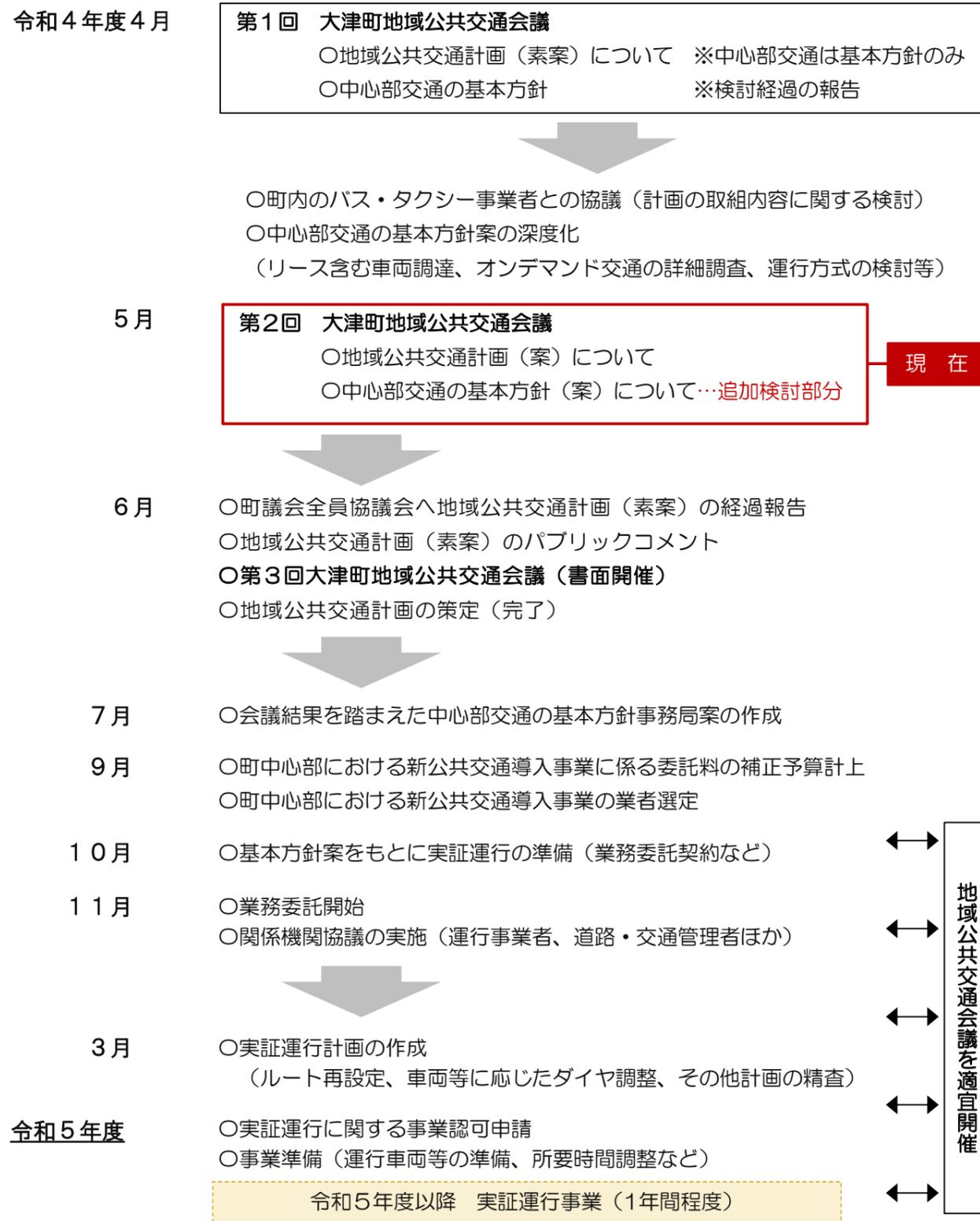


中心部交通の基本方針（案）の検討について

1 検討の流れ

前回協議会で示した取組スケジュールは以下の通りであり、今回協議会を以下に整理する。



2 前回会議での検討課題

前回協議会で審議した中心部交通の基本方針（経過報告）の検討課題を以下に示す。

■中心部交通の基本方針（案）の深度化

（1）走行可能な道路の検証

- 町民から求められる住宅地に近い乗り場の実現可能性を検証するため、中心部交通の対象エリア内における「走行可能な道路状況（幅員等）」について整理し、使用車両や乗り場の条件を整理する。

（2）車両調達方法の検討

- 前回までの検討では、車両購入費が単年度に大きくかかっていたため、実証運行を前提として初期コストを抑制するための「リースによる車両調達方法」について検討して運行経費を再整理する。

（3）町内バス・タクシー事業者のヒアリング

- 中心部交通を実現するためには運行車両や運転士等の確保が前提となるため、町内バス・タクシー事業者への事前ヒアリングを行い、運行事業者の立場から事業の実現性などを整理する。

（4）オンデマンド交通の取組事例

- 運行方式の比較において②オンデマンド交通の評価内容が近似しているため、他地域のオンデマンド交通の具体的な取組内容について整理し、オンデマンド交通サービスを実現した場合の運行形態・利用方法等について深度化を図る。

