

扶桑町における今後の公共交通施策について

1 施策の方向性

2019（令和元）年度に実施した公共交通に関するアンケート調査の結果から、現在は、日常生活における移動の不便さを感じていない方や、公共交通がない等の理由から外出を控えたことのない方が多くを占めています。しかしながら、高齢者や鉄道駅から離れた地域に住む方の中には、移動の不便さを感じている方や外出を控えたことのある方が一定数存在し、新たな公共交通の導入が求められていると考えられます。

また、高齢化社会が急速に進展する中、高齢者が健康で生き生きと生活するための介護予防や社会参加、高齢ドライバーによる交通事故防止のための運転免許証の返納を促進していく必要があります。

第5次扶桑町総合計画では、「みんなの笑顔が かがやくまち 扶桑町」をまちづくりの視点とし、「みんなで“支え合う”～ほっこり暮らせるまちづくり～」、「みんなで“活かす”～住み続けられる・魅力あるまちづくり～」を基本目標に、高齢者福祉、障害者（児）福祉の推進、公共交通の充実といった施策を進めることとしています。

そこで、扶桑町では、総合計画に掲げるまちづくりの実現に向けて、高齢者の外出を支援することを主な目的として、町民の生活に必要な移動手段を確保するため、扶桑町に適した新たな地域公共交通を導入することとします。

【第5次扶桑町総合計画（抜粋）】

基本目標 1 みんなで“支え合う”～ほっこり暮らせるまちづくり～
施策 3 高齢者福祉 ①在宅福祉サービス 医療・手当とともに、高齢者への在宅福祉サービスの提供・充実に努め、高齢者が住み慣れた地域で安心して生活が続けられるように支援します。 ④社会参加・生きがいつくり 高齢者の奉仕活動、健康増進、レクリエーション、教養の向上等の地域社会における活動を支援し、地域組織を活用した閉じこもりの予防や生きがいつくりを促進します。
施策 4 障害者（児）福祉 ①意識の高揚と活動支援 町民の障害者に対する意識の高揚やノーマライゼーションの普及啓発に努め、保健・医療・福祉の連携と地域住民の協力のもとに、地域の実情に即した障害者の地域生活支援の充実を図ります。
基本目標 4 みんなで“活かす”～住み続けられる・魅力あるまちづくり～
施策 17 道路・公共交通 ③公共交通の充実 地域内交通網の形成については、広域連携やまちづくりの視点から公共交通手段の導入を図ります。

2 運行形態・運行システム

(1) デマンド型と巡回バス

デマンド型	巡回バス
予約に応じたルート・時刻で運行し、乗降場所は自由に設定できる。利用希望時間や目的地によって乗合の形をとる。	決められたルート・時刻で運行し、ルート上に設定されたバス停で乗降する。

◆メリット・デメリット

	デマンド型	巡回バス
メリット	・細やかに乗降場所を設置することで、乗降場所までの距離が短くなる。 ・システムにより多様かつ最適なルートが設定でき、目的地までの所要時間を短縮できる。 ・予約制のため、空車運行がない。	・会員登録、予約が不要。 ・需要が高い時間・ルートについては、多数の利用者を輸送することができる。
デメリット	・会員登録、予約が必要。 ・需要が高い時間・ルートについては、予約不成立となることがある。	・場所によっては、自宅から停留所までの距離が長くなる。 ・目的地のニーズに的確に答えられず、乗継の必要が生じることもある。 ・停留所が多くなればなるほど運行ルートが冗長的になり、目的地まで所要時間が長くなる。また、運行本数も少なくなる。 ・空車運行が生じることがある。

