

今後の運行システムの検討について

今後の運行システムを検討していくにあたり、オンデマンドバスが積み上げてきた利用実績をより深掘りして分析することにより、どのような人が、どんな利用目的で、どこへ向かっているのかを把握し、どの移動を行政が優先して支援するのか、どのような交通手段が適しているか等を整理し、今後の運行システムの方向性を固めていきます。

1. オンデマンドバス利用実績の分析

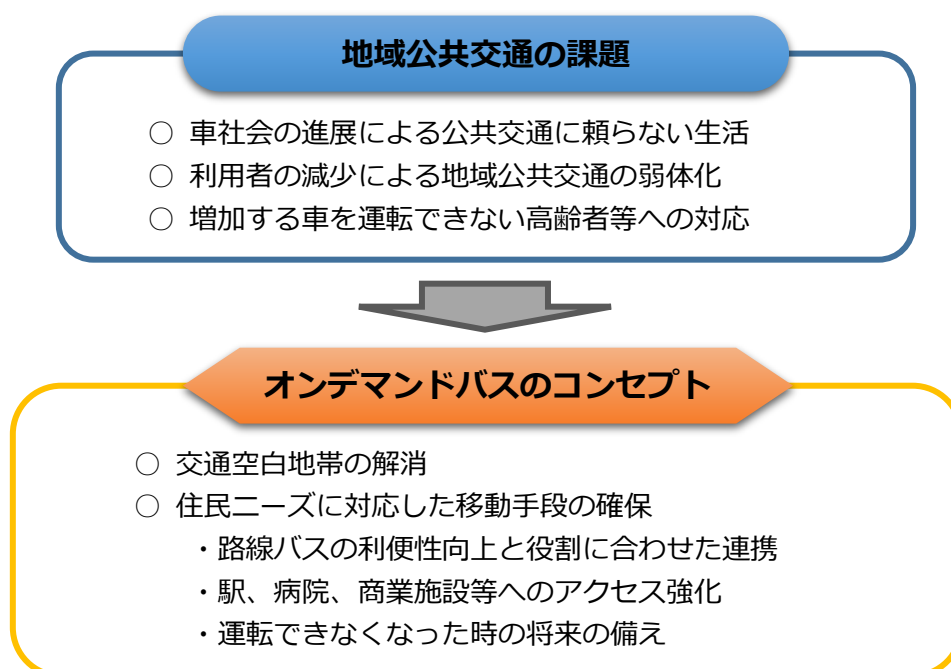
(1) オンデマンドバス導入の背景

中井町内の公共交通は、民間の路線バスによって支えられてきましたが、車社会の進展による公共交通に頼らない生活が進み、利用者の減少による地域公共交通の弱体化、車を運転できない高齢者の増加等に伴い、日常生活における買い物や通勤通学など公共交通の不便さが増してきたことから、バス路線など公共交通の充実が強く求められてきました。

そこで、路線バスのない公共交通空白地域の解消だけでなく、町全体の魅力を高め、定住・交流を促進するまちづくりのツールとして、新たな公共交通システムを導入し、町全体の公共交通の充実を目指してきました。

新たな運行システムの導入にあたっては、民間の路線バスが、町内及び周辺市町の駅などを連絡する町の骨格を形成する主要な路線を担い、新たな運行システム＝オンデマンドバスが、町内を運行エリアとして町内の移動や路線バスの乗継拠点まで運ぶ支線的な役割を果たすよう明確化して、町全体の公共交通ネットワークの充実を図っていくこととしました。

オンデマンドバスについては、町民ニーズに対応しながら、「公共交通空白地域の解消による町民の足の確保」、「高齢者等交通弱者に対する移動手段の確保」、「民間バス路線の維持・利便性向上と新たな公共交通システムとの連携」を図り、子どもから高齢者まで自動車の運転ができなくても安全で便利に移動できる交通機関を目的として導入しました。



