

地域主体による生活交通の導入マニュアル

（地域公共交通マニュアル）

令和2年3月 裾野市

目次

| | |
|----------------------------------|----|
| はじめに | 1 |
| 第1章 生活交通に関する基礎知識 | 2 |
| 1 生活交通の概要 | 2 |
| 2 生活交通に関する法律と各種支援制度等 | 4 |
| 第2章 裾野市の地域主体による生活交通確保策の基本的な考え方 | 5 |
| 1 地域主体による生活交通の導入・運行手順 | 5 |
| 2 生活交通の導入における関係者の役割分担と連携 | 7 |
| 3 地域特性に応じた生活交通の導入に関する基本的な考え方 | 8 |
| 4 生活交通の維持・確保に関する基本的な考え方 | 16 |
| 第3章 裾野市における生活交通の導入・確保の取組 | 18 |
| 1 取組の流れと各主体の主な実施内容 | 18 |
| 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 | 19 |
| Step 1 事前相談 | 19 |
| (1) 生活交通確保の発意・検討 | 19 |
| (2) 住民アンケートの実施、生活交通導入に向けた取組実施の判断 | 20 |
| Step 2 運行計画の策定 | 23 |
| (1) 地元協議会の設立・運営 | 23 |
| (2) 運行計画の作成 | 24 |
| Step 3 実験運行 | 27 |
| (1) 実験運行の準備・周知 | 27 |
| (2) 実験運行の実施 | 28 |
| (3) 実験運行結果の分析、運行計画の改善、本格運行移行の判断 | 30 |
| (4) 地域公共交通活性化協議会における審議 | 32 |
| Step 4 本格運行・検証評価 | 33 |
| (1) 本格運行の準備・周知 | 33 |
| (2) 利用促進・資金確保 | 34 |
| (3) 本格運行の実施、本格運行結果の分析、運行計画の改善 | 36 |
| (4) 事業実施に伴う手続き | 36 |
| 資料編 | 37 |

はじめに

高齢化の進展に伴い、公共交通サービスが行き届いていない郊外の住宅団地などでは、移動に制限を受ける交通弱者が増加しており、日常生活を支える公共交通の確保は重要な課題となっています。

このような課題を解決するため、本市においては、持続可能な生活交通の実現を目指し、平成30年5月に裾野市地域公共交通網形成計画を策定し、公共交通空白地域において、移動手段を導入する際に地域が主体となって自分たちのライフスタイルに合った公共交通を導入することができるよう、導入の手法（行政・交通事業者・地域の役割分担等）、また、導入後の維持、改善及び評価に関する基準等を明確化した「公共交通マニュアル」を策定することを実施事業に掲げ取り組むこととしました。

今後、当マニュアルを地域・交通事業者・行政など取組に関わる方々に活用していただくことにより、関係者間で取組についての共通認識を持つことが可能となり、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、円滑に引き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。

第1章 生活交通に関する基礎知識

1 生活交通の概要

生活交通は、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。

ここでは、それらの生活交通を体系的に整理しています。

まず、旅客を運送する「旅客自動車運送事業」等は、道路運送法等に基づき、表 1-1 のとおり類型化されます。

また、このうち、生活交通に適用可能な運行形態についての概要を整理した表が表 1-2 です。

生活交通の導入に当たっては、これらの運行形態から、地域の特性に応じたものを選択します。

表 1-1 旅客自動車運送事業等の類型

| 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 (特定旅客自動車運送事業以外の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 | ・乗合タクシー(デマンド型) | |
| | | | ウ 区域運行 | | |
| | | (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) | | |
| | | | (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】 | |
| | 特別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 【実験運行時】 | 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 市町村運営有償運送 | | 自治体バス | 法79条登録 |
| | | イ 公共交通空白地有償運送 | | NPO等が行う有償運送 | |
| | | ウ 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

出所: 「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」(平成24年、国土交通省)

表 1-2 生活交通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] | | 路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行形態 | <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する |
| 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] | バス タクシー 事業者 | ○路線不定期運行 路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起点又は終点に係る時刻の設定が不定である運行形態 | <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 | <ul style="list-style-type: none"> ・事前予約を必要とするため、利用者にとって抵抗感がある |
| | | ○区域運行 路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行形態 | | |
| ③ チャーター (貸切) | 貸切バス タクシー 事業者 | 町内会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、貸切の委託をするための財源確保が必要(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 | 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 スクールバスや企業バスの活用 | 学校・病院等 | 自動車教習所、スイミングスクール、病院、商業施設、大学などが運行する送迎バスの空席を活用して運送 | <ul style="list-style-type: none"> ・無償とする場合は道路運送法の新たな許可申請や届出は不要 | <ul style="list-style-type: none"> ・一般利用者の混乗に対する運行主体の承諾が必要 ・有償とする場合は道路運送法の新たな許可申請や届出とともに、競合回避が必要 ・空席を活用するため、乗車可能人数が限られる ・地域自らが運行ルートやダイヤ等を設定できないため、他の形態に比べ利便性が劣る |
| ⑥ 公共交通空白地有償運送 (過疎地有償運送) | NPO等 | 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※が実費の範囲内であり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"> ・生活交通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 |
| ⑦ 無償運送 (ボランティア運送) | 地域 | 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 |

※公共交通空白地有償運送の運行主体: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

出所:「広島市地域主体による生活交通確保対策の研究会 報告書」(平成25年3月)

2 生活交通に関する法律と各種支援制度等

生活交通の導入に当たっては、多くの関係する制度等を踏まえ、取組を進める必要があります。また、このような取組を進める場合、既存の制度やツールを効果的に利用することが望まれます。

ここでは、主に関係する法律や法律に基づき設置される会議、財政的支援制度を紹介します。

(1) 生活交通に関する法律

| 法律 | 概要 |
|----------------------|--|
| 道路運送法 | タクシーやバス等の旅客自動車運送事業を行う場合の事業の許可・届出、運賃・料金の認可・届出、運送約款・事業計画の変更の認可などに関する決まりが示された法律 |
| 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 | 地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するため、鉄道・コミュニティバス・乗合タクシー・旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対して柔軟な支援を行うための法律 |

(2) 生活交通に関する協議組織

| 組織名 | 目的 | 協議が調った場合 | 参加メンバー（例） |
|-------------------------------|--|---|---|
| 地域公共交通会議 | 地域の実情に応じた乗合旅客運送の方法、運賃・料金等について協議 | コミュニティバス、乗合タクシーの許可等に関する特例の適用を受けることができる。（運賃を上限認可から届出に緩和、処理期間の短縮等） | 学識経験者、静岡県バス協会、交通事業者、住民又は利用者代表、道路管理者、交通管理者、裾野市、中部運輸局静岡運輸支局 |
| 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会 | 地域公共交通網形成計画及び再編実施計画の作成に関する協議 | 構成員に協議結果の尊重義務が生じる。また、再編実施計画を策定した場合、手続きの簡略化や補助要件の緩和等の特例措置を受けることができる。 | 学識経験者、交通事業者、利用者代表、道路管理者、公安委員会、静岡県、裾野市、中部運輸局静岡運輸支局、中部地方整備局 |
| 地域公共交通確保維持改善事業費交付要綱に基づく協議会 | 生活交通確保維持改善計画を策定 | 策定した計画に基づいて実施される取組について国からの支援が得られる。 | 交通事業者、静岡県バス協会、静岡県、関係市町、中部運輸局静岡運輸支局 |
| 有償運送運営協議会 | 自家用有償運送に関し、その必要性並びに実施に伴う安全の確保等に係る方策等について協議 | 関係者間で、自家用有償旅客運送の必要性、対価等について合意することで、自家用自動車による有償運送が可能になる。 | 学識経験者、福祉有償運送又は公共交通空白地有償運送の利用者及び実施団体、関係市町 |
| 地元協議会 | 地域の意見を集約し、運行計画の策定・改善や利用促進等について協議 | 協議結果を地域全体の意見として、積極的に展開していくことができる。 | 地域（町内会・自治会、社会福祉協議会等）、交通事業者、裾野市 |

(3) 生活交通に関する支援制度

| 区分 | 事業名 | 補助対象事業 | 補助対象 | 補助率等 |
|-------------|-----------------|---|-----------------|---|
| 国庫・ 県費補助 | バス運行対策費補助金 | 複数市町をまたがる広域的・幹線的路線として重要な役割を果たす路線であるが、事業者単独での維持は困難である系統に対し、「地域公共交通確保維持改善事業」の趣旨に沿って、国と協力して支援を実施 | 一般乗合旅客自動車運送事業者 | 補助対象経常費用と経常収益の見込額の差に対し国1/2、県1/2 |
| | 静岡県バス路線維持助成費補助金 | 過疎地域の住民の移動を確保するため、当該地域の不採算路線を運行する乗合バス事業者の運行欠損額に対して補助する市町への支援を実施 | 乗合バス事業者に補助を行う市町 | 経常欠損額の3分の1又は4分の1 |
| | 市町自主運行バス事業費補助金 | 地域住民の日常生活に必要な交通手段 | 市町 | 財政力指数が1未満の市町1/2以内 財政力指数が1以上の市町1/4以内 |
| 裾野市補助等 | 裾野市生活交通路線維持補助金 | 単独維持困難路線の申し出のあったバス路線について、市長が生活交通路線として維持する必要があると認めたバス路線 | バス事業者 | 【東急線】 欠損額の66%に相当する額 【御殿場線】 裾野市及び関係市町が要望した増便分に係る欠損額（国または県から補助金の交付を受ける場合は、その交付を受ける額を控除した額）の33.3%に相当する額 |

| 区分 | 事業名 | 委託対象事業 | 委託先 | 経費の分担 |
|--------|-----------------|---|-------|---|
| 裾野市委託等 | 裾野市生活交通実験運行委託 | 地域住民が主体となって生活交通を確保しようとする取組の一環として実施される実験運行（最大2年間） | 交通事業者 | 生活交通実験運行に要する経費と生活交通実験運行により生じた収入の合計の差額（予算の範囲内） |
| | 裾野市地域生活交通事業運行委託 | 地域住民が主体となった地域生活交通事業（路線定期運行、路線不定期運行又は区域運行の形態により実施する乗合タクシー事業） | 交通事業者 | 市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、沿線企業及び店舗等の協賛金）で確保できない場合は、不足分を地元で負担 |

第2章 裾野市の地域主体による生活交通確保策の基本的な考え方

1 地域主体による生活交通の導入・運行手順

本市において、生活交通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。

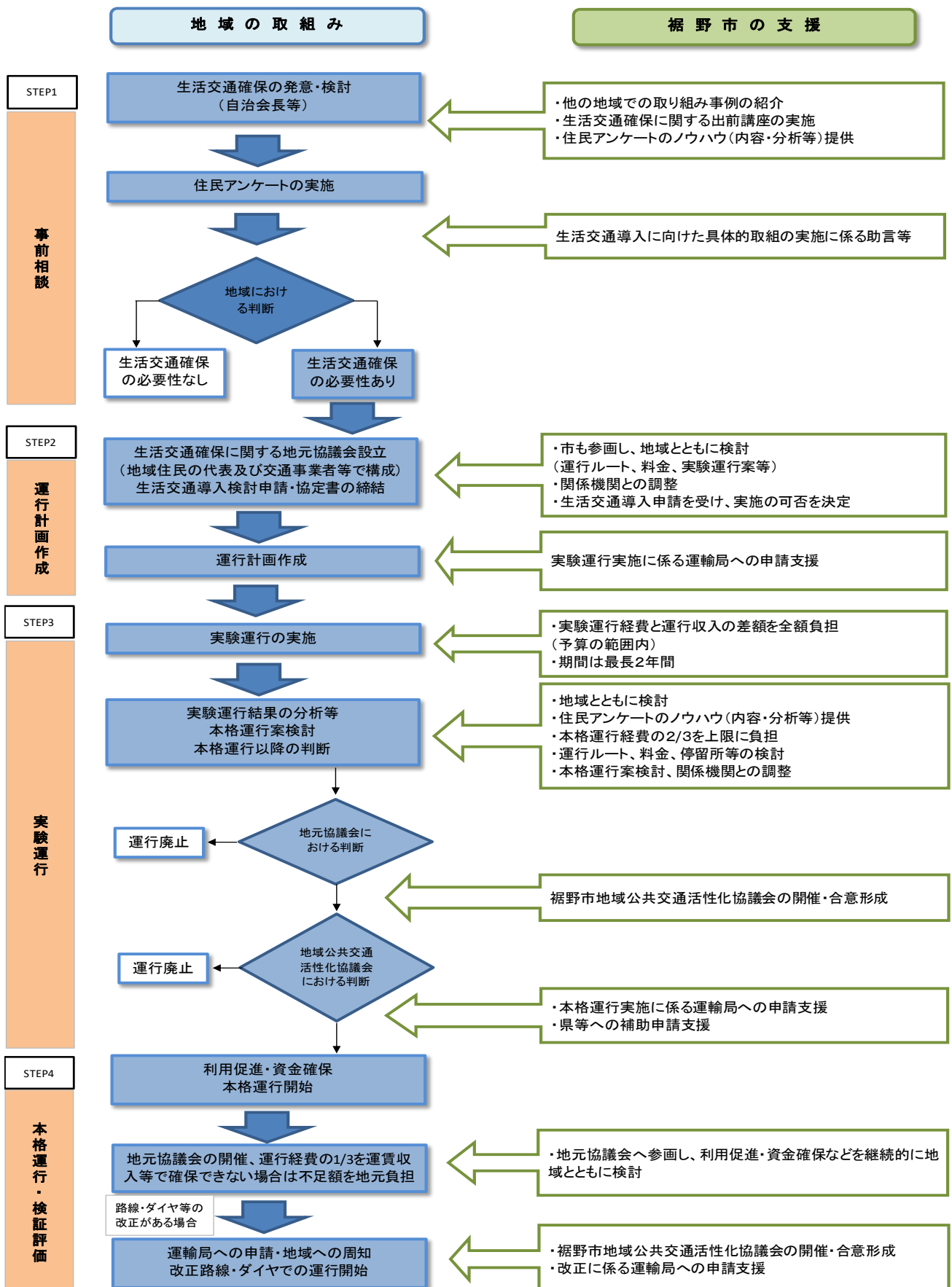
それ以外の地域（公共交通空白地域※1及び公共交通不便地域※2）においては、その地域の特性を踏まえ、その地域に適した運行形態等を選択していきます。

