

新たな公共交通システム運行計画（案）の検討

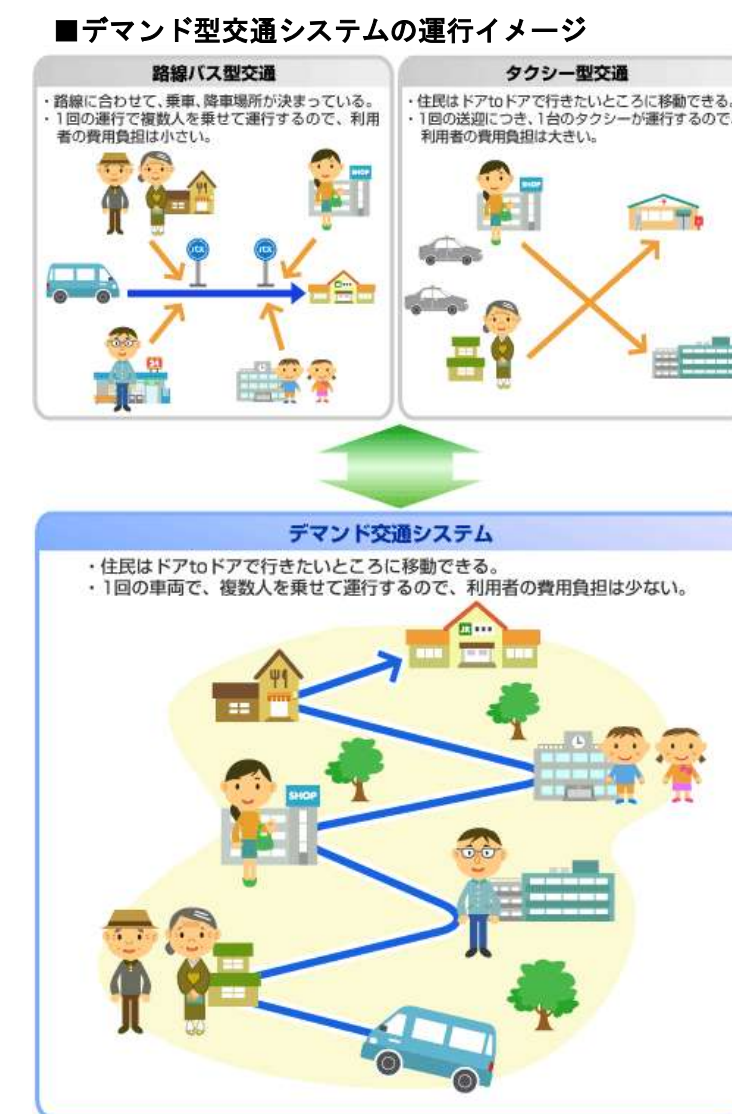
本運行計画（案）は、平成 25 年 1～2 月（約 2 ヶ月間）の実証運行を目指すための計画で、実証運行後の本格運行については、本計画をベースに利用実績や利用者ニーズ等を踏まえ、修正・見直しを行っていく。

1 運行システムの選定

(1) 各種交通システムの種類と利点・欠点

公共交通システムには、乗合旅客を運送する事業に限定し運行形態の種類を整理すると、「定時・定路線型（路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー）」と「デマンド型交通」に分類され、地域特性や道路条件及び運行システムなどから次のような利点・欠点がある。

■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
定時・定路線型	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・中型・大型バス（車両定員 11 人以上）の利用 ・ルート、ダイヤが固定 	バス事業者等	バス事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ・人口密度が高く、需要が見込まれる地区で有効、効率的な運行が可能 ・バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることができる 	<ul style="list-style-type: none"> ・一定の需要がないと事業性が低下 ・近年、利用者の減少により行政の財政負担が増加
	コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・中型・大型バス（車両定員 11 人以上）の利用 ・ルート、ダイヤが固定は一般の路線バスと変わらないが、市町村等が公共交通空白地域の解消等という観点でサービスを乗合で提供 	市町村、地元協議会等	バス事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・運営主体である市町村等がバス事業者との協議・調整の上で運賃や経路などを設定できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の路線バスとの整合性が考慮されないと、既存の路線バスの利用者が減少する ・行政の財政負担が大きくなるケースが多い
	乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・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）を利用 ・ルート、ダイヤが固定 	タクシー事業者、市町村、地元協議会等	タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置やドア・ツー・ドアの運行も可能 ・車両コスト・燃料費など直接的経費は低い 	<ul style="list-style-type: none"> ・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、採算ベースに乗りにくい
デマンド型交通※	定路線型	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 				
	区域運行型	<ul style="list-style-type: none"> ・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 				



出典：全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会ホームページ

※デマンド型交通とは、複数の利用者の移動に関する要望（時刻、行き先）に応じ、その都度運行経路や時刻表を決定して運行する（つまり、複数利用者の移動スケジュールに合わせて運行）乗合型の交通手段である。

(2) 運行システムの選定

新公共交通システムの運行システムは、人口・面積要件、また、需要が少なく点在していることなど総合的に判断した結果、「**デマンド型交通システム（区域運行型）**」とする。

①**固定ルート以外の主要施設へのアクセス性向上（主要施設への選択肢拡大）**：定時定路線型や他のデマンド型交通システム（定路線型、迂回ルート型）と比較して、中井町内の需要を面的にカバーでき、固定ルート以外の主要施設へのアクセス性が向上する。

②**高齢者や児童・生徒など交通弱者の安全・安心の外出が可能**：定時定路線型や他のデマンド型交通システム（定路線型、迂回ルート型）と比較して、目的地近くでの乗降が可能となるため、高齢者や児童・生徒等にとって安全・安心な外出が可能となる。