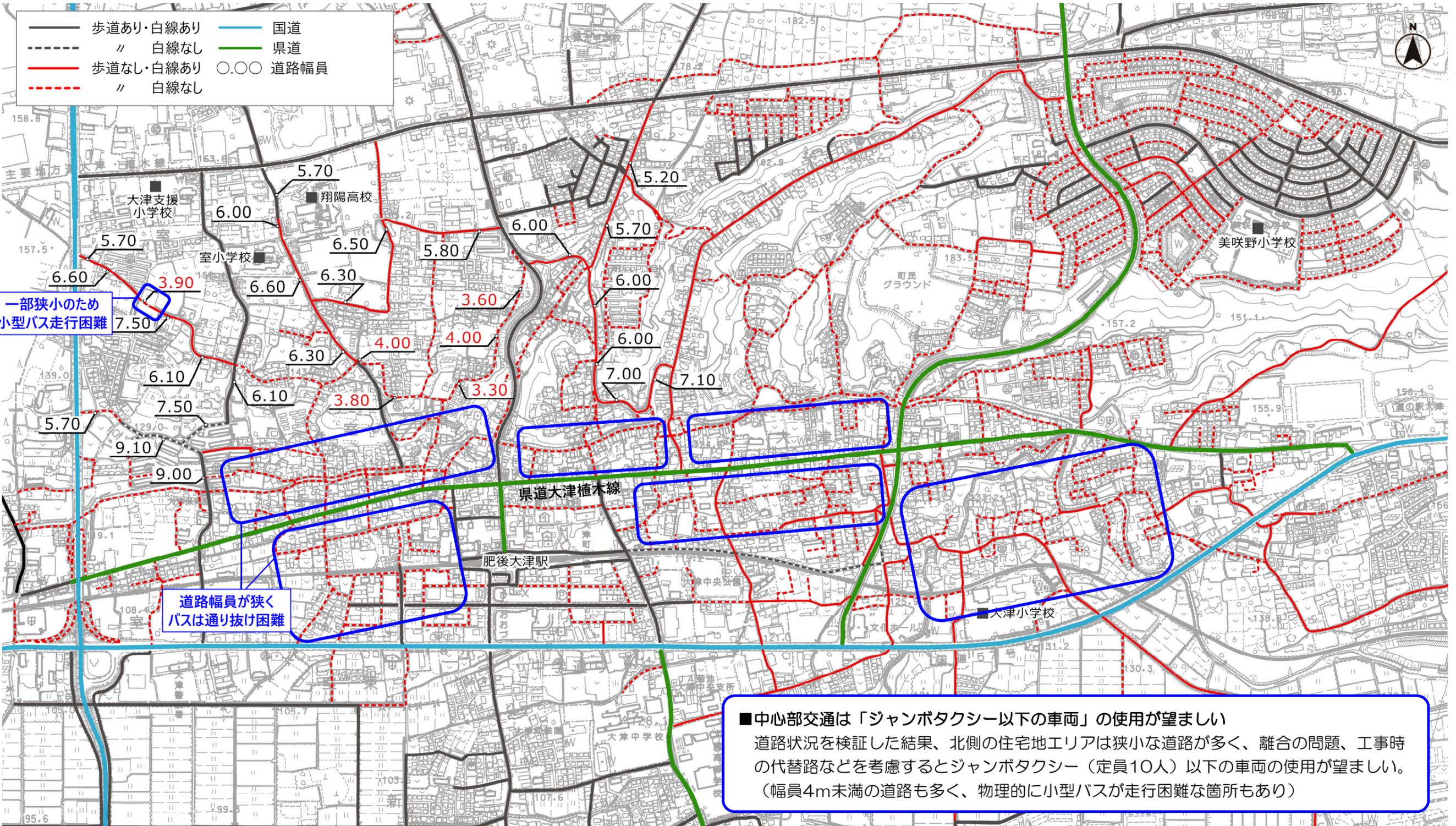
（5）運行方式の比較（再整理）

- 上記の検討結果を踏まえ、評価が近似していた循環バス・オンデマンド交通の比較（再整理）を行う。

3 道路状況の検証と使用車両

(1) 走行可能な道路の検証

● 現地踏査や町が保有する道路台帳等をもとに、対象エリア内の道路状況について整理した。国道・県道などの幹線道路のほか、歩道ありの道路（黒線）、歩道のない狭い道路（赤線）の分布は以下のように配置されている。



■ 車両制限令に基づく通行可能な道路

市街地を形成する区域	小型バス・車幅2.1mの場合……………	$2.1 \times 2 + 0.5m =$	道路幅員4.7m以上
	ジャンボタクシー・車幅1.7mの場合…	$1.7 \times 2 + 0.5m =$	道路幅員3.9m以上
市街地区域外	小型バス・車幅2.1mの場合……………	2.1×2	= 道路幅員4.2m以上
	ジャンボタクシー・車幅1.7mの場合…	1.7×2	= 道路幅員3.4m以上

4 車両調達方法の検討

(1) 車両リースによるコスト低減

- 前回の会議で提示したコストは車両を購入した場合の費用となっており、実証運行時など、車両調達の初期コストを抑制する方法としてリースによる車両費を以下に整理する。

■ 前回会議で示した費用（車両購入費）

項目	内容	金額	
車両購入費	小型バス	車両単価 2,200万円 × 必要台数 2台	4,400万円
	ジャンボタクシー	車両単価 480万円 × 必要台数 2台	960万円

※車両単価は他事例参考額を記載（小型バス購入費の減価償却の場合、年396万円/台、残存率10%・5年間）

小型バス購入費（参考額）

車名・型式・仕様	乗車定員 (座席+立席+乗務員)	価格(消費税抜き)
日野ポンチョ 2DG-HX9JLCE ロングボデー都市型 (写真掲載)	36人(11+24+1)	18,093,240 (16,753,000)
日野ポンチョ 2DG-HX9JHCE ショートボデー都市型	29人(10+18+1)	17,744,400 (16,430,000)

(単位:円)

ジャンボタクシー購入費（参考額）

	乗合タクシー (ジャンボタクシー)
車両購入費/台	200~400万円/台
システム整備費	(必要なし)
年間運行経費/台	500~900万円/台

出典：地域公共交通づくりハンドブック
(H21.3国土交通省)

循環バス同様、改造・設備費を考慮すると
車両購入費400万円×1.2=480万円

出典：日野自動車株式会社HP

上記価格+改造費=2,200万円
(事例参考額)



■ ジャンボタクシー車両のリース費用（メーカーヒアリングによる参考値）

項目	内容	金額	
車両リース費	ジャンボタクシー	リース費用 年130万円程度 × 必要台数 2台	約260万円

※リース単価は参考額のため変動する（任意保険など、実施条件に合わせた契約内容により費用は変動）

■ 実証運行時の初期コストは軽減を図る

需要を確認するための実証運行では初期コストを極力抑えることとし、車両リースにより年260万円まで初期コストを軽減（※任意保険等の実施条件により費用は変動）

5 町内バス・タクシー事業者のヒアリング

(1) 町内バス事業者への聞き取り

- 中心部交通の実現可能性を検証するため、町内バス事業者への事前ヒアリングを行った。なお、今後の実施段階に向けて継続的な意見交換が必要となる。

No.	区分	意見等の要旨
1	町内バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> ■ 車両・運転士確保の厳しい状況 <ul style="list-style-type: none"> ・県内全体の現状では車両や運転士が不足し、非常に厳しい状態にある。各営業所でも交番（1日の車両・運転士の勤務数）を増やすというのは最近はない。 ・近年の天津営業所も新たに運転士を確保するのが難しい状況にあり、運転士の募集をかけてもなかなか申込者がいないため、厳しい状況と想定される。 ■ 中心部交通の実現性について <ul style="list-style-type: none"> ・ルートやダイヤ（拘束時間）などの具体的な実施計画が整理された段階であれば、車両や運転士の状況を確認して実現可能性は検証できる。 ・今回の新交通のために事業者が車両購入して対応することは難しいだろうと想定される（町による車両の支援が必要）。 ・中心部交通のために交番増やすとしても、勤務する運転士が新たに必要となるため、他の路線を減便して運転士のリソースを確保するなど併せて考える必要がある。

