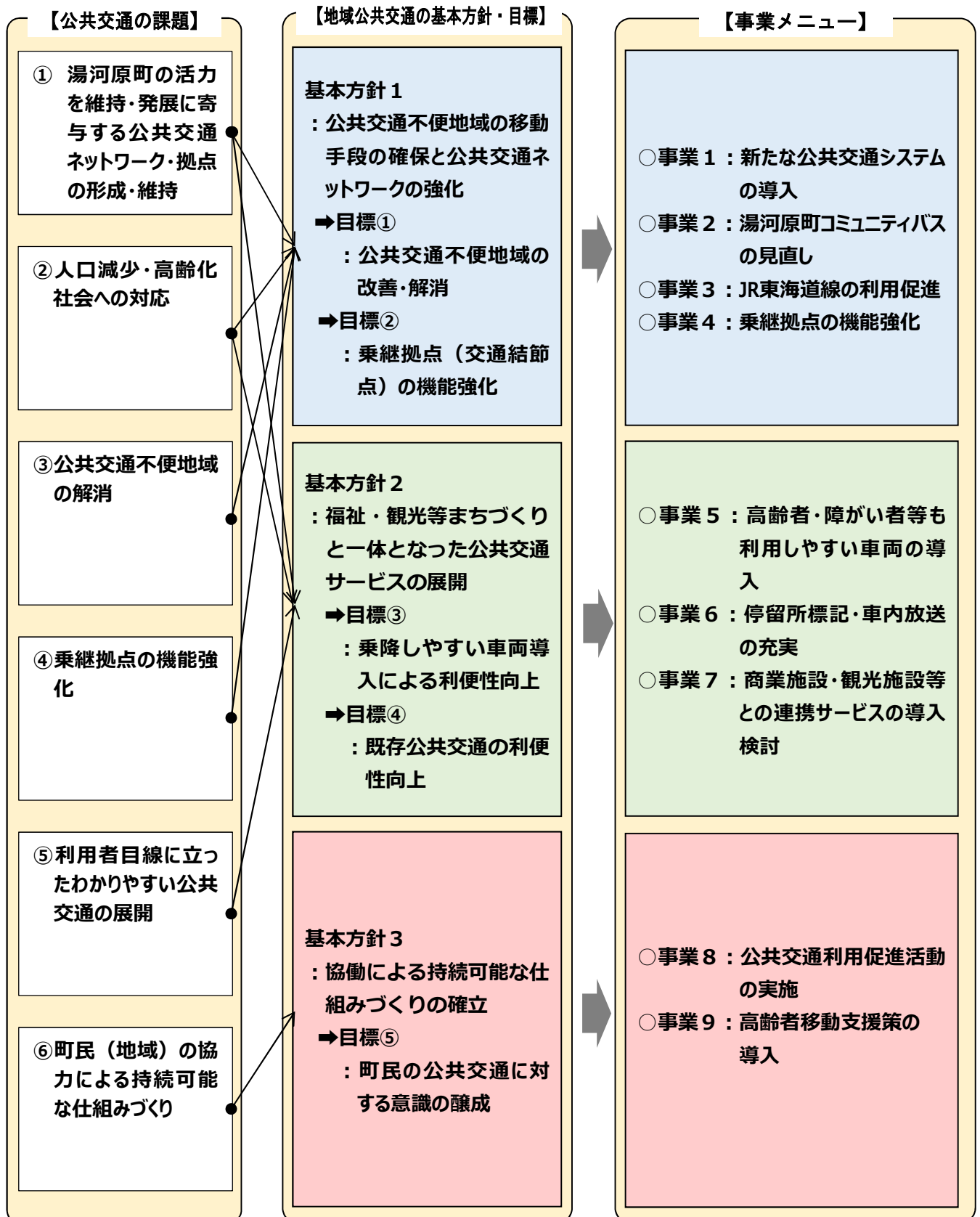


第5章 目標を達成するために行う具体的な事業

(1) 事業メニューの設定

湯河原町では、公共交通の課題を踏まえ、地域公共交通の基本方針の実現に向けて、次の事業を実施する。



(2) 実施事業の概要

実施事業について、事業の概要や実施主体を整理する。

基本方針① 公共交通不便地域の移動手段の確保と公共交通ネットワークの強化

【事業1】新たな公共交通システムの導入

①事業概要

公共交通不便地域の改善・解消に資する新たな公共交通システムの導入に向けて、2018年度に実証運行を実施し、2019年度から本格運行に移行する。

○実証運行

実施前に、運行情報案内などを掲載した「公共交通マップ」、周知用のチラシを作成・配布、町内の拠点となるポイントへの、案内板の設置及び実施地域を対象とした説明会の開催などにより、制度の周知と利用促進を行う。

実施期間中、利用実績を集計し、アンケート調査・意見交換会により町民意見を収集し、実施結果の評価・検証し、運行形態や、運行エリア、運行日、運行便数などサービス水準について見直しを行う。

○本格運行

「運行継続条件」を満たした場合に限り本格運行に移行する。「運行継続条件」を満たさなかった場合、運行計画について見直しを行い、実証運行期間を延長し、あらためて評価・検証の上、本格運行への移行・廃止の判断を行う。

②実施主体：湯河原町、交通事業者、地域

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
新たな公共交通システムの導入	実証運行 ←----->			本格運行（廃止含む） ←----->				

【事業2】湯河原町コミュニティバスの見直し

①事業概要

湯河原町コミュニティバスは2015年4月に一部経路変更を行った。今後、更なる利便性の向上を図るため、また、公共交通不便地域の対応として、運行時間帯、運行本数、運行経路などについて見直しを検討・実施する。

②実施主体：湯河原町、交通事業者

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
湯河原町コミュニティバスの見直し	検討 ←----->			実施 ←----->				

【事業3】JR 東海道線の利用促進

①事業概要

神奈川県及び県内沿線市町村等で組織する「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議（東海道本線部会）」などを通して、鉄道事業者に対し、湘南ライナーの延長、快速電車の増便など東海道本線の輸送力の維持・増強へ向けて継続的に要望活動を実施する。

②実施主体：湯河原町

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
要望活動及び利用促進活動の実施	←			実施				→

