令和6年度第1回阿見町地域公共交通活性化協議会 次第

日 時:令和6年5月28日(火)

午後2時00分から

場 所:阿見町役場3階301会議室

- 1. 開 会
- 2. 会長あいさつ
- 3. 委員の紹介
- 4. 議事
 - (1) 承認事項
 - 【認定第1号】令和5年度阿見町地域公共交通活性化協議会事業報告について
 - 【認定第2号】令和5年度阿見町地域公共交通活性化協議会収支決算書及び 令和5年度収支決算監査報告について
 - (2) 協議事項
 - 【議案第1号】令和7年度「地域公共交通確保維持事業に係る計画」の策定について
 - (3) 報告事項
 - 【報告第1号】令和5年度阿見町デマンドタクシー<あみまるくん>の運行概要・実績について[資料1]
 - 【報告第2号】令和5年度阿見町デマンドタクシー<あみまるくん>の利用者に対する満足度 調査アンケート結果について [資料2]
 - 【報告第3号】令和5年度茨城大学への委託研究に関する調査研究業務実績について [資料3]
- 5. その他
- 6. 閉 会

令和6年度第1回阿見町地域公共交通活性化協議会出席者名簿

令和6年5月28日

No.	所属名		氏	名		役	職	令和6年5月28日 出欠
1	阿見町長	千	葉		繁絮	会	長	出席
2	ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店長	色	JII	広	司			出席
3	関東鉄道株式会社 常務取締役	廣	瀬	貢	司	監査	對	出席
4	有限会社新町タクシー 取締役	加	藤	_	昭			出席
5	日本交通株式会社 代表取締役	吉	田	貴	光			出席
6	茨城県土木部竜ケ崎工事事務所長	井	上	和	則			代理出席 大山 英輔
7	阿見町商工会長	齋	藤	+	郎			欠席
8	一般社団法人 茨城県バス協会 専務理事	澤	畠	政	志			欠席
9	一般社団法人 茨城県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	服	部		透			出席
10	関東鉄道労働組合 執行委員長	池	田	正	人			出席
11	牛久警察署 交通課長	草	野	明	彦			出席
12	阿見町議会 議長	野	П	雅	弘			出席
13	阿見町議会 副議長	高	野	好	央			出席
14	阿見町議会 産業建設常任委員長	栗	原	宜	行	監査	對	出席
15	阿見町区長会 会長	Щ	П	道	子			出席
16	阿見町PTA連絡協議会 代表	石	田	貴	也			出席
17	阿見町シルバークラブ連合会 会長	檜	森		武			欠席
18	阿見町障害者福祉協議会 会長	武	井		浩			出席
19	福田工業団地連絡協議会 会長	篠	木	健	志			欠席
20	筑波南第一工業団地連絡協議会 会長	市	瀬	達	也			代理出席 松井 謙二郎
21	阿見東部工業団地連絡協議会 会長	菊	池	瑛	吉			代理出席 菅原 守
22	東京医科大学茨城医療センター 総務課長	渡	辺		智			出席
23	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官	橋	本	弘	行			欠席
24	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官	小	菅	達	也			出席
25	茨城県政策企画部交通政策課 課長	鹿	内	秀	樹			代理出席 長谷川 佳
26	土浦市都市政策部 部長	飯	泉	貴	史			代理出席 鈴木 孝昌
27	茨城大学農学部 教授	白	岩	雅	和	副会	会長	欠席
28	茨城県立医療大学 准教授	相	良	順	_			欠席

令和6年度第1回 阿見町地域公共交通活性化協議会 席次表

阿 会 千 見 長 葉 _長

繁

0

ジェイアールバス関東㈱ 土浦支店長 町区長会 会長 色川 広司 委員 〇 〇 山口 道子 委員 阿見町PTA連絡協議会 代表 関東鉄道㈱ 常務取締役 廣瀬 貢司 委員 〇 〇 石田 貴也 委員 (有)新町タクシー 取締役 牛久警察署 交通課長 加藤 一昭 委員 〇 〇 草野 明彦 委員 阿見町障害者福祉協議会 会長 日本交通㈱ 代表取締役 吉田 貴光 〇 武井浩 委員 〇 委員 茨城県土木部竜ケ崎工事事務所 筑波南第一工業団地連絡協議会 会長 井上 和則 委員 ※ ※ 市瀬 達也 委員 一般社団法人 茨城県ハイヤー・タク 阿見東部工業団地連絡協議会 会長 シー協会 専務理事 委員 〇 ※ 菊池 瑛吉 服部 透 委員 東京医科大学茨城医療センター 関東鉄道労働組合 執行委員長 総務課長 池田 正人 委員 〇 〇 渡辺 智 委員 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 阿見町議会 議長 首席運輸企画専門官 〇 小菅 達也 野口 雅弘 委員 〇 委員 阿見町議会 副議長 茨城県政策企画部交通政策課 課長 高野 好央 委員 〇 ※ 鹿内 秀樹 委員 阿見町議会 産業建設常任委員長 土浦市都市政策部 部長 栗原 宜行 委員 〇 ※ 飯泉 貴史 委員 オブサーバー 事務局 0 0 0 0 0 0 ※は代理出席です。 平茨 内都 林課都 鶴都 浅産 笹都 山都 田城 田市 田市 野業 田長市 目市 田市 補計 \star 計 計 建 計 計 輝学 学画 広画 修設 克佐画 涼画 奈画 満教 課 秋課 治部 己課 介課 穂課 授 長 長

傍聴席

随行者席

令和5年度阿見町地域公共交通活性化協議会事業報告について

期日	事業名	事業内容・協議事項
4月1日~ 3月31日	【あみまるくん】の運行	・デマンドタクシー〈あみまるくん〉を運行 (運営主体:阿見町地域公共交通活性化協議会)
4月25日	福祉タクシー利用助成事業協議	・車椅子利用者の公共交通利用に係る福祉タクシー利用助成事業の 制度拡充に向けた協議
		・令和4年度阿見町地域公共交通活性化協議会事業報告について
		・令和4年度阿見町地域公共交通活性化協議会収支決算報告及び 令和4年度収支決算監査報告について
6月5日 第	第1回協議会	・令和6年度「生活交通確保維持改善計画」の策定について
		・令和4年度阿見町デマンドタクシー〈あみまるくん〉運行概要及び 実績について
		・令和4年度第2回阿見町地域公共交通活性化協議会における質疑に対する 回答について
6月19日	地域公共交通確保維持改善事業	・国の補助制度に基づき策定した令和6年度「生活交通確保維持改善 計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)」を提出
6月~ 9月	【あみまるくん】満足度調査	・あみまるくん利用者に対する満足度調査アンケートの策定及び取りまとめ
10月15日	バスの乗り方教室	・町内小学生を対象にバスの乗り方教室の開催
11月15日	地域公共交通確保維持改善事業	・地域公共交通確保維持改善事業費補助金(令和5年度地域内フィー ダー系統確保維持費国庫補助金)交付申請書提出
2月29日	地域公共交通確保維持改善事業	・地域公共交通確保維持改善事業費補助金(令和5年度地域内フィー ダー系統確保維持費国庫補助金)交付決定
		・令和6年度阿見町地域公共交通活性化協議会事業計画(案) について
3月14日	Mr.o.□.kh ¾ ∧	・令和6年度阿見町地域公共交通活性化協議会予算(案) について
0/1141	第2回協議会	・令和5年度阿見町デマンドタクシー〈あみまるくん〉運行概要及び 実績について
		・令和4年度阿見町デマンドタクシー<あみまるくん>の利用者に対する 満足度調査アンケート結果について

令和6年5月28日提出

阿見町地域公共交通活性化協議会

会 長 千 葉 繁

令和5年度阿見町地域公共交通活性化協議会収支決算報告について

収入の部 (単位:円)

項目	予算額	決算額	比較	備考
1. 負担金	21, 089, 000	21, 089, 000	0	阿見町からの負担金
2. 補助金	4, 786, 000	4, 463, 000	△ 323,000	国からの補助金
3. 繰越金	0	1, 724, 891	1, 724, 891	令和4年度からの繰越金
4. 諸収入	2, 880, 000	3, 489, 059	609, 059	回数券売上金、預金利子
計	28, 755, 000	30, 765, 950	2, 010, 950	

支出の部 (単位:円)

項目	予算額	決算額	比 較	備考
1. 会議費	50,000	43, 081	△ 6,919	
2. 事務費	698, 000	544, 537	△ 153, 463	通信費、手数料等
3. 事業費	27, 907, 000	27, 712, 004	△ 194, 9 9 6	デマンドタクシー運行委託料 20,490,944 円 予約受付センター委託料 4,575,560 円 茨城大学評価検証事業委託料 643,500 円 予約システム等運営管理委託料 2,002,000 円
4. 予備費	100, 000	0	△ 100,000	
計	28, 755, 000	28, 299, 622	△ 455, 378	

収入合計30,765,950 円支出合計28,299,622 円差引残金2,466,328 円

令和6年5月28日提出(通知)

