

資料③：平成 26 年度の進め方について

目次

1.平成26年度の進め方	1
1-1.平成 26 年度 of 取組	1
1-2.平成 26 年度 of スケジュール(案).....	2
1-3.平成 26 年度 of 実証運行 of 概略	3
2.有償実験計画 of 素案について	4
2-1.有償実験 of 枠組み.....	4
2-2.運賃及ぶ運賃收受方法	5
2-3.有償実験 of 運営方法.....	6
2-3.有償実験 of 想定される費用と収入	8
3.有償実験 of 公募について	9
3-1.公募 of 概略	9
3-2.公募 of 選定基準	11

平成 26 年 5 月

南城市

1.平成26年度の進め方

1-1.平成 26 年度の取組

《平成 25 年度における実証運行に関する課題》

- 「おでかけなんじい」 継続運行
 - ・ 利用者数はまだ増加し続けており、利用者数が安定した時点での利用実態、ニーズ、問題点等の把握が必要
 - ・ 春季～夏季のデータ取得が必要
- 「観光おまかせなんじい」 継続運行
 - ・ 運行開始から日が浅く、評価のための十分なデータ取得が必要
 - ・ 観光シーズンの夏季のデータ取得が必要
- 有償実験による有償時の利用状況の把握
 - ・ アンケートで有償時の利用意向を把握しているが、本格運行に向けては、実際の有償運行における需要の把握が必要



《平成 26 年度実証運行の目的》

- 「おでかけなんじい」 及び 「観光おまかせなんじい」 の利用者数が安定してきた段階での利用実態、ニーズ、問題点等の把握
- 春季・夏季でのデータ取得
- 有償時のニーズと本格運行の可能性把握



《平成 26 年度実証運行での取組》

上半期における無償実験の継続実施

上半期に「おでかけなんじい」と「観光おまかせなんじい」の無償実験を行い、春季、夏季における利用実態等を把握する。実験実施とあわせて利用促進のための PR 活動を継続し、利用者数が安定した状況でのデータ取得を図る。

下半期における有償実験の実施

下半期に「おでかけなんじい」と「観光おまかせなんじい」の有償実験を行い、有償時における利用実態等を把握するとともに、有償での本格実施の可能性を検討する。

1-2.平成 26 年度のスケジュール(案)

