

## 新たな公共交通システムの導入に向けた基本方針について

市内には民間路線バスや定時定路線の市内循環バスふれあいバスではカバーしきれていない交通空白地域が複数存在していることから、交通空白地域の解消が課題である。

この課題解決に向け、令和3年5月に策定した八街市地域公共交通計画の実施施策の中で、「移動ニーズに応じた外出支援策の見直し・導入」を施策として掲げ、高齢者外出支援タクシー制度の見直し及び地域の実情に即した公共交通システムの実現可能性の検討を行い、調整ができた時点で実施することとしている。

ふれあいバスなどの定時定路線のバス交通(幹線交通・支線交通)では、運行コースが決まっており、運行コースから外れた場所に住んでいる人が利用しにくい点や、交通空白地域が市内に点在することなどから、ふれあいバスなどの定時定路線のバス交通では、市内全域の交通空白地域を解消することが難しい。

これらを踏まえ、市民の市内移動を支える既存のバス交通や民間タクシー交通を基軸とし、これらを補完する交通システムとしての「デマンド交通」の導入に向けた基本方針を定める。



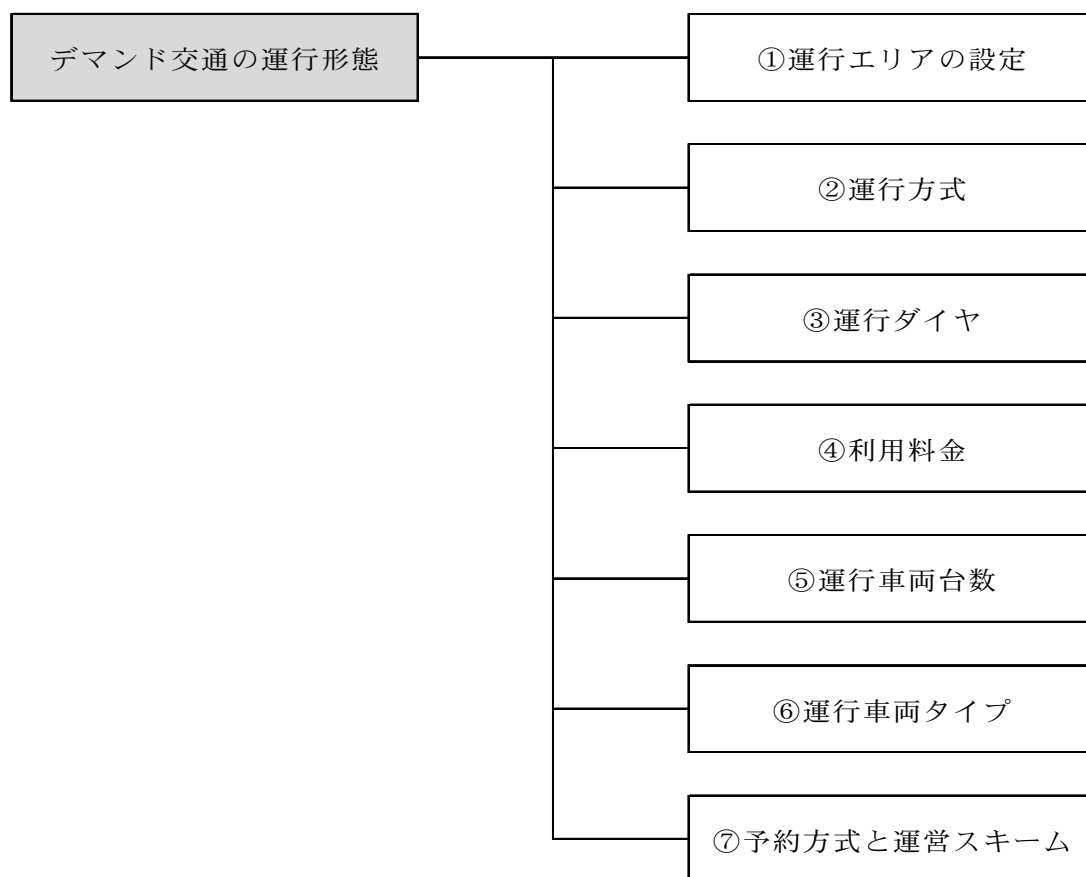
## 1 デマンド交通導入の基本方針

路線バス、ふれあいバスの現況や公共交通に関する課題を踏まえ、デマンド交通導入の基本方針を以下のとおり設定する。

- ①交通空白地域の解消
- ②高齢者外出支援タクシーの代替策(対象者および財政負担額を含む)
- ③持続可能な公共交通の構築

## 2 デマンド交通の運行形態の検討

①運行エリア②運行方式③運行ダイヤ④利用料金⑤運行車両台数⑥運行車両タイプ⑦予約方針と運営スキームについてそれぞれ検討をしていく。



## ①運行エリアの設定

運行エリアの現状と課題を整理し、運行方針を検討していく

現状・課題	鉄道駅、路線バス及びふれあいバスのバス停から半径 500m 圏に該当しない交通空白地域が複数存在する
運行方針	交通空白地域が複数あり、エリア設定が難しいことや高齢者外出支援タクシーの代替策として検討していることから、市内全域を対象とする

