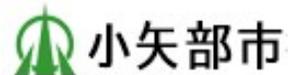


市営バス再編（案）

【中間報告】



令和4年12月
民生部生活環境課



本市の地域公共交通の現状（主な公共交通）

●鉄道

◎あいの風とやま鉄道石動駅



●民間バス路線



加越能バス株式会社
Kaetsunou Bus Co., Ltd.

◎加越能バス

- ・生活路線 3 路線
（石動線【高岡方面】、若林線【砺波方面】、加越線【南砺（福野）方面】）
- ・商業路線 2 路線
（石動～アウトレットパーク線、金沢～アウトレットパーク線）

●市営バス路線



小矢部市

◎市営バス（定時定路線型、通称メルバス）

- ・生活路線 5 路線
（津沢線、正得線、宮島線、南谷線、蟹谷線）

◎乗合タクシー（定時定路線型デマンド式）

- ・生活路線 5 路線
（岡線、水島線、小森谷線、内山臼谷線、五間橋線）

●乗用タクシー（3社）

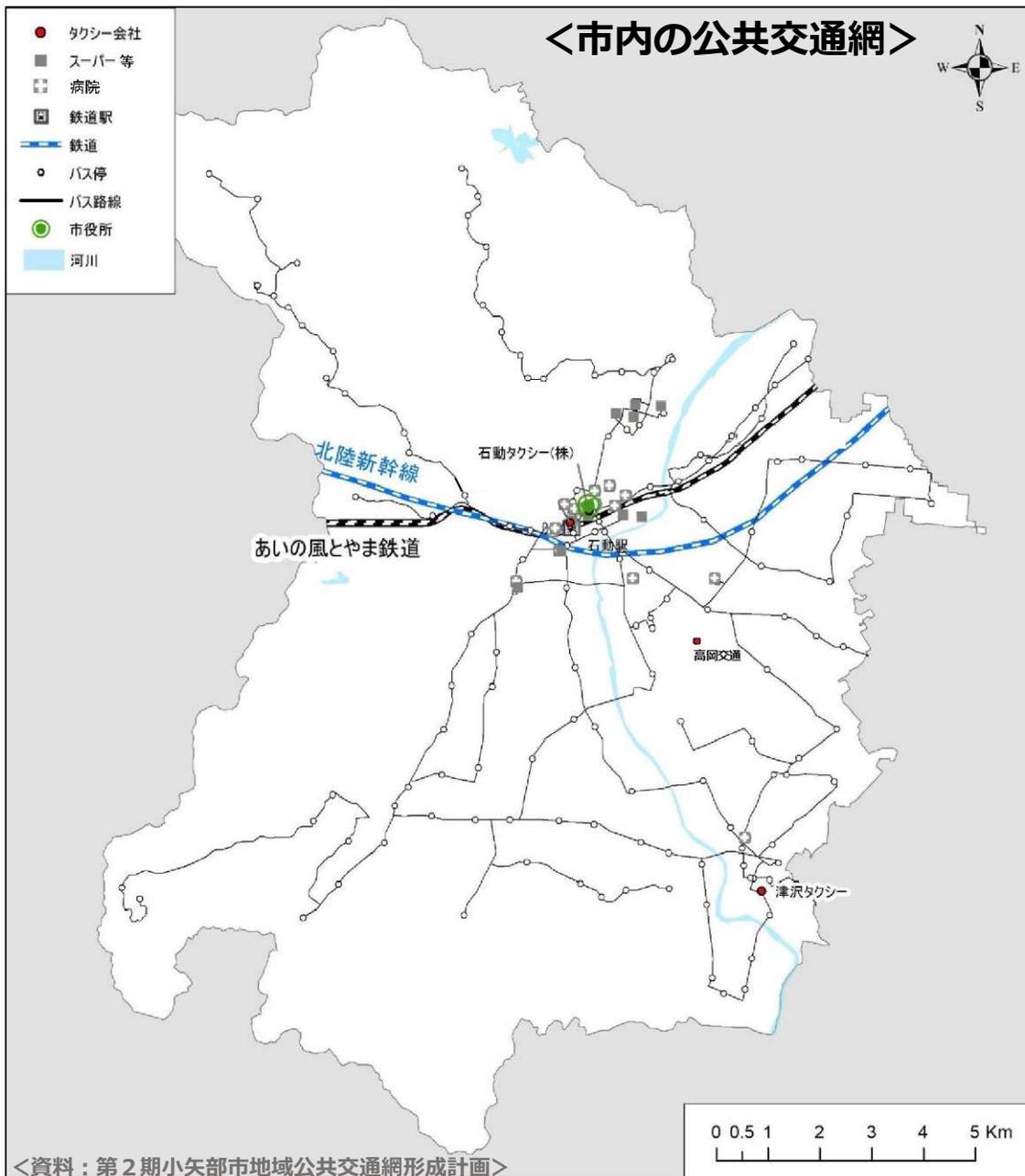
◎石動タクシー ◎高岡交通

◎津沢タクシー

●（参考）自動車保有状況

- ・自動車を保有する世帯率 約93%
（1台約19%、2台約33%、3台以上約41%）

＜資料：小矢部市地域温暖化対策に関する市民アンケート調査＞



● 主要事項

- 平成 8 年度 市営バス事業運行開始（通称：キーバス）
※ 5 路線（平日のみ：最少路線1.5往復、最大路線 9 往復）
- 平成14年 5 月 市営バス料金改定（**1回**200円 ⇒ **1日**200円）
- 平成20年 6 月 **乗合タクシー**（定時定路線型デマンド式）運行開始
※ 4 路線（平日のみ：3~4 往復）、免許返納者無料化開始
- 平成22年12月 市営バス通称変更（通称：**メルバス**）
- 平成27年 7 月 **メルバス休日**運行開始
- 平成29年 6 月 料金改定（後期高齢者の無料化開始）
- 平成30年11月 現行の運行ダイヤに変更
- 令和 4 年 8 月 現在に至る（※令和元年度以降大きな見直しは行っていない。）

● 平日の路線数・往復数の変遷（往復数：路線別の最少数と最大数）

区分 \ 年月		H8	H16.5	H20.6	H21.5	H22.12	H25.7	H27.7	H30.11
市営バス	路線数	<u>5</u>	<u>4</u>	4	4	<u>8</u>	→	<u>5</u>	5
	往復数	<u>1.5~9</u>	1.5~ <u>2</u>	<u>3.5~6</u>	<u>4~6</u>	<u>2~4.5</u>	→	<u>6~9</u>	<u>5~9</u>
乗合タクシー	路線数	-	-	<u>4</u>	<u>5</u>	5	<u>6</u>	6	5
	往復数	-	-	<u>3~4</u>	<u>1~4</u>	<u>2~3</u>	<u>2~3</u>	2~ <u>5</u>	2~ <u>3</u>

＜第2期小矢部市地域公共交通網形成計画（抄）＞

基本方針2：「生活交通の持続可能性の向上」

○生活交通のサービス向上

⑤ 市営バスの運行形態改善の検討

○市営バス（メルバス、乗合タクシー）の運行の見直しのイメージ

【メルバス（路線バス）】

現在のメルバスについて見直しを行い、地域拠点となる石動地区と津沢地区を結ぶ津沢線や利用が多い路線（正得線、蟹谷線）を基幹路線バスとして維持し、高齢化率が高い山間部の路線（南谷線、宮島線）はデマンド型乗合タクシーへの変更を検討する。

【乗合タクシー】

現在の定期定路線型で運行しているデマンド型乗合タクシーの見直しを行い、エリア型（非定時化、非路線化）で運行するデマンド型乗合タクシー（ドア・ツー・ドア形式による運行を想定）の導入を検討する。



○**第2期小矢部市地域公共交通網形成計画（令和2年3月策定）**では、基本方針2に「生活交通の持続可能性の向上」を掲げ、生活交通のサービス向上を目指し「**⑤市営バスの運行形態改善の検討**」を行うこととしている。

○市営バス（メルバス、乗合タクシー）の運行の見直しのイメージは上記のとおりであり、これを受けて、**市営バスの見直し・再編について検討する。**

＜第2期小矢部市地域公共交通網形成計画（抄）＞

基本方針2：「生活交通の持続可能性の向上」

○生活交通の維持・継続

⑥ 運賃のあり方の検討

市営バスの平成30年度の収支率は26.6%であり、利用者1人あたりの経費は、メルバスが640円/人、乗合タクシーが3,558円/人である。

市営バスの運賃は、近隣自治体に比べ、比較的安い運賃である。

「市営バスの運行形態改善の検討」と併せて、持続可能な地域公共交通の実現に向け、収入の確保や地域公共交通間の運賃の整合性なども図っていくことが重要である。



○第2期小矢部市地域公共交通網形成計画（令和2年3月策定）では、「⑤市営バスの運行形態改善の検討」と併せて、「⑥運賃のあり方の検討」も行うこととしている。

○これを受けて、市営バスの再編作業の中で、利用料金の見直しについても検討する。

市営バス事業の概要①

●事業目的 公共交通空白地域（付近に鉄軌道駅やバス停留所のない地域）の解消

●利用対象者

全ての市民及び本市来訪者を対象
（年齢等で制限しない。ただし、「自力で車両の乗降可能であること」を条件とし、福祉輸送（福祉タクシー等）とは異なる位置づけである。）

●運行形態

- ◎メルバス 定時定路線型バス（市町村運営 自家用有償旅客運送）
- ◎乗合タクシー 定時定路線型デマンド乗合タクシー（一般乗合旅客運送）

●運行系統

- ◎メルバス 5路線（津沢線、正得線、宮島線、南谷線、蟹谷線）
- ◎乗合タクシー 5路線（岡線、水島線、小森谷線、内山臼谷線、五間橋線）

●運行日数、運行時間帯

- ◎メルバス 361日／年（運休日は12/31～1/3）、6:48～19:57
- ◎乗合タクシー 平日のみ（土日祝日は運休日）、7:48～17:23

●車両体制、運行体制

- ◎メルバス ・全5台（マイクロバス2台（20人or26人乗り）、ワゴン車3台（12人乗り））
・平日は4台体制、休日は3台体制で運行
- ◎乗合タクシー ・運行委託事業者の車両を使用

市営バス事業の概要②

●事業者

- ◎メルバス (株)石動タクシー
- ◎乗合タクシー 高岡交通(株)

