

## デマンド交通運行計画概要（案） 【デマンド交通の導入に向けて】

平成22年7月13日  
阿見町地域公共交通活性化協議会

### 阿見町の公共交通課題と整備の考え方①

#### ▶ H20～21年度の調査内容

※ 連携計画策定において、アンケート調査や  
コミバス等社会実験運行(以下「コミバス等実験」という)  
を実施した。詳細は下記のとおり

	調査内容	配布数	回収数	回収率(%)
町民アンケート(H20)	交通行動の現況等	3952	1521	38
利用者分科会(H20～21) (町民代表等27名)	計画立案全般の 意見集約			
コミバス等実験利用者調査 (H21)	利用実態 利用意向	129	104	81
コミバス等実験沿線居住者 アンケート(H21)	利用実態 利用意向	719	232	32
病院通院者アンケート(H21)	交通実態調査	639	171	27

## 阿見町の公共交通課題と整備の考え方②

### (1) 幹線バス路線の利用を促進

- マイカー利用者(送迎含む)の転換を促す、利便性の高い公共交通を提供
- 路線バスによる通学手段の確保

### (2) 地区内の短距離移動を支える交通手段の整備

- 居住密度の高い地区を中心に、近距離重視のサービスを提供

### (3) 交通不便地域の改善

- 家族送迎が利用できる多くの人を除いた、移動手段のない人のためのサービスを実施
- 移動手段がないことで外出が十分にできていない人々の、外出頻度の向上をめざす
- 現在の福祉巡回バスは、H22年度末で運行終了するので、代替の公共交通整備が必要である

## 阿見町の公共交通課題 – 当面の対応

### (1) 幹線バス路線の利用を促進

- バス事業者中心とした実施が重要
- 利便性を高めるための公的財源の導入は厳しい状況
- 今後の町民の意識の変革に期待(モビリティマネジメントの活用)

### (2) 地区内の短距離移動を支える交通手段の整備

- 平成21年度に実施したコミバス等実験において、車を利用しない人は、徒歩・自転車等での移動が比較的多いことが確認できた
- 徒歩や自転車で移動ができない人は、全体的には少ない状況であるが、こういった移動困難者は、自宅のすぐ近くで乗降できることが必要なため、定時定路線型(コミバス)でのサービスは向いていない

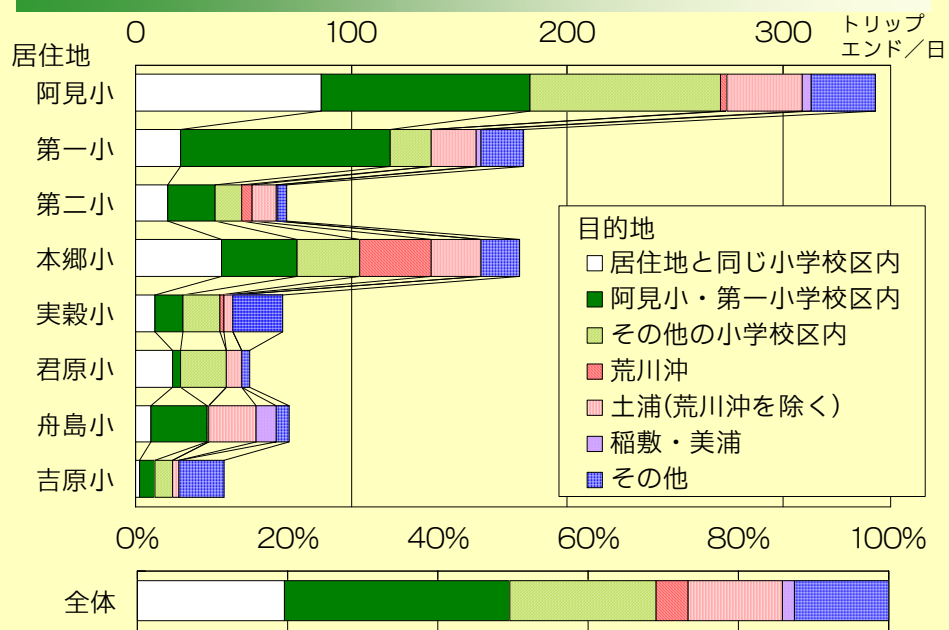
### (3) 交通不便地域の改善

- 需要の空間分布の分析やコミバス等実験の結果から、町内全域⇄中心部の運行で改善効果が期待できることがわかった
- コミバス等実験の沿線よりも、さらに需要密度が低い地域を対象とするため、**デマンド運行**の検討が必要
- 上記(2)の需要にも対応する