【事業4】乗継拠点の機能強化

①事業概要

湯河原駅は2017年9月に駅前広場整備工事が完了した。今後は乗継ぎの不便の軽減を図るため、乗継時間や運賃負担などについて検討する。

②実施主体：路線バス事業者

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
乗継拠点の機能強化	←			検討				→

基本方針② 福祉・観光等まちづくりと一体となった公共交通サービスの展開

【事業5】高齢者・障がい者等も利用しやすい車両の導入

①事業概要

超高齢化社会に対応するため、路線バス、タクシー車両について国の補助金を活用しながら、乗降りが容易で立席及び着席がしやすいなど、利用者のニーズに応じた高齢者・障がい者等が利用しやすい車両の導入を進める。



②実施主体：路線バス事業者、タクシー事業者、湯河原町、国土交通省

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
利用しやすい車両の導入	←			順次導入				→

【事業6】 停留所標記・車内放送の充実

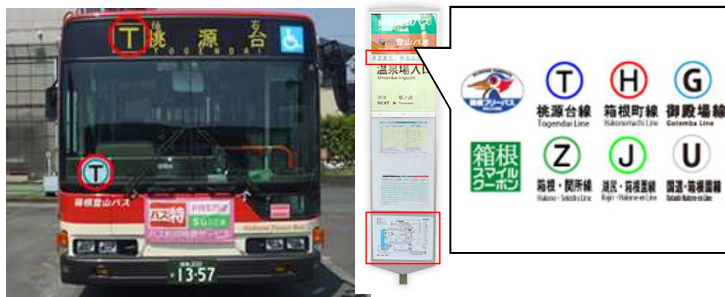
①事業概要

湯河原町は観光を基幹産業とし、温泉など湯河原梅林等観光資源を有しており、外国人観光客の来訪増加が期待されるため、多言語標記や車内放送等の充実を検討する。

【事例】 系統記号化・色分けによる

表記統一化

箱根エリアを運行中の箱根登山バス、伊豆箱根バスは連携し、バス路線ごとに系統記号化（アルファベット記号）と色分けを実施。



②実施主体：湯河原町、路線バス事業者

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
停留所標記・車内放送の充実	←			検討				→

【事業7】 商業施設・観光施設等との連携サービスの導入検討

①事業概要

路線バス事業者（箱根登山バス）により、エスポートモールを起点とした「お買いものバス」が2系統運行している。

町の賑わいの創出を促すため、観光施設、商業施設と連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符等を検討する（公共交通利用者へのポイントサービスなど）。

また、町民や観光客に対して、気軽に目的地へ移動できるよう、公共交通を利用し、気軽に観光施設を巡ることができる「おでかけモデルプラン」を作成し、町ホームページなどで周知により、利用促進を図る。

②実施主体：路線バス事業者、企業、観光協会、商工会、湯河原町

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
割引サービス・企画切符等の導入検討	←			検討・協議				→
おでかけモデルプランの作成	←			検討・作成				→

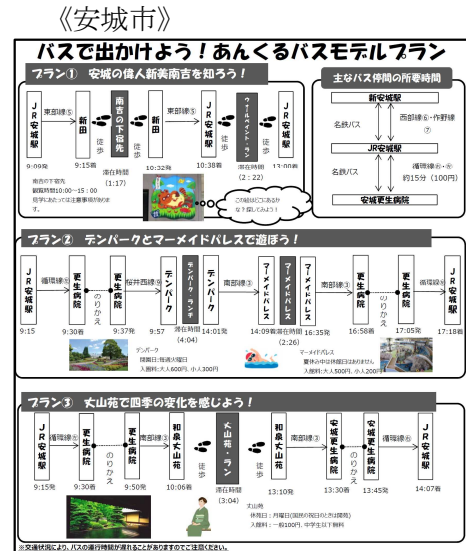
【事例】木更津市・日東交通「お帰りきっぷ（100 円割引）」サービス

日東交通ではイオンモール木更津、イオンスタイル木更津と連携し、当日税込み 1,000 円以上（合算可）のお買い上げの方を対象に、イオンモール木更津より乗車する路線バスの 100 円割引サービスを行っている。



【事例】観光施設等

おでかけモデルプラン



基本方針③ 協働による持続可能な仕組みづくりの確立

【事業 8】公共交通利用促進活動の実施

①事業概要

新たな公共交通の利用促進を図るため、「公共交通マップ」の作成・配布及び「案内板」の設置及び運行エリアの地区を対象にした利用方法などに関する説明会を実施する。

また、意見交換会、アンケート調査、PR活動による利用啓発を行うことにより、町民の公共交通への関心を高める。

②実施主体：湯河原町、地域

③計画期間

	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
公共交通利用促進活動の実施	←			実施				→

【事業9】高齢者移動支援策の導入

①事業概要

高齢者の交通事故の抑制と公共交通の利用促進を図るため、「ハーフ65（箱根登山バス）」や高齢者運転免許自主返納者への優遇措置について町ホームページや広報紙などにて積極的に周知PRを行う。

※神奈川県警察・運転免許自主返納サポート制度

運転免許証を自主返納した高齢者が、サービス店として登録しているお店や事業所等で「運転経歴証明書」を提示すると特典（料金割引・商品の無料配送など）を受けることができる制度。

②実施主体：湯河原町、路線バス事業者、タクシー事業者、小田原警察署

③計画期間



	前期			後期				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
高齢者運転免許自主返納者優遇制度の周知PR				実施				

(3) 実施事業の概要スケジュール

前項で掲げられた実施事業のスケジュールは、次のとおりである。

■実施スケジュール

基本方針	事業メニュー		前期			後期				
			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
基本方針① ：公共交通不便地域の移動手段の確保と公共交通ネットワークの強化	事業1：新たな公共交通システムの導入		実施運行	←	←	←	←	←	←	←
	事業2：湯河原町コミュニティバスの見直し		←	検討	←	←	←	実施	←	←
	事業3：JR東海道線の利用促進		←	←	←	←	←	実施	←	←
	事業4：乗継拠点の機能強化		←	←	←	←	検討	←	←	←
基本方針② ：福祉・観光等まちづくりと一体の公共交通サービスの展開	事業5：高齢者・障がい者等も利用しやすい車両の導入		←	←	←	←	←	順次導入	←	←
	事業6：停留所標記・車内放送の充実		←	←	←	←	←	検討	←	←
	事業7：商業施設・観光施設等との連携サービスの導入検討	割引サービス・企画切符等の導入検討	←	検討・協議	←	←	←	実施	←	←
		おでかけモデルプランの作成	←	検討・作成	←	←	←	実施	←	←
基本方針③ ：協働による持続可能な仕組みづくりの確立	事業8：公共交通利用促進活動の実施		←	←	←	←	←	実施	←	←
	事業9：高齢者移動支援策の導入		←	←	←	←	←	実施	←	←