⇒①事業者で新たに車両を確保することが困難（町の支援が必要）

②運転士が確保できるよう、時間・日時の限定や他路線の調整が必要

No.	区分	意見等の要旨
2	町内タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ■ 車両・運転士確保の厳しい状況 <ul style="list-style-type: none"> ・現在は観光客や貸切での利用が減少しているため、ジャンボタクシー等が不足する状況はない（空港ライナーの運行も同様に車両・運転士の不足はない）。 ■ 中心部交通の実現性について <ul style="list-style-type: none"> ・今後、オンデマンド交通などの実証運行を行う場合、（車両や運転士の不足はないため）町内タクシー事業者として協力は可能である。 ・乗合タクシーのエリアを拡大してほしいと要望は挙がっており、乗合タクシーのようなサービスを市街地に拡大する余地はあると思う。 ・町民の要望に応じて運行したが利用されないことも過去に起こっており、今回の中心部交通も利用されない可能性も考える必要がある。 ・事前予約はされたが当日利用者が来ない事態が起きたとき、運転手⇒営業所⇒オペレーターの順に連絡しないといけないなど、運転士等の負担にならないよう工夫が必要

⇒①車両不足はない、ただし今後の旅行需要回復への備えは必要

②町民要望があっても利用されない可能性を考慮（実証運行）

■ バス運行のみに依存しない運行方式

町内バス事業者の車両・運転士確保の厳しい状況を踏まえ、小型車両（ジャンボタクシー等）を活用し、バス以外でも対応可能な運行方式を検討（リスク低減）

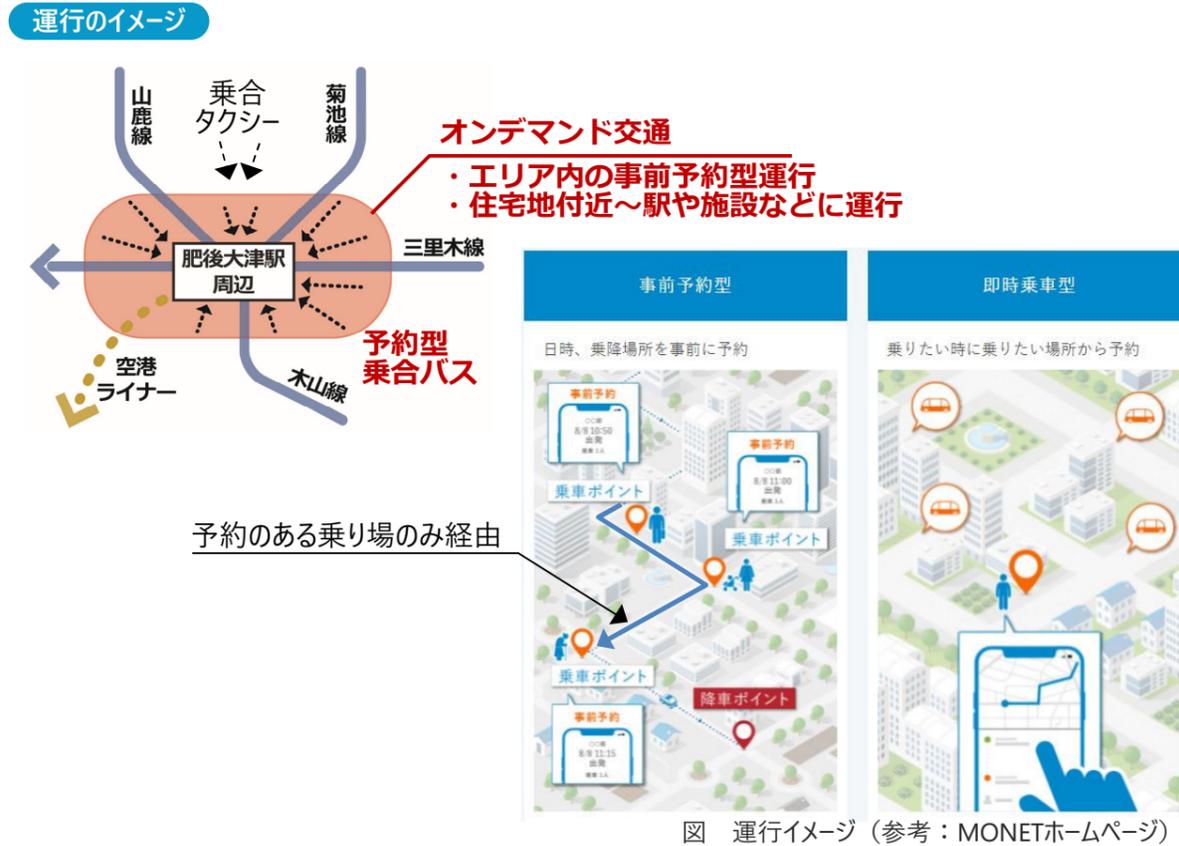
■ 「実証運行」を前提として運行の適否を検討

町民要望に応じて運行しても利用されない事態が生じることを考慮し、中心部交通も「実証運行」を前提として進め、利用状況の結果から運行の適否を検討

6 オンデマンド交通の具体的事例

(1) 前回会議で示したオンデマンド交通の概要

- 前回会議では、市街地循環バスと同様のサービス水準を目安として、オンデマンド交通の導入ケースを示した。
- 居住者の多い中心部交通の検討にあたって、先進技術・ICT活用（スマートフォンや電話などの事前予約）によるオンデマンド交通の具体的事例について整理する。



■ 運行方式	一般乗合旅客運送事業（区域運行）
■ 運行エリア	中心市街地周辺（肥後大津駅や主要施設など）
■ 運行時間帯	7:00～20:00（循環バスと同様）
■ 乗り場	ミーティングポイント70～80箇所程度（300m間隔を目安とした場合）
■ 利用料金	1乗車200円（循環バスと同様の水準）
■ 使用車両	ジャンボタクシー等の車両2台（定員10人以下） 住宅地の狭い道路・交差点などを通行可能とするため（通行できない区間もある）
■ 利用方法	スマートフォンアプリを通じた事前予約（別途オペレーター委託で電話受付）
■ 運行経費	1,600万円～4,000万円など（他事例の行政予算額） 乗り場数が多くなるため他事例は簡易バス停でコスト削減
■ 周知方法	沿線の利用者へ予約方法などの丁寧な説明・周知

(参考) オンデマンド交通の事例

運営企業	サービス名	概要	取組地域	自治体予算額
ネクスト・モビリティ	のるーと	<ul style="list-style-type: none"> のるーと側で、予約アプリ、ドライバーアプリ、ドライバータブレット等を提供 AI活用型オンデマンドバスとして展開（AIが利用データを蓄積・学習して効率化） 	福岡市、宗像市、大阪市、塩尻市 等	<ul style="list-style-type: none"> ①4,094万円（長野県塩尻市） ②4,382万円（福岡県宗像市）
MONET technologies	MONET オンデマンドモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> MONETより、予約アプリ、ドライバーアプリ、ドライバータブレット等を提供 地元タクシー事業者等に運行委託する方式 	横浜市、豊田市、福山市、伊那市、加賀市、千葉市、三豊市、東京丸の内 等	<ul style="list-style-type: none"> ①1億5万円（群馬県富岡市） ②システム792万円 ※運行委託費不明（福岡県嘉麻市）
アイシン	チョイソコ	<ul style="list-style-type: none"> アイシン精機などが事業主体として実施、アイシンにコールセンター配備 市内事業所などのエリアスポンサー方式を取り入れた事業スキームを実施 	豊明市、各務原市、雲仙市、志布志市、五島市、さいたま市、岡崎市、加古川市 等	<ul style="list-style-type: none"> ①1,816万円（鹿児島県志布志市） ②1,632万円（愛知県幸田町）
順風路 東大との共同開発	コンビニクル	<ul style="list-style-type: none"> 順風路より、コンビニクル（予約・配車システム）、予約アプリ等を提供 クラウド方式を採用し、短期間で導入でき、費用を抑えたシステムとして展開 	阿見町など 全国65箇所	①3,322万円（福岡県飯塚市）