③**目的地への移動時間の短縮が可能**：定時定路線型や他のデマンド型交通システム（定路線型、迂回ルート型）と比較して、運行ルートを定めず区域内で運行するため、目的地への移動時間を短縮することが可能となる。

■運行システムの評価

	定時定路線型		デマンド型交通システム						
			定路線型	迂回ルート型	区域運行型				
運行サービスイメージ 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 運行ルート、ダイヤを定めて運行 ▶ 利用する場合はルート上の停留所等で乗降 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 運行ルートを定めて運行（停留所で乗降） ▶ 利用する場合はルート上の停留所等で乗降 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 運行ルートを定めず区域で運行 ▶ 乗降ポイントと目的地を連絡 					
利便性（利用者）	利用のし易さ	<ul style="list-style-type: none"> ▶ バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることが可能で、デマンド型交通と比較して利用し易い。 ▶ 事前登録、事前予約などが必要ない。 ▶ 通常の路線バスと同様の仕組みのため、高齢者にも分かり易い。 	○	×	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 基本路線は通常の路線バスと同様のため、利用に対する抵抗は少ないが、デマンド区間の利用者にとって予約が必要で利用の抵抗感がある。 	×	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 自宅の近くから目的地まで利用できるため高齢者等にとって安全に外出が可能。 ▶ 乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時間が変化することもある。 ▶ 利用者にとって予約が必要で利用の抵抗感がある。 	○	
	利便性・速達性	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 公共交通空白地域が広範囲にわたり点在している中で、これら地域や町民ニーズが高い目的地をアクセスする場合、路線が長大となり、所要時間が掛かる可能性がある。 ▶ 乗車するバス停や目的地によって大きく迂回が発生し速達性が低下する。 	×	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 定時定路線型と同様に、路線が長大となり、速達性が低下する。 ▶ 設定されたダイヤに沿って運行するため、利用者の予約状況による待ち時間や乗車時間等のサービスは変化しない。 	×	<ul style="list-style-type: none"> ▶ デマンド区間を設けることにより、基本路線（迂回経路以外）での待ち時間や所要時間が変化する。 ▶ 定時定路線型やデマンド型（定路線型）と比較して、サービス範囲が拡大される。 	×	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 運行ルートを定めず区域内で運行するため、1台の車両で広範囲にサービスが提供可能。 ▶ 特定の地域だけでなく、公平にサービスを提供することが可能。 ▶ 目的地へ直接アクセスすることができるため、迂回することなく、移動時間を短縮することが可能。 	◎
事業性（行政・事業者）	事業性（運行経費）	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 利用が見込めるエリアは路線バスが運行中のため、公共交通空白地域を運行した場合、採算性の確保が厳しい。 ▶ デマンド型交通システムのような特別の配車システムなどが必要ない。 ▶ 需要がない場合でも運行が必要で、デマンド型交通システムと比較して運行経費が増加。 	△	<ul style="list-style-type: none"> ▶ デマンド型交通システムを運営するための費用として、別途、配車システム等の導入費用が必要。 ▶ 需要がない場合、運行を休止することにより運行経費の削減が可能であるものの、定時定路線型と同様に、配車システム等の導入費用を考慮すると採算性の確保が厳しい。 	△	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 路線の一部がデマンドルートのため、需要がない場合、運行を休止することにより運行経費の削減が可能であるものの、配車システム等の導入費用を考慮すると採算性の確保が厳しい。 ▶ デマンド型交通システムを運営するための費用として、別途、配車システム等の導入費用が必要。 	△	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 需要がない場合、運行を休止することにより運行経費の削減が可能。 ▶ デマンド型交通システムを運営するための費用として、別途、配車システム等の導入費用が必要。 	△
	交通事業者への影響	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 町内を運行する多くの路線バスは主要な幹線道路等を走行しているため、新たに定時定路線型のシステムを運行した場合、バス事業者と競合する可能性がある。 	×	<ul style="list-style-type: none"> ▶ タクシー事業者が運行した場合、保有車両（ジャンボタクシー、セダン）が有効に活用できるものの、バス事業者と競合する可能性がある。 	○	<ul style="list-style-type: none"> ▶ タクシー事業者が運行した場合、保有車両（ジャンボタクシー、セダン）が有効に活用できるものの、バス事業者と競合する可能性がある。 	○	<ul style="list-style-type: none"> ▶ タクシー事業者が運行した場合、保有車両（ジャンボタクシー、セダン）が有効に活用できるものの、一般タクシー利用者と運行サービスの面で競合する可能性がある。 	△

(3) デマンド型交通システム（区域運行型）を導入した場合に期待される効果

中井町でデマンド型交通システム（区域運行型）を導入した場合、次のような利用行動が想定される。

- 秦野日赤病院や西友など通院や買い物の際の移動の選択肢が増える
- 自宅の近くまでデマンドバスが来てくれるので、外出しやすくなる
- 自分の都合に合わせて予約することができ、家族の世話にならずに出掛けられる
- バス路線のなかった老人保健施設へおじいちゃん、おばあちゃんの面会に利用
- 里山直売所やパークゴルフ場など今まで車で出かけていた目的地にデマンドバスを利用
- 家族に送ってもらっていた病院・診療所への通院にデマンドバスを利用
- 部活動の帰りに友人と一緒にデマンドバスを利用して家の近くまで利用
- 家族の人が車を使ってしまい、車がないときの代替手段としてデマンドバスを利用
- 迎えを頼めない時や希望の時間帯にバスがない時などデマンドバスを利用
- 金融機関や郵便局など町内の用足しにデマンドバスを利用してあいのりで出かける
- お米や水など重たい荷物の買い物のとき、徒歩に代わってデマンドバスを利用
- 1人1台での自動車利用を控え、使えるときはデマンドバスを利用して生活行動を見直す
- あいのりでの運行により今まで知らなかった町の景色や魅力を発見することができる
- 雨の日、バス停から自宅までの徒歩に代えてデマンドバスを利用して自宅の近くまで移動
- 幼稚園や保育園の送迎に車が使えず送迎できなかった家族がデマンドバスを利用して送迎
- 週末のふれあい農園へでの農作業にデマンドバスを使って出掛ける
- 自治会パークゴルフ大会の会場までの交通手段の一つとして利用する
- きめ細やかな乗降ポイントを有効活用して自治会行事の送迎車両として利用する
- 仕事で遅くなりいつものバスに乗れなかったとき、デマンドバスでバス幹線まで移動
- 今日は飲み会という日、車を自宅に置いてバスで通勤、デマンドバスで宴会場へ移動
- 行き過ぎた車依存生活を変えたいと思っている人には公共交通に乗り換える絶好の機会
- 1人1台の車所有状況を改善し、自動車にかかる維持管理費を軽減したいと考えている方
- 交通の不便さが解消されれば、公共交通を積極的に利用してもいいと思っていた方
- 駐車場不足が心配されるイベントや催し物の会場への移動にデマンドを利用