●運行便数 (路線) (平日/休日※往復で1便、平日の始発・終発)

事業者	路線	平日/休日	平日の始発	平日の終発
◎メルバス	津沢線	9便/7便	【始発】津沢あ発 6:48	石動駅発 7:40
			【終発】津沢あ発 19:05	石動駅発 18:30
	正得線	6便/4便	【始発】七社発 7:05	石動駅発 7:40
			【終発】七社発 18:59	石動駅発 18:35
	宮島線	5便/3便	【始発】二の滝発 8:17	石動駅発 7:45
		【終発】二の滝発 17:44	石動駅発 18:05	
南谷線		6便/3便	【始発】嘉例谷発 7:05	石動駅発 9:10
			【終発】嘉例谷発 17:07	石動駅発 17:40
蟹谷線		7便/4便	【始発】津沢こ発 7:07	石動駅発 7:45
			【終発】津沢こ発 17:54	石動駅発 19:30

- ◎乗合タクシー 岡線、水島線 3便/運休
- 小森谷線、内山臼谷線、五間橋線 2便/運休

●料金設定

- ・一般 200円で一日乗り放題 (メルバス、乗合タクシー共通)
※定期券、回数券での割引あり。
- ・無料 後期高齢者医療被保険者、未就学児童
- ・実質無料 運転免許返納者 (65~74歳) (申請により1年定期券を無料交付)
- ・半額 障害者、子供

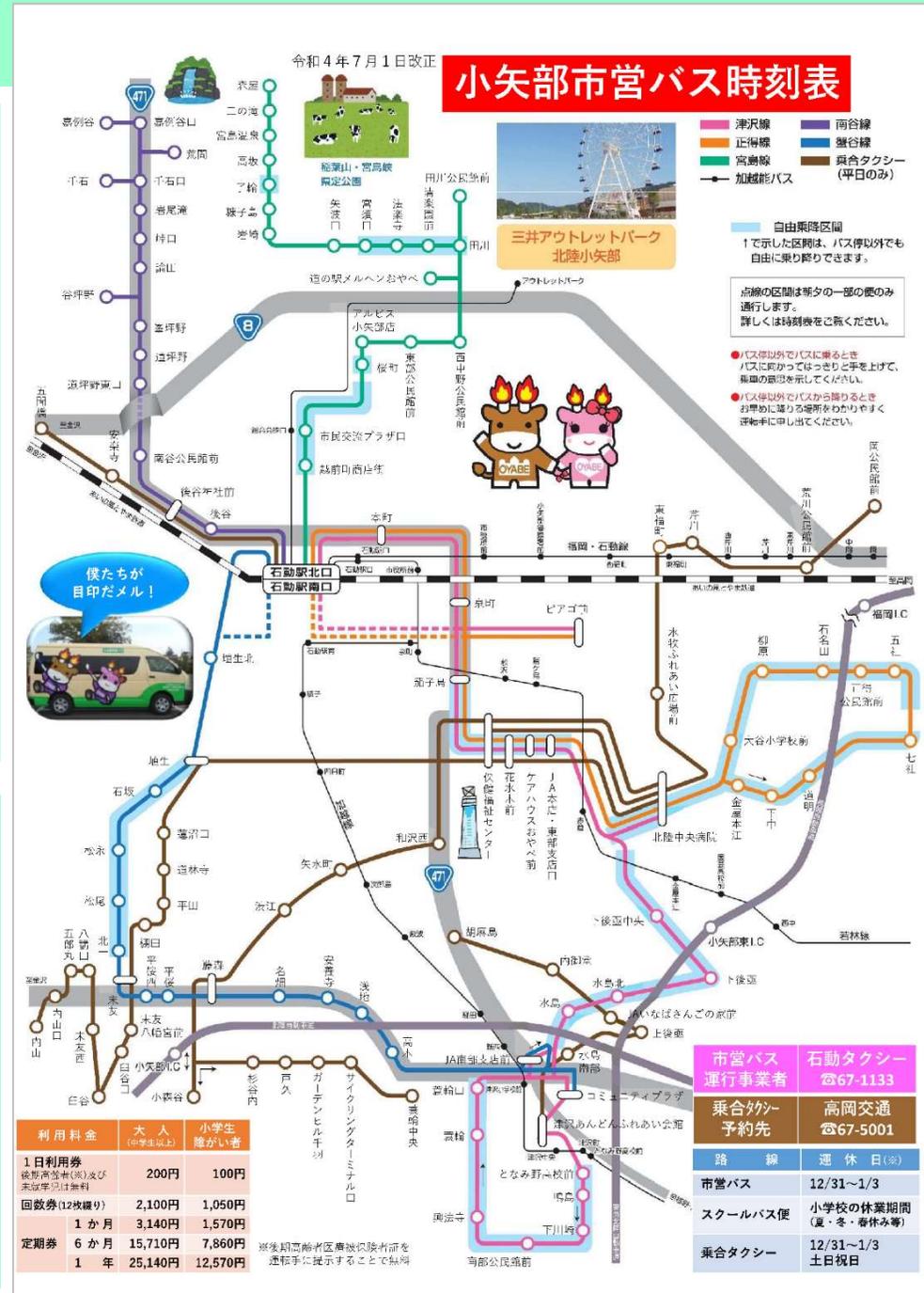
市営バス事業の主な特徴

◎メルバス

- ・石動駅を中心に各地域へ放射状に延びる路線網。
- ・全路線「石動駅」発着のため、あいの風富山鉄道、加越能バスへの乗り換えが可能。
- ・石動駅、市の主要公共施設、北陸中央病院、市内全スーパー、高齢者福祉施設などにアクセスできる路線網となっている。
- ・路線網を5に集約することで、各路線の便数を一定程度確保することにより、往復で利用できる。

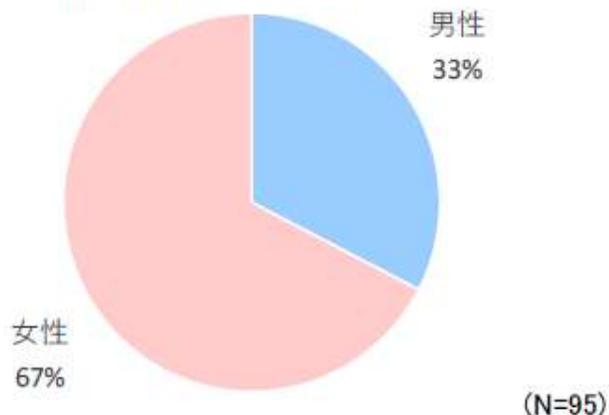
◎乗合タクシー

- ・事前予約により、利用の有無に応じて運行するデマンド型の定時定路線である。
- ・メルバスが運行していない公共交通空白地域をカバーするよう、変則的な路線網を敷設し、石動駅や、総合保健福祉センター、北陸中央病院、津沢コミュニティプラザなどで、メルバスと接続する路線設計となっている。

