

平成24年度 第1回新居浜市地域公共交通活性化協議会

次 第

○日時 平成24年6月28日(木) 13:30

○場所 新居浜市役所 3階 応接会議室

注：協議事項(1)～(2)については、6月19日に書面による持ち回り協議を実施したため、6月28日は、協議事項(3)のみを審議した。

1. 開 会

2. 協議事項

- (1) 新居浜市地域公共交通活性化協議会規約の改正について
- (2) 生活交通ネットワーク計画(平成24～26年度分)の変更について
- (3) 生活交通ネットワーク計画(平成25～27年度分)の策定について

3. その他

4. 閉 会

新居浜市地域公共交通活性化協議会委員名簿

条項	役員	機関・団体	役職名	氏名
法第6条第2項第1号	規約第5条第1項第1号	新居浜市	副市長	石川 勝行
			経済部長	本田 龍朗
法第6条第2項第2号	規約第5条第2項第2号	新居地区旅客自動車協同組合	代表理事	渡部 光男
		愛媛県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	高橋 昭雄
		瀬戸内運輸株式会社	専務取締役	門田 正孝
		社団法人愛媛県バス協会	専務理事	門屋 和彦
		四国旅客鉄道株式会社	愛媛企画部長	田中 弘典
	規約第5条第3項第3号	愛媛県東予地方局建設部	建設企画課長	桐山 正勝
		国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所	副所長	原田 康
法第6条第3項第3号	規約第5条第4項第4号	新居浜警察署	交通課長	島村 裕之
		新居浜市連合自治会	理事	星加 勝一
	規約第5条第5項第5号	新居浜市老人クラブ連合会	副会長	平田 ヤエ子
		新居浜市女性連合協議会	新居浜市母子寡婦福祉連合会会長	三木 ユリエ
		新居浜市社会福祉協議会	事務局次長	秋月 伸一
	規約第5条第6項第6号	新居浜商工会議所	経営支援課長	矢野 英司
		新居浜市医師会	理事	永易 大典
		瀬戸内運輸労働組合	執行委員長	砂田 篤志
		国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局	首席運輸企画専門官 (輸送・監査部門)	谷口政賀津
			首席運輸企画専門官 (総務企画部門)	鈴木 保秀

事務局出席者

事務局長	新居浜市経済部運輸観光課	課長	鴻上 浩宣
事業担当	新居浜市経済部運輸観光課	副課長	桑原 一郎
出納員	新居浜市経済部運輸観光課	主事	吹上 美佳

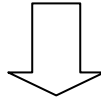
新居浜市地域公共交通活性化協議会規約の改正について

現 行

（役員を選任及び職務）

第 7 条 会長及び副会長は、委員の互選により定める。

- 2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 4 監事は、第 5 条第 1 項に規定する委員のうちから会長が指名する、
- 5 監事は、協議会の会計の監査を行い、当該監査の結果を会長に報告しなければならない。



改正案

（役員を選任及び職務）

第 7 条 会長は、新居浜市副市長をもって充てる。

- 2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 3 副会長及び監事は、第 5 条第 1 項に規定する委員のうちから会長が指名する、
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 5 監事は、協議会の会計の監査を行い、当該監査の結果を会長に報告しなければならない。

附則

この規約は、平成 24 年 6 月 19 日から施行する。

改正後規約

新居浜市地域公共交通活性化協議会規約（案）

（名称）

第1条 この協議会は、新居浜市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）と称する。

（事務所の位置）

第2条 協議会の事務所は、新居浜市一宮町一丁目5番1号新居浜市役所内に置く。

（目的）

第3条 協議会は、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。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うことを目的とする。

（所掌事項）

第4条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項を所掌する。

- （1） 連携計画の作成及び変更の協議に関すること。
- （2） 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- （3） 連携計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- （4） 前3号に掲げるもののほか、協議会が必要と認める事項

（組織）

第5条 協議会は次に掲げる委員（以下「委員」という。）をもって組織する。

- （1） 新居浜市長が指名する者
- （2） 関係する公共交通事業者等の代表
- （3） 道路管理者が指名する者
- （4） 公安委員会の長が指名する者
- （5） 各種市民団体等の代表
- （6） 前各号に掲げるもののほか、市が必要と認める者

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 事 2人

3 会長又は副会長及び監事は、相互に兼ねることができない。

（委員の任期）

第6条 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けたときの補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(役員を選任及び職務)

第7条 会長は、新居浜市副市長をもって充てる。

2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

3 副会長及び監事は、第5条第1項に規定する委員のうちから会長が指名する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

5 監事は、協議会の会計の監査を行い、当該監査の結果を会長に報告しなければならない。

(会議)

第8条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、その議長となる。

2 協議会は、委員の過半数の出席がなければ、会議を開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の3分の2以上の賛成をもって決するものとする。

4 会議は、原則として公開するものとし、その手続きは、新居浜市の例により行うものとする。

5 協議会は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(協議会の承認事項)