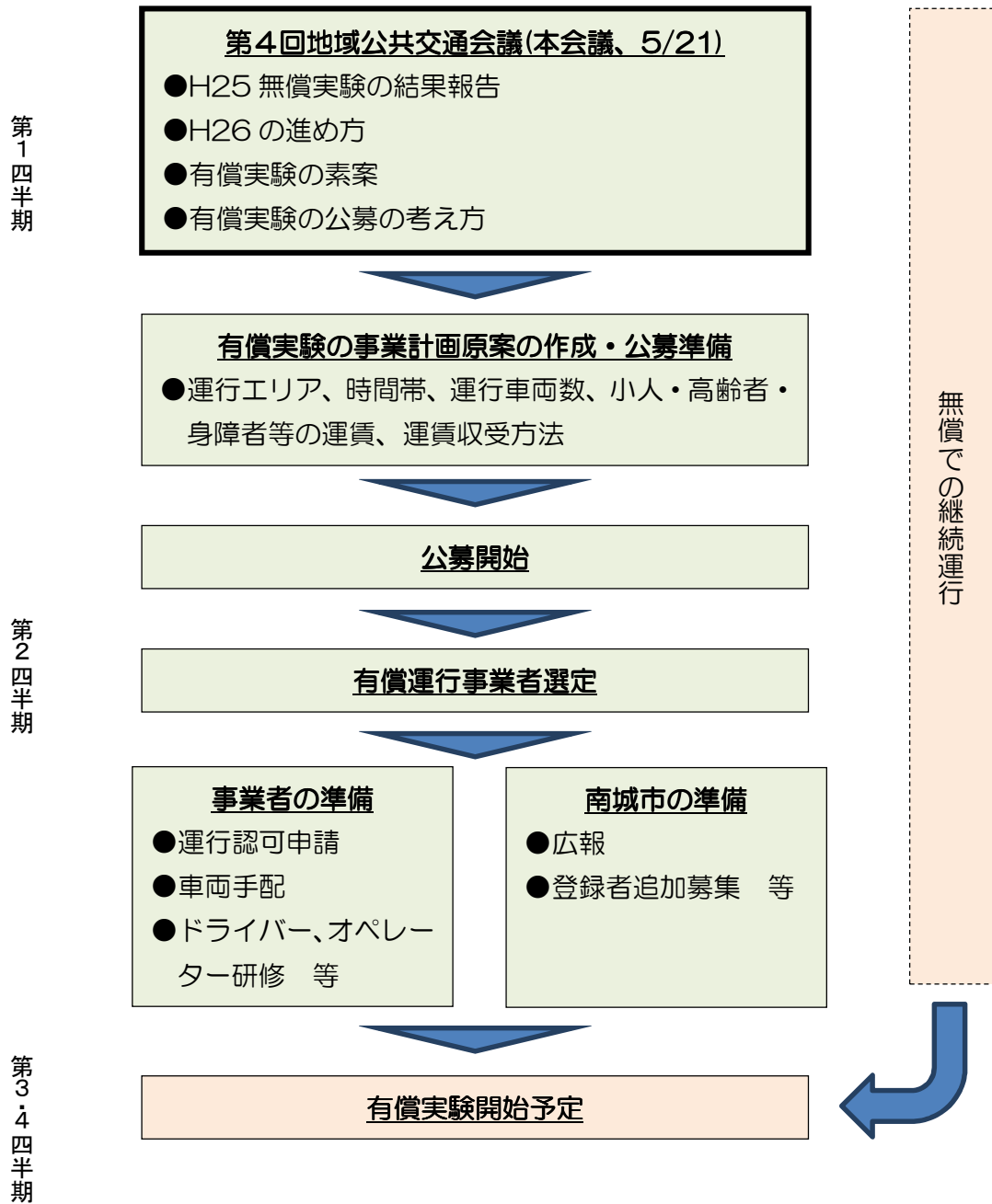


図-1.平成 26 年度のスケジュール案

1-3.平成 26 年度の実証運行の概略

- 平成 26 年度の無償実験は、4 月 10 日（金）より行っています。
- 今年度は、昨年度から利用対象（介助者 1 名、久高島住民の年齢制限の撤去）、導入車両(3 台を 8 人乗りに)、利用方法（予約時間を 1 時間前から 30 分前に）の変更を行っています。