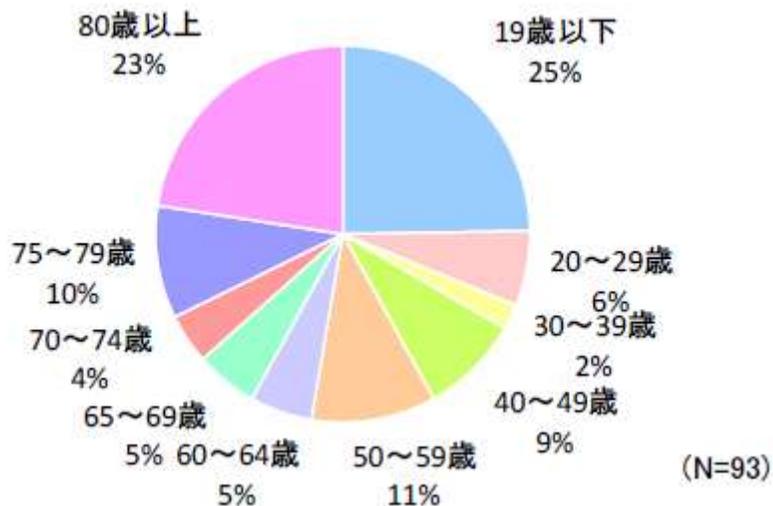


●利用者特性

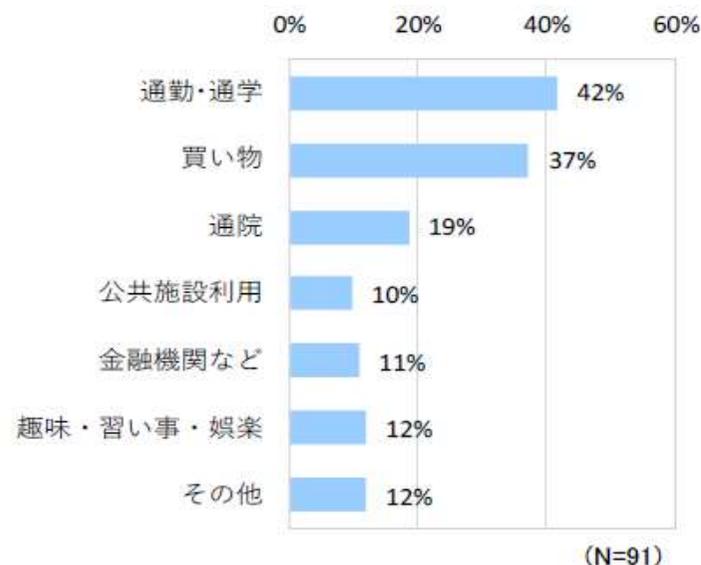
市営バス利用者の性別



市営バス利用者の年齢



市営バスの利用目的（複数回答可）



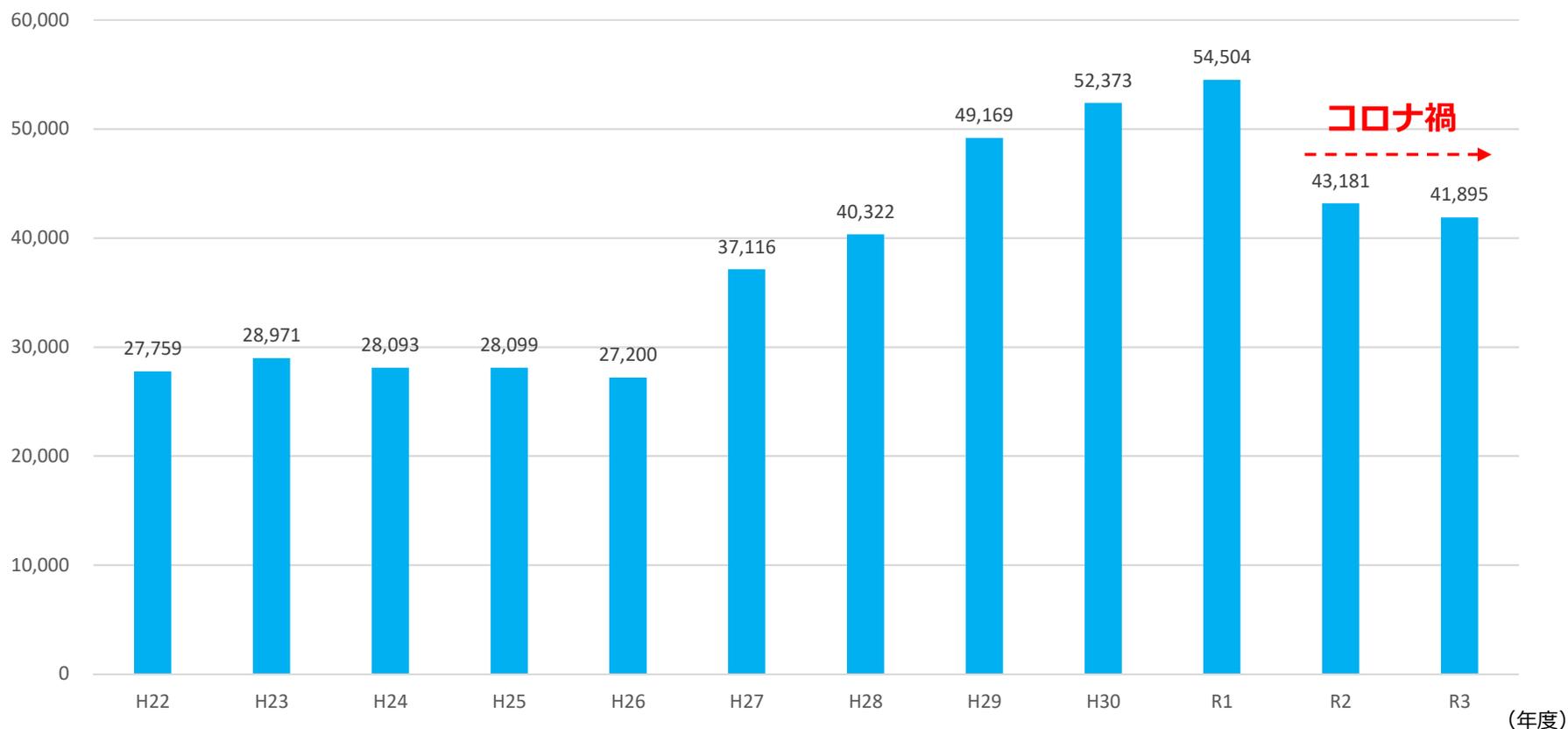
・市営バスの利用者は女性が約7割を占め、年齢は19歳以下が25%、60歳以上が47%である。

・市営バスの利用目的は、通勤・通学が42%、買い物が37%、通院が19%である。

●メルバスの利用者数の推移

(人/年度)

メルバスの全路線の年間利用者数（輸送延人員）の推移

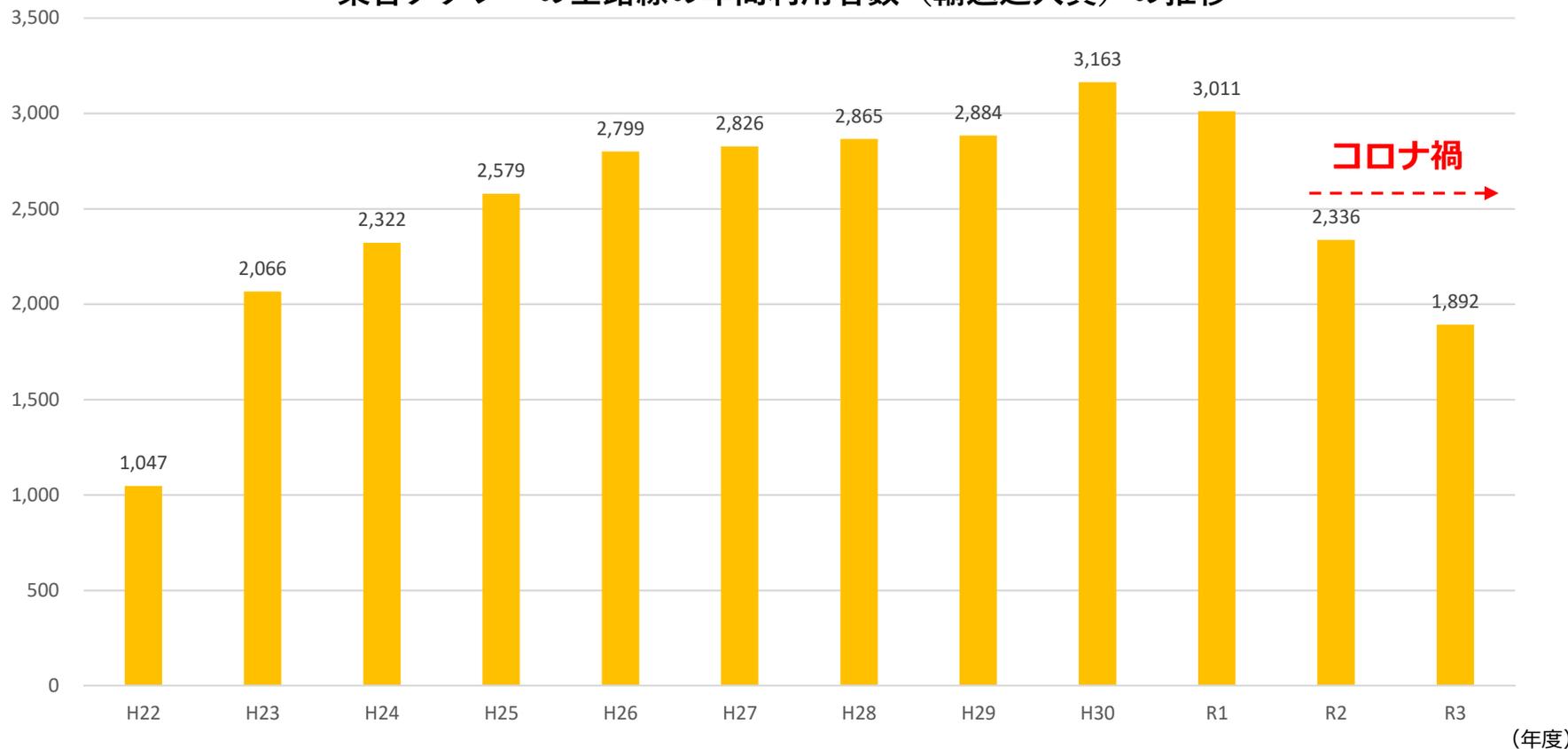


○メルバスの全路線の年間（年度）利用者数は、平成26年度までは横ばいで推移していたが、平成27年度（平成27年7月より路線の改正や増便、土日祝日運行を開始）を機に増加し、平成29年6月からの75歳以上等の利用料金の無料化もあり、令和元年度まで増加傾向を維持。
○しかしながら、令和2年度からはコロナ禍の影響により大幅に減少している。

●乗合タクシーの利用者数の推移

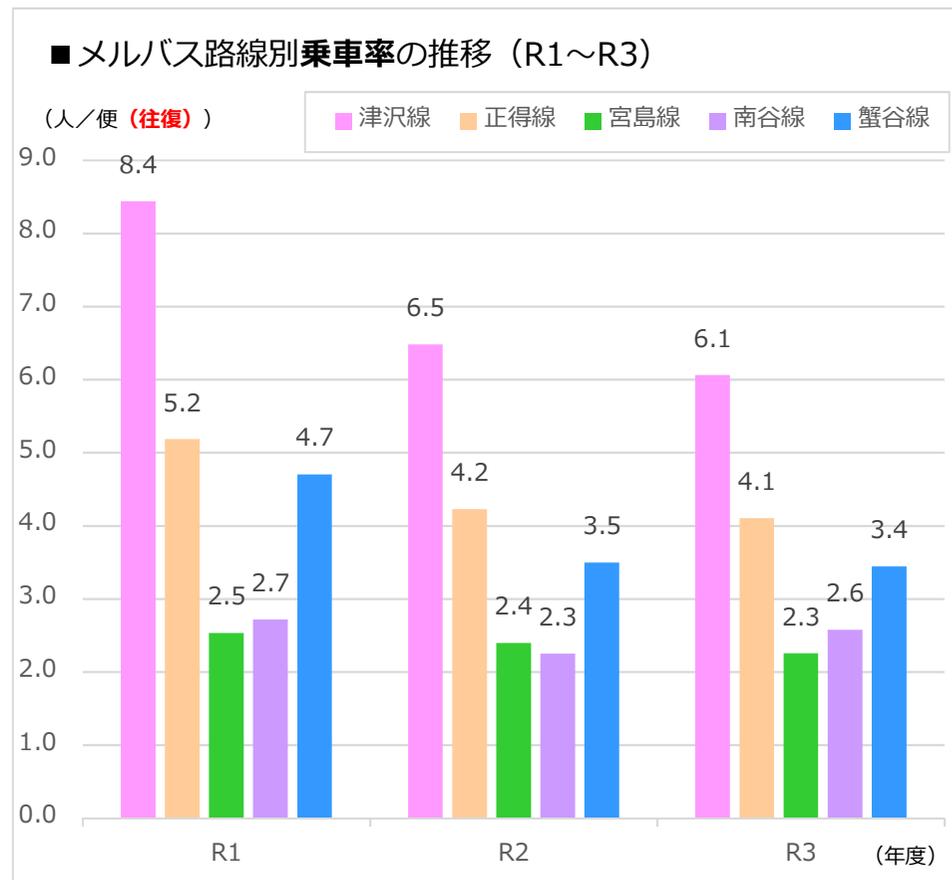
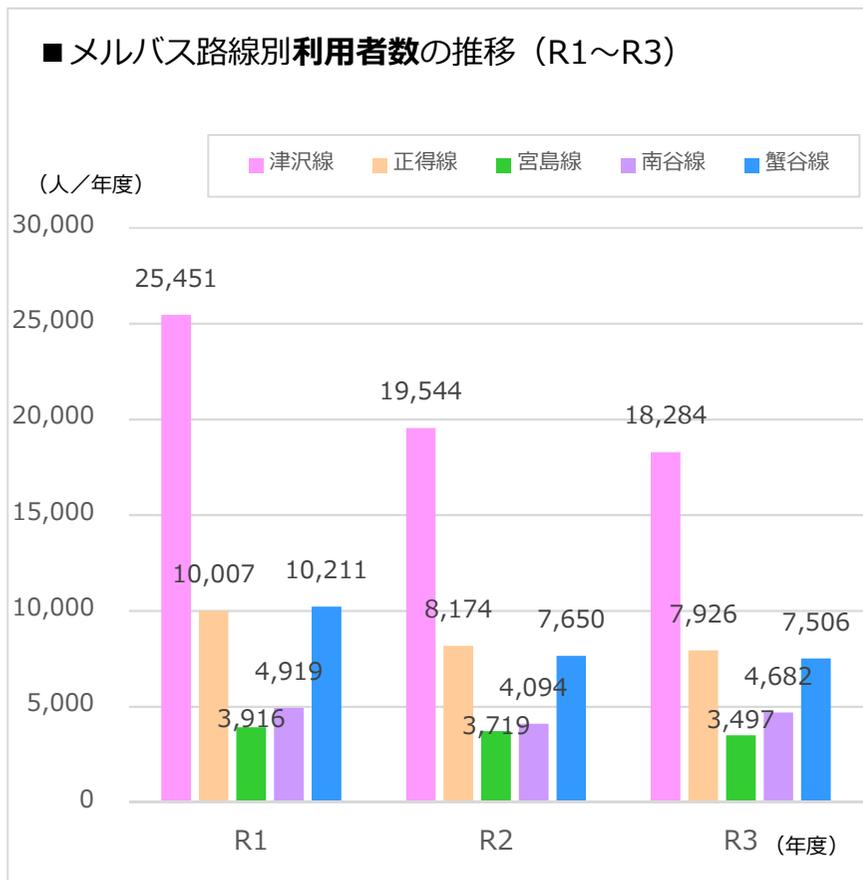
(人/年度)