第9条 次の掲げる重要な事項は、協議会の承認を経なければならない。

(1) 協議会の予算及び決算に関すること。

(2) 規約の制定及び改廃に関すること。

(3) 第4条に規定する事項に関すること。

(4) 前3号に掲げるもののほか、重要と認められる事項

(幹事会)

第10条 協議会は、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、必要に応じ幹事会を置くことができる。

(分科会)

第11条 協議会は、第4条に規定する事項について専門的な調査又は検討を行うため、必要に応じ分科会を置くことができる。

(事務局)

第12条 協議会の業務を処理するため、新居浜市運輸担当課所内に事務局を置く。

2 事務局長は、新居浜市運輸担当課所長をもって充て、事務局員は、同課所の職員をもって充てる。

3 前2項に定めるもののほか、事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(会計年度)

第13条 協議会の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わるものとする。

(資金)

第14条 協議会の運営に要する資金は、負担金、補助金その他の収入をもって充てる。

(予算)

第15条 会長は、毎会計年度予算を調整し、協議会の承認を得なければならない。

(決算)

第16条 会長は、毎会計年度終了後、遅滞なく、協議会の決算を調整し、監事の監査に付さなければならない。

2 会長は、第7条第5項の規定により当該監査の報告があったときは、当該監査に付した決算について協議会の承認を得なければならない。

(財務に関する事項)

第17条 協議会の出納その他の財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(謝礼)

第18条 協議会は、委員が会議に出席したときは、謝礼を予算の範囲内で支給することかできる。

(協議会が解散した場合の措置)

第19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清算する。

(その他)

第20条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附則

(施行期日)

1 この規約は、平成22年11月9日から施行する。

(任期の特例)

2 協議会初年度の委員の任期は、第6条第1項の規定にかかわらず、平成24年3月31日までとする。

(会計年度の特例)

3 協議会の設立された日の属する年度の会計年度については、第13条の規定にかかわらず、設立された日から平成23年3月31日までとする。

附則

(施行期日)

この規約は、平成24年6月19日から施行する。

生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)
(平成 24～26 年度分)の変更について

1. 変更理由

平成 23 年度から、デマンドタクシー運行に係る国の補助制度が変更され、平成 23 年 4 月以降の運行に対して、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用している。

この補助金は、補助対象期間が 10 月から 9 月であり、平成 24 年度補助金は、平成 23 年 10 月から平成 24 年 9 月運行分を対象としており、昨年度に生活交通ネットワーク計画(平成 24～26 年度分)を国土交通大臣に提出して、事業を実施しているところである。

しかし、平成 24 年 4 月 16 日付けで補助要綱が改正され、平成 23 年 10 月に遡り、国が定める標準経常費用の 20 分の 9 を補助対象経費の上限とする規定が撤廃され、経常費用から収益を差し引いた額を補助対象経費とすることになったため、国庫補助金の額が変更となることから、提出済みの生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)を変更するものである。

なお、補助単価は、これまでは 1 台当たり約 443 円であったが、平成 23 年度下半期の平均収益 465 円で積算した場合 1 台当たり約 743 円となり、1 台当たり約 300 円の増額が見込まれる。

