

- 朝と夕方の時間帯は、高校生の通学など一定の乗車数があるため、定期運行路線とした方が効率的。
- 日中における公共交通の形態については、以下の3パターンが考えられる。

デマンド型交通

⇒ 2ページ

定期運行（有料）

⇒ 5ページ

定期運行（無料）

⇒ 6ページ

デマンド型交通とは？

- ・ 定時・定路線のバス運行に対して、事前に予約を行うことにより、指定された区域内を運行する輸送サービス。
- ・ 運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより様々な運行形態があり、移動需要や地形、道路状況などによって運行形態が選択される。



写真のはれんす号（胎内市）

デマンド型交通の種類

表 運行方式から見た分類パターン

	運行方式の特徴（イメージ） [自宅 〇 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。“空気バス”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>
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」
平成25年3月 国土交通省中部運輸局

※ 北区のデマンドタクシーは自由経路ミーティングポイント型、
胎内市のデマンドタクシーは自由経路ドアツードア型

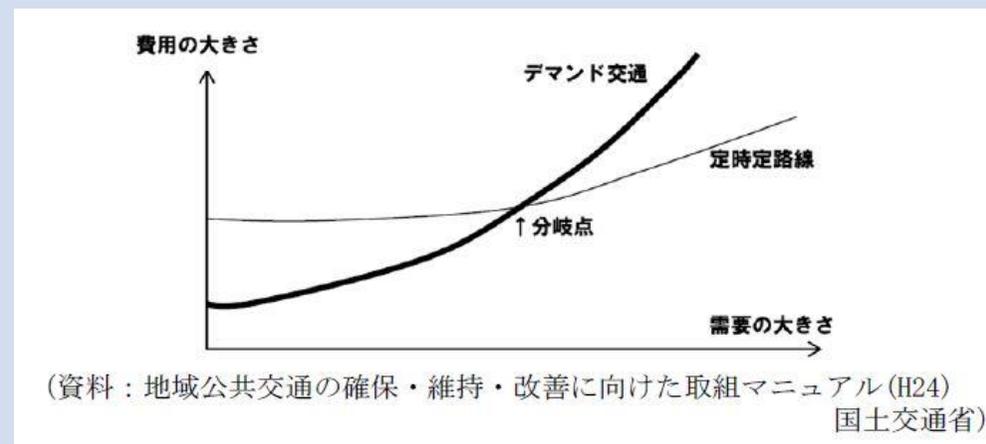
デマンド化のメリット

- 予約に応じた運行ルートの設定ができる。自由経路ドアツードア型、自由経路ミーティングポイント型であれば、利用者の利便性が高まる。
- 予約があるときだけ運行する場合、委託事業者との契約方法（実績支払）によっては経費削減が可能。

課題

- 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%未満となっているとする報告もある（※）。町で実施した乗車調査(H30.10)では、今後の町の公共交通について「現行の路線定期運行を望む」が74件だったのに対し、「デマンド交通を望む」とするのは2件だった（全回答者のうち通勤・通学利用者を除く。）。
- 路線定期型交通からデマンド交通への転換で運行経費が削減できている例は、利用者の転換が進まず利用者数が大きく落ち込んでいる場合であり、利用者の転換が進んだ場合は運行経費はむしろ増大しているとする報告もある。国土交通省は路線定期型交通とデマンド交通では、需要の大きさを横軸にとって費用分岐点が存在するとしている（※）。

