

会 議 議 事 録

件 名	令和 5 年度第 2 回長泉町地域公共交通協議会
日 時	令和 5 年10月13日（金） 午後 1 時30分～午後 3 時20分
場 所	長泉町役場西館 4 階大会議室
出席者	【出席委員】 15人 【事 務 局】 4 人 【随 行】 3 人
I 議事	
1 開会	
2 協議事項	
(1) 長泉町コミュニティバスの利用促進策について	
(2) 長泉町コミュニティバス循環線の本運行移行基準の検討	
(3) 地域が主体となる移送サービス導入マニュアル（案）	
3 報告事項	
(1) 三島駅北口～下土狩駅間における自動運転実証実験の実施について	
(2) コミュニティバスを活用したバスツアーの開催について	
(3) 町内路線バスの運行状況について（富士急シティバス株）	
4 その他	
5 閉会	

II 議事概要

1 開会（会長挨拶）（13：32～13：35）

本日はお忙しいところお集まりいただき、感謝申し上げます。今年度、第2回目の長泉町地域公共交通協議会ということで活発な議論をお願いしたい。やっと暑さも落ち着き、秋らしい日々が続いているが、コロナとインフルエンザの感染が流行しているところである。また連日のように報道されているが、燃料費の高騰の見通しが見えないなかで公共交通事業者の厳しい状況が続いているところである。最近では、ドライバー不足に伴う公共交通の維持の困難という問題が取り上げられ、地域での公共交通の維持がクローズアップされている。当町においても、これまでも皆様にご審議いただき、今年より運行している循環線等の運行状況があまり芳しくない状況が続いている。私も何回か自宅から役場の方へ向かう際に利用したが、空のバスが走行しているのを見ると、運転手の皆様に大変申し訳ないと思っているところである。したがって、このような運行状況の打開策を、皆様にご指摘をいただくなかで良い方向に持っていきたいと思っている。

本日も複数の協議事項があるため、ぜひとも慎重な審議をお願いしたい。

（委員変更 株富士急シティバス）

（略）

2 協議事項（13：35 ～ 14：50）

[会長]

協議事項に入る前に、委員より本日の協議事項（1）の関係がある、乗合事業に係る協議運賃の取扱いについて、説明を願いたい。

[委員]

今月10月1日に道路運送法や施行規則の改正が行われ、協議運賃の取り扱いが変更となり、協議事項のなかに運賃に係る協議があることから、協議事項に入る前に説明させていただきたい。

1 ページ目、バスの運賃は基本的に事業者の賃鉄（賃金鉄則）に基づき、距離に応じて運賃を決定するような複雑な規制がかかっているが、公共交通会議のような場で承認されれば、簡単な運賃を設定することができるというスキームになっていた。しかし、以前より、複数の事業者が参加する場で運賃を決定するのは、独禁法のカルテルにあたるのではないかと指摘されていた。本規定は、他の交通手段の鉄道やタクシーも同様な協議運賃の制度ができることに合わせて見直すことになった。具体的には、上から3つ目を上げると「改正法により、協議運賃においては、協議を行う構成員が重要であることに鑑み、運送法第9条第4項に定める構成員により協議することとし、その構成員については、独禁法上のカルテルにあたるとの疑義が生じないよう、運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者のみが、協議に参加する」ということで、その運賃を設定しようとするバス事業者のみが参加する形となった。4 ページ目、道路運送法の改正について、道路運送法第9条にバスの運賃のことが規定されており、今回こちらを改正し、(旧)と(新)と記載されている。(新)の箇所の記載のとおり、今後は運賃を協議するための協議会を新たに設置する必要がある、その運賃を協議するための別の協議会を新たに設置し、構成員は4者となる。詳細は赤字箇所のとおり、1番目が市町村又は都道府県、2番目が当該運賃を

定めようとするバス事業者、3番目が運輸支局、4番目が関係住民となる。このように以上4者で協議するという形になった。併せて第5項は新設として、「運賃の協議をするときは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない」ということも義務付けられた。5ページ目、イメージ図として、これまで公共交通会議で運賃の協議ができていたが、今後は、運賃の協議については対象者を絞り、協議するという形になった。6ページ目、新たな法第9条を詳細に説明したものである。設置目的は、従来、地域公共交通会議にて協議されていた協議運賃について、今般の法改正の趣旨を踏まえ、独禁法に抵触しない形で協議を行うために設置することとなる。協議事項は運賃、対象は一般乗合、構成員は4者に絞るということとなる。開催方法は、記載の通り、独禁法に抵触しないように構成員を限定するという事で、公共交通会議と連続して協議を行う方法も可能だが、しかしその場合には、4者の構成員以外の構成員は退出するといった別枠で開催する必要があるということとなった。また、対面による開催または書面協議でも可となった。資料に記載のない内容になるが、例えば共同運行を行って同じ運賃を設定するといった場合には、関係の事業者さんだけが会議に入るといった面倒な方法となるのでご承知いただきたい。7ページ目、新たにできた規定で公聴会の開催について、運賃の協議にあたっては、あらかじめ公聴会やパブコメ、その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じる必要があるということで、例示を記載している。いずれもハードルが高い話であり、弾力的にできないかという意見があるため、現在本省で調整中である。詳細が固まり次第、情報提供させていただく。8ページと9ページは参考資料のため、説明は割愛させていただく。

最後に、今回の改正に関する情報提供が遅くなってしまい申し訳なかったが、今回の協議事項に係るということで説明させていただいた。ご承知いただきたい。

[会長]

今説明があったとおり、道路運送法の改正を受け、委員の皆様事前に事前配付させていただいた資料1には、定期券の運賃に関する記述を記載していた。今、委員より話があったとおり、運賃の協議方法に変更があったことから、資料を差し替えし、本日の協議については、定期券の導入の可否等について委員の皆様からご意見をいただきたい。

(1) 長泉町コミュニティバスの利用促進策について 資料1

コミュニティバスの利用促進策について説明する。本年度実施予定の利用促進策として、①コミュニティバスの定期券の導入を検討する。運賃の参考事例をお示しする。例1は、民間バス路線の定期券と類似した価格設定としている。例2は、高齢者の移動支援、子育て支援、移住定住促進を目的とした価格設定としており、例1より安価な価格となっている。定期券の導入で需要の掘り起こしや利用促進に繋がる一方で、運賃収入の減少による収支率の悪化も懸念されるため、本日は主に導入の賛否について、委員の皆様のご意見をいただきたいと考えている。

続いて2ページ目、②コミュニティバスの利用状況を踏まえたダイヤ改正について説明する。南北線は、平日は1日あたり約60人、土日祝日は約40人が利用しており、便別では正午前後のダイヤである2便、3便が最も利用が多い傾向にある。天気別では、雨の日には若干利用者が減少

している。循環線Aと循環線Bは、毎日約10人が利用しており、便別では午前中のダイヤである2便、3便の利用が多い傾向にある。天気別では、雨の日には若干利用者が減少している。再編運行後の状況を踏まえ、今後も利用者動向や収支率を注視しダイヤ改正を検討していく。

続いて3ページ目、③町民向けチラシの作成について説明する。コミュニティバスの路線再編後半年が経過し、各路線の利用者数は増加傾向であるものの循環線は想定の利用者数より少ない状況である。要因としては、町民への認知度の低さが課題と考えられる。よって、循環線をPRする町民向けチラシを作成し、認知度を高めていく。また、マイナンバーカードを利用したタクシー利用助成についても引き続き普及を図るため、チラシを作成し、これらを広報への折込、町の各施設における配架、イベントへの出展や各団体への説明を行っていく。

最後に利用促進策のスケジュールについて、スケジュールは記載のとおり。定期券の導入、ダイヤ改正ともに実施が確定したものではなく、委員の皆様のご意見を伺いながら慎重に検討を進めていきたい。

[会長]

事務局からコミュニティバスの利用促進策について説明させていただいた。いくつかは絞りながら、委員の皆様のご意見を伺いたい。利用状況については、この資料1の2ページから3ページのグラフのとおりで推移している。循環線は、3年間の実証運行ということで運行しているが、今の利用状況を踏まえたうえで改善策の必要性や妥当性をご審議いただきたい。

まず1点目については、定期券を導入し定期的に利用していただく方を増やす施策としていかがか、導入の可否も含めてご意見を伺いたい。

[事務局]

循環線は、本格運行ではなく実証運行中での定期券の導入という部分について併せてご意見を伺いたい。

【質疑】

[委員]

定期券の導入ということで、現在は定期券がないという認識で間違いはないか。そうすると、毎日利用している人は、毎日100円、150円を払っているという状況で間違いはないか。

[事務局]

南北線と循環線を乗り継ぐ際は、500円のフリー乗車券で両路線を乗車できるようにしている。往復で清水町まで行って帰ってくるという場合は、フリー乗車券を利用している方もいる。

[委員]

1日に乗車できるフリー乗車券は何枚ぐらい利用されているか。

[事務局]

月毎に多少変動があるが、月に数枚程度という状況である。

[会長]

定期的にどの程度の方が利用しているのか、その状況がまだ十分に把握しきれていないのかなと思う。最近、出勤の際に循環線を利用した際、私以外に乗客が1人いた。私は、よく役場前の

交差点で自家用車を運転している際に、循環線とすれ違うのだが、その方はほぼ毎日乗車している。若い方で、通勤で利用していると推測できるのだが、そういった方を増やす施策として定期券の導入は有効的だと思うが、画期的な策になるかどうかは断言できない。

[委員]

定期券は利用者からの要望があったということか。

[事務局]

ぜひ導入してほしいというような明確な要望はない。定期券の導入によって、新たな通勤通学手段の需要の喚起につながればと考えている。

[委員]

導入に関しては、利用頻度が高い方にとってはかなり効率的になると予想されるため、導入は前向きに検討してもよいと思うが、あとはどのくらい利用者が増えるかという現状と、収入の面も少しまた変化することから、算定も必要になるのではないかと思う。

[副会長]

まずこの実績のなかで、利用者の年齢層を調査してほしい。利用者は学生が多いのか、75歳以上の高齢者が多いのか、通勤での利用者が多いのかなど現状を知るべきだと考える。また、南北線は、行き先にサントムーン柿田川があるため、若い方が乗車しており、循環線AとBは、意外と高齢者の方が乗車していると感じる。その高齢者に対し、果たして周知ができていくかどうかという点が疑問にある。特種東海製紙のバス停は、伊豆箱根バスのバス停の下に循環線の時刻表が貼ってあり、その近辺に住んでいる人は、新しくバス停ができたという認識がない。新しくバス停を設置したところはある程度認識されていると推測できる。よって、周囲への周知が不足しているのではないかと考える。また、高齢者で一人暮らしあるいは夫婦の方が利用するのではないかなと思う。

[事務局]

長泉清水循環バスの時は、知徳高校の学生の利用が雨の日を中心にあつた。今の南北線も含めて、学生がどの程度乗車しているのか、詳細には把握しきれていない。

[事務局]

バス事業者には、停留所ごとの乗降者数をデータで取得してもらっている。そのデータを参考に多い停留所がどこかなどデータを蓄積しているところではあるが、年齢や性別までは把握しきれない。運転手の業務のなかでお任せするのは難しいため、もし調査する場合は、町が職員等をまず実際に乗車させ、調査する形におそくなる。まず一定期間調査してみることは必要だと思うため、併せて検討したい。

高齢者等への周知についてはご指摘の通りだと思う。町のタクシー助成等も含めた一般的な公共交通のチラシを作成をしようと思っているため、それをツールとして活用しながら、色々な場に我々が出ていき、公共交通の周知を行っていきたい。

[委員]

定期券導入のターゲットや目的は何か。現在利用している人たちが現金払いから定期券に変わったとしても利用者数は変わらない。定期券を導入することによって、新しい利用者が増加するというバックデータがあるから導入という形になったのか。現在利用している人が、定期券を購

入しても利用促進策にはならないと思う。

[事務局]

導入に至る根拠やバックデータはないが、現在利用者数が微増ではあるが増加している状況である。やはり「三島駅へ行きたい」という要望が多少あるなかで、「東」のバス停から10分程度で三島駅まで行けるといふ案内をしている状況。通勤や通学などの需要が一部あるのではないかというぼんやりした認識での導入の話になっているのが正直なところ。どちらかというところこれまで自力で通勤通学していた方が、定期券があるのであればバスを使ってみようかなと思っていただけの方を新規利用者として獲得したいと考えている。

[委員]

新規利用者の獲得ということで認識した。この施策を実施して利用者が減少することはない。

[会長]

委員がおっしゃったように、利用者が減少することはないが、収支的に課題が出る。利用者が増加しないと定期券の分だけ収支が悪化する。副会長からも話があったが、利用者の年齢層や属性、本当に定期券のニーズがあるのかどうか。どのようなニーズがあるか調査したうえで、委員の皆様へ提示し、定期券の導入について再度検討するというところでいかがか。定期券とは別に意見があれば、その意見も検討することは可能である。

[委員]

バスを運行する立場とすると、定期券が導入されることによって特段影響はないが、実際に販売場所はどこになるのか。

[事務局]

定期券の導入が決定した際には、協議させていただきたい。

[会長]

事務的な部分でも協議すべき点はあるかと思うが、今後継続で協議していくということによるしいか。

【審議結果（コミュニティバスの定期券の導入）】

賛成全員で継続協議とする。

[会長]

もう一点、ダイヤについて、1月より実証運行を開始し1年経過していない状況のなかではあるが、ダイヤの改正等の現時点で検討すべきか、また副会長がおっしゃったとおり、チラシの作成等も含めたバスの利用促進のPRについて、ご意見いただきたい。

[委員]

高齢者はチラシを見ない。町の職員が説明に来てくだされば理解できるが、現時点だとバスの再編について知らない人が多い。やはり行動で伝えることの方がチラシより効果があるため、福祉健康まつりや産業祭に出向き、直接口でPRしていただくことが大切だと思う。

[会長]

委員がおっしゃる通り、ターゲットが高齢者になるため、各地区のシニアクラブなどに出向

き、直接説明することが効果的ではないかと思う。

[委員]

報告事項(2)にもあるが、コミュニティバスを使った〇〇というイベントや事業を実施することで、便利であることを体験していただき、利用者は増加すると考える。コミュニティバスを活用する方法を多く考えるべき。今回のバスツアーもある程度定期的の実施することで、周知にもつながり、これまでハードルがあった方も利用しやすくなると思う。

[会長]

ダイヤについて、南北線が1日6便、循環線AとBともに5便ということで、時間帯が2時間に1本のペースであるが、今のタイミングでダイヤ改正まで踏み込むべきかどうか、ご意見いただきたい。

[委員]

循環線AからBに乗り換える際に待ち時間が長いなど、接続が良くなるような改善が必要である。また、利用者の多い時間帯が2便と3便であるという状況を踏まえ、利用者の多い時間帯に便数を集中させるといった修正などすると、利便性が向上し利用者が増加すると思う。1時間から2時間待つとなると徒歩の手段を選ぶが、歩けない方は長時間待つこととなる。

[委員]

周囲の声を聴くと、乗り継ぎの間の時間が長すぎるという声がある。

[事務局]

そのままそのバスに乗車していれば、同じルートを逆回りで回っているため、乗りっぱなしの方が早いというケースはあるかもしれない。おっしゃるとおり、乗り換えして最短で行くとなると難しい。

[委員]

前提として、コミュニティバスを活用して、町内をウォーキングできないかやってみたのだが、あるバス停で下車しその周辺を散策し、次に逆回りのバスへ乗車するといった方法をとると、一度下車してしまうと待ち時間が長くなる。よって、利用者が多い時間帯に集約すれば良い方向に改善すると思う。

[会長]

2便3便の時間帯は高齢者の通院や買い物の「行き」して利用されていると推測する。逆に「帰り」はどうしているかはわかりかねる。便と便の間の時間が狭ければ、「帰り」で利用していただけると考える。現時点は、待ち時間が長いので別の手段で帰宅されていると推測する。

[委員]

行きは自分で時間を決められるが、帰りは、例えば病院であれば終わる時間が変動するため、別の手段で帰られると思う。

[会長]

現時点でダイヤ改正を実施するかどうかについて、このタイミングなのか、更にデータ収集をすべきなのかなど悩んでいるところである。

[委員]

現状微増ではあるが利用者が増加している状況であるため、おそらく「認知」の部分を先行し

て行うべきだと思う。このタイミングでのダイヤ改正だと、かえって高齢者の混乱を招く可能性がある。また乗降調査や利用者へのヒアリングを実施したほうがよいと思われる。各種データをもとにダイヤの改正について検討すべきだと思う。

[会長]

乗降の詳細データがまだ十分取りきれてない部分があるため、まずは情報収集したうえで、委員の皆様から出た課題をどのように解決できるのか、検証したい。また副会長から話があったチラシの作成、委員から話があった周知方法、これら全てをやり尽くし、どういう状況になるかを確認したい。その確認した状況によって再度ダイヤを改正するか判断するという事によるか。

[委員]

仮に増便の要望があった場合、簡単に増便できるのか。先ほど話があったとおり、バス事業者は、運転手不足のなかで増便というより減便しているような状況のなかで、コミュニティバスの増便は可能なのか確認したい。

[会長]

循環線の時刻を設定する際に、バス事業者皆様と交渉し、運転手の労働的な条件等を加味したうえで現在の時間間隔を設定した。委員のおっしゃるとおり、即増便をするとなっても、予算の部分だけでなく様々な課題が出てくると思う。受託していただく事業者の皆様への体制等も含めて、簡単ではないと思う。

[事務局]

利用者数と収支の兼ね合いがあり、増便すれば利便性が上がるが経費も当然増加する。そのなかでどれだけの方に利用していただけるのか、また運転手の労働条件等もあり、事業者の意向が第一となるため、以上のことを踏まえ検討となる。

[会長]

再度確認だが、チラシ作成のPR、データ収集と分析、その後に改めてダイヤ改正の必要性について協議していただきたい。ある程度時間をいただいたうえで、再度協議いただくということによるか。

【審議結果（ダイヤ改正）】

賛成全員で継続協議とする。

(2) 長泉町コミュニティバス循環線の本運行移行基準の検討 資料2

コミュニティバス循環線の現状と課題について、コミュニティバス「循環線A」と「循環線B」は、令和5年1月23日に3年間の実証運行を開始した。利用実績は、2月と3月は1ヶ月あたり約600人でしたが増加傾向にあり、8月は904人と循環線AとB合わせて1日あたり約30人が利用している。便別では午前中のダイヤである2便、3便の利用が多い傾向にある。天気別では、雨の日には若干利用者が減少している。しかし、月あたりの収支率は5%を下回っており、循環線は3年間の実証運行であることから、本年度中に本運行移行基準を定め、認知度の向上や利用促進を図ることが必要である。

2 ページ、循環線の本運行移行基準の検討について、コミュニティバス循環線の利用者は増加傾向であるが、現状の収支率は期待する値には至っていない。このような状況を踏まえ、本町におけるコミュニティ交通事業を継続的に進めるために、目標となる収支率を設定し、その目標値を達成するためにコミュニティバス循環線の活用促進方策を推進する。収支率の設定の考え方について、循環線の収支率は、南北線を参考とするものの、南北線のように県東部地域の拠点となる病院や大型商業施設が立地していないという沿線環境の違いを考慮し、約15%を収支率の上限値とする。現在は利用者が増加傾向であるものの月あたりの収支率の平均は3.9%であり、収支率の増加を目指すものとする、5%を下限値とする。以上から、循環線の本運行移行基準は実証運行の最終年度の収支率を5%～15%の間で検討することとする。また、本運行移行基準で設定した収支率に合わせて、目標利用者数も設定する。下の囲みの部分が、循環線の本運行移行基準の設定案とし、現状の運賃150円とした場合の収支率、右は利用者数の目標となる。

3 ページ、参考資料として南北線の利用実績と直近の公共交通の収支率を掲載している。また、他自治体における見直し基準の事例としては、浜松市での収支率16%以上、呉市での15%以上などがある。また、検討のスケジュールは記載のとおり、今年度中の基準の設定を予定している。

[会長]

3年間の実証運行ということでスタートした中で、循環線の利用者は増加傾向にあるものの、収支率の面からいうと南北線や他市町の事例に示された基準には及ばない数字となっている。ダイヤ改正等の実施もあるが、まずは3年後にどうするか、という意味ではこの本運行移行基準は非常に重要である。また、スケジュールに従い基準が決定した際には、住民に対して決まった基準を示していく必要がある。案としては具体的な収支率の数値を定めることになるが、多様な視点からご意見をいただきたい。

【質疑】

[副会長]

南北線と循環線で別々で基準を設定をするということか。

[事務局]

循環線のみである。

[副会長]

直近の収支率は4.7%で改善傾向にあり、今後で新たにチラシ等で町民に周知するということがあるならば、5%は越えてくると思う。

[委員（代）]

循環線AとBそれぞれで設定するのか、平均で設定するのか。

[事務局]

循環線AとBを合計し平均を算出する。

[委員]

今の現状であれば、確かに5%は妥当な目標かもしれないが、少し高めに設定をし、この本運

行移行基準をこれに設定しますという周知を行い、公共交通を支えてくれないかのような広報を出したらどうか。バスを利用してくれないかと訴えると同時に、少し高めの10%で設定することで、利用促進を図るという戦略的な方法もよいかと思う。目標値を低くすれば達成するのは当たり前だが、高めに設定することも利用促進につながると考える。

[副会長]

目標利用者数とあるが、循環線A・Bの路線はバスしか利用できない方、つまり車持っていない方が分母になると思う。分母に対して現状の利用者数がどうなのかを1度調査したほうがいいと考える。その結果がわかれば、改善の余地があるかどうかなどがわかる。少し難しい調査になるかと思うが、分母は町民全体ではない。

[委員]

バス停の何メートルかの範囲で高齢者が何人いるかなど、それを母数にどれぐらい利用しているか。それを算定するのは良いかもしれない。

[委員]

委員がおっしゃったように高いところに設定することは賛成だが、例えば2年後〇%まで達しますと決めて、2年経過して達していなかったら終わり。つまり、中間の目標値を設定した方がよいと考える。例えば15%を目指すなら、現在5%、来年は10%、2年後は15%、そのために何をやっていくのかがわかってくると思う。2年後の目標ではなくて、中間目標も設定することで、今何をすべきか把握できると思う。ゴルフではないが、ホールインワンよりは3パットで終えるほうがいいと思う。