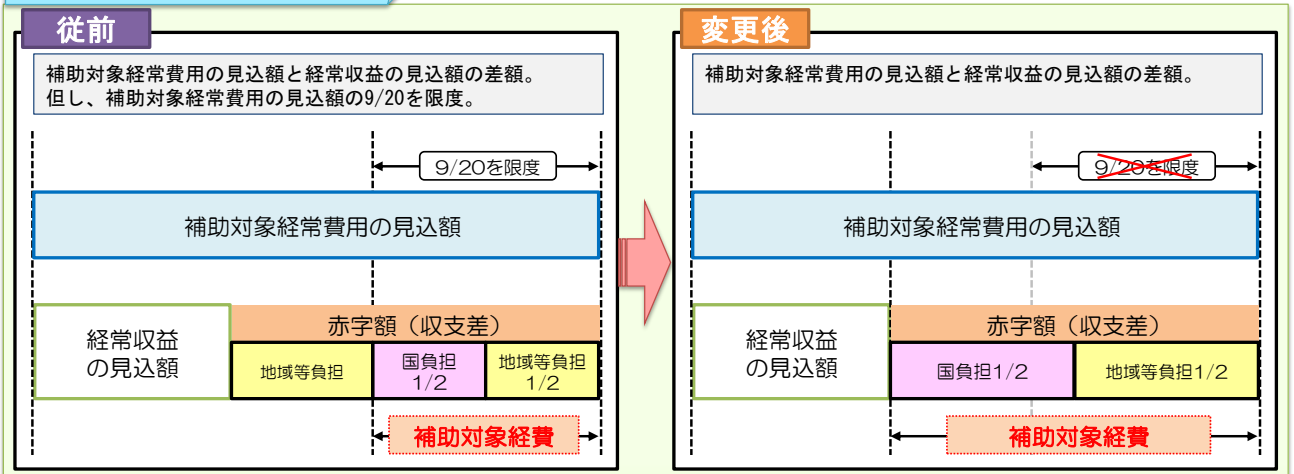
	平成 23 年 4 月～平成 23 年 9 月	平成 23 年 10 月～平成 24 年 9 月
補 助 率	補助対象経常費用（国が定める標準経常費用を使用）の 20 分の 9 を補助対象経費として、その 2 分の 1	補助対象経常費用（国が定める標準経常費用を使用）から収益（利用料収入等）との差の 2 分の 1
補助単価 の概算	1 時間（1 台運行）当たり 標準経常費用 $1,972.58 \text{ 円} \times 9/20 \times 1/2$ $\doteq 443 \text{ 円}$	1 時間（1 台運行）当たり 標準経常費用 $1,972.58 \text{ 円} - \text{収益}(465 \text{ 円})$ $\times 1/2 \doteq 743 \text{ 円}$
歳入年度 及び 補助金額 (見込み)	平成 23 年度 ※平成 23 年 4 月～平成 23 年 9 月 運行分は、平成 24 年 3 月に交付 済 ※交付金額 248,000 円 $562 \text{ 時間(台)} \times 443 \text{ 円}$ $\doteq 248,000 \text{ 円}$	平成 24 年度 ※平成 23 年 10 月～平成 24 年 9 月 運行分は、平成 25 年 3 月に交付 予定 ※交付見込金額 1,961,000 円 $2,640 \text{ 時間(台)} \times 743 \text{ 円}$ $\doteq 1,961,520 \text{ 円}$

補助対象経費の上限額（9/20限度）の見直しについて （地域内フィーダー系統確保維持事業）

- 補助対象経費の上限としていた「補助対象経常費用の見込額の9/20を限度」の要件を撤廃。
→「補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額の差額」が、補助対象経費の額となる。

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の別表7「補助対象経費の算出方法」2.】

補助対象経費の算出方法



○この変更は、平成24年度補助対象期間（H23.10-H24.9）から適用する。

○平成24年度補助対象期間に係る事業のうち、補助額が内定済みである事業については、生活交通ネットワーク計画の変更認定申請ができるものとする。

2. 地域内フィーダー系統確保維持計画変更認定申請書(案)

別紙のとおり。ただし、計画書提出後に運輸局から数値などの軽易な修正の指導があった場合は、指導のとおり修正を行うものとする。

生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)
(平成 25～27 年度分)の策定について

1. 平成 24 年 3 月末までの試験運行の結果について

(1) 利用状況

平成 22 年度 計 (運行日数 56 日)

エリア	末日登録者数	利用者数	1日利用者数	運行台数	1台利用者数
川東エリア	76人	47人	0.8人	45台	1.0人
上部東エリア	171人	95人	1.7人	87台	1.1人
上部西エリア	142人	86人	1.5人	91台	0.9人
計	389人	228人	4.1人	223台	1.0人

※利用者内訳 大人 193 人 障がい者 35 人

※利用料収入 105,250 円

※利用者実人数 36 人 (登録者に占める利用者率 9.3%)

平成 23 年度上半期(4 月～9 月) 計 (運行日数 124 日)

エリア	末日登録者数	利用者数	1日利用者数	運行台数	1台利用者数
川東エリア	103人	158人	1.3人	138台	1.1人
上部東エリア	231人	231人	1.9人	214台	1.1人
上部西エリア	267人	237人	1.9人	210台	1.1人
計	601人	626人	5.0人	562台	1.1人

※利用者内訳 大人 458 人 障がい者 168 人

※利用料収入 271,000 円

※利用者実人数 61 人 (登録者に占める利用者率 10.1%)

平成 23 年度下半期(10 月～3 月) 計 (運行日数 120 日)

エリア	末日登録者数	利用者数	1日利用者数	運行台数	1台利用者数
川東エリア	113人	288人	2.4人	227台	1.3人
上部東エリア	269人	569人	4.7人	500台	1.1人
上部西エリア	322人	676人	5.6人	588台	1.1人
計	704人	1,533人	12.7人	1,315台	1.2人

※利用者内訳 大人 912 人 小人 0 人

障がい者等割引 558 人

障がい者割引 本人 504 人・介護 7 人	療育割引 本人 1 人
精神保健割引 本人 1 人	特定疾患割引 本人 33 人・介護 12 人

運転免許自主返納者割引 63 人

※利用料収入 611,250 円

※平成 23 年 1 月からの利用者実人数 125 人 (登録者に占める利用者率 17.8%)

(2) 登録状況

平成23年3月末現在

エリア	校区	登録世帯数	登録人数
川東エリア	多喜浜(荷内・阿島)	38世帯	76人
上部東エリア	船木	108世帯	171人
上部西エリア	大生院	17世帯	29人
	中萩(萩生)	68世帯	113人
計		231世帯	389人

