

オンデマンド交通の現状と課題

(第9回オンデマンド交通カンファレンス)

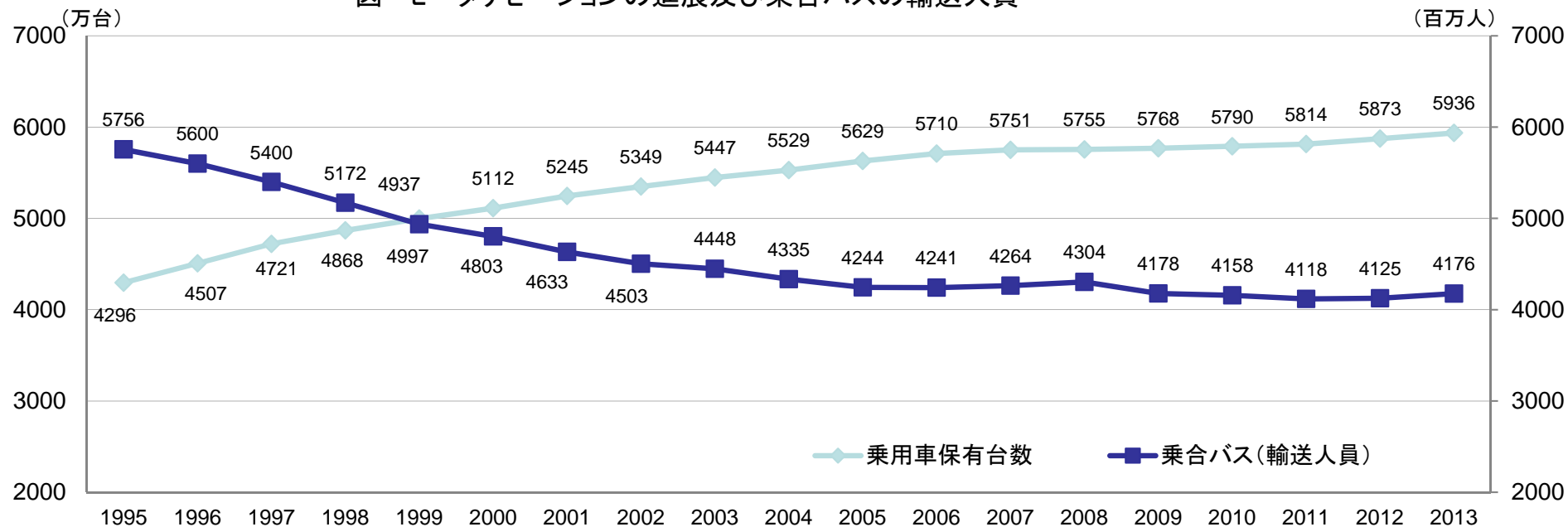
関東運輸局交通政策部

1. 超高齢社会が到来し、右肩下がりだったバスの利用者が増加に転じているように、地域における公共交通の役割は大きくなっています。
2. そうした中、公共交通には、高齢者をはじめとする利用者のニーズに対応したサービスを的確に提供する柔軟性が求められています。
3. オンデマンド交通は、多様なサービスを提供できる柔軟性に優れた交通手段であり、住民の期待が高まっています。
4. その一方で、いくつかの特性もあるため地域の状況をよく見極めた上で導入する必要があります。また、既存の公共交通との役割分担と連携にも十分配慮する必要があります。
5. こうした課題を解決しつつオンデマンド交通を導入することも含め、地域の自治体と住民が一体となって、より使いやすく持続可能な公共交通を実現することが期待されており、国も地域の取り組みを積極的に支援します。（「がんばる地域応援プロジェクト」）

最初に、地域公共交通の現状から説明いたします。

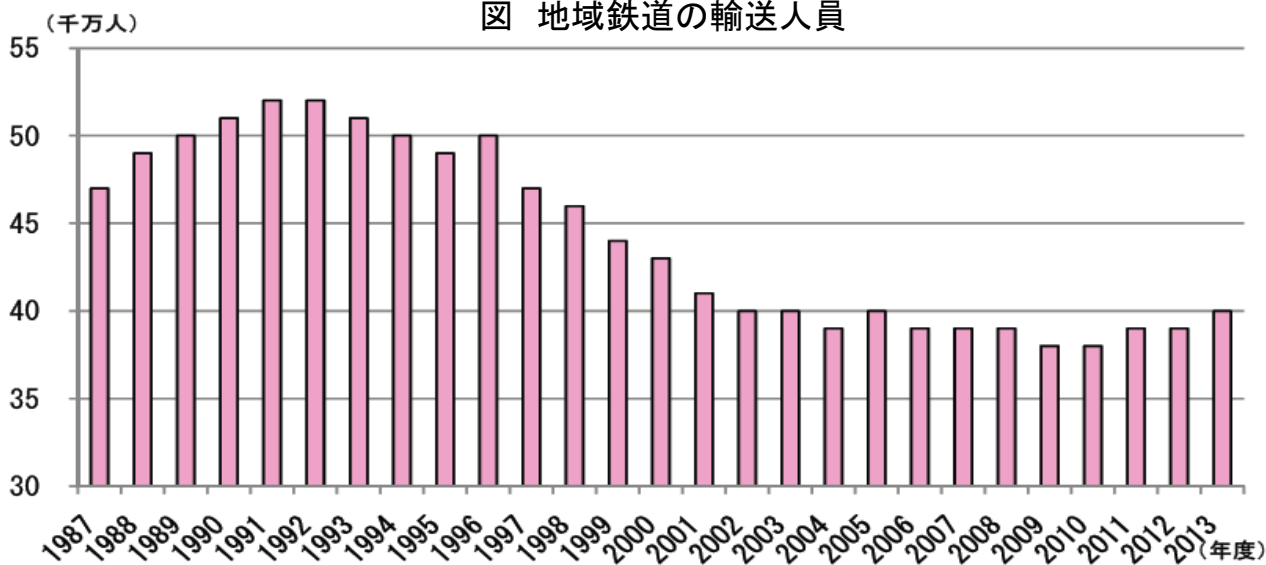
地域の公共交通を支えるバスや地方鉄道は、長らく利用者の減少が続き、右肩下がりの産業と言われてきました。