第6章 新たな公共交通システム実証運行計画

(1) 新たな公共交通システムの基本的な考え方

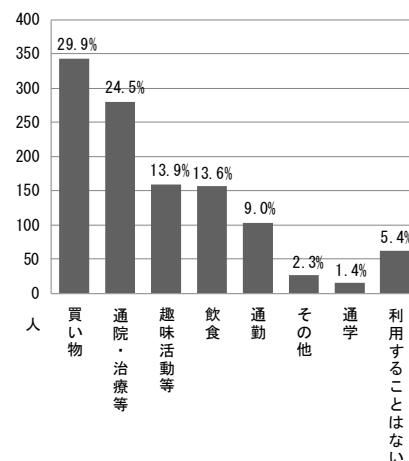
1) 主な利用対象者と利用目的

「湯河原町まち・ひと・しごと創生総合戦略プラン」において、「高齢者など交通弱者を含め多くの方が気軽に安全におでかけできるよう、バス路線のない交通不便地域の解消に向けた持続可能な公共交通について検討・実施する」と位置付けられている。

新たな公共交通システム導入の目的は、公共交通不便地域の高齢者など交通弱者に、日常生活に必要な移動手段を提供し、気軽に安全に移動できることで、外出機会の増加、社会参加の促進により、「生活の質」の向上を図ることとする。

主な対象者は、高齢者など、自動車利用に依存しない交通弱者で、主な利用目的を買い物、通院、趣味活動等の移動とする。

■路線バスを利用する場合の利用場面



資料：公共交通に関するアンケート調査
(2015年11月)

2) 新たな公共交通システムの導入方針

新たな公共交通システムは、主な利用対象者及び利用目的を踏まえ、次の観点から導入する。

導入方針① 公共交通不便地域の改善・解消に資する交通システム

日常生活及び社会生活に必要な移動手段を確保することにより、町内に点在する公共交通不便地域の改善・解消を図り、町民生活に密着した施設へアクセスしやすい交通システムとする。

全ての公共交通不便地域の対応を新たな公共交通で行うのではなく、路線バスや湯河原町コミュニティバスの改善などを組合せ、対応を図っていくものとする。

導入方針② 既存の公共交通機関と役割分担し、共存・連携が図られる交通システム

鉄道や路線バスは町内及び町外へ移動の軸となる「幹線交通システム」で、タクシーは昼夜運行し、ドア・ツー・ドアで利用者を運ぶ利便性の高い「補完交通システム」である。

湯河原町の公共交通網の形成にあたり、各公共交通機関がその特性を活かすことが重要であるため、新たな公共交通システムは既存の公共交通機関（路線バス、タクシー）との役割分担を明確にし、共存・連携が図られる交通システムとする。

導入方針③ 地域全体で連携・協働した交通システム

新たな公共交通システムを利便性の高いものとし、将来に渡り持続可能なものとするため、行政だけでなく、町民の協力のもと、交通事業者、地域全体で連携・協働し支える交通システムとする。

検討の経緯や制度について、町民へ十分情報提供し、「地域の足」として意識の醸成を図る。

導入方針④ 持続可能な交通システム

新たな公共交通システムの利用ニーズや利用傾向、事業収支等を把握するため、実証運行を行い、評価・検証し、本格運行のあり方について検討した上で、持続可能な交通システムを構築する。

