

# 地域を支える 新たな交通システムの事例

# 地域を支える新たな交通システム

---

- 近年、財政負担の軽減や交通空白地域の解消に向け、定時定路線型交通に替えてデマンド交通の導入が増えている
- 公共交通ネットワークを考える上では、デマンド交通の特性と導入条件（自治体や地域住民の財政負担含む）に留意したうえで導入検討する必要がある

## デマンド交通に対する懸念(例)

- 1人あたり輸送コストは割高になることも…
- 需要増大が費用負担の増大になることも…
- 予約という仕組みが馴染まない場合も…
- 「利用されていない」という問題が顕在化しないこと…

(出典) デマンド交通導入ハンドブック 国土交通省

# 地域を支える新たな交通システム

- デマンド交通が継続的に地域の交通を担っている地域では、地域住民が主体となって運行し、場合によっては運営費を負担することで「地域の交通」という意識が高まり、利用の促進にもつながっている
- 本格運行に至らなかった地域では、需要や必要性について検討しきれておらず、自治体の負担が大きくなっていた

## デマンド交通が地域の交通を担っている

- 地域住民が主体となり運行している
- 地域住民が運営費を負担する場合もあり
- 会議やアンケートにより、利用需要に関して十分な調査がされている

## デマンド交通が本格運行に至らなかった

- 実証運行の際、十分な需要が見込めなかった
- 自治体の負担額が大きく、継続が困難

# デマンド交通が地域交通を担っている事例 ①

## 市原市(千葉県)

【人口】 274,656人 【人口密度】 746人/km<sup>2</sup>

【運行エリア】 養老、戸田、市津の3地区

【運行日・便数】 週2～3日、8便/日

【運賃】 500～1,500円 ※地区によって異なる

【運行事業者】 小湊タクシー(株)、(有)潤井戸タクシー

【運行開始】 養老・戸田：H25.9～実証運行、H27.10～本格運行

市津：H29.4～ // 、H29.10～ //



- ❑ 各地区の町会長等で構成される「運営団体」が交通事業者へ運行委託
- ❑ 市は運行経費の半額を上限に運営団体へ補助
- ❑ 運行委託費から市の補助金、運賃収入を除いた残額は運営団体の負担としている

## デマンド交通が地域交通を担っている事例 ②

### 日立市(茨城県)

【人口】 185,054人      【人口密度】 820人/km<sup>2</sup>

【運行エリア】 中里地区

【運行日・便数】 平日のみ、4便/日

【運賃】 高校生300円以上、小中学生150円

【運行事業者】 NPO法人「助け合いなかさと」

【運行開始】 H20.10~12 社会福祉協議会による実証運行  
H21.7~ NPO法人が運行を引き継ぎ



- 当初、社会福祉協議会により実証運行をしていたが、期間の延長を地域が要望、「責任と費用の分担」の議論を経て地域住民がNPO法人を設立、運行を引き継ぎ
- 全住民から会費（1世帯約2,000円）を徴収、オペレーターやドライバーは地域住民が実施
- 運営費を全世帯で負担することで、地域の財産としての意識が醸成されている

# デマンド交通が地域交通を担っている事例 ③

## 富里市(千葉県)

【人口】49,636人 【人口密度】921人/km<sup>2</sup>

【運行エリア】根木名、十倉、高松の3地区

【運行日・便数】平日のみ、12便/日

【運賃】大人300円、小学生100円

【運行事業者】成田タクシー(株)

【運行開始】H25～実証運行、H27～本格運行



- 一定の運行ルート、ダイヤ、乗降ポイントに従って運行（予約があった場合のみ運行）
- そのため、予約ごとに運行計画を立てるシステムが不要であり、運行ごとの実働回数払いにすることで無駄のない契約とし、運行経費を抑制
- 実証運行中は、半年ごとにアンケート調査を行い、その都度便数や乗降ポイントを調整した

# デマンド交通が終了となった事例 ①

## 袖ヶ浦市(千葉県)

【人口】 60,952人

【人口密度】 642人/km<sup>2</sup>

【運行エリア】 平岡地区、中川富岡地区

【運行日・便数】 296日/年

【運賃】 平川地区内線：300円、袖ヶ浦・長浦線：500円

【運行事業者】 姉ヶ崎タクシー(株)

【運行期間】 H22～25.3 実証運行で終了



- 1便あたりの利用者数は1名程度、年間支援額が約771万円、利用者1人あたりの運行コストが約5,000円と、利用者ニーズ・採算性に問題があった
- 事前予約が面倒・他人と乗りあうことへの抵抗感のほか、地域特有の地縁関係やつながりがあり、需要が少なかった
- 終了後は地域の実情にあった移動手段を確保するための仕組みを地域で考え、市は可能な範囲で支援を行う方針

# デマンド交通が終了となった事例 ②

## 松田町(神奈川県)

【人口】 11,171人      【人口密度】 296人/km<sup>2</sup>

【運行エリア】 寄・神山地区、庶子地区

【運行日・便数】 平日のみ

【運賃】 無料

【運行事業者】 富士急湘南バス(株)

【運行期間】 H23~24.9 実証運行で終了



- 平成23~24年9月まで運行（国・県の補助金を活用しながらの実証運行）していたが、町が単独で継続運行することは困難とし、終了
- 終了後は、デマンドバスの運行実績で平均3人以上乗車があった便について、その時間帯の路線バスの運行を充実させることで対応



# デマンド交通が終了となった事例 ③

## 佐倉市(千葉県)

【人口】172,739人 【人口密度】1,641人/km<sup>2</sup>

【運行エリア】和田地区、弥富地区

【運行日・便数】全日運行(土日祝含む)

【運賃】300円

【運行事業者】交通事業者

【運行期間】H22~24度 実証運行、H25度~本格運行、H30.3 終了



- デマンド交通の利用者が減少し続けていること、デマンド型よりも時刻とルートが決まっている路線型への転換を求める地域の要望により終了
- デマンド交通を廃止後はコミュニティバスに切り替えることで交通空白地の解消を図る
- コミュニティバスの運行にあたっては既存の民間路線の乗客を奪うことのないように調整

# 交通サービスを持続させるための多様な取組例

## ◆貨客混載

- 旅客運送と貨物運送のかけもちによって、生産性の向上を図り、運送サービスの持続的な提供を実現
- 人流では利用者の減少による収支悪化に対する新たな収入源を確保できる
- 物流は担い手不足に対する物流サービスの確保につながる



とよたおいでんバス  
(29年度実験)



セントレアリムジン  
(28年度実験)

## ◆スクールバス、企業バス、病院・商業施設の送迎サービス等の積極的活用

- 既存の輸送資源を活用することにより地方部の交通手段の確保を図る