図 モータリゼーションの進展及び乗合バスの輸送人員



出典:「交通経済統計要覧」
「自動車検査登録情報協会公表資料」

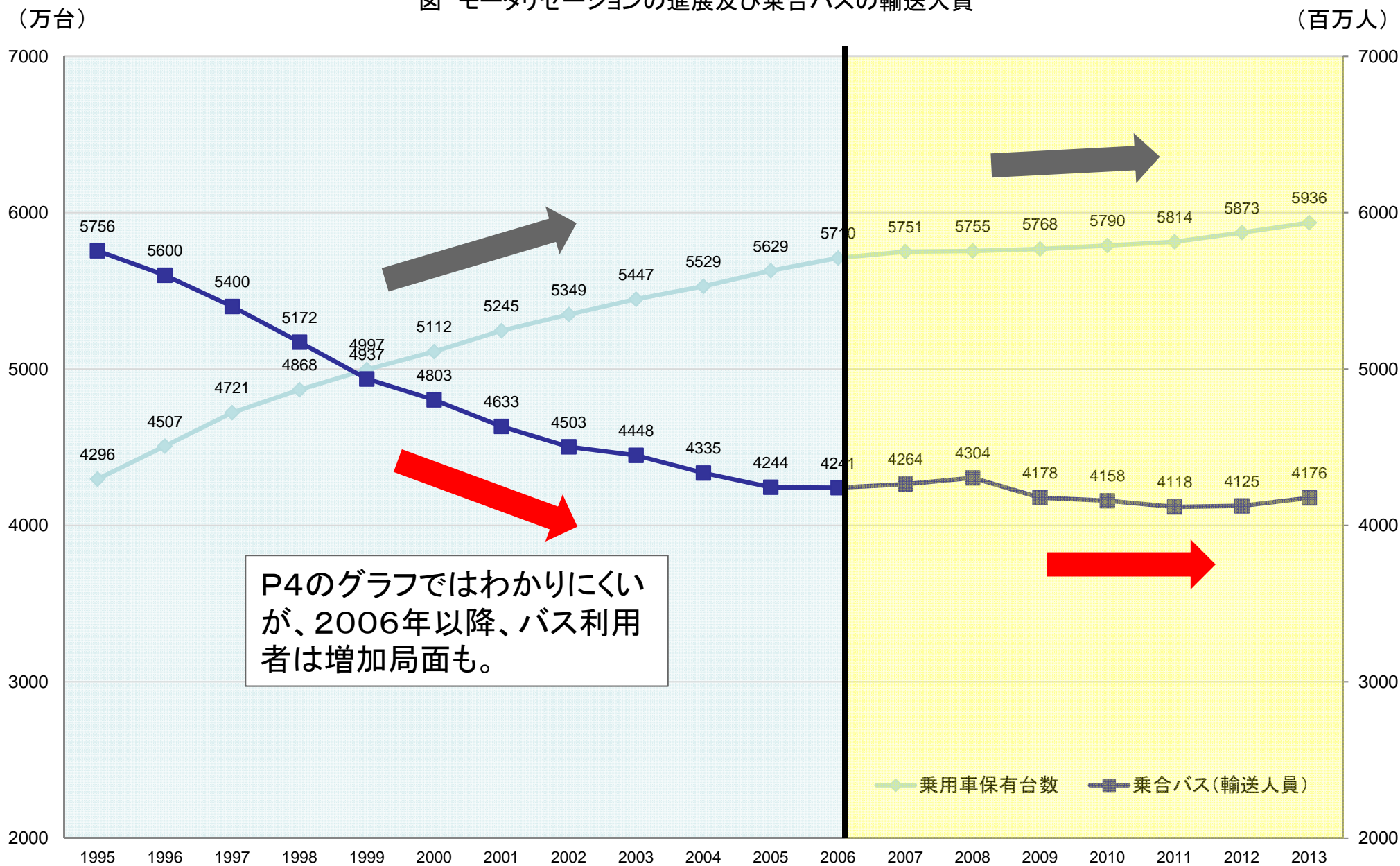
図 地域鉄道の輸送人員



出典: 交通政策白書

ところがよく見ると、平成18年度以降、必ずしも右肩下がりに一辺倒といえない状況にあります。

図 モータリゼーションの進展及び乗合バスの輸送人員



東京50キロ圏外のマイカー所有者の多くは、公共交通に無縁でしたが、そこにも変化が現れています。

関東では公共交通の利用状況が変化

50km圏の内外ともに公共交通を利用する人が増加。また、マイカーがあっても公共交通を利用する人が増加。

図 公共交通の利用状況

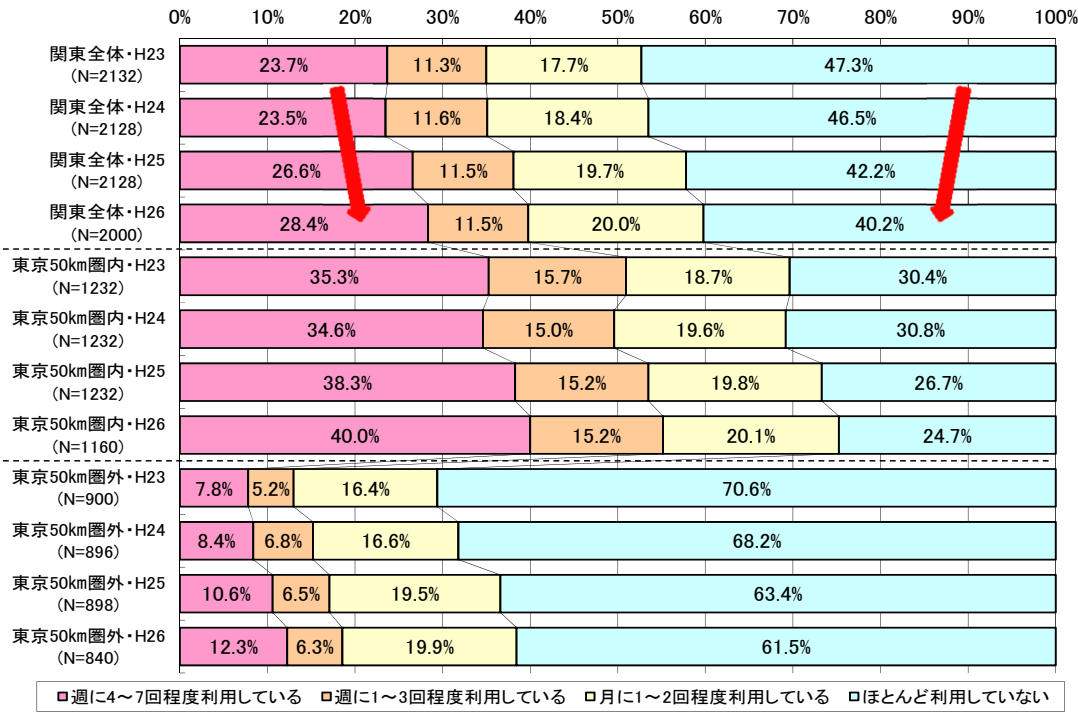


図 自家用車の保有状況

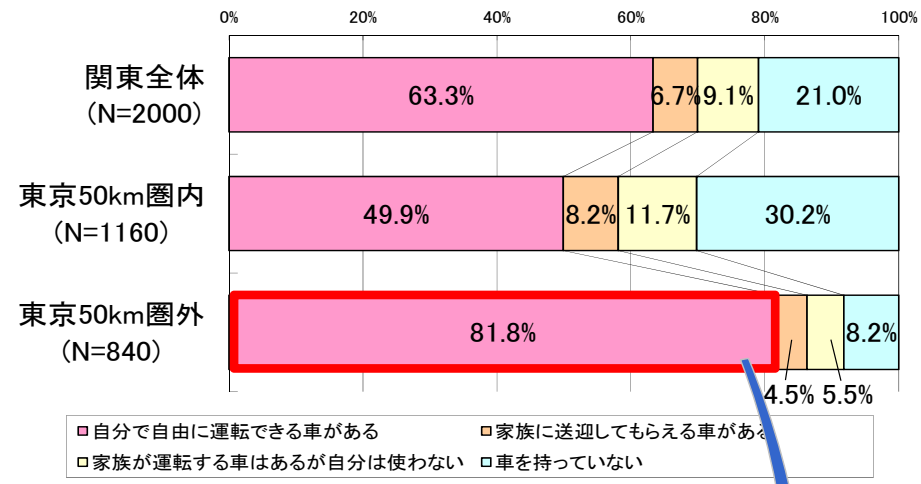
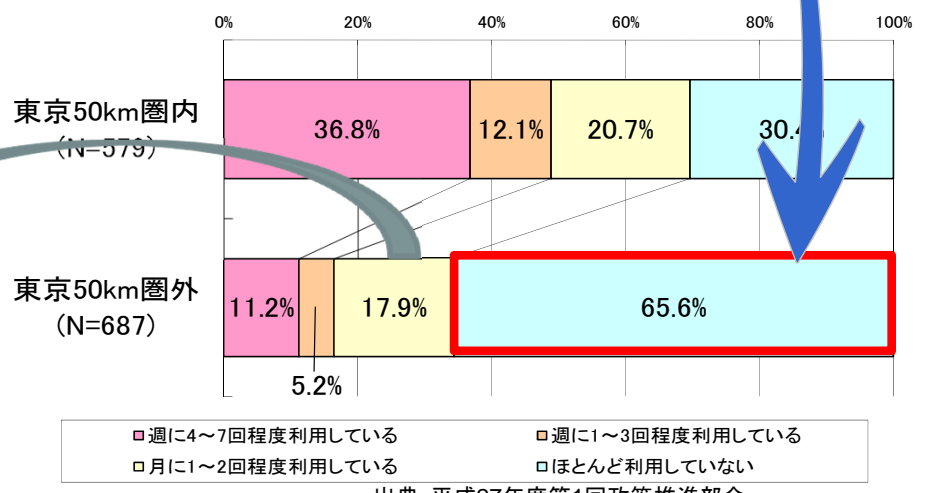


図 公共交通の利用状況
【「自分で自由に運転できる車がある」と回答した人】



	H21	H22	H23	H24	H25	H26
週に4~7回程度利用している	6.8%	7.9%	6.5%	6.7%	8.9%	11.2%
週に1~3回程度利用している	4.3%	3.1%	3.9%	4.8%	4.7%	5.2%
月に1~2回程度利用している	15.5%	16.0%	14.7%	15.7%	18.1%	17.9%
ほとんど利用していない	73.3%	73.0%	74.9%	72.8%	68.3%	65.6%

モータリゼーションが進んだ北関東でも公共交通の利用機会が増加。マイカーをもっていて公共交通を利用する人が増加している。

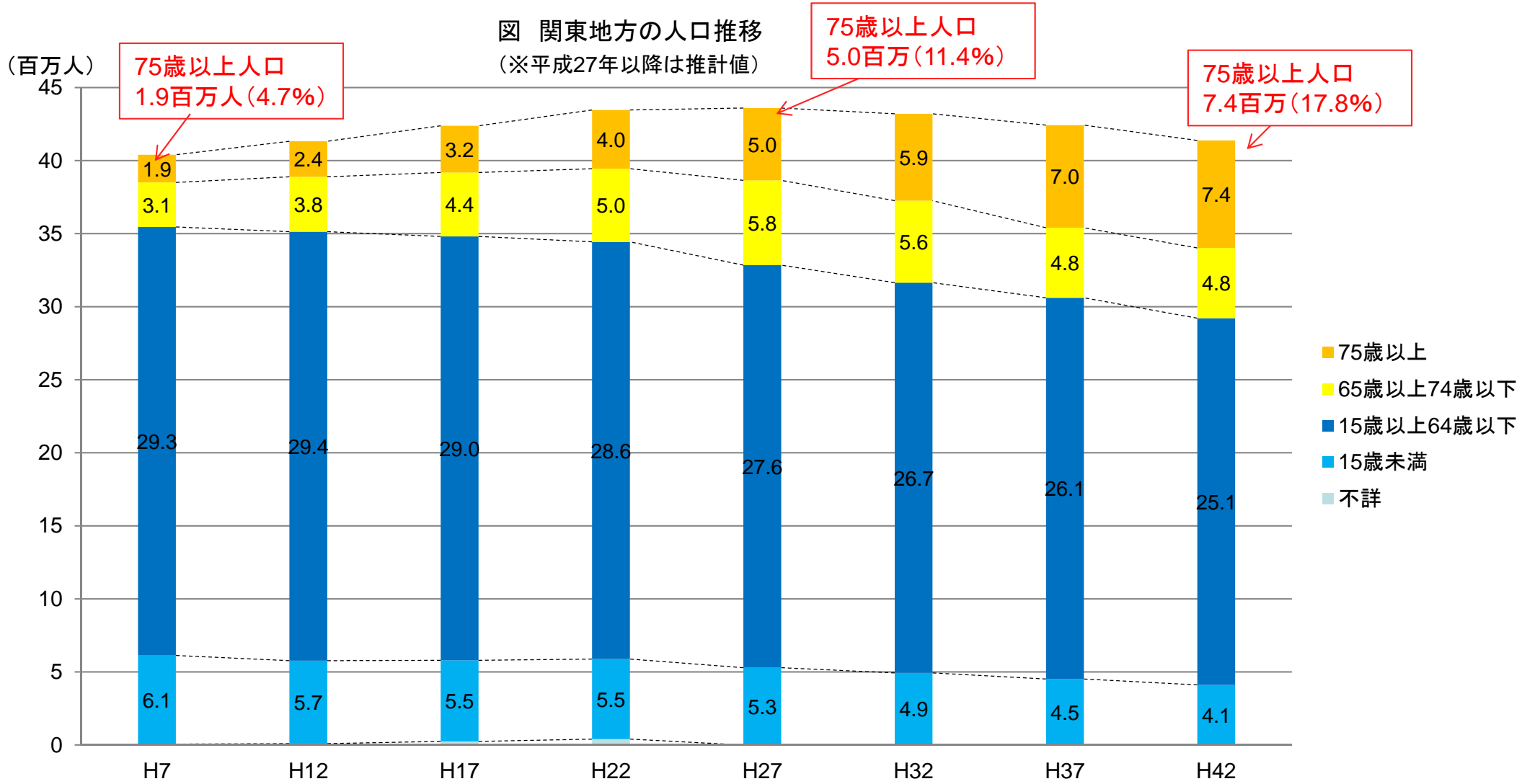
出典：平成27年度第1回政策推進部会

公共交通は、サラリーマンや学生の通勤・通学の足だけでなく、高齢者の生活や通院の足としての役割が大きくなっています。

そして、高齢者、とりわけ公共交通に頼らなくてはならない75歳以上の後期高齢者が、今後ますます増加します。

後期高齢者の増加

平成42年には、平成27年比で75歳以上の高齢者は約240万人 (cf.名古屋市人口約228万人) 増加する見込みであり、人口に占める割合も11.4%から17.8%に増加する見込み。