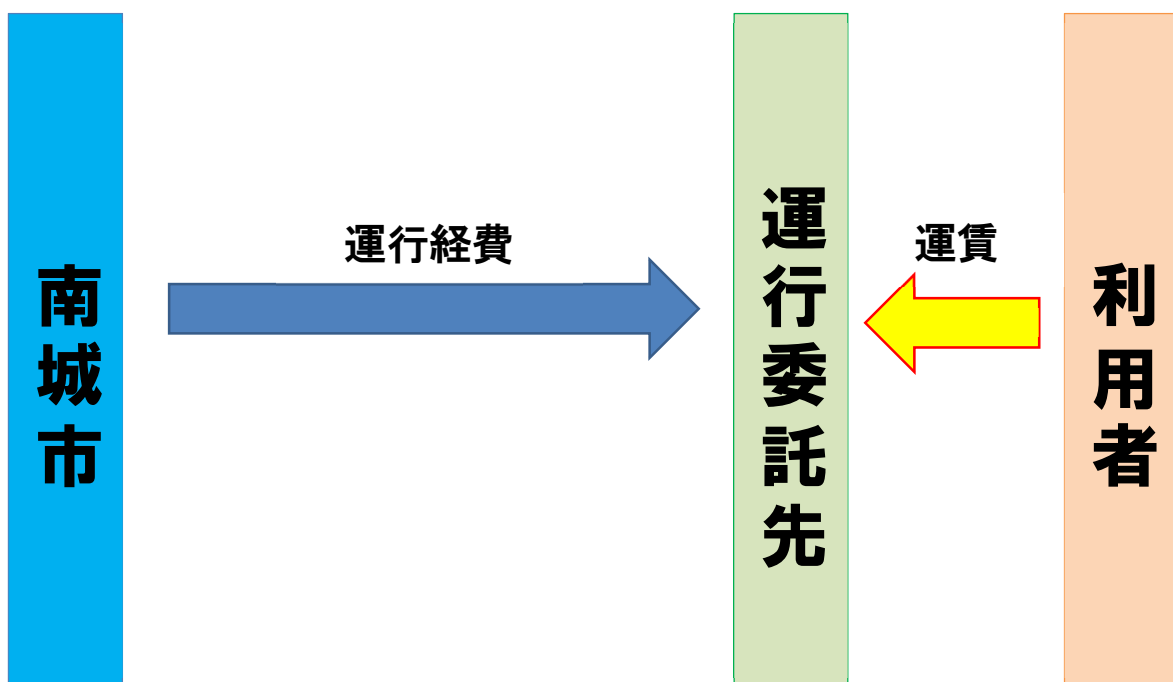
表-1.デマンドバスでの主な立ち寄り先

項目	内容	備考
デマンドバスの運行範囲	久高島を除く南城市全域	
利用対象	南城市を訪れる観光客及び65才以上の南城市民	65 才以上の市民に同行する介助者(1 名)、久高島住民については年齢制限を撤去
運賃	上半期：無償、下半期：有償	有償時は 300 円を想定
運行形態	「おでかけなんじい」はドア to ドア、「観光おまかせなんじい」は定路型運行を基本とする。	
実験期間	上半期と下半期の 2 回	
運行曜日	平日・休日の両方（12/31～1/3 の年末年始は除く）	
運行時間帯	8～21 時	
予約受付時間	上記に同じ	
導入車両	10 人乗り：2 台（観光 1 台） 8 人乗り：3 台 計 5 台	3 台を小型化(8 人乗り)。利用が少ない曜日、時間帯での減車も考えられる。
利用方法	観光客は登録なしで、南城市民は登録制で、利用したい便の 30 分前までに電話にて予約	予約時間を 1 時間前から 30 分前に変更

2.有償実験計画の素案について

2-1.有償実験の枠組み

- 有償実験の「運行範囲」、「運行形態」、「運行曜日」、「運行時間帯」及び「予約受付時間」、「導入車両」、「利用方法」は、現在実施している無償実験と同一の方法を予定しています。
- 有償実験では、デマンド受付・配車と、デマンドバスの運行を委託で実施することを想定しています。
- デマンドバスの運行委託先は、南城市から運行経費と利用者から運賃収入をもとに、実験を実施するという方法を想定しています。



2-2.運賃及び運賃收受方法

- 有償化に伴い、「運賃」、「運賃收受方法」を新たに検討する必要があります。
- 昨年度の登録者アンケートでの支払意思額は267円、利用者アンケートでの支払意思額は286円となっており、有償実験では300円の運賃設定を考えています。
- なお、路線バスの初乗り料金は、160円（馬天入口～知念間12.4kmで480円）、タクシーの初乗り料金は、小型車で500円（1.75kmまで、以降349mごとに60円加算）となっています。
- 運賃收受方法としては、主に現金、回数券・乗車券（事前購入）の2種類があますが、利用のしやすさを考慮し、現金での収受を想定しています。

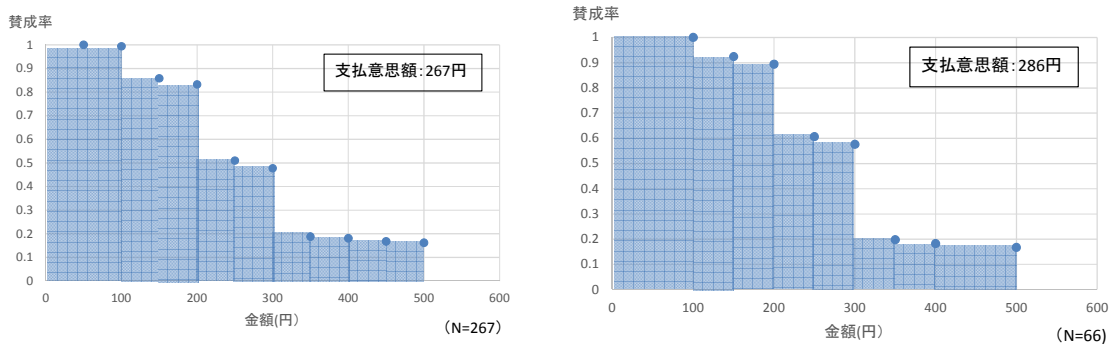


図-2.有償時の支払い意志額(左:登録者アンケート、右:利用者アンケート)

