

市が運営する地域公共交通の運行見直しについて

1. 運行見直しの方向性

1.1 運行見直し（案）の概要

市が運営する地域公共交通の運行見直しについて、9月に開催した第37回協議会では、「デマンド交通の効率的な運行見直し」とともに、「民間タクシーを活用した移動支援」についても、議論を行った。

本協議会では、これらの案を再整理し、市が運営する地域公共交通の運行見直しの方向性を示す。なお、市で精査した結果、民間タクシーを活用した移動支援として、タクシークーポンを導入する場合の財政負担が大きいことが考えられる。そのため、タクシークーポンを導入する場合には、鉄道・路線バスとともに民間タクシーが、住民の日常的な市内移動を支えるものとして、コミュニティバスとデマンド交通の廃止を前提とする。

【運行見直し（案）】

案1：既存サービス（コミュニティバスとデマンド交通）の効率的な運行見直し

案2：タクシークーポンを導入した移動支援への転換による運行見直し

（案2の場合、コミュニティバスとデマンド交通は廃止）

（参考）財政負担の目安

項目	財政負担 (年間)	備考
令和元年度 実績 (コミュニティバス+デマンド交通)	7,662 万円	・ コミュニティバス 3,615 万円 ・ デマンド交通 4,047 万円
タクシークーポンを導入した移動 支援 ✓ 初乗り（690 円分）のクーポン 24 枚を補助する場合	7,483 万円 ～1 億 7,905 万 円	・ 配布対象を「0～6 歳・60 歳以上・妊婦」とし、各対象者が年間 3.6 回 ^{※1} ～9.2 回 ^{※2} 利用した場合の試算値

※1. 他市の1人あたりの利用する平均枚数（3.6枚）

※2. 西大和交通圏の民間タクシー輸送人員（H30）と総人口の比から試算

1.2 運行見直し（案）の比較

1.1 で示した「案１：既存サービス（コミュニティバスとデマンド交通）の効率的な運行見直し」、「案２：タクシークーポンを導入した移動支援への転換による運行見直し」について、メリット、デメリットを整理する。

表. 運行見直し（案）のメリット・デメリットの比較

	案１：既存サービス（コミュニティバスとデマンド交通）の効率的な運行見直し	案２：タクシークーポンを導入した移動支援への転換による運行見直し (コミュニティバスとデマンド交通は廃止)
メリット	(市民) ✓ 全ての市民が<u>誰でも利用</u>できる。 ✓ 利用に応じて、コミュニティバスとデマンド交通を使い分けることができる。 ✓ 定着したサービスとして、利用が継続しやすい。 (事業者) ✓ - (行政) ✓ 財政負担が想定しやすい。	(市民) ✓ <u>市外の利用</u>も含めて、市の支援（補助）が受けられる。 ✓ ミーティングスポットの設定がなく、希望する場所で乗降できる。 (事業者) ✓ タクシー利用が促進され、利用に応じた収益が得られる。 (行政) ✓ 既存の輸送手段（タクシー）を活用することができ、新たな車両購入・保有や運営システムの構築を要しない。
デメリット	(市民) ✓ 移動できる範囲が市内に限定される。 (事業者) ✓ 安価なデマンド交通によって、<u>タクシー利用が抑制</u>される可能性がある。 (行政) ✓ コミュニティバス車両の保有や更新が必要となる。	(市民) ✓ <u>補助を受けられる人が限定</u>される。 ✓ コミュニティバスとデマンド交通が廃止され、<u>補助の対象から外れる人の安価な移動手段がなくなる</u>。 ✓ 補助を受けた場合でも、<u>利用者の費用負担が増加</u>する可能性がある。 (事業者) ✓ タクシーの利便性向上に伴い、鉄道や路線バスの利用者が奪われる可能性がある。 (行政) ✓ 市の<u>財政負担</u>が多くなる可能性がある。

1.3 運行見直しの考え方

(1) 「案2：タクシークーポンを導入した移動支援への転換による運行見直し」について

1.2で示したメリット・デメリットを整理すると、「案2：タクシークーポンを導入した移動支援への転換による運行見直し」について、市民、事業者、行政の視点から、それぞれ一定のメリットが確認できる。一方、市の財政負担への懸念とともに、「補助を受けられる人が限定されてしまう」ことや、「コミュニティバスとデマンド交通が廃止され、補助の対象から外れる人の安価な移動手段がなくなってしまう」こと、「補助を受けた場合でも、利用者の費用負担が増加する可能性がある」ことなど、市民へのデメリットが大きいことが考えられる。

(2) 今後の検討方針について

(1)に基づき、市民全体へのより良いサービスの提供の視点から、**「案1：既存サービス（コミュニティバスとデマンド交通）の効率的な運行見直し」の検討**を進めることとする。

ただし、既存サービス（コミュニティバスとデマンド交通）については、市民や事業者から複数のニーズや意見が示されていることから、そのままの運行を続けるのではなく、それらの**ニーズや意見に対応するかたちで、コミュニティバスとデマンド交通の運行見直し**を検討する。