₩ 雒 溫 沼 Ш 齊 輝 汦 H 毈 \prec 毈 麼 卅 2 뫔 **∜**F

歳入決算内訳

(款) 1 負担金		(項) 1 負担金					(単位:円)
Ш	子質類	決質額	上 蒙		4	田 点	
I	<u></u>	岩上 ()		区分	金額		
1 負担金	21,089,000	21,089,000	0	1 負担金	21,089,000	阿見町からの負担金	
揾	21,089,000	21,089,000	0		21,089,000		
(款) 2 補助金	_	(項) 1 補助金					(単位:円)
Ш	予算額	決算額	比較	以	が 金 額	說 明	
1 補助金	4,786,000	4,463,000	△ 323,000 1	Ħ	4,463,000	国庫補助金(フィーダー系統確保維持費)	
盂	4,786,000	4,463,000	△ 323,000		4,463,000		
(款) 3 繰越金	_	(項) 1 繰越金					(単位:円)
Ш	予算額	決算額	比較	山	布 全 婚	說明	
1 繰越金	0	1,724,891	1,724,891	側	1,724,891	令和4年度からの繰越金	
丰	0	1,724,891	1,724,891		1,724,891		
(款) 4 諸収入		(項) 1 諸収入					(単位:円)
Ш	予算額	決算額	比較	斯	ń 金 額	說 明	
1 諸収入	1,000	59	△ 941	1 預金利子	59	預金利子	
2 運賃収入	2,879,000	3,489,000	610,000	運賃収入	3,489,000	3,489,000 デマンドタクシー回数券売上代金	
丰	2,880,000	3,489,059	609,059		3,489,059		

₩ 雒 溫 沼 Ш 齊 輝 张 H 毈 \prec 毈 麼 卅 2 쮸 仁

歲出決算内訳

(款) 1 運営費		(項) 1 会議費				(単位:田)
П	24 吳 左	计符站	计	節	Ţ	H
п	厂弄戗	万 弄戗		区分	金 額	
1 会議費	20,000	43,081	016'9 ∇	9 旅費	35,000	費用弁賞
				11 需用費	8,081	食糧費(協議会時飲物代)
丰	20,000	43,081	0,919		43,081	
(款) 1 運営費		(項)2 事務費				(田: 功甫)
	子管缩	沖管 縮	盆	節		田温
п	厂并员	八并识	¥4 17	区分	金 額	
1 事務費	000'869	544,537	△ 153,463	9 旅費	0	普通旅費
				11 需用費	247,796	消耗品費(備品購入)
				12 役務費	292,801	郵便料、電話料、手数料
				14 使賃料	3,940	有料道路通行料
丰	000'869	544,537	△ 153,463		544,537	
(款)2 事業費		(項) 1 事業費				(田: 功甫)
П	24 年 24	计管站	计	節	Ţ	HB 195
п	厂弄戗	八字码		区分	金 額	הת הה
1 事業費	27,907,000	27,712,004	△ 194,996	13 委託費	25,710,004	デマンドタクシー運行委託料(20,490,944円) 予約センター委託料(4,575,560円) 茨城大学評価検証事業委託料(643,500円)
				14 使賃料	2,002,000	予約システム等運営管理委託料
丰	27,907,000	27,712,004	△ 194,996		27,712,004	
(款) 3 予備費		(項) 1 予備費				(田:田)
	予算額	決算額	比較	量 	ئ ھ	説明
1 予備費	100,000	0	△ 100,000	#		予備費
揾	100,000	0	△ 100,000		0	

令和5年度収支決算監查報告書

令和5年度阿見町地域公共交通活性化協議会収支決算について、関係帳簿並びに証拠書類に基づき、令和6年5月7日に会計監査を実施したところ、決算書のとおり相違なく適正に処理されていることを認める。

令和6年5月7日

阿見町地域公共交通活性化協議会

監查員 廣瀬貢司 (電

監查員事存位行憲

【議案第1号】

令和7年度地域公共交通確保維持事業に係る計画の策定について

阿見町地域公共交通計画に基づき、町内の地域公共交通の確保・維持・改善を図るため、「地域公共交通確保維持事業に係る計画」の策定及び国への認定申請について同意を求める。

令和6年5月28日

阿見町地域公共交通活性化協議会 会 長 千 葉 繁

阿見町地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)に関する記載筒所一覧表

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割

阿見町地域公共交通計画 64 ページ

2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

阿見町地域公共交通計画 61ページ

3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

阿見町地域公共交通計画 31ページ

4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国 又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

阿見町地域公共交通計画 72~76ページ

※デマンドタクシー「あみまるくん」は、土浦市、阿見町を運行しているが、利用者は阿見町民を対象としており、土浦市は当該区域運行にかかる費用を負担しておらず、地域内フィーダー系統確保維持事業の補助申請も行っていないため、交通計画にデマンドタクシー「あみまるくん」の位置づけは行っていない。

(添付資料)

・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ(写し)

※ご参考

·要綱第17条第1項

陸上交通(地域内フィーダー系統)に係る地域公共交通確保維持事業(以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。)を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付 け・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国 又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

●地域公共交通計画における各交通システムの役割

既存の公共交通体系を「広域軸」、「幹線軸」、「支線軸」、「補完軸」に機能分類し、公共交通手段相互の連携により、利便性向上と効率的な運行による公共交通の構築を目指します。

・構成要素とその役割

〈広域軸〉

都市間連絡の骨格路線となり、通勤・観光など広域的な移動目的に対応する。

本町における交通手段:なし

〈幹線軸〉

周辺都市及び町内拠点間連絡の骨格路線となり、通勤・通学、通院、買物、観光などの多様な目的に対応する。

本町における交通手段:路線バス

〈支線軸〉

公共交通不便地域の解消を担う役割を果たし、買物、通院、買物等の多様な目的に対応する。 本町における交通手段:デマンドタクシー「あみまるくん」

〈補完軸〉

広域軸、幹線軸、支線軸を補完し、学生、高齢者、障がい者等の交通弱者の移動を支援する。 本町における交通手段:タクシー(福祉タクシー含む)、スクールバス、福祉施設等送迎車両

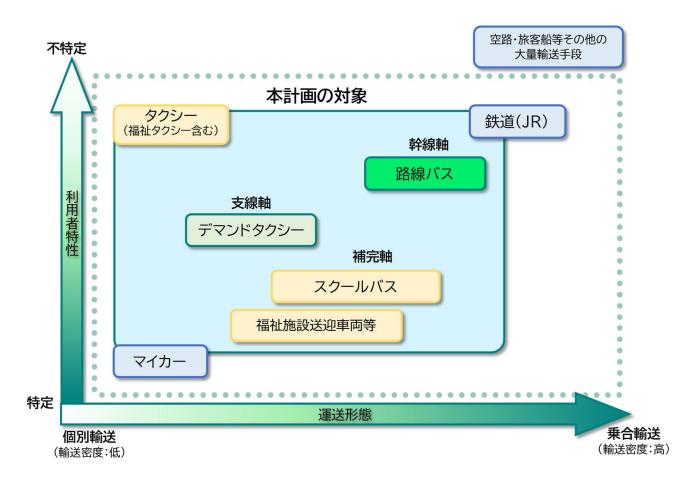


図 7-1 本計画においての対象範囲となる交通手段

3 デマンドタクシー「あみまるくん」の運行状況

鉄道駅を擁さず、路線バスの運行が公共交通の中心であった本町において、デマンドタクシー「あみまるくん」は、交通空白地域の解消、地区内の短距離移動支援等を目的として平成 23 年 2 月 1 日より実証運行を開始した移動手段です。平成 24 年8月からは荒川沖駅東口付近への乗り入れを開始し、「フィーダー系統確保維持計画※」を策定し、町民の日頃の移動の利便性を高めるものとして運行を継続しています。

※フィーダー系統確保維持計画

地域公共交通の確保・維持・改善のために、市や町などが、 地域の特性・実情に応じた最適な移動手段やバリアフリー化等 移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための取組に 関する計画。この計画の策定により、運行経費から運賃等を 除いた収支欠損額の1/2以内を国庫補助金として受取ることが でき、地域公共交通の維持・確保等のうえで必要なものとなる。



デマンドタクシー「あみまるくん」の車両

●運行概要

・運行日、運行時間帯

平日のみ(月曜~金曜)※祝祭日、年末年始は運休 午前8時から午後5時まで

- •運行本数 9便/日
- •運行区域 阿見町内(鉄道駅へは JR 荒川沖駅東口付近までの乗り入れが可能)
- ・利用要件 事前の利用者登録を済ませた阿見町民
- ・利用方法 利用希望日の2日前(運休日を除く)から利用したい便の出発時刻の30分前まで(第1便・ 第2便は前日まで)に予約センターまで電話で予約※予約なしの乗車不可
- 利用料金 ●大人(中学生以上) 400 円
 - ●小児(小学生) 200円 ※小学生未満だけの利用不可
 - ●身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳、自立支援医療受給者証を交付されている人、介護保険法における「要介護者」「要支援者」「事業対象者」、および上記の方の付添人(1人のみに適用) 200 円
 - ●幼児(3歳以上7歳未満) 無料 ※保護者同伴のこと・保護者1人につき2人まで無料、3人目からは 200 円
 - ●幼児(3歳未満) 無料 ※保護者同伴のこと
- ・運行方式 ドアツードア方式(利用者の自宅から目的地までを運行、帰路はその逆を運行)、 他の利用者との乗合いにて運行
- ·運行車両台数 3台
- ・実施主体 阿見町地域公共交通活性化協議会(運行事業者:有限会社 新町タクシー)
- ·事業区分 一般乗合旅客自動車運送事業

3 将来の公共交通の需要と供給の適正化に向けて

前項までに整理したよう、現行の本町の公共交通は、路線バスが運行されているものの、運行エリアが町中心部の一部に集中している等、すべての町民が容易に利用できる状況ではありません。そのため公共交通不便地域において、特に高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段を確保するため、需要に応じた公共交通としてデマンドタクシーの運行が必要です。

一方で、町や事業者の運営努力だけではデマンドタクシーの運行維持は難しく、今後も継続し地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)による運行を確保・維持する必要があります。

上記の内容を念頭に置き、適切な公共交通整備および維持確保を目指し、本計画では下記に示す内容を 中心に検討を行います。これらの実施方針を次章以降に整理します。

1 地域特性に応じた公共交通の適正化と利便性向上

鉄道駅が無く駅までの主な公共交通が路線バスであること、自動車依存度が高いこと、町外から本町へ通 学する学生が一定数あること等、地域特性を勘案し、利用実態とニーズに即した公共交通を目指します。

