

オンデマンドバスの運行見直し方針（案）について

1. 乗降ポイントの追加・廃止について

利用状況や安全性を考慮し、実情にあった乗降ポイントの設置を行うため、要望があったものを含め、以下のとおり対応する。

(1) 追加要望のあった乗降ポイントについて

【結論】 自治会長より要望のあった3カ所については、いずれも追加をしない。

【判断理由】

	場所	理由
1	境GS15-3	急カーブや交差点に隣接していることから、安全面で乗降場所に適さない。
2	半分形GS8-1	既設の乗降ポイント95（半分形GS8-2）が近く、現在も利用者が少ないため、需要面で乗降場所に適さない。
3	半分形456番地付近	既設の乗降ポイント95（半分形GS8-2）が近く、現在も利用者が少ないため、需要面で乗降場所に適さない。

(2) 乗降ポイントの変更について（参考資料2を参照）

	場所	変更内容
1	74：やまゆり園前バス停	利用者や車両の運行の安全性等を考慮し、オンデマンドバスの乗降場所を職員寮横に移転する。 ※路線バスは、自由乗降区間につき、バス停設置場所に限らず利用できるため、バス停は移設しない。
2	123：マックスバリュ二宮店	店舗名変更のため、現状の名称に変更する。 (旧)マックスバリュ二宮店 → (新)ザ・ビッグ二宮店 ※乗降ポイント番号の変更はありません。

(3) 乗降ポイントの廃止について（参考資料2を参照）

	場所	廃止理由
1	21：ほたるの家	・比奈窪バイパスの開通に伴い、乗降ポイントが交差点上に位置し、安全面において乗降場所に適さない。 ・利用者はほとんどなく、近隣の足柄消防署中井出張所で代替が可能。 ※足柄消防署中井出張所は、存続とする。
2	37：井ノ口第一青少年広場	創設以来一度も利用がなく、近接で利用のある乗降ポイント114（宮原GS23-4）で代替が可能。

3	104：藤沢GS14-4	創設以来一度も利用がなく、近接する乗降ポイント 62（藤沢バス停）で代替が可能。
4	6：中井美化センター	創設以来一度も利用がなく、人家も周りにないため、今後の需要が見込めない。
5	32：富士見台ふれあい農園	創設以来一度も利用がなく、人家も周りにないため、今後の需要が見込めない。

※廃止される乗降ポイント番号の取扱いについて

存続する乗降ポイント番号は繰上げをせず、廃止の番号のみ欠番とする。

(4) 実施時期

平成29年4月3日（月）の運行より実施

2. 運行体制の見直し方針について

運行体制の見直しについては、昨年度末より検討及び提案をしてきたが、利用が増え予約が取りにくい状況が続いていることから、平成29年度にかけて、その原因の解消のための見直しを行い、限られた車両、費用の中で効率的な運行を図ることとする。

但し、平成30年度以降において抜本的な見直しの可能性も見込まれることから、今回は大幅な見直しは行わないこととする。

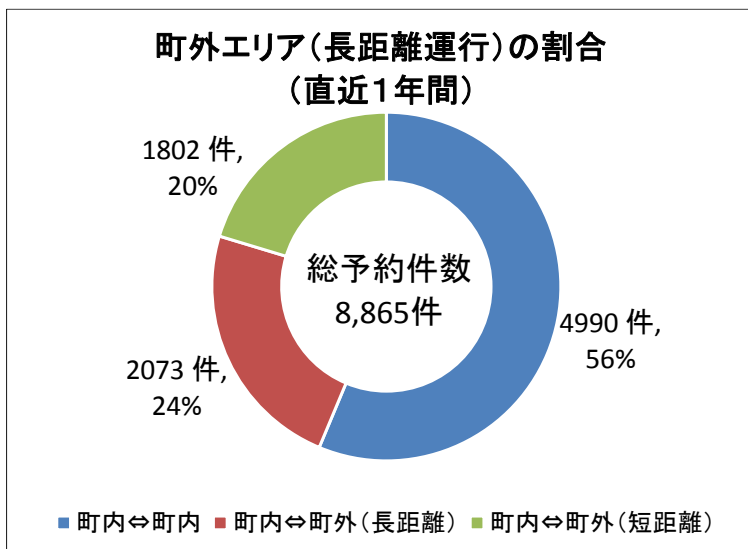
(1) 見直しの方針

①現状

利用が増えたものの、予約が取りにくく、予約の不調が増加している。

②原因

- ・長距離・長時間運行の予約により、占有時間が長くなっている。
- ・町外利用者が半数近くを占め、長距離・長時間運行の原因になっている。
- ・時間帯に限らず、目的地が一定の方向にまとまる運行はなく、乗合にならない。



