

令和7年度第1回上尾市地域公共交通活性化協議会次第

日 時 令和7年5月29日（木）

午後2時00分から

場 所 上尾公民館 503講座室

1 開 会

2 委員、事務局の紹介

3 議 事

- (1) 役員の選任について
- (2) 令和6年度事業報告について
- (3) 令和6年度収入支出決算について
- (4) 令和7年度事業計画（案）について
- (5) 令和7年度収入支出予算（案）について
- (6) 令和6年度上尾市地域公共交通計画の進捗について
- (7) 令和6年度公共交通計画の評価について
- (8) 市内循環バス「ぐるっとくん」運行見直しの経過報告について
- (9) タクシー車両の有効活用方法について

4 その他

5 閉 会

令和 7 年度
第 1 回上尾市地域公共交通活性化協議会
資料

- 議事 1 役員の選任について
- 議事 2 令和 6 年度事業報告について
- 議事 3 令和 6 年度収入支出決算について
- 議事 4 令和 7 年度事業計画（案）について
- 議事 5 令和 7 年度収入支出予算（案）について
- 議事 6 令和 6 年度上尾市地域公共交通計画の進捗について
- 議事 7 令和 6 年度公共交通計画の評価について
- 議事 8 市内循環バス「ぐるっとくん」運行見直しの経過報告について
- 議事 9 タクシー車両の有効活用方法について

令和7年度 上尾市地域公共交通活性化協議会名簿

区 分	委員氏名	所 属	役職
法第6条第2項 第2号委員	山科 和仁	東武バスウエスト株式会社	
	田沼 健一	朝日自動車株式会社	
	野口 佳一	丸建つばさ交通株式会社	
	鈴木 貴大	株式会社協同バス	
	山口 正史	上尾地区タクシー協議会	
	関根 肇	一般社団法人埼玉県バス協会	
	藤田 貢	一般社団法人埼玉県乗用自動車協会	
	児玉 憲一	国土交通省大宮国道事務所	
	木村 和正	埼玉県北本県土整備事務所	
	近藤 隆俊	東日本旅客鉄道株式会社高崎支社	
	新井 裕之	埼玉新都市交通株式会社	
法第6条第2項 第3号委員	米谷 佳孝	上尾警察署	
	鈴木 礼三	上尾市自治会連合会	
	鮫嶋 紀子	上尾市いきいきクラブ連合会	
	久保田 尚	埼玉大学名誉教授	
	高木 純子	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局	
	西野 常博	埼玉県企画財政部交通政策課	
	村川 宗央	さいたま市都市局都市計画部交通政策課	
	向井 一哲	桶川市企画財政部企画調整課	
法第6条第2項 第1号委員	堀部 弘幸	上尾市行政経営部	
	野崎 孝幸	上尾市子ども未来部	
	黒田 正司	上尾市健康福祉部	
	北島 享	上尾市都市整備部	
	畑 健二	上尾市市民生活部	

※区分の欄の「法」は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を指します。

令和6年度 上尾市地域公共交通活性化協議会 事業報告



令和6年度は協議会を4回（うち1回は書面開催）実施し、主に市内循環バス「ぐるっとくん」見直しに関する検討を行った。

【協議会開催】

第1回上尾市地域公共交通活性化協議会（令和6年5月21日）

- 議事1 役員の選任について
- 議事2 令和5年度事業報告について
- 議事3 令和5年度収入支出決算について
- 議事4 令和6年度事業計画(案)について
- 議事5 令和6年度収入支出予算(案)について
- 議事6 令和5年度上尾市地域公共交通計画の進捗について
- 議事7 令和5年度公共交通計画の評価について
- 議事8 市内循環バス「ぐるっとくん」運行見直しの経過報告について
- 議事9 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃協議会について

第2回上尾市地域公共交通活性化協議会（令和6年8月26日）

- 報告事項1 上尾市地域公共交通活性化協議会要綱の改正について
- 報告事項2 令和6年度運賃協議分科会の結果報告について
- 議事1 「ぐるっとくん」運賃割引にかかる高齢者乗車証の発行について

第3回上尾市地域公共交通活性化協議会（令和6年11月31日）

- 議事1 「ぐるっとくん」の運行見直しについて
- 報告事項1 令和6年度「タクシー車両の有効活用方法の研究」結果について

上尾市地域公共交通活性化協議会（書面開催）（令和7年1月31日送付）

- 議事1 「ぐるっとくん」の協議が整っていることの証明について
- 報告事項1 令和6年度第2回運賃協議分科会（書面開催）の結果報告について

令和6年度上尾市地域公共交通活性化協議会収支決算書

収入額 5,996,026 円

支出額 5,995,990 円

差引額 36 円

(収入の部)

(単位：円)

款	項	予算額	収入済額	差引額	摘 要
1 負担金		0	0	0	
	1 負 担 金	0	0	0	
2 補助金		5,995,000	5,995,000	0	市補助金 5,995,000
	1 補 助 金	5,995,000	5,995,000	0	
3 諸収入		1,000	1,026	26	
	1 雑 入	1,000	1,026	26	預金利息
合 計		5,996,000	5,996,026	26	

(支出の部)

(単位：円)

款	項	予算額	支出済額	差引額	摘 要
1 運営費		0	0	0	
	1 会 議 費	0	0	0	
	2 事 務 費	0	0	0	
2 事業費		5,995,000	5,995,990		
	1 事 業 費	5,995,000	5,995,990	△990	業務委託料
3 予備費		1,000	0	1,000	
	1 予 備 費	1,000	0	1,000	
合 計		5,996,000	5,995,990	10	

差引額 36円は、市に返還。

監査報告

令和6年度上尾市地域公共交通活性化協議会収支決算について、監査を実施したところ、内容について適正であると認められましたので報告いたします。

令和 年 月 日

監事

監事

令和6年度上尾市地域公共交通活性化協議会収支決算書

収入額	5,996,026 円
支出額	5,995,990 円
差引額	36 円

(収入の部)

(単位：円)

款	項	予算額	収入済額	差引額	摘 要
1 負担金		0	0	0	
	1 負 担 金	0	0	0	
2 補助金		5,995,000	5,995,000	0	市補助金 5,995,000
	1 補 助 金	5,995,000	5,995,000	0	
3 諸収入		1,000	1,026	26	
	1 雑 入	1,000	1,026	26	預金利息
合 計		5,996,000	5,996,026	26	

(支出の部)

(単位：円)

款	項	予算額	支出済額	差引額	摘 要
1 運営費		0	0	0	
	1 会 議 費	0	0	0	
	2 事 務 費	0	0	0	
2 事業費		5,995,000	5,995,990		
	1 事 業 費	5,995,000	5,995,990	△990	業務委託料
3 予備費		1,000	0	1,000	
	1 予 備 費	1,000	0	1,000	
合 計		5,996,000	5,995,990	10	

差引額 36円は、市に返還。

監査報告

令和6年度上尾市地域公共交通活性化協議会収支決算について、監査を実施したところ、内容について適正であると認められましたので報告いたします。

令和7年 5 月 23 日

監事 宮本利章

監事 鮫嶋 紀子

令和7年度 上尾市地域公共交通活性化協議会 事業計画（案）

1. 今年度（令和7年度）展開する事業について

令和3年度に策定した上尾市地域公共交通計画の基本施策は、以下の通りである。

14施策のうち、重点施策と位置付けしている4施策【**太枠内事業**】を中心に事業を進める。

各種施策		R4	R5	R6	R7	R8
基本施策1 公共交通利用環境の向上						
1-1	駅におけるバス案内の強化、見やすさ向上 【重点施策】		検討・計画・実施			
1-2	モビリティ・マネジメントの実施 【重点施策】		検討・計画・実施			
1-3	バス情報の高度化		関係者協議			
1-4	ICカード・キャッシュレス決済の導入検討		検討			
1-5	障害者割引運賃制度の実施		実施			
1-6	交通不便地域における輸送資源を活用した移動手段確保の検討		検討・計画・実施			
基本施策2 市内循環バスの見直し						
2-1	市内循環バスの再編検討【重点施策】	再編検討		準備・実施		
2-2	東大宮駅・桶川駅への乗り入れ		実施継続・乗入協議			
2-3	市内の新たな施設へのアクセス性の確保		検討・協議・実施			
基本施策3 民間路線バスの維持・拡充						
3-1	今後のバス需要に対応した適切な運行本数の検討【重点施策】		検討・協議			
3-2	ノンステップバスの導入推進		実施			
3-3	バス停の利用環境の整備、改善		検討・計画・実施			
基本施策4 タクシーの利用促進						
4-1	タクシーの待合環境の向上		検討・計画・実施			
4-2	タクシー車両の有効活用方法の研究		研究			

令和7年度上尾市地域公共交通活性化協議会収入支出予算書（案）

（収入の部）

（単位：円）

款	項	本年度予算額	前年度予算額	差引額	摘 要
1 負担金		0	0	0	
	1 負 担 金	0	0	0	
2 補助金		13,948,000	5,995,000	7,953,000	市補助金
	1 補 助 金	13,948,000	5,995,000	7,953,000	13,948,000
3 諸収入		1,000	1,000	0	
	1 雑 入	1,000	1,000	0	貯金利息
合 計		13,949,000	5,996,000	7,953,000	

（支出の部）

（単位：円）

款	項	本年度予算額	前年度予算額	差引額	摘 要
1 運営費		0	0	0	
	1 会 議 費	0	0	0	
	2 事 務 費	0	0	0	
2 事業費		13,948,000	5,995,000	7,953,000	
	1 事 業 費	13,948,000	5,995,000	7,953,000	業務委託料
3 予備費		1,000	1,000	0	
	1 予 備 費	1,000	1,000	0	
合 計		13,949,000	5,996,000	7,953,000	

○上尾市地域公共交通計画の概要

本市では、誰もが利用しやすい公共交通の実現を目的に平成27年9月に「上尾市地域公共交通網形成計画」を策定し、地域公共交通の維持、利便性向上に取り組んできました。
この計画策定から7年が経過し、時代に対応した公共交通が求められ、令和2年11月より施行された「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等」の一部を改正する法律」を踏まえ、今後の公共交通として目指す姿や取組内容を定めた「上尾市地域公共交通計画」を令和4年3月に策定しました。

○計画期間

令和4年度から令和8年度までの5年間

○計画期間における取り組み(凡例 ○:実施済 △:実施中 ―:未実施)