※男女構成 男性 139人(35.7%) 女性 250人(64.3%)

※年齢構成 50代まで 63人(16.2%) 60代以上 326人(83.8%)

平成23年9月末現在

エリア	校区	登録世帯数	登録人数
川東エリア	多喜浜(荷内・阿島)	54世帯	103人
上部東エリア	船木	142世帯	231人
上部西エリア	大生院	40世帯	69人
	中萩(萩生)	115世帯	198人
計		351世帯	601人

※男女構成 男性 222人(36.9%) 女性 379人(63.1%)

※年齢構成 50代まで 102人(17.0%) 60代以上 499人(83.0%)

平成24年3月末現在

エリア	校区	登録世帯数	登録人数
川東エリア	多喜浜(荷内・阿島)	59世帯	113人
上部東エリア	船木	163世帯	269人
上部西エリア	大生院	50世帯	85人
	中萩(萩生)	138世帯	237人
計		410世帯	704人

※男女構成 男性 262人(37.2%) 女性 442人(62.8%)

※年齢構成 50代まで 111人(15.8%) 60代以上 593人(84.2%)

※参考：H21意向調査における「ぜひ利用したい」と回答した世帯 329世帯

当初、一日当たりの利用者数が4人～5人と低調だったため、平成23年10月から、時刻表の増便、予約締切時刻の緩和、割引制度の拡充を行うこととし、9月にリーフレットの利用対象地域全戸配布、CATV放送、説明会等集中的に広報を行った結果、平成23年度末現在の登録者数は、平成22年度末の約1.8倍にあたる704人に、また、平成23年度下半期の一日当たりの利用者数は、上半期の約2.5倍にあたる12.7人に増加し、設定した数値目標（登録者500人、利用者8人）を上回った。

しかしながら、一台当たりの利用者数（乗合率）は、1.5人の数値目標に対して1.2人と下回っているのが現状である。

(3) 平成24年1月から3月までの利用実績

利用者の内訳

(単位：人)

エリア	実人数	性別		年齢別								料金別		
		女	男	60未満	60～64	65～69	70～74	75～79	80～84	85～89	90以上	一般	障がい者等	免許証返納者
川東	25	21	4	1		3	4	10	5	2		23	1	1
上部東	34	31	3	1	1	4	5	8	11	3	1	20	12	2
上部西	39	31	8	1	1	1	4	13	16	3		24	12	3
計	98	83	15	3	2	8	13	31	32	8	1	67	25	6
割合		84.7%	15.3%	3.1%	2.0%	8.2%	13.3%	31.6%	32.7%	8.2%	1.0%	68.4%	25.5%	6.1%

平成24年1月から3月までの3ヶ月間で、デマンドタクシーを利用された方は98名で、登録者704人(3月末現在)に占める利用者の割合は、13.9%である。

性別では約85%が女性、年齢別では、約95%が65歳以上、75歳以上が73.5%を占めている。

また、料金別では、割引対象者が1/3近くの31.6%を占め、内、障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳保有者等、障がい者等割引対象者は全体の1/4にあたる25.5%であり、当初の目的のとおり、高齢者や障がい者等の交通弱者の移動に利用されていることがわかる。

利用回数

(単位：人)

エリア	実人数	利用回数 (H24.1～H24.3)								
		1～3回	4～6回	7～9回	10～19回	20～29回	30～39回	40～49回	50～59回	60～69回
川東	25	12	5	4	4					
上部東	34	17	7	2	5	1	1		1	
上部西	39	19	3	6	4	4	2			1
計	98	48	15	12	13	5	3	0	1	1
割合		49.0%	15.3%	12.2%	13.3%	5.1%	3.1%	0.0%	1.0%	1.0%

利用回数は、3カ月(61日間)で3回までが約半数の49%であるが、10回以上利用されている方が1/4に近い23.5%、最も多い方で65回(平均すれば一日1回以上利用)であった。

乗車地(自宅以外)

(単位:回・%)

エリア	回数	乗車回数 (H24.1~H24.3)															
		医療施設・薬局	福祉施設	金融機関	理美容室	小売店	その他商業施設	新居浜駅	多喜浜駅	元塚バス停	東城バス停	真光地バス停	その他バス停	公民館	その他教育施設	上部支所	その他公共施設
川東	81	13		3	2	31	2	17		13							
		16.0%	0.0%	3.7%	2.5%	38.3%	2.5%	21.0%	0.0%	16.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
上部東	122	43	2	1	3	38	1	30								4	
		35.2%	1.6%	0.8%	2.5%	31.1%	0.1%	24.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.3%	0.0%
上部西	160	80	14	2	4	42	1	13					1	2			1
		50.0%	8.8%	1.3%	2.5%	26.3%	0.6%	8.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%
計	363	136	16	6	9	111	4	60		13			1	2	0	4	1
		37.5%	4.4%	1.7%	2.5%	30.6%	1.1%	16.5%	0.0%	3.6%	0.0%	0.0%	0.3%	0.6%	0.0%	1.1%	0.3%

