

令和5年度 デジタル田園都市国家構想交付金（地方創生推進タイプ） 事業の検証

1. 交付金の概要

本交付金は、地域再生法に基づき、地方公共団体が策定した地方版総合戦略に位置付けられ、地域再生計画に記載された先導的な取組を安定的かつ継続的に国が支援する仕組みです。

2. 事業評価の趣旨

デマンド型乗合送迎サービス「チョイソコがうら」の実証運行に対し、令和4年度デジタル田園都市国家構想交付金を活用するにあたり、令和4年3月30日に認定を受けた地域再生計画において、年度ごとに重要業績評価指標（KPI）を設定しています。

今回、令和5年度の数値目標及びKPIの達成状況等について、検証を行うものです。

3. デジタル田園都市国家構想交付金（地方創生推進タイプ）の対象事業

（1）地域再生計画名称

外出機会の確保と地域経済の活性化に向けたオンデマンド型乗合交通
「チョイソコがうら」実証運行事業

（2）事業の目的

タクシーよりも安価に移動できるような、ICTを活用した乗合型のデマンド交通を導入し、路線バスの運行本数の少なさや停留所までの距離などにより今まで対応できていなかったニーズへ対応することで、外出することによる健康づくりや、地域内の移動によるまちの賑わいを創出し、可能な限り住み慣れた地域で安心して暮らせるまちを目指すものです。

（3）事業期間

令和4年10月から令和7年9月まで

（4）運行区域

長浦地区 →長浦地区から実証運行を開始し、実績等を踏まえながら順次地区の拡大を検討していきます。

（5）交付対象事業に要する経費

令和4年度交付金対象事業費	19,621,085円
交付額	9,700,030円

<内容>

イニシャルコスト：基本システム導入経費、利用促進等関係費
ドライバー研修費、運用等コンサルティング費
車両準備費、停留所看板設置費

ランニングコスト：基本システム利用料、コールセンター業務代行費
通信費、運行事業費、車両リース料

4. 重要業績評価指標（KPI）

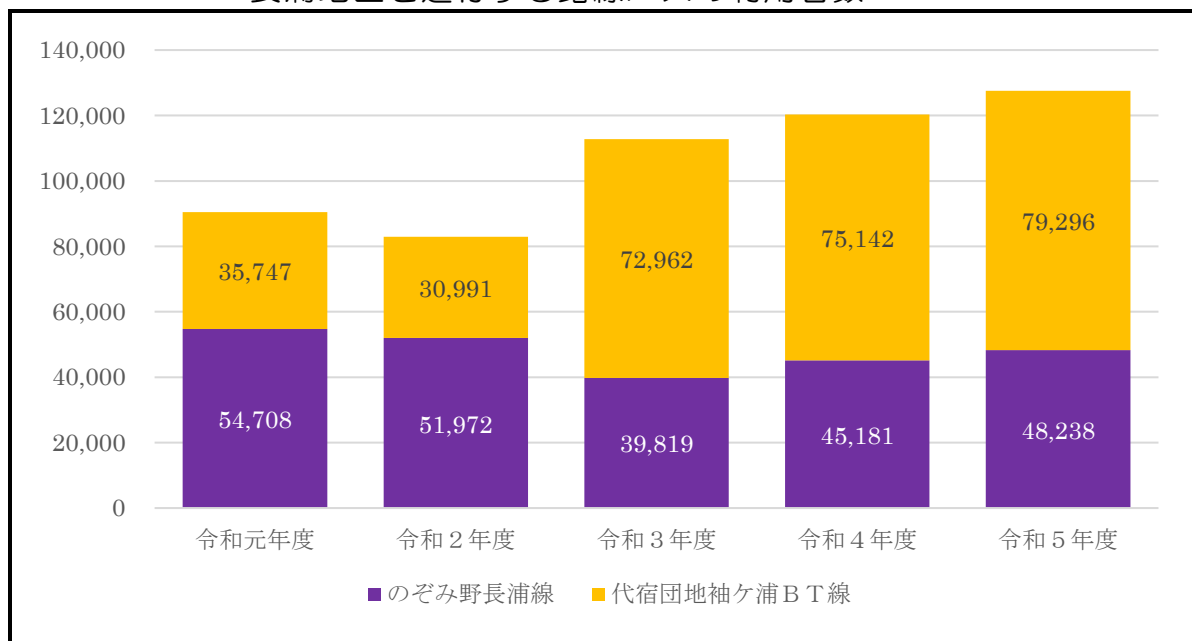
指 標	令和4年度 （目標値）	令和5年度 （目標値）	令和6年度 目標値
高齢者の年間利用者数（人）	126 （400）	331 （700）	900
利用者一人当たりの年間利用 回数（回）	8 （12）	14 （30）	36
利用登録者数	800 （900）	1,326 （1,500）	1,900
健康づくりや地域経済の活性 化に協力する企業数（社）	0 （5）	6 （15）	25
今年度も、いずれも目標値に届きませんでした。継続的な利用促進等の取組により昨年度よりも数値が改善しました。 特に、新たに企業からの協賛を得られたことから、持続可能な運行に向け前進していると評価できます。			