各種施策		R4	R5	R6	R7	R8	取り組み内容
基本施策1 公共交通利用環境の向上							
1-1	駅におけるバス案内の強化、見やすさの向上 【重点施策】	△	△	△			・上尾駅における公共交通案内の現状調査と課題抽出を実施。 ・上尾駅、駅前広場における公共交通案内 の強化、見やすさ 向上の調査結果を協議会に報告。 ・他自治体を参考に、よりわかりやすい案内板・導線表示のデザイン案を業者に依頼。 ・「上尾ライオンズクラブ」様より、上尾駅西口にデジタルサイネージ寄附があり、令和5年度に設置。 ・上尾駅におけるわかりやすい案内板・導線表示の設置場所の検討。
1-2	モビリティ・マネジメントの実施 【重点施策】	○	○	○			・「上尾市公共交通マップ」を上尾市転入者に配布。 ・「上尾市公共交通マップ」の裏面に時刻表を貼り付け、地図付きの時刻表として配布するよう準備。 ・広告代理店とタイアップし、8月と2月に新聞折込に冊子を配布。 ・11月に開催された「あげお産業祭」に市内循環バスの展示、乗車体験を実施。 ・広報あげお11月号に市内循環バス「ぐるっとくん」の利用案内を掲載。
1-3	バス情報の高度化	―	△	△			・バス情報のオープンデータ(GTFS)化を検討。 ・Googleマップにて、乗り継ぎ検索に「ぐるっとくん」を含められるか検討。 ・LINEを使用し、現在地から最寄りのバス停の検索機能を使用できるか検討。 ・令和7年度にバス情報のオープンデータ(GTFS)化のため、埼玉県に補助金の申請を実施。
1-4	ICカード・キャッシュレス決済の導入の検討	△	△	○			・交通系ICカード関係団体に対する情報収集。 ・「ぐるっとくん」再編に合わせ、キャッシュレス決済の導入に向けてバス事業者と協議。 ・令和7年4月1日より、全路線キャッシュレス決済対応。
1-5	障害者割引運賃制度の実施	○	○	○			・「ぐるっとくん」は、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の所持者は無料。(降車時に手帳を提示) → 「ぐるっとくん」見直し後は、未就学児と障害者手帳所有者は引き続き無料、75歳以上の高齢者と小学生は運賃100円を維持することを協議。 ・「ぐるっとくん」の75歳以上の高齢者乗車証の取り組み方法の検討。 ・高齢介護課の敬老月間優待事業の一つとして、9月の1か月間、65歳以上の市内在住の方は無料。(降車時に介護保険被保健証等を提示)
1-6	交通不便地域における輸送資源を活用した移動手段確保の検討	―	―	△			・地域の資源活用について、市内各種施設(福祉施設、商業施設等)への意向確認を検討。 ・市内各種施設(福祉施設、商業施設等)へ、活用の可能性があるかアンケートの実施
基本施策2 市内循環バスの見直し							
2-1	市内循環バスの再編検討 【重点施策】	△	△	○			・「上尾市地域公共交通活性化協議会」に「ぐるっとくん」見直し実施方針を提示し、承認。 ・実施方針に基づき、運行事業者をプロポーザルにより決定。 ・運行ダイヤ等調整。 ・運賃改定に向けた検討、情報収集。 ・令和7年4月1日より、運行見直しを実施。
2-2	東大宮駅・桶川駅への乗り入れ	△	△	△			・「ぐるっとくん」の大石桶川線は、桶川駅西口に乗り入れを実施。
2-3	市内の新たな施設へのアクセス性の確保	―	―	―			・新たな施設が出来た段階で乗り入れを検討。(現在予定なし)
基本施策3 民間路線バスの維持・拡充							
3-1	今後のバス需要に対応した適切な運行本数の検討 【重点施策】	―	△	△			・民間路線バスの乗降状況調査を検討。 ・一部民間路線バスの路線別の利用者数の整理を実施。 ・上尾駅において、民間バスの乗車人数調査を実施。
3-2	ノンステップバスの導入促進	―	―	―			・バス路線を運行する民間事業者が、ワンステップバスからノンステップバスに移行する際に、市から補助金による支援を実施。(現在予定なし)
3-3	バス停の利用環境の整備、改善	△	△	△			・上尾駅西口ロータリー整備に伴う、バス停環境の整備について、関係部署と協議。 ・上尾駅東口ロータリーのバス乗り場の整備について、関係部署と協議。 ・上尾駅東口ロータリーに新たなバス停を整備。
基本施策4 タクシーの利用促進							
4-1	タクシーの待合環境の向上	△	△	△			・上尾駅における公共交通案内の現状調査を実施。
4-2	タクシー車両の有効活用方法の研究	△	△	△			・民間事業者によるAIを活用したデマンド交通などの情報収集を実施。 ・ライドシェアについて情報収集。 ・デマンド交通およびライドシェアの先進事例を視察。

1. 上尾市地域公共交通計画の評価

(1) 評価対象となる4つの数値目標

上尾市地域公共交通計画では、下記の4つの数値目標を設定している。

数値目標 1 市内バスの主な交通手段としての利用率の増加

(令和元年度 民間路線バス 9.8% 市内循環バス 3.1% より増加を図る)

数値目標 2 高齢者の外出回数増加

(令和元年度 週 3 回以上の外出割合が 65-74 歳 59.1%、75 歳以上 56.6% より増加を図る)

数値目標 3 市民の市内循環バスの利用回数の増加

(令和元年度実績 2.10 回/年より増加を図る)

数値目標 4 市内バスの総合的な満足度の向上

(令和元年度 民間路線バス 29.7% 市内循環バス 8.5% より増加を図る)

数値目標 1, 2, 4 については、令和 6 年度は市民アンケート調査を行っていないため、令和 6 年度は、数値目標 3 のみについて評価する。(前回の市民アンケート調査は令和元年度に実施)

※上尾市地域公共交通計画の市民アンケートは令和 7 年度実施予定。

(2) 評価結果

■数値目標 3：市民の市内循環バスの利用回数の増加

新型コロナウイルス感染症前の平成 30 年度、令和元年度は、1 人平均利用回数が 2 人以上となっており、市民一人当たり約 2 回乗車していることになる。令和 6 年度は再び、1 人平均利用回数が 2 人以上となった。

新型コロナウイルス感染症の影響で令和 2 年度は年間乗車数が前年度より約 30% の大幅な減少により、1 人平均利用回数は 1.50 回となっていた。

令和 3 年度から令和 6 年度は令和 2 年度に比較すると増加しているものの、令和元年度時数値までの回復はできなかった。令和 7 年度から、値上げを伴う運行見直しを実施のため、年間利用者数の変動に注視する必要がある。

	年間乗車数 (人) A	市内の人口総数 (人) B	1 人平均利用回数 (回) A / B
平成 29 年度	443,082	228,387	1.94
平成 30 年度	468,262	229,037	2.04
令和元年度	480,306	228,823	2.10
令和 2 年度	344,353	229,729	1.50
令和 3 年度	382,168	230,385	1.66
令和 4 年度	420,195	230,273	1.82
令和 5 年度	444,371	230,045	1.93
令和 6 年度	462,522	230,211	2.01

※市内の人口総数は毎年 4 月 1 日時点のものである。

参考

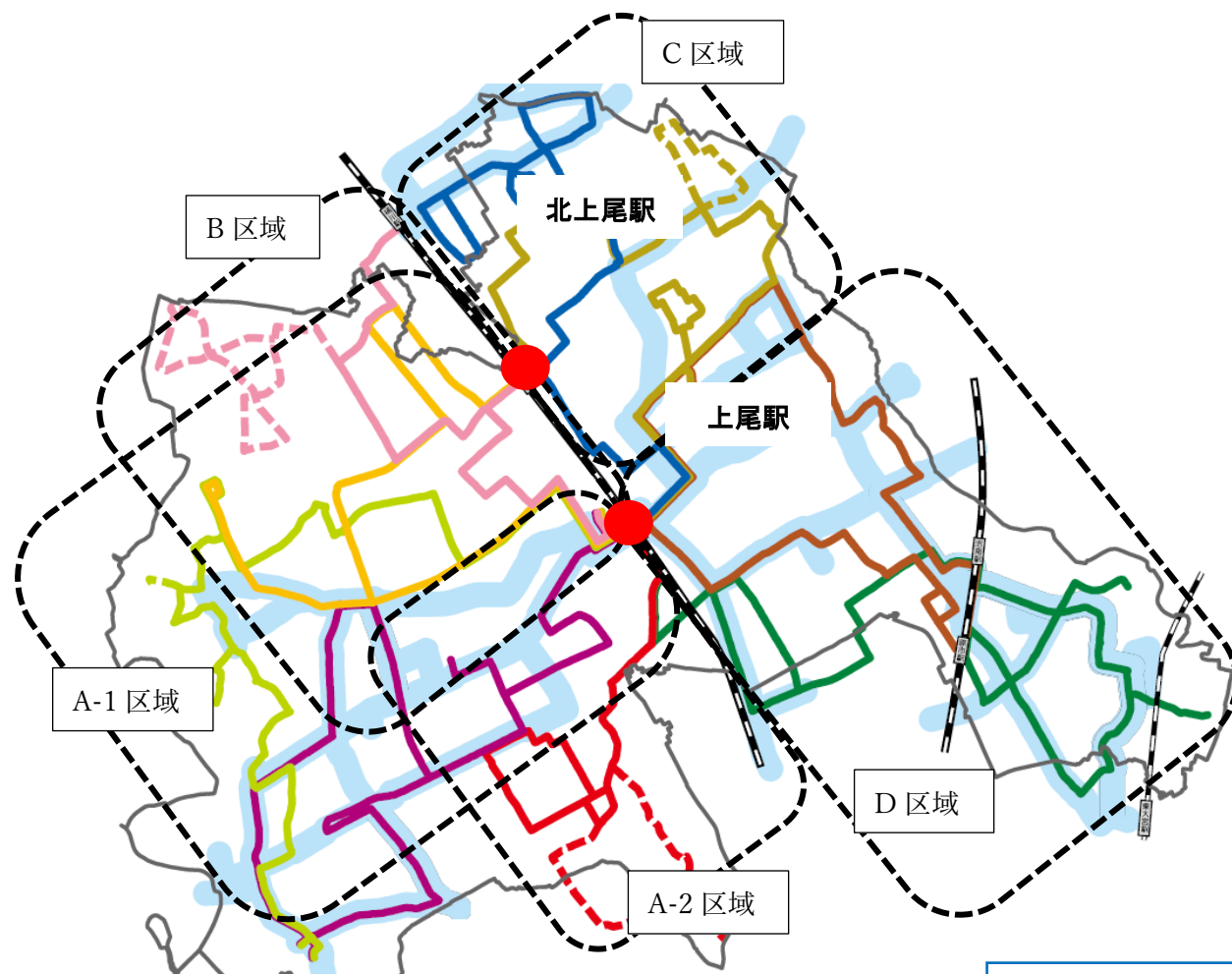
路線名	乗車人数（人）			
	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
大石桶川線	36,645	37,396	38,568	24,274
大石領家北上尾線	44,590	47,941	50,883	40,395
平方丸山公園線	28,420	28,641	28,236	20,018
平方小敷谷循環	48,778	50,991	52,398	35,831
大谷循環	131,384	139,315	142,703	100,361
上平箕の木循環	28,722	30,147	30,618	22,652
上平菅谷北上尾線	37,050	38,215	40,813	29,935
原市平塚循環	55,168	60,402	59,746	45,184
原市瓦葺線	32,325	35,214	36,341	25,703
合 計	443,082	468,262	480,306	344,353
1 日平均	1,213	1,282	1,315	940