③見直しの方針

- ・長距離、長時間運行を減らすため、特に占有の長い町外への運行を抑制し、運行の回転率を上げ、予約の不調を減らす。
- ・オンデマンドバスの本来の役割は、交通不便地域の移動手段の確保にあることから、利用者の増加を目指すよりも、町内のより移動を必要とする人にターゲットを絞る。とくに、安いタクシー代わりのような利用の仕方や、路線バスがあるにも関わらずオンデマンドバスを利用するような使い方を抑制していく。

(2) 見直し案

上記で記した方針に基づき、以下の見直しを行い、利用の促進を図る。

○見直し策（その1）：町外乗降ポイント利用可能エリアの設定

- ・町内を5地域にエリア設定（中村上・中村下・境・井ノ口上・井ノ口下）し、町外が利用できるエリアを限定する。（参考資料3を参照）

【エリアの考え方】

エリア	地域（地域内の乗降ポイント）
中村上	比奈窪、松本、岩倉、雑色、鴨沢、古怒田、藤沢バス停
中村下	半分形、田中、久所、遠藤、北田、藤沢（ただし、藤沢バス停除く）
境	境（グリーンテクBブロックを含む）
井ノ口上	県道77号（平塚松田）線より北側（上ノ原バス停含む）
井ノ口下	県道77号（平塚松田）線より南側
町外①	秦野市側（121：秦野赤十字病院、122：ヨークマート西大竹店、126：畑中バス停）
町外②	二宮町側（123：マックスバリュ二宮店、124：西友二宮店）

【町外①（秦野市側）】

地区	利用可否	直通路線バスの有無	移動距離・時間
中村上	×	有	長
中村下	×	無	長
境	○	無	短
井ノ口上	×	有	短
井ノ口下	×	無	長

【町外②（二宮町側）】

地区	利用可否	直通路線 バスの有無	移動距離 ・時間
中村上	×	無	長
中村下	○	無	短
境	×	無	長
井ノ口上	×	有	長
井ノ口下	×	有	短

○見直し策（その2）：料金の値上げの実施

エリア	改正内容	料金体系	
		新	現行
町内	据え置き	200 円	200 円
町外	値上げ	<u>400 円</u>	300 円

○見直し時期

平成29年7月1日

（3）期待する効果

- ・町外へ行くことができる地域を、直通の路線バスがなく、短時間で移動が可能な地域、に限定することで、現行より短距離、短時間の運行を増加させることにより、予約の不調を低減し、町内でより必要とする人に利用してもらうようにする。
- ・町外を値上げし利用を抑制することで、オンデマンドバスの移動距離を短くし、より必要とする人（主に、交通空白地域に住む町民）が利用できるよう図る。

（4）エリア設定の検討

- ・複雑な設定により混乱することを避けるため、今回5エリアに設定したが、より効果的な運行をするために、エリアの細分化を検討する。
- ・エリアの細分化により、現在一律料金となっている町内料金については、エリア間でのゾーン制料金の導入を検討する。

3. 今後の運行に対する検討

中井町のオンデマンドバスは、平成29年度末をもって運行開始から5年が経過する。車両の耐用年数もあり、近い将来車両の更新が必要となることから、継続、見直しの両方向から検討していく必要がある。

(1) 課題

- 利用者は増えているが、予約の不調が課題となってきた。
- 限られた財源の中で、更なる効率的な運行体制は何か検討する必要がある。
 - ・現在の運行体制で車両を追加導入することは難しい。
(現在、年間利用者数を約 10,000 人とした場合、1 利用あたり約 3,000 円の運行経費が必要となっている。)
 - ・乗合率は半分程度あるが、ほとんどが 1 人 1 件の予約が重なったものであり、3 件以上の予約が重なる乗合はほとんどなく、車両定員に見合った乗合になっていない。
 - ※最初から最後まで 1 人で乗車する予約 (直近 1 年間) 約 47%
 - ※少しでも予約が重なって乗合になった予約 (直近 1 年間) 約 53%
- オンデマンドバスが本来の役割にあたらぬ利用をされることで、既存の公共交通機関にも影響が出かねない。

◆公共交通機関の本来の役割とは・・・

- ①路線バス・・・主要駅（ターミナル）を結ぶ「幹線」
- ②オンデマンドバス・・・公共交通空白地域と幹線を結ぶ「支線」
- ③タクシー・・・ドア to ドア、24 時間運行（緊急性）
- ④福祉有償運送・・・要介護・障がい者の移動支援

- ・町民や利用者からの要望は多いが、目的地が多方面にわたり、ニーズも多種多様である中、全ての要望を叶えるオンデマンドバスを運行した場合、膨大な費用がかかるうえに、他の公共交通機関を圧迫する。
- ・路線バスは、主要駅を結ぶ重要な幹線交通であり、一部を除き、運行事業者が独自で運行している。仮に路線バスが廃止となれば、廃止区間の公共交通機関は、自治体が担うこととなり、更なる費用負担が必要になる。