[会長]

基準を決めるとよし悪しの判断基準になるため、慎重に判断していく必要がある。委員のおっしゃった、中間目標を設定、目標をオープンにしたなかで利用促進を図るなど、非常に大切なことだと感じた。先ほどの話と同様、町民への周知をしたうえでの状況を見るべきだと思う。このスケジュール案は、来年2月の本協議会で承認というスケジュールになるが、この時期までにPRを全部やり尽し、状況を見たいうで判断できるのか、委員の皆様の意見を聞き、少し疑問に思った。先程の協議事項のとおり、PR等の施策を講じたうえで、動向を確認し、時間をかけて結論を出すという流れでいかかがか。例えば、来年度に入り、その中間報告を提示しながら、目標値を設定する。事務局いかかがか。

[事務局]

利用者数は微増ではあるが増加傾向であるため、町として更なるPRを行っていき、その期間を半年ほどいただけたら幸いである。チラシだけではなく、産業祭でのブース出展を検討しているところであるため、そのような場を活用して、直接町民へ説明するなど、PR方法をシフトしながら行っていきたい。会長がおっしゃったとおり、来年度の早い時期を目安にいただけたらありがたい。

[会長]

資料にスケジュール案があるが、これより若干後ろ倒しし、十分なPR等を行ったうえで現状を把握し、判断基準を作成する流れとしたい。したがって、委員の皆様の意見を踏まえ、改めて本協議会へ図らせていただくことでよろしいか。

【審議結果】

賛成全員で継続協議とする。

(3) 地域が主体となる移送サービス導入マニュアル（案） 資料3

地域が主体となる移送サービス導入マニュアルの策定については、1ページ下側に記載のとおり、長泉町地域公共交通計画における8つの公共交通施策のうちのひとつに位置付けされている「地域が主体となる移送サービス」を実施するにあたり、必要な事項を定めたマニュアルを予め策定し、ルールの特明確化や円滑な連携・調整に繋げるものである。

3ページ、マニュアル活用に関わる諸条件の確認の中で、マニュアルの対象は記載の通り、マニュアル作成の目的を踏まえ、移送サービスを導入しようとする地域、交通事業者、行政の3者を想定している。

4ページ、(2)本マニュアルで対象とする運行形態として、①乗合タクシー（定時定路線）から⑥無償運送の運行形態を対象としたいと考えている。3主体となる地域の単位については、基本的には行政区単位とし、複数の区やNPO法人等が共同で主体となることも可能としている。

5ページ、先ほど対象にする旨の説明をした6つの各運行形態について、それぞれの運行形態の概要及びメリットデメリットを記載している。

6ページ、検討フローの説明だが、本文及び図面で、交通空白地でしか導入できないような記載内容になっているが、そもそも空白地の定義が明確化されていないことや、既存の公共交通では住民ニーズを満たすことが難しいケースもあるため、幅広く導入を検討することができるような表現に修正する予定である。

7ページ、検討のフローについては、ステップ1の事前相談から始まり、運行計画の策定、実証運行、本格運行・検証評価としている。

8ページから27ページは、それぞれの詳細内容について記載をしている。中身については、今後修正・見直しが必要な箇所もあるが、全体をご覧いただく中で意見をいただければと思っている。

22ページ、今回のマニュアルは費用負担のルールを定める。費用負担のルールとして町が運行経費の3分の2を負担し、残りの1/3を運賃収入や地元での負担で賄っていただくというルールを明確化する。これにより地域での利用促進を図ることに加え、導入した公共交通を地域で守り育てていくといった意識を醸成するためと考えている。

本マニュアルは、道路運送法上支障が無いかな等について、細かい部分については運輸支局の意見を踏まえながら、適宜修正を加える予定であることを申し添える。

[会長]

地域が自ら移送サービスを運用していくマニュアルを町として作成したいと考えており、委員の皆様にお示しをさせていただいた。全国的にも地域が主体となる移送サービスを実施している地域もあり、当町でも、池田区で買い物支援ということで地域が主体となって移送サービスを展

開している。福祉施設の協力のもと、車両を借りる形で買い物支援を行っている。当町は狭い町域であるが、公共交通空白地域を見つけることが難しい。今後、町の方で全ての公共交通を負担していくことは難しい状況でもあるため、このようなマニュアルを作成しようと思った次第である。

[委員]

最初のスタートは、地域や区から移送サービスを始めたいという話が発生した際にこのフローに動いていくということか。困っている区からの声がなければスタートしないという認識でよいか。

[事務局]

そのとおり。

[委員]

運行形態⑥無償運送の場合、運行収入はないが、22ページの費用負担のルールはどうなるのか。

[事務局]

⑥無償運送については、基本的に地域で完結をする設計で考えており、そこに必要な何か補助を用意をしたいと考えている。運行に関する経費ではなく、導入に対する経費やアンケート調査の費用等を町で補助していかれたらと考えている。

[委員]

費用負担のルールは、運行形態①から⑤までという認識でよいか。

[事務局]

そのとおり。

[委員]

このマニュアル案をざっと見たところ大きな問題はなかったという認識ではあるが、改正した道路運送法との兼ね合いは今後確認したいと思う。先ほどの許可登録しないボランティア輸送について、基本的に実費の範囲で運行している分には問題ないが、町からの補助の考え方が難しく、公費として補助するとそれが有償につながる可能性がある。ケースバイケースではあるが、随時相談いただければと思う。

[委員]

無償運送については、様々な課題があると思う。ドライバーの講習代等は補助できると思うが、補助できない部分もある。無償運送は、他の運行形態と比べ毛色が違うため、分けて記載しても良いと思う。

[会長]

池田区の例を申し上げたが、最近では民間のスーパーマーケットが駿河平と元長窪に移動販売車の事業を開始した。また現在、町の南部の地区で移動販売車の要望を出し、その地区でも展開されるような話を聞いている。高齢者の困りごとに対し、民間事業者からも手を差し伸べていただいている状況もあるため、そういったサービスと連携し、地域の皆さんの生活の利便性の向上につながると考えている。

本件については皆様の意見をいただきながら、次回以降協議会で提案をさせていただくことで

よろしいか。

【審議結果】

賛成全員で継続協議とする。

3 報告事項 (14:50 ~ 15:10)

(1) 三島駅北口～下土狩駅間における自動運転実証実験の実施について **資料4**

当町、三島市、裾野市、清水町で構成される富士山南東スマートフロンティア推進協議会では、国土交通省から地域公共交通確保維持改善事業費補助金の採択を受け、バスの運転手不足や高齢化問題等に対する持続可能な公共交通の検討や三島駅北口周辺の潜在的なニーズへ対応すること等を目的として、バス事業者、研究機関などと連携し、三島駅北口と下土狩駅を結ぶレベル2の自動運転バスの実証実験を12月に実施する。日時場所等は、12月の4日間を想定し、乗降予定場所は三島駅及び下土狩駅である。想定ルートは、三島駅から下土狩駅の往復で途中下車なしで想定している。その他について、本実証はレベル2の自動運転での実施となるため、実施運転者が乗車し、アクセルやブレーキ、ハンドル操作の両方が部分的に自動化された状態で運行を行う。運行業務委託事業者は、プロポーザル方式による選定の結果、NTTコミュニケーションズ㈱が受託予定。

5ページ、実証概要について、ルートは三島駅と下土狩駅の往復、三島駅の停留所は日大国際関係学部北口キャンパスの駐車場となる。オペレーションは、レベル2相当のため有人での自動運転である。

6ページ、走行ルート案について、写真のとおり、日大国際関係学部北口キャンパスの駐車場から下土狩駅間を往復運行する。

7ページ、車両は小型バス「ポンチョ」を自動運転仕様に改造した車両で運行する。

12ページ、バス搬入から試乗スケジュールについて、赤い箇所が実証本番となっており、12月2日と12月3日が一般試乗となっている。

13ページ、バス運行スケジュール（予定）について、記載のとおり時刻で運行する予定である。

15ページ、実施体制について、関係各所と連携したうえで本実証を実施する。本日出席しているバス事業者3社の皆様にも協力を仰ぐ予定である。

なお、一般の試乗が12月2日と3日に予定されており、専用の申込フォームから11月15日より先着順で受付を開始する。なお、運賃は無料である。専用のフォームについては、11月1日号の広報に掲載する予定である。

【質疑】

[委員]

バスは電気自動車ではないのか。電気自動車にする考え方はあるか。

[事務局]

車両は県外から搬入するということもあり、使用車両は受託事業者に紐づいている。EV車で

の実証はごく一部で実施しているが、今回の実証についてはE V車ではない実証となる。委員からの提案のように、今後町のコミュニティバスにE V車を導入できないか検討している。

[副会長]

24ページのロードマップについて、2025年度以降はエリアが増加しているが、どこを走行するのか。また、町民が自動運転で三島駅まで行ける環境は何年後なのか。

[事務局]

2025年度の運行エリア「2」というのは具体的には決まっていない。技術的に導入可能な地域が限られており、近隣であると沼津駅の南口から沼津港、比較的道路がまっすぐで障害物も少ない環境であることから実証実験の対象となった。母体が2市2町という協議会で、どこかこの周辺のエリアでという構想はあるが、具体的には決まっていない。また、いつになったら自動運転で三島駅まで行けるかという話は、自動運転で町内のどこを走行させるというのがいつになるかが未定であるため、明確に答えは出せない。2駅間のニーズがあるというのは認識しているため、この実証実験を踏まえ、実走できるかどうかの具体的な検討に進めたらいいと思う。

[委員]

実証実験の話より、三島駅と下土狩駅間を結ぶバスの便数が増加するとコミュニティバスも利用しやすいという声がある。よって、無人ではない普通の路線バスが今後走行する計画はあるのか知りたい。

[事務局]

自動運転ではない理由を現時点で明確に説明するのは難しい。三島駅への要望があるのは当然承知している。民間路線バスで三島駅へ向かうのバスもあるため、民間事業者との調整をしながら検討したい。町のコミュニティバスで三島駅へ行くかどうかは次の段階の話だと思う。既存の路線も含めた環境整備が必要であると考えている。

[会長]

これは国の補助金を活用しての実証実験で、早く自動運転が当たり前の環境になってくれればいいが、そのような環境には未だ時間を要する。そのため、こういった実証実験を一步一步実施していくことが大切だと思う。ご理解いただきたい。

(2) コミュニティバスを活用したバスツアーの開催について 資料4

来週の10月21日(土)にコミュニティバスを活用したバスツアーを開催する。当該バスツアーは、コミュニティバスの利用促進策として実施するものであり、本日出席している、ながいずみ観光交流協会の委員の協力をいただいている。詳細内容は、記載のとおりだが、コースについては、5月に開催した第1回協議会において報告した、ながいずみ観光交流協会作成の「長泉町コミュニティバス停周辺見どころマップ」を参考に決定した。申込は、申込開始日9月25日の当日午前中に先着20名が埋まるほどの盛況であり、受付締切後も申込の問い合わせの電話があるなど、当該イベントに対する需要があることを実感した。引き続き、当該バスツアーも含めた利用促進策に取り組んでいきたい。

【質疑】

[委員]

利用者の掘り起こしをするために考えたイベントであり、町が主催で実施していただく。非常に好評であったということで感謝申し上げます。1回きりではなく複数回実施することにより、コミュニティバスを知ってもらう、または乗車に対するハードルが下がることが期待される。よって、不定期で構わないので複数回の実施を希望したい。違うコースを作成したいと考えている。

[会長]

観光交流協会には様々な見どころを発信していただいております、今後も当該バスツアーのような利用促進の取り組みは継続して実施していきたい。

[委員]

参加者にアンケートを実施する予定か。

[事務局]

実施する。

[会長]

参加者の年齢層は高かったか。

[事務局]

高齢者の方が多いなかで、一部で高齢者の方も含めまとめて5人で申請している方もいた。その中身を見ると、高齢者と家族連れであり、高齢者だけでなくファミリー層の需要もあると感じた。

(2) 町内路線バスの運行状況について (富士急シティバス(株))

資料5

[委員]

10月1日より路線バスが運賃改定を実施し、初乗りが160円から180円へと増額している。これまで消費税が変わった際同時に運賃の調整を行ったことがある程度で、28年ぶりの正式な運賃改定である。具体的には、下土狩駅からがんセンターまで270円だったのが310円、長泉北小学校方面は150円だったのが170円と平均13%程度に増額した。しかし、定期やシルバー定期については105%までに抑えるなど、全体的に値上げ幅は抑制している。コロナ前までは運転士が140人程いたが、収入的に稼げる観光バス事業、高速バス事業で黒字になっていた部分、路線バス事業は全体的に赤字だったのが、エリアを守るという意識の中で貸切バスと高速バスで儲けた分を赤字の路線バス事業に補填し、何とか経営が成り立っていた。南一色に高速バスのバス停があるが、そこから東京駅まで毎日5往復、三島と沼津からそれぞれ新宿まで7往復していたのが、コロナの影響により、新宿まで行く路線が週末に1往復しかないのが現状である。現在は観光シーズン、トップシーズンであるが、観光バスは相変わらず車庫で日向ぼっこしている状況であり、運転士は苦境な状況である。運転士140人いたのが110人となり、15日勤務など労働時間もあるため、実際は90人程しかいない状況である。今までは、いる運転士でどう稼いでいくかを考えていたが、今後はどうやって人員を増員するかを考えている。労働条件が悪いのではと言われるが、各メディアに掲載されているとおり、出勤から退勤時間までが非常に長く、その割には給料が少ないのが現状。また入ってくる運転士は少なく、辞めていく運転士が多く苦しい状況である。そのような状況を踏まえ、既存の路線の見直しを現在行っているところである。そのほかにも自動車学校

と連携した制度を設け、運転士を募集している。コロナ禍は応募がなかったが、現在は4月になってから7人入社した。今後とも当社へのご協力をお願いしたい。

[会長]

マスコミでバスとタクシーの運転士の不足が大きく取り上げられているのは事実である。町としては公共交通は非常に重要である位置付けであり、便数の確保はお願いしたいところであるが、資料のとおり、赤字で厳しい状況にあるのも事実である。町から補助金を出しているもの、当然赤字を解消するような状況ではないということは重々把握している。

当町は敬老祝い金に合わせ、3,000円分のTOICAを70歳以上の方に配付した。これは、景気対策の施策ではあるが、バスやタクシーといった公共交通での利用促進も兼ねての施策でもあった。今後も公共交通を利用していただける土台づくりを進めていきたいと思っている。

4 その他 (15:10 ~ 15:20)

[東海バス株]

8月17日に運賃改定について申請を行った。改正の内容については、認可前であるため予定ということで報告する。実施予定日は12月1日、改定率は22.84%を予定しており、長泉北小学校桃沢郷線は同様の改定を行う予定である。改定率22.84%というのは、初乗り運賃が160円から200円、最長区間の小学校から桃沢郷は現在390円から460円に改定となる予定である。併せて、定期券割引率の見直しを行う予定であり、通勤の定期代の割引率は引き下げるが、通学の定期代については割引率を引き上げ、現行の定期券代から大幅に上がることがないように設定する予定である。改定実施の1ヶ月ほど前に認可が下りる見込みであるため、認可が下り次第ホームページ等で周知する。当社も消費税改定を除くと、26年ぶりの運賃改定である。経営状況は厳しい状況であり、収支改善策等を実施しているが変わらない状況が続いている。運転士の確保のために、労働環境の改善が必要であり、それらに対する投資も必要であることから、この度、運賃改定を実施することになった。ご理解いただきたい。

[委員]

運転士不足と言われているなかでタクシー業界もそのような状況だと思う。マイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業の配車の予約をする際に、タクシー会社から断られたという話を周囲で聞く。更に「時間がかかるため配車できません」という言い方ではなく、「配車できません」という言い方である。マイナンバーカードを利用したタクシー利用助成事業があることにより、他市町の人から羨ましがられているが、実際利用しようとするのと断られる。どういことか。

[委員]

タクシー事業者もバス事業者同様、コロナ前と比較し約2割から3割、乗務員が不足している。タクシーのよく利用される時間帯は、朝の時間帯、夕方の時間帯、終バスや終電後の時間帯であり、利用される皆様の時間帯が重なってしまう。そうすると限られた人数のなかで各社運行している状況であるため、配車をしたくても実際車がないという心苦しい状況である。利用者が

利用されるピーク時の時間帯にどうしても供給が追いつかないという状況で、その一言に尽きてしまうのかなと思う。それを改善するため、国の政策の中で二種免許取得費用の一部助成等の支援メニューを用意していただいている。魅力的な職場環境であるようにやりたいと思っているがなかなか難しい。長泉町でマイナンバーカードを活用したタクシー利用助成事業という良い制度があるため、各社に可能な限りその要請に応えるように指導する。しかし、ピークの時間帯に供給が追いついていない点についてはご理解いただければ幸いである。

[委員]

タクシー会社によって対応が違うが、その会社は特に運転手さん不足なのか。

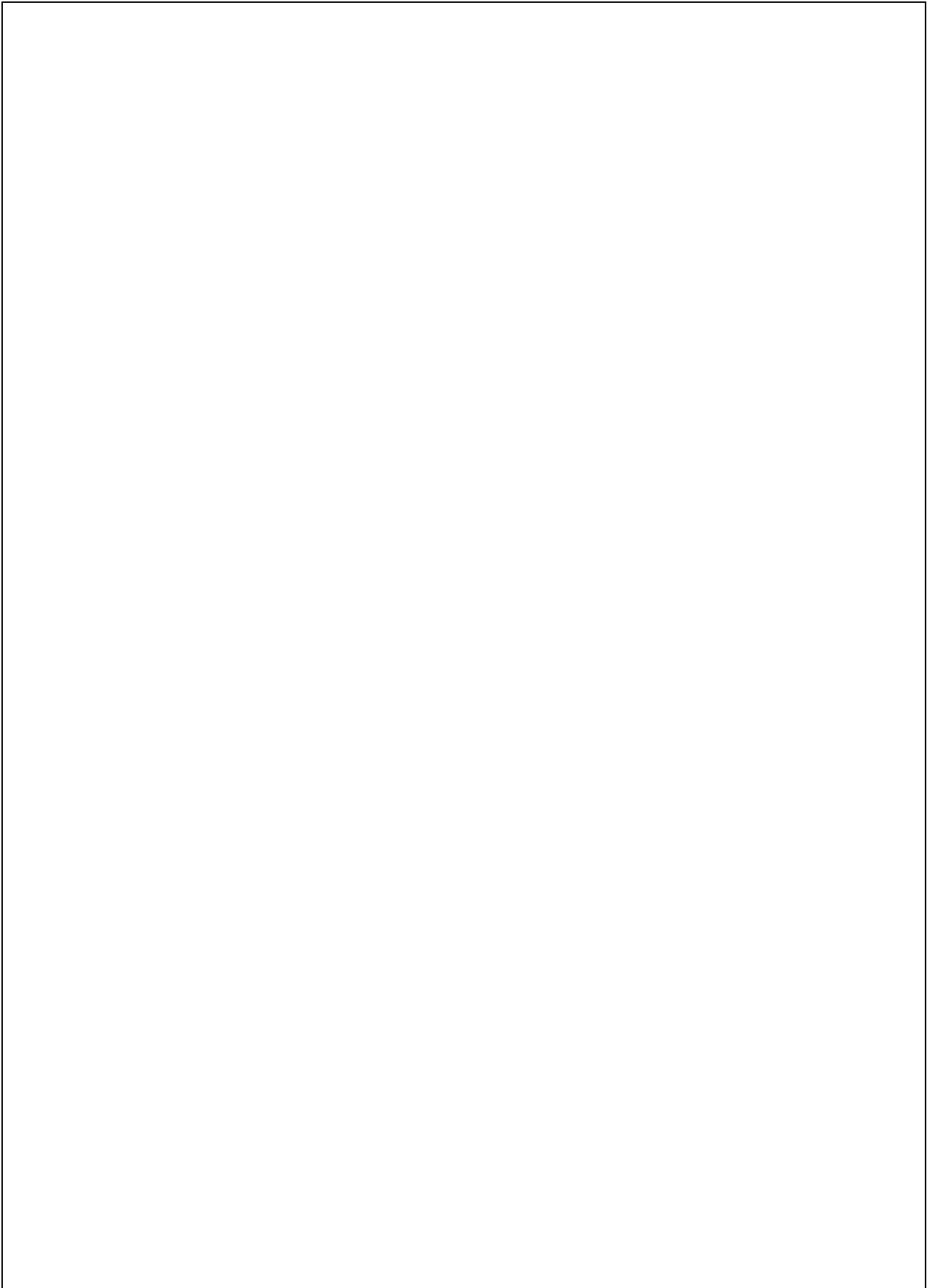
[委員]

配車室の対応の部分で各社それぞれで違う。この近辺で台数を所持しているのは伊豆箱根交通であり、伊豆箱根交通であっても、ピークの時間帯は供給が追いつかないと伺っている。

[委員]

承知した。

5 閉会 (15 : 20)



令和5年度第2回長泉町地域公共交通協議会 次第

日 時:令和5年 10 月 13 日(金)

午後1時 30 分から

場 所:長泉町役場西館4階大会議室

1 開会

2 協議事項

- (1)長泉町コミュニティバスの利用促進策について 資料1
- (2)長泉町コミュニティバス循環線の本運行移行基準の検討 資料2
- (3)地域が主体となる移送サービス導入マニュアル(案) 資料3

3 報告事項

- (1)三島駅北口～下土狩駅間における自動運転実証実験の実施について 資料4
- (2)コミュニティバスを活用したバスツアーの開催について 資料5
- (3)町内路線バスの運行状況について(富士急シティバス株) 資料6

4 その他

5 閉会

(件名)