2 新たな公共交通システム運行サービス（案）の検討

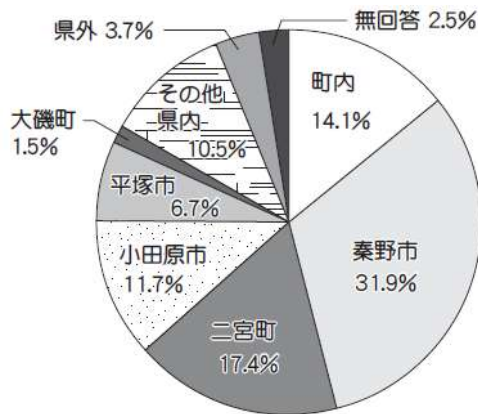
(1) 運行エリア

中井町内には鉄道駅がなく、商業施設や病院が少ないため、町民アンケート結果によると、買い物や通院など町民の生活行動は町内よりも秦野市、二宮町への移動が多く、デマンド型交通を導入する場合の運行エリアでも「買い物・通院など日常生活圏を考慮して、町外を含めた運行エリアとする」が全地区で過半数を占めている。

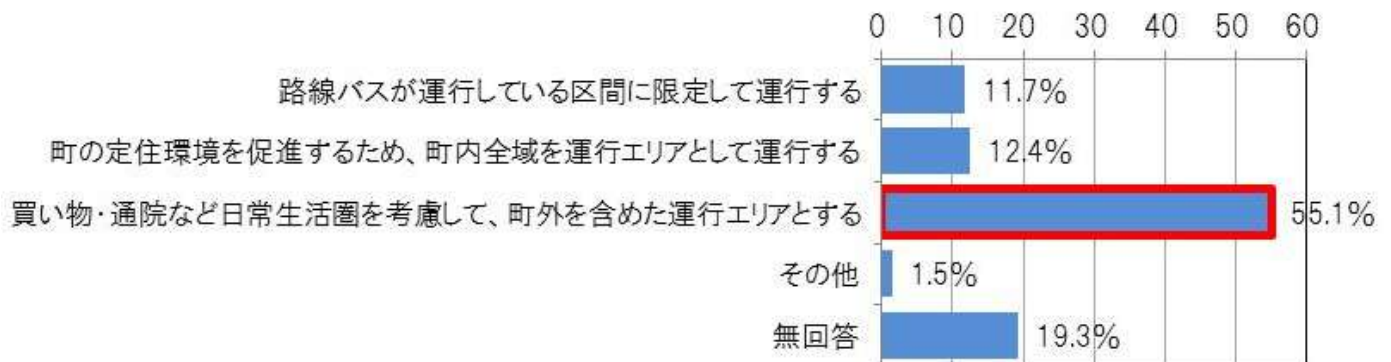
このため、新公共交通システムの運行エリアとしては、町内全域を一つの運行エリアとしつつ、町外の総合病院、商業施設等へ直接アクセス可能なものとする。