路線名	乗車人数（人）			
	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
大石桶川線	29,352	30,533	33,715	36,760
大石領家北上尾線	44,933	46,666	50,880	53,010
平方丸山公園線	20,606	22,087	22,114	23,237
平方小敷谷循環	41,533	46,433	51,466	51,597
大谷循環	113,701	126,172	129,155	135,886
上平箕の木循環	24,144	27,003	28,647	28,208
上平菅谷北上尾線	32,203	38,890	41,447	43,076
原市平塚循環	45,900	51,003	52,978	56,610
原市瓦葺線	29,796	31,408	33,969	34,138
合 計	382,168	420,195	444,371	462,522
1 日平均	1,047	1,151	1,214	1,267

市内循環バス「ぐるっとくん」運行見直しについて

令和7年4月1日から実施した「ぐるっとくん」の運行見直しについて、報告いたします。

【上尾市市内循環バス運行等業務区域図】

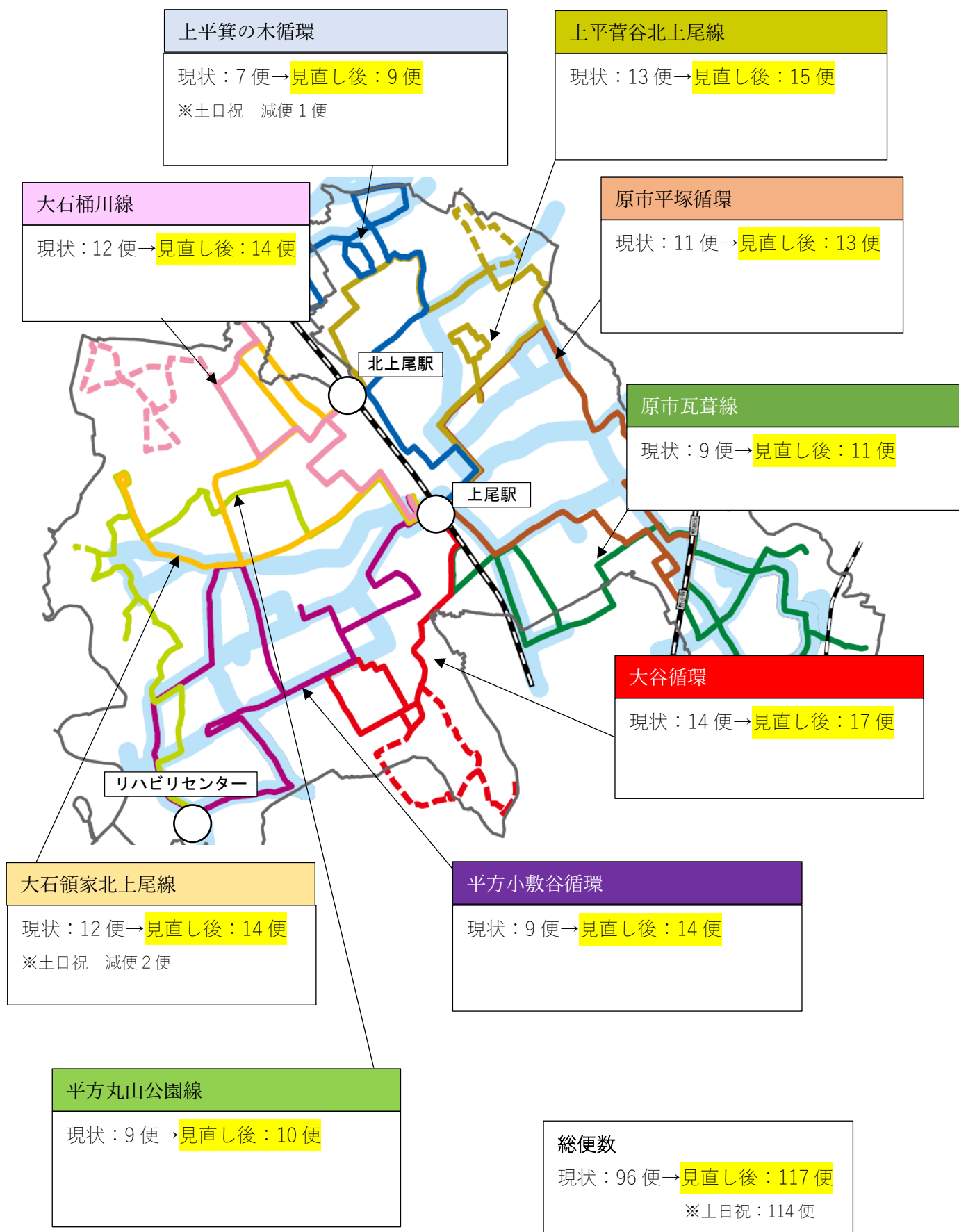


A-1	平方丸山公園線	東武バスウエスト(株) 2 路線
	平方小敷谷循環	
A-2	大谷循環	丸建つばさ交通(株) 1 路線
B	大石桶川線	
	大石領家北上尾線	(株)協同バス 4 路線
C	上平箕の木循環	
	上平菅谷北上尾線	丸建つばさ交通(株) 2 路線
D	原市平塚循環	
	原市瓦葺線	
	民間路線バス	

〔使用バス台数〕

東武バスウエスト(株)	3 台
丸建つばさ交通(株)	5 台 (うち EV3 台)
(株)協同バス	6 台 (うち EV3 台)

【路線別の運行内容の見直し】



【運行便数の内訳】

<全路線における運行便数>

系統、方面		運行本数		備考
		現状	増便後	
大石桶川線	桶川駅西口行き	6	7	2便増便 うち北上尾駅西口発1便
	上尾駅西口行き	6	7	一部区間省略8便（現行6便）
大石領家北上尾線	北上尾駅西口行き	6	7	2便増便
	上尾駅西口行き	6	7	※土日祝 減便2便
平方丸山公園線	リハビリセンター行き	4	5	1便増便 うち畔吉止まり1便
	上尾駅西口行き	5	5	現状維持 うち畔吉発1便
平方小敷谷循環	外回り	5	7	2便増便 うち小敷谷発2便、 小敷谷西部公民館南止まり1便
	内回り	4	7	3便増便 うちリハビリセンター発1便、 こどもの城止まり2便、小敷谷西部公民館南発1便、 小敷谷止まり1便
大谷循環	地頭方先回り	5	4	3便増便 うち壱丁目東止まり1便
	戸崎先回り	5	8	
	戸崎先回り 戸崎経由	4	5	
上平箕の木循環		7	9	2便増便 うち箕の木発1便、 上郷集会所前止まり1便 ※土日祝 減便1便
上平菅谷北上尾線	北上尾東口行き	7	8	2便増便 うち一部区間省略6便（現行7便）
	上尾駅東口行き	6	7	
原市瓦葺線	原市瓦葺行き	4	5	1便増便 うち原市平塚循環経由1便、 稻荷八津山止まり2便
	上尾駅東口行き	5	6	1便増便 うち稲荷八津山発2便、沼南駅発1便 一部区間省略1便
原市平塚循環	平塚先回り	5	6	1便増便 うちスポーツ総合センター経由2便、 消防署東経由2便
	原市先回り	6	7	1便増便 うちスポーツ総合センター経由3便、 消防署東経由便
合 計		96	117	※土日祝日 114便
				平均1時間51分に1本

【運賃改定について】

令和7年度から「ぐるっとくん」の運賃改定を実施いたしました。

■運賃改定の方針

- ・今までの100円均一運賃について、以下のとおり、「ぐるっとくん」の増便を含めた運行見直しに合わせて、運賃の見直しを実施しました。
- ・なお、これに合わせて、運賃割引対象者を拡大しました。

均一運賃： 従前 100 円 → 改定後 200 円

■運賃割引の方針

- ・運賃割引については、「ぐるっとくん」の運賃の見直しに合わせて実施しました。高齢者の外出機会の創出を引き続き図ると共に、小学生の運賃を民間路線バスと同等とするため、以下のとおり、運賃割引を実施いたします。

対象者	現行	改定後	根拠・理由など
未就学児	無料	無料 (継続)	
障害者の方 ※1	無料	無料 (継続)	
小学生	割引対象外	<u>100 円</u>	小学生の利用促進や将来の利用定着のほか、小学生を含む家族連れでの利用促進も見据え、割引します。なお、民間路線バスも小学生以下を半額としており、この利用と合わせます。
75 歳以上の方	割引対象外	<u>100 円</u>	高齢者の外出機会の創出を図るため、割引します。対象年齢については、収支状況や他自治体の状況も踏まえつつ、「運転免許証自主返納者支援事業※2」の対象年齢と整合を図るよう後期高齢者からを対象とします。

※1 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のすべての所持者、および身体障害者手帳第1種、または、療育手帳所持者の介護者1人を対象とします（現行、療育手帳第1種の介護者1人を無料としていますが、第2種も要介護対象であるため、対象を拡大し、療育手帳所持者の介護者1人を無料としました）。

※2 75歳以上の免許返納者に対し「ぐるっとくん」の乗車回数券を24枚配布しています。なお、本事業は運賃改定後も継続します。

【「ぐるっとくん」運賃割引にかかる高齢者乗車証について】

令和7年4月から乗車運賃を1回100円から200円に変更しますが、令和5年度第2回上尾市地域公共交通活性化協議会で承認された運賃割引の方針および運賃協議分科会の結果をふまえ、高齢者の外出機会の創出および免許返納の促進を図るため、高齢者割引を実施しました。

運転手の確認の手間を考慮し、高齢者の割引対象者は、特別乗車証を所有する方とします。なお、収支状況や他市事例も踏まえつつ、「運転免許証自主返納者支援事業」の対象年齢と整合を図る形で後期高齢者（75歳以上）を対象とします。