下記の理由により、運行形態はデマンド型とすることとします。

- ① 高齢者の外出支援を主目的としていることから、乗降場所を細かく設定することで、乗降場所までの距離が短くなり、利用者にとって利便性が高くなること。
- ② 想定される利用者は町内全域に分布し、かつ、目的地として想定される医療機関や商業施設、公共施設も町内全域に点在していることから、需要に合わせ、多様かつ最適な経路をその都度設定できるデマンド型の方が有効であること。
- ③ 町内に路線バスが運行しておらず、公共交通の利用が必要な場合は、タクシー料金助成制度の利用を始め、タクシーの利用が一般的であり、予約に対する抵抗感は高くないと考えられること。なお、会員登録については、面倒さを解消するための簡易性・利便性の向上に努めることとする。

(2) デマンド型の運行方式

ミーティングポイント型	ドアツードア型
運行ルートは定めず、予約に応じ所定の乗降場所間を最短距離で結ぶ方式。	運行ルートや所定の乗降場所等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。

◆メリット・デメリット

	ミーティングポイント型	ドアツードア型
メリット	・所定の乗降場所を設けることで、タクシーサービスとの差別化や競合回避が可能である。	・利用者の戸口から目的地の戸口まで運行可能なため、乗降場所までの距離を短くできる。
デメリット	・ドアツードア型に比べ、乗降場所までの距離が長くなる。	・タクシーサービスとの差別化や競合回避が困難である。 ・道路形態等により、希望する乗降場所へ車両が侵入できなかったり、停車スペースの安全性を確保できない場合がある。

下記の理由により、デマンド型の運行方式はミーティングポイント型とすることとします。

- ① ドアツードアのきめ細かいサービスを提供するタクシーサービスとの差別化や競合回避が可能であり、既存の交通機関であるタクシーと共存する形で、よりよい地域公共交通サービスの提供が期待できること。
- ② 所定の乗降場所を設けることで、円滑な車両運行及び乗降場所の安全性の確保が可能となること。

なお、ドアツードア型に比べ、乗降場所までの距離が長くなるため、できる限り細やかに乗降場所を設置することで、高齢者等の移動に係る負担を軽減することとする。

(3) 運行システム

◆チョイソコ概要

概要	会員登録された利用者から乗車依頼を受け付け、最適な乗り合わせと経路を計算し、指定された乗降場所で乗降できる送迎サービス
特色	○地域の交通不便を解消し、主に高齢者の外出促進に貢献するデマンド型交通 ・国内15箇所の自治体・事業主体から予約受付業務・運行オペレーションを受託する専用のコールセンターを所有し、高齢者とのコミュニケーションにも優れた対応による安心運行の実現 ○単なる運行のシステム提供に留まらず、高齢者の健康増進につながる外出促進の“コト”づくりを推進 ・会員に毎月「チョイソコ通信」を郵送し、“お出かけしたくなる”様々な情報を発信 ・“お出かけしたくなる”様々なイベントの仕掛けを事業主体（株式会社アイシン）・自治体・スポンサーと協業で実施 ○民間企業が事業主体となり、エリアスポンサーによる協賛を得ることで採算性を向上 ・民間企業の企画や技術、ノウハウの投入

下記の点について、町が目指す施策の方向性と合致していること、また、全国や県内、近隣市町においてその実績があることから、運行システムはチョイソコを候補として進めることとします。

- ① システム提供だけに留まらず、高齢者利用に長けたコールセンターサービスの提供や、利用促進に係わる施策を官民連携で行えること。
- ② チョイソコ通信による情報発信や官民協業のイベント創出により、高齢者の外出促進及び健康増進を図ることができること。
- ③ 事業主体である民間企業の企画や技術、ノウハウを活用して、採算性を向上させることができること。