目的地(自宅以外)

(単位:回・%)

エリア	回数	降車回数 (H24.1~H24.3)															
		医療施設・薬局	福祉施設	金融機関	理美容室	小売店	その他商業施設	新居浜駅	多喜浜駅	元塚バス停	東城バス停	真光地バス停	その他バス停	公民館	その他教育施設	上部支所	その他公共施設
川東	62	26		8	2	4	1	19		2							
		41.9%	0.0%	12.9%	3.2%	6.5%	1.6%	30.6%	0.0%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
上部東	155	66	2	1	5	34	1	31			4				1	10	
		42.6%	1.3%	0.6%	3.2%	21.9%	0.6%	20.0%	0.0%	0.0%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	6.5%	0.0%
上部西	215	125	13	12	6	20	4	17			1	7	3	5			2
		58.1%	6.0%	5.6%	2.8%	9.3%	1.9%	7.9%	0.0%	0.0%	0.5%	3.3%	1.4%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%
計	432	217	15	21	13	58	6	67	2		5	7	3	5	1	10	2
		50.2%	3.5%	4.9%	3.0%	13.4%	1.4%	15.5%	0.5%	0.0%	1.2%	1.6%	0.7%	1.2%	0.2%	2.3%	0.5%

自宅を除くと、最も多い目的地は医療施設・薬局の50.2%、次に新居浜駅の15.5%、スーパー等小売店の13.4%である。つまり、行きの約半数は受診目的で、買い物や駅周辺・中心市街地等への移動と合わせると約8割を占めることになる。なお、乗車地を見ると医療施設・薬局は37.5%と目的地の50.2%と比べて低くなっており、かわってスーパー等小売店が目的地の13.4%と比べて30.6%とかなり高くなっており、受診後に、近くのスーパーなどで買い物をして、そこへ迎えに来てもらうケースがかなり見受けられる。

目的地までの距離

(単位：回・%)

エリア	回数	平均距離(km)	目的地までの距離 (H24.1~H24.3)										
			1.5 km まで	1.5 km を超え 2 km 未満	2 km 以上 3 km 未満	3 km 以上 4 km 未満	4 km 以上 5 km 未満	5 km 以上 6 km 未満	6 km 以上 7 km 未満	7 km 以上 8 km 未満	8 km 以上 9 km 未満	9 km 以上 10 km 未満	10 km 以上
川東	141	6.4	2 1.4%	1 0.7%	1 0.7%	12 8.5%	47 33.3%	14 9.9%	4 2.8%	3 2.1%	43 30.5%	11 7.8%	3 2.1%
上部東	264	3.7	14 5.3%	23 8.7%	25 9.5%	101 38.3%	39 14.8%	41 15.5%	18 6.8%	3 1.1%			
上部西	374	3.8	39 10.4%	15 4.0%	73 19.5%	53 14.2%	126 33.7%	38 10.2%	11 2.9%	19 5.1%			
計	779	4.2	55 7.1%	39 5.0%	99 12.7%	166 21.3%	212 27.2%	93 11.9%	33 4.2%	25 3.2%	43 5.5%	11 1.4%	3 0.4%

目的地まで直接行った場合の距離は、上部東エリアは平均 3.7 km、上部西エリアは平均 3.8 km であるが、川東エリアは、平均 6.4 km と突出している。これは、新居浜駅、元塚バス停、労災病院等から荷内・阿島地域までの距離が 8 km 以上と長いためであり、最も距離が長いのは、10.3 km (小型タクシー料金換算では 2,470 円) であった。

3 エリアを合計した平均距離は 4.2 km である。仮に小型タクシーを一人で利用した場合、1190 円の計算となるため、一般利用者が 690 円、割引対象者が 940 円の負担減となっている。

便別運行回数(最大運行回数 61 回)、運行率

(単位：回・%)