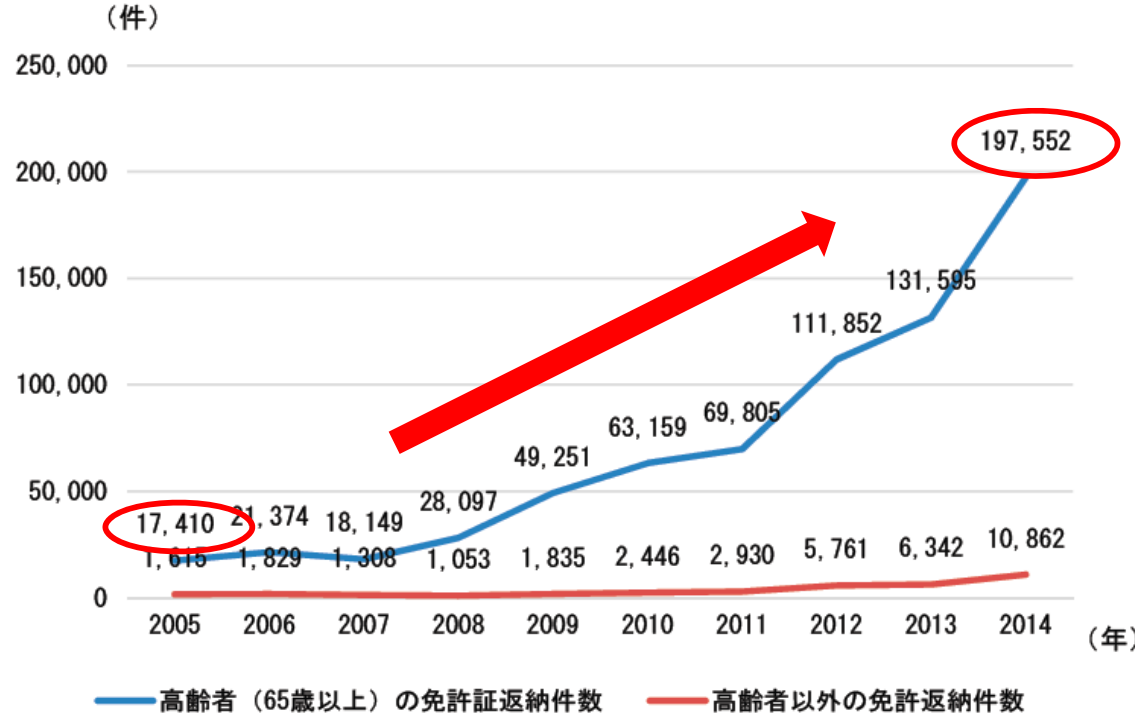
出典:「国勢調査」、「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)

公共交通の(潜在的)利用者である後期高齢者が今後大幅に増加。公共交通を維持するだけでなく、利用しやすいサービスを提供していくことが必要。

免許を保有しない高齢者の増加

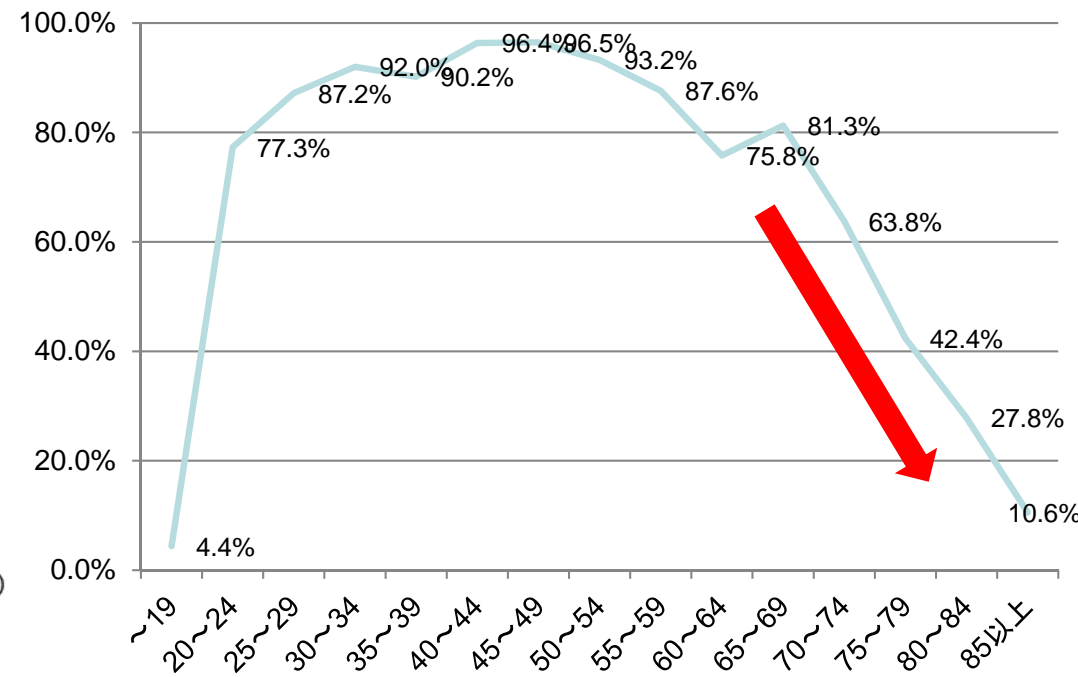
高齢者の運転事故の増加等を背景として、平成26年の高齢者の運転免許証返納件数は、平成17年比約11倍の約20万件。関東地方においても今後益々増加することが予想。

図 運転免許証返納件数の推移



出典：平成27年版交通政策白書

図 運転免許証保有率（年齢別）＜平成26年＞



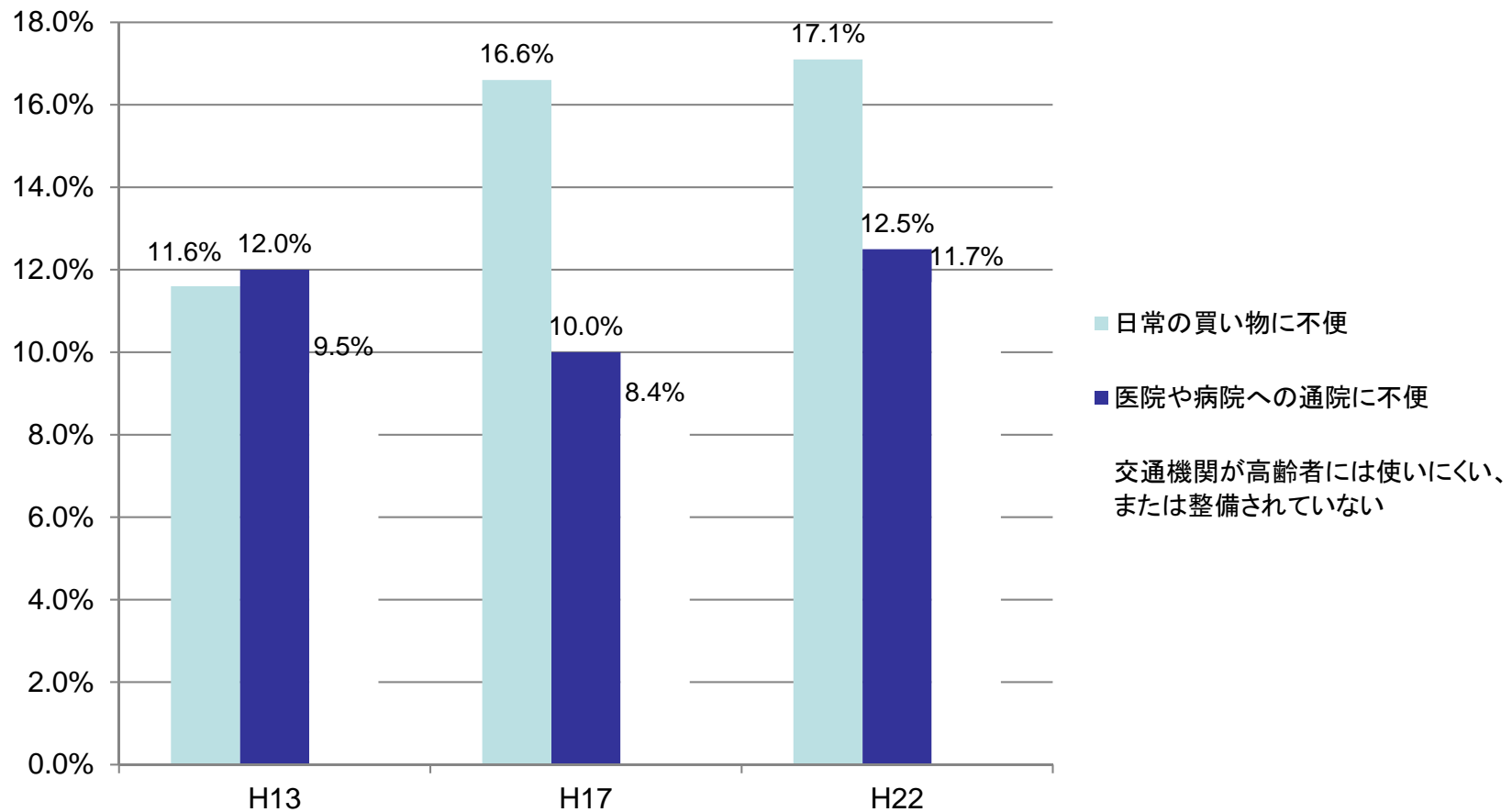
出典：「平成26年運転免許統計」（警察庁）、「人口推計（平成25年10月1日現在）」（総務省）

道路交通法の一部を改正する法律（平成27年法律第40号）により、75歳以上の高齢者に対する臨時的認知機能検査制度が導入され、認知機能検査において認知症のおそれがあると認められた者（平成25年中では受検者全体の2.4%）に対し、その者の違反状況にかかわらず、臨時に適性検査等を実施し、医師の診断で認知症と分かれば免許の停止・取消が可能となった（公布後2年以内施行）

70歳以降の年代の免許保有率は、近年高まりつつあるものの、70歳未満の年代に比して低いこと、さらに道路交通法の改正を受けて、今後、免許返納は益々増加すると予想され、公共交通の役割が格段に高まる。11

地域の不便な点として、「日常の買い物に不便」等移動に関する問題が上位となっている。
平成22年の65歳以上の高齢者人口は関東管内で約903万人であり、150万人以上の高齢者が日常の買い物に不便を感じていると推計される。今後、高齢者人口の増加に伴い、更に増加する可能性が高い。

図 地域の不便な点



出典：平成22年度「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果」(内閣府)

地域のニーズの面からも公共交通の必要性は今後益々増加

このように、地域における公共交通の役割は大きくなっています。

その一方で、いくつかの課題を抱えており、地域の公共交通に携わる皆様にも知っていただきたいので、簡単にお話します。

労働力不足の問題は待ったなしの状況

- ▶ バス運転者の女性比率は**わずか1.4%程度**であり、**女性は殆ど皆無**と**いい状況**。
- ▶ 平均年齢が高いだけでなく、**40歳未満の若いバス運転者が少ない**ことが問題。例えば、40歳未満の割合は全体の1/5にとどまる。
- ▶ バス運転者の労働時間は全産業と比較して**約2割長い**一方で、年間所得は**約1割弱低い**。