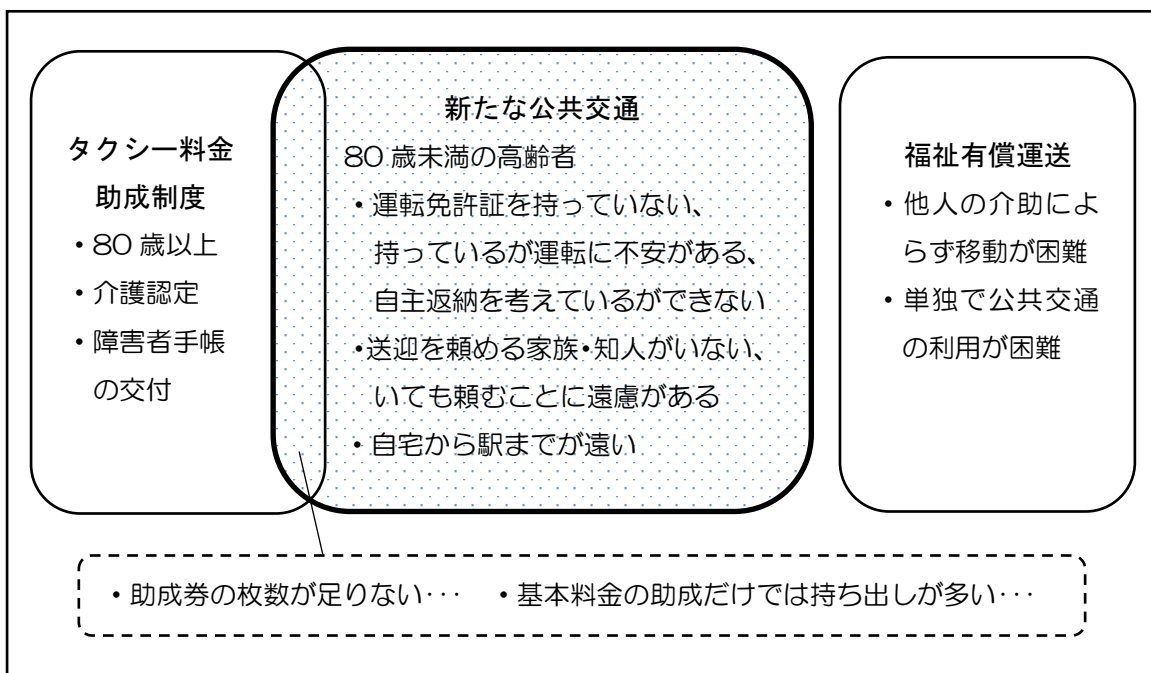
3 利用者・目的地の想定

アンケート調査結果等から、主な利用者を以下のとおり想定します。

80 歳未満の高齢者のうち、

- ・運転免許証を持っていない方、運転免許証を持っているが運転に不安がある方、運転免許証の自主返納を考えているができない方
- ・送迎を頼める家族・知人がいない、または、いても頼むことに遠慮がある方
- ・自宅から駅までが遠い方
- ・タクシー料金助成制度等の既存の福祉輸送サービスでカバーできない部分のうち、新たな公共交通で代替が可能な方

<イメージ>



また、アンケート調査結果や地区の状況等から、主な目的地を、スーパーマーケット、医療機関、鉄道駅と想定します。

	地区の状況
高雄	スーパーマーケットがない、駅までが遠い（いずれも東部地区）
山那	スーパーマーケットがない、医療機関がない、駅までが遠い
小淵	スーパーマーケットがない、医療機関がない、駅までが遠い
南山名	駅までが遠い
斎藤	駅までが遠い
高木	—
柏森	スーパーマーケットがない

4 利用予測

- ①アンケート調査結果※のうち、自動車運転免許証を「持っていない」、公共交通がない・利用しづらいために外出を控えたことが「よくある」、新たな公共交通が利用できるようになった場合「利用したい」を条件とすると4人でした。
- ②そのうち、「デマンド交通」を利用したいと回答したのは2人でした。
- ③回答者は211人なので、 $2人 / 211人 = 1\%$ が利用すると推計します。
- ④扶桑町の60歳以上の人口は約1万人であるため、100人（1%）が利用すると推計します。
- ⑤①の条件での1月当たりの外出頻度は11日でした。外出の2回に1回を新たな地域公共交通で往復利用すると仮定し、1日当たりの延べ利用人数は、 $100人 \times 11日 / 30日 / 2 \times 2$ （往復）=36人と推計します。

