

令和4年度第2回  
松川町地域公共交通対策協議会 次第

日時：令和4年12月22日（木）9：30～  
場所：松川町役場 大会議室

1. 開会

2. 会長挨拶

3. 協議事項

（1）地域公共交通の運行見直しについて （資料1・資料2）

（2）令和4年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価案について （資料3）

4. その他

5. 閉会

## 松川町地域公共交通対策協議会名簿

【敬称略・順不同】

| 所属団体等                  | 役職            | 氏名    | 備考  |
|------------------------|---------------|-------|-----|
| 松川町                    | 町長            | 宮下 智博 | 会長  |
| 松川町社会福祉協議会             | 会長            | 水野 一昭 | 副会長 |
| 伊那バス株式会社               | 代表取締役         | 藤澤 洋二 |     |
| 丸茂自動車有限会社              | 代表取締役         | 片桐 実  |     |
| 大島地区代表                 | 大島区長          | 村田 肇  |     |
| 上片桐地区代表                | 上片桐区長         | 矢澤 登  |     |
| 生田地区代表                 | 部奈区長          | 唐沢 寛文 |     |
| 松川町商工会                 | 会長            | 小澤 文人 |     |
| 松川町女性団体連絡協議会           | 理事            | 寺沢 圭子 |     |
| 松川町福祉を考える会             | 会長            | 原 節子  |     |
| 国土交通省北陸信越運輸局<br>長野運輸支局 | 首席運輸企画<br>専門官 | 高澤 陽  |     |
| 長野県南信州地域振興局            | 局長            | 丹羽 克寿 |     |
| 長野県飯田建設事務所             | 所長            | 太田 茂登 |     |
| 飯田警察署                  | 署長            | 清滝 吉春 |     |
| 伊那バス労働組合               | 組織部長          | 鈴木 正満 |     |
| 松川町教育委員会               | 教育長           | 小平 順一 |     |
| 松川町役場建設水道課             | 課長            | 原 高広  |     |
| 松川町役場保健福祉課             | 課長            | 塩倉 智文 |     |

## 事務局

|                  |       |      |
|------------------|-------|------|
| 松川町副町長           | 岡田 憲輔 | 幹事長  |
| 松川町まちづくり政策課長     | 佐々木 保 | 事務局長 |
| 松川町まちづくり政策課企画調整係 | 大橋 良平 | 事務局員 |
| 松川町まちづくり政策課企画調整係 | 中 ともみ | 事務局員 |

# 地域公共交通の 運行見直しについて

～ AIデマンド交通システム導入による輸送資源再編 ～

松川町地域公共交通対策協議会  
(まちづくり政策課 企画調整係)

## ■ まつかわフルーツバスの現状

### ◎ 定時路線バス

- 【M2】 上片桐循環（4本）
  - 【M3】 部奈線（5往復）
  - 【M4】 生田循環部奈峠線（3本）
  - 【M5】 生田循環中山柄山線（3本）
  - 【M6】 上片桐・大島通学便（5本）
  - 【M7】 生田線（5往復）
  - 【M8】 大島循環（5本）
- 松川町地域公共交通対策協議会が  
運行事業者（2社）に委託し運行。



## ■ まつかわフルーツバスの現状

### ◎ デマンドタクシー

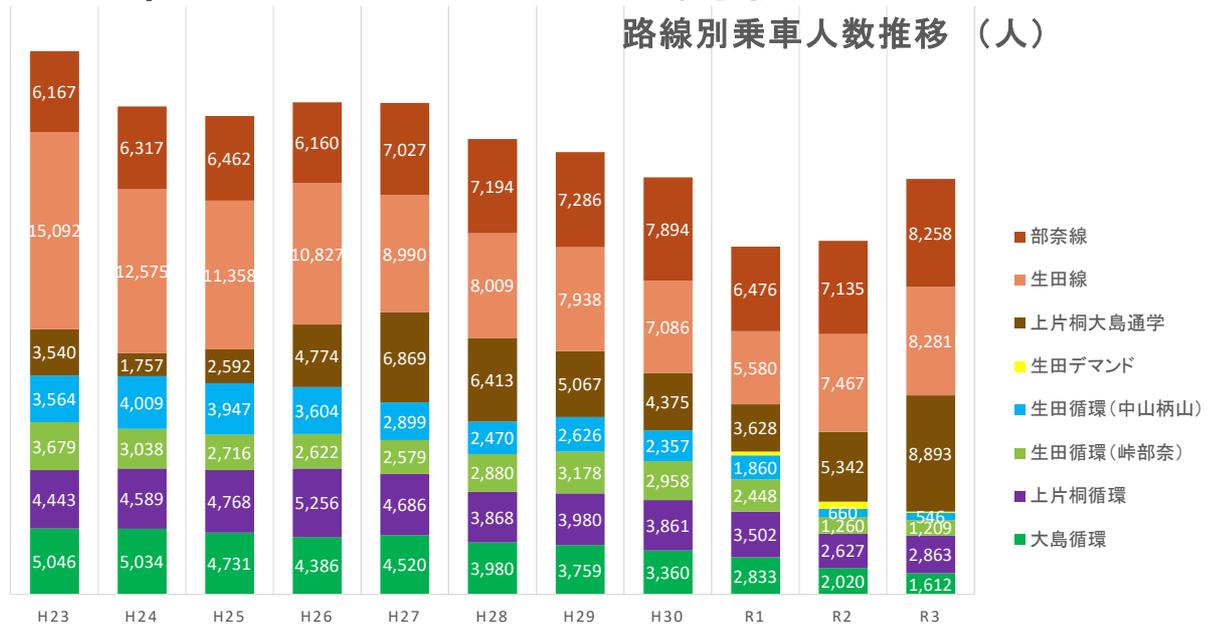
生田地区各戸 ⇄ 町中心部の停留所  
（月曜～土曜の午後に2往復）  
松川町地域公共交通対策協議会が  
運行事業者に委託し運行。