表-2.運賃收受方法

手法	概略	メリット	デメリット
現金	利用毎に、利用者が運転手に現金で支払い	<ul style="list-style-type: none"> ●事前に回数券等を購入する必要がなく、利用しやすい ●発券手続きが不要 	<ul style="list-style-type: none"> ●運転手が現金を取り扱う必要がある
回数券・乗車券（事前購入）	利用者が事前に回数券を購入し、利用時に回数券で支払い	<ul style="list-style-type: none"> ●運転手が現金を取り扱わなくてよい 	<ul style="list-style-type: none"> ●事前の購入が必要 ●発券のための費用が生じる

※最終決定は受託者との協議による

2-3.有償実験の運営方法

- 有償実験の実施は民間の交通事業者への委託を基本に考えます。（委託の場合は、緑ナンバーでの運行となります）
- 委託の範囲としては、運行・オペレートを一括で委託、運行・オペレートを別々に委託、運行のみを委託などが考えられますが、無償実験で得られたオペレートのノウハウの活用（シルバー人材センターで運営）、運行委託先の負担軽減を考慮し、別々での委託を考えています。
- 運行については、複数の交通事業者に委託することも考えられますが、有償実験は、半年間の限定的な運行であり、運営が煩雑にならないようにするため、1社での運行を想定しています。
- また、車両については、市から受託者にリース、受託者が準備の2パターンが考えられますが、実験としての実施であることを考慮し、市からのリースを基本に考えています。

表-3.有償実験の委託方法

区分	手法	メリット	デメリット
委託の範囲	運行・オペレートを一括で委託	●一体的に運営できる	●受託先の負担が大きい ●両方実施が条件となると委託先が限られる ●運賃収入を過小に報告できる余地がある
	運行・オペレートを別々に委託	●受託先の負担が小さい ●運行、オペレートにそれぞれ精通した組織が受託できる ●運賃収入を正確に把握しやすい	●運営主体がバラバラとなる
運行の委託先	1社	●効率的な運行が出来る	●特定の交通事業者のみが実験に関与することになる ●委託先に不測の事態が生じた場合の対応が難しい
	複数	●多くの交通事業者が実験に関与できる ●委託先に不測の事態が生じても対応しやすい	●運行の効率性が低下するおそれがある
車両	市からリース	●受託者の負担が小さい ●受託者が変わっても同一の車両で運行できる	●市の負担が大きくなると考えられる
	受託者が準備	●受託者が車両を所有していれば、活用でき経済的である	●受託者の負担が大きい ●受託者が変わると車両も変わる

※最終決定は受託者との協議による

～ 参考 運営方法の事例 ～

●料金収受(現金のみ)

「安平町デマンドバス」(北海道安平町)
大人(中学生以上)300円、小人(小学生)150円
「めぐるくん」(栃木県茂木町)

ご利用料金

大人:中学生以上 小人:小学生 ※未就学児は無料(保護者費用)

	基本料金	乗継料金
大人(1回)	300円	+200円
小人(1回)	150円	+100円

「どんがタクシー」(鹿児島県西之表市)

乗車(1回乗車ごと) **¥300** (小学生以上)
※ただし、次の方は運賃が150円となります。
・身体障害者手帳及び療育手帳又は、精神障害者保健福祉手帳の被交付者
・第1種身体障害者等の介護い介護人1人
・高齢者等福祉化対策推進白主認納カード持者

「ふる里タクシー」(福岡県八女市)

乗車1回につき300円

「予約型乗合タクシー」(長崎県長崎市)

大人(中学生以上)200円、小人(小学生)100円

「予約型乗合タクシー」(鹿児島県日置市)

乗車1回につき300円

●料金収受(現金+回数券)

「にこっとBUS」(北海道二セコ町)
乗車1回につき200円(回数券有)

