

## 公共交通導入の評価

新たな公共交通の導入選定について、実証調査運行及び各種調査や市民説明会での意見を基に評価を行った。

	定時定路線型	デマンド型		継続検討	
		定時定路線型（予約型）	区域運行型（予約型）		
利便性（利用者）	利 用	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶定められた時間・場所で自由に乗ることができるのでデマンド型と比較して利用しやすい。</li> <li>▶通常の路線バスと同じ仕組みのため、高齢者に分かり易い。</li> <li>▶停留所までの移動距離によっては、利用のしやすさに差がある。</li> <li>▶2度の実証調査運行では、691人の利用があったものの、1便当たりの利用者は0.8人。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶定められた時間・場所で乗ることができるが、事前予約を必要とするため利用者にとって抵抗感がある。</li> <li>▶停留所までの移動距離によっては、利用のしやすさに差がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶自宅前から目的地まで利用できるため利用者にとって安全に外出が可能。</li> <li>▶予約によって運行するため、到着時間が変動することがある。</li> <li>▶予約の抵抗感がある。</li> <li>▶2度の実証調査運行での利用者は53人で、計画運行回数に対する実運行割合は5.8%。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶既存路線バスは、国道・道道の主要道路のみの運行のため、交通空白地域が存在する。</li> <li>▶2度の実証調査運行での利用者は、少ない状況にあり、コミュニティバス691人、乗合タクシー53人で、利用の多かったコミュニティバスにおいても57%が空便運行となっている。</li> <li>▶今後も高齢化が進行し、自動車の運転が出来なくなるなど移動手段を確保できない方が増加すると予想され、公共交通に対する需要は高まると想定される。</li> </ul>
	利便性・速達性	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶交通空白地域の全てをカバーするとなると路線が長くなり、目的地まで長時間の移動を強いられる可能性がある。</li> <li>▶停留所の場所によっては利用が困難な地域ができる可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶交通空白地域の全てをカバーするとなると路線が長くなり、目的地まで長時間の移動を強いられる可能性がある。</li> <li>▶停留所の場所によっては利用が困難な地域ができる可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶区域内を運行するため、1台の車両で広範囲にサービスを提供することが可能。</li> <li>▶特定の地域だけではなく、公平にサービスを提供することが可能。</li> <li>▶最短経路で運行するため、移動時間を短縮することが可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶説明会による意見では、「今は自家用車を運転できるので利用しないが、今後、運転できなくなったら利用する」といった意見が多かった。</li> </ul>
事業性（行政・事業者）	事業性（運行経費）	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶交通空白地域をカバーする場合、路線が長くなり運行経費が増加する。</li> <li>▶需要がない場合でも運行するので運行経費が増加する。</li> <li>▶2度の実証調査運行では57%が空便運行。</li> <li>▶2度の実証調査運行の利用者1人当たりの運行コストは5,715円。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶需要がない場合は運行しないので、運行経費の削減が可能。</li> <li>▶専用車両とした場合は、運行しなくても人件費等維持経費が発生する。</li> <li>▶セダン型の場合は、タクシー事業者の営業車両を予約のあった時に配車できるので維持経費の削減が可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶需要がない場合は運行しないので、運行経費の削減が可能。</li> <li>▶専用車両とした場合は、運行しなくても人件費維持経費が発生する。</li> <li>▶セダン型の場合は、タクシー事業者の営業車両を予約のあった時に配車できるので維持経費の削減が可能。</li> <li>▶2度の実証調査運行の利用者1人当たりの運行コストはジャンボタクシー7,207円、セダン型タクシー1,002円。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶70歳以上の買物・通院の交通行動では、約40%が自動車を利用している。</li> </ul>
	交通事業者への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶市内を運行する路線バスは主要道路を運行しているため、路線によってはバス事業者と競合する可能性がある。</li> <li>▶マイクロバス又はジャンボ型タクシーの車両とした場合は、新規購入が必要となる。</li> <li>▶実証調査運行利用者アンケート調査での「コミバスがない場合の移動手段」では42%が路線バスを利用している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶市内を運行する路線バスは主要道路を運行しているため、路線によってはバス事業者と競合する可能性がある。</li> <li>▶マイクロバス又はジャンボ型タクシーの車両とした場合は、新規購入が必要となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶タクシー事業者が運行した場合、ジャンボ型タクシー車両であれば、新規購入が必要となるが、セダン型車両であれば保有車両を有効に活用できる。</li> <li>▶一般タクシー利用者と運行サービスの面で競合する可能性がある。</li> </ul>	