コミュニティバスの利用促進策について

1. 本年度実施予定の利用促進策

① コミュニティバスの定期券の導入

コミュニティバスの利用者数は、コロナ禍による減少から回復傾向にあるもののコロナ前の水準までは回復していません。

そこで、新たな利用促進策として、コミュニティバスの全線定期券の導入を検討します。

本年度は、他市町の定期券の導入事例を調査し、導入可否について検討を行い、導入する場合は定期券の期間や価格、販売方法等を検討していきます。

定期券の導入により、通勤通学需要の掘り起こしや南北線と循環線の乗り換えへの抵抗が抑えられ、両路線の利用者増が期待されます。

<定期券運賃の例> ※運賃については一例で、本日の協議会で決定するものではありません。

例 1 民間路線バスの定期券と類似した価格設定（一般は 3 割引、学生は 5 割引）

	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月
一般	6,300円	17,960円	34,020円
平日一般	4,200円	11,970円	22,680円
学生	4,500円	12,830円	24,300円
平日学生	3,000円	8,550円	16,200円

例 2 交通弱者の利用促進、子育て支援、移住定住促進を目的とした価格設定

	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月
一般	6,000円	17,000円	34,000円
大学・専門生 75歳以上	3,000円	8,500円	17,000円
高校生	2,000円	4,000円	6,000円
中学生	1,000円	2,000円	3,000円

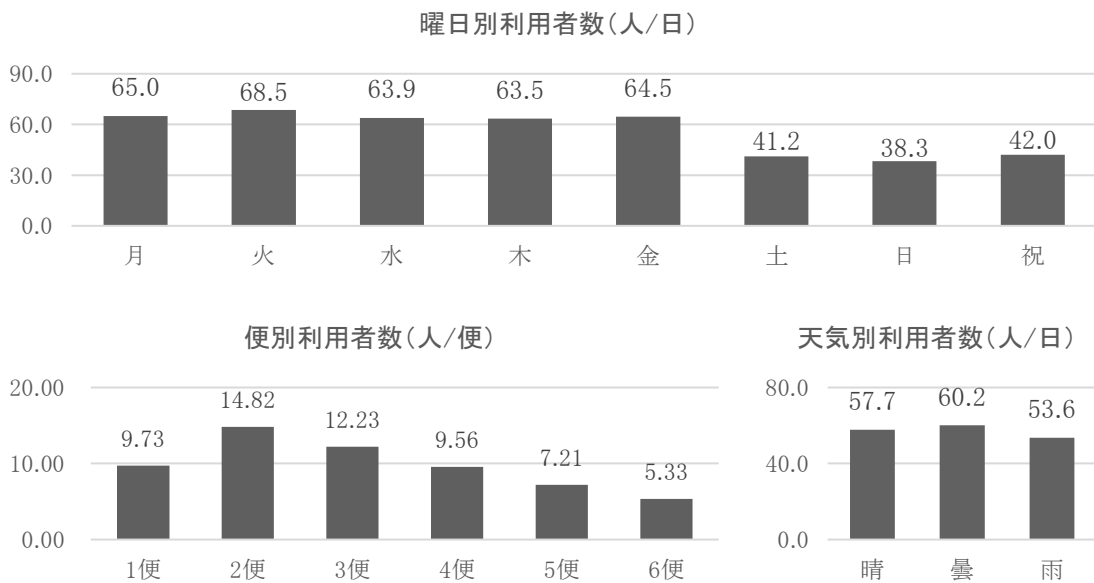
※一般定期はA案から百円未満切り捨て、大学・専門生と75歳以上は、一般定期券の半額、高校生、中学生は子育て支援、移住定住促進のため、低価格に設定。

②コミュニティバスの利用状況を踏まえたダイヤ改正

コミュニティバス南北線は、平日は1日あたり約60人、土日祝日は約40人が利用しています。便別では正午前後のダイヤである2便、3便が最も利用が多い傾向にあります。天気別では、雨の日には若干利用者が減少しています。

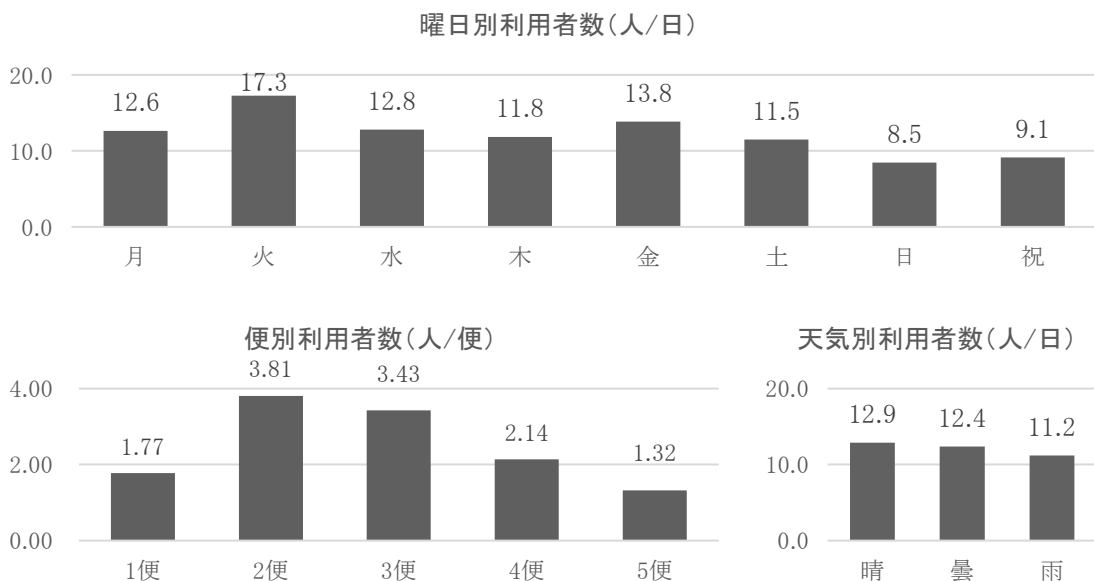
循環線Aと循環線Bは、毎日約10人が利用しており、便別では午前中のダイヤである2便、3便の利用が多い傾向にあります。天気別では、雨の日には若干利用者が減少しています。今後も利用者動向を注視しダイヤ改正を検討していきます。

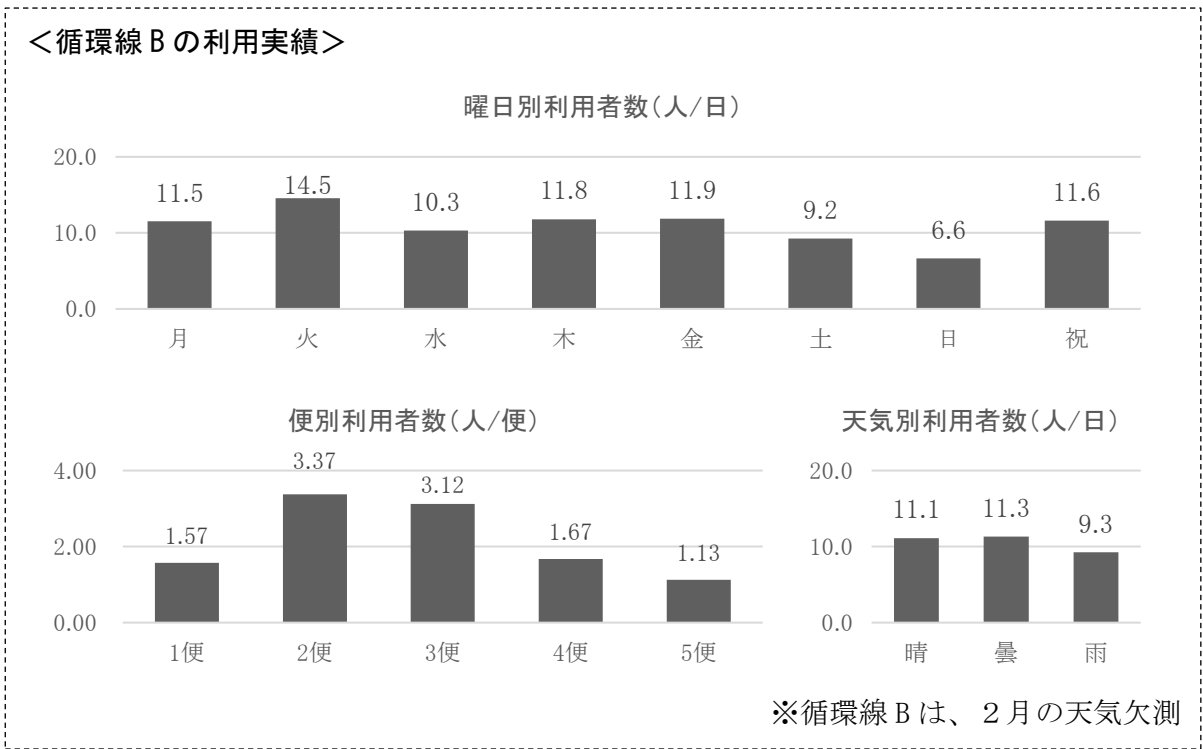
<南北線の利用実績>



※南北線は、2月の天気欠測

<循環線Aの利用実績>





③町民向けチラシの作成

コミュニティバスの路線再編後半年が経過し、各路線の利用者数は増加傾向であるものの循環線は想定の利用者数より少ない状況です。要因としては、町民への認知度の低さが課題と考えられます。

そこで、循環線をPRする町民向けチラシを作成し、認知度を高めていきます。

また、マイナンバーカードを利用したタクシー利用助成についても引き続き普及を図るため、チラシを作成し、これらを広報への折込、町の各施設における配架、イベントへの出展や各団体への説明を行っていきます。

2.利用促進策の実施スケジュール（案）

利用促進策の実施スケジュール（案）は以下の通りです。

時期	検討・協議内容
10月～11月	運行改善案の検討、町民向けチラシの作成
12月	地域公共交通協議会にて定期券導入案を協議
令和5年12月～令和6年1月	協議内容を反映し、導入案を修正
2月以降	定期券の導入、ダイヤ改正等の実施

令和 5 年 10 月 13 日

(件名)

長泉町コミュニティバス循環線の本運行移行基準の検討

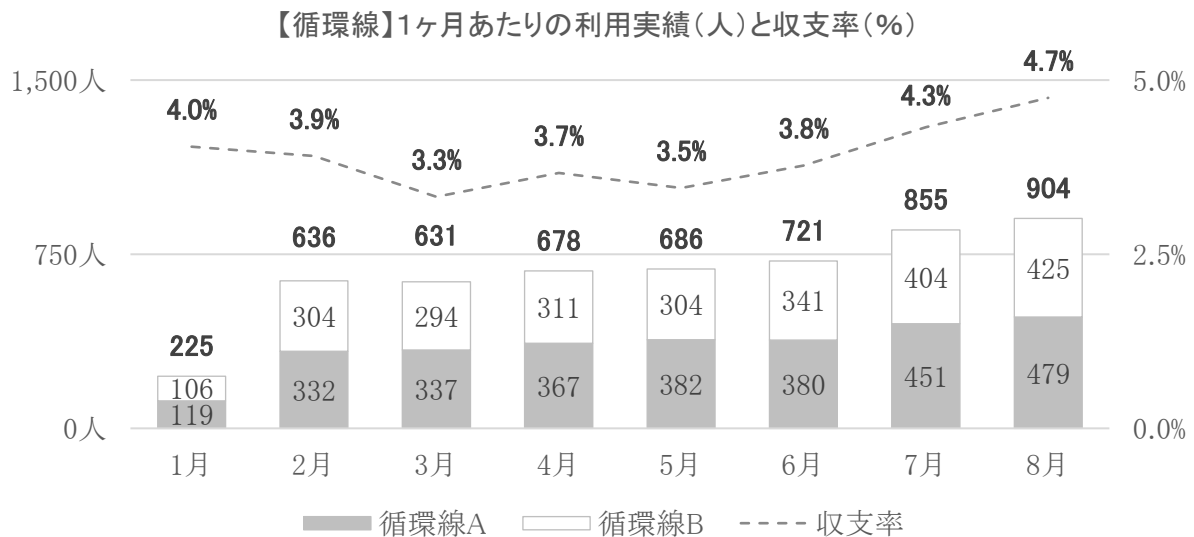
1. コミュニティバス循環線の現状と課題

コミュニティバス「循環線A」と「循環線B」（以下「循環線」といいます。）は、令和 5 年 1 月 23 日に 3 年間の実証運行を開始しました。

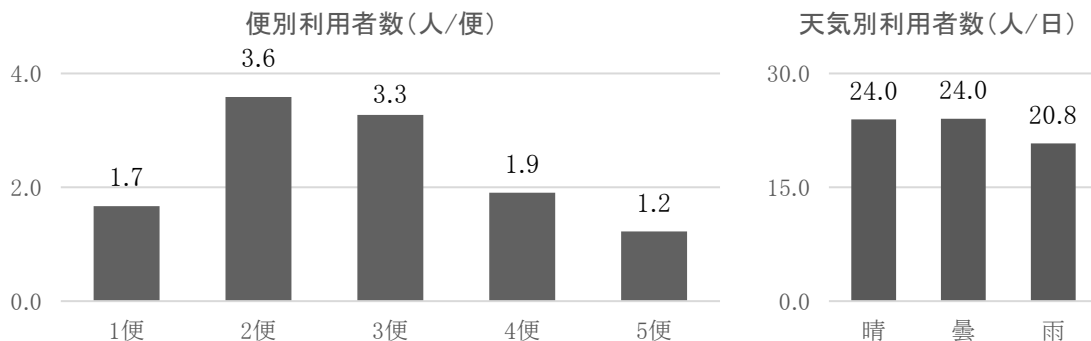
利用実績は、2 月・3 月は 1 ヶ月あたり約 600 人でしたが増加傾向にあり、8 月は 904 人で、循環線AとB合わせて 1 日あたり約 30 人が利用しています。

便別では午前中のダイヤである 2 便、3 便の利用が多い傾向にあります。天気別では、雨の日には若干利用者が減少しています。

しかしながら、月あたりの収支率は 5% を下回っており、循環線は 3 年間の実証運行であることから、本年度中に本運行移行基準を定め、認知度の向上や利用促進を図ることが必要です。



※ 1 月は再編後の 23 日～31 日の利用実績と収支率



※ 1 月～7 月の利用実績から算出 (循環線 B は、2 月の天気欠測)

2.循環線の本運行移行基準の検討

「1.コミュニティバス循環線の現状と課題」の結果のように、コミュニティバス循環線の利用者は増加傾向であるものの、現状の収支率は期待する値には至っていません。

このような状況を踏まえ、本町におけるコミュニティ交通事業を継続的に進めるためにも、目標となる収支率を設定し、その目標値を達成するためにコミュニティバス循環線の活用促進方策を推進します。

収支率の設定の考え方は次のとおり。

【収支率設定の考え方】

- ・循環線の収支率は、南北線を参考とするものの、南北線のように県東部地域の拠点となる病院や大型商業施設が立地していないという沿線環境の違いを考慮し、約 15%を収支率の上限値とする。
- ・現在は利用者が増加傾向であるものの月あたりの収支率の平均(R5. 1月～8月)は 3.9%であり、収支率の増加を目指すものとする、5%を下限值とする。

以上から、循環線の本運行移行基準は実証運行の最終年度の収支率を 5%～15%の間で検討することとします。また、本運行移行基準で設定した収支率に合わせて、目標利用者数も設定します。

<循環線の本運行移行基準の設定案>

※循環線の運賃は1乗車150円とした場合

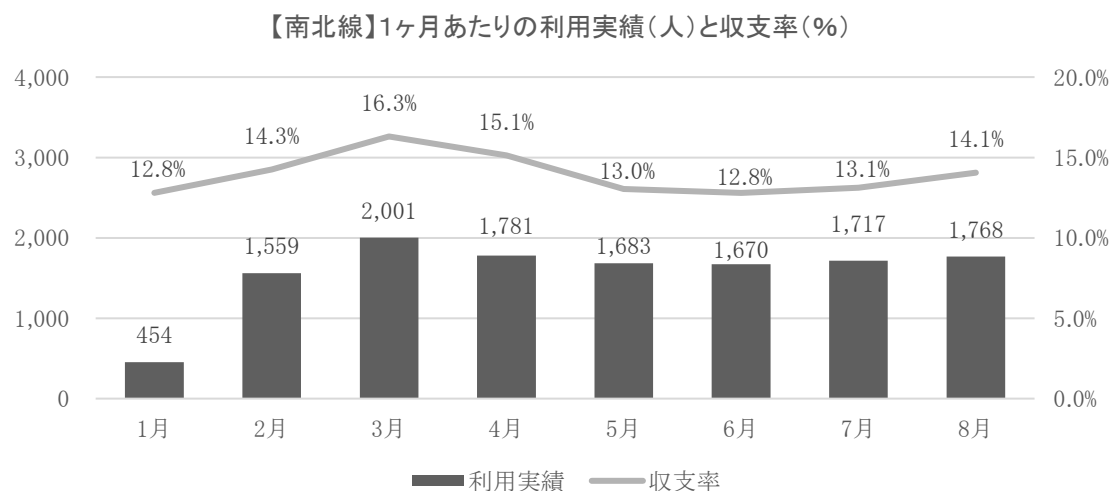
	収支率の設定案 (%)	左記収支率の場合の 目標利用者数 (人/月)
現状	3.9% (1月～8月の平均)	667 (1月～8月の平均)
案①	15.0%	2,700
案②	12.5%	2,250
案③	10.0%	1,800
案④	7.5%	1,350
案⑤	5.0%	900

確定した収支率に合わせた目標利用者数を達成できるよう、コミュニティバス循環線のダイヤの検討や活用促進方策を推進します。

<参考資料>

<南北線の利用実績>

南北線の月あたりの収支率は約13%~16%となっています。



※1月は再編後の23日~31日の利用実績と収支率

<公的資金が投入されている公共交通の収支率(R2~R4)>

令和3年度、4年度の収支率は新型コロナウイルス感染症の影響もあり低迷しています。

	R2	R3	R4
長泉・清水循環バス・ももタク収支率(%)	23.0%	13.9%	15.8%

<運行継続、運行見直し基準 事例>

運行継続、運行見直し基準を15%としている事例は次のとおり

【浜松市】

- ・地区内交通(地域バス)の維持基準 収支率16%以上

【呉市】(生活交通路線)

- ・路線維持基準 収支率:15%

4.コミュニティバス循環線の本運行移行基準の検討スケジュール(案)

コミュニティバス循環線の本運行移行基準の検討スケジュール(案)は以下の通りです。

時期	検討・協議内容
10月	地域公共交通協議会にて基準案の意見聴取
10月~11月	協議内容を踏まえた本運行移行基準案の検討
12月	地域公共交通協議会にて基準案を協議
令和5年12月 ~令和6年1月	協議内容を反映し、基準案を修正
2月	地域公共交通協議会にて承認

地域が主体となる移送サービス 導入マニュアル（案）

令和5年10月
長泉町

目次

はじめに	1
1 マニュアル策定の目的	1
2 本マニュアルの位置づけ	1
3 地域主体で移送サービス導入に取り組む意義	2
4 移送サービスの導入における連携・協働の必要性	2
第1章 マニュアル活用に関わる諸条件の確認	3
1 マニュアルの対象	3
2 対象とする運行形態	3
3 主体となる地域の単位	4
第2章 地域が主体となる移送サービスの検討手順	6
1 検討フロー	6
2 取組のステップに応じた各主体の役割と取組のポイント	8
Step 1 事前相談	8
Step 2 運行計画の策定	14
Step 3 実証運行	18
Step 4 本格運行・検証評価	24
第3章 町の支援制度等	28
1 町の支援制度	28
2 長泉町地域が主体となる移送サービス導入検討立候補制度実施要領（案）	28

1 マニュアル策定の目的

地域が主体となる移送サービスとは、通勤や通学、通院、買い物等の日常的な移動・外出に困難を感じている人、公共交通機関を利用するのが困難な人（移動困難者）を主な対象として、地域の町民が主体となり車両を使って移動や外出の支援を行うサービスのことです。

例えば、公共交通機関を利用することが困難なお年寄りが病院に行きたいときに、運転ボランティアが自分の車両で、お年寄りの自宅へ迎えに行き、病院まで車両に乗せて送り、再び自宅へ送るといったサービスが考えられます。

既に高齢者の生活支援の一環として移動支援が行われている実態があり、今後は地域が主体となる移送サービスに移行していくことも考えられます。

そこで、地域が主体となり町とともに移送サービスの仕組みを構築できるよう、サービスの具体的な検討手順や町による支援体制等を整理した導入マニュアルを作成しました。

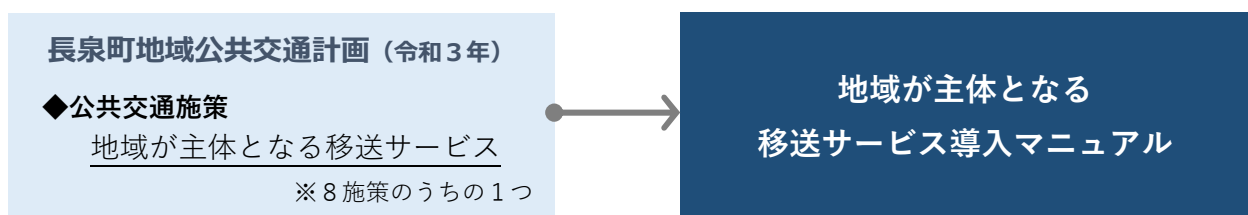
今後、当マニュアルを地域住民、交通事業者、行政など移動サービスに関わる方々に活用していただくことにより、効果的な移送サービス方策の選択、関係者同士の具体的な移動サービスの形の共有等が可能になり、さまざまな場面で連携・調整が効果的かつ円滑に進められることが期待されます。

一方で、地域や行政の担当者など関係者の交代により実施体制に変化が生じた場合でも、円滑な引継ぎや取組における実施水準の確保が可能になり、取組が継続的に実施されることも期待されます。

2 本マニュアルの位置づけ

令和3年に策定した「長泉町地域公共交通計画」においては、公共交通の役割として「住民等の移動に資する社会インフラ」、在るべき姿「地域特性に合った交通期間の組み合わせによる持続可能な公共交通体系」を掲げ、これらを実現するための具体的な施策として8つの施策が位置付けられ、その1つに「地域が主体となる移送サービス」があります。