令和2年より実証運行中  
（コロナ禍で利用実態の把握に苦戦）  
利用者数：R1/269人、R2/519人、R3/108人  
（R4見込/142人）

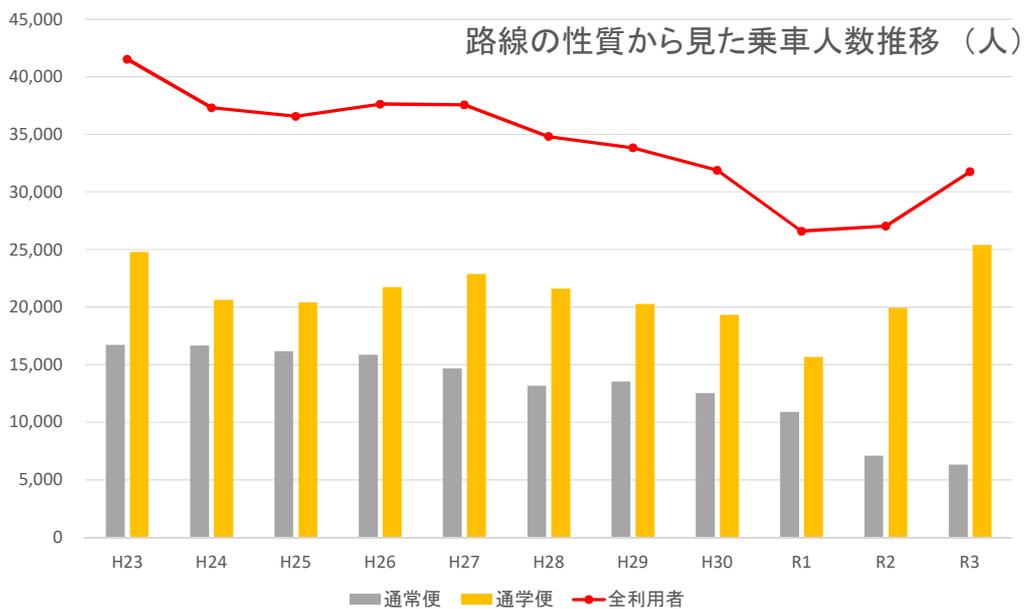
※実証運行期限到来につき令和5年1月より本格運行



# ■ まつかわフルーツバスの現状

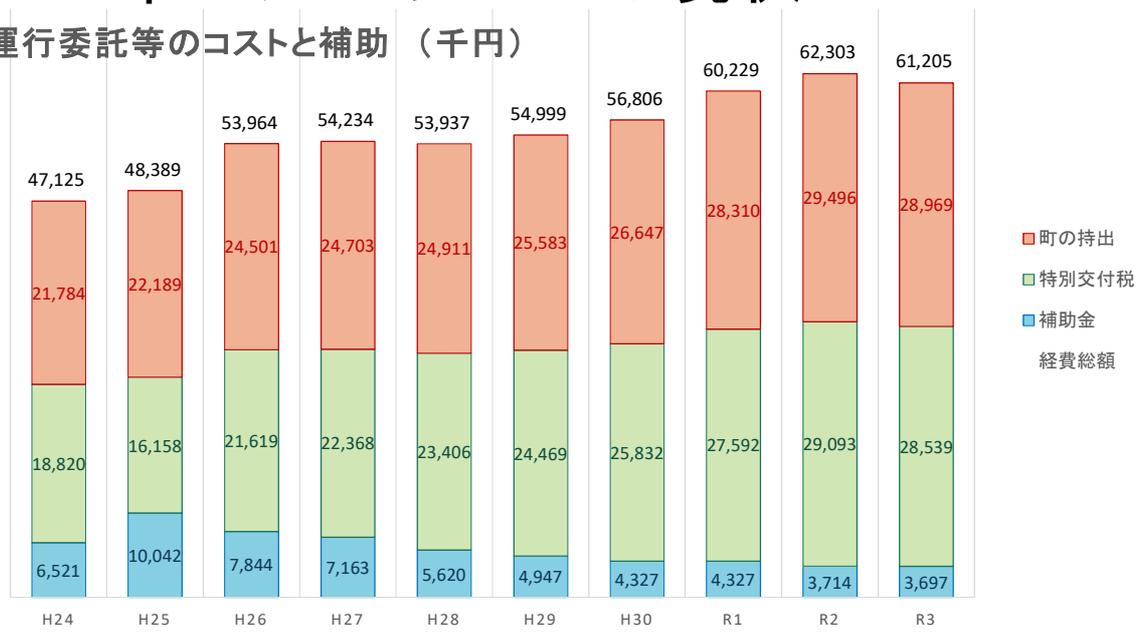


# ■ まつかわフルーツバスの現状



# ■ まつかわフルーツバスの現状

運行委託等のコストと補助 (千円)



メモ欄





## ■ 協議会の検討経過

- R1.5 デマンド交通の実証運行を承認
- R2.1 生田地区で実証運行開始
- R2.6 デマンド交通の実証運行期限延長(コロナ禍)
- R3.4 デマンド交通の実証運行期限延長(コロナ禍)
- R3.8 高齢者の利用実態調査(968人より回答)
- R4.4 デマンド交通の実証運行期限延長(コロナ禍)
- R4.6 R5のフルデマンド化を承認

→上記、昨年度までの検討経過を踏まえ、令和4年度はAI配車システムを活用した、町内フルデマンド化に向けた研究・視察および運行事業者・運輸局・システム業者との打ち合わせに注力してきた。

### ◎ 佐久市への視察(R4.8.17)

- 【名称】 デマンド交通「さくっと」
- 【運行委託先】 長野トヨタ自動車(株)
- 【利用システム】 (株)アイシン「チョイソコ」
- 【運行時間】 平日8時～12時・13時～17時
- 【運賃】 200円/回(エリア毎の越境加算あり)
- 【気づき・所見】

- ・「交通弱者に寄り添う姿勢」と「多少不便さを残す」2点のバランス。
- ・長野トヨタ自動車(株)との連携協定による、積極的な運行改善の取組み。