(2) オンデマンドバスの利用分析

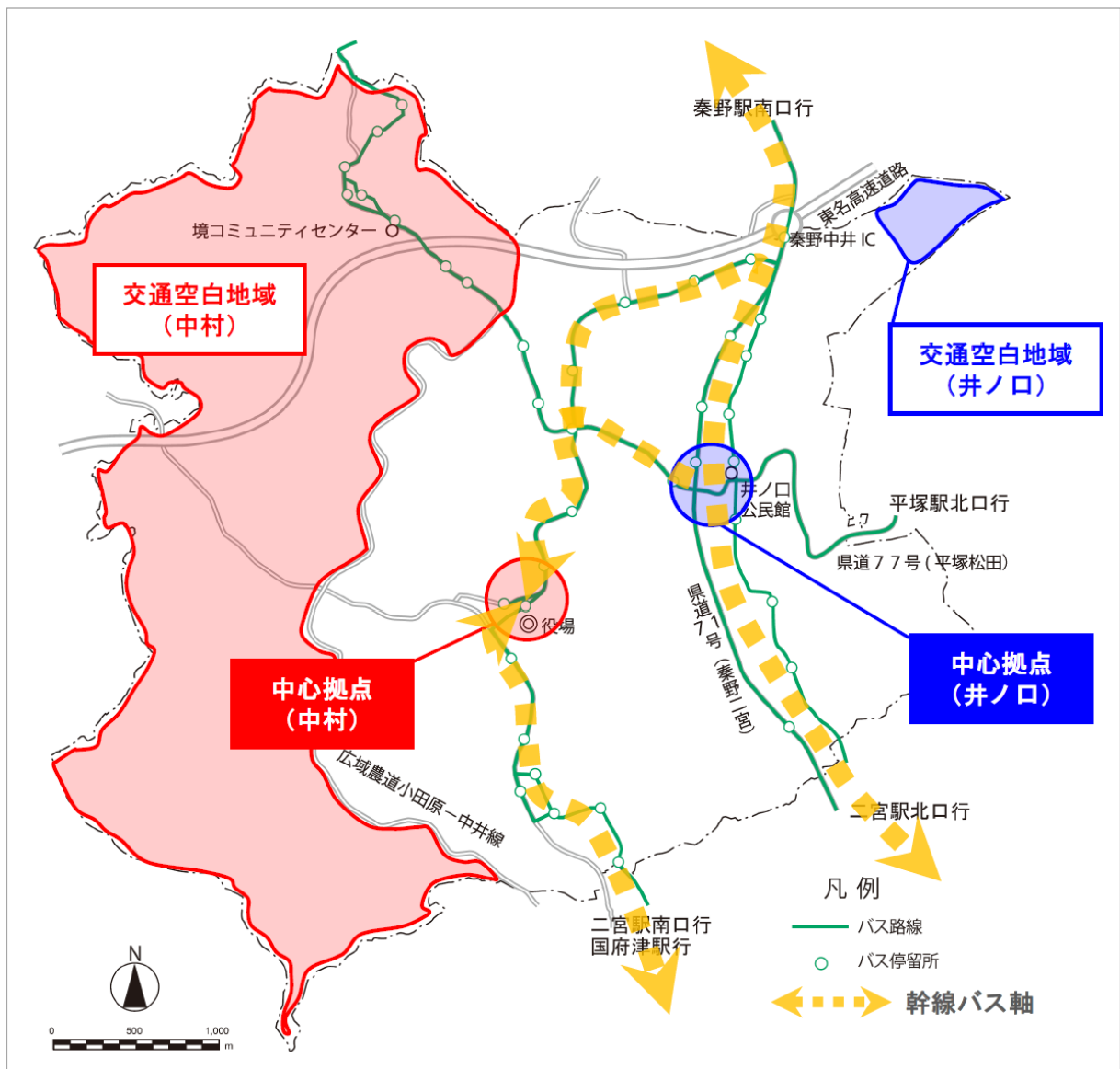
オンデマンドバスは、導入の背景や当初の目的に基づき、利用者を限定しない誰でも利用できる交通機関として平成 25 年に運行開始し、利用データが蓄積されてきました。

