

創政こうふ行政視察報告書

1. 実施期日 令和2年10月28日（水）～令和2年10月30日（金）
2. 視察先及び内容
 - ◎島根県 出雲市（人口 174,686人 面積 543.5 k m²）
 1. 「デマンド型乗り合いタクシーについて」
 2. 「出雲ドーム（出雲健康公園）について」
 - ◎島根県 松江市（人口 200,846人 面積 530.2 k m²）
 1. 「“子育て環境日本一・松江“の取組みについて」
 2. 「中海・宍道湖・大山圏域市長会の取組みについて」
3. 参加者 清水 仁 金丸三郎 輿石 修 山中和男
天野 一 小沢宏至 望月大輔 寺田義彦

4.1 調査報告（報告者：小沢宏至）

出雲市 「デマンド型乗り合いタクシーについて」

視察対応者

出雲市総合政策部 交通政策課 課長 常松 幹夫 氏
交通係 多々納 雄亮 氏

はじめに

高齢化に伴った移動困難者の増加への対応は急務だが、一方で地方の公共交通の路線バスは利用者が減少し経営難となり路線を廃止せざるを得ず、交通空白地が生まれる。

解決策としてはデマンド交通が期待されている。デマンド交通とは、タクシーのように、指定の場所から場所への移動を低料金で利用できるサービスであり、路線バスの導入や維持が困難な地域に対し、その代替手段として全国各地で導入されている。

しかし、導入が必ずしも成功しているとは言えない地域も多く、交通インフラとして根付いている地域は少ないとのことである。

今回の斐川地区のデマンド型乗り合いタクシーは成功事例として取り上げられており、本市中山間部への導入への適応性や出雲市の取組みについて調査をおこなった。

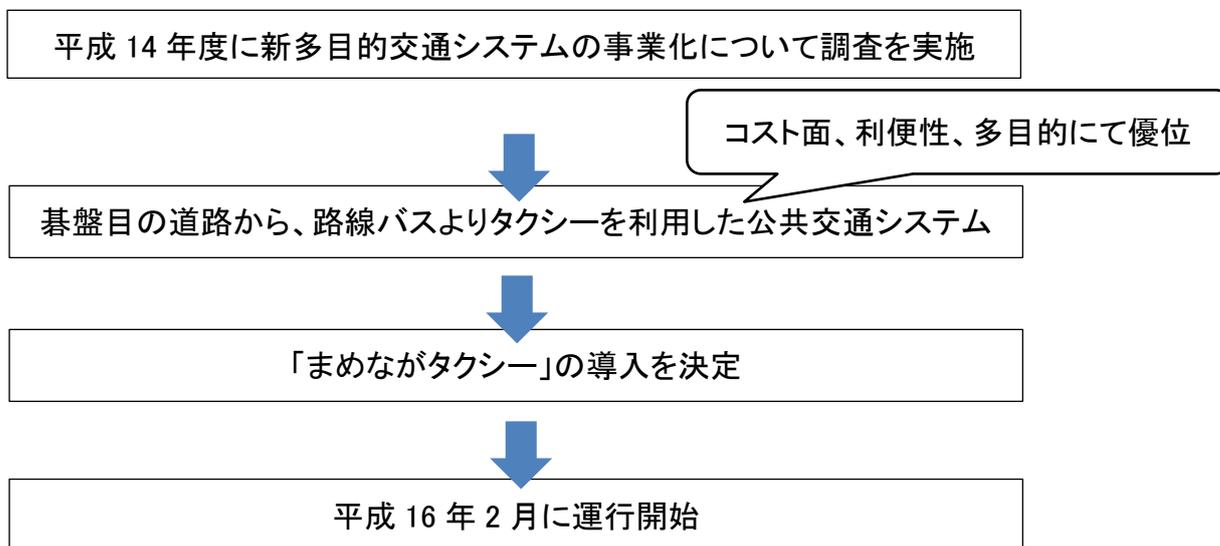
（1）デマンド型乗り合いタクシー（斐川まめながタクシー）導入の背景

斐川地区は、平成23年10月に出雲市（出雲市、平田市、佐田町、多伎町、湖陵町、大社町は平成17年3月に合併）と合併した。出雲市の東部に位置し、東側には「出雲縁結び空港」があり、町の中心部を東西にJR山陰本線と国道9号線が横断しており、公共交通機関としてのバスは、空港バスを除けば1980年代に廃止された。この地区は耕地の中に民家が散らばって点在する集落形態となっている。



斐川地区 人口 29,617 人、高齢化率 27.6%、面積 80.64 km²

(2) 事業導入の経緯



(3) 事業概要

・利用対象者

①65 歳以上②障害手帳を保有③介護者（利用者 1 人につき 1 名の同乗）

・利用者登録・運行業務

①事前登録（登録者証の交付）

②タクシー事業者 2 社へ運行委託、そのうち 1 社に電話予約から運行までを委託

・運行形態

利用者の電話予約に対して運行するデマンド方式乗り合いタクシー（委託業者が所有している車両を使用）

・運行路線および利用目的地

地区内は 3 路線、60 ヶ所（医療、行政、コミュニティーセンター、図書館、薬局、郵便局、医療機関、福祉施設、商業施設、駅）

地区外は医大病院、県立中央病院、市立総合医療センターの 3 路線

・利用料

1人1乗車300円

・利用方法

利用日の前日8時から15時までに電話予約

帰りの便を利用する場合は、発車30分前までに電話連絡

・運行日、運行時間

月曜日から金曜日（土日、祝日および年末年始を除く）

行政センターを発車拠点として8時便から13時便まで

(4) 利用実績

・登録者数 910人（令和2年3月31日時点）

年度	運行便数	(月平均)	延べ利用者数	(月平均)	1便の利用者数
平成29年度	2,269便	(189便)	4,029人	(336人)	1.78人
平成30年度	2,380便	(198便)	4,159人	(347人)	1.75人
令和元年度	2,232便	(186便)	3,996人	(333人)	1.79人

(5) 事業費

令和元年度決算額

10,937,672円

(内訳)

運行業務委託料	7,518,923円
運行管理業務委託料	1,853,327円
電話受付システム保守料	130,800円
電話受付システム導入費	1,140,590円
無線機器リース料	217,728円
その他（事務用品、予約電話代）	76,304円

(6) 考察

今回の視察調査は、成功事例として取り上げられる出雲市斐川地区のデマンド型乗り合いタクシーについて、ご教示していただいた。区内を3路線で、生活に密着した医療、薬局、行政、福祉、商業施設、など60ヶ所の停留所を設けていることが、この事業が存続している一番の理由だと感じられた。停留所の選定にあたり、十分な事前調査と、開業後の要望等に柔軟に対応して、変更をした経緯があったそうだ。

本市も民間路線バスが運行を取りやめた地域に対しては代替バスを運行したり、既存の路線バスではカバーしきれない地域の住民の移動手段としてコミュニティバスを運行させているが、現状を維持していくことで精一杯である。斐川地区のように停留所を増やした

り市外への交通結束力を強め、また観光客との相互利用など利便性の更なる向上により利用者数の増加を図ることが重要であるが、この交通体系が存在していることを市民に知ってもらうことに時間を要するため、財政面は勿論、様々な方法で周知を図っていくことと市民の公共交通を維持すること対して意識改革が必要であると感じた。