## ■ 協議会の検討経過

### ◎ 岩手県紫波町への視察(R4.9.29)

- 【名称】 デマンド交通「しわまる号」
- 【運行委託先】 (株)ヒノヤタクシー
- 【利用システム】 (株)未来シェア「SAVS」
- 【運行時間】 毎日8時～17時半
- 【運賃】 500円/回(乗合発生時300円)
- 【気づき・所見】

・タクシー業者が予約受付を担当し、効率の良いコールセンター運営を実現。

・町外者もその場(電話・ネット)で会員登録ができ、即日利用可。(観光需要等への拡張性)



しわまる号のコールセンターは、盛岡市内の(株)ヒノヤタクシー本社内にあり、同じオペレーターがデマンド交通の予約受付と自社タクシーの予約受付を担当する。

## ■ 協議会の検討経過

### ◎ 多治見市への視察 (R4.10.17)

【名称】 デマンド交通「小泉根本よぶくるバス」

【運行委託先】 コミタクモビリティサービス(株)

【利用システム】 (株)未来シェア「SAVS」

【運行時間】 平日8時～12時・13時～16時

【運賃】 300円/回 (エリア毎の越境加算あり)

【気づき・所見】

- ・システムのパラメータを調整することで乗合率を高めている。(許容乗降時間)
- ・エリアや時間帯の利用状況を見て、運行台数や車両規模を配分している。

### ◎ (株)アイシンへの視察 (R4.10.17)

【名称】 チョイソココールセンター(刈谷市)

【利用システム】 (株)アイシン「チョイソコ」

【気づき・所見】

- ・少数部隊で複数自治体を担当することで効率化を図っている。
- ・チョイソコ導入先でも、コールセンターは地元で運営する形態もある。(兵庫県三木市ほか)
- ・会員登録が情報の一斉発信を可能にする。
- ・コールセンターのオペレーターがお手隙の際に、各路線の「チョイソコ通信」の発送準備をしている姿が印象的。