当初の想定外の利用実態も散見されることから、オンデマンドバスの利用実態を踏まえ、利用状況データから次のような観点により分析した。

【分析の視点】

分類		内容	分類の目的
対象	年齢	小中学生	運転免許を持たない世代（15 歳以下）
		高齢者	運転免許返納勧奨対象（70 歳以上）
		高齢者予備群	近い将来の高齢者予備群（65～69 歳）
		現役世代	運転免許が持てる世代（16～64 歳）
	居住地	町内（交通空白）	公共交通機関（路線バス）がない地域
		町内（非交通空白）	公共交通機関（路線バス）が使える地域
町外在住		中井町以外に居住	
行先	町内	交通空白地域	公共交通機関（路線バス）がない地域
		非交通空白地域	公共交通機関（路線バス）が使える地域
	町外	秦野赤十字病院	通院利用者の状況把握
		そのほか	買い物等利用者の状況把握
	その他	既存交通の有無	公共交通機関（路線バス）での移動の可否
利用目的	通園・通学	—	移動条件による
	通勤	—	〃
	買い物	—	〃
	習い事	稽古事・スポーツ等	〃
	通院	—	〃
	その他	私用・業務等の移動	〃

※運転免許の所持状況や、身体的条件の有無については、本人等へ個別に調査が必要であるため、今回の分類には含めていません。



※交通空白地域については、路線バスのバス停から半径 500m の範囲を超える地域をベースに、暫定的に設定したものです。

上記の分類表をもとに、利用状況と行政が支援すべき対象としての優先度、それぞれに適した交通手段を加えて、別添資料にまとめた。(資料 2-2 を参照)

当初の目的に照らし合わせ、公共交通空白地域や運転免許を持たない、あるいは車を運転できない小中学生・高齢者は、優先的に行政が支えていく必要があることから、これらは、支援の優先度が高いと判断しています。

一方、町外の駅や商業施設のある隣接市町の市街地へ向かう路線バスは、幹線的な役割として連携していくと、当初の目的に位置付けていることから、それを利用できる範囲は、優先度を低くしています。

2. 運行方法の検討

前回の地域公共交通会議において提示した検討案①～⑤について、それぞれの特性や欠点、課題などを検討しました。(別添資料2-3参照)

※検討案⑥については、直接運行システムを検討する内容ではないため、本項では除いています。

【前回会議で提示した検討案】

検討案①	オンデマンドバスの延長
検討案②	交通空白地域を対象としたデマンドタクシーの導入 (幹線バスと交通空白地域の連絡)
検討案③	町内を運行エリアとしたコミュニティバス(循環バス)の導入 (交通空白地域と幹線バスの補完機能)
検討案④	自家用有償運送の導入(公共交通空白地有償運送)
検討案⑤	無償バス(無償運送)の導入
検討案⑥	ターゲットを明確にした割引チケットの配布

3. 平成30年度以降の運行体制の方針について

(1) 運行体制の方針について

現行の運行システムは、町内全域を運行エリアとし、決まったルートや区間にこだわらず目的地へ向かうことができるシステムであり、起伏が多く直線的な移動が難しい本町の地理的条件でも、路線バスから離れた交通空白地域等移動を確保できる。また、非交通空白地域においても、小中学生や高齢者以外の年齢層で、運転免許がなく、外出が困難である層が潜在的にいる可能性があり、オンデマンドバスの運行システムは、それらを救う手段としても適していると判断できる。現行の車両は、他の自治体において10年近い稼働の実績があることから、本町の車両についても当面の間、活用が可能と判断し、**検討案①「オンデマンドバスの延長」**を進めていくこととする。