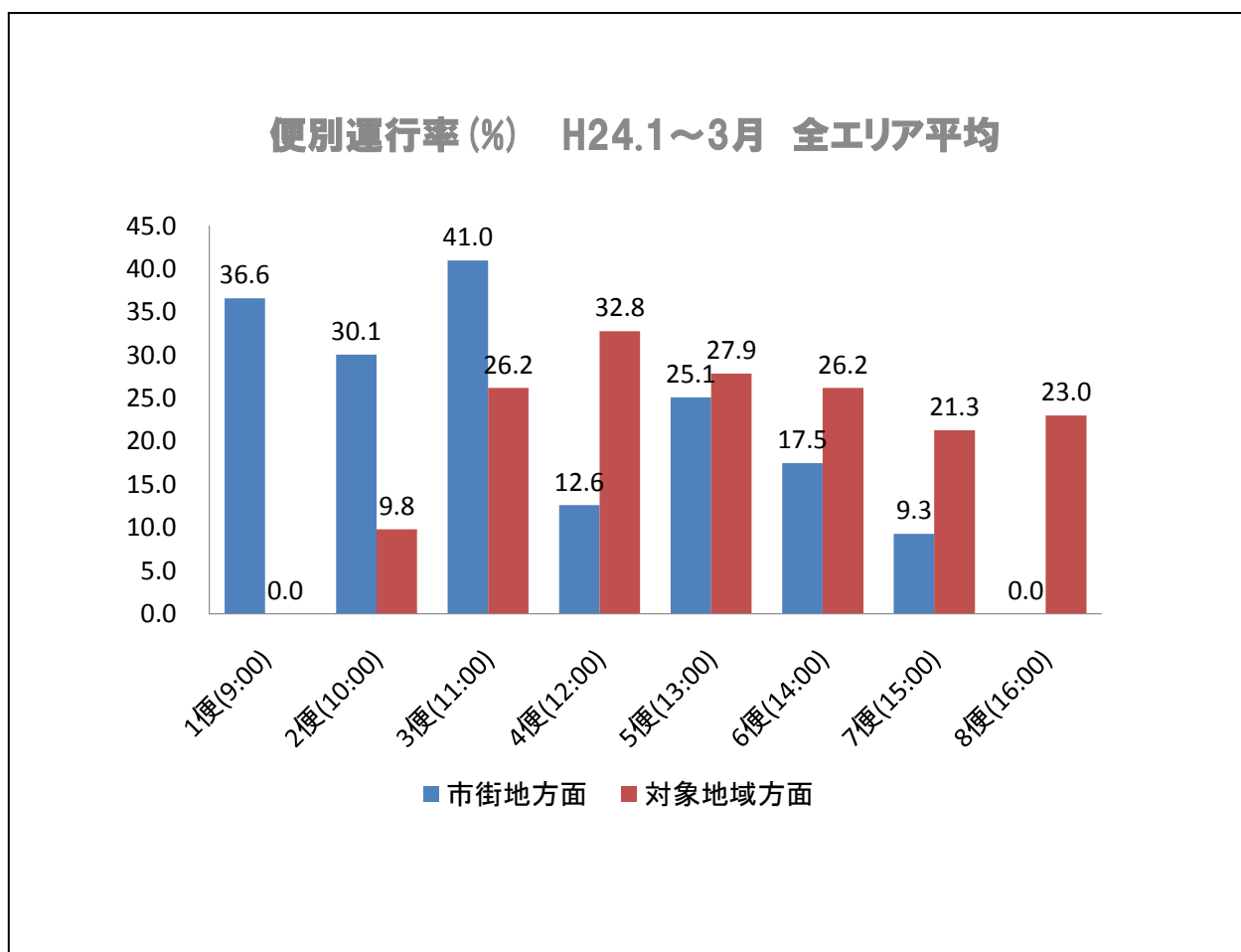
エリア	回数	1 便(9:00)		2 便(10:00)		3 便(11:00)		4 便(12:00)		5 便(13:00)		6 便(14:00)		7 便(15:00)		8 便(16:00)	
		市街地 方面	対象地域 方面	市街地 方面	対象地域 方面	市街地 方面	対象地域 方面	市街地 方面	対象地域 方面	市街地 方面	対象地域 方面	市街地 方面	対象地域 方面	市街地 方面	対象地域 方面	市街地 方面	対象地域 方面
川東	回数	18	0	10	3	10	11	4	9	3	15	2	6	2	5	0	12
	率	29.5%	0.0%	16.4%	4.9%	16.4%	18.0%	6.6%	14.8%	4.9%	24.6%	3.3%	9.8%	3.3%	8.2%	0.0%	19.7%
上部東	回数	21	0	17	8	31	11	10	20	18	21	15	20	9	16	0	14
	率	34.4%	0.0%	27.9%	13.1%	50.8%	18.0%	16.4%	32.8%	29.5%	34.4%	24.6%	32.8%	14.8%	26.2%	0.0%	23.0%
上部西	回数	28	0	28	7	34	26	9	31	25	15	15	22	6	18	0	16
	率	45.9%	0.0%	45.0%	11.5%	55.7%	42.6%	14.8%	50.8%	41.0%	24.6%	24.6%	36.1%	9.8%	29.5%	0.0%	26.2%
計	回数	67	0	55	18	75	48	23	60	46	51	32	48	17	39	0	42
	率	36.6%	0.0%	30.1%	9.8%	41.0%	26.2%	12.6%	32.8%	25.1%	27.9%	17.5%	26.2%	9.3%	21.3%	0.0%	23.0%

