

河辺町地区における新たな公共交通の本運行に向けた基本方針 について

1 要旨

本資料は、令和7年3月24日に開催された第54回公共交通協議会の協議事項「1. 河辺町グリーンスローモビリティアンケート結果報告および本運行に向けた基本方針」のうち、「本運行に向けた基本方針」について、令和7年4月30日に開催した、公共交通施策の実施に係る地域住民と市交通政策課との協議の場（以下「ワークショップ」とします。）での結果を踏まえ、更新したものです。

今後、運行事業者の選定、また、選定後作成する運行計画の参考にしていきたいと考えています。

2 今後の予定

- ・ 令和7年5月
第55回公共交通協議会（書面開催）
- ・ 令和7年6月
運行事業者の選定
- ・ 令和7年7月
第56回公共交通協議会、協議運賃分科会
- ・ 令和7年8月
事業認可申請
- ・ 令和7年12月
本運行開始

3 基本方針

(1) 本運行に向けた基本方針について

以下の内容について、第54回公共交通協議会にて協議し、承認されました。

本運行に向けた基本方針(第54回公共交通協議会 資料1より)

① 主な目的

- ▶ 河辺町1～3丁目地区を含む、坂道を介した買い物や通院などの移動支援

② 採用する運営方式

- ▶ 計画策定は行政側で行い、運営は民間事業者が担い、その運行経費の一部を行政が負担する【行政支援方式（民間事業者への支援型）】とします。
※

③ 運行事業者の選定方法

- ▶ 運行経費の多寡のみを基準とすることなく、収益拡大策、利用者の利便性及び緊急時の対応などの観点から、総合的に評価される【公募型プロポーザル】とします。

④ 運行システム

- ▶ 使用車両：未定
- ▶ 運賃：未定（有償での運行を予定）
- ▶ 運行形態、ルートもしくは区域、車両台数、運行曜日・時間、頻度、車庫などは今後、以下のとおり決定する予定です。
 - ① 地域支援組織との打合せを行い、地域住民の意見を把握します。
 - ② 公募型プロポーザルを行うにあたり、必要な要件は次回公共交通協議会で内容を諮ります。
 - ③ 最終的な運行案および運賃については、運行事業者と協議のうえ、次々の公共交通協議会および運賃分科会にて諮ります。

⑤ 収支に関すること

- ▶ 利用促進のため取組を検討します。
- ▶ 支出を抑えるため様々な取組を検討します。
- ▶ 収支予測のうえ、令和8年度以降（本運行開始後）の市負担限度額を定めます。

⑥ 運行計画の作成

- ▶ ①～⑤を踏まえ、選定された運行事業者とともに運行計画を作成します。

⑦ 運行開始後の事業管理

- ▶ 事業の体制と役割分担を作成します。
- ▶ 運行を継続する基準となる事業評価の方法（評価指標、評価基準、事業の見直しなど）を作成します。

※【行政支援方式（民間事業者への支援型）】のほかに、行政側で計画策定や施設等の整備を行い、運営を民間に業務委託として発注する【民間委託方式（行政完全主導型）】と、民間事業者が計画策定や施設等の整備を行い、民間ビジネスとして進められる【民間自主運行方式（民間完全主導型）】があります。

(2) 基本方針の更新について

先に示した基本方針について、ワークショップの結果を踏まえて変更があった項目を以下のとおり更新しました。

④ 運行システム

ア 使用車両

河辺町 1 ～ 3 丁目を含む地域では、道路幅員が狭く、かつ交通量が多いルートを円滑に運行できる車両が求められます。

市と公共交通協議会では、令和元年 1 1 月 2 7 日に開催した「河辺下地区の交通を考えるワークショップ」を契機にグリーンスローモビリティの導入を検討し、2 回の実証運行を通じて、需要と課題を把握しました。

これを踏まえたワークショップの結果、本運行の早期実現を望む地域住民の声に対する適切な車両として、「グリーンスローモビリティ」を選択することとします。

【ワークショップでの主な意見】

(住民) 乗車定員について、定員が少ないと収入が少なくなるのでは。

(市) 乗車定員は実証運行の結果を踏まえ、1 便あたり 5 ～ 6 人が望ましいのではないかと考えます。

(住民) ワゴン車での運行の検討は。

(市) ワゴン車では、実証運行したルートの一部を走行できず、新たに交通不便地域ではないルートを走行することで補助金が活用できなくなる、また、一部の停留所で取り回しが困難となる、などの課題があります。

イ 運賃

令和５年度の実証運行では、運行地域のニーズを探ることを目的として、運賃を無料としました。

令和６年度の実証運行では前回の実証運行の結果を踏まえ、持続可能な公共交通の実現に向けて、片道１００円の運賃を設定しました。

これら実証運行の実績にもとづく収支予測のシミュレーションにおいて、片道運賃を３００円と設定した場合、１００円および２００円の場合と比べて、収支率が著しく低下することから、実現可能な運賃の目安として、片道１００円から３００円の範囲の均一運賃で、検討を進めます。

また、検討の結果を、公共交通協議会協議運賃分科会で協議し、承認いただいた金額で国土交通省に申請し、認可を受けた運賃とします。

【ワークショップでの主な意見】

（住民）運賃について、できるだけ乗ってもらうために、近隣自治体のコミュニティバスで採用している「１００円」が良い。

（住民）運賃は持続的な運行に向けて適切な金額を検討すべき。

ウ 運行形態

これまでの実証運行およびワークショップの結果、以下のとおりとします。

・運行形態：定時定路線

（路線は令和6年度実証運行時の「東ルート」「西ルート」として、下図のとおり停留所を設置する予定で準備を進めます。）

【参考】令和6年度実証運行の路線および停留所位置



- ・車両台数：1両
- ・運行曜日：未定
- ・運行時間：午前10時～正午を含む、1日あたり3～5時間
（運行頻度も含め、引き続き協議を進めます）
- ・車庫：未定（協議中）

【ワークショップでの主な意見】

（住民）運行形態について、デマンド型でも良いのでは。

（市）システムの構築が必要となり、別途費用が発生します。

また、需要が無い場合も、乗務員が待機する時間に対する報酬が必要です。予約可能とする時間や予約方法に慣れない方への対策など、多くの課題が考えられます。

（住民）需要に応じて、ルートや便数を臨機応変に設定しても良いのではないか。

4 その他ワークショップでの意見

（住民）車両の充電に必要な電気について、規制緩和で電柱から引くことができる制度を活用してはどうか。

（住民）本運行となると新たな問題や課題が出てくるが、まずはできる限り早くスタートすることが大事である。実施することで利用者が少しずつ増え、課題などは運行しながら協議して改善していけば良い。

以 上