2. コミュニティバス及びデマンド交通の運行見直し検討について

コミュニティバスは年間約 5.9 万人の利用者を得ている。また、近年、デマンド交通の利用者数は増加傾向で、多い日には 1 日 200 人以上の利用があり、輸送人員として限界に近い状態となっている。今後は、1.3(2)のとおり、市民や事業者の声をふまえながら、高齢化が進む本市における市民の移動を支える移動手段として、コミュニティバスとデマンド交通の在り方について、見直しを検討する。

2.1 コミュニティバスの運行見直し検討について

コミュニティバスは、予備車両を含めて 4 台保有し、常時 3 台で運行を行っている。一番古いもので購入から 18 年経過し、走行距離が約 67 万 km となっており、更新の必要性が高まっている。そのため、**車両のあり方も含めて、検討**する。

また、平成 28 年 10 月からの有償化以降、利用者数は減少傾向となっていることから、コミュニティバスの役割を再検討し、地域の実情やニーズに即した見直しを行う。具体的には、鉄道や路線バスを補完しつつ、市役所や総合福祉センターを中心に市民が利用しやすい各地区の**需要に応じたサービスの強化に資する支線的な交通手段**とする。

2.1.1 見直し方針

地域ニーズへの対応をきめ細やかに行うため、運行エリアや運行本数の拡充を図る目的で、**運行車両を 1 台追加**する。（運行車両：現行 3 台→見直し後 4 台）

一方で、持続的な運行とするため、サービス強化を行う経費増額部分の受益者負担も必要だと考えられるため、**受益者負担の増額を検討**する。

2.1.2 見直しの指標

コミュニティバスの見直しにあたっては、次頁に示す指標に基づき、行うものとする。なお、優先事項として、下記 2 点を重視する。

[優先事項]

- 交通結節点での鉄道及び路線バス等との接続時間（乗り継ぎ）への配慮
- 各地域における商業施設の有無や立地状況に配慮

表. 見直しの指標

	指標	具体的な内容（例）
1	鉄道・路線バスとの競合を避ける	・鉄道・路線バスのサービス勢力圏域外エリアを通るようにルートを設定する。 ・ルートの重複を回避できないときは、異なる目的地により配慮する。
2	鉄道駅や路線バスの停留所、主要な施設等を経由する	・各地域で鉄道駅や路線バス停に接続し、乗り換えの利便性向上を図る ・公共性の高い施設や交流・賑わい地区などへの接続を重視する
3	市民ニーズ	・要望がある自治会やアンケート※¹結果等から、コミュニティバスを利用して行きたい場所等としてあげられた施設や地域を考慮する
4	道路の状況	・車道幅員※²や停留所設置の可能性を考慮する ・交通安全の観点から歩道のない通学路や歩行者の通行状況を考慮する ・勾配のある道路や高低差のある地域への導入を考慮する
5	運行時刻の定時性の確保	・運行時間の調整が可能な施設（駅前ロータリーや公共施設など）に接続させ、運行の定時性を確保する
6	安全運行の確保	・起点終点での運転者の休憩場所について考慮する ・安全運行が困難な道路等は運行はしない
7	コミュニティバス停留所の設置場所等	・利用者にとって安全・安心な停留所の設置可能性を考慮する ・道路管理者、警察署、運行事業者、地元自治会等と協議を行う
8	移動ニーズに応じた交通サービスの実現	・定量的な目標の設定（運行1便あたりの利用者数・収支率・ルート別利用者1人あたりの行政負担）

※1 平成29年7～8月実施した「香芝市公共交通（デマンド交通、コミュニティバス）に関するアンケート調査」

※2 「車道幅員」とは、歩道がある場合は歩道縁石端から、歩道がない場合で路側帯または路肩の白線がある場合は白線の内側（車道側）から計測した車道部の幅員。歩道がなく白線もない場合は道路端から0.5mを減じた位置から計測する。（車両制限令第5条）

2.1.3 見直しの概要

(1) 方向性について

見直しの方向性については、現在のコミュニティバスと同様に、市役所や総合福祉センターを核とし、**需要に応じたサービスの強化**を検討する。そのうえで、病院の送迎バス等も地域の移動手段として活用した上で、より効果的なものに見直しを行う。

また、使用料については、受益者負担の考え方を踏まえ増額を行うものとする。（(7)参照）

(2) 運行日・運休日

下表のとおり、木曜日、日曜日、祝日の利用が少ない状況にある。そのため、経費削減及び車両整備のため、**木曜日、日曜日、祝日、年末年始を運行日からの除外**を検討する。

[運行日]

- 月曜日～水曜日 及び 金曜日、土曜日（祝日・日曜日・木曜日・年末年始を除く）

表. 曜日別 利用者数

	日曜日	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	計
利用人数(人)	6,055	9,283	10,601	12,777	526	11,993	7,425	58,660
乗車割合(%)	10.3%	15.8%	18.1%	21.8%	0.9%	20.4%	12.7%	100.0%

