。

PDCAのイメージ図



実証運行の取り組みを踏まえ、本格運行における評価や運行サービスは、PDCAサイクルによって常に見直しを行う。

4 評価指数の設定

事前準備段階から本格運行に向けて取り組む実証運行は、本格運行後も地域に親しまれる持続可能な公共交通として根付いていくよう、様々な観点から評価を行う必要がある。評価を行う視点を以下に示す。

(1) 評価の視点

- ① 必要性：公共交通の導入によって活動の機会を確保する市民が一定以上いるか。
- ② 適切性：実証運行で導入した予約型乗合交通の運行方法やサービスが地域の実情に則しているか。
- ③ 有効性：利用者にとって使いやすいサービスか。
- ④ 健全性：経費が過大ではないか。
- ⑤ 持続可能性：今後にわたってサービスを維持できるか。

以上の視点を念頭に置き、以下の指標を評価指標として、段階的に評価を行う。

(2) 評価基準

■実証運行開始条件■ (計画)

- (ア) 乗合タクシー運行に関する導入対象地区の合意形成があること。(運行に関する運営組織・協議会の設置、協力体制構築)
- (イ) 路線等の設置に関する運行計画に地域のニーズがあること。
- (ウ) 実証運行に係る運行ルートや運行本数は、地区住民の需要調査(アンケート等)や収支の見通しを予測し、下記の基準を満たすこと。(原則として1日8便以下とする。)

- ① 路線系統別の全体平均乗合人数(必要性・適切性)⇒全平均乗車1.3人以上
- ② 全運行本数の運行稼働率(適切性・有効性)⇒全運行稼働率25%以上

■■本格運行開始条件■■ (実証運行)

本格運行に係る運行ルートや運行本数を、実証運行による乗車実績、収支実績、地区住民の需要調査(アンケート等)を勘案し、本格運行時の運行見通しが下記の基準を満たすこと。

- ① 路線系統別の全体平均乗合人数(必要性・適切性)⇒全平均乗車1.3人以上
- ② 全運行本数の運行稼働率(適切性・有効性)⇒全運行稼働率25%以上

■■■運行継続条件■■■ (本格運行)

1年間の乗車実績や収支実績を勘案し、次期の運行見通しが下記の基準を満たすこと。

- ① 路線系統別の全体平均乗合人数(必要性・適切性)⇒全平均乗車1.5人以上
- ② 事業の収支率・運行経費負担率(健全性・持続可能性)⇒全収支率37%以上
- ③ 全運行本数の運行稼働率(適切性・有効性)⇒全運行稼働率30%以上

評価指数を数値化による評価を行う。・・・③

【A・B・C・D・Eの5段階評価】

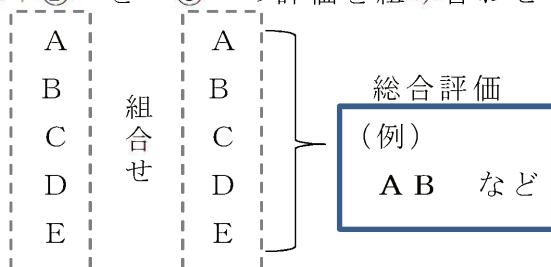
- ・A ⇒見直し不要（現運行を維持）・・・・・・・・・・・・・・5点
- ・B ⇒基本的に現運行維持（内容により、一部見直しを検討）・・・・・・・・4点
- ・C ⇒一部内容の見直しを検討・・・・・・・・・・・・・・3点
- ・D ⇒大幅な見直しを検討（事業改善のため、大幅な見直しを検討）・・・・2点
- ・E ⇒抜本的な見直しを検討（事業改善のため、抜本的な見直しを検討）・・1点

(4)「運行継続条件」の総合評価（本格運行）

・「運行継続条件」をA～Eの5段階評価による「見える化」とする。

■総合評価■

・①+② と ③ の評価を組み合わせる表示



※どちらかにD・E評価がある場合は、事業の大幅又は抜本的な見直しが必要である。または、他に替わる交通システム等を検討する。

※本格運行に移行した路線でも半年から1年間の運行実績の検証を行い、2回連続して運行を見直しても「D・E評価」である場合は、運行継続条件を満たしていないことになり、運行を廃止する。

※評価後の見直しは、変更内容に応じて伊豆の国市地域公共交通会議の協議に諮り、中部運輸局の運行変更手続きを終えてから実施する。

◆運行内容見直し項目◆

- ①便別の平均利用者数(必要性・適切性)・・・・・・・・・・便別平均乗車1.5人未満の便
- ②収支率・運行経費負担率(健全性・持続可能性)・・・・収支率37%以上となる方策
- ③全運行本数の運行稼働率(適切性・有効性)・・・・・・・・便別運行稼働率30%未満の便