※各者の費用はエリア・台数等の運行条件に応じての個別見積となるため、それぞれの行政予算額を整理

(オンデマンド交通の具体的事例)

AI 活用型オンデマンドバス「のり」と 長野県塩尻市

(1) 駅を中心とする市街地周辺で実施

- 利用者のリクエストに応じて、人工知能 (AI) を活用してリアルタイムで最適なルート・配車を計画するオンデマンド交通サービスとして、塩尻駅周辺の中心部エリアで運行が実施されている。

(2) 10歳代～80歳代まで幅広い利用者・1日あたり平均利用者数50人

- 車両4台運行・リアルタイムでの配車により幅広い世代が利用し、令和3年10月～12月の期間は延べ4,641人、1日あたり平均50人程度が利用している。(出典：塩尻市地域公共交通協議会資料)
参考：利用者は買い物物が58% 占める一方、通学5%・通勤16%と、通勤通学は比較的少ない

(3) 自治体予算額は4,000万円規模 (令和3年度予算額)

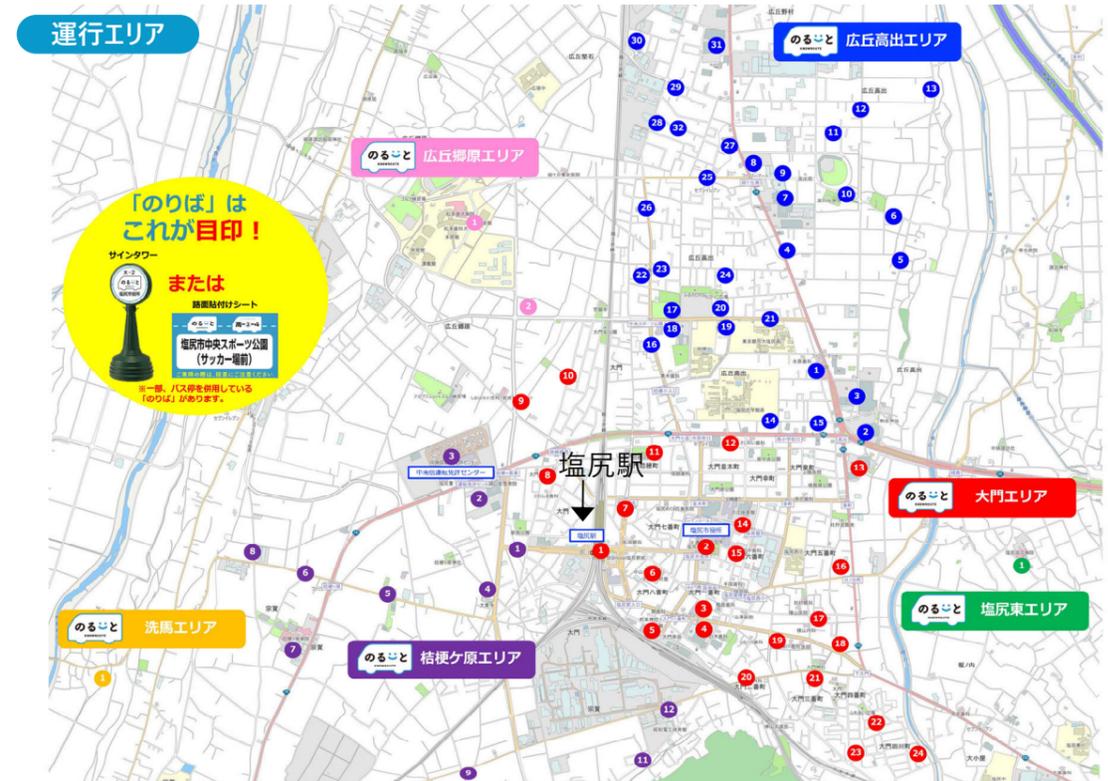
- 塩尻市の予算額ではオンデマンド実証実験委託料として4,094万円が計上されている。
(参考：福岡県「のり」と宗像」は4,382万円が計上、運行委託料1,785万円、運営費1,577万円など)

(4) 利用者サービス上の課題に丁寧に対応

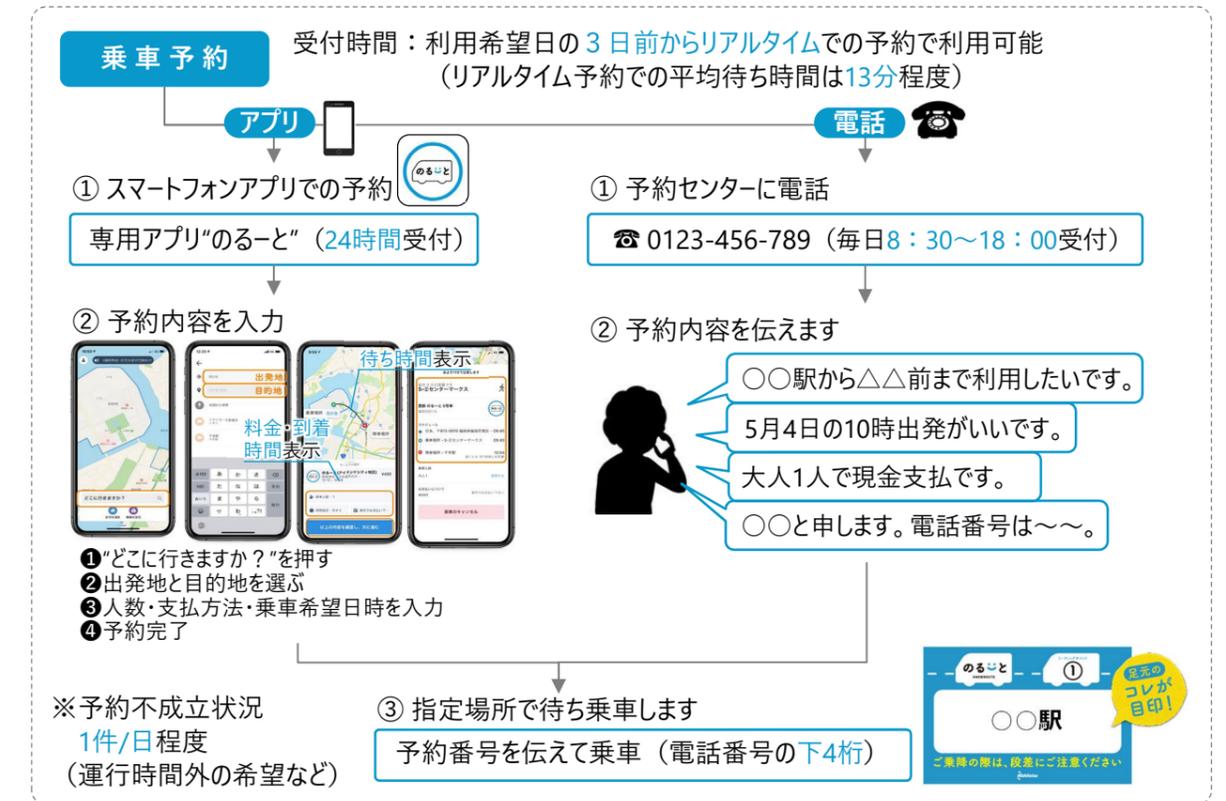
- 利用者サービス上の課題「使い方が分かりにくく尻込みしてしまう」、「呼んでもすぐに来てくれないことがある」、「目の前にいる『のり-と』に乗りたいが予約しないと乗れない」などに対して丁寧に対応している。