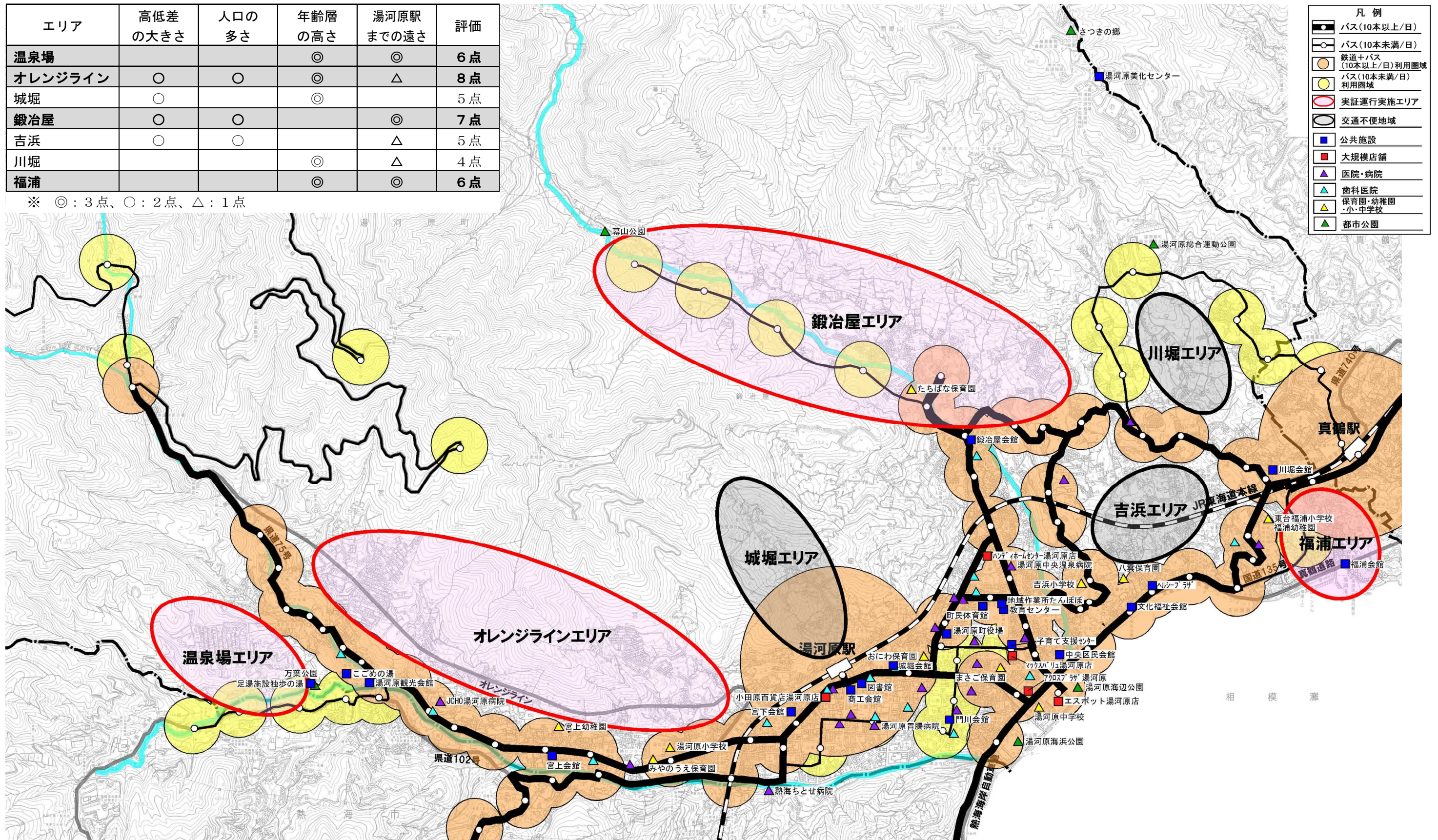
3) 運行エリアの設定

新たな公共交通システムの実証運行エリアは、高低差の大きさ、人口の多さと、主な利用対象者となる高齢者の多さ及び湯河原駅までの遠さ（距離）の観点で選定した結果、「温泉場エリア」、
「オレンジラインエリア」、「鍛冶屋エリア」及び「福浦エリア」とする。本格運行の際には、城堀・吉浜・川堀エリアも含め、運行エリアをあらためて検討する。

■新たな公共交通システムの運行エリア

エリア	高低差 の大きさ	人口の 多さ	年齢層 の高さ	湯河原駅 までの遠さ	評価
温泉場			◎	◎	6点
オレンジライン	○	○	◎	△	8点
城堀	○		◎		5点
鍛冶屋	○	○		◎	7点
吉浜	○	○		△	5点
川堀			◎	△	4点
福浦			◎	◎	6点

※ ◎ : 3 点、○ : 2 点、△ : 1 点



(2) 実証運行の実施目的

新たな公共交通システム実証運行は次の事項の検証のため、実施する。

- ①新たな公共交通システムの適用可能性、持続可能性の検証
利用実績、利用者アンケート及び事業収支等を基に、公共交通不便地域解消に対する有効性、湯河原町の新たな公共交通として適用可能性及び持続可能性を検証する。
- ②本格運行に向けた課題収集
運行エリア、運行形態及びサービス水準などについて、利用者ニーズとの合致度や改善点など運行上の課題等を利用者、交通事業者両面の観点から収集し、次年度以降に向けた、見直しに活用する。

(3) 運行形態

1) 一般乗合旅客自動車運送事業の運行形態

一般乗合旅客自動車運送事業は、同法の施行規則により、①路線定期運行、②路線不定期運行、③区域運行の3種類に区分され、次のように整理されている。

■旅客自動車運送事業の形態

- ①路線定期運行…特定の経路を特定の時間に運行する。
- ②路線不定期運行…路線を定めて運行し、起点または終点の時刻の設定が不定である運行形態
- ③区域運行…デマンド型交通。運行する区域を定めて、時刻表や経路を設定せず運行する。

そのうち、新たな公共交通システムに広く採用されている定時定路線型とデマンド型の特徴について以下に整理する。

①定時定路線型

定時定路線型とは、所定の運行ルートやダイヤに基づき運行される形態で、コミュニティバスにおいては車両規模により「バス型（定員 11 人以上の車両）」と「乗合タクシー（定員 11 人未満の車両）」に分類され、それぞれ次の特性がある。

■定時定路線型交通システムの種類と主な特性

種類	特性	運営主体	運行主体	利点	欠点
コミュニティバス (バス型)	- 小型バス等（車両定員 11 人以上）の利用 - 所定のルート、ダイヤは一般の路線バスと変わらないが、市町村等が公共交通不便地域の解消等を目的に乗合サービスを提供	市町村、地元協議会等	バス事業者等	- 小型バスの場合、路線バスと比較して道路の狭い地域へも入り込みやすい。 - 運営主体（市町村等）がバス事業者や関係機関等との協議・調整の上で運賃や経路等を設定できる。	- 既存の路線バスとの関係が考慮されないと、既存の路線バス利用者が減少するおそれがある。 - 運行経費が高くなるケースが多い。
コミュニティバス (乗合タクシー)	車両定員 11 人未満の車両（ワンボックスカーやセダン型車両）	タクシー事業者、市町村、地元協議会等	タクシー事業者等	- バス車両の通れない地域へ、入り込みやすく、自宅近くの停留所の設置やドア・ツー・ドアの運行も可能。 - 車両コスト・燃料費等直接的経費は低い。	- 車両が小さいことから一度に乗車できる人員が制限される。 - 定員が少ないので収入が限られ、採算を取りにくい。

②デマンド型交通

デマンド型交通システムとは、利用者からの要請（デマンド）に応じて、運行ルート、時間、乗降場所等を柔軟に対応させて運行する形態で、ルートやダイヤの設定の形態によって、「定路線型」、「迂回ルート型」、「区域運行型」の3つに分類される。また、配車システムについては、「IT型」と「非IT型（無線等の活用）」がある。

■デマンド型交通システムの種類と主な特性

種類	特性	運営主体	運行主体	利点	欠点
定路線型	・運行ルートを定めて運行。利用する場合はルート上の停留所等で乗降	バス・タクシー事業者、市町村等	バス・タクシー事業者	・予約が入った停車地のみを経由するため、需要を面的にカバーできる。	・乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時刻が変化することもある。 ・利用に際して事前予約が必要で、利用者にとって抵抗感がある。 ・一般タクシーと競合し、乗客を奪う可能性がある。
迂回ルート型	・路線の一部がデマンドルート。予約を受けた場合に限りデマンドルートに迂回運行			・需要がない場合、運行を休止することが可能で、運行経費の削減に寄与する可能性がある。	
区域運行型	・運行ルートを定めず区域内で運行。乗降ポイントと目的地を連絡				

■デマンド交通における乗降ポイント方式のメリット・デメリット

	○メリット	●デメリット
乗降ポイントを設定しない方式（ドア・ツー・ドア方式）	○利用者の戸口から目的地の戸口まで運行可能なため、乗降ポイントまでの徒歩がなくなり、特に高齢者にやさしいサービス	●運行距離が延び、運行時間が増加するなど運転手の負担が増える。 ●乗合の利用者にも到着時間に影響する。 ●戸口付近の道路整備等が進んでいない場合は運行が難しい。
乗降ポイントを設定する方式	○タクシーサービスとの差別化や競合回避が可能となる。 ○ドア・ツー・ドア方式と比較して効率性、到着時間の正確性が高い。	●ドア・ツー・ドア方式と比較して、利便性が低下する。 ●乗降ポイントまでの移動が必要。 ●乗降ポイントの設置、維持管理が必要。