※運行継続条件の数値を下げる便については、内容の見直しを図り、運行継続条件に満たず運行計画に改善する。

(3) 「運行継続条件」の数値化による評価（本格運行）

【評価指数①】

全平均乗車人数の達成率 +

【乗合人数1.5人】

- 2.0人以上 5点
- 1.5人～2.0人未満 4点
- 1.3人～1.5人未満 3点
- 1.2人～1.3人未満 2点
- 1.2人未満 1点

【評価指数②】

全事業費に対する収入割合

【収支率37%以上】

- 50%以上 5点
- 37%～50%未満 4点
- 33%～37%未満 3点
- 30%～33%未満 2点
- 30%未満 1点

➤ 評価指数を合計して評価を行う。 ①+②

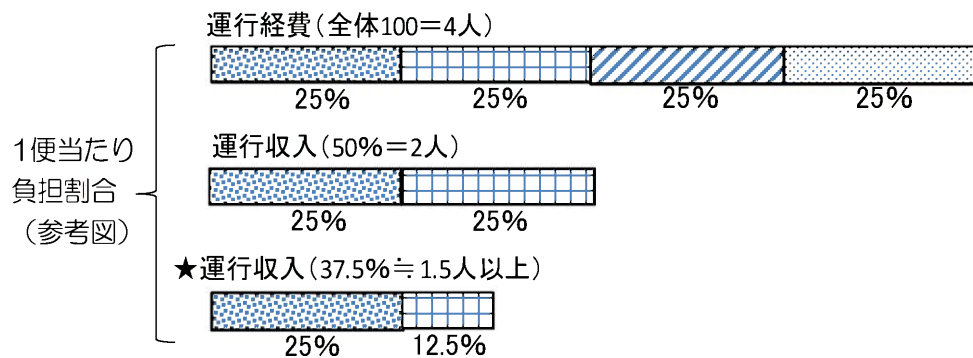
【A・B・C・D・Eの5段階評価】

- ・ A ⇒見直し不要（現運行を維持） 10～9点
- ・ B ⇒基本的に現運行維持（内容により、一部見直しを検討） 7点～8点
- ・ C ⇒一部内容の見直しを検討 6点
- ・ D ⇒大幅な見直しを検討（事業改善のため、大幅な見直しを検討） . 4点～5点
- ・ E ⇒抜本的な見直しを検討（事業改善のため、抜本的な見直しを検討） 3点以下

（補足資料）

○運行事業費に対する収入割合が37%以上に設定した根拠

- ・ 1人当たりの料金設定は、1便の想定料金を乗車定員の4名で割った金額を基本としている。
- ・ 乗合タクシーは、1便当たりの利用者数を1.5人以上である条件を挙げている。



