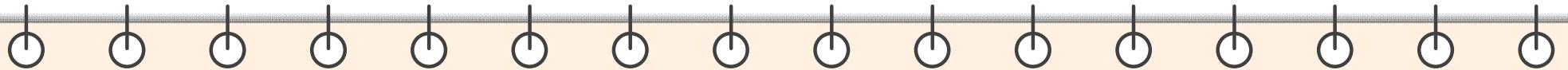


関金乗合タクシーの本格運行における 運行体制・運行計画(案)



実証運行結果のまとめ

<利用状況>

- ・ 運賃制度や乗降場所などのサービス改善も行ってきたが、**大きな変化は見られなかった。**
- ・ **通学定期保持者プランの利用も多く乗り継ぎ利用はスムーズに行われていると考えられるが、特に一般利用ではまだ十分に浸透していない可能性もある。**
- ・ 観光利用も一定数あり、地元観光関係団体を巻き込んだ利用促進も必要である。
また、小学校・中学校や倉吉市体験型教育旅行誘致協議会などとも連携した利用促進なども今後検討が必要(本格運行に向けた愛称募集、脱炭素の取組も含めた環境学習等)

<運行形態>

- ・ もともと2路線が運行していたことなどから2台体制による運行を行ってきたが、1台体制で賄える利用状況であり、**持続可能な運行に向けては1台を有効に活用していく**ことが望ましい。
- ・ また、これまでの実証運行は日本交通株式会社に運行主体として担っていただいてきたが、ドライバー不足の中で、**持続可能な運行形態として、住民ドライバーの活用**を検討する必要がある

本格運行時の運行計画

項目	内容
本格運行	2026年4月より予定
運行主体	運営協議会を設立予定(調整中)
運行車両	1台 ※予約状況に応じて追加で1台を稼働(受付係による運行を想定) 市所有の車両:キャラバン、アウトランダー各1台
運行区域	関金地区内(自宅、指定の乗降地点で利用可能) ※実証実験中にフリー乗降(自宅、指定の乗降地点以外)で利用のあった地点を乗降地点として追加予定
運行日・時間	平日、土日祝日 9:00の乗車～17:00の降車まで(12:30～13:30は運休) ※年末年始は運休
受付係	実証運行と同様の体制 人員:集落支援員1名 営業時間:9:00-17:00(11:30～12:30は休憩)
ドライバー	・関金地区内の地域住民 ・関金地区内に勤務する者 又は交通事業者へ運行委託
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ■ 定額乗り放題プラン 3,000円 ■ 路線バス定期保持者プラン ■ 1dayフリーパス 800円(利用状況を確認し、金額を検討) ■ 一乗車 400円 (子ども(小学生まで)や障がい者は半額) ■ 回数券 (1乗車400円×6枚綴の回数券を2,000円で販売) ※運賃の変遷について次頁に掲載
運賃収受の方法	<ul style="list-style-type: none"> ■ 受付係で回数券・定期券を販売 ■ ドライバーによる収受 ■ キャッシュレス決済対応の検討 <p>(このほかにも、回数券・定期券は観光案内所や郵便局での販売も今後検討)</p>

関金乗合タクシー運賃の変遷

<本格運行時の運賃案>

券種	説明	令和8年4月~
① 定額乗り放題プラン ※ファミリープランは廃止	・ 1か月定額乗り放題の乗車券 ※子ども(小学生まで)や障がい者は半額	月額3,000円
② バス定期保持者プラン	・ 関金地区内発着の路線バス定期を保有している方が対象	無料
③ 1dayフリーパス	・ 1日乗り放題の乗車券 ※子ども(小学生まで)や障がい者は300円	1日800円(検討中)
④ 1乗車運賃	・ 1回乗車ごとの運賃 ※子ども(小学生まで)や障がい者は半額	1乗車:400円
⑤ 回数券	・ 1乗車400円×6枚綴の回数券	6枚綴:2,000円

<これまでの運賃改定の変遷>

券種	説明	~令和7年6月	令和7年7月~
① 定額乗り放題プラン	・ 1か月定額乗り放題の乗車券 ※子ども(中学生まで)や障がい者は半額	月額4,000円	月額3,000円
家族割	・ 家族で①に加入すると、2人目以降は1,000円割引	月額3,000円	廃止
② 定額乗り放題ファミリープラン	・ 家族の代表者1人の登録で、同一世帯全員が追加料金なしで利用可能(同時利用は不可)	-	月額5,000円
③ バス定期保持者プラン	・ 関金地区内発着の路線バス定期を保有している方が対象	無料	無料
④ 1dayフリーパス	・ 1日乗り放題の乗車券 ※子ども(中学生まで)や障がい者は300円	1日500円	1日500円
⑤ 1乗車運賃	・ 1回乗車ごとの運賃 ※子ども(中学生まで)や障がい者は半額	設定なし	1乗車:400円
⑥ 回数券	・ 1乗車400円×6枚綴の回数券	設定なし	6枚綴:2,000円