項目		内容	
地域特性	運行エリア	18.18 km ² (大津町6.00km ²)	
	世帯数	11,044 世帯 (大津町7,430世帯)	
	居住者数	27,824 人 (大津町19,307人)	
	高齢者数	7,303 人 (大津町 3,100人)	
運行方式		区域運行 (4条・乗合)	
サービス提供時間		平日 7:00~20:00 土日祝 9:00~20:00 (日祝は18:00まで)	
利用料金		大人200円 小児・障がい者100円 幼児：無料 (同伴者1名につき2名まで)	
支払い方法		現金/クレジットカード/交通系ICカード/eチケット	
使用車両		トヨタハイエース (定員10人・運転士含む) 4台	
予約方法		スマートフォンアプリを通じた予約、または電話予約	
その他参考		 ▲車載機器イメージ (車内の様子)  ▲車載機器イメージ (ドライバー)	

■運行エリア



■利用の流れ



(オンデマンド交通の具体的事例)

オンデマンド乗り合い送迎サービス「チョイソコ」 愛知県豊明市

(1) 駅を中心とする市街地周辺で実施

- 利用者のリクエストに応じて、最適な乗り合わせを提案（ルート計算）して目的地まで送迎するサービスとして駅周辺の中心部エリアで運行が実施されている（エリアを分けて各エリア1台ずつで運行）。

(2) メインターゲットは高齢者・1日あたり平均利用者数50人

- 利用者の大部分は70～80歳代の高齢者で、令和元年12月の利用実績では1日あたり平均50人程度・車両1台あたり25人前後が利用している。（出典：豊明市地域公共交通会議資料）

(3) 自治体予算額は1,700万円規模（令和4年度予算額）

- 豊明市の予算額では乗合交通負担金として1,667万円が計上されている。（参考：他地域の幸田町や志布志市においても1,600～1,800万円程度の予算が計上）

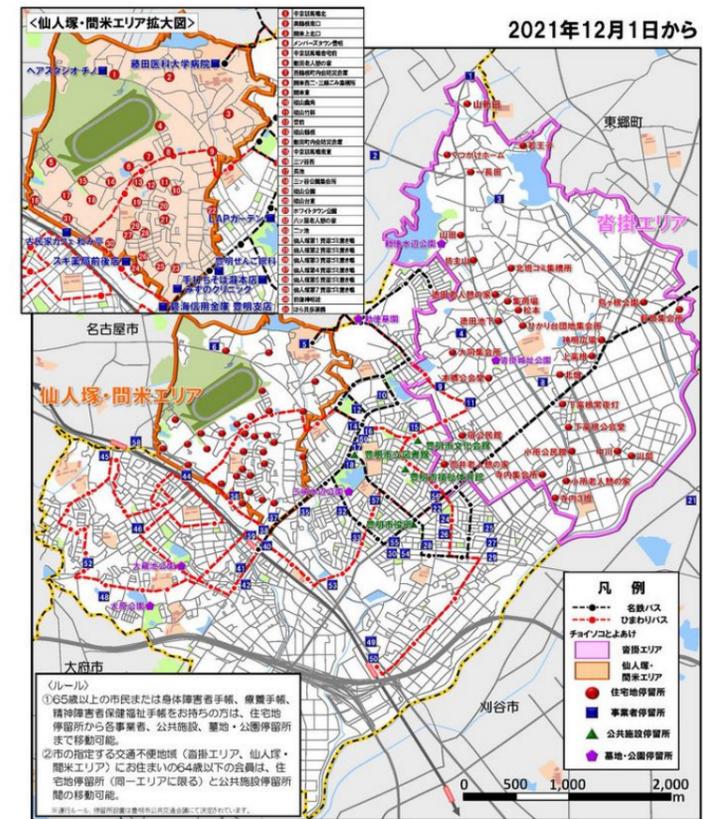
(4) 独自のエリアスポンサーモデルで採算性向上

- チョイソコの運営会社（民間企業）が事業主体となり、地域内の商業施設や病院、金融機関、自治体などから協賛を得るエリアスポンサー制度のモデルを構築し、事業採算性の向上を図っている。