(2) 目指す方向性

- 限られた財源の中で、実情に見合ったより効率的な運行ができる体制を整えていく。
- 車両の小型化による費用対効果を具体的に検討し、予約の不調を改善していく。
 - ・利用者の状況（1 人予約が多い）
 - ・車両の運行費用（小型化による 1 台あたり経費の削減）
 - ・車両の台数（費用削減に伴う運行台数の拡大）
- オンデマンドバスの本来の役割である交通空白地域から幹線（路線バス）への移動手段として支線の役割を主に、本当に移動手段を持たない、より必要とする人のための運行体制を構築していく。
- 町民も含め、町全体が公共交通機関を支えていく意識を根付かせなければいけない。地域が当事者意識を持ち、地域が日常生活の移動の確保のため、自ら交通システムを構築し、地域の努力によって利用者が増え続ける持続可能な交通システムの導入を検討していく。

(3) 対応策（案）

来年度は、これまでのオンデマンドバスの評価と検証を行いつつ、課題やそれに対応する方策を検討し、平成30年度における事業の方向性について決定していく。そのため、事業案として、下記の内容を取り上げ検討していく。また、これ以外の効果的な方法があれば、随時取り入れていくこととする。

① デマンドタクシー導入の検討

これまで具体的なシミュレーションによる検討を行ってこなかったことから、実際に運行した場合の試算等を本格的に検証していく。

○ 主な検討事項

- ・ 運行形態：町内全域のフルデマンド型、運行エリア設定型 等
- ・ 車両手配：駅待ちの有効活用、デマンド専用車両の導入 等
 - ※町内には、タクシーの営業所はない。待機場所の設定の可否。
 - ※貸切、乗合運送の区別が必要
- ・ 適正台数：駅待ちで対応、台数をあらかじめ指定 等
- ・ 費用試算
- ・ 効果試算：予約不調の改善状況
- ・ その他：大人数への対応、路線バスとの連携 等

② オンデマンドバス車両の有効活用

デマンドタクシーを導入した場合、現在のオンデマンドバス車両が稼働可能な期間は、有効活用を図る。

○ デマンドタクシーとの住み分け

- ・ デマンドタクシーを町内運行専用とし、町外運行便としてセミデマンド化で活用。
(定時・定路線型、定時・未定路線型)
- ・ スクールバスとの併用活用

③ 市民協働型コミュニティバスの検討

地域における高齢者等の日常生活の移動の確保のため、地域住民の協働により運営するコミュニティバスの導入について検討する。運営にあたっては、地域住民、行政（町）、交通事業者による三者の運営組織（協議会等）を軸に運営していく。

【三者の役割】

- ・ 地域住民・・・運行計画作成、運営。ルートやダイヤ、運賃も地域で決定。
明確な収入目標の設定。
地域に応じて15%～40%の負担（運賃、広告等）
- ・ 行政（町）・・・運営の支援。地域住民による様々な活動を支援。
地域に応じて60%～80%の負担（補助金）

- ・ 交通事業者・・・バスの運行

④乗降ポイントのオーナー制度の導入

運賃以外に、現状において広告収入を得る機会が少ないため、持続可能な公共交通のための資金調達として、別の方法による収入策を検討していく。

○効果

- ・ 利用状況等により、乗降ポイントを整理統合するとともに、町民ニーズに合った乗降ポイントを設置
- ・ 町民にとっては都合の良い場所に設置ができ、運営主体は設置する権利を貸すことで収入を得ることができる。

○課題

乱立等を防ぐためのルール作りが必要

- ・ 設置場所のルールの検討（設置期間、設置金額、名称設定 等）
- ・ 登録をどのように取り扱うか（登録機関の設定、団体・個人 等）

4. 次年度のスケジュール（予定）

運行開始より5年が経過し、これまでの取組の評価検証を行い、平成30年度以降の方向性を決定するため、様々な協議が必要となることから、中井町地域公共交通会議を年4回程度開催する予定です。

時期	公共交通会議	事業の検討等	関連事項	
H29	5月	第1回	現行取組の効果・検証	
	6月		国庫補助計画認定申請	
	7月	第2回	事業内容の検討	オンデマンドバス見直しの実施
	8月			
	9月			
	10月	第3回	事業の方針の決定	国庫補助金申請
	11月			町次年度予算の作成
	12月			
H30	1月	(書面協議)		国庫補助事業評価
	2月			
	3月	第4回	事業実施内容の確定	
	4月			事業実施内容の周知
	5月			
	6月		新事業の実施	