その基本的な手順は以下のとおりで、4つのステップに沿って進めていきます。（図2-1）

※1 公共交通空白地域とは、鉄道駅及び路線バスのバス停から概ね500mの範囲より外側の地域とする。

※2 公共交通不便地域とは、路線バス等のバス停はあるものの、便数が少なく公共交通のみでは生活が困難な地域とする。

【図 2-1 裾野市における生活交通の基本的な導入・運行の手順】



ポイント

地域主体で取り組む意義

本市では、地域が主体となった生活交通導入の取組に対して支援を行います。

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」で生活交通の維持・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生活交通を確保する取組は全国的にみても先進的なことであり、生活交通を維持確保することは地域の「誇り」や「愛着」につながる。また、地域づくりにも結びつく。
- 実際の利用者である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」意識を持つことができ、持続的な生活交通の確保につながる。
- 地域が主体とな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、合意形成を得やすい。
- 地域固有の移動ニーズが把握でき、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る。

出所：「広島市地域主体による生活交通確保対策の研究会 報告書」より

2 生活交通の導入における関係者の役割分担と連携

地域だけで生活交通を確保する場合、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、運行事業者、本市の3者適切な役割分担で連携して取り組んでいくことが重要です。(図2-2)

こうしたことから、3者が連携して事業を運営していくために、地域(町内会・自治会、社会福祉協議会等)、交通事業者、行政などが参画する地元協議会を設立し、運行計画の作成・改善や利用促進策などを決定していきます。

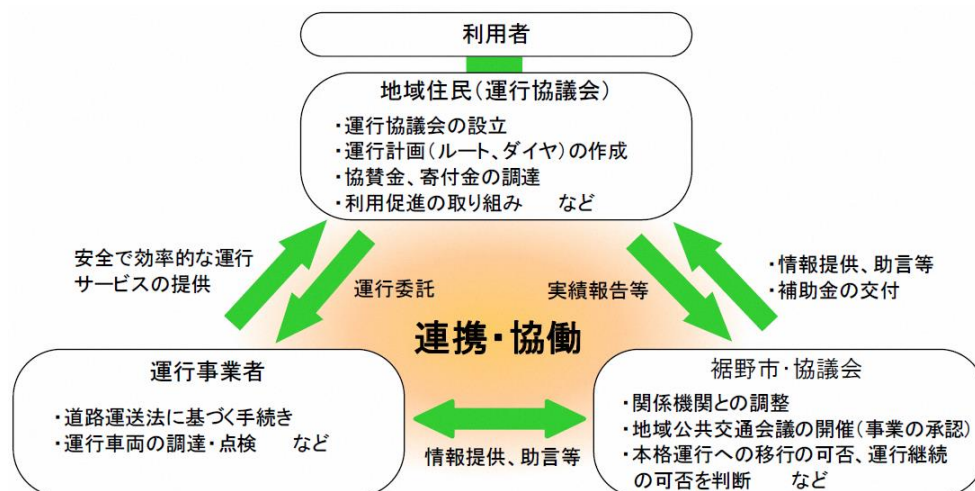


図 2-2 関係者の役割分担と連携

3 地域特性に応じた生活交通の導入に関する基本的な考え方

(1) 裾野市の地域特性

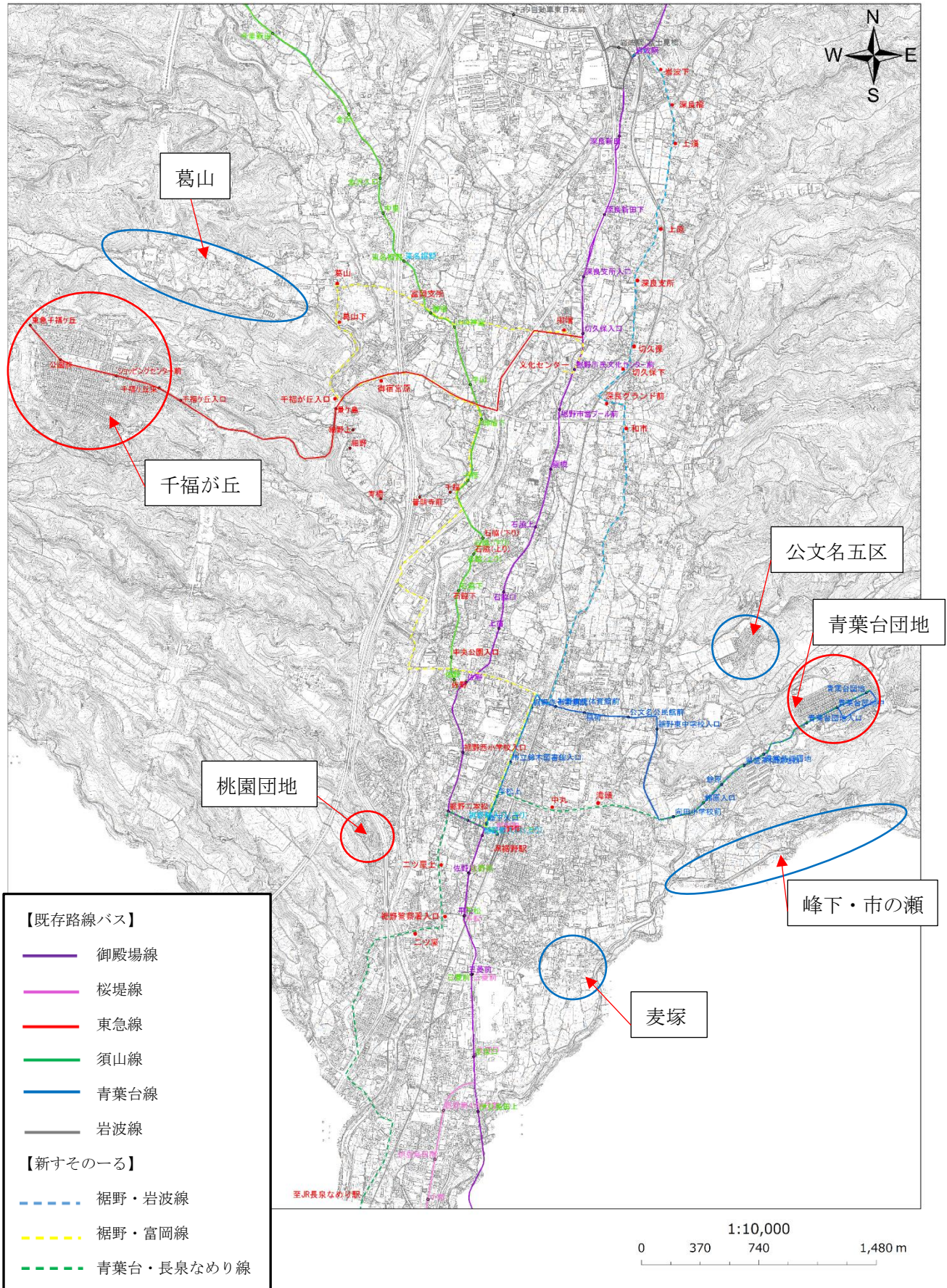
本市域を人口密度や高齢化率、家屋分布により、2つに大別したものが表 2-1 です。また、これをイメージ化したものが図 2-3 です。

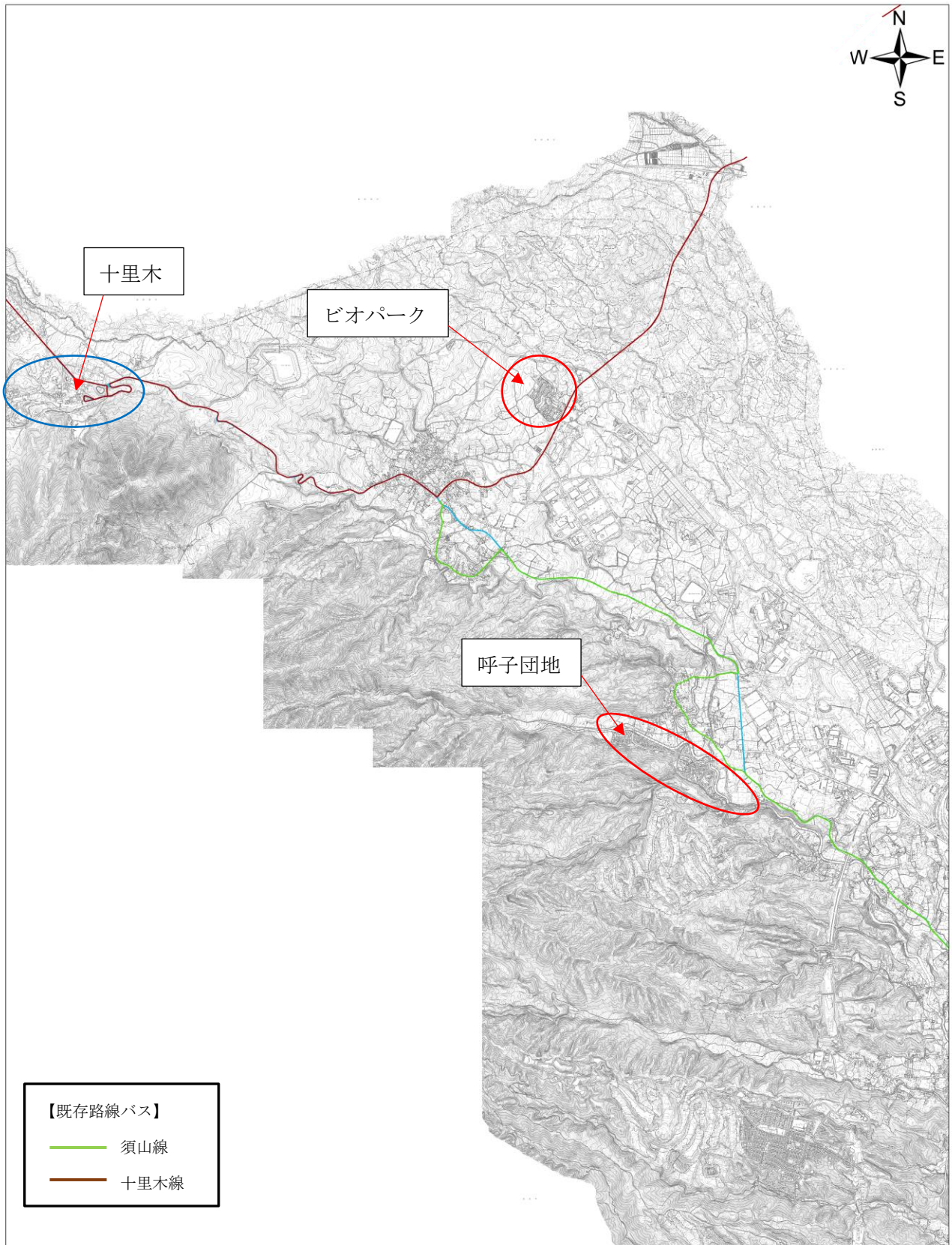
表 2-1 地域の特徴

| 区分 | 郊外住宅団地等 | 中山間地域 |
|-----------------------|--|--|
| 人口密度 | 比較的高い | 低い |
| 高齢化率 | 高いエリアが多い | 高い |
| 家屋分布 | 丘陵地の団地等に集積 | 既存集落 |
| 今後、生活交通が必要となる可能性のある地域 | <p>団地内にバス等が乗り入っていない又は路線に接しているだけの団地、商業施設・病院等から比較的距離のある地域、勾配の大きい地域</p> <p>【地域例】 千福が丘 桃園団地 青葉台団地 呼子団地 バイオパーク(須山) など</p> | <p>駅・停留所・商業施設・病院等から比較的距離のある地域、勾配の大きい地域</p> <p>【地域例】 葛山 麦塚 峰下市の瀬 公文名五区 十里木 など</p> |