(3) 運行時間帯

現在の利用状況や財政負担、交通事業者との役割分担もふまえ、現在のコミュニティバスと同様の運行時間帯を基本とする。

[運行時間帯]

- 8時頃～19時頃

(現状)

	運行時間	運行便数
真美ヶ丘ルート	8:16～18:39	6 便
白鳳台・旭ヶ丘ルート	8:30～18:16	5 便(往復)
田尻ルート	8:30～18:36	5 便(往復)
鎌田ルート	9:04～17:27	5 便
木曜シャトル	8:29～17:28	16 便

(見直し案)

	運行時間	運行便数
Aルート	8:00～19:00	3 便～7.5 便
Bルート		
Cルート		
Dルート		
Eルート		
Fルート		

⇒

(4) 運行ルート

木曜シャトルを除く現在の4ルートから、運行エリアや本数の拡充を図るため、地域の要望や道路事情等を考慮し、運行ルートを6つに区分し、それぞれ需要に応じた便数を運行する。

【運行ルート・便数（案）】

- | | |
|--------------|-----------|
| ● 穴虫・祇園荘ルート | ● 白鳳台ルート |
| ● 関屋ルート | ● 真美ヶ丘ルート |
| ● 旭ヶ丘・高山台ルート | ● 鎌田ルート |

なお、ルート案については、市民から得られた下記のような意見をふまえて、検討した。

◇ 既存ルートを活かしながら、公共交通の空白地域や市内全体としての見直しを行うことを望む。

◇ 鉄道駅に接続するルートを希望する。

例：鎌田ルートを近鉄五位堂や JR 五位堂駅に接続してほしい。 等

◇ コミュニティバスの空白地域で新たなルートの設定を望む。

例：関屋地区は坂も多く、駅も遠いので、公共交通の足がとても重要。

下田東地区はコミュニティバスが通っていないため、バスがあれば助かる。 等

コミュニティバスに関するアイデア募集（令和2年10月～11月実施）より一部抜粋

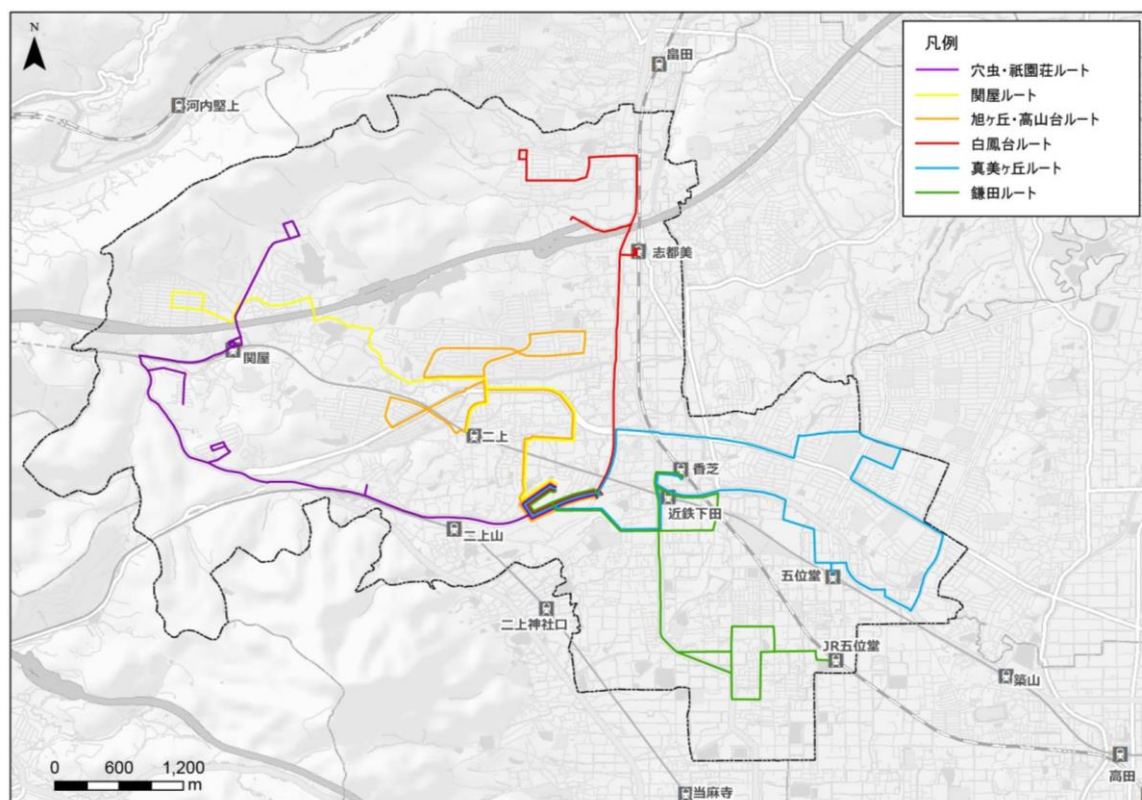


図. 運行ルートのイメージ

(5) 運行車両仕様

現在は全ルートで、マイクロタイプ（29 人乗り）を運用している。今後は、利用状況をふまえ、需要が多いと考えられるルートにおいては現行どおりのマイクロタイプ、**需要が少ないルートはワゴンタイプ（14 人乗り）で運用**する。ただし、財政負担が大きくなることから、全車両を「ワゴンタイプ（14 人乗り）」で運用する案も想定する。