※町外目的地については、民間バス路線との競合（特に鉄道駅）や、施設側との調整により今後検討していく。

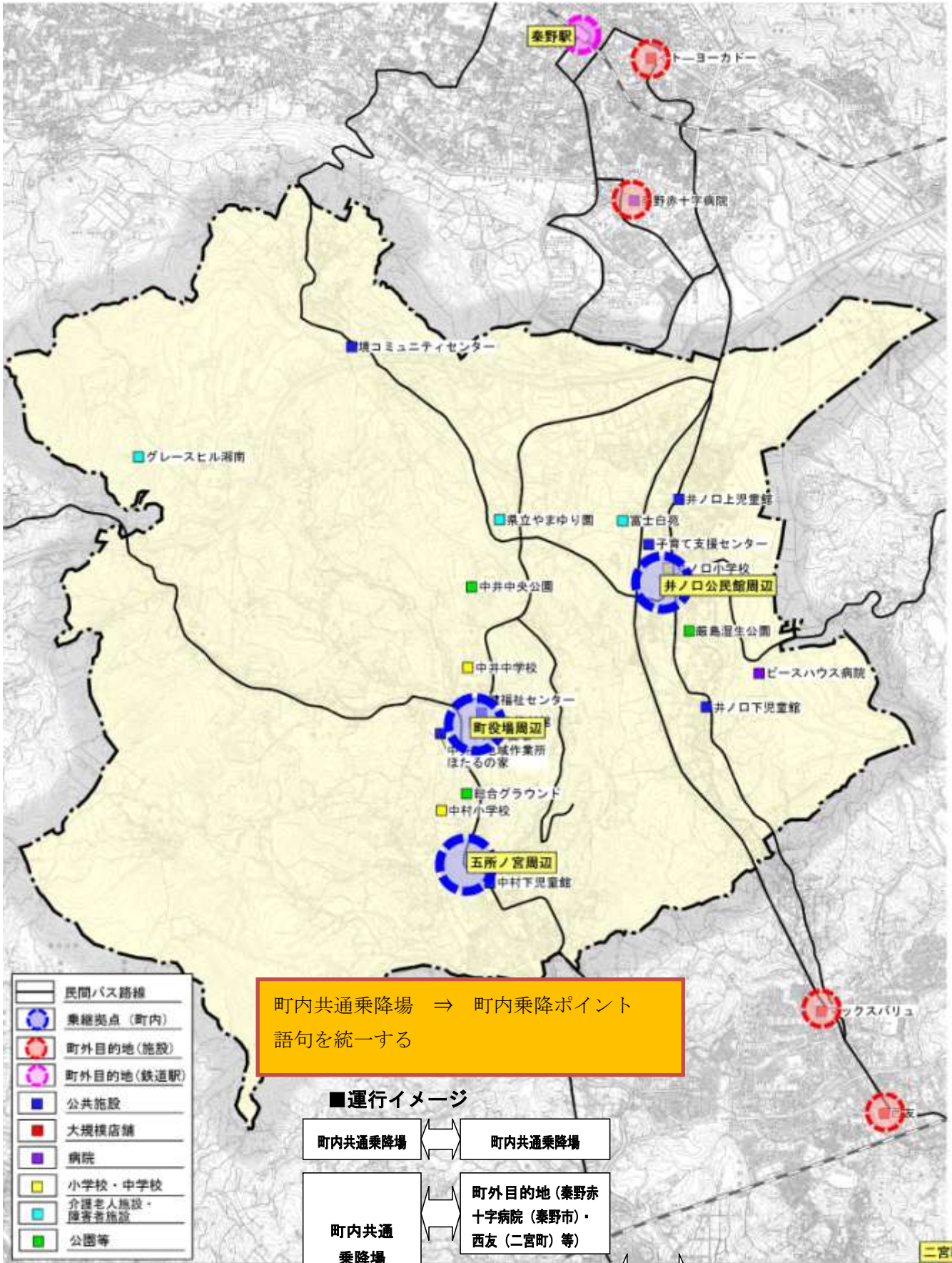
■主な外出先（施設所在地）



■デマンド型交通を導入する場合の運行エリア

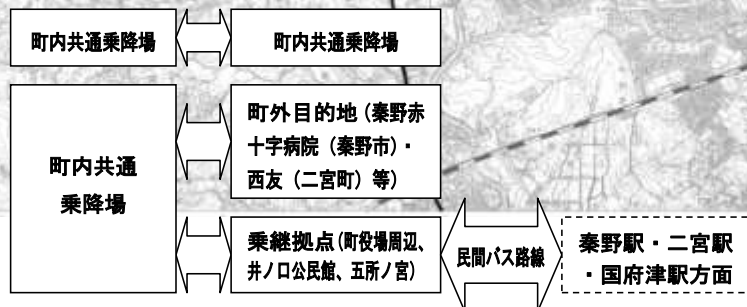


■運行エリア（案）



町内共通乗降場 ⇒ 町内乗降ポイント
語句を統一する

■運行イメージ



※町外目的地は施設側との調整や町民ニーズ等を踏まえ今後検討する

(2) デマンド型交通の配車システムの選定

デマンド型交通システムを導入する場合、大別して IT 型と非 IT 型（タクシー無線等による配車）に分類されるが、どちらのシステムを選択するかは需要（利用者数、登録者数）の多少、配車管理システムのし易さ（病院や商店の分布や道路網の複雑さなど）及び費用対効果等を考慮した上で判断することが必要である。

中井町の場合は、運行エリアが町内全域を含む町外の主要施設へのアクセスと広範囲であること、需要が広く分散していることなどから **IT 型システム** が適していると思われる。

IT 型システムを導入することにより、利用状況に関するデータを詳細に把握することができるため、実証運行後の見直し（運行エリアや乗降ポイントの見直し等）などに活用することが可能となる。

※非 IT 型の場合、予約を受け付ける事業者のオペレータが、データを整理・収集するための努力をしない限り、利用状況に関するデータは蓄積されない。

具体的なシステムについては、デマンド型交通の先駆けとして全国多くの自治体で導入された NTT 東日本方式など多様なシステムがある中で、到達時刻保証による利便性向上（路線バスとの乗り継ぎ可能）が図られることと、導入費用が低廉で実証実験に適していることなどから **東大オンデマンド交通システム** を採用する。

■需要面（利用者数、登録者数）からみたシステムの適用性

		適するシステム
需要（利用者数）	需要（利用者数）が多い場合	IT 型
	需要（利用者数）が少ない場合	非 IT 型
登録者数	登録利用人数が多い場合	IT 型
	利用者登録を必要としない、あるいは登録利用人数が少ない場合	非 IT 型