## ■ 協議会の検討経過

### ◎ 中川村へのヒアリング (R4.11.17)

【名称】 デマンド交通「チョイソコなかがわ」

【運行委託先】 なし(村営)

【利用システム】 (株)アイシン「チョイソコ」

【運行時間】 平日8時～17時

【運賃】 500円/回(村外への乗入加算500円)

【実証運行中 (R4.10～R5.3) の動向】

- ・R4.5に長野トヨタ自動車(株)との連携協定を締結し、準備を進めてきた。
- ・住民がタクシーとデマンド交通を混同し、トラブルになったケースは今のところ無い。
- ・下伊那赤十字病院への乗入れも目立つ。

### ◎ そのほか今年度の検討経過(参考)

R4.6 (株)未来シェアによる運行事業者向け説明会

R4.7 長野トヨタ自動車(株)による事務局向け説明会

R4.8 北陸信越運輸局と事務局の情報共有会議  
(区域運行の認可に向けて考え方を確認)

R4.8 丸茂自動車(有)と保健福祉課と事務局の会議  
(再編後のタクシー補助の在り方について)

R4.10 運行事業者と事務局の情報共有会議

R4.10 富士見町の当町視察を受入

(再編を検討している自治体との情報交換)

R4.11 (株)未来シェアと事務局の情報共有会議

R4.11 長野トヨタ自動車(株)と事務局の情報共有会議

## ■ 地域公共交通の再編案

- 利用状況が減少一途の通常便(昼間の定時路線バス)は廃止。
- 交通弱者の日常生活の移動手段としてデマンド交通を本格導入。
- デマンド交通の本格導入にあたってはAI配車による4台で運行。
- 町内の地形や人口集積、利用状況に応じたサイズの車両を配備。
- 利用状況の多い通学便(朝夕の定時路線バス)は運行継続。
- 実際の運用状況を注視し、運行改善を励行。

## ■ 地域公共交通の再編案

◎ 現在の区域運行エリア



◎ 再編後の区域運行エリア



## ■ 地域公共交通の再編案

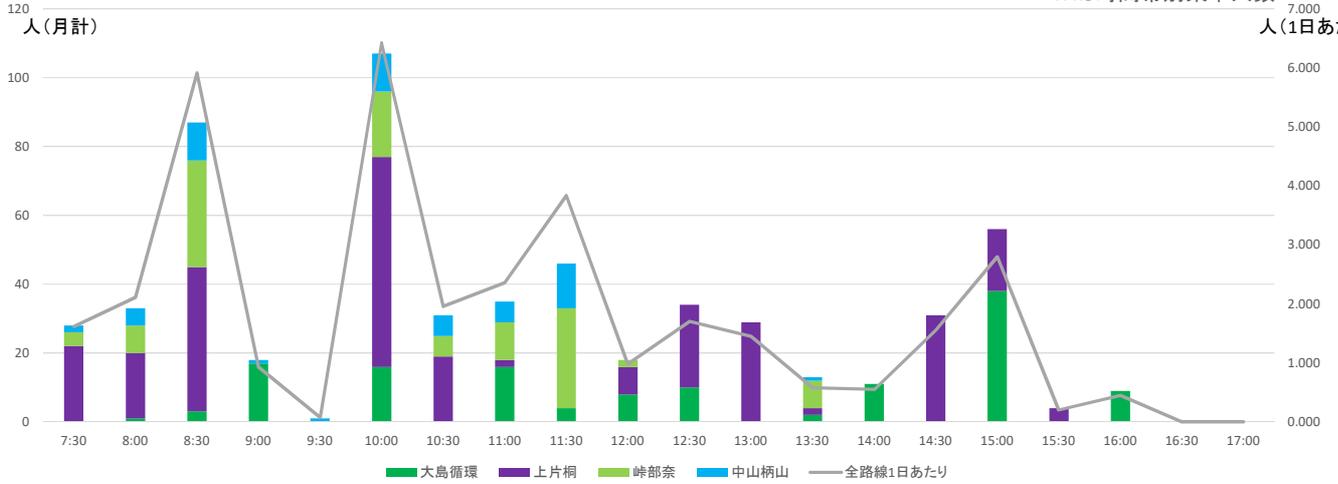


## ■ 地域公共交通の再編案

|        |  |
|--------|--|
| 運行事業者  | 現行の事業者で調整中                             |
| 運行車両   | 4台 (大型ワゴン車2台・小型車2台)                    |
| 運行エリア  | 前頁参照                                   |
| 運行形態   | AI配車システム活用によるデマンド運行<br>(自宅前から目的地までの運行) |
| 運行日    | 平日                                     |
| 運行時間   | 8:00~17:00                             |
| 運賃(案)  | 500円/回(協議会で決定)                         |
| 予約方法   | 電話(丸茂自動車にコールセンター設置) + インターネット          |
| 予約受付時間 | 1週間前から利用60分前まで                         |
| 導入システム | 検討中                                    |
| 会員登録   | 要                                      |