本マニュアルは、地域が主体となる移送サービスの導入促進を図るために、移送サービスの仕組み、町による支援策を明らかにしつつ、この内容を町民、事業者及び行政内での周知を図るために策定するものです。



3 地域主体で移送サービス導入に取り組む意義

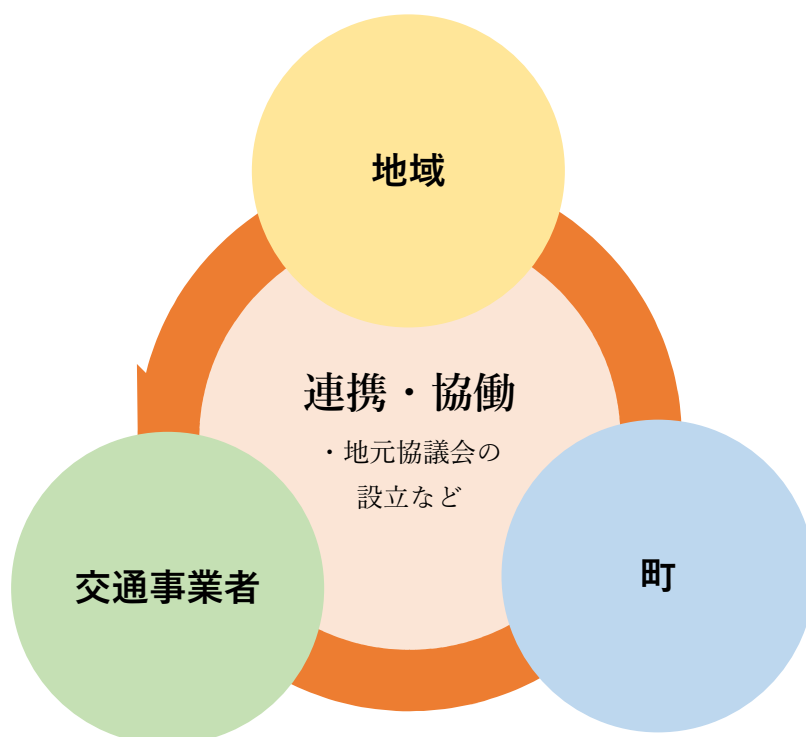
民間事業者により経営・運行される路線バスと異なり、「地域主体」で移送サービスの維持・確保の実現が図られることには、次のような意義があります。

- ・地域が主体となって移送サービスの形を検討することで、運行計画等に対する様々な意見を集約しやすく、地域住民の意向を踏まえた運行計画となり、合意形成を得やすい。
- ・地域固有の移動ニーズが把握しやすく、地域特性に応じた路線設定等につながり、地域にとって利便の良い生活交通となりやすい。
- ・地域が主体となって生活交通の維持確保に取り組むことにより、地域が運行させた“自分たちの生活交通として、「守り」「育てる」意識を持つことがしやすく、持続的な生活交通の確保につながりやすい。
- ・生活交通を維持確保することは地域の「誇り」や「愛着」につながりやすく、コミュニティの強化に寄与することが期待できるとともに、幅広い地域づくりにも結びつくことが期待できる。

4 移送サービスの導入における連携・協働の必要性

地域だけで移送サービスを導入する場合、煩雑な事務手続きや専門知識の習得など、様々な問題が生じてくると考えられます。このため、地域主体のもと、交通事業者、本町の3者の連携・協働により適切な役割分担の基で連携して取り組むことが重要です。

3者の連携を確実なものとするために、地域、交通事業者、町などが連携する長泉ならではの体制を整備し、運行事業を進めていくことも望まれます。



第 1 章 マニュアル活用に関わる諸条件の確認

本章においては、マニュアルの活用及び移送サービスの検討に係る諸条件を明確にします。本章で記載されていることを基本とし、活用及び検討を行ってください。

1 マニュアルの対象

本マニュアルの対象者及び活用方法は、マニュアル策定の目的を踏まえ、次のように想定します。

①移送サービスを導入しようとする地域（町民）

…地域において導入しようとする、移送サービスの手法の検討 等

②交通事業者

…地域が想定する移送サービスの手法の確認 等

③行政

…行政から地域への移送サービス導入を提案しようとする際の望ましい手法の検討 等

2 対象とする運行形態

(1) 地域が主体となる移送サービスの仕組み

地域が主体となる移送サービスは、買い物や通院などの日常生活に欠かせない移動手段として、さまざまな地域において、多様な運行形態で導入されています。

このうち運賃等の対価を得て有償で地域が主体となる移送サービスを行う場合、道路運送法の規定に基づいて実施する必要があります。（図表 1）

図表 1 地域が主体となる移送サービスに関連する道路運送法上の規定

区分	種類	種別	運行の態様別	代表的な運行形態	参入の手続き
旅客自動車 運送事業	一般旅客自動車 運送事業	(イ)一般乗合旅客自動車運送事業(乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)	ア 路線定期運行	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー(定時定路線型) ・高速バス 等	法 4 条許可
			イ 路線不定期運行 ウ 区域運行	・乗合タクシー(デマンド型)	
	(ロ)一般貸切旅客自動車運送事業(一個の契約により乗車定員 11 人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)	・貸切バス(チャーター)			

旅客自動車 運送事業	一般旅客自動車 運送事業	(ハ)一般乗用旅客自動車運送事業 (一個の契約により乗車定員 11 人未満 の自動車を貸し切って旅客を運送する 一般旅客自動車運送事業)	・タクシー(チャーター) 【時間制運賃等】	法 4 条許可
	特定旅客自動車運送事業 (特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅 客自動車運送事業)		・工場従業員の送迎バス ・スクールバス	法 43 条許可
【例外許可】国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業 者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 ア 災害の場合その他緊急を要するとき イ 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において一 時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定 して行うとき			・鉄道工事運休代替バス ・イベント送迎シャトルバス ・乗合タクシー等の実証運行 【実証運行時】	法 21 条許可
自家用自動 車による有償 の旅客運送	自家用有償旅客 運送	ア 交通空白地有償運送	NPO 等が行う有償運送	法 79 条登録
		イ 福祉有償運送		
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送		幼稚園送迎バス	法 78 条許可
	災害のため緊急を要するときに行う運送 (法 78 条関係)		-	-

注 1：表中の「法」は、道路運送法を指す

注 2：無償運送（自家用自動車による運送等）は、道路運送法の規制対象外

(2) 本マニュアルで対象とする運行形態

「(1) 地域が主体となる移送サービスの仕組み」で整理した結果を基に、本町における地域が主体となる移送サービスに適用可能な運行形態を次のように設定します。

【本町における地域が主体となる移送サービスの運行形態の対象】

- ①乗合タクシー（定時定路線）[バス車両を活用する場合を含む]
- ②乗合タクシー（デマンド型）[バス車両を活用する場合を含む]
- ③チャーター（貸切）
- ④タクシー
- ⑤交通空白地有償運送
- ⑥無償運送（ボランティア運送）

3 主体となる地域の単位

主体となる地域の基本単位は行政区（以下「区」という。）単位とし、複数の区や NPO 法人等が共同で主体となることも可能とします。

<参考：運行形態の概要とメリット・デメリット>

これらの運行形態について、概要及びメリット、デメリットは次のとおり。

図表2 地域が主体となる移送サービスに適用可能な運行形態の概要

運行形態	運行主体	概要	メリット等	デメリット等
①乗合タクシー (定時定路線) [バス車両を活用する 場合を含む]	バス、 タクシー 事業者	<ul style="list-style-type: none"> 路線を定めて運行し、運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時 	<ul style="list-style-type: none"> 事前登録や予約が必要ない 定時に目的地に到着 バスと同様の仕組みであり、高齢者にもわかりやすい 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者がいない場合でも運行するため、一定の需要がないと事業性が低下しやすい
②乗合タクシー (デマンド型) [バス車両を活用する 場合を含む]		<ul style="list-style-type: none"> 路線を定めて運行し、運行系統の起終点の時刻設定が不定となる形態、あるいは路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う形態 	<ul style="list-style-type: none"> 事前の予約により、利用者がいる場合のみ運行することから事業性を担保しやすい 	<ul style="list-style-type: none"> 事前予約を必要とするため、利用者にとって使いづらい 乗合となるため、希望する時刻に目的地に到着できるかどうか分からない
③チャーター (貸切)	貸切バス、 タクシー 事業者	<ul style="list-style-type: none"> 行政区等が貸切事業者からバスやタクシー車両を貸切り、運行する方式 乗客から直接運賃を収受することは不可 	<ul style="list-style-type: none"> 運行計画は基本的に自由に決めることができる(路線バス等が存在する場合は、利用者減による減便や廃止につながる可能性もあるので配慮が必要) 道路運送法上の新たな許可申請や届出は不要 	<ul style="list-style-type: none"> 乗客から直接運賃を収受できないため、別途財源確保が必要(利用者の割り勘等による場合は、利用人数により一人当たりの負担額が変化することになる(運賃のように決まらない))
④タクシー	タクシー 事業者	<ul style="list-style-type: none"> 路線や時間を定めず、予約時等に運行 メーター等の表示額により運賃を支払う距離制運賃や、実拘束時間に応じて支払う時間制運賃等がある 	<ul style="list-style-type: none"> いつでもどこへでも行くことが可能 	<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシーなどに比べ料金が割高
⑤交通空白地有償運送	NPO 等	<ul style="list-style-type: none"> 過疎地域などバスやタクシーなどの公共交通機関だけでは十分な輸送サービスが確保できない場合、NPO法人等*が営利とは認められない範囲の対価によって行う輸送サービス 	<ul style="list-style-type: none"> 移送サービスの事業性が低い過疎地域の移動手段として活用可能 自家用自動車による有償運送が可能 2種免許がなくても、講習を受ければ運転可能 路線定期運行でもデマンド型でも運行可能 	<ul style="list-style-type: none"> 運転者や車両の確保、組織・管理体制の整備、輸送実績報告などを実施主体自らが行う必要がある 利用者は事前の会員登録が必要
⑥無償運送(ボランティア運送)	地域	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車を使用して無償で運送する方式 乗客から直接運賃を収受できない(燃料代等の実費は収受できる場合あり) 	<ul style="list-style-type: none"> 運行計画は基本的に自由に決めることが可能 道路運送法上の新たな許可申請や届出は不要 	<ul style="list-style-type: none"> 自らが運転するので、車両や運転手の確保、事故時の対応などが必要

※交通空白地有償運送の運行主体：市町村、NPO、一般社団法人又は一般財団法人、地方自治法に規定する認可地縁団体(町内会・自治会が不動産登記等を行うために法人化の認可を受けた団体)、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、営利を目的としない法人格を有しない社団であって代表者の定めがあるもの

第2章 地域が主体となる移送サービスの検討手順

1 検討フロー

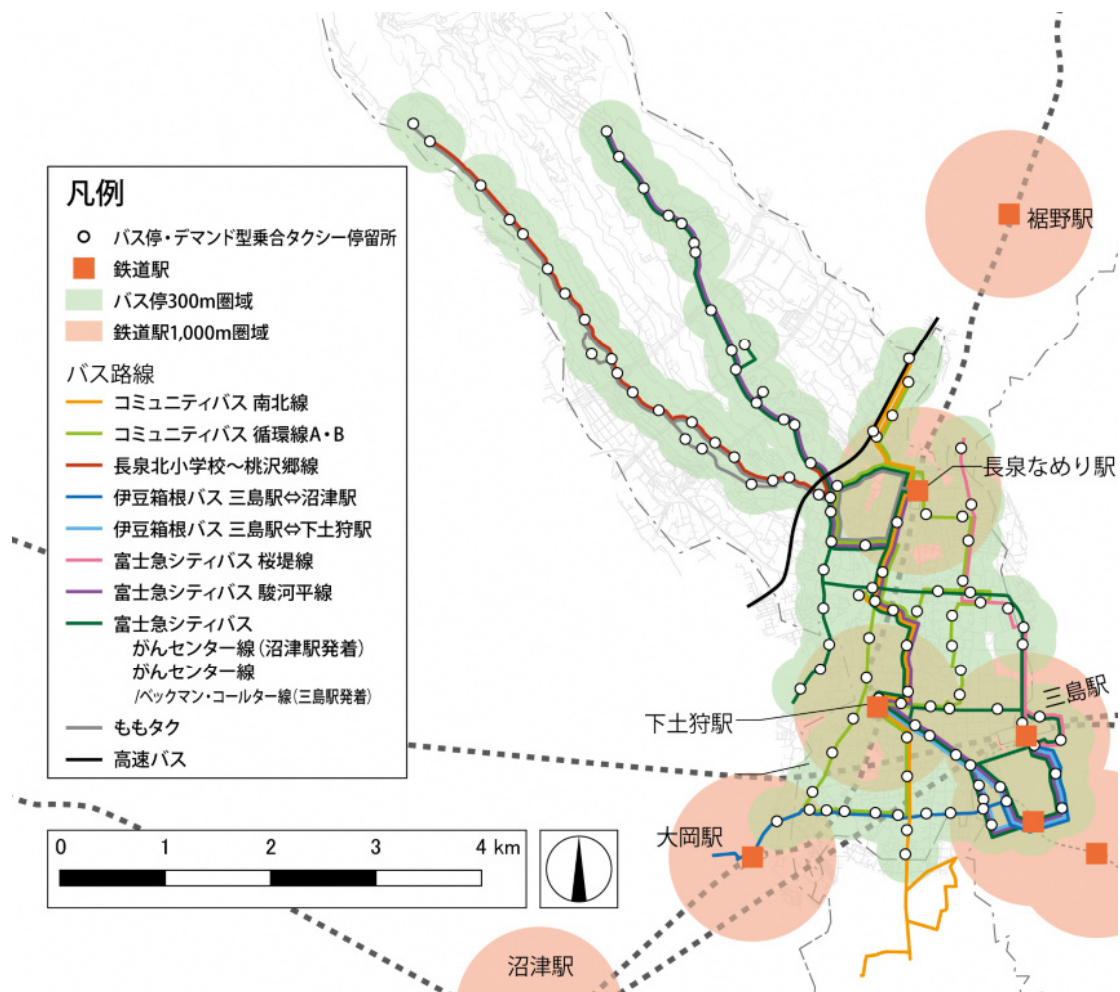
本町において、地域が主体となる移送サービスの導入を検討する際は、その地域に既存の公共交通機関が存在する場合には、まず、その公共交通機関を維持する施策を展開することを基本とします。ただし、既存の公共交通機関が存在する場合であっても、公共交通機関を利用するのが困難な人を対象とするなど既存の公共交通機関への影響が少ない場合には移送サービスを検討することができます。

それ以外の地域（公共交通空白地[※]）においては、その地域の特性を踏まえ、その地域に適した運行形態等を選択していきます。

その検討手順は次ページの4つのステップに沿って進めていきます。（図表4）

※公共交通空白地とは、鉄道駅から1,000m、バス停・デマンド型乗合タクシーの停留所から300mのいずれの範囲より外側の地域のことをいいます。（図表3の色のついていない地域）

図表3 公共交通空白地



図表4 検討フロー

Step 1 事前相談 (P8~13)

取組の流れ
(1)移送サービス導入の発意・検討 (P8)
(2)住民アンケートの実施 (P9)
(3)移送サービス導入の取組実施の判断運行形態の決定 (P10~11)
(4)運行形態(案)の決定、運行事業者との事前相談 (P12~13)



Step 2 運行計画の策定 (P14~17)

取組の流れ
(1)地元協議会の設立・運営 (P14)
(2)移送サービス導入検討申請手続き・協定締結 (P15)
(3)運行計画(案)の検討・合意形成 (P15~17)



Step 3 実証運行 (P18~24)

取組の流れ
(1)実証運行の準備・周知 (P18~19)
(2)実証運行の実施・利用実態調査等の実施 (P20~21)
(3)運行計画の改善・本格運行移行の判断 (P21~23)
(4)地域公共交通協議会における協議 (P23~P24)



Step 4 本格運行・検証評価 (P24~27)

取組の流れ
(1)本格運行の準備・周知 (P24)
(2)利用促進・資金確保 (P25~P26)
(3)本格運行の実施・本格運行結果の分析・運行計画の改善 (P27)
(4)事業実施に伴う手続き (P27)

2 取組のステップに応じた各主体の役割と取組のポイント

ここでは、取組のステップに応じた各主体の役割を整理するとともに、各主体が取組を行う際の参考となるよう、ポイントなどを掲載しています。

Step 1 事前相談

(1) 移送サービスの発意・検討

○地域において地域が主体となった移送サービスを進めるか否かについて、地域が主体となり、町の助言や情報提供を得て方向性を検討します。

<各主体の役割>

地域	<ul style="list-style-type: none">・地域の移送サービスに対する問題意識を持ち、地域の大まかなニーズを把握します。・(町の制度名)を理解し、地域が主体となって取組を進めるかどうか検討します。・必要に応じ、町職員が地域に出向き、町の移送サービスの支援に関する取組などについて話をする「ふれあい出前講座」に申し込みます。
事業者	—
町	<ul style="list-style-type: none">・地域の方々からの相談を受け、適宜、アドバイスをを行います。・協議記録を作成し、関係者と情報共有します。・地域の要請により「ふれあい出前講座」を行います。

◆地域の大まかなニーズの把握方法

○把握方法

- ・高齢者のニーズに関しては、シニアクラブや地域包括支援センターの生活支援コーディネーター等に聞き取りを行う方法があります。
- ・障がい者のニーズに関しては、地区社会福祉協議会や民生委員に聞き取りを行う方法があります。

○地域の移送ニーズの例

- ・家からバス停までは高低差があり、バス停まで歩けないので、家の前まで車で来てほしい。
- ・自家用車を持っているが運転するのが怖いため、診療所まで代わりに運転してもらいたい。
- ・自家用車を手放したので、買物で重い荷物のあるときだけ誰かに運んでほしい。
- ・通院時に診療所までの運転と付き添いを頼みたい。
- ・慢性腎臓病で2日に1回は透析が必要であり、バスでは行けないためタクシーで通院しているが経済的な負担が大きい。
- ・子どもに習い事をさせたいがバスが運行していない時間帯で、送迎も難しいため、子どもだけで乗れる移動手段がほしい。

◆ふれあい出前講座について

- ・長泉町では、地域が主体となった移送サービスに限らず、住民参画のまちづくりをテーマとして、町の職員及び地域人材を講師として派遣する事業を実施しています。講座では、行政の取り組み状況の説明や専門知識を生かしたお話をします。



長泉町 HP
ふれあい出前講座

(2) 住民アンケートの実施

- 地域が主体となった移送サービスの導入について、地域住民の意向を把握するためにアンケート調査を実施します。

<各主体の役割>

地域	・地域のニーズをより詳細に把握するため、アンケートを実施します。 ・アンケート内容や分析などについて、町へ相談します。
事業者	—
町	・住民アンケートの設問項目などに関する相談に応じます。 ・アンケート結果の分析などに協力します。

◆住民アンケート実施ポイント

○対象者

- ・移送サービスの導入を検討している地区への全戸配布を基本としつつ、費用や配布・回収作業などを踏まえ検討します。
- ・情報が過大にならないよう、全戸配布する場合は、各世帯に1部配布し、代表者一人に（利用が見込まれる高齢者など）回答してもらうなどの調整が望まれます。

○基本的な調査事項

個人属性	年齢、性別、免許の有無、バス停まで歩けるかなど
現状把握	買い物、通院など目的ごとの現在の行先、移動手段、出発・帰着時間、頻度など
運賃	利用してもよいと思う運賃、上限運賃など
意向	移送サービス導入による利用意向の有無
その他	自由意見など

○回答形式

- ・アンケートは、回答のしやすさや集計作業のしやすさを優先して、選択式を基本とし、必要に応じて記述形式とすることが望まれます。

○アンケートの配布・回収・集計

- ・アンケートは、回収率の向上や経費の節減を図るため、行政区を通じて配布・回収することが望まれます。回答結果は、グラフ・表など視覚的に状況把握がしやすいように集計・加工することが望まれます。

(3) 移送サービスの導入の取組実施の判断

- アンケート結果を踏まえ、地域が主体となった移送サービスについて、具体的に取組むことを前提として実験運行を実施するか否かを判断する。

<各主体の役割>

地域	・他の地域における取組事例、アンケート結果等による地域のニーズなどをもとに、移送サービス導入に向けた取組実施の判断を行います。
事業者	—
町	・地域の方々からの相談を受け、適宜、アドバイスをを行います。

◆移送サービス導入に向けた取組を実施するか否かの判断に当たっての確認事項

○判断材料に不足はないか？

- ・住民アンケートだけで判断しかねる場合は、関係者へのヒアリングなど、適宜、必要な情報を収集して、適切な判断ができるように努めることが大切です。

○移送サービスに関するニーズを適切に把握できているか？

- ・移送サービスはあるに越したことはないという考えが働き、アンケートで「利用する」の回答が多くても、現実的にはそれほど利用されないことが多々あります。移送サービスの利用意向や運賃、運行時間等のアンケート結果から、総合的に判断することが大切です。

○地域主体による移送サービスの導入を検討することが妥当か？

- ・本町の多くの地域においては、既存の路線バスやデマンド型乗合タクシーが運行されています。地域に既存の公共交通機関が存在する場合には、まず、既存の公共交通機関の活用あるいは改善策の検討をすることが望まれます。
- ・地域に公共交通機関が存在する場合、これらと競合する移送サービスを行うことはできません。予めアンケート等で「バス停やデマンド型乗合タクシーの停留所まで歩けない方」など、移動に制限を受ける交通弱者を把握した上で、既存の公共交通機関と競合しない移送サービスを検討し、その移送サービスに関して取組実施の判断を行いましょう。
- ・地域が主体となって移送サービスを導入する取組は、地域住民の利便性を高めるだけでなく、地域づくりにもつながることから、地域の大きな財産になります。
一方、安定的な継続運行のためには、労力と金銭的負担が生じる可能性もあります。このため、既存の公共交通が活用できないか、あるいは他に考えられる効果的な対応策がないかという点について、慎重に見極めることが大切です。