出典：地域公共交通に関する新技術・システムの導入促進に関する調査業務（国土交通省総合政策局、平成 21 年 3 月）

(3) 運行方式

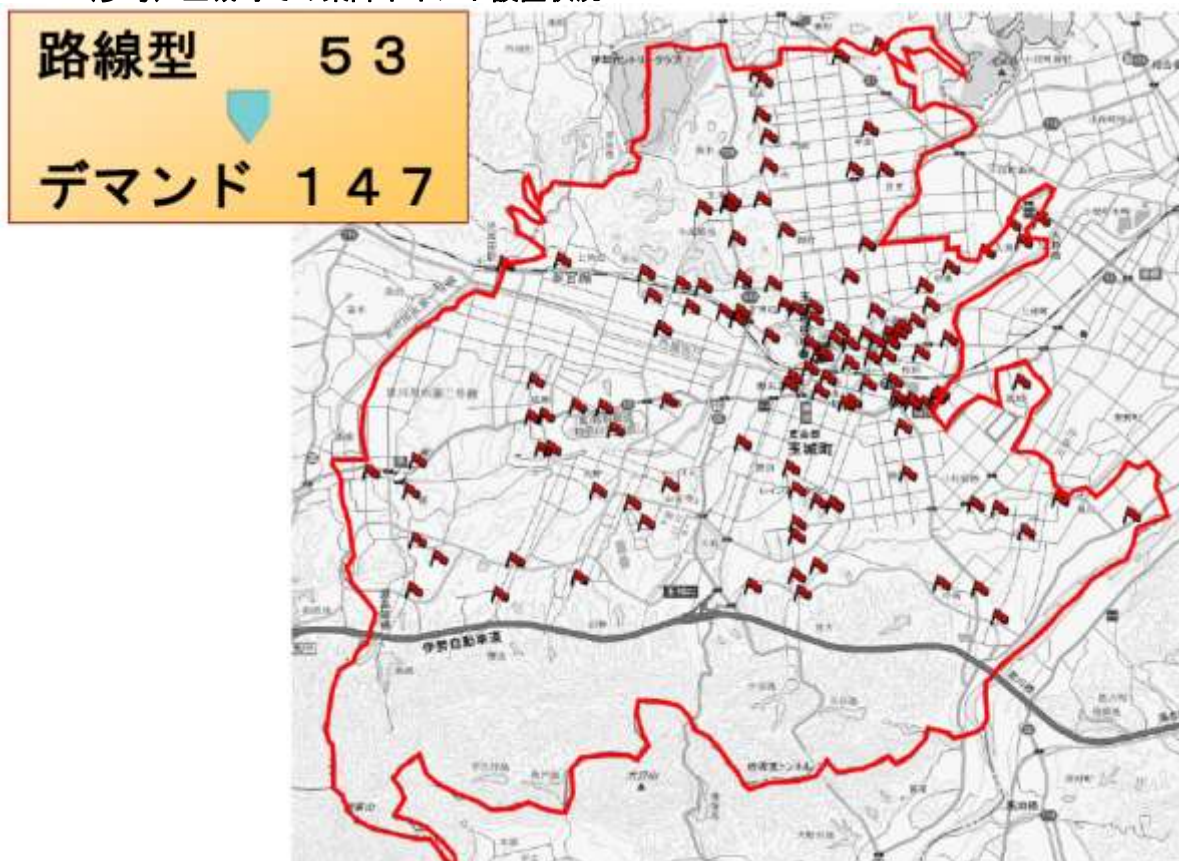
運行方式は、①自宅を登録して自宅と目的地間を運行するドア・ツー・ドア方式と、②運行エリア内に乗降ポイントを設ける方式があるが、タクシーとの差別化や運転手の負担軽減、乗合利用者の利便性向上などの観点から乗降ポイントを設ける方式とする。

なお、具体的な乗降ポイントとしては、利用者の利便性を高める公共施設（中井町役場、公民館、児童館、自治会館）や公園（中井中央公園、児童公園など）など可能な限り設置する。

■運行方式のメリット・デメリット

	○メリット	●デメリット
①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、バス停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
②乗降ポイントを設ける方式	○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。ただし、町内に多くの乗降ポイントを設けることで利便性低下を軽減できる

(参考) 玉城町での乗降ポイント設置状況

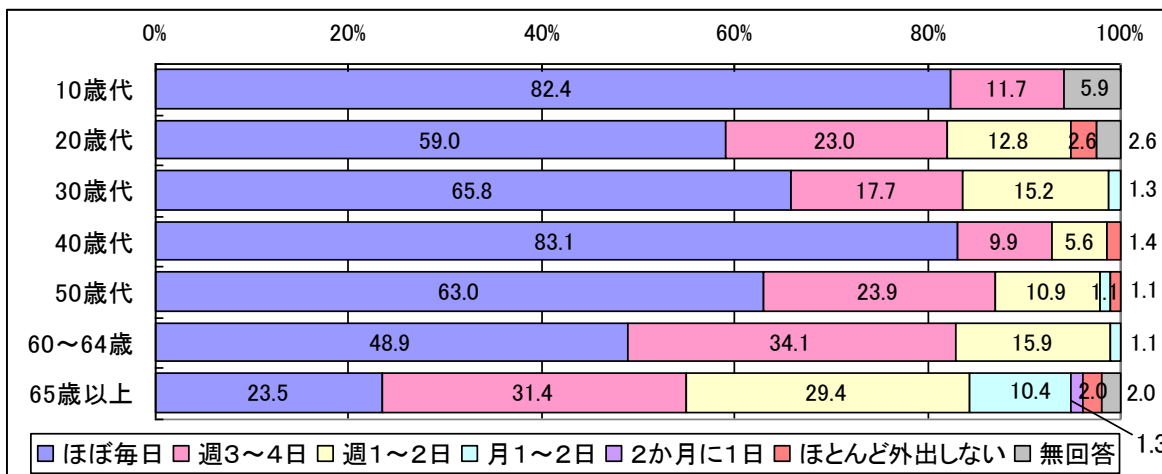


出典：ICTを活用した安心・元気な町づくり事業（三重県玉城町）

(4) 運行日

運行日は、主な利用者として想定される60歳以上の外出頻度が、「ほぼ毎日」と「週に3～4日」といった回答が多くなっていることや、民間バス路線の代替手段や幹線システムの補完的機能等を勘案して**毎日運行**とする。(実証運行期間：平成25年1月から2月末までの約2か月間)