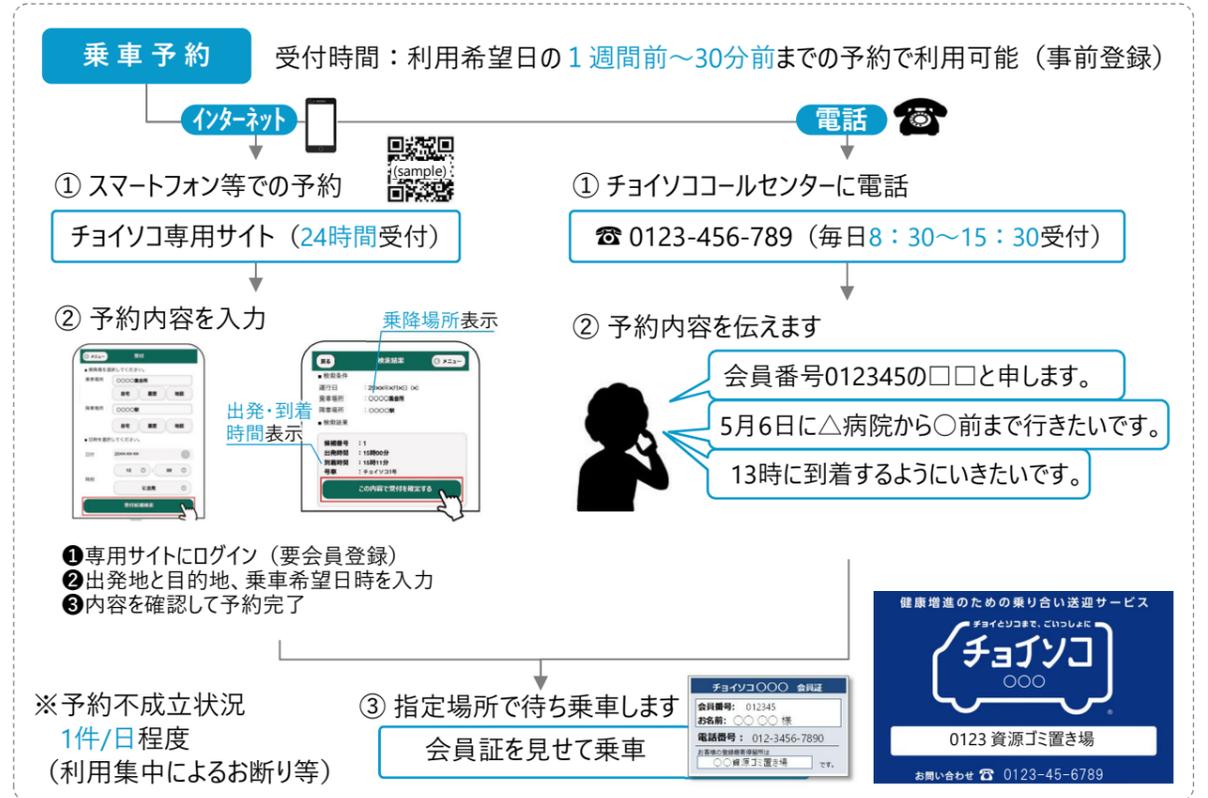
項目	内容		
地域特性	運行エリア	23.26 km ² (大津町6.00km ²)	
	世帯数	28,149 世帯 (大津町7,430世帯)	
	居住者数	70,633 人 (大津町19,307人)	
	高齢者数	17,137 人 (大津町 3,100人)	
運行方式	区域運行（4条・乗合）		
サービス提供時間	平日 9：00～16：30 土日祝は運休		
利用料金	1乗車200円（大人・小人・障がい者等も共通）		
支払い方法	現金/交通系ICカード		
使用車両	ハイエスグランドキャビン（定員10人・運転士含む）2台		
予約方法	事前登録制 電話予約またはインターネット予約（スマートフォン・PCから専用サイトで予約）		
その他参考			
	▲コールセンターの様子（配車予約）	▲車載機器イメージ（ドライバー）	

■運行エリア

運行エリア



■利用の流れ



(オンデマンド交通の具体的事例)

乗り合いシステム「コンビニクル」 茨城県阿見町

(1) 町全域を対象としてサービスを提供

- ランダムに入る予約に対して乗り合いを発生させながら効率の良い運行を自動生成 (AI) することができ、予約から配車までオペレータを介さないサービスとして、町全域をフルデマンドで運行している。

(2) 高齢者を中心に利用・1日あたり平均利用者数35人

- 利用者の大部分は70～80歳代の高齢者で、令和元年10月～12月の利用実績では1日あたり平均35人程度・車両1台あたり17人前後が利用している。(出典：阿見町の公共交通ホームページ)

(3) 自治体予算額は3,300万円規模 (令和4年度予算額)

- 阿見町の予算額ではデマンドタクシー運行委託などに3,322万円が計上されている。(内訳：運行委託料1,956万円、予約受付業務437万円、システム使用料200万円)

(4) 比較的安価なシステム・運行車両2台で町全域をカバー

- システム使用料は比較的安価な予算で維持しつつ、運行車両も2台に抑えることで財政負担を軽減し、町全域をカバーしている (町全域を車両2台で運行するため対応できる利用者数は限られる)。

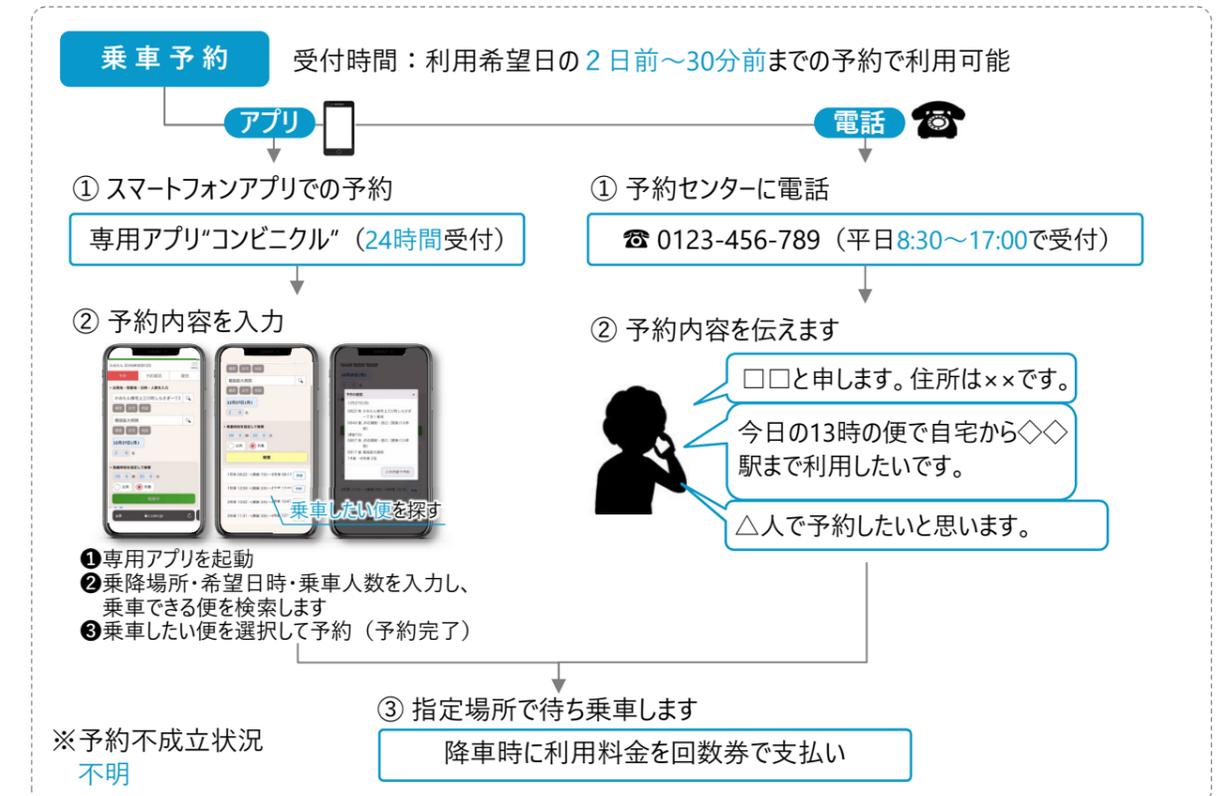
項目		内容																					
地域特性	運行エリア	71.40 km ²	(大津町6.00km ²)																				
	世帯数	18,772 世帯	(大津町7,430世帯)																				
	居住者数	48,070 人	(大津町19,307人)																				
	高齢者数	13,472 人	(大津町 3,100人)																				
運行方式		区域運行 (4条・乗合)																					
サービス提供時間		平日 8:00～17:00 土日祝は運休																					
利用料金		大人400円 小児・障がい者200円 幼児無料 (同伴者1名につき2名まで)																					
支払い方法		回数券 (デマンドタクシー車内または阿見町役場企画財政課で事前に回数券を購入)																					
使用車両		トヨタハイエース (定員10人・運転士含む) 2台																					
予約方法		電話予約またはスマートフォンアプリを通じた予約																					
その他参考		<p>■運行日・運行時間帯の設定 あらかじめ時間を指定し乗合率向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ●月～金曜日 (ただし、祝・祭日及び年末年始は運休) ●午前8時から午後5時まで <p>(阿見町の公共交通ホームページ)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>便名</th> <th>出発時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>第1便</td><td>08:00</td></tr> <tr><td>第2便</td><td>09:00</td></tr> <tr><td>第3便</td><td>10:00</td></tr> <tr><td>第4便</td><td>11:00</td></tr> <tr><td>第5便</td><td>12:00</td></tr> <tr><td>第6便</td><td>13:00</td></tr> <tr><td>第7便</td><td>14:00</td></tr> <tr><td>第8便</td><td>15:00</td></tr> <tr><td>第9便</td><td>16:00</td></tr> </tbody> </table>		便名	出発時刻	第1便	08:00	第2便	09:00	第3便	10:00	第4便	11:00	第5便	12:00	第6便	13:00	第7便	14:00	第8便	15:00	第9便	16:00
便名	出発時刻																						
第1便	08:00																						
第2便	09:00																						
第3便	10:00																						
第4便	11:00																						
第5便	12:00																						
第6便	13:00																						
第7便	14:00																						
第8便	15:00																						
第9便	16:00																						