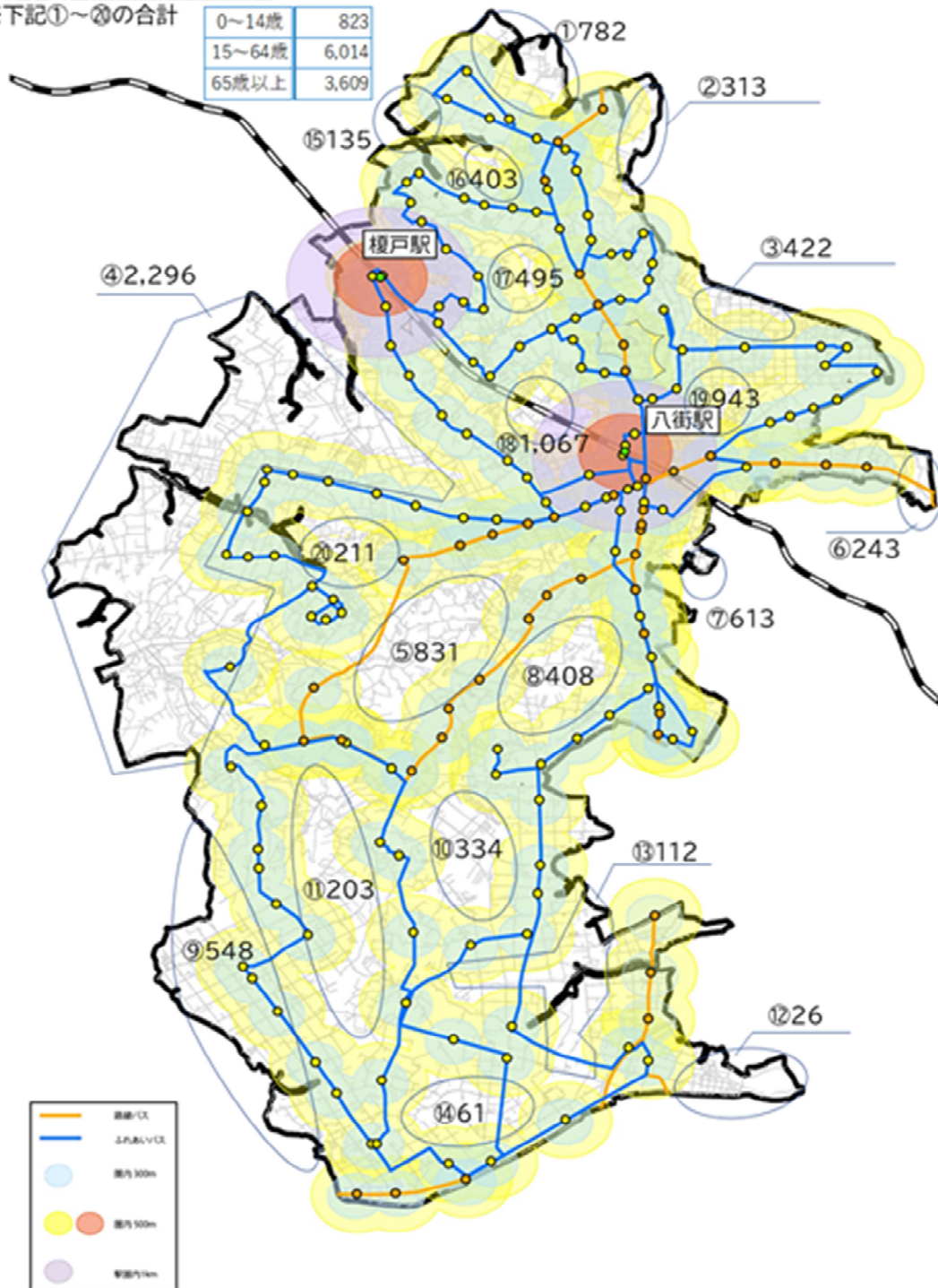
### 公共交通利用圏域と空白地域における人口の状況

交通空白地の人口(人) ※GISを使用した人口メッシュによる算出のため参考値

**空白地人口:10,446人**(H27国勢調査人口より)

※下記①~⑫の合計

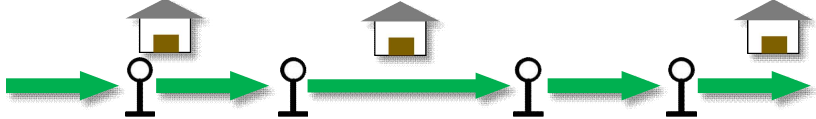
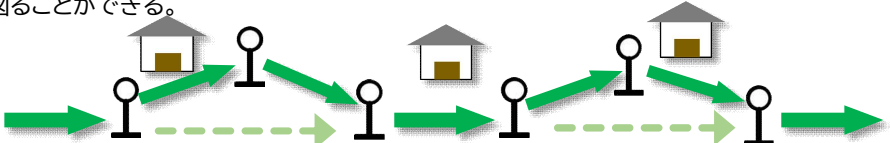
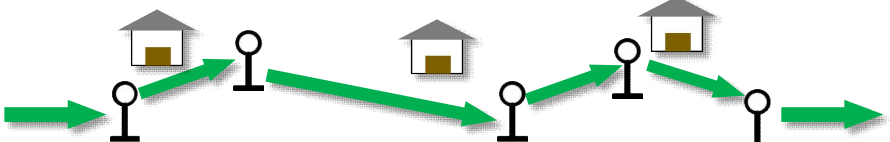
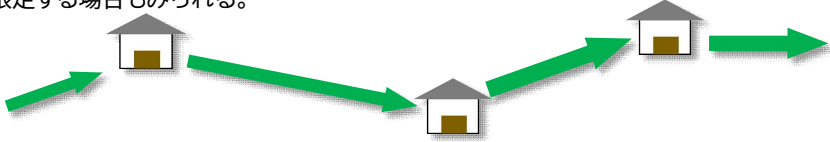
0~14歳	823
15~64歳	6,014
65歳以上	3,609



(出典：八街市地域公共交通網形成計画策定に資する調査業務)

## ②運行方式

現状課題を整理し、下表における分類から当市に適した運行方式について検討していく

	運行方式の特徴イメージ図
<p>①定路線型</p>	<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、予約が無ければ運行しない方式。「空気バス」の解消を図ることができる。</p> 
<p>②迂回ルート・エリアデマンド型</p>	<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。バス停等まで遠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> 
<p>③自由経路ミーティングポイント型</p>	<p>運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等の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、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p> 
<p>④自由経路ドアツードア型</p>	<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、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。</p> 

出典：「デマンド型交通の手引き」国土交通省中部運輸局

## 地域構造から見たデマンド交通導入箇所の典型イメージ

運行形態は、単に人口分布だけに着目するのではなく、ターゲットの潜在需要の分布状況に留意する必要があります。主に、人口が分散した人口密度の低い地域で導入されるシステムであると認識することも重要である。

したがって、人口分布ではなく、地域構造と潜在需要の分布に着目し、相性の良い運行方式を採用することが重要となる。同時に、既存の公共交通の有無にも配慮し、デマンド交通はサブシステムとして位置付けることも重要となる。