■年齢×外出頻度

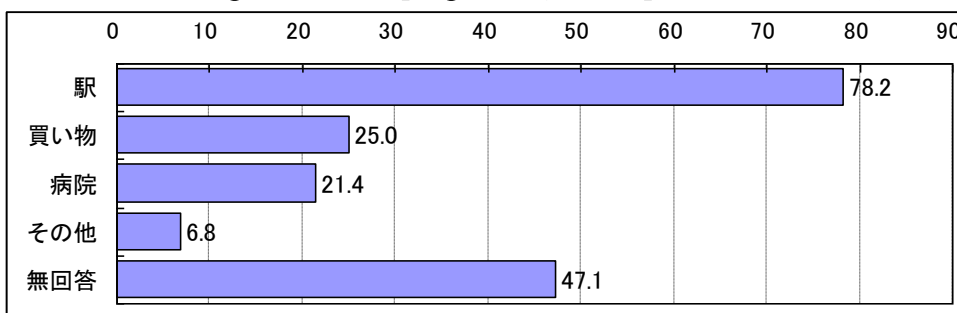


(5) 運行時間帯

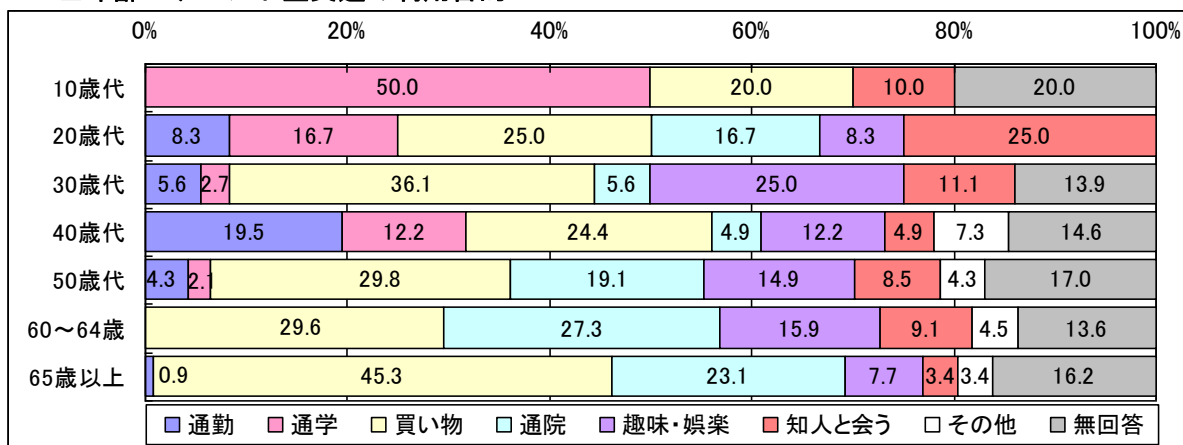
運行時間帯は、買物・通院等の利用に対応することを基本としつつ、民間バス路線の運行時間帯を考慮し、1台につき1日の運行時間を12時間以内として、効率的かつ有効的な運行時間帯を設定する。

■どこへ出掛けるのに不便を感じますか

(不便さを「①大いに感じる」「②ある程度感じる」と回答した方のみ、n=280)



■年齢×デマンド型交通の利用目的



(6) 運行ダイヤ

デマンド型交通システムの運行ダイヤは、基本ダイヤの有無により、①基本ダイヤに沿って運行する場合と、②ダイヤを持たず利用者の予約に応じて運行する場合の2つがある。

東大オンデマンド交通システムの特徴により、利用者の利便性が高い利用者の予約に合わせて運行する仕組みとする。

■運行ダイヤ選択のポイント

①基本ダイヤに沿って運行する場合	○1時間間隔など運行時刻(8:00便、9:00便など)を決めて運行するタイプで、需要の少ない中で乗合率、運行効率を高め、さらには運行費の節減を図ることが可能 ●8:00便、9:00便など時間を設定することで利用したい時間に合わないケースが想定される
②利用者の予約に合わせて運行する場合	○いつでも利用できるため、利用者にとって利便性が高い ●いつ入るか分からない予約に備えた運行体制を確保することが必要で、運転手などの拘束が厳しい面がある

出典：地域公共交通に関する新技術・システムの導入促進に関する調査業務(国土交通省総合政策局、平成21年3月)

(7) 利用料金(運賃)

運賃は、利用者の自己負担額と公的負担額のバランスを見極めて決定することが重要であり、利用者の立場からすれば自己負担額は低額であることが望ましいが、その一方で、公的負担は増加する。どの程度、公的負担によって地域公共交通を支えるべきかを確認しつつ、利用料金を決定していくこととなる。

実証運行期間の運賃は、受益者負担の原則や民間バス利用者との負担の公平性、利用料金の対価としての利用者意見を把握するため**有料**とする。

運賃形態は、大別して①ゾーン制運賃、②均一運賃、③対キロ運賃に分類されるが、中井町の場合、運行エリアを町内と町外と2つゾーンに分割し、町内と町外では受益サービス差があり、利用者・運転手双方にとって分かり易い料金設定が可能なゾーン制運賃とする。

具体的な運賃水準としては、路線バスよりも高く、タクシーよりも安い、かつ分かり易い料金設定が望ましく、町内を移動する場合は200円程度、町内から町外目的地を移動する場合は300～500円程度とすることが考えられる。なお、実証運行終了後は、実証運行期間中の利用者意向や支線と幹線の乗継を推進するため、割引運賃、利用促進策などの観点から検討を行うものとする。

(8) 利用方法

1) 利用対象者

利用対象者の選択肢としては、①制限なし(外部からの来訪者も利用可)、②自治体住民限定、③高齢者限定に大別されるが、町民はもとより町内企業の従事者等の移動も考慮し、公共交通としての公益性や民間バス路線の代替機能、定住・交流者人口の増加等の観点から制限なし(外部からの来訪者も利用可)とする。