2 デマンドタクシー「あみまるくん」の利用促進(町民に親しまれる公共交通の実現)

公共交通空白地の解消を目的とし運行しているデマンドタクシー「あみまるくん」は、全町民が気軽に利用できるフルデマンド方式の移動手段である一方、町民の認知度は低い状況です。今後、町民にとってより身近な公共交通となることを目指します。

マイカー以外の身近な移動手段の創出に係る検討

3

鉄道駅の無い本町の実態を勘案し、今後より進行する高齢化を見据え、新たな移動手段の創出を目指します。主に、スクールバスや医療施設等の送迎車両の活用について検討します。

4 評価指標と方法

本計画を進めるにあたり、目標の達成状況を評価するため、下記の達成指標を設定します。また、達成指標は町の予算状況に応じ、実施可能な範囲で最大限の効果が期待できる内容を設定します。

◆計画の目標 ◆達成指標 達成指標 目標1: ・デマンドタクシー「あみまるくん」の年間利用者数 すべての町民、来訪者にとって ・あみプレミアム・アウトレット線の年間利用者数 快適な移動サービスの提供の ・運転免許証返納者数 実現 ・バスの乗り方教室の実施回数 目標2: 達成指標 マイカー以外でも町外へ ・デマンドタクシー「あみまるくん」の年間利用者数 アクセスしやすい移動環境の ・バスの乗り方教室の実施回数 実現 目標3: ・デマンドタクシー「あみまるくん」の満足度 デマンドタクシー「あみまる (満足度調査の実施により事前・事後の満足度 くん」の年間利用者数増加 の把握を行う) 達成指標 地域資源を活用した持続可能 ・協議および検討会議実施回数 な公共交通の構築

達成指標の目標値および評価方法を下記のように設定します。計画期間内の達成に向け、各施策を実施していきます。

表 8-2 達成指標毎の目標値

達成指標	評価方法	現況値 (2021 年度)	目標値 (2027 年度)
デマンドタクシー「あみまるくん」の 年間利用者数	町実績資料の確認	9,916 人/年	12,360 人/年
あみプレミアム・アウトレット線の 年間利用者数	事業者実績資料の確認	52,805 人/年 (令和 3 年度実績値)	70,000 人/年
運転免許証返納者数	町実績資料の確認	85 人/年	110 人/年
バスの乗り方教室の実施回数	町実績資料の確認	_	計画期間内に5回実施
デマンドタクシー「あみまるくん」の 満足度	満足度調査結果の確認	_	計画 1 年目結果:満足度 70% 計画最終年結果:満足度 90%
地域資源を活用した持続可能な公 共交通の構築に係る協議・検討	町実績資料の確認	_	計画期間内に 10 回実施

第9章 計画の推進にあたって

1 計画の推進体制

本計画の目標達成のためには、利用者である町民、交通事業者等の関連主体が、本計画を理解・共有し、 推進していくことが重要です。また、阿見町地域公共交通活性化協議会が中心となり、本計画の周知と関係主 体間の連携強化を図ることも必要です。

本計画に掲げる具体的な施策については、交通事業者、国、県等の関係機関と調整しながら推進するとともに、国、県等の各種支援制度の活用を図っていきます。

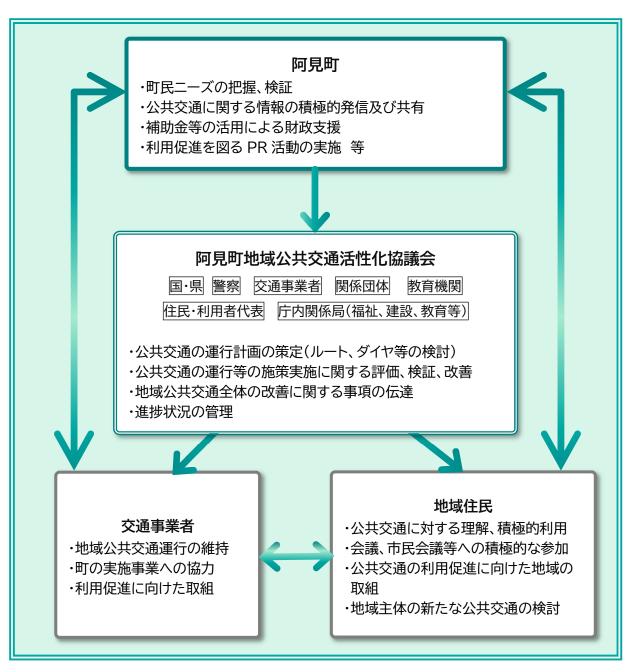


図 9-1 計画の推進体制

計画の推進については、PDCA サイクル(Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「評価」⇒Act「改善」)に従って行います。

- ・計画の進捗管理については、計画期間を通じた長期的な進捗管理及び毎年度実施する短期的な進捗管理を 下記のイメージに示すPDCAサイクルにおいて実施します。
- ・長期的な進捗管理では、数値目標の達成状況について評価を実施します。また、期間中に中間評価・見直しを実施し、計画期間満了時までに目標を達成することが困難であると認められる場合等には、必要に応じて計画の見直しを実施します。
- ・短期的な進捗管理では、毎年度、施策の実施状況について、評価を実施します。

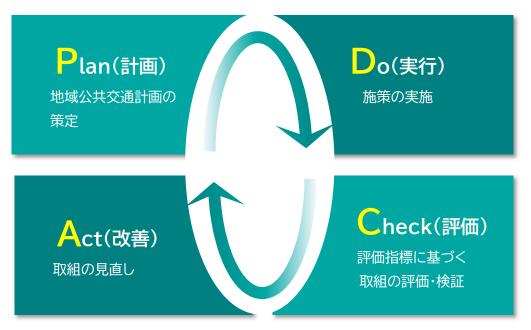


図 9-2 PDCA サイクルの実施イメージ

2 施策の実施スケジュール

目標達成状況を評価するためスケジュール、各施策の実施時期を下記のように設定します。

表 9-1 評価で用いるデータと実施時期

		単く用いる) ノこ天間内部	施策実施時期(年度)					
目標 実施施策 達度		達成指標	加尔夫加时别(午及)					
			2023	2024	2025	2026	2027	
	デマンドタクシー「あみまるくん」 の効率的な運営・運行の継続	デマンドタクシー 「あみまるくん」の年間 利用者数	0	0	0	0	◎評価	
すべての町民、	あみプレミアム・アウトレット線 (路線バス)の利便性向上に 係る検討の実施	あみプレミアム・アウトレット 線の年間利用者数	0	0	0	0	◎評価	
来訪者にとって快適な移動サービスの提供の実現	交通弱者への移動支援の継続	運転免許証返納者数	0			\rightarrow	◎	
	路線バス運行に対する補助の 維持確保	指標設定なし (計画期間中の実施)	0				-	
	バスの乗り方教室の実施	バスの乗り方教室の 実施回数	0	0	0	0	0	
	学生への路線バス通学定期券 購入補助の導入検討	指標設定なし (計画期間中の導入)	0				\rightarrow	
マイカー以外でも町外へアクセス	デマンドタクシー「あみまるくん」の効率的な運営・運行の 継続※上記再掲	デマンドタクシー 「あみまるくん」の年間 利用者数					◎ 評価	
しやすい移動環境 の実現	バスの乗り方教室の実施 ※上記再掲	バスの乗り方教室の 実施回数	0	0	0	0	0	
デマンドタクシー 「あみまるくん」の	デマンドタクシー「あみまるくん」の周知促進	デマンドタクシー 「あみまるくん」の満足度	0		◎		◎評価	
年間利用者数増加 地域資源を活用 した持続可能な	東京医科大学茨城医療センターの循環バス導入に向けた 協議・検討の実施	関連協議・検討の実施	0				◎ 評価	
公共交通の構築	スクールバスの活用の 可能性に係る検討の実施	関連検討の実施	0				◎ 評価	

- ○:施策実施 ◎:評価実施
- ・利用率、利用者数、実施回数については、毎年実績データを収集
- ・計画期間内に導入検討を行うものは、計画最終年度に実施ができたか確認する

令和6年 月 日

阿見町地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(1) 目的

阿見町地域公共交通計画に基づき、町内の公共交通不便地域の解消を担う役割を果たし、 買物、通院等の多様な移動手段の確保を目的とする。

(2) 必要性

鉄道駅を擁さず、路線バスの運行が公共交通の中心である本町において、デマンドタクシー「あみまるくん」は、交通空白地域の解消、地区内の短距離移動手段支援等の移動手段を確保するため、需要に応じた公共交通として必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

令和 9 年度までにデマンドタクシーの利用者を 12,360 人以上 (直近年度の実績 11,724 人) とする。

(阿見町地域公共交通計画 P73参照)

(2) 事業の効果

町内の公共交通不便地域デマンドタクシーを導入することにより、特に町内における高齢者をはじめとする交通弱者の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。

また、町内全域をカバーする運行を実施することにより、基幹系統である路線バスへのフィーダーも確保され、より広域的な活動が可能になることから、当町だけに留まらない地域の活性化や外出機会の増加につながっていくものと考えられる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・デマンドタクシー「あみまるくん」の効率的な運営・運行の継続(阿見町地域公共交通活性化協議会) P.31
- ・デマンドタクシー「あみまるくん」の周知促進(阿見町地域公共交通活性化協議会) P69.71
- 4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運送予定者

別添の表1及び別添資料1のとおり。

5.地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を阿見町が負担する。

費用の総額: 20,490,944円

※負担額については、人件費及び運行に係る実費を委託料として支払うため、昨年度実績を記載する。

- 6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
 - ・デマンドタクシー利用に係る実績資料の確認及び数値指標によるモニタリングを実施
- 7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの 運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及 びその他特記事項