⇒ 労働条件が悪く、**女性や若者の新規就労が少ない**中で、既に就労している**中高年男性が運転者を続けて業界を支えている**という状態。

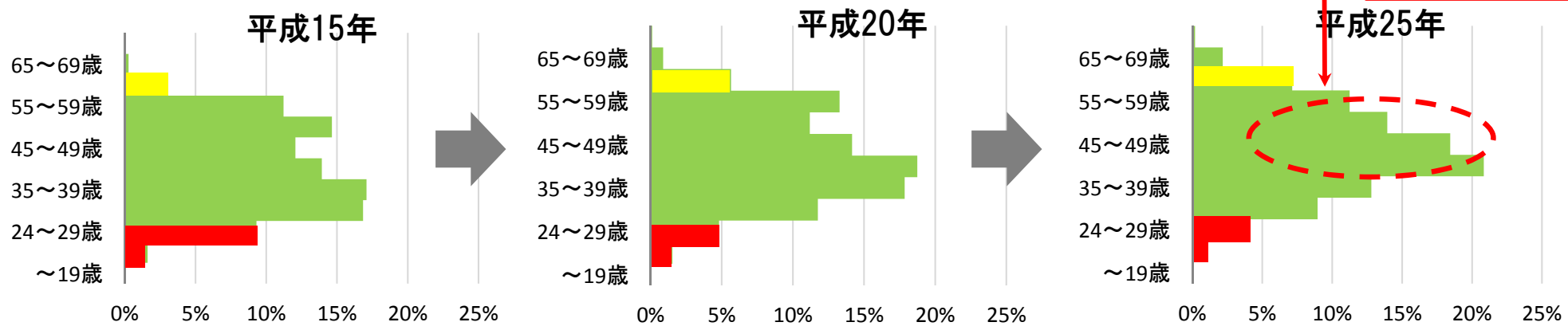
⇒ こうした状態が続けば、**現役世代が引退した後、深刻な労働力不足**に陥るおそれ。

		バス	全産業平均
就業構造	運転者・整備要員数	※C 13万人	-
	(女性比率)	※C 1.4%	※A 42.8%
	平均年齢	※B 48.3歳	※B 42.0歳
	労働時間	※B 209時間	※B 177時間
	年間所得額	※B 440万円	※B 469万円

【要因】

- 深夜・早朝や休日などの**不規則**な就業形態
- 長距離バスの**長時間**拘束
- 賃金低下**による魅力低下
- 大型・中型・二種免許取得に運転経歴が必要なため、高校新卒者よりも即戦力となる**中途採用を重視**
- 経営者が女性・若者を労働力とみておらず、**リクルート・労働環境の整備を怠ってきた**こと

バス運転者



バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会

「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」では、人口減少・高齢化の進展、雇用環境の改善等を背景とするバスの運転者不足の現状を踏まえた「運転者の安定的な確保及び育成」に向けた課題及び対策をとりまとめた。

バス事業者及び事業者団体の取り組み

志望・採用者の減少への対応

若年・壮年男性向けの対策

- ◎戦略的なリクルート
 - ・募集・採用活動の競争力強化 等
(学校への求人活動・働きかけ・PRの強化等)
- ◎自社養成体制の充実
 - ・自社養成施設の充実
 - ・高校新卒者に対する「バックヤード」業務の整備・充実 等
- ◎若年層向けPRの強化
 - ・バス事業の強み(社会におけるブランド力等)の積極活用 等
- ◎大型二種免許の取得環境の改善
 - ・免許取得助成制度の充実
 - ・養成施設の共用化 等
- ◎健康な高齢者の活用の促進
- ◎募集活動等の共同化の推進
- ◎バス事業やバス運転者のイメージアップ
 - ・イベント開催、メディア・エンターテイメント(映画・ミュージカル等)を通じたPR 等

女性向けの対策

- ◎女性の職業としての定着の推進
 - ・女性が働きやすい事業部門(路線バス)の絞り込み 等
- ◎女性運転者のための勤務体系・社内インフラの整備・充実
 - ・女性目線の徹底による施設・設備・勤務体系の全面見直し 等
- ◎女性向けPRの強化
 - ・現役女性運転者のアピール 等
- ◎大型二種免許の取得環境の改善(再掲)
- ◎募集活動等の共同化の推進(再掲)
- ◎バス事業やバス運転者のイメージアップ(再掲)

離職率の高止まりへの対応

待遇改善の対策

- ◎労働条件の改善
 - ・経営改善による賃金の向上
 - ・安全運行・労働時間等の基準の遵守徹底
 - ・運転者の運用の合理化・効率化 等
- ◎キャリアパスの多様化・多重化
 - ・管理部門との人事交流制度の導入 等
- ◎報償制度の活用
 - ・優良運転者に対する「表彰制度」の導入 等

意欲や士気の向上等の対策

- ◎対利用者や社内コミュニケーションの活性化
- ◎従業員満足度の向上
 - ・従業員満足度(ES)指標の導入
 - ・「バスドライバー甲子園」の開催 等

国の支援

先進的な取り組みに対する支援
・効果的な取り組みのガイドライン化

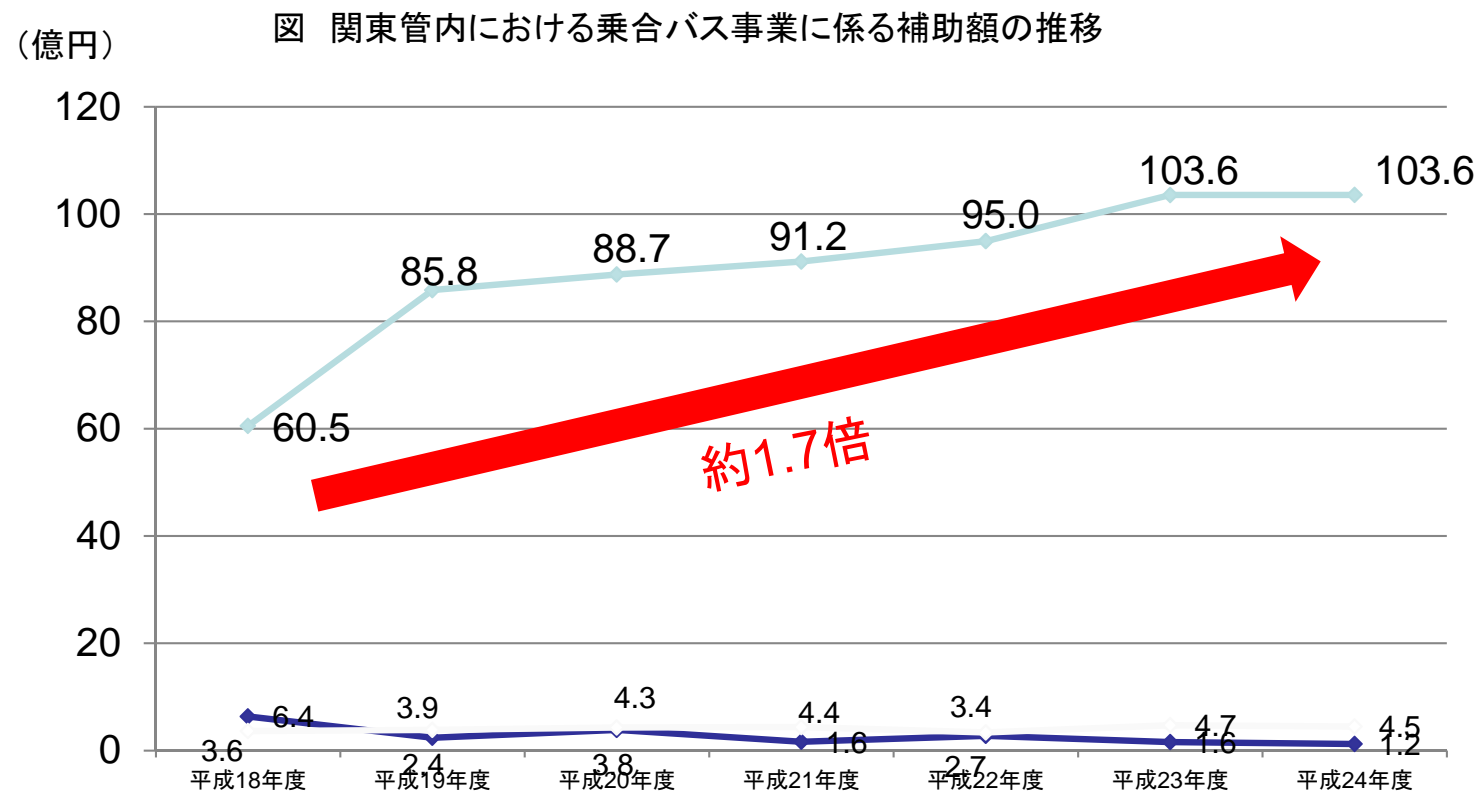
優良事例の「見える化」とPR活動の展開
・優良事例の表彰制度、リレーシンポジウムの開催

地方運輸局等への相談窓口の設置

地域毎の官民学連携体制の推進

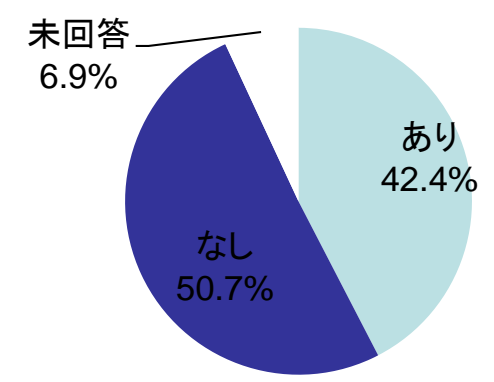
乗合バス事業への補助の拡大

- ◆ 地域住民のモビリティ確保のため自治体が補助金を支出しているが、その負担が年々増加。
- ◆ 一方、コミュニティバスと路線バスに競合があるという声も4割以上あり、非効率になっている可能性。