乗合タクシーの全路線の年間利用者数（輸送延人員）の推移



- ・乗合タクシーの全路線の年間（年度）利用者数は、平成22年度から平成26年度までは増加傾向にあり、平成27年度から平成29年度までは微増、平成29年6月からの75歳以上等の利用料金の無料化もあり、平成30年度は増加した。
- ・しかしながら、令和2年度からはコロナ禍の影響により、大幅に減少している。

●メルバスの利用者数の推移（路線別：R1～R3）



- ・メルバスの路線別での利用者数（R1～R3）は、津沢線が最も多く、宮島線が最も少ない。
- ・メルバスの路線別での乗車率（R1～R3）は、津沢線が最も多い。最も少ないのはR1とR3は宮島線であり、R2は南谷線である。

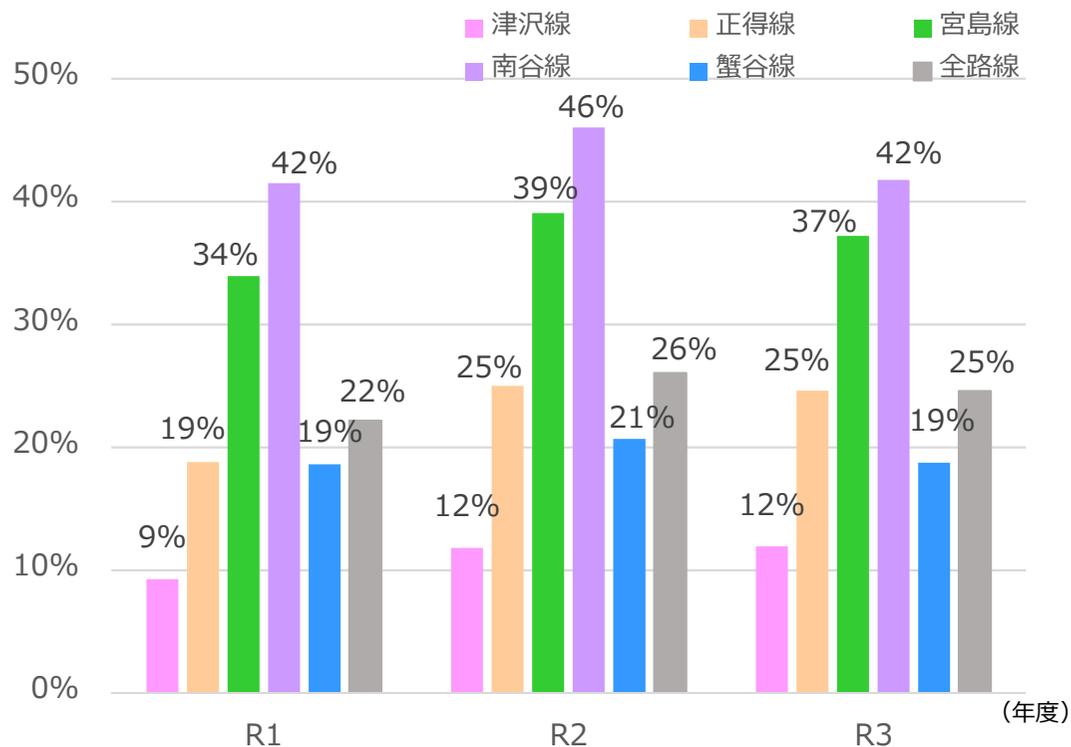
●誰も乗せなかった、いわゆる「空気を運んだ」運行を数値化（見える化）できないか？

➔空車運行比率という考え方（定義）【本市独自指標】

- ・片道運行を1便として乗降者がいなかった便のことを「空車運行」と定義する。
- ・運行日報からその便を拾い出し、指定した期間又は路線で空車運行した割合を算出する。

$$(式) \text{空車運行比率} = \frac{\text{(指定した期間【年、平日又は休日等】及び路線の) 空車運行回数}}{\text{(指定した期間【年、平日又は休日等】又は路線の) 全運行回数}}$$

■メルバス路線別空車運行比率の推移（R1～R3）



●算出結果による分析

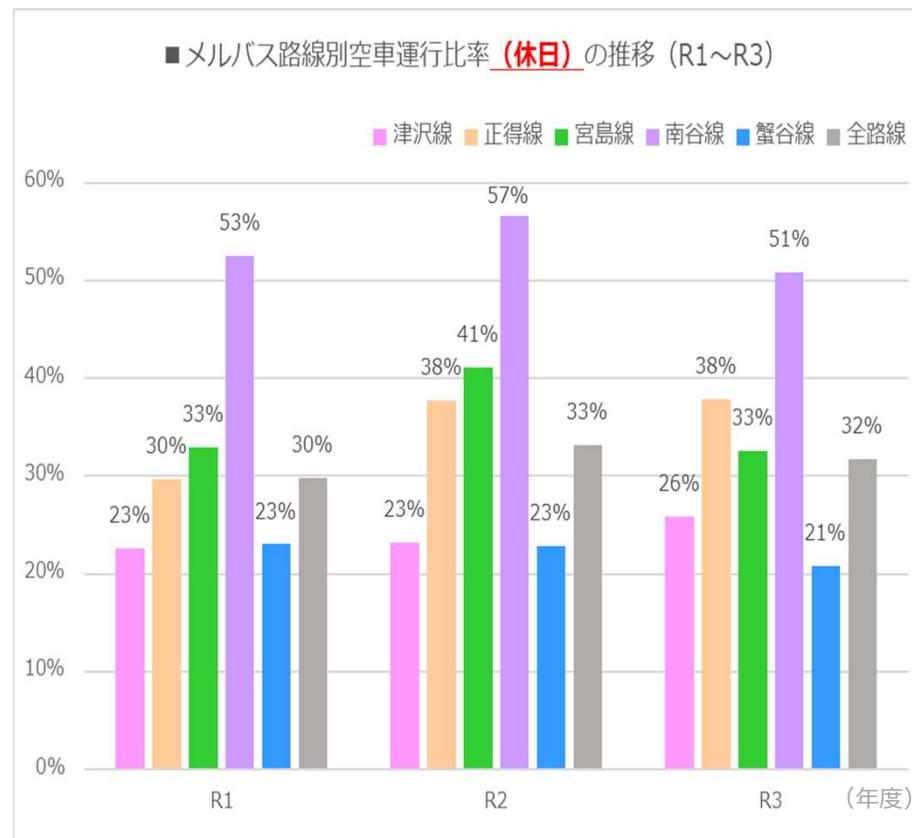
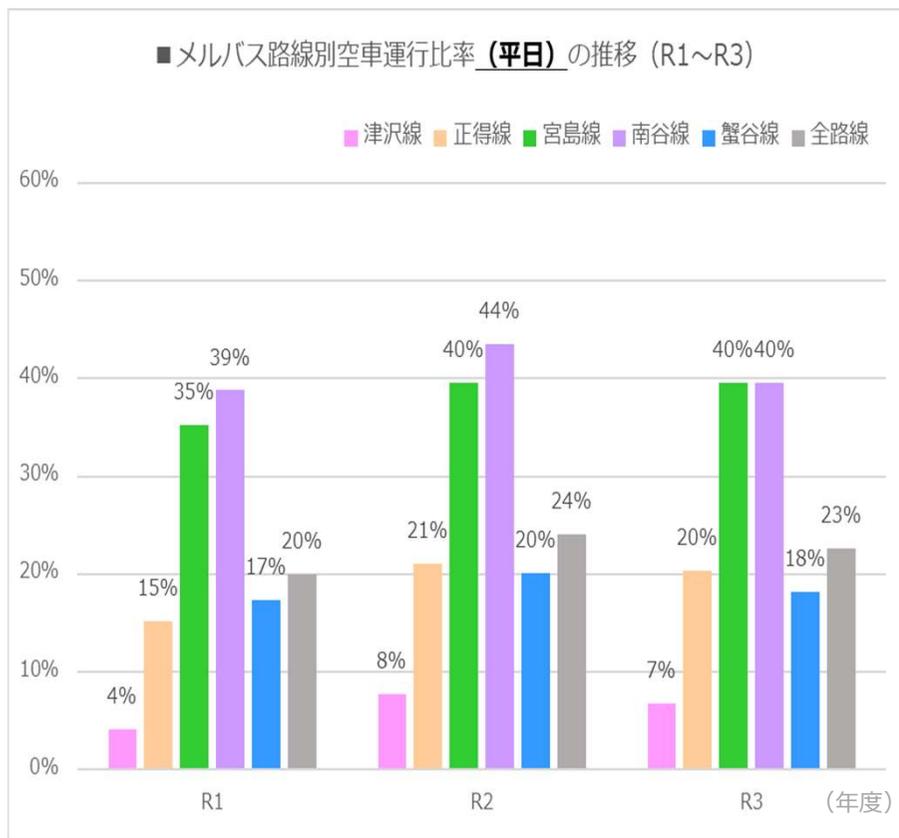
・全路線では、22%～25%で推移。言い換えると4便中1便程度は空車運行していることが判明。

