

導入する移動手段（実証運行）の検討

1 道路運送法における旅客自動車運送事業の分類と主な事例

区分	種類	種別	運賃（契約）	乗車定員	運行態様	路線	ダイヤ	主な事例
旅客自動車 運送事業	一般旅客自動車 運送事業	一般乗合旅客自動車 運送事業	1人あたり〇円	規定なし	路線定期運行	定める	定める	路線バス <u>コミュニティバス</u> <u>コミュニティタクシー</u> <u>グリーンスローモビリティ</u>
					路線不定期運行		定めない （予約等）	深夜型シャトルバス
					区域運行	定めない （一定の区域内）		<u>デマンドタクシー</u> <u>実証実験（西東京市）</u>
		一般貸切旅客自動車 運送事業	車両1両あたり 〇円（一団体と の貸切契約）	11人以上				観光バス
		一般乗用旅客自動車 運送事業		11人未満				タクシー ハイヤー
		特定旅客自動車運送事業		一運送契約あたり〇円	規定なし			

2 旅客自動車運送事業の事例

(1) コミュニティバス

事例	はなバス（西東京市）		
運行内容や特徴	公共交通空白地域等において、地方自治体等が公共的施策として実施しているバスの運行サービスで、ある程度需要がまとまって発生する場合に適する。		
主な車両	小型バス		
利用対象者	誰でも利用可		
運送種別	一般乗合旅客自動車運送事業	運行態様	路線定期運行
対象地域への適合性等	・地域内の車道幅員に対し車両サイズが大きいため適さない		

(2) コミュニティタクシー

事例	ぶるべー号（小平市）		
運行内容や特徴	コミュニティバスと同様の目的で運行され、車両サイズがさらに小さいもの。ある程度需要がまとまって発生するが、大型車両が運行しにくい地域に適する。		
主な車両	ワンボックスカー		
利用対象者	誰でも利用可		
運送種別	一般乗合旅客自動車運送事業	運行態様	路線定期運行
対象地域への適合性等	・地域内の車道幅員により、車種によっては運行が困難な箇所がある ・固定ルートのため、ルートの設定や実証運行中のルート変更等において、乗合事業の許認可申請手続きが難航する可能性がある		

(3) グリーンスローモビリティ

事例	井のバス（三鷹市実証運行）、杉並区実証運行		
運行内容や特徴	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した移動サービス。脱炭素社会の実現に資するほか、「ゆっくりと余裕をもって近くまで」の移動を支援。		
主な車両	小型 EV 車、小型カート		
利用対象者	誰でも利用可		
運送種別	一般乗合旅客自動車運送事業	運行態様	路線定期運行など
対象地域への適合性等	・小型で通行できる箇所は多いが、速度が遅く後続車両等との共存が課題 ・速度が遅く他の手段より目的地まで時間がかかる場合がある ・車両が軽量なため他車に衝突された際に重大事故につながるリスクがある ・充電設備が必要		

(4) デマンドタクシー

事例	くるぶー（東久留米市）、めぐり号・ほたる号（三鷹市）		
運行内容や特徴	予約等に応じて運行する乗合サービス。自宅～指定場所や、設定された乗降場所間の移動などを行う。時間的、地理的に需要が分散している場合に適する。		
主な車両	ワンボックスカー、ミニバン、タクシー車両		
利用対象者	登録制（制限あり・なし）、予約制		
運送種別	一般乗合旅客自動車運送事業	運行態様	区域運行
対象地域への適合性等	・予約に応じて乗合を行うため、到着時間が読みにくい（他移動手段と比べて目的地まで時間がかかる場合がある） ・事前登録や予約が必要となるため、利用に至らないことがある ・予約に AI システムを導入する場合は別途費用がかかる		

(5) 令和元年度実証実験（西東京市）

事例	実証実験（西東京市）		
運行内容や特徴	設定されたルートを概ね 10 分～15 分間隔で行き来する乗合サービスで、あらかじめ設定した乗降場所で予約等にかかわらず利用できる。定時定路線ではない。		
車両	タクシー車両（セダン型）		
利用対象者	登録制（制限あり）		
運送種別	一般乗合旅客自動車運送事業	運行態様	区域運行
対象地域への適合性等	・基本となるルートは設定するが、ルート設定や実証運行中のルート変更等において、乗合事業の許認可申請手続き上柔軟な対応が可能 ・運行間隔が短く運行本数が多くなる。 ・時刻表がないため待ち時間がわかりにくい。		

3 移動支援実証実験の課題整理について

※ 前回（令和6年度第2回 地域公共交通会議）資料3から抜粋

評価を得た事項	問題点として挙げられた事項・意見
・目的地 ・乗車場所の設定 ・降車可能区間の設定 ・運行間隔	・運行時間帯の設定（午前午後各2時間運行、昼間2時間休止） ・週2日の運行頻度・曜日設定 ・時刻表がなくわかりにくく不安 ・田無駅北口に直通していない ・田無庁舎乗車場が遠い ・バスやタクシー等他の移動手段を利用 ・電動自転車利用者は使わない ・頻繁に利用すると高額に感じる ・現在は動けるので必要ない。 ・一般の方が使えるようにしてほしい。 ・知られていない。興味を持っていない人が多い。 ・地域に知れ渡るには時間がかかる



課題解決に向けた検討
目的地や乗車場所の設定に対する評価から、実証実験までに積み上げた地域需要の抽出には大きな問題はなかったと考えられる。また降車範囲という設定も市内の地域公共交通としては新たな試みであり、評価を得たことは今後の検討にも生かしていくものである。 【課題の解決に向けた検討】 ① できるだけ曜日を限定せず長い時間の運行をめざす。 ② 運行ルートを定める場合は1つのルートに限定する。 ③ 住民利便性を考慮しながら発着地等を見直す。 ④ 運送効率向上に向けて車両サイズを再検討する。 ⑤ 利用対象者を限定しない。 ⑥ 実証運行は地域住民の意識、行動変容も見込み長期間の運行内容を検証する。

4 導入する移動手段の方向性

旅客自動車運送事業の事例の対象地域への適合性、令和元年度実証実験の課題解決に向けた検討を鑑み、令和7年度に実施する実証運行の方向性を検討する。

【案】

運送種別	一般乗合旅客自動車運送事業
運行態様	区域運行
運行内容や特徴	設定された乗降場所を基本ルートに沿って一定の間隔で行き来する乗合サービス
利用対象者	誰でも利用可
車両	ワンボックスカー、ミニバン等

5 今後の検討事項（運行内容等）

令和元年度実証実験の課題解決に向けた検討、対象地域におけるアンケート調査結果の分析をふまえ、導入する移動手段の実証運行内容について以下の事項を検討する必要がある。

(1) 運行エリア（営業区域）

- ・向台町一丁目、南町二丁目、柳沢二丁目～五丁目の対象地域を基本として、駅など地域以外のどの地点を含めるか。

(2) 基本ルート、乗降地点の設定

- ・需要の高い発着地点を結ぶ。
- ・令和元年度実証実験と同程度の運行間隔を確保する。

(3) 運行曜日、時間帯、運行頻度

- ・週5日間（平日）運行を目指す（可能であれば毎日運行を目指す）。
- ・概ね9時台～17時台の運行を目指す。
- ・発着地点における時刻を定め、一定程度の間隔で運行するなど、乗降地点における発着時刻の目安となる時刻がわかる仕組みとし、周知する。

(4) 運賃

- ・想定される運行経費に対して持続可能な運行を目指す。
- ・現在の移動手段の選択状況を考慮する。
- ・既存公共交通とのバランスを考慮する。