# 地域公共交通の再編案

R4.9時間帯別乗車人数  
人(月計) 7,000  
人(1日あたり)



|     | 7:30 | 8:00 | 8:30 | 9:00 | 9:30 | 10:00 | 10:30 | 11:00 | 11:30 | 12:00 | 12:30 | 13:00 | 13:30 | 14:00 | 14:30 | 15:00 | 15:30 | 16:00 | 16:30 | 17:00 |  |
|-----|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 1号車 |      |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 2号車 |      |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 3号車 |      |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 4号車 |      |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |

## 【参考】路線別・時間帯別の主な乗降区間

| 路線       | 7:30 | 8:00 | 8:30 | 9:00 | 9:30 | 10:00 | 10:30 | 11:00 | 11:30 | 12:00 | 12:30 | 13:00 | 13:30 | 14:00 | 14:30 | 15:00 | 15:30 | 16:00 | 16:30 | 17:00 |
|----------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 大島循環【乗車】 |      | 桑園   | 神護原  | 古町   |      | 壱原    |       | 日赤    | 農協    | 名子原   | 農協    |       | 古町    | 新井    |       | 役場    |       | キラヤ   |       |       |
| 大島循環【降車】 |      |      | 日赤   | 中塚   | 桑園   | 清流苑   | キラヤ   | 将軍塚   | 農協    | 農協    | 日赤    | 清流苑   |       | 社協    |       | 清流苑   | 桑園    | 農協    |       |       |
| 上片桐【乗車】  | 役場   | 高校   | 大栢西  |      |      | 農協    | 大北    | 日赤    |       | 農協    | キラヤ   | 北小    | 社協    |       | キラヤ   | 清流苑   | 高校    |       |       |       |
| 上片桐【降車】  |      | 北小   | 農協   |      |      | 大栢西   | 清流    | キラヤ   |       | 日赤    | 大北    | 役場    | キラヤ   |       | 社協    | 北小    | キラヤ   |       |       |       |
| 峠部奈【乗車】  | 福与   | 一本松  | 大堤   |      |      | 峠マレ   |       | 農協    | キラヤ   | 並木    |       |       | キラヤ   |       |       |       |       |       |       |       |
| 峠部奈【降車】  |      | 並木   | 日赤   |      |      | 将軍塚   | キラヤ   |       | 一本松   | キラヤ   |       |       | 福与    |       |       |       |       |       |       |       |
| 中山柄山【乗車】 | 中山辻  | かじや  | 将軍塚  | 名子原  | 支所   | かじや   | 駅     | 農協    | キラヤ   |       |       |       | 農協    |       |       |       |       |       |       |       |
| 中山柄山【降車】 |      |      | 日赤   | 日赤   |      |       | キラヤ   |       | かじや   |       |       |       | 中山    |       |       |       |       |       |       |       |
| 路線       | 7:30 | 8:00 | 8:30 | 9:00 | 9:30 | 10:00 | 10:30 | 11:00 | 11:30 | 12:00 | 12:30 | 13:00 | 13:30 | 14:00 | 14:30 | 15:00 | 15:30 | 16:00 | 16:30 | 17:00 |