○移送サービス以外のサービスを活用できないか？

- ・移送サービスの導入目的はさまざまですが、実態として買い物や通院の利用者が多くを占めます。移送サービスの主たる利用者である高齢者は、買い物目的での外出が多いものの、生活上の不便な点としても買い物を挙げるケースが多く、高齢者になるほど買い物が困難になることが分かります。
- ・移送サービス導入の取組実施について判断する際は、買い物困難者に対するサービス等の活用についても検討することが望まれます

<参考 買い物困難者に対するサービスの種類と概要>

区分	サービス等の種類	概要	メリット	デメリット
① 商品を受け取る	移動販売	・食料品や日用品等を移動販売するサービス	・商品を実際に見て選ぶことができる ・住民に「集う」きっかけができるため、コミュニケーションを促進する効果が見込める	・店舗と比べ商品数が少なく欲しい商品が品切れになることもある ・巡回する日程・時間があらかじめ決められており、自分が好きな時間に買い物をすることができない
	宅配サービス・買い物代行	○店舗購入品の宅配サービス ・店舗で購入した商品を配達するサービス ○注文を受けた商品の宅配サービス ・インターネット・電話・FAX等で注文を受けて配達するサービス ○配食サービス ・宅配のお弁当や材料が送られてくるサービス ○買い物代行 ・利用者の代わりに買い物を請け負うサービス	○宅配（店舗購入品） ・自分の持てない商品でも届けてもらえる ・商品を実際に見て選ぶことができる ○宅配（注文品を宅配、配食）・買い物代行 ・外出が困難な場合でも利用することができる ・インターネットであれば24時間発注できるなど、自分の都合に合わせて注文ができる	・買い物したものをすぐに持って帰れない ・受取時間に家にいなければならない ・商品自体を自分の目で確かめながら選べない ・注文から配達に時間がかかり、ほしいときにすぐに商品が手に入らない場合がある ・注文方法がインターネットに限られる店舗があり、その場合、インターネット非利用者は活用できない
② 店への移動手段を確保する	移動支援	・乗合タクシー等の運行、店舗への送迎サービス	・乗合タクシー等は、買い物だけでなく、通院など他の施設への移動にも活用できる ・店舗で実際に商品を見ながら買い物することができる	・停留所まで距離がある人は利用が困難な場合がある ・自分の持てる範囲でしか買い物することができない
③ 店を作る誘致する	朝市・店舗誘致等	・食料品・日用品等の販売を行う小型店舗や朝市などの運営・誘致	・商品を実際に見て選ぶことができる ・住民に「集う」きっかけができるため、コミュニケーションを促進する効果が見込める ・営業時間であれば、いつでも買い物に行ける	・朝市や店舗を地域で運営しようとする場合、自ら新たに商品の仕入れ先を確保することが必要である ・新たに店舗を設置する場合、他の方法に比べ、店舗の取得・貸借費用、陳列什器や冷蔵庫、冷凍庫などの初期投資に費用が必要となる可能性がある

(4) 運行形態（案）の決定、運行事業者との事前相談

○地域は、事業者や町と調整しつつ、地域が主体となった移送サービスの運行形態について決めていきます。

<各主体の役割>

地域	<ul style="list-style-type: none">・エリア毎の運行形態の考え方（図表5）を参照し、運行対象となる地域が主にバスでサービスするエリアか、既存路線バスに加えデマンド交通でサービスするエリアかを把握し、地域住民の意向を踏まえて運行形態（案）を決定します。・町と連携して運行形態を検討した上で、移送サービスの導入に向けて運行事業者と事前相談を行います。
事業者	<ul style="list-style-type: none">・事前相談に協力します。
町	<ul style="list-style-type: none">・地域と連携して運行形態を検討した上で、運行事業者の確保に向けて交通事業者と事前相談を行います。・運行事業者を確保する前に静岡県タクシー協会・静岡運輸支局などと協議（地域の交通事業者の利害調整等）を行います。

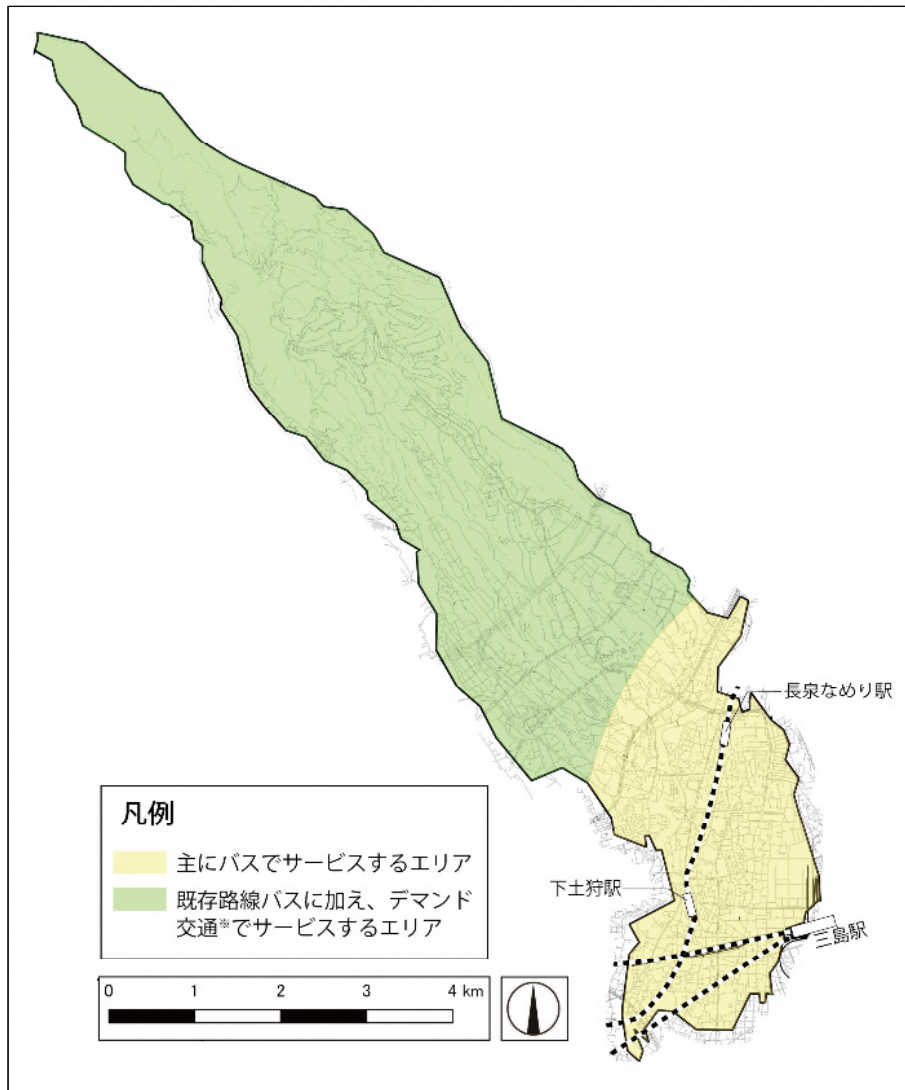
◆エリア毎の運行形態の考え方

- ・移送サービスの運行形態は、主に、決まったルートとダイヤで運行する「定時定路線型」と予約に応じて運行する「デマンド型」に分けられます。
- ・長泉町地域公共交通計画に基づき、本町においては、主にバスでサービスするエリアでは、「定時定路線」を基本とし、対象者が少ないなど需要が見込めない場合には、「デマンド型」について検討します。また、既存路線バスに加え、デマンド交通でサービスするエリアでは、「デマンド型」を基本として検討します。
- ・「定時定路線」「デマンド型」のどちらにおいても、既存の交通事業者との競合を回避するため、区域、対象者、目的地の限定、既存バス路線への接続などについて、制約があることが基本となります。

※次ページ図表参照

イラスト・写真・事例など

図表5 主にバスでサービスするエリア、デマンド交通*でサービスするエリア



*：デマンド交通は、需要のある時のみ予約を受け運行する公共交通であり、デマンド型乗合タクシー、タクシー車両を活用した新たな移動サービス、地域が主体となる移送サービス等です。

図表6 エリア毎の運行形態の考え方

	【定時定路線】 ①乗合タクシー (定時定路線) ③チャーター (貸切)	【デマンド型】 ②乗合タクシー (デマンド型) ④タクシー	【定時定路線・デマンド型の両方に対応可能】 ⑤交通空白地有償運送 ⑥無償運送
主にバスでサービスするエリア	◎	△ 定時定路線では需要が見込めない場合等	※
既存路線バスに加え、デマンド交通でサービスするエリア	×	◎	○

※無償運送は可能、交通空白地有償運送は長泉町地域公共交通協議会にて協議が調べば可能

Step 2 運行計画の策定

(1) 地元協議会の設立・運営

○地域が主体となった移送サービスの実施について、多様な関係者と協議を進めていくため、あるいは実証運行等を実施していくために、事業者や町も参画する地元協議会を設立します。

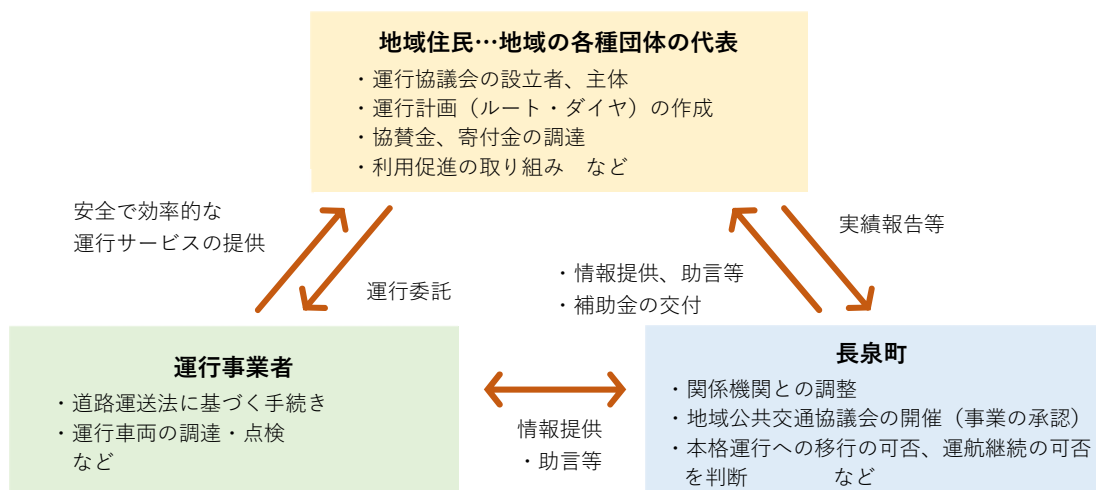
<各主体の役割>

地域	・地域の各種団体（地区社会福祉協議会、行政区、シニアクラブなど）の代表者、利用者、運行事業者、町などが参画する「地元協議会」を設立し運営します。
事業者	・地元協議会に参画します。
町	・地元協議会に参画し、運営の補助を行います。

◆地元協議会設立のポイント

- ・移送サービスの導入にあたっては、利用者である地域が一体となり、継続的に取組を進めていく必要があります。また、導入後は、適宜地域の意見を集約し、運行計画の策定や改善等を行う必要があります。これらの協議や検討を地域、事業者、町が連携・協力して進めていくために、地域で地元協議会を設立することが望まれます。
- ・地元協議会のメンバーは地域の各種団体（地区社会福祉協議会、行政区、シニアクラブなど）の代表者が主体となり、運行事業者、町などが参画します。それぞれが役割分担を十分に認識しつつ、当協議会を調整の場として活用するなどして、各主体が連携しながら実施していくことが最適な移送サービス導入の成功につながるためのポイントです。
- ・協議会の設置については、本町が地域主体による取組と認めた上で支援を継続します。
- ・運行計画の策定や改善の際には、利用者の意向が重要であることから、利用者の協議会への入会、運行事業者から利用者の意向把握など、協議会に利用者の意見を反映できる仕組みや体制づくりが求められます。
- ・地元協議会の設立後は、随時地元協議会を開催し、運行計画の策定・改善の議論や本格運行移行の決定などを行うことになります。

図表7 地元協議会のイメージ



(2) 移送サービスの導入検討申請手続き・協定締結

○地域から町に、地域が主体となった移送サービスの導入を具体的に進める申請書を提出し、地域と町で協定を締結します。

<各主体の役割>

地域	<ul style="list-style-type: none">・「長泉町地域が主体となる移送サービス導入検討立候補制度実施要領」(P28 参照)に基づき、移送サービス導入検討申請書を町へ提出します。・町から、導入検討の決定を受けた後は、実証運行の実施に関する協定書を締結します。
事業者	—
町	<ul style="list-style-type: none">・地元協議会から移送サービス導入検討申請書の提出を受けた場合、「長泉町地域が主体となる移送サービス導入検討立候補制度実施要領」に基づき、導入検討の可否を決定します。・協定書の案を作成の上、地元協議会と実証運行に関する協定書を締結します。

イラスト・写真・事例など

(3) 運行計画(案)の検討・合意形成

○既に決定している運行形態を基に、ルート、ダイヤ、運賃などの運行計画案を作成するとともに、地元協議会において合意形成を図ります。

<各主体の役割>

地域	<ul style="list-style-type: none">・アンケート結果等をもとに、運行計画(案) (ルート・ダイヤ・運賃等) を作成します。・地元協議会で運行計画(案) について合意形成を行います。・停留所の設置について関係者の承諾を得ます。
事業者	<ul style="list-style-type: none">・狭い道路の通行、ダイヤの設定など運行事業者の視点から、運行計画(案) を作成します。・実際にルートを試走するなど、運行に際して支障がないか確認します。・実証運行実施の判断、運賃の設定等を検討するため、運行概算経費を算出します。
町	<ul style="list-style-type: none">・アンケート結果等をもとに、運行計画(案) の作成を支援します。・関係機関(警察、既存交通事業者、静岡運輸支局、タクシー協会等) と調整します。

◆運行計画の作成ポイント

- ・運行計画の作成は、以下のポイントに留意して検討して下さい。

○基本要件を整理する

- ・A~Fの基本要件は、順番に検討を進める必要はなく、手のつけやすい要件から整理して構いません。

A：目的地とルート

- ・目的に見合った目的地・ルートの設定を行います。目的地が遠すぎたり、経由地が多すぎたりすると、運行時間が長くなり利用者にとって不便になります。デマンド型の場合は、経路を明確に決める必要はありません。

B：運行時刻（便数）

- ・利用目的に合わせて運行時刻の設定を行います。通院目的の移送サービスであれば診察開始時刻、買い物支援目的であれば買い物先の滞在時間を考慮し帰りの時刻を設定するなど、なるべく多くの利用者が利用しやすい時刻に設定することが望めます。

C：乗降地点（停留所、停車場、ミーティングポイントなど）

- ・利用者数が少ない場合は、乗降地点を設定せず、自宅前や自宅敷地内を乗降地点とすることも可能です。利用者が多い場合は、ルートに沿って停留所を設置すると効率化が図れます。中間的に、集落内に複数の乗降地点を設ける方法もあります。

D：車両

- ・車両は移送サービスの目的に合わせた検討が必要です。少人数の場合は、タクシー車両や自家用車を活用したほうがバスよりも安価に移送できます。

E：運賃（利用料金）

- ・仮称：長泉町地域の移送サービス支援要綱（検討中）より、移送サービスを継続するためには、運賃収入と協賛金等で1/3を賄う必要があります。そこで、想定される運行経費の1/3を「想定収入目標」とし、アンケート調査などから求めた「想定利用者数」で割ることで、運賃が算出されます。

$$\frac{\text{想定運行経費} \times 1/3}{\text{想定利用者数}} = \text{想定運賃}$$

- ・この他、アンケート調査にて「利用者が見込める運賃」を調査し、運行経費の1/3を達成できるよう、「目標利用者数」を設定することも考えられます。
- ・運賃は「運収入目標」「(想定・目標)利用者数」のバランスを考慮して設定し、想定の実行行かなければ実証運行中に変更することも必要です。

F：情報提供

- ・さまざまな手段で、実証運行の実施を地域住民にアピールすることが大切です。時刻表やルートに乗降地点への掲示をはじめとし、チラシの戸別配布、回覧や町HPでの情報発信、記者クラブへの情報提供などさまざまな手段を活用することが求められます。

○地域ごとに調整する

- ・基本要件の A~D は、アンケート調査などから把握した利用者の希望を満たす観点で検討を進め、その実現のための手段を選びましょう。
- ・道路運送法ではさまざまな運行形態を認めていますので、町、静岡運輸支局、運行事業者等と相談して調整しましょう。

【事例】山形県南陽市沖郷地区のコミュニティ交通「おきタク」

- ・山形県南陽市沖郷地区は、地区のほとんどが交通空白地でしたが、地域住民自らが検討協議し、タクシーを活用した「おきタク」を導入。市と協議会で運行経費を折半して運営しています。

対象者：60 歳以上の沖郷地区在住者

運行時間：平日 8 時から 17 時

運行範囲：自宅からおきタクのりば間の移動限定

(おきタクのりば：医療機関、商業施設、金融機関、公共機関延べ 54 箇所)

利用料金：1 回 500 円 (片道)

運行車両：タクシー車両 (セダン型)

利用方法：あらかじめ登録カードを発行してもらい、乗車前日までに予約、登録カードを提示の上利用、利用後 500 円を支払い

① 地域住民による主体的な活動

- ・沖郷地区地域公共交通検討会を設立し、実証運行までの約 1 年で 14 回の検討会 (部会含む) を開催し、60 歳以上を対象としたアンケート調査、先進地視察等を実施しました。
- ・その後検討会を運行協議会に再編成し、運行内容の検討、地区負担金と市補助金の負担区分を検討し、主体的に活動しています。



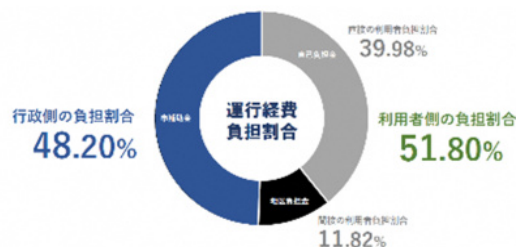
おきタク 車両 (南陽市 HP)

② タクシーを活用した運行

- ・タクシー会社の配車システムを活用することで、車両、コールセンター等の固定費を抑え、低コストで運行できるようにしています。

③ 協議会を調整役とするコストシェアリング

- ・利用料金による収入だけでなく、地区の全世帯から一戸 200 円の地区負担金を徴収し、市と協議会の負担割合を約 50% ずつ (年により負担率は若干変動) とすることで、市と地域住民の両方の主体性を維持する仕組みが作られています。



運行実績の概況 (R3.9 末)
(沖郷地区地域公共交通運行協議会
南陽市みらい戦略課 資料)

道路運送法

第二十一条 一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。

- 一 災害の場合その他緊急を要するとき。
- 二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

◆実証運行期間

- ・実証運行は、仮称：長泉町地域の移送サービス支援要綱（検討中）に基づき3年間実施することができます。
- ・運行計画（案）が適切か否かは、長期的に実証運行することにより判断しやすくなることから、出来る限り3年間実施することを想定し、必要な検討や準備を進めていくことが望まれます。

◆車体表示について

- ・実証運行で使用する車両は、運休日や運行時間帯以外の時間には一般の乗用タクシーとしても活用することも考えられます。
- ・簡易に切り替えができ、かつ一般の乗用タクシーとの見分けがつくよう、実証運行時では、車体マグネットシートに実証運行の名称を明記するなどして、車体に掲示する例が多くあります。



車体表示の例

（出典：広報ながいずみ No.1324）

◆周知について

- ・利用状況をニュースレターにまとめ、回覧や地域内で掲示することにより地域で周知を図る必要があります。あわせて、移送サービスの重要性等についても発信し、利用促進に繋げていくことが求められます。
- ・実証運行の期間は、わかりやすい目標値（1日又は1便当たりの平均利用者数等）を設定し、達成度等を発信することで、地域住民は理解しやすくなります。

(2) 実証運行・利用実態調査等の実施

○決定した運行計画（案）に基づき実証運行を実施するとともに、あわせて、利用者数などの利用実態調査、利用者意向調査、住民アンケート等を行います。

<各主体の役割>

地域	<ul style="list-style-type: none">・運行計画（案）に基づき実施運行を実施します。・利用促進、地域住民への周知方策を進めます。・利用者の意向調査、地域住民へのアンケート調査を実施します
事業者	<ul style="list-style-type: none">・運行計画（案）に基づき実施運行を実施します。・利用者の乗降場所、人数を記録します。・運行時に得られる利用者の意見を聞いておきます。
町	<ul style="list-style-type: none">・運行計画（案）に基づき実施運行を実施します。・予算の範囲内で収支不足額（実証運行に係る経費－運賃収入）を支援します。・利用状況の集計を支援します。・地域が主体となって実施する利用実態調査やアンケート調査の実施を支援します。

◆利用者意向の把握方法

- ・移動サービスの利用者意向を実証実験中に把握しておくことは、本格運行に移行する際の重要な情報となることから、意向把握の実施は重要な作業です。
- ・利用者意向の把握方法の手法は、①アンケート調査、②利用者へのヒアリング及びグループヒアリング、③「意見ポスト」設置による意見収集などの方法があります。

◆利用状況の把握方法

- ・利用者の実態調査は、運行計画改善の検討時に貴重な資料となります。
- ・毎日の利用状況を把握しておけば、便別・曜日別・天候別などの分析ができ、運行計画の改善に役立ちます。

日付	曜日	天候	乗務員名
令和5年10月6日	金	晴	長泉 太郎
始発	終着	始発時刻	利用者数記録欄
〇〇区公会堂	△病院	10:00	5人
△病院	〇〇区公会堂	12:00	3人

◆住民アンケート

- ・基本的には Step1 (2) (P 9 参照) における手順と同じですが、既に移送サービスを実施しているため、利用促進策の検討や運行計画の改善を目的としたアンケートになります。また、本格運行を実施するかどうかの判断材料にもなります。さらに、アンケート調査自体が、地域が主体となった移送サービスの PR にもつながります。
よって、アンケートは、利用状況や問題点・改善点を適切に把握できるような設問にすることが求められます。
- ・アンケート調査は、1年に1回などの頻度で行うことが考えられます。