「かしわ乗合ジャンボタクシー」(千葉県柏木市)
大人(中学生以上)200円、小人(小学生)100円
700円分の回数券を500円で車内にて販売

「伯耆町型バス事業」(鳥取県伯耆町)

デマンドバス料金表

区分	料 金	備 考
未就学児	無料	保護者等の同伴が必要です。
小学生	100円	
中学生	200円	
高校生・学生	200円	通学定期割引があります。
一般	200円	通勤定期割引があります。
障がい者など	100円	障がい者手帳提示(身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳)
70才以上	100円	町発行証明書を提示してください。
回数券	100円券(11枚づつ) 1,000円 200円券(11枚づつ) 2,000円	

「内小町デマンドバス」(愛媛県内小町)
乗車1回につき250円(回数券有)

「あいのりタクシー」(福岡県朝倉市)
大人(中学生以上)200~300円、小人(小学生)100~150円、回数券は11枚づつりと24枚づつり

「きんぎょタクシー」(熊本県長洲町)
乗車1回につき200円、回数券(11枚づつり2,000円)、
定期券(3か月間有効13,000円)

「デマンドタクシーでんでん号」(山形県三川町)
乗車1回につき300円、回数券(10枚づつり3,000円)

●受託範囲(運行、オペレータ別々)

「安平町デマンドバス」(北海道安平町)
「内小町デマンドバス」(愛媛県内小町)
「ふる里タクシー」(福岡県八女市)

利用の流れ(事前登録が必要)

- ①利用者は、予約センターへ電話予約
- ②予約センターからタクシーへ指示
- ③タクシーが順番に利用者宅へお迎え
- ④それぞれの目的地へ送迎

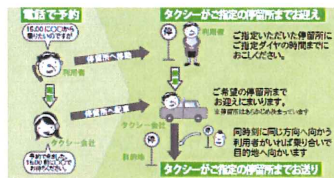
利用料:片道300円(エリア内)

「きんぎょタクシー」(熊本県長洲町)



●受託範囲(運行+オペレータ)

「愛のりタクシー」(島根県彦根市)



「スネカラバス」(青森県大鰐町)

予約は交通事業者が電話で受付

「予約型乗合タクシー」(長崎県長崎市)

予約システムは、デマンド予約専用回線を増やし、オペレータや配車システム等はタクシー事業者を活用

「伯耆町型バス事業」(鳥取県伯耆町)

交通事業者に行運に係る業務、配車センターオペレータ業務を委託

2-3.有償実験で想定される費用と収入

- 平成 25 年度の無償実験より、実験費用は、有償実験の実施は約 270 万円／月となります。
- 平成 25 年度 3 月の「おでかけなんじい」の利用者数は約 80 人／日であり、登録者アンケート、利用者アンケートでは運賃 300 円の場合の許容割合は約 60%、また、登録者アンケートでは有償化により平均 14%利用頻度が減少するとの回答を得ていることから、利用者数は、 $80 \text{人} \times 60\% \times 86\% = 41 \text{人}$ と推測されます。
- よって、「おでかけなんじい」の収入は $41 \text{人} \times 300 \text{円} \times 30 \text{日} = 36,900 \text{円} \approx \text{約 } 37 \text{万円} / \text{月}$ となります。
- また、H25 の無償実験では、「観光おまかせなんじい」の利用者数が約 3 人／日おり、市民同様に 1 回当たり 300 円の運賃とすると、 $3 \text{人} \times 300 \text{円} \times 30 \text{日} = 27,000 \text{円} / \text{月}$ の収入が期待されます。
- なお、上記の費用、収入の予測は、H25 の実証実験の結果を基に算出したものであり、平成 26 年度では車両の小型化による運行経費の削減や、市民へのさらなる周知による利用者の増加等が期待されます。

3.有償実験の公募について

3-1.公募の概略

- 公募で対象とする委託期間は、平成 26 年度秋から平成 27 年 3 月までの約半年とします。
- 本格運行時の委託期間は、運行の安定化、委託に伴う事務処理の軽減を考慮し、複数年で契約することも考えられます。
- 有償運行を運送事業者に委託する場合、「道路運送法」では「一般乗合旅客自動車運送事業」との位置づけになり、受託者には一般乗合旅客自動車運送事業の許可や、運行管理者や整備管理者の配置、事業計画、資金計画の作成が求められます。
- 有償運行の許可申請手続きには、約 3 ヶ月間、今回のように地域公共交通会議の協議を踏まえた事案については 2 ヶ月を要します。