通院（往路）の利用が目立つ。

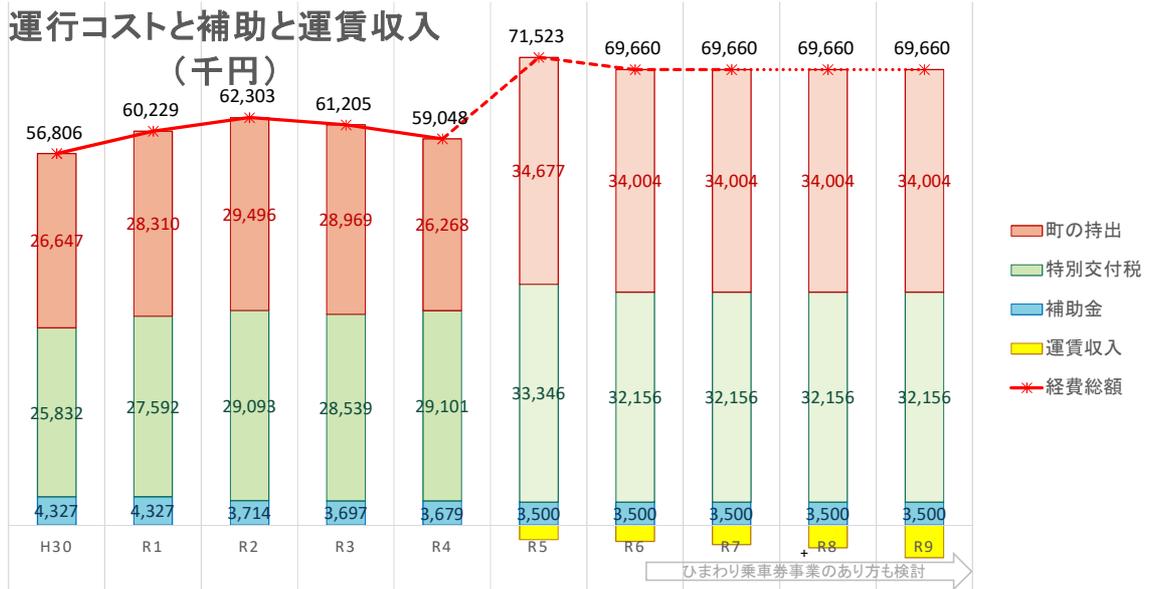
通院（復路）や買い物（往路）の利用、あるいは通院帰りの買い物利用が目立つ。

買い物の利用が目立つ。

買い物（復路）や清流苑への利用が目立つ。

# 再編後の収支予測

運行コストと補助と運賃収入  
(千円)



# コスト面から見た再編の効果

## ◎ 改善要因(+)

- フルデマンド化による運行委託料の減。  
(実需に応じた走行距離により車両維持費が減)  
(走行車両のダウンサイジングにより燃費等が減)
- バス停等の定時路線向け設備の管理修繕が縮小。
- 利便性の向上を担保に利用者負担をお願いできる。  
(運賃収入の改善)
- タクシー補助制度との住み分けによる相乗効果。

## ◎ 悪化要因(-)

- フルデマンド化による運行委託料の増。  
(運行台数やドライバーの待機時間が増)  
(予約受付のためのコールセンター運営)
- AIデマンド交通システムの導入・維持費用の増。

再編して終わりではなく、地道に運行改善を継続し、利用促進策を展開していく姿勢がなければ、財政負担の改善は困難。(むしろ負担増)

## デマンド交通運行業務の内容について（案）

1. 運行事業者 丸茂自動車有限会社 （長野県下伊那郡松川町元大島 1584 番地 18）  
伊那バス株式会社 （長野県伊那市西町 5208 番地）
2. 道路運送法上の事業種別 一般乗合旅客自動車運送業
3. 事業期間 令和 5 年 4 月 1 日から令和 6 年 3 月 31 日まで
4. 運行区域 松川町全域
5. 事業内容
  - (1) 運行方式  
非固定ダイヤ型の区域運行方式  
※ 自動配車決定システムが判断した経由地を利用者同士の乗合により運行する。
  - (2) 運行車両  
車両は乗客定員 4 名以上 14 名以下のものを時間帯やエリアにより使い分ける。
  - (3) 運行台数  
運行事業者 2 社で合計 4 台を確保する。  
※ 車両の確保が困難な場合は松川町地域公共交通対策協議会車両を使用する。
  - (4) 運行日  
平日運行（土曜日・日曜日・祝日・12 月 29 日～1 月 3 日は運休）
  - (5) 運行時間  
午前 8 時から午後 5 時まで（時間帯により運行台数は変動する）  
※ 最終乗車時間は午後 4 時半を目安とし、午後 5 時には車庫への回送を完了する。
  - (6) 予約方法
    - ① 電話（運行事業者のうち丸茂自動車有限会社が設置するコールセンター対応）及びインターネットによる予約受付を行う。
    - ② 電話による予約受付時間は平日の午前 8 時 30 分から午後 5 時まで、インターネットによる予約受付時間はシステム保守時間を除く常時とする。
    - ② 予約は利用希望日の 1 週間前から利用希望日時の 60 分前まで受け付ける。
    - ③ コールセンターは予約受付時に会員番号、利用希望日時、乗降希望箇所を確認する。
    - ④ コールセンターを設置する運行事業者は事務所内に予約受付ができる体制を確保し、一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）の予約と混合しないよう、利用者に確認を行う。