(6) 運行事業費

運行事業費については、「需要に応じたサービスの強化」を前提とするため、現在よりも増額となることを想定している。

【現在】約 4,187 万円 → 【見直し後】**約 5,845 万円**

※新車購入費を含めた場合：約 6,202 万円（耐用年数 10 年で積算）

(7) 使用料（受益者負担額）

受益者負担は、負担の公平性、資源配分の適正化、租税負担の減少及び自主財源の確保等を基に適正な価格を定める必要があると考えられる。ただし、本市における基本方針等がないことから、近隣自治体や路線バスの状況等、諸々の条件を考慮して、額を検討する。

なお、次頁以降の整理に基づき、1 乗車あたり 150 円～200 円を基本する。

【現在】1 乗車あたり 100 円

→ 【見直し後】**1 乗車あたり 150 円～200 円**

※ いずれも一般利用者

【参考：受益者負担の考え方】

① 運賃設定

他都市のコミュニティバス運賃は、定額制で大人1乗車につき、100円～200円で設定しているケースが大半を占めている。

表. 奈良県内におけるコミュニティバスの運賃設定の例

市町名・バス名	区分	運賃	備考
葛城市 ・れんかちゃんバス ・けはや号	・大人 ・小学生 ・70歳以上 ・未就学児 ・障がい者	100円 50円 50円 無料 無料	
大和高田市 ・きぼう号	・大人 ・未就学児・小学生・中学生 ・未就学児を1名同伴される場合、大人1名 ・「きぼう号カード」※を持っている人 ※ 70歳以上、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳を持っている人が対象 ・「きぼう号カード」を持っている障害者(第1種)の介護者	100円 無料 無料 無料 無料	1日乗車券 ・200円
御所市 ・ひまわり号	・一般 ・小学生以下	100円 無料	R3.3末まで無料
橿原市 ・コミュニティバス	・大人 ・小児(小学生) ただし、土日祝は以下のとおり ・大人(65歳以上) ・大人(64歳以下) ・学生 ・小児(小学生)	170円 90円 90円 170円 90円 90円	
生駒市 ・たけまる号	・大人 ・小学生 ・障がい者	200円 100円 100円	
天理市 ・いちょう号	・1乗車 ・小学生 ※ ただし、未就学児、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳は無料	100円 50円	
大和郡山市 ・コミュニティバス	・1乗車 ・小学生 ※ ただし、未就学児、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳は無料 第1種障害者は、本人とその介護者は無料	100円 50円	
五條市 ・コミュニティバス	・1系統1乗車につき大人(中学生以上) ・各系統から南奈良総合医療センター行乗車の場合 ※ ただし、小学生以下と障がい者は無料	200円 400円	R3.3末まで無料
広陵町 ・元気号	・大人(中学生以上) ・小学生(小学生以下) ・障がい者の方で身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳を呈示された方/その介助者(介助者1人まで) ・同伴者のいる未就学児1人まで	100円・200円※ 50円・100円※ 50円・100円※ 無料	※近鉄高田駅 乗降運賃

香芝市内で運行される路線バスは、「対キロ区間運賃制」や「対区間キロ運賃制」により設定している。なお、「対キロ区間運賃制」や「対区間キロ運賃制」を導入する場合には、バス車内に整理券等の設置が必要となる。

表. 香芝市内における路線バスの運賃設定の例

停留所間	距離(km)	運賃(円)
五位堂駅～香芝高校	1.1	190
五位堂駅～真美ヶ丘センター	1.7	210
王寺駅～白鳳台一丁目	3.5	300
王寺駅～五位堂駅	7.8	490

※奈良交通 HP より

② 他都市における公の施設に対する負担率

他都市の例を参考にすると、公の施設等の使用料について、下表のような受益者負担に関する考え方が挙げられる。

(施設の性質別負担の考え方の例)

区分	区分 番号	内容	負担率	
			受益者 (利用者)	公費 (市税等)
全面的に公費負担するもの	I-1	市民生活に必需であり、行政のみが提供するサービス	0%	100%
大部分を公費負担するもの	I-2	市民生活に必需だが、民間では提供されにくいサービス	25%	75%
公費と受益者で負担するもの	II	市民の利用は選択的だが、生活を快適に過ごすためのもので、主に行政が提供するサービス	50%	50%
	IV	市民生活に必需ではあるが、民間でも提供されているサービス	50%	50%
大部分を受益者が負担するもの	III-2	民間でも提供されているが、主に行政が提供するサービス	75%	25%
全面的に受益者が負担するもの	III-1	特定の市民が対象であり、生活を快適に過ごすためのもので、民間でも提供されているサービス	100%	0%