出典：日本バス協会「日本のバス事業」

図 コミュニティバスと路線バスとの競合の有無

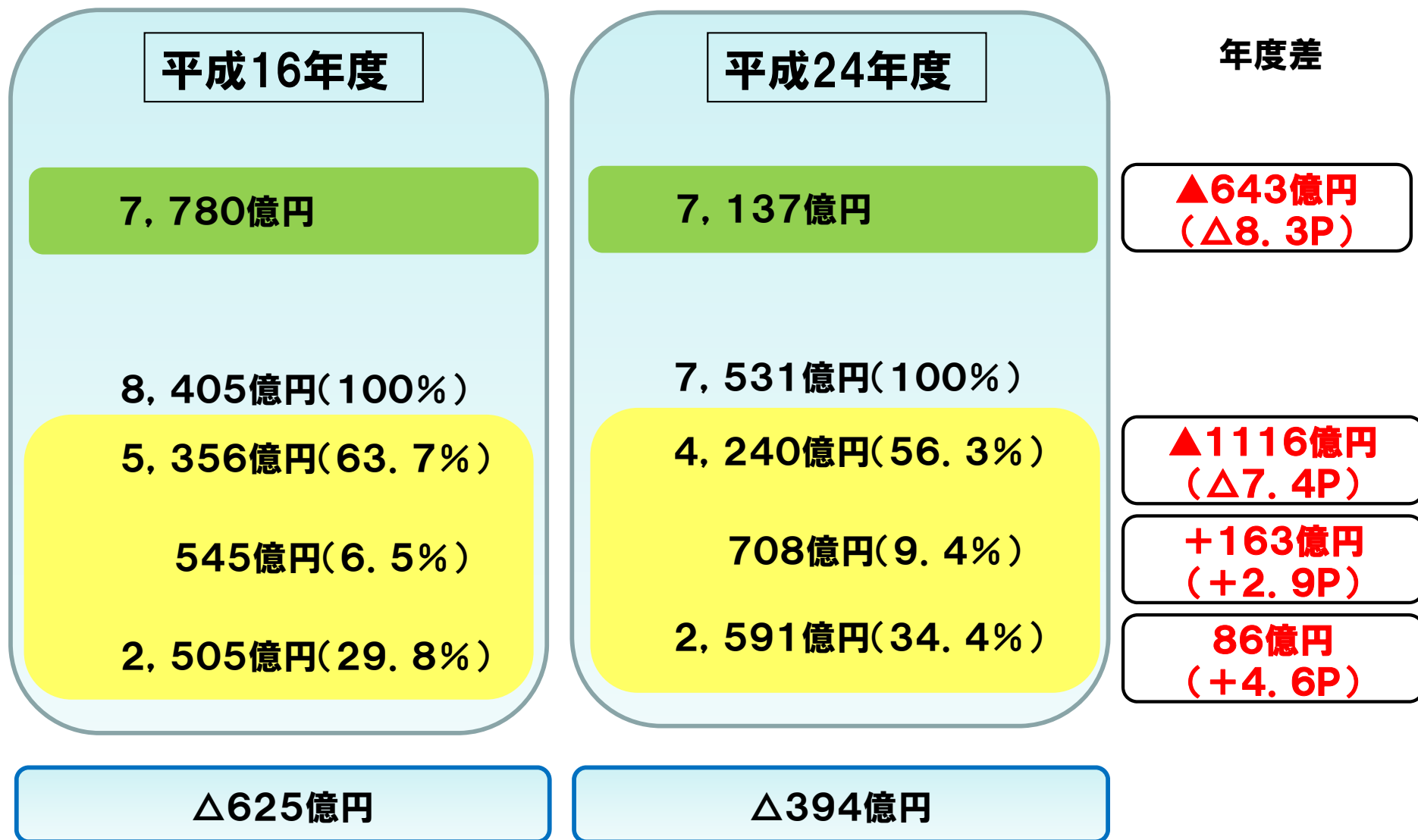


出典：社団法人日本バス協会「バスネットワークの実態分析調査報告書」(平成23年)

コミュバスと既存バスネットワークの整理が必要なケースも

乗合バス事業における収支構成の変化（全国）

○路線バスの収支は厳しく、運送収入の減収や燃料油脂費・その他経費の増加に対し、人件費削減で対応してきた

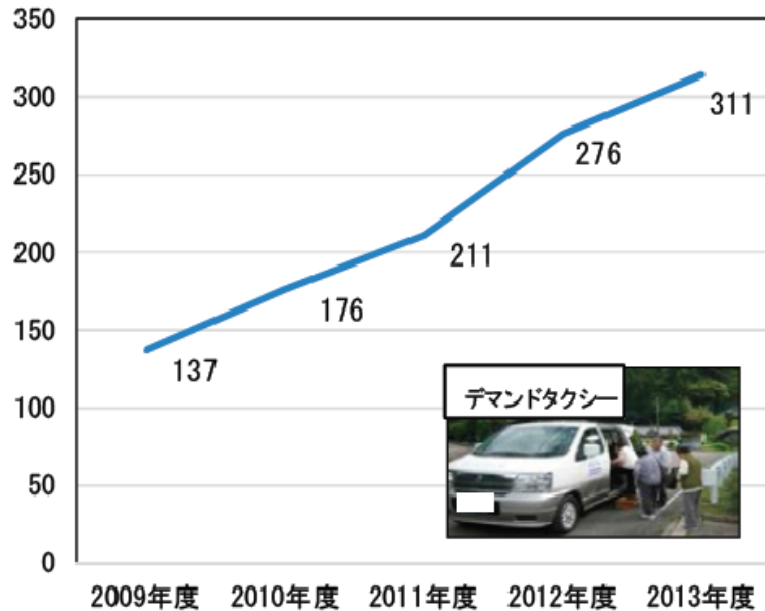


公共交通の重要性を見てきたので、次に、公共交通におけるオンデマンド交通の可能性を見ていきます。

オンデマンド交通は、ドアツードアサービス、希望する時間に利用可能といったように、柔軟性に優れた交通手段であり、特に、高齢者の期待をみつめています。

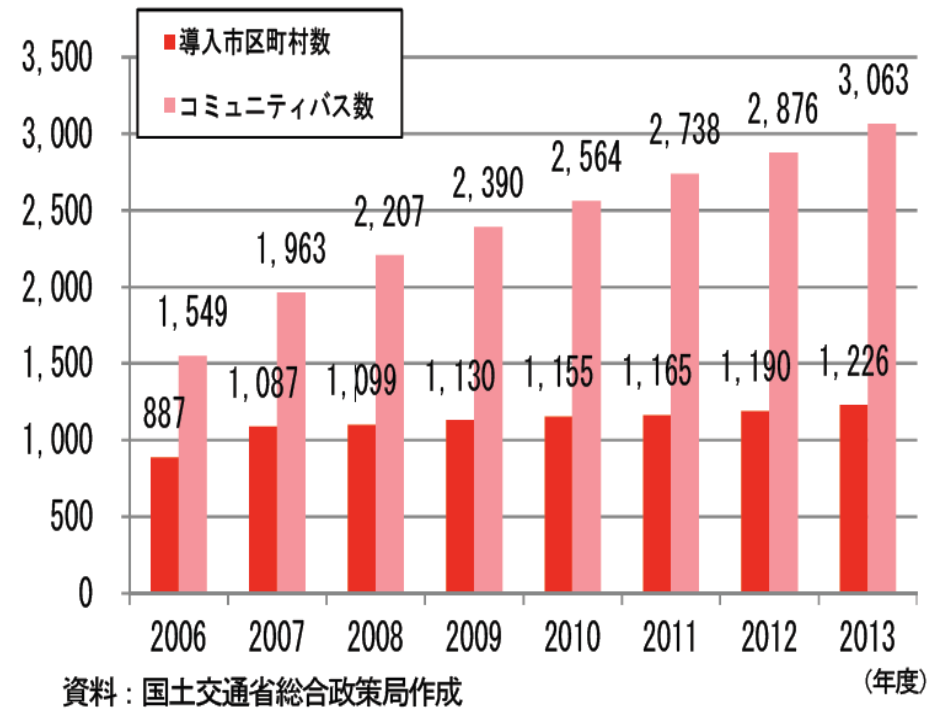
導入が進むオンデマンド交通

乗合タクシーの導入自治体数



注1：乗合タクシー：乗車定員 11 人未満の車両で行う乗合型の旅客運送サービスをいう。
注2：導入市町村数は、団地型・過疎型の運行形態の合計。
資料：国土交通省総合政策局作成

【参考】コミバスの導入自治体数



埼玉県A町の地区懇談会での意見

- ・車を運転できなくなった時のことを考えると、デマンドバスのような交通機関があるとよい。デマンドバスは高齢者の足のほか、農産物を直売所等に運ぶ役割を持たせればよいのではないか。
- ・交通手段の面では、買い物の利便性向上など、生活の質の維持を重視して取り組んでほしい。デマンドバスを通すことを含めて、生活しやすいまちづくりの実現を期待したい。

オンデマンド交通の柔軟性

一言でオンデマンド交通といっても多様な種類と特性のものがあります。

■デマンド型交通分類の視点

- (1) 運行方式(定路線型⇔自由経路型)
- (2) 運行ダイヤ(固定ダイヤ型⇔非固定ダイヤ型)
- (3) 発着地(OD)自由度(着地(発地)固定型⇔着地(発地)非固定型)

(1) 運行方式(定路線型⇔自由経路型)

- ・デマンド型交通を運行方式の視点から見た場合、
 - A) 路線バスやコミバスの多くに採用されている予め定められたルートを実行する「定路線型」、
 - D) 運行エリアは決まっているものの、一般的なタクシー事業のように運行ルートを定めず、需要に応じ、乗降場所の指定も行わない「自由経路ドアツードア型」、
 - これらの中間に位置する運行方式として、
 - B) 需要に応じ予め定められた迂回ルートやエリアへ運行する「迂回ルート・エリアデマンド型」、
 - C) 運行ルートは定めず、予約に応じ予め定められたバス停又はミーティングポイント(以下「バス停等」とする)間を結ぶ「自由経路ミーティングポイント型」
- に分類できます。

	運行方式の特徴 (イメージ) ① 自宅 ② バス停等
A 定路線型	<p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空バス”の解消を図ることができる。</p>
B 迂回ルート・エリアデマンド型	<p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで近い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p>
C 自由経路ミーティングポイント型	<p>運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発着施設を限定する場合が多い。</p>
D 自由経路ドアツードア型	<p>運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発着施設を限定する場合もみられる。</p>

(2) 運行ダイヤ(固定ダイヤ型⇔非固定ダイヤ型)

- ・デマンド型交通を運行ダイヤという視点から見た場合、
 - 1) 路線バスやコミュニティバスのように予め運行ダイヤが定められており、予約があった場合のみ運行する「固定ダイヤ型」、
 - 2) 運行の頻度と主要施設・バス停における概ねの発時刻または着時刻が設定されている「基本ダイヤ型」、
 - 3) 運行時間内であれば、需要に応じ、随時運行する「非固定ダイヤ型」に分類できます。
- ・また、通常は路線定期運行のコミュニティバスが運行していますが、末端部分や利用者が極端に少ない時間帯(曜日)にのみデマンド運行を実施している「固定ダイヤ型」と「非固定ダイヤ型」を組み合わせた「定路線空白時運行」も存在します。

(3) 発着地(OD)自由度(着地(発地)⇔着地(発地)非固定型)

- ・デマンド型交通を発着地(OD)の自由度という視点から見た場合、フィーダー路線としての位置づけにより
 - 1) 着地(発地)が特定のバス停等に限定されている場合、
 - 2) 一般タクシーとの差別化を図るため、着地(発地)が限定されている場合、
 - 3) 着地(発地)が全く限定されていない場合
 など4つの要素の組み合わせにより6つのタイプに分類できます。

	運行時刻設定の特徴
1 固定ダイヤ型	予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行
2 基本ダイヤ型	運行の頻度と主要施設やバス停等における概ね発時刻、着時刻のみが設定されており、予約に応じ運行
3 非固定ダイヤ型	運行時間内であれば、需要に応じ、随時運行

	発着地(OD)自由度の特徴 (自宅から出かける場合)
BB : バス停等 (BusStop) ⇔バス停等 (BusStop)	予め設置されている全バス停等での発着が可能なタイプ
BF : バス停等 (BusStop) ⇔着地固定 (Fix)	発地(自宅)は全バス停等の利用が可能であるが、着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ
BT : バス停等 (BusStop) ⇔乗り継ぎ施設 (Transfer)	発地(自宅)は全バス停等の利用が可能であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ
DT : ドア (自宅・施設) (Door) ⇔乗り継ぎ施設 (Transfer)	発地は利用者の自宅(玄関口)や特定の施設であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ
DF : ドア (自宅・施設) (Door) ⇔着地固定 (Fix)	発地は利用者の自宅(玄関口)や特定の施設であるが、着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ
DD : ドア (自宅・施設) (Door) ⇔ドア (自宅・施設) 直行型 (Door)	発地着地とも制限が無く、自宅(玄関口)や特定の施設から目的施設(玄関口)まで移動できるタイプ