2) 利用者登録

利用者登録は、①利用登録ありの場合と、②利用登録なしの場合があるが、利用者データと運行データとの結び付けによるデータ蓄積が可能で、見直し計画に反映が可能であることや、配車作業の効率化及び路線バスとタクシーとの差別化の観点から、**利用登録あり**とする。

なお、観光目的などで訪れる対象者のための利用促進策を別途検討する。

予約センター (FAX 049-296-0291) 課中

鳩山町デマンドタクシー利用者登録申請用紙

鳩山町デマンドタクシーをご利用になるには、事前に利用者登録が必要です。
 利用する可能性のある方(未成年者を含む)は、この用紙に記入し、鳩山町商工会内 鳩山町デマンドタクシー予約センターにお持ちいただくか、FAX (FAX049-296-0291) してください。
 申請書受付後、1週間以内に、利用者登録証及び利用案内を郵送させていただきます。

(お一人目の方)

住 所	〒350- 鳩山町				
NO	ふりがな	性別			
	氏 名				
生年月日	電 話 大正 昭和 平成	年 月 日			
ご自宅電話番号	携帯電話番号	申し込み日 現在の年齢			
お迎え先記入欄 希望するものに、○をお付けください。 自宅であい・共通目的地(共通目的地名称:)・その他 <small>* 運転手が迷わないために、原則としてご自宅をご指定くださいますようお願いいたします。 * または、共通目的地(路線バス停留所ほか)でもご指定ができます。その場合は、共通目的地名をカッコ内にお書きください。 * その他(自宅でも共通目的地でもない)をご希望の場合は、裏面に正確な地図をご記入ください。</small>					
(同じ住所で、複数の方で申請される場合は、お二人目以降の方についてご記入ください。)					
NO	ふりがな 氏 名	性別	生年月日	申し込み日 現在の年齢	携 帯 電 話 番 号
		男・女	年 月 日		
		男・女	年 月 日		
		男・女	年 月 日		
		男・女	年 月 日		
		男・女	年 月 日		

※個人情報鳩山町デマンドタクシー運行用途以外は一切利用致しません。

鳩山町デマンドタクシー 登録証

登録番号	
お名前	

予約電話番号 **049-296-7575**
なごやかなごやか
 ●鳩山町商工会内デマンドタクシー予約センター
 ●予約受付時間：平日9時～17時



3) 予約期限

予約期限は、①当日(リアルタイム、30分前など)の場合と、②前日までの場合があるが、乗合率の向上や、利用者の利便性向上の観点から**当日予約**とする。




予約受付は利用予定の1週間前から開始し、遅くとも利用予定時刻の30分前までとする。ただし、予約受付時間は、今後運行事業者などと調整をして決定する。

4) 利用方法


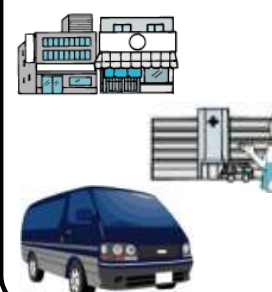

電話連絡またはWEBによる事前予約制とし、予約受付場所(予約センター)については、運行事業者と協議し決定する。

■利用イメージ

出かけるとき

<p>1 電話・Web での予約 (氏名、予約時間、乗車・降車場所等)</p> <p>明日 13 時の便で〇〇バス停から〇〇病院まで予約します。</p> 	<p>2 予約センター (予約受付)</p> <p>〇〇さんですね。明日 13 時の便予約受け付けました。〇〇バス停で待っていて下さい。</p> <p>予約受付係</p>	<p>3 指定する乗車場所へ</p> 	<p>4 指定する降車場所へ</p> 
---	--	--	---

帰るとき

<p>1 電話・車内での口頭予約 (氏名、予約時間、乗車・降車場所等)</p> <p>今日の 16 時の便で〇〇病院から〇〇バス停まで予約します。</p> 	<p>2 予約センター (予約受付)</p> <p>〇〇さんですね。今日 16 時の便予約受け付けました。〇〇病院で待っていて下さい。</p> <p>予約受付係</p>	<p>3 外出先から</p> 	<p>4 指定する降車場所へ</p> 
--	---	---	--

(9) 運行車両・台数

運行車両は、①中・小型バス、②ワンボックス型車両（車両定員 11 人未満）、③セダン型車両（車両定員 4～5 人程度）があるが、車両サイズはピーク時の輸送人員や、道路条件を考慮して決める必要がある。

中井町の場合、民間バス路線の廃止代替も想定し一定の乗合客が見込めることと、公共交通空白地域の多くが山間部で狭隘道路もあるため、**ワンボックス型車両**とする。

導入車両数は需要面や採算性等を考慮して現時点で**2台（プラス予備車1台）**と想定する。また、運行車両にはバリアフリーに対応した設備を架装する。実証運行期間中は、新たな公共交通システムと認識できるように、「(仮称) 中井町オンデマンドバス」といったマグネットシートを掲示して周知、利用普及を図る。

■運行車両のメリット・デメリット

運行車両	○メリット	●デメリット
中・小型バス	<ul style="list-style-type: none"> 車両定員が多いため、朝夕の通勤通学時間帯などまとまった需要のある時間帯の活用できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ワンボックス型車両、セダン型車両と比較して、運行可能な道路が制限される。 昼間の閑散時間帯では過大供給（空き座席が多い）となる。
ワンボックス型車両	<ul style="list-style-type: none"> 車両定員11人未満の車両のため、中・小型バスと比較して運行可能な地域も拡大される。 セダン型車両と比較して、車両が分かり易く、乗り降りしやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が車両を保有していない場合もあり、別途調達することが必要。 セダン型車両と比較して、細街路での運行がし難い。
セダン型車両	<ul style="list-style-type: none"> 狭隘な道路でも運行可能。 事業者が所有する既存車両などの活用が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両定員 4～5 人程度のため、ピーク時は増車をする必要がある。 複数人が乗車していると乗り降りしづらい。