下記に、国土交通省 中部運輸局管内の導入事例をもとに地域構造から見たデマンド交通導入の典型イメージを示す。

	人口密度 高い ← 郊外部～農村部	人口密度 低い → 農村部～山間部
	導入ケース 少ない	導入ケース 多い
<b>定路線型</b>	<p>〈メリット〉 路線定期型バスの廃止代替として導入する場合は、他に比べ運行方式のわかりやすさから導入されるケースあり。</p> <p>〈デメリット〉 比較的面的に居住地が分布している当該エリアは、ルート設定する定路線型でカバーできるエリアが限定され、交通空白地が解消されにくい。</p>	<p>〈メリット〉 山間部の特定道路の沿道に居住地が分布する当該地域構造での導入に向いている。麓のまちに立地する目的施設と繋ぐため、移動距離が比較的長くなることから、ルート設定する定路線型が最も運行効率が高い。 ※半島部・島しょ部でも同様</p> <p>〈デメリット〉 ルートが冗長になりやすい。</p>
<b>迂回ルート・エリアデマンド型</b>	<p>〈メリット〉 路線定期型バス等のメインシステムが導入されており、一部の交通空白地域をカバーする場合には向いている。</p> <p>〈デメリット〉 カバーエリアが拡大するに従い、ルートが冗長になる。</p>	<p>〈メリット〉 路線定期型バス等のメインシステムが導入されており、一部の交通空白地域をカバーする場合には向いている。</p>
<b>自由経路・ミーティングポイント型</b>	<p>〈メリット〉 路線定期型バス等の導入状況に応じて、カバーエリアを広くしたい場合でも導入できる。ミーティングポイントの設置個所で居住地のカバーエリアや目的施設を限定できる。地域を複数ゾーンに区分し、ゾーン内移動・ゾーン間移動とするなど運用面での自由度が高い。</p> <p>〈デメリット〉 路線定期型バスや乗用タクシー事業との競合が生じやすい。</p>	<p>〈メリット〉 山間部等でも居住地分布が分散傾向にあり、また、目的施設も特定道路に集中していない場合など、ルート設定が難しいケースでは導入しやすい。</p> <p>〈デメリット〉 道路条件や利用量に応じて、目的到達時刻にばらつきが生じる。</p>
	導入ケース 多い	導入ケース 少ない
<b>自由経路・ドアツードア型</b>	<p>〈メリット〉 メインシステムの路線定期型バスが導入された地域で、居住地と目的施設が近く、特定のエリアまたは対象者のみをカバーするケースでは比較的運行効率が高い。居住地が分散している場所で、停留所の設置箇所の特定が難しく、自宅前停車のニーズが高いケースが有効な運行方式。</p> <p>〈デメリット〉 路線定期型バスや乗用タクシー事業との競合が生じやすい。</p>	<p>〈メリット〉 自宅前停車のため利便性は高い。高齢者や病院利用等の利用者の限定を行う場合は、事業費用は限定できる。</p> <p>〈デメリット〉 居住地と目的施設が離れて立地する山間部等では、利用者の移動距離が長くなり、運行効率が悪くなる。利用量に応じて目的到達時刻にばらつきが生じやすい。</p>



### ③運行ダイヤ

#### (1)ダイヤタイプ

下記表から、運行ダイヤを検討

①固定ダイヤ型	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の発時刻、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