表. 受益者負担についての考え方

		市民生活における必要性	
		低い（選択的）	高い（基礎的）
民間施設の代替性	（非市場） 低い	Ⅱ 公費負担 50%・受益者負担 50%	I-1 公費負担 100%・受益者負担 0%
			I-2 公費負担 75%・受益者負担 25%
	（市場的） 高い	Ⅲ-2 公費負担 25%・受益者負担 75%	Ⅳ 公費負担 50%・受益者負担 50%
		Ⅲ-1 公費負担 0%・受益者負担 100%	

コミュニティバスについて、受益者負担についての考え方で分類すると、路線バスは真美ヶ丘地域と白鳳台地域のみの運行となっているため、区分・内容は、**I-2「大部分を公費負担するもの」**、「市民生活に必需だが、民間では提供されにくいサービス」、「受益者負担率 25%」及び**Ⅱ「公費と受益者で負担するもの」**、「市民の利用は選択的だが、生活を快適に過ごすためのもので、主に行政が提供するサービス」、「受益者負担率 50%」の範囲内になると考えられる。例えば、I-2 区分の場合、受益者負担率は次のとおりとなる。

[利用者 1 人あたりの負担の目安]

受益者負担率 **25%** で、再編した場合、利用者 1 人あたりの負担額は **249 円** となる。

また、**新車購入** 費用を含めた場合、利用者 1 人あたりの負担額は **264 円** となる。

(考え方)

$$[\text{利用者 1 人あたりの負担額} = (A) \times 25\% \div (B)]$$

事業費※ (円/年) ・ ・ ・ ・ ・ (A)

R 1 利用人数 (58,660 人) ・ ・ ・ (B)

※_事業費 再編のみを行った場合：5,845 万円、

新車購入を含めた場合(耐用年数 10 年で積算)：6,202 万円

(8) 見直し案

(1)～(7)の考え方にに基づき、見直し案を提案する。

特徴

- 需要が高いルートでは、マイクロタイプを用いる。
- ワゴンタイプを併用することで細街路も走行でき、利用圏域が増える。

課題

- 車種が異なるため、運行パターンの組み合わせの制限や予備車費用が増える。
- 小型化することで利用者が多い場合は乗車できない可能性がある。
- 一部ルート、一部停留所では、現状より減便の可能性がある。