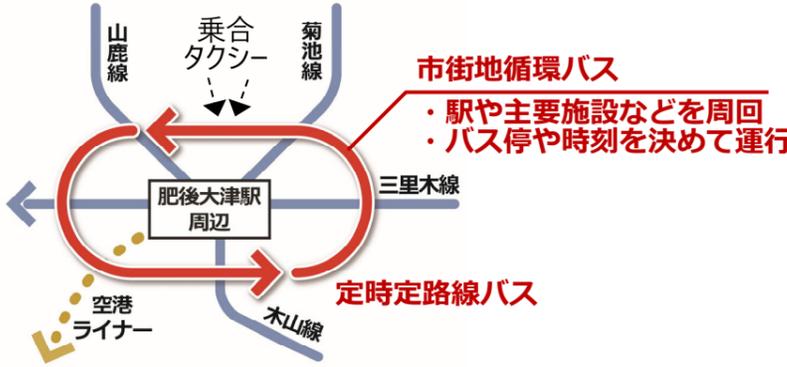
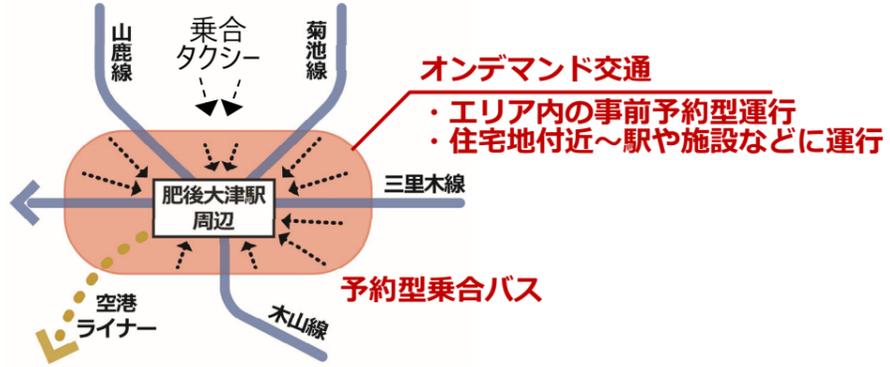
■運行エリア



■利用の流れ



7 運行方式の比較（再整理）

項目		①市街地循環バス		②オンデマンド交通			
運行条件	イメージ	 空港ライナー （出典：熊本県計画）		 左：チョイソコ（愛知県豊明市） 右：コンビニクル（茨城県阿見町）			
	特徴	○ルート・ダイヤを固定して運行（予約なしで乗降可） ○人口密度が高い（需要が見込まれる）地区で有効		○対象エリア内を予約状況に応じて柔軟に運行（移動需要を面的にカバー） ○予約がない場合に運行を削減できる（予約のある乗り場のみを運行）			
	方式	路線定期運行（4条・乗合事業）		区域運行（4条・乗合事業）			
	車両台数	ジャンボタクシー等（定員10人以下） 2台		ジャンボタクシー等（定員10人以下） 2台			
運行エリア （イメージ）	 市街地循環バス ・駅や主要施設などを周回 ・バス停や時刻を決めて運行 定時定路線バス		 オンデマンド交通 ・エリア内の事前予約型運行 ・住宅地付近～駅や施設などに運行 予約型乗合バス				
サービス 利便性	乗車しやすさ	だれでもバス停から乗車可能（ <u>予約不要</u> ）		スマートフォン・電話等での <u>事前予約が必要</u>			
	乗り場の近さ	バス停から乗車（バスが走行可能な場所、 <u>自宅から遠い可能性</u> ）		○	最寄りミーティングポイントから乗車（ <u>自宅近く</u> 等） ○		
	速達性・定時性	決められたバス停を定時で移動（ <u>目的地まで直行しない</u> ）		予約のある場所のみを經由（ <u>他客がいる場合は迂回/目的地まで直行</u> ）			
需要予測	カバー人口	15,019人		19,307人			
	乗車人数（予測）	1日あたり 109人（月間2,621人）		1日あたり60人（予約成立や輸送力の問題で1日1台30人程度が目安）			
コスト	初期経費	バス停整備費	306万円（標柱型9万円×34箇所）	▲306万円	720万円（9万円×80箇所）	▲840万円	
		システム導入費	※費用なし		120万円（他事例の参考額）		
	車両費	車両リース費	260万円（130万円×2台）		260万円（130万円×2台）		
	運行収支	運賃収入	630万円	▲2,230万円	290万円（例：1日50人想定で計算）	▲1,650～2750万円	
		運行経費	運行委託費 2,600万円		運行委託 1,200～2000万円 予約受付 250～450万円 システム使用料 200～300万円（他事例の参考額）		
補助額（差引）		▲2,230万円		▲1,650～2750万円			
総合評価 （メリット・デメリット）		○ <u>事前予約が不要な利便性の良さ</u> （誰でもすぐに利用可能）はあるが、 <u>バス停が遠い・目的地に直行しない（迂回）等の使いにくさ</u> がある ○ダイヤを指定していることで <u>乗合率が高い（利用者が指定時間に集まる）</u> ○コスト面はオンデマンド交通よりも <u>補助額が高い可能性</u> （※台数による）		○ （7点）	○ <u>事前予約による利便性低下</u> （手間・慣れが必要）はあるが、 <u>乗り場が近い・大きく迂回しない等の利便性向上</u> がある（丁寧な周知は必要） ○時間の自由度が高く、利用が分散（ <u>利用者数が少なく・乗合率が低い傾向</u> ） ○コスト面は循環バスに比べて <u>補助額が安価になる可能性</u> （他事例の参考額） ※車両が3台以上必要になった場合にはさらに運行経費が増大		△ （6点）