・最も数値が高い路線は、南谷線であり42%～46%で推移。言い換えると、10便中4便以上空車運行していることが判明。（コロナ禍前でもR1：42%）

・次に数値が高い路線は、宮島線であり、34%～39%で推移。言い換えると10便中4便弱が空車運行。（コロナ禍前でもR1：34%）

➔誰も乗っていない運行が多い。
（活用されていない運行が多い。）

●メルバス路線別空車運行比率の推移（平日・休日）



●算出結果による分析

- ・平日全体（全路線）では、20%～23%で推移。
- ・休日全体（全路線）では、30%～33%で推移。概ね3便に1便が空車運行。
- ・休日は、どの路線も空車運行比率が高い。津沢線でも概ね4便に1便が空車運行。
- ・休日の南谷線は、53%～57%で推移。半分以上が空車運行。

→休日は、誰も乗っていない運行が特に多い。

メルバスの課題「空気を運んでいる」状態の検証③

■メルバス空車運行比率（平日・休日別、路線別、時間帯別）

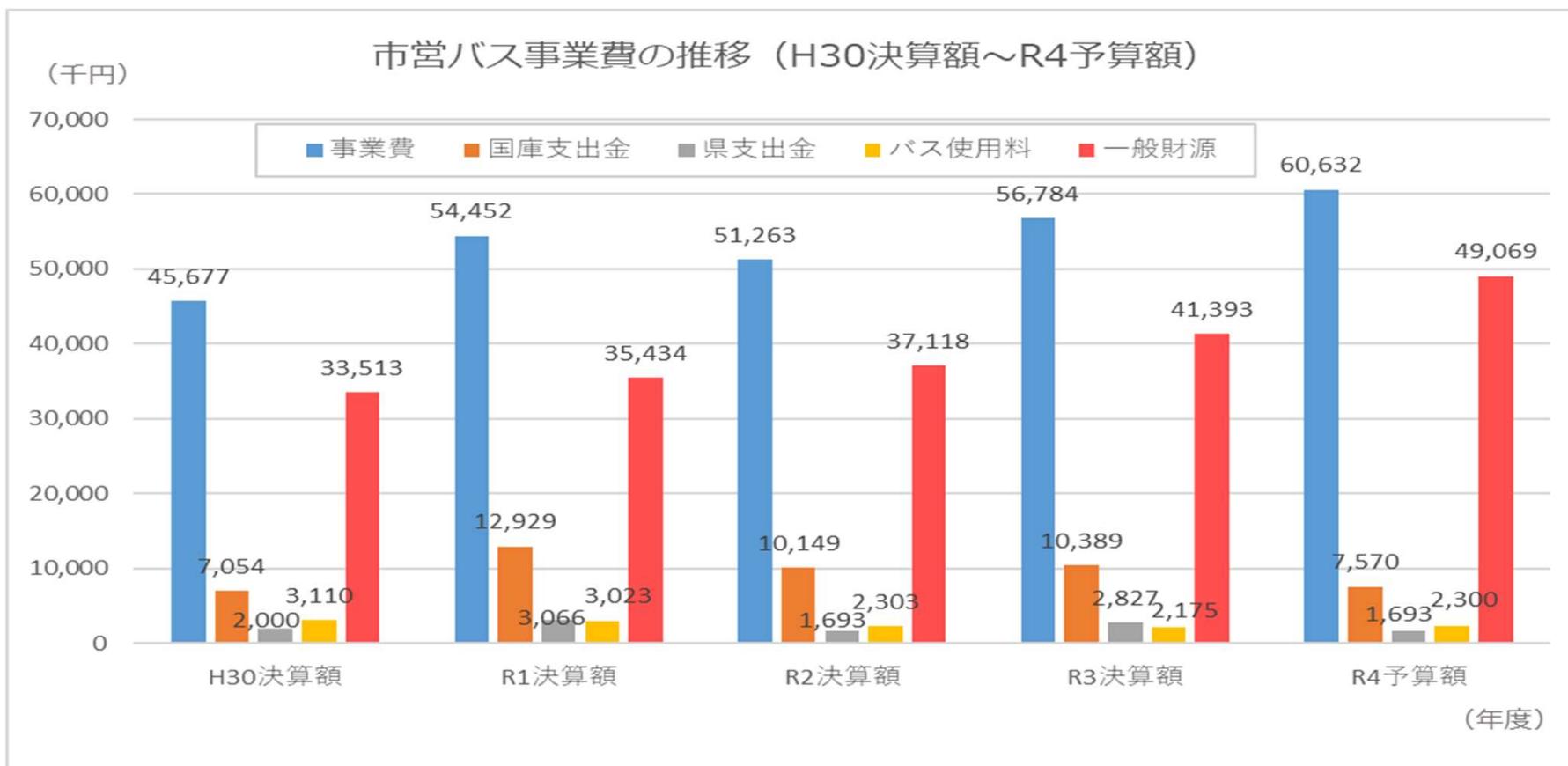
※運行がない時間帯は数値が空欄となる。

30%未満 30~50% 50%以上

日	年	路線	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台
平日	R1	津沢線	2%	2%	0%	5%	1%	0%	6%	1%	2%	4%	8%		14%	
		正得線		6%	6%	9%		9%	10%			6%	21%		74%	
		宮島線		53%	6%		12%					12%		54%	79%	
		南谷線		7%		44%	64%	48%		38%		28%		3%	62%	
		蟹谷線		5%	33%	4%	14%			10%	21%	33%		11%		19%
	R2	津沢線	2%	1%	0%	7%	5%	0%	14%	2%	5%	14%	14%			13%
		正得線		6%	13%	14%		6%	20%				11%	28%		96%
		宮島線		45%	20%		24%					21%			53%	79%
		南谷線		20%		43%	45%	38%		31%	64%		6%		69%	
		蟹谷線		2%	30%	6%	25%			20%	30%	29%			17%	
	R3	津沢線	2%	4%	0%	4%	5%	0%	18%	3%	8%	9%	10%			5%
		正得線		13%	7%	15%		11%	19%				10%	30%		70%
		宮島線		27%	45%		23%					42%			51%	53%
		南谷線		7%		38%	40%	43%		23%	64%		4%		65%	
		蟹谷線		2%	24%	9%	19%			24%	16%	34%		4%	24%	
休日	R1	津沢線			26%	3%	1%	16%	8%		3%	28%	23%	27%	56%	
		正得線				33%		30%			28%	3%		41%		
		宮島線					21%				35%			43%		
		南谷線				52%			51%				54%			
		蟹谷線			1%		22%			23%	33%		35%		12%	
	R2	津沢線			18%	3%	1%	25%	18%		11%	41%	43%	39%	22%	
		正得線				41%		31%			29%	20%		54%		
		宮島線					43%				41%			39%		
		南谷線				61%			50%				60%			
		蟹谷線			2%		29%			22%	39%		23%		15%	
	R3	津沢線			14%	4%	4%	19%	24%		11%	42%	44%	35%	44%	
		正得線				37%		35%			35%	21%		51%		
		宮島線					27%				50%			21%		
		南谷線				50%			43%				59%			
		蟹谷線			1%		22%			38%	36%		21%		5%	

- ・平日・休日ともに南谷線の日中の時間帯で、空車運行が多く見られる。
- ・平日の正得線、宮島線、南谷線の夕方空車運行比率が高い。→要調査
- ・休日では、概ね半数の時間帯で、空車運行比率が30%を超える。

市営バス事業費の推移



- ・ 事業費及び一般財源ともに年々増加傾向。
- ・ 市営バス事業のうちメルバスの運行費は、地域内フィーダー系統路線として、国・県補助金の支援を受けている。
 (地域内フィーダー系統路線とは地域間幹線と接続する路線をいう。本市の場合、加越能バス石動線が地域間幹線に該当し国庫補助金による支援を受けており、これに接続するメルバスが地域内フィーダー系統路線として、国・県補助金による支援を受けている。)

＜市議会や地区からの主な要望（R4.4～）＞

●市議会からの要望

- 市議会一般質問
 - ・高齢者の負担軽減等のため、宮島地区のバス停留所を増設してほしい。
- 3市（小矢部、砺波及び南砺）議会合同研修会
 - ・3市の高校へ通う生徒の通学手段として市をまたぐバス路線を運行してほしい。
- 個別要望
 - ・〇〇公民館に停留所を設置してほしい。〇〇地内に停留所を設置してほしい。

●地区からの要望

- タウンミーティング
 - ・加越能バス若林線が廃止の場合は、通学等のため市営バスを見直してほしい。
 - ・部活動の大会のため、土日に運動公園へ行けるようバスを運行してほしい。
- 地区自治振興会
 - ・隣接市の医療施設や商業施設へ乗り入れてほしい。せめて、隣接市の最寄りの停留所に乗り入れ、空白地域を埋めてほしい（隣接市最寄停留所乗入れ）。
 - ・〇〇医療施設に停留所を設置してほしい。