オンデマンド交通は、柔軟性に優れた交通手段である一方、いくつかの特性があるため、地域の状況をよく見極めた上で、ニーズに適合する形で導入する必要があります。

また、既存の公共交通との役割分担と連携などにも配慮する必要があります。

オンデマンド交通の特性を踏まえて、上手く活用すれば、利便性の高い公共交通の実現に近づきます。

オンデマンド交通を上手く使う

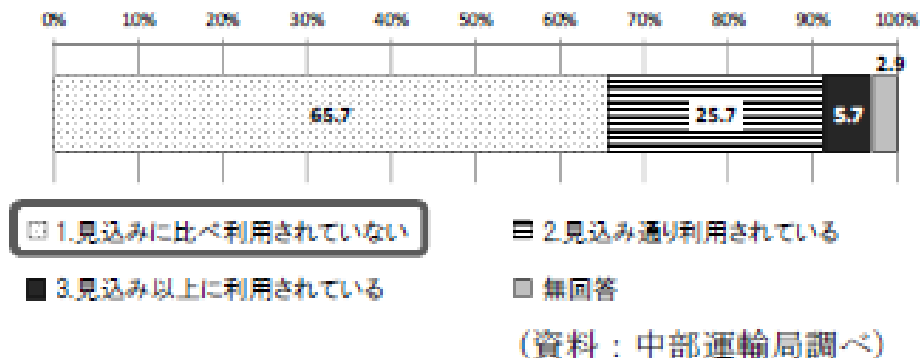
(1) 移動需要特性からみたデマンド型交通導入の妥当性 ～デマンド型交通は地域の移動需要特性にあっているのか～

▶ 路線定期型交通に替えてデマンド型交通を導入したケースの約33%は、利用者転換率が50%未満となっています。また、公共交通空白地域における新たな交通手段としてデマンド型交通を導入したケースの約66%は見込みに比べ利用されていない状況にあり、移動需要特性に照らして、デマンド型交通が適切な移動手段ではなかったことが伺えます。

表8 路線定期型交通のデマンド型交通への転換割合

	デマンド型交通への 転換割合	
25%未満	0	(0.0%)
25%以上50%未満	4	(33.3%)
50%以上75%未満	7	(58.3%)
75%以上	1	(8.3%)
計	12	(100.0%)

図6 公共交通空白地域における新たな交通手段として導入した場合のデマンド型交通の利用状況



- ・オンデマンド交通の導入にあたっては、地域の移動需要特性とその背景を把握した上で、それに照らし合わせて、“オンデマンド交通が利用者にとって使い勝手の良い移動手段といえるのか”という視点から、導入の妥当性を検証する必要があります。
- ・その際、路線定期型交通やタクシーの利用助成等による支援といった代替案との比較も含め検証する必要があります。
- ・移動需要特性を把握しないままデマンド型交通を導入すると、住民に利用されない状況に陥る可能性もあります。

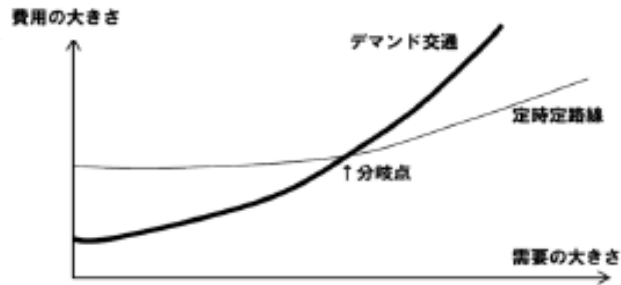
オンデマンド交通を上手く使う

導入に当たって検証すべき事項 ……需要量

どのくらいの人を？
(需要量からみた検証)

検証項目	検証にあたっての留意点
	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスのような路線定期型交通の場合、初期費用はかかりますが、サービス水準が一定であれば、需要の大きさにかかわらず運行経費は一定なので、利用促進などにより利用者数が増えれば収入も増え、収支が改善されます。一方、デマンド型交通の場合、初期費用は小さいものの、利用者の増加に伴い運行経費も増加する傾向にあります。 両者の費用を比較すると需要の大きさにより、費用が逆転する分岐点が存在します。需要が大きくなる地域でのデマンド型交通の導入は、かえって費用負担の増大につながることに留意する必要があります。 導入の妥当性の検討にあたっては、移動需要を的確に把握し、定量的に需要及び費用を試算した上で導入の可否を判断しなければなりません。なお、費用試算においては、費用負担のあり方（利用者1人当たり運賃⇔1乗車当たり運賃）も念頭に置いておく必要があります。 この際、路線定期型交通との比較のみならず、タクシーの利用助成などの支援制度との比較を行うことも考えられます。

図11 需要と費用からみた手段選択の分岐点（イメージ）



(資料：地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル(H24) 国土交通省)

- デマンド型交通を導入している市町村のうち、タクシーの利用に係る助成を行っている市町村は約79%となっており、高齢者及び運転免許証自主返納者を助成対象とする市町村は全体の約17%存在します。
- 一方、デマンド型交通を導入していない市町村の場合、タクシーの利用に係る助成を行っている市町村は約77%となっており、高齢者及び運転免許証自主返納者を助成対象とする市町村は全体の約24%と、デマンド型交通が導入されている市町村に比べ高い割合となっています。

図12 デマンド型交通を導入している市町村におけるタクシー利用助成の実施状況

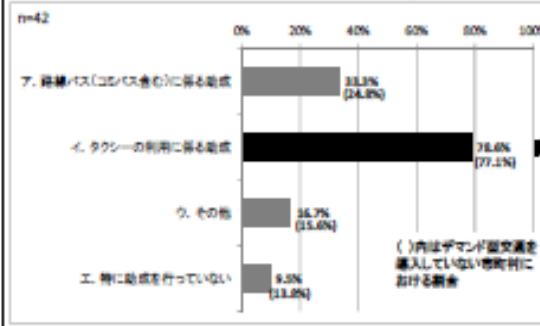
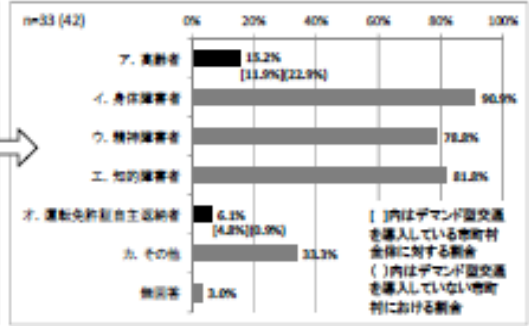


図13 タクシー利用助成の対象者



(資料：中部運輸局調べ)

コストを比較すると必ず**分岐点**があるはずなので、地域の実情に合わせて、定量的に需要及びコストを試算しながら導入の可否を検討することが望ましい。

利用者のニーズに柔軟に対応した例

ニセコ町（北海道）

- 人口：4,901人（平成27年9月30日）
- 面積：197.13km²

交通不便地域の解消	コミュバス・デマンドの見直し	幹線と支線の連携	観光との連携
路線の再編・新設・見直し	住民参加	組織体制	

取組の背景

- ・ニセコ町は、山岳に囲まれた波状傾斜の多い丘陵盆地に位置しており、公共交通は高齢者や学生など自動車を運転できない町民にとって必要不可欠な移動手段。
- ・平成14年から、利用者の利便性向上や財政負担の軽減を図るため、スクールバス、福祉バス、一部の路線バスを統合した町内循環バス（ふれあいシャトル）を運行。
- ⇒少子化が進み、利用者が減少する一方で、交通弱者である高齢者が増加していることから、新たに町内全域を対象にデマンド「にこっとBUS」を導入。

取組内容

- ・実証運行を実施し、地域住民の声を聞きながら利便性向上を図った。
- ・国の基準を用いて運行経費を事前算定し、自治体と協議して適正利潤（運行経費の10%）を含めた額で契約。
- ・自治体は、リース車両の維持管理費（法定点検及び管理諸経費、修理費など）、運行管理システム経費（システム改修、機器及び通信設備の購入費）、利用実態調査に関する費用を負担。