■デマンド型交通システムの運行イメージ

2) 各運行形態の特徴

各運行形態について、利用者の利便性、事業性の観点から特徴を整理する。

■各運行形態の特徴（長所を○、短所を×で表記）

		定時定路線型		デマンド型交通 (区域運行型・ タクシー車両)
		コミュニティバス (小型バス車両)	乗合タクシー (ワゴン型のコミュニティバス・ 定員 11 人未満の車両)	
利用者の利便性	自宅から目的地 までのアクセス性	×幅員の広い道路しか運行できないため、乗降場所（バス停）設定の自由度が低い。 ×降車地のバス停から目的地まで離れていると移動が不便。	○バス車両の通れない狭隘道路を運行できるため、乗降場所（バス停）設定の自由度が高い。	○バス車両の通れない狭隘道路を運行できるため、乗降場所（バス停）設定の自由度が高い。
	利用の 分かり易さ	○運行経路やバス停の位置、運行時刻が決まっているため分かり易い。	○運行経路やバス停の位置、運行時刻が決まっているため分かり易い。	×利用者は事前に利用者登録や乗車予約が必要。
	運賃	○一般的にデマンド型交通よりも低料金。	○一般的にデマンド型交通よりも低料金。	×一般的に定時定路線型よりも運賃が高い。
事業性	交通事業者 への影響	○路線バスとの結節点を作ることができる。 ×路線バス事業者と競合する可能性が高い。	○路線バスとの結節点を作ることができる。 ×路線バス事業者と競合する可能性が高い。 ○バス車両より路線設定の自由度が高く、路線バスへの影響を抑えることができる。	○路線バスとの結節点を作ることができる。 ×タクシー事業者と競合する可能性が高い。 ○バス車両より路線設定の自由度が高く、路線バスへの影響を抑えることができる。
	初期 投資	×車両費等の初期投資がかかる。	×車両費等の初期投資がかかる。	○運行事業者の車両を利用する場合、車両費の初期投資がかからない。
	運行経費	○運行便数、路線が固定のため、運行経費が一定である。 ×運行経費が高い。	○運行便数、路線が固定のため、運行経費が一定である。 ×運行経費が高い。	○予約がない時は運休すれば運行経費の削減が可能。 ×運行便数が多くなるほど経費がかかる。
	運行の効率性	×利用者の有無に関わらず運行しなければならない。 ○一定の利用がある地域では大量輸送が可能。	×利用者の有無に関わらず運行する。 ×バス車両よりも輸送力が劣る。	○予約がある箇所のみ運行する。 ×バス車両よりも輸送力が劣る。
	採算性	×運行経費が高く、乗車人数が少ない場合赤字が大きい。 ○一定の利用がある地域では 1 人に投じる費用が割安となる。	×運行経費が高く、乗車人数が少ない場合赤字が大きい。 ○バス車両に比べきめ細かな路線設定が可能で、収入を増やすことができる可能性がある。	○予約がないときは運休するため、利用者の少ない地区では赤字額が少ない。

3) 運行形態の検討

①新たな公共交通の実施方針

ア) 自宅から近い乗降場所の設定

主な対象者は、高齢者であり、公共交通不便地域の多くの部分が傾斜地であるため、自宅から近い乗降場所を設定する。

イ) 湯河原駅(乗継拠点)、商業施設等への利便性の高い運行

乗換えの不便を考慮し路線バスのバス停まででなく、湯河原駅等の目的地に直接運行し、また、移動時間が路線バス以上に長くないようにする。

ウ) 一定便数を運行

各エリア、午前、午後各2往復(4便)、1日合計4往復(8便)以上確保する。

エ) 財政負担に対し、効率的な運行

将来に渡り、新たな公共交通を持続するために、少ない財政負担で利便性の高いサービスを提供できる効率的な方法とする。

オ) 既存公共交通に影響が少ない方法

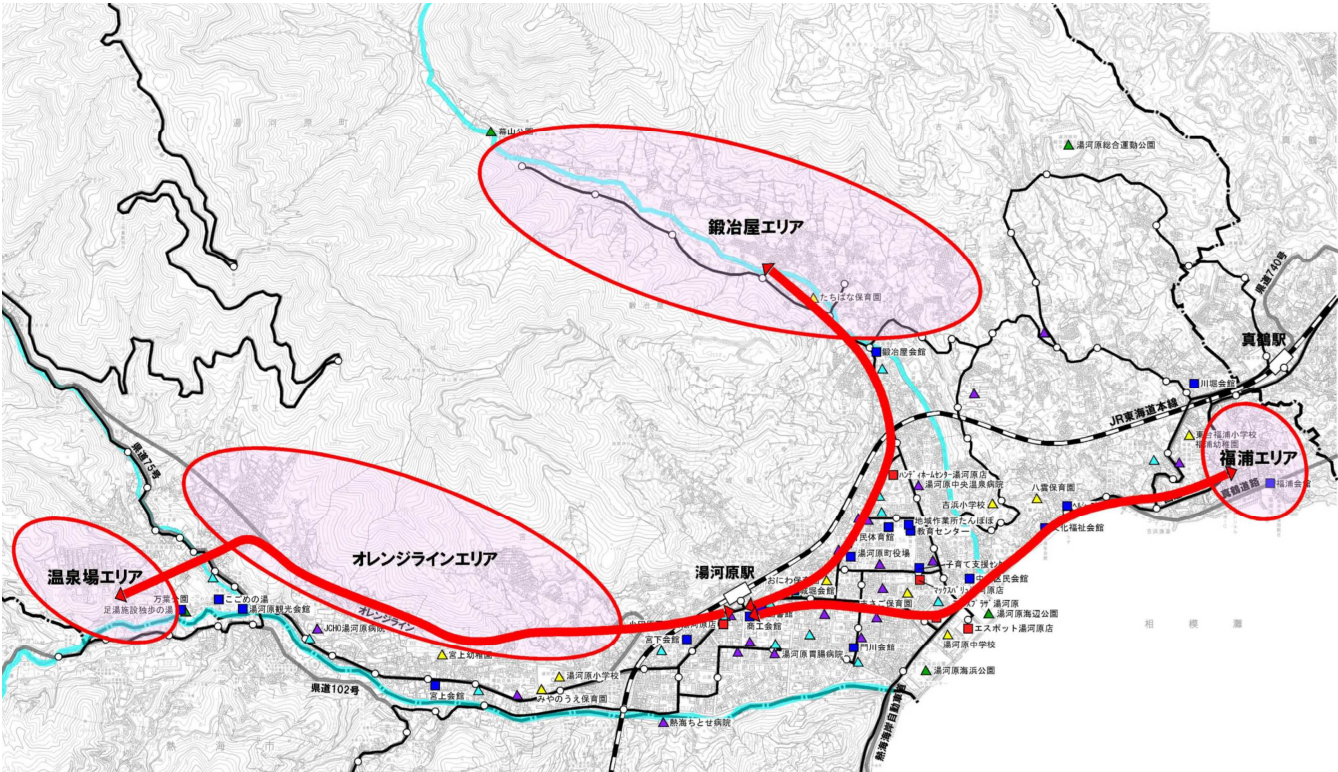
将来に渡り、湯河原町の公共交通網を維持・形成するため、既存公共交通に影響が少ない方法を選択する。