【地域間幹線系統のみ】

該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

【地域内フィーダー系統のみ】

別添の表5のとおり。

11. 車両の取得に係る目的・必要性

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ うとする場合のみ】

該当なし

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ うとする場合のみ】

(1) 事業の目標

該当なし

(2) 事業の効果

該当なし

13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額<u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式</u> 車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における 収支の改善に係る計画(車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策)

【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

該当なし

(2) 事業の効果

該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

令和6年5月28日 第1回協議会

- 令和5年度事業報告及び収支決算報告
- ・令和7年度「地域公共交通確保維持事業に係る計画」の策定について
- 令和5年度デマンドタクシー実績報告
- ・令和5年度茨城大学への委託研究に関する調査研究業務実績報告

19. 利用者等の意見の反映状況

デマンドタクシーの利用者に対するアンケート調査を行った。

本事業の利用者である町民からデマンドタクシーについて意見を把握することを目的とし、利用実績のある利用者へアンケートを実施した結果、予約の取り方や運行委時間についての声があったため、運行事業者、予約センターと共に意見交換会を開催した。意見交換会の協議を元に予約方法の改善に努め、乗合率向上にむけ業務を行っている。また、昨年度の意見反映状況の欄で計画した町ウェブサイトの充実や自治会ごとへの回覧等の活発な活用を行った他、町公式メール、町公式 LINE による周知促進も開始した。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 茨城県稲敷郡阿見町中央一丁目1番1号

(所 属)阿見町地域公共交通活性化協議会(都市計画課内)

(氏 名) 内田 学

(電話) 029-888-1111(内線 233)

(e-mail) toshikeikakuka-ofc@town.ami.lg.jp

注意: 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)	®		
地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	売川沖駅東口、東京 医科大学病院茨城医 藤本ンター及び県立 田瀬大学バス停で補 部の関東地域間幹線系 神駅東口~東近側 沖駅東口~ 中駅東口~ 大学線と接続。立 坂下及び阿児中央 坂下及び阿児中央 坂下及び阿児中央 大学館線と接続。 原記バス停で地域間 整制系統の関東鉄道 総上浦駅~阿児中央 の児庭線と接続。 原式、ス停で地域間 関幹線系統の別東鉄道 の別東鉄道 の別東 大学線を接続。 原式、ス停で地域間 関幹線系統の別東鉄道 の別東鉄道 の別東鉄道 の別東 の別東鉄道 の別東 の別東 の別東 の別東 の別東 の別東鉄道 の別東 の別東 の別東 の別東 の別東 の別東 の別東 の別東		
地域内フィーグ (別表7・5	基準ハで該 当する要件 (別表7·9)	igoplus		
	運行態様の 別	区域運行		
運送継続	《特例措置			
	u 特 例 措 置			
画	連回 作数	6,561回		
国!	運行 日数	243	В	Ш
が 禁	キロ程	Ř Ř	r k	r x
N ₁		—————————————————————————————————————	往後	往復
ب	終点			
運行系統経由極		阿全 (日本) (日本) (日本) (日本) (日本) (日本)		
	起点			
運行系統名等(申請番号)		<i>እ</i> >5\$ተ&	(2)	(3)
運送予定者名		有限会社 新町タクシー		
	市区町村名	医 士 由 上		

1

- 1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
- 2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
- 3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
- 4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「〇」を記載する
- 5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タケシーによる運行の別を記載すること。
- 6.「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
- 7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
- 8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

阿見町

(単位:人)

	(辛位:八/
	人口
人口集中地区以外	20,529
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定 年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
阿見町地域公共交通計画	令和5年2月13日	

(1)記載要領

- 1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する 交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に 記載すること。
- 2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
- 3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)⑪))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
- 4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律 (根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名 等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
- 5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と 記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運 輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
- 6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

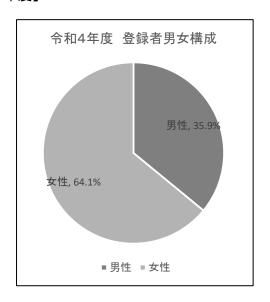
1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。 (ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

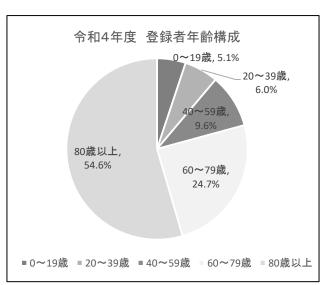
令和5年度阿見町デマンドタクシー<あみまるくん>の 運行概要・実績について

令和6年3月末時点で令和5年度の登録者数は326人となっており、令和4年度内に登録された方より2名減少(令和4年度の増加者数は328人)。登録者数の内1,138名が減額登録者、月の平均乗車人数は977人、年間乗車人数は11,724人となっており、前年度より増加しています。