【対象者】：申請時に75歳以上

【割引額】：乗車運賃1回200円を100円に割引

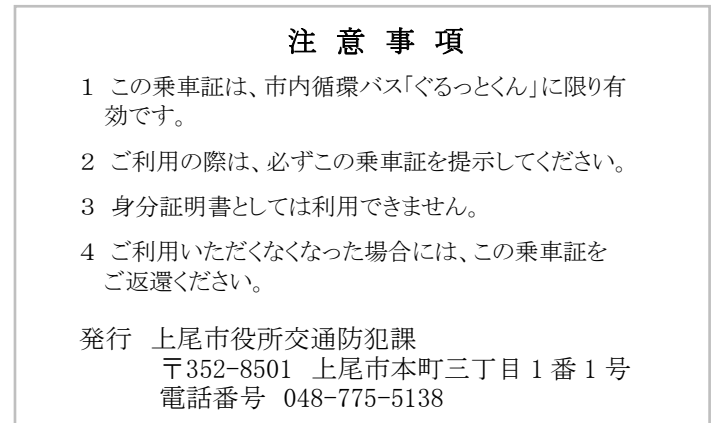
【使用期限】：有効期限なし

【受付方法】：交通防犯課窓口、郵送、メールおよび電子申請

【申込者数】：令和7年5月16日現在 4,200人

【イメージ図】表

【イメージ図】裏



【運行路線名の変更】

『大石桶川線』

【旧】

大石桶川線

大石桶川線（藤波経由）

【新】

⇒ 大石桶川線

大石桶川線（北上尾駅西口発）

⇒ 大石桶川線（藤波経由）

『大石領家北上尾線』

【旧】

北上尾駅行き

上尾駅行き

【新】

⇒ 北上尾駅西口行き

⇒ 上尾駅西口行き

『平方丸山公園線』

【旧】

リハビリセンター行き

リハビリセンター行き（恵和園行）

上尾駅西口行き

上尾駅西口行き（恵和園行き）

【新】

⇒ リハビリセンター行き

リハビリセンター行き（畔吉止まり）

⇒ リハビリセンター行き（恵和園経由）

⇒ 上尾駅西口行き

上尾駅西口行き（畔吉発）

⇒ 上尾駅西口行き（恵和園経由）

『平方小敷谷循環』

【旧】

わくわくランド先回り

小敷谷先回り

【新】

⇒ 外回り

外回り（小敷谷発）

外回り（公民館南止まり）

⇒ 内回り

内回り（リハビリセンター発）

内回り（こどもの城止まり）

内回り（公民館南発）

内回り（小敷谷止まり）

『大谷循環』

【旧】

日産先回り

戸崎先回り

【新】

⇒ 地頭方先回り

⇒ 戸崎先回り

戸崎先回り（戸崎経由）

壹丁目東止まり

『上平箕の木循環』

【旧】

上平箕の木循環

【新】

⇒ 上平箕の木循環

上平箕の木循環（箕の木発）

上平箕の木循環（上郷集会所前止まり）

『上平菅谷北上尾線』

【旧】

北上尾駅東口行き

上尾駅東口行き

【新】

⇒ 北上尾駅東口行き

北上尾駅東口行き（直行）

⇒ 上尾駅東口行き

上尾駅東口行き（直行）

『原市平塚循環』

【旧】

市役所先回り

水上公園先回り

【新】

⇒ 平塚先回り

平塚先回り（スポーツ総合センター経由）

平塚先回り（消防署東経由）

⇒ 原市先回り

原市先回り（スポーツ総合センター経由）

原市先回り（消防署東経由）

『原市瓦葺線』

【旧】

瓦葺ふれあい広場行き

上尾駅西口行き

【新】

⇒ 原市瓦葺行き

原市瓦葺行き（沼南駅止まり）

原市瓦葺行き（稲荷八津山止まり）

原市瓦葺行き（原市平塚循環経由）

⇒ 上尾駅東口行き

上尾駅東口行き（直行）

上尾駅東口行き（稲荷八津山発）

上尾駅東口行き（沼南駅発）

タクシー車両の有効活用方法について (令和 6 年度 研究調査結果最終報告)

令和7年3月
上尾市交通防犯課

<目的>

本市では、上尾市公共交通計画の令和4年度から令和8年度までの基本施策として、「タクシー車両の有効活用方法の研究」を掲げており、令和6年度においては様々な自治体、民間事業者と情報交換などの協議を行ってきた。

この報告書は、これらの協議の中で明らかとなったオンデマンド交通、タクシー補助（助成）、ライドシェアに関するメリットやデメリット、参考資料などについて、取りまとめたもの。

<目次>

1. デマンド交通について……………	1 ページ
①デマンド交通とは……………	1 ページ
②デマンドシステム提供事業者との情報交換……………	6 ページ
③デマンド交通導入自治体への視察……………	7 ページ
④本市における試算……………	11 ページ
⑤デマンド交通のメリットとデメリット……………	13 ページ
2. タクシー補助(助成)制度について……………	14 ページ
①タクシー補助（助成）制度の概要……………	14 ページ
②タクシー補助制度導入自治体への視察……………	14 ページ
③他のタクシー補助制度……………	18 ページ
④タクシー補助（助成）制度のメリットとデメリット……………	18 ページ
3. ライドシェアについて……………	19 ページ
①日本におけるライドシェアの概要……………	19 ページ
②公共ライドシェアシステムを構築する企業との協議……………	19 ページ
③ライドシェア導入のメリットとデメリット……………	21 ページ
4. 今後のタクシー有効活用に関する調査、研究等の方向性……………	23 ページ

参考資料：タクシー車両の有効活用に関する事例

1. デマンド交通について

①デマンド交通とは

(1) 概要

オンデマンド交通（以下「デマンド交通」という）は、バスのように複数人が乗り合わせながら、タクシーのように利用者の要望に沿った運行を行う移動サービス。定時定路線から乗降地点を全く定めない形態、予約を伴う運行など、自由度の高い運行が可能である。

また、道路運送法では、一般乗合旅客自動車運送事業の「路線不定期運行」や「区域運行」に区分され、使用する車両はワゴンやセダンなどが多く、地域の需要に応じた定員サイズでの車両で運行される。

(2) 経路と乗降地点の柔軟性

デマンド交通と路線バス、タクシーの特徴を表すと、次のようになる。

	路線バス	タクシー	デマンド交通
経路	固定	自由	自由
乗降地点	固定	自由	自由
時間	固定	自由	自由
車両	バス車両が主	セダンやワゴン車	セダンやワゴン車が主
利用形態	乗合	貸切	乗合

(3) 運行方式

運行方式としては、以下の4つがある。

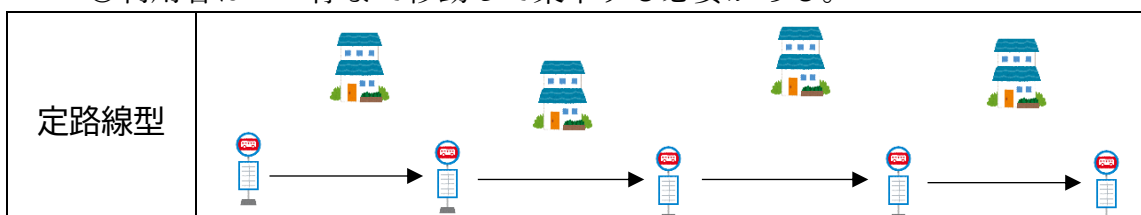
①定路線型：バス停などがあり定路線だが、予約がなければ運行しない。

メリット

○路線バスと異なり予約による運行のため、無乗客にならない。

デメリット

○利用者はバス停まで移動して乗車する必要がある。



⑧迂回型：定路線だが予約に応じて迂回するもの。

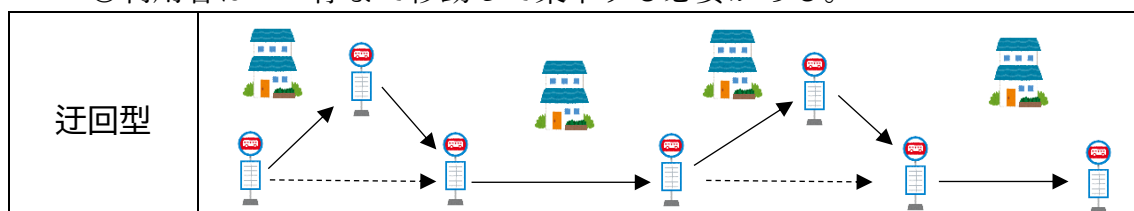
メリット

○予約に応じてルート迂回し、最短で運行することが可能。

デメリット

○始発の発車時間を固定して、効率的に運行する必要がある。

○利用者はバス停まで移動して乗車する必要がある。



⑨自由経路・停留所固定型：予約に応じてバス停間を最短で運行するもの。

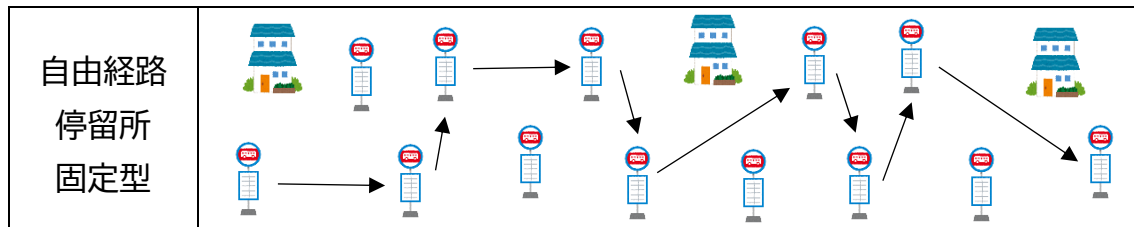
メリット

○予約によりバス停を選択し、最短経路を運行することが可能。

○バス停を多数配置することで、利用者のバス停までの移動負担を軽減できる。

デメリット

○始発の発車時間を固定して、効率的に運行する必要がある。



⑩自由経路・ドアツードア型：区域内で予約に応じて、利用者の自宅などに直接送迎し運行するもの。

メリット

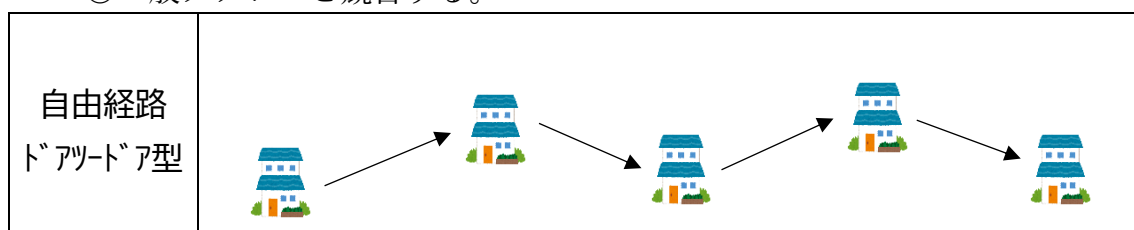
○利用者がバス停まで移動する必要がない。

デメリット

○乗り合わせの予約状況で運行ルートが変わるため、目的地までの所要時間が一定ではない。

○車両が少ない場合、他方面への同時運行が難しい場合がある。

○一般タクシーと競合する。



運行時刻は、以下のパターンがある。

○時刻表はあるが、予約がある場合に運行するもの

○始点と終点の時刻を決め、経路上の通過地点では大よその時刻を設定するもの

○時刻は設定せず、運行時間内は自由に利用できるもの

ただし、経路・乗降地点・時刻の全てが自由という運行形態を取るものは少なく、多くの地域では、乗降地点を定め、目安の運行時刻を定めている。

(4) 運用について

デマンド交通の予約及び配車などの運用については、デマンド交通誕生当初はオペレーターによる電話予約のみだったが、近年では乗り合いながら、最適なルートを算出するため、AI による予約システムが開発されている。