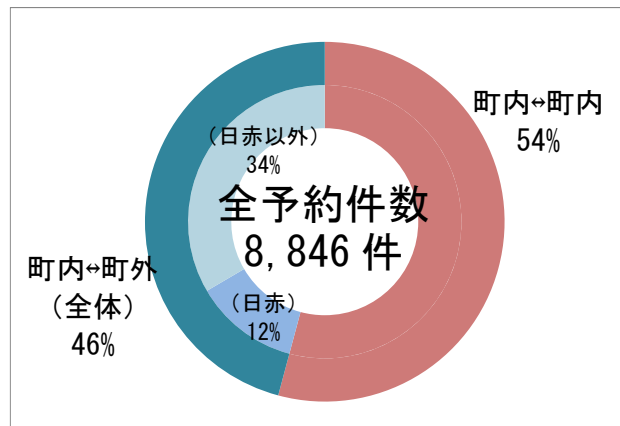
(2) 運行内容の見直しについて

現在のオンデマンドバスの運行体制のまま継続した場合、現状の課題となっている、「予約の限界」「車両の限界」「費用の限界」は解決できないため、町内完結型の運行方法を導入していきたい。

◆ 町内完結型にすることによるメリット

昨年度の利用件数 8,846 件のうち、町外発着の移動は、46%で 3,500 件程度ですので、実際に町外の乗降ポイントを廃止することで、利用件数は減少するものと想定されます。

このことは、逆に運行に余裕が生まれるため、次のようなメリットが考えられます。



※平成 28 年度実績（前回会議資料より）

【メリット】

- ① 町外発着の移動が減少することから、今まで利用できなかった町内移動の予約が取りやすくなります。
- ② 長距離移動が少なくなることで短距離移動を促進し、利用回転数が増加するので、予約が取りやすくなります。

◆ オンデマンドバスの目的との適合性

① 本来の目的と実態の乖離

- ・ 町外の乗降ポイントについては、当初、町内に商業施設や病院が少ないため、日常生活を考慮し、直接アクセスできるようにするため加えた経緯があります。
- ・ オンデマンドバスの利用対象者は、既存の公共交通で補えない対象者の日常生活の移動の足として、また定住・交流人口の増加への対応として、「制限なし」としましたが、当初想定していなかった町外在住者の長距離移動を伴う通勤利用や、目的地へ直結する利便性からタクシー感覚の利用など、本来の目的から外れた利用が増え、町外の乗降ポイントは、長距離・長時間の占有等により、本来救うべき人の移動の妨げになってしまっています。

② 町内の都市環境の変化

- ・ 当初なかった商業施設が町内に開業したことから、町外乗降ポイント設置の目的は解消されています。また、井ノ口地区にも病院が開業したことから、一次医療を担うかかりつけ医として、中村、井ノ口両地区で対応できることとなったことから、町外乗降ポイント設置の理由は少なくなってきました。
- ・ 今までと同様に利用者視点、住民サービス確保の観点、住民の福祉、移動手段のセーフティネットとしての役割は必要ですが、人口減少時代を迎え、町の効率的な維持管理においても、日常生活に最低限必要な都市機能を町内にコンパクトに集約していくことで、移動距離や負担を軽減、加えて地域経済の活性化をめざしていきます。

以上のことから、町外の乗降ポイントを廃止し、町内完結型の運行により、改めて実証実

験を継続していくこととする。

(3) 運行システムについて

オンデマンドバスの新たな運行システムについては、運行体制の方針を踏まえ、運行エリア、運行時間、基本運賃等総合的に検討し、次回の地域公共交通会議に提示する。

(4) 中長期的な運行体制について

オンデマンドバスの車両自体は、他事例において10年近く稼働した実績があり、当面の間、稼働できるものと考えられるので、当面の間、現行車両を活用する。車両の入替時期に備え、今回採用しない他の検討案（応用や併用も含め）の実効性も検討しながら、運行体制について研究することとする。