②運行形態の評価

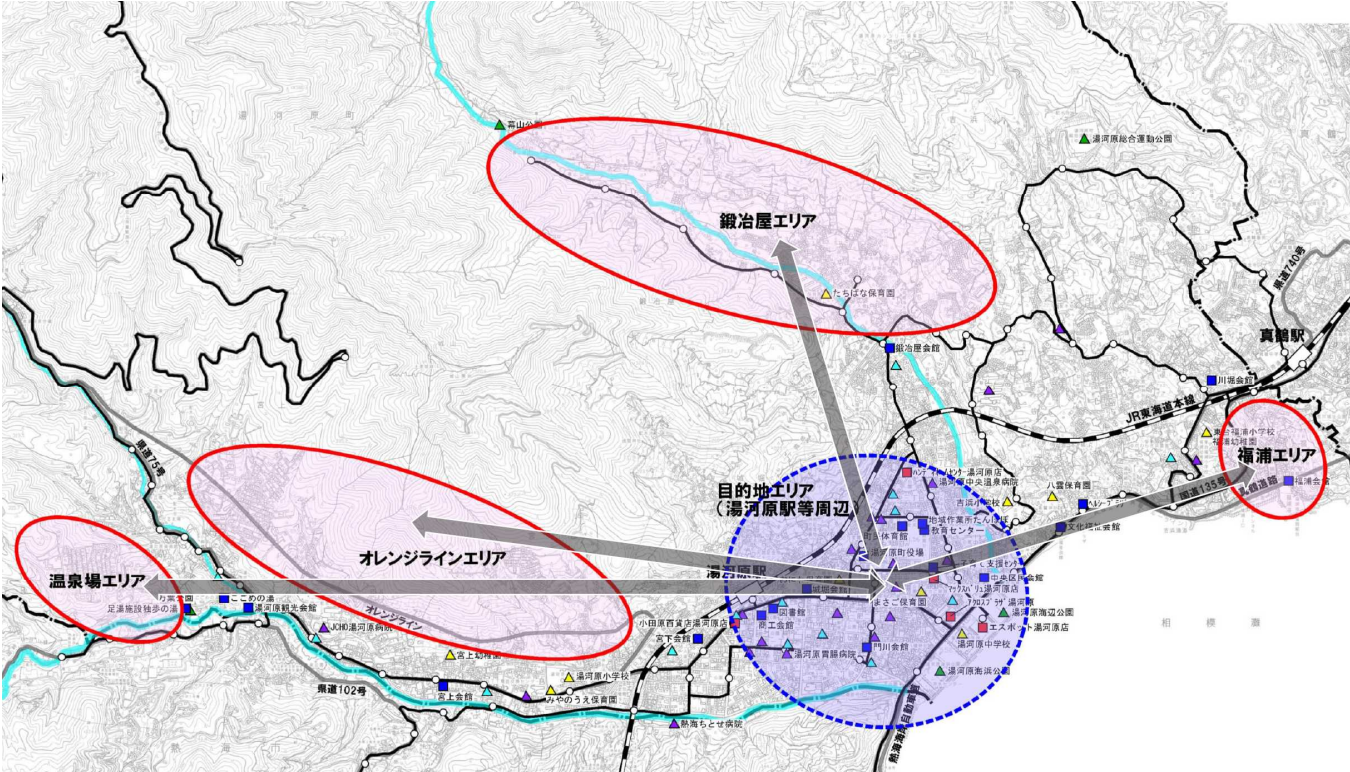
新たな公共交通の運行形態は、各運行形態の特徴や、前項での実施方針を踏まえつつ、湯河原町の地域特性である道路幅が狭く、高低差が多いことや、経費面で定時定路線型より優れていること、既存公共交通への影響度が低いことなどから、**デマンド型交通（区域運行型）**とする。

		定時定路線型		デマンド型交通
		コミュニティバス	乗合タクシー	
利用者の利便性	①自宅から近い乗降場所の設定	× 幅員の広い道路しか運行できないため、乗降場所は限られる。	○ 狭い道路を運行でき、居住地に比較的近い乗降場所の設定が可能。	○ 狭い道路を運行でき、居住地に比較的近い乗降場所の設定が可能。
	②移動時間	○ 乗降場所数が少なく、一定時間で移動可能。	× 乗降場所を多く設定するため、移動時間が長くなる。	○ 予約があった乗降場所のみ運行するため、短時間の移動が可能。
	③便数	× 1台の車両で運行する場合、便数が少ない。	× 1台の車両で運行する場合、便数が少ない。	○ 一定便数確保可能。
	④運賃	○ 一般的にデマンド型より安い。	○ 一般的にデマンド型より安い。	× 一般的に定時定路線型より高い。
	⑤利用時の手間	○ 予約不要	○ 予約不要	× 利用登録と予約が必要。
経費	①初期費用	×（大） 車両費等	×（中） 車両費等	○（小） 運行事業者の車両を利用する場合、車両費の初期投資がかからない。
	②運行経費	×（大） 運行経費が高い。	×（中） 運行経費が高い。（コミュニティバスより低い）	○（小） 予約がある時のみ運行するため、経費削減が可能。
	③採算性	×（大） 乗車人数が少ない場合、赤字が大きい。	×（中） 乗車人数が少ない場合、赤字が大きい。	○（小） 利用の少ない地区では、赤字が少ない。
既存公共交通への影響		× 駅まで運行した場合、路線バスとルートが重複する。	× 駅まで運行した場合、路線バスとルートが重複する。	△ タクシー事業者と競合する可能性が高い。 （運行方法により棲み分けが可能）