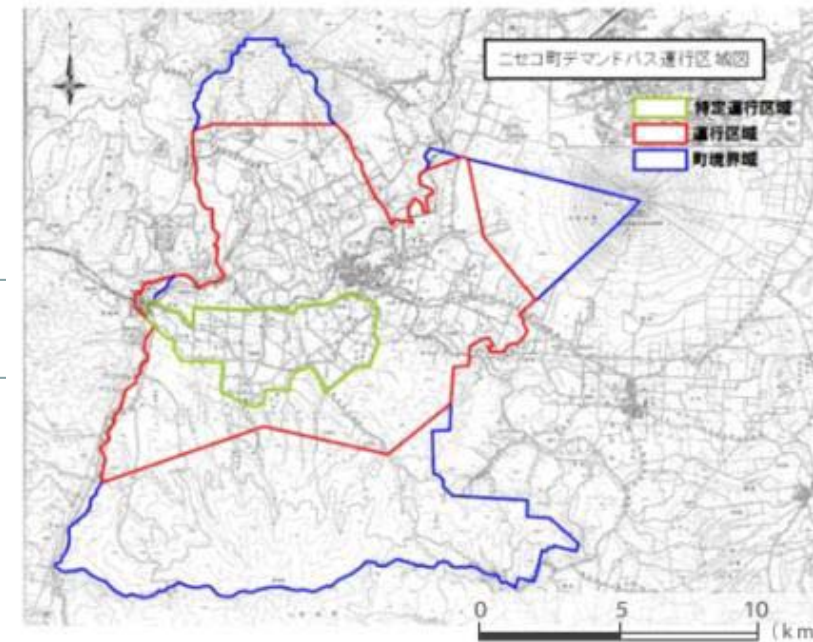
効果

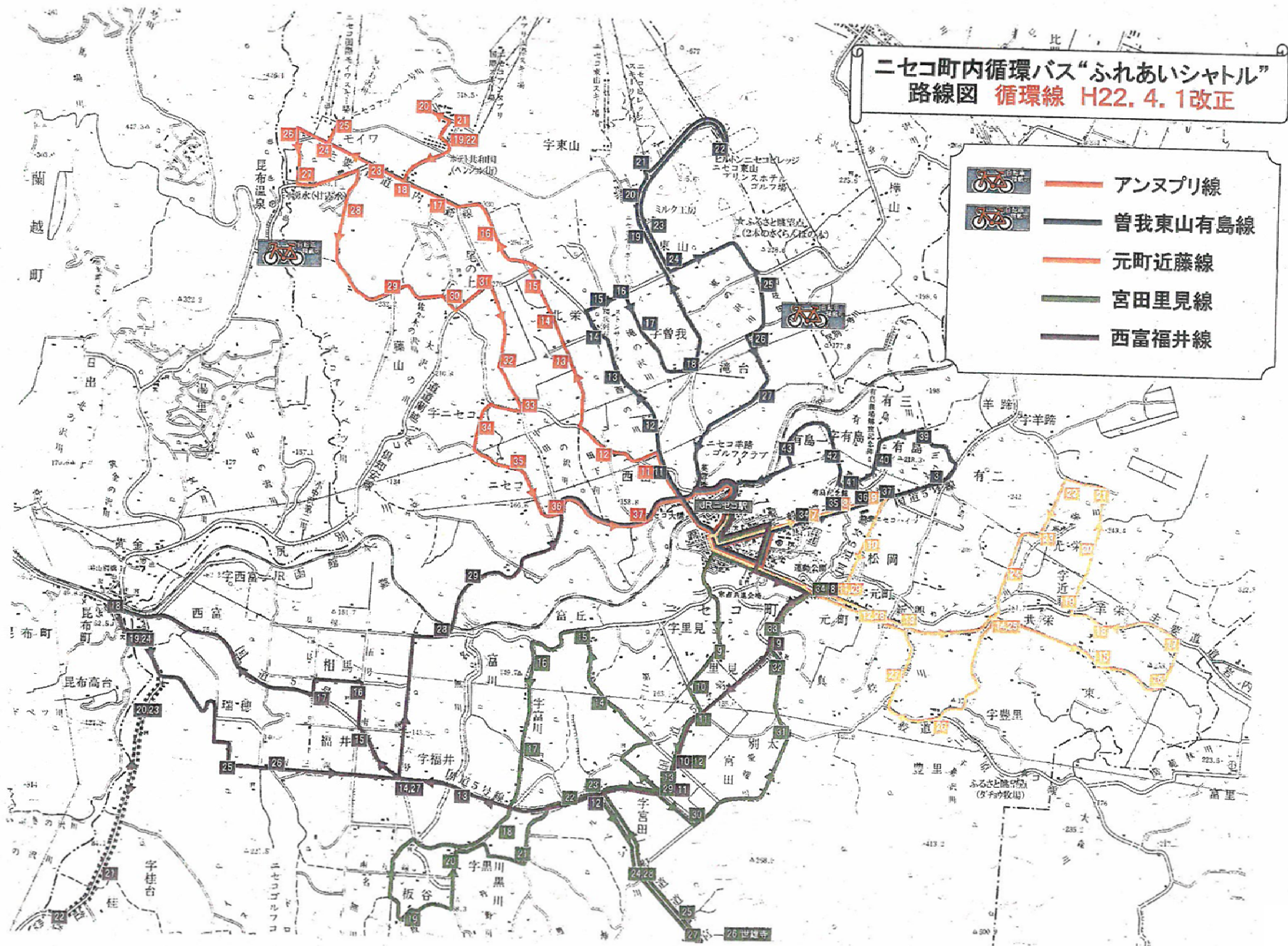
- ・通常、コミバスからデマンドに転換すると利用者が減少するが、ニセコ町では利用者が増加し、経費削減も実現。
- ・住民相互の交流の機会の増加にも寄与

ポイント

ニセコ町は、1月には平均気温が-6℃になることもある極寒地域であるが、他の地域と同様、少子化・高齢者増加による路線型のコミバスの衰退及び財政負担が課題となっていた。

そこで、住民の声を聞いて、極寒地域でありバス停で待つことが困難であるという季候特性、住宅が広く散らばった散居村で高齢者は住宅から停留所まで歩くのがつらいという地理特性から利用者が減少しているという課題を把握し、それを解決するためにコミバスからデマンド交通に転換した点が優良事例である。





ニセコ町内循環バス“ふれあいシャトル”
路線図 循環線 H22. 4. 1改正

- アンヌプリ線
- 曾我東山有島線
- 元町近藤線
- 宮田里見線
- 西富福井線

利用者ニーズに柔軟に対応した例

飯綱町（長野県）

- 人口：11,750人（平成27年9月30日）
- 面積：75.00km²

交通不便地域の解消	コミュバス・デマンドの見直し	幹線と支線の連携	観光との連携
路線の再編・新設・見直し	住民参加	組織体制	

取組の背景

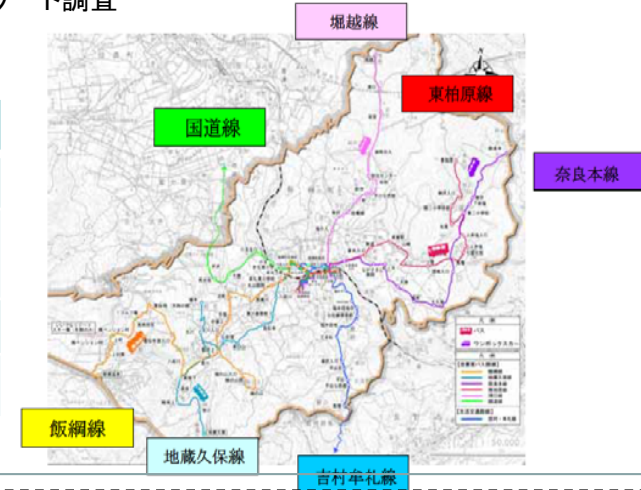
- ・中学校の遠距離通学生徒が、通学にバスを利用しづらい状況であった。
- ・また、路線バスのみでの運行では、交通空白地域、交通不便地域が多く発生しており、特にADL（日常生活動作）が低下している高齢者の足の確保が求められていた。
- ・路線バス利用人員は年々減少し、それに伴って運行収入の減少による町の公共交通に関わる財政支出は増大していた。
- ⇒公共交通空白地域・不便地域を解消し、公共交通利用機会の公平性を確保するとともに、財政経費の節減を目的としてデマンド交通システム導入の検討を行った。

取組内容

- ・住民、交通事業者、行政、それぞれがお互いに認め合えるような、客観的なデータの集積を図り、現況及び住民ニーズを把握するため、次の調査を行った。
 - ①全世帯を対象とした住民意向調査 ②中学校遠距離通学生徒保護者アンケート調査 ③利用実態調査及びバス利用者アンケート調査
 - ④中学校ヒアリング ⑤交通事業者ヒアリング
- ・移動の実態を踏まえて、平成19年10月より、以下のとおり時間帯により運行方式を変更。

	朝及び夕	昼間
利用者及び目的	学生の通学	高齢者の通院及び買物
公共交通に求められるもの	JRへの乗継並びに中学校及び高校への通学のため、大量輸送と運行時刻の正確さ	車両への乗降のために歩く距離が少ない、乗りやすい車両など、ADLが低下している人への対応
運行形態	定時定路線	デマンド
車両	大型バス、小型バス、ワゴン車	ワゴン車

- ・コスト削減のため、平日のみの運行とした。



効果

- ・運行収入：約200万円増加
- ・運行経費：約350万円減少

ポイント

飯綱町は、他の自治体と同様、高齢化が進む中で路線バスに頼った公共交通体系では、交通空白地域の問題や財政負担の課題が顕在化していた。

そのため、デマンド交通を導入することとしたが、飯綱町の優れていた点は、利用者ニーズの丁寧な調査により、公共交通の主な利用者である学生と高齢者では輸送ニーズが異なることを把握し、それぞれに対応した輸送サービスを提供した点である。

加えて、財政負担というもう一つの課題も踏まえて、住民の理解を得ながらサービスレベルを抑え（平日のみ運行）、財政負担の軽減も実現した。

B. 朝及び夕の運行

長野市へのJR利用による通学・通勤者、並びに町内の高校及び中学校への通学者が、移動可能となるようなバス等の定時定路線運行を行う。バス等が町内のほぼ全域を通過し、かつ、走行時間を短くするために、現行のバス路線を5路線から7路線に増やし、直線的なバス路線にしていぐ。運行は、町内輸送事業者に委託する。夜7時接続の運行については、デマンド運行を行う。

(1) 定時定路線バスの運行概要

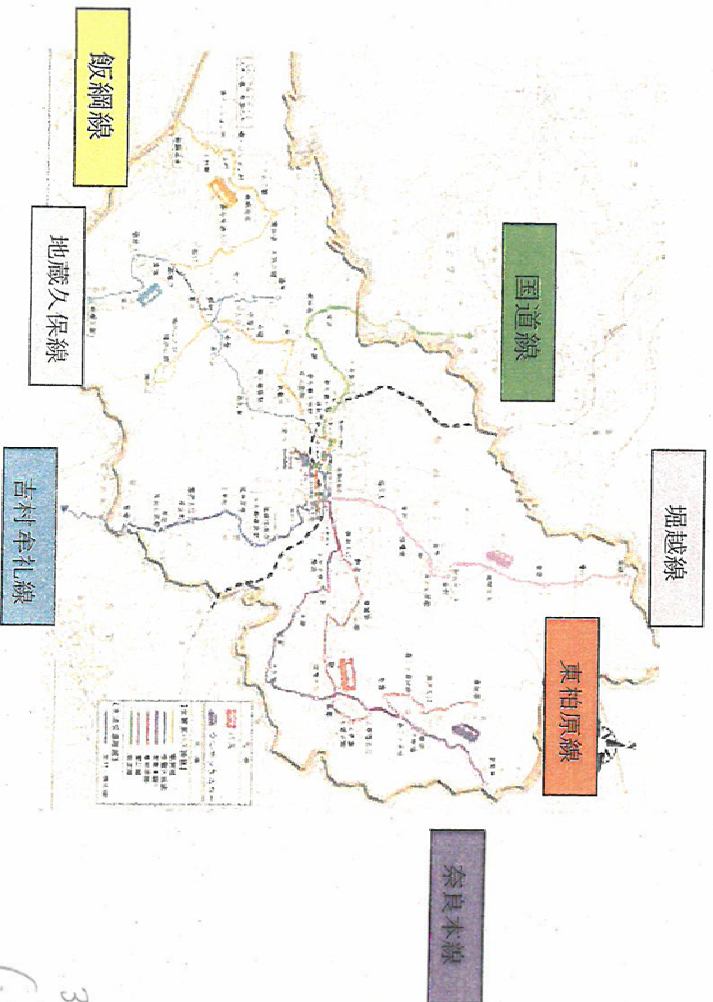
定時定路線バスと朝の長野行き列車(のぼり)との接続

車札駅列車発着時間	飯綱線		地蔵久保線		吉村・牟礼線		国道線		奈良本線		東柏原線		堀越線		主な利用者
	長電	大型バス	長電	小型バス	長電	大型バス	長電	大型バス	タクシー	ワゴン	長電	大型バス	タクシー	ワゴン	
7:17	○	○	○	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	部活加入中学生 高校生 西小学校児童 部活未加入中学生
8:12	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	

定時定路線バスと夕方の長野からの列車(くた)との接続

車札駅列車発着時間	飯綱線		地蔵久保線		吉村・牟礼線		国道線		奈良本線		東柏原線		堀越線		主な利用者	
	長電	大型バス	長電	小型バス	長電	大型バス	長電	大型バス	タクシー	ワゴン	長電	大型バス	タクシー	ワゴン		
15:39	○	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	西小学校児童 中学生(冬季) 部活未加入中学生 高校生	
16:36	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	部活未加入中学生 高校生	
17:49	×	×	×	×	×	×	○	○	×	×	×	×	×	×		
18:25	○	○	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○	部活加入中学生 高校生	
19:01	デマンド対応														デマンド対応	高校生