※高度経済成長期に造成された団地等は高齢化率が高い。また、比較的新しい団地であっても、近い将来急激な高齢化を招く恐れがある。

図2-3 地域区分・人口密度・高齢化



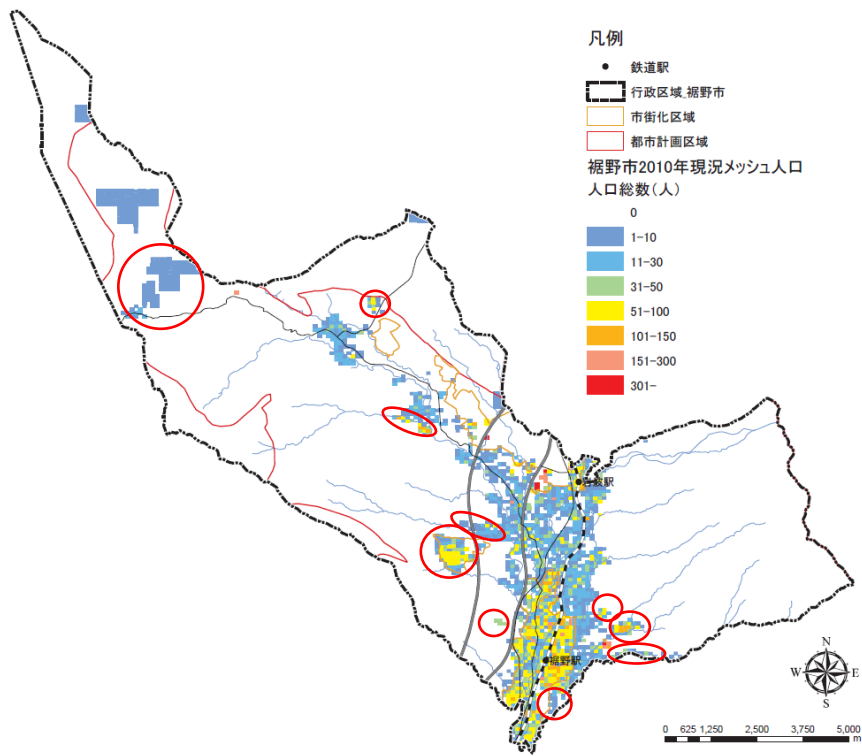


【既存路線バス】

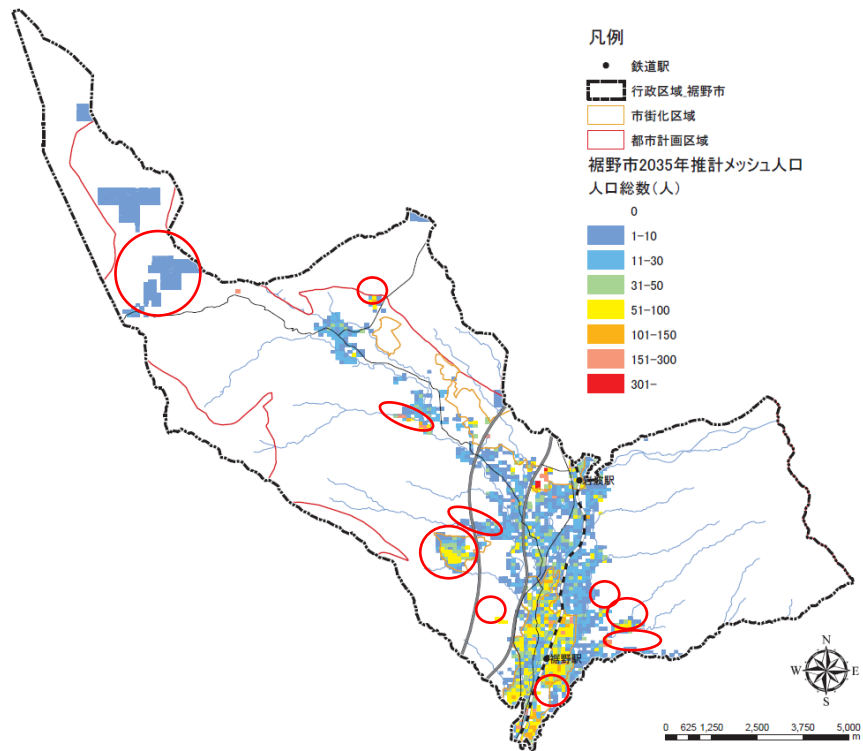
- 須山線
- 十里木線

1:15,000
0 550 1,100 2,200 m

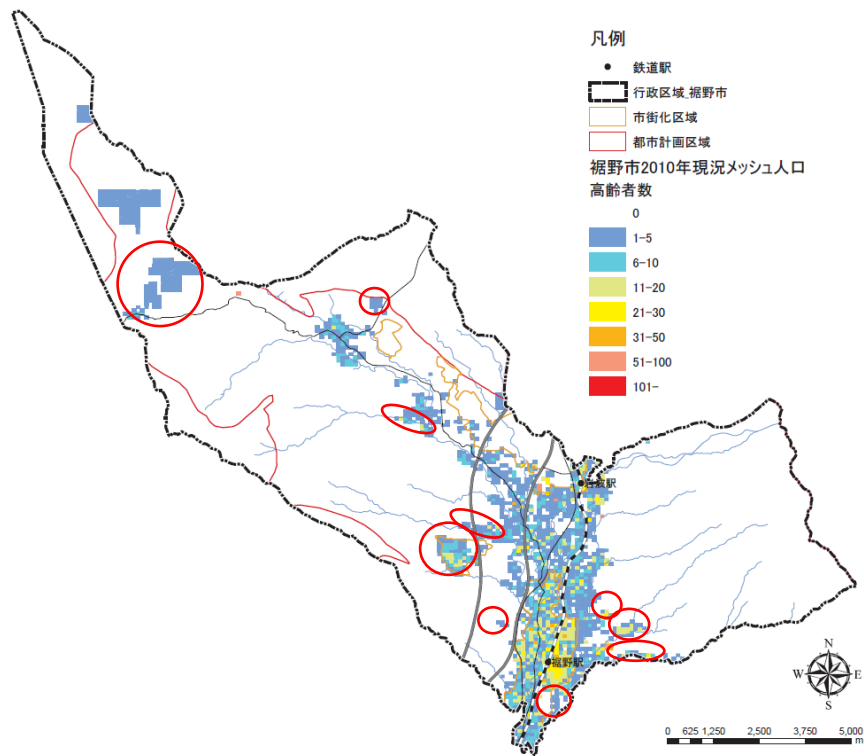
2010年人口（国勢調査）



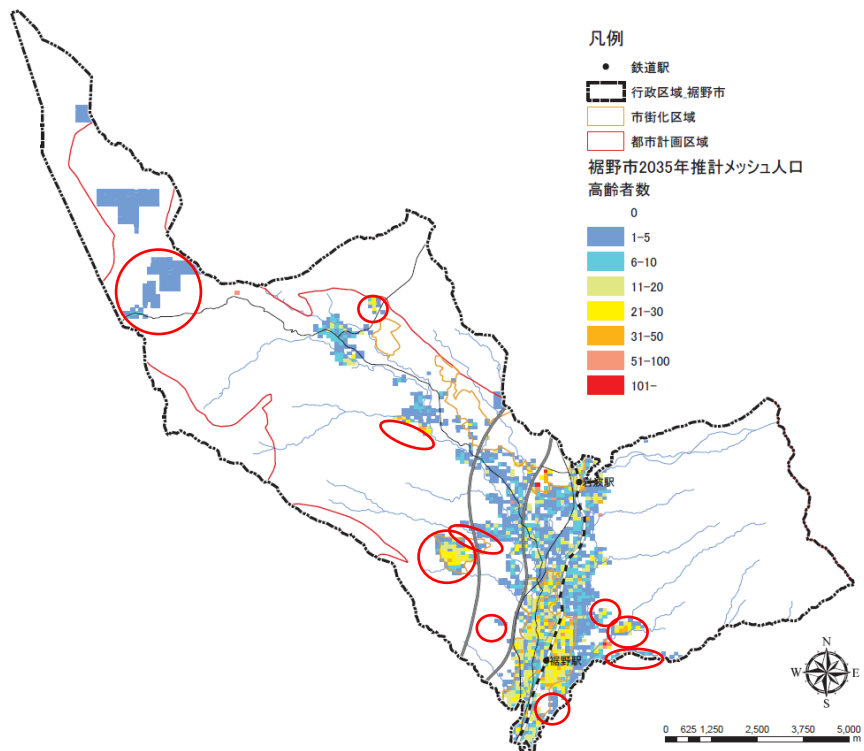
2035年人口（推計値）



2010年高齢者数（国勢調査）



2035年高齢者数（推計値）



(2) 生活交通の運行形態の選択

① 生活交通の運行方式

生活交通の運行方式は、主に決まったルートとダイヤで運行する「定時定路線型交通」と予約に応じて運行する「デマンド型交通」に大別されます。

第1章1の表1-2で示した運行形態をこれに沿って分類すると表2-2ようになります。また、「デマンド型交通」には複数の種類がありますので、次のページの表を参考にしてください。

表2-2 運行方式別の運行形態

| 定時定路線型交通 | デマンド型交通 |
|---|--|
| ① 乗合タクシー（定時定路線型） ② チャーター ③ スクールバスや企業バスの活用 | ④ 乗合タクシー（デマンド型） ⑤ タクシー ⑥ 公共交通空白地有償運送 ⑦ 無償運送 |

② 定時定路線型交通とデマンド型交通

定時定路線型交通とデマンド型交通については、一般的には1路線当たりの利用者数や1便当たりの利用者数などの明確な基準はありませんが、道路に沿ってある程度「まとまった需要」がある場合には、定時定路線型交通が適するとされる一方、時間的にも地理的にも「需要が分散」している場合は、デマンド型交通が適しているとされています。

また、需要と経費の関係については、定時定路線型交通は需要の対象に関わらず初期費用がかかりますが、需要の大小による影響はあまりなく、一方、デマンド型交通は初期費用こそ小さいですが、需要が大きくなると費用も大きくなる傾向があります。

こうした特徴から、地域の実情に合わせて、定量的に需要とコストを試算しながら、2者のコストの分岐点を判断基準に、適した運行方式検討していくことが望ましいと考えられます。(図2-4)

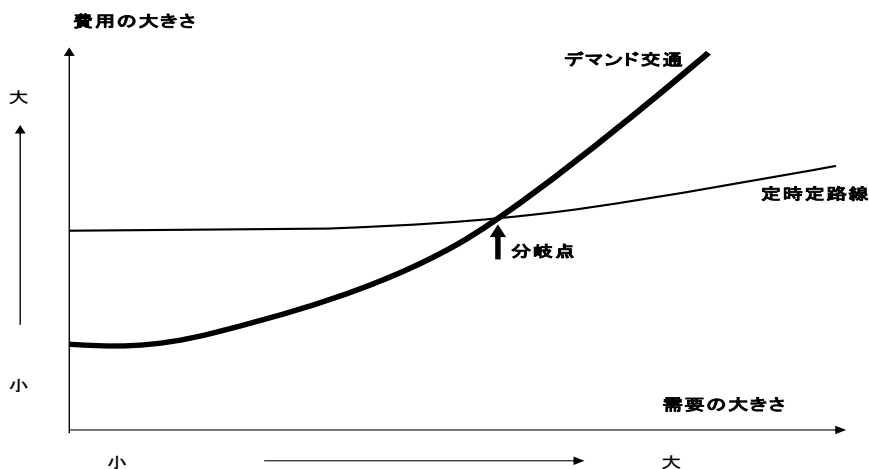


図2-4 定時定路線型交通とデマンド型交通の需要と費用の関係（イメージ）

| デマンドの種類 | 概要 | イメージ | ○メリット/●デメリット |
|--------------|--|--|--|
| ① 迂回型デマンド | 路線定期運行の交通機関を予約に応じて迂回運行させる運行方式。路線の途中で迂回運行するものや、路線の末端で路線延長して運行するパターンなどがある。 | 予約に応じて迂回 | ○予約がある場合のみ迂回することで、効率的に迂回ルート沿線のニーズに応えることができる。 ●基本路線での待ち時間や所要時間が変化する。 ●コスト削減効果は限定的。 |
| ② 路線固定型デマンド | 路線定期運行の交通機関に準じた運行方式で、所定の停留所で乗降を行うが、予約がない場合は運行しない。所定の運行経路上でフリー乗降区間を設けたものや予約に応じて停留所を最短ルートで運行したり、運行を取りやめたりする。 | 予約があれば決まった路線を運行(予約がない場合はショートカットする計画にしておけばショートカット可) | ○停留所到着時間があまり変動しない。 ●完全デマンドと比べて、路線や細かいニーズ対応への柔軟性には劣る。 |
| ③ 起終点固定型デマンド | 予約に応じて車両を配車し、起終点間をドアツードアに近い交通サービスで提供する運行方式。起点の位置と出発時刻のみ固定しておき、途中経路は予約に合わせて運行する。沢に沿った中山間地域と市街地・施設など一定の方向性をもって運行する場合に適用される。 | 起点 終点 | ○路線固定型や迂回型と比較すると、需要に応じた運行となるため、冗長なルートがある程度回避できる。 ○ドアツードア又はそれに近い形態になるので、利便性が高くなる。 ●目的地への到着時刻にバラツキがでる。 |
| ④ 完全デマンド | 予約に応じて車両を配車し、指定エリア内でドアツードアに近い交通サービスを提供する運行方式。路線と起点、終点は固定されておらず、予約に応じエリアごとに所定の停留所が設けられたものや完全フリー乗降のものまで様々な運行パターンがある。点在した集落と市街地・施設の接続に多い。 | 起点 終点 | ○ドアツードア又はそれに近い形態になるので、利便性が高くなる。 ●対応可能な需要量が最も少なくなる。 ●利用者の多寡により乗車・到着時刻にバラツキがでる。 |

—— 定路線 (予約不要:非デマンド)

----- 定路線 (予約必要:予約に応じて運行)

○ 路線不定 (区域運行)

出所:「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」(平成24年国土交通省)より作成

【乗降場所】

| | | | | | | | |
|--------------|---------|-----|-----------|---|------------------|---|------------------------|
| ① 迂回型デマンド | 所定の乗降場所 | 高 | 利用者を集中できる | 低 | 乗降場所まで行かなければならない | 易 | 乗降場所の安全性を事前確認できている |
| ② 路線固定型デマンド | フリー乗降区間 | 乗合率 | ↑ | ↓ | ↑ | ↓ | ↑ |
| ③ 起終点固定型デマンド | 乗降ポイント※ | 低 | 一人乗車が多くなる | 高 | ドアツードアも可能 | 難 | 安全確認ができていない。乗降場所の知識が必要 |
| ④ 完全デマンド | ドアツードア | 乗合率 | ↑ | ↓ | ↑ | ↓ | ↑ |

【ダイヤ】

| | | | | | | | |
|--------------|---------------|-----|-----------|---|-----------------|---|--------------------|
| ① 迂回型デマンド | 所定時刻に運行 | 高 | 利用者を集中できる | 低 | 利用時間が運行時刻に拘束される | 易 | 運行管理が単純。定時性を確保しやすい |
| ② 路線固定型デマンド | 所定時刻に予約に応じて運行 | 乗合率 | ↑ | ↓ | ↑ | ↓ | ↑ |
| ③ 起終点固定型デマンド | 予約に応じた随時運行 | 低 | 一人乗車が多くなる | 高 | 好きな時間に乗車できる | 難 | 運行管理が複雑化。定時性の確保が困難 |
| ④ 完全デマンド | 予約に応じた随時運行 | 乗合率 | ↑ | ↓ | ↑ | ↓ | ↑ |

出所:「広島市地域主体による生活交通確保対策の研究会 報告書」(平成25年3月)より

(3) 地域特性に応じた運行方式・運行形態の適用に当たっての基本的な考え方

以上、(1) (2) を踏まえ、本市においては、「郊外住宅団地等」では、「定時定路線型交通」を基本とし、団地規模が小さいなど需要が見込めない場合には、「デマンド型交通」について検討します。また、「中山間地域」では、「デマンド型交通」を基本として検討します。(図 2-5)

