

## 清水・三保地区における新たな移動支援サービスについて

## 1. 公共交通機関の現状について

清水地区には、ＪＲ御殿場線の谷峨駅があり、幹線道路を富士急モビリティ㈱の路線バスが運行されているが、駅やバス停から離れた地域に住んでいる方には、交通利便性に課題が見られる。

また、三保地区には、鉄道駅も無く、富士急モビリティ㈱が幹線道路を運行している路線バスが、地域住民や観光客の貴重な移動手段となっている。

富士急モビリティ㈱が運行している「西丹沢線」は、新松田駅（松田町）から清水地区を経由して三保地区の西丹沢ビジターセンターが終点となっているが、採算の取れない路線であるため、国・県の補助金を受けて運行しており、運行便数もそれほど多くない。（平日 6～7 本）

いずれの地区においても、自家用車に依存した生活スタイルとなっているが、今後の高齢化に伴う運転免許証の自主返納者の増加などが見込まれる中、新たな移動手段の整備が急務になっている。

## 2. デマンドタクシーの試行運行について

町では、令和 3 年度から令和 4 年度にかけて、デマンドタクシーの試行運行を実施した。運行形態は、道路運送法における許可又は登録を要しない自家用自動車（白ナンバー）による無償運行とし、運行ルートや乗降地点は設定しないで、利用者の予約に柔軟に対応するよう運行した。

試行運行後、アンケート調査を実施したところ、利用者からの満足度は良好であった。試行運行の事業概要は、次のとおりである。

項 目	令和 3 年度	令和 4 年度
(1) 運行期間	10 月～12 月の 3 か月	6 月～9 月の 4 か月
(2) 運行車両	7 人乗りワゴン車 2 台	7 人乗りワゴン車 1 台 軽自動車 1 台
(3) 運行日時	平日の 8 時 15 分から 16 時 30 分まで	
(4) 運行エリア	町 内	町内・足柄上病院（通院のみ）
(5) 利用料	無 料	
(6) 運行体制	地元の方を会計年度任用職員（運転業務）として雇用。利用予約は清水・三保支所で受付、運転手へ運行依頼は企画総務課が行う。	
(7) アンケート調査	試行運行後、清水・三保地区全世帯を対象に実施 ※令和 2 年度には事前アンケートも実施	
(8) 利用実績 (1 日あたりの利用人数)	清水：0.78 人/日 三保：1.19 人/日	清水：2.00 人/日 三保：1.65 人/日

### 3. 新たな移動支援サービスの運行形態に関する検討項目

新たな移動支援サービスを導入するにあたり、運行形態について検討する項目については次の通りである。

なお、町としては、試行運行後、アンケート調査を実施したところ、利用者の意見は、概ね好評であったため、試行運行時の運行形態を基本に検討を進めることが適当と考えている。

検討項目	考えられる選択肢	R4 試行運行時の状況
1. 運営主体	①市町村自らが運営主体 ②市町村以外が運営主体 (商工会、社会福祉協議会, N P O 法人等)	山北町 (町が車両と運転手を確保して運営)
2. 運行方式	①ドア・ツー・ドア方式 ②基本路線方式(バス停あり)	ドア・ツー・ドア (利用者の希望する場所から目的地までの送迎)
3. 車両サイズ	①中型 or 小型バス ②ジャンボタクシー ③セダン型タクシー ※車両台数も課題	ワゴン車、軽自動車 各1台
4. 運行エリア	①隣接市町村を含む ②当該市町村のみ ③市町村内の一部エリア(or 旧町内)	町内全域及び足柄上病院
5. 運行曜日	①毎日運行 ②平日・土曜運行 ③平日のみ運行	平日のみ運行
6. 運行時間帯	①昼間時間帯のみ ②朝夕の通勤・通学時間帯も含む	8時15分～16時30分
7. 運行ダイヤ	①基本ダイヤあり ②基本ダイヤなし	基本ダイヤなし (予約により運行)
8. 運賃の形態	①ゾーン制運賃 ②均一運賃 ③対キロ運賃	無料
9. 運賃水準	100円～500円程度 ※1つのエリア内の場合	無料
10. 利用対象者	①制限なし(外部からの来訪者も利用可) ②自治体住民限定 ③高齢者限定	清水・三保地区に住民登録のある方
11. 利用者登録	①あり ②なし	なし
12. 予約制限	①当日(リアルタイム、30分前まで等) ②前日まで	利用希望日の前々日の正午まで
13. オペレーターの雇用形態	①運行タクシー業務兼務 ②自治体職員の兼務 ③専属	自治体職員の兼務
14. 運行事業者数及び参入事業者数	①バス事業者 ②タクシー事業者 ③N P O 法人 ④ボランティア 等 ※1社のみ or 複数	
15. 契約方式	①運行経費定額補助 ②赤字欠損補助等	

※国土交通省「デマンド交通導入ハンドブック」より一部抜粋

#### 4. 新たな移動支援サービス導入の想定スケジュール

新たな移動支援サービスの導入に係る現時点の想定スケジュールは、次の通りである。

年 度	内 容
令和 7 年度	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 移動支援サービスの概略検討 (運行形態に関する検討項目の整理)</li><li>・ 移動支援サービス導入に係る補助制度の調査研究</li></ul>
令和 8 年度	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 移動支援サービス事業(案)の決定</li><li>・ 地元説明会の開催(座談会などを活用) → 地元意見の反映、事業の決定</li><li>・ 次年度予算要求</li><li>・ 道路運送法に基づく国への届出</li></ul>
令和 9 年度	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 本運行に向けた最終調整</li><li>・ 町広報紙等による周知</li><li>・ 本運行開始(予定)</li></ul>

#### 【参考】自家用車(白ナンバー)を使った運送行為

○道路運送法 78 条の規定により、自家用車は、原則として、有償で運送の用に供してはならず、災害のため緊急を要するときを除き、例外的にこれを行うためには、国土交通大臣の許可又は登録を受けるべきことが定められている。

#### ア. 自家用有償旅客運送事業

道路運送法 78 条 2 項に基づく事業で公共ライドシェアとも呼ばれる。

この形態は、「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」に大別され、福祉有償運送については、利用者が身体障がい者などに限定される。

#### イ. 許可及び登録を要しない運送

道路運送法の適用外となる自家用車を使用して、無償で(何ら対価を得ずに)旅客を輸送する形態である。なお、ガソリン代等の「実費」を受け取ることは可能とされる。