- 市営バスに対する要望は、停留所の新設や運行に関する見直しなど多岐にわたる。
- 全ての要望に応えるためには、様々な協議、交渉及び手続き、そして費用負担が必要。
- 今回の市営バスの再編では、利便性だけでなく費用対効果も考慮し検討する必要がある。
- 市域を越える運行については、関係市や加越能バスとの協議を踏まえる必要がある。

◎メルバス

- ①利便性に配慮し各路線の便数を一定程度確保している一方で、特に休日や平日の日中の時間帯で「誰も乗っていない」、いわゆる「空気を運んでいる」状態の便が多く見られる。
- ②路線によって（平日の宮島線や休日の南谷線・宮島線）は、**便数が少ない**。
- ③高校生の通学手段等として、市域を越える隣接市への乗り入れ要望がある。
- ④**運行経費が増嵩**している。

◎乗合タクシー

- ①利用**前日21時まで**に電話で予約する必要がある。
- ②**便数が少ない**。

◎共通課題

- ①石動駅を中心とした路線網であるため、**路線によっては、高齢者の目的地として多い北陸中央病院などに行くためには**駅などで乗り継ぐ必要がある（目的地まで時間がかかる）。
- ②**停留所の増設**を求める声が多い。
- ③「**停留所が遠い**」「**停留所までに坂道がある**」など高齢者等が負担を感じている場合がある。
- ④今後の更なる高齢化の進展により、より利便性の高い地域公共交通の在り方が求められている。

●導入の背景（佐久市の公共交通の課題）

◎民間路線バスの課題

- ・6年で13路線が減少（H28:19路線⇒R3:6路線）、民間による事業継続が不可能

◎路線バス（佐久市バス）の課題等

- ・6路線を民間バス会社に運行委託 ・便数が少ない
- ・**目的地まで遠回り** ・バス停までが遠い ・**誰も乗っていない**

◎（旧）デマンド交通（タクシー）の課題等

- ・6エリア11路線をタクシー事業者に運行委託 ・当日予約ができない
- ・利用方法が複雑 ・停留所までが遠い ・地域で運行本数が違う

◎地域公共交通関係予算額 ⇒ 6年で約9,000万円の増加

⇒より利便性の高い公共交通の形成を目指して、ユーグループ（長野トヨタ）と包括連携協定を締結し協力を得ながら、新デマンド交通の実証運行を開始。

●主な特徴（サービス概要等）

◎路線バス・デマンド交通の位置づけ整理

- ・市内循環バス（日常生活のための移動手段）の廃止（R3.9月）
- ・**ただし、学生の通学等のための移動手段（朝・夕）の便は継続運行**
- ・デマンド交通は交通弱者の日常生活のための移動手段として整理

◎サービス概要

- ・**AIを活用した配車システム、コールセンターによる電話予約も可能（高齢者対策）**
- ・運行エリアを11区域に分け車両14台体制で運行 ・乗継ぎによる市内全域移動
- ・事前会員登録制 ・電話（又はWEB）予約で7日前から1時間前までに予約可能
- ・運賃 **エリア内1乗車200円（最大800円）** ※障害者等や小人の区分で半額など

◎運行体制 佐久市と長野トヨタの包括連携協定による運行体制

◎実証運行を段階的に実施し課題抽出と改善の上、本格運行予定。 （※詳細別紙）

(佐久市行政視察時の資料から①)

■ 実証運行第1期 (主な変更点)



◆ 旧デマンド交通

- ・ 予 約 先：各運行エリアを担当する事業者
- ・ 受 付：乗車前日の午後4時まで
- ・ 運 行：各エリアにより週2日～5日
1日3便～5便
- ・ 運 賃：1乗車200円
循環バスエリアへの移動400円
- ・ ル ー ト：事業者が各自作成し、
乗車時間を利用者へ折返し電話連絡
- ・ 利 用 者：会員登録不要、降車時に署名必須
- ・ 乗降場所：停留所
望月・白田エリア 運行路線自由

◆ 新デマンド交通

- ・ 予 約 先：コールセンター (市内全域 8時～16時)
- ・ 受 付：7日前から当日の1時間前まで
- ・ 運 行：週5日 (月から金曜日：祝祭日除く)
8時～12時、13時～17時
- ・ 運 賃：1乗車200円 (乗継毎200円)
- ・ ル ー ト：コールセンターで作成
運行事業者のタブレットへ配信
- ・ 利 用 者：会員登録必須、降車時の署名不要
- ・ 乗降場所：停留所
望月・白田エリア 自宅前乗降実証
(75歳以上、運転免許返納者、障がい者等)

(佐久市行政視察時の資料から②)

■ 実証運行第1期 (R3.10月~R4.3月)



● 乗継ぎによる市内全域移動



運行概要

- エリア内 **¥200 均一**
- 市内移動 **最大 ¥800**
- デマンド車両 **14台**
- 75歳以上、免許返納者、障がい者、妊婦、傷病者
 - ▶ **自宅前まで送迎(望月・臼田エリアのみ)**

(佐久市行政視察時の資料から③)

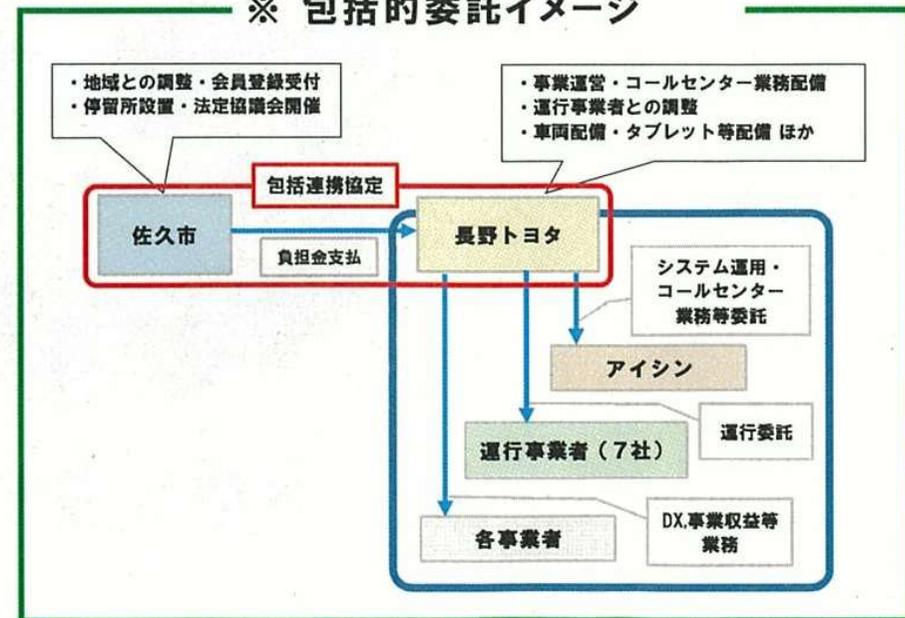
■ 実証運行第2期 (R4.4月～R5.3月)

民間の技術・人材・柔軟性 多様なニーズに応えやすく

実証概要

- 市内全域統一運行
- 長野トヨタへ包括的委託
- デマンド交通を利用したDXの推進
- 地域雇用の拡大
- 事業収益の拡大

※ 包括的委託イメージ



(佐久市行政視察時の資料から④)

■ 実証運行第2期 (R4.4月～R5.3月)

運行等概要

- 市内全域統一した運行
75歳以上、免許返納者、
障がい者、妊婦、傷病者
▶ 自宅前まで送迎

- キャッシュレス決裁

- エリアスポンサーによる事業収益
協賛金・広告料

- ▶ 停留所設置、デジタルサイネージ、フリーペーパー



●視察しての所感、本市に導入するに当たっての考察

- ・佐久市の新オンデマンド交通（チョイソコ）は高齢者向けに電話予約を前提
- ・停留所の新設が比較的容易
- ・分かりやすい・使いやすい「スマートで持続可能な公共交通」を目指すという点に共感

◎本市の見直しに当たって参考にしたいと感じた点

- ①「目的地まで遠回り」「誰も乗っていない」などの批判があった**市内循環バス**を廃止し、新たなデマンド交通を導入するという考え方
- ②**市内循環バス**を廃止したが、**学生の通学等のための移動手段として、朝・夕の便を継続運行した（残した）**という点
- ③乗降場所（停留所）を「一般の方」と「高齢者等」によって分けた点
 - ・「一般の方」…停留所から停留所まで
 - ・「高齢者等」…**自宅前などの登録した地点から停留所まで（事前登録必要）**
- ④運賃について、小学生100円、障害者等半額など利用者の区分で配慮がある点

◎本市に導入する場合には慎重に検討すべきと感じた点

- ①土日祝日を運休日とすること
- ②運賃について、高齢者を大人として一般利用者と同様とみなすこと
- ③エリアによっては、目的地まで乗り継ぎが必要であること
- ④包括連携協定による運行体制をそのまま本市で取り入れられるかどうかは多くの課題整理が必要

●見直しの方向性

- ◎財政負担をできるだけ抑えながら、現在の市営バス事業に関する課題や要望を整理した上で、サービスを充実させる。
- ◎先進事例を参考にしながら、高齢者等の移動需要に対応し効率的でムダの少ない運行を可能とする、**区域運行型のオンデマンド交通**を主体とした運行形態への転換を図る。

●見直しの基本方針

①交通弱者に配慮した地域公共交通

高齢者の通院や買い物、障害者の通所、中学生・高校生の通学など交通弱者に配慮した地域公共交通の実現を目指す。

②地球環境にも配慮した地域公共交通

空車運行を無くすことにより、燃料費やCO2の削減につなげ地球環境にも配慮した地域公共交通の実現を目指す。

③スマートな地域公共交通

高齢者等にも分かりやすく使いやすいスマートな地域公共交通の実現を目指す。

④お出かけ促進と地域経済を支える地域公共交通

高齢者等の外出を促進し、地域内消費や地域活性化につなげ、地域経済を支える地域公共交通の実現を目指す。

⑤みんなで支える持続可能な地域公共交通

受益者負担の適正化に取り組みながら、みんなで支える持続可能な地域公共交通の実現を目指す。

● 定時定路線型（路線定期運行）とは

路線定期運行とは、路線を定めて運行するものであって、設定しようとする運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行の形態をいう。