1. 利用者登録状況

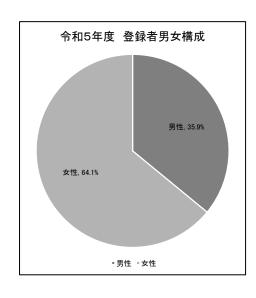
【令和4年度】

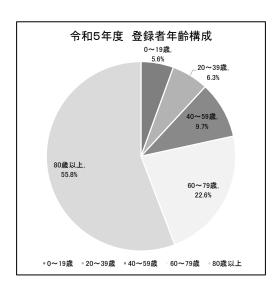




男性 1,343 人+女性 2,393 人=3,736 人

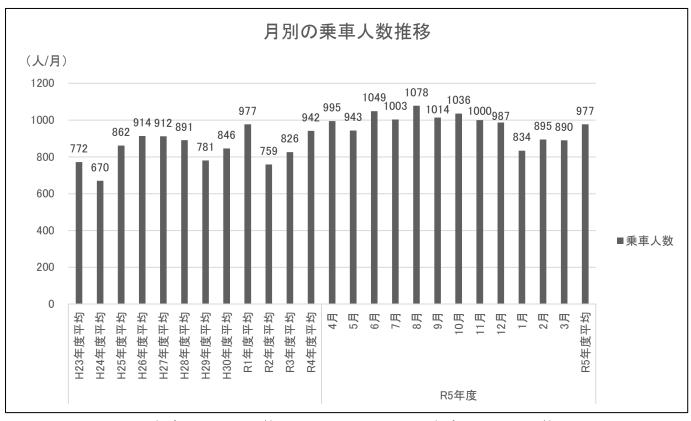
【令和5年度】





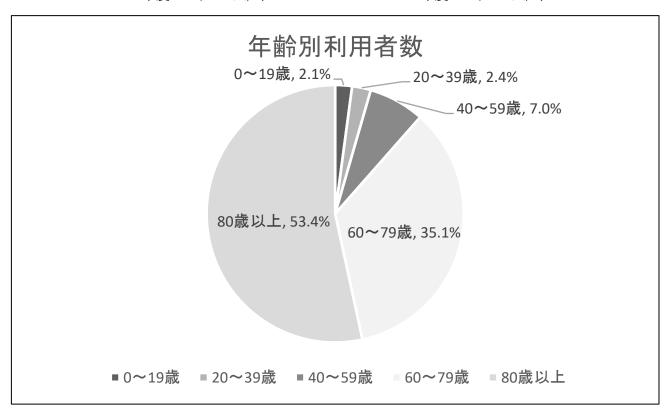
男性 1,460 人+女性 2,602 人=4,062 人

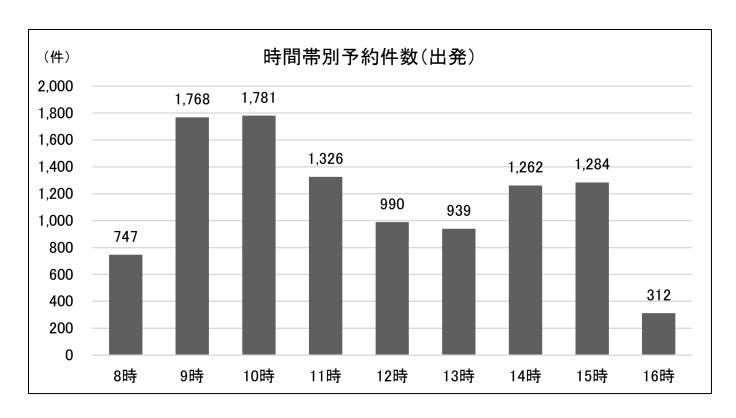
2. 利用状況

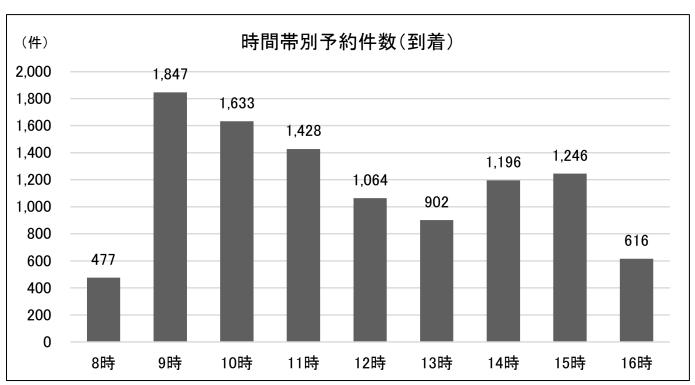


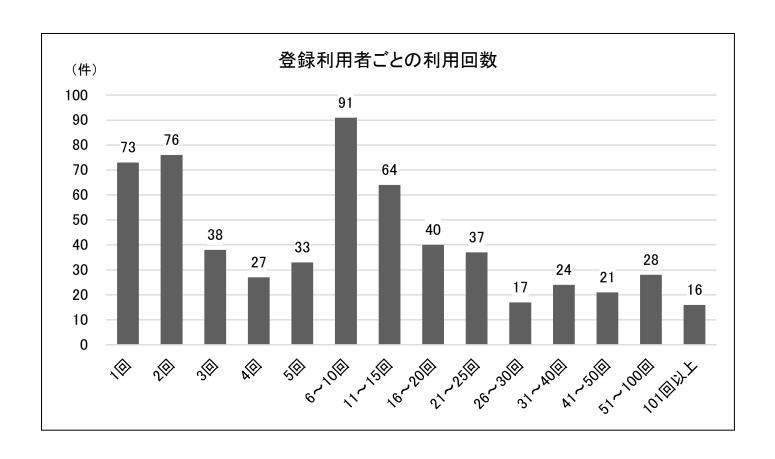
R4 年度 11,306 人/年

R5 年度 11,724 人/年

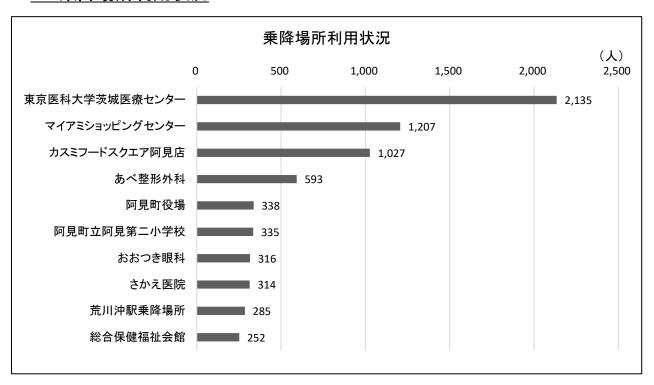








3. 乗降場所利用状況



デマンドタクシーあみまるくん利用者を対象とした満足度調査アンケート結果

1. 主旨

本アンケート調査は、デマンドタクシー利用者の利用状況・満足度に係る意見を把握し、運行改善策を 検討するために実施した。

※あみまるくん利用者の満足度は「阿見町地域公共交通計画」においてあみまるくんの年間利用者数増加の達成指標となる。

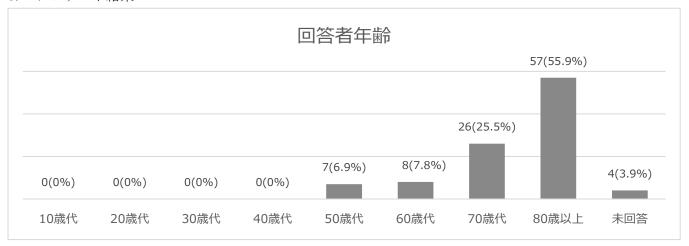
2. アンケート対象者の抽出条件及び回答状況について

デマンドタクシー利用登録者の中から、令和4年度にデマンドタクシーの利用実績がある者を対象に 無作為抽出し、実施した。

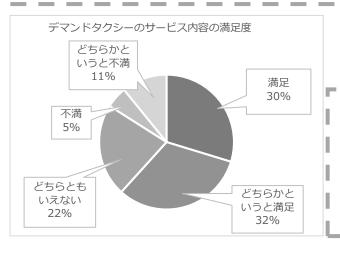
(実施時期:令和5年6月~7月)

アンケート送付数 (通)	300
回答数 (通)	177

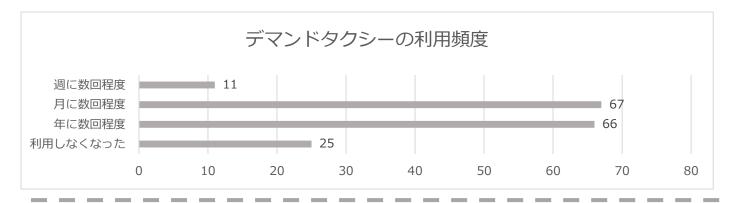
3. アンケート結果



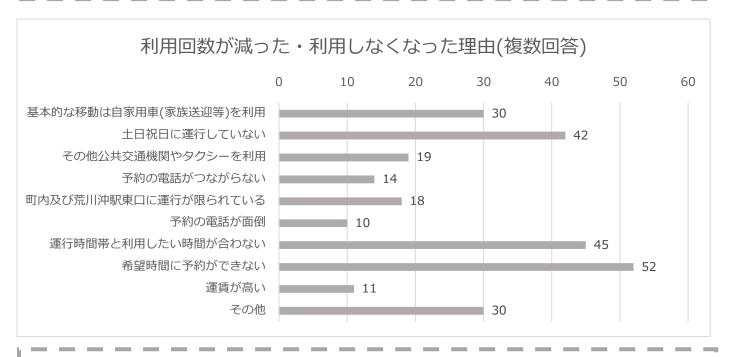
- ・回答者の約8割が70歳以上の高齢者である。
- ・10歳~49歳の回答率は0%であり、年齢が上がるにつれデマンドタクシーの利用率、アンケートへの回答、意見発信の意欲が高い。



- ・満足度については満足が 30%・どちらかというと満足が 32%となっており、デマンドタクシーの満足度結果は 7月時点で 62%である。
- ・不満が 5%・どちらかというと不満が 11%となっており、 不満を抱えている利用者は 16%である。



・利用頻度は週に数回程度が11人、月に数回程度が67人となっており、回答者のうち約半数が日常的に デマンドタクシーを利用している。利用しなくなった方は回答者のうち14%である。



・利用回数が減った・利用しなくなった主な理由として希望時間に予約ができない、運行時間帯と利用 したい時間が合わない、土日祝日に運行していないとなる。

4. まとめ

あみまるくんに対する満足度は、現状として 62%であった。回答者の中の「どちらともいえない」を選択された利用者には満足と思えるサービスの提供、「不満」「どちらかというと不満」を選択された利用者には不満の原因を取り除き、安心にご利用いただけるよう検討・研究を行う。

本アンケート結果を踏まえ、茨城大学工学部と連携し取り組んでいるデマンドタクシーの相乗り・乗車効率向上の可能性の検証を進め、土日運行の可能性も視野に入れつつ、引き続き周知促進を行っていく。

阿見町地域公共交通活性化協議会 2023年度受託研究「デマンドタクシーの輸送効率向上及び利用促進のための調査」成果報告

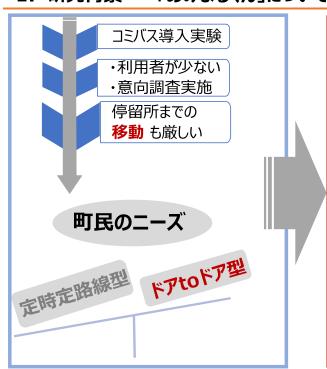
阿見町における拠点病院への需要に着目したデマンドタクシーの相乗り率向上方策に関する基礎的検討



研究担当者:茨城大学大学院 理工学研究科 教授 平田輝満研究補助者:茨城大学工学部 元学部4年 松本優汰,清水虎輝

0

1. 研究背景 - 「あみまるくん」について -



<u>デマンドタクシー</u>「あみまるくん」 →**バスとタクシーの間** に付置するモビリティ





「あみまるくん」1号車(本人撮影)

/運行概要>

► E111M.安/			
運行方式	ドアtoドア型 他者との乗合	予約方法	電話,先着順 2日前~当日30分前
運行日時	平日 (8:00~17:00)	運行台数	3台
利用料金	大人¥400 子供,要介護者 ¥200	運行区域	阿見町内および JR荒川沖駅東口

1

1. 研究背景 - 「あみまるくん」について -

デマンドタクシー「あみまるくん」

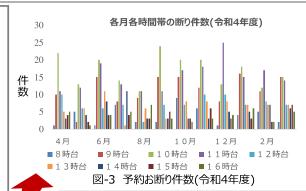




「あみまるくん」1号車(本人撮影)

<運行概要>

運行方式	ドアtoドア型	予約方法	電話, <mark>先着順</mark> 2日前~当日30分前
運行日時	平日 (8:00~17:00)	運行台数	3台
利用料金	大人¥400 子供,要介護者 ¥200	運行区域	阿見町内および JR荒川沖駅東口



- ✓ 特定時間帯への 需要集中 による取りこぼし
- ✓ 予約と予約の間の 時間枠が 未使用

輸送リソースを有効活用できていない

7

1. 研究背景 - 運行上の課題 -

デマンドタクシー「あみまるくん」





「あみまるくん」1号車(本人撮影

<運行概要>

運行方式	ドアtoドア型	予約方法	電話,先着順 2日前~当日30分前
運行日時	平日 (8:00~17:00)	運行台数	3台
利用料金	大人¥400 子供,要介護者 ¥200	運行区域	阿見町内および JR荒川沖駅東口

利用者側 の利便性は向上

個々人のニーズに合わせて運行すると, 当然ながら輸送効率は低下する

輸送密度の低下回送距離の増加



「あみまるくん」の **輸送効率化** のため 相乗り率向上方策 を検討する 意義は大きい

相乗り率向上のために 利用者の **需要**と **協力可能性** に着目し

利用目的施設との連携 を視野に入れた相乗り率向上方策 の検討

- > 利用実績データによる実態分析
- > ヒアリング調査による意識調査
- ▶ 相乗り率向上方策の検討とその効果のポテンシャルの試算

4

3. 過去の研究事例(既存研究)について

坂本ら2)

デマンド交通導入の地域に着目した研究

- ・デマンド交通導入に失敗し た地域に絞った分析
- ・人口面, 都市規模などの 分類から考察

 \prod

人口密度が高く,他の公共 交通が発達している地域で は活かせない.

