

新たな運行システムの検討案の検証

運行方法	検討案①	検討案②	検討案③	検討案④	検討案⑤
	オンデマンドバスの延長	交通空白地域を対象とした デマンドタクシー	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	自家用有償運送の活用 （公共交通空白地有償運送）	無償バス（無償運送）の導入
運行形態	デマンド型交通（区域運行型）	デマンド型交通（区域運行型）	定時定路線型（コミュニティバス）	主にデマンド型交通	主にデマンド型交通
内容	現行のオンデマンドバスシステムを継続して運行する。	交通空白地域と幹線バスへ接続する中心拠点を結ぶ交通システム。オンデマンドバスと同様、予約をして時間と場所を指定し乗車する乗合型タクシー。 ※運行は、検討案③とセットで検討	非交通空白地域内で路線バスがカバーできない地点を結ぶ交通システム。デマンドタクシー導入の際にオンデマンドバス車両を転用し、決められた運行ダイヤ、ルートで循環するバス。 ※運行は、検討案②とセットで検討	公共交通機関によって、十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO 法人等が運営主体となり、自家用自動車を使用して行う輸送サービス。	市町村所有の自家用自動車による無償住民輸送のこと。住民の輸送のほか、高齢者等に特化した福祉バスやスクールバスなども分類できる。
想定される運営主体	中井町、バス事業者	中井町、タクシー事業者	中井町、バス事業者	NPO 法人、地元協議会等	中井町
利便性 （利用者）	<ul style="list-style-type: none"> ・運行システムが町民へ広く浸透しているため、導入の抵抗感がない。 ・町内全域を網羅しているため、直接アクセスでき、時間のロスが少ない。 ・事前予約が必要なため、利用者に抵抗感がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、1 運行あたり 1～3 人程度の乗車のため、人数に適した運行が可能 ・比較的車両を確保しやすく、同時間帯における複数予約への対応が可能。 ・事前予約が必要なため、利用者に抵抗感がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・時刻表があり、時間が明確。 ・予約が不要 ・希望の時間に乗車する設定ができない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の住民等の支援が必要であるため、小さな地域で運営されることが多く、地域の意向をより反映しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・無償で利用が可能。 ・行先が限定される可能性がある。
事業性 （運営者）	<ul style="list-style-type: none"> ・運行ルートがないため、さまざまな目的地への移動をカバーできる。 ・専用車両 2 台体制で増台は見込めないため、目的地の方向性が違うと拾いきれない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅待ちタクシーを活用するため、専用車両を用意する必要がない。 ・営業所が町内にないため、移動距離が長くなる。 ・車両が小さく通学利用に不向き。 	<ul style="list-style-type: none"> ・オンデマンドバス車両を活用できる。 ・予約受付の負担が減少する。 ・需要がなくても運行するため、空移動が発生する可能性がある。 ・ルートが決まっているため、限られた利用になりかねない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域で公共交通を支える意識が根付く。 ・自家用有償運送であるため、地域の支援がなければ成り立たない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路運送法の規制対象外になるため、安全面、人材面、財政面等で市町村が運行の責任を負う。 ・他の交通機関との競合区間では運送できない。 ・無償であるため、何らかの財政確保策を講じる必要がある。
採算性 （運行経費）	<ul style="list-style-type: none"> ・予約システムの運用と合わせ、約 3,000 万円で、負担が大きい。 ・持続可能性や収支率の改善からも費用対効果の高い運行システムを模索する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行実績に基づき費用を算定。 ・オンデマンドバスと同程度の利用者数想定の場合は、検討案③と合わせて、現状と同程度の費用負担が必要。 ・利用想定は、最低で 4 割程度になると見込まれるため、オンデマンドバスの 1/5 程度に減る可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現行のオンデマンドバスの半額程度と試算。 ・運転手の時間拘束が基準であるため、利用者数に関係なく経費が発生。 		
評価	<ul style="list-style-type: none"> ・費用面で負担が大きいですが、町内全体の移動をカバーし、新運行システム導入への負担感がなく、現行サービス水準を維持できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域をターゲットに優先度の高い運行に絞ることになる。その分、利用者の減少とともに、費用も低減されるが、限定的な利用になることから、現行のサービス水準より低下する可能性が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民のニーズ設定に合わせた運行ダイヤが組みにくく、空輸送となりかねないため、サービス面や費用面の両面において、サービス水準が低下する可能性が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・行政が運行主体ではなく、地域の人たちが主体となり、地域の生活の足を守る取組であるため、地域住民の支えあいとなる合意形成が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・財政や人材を確保する手段を検討する必要があるとともに、既存の公共交通と競合できないため、運行に制約が多く、現行のオンデマンドバスのような全体をカバーすることができない。
	◎	○	△	×	×