## 対象需要の空間分布の分析①

- マイカーが利用できない潜在的需要者と考えられる交通
  - (1) 65歳以上の高齢者で、徒歩または自転車のみを使って、小学校区の外への移動
  - (2) 路線バスや福祉巡回バスを利用しての移動
  - (3) タクシーを利用しての移動
  - (4) 家族送迎による移動

## 対象需要の空間分布② – 潜在需要の集計結果

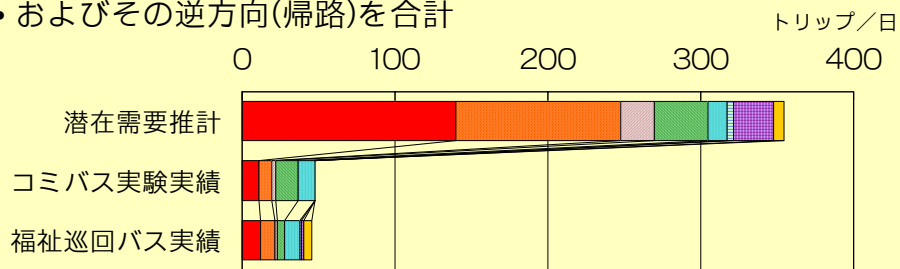


### 対象需要の空間分布③ – 運行範囲の考え方

- 小学校区外への移動のうち約4割が阿見小学校区、第一小学校区の範囲を目的地としている
  - 町内全域とこれら中心部をつなぐことが効果的
  - デマンド運行を検討する

### 対象需要の空間分布④ – 実績との比較

- 阿見小・第一小学校区を目的地とする移動を  
出発地別に集計
- およびその逆方向(帰路)を合計



居住地側の小学校区

- 阿見小 ■ 第一小 ■ 第二小 ■ 本郷小 ■ 実穀小 ■ 君原小 ■ 舟島小 ■ 吉原小

- 実績では、阿見小学校・第一小学校区の中および相互の移動が概ね全体の半分を、それ以外の地区が残り半分を占めている

## 想定する需要の規模

### ▶H21コミバス実験（無料）をベースにすると

※実績：47.4人／日（B,Cルート）

※バス停300m圏で全人口の約4割をカバー

→単純に町内全域に拡大すると、約130人／日

※有料化の影響

→利用者が割高に感じる運賃なら、利用量は小さくなる

### ▶目安として、50～100人／日

※車両は10人乗り程度のワゴン車を導入する

※運行車両台数は2～4台で対応する

※運行当初1年間は2台で実施し、利用状況や費用対効果を検証しながら増車を検討する

※台数を減らすには、利用できる対象者を絞ることが望ましい

## デマンド運行の特徴

### ▶利用者の居るところだけを運行する

◎ ドアツードアまたは、バス停のような乗降場所を細かく設定できる

○ 少ない台数で広い範囲をカバーできる

△ 利用するためには、電話などで予約する必要がある

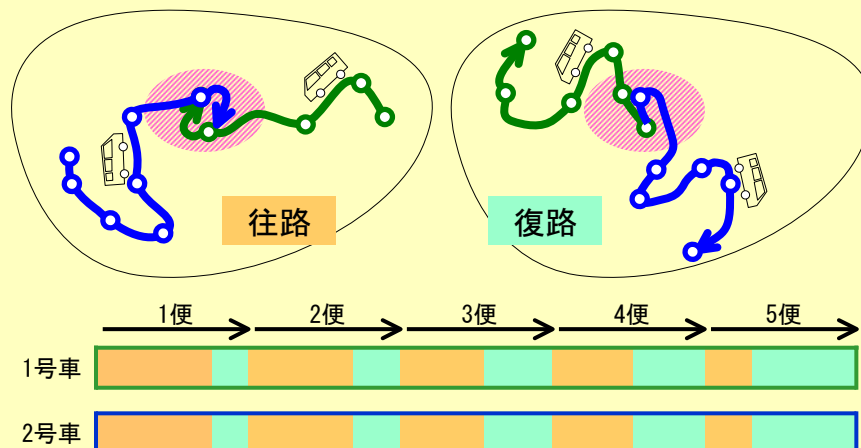
× 利用が集中する時間帯では、希望の時間に利用できない場合がある

## デマンド運行の検討項目の考え方①

- 対象者 町民で利用登録を行った者
- 運賃
  - ※ 既存のバスとタクシーの中間で設定
  - ※ 移動距離にかかわらず一律とする
- 運行範囲・時間帯
  - ※ 町内全域を対象とする
  - ※ 昼間の買物・通院等を中心に運行時間帯を設定する(8時台から16時台を想定)
- 便ごとの運行方法
  - ※ 町内周辺地区から中央地区に向けて運行し、続けて、その逆を運行する
  - ※ 町内周辺地区から他の周辺地区へ行く場合には、一度中央地区を経由する(予約状況により、乗換えの要・不要の場合が生じる)
- 運行開始時期 平成23年2~3月