また、事業者が全ての予約システムから車両、運転手まで自社で確保するものから、予約システムのみ提供し、運行は地元タクシー会社が行うものなど、様々な受託方式がある。

例 1：AI デマンドシステム提供型事業者の場合

○AI デマンド予約システムの提供を主として、事業を展開している。

○自由経路、停留所固定型として運行し、AI にて予約状況から最適な停留所間のルートを算出する。

○利用者は、主にスマートフォンやパソコンで予約を行う。

○実際の運行は、市内外のタクシー会社やバス事業者等が行う。

○車両は自治体が用意し、受託したタクシー会社等が運行するか、タクシー会社等の車両を使用する場合もある。

○市内の公共施設、病院、商店などを停留所として指定する。

○運行許可は受託したタクシー会社等で申請する。

⇒こうした事業者の場合は、地域の輸送資源等を活用するメリットがある一方、一般的に地域の様々な交通事業者との調整や地域における説明会等の実施、停留所の設置交渉などを行政が行うものの、各関係者の利害関係の調整が円滑に進まないケースや、実際の運行事業者であるタクシー会社等に受託を断られることや、あるいは見つからない場合が散見される。

なお、この AI デマンドシステムの導入にあたっては、令和 6 年度時点では、国の「デジタル田園都市国家構想交付金」の交付対象となる。

例 2：デマンド交通一括受託事業者

○予約システムや電話予約オペレーター、車両、運転手まで全てを事業者で用意し、運行する。

○自宅から目的地まで運行する自由経路、ドアツードアによる運行。

○受託事業者が運行許可も取得する。

⇒こうした事業者の場合は、全てを事業者で確保、準備するため、地域の輸送資源等が不足している場合でも、デマンド交通の導入が可能となるメリットがあるが、地域にタクシーやバス等の運行事業者がいる場合には、利用者の奪い合いに繋がり廃業や撤退等を加速させる可能性がある。

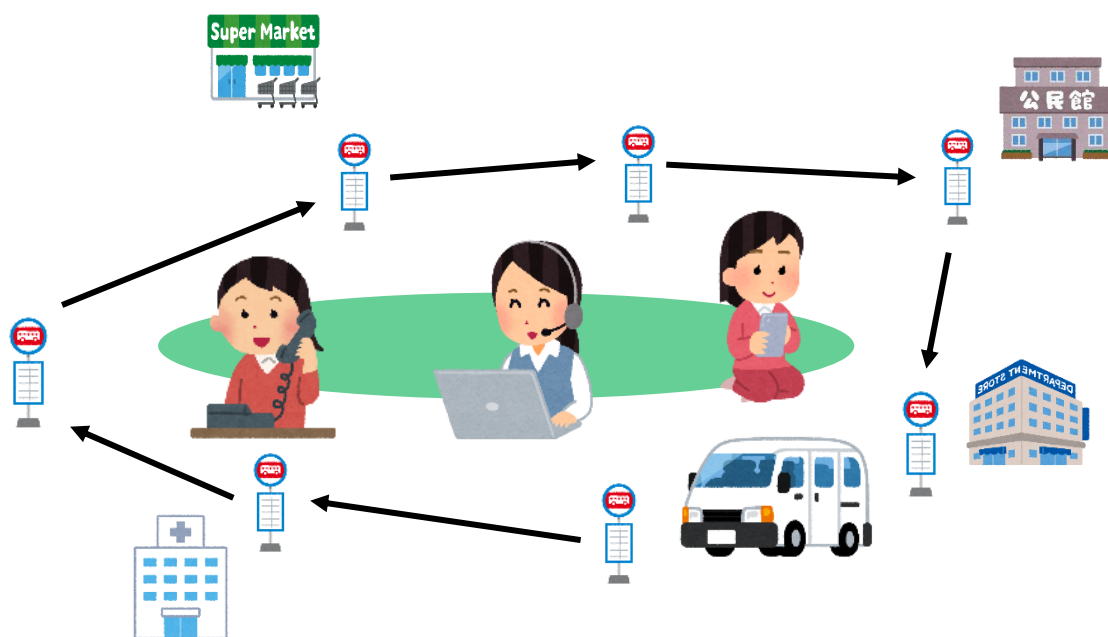
また、ドアツードアによる運行は、外出回数の低下に繋がる面もある。

（５）乗車料金について

デマンドタクシーを導入している自治体の乗車料金設定としては、運行方式の違いや立地条件等により異なるものの、100 円～500 円程度としているケースが多数を占めている。

（６）乗車対象者について

対象者を高齢者や障害者等に限定する自治体がある一方、誰でも利用可能としているデマンド交通もある。鴻巣市では、両者の運行を同時に行っている。



<鴻巣市>

	①デマンド交通ひなちゃんタクシー	②このす乗合タクシー
対象	70歳以上や要介護者など	誰でも
予約	不可	可(完全予約制)
運行	平日のみ 8:30~17:00	毎日運行 8:30~18:00
料金	タクシー料金の 1/2 最大 2,000 円	高齢者等 300 円、小・中学生 200 円、一般 500 円
目的	通院、通所、通学、買物等に限定	用途の限定なし
限度	1人につき月8回まで	なし
乗合	原則不可	目的地と時間により乗り合う可能性あり
乗降	指定場所	指定場所

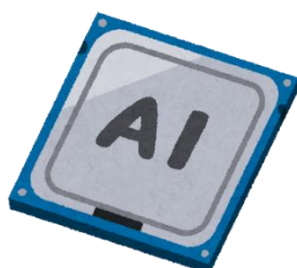
①は、対象者と利用回数が制限されているものの、対象となる高齢者等が増加した場合には、歳出の増加に繋がるものと考えられる。また、用途が通院等に限られるため、外出機会の拡大も一部に限られ、料金も短距離であれば自己負担額は少ないものの、遠距離では個人負担が増す側面がある。

一方、交通空白地域にとっては、目的地まで直接移動できる貴重な手段となり、また、通院や買物など日常生活や健康維持に欠かせない移動は可能となっている。

②は、誰でも予約可能で気軽に利用でき、料金設定も負担感の少ない額に抑えられているが、利用者が増加すると利用料収入も増えることから歳出額も抑えられるものと考えられる。

ただし、乗合率が低迷すると運用コストが回収できず、財政負担が増大する。また、既存路線バスやコミュニティバス、タクシーの利用者減に繋がる可能性がある一方、交通空白地域を含め移動手段の提供機会に大きく貢献でき、外出機会が増加することが期待できる。

①、②問わず、対象者や利用者の増加、利用ニーズの増加に伴い、車両の追加を要する場合には、運行コストの増加に繋がる。



②デマンドシステム提供事業者との情報交換

AI デマンド交通運行システムである「チョイソコ」について、埼玉県内で展開している事業者と情報交換を行った。

(1) 概要

日 時：令和6年8月28日（水）15：00～

場 所：ヒヤリング：上尾市役所4階

出席者：交通防犯課、埼玉トヨペットホールディングス(株)

(2) ヒヤリング

◆システムの内容

チョイソコはトヨタ自動車グループの関連企業である(株)アイシンが開発したオンデマンドタクシーの運行システムとなっている。全国では、68市町村で163台以上が運行している。埼玉県内では、埼玉トヨペットホールディングスが代理店として展開しており、さいたま市や朝霞市などで運行を行っている。民間企業が実施主体となっている点も特徴的である。

システムとしてはアプリでもコールセンターでも利用申込を可能としており、高齢者でも利用しやすい環境を構築して、乗降場所もきめ細かく設定することが可能となっている。

◆導入に向けての懸念材料

チョイソコ導入にあたっては、地元説明会や関連公共交通事業者との調整などを一括して受託し行っている。このうち、公共交通事業者とは利用者が重複する分より丁寧な調整が必要で、事業者の経営を圧迫しない枠組みを構築する必要がある。具体的には対象者や運行エリア、乗り入れ先の限定が挙げられる。また、地域のタクシー事業者などの賛同や参画が得られない場合には、導入が進まないこともあり得る。

◆運行経費削減に向けた取り組み

運行にあたり企業スポンサー等を募り、その協賛金は運行経費に充てることから、自治体の支出削減に繋がる。こうした企業スポンサーの開拓や営業も一括して行っている。

◆実施を着実にいき、利用者を増やす取り組み

高齢者を中心としたスマートフォンの操作に不慣れな利用者に対しては、説明会や講習などのフォローが重要になってくる。また、乗降場所となる商店や公共施設の利用についても、事前の告知や説明、調整が欠かせないため、人員や工程数がかかる点は念頭に置く必要がある。

③デマンド交通導入自治体への視察

デマンド交通を導入している自治体のうち、システムや運行を一括して委託し実施している千葉県君津市を訪問し、情報交換などの視察を行った。

(1) 概要

日 時：令和6年11月14日（木）13：00～

場 所：ヒヤリング：君津市上総地域交流センター

見 学：君津市デマンド交通営業所

出席者：君 津 市：市民生活課交通防犯係・企画調整課交通政策室

上 尾 市：交通防犯課職員2名

大新東(株)：埼玉営業所・運営企画室

(2) ヒヤリング（君津市）

◆導入経緯

千葉県君津市は、市域西側の海近くの平野部と東側の山間部に分かれており、山間部の上総地区において、路線バスとコミュニティバスが廃止され、タクシー会社も撤退してしまった。

山間部は集落が点在しており、面として公共交通を考える必要があり、デマンド交通を導入することとなった。かなりの回数の住民説明会を行ったが、当初は住民説明会を行っても住民から懐疑的な意見が多く出されていたものの、現在ではむしろ継続を求める声のみとなっている。

君津市ではスクールバスを日中に路線バスとして運行する実証実験を行ったが、ドアツードアのフルデマンド交通と比べてバス停に移動することへの手間があり、結局実験結果は芳しいものではなかった。フルデマンド化により久留里線の乗降客を奪ってしまうジレンマもある。

市全域にデマンド交通を拡大するよう求められているが、交通空白地に対する手段として導入しており、経費の面からも厳しいと考えている。将来的にコミュニティバスが廃止となれば代替手段としての導入はあり得ると考えている。