- ⑤ 利用者から、当日の予約内容の変更または取り止めの連絡があった場合は、間違いのないよう誠実に対応する。
- (7) コールセンターのオペレーター手配
  - ① コールセンターは利用者の電話予約受付を行うためのオペレーターを置く。
  - ② オペレーターは必要に応じ、利用者からの問い合わせ等について対応する。
- (8) 運賃  
運賃は1回の乗車につき500円とし、運転手が利用者から現金で徴収する。
- (9) 乗降場所  
乗降場所は原則固定せず、ドア・ツー・ドア方式とする。
  - ※ 道路交通法等の法令に違反しない場所に限る。
  - ※ 利用者の多い施設等にはミーティングポイントを設ける。
  - ※ 利用者は予約時に個別の乗車箇所（自宅等）を指定した場合、予約時間までに運行車両から目視可能な箇所（自宅前の公道等）へ出向き待機する。
- (10) 運行車両待機場所  
運行事業者が独自に確保する。
- (11) その他
  - ① コールセンターを設置する運行事業者は、松川町地域公共交通対策協議会が指定する自動配車決定システム（AI デマンドシステム）管理事業者と連携し、自動配車決定システムを活用による乗合運行を優先した予約受付を行う。
  - ② 運行車両は、車両の両側面にデマンド型乗合バスと判別できるようマグネットシート等を張り付け走行する。
  - ③ 通常の運行車両が故障等により運行できなくなった場合は、直ちに別の代替車両を確保する等、予約に支障をきたさないよう善処する。
  - ④ 予約時間が変更になった場合は、予約者に電話やスマートフォンアプリのプッシュ通知等により時間変更の連絡を行う。

## 6. その他運行に関する事項

- (1) 運行記録の報告  
利用者数、利用時間帯、乗降場所の具体的な把握、走行距離等の運行記録に関する日報（任意様式）を作成し、毎月提出する。
- (2) 苦情処理  
利用者からの苦情等に誠実に対応するとともに、苦情の処理について顛末記録（任意様式）を作成し、随時提出する。
- (3) 事故報告  
事故等が発生した場合は、迅速かつ的確に対応するとともに、事故報告書（任意様式）を作成し、随時提出する。

# 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年12月22日

協議会名： 松川町地域公共交通対策協議会

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

| ①補助対象事業者等 | ②事業概要   | ③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況  | ④事業実施の適切性              | ⑤目標・効果達成状況  | ⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)  |
|-----------|---|--|------------------------|---|--|
| 伊那バス(株)   | ・大島循環(午前2便)<br>伊那大島駅～キラヤ前<br>・大島循環(午前3便)(午後便)<br>役場前～キラヤ前   | 高齢者の通院・買い物利用がメインの路線であるが、コロナ禍による外出控えが続いており利用状況が低迷している。利用者の声を反映して、回数券の車内販売を実施する等、利用促進策は展開している。   | A<br>事業は計画どおり適切に実施された。 | C<br>R4事業年度における輸送人員は1,573人(対前年比▲206人)となり、目標値4,000人を大きく下回る結果となった。コロナ禍も踏まえ目標設定の見直しが必要。          | 左記の利用状況やR3実施の高齢者移動実態調査の結果を踏まえると抜本的な改善が必要と考える。本件定時路線はR5.3末をもって廃止し、R5.4よりデマンド交通に切り替える。 |
| 伊那バス(株)   | ・上片桐循環(午前1便)<br>役場前～役場前<br>・上片桐循環(午前2便)(午後1・2便)<br>役場前～キラヤ前 | 高齢者の通院・買い物利用がメインの路線であるが、コロナ禍による外出控えが続いており利用状況が低迷している。利用者の声を反映して、回数券の車内販売を実施する等、利用促進策は展開している。   | A<br>事業は計画どおり適切に実施された。 | C<br>R4事業年度における輸送人員は2,289人(対前年比+109人)となり、目標値4,500人を大きく下回る結果となった。コロナ禍も踏まえ目標設定の見直しが必要。          | 左記の利用状況やR3実施の高齢者移動実態調査の結果を踏まえると抜本的な改善が必要と考える。本件定時路線はR5.3末をもって廃止し、R5.4よりデマンド交通に切り替える。 |
| 伊那バス(株)   | ・大島・上片桐通学便<br>役場前～伊那大島駅                                     | 全町的な子育て支援策の一環として令和2年10月以降、小中学生の通学定期券無料化を実施している。コロナによる学級閉鎖等の影響により単年度比較では利用者数減少であるもの一定数の利用を確保した。 | A<br>事業は計画どおり適切に実施された。 | A<br>R4事業年度における輸送人員は8,511人(対前年比▲465人)となり、目標値5,000人を大きく上回る結果となった。小中学生の通学定期券無料化を踏まえ目標設定の見直しが必要。 | 小中学生の通学定期券無料化により今後も輸送人員は堅調に推移すると見込んでおり、現状の定時路線を維持する。また、新入学生の家庭向けにバスの利用案内を行い、利用促進を図る。 |
| 丸茂自動車(有)  | ・生田循環峠部奈線(午前1便)<br>社協前～キラヤ前<br>・生田循環峠部奈線(午前2便)<br>下峠～清流苑    | 高齢者の通院・買い物利用がメインの路線であるが、コロナ禍による外出控えが続いており利用状況が低迷している。実証運行中のデマンドタクシー状況も踏まえながら、現在運行改善案の検討を行っている。 | A<br>事業は計画どおり適切に実施された。 | C<br>R4事業年度における輸送人員は703人(対前年比▲125人)となり、目標値2,500人を大きく下回る結果となった。コロナ禍も踏まえ目標設定の見直しが必要。            | 左記の利用状況やR3実施の高齢者移動実態調査の結果を踏まえると抜本的な改善が必要と考える。本件定時路線はR5.3末をもって廃止し、R5.4よりデマンド交通に切り替える。 |
| 丸茂自動車(有)  | ・生田循環中山柄山線(午前1便)<br>社協前～キラヤ前<br>・生田循環中山柄山線(午前2便)<br>石橋～清流苑  | 高齢者の通院・買い物利用がメインの路線であるが、コロナ禍による外出控えが続いており利用状況が低迷している。実証運行中のデマンドタクシー状況も踏まえながら、現在運行改善案の検討を行っている。 | A<br>事業は計画どおり適切に実施された。 | C<br>R4事業年度における輸送人員は457人(対前年比▲227人)となり、目標値2,000人を大きく下回る結果となった。コロナ禍も踏まえ目標設定の見直しが必要。            | 左記の利用状況やR3実施の高齢者移動実態調査の結果を踏まえると抜本的な改善が必要と考える。本件定時路線はR5.3末をもって廃止し、R5.4よりデマンド交通に切り替える。 |