【数値評価③】

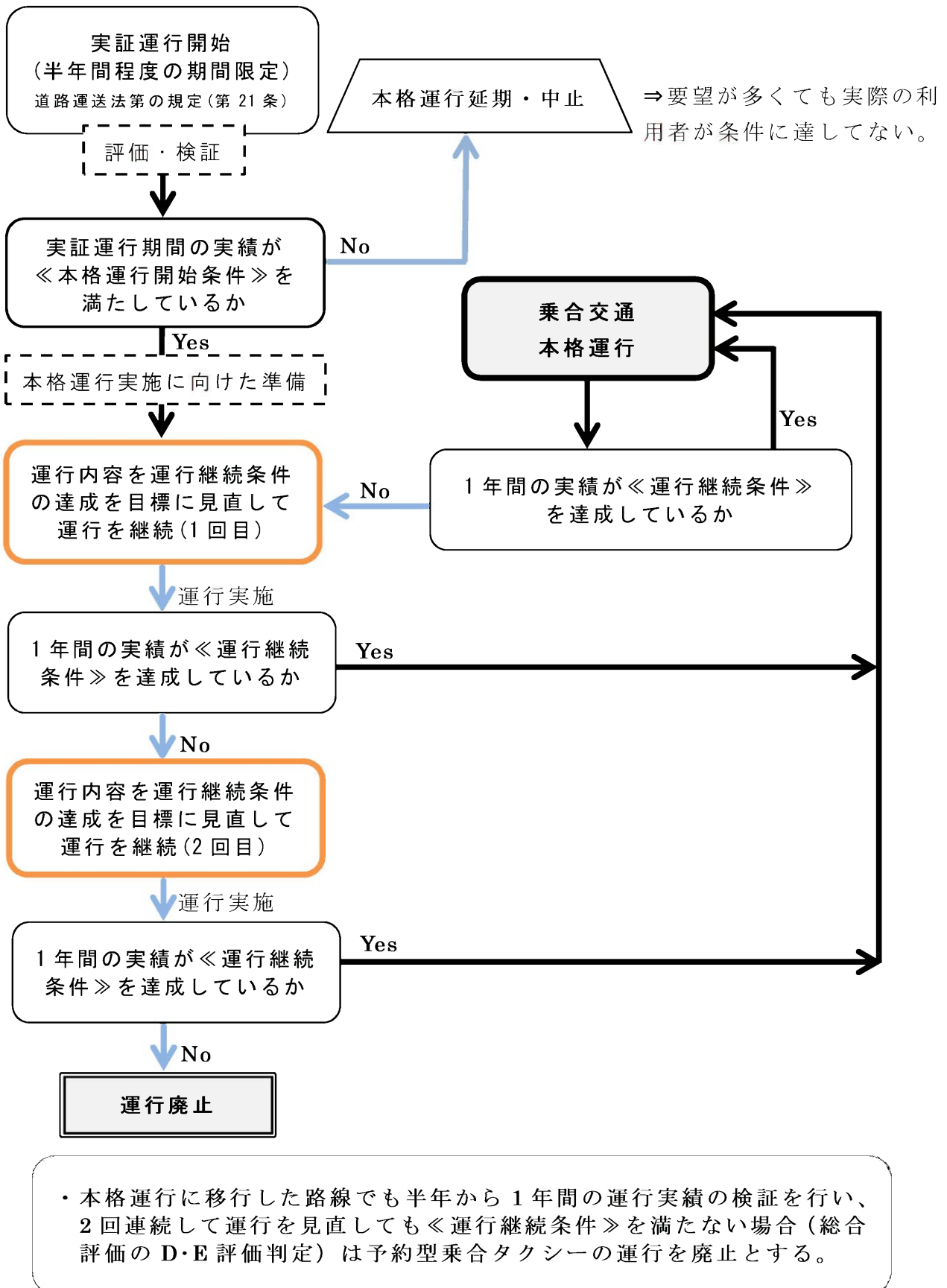
全運行本数の稼働率の達成率

【全運行稼働率】

- 50%以上 5点
- 30%～49% 4点
- 25%～30%未満 3点
- 20%～25%未満 2点
- 20%未満 1点

5. 実証運行開始から運行継続・廃止等の判断

伊豆の国市の公共交通事業のあり方について、客観的に評価できる仕組みを作ることで、市民が安心して生活ができる社会の実現を目指すこととする。(以下、フロー図)



3. 停留所の設置要件

- (1) 交差点の直近には設置しない。
- (2) カーブの途中等の見通しの悪い場所には設置しない。
- (3) 坂道が急な場所には設置しない。
- (4) 利用者の待機場所にも留意する。

4. 実証運行の開始

- (1) 利用実態調査
 - ・ 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、利用実態調査を行う。
- (2) 利用促進
 - ・ 地域住民に利用の声掛けや商業施設などへサービス提供を依頼するなど、利用促進活動を行う。

5. 実証運行による運行継続等の判断

- (1) 期日を定めた実証運行
 - ・ 予約型乗合タクシーの導入は、本当に地域から必要とされ、利用される制度であるのか、実際に地域を運行してしないと判らない制度であるため、一定の期日を定めて実証運行を行う。
- (2) 実証運行の検証
 - ・ 市は、実証運行終了後、地域公共交通基本計画及び同運用基準に基づき、実証運行の運行実績等の検証を行い、本格運行への判断をする。

■ 参考資料 ■

伊豆の国市予約型乗合タクシーを導入するにあたり 地域公共交通全般に関する考え方

1. 運行計画を作成する際の考え方と注意点

(1) 路線バスへの影響

予約型乗合タクシー制度を運行することで、現在ある路線バスと競合し、双方が利用者を取り合い、廃止や減便になるような運行計画とならないようにすること。

(2) 乗車運賃の設定

乗合タクシー等の運賃設定は、伊豆の国市予約型乗合タクシー運用基準を考慮し、現在あるタクシー事業及び路線バスと極端に差をつけ過ぎないようにバランスを保ち設定すること。

(3) 運行の必要性を明確化

なぜ、予約型乗合タクシー等が必要なのかを明確にし、その問題を解決できるような運行内容を検討する。検討に当たり、地域住民の意向を基に、原則として本格運行の前に実証運行、アンケート調査を実施する。

実証運行後、新たな交通システムが導入された場合は、持続可能な交通システムの実現を図るため、PDCA(plan-do-check-action)による進行管理を実施する。

(4) 道路運送法に規定する運送許可

実際に運行するためには、法律に基づいた運送許可が必要となる。事業者が許可を受けていない場合（地区）は、許可を受けることが前提となる。

2. 実証運行までの主な準備項目

(1) 地域住民アンケートの実施

- ・利用者数及びアンケート調査によるニーズ把握

(2) 運行経路の安全性、渋滞による遅延等の詳細確認（公安委員会・道路管理者）

(3) 運行計画（時刻・経路・停留所等）の作成

(4) 市地域公共交通会議の承認

(5) 事業者との運行契約（市と事業者との運行委託契約）

(6) 事業者の道路運送法に関わる許可取得

(7) 時刻表、広報チラシ等の作成、配布

(8) 地域住民への周知

- ・運行ルート図、時刻表を地域住民に配布及び周知

(9) 停留所の設置

- ・利用者が分かり易い位置に、運行時刻表、予約先などを表記した停留所を設置
- ・実証運行は、簡易的なものでも可能
- ・停留所設置は、道路占用届や土地所有者の使用承諾が必要