◆利用者数の推移

以前は、スクールバスとしても使用していたが、学校の統廃合によりデマンド交通を使用することがなくなった。このため、一旦は落ち込んだものの少し回復している。

◆収支率・乗合率

令和5年度は、7.5%ほどとなっている。乗合率は市では把握していない

ものの、大新東(株)の統計では17%となっている。

これまで収支率を公共交通計画の指標として使ってきたが、どれだけ収支率が低くても廃止できない前提があるため、収支率を指標とすることを今年度から取りやめた。外出機会の創出など、アウトカム指標に切り替えることとした。

◆他の交通機関との競合

上記の経緯から、特に競合が問題となることなくデマンド交通導入に至った。相手としては久留里線のみである。昔から生活圏が海沿いと山側で分かれており、あまり東西の行き来の需要はないため要望もそれほど大きくないが、木更津市に行きたいとの要望はある。

ただし、観光資源を含めるなど今の運行区域を少しでも出ることについては、タクシー会社より反対意見が出ている。また、経費も増大する懸念が大きい。そもそも路線バスやタクシーの撤退などの経緯がなければ、デマンド交通の導入は不可能だったと感じている。

なお、視察後の11月27日に、JR東日本(株)より久留里線の一部区間(久留里～上総亀山駅)を廃止すると発表された。

◆AI化するなど経費削減

受託者がAI化は受託者との調整が必要で、まだ市と受託者の温度感の違いがある。

◆転出者の追跡調査

転出者の追跡は行っていない。一度だけアンケート調査を行った際に整理したことはあった。

◆事業者の選定

プロポーザル方式によって事業者を決定した。ただし、応募は現在の大新東(株)のみで、同社はコミバスやスクールバスなども受託している。

◆トラブルや大きな問題点

特に大きな問題は発生していない。大新東(株)に関しては、社員教育が行き届いており、むしろ運転手の接遇で褒められることがある。クレームも大新東(株)が引き受けており、市で受けることは少ない。

(3) 営業所見学(君津市・大新東(株))

◆予約システム

開始当時から現在のシステムを使用し、利用者から入電があると電話番号から自動的に画面に登録者情報が表示される。日ごと、車ごとの情報が2画面にそれぞれ表示され、わかりやすく情報を得ることができる。マウ

スのみの操作で検索や登録ができ、オペレーターは簡単な操作で処理ができています。

現在主流の AI システムでは、通信や処理速度のタイムラグがあるため、予約時間の間隔を前後約 10 分の余裕が必要だが、オペレーターがピンポイントで予約処理するため、タイムラグを考慮せず乗合させるなど効率的な配車ができている。

このため、乗合率は 17% となっていて、これは AI システムではできない数字である。また、一定時間走行するごとに予約の間を約 20 分開けて、利用者の都合による遅れの時間が出て調整できるようにしている。

その他にも、AI ではドアツードアに対応できないため、こうした点が、オペレーターによる人の手の予約でしか、なし得ない利点である。ただし、Web やアプリで予約できない点や、最適ルートが表示されない面はデメリットである。

ルートに関しては、カーナビを元にしたシステムは遠回りを案内することがあり、ベテランドライバーが経験から最適なコースを走っている。オペレーターの女性は長く地域でスーパーを経営していて住人の情報に熟知しており、ドライバーは元々市域内の宅配運送をしていたため、ほとんどの個人宅を把握している。このような人材を確保できたことが成功に繋がっている。

今後は AI システムの導入を検討しているが、現在のシステムの利点を超えるシステムの選定に慎重に取り組んでいる。

◆車両

10 人乗りのワゴン車 2 台、7 人乗り 1 台で運行していたが、最近 7 人乗りワゴン車を予備車として増車した。

利用の中心が高齢者のため、ノンステップに近い方がよい。また、椅子を汚されることがあるため、ビニールカバーを被せている。予約システムからの配車指示は、搭載のタブレット端末に表示される。

運行区域が大きいと、1 台あたりの走行距離は長い。いちいち営業所に戻らず休憩できるよう、公園駐車場など休憩場所も柔軟に対応することがある。

買い物などの利用で多くの荷物を載せる人がおり、大きい車両になっている。ドアツードア方式は、沢山の荷物があっても玄関先まで運行するため、まとめ買いなどもできてしまい、むしろ外出機会の低下に繋がることがある。本来デマンド交通は、狭いエリアを小さな車両で運行することに長けており、広域になると予約や配車が難しくなってくる面もある。

◆営業所用地

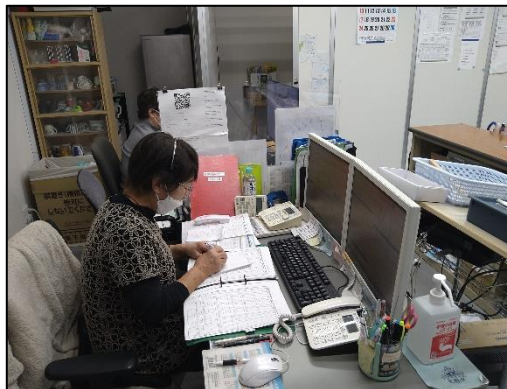
君津市では、コンビニ跡地を営業所とした。以前はタクシー車両（緑ナンバー）と自家用車（社員の車や社の連絡車など）の駐車場は明確に分けて、タクシー車両1台ごとに決まった駐車場がなければ運輸支局から認可が下りなかったためスペースに余裕のある場所を探した。今はそれほど厳しくはないと思う。

埼玉県自治体でも来年からの実証実験運行の依頼があり、営業所の候補地を探している。1か所営業所を設置すれば隣接市町村はカバーできるが、無いところは新たに立ち上げなければならない。

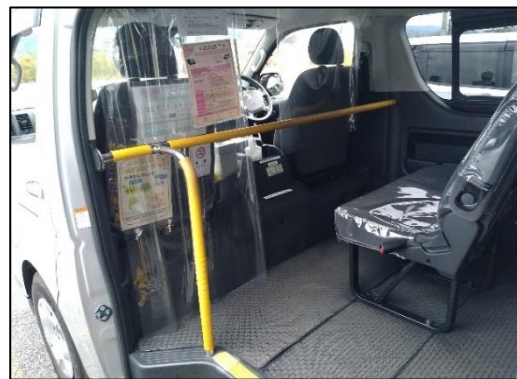
【営業所】



【オペレーターと予約システム】



【車両】



④本市における試算

(1) 前提条件等

試算にあたっては、デマンド交通の概要を踏まえて導入する際の条件や規模を整理し、以下の基本事項を前提条件として試算する。

<運行内容等>

項目	内容
形態	経路自由・停留所固定・非固定ダイヤ
対象	誰でも
予約	可(完全予約制)
運行	毎日 8:00~19:00
料金	一律 400 円
目的	用途の限定なし
限度	なし
乗合	目的地と時間により乗り合う可能性あり
乗降	指定場所

次に、仮想導入区域として面積及び域内人口等を下記のとおり設定する。

<導入区域等>

	区域人口	会員推計	面積	停留所数	運行車両数
区域 A	8,200 人	820 人	7.0 km ²	50~60 箇所	2台
区域 B	7,000 人	700 人	2.8 km ²	30~40 箇所	1台
区域 C	33,500 人	3,350 人	4.2 km ²	//	2台

※会員推計は、区域人口の 10%で試算

(2) デマンド交通を導入した場合の試算（年額）

<A 区域>

費目	金額	内容
導入費	約 2,650,000 円	車両 2 台体制
運用費	支出	約 14,550,000 円
	収入	約 393,600 円
	差引	約 14,156,400 円

<B 区域>

費目		金額	内容
導入費		約 2,220,000 円	車両 1 台体制
運用費	支出	約 12,000,000 円	
	収入	約 336,000 円	年間 840 人利用×400 円
	差引	約 11,664,000 円	

<C 区域>

費目		金額	内容
導入費		約 2,650,000 円	車両 2 台体制
運用費	支出	約 14,550,000 円	
	収入	約 1,608,000 円	年間 4,020 人利用×400 円
	差引	約 12,942,000 円	

※収入の年間利用者数は、会員推計の 10%×12 カ月で試算

※導入費の主たる内訳：システム構築費、端末等設備費、会員登録等作業費

※運用費の主たる内訳：システム利用料、コールセンター費、データ管理費、
車両維持・管理費、人件費

※運用費の差引額は年額

(3) 一括して運行事業者に委託した場合

車両 1 台あたり、月額約 1,200 千円の運行コストが発生する見込み。ただし、運行エリアが拡大し、車両数が増えれば、スケールメリットにより 1 台あたりの単価は下がる。

<運行車両 2 台+予備車 1 台を導入した場合の運行コスト>

費目		金額	内容
運用費	支出	約 39,600,000 円	車両 2 台+予備車1台 月額 1,100,000 円×3 台×12 カ月
	収入	約 3,600,000 円	年間 9,000 人利用×400 円
	差引	約 36,000,000 円	

⑤デマンド交通のメリットとデメリット

以上から、デマンド交通のメリット、デメリットをまとめると、以下のよう
な点が考えられ、導入の検討にあたっては、こうした点を十分考慮する必
要がある。

メリット

- 民間路線バス、市内循環バス「ぐるっとくん」、既存タクシーなど、運行本数
が十分でないエリア、バス停から遠いエリアでの導入により、さらにきめ細
やかな移動ニーズへの対応が可能となる。
- 高齢者など、既存のバス停までの移動も困難な利用者にとって、外出機会の
提供に繋がる。
- 各自の予定に合わせた移動がある程度可能になる。
- 乗合を前提にすることで、タクシー利用よりも安価に移動できる。
- バス車両が進入できない狭路地でも運行できる。
- タクシー事業者だけではなく、NPO など、多様な運行主体で実施できる。

デメリット

- 本市は、民間路線バス、ぐるっとくん、タクシーと移動手段が充実してお
り、交通空白地が狭いため、デマンド交通が既存事業者と競合により、各々
すみ分けができないと、既存事業者の利用者を奪い、事業者の撤退や衰退に
繋がる。（デマンド交通は基本的にバス等が運行していない地域をターゲット
としており、他市ではバスと競合しないよう、行先の制限も行っている。）
- 外部からの事業者や NPO 等による運行をした場合は、その懸念が顕著とな
り、地元タクシー事業者と軋轢が生じる恐れがある。
- 乗合率が低下した場合に輸送コストが増大し、財政負担が増す。
- 利用料金を低価格にした場合、利用者が増加するため、財政負担が増す。
- 利用者数に対してコストがかかりすぎる。
- 車両が小さく定員が限られるため、予約状況によっては乗車できない恐れが
ある。
- 設定区域外には自由に出かけられない。
- A I システムの場合、スマホ操作が必要なため高齢者には抵抗感がある。
- タクシー運転手不足により安定的な運行が図れない恐れがある。