■定時定路線型で運行した場合の運行イメージ



■デマンド交通（区域運行型）で運行した場合の運行イメージ



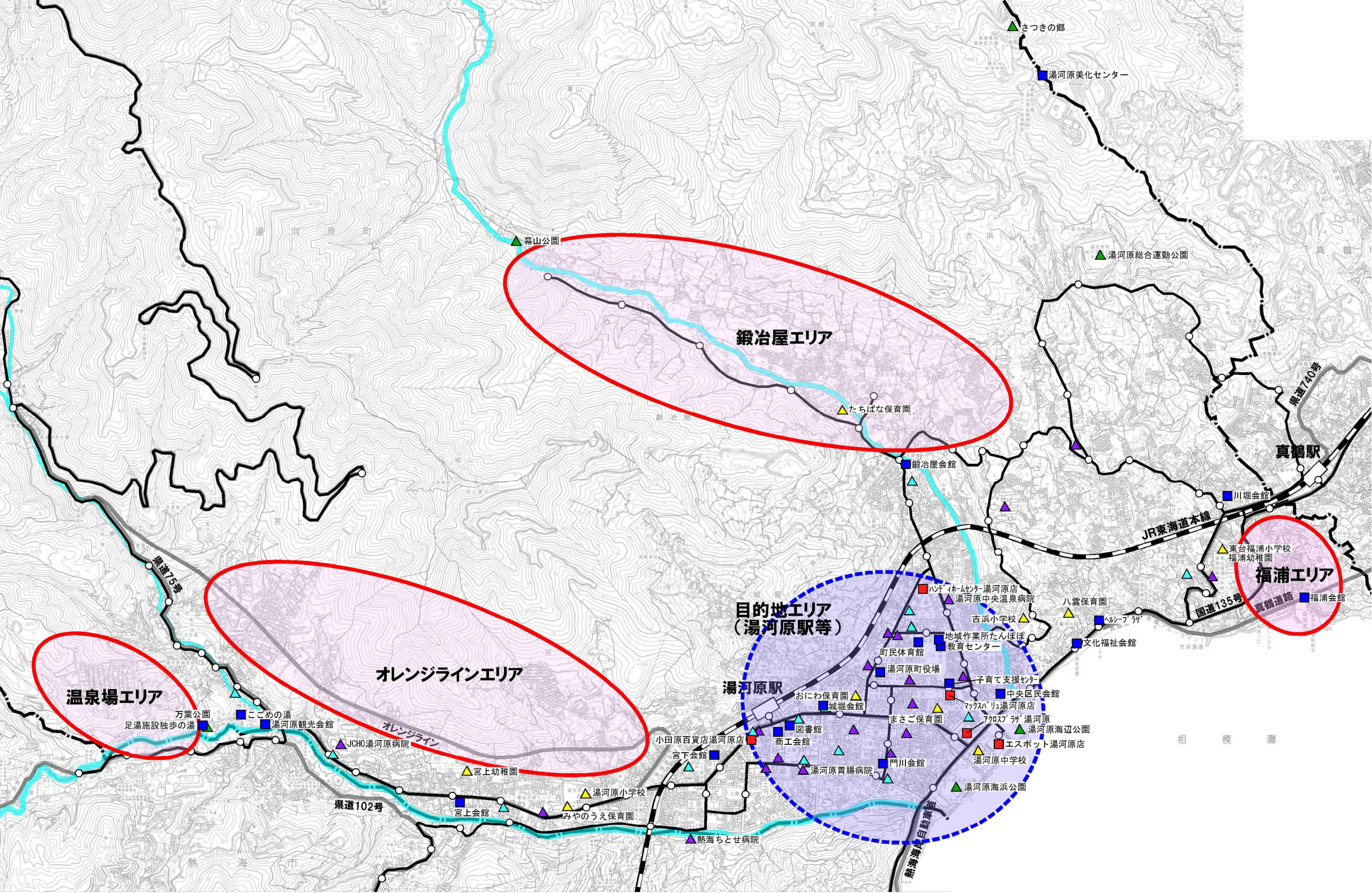
(4) サービス水準

	条件															
運行エリア	4 エリア（オレンジライン・温泉場・鍛冶屋・福浦）⇔目的地エリア（湯河原駅等）															
運行日	月曜日から金曜日の平日運行（土日祝日及び年末年始は運休）年間 245 日															
利用登録	不要															
予約	運行時間の 30 分前までの予約制とする。															
運行時間 ・ 最大便数	○運行時間帯：9：00～17：00 ・次の運行時間のうち予約があった場合のみ運行 ・運行時間は、各エリア統一 <table><tr><td>発場所</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td></tr><tr><td>運行エリア</td><td>9：00</td><td>10:00</td><td>14:00</td><td>16:00</td></tr><tr><td>目的地エリア</td><td>10:30</td><td>11:30</td><td>15:00</td><td>16:30</td></tr></table> ・1 運行時間あたり最大 4 台運行（1 台あたりの乗車定員は 4 名） ・運行エリア（4 エリア）⇔目的地エリアルート 最大 32 台 ○年間最大運行台数 7,840 台（1 日 32 台×245 日）	発場所	1	2	3	4	運行エリア	9：00	10:00	14:00	16:00	目的地エリア	10:30	11:30	15:00	16:30
発場所	1	2	3	4												
運行エリア	9：00	10:00	14:00	16:00												
目的地エリア	10:30	11:30	15:00	16:30												
乗降り ポイント	各運行エリア及び目的地エリアに設置（ポイントについては未定）															
運行経路	・4 運行エリアの乗降場所と目的地エリアの乗降場所を結ぶ区間を運行 （予約があった乗降ポイント以外には停車しない） ・乗合運行 （運行エリア内で同じ運行時間に複数予約を受けた場合、複数の乗降ポイントを巡回）															
運行車両	セダン型車両(乗車人員 4 名)、またはワゴン型車両															
運行業者	バス会社又はタクシー会社															
運賃	・統一運賃で、基本運賃 400 円 ・2 名以上同時に乗車した場合は：300 円 ・割引運賃制度あり（障がい者等割引、免許返納者に対する割引運賃：300 円）															

