【施策６】

交通

住民の力を結集し、ICT を活用したきめ細やかな交通体系の構築

KPI

KPI 重要業績評価目標	目標値	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
体制づくり	構築	素案 実証実験	実証実験	共助交通運営 協議会設立	本格稼働	本格稼働	本格稼働
のりりん利用者	—		—	—	28,276 人	36,634 人	43,953 人
住民ドライバー	—		—	—	23 人	24 人	27 人

地域公共交通計画に基づく体制づくり（総合計画 No.II-7）

令和５年４月１日に共助交通「のりりん」が本格稼働した。当初役場企画課での電話受付を行っていたが、10 月からコールセンターへ電話受付機能を移管し、オペレーター8 名体制で対応している。

販売所として地区振興協議会が加わった。

ドライバーは現在役場職員除いて 25 名が登録しており、日野自動車の協力によりシフト管理、乗車前後の点呼を実施。

一年間で４万人を超える利用者があり、運行も安定して稼働している。

【本格稼働】

○稼働日：12/30～1/3 以外　6：00～19：00

○運賃：町民 500 円、町外者 750 円

○受付：告知端末 or コールセンター

○回数券、定期券販売：智頭町観光協会、智頭・那岐・山形郵便局、病院売店
各地区振興協議会、役場

○乗車人数：別紙参照

○ドライバー：25 人（役場職員 12 人除く）

○ドライバー報酬：3,500 円/1 シフト（4 時間）+乗車数加算（5 乗車で+500 円、6 回乗車以降 1 回乗車につき+100 円）

【課題】

乗車パスポートの作成からチケット購入、予約、配車状況確認等システム化されていない手続きが、旅行客等にとって利用しづらい環境のままとなっている。

高齢者の増加に伴い、身体的な機能低下による特別な配慮が必要とするケースが増えている。

【貨客混載】

人、モノ、事を輸送することで新たなサービスの可能性を模索していく事業として、令和 6 年度地方創生推進事業で、のりりんの仕組みを活用した貨客混載事業を計画していたが、実証実験等の結果、現時点での導入は困難であると判断し、実現には至らなかった。

<様式1附属>

第7次総合計画進行管理検証シート

事業名	安全・安心な町民バスの運行、更新			所属	企画課	SDGｓ	11
事業（細目）名	共助交通運行事業				事業番号	1634	
総合計画	基本理念	安全・安心に暮らせる健康長寿のまちづくり					
	視点	環境整備	事業番号	15	連番	61→Ⅱ-7	

R7年度（4月記入）

Goal(目標)	新たな交通体系である共助交通の、安心・安全な公共交通サービスを提供する。

Plan(事業概要・計画)

○AI乗合タクシー「のりりん」の本格稼働並びに安定的な輸送の実現、電話予約受付体制の整備
○共助交通の認知度・利用拡大に向けた周知。（IP告知端末での予約推進、商工会との連携による利用促進サービスの検討）
○県の補助制度等を活用した共助交通の運営、安定的な運行サービスを維持するための住民ドライバーの確保。
○住民ニーズに対応したシステムの改修、サービスの拡充・見直し。ドライバー教育等の随時実施による安心安全な交通サービスの提供。

R7年度（年度末に実績見込を記入）

Do(実行)

	R7実績額				62,421,526円
活動実績を示す指標	単位	R6	R7(計画)	R7(実績)	対前年比(%)
① AI乗合タクシー利用者数（乗車人数）	人	36,634	37,000	43,593	119%
② AI乗合タクシー運行収入	円	7,468,900	7,000,000	7,940,960	106%
③ システム改修・サービス拡充に向けた関係者協議	回	9	12	12	133%

実施内容

○AI乗合タクシー「のりりん」の本格稼働
○既存サービスの拡充・利便性向上を踏まえたシステム改修の協議・検討の実施（KCME・ドコモ・日野自動車）
○安定的・持続可能な運行体制を整備するためのドライバー確保（ドライバーの運行に係る負担軽減等を踏まえた補助制度の創設）
○専用のオペレーションセンターの整備並びに共助交通推進員（オペレーティング業務）の確保

R7年度（年度末に記入）

Check(確認)

評価項目	評価内容	100%	75%	50%	25%	0%
妥当性	社会情勢から見て、行政で実施すべきか	A	B	C	D	E
	住民ニーズや総合計画に適応しているか	A	B	C	D	E
	事業の対象（者・モノ）、費用等の規模は適正か	A	B	C	D	E
有効性	期待した効果は得られているか	A	B	C	D	E
	事務事業の目標は達成できているか	A	B	C	D	E
	総合計画の目的達成に貢献しているか	A	B	C	D	E
効率性	効率性を考えたとき、実施方法は適切か	A	B	C	D	E
	事務事業の中で、統廃合や縮小できないか	A	B	C	D	E
	事業の進め方（手段、内容、負担）は適正か	A	B	C	D	E

成果・課題

○月間の平均輸送人数は3,000名を越え、住民ドライバー数についても20名を超えており、安定的な運行を実現できた。
○運行体制の整備として、運行シフトについてはドライバー都合に大きく左右されるため、現在の住民ドライバー数（25名）以上を維持し続ける必要がある。また、安全第一が求められるため、随時交通法規の遵守・ドライバーの教育・指導が必須である。（安定的な運行を実施するため、ログデータを分析し、今後の配車体制等を検討する必要あり。）
○観光二次交通対策、町外向けの周知啓発活動など、利用者の利便性向上に向けた取り組みは今後も継続して検討・改善していかなければならない。
○輸送人数はR6実績から比べて約7,000人の増であったが、運行収入としては約400,000円の増にとどまった。運行コストの視点か粗考えると、料金体形を

R7年度（年度末に記入）

評価	A

担当課長評価

評価	A

方針	拡大	現状維持	抑制	廃止

評価理由：課題はありつつも利用も右肩上がりになっており、地域住民の重要な移動手段として定着してきた。コールセンターについても対応など、精度が上がってきていると感じられる。

R7年度（年度末に記入）

Action(改善)

R7実施内容の改善及び見直しの上、R8の方針・計画

○町内の公共交通として、地域住民に対し安定的な送迎サービスを提供する。
○ドライバー教育等の随時実施による安心安全な交通サービスの提供。
○乗車料金の見直し
○予約方法、送迎体系の抜本的な見直しで利用者と運営の双方が便利だと思えるサービスを検討する。