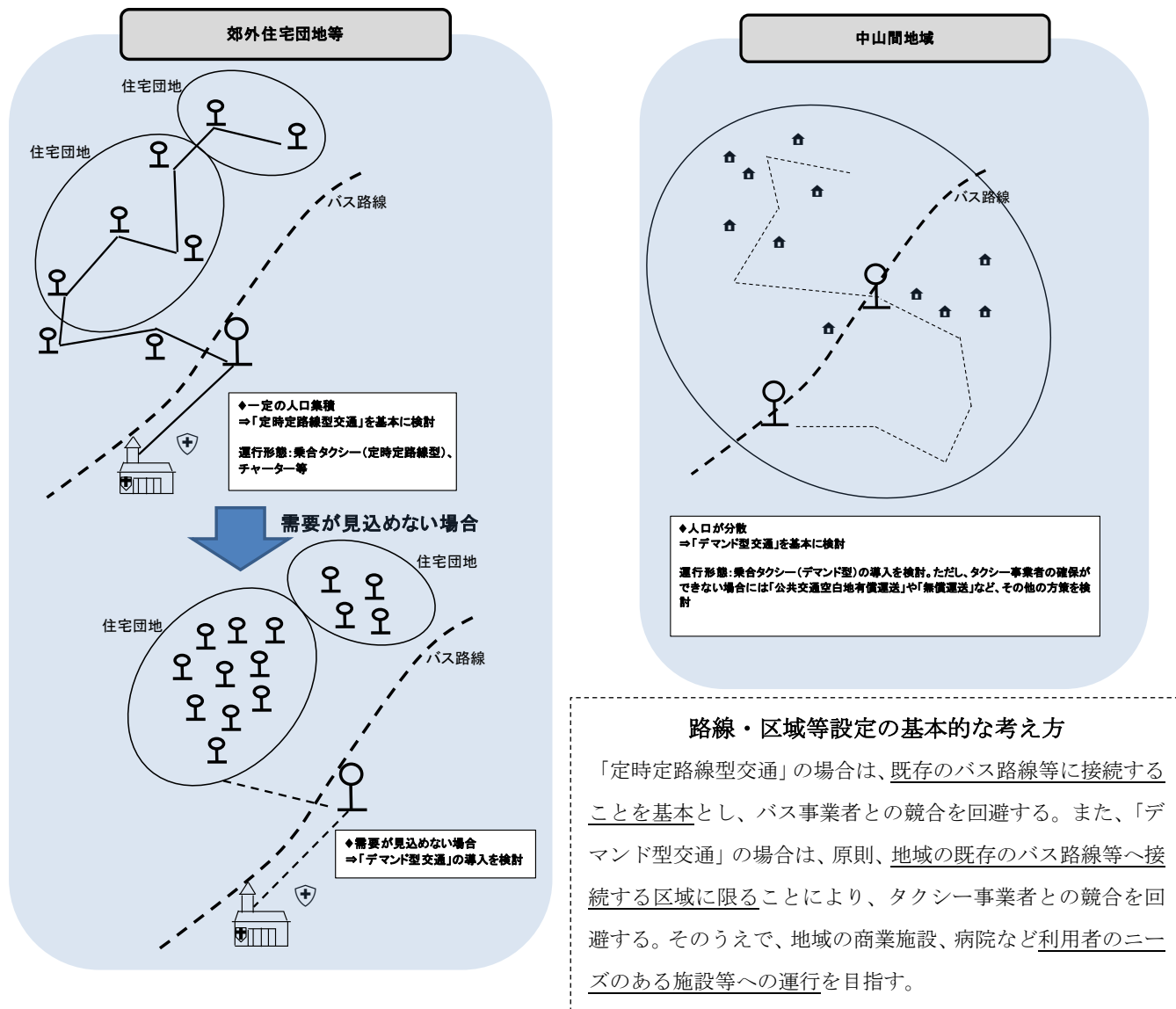


図 2-5 運行方式・運行形態の適用に当たっての基本的な考え方

ポイント

生活交通導入の際の留意点

地域区分と運行方式の関係は絶対的なものではありませんので、個別具体の適用にあたっては、地域の实情(周辺の公共交通の状況、交通事業者や NPO 法人の有無、人口、高齢化率、人家分布、運行区域、地形、道路網、商業施設・病院など施設の分布等)を踏まえ、関係者と十分に協議した上で、運行方式・運行形態を選択して行くことになります。

特に、既存交通事業者にはあらかじめ相談し、一定の理解・協力を得た上で取組を進めることが望まれます。これには、既存の交通事業者の意向がくみ取られていない取組は、後に、既存交通事業者の撤退など最悪の事態を招くケースがあるといった理由がある一方で、地域に適した既存交通の活用方法等、地域における交通の課題に対する新たな解決策の発見につながる可能性があるといった理由もあります。

4 生活交通の維持・確保に関する基本的な考え方

(1) 基本的な考え方

生活交通を導入すると、利用促進・資金確保の取組など、継続的な運行に係る労力や費用が生じます。導入に当たっては、あらかじめこうしたことへの対応も検討しておく必要がありますが、地域特性に応じた事業を長期的に継続していくためには、地域自らが考え行動することが不可欠です。

このため、自助・共助・公助の考え方（図 2-6）を踏まえつつ、非利用者（潜在的利用者）を含めた地域全体で事業を支えるという共通認識と、それを踏まえた地域ぐるみの取組が重要です。

なお、この自助・共助・公助の考え方に基づく取組は、前述した「地域区分」ごとに多少異なってきます。

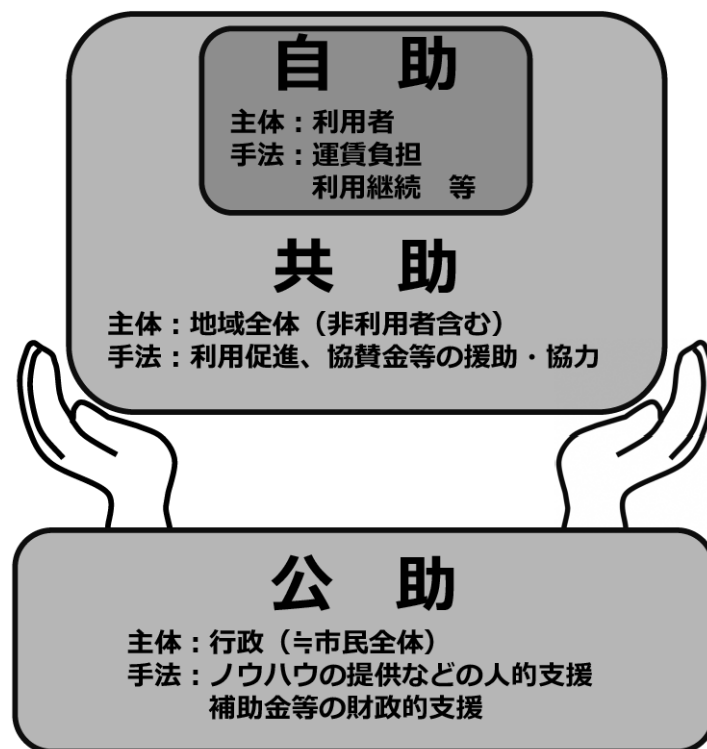


図 2-6 生活交通確保のための基本的な考え方

出所：「広島市地域主体による生活交通確保対策の研究会 報告書」

(2) 共助のあり方

郊外住宅地団地等

一定の人口集積があり、地域に商業施設や医療施設などの事業所もある郊外住宅団地等においては、地域住民が一致団結してパレードを実施したり、のぼり旗の設置などの利用促進活動に取り組むことが重要です。その際、高齢者に対して、地域の交通安全やエコ活動の一環として、マイカーから生活交通への転換を促すための意識啓発を行うことも有効な取組であるといえます。

また、非利用者も含め、地域住民から協賛金を募ったり、協賛店による割引制度の導入や時刻表への広告掲載などによる地元企業からの資金集めを行うなど、地域全体を巻き込んで、事業の継続を支える仕組みづくりに積極的に取り組む必要があります。(表 2-3)

中山間地域

非利用者を含め、地域全体で運行を支える取組だけで事業の採算を確保することは困難な場合が多いと考えられますが、利用者の増加に向けてできる限り地域住民が利用しやすい交通となるよう、運行形態等を地域でしっかり議論して決定するとともに、地域の生活交通を守り育てるため、みんなで利用していくという意識の醸成を図り、利用者を維持確保することが望まれます。

また、中山間地域では、乗合タクシーの事業を運営できる事業者が確保できないケースも少なからず想定されることから、運行事業者を確保できない地域においては、共助のあり方として、公共交通空白地有償運送や無償運送など、地域住民自らが事業主体となって取組んでいくことが考えられます。(表 2-3)

(3) 公助のあり方

地域での事業の発案段階では、地域からの相談対応や出前講座など、行政サイドにおいて、日ごろから手軽に相談できるような体制を整えておく必要があります。また、地域において具体的に検討が始まった場合には、住民アンケートに関するノウハウの提供、運行計画への助言、関係機関との調整等、実験運行に向けてできるだけ地域での取組が円滑に進められるよう、積極的に支援を行う必要があります。(表 2-3)

さらに、財政的な面でも、実験運行については、利便性、導入後の赤字負担など様々な要素を考慮して、試行錯誤しながら、地域の特性にあった運行方式・運行形態、運行計画などを見出す必要があるため、この間においては、これまで同様、期限を限って、行政が収支不足額の全額を負担し、生活交通の導入を支援することが望ましいと考えられます。

表 2-3 共助・公助のあり方

| | 地域区分 | 取組み事例 |
|----|----------|--|
| 共助 | 郊外住宅地団地等 | 【地域住民が支える取組】 のぼり旗の設置、資源ごみの集団回収と売却益の活用 【商業施設等が支える取組】 協賛店割引制度、チャリやバス停等への広告掲載等による協賛金 |
| | 中山間地域 | 【他自治体における地域の組織化に関する取組事例】 公共交通空白地有償運送 |
| 公助 | 共通 | 実験運行・・・収支不足額を全額負担 本格運行・・・収支不足額の2/3を負担 |

第3章 裾野市における生活交通の導入・確保の取組

1 取組の流れと各主体の主な実施内容

生活交通の導入に向けた取組の流れと各主体の主な実施内容は表3-1のとおりです。

取組の流れはあくまでも目安で、状況に応じて取組の順序を入れ替えて進めることは可能です。

表3-1 基本的な流れと各主体の主な実施内容

| 取組の流れ | 実施内容 | | |
|---|---|--|--|
| | 地域 | 運行事業者 | 市 |
| Step1 事前相談 (1)生活交通確保の発意・検討 (2)住民アンケートの実施 生活交通確保の取組実施の判断 | ・本市の制度を踏まえ導入に向けた検討 ・住民アンケートの実施(ニーズの把握) ・生活交通導入に向けた取組実施の判断 | — | ・相談対応 ・出前講座の実施 ・他地域での取組事例等の紹介 ・アンケートのノウハウ(内容・分析等)提供 |
| Step2 運行計画の作成 (1)地元協議会の設立・運営 (2)生活交通導入検討申請手続き (3)市と地元と協定の締結 (4)運行計画の作成 | ・運行事業者の確保 ・地域での協議会(以下「地元協議会」という)の設立・運営 ・生活交通導入検討申請書を市へ提出 ・市と実施に向けた協定を締結 ・運行計画の作成 ・地元協議会での合意 ・関係機関等との調整 | ・地元協議会への参画 ・運行計画の作成 ・運行概算経費の算出 | ・地元協議会への参画・運営補助 ・生活交通導入検討申請を受けて実施の可否を決定 ・地元と実施に向けた協定を締結 ・運行計画の作成支援 ・関係機関等との調整 |
| Step3 実験運行 (1)実験運行の準備・周知 (2)実験運行の実施 (3)実験運行結果の分析 運行計画の改善 本格運行移行の判断 (4)地域公共交通会議における審議 | ・地元協議会の開催 ・地域住民への周知 ・住民アンケートの実施(ニーズの把握) ・利用促進策の検討・実施 ・運行結果の分析、運行計画の改善 ・本格運行移行の判断(運行経費の1/3を運行収入で確保できなかった場合は不足分を地元で負担できるか) ・地域公共交通会議への出席 ・各種手続きの対応 | ・地元協議会への参画 ・市と運行に関する委託契約を締結 ・運送許可申請 ・利用者数やニーズの把握と報告 ・運行結果の分析、運行計画の改善 ・変更事項の届出 ・本格運行移行の判断 ・地域公共交通会議への出席 ・各種手続きの対応 | ・地元協議会への参画 ・交通事業者と運行に関する委託契約を締結 ・運送許可申請支援 ・地域住民への周知支援 ・収支不足額の全額負担 ・運行結果の分析、運行計画の改善支援 ・地域公共交通会議の開催 ・各種手続きの対応支援 |
| Step4 本格運行・検証評価 (1)本格運行の準備 (2)利用促進・資金確保 (3)本格運行の実施 本格運行結果の分析 運行計画の改善 (4)事業実施に伴う手続き | ・地元協議会の開催 ・地域住民への周知 ・利用促進策・資金確保策の検討・実施 ・住民アンケートの実施(ニーズの把握) ・運行結果の分析、運行計画の改善 ・関係機関等との調整 ・各種手続きの対応 | ・地元協議会への参画 ・運送許可申請 ・利用者数やニーズの把握と報告 ・運行結果の分析、運行計画の改善 ・各種手続きの対応 | ・地元協議会への参画 ・運送許可申請支援 ・利用促進策・資金確保策の検討・実施支援 ・運行結果の分析、運行計画の改善支援 ・収支不足額に対する補助 ・(必要に応じて)地域公共交通活性化協議会の開催 ・関係機関等との調整 ・各種手続きの対応支援 |

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。

Step1 事前相談

(1) 生活交通確保の発意・検討

| | |
|-----|--|
| 地域 | <ul style="list-style-type: none">・地域の生活交通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。・市の制度を理解し、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、市職員が地域に出向き、市の生活交通確保に関する取組などについて話をする「出前講座」に申し込みます。 |
| 事業者 | — |
| 市 | <ul style="list-style-type: none">・地域の方々からの相談を受け、適宜、アドバイスを行います。・地域情報整理シート（資料2参照）、協議事項一覧（資料3参照）、協議記録（資料4参照）を作成し、関係者と情報共有します。・地域の要請により「出前講座」行います。 |

◆出前講座とは

「出前講座」とは、市の職員が市民の皆さんの地域に出向き、市の施策や制度・事業などを説明するものです。皆さんの市政に対する理解を深めていただくため、積極的な市政情報の提供を目指します。

対象

市内に在住、在学、在勤の10人以上の方で構成された団体・グループです。

開催時間・場所

講座の開催時間は9時から21時までの間の2時間以内です。会場については、市内の公共施設や地区集会所・公民館などを主催者（申込者）側で用意していただきます。なお、講座の内容によっては日時、会場などに制限がある場合や事前の打ち合わせが必要です。