◇定時定路線バス運行図面



3割程度削減
(土日除く)

需要に応じた交通手段を導入した例

小城市(佐賀県)

- 人口:45,871人(平成27年10月)
- 面積:95.81km²

取組の概要

- ・小城市は、平成17年に佐賀県内の小城町、三日月町、牛久町、芦刈町が合併して誕生した合併市。
- ・同市では、平成21年度から、旧3町のコミバスを再編して、4路線の巡回バス(小城町巡回バス、三日月町巡回バス、牛津町巡回バス、広域循環バス)及び2路線の乗合タクシー(芦刈町乗合タクシー、小城やまびこタクシー)の実証運行を開始し、車を運転できない住民を中心に、買い物や通院などの日常生活に必要な交通手段として定着していた。
- ・「芦刈町コミュニティタクシー」は旧芦刈町内を運行区域とする事前登録制かつ事前予約方式のセミデマンド(時間帯を限定)により運行していたが、予約の煩わしさや、運行区域が旧町内に限られており、商店街やJRの駅が存在する旧牛津町(隣町)へ行けないことについて利用者から意見が寄せられていた。
- ・このことから「芦刈町コミュニティタクシー」の運行方法そのものを見直し、曜日指定の定時定路線運行にて、商店街やJRの駅等が存在する牛津町内まで延伸し、平成24年4月から運行することとした。
- ・工夫した点としては、芦刈町の事情として、集落が広範囲に点在していることと、以前はデマンド運行だったため、ドアトゥドアが可能であったことから、運行路線設定の際には各集落をくまなく運行するような路線を設定し、フリー乗降区間も設定した。

ポイント

- ・デマンドは地域性によっては馴染まない場合もある。住民の移動ニーズに基づき、旧町内限定のドアトゥドア型区域運行(デマンド交通)から住民の移動方向にマッチした路線定期運行へシフトチェンジした。

4. 需要に応じた交通手段を導入した例

小城市(佐賀県)

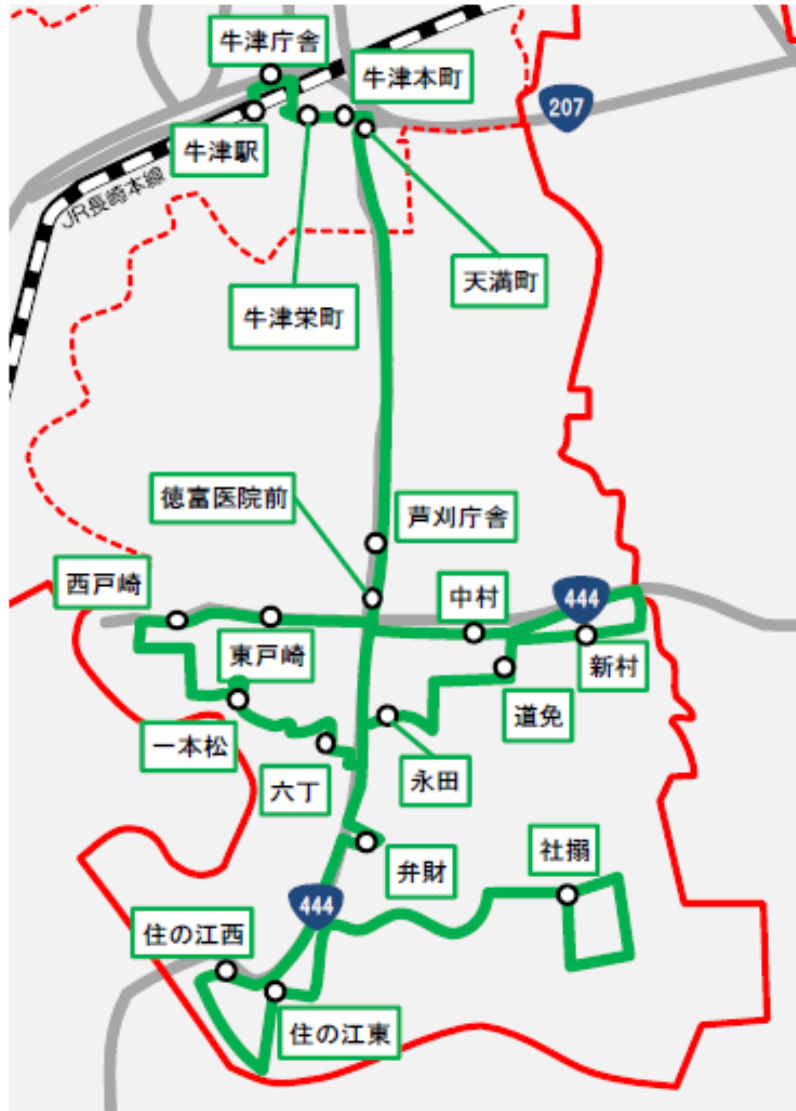


図 旧市町村(合併前)

関東運輸局では、オンデマンド交通をはじめとして、利便性が高く持続可能な公共交通の実現を目指して「がんばる地域」を応援しています。

地元の公共交通を改善したいという意欲のある自治体はいつでも歓迎しますので、まずは運輸局の扉をたたいてみてください。

連絡先：関東運輸局交通政策部交通企画課 武藤係長

mutou-y55qm@mlit.go.jp 045-211-7209

高齢化がいよいよ本格化する中で、利用しやすく、持続可能な地域公共交通を実現することは「待ったなし」の重要課題です。

地域の抱える公共交通の課題が多様化・複雑化する中で、国としても、これまでのように制度を用意するだけではなく、制度を活用して地域の抱える課題を解決する方策を、**地域と二人三脚**で模索し、持続可能な地域公共交通の実現を図っていく『**がんばる地域応援プロジェクト**』を推進していきます。

プロジェクトの内容

最終目的

今後劇的な増加が見込まれる高齢者、その他公共交通を必要とする人々の足を確保するため、持続可能でかつ、利便性の高い地域公共交通ネットワークをつくること。

方針

地域公共交通の活性化再生に真摯に取り組む市町村を対象として、

1. 制度の活用を支援します！

「どのような制度があるのか分からない。」——

「制度を地域の課題解決にどのように活用すればいいのか分からない。」——

➡ 当局が、地域の課題に対する制度の活用を支援します。

2. 地域公共交通網形成計画等の作成を支援します！

「計画を作りたいが何を盛り込めばいいのか分からない。」——

「どのように合意形成を図ればいいのか分からない。」——

➡ 当局が計画の作成を支援します。

➡ 当局が、橋渡し役を担い、さらには関係者との調整などの支援をします。

3. 関係者との橋渡しを行います！

「地域の事業者や隣接市町村との連携がうまくいかない。」——

➡ 当局が、優良事例などの有益な情報を提供します。

4. 情報の共有・提供を行います！

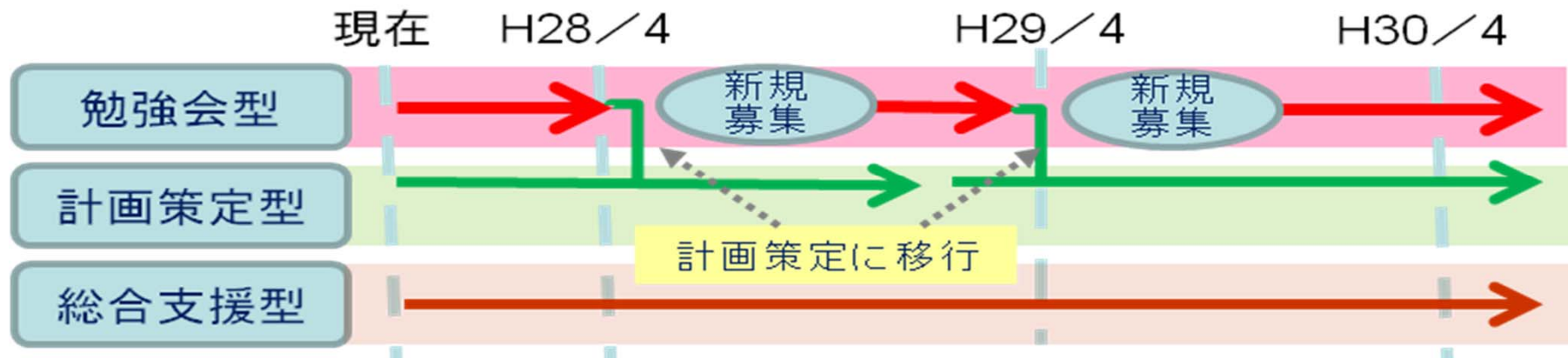
「他地域の優れた取組を知りたい。」——

取組の状況に応じて3つの支援メニューを用意

対象	目的	今後の進め方
勉強会型 (横須賀市等37自治体) ※将来の計画策定に向けて準備をしたい自治体向け	> 来年度以降「形成計画作成支援型」への移行を目指す。	> 「課題を把握しよう!」「課題は解決できる!」「実際にやってみよう!」をテーマに優良事例等を勉強(年度内3回)。
計画作成支援型 (東秩父村等17自治体) ※公共交通網形成計画を策定しようとしている自治体向け	> 公共交通網形成計画等の企画から作成、調整まで総合的な支援を実施。	> 現地調査を実施し、課題の対応策、計画を構想段階から自治体と一緒に検討。協議会設置後は、その運営、調整など計画の完成まで一貫して支援。
総合支援型 (南房総市等9自治体) ※大規模プロジェクトや広域的な課題を抱える自治体向け	> 大規模プロジェクト等の実現のために必要なあらゆる支援を総合的に実施。	> プロジェクトを実現するための戦略の策定、地元に入っての関係者との調整など、自治体のニーズに応じて柔軟かつ総合的に支援。

今後も継続して実施

現在、プロジェクトには63自治体が参加。来年度、新規募集を行う他、希望者は随時参加受付。



勉強会型

37自治体

茨城県		栃木県							群馬県	千葉県								
つくば市	潮来市	宇都宮市	真岡市	鹿沼市	足利市	佐野市	那須塩原市	日光市	高崎市	佐倉市	松戸市	木更津市	旭市	銚子市	山武市	市原市	横芝光町	
埼玉県					東京都				神奈川県						山梨県			
上尾市	草加市	三郷市	三芳町	加須市	吉見町	北区	調布市	三鷹市	青梅市	真鶴町	横須賀市	中井町	松田町	相模原市	綾瀬市	平塚市	山梨県	中央市

計画作成支援型

17自治体

茨城県						群馬県			千葉県		埼玉県				東京都	山梨県
常陸太田市	日立市	水戸市	下妻市	行方市	筑西市	城里町	前橋市	玉村町	大多喜町	東金市	東秩父村	ときがわ町	小川町	寄居町	大田区	大月市

総合支援型

11自治体

茨城県	栃木県	千葉県	埼玉県				神奈川県	
桜川市	塩谷町	南房総市	鳩山町	春日部市	入間市	深谷市	愛川町	茅ヶ崎市