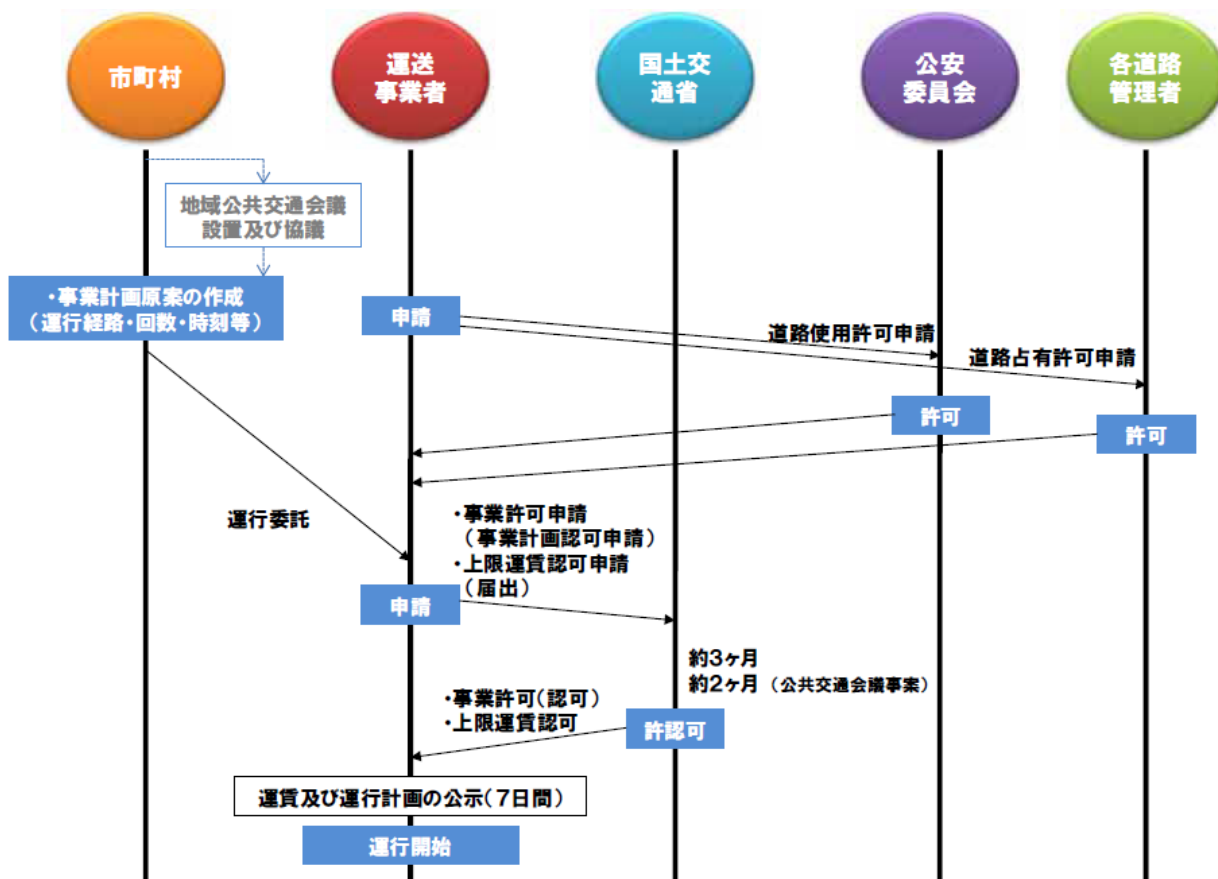


表-4.道路運送事業者に委託する場合の手続きの流れ

～ 参考 一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請の審査基準 ～

表-5.有償実験の委託方法

区分	項目	主な審査基準
事業計画等	営業所	<ul style="list-style-type: none"> ●土地及び建物について3年以上の使用権原を有する ●建築基準法、都市計画法、消防法、農地法に抵触しない ●適切な規模、適切な運行管理が図られる位置にある ●営業区域内にある
	事業用自動車	<ul style="list-style-type: none"> ●申請者が使用権原を有する ●道路構造に支障を与えない大きさ、重量である ●乗車定員は11人以上（但し、地域公共交通会議等に基づく場合は11人未満でも可）
	最低車両数	●1営業所に最低3両（但し、地域公共交通会議等に基づく場合はこの限りではない）
	自動車車庫	<ul style="list-style-type: none"> ●原則として営業所に併設 ●営業所に併設できない場合は、営業所から直線で2kmの範囲内で管理が十分できる ●自動車の点検、整備及び清掃のための施設が設けられていること ●車両の出入りに支障がない構造
	休憩仮眠施設	●原則として営業所に併設
	運行	<ul style="list-style-type: none"> ●発車又は到着時刻が設定されている ●事前予約等に応じた乗合の形態となっている
管理運営体制	人員体制	<ul style="list-style-type: none"> ●常勤役員の内1名以上が専従 ●常勤の有資格の運行管理者の確保
	安全管理	●事故防止等の教育及び指導体制が整備され、事故時の責任体制、連絡体制、協力体制が明確になっている。
	運行管理	<ul style="list-style-type: none"> ●運行管理規定等が定められている ●常勤の有資格の整備管理者の選任計画(乗務割り)がある ●利用者等からの苦情の処理に関する体制が整備されている。
資金計画		●見積もりが適切であり、必要な資金が確保されている

上記以外にも、法令遵守、損害賠償能力などの審査基準が示されている。

出典：沖縄総合事務局 平成13年12月 公示第102号「一般乗合旅客自動車運送事業の許可、事業計画の変更の許可、事業の譲渡譲受の認可合併、分割又は相続の認可、事業の管理の受委託の許可、運送約款の認可、協定の認可に関する審査基準」

3-2. 公募の選定基準