高野ら3)

デマンド交通の需要に 関する研究

デマンド交通導入前後に着目し利用者数の需要予測値と実測値の 乖離について調査を実施



- ・予測モデルとは異なる実際の 状況
- ・高齢者女性人口と利用者数の 相関が高い

山口ら4)

地域特性を考慮した公 共交通の研究

公共交通の利用者に強い 影響を与える要因の分析

 \Downarrow

利用者数の増加に対して

Ш

- ・金銭的な影響は小さい
- ・運行頻度や停留所間隔 ⇒利便性の方が影響が大きい

導入へ着目した研究や, 需要予測モデルによる検証は多い

相乗りに着目する研究は少ない

3. 過去の研究事例(既存研究)について

南ら5)

乗合タクシーの **相乗り意識** に着目した研究

- ・知らない人との相乗り行為に対する利用者意識の調査
- 知らない人との相乗り行為について重要視する要素

相乗りに対して抵抗感を持つ利用者は少ない

金銭的インセンティブ

同乗者の性別・時刻のズレ

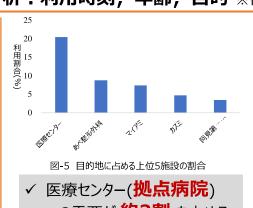
利用者意識の調査 が行われている一方, 具体的な 相乗り率向上 の方策の検討や分析等 までには至っていない



利用目的施設との連携を視野に入れた 相乗り率向上方策の検討 と 基礎的な効果の分析に新規性

利用実績データによる分析:利用時刻,年齢,目的 ※使用データは主に2023年データ





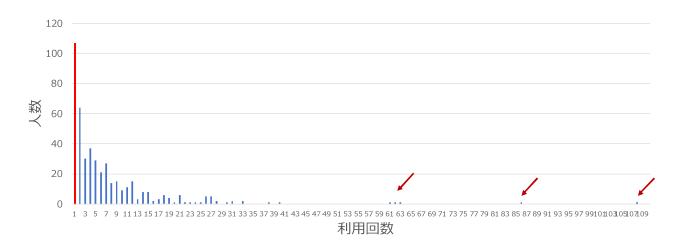




- ✓ 通院, 買い物 が多い
- ✓ 年齢が上がるにつれ 通院利用者数 が多くなる

高齢利用者 が多く 利用目的としては 主に拠点病院への通院 であると捉えられる

4. 利用実績データによる分析:年間利用回数の分布 ※使用データは主に2023年データ



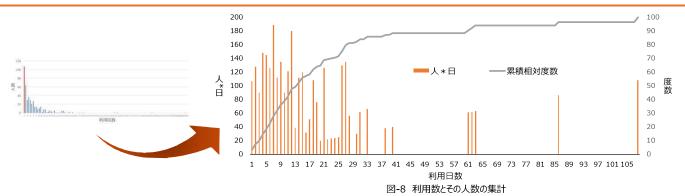
1年での利用回数は **1~2回程度** から10回弱程度 が多い

一方で

週に **複数回** 利用する **高頻度利用者** の存在

8

4. 利用実績データによる分析:回数で重みづけた利用回数の分布 ※使用データは主に2023年データ



1人の利用者が何回も 利用することが全体の利用に対して大きな 影響を持っている と捉えられる



先着順の予約方法 による利用者間の利用機会の不公平性も生じているか?

利用者側に,相乗り効率を高めるように予約を一部コントロールまたは利用者側の協力が可能か?

4. 利用実績データによる分析:拠点病院需要 ※使用データは主に2023年データ

これまでの分析から… 「あみまるくん」利用者について,

需要の取りこぼしの可能性

- ✓ 午前の時間帯に需要が多く,利用機会の公平性の課題
- ✓ 拠点病院 利用者が比較的多い

歩行や日常生活が難しい患者も考えられる

──▶ ドアtoドア型 の 「あみまるくん」 と 拠点病院 へのニーズは 大きい



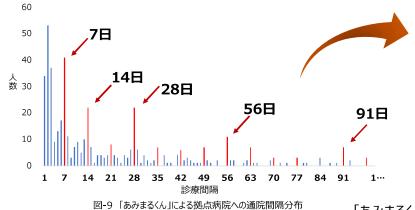
拠点病院利用者(患者)をより効率よく輸送することが重要

10

4. 利用実績データによる分析:拠点病院への利用の間隔日数 ※使用データは主に2023年データ

「あみまるくん」利用者の拠点病院利用の間隔日数

▶ 利用者の **診療の特徴** を捉え, 患者同士の相乗り促進 の可能性の検討



(※複数回利用者のみ抽出)

特徴として…

7日, 14日,28日等での分布の山

1週間単位 での診療間隔の傾向

.,-

「あみまるくん」利用者を対象にした分析であるが… 再診療予約は

曜日・週単位 で行われている傾向を確認

5. ヒアリング調査 - 調査の狙いと概要 -

相乗り率の向上 のためには… 現在の自由な目時での予約

→ 利用日時の選択 について、利用者側の協力 が必要



目的地が同方向(病院) の利用者同士で 利用日時をなるべく揃え, 1度の運行での 輸送量を増やす

協力可能性について

利用者,運行関係者

現地ヒアリング

病院

メールヒアリング

1 -

5. ヒアリング調査 - 利用者へのヒアリング -

利用に関しては… 希望する予約をとれなかった 経験者が多い

→ **先着順の予約方法** による課題

相乗り促進のために… 利用の 予約日時を変更 することの可能性の把握が重要

- ▶ 買い物…その日のうちに利用できれば良い,自らの意思で利用の融通が利く
- ▶ 通院…診療予約や病院側の都合に依存



病院側の協力可能性 の調査の必要性



5. ヒアリング調査 - 運行関係者へのヒアリング -

- ✓ 慣れている利用者(パワーユーザー) の存在…利用の背後に 利用できなかった利用者 の存在
 - → 予約方法(先着) の課題の再確認
- ✓ 「あみまるくん」はコミュニケーションの場になっている
- ✓ 需要が点在しているため、個々のニーズに対する移動時間(空車回送)が増加する

利用日時をそろえることで

- 運べたはずの利用者 への対処
- ▶ 同方面から、かつ同方向への需要
 運転手への 負担はさほど大きくはない

14

5. ヒアリング調査 - 病院への調査 -

拠点病院へ着目 する相乗り率向上方策の検討… 病院側の 実現/協力可能性の調査 が必要



再診利用者の利用日時はある程度自由度が高く設定

拠点病院に着目した相乗り率向上方策を検討する可能性はある

ト病院から同じ方面の利用者 を なるべく 同じ診療日時 でまとめる

表-1 提案方策の試算条件

1便の最大乗車人数	7人				
分析対象の時間帯	8:30~13:00				
1日の使用枠	午前中に2枠				
ダイヤ設定	各便10時, 11時までに到着想定				
使用台数	1号車(1台)				
分析を繰り返す期間	26週間(半年間)				
診療間隔の算出	平均間隔を算出し 7日単位に補正				
仮想の需要発生	2023年再診療利用者				
1予約あたりの乗車人数	1人(同乗者無し)				
利用者の帰宅について	診療後, 病院で待機し, 行きと同様に運送を仮定				

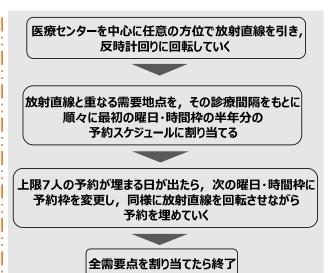
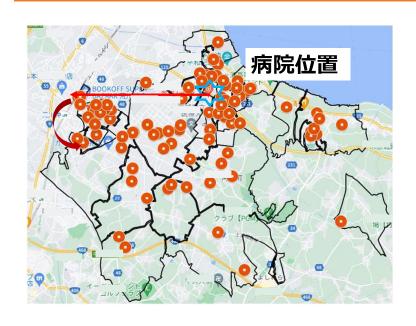


図-10 試算フロー

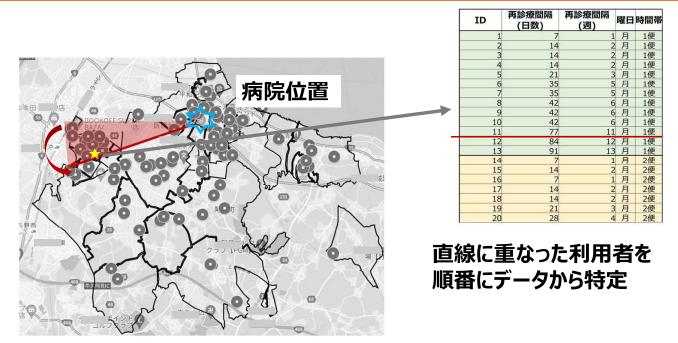
16

6. 本研究における相乗り率向上方策と分析



拠点病院を中心として同心円状に需要分布を捉える。 任意の方位へ放射直線を引き, 方策開始地点とする。

放射直線を回転させる



18

6. 本研究における相乗り率向上方策と分析

ID	再診療間隔 (日数)	再診療間隔 (週)	曜日	時間帯
1	7	1	月	1便
1 2 3 4 5 6 7 8	14	1 2 2 2 3 5 5	月	1便
3	14	2	月	1便
4	14	2	月	1便
5	21	3	月	1便
6	35	5	月	1便
7	35	5	月	1便
8	42			1便
9	42	6	月	1便
10	42	6	月	1便
11	77	11	月	1便
12	84	12	月	1便
13	91	13	月	1便
14	7	1	月	2便
15	14	2	月	2便
16	7	1	月	2便
17	14	2	月	2便
18	14	1 2 2 3	月	2便
19	21		月	2便
20	28	4	月	2便