※アンケート調査結果（令和2年3月）の「障害者・高齢者」から高齢者のみを抽出

5 実証運行

扶桑町に適した新たな地域公共交通を導入するに当たり、以下のとおりミーティングポイント型のデマンド交通の実証運行を実施することとします。

実証運行は、道路運送法第21条に定める一般貸切旅客自動車運送事業及び一般乗用旅客自動車運送事業の乗合許可により実施することとし、実証運行期間終了後は、道路運送法第4条に定める一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けて実施することを目指していきます。

（1）目的

外出しにくい高齢者に対し、新たな移動手段を確保することにより、積極的な外出を促すとともに、自身での自家用車の運転等の代替となり得るものであるかを検証する。

また、高齢者以外の町民に対しても、日常生活における移動の不便さを解消することが可能な移動手段として機能し得るものであるかを検証する。

（2）期間

2022（令和4）年10月1日から2023（令和5）年9月30日まで

（3）運行方式

会員登録をした利用者から事前に予約申込があった場合に運行するデマンド型の区域運行方式とする。

(4) 運行区域

扶桑町全域及び江南厚生病院

- ・ 想定される利用者は町内全域に分布し、かつ、目的地として想定される医療機関や商業施設、公共施設も町内全域に点在していることから町内全域とする。
- ・ 町内に総合病院がなく、江南厚生病院を利用する町民が多いことから江南厚生病院を運行区域に加える。

(5) 会員条件

①小学生以上の扶桑町民

※小学生又は中学生の会員登録には、保護者の同意が必要

②自分で、又は保護者もしくは介助者の補助により、コールセンターへの連絡又はインターネットによる申込みができる者

③自分で、又は保護者もしくは介助者の補助により、停留所への移動及び車両への乗降ができる者

※車いすでの利用はできないものとする。

- ・ 高齢者の外出支援を主目的とするが、高齢者以外の町民の移動に係る不便さを解消することも考慮し、小学生以上の扶桑町民とする。
- ・ 町や民間が実施する既存の福祉輸送サービスでカバーできない部分のうち、代替できる部分について補完するものとする。

(6) 停留所

乗降場所として、下記のとおり停留所を設置する。なお、停留所以外での乗降はできないものとする。

各停留所には、停留所であることを示す掲示物等を任意の場所に設置する。

①住宅地停留所

町内の任意の場所に設置する停留所で、地域住民との合意のもとに設置

※停留所までの移動に係る負担を軽減するため、できる限り細やかに設置

②事業者停留所

町内に存在する事業者施設（医療機関、商業施設、金融機関等）及び江南厚生病院に設置

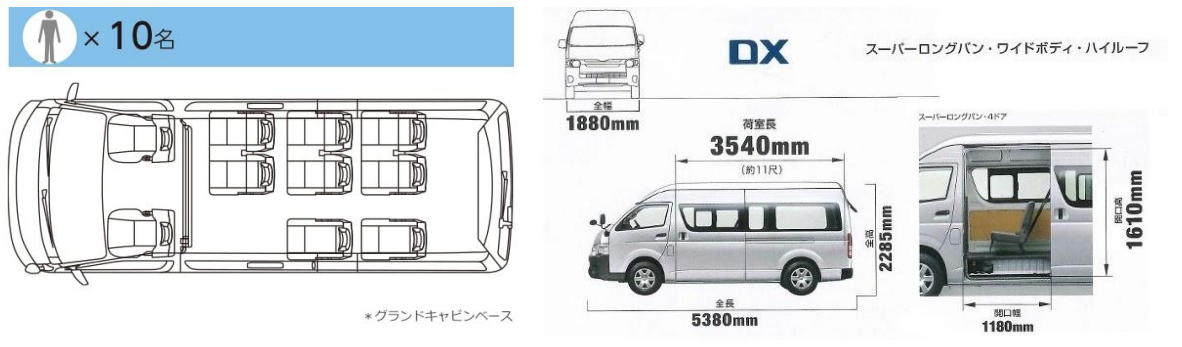
③公共施設停留所

町内公共施設（役場、老人憩の家、総合福祉センター、保健センター、保育園、小学校、中学校、中央公民館、図書館、文化会館、学習等供用施設、総合体育館、北部グラウンド、木曽川扶桑緑地公園）、鉄道駅に設置