2. タクシー補助（助成）制度について

①タクシー補助（助成）制度の概要

タクシー利用者に対し、乗車の際に支払う乗車料金の一部を補助、助成する制度。移動手段を持たない高齢者世帯や運転免許証を自主返納した高齢者の買い物や通院など、日常生活の移動手段とした導入されることが多くある。なお全国の自治体の中には、デマンド交通を導入したものの利用率が伸び悩み、タクシー補助制度に切り替えた事例もある。

②タクシー補助制度導入自治体への視察

タクシー補助制度を行っている自治体の中で、福島県本宮市は距離別料金でなおかつ対象者を限定しない定額タクシー（まちタク）を導入し、実施している。乗合タクシー（デマンドタクシー・チョイソコ）も合わせて行っているため、これらについて情報交換を行うため同市を訪問し、視察を行った。

（1）概要

日 時：令和7年2月10日（月）13：00～

場 所：ヒヤリング＝本宮市役所3階

見 学＝本宮市商工会白沢支所

出席者：本 宮 市＝生活環境課 地域交流係

上 尾 市＝交通防犯課

（2）ヒヤリング（本宮市）

◆導入経緯

本宮市は、旧本宮町と白沢村が合併して誕生した。乗合タクシーに関しては白沢村内の商店街活性化策として始まり、全国的にも先駆けであった。旧町村の交通体系を見直すこととなり、令和2年度に協議会組織を立ち上げ、令和3年度に交通計画を策定し、コミバス、乗合タクシー、定額タクシーの3体系を地域の特性に合わせて導入した。公共交通の再編は、市長の公約でもあった。協議会長を市長としたため、意思決定速度は速かったと思う。

◆利用者数の推移

定額タクシーの登録者数、利用者数は増加傾向にあるが、まだまだ認知されていない点が課題である。乗合タクシーについては新規に始まった本宮二中地区は順調に増加しているものの、旧白沢村区域では域内循環運行

の落ち込みがあった。これは乗降場所が指定場所のみに変更になったことが大きいと考えている。利用する人も、次第に固定化してきている。

◆定額タクシーサービスの、他の区域への拡充

他の区域から定額タクシー導入に対する要望もあるが、現在は全く考えていない。本宮市は市中心部がコンパクトなので、定額タクシーのやり方がぴったりとはまった。他の区域は面積も広く、走行距離もかさみ、財政支出も格段に増加する。ただし、要望の多い内容として、今後は乗降指定場所の増加や、乗降指定場所間の移動も可能とするかを考えている。

◆乗合タクシーの運行時間拡大

現在のところ予定はない。オペレーターの勤務時間との兼ね合いもあり難しい。

◆未配車やキャンセルの状況

配車後のキャンセルはほぼない。むしろ本宮二中区域内については利用数の高まりから配車できないことが増えており、増車の可能性がある。

◆乗合率

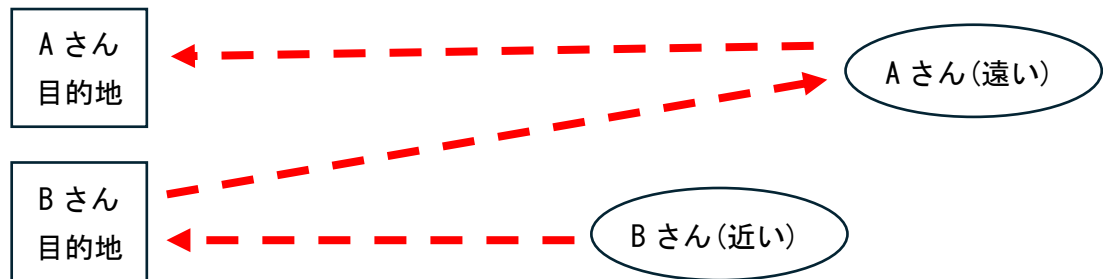
乗合タクシーは定時路線のため、乗合できている。定額タクシーでは家族の乗合は多いものの友人・知人同士の乗合は極めて少ない。

◆オペレーターを商工会とした理由

商工会で行っていたという前提はあるが、チョイソコのアイシンのオペレーターは地元の地理に精通しておらず、配車時などに細かな調整がきかない。また、アイシンのAIではあくまでも先行予約の運行が優先されるため、非効率な配車となる面がある。

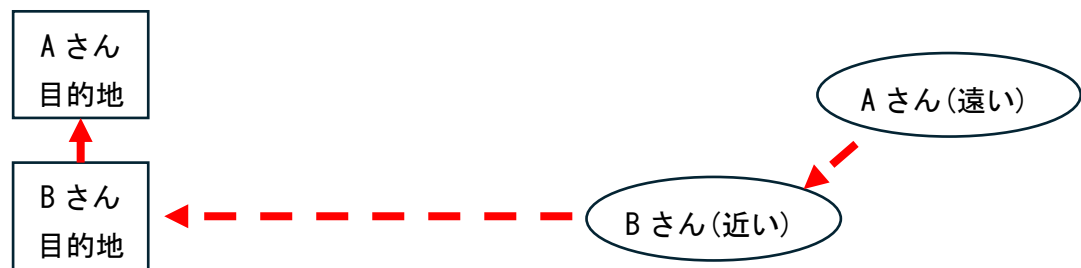
【Bさんの予約が先に入った場合のAIによる配車】

あくまでもBさんが優先で、合計の走行距離や運行時間を考慮せず、Bさんを目的地に送り届けた後にAさんを迎えに行く場合がある。



【Bさんの予約が先に入った場合のオペレーターによる配車】

Bさんの予約が先でも最初に遠いAさんを迎えに行き、それぞれの目的地に送り届ける。



協議会の委員である福島大学の学識経験者の紹介でチョイソコを導入したため、他のシステム会社と比較検討することはなかった。チョイソコに関しては、導入後のフォローや問い合わせなどに対するレスポンスが悪く感じる。これは直接アイシンと契約しているためと考えられる。福島を含む東北ではアライアンス企業もなく、あまりチョイソコにするメリットも薄いと思うが、代理店などにより企業スポンサーの招致や関係先との調整などのバックアップ体制があれば違ってくる。

◆収支率など財政負担の割合

定額タクシーに関しては、目標を負担率 50%で設定し、目標値どおりで推移している。乗合タクシーは 10%前後となっている。

◆事業者への影響

乗合タクシー、定額タクシーともに市内のタクシー事業者で運行しているため、経営悪化などの影響はなく、むしろ定額タクシーの利用増により経営は好転した。元々夜間の需要が少なく、定額タクシーの需要が大きいことから、勤務シフトを昼間帯に集中させるなど、ドライバー不足に対しても効率的な運用ができています。

本宮には民間路線バスが本宮～郡山間の 1 路線しかなく、バスとの競合もなかった。唯一ある観光バス会社によりコミバスを運行している。

◆今後の方針

国の補助などがあるのは知っているが、定額タクシーや乗合タクシーの拡充と同様に、企業送迎などを統合する Maas などその他の交通施策を導入することは考えていない。今後の課題は公共交通に関する周知とキャッシュレス化と考えており、まずはその点に注力していくつもりで、出前講座などを行っていくことを予定している。

(3) 商工会（乗合タクシー配車）見学（本宮市商工会白沢支所）

◆商工会立地

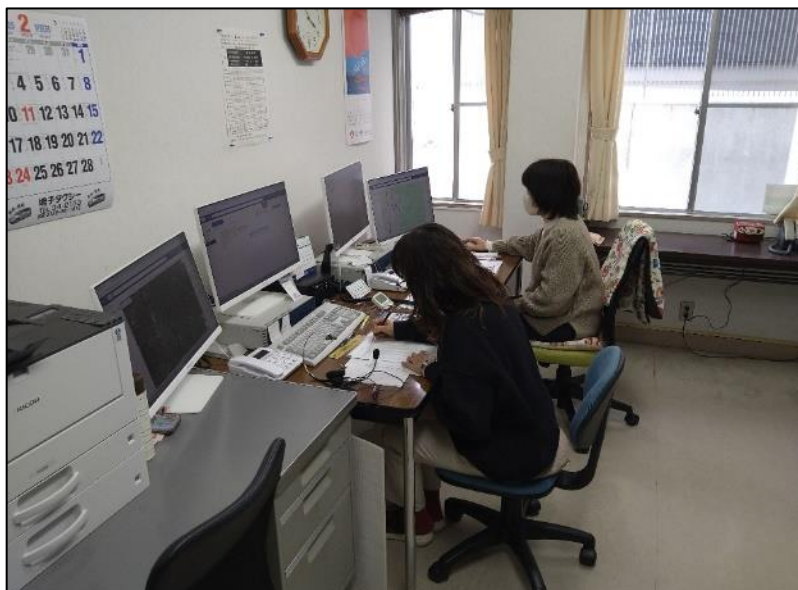
オペレーター業務のみ、旧白沢村商工会である支所で業務を行っている。2町村合併後、商工会の主業務は本宮町に集約された。

◆予約システム

オペレーター2名体制で予約受付を行っている。訪問時間が16:00頃で最後の配車受付時間を終了していたため、予約の入電はなかった。通常でも、14:00ぐらいの予約が最後で、夕方はほとんど予約が入らないとのこと。以前のシステムは電話番号から氏名、住所が割り出せたが、今のシステムは紐づけされておらず、誰からの電話かを調べなければならない点が面倒な部分である。PCは商工会で独自に整備したもので、チョイソコからの提供品ではない。

3名のオペレーターの内、1名は白沢村での運行開始時から勤務しているベテランとのことでその経験値は貴重だが、新システム導入時には慣れるまで苦労したとのこと。

【オペレーターと予約システム】



③他のタクシー補助制度

本宮市以外では、タクシー補助制度を実施している自治体として、以下の例がある。

<S 市>

○人 口：約 36,000 人

○対象者：市内在住の 75 歳以上か、18 歳～74 歳で運転免許証を所持していない者

○補助額：補助券 500 円分×年間 60 枚

○予算額：22,320 千円（年額）

上記を当市に当てはめた場合、人口比で約 6.4 倍となることから、予算規模は 142,848 千円となる。なお、タクシー補助制度に対する国庫補助等は、令和 6 年度時点では確認できていない。

④タクシー補助（助成）制度のメリットとデメリット

以上から、タクシー補助制度のメリット、デメリットをまとめると、以下のような点が考えられ、導入の検討にあたっては、こうした点を十分考慮する必要がある。

メリット

- 既に地域にあるタクシーという輸送資源を使うものであり、新たな枠組みや交通システムを立ち上げる必要がない。
- 導入に関する新たな費用や人的コストを低く抑えられる。
- 人口や利用者の減少により定期路線運行が非効率となった際に、乗客一人あたりの財政支出の適正化が期待できる。
- 自宅から出かけられるため身体的負担が少ない。
- タクシー事業者の経営安定化が期待される。