表 需要と費用から見た手段選択の分岐点（イメージ）



（※）出典：「デマンド型交通の手引き」
 平成25年3月 国土交通省中部運輸局

デマンド化のメリット

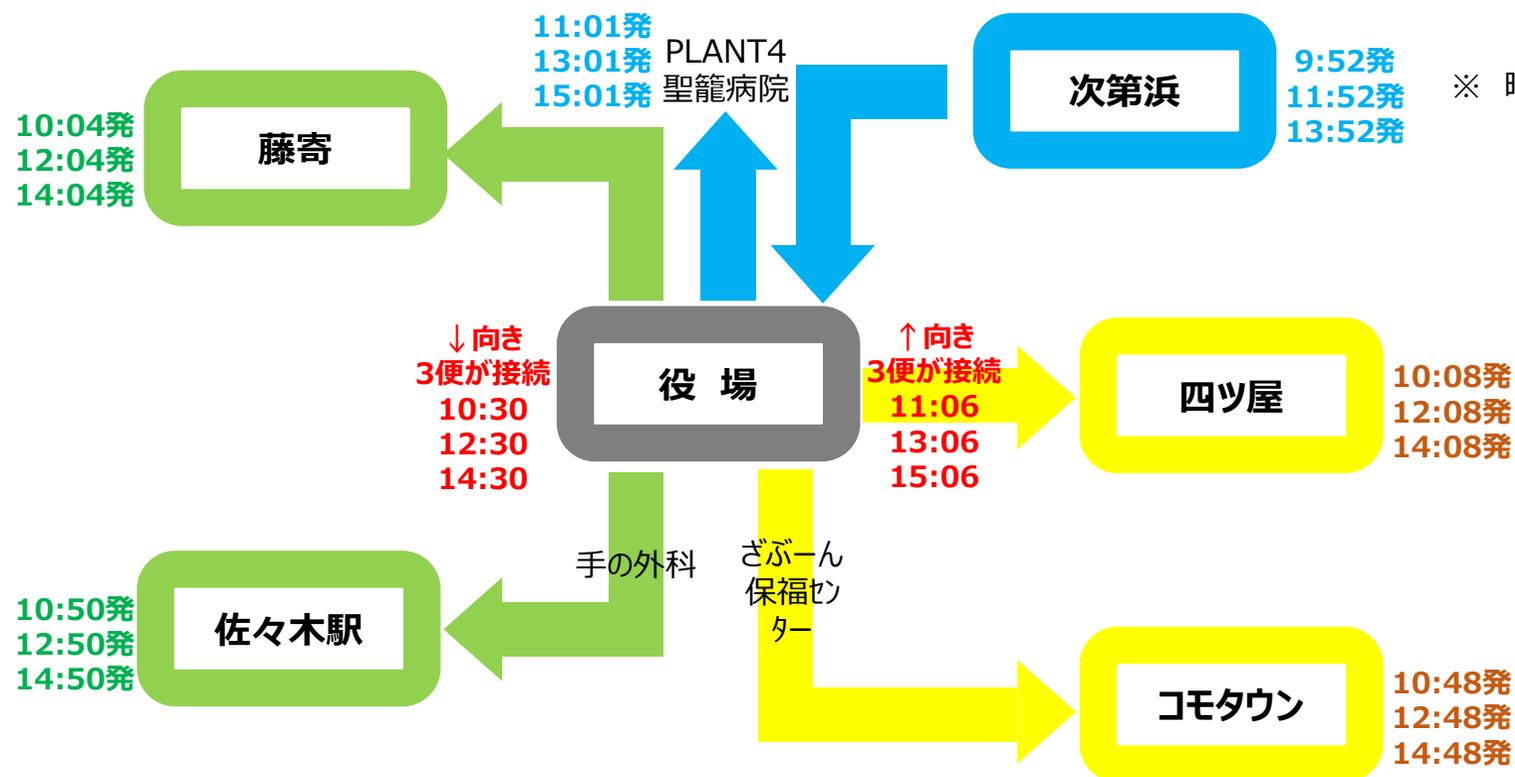
課題

- 中部運輸局管内のデマンド型交通利用者 1 人当たりの運行経費の平均は1,828円（路線定期型の場合は782円）であり、デマンド交通の方が高いとしている（※）。
 - 循環バスの現在の利用者一人当たり運行経費は1,315円
 - 町内の日中のタクシー料金
 - 佐々木駅～役場：1,200円程度
 - 佐々木駅～亀塚：2,700円程度
- 利用が少ないデマンド型交通の相乗り率は高くなく、2 人/ 1 運行未満である場合が多い。この場合、1 人当たり運行経費が高くなる。この対策として、北区のデマンドタクシー（岡方・長浦～葛塚）は2 人以上で300円、1 人乗車で1,000円としている。
- 予約がなければ運行はしないが、車両や運転員の確保が必要であるため、運行を行わなかったとしても一定のコストが発生してしまう。また、朝と夕方に関しては、高校生などの通学、帰宅に対応するため定期運行路線を採用したいことから、日中にデマンド型交通を併用することは、経費の面から逆に非効率となってしまうことも考えられる。

（※）出典：「デマンド型交通の手引き」
平成25年3月 国土交通省中部運輸局

行って帰ってこれるダイヤ編成・分かりやすさ

- 現在の循環バスは目的地まで行って帰ってくるのが不便となっている。高齢運転者のバスに対する不満でもっとも大きいのは運行本数が少ないこと（不便⇒利用が減る⇒・・・という負のスパイラル）。自家用車に比べて公共交通が利便性に欠ける点は否めないが、費用対効果を慎重に考えつつ、最大公約数的に使える公共交通にしていく必要がある。
- 3学区、点在する集落という土地利用形態に加えて、個別要望へのカスタマイズによってダイヤは複雑であり、時刻表を熟読しないとバスがどう走っているのか、どのバスに乗ればよいのか分からないとの声もある。⇒分かりやすい時刻表、バスの使い方の周知広報が必要。
- 始点と終点、経路及び乗り継ぎ地点を一つに定めて往復運行とすることで、行って帰って来ることができる経路とする。
- 目的地までの到着時間を短縮するために、現在の集落内部まで運行する経路は見直しを行い、よりシンプルな路線とする。



福祉バスとは？	課題
<ul style="list-style-type: none">利用者から対価を得ず、道路運送法上の許可・登録を受けずに輸送サービスを提供する形態。利用率の低い日中において、町内を複数の区域に分けて曜日を定め、高齢者などを医療施設、商業施設などの町の主要施設へ送迎する。	<ul style="list-style-type: none">町内でも利用者が限定されてしまうことに加えて、町外の利用者に関しては、完全に対応できなくなる。運行を限定的にしてしまうことで、利用者のニーズを満たすことができるか。誰もが好きな時に好きな場所へ移動できる機会を提供することが重要なのではないか。