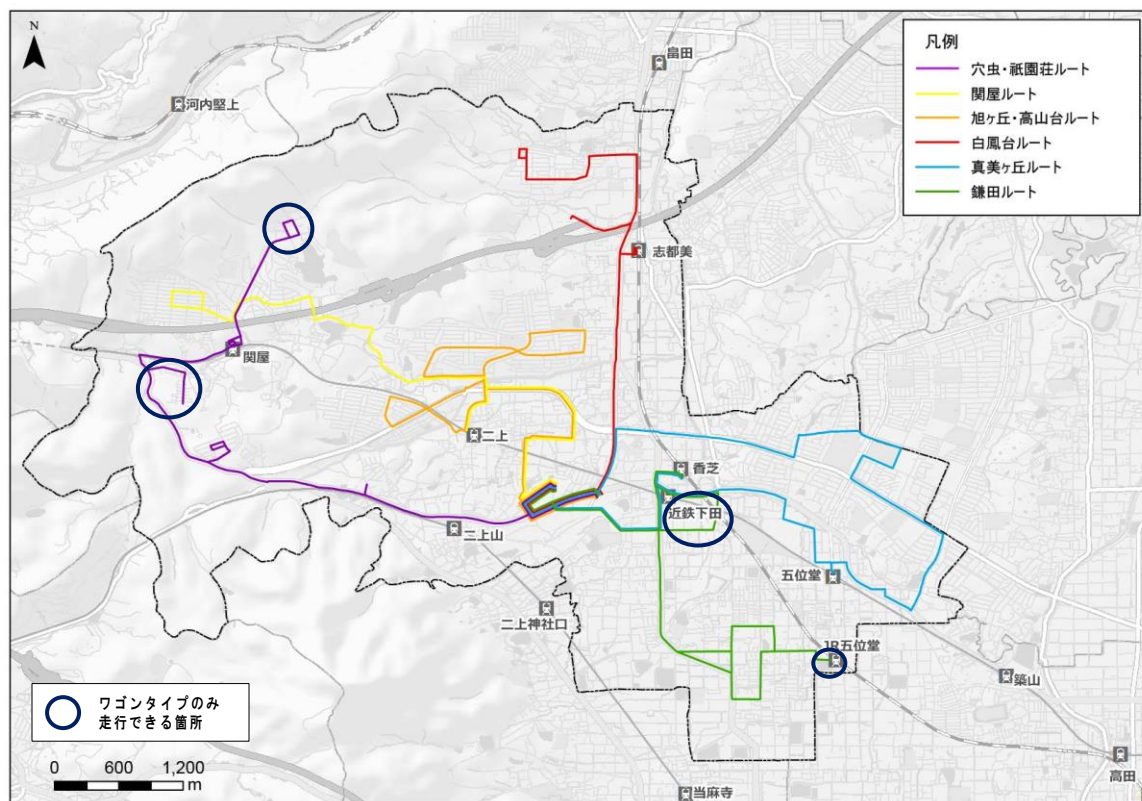


図. 運行ルートのイメージ（再掲）

表. コミュニティバスの見直し案の比較

項目		現状	見直し案
1	方向性	市役所や総合福祉センターを核とし、各地域に主に同じサービスとしている。	市役所や総合福祉センターを核とし、 <u>需要に応じたサービスの強化とする。また、使用料については受益者負担の考え方を踏まえ増額を行うものとする。</u>
2	運行日	348 日間 ・日曜日から土曜日。ただし、木曜日はシャトル便。	241 日間 ・月曜日から水曜日、金曜日、土曜日
	運休日	17 日間 ・一部祝日（8 日間） ・年末年始（12/27～1/4）	124 日間 ・木曜日 ・日曜日 ・祝日（15 日間） ・年末年始（12/27～1/4）
3	運行時間帯	8:16～18:39	8 時頃～19 時頃
4	運行ルート・便数	5 ルート ・真美ヶ丘・穴虫ルート_6 便 ・白鳳台・旭ヶ丘ルート_5 便(往復) ・田尻ルート_5 便(往復) ・鎌田ルート_5 便 ・木曜シャトル_16 便	6 ルート ・穴虫・祇園荘ルート_3 便(往復) ・閑屋ルート_7.5 便(往復) ・旭ヶ丘・高山台ルート_4 便(往復) ・白鳳台ルート_5 便(往復) ・真美ヶ丘ルート_6 便 ・鎌田ルート_4.5 便
5	運行車両仕様・台数	マイクロタイプ（29 人乗り） 4 台	ワゴンタイプ（14 人乗り） 3 台 マイクロタイプ（29 人乗り） 1 台
	（予備車・台数）	マイクロタイプ（29 人乗り） 1 台	ワゴンタイプ（14 人乗り） 1 台 マイクロタイプ（29 人乗り） 1 台
	（運転者・（公休要員））	4 名（3 名）	6 名（3 名～）
6	運行事業費	約 4,187 万円	約 5,845 万円 ※新車購入費を含めた場合：約 6,202 万円（耐用年数 10 年で積算）
7	使用料	1 乗車 100 円・小学生 50 円・小学生未満は無料	1 乗車 150 円～200 円
8	特徴	—	・需要が高いルートでは、マイクロタイプを用いる。 ・ワゴンタイプを併用することで細街路も走行でき、利用圏域が増える。
	課題	—	・車種が異なるため、運行パターンの組み合わせの制限や予備車費用が増える。 ・小型化することで利用者が多い場合は乗車できない可能性がある。 ・一部ルート、一部停留所では、現状より減便の可能性がある。

2.2 デマンド交通の運行見直し検討について

2.2.1 見直し方針

デマンド交通は、これまでに民業圧迫や予約が取りにくいなどのご意見や要望を踏まえた上で、コミュニティバスではカバーできない地域の方、ドア・ツー・ドアが必要な方が地域コミュニティとなる買い物、病院等の生活施設に基本的な移動をするためのサービスとする。

2.2.2 見直しの概要

(1) 方向性

持続的な運行とするため、運賃を増加する等の受益者負担の見直しを検討する。また、利用者が増加する中で、限られた車両を効率的に運行することや、民間タクシーへの影響を少なくするため、運行区域を設定し、運行区域を超える移動には運賃を増額することも検討する。

(2) 運行日・運休日

これまでの利用実績をふまえ、運行日は現行どおりとする。

[運行日（案）]

- 月曜日～金曜日（土曜日・日曜日・祝日・年末年始を除く）

(3) 運行時間帯

現在の利用状況もふまえ、運行時間帯は現行どおりとする。

[運行時間帯]

- 9:00～17:00（ただし、乗車可能時間は16:30まで）

(4) 運行区域

これまでどおり、市域全域を運行できるものとする。（Ａ案）一方、車両を効率的に運用するなどの視点から、運行区域を分割設定し、運行区域を超える移動には運賃を増額することも検討する（Ｂ案）。

① A案

これまでどおり、市域全域で利用できるものとし、一律で運賃を増額する。

②B案

これまでどおり、市域全域で利用できるが、利用者が増加する中で効率的な運行を図ることや民間タクシーへの影響を少なくするため、中和幹線を境界とする運行区域を設定し、運行区域を超える移動（区域外）は運賃を上積みし、利用に応じた受益者負担の仕組みとする。