【基本的な調査事項】

個人属性	年齢、性別、免許の有無、居住地区など
現状把握	移送サービスの浸透度、利用経験（意向）、利用頻度、利用目的、利用日・時間帯など
改善点（新たなニーズ）の把握	周知方法、運行コース、停留所、ダイヤ、運行日、運賃など
その他	自由意見など

(3) 運行計画の改善・本格運行移行の判断

- 実証運行時の利用実態調査やアンケート調査結果を踏まえ、本格運行へ移行するか否かを検討するとともに、本格運行する場合は、運行計画の改善について検討します。

<各主体の役割>

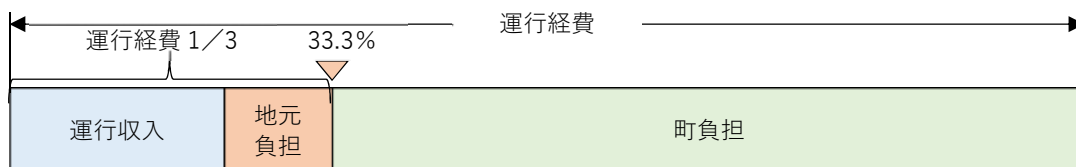
地域	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実績、地域や利用者アンケートの結果等を基に、必要に応じて運行計画改善案を検討します。 ・地元協議会で運行計画改善案について合意形成を図ります。 ・利用実績、アンケート結果等をもとに、本格運行移行の判断を行います。
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・狭い道路の通行、ダイヤ設定など運行事業者の視点で、運行計画改善案を検討します。 ・(路線等を変更する場合) 実際に運行してみても、支障がなければ、路線を変更する1か月前までに変更届を静岡運輸支局へ提出します。
町	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の分析結果などに協力し、運行計画改善案の検討を支援します。 ・(路線等を変更する場合) 関係機関(所轄警察署、既存交通事業者、運輸局など)と調整します。

◆運行計画改善の考え方

- ・移送サービスの継続的实施のために、収支率の向上や利用者拡大に繋がるよう、利用者の少ない便や停留所の廃止による運行経路の短縮、ニーズの高い路線や目的地の再設定等を行うことが望まれます。
- ・地域が主体となった移送サービス導入の意義や必要性をより共有するために、事前に運行計画の見直し基準を数値化して設定しておくことも有効です。
(例:「平均利用者数が1便当たり1人未満の便は時刻変更」など)

◆費用負担のルール

- ・本町では、仮称：長泉町地域の移送サービス支援要綱（検討中）に基づき地域主体の移送サービスを本格運行する際の費用負担のルールとして、町の負担は運行経費の2/3までを上限とし、残り1/3を運行収入（運賃収入、沿線の企業・店舗等の協賛金）で確保できない場合は、不足分を地域で負担することとします。これは、地域で利用促進を図り、公共交通を「守り」「育てる」という意識を醸成するためのものです。



◆本格運行移行の判断

- ・実証運行の利用状況やアンケート結果から、移送サービスの地域における有効性や妥当性について分析します。また、運行収支やその他の見込み収入なども踏まえ、移送サービスを継続的に推進できるかどうか分析します。

○本格運行移行の判断のポイント

- ・実証運行の段階では、運行収支の赤字が見込まれる場合がほとんどです。しかし、スポンサーを付けたり、車内に広告掲示をすることなどにより、赤字を地域で賄う事例も多くあります。（P26 参照）
- ・本格運行移行の判断にあたっては、移送サービス導入の目的を踏まえ、導入タイミング、運行形態の妥当性、将来にわたる金銭的負担、地域の協力体制などについて考慮し、総合的に判断する必要があります。
- ・無償運送の地元負担分を行政区の区費で賄う場合、移送サービス利用者、非利用者も同額の区費にする必要があります。利用者とは非利用者で区費に違いを出すと、区費の差額が運送の対価とみなされるため、道路運送法4条による許可や79条の登録が必要となります。

道路運送法

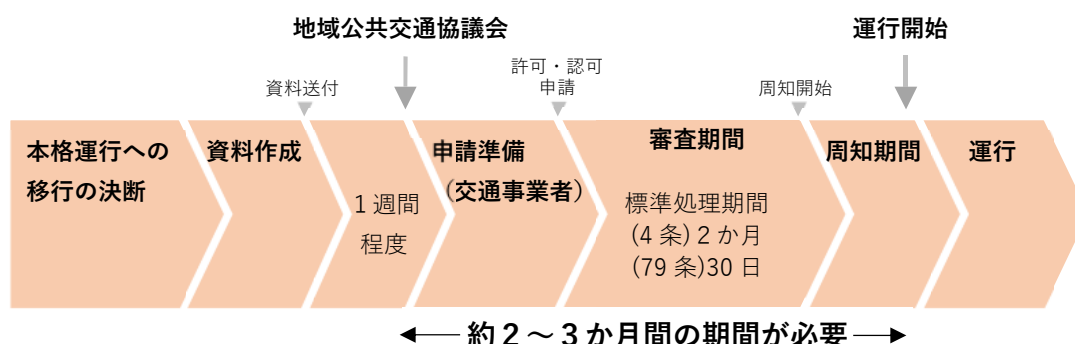
第四条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別について行う。

第七十九条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

◆本格運行移行への決定時期

- ・本格運行への移行の決断は、地域公共交通協議会の開催や静岡運輸支局の標準処理期間を考慮すると、本格運行開始の約3か月前までに行うことが望まれます。このため、少し早めの段階から、静岡運輸支局に確認を行いながら決定時期を決めていきます。
- ・本格運行への移行を断念した場合は、静岡運輸支局への届出を行うとともに、利用者への周知期間を経て、速やかに運行を廃止することになります。



(4) 地域公共交通協議会における協議

- 「長泉町地域公共交通協議会」において、地域が主体となる移送サービスの本格運行について、協議調整します。

<各主体の役割>

地域	・地域公共交通協議会にオブザーバーとして参加し、委員の質問等に対応します。
事業者	・地域公共交通協議会にオブザーバーとして参加し、委員の質問等に対応します。
町	・地域公共交通協議会に諮る資料を作成するとともに、協議会を開催します。

◆本格運行移行の留意点

- ・有償で本格運行への移行を決断した場合、本格運行を開始する3ヶ月前までに、長泉町地域公共交通協議会で合意を得る必要があります。
- ・無償運送の場合は、合意を得る必要はありませんが、報告等が求められる場合があります。

◆長泉町地域公共交通協議会とは

- ・長泉町地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）とは、道路運送法および地域公共交通の活性化および再生に関する法律の規定に基づき、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項並びに計画の作成および実施に関し必要な事項を協議する協議組織です。
- ・協議会は、道路運送法及び地域公共交通の活性化および再生に関する法律の、二つの法律に基づく組織として規定されています。

- ・町内で有償の移送サービスを行う場合、既存の地域公共交通に影響を及ぼすことが考えられるため、協議会にて協議や報告を行わなければなりません。
- ・無償で運行を行う場合でも、既存の地域公共交通に影響を及ぼすと考えられる場合は、地域公共交通協議会にて協議や報告を求められる場合があります。

Step 4 本格運行・検証評価

(1) 本格運行の準備・周知

○地域が主体となった移送サービスの本格運行実施にあたり、必要な準備を進めるとともに、地域住民及び関係者に周知を図ります。

<各主体の役割>

地域	・実証運行時と同様、チラシを作成、配布するなど、地域への周知を行います。 (Step 3 (1) P19 参照)
事業者	・道路運送法 4 条による許可を申請する場合、運行を開始する約 2 か月前までに、静岡運輸支局に申請します。 ・道路運送法 79 条の登録を行う場合、運行を開始する 30 日前までに、静岡運輸支局に登録申請します。
町	・既存交通事業者など関係機関と調整を行います。 ・チラシや静岡運輸支局への申請書類などの作成を支援します。

◆申請について

- ・本格運行を有償で行う場合には、道路運送法 4 条 (P22 参照) による許可 (以下「4 条許可」という。)、または道路運送法 79 条 (P22 参照) の登録 (以下「79 条登録」という。) を行う必要があります。
- ・運行事業者は 4 条許可を申請する場合、標準処理期間が 2 ヶ月であるため、運行を開始する約 2 か月前までに、静岡運輸支局に申請する必要があります。
- ・運行事業者は 79 条登録を行う場合、標準処理期間が 30 日であるため、運行を開始する 30 日前までに、静岡運輸支局に登録申請する必要があります。
- ・提出書類や提出時期は、事前に静岡運輸支局に相談・確認することが望まれます。

(2) 利用促進・資金確保

○持続的な移送サービスの推進のために、利用促進のための施策の実施や資金確保のための施策を実施します。

<各主体の役割>

地域	・持続的に運行していくため、利用促進策や資金確保策に取り組みます。
事業者	—
町	・利用促進策や資金確保策の検討・実施を支援します。

◆持続的な運行のポイント

- ・持続的に地域が主体となり移送サービスを運行するためには、利用率を高めていくことが必要です。そのために、地域で導入した移送サービスの必要性について、地域住民の多くの人が理解し、誰もが積極的に利用していく機運を高めていくことが求められます。また、利用者の確保のために、移送だけに留まらない、幅広いサービスを利用者に提供することも効果が期待できます。
- ・どうしても利用者確保が難しい場合は、支援者（スポンサー）の確保、車内広告による広告料収入等、別の手段で経費を確保することも可能です。

【事例】 富士市岩松北地区コミュニティバス「こうめ」

- ・富士市の岩松北地区では、コミュニティバスの持続的な運行のために、多様な手法により、利用促進を図っています。

①岩松北地区コミュニティ協議会

- ・年2回程度、利用実績や課題等を共有し議論しています。

②利用者への回数券配布

- ・協議会が回数券の購入費用を負担し、毎年度、8月、11月、2月の期間中、1乗車ごとに回数券を1枚配布しています。

③車内での傘の貸し出し

- ・協議会が傘(30本)を寄贈し、平成24年7月から車内で傘の貸し出しを行っています。

④協賛事業者の募集

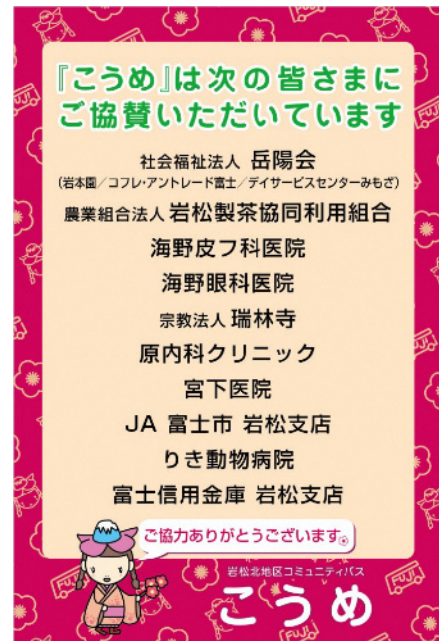
- ・バス停名称を事業者名に変更したり、事業者の名称等を車内にて音声案内することで、沿線の事業者からの協賛を得て資金を確保しています。
- ・平成27年度から協賛事業者の事業所等の名称をバス車内に掲示しています。

⑤こうめサポーター募集

- ・地元住民や団体を対象に1口1,000円のサポーターを募集しています。
- ・令和4年度は46人、4団体がサポーターとなり、計236口が集まりました。



こうめ 車両 (富士市 HP)



協賛事業者の車内掲示 (富士市 HP)

(3) 本格運行の実施・本格運行結果の分析・運行計画の改善

○地域が主体となる移送サービスの本格運行の実施後においても、利用実態や地域住民ニーズの把握に努め、必要に応じて運行計画を改善していきます。

<各主体の役割>

地域	<ul style="list-style-type: none">・引き続き、地域への周知を行います。(Step 3 (1) P19 参照)・定期的なアンケート(年1回など)の実施など、継続的にニーズを把握します。(Step3 (2) P21 参照)・利用実績やニーズなどをもとに運行計画の改善を検討します。(Step3 (3) P21 参照)・地元協議会で運行計画について合意形成を行います。
事業者	<ul style="list-style-type: none">・利用者の乗降場所等を記録するとともに、運行時に得られる利用者の意見を把握します。・狭い道路の通行・ダイヤ設定など運行事業者の視点で運行計画の改善を検討します。
町	<ul style="list-style-type: none">・利用状況の集計を支援します。・運行結果の分析などに協力し、運行計画の改善を支援します。

(4) 事業実施に伴う手続き

○事業実施後、定期的に事業報告を行います。

<各主体の役割>

地域	—
事業者	<p>(4条許可の場合)</p> <ul style="list-style-type: none">・毎事業年度の経過後100日以内に当該事業年度に係る事業報告書を静岡運輸支局へ提出します。・輸送実績報告について、前年4月1日から3月31日までの期間に係るものを5月31日までに静岡運輸支局へ提出します。
町	—

◆事業報告書等の提出について

- ・4条(P22参照)許可または79条(P22参照)登録により運行している場合、運行事業者は、事業報告書等を静岡運輸支局に提出する必要があります。4条許可の場合と79条登録の場合では、提出書類や提出時期が異なりますので、事前に静岡運輸支局に相談・確認をして下さい。

第3章 町の支援制度等

1 町の支援制度

地域が主体となる移送サービスの導入にあたっては、多くの関係する制度等を踏まえ、取り組みを進める必要があります。

町は地域が主体となる移送サービスの導入支援として以下の制度を用意します。

検討中

2 長泉町地域が主体となる移送サービス導入検討立候補制度実施要領（案）

（趣旨）

第1条 この要領は、地域が主体となる移送サービス導入マニュアル（以下「導入マニュアル」という。）に基づき、地域が主体となる移送サービスの導入検討を立候補制度による参画型の協働事業とすることに当たり、必要な事項を定めるものとする。

（立候補及び導入検討の単位）

第2条 立候補及び導入検討は、原則として行政区（以下「区」という。）ごとに行うものとする。ただし、複数の区やNPO法人等が共同で主体となり立候補及び導入検討することも可能とします。

（対象区）

第3条 立候補できる区は、導入マニュアルにおける公共交通空白地に該当する区とする。

（勉強会の開催）

第4条 立候補する区は、町の協力により公共交通に関する勉強会を開催（主催は各区等）するものとする。

（地元協議会の設立）

第5条 立候補する区は、移送サービスを地域で守り・育てるために地区住民で構成された地元協議会を設立し、運行内容の検討やPR活動、地元協賛金の確保等、移送サービスの導入及び維持に関

する事項を行うものとする。

(立候補の期間)

第6条 対象区が立候補できる期間は、毎年7月から9月までとする。

(立候補の申請)

第7条 対象区は、立候補の申請をしようとするときは、移送サービス導入検討申請書（以下「導入検討申請書」という。）を町長に提出するものとする。ただし、立候補の申請前に、第4条に規定する勉強会の開催及び第5条に規定する地元協議会の設立をしなければならない。

(導入検討の決定)

第8条 町長は、導入検討申請書の提出があったときは、その内容を審査し、適当であると認めるときは、導入することを決定し、移送サービス導入検討決定通知書（以下「決定通知書」という。）により、立候補の申請のあった年度の1月末までに当該申請者に対して通知するものとする。

2 町長は、決定通知書にある導入検討時期に変更が生じたときは、移送サービス導入検討決定変更通知書により当該申請者に対して通知するものとする。

3 町長は、第1項の導入検討の決定に当たっては、立候補の申請をした区の数及び予算に応じて決定するものとする。

(導入検討決定の取消し)

第9条 町長は、導入検討の決定を受けた者が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、導入検討の決定を取り消すことができるものとし、移送サービス導入検討決定取消通知書により当該決定者に対して通知するものとする。

(1) 導入検討申請書に虚偽の記載をしたとき。

(2) 決定通知書にある決定の条件に違反したとき

(3) 導入検討の決定を受けた者から導入検討を辞退する申出があったとき

(その他)

第10条 この要領に記載のない事項は、長泉町と導入検討を希望する者との間において必要な調整を行い、適切に対応することとする。

令和 5 年 10 月 13 日

富士山南東スマートフロンティア推進協議会 三島駅北口～下土狩駅間における自動運転実証実験の実施について

(総務部門企画財政課)

長泉町、三島市、裾野市、清水町で構成される富士山南東スマートフロンティア推進協議会では、このたび、国土交通省から地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転実証調査事業 10/10 補助）の採択を受け、バスの運転手不足や高齢化問題などに対する持続可能な公共交通の検討や三島駅北口周辺の潜在的な移動ニーズへ対応すること等を目的として、地元バス事業者、研究機関などと連携し、三島駅北口と下土狩駅を結ぶレベル 2 の自動運転バスの実証実験を 12 月に実施する。

1 日時・場所等

- ・ 12 月（4 日間を想定）に自動運転の実証実験を実施。
- ・ 乗降予定場所：三島駅及び下土狩駅
※サインボード等で乗降場所を明示予定

2 想定ルート

- ・ 「三島駅⇄ 下土狩駅」（途中下車なし）

3 その他

- ・ 本実証はレベル 2 の自動運転での実施となり、実施運転者が乗車し、アクセルやブレーキ、ハンドル操作の両方が部分的に自動化された状態で運行を行う。
- ・ 運行業務委託事業者は、プロポーザル方式による選定の結果「NTT コミュニケーションズ(株)」が受託予定。

富士山南東スマートフロンティア推進協議会 自動運転実証業務 提案書

2023年9月28日
NTTコミュニケーションズ株式会社

1. 実証概要

- 1 - 1. 実証概要
- 1 - 2. 走行ルート案
- 1 - 3. 車両
- 1 - 4. 遠隔監視システム
- 1 - 5. 実証実績

2. 実証スケジュール

- 2 - 1. 実証スケジュール全体
- 2 - 2. バス搬入～試乗スケジュール（予定）
- 2 - 3. バス運行スケジュール（予定）

3. 実証体制

- 3 - 1. 実施体制
- 3 - 2. 役割
- 3 - 3. 緊急時の連絡体制

4. 社会受容性、継続発展性の取組み

- 4 - 1. 方針
- 4 - 2. 社会受容性の取組み
- 4 - 3. アンケート計画
- 4 - 4. 継続・発展性の取組み（リスクアセスメント）
- 4 - 5. 継続・発展性の取組み（まとめ）
- 4 - 5. 実証後のロードマップ

1.実証概要

1-1. 実証概要

以下実証をご提案します、詳細については次項以降でご説明します。

項目	内容	
ルートと停留所	「三島駅（日大国際関係学部三島駅北口キャンパス駐車場） ⇄ 下土狩駅」 （全区間自動走行を想定） ※途中下車無し	
車両	小型バスタイプ：1台 ⇒ 試乗モニター：合計 8~10名/回（予定）	
自動運転方式	「GPS誘導方式」と「3Dマップ方式」のハイブリッド型	
オペレーション	レベル2相当（運転席「有人」での自動運転） ⇒遠隔は監視のみ ※遠隔制御無し	
スケジュール	車両搬入	2023/11/15（火）
	調律走行	2023/11/16(水) - 2023/11/30(木)
	市長試乗	2023/12/1(金)
	招待者・住民試乗	2023/12/2(土)~12/4(月)
	撤収	12/4(月) 撤収
運行頻度	日中帯 10:00~16:00での運行を検討中	
遠隔監視	遠隔監視室は日本大学国際関係学部三島駅北口キャンパス内に設置、 車両と遠隔監視室間はドコモの5G/4GLTEネットワークで遠隔監視	
乗客想定	行政関係者・事業関係者・報道機関・一般利用者 等	

1 - 2. 走行ルート案

全体ルート

日本大学国際関係学部三島駅北口キャンパス駐車場と下土狩駅間をシャトル運行
(途中下車は無し。片道/往復運行については別途協議いたします)



JR下土狩駅－JR三島駅間は直線距離約1.6kmであるが、御殿場線沼津駅を經由して東海道線への乗り換え(約20分)が必要となることから、新たなモビリティによる解決策を検証する。

また静岡県他と自動走行実証の協定を行っている日本大学とも連携し、日大国際関係学部三島駅北口キャンパス駐車場を拠点とした走行ルートを設定する。

1-3. 車両

日野自動車製の小型バス「ポンチョ」を自動運転仕様に改造した車両を運行。走行時以外は日大キャンパスにて待機保管させることにより、周辺住民への展示も兼ねます。



項目		内容	備考
車両	名称	ポンチョ	
	タイプ	ロングボディ2ドア(後乗・中降)	ノンステップ
	座席	定員34名 実証実験時は着座8名、立位3名	自動運転化改造後
	型式	2DG-HX9JLCE	
	車両重量	5,970kg	
	車両総重量	7,840kg	
エンジン	型式	J05E	
	総排気量	5,123L	
	燃料	軽油	
	燃料タンク容量	100L	
	燃費値	6.50km/L	カタログ値
	トランスミッション	5足AT	
寸法	全長	6,990mm	自動運転化改造後
	全幅	2,260mm	自動運転化改造後
	全高	3,100mm	自動運転化改造後
	最低地上高	165mm	車高調節あり
	ホイールベース	4,825mm	
	最小回転半径	7.7m	カタログ値