※上部西エリアは、4月から1台で運行しているため、上記の数値は1台運行に換算している。

平均運行率

	川東エリア	上部東エリア	上部西エリア	計
市街地方面	10.0%	24.8%	29.7%	21.5%
対象地域方面	12.5%	22.5%	27.7%	20.9%
計	11.3%	23.7%	28.7%	21.2%

便別に運行状況を見てみると、1便の対象地域方面、8便の市街地方面を除き運行しており、1便(9:00)から3便(11:00)までは市街地方面の利用が、4便(12:00)以降は、対象地域方面の利用が多くなっている。平均運行率はエリアによって差があるが、市街地方面、対象地域方面ともに約20%であり、以前と比べ、行きだけでなく帰りも利用されていることがわかる。また、最も多い便は、3便の市街地方面で、41.0%であった。



便別利用状況・一台当たりの乗車人数(乗合率)

(単位：人)

エリア	回数	1便(9:00)		2便(10:00)		3便(11:00)		4便(12:00)		5便(13:00)		6便(14:00)		7便(15:00)		8便(16:00)	
		市街地方面	対象地域方面	市街地方面	対象地域方面	市街地方面	対象地域方面	市街地方面	対象地域方面	市街地方面	対象地域方面	市街地方面	対象地域方面	市街地方面	対象地域方面	市街地方面	対象地域方面
川東	人数乗合率	27	0	11	3	12	18	4	10	4	20	3	7	1	7	0	14
	乗合率	1.5		1.1	1.0	1.2	1.6	1.0	1.1	1.3	1.3	1.5	1.2	0.5	1.4		1.2
上部東	人数乗合率	25	0	18	8	43	10	12	23	19	22	18	22	9	20	0	15
	乗合率	1.2		1.1	1.0	1.4	0.9	1.2	1.2	1.1	1.0	1.2	1.1	1.0	1.3		1.1
上部西	人数乗合率	41	0	40	6	54	30	11	43	38	18	16	29	7	23	0	18
	乗合率	1.5		1.4	1.0	1.6	1.2	1.2	1.4	1.5	1.2	1.1	1.3	1.2	1.3		1.1
計	人数乗合率	93	0	69	17	109	58	27	76	61	60	37	58	17	50	0	47
	乗合率	1.4		1.3	1.0	1.5	1.2	1.2	1.3	1.3	1.2	1.2	1.2	1.0	1.3		1.1

※上部西エリアは、4月から1台で運行しているため、上記の数値は1台運行に換算した。

平均乗合率

	川東エリア	上部東エリア	上部西エリア	計
市街地方面	1.3人	1.2人	1.4人	1.3人
対象地域方面	1.3人	1.1人	1.2人	1.2人
計	1.3人	1.1人	1.3人	1.2人

乗合率が最も高かったのは、川東3便対象地域方面と上部西3便市街地方面の1.6人であり、どの便も定員(4人)までには余裕がある。なお、3ヶ月間で定員の4人が乗車した回数は1回(川東3便市街地方面)、定員オーバーのため予約をお断りした回数は1回(川東1便市街地方面)であった。

(4) 事業費

平成 22 年度決算額

【収入の部】 (単位：円)

区 分			決算額	摘 要
款	項	目		
負担金	負担金	負担金	1,692,503	新居浜市負担金
諸収入	諸収入	雑 入	105,273	利用料収入 105,250 (大人 193 人 割引者 35 人) 預金利息 23
			1,797,776	

【支出の部】 (単位：円)

区 分			決算額	摘 要
款	項	目		
運営費	会議費	会議費	110,000	委員出席謝礼 (3 回、@5,000×延べ 22 人)
	事務費	事務費	181,730	マグネットシート・住宅地図他消耗品 75,835 登録証、返信用封筒印刷 33,075 電話使用料 33,950 郵送料 38,870
事業費	事業費	事業費	1,506,046	予約センター運營業務 686,521 運行業務 819,525 (@3,675×223 台)
予備費	予備費	予備費	0	
			1,797,776	

平成 23 年度決算額 (正式な決算は、次回協議会で報告予定)

【収入の部】 (単位：円)

区 分			決算額	摘 要
款	項	目		
負担金	負担金	負担金	6,240,908	新居浜市負担金
諸収入	諸収入	雑 入	1,130,358	利用料収入 882,250 (大人 1370 人 割引者 789 人) 地域公共交通確保維持改善事業費補助 248,000 預金利息 108
			7,371,266	

【支出の部】 (単位：円)

区 分			決算額	摘 要
款	項	目		
運営費	会議費	会議費	80,000	委員出席謝礼 (2 回、@5,000×延べ 16 人)
	事務費	事務費	393,291	ink、住宅地図他消耗品 38,051 登録証、リーフレット等印刷 105,315 電話使用料 100,890 郵送料 149,035
事業費	事業費	事業費	6,897,975	運行業務 @3,675×1,877 台
			7,371,266	