申込方法

「裾野市生涯学習まちづくり出前講座受講申込書」に必要事項（希望テーマ、開催希望日時、実施会場、団体・グループ名、連絡先参加予定人数等）を記入し、市生涯学習課へお申し込みください。

※申込みは開催希望日時の概ね1ヶ月前までをお願いします。

※裾野市生涯学習まちづくり出前講座受講申込書は、市ホームページからもダウンロードできます。

裾野市役所教育委員会生涯学習課 住所 〒410-1102 裾野市深良 435 生涯学習センター内
電話 055-994-0145 FAX 055-992-4047

(2) 住民アンケートの実施、生活交通導入に向けた取組実施の判断

| | |
|-----|--|
| 地域 | <ul style="list-style-type: none"> ・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、市へ相談します。 ・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、生活交通導入に向けた取組実施の判断を行い、運行形態を決定します。 |
| 事業者 | — |
| 市 | <ul style="list-style-type: none"> ・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（資料7参照）

[対象者]

生活交通の導入を検討している地区への全戸配布が望ましいですが、費用や配布・回収作業などを踏まえ検討します。なお、全戸配布する場合、世帯に1部配布し、利用が見込まれる高齢者などから、代表して1人に回答してもらうことが現実的です。

[導入部分]

実施主体やアンケートの目的について分かりやすく記載し、アンケートへの協力を求めます。

[基本的な調査項目]

個人属性：年齢、性別、免許の有無、居住地区など

意向：生活交通を導入した場合の利用の有無

目的：通勤、通学、買物、通院などの目的や現在の移動手段など

目的地：病院、スーパー、金融機関、駅、バス停など

利用日時：利用する曜日、出発・帰宅時間、利用頻度など

運賃：妥当と考えられる運賃、上限運賃など

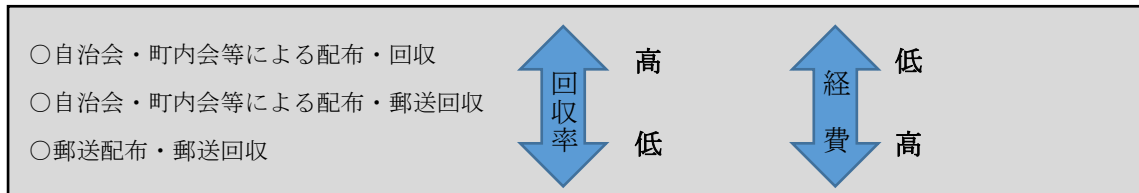
その他：自由意見など

[回答形式]

回答のしやすさ、集計作業を踏まえ、選択方式を主としながら、適宜、記述形式を用います。

[アンケートの配布・回収]

アンケートは、回収率の向上や経費の節減を図るため、自治会・町内会等を通じて配布・回収します。



[アンケート結果の集計]

アンケート結果を集計して、グラフ・表など視覚的に状況把握がしやすいように加工します。

ポイント

アンケートの設問について

このアンケートにおいて、生活交通を利用する人がどれだけ見込めるかを正確に把握することが、今後継続的に生活交通を運営していく上で重要なポイントになります。

このため、利用意向に関する設問は、「すぐに利用したい」「将来利用したい（〇年後）」「今のところ利用する予定はないが、今後は不明」など設問を工夫することが大切です。

◆生活交通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

○地域主体による生活交通の導入を検討することが妥当か？

→ 地域が主体となって生活交通を導入する取組は、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、労力と時には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、又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。

○生活交通に関するニーズを適切に把握できているか？

→ 生活交通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」と回答した方でも、現実的にはそれほど利用されないことがあります。生活交通の利用意向や妥当と考える運賃などのアンケート結果を総合的に検討することが大切です。

○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。

◆運行形態の決定 ※第2章の3を参照

アンケート結果を踏まえ、生活交通導入の目的と照らし、適切な運行形態（乗合タクシー、公共交通空白地有償運送など）を選択します。

ポイント

移動販売や宅配など新たなサービスの活用

生活交通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く、また、一方で、生活上の不便な点としても買い物を挙げており、高齢者になるほど買い物に困っている方が多いことが分かっています。

こうした状況の中、近年さまざまな買い物困難者に対応するサービスが行われています。その手法は、①商品を届ける、②店への移動手段を確保する、③店をつくる・誘致するの3つに区分でき、これらをさらにサービス等の種類で5つに分類したものが、次ページの表です。

生活交通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大部分を占めることがほとんどです。

こうしたことから、生活交通確保の取組実施について判断する際は、その目的に対する効果的な策として、次ページの表で示す「買い物困難者に対するサービス等」の活用を検討することも一案です。

参 考

買い物困難者に対するサービス等の主なメリット・デメリット

| 区 分 | サービス等の種類 | 概 要 | メリッ | デメリッ |
|-------------------|---|---|---|---|
| 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 販売車に積むことができる商品の数が限られる 巡回する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 | [宅配(店舗購入品)] <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 |
| | [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 | [宅配(注文品を宅配、配食)] [買い物代行] <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 商品自体を自分の目で確かめながら選ぶことができる 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 |

Step2 運行計画の策定

(1) 地元協議会の設立・運営

| | |
|------------|--|
| 地 域 | <ul style="list-style-type: none"> ・市と連携して運行概要を検討した上で、運行事業の確保に向けて交通事業者と協議を行います。 ・地域の各種団体（社会福祉協議会、町内会・自治会、老人クラブなど）の代表者、利用者、運行事業者、市などが参画する「地元協議会」を設立し運営する。 ⇒今後は随時、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います。 |
| 事業者 | <ul style="list-style-type: none"> ・地元協議会に参画します。 |
| 市 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・地域と連携して運行概要を検討した上で、運行事業者の確保に向けて交通事業者と協議を行います。 ・地元協議会に参画し、運営の補助を行います。 |

◆運行事業者の選定

- ・運行事業者は、地域の交通事業者が当該地域の道路・交通の状況を把握しており、運行計画の作成や実際の運行において、最も適切な事業者であると考えられます。
- ・運行のために遠くの車庫から回送してくるとなると、人件費や燃料費など、より多くの経費が発生することになります。

◆地元協議会

- ・生活交通を確保するには、利用者である地域が一体となって継続的に取組を進めて行く必要があります。また、地域の意見を集約し運行計画の策定・改善等を行う必要があります。このため、地域で地元協議会を設立し、地域全体の取組として検討を進めていきます。
- ・メンバーは地域の各種団体（社会福祉協議会、町内会・自治会、老人クラブなど）の代表者が主体となり、運行事業者、市などが参画します。それぞれが役割分担（地域＝主体的な検討・取組、運行事業者＝運行等、行政＝支援 ※7 ページ参照）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生活交通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、本市が地域主体による取組と認めた上で支援を継続します。
- ・また、運行計画の策定や改善の際には、利用者の声が重要であることから、協議会に利用者の声が届くよう利用者にも協議会の構成員になってもらう、又は地域の代表者や運行事業者が利用者の声を吸い上げるなど、協議会に利用者の声を反映できるようにしておくといでしょう。

(2) 生活交通導入検討申請手続き

| | |
|-----|---|
| 地 域 | ・地元協議会において、生活交通確保の必要ありと判断した場合は、「裾野市地域主体による生活交通導入検討立候補制度実施要領」に基づき、生活交通導入検討申請書を市へ提出します。 |
| 事業者 | ・地元協議会へ参画します。 |
| 市 | ・地元協議会から生活交通導入検討申請書の提出を受けた場合、「裾野市地域主体による生活交通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。 |

(3) 協定の締結

| | |
|-----|---|
| 地 域 | ・市から、導入検討の決定を受けたときは、実験運行の実施に関する協定書を締結します。 |
| 事業者 | ・実験運行に協力します。 |
| 市 | ・地元協議会と実験運行に関する協定書を締結します。 |

(4) 運行計画の作成

| | |
|-----|--|
| 地 域 | ・アンケート結果等をもとに、運行計画（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 | ・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。 ・実験運行実施の判断、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。 |
| 市 | ・アンケート結果等をもとに、運行計画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（例）定時定路線型交通の場合

運行計画に関し、交通管理者である所轄警察署や既存交通事業者、静岡運輸支局などの関係機関との調整が必要です。以下の点に留意しながら運行計画案を作成し、関係機関と調整を行います。

【ルートの設定】

- ・アンケート調査結果等をもとに、生活関連施設（病院、商業施設、金融機関等）の利用や既存の公共交通機関との乗継を考慮したルートを設定します。
- ・路線設定は、比較的狭い面的なエリアを運行するのに適した循環型と、比較的広い線的なエリアを運行するのに適した往復型がありますので、地域の特性や利用できる車両数を踏まえ、どちらかを選択します。
- ・すべてのニーズを反映しようとするとう路線が非常に長くなってしまい、「時間がかかる」、「便数が限られる」等、利便性を損なうものになってしまうため、優先順位をつけるなど、効果的な設定に努めます。
- ・既存路線バスなど既存の公共交通機関と競合するようなルート設定にしないようにします。
- ・路線の起終点付近で車両が待機・転回できる場所、運転手が利用できるトイレを確保します。
- ・定時性を確保するため、渋滞しているポイントはできる限り避けるようにします。

【運行日・ダイヤの設定】

- ・運行日は平日を基本とします。土・日曜日は平日に比べ利用者が少ない傾向にあります。
 - ・運行日・ダイヤは利用者の目的（病院の受付時間等）に応じて設定します。
 - ・既存の公共交通機関との乗継を考慮したダイヤにします。そうすることで、地域の交通ネットワークの充実につながります。
 - ・可能な限り、覚えやすくわかりやすいダイヤ（同じ分に発車するダイヤ）を目指します。また、乗降時間も含め、余裕のあるダイヤにします。
 - ・運転手には「連続運転時間は4時間以内とし、次の運転まで30分以上（運転の中断時に1回10分以上としたうえで分割することができる）の休憩を確保すること」などの基準があります。これらを遵守するダイヤ設定にするため、運行事業者ともよく話し合うことが必要です。
- ※「事業運用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」（平成13年国土交通省告示第1675号）、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）

【停留所の設定】

- ・生活関連施設（病院、商業施設、金融機関等）の利用や既存の公共交通機関との乗継を考慮して停留所を設置します。また、施設では利用者の利便性を考慮し、できる限り建物直近に停車できるよう了解を得ます。
- ・停留所標識は、その周辺の施設所有者・地権者・住民の了解を得て、民有地へ設置します。また、利用者にわかりやすくするため、できるだけ目立つようにします。
- ・交通量が少なく、安全面を確保できる道路では、地域ニーズを把握したうえで、フリー乗降区間（停留所以外でも乗り降りすることができる区間）の設定も検討します。
- ・道路交通法上、交差点又は道路のまがりかど、横断歩道又は自転車横断帯から5m以内の部分、坂の頂上付近や勾配の急な坂などは停留所を設置できません。
- ・停留所の設置については、個別に所轄警察署等との協議が必要です。

【運賃の設定】

- ・アンケート結果や交通事業者が算出する運行概算経費、既存の公共交通機関の運賃設定などを勘案し、運賃を設定します。小児運賃などの設定も可能です。
- ・運賃は、利用者にとってわかりやすく、運転者にとって負担が少ない均一運賃を中心に検討することが現実的です。一般の路線バスのように距離制の運賃にする場合、適切な利用者負担が見込めますが、運賃体系がわかりにくくなったり、設備投資の費用がかかります。
- ・回数券の導入は、利用促進につながるとともに、運転手の負担の軽減にもつながります。回数券の販売は、運行事業者だけではなく地域の方々や店舗などで行うことが効果的です。

【運行車両の選定】

- ・運行計画路線を走行可能、かつ、予想される乗車人数に適した車両サイズのものにします。
- ・運行事業者が所有している車両を使用すると、新たな購入がないので初期経費が削減されます。



ジャンボタクシー（乗客9名）



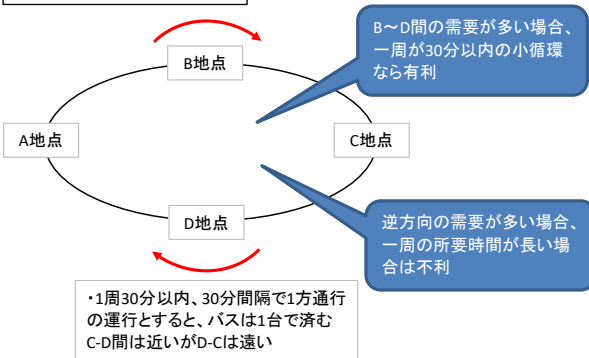
セダン型タクシー【小型】（乗客4名）

ポイント

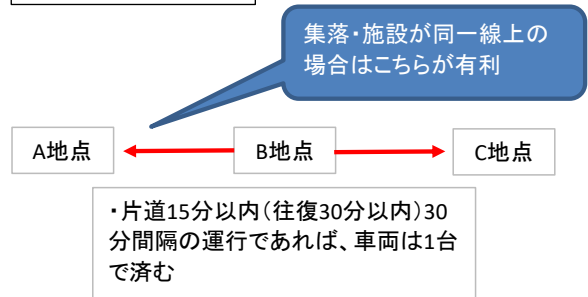
経費削減につながる運行計画

- ・停留所標識を民有地へ設置（公道上では占用料が生じるとともに、強固なものを設置するため設置費用が生じる）
- ・運行事業者が所有している車両の活用（車両の購入費用が生じない）
- ・運行する時間帯や曜日を利用が見込まれるところに絞る（運行経費の削減）
- ・ルート・ダイヤ設定を工夫し、最低限の車両台数で運行する（運行経費の削減）
- ・運転手を地域で募集するなど、運行事業者に安い賃金で雇用してもらうことを働きかける（人件費の削減）