全ての時刻設定が定時であること

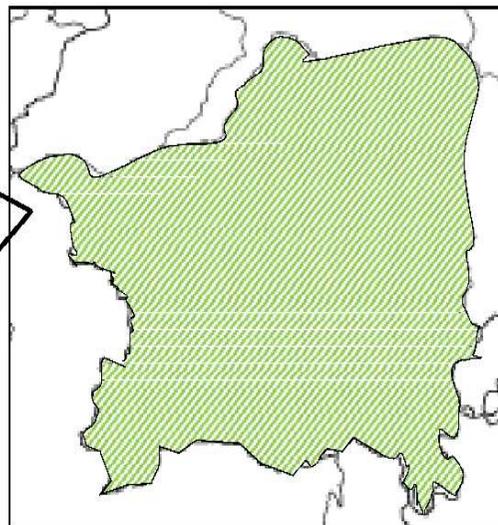
【出典】国土交通省（デマンド型交通について）

● 区域運行型とは

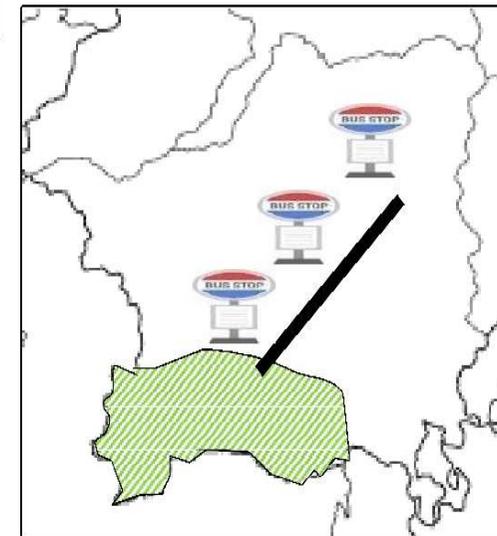
区域運行とは、路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態をいう。
(地交会議において地域交通のネットワークを構築する観点から協議が整っていること)

パターン1

営業区域の設定が、原則地区単位(大字、町丁目、街区等)とされていること。
ただし、地域の実情により、隣接する複数の地区を営業区域とすることが出来る。



パターン2

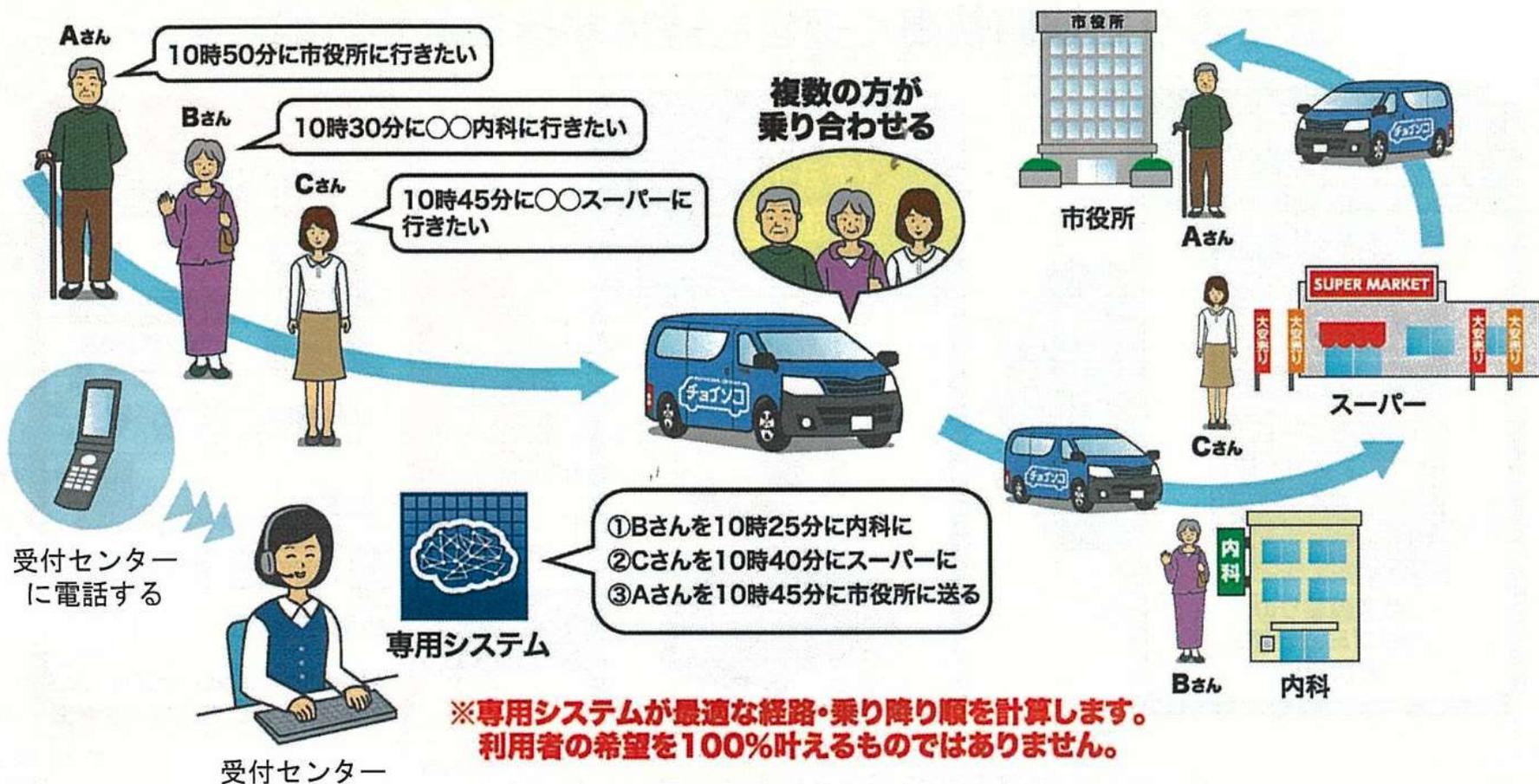


【出典】国土交通省（デマンド型交通について）

区域運行型のオンデマンド交通について③

● AI活用オンデマンド交通の特徴について①（先進地視察資料から）

会員登録された利用者から乗車依頼を受付し、最適な乗り合わせと経路を計算し、目的地まで乗り合い送迎で運ぶ仕組み（高齢者等利用に最適化された運行システム）



● AI 活用オンデマンド交通の特徴について②（先進地視察資料から）

会員登録制で、利用時に事前の電話が必要。
 高齢者等とのコミュニケーションに優れたオペレーションにより安心運行が実現。

① 会員登録申込

- ・世帯別ではなく個人別
- ・最寄りの停留所を記載
- ・緊急連絡先を記載
- ・アンケートに記載

会員証が
届いたら
利用可能

② 会員証

Choyisocho とよあけ 会員証	
会員番号:	000989
お名前:	愛新花子様
電話番号:	057-00-81194
お客様の登録番書係留所は	仙人塚第3既設ゴミ置場

お電話でお伝えください

- ① お名前と会員番号
- ② 利用したい日・到着時刻
- ③ 乗る場所・降りる場所
- ④ 同乗者の有無・お名前

受付時間：8:30-15:30
 運行時間：9:00-16:00

表：会員番号・氏名・最寄停留所 裏：お電話時に伝える内容

③ 利用開始

利用受付時間は、柔軟に設定可能
 （「1時間前まで」や「30分前まで」が多い）

お乗りになりたい **30分前まで** に電話します。
 （受付は1週間前から可能）

- ①名前と会員番号 ②利用希望日・時刻
 ③乗る場所・降りる場所 ④同乗者の有無
 を伝えます。

帰りの受付を
することも
できます



山田花子、会員番号〇〇です。
 〇〇停留所から鈴木整形外科に
 9月6日の11時頃までに行きたいです。
 同乗者はありません。

オペレーターとやりとりし
 停留所に来ていただく
 時刻が伝えられます。

それでは
 9月6日木曜日の
 10時35分に
 〇〇停留所まで
 来てください。



指定された日時に、
 停留所に向かいます。

停留所の設置は
 柔軟に設定可能



停留所には看板が貼ってあります

お名前
 行き先

車が到着したら乗車し
 運転手に名前と
 行き先を伝え、
 乗車料金を払います。



電話予約受付センター（コールセンター）の営業時間は8:30~17:00を予定。WEB受付は24時間対応を予定。

●見直しに当たって考慮すべきポイント

(①交通弱者に配慮した地域公共交通)

- ・通学・通勤時間帯に現に利用している高校生や障害者、そして冬季間の中学生などに配慮した運行とする。(交通事業者等へのヒアリングから)
- ・高齢者にとっては、目的地として多い北陸中央病院などに行くための乗り継ぎの負担が生じないよう検討する。(交通事業者等へのヒアリングから)

(②地球環境にも配慮した地域公共交通)

- ・空車運行を無くしムダのない運行形態に転換することで、得られる燃料費の削減効果額をサービスの拡充に活かす。

(③スマートな地域公共交通)