2. これまでの試験運行結果の検証と今後の方針（案）

平成23年10月からの改善により、登録者数、一日当たりの利用者数は増加し、当面の目標を上回った。当初は帰りの利用がしにくいとの声も多かったが、増便や予約締切時刻の緩和により、市街地方面（主に「行き」で利用）と利用対象地域方面（主に「帰り」に利用）がほぼ同程度利用されていることから、改善内容がニーズに合ったものであり、料金面においても、タクシーを一人で利用した時と比較して、平均で690円（割引対象者では940円）の負担減となっていることから、バス交通空白地域の解消、高齢者や障がい者等交通弱者の通院・買物等のための移動手段として、一定の成果を上げていると考えている。

なお、利用者からは、依然として、乗り換えをしないで市街地内や他の区域の施設に行きたいとの需要が高いが、デマンドタクシーは、路線バスやタクシーを補完するもので、双方の中間に位置する公共交通として位置づけて共存を図ることとしており、とりわけ、路線バス、一般のタクシーと競合する中心市街地での運行は困難である。したがって、デマンドタクシーの制度設計としては、概ね定まったのではないかと考えている。

一方、一台当たりの乗車人数(乗合率)は依然低調であり、目標を達成できていない。一台の車両に一人しか乗車していないことが多く、デマンドタクシーの大きな特徴である乗合になっていないのが現状である。しかし、平成23年10月から、それまでの一日6便から8便に増便し、どの便も市街地方面、利用対象地域方面の運行を可能としたことで、実質16便となったことから利用便が分散し、利用者の増加に比べて乗合率があまり上がらなかったものと思われ、デマンドタクシーの最終形としている川東エリア、上部東エリア、上部西エリア内のバス交通空白地域にお住まいの方全員が利用できるようなになれば、利用者は増加し、乗合率も目標の1.5人以上となると推察できる。

そこで、当初計画では、試験運行の最終年度である平成24年10月から平成25年9月の一年間は、利用対象地域を拡大して本格運行移行の可否を検討することとしていたが、これまでの試験運行により、デマンドタクシーの制度設計は概ね定まったため、平成24年10月から平成25年9月まで現行の利用対象地域で試験運行を継続することとし、その間、新居浜市及び本協議会において、平成25年10月以降の本格運行移行の可否判断を行うこととする。

3. 地域内フィーダー系統確保維持計画認定計画(平成25~27年度)案

別紙のとおり。ただし、計画書提出後に運輸局から数値などの軽易な修正の指導があった場合は、指導のとおり修正を行うものとする。

※ 利用対象地域を拡大した場合の利用者予測

平成23年度末現在では、利用対象地域の空白地域人口(概数)15,000人に対して、登録者は704人、登録率は4.7%であるが、拡大地域は中心市街地に距離が近く登録率は下がると思われるため、拡大地域の登録者数を、空白地域人口(概数)40,000人の2.0%である800人とした。したがって、利用対象地域を運行エリア全体まで拡大した場合の登録者は、約1,500人と予測している。

また、一日当たりの利用者数については、現在、登録者が一日当たりを利用する割合が1.8%であるため、拡大地域も同じ割合として積算すると14.4人となる。したがって、平成24年度末の一日当たりの利用者数は、約27人(現在の約2.1倍)と予測している。

なお、この場合、現在21.2%の運行率も当然上がることになる。仮に運行率が約1.7倍の37.0%になった場合でも、一日当たりの運行台数は17.8台(一日最大運行台数16台×3エリア×0.37)、一台当たりの乗車人数(乗合率)は1.52人となるため、目標値の1.5人はクリアできると考えている。

		現在の地域 H24.3未現在	拡大地域	計
川東エリア	空白地域人口(概数) A	800人	17,200人	18,000人
	登録者数 B	113人	344人	457人
	登録率 B/A×100	14.1%	2.0%	2.5%
	一日当たりの利用者数 C	2.4人	6.2人	8.6人
	利用率 C/B×100	2.1%	1.8%	1.9%
上部東エリア	空白地域人口(概数) A	4,200人	16,800人	21,000人
	登録者数 B	269人	336人	605人
	登録率 B/A×100	6.4%	2.0%	2.9%
	一日当たりの利用者数 C	4.7人	6.0人	10.7人
	利用率 C/B×100	1.7%	1.8%	1.8%
上部西エリア	空白地域人口(概数) A	10,000人	6,000人	16,000人
	登録者数 B	322人	120人	442人
	登録率 B/A×100	3.2%	2.0%	2.8%
	一日当たりの利用者数 C	5.6人	2.2人	7.8人
	利用率 C/B×100	1.7%	1.8%	1.8%
合計	空白地域人口(概数) A	15,000人	40,000人	55,000人
	登録者数 B	704人	800人	1,504人
	登録率 B/A×100	4.7%	2.0%	2.7%
	一日当たりの利用者数 C	12.7人	14.4人	27.1人
	利用率 C/B×100	1.8%	1.8%	1.8%