予約スケジュールに 各曜日・各枠(便)に利用者を順番に割り当て 平均診療間隔をもとに診療予約を繰り返す

表-3 予約割り当てのイメージ

日にち	曜日	時間帯	ID	再診 間隔 (実)	再診間隔 (改)	再診 (週ベース)	曜日	時間帯			
			9		77	11	月	1便			
			1 (24/2)	1 (2007)		1		7	1	月	1便
							2		14	2	月
2024/1/1	月	1便	3		14	2	月	1便			
Carecon Charles		01,565,500	4		14	2	月	1便			
			5 6		21	3	月	1便			
			6		35	5	月	1便			
2024/1/1			14		7	1	月	2便			
		2便	15		14	2	月	2便			
	月		16		7	1	月	2便			
			17		14	2	月	2便			
			18		14	2	月	2便			
			19		21	3	月	2便			
			20		28	4	月	2便			
			7		35	5	月	1便			
			8		42	6	月	1便			
			9		42	6	月	1便			
2024/1/8	月	1便	10		42	6	月	1便			
	-					こ再度出現					

表-2 利用者データのイメージ

ID	再診療間隔 (日数)	再診療間隔 (週)	曜日	時間帯
1	7	1	月	1便
2	14	1 2 2 2 2 3 5 5	月	1便
3	14	2	月	1便
4	14	2	月	1便
5	21	3	月	1便
6	35	5	月	1便
7	35	5	月	1便
8	42	6	月	1便
9	42	6	月	1便
10	42	6		1便
11	77	11	月	1便
12	84	12	月	1便
13	91	13		1便
14	7	1	月	2便
15	14	2		2便
16	7			2便
17	14	2	月	2便
18	14	2	月	2便
19	21	1 2 2 3	月	2便
20	28	4		2便

予約スケジュールに 各曜日・各枠(便)に利用者を順番に割り当て 平均診療間隔をもとに診療予約を繰り返す

表-3 予約割り当てのイメージ

日にち	曜日	時間帯	ID	再診 間隔 (実)	再診間隔 (改)	再診 (週ベース)	曜日	時間帯						
			9		77	11	月	1便						
				0.00	200	0.00	0.00		1		7	1	月	1便
								2		14	2	月	1便	
2024/1/1	月	1便	3		14	2	月	1便						
			4		14	2	月	1便						
			5		21	3	月	1便						
			6		35	5	月	1便						
	月		14		7	1	月	2便						
			15		14	2	月	2便						
			16		7	1	月	2便						
2024/1/1		2便	17		14	2	月	2便						
			18		14	2	月	2便						
			19		21	3	月	2便						
			20		28	4	月	2便						
			7		35	5	月	1便						
			8		42	6	月	1便						
	1000	2000	9		42	6	月	1便						
2024/1/8	月	1便	10		42	6	月	1便						
			#[11ì	週間後(こ再度出	現							

- ▶ 使用する枠(便)は▼日5日間×午前中2枠=計10枠(例:表-2, 青枠)
- 赤線で示す利用者の場合,11週間の診療間隔のため, 11週間後に再度出現する

21

6. 本研究における相乗り率向上方策と分析

表-2 利用者データのイメージ

<u> </u>			>	
ID	再診療間隔 (日数)	再診療間隔 (週)	曜日	時間帯
1	7	1	月	1便
1 2 3	14	2 2 2 3 5 5	月	1便
	14	2	月	1便
4	14	2	月	1便
5	21	3	月	1便
6	35	5	月	1便
7	35	5	月	1便
8	42			1便
9	42	6	月	1便
10	42	6	月	1便
11	77	11	月	1便
12	84	12		1便
13	91	13	月	1便
14	7	1	月	2便
15	14	1 2	月	2便
16	7			2便
17	14	2	月	2便
18	14	2	月	2便
19	21	1 2 2 3 4	月	2便
20	28	4	月	2便

予約スケジュールに 各曜日・各枠(便)に利用者を順番に割り当て 平均診療間隔をもとに診療予約を繰り返す

表-3 予約割り当てのイメージ



- 使用する枠(便)は <u>平日5日間×午前中2枠=計10枠</u> (例:表-2, **青枠**)
- 赤線で示す利用者の場合,11週間の診療間隔のため,11週間後に再度出現する

表-3 予約割り当てのイメージ

日にち	曜日	時間帯	ID	再診 間隔 (実)	再診間隔 (改)	再診 (週ベース)	曜日	時間帯
			9		77	11	月	1便
			1		7	1	月	1便
			2		14	2	月	1便
2024/1/1	月	1便	3		14	2	月	1便
V 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11		1.000	4		14	2	月	1便
			5		21	3	月	1便
			6		35	5	月	1便
	月		14		7	1	月	2便
		2便	15		14	2	月	2便
			16		7	1	月	2便
2024/1/1			2便	17		14	2	月
			18		14	2	月	2便
			19		21	3	月	2便
			20		28	4	月	2便
			7		35	5	月	1便
			8		42	6	月	1便
			9		42	6	月	1便
2024/1/8	月	1便	10		42	6	月	1便
		.,	F					

- ▶ 作業を,「第1週目,月曜日,第1便」(表-3, 青枠)の乗車人数7名まで行う
- → 7名が埋まった際, 「第2週目,月曜日,第1便」 (表-3,紫枠)へ使用枠を移す

22

6. 本研究における相乗り率向上方策と分析

表-3 予約割り当てのイメージ

表-3 予約割り当(の1メーシ 												
日にち	曜日	時間帯	ID	再診 間隔 (実)	再診間隔 (改)	再診 (週ベース)	曜日	時間帯				
			9		77	11	月	1便				
			1		7	1	月	1便				
			2		14	2	月	1便				
2024/1/1	月	1便	3		14	2	月	1便				
	100.000	Page 250, 650	4		14	2	月	1便				
			5		21	3	月	1便				
			6		35	5	月	1便				
			14		7	1	月	2便				
			15		14	2	月	2便				
			16		7	1	月	2便				
2024/1/1	月	月	2便	2便	2便	2便	17		14	2	月	2便
		00.0000		18		14	2	月	2便			
				19		21	3	月	2便			
			20		28	4	月	2便				
			7		35	5	月	1便				
			8		42	6	月	1便				
			9		42	6	月	1便				
2024/1/8	月	1便	10		42	6	月	1便				

- 作業を,「第1週目,月曜日,第1便」(表-3, 青枠)の乗車人数7名まで行う
- ▶ 7名が埋まった際, 「第2週目,月曜日,第1便」 (表-3,紫枠)へ使用枠を移す

表-3 予約割り当てのイメージ

日にち	曜日	時間帯	ID	再診 間隔 (実)	再診間隔 (改)	再診 (週ベース)	曜日	時間帯
			9		77	11	月	1便
			1		7	1	月	1便
			2		14	2	月	1便
2024/1/1	月	1便	3		14	2	月	1便
		11000000	4		14	2	月	1便
			5		21	3	月	1便
			6		35	5	月	1便
		2便	14		7	1	月	2便
			15		14	2	月	2便
			16		7	1	月	2便
2024/1/1	月		17		14	2	月	2便
			18		14	2	月	2便
			19		21	3	月	2便
			20		28	4	月	2便
			7		35	5	月	1便
			8		42	6	月	1便
			9		42	6	月	1便
2024/1/8	月	1便	10		42	6	月	1便

- ▶ 7名が埋まった際, 「第2週目,月曜日,第1便」 (表-3,紫枠)へ使用枠を移す
- しかし、半年間の繰り返しで乗車人数の超過(8人~)になる場合,

「第1週目,月曜日,第2便」 (表-3,桃色)へ使用枠段階的に 変化させる.

▶ この利用者は、本来は紫枠での 予約がのはず… しかし、乗車人数超過のため 使用枠の変更

2/

6. 本研究における相乗り率向上方策と分析

表-3 予約割り当てのイメージ

日にち	曜日	時間帯	ID	再診 間隔 (実)	再診間隔 (改)	再診 (週ベース)	曜日	時間帯																												
			9		77	11	月	1便																												
			1		7	1	月	1便																												
2024/1/1		1便	1便	2		14	2	月	1便																											
	月			1便	1便	1便	1便	3		14	2	月	1便																							
		17.000.00.000	4		14	2	月	1便																												
			5		21	3	月	1便																												
			6		35	5	月	1便																												
			14		7	1	月	2便																												
			15		14	2	月	2便	\																											
	/1 月	月	5-4000 F 10000 - 12000		2便	- /	16		7	1	月	2便	1																							
2024/1/1			2便	2便		17		14	2	月月	2便																									
																0.5 1001307								255 3525	- SS 1045-X						18		14	2	月	2便
																							19		21	3	月	2便								
									20		28	4	月	2便																						
			7		35	5	月	1便																												
			8		42	6	月	1便																												
			9		42	6	月	1便																												
2024/1/8	月	1便	10		42	6	月	1便	١																											
									-																											

- 7名が埋まった際,「第2週目,月曜日,第1便」(表-3,紫枠) へ使用枠を移す
- しかし、半年間の繰り返しで 乗車人数の超過(8人~)になる場合、

「第1週目,月曜日,第2便」 (表-3,桃色)へ使用枠段階的に 変化させる。

この利用者は、本来は**紫枠**での 予約のはず… しかし、乗車人数超過のため 使用枠の変更

全需要を割り当てたら分析作業終了

7. 試算結果

全員が提案方策(ルール)通りに利用できるとは限らない → 参加率※) を設けて試算を行う

参加率※)…拠点病院への移動利用者のうち提案方法に参加協力してもらえる利用者の比率

提案方策と現状のシステムの比較評価方法

8:30~13:00 における 1台のデマンドタクシー1日当たり の乗車人数の比較



現在の運行

該当時間における 1日当たりの平均乗車人数

提案方策

往復利用を想定し **往路での乗車人数**を**2倍**

20

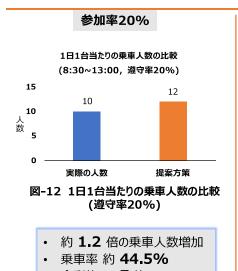
7. 試算結果 - 参加率100%-

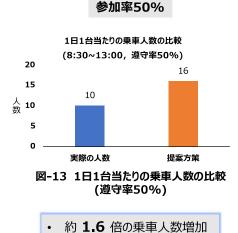
利用者全員が方策に従う場合

- ✓ 現状の 10(人/日) から 20(人/日) へ乗車人数 の増加を見込める
- ✓ 最大輸送可能人数に占める乗車率 = 約 63.0 %*(※割り当ての最適化は未完)
- **✓3便分** の 余剰枠 の存在