▲ 柏市・小型バス



▲ 玉城町・ワンボックス型車両



◀ 鳩山町・セダン型車両

【オンデマンド交通導入事例での運行車両台数など】

利用登録者 約 800
 共通乗降場 約 150
 自宅乗降場 0
 ワゴン車 3台

利用登録者 約 4000
 共通乗降場 約 600
 自宅乗降場 約 1700
 ワゴン車 2台 タクシー 1台

利用登録者 約 3000
 共通乗降場 約 900
 自宅乗降場 約 1700
 タクシー 6台



特徴：乗降場数を厳選しているため、乗合いの割合が非常に高い。
 予約件数 2600件/月程度



特徴：駅への短い区間の利用が多い。このため、乗り合いは少ないが利用者は多い。
 予約件数 1500件/月程度



特徴：車両台数が多く、交通空白・不便地域の足として機能している。
 予約件数 1700件/月程度

出典：順風路ホームページ

→中井町の面積 20 km²（縦約 4.5 km×横約 4.5 km）を考慮すると、車両数としては2台で運行可能と想定される。

■オンデマンド交通の運行概要

自治体名	運行エリア	運行時間帯	運行日	利用料金	導入車両	利用予約受付
三重県玉城町 (実証運行中)	玉城町全域(乗降バス停限定)	午前9時～午後5時	毎日(年末年始のみ運休)	無料	ワゴン車3台	○2週間前から30分前まで予約可能 ○土・日・祝日の予約は平日の午前8時30分～午後5時までに予約 ※土・日・祝日の当日予約はインターネット・携帯電話からの予約のみ受付可能
山梨県甲州市 (実証運行中)	甲州市塩山地域	午前8時～午後6時	月曜日～土曜日	300円(フリーパス券(1年、半年)、回数券も利用可能)	ワゴン車5台	○乗車希望時刻の7日前から1時間前までに受付可能 ○予約時間…午前8時～午後5時
埼玉県鳩山町	鳩山町全域と埼玉医科大学病院(毛呂山町)	午前8時～午後5時(埼玉医大便は往路便が7便、復路便が6便)	月曜日～金曜日(祝日、年末年始は運休)	町内エリア便:100円 埼玉医大便:500円 ※未就学児は無料。町内循環バスとの共通乗車券も利用可能	ワゴン車3台(町内エリア便2台、埼玉医大便1台)	○2週間前から30分前まで予約可能 埼玉医科大便の往きの便は1時間前 ○予約時間…平日・午前9時～午後5時(祝日、年末年始は受付なし) ○予約は最大10乗車分まで可能
埼玉県北本市 (実証運行中)	北本市全域	午前8時～午後6時	毎日	300円(小学生や障害者等は150円、未就学児は無料)	ワゴン車2台、セダン型車両1台(土曜日:ワゴン車1台、セダン型車両1台、日曜・祝日:ワゴン車1台)	○1週間前から1時間前まで予約可能 ○予約時間…午前8時～午後6時まで
千葉県柏市(実証実験(期間限定、現在未運行))	柏市北部地区(大青田・船戸山高野地域及び柏ビレジ)	午前8時～午後6時	実験期間中毎日	200～800円(距離制運賃)。未就学児は無料、障害者は半額	セダン型車両3台	○乗車希望時刻の30分前までに予約

3 実現化方策の検討

(1) 運営主体

運営主体は、大別して①市町村自らが運営主体となる場合、②市町村以外が運営主体となる場合、③交通事業者が運営主体となる場合の3パターンがある。かつては地域公共交通の事業主体と運行事業者は交通事業者や自治体が主流であった。しかし、地域公共交通の運営と運行は分離することができ、地域公共交通の利用者である住民が事業主体となる事例も多く、利用者サイドの視点が今まで以上に大切にされた地域公共交通が提供されている。

地域の実情に合わせた地域公共交通の実現のためには、住民をはじめとする地域の関係主体が計画策定や運営に参加することが重要であり、事業の安定継続や町づくりの目標達成のためにも地域住民の理解と継続的な支援が必要なため、地域住民の福祉向上や地域との協働等の観点から運営主体を検討する。

(2) 運行事業者

運行事業者の選定については、国土交通省からガイドラインが示されており、「運営の多寡のみを基準にすることなく、安全性の向上、利用者利便性の向上、環境の保全等様々な観点からの評価も合わせて重視する。」ことが望まれている。実際の選定にあたっては、地域の実情及び目標を考慮した選定方法の選択、評価基準設定の必要などがある。

運行事業者は、単に価格が安い事業者ではなく、地域住民とともに地域公共交通の協働経営者となってまちづくりに参加できるような事業者でなくてはならず、パートナーシップを構築できる相手として相応しいか、適切な役割分担のもとで事業を遂行できるかなどの観点が大切になる。

具体的な選定にあたっては、①バス事業者が運行する場合、②タクシー事業者が運行場合が想定されるが、従来から本町の公共交通を担っており、住民から公共交通を支えるバス事業者であると広く認識されていること、地域の道路・交通情報に精通していること、民間バス路線との連携方策による公共交通の充実策を検討していることなどから、運行事業者についてはバス事業者とする。

(3) 契約方式

運行事業者との契約方式は、①運行経費定額補助、②赤字欠損補助、③メーター清算（タクシー事業者の場合）に大別されるが、運行事業者をバス事業者とした場合には、③メーター清算は適当ではなく、①運行経費定額補助または②赤字欠損補助のいずれかとなるが、地域住民、行政、運行事業者それぞれの関わり方や費用負担の方法、持続可能な地域公共交通とするなど、十分に検討を重ね決定するものとする。