5. 令和5年度の検証内容

（1）他の交通手段への影響の有無

①路線バスへの影響

長浦地区を運行する路線バスの利用者数



上記2路線については、コロナ禍により利用者が減少したものの、令和3年度から徐々に増えており、当デマンド交通の実証運行を開始した令和4年度から令和5年度においても利用者は増加していることから、大きく利用者数に影響を及ぼしていないと考えられます。

②タクシーへの影響

長浦地区のＪＲ長浦駅に待機する主なタクシー事業者

事業者名	市内営業所等 保有台数	主な待機場所
姉ヶ崎タクシー株式会社	１６台	ＪＲ長浦駅 袖ヶ浦ＢＴ
株式会社ウルマツアーリングサービス	２１台	ＪＲ長浦駅 袖ヶ浦ＢＴ
事業者への聞き取りでは、近年、両社ともに待機場所への配車数が減っており、利用者からの予約も断っていることが多い状況であることが分かっています。 本件の主な原因は乗務員不足となっており、タクシーを利用したくても予約が取れない利用者にとって新たな選択肢になりえると考えられます。 事業者からも、タクシーと当デマンド交通が協力して利用者のニーズに対応したいという意見があることから、当デマンド交通が必ずしもマイナスの影響を及ぼしているとは言えないと考えられます。		

(２) 当デマンド交通が日中のバス路線の代替手段になりえるか。

路線バスと当デマンドの役割

項 目	路線バス	当デマンド交通
運行形態	乗合	乗合
輸送力	大量輸送	１～５人
運行方法	定時定路線	停留所指定フルデマンド
運行時間帯	早朝～夜	日中のみ
乗降場所数	少ない	多い
運 賃	乗降場所により変動	運行区域内で固定
輸送実績	６０，９６３人※１ 内訳 { 日中 １３，４３３人※２ 朝夕 ４７，５３０人※３	６，６５７人※４

上記のとおり、それぞれ乗合である点は同じであるものの、それ以外の部分で役割が異なっており、当デマンド交通は日中の地域内移動に特化した制度設計となっていることから、輸送実績に大きな差が出ていることがわかります。

一方で、実証運行開始以降利用は増加を辿っており、バス事業者からも、朝の通勤時間帯はバス、日中は当デマンド交通といったように、それぞれの住み分けについて検討を進めていきたいといった提案も受けています。

このようなことから、日中の地域内移動において、当デマンド交通がバス路線の代替手段となり、深刻な運転手不足を始めとする既存公共交通への課題に寄与する取組として一定の効果はあると考えられます。

※１ 令和５年度における、のぞみ野長浦線、代宿団地袖ヶ浦バスターミナ

ル線のＩＣ実績（チョイソコ運行日の長浦地区内停留所を利用した
人数）

※２ ※１の内、チョイソコ運行時間に絞った人数

※３ ※１の内、チョイソコ運行時間以外の人数

※４ 「チョイソコがうら」の令和５年度の総利用件数

6. 今後の方針

KPIについては、全ての指標で目標を達成できませんでしたが、事業周知や利用促進に向けた取組に加え、事業所等への協賛の働きかけを行ったことにより、昨年度よりも数値が改善しました。

また、令和５年度の検証結果から、本市における地域内移動手段の検討に際して、路線バスやタクシーへの影響も確認しながら、日中のバス路線の代替手段としての可能性も見えてきました。このことから、令和７年１０月より行う本格運行に向けて、令和６年１０月以降に開始する検討の中で、引き続き検証を進めていきます。