





道路運送法第21条に基づく実証運行期間の緩和（No.77 全国市長会提案）

現状		課題
地域住民の利便性を損なわないためには、実証運行から本格運行への移行に切れ目のない運行が必要		法4条の許可申請に係る標準処理期間を考慮すると、 事業検証のためのデータ収集期間が1年未満 となる
冬期の降雪量が多い地域では、季節によって利用者数や運行状況が大きく異なるなど、年間を通じた検証データの収集が必要		上記により、年度下半期の利用状況の検証を 十分に本格運行の計画に反映できない
路線バスからデマンドタクシーへの移行は利用方法が大きく変わるため、改善策の検討など地域住民との調整に時間を要する		検証が短いことから、 利用者のニーズを十分に反映できない
21条許可の期限終了までに適切な運行形態が判断できないと、本格運行への移行後も運行形態の変更が必要となる		行政内の事務負担の増加

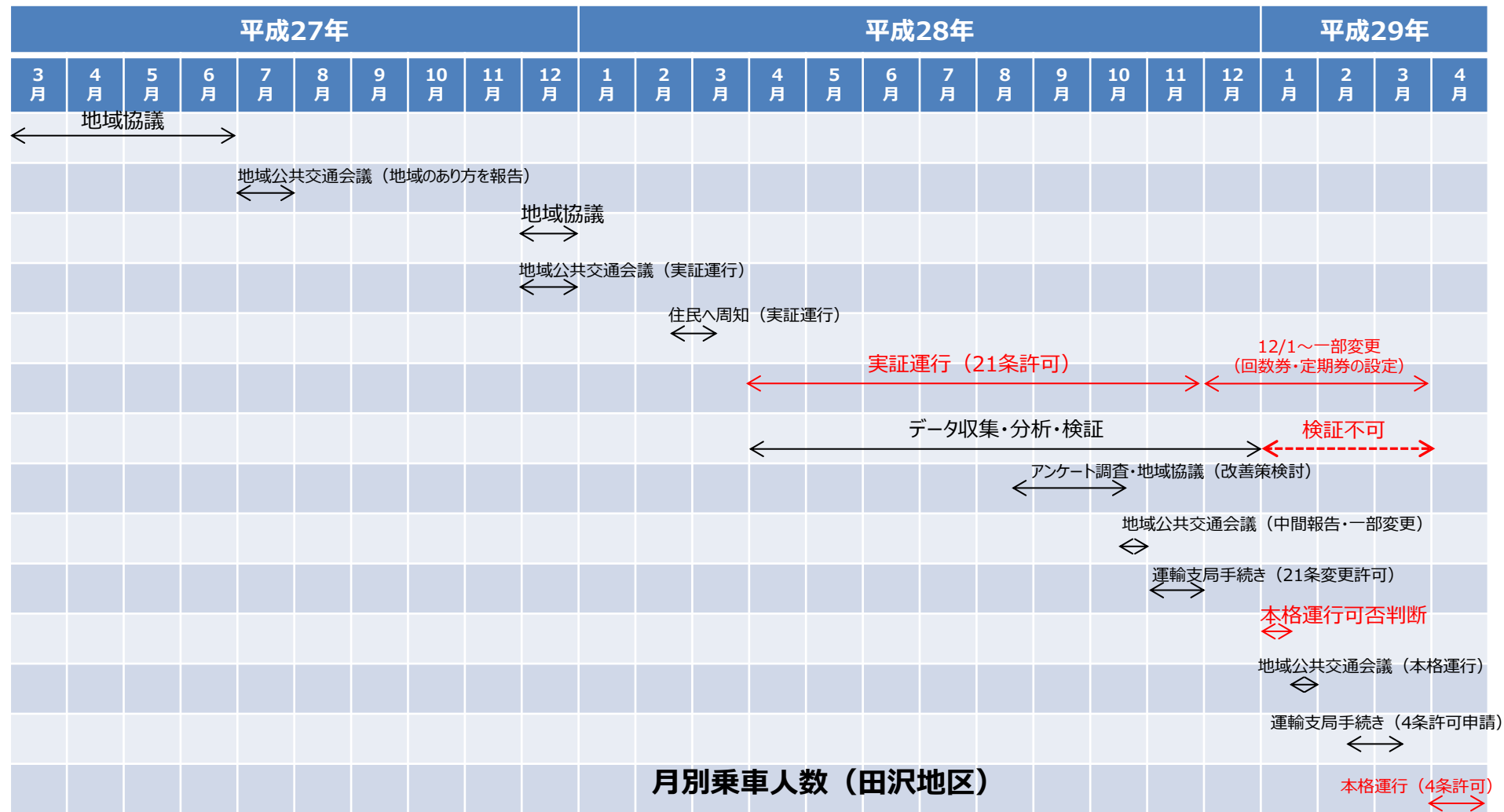
再申請がなされた場合、再度許可を行う旨を所管省庁が回答しているが、再度の住民周知に係る住民・行政双方の負担の増加、地域公共交通会議・予算計上等の手続きや関係機関との調整に係る事務負担が増加することから、**再申請ではなく、地域の実情を踏まえた実証運行期間の設定が必要。**

本格運行後の変更事例（他地区のデマンドタクシー）

- 運行ダイヤの変更（当初想定していなかった通学利用への対応）
- 定期券・回数券の設定（通学利用への対応に伴うもの）
- 運行エリアの変更（地域からの要望）

具体的なスケジュール

米沢市における支障事例



月別乗車人数（田沢地区）

- 冬期間の利用者数が多い
（運行回数も増えるため、運行経費も比例して増加）