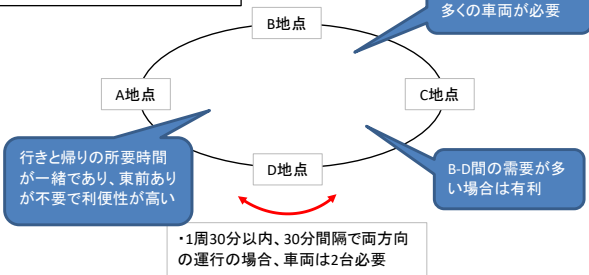
1) 片方向循環型



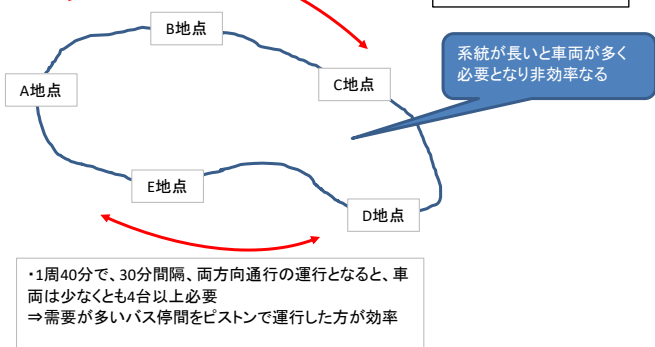
2) ピストン型



3) 両方向循環型



4) 大循環型



運行車両数とルート・ダイヤ設定の関係

出所：「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」（平成24年 国土交通省）

Step3 実験運行

(1) 実験運行の準備・周知

| | |
|-----|---|
| 地域 | <ul style="list-style-type: none">・チラシ配布、地域での様々な会合でPRすることにより、路線・ダイヤ・運賃・利用方法などを地域に周知します。・回数券を販売したり、地域の店舗などに回数券販売所としての協力を依頼します。・停留所の標識を設置します。・大雪や台風など急遽運休となる時のために、利用者への周知方法を決めておくとともに、運行事業者と連携して緊急連絡網を作成します。 |
| 事業者 | <ul style="list-style-type: none">・運行を開始する2か月前までに、静岡運輸支局へ許可申請を行います。・続行便を無線で呼ぶなど、乗り残しの対応方法を決めます。・車体が乗合タクシー等とわかるように表示します。 |
| 市 | <ul style="list-style-type: none">・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。・広報紙や記者クラブへの情報提供により周知を図ります。 |

◆周知について

- ・運行開始時は、乗合タクシー等の運行を知ってもらうために、周知が非常に重要です。前述した以外にも、ポスターの掲示、ロコミ、地域イベントなどでのPR、出発式などを検討します。
- ・チラシは町内会等を通じて各家庭に配布するだけでなく、主要な施設にも置いてもらうよう依頼します。
- ・利用者を確保するきっかけとして、一度利用してもらい「乗合タクシー等を使うことに慣れてもらう」ことも有効です。地域団体に回数券をまとめて購入し、お試し券として無料配布するなどの試みの一つです。

◆申請について

「乗合旅客運送許可申請書」「運送約款設定認可申請書」「運賃認可申請書」などの提出が必要です。提出書類や提出時期については、事前に静岡運輸支局に相談・確認を行いましょう。(ここでは、道路運送法第21条による許可(以下「21条許可」という。)を得て実験運行する際の流れについて記載しています。)

◆車体について

1BOX車やセダンを乗合タクシー等として活用し、運休日には一般の乗用タクシー等としても利用するケースが多いため、簡易に切り替えができ、かつ、乗合タクシー等運行時に乗合タクシー等の車両であるということが目立つように、車体マグネットシート等を利用するのが一般的です。

(2) 実験運行の実施

| | |
|-----|--|
| 地 域 | <ul style="list-style-type: none"> ・周知を継続するとともに、利用者の声の把握に努めます。 ・運行して数か月後には、利用実態や改善点等を把握するため、アンケートを実施します。アンケートは乗合タクシー等のPRにもつながります。(Step1 参照) ・利用促進に取り組みます。(Step4 参照) |
| 事業者 | <ul style="list-style-type: none"> ・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声を聞いておきます。 |
| 市 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・利用状況の集計を支援します。 ・予算の範囲内で収支不足額（実験運行に係る経費—運賃収入）を支援します。 |

◆周知について

利用状況を地域の掲示板へ掲示したり、地域で回覧するなどして、地域に示し、利用しないと継続的な運行ができないことを伝えていきます。また、その際に事業者が算出した運行概算経費などにより、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）を設定しておくことで地域に説明しやすくなります。

●●地区乗合タクシー
利用状況のお知らせ 令和●年●月分

○曜日別利用者数

| | 月曜日 (計3日) | 水曜日 (計4日) | 金曜日 (計4日) | 合計 (計11日) | 参考 (●月分・計13日) |
|-------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| ●●コース | 98人 | 143人 | 172人 | 413人 | 461人 |
| △△コース | 40人 | 39人 | 72人 | 151人 | 156人 |
| 合計 | 138人 (46.0人) | 182人 (45.5人) | 244人 (61.0人) | 564人 (51.3人) | 617人 (47.5人) |

○1日平均利用者数

| | 今月 | 前月 | 増減 |
|-------|-------|-------|--------|
| ●●コース | 37.5人 | 35.5人 | +5.6% |
| △△コース | 13.7人 | 12.0人 | +14.2% |
| 合計 | 51.3人 | 47.5人 | +8% |

目標 60人！
掲示板への利用状況の掲示例

◆利用者の声の把握

アンケートや利用者から直接意見を聞く「意見ポスト」を設置するなどの方法があります。

◆住民アンケート（資料8参照）

基本的には Step1 における手順（20 ページ参照）に沿って実施しますが、既に生活交通を導入しているため、利用促進策の検討や運行計画の改善の参考とすることを目的としたアンケートになるとともに、その結果は、本格運行を実施するかどうかの判断材料にもなります。

よって、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よう努めます。

【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：生活交通の浸透度、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

◆利用状況の把握

1 便ごとに利用者の乗降場所や人数を把握しておけば、停留所別・便別・曜日別などの分析ができ、運行計画の改善に役立ちます。

| 令和 年 月 日 () | | | 天候 | | | | | | | | | | |
|--------------|-----|------|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|-----|--|
| 路線 | 方向 | 停留所名 | 第1便 | | 第2便 | | 第3便 | | 第4便 | | 乗車計 | 降車計 | |
| | | | 乗 | 降 | 乗 | 降 | 乗 | 降 | 乗 | 降 | | | |
| | ○○行 | 1 | | | | | | | | | | | |
| | | 2 | | | | | | | | | | | |
| | | ... | | | | | | | | | | | |
| | | ... | | | | | | | | | | | |
| | 小計 | | | | | | | | | | | | |
| | ○○行 | ... | | | | | | | | | | | |
| | | ... | | | | | | | | | | | |
| | | 2 | | | | | | | | | | | |
| | | 1 | | | | | | | | | | | |
| | 小計 | | | | | | | | | | | | |
| 合計 | | | | | | | | | | | | | |

利用状況の調査表 (例)

(3) 実験運行結果の分析、運行計画の改善、本格運行移行の判断

| | |
|------------|---|
| 地 域 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用実績、アンケート結果や利用者の声をもとに、運行計画の改善を検討します。 ・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。 ・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"> ・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。 ・(路線等を変更する場合) 実際に運行してみて、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。 |
| 市 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・(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)と調整するとともに、静岡運輸支局への申請書類などの作成を支援します。 |

◆運行計画改善の考え方

- ・利用者の少ない便や停留所を廃止して運行経路の短縮を図ることで、収支率の向上が見込めます。
- ・アンケート調査や利用者の声から得られた路線設定、ニーズの高い目的地の経由などにより、利用者の増加が見込まれます。
- ・「乗らなければなくなる」という危機感を共有するため、事前に運行計画見直しの基準を数値化しておく必要があります。(例:「利用者数が1便当たり1人未満の系統は減便」など)

◆本格運行移行の判断

- ・利用状況やアンケート結果からみて、地域にとって本当に有効か・妥当なサービスであったかどうか分析を行います。
- ・運行収支やその他の見込まれる収入なども踏まえ、生活交通導入の目的を満たしながら、継続的に運行を行っていくことが可能かどうかを分析します。

ポイント

本格運行移行の判断のポイント

この段階では、生活交通の導入後、運行収支の赤字が見込まれる場合がほとんどです。しかしながら、赤字が見込まれても、赤字を地域負担で賄うなどして、生活交通の導入目的(交通不便な〇〇団地の交通を確保する など)の達成を優先させるケースも想定されます。

このように、本格運行移行の判断に当たっては、生活交通導入の目的に照らし、自助・共助・公助の考え方(16ページ参照)を踏まえつつ、導入のタイミング、導入する交通の妥当性、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て、総合的に判断する必要があります。

◆本格運行移行への決断時期

- ・本格運行への移行の決断は、地域公共交通活性化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断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します。

◆費用負担のルール

本市では、地域主体の生活交通を本格運行する際の費用負担のルールとして、市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。



(4) 地域公共交通活性化協議会における審議

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 か月前までに、裾野市地域公共交通活性化協議会で合意を得る必要があります。

| | |
|-----|--|
| 地 域 | ・地域公共交通活性化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 | ・地域公共交通活性化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。 |
| 市 | ・地域公共交通活性化協議会に諮る資料を作成するとともに、会議を開催します。 |

◆地域公共交通活性化協議会（地域公共交通会議）とは

根拠法令：・地域公共交通会議 ⇒ 道路運送法

・地域公共交通活性化協議会 ⇒ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

目的：【地域公共交通会議】

地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の運行形態や運賃等を協議するため設置されるもので、地域の需要に即した乗合運送サービスが提供されることにより、地域住民の交通利便の確保・向上に寄与することを目的としています。

【地域公共交通活性化協議会】

公共交通網形成計画の策定・変更及び当計画に位置付けられた事業の実施に係る連絡調整を行うために設置されるものです。

審議事項：・路線・ダイヤ・運賃の設定等に関すること。

・形成計画の策定及び変更の協議に関すること。

・形成計画に位置付けられた事業の実施に関すること。

構成員：学識経験者、静岡県バス協会、交通事業者、住民及び利用者の代表、道路管理者、交通管理者、中部運輸局静岡運輸支局、静岡県、裾野市

地域公共交通会議は、平成 18 年 10 月に道路運送法の改正により制度化されました。

これは、地域のニーズに対応したバス路線を実現するため、計画段階から地域住民や利用者が参画するとともに、周囲の交通システムとの連続性・整合性についても十分配慮し、地域の交通ネットワーク全体の維持・発展や利用者利便を確保することが重要な点であるとの観点から、地域住民、利用者、地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者からなる新たな協議組織として規定されたものです。

その後、平成 26 年には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、各自治体において公共交通網形成計画の策定が求められることとなったことから、当法律に基づく協議会（地域公共交通活性化協議会）を設立し、平成 30 年度に形成計画を策定、今後は、形成計画に位置付けられた事業の実施に係る連絡調整等の協議を行っていきます。当市においては、地域公共交通活性化協議会が地域公共交通会議の役割を兼ねて組織されています。

Step4 本格運行・検証評価

(1) 本格運行の準備・周知

| | |
|-----|--|
| 地域 | ・実験運行時と同様、地域への周知を行います。(Step3 参照) |
| 事業者 | ・運行を開始する約3か月前までに、静岡運輸支局へ経営許可を申請します。 |
| 市 | ・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

・運行事業者が道路運送法第4条による許可（以下「4条許可」という。）を持っている場合と持っていない場合で手続きが異なります。

（4条許可を持っていない場合）一般乗合旅客自動車運送事業の経営許可申請書

（4条許可を持っている場合）一般乗合旅客自動車運送事業における事業計画変更認可申請書

上記申請に加え、「一般乗合旅客自動車運送事業の運送約款設定認可申請書」「一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃設定届出書」などの提出が必要です。なお、運行形態に違いによって提出書類は異なります。

提出書類や提出時期については、事前に静岡運輸支局に相談・確認を行いますが、様々な書類や条件がありますので、できるだけ早くから相談・確認を行います。

・路線的運行を行う場合、いわゆるバリアフリー法が適用されます。このため、公共交通移動等円滑化基準に適合した車両を導入する必要がありますが、運行経路が狭隘で、かつ、急勾配が連続する区間があるため低床車両では通行できないなどといったケースもあります。この場合、地域公共交通活性化協議会の合意を経て当該基準の適用除外認定を申請することも可能です。

・使用車両の故障等の対応のための予備車の登録、また、使用車両の移動円滑化基準の適用除外を行う場合は、車いす利用者の対応のための福祉車両の登録が望まれます。

◆周知について

実験運行の準備・周知（27ページ参照）で挙げた取組に加え、本格運行時は、次のような取組も有効です。

・マスコミへの積極的な情報提供や取材対応。（新聞記事として取り上げられるなど、強力な発信力につながることを期待されます。）

・運行開始時の出発式の実施。（地域へ大々的にPRすることができます。）

(2) 利用促進・資金確保

| | |
|-----|--|
| 地域 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ⇒持続的に運行するためには、まずは「利用すること」が大切 次に、運賃収入だけでは賅いきれない部分の「経費を確保」していく |
| 事業者 | — |
| 市 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用促進策や資金確保策の検討・実施を支援します。 |

◆利用促進・資金確保の具体例

【利用促進】

- ・周知やインセンティブ付与による新規利用者の掘り起こし

- 例
- ・チラシの配布・地域の各種会合への出席により路線、ダイヤ、利用方法等について周知
 - ・社協だより・公民館だよりなど広報紙への乗合タクシー等の関連記事の掲載
 - ・町内会掲示板への利用者速報やポスターの掲示
 - ・無料お試し券の配布
 - ・100円乗車キャンペーンの実施
 - ・地域団体等で、乗合タクシー等を含む地域の公共交通機関を利用していくことのできるオリジナルマップのお出かけマップを作成・配布

- ・利用勧奨・継続的利用への誘導

- 例
- ・協賛店割引制度の導入（協賛店で1,500円以上の買い物をする则乗合タクシーで使用できる100円割引券が交付される。）
 - ・往復割引の導入
（1回目の乗車は300円、2回目は100円）

- ・サービス向上

- 例
- ・定期的なアンケート等による利用者ニーズの把握と運行計画への反映
 - ・運転者の気配りやコミュニケーションによる顧客のリピーター化
 - ・利用者の待ち時間対策のため、商業施設など主要な停留所へのベンチの設置
 - ・ボランティアの添乗員を乗車させ、乗降の際の介助や運転手のサポート等を実施

- ・利用機運の醸成

- 例
- ・乗合タクシー等の愛称の募集
 - ・運行開始時の出発式の実施
 - ・のぼり旗の設置
 - ・住民決起集会やパレード
 - ・老人会等の各種団体と連携し、地区の行事等で利用

【資金の確保】

・ 広告収入

例 ・ バス停広告、車体広告

(裾野市屋外広告物条例に基づく規制がありますので、許可申請先となる市役所まちづくり課に確認しながら進める必要があります。)