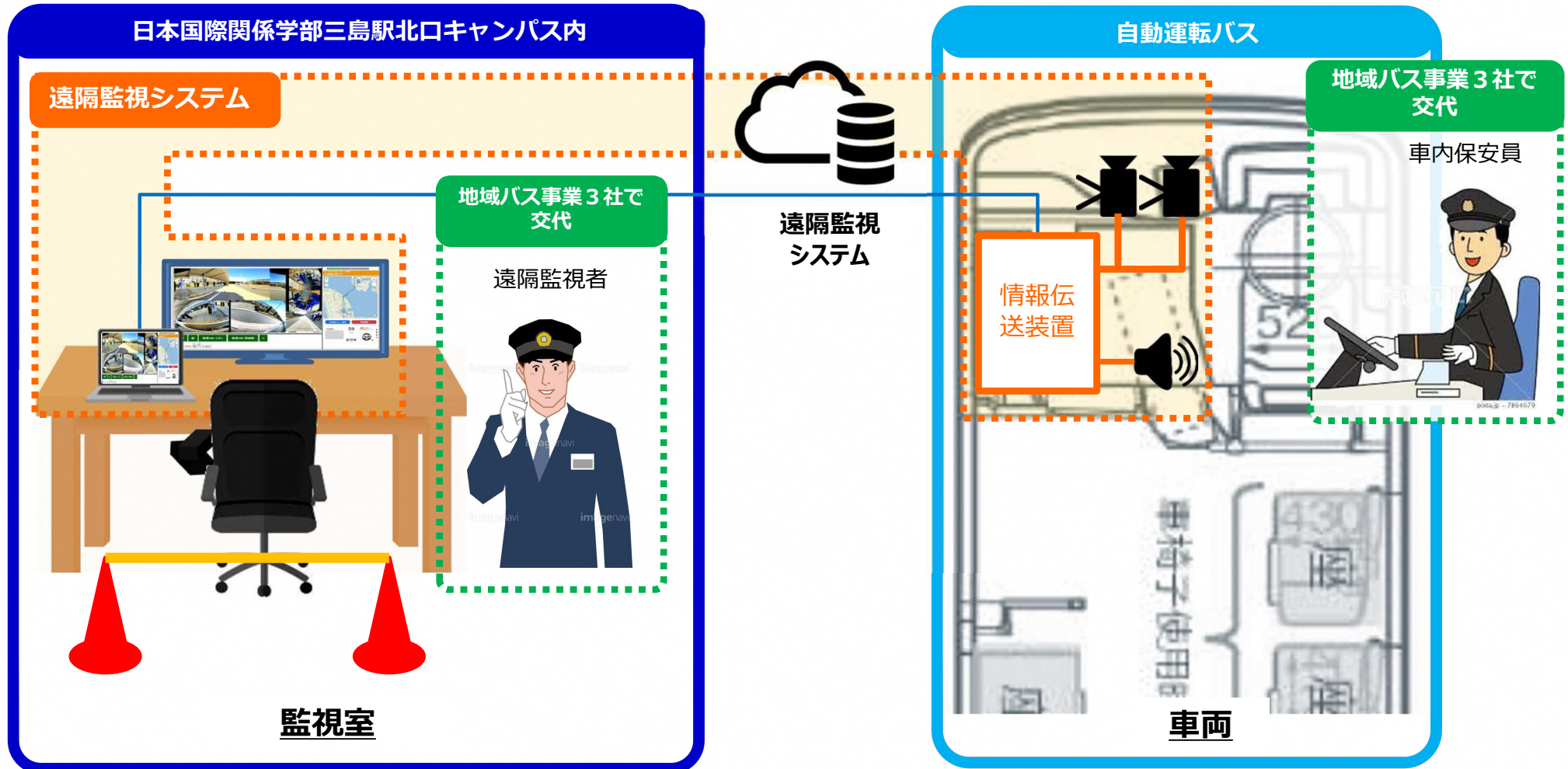
自動運転機能 (レベル2)

- 車線維持制御装置：GNSS (GPS) 誘導、SLAM (3Dマップ方式)、磁気マーカ
- 速度維持制御：ASS・PCS機能
- 障害物回避制御：AI、高精度地図の活用
- 車線変更制御
- バス停止着制御

自動運転レベル2：運転操作の主体は運転者。アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が部分的に自動化（ハンドオフ、フットレス）された状態。

1-4. 遠隔監視システム

他実証で実績のある遠隔監視システムを使用します



モバイル回線を使って、高品質な映像をリアルタイムでインターネットを介さず伝送するシステムを使用し監視室から車両を監視します。日大キャンパス敷地使用許可、地域バス事業者3社との乗務員の派遣について調整を実施中です。

1-5. 実証実績

弊社エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社 東海支社では、下記表内の自動運転実証実験（公道実証レベル2）に幹事会社として参画しています。

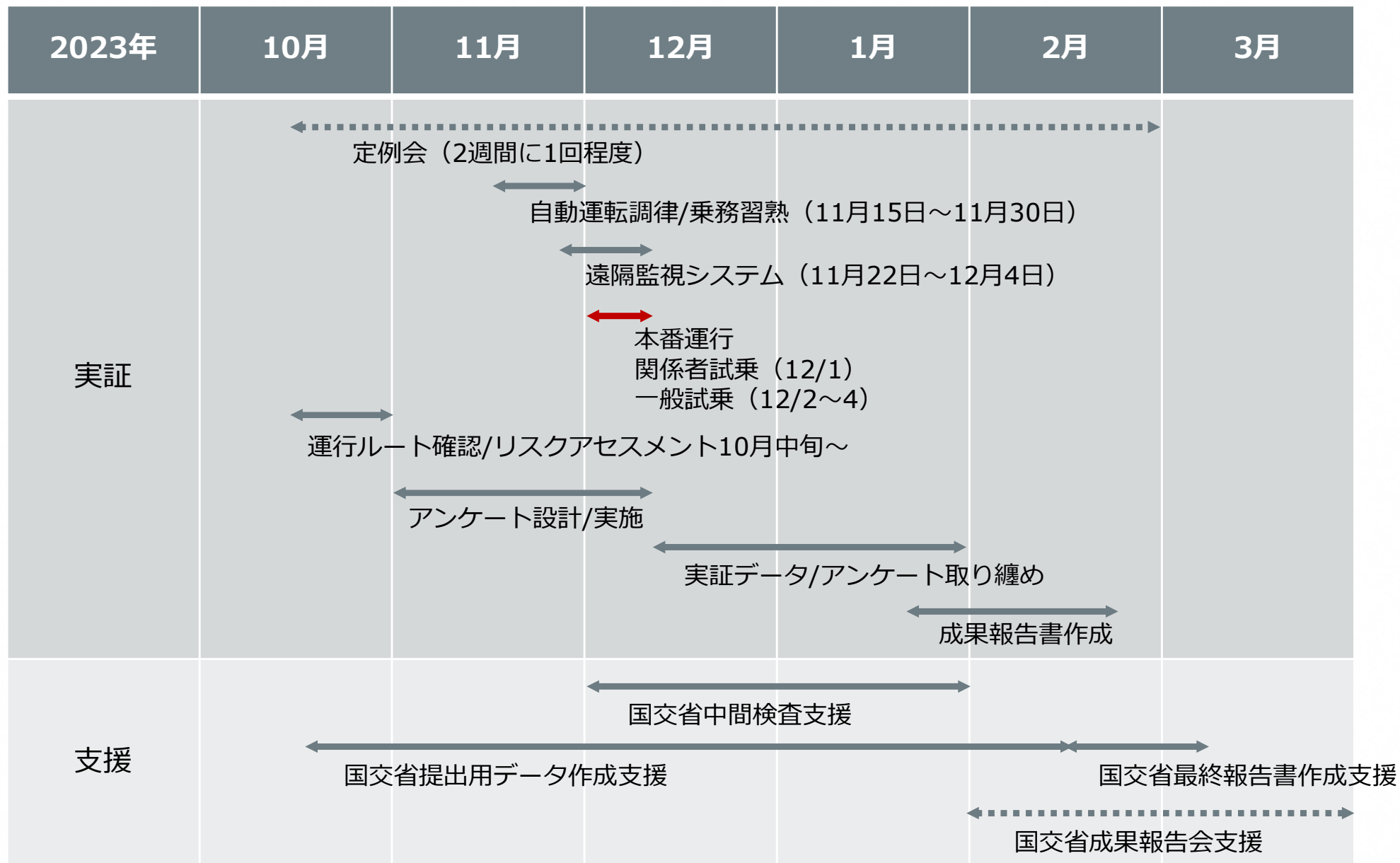
実証事業	年度	場所	車両	自動運転	道路
自動運転社会実装 実証事業（愛知県）	2019	常滑市（空港島）	レクサスRX	レベル2	公道
		南知多町日間賀島	リエッセII	レベル2	公道
	2020	常滑市（空港島）	ポンチョ	レベル2	公道
		西尾市	Japan-TAXI	レベル2	公道
	2021	常滑市（空港島）	ポンチョ	レベル2	公道
		長久手市（愛・地球博記念公園）	Japan-TAXI	レベル2	公道
	2022	常滑市（空港島）	ポンチョ他	レベル2	公道

規制区域ではありますがレベル3相当の実証も行っています。

実証事業	年度	場所	車両	自動運転	道路
自動運転社会実装 実証事業（愛知県）	2020	常滑市（空港島） 愛知県国際展示場車止めエリア 中部国際空港制限区域ターミナル2	ポンチョ	レベル3相当	規制区域
	2021	常滑市（空港島） 中部国際空港制限区域ターミナル2 ターミナル1 国際線側オープンスポット	ポンチョ	レベル3相当	規制区域
	2022	常滑市（空港島） 中部国際空港制限区域ターミナル1 国内線オープンスポット	ポンチョ	レベル3相当	規制区域

2. 実証スケジュール

2-1. 実証スケジュール全体



※国交省対応についても連携協力して進めて行きます

2-2. バス搬入～試乗スケジュール（予定）

実証以降も地域で自動運転バスを運行できるよう、地域バス事業者様にて自動運転レベル2の社内保安と、遠隔監視システムを習熟する期間も含まれます。

						調律/習熟	実証本番
日	月	火	水	木	金	土	
11/12	13	14	15 車両搬入 乗務員研修	16 経路設定 乗務員研修	17 経路設定 乗務員研修	18	
19	20 調律 フットレス習熟	21 調律 フットレス習熟	22 調律 フットレス習熟 遠隔監視装置設営	23	24 調律 ハンドレス習熟 遠隔監視習熟	25	
26	27 レベル2 習熟 遠隔監視習熟	28 レベル2 習熟 遠隔監視習熟	29 レベル2 習熟 遠隔監視習熟 関係者試乗 (仮)	30 リハーサル 関係者試乗 (仮)	12/1 市長試乗 招待者試乗 メディア試乗	2 一般試乗	
3 一般試乗	4 招待者試乗 機材撤収	5 車両搬出	6	7	8	9	

※調整の結果変更になることがあります。

2-3. バス運行スケジュール（予定）

12月1日から12月4日のVIP等招待試乗者、一般試乗者向けの時刻表です。VIP等招待試乗者は事前にスケジュールを調整させていただきます。一般試乗者については予約の上乗車可能です（アンケートに回答頂きます）

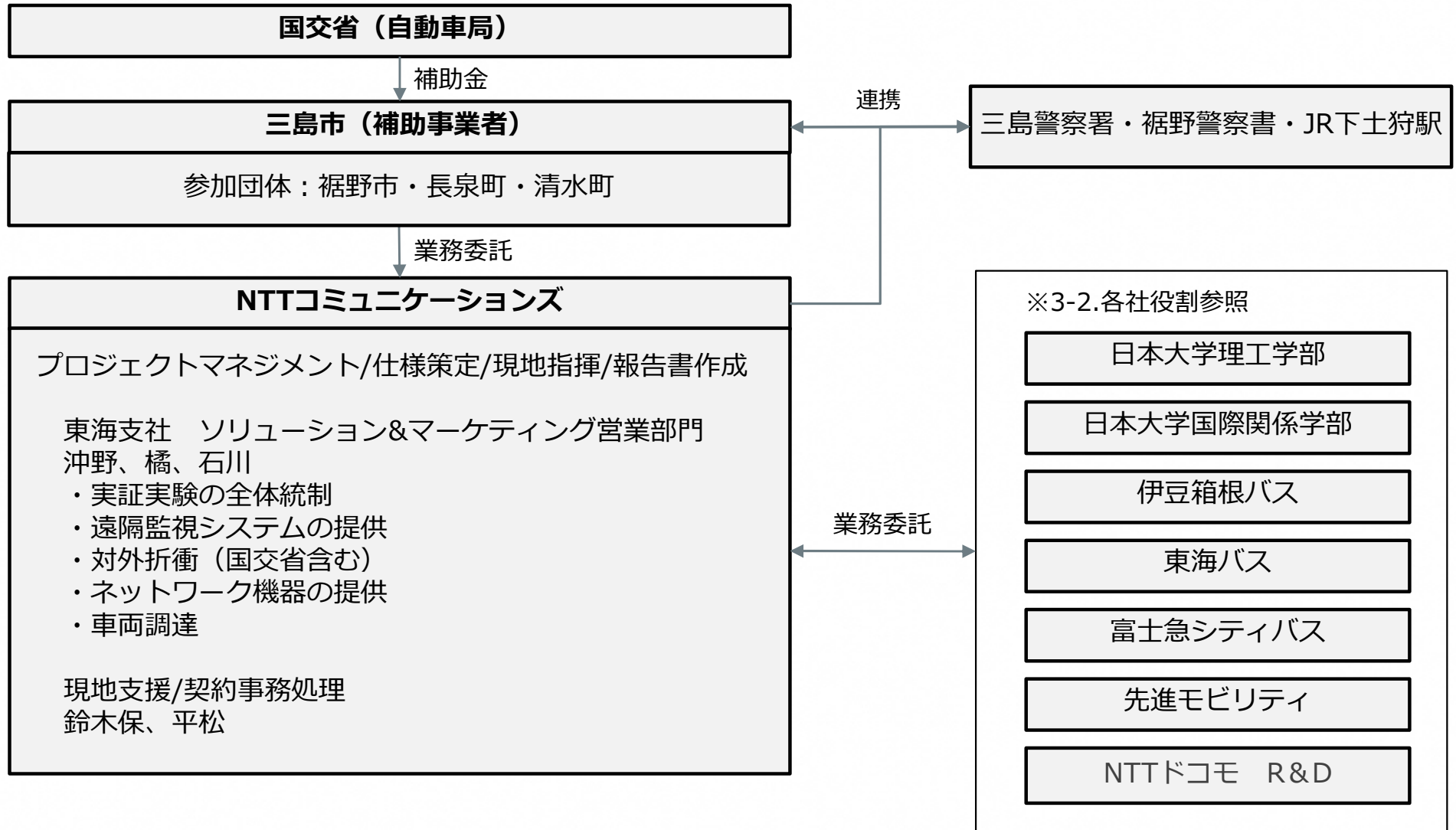
日時	12/1～12/4				
	日本大学発	下土狩駅着	下土狩駅発	日本大学着	試乗人数
9	9:15（試）	9:25（試）	9:30（試）	9:40	8席
10	10:00	10:10	10:10	10:20	8席
10	10:30	10:40	10:40	10:50	8席
11	11:00	11:10	11:10	11:20	8席
12	休憩				
13	13:00	13:10	13:10	13:20	8席
13	13:30	13:40	13:40	13:50	8席
14	14:00	14:10	14:10	14:20	8席
14	14:30	14:40	14:40	14:50	8席
15	15:00	15:10	15:10	15:20	8席
15	15:30	15:40	15:40	15:50	8席
16	16:00	16:10	16:10	16:20	8席

※関係者の試乗については別途調整させていただきます ※調整の結果変更になることがあります。
 ※4日15時以降運行は撤収作業になる場合があります

3.実証体制

3-1. 実施体制

国土交通省 令和4年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転実証調査事業）を円滑に滞りなく進めるため下記体制で連携し実証を進めます。



警察対応など補助事業者として三島市様、各自治体様にご対応頂きたい場合や協議会への連携等は三島市様を主として弊社が連携支援させていただきます。

3-2. 役割

各企業団体の役割は以下です。定例会等でコミュニケーションを図り緊急事態にも柔軟に対応できるよう体制を構築します。

企業団体名	役割
三島市役所	補助事業代表団体、自治体間調整
エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社（東海支社）	全体コーディネート、リスクアセスメント（実施者）
日本大学理工学部交通システム工学科（藤井 敬宏 特任教授）	実証実験支援・施設提供、リスクアセスメント（有識者） 学生を活用した社会受容性の向上
日本大学国際関係学部	実証場所提供（三島駅北口キャンパス）
株式会社NTTドコモ R&Dイノベーション本部	遠隔監視システム提供、車両への設置
先進モビリティ株式会社	自動運転車両提供、軌道設定、乗務員指導、運行支援
伊豆箱根バス株式会社 株式会社東海バス 富士急シティバス株式会社	遠隔監視者、車内保安員 自動運転バスの運行支援、実装に向けた路線検討
三島警察署、裾野警察署	道路使用許可、リスクアセスメント（安全確保指導）
三島市、裾野市、長泉町、清水町	フィールド提供、実証協力
JR下土狩駅	駅前ロータリー使用関係

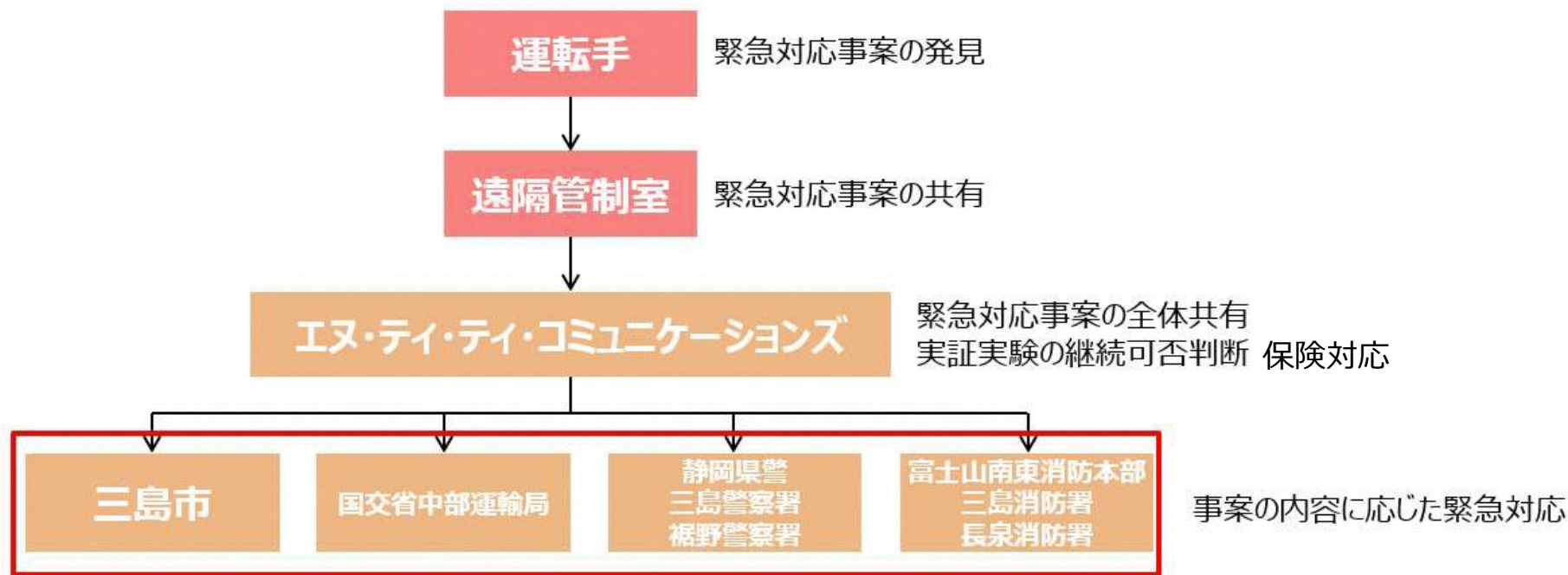
各団体とは本提案のため連携調整を行っております。

3-3. 緊急時の連絡体制

遠隔監視システムにて運行状況を把握しつつ、遠隔監視システム以外の連絡手段を講じ下図連絡体制を軸に柔軟に対応します。

自動運転車両の自動車保険加入に加え12月1日以降の見学者を想定した賠償責任保険（対人対物賠償支払限度額(1名)500,000千円、(1事故または1請求)1,000,000千円、免責金額(1事故または1請求) 50千円）に加入します。

図：緊急連絡体制



事故についての公表は国交省や関係団体と協議の上公表する場合があります。

4. 社会受容性、継続発展性の取組み

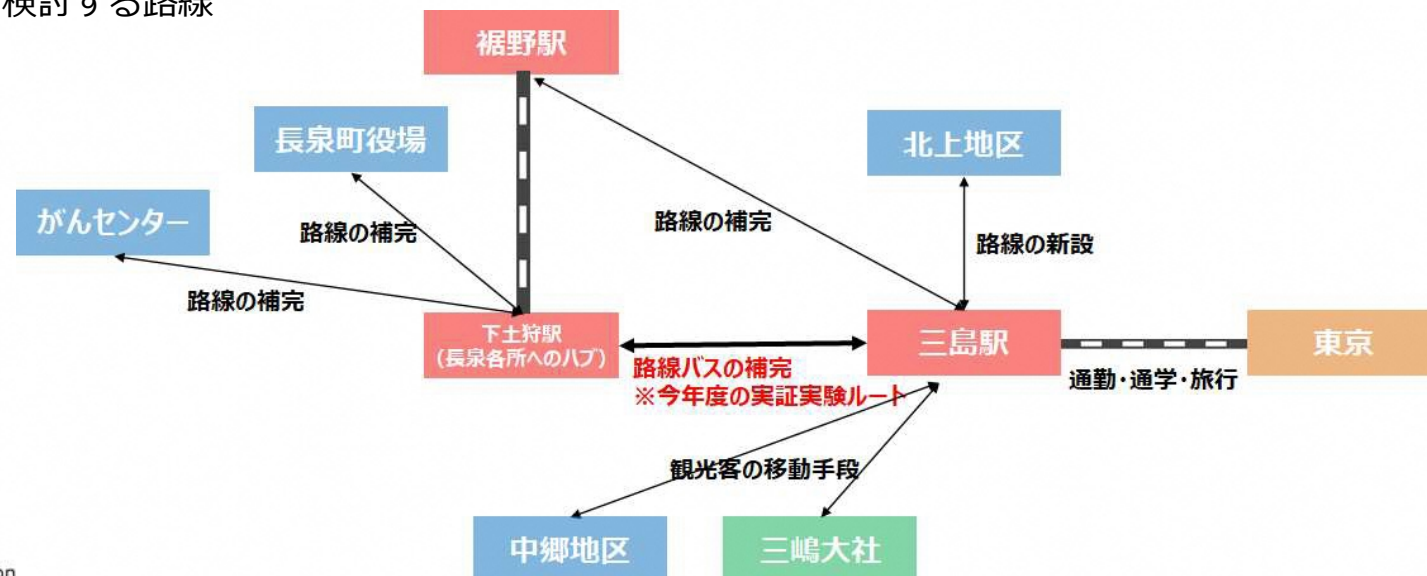
4-1. 方針

将来的にレベル4の自動運転を導入することにより、人口減少によって想定される公共交通利用者減少、運転手不足、運転手の高齢化という背景の中であっても、新たな路線開拓の機運醸成を図りながら移動需要がある地域の公共交通のネットワークを維持発展させることができる状態を目指します。