A:事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。  
B:事業が計画に位置づけられたとおり  
に実施されていない点があった。  
C:事業が計画に位置づけられたとおり  
に実施されなかった。

A:事業が計画に位置づけられた目標を達成した  
(する見込み)  
B:事業が計画に位置づけられた目標を達成  
できていない点があった  
(一部達成できない見込み)  
C:事業が計画に位置づけられた目標を達成  
できなかった

## ○松川町地域公共交通対策協議会規約

平成20年6月3日

告示第46—1号

改正 平成25年4月1日告示第35号

平成30年5月31日告示第30号

### (目的)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)及び道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)第6条第1項の規定に基づき、住民の生活に必要な輸送の確保及び公共交通の利便性の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、松川町地域公共交通対策協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

### (事務所)

第2条 協議会は、事務所を長野県下伊那郡松川町元大島3823番地松川町役場内に置く。

### (事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域公共交通網形成計画及び生活交通確保維持改善計画(以下「網形成計画等」という。)の策定並びに変更の協議に関すること
- (2) 網形成計画等の実施に係る連絡調整に関すること
- (3) 網形成計画等に位置づけられた事業の実施に関すること
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃及び料金等に関すること
- (5) 前各号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと

### (組織)

第4条 協議会は、会長、副会長各1人及び委員をもって組織する。

### (会長及び副会長)

第5条 会長及び副会長は、次条第1項の規定に基づき、委員となるべき者の中から、これを選任する。

2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長

が欠けたときは、会長の職務を代理する。この場合、副会長が複数いるときは、会長があらかじめ指名した順序で、その職務を代理する。

(協議会の委員)

第6条 協議会の委員は次に掲げる者とする。

- (1) 松川町長又はその指名する者
- (2) 公共交通事業者
- (3) 住民又は利用者の代表
- (4) 町内公共的団体に属する者
- (5) 国及び県の関係機関の職員
- (6) 道路管理者、公安委員会、学識経験者
- (7) 運転者の組織する団体
- (8) その他協議会が必要と認める者

2 役員の任期は、次のとおりとする

- (1) 前項に掲げる委員のうち行政機関の職員及び団体等の役員については、その職にある期間とする。
- (2) 前号以外の委員については、2年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、残存期間とする。

(会議)

第7条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。
- 3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理人の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 4 会議の議決方法は、出席委員の総意をもって決するものとする。
- 5 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(書面決議)

第7条の2 会長が会議の目的である事項が軽易なものであると認める場合又は緊急その他やむを得ない事情により会議を開催することが困難な場合において、会議の目的である事項につき委員の全員が書面により同意の意思表示をしたときは、当該事項を可決する旨の協議会の決議があったものとみなすことができる。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第9条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第10条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第11条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、松川町まちづくり政策課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第12条 協議会の運営に要する経費は、町からの負担金、国からの補助金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第13条 協議会に監査委員を置く。

2 協議会の出納監査は、会長が別に定めて委嘱する監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第14条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第15条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第16条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

1 この規約は、平成20年6月3日から施行する。

附 則(平成25年告示第35号)

(施行期日)

この要綱は、公布の日から施行する。

附 則(平成30年告示第30号)

この規約は、平成30年6月1日から施行する。