出典：「デマンド型交通の手引き」国土交通省中部運輸局

(2)運行時間及び(3)運行日については、ふれあいバスの運行時間、運行日を考慮しながら検討していく

### ④利用料金

タクシー普通車の初乗り運賃、加算運賃等を参考に検討

### ⑤運行台数

近隣団体等を参考に運行台数を検討

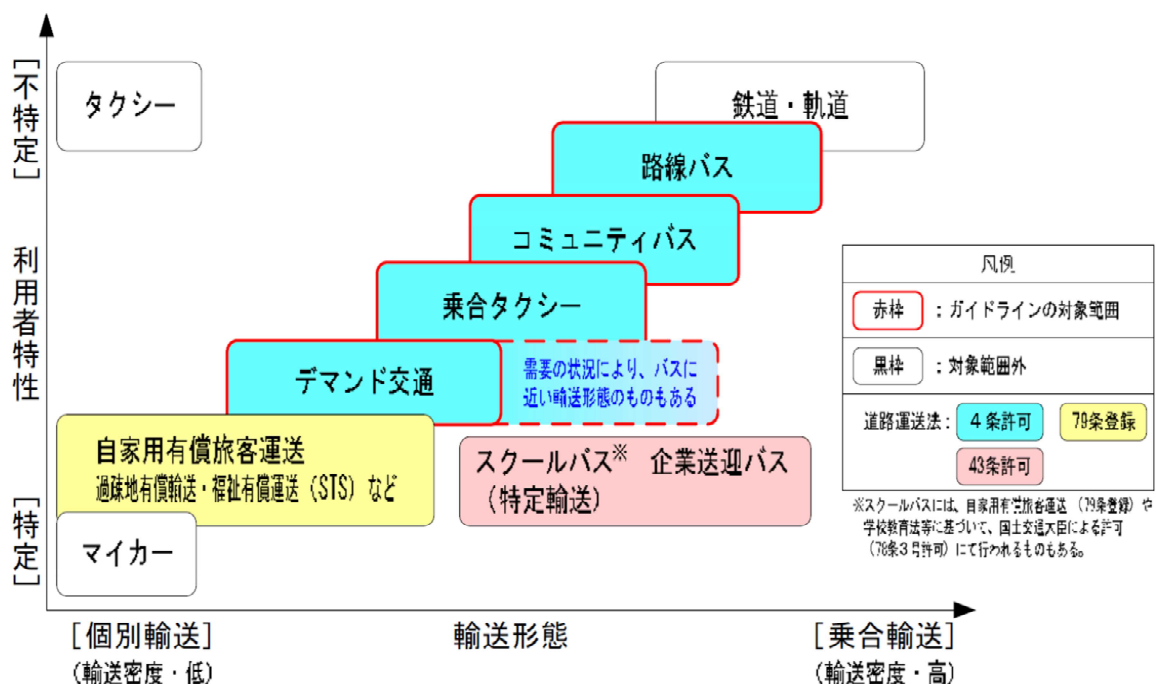
### ⑥車両タイプ

中型もしくは小型バス、ジャンボタクシー、セダン型タクシー等から検討

### ⑦予約方法と運行スキーム

・デマンド交通においては、予約に基づく運行が基本となるため、予約方法に関する現状と課題を整理し、検討

・デマンド交通による運行が考えられる運行形態について、道路運送法における事業区分の観点から整理



出典：改定とちぎ生活交通ネットワークガイドライン（第4版平成30年12月）

一般旅客自動車運送と自家用有償運送の分類

## ■ 乗合と貸切の違い

一般旅客自動車運送事業(事業用自動車=緑ナンバー)		不特定多数の乗客の乗合行為の可否	
①一般乗合旅客自動車運送事業	乗合バス ⇒路線バス ⇒高速路線バス 乗合旅客を運送する事業		○
②一般貸切旅客自動車運送事業	貸切バス ⇒観光バス ⇒ツアーバス 一個の契約により自動車を貸し切って旅客を運送する事業 乗車定員11人以上の車両		×
③一般乗用旅客自動車運送事業	タクシー 一個の契約により自動車を貸し切って旅客を運送する事業 乗車定員10人以下の車両	×	

- ・旅客運送事業うち、不特定多数の旅客を乗合で輸送できるのは乗合バスだけです。
- ・通常のタクシーは貸切輸送に限られるため、乗合タクシーを行う場合には、別途、一般乗合の事業許可を取得する必要があります。
- ・バスとタクシーの違いは乗車定員にあり、11人以上だとバスになり、運転免許も中型免許が必要になります。