## デマンド運行の検討項目の考え方②

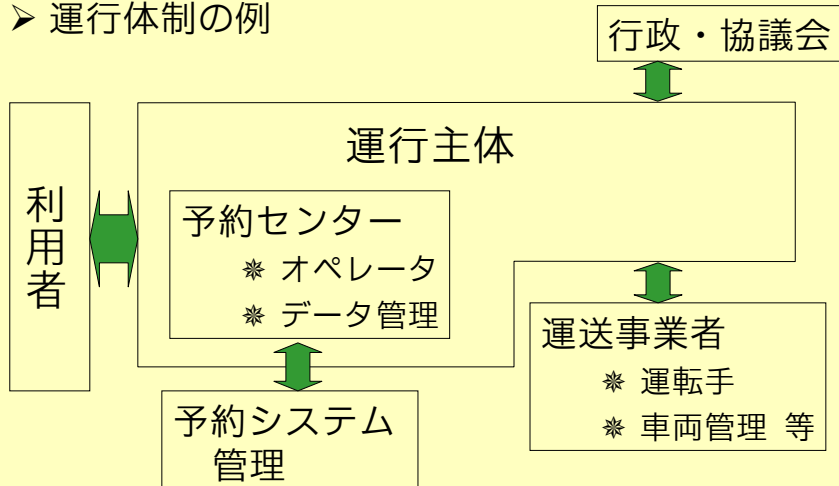
- 便ごとの運行方法の例



- 利用の多い方向は、回らなければならない乗降場所が多くなるので、時間がかかる

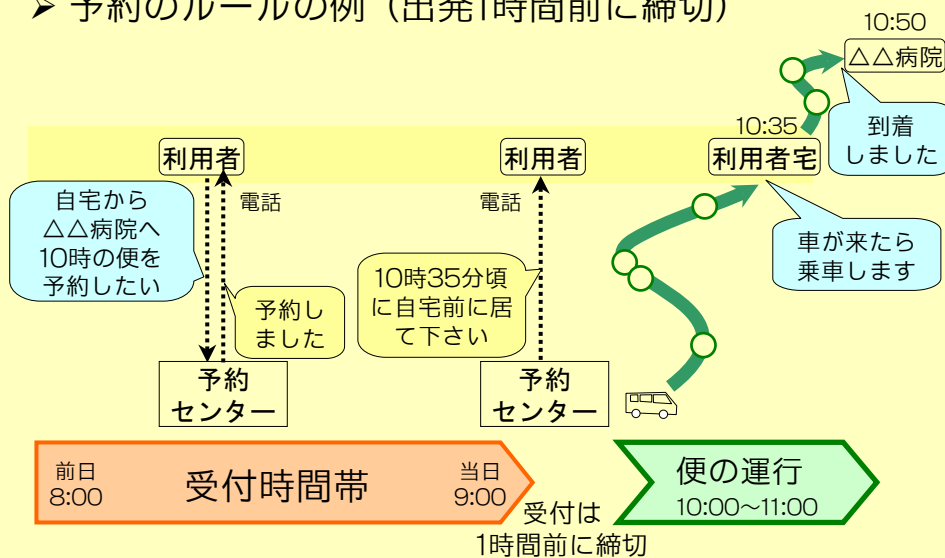
### デマンド運行の検討項目の考え方③

➤ 運行体制の例



### デマンド運行の検討項目の考え方④

➤ 予約のルール例（出発1時間前に締切）



## デマンド運行の検討項目の考え方⑤

- 予約のルール：詳細の要検討事項 の例
  - ※ 各戸ごとの乗車場所の決め方
  - ※ キャンセルの取り扱い
  - ※ 乗車予定時刻通知の精度
    - はやめに到着すれば、予告時刻まで他の乗客を乗せたまま待機する場合もある
  - ※ 予約が一杯のときの対応