■他自治体のデマンド交通の運賃

中井町	・大人…町内～町内間 200 円、町内～町外間 300 円 ・小人…町内～町内間 100 円、町内～町外間 150 円
二宮町	・基本運賃…400 円（未就学児は保護者同伴で無料。保護者 1 名に対して最大 4 名まで） ・まとめて予約制…2 人分予約の場合 300 円/人、3 人分予約の場合 250 円/人、4 人分の予約の場合 200 円/人
秦野市	・基本運賃…350 円（未就学児は保護者同伴で 2 名まで無料） ・割引運賃…利用者登録同士（2 名）で同時に利用する場合は 1 名 300 円。1 名で同日に往復利用する場合、復路の運賃は 250 円。

■デマンド交通（区域運行型）の運行イメージ



(5) 委託・契約方法

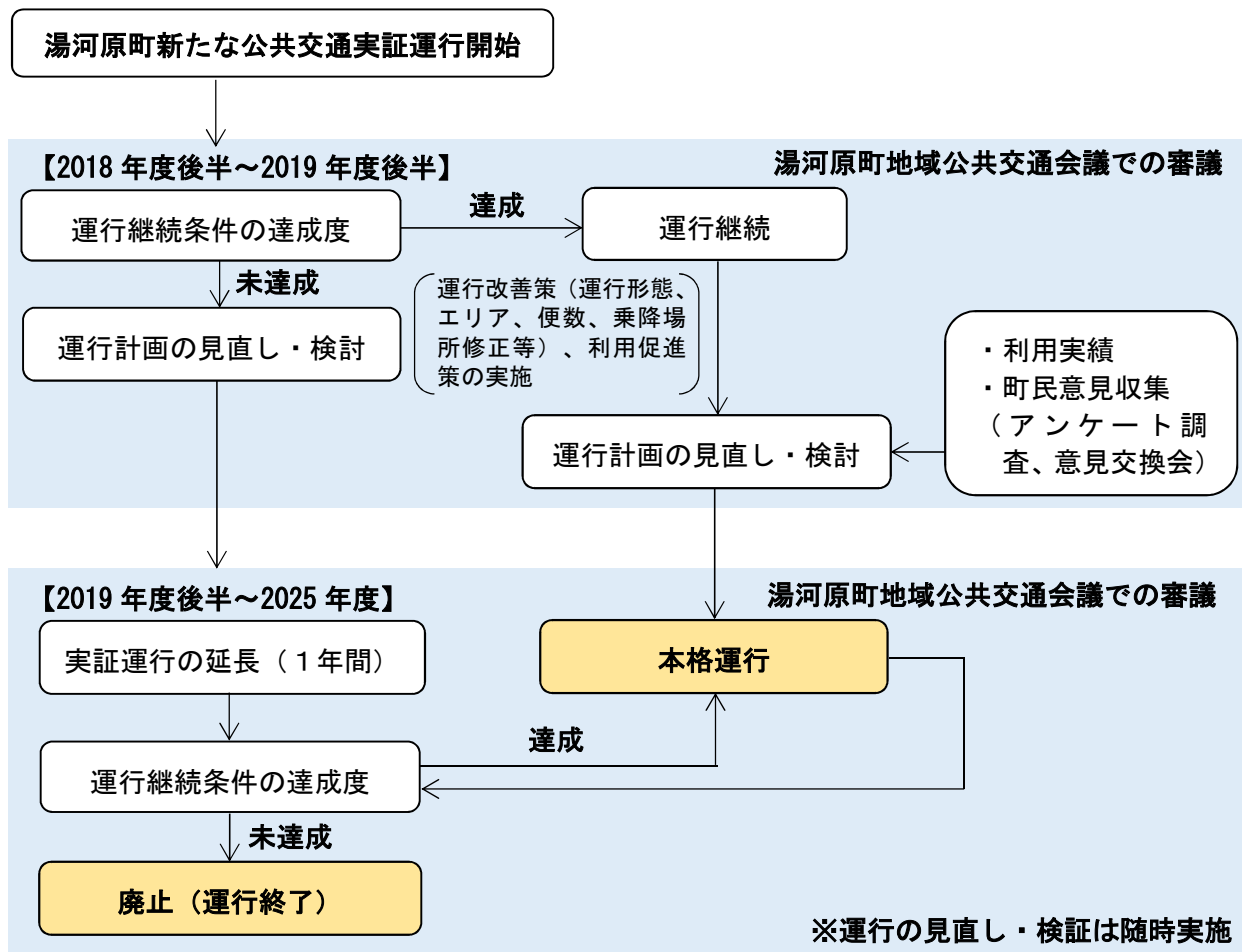
	方法
契約方法	運行業務委託
オペレート	事業者が予約受付、配車、ルート設定等オペレートを実施
運賃領収	事業者の運転手を実施
運行車両	事業者が用意
運行経費 の計算	単価契約（1便の運行経費×実質運行回数） ※1便の運行経費は運行ルートごとに定める。 ※運行経費含まれるもの ・ 予約受付、配車、ルート設定費用 ・ 運賃収入、運行管理費用

（６）運行評価（本格運行・運行改善・廃止）の考え方

新たな公共交通は、実証運行期間中の利用実績（登録者数、利用状況等）や収支状況、各種調査結果等を確認した上で、「運行継続条件」を満たした場合は本格運行へ移行する。運行継続条件を満たさない場合は、湯河原町地域公共会議において、運行改善策（運行エリア、便数、運行形態等）の見直し案の作成や利用促進策について検討を行い、実証運行の延長（１年間）を協議し、実施の可否を判断する。

なお、本格運行へ移行した場合は、毎年運行実績の検証を行い、継続や見直し、終了（廃止）の可否を湯河原町地域公共交通会議で協議し、判断する。

■運行評価の手順



【評価基準】※下記の基準を全て満たすこと

- 乗車密度：1.3 人/便以上
- 稼働率：30%以上（１日あたり 2.4 便以上運行）
- （参考）他自治体のデマンド交通等の運行継続条件

伊豆の国市		さいたま市
《本格運行開始条件》	《運行継続条件》	・乗車密度：1.5 人/便以上
・乗車密度：1.3 人/便以上	・乗車密度：1.5 人/便以上	・稼働率：50%以上
・稼働率：25%以上	・稼働率：30%以上	
	・収支率：37%以上	