実証目標

- ・自動運転化率：
運転手減少の中でも自動運転でどこまで運行を継続できるか検証
- ・社会受容性：
利用者・周辺の交通・周辺の施設など関係者が安心して自動運転を受け入れることができるか検証
- ・コスト比較：
現状の労働集約型の公共交通ネットワークの維持コストと自動運転のコストとの比較検証

図：自動運転実装を検討する路線



本実証では公共交通の課題に留まらず、人口減少や少子高齢化などこの地域に共通する社会課題解決にも市民の声を聞きながら取り組むことを目的として以下団体との連携を協議しながら進めます。

自治体との取組み

三島市、裾野市、長泉町、清水町の自治体メディアへの掲載を支援し地域住民へ自動運転に対する理解促進を図ります。

- ・ 広報誌等の周知媒体を活用し、住民に自動運転車両への試乗および車両の見学等を促す。
- ・ 実証実験の実施内容および結果を行政のホームページで公開し、地域住民の理解促進に繋げる。

日本大学との取組み

日本大学国際関係学部と理工学部での合同市民公開講座活用し、講義と見学会による正しい理解を促進する機会を組み込みます。

- ・ 自動運転の現状と課題 – 全国の自治体におけるレベル4の取組み
- ・ 遠隔型自動運転サービスが拓くまちづくりの未来
- ・ 公共交通危機の時代における交通政策について
- ・ 2市2町における自動運転を活用したまちづくり

交通事業者との取組み

・ 実証実験に参画する交通事業者においては、自動運転車両の操作および遠隔監視にかかわるノウハウを蓄積し、社内の他乗務員等に共有する。

4-3. アンケート計画

国交省事務局キックオフ会議（9月19日）で提示されたアンケート項目と本件で必要な調査項目を追加・整合※を行い実施します。具体的なアンケート項目設計、アンケート手法、サンプル数は日本大学様のアドバイスのもと協議会承認のもと実施します。

調査	調査対象	目的
試乗者アンケート	試乗者	試乗による意識の変化を明らかにする
沿線住民向けアンケート	沿線住民（三島市泉町、寿町、芝本町、一番町、大宮町、文京町、加茂川町、壱町田、未広町、幸原町、徳倉、長泉町 上土狩、中土狩、下土狩）	社会的受容性の変化を明らかにする
想定利用者向けアンケート	日大三島駅北口キャンパスを利用する学生	学生のアクティビティ（通学、アルバイト、私事等）に自動運転運行の利用シーン想起

※国交省事務局展開のアンケート項目は三島市の実施計画書（提案書）にて計画されているアンケート対象に基づき実施要否を決定します（要国交省事務局と事前確認）。調整の結果計画は変更になることがあります。

【参考】国交省事務局展開アンケート項目

アンケート対象	① 試乗者・利用者	② 非試乗者・非利用者 （地域住民・学生等）	③ 地域企業・団体
実施目的	経営面・社会受容性面の検証		
実施時期	関係者試乗運行 一般運行	事業期間内	事業期間内

4-4. 継続・発展性の取組み（リスクアセスメント）

以下リスクアセスメント方針に基づき、富士山南東スマートフロンティア推進協議会様が引き続き自動運転運行を目指した今後の実証、実験に質する分析を行います。

項目	内容
リスクアセスメントの実施体制	エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズがリスクアセスメントを行い、関係機関に情報共有を図ります。 三島市、長泉町（実施主体、道路管理者）、日本大学（有識者）、警察署（自動運転所轄）
現状分析	<p>地域住民の理解を深め、他の一般車両にも配慮した交通運用の形成を図る検討を実施するにあたり、以下の通り危険箇所の明確化と対処を実施します。</p>  <p>上記に加え、広幅員（中央に導流帯）による追越行為への安全啓発を実施。</p> <ul style="list-style-type: none">・中央にある広い導流帯（ゼブラゾーン）によって、自動運転車両を追い越す車両が発生する可能性がある・無理な追越を行わせないための事前情報提供や安全啓発活動を実施・バス車両後方に対し追い抜きしないよう情報を掲示

4-5. 継続・発展性の取組み（まとめ）

継続・発展性の定量化に向け下記検証テーマと目標値を協議会様と各関係者で協力して取り組んでまいります。

検証テーマ	検証項目 ※実施方法	目標値	目標の設定根拠
経営面	乗車人数 実施方法：一般試乗期間中の乗車人数をカウント	1日平均120人 実証実験期間中240人	1便当たり6名（上限8名のため乗車率75%）×10便×往復×実証期間2日間
	乗車料金の意向調査 実施方法：乗客へのアンケートによりどの程度の運賃であれば乗車するか意向を調査	240円	現状のバス運賃（三島駅から下土狩駅）
技術面	自動走行率 実施方法：運行総距離のうち自動走行した距離の割合を算出	90%以上	他地域での実証での成功率目標値
	自動走行での正常停車の成功率 実施方法：設定した停止位置から±1メートル以内に停車した回数から算出	90%以上	他地域での実証での成功率目標値
	遠隔監視映像における途切れない時間の割合 実施方法：自動走行中の映像伝送時間のうち途切れず伝送できた時間の割合を算出	85%以上	他地域での実証での成功率目標値
社会受容性面	安全性に関する受容度調査 乗客へのアンケートにより乗車中に不安を感じたかをヒアリング	「不安を感じなかった」回答80%以上	他地域での実証での成功率目標値

4-6. 実証後のロードマップ

本実証終了後各種データを精査し次年度以降順次運行エリア、自動運転レベルを上げる実証を行いながら、社会実装を目指します。

項目	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度
運行台数	1	1	1	1	1
運行 エリア	1	1 2023年度とは 別ルートで実施	2	3	4
運行方式	・マップマッチング ・GNSS	・マップマッチング ・GNSS	・マップマッチング ・GNSS	・マップマッチング ・GNSS	・マップマッチング ・GNSS
自動運転レベル	レベル2	レベル2	レベル4	レベル4	レベル4
運賃	無償	有償	有償	有償	有償
運転手	有	有	無	有	有
保安員	有	有	無	無	無
遠隔 監視員	有	有	無	無	無
遠隔監視体制 (車両 : N)	1:1	1:1	1:2	1:2	1:2

本資料のお問合せ先

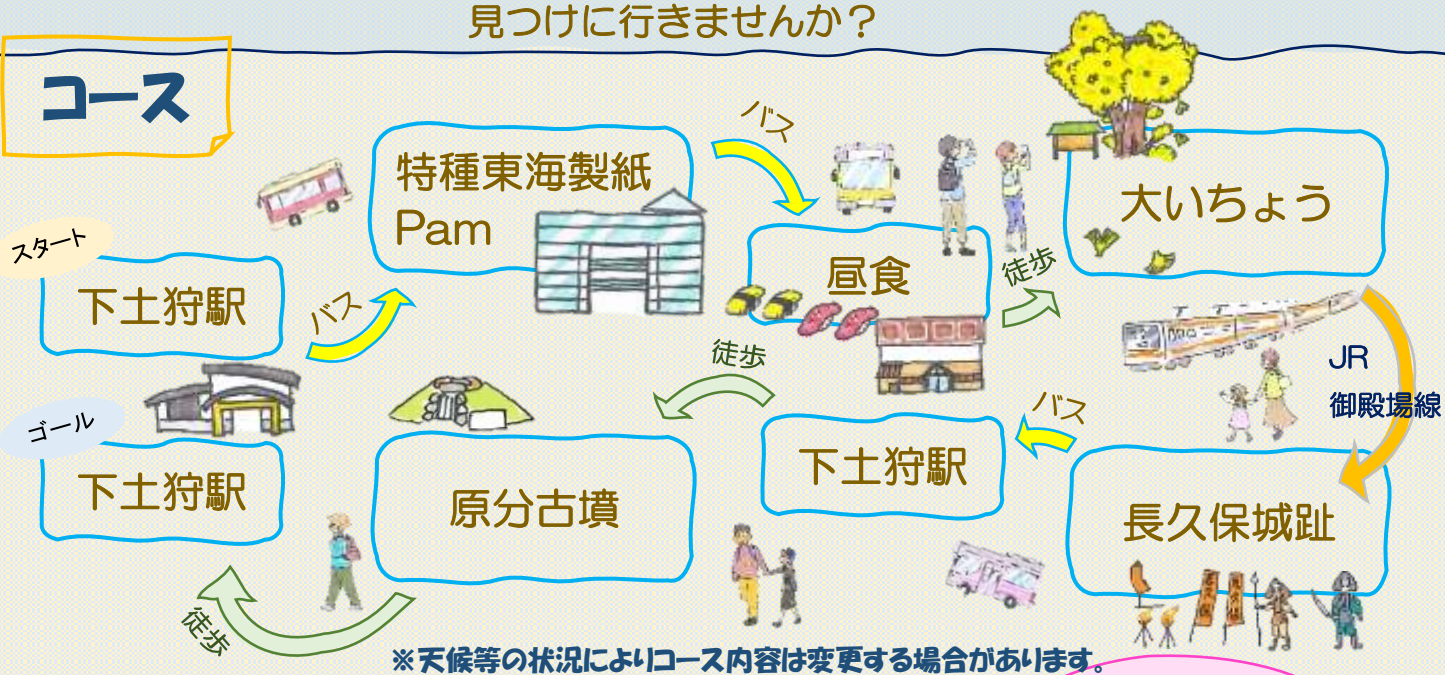
株式会社 NTTコミュニケーションズ 東海支社
第一ソリューション&マーケティング営業部門 第二グループ 第二チーム
橘 広晃
Mail: hiroaki.tachibana@ntt.com
〒461-0005愛知県名古屋市東区東桜1-1-10
アーバンネット名古屋ビル 10階

コミュニティバスに みんなで乗ろう！

～お試し乗車ツアー～

今年1月からリニューアルされ、「南北線」「循環線 A・B」と路線が大幅に広がったコミュニティバス。バス停の近くには見どころがいっぱい！
お試し乗車しながらお散歩して、今まで知らなかった長泉町の見どころを見つけに行きませんか？

コース



※天候等の状況によりコース内容は変更する場合があります。

詳細

【日時】10月21日(土) 9:00～15:30

【対象】町内在住・在勤者とその家族

【募集人数】20名(先着)

【参加費】無料

【見どころ】特種東海製紙 Pam、大いちょう、長久保城趾、原分古墳ほか

【申込開始】9月25日(月)

【申込方法】電話または町ホームページからお申込み下さい

【主催】長泉町

【協力】ながいずみ観光交流協会

【その他】参加者には交通系 IC カードを配布(当日使用)

昼食は自己負担になります

詳しくは、長泉町役場 企画財政課までお問合せ下さい

見どころスポットでは
ながいずみ観光交流協会の
ガイドあり！



(長泉町 HP)



お問合せ

長泉町役場 企画財政課

TEL : 055-989-5504 Mail : kikaku@town.nagaizumi.lg.jp



2023 年 10 月 13 日

長泉町地域公共交通協議会委員各位

富士急シティバス株式会社

長泉町内当社路線バスの運行状況について

1.概略

当社の一般路線バス事業は、1995 年 3 月以降、28 年間運賃改定を行うことなく、国・静岡県・沿線市町からの補助金をいただくとともに、経営努力を続け、他の事業（高速バス・貸切バス）から内部補填をすることで、生活路線の維持に努めて参りました。

しかしながら、今後の事業の継続性と安全投資を適切に行える環境整備の為、現状の路線バス運行を見直すことが急務となっております。

当社といたしましては、地域住民様への影響を最小限に収めるよう、本年度は準備期間として次年度 4 月からの路線見直しをさせていただきますのでご承知おきください。

2.当社の収支状況

2022 年収支状況の下表のとおりです。

	収益	経費	損益
一般路線バス事業	629,510 千円	754,741 千円	△125,231 千円

上記収益額には国交省および静岡県・沿線市町からの補助金 130,183 千円を含みます

3.町内系統の収支状況

長泉町を通過する 11 系統のうち 9 系統が赤字（補助後）となっております。

2022年度実績	長泉町内分			他市町走行分 含む参考値
	黒字系統	赤字系統	合計	
利用者数	12,874名	196,876名	209,750名	—
系統数(割合%)	2 系統	9 系統	11 系統	11 系統
補助金	国交省	—	6,954千円	11,185千円
	静岡県	—	4,561千円	7,186千円
	長泉町	—	1,207千円	1,959千円
	他市町	—	0千円	0千円
補助後収支	8,781千円	△17,279千円	△8,498千円	△59,224千円

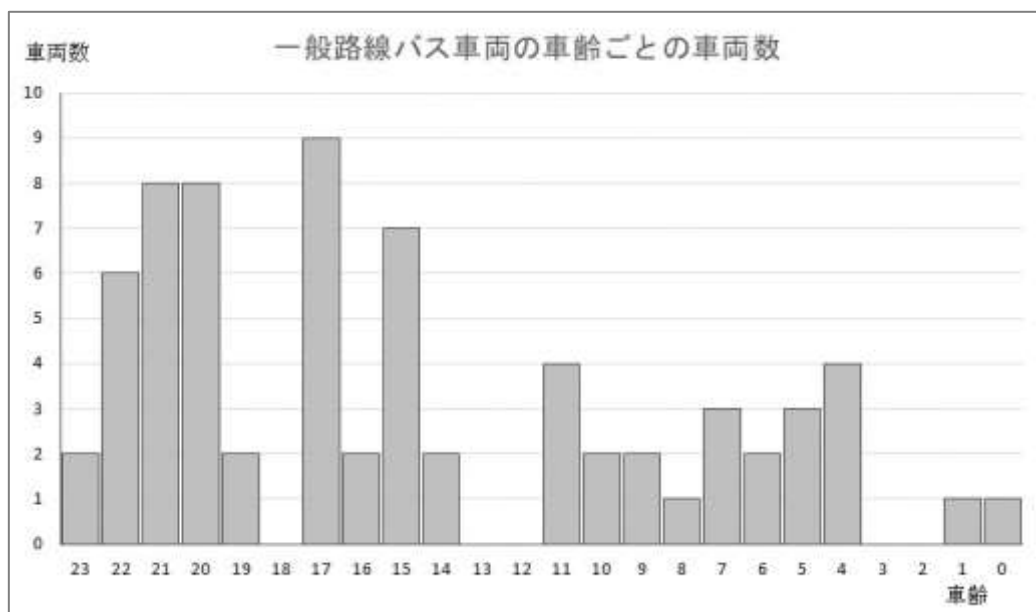
利用者数は系統全体の年間の数値です。

長泉町内の収支額および国・県の補助金額は、系統ごとの町内運行キロ程に基づき按分。

なお、国庫補助の内 3,258 千円(全体 7,202 千円)は、コロナ禍による要件緩和補助となります。

4.当社の路線バス車両の状況

当社の一般路線バス車両は、平均車齢は 14.7 年となっており、これは地域の平均値(13.6 年)よりも古い車両が多いことを示しています。また、下記グラフのように、15 年以上使用している車両が 44 両(64%) と半数以上になっています。



安全対策として、ドライブレコーダーは全車に搭載しております。なお、ドライバー異常時対応システム搭載車両は 3 両です。また、電気バスを 1 両導入しています。

5.運転者人員の確保状況について

働き方改革関連法による、いわゆる「運送業の 2024 年」により労働時間の規制が強化されることから、現状のダイヤを維持するために必要な運転者人員は増加し、運転者がますます不足しています。

一方、全国的にも二種免許を所有するドライバーの数は年々減少しており、当社に限らず、バス業界では人員確保に苦慮しております。当社でも二種免許の取得支援による新規人材確保などは行っておりますが、定年退職を含めた退職者数に対して、新規採用者数は不足している状況です。

6.今後について

地元行政とも意向のご確認をさせていただき、路線バスの見直し（退出・統廃合等の合理化）を 2024 年 4 月に実施いたしますので、地域住民への影響を最小限に納められるよう、引き続き協議のご対応をお願いいたします。

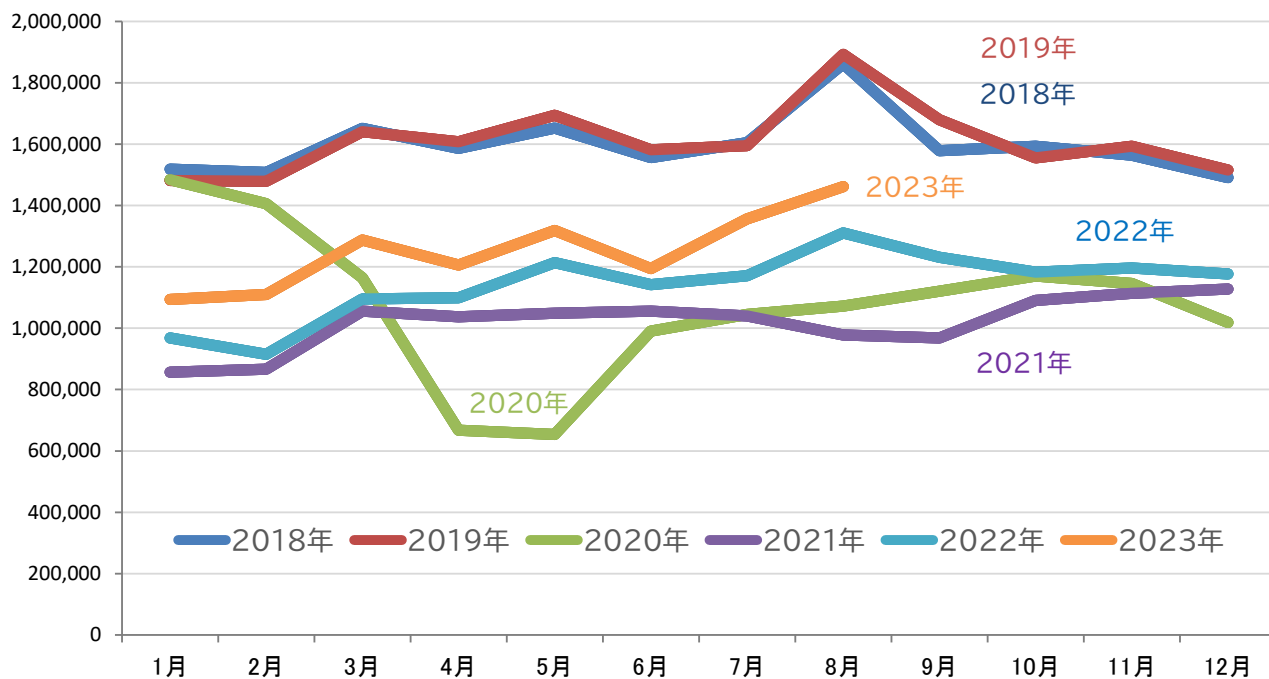
以上

静岡県東部の路線バス利用状況(コロナ禍での減少とその後の状況)

静岡県バス協会提供資料より作成

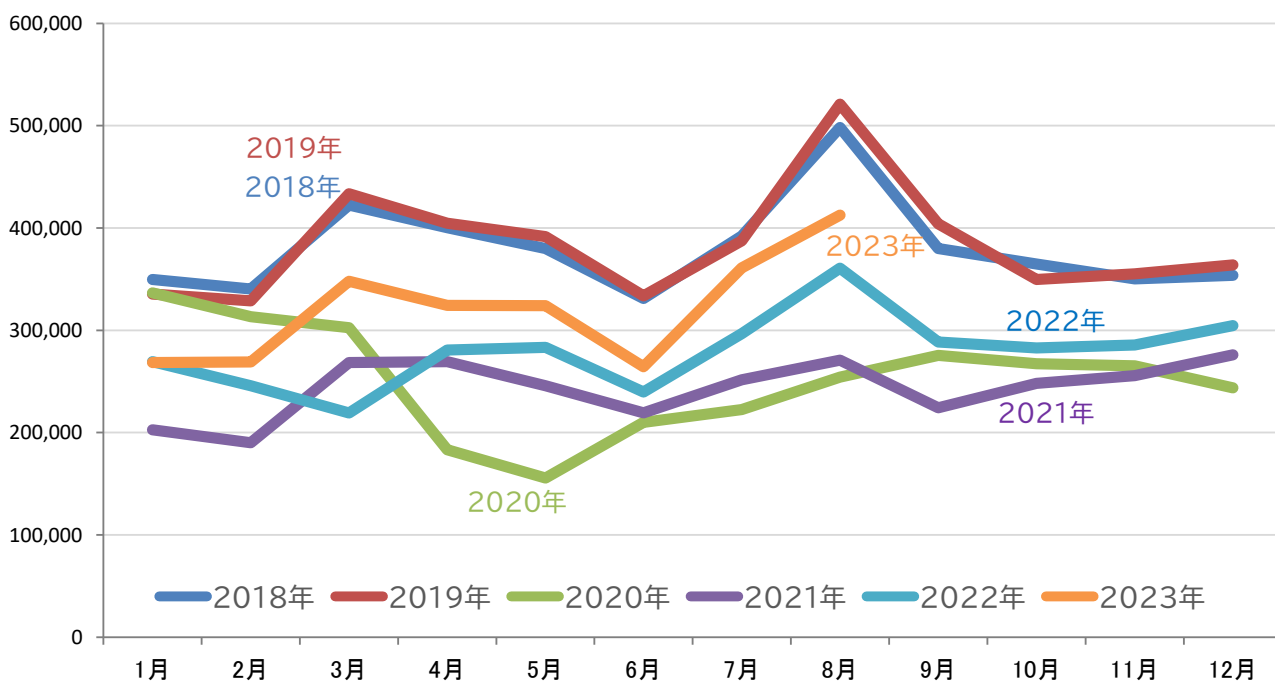
単位:人

静岡県東部の乗合バス輸送人員



単位:千円

静岡県東部の乗合バス運送収入



※静岡県東部の一般路線バスの利用者数・運送収入(高速バス・定期観光バスは含まない)