なお、総合福祉センター、市役所、外来が可能な病院（旭ヶ丘病院・生喜病院）は、区域を跨ぐ移動においても、区域内運賃を適用することとする。

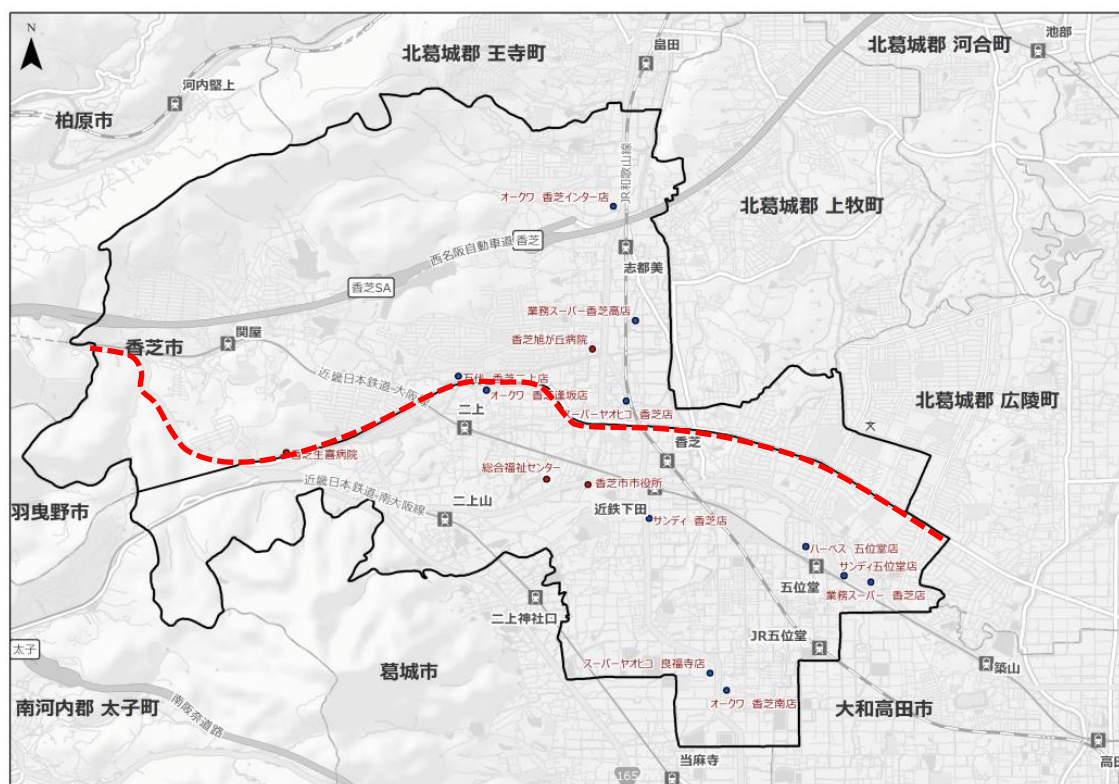


図. 運行区域の境界

(5) 運行車両仕様・台数

運行車両仕様や台数は、現行どおり一般乗用車両で最大8台を基本とする。

(6) 運行事業費

運行事業費については、現行を基本とする。（約 5,000 万円）

(7) 運賃（受益者負担額）

受益者負担は、コミュニティバスと同様、負担の公平性、資源配分の適正化、租税負担の減少及び自主財源の確保等を基に適正な価格を定める必要があると考えられる。ただし、本市における基本方針等がないことから、近隣自治体や民間タクシーの状況等、諸々の条件を考慮して、額を検討する。

なお、下記以降の整理に基づき、1 乗車あたりの運賃について、運行区域を設定しない場合は一律 400 円程度、運行区域を設定する場合は 300 円～600 円を基本とする。

【現在】 1 乗車あたり 200 円

→ 【見直し後】 1 乗車あたり 400 円程度（運行区域を設定する場合：300 円～600 円）

※ いずれも一般利用者

【参考：受益者負担の考え方】

① 運賃設定

デマンド交通運賃は、定額制、区域別定額制で大人 1 乗車につき平均 300 円で設定している自治体が多く占めている。

表. 奈良県内におけるデマンド交通の運賃設定の例

市町名	名称	運行内容		料金 (大人一般)	備考
		発着地	ダイヤ 設定		
奈良県	香芝市 香芝市デマンド交通	選択可能	随時	200 円	
	天理市 ぎんなん号	選択可能 (区域制約あり)	あり	300 円～500 円	エリアにより変動
	宇陀市 宇陀市デマンド型（予約制）乗合タクシー	選択可能	あり	310 円～520 円	乗り降りする区域により変動
	三郷町 三郷町予約制乗合タクシー	選択可能	随時	300 円～700 円	乗り降りする区域により変動
	大淀町 よどりタクシー	選択可能 (区域制約あり)	随時	200 円	
滋賀県	米原市 まいちゃん号	選択可能	あり	500 円～2,000 円	乗り降りする区域により変動
京都府	久御山町 のってこタクシー	選択可能	随時	200 円～300 円	乗り合わせる人数によって料金が変動
兵庫県	丹波市 デマンド（予約）型乗合タクシー	選択可能	あり	300 円	
	赤穂市 デマンドタクシー「うね・のり愛号」	選択可能	あり	300 円	

奈良県の民間タクシーは、主に距離制運賃（初乗運賃：1,500m まで 690 円、加算運賃：以後 266m ごとに 90 円）、時間距離併用制運賃（1 分 40 秒ごとに 90 円加算）により設定している。