- 「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」（国土交通省）では、運行主体の選定にあたっては、「運行経費」のみでなく、「収益拡大策」、「運行の安全性」、「利用者の利便性」、「環境への配慮」、「緊急時の対応能力」についても配慮するように求められており、南城市においても本協議会により、上記の評価項目にて公募による運行主体の選定を考えます。

表-6. コミュニティバス導入に関するガイドラインに示された運行主体選定にあたっての評価項目と選定基準(案)

項目	細目	公募での選定基準(案)
運行経費	<ul style="list-style-type: none"> ・能率的な運営を前提としていること ・安全運行のために必要な経費等の確保 ・経費の適正な見積もり 	●運行のための費用(ドライバーの件費、車両費、管理費、諸経費等)
収益拡大策	—	●PR 策・利用促進策
運行の安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客運送事業の実績 ・国土交通省による処分の状況 ・重大事故の発生の状況 ・運輸安全マネジメントの導入状況 ・運行管理体制 ・整備管理体制 ・営業所と車庫との距離 ・適切な乗務割、労働時間を前提とした運転者の選任計画 ・休憩、仮眠又は睡眠のための施設の設置状況 	<ul style="list-style-type: none"> ●免許取得状況 ●国土交通省による処分の有無 ●運行管理体制 ●整備管理体制 ●運転者の勤務態勢 ●車両の保管、待機場所
利用者の利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、障害者への配慮（バリアフリー車両の導入等） ・運転者の教育体制 ・利用者に対する情報提供の体制 ・他の交通機関とのネットワーク構築に向けた取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> ●事前研修の方法 ●既存の公共交通等の連携策・自社で対応出来る連携策
環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・低公害車の導入状況 ・省エネルギー・モビリティ財団のグリーン経営認証又は ISO14001 取得の有無 	●環境配慮の取組状況(アイドリングストップなど)
緊急時の対応能力	<ul style="list-style-type: none"> ・事故時の処理体制 ・事故時の損害賠償能力 ・災害発生時等の緊急時の対応能力 ・予備車両の状況 	<ul style="list-style-type: none"> ●南城市内での本社・管理機能の有無 ●事故時の連絡体制 ●運行時間帯のバックアップ体制