(7) 運行車両

10 人乗りハイエースウェルジョイン・2 台

- ・運転手 1 人、乗客 8 人
- ・全長 5,380 mm、全幅 1,880 mm、全高 2,285 mm



フロント&乗降口ハンドレール



乗降口グリップ



電動格納式大型ステップ

※町が調達する上記の車両 2 台を運行事業者が無償貸与するものとする。
車両の定期点検や事故・故障時等に備え、運行事業者において予備車両 1 台を用意するものとする。

- ・普通自動車二種免許で運転できる範囲で、予約の需要に最大限対応できること、並びに町内の道路状況や乗降スペースの安全性を考慮し、10 人乗りワゴンタイプとする。
- ・利用予測人数及び運行回数（1 台につき 1 時間当たり 2 運行と仮定）を考慮し、2 台とする。

(8) 運行日・時間

平日・午前 8 時から午後 4 時まで

※運行日は下記を除く

- ①土曜日及び日曜日
- ②祝日
- ③天候条件や災害など安全な運行に支障がある日
- ④年末年始等、運行事業者が別に定めた日

- ・医療機関や公共施設への利用、並びに家族・知人の送迎が困難な状況を考慮し、平日・午前 8 時から午後 4 時までとする。

(9) 運賃

①扶桑町内（乗車・降車がともに扶桑町内の場合）

1 乗車につき 1 人 300 円

ただし、小学生、65 歳以上の高齢者、障害者及びその介助者（以下、「高齢者等」）の運賃は、1 乗車につき 1 人 200 円の定額とし、未就学児は無料とする。

②江南厚生病院（乗車・降車のどちらかが江南厚生病院の場合）

1 乗車につき 1 人 800 円

ただし、高齢者等の運賃は、1 乗車につき 1 人 500 円の定額とし、未就学児は無料とする。

※利用者は、乗車時に、現金又は電子決済により運賃を支払うものとする。

- ・アンケート調査の結果、並びに他市町村のデマンド交通の運賃を考慮し、1 乗車につき 1 人 300 円、高齢者等は 200 円の定額とする。
- ・江南厚生病院で乗降する場合は、鉄道・路線バスによる運賃及びタクシー事業への影響を考慮し、1 乗車につき 1 人 800 円、高齢者等は 500 円の定額とする。

(10) 予約申込

- ・電話又はインターネットにて乗降場所、希望時間を申し込み、予約が成立した場合に乗降できる。なお、予約内容以外の乗降はできないものとする。
- ・予約は、利用希望日時の 2 週間前から 30 分前までとし、受付時間は、平日の午前 8 時から午後 4 時までとする。

(11) 運行体制

運行事業者は、町内を運行する主なタクシー事業者 2 者とし、町から各運行事業者に 1 台ずつ無償貸与する車両を用いて運行するものとする。

なお、各運行事業者において予備車両 1 台をそれぞれ用意するものとする。

- ・タクシー事業への影響及び事業者間の公平性に配慮し、町内を運行する主なタクシー事業者 2 者を運行事業者とする。
- ・実証運行期間終了後の運行体制については、実証運行を通じて得られた運行事業者の所見等を踏まえて検討するものとする。

(12) 検証内容

- ・運行体制
- ・町民の認知度
- ・利用実態（利用者数・乗合率・意見）
- ・既存の公共交通事業、町施策への影響 等

6 数値目標

事業の効果を測定・検証し、より良い地域公共交通サービスを実現するため、以下のとおり数値目標を設定することとします。

	運行 1 年目	運行 2 年目	運行 3 年目
年間利用者数	8,640 人	10,800 人	12,960 人
乗合率	1.13 人/便	1.41 人/便	1.69 人/便