表. 民間タクシー（中型）を利用した場合の料金の例

項目別	乗車区間	(目安) 距離(km)	運賃(円)
鉄道駅	近鉄五位堂駅～近鉄下田駅	2.30	960
鉄道駅	近鉄二上駅～JR香芝駅	2.30	960
鉄道駅	近鉄二上駅～近鉄関屋駅	2.80	1,140
鉄道駅	近鉄二上駅～JR志都美駅	3.30	1,320
鉄道駅	近鉄五位堂駅～近鉄関屋駅	7.00	2,580
公共施設	香芝市役所～近鉄二上駅	2.00	870
公共施設	香芝市役所～近鉄五位堂駅	2.80	1,140
公共施設	香芝市役所～近鉄関屋駅	4.60	1,770
病院（※）	香芝生喜病院～近鉄二上駅	2.00	870
病院	香芝生喜病院～近鉄関屋駅	2.50	1,050
病院	香芝生喜病院～近鉄二上山駅	2.50	1,050
病院	香芝生喜病院～近鉄下田駅	4.60	1,770
病院	香芝生喜病院～近鉄五位堂駅	6.50	2,400
病院	香芝旭ヶ丘病院～近鉄下田駅	1.70	780
病院	香芝旭ヶ丘病院～近鉄二上駅	2.00	870
病院	香芝旭ヶ丘病院～近鉄二上山駅	3.10	1,230
病院	香芝旭ヶ丘病院～近鉄関屋駅	3.60	1,410
病院	香芝旭ヶ丘病院～近鉄五位堂駅	3.80	1,500
スーパー	万代（二上）～近鉄二上山駅	1.70	780
スーパー	万代（二上）～近鉄関屋駅	2.30	960
スーパー	オークワ（鎌田）～JR五位堂駅	1.10	690
スーパー	オークワ（インター）～白鳳台2丁目停留所	1.40	690
スーパー	エコマミ～近鉄下田駅	3.00	1,230
スーパー	じゃんぼスクエア～JR五位堂駅	3.00	1,230

※病院：外来が可能で医療法における20床以上を病床を有するもの。

② 他都市における公の施設に対する負担率

p. 10 のとおり、他都市の例を参考に、デマンド交通についても、受益者負担についての考え方で分類すると、類似のサービスとして民間タクシーによるサービスがあることから、区分・内容は、**Ⅳ「公益と受益者で負担するもの」、「市民生活に必需ではあるが、民間でも提供されているサービス」、「受益者負担率 50%」**に該当すると考えられるため、Ⅳの受益者負担率は、次のとおりとなる。

[利用者 1 人あたりの負担の目安]

受益者負担率 **50%** で、見直した場合、利用者 1 人あたりの負担額は **580 円** となる。

(考え方)

$$[\text{利用者 1 人あたりの負担額} = (A) \times \text{50\%} \div (B)]$$

事業費※ (円/年) (5,045 万円) ・ ・ ・ ・ (A)

R 1 利用人数 (43,478 人) ・ ・ ・ ・ ・ (B)

(8) 見直し案

(1)～(7)の考え方にに基づき、下表のとおり、見直し案を提案する。

表. デマンド交通の見直し案の比較

項目		現状	再編案	
			A 案	B 案
1	方向性	市内全域を同一料金で移動ができるサービスとしている。	左記に同じ	中和幹線を境界に南北で運行区域を設定し、区域を超える移動には運賃を増額する。
2	運行日	240 日間 ・月曜日から金曜日。	左記に同じ	左記に同じ
	運休日	125 日間 ・土曜日 ・日曜日 ・祝日 (15 日間) ・年末年始 (12/29～1/3) ・年末年始 (12/27～1/4)	左記に同じ	左記に同じ
3	運行時間帯	9:00～17:00 ただし、乗車可能時間は 16:30 まで	左記に同じ	左記に同じ
4	運行エリア	市内全域	左記に同じ	市内全域 ただし、中和幹線を超える移動（区域外）は運賃を増額 ※総合福祉センター、市役所、外来が可能な病院（旭ヶ丘病院・生喜病院）は区域内運賃
5	運行車両仕様・台数	一般乗用車（5 人乗り）・8 台	左記に同じ	左記に同じ
	（運転者）	8 名	左記に同じ	左記に同じ
6	運行事業費	約 5,000 万円	左記に同じ	左記に同じ
7	運賃（受益者負担額）	1 乗車 200 円・小学生 100 円・小学生未満は無料	1 乗車 400 円程度（中学生以上）	1 乗車 300 円～600 円（中学生以上）
8	特徴	—	・民間タクシーへの影響を抑えられる。	・タクシー車両の拘束時間が長い長距離利用を抑制することで、車両が効率的に運用できる。 ・それに伴い、予約が取れず困っていたドア・ツー・ドアを必要な方が利用しやすくなると考えられる。 ・民間タクシーへの影響を抑えられる。
	課題	—	—	・区域外の商業施設等を利用されていた方の負担が増える。 ※中和幹線沿いの方は負担が増える可能性がある。