運転手の募集について

項目	内容
勤務時間	午前(8:30~13:00)と午後(13:00~17:30)の2シフトに分けることを検討 ※シフト時間内には点呼の時間も含む
従事内容	✓ 関金庁舎で点呼を受ける ✓ 配車に応じて運行(運行がない場合は庁舎周辺で待機) ✓ 車両の日常点検・清掃 ✓ 運行終了後に報告
契約	✓ 運行主体からの運行委託契約による謝礼支払を検討
報酬案	✓ 基本報酬制:1シフト4.5時間 5,000円程度(8:30~13:00・13:00~17:30) 時給約1,100円換算 ✓ シフトには点呼の時間も含める ✓ 運行主体からの運行委託契約、謝礼支払い(ドライバー個人で確定申告が必要)。
募集規模	目標人数:5名程度 (15日程度運行できるドライバーを採用する想定。毎日1台運行する場合1月で30日分の運行があり、一人当たり約6日間運行)
募集条件	✓ 年齢:26歳以上75歳未満(※年齢制限は要検討) ✓ 居住:関金地区在住または勤務の方 ✓ 資格:普通自動車第一種または第二種運転免許証を保有し、且つ取得後2年以上経過していること ※以下のいずれかに該当する方は、法令により運転者になることができません。(一部抜粋) ➤ 過去2年以内に、免許停止処分を受けたことがある方 ➤ 過去3年以内に、死亡事故または重傷事故等を起こしたことがある方 ✓ 勤務:月8日(15シフト)以上勤務可能 ✓ 連絡:携帯電話を保有していること ✓ その他:運行委託契約後、原則1年間はドライバー業務に従事すること。 ✓ 国土交通大臣認定講習および運行に関するレクチャーを受ける(講習費は運行主体が負担し、最寄りの開催地(米子自動車学校)で受講を想定)

ドライバー業務に関するアンケート調査(ドライバー募集):2025年10月14日より実施中

関金乗合タクシーのドライバー業務に対する協力意向に関するアンケート調査

平素より、市へのご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。

倉吉市では、令和6年10月から本市5年まで開金乗合タクシーの実証実験を行い、令和8年4月から本格運行移行することを予定しています。また、実証実験は日本通産株式会社への運行委託を行いましたが、本格運行では住民ドライバーへの運行を視野に検討しています。

このアンケート調査では開金乗合タクシーの運行を担うドライバー業務について、住民の皆さまとの協力意向をお伺いするものです。運送免許証を保有し、運行業務に興味のある方がご回答いただけますようよろしくお願いいたします。なお、お答えいただいた個人情報は、厳重に管理し、開金乗合タクシーの本格運行準備の目的のみ使用いたします。

倉吉市

アンケート回収方法 : Web または紙面回答のいずれか一方でご回答ください。紙面回答は倉吉市役所企画課または開金乗合タクシー受付係までご提出ください。

★本調査はドライバー業務に興味のある方を対象とするものでの、具体的な運行方法等は今後検討していきます。参考までに、現在検討しているドライバー業務の概要は以下になります。

【開金乗合タクシーのドライバー業務の概要】※検討中の内容の今後今後変更になる可能性もあります

項目	内容	開金乗合タクシーの運行概要	ドライバー業務の概要
本格運行	令和8年4月~予定		
運行車両	・1台(※予約状況に応じて追加で1台を稼働) ・市所有的車両:キャブまたはアウトランダーによる運行		
運行区域	開金町区内		
運行日・時間	平日:土曜日間の 9:00~17:00 (※年末年始は運休を予定)		
勤務時間	午前(8:30~13:00)と午後(13:00~17:30)の2シフトに分けることを検討※2時間内には出勤の時間も含む		
従事内容	・開金町内を起点・終点で受け取る ・市内に運行できない場合は広域範囲で待機) ・運転の日程点検・清掃 ・運行終了後に開金町庁舎で報告		
報酬	基本報酬制:時給 1,030 円~1,100 円程度を予定 (2シフトには出勤の時間も含む)		
募集条件	・年齢:20歳以上 75 歳未満(※年齢制限は要検討) ・居住:開金町に住むまたは勤務の場 ・資格:普通自動車運転第一種または第二種運送免許証の保有 ・連絡:携帯電話を保有していること ・その他:運送契約書の後、原則 1 年間はドライバー業務に従事すること、面接・面談・大綱説明会および運行に関する研修会を受ける(講習費は運送主体が負担し、最寄りの開催地(米子自動車学校)で受講を想定)		

【調査に関する問い合わせ先】

倉吉市 総務部 企画課 (担当: 片岡・鳥飼)

〒682-8611 鳥取県倉吉市葵町 722 番地 電話: 0858-22-8161

1

関金乗合タクシーのドライバー業務に対する 協力意向に関するアンケート調査

アンケートはインターネット(スマートフォン・PC)からもご回答可能です→
※インターネットでご回答の場合、紙面での回答は不要です

<https://form.run/@sekigane-driver>

1. 関金乗合タクシーの運行業務についておたずねします。

① ドライバーとして協力することに关心はありますか？またご回答の理由と仮に協力する場合のタイミングも教えてください。

関心の有無	1 関心がある 3 あまり関心はない	2 まあ関心がある 4 関心はない
関心の理由 (あてはまるもの すべてに○)	1 自分のスキルが生かせる 3 地域に貢献したい 5 報酬が得られる 7 その他 (_____)	2 やりがいを感じられそう 4 困っている人を助けたい 6 新たな交流の機会が得られる
協力する場合 の時期	1 今からでも可能 3 現時点ではわからない	2 今の職を退いたら (具体的な時期: _____) 4 その他 (_____)

