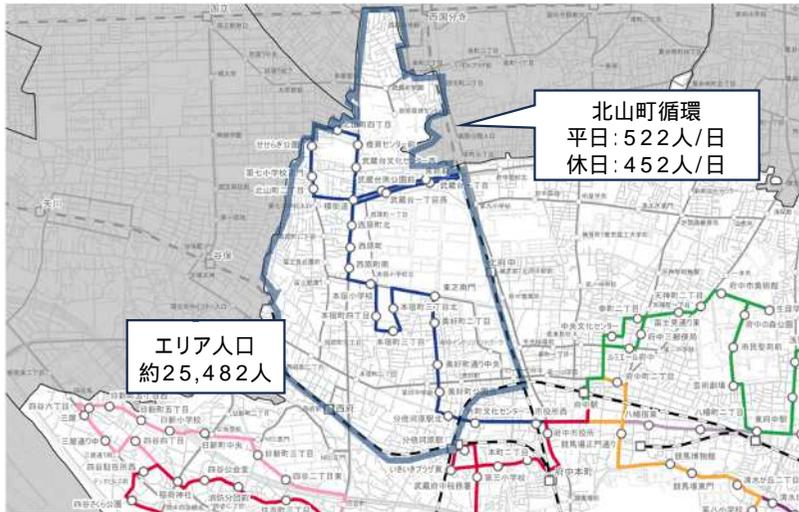


# 新たな移動手段の検討

## 地域現状と検討対象路線

- シミュレーションには時間を要するため検討対象路線は1か所とする。
- 長大課題、収支課題の優先度が高い路線のうち、既存交通との競合回避を条件とした検討を行うため、北山町循環を対象路線とした。
- 検討対象エリア(北山町循環沿線)の人口は25,482人である。
- 北山町循環の利用者数は、平日で522人/日、休日で452人/日である。
- コミュニティバスでの再編として、運行区間を変え府中駅あるいは西府駅に接続する路線を検討している。

### 検討対象エリア



人口は検討対象エリアにかかる町丁目の人口  
北山町循環の利用者数はR3年6月～11月の平均値

### 北山町循環再編案(コミュニティバス)

案 : 府中駅に接続



案 : 西府駅に接続



## AIオンデマンド交通の概要

- 北山町循環運行エリアにおけるAIオンデマンド交通の運行検討を行った。
- 運行エリア内の北山町循環の停留所に加え、総合医療センターで乗降可能。
- 乗降バス停と希望出発時間を事前に予約する形式での運行。

### 運行概要

運行時間	9時～18時 11時～13時のうち1時間は休憩時間 大量の移動需要に対応できないことや、定時性が確保できないことから、通勤通学と帰宅時間帯を回避して設定
運行日	月曜日～日曜日
運行間隔	30分
車両定員	運転士1名、乗客9名
運賃	均一制 300円 子供、高齢者は半額を検討 路線バス(初乗 200円)とタクシー(初乗 500円)の運賃を踏まえ、平均値程度(均一制 300円)を設定

### 運行対象エリア



凡例  
 ○ : 運行エリア  
 ○ : ミーティングポイント(停留所)

## 事業採算性の検証

- 北山町循環は年間利用者は約21万人であり、収支率は約34%である。
- AIオンデマンド交通に転換し、逸走率を25%と仮定した場合、運行台数が2台の時の利用者数は約9万人、収支率は約75%となる。
- 逸走率を50%とした場合、運行台数が2台の時の利用者数は約6万人、収支率は約50%となる。

逸走率：利用者が減少する割合のこと。

AIオンデマンド交通に転換した場合、運賃の値上げ(100円 300円)や車両サイズの変更(小型バス ワゴン)により、利用数が逸走すると考えられる。

### 北山町循環とデマンド交通の収支比較

	運行台数	利用者数(人/年)	A収入額(千円/年)	B支出額(千円/年)	A-B収支額(千円/年)	A/B収支率(%)	
ちゅうバス(北山町循環)	3台	206,762	19,781	57,933	-38,153	34%	
デマンド交通	逸走率25%	1台	57,281	13,380	19,531	-6,151	69%
		2台	94,706	22,105	29,567	-7,462	75%
	逸走率50%	1台	38,188	8,908	19,531	-10,623	46%
		2台	63,138	14,755	29,567	-14,812	50%

AIオンデマンド交通の利用者数は、平日と休日で、30分間隔で運行した場合のシミュレーション結果  
北山町循環はR4年度実績

## AIオンデマンド交通導入のメリット・デメリット

- デマンド交通の導入については、再編方針9「新たな移動手段は、既存の公共交通だけでは課題を解決できない場合に限り、補完的な手段として導入を検討する。」を踏まえ利用者、事業者等と協議が必要である。
- コミュニティバスは再編案を前提にデマンド交通と比較する必要がある。

### 現行のコミュニティバス(北山町循環)とデマンド交通の比較

項目	コミュニティバス	デマンド交通
移動手段の特徴	運行ルート	定時・定路線型運行
	ダイヤ	定時・定路線型運行
	使用車両	中型・大型バス(11人以上)
運行・事業状況	運営主体	市町村、地元協議会等
	運行主体	バス事業者等
	利用者数	21(万人/年)
メリット	運賃	100円
	利用時間	8:00~20:00/30分間隔
	運行収入	1,978(万円/年)
	支出額	5,793(万円/年)
	収支率	34(%)
	財政負担額	3,815(万円/年)
	デメリット	・比較的需要に合わせた運行は有効である。 ・定められた時刻に、バス停に行けば誰でも乗車できる。 ・タクシー等に比べると低額運賃で利用できる。等
デメリット	・利用者数が少ないエリアでの導入可能性がある。	
	・車両が小さく、小回りが利くため停留所間を最適ルートの移動ができ、所要時間を短縮できる。エリアが広いほど利便性が向上する。	
	・予約が無の場合は、運行しないためムダな運行コストが生じない。	
	・ある程度需要を集約できる。また車両コスト等運行経費が比較的小さい。	
	・第二種普通免許を持つ運転手で運行できる。	
	・タクシー車両を有効活用できる。等	
	・利用者の有無によらず運行するためムダが生じる。	
・車両コスト等運行経費が比較的大きい。行政の財政負担が大きくなるケースが多い。		
・道路混雑等の影響を受けやすく到着時刻が変動しやすい。		
・運転手は第二種中型・大型免許が必要となる。		
・循環型路線や長大迂回路線等では長時間運行となるため、乗車時間が長くなる場合がある。【再編により解消】		
・路線バスと競合する可能性があり、利用サービスを考慮する必要がある【再編により解消】		
・相乗りが生じると着時刻が変動するため、通勤・通学、業務等、時間リスクのある移動には適さない。		
・相乗りが生じると、迂回が発生するため所要時間が増加する。		
・少人数の輸送となり、コミュニティバスよりもサービスが向上するため、割高の運賃となる。		
・事前の登録・予約が必要となり、利用方法も理解しないと利用できない。地域外の観光客等は利用できない。		
・コールセンターの設置が必要となる。		
・タクシーと競合する可能性があり、利用サービスを考慮する必要がある。		

コミュニティバスは北山町循環(R4実績)

デマンド交通は運行シミュレーションによる試算値(平日9:00~18:00、30分毎、2台で運行、逸走率:50%の場合)