・ 地域へ配布する時刻表等への広告掲載

(地域の相場・広告枠の大きさ・目標額等を考慮し、広告料を検討します。)

ポイント

協賛金[広告料]を募る場合

地域の企業へ広告での協賛をしてもらう場合、事業主体を明らかにするなどし、安心して協力してもらいやすくすることは重要です。地域の実情にもよりますが、本市のこれまでの取組において、地域住民だけでなく行政がいることで、乗合タクシーへの理解・協力が企業側から得られやすくなった事例もあります。

・ 地域の取組による収入確保

例 ・ 資源ごみの販売益

(地域の資源ごみの回収を行い、売却益を収入とします。)

・ 公的な団体が実施する募金の活用

・ 自動販売機の設置

(自動販売機の設置について業者と交渉し、設置後、売上の一部を収入とします。)

・ 利用者へのインセンティブを活用した収入確保

例 ・ NPO 法人の立ち上げ

(NPO の入会金・年会費を運行経費に充てます。⇒NPO 会員は運賃 100 円割引などを実施します。)

・ サポーター登録制度

(利用者にサポーターとして登録してもらい登録料を徴収します。⇒サポーターには運賃 100 円割引などを実施します。)

(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 | <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、地域への周知を行います。(Step3 参照) ・定期的なアンケートの実施など、継続的にニーズを把握します。(Step1 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 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声を把握します。 ・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。 |
| 市 | <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。 |

◆路線・ダイヤ等の変更について

・変更する内容により、地域公共交通活性化協議会の開催の有無や申請時期が異なるため、静岡運輸支局に確認しながら手続きを進めます。

・「一般乗合旅客自動車運送事業における事業計画変更認可申請書」「一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃設定届出書」等を静岡運輸支局へ提出します。

(4) 事業実施に伴う手続き

| | |
|-----|--|
| 地域 | — |
| 事業者 | <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。 |
| 市 | — |

◆一般乗合旅客自動車運送事業者が静岡運輸支局へ提出する書類について

○事業報告書

・事業概況報告書、固定資産明細表、損益計算書（様式なし）、貸借対照表（様式なし）
一般旅客自動車運送事業損益明細表、一般旅客自動車運送事業人件費明細表

○輸送実績報告書

【路線定期運行、路線不定期運行】

・一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書、運行系統別輸送実績報告書
運行系統図（様式なし。運行系統の番号、起点、終点及び主な経過地を明示し、運行系統を色分け等で区分したものを添付）

【区域運行】

・一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）輸送実績報告書、営業区域別輸送実績報告書

資料編

資料 1 裾野市地域公共交通活性化協議会要綱

資料 2 地域情報整理シート

資料 3 協議事項一覧

資料 4 協議記録

資料 5 裾野市地域主体による生活交通導入検討立候補制度実施要領

資料 6 協定書

資料 7 アンケート調査票（例）（導入検討時）

資料 8 アンケート調査票（例）（運行開始後）

(目的)

第1条 裾野市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条及び同法施行規則第9条の2の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の作成に関する協議及び形成計画の実施に係る連絡調整を行うために設置する。

(所掌事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を協議し、関係する事業を行う。

- (1) 全市的かつ総合的な交通政策の策定及びその推進に関すること。
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (3) 形成計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (4) 形成計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (5) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第3条 協議会の委員は、次の各号に掲げる者により組織するものとする。

- (1) 市民又は地域公共交通の利用者の代表者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 一般社団法人静岡県バス協会長またはその指名する者
- (4) 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (5) 国土交通省沼津河川国道事務所長又はその指名する者
- (6) 静岡県沼津土木事務所長又はその指名する者
- (7) 裾野警察署交通課長
- (8) 学識経験者
- (9) 国土交通省中部運輸局静岡運輸支局長又はその指名する者
- (10) 静岡県交通基盤部地域交通課長又はその指名する者
- (11) 裾野市職員
- (12) 前各号に掲げる者のほか、協議会が特に必要と認めた者

(任期)

第4条 委員の任期は、選任された年度の翌年度末までとする。ただし、委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員の再任は、妨げない。

(役員)

第5条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名

(3) 監事 1名

2 前項の役員は、委員の互選によりこれを選出する。

(役員職務)

第6条 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときはその職務を代理する。

3 監事は、協議会の会計を監査し、その結果を会長に報告する。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 委員は都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数の場合は、議長の決するところによる。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

6 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員でない者の出席を求め、意見を聴くことができる。

7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(書面議決)

第8条 会議は、軽微な事案又は緊急を要する場合には、書面により全委員の賛否を求め、その結果をもって会議の議決に代えることができる。

2 前項の規定は、委員の代理議決を認めない。

3 書面議決の結果は、書面又は次回の会議において全委員に報告するものとする。

(協議結果の尊重義務)

第9条 協議会で協議が整った事項については、委員及び関係者はその協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(専門部会等)

第10条 会長は、第2条に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に専門部会又は分科会を置くことができる。

2 専門部会又は分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第11条 協議会の業務を処理するため、事務局を置く。

2 事務局は、裾野市企画部企画政策課に置く。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財務に関する事項)

第12条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第13条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第14条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成28年10月25日から施行する。

地域情報整理シート

| 受付日 | | 令和〇年〇月〇日(〇) 〇時～〇時 | 相談方法(来庁・電話・文書・メール・FAX・訪問) | |
|----------------------|-------------|---|---------------------------|--------------|
| 相談者情報 | ふりがな | 〇〇〇 〇〇〇 | 場所() | |
| | 氏名 | 〇〇 〇〇 | 対応者(所属・職名・氏名) | |
| | 組織 | 〇〇区 | 〇〇部 〇〇課 〇〇主事 | |
| | 役職 | 区長 | | |
| 連絡先 | | 〒 〇〇〇-〇〇〇〇 | 電話 | △△△-△△△-△△△△ |
| | | 〇〇市〇〇△△-△ | FAX | △△△-△△△-△△△△ |
| | | | E-mail | △△△△△@△△△△△ |
| | | | | |
| 関係者(情報共有) | | 〇〇部〇〇課 △△部△△課 〇〇タクシー(株) | | |
| 生活交通導入検討に参加している組織(者) | | (例1)〇〇社会福祉協議会 (例2)〇〇区区長 ほかに2名 | | |
| 導入検討に至った経緯と目的 | | (例) 〇〇区において、令和〇年に〇〇交通の路線廃止により、交通の足を奪われ、近年では、マイカーに乗れなくなった高齢者が増加する中、生活に支障が生じる世帯が増えている。 このため、高齢者の生活上、主に買い物や通院を便利にする生活交通を確保したいと考えている。 | | |
| 導入検討中の地域情報 | 場所 | (例1)〇〇市〇〇△△-△～△△-△ (例2)〇〇団地付近 ※なるべく地図を添付 | | |
| | 人口・世帯数 | (例)約〇〇人、約〇〇世帯 | | |
| | 周辺の公共交通 | (例)〇〇タクシー 〇〇バス(導入検討中の地区から約〇〇m離れた国道を運行)約〇便 | | |
| | 地域特性 | (例)高齢者の割合が高く、公共交通は通勤・通学よりも買い物・通院に利用されることが多い。 | | |
| 基礎情報 | これまでの検討経緯 | (例1)〇〇ショッピングセンターに送迎バスの迂回を要望したものの実現せず。 (例2)〇年に地域生活交通の導入に向けた住民アンケートを実施したが、時期尚早と判断し導入を保留した。 (例3)〇年〇月に関係者が、実際に乗合タクシーを運行している〇〇地区の視察を行った。 | | |
| | 導入検討中の運行形態等 | (例) 運行形態:乗合タクシー(定時定路線型) 理由:比較的人口が集積しており、かつ、交通に困った高齢者が多く、需要も多いと見込まれるため、定時定路線型の運行でも採算が取れると考えている。 | | |
| | 導入検討中の運行ルート | (例1)〇〇ショッピングセンター～〇〇病院～〇〇(バス停)～〇〇銀行～〇〇公民館(1回/時間の循環コース) (例2)具体的イメージはないが、〇〇ショッピングセンター、〇〇病院、〇〇駅は必ず経由したい。 | | |
| | その他の参考情報 | (例1)〇〇運輸支局にも相談中 (例2)〇〇タクシーに協力してもらえそうな目途が立っている。 | | |
| | | | | |

協議事項一覧

| 協議日時 | 協議者 | 協議内容 | 今後の予定 |
|----------------------|--|-------------------------|---|
| 令和〇年〇月〇日(〇) 〇時～〇時 | 〇〇部〇〇課 〇〇係長、〇〇主事 〇〇区 〇〇区長、〇〇副区長 | ・生活交通導入に係る相談(継続検討) | 令和〇年〇月〇日(〇) 〇時～〇時に市出前講座 の実施について再協議 |
| 令和〇年〇月〇日(〇) 〇時～〇時 | 〇〇部〇〇課 〇〇係長、〇〇主事 〇〇区 〇〇区長、〇〇副区長 | ・社協を対象とした市出前講座の 手続決定 | 令和〇年〇月〇日(〇) 〇時～〇時に市出前講座 の実施 |
| 令和〇年〇月〇日(〇) 〇時～〇時 | 〇〇部〇〇課 〇〇係長、〇〇主事 〇〇区 〇〇区長、〇〇副区長 | ・市出前講座実施 | 次回、住民アンケートの実 施について協議予定(日程 は今後調整) |
| 令和〇年〇月〇日(〇) 〇時～〇時 | 〇〇部〇〇課 〇〇係長、〇〇主事 〇〇区 〇〇区長、〇〇副区長 | ・住民アンケート実施について(継続検討) | 令和〇年〇月〇日(〇) 〇時～〇時に住民アンケー トの実施について再協議 |
| 令和〇年〇月〇日(〇) 〇時～〇時 | 〇〇部〇〇課 〇〇係長、〇〇主事 〇〇区 〇〇区長、〇〇副区長 | ・住民アンケート実施について(継続検討) | 令和〇年〇月〇日(〇) 〇時～〇時に住民アンケー トの実施について再協議 |
| 令和〇年〇月〇日(〇) 〇時～〇時 | 〇〇部〇〇課 〇〇係長、〇〇主事 〇〇区 〇〇区長、〇〇副区長 | ・住民アンケートの実施決定 | 令和〇年〇月〇日(〇) 〇時～〇時に住民アンケー トの素案について、 地域と作成 |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

協議記録

| | | |
|-------|--|--------------------------------|
| 協議日時 | 令和〇年〇月〇日(〇) 〇時~〇時 | 協議方法(来庁・電話・文書・FAX・訪問) 場所() |
| 協議者 | 〇〇部〇〇課 〇〇係長、〇〇主事 〇〇区 〇〇区長、〇〇副区長 | |
| 協議内容 | <p>① 〇〇〇〇〇〇〇〇について</p> <p>② 〇〇〇〇〇〇〇〇について</p> | |
| 今後の予定 | <p>(例1) 令和〇年〇月に、〇〇区民を対象とした市出前講座の実施に向け手続きをしてもらう。</p> <p>(例2) 令和〇年〇月に、市担当者と関係者で本日の検討課題について再協議する。</p> | |

裾野市地域主体による生活交通導入検討立候補制度実施要領

(趣旨)

第 1 条 この要領は、地域主体による生活交通の導入マニュアル（以下「導入マニュアル」という。）に基づき、地域主体による生活交通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。

(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域及び公共交通不便地域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、市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、生活交通を地域で守り・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 P R 活動、地元協賛金の確保等、地域生活交通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、生活交通導入検討申請書（様式第 1 号）（以下「導入検討申請書」という。）を市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 市長は、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、適当であると認めたときは、導入することを決定し、生活交通導入検討決定通知書（様式第 2 号）（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 市長は、決定通知書にある導入検討時期に変更が生じたときは、生活交通導入検討決定変更通知書（様式第 3 号）により当該申請者に対して通知するものとする。

3 市長は、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 市長は、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たときは、導入検討の決定を取り消すことができるものとし、生活交通導入検討決定取消通知書（様式第 4 号）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、裾野市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。

附 則

この訓令は、公表の日から施行する。

生活交通導入検討申請書

年 月 日

裾野市長 様

自治会（区）名

所在地

代表者職氏名



| | |
|-------------|---|
| 運行する自治会（区）名 | |
| デマンド型交通の種類 | <input type="checkbox"/> 定時定路線型 <input type="checkbox"/> デマンド型 <input type="checkbox"/> その他（ ） |
| 運行ルート | |
| 運行予定事業者 | |
| 概算の年間運行経費 | 円 |
| 運賃体系 | |
| 利用見込み人数 | |
| 希望導入検討時期 | 年 月 |
| 備考 | |

第 号
年 月 日

様

裾野市長



生活交通導入検討決定通知書

年 月 日に申請のありました生活交通の導入につきましては、裾野市地域主体における生活交通導入検討立候補制度実施要領に基づき、審査した結果、次のとおり導入を決定しましたので通知します。

1 導入時期 年 月

2 条件

第 号
年 月 日

様

裾野市長



生活交通導入検討決定変更通知書

年 月 日付け第 号で決定しました生活交通の導入時期につきまして、次の理由により導入時期を変更しましたので通知します。

- 1 変更前の導入時期 年 月
- 2 変更後の導入時期 年 月
- 3 理由

様式第4号（第10条関係）

第 号
年 月 日

様

裾野市長



生活交通導入検討決定取消通知書

年 月 日付け第 号で決定しました生活交通の導入につきましては、次の理由により導入検討の決定を取り消しましたので通知します。

理由：

協 定 書

資料 6

裾野市（以下「甲」という。）と〇〇区長（以下「乙」という。）は、デマンドタクシー「〇〇」を運行する事業（以下「〇〇運行事業」という。）を円滑かつ効果的に実施するため、次のとおり協定を締結する。

（事業主体）

第1条 〇〇運行事業の事業主体は、甲とする。

2 甲は、〇〇運行事業の実施を〇〇〇〇会社に委託するものとする。

（事業期間）

第2条 〇〇運行事業の事業期間は、〇年〇月〇日から〇年〇月〇日までとする。

（運行内容）

第3条 〇〇運行事業の運行内容は、甲乙協議の上、これを決定する。

（コミバスサポート支援金の確保）

第4条 甲及び乙は、〇〇運行事業の健全な事業運営を図るため、〇〇区又は〇〇運行区域に事業所を有する者からの〇〇運行事業に対する支援金（以下「コミバスサポート支援金」という。）の確保に努めるものとする。