デメリット

- 財源確保が課題としてあり、利用者の年齢制限や利用回数制限、行先の限定、補助の上限額を設定することが必要。
- タクシー供給量が不足しているため制度導入前に需要に対する供給量が十分か、慎重な検討を要する。
- 補助制度の開始により昼間の輸送ニーズが増え、運転手の日中シフトが増加することにより、夜間のタクシー不足が進む。

3. ライドシェアについて

①日本におけるライドシェアの概要

日本では、令和6年3月にタクシー供給不足の解消策として、いわゆる「日本版ライドシェア」がはじまった。これは、地域の自家用車や一般ドライバーが有償で運送サービスを提供するもので、タクシー事業者の管理の下で行われる。令和6年4月から東京（23区と武蔵野、三鷹2市）、京浜（横浜、川崎2市など神奈川県4市）、名古屋（名古屋市など愛知県12市3郡）、及び京都市域（京都市など京都府8市4郡）の4区域で運行が開始された。

一方、同時期に、タクシー事業者と市町村・NPO等とで共同運営し、自治体等が主導して地域の自家用車や一般ドライバーを活用する「公共ライドシェア」制度もスタートした。これは、タクシー運賃の一部に行政が補助、助成する制度で、移動手段を持たない高齢者世帯や運転免許証を自主返納した高齢者の買い物や通院など、日常生活の移動手段として導入される例が増えている。

②公共ライドシェアシステムを構築する企業との協議

現在、富山県朝日町等で公共ライドシェア運行を行っている(株)博報堂と、同社のシステムの概要や、公共ライドシェアについて情報交換を行った。同社では、地域に住む住民同士のライドシェアを、ソフト・ハード両面で支援している。

(1) 概要

日 時：令和7年2月27日（木）15：00～

場 所：ヒヤリング＝別館2階OAルーム（オンライン）

出席者：交通防犯課、(株)博報堂

(2) ヒヤリング

◆システムの内容

(株)博報堂では、富山県朝日町での公共ライドシェア立ち上げから関わり、現在は全国の4市町で運行している。

システムの特徴としては、地域内に住むまだ運転可能なシニア層を中心にドライバーを募り、それぞれのドライバーが運行可能な時間に利用者からの依頼があった場合にマッチング成立となり、希望の行き先まで送り届けるサービスとなる。

ドライバーと利用者のマッチングは LINE かオペレーターによる電話予約としており、運行管理には地域のタクシー事業者等に参画していただくようにしている。

◆運行形態

事業者協力型自家用有償旅客運送として運行している。

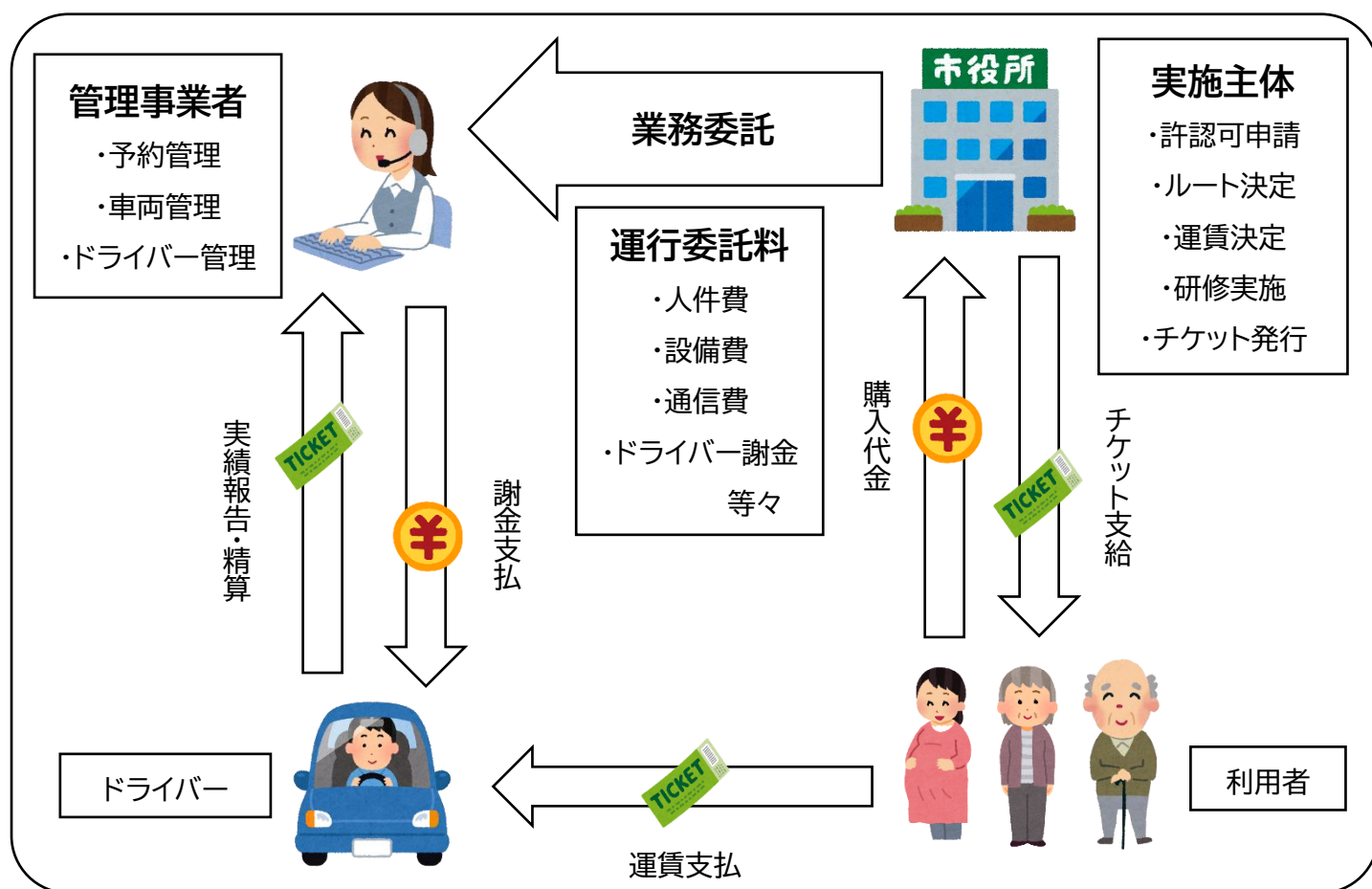
◆ドライバーについて

当初の立ち上げ時には、地域貢献やボランティアに対する意欲の高い人々に担っていただき、この他に地元企業が宣伝広報を目当てに参加するケースや、収入目的に参加するドライバーが集まるケースがある。

各ドライバーは自分が運行できる時間を予め決めて LINE アプリ上で登録し、その時間に依頼が入れば利用者を運ぶこととなるので、予定外に急な運行依頼が入ることはない。利用者側も通院など決まった曜日や時間に移動するケースが多く、必然的に同じドライバーが同じ依頼者を何度も乗せるケースが多くなるため、コミュニケーションがより深化しやすくなる。

◆運賃の支払い

運賃は距離に関わらず定額としており、現金での支払いはドライバーが釣銭を用意する手間がかかるため、チケット制としている。利用者は事前に役所でチケットを購入して降車時にドライバーにチケットを渡し、ドライバーは運行管理事業者にチケットを渡すと運賃収入が支払われる仕組みとなっている。



◆導入までのプロセス

(株)博報堂では、地域のニーズ調査や既存事業者に対するヒヤリング、地域での説明会など企画時から運行後までサポートを行っている。懸念材料としては、やはり地域の既存公共交通事業者と互いに共存可能な仕組みの構築である。

なお、利用者の指定場所への迎車は、不可能ではないが確実なマッチングに問題が生じることがあるため、現在は予め決めた場所（バス停のようなもの）でのピックアップとするようにしている。箇所数などは自由に広げることが可能である。

③ライドシェア導入のメリットとデメリット

以上から、日本版ライドシェアのメリット、デメリットをまとめると、以下のような点が考えられる。なお、日本版ライドシェアでは、国の認可の元でライドシェアが解禁される曜日や時間が指定されるため、地域の日常の移動ニーズや交通弱者に焦点を当てたものではない。

メリット

○地域の人材や車両などを活用するため、低い導入コストで始められる。

- 地域内の「地縁」で運行され、サービスの提供側と利用側の双方のコミュニケーションがより促進される。
- 運行管理者に地域のタクシー事業者が参画することで、安全性や一定のサービス水準を確保した運行が可能である。
- 自宅や細かく設定された乗降場所から出かけられるため、身体的負担が少ない。

デメリット

- 個人同士での輸送サービスの提供に、防犯面などで不安や抵抗を感じる利用者が出ることが考えられる。
- より広範囲でサービスを提供し、移動ニーズが増加した場合にはかなりのドライバーを募集する必要がある。これにより、運転技術などの安全面でも、より徹底した研修の実施など水準の維持が必要となる。
- 既存公共交通から利用者が流出することで、維持が困難となる。
- 遠距離の移動に対しては、運賃の設定やドライバーの負担などで、課題がある。
- 財源の課題から、利用者の年齢制限や利用回数制限、補助の上限額を設定することが必要となる可能性がある。



4. 今後のタクシー有効活用に関する調査、研究等の方向性

① 市内循環バス「ぐるっとくん」の運行見直しとの関連

令和7年4月より、市内循環バス「ぐるっとくん」の増便見直しを行う。この見直し運行後に、利用者数の推移を分析すると共に、改めて市民、利用者に対しアンケート調査等を実施し、見直しに対する効果検証を実施する。

タクシー車両の有効活用に関する新たな施策や事業の導入についての是非を検討する際は、その結果を加味することとする。

② 次期「上尾市地域公共交通計画」の策定に合わせた検討

現計画は、令和8年度までの計画期間となっていることから、令和9年度からの新たな計画を策定する必要がある。その際には、現計画策定時と同様、市民アンケートの実施を予定している。このなかでは、タクシー車両の有効活用に関する設問等を設定することで市民ニーズや考えの把握に努める。

タクシー車両の有効活用に関する新たな施策や事業の導入についての是非を検討する際に、その結果を加味することとする。

③ 市内で運行しているバス事業者、タクシー事業者へのヒヤリングの実施

令和7年度では、市民ニーズの的確な把握と合わせ、市内で公共交通の運行を行っているバス事業者、タクシー事業者に対するヒヤリングを実施する。

タクシー車両の有効活用に関する新たな施策や事業の導入についての是非を検討する際に、その結果を加味することとする。

④ 費用対効果の検証

上記の①から③の結果や他市町村の事例により、タクシーの有効活用方法について、施策を実施した際の区域や運行条件を仮定し、予算額や利用者数、収支率について、さらに綿密に推計するなど、費用対効果の検証を行い、本市に適した活用方法があるか検討を行う。また、必要に応じて、実証実験についても検討を行う。