参加率100% 1日1台当たり乗車人数の比較 (8:30~13:00)(切り上げ計算)₂₀ 20 15 数 10 5 東際の人数 提案方策 図-11 1日1台当たりの乗車人数の比較 (遵守率100%)

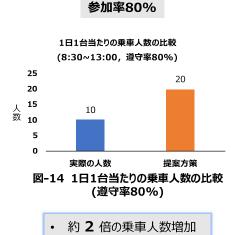
7. 試算結果 - 参加率を変化 -





乗車率 約 54.6%

余剰枠 → 5 枠



- - 乗車率約63.7%
 - 余剰枠 → 5 枠

- 余剰枠 → 7 枠
 - ※最短経路探索で輸送所要時間を試算した結果、想定時間内での運行ができる 可能性が高いことを確認済み(一人目のピックアップから病院到着まで40分以内)

8. 本研究の成果と課題

- ▶ 利用実態分析と利用者・病院へのヒアリングをもとに、拠点病院への需要について、 方面別に利用日時をバンドリングして相乗り率を向上させる方策を検討
- ▶ 過去の利用データを参考に、相乗り率の向上方策の効果を試算した結果、輸送 効率が最大で倍増できる可能性を示唆
- ▶ 余剰枠 や 空席率 により、イレギュラーな予約、初診患者 へ対応ができるか。

課題として

- ▶ 提案方策とは別の予約は、2,3号車や別途の交通手段で対応が可能だが、 その効率性について検討が必要
- ▶ 復路の相乗り可能性,曜日固定の予約の範囲 の精査
- ▶ 試算の前提条件の制約がやや強く、予約割り当ての最適化の方法の確立

参考文献

- 1) 阿見町地域公共交通活性化協議会:「阿見町地域公共交通計画」 <88A28CA992AC926E88E68CF68BA48CF092CA8C7689E620916688C4816989BC8AAE90AC94C581 6A> (ami.lg.jp)
- 2) 坂本結佳, and森本祥一:デマンド交通が適さない地域の分析,経営情報学会,全国研究発表大会要旨集,2013年秋季全国研究発表大会,セッションID:P-6, 2013.
- 3) 高野穂泉and, 森本章倫・デマンド交通における利用者の実測と予測の乖離に関する研究,土木学会論文集D3(土木計画学)、土木計画学研究・論文集第29巻(特集)、2012年68巻5号、p.l. 851-l. 856, 2012
- 学),土木計画学研究・論文集,第29巻(特集),2012年68巻5号,p.l_851-l_856,2012.
 4) 山口隆之and,浅野光行:地域特性を考慮したコミュニティバスの導入促進に関する研究,都市計画論文集,p.985-990,1999年 第34巻.
- 5) 南亮太朗, 佐野可寸志and, 西内祐晶:三条市乗合タクシーの相乗り意識に着目した利用実態,土木計画学会論文集 D3(土木計画学),土木計画学研究・論文集,第33巻(特集),2016年72巻5号p.l_743-l_750,2016.

【阿見町地域公共交通活性化協議会 R6年度 名簿】

No.	所属名	氏名
1	阿見町長	 千 葉 繁
2	ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店長	色 川 広 司
3	関東鉄道株式会社 常務取締役	廣瀬貢司
4	有限会社新町タクシー 取締役	加藤一昭
5	日本交通株式会社 代表取締役	吉田貴光
6	茨城県土木部竜ケ崎工事事務所 所長	井 上 和 則
7	阿見町商工会長	齋 藤 十 郎
8	一般社団法人 茨城県バス協会 専務理事	澤 畠 政 志
9	一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	服 部 透
10	関東鉄道労働組合 執行委員長	池田正人
11	茨城県牛久警察署 交通課長	草 野 明 彦
12	阿見町議会 議長	野口雅弘
13	阿見町議会 副議長	高 野 好 央
14	阿見町議会 産業建設常任委員長	栗 原 宜 行
15	阿見町区長会 会長	山口道子
16	阿見町PTA連絡協議会 代表	石 田 貴 也
17	阿見町シルバークラブ連合会 会長	檜 森 武
18	阿見町障害者福祉協議会 会長	武 井 浩
19	福田工業団地連絡協議会 会長	篠 木 健 志
20	筑波南第一工業団地連絡協議会 会長	市 瀬 達 也
21	阿見東部工業団地連絡協議会 会長	菊 池 瑛 吉
22	東京医科大学茨城医療センター 総務課 課長	渡 辺 智
23	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官	橋 本 弘 行
24	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官	小 菅 達 也
25	茨城県政策企画部交通政策課 課長	鹿 内 秀 樹
26	土浦市都市政策部 部長	飯泉貴史
27	茨城大学農学部 教授	白 岩 雅 和
28	茨城県立医療大学 准教授	相 良 順 一

阿見町地域公共交通活性化協議会規約

平成 20 年 8 月 22 日 制 定

(設置)

第 1 条 この会は、道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため、並びに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通計画(以下「公共交通計画」という。)の作成に関する協議及び公共交通計画の実施に係る連絡調整を行うため、協議会として設置する。

(名称)

第2条 この会の名称は、阿見町地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)とする。

(事務所)

第3条 協議会の事務所は、茨城県稲敷郡阿見町中央一丁目1番1号阿見町役場内に置く。

(事業)

- 第4条 協議会は、次に掲げる事項を協議し、関係する事業を実施する。
 - (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
 - (2) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
 - (3) 公共交通計画の策定及び変更の協議に関すること。
 - (4) 公共交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
 - (5) 公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
 - (6) その他協議会が必要と認めること。

(組織)

- 第5条 協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。
- 2 協議会に、次の役員を置く。
 - (1) 会長 1人
 - (2) 副会長 1人
 - (3) 監査員 2人
- 3 会長、副会長及び監査員は、相互に兼ねることはできない。

(委員の任期)

- 第6条 委員の任期は、次のとおりとする。
 - (1) 別表に掲げる委員のうち行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。
 - (2) 前号以外の委員については、2年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残存任期とする。

(会長及び副会長)

- 第7条 会長及び副会長は、委員の互選により選任する。
- 2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 3 会長は、協議会の会計を監査する監査員を委員の中から任命する。
- 4 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(監査員)

- 第8条 監査員は、協議会の会計監査を行う。
- 2 監査員は、会計監査の結果を会長に報告しなければならない。

(会議)

- 第9条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会長は当該会議の議長となる。
- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該 委員の出席とみなす。
- 4 会議の議決は、会議出席委員の総意で決定することとする。ただし、意見が分かれた場合は、 多数決とし、出席者の3分の2以上の賛成をもって決するものとする。
- 5 会長は、必要があると認めるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 6 第1項から第4項までの規定にかかわらず、会長が特に認めた場合、会議によらず文書の提出を持って賛否を求めることができる。この場合において、その議決は、委員の3分の2以上の賛成をもって、決するものとする。
- 7 前6項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第 10 条 委員は、協議会で協議が整った事項について、その協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

- 第 11 条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。
- 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

- 第12条 第4条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会 に分科会を置くことができる。
- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

- 第13条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。
- 2 事務局は, 阿見町役場産業建設部都市計画課に置く。

- 3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもってこれに充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第14条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第15条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

- 第 16 条 協議会の委員は、報酬及びその職務を行うために要する費用弁償を受けることができる。
- 2 前項の報酬及び費用弁償の額,支給方法等については、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第 17 条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを精算する。

(委任)

第 18 条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が 別に定める。

附 則

- この規約は、平成20年8月22日から施行する。
- この規約は、平成21年5月26日から施行する。
- この規約は、平成25年4月1日から施行する。
- この規約は、平成25年5月29日から施行する。
- この規約は、平成29年4月1日から施行する。
- この規約は、令和3年4月1日から施行する。
- この規約は、令和4年4月1日から施行する。

: ניכ	衣	・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・) 余 月 徐/
			委員
	(1)	阿見町長
	(:	2)	ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店長
	(;	3)	関東鉄道株式会社 常務取締役
	(4	4)	有限会社新町タクシー 取締役
	(!	5)	日本交通株式会社 代表取締役
	(6)	茨城県土木部竜ケ崎工事事務所の所長
	(7)	阿見町商工会 会長
	(8	8)	一般社団法人茨城県バス協会 代表
	(!	9)	一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会 代表
	(1	0)	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 代表
	(1	1)	茨城県牛久警察署 交通課長
	(1	2)	阿見町議会議長
	(1	3)	阿見町議会副議長
	(1	4)	阿見町議会産業建設常任員会委員長
	(1	5)	阿見町区長会 会長
	(1	6)	阿見町PTA連絡協議会 代表
	(1	7)	阿見町シルバークラブ連合会 代表
	(1	8)	阿見町障害者福祉協議会 代表
	(1	9)	福田工業団地連絡協議会 代表
	(2	20)	筑波南第一工業団地連絡協議 代表
	(2	21)	阿見東部工業団地連絡協議会 代表
	(2	22)	東京医科大学茨城医療センター 代表
	(2	23)	関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官
	(2	24)	茨城県政策企画部 交通政策課 課長
	(2	25)	土浦市都市政策部 部長
	(2	26)	茨城大学農学部教授
	(2	27)	茨城県立医療大学教授