（地域活動）

第5条 乙は、区において、〇〇運行事業の利用拡大のための取組を積極的に行うものとする。

（協賛金）

第6条 乙は、運賃収入とコミバスサポート支援金を合算した額（以下「運行収入」という。）が運行経費の3分の1を下回った場合は、協賛金（運行経費の3分の1と運行収入の差額（1万円未満切捨て）をいう。以下同じ。）を甲に支払うものとする。ただし、実験運行期間中については、甲は、乙に協賛金を請求しないものとする。

2 甲は、事業完了後、速やかに運行経費、運行収入及び協賛金に係る精算書を乙に提出するものとする。

3 甲は、協賛金が発生した場合は乙に対し、精算書に基づき〇年〇月〇日までに納付書を発行するものとする。

4 乙は、〇年〇月〇日までに納入するものとする。

（協議事項）

第7条 この協定書に定めのない事項又は疑義が生じたときは、甲乙協議の上、これを決定する。

この協定の締結を証するため、本書2通を作成し、甲乙記名押印の上、各自その1通を保有する。

〇年〇月〇日

甲 裾野市佐野 1059 番地
裾野市長 〇〇 〇〇
乙 裾野市〇〇 〇〇番地
〇〇区長 〇〇 〇〇

〇〇区生活交通対策についてのアンケートご協力をお願い

〇〇区におけるまちづくりにつきまして、日頃よりご理解とご協力をいただき誠にありがとうございます。

現在、全国的に少子高齢化が進行し、市民生活において大きな課題となっており、〇〇区においても同様に、高齢化の傾向が顕著にみられることから、今後ますます進行するものと思われます。

こうした状況の中、〇〇区においては道幅も狭い個所や傾斜が急な坂道も点在しており、公共交通機関も入ってこないことから、日常生活を送る上での移動手段に困る方がますます増加することが予想されます。

このため、〇〇区〇〇協議会では、住民の生活を支える交通体系のあり方を探るために、区にお住いの皆様を対象として、移動手段の実態や、住民の皆様のご意見などをアンケートで集約し、生活交通の確保策について検討したいと考えています。

この調査は各町内会・自治会を通じてご協力をお願いしております。アンケート調査票にお名前等をお書きいただく必要はありません。また、回収した調査票は統計的に処理いたしますので、プライバシー等は保護されております。調査結果は集計・分析をしてお知らせし、今後の生活交通の確保策に生かします。

以上、本調査の趣旨をご理解のうえ、ご協力いただきますようお願いいたします。

〇〇年〇〇月〇〇日

〇〇区〇〇協議会 会長 〇〇 〇〇

(アンケートに関する問い合わせ) 〇〇〇〇

事務局 〇〇 〇〇 電話：〇〇-〇〇〇〇

○ アンケート調査票記入要領

・ご家族の中で、どなたが記入していただいてもかまいませんが、ご家族の状況も考慮のうえお答えください。

・裏面以降の質問について、あてはまるものの□に✓をつけてください。

・あてはまるものが場合など、() に具体的に記入してください。

○ 各班長・組長さん、区長さんへお願い

・このアンケート用紙は、〇月〇日 (〇) までに各世帯に配ってください、

・アンケート用紙は、〇月〇日 (〇) までに各世帯に訪問、回収をお願いします。

・回収したアンケート用紙は、町内会・自治会長さんへ提出してください。

問 1 記入者についておたずねします。

- (1) 性別 男 女

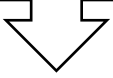
- (2) 年齢 20歳未満 20歳代 30歳代 40歳代 50歳代
50歳代 60歳代 70歳代 80歳以上

- (3) 班又は組名 1班(組) 2班(組) 3班(組) 4班(組)
5班(組) 6班(組) 7班(組) 9班(組)

- (4) 自動車運転 ある ない
免許の有無

- (5) あなたが自由 ある ない
に使用できる車

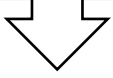
「自由に使える車がる」と回答した方におたずねします。



問 2 今後の車の運転についてどのようにお考えですか。

- 今後も運転を維持していきたいと思っている。
- 他の交通手段があれば、運転は引退したいと思っている。

すべての方におたずねします。



問 3 あなたの日常生活において、買い物や通院など外出する際の主要な移動手段は何ですか。(3つまで可)

- 徒歩
- 自転車・バイク
- 自家用車(自分で運転)
- 自家用車(自分以外が運転する車に同乗)
- タクシー(一人又は家族で利用)
- タクシー(家族以外の方と利用)
- 路線バス

問 4 あなたのお住まいの地域における路線バス等の公共交通の現状に対し満足されていますか。

満足している

(理由:)

特に不満はない

(理由:)

不満である

(理由:)

〇〇区には、高齢のため自分で車を運転できない、運転免許を持っていない、バスに乗れないなど移動に困っているのので何とかしてほしいという要望が多く寄せられています。

タクシー利用は便利ですが経済的負担が増えます。

そこで、乗合タクシー※をこの区に導入することについてお尋ねします。

※乗合タクシーとは、交通不便地域等における輸送需要や住民ニーズに対応するため、乗車定員 10 人以下のジャンボタクシー等を使用した運行形態です。路線バスに準じた定時定路線型と事前予約により、利用者がある場合のみ運行するデマンド型があります。なお、デマンド型には、決まった路線を運行するものや、路線を定めず需要に応じて運行するものがあります。いずれも、タクシーと比較して低料金で乗車できます。

問 5 乗合タクシーの導入について、どのように思われますか。

賛成

反対 ⇒理由を記入のうえ、問 12 へお進みください。

(理由:)

問 6 乗合タクシーが導入されたら利用しますか。

すぐに利用したい

将来（現在利用しているマイカーなどの交通手段が利用できなくなった時に）利用したい

利用しない ⇒理由を記入のうえ、問 12 へお進みください。

(理由:)

問7 どれくらい利用しようと思いますか。

- 毎日利用したい
- 1週間に数回利用したい
- 1ヶ月に数回利用したい
- 必要な時、たまに（月に1回程度、半年に数回程度）利用したい

問8 どの時間帯に利用しようと思いますか。（複数回答可）

- 外出時 7時台 8時台 9時台 10時台 11時台 12時台
13時台 14時台 15時台 16時台 17時台 18時台 その他
-

- 外出時 7時台 8時台 9時台 10時台 11時台 12時台
13時台 14時台 15時台 16時台 17時台 18時台 その他

問9 最低、どこまで利用したいですか（複数回答可）

ア スーパー等の買い物

- スーパー △△スーパー ××スーパー その他（ ）

イ 病院

- 病院 △△医院 ××医院 その他（ ）

ウ 金融機関

- 銀行 △△銀行 ××銀行 その他（ ）

エ バス停・駅

- 駅 △△バス停 ××バス停 その他（ ）

オ その他（ ）

問10 片道運賃はいくらが妥当（利用しよう）と思いますか。

ア 妥当だと思う金額

- 100円 200円 300円 400円以上

イ 利用したいと思う金額

- 100円 200円 300円 400円以上

問11 事前予約が必要なデマンド型乗合タクシーについてどう思いますか。

- 予約することに抵抗感があり、定時定路線型より利用しづらい
- 好きな時間に利用できれば、定時定路線型より利用しやすい
- 自宅前から目的地まで乗車できれば、定時定路線型より利用しやすい
- その他（ ）

問 12 ○○区の現在の交通問題や将来の交通体系のあり方に関して、ご意見、ご提案、ご要望などがありましたら、自由にお書きください。

| |
|--|
| |
| |
| |
| |
| |

〇〇区乗合タクシーに関する

第〇回アンケートご協力をお願い

1日当たりの平均利用者数

(〇〇年〇月時点)

目標：〇〇人

実績：〇〇人

〇〇区〇〇協議会と町内会では、地域の生活交通を自らで確保しようと、〇〇タクシーや裾野市の協力を得て、令和〇年〇月〇日から乗合タクシーの本格運行を開始しました。

本格運行から〇年〇ヶ月が過ぎましたが、これまでの1日当たりの平均利用者数は約〇〇人と、目標の〇〇人は達成できていない状況です。

乗合タクシーの運行を続けるためには、皆さんと力を合わせて、何とかして目標を達成しなければいけません。外出に不便を感じている方はもちろんのこと、今は特に必要を感じない方にも、月に数回でも利用していただければ、少しずつですが、目標に近づけることができます。

そこで、乗合タクシーをより利用しやすいものにし、利用者を増やすため、再度アンケート調査により、皆さんの声をお聞かせいただきたいと考えています。

この調査は、各町内会を通じてご協力をお願いしています。アンケート調査票にお名前等をお書きいただく必要はありません。また、回収した調査票は統計的に処理いたしますので、プライバシー等は保護されます。調査結果は集計、分析などして、乗合タクシーの運行計画の見直しに生かします。

本調査の趣旨をご理解のうえ、ご協力いただきますようお願いいたします。

〇〇区〇〇協議会 会長 〇〇 〇〇

(アンケートに関する問い合わせ先) 〇〇〇〇

事務局 〇〇 〇〇 電話：〇〇-〇〇〇〇

○ アンケート調査票記入要領

- ・ご家族の中で、どなたが記入していただいてもかまいませんが、ご家族の状況も考慮のうえお答えください。
- ・裏面以降の質問について、あてはまるものの口に✓をつけてください。
- ・あてはまるものが場合など、() に具体的に記入してください。

○ 各班長・組長さん、区長さんをお願い

- ・このアンケート用紙は、〇月〇日 (〇) までに各世帯に配ってください、
- ・アンケート用紙は、〇月〇日 (〇) までに各世帯に訪問、回収をお願いします。
- ・回収したアンケート用紙は、町内会・自治会長さんへ提出してください。

問1 記入者についておたずねします。

- (1) 性別 男 女
- (2) 年齢 20歳未満 20歳代 30歳代 40歳代
50歳代 60歳代 70歳代 80歳以上
- (3) 班(組) 1班(組) 2班(組) 3班(組) 4班(組)
5班(組) 6班(組) 7班(組) 8班(組)

問2 ○○区において乗合タクシーが運行されていることをご存じでしたか。

- 知っていた
知らなかった

問3 乗合タクシーを利用されたことがありますか。また、今後利用する予定がありますか。

- 利用したことがある。
利用したことがなく、今後も利用しない。⇒問8からお答えください。なお、問2で「知らなかった」とお答えの方はここで終了です。
利用したことがないが、今後は利用する。⇒カッコ内の質問にもお答えください。
利用予定はいつですか。
(今後1年以内 現在利用している交通手段(車など)が使用できなくなった時
その他())

問4 乗合タクシーをこれまでに何日くらい利用しましたか。

(問3で「利用したことがないが、今後は利用する」と答えた方は予定でお答えください。)

- 1週間に3日以上 1週間に2日 1週間に1日
2週間に1日 1ヶ月に1~2日 2ヶ月に1日 その他

耳寄り情報

利用促進キャンペーンについて

○月○日から○月○日まで利用促進キャンペーンとして、運賃を○○○円とします(通常は○○○円)。運賃が高くて利用されなかった方も、これを機にぜひともご利用ください。

問5 乗合タクシーをどのように利用されることが多いですか。

(問3で「利用したことがないが、今後は利用する」と答えた方は予定でお答えください。)

往路(行き)のみ利用 復路(帰り)のみ利用 往路復路とも利用

問6 どの時間帯に利用したいと思いますか。

(問3で「利用したことがないが、今後は利用する」と答えた方は予定でお答えください。)

外出時 7時台 8時台 9時台 10時台 11時台 12時台
 13時台 14時台 15時台 16時台 17時台 18時台
 その他

帰宅時 7時台 8時台 9時台 10時台 11時台 12時台
 13時台 14時台 15時台 16時台 17時台 18時台
 その他

問7 乗合タクシーに乗って、どこへ行きましたか。【どこから帰りましたか】(複数回答可)

(問3で「利用したことがないが、今後は利用する」と答えた方は予定でお答えください。)

ア スーパー等の買い物

○○スーパー △△スーパー ××スーパー その他 ()

イ 病院

○○病院 △△医院 ××医院 その他 ()

ウ 金融機関

○○銀行 △△銀行 ××銀行 その他 ()

エ バス停・駅

○○駅 △△バス停 ××バス停 その他 ()

オ その他 ()

問8 乗合タクシーの利用が伸びない一番の原因はどこにあると思いますか。

乗合タクシーのことを知らない人が多い 運行コース・ダイヤがわからない
 停留所がわからない 利用の仕方がわからない 運行する曜日が合わない
 乗車時間が長い 目的地に行ってくれない 運賃が高い
 きっかけがない 元々利用希望者が少ない 地域の盛り上がり欠ける
 知らない人達との同乗が不安 その他 ()

問9 現在運行している乗合タクシーに、そのような改善があれば新たに乗り始めたい（乗る回数を増やしたい）と思いますか。

ア. 運行コース

- 今のままでいい
- 今の2コースの見直し
 - 〇〇線の見直し案（ ）
 - 〇〇線の見直し案（ ）
- 新たな路線を追加
 - 運行してほしい地点（ ）
- その他

イ. 停留所

- 今のままでいい
- 追加（どの辺にほしいですか： ）
- 削減（どこを減らせばいいですか： ）
- その他（ ）

ウ. ダイヤ

- 今のままでいい
- 他の時間帯も運行してほしい
 - （希望運行時間帯（ ）時台 理由： ）
- その他（ ）

エ. 運行日（現在「〇〇線」が〇曜日、「〇〇線」が〇曜日の運行です）

- 今のままでいい
- 他の日も運行してほしい
 - （希望運行日（ ）曜日（ ）線 理由： ）
- その他

オ. 運賃

- 今のままでいい（〇〇〇円）
- 値下げしてほしい（ ）円
- その他（ ）

問 12 ○○区乗合タクシーについて、ご意見、ご提案、ご要望がありましたら、ご自由にお書きください。

| |
|--|
| |
| |
| |
| |
| |

アンケートにご協力いただきありがとうございました。

耳寄り情報

回数券の販売について

○○区乗合タクシーは現金もしくは回数券でご乗車できます。回数券は、乗合タクシー車内及び以下の場所で販売しておりますので、ぜひともお買い求めください。

【回数券販売所】

○○商店（○○○—○○○○）、○○タクシー（○○○—○○○○）