※各項目の評価は、○ 2点、△ 1点として合計点数を記載

8 今後の取組方針（案）

（1）追加検証の結果

①オンデマンド交通の課題（通勤通学への対応）

- オンデマンド交通の場合、事前予約が毎回必要となるため、毎日使う通勤通学者は予約利用が難しく、乗車希望のある中高生や会社員などに対応しづらい側面がある（定時制が必要）。

②車両・運転士不足の問題

- 町内バス・タクシー事業者の意見では、循環バスなどのサービスを実現したくとも、運行に必要となる車両・運転士不足の厳しい状態が確認され、実現性を加味したルート・時間の調整が必要となる。

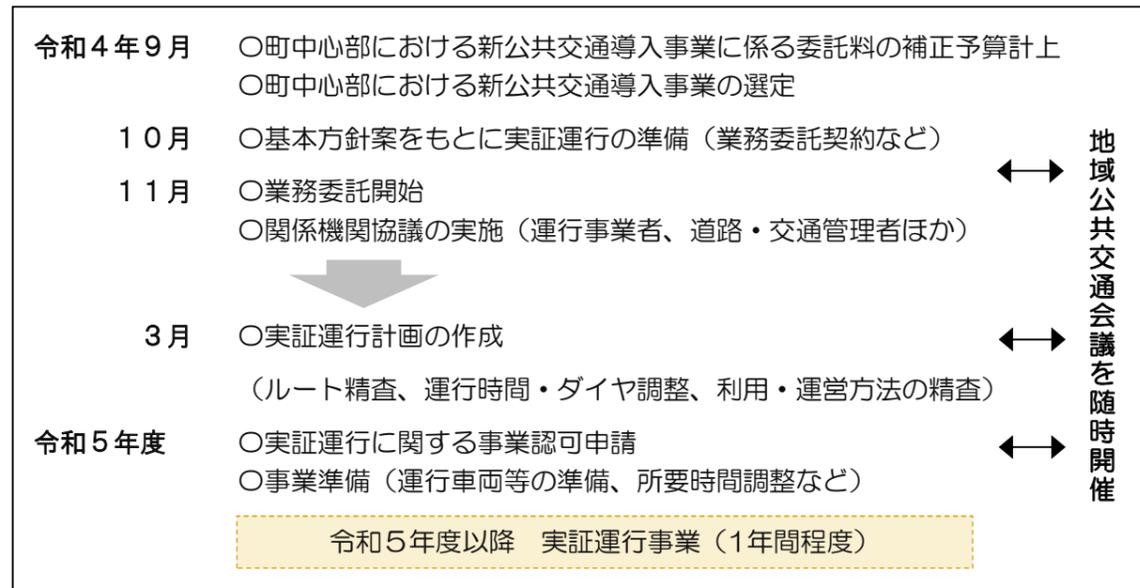
③財政負担額の大きさ

- 事業者の意見の中でも「要望があっても運行しても利用されない」ことが危惧され、他地域の循環バス事例でも、利用者がいなくても運行する状態（“空バス”状態）などが問題視されている。
- 比較結果では循環バスが優良であるものの、現案では補助額の大きさ（2,000～3,000万円規模）が確認でき、採算性（運行経費）に配慮した運行サービス内容の調整が必要である。

今後、市街地循環バス案を基本としながらも、採算性、運転士確保等を考慮したルート・時間帯の調整について検討し、実証運行事業の準備を進めていく

（2）新公共交通導入事業の推進

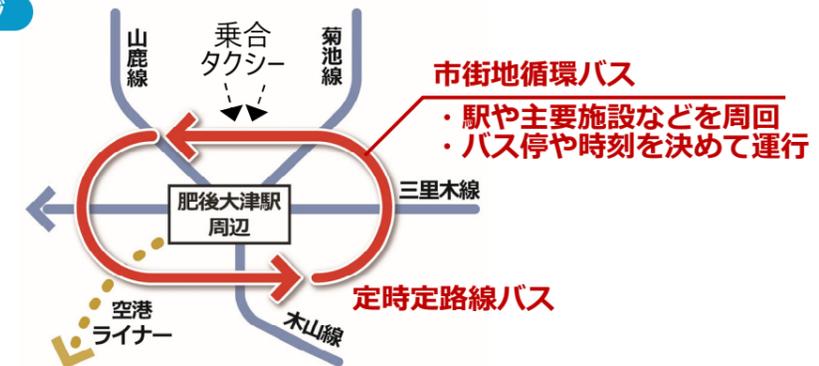
- 今回の意見結果を踏まえ、町内の交通事業者などの関係者との協議を継続的に実施していく。
- 上記の検討結果を踏まえ、令和4年9月～町中心部における新公共交通導入事業を推進していく予定とし、来年、令和5年度以降の実証運行の実現を目指す。



■参考：現在の実施条件（案）

- 運行方式 一般乗合旅客運送事業（路線定期運行）
- 運行期間 “実証運行”として令和5年度以降に実施（実証運行期間1年間など）
- 運行エリア 中心部区域で乗合タクシーが対応していない移動の補かん
移動ニーズの高い目的地や沿線住民・高齢者等の多く住む地区の經由
安全性や採算性などを考慮した運行ルート・時間帯の設定
- 運行ルート ※車両・運転士確保や採算性を考慮して実施計画等で検討
- 運行日 平日～土曜（日祝運休）
- サービス提供時間 7時～19時台（高齢者、中高生、会社員・主婦などの生活行動時間）
- 運行間隔 30分～60分間隔（ニーズや採算性、運転手確保などを考慮して検討）
- 利用料金 1乗車200円程度（町民ニーズや他都市事例を参考とした均一料金）
※小人・身障者等は別途料金
- 乗り場の配置 「300m以内」を基本（徒歩移動のしやすさ・安全性を考慮した配置）
- 使用車両 ジャンボタクシー車両等（町でリースした車両を貸与など）
- 運行費補助 運行にかかる費用から、運行によって得た収益を差し引いた額を補助
- 問合せ等 運行事業者の営業所窓口（荒天時の運休、実績報告等を別途対応）
- 周知方法 実証運行の広報チラシなどを通じて利用案内（町全体に周知）
- 乗車目標 1日あたりの乗車人数100人以上の達成

運行イメージ



注）実施計画においてルート案比較や関係者協議を行って内容調整が必要