## ■ 自家用有償運送

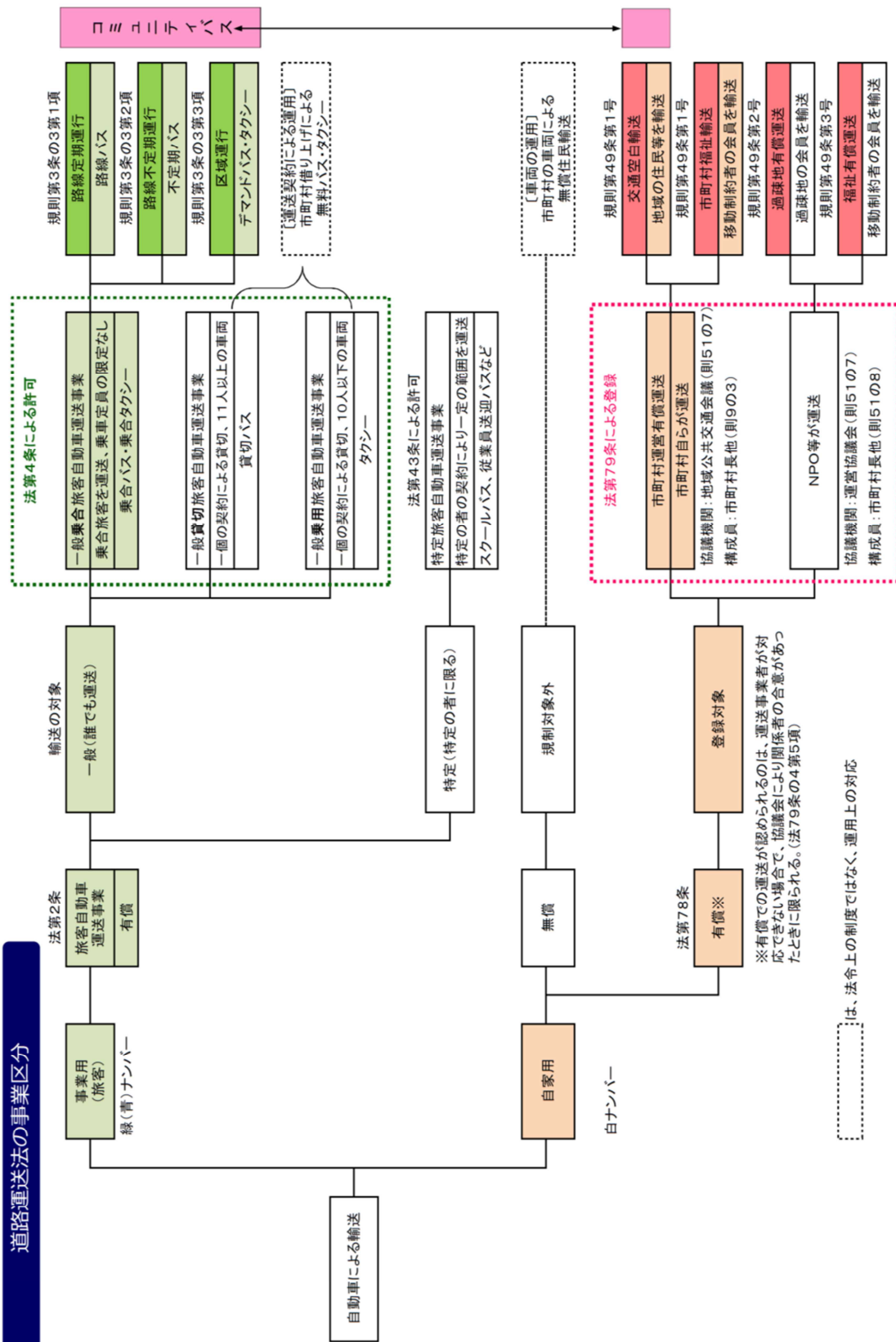
自家用有償運送(白ナンバー)		名簿の 要否	乗合の 可否
①市町村運営有償運送	事業主体=市町村 自らが所有する車両を用いて運行。運転は事業者などに委託する場合もあるが、運行管理や車両管理は市町村が行う。		
②過疎地有償運送	事業主体=NPO、商工会等 送迎対象は地域住民で、対象地域内を起終点とするものに限定。	○	○
③福祉有償運送	事業主体=社会福祉法人、医療法人、NPO等 1人で公共交通を利用するのが難しい人の外出を支える介添え付き輸送。利用者は障害者、要介護者、要支援者などに限定される。	○	×

- ・自家用車による有償運送は、法改正により緩和されましたが、あくまで例外規定です。
- ・市町村やNPOなどが地域内の住民の運送を行う場合などは認められています。



出典：地域公共交通ガイド(北海道運輸局)

# 道路運送法の事業区分





## 車両配分のイメージ図

- ・下図を用いて、導入するタクシー台数をどのように配置するかを検討する。
- ・エリア設定については、行政区で区分することが市民にとってわかりやすいことから、行政区の区分を基に設定する。設定の判断にあたっては、既存公共交通機関の対応状況をベースに、まちづくりの方向や人口等の分布等によって決定する。