- ・高齢者等への配慮や感染対策を考慮した先進的なシステム等（高齢者でも予約方法が簡単、目的地へ時間がかからない、キャッシュレス決済など）を導入する。

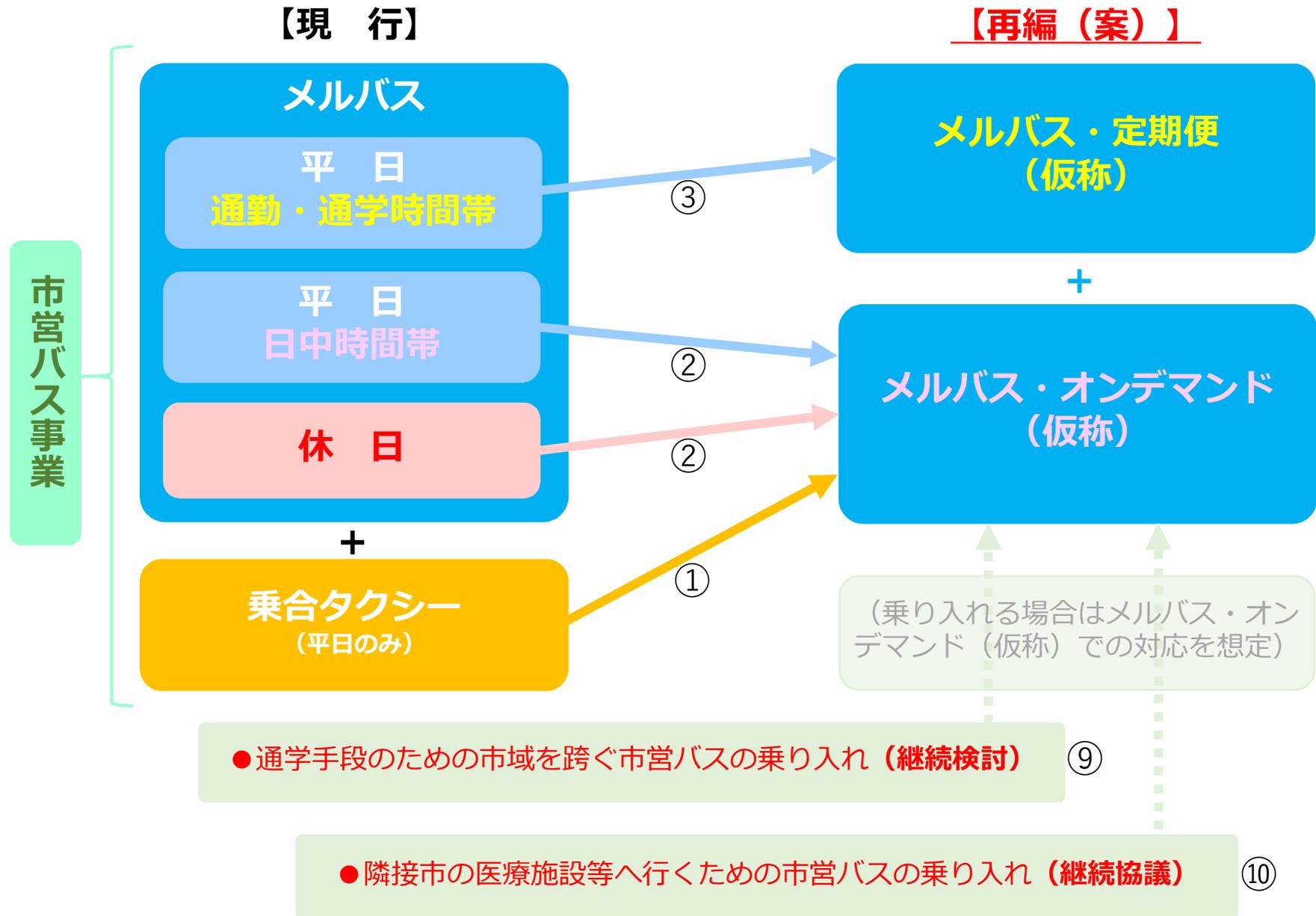
(④お出かけ促進と地域経済を支える地域公共交通)

- ・交通弱者である高齢者等でも外出しやすくなる仕組みづくりや、外出したくなるような仕掛けづくりを検討する。

(⑤みんなで支える持続可能な地域公共交通)

- ・持続可能な地域公共交通の実現に向けて、受益者負担の適正化を踏まえた料金体系の見直しとともに商業施設や医療機関などを対象としたスポンサー制度の導入を検討する。

再編（案）について①（イメージ）



●再編（案）の主なポイント①

①乗合タクシーを新オンデマンド交通に移行

現行の定時定路線型デマンド式乗合タクシーは、新オンデマンド交通に移行する。これにより「便数が少ない」「利用前日までの予約が必要」「目的地によっては乗り継ぎが必要」という課題が解消され、利便性が向上する。

②メルバスの休日と平日の日中時間帯を新オンデマンド交通に移行

メルバスの運行のうち空車運行比率が高い休日や平日の日中の時間帯の運行を、新オンデマンド交通に移行する。これにより「誰も乗っていない」「目的地によっては乗り継ぎが必要」という課題が解消され、利便性が向上するとともに燃料費の削減効果が得られる。

③朝・夕の通勤・通学時間帯はメルバスの運行を継続

通勤・通学時間帯の利用者（固定客）のため、朝・夕の一定時間帯は定時定路線型のメルバスの運行を継続する。運賃は従前どおりとする。
⇒「メルバス・定期便（仮称）」

④新オンデマンド交通の運賃は1乗車につき400円を基本

新オンデマンド交通の運賃は、先進地事例等を参考に1乗車400円とする。ただし、高齢者等は半額とする。（参考：近隣市は1乗車500円）

利用料金	大人 (高校生以上)	小・中学生、後期高齢者、 免許返納者、障害者及びその介助者	未就学児
一回の乗車につき	400円	200円（半額）	無料

●再編（案）の主なポイント②

⑤新オンデマンド交通の運行時間帯は8:00から17:00まで

新オンデマンド交通の運行時間帯は、乗合タクシーなどの利用実態や先進事例を考慮し8:00から17:00までとする。

⑥現有車両の有効活用と新車両の導入

現在の保有車両（マイクロバス2台・ハイエース3台）を最大限に活用した運行体制とする。また、燃料費の削減効果額を活かして新たにミニバン車両を導入し、現在の車両では道路幅員の制約のため乗り入れできなかった地域への運行を可能とする。

⑦停留所の増設

新オンデマンド交通においては、停留所の新設が容易なため、地域からの増設要望に柔軟に対応する（ただし、新オンデマンド交通のみでの利用となる。）

⑧メルバス（メルバス・定期便（仮称））の夕方時間帯のダイヤ改正

メルバスの夕方の時間帯における空車運行比率の高い路線は、あいの風とやま鉄道との接続に配慮したダイヤ改正を行う。

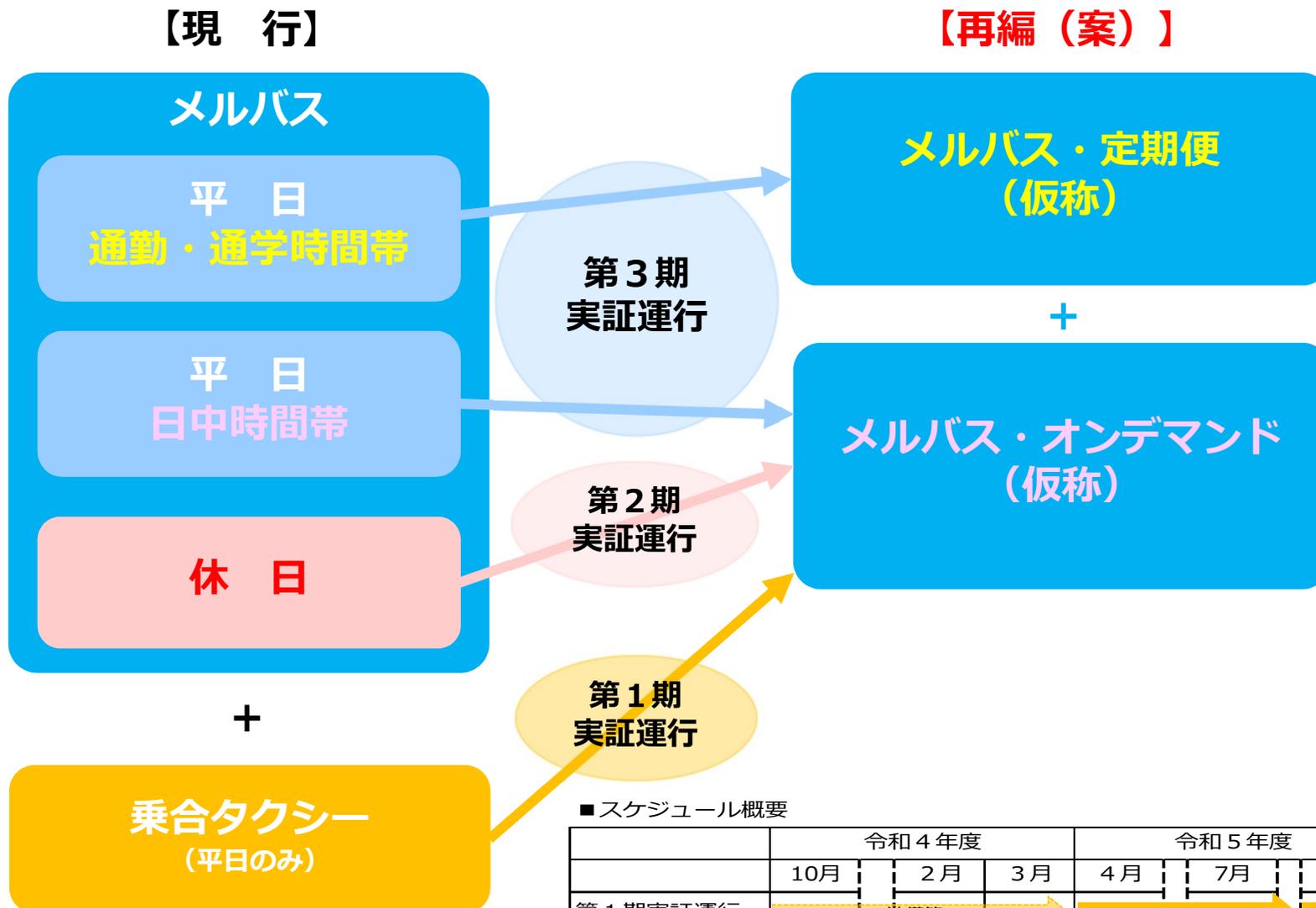
⑨通学手段のための市域を跨ぐ市営バスの乗り入れは継続検討

高校生の通学手段の拡充を目的とした、加越能バス（若林線・加越線）補完のための市域を跨ぐ市営バスの乗り入れは、高校生向けアンケートの調査結果を踏まえ、加越能バスへのダイヤ改正・増便の要望を優先した上で必要に応じ検討する（継続検討）。

⑩隣接市の医療施設等へ行くための市営バスの乗り入れは継続協議

地区要望のあった隣接市の医療施設や商業施設への市営バスの乗り入れは、隣接市の最寄りの停留所への乗り入れを第一とし関係市との協議を継続する（継続協議）。

再編スケジュール概要（案）



■スケジュール概要

	令和4年度			令和5年度		
	10月	2月	3月	4月	7月	10月
第1期実証運行	準備等			→		
第2期実証運行		準備等		→		
第3期実証運行				準備等 →		

※第3期実証運行を含めた最終型での運行を一定期間実施し、本格運行に移行