② ①の「関心の有無」で1または2で関心があると回答した方におたずねします。

協力する場合の条件として、各項目であてはまる選択肢に○をつけるか、(_____)欄に必要事項をご記入ください。

報酬・謝礼	1 時給1,030円～1,100円程度で問題ない 2 上記の金額では難しい→ 時給 (_____) 円 程度なら協力したい
協力できる曜日 (あてはまるものに○)	1 月曜 2 火曜 3 水曜 4 木曜 5 金曜 6 土曜 7 日曜・祝日 8 曜日によらず協力可能 9 不定期で協力可能
協力できる日数	月に (_____) 日 程度なら協力したい
上記以外の条件 (あてはまるもの すべてに○)	1 運転に関する助言がもらえる 2 車両にドライブレコーダーが設置されている 3 運行の際はナビが活用できる 4 運転業務のことについて気軽に相談ができる 5 同世代の人が活動している 6 その他 (_____)

③ その他に、ドライバーとして協力する場合の条件やご要望、気になる点などがあればご自由にご記入ください。

(_____)

2. あなた自身のことについておたずねします。

① それぞれあてはまる選択肢に○をつけるか、(_____)欄に必要事項をご記入ください。

職 業	1 会社員・公務員等 4 専業主婦・主夫 5 大学生・専門学生 6 無職 7 その他	2 農林水産業・自営業 3 パート・アルバイト 5 大学生・専門学生 6 無職 7 その他
運転免許証	1 第一種運転免許証を保有	2 第二種運転免許証を保有
運 転 歴	(_____) 年程度	
日常的に 運転する車両 (あてはまるもの すべてに○)	1 軽自動車 4 ミニバン・SUV (6人乗り以上)	2 軽トラック 5 その他 (_____)
携帯電話の 保有状況	1 スマートフォンを持っている 2 スマートフォン以外の携帯電話 (ガラケーなど) を持っている 3 携帯電話は持っていない	

② 最後に、お名前・ご連絡先をご記入ください。

ドライバー業務に関して、担当者よりご連絡させていただく可能性があります。ご了承ください。

ふりがな	
氏 名	
電話番号	(_____) -
ご 住 所	倉吉市
生年月日	(_____) 年 (_____) 月 (_____) 日 生まれ
性 別	1 男性 2 女性 3 その他

ご協力ありがとうございました。

本格運行に向けた実施方針 運行主体と事業形態

項目	【案A】	【案B】	【案C】	【案D】
運行主体	一般社団法人	運営協議会	倉吉市	交通事業者
概要	脱炭素先行地域づくりで検討している「1市2町主導で設立する非営利型一般社団法人(令和8年7月下旬に設立予定)」が運行主体となる。	倉吉市、地区振興協議会等で「関金乗合タクシー運営協議会(仮称)」を設立し運行主体となる。	「倉吉市」が運行主体となる。	「交通事業者」が運行主体となり、運転者は事業者と雇用契約を締結して運行する。
事業形態	自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)			一般乗合旅客自動車運送事業(区域運行)の輸送力補完のための自家用自動車の有償運送の許可
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 将来的に目指すシュタットベルケ構築の足掛かりとなる(周辺市町との連携、電力など他事業との連携など) 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 関金地区振興協議会等の参画が可能で、まちづくり活動との連携も行いやすい。 ◆ 運行経費を抑えることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 新たな協議会等の設立が不要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 安定した運行が可能 ◆ 将来的に目指すシュタットベルケ(みらい電力が運行主体となる仕組み)への移行がしやすい可能性がある。 ◆ 現在実証中の乗合の営業区域としての申請を活用可能
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 1市2町が関係するため調整に時間を要する可能性がある。 ◆ 北谷・高城地区(一部、脱炭素先行地域のエリア外)も含めた方向性の検討が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ より地域主体の意味合いが強くなるため、構成会員の役員等への負担が増える可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 住民の主体性が薄れる。 ◆ 一度、市が運行主体となると、将来的に目指すシュタットベルケ(みらい電力が運行主体となる仕組み)への移行が困難になる可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 運行事業者と運転者との間に雇用契約を結ぶ必要がある。 ◆ 同一制度を活用した事例は全国的にもまだ少なく、持続可能性などについて調査や支局確認が必要
ドライバー	運行主体が直接雇用または交通事業者に運行委託			交通事業者が雇用
運行管理	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 運行管理責任者・整備管理責任者を選定(車両5台以上で資格必要) ◆ 事業者協力型自家用有償運送の場合は交通事業者に委託